

第四十回国会 参议院運輸委員会會議録第十二号

昭和三十七年三月八日(木曜日)

午前十一時二十分開会

出席者は左の通り。

委員長 村松 久義君

理事 天竺 良吉君
金丸 富夫君
谷口 慶吉君
大倉 精一君

委員

江藤 智君
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
坂本 昭君
松浦 清一君
白木義一郎君

国務大臣

運輸大臣 齋藤 昇君

国務大臣 安井 謙君
川島正次郎君

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
運輸省船員局長 若狭 得治君
運輸省港務局長 坂本 信雄君
郵政省電波 西崎 太郎君
監理局長

事務局側

常任委員 古谷 善亮君
会専門員

説明員
運輸省港務 岡田 良一君
同参事官

本日の会議に付した案件

○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)

○船舶職員法の一部を改正する法律案(第三十九回国会内閣提出)(継続案件)

○運輸事情等に関する調査(都市交通に関する件)

○参考人の出席要求に関する件

○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。

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ないます。

○大倉精一君 前回におきましては、公団法の恩恵を受ける資格の認定、範囲等について不明の点があったので、このきよりの委員会で明確にしたい、この点について説明をお願いします。

○政府委員(坂本信雄君) 港灣はしけなどの対象業者と港灣運送事業法上の免許のことについて御説明申し上げます。

港灣はしけ等の対象業者としては、免許業者の中から選考することが望ましいのでございますが、既存登録業者におきましては、申請の期限がことしの九月末まで有効でありますので、現在大半の港灣運送事業者は、免許申請を行なわずに登録のままで事業を営んでおる現状でございます。それで、本改正法律案におきましては、附則で、港灣はしけ等の共有事業者として従来の登録業者をも含めております。共有事業者等の選考は、公団が個々の業者について行なうものでございますが、運輸省といたしましては、はしけなどが著しく不足している港灣を対象といたしまして、また共有事業者といたしましては、法律で定められております資金調達上の困難な港灣運送事業者等、かつ、はしけ等の使用料の支払いの確実なものと考えております。登録事業者につきましては、はしけなどの共有の対象となつた者が、あとで免許を受けられなくなつては問題でありまして、港灣はしけ等の船主決定にあたりましては、当方と公団と緊密な連絡をとりまして、登録事業者について十分審査をいたしまして、免許が受けられる者に限りて割り当てることになつておられます。今後問題の生ずることのないようにいたす所存でございます。

○大倉精一君 まあ大体免許の申請についての方針が、今の発言でもってわかつたわけでありまして、もう一つお伺いしておきたいのですけれども、当事業者として非常に重大な問題が起るといふ感じが、十月一日が登録から免許の切りかえの日です。おそろくそのまじわになつて申請書類がどつと殺到する。そういう場合の事務処理について非常に困難があると思

うのですが、そういう点についての対策は立っておりますか。

○政府委員(坂本信雄君) 港灣運送事業者のほうには、申請を九月末日までにすれば現在の営業上何ら支障がございませんので、なかなか積極的に申請をいたして参つておりません。われわれといたしましては、審査の内規も示しまして、できるだけ早く申請を出すよう指導しておりますが、現在の段階では、まだはかばかしくない状況でございます。なお、今後一そう申請を早く出させるように努力をして参りたいと思つております。

○大倉精一君 ちょっと速記をやめて。

○委員長(村松久義君) 速記をとめて。

○委員長(村松久義君) 速記をつけ。

○松浦清一君 この前の委員会に欠席をいたしました。ほかの委員から御質問があつて、答弁があつたかもしませんが、これはもう公衆を始めています。

これは法律が通りましたら、即日公募をいたしますか。

○政府委員(坂本信雄君) 実際の選考を個々に行ないますのは公団でございます。この法律が通りましてから公団と協議いたしましてやることになりませんが、即日というわけには参らないと思つております。

○松浦清一君 まあいつこれは本会議を通るかかわからぬでしょうが、成立をいたしましたらどのくらいの期間をおいてこれを公募をする御予定でございますか。

○政府委員(坂本信雄君) 法律が通りましてから、実際の資金を大蔵省のほうから公団のほうに回してもらわなければなりません。それからになりますので、今は、まだ予測が私どものほうとしてはいたしかねております。

○松浦清一君 大蔵省の指示とはどういふ指示でございますか。予算が通りますね、そうすると、はしけを作るのに予算をどう使うかという指示が大蔵省から重ねてあるわけですか。

○政府委員(坂本信雄君) 審査のほうは運輸省の方針を示しまして公団がいたしますが、法律が通りますと、資金運用部資金を公団のほうに回してもらうこととなるわけでございます。

○松浦清一君 そうすると、公団が自主的に公募を開始して選考するといふのじゃなくして、やはり大蔵省が資金の使ひ方についての干渉をするわけですか。

○政府委員(坂本信雄君) 参事官のほうから詳しいと思つております。

○松浦清一君 わかりました。

○政府委員(坂本信雄君) 今の港灣運送事業法上の問題でございます。

○松浦清一君 わかりました。

○政府委員(坂本信雄君) 今の港灣運送事業法上の問題でございます。

○松浦清一君 わかりました。

○政府委員(坂本信雄君) 今の港灣運送事業法上の問題でございます。

○松浦清一君 わかりました。

○政府委員(坂本信雄君) 今の港灣運送事業法上の問題でございます。

○松浦清一君 わかりました。

○政府委員(坂本信雄君) 今の港灣運送事業法上の問題でございます。

○松浦清一君 わかりました。

○説明員(岡田良一君) 公団では業務方法書を作りまして、それについて大蔵省の承認が要るのですが、業務方法書がきまれば、あとは公団が自分でやるということになります。

○松浦清一君 業務方法書、それはどういふ性質なんですか。

○説明員(岡田良一君) 公団が公団の業務をやる場合に、どういふやり方でやるかということをきままして、それを政府の承認を受けてやるということになります。

○松浦清一君 そうすると、その選考の基準を出すわけですか。

○説明員(岡田良一君) 基準等はその中に入らないと思ひます。実際の仕事のやり方だけで、基準はそこには入らないわけですか。

○松浦清一君 選考の基準というものはどういふところに置かれる御予定ですか。たとえば資本の内容だとか、現在やつておる業務の内容だとか、そういうもののは適格であるとか、不適格であるとかいふ基準はできると思ひますが、それはどういふところに基準を置かれる御予定なんですか。

○説明員(岡田良一君) これはまだ詳細には決定いたしておりませんが、先ほど局長から申し上げましたように、資金の調達に困難なものであるということが一つの要件になります。その次には、やはり国の資金を貸すわけですから、十分償還が確実であるということとが一つの要件になります。そのほか、先ほど申しました免許等の関係も考慮いたす必要がありますが、その他の詳細の点につきましては、公団と運輸省がよく相談をいたしまして今後決定いたすわけでありませう。

