

第四十回国会参議院運輸委員会會議録第二十号

昭和三十七年四月五日(木曜日)

午前十時四十四分開会

委員の異動

本日委員大野木秀次郎君、小酒井義男君及び松浦清一君辭任につき、その補欠として田中茂穂君、大和与一君及び赤松常子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
田中 茂穂君
重宗 雄三君
鳥島徳次郎君
平島 敏夫君
大和 与一君
赤松 常子君
加賀山之雄君

委員

国務大臣 齋藤 昇君
運輸大臣 廣瀬 真一君
運輸大臣官房長 辻 章男君
運輸省海運局長 木村 睦男君
自動車局長 梶本 保邦君
運輸省観光局長 梶本 保邦君
事務局側 古谷 善亮君
常任委員 古谷 善亮君
会専門員 古谷 善亮君

本日の會議に付して案件

○國際觀光ホテル整備法の一部を改正する法律案(内閣送付、予備審査)

○木船運送法の一部を改正する法律案(内閣送付、予備審査)
○道路運送車両法等の一部を改正する法律案(内閣提出)

○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。まず、委員変更について御報告いたします。本日、松浦清一君が辭任され、赤松常子君が選任されました。

○委員長(村松久義君) 國際觀光ホテル整備法の一部を改正する法律案及び木船運送法の一部を改正する法律案を一括して議題とし、これより両案の提案理由の説明を聴取いたします。齋藤運輸大臣。

○國務大臣(齋藤昇君) ただいま議題となりました両案について御説明申し上げます。まず、國際觀光ホテル整備法の一部を改正する法律案の提案理由について御説明申し上げます。

外国人観光客をわが国に誘致し、もってわが国の國際収支の改善に寄与するためには、総合的な國際觀光の振興策が講ぜられなければならないことはもちろんであります。その一環として、外国人観光客に対する接遇の充実に資するため、登録ホテル及び登録旅館の料金に関する制度を整備する必要があります。

出義務を課するとともに、これが外客接遇上不適當であり、特に必要があると認めるときは、運輸大臣がその変更を指示することができることとしたし、適正な料金の確保をはかるうとするものであります。さらに、これらの改正に伴い、罰則及び行政処分の適用について所要の規定を整備いたすこととしております。

以上がこの法律案を提案する理由であります。次に、木船運送法の一部を改正する法律案の提案理由につきまして御説明申し上げます。

最近における經濟の發展に即応して内航海運が國民經濟において占める機能の重要性は急激に増大しつつありますが、内航海運の小型船分野の大部分は零細企業であり、輸送秩序も確立されておられない現状であります。

今回の改正の要点的第一は、小型船による輸送に対する信頼を向上させ、不適格者による小型船海運業の秩序攪乱を排除するため、登録の資格要件として小型船海運業を遂行する上に必要な能力及び資力信用に関する規定を整備したこととでございます。

第二に、最近における内航船舶の鋼船化の傾向にかんがみまして、五百総トン未満の小型鋼船と木船とを一括して規制することといたしております。

第三に、二十総トン未満の小型船の活動分野は限られた短距離輸送に従事しており、その船腹量も内航海運全体としては小さいので、これらの船舶の

みによる海運業を届出制に改めたこととあります。

第四に、營業保証金の供託制度につきまして、現行法では現金供託のみしか認められておらなかったため、現行法が、有価証券をもってかえることができるように改め、従来よりも有利な資金の運用ができる道を開いたこととあります。

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

○委員長(村松久義君) ただいま説明のありました両案に対する質疑は後日に譲ります。

○委員長(村松久義君) 次に、道路運送車両法等の一部を改正する法律案を議題といたします。

まず、本案の補足説明を聴取いたします。木村自動車局長。

○政府委員(木村睦男君) 提案いたしました改正する法律案につきまして、補足的に御説明申し上げます。

今回提案いたしました道路運送車両法等の一部改正の法律案の改正の内容は、大体四点に分かれております。この法案は、現在でございます道路運送車両法の一部改正と、自動車損害賠償保障法の一部改正と、二つの法律の一部改正を一括して、今回の改正法律案の中身としております。

第一点は、道路運送車両法の一部改

正の中で、自動車標章表示制度の新設を考えております。これについて申し上げます。現在自動車は、自動車の検査証の有効期間が切れて運行しております。また、街頭の取締り以外にはこれをチェックする方法がないのであります。しかし自動車は、車両検査の有効期間内で走らなければいけないということになっておりますが、この期間が切れても、街頭で発見される以外にはチェックする方法がない。そこで、今回この自動車検査証の有効期間がいつ終わるかという、終わる時期を表示いたします検査標章——ステッカーのようなものを自動車の前面のガラスに張るという制度を設けて、一見いたしまして走っておる車で、この車の検査の有効期間はいつであるということがわかるようにいたしまして、取り締まりの便宜をはかるようにいたしたい。同時に、その自動車の使用者がいつ終わるかというのを認識させまして、検査期間の過ぎた自動車が運行するのを防止し、もって事故防止に備えたいと、かように考えておるのでございます。

なお、あとで申し上げますが、自動車損害賠償保険に入っておりますことを表示する表示の仕方と、それから検査期間の有効の期日を表示いたしますことと関連を持たすことによりまして、車両検査の有効期間を示す標章が同時に保険にも入っておりますことと表示するようにいたすように考えておりました。あわせて無保険の車の走

らないように、このほうの防止もいたそうというのが改正の一つの点でございいます。具体的に申し上げますと、ちようど現在、車に優良マークを前に張っておりますが、あの程度の大ききで、たとえば車両検査の有効期間が三十八年の二月まで有効だということになりますと、そのステッカーに2とかいう字を入れますと、三十八年であるかどうかというところは色で分けるようにいたしまして、たとえば三十八年を緑の色で表わすといはしますと、緑の地に大きく中に2と書いてあるのを前に張って走っておりますと、この車は三十八年の二月まで有効検査期間をもって走っておるといことがわかるということになるわけでありませう。なお、その三十八年の二月というステッカーを見ますと、その期間までは損害賠償保険にも同時に加入しておるといことも表わすといふふうにいたすわけでございます。この損害賠償保険との関係は、車両検査の際に、たとえば三十七年の四月、今月車両の検査期間が切れまして、検査場に車の検査を受けに持参ります。そのういたしますと、その車の有効の検査期間が一年間の車である。たとえばハイヤー、タクシーのようなものでございませうが、一年間であるといはしますと、その検査に合格いたしますと、来年三十八年の四月まで有効であるといふことになるわけでございます。ステッカーを交付するのでございませうが、きよう検査に参りましたときに、同時に三十八年の少なくとも二月までは損害賠償保険に入っておるとい

う保険契約の証明書も同時に呈示するように入たすわけでございます。現在でも車両検査を受けます場合には、保険に入っておるといことを証する契約書を、証明書を呈示しなければ検査を受けさせないことにいたしてありますが、現在では、きよう有効な保険に入っておるおれはいいといふことになつておるおれは、明日の日からは無保険になる場合もございませう。それを今回の改正によりまして、きよう検査を受けます車が今後一年間検査期間があるといはしますと、一年間は少なくとも保険に入っておるといことでなければ検査を受けさせないといふふうに改正するわけでございます。したがって、本日この検査をいたしました検査に合格して一年間の有効期間を与えると同時に、その表示は一年間検査期間にも入っておるといことに関連がつかうわけでございます。一枚のステッカーで検査と検査と両方とも有効であるといふことを表わすようにいたしたと、これが今回の改正の一応の第一の趣旨でございます。ちよつとごらんいただきますと、ステッカーと申し上げますのは、一例を申し上げますと、たとえばこのしるしですと三十八年といたします。そうすると、ここに10と書いてあります。これは三十八年の十月まで有効だといふことがすぐわかる。かりに三十九年にはこういふ字の色にいたしまして、ここに10と書いてありますと、この模様の中に10と書いてありますと、この車は三十九年の十月まで有効だといふことがすぐわかる。こういふふうにいたしたい、かように考えております。

それから第二点は、自動車の検査証の有効期間の改正でございます。現在は乗合バスそれからハイヤー、タクシー、これらの営業用の旅客自動車の自動車検査証の有効期間は、原則として九月月になっております。ところが、従来の実績を見ますと、非常に整備の能力が向上しております。それから自動車事故は非常に遺憾なことでありますが、ふえてはおりますが、特に車両の欠陥による事故は低下の傾向にあります。したがって、現在の規定で九月月に原則としてなっておりますが、一年まで延伸してこれを認めることもできるということになっております。この際、整備能力の向上あるいは車両欠陥事故の低下といふこの状況を勘案いたしまして例外である一年ということに一律に改めまして、また一方家用旅客自動車はすべて現在二年ということになっておりますが、この中で家用でございませうが、大型のバスあるいはドライブクラブの車、これは家用車としての扱いをやっておりますので、従来二年間の有効期間でございませうが、これらは実態から見ますと営業用と同じような働きをいたしますので、これを家用車並みに検査の有効期間を扱うことは、事故防止の建前から考えましても、また車両の走行キロから考えましても不適切であると考えられますので、こういう点を考慮いたしまして、家用車の中にもバス型の車それからドライブクラブの車につきましては、現在の有効期間二年というのを一年間に短縮したい、かようにいたしまして検査期間を実情に合うようにしていきたいというのが改正の第二点

