

第四十回 参議院運輸委員會會議錄第十号

昭和三十七年三月一日(木曜日) 午前十一時八分開会

出席者は左の通り。

委員長 村松 久夫君  
理事 天竺 良吉君  
委員 金丸 富夫君  
谷口 慶吉君  
大倉 精一君  
江藤 智君  
重宗 雄三君  
天坊 裕彦君  
平島 敏夫君  
白木義一郎君

委員

政府委員

運輸省海運局長 辻 章男君  
運輸省自 木村 陸男君  
事務局長 古谷 善亮君  
常任委員 岡田 良一君  
專門委員 岡田 良一君  
運輸省港灣 岡田 良一君  
局参事官

説明員

運輸省港灣 岡田 良一君  
局参事官

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)

○参考人の出席要求に関する件

○運輸事情等に関する調査(都市交通に関する件)

○委員長(村松久義君) たいだいまより 委員會を開会いたします。

第十部 運輸委員會會議錄第十号

昭和三十七年三月一日【参議院】

特定船舶整備公団法の一部を改正する法律案を議題といたします。前回に引き続き質疑を行います。御質疑のある方は順次御発言願います。

○大倉精一君 この資料についての説明を伺いたい。

○説明員(岡田良一君) 初めに「六大港はしけ関係資料」というほうについて御説明をいたします。三十六年の十一月末現在のはしけ保有量は、ここにありまますように、東京十八万九千トン、横浜二十二万九千トン、六大港合計が九十二万九千トンになっております。ピーク時における不足量といひますのは、昨年の九月に船込みの最もひどいときに、各港でその当時の船込みに対してどの程度のはしけがあればいいかということ各港ごとに推算いたしました数値でありまして、これが二十万トンになっております。それからその次の港運業者公団建造希望量と申しますのは、昨年の十二月に、公団でもしはしけをやる場合には、業者としてはどの程度の希望をするかということを一応とった数字でございます。それが十三万四千八百トンになっております。

それから次の「横浜港におけるはしけ船量原因別推移」でございますが、六大港についてはしけの船量の量をたいたいま調査いたしておるのであります。これは至急にはまともありませんので、現在名古屋と神戸については過去の資料がありますので、それを今まとめるようにいたしておりますが、大阪、東京、関門についてははしけの

滞船そのものの資料を今までからとっておりませんので、これはちよつと出ないと思ひますが、横浜については比較的整備されたものがありましたので、とりあえず横浜だけ出したわけでございます。このはしけの滞船は、先日も申し上げましたように、どれからが倉ばしけであるかということがきめられないわけでございますが、ここにとりましたのは、はしけ滞船料を取るようになったものについて出したわけでありまます。したがって、注のところにありまますように、河岸または本船側到着後三日ないし四日目から滞船料を支払うという慣習になっておりますので、三日または四日ほど滞船したはしけの数字でございます。したがって、いゆる倉ばしけと俗に言っておりますのは少し違ふかもわかりませんが、結局倉ばしけという定義がはっきりしないものですから、まあ契約の面からいいますと、三日ないし四日ぐらいで滞船料を取るようになってたものの数字を集めることが一番はつきりした根拠になると思ひわけでありまます。で、これを見ますと、全体の隻数におきましては四月、五月から急に減りましたが、十、十一月ごろまで非常にふえておりますが、十二月に下がります。大体四月と同じレベルまできておる。大体船込みの状況と一致をいたしております。その原因でございますが、これもいろいろな分け方がありまして、むずかしいわけですが、まあ倉庫の都合といひますのは、倉庫だ

けじやなくて、揚場の都合ということも一緒に含めておりますが、揚場がないために滞船したものの。それから貨車不足のために滞船したものの。それから本船の都合といひますのは、いろいろ本船のスケジュールが変わったり、また行つたけれども本船のほうで入つてこなかったとか、そういうふうなことで、本船の都合のものであります。それからそれ以外のいひますのは、注の二にありまますように、荷主の都合とか、河岸が混んでおつた、通関待ち、天候障害、入夫不足、そういうふうないろいろな原因のものであります。比較的件数が少ないので、その他という欄にいたしております。

これによりまますと、倉庫の都合といひますのは八月ごろが非常に多くて、以後ずっと減つております。貨車不足は、九月、十月、十一月と逐次ふえておりますが、十二月に全体が減つたにもかかわらず、貨車不足がふえておるのは、これはやはり年末で非常に貨車が込んだためではないかと思ひております。一月の資料がまだできておりませんので、その後どうなつたか、ちよつとわかりかねるのであります。多分年末の輻湊のためではないかと思ひております。

以上、簡単であります。一応御説明いたします。

○委員長(村松久義君) 御質疑がなければ、御発言願います。

○大倉精一君 この滞船量の原因別推移についての説明を受けたわけですが、けれども、この倉庫の都合と貨車不足と

いふものは、厳密にこれは分けられるのですか。みんなこれ関連しておるのじやないですか。

○説明員(岡田良一君) 倉の都合といひましても、結局倉庫のこれは一時的な原因と一応考へておりますので、倉庫に入れないのは、結局まあ貨車が足りないため、陸上輸送がとまって倉庫から荷物が出ない、そういうふうな原因が一応倉庫の都合といふところに入つておる。その先まで追究いたしまして、どこで切るか、非常に概念として分け方が困難でありますので、一応第一次的な原因で全部分類をいたしております。

○大倉精一君 そこで、この倉庫の都合、それから貨車不足という両方に分けておるのですけれども、私はこの貨車不足という部分がもう少しそれじや大きくなるんじゃないかと思ひます。たとえば今言われたように、貨車さえあれば倉庫があくという場合でも、貨車が回つてこないために倉庫があかない、そういうものも倉庫の都合の中へ入つておるのです。ですから貨車不足による滞貨といひますのは、もう少し数字がふえるのじやないかと思ひますが、いかがですか。

○説明員(岡田良一君) 仰せの通り倉庫があかないのが貨車のためであるといふ数字も倉庫のほうに入つておるわけでありまますので、實際上貨車不足によるものといひますのはもう少しふえると思ひますが、それは二次的原因でありますので、少しこの中では実際問題としてとれないようなことになっており

まます。

まます。

ますが、確かに倉庫の都合の中には貨車不足も入っていると思ひます。

○大倉精一君 それからその他の中人夫不足というのも含んでおられるのですけれども、私は、その他の中で荷主の都合というものと人夫不足という要因が非常に重大なところの滞りであると思ひます。このウエートが非常に大きいのではないかと思ひますが、いかがですか、その他の中

○説明員(岡田良一君) 人夫不足のほうは、大体はしげを回します場合には、港の荷役の調整委員会で人夫が大體つくることに原則としてはしげを回すというふうなやり方をやっていると申します。これは人夫がつく予定であつたけれども、實際問題としてそのときに人夫が集まらなくてはしげを回したけれども計画が食い違つた、そういうものだけしか出てこないの、實際問題としての港務における人夫不足の影響というものはここには直接に現われてこないのじゃないかというふうに考へております。

○大倉精一君 次に、六大港のはしげ関係資料なんですけれども、港運業者公団建設希望量というのが十三万四千八百トンですが、これで昭和三十七年度には何隻作る予定なんですか。

○説明員(岡田良一君) 隻数は大體百十四隻ということにしておりますが、これは今後、型その他はまだきまつておりませんので、それによりまして若干動くかと思ひますが、トン数で大體二万五千トン見当を予定しております。

万四千トンというのが二万何千トンですから、追つつかないのじゃないですか。

○説明員(岡田良一君) 確かにこの数字から見ると非常に追つつかないわけでありまして、港運業者の希望の中にも、一応この際手をあげておかないとあとから作れなくなつたら困るといふ、いわば山かけの希望もありまして、昨年も公団 開銀なり、中小企業金融公庫で融資をあつせんするから出せというときも、だんだん詰めていき

○大倉精一君 この法案については、別途にまた皆さんと相談したいと思ひますから、きょうはこの程度で質問やめま

○委員長(村松久君) 資料に対する御質疑を続けてけつこうですから、

○金丸富夫君 この倉庫及び荷揚場の不足というものが相当のパーセンテージが横浜港あたりにおいて出ておるようですが、この倉ばしげに類するものがやつぱり相当不足ということになるんではないですか。倉ばしげの不足はその他に入りますか。どうなんですか、この横浜港の……。

○説明員(岡田良一君) これはしげの滞船の原因ですから、これが全部倉ばしげの……。

○金丸富夫君 倉ばしげだけですか。今のお話のうちに、私この前もちよつと御指摘申し上げたんですが、いわゆる荷主の都合ということによつて、結局、荷揚場があり、あるいは倉庫がありまして、本船からおろして

○説明員(岡田良一君) ただいまのお話で、スクラップにつきましては、大體はしげに取りまして、東京なら東京ではしげに取つて千葉へ運ぶとか、それから東京の川筋の工場に運ぶとか、また日本鋼管、横浜の日本鋼管もありま

○大倉精一君 倉ばしげはなかなかな相当の量といふことになつて、はしげを何ほこつた置をやつても、これはなかなか解消にはならないという結果になるのじゃないかと思ひますが、それはどうでしょう

○説明員(岡田良一君) 東京につきましては、八幡製鉄まで運ぶようなものは、まあほとんどないのじゃないかと申す。まあ、たゞは東京から千葉へはしげで運ぶのは非常に不経済だから、千葉の方にスクラップ船をいれられるようにしてくれということを川鉄に要請をいたしまして、これは昨年の十二月から直接スクラップの船は千葉

鉄に行く内地船舶に積み込むということには非常にこれは料金が、いわゆる中継費がかかるわけですが、だから、そういう点をことさらにセーブする意味においてやるのが非常に多いということを開いておるので、こういう点

○金丸富夫君 いや、私はたとえば千葉にあるいは横浜に荷揚げするものについて倉ばしげになるというものは、結局荷主の希望、引き取りの希望上ということも一応わかるわけですが、

たよれば、ことさらに輻湊している東京、横浜港にそういうものを持ち込みに使われるというふうなことになる。これはなかなか相当の量といふことになつて、はしげを何ほこつた置をやつても、これはなかなか解消にはならないという結果になるのじゃないかと思ひますが、それはどうでしょう

○説明員(岡田良一君) 東京につきましては、八幡製鉄まで運ぶようなものは、まあほとんどないのじゃないかと申す。まあ、たゞは東京から千葉へはしげで運ぶのは非常に不経済だから、千葉の方にスクラップ船をいれられるようにしてくれということを川鉄に要請をいたしまして、これは昨年の十二月から直接スクラップの船は千葉

○金丸富夫君 いや、私はたとえば千葉にあるいは横浜に荷揚げするものについて倉ばしげになるというものは、結局荷主の希望、引き取りの希望上ということも一応わかるわけですが、

たよれば、ことさらに輻湊している東京、横浜港にそういうものを持ち込みに使われるというふうなことになる。これはなかなか相当の量といふことになつて、はしげを何ほこつた置をやつても、これはなかなか解消にはならないという結果になるのじゃないかと思ひますが、それはどうでしょう

