

第四十回 参議院運輸委員会會議録第八号

昭和三十七年二月二十二日(木曜日)

午前十時三十五分開会

委員の異動

二月二十一日委員荒木正三郎君及び安田敏雄君辞任につき、その補欠として中村順造君及び相澤重明君を議長において指名した。

出席者は左の通り。

委員長 村松 久義君

理事 金丸 富夫君
谷口 慶吉君
大倉 精一君

委員 江藤 智君
大野木秀次郎君
重宗 雄三君
天坊 裕彦君
鳥島徳次郎君
平島 敏夫君
前田佳都男君
松浦 清一君
白木義一郎君
加賀山之雄君

政府委員

運輸政務次官 有馬 英治君
運輸省海運局長 辻 章男君
事務局長 古谷 善亮君

説明員

運輸省港湾局参事官 岡田 良一君
運輸省自動車局業務部長 向井 重郷君

建設省都市局参事官 鶴海良一郎君

本日の會議に付した案件

○特定船舶整備公団法の一部を改正する法律案(内閣提出、衆議院送付)

○運輸事情等に関する調査(都市交通に関する件)

○小委員会設置の件

○委員長(村松久義君) ただいまより委員会を開会いたします。

委員の変更について御報告申し上げます。

昨二十一日、荒木正三郎君、安田敏雄君が辞任せられ、中村順造君、相澤重明君がそれぞれ選任されました。

○委員長(村松久義君) 次に、特定船舶整備公団法の一部を改正する法律案(閣法第三九号、衆議院送付)を議題といたします。

御質疑のある方は順次御発言願います。

○大倉精一君 はしけの問題については、昨年の夏以来の港湾の船込みの実態からして、政府においてははその対策を立ててきた、その一環としてはしけの問題が出てきたと思っておりますけれども、この政府で立てられた船込み対策及びその後におけるところの実効について、この際御説明を願いたいと思っております。

○政府委員(有馬英治君) 詳細につきまして、局長が本日参りませんので、参事官が参っておりますから、岡田参事官からお答えいたします。

○説明員(岡田良一君) 船込み対策についてどういふ対策をとったかということでございますが、昨年の八月以来、船込みの原因につきましていろいろ検討しております、結局、港湾全体に対するパースの問題から、はしけ、労働者、倉庫と、この全面的な点に問題があるということがわかりましたので、全面的な対策を立てて参りました。

で、昨年の九月の十五日の閣議決定によりまして、予備費約六億を支出いたしました。パースを緊急に整備をする。それは主として早く整備できるようなブイに主体を置いてとりあえず整備をする。それからはしけにつきましても、開発銀行及び中小企業金融公庫によって資金の融資を受けて整備をする。それから労働者対策といたしましては、労働省のほうで遠方から、たとえは炭鉱職者とか、そういうふうな人をとりあえず港湾地帯に移しまして、そこで炭鉱職者対策の一環として労働者を充実させる。それからなお、労働者を固定させるために、労働者住宅を作るといふことで九百三十人分の労働者住宅を六港に雇用促進事業団の手で設置するということ、これもやはり予備費で決定いたしました。そのほか、いろいろな対策をとっておりますが、主たる対策といたしましては、そういうふうなことをいたしました次第でございます。

○大倉精一君 その実効については、いかがですか。どういふ実効——対策の効果がでておるか、現在ですね。

○説明員(岡田良一君) どの程度の効果があったかということ、たとえばパースの問題にいたしましては、これはすぐには一カ月、二カ月はできませんので、これはやはり年度一ぱい、三ヶ月一ぱいかかるというふうなことであります。はしけにいたしましては、開銀融資、中小企業金融公庫の融資もなかなかすぐに融資ができませんので、これは実はなかなか参らなかつたものでありますから、今回特定船舶整備公団で、はしけを作るというふうな方策を、あらためてとったわけですが、労働者住宅につきましても、大体十二月一ぱいにそれぞれ住宅が整備されました、労働者が入っておりますが、したがって、こういうふうな施設関係の対策については、すぐに実効が上がったかどうかということ、これは、施設整備に時間を要するためには、まあなかなか実効がすぐには上がらないわけですが、別途に各港湾に対策協議会というものを設けまして、現在の施設並びに労働者を、できるだけ有効率的に活用する方策をとりました。たとえば揚げる場所がなくはしけが倉はしけになつてしまつていような場合には、できるだけ揚げる場所を、港湾管理者並びに政府においてあつせんをいたしました。はしけに詰まつている物を揚げるか、上屋が荷物たまつておられます場合には、上屋の荷物を荷主に早く引き取つてもらつて、上屋をあけて促進をする、そういうふうな対策をとりました。昨年

の十一月ごろから非常に港湾の船込みというものは減少して参つております。これはもちろん輸入引き締め関係で、入港船舶が減少したということにもよるわけですが、やはりその間に各港においてとりました総合的な対策が、効果があつたものと思っております。

○大倉精一君 労働者対策についての効果はどうですか。

○説明員(岡田良一君) 労働者につきましても、労働省で非常に力を入れてやつていただきましたので、常用労働者も相当数字がふえておりますし、大体二千人程度昨年の七月から十一月まで常用労働者がふえておると思はれますが、なお今後、業者の手においても住宅を整備する。雇用促進事業団の住宅のほかに、業者自身の住宅を整備するといふふうな方策もさらにとつて、常用をふやすような方向に努力いたしております。

○大倉精一君 特に労働者問題については、船込みの激しい時期あるいはそうでない時期と、いろいろ港の仕事は繁閑の波があるのですが、そういうふうなものに對しても、労働者の問題について、当面の対策じゃなくて、根本的な対策が必要だと思つてはしけけれども、そういう点についてはいかがですか。

○説明員(岡田良一君) 根本的な対策といたしましては、やはりできるだけ常用化を促進するといふ方策をとつていきたいということで、実は昨年の九

月に港灣運送料金を値上げいたしました。現在六六港におきまして、大体九十方トン前後のはしげがございますが、これを大体五〇見当ふやせば当面はまかなっていただけるのではないかと思っております。

○大倉精一君 今度の法律案によつて、公団の仕事が、はしげを共有方式で作るといふものがふえたわけですが、この年度々々においてはいしげをどれだけ作るかというこの決定は、どういふ手続を踏んできめるのか、何を基準にしてきめるのですか。

○説明員(岡田良一君) 政府といたしましては、経済企画庁を中心として策定されます。たとえば三十七年度ですと、三十七年度の経済見通しに從いまして決定いたしております。

○大倉精一君 それはだれがきめるのですか。だれがどういふ手続をきめていくのですか。

○説明員(岡田良一君) 運輸省が一応原案を作りまして、これはやはり予算に關係する問題でありますので、大蔵省と相談をいたしまして決定をいたします。

○大倉精一君 これは局長にひとつお伝えたいと思つておりますが、本年度何ばい必要であるかというところは、あはははしげがどれだけ、荷動きがどれだけ、その他いろいろあると思つておりますが、どれだけ作るかということについてはその港——六六港ばかりではなくて、地方の港にも非常に問題があると思つておすけれども、これを決定

するについては、経済企画庁の経済見通しのごうだから、だから何ばいだといふことは、これはなかなか關係がつかぬと思つております。どうもその辺がびんとこないのですよ。どういふ手続でだれがきめるのか。何を基準にしてきめるのか。いまさっきのお話であります。いまさっきのお話では、おはればひまなときもある。現在ではおおむね充足をしております。では過去五カ年間の荷動きの状態を平均してきめるといふようなお話がありました。すが、そういうようなきめ方ではないか、それが、いかがですか。

○説明員(岡田良一君) 過去五カ年ではありませぬので、今後五カ年の見通しによつてきめるわけですが、もちろんその前に業者のほうからも希望を取りまして、港別の荷動きの予想等を港灣管理者から取りまして——その点も勘案いたしまして取りますが、全体の合計の数字につきましては、やはり経済企画庁の計画によつてきめております。

○大倉精一君 そりしますと、大体まあ経済企画庁の計画によつてきめるといふ話ですけれども、この荷動き、たとえば今までもよりも五〇荷動きがふえればはしげを五〇ふやせばいいかといふと、そり計算ではいいかぬと思つておすね。ですからそのきめ方あるいはそのときの基準といふものは非常にむずかしいと思つておすけれども、なかなか港灣の仕事の特質をいたしまして、たとえば月なかまではひまなときあるけれども、月末には集中配船がきつて、非常に仕事が多い。あるいは季節によつて非常に船込みの多い季節とそうでない季節がある。はしげが問題になるのは、船込みの非常に多い時期が

問題になる。集中配船の時期が問題になるわけですね。ですから平均した数字でもってはいしげを作つていても、結局集中配船なり船込みのときに足らぬといふことになるわけですね。やはり依然としてはいしげの問題が残るわけですが、そりいうときに供給不足については、どういふ措置をとられるのですか。

○説明員(岡田良一君) 非常に足りない時期になりました場合には、たとえば回転率をある程度上げてやつていくといふのが従来のやり方でありまして、回転率の面での辺の調整をとつておす。

○大倉精一君 まあそれは簡単に回転率といふだけでは、回転率を増すにたいしては、たかさんの要素があるわけだと思つておすね。労働者の問題もありましようし、あるいはまた倉庫の問題もありましようし、あるいはまた背後における鉄道路線の問題もあるでしよう。いろいろな問題がありまして、そり簡単に回転率と言つてみたところがいかに思つておす、そこで、この経済見通し、荷動き見通しといふもので、これはなかなか不確定のものであります。港灣の、先般のような非常に船込みの激しい時期もこれからくると思つておすけれども、そりいうために備へて、たとえば公団で予備船を持つとか何とかという方式は考えられないものでおすか。そりでないと、結局その平均で作つておいて、非常にひまなときにははしげが余つてもあまなときにははしげが余つてもあまなときになってきた場合に、結局、はしげの問題が大きな問題として残る。やは

り倉はしげといふ問題も出てくる。ですからして、何らかの方法によつてそりいう場合に、はしげを供給する供給源といふものがやはり作られなければならぬと思つておす、そりいうような考えはないでしようか。

○説明員(岡田良一君) 今回の船込みの対策として、政府なり公団なりがはしげを持つて、それを貸し出すといふような方策をとつたらどうかといふような御意見もあつたわけでありまして、やはりはしげを持ちますと船夫の問題もありませんし、予備はしげでも常時やはり船夫をつけたいといふけないといふような問題もあつて、なかなかすぐには実行することは非常に問題がありまして、各港におきまして現在考へておすことは、現在大阪あたりでも考へておす、大阪港において業者の協同組合のようなものを作ります、そこで一応はしげを保有しまして、そこで需給調整をやつていく、そりいうふうな考へ方を各港ごとに現在考へましておす。