○松浦清一君 資金の調達困難というのはまあわかるのですが、どの程度のことを指しておられるのでしやうね。戦艦船は最初それをやろうとしたときには、今おっしゃる通りに資金の調達困難の者にやるのだと。そして開銀のほうから融資を受けられる者についてはこれからはすすのだ、そういう形でやり始めたところが、ちよつと旧債が多過ぎるとかなんとかいふことで、借金の多い者は選考から漏れたたのですね。資金の困難というのほどの程度なら適格者として認められるか。お前は借金が多過ぎてだめだといふことがおそろしく起り得ると思ひますが、それは何か方針がありますか。

○説明員(岡田良一君) その点につきましては、まだ、どの程度の借金があるればどういふふうなことにまつては、公団と打ち合わせをしておりませう。

○松浦清一君 そうするとこれが通りましてもだいが暇がかりますね、そういう基準等を大蔵省と相談してきめられるというなら……

○説明員(岡田良一君) 全然新しい制度ではありませんが、今まで定期船、旅客船なり戦艦船について仕事をやつておられますので、大体それにあまりはずれたことはやらないと思ひますので、全然新しい制度をやるほど時間がかからないと思ひますが、まあ若干の時日は要すると思ひます。

○松浦清一君 そうしますと、その選考基準は戦艦船等の選考基準に準じてやるのだと、こう了解してよろしゅうございませうか。

○説明員(岡田良一君) まあ戦艦船とか旅客船のやり方を参考にしまして、また港湾運送業としていろいろ特殊性

もありませうので、そういう点も考慮に入れてやることになっております。

○大倉精一君 大臣にお伺いをするのですけれども、公団法に關連して當委員会では別段附帯決議をいたしませぬが、ただ衆議院におきましては別途この問題に対する要望決議がされておりますが、これに対する大臣の所見をちよつと伺ひたい。

○國務大臣(斎藤昇君) 衆議院の運輸委員会におかれましては、船舶公団法の改正にあたりまして、はしけ、引き舟等だけではないに、今後港湾荷役の能率を増進せしめるためには荷役の機械というものを整備をする必要がある。これについてもはしけ、引き舟同様に措置をして、港湾荷役の能率を増進すべきであるという決議をいただきました。私ども、当時公団法改正にあたりまして、やはりそういうふうな考えをもつて進んだわけでありませうが、今回の予算その他の折衝にあたりまして、まず第一歩前進という意味で、荷役機械の点は見送らざるを得ないことになりました。しかし、これではよろしいとは思つておりませぬ。この次には最善の努力をいたしまして、この方面にできるだけ近い機会に実現のできるようにならしたい、かように存じておる次第でございます。

○大倉精一君 そうしますと、できるだけ近い機会に荷役機械等についても、はしけ、引き舟と同じように資金調達困難な面については政府においてめんどうを見ていくんだと、そういう措置をやつていくんだと、これはこの公団でやらせるんですか、あるいは別に何か考へになつていくんですか。

○國務大臣(斎藤昇君) 今日の融資の方法、開銀とかあるいは中小企業金融

公庫等の資金のあつせんをはかりませう。これはもちろんございませぬが、しかし、できるならば公団の形でやりたい、かように考へております。

○大倉精一君 それはやはり法的な裏づけがないといふかぬと思ひますが、そういうものもお考へになつて、もちろん国会あたりにお出しになるわけですか。

○國務大臣(斎藤昇君) 来年……この次の機会に、できるならばこの公団法の改正をする努力をいたしたいと思つております。

○大倉精一君 さらに、さきにも私はいろいろお尋ねをしておつたんですけども、ピーク時におけるところのはしけの補充ですね、つまり予備はしけといふんですか、これは非常に方法は困難だと思ひますけれども、これは何らかの方法で考へなければならぬと思ひますけれども、荷役機械同様に何らかの考へがある必要があると思ひますが、いかがでせう。

○國務大臣(斎藤昇君) 全く私もさよりに考へます。十分検討をいたしまして適切な方途を考へたいと思ひます。

○大倉精一君 そういふことを近い將來においておやりになることは非常にけっこうだと思ひますが、さらに進んで、せつかくの機械あるいはせつかくのはしけ、そういうものを有効に運用するがためには、その他の万般の措置を併用しなければならぬわけですが、なにかんづつ私は労務管理と背後輸送の關係が非常に重大だと思ひますけれども、むろん倉庫、置き場等の關係も、あるいはリース等の關係もありますが、背後輸送、労務關係に特段のひとつ配慮を願ひたいと思ひますが、

それに対する御意見を最後にお尋ねしておきます。

○國務大臣(斎藤昇君) ただいまの点につきましても、前回の委員会でも私が申し述べましたとおり、御意見全く同感でございます。この点については全力を注ぎたいと思ひております。

○委員長(村松久君) ほかに御発言ございませぬか。——御発言がなければ、質疑を終局し、討論に入ります。御意見のある方は賛否を明らかにしてお述べを願ひます。

○天竺良吉君 私は自由民主党を代表いたしました。ただいま議題となつております特定船舶整備公団法の一部を改正する法律案につきまして賛成の意を表するものであります。現在わが國の主要港においては船込みの現象が著しく、そのために國際収支、国内生産その他わが國の國民經濟の上に種々の悪影響を与えておるのであります。その大きな原因の一つには、はしけ不足があげられるのであります。本法の施行により、このはしけ、その他の港湾運送用船舶の急速な増強ができるわけでありませう。

船込み解消のためには、岸壁、ブイ等の設置により、パースを増すこと、あるいは保管施設の増強あるいは労務の確保とか荷役機械の整備、はしけの増強等の総合的な施策の推進が必要であることはもちろんであります。ここに、はしけに、直接關連して、水切り、あるいは揚げ荷の荷さばきに充てる荷役機械の拡充強化が、はしけの増強に並行して直ちに必要であるのであります。せつかく増強されたはしけが、水切りあるいは揚げ荷さばきの不足のために回転率が上がらなかつたり、あるいは倉はしけの使用に臨る

ことのないように、政府はこの際港灣運送用の荷役機械の増強のために、資金のあつせん、財政措置等に一段の力を入れられることを要望いたしました。本法律案に賛成をいたします。

○大倉精一君 社会党を代表いたしまして、特定船舶整備公団法の一部を改正する法律案に對しまして賛成の意見を申し述べます。

先ほど運輸大臣からこれに関連をしますところの荷役機械並びに労働あるいは背後関係等については、近い将来に実現するように努力をしたい、こういう御発言がありましたので、私も大いに意を強うしたわけでありました。申すまでもなく、港灣問題は非常に幅が広く、奥が深く、なかなか容易ならぬ内容、要素を含んでおりますので、港灣問題は、はしけだけではこれはもう解決し得ないことはこれは言を待ちません。なにかんなく、やはり港灣の問題を処理していくのは人間でありますから、港灣労働者の問題については格段の御努力をされる必要があると思ひます。特に経済成長の根幹をなすものは輸送であり、なにかんなく國の入口である港灣に一つの大きなネックがきておりますから、そこに働くところの労働者は、これまた前時代的な労働条件に現在なおかつ置かれていて、ということから、労働組合に對する対策というものが、これは余裕を許さぬ問題であります。社会党におきまして、近く港灣労働法を提出したいと思つております。そういう問題につきましても格段の一つ御協力をお願いしたいと思ひます。

