

第四十回国会 運輸委員會 會議 第二十五号

昭和三十七年四月二十四日(火曜日)

午前十時五十三分開議

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 久保 三郎君

理事 肥田 次郎君

伊藤 郷一君 生田 宏一君

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

西村 英一君 細田 吉藏君

前田 正男君 加藤 勘十君

勝澤 芳雄君 田中織之進君

内海 清君

出席國務大臣

運輸 大臣 齋藤 昇君

出席府縣委員

總理府總務長官 小平 久雄君

運輸府總務次官 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 木村 陸男君

(自動車局長) 建設事務官 河北 正治君

(道路局長) 委員外の出席者

内閣審議官

上平 輝夫君

警視長 交通局長 藤沢 三郎君

(警察庁交通企 通商産業事務官 佐々木 学君

車課長) 日本国有鉄道總 十河 信二君

裁 日本国有鉄道常 中村 卓君

務理事

専門員 小西 真一君

四月二十四日

委員増田甲子七君辭任につき、その補欠として前田正男君が議長の指名で委員に選任された。

同日

委員前田正男君辭任につき、その補欠として増田甲子七君が議長の指名で委員に選任された。

本日の會議に付した案件

連合審査會開會に關する件

自動車の保管場所の確保等に關する法律案(内閣提出第一五六号)

日本国有鐵道の經營に關する件

○簡牛委員長 これより會議を開きます。

國鉄の經營に關する件について、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。久保三郎君。

○久保委員 國鉄總裁にお尋ねをいたしたいのですが、実は先般の國鉄労組との紛争の、あなたの方で言う一つの結末だと思ふのでありますが、職員に対してそれぞれ処分をなさった発表が出ておりますが、ものの順序としてお尋ねしたいのは、いかなる観点からこの処分をされたのか、まず第一点としてお伺いしたい。

○十河説明員 年度末手当の問題につきまして、いろいろ団体交渉をいたし

ておりました。それでだんだん団体交渉を煮詰めて参りまして、われわれ當局の最後案を提示いたしました。ところが、ある組合はこれを受諾してくれなかったのでありますが、ある組合はこれを受諾してくれないうちに、全国全線の各区にわたりました業務の阻害行為が始まりまして、皆さんに非常に御迷惑をおかけいたしました。私としては、組合を説得する十分な説得力がなかったという事は、非常に遺憾であります。ああいう事態を引き起こしましたので、やむを得ずああいう処分をしなければならぬことに相なった次第であります。

○久保委員 お話によりますれば、年度末手当の問題についてのことでありますが、年度末手当については、なるほど總裁おっしゃるようになりますが、二十六日であったと思うのでありますが、二十六日の日に団体交渉の場が持たれた。その中で、団体交渉は一応継続するという事で、国労との間では継続状態にあったわけでありまして、ところが、今お話があった通り、國鉄部内には幾多の組合がありまして、その他の組合とは、国労との団体交渉の継続中というか、中断中に妥結を見た、こういうことが一つの問題であらうかと思ひます。ところが、従来

の労使慣行は、この席でも前に話が出たと思うのでありますが、三十二万、大半の組合員というのか、職員を擁する國鉄労働組合というものの動向によつて一切の問題は片がついてきたという

のが、實際の成り行きであります。ところが、今回の年度末手当の問題については、残念ながらそういう型がくずれてきたというところに大きな問題があったことは、御承知かと思うのですが、いかがですか。

○十河説明員 お話のように、従来は大きい組合と小さな組合とが相次いで、ほぼ同時に妥結をすることに、なつたと思つておりますが、今回は、御承知のように、期日が非常に迫つておりまして、私の方からも、できるだけ限りの譲歩をいたしました。最後案を提出いたしましたので、それをある組合は承諾しております。ある組合は承諾が得られないので、さらに団体交渉を続けておつたのであります。そのうちにああいう事態が起つた次第であります。

○久保委員 話を聞けば、この三月三十一日に一応労使の間で妥結がついた一つの条項の中には、当局は今回のこの事態について、いわゆる遺憾の意を表明したといわれているが、その通りでありますか。

○十河説明員 私の力及ばずしてああいう事態を引き起こしたということ、は、まことに遺憾に存じまして、私は、国民に対して遺憾の意を表した次第であります。

○久保委員 いや、そうじゃないのです、總裁。私がお尋ねしているのは、結局労使が最後にこの問題で一応の結着をつける際に、当局はかかる慣行無視というか、そういう事態を招いたことについて遺憾の意を表した条項があ

るように聞いておりますが、それはその通りですかと聞いているのです。

○中村説明員 私がかつて補足的に御説明申し上げました。

三十一日に妥結いたしましたときには、大体内容としては、何も文書でかわしたものではありませんけれども、こういう趣旨で妥結の一項ができております。今回の措置は、労働慣行を変更するものではない。しかし、結果として紛争の生じたことは遺憾である。

○久保委員 今、中村常務が発表されたように、結果としてかかる事態が出たことは遺憾であるという事は、当局がお認めになつたと思うのです。であるから、今度の事態については、労使慣行を変更するものではないにしろ、結果としてかかる遺憾な事態が出たという事は、当局に少なくとも一半の責任はあるということですが、これに対して、この処分は不当ではないのか、こういうふうに見えるわけですか。いかがなものでしょうか。

○十河説明員 当局といたしましては、誠心誠意、できるだけ限りの譲歩をして妥結をいたしたいと、団体交渉を続けて参つた次第であります。私も、当局にそういう事態を引き起こす責任があったというふうには感じておりません。

○久保委員 責任は感じていないとおっしゃるが、ただいま中村常務が発表されたものについては、遺憾であるという事は、やはり責任の一半じゃ

くずれる場合がありはしないかと私は心配をいたします。私は、決してこの今回の問題だけでとやかく言うのじゃありませんが、あなたの誠意を買えば買うほど、東海道新幹線はあなたの手によってやろうという熱意を買えば買うほど、こういうつまらぬ問題で労使の間で紛争を起こすこと自体について、あなたに十分考えてもらわなければならぬと思う。

それからもう一つ申し上げます。中村常務に具体的に聞いた方がいいたしやう。今度の処分の方針は、いかなる方針で処分したか。なるほど、先ほど総裁が言ったように、国鉄法なりあるいは公労法によって切ったというところとありますが、その切り方は、どういふふうにして切ったのですか。

○中村説明員 主として免職についての御質問だと思いますので、その点について申し上げます。

日鉄法につきましては、三十六名免職になったうち、二名ございますが、これはいわゆる職員として不当な行為があった、暴力行為その他がございましたが、これは日鉄法によっておりますが、その他は公労法十八条を適用して処分しております。これは中央の組合機関の責任者を初めといたしまして、地方の地方本部、あるいは支部分会の、当該の相当激しい違法行為を行なったところの地方機関の責任者を、処分しております。

○久保委員 これは、組織責任者としての処分でありませうか、いわゆる行動面においての処分でありませうか、どちらです。

○中村説明員 地本の委員長あるいは副委員長、そういう方については、大

体組織責任者としての責任を追及してございませうが、分会あるいは支部、そういうところにつきましては、組織責任者としてのと同時に、相当みずから指揮あるいは指導をしておりますので、そういう点の責任を追及してございませう。

○久保委員 国鉄労働組合は、連合体ではなくて、単一であります。単一ではあなたの言われる通り、指令を出す場合には、大会なりその他の機関にかけて、組合の中の決定として出すわけですが、その場合の最高責任者は、いわゆる国労にあれば中央執行委員会です。そのもとにおいて、いわゆる中央集権的な立場から指令をして、実行されるのです。各局、あるいは分会、あるいは地方本部という、そういうところには、指令の実行の権限はないはずで、す。いずれも上からの指令によって行動するというものであります。すなわち、いわゆる組織責任者は、中村そのものでなければならぬ。にもかかわらず、分会末端までやるということとは、理屈に合わないではないですか。いかがです。

○中村説明員 上部機関の指令が出たときに、具体的な実行方法を決定する場合はもちろんございませうが、あるいはただ単に伝達するというだけのものでございませう。やはり争議行為につきましては、そういう地本なり支部なりで決定をする、本部からの指令を受けてその通りやるのだという決定をすること自体が、組合にそういう行為を奨励する効果をもたらしうものでありまして、その点につきまして、公労法十八条に該当するといふふうには考えるわけでありませう。なおまた、上

部機関の指令でございませうが、内容が違法なものにつきましては、当然拒否できる立場にあるわけでありまして、無条件に必ずしも抱束されるというふうには考えておるわけではございませう。それで、それを下部機関に指令した場合に、やはりその責任は免れないといふふうには考えております。

○久保委員 それはあなたの一方的な解釈でありまして、結局指令権のあるところは中村でありまして、これを執行するに付いて相談するとか何とかというの、中央集権的な立場からの末端の機関としてやることでありまして、その責任の所在は、いずれにしても中村である、こういう解釈をわれわれはとっている。

それから十七条を云々いたしますが、十七条自体にも、いろいろ解釈がございませう。その解釈自体が、あなたのそれで正しいというにはならぬかと思ひます。しかも、この中には、実行にも参加しないし、当日休みで家に寝ていた者まで処分を食っているわけですから、それもあなたの解釈に入りませうか。これは当然ですか。いかがです。

○中村説明員 われわれの解釈といたしましては、やはりその立場にある方はそれだけの組織上の責任をとっていただくかなければならぬと考えておりますので、たとえば病気で休んでおられるという方につきましては、われわれの方としても処分いたしてはおりませう。

○久保委員 それは、あなたの方の認定でやれるものじゃないでしょう。会議にも参画しないし、実行にも参画しないというなら、何をやってやるので

すか。組合の役員というのは、あなたの方でつけた肩書きではないでしよう。そういう処分をもしやるというなら、組合内の規律であります。そういうものまでやること自体については、行き過ぎもはなはだしと私は思ひます。いかがですか。