○説明員(岡田良一君) 東京につきましては、八幡製鉄まで運ぶようなものは、まあほとんどないのじゃないかと申す。まあ、たゞは東京から千葉へはしげで運ぶのは非常に不経済だから、千葉の方にスクラップ船をいれられるようにしてくれということを川鉄に要請をいたしまして、これは昨年の十二月から直接スクラップの船は千葉

○金丸富夫君 私、オーストラリアに参りましたら、あつちの方面からの鉄くずはやはり一船で全部満載して行くというふうなことがないらしいです。それでいわゆるコンソリデイトするというのが多いそうです。そうすると、自然それは今度は荷主がいろいろ違つ場合もあります。そういうことに

○説明員(岡田良一君) 東京につきましては、八幡製鉄まで運ぶようなものは、まあほとんどないのじゃないかと申す。まあ、たゞは東京から千葉へはしげで運ぶのは非常に不経済だから、千葉の方にスクラップ船をいれられるようにしてくれということを川鉄に要請をいたしまして、これは昨年の十二月から直接スクラップの船は千葉

○金丸富夫君 私、オーストラリアに参りましたら、あつちの方面からの鉄くずはやはり一船で全部満載して行くというふうなことがないらしいです。それでいわゆるコンソリデイトするというのが多いそうです。そうすると、自然それは今度は荷主がいろいろ違つ場合もあります。そういうことに

なりますという、そのうちの一番まあ船舶輸送から考へては都合のいい所に持つて行つて、それをおろすということになると、こういう問題がやはり起るわけですね。まあ米國からのものが一番多いでしょうが、そういうものについては、八幡製鉄直行とか、あるいはまた神戸ということもあるでしょうが、業者はそういうことを言つておられますので、ひとつ、私も数字を押さへての問題じゃありませんから、はしけ不足解消の一つの方法として十分に運輸省においてやはり御研究になつて、そういうものの貿易業者という

か、あるいはまた荷受者である八幡製鉄、富士製鉄方面に、そういうことはひとつ慎んでもらいたいということはあるいはまた、船舶業者についてそういうことをひとつ交渉して、なるべくあいた港で中継をするというようになことに行政指導をしてもらいたいと思つておる。

それからもう一つお伺いしたいのは、今のはしけの問題ですが、この前はしけが二万五千トンなら二万五千トン作つても足らぬじゃないかというような大倉委員の質問に対して、それはまあサバ読みもあるから、このくらいでいいのじゃないかということ、まあ一応わかるわけでありましたが、私がこの前お伺いしたときに、公団のこの法律ができた場合に、建造する百十隻については七三の割で業者と公団と出資をするという建前になつておる。そうしてそれをでき得べくんば、横浜港においては個々のはしけ業者でなくして集団、すなわちのはしけ組合とい

に集約して公団と出資をしてやつていく。そうしていわゆる一人々々にやつた場合には、その人の所有というか、貸付というか、になりますから、自然、総合運営ができません。したがつて、予備はしけというものが非常に円滑にいかないというこの前の説明でしたが、そういうことをやるについては、この前お答の点は横浜港です。東京港はどうか、あるいはまた神戸あたりはどういうことになつてゐるのか、その点をお尋ねしたい。

○説明員(岡田良一君) 今一番具体的に話が進んでおりますのは、大阪港でございます。港からいいますと、神戸が一番その問題については消極的で、横浜や東京はその間くらいというふうな状況であります。運輸省としては、できるだけそういうふうな、一つの受け入れ機関を作るようにということ、現在行政指導をやつておるところでございます。

○金丸富夫君 その場合に、今業者の話によると、所有権の問題について非常に話がまとまらないというふうなことも聞いています。この法律ができた場合に、公団が七割を出して、三割は業者が出す。そうしてあと年賦ですか、そういうことによつて解消するが、所有権は、これは全部私うまでは公団が所有権の一部移譲というふうなことはしないんだというふうなことが、あるいはまた、所有権をはしけ業者に渡して、そうして債務として持たせるというふうなことになるか、その点について非常に話し合ひが、向こうは、業者が一致してないというふうな話があつて、行き悩んでゐるといふことをちよつと耳にしたの

ですが、その点はどうなんですか、また、所有権はどういう方針で御処置になるのか、あるいはまた、部分的所有権をはしけには認められるのかどうか、これは法律問題かもしれませぬが、ひとつおわかりの点をお教え願ひたい。

○説明員(岡田良一君) 所有権の問題につきましては、いろいろな案がございまして、結局、現在は三を業者が持ちまして、出資の割合に応じまして、業者が三の金を出すから、三の所有権を持ち、公団のほうに七の所有権を持つ。ただし、その後年賦で次々七の部分の金を払つていくわけでありまして、そのつどには所有権の変更はしていかない。残りの七につきま

しては、全部終わったときに七の部分業者のほうに移す、大体ほかの公団でやつておられますのもそういうこと、やつておられるようでありまして、そういう方法でやりたいと思つております。この件につきましては、初めに全部業者が所有権をなしにして、全部公団が持つという案も一時ありました。そのときには、業者のほうとしては若干問題があつたようですが、今の七と三で所有権を持つという案につきましては、特に反対はないように聞いております。

というふうな場合であれば、相当に市中銀行あたりも相手になつて、融資の方法は若干あるんじゃないですか。もしあるとすれば、個々のほんとうにできないようなものに対して、今のこの法律における融資方法というか、共有方法というか、そういう運営及び建設の問題はやるべきでないかと思つておるが、その点はどうですか。

○説明員(岡田良一君) はしけの問題につきましては、実ははしけそのものが融資を受けた場合に担保の対象にならないのであります。結局、業者としてははしけを作るために銀行から金を借りようと思つと、ほかの施設を、たとえば土地とか建物を抵当にして借りるほかないわけですね。そこで、今まで船込みの状況で、どうもはしけの保有量は若干ふえておりますが、そういうふうなことののために、ほとんど自分の抵当物件は使果たして、しかも、はしけを作つても、そのはしけそのものは担保にならないというところの問題があるように思つております。

非常に大きな業者の場合は、たとえば倉庫会社とかなんとかの場合には、これは倉庫でまたいろいろな融資を受ける道もあるかと思ひますけれども、それ以外の業者の場合ですと、相当大きな業者でも、担保物件に提供するようなものが相当枯渇しておるというふうな考へておられます。

ものが陸上になかなか探し出せないというのが実情であらうと思ひますが、そういうことになれば、この前はしけの問題のみならず、船込みの解消という基本問題について、私はこのはしけの問題よりも、あるいはまた、これともにもう一つ一そう急がなければならぬ問題、あるいはブイの問題その他は措置されたようですが、第一に倉庫を建てる場所、言いかえれば埠頭関係、こういうものに対しては、早急にやはり措置をしなければならぬものと思つておる。そうしなければ、こういう措置をとつても、やはりはしけの問題は解決しないということになりはしないか、言いかえれば、倉はしけを一つ解消するということについても、まず揚げる場所がなければ……これは倉庫の都合ということがほとんど四〇%、五〇%を占めてゐる数字も出てゐるとおりに、實際解消できないのじゃないかと思つておるが、これについて海運局長いかがでございますか、ひとつお伺いしたいのです。

○政府委員(辻重男君) お答え申し上げます。ただいま揚げる場所がなければやはりやらないじゃないかというお話でございますが、ごもつともでございますが、実は、港灣局が中心にならなれば、滞貨滞船の際に、いろいろ臨時に荷揚げ場を何とか急急にやろうというところで、いろいろ苦心したのをごさいますけれども、實際問題として港灣地帯におきましては、すでに使えるものはすべて使つておりました。非常にへんびな所を多少利用し得るといふような情勢であつたわけでございます。今後港灣の出入貨物の増大に対しまして、倉庫も含めまして、広く荷揚

場を確保する必要があると思つておる。その点については、業者が一致してないというふうな話があつて、行き悩んでゐるといふことをちよつと耳にしたの

げ場の問題というものは大きな問題になると思ふのでございませうけれども、現状におきましては、今言ったような状況でございます。

○金丸富夫君 今度の船込み解消に対する、たとえは山下埠頭等の建設促進という問題もありませんが、これは予算措置等におきまして、私は、政府はやるのだというような回答を受けているわけですが、それは具体的にどういうことに進んでいるでしょうか、また、進むのでしょうか。

○説明員(岡田良一君) ただいま横浜の倉庫の問題ですが、山下埠頭の埋め立ては相当進捗いたしておりますが、倉庫の割当も大体きまつておりますが、これの倉庫が全部できれば、横浜港においては、計算上は非常に倉庫的に余力ができるという計算になります。山下埠頭につきましては、たしか三十六年度内にも相当工事を繰り上げてやりますし、三十七年度予算においても相当進めるように聞いております。

○金丸富夫君 まあ今ごろからくい打ちというわけでもないのですから、早くできるだろうと思ふのですが、大体完成時期はいつごろになる予定ですか、おわかりになりますか。  
○説明員(岡田良一君) ちよつと実は私の担当と違ひますのであれですが、技術系統の方の問題になっておりますが、たしか三十七年度に完成するように予算を配賦したのじやないかと思ひますが、その辺のことは、ちよつと調べませんとはっきりお答えできないと思ひます。それはとにかく、三十六年度内にも繰り上げて工事をするような措置をとりましたし、三十七年度にも

予定計画よりもずつと促進するような対策をとつております。

○金丸富夫君 できるだけひとつ。基本は、やはり埠頭の建設促進ということに、横浜に限らず、なると思ひますが、この点にひとつ全力を尽くして、また四月、五月から始まる船込みの状況にできるだけ対処するように、遺憾なき措置をひとつお願いいたします。

○委員長(村松久義君) 資料に対しての御質疑は、一応この程度にいたしましたと思ひますが、本案に対する御質疑でございますか。――ごさいませんならば、次回にさらに質疑を継続いたします。

○委員長(村松久義君) 参考人の出席要求についてお諮りいたします。ただいま本委員会において審査中の船舶職員法の一部を改正する法律案は、いろいろ重要な事項がありますので、参考人の出席を求め、意見を聴取いたしましたかと存じますが御異議ございませんか。

「異議なし」と呼ぶ者あり  
○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。なお、参考人は日本船主協会、全日本海員組合、学識者よりそれぞれ一名とし、その人選及び期日につきましては、委員長に御一任を願ひたいと存じます。(「異議なし」と呼ぶものあり)

○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し、都市交通に関する件について質疑の通告がございしますので、この際御発言願ひま