さらにまた、今背後輸送につきましても格段の努力をしようと言われましたが、

れども、これまた具体的に一つ御努力願ひたい。

さらに最後に申し上げたいことは、この公団法の恩恵に浴する範圍が、なおかつ必ずしも明白じゃないという点があります。この法律の趣旨というものは、資金調達に非常困難な業者に對して必要なしけを供給するものであるから、問題になります。

十月一日から免許制度になるボーダー・ラインにある業者、この業者に對するこの法案の恩恵について、万遺憾ないよう御措置を願ひたいと思ひます。

以上申し述べて賛成の討論といたします。

○松浦清一君 ただいま天竺、大倉両委員が申し述べましたと同様で賛成をいたします。

○委員長(村松久義君) ほかに御発言はございませんか。御発言がなければ、討論を終わり、採決いたします。本案に賛成の方は挙手を願ひます。

〔賛成者挙手〕

○委員長(村松久義君) 全会一致と認めます。よつて本案は全会一致を以て可決すべきものと決定いたしました。

報告書の作成等については、委員長に御一任を願ひます。

○委員長(村松久義君) 次に、船舶職員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ないます。○大倉精一君 前回の委員会におきましてオート・アラーム、いわゆる人間のかかりをしよとする非常に重要な役割を果たさなければならぬオート・

アラームというものにつきまして、私自身全くしろうとで、これが全然信頼がおけるものやらおけないものやらわからない。だから、しろうとがなるほどこれなら航行の安全、人命につきましても差しかえなないという納得のできる専門家の御説明を要求しておきましたので、本日は専門家の御説明をお願いしたいと思います。

○委員長(村松久義君) 本日は郵政省の西崎電波監理局長と、同じく三枝航空海上課長が来ておりますので、その説明を求めます。

○大倉精一君 しろうとによくわかるようにひとつお願いいたします。

○政府委員(西崎太郎君) オート・アラームの技術的な説明ということでございます。実はきょう資料を用意すべきであったのでございますが、ちよつと間に合いませんので、書きものにした資料はあとでひとつ提出させていただきます。それで、本日はごく概略オート・アラームというものがどういうものであるかということにつきまして御説明させていただきますと思ひます。

御承知のようにこの海上における船舶の航行の安全といふことは、もちろん陸上側におきましても十分そういう体制を整備する必要がありますが、それと同時に、何と申しましても広い海域における航行の安全といふことになりまして、船舶相互において援助するといふ体制の確立が必要でございます。早い話が、船舶が遭難に瀕したという場合には、御承知のように SOS という電波を出しまして、それを近くを航行して居る船舶が聴取いたしておりましたら、それによつて遭難の事態というものは発見すること

ができるわけでありまして、こういうた

ことを機械的にやる方法はないかとい

うことで、これは昔からいろいろ研究されてきて居るわけでありまして、このオート・アラームというものが実用になるということ、国際条約においてこの使用が認められたのは一九二九年でございます。一九二九年以後、世界的に条約によつて根拠を得て実施をされて参つた。そしてこれはどうい

うのかと申しますと、実は SOS を出す前に、この船が遭難に瀕したときに緊急信号といふものを出すということになつておりました。これはどうい

うかと申しますと、モールス符号でトン、ツィで短点、長点といふのがござい

ますが、その長点の一つの長さが四秒、それからその次に一秒間の間隔を置く、こういうのを十二回繰り返すわけ

であります。すなわち十二の長点を

もつて構成されて居る特殊の信号があるわけでありまして、これを緊急信号と

われわれ呼んでおりましたが、全部で

たがう一分間になるわけでありま

す。そのいわゆる緊急信号といふもの

によつてベルが作動する、こういう仕

組みになつて居るわけでございます。

したがいまして、船が遭難した、そうす

ると緊急信号を出す。そうすると近く

にいる船がもしこのオート・アラーム

すなわち日本語では緊急自動受信機と

申しておりますが、これを装備いたし

ておりましたら、その信号によりまし

てオート・アラームが作動してベルを

鳴らす、こういう仕組みになつて居る

のが今御質問のオート・アラームでござ

います。まあ大体その機構といふもの

のはそういうことになつて居るわけ

であります。これは現在もうほとんど

各国の外航船は全部装備して居る、こ

ういう状況であります。また、安全条

約のほうにおきましても、これをいわ

ゆる人の耳による聴守の代用として採

用することを認めて居るわけでありま

それから日本の製中も国際水準にはきておる、こういうふうにならぬかと考へておられます。実用には支障がない、こういうふうな考へておられます。

○大倉精一君 まあこれががらがら鳴って、故障のない場合にはそれで済むかも知れないが、故障のあるときはどうなるのですか。故障が起つたときにはその船が沈没してしまふのですか、どうしますか。そういうことは起きませんか。

○政府委員(西崎太郎君) まあ故障は絶無でないとして申し上げました。もつともこれはこの近くを航行している船がほかにあればすべてに一樣に作動するわけでございます。

○大倉精一君 それはほかにあればいいんですが、仮定であつて、なかつたらどうする。まあこれは全然しつとですから、質問がとつびかもしれませんけれども、しんぼうしてひとつ答弁してもらいます。

○政府委員(西崎太郎君) オート・アラームが故障になれば、またベルが鳴るようなしかけにはなつております。したがうしまして、正常な状態であるかないかという事はわかるわけでございます。それからオート・アラーム自体が故障になるということは、私としてはその例は聞いておりませんけれども、しかし理屈としては絶無ではない、こういうことを申し上げたわけでございます。

○大倉精一君 故障があつてもベルが鳴るといふのは、故障のときをベルで知らせるといふわけですね。
○政府委員(西崎太郎君) そういうわけです。

○大倉精一君 そこでこのオート・アラームはそういうことで非常に便利なんですけれども、無線通信ですね、トント、トント、これを聞かなければならぬですが、聞いて返信しなければならぬですが、それとの組み合わせ、関連というものが問題なんです、そういうものは実験の結果はどうなんでしょうか。いづつご実驗なさつたんですか。どういふ程度に……。

○政府委員(西崎太郎君) このオート・アラームの試験としては、郵政省としましては、昭和二十八年から九年にかけて、最も空電の多い地帯すなわち雷等によつていろいろ間違つた動作が起るということもこれは理論的にあり得るわけなんです。そういう点の実験をやりました。それで、当時は必ずしも機器のいわゆる国産機の発達状況といふものが今ほどは進んでおりませんので、多少問題の点はございまして、しかし、その後における技術の発達によりまして、とにかく先ほど申し上げましたように、国際水準には到達している、こういうふうな判断いたしております。

○大倉精一君 そろそろと、二十八年、九年ごろに試験をなすつたといふんですけれども、どういふ要領でなすつたんですか。

○政府委員(西崎太郎君) 世界的に見まして、一番空電の多い地域、これが三つございまして、一つはインドネシアからマレーのほう、それからもう一つはアフリカのほうでございます。それからもう一つはカリビヤ海、したがうしまして、こういう最も空電の多いところだけでいいだけシヴィアな条件で試験したほうが参考になるといふこと

