

第四十三回国会 衆議院 運輸委員會 會議録 第三十七号

昭和三十八年七月五日(金曜日)

午前九時三十分開議

出席委員

委員長 木村 俊夫君

理事 佐々木義武君 理事 鈴木木 仙八君

理事 高橋清一郎君 理事 細田 吉藏君

理事 山田 淵一君 理事 井手 以誠君

理事 久保 三郎君

有馬 英治君 伊藤 郷一君

尾関 義一君 川野 芳滿君

簡牛 九夫君 齋原 正一君

砂原 格君 關谷 勝利君

中馬 辰猪君 福家 俊一君

井岡 大治君 加藤 勘十君

勝澤 芳雄君 松井 政吉君

矢尾喜三郎君 内海 清君

出席政府委員

運輸政務次官 大石 武一君

運輸事務官 今井 榮文君

(大臣官房長)

運輸事務官 廣瀬 眞一君

(鉄道監督局長)

運輸事務官 木村 睦男君

(自動車局長)

委員外の出席者

運輸事務官 向井 重郷君

(鉄道監督局長)

運輸事務官 宮田 康久君

(自動車局長)

日本国有鉄道総 石田 禮助君

日本国有鉄道副 磯崎 毅君

総裁

日本国有鉄道監 岡野保次郎君

査委員長

専門員 小西 真一君

七月四日
委員伊藤郷一君辞任につき、その補
欠として前尾繁三郎君が議長の指名で
委員に選任された。

委員前尾繁三郎君辞任につきその補
欠として伊藤郷一君が議長の指名で委
員に選任された。

本日の會議に付した案件

道路運送車両法の一部を改正する法
律案(内閣提出第一〇八号)(参議
院送付)

日本国有鉄道の経営に関する件(東
海道新幹線工事費不足に対する特別
監査報告に関する問題)

○木村委員 これより會議を開きま
す。

日本国有鉄道の経営に関する件につ
いて調査を進めます。

この際、日本国有鉄道にかかると東海
道新幹線工事費不足問題に関する特別
監査報告について政府当局より説明を
聴取いたします。大石政務次官。

○大石(憲)政府委員 かねて御心配を
わずらわしております新幹線の予算
不足の問題につきまして国鉄監査委員
会に監査を命じておりましたところ、
今月の二日にその報告が届いてまいり
ました。その報告書はすでに皆様のお
手元にお届けしてございますので、こ
れをごらんいただきたいと思いま
す。一応その内容の概要につきまして
鉄監局長に報告いたさせたいと思いま
す。

○廣瀬(眞)政府委員 お手元に配付し
てございます報告書はかなり大部のも
のでございますので、その概要につ
きまして私から御報告を申し上げます。

第一に、工事費の不足額につきまして
、所要工事費は三千八百億円、現在
の計画額二千九百二十六億円に対し
まして八百七十四億円の不足額でござ
います。この点は国鉄総裁からの報告
と合致しております。

第二に、このよって来たる原因につ
きましては、第一に当初の計画が過少
であったこと、第二に工事の遂行に急
なるあまり、細部の計画検討等につ
きややくる点があったこと、第三に組
職が集中的、専決的に過ぎまして、理
事会の活用が不十分であったこと等が
指摘されております。

次に、今後の問題点といたしまして
は、新幹線総局制等について検討する
とともに、経理事務のやり方にチェッ
ク・システムを採用すること、第二に
国鉄の機構に分権管理とトップ・マネ
ージメント・システムを強力に取り入
れること、第三に理事会の意思決定と
その執行との区分を明確にいたしまし
て、国鉄の基本的事項につきましては
理事会の審議を十分に尽くすこと、第
四に計画決定と執行方法に安易な点が
あった点を改めまして、今後は経営意
識の高揚をはかること等が指摘されて
おります。

監査の結果は概要以上のとおりで
ございますが、まことに適切な監査であ
ると私どもは存じております。した

がって、これに基づいて、正すべきは
正し、今後絶対にかかる問題を生じな
いように、国鉄を十分に指導監督いた
したいというふうに存じております。
以上でございます。

○木村委員 次に道路運送車両法の
一部を改正する法律案を議題として審
査を行ないます。

質疑の通告がありますので、これを
許します。高橋清一郎君。

○高橋(清)委員 最近特にその感を深
うするのでありますが、車両、特に軽
自動車の増加傾向がはなはだしいよう
でございますが、その状況はどの程度
のものであるか、またこれに伴いまし
て事故も増加しておると思うのであり
ますが、状況はどの程度であるか、御
説明賜りたいのであります。

○木村(憲)政府委員 まず第一に、最
近の車の増加の趨勢でございますが、
現在のところ、日本にありまます車が約
五百五十万台くらいでございます。昭
和三十年に百五十万台ございましたが、
三倍以上、こういうふうな状況で
ございます。特にその中で軽自動車の
増加が顕著でございます。昭和三十
三年に九十万台ありましたが、三
十七年には二百五十万台、約三倍近く
に増加しております。全自動車の約半
分が軽自動車ということになっており
ます。

次に、自動車事故の件数も車の増加
に伴ってふえておまして、昭和三十

六年度統計によりますと、年間四十万
余の件数の事故が起きております。そ
のうち軽自動車によりますものが八万
余件でございます。全体の約二割と
いうふうな状況になっております。