○大倉精一君 結局これは、はしげの問題もそりいうことが必要であるが、人間の問題になることだと、これはもうはしげの問題に限らず、港の問題はすべて人間の問題に歸着するわけですが、そりいふものを総合しながら、問題になる船込み時における対策といふものを立てる、つまり平均した数字をもつて物事を処理していくといふことは、問題になる船込み時の対策にはならぬと私は思つておす。ですからこれはやはり業者が共有するといふ方法もあるでしようけれども、せつか公団といふものを作つてこりいふめんどろを見ようといふときであれば、

うものを算出したしてあります。現在六六港におきまして、大体九十方トン前後のはしげがございますが、これを大体五〇見当ふやせば当面はまかなっていただけるのではないかと思っております。

○大倉精一君 今度の法律案によつて、公団の仕事が、はしげを共有方式で作るといふものがふえたわけですが、この年度々々においてはいしげをどれだけ作るかというこの決定は、どういふ手続を踏んできめるのか、何を基準にしてきめるのですか。

○説明員(岡田良一君) 政府といたしましては、経済企画庁を中心として策定されます。たとえば三十七年度ですと、三十七年度の経済見通しに從いまして決定いたしております。

○大倉精一君 それはだれがきめるのですか。だれがどういふ手続をきめていくのですか。

○説明員(岡田良一君) 運輸省が一応原案を作りまして、これはやはり予算に關係する問題でありますので、大蔵省と相談をいたしまして決定をいたします。

○大倉精一君 これは局長にひとつお伝えたいと思つておりますが、本年度何ばい必要であるかというところは、あはははしげがどれだけ、荷動きがどれだけ、その他いろいろあると思つておりますが、どれだけ作るかということについてはその港——六六港ばかりではなくて、地方の港にも非常に問題があると思つておすけれども、これを決定

その公団において、そのいろいろのものをめんどうを見るということ、具体的にひとつ——今度は間に合わぬにしまして、将来やはり考えてみる必要があるんじゃないか。そうでないと、やはり港は日本の玄関ですから、ここでふん詰まりになってしまったのでは、いかに経済成長なり貿易成長なり言つてみただと、なかなか容易なものじゃない。しかも現在この船込みが激しくなつてくると、滞船等もたいへんなものらしいですね。あるいはまた日本の港は込むからといって、運賃も高くなつてくると、そういうたいへんな影響もあるのです。そういうことから考えてみると、やはり公団方式というふうなものの中に、そういう非常事態に備える手段もこの公団みずから考えて、公団の負担によつて、あるいは民間と共同負担でもかまいませんけれども、こういうふうなことを将来やはり考えていかないといふと、船込み時における問題はやはり依然として残つてくるんじゃないかと思ふんですが、いかがですか。

○政府委員(有馬英治君) 運輸省といふたしましては、当初三十七年度予算編成にあたりまして、いろいろな方式を考えたのでありますが、仰せのような公団方式というものが一つの有力な意見としてございまして、関係方面とも打ち合わせいたしました。しかしながら、実際問題として、現状において運営していく場合には、業者との関連もございまして、また諸般の財政的な問題も三十七年度におきましては、いろいろと、とりあえずこれでいこうといふことで今回の措置をとつたわけでございますが、仰せの点はもつとも御趣

旨でありますので、今後十分三十八年度予算編成にあつて検討を続けていきたいと思つております。

○大倉精一君 将来検討されるということですから、ぜひひとつこれは期待をしたいと思つてもいい、さらに進んで、公団で——今度の法律案でもつては、引き舟等となつておられますけれども、やはりさつき言われたように、はしけの回転率を多くするということになれば、これに付随するところの荷役機械なりあるいはその他のものもやはり公団がめんどうを見なければならぬのじゃないかと思つておられますけれども、それは今度含めておられようか。に思つておられますか、いかがですか。

○説明員(岡田良一君) 荷役機械につきましては、初めは一緒に含めていきたいといふふうに考へておつたわけでありまして、いろいろ検討いたしました結果、資金のワクの関係、その他荷役機械につきましては、現在ほかに、はしけの場合は船舶と異なりまして担保力の対象にならないわけでありまして、荷役機械につきましては、大部分が自動車抵当法による担保力もありませんので、そういうふうな点もありませんので、一応公団の対象から落ちたわけでありまして、しかし、今後荷役機械につきましても、さらに整備する方法をよく検討したいと思つておられます。

○大倉精一君 これはほかに何か荷役機械についてはあるようですけれども、それはそれとして、荷役機械とはしけといふのは、くつたものだといふ考えを持たないと、はしけだけばつんと作つておいて、これでもつてやれ

と、ところが荷役機械については、業者が、たとえば移動クレーンとかマグネット・クレーンなんていうものは、みんな自分で持てないですよ。そういうものが付随しないといふと、とて港のはしけの効率なんていうものはなかなか上がらないと思つて、これはスクラップがあるということになると、マグネット・クレーンを使つてやらないうと船がいたむということもあるでしょうけれども、そういうものと並行しない、はしけの効率というものはよくならぬと思つておられます。ですから当然はしけと荷役機械というものはくつ

ついたものであるという考え方から、しかもそういう荷役機械といふものは、はしけ業者といふんですかね、業者負担ではなかなか手が届かない、こういう見方があるものですか、当然私

は公団としてめんどうを見るべきである、こう思つておられます。これは金だ、資金だといふすけれども、現在の民間の状況からいへば、そんなものはやっぱりどんどん注ぎ込んでやらなければいかぬと思つておられますか。

○政府委員(有馬英治君) 仰せの通りでございます。三十七年度予算編成にあたりましては、はしけは担当にはならないにしても、一応船舶的なものでございまして、したがつて、この公団でも、似たようなものでございまして、一応そういうことで踏み切つたわけでございますが、荷役機械とかその他のものになりますと、少し範疇が違ふのじゃないか、こういう公団に実質的には入れたくないけれども、格好としてどうか、また本質的にどうかといふような問題もございまして、したが

らうしまして政府関係の金融機関でそういう施設をめんどうをできるだけ見てもらうようにするということもございまして、先ほどこの法律案が衆議院を通過いたしましたときにも、三党共同で特別な機関を作つてはどうかといふような要望決議をいただきました。したがつて、御趣旨に従つて、今後十分検討して、何らか具体的な方法に

一歩前進したいと思つておられますか。

○大倉精一君 これは特定船舶整備公団なんかでは、どうも荷役機械といふものは、どうもお話しがありましたけれども、大体表題、名前が悪いかもしれせん。だから特定船舶整備公団といふ名前を何か変えて、そういうものを含んでやれるような名前、名実ともにはしけ、荷役といふものが能率的に動くけるようにしてやるということが必要だと思つておられます。これは後ほど各会派のほうとも相談しながら、そういう要望をつけたと思つておられますか。

この問題については検討しなければならぬ面がありますので、質疑は次回にさらに保留したいと思つておられます。本日はこの程度で……

○加賀山之雄君 関連してちょっと伺つておきたいと思つておられます。今、はしけの問題が出ておつたのですが、荷役機械の話も出ましたが、はしけが足りない足りないといふながら、特定の港等においては船込みのときに、あるいは上屋が足りない、荷役力も足りない、沿岸のそりといったことから、はしけが倉庫の代用をする、いわゆる倉ばしけになつておつたといふようなケース

があるわけですか。これはそういうときには特にはしけの回転率をよくしなればならぬのに、一方倉ばしけがある、こういうことは非常な矛盾なん

で、そういう陸上施設の足りないために倉ばしけ等になって、はしけの運用効率が悪くなつておられるというふうな例が、たとえば特定の港を例にとつてもいいのですが、船込みのときにそういうことがあるのか。あるとすれば、どれくらいのものか倉ばしけになつて回転率を妨げているか、そういう点についてちょっと伺つておきたい。

○説明員(岡田良一君) 倉ばしけの点であります。確かに昨年の船込みの当時にはそういう現象がありました。特に神戸等においては非常にこれはだ

しかつたように思つておられます。その原因は倉庫なり、また野積み場のような揚げる施設がないために、そのまはしけに取つて置くということが、そのほかの原因もいろいろあると思つておられます。主たる原因としては、陸上における倉庫及び野積み場が一ぱいであるために揚げられないという点がおもな原因であつたように思つておられます。そこで、上屋等につきまして、できるだけ荷主に早く引き取つてもらつて、できるだけ荷主

をやりまして、臨時に国有地を野積み場の一時的に借用いたしましたりしたわけでありまして、倉ばしけと申しましても、何日以上倉ばしけかという定義は別にございせんので、神戸で昨年の夏一番ひどいところに調査いたしました資料では、一週間以上荷物を積んで停置しておるはしけが全体の三分の一になつておつたといふような数字

があるわけですか。これはそういうときには特にはしけの回転率をよくしなればならぬのに、一方倉ばしけがある、こういうことは非常な矛盾なん

で、そういう陸上施設の足りないために倉ばしけ等になって、はしけの運用効率が悪くなつておられるというふうな例が、たとえば特定の港を例にとつてもいいのですが、船込みのときにそういうことがあるのか。あるとすれば、どれくらいのものか倉ばしけになつて回転率を妨げているか、そういう点についてちょっと伺つておきたい。

○説明員(岡田良一君) 倉ばしけの点であります。確かに昨年の船込みの当時にはそういう現象がありました。特に神戸等においては非常にこれはだ

しかつたように思つておられます。その原因は倉庫なり、また野積み場のような揚げる施設がないために、そのまはしけに取つて置くということが、そのほかの原因もいろいろあると思つておられます。主たる原因としては、陸上における倉庫及び野積み場が一ぱいであるために揚げられないという点がおもな原因であつたように思つておられます。そこで、上屋等につきまして、できるだけ荷主に早く引き取つてもらつて、できるだけ荷主をやりまして、臨時に国有地を野積み場の一時的に借用いたしましたりしたわけでありまして、倉ばしけと申しましても、何日以上倉ばしけかという定義は別にございせんので、神戸で昨年の夏一番ひどいところに調査いたしました資料では、一週間以上荷物を積んで停置しておるはしけが全体の三分の一になつておつたといふような数字

も出ております。最近においては非常に少く、そのうちものは減少しておると思ひます。

○大倉精一君 続けて関連しながら今のでお伺いしたいのですけれども、上屋が一ぱいになった、倉庫が一ぱいになったというお話でありますけれども、私も、私はこの港に対する困窮の配車状態、これはどの港でも貨車が来ない、貨車が足りないという声が充満しておるのです。これはもう港ばかりじゃなくて、方々にあると思ひますけれども、特に船込みの場合におけるところの協力という事に対して、どうりいう工合な対策なり、あるいは協議なりをしておられるのか、この状況を伺っておきたいと思ひます。

○説明員(岡田良一君) 貨車の問題であります。これは各港に港灣対策の協議会を作りまして、そのメンバーとして、その地方の駅長なり鉄道管理局長に入つていただきまして、その席上で業者の方からの要望を出しまして、そこで処理しておるわけでありまして、なお、そこで処理のつかないような問題につきましては、本省に連絡をしていただきまして、私のほうから省内の固有鉄道部を通じて国鉄のほうと折衝して解決に当たつております。