○中村説明員 われわれの方といたしましては、地方機関においてそれぞれ相当慎重に事実を調査した上で処分をいたしたわけでありませうけれども、もし方が一事実に誤認がありました場合には、十分調査の上再考慮したいと思っております。

○久保委員 再考慮は、どういう形であるのですか。あなたの一方的な認定ですか。いかがです。

○中村説明員 これは再調査をいたしまして、いずれ弁明、弁護の段階というものが、御承知の通りございませう。その他の機会もあると思ひますが、当局側の事実の誤認ということがはつきりいたしました場合には、その程度において修正いたします。

○久保委員 対外的に新聞には発表され、地方においてもそうですが、実際に大へん問題があるわけですが、そういうものに対して、道義的責任は当然あるべきだと思ひます。これはいづれまた問題になります。

時間もありませうから、最後に、私は総裁に申し上げておきますが、こういうことを繰り返してはいたのでは、国鉄はりっぱにならぬと思ひます。だから、経営者として、単なる管理者ならぬ、違法なことがあれば処分するといふことで、責任がとれるかもしれませう。少なくともあなたは経営の最高責任者として、国鉄の経営の責任を全

体として負っている。それを考えれば、こういうことを繰り返さないように十分な考えをしなければならぬ。それに、一つは、先ほど申し上げたように、前向きな労政のとれるような人事構成も考えるべきだ。と同時に、今申し上げたようなそういう不当な処分は、即刻正しい姿に直すということが二つ目だ。三番目は、つまらぬところに意地を張らぬ方がいいたろうといふことです。簡単に言えば、今までの国鉄には、官僚というのはいないやうです。が、古いからといって、力こぶを入れなければいけないところには力こぶが入らぬ。つまらぬところに力こぶが入っている。そのためにこの三月三十一日の事態ができたのです。こういうことを十分反省しなければならぬと思ひます。あなたの方は、昔の官僚以上です。そういうことでは、今後の経営は万全を期し得られないと思ひます。よろしくやって下さい。

○簡牛委員長 勝澤芳雄君。○勝澤委員 関連をして二、三お尋ねいたしたいと思ひます。

昔から国鉄は、国鉄一家とか、あるいはまた国鉄大家族とかいう長い伝統があったわけでありませう。終戦でどこもかしこももう一つで、仕事をしなかつた時分に、動いておったのは鉄道だけだった、こう言われておりました。そのことは、いかに国鉄の従業員というものが仕事に熱心で、国家目的のために沿って仕事をしてきたかという証左だと私は思ひます。雨あらしの中でも、とにかく招集がなくても、みなうちから出てきて、線路はどうだ、汽車はどうなっているだろうかとか心配をして、自発的にどんな仕事を

しているわけです。そういうことだからこそ、総裁は、就任をされたときに、線路をまぐらに討ち死にするつもりで国鉄の再建をはかる、こういう御決意を持ってお仕事をされておったと思うのです。しかし、その結果、総裁になられてから今日までどういう状態になってきたかということを考えてみると、私は、総裁の事志と違つた方向に進んでおるのではないだろうかという点で、大へん心配をいたしておるわけでありす。まさに今回のこの三月三十一日の問題というのは、私は仕組まれたもので、防ぐことができたにかかわらず、防げなかった。それはどこにあったか。それはやはり総裁なり、あるいは中村常務なりが、決意をしてやめさせることができたんじゃないだろうか。それが、世上伝えられるように、河村職員局長に振り回されて、総裁も副総裁も、あるいは常務も、とにかく押えることができずに、ついにこのような事態に入つた、こう言われておるわけです。また、私も実はそのように感ぜざるを得ない点がたくさんあるわけです。このことを私はやはり考えなければならぬと思うのです。このことは、国鉄として今一番考えなければならぬ。いつか私はあなたにお聞きしたと思うのですが、総裁就任以来、あなたは何人首を切りましたかという、実にいやな質問を私はいたしました。当時、合計首を七十六人切つて、たしか一万六千人の訓告を除いた処分をいたしましたという書類を、私はいただいたことがあります。今度の処分を見ましても、まさに百何名という首を切つておるわけでありす。首を切つたのは、やつた行為が悪いから首

を切つたのだと言う。約二万名、訓告を入れれば、約五万名くらいになるだろうと私は思う。これだけの処分をしただけで、あなたは処分をせざるを得なかった責任から考えれば、私は、その責任を十分痛感しなければならぬ、もうこの辺でやはり悪循環を直さなければならぬと思う。直すために、どこに欠陥があるか。それはもうちまたの中からいろいろとあなたは言われておる。せめて総裁がこうだと思つたことはやはり実行させるような管理体制になつては、私はしななければならぬと思う。あなたはなつては、こう言われると思ひます。それは当然であります。しかし、外から見ると、第三者から見ると、あるいは与党から、野党から、あちからこちらから見て、もう少し国鉄の姿勢というものは、弾力のある、かつての国鉄の伝統を持った形にいかないものだろうか、こう私は言われておると思うのです。その点についてのお考えをまずお尋ねしたい。

○河村説明員 私どもは、ただいまお話のように、国鉄一家として力を合せて正しくいけるようにしたい、こう考えて、私は日夜努力いたしております。不幸にして、職員が四十五万人もおりますから、私どもの意のままにならぬ場合も往々にしてありますけれども、今後とも私は、そういう努力を懸命に続けていきたい、こう考えております。私の力の足りなかつたことについては、私は強く反省して、さらに今後一そうの努力をいたしたいと覚悟いたしておるものであります。

○勝澤委員 そこで、くどいようですが、この三月三十一日の闘争がまともな内容であつたとも御存じだと思ひ

ますが、この内容が、なぜ三十日のまだ夜の十時なり、十一時なり、十二時、どこもまだその闘争の被害が起きないうちにまとめることができなかったのかということから考えてみますと、あの内容を見れば、この程度のものであれば、早くまとめるではないか、あなたが決意すれば、その決意が、極端にいえば、おくれた、決意をきめさせるためにいろいろ手間どつた、こういうことが言えると思うのです。あの中身の状態、この程度のものであれば……ですから、そこに、あなたの意思が、労働政策の中にしつかりいつていない。そのために、いつも過去から今日までいろいろなものが問題として起きて、たくさん首を切つたやうなことになる、こういうわけですから、ですから、その点は、もうこの辺でこの際一十分検討してもらわねばいかぬ。そのためには、私は今の決意を十分生かしていただくようにしていただきたいと思う。

それから次に問題は、今国鉄の中にはたくさん組合があります。それは従業員のことだからおれは知らない、こう言われるかもしれない。しかし、あなたが見ても、われわれが見ても、あなたが見ても、これは不幸なことなんです。十六とか十七とかという組合があるわけですが、その組合ができた原因についても、私は申し上げませんけれども、それはやはりお考えにならないければいかぬ問題です。なぜならば、私はいつも言うのですが、一体機関車に乗っている乗務員が、一人は国鉄の労働組合で、一人は動力車の労働組合だ。下の線路工事は線路の組合

だ、電気は電気の組合、こういうふうにはばらばらに分かれておつて、それがほんとうに相和して、同じようにお互いが協力し合つて組合の中で仕事をし合つておるならば、何も心配はないと思うのです。それが今度のようないつものくさびを打ち込まれ、仕組まれた中に、わざわざ対立を激化させるやうなことをすればするほど、仕事がいまいけないというところは、あなたもおわかりになると思う。これはやはり十分お考えにならなければならぬ。この原因はどこにあるか、私が言わなくても、あなたの方はよく御存じだと思ひます。まさかあなたがここでその真相について明確にすることは、困難でありましょう。しかし、そのことも、一にかかつて私が先ほど申し上げましたように、今日まで行なわれてきた労働政策の中にも問題があるのだという認識は、この際してもらわなければいかぬと思うのです。

それからもう一つの問題は、今回の処分というのは、私は、従来にない大量の処分だつたと思うのです。しかも妥結をした内容、妥結をした時期、こういうことも考えてみれば、一体こんなに大量の処分をしなければならぬ、ほとんどのものであつたかどうかという、常識を疑われると思うのです。この常識を疑われるやうなものがまたどこから出てきたかといへば、これはやはり総裁の事志と違つた形で行なわれておる。これは、やはり総裁にこの際十分お考えをいただかなければならぬ問題だと思ひます。あなたが考えにならないならば、またこれ以上の状態が出てくるであらう。先ほど久保委員が、その点については十分申し上げた

はずですから、私はそれ以上のことは申し上げませんが、この際、この辺でもう過去の悪循環はおやめになって、そうして真にお互いが裸になって、今合理化のために一生懸命努力しているわけですから、その合理化のためにも十分話し合いをして——とにかくまとまつてものが前進をしている事実があるわけですから、そういう点から考えれば、私は、あなたが話をしておられないやうな労働組合ではないと思ひます。あなたなら、あなたが責任を持つて、あなたが経営者として、こうなんだというお話をしてくるならば、私は問題がないと思ひます。それが、今日までそうなされてないところに問題があるわけです。

今度の問題につきましては、また別の機会にどこかでいろいろと別の角度から検討されるであらうでしょうから、これは運輸委員会でありすから、ぜひ一つその点は、これを契機に、一つの反省期を迎えた新しい労務管理のあり方、労働政策のあり方を十分検討して、転換をすることを私は強く要望いたします。なおこの処分の問題につきましては、またわれわれとしても十分検討して、いろいろな問題について異議を申し上げることにいたしましたので、質問を終わります。

○前田(正)委員 この際、特に皆さんの御了解を得まして、過般の鉄道審議会におきまして、われわれ地元が多量に要望しております五新鉄道、その第一期工事でありす阪本線について、原則としてはレールでもってやるけれども、現在路盤ができた一部の城戸間を暫定的にバスが使用することを