でございます。それからその次が指定自動車整備事業制度の新設でございます。御承知のように、自動車の増加の傾向は毎年二割以上の非常にめざましい増加をいたしております。自動車が増えたと車両の検査業務もそれと全く比例いたしまして激増してくるのでございませう。しかし、検査に当たります要員等につきましては国家予算の関係上この自動車の増加の傾向にマッチして補充増加していくという過去もなかなか困難であるという過去の実情にかんがみまして、一方において検査要員の増加等も努力をいたしておりますが、反面検査そのものの合理化をはかりまして、何とかこのふえてくる車に対する検査と増加をうまく処理するようにいたしたいということも考えましたのがこの指定自動車整備事業制度でございます。これはどういうことであるかと申しますと、現在自動車の検査は、御承知のように、陸運事務所の検査場に持参りまして、そこで検査官の検査を受け、保安基準に適合しておれば検査の有効期間の延伸を認めらうことになつておりますが、今回のこの改正の考え方は、これは従来どおり続けてやりますが、さらに民間の整備工場で優秀な整備工場のうち、さらに特A級のものを認めて、これを指定整備工場という指定制度を設けて、この指定を受けました工場に自動車を持って参りまして、そこで整備をいたしまして、整備の結果その車が保安基準に適合したということになりますと、保安基準に適合しているという証明書を自動車保有者に与えるわけでありま

す。そういったしますと、保有者は、その証明書をもちまして、車は家に置いておつてもよろしいので、その証明書だけを持って陸運事務所に行きまして、そこでその証明書を呈示するわけでありませう。陸運事務所ではその証明書に記載されてあることを見まして、車両検査の有効期間の延伸を認めるといふふうにするわけでございます。ここで問題になりますのは、役所の検査機関がみずから検査をしないで、民間の整備工場で整備をし、そして保安基準に適合しておるかどうかといふことを認めさせて、はたして検査の公正あるいは検査の効果が期待できるかという疑問が起るわけでございます。で、この点につきましては、この整備工場の指定につきまして、非常に厳重な制約を考へておるのでございませう。まず現在全国に約二万三千程度の整備工場がございませうが、そのうちで現在道路運送車両法で優良整備工場であるという認定を受けておりますものが、約九百ほどあります。これは設備あるいは整備要員、それらの点、こまかい基準に当てがひまして、その基準に合格しておるものを優良整備工場として認定いたしておるのでございませうが、それらの工場約九百ありますうちで、さらに今回省令によりまして、設備についていろいろな条件をつけませう。それから、そこで整備をし、保安基準に適合するかどうかを見ます検査担当者、資格につきましても、省令でこまかい規定を作りまして、これらの規定に適合する設備と要員を持っておりませうものを指定整備工場として指定いたしまして、そこで整備をし、その要員によって、責任者によって保安基準に

適合しておるかどうかの証明書を発行するということ、検査の有効、あるいは検査の効果というものを担保したい。かように考えております。したがって、この指定にあたりましては、平常に嚴重にやりますと同時、常にそれらの工場につきましては、平常の監督、あるいは監査も実施いたしますし、また整備のやり方あるいは保安基準に適合しておるといふ適合証の発行等におきまして、いささかでも不正あるいは不適切の点がありますれば、指定の取り消し、あるいはその他法律によります制裁を加えて、こういうことのないようにしていく、こういうふうなことも考えておまして、これによりまして、現在役所の検査場で検査を受けますと同等あるいはそれ以上の整備能力あるいは検査能力というものを担保したい。かように考えておるのでございます。もちろん自動車保有者は、検査を受けます場合に、そういう指定整備工場に行きまして、今申し上げましたような適合証を發行してもらって陸運事務所に行くことも、また直接車を持って陸運事務所の検査場に入るのもこれは任意でございます。自分の選ぶほうをとればよろしいというふうにいたすわけでございます。もちろん今回初めての試みでございますので、この工場の指定につきましては、相当嚴重にできるだけ範囲を狭めましてスタートしたい、しかしその後の様子を見ながら、万遺憾のないように進めていきたい、かように考えておるのでございます。

それからその次が、原動機番号に関する規定の整備でございます。現在、自動車の原動機につきましては、一つ

一つナンバーを打ってあります。これは自動車、今でも貴重品でございますが、非常に価値が高くて、あるいは非常に希少価値の多かった時代に、盗難、その他のおそれもありましたもので、一々自動車の原動機につきまして番号を打っておったのでございまして、その後御承知のように自動車も非常に普及して参りましたし、また価格も次第に低下して参りまして、そこまで、こまかく規制する必要がもうほとんどないというふうな考えが出ておるので、この際法律を改正いたしまして、この原動機番号を打つというのをやめたい、こういうふうな考えが出ておるのでございまして、これによります弊害は、現状ではほとんど考えられませんが、実情に合うように改正をいたしたいというのが、改正の一つのねらいでございます。

以上が道路運送車両法の一部改正の中身でございます。

それから次が、自動車損害賠償保障法の一部改正でございます。これは、その一点は、損害賠償の保険の期間と、自動車の検査の有効期間の関連性の強化でございます。先ほどスティーカーの場合に御説明申し上げましたように、現在保険に入っております車をチェックする方法といたしましては、自動車の検査あるいは自動車の登録の場合に、保険証明書の呈示を求めることになっておりますが、これだけでは、車両検査のときあるいは登録のとき、その瞬間に保険に入っているというだけで、その後保険期間が切れましても、どうすることもできないというのが実情でございますので、その後におきましては、街頭の取り締

まりの際に保険証明書を見て、お前に入っていないからだめだというふうな、街頭の検査でチェックする以外には方法がないのでございまして、そこで今回、先ほど申し上げましたように車両検査を受けなければならぬ車につきましては、車両の検査の有効期間を表示する制度を設けましたが、その期間は必ず保険に入っておるといふ証明書を検査のときに呈示することにしたしまして、したがって、車両検査の有効期間を表示しておると同時に、これが保険に入っておる期間も表示するというのを兼ねますようにするということにならざるを得ないのでございまして。

それから、いま一点の改正は、車両検査と関係なく、保険標章の表示制度の新設でございます。これは現在の自動車につきましては、車両の検査の対象になる自動車と、車両検査を要しない車とがございます。御承知のように軽自動車につきましては、車両検査が必要でございせん。したがって、別に保険に入っておるといふことだけを証明する表示制度を考えなければいけないのでございまして、これにつきましては、保険期間の終期を表示する保険標章を表示させる制度を新設するのでございまして。ここに一応見本を持っておりますが、軽自動車でございますので、車の形が必ずしも普通の乗用車とかなんとかいうふうな前面にきちんとガラスがない場合もございまして、軽自動車につきましてはナンバー・プレートのみならず、こういった標章をつけるように考えたわけです。たとえ

ば、この赤字のこういふマークに10と書いてありますと、これは三十八年の

十月まで保険に入っておる。それから黄色の地に青で10と書いてあれば、これはたとえ三十九年の十月まで保険に入っておるといふことを表示さそうとするのでございまして、中の数字が月を表わし、この地色によりましてそれを表わしていき、かように考えまして、これをナンバー・プレートのすみこに張りつける。もちろん雨風等に

あいますから、この質等につきましては、そういうことのために破れたりよごれたりしないように良質のものを考えておるのでございまして。

それからもう一点は、この損害賠償保険の契約の解除の制限でございます。現行法ではこの損害賠償保険が強制保険であります。それにもかかわらず契約の解除につきましては別段の規定もございません。これは非常に欠陥でございまして、任意に本人が契約を解除できることになっておりますので、この制度の実効があらぬやうらみがございました。そこで、そのために無保険の自動車の生まれることを防止いたすために、保険契約の解除につきましても法律上制限を加えて、任意に自由に解除ができないようにいたしたい、かように考えておりますのが改正の一つの点でございます。

最後は、これらに伴う罰則の強化でございます。無保険の車に対しまして罰則を、現在は三カ月以下の懲役または三万円以下の罰金になっておりますが、これを六カ月以下の懲役または五万円以下の罰金に引き上げております。この罰則につきましては法務省等の指導を得まして、いゝんな法律につきまして罰則の横の公平を期する点から、こういった罰則の内容の改正をいたしたのでございまして。

なお御参考までに申し上げますと、損害賠償保険につきましては、強制保険であります。これが施行されて七年ほどたつておりますが、現在の加入の状況は大體八割加入いたしております。二割は未加入のまま走っております状況でございます。なお、これを四輪、三輪自動車、それから軽自動車に分けて見ますと、四輪、三輪の車両検査登録を要する車につきましては、約九割は加入しておりますが、軽自動車は七割弱ということで、軽自動車の加入率が一番低いのでございまして。非常に遺憾なことでございます。非常な遺憾なことでございます。今このように保険期間を表示する標章制度を実施することによりまして、百パーセントの加入を実施したい、かように考えまして今回の改正を企図したわけでございまして。