○大倉精一君 その上、上のほうで折衝して解決に当たつたということですが、けれども、それで解決つきましたか、どの程度に過ぎましたか。

○説明員(岡田良一君) 上のほうに上がつてきました事案としては、横浜の事案が一つあつたわけでありまして、これは鉄道の方に連絡をいたしました、その後貨車回りがよくなったというふう聞いております。

○大倉精一君 これは確かに港灣ごとに対策協議会というものが各業界なり、あるいは鉄道の方から局長さんなり出て作つております。で、ここで一様にどこでも貨車が足りないという事を決議しておるはずですよ。これを国鉄の方も聞いておいていながら、それがきまればすぐさつと貨車が回つてこないのが現実である。そういう協議会の方々が東京の本省まで来て大臣なりあるいは総裁なりに陳情なまきと回つてくるかもしね。二、三日たつと、まただめになつてしまふという事とすね。そういうような現象が方々にあることを聞いておるのです。これをやはり解決しないといふと、この問題はなかなか容易に解決できないと思ひます。むしろ国鉄の貨車も足りませんから、港灣だけに集中するわけに参りますまいが、しかし船込みの激しい時期においては特段のやはり国鉄でも配慮をしてもらわなければならぬ。きょうは国鉄の方はおいでにならぬが、この次の委員会には、ひとつ国鉄から来てもらつてこの問題についても十分いろいろと話をしたいと思ひます。

○金丸富夫君 一つお伺いしたいのですが、この新しい措置をとつて、はしけの不足を補おうということなんです。が、大体目標は六六港だということも聞いております。しかし、少なくともこういふ法案ができ、またそれに対して三十七年度の予算を取つてあるならば、運輸省としても、各港灣にさしむき業者から一体どういふものに対する融資関係その他についての具体的申し

込みがどういふ程度にあつたか。また、その基本として本年度はどの程度できるという大体的見通し、計画とどうか、そういうものはあるはずなんですか、それはどんなになつておりますか。

○説明員(岡田良一君) 昨年、船込みの一番激しいときに業者の要望をまとめた数字は、全国で大体三十万トン以上、現在の数字は五億の資金で二万五千トンぐらゐのはしけを作ろうと計画を立てておられますけれども、港別の配分その他につきましては、なおいろいろなはしけの融資のまかい手続関係が現在決定してありませんので、業者から正式に希望をまだ集めておりませんが、昨年の様子を見ましても、相当たくさんさんの希望が出るのじゃないかと思ひます。

○金丸富夫君 今の希望というものについて、少なくともこういふものを具体化するといふことについては、具体的に願書が出なくとも、どこでどういふ業者が業者もちゃんとわかつておることから、特に六六港を中心とするということであるならば、大体わかるのじゃないですか。そういうものがなくてこの法案を出して予算を取つておるといふことじゃ、ただ、わあわあ言つて、基本がしつかりないのにとりいふものを整備し、また予算を取るといふことにもなると思ひます。が、その点はひとつ、やはり業者にも国民にもはつきりわかるように、どういふ計画であるというふうに、もうすでにいふ計画であるというふことを知りたいのです。この次でもよろしく

うございませうから、こういう大体的計画です。見通しでもいいのです。どの港においてどのくらゐ、合計二万五千トンなら二万五千トンとか、こういうところをひとつ出してもらえませんか。

○説明員(岡田良一君) 昨年、開銀なり中小企業金融公庫の融資をまとめたときには、たとえば開銀に約六万トン程度、中小企業にも五万トン程度の要望が出ておりました。今回はまだ条件がはつきり確定していませんので数字をまとめておりましたが、早急に数字をまとめておきたいと思います。

それから次にもう一つ、先ほど加賀山委員があつたと触れましたが、結局横濱にいたしましても神戸にいたしましても、はしけの不足という問題は、結局倉はしけになるというところが主な点です。そうすると、倉はしけの解消といふことには全力を尽くして、いろいろ協議会等でもやつておられるでしょうが、要は、結局内容を考えるといふと、大体二つあると思ひます。一つは、倉庫あるいは運輸省で御指摘のよう、荷揚げ場というものが狭隘である、そうして一ぱいになつておるからできないといふこと。それから一つは、荷主が非常にルーズな考えをもつて、送つておいて、それをすぐに引き取つていくといふことについて、倉庫に一たん入れるといふことになる。非常に経費がかかる、つまり割高になつてくるという事で、できるだけがんばつて、そしてそういう措置をとらないような方向に持つていくというものが大体実情なんです。だから、こ

いう方面については、いわゆる受荷主、発荷主との連絡を、そういう協議会によくつらして、そうして必ずしも倉庫に入れないよるよるというふうな場合は、それは引き取りをさせる、そうでなければ倉庫に入れるぞというふうなことを確認して輸送させるというふうなことを、やはり指導していかなければならぬ。それが一つ。

それから各主要港の状況から考えても、やはりこういふ幅渡の際には、倉庫がどうしても足りないという状況になつておるのではないか、この倉庫自体といふものについて、今度の倉はしけと関連して、具体的にどういふ手を打たれておるか、それを伺おきたいと思ひます。

○説明員(岡田良一君) 荷主の引き取りの促進の点につきましては、各港でも荷主をやつておられますし、本省でも通産省、農林省及び関係団体のほうにそれぞれよく趣旨を説明いたしまして、早急に引き取るよういろいろな連絡いたしておられます。なお、上屋につきましては、長期に置きますとだんだん上屋の使用料率が上がるような仕組みを港灣管理者のほうで前から考へておつたところもありませんし、船込みになつてからそういう対策をとつたところもございませうが、そういうふうないたしまして、上屋をできるだけ早く、経済的に撤出せざるを得ないような態勢にしておられます。それから、倉庫の問題につきましては、昨年三十六年度の普通の開銀資金のほかに、船込み対策として特別の開銀資金を交渉いたしました、約一万六千坪の倉庫を追加として新設いたしました。

四

お、三十七年度として現在二十二億ほどの資金を開発に要求いたしてありますが、それによりまして約六万坪の倉庫を港頭地帯に新設したいというふうな考えておられます。

○金丸富夫君 それからも一つ。いかだ業者であるとかはしげ業者というものに、至急にこういうものの建造について融資をするというふうなことで、やはりこの場合においても、先ほど大倉委員のお話のように、つまりあるピークの場合においてこれを補う権限というか、そういうもので、はしげを持つということ、公団においては困難であるというお話でしたが、少なくともこれをおのの業者に作らせるということになれば、これに対する総合運営というか、そういう点について、これは各港海においてできておられますか。

○説明員(岡田良一君) 総合運営の問題ですが、われわれのほうといたしましては、業界に対して、できるだけ公団のはしげについては一元的な受け入れ機関を作って、そこで共同配船をするような方向に持っていきたい、こういうことで、現在業界のほうと相談をいたしている途中でございます。

○金丸富夫君 これは、たとえば港海の協議会あたりで、みな共同配船をするようにやっていくという建前でやっているわけですか。そうすると、公団と業者との間の関係、たとえば使用に對する方法ですね、そういうものについての財政関係はどうなるのですか、経営関係、またそれはきまっておりますか、今からですか。

○説明員(岡田良一君) その点につきまして、現在港別に一元的な受け入れ会社なり組合を作りまして、それが公団と契約をして融資を受けて、その会社が今度は業者にまた貸しをするというふうな構想が一番実行可能で能率があがるのじゃないか、しかも、その船を共同配船にするという考え方がいいと思つて、相談をいたしておられます。

○金丸富夫君 そうすると、いかだ業者に直接ではなくて、そういう総合的な運営のできることを考えに入れて、そういうものの集団に金を貸して作らせる、こういうことになるのですか。

○説明員(岡田良一君) 運輸省といたしましては、そういうふうな受け入れ機関を望ましいと思つておられますが、業界のほうでもいろいろ御意見もあるようですから、最終的にまだ決定いたしておりません。

○金丸富夫君 それでは大体の構想、おもだつた申し込みと、今度のこの法案について、さしむき三十七年度実施し得るの目途と申しますか、そういうものがございまして、それをこの次にひとつ見せていただきたいと思います。以上で終わります。

○松浦清一君 海運局長にちょっとお尋ねしたいのですが。
○委員長(村松久義君) 本法案で、松浦清一君 本法案に關連して、戦艦のことで、ちょっと改正部分ではないのですけれども、簡単に聞きたいのです。三十六年度の戦艦の解撤新造のうち、公団部分が八隻一万三千トン建設して、十三隻一万六千トンの解撤を行なつて十一億円の公団予算を使つている、こういうふうなことで、

が、公団部分の予算が八億円であつたのですが、三、四億円は三十七年度分予算の中に食い込んでいっているということですか。

○政府委員(辻章男君) 今お説のとおりでございます。
○松浦清一君 そうしますと、三十七年度の公団分の解撤資金十九億七千万円のうち、石炭専用船の三億七千万円を引いた残り十六億円、つまり三億円食うと十六億円ということになるわけですか、純粋の三十七年度に使える金は、

○政府委員(辻章男君) さようでございます。
○松浦清一君 十六億円で石炭専用船の三隻分を総トン数に直して建造予定量の二万五千トンから差し引くと、純粋の戦艦船、公団で作るのは何トンになりますか。

○政府委員(辻章男君) 約一万五千総トン程度でございます。
○松浦清一君 そうすると、三十六年度と大して変わらなせんね。隻数で何隻予定をされておるのでしょうか。

○政府委員(辻章男君) これは見込みでございますが、隻数で大体八隻程度と考えておられます。
○松浦清一君 そうすると三十六年度と変わらなせんね。

○政府委員(辻章男君) 大体、石炭専用船の分を除きますと、お説のとおり三十六年と大差ないということでございます。
○松浦清一君 これができ上がりなすか、あとまだ解撤をしなければならぬ戦艦船は何トンぐらいに押さえておられますか。

○政府委員(辻章男君) 戦艦船の解撤の問題は、御承知のように公団方式のものとの開発銀行と大体その二つに分かれておるわけでございますが、これはまあ見込みとしまして、小さなものは公団関係にくるんじゃないかということとを前提にいたしまして、私どもの算定ではお約六万総トン程度が希望者があるんじゃないか、かように考えておられます。

○松浦清一君 それは、開発銀行とそれから公団分と両方合わせてですね。
○政府委員(辻章男君) ただいま申し上げましたのは、公団関係にくるものと思われぬものでございます。
○松浦清一君 開発銀行のほうはどのくらいになりますか。

○政府委員(辻章男君) 約十四万総トンと考えておられます。
○松浦清一君 その残り分はあと何年計画でおやりの予定でございますか。
○政府委員(辻章男君) おそれ入りますが、今ちょっと聞き取りにくかつたのでございますが……
○松浦清一君 残りの分は何年計画で完了する予定でございますか。
○政府委員(辻章男君) これは御承知のとおり安全の見地から申しまして、本年度を含めて三カ年でこの戦艦船を解撤するものは一掃したい、かように考えておられますので、三十八年度には残りのものを全部解撤を完了いたしました。現在のところ、さように考えておられます。