認めるというふうな決定がなされたのでありますけれども、しかし、この決定にあらましても、われわれ関係の地元の方といたしましては、これに大へんな異議がありまして、その点について、審議会の委員の方、あるいは関係当局に十分に申しております。関係上、その決定に際しましては、県の中の見解が一致するならば、さらに結論について十分考慮する、それまでの間は、その工事は保留する、こういうふうな話になっておったわけでござい

ます。
ところで、その後私たちの県の中におきましても、意見の調整をいたしまして、本日関係の者が陳情に出て参りまして、その調整した結果を関係方面に陳情いたしておるわけであります。が、すでに御承知だと思ひますけれども、この問題につきましては、奈良県の県会におきまして、自由党、社会党、民主社会党、無所属クラブ、全会一致をもって、一人の反対者もなく、今まで審議会できめておられた通り、ルールでもってこれを一日も早く完成してもらいたい、こういう決議をしておられました。その沿線に当たります五条市、あるいは大塔村、十津川村、野迫川村その他のところは、全部村会の決議をもちまして、これまた同じようにルールでもって一日も早く完成してもらいたい、こういうことではあります。ただ一部に異議がございまして、その結果、奈良県選出の国会議員、衆議院の者が全会一致、参議院の者が三名全会一致と、合計八名の者がみな一致いたしました。この結論に従って行動しようということになった

わけでありまして。先ほど申しました通り、奈良県の意見が一致するならば、これについては十分に考慮するというところでございまして。

ところが、この問題について皆さん方に特にこの際お願いしたいと思ひますことは、これはすでに経過も御承知の通り、大正八年以来、長年にわたる承知の通り、私たちの先代々からこの実現に努力して参りまして、昭和十四年には、一部工事着工されましたが、さらには終戦後、地元関係者その他関係当局の御好意によりまして、第一回の建設線に入りまして、二十七年から工事を始めておったのであります。ところが、三十五年になりました。これが一部バスに変更するというようなことから、これが工事が中断されておたつのであります。ところが、大体この鉄道の審議会が第一回に決定された、この五新鉄道というものは、資源開発をするというのが主たる目的でございまして。資源開発をするところのものをバスに変更するというところは、大体その目的を達成できないだけである。さらに資源開発地方でありますから、地域も大へん狭隘なところがありまして、現在できている路線もバスには非常に不可能なところがございます。さらに、これに並行しまして二級国道が走っておりまして、それに現在民間バスが走っているわけでありまして、それにさらにこの両方あわせると、こういうような既設の路盤のところにバスを通すということは、国費の二重投資になりまして、私は、その責任もあるのではないかと、私には、たびた

びこの問題について、関係当局あるいは審議会の方たちにもお話しして参ってきたのでありますけれども、要するに、地元の意見が不一致なところがあるから、こういうお話であつたのであります。が、しかし、その地元の意見が不一致というところは、これは国鉄の方

がバスをやるというふうなことを言ひ出して、その関係で一部にそういう意見を出した人がおつたのであります。で、先ほど申しました通り、県会におきまして、さらに今度は国会議員全員一致して、暫定的にバスを通すというこの不合理性、その危険性、その開発の目的に反する点について、強くこの際私たちは打ち出しまして、ぜひ当局の反省を求めたい。思つておるのであります。しかも、こう思つておるのではありません。予算がないとかあるいは困難だとかいうようなことを言つておられるが、この審議会がきまつたというところ、直ちに調査員を派遣しまして調査をして、二億円で来年四月にはバスを通すというふうなことを宣伝して回つたという話も聞いたのであります。が、これは先ほど申しました通り、審議会の決定に対して、責任者の方たちと県が一致した、工事を保留する、という言明にも反するわけでありまして、そういうふうな非紳士的な行動をとつて、そういうふうなことを強行する、そういうふうなことを強行する、地元の関係の者も、あつて強力な反対勢力をとらざるを得ない、こういうふうな段階に参つておりました。国会の審議の貴重な時間の最中に無理をお願いしまして、私が緊急に質問させていたいただいたのも、そういうふうな状

態でございまして。従ひまして、これは当然そういうふうな工事を保留する。前の約束通り保留していただくと同時に、あらためて現在の段階におきまして、全会一致の県会の決議と同時に、国会議員も今度は全員一致したのであります。この機会にこの審議会の決定というものを、審議会の決定されたときの事情に照らして再検討していただいて、そうしてこの本来の目的に沿うように、一つルールに変更していただくのが当然ではないかと思つたのであります。その点について、運輸政務次官及び国鉄總裁の御意見を聞かせたいと思ひます。

○有馬政府委員 ただいまの阪本線の問題でございまして、このことにつきましては、御承知の通り、去る三月末の建設審議会におきまして、具体的結論が出たわけでございまして、その決定にあたりましては、諸般の情勢を各位置において検討した結果、結論が出たわけでございまして、もちろん前田委員の仰せのようなことも十分勘案された結果であらうと存じます。運輸省といたしましては、一般的に申しました結果を執行させることが前例になつております。おそれるその問題につきましても、鉄道建設審議会の結論というものは、いろいろと意味深いものもあるかと存じますので、地方の実情がまた変わつて参りましたというお話でございまして、近く国会終了後、鉄道建設審議会が開かれるようになっております。従ひまして、おそれる会長初め、この問題についてもこれが論議の対象になりまして、いろいろ御相談があるこ

とではないかと思つておりますので、その結論をいただきまして、運輸省といたしましては、どこまでも実情に沿つて進めることができまうように、今後とも善処していきたいと存じます。

○十河説明員 ただいま運輸省の政務次官のお話の通りであります。私も同意的な見解を述べ、建設審議会の御意向を体しまして、政府と十分に御相談いたしまして善処したい、こう考へております。

○前田（正）委員 ここで一つ、運輸省は監督の責任があると思つたのであります。が、国鉄の方に対して、特に責任問題を私どもの際あらためて追及したいと思つておるのです。それは、二十七年に運輸審議会できまりました。から、国鉄自身は、運輸大臣のところへ鉄道ルールで阪本まで引きますという申請を出されて、そして運輸大臣の認可を得ておられるわけですから、それは当然やらな責任があると思ひます。それに基きまして、すでに数億円の金を投じておられるのであります。けれども、その当時から、そのそばに並行してバスが走つておたつわけですから、それがわかつておりながら、さらに新しくこへ巨額の金を投じて資源開発をしようというわけでありまして、その当時から、国鉄というものはルールで引いていこうという考えで認可をもらつたのは当然のことだと、われわれは思つたのです。それを国鉄がバスにされることとなつた、われわれはこれに賛成することはできません。われわれも、少なくとも国会議員の一人でありまして、そんな二、三百メートル離れたところに、しかも国道に、そして民有バスが通つておるのに並行

して、国鉄がバス路線をつけるという、そんな国家のむだな金を投じるといふことは、われわれも了承できないわけですね。これは長年われわれが希望して参りましたように、レールを引くというところでありますから、われわれも賛成し、ぜひともお願いしてやってきた。それを途中で国鉄が一方的にバスに変えるというのを申請するというのが、大体私は責任問題があるんじゃないかと思うのです。

それから、さらにこれについて言及したいと思ふことは、この工事を始めるにあたりまして、非常に費用がかかるから、その間いろいろと国鉄の方ではお困りになる、こういう話でありまして、これができ上がるまでには何年かかるでしょうけれども、一番時間のかかるのはトンネルである、トンネルから先に工事を始めたらどうかということ、われわれ地元を代表してお願ひした。ところが、国鉄の方は、それでは時間がかかり過ぎるから、五条から城戸までの間を先にやらせていただいて、その当時はそこは汽車でやってもらったが、これを途中からディーゼルで通すから、そういうふうにしてくれということ、われわれも了承した。ところが最近になると、城戸までディーゼルで運転すれば赤字が重なるから困る、こういうようなことを国鉄の内部で言っておられるらしい。一体、そういうことは国鉄のどういふ考えからそういう話が出てくるのか。国鉄自身が初めからきめられたものを、国鉄当局の中からそういうふうな声が出てきて変更申請するというふうな、そういう無責任なことでは、この金は一体だれの金であるか。国民の

金だ。現在の国鉄職員の人の鉄道ではない。これはみんなが出し合った金、その国民の金を使った国民の鉄道が、そういう責任をのがれたような、自分たちがやってきたことをのがれたようなことを言つて、そうして変更申請をするというふうなことは、実に私は無責任じゃないかと思う。

さらに、この際考えてもらいたいと思ふことは、これを今バスに変更すると言つておられるけれども、既設路面は、レールのために数億円投じて、そのように作られておるわけですから、これをバスに変更するためには、国鉄の言つておられるように、二億円ぐらいの金はどうしても使わなければならぬ。しかも、それは、今度の建設審議会の決定でも御承知の通り、全部レールの線として認められておつて、今度もこれはレールとして許可を与えておられる。ただ暫定的にバスを使つて、そういうことになれば、バスに切りかえたその二億という金は、阪本まで開通すれば捨てなければならぬ。そんなむだなことには使えない。しかも、そこは民有のものが走つていながら、そういうことを国鉄から申請されるところ、この点については、総裁にわれわれもいろいろとたびたびお願いに上がつて、非常に理解ある言葉をいただいておつたのでありますけれども、しかし、現段階に及んでまたそういうことを申請するということになれば、総裁としても、その部内の監督に対して嚴重な責任を感じてもらわなければならぬのじゃないか。また、運輸省としても、そういう国鉄がむだに使われることに對して——これはきょうここへ