○高橋(清)委員 自動車の事故であり
ますが、これにはいろいろの原因があ
ると思うのでありますけれども、一体
どういふ原因が最も多いか、その辺の
ことについて……

○木村(憲)政府委員 四十万件ほどあ
ります自動車事故でございますが、そ
の原因のほとんど九割が操縦をいたし
ます運転者の運転操作の過失あるいは
不注意が占めております。その他は無
免許運転あるいはめいいてい運転等ご
ざいまして、車両の整備不良による事
故というものはわずかに一割程度、こ
ういふふうな状況になっております。

○高橋(清)委員 車両の欠陥事故であ
ります。これについてはどの程度の
ものがあるか、御説明願いたい。

○木村(憲)政府委員 車両の欠陥事故
につきましては、一番多いのがブレー
キの欠陥であります。これによる事故
が一番多いのであります。次いでラン
プ、電灯、電気等の灯火装置の不良、
それからハンドルその他走行装置の不
良がこれに次いであります。

○高橋(清)委員 その中で軽自動車
の車両欠陥の傾向について……

○木村(憲)政府委員 軽自動車の車両
整備不良によります欠陥事故は、一千
台当たりで申しますと、昭和三十三年
ごろには〇・一七件、三十七年には

○一九九件となっております。大体横ばいの状況になっております。

○高橋(清)委員 軽自動車の車両欠陥事故を防止するために、従来どの程度の方策をとってこられたか、また今回の法改正ではどのような措置がとられるのかということについて伺いたします。

○木村(睦)政府委員 軽自動車の車両欠陥事故防止の方法といたしましては、従来とりました方策は、まず第一に整備の不良の車に対して、整備勧告を出す、それから軽自動車の型式の認定を行ないまして、一定の基準に合うものにつきます。型式認定をやる、こういう制度の運用によりまして、保安の確保を期してまいりました。でございますが、本日御審議をいたして、さうします。今回の改正におきまして、さらに軽自動車につきましても、定期点検整備を義務づけております。それから軽自動車を分解整備いたします分解整備事業者を政府の認証の対象にいたしました。一定の設備を持つておるものを認証制とす。さらに必要に応じては、臨時検査という制度が現在でもございますが、この臨時検査の対象に軽自動車をいたし得るよう措置して保安体制の万全を期しているわけでございます。

○高橋(清)委員 この際政務次官にお尋ねいたしますが、今後軽自動車は車

面数も増加いたしますし、構造もますます複雑化すると思っておりますが、これが保安確保を期するために、政府は今回の法改正で十分であると思われませんか、今後どういふ対策を考えておるのかについて伺いたします。

○大石(武)政府委員 お答えいたします。先ほどの自動車局長のお答えにありまして、軽自動車につきましても、いままで何らの検査はいたしておりません。これはおそらく事故件数が非常に少ないということ、それから予算あるいは人員の関係上どうしてこれを検査の対象に移すことができなかった、それが大きな原因ではなからうかと思っております。しかし御承知のように、将来自動車というものは、ますます盛んにふえてまいります。交通も激しくなつてまいります。そうしますと、人命の尊重の意味から申しますと、どうしても自動車については十分ないろいろの面における取り締まり規制が必要と思われまします。そのおもしろいのは当然運転の問題とそれから交通のいろいろな施設その他の関係でございます。つまり免許の基準と申しますか、こういうものも十分に考えなければなりませんし、また道路の構造あるいは交通の規制につきましても、十分にこれは監督をする必要がございますが、車それ自体につきましても、これからは自動車技術が発達して、車そのものの事故が少いとは申しませんが、やはりこれはある程度の車体の安全に対する研究なり規制というものが必要ではなからうかと思つて、こういう問題につきましては、十分に検討いたしました。一つは予算の

面も伴います。五百万台の車になりまして、いまの予算、人員ではどういふこれは実行できませんから、十分に予算の面も考慮いたしまして、何らか法的措置に出たい、これを研究してまいりたいと思つておる次第であります。

○鈴木(仙)委員 ちょっと関連してお尋ねしますが、自動車のナンバーですね、全然判読のできないようなナンバーをかなり多くのトラックがつけておるのです。それでうしろから行きまして、幾らこれを読もうとしてもわからないうつぶしてあるとか、消してあるとか、位置を変えてあるとか、そういうようなことを私は意識してそれをやっていると申すのですが、実に判読できないものがある。そばにいて、うしろにいて読めないものがある。これはわざとやっていると申すのですが、こういうことは一体どうなのか。

○木村(睦)政府委員 ナンバーが見えにくいというお話でございますが、実はその点考慮いたしまして、昨年大型の自動車につきましてはナンバーの大きさと大体いまの倍に大きくいたしました。それから文字が見にくいという点を考えまして、文字の字体の改良をいたしました。しかしナンバーをつけるところはもちろんきめてありますが、長い間使つておられます間にはよごれるとか、それから曲がるとか、非常に見にくくなる点がございます。そういう点はそのつど新しいナンバーに取りかえるように指導はいたしておりますけれども、御指摘のように私自身も道路を走つてみてよごれが目くくって見にくいというふうな車も見かけるわけでございます。極力今後この点につきましては、こういうものは新しいもの