す。大倉精一君。  
○大倉精一君 安井公安委員長の出席はいつごろになりますか。

○委員長(村松久義君) 安井公安委員長はただいま他の委員会に出席中との通告がございしますので、この際いかがいたしましょうか。

○大倉精一君 それじゃ、とりあえず運輸省としての案も一応できたようだから、運輸省の案についての説明並びに考え方について御説明を願ひたいと思ひます。

○委員長(村松久義君) 大倉委員の御要求によりまして、交通に対する案をひとつこの際開きたいと思ひます。

○政府委員(木村陸男君) ただいま大倉先生から御要求がありました東京都内におきます車輛の交通規制につきましては、実は先般警視庁におきまして規制案試案を作りまして、この案につきまして関係各省協議いたしまして最終的な案を作ろうというところに交通関係閣僚懇談会においても話ができておるわけでございます。そこで、警視庁から東京陸運局に対して陸運局の意見を求めてこられたわけでありまして、それで陸運局といたしましては陸運行政をあずかっている立場におきまして、東京都内の交通規制に関する一応の考え方をもちまして、現在警視庁と協議をいたしておる段階でございます。したがって、陸運局が警視庁と協議をいたしますときの陸運局といたしましての規制の考え方でござい

ますので、実はいわば正式に御発表申し上げるという段階のものではございせんが、問題が相当大きくなつておりますので、御要求もありましたので、一応この考え方を刷り物にいたしました

て、私御説明をさせていただきますと思ひます。

なお、この陸運局の案につきまして、運輸省自動車局といたしましては、いろいろ協議をいたした案でございます。そういう意味合いでございませぬので、その点よろしく御了承願ひたいと思ひます。

運輸行政をあずかる運輸省といたしましては、もともと道路を通じての輸送ということによりまして、産業の発展あるいは経済の向上のために非常に重要な役割を持つておるこの輸送事業を所管いたしておる建前上、これと逆行するいわゆる交通規制というものを産業経済に及ぼす影響というものを極力少なくするように、しこうして交通の混雑緩和も期待できるように、この二つの相反する要請をどの程度調和していくかということが一番根本的な方針になるわけでございます。

そこで、動く車の交通規制、これはそういう意味合いにおきまして影響するところが非常に大きいのでございませぬので、交通混雑緩和の大前提といたしまして、動く車を直接路線をきめて規制する前に、駐車禁止区域というものをさらに拡大することによって、交通のスペースを広げるといふ方法を相当強硬にやる必要があるということとを前提に考えております。これをやると同時に、どうしてもこれだけでは交通の混雑緩和ができない場合に、やむを得ず交通規制をやる必要があるという考え方でございませぬ。その場合に、基本的な方針は大体三つ考えております。第一は産業経済及び都民の社会生活への影響を最小限度にとどめること。第二点が規制の効果を最大限に発

揮し得ること。それから第三点が規制による犠牲の負担をなるべく公平に分かち合うようにすること。というこの三点を主眼に置きまして交通規制を考えようというのでございませぬ。この方針を根拠にいたしましたので、一応陸運局と相談いたしました考え方が以下規制の内容として掲げておるのでございませぬが、車種別の規制という前提でございませぬので、大型トラックそれからバス型の車両それから特殊の車両、長物運搬車あるいは長大牽引車、それから大型の乗用車、大体この種類にわたって規制をいたしたいと、かように考えます。

それから動く車の交通規制によって混雑緩和をはかります度合いというのは、規制を受ける車の数、規制を受ける時間と規制を受ける地域、この三つの要素の相乗積によって緩和が大体はかれると、かように考えております。さらに、この三つの要素の中で、車両の数ということが最も効果を多く期待できる要素になっておると考えます。それから時間につきましては、こうむる犠牲が非常に大きい。地域においてもそうでございます。そこで、そういう三つの要素のそれぞれの特徴を考えまして、しかも今回が初めての試みでもございませぬので、第一回の規制をやつてみまして、その状況によっては、今後第二次、第三次と、規制の度合いを強くしていかねばならぬ場合も一応考えておりますので、第一回の規制といたしましては、できるだけ小範囲にして、しかもできるだけ効果が期待できるということで考えましたのがこの案でございまして、まず車種別に

申し上げますと、大型のトラックにつきましても、大体七トン以上のトラックを規制の対象にしたらどうであろうか、かように考えております。地域あるいは時間につきましても一緒に申し上げますと、七トン以上の車で、その区域は、環状の六号線、それから放射九号線、環状の四号線、それから隅田川で囲まれる区間、と申しますと、大崎の附近から大体国電の山手線に少し離れて並行しながら東中野のほうを通りまして、護国寺のほうに行きまして、さらに白鬚橋のほうに行きまして、そこから隅田川に下る、大体この線で囲まれる程度の範囲でございます。この範囲内の道路について規制をしたらどうか。その道路につきましても、どの道路をするかということも警視庁の考えにおまかせしよう、こういうふうなものでございませう。それから時間は、大体午前と午後のラッシュの時間帯を対象にして、午前は七時半から九時半、午後は五時から七時、大体二時間ずつという考えでございます。これも、ラッシュ時としてどの時間帯をとらえるのが一番いいかということも、警察等も十分調査ができていますかと思っております。この時間は十分相談して変更したい。ただ、二時間という程度の幅でとどめたいというのが主眼点でございます。そして日曜日、祝祭日、土曜の午後、これは除くというふうに考えております。

で、この範囲、この時間帯におきまして、この種類の車の通行を禁止する。それからバス型の車両でございますが、これは大体定員三十人程度以上の大型の自動車、また、これに類する自動車を規制の対象にいたします。た

だし、乗合バスあるいは定期観光バスはとバスのような定期の観光バス、それから自家用でもスクールバス、それから会社、官庁等が通勤用に使っております通勤バス、そういうものは、この大型の自動車であっても規制の対象から除外する。なお、一般の貸し切りの観光バスにつきましては、一応規制を受けるわけでございますが、これらは修学旅行等相当のいろいろな用途にサービスしてある車でございませうので、あとで申し上げますが、これは午後のラッシュの二時間だけを除くしてございませう。この午後の二時間でもいろいろの支障がある場合が考えられますので、たとえばその時間帯に遊覧をして歩くということだけは遠慮してもらおう。したがって、たとえば国鉄の駅に着いて、そこから宿舎へ運ぶ、あるいは観光が終わって宿舎に着くというふうな場合、あるいは学生をおろして車庫に帰る場合、そういう場合はもちろんその時間帯でもよろしいというふうにいたしたい。また、国際観光事業振興のために、外客の観光は一応除外したい、こういうふうには、除外例を必要に応じて設けていきたい、かように考えておるのでございます。で、規制の区域は、トラックの場合と同じでございます。時間は、先ほど申し上げましたように二時間、午後五時から七時までを一応想定いたしておりますが、二時間程度の規制をして、夕方のラッシュを避けたい。土曜、日曜、それから休日にはもちろん除外いたします。それからその次は、長物運搬車でございますが、これは貨物を積載した状態が、車の長さの一・二倍、または車

の幅をこえる自動車ということになっておりました。これを動かす場合には、そのつど警察の許可を要するわけでございます。これらの車につきましても、通行の規制の道路は、警察の案内にあります。三十八路線、時間も警視庁と同じでございます。午前八時から午後八時まで、日曜、祝日を除くということになっております。十二時間ベタに押えてありますが、警察の許可にかかる車でございますので、警察のほうで必要に応じて許可をして、制限解除の特例を設けることができま

す。間帯を延ばしてございませう。それから次が長大牽引車、トレーラーでございますが、これも長物運搬車と規制の方法は同じでございます。これもやはり警察の許可によって動かすわけでございませう。必要やむを得ざるものは、警察の許可を受けて動かすということ、やはり十二時間を規制の対象時間といたしております。それから大型の乗用車でございますが、これも相当道路の容量を占領いたしますので、まず第一回でございますので、乗用車につきましては、これは大型を規制の対象にいたしたい。ただし、国会用あるいは外交、報道関係、病院、あるいは国際観光事業のため、あるいは緊急自動車、こういう用途のもの、特別に例外を設けておきたい、こういうふうには考えております。区域は、トラックの場合と同様でございます。時間も午前、午後のそれぞれ二時間の時間帯、その他の点におきましてもトラックの場合と同様でございます。

大体車につきましても、以上のような規制の考え方を持っておりますが、それぞれにつきましても、やむを得ない理由がある場合には除外例を設けるといふようなことも共通して考えておかなければならぬのではないかと申すように考えております。

で、こういうふうな考え方に立ちまして、それから一体どの程度の車両数で規制の対象になるであろうかということもございませう。まず警視庁の案内によりまして、路線トラックと、それから長物運搬車と、長物のトレーラーと、それから営業用の観光バス、この五種類になってございませう。これを二十三区内において所有または使用している車について調べますと、合計いたしまして約千両の車になります。路線トラックが七百両、これは現在千四、五百両が入り込んでおりますが、半分はすでに夜間に回っておりますので、七百両、それから長物運搬車が約三千両、それから長物のトレーラーが八百、営業用の観光バスが約千四百、大体六千両になります。陸運局の考えております案によりまして、トラックの七トン以上、これが約五千両でございます。自家用が二千八百、営業用が二千二百程度でございます。それから大型の乗用車、これは約三万二千両でございますが、自家用が三万両、営業用が二千両、いろいろこれは除外の車も出て参りますので、実際規制の対象になりますのは三万二千のうちあるいは三万両程度になるうかとも考えられます。大型のバスにつきましても、約二千四百両ぐらいが対象になるうかと思っております。これは自家用が千両、営業用が千四百ほどござい

ます。それから長物運搬、長物トレーラー、これはさっきの場合と同じでございます。それを合計いたしますと約四万三千両程度でございます。さらに、以上は二十三区内において所有または使用する車でございますが、三十三年の調査によりまして、この二十三区内に二十三区内から入ります車の率は、二十三区内にありませう。その後経済活動も盛んになって車もふえておりますので、このパーセントはかなり上がっておりますと思っております。最近の実績はとておりませうので、一応六%と推定いたしますと、それぞれのこの両数が、外から入ってくるものが六%増しぐらいのものにさらに加わるのじやないかという推定もできるわけがあります。

こういうふうな、以上申し上げましたのが陸運局と私のほうで考えております規制の案でございます。もちろんトラックは営業用の七トン以上のトラックはもちろん含まれております。それから大型のバスにつきましても、一般の貸し切りの観光バスが対象になっております。われわれの考えとしては、輸送事業に従事しているわけでありませう。輸送事業のものが産業界の発展に非常に大きな使命をもっております関係上、道路運送法できつい規制をしてあります。したがって、そういう意味におきまして、輸送事業というものが、自動車運送事業というものが鉄道と同じように公共性を認められておるのでございませうので、営業用と自

五

家用というものを、原則的には区別して考えるべきであります。しかし、今回が最初でございますし、またいろいろ各方面の意向等を考慮いたしましたので、この際はこうむる犠牲が、この陸運局の案によりますと、午前、午後の二時間の時間帯ということ、ある程度いろいろな除外も考えられるという観点から影響も割に僅少ではないかということ、一応ある程度の犠牲を忍んでもらうというつもりで、たとえばトラックの七トン以上につきましても、

自家用、営業用同時に規制の対象に考えまして、また大型のバスにつきましても同様と考えておりますが、この結果をみまして、さらに第二次、第三次のきつい規制ということになりますと、当然輸送事業の公共性というものを強く打ち出して次の案は考えなければいけない、かように考えておるわけでありませぬ。