簡単にございまして、一応補足的に法案全体にわたって説明いたしました。

○委員長(村松久義君) ではこれより本案に対する質疑を行ないます。順次御発言を願います。

○大倉精一君 いろいろ説明を受けましたが、今度民間に検査を委託するという根本的な理由は何か。局長に……

○政府委員(木村睦男君) 民間に車両検査の実務を一部委託しようという考え方の根本的な趣旨は何かということでございますが、先ほどもちょっと触れましたように、車の増加の趨勢が非常に大きい。これに対して陸運事務所に委ねて検査をやっておりますが、実情をずっと考えてみますと、い

と、やはり業務量の非常な増加に伴いまして、それを処理するだけの十分の予算定員が、在来の実績に顧みまして必ずしも確保されていないという状況でございます。われわれといたしましては、常にこれが確保には努力をいたしておりますが、実績がこのような状況でございますので、このほうの努力を続けまして同時に、反面、車両の検査の実務につきまして、何かこれを合理化する、あるいは現在非常に負担の多い検査官の仕事を、何とか合理的にさばく方法はないだろうかということをお考えのわけでございまして、したがって、そういう観点から、いろいろの方法としては考えられるわけでございますが、その一つといたしまして、

追いつかない、こういうことであるから、民間の機能を活用したい、こういうことだと思っております。そういう現象がいつごろから起こっておりますか。今初めてじゃないのですか。車の増加率というのは非常に大きいというところは、もう二、三年前から始まっております。まあ予算もこれに伴ってない、こういう現象は相当前から起こっておりますと思っております。いつごろから起こっておりますか。

○政府委員(木村睦男君) 車両数の増加の傾向は御承知のように相当以前から一年ごとに二割程度の増加になっております。それに対して検査要員の増加は、毎年要求をいたしてきておるのでございますが、それに追いつかない。この傾向をたとえ七年前の昭和三十年と三十七年度の今回の予算との七年間の比較を見ますと、車両数の増加は昭和三十年を一〇〇とい

はどうか、先ほど申し上げましたように、簡略化等によってやっておりますが、事故率の中身でもわかりますように、車両欠陥の事故は減っております。これも勘案いたしまして、このために特に整備不良の車が走り、事故を起こしているという事実はないように考えております。

たとえ新たな車を作りましてこれを使用いたすという場合には、その車につきまして一定の型式を指定いたしますと、その指定を受けた車を使う場合には、一々検査を受けなくてもいいというふうな簡略な方法は講じておたわけでございます。たとえば、三十七年度の何々という車を今年度新車として出すという場合には、その型の車は全部同じ型でございますので、それを代表的に一つだけ事前に十分検査いたしました、そうしてよろしいということになれば、型式を指定いたしました、この車を新たに使う場合には、一々車を持ってこなくてもよろしいというふうにして、一部合理化をやっておりますわけでございます。もちろんこれは当初のときでございますが、継続検査は、もちろん必要でございますが、第一回目の検査は、そういうことで一部簡略化をやってきた、こういうことを現在もやっております。

たいた改正を企図いたしておりますように、性能のきわめて高い、また一定基準以上の技術者を持つておる整備工場を整備をし、そしてそこで保安基準に適合しておるといふ認定をさすことによりまして、検査官の車検場におきます車両検査の実務を一部省略いたすことによつて、業務量を合理的にさばいていきたい、かように考えて今回の改正に踏み切ったわけでございまして、検査権限そのものは、これらの民間工場に委譲するわけでは毛頭ございませんで、検査権限そのものは依然として官が持つておるのでございまして、ただ、保安基準に適合しておるか

○大倉精一君 そうしますと、まあ一口に言うならば、車はほとんどふえるが役所の整備能力というものはこれに追いつかない、こういうことであるから、民間の機能を活用したい、こういうことだと思っております。そういう現象がいつごろから起こっておりますか。今初めてじゃないのですか。車の増加率というのは非常に大きいというところは、もう二、三年前から始まっております。まあ予算もこれに伴ってない、こういう現象は相当前から起こっておりますと思っております。いつごろから起こっておりますか。

○大倉精一君 そんな程度で埋め合わせができておるなら、検査の機械化なんというものは、これはほとんどやれば埋め合わせができるように考えられるし、また、自動車の性能もますますよくなつてくるので、それでもって埋め合わせができるようにわれわれしろうと考へに思ふのですが……。ですから、こういうことをやらなければならぬということなら、もっと早くやっておかなければならぬという気がするのです。ですから、どうもそういうことから想定いたしますと、今までは整備不良の車が走っておったというふうにも考えられぬこともないと思うのですが、その辺の事情はどうでしょうか。

○大倉精一君 これも従来相当そういう点に手抜かりがあったと思うのですが、つまり、車両の増加あるいは現有車両と検査能力との間に相当開きがあったと思つておる。そういう場合に、やはり現在までも民間工場を相当活用しておつたと思つておる。そういう点はいかがですか。

○大倉精一君 私の聞いておるところによると、やはりそういうふうな能力の不足を、今度の法律改正のように、民間工場において車両検査の作業の一部まかせておるといいますか、依頼をしてやっておつたという、そういうこともあるのじゃないですか。いい、悪いということとは別にしまして、ですから、そういうことを今度は法律でもってきちんとして、工場をしてそういうやみ検査といつちや語弊があるかもしれませんが、そういうことのないように、法律でもってきちんとして正常化しようという、こういうねらいがあるのじゃないですか。

○大倉精一君 そうしますと、まあ一口に言うならば、車はほとんどふえるが役所の整備能力というものはこれに追いつかない、こういうことであるから、民間の機能を活用したい、こういうことだと思っております。そういう現象がいつごろから起こっておりますか。今初めてじゃないのですか。車の増加率というのは非常に大きいというところは、もう二、三年前から始まっております。まあ予算もこれに伴ってない、こういう現象は相当前から起こっておりますと思っております。いつごろから起こっておりますか。

○大倉精一君 そうしますと、相当前から車両の増加に要員ですか、能力の増加が伴っていない、そういうギャップはどういう工合に補つておられますか。町の中を走る車は相当整備等監督もされ、きちんと検査もされておつたと思うのですが、能力の足りない部分

○府委員(木村睦男君) 検査要員は、今申し上げましたように車の数に比較して非常に少ないのでございますが、そのために整備不良の車が町を走るというところには、相当検査員もそのために苦勞はして参つておりますし、それから、先ほど申し上げました

○政府委員(木村睦男君) 従来ともこの問題につきましてはわれわれ頭を痛めておつたわけでございますが、何しろ終戦後十年余になりましたやうやく民間工場もいろいろなものが増えてきて、そういう意味の確信も得るに至りましたので、民間工場の活用ということも決意をいたしましたわけでございますが、必要性は在来から感じておつたわけでございます。で、現在までも

○政府委員(木村睦男君) 従来車両の保安度を低下させないという考慮をい

たしまして、同時に、試験的に一部お話のようなことをやりました事実がございます。今回は、この改正が通りましてこれが実施になりますと、そういう事柄もこの中に含まれますので、この点につきましても、きちんとした、民間に一部検査の実施事務をやらすということが制度的にも明確になってくるという点は確かにございます。

○大倉精一君 まあこれからのあることとですけれども、こういう点はやっぱりはっきりしないという、どこまでが正当ルートであるか、どこまでがやみルートであるかという、非常に不明瞭なものがあると思うのです。その点はひとつ十分今後も注意してもらわなければならぬと思う。

それから、こういう点についての警察との関係といえますか、協力といえますか、そういう点も非常に必要だと思ふのです。たとえば現在の道路交通法の第六十三条によるところの「警察官は、前条の整備不良車両に該当するときは、当該車両を停止させ、並びに当該車両の運転者に対し、自動車検査証その他政令で定める書類の提示を求め」云々とありますけれども、これは実際なかなかできぬと思うのです、実際問題として、警察官が、車両整備が不良だと認める車といいますが、これはなかなか実際にできないと思うのです。こういう点についての運輸省との協力といえますか、協議といえますか、そういうことはおやりになっていくのですか。

○政府委員(木村陸男君) 本来、車の整備は、一定の期間を設けて車両検査制度でやっておりますが、これは一応

最小限度の車の保安の担保でございます。一般には、車を持って運転する者が、みずから常に整備の充実を期することが建前でございます。そこで街頭取り締まり等におきまして、車両欠陥の車が発見された場合には、今お示しのような道路交通法によって指摘を受けるわけでございますから、この点につきましても、従来とも警察と密接に連絡ができておりました。警察でそれを発見いたしますと、陸運事務所のほうにその通告がございませぬ。なお、その車は警察から整備不良というレッテルを張られまして、整備工場に入りまして整備いたしました。そしてその結果検査場に持参して、整備されておるかどうかがという確認を得て再び運行するというふうにしておりまして、その点の連絡は十分にできておりますが、今後ともさらにこれは一そう密接にいたすつもりであります。なお、今回の法律の提案に際しまして、警察と事前に十分連絡をとりまして了解に基づいて提案いたしましたような次第でございます。

○大倉精一君 この点は十分に連絡をとってほしいと思うのですけれども、運輸省のほうから見て六十三条とどういふ能力が、実行力が可能であるかどうかという問題があると思うのです。たとえば一斉検査の場合に、たまたま車をとめて調べた場合に、検査不良、整備不良のものがあるということを見出すのであつて、走つてくる車を整備不良だからストップを命じてやるといふことは、実際問題として実行不能だと思ひますが、そういう事例はありますか。