建設省の道路局長も来ておられますけれども、国道というもの、国鉄というもの、これはみんな国家のものです。

○簡牛委員長 前田君、簡潔に願ひます。

○前田(正)委員 そういふ点で、もう少し責任ある考え方で善処していただかなければならぬのじゃないかと、私は思ふのであります。先ほども申しました通り、われわれの方の意見も、今度は全部国会議員も一致しました。また県会も全部一致しました。この審議会の問題について、われわれの方も陳情いたしますけれども、ぜひ一つ誠意ある態度をとってもらわなければならぬ、こう思ふのであります。その点について、政務次官と国鉄総裁の、一つ善処をされることについて、あらためて御答弁をいただきます。私は臨時でありますから、これで終わります。

○有馬政府委員 先ほども申しました通り、十分御意向は拝聴いたしました。私といたしましては、運輸大臣にもこれをお伝え申し上げ、また、建設審議会から結論が何か出ますならば、それに従つて善処を申し上げます。

○十河説明員 政務次官のお話にありますが、近く鉄道建設審議会も開かれることとありますから、私もまた鉄道建設審議会の御意向を体して、政府と十分に御相談をいたしまして善処したいと考えております。

○前田(正)委員 どうもありがとうございます。

○簡牛委員長 自動車の保管場所の確保等に関する法律案を議題とし、審査を行ないます。

質疑の通告がありますので、これを許します。久保三郎君。

○久保委員 委員長に要望しておきます。が、ある時期には、法案審議の中途においては、最高責任者の御出席をいただきたいと思ふのであります。

本日は、最初でございまして、本日御出席の關係の方々に御質問を申し上げます。

まず第一に、本法案というのか、交通問題についての政府における關係懇談会、あるいは交通対策本部というのがあると思いますが、あらためてお尋ねしますが、本法の担当はどの官庁が持たれますか。

○有馬政府委員 運輸省、建設省、並びに警察庁、三省庁の合議でございまして。現行法に基づきまして、ただいまございましてそれぞれの担当のところが合議をいたして決定しておる次第でございまして。

○久保委員 大体今までの行政の中では、三省庁協議というのか、あるいは連絡というのか、そういうものにまたがるものは、はなはだ的確に行なわれない実態があると思ふのであります。これはあらためて川島行政管理庁長官においでをいただいて、お話を聞きたいと思ふのであります。この法案を見ても、中心がどこなのかというのと、三省庁である。そうしますと、これははなはだ言いにくいことであります。が、今日の官僚組織では、いわゆるセクションリズムが片方にある。官庁のなわ張り根性がある。さらにもう一つは、責任の回避という問題がうらはらになっておる。この二つの側面がある

る限りにおいては、かかる法律も実効を期し得られないと私は思ふのであります。が、これはどうなんでしょう。

○有馬政府委員 交通問題は、御承知のように、關係当局が多いのでございまして、従ひまして、久保委員のおっしゃるような間違いが起こるということとはきわめて望ましくないことではありますので、従ひまして、現内閣におきましては、閣内に交通關係懇談会を設け、またその下部に幹事会を設けて、各省が緊密な連絡をとつて事を進めておるような状況でございまして、今日までの状況では、きわめて円満に連絡も行なわれ、そして責任においても回避するどころでなく、いずれも積極的に自分の分野を守りながら前進を進めておる状況でございまして。必ず責任を持って実施できると、政府としては考えております。

○久保委員 そこで、取りまとめというのか、そういうことをやるのは、交通対策本部のあるところの、大體總理府だと思ふのです。

そこで上平審議官にお尋ねします。が、この法案は、なるほど道路における交通の渋滞を緩和するということが、それぞれ車庫を持たせようというねらいである。これは交通渋滞を緩和する一つの方策でありまして、全部ではないことは、御承知の通りであります。ついでには、交通対策本部なり、閣僚懇談会なり、それぞれできておりますが、今日までおやりになつた仕事は、どういふものがありますか。われわれが關係したというのか、法律として提案されたものは、去年の三十九国会で踏切道の改良促進法が一つ、さらに最近のこの四十国会では、駐車場法の

一部改正が出てきた。あるいはいわゆる道路交通法の一部改正、これは今日国会にかかっておりますが、さらにもう一つは、明日から始まるころの、これは行政措置でありまして、車種別規制、こういう問題だと思ふのです。それ以外に何か手が打たれているかどうか。

○上平説明員 交通対策本部は、一昨年の十二月に発足いたしました。昨年の十二月に閣僚懇談会ができたまでの間は、たとえば時差通勤、通学の実施とか、あるいはダンブカー、砂利トラックの事故防止対策、あるいは都道府県交通対策協議会の設置対策ということにつきまして、関係各省協議いたしました。案を作つてやつたわけでございませう。昨年の十二月に閣僚懇談会ができました。閣僚懇談会の庶務を担当するところとしてやつておりましたが、閣僚懇談会で現在までに討議して取り上げましたことは、先ほど御指摘があつたように、たとえば運転免許の資格の引き上げの法律改正の問題とか、あるいは車種別、時間別規制の実施とか、あるいは阪神高速道路公団の設置の問題とか、あるいは踏切の改良促進法による立体交差、ないし踏切の構造変更を要する踏切の指定の問題とか、あるいは道路工事の促進のための方策とか、そういうことにつきまして、もつぱら討議しておつたのであります。最近では、たゞいま御提案になつております自動車の保管場所の確保等に関する法律案につきまして、閣僚懇談会で討議していただきました。国会提案の運びになつた次第であります。

○久保委員 私が多々述べたことと変わつ

たことは、阪神の高速道路の問題だけでありまして、あと目新しいものは御発表にならない。そこで、これは上平審議官にとにかく申しても始まらぬことでありまして、きょうも交通問題閣僚懇談会があつたさうであります。委員長、どなたか閣僚の一人、当面の責任者である運輸大臣なり総務長官にこちらに御出席願つて、きょうの閣僚懇談会では何をきめになったのか、御相談になったのか、特にお聞きしたいと思ふのであります。お手配いただきたいのであります。

そこで、来るまでの間にお尋ねを進めて参りますが、今あげられたものの中で、やや恒久的だと見られるものは、残念ながら阪神の高速道路の問題、あるいは半恒久的とも見えるのは踏切の改良促進法、こういうようなものだと思います。これらは交通を円滑にするというか、時代に應じてその交通を円滑に流すということが主体であります。人や物を円滑に流すというのが、交通の主眼点であります。そのために、やむを得ず規制というのがつきまとうわけであります。でありますから、本来からいふならば、規制というのは、これは早く言えば邪道と言つてはちよつと語弊がありますが、少なくとも規制というものはやらないで済むことが、文明国家として一番希望だと思ふのであります。しかし、当面の問題として、規制をやられれば交通の緩和はできないということであり、また、交通の緩和であるところのいわゆる規制は、どこまでも暫定的な措置である、こういうふうに見えるべきだと思ふのであります。特に自動車を取り扱うところの運輸省の自動車局

長は、いかように考えますか。

○木村(陸)政府委員 道路交通につきましても、申すまでもなく、お話しのように道路に車を円滑に流すことがその目的でございます。ですから実施しようとしております交通規制は、本来の道路使用という面から申しまして、本来の考え方は若干違つたわけであります。しかし、これも道路が非常に容量が少なく、交通量が非常に多過ぎるためのやむを得ない措置としてやるわけでございまして、これが本則とは決して思つていないのであります。しかし、全般的に流れのよどみがある場合に、少しでも流れを円滑にするために、やむを得ず一時規制をするというの、あつたられる措置の根本的な考え方でございます。

○久保委員 局長、あなたは今最後に、道路を本来の目的にするための車の確保の法律である、こうおっしゃいましたが、そう言ひ切れるのは道路でしよう。道路というのは、なるほど主眼点としてはそこを通るといふことであります。その反面、それに関連して、人間なり物がそこにとまるということがあります。そのとまる場所も、やはり道路でなくてはならぬ、こういうふうに見えるべきだと思ふのです。が、いかがですか。

○木村(陸)政府委員 道路上を輸送機関として自動車を通ります場合に、その輸送の使命を果たす必要上、荷物をのろす、あるいは客を乗せるという意味におきましてとまるというところは、車が道路を使用いたします場合の当然のことでございます。私が申し上げておきますのは、そういう意味で道路にとまるということに、車を御使用しない場合に、これを休めるために車庫のかわりとして道路を使うといふことは、非常に交通量の多い場合にございまして、特に避けなければならぬ、こういう意味合いで申し上げておるのであります。

○木村(陸)政府委員 お話しの問題につきましても、関係する省がいろいろございまして、私が一括してお答え申し上げるのはどうかと思ひますが、交通行政をあくまで一人として申し上げさせていただきますならば、都市におきましては、全く今久保先生のお話しの通りでございます。ただ単にこれを道路とそこを通る自動車の問題だけに限つて措置をするということでは、とうてい根本的な解決はできないわけでありませう。都市の分散も大きな一つの必要な問題でございます。また、その都市内における住宅の建設の配置の問題、いろいろそういった都市構造等につきましても、あらゆる角度から検討いたしまして、総合的に大都市における交通問題の解決に当たらなければいけません。かように考えております。そういう意味合いにおきまして、現在内閣に設けられております交通対策本部、あるいは交通関係閣僚懇談会等におきまして、総合的にこういう問題をとり上げて解決していこうという方向に、われわれも参画いたしました。検討