以上のような考え方で、現在警視庁と陸運局とが協議を続けておる段階であります。先般新聞にも出たわけでありませぬが、こういう協議の段階にありますが、試案でありますので、新聞に取り上げられることもどうかと思つたのでございませぬが、実は先般警視庁の案が発表になりました、あれはその事前におきまして関係各省、われわれも一緒に相談をいたして、最終案を作るといふ段取りで実はおつたわけでありませぬが、警視庁の案が発表になりました、種々運輸省としての考え方を検討いたしておつたんでございませぬが、当然警視庁の案についても、いろいろ運輸省としては意見を持っておるのであります。で、そういうことから、新聞等で警視

庁の案がきまつたのに、運輸省はこれに反対しておるようだと、しかも、案もなくしてただ警察の案がいけないというふうな反対しておるようだと、これは事業者等の圧力なり、あるいは事業者等におもねつて運輸省は反対しておるのだというふうな意味合いのこと、しばしば新聞その他で言われておりましたので、これ以上黙つておくことも運輸省としては、はなはだ心外でございませぬ。また政府全体といたしましても、そういうふうな誤解を受けるままにおるということとは遺憾なことだと思つたので、先般東京陸運局が警視庁と相談いたしました場合に検討して参りました考え方というものを一応説明をしたような事情でございませぬ。そういう意味合いでございませぬので、その点も御了承願ひたいと存じます。

○委員長(村松久義君) 御質疑ございませぬか。  
○大倉精一君 これは警視庁のほうから運輸省のほうへ意見を求められて、それに対して出された案なんですか。  
○政府委員(木村睦男君) 先ほども申し上げましたように、東京都内のこの交通規制につきましては、関係各省が協議してきめようということになっておるのでございませぬ。  
したがいまして、その線に沿つて独自の運輸省としても陸運局を中心に検討しておつたんでございませぬが、さらに警視庁と東京陸運局との間におきましては、交通規制の場合には、正式に陸運局の意向を聞くという取りきめになつております。そこで、警視庁のほうから陸運局のほうに意見を求めてきたわけでございます。それに対する当方の、陸運局の考え方といたしまし

て、この案を作つたわけでございます。す。  
○大倉精一君 何かタイミングが合わないような気がするのですがね。警視庁のほうで、もうああいう案を作つてしまつて、それであとから何か今おつしやつたように、世間でぎやぎやあやうから、心外千万だから、これを作つたというふうなことをおつしやるのですがね、どうもその辺がタイミングが合わないですね。  
で、それはそれとして、現在警視庁との話し合いというのはどういう程度に進んでおるのですか。  
○政府委員(木村睦男君) タイミングの問題でございませぬが、実はまず警視庁のほうで一応の試案を作りまして、それを交通対策本部におきまして、われわれ関係各省集まつて検討して練つて案を作ろうという段取りになつておつたんでございませぬが、どういふ手違ひか、ああいうふうなその試案が最後の案のごとく発表されましたために、いろいろそういうふうな誤解を招いておるのじゃないかと思つております。  
したがいまして、われわれとしては警視庁の案は公表はされませんでしたけれども、警視庁の試案であるというふうな理解しておりました、警視庁から試案を示されたので、それを見ながらそのよしあしも検討しながら、運輸省としての案を考えてきたのでありませぬ、私たちがいたしましては、そういう段取りを前提として考えておりましたので、タイミングが合わないようにお考えになるのも無理はないと思つすけれども、われわれとしてはそういう順序を踏んで、普通の順序でやつておると考えておるわけでございます。それ

から警視庁との話し合いは一昨日、第一回の警視庁と陸運局の話し合いをしておりました、さらにきょうが三月一日でございませぬから、本日も続いて第二回の話し合いを続けておるはずでございませぬ。  
○大倉精一君 まあ新聞等によりますと、警視庁は、運輸省案といものは、これはもう実行不可能なものがあるし、かたがた警視庁の案というものは、これは原則としても曲げることができないと、こういう強い表現のようなんですけれども、これは話し合いをして、そして別の案を作るといふ、そういう可能性はあるのですか。  
○政府委員(木村睦男君) 今交渉の段階でございませぬので、どういう結果が出来ますか、まだこれは予測できませんが、私どもの考え方としては、別に私のほうの案にも、そこだわつておりませぬし、当然警視庁の案も警視庁としてもそこだわつたに、虚心たんかいに話し合つて、最もいい方法を考え出そうというふうな気持ちで陸運局は折衝いたしておりました。  
○大倉精一君 そこで、あなたのほうと警視庁との話し合い、あるいは協議というものと、関係関係懇談会の運用といひますか、運営というものは、どういふ関係にあるのですか。  
○政府委員(木村睦男君) 先ほどちよつと触れましたが、交通関係関係懇談会で、この交通規制の案を関係各省で検討して実施しようということになつたわけでありませぬ。  
したがいまして、その線に沿つてわれわれは警視庁と現在相談しておるものでございませぬ、警視庁のあの発表されました案を、新聞等では最後の案

れども、やっぱり現在のよ様な交通の非常事態に対しては、だれが一体がまんなしければならぬのか、がまんをしなければならぬ者について、その焦点がぼやけてくるということになりますと、結局これは、いわゆる規制による負担の公平ということであって、八方美人型になって、いろいろの弊害が出てくるのではないかと思う。

それで、おそらくこれは、先ほどちよつと局長も触れられましたけれども、運輸省は業界の肩を持っていると言われるから、どうも心外千万だ、だから、こういう案を作ったのだというようなお話がありましたけれども、どうもその辺が、妙に変な思惑があるように思うのです。私は前から言っておるように、やはり貫くものは公共優先という、この思想ははっきり貫くべきだ、運輸省としては、私はそれをやっぱり強く主張すべきだと思うのです、公共優先。

先般、川島さんの場合におきましては、私は強く追及しませんでしたけれども、公共とは何だ、免許しているものは公共とは限らぬというふうな妙な発言がありました、これは私はあまり強くも追及しませんが、またそういう機会なり、あるいは問題が起これば、徹底的に追及しようと思っておりますけれども、むしろ公共性を握っておる運輸省としては、公共優先というこの立場は、やっぱり堅持しなければならぬかと思つたのですが、いかがですか。

○政府委員(木村陸男君) 基本的な考え方は、大倉先生と私、同じ考えを持っておりませんが、第一回の規制でもありませんし、ただ陸運局の案で考えま

すと、規制を受ける時間帯が、午前午後の大体二時間ずつということでもありまふので、またその間におきましても、例外的な措置も考えたい、かように考へておられますから、そういう点から考へまして、こうむる影響といひますか犠牲というものが、まあこれは大きい小さいの判断は、それぞれ違つたわけでございますけれども、まあまあ、ある程度忍び得る範囲のものではないかというのを考へておられますために、この程度の犠牲は、営業者のほうも忍んでいただいたらどうだろうか、しかしこれ以上の犠牲は営業者については、運送事業については、もう耐えられるべきではないというふうな考へて、この案を作つたのであります。それは先ほど申し上げましたように、かりにこれをさらに強化する場合に、その線を強く出していくという考へ方でございませう。

なお、業界の圧力とか云々されてるので、案の内容がこういう案にしたというのではございませぬで、私の説明が不十分だったと思つて、案がないのに案も持たないでというふうな盛んにそれを使われておりましたので、案は実は考へておりましたし、それから警視庁との下相談の案でございませうので、公表すべき問題ではない、かように考へてきておつたのであります、そういう意味で案そのものを一般に一応説明をしたと、こういう意味でございませう。

○大倉精一君 これは私も、先般委員会において、警視庁は警視庁としての案があり、輸送調整という立場からの運輸省の案がないのはおかしいという発言をしたのでございませぬ、どうも今

の局長の発言の中で、どうしてもすつきりしないものがある。なぜかといへば、この程度のものは、業者の方もがまんをしてもらわなければならぬという発言があつたのですが、私も業者の方にがまんせよといふがまんするなと言つておられるのであつて、業者にがまんしてはもらはうと、そういうこととは考へてはいかぬと思う。そういう発言があるから何か業者の肩を持つていふと誤解されると思つて、ですから基本方針の一番最初の「社会生活への影響を最小限度に留める」この方針のもとに、一体それじゃ何を優先にして通して、何をがまんしてはもらはうのか、こうなるわけですよ。

そこで営業車とか自家用車という誤解がありますけれども、狭い道路面積で、より多くの人をより多く通すには、どういふものを作つたらよいかと、こうなつてきます。こうなつてきますれば、より輸送効率のいいものを通す、これはいわゆる公共優先ということになつてくると思つて、ですから、この程度のものは業者ががまんしてもらわなければならぬという、そういう発言はよくないと思つて、いかがですか。

○政府委員(木村陸男君) 御指摘のように、私の言ひ方もまずい点があつたと思つて、私が言わんとおつておられますのは、この「影響を最小限度に留めること」といふ、この方針に従いま

して、私のほうで考へておりました第一次案によりまして、社会生活への影響を最小限度にとどめられ得る範囲のものではなからうかという考へ方です、つまり、今後さらに規制を設ける場合には、十分その点は考へなくてはならぬ、かような意味合いでございませう。

○大倉精一君 どうも、私はこの案をもつと検討しなければなりませんけれども、警視庁の案には反対ですけれども、まだ警視庁の案のほうがすつきり、もののおりがいいと思つて、私は反対なんだが、よくわかる、路線トラックは入つてくるな、昼間は入つてくるな、といふことは、はっきりしております、ところが、これはどうも見ておられます、何だかぬま湯に入つておられるやうです、たとえば大型トラック七トン以上のものはいけません、いふのですけれども、そうならば、これは小型トラックに切りかえていくといふ形もあるだらうし、また大型乗用車はいけませんといふおきながら、なぜ国会用はいいいのか、国会用の大型乗用車は、どういふわけで除外するのだ。あるいは報道機関はどうするのだ。その方面に——国会にどうしても行かなければならぬ大型乗用車というならば、普通自動車にかえればいい。あるいはまた、時間帯にしても、先般、民間業者のほうで調べた実地調査によりまして、七時半から九時半までの間といふものは、まだ交通のピークじゃないですね、トラックも含めてです、それから五時から先といふのは、ずつと下がりカーブになつておる。乗用車のほうは、ずつと上がつておりますけれども、特に大型トラック

といふものの交通量というものは、大体高原型になつておるですね。でありますから、たとえば七時半から九時半までトラックは入つちやいけないうつても、トラックで入るべき荷物というもの、どうしても運ばなければならぬ荷物ですから、九時半以降にどつと都内に入つてくるということも考へられる。あるいは高原型の一番交通量の多い三時、四時という——グラフで見ても多いけれども、五時から先いけないうことになれば、それまでにとんどん入つてくる。だから、この時間帯にしても非常に疑問があると私は思つておる。