につきましたは、俗に雨だれ式と申しますか、そのつど順次開発銀行のほうに、船主のほうから解撤に關係するものについては申し込みをいたしてありますので、それは先着順と申しますか、審査の済みましたものから順次具休化していくというふうな方式をとつておられますが、公団分につきましては、本年度同様、やはり時期を区切つて公募したい。その時期につきましては、まだ具体化したしておりませんが、大体この夏ごろまでにはそういう運びに至るだろう、かように考えておられます。

○松浦清一君 石炭専用船の部分は、これはおそろく現在の小型の戦艦船の船主ではとてもできないのじゃないかと思つたのですが、これはやはり石炭輸送に關係の深い大船筋がやるようになるだろうと思つたのですが、この解撤をあれしなればならぬので、その部分は中小船主の持つておる小型の戦艦船を買ひ集めて、これに見合つた噸数を解撤するといふような条件がつけられておると思つたのですが、大体そういう工合に予想されておられますか。

○政府委員(辻章男君) 石炭専用船の解撤につきましては、やはり一般の戦艦船の処理と同じように、戦艦船の解撤を義務づけておられます。で、今お話がございましたように、石炭専用船を作る船主がもし戦艦船を持つておられますならば、どこか適当なところからそれを買ひ入れてつぶすというふうなことになると思つておられます。

○松浦清一君 けつこうです。
○委員長(村松久義君) ほかに御質疑

○大倉精一君 ちよつと速記をやめて……

○委員長(村松久義君) 速記をやめて……

○委員長(村松久義君) 速記を始め

○大倉精一君 資料を要求します。

各港別のはしけの現有数と不足数。ただし、各港別というものは、六大港及びその他問題がある港でけつこうです。統計のあるものをひとつ出してもらいたい。時期としては、現有数という現の意味は、あなたのほうで統計のとれておる、たとえば何月何日現在というものでけつこうですから、そういう時期における統計をひとつ出してもらいたい。

その次には、倉ばしけの実態ですね。これも非常にむずかしいだろうと思ひますけれども、この六大港並びに問題のある所の倉ばしけの実態。これを、できれば注釈をつけて、こういうものだという注釈をつけて統計のとれておる資料を出してもらいたい。

それから、次は横浜港あたりで倉ばしけの原因別にいろいろ調査されておるようですけれども、貨車不足によるもの、荷役力の不足によるもの、倉庫、土屋の不足によるもの、これに起因する原因別の倉ばしけの状態ですね。これは横浜港あたりで調査しておられるようですから、調査しておられる所だけけつこうですから、その資料をお出し願ひたい。

以上、要求いたします。
○説明員(岡田良一君) ただいまの資料のうち、早急にできるものは早急にお出しいたしますが、若干調査に時間

を要するものにつきましては、若干の時間をいただきます。調査して提出いたします。

○大倉精一君 これは、本来はこういうものは調査しておられなければいかぬと思ひますがね。まあできてないようですからして、われわれに、この法案について参考になるような資料は、早急にひとつお出しを願ひたい。

○委員長(村松久義君) ほかに御質疑ございせんか。——なければ、本案に対する質疑は、本日はこの程度にいたします。

○委員長(村松久義君) 次に、運輸事情等に関する調査を議題といたします。

○大倉精一君 先般の委員会におきまして運輸省当局に要求しておきまして、今般発表された警視庁の大型路線トラックの昼間都心乗り入れ規制、これによるところの、どういふ現象が起るのか、どういふ影響が起るのかというところを調査してもらいたいというところをお願いしておきました。道路面においても、あるいは経済面においても、あるいは輸送面においても、あるいは乗用車、自家用車の——これは乗用車に限らず、自家用車の都心乗り入れ規制には、どういふ方法があるかというところを運輸省として調査、検討してもらいたいというところを要求しておきました。

それからさらに、交通緩和に対する運輸省としての案を提出してもらいたい、こういう工合に要求しておきま

したが、これに対する御報告を……。○政府委員(有馬英治君) まことに申しわけないのでございすが、衆議院のほうの委員会その他分科会がございまして、局長が今日出席できませんので、ほんとうにすみませんが、部長が参つておりますので、向井業務部長からお聞きと願ひたいと思ひます。

○委員長(村松久義君) 自動車局業務部長向井重郷君。

○説明員(向井重郷君) 先ごろ大倉委員のほうから御要求のありました資料でございますが、お手元に本日自動車数というほうの実態的な調査は御提出申し上げたわけでございますが、規制の影響という点につきましては、これがいかように運賃に影響して参りますのか、あるいは自動車数の増加を幾ばく必要とするか、あるいはまた保管場所その他荷さばき場所の増設は、どの程度にしなければならぬか、あるいはまた荷主、受け入れ側の態勢の整備というものは、どの程度にすべきものであるかというふうな、きわめて広範な調査を必要といたしますので、本日までに御提出申し上げることができなかったわけ、まことに相すまないわけでありまして、ただいま極力東京陸運局のほうを使い、またあらゆる調査機能を動員いたしまして調査いたしているわけでございますので、遠からずひとつ御提出申し上げられると思ひます。

ただ、概括的にわれわれが今感じしておりますことは、ただいま申し上げましたような諸点について、相当影響があるということが言えるわけでございます。詳細については、後刻また御報告申し上げます。

それから自家用自動車の規制の案でございますが、これも自家用自動車に対する規制——これは乗用車の部面、それから貨物車の部面、いろいろ分かれるわけでございます。ただいまこれも交通対策本部、それから関係懇談会というふうな方面で、鋭意、運輸省のみならず、各省の知恵を集めて研究をしていさ中でございまして、この前の当委員会の席上でも、警察庁のほうからも御答弁がございました。その次でございますが、ただいまそれについては、鋭意作成中であるという段階でございます。直ちにこれを今、どうしたらよからうかというふうなことに

ついては、目下その案というもののについて具体的に、どの路線をどういふ種別のものについてするかというふうなものまで結論を出しかねているのが現状でございます。この点については、さきより率直に申し上げまして、極力早く、また当局案というものを作成したいと思ひますので、御了解願ひたいと思つております。

それからまた、運輸省としての規制案いかにんというところでございすが、これは先ほど当委員会にも運輸省全体の見解というところで、道路交通上の問題点についてというのに、大体尽きていさうに思ひますので、さつそくそれを御提出申し上げます。

ただ、私どもが考えております方向を申し上げてみますと、交通の規制というものがあろうと思ひます。まず三つの原則が第一に、規制というものは、それはまず第一に、規制というものは、伴つて、その経済全般に及ぼす影響というものが最小限にとどむべきであるというものが第一の原則でございます。

す。それからまた交通規制の効果というものを、これまた最大限に発揮するようなものでなければならぬということ、それから第三番目には、規制によりまして、ともかくいずれも被害をこうむるわけでございますが、その被害が公平に負担されるべきことというふうな、大きな三つの原則があるのではなからうかと思ひます。さらにそれにつけ加えて、規制の実行しやすさという点もあるかと思ひます。いま一度申し上げますと、影響の最小限度であること、効果の最大限に発揮されるようなものであること、それから、こうむる被害負担というものが広く全般に公平に負担されるようなものであるべきこと、さらにつけ加えて、実施しやすさのものであることというふうなことが、この原則になつて参ると思ひます。

そういうふうな意味合いから、警察庁の方でお考えになつて、一応案としてお示しをいたしておる第一の車種別の交通規制というものについて、各項ごとに一々検討しておるわけなんです。ただいま、ただいま大倉委員の方から御提出のありました影響度の調査というふうなものは、その中の最も大きな部面を占めるわけでございます。そういうふうなわけでありまして、当省としてのこれに対する考え方、ただ単に、第一次の車種別交通規制に対するばかりでなく、交通規制全般の問題、すなわち交通混雑緩和というものについて考えを進めておられると、これを交通対策本部のほうにいろいろと申し上げ、各省とも協力いたしまして、現在案を練つておるとい

りのが実情でございます。交通上の問題点というものにつきまして、後刻また行政措置を要するものと、それから行政指導でできるものというふうな場合に分けて書いておるのがございますので、御提出申し上げたいというふうな思っております。

○大倉精一君 どうかの新聞にも、ちらっと出ておつたんですけれども、警視庁の案に対する対策を運輸省として今作っておる、作業中であるということをお聞きしたんですが、それは対策を作っておいでになるのですか。

○説明員(向井重郷君) 対策というより性質のものでは実はないわけなんです。

○大倉精一君 運輸省案……。

○説明員(向井重郷君) 交通規制全般に、運輸省として交通取締り上の案を当方で作成するというようなことでも、そこまでの力も権限も実はないわけでございます。そういうような意味で、ただ影響度その他については、運輸事業を監督しております建前から十分にとらえて調査できるわけでありまして、そういうような点を加味して、ただいま申し上げましたような規制の原則というものに最も適当な案を作つてもらうべく、いろいろと運輸省としての考えを交通対策本部、あるいは閣僚懇談会という方面に申し述べまして、そういう案を作るべく努力をしていられるという次第でございます。

○大倉精一君 大臣がおいでにならぬから次官にお伺いするのでなければ、新聞を拝見いたしますと、大阪は大阪でもって、また独自の車両規制をおやりになる、こういうふうな聞いております。これは私は非常に重大問題であつて、路線トラック等に焦点を向けたいという場合におきましては、大阪は大阪、東京は東京というわけにはいかぬと思うのです、これは。たとえば、まの昼間の乗り入れ禁止ということになれば夜間に入ってくる。そういう距離の附近まできていなければ、夜間に入つてこれはない。大阪も同じような現象になつては、かりに大阪は、路線ばかりではなくて、市内の小型トラックを規制する、集配トラックまで規制するということまで考えておられるようにすれば、これは東京は東京、大阪は大阪、名古屋は名古屋という場合に、はらばらんにやりになるというところは、現在の道路運輸事情から言つて當を得ないと思つて、これは閣僚懇談会等において、いろいろ問題に対する規制なり、あるいはこの検討なりは、どういう場合に進んでおられるか。おわかりになりますか。

○政府委員(有馬英治君) 交通緩和の緊急対策について、閣僚懇談会でやつておりますことは御承知のとおりであります。運輸省といたしましては、したがいますと、この閣僚懇談会に主張すべきものを、そのつど用意してかかっているわけでございます。仰せの大阪、名古屋、あるいは東京、別々に規制をやつておられる。もちろん御趣旨のとおりでございます。地方々々には、特殊な事情もございまして、いろいろと、交通制限の対策は、一元的であるべきことが望ましいと思つております。さらにまた先般衆議院の本会議におきましては交通緩和に関する決議案が決定いたしましたので、その中にも、そういうことがうたわれておられて、