東京都にいたしましても、都心にベツト・タウンというものを設けて、都心にどんだん人がくるということをして、できるだけ避けていくという方針を、都市

計画の実施の面に、あるいは道路拡幅の面に、都市構造の改善の面に、急速に進めたいと努力をいたしておる次第でございます。ただ、いかに道路が広

くなっても、またいかに都市の集中の弊を避けることにいたしました。今後自動車の手を減らすという趨勢は避け得ないと思います。しかしながら、

できるだけ経済やあるいは文化に支障を来たさないうな方向で、自動車交通の円滑をはかって参りたい、かように考えておるわけであります。

○久保委員 ただいまのお話はその通りだと思ふのでありますが、それにしては、先般大臣が提案理由の説明をなされました際に、この規定は全国に適

用されることが望ましい、これは全国
といっても、全部ではないのでありま
すから、ある程度わかりますが、しか
も、そのあと、地域を政令で指定して

実施します、逐次これを拡大していき
たいということでございますから、そ
うなると、ただいまの御答弁とは少
し食い違ふのじゃないか、こういうふう

にわれわれは思うのであります。これは逐次拡大するのではなくて、必要なところで必要な地域に細分化して適用していくという、最小限度の規制を考

えるべきではなかろうかと思うのです。これは、別に車庫ばかりではございません。いろいろなものも入っています。そういう意味で私は申し上げる

のでありますが、それはいかがですか。
○齋藤國務大臣　お説のように、こ
ういうものがないことが望ましいと思う

わけでございますが、先般の提案理由で地域を逐次拡大していくと申しましたのは、今直ちに全地域、あるいは主要都市につきましても、全地域についてやるということになりますと、現実に車庫あるいは自動車の保管場所を持たないで道路上に保管せざるを得ないという、この現状は認識せざるを得ませんので、従って、これらに對しまして、逐次自動車の保管場所を作っていくという施策をあわせ行ないまして、そうして車庫、保管場所がわりに道路を使わなくてもいいという情勢を作り上げて、そうしてそういうところから実施をして参りたいというのが、本旨でございます。

○久保委員 けさ関係懇談会があったようでありますが、これらの問題については、けさは御討議になったのであります。いかがですか。

○齋藤國務大臣 交通関係懇談会におきましては、かねて、本法を実施いたしますためには、どうしてもたゞいま申しますような現に路上を車庫がわりに使っているという地帯における車の保管場所をできるだけ作ることを助成する方策をとっていかねければならぬという基本方針は立てておいたのであります。が、きょうの関係懇談会におきまして、ことに中小企業の方々にそういうことが非常に現在としては多いわけでございますので、通産省からの要望をいたしまして、公共駐車場の設置を促進するとともに、過渡的措施として、公共施設、たとえば公園、学校等の敷地を夜間に限り保管場所として利用できるようにすることというのが一点と、いま一点は、事業協同組合等が共同施設として車庫等を施設しよう

とする場合には、所要資金の確保につき十全の配慮を加えることとし、また国有地、公有地の払い下げもしくは貸付、税制上、財政上の特別措置等について検討すること、この二点の要望がございました。交通関係懇談会におきましては、趣旨は全く同感である。ただ、第一項の、学校等を夜間に限って自動車の保管場所として利用するという点には、相当難点があるかも知れないので、これは文部当局ともよく連絡をとって考えていこう。第二項の点につきましては、全く趣旨同感であるから、この趣旨によって急速に実施し得るよう、関係各省協力して実施案の作成をしよう、こういうことになりきょうの関係懇談会は相なりました。

○久保委員 ただいまきょうの関係懇談会のお話がありましたが、この法案の裏づけは、今大臣述べられた関係懇談会の線が十分に配慮されなければ、中小企業を圧迫し、あるいは自動車産業にまで累を及ぼすというふうな大きな問題になると思う。しかしながら、この車庫は持つてもらわなければいかぬ、こういうことでありますから、この法案と同時に、かかる諸政策を具体的に国会に出すなり、御発表いただくのが当然かと思うのですが、今御発表になったのも、やはり抽象的でありまして、それでは具体的に公用地の払い下げなり利用はどうするのか。あるいは事業協同組合のやる共同の車庫というのか、保管場所の設置については、所要資金を十分にやるといふのが、どの程度なのか。あるいは税制の面でめんどろを見ようというが、それはどうするのか。そういう具体的な策が、この法案審議中には出ないですか。いかがで

すか。

○齋藤國務大臣 現実に実施いたしたる案といたしましては、この国会中にあるいは困難であろうかと存じますが、できるだけ緊急にたゞいま申し上げました事項を実施に移すようにいたしたいと存じております。これらの実施につきましては、法律を要しないので、事実上行政措置としてやれる分がございします。予算の措置も、さしあたっては補正予算ということをやらないでやれる面が相当あるかと存じます。事実上実施に移して参りたいと、かように思っております。

○久保委員 予算を要しない、あるいは事務的にできるという面も、お話の通り、あるかも知れません。しかしながら、法案審議の建前からいけば、この問題が一番裏づけとして必要なものでありますから、やはり具体的な方策をお示しいただかねと、国会審議には支障がありはしないかと、われわれは考える。ついでには、この法案審議中に、もう少しこまかい点までわかるように御努力いただきたいと思うわけでありまして、いかがでしょうか。

○齋藤國務大臣 できるだけ努力をいたしまして、御趣旨に沿うようにいたしたいと思ひます。

○久保委員 そこで、通産省からお見えでありますけれども、通産省は、自動車産業の方の担当かと思うのであります。が、今お話しに出ました車庫を確保するといふ、中小企業に対する対策等は、御関係がないかと思うのですが、いかがでしょうか。ありましたらばお尋ねをしたい。

○佐々木説明員 私どもの担当は、自動車の生産、輸出、輸入ということ

を担当しております。もちろん中小企業対策そのものは担当外でございますけれども、しかし、これは重要な需要先でございますので、これが影響を受けるというところは、結局自動車産業が大きな打撃を受けるということでございます。これが救済策につきましましては、交通対策本部、及び通産大臣を通じて、交通関係懇談会におきましても、ぜひこれが対策をやつていただくようお願いしておるわけでございます。もちろん、先ほど運輸大臣からも御説明がございましたように、法案を用意いたしませんでもできる対策、たとえば中小企業の協同組合に対する、共同施設に対する補助金とか、こういうようなものについては、できるだけ特に立法措置をしなくても実施したい、こういうふうな考えておるわけでございます。

○久保委員 そこで、こういう問題の取りまとめのお仕事をやっておる総理府の上平審議官にお願いしておきまして、ただいま運輸大臣から御発表になりましたように、いろいろな対策がございします。これに對して、現在で得るものは何と何があるのか。たとえば中小企業に対する資金のあつせんといふのはどの程度か。これはもちろん通産省へお尋ねをいたしたい、あしたの当委員会までに全体としてお出しをいたしたい、こう思ひます。よろしゅうございしますか。

○上平説明員 ただいま運輸大臣からお話があった事項の中には、法律改正その他を要する問題もございしますが、今のお話でございしますと、現在直ちにできるものかどうかという点でございしますが、この点につきましては、通産

省の方と至急連絡を取りまして、あしたの委員会に申し上げます。

○久保委員 それでは、この問題は、それをいたしたいからまたお話をしたいと思ひます。特に税制の問題もありませんし、これは固定資産税その他で、自治省の方にも御連絡をいたしたい、やるとすればどういふお考えであるのか、一応帰って、資料としてまとめるものは、資料として出していただきたい。もちろん、あした継続的にやるつもりでありますから、自治省その他からも一つ御出席をいただきたい、こう思ひます。

そこで、この中小企業対策といふか、車庫確保に関する対策は、ただいまの運輸大臣の大まかなお話をさらに細分化していくということではなれば、実際は法律としては役に立たぬであらう、こういうふうなわれわれは思うわけでありまして、ついでには、どういふわけでありまして、本法案審議中に当委員会に具体的な方策をお示しいただきたい、こういうふうに思ひます。

そこで、これは通産省にお尋ねするわけでありまして、このような状態のままでは法律が通つた場合に、これは実際は通さねばいかぬと思うのです。しかしながら、お話しも出ています通り、相手が、特に中小企業の問題がございします。それと同時に、自動車の需要といふか、販売といふか、そういうものは相當に影響を受けやしないかといふことをわれわれは考えるのです。が、あなたの方では、これに對する影響はどういふふうな考えておられますか。

○佐々木説明員 車庫設置の問題につきましては、やはり多少需要に影響するかと思ひます。思ひますけれども、

交通が渋滞いたしますと、結局それが再び自動車の需要にはね返って参りまして、渋滞することによって、またさらに需要が減少すると思ひます。また、自動車本来の使命からいまして、迅速にお客さんなり、あるいは貨物を運ぶということが任務でありますので、私の方は、多少需要が減退いたしましたとしても、交通の円滑化にはやはり協力をしたと思ひます。三十七年度の見込みといたしましては、おそらく現在の金融事情その他の問題もございまして、自動車全体といたしましては、三十六年度の実績をやや下回るのではないかと考へております。

〔高橋(清)委員長代理退席、委員長着席〕

○久保委員 三十六年度をやや下回るといふことでありますが、最近設備投資の御計画もなさっているようでありますけれども、自動車の自由化の問題もございまして、自由化があると同時に、日本の自動車産業が、外国に比べてマス・プロ的になかなかいけない。いわゆるコストの低減というものは、非常にむずかしい。この産業は、御案内の通りマス・プロ産業でありますから、そのマス・プロの問題があるとすれば、コスト低減というのはできない。コスト低減ができなければ、いわゆる自由化の嵐に吹きまわられる、こういう事態がくると思ひます。そこへ持ってきて、考へてもらわねばいかぬのは、早くいえば生産制限というか、そういうことにも波及してくる。あるいは販売制限というか、そういうものにも波及してくる。そうなりますと、これを回避する方法を考へておらないかどうか。