に取りかえるようにさらに一そう指導を徹底いたしたい、かように考えております。

○木村委員 細田吉藏君。○細田委員 私は今回の改正法律案に關連いたしまして、最近問題になっておるプロパンガス自動車につきまして二、三質疑をいたしたいと思つて、ごく最近、もうすでに御承知のように、東京でプロパンガスを燃料とする自動車事故が起つたわけでございます。それから数カ月前かと思つて、やはり二件か三件起つておると思つてございまして。これはプロパンガスの自動車というものは比較的日本では新しい分野でございますので、いろいろ問題があるかと思つて。

そこでまず現在プロパンガスの自動車というものがどういった状況にあるかという点を前提としてお答えいたしたいと思つて。

○木村(睦)政府委員 自動車にプロパンガスを使用いたしますと、大体燃料費におきまして約四割安くなるわけでございます。そういうことから最近特に自動車にプロパンガスを使用するようになつてまいりました。たとえばシカゴの市営バスあるいはオランダ、イタリア等のハイヤー、タクシー等は三割近くプロパンガスを使つておるような状況でございます。わが国におきましても特にハイヤー、タクシーが使つておられますが、大体現在では一万二千両からプロパンガスを使用しておる

○細田委員 そこでこのプロパンの自

動車につきましては、私どもの聞きまますところでは、これはもう欧米ではもう危険なものじゃないかというふうか、一般に認識が確立されておるというふうにも聞いておるわけなんです。わが国では、このところ事故が数回起りましたために、プロパンの自動車というものはあぶないのだというところが非常に強く国民の頭にきておるわけなんです。そこで私は、この問題はプロパンガス自動車の将来といったような点から非常に大切な問題ではなからうかと思つてございまして。

そこで事故がなぜ起るか、そしてこれをなくするにはどうしたらいいのかが、この事故を防止するきめ手になるようなはつきりした手段があるかどうか、こういう点をお伺いしたいと思います。

○木村(睦)政府委員 プロパンガスを使用いたしておりますタクシーが事故を起しましたのは、昨年の十一月が初めてでございます。それからことしの六月に二回ございまして、それらの原因を見ますと、一つは、ほかの車の追突を受けましてボンベ自身がわけて火が出たということでございます。ほかの事故は、ガスがボンベの継ぎ目から漏れまして、それが客室に充満いたしました引火して事故を起したというものが大半でございます。それでこの対策をいたしまして、昨年の十一月に事故が起きましたときに、関係あるいは科学技術庁という関係各省と相談の結果、対策を講じたの

でございますが、その際、プロパンガ

スを使用いたしません場合には、これを届け出て当局によく検査をしてもらう、それから技術面の指導、それから燃料変更の場合の安全性の確認等をいやすように指導いたしてまいりました。でございますが、この事故を起こした車は、いずれもそういった当局の指導のとおりによつていない車が事故を起こしておるわけでございます。

今後の対策といたしまして、さらに今回の事故にかんがみまして考えておりますことは、さしあたって応急策といたしましては、プロパンガスを使つておられます車につきまして、七月中に全国的に臨時検査を行なうということと、陸運局長が指示いたしまして、してしております。それからプロパンガスを使つておられます車にはその旨の表示をさせる。これはあぶないぞという意味ではございませんで、臨時検査をいたしまして、直ちに悪いところは直さして確認をして検査済みという意味合いの両方を含めた表示をさせるつもりにしております。

それから恒久策といたしましては、今回御審議を願つております車両法の中にも、燃料の変更、つまりガソリンをプロパンにかえる場合にも車両検査の対象に加えておるわけでございます。それからガス探知機と申します。それからガスが充満すればランプがつくとか、ガスが充満すればランプがつくといつたものを車内につけさせるという方法を考へております。さらにプロパンガスがなくなりました場合に、このガスの交換をいたしますときに、ポンペを取り出し入れかえるということになりますと、やはりそこいろいろな

第一類第十号 運輸委員會議録第三十七号 昭和三十八年七月五日

ありますので、ちやうど現在ガソリン・スタンドがあつてガソリンをそこで補給するように、プロパンガスをスタンドを要所につくりまして、ポンペを動かさないでガスの充てんができるというふうにして、これは通産省とも現在協議いたしまして、そういうふうな設備も各所にいたす、こういうふうな方法で今後この事故防止の対策を実施していきたい、かように考えております。

○細田委員 これは技術的な点になりますので、あるいは整備部長にお尋ねしたほうがいいのではないかと思いますが、私が聞き得た限りにおきましては、プロパン自動車の事故というのはボンベと継ぎ目のところが一番問題だ、こういうところでございます。いま自動車局長から話がありました。が、検査だけでは問題が片づかないと思つております。そこでこれはガスの詰めかえの際、あるいはボンベの取りかえの際、そういういろいろなとき

○木村(陸)政府委員 詳細は整備部長が申し上げると思つていますが、その点は私たちが問題にしておりまして、プロパンを使用いたしております事業者に対して、自主的にそういう研究会をつくり、いま御指摘の点について安全装置の方法その他の研究をさせてお