○政府委員(木村陸男君) 道路上で走つてくる車をとめて整備欠陥を指摘されるという場合、もちろん警察官でございますので、専門的な、技術的な経験並びに力はそう持つていないと思ひます。そこで、路上で発見された欠陥のほうではありませぬ、たとえば自動車の前照灯がこわれたとか、あるいはナンバーを照らします後の灯火が消えているとか、あるいは偶然の機会であつて、その十分きいていない車とかな、そういう一見して明瞭にわかるような点について、車両欠陥を指摘され、そういうのが実情でございます。

○大倉精一君 これは参考のためにお尋ねしたいのですけれども、この点は非常に道路交通法六十三条といふものは空文にひたしお尋ねしたいといふ気がして、いたんでお尋ねしたいといふ気が、実際問題として、警察官が走つてくる車を整備不良と認めてストップを命ずるといふようなことはないと私に思ふのです。テールランプが切れているとか、あるいはヘッドライトが片方消えているとか、そんなことならわかると思ふけれども、まあその他にはほとんどないと思ふのですが、これは参考のために伺ひたいのです。

それから今度のこの法律の実施によつて運輸省のほうでみずから車両の検査整備といふことに対しては熱意を欠くようなことがあつたのでは大へんだと私は思ふのですね。つまり民間のほうにおんぶして、そうして政府のほうで運輸省のほうで車両の整備といふことが非常に軽視され、あるいは熱意がなくなるということになると、こ

れは本末転倒するんですがね。あくまでもこれはやはり運輸省が主体となつてやり、民間のほうは補助的なものであるという工合にわれわれは考へるのです。その点はいかがですか。

○政府委員(木村陸男君) その点につきましては、先生の御指摘のとおりにわれわれも考へておりました。こういう民間整備能力の活用によりまして、運輸省自体が車両検査に対する情熱を失ひ、あるいはこれを軽視するといふような考へは毛頭持つておりませぬ。先ほど申し上げましたように、こういう制度で一部活用いたしました。もうお運輸省として業務量としては今後とも大いにふえてくるわけでございまして、できるだけこれを合理的に処理したいという考へ方からスタートしたわけでございませぬ、もちろん民間工場を活用します場合にも、すべての責任は運輸省自体が全責任を持つてございませぬ。また運輸省、つまり陸運事務所の検査場におきます事実上の検査行為そのものも決して減ることとはございませぬ、また、検査が車の保安、ひいては事故防止に非常に大きな意義を持つております点をより一そう重要視いたして、さらに今後検査につきましても情熱を持つて処理したい、かような決意をいたして居る次第でございます。

○大倉精一君 現在交通事故が非常に頻発して、国民の中からも交通事故を追放しようという運動の起こつて居ることは非常に大きな意義があると私は思ふのですが、御答弁によれば、情熱を失わぬ、責任は運輸省が持つのだと、こうおっしゃるけれども、どう

も予算面から調べてみますと、車はほとんどふえて居るのだが、予算はふえていないですね。たとえば自動車登録検査に必要な経費、これを見ましても、三十五年度は一億三千二百四十万七千円、三十六年度は一億三千二百四十万七千円減つておりましたね。三十七年度、本年度はわずかに一億七千万円でもつて四百万円ふえて居るにすぎない。それから車両検査施設整備に必要な経費を見ましても、三十五年度は九千九百九十九万円、三十六年度は九千九百九十九万円、本年度は一億一千四百九十九万円、本年度からずっと予算面を見てみましても、三十五年度からずっと予算面を見てみましても、逆になつて居る面もある。こうなると、この付近からすでに民間に少しおんぶしようという意図があつたのじゃありませんか。今度の法律がございませぬ、これまたそういう傾向があるということになると、これは大へんなことになるんですがね、この点いかがですか。

○政府委員(木村陸男君) 車両検査それから登録を含めまして、検査登録関係の現場の予算でございますが、予算額そのものは毎年ふえております。たとえば今年度三十七年度で要求いたしました予算は、先般通過いたしました予算よりも、車両検査登録両方合算して八億九千九百九十九万円、それに対して三十六年度は八億八千七百九十九万円、増加はいたしておられます。ただ、御指摘のよう

に車の増加の趨勢、業務量そのものの増加に対しまして、この予算のふえ

方はそれと並行はいたしておりませんが、多少づつはふえて参っているというのが実情でございます。

○大倉精一君 要するに、多少という表現よりできないというふえ方なんです。が、しかし、さつきおっしゃったように車は昭和三十年を一〇〇とすれば、三十七年は三四四、要員はわずかに一三四、予算もわずかながらふえていくという、わずかながらという程度なんです。これでもって先ほどおっしゃったように熱意はさめぬないという、これはその口では言えるのだけれども、実際その裏づけが私は非常に疑問だと思つた。そういう点については、これは運輸大臣現在の交通事情からいって、大蔵省が渋いかも知れませんが、大いに運輸大臣がらばって、陸運局関係の予算というものはもつと大幅に増加をするという、こういうことがこの際必要ではないかと思つたのですが、いかがですか。

○国務大臣(斎藤昇君) おっしゃいましたように、私は自動車関係の行政費はこれで十分と思つておりません。今後さらさら一そう力を入れまして、運輸関係のこういった仕事に従事しております者が、あまりに労働過多にならないようにいたしますと同時に、事務に欠けることのないようにいたしたいと、かように考へておるのであります。ただ、先ほどから局長からも説明しておりますとおりでございますが、この自動車の登録、ことに車体検査というふうなものについては、事務の確実安全というものは、どこまでも確保をして参らなければなりません。が、これらの整備あるいは修理といったような事柄についても、一般の修理

能力あるいは一般の人たちの知識というものが、だんだん向上して参つてきております。自動車も日本に初めてできた当時と今日とは非常に違つておると私は考へております。ことにバスあるいはトラック事業者等をおかれておられる大規模な事業者等をおかれては、みずからあるいは整備工場を持たれ、あるいは特定の整備工場において、自分の責任で車体の安全をはかつていくということが相当なわけになっておる。私はいくべきである、かように考へます。全部役所に持つてきて、車体検査を一々してもらわなければならぬということよりも、まず自分でやつていく。そしてそれを役所が必要限度においてチェックをする。チェックの仕方も、できるだけ簡便で、しかも安全性が保たれるという行き方にする。これは、日本の私は科学技術あるいは機械等に関する知識等が民間に普及して参りますれば、そのほうに移行して参ります。この当然である、こう考へております。それを助長をいたして参りたい。

ただ、今までにきめられております車体検査というものは、ある一定の期間にみずから車体検査を実施をしないといふだけで済めるような時代にならぬかと思つておられます。早くならぬかと思つておられます。しかし、さういふ整備能力を持たないような工場も、まだ今日相当多いわけでありまます。なかなかにうは参りませんが、将来の姿は、さういふふうによつていくべきであらう。こういふことは、役所の手数をただ省くといふことだけでなしに、また自動車を持つておられる人たちの手数も省く

わけでありまますから、りつぱな整備工場で、りつぱに整備されたというところであれば、その車を、わざわざまた車体検査場まで持つていって、もう一ぺん検査をしてもらうということではなくても、車体の安全が確保されていくという時代が早くくることを望みます。これを助長していきたい。これは役所の事務を省きますとも、民間の手間も省くということであり、さういふような方向で、全般の行政を指導して参りたいと思つておられます。現状に即しまして、必要な安全の確保あるいは職員の労務の過剰にならないという努力をこのための予算は、今後一そう努力をして確保をして参りたい、かように存じます。

○大倉精一君 口ではいろいろ、こう言われるけれども、全般を見ておられます。というところ、一般の傾向が、たとえば日鉄法の改正もさうなんですか、交通が非常に急速に非常事態のような様相を呈しておる中で、交通関係に対する費用というものを十分に出さず、これを民間のほうに肩がわりさせよう、こういふ傾向が私には出てきておると思つた。これは私は非常に危険だと思つた。それを私は言つておるのです。

日鉄法の改正も、本来、国鉄でやらなきゃならぬものを、国鉄に対して政府がめんどうを見ないから、だから民間の資本を投入するなんていう、あるいは活用するなんていう名目のもとに、民間の合併会社を作ろうといふ、これは交通関係の方面に費用を十分出さないといふことです。今度の場合もさうだと思つた。ですから傾向として、私は非常に心配をするのです。

西ドイツやアメリカ等におきましても、民間に委託をしておるといふ制度はあるようでありまますけれども、外国がさうだからといつて、日本もそれであるといふわけにはいかぬと思つた。その点は、あとからまた質問したいと思つた。日本人として日本のことを言うのは遺憾ですけれども、交通規則さえ満足に守られていない、たとえば駅において、上る階段と下る階段が分かれておつても、さういふのは、まるきり無視をされておるといふような、さういふ状態のもとに、外国がさうだから、日本もさうだといふことは私は通用しないと思つた。

さういふことから、いわゆる交通関係に対するお金を削つて、これを民間のほうに肩がわりさせようという、さういふ傾向は、大臣これは大いに警戒しなければならぬと思つた。これは政府として、どういふお考えを持つておられるかお話を伺いたい。