○佐々木説明員 先ほど自動車全体で三十六年度の実績を多少下回ると申し上げましたが、これを具体的な車種種別についてみますと、三輪車の需要がかなり減退する傾向でございまして、三輪車が減産するのではないかと。そこで自動車全体としては、多少三十六年度の実績を下回るかもしれない。しかし、四輪車は、自由化の問題と同時に、将来の輸出産業として確立しなければならぬ多くの問題を含んだ車種でございまして、この四輪車につきましては、大体昨年度の一〇〇％ぐらいは生産を上昇するのではないかと考へております。ただ、御承知のように、自動車の販売は、すべて月賦販売でございまして、一年半から二年の長期月賦でございまして、運転資金が、こういうような金融情勢のもとでだんだん窮屈になりますと、多少販売に影響することもある。こういうような情勢を加味いたしまして、一応見通しを立てましたのが、大体四輪車については、昨年度の一〇〇％アップくらいではないかというふうに考へております。

なお、お説の通り、自動車は、マス・プロ産業でございまして、マス・プロでなければコストが下がらないし、従つて、自由化の問題にも耐えていけないというところが確かにございまして、この需要を開拓するというような面において、たとえば販売資金とか、そういうような問題について検討しておるわけでございます。

○久保委員 自動車課長からお話がありました、多少影響はあるだろう。いわゆる三輪車の減産があるだろう。

こういうことでありますが、三輪車ばかりではなくて、いわゆる自動車そのものが、全体として追い込まれるのではなからうかという心配があるわけですね。今のお話では、これをどう解決していくかという問題については明確なお答えがないのでありまして、われわれは、車庫は持たせなければいかぬ。あるいは路上の問題を規制しなければいかぬ。しかしながら、いつて、日本といわゆる総合産業であるところの自動車工業に相当な打撃があるという場合には、この打撃をどう緩和していくかといふこと——先ほど申し上げたように、自由化の問題を一つとっても大きなものであります。しかも、設備投資の問題にしても、昨年に比べて規制していこう、こういうことでしょ。今度は使用の面においても規制していこう、こういうことであります。この規制の問題と関連して、この対策が、自動車産業に対してなければならぬのではなからうか。しかも、これは関連する産業でありますから、特に下請や小さい中小企業がございします。最近の独占のあり方として、当たりは中小企業へ参ります。そうすると、今度は中小企業が、車の使用の面からも、自分の仕事の面からも、規制されてくる。両面から規制されてくる。こういう結果もあるわけですね。これは一つの政策として確立した上において物事を考へないという、ただ単に車庫を持たせればいいのだ——これはだれもわかつてゐる。しかし、だれもわかつてゐることをやるのが政治ではなくて、だれもわかつてゐないことをやるのが政治だと思ひます。そういう意味で、通産省にあ

したもまたお尋ねすることになると思ひますが、少なくともあしたまでには、そういう問題に対してどういう考へがあるのか、できるなら一つ書いたものを御発表いただきたい。確たる方針があるのかどうか。ただ単に、今までの御方針では、普通の四輪車は一〇〇％くらい上がるだろう。上るだろうといふが、こういうことをやりまして、はたして上がるだろうかといふことであります。非常にわれわれは心配しております。それが、いかがでしょうか。

○佐々木説明員 車庫により具体的な影響につきましては、お恥ずかしいのでありますが、この算定が、実際に車庫を持つていないかといふことにつきましても、これは運輸省の登録の場合に、ものによつてはわかるのでありますけれども、普通の自家用車においては、こういう調査をいたしておりませんし、また、遺憾ながらわれわれのところにおきましても、現在調査していないわけでございます。

それから将来の需要者がもし車庫を持たなければいかぬということになつたならば、どんな影響を与えるだろうかといふことにつきましても、非常にむずかしい想定でございまして、現在、われわれの方と、それから車の販売店協会連合会の方で共同して調査しております。なお、中小企業の車庫の現状につきましても、中小企業庁において調査をしておる現状でございまして、それがわかりましたならば、ほんとうにどの程度の影響があり、また、具体的にどういふ対策をとるかというきめのこまかい対策も立て得るかと思ひます。

けれども、遺憾ながら、現在は、そういう調査中の段階なのでございまして。

○久保委員 非常にむずかしい問題ではあります。やはりそういう問題に対する配慮というか、対策が並行して行なわれないと、非常に困難なところ。都市交通なら都市交通が一応スムーズにいつても、今度は別なところへ当たりがくるということでは、政治ではないと思ひます。そういう意味で、先ほど運輸大臣から御発表があった閣僚懇談会の問題も、もう少し具体的にやると同時に、お宅の方でいわれる自動車産業に対する配慮、それに関連するところの中小企業のあり方、これをどうしたらいいかといふことは、やっぱり十分に対策を立てて御発表いただくのが国会審議に協力するという意味ではないだろうかと思ひます。明日までもし何でしたら、一つさらに御検討いただきたい、こういうふうに思ひます。

そこで、時間もありませんから、若干法案の内容へ入らせていただきますのであります。小平長官がおいでになりましたが、運輸大臣からけさほどの問題は聞きまして、けれども、残念ながらまだ大ざっぱでありまして、この法案の裏づけをするには少し足りませんので、法案審議中にこれは具体化してほしいということと同時に、あなたの方の上平審議官に、今日たいていまでできる方策は何があるか、明日までに資料を出すようにと申し上げたのですが、この際小平長官にも聞いていただきたいのは、基本的にはやはり道路の交通容量を高めていくといふこと、道路改良の問題と、もう一つ

は都市の分散というものがこの交通緩和という時代に合ったところの方策ではないか。この基本線があつて初めていろいろな暫定措置なりあるいは規制の問題なり、こういうものが出てくるのが当然だろうとわれわれは考えている。ところが、今までの政府の政策には、なるほど二兆一千億の五十年計画はあるが、今道路局長に聞けば、大体自動車生産に見合ったような道路になるだろうというようなお話を聞きましたけれども、残念ながらそういうふうにも今日とりかねる事態がある。都市の分散については、なおさらのこと、どうも推進できないようだ。これに對しても十分御配慮いただきたい、こういうふうな考えです。

そこで法案に若干入りますが、この法案を通過するというか、全部目を通して見られるのは、どうもこの法律はほんとうにやる気があつて出したのだからかという——大へん失礼であります。まず第一に、われわれは、車庫を持たせるといふ趣旨には絶対に賛成です。車を持つ者は必ず自分の車庫を持ちなさい、これは当然です。車庫保全の上からいっても当然だと思ふ。ところが、この法律自体にはいろいろなことが書いてあるが、どうもこれははじめにやるつもりで出してきたのだからかという気がするわけです。そういうことを前提にして私はお尋ねするわけでありすが、たとえば第三条は訓示規定だと思ふのでありますが、これはどうですか。

○木村(陸)政府委員 第三条は、自動車の保有者が道路上の場所以外のところに保管場所を確保しなければなら

いということをごで明言しておるのをごいまして、訓示規定ではないかという御質問の趣旨は、おそらくこれには違反した場合に何ら処置がないではないかという意味だろうと思ひます。第三条につきましても、お話のとく、一応一般的な道義的な義務と思はれておりましたものを、一応法律上の義務としてここに明確にいたしました次第でございまして、この第三条を受けまして第四条というものがございまして、第四条におきまして、これに違反しております場合には罰則の適用等がございまして、第三条と第四条とはあわせて一体となつておりますので、これをあわせて読んでいただくことによつて、第三条の趣旨がはつきり生きてくる、こういうふうな考えるのでございします。

○久保委員 第三条は一本じゃなく、第四条とあわせて一つだ、こうおっしゃいますが、この三条という自動車と第四条というところの自動車では違ひますね。いかがですか。

○木村(陸)政府委員 第三条は全部の自動車について言つておるのでございまして、第四条はその中で登録を必要とする車を対象に言つておりますので、そういう意味では、第三条と第四条との間には、同じく自動車と申しましても、対象の範囲が違つておるのでございします。

○久保委員 だから同じじゃない。そうしますと、第四条で縛り得ない軽自動車、登録を必要としない自動車——この法案では二輪車は除かれておりますから、いわゆる同じ四輪車であつても、軽自動車は車庫設置の義務に對しての縛り方はないのであります。

○木村(陸)政府委員 最初この法案を作ります場合に、いろいろ検討いたしましたのでございしますが、第三条といひ、第四条といひ、いずれも第五条以下の、とにかく道路上を車の保管場所として使用しないように、保管場所として使用しておるものを排除しようということが主軸でございまして、第五条以下におきまして、登録を要する車であるうと軽自動車でありまして、道路路上を保管場所として交通障害を来たす場合に排除ができるということになつております。第三条と第四条は、それを一方におきまして担保する措置といひ、他方におきまして、自動車の保有者に對しまして、保管場所を持つことをどういうふうにしてチェックすればよろうかという方法論になつて参ります。と、自動車の登録という制度が設けられて、この適用を受けます車につきまして、登録という段階でチェックする以外に現在のところ適切な方法もございしません。御指摘のごとく、軽自動車につきましては第四条の適用がございせんので、その点につきましては、第五条以下の目的を担保する第四条としましては若干十分でないという点も見られるのでございしますが、とりあえず登録を要する車につきまして、第五条以下の措置を担保する意味におきまして、登録の段階で保管場所を持つておることをチェックしようという考え方で第四条を起草したわけでございします。

○久保委員 自動車局長のお話では、どうもさしあたりというか、そういうことだろうと思ふのでありますが、少なくとも車庫を持たなければならぬという原則を貫き通すというのが本法の趣旨だろうと思ふのであります。そう

なつた場合には、道路上に置いてはいかぬというのです。そうだとするならば、小型であろうが大型であろうが、やはりこれを規制する。小さいから、道路交通の邪魔にならぬからこれは除くということなら、はつきりそうすべきだと思ふのです。しかし、小さくてもやはり邪魔になる。第三条は全部と言つていられるのでありますから、これは法の体裁から言つて一本にすべきではないかと思ふのであります。私はわかりませんからお尋ねしたいのですが、大体車庫の保有率をお調べになつたことはないと思ふのであります。が、概括的に言つて、最近の小型の四輪車、軽自動車の方が、實際からいって手輕にちよつと置けますから、車庫の保有率としては少ないのではなからうかと思ひます。大型になれば当然防護装置も必要だし、しかも高級車になれば金目のものになりますから、そうなれば当然車庫に入れた格納するということになると思ふのです。そういうこととから類推すれば、第四条から除外したところの軽自動車の方が車庫の保有率は低いのではなからうかと思ひます、どうですか。