政府といたしまして、特に運輸省といたしまして、そういう決議の御趣旨に従つて、今後やつていきたいという考え方でございまして。

○大倉精一君 まあ衆議院の決議もあつたが、私のほうでも、何らかの意思統一をしたいと思います。いろいろと、大臣にさつそくお伝え願ひたいことは、大阪は大阪、東京は東京、大阪の警察は大阪の警察、東京は東京、大阪の警察は大阪の警察、まあほとんど独自の案をやられるということであつては、これはいよいよゆるる路線運行と言いますか、そういう面から非常な混乱を起すと私は思つておられますので、その案は、やはり一定した方針がなければならぬと思つておられます。一定の方針のもとに、都市に特徴的なものをおとりになるのは結構なもので、一定の方針がなければならぬと思つておられます。一定の方針がなければならぬと思つておられます。一定の方針がなければならぬと思つておられます。一定の方針がなければならぬと思つておられます。

○大倉精一君 大阪は大阪、東京は東京、名古屋は名古屋という場合に、はらばらんにやりになるというところは、現在の道路運輸事情から言つて當を得ないと思つて、これは閣僚懇談会等において、いろいろ問題に対する規制なり、あるいはこの検討なりは、どういう場合に進んでおられるか。おわかりになりますか。

○大倉精一君 大臣がおいでにならぬから次官にお伺いするのでなければ、新聞を拝見いたしますと、大阪は大阪でもって、また独自の車両規制をおやりになる、こういうふうな聞いております。これは私は非常に重大問題であつて、路線トラック等に焦点を向けたいという場合におきましては、大阪は大阪、東京は東京というわけにはいかぬと思うのです、これは。たとえば、まの昼間の乗り入れ禁止ということになれば夜間に入ってくる。そういう距離の附近まできていなければ、夜間に入つてこれはない。大阪も同じような現象になつては、かりに大阪は、路線ばかりではなくて、市内の小型トラックを規制する、集配トラックまで規制するということまで考えておられるようにすれば、これは東京は東京、大阪は大阪、名古屋は名古屋という場合に、はらばらんにやりになるというところは、現在の道路運輸事情から言つて當を得ないと思つて、これは閣僚懇談会等において、いろいろ問題に対する規制なり、あるいはこの検討なりは、どういう場合に進んでおられるか。おわかりになりますか。

かという重点主義でないといけないと思つておられます。交通競争と言われていられるように、今は交通非常時なんですよ。この交通非常時に、経済生活には被害を最小限にして、交通緩和の効果をおもひながら、被害を公平にするという建前があるが、被害を公平にするという建前は、これは私は少し間尺が合わないかと思つておられます。この際、東京の道路なり、あるいは交通施設の整備される間においては、この施策を重点的に向けなければならぬ。これは私は当然公益優先ということをおもひながら、公益優先にするべきかと思つておられます。公益優先にするべきかと思つておられます。公益優先にするべきかと思つておられます。公益優先にするべきかと思つておられます。

○大倉精一君 大臣にさつそくお伝え願ひたいことは、大阪は大阪、東京は東京、大阪の警察は大阪の警察、東京は東京、大阪の警察は大阪の警察、まあほとんど独自の案をやられるということであつては、これはいよいよゆるる路線運行と言いますか、そういう面から非常な混乱を起すと私は思つておられますので、その案は、やはり一定した方針がなければならぬと思つておられます。一定の方針のもとに、都市に特徴的なものをおとりになるのは結構なもので、一定の方針がなければならぬと思つておられます。一定の方針がなければならぬと思つておられます。一定の方針がなければならぬと思つておられます。

○大倉精一君 大臣がおいでにならぬから次官にお伺いするのでなければ、新聞を拝見いたしますと、大阪は大阪でもって、また独自の車両規制をおやりになる、こういうふうな聞いております。これは私は非常に重大問題であつて、路線トラック等に焦点を向けたいという場合におきましては、大阪は大阪、東京は東京というわけにはいかぬと思うのです、これは。たとえば、まの昼間の乗り入れ禁止ということになれば夜間に入ってくる。そういう距離の附近まできていなければ、夜間に入つてこれはない。大阪も同じような現象になつては、かりに大阪は、路線ばかりではなくて、市内の小型トラックを規制する、集配トラックまで規制するということまで考えておられるようにすれば、これは東京は東京、大阪は大阪、名古屋は名古屋という場合に、はらばらんにやりになるというところは、現在の道路運輸事情から言つて當を得ないと思つて、これは閣僚懇談会等において、いろいろ問題に対する規制なり、あるいはこの検討なりは、どういう場合に進んでおられるか。おわかりになりますか。

○大倉精一君 大臣がおいでにならぬから次官にお伺いするのでなければ、新聞を拝見いたしますと、大阪は大阪でもって、また独自の車両規制をおやりになる、こういうふうな聞いております。これは私は非常に重大問題であつて、路線トラック等に焦点を向けたいという場合におきましては、大阪は大阪、東京は東京というわけにはいかぬと思うのです、これは。たとえば、まの昼間の乗り入れ禁止ということになれば夜間に入ってくる。そういう距離の附近まできていなければ、夜間に入つてこれはない。大阪も同じような現象になつては、かりに大阪は、路線ばかりではなくて、市内の小型トラックを規制する、集配トラックまで規制するということまで考えておられるようにすれば、これは東京は東京、大阪は大阪、名古屋は名古屋という場合に、はらばらんにやりになるというところは、現在の道路運輸事情から言つて當を得ないと思つて、これは閣僚懇談会等において、いろいろ問題に対する規制なり、あるいはこの検討なりは、どういう場合に進んでおられるか。おわかりになりますか。

○大倉精一君 大臣がおいでにならぬから次官にお伺いするのでなければ、新聞を拝見いたしますと、大阪は大阪でもって、また独自の車両規制をおやりになる、こういうふうな聞いております。これは私は非常に重大問題であつて、路線トラック等に焦点を向けたいという場合におきましては、大阪は大阪、東京は東京というわけにはいかぬと思うのです、これは。たとえば、まの昼間の乗り入れ禁止ということになれば夜間に入ってくる。そういう距離の附近まできていなければ、夜間に入つてこれはない。大阪も同じような現象になつては、かりに大阪は、路線ばかりではなくて、市内の小型トラックを規制する、集配トラックまで規制するということまで考えておられるようにすれば、これは東京は東京、大阪は大阪、名古屋は名古屋という場合に、はらばらんにやりになるというところは、現在の道路運輸事情から言つて當を得ないと思つて、これは閣僚懇談会等において、いろいろ問題に対する規制なり、あるいはこの検討なりは、どういう場合に進んでおられるか。おわかりになりますか。

○大倉精一君 大臣がおいでにならぬから次官にお伺いするのでなければ、新聞を拝見いたしますと、大阪は大阪でもって、また独自の車両規制をおやりになる、こういうふうな聞いております。これは私は非常に重大問題であつて、路線トラック等に焦点を向けたいという場合におきましては、大阪は大阪、東京は東京というわけにはいかぬと思うのです、これは。たとえば、まの昼間の乗り入れ禁止ということになれば夜間に入ってくる。そういう距離の附近まできていなければ、夜間に入つてこれはない。大阪も同じような現象になつては、かりに大阪は、路線ばかりではなくて、市内の小型トラックを規制する、集配トラックまで規制するということまで考えておられるようにすれば、これは東京は東京、大阪は大阪、名古屋は名古屋という場合に、はらばらんにやりになるというところは、現在の道路運輸事情から言つて當を得ないと思つて、これは閣僚懇談会等において、いろいろ問題に対する規制なり、あるいはこの検討なりは、どういう場合に進んでおられるか。おわかりになりますか。

○大倉精一君 大臣がおいでにならぬから次官にお伺いするのでなければ、新聞を拝見いたしますと、大阪は大阪でもって、また独自の車両規制をおやりになる、こういうふうな聞いております。これは私は非常に重大問題であつて、路線トラック等に焦点を向けたいという場合におきましては、大阪は大阪、東京は東京というわけにはいかぬと思うのです、これは。たとえば、まの昼間の乗り入れ禁止ということになれば夜間に入ってくる。そういう距離の附近まできていなければ、夜間に入つてこれはない。大阪も同じような現象になつては、かりに大阪は、路線ばかりではなくて、市内の小型トラックを規制する、集配トラックまで規制するということまで考えておられるようにすれば、これは東京は東京、大阪は大阪、名古屋は名古屋という場合に、はらばらんにやりになるというところは、現在の道路運輸事情から言つて當を得ないと思つて、これは閣僚懇談会等において、いろいろ問題に対する規制なり、あるいはこの検討なりは、どういう場合に進んでおられるか。おわかりになりますか。

○大倉精一君 大臣がおいでにならぬから次官にお伺いするのでなければ、新聞を拝見いたしますと、大阪は大阪でもって、また独自の車両規制をおやりになる、こういうふうな聞いております。これは私は非常に重大問題であつて、路線トラック等に焦点を向けたいという場合におきましては、大阪は大阪、東京は東京というわけにはいかぬと思うのです、これは。たとえば、まの昼間の乗り入れ禁止ということになれば夜間に入ってくる。そういう距離の附近まできていなければ、夜間に入つてこれはない。大阪も同じような現象になつては、かりに大阪は、路線ばかりではなくて、市内の小型トラックを規制する、集配トラックまで規制するということまで考えておられるようにすれば、これは東京は東京、大阪は大阪、名古屋は名古屋という場合に、はらばらんにやりになるというところは、現在の道路運輸事情から言つて當を得ないと思つて、これは閣僚懇談会等において、いろいろ問題に対する規制なり、あるいはこの検討なりは、どういう場合に進んでおられるか。おわかりになりますか。

この前回は、商工会議所の都市の貨物輸送小委員会ですか、あそこへ傍聴に行つてきましたけれども、千葉大学の清水教授でありましたか、非常におもしろい意見を言つておりました。

○大倉精一君 大臣がおいでにならぬから次官にお伺いするのでなければ、新聞を拝見いたしますと、大阪は大阪でもって、また独自の車両規制をおやりになる、こういうふうな聞いております。これは私は非常に重大問題であつて、路線トラック等に焦点を向けたいという場合におきましては、大阪は大阪、東京は東京というわけにはいかぬと思うのです、これは。たとえば、まの昼間の乗り入れ禁止ということになれば夜間に入ってくる。そういう距離の附近まできていなければ、夜間に入つてこれはない。大阪も同じような現象になつては、かりに大阪は、路線ばかりではなくて、市内の小型トラックを規制する、集配トラックまで規制するということまで考えておられるようにすれば、これは東京は東京、大阪は大阪、名古屋は名古屋という場合に、はらばらんにやりになるというところは、現在の道路運輸事情から言つて當を得ないと思つて、これは閣僚懇談会等において、いろいろ問題に対する規制なり、あるいはこの検討なりは、どういう場合に進んでおられるか。おわかりになりますか。