○国務大臣(斎藤昇君) その点はまことにごもっともで、重要なことだと存じます。ただ、このたびの車体検査の合理化の問題は、私は合理化であつて、政府の予算が十分伴わないからとか、あるいは国のほうの手数がかかって困るからといふことではなくて、先ほど申しますように、これは全くの合理化だ、こう考へておられます。私は予算が十分あつても、もつともつとやつて、場合によれば、人を減らしでもいといふところまでいくことを私は望んでおるわけなんです。これは民間に肩がわりするといふ意味でなしに、先ほど申しますように、大きなトラックを経営しておられる人たちが、あるいはバス

を經營しておられる方たち、さういふ人たちは、もうみずから整備をしてい。あるいは自分の特定の整備会社で、十分整備をさすことが、これがほんとうにあるべき姿であらうと思つたわけでありまます。

したがって、車の整備の不十分であるといふことについては、車の所有者あるいは運行者、これらの人たちに責任を負わせるということが私は必要だと思つた。さう考へます。しかし責任だけを負わしても、その遂行が十分できないといけませんから、チェックするだけのことは必要でありますから、整備指定工場は十分チェックさせると同時に、その整備工場における整備が、い

つても役所の車体検査場において合格し得るようなやり方をいつもやつていくかという査察指導、あるいは検査といふことが、これは私はたいへん必要だと思つた。さういふような考え方に立つておられますので、決して国費の節減といふ意味からではなくて、車体整備の合理化、さういふように私は理解を、またさういふつもりで指導いたしておるわけでありまます。

○大倉精一君 まあさういふことも、理想としては必ずしも私は否定はいたしませんけれども、しかし順を追つていかなければならぬと思つた。さういふこと、たとえば、これは大臣御存じかどうかかわりませぬけれども、陸運事務所あたりの予算といふものは、先ほど車両と人員の割合を言われたようにありますが、あまりふえておられないかと、そこで一体何をやつておられるかと、べらぼうな免許事案の調査につきましても、これは人が足りませぬよ。あるいは日常の車検登録にいたし

まして人が足りません、足りませんから、陸運事務所には、これは民間の業者からお手伝いに行っておりますよ。私は数年前に、この委員会で指摘したことがあります。お役所が、自分の予算が足りないからといって、民間の業者から人間を常駐させて、お役所の仕事をやらせておけるといふことは、まことに権威のないことなんです。今度横浜でも、陸運事務所の建物が建つたようですが、地方に行きますと、陸運事務所の建物はなくて、民間の建物に間借りしているところがたくさんある。これは自動車が多くなったから、自動車の時代になった今日において、お役所がこれに対する費用というものをとんとん出さない、こういう点が私は、いかにいろいろ言われても、役所の怠慢と言っても差しつかえないと思うのです。特にそういう傾向がある、こういうふうな傾向がある、陸運事務所の例を申し上げましたが、これは大臣、御存じかどうかかわかりませんが、御存じかどうか調べてもらいたい。地方ではいつも弱りまして、陸運事務所とか、あるいは気象とか、なるとかというところのお役所の予算は非常に弱いのです。この際交通というものが重点的な問題になるならば、やはりこれは予算の裏づけがなければならぬ。どこかで池田総理大臣は、私が今最も重点的に考えているのは、物価の問題と交通の問題だとおっしゃる。言うことは言える。総理大臣が交通の問題を重点的に考えているならば、予算はどうするか、その担当するお役所の予算はさっぱりふえていない、こういう現状ですね。これはひとつ運輸大臣、この際、大いに改革をしてもらう必要

があると思うのですが、そういう努力を願いたいと思うのですが、いかがですか。

○国務大臣(斎藤昇君) おっしゃる通り、今後一そう、努力をいたしたいと思つて、本年の予算要求につきましても、陸運事務所の予算、それから気象庁の予算これらは重点項目の一つとして大蔵省に強く要望いたしましたのでありますが、今後一そう、強く努力して参りたいと思つております。

○大倉精一君 その点は、今後政府において努力をされるということも期待して、次の問題に移りたいと思つて、今度の制度で優良工場の中で、一つの基準をきめて厳重に審査して指定をする、こうおっしゃるのですけれども、ここに指定基準案というものがあつたのですけれども、これは技術員は一級は何名、二級は何名、小型一級は何名、工員は一級五十名、二級二十名、小型一級十八名、整備士、一級十七名、二級七名云々と、こういう表があるのですけれども、こういう指定基準に合つておられるものは指定されるのですか。されないとすることになれば、されないと理由、その線の引き方が非常にむずかしいと思うのですが、その点はいかがですか。

○政府委員(木村陸男君) 現在考えております指定工場は、お話しのように、現在優良自動車整備事業者として認定を受けておりますもののうちで、さらに検査用の機械器具等、この指定のために必要な設備を持つておられるものを、これは省令で、その基準を示された設備を持つておられるものを、そのうちから指定することにいたしております。

○大倉精一君 そのうちから指定する試みでもございしますので、この機会に技術的な基準にさえ合つておれば全部を指定するということは避けるつもりでございまして、スタート当初にあたりましては、全国、地域的にも考えなかりませぬし、それからやはり試験的な意味合いもあつたので、できるだけ最初は、かりにこの技術的な基準に適合しておりまして、その中でさらにしぼつて指定していきたくたい。なお、この指定の基準には、こういった機械設備の技術的な基準のほか、そこで整備業務に当たります責任の技術員というものの資格をさらにしぼることにしていただいておりますので、この技術員資格等につきましても、これは機械の整備よりも、さらに、何と申しますか、人の問題でございしますので、そういう点もよほど最初慎重に考える必要がある、かように考えますので、全般的にはきわめて小範囲にしぼつて、そこからスタートしたい、かように考えております。

○大倉精一君 そうしますと、省令で定める基準以外に基準があるということになるんですね。省令で定める基準というものは、今言ったように、一応の人員なり機械なりというものを数字的に、あるいは規模的に省令で一応線を引き、それを全部指定するわけではなく、ということになると、そのほかの基準というものは、どういふものがあるんですか。

○政府委員(木村陸男君) 省令で作ります基準以外に基準があるわけではございません。省令で作ります機械設備、それから検査員の、技術員の資格、これだけで省令でしぼりまして、

そしてそれにあてがひまして、この基準になつておられるものは一応指定し得るわけでございまして、今申し上げましたような当初の試みでもありません。そのうちから——そのうちでも、やはりおのずから多少の差はあると思つて、その中で特に優秀だと思われようなもの、特に、全般的にその工場の管理の組織等もよく見まはつて、上位にあるものの中からしぼつて指定していきたくたいと考えておりますので、別に省令以外に別の基準を、自由裁量の基準を持つておるといふ意味ではございません。

○大倉精一君 そこで、私はこの指定工場制度になりますという、指定されるか、されないかということは、業者にとつては非常に死活の問題にもなりかねないという重大問題が出てくると思うのです。ですから、この一応基準が示されれば、業者は万難を排して、その基準を整えるための努力をするだろうと思う、人員にいたしましては、機械にいたしましては、そういう場合に努力をして基準を整えたが、指定されなかつたとなつてくるといふと、これまた、いろいろな物議をかもしてくる、そういう混乱が起りはしないかと私は心配するのですが、ですか、たとえば自動車の免許にしましては、たとえばトラックの免許にしましては、いろいろな混乱が起つておられるのです。基準はあるんだが、資格はあるんだが、免許はしてもらえないといふことをいろいろ苦情もあり、出てくるのです。同じことを今度工場、工場の場合には、今現在事業をやつておられるのですから、これが基準があるにもかかわらず、指定工場にならないということに

なると、相当深刻な問題が出てくると思うのですが、そういう影響については、どういふ工合にお考えになりますか。

○政府委員(木村陸男君) 指定をします対象は、申し上げますように、現在優良自動車整備工場の認定を受けておられます約九百ばかりの中で、精鋭をすぐることにいたします。したがつて、現在優良の認定を受けておられます工場は、かなり相当な規模を持つておられるので、今回指定制度がございまして、これらの優良工場の中で指定を受けようとして設備の増強等もいたすと思つて、それが結果的に指定を受けなかつたということによりまして、その工場の存立にかかわるといふような問題は起きません、かように考えております。またそのために非常な混乱が生じるというふうには考えておりません。

○大倉精一君 私の聞くとこころによりまして、いよいよこの法律がでますという、そういう制度ができるということ、工場によつては必要な人員の引き抜き合戦が始まつておるといふことも聞いているのです。これは非常に困窮しているのです。ですから、たとえば、この基準の工員五十名に対して整備士が十七名要るといふ、こうなれば、これを優良工場なり何なりから引き抜いてくる、ちょうどタクシーの運転手の引き抜き合戦と同様な現象が今起こつておるといふことを聞いておられるのです、そういうところの混乱の徴候があると思つて、いかがですか。

○政府委員(木村陸男君) 現在の優良整備事業者は、それぞれの基準にきめ

られました技術員、工員、あるいは整備士を抱えておるわけでございまして、かりにこの中で指定を受けます工場につきましては、現在持っておりません、たとえば十七名なら十七名の整備士の中で、今度の指定を受けるに必要な資格の整備士を作ることになりまして、資格を備えるという結果になりますので、他から引き抜いて持ってきてやるということも、まずそのために非常に混乱が起きるといふふうには考えられませんし、また、これが実施につきましては、こういった整備事業者の全体の団体であります自動車整備振興会というのがございますので、この会を通じて、そういう無益な不当競争等をやらないように、十分事前の行政指導はいたして参りたい、かように考えております。