で、この三つの地域に向けて、三回にわたつて調査団を派遣いたしました。それで実際に船に当時でござつておりましたオート・アラームを装備しまして調査いたしましたわけでございます。
○大倉精一君 そろそろと、それは空電の多い地域において、オート・アラームといふ機械そのものだけを実験なさつたのですか。
○政府委員(西崎太郎君) そろそろとでございます。

○大倉精一君 その結果いろいろ実験をなさつた方、あるいは研究をなさつた方の意見がまちまちであるのですけれども、これはあとから伺ひますとしまして、そういう機械を載つて一名だけで操作をして、そうして長い間航行しておる間における仕事の事情について実験なさいましたか。

○政府委員(西崎太郎君) それはしておりません。
○大倉精一君 運輸省のほうではいかがですか。
○政府委員(若狭治君) 運輸省においても、そういう実験はやつておりませんけれども、諸外国の船舶は、貨物船はすべて今、大倉委員のおっしゃつたような状況で航行を実施いたしております。もうすでに先ほど電波監理局長から御答弁がございましたように、国際条約において取り上げられたのは三十年近い前のことであります。その間の実験の結果から見ても、外国の例を見まして、そういう点についても心配ないといふふうにならぬかと考へております。

○大倉精一君 私は船のことはいろいろとわかりませんが、今まで聞いておりますところの実験といふものは、早い話が目ざまし時計は確実に鳴るか鳴らぬか、どこか向こうで雑音があつても、やはりがらがら鳴る、故障があつたらやはりそれががらがら鳴る。こういう目ざまし時計の鳴る実験だけであつて、それを使つて一体航行の安全の問題とかあるのは気温の問題とか、万般の問題があるのだが、しかも外国がそれだからといって、文献によるとか、あるいは外国船によればといつて自分のことを研究しておらぬじゃないですか。これは悪いことでは、たとえば交通問題でもそうでしょう、ニューヨークへ行つてニューヨークの都市交通を研究して、ニューヨークはこうだから、あるいはロンドンへ行つてロンドンの都市交通はこうだからといつて、まるっきり事情の違ふ東京に当てはめようとする。日本は日本の事情があると思ふのです。地理的の事情あるいは気象関係の事情、いろいろの事情があると思ふ。あるいは船にいたしまして、船の中の状態あるいは船員の給与の状態、勤務状態、いろいろなものがあると思ふ。顔が違ふと同じように違ふと思ふ。顔を違ふなりに実験をせずに、外国がやつていからそれでもいいといふことで、この大事な航行の安全あるいはその他の万般の問題に影響のあるものを、実験しないでやるという事は、どういふものでございましょうか。政務次官どういふものでございましょうか。どういふ不安で仕方がありませんか、しつと私の私には、

○政府委員(有馬英治君) 機械がもし故障があればというふうな御心配、私もそう思いますが、それは先ほどの御答弁のとおりでございます。試験はせぬ、外国の実例を見て、もう心配がないといふことがけしからぬといふことでございますが、その点は運輸省といたしまして、この法案を出す際におきまして十分検討いたしましたわけでございます。ただ、仰せのように、もし二人も三人も続けて船に無線士を乗せ得ることができるとなれば、それはさういふことだろうと考へます。けれども、その他の条件から、できるだけそれを少なくしたい。しかも最低限度で大丈夫だといふ結論を得まして、この法案を出したような次第でございます。

○大倉精一君 まあ一般の答弁としてはさうだろうと思ふのですけれども、その結論の得かたが、外国ではやつておるといふ態度ですね、でも、もう機械の実験であればこれは私にはわかりませんけれども、雷の鳴るような状態を現出してやる手もあるだろうし、いろいろあるだろうと思ふのですけれども、問題は、人間に取つてかわらうといふのですから、機械が人間に取つてかわつた場合に、はたして人間と同じような処理が万般支障なくやつていけるものかどうか、これが問題。これは先ほど言つたように、日本は日本の事情がある。日本周辺の海の事情は、外国周辺の海の事情とまた違ふ。いろいろあると思ふのです。たとえば百六十度以東、におけるところではだいぶ違ふ、状況が。私はよく知りませんけれども……です。ですから、これはやっぱり人間一人だけでやるというのなら、人間一人乗せて万般をやらせてみて、よしこれで支障がないと、こうならなければ私は安心とは思ふと思ふ。この機械は大丈夫でございます、物を充

ないといふことがけしからぬといふことでございますが、その点は運輸省といたしまして、この法案を出す際におきまして十分検討いたしましたわけでございます。ただ、仰せのように、もし二人も三人も続けて船に無線士を乗せ得ることができるとなれば、それはさういふことだろうと考へます。けれども、その他の条件から、できるだけそれを少なくしたい。しかも最低限度で大丈夫だといふ結論を得まして、この法案を出したような次第でございます。

ないといふことがけしからぬといふことでございますが、その点は運輸省といたしまして、この法案を出す際におきまして十分検討いたしましたわけでございます。ただ、仰せのように、もし二人も三人も続けて船に無線士を乗せ得ることができるとなれば、それはさういふことだろうと考へます。けれども、その他の条件から、できるだけそれを少なくしたい。しかも最低限度で大丈夫だといふ結論を得まして、この法案を出したような次第でございます。

りにきたのじゃないから、幾ら大丈夫な機械を持っていても、現実にはやってみなければだめです。機械そのものにもいろいろな問題があるらしい。しかも先ほどの説明によると、もう一回お伺いしてもいいですが、昭和二十八年にはやっていたのだが、その時分には、いろいろな問題があった。あったが、技術が進歩いたしましたので今日は云々とありましたが、その後技術的な試験はやっているのですか。

○政府委員(有馬英治君) 仰せの御心配はごもっともだと思っておりますが、これから運輸省としても何もやらないというわけじゃないのでございまして、御承知のように施行期間が猶予がございまして、法が通りまして、すぐこれを実施するわけではございませぬ。したがって、その間御心配のようないことがないように全力をあげて私どもは警戒をし、また、できるだけの実験に近いことをしていく、そういうふうにご考慮をしております。

○政府委員(西崎太郎君) 今日この政務次官の御答弁を補足させていただきます。御承知のように、こういって非常に航行の安全に重大な影響があるという関係から、郵政省としましてはこのオート・アラームにつきましては、型式検定という制度を実施しております。英語で言いますとタイプ・アブローバル、これはその機器の性能が国際的な基準を満足しているかという点としての権威のある試験をやっておりますわけでありまして、これにつきましましては機械的な試験、それから電気的な性能の試験、できるだけ実用状態における試験、こういったようなこと

をやつて参つておりました、現在、全部でたしか六つの型式のものが承認されておるわけでありまして、そういうわけで、これが国際水準の線に満足しておるといふことを郵政省としては承認——オートライズしておる、こういう格好になっております。