○宮田説明員 局長の説明につけ加えて御説明申し上げますが、いま私どもが構造、装置の基準をいろいろきめまして、それによつて実際の装置の設備をさせまして、その確認をいたしておるわけでありまして、今度の検査もそういうわけでありまして、それにしますますガスが漏れないように、もちろん日常の点検整備が必要であります。が、ガスの容器、それにつながる器具類につきましても、十分優良な製品を使うような行政指導はもちろん必要であります。さらに万一ガスが漏れました場合に、それが車室内に入りまして、現在御承知のように、ガスのボンベはトランク室の中に設置してあります。したがつて、そのトランク室でガスが漏れましても、それが車室内に入らなければよろしいわけでありまして、いま私どもがやらせておりますことは、車室内とトランク室との間の気密を厳重にすること、これは一見いたしまして、あの部分は鉄板でできておられますが、その部分が漏れないように見えますけれども、溶接にすき間がございまして、その間をボルト等で埋めることによつて十分に防げるわけでありまして、その点を確実にさせる。それから、もし漏れましました場合には逃がし穴をつくりまして、そこから大気のほうに逃げるようにする、そういうようなことで車室内に入ることは十分に防げるわけでありまして、今回の臨時検査でも、その点を重点的にして、トランク室の中で煙を燃やしまして、そういうような試験を十分にやりたいと思つております。

○細田委員 いまの話に関連いたしまして、私しろうとよくわからないのであります。プロパンガスが車内に充満するといふお話がございましたが、これはにおいのするのと、においのしないのとあるらしい。しかし法規上はにおいがあるようになっておらなければならぬということになっておるのだ、こういうことを聞いておるのですが、これはにおいのしないプロパンガスといふものが相当使われておるものですか、どうですか。においがするならば、少し漏れても引火するくらい漏れば当然その前に酔つてくる。におうような状態にならないことが望ましいには違ひないのだが、そういう点火しやすいとか有毒なガスにないといふか、においがしなければいけないといふような法規もあるような話、法規は実は調べておられますが、そういう点はどうですか。

○宮田説明員 いまお話しのとおり、プロパンガスにはにおいをつけることになつております。ただ、やはり製品といたしまして、原油の質によつてにおいに強弱がございまして、私どもといたしましては、通産省に対してもっと強いにおいをつけて、においでもわか

○久保委員 先ほど来お尋ねがあつてそれぞれ答弁がなされたのでありますが、重要な課題というか、これは一つには自動車整備の基本線として、進歩する時代の要請にこたへて、たとえいまお話があつたプロパンガスの使用の問題、これについては局長からそれぞれこれに対する当面の対策が述べられておつたわけでありまして、どうも考へるに、対策と方針はきめてそれそれやらせるといふことにはなつておりますが、残念ながら今日の状態では積極的にその整備に万全を期すという事業者といふか車両主といふか、そういう者が多くないといふことから、たま

さらに、先ほど局長が説明いたしましたように、トランク室の中に警報器を設けまして、万一ガスが漏れました場合に、車室の中でブザーが鳴るとか、赤ランプがつくとかいうようなこととで、ガスが漏れたことがすぐわかるようにする、そういうようなことで十分に今後の事故防止対策は期せられるものと考えております。

○細田委員 もうこれでやめますが、私はプロパンガスというものは、今後ますます伸びていくだろうと思つたので、しかし、そこで利用者大衆がこれによつて非常に不安が多かつたことになりまして、これまではいわば草創期のようなことでございまして、これは政府の責任とか運輸省あるいは陸運当局の責任とかいうような問題には必ずしもそうやかましくなつておらぬと思つた。今度法律も改正になつた問題がしばしば繰り返されることになると、今後はもうやはり責任の問題が起ることと思つた。そういう点でひとつ徹底的に技術的な検討を願つると同時に、検査あるいはその他の行政指導の面で遺憾なきを期していただきたい。これは御要望を申し上げておきます。

○木村委員 久保三郎君。以上で私の質問を終わります。

三

たま火たるま事件というようなものができるわけでありませぬ。そこにやはり法の規制が必要だと思ふのです。今度の法改正では燃料装置の変更についても車両検査を要する、日常におけるところの点検、これも強化される、こういうことに変更されるわけでありませぬが、要はこれをさらにチェックする制度、いならば運輸省末端における陸運事務所のいわゆる検査制度、そういうものがやはり強化されなければならぬと思ふのです。これについて、これと同様な問題に帰着いたしますが、たとえば今度は軽自動車についてはそれがどれいままでのワクからはずして臨時検査といふこと、そういうことに格上げしていくことが一つの時代に合つた要請かと思ふのです。ところがこれまたやはりこれをチェックする――臨時検査でありますから適当な時期に適当な方法によって検査するということになりませぬ、従来の検査制度と何ら変わりがなくなつてしまふ状態ではなからうかと思ふのです。と申し上げますのは、従来も全然野放しではなかつたはずであります。特定なものについては陸運局長が指定すれば臨時検査ができるわけですね。そうですね。それを今度明確に軽自動車は臨時検査の対象にする。しかし臨時検査はことごとくこれまた陸運局長の裁量によつてやるということでありませぬ、實質的にはあまり進歩でないという見方もあるわけですね。しかも實際的に見て、陸運事務所におけるところのチェック制度がそれでは完全かという、この委員会では毎年のように検査要員、登録要員の人員あるいは施設の拡充ということをやつてきたわけなん