○大倉精一君 これは私が、ある工場について調査をしたのですけれども、たしか認定工場協議会というものがあつて、その場でも話題になつたようですが、この人員の引き抜き合戦というものは、できるだけ自粛したい。自粛したいと思うけれども、自然現象として、この制度ができるという前提としてやむを得ない、仕方がない。なんとかして、これを防止したい。こういう声を私は聞いておるのですけれども、そういう点について、実情の認識と、これに対する指導を、どういう場合におやりになつていくのか、これをひとつお聞きしたいと思つてます。

○政府委員(木村睦男君) まだ実施前の問題でございますので、お話のような点が表面化しておることは、実は、私どもこれは存じておりませんが、御指摘のようなおそれがあるの

はないかとも思います。したがって、そういうことのないように、こういった会を通じて、十分指導をいたしたいと思つておりますし、また、そう大して大きな混乱を起こすような騒ぎにはならないであらうというふうには実は考えておるのであります。

○大倉精一君 これは大きな問題にならないけれども、特に、この実施前であるからという、そういう答弁ですけれども、実施前であるから、そういう現象が起ころうと思つて、これはタクシー業界、トラック業界のトラック運転手の引き抜きの弊害と同様に、この事実については十分に調査を願つて、そういう弊害の起らないように、両々相まって、ひとつ御指導を願いたいと思つてます。

それからもう一つは指定工場の認定——指定工場を指定する場合に、地域の問題があると思つて。これも、たとえばある地域にも数社指定をするという場合に仮定すれば、そこで必然的に競争が起こつてくる。これは普通の事業の競争とは違って、別の意味の弊害が起こつてくるのではないかと。つまりお客に対する過剰サービスの弊害が起こつてくるのではないかと、こういう点を心配するのです。たとえば、私も機械を見てきました。その測定機械を見てきましたけれども、これは、たとえば八十から八十、百から百という目盛りが出るだけであつて、これを人間がメモするだけです。出動者のタイム・レコーダーのようにがちゃんやれば機械が記録してくれるわけではないのですから、七十と出ても九十と書くのは自由です。そういうことからすれば、私は過当競

争ということになれば、非常な競争ということになれば、そういうことになれば、そういう過剰サービスが出てきて、そこに一つの弊害が出てきはないか。したがって、地域的な競争という面も考慮しながら指定しなければならぬと思つておられるけれども、こういう点については、お考えはどうですか。

○政府委員(木村睦男君) 御指摘のようには地域的な点も十分考えなければなりません。同時に過剰サービスと申しますか、そういうことによつて保安度が低下する結果になるというふうなことがあつては非常に遺憾でございますので、その点は、指定いたしました工場につきましても、平素の監督、指導も十分いたしますし、それからかりにそういうふうな過剰サービスといううなことで保安度を下げるといふ弊害が起りました場合には、指定の取り消しその他嚴重な行政処分もやるつもりでございます。また地域的に一業者以上の数業者の優良工場が指定を受けました場合に、客のほうは自由に選定できるわけでございますので、一つの地域内に指定工場があまりと、その最寄りの者は、そこに行かなければならないというふうなこともございませんで、その点はお客の自由選択になつております。

いずれにいたしましても、そういうことによりまして保安度が下がる、あるいは整備そのものにいろいろ問題が起こるといふふうなことはないことを大いに期待しておりますが、一応監督する立場といたしましては、そういうこともあり得るといふことで、十分に遺漏のない監督をいたしたい、かように

に考えております。

○大倉精一君 まあ遺漏のない監督と云われるのですけれども、実際はどうやってやるかということ、実はこの前から疑問を持つて居る。人数も少ないし、それから工場に監督に行つても、たとえば記録が七十と出たのを九十にメモして書いても証拠がないわけですね。そういうものの監督は、一体どうやってやるのか。しかも工場につきつきりではございせんから、そういう点が心配なんです。同時に指定工場がやっぱりなものであれば、そういうやみはやらないということになれば、町工場といふんですか、そういう所にいわゆる不良業者と云つては失礼ですけども、何とか便宜をはかつてもらいたいというふうなことで町工場において、ひとつ適当にやる。たとえばダンブラー、砂利トラックのごときは、ほんとうに目にあまるようなものを持つてくる。持つてくるが、整備すれば高から、まあ最小限度にひとつやつておいてくれ、こういうことで、最小限度も、これまた割り引きて何とか頼む、こうなつてくる。そこにもつてきな、町工場はそれをやるのだが、なかなかお金を払ってくれない、こういうものが、指定工場以外にどんなに行つてしまふ。これが、町の中にはほんんとして。でありますから、この事故防止の見地から申しましても、指定工場で、きちんと整備されたものが事故を起こさなくても、そういうものがどんどん事故を起こしてすれば、やはり町の中の事故というものは減らないという結果になつてくる。そういう点も出てくるのですね。

おやりになつても、私、なかなかそれはやれないと思つてすけれども、おやりになつても、今度はそういう方面に弊害が起つてくるのではないかと、こゝろ思つてすね。これは老練心であるかもしれないが、やはり為政者としては、そういう点まで関心をもつて気をつけなければならぬのです。そういう現象までね。そういう現象については、そういう心配はありませぬか。

○政府委員(木村睦男君) 指定工場以外の工場へ車を持つて行つて整備をするということは、現状でもそれが行なわれておりましたが、そして整備の結果を検査場を持つて参つて検査を受けるわけでございますが、指定制度ができましたも、指定以外の整備工場が整備をいたしましても、そこではその結果に対する保安基準に適合しているかどうかということの認定ができませんので、そういう場合でも、保安基準に適合しているかどうかということの指定を受けるためには、やはりその車をもつて直接陸運事務所の検査場に来て検査を受けるということが必要でございますし、また指定の整備工場に行きましてさらに整備し、そこで保安基準に合つているかどうかということを見てもらわなければ検査には合格しないということになつておりますので、その点は、指定制度のできるできないにかかわらず事情は同じであるわけでございます。

なお、指定工場につきましては監督に遺憾なきを期したいというふうな考へておりますが、具体的な方法といたしましては随時立ち入りの監督をやりまして、それから指定工場につきましては記録を常につけさせるようにいた

は、指定制度のできるできないにかかわらず事情は同じであるわけでございます。

は、指定制度のできるできないにかかわらず事情は同じであるわけでございます。

しまして、その記録を見て調べる。それからときには、そういう所で整備をし、そこで適合証をもらって検査期間の延長を認められるような車につきましては、抜き取り的に、そういう車について直接陸運事務所の検査場に持ってきて抽出的に調べてみるというふうなことも実施するつもりであります。

○大倉精一君 そうしますとあれですか、指定工場で検査を受けた車を随時、その車の持主に、あなたは陸運事務所の検査場に行きなさい、こういうことを注文されるわけですか。

○政府委員(木村陸男君) これは指定工場の業務が公正に行なわれているかどうかということをごらんでチェックするためにやることでございます。常にそういうふうなことをやって二重の手数をかけるということはいたしません。こういうことをやりますのは、ごくわずかでございまして、また当然指定されて、そこで整備をし、検査の実務をやるおうちに、おのずとあそこの指定工場はどうだとか、いろいろな風評も出て参る、そういうふうな場合に、こういった抜き打ち的な検査の方法をやることによりまして、十分監督をいたしたいと、かように考えております。

○大倉精一君 これは私は、非常にこまかいことを聞きましたけれども、そういう心配があると思えますから、そういう点については、せつかくこの制度ができて、かえって悪くなったというところのないように、ひとつ十分に気をつけてもらいたいと思う。さらにまた、非指定工場、これがいわゆる下請工場的な性格になるということもある

のですね。それで非指定工場で整備を受けたものは、一々車検査場へ持っていかなければ検査を受けられませんけれども、これが指定工場と契約するなり何なりして、指定工場から証明書をもつという場合もあるだろう、あるいは指定工場が能力が回り切れぬ、とてもそれはさばき切れぬ、こういうときに、町工場へ出していく場合もあると思うのです。そういう場合に、指定工場と町工場との関係が出てくる、こゝなつて参りますというところ、さつき申しましたように、やはり相手は、今度はお客さんですから、役所と違いました。営業事業ですからお客さんです。お客さんがそんな固いことを言わぬでしてくれということ言えば、そういうこともあり得ないことはない。私は思うのです、民間では、この弊害を大いに気をつけてもらわなければならぬと思うのです。

現にさつき申しましたように、ダンブカーのごときはこんなことを言っているんですけれども、工場あたりで聞きますと、町工場あたりでは、さつき申しましたように、合格をする最低の整備をしてもらいたい、最低でやつてもらつて、そいつをまた値切るのですね。で、そいつをまた目に見て出してくれ、こういうことでやるらしい。でありますから、そういう弊害は、民間の営利というところへ食い入つてきて、入つてくるのではないかと、こういうことを懸念いたしますので、そういう点を十分研究なすつて監督してもらいたいと思う。これは私はこれ以上申しませんけれども、十分監督してやつてもらいたいと思つて、それから、非常に激しく使用する車両