さらに警視庁の意見を聞けば、かつて、こういうことをやつておつたことがあるけれども、二時間とか何とか切つてやるということ、実際実施は不可能だったといふ体験を持つておるということも聞いておられます。どうもそういう点からいって、すつきりしない気がするのです。

で、今の最初の駐車禁止区域の拡大というものは、これは私はいいいと思つて、これは都心のある重要部分については、路面駐車を厳格に規制をする。これは自家用乗用車の都心乗り入を制限すべきだといひますけれども、どうも警視庁のほうでも、直接規制の実施といふのはむずかしいといひ、いかに直接規制はできぬと思つて、だから、外国等の例をいひ、どういふ見ても、都心の主要区域における駐車禁止、これによつて自家用乗用車といふものは、これはもう、都心に入つてきては仕方がない、役に立たぬといふことでもつて、自然に一般大衆の輸送機関に切り

て、自然に一般大衆の輸送機関に切り

かえていく。こういう現象的なものが出てくるわけですね。ですから、私は現象的なものを期待する以外にないと思ふ。

ですから、もう少しやはり運輸省としても、たとえば駐車場の問題のごときは、これは建設省かもしれませんけれども、そういうものを含んだいろいろな案を作らないという総合案にならぬと思ふ。どうもこの案では、私はかえつて警視庁案より悪いんじゃないかと思ふのだが、どうですか、この点は。どうもこれは水と油といひましようか、警視庁と突き合わせて話し合ひのできるような案でもないと思ふのですかね。

○政府委員(木村陸男君) 冒頭に申し上げましたように、大体こういうふうな考え方で、私の陸運局のほうの考え方を持って警視庁と相談をいたしておりますわけで、たとえば規制の時間帯にいたしまして、一応七時半から九時半というふうにしてありますが、今もお話のように、必ずしもここで書いておきます二時間という時間帯が絶対のピークであるかどうかという問題もいろいろあるかと思ひます。

したがいまして、この点につきましては、この七時半から九時半とか、五時から七時までというこの時間に必ずしも拘泥しているわけではございませんので、警視庁との話し合ひにおきまして、交通の流れの実態を把握してあります警視庁等の考え方を十分聞き合つて、この時間帯をはっきり最終的にきめていきたい。ただ要するに、十二時間べたに押えるということ、こうむる影響が非常に大きいし、また最初にやります第一の試案でもございます

ので、時間帯を極力短くするということが基本的な考え方でございます。必ずしも何時から何時という、この時間そのものにはこだわつてもおりません。

それから大型の乗用車等につきまして、除外例をいろいろ申し上げましたが、これらも一応除外の例を当然設けなければいけないだろう、設けるとすれば、いろいろ考えますと、こういうふうなものを設ける必要があるのではないかとこのように考えているわけでございます。

要するに最初でございますので、時間帯、それから地域というものはできるだけしぼつて、車の両数というものを、量的な規制ということ、むしろ重点においたほうが影響も少ないし、効果もある程度、そのほうが上がるのではないかというものが、基本的な考え方でございます。

なお、警視庁の案と非常に違うのでございまして、警視庁の案につきましても、いろいろ意見も持っておりますが、警視庁の案を、こういうふうにかつていふ方を変えていったらどうだろうかというふうにかつていふ方、相談をいたしているような実情でございます。

○大倉精一君 まあこれ以上言つても、できちゃつた案ですから、新聞にも発表しておりますから、世間では、一体二つの案ができたんだが、どれをやるのだからというふうなことでもつて、ますますこんとんたる情勢が出てきています。

そこで関係懇談会というものの任務というものが非常に重要になってきているのですけれども、私は関係懇談会が、はたしてこれを正しくさばっているかどうかという点についても疑問を持っています。まあこれ以上、ここで申し上げても仕方ありませんが、ただ局長、こういうことはどうでしょうか。運輸省は運輸省としての案を作り、警視庁は警視庁としての案を作り、あるいは建設省は建設省としての案、あるいは何省案があり、各省別に案を作るとしても、自分の受け持ち範囲の案よりできない。ですから、担当範囲のそういうものじゃなくて、よその省の担当分野にわたつても、こうすべきだというふうな、いわゆる都市交通緩和対策の総合的な案を、やはり運輸省なら運輸省という一端を担当している省、あるいは警視庁なら警視庁という一端を担当している部門が、総合的にひとつ立てる。たとえばこういう規制にしましても、交通巡査をうんと増さなければなりません、そういうことをいうと、あるいはあれはおれのほうの範囲じゃない、それは警視庁のほうの範囲だから……。こうなつてくると、結局ばらばらの案がばらばらに出てくるということになりますね。そういうことの実施の可能な措置をあわせてやつていかなければ、と思ふのです。

なければならぬが、これを取り締るに必要な人員がいるかどうか。しかも、きょう新聞で見ますと、車の一斉取り締り検問は違法であるというふうな、そういう判決も出ておる。見解も出ておる。こうなつてくると、やはりそういうものを、総合的な案、対策をどこかで立てないといふと、ばらばらの案が、ばらばらに出てくるという結果になるでしょうね。

○政府委員(木村陸男君) 交通混雑の緩和あるいは事故防止につきまして、今御指摘のような、いろいろ各省にまたがっておりますので、各省で、てんでんばらばらなことを脈絡なしにやつては効果もあがらないし、かえつて不適当な点もたくさん起こるわけでございます。そういう意味で前から内閣に交通対策本部ができておりますし、さらにこれを、むずかしい問題を関係ベースにおいて解決しようというところで、交通関係関係懇談会も設けられたわけであります。

したがいまして、現在、われわれ、事務担当者といつたしましては、内閣の交通対策本部が集まりまして、それぞれ各省に分担が分かれております事務柄を持ち寄つて協議しながら、一つの案なり一つの意見がまとまりますと、その実施は、運輸省なら運輸省、警察なら警察、建設省なら建設省というふうにしてやつていこうというところでやっておるわけであります。今警察官のお話も出ましたのですが、これも、先般関係懇談会におきまして、警官の増員をやるというふうに出た話が出ておりました、その予算を作つても、ひとつ増員しようじゃないかというふうな意見も出ております。大体この内閣の交

通対策本部、それから交通関係関係懇談会、これを通じまして、各省にばらばらになっておりますそれぞれ分担の仕事脈絡のあるものに、有機的に働かして、効果のあるこういう対策を考えていこうというふうに、現在われわれは努力しております。

交通規制だけの問題につきまして申し上げましたのですが、その他車庫の問題、駐車場の問題等におきましても、関係の方面で法案なり何なりを今準備いたしておるのでございます。

なお、この陸運局で作りました案も、冒頭に申し上げましたように、陸運局の最初の試案でございますので、別にこれにこだわつていられるということには毛頭ございせん。特にこれを皆さに御説明申し上げましたのも、いろいろこれに対して御批判があると思ひます。またわれわれも、決してこれが最良の策ということも考えておりませんので、十分御意見を聞きまして、政府としての最終的な規制案を作る場合には、大いに参考にさしていただいてい案を作つていきたい、かように考えておるのであります。

○大倉精一君 これは局長に申し上げてもどうかと思ふのですけれども、私は総理府に設けられた交通対策本部というものは、初めから期待をあまり持つていなかった。これは、たとえば先般、砂利トラックの問題を取り上げたときにも、急拠砂利トラック対策というものを作られて、ずつと項目を羅列したものを配布されて、読んだことがあります。これは作文だと思つても、やらぬよりましだと思つていたら、さつぱり実効はあがつていな

なればならぬが、これを取り締るに必要な人員がいるかどうか。しかも、きょう新聞で見ますと、車の一斉取り締り検問は違法であるというふうな、そういう判決も出ておる。見解も出ておる。こうなつてくると、やはりそういうものを、総合的な案、対策をどこかで立てないといふと、ばらばらの案が、ばらばらに出てくるという結果になるでしょうね。

なればならぬが、これを取り締るに必要な人員がいるかどうか。しかも、きょう新聞で見ますと、車の一斉取り締り検問は違法であるというふうな、そういう判決も出ておる。見解も出ておる。こうなつてくると、やはりそういうものを、総合的な案、対策をどこかで立てないといふと、ばらばらの案が、ばらばらに出てくるという結果になるでしょうね。

○政府委員(木村陸男君) 交通混雑の緩和あるいは事故防止につきまして、今御指摘のような、いろいろ各省にまたがっておりますので、各省で、てんでんばらばらなことを脈絡なしにやつては効果もあがらないし、かえつて不適当な点もたくさん起こるわけでございます。そういう意味で前から内閣に交通対策本部ができておりますし、さらにこれを、むずかしい問題を関係ベースにおいて解決しようというところで、交通関係関係懇談会も設けられたわけであります。

したがいまして、現在、われわれ、事務担当者といつたしましては、内閣の交通対策本部が集まりまして、それぞれ各省に分担が分かれております事務柄を持ち寄つて協議しながら、一つの案なり一つの意見がまとまりますと、その実施は、運輸省なら運輸省、警察なら警察、建設省なら建設省というふうにしてやつていこうというところでやっておるわけであります。今警察官のお話も出ましたのですが、これも、先般関係懇談会におきまして、警官の増員をやるというふうに出た話が出ておりました、その予算を作つても、ひとつ増員しようじゃないかというふうな意見も出ております。大体この内閣の交

通対策本部、それから交通関係関係懇談会、これを通じまして、各省にばらばらになっておりますそれぞれ分担の仕事脈絡のあるものに、有機的に働かして、効果のあるこういう対策を考えていこうというふうに、現在われわれは努力しております。