です。いまのプロパンの問題、あるいは軽自動車の臨時検査にしても、委員の確保なくしてはとうてい不可能だろうと私は思ふのです。法律は直したがる、あるいは省令は出したがる、出しっぱなしになる危険性があると思ふので、これはむしろ運輸省にお尋ねするよりは、予算折衝の対象である大蔵省なりあるいは行管にその考えを聞かなければならぬと思ふのであります。いづれにしてもそういう事態を解決するには要員の問題が先にある。間もなく来年度の予算要求の時期になると思ふのであります。これについてはいかように対策を考えられるか。今度の法改正によつてもまずプロパンの問題が出てくる。軽自動車の問題も格上げになる。こうなりますと当然業務量は多くなります。ところが、いまの業務量自体でも、九州でありましたかわれわれ運輸委員会の一行が調査に参りましたときには、三分間に一台の検査をしておる。そういうようなことでプロパン自動車の問題、軽自動車の問題をやることができるのか、こういう点はどうでしょう。

○木村(陸)政府委員 たいだいまの御質問の点、まことに胸にこたえる次第であります。臨時検査につきましては、軽自動車につきましては、従来は本検査はもちろんでございますが、臨時検査も軽自動車はできないことになっておりました。これは今回の改正で軽自動車は少なくとも臨時検査はやるというふうな改正を願ふことになつたので、これは一進歩であると考えております。

それから、要員の点につきましては全く御指摘のとおりでございます。過去五年間に車が二倍以上ふえておりますが、要員は三割くらいしかふえていないというところでございます。さらに今回の法改正で設ける新しい整備備、保安上の制度を設けるわけでございますが、逆に御審議願います法案の中にできる限り業務を簡素化する点も考慮いたしております。したがって業務量は増加しないであらうというふうなわれわれは感じて、今回の改正はいたしてあります。しかし現状がすでに業務量が人員に対比いたしましてふえておりましたので、この対策いたしましては昨年御審議いたしました同じく車両法の改正で、民間の優秀な整備工場を活用して検査にかわる業務をやらすことになつたしまして、現在その工場を認定いたしましたものが約四百になつております。今年度中に九百くらいまで持つていける予定でおりますが、そういうことによりまして現在の仕事を幾分でも軽くいたしまして、しかも整備能力等には欠けることのないように努力をいたしたいと思つております。

○久保委員 局長から差し引き今度の法改正ではまあ要員の問題ではあまり増員はなくてよろしいような業務量のことのお話がございました。私は法改正全体を見て、現状においては、あなたも肯定されましたが、この法改正において当面だけでは差し引き別に要員の問題があまり起らぬと思ふ、こうおっしゃるが、ここで業務の簡素化といふ登録の面で登録原簿の処理というか、そういうものがやや簡素化された、こういうふうな思ふわけですね、そういうことだけだと思ふのであります。その点はどうか。

○久保委員 六十三条のところの自動車というのは、何条でしたか、この法律にいう自動車の概念からははれるわけですね。

絶対量はふえていくわけですね。そうですね。そうだとすれば、やはりこれに対しては考えていく、こういう御答弁であったと思うのですが、そう了解してよろしいですか。

○大石(武)政府委員 お説のとおりでございます。

○久保委員 それでは、ちよつとこまかくなりますが、いまの自動車の定義一つ見ても、この法律はいろいろ使っていない者には迷うものが多い。そういう点からいくともう少し法体系を何とか工夫したらどうかという感じがするのであります。これは質問ではありません。

そこで各条項にわたるようでありませんが、機会を得ましたので、あらためていろいろお尋ねをしたいと思います。

一つは最近問題になっているばい煙というか、非排気ガスの問題であります。いわゆる排気ガスについての規制、車両整備に関係してどういうふうになっているのか。これは技術的なことだと思えますから当然詳しい話になると思っておりますが、極力詰めてお話しただきたい。ある新聞というかそういうものの報道によりますれば、ある種の構造の車は有毒ガスを多量に排出するということもわれわれは聞いていますのであります。こういうものはいかなる規制をしているのか。

○宮田説明員 いまの排気ガスの規制についてのお話でございますが、自動車に關します排気ガスの規制につきましては、車両法に基づきまして運輸省令で道路運送車両の保安基準というものがございまして、保安上必要な技術的

な基準をきめております。いままですれで自動車関係の排気装置につきましては多量にばい煙等を出してはいけないという規制をしておりますが、今回の法改正でさらに原動機付き自転車にまで及ぼすような体制をお願いしております。

○久保委員 先ほど私が申し上げましたのは、それと大体似ているのであります。もう少し聞きたいのは、型式検査によってそれぞれ検査するわけですね。原動機付きも今度はそれをやるわけですね。いますでに検査の対象になっていない車の中で型式検査をされるからどうもある種類のものは非常に有毒なガスが出るという報道があるわけですね。これはわれわれ実際見たことでもあります。これはわれわれがわかっていない点についてはあなたのほうでは關心を持っておられますか。