です、これについては車検の切りかえあたりは、特に考える必要があるのではないかと思つたのです。たとえばダンブカー、砂利トラックあるいはその他の車にいたしまして、非常に激しく使用するものがある。ですから、走行キロあたりで押えて、特例を設けるか何かという方法がないものだろうかということをお考えお願ひのすけれども、今のダンブカーあたりは、ブレーキのきかないものが相当あるらしい。町の中でも、ときどき新聞で見られるように、交差点でとまつておる車のうしろから追突する、これなんかブレーキがきかぬ証拠なんです。これなんか町中をどんどん走つておる。これらあたりは、車を酷使するためだと思つてすけれども、そういう点についての何らかの配慮ができないものかどうか、ひとつお考えをお願ひしたいと思います。

○政府委員(木村陸男君) 車両検査制度につきましては、やはりある程度画一的に考えまして、しかも最小限度の保安度の担保ということで検査制度というものを考えておりました。現状は、先ほども申し上げましたように、営業用の車につきましては、一年という期間にいたしております。で、もちろん営業用の車の中でも、非常に走行キロの多い車、また激しく使う車、いろいろございまして、それらにつきましても、車両検査の制度の面におきまして差異を設けるといふことは、あるいは実情に合った方法かとも考えますけれども、こまかい仕分けになりますと非常に複雑化して参ります。それで、そもそも車両につきましても、運転する人自体の生命に関係のあることと

ございまして、みずから常に整備に努力してもらいたいということがまず前提で、車両検査制度というものを考えておりますので、御指摘の点につきまして、実情としてはわかるのでございまして、検査制度として、こまかくそういう区別をつけることは、実情には、たして合うかどうかというふうな点も十分考えなければいけない、かように考えておりますが、なお、一般的に臨時に検査を命ずるといふこともできませんので、特にそういうふうな車については、その必要があれば臨時の検査をいたすという措置は、現行法においてもとられることになつておりますので、それを場合によりましては活用していきたい、かように存じます。

○大倉精一君 その点は今、どうこうせいでいわけにありませんが、十分にそれを検討されて、必要であれば、何らかの措置を講ずるようによつてもらいたいと思つておられます。さらにまた、ちよつと聞いたところによりまして、ちよつと聞いたところ種別に指定するとか、あるいはメーカー別に指定するといふ話もちらつと聞いたのですけれども、たとえばこの工場では「日産」を指定するとか、あるいはこの工場にはトラック、乗用車の大型を指定するとかというふうな話を聞いて、いろいろ疑心暗鬼を生んでおるようではすけれども、そういう点についてはいかがなんでしょうか。

○政府委員(木村陸男君) そういうふうな差別的に指定する、あるいは検査に際しまして車種別に、そういうふうなことをするといふふうなことの考えは、ございませぬ。

○大倉精一君 もう一つ、ちよつと

○政府委員(木村陸男君) 交通規制の対象になります車につきましても、一日中全然通れないというふうな場合は、あるいは非常に不便があるかとも思ひますけれども、一年に一回の検査でございまして、それからその検査の切れる、有効期間の切れる時日はあらかじめわかるわけでございますから、現在のような規制のもとにおきましては、別にそのことが、そういう車の車両検査に不自由や不便を与えるというふうなことはないと思つております。

○大倉精一君 まあこの辺で質問はやめますけれども、私はこれは反対じゃありませんが、気になったことを順序不同に並べて質問申し上げたのですけれども、こういう質問申し上げた点について、しよせんはわれわれしろうとの考えることですから、専門家の考え方では、あんなつまらぬことを、お考えになるかもしれないけれども、質問した中で、関心をもたなければならぬ、あるいは検討しなければならぬということがありますならば、大いに一つ検討してもらつて、そういう心配がないように、ひとつ善処をしても

らいたいと思います。
質問、終わります。

○金丸富夫君 たいだい大倉委員が、たいぶん詳細にわたりまして、みな要所を御質問なさいましたので、私はごく簡単なところを二、三お伺いしたいと思うのですが、検査自体を今度指定工場でやらせるということになるやり方は、これは非常に私どもは、かような自動車の増加態勢にある現下においては、まことに緊要なことであろうと思つておられるわけですが、ひとつ、先ほど指定の際に、いろいろと厳格に整備をすべきであるという、大倉委員の御意見も、また一理あるのでありますが、実際、検査を受けるほうから考へていきますと、やはりかような制度ができました以上は、それが検査の内容、実質が低下しない限り、やはり多いほうがいいんじゃないか。かように考へるのです。つまり、今非常に自動車の検査に困つておる。今まで非常に数がふえたが、これは一体どうしておつたという先ほどの御質問もありましたけれども、それは結局、待ち時間というか、時間待ち、また日にかつたというようなことが非常に多かつた。それが所有者に対しては、今までで非常に不便であつた。さりとてこれを、十分、右から左に検査が施行せられるような態勢もお役所の都合でできなかつたというのでありますから、今回かような指定工場で現実に車両の検査というものを、また車両の修繕というものを、また検査をすつておるところで、こういう検査をするというところは、非常に私は時宜に適合したやり方だと思ひます。ただ、使用者側としては、できるだけやはり、そ

ういう工場をりつぱに整備して、官署のほうで検査する以上、りつぱな検査をするものをたくさん設けることが便利であろうかと、かように考へておるわけですが、いろいろと調査あるいは監督、指導というところには、十分の力を尽くされるということも言明されておられますので、これはもちろん、われわれはそれを信頼したいと思ひますが、ただし、新しい制度でありますから、これに対する経済的負担というふうなものについては、大いに考へなければならぬと思つておる。従来政府が取つておられます検査料、年間六億前後であるが、今度は書面審査だけになる場合がございするが、それらの取支は一体どうなるのか。私の聞きたいのは、結局、同じ検査料その他の料金は払うが、さらに工場で、これに伴つての余分のプラスを出すようなことになるとは、じゃないかというわけであれば、使用者として、非常にこの制度自体が、それだけ経済的負担が多くなるという結果になつては好ましくないと思つておる。この点はどうか。法律でございましておる現在の料金そのままでいくとして、新しいこの制度に対しては、まず証明書を出すとしても、証明書の紙なんかは、一体何が持つのか、あるいは工場が出すのか。これは使用者の負担になるのか。これだつて相当なものになるだろうし、したがつて、今、定まつた検査料というものをそのまま、やはりこのとおりであるとするば、新しい制度については、その分の幾分を指定工場に交付するといふようなことが、当然考へられておるだろう

と思ひますが、その辺のところをひとつお伺いしたいと思います。
○政府委員(木村陸男君) 御質問の第一点、車の使用者の立場からいふと、こういう指定工場が多いほど便利であるというお話でございしますが、それはそのとおりだと思ひます。しかし、ただ運輸省といたしまして、初めての試みでありますし、この指定整備業者において整備したものに対する保安度の確保というところにつきまして、全責任をもつて実施するわけがございする。この詳細な省令の基準にあつて、ふるいにかけて優秀なものを選び、その後の監督が主でございしますが、したがつて、当初にスタートいたしますときは、そういう点も考へまして、できるだけ安全度を考へまして、小範囲に止めていきたい。実績を見まして逐次幅を広げていきたい。かように考へておるのでございします。

なお、経済的な負担の問題でございしますが、これは指定整備工場に行きまして、ただ保安基準に合つておるかどうかを見るというだけではございませう。その車の整備を必ずした上で、こういうことになっておられますので、本来の整備事業としての整備業務が、整備サービスがあるわけがございしますから、その点におきまして、事業者のほうとしても十分商売になるわけがございします。なお、役所の検査場に車を待つていかなければ、いわば書面審査だけであるから、役所に払う検査手数料というものについて考へがあつてしかるべきではないかというお話でございしますが、お説のとおりでございまして、この検査手数料は、現在法律で定められておりますが、現在でも、先ほども申し上げました型式の指定を受けました車で検査を省略する場合に、やはり検査手数料は半額になつております。