い、その後それに対して、対策本部はどうしたという話も私は聞かない。

ですから、私はそういうことよりもむしろ——各省が集まって云々といふことがいかにどうか。これは、各省と

いかみしめをぬいで、ほんとうに交通対策、総合対策を、小委員会なり特別委員会なりというものを設けて、そ

こでもって総合的なものをやっばり打ち出す。これは対策本部といひましても、やっばり各省の肩書きを持って、

かみしめを着て集まっておりましますから、やっばり対策本部の中でも、各省のなわ張りというものは解けないだろ

うと思ひます。そういうものではなくて、たとえば駐車場の問題にしまして

も、やはり運輸省としての見解がなければならぬ。駐車場の設けることにつ

いての可否なり、方法といふものがなければならぬ。私は、これは川島さん

はだいぶ意見が違つておりました。川島さんは妙な発言をしておりました

。中小企業や商店がたくさん車を持つておるが、入れ物がない。その入

れ物を作つてやらなければならぬからと、こういう発言があつた。そういう

意味の駐車場ならば、共同車庫と同じなんです。これは共同車庫を作るとい

うことは、一体川島さんは、それ以上のことを考へておられるかどうかわか

りませんが、こういう点についても、やはり運輸省としての見解を出さなけ

ればならぬと思ひます。

これはこれ以上言つても仕方がありませんが、ただ私は、当面の対策—

当面の対策といつても、当面の対策は無原則であつてはいかぬと思ひます。この

当面の対策を立てるときにこそ、こ

来に對する対策といふものを考へながら当面の対策を立てていかなければならぬと思ひます。将来は一体、都

市交通はどうあるべきかといふことを、この際こそ検討しなければならぬ

と思ひます。その将来に對する都市交通政策のあり方、原則といふものに立

つて、それに沿うところの当面の対策といふものがなければ、どうも無原則に

なつてしまふと思ひます。私は前から主張しておるんですけれども、将来にお

いては、あるいは現在においてもそうでは、あるいは現在においてもそうでは

すけれども、私はマス輸送で、すねやっばり大衆交通機関といふもの、こ

れがやはり都市交通政策の重点にならなければならぬといふ工合に考へてお

るんです。道路を拡張しても、なかなかこの道路拡張だけでは、自動車の生

産には追つつかないんです。これは開けばロスアンゼルス、あそこは自動車

交通のために建設された都市だといふことを聞いておられますけれども、そ

こにおいては、十マイルよりスピー

ドは出せないといふふん詰まり状態であるといひます。

ですから、やっばり私は都市交通の重点といふものは、大衆交通機関ある

いは大量輸送機関といふものが本筋にならなければならぬ。そういうことを

今検討されて、そういう原則を立てれば、そういう原則に沿つたやはり当面

の対策といふものが出てくると私は思ひます。そこで言わずと知れた、プ

ライベートの交通といふものから、まず優先して遠慮してもらつて、こ

点があるのやら、何からやるのやらわからぬ。これは局長の見解も聞きし

たいんですけれども、やはり将来に向かつての都市交通は、私は大衆輸送機

関、大量輸送機関といふものでなければならぬと思ひます。あるいは都市の分散

といふことも考へられるんですけれども、これはなかなか容易なわざじやな

い。ある人に聞けば、人口の分散といふことはモスクワでも失敗して

おつたことを聞いておる。

ですからどうしようか、局長、こ

ういう案を作るについて、将来の都市交通政策といふものの青写真を描き

ながらやらなければならぬと思ひます。そういう点についてはいかがで

しょうね。

○政府委員(木村陸男) お話のとおりでございます。恒久的な都市にお

ける交通対策は、基本的にはつきりしたものを打ち出すべきだと思つて

おられます。ことに、御指摘のように、大量輸送といふものが、やはり大都市にお

いては必要な一つの原則でなければならぬ、かように考へておられます。こ

とに将来の恒久的都市の交通対策を考へます場合、特に東京都の場合を

対象にいたしますといふと、やはりもつと交通だけで解決できない問題も、

いろいろたくさんございまして、むしろ一つの都市改造という観点から、

やはり交通対策も考へていくべきであらうと思ひます。

ふうな話は、寄り寄りいたしておるのではありませんが、今日のは、さしたつて当面臨時緊急な、交通混雑緩和とい

ふことで現在を考へておるのでござい

ます。恒久対策といつたしましては、決してわれわれもゆるがせにして

おつたのでは解決にはならぬから、人の権限であるうとならぬと、思

つたので、御指摘の線に沿うように、うまく運用をしていきたいと思います。

○大倉精一君 これはまあいいです。から、もし意見を聞かしてもらえ

ば、御指摘の線に沿うように、うまく運用をしていきたいと思います。

○大倉精一君 これはまあいいです。から、もし意見を聞かしてもらえ

ば、御指摘の線に沿うように、うまく運用をしていきたいと思います。

○大倉精一君 これはまあいいです。から、もし意見を聞かしてもらえ

ば、御指摘の線に沿うように、うまく運用をしていきたいと思います。

○大倉精一君 これはまあいいです。から、もし意見を聞かしてもらえ

ば、御指摘の線に沿うように、うまく運用をしていきたいと思います。

○大倉精一君 これはまあいいです。から、もし意見を聞かしてもらえ

ば、御指摘の線に沿うように、うまく運用をしていきたいと思います。

○大倉精一君 これはまあいいです。から、もし意見を聞かしてもらえ

ば、御指摘の線に沿うように、うまく運用をしていきたいと思います。

○大倉精一君 これはまあいいです。から、もし意見を聞かしてもらえ

もつてきて、私鉄が入り込んでくる。こ

ういうように企業の一の方法はいろいろあるでしよう、

企業合同、あるいは一つの公団を作るとか、あるいはまた切符

かなにかの操作とか、これは専門的に考へて

もらつて、うだと思ひますが、そういうことが、

どうも私は必要だと思つておるんですけれども、局長、所見

がありましますけれども、お聞かせ願ひたいと思ひますが、

あまり無理にこれはあれですけれども、ひとつそういう点、

検討されたことはあります。

○政府委員(木村陸男) ただいまの問題につきましては非常に

大きな問題でございますので、私も今、個人として

たしませんが、その問題について、どうあるべきかとい

ふ、まだ結論は出し得ませんのであります。

ただ、そういう問題につきましては、いろいろの學者

なり、あるいは経験のある方からのいろいろの意見が

出ておられます。それから首都の交通対策協

議会においても、そういう意味の答申が都知事

に対して行なわれておりますし、一つの大きな研究課題である

題だ。問題なんだが、この大きな問題を解決しなければ、いつまでたつてもだめなんだ。非常にむずかしいだろう、非常にむずかしいだろうが、このむずかしいものを、何とかひとつ解決する努力を払わないという、私は将来の都市交通というものは、特に東京都の交通というものは、うまくいかないんじゃないか。

私は先般、ニューヨークの交通規制なりあるいはロンドン、あるいはパリの問題を調査して報告してもらいたいと言いましたけれども、私はやはり、東京は東京の案を立てなければいけません。と思うのですよ。ニューヨーク、パリへ見学に行つて、ニューヨークじゃやうやうやっているから、東京はこうやれやうやろ、そういうふうなことを言つたら、私は東京の都市交通は麻痺しちゃらうだろう。全然道路事情も違つている、あるいは商習慣も違つてい、他の関係も違つてい、私は皆さん方が外国へ都市交通を研究に行かれるのはけつこうだが、これをもし、すべてそのまま持つてくるということになるとたいへんなんで、ですから、東京は東京の、私は計画というものがひとつ必要だろつと思うのですね。こういう点で、局長、ひとつ大いにそういう点についても御検討願つて、また大いにわれわれを啓発してもらいたいと思つております。

○委員長(村松久義君) 他の議員の方、御質疑があればひとつ。

○金丸富夫君 運輸省にお伺いするわけですが、ただいま大倉委員も述べられたのですが、規制について、ただいま警視庁案というものが、また運輸

省案というものが発表されておるといふようなことで、いろいろとまあ民間において議論になっておると思いますが、いずれにいたしましても、規制に入る以上は、私のふしぎに思うのは、各省の間においてほんとうに身を投入して、これを検討しようかと思うのは、結局いわれる警視庁関係と、それから運輸省というふうなことになるおるようになっている。これはもちろんこの主役を果たすべき関係官庁がこの案をきめて、そして推進するといふことは、これはその案の是非にかかわらず、これはわかることだと思つて、これに対して、関係懇談会には、あるいはまた対策本部の場合には、各省が関係しておると思つて、が、どうもほかの省に対する意見を、新聞紙上等においても、あまりわれわれは見かけない。これは大きな間違いで、規制に入った場合には、この規制の大原則の第一にあるように、産業経済及び都民の社会生活という、この大きな問題に影響するわけですから、おそれどういふ案を示されても、規制になる以上は、必ずある程度の規制が、どこかにしわ寄せされるといふ結果になると思ふ。その場合に至つて、ああだ、こうだといふようなことを必ず各省から、私は民間だけではなくて、各省が言ひ出すだろうと思つて、現に、民間関係においては、商工会議所等が非常な、委員会まで設けて、熱心にこれに対して私見をまとめて、そして近く、きょうかあすか、さらに要請があるというふうなことも聞いておられますから、どうもこの関係で、治安関係の点は警視庁で十分考慮せられておられますが、生活関係、あるい

は特にこの中小企業の問題であるとか、あるいはまた、都内産業経済の動きというふうなもの、こういうことに、関係すれば、これは農林省だつて、米、野菜の問題にも直ちに、このやり方次第によつては非常な影響を来たすでありましようし、それから中小企業の問題あるいはその他の問題についても、通産省関係というふうなものは、これはたいへんな私はウエートがかかってくる問題だと思つて、これは関係相互間において、どういふ程度に、また熱心に発言されるかといふことを私は伺ひませんが、わかつたこと、わかつたこと、わかつたこと、その関係各省の間において、こういう案について意見の交換調整をはかるというふうなことは、現在のやり方においてなされておりますか、どうですか、それを伺ひたいと思つて、

○政府委員(木村睦男君) この規制案につきましては、先ほども申し上げましたように、交通関係関係懇談会、あるいは内閣の交通対策本部におきまして、最終的には了承を求めるといいますか、報告して、この意見の調整が行なわれるというふうになつておると思つております。

で、現在の段階は、交通規制の所管の警視庁の案に対して、運輸省といたしましては、運輸省の考え方をもちつて協議をいたしておるのであります。運輸省の考え方の中には、やはり経済官庁でございますので、産業、経済、国民生活への影響を極力最小限度にとどめようといふことで、いろいろな観点から、現在陸運局が持つて参つたような案で重点的に考へておるわけでございますが、さらに、最終段階

階までになりますと、関係関係懇談会等においても意見が出まして、修正されるであろうと私は推測しております。なお、警視庁の案が新聞に出ましたし、また、陸運局の案も出ましたので、衆参両院の関係委員会等においても、活発にいろいろと御意見が出ております。こういうこともあつて、私は大いに参考になり、また力になり得るのではないかと、いい案を作るために力になり得るのではないかと、かように考へておるのであります。

○金丸富夫君 それはまことにけつこうですが、われわれは率直に物を言いますと、警視庁は人命尊重中心、言いかえれば交通の取締りという観点から規制に若干入つていこうといふことではありませんし、また、運輸省のほうの関係は、これは交通全体から考へて行き詰つた今日を打開するには、どうしても規制、いわゆる産業、都民生活というものを忍んでもらわなければならないという立場にある。言いかえれば、おのおの筋がちよつと交つておるやうに思ふわけなんです。

したがつて、交通取締りという観点あるいは人命尊重、もちろんそれはけつこうであります。これは私も車を通さないで事故のないようにするといふようなことは、一番しろうとで筋の通つた考え方、こんなことは当たり前前の話で、こんな工合になつた場合に、この輻輳した交通地獄を解消していこうといふことで、いやしくも当然取り得べきもの、あるいはまた運ばなければならないものを最小限度ではあるが、犠牲を忍ぼうといふ問題は、これは当然この運輸省自身を中心となつ