○大倉精一君 なるべくひとつ日本語でお答え願いたいと思ふのだけれども、国際水準に達したとおっしゃるけれども、前の場合には二種類あった、今聞くと六種類ある。これに対する技術試験といふ事があるか、そういうものに対して現地向かつてはやらないという事ですかね。だから問題じゃないでしようかね。ですから今、次官のおっしゃつたように余裕期間があるとおっしゃつたけれども、余裕期間内にそういう不安といふものは埋めていくという話がありましたけれども、私にはそういう不安を埋めていくのだから、私どもがあれは、そういう不安といふものを解消してからやつて差しつかえないと思ふ。これはたいへんな問題だと思ふ。なお技術的なものは、電波法のほうでやりますから、こちらはよくわかりませぬけれども、大体その電波法なんというむずかしいものに直結するものを運輸委員会でわれわれにやれといふのは大体無理なんで、だからこういうとんちんかんな質問になる。どつちにしたって、無理でも何でもやらぬならぬからやつておるけれども、そういう不安な点があるというなら、その不安な点をなくしてしまつてから立法化するべきじゃないですか、どうですか。

○政府委員(有馬英治君) 私どもは先ほど申し上げましたように、不安な点

は現在のところ解消しておつてないという立場に立つております。したがって、なおさら念を入れて、猶予期間の間にこれを試験して万全を期したいといふことではございませぬ。

○大倉精一君 きわめてこれは不確定な事ですね。それにまた私は仄聞しますと、昨日の通信委員会でも、その前の通信委員会等におきましても、これによつてもたらす影響等については、政府部内においても必ずしも意見の一致を見ていない、ある人があつたころだ言つて、見ていない。そのために委員会も休憩になつたという話も聞いておりますし、さらにまた二十八年の実験の結果によりまして、専門家の中には、あるいはそのメンバーの中には、これももつて直ちに人にかわるべきものだといふことは言えないといふ意見もあるものであります。そうなるにつれて、この機械、このシステムそのものが不安定だといふ疑問を残したままに、この法案の審議といふものはいかかと思ふんで、委員長、そういう点はいかがでしようかね。これは私は別に他意あるわけじゃありませんけれども、機械そのもの、あるいはこの機械を使ったこの無線通信の組織といふ事か、機構といふ事か、これは船舶通信の革命ですね。ですからこれはよほど自信がなければいけません。ただ外国がやつておるからというだけでわれわれがさうしからばというわけにはいかぬと思ふ。ですから、もう少し私は技術的に、通信委員会あたりの技術的な審議の結果も見ていきたいと思います。この段階においては、この取り扱いは別途にひとつまた協議をする必要があると思ふんですが、委員長いかがなものでしょう。

○委員(村松久君) 大倉委員にお答えします。委員長としましては理事の諸君の御協議によりまして、慎重にひとつこれを取り扱うという方針で進んでおります。ただいまの技術の問題に關しまして、さらに進んで調査をする必要がありますれば、これはまた理事会の決定に従つて調査をさらに進めてもけっこうだと存じております。

○大倉精一君 慎重に審議をするといふことの中には、やっぱり私はこの法案を通して、こうしても大丈夫であるといふことをこの委員会で確信をしなければならぬと思ふのですが、今までのしろうと並みの質問に対するお答えから申しますと、どうも不安なんですね。実験してない、実際やつてないといふことですね。ですから、そういうものについて、この委員会で取り上げるのは私は疑問を感ずるんですが、一応この問題の取り扱いを委員長理事会において協議することにしたいと思ふんですが、さういふひとつ委員長取り計らいを願いたいと思ふ。

○委員(村松久君) 協議をするにいたしたまはしよう。なおこの際、松浦委員いかがです、御質問があらはれは……

○松浦清一君 質問は山ほどありますけれども、きょうはやらぬんです。私はこの間から聞いておると、オート・アラームという、その技術論争はやつておるけれども、ここはその技術論争をやるどころじゃないと思ふんです。参考のために専門的なお話を承ることはけっこうだけれども、技術論争

は、これは通信委員会でもやるべきで、もう少し経済性のある本質をこの法案は持っているのだから、そういう点についての論争をやるべきだと思ふので、そのためには、私は運輸大臣の出席も必要だし、それから、これからの海運政策を一体どうやっていくかといふことについては、総理の見解も大蔵大臣の見解も聞きたいのですから、だから、提案趣旨の中にも述べたように、できるだけの合理化をやつて国際競争にたえる力を養つていかなければならぬ、こういう趣旨でこの法律案は出されているわけです。こういうことをやらなければ、日本の海運が国際競争にたえる力を持ち得ないのか、こういう根幹に触れる議論をしませんと、オート・アラームがどうだこうだといふことは、通信委員会でやつたらいいと思ふのです。私はあえてだまつて質問をしていないのは、こういう観点に立つているからです。ただいまの話をお聞いておつても、国際条約がどうだとか、国際水準がどうだとか、そういうことをおっしゃるけれども、一体日本の政府が国際条約で定められても全部承認してはいますか。してないじゃないですか。国際水準どうだ、世界の先進海運国がやつておるようなことを日本政府がやつておるかどうか。この問題だけにしつ寄せをして、法律を出してきてぎゅうぎゅうやるということとは間違つていふと思ふ。その点で私は論争してみたいと思ふ。ここです。その技術論争をやることはやめた方がいいと思ふのです。

○政府委員(有馬英治君) 松浦委員の仰せまことにごもっともだと思ひます。私どもが法律案を出しましたゆえ

論争を総理と私はやっていかなければならぬと思うのです。

○委員長(村松久義君) では本日の質疑はこの程度で終了をいたします。

○委員長(村松久義君) 次に、前回決議をいたしました都市交通の逼迫解消に関する決議案に対する政府の所信は、これは政府の出席を待っていたと思いますので、暫時休憩いたします。

午後零時二十分休憩

午後三時三十五分開会

○委員長(村松久義君) 休憩前に引き続き委員会を再開いたします。

○委員(長) 川島行政管理局長官も御出席でありますので、あわせて御所信を述べたいと存じます。

○国務大臣(安井謙君) わが国の交通事情はまことに容易ならざる様相を呈しております。ことに交通事故の続発等、都市における交通の混雑の慢性化は、社会的に見ましてもまことに重大な問題と考えております。このとき、本委員会におかれましては都市交通の逼迫打開に関する決議を議決されましたことは、まことに時宜を得たものでありまして、深く敬意を表する次第であります。私は国家公安委員会委員長といたしまして、交通事故の防止、交通の円滑な確保につきましては深い責任を痛感しているものであります。今後

とも都道府県警察における交通取り締まり強化さらに諸施設の整備を推進いたしまして、交通の円滑化、事故防止に最善の努力を払うつもりでございます。

○国務大臣(川島正次郎君) 交通行政が各省庁に分かれておりまして、これを一元化すべしという御決議は私どもとしてもまことに同感でございます。行政管理局におきまして、また最近発足いたしました臨時行政調査会におきまして、これを取り上げて研究することになりまして、結局的にどうなりませうか、まだ申し上げかねるのでありますが、研究に着手しております。ここでは申し上げておきます。同時に、ここにあります「現在の関係懇談会の運営を強化し」ということにつきましても、関係関係間の連絡調整を密にいたしまして、交通事故の解決に力を尽くしたいと、かように考えております。