○木村(陸)政府委員 自動車の持ち主が車庫を確保に持つておるかどうかという調査につきましては、従来はそういうことを調査いたします行政上の必要に迫られていませんので、調査をいたしておりますが、今お話しのように、軽自動車につきましては、おそらく登録を要する車よりもあるいは保管場所を持つていない場合が多いのではないかと一般的には私も想像いたしております。ただ、保管場所をどの段

階でチェックしようかという方法論につきましていろいろ考えました結果、登録の段階で押えることが一番確実であらうということから、第四条におきまして登録の車を対象にいたしましたのでございしますが、もちろん登録を必要としない軽自動車につきましても、第三条といふものは罰則の裏づけこそございせんが、これが通りますと、国民の総意によりまして、車の持ち主は保管場所を道路外に持たなければならぬというのを法律において一応強制されるわけにございします。で、善良な国民の立場に立つて考えますならば、この第三条の趣旨を十分体してこれを守るといふふうにしてほしいものと思ひますし、われわれ行政指導に当たる者も、その方向におきまして行政指導をさらに強化していくことによつて効果を上げた、かように考えておるわけでありまして。

○久保委員 はつきり言つと、何べんお話を聞いても除外した理由についてはわかりません。除外する根拠というものがないわけですか。ただ、車庫のチェックをする場合に登録の段階でやるのが一番いいからやるのだ、これはわかりません。それだから軽自動車はどうするのだという理由にはなりませう。どうしてそういうことをお尋ねするかと申す、第五条の担保は罰則によつて担保している。第五条は「何人も、道路上の場所を自動車の保管場所として使用してはならない」と書いてある。ところがこの担保する罰則をチェックするためにだれがそういう方法をとるのかという問題なんです。現実問題としてそれだけの人手と予算というものが今日組まれているかどうか

か非常に疑問があるから、軽自動車もやはり同じ方向でやるとするならば、やはり何らかの対策を講じなければならぬのじゃないか、こういうふうに言うわけです。第五条で軽自動車が含まれておりますから、これが罰則で担保できるというなら、これはこれでいいのですよ。しかし、そういう実態には今日ないじゃないですか。警察庁から藤沢課長がおいでになっておりますが、警察庁で第五条の「何人も」というやつを的確にチェックできますか。法律は完全に守らすべしであります。ところが前提として抜け穴ができていくことを私は言うわけです。せめて第四条で云々とされるなら、軽自動車についてもやはり当然なざるべきではないか。いかがですか。

○木村(陸)政府委員 考え方から申し上げますと、久保先生のおっしゃるように私も考えるのでございますが、たびたび申し上げる様に、チェックの一つの方法として考えます場合に、登録という段階をとらえませんか、現状ではなかなか簡単にチェックするということがむずかしいものでございまして、そこでとにかく第五条以下におきまして、路上からこういった路上障害を起すような保管場所等に使っているものを排除するということを的確にやってもいいまして、あと路外に駐車場を持つ、それを担保する意味におきましてやろうという考え方から、できる方法といたしまして、現状で考えられます登録という段階でこれをとらえたわけでございまして、これで一応実施いたしてみまして、さらに軽自動車につきまして路外に車庫あるいは保管場所を持つことが、この法律で

罰則がないがゆえに、非常に乱れまして、その結果さらに道路の交通の障害を起すというふうな事態が起ってくるような情勢でありますれば、またそのときに軽自動車につきましても何らかの適切な方法を考えなければいけないのであらうとは思いますが、現段階におきましては、登録という最も実効を期し得る段階においてチェックをするという必要上、やむを得ず軽自動車と登録を要する車との扱いが分かれておるといふ次第でございます。

○久保委員 やむを得ずと言うが、方法手段を考えればあるんじゃないかと思うかと思ひます。この問題は明日またお尋ねしますが、われわれとしては、どうもこの法律は、そういう点からなかなか守り得られない法律ではないだろうか、こういうふうな心配をしておるわけでありまして、規制するというなら規制すると、実際にいつてびたりとなければいかぬです。こうなつた場合に、そういう人もたくさんはないと思うのでありますが、今までは小型のトラックを使つていたが、今度はミッドサイズのトラックで間に合わせようかというところにもなつてくるわけですね。そうなりますと、貨物の輸送量は減りますから、今まで一台で済んだものを二台にする、こういうことになりまして、必ずしも実質的に交通緩和というのか、そういうふうにならぬ。なるほど車庫も作りましよう。作りましようが、この方がめんどくさくなくてよろしいということになりますよ。車庫の確認をどこでやるのか知りませんが、あとでお尋ねしますが、そういうことをやったりなんかしないですぐ手に入つて——それじゃ今のものはもう

売つてしまふ、それで二台にするということになりまして、道路を今まで一台で走つていたものが二台走る、ものの計算からいへばこういうことになつて、そうばかりはいかぬと思ひますが、そういう計算が出てくる。こういうことも十分考へてこういう法案は出すべきじゃないかと私は思ふのであります。これはいづれにしてもあと回しにいたしますが、少なくとも少し疑問があるというところであります。

それから第四条の、道路運送車両法第十三条の、これはいわゆる「移転登録」であります。移転登録の場合に、やはり同様の書面を出さなければいかぬ、こう書いてあります。移転登録の場合は、「使用の本拠の位置の変更を伴う場合に限る。」ここに書いてあるが、使用の本拠の位置の変更を伴わない場合にもこれは規制しなければいかぬじゃないですか。いかがですか。

○久保委員 使用の本拠の位置の変更がない場合でも、これは所有者が変われば車庫は移動することが相当あり得ると思ふのです。こうなつた場合は、この条文ではよろしいというのですか、これでは不徹底じゃないですか。それとも一つは、十三条の場合、届出に使用の本拠の位置の変更というのがあるんですか、ないんでしょう。

○木村(陸)政府委員 十三条の場合について申し上げますと、Aが車を持つておりまして、それをBに売るといふ場合には、普通Bもその車を買つて自分の目的のために使用するわけでございますので、Aが持つていた場合とは全然違いますから、従つて新しい買い主でありますBはBとして、自分のところの目的のために当然使用の本拠が違ふ場合が普通でございます。登録の場合には、移転登録でございます。移転の登録の欄には使用の本拠を書くようになつております。それが前所有者のAの使用の本拠と当然違ふのであります。そういう場合にはもちろん証明が要するのでございますが、AからBに変わりましたも、使用の本拠が違ふないという場合は、たとへて申し上げますと、販売業者から月賦で私が車を買つたといふと、普通の場合月賦が完了しますまでは販売業者のものになつておるわけでありまして、月賦が完了しますと、私の名義になるのでございまして、そのときに移転登録ということが行なわれるわけでございます。そ

の場合には、私が最初から月賦で車を使つておりますので、使用の本拠は変わらないという場合があります。こういう使用の本拠が変わる場合と変わらな場合と通常十三条によつて考えられます二つの態様がございまして、特に使用の本拠が変わらぬ場合にはよろしいというふうに考えます。

○久保委員 時間もありませんから、第四条だけにおきますが、保管場所を確保していることを証明するのはどこでやりますか。

○木村(陸)委員 保管場所を確保しておる証明でございますが、この法律が施行になりますまでに政令で作るべく、現在関係各省と折衝をいたしておりますが、いろいろの方法が考えられるわけでございます。的確に証明できるというのをあくまでも主にして考へるわけでございます。現在関係省との間で検討考慮しておりますのは、警察官署に証明してもらつたらどうか、あるいは公法人的なものに証明してもらつたらどうか、いろいろ考へておるのでございますが、そういううちでどこをとりますか、この法律が実施になるまでに政令の段階で今申し上げましたような点を十分検討いたしたい上できたい、かように考えております。

○久保委員 局長、今のどこで証明するか、どこで確認するかということとは非常に大事な点でありまして、これがいまだに、この法律の審議最中に、政令で定めるのだから、あとで法律が通つてからゆつくり相談してきめましようでは、法律審議にはならぬのであります。たとえば、警察でやるとい

うなら警察でやるでいいですけれども、東京都では、聞くところによれば、毎月一万台の車がふえているそうであり、その中身は、結局三万台新規登録があつて二万台廃車になつていく、差引一万台多くなつておるのだそうだが、この確認をいかなる機関でやるかが非常に重大であります。運輸大臣、いかがでしょうか、どこでやるかきまらぬというは大へんな問題ですよ。

○齋藤國務大臣 おつしやる通り、法案を提案いたしました御審議をしていただきながら、まだ重要な所定の内容が具体化しないということは、おしかりを受けるのもつとなことだと考へております。われわれ早急これを決定したいと思つておるのでありますが、大体警察で証明をしておるというところに方向は一応そうなつております。まだ省令の作成には當たつておりませんが、国家公安委員長も警察でやらざるを得ないだろうと思つておられますので、そういうふうに決定をするであらうと思つております。

○久保委員 ただいま運輸大臣は、不確定であります、警察で大体やつてもらうということに方向はなつておると言われました。そこで、警察庁の藤沢課長にお尋ねしますが、ただいま私は東京都の例を一つ引きました。警視庁管下に警察官の要員がどれだけあるのかわかりませんが、今差引一万台多くなる、その中にはもちろん登録の必要がないものもありましようが、大体一万台ふえていく。これの車庫確認と、さらには第五条、第六条の問題も東京都においては当然やらなければならぬ。そういうものをやりおさせるだけの人員は整つておりますか。