○宮田説明員 お話のとおり私どもとして極力排気ガスを減らすことに努力しなければならぬところでございます。が、お話のように私どもとして新しい車の審査をしております。そのときに煙の検査をすべしてしております。特に御指摘の中で問題になりますのは、ディーゼル自動車等の黒煙が一番目につくわけでございますけれども、黒煙につきましても煙の濃度を検査いたしました。ある程度以下のものでなければ製品として国内で売ってはいけないという実質的に行政的な措置をしております。さらに原動機付き自転車につきましても、あるいは軽自動車につきましても、型式認定の制度がございまして、同じようにやはり新型の審査をいたしまして、これは黒い煙ではござい

ませんけれども、白い煙が目につく場合もございまして、その辺につきましても十分大気汚染問題にならないように、完全燃焼いたしますように検査をいたしております。さらにこれはこの国会で道路交通法の改正がございまして、その中にいままでも道路交通法では煙に對しては騒音に對しては取り締まりができませんでしたものを、今回の道路交通法の改正で取り締まりができるような体制になりましたので、警察官のほうの煙の取り締まりということも今後進められたいというの対策は進められるものと考えております。

○久保委員 そこであなたの答弁にも関連しますが、いまの排気ガス並びに騒音の問題であります。この検査の対象、整備の対象というか、それには騒音の問題は出ておらぬ。消音装置というかそういうものに對してのあれは規定してございまして、いまの御説明にちよつとつけ加えますが、この煙の問題につきましまして新しい車については十分そういうような煙の出ないような車という措置をしておりますけれども、日常の整備が完全にできておきませんととかく黒い煙を出すということになりますので、その辺はディーゼル自動車等の使用者に對しまして日常の整備についてやましく言っております。なお今回の車両法の改正御審議中のものにつきましても、定期点検制度というようにその辺をさらに進めるような措置をしております。

○久保委員 そこでもう一つこれに關して、排気ガス並びに消音装置の改良というか、そういう技術的な改良は、これは運輸研究所あたりでやらせのかどうか。特殊の研究項目として開発、改良をやっているのかどうか、これはいかがですか。

○宮田説明員 いまお話しのとおり、私どものほうの技術研究所で、騒音の問題にいたしましては煙の問題に對しては、だいぶ前から研究をしております。たとえば騒音の問題で、二輪車、オートバイ、スクーターの騒音が非常に問題でございました。これについても数年前大幅な試験検討をいたしまして、その結果新しい車の騒音に非常にながった実績がございまして、煙の問題につきましても、研究所でいかにしたら煙が減少するかというような燃焼状態の改善についてのいろいろな試験研究も実施しております。さらにも本年もあるいは来年につきましても、重点項目として騒音の防止あるいは大気汚染の防止ということで音と煙の研究をさらに積極的に進めていきたい、こういうふうに考えております。

○細田委員 ちよつといまのスマッグの問題に關連しまして、排気ガスの問題は非常に大きな問題になっておるわけですが、私もよく耳にいたします。これは外国と技術提携しているかどうかかわかりませんが、まあ国内だけのものであるかもしれませんが、排気ガスの浄化装置というふうなものについて、すでに民間でいろいろなものがあるかと思いますが、実用にも幾分なっております。これはいいかどうかという点については、私も技術的には全然わか

りませんけれども、こういうものも単に研究所だけでなくて、民間のそういったものにつきましてもあわせてひとつ検討されて、このスマッグ問題というものは自動車はかなり大きな要素をなしておると思っております。いままでもできれば強制的にこれをつけさせるというようなことまで考えておるべきかなるか、こう思っておるのでございます。この点いかがでございますか。

○宮田説明員 煙のあとの、何と申しますかさらにもう一度燃して煙を消すというふうな装置でございまして、外国でも若干ございまして、日本でもその研究を進めております。私どものほうとしても、運輸省として補助金も出して研究を民間でさせております。一部特殊の工用車の車等にはつけている例もございまして。

○久保委員 やはりその問題になります。騒音と有毒ガスという排気ガス、こういうものについてもう少し神経をとがらさぬと、私はたいへんなことになると思つております。ところがメーカー自身は、あるいは使用者にしても、馬力が出て燃料が節約されて、騒音なり排気ガスについては、いまの経済原則からいけばどうしてもあつと回しになる。しかしこれは社会正義の立場から当然車を使用するなり、つくもの、こういうものに対してやはり相当の積極的な熱意を示さなければならぬという大きな責任があると思つております。この責任をやはり喚起する必要がある。いままでの御答弁で運輸技術研究所なりあるいは民間にも

りませんけれども、こういうものも単に研究所だけでなくて、民間のそういったものにつきましてもあわせてひとつ検討されて、このスマッグ問題というものは自動車はかなり大きな要素をなしておると思っております。いままでもできれば強制的にこれをつけさせるというようなことまで考えておるべきかなるか、こう思っておるのでございます。この点いかがでございますか。