○大倉精一君 大臣がおいでにならぬから次官にお伺いするのでなければ、新聞を拝見いたしますと、大阪は大阪でもって、また独自の車両規制をおやりになる、こういうふうな聞いております。これは私は非常に重大問題であつて、路線トラック等に焦点を向けたいという場合におきましては、大阪は大阪、東京は東京というわけにはいかぬと思うのです、これは。たとえば、まの昼間の乗り入れ禁止ということになれば夜間に入ってくる。そういう距離の附近まできていなければ、夜間に入つてこれはない。大阪も同じような現象になつては、かりに大阪は、路線ばかりではなくて、市内の小型トラックを規制する、集配トラックまで規制するということまで考えておられるようにすれば、これは東京は東京、大阪は大阪、名古屋は名古屋という場合に、はらばらんにやりになるというところは、現在の道路運輸事情から言つて當を得ないと思つて、これは閣僚懇談会等において、いろいろ問題に対する規制なり、あるいはこの検討なりは、どういう場合に進んでおられるか。おわかりになりますか。

○大倉精一君 大臣がおいでにならぬから次官にお伺いするのでなければ、新聞を拝見いたしますと、大阪は大阪でもって、また独自の車両規制をおやりになる、こういうふうな聞いております。これは私は非常に重大問題であつて、路線トラック等に焦点を向けたいという場合におきましては、大阪は大阪、東京は東京というわけにはいかぬと思うのです、これは。たとえば、まの昼間の乗り入れ禁止ということになれば夜間に入ってくる。そういう距離の附近まできていなければ、夜間に入つてこれはない。大阪も同じような現象になつては、かりに大阪は、路線ばかりではなくて、市内の小型トラックを規制する、集配トラックまで規制するということまで考えておられるようにすれば、これは東京は東京、大阪は大阪、名古屋は名古屋という場合に、はらばらんにやりになるというところは、現在の道路運輸事情から言つて當を得ないと思つて、これは閣僚懇談会等において、いろいろ問題に対する規制なり、あるいはこの検討なりは、どういう場合に進んでおられるか。おわかりになりますか。

ニューヨークの現状も聞いてきました。あるいは先般のラジオの「都民の時間」におきまして、パリの交通担当官が、将来は個人交通から集団交通に移行するよりほかの方法はないということを書いておりましたが、それがために私は、この自家用乗用車が都心に乗り入れてくるのを制限する方法は、やっぱり都心におけるところの駐車その他の制限以外にないと思ふんです。そういう方法をとるについて、まだ検討が進んでいないというんですけれども、どうですか、検討されて、いろいろな方法があると思ふんですが、その中で、たとえばこれこれの方法というふうなお考えはありませんか。

○説明員(向井重雄) 大倉委員の御質問の御趣旨、まことに御同感なものであります。前段の公平の原則、また実行しやすいというふうな点につきましては、まさに私も、そういうことを考えておるわけなんです。

この交通規制にあたりましては、一体何を疎通させるために規制を行なうのかという根本的な議論があるわけなんです。おっしゃるとおり、産業経済、日常生活というものに必要なものを運ぶために交通規制が行なわれるというところが根本的な問題であらうと思ひます。したがって、大倉委員の言われました公益優先というところは、最もこの際考えなければならぬことであらうというふうに私も考えております。

方面に規制を及ぼす以外に手はなくなつて参るということも、これまたはつきりしているわけなんです。その手段の言われました駐車禁止あるいは路上放置の取り締まりということも、さらに徹底して行ない、そして道路の通行に對する道路の容量というものをさらに拡大するということが最も望ましい措置でありまして、交通規制のまず第一の前提とも言うべき、そういう駐車禁止、路上放置の取り締まりということが、まず第一に出るべき問題であらうと考えておるわけなんです。

この点につきましては、当省の意見としては、それからまた交通対策本部のほうの取り締まりの要綱として、こういう方向に向かつて進んでいることと私も考えているわけなんです。具体的にとどの地域かということになると問題になるわけでありまして、著しく交通が混雑しているという都心部の、そういうような部分があります。第一に対象になるべきものであらうと私も考えておるわけでありまして、大倉委員のお考えに全く私も同感なわけでございます。

○大倉精一君 これは警視庁のほうは、四月からやるといつて現場が頑張つておりますから、早くいろいろな考えを出さないと、時期をはずれたんでは何にもならぬと思ふのですね。そこで、路上駐車禁止等が路面の幅を多くするというお話がありましたけれども、私は、路上駐車禁止あるいはその他の規制によつて、目的は、そこへ乗用車を持つていっても用をなさなないという状態を作る、たとえば三越なら三越に行く、乗用車を置く幅がない

ので、どなたもお困りになつてい。これは乗用車を持つておる人が困つていのであつて、地下鉄で行く人は、何も困つていない。じゃどういふところへ行く。乗用車を置く場所をもつと広げたいじゃないか。そうすれば、有閑マダムは、口紅一本買つたにも、三越に行くことになるんです。これは建設省の方がいるようですから、お伺いするのですね。

○委員(村松久義君) 大倉君、運輸省はここで一応区切りをつけて、それから建設省へ移りたいと思ひますか……。

○大倉精一君 それでは建設省のほうは、あとでお伺いするとして、私は運輸省のほうに注文したいことは、まだ案ができていないようですけれども、自家用自動車なしは自家用トラックとも言いますかね。今商店で、自動車を賣うということが、税法上非常に得なんですね。ですから、どこでも賣うようになつて、小僧さん、と言つては失礼ですが、店員さんが乗用車と同じように乗り回してありますけれども、これなんかも問題になると私は思ふのですけれども、そういうものを都内に入れないうるか、と同時に、郊外のある特定の場所に自家用乗用車なり、そういう駐車場の設備をやつぱり考慮しなければならぬと思ふのです。ですから、むしろ僕は、都心に駐車場の設備を考慮するよりも、郊外のある位置に駐車場を考慮しなければならぬと思ふのです。そういうことも運輸省として、対案と言ひますか、方法も考えてもらいたい。今日の段階では、運輸省としてもまだ案ができていないといひますから、これ以上申しま

せんけれども、特にそういうことと、先ほど申しましたように、被害の公平というところは、これは慎重に考えてもらいたい。被害の公平ということには、まことにあつちにもこつちにも当たりがよいようすけれども、そういうことでは、なかなかこれは工合が悪い。やっぱりどこかのだれかが儲かれば、それならぬと、工合が悪いようすから。ですから、公益優先ということを考えてなければならぬということ、それから実行しやすい——実行しやすいということではなくて、実行できることを考えたつてしよるがありませんか。そういう点について、さらに検討を加えてもらいたい。早急にひとつお願いいたします。きよははできていないといひますから、これ以上質問しませ

○政府委員(有馬英治君) ただいま交通問題につきましては、交通対策本部並びに閣僚懇談会で案を討議しております。したがって、大倉委員のお説につきましては、ただちに本日、大臣に報告をいたしまして、閣僚懇談会で十分反映できるようにいたしたいと思ひます。

○鳥島徳次郎君 私、簡単に二、三、政務次官とそれから業務部長にお尋ねいたします。

交通緩和という問題、同時に交通規制という問題は、今や国をあげての大きな問題になっております。同時にまた、わが国の経済成長というものに対して、多大な関連を持つておるといふようなこと、これはいふまでもありません。また同時に、社会問題として非常に大きな問題であらうと思ひま

すが、私、きよの当局から出された自動車の数ですかね、こういうふうな資料も、先ほどからちよと見ておりますが、その他の資料、いわゆるデータの提出なんかに非常に手間どつておるといふことですね。非常に交通規制、緩和がやかましくいわれる中には、いろいろの条件がたかさんあると思ふのです。それはもう第一線の街頭の問題もありましようし、また許可、認可という問題もありましようし、またその中でも、貨物あるいは乗用車、あるいは自家用乗用車という多岐にわたつておるといふことは、これはいふまでもないことでありまして、大体にこの資料を見るとき、昭和三十一年から三十六年までの平均を見るとき、自動車の指数から見るといふと三五〇—三六〇になつておる。一〇〇の指数が大体三倍半になつておるといふことは、はつきりここに出てきておる。

そこでこの間からちよと私は陸運関係の要員を調べてみたのですが、昭和三十年に本省で二百十八人の者が三十七年に三百十五人になつたといふこと。それから陸運関係では三百八十九名の者が七年後に四百四十三名です。それから、七年の間に五十人ふえたといふこととです。そもそもこの日本のわが国の陸運局を設立したといふような、必要なその根本から考へても、これは車の数の増加するといふことは、これは当然のこと、非常にいいことなんです。ただ、これを取り締まるとかあるいは免許するとか、許可するとか、その他の一つの緩和をする、規制をするといふ問題であると、結局結論的に、やっぱり資料がなければどうにもならぬ

と申すのです。ただ、紙や無計画でやるものではないと思つております。私は第一線の規制、緩和についてのいろいろの意見を持つておりますが、これは、この次の問題といたしまして、まず人が多いということは必ずしも能率が上がるということはいえないと思つております。しかしながら、今の行政要員から見ると、昭和三十年を平均しますと一〇〇のものが二二一にしかなくなつていないということでは、三割ふえた。それで自動車の数が三倍半になつておるといふところに、これは大きな一つの欠陥があると思つております。

こういふ点について今日まで、これは今の運輸省の皆さんだけじゃなく、ここ何代かの運輸行政の面においてなり、大蔵省なり、関係方面へ人員の要求なんかは、どのくらいやつておつたか、それに対して、一体どのくらいの増員を認めたものかというふうなことに、ひとつ数字で示してもらいたいといふこと。また同時に足りないうこと、よくわかつておられると思つておつたが、われわれ横から見てもおつてもわかるのですが、しかしそれに対して運輸省が手をつかねて黙つて見ておるといふことではないと思つております。今日までの、その増員に対する折衝の経過は、どうなつておるかといふことを、ここでひとつ政務次官から承りたいと思つております。

もう一つ簡単に申し上げます。いわゆる要員の獲得ですね。それから先般運輸委員会が祝田橋から、汐留、札ノ辻の現場の視察をやつたときです。そのときに、実際に交通整理に当たつておる人の定員から見ると、札ノ辻なんか一日に二人のおまわりさんが一時間

交代にやつておるといふ状態なんです。それで大体一日にどのくらい通るかといへば、大体十二、三万台通つておる。十万台、十二、三万台の交通があるにもかかわらず、二人や三人の交通整理のおまわりさんでは、これは交通事故が起るのには当然だし、また健康上から見たつて、あのだんどんと排気ガスを吸つて、それで一時間や一時間二十分交代でやるということは、あまり過酷な、人情を無視した行き方じゃないか。これは運輸省に申し上げるのではありませんが、これはひとつ警察庁の長官のほうに、あなたのほうとの関連がどういふふうになつておるか。これはほかの、運輸省の所管でないから、われわれは関係がないという問題ではないだろう。あくまでも一貫した関連性を持つておることは、これは言うまでもない問題である。