て、そうしてその忍ぶべき関係の省である、たとえば農林省であるとか、あるいはまた特に通産省であるとかその他各省ありましよう。そういうものにやはり働きかけていこうといふことでなければ、私はその関係懇談会の最後のときにとかく、そういうことを考へることはどうかと思つて、そういうことは、ひとつの心配として、さつさと通つてしまつていふことになりはせぬか。これは運輸省の案が通つた、あるいはまた警視庁の案が通つた、私はそういうことで、結局、出したときにおいて非常な混乱が今度起こつてくることになるだろうと思つて、警視庁もさることながら、特にこの経済関係に最も密接なことを常にか考へながら、交通行政を行つておる運輸省としては、関係懇談会に若干運輸大臣が働きかけるだろうといふような問題ではなしに、いわゆる案の作成にあつても、やはりその方面の、いろいろの横の連絡をとりながらもつていくといふことが一番いい方法ではないか、こう思つて、その点、私はあえてこれをここに明快な御答弁を期待しようと思ひませんが、私の希望としては、そういう連絡をとりながらやつていこうといふことによつて、交通規制の本案本元である運輸省が、きわめて公正な、しかも各関係がらみて最も公平であり、妥当であると思はれるような案を、ひとつぜひ早急に実現させてもらうやうに希望を申し上げておきます。

それからもう一つは、この案のしよつぱな「駐車禁止区域の拡大をさらに強化する必要がある、これを前

提として」と書いてありますが、これは先ほど大倉委員からも御意見がありました。何もこの路上駐車禁止区域の方法は、現にこの道路交通法でちゃんとできるようになっておる、そういう問題でありまして、主張をあまり強くされないのではないかと思ひますけれども、これは万人の考えで、これを第一にすべきであるというようなことは、これはもうごなたに聞いても私は異論のないところだ、だから、こういう方面の具体措置をやはり強く、まず規制の前提として——この前提としてという意味で、あなたのほうの關係じやないかもしれないけれども、案として大きく取り上げていっていただきたい。

それから自家用車の問題にしてもそうです。この前申し上げましたように、今日のようにふえておる、月に六千台、三十五年三月から三十六年三月の、これはまだ最近の情勢を反映した数字とは言えませんが、それでいって、すでに六万台からふえておるといふ、この統計の数字を見ましても、そのうちの大部分というものは、やはり自家用車の増加ということになっておるであらうでしょう。でありますから、こういう方面をやはり規制をするということでは、営業車その他を盛んにとめて通行を禁止しても、その中に割り込んでくるのは自家用車、自家用小型車であり、あるいはまた自家用トラック、オート三輪式の小さい小型を盛んに使つて、そうして、それは物の輸送とは言いがた、ほとんど私は五〇%以上というようなもの、これは便利屋の乗物という場合に運用されておる現状から考えて、どうして

もこれに手をつけなきゃならぬ、その具体方法というようなものを中心に考へて、いわゆるこの第一項の「産業経済および市民の社会生活への影響を最小限度に留める」ということもさることながら、やはり規制については、大倉委員の言われるように、公共優先と公共性というものを、どこまでも尊重した基本の政策というものを土台に置いて、そうして、それから割り出して着手するということでは、私は、私は国民は納得しないのじやないか、かように考えますので、その点はひとつ勇敢に、この自家用車の規制というものにも早急に取組んでいただくように、ひとつお願いを申し上げたいと思つております。私はこれでけっこうです。

何か御意見がありましたら伺いたい。○政府委員(木村陸男君) 駐車禁止の問題につきましては、全くお話の通りでございます。ここに書いておられますのも、仰せの通りの気持ちで書いておられます。これは強くこの点は要請——要請をいたさしております。現在強くそれから、公共優先の問題につきましても、先ほど申し上げましたように今回は具体案としては、ここに書いておられますような状況でございます。必ずしもこの現われ方は、冒頭の三つの原則がきちんと出ていないのではないかと、こういうような御批判もあるかと思ひますが、第二次、第三次をやらざるを得ないような場合には、これを強く打ち出していくつもりで、そういう含みにおきまして、この第一次の案を考へたわけでございます。十分御趣旨の点は、今後のやり方に反映していきたく

いと、かように考えております。○金丸富夫君 もう一つお伺いしたいのですが、これは警視庁方面にお伺いをしなげりやならんかもしれませんが、小型車は、届け出だけでやられておるといふような現状であるようにですが、これは少し、免許制にしてやるということでは、どういふことになるわけですか、その点を伺いたいのですが、と同時に、これは私どもの感じは小型、たとえば非常に卑近な例をとれば、ミゼットというようなものも路上に入つての運転は同じ大型車と、その間に入つてやっぱり運転するのです。ところが、あれが届け出だけだということ、それから、それが運転免許というものが、あれは要らないか何とかがいふことになつておるようですが、この小型車の通じて、この免許及びこの運転手の試験というようなものを、もう少し上げる意思はないのか、そういう問題は取り上げられておらないのか、この二点について、ひとつお伺いしたいと思います。

○政府委員(木村陸男君) 私のほうの所管でない問題もございまして、正確なお答えはできませんが、おっしゃいますところの免許制とおっしゃいますのは、おそらく登録あるいは車両検査のお話であらうかと思ひます。現在、自動車を取りまして、車両検査、それから登録を必要としております車と、それから車両検査、登録共に必要でない、ただ、こういう自動車を持つておられますというごとのために、車両の番号をもちょうのために届け出たおと、いわば軽自動車と申し上げておられます、この二種類に分かれておられます、全国的に見ましても四百三十

万くらいあります自動車の中で、大体軽自動車と、そうでない、登録あるいは車両検査を要する自動車と半々でございまして、二百萬対二百三十萬程度の比率でございまして。この軽自動車につきまして、車両検査あるいは登録をしたらどうかとお話であるかと思ひますが、登録の趣旨からいまして、財産権の対象になつておる意味で、戸籍という意味で登録をやつておるわけでありまして。軽自動車は、大体値段もそう高くございませぬし、そういう意味で現在登録いたしておりませぬ。それから車両検査につきましても、現在は、車両検査の対象にいたしておりませぬ。現状は、そういうことでございます。軽自動車につきましても、車両検査をやつたらどうかというふうな意見も出ておられます。これはまあ将来の研究問題としておられます。

それから運転の免許につきまして、現在、公安委員会が運転免許をやつておるわけでございますが、先般も交通関係関係懇談会で、事故が多いのにかんがみまして、資格の年令を引き上げたかどうかという話が出てまして、警察のほうで、法律改正をして最低年令を引き上げたいと、こういうふうな言つておりましたので、おそらくその準備をいたしておるといふように思ひます。それからミゼットにつきましては、これは全然免許が要らないわけではございません。免許の種類がいろいろありますが、軽免許と申しておられますが、一定の免許資格は要することになつてはおります。

のを保留しておつたトラック・ターミナルの問題ですが、これはきょうは実は運輸大臣に来ていただいて、よく話を聞いておきたいと思つたんですが、おいでにならぬようですから、局長にお伺いするんですけれども、前の国友局長の時代からトラック・ターミナルは本委員会において問題になつておつた。特に都市交通の今日の対策に關連してトラック・ターミナルというのは非常に大きくクローズ・アップされてきておると思つておる。しかも、見てもみまるといふと、路線事業者が各社別に、おのおの何と申しますか、適当に作つておる。全体の都市の交通計画とは無關係な場所に——ほとんどそうじやないかと思つておる。だけれども、作られておるのですけれども、トラック・ターミナルに対する指導な措置については、東京周辺はどういう工合に現在進んでおられますか。

○政府委員(木村陸男君) 東京都内のトラック・ターミナルにつきましては、今お話のように、各社がそれぞれ自家用のターミナルを作つて運営しておるのが実情でございます。しかし、交通状況が今日のような状態になりますし、さらに都心に大型のトラックが入るといふことは、規制の有無にかかわらず非常に障害にもなりますし、また輸送能率も下がるわけでございますので、できるだけ周辺にトラック・ターミナルを作りまして、そこを一応のターミナルとして、その中は小型で集配なり何なりするといふ傾向に行くべきだと考えておりました。現在のところは、こういう周辺地区に、しかも経済性も考えまして、各社それぞれ専用のターミナルでなしに共

同の一般トラック・ターミナルを作つたらいい、われわれはそう考へておるわけでございますが、その方法といつては、まず、もしそういう共同のトラック・ターミナルを作るとすれば、どういふ地域に作るかが適當であらうか。道路状況あるいは混雑の状況あるいは路線による輸送状況等を考へまして、一応運輸省のほうでロケーションを一つかりに設定してみたらどうかということ、現在そういう作業もやっております。

で、そういう一応の何といひますか、計画がまとまりました上におきましては、そういうことを公表いたしまして、そういう地区において一般ターミナルを設置するように指導もいたし、その際には、土地の払い下げであるとか、あるいは資金の融資あつせん、そういう方面には力を入れたいと思っております。かねがね業界に対しては、そういう共同の一般トラック・ターミナルを作つて共同運営をやつたらどうかというふうなことは、いろいろな機会に、われわれも主張しております。最近若干そういうふうな動きもあるように聞いておりますが、まだ具体的な計画までは聞いておりませんが、そういうものをつくりたいというふうな空気が相當濃くなつて参つて、なんか場所等においても、いろいろ検討されておるといふふうに聞いておりますが、今後これはわれわれはできる限りの協力なりあるいは指導をやつていきたいと、かように考へております。

○大倉精一君 そういう場合に、将来の東京都における道路計画あるいは交通規制の計画ですね、そういうものと

共同ターミナルというものの位置ですね、そういうものは非常に密接な関係があると思うんですね。そういうものをつくられた場合に、既設の各運送事業会社個々のターミナルの措置については、たとえば都市計画に不適当な場所にあるものがあつたという場合には、やはり変更を命ずるなり、あるいはターミナル法によつて、共同ターミナルの使用を命ずるなり、そういう措置はされるわけなんですか。

○政府委員(木村陸男君) 道路計画等も十分勘案いたしまして、そのロケーションを考へたいと思つております。特に高速自動車道の計画が御承知のようによつて、この高速自動車道の計画と、それからその進捗状況等も非常に関係がございますので、その点も十分検討いたしております。で、一般トラック・ターミナルがそういう周辺にできます場合に、現在各社が持つております都心あるいはその周辺のターミナルが、転用せざるを得なくなるといふような場合もあるいは起こるうかと思つて、そういう場合には、現在のところ、命令をもつてそれを変更さすとか、あるいは一般トラック・ターミナルができた場合に、その使用を強制するとかいふことは、現在のターミナル法では、バス・ターミナルはそれができるのでございますが、トラック・ターミナルは、それができることになつておりませんので、そういう必要が起ります場合には、現段階では行政指導でもつて、できるだけその方向に持つていきたい、かように考へております。

○大倉精一君 今のお話によりますと、バス・ターミナルは使用命令

ができるが、トラック・ターミナルはできんというお話ですが、ターミナル法の第二十一条はそういう趣旨なんですか。それはバス・ターミナルに限る使用命令なんですか、この意味は。

○政府委員(木村陸男君) 第二十一条に「ちよつとお待ち下さい、ちよつと研究しますから。」

○委員(村松久義君) ちよつと速記とめて。

○政府委員(木村陸男君) たいへん失礼いたしました。使用の場合と設置の場合と私勘違いしてございまして、使用の場合には、トラック・ターミナルにつきましても、一般トラック・ターミナルに対して、できた場合に、この第二十一条によりまして、必要がある場合にはトラック事業者に対して使用命令が出せます。私は、このターミナル設置の場合と混同いたしておりました。