○委員長(村松久義君) この際、御質疑があれば許します。

○大倉精一君 本委員会の決議に対しては、両大臣からそれぞれ御所信の表明を承ったのですけれども、川島長官にはこの前も御出席をいただき、いろいろ御意見を伺い、またさらに最近における毎日新聞の交通関係の公約ですか、あの記事の中でも拝見しました。あの中、交通行政を一元化するということについては、全く私も同感であります。ただ、安井長官の御所信の中で一番気にかかっているのは、やはり公益優先というのが決議の骨になつておるわけでありませう。そして、さらにまたこの決議をする場合におけるところの趣旨説明をお聞きになつてお

りませぬので、そのいきさつ等についてもおわかりにならぬかもしれませぬが、これはやはり非常に急速に逼迫をしてくる都市の交通事情、この中で関係懇談会等においていろいろ努力をなすつていただいております。この中で、非常に難行しておるといふ状態から、本委員会としてもこれは熟するわけにいかぬ、こういうことでこの交通難の打開に對しまして、こういう場合にすべきであるという一つの意思統一をしたわけなんです。そこで、安井大臣にお伺いするところの取り締まりを強化しては、実際問題として要員が不足しておりました、現地に要員が不足しては、一ぐらいいかに要員を充足できない、こういう状態なんですか。こういう状態をどういう場合に打開していくか、そういう点からまず手を打たなければならぬ、どうお考えになつておられるか、お伺いしたいと思います。

○国務大臣(安井謙君) この決議の第一の取り締まりを強化し、特に路面駐車車というものを嚴重に取り締まれという趣旨につきましましては、まことにごもつともだと思つております。私も精を出しまして大いに路面駐車車の禁止区域における駐車車を排撃しておりますが、何分にも駐車場所を持たない車があるいは車庫、駐車場所を持たない車が反乱しておる。そこを追い出せばよそへ行つて、また行つて、といったようなことで、一方を追えば一方へ散るとい

りようなことが現状であることも事実でございます。私ども、ことに駐車禁止の場所を今後広げていくし、また禁止場所については嚴重にやっておりますが、それに並行しまして、駐車場の施設、車庫、そういうものをどうしても持たせるような制度に早急に直していかなければならぬ、こういうふうな思つております。

○大倉精一君 まことにけつこうと思つたのですけれども、ただ駐車場の問題につきましましては、この前も川島長官にお伺いし、御意見も伺つたのですけれども、都心における駐車場の問題については、これはやはり運用面についてどうも気がつかないというところ、かえつて都心に交通量を増やす要因になるおそれがあるわけなんです。現にニューヨーク等におきましても、最近の新聞を見てもますますというところ、都心に駐車場を作るといふことは、これは無用の投資であるといふこと、計画を廃止したという事実もあるわけなんです。先般は川島長官は、今、安井大臣のおつしやつたように、中小企業や、商店に車をたくさん持つておる現状を放置するわけにはいかぬから、その入れものを作つてやらなければならぬという意見があつたのです。これは私は共同車庫のようなものだと受け取つて、ごもつともなことだと思つております。さらに先ほど申しましたように、郊外から都心に入つて来る車を抑制するがために郊外所要の場所に駐車場を作る。そこで車をためて都心に入つて来るという施設が必要だということ、これを新聞で拝見しておりましたが、まことにそれでなければならぬと思つたのです。で、まあそういう施設と並行

とも都道府県警察における交通取り締まり強化さらに諸施設の整備を推進いたしまして、交通の円滑化、事故防止に最善の努力を払うつもりでございます。

○国務大臣(川島正次郎君) 交通行政が各省庁に分かれておりまして、これを一元化すべしという御決議は私どもとしてもまことに同感でございます。行政管理局におきまして、また最近発足いたしました臨時行政調査会におきまして、これを取り上げて研究することになりまして、結局的にどうなりませうか、まだ申し上げかねるのでありますが、研究に着手しております。ここでは申し上げておきます。同時に、ここにあります「現在の関係懇談会の運営を強化し」ということにつきましても、関係関係間の連絡調整を密にいたしまして、交通事故の解決に力を尽くしたいと、かように考えております。

○委員長(村松久義君) この際、御質疑があれば許します。

○大倉精一君 本委員会の決議に対しては、両大臣からそれぞれ御所信の表明を承ったのですけれども、川島長官にはこの前も御出席をいただき、いろいろ御意見を伺い、またさらに最近における毎日新聞の交通関係の公約ですか、あの記事の中でも拝見しました。あの中、交通行政を一元化するということについては、全く私も同感であります。ただ、安井長官の御所信の中で一番気にかかっているのは、やはり公益優先というのが決議の骨になつておるわけでありませう。そして、さらにまたこの決議をする場合におけるところの趣旨説明をお聞きになつてお

させなければなりませんけれども、当
面の問題としまして、やはり路面駐車
禁止というものは相当区域を拡大し、
あるいはまたその取り締まりをさらに
徹底するといふ、こういうことを私は
しなければならぬと思ひますので、
これはひとつ安井大臣も特に関心を
持つていただきたいと思ひます。

もう一つの公益優先という第二項
は、非常に大きなウエートを持つてお
るのですけれども、これは何か世間
ではこの委員会と地方行政委員会と対
立しておるとか何とかいうよりな、
そういうことをいわれておるよりに聞
いておられます。あるいはまたわれわ
れ——私自身も労働組合出身だと同時
に、通運業者出身の者でありますので、
われわれがものを言つて、何かそつ
ちのほうの擁護のように聞こえますけ
れども、それでなくて、公益優先とい
う意味は、端的にいまして自家用車と
いうものを抑制するといふことを都市
交通規制の場合においては、大いに考
えなければならぬじゃないか。警察関
係におきましては、あるいは大臣御存
じかもしませんが、自家用車は必ず
かしいからまずトラックをといふこと
でありませぬけれども、私はこれは少
考えが逆じゃないかという気がするん
です。この前も少し私は論争したんで
すけれども、交通といふものは車を流
せばいいかといふと、そうばかりじゃ
ないと思ひます。交通といふものは多
くの人の運ぶことなんですから、移動
させることなんです。その手段として車
という問題が出てくるんですけれども、
車を流すといふことは交通の一つ
の手段なんです。端的にいふならば、

一人乗つておる自家用車が十台通つて
も十人しか人が動いていない、バスが
一台通れば五十人から六十人も動かす
ことができる、こういうことから、や
はり都市交通の逼迫した現状を打開す
る——将来はともかく、この現状を打
開するといふこの段階においては、大
量交通機関、大量輸送機関といふもの
に優先的に重きをおかなければならぬ
のじゃないかと思ひます。そういう根
本の考へについて、安井大臣から伺
たい。