こういふ問題について、今日まで警察庁とあなたのほうと、どういふ折衝があつたか。それから今後この規制あるいは緩和あるいは事故の削減というふうな観点から考へて、これに對して、どういふふうに対処しようといふお考えであるか、この二点について政務次官並びに業務部長の所信をお聞きしたいと思つております。

○政府委員(有馬英治君) 要員の問題について、運輸省の立場だけから申し上げますと、自動車行政は仰せのとおり、結論的に申し上げますと、機械化するごさいまして、結論は、やはり人間を必要といたします。しかも技術の進歩が必要でございます。したがって、そういう観点から三十七年度予算編成にあたりまして、所要の人

員を要求したのでございしますが、御承知のように、今回政府におきましては、行政管理局を中心いたしました定員は増加しないという大原則を立てて予算編成にあたりました。私ども運輸省といたしましては、少なくともこの自動車行政だけは別である、普通の各省の定員増加とは性質を異にするといふことで、種々強調いたし、また財政当局とも、またその他関係各方面に強調したのでございしますが、できるだけ今年度は定員をふやさない、必要がある場合に、省内における配置転換その他人事の融通によつて解決をしていけといふようなことで、若干の要員は増加いたしましたのでございしますが、仰せの増員で、要員については、自動車の増加率に比べて全く問題にならない状況でございます。それをカバーするのがどういふ足りないような現状でございます。今後この点については、一、その関係方面に對して、実情をさらに強く訴へて、後年度に向かつて要員の整備に努力していきたいと思つております。なお詳細のことにつきましては、業務部長からお聞きを願いたいと思つております。

○説明員(向井重雄君) 定員の増加の折衝経過というものにつきまして、今政務次官のお答えを申し上げたとおりでございます。各年度の実数は要員の数でございしますが、これはちょっと、今資料を持ち合わせておりませんので、三十七年度五十九、昨年度が七十幾つといふようなことで、これにはまた、臨時職員を定員に振りかかるといふような問題も含んでおりますので、その数字をもう少し確定いたしましたから、

後刻資料でもって御報告申し上げます。御了承を願いたいと思つております。

それから交通事故の防止、たとえば交通整理の警官などの関係といふことでございますが、私のほうでは事故防止につきましては、まず第一に、車両検査といふものをみずから運輸省の手で行なつておるわけでありまして、きわめて厳重に検査を実施しております。そのために昨今は車両の欠陥に基づく事故といふものは逐年減少しております。自動車千両当たりの事故といふふうなもので見ましても、非常な減少率を示しているわけでございます。そのほか自動車の整備工場のほうの整備の技術を監督するといふようなことで、その方面でも相当の実績を上げておるものと私どもは確信しております。

それで路上における最近増加しております自動車事故でございますが、これは主として、やはり運輸関係の若年者あるいは未熟者といふようなことに原因しているわけで、警察庁のほうにおきまして、めいめい若者の取り締まり——昨今免許証の取り上げを含む相当強力な取り締まりを実施しております。これは御存じのとおりでございます。警官の配備その他につきましては、それぞれ必要に応じて取締り当局において指示しているわけでございます。その点については、配備計画その他については、私どものほうでは詳細承知しておるといふことではございませんので、御了承願いたいと思つております。

○鳥嶋徳次郎君 たいだいま政務次官の御答弁によりまして、いろいろ要求しておるが充足はなかなか困難だと、私も実際の国民負担、国民経済というふうな点から考えれば、決して増員を必

ずしも期待するものではありませんが、今の運輸、ことに陸運行政から考えると、これは好むと好まざるにかかわらず、重大な時期にぶつたかと思つておる。それで、たいだいま次官の御答弁の中に配置転換云々といふことがありましたが、そういう御計画は実際おありですか。おありならば、いつごろから、そういうふうによらるか。私はたいへんしつこいように申し上げますけれども、最近の陸運行政の面の許可、認可、あるいはまた届出といふようなものは非常に渋滞しておると思つておる。早いで半年ぐらいかか

らなければ、どうにも答へがでない。ずいぶん長いものになるといふと、一カ年あるいは二カ年も出先の陸運事務所であるとか、あるいは陸運局で、机の中に入れて放しになつておるといふことは、これは、そういう人員の問題からくるし、もう一つ、そいつは実際に経済の面に密着しておるから、すべての事務が停頓してしまふのです。イエスカノーかはつきりしなければ、そういう点は、どこへいっても、今こつていふ仕事をしておるから、この仕事が終わらなければ、これにかかれないうふうなことは、お聞きを願つておる。出先の陸運局では、それは、ほんとうの経済成長なんて、それは、ほんとうに等しいものなんで、何といつても、これは重ねて皆さんの御奮起を願つて、そしてひとつ人員も必要人員を確保する、そしてさつき大倉委員の要求されたような資料を、すべてそういうデータを立ちどころに三日か五日の間に、どんとどこの委員会なんか提出できるようなしつたらわなければ、全く行きあたりばつたりで無計画で陸運行

政をやられたら、これはたいへんだと思ふ。

それからまた、内閣全体を見て、増員はまかりならぬ——一応原則として、はけつこうだと思ひますが、さらに最近盛んに言われておる低開発地方の開発というふうなことで同じこと、いわゆるそのときによって取捨選択をして、そして重点的に仕事をやるという事は、これは当然だと思ふ。そういう点に、もう少し運輸省は大胆に内閣のすべての最高機関にタッチするといふような気がまあでやってもらわなければ、運輸行政は船舶といわず海運といわず陸運といわず、すべてが経済の基本であろうと思ふ。こういう点に対していつも、まますぼいにされているような感じがするので、はなはだ私は遺憾に思つております。

こういふ点は、いずれかの機会に大臣の一応所信を承りたいと思ひますが、どうか皆さんのほうでも、さうにひとつ御強調願わなければならぬと、かように考へて、私はこれで終わります。

○政府委員(有馬英治君) 鳥島委員から、懇切な激励の言葉をいただきました。まことに感謝にたえない次第でございます。

配置転換はやつておるかという今御質問でございますが、これは政府が今回の予算編成にあたりまして原則として打ち出したことでございます。私どもも、その趣旨に決してそむくものではないと思ひますが、遺憾ながら自動車行政につきましては、配置転換は運輸省といつたしましては、なかなか困難な実情でございます。したが、いまし

率を發揮する以外に方法はございません。したが、いましめて、御激励のお言葉にございまして、今後は一そう、定員の増加に努力をいたすつもりでございます。同時にまた、一般論といつたしまして、運輸省の地位について御激励の言葉がございましたが、全く同感でございます。今日運輸省並びに運輸大臣の地位というものは、経済行政の上で最も重要な地位であると私も確信いたしております。

したが、いましめてお説の趣旨に従ひ、一そう奮闘するようにあらゆる努力をいたします。またお説につきましては、直ちに大臣にも御報告いたしまして、そいつた実効が上がつていくように努力いたします。

○説明員(向井重雄君) 鳥島先生の行政事務の遅滞という点についての御質問でございますが、まことにごもっともな次第でございます。現在までパスの路線の事案、その他を初めいたしまして、相当に免許事務が停滞しておるわけでございます。私も、その処理に苦心をしておるところでございます。私も、現在千百件ばかりパスの事案がございまして、このためにおります。その一掃するために、特段の手を今打つております。要すれば、三月末を目途として、従来たまつておりましたものを一掃したい。そういうような工合に地方陸運局を督励して調査を完了し、これを本省において処理をしたい。できることならば、一掃をしていきたい。新年度からは、そういう処理を完了した上で、現在本省にありまます大臣権限事項となつておるものを大幅に地方陸運局に委譲いたしまして、いたすらに地方陸運局と

本省の間に、文書が往復して時間を空費するといふようなことのないように、さらに事務手続を訓令などで明確化したしまして、現在たまつている事案の一掃を期し、スピード・アップを心がけていきたい。

今、鳥島先生の言われましたようなことは、新年度から、これをなくすという決意で今仕事を進めておりますので、何とぞ今後ともひとつ、御支援のほどをお願いしたいと思います。

○委員長(村松久君) 運輸省に対する御質問は、これでよろしいですか。○大倉精一君 建設省の参事官に伺ひたいと思ひます。

近く提出を予定されておりまする駐車場法案について、この意図、目的について、概要をひとつ御説明願ひたいと思ひます。

○説明員(鶴海一郎君) 駐車場法の改正につきましては建設省は検討を重ねてきたわけでありまして、近く閣議を経まして、国会の御審議をお願いすることになると思ひます。

現在建設省で考へておりまする駐車場法の改正点について概略申し上げます。まず第一に、駐車場整備地区についてでございますが、この駐車場整備地区と申しますのは、現在の法律では、自動車交通の輻湊する地区におきまして、この整備地区を指定いたしまして、この指定がございました場合におきましては、取りあはずは、路上の駐車場施設を整備いたしまして駐車場の規制をいたしますが、計画的に路外の駐車場を作つて参りまして、逐次路上駐車場を路外の駐車に移していこう、そういう地区でございます。

この地区は、建築基準法に定めております商業地域にだけしか指定ができません。この駐車場施設は以後の実情を見ますと、これでは非常に不十分であります。これを周辺まで広げまして、周辺においても、路上の駐車場を減らしていきまして、路外の駐車場に移していくということをする必要があるという判断をいたしまして、この点につきましての改正を行なうたいというのが第一点であります。

それから第二点であります。現在駐車場法によりまして、大規模建築につきましては、建築をいたします場合に、駐車施設を付置しなければならぬというふうな、公共団体の条例で定め得るようになっております。この条例で定め得る範囲であります。この条例で定め得る範囲であります。

それから第三点であります。現在駐車場法によりまして、大規模建築につきましては、建築をいたします場合に、駐車施設を付置しなければならぬというふうな、公共団体の条例で定め得るようになっております。この条例で定め得る範囲であります。

この地区は、建築基準法に定めております商業地域にだけしか指定ができません。この駐車場施設は以後の実情を見ますと、これでは非常に不十分であります。これを周辺まで広げまして、周辺においても、路上の駐車場を減らしていきまして、路外の駐車場に移していくということをする必要があるという判断をいたしまして、この点につきましての改正を行なうたいというのが第一点であります。

て、そういう義務を課し得る、駐車場整備地区に指定されておらない商業地区につきましても、そういう義務を課し得るようになつたいというふうな考へておるわけでございます。と同時に、それらの地域以外の地域につきましても、特に駐車場を増やすような用途に使われる建物につきましては、条例で付置義務を課することができるようになつたい。こういうふうな義務を課し得る区域を広げております。

それから規模であります。現在三千平方メートル以上の新築、増築について義務が課されておりますが、先ほど申し上げましたような、特に駐車場を増やすであろうような用途に使われるものにつきましては、三千平方メートル以上のものにつきましても、条例で定め得るようになつたい。このようにして義務を課し得るようになつたい、こういうふうな改正したいわけでありまして、なお、従来は用途がえにございましては、何ら規制がなかつたわけでございます。今度、用途を変更する場合には、同様に付置義務を課し得るようになつたい。この二点が、今度の改正案の眼目になつております。