○大倉精一君 そこで問題になるのは、やはり共同使用するターミナルを作つた場合に、やはりその周辺の業者もそこに入れないといふと、ターミナル経営といふものは、なかなかできないと思つたんですね。ことにバス・ターミナル等は売店等を作つたりあるいは食堂を作つたりといふ手もあるのでは、うが、トラック・ターミナルという場合には、そういうことはできないだらうと思つたんですね。おそらくこれはトラックの貨物駅を作るのだらうと私は思つたんですね。やはりその付近の路線系統のある業者は、そこで共同で使わせるようにし

○政府委員(木村陸男君) 確かにそういう問題が起きてくると思つた。したがうして、共同で一般ターミナルを作り出した場合に、そのターミナルを作り出した出資者であるトラック事業者が、すでに専用の自分のターミナルを持つておられます場合に、その効用が減つてくるわけでありまして、これらの転用、活用といふことは当然起こつて参ります。ある場合には、これをサブ・ターミナル的に使つていふふうな工夫も要りましようし、あるいは全然効用を發揮することができなくなつて、何らかの措置をとらなければいかぬといふような場合もできてこようかと思つた。

したがうして、現在すでに専用のターミナルを作つておりました、それでもつて円滑な輸送をやつておる事業者ですと、これからそういう人たちが集まつて共同の一般ターミナルを作りなさいといふ指導をいたしました。なかなかそれに加わるといふことにつまみしても、困難性もあるし問題もあらうかと思つたので、まあそういう点も実情に照らして無理のないように、できるだけ周辺地域に共同のターミナルを作り得るように、そういうた

場合に起こります問題の処理等も、今後研究いたしていきたいと、かように考へております。

○大倉精一君 そういう点について非常に深刻な問題が出てくると思つたんですね。

○政府委員(木村陸男君) トラック・ターミナルと、それからバス・ターミナルと、合せて現在私のほうでいろいろ作業をしております。で、先ほど申し上げました高速自動車道路計画もいろいろ道路公団のほうから説明を聞きまして、だいたいこまかい今作業に入つておりますので、一応こういう地区に、こういうバス・ターミナル、こういうトラック・ターミナルが必要ではないかといふ、いわゆる青写真のものはできるだけ早い機会に案を完成いたしまして御報告いたしたい、かように考へております。

るのですね。こういう書き物もあるのですけれども、ニューヨークにおいても、一般業者の共同ターミナルということが主張されて、あそこにはユニオン・トラック・ターミナルというのがあつた。これは七つの業者が一緒になつて、うまく経営はしておるけれども、ただし、この七つの業者は、おのおの異なつた路線を持つておつて競合路線を持つていないといふのですね。したがつて、トラックの場合に、競合路線を持つておる業者が一緒に集まつたトラック・ターミナルといふものは、これはアメリカにおいても非常に困難であるといふことが書かれておるのです。これは書いてあるのを、私は見たことがありませんからわかりませんが、そういう経験がある。おそらく運輸省で考へておられる共同ターミナルといふものは、東海道なら東海道路線の業者を集めた共同ターミナルをお作りになる計画だらうと思つて、トラック業者を集めた共同ターミナルといふものが、はたしてうまくいくかどうか。これは、トラック業者に言わせれば帰り荷物もあるだらうし、いろいろの問題があるだらうと思つて、そういう点については、どうお考へですか。

○政府委員(木村陸男君) 私も仙台で局長をしておりましたときに、あそこで一般トラック・ターミナルの建設に關係いたしました。多少の経験も持つたわけでございますが、御指摘のようにバス・ターミナルですと、いろいろ副事業的なことができるのでございませ

すが、トラック・ターミナルでは、それがなかなかできない。したがいまして、トラック・ターミナルの経営が成り立つためには、やはり集配といふものをターミナル会社みずからやるということが一番手つとり早い方法のよ

うに考えられます。で、九州の福岡にトラック・ターミナルがありますが、あそこの実情を申し上げますと、業者が路線事業者が集まつておられます。これは、トラック・ターミナルがみずからたしか集配をやつておると思つて、その場合に、集まつております路線の事業者が同じ路線を持つております場合には、トラック・ターミナルで集配をやりますと、配達はいいんですが、集めてきた荷物をその路線の方向の荷物を、二業者以上あります場合には、どっちにやるかといふふうなことで、いろいろ利害關係があつて、なかなか分けていくといふふうな状況でございまして、福岡の場合には、幸ひ競合した路線を持つていない事業者ばかりの集まりでございまして、集荷配達ができておるのでございまして、競合しておりますと非常にそれがむずかしい。しかし、トラック・ターミナル会社そのものが共同集配をやらなければ、またやつたほうが、よほど合理的にもよくといふことも事実でございまして、その辺の調整が一番、常に一般トラック・ターミナルを考へます場合に、おれわれ頭を痛める点でございまして、今後この問題を、どういふふうな解決していくかといふことに一つの重点を置いて検討いたしておるわけでございます。確かにむずかしい問題だと思つておられます。

○大倉精一君 これは先ほど青写真を作つてというお話がありましたのですがね。そういう根本的な問題を一応解決し、思想統一しないといふと、青写真もできぬと思つておられます。かつてトラック・ターミナルといふものは、トラックの発着場所を作るのか、あるいはトラックの貨物駅を作るのかといふ質問に対して、どうもはつきりしていなかつたらしい。最近では、トラックの貨物駅を作るといふ思想になつたらしいのですが、今承るといふと、今度はトラック・ターミナル事業に集配事業をくつつけようといふ構想が新しく生まれてきておる。新しいことだと私は思つておる。それならばどのように構想しなければならぬ。しかし現行の法律でできるかどうか、法律改正までなるかどうかといふことまでなつてくるかと思つておる。そういう基礎的なものを早く運輸省において思想統一して、まとめてもらわなといふ

るならば、何も大型トラックの昼間乗り入れ禁止をやつても差しつかえなない。ターミナルを作らぬほうが悪いといふことを言つておられるらぬが、そんなことを言つても今始まらぬから、われわれは現在の状況では、昼間乗り入れ禁止は反対だといつておるんですけれども、そういう状況のもとで、まだ運輸省のほうではトラック・ターミナルの根本的な思想統一ができていないといふこと、これは非常に遺憾だと思つておる。早急にひとつまとめてもらいたいと思つておる。この委員会に出していただいて、それでさつき言つたように、なるべく近い時期に、図面でもつてひとつ説明いただきたいと思つておる。よろしゅうございませうか。

○政府委員(木村陸男君) 努力いたしたいと思つておる。

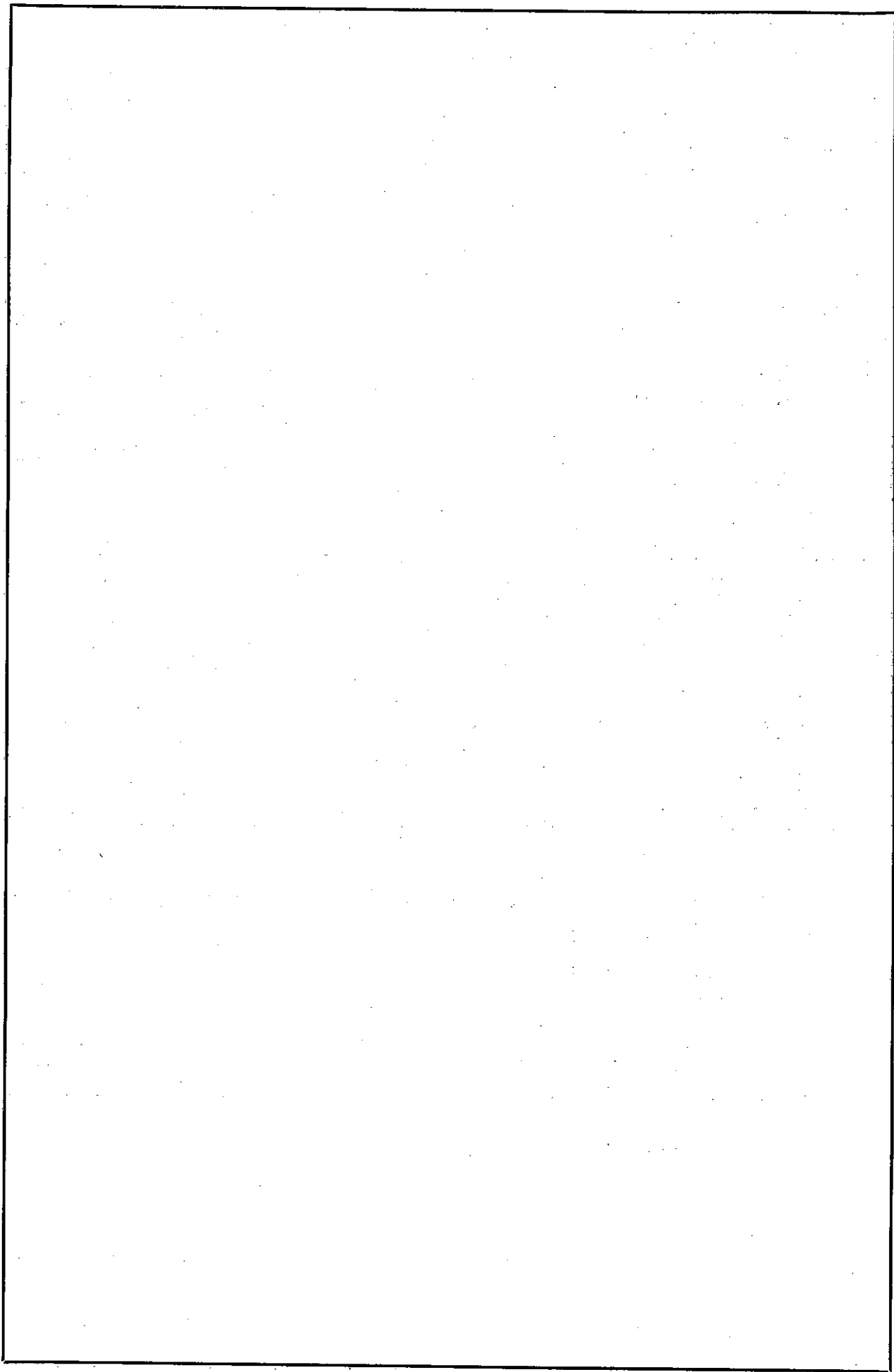
○委員(村松久君) 出席要求の大臣の出席を待つて再開することとして休憩いたします。

午後一時二十五分休憩

〔休憩後開会に至らなかつた〕

二月二十七日日本委員会に左の案件を付託された。

一、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(予備審査のため)の付託は一月二十六日)





昭和三十七年三月七日印刷

昭和三十七年三月八日発行

参議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局