したがつて、根本的に現在、検査手数料というものにつきまして検討をいたしておりますので、全般的な検討を行ないますと同時に、御指摘の点につきましても、車を持つて検査場に来て受ける場合とは差をつけなければいかぬというふうに考へまして、全般的な検討の中で、それを考へていきたい、かように考へております。
○金丸富夫君 たいだいの第一点の問題、指定工場の大体的お見込みは、どういふことでしょうか。お話しには二万三千のうち優良が九百ばかりある。だからこれをさらにしほつて出したいといふことですが、大体お見込みは、どのくらいの数字を予想されておるわけですか。
○政府委員(木村陸男君) 現在の優良整備事業者が約九百くらいあります。さらにこの指定を受けましたために、技術員の資格も要りますし、それからいろいろなテストの機械も、さらに整備しなければいけませんので、この九百の整備事業者の中で、どのくらいが指定を受けに申請をして参りますかによつて数がきまるわけがございします。現在どのくらい指定の申請をされるかというところは、まだ実情がつかめておりませんので、その点も、もう少しはつきりいたしません。何とも申し上げかねると思ひますが、現在九百くらいあれば、全国的に見まして、その半分あるいはそれ以上の程度は指定してやつてみたい、かように考へておられますが、これは現状におけるただ単なる私の頭の中の考えだけでございします。
○金丸富夫君 そして、地域的問題も、先ほどお話がありました。今陸運事務所ですか、そういう管下でもつてやつておられるのが、一体、全国に何方所あるわけですか。陸運事務所は今検査しておるでしよう、その個所は、
○政府委員(木村陸男君) 現在、陸運事務所でもつておられますのは、直接に設備を持ちまして車検場を持つておる。ところもございします。これは全国で五十九ほございします。そのほか出張車検場と申しまして、検査官が出向きまして検査をいたしておりますが、これらを入れますという、約全国で三百所くらいになるかと思ひます。
○金丸富夫君 その出向いて検査をするというの、たとえばたいだいまの今度指定工場にしようとするような、そういう業者の工場に検査官が行つて、それを立会つて見るというふうなことになるわけですか。
○政府委員(木村陸男君) その点では、そうではございませんで、現在検査官が出向いて検査をしておりますのは、その地方の、たとえば交通安全協会とか、そういうところが、みずから車両検査の設備を持ちまして、そこへ出向いてやるわけがございまして、その施設を役所として借り上げて、その施設を借りて使用しておる場合もございします。そういうところもございします。今度考へております指定を受ける民間の工場等を使つておるといふことではございしません。全然違つて

であります。

○金丸富夫君 そうするというと、結局、ただいまの方法によるのが三百、それに直接五十九カ所あるということになれば、やはり三百六十ばかりになって、今回の予定がかりに四百五十、まあ五百としましても、約倍以上になるということになるわけですね。

○政府委員(木村睦男君) そういうことでございます。

○金丸富夫君 私はこういうものについて、もちろん検査自体が疎漏になってはいかぬし、またいろいろこのために事故が起こるとか、あるいは車両自体の非常に安全度が低下するようなことになってはいへんでありますから、あえてこれを急にふやせということとは申しませんが、全体において、かようにふえておられる情勢から考へて、今一番使用者が困っておられるは、やはり検査に行っても、一日や二日ではなかなか日取りがとれないとか、あるいはまた、きょういいからということを出向いて行っても、あしたになるとかいうようなことが、非常に苦痛であるという声を常に聞いておりますので、この点はひとつ、新しい制度ができました以上、これをよく嚴重に監督して、そうしてほんとうにしっかりと検査をすると同時に、使用者に対して迷惑のかわらないようにやっていますようにひとつお願いしたいと思います。

○政府委員(木村睦男君) さようでございます。

○金丸富夫君 これは自家保険には自家保険証というものを出すわけですが、これはお役所が出すわけですか。

○政府委員(木村睦男君) どういう定義になるのか。

○政府委員(木村睦男君) 軽自動車の定義でございますが、道路運送車両法の施行規則にございませうけれども、非常に技術的なものでございませうが要約して申し上げますと、自動車の構造、それから原動機、それと自動車の長さ、幅、高さ、これらにつきまして、それぞれ制限がございまして、たとえば軽自動車二輪自動車というのがございませうが、二輪自動車について申し上げますと、自動車の大きさが、たとえば長さ二メートル五〇〇、幅が一メートル三〇〇、高さが二メートルで、そうして総排気量がたとえ「〇・一二五リットル以下」のもの、ここに技術的にごまかく書いてあります、あとで……。

○金丸富夫君 そんなに詳しいことを聞くわけではないのですが、ここに軽自動車は二百二万一千九百九十一台あると、こう載っておりますね、そのほかに原動機付自転車は二、三百万台という……。原動機付自転車の最近のあれはどうなんでしょう。

○政府委員(木村睦男君) 原動機付自転車というのは、いわゆる自動車ではございませぬ。ただ事故防止の建前から保険の問題やいろいろ出て参りました場合に、今の自動車損害賠償の保険は、強制保険は自動車だけである、そうすると、よく事故を起こして害を起すのは原動機付自転車が多いのじゃないか、これを自動車保険の対象にせしないかという話が出るわけでありませう。そういう場合に原動機付自転車が問題になるのでございまして、原動機付自転車は、自動車ではないわけでありませう。

○金丸富夫君 それから少ししろうとらしい質問かもしれませんが、有効期間は乗用バス、営業用旅客自動車とか自家用バス及びドライブ・クラブの自動車とかいうような場合には、一年に延ばすというようなことになるのですか、これは自家用のトラック関係はどうなんでしょうか。

○政府委員(木村睦男君) 自家用のトラックは一年でございませう。

○金丸富夫君 もう一年になつて……。

○政府委員(木村睦男君) 二年になつておられますのは乗用の、自家用の車だけでございます。現在は、そうなつておられます。そのままでございませう。

○委員長(村松久義君) ちよつと速記をとめて。

○委員長(村松久義君) 速記をつけ

○委員長(村松久義君) 速記をつけ

この際、委員の変更について御報告いたします。

本日、小酒井義男君及び大野木秀次郎君が辞任され、大和与一君及び田中茂穂君が選任されました。

○委員長(村松久義君) ほかに御質疑はございませぬか。——ないようでございますから、質疑は結局討論に入ります。

御意見のある方は、賛否を明らかにしてお述べを願います。

○大倉精一君 私は日本社会党を代表して、若干の意見を付して本法案に賛成をいたします。

まず第一に、最近池田総理もみずから、且下の重要な私の関心は物価の問題と交通問題である、こういうような発言をなすおるよう現下の日本の交通問題は、きわめて深刻な様相を呈しております。なかんずく本法案に関連のある交通事故防止の問題につきましては、すでに社会問題ともなつてきております。

この際、私は政府に対しまして、第一に要望をしたいことは、こういう重大なる交通問題に対しまして、政府は必ずしも熱意を持っておるといふ場合には認めたい点があると思ひます。特に陸運局関係におきましては、予算の裏づけというものは非常に多々たるものでありまして、この事實は、私が指摘するまでもないと思ひます。特に最近におきまして、先般の日鉄法の改正にも見られるように、ともすれば予算の不足ということから、本来、国家みずからが行なうべき仕事を民間に肩がわりをさせようとする、こういう傾向が現われるということは、はなはだ私は遺憾に思ひます。こういう点につきましては、政府は嚴重に反省すべきであると存じます。

第二番目には、工場を指定するにあたりましては、基準を定め、方針を確立をして、一般に周知せしめて、無用

の混乱と不明朗な事態を起ささないように、敵に注意をしなければならぬと思ひます。

第三番目には、指定工場制度を実施するにあたりましては、非指定になつた既存工場が打撃を受けるということ、こういうことのないように、十分に政治的な配慮が行なわれなければならぬと思ひます。

その次には、工場の指定にあたりましては、地域的な配慮が必要であると思ひます。その理由は、指定工場が不当に不必要な競争をするということがありませうと、営業事業という本質からいまして、あるいは過剰サービスタという点から、この指定工場の機能を健全に發揮することができないということを恐れるわけでありませう。したがって過当な競争にならないように指定工場の地域的な、あるいはその他の問題を特に配慮する必要があると思ひますので、この点は、特にひとつ當局においても、御配慮をしてもらわなければならぬと思ひます。

それから最後には、監督を嚴重にするという御答弁がございましたが、これは非常に重大な問題でありませうが、しかしながらことはさうに簡単ではないと思ひます。この監督は技術的に非常に困難な面があると思ひますけれども、この点につきましては遺憾のないように、この制度を実施されましますから、車両の整備、検査に欠陥が生ずるといふようなことのないように、あるいはまた不明朗な空気を助長するといふようなことのないように嚴重に注意してもらひたい。

その他、私が質問の中で申し上げましたことを十分に検討されて、本制度

の万全を期してもらうように要望いたしました。賛成をいたします。

○金丸富夫君 私、自由民主党を代表いたしましたして、本案に賛成をいたす次第であります。

本案の主要点は、第一は自動車検査証の周期を明示すること、また同時に最近の自動車の増加及び事故の頻発の現状にかんがみまして、自動車保険制度を徹底しようという趣旨、この二つは、まことに時宜に適したものであつて、特に軽自動車について保険に加入するものが非常に割合が少ない現状でありますので、本制度を徹底して、すべて事故、災害の場合における責任を明らかにするというようなことは、まことに時宜に適したものである、かように考えます。

また、第三の点といたしまして、指定自動車整備事業の新制度を設定して、そして増加する自動車の検査を厳格にやっつていこうという制度でありまして、これも事実、国のみで行なうということよりも、実際この検査の実情から考えて、まことに徹底をさし得る制度だと賛意を表するものであります。ただ、新しい制度でありますから、この認可、あるいはまた今後の監督等については、政府におかれましても万遺憾なきを期していただきたい、かように考えます。

以上をもちまして、賛成の意を表します。

○委員長(村松久義君) ほかに御発言なければ、討論を終局し、採決を行ないます。

本案に賛成の方の挙手を願います。

〔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、可決すべきものと決定いたしました。

報告書の作成については、委員長に御一任願います。

〔異議なし〕と呼ぶ者あり

○委員長(村松久義君) 御異議ないと認めます。

暫時、休憩いたします。

午後零時四十九分休憩

〔休憩後開会に至らなかつた〕