○藤沢説明員 車庫を持つておるかどうかという確認でございしますが、この確認といひますか、証明の仕方につきまして、警察がやりましても、どういうやり方でやるかという問題については、まだはっきりきめてない。問題が残つております。と申しますのは、第四條につきましては、御承知のように第八條で、虚偽の書面を出して登録を受けた者は三万円以下の罰金に処するといふ罰則がついております。そこで、この場合警察の証明の仕方はどうあるべきかというやうな問題について、なお検討しなければならぬことが残つております。實際上これは確かにその人の保管場所であるかどうかというやうな立ち入った調査までできるかどうかというやうな問題については、問題が非常に複雑でございします。で、今直ちにお答えしかねると思ひますが、しかしながら、これを警察が証明いたす場合には、相當の事務量がふえて参りますことはお説の通りでございまして、これに對して今の人員でやれるかどうかということもございします。が、これにつきましても、この証明の仕方、事務量の多い少ないが相當変わつて参ると思ひます。われわれもいたしましては、この法律案の趣旨を十分生かしまして、警察が証明いたします場合には、その目的が達し得るやうな仕事をしたいと思ひますが、その反面あまりに事務量がふえないやうに研究をしていきたいと思つております。

なほ道法駐車の取り締まりにあたりまして、相當の人員を要するのではな

いか、現在それでいいかというお話でございします。が、御承知のように道法駐車の取り締まりは、非常に人手とし、しかも長時間にわたる努力を必要とするのでございまして、現在でも必ずしも十分にこれを行なつておるとは言ひがたい点もございします。さらにこの法律が成立いたしました場合におきましては、いわゆる非常に長時間駐車という問題が出て参るのでございまして、この場合に長時間駐車の始点と終点をどういうふうにかゝつていくか、どういうふうにかゝつていくかといふやうな技術的な問題もございします。これについては、今後警察の取り締まり技術という面において検討を加へまして、できるだけ法律の趣旨が生かされるやうにしていくたいと思つております。が、それにいたしまして、相當数の警察官の増員を考えなければならぬのではないかと、いふやうに考へておる次第でございします。

○久保委員 お尋ねすればするほど、問題が非常に深刻だと思ふのです。それで、小平長官のところ取りまとい役だそうでありまして、こういうことで法律として出しておるというのとは、どうも不見識ではなからうかとわれわれは思つております。先ほど自動車局長に聞けば、不確実な点もあるし、警察庁にお尋ねすればこれは大へんだといふやうな見通しもあるし、それからどういふやうにやろうか、それは研究する——もちろん第五条は一年経過後でありますから、それは一年間ゆつくり御研究いただければいいのだといふことにはなりましよう。しかしながら、その他は法律公布後三カ月でありますか、そういうことで、実施なさ

れまして三カ月後には、まだ国会は、参議院選挙がありますから、これは出て参りません。そうなりますと、非常に問題が出てくるのではないかと思ひます。大体においてこの国会末期にこういう不確実な法律を出されることは、非常に国会軽視といつてはなんでもありますが、その現われの一つでもあらうかといふやうに言う人もあります。私はそう思ひませんが、實際いつてこいうやうな裏づけがない、ちつとも整つてぬものを出されることは、なるほどこの車庫を持たせることには賛成だが、裏づけがなくては残念ながらどうもよくないだらうと思ひます。これは、小平長官、もう少し裏づけをびたつとして、大体こいうやうにするといふやうな取りまといをなさるべきだと思ひますが、いかがでしょうか。

○小平政府委員 この法案をもつと早く提出をいたしたいといふことで、交通対策本部なりあるいは交通関係閣僚懇談会等を中心といたしまして、関係各省と十分検討をいたしたのでございしますが、先ほど来先生からも御指摘がございしますように、率直に申しまして、自動車を持つておる者は車庫を持つべきである、あるいは公道を駐車場として、保管場所として使うべきではない、こいういった、いわば道義的あるいは原則的なことは、今日の交通事情に顧みまして、どなたもおつしやるわけなのでございしますが、これをいざこの法案にまともなものとしますと、むづかしい問題がたくさんあります。実は各省の意見等もときにははずいぶん調整が困難なやうな意見も出ました。そういうことで相當の時日を要したわけでありま

ら申しまして、どうしてもこの国会で御審議を願ふことが適當であらうといふことで、いわゆる裏打ち的な施策等も確かにまだ不十分でございします。が、しかし、その方はその方として、一つ急いで引き続いてやろうというところで、この法案を御提案申し上げたわけでございます。

すでに運輸大臣その他からお話があったと思ひますが、たとえば本法の適用されるであらう地域の中小企業者等が必ずしも保管場所を持つておらぬという現実がございします。それに対しましては、今後共同の保管場所等につ

ればならぬ処置がたくさんあると思います。そういうものは今後極力急いで行ないまして、関係方面に対する被害者と申しますか、影響がなるべく少なくて済むように私どもとしては処置をとって参りたい、かように考えておるわけであります。

○久保委員 時間も限られておりますから、明日に譲りますが、いづれにしても、完全な裏打ちというのはどの法律あるいは制度でもなかなか日にちのかかるものであります。が、少なくともこの法律くらい裏打ちの不適格、と言っては語弊がありますが、ないのはいのじゃないかならうかと思っている。こういうふうにあわてて提案して、あわてて通過させることについても多少疑義がある。われわれは完全なものを作って国民大衆に守ってもらおうというのが主眼でありまして、それがなければ第三条一つでいいのじゃないかと私は思うのです。そういうふうなことからいって、第三条一本でいいのじゃないかと思う。とにかく自動車の保管場所を確保しなさいという訓示規定で事が足りやしないか。むしろ、先ほど小平長官なり運輸大臣がお出になります前にもお話しした通り、運輸大臣からけさのお話が出ましたが、そういうものを確立することを行ってあげれば、当然こういう保管場所が確保できるのじゃないかと思うのです。私は、法律さえ出して取り締まればうまくいくのだという思想は、この辺でもう少しお考えをいただきたい、こう思うのです。ただ保管場所は確保しなければいかぬ、それにはこうしなさいという行政指導なり政策があつて、それに移行するのが当然いい方法じゃないか、こう思う

のです。それなくして、その方はあとから逐次やっていきますとか、今相談しますということ、罰則もついたものでびたつといくのはどうかと私は思う。たとえば警察官の増員について小平長官からお話がありましたが、私も、特に警察官といっても交通関係に限っての増員をしなければいかぬ、専門の他に流用できないところの警察官をたくさん作れという主張を従来しているわけですが、そういうものを作って、この法律に基づくところの保管場所のチェックなりあるいは駐車禁止のチェックをするならば――交通渋滞の主たる原因はいろいろありましようが、少なくとも一番ひどい交差点におけるところの渋滞の一つの原因は、機械にまかせていることです。見る目を持っていない機械、信号というのは、見えますから、時宜に應じてのさばき方ができない。そのために、この間も私はこの委員会で申し上げましたが、少なくとも一人々々警察官がそういう交差点に立って、見る目と動く手を持つておれば、これは自由自在にさばけるのです。ところが、今その人員を取り得ないので、結局機械に依存する。機械は残念ながらさっき言ったように見る目を持っていませんから、時宜に應じなさばき方ができない。そこに問題が一つあるわけです。むしろ警察官の増員は、そういう交差点における渋滞の交通整理に重点を置くべきであって、保管場所なりあるいは駐車、道路上に置いてあるというものを摘発することにその人員が回ったのでは、これは逆だと思ふのです。うしろ向きだと思ふのです。私は、そういう意味でこの法律はどうも疑問が多い、こ

思うのです。御趣旨のほどは十分わかります。だから第三条だけでけっこうで、先ほど運輸大臣からお話があったり、小平長官からお話があった点を細部にわたって確立していただいて、国民大衆にその政策を進めていくということの方が実効が上がりはないか、こういうふうにさえ思うのです。

いづれにしても、明日引き続いてやりますから、時間の関係でこの程度にしておきますが、ただ一つ、第四条で規制するのはいわゆる登録で規制するわけですが、登録にかからぬものはそのままです。登録にかからぬというよりは、四条、十二条、十三条、十四条あるいは新規登録という、この五つのものにかかる以外のものは、簡単にいえば今日ただいま登録してあるというものは、このままでいいわけですね。この点では何らの規制はないわけですね。

○木村(睦)政府委員 さようでございます。

○久保委員　そうしますと、第四条は三月月ですね。登録がえをする、車をもう廃車する、新しく買いかえるという時点にならなければ、今ある車の規制というか、第四条の規制ということができないというのでありまして、それでは第五条でやるというならば、先ほど警察庁からお話の通り、これもなかなかチェックの段階ではむずかしいということになりますと、どうもこれはかえって法律があって野放しになるのじゃないか、こういう極端な考えも出てくるわけです。だから、私は、くだいようであります。先ほど運輸大臣、小平長官からお話があった点を先

行すべきが順序ではないかということ
を痛切に考えております。そういう点
についてまた明日もお尋ねいたします
が、いずれにしてもそういうことを一
つの確に確立されるようにお願いいた
しておきます。

本日はこれでやめます。

○**簡牛委員長** この際連合審査会開会の件についてお諮りいたします。

本委員会において審査中の自動車の保管場所の確保等に関する法律案について、地方行政委員会より連合審査会開会の申し出がありますので、連合審査会を開会するに御異議ありませんか。

「異議なし」と呼ぶ者あり」
○簡牛委員長 御異議なしと認め、さ
よう決しました。

なお、明日の連合審査会及び委員会の開会時間は委員長に御一任を願います。

本日は、これにて散会いたします。
午後一時二十四分散会

昭和三十七年四月三十日印刷

昭和三十七年五月一日発行

衆議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局