それぞれやっていらつしやるというが、それではどうも私はどうかと思ふ。言うならば、少しきついでうです。どういふふうにはかかっているかわかりませんが、いま騒音にしても、何ホン以上出すものはだめだ、それ以下に消音できるように装置を考へろといふぐらゐまでやってもらわぬといふへんなことになる。これはちよつと行き過ぎかも知れませんが、もう少し考へてこれをやってみてほしい。しかも排気ガスについては、御案内のとおり有毒ガスが出ています。しかも、しかもたえばディーゼルトラックにすれば、これはいわゆるダッシュ時相当な黒煙が出る。これはもう人間がそこに立つてはられないというのが普通見かける状態です。こういうのを放置しているところに私は問題があると思ふのです。もちろん運転の安全からいへば排気ガスや消音の問題は、これは別に直接の関係はありません。しかし今日におけるところの公害、これを考へると、やはり責任として考へてもらいたい。それで明確なる方針を出して、この際、米年度の予算その他にも関係するかも知れませんが、明確なる方針を出して、この際研究、開発を進めていき、業者にも進めさせる、こういう方針をとっていただきたいと思ふのですが、いかがですか。

○木村(陸)政府委員 全くお話しとおりでございまして、私のほうといたしましては、整備検査の場合に、保安基準等でそういう規則もつくっておりませぬ。なお、いまの一定の程度以上の騒音を出してはいけないという規則も保安基準の中に設けてございまして、規制はいたしてございまして、新しく車をつくり出すメーカーに対しましては、やはりお話しのように快適に走れるためには騒音あるいはガス等につきましても十分考へるべきでございまして、この点につきましてはまだ不十分な点も多かろうと思ひます。したがって、所管の通産省とも十分研究もして、またメーカーとも、研究会等もいろいろ現在設けてありますので、それを通じまして十分強力に今後とも指導をいたしたい、かように考へております。

○久保委員 次に、こまかいことですが、四号で「車輪にかかる荷重」これは従来はなかつたのでございまして、こういふのはいかなる理由によるのか、いままでこういうことによる事故があつたのかないのか、簡単に御説明いただきたいと思ひます。

○宮田説明員 いままで車輪にかかる荷重は省令で定めておりましたが、その根拠になる車両法の規定がいささか省令で定めますのには無理ではないかということ、実際はいまでもやっておること、これはいまでもやっておること、これはいまでもやっております。法律をここで一号起したわけでございます。

○久保委員 次に、四十八条の改正であります。これは従来は「整備報告」ということで「運輸省令で定める技術上の基準に従い整備をすべきことを勧告することができ、これは従来やっておりますか、いかがですか。

○木村(陸)政府委員 従来勧告は実施してまいりました。

○久保委員 どういう対象に勧告をしてまいりましたか。

○木村(陸)政府委員 これは営業車はもちろんでございまして、自家用も含めて全車両に対してやっております。

○久保委員 それは時間もありませんからあとで資料をいただきます。

そこで、四十八条のこの改正ではいゝゆる点検を定期的にやらせる、これは使用者自身の責任でやらせるわけですね。それでこの自動車運送事業をやる車、これはいわゆる業者の車です。バス、トラック、ハイヤー、タクシー、そういうものだと思うのです。それから運輸省令で定める自家用自動車ということになっておりますが、これは一月ごととやるといふのですが、これはどういふことであるか。たとえはトラックで自家用の荷物を運ぶというやうなものになるのか、おおよそのこの省令で定める内容はどういふものであるか、御説明願ひたい。

○木村(陸)政府委員 運輸省令で定めます自家用自動車として現在考へておられますのは、事故の多い車、一件当たりの死者あるいは負傷者の多い車、かつ構造の複雑であるものに限るといふことから、大型の車、乗車定員十一人以上の車、あるいは総重量八トン以上の車、あるいは現在レンタカーと申しますか、自動車貸し渡し事業というのでございまして、これに使用します車、これは他人の生命を預かる関係でございまして、これらをおのの対象の車に指定したい、かように考へております。

○久保委員 そうしますと、それ以外の車は、いわゆる一般の人が使う自家用車、これは六カ月ごとに整備する、こういうことですね。整備をしたときにはそれを記録しておかなければいけません。業者にやらせるといふことになるのか、それとも自分自身でこの基準に合うような点検をしろといふことになるのか、この点はいかがですか。

それからもう一つは、この技術上の基準というのには非常にむづかしいと思ふのです。たとえば車を運転する運転手なり、自分で運転するオートドライバーもおりますから、そういう者がわかりにくいような基準ではなかなか励行しにくいと思ひます。趣旨はなほほどという点もありませんが、自分で乗る車ですから、点検をしないで乗る者はおそらくないと思ひます。それに対して六カ月ごとに念入りにやれ、いふならばこの基準は訓示規定のように考へますが、こういうふうには了解していかどうか、いかがですか。

○木村(陸)政府委員 この定期点検をきめました真意は、車を使用したし業者がもちろんみずから車の性能を知り、車の技術に通じて運行するといふことが原則でございまして、そういうものが自分自身の安全に關連する問題でございまして、みずから自分の車をよく整備しなければいけません。これを本則に考へての規定でございまして、したがって、整備基準等につきましては、従来は車両法に基づきまして保安基準等がございまして、これを参考にいたしてそれぞれ整備をする。しかも点検整備記録簿というものを備えつけさせますので、自分が整備いたしましたもまた事業者が整備をさせました場合にも、それに記録しておくと、あとにその記録を残し、検査その他の所要の場合に、それを見て、事故が起きた場合に、はたしてどうであつたかどうかといふふうなことを確認することによって事故防止をはかる、こういうふうな意味でございまして、