そのほか、技術的にいろいろ改正を考へておりますが、たとえば一級国道の指定とか、これは道路法によりまして建設大臣が管理しております。ところが、駐車場法におきましては、道路管理者たる公共団体だけが路上駐車場の設置ができるようになっております。指定区域につきましては設置をする主体がなかつた。今度、そういう困が直轄管理しておりますものにつきましても、公共団体が路上駐車場を設置できるようにする。あるいは都の

そのほか、技術的にいろいろ改正を考へておりますが、たとえば一級国道の指定とか、これは道路法によりまして建設大臣が管理しております。ところが、駐車場法におきましては、道路管理者たる公共団体だけが路上駐車場の設置ができるようになっております。指定区域につきましては設置をする主体がなかつた。今度、そういう困が直轄管理しておりますものにつきましても、公共団体が路上駐車場を設置できるようにする。あるいは都の

場合について申し上げますと、たとえば、ある駐車場整備地区の中には、いろいろな種類の道路が入っており、都道あり区道あり。これをばらばらに路上駐車場を設置したのでは統制がとれませんので、その場合には都でまとめて、そういう施設を作っていくというふうな特例を設ける、そういう技術的な改正を考えております。

なお、路外駐車場の設置につきましては、非常に多額の金がかかるわけでありまして、これにつきましては、国は都市計画として決定されたものにつきましても、資金の融通またはあつせんにも努めなければならぬということをお願いいたします。

以上が、今考えております改正の骨子でございます。

○大倉精一君 要するに都市における駐車場を、さらに拡大し、広げようという趣旨だと思つては、中身は、いろいろあると思つては、そういう目的だと思つては、いかがですか。

○説明員(鶴海良一郎君) 駐車場と申しますか、特に路外駐車場の整備を促進しあるいは建物に付置する駐車施設の整備を促進するという趣旨でございます。

○大倉精一君 これは建設省は、都市交通規制の問題ですね、混雑緩和と非常に密接な関係のある問題だと思つては、そういう点について、たとえば運輸省なりあるいは警察庁なりあるいは関係各会なり、そういうところとの連絡は、どうなつておつたのですか。

か、これはやはり協議をされたのですか。

○説明員(鶴海良一郎君) 内閣に置かれております交通関係懇談会でござりますが、これは、建設大臣もその一員になっております。またその下に、事務局も事実上置かれておるのでありますが、これまでにも建設省から一人出ております。それでこの駐車場の改正の骨子につきましては、そういう機関を通じて、関係懇談会にもお諮りしまして了承を得ておる次第でございます。

○大倉精一君 これは大臣がおいでにならぬから、今、ここで政策的なものについてお尋ねをするのもどうかと思つては、都心に駐車場を設けるといふことは、よほど検討しなければならぬと思つては、先ほどもちよつと私は触れましたけれども、自家用乗用車等の都心へ入ってくるもの、これは不要不急の自家用乗用車です、入ってくるものを制限しようとする場合には、駐車施設の問題、駐車規制の問題が非常に大きな関連性を持つてくるのです。ですから都心に駐車場を作る、あるいは広げようとするに、さらに都心に、そういう乗用車を誘致する結果になる。むしろ駐車場を作る義務を負わせるというならば、都市交通の政策上関係各省庁が十分連絡の上、都外といたしまして、そういう所要の場所に所要の駐車場を作る、こういうことをやはり交渉されるのが、東京都の場合においては至当じゃないかと思つては、これは、あなたになににしてもよろしいと思つては、私はこの

際、先ほど申しました千葉大学の清水教授の言を借りれば、東京都の都市交通は、世界で最もまずい、劣悪だと言われておるけれども、そうじゃない、世界で最も優秀な都市交通だという話をしておられました。その理由は、一千万人という人口は、名実ともに世界一だ、何と云つたつてこの一人一人の人間を動かす、これに必要な物資を東京都は動かして、具体的に、しかも東京都の道路面積は一〇％にも足りない、世界で最も劣悪な道路面積で、この劣悪なる道路面積において、世界一の人口を抱えて動かしておるといふことは、これはもう東京都の交通といふものが世界で一番だ、何もニューヨークやロンドンへ行かなくても、日本にいらつしやいといふことを言いました。私は、これはその秘訣は、どうしてこんなたくさん人口を、こんな狭い面積で動かしておるかといへば、これはやはり、日本の東京では大衆交通機関というものが発達して、それ以外にないのです。この大衆交通機関が発達して、その大衆交通を今度は、そうじゃなくてアメリカの思想の輸入によって、いわゆる自動車文明の謳歌時代に入つてきた。われも自動車、あれも自動車、マイ・カー、マイ・カー時代が謳歌されて、それで、わずかに一〇％にも足りないような道路の東京の中で、個人の自動車の個人交通がどんどん出てきた。これは私は、アメリカ式の都市交通政策を取り入れた失敗だと思つては、アメリカにおいて、自動車交通は、ニューヨークあたりにおいても失敗だ。これはもう行き詰まつておるといえるのです。ですから、今日の行き詰まり

は、私はこの東京都の大衆交通機関に、よるところの都市交通政策といふものから、アメリカ式の自動車による交通といふものを取り入れた、その結果が、今日のふん詰まり状態を来たして、おられると思つては、

ですから、それを正しなければならぬ。今、都心に駐車場の法案といふものを作つて、そうしてこへ、ますます乗用車を誘致するような方策をとるといふことは、これは現在の交通政策の私は大きな矛盾だと思つては、これはひとつ、近々に閣議に了承を得て提案されるということですが、閣議もお伝え願ひたいと思つたが、閣議決定を、ちよつと控えてもらいたいと思つては、これこそ閣議懇談会において、いわゆる都市交通の規制の面と関連しながら、この法案といふものをさらに検討されて、それから閣議に移して、検討したいといふことを強く私は要望したいと思つては、これを建設省の独走でぽつと出して、提案したいといふようなことはつしんでもらいたいと思つては、特に川島長官も、最近トラック業者の大会が何かで、どこかへ行かれました、東京都内には固有地が七十万坪もある、これを開放して駐車場を作るといふようなことを川島長官も言つておられるが、これはたいへんな私は錯覚じゃないかと思つては、

出といふことを、少し待つてもらいたいといふことです。参事官のほうから、何か御発言があると思つては、

○説明員(鶴海良一郎君) 建設省が、独走してこの法案を作つておられるとお話ですが、その点は、そうではないので、先ほど御説明しましたように、やはり閣議懇談会において御了承を得た上で、進めておられるという点とひとつ御了承願ひたいと思つては、

それから、駐車場を作るということですが、都市交通の混雑に拍車をかけておられると思つては、そういう面もあるかと思つては、ただ、建設省といたしましては、現実には駐車場があるわけですが、それが路上にあることは好ましくない、将来は路外に持つていきたい。その路外の位置につきましては、いろいろ意見があると思つては、都心に作るよりは周辺がいいだらうとか、いろいろありましようが、現実には都心において、路上に駐車場があるといふことが、これは交通能力をダウンさせておられます。そういうものを、それを排除したいといふねらいを持つておられるのでございまして、交通緩和の一助にはなると思つては、

○大倉精一君 交通関係の閣議懇談会で了承を得たというお話ですが、これは私は、先般新聞で承知したので、これも、運輸大臣が衆議院の予算委員会かどこかにおいて、都心における駐車場の拡張建設は、これは都心に車を誘致する結果になるので、必ずしも拡張を考へては、翌日か何か、新聞にばかると駐車場法案を出すということが出

たわけです。それで私は、これはおかしいという気がしたのです。ですから、その点がどうも、私は了解ができません。

ただ、今のお話で、路上駐車は好ましくないから、これを路外駐車にする、その場所は、都心にすく郊外にするかという事は検討するというお話がありましたから、それは了解するわけですが、都心における駐車の設備の拡大、たとえば基準も拡大させる、確かに自動車に乗っている者にとつては、これはもつと駐車場がないという、実際困るのです。今東京では、自家用車に乗っていきま

すと、駐車場がないから、飯を食うにも困るのです。困るけれども、だから今検討しているのは、路上駐車を禁止する。こうなれば路外駐車場もないから、だからこれは乗用車に乗っていても用が足せないから、地下鉄で行くかバスで行くかという事になるわけです。それがためには、当然路面電車の車両もふやす、あるいはバスの台数もふやす。あるいは二階建てのバスというようなことも、いろいろ並行して考慮しなければなりませんけれども、そういうことを検討している最中に、あなたのほうが都心に駐車場を設けるということになると、少しちがはぐになつてくる。警察は警察、建設省は建設省、運輸省は運輸省のばらばらの考へになつてくる。今私は運輸省のほうに要求して、交通緩和の施策として、一体、警察の言うところの対策を立てたならば、ああいう規制のもとに、どういふ影響があるか調べてみたい、それについて、さらに運輸省とし

ては、交通調整という面において、運輸省としてはどういう案があるか、ひとつ考えていただきたいということをやっている最中ですから、これは次官、ひとつ直ちに閣僚懇談会、閣議決定、国会提出ということではなくて、やはりもう一回閣僚懇談会に持ち出して、総合的な現在の段階における交通規制の問題に關連しながら再検討するように、大臣にお伝え願いたいと思ひますが、いかがでしょうか。

○政府委員(有馬英治君) 閣僚懇談会における相談の実情につきましては存じませんが、今、大倉委員から仰せの点につきましては、直ちにその意のあるところをお伝え申し上げます。

○大倉精一君 きょうは時間もあまりないようですから、これで終わりますけれども、この次の委員会に、閣僚懇談会の座長は三木さんですか、行政管理局長官をやつておいでになる川島さんも入つておいでになると思ひます。これは各省庁間にわたつておりますので、川島さんに、この次の委員会に御出席を願ひたい。要求をいたします。

○委員長(村松久義君) ただいまの御要求は、理事会を開いて決定いたしましたと思ひます。

○委員長(村松久義君) この際、小委員会の設置についてお諮りいたします。

本日の委員長及び理事打ち合わせの結果、今国会において、最近の都市交通の諸問題の調査をいたしておりましたが、その取りまとめのため、都市交通に關する小委員会を設置いたしたいと存じます。ただし、小委員会及び理事会において取りまとめのため必要あ

りと認めました場合においては、さらに進んで調査をすることができるとは当然でございますので、さような趣旨において小委員会を設置いたしたいと存じます。御異議ございませんか。

○委員長(村松久義君) 御異議ないと認めます。

つきましては、委員の数、小委員長及び小委員長の選任につきましては、委員長に御一任を願ひたいと存じます。御異議ございませんか。

○委員長(村松久義君) 御異議ないと認め、さように決定いたします。本日は、これにて散会いたします。午後零時四十分散会

二月二十日本委員会に左の案件を付託された。

一、特定船舶整備公団法の一部を改正する法律案(予備審査のための付託は一月二十九日)