○国務大臣(安井謙若) 公益を優先に
考へなきやいかにぬじやないかといふ御
決議なり御趣旨につきましては、われ
われ全面的に賛成でございます。そう
すると公益の実体は何かといふと、一
体人間がトラックか、あるいはバスと
いったような問題になりますと、それ
はそれぞれ立場で非常にめんどろな
考へ方がそれぞれあるらうと思ひます。
で、なるほどトラックやバスよりも乗
用車を優先的に規制すべきじゃないか
といふお考へも一つの理屈として私た
ちも確かにあると思ひます。さしあつ
てみまして、実際のこの規制の方法
といふものが非常にむずかしいとい
ふ点、それから何といつても人間様が
あつての荷物だといふ感じも実はいた
しますし、そういうたようなことか
ら、同じようなウエートでトラックと
乗用車をびしやつと縛れといふことは
実施上はなかなか困難じやないかも
う。まあ諸外国の例を見まして、大
層、大きなトラックとか、いわゆる荷
物を積んだ車はあまり町を通らないと
いふのが通例のようでもあります。そ
ういふたものをある程度考へていか
なければならぬのじゃないか。ただ、

これをやりますといふいろいろな経済的な
反響やあるいは不便も出てきます、そ
ういふ点についてはむろん十分考慮し
ながら、なるべく犠牲を少なくし、不
便を少なくしてやらなければならぬ
と思つておりますし、また警察の方面
と運輸の方面の関係で若干の意見の食
い違ひがあつたようですが、これは幸
い川島長官の大所高所からの御調節も
ありまして、非常に事務的にも歩み寄
りをいたしてございまして、話し合ひも
非常に順調に進んでおるといふよう
な状況になつておりました。これはや
り当委員会においてもいろいろな角度
から御鞭撻を贈つておる結果だろ
うと思ひますが、目下のところ、あまり
大きな意見の食い違ひでございませ
ん。後あまり起つてこないのじゃないか
といふふうにも考へておられます。

○大倉精一君 まあ基本的な問題につ
いてここで論争すれば切りがないこ
ともあるし、あるいはまたかえつて
それが、おれは委員会でも言つたか
ら、これは曲げられないといふことが
あつても困りますから、私は徹底的に
論争はいたしませんけれども、先般も
川島長官も何が公益かといふお説があ
りました。これはやはり論争の一つ
の大きなテーマだと思ひます。現
在免許行政が——これは公益であるか
らといふことで免許をされておる必
ずしも公益かどうかといふお話もあり
ました。これは大いにまた関係懸念
会等において論議を願ひたいと思ひ
ますけれども、私はこのバス、ハイヤー、
タクシー、トラック通運といふもの
が、事業そのものが必要であるか、免

許の必要があるから免許をしておるん
だといふことであるのか、それも一つ
あると思ひます。もう一つは、やはり交通
調整といふものもあるでしょう、いろ
いろな要素があると思ひますけれども、
ともかく今あなたがおっしゃつた
ような考へ方でいきますといふと、公
益といふものは一体何だといふことに
なるわけです。それで、人間があつて
荷物があると、こうおっしゃるけれど
も、私は公益といふものは、人間のた
めによりたくさんの役に立つておるも
のが公益だと思ひます。さらに、
優先して役に立たなければならぬのが
公益だと思ひます。ですから、ここ
かすべては人間のためである、ここ
から出発すべきだと思ひます。けれど
も、こんなふうな考へておられますけ
れども、要するに、車が幾らあつても動け
なかつたら、車は、これは不便至極な
ものです。諸外国の例もおっしゃい
ましたけれども、諸外国におきまして
も、都市交通政策の基本といふのは、
大量交通機関、大量輸送機関といふも
のが交通政策の基本になつておる。現
在自民党の政調会の研究員である青木
慶一さんも「鉄道必勝論」といふ本をお
書きになつておられますけれども、これ
を見ましても、アメリカの自動車文明
といふものは、これは行き詰まつてお
る、失敗しておるのだといふことを言
われております。あるいは、先般「都
民の時間」で、パリの交通関係の担当
官の放送もありましたが、パリにお
いても、現在のパリの交通難を打開する
には、やはり大量輸送機関といふもの
がプライベート交通に先行しなければ
ならぬ、こういう意見を言つておられ
ます。これは世界的な傾向だと思ひ

すね。ですから、この機会に私はお考
えを願ひたいことは、当面の対策、当
面の対策といつて、当面とりあへずの
ことだけやればいいかといふと、そ
うでなくて、この場合、ほんとうの都市
交通はいかにあるべきかといふ将来の
構想を立てて、それに合うところの当
面の対策といふことではないといけな
いんじゃないかと思ひます。で、こうい
う点について、先ほどお話をしました
ところの駐車場というお話が出ました
けれども、これも先般トラック・ター
ミナルの問題も当委員会でもやりました
が、運輸省自体のトラック・ターミナ
ルに対する構想ができていない。でき
ていないのです、トラック・ターミナ
ルに対する。トラック・ターミナルと
いふのはどんなものか、どうやって運
用するか、実はどういふようなもの
も、やはり、そういう根本的な考へ方
といふものをしっかりと持つてい
ないといふと、ばらばらになつてく
るのではない。今、安井さんは、運輸
省と警察庁のほうでは、大した根本
的な食い違ひはなくて、話し合ひが進
んでおるとおっしゃいましたけれども、
これは妥協の所産になるかもしれ
ません。なるかもしれませんけれども、
根本的には公益優先であるのか、
あるいはこの際公益がまんをしても
らうといふのか、こういう根本的な違
ひが出てくるのです。こういう点を
ひとつよく御議論を願ひたいと思ひ
ます。同時に、確かに自家用自動車、乗
用車といふものは規制しにくい。しく
いといふことは、これは直接規制はで
きませんよ。そのことは、私、端的に
言つて、自家用乗用車の直接規制は
できないと思ひます。そこで、先ほど申

しましたように、都心、都内の主要地区における道路の路上の駐車禁止、これを徹底することによって、これはもう自家用車を持つて入って来てても仕方がないという、そういう状態にしなければならぬと思ひ、外国でもそういう状態になってきておるようです。ただし、ニューヨークあたりでは、お医者さんとか、あるいは報道機関等に例外のものがあるらしいのですけれども、何か最近の新聞を見ますと、ニューヨークにパインズという非常に交通関係の権威者がやつて参りました、そして医者に対する特権もチェックせよというよりなことを言つて、お医者さんの団体とたいへんな論争があるようです。こういふ工合にして、都市における自動車交通の様相といふものは変貌してきている、こういふことを安井大臣、ひとつお考えを願ひたいと思ひます。そういう点について今御意見を伺つても、ああそうかと云うわけには参らぬと思ひます。けれども、よくお考え願ひたいと思ひます。特に道路建設といひましても、私は道路が幾らできて、自動車の増加には追いつかないと思ひます。でありますから、これは世界的な傾向である。現在の通産省の方針を見ましても、メーカーは軒並みに増産計画です。大増産、大量販売、マス・セトルスの時代です。現代はこういふ時代です。私はこの際、都市における自動車交通を見直してもらふことを強く強調したいと思ひます。安井大臣、何かこれに対して御意見があつたら……。ただお断りしますけれども、おれは運輸委員会です。言つたから、違つたことは言えないというよりなことでなく、

軽い気持ちでひとつ御意見を聞かせ願ひたい。
○国務大臣(安井謙君) 率直に言ひまして、乗用車のほうをちよつと押えることを本気で考えろと、こういう御意見だろうと思ひます。私どももその合理的な方法があれば、これも一緒にやりたいと思つておられます。これはほんとうにそう思つておられるわけですが、なかなかいい方法がありません……。といつて、今これを都心地へ乗り入れを禁止するといふことは、實際上私は不可能だと思ひます。せめてふえるやつを、むぞうさにふえるものをできるだけ押えていくというよりな意味から、自家用車といへども、車庫なり常置場所の設置を、法律化して条件づけ、こういうことも必要だろうと思ひます。また運転の免許にしましても、年令、あるいはその人の環境等につきまして、できるだけ厳選をして、非常な危険な運転のないようにという観点から、しほつていくというよりなことで、ある程度のセーブはできる。そのほかに認定でもできて、非常に妙手があるというよりなことがあれば、それについて私ども考えていきたいと思つておられます。やはり巨額の大都市の今の状況なら、まだ交通は、乗用車をとめて、トラックを動かせといふふうにはちよつといきかねるのではないか。むろん今のうちに、両面から考えていくことは必要ですが、やはり公益優先という建前はとりながらも、ある程度のトラックの規制というものは、もうこれからやむを得ないのではないかというふうには私どもは考えているわけです。

○大倉精一君 今都心にある商店、中小企業の持つてゐる車は、置き場所がないから、道路に置いてある。これは救つてやらなければならぬ。これは大臣のおっしゃるとおりと思ひます。問題は、外部から入つてくる車が、都心の繁華街の混雑する所にとまつて用足しをするといふことを禁止するといふこと、路面駐車禁止、これは、考えれば何らかの方法があると思ひます。ないからといつて野放しにしておけば、これはトラックをとめてもどんどん入つてくると私は思ひます。しかも最近ミラーちゃん、ハーちゃんまで、といつては失礼だけれども、車を買つて、学生までも車を買つて通学するというマイ・カー・ブームです。これを野放しにしておいて、都民のバンドあるところのトラックあるいはバスを制限するといふことは、私は本末を転倒しておると思ひます。もうこれ以上申しませんけれども、先般も、幸い小牧の空港で大野伴陸先生とたまたま会つて、三十分間ぐらゐロビーで雑談的に考えを述べて、理解を深めるように努力しました。大野副総裁にはどうやら御理解願つたと思ひます。これはもう各省庁間のなわ張りとか業界の擁護とか何とかという根性ではなくて、全くこれは超党派的に、あるいは超派閥的に、あるいは超何々、すべてに超然として考えを立てないといふと、ほんとうに都市交通といふものは大へんなことになる。しかも大臣はこの程度でやれるとおっしゃつたけれども、現在でもどんどん、どんどん工事がふえてきている。もうこの四月から、オリンピック道路の工事も始まつてくる。そうなつてくると、全く東京

の交通といふものは憂慮すべきものである。このときに、どんどん自家用車がつ通つて、トラックが昼間通れないとなつたらどうなるか。しかも建設途上にあるところの建設資材はどうなるか、それに必要な物資はどうなるか。夜間運べといつても、一体夜間それを受けるところがあるか、どうさばるか。私はこの際、まあ百足らずでもつて語弊があるかもしれませんが、私も、オリンピック道路も作らなければならぬ、あるいはそういうこともやらなければならぬといふこの際この時期に、しばらくの間は都心に乗り入れをすることを辛抱してもらふ。車を買つちやいけないといふのじゃない。どんどん郊外でドライブを楽しんでもらつてけつこうだが、自分の間は都心に入つてくる車といふものは遠慮してもらひたい、こういう考えを持たなければならぬと思ひますけれども、これはひとつ、きょうは論争が中心じゃありませんから、閣僚懇談会等において、まずやはりそういうお考えがあるならば、本委員会の趣旨を相なるべくひとつ実施をせよというように要望したいと思ひます。

○白木義一郎君 一問だけ。いろいろもう大問題として論議されている問題です。申し上げたいことも言わずに、ただ一つだけ申し上げたいことは、この車を規制する点に重点が置かれてありますけれども、今、御承知のとおり方々に被害が起きてくるわけですから、それで、公益優先といふようなこととありますし、また都民の立場からいふと、大きなトラックがぶんぶん、ぶんぶん町の中を走られるのは非常に迷惑な感じを持つてゐるわけです。それで問題は、道路を作ればいい、しかしこれも緊急には間に合わないと同時に、魚でもウサギでも通る道はきまつてゐるのだ。いろいろなことを考えますと、どうしても車を規制するわけにもいかないし、といつて現状をそのままにしておくわけにもいかない。特に長官は、今度は選挙を目前において非常につらい立場にあるのじゃないかと思ひますが、そこで、やはり何もしないで選挙を迎えるわけにもいかないし、下手すればこれは選挙に影響もある。反響も受けるというよりなことを考えると、なかなかふん切りもつかないのじゃないかと思ひますけれども、ここで車を規制するといふ考え方も当然ありますが、道路を規制して、思い切つてすばつと一方交通にしてしまふ。そうしますと今ある道路が二倍に使へる。道路を広げた勘定になるわけですね。そこで車に乗つてゐる人たちは、目的地に行くには多少迂回をして行かなければならない。しかしその間走つてゐる。走つていれば乗つてゐるよりは満足するものなんです。それは動かなくなつて二十分待たされる二十分と、走つてゐる二十分とは感覚が非常に違つてゐるんです。ですから狭い日本で道路を広げるといふ考え方も、これは限度があると思ひますし、家屋のように上に伸びていく、それから下に伸びていく以外に、狭い日本ではあり得ない。これははつきりした問題なので、そこで緊急の問題として、全部幹線の道路は一方交通にしてみる。思い切つた方法がとれないと、この問題はいつまでたつても国民の納得を得られないというより

に、まあしろうと考えて考えておりますので、それだけひとつ御参考までに申し上げておきたいと思ひます。

○委員長(村松久義君) 質疑はこの程度で終了いたします。

○委員長(村松久義君) 次に、参考人についてお諮りいたします。
去る三月一日の本委員会において、日本船主協会、全日本海員組合及び学識者よりそれぞれ一名の参考人の出席を求めたことを決定いたしましたのでありますが、委員の方々の要望もありませんので、通信の実際の技術面に当たられていてる方を一名参考人に追加いたし、来たる十五日木曜日に参考人の意見を聴取いたしたいと存じますが、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、さよう決定いたします。
本日はこれにて散会いたします。
午後四時七分散会

昭和三十七年三月十四日印刷

昭和三十七年三月十五日発行

參議院事務局

印刷者 大藏省印刷局