○久保委員 そうしますと、この技術上の基準というものは自動車整備基準全体についてでありますか。ここに言うところの「省令で定める技術上の基準」といふものは、自動車整備基準全体についてでありますか、いかがですか。

○木村(陸)政府委員 一カ月ごとのものとそれから六カ月ごとのものは整備基準に書いてあります詳細な全部でございまして、大体わかりやすいものにとどめたい。しかも常に事故を誘発するようなハンドルとかブレーキとか、そういった簡単なものに限定していかたい、かように考へております。

○久保委員 そうしますと、四十八条が改正になりますれば、四十八条第一項による省令は別途整備基準以外に出すわけですか。

○木村(陸)政府委員 さようでございます。

○久保委員 それじゃ次にいきたいと思います。次に五十条の改正であります。これは新しく八トン以上の自家用車の使用者ということ、整備管理者の専任を置くということになっておるのであります。この場合は八トン以上の自家用自動車の使用者は、五面以上持つておるかの管理者を置く、こういうふうになるわけですか。

○木村(陸)政府委員 整備管理者を置きます単位は、事業所ごとに車を何両持つておるかといふことでございまして、従来は事業所が十両以上持つて

ておる場合に整備管理者を置くという
ことにしております。これを、一事業
所に五面以上の場合には必ず置くとい
うことで強化をいたした、こういうこ
とでございます。

○久保委員 大体実態として、五面以
上持っているところはそういう管理者
を置くような状態でございますか、
いかがですか。これは管理者ですから、
必ずその事業所の職員として配置され
るんでしよう、いかがですか。

○木村(陸)政府委員 実情によつてい
ろいろ違うと思いますが、少なくとも
大きい車を五面以上持つて事業をや
つておるといふような事業者でありま
すれば、一名の整備管理者を置くだけ
の力は当然あるであろうという考え
で、また持つておらなければならぬ
い、保安上そうしなければならぬ
という考えで今日の規定をきめたわけ
でございます。これはこのことにお
り実施したい、かように考えてお
ります。

○久保委員 これは法律をよく読んで
いないが、この法律が成立すれば、猶
予期間なくやりますか。今の整備管理
者の点は……

○木村(陸)政府委員 施行後一年間の
猶予がございませぬ。

○久保委員 次に、先ほどの臨時検査
であります。今度は軽自動車を含む
わけです。これが新しくなつた
だけですね。軽自動車を新しく入れ
るということが新しくなつた。そこで
軽自動車を臨時検査するのでありま
すが、これは陸運局長が自由裁量とい
うか、それで公示してやる、こうい
うことになりませんが、大体どの程度にお
やりになる考えでありますか。

○木村(陸)政府委員 臨時検査をいた
します場合には運輸大臣が、告示いた
しまして、それに基づいて陸運局長が
いたすことにいたしております。従来
普通の自動車につきましてはやはり臨時
検査の制度がありました。過去の実
情から申しますと、ほとんどこれは
やつておりません。しかし、今回の軽
自動車を含めまして臨時検査ができる
というふうになりました。ゆえんのも
のは、たとえば七月中にやろうと考
えております。プロパンガスの問題等、そ
ういったことが予則されますので、今
後の実情によりまして臨時検査は実施
いたしたい、かように考えております。

○久保委員 法案によりますれば、こ
れは運輸大臣でなくて「陸運局長が告
示するのです。そうなりますと、いま
までほとんどやつておらぬものを、陸
運局長の人数ではなかなかできかねる
から、法律には定められたが、この臨時
検査は自分お休みということになりは
しないかという心配があるのですが、
いかがですか。あなたが権限を持たれ
ていてもやらなかったのを今度陸運局
長にお任せば、自分の配下を見れば人
数が足りなくて、三分間に一台やつて
いるという実態では、臨時検査をやれ
ないと思うのですが、いかがですか。

○木村(陸)政府委員 現行法の六十三
条は、運輸大臣が告示いたしますこと
は変更がございませぬ。告示だけはや
はり運輸大臣がやることになっており
ます。それから実質の問題といたしま
しては、臨時検査の必要性その他につ
きましては、現地の陸運局長がその必
要を認めました場合に臨時検査の告示
の要請をいたしますので、そのと

きにわれわれは十分検討いたしたい、
かように考えております。

○久保委員 あまりこまかく聞いても
しかたがないけれども、たゞまゑとし
て陸運局長が定め公示するとなつて
おるのです。別にこの辺は変わつて
ないです。運輸大臣と固執されている
ようですが、法文はどう解釈されるか
りませんが、運輸大臣の文句はどこに
もないと思うので、従来もないので
す。だけれども局長の御方針ではこれ
はもちろんならぬでしょうが、少なく
ともむずかしい問題だと私は思うの
で、これをきめたけれどもやれないと
いうのでは、どうもさつきからこの点
にひっかかっているわけなんです。人
間の問題が先じゃないかとどうして
言いたくなるのです。要性は私も認め
る。実際やらなければいけません。や
りかぬということじゃない、やらな
ければいけません。ところがたてま
えをつくつても、陸運局長が定めて公
示をするというが見た場合に、定めて
もできないからやめておこうというの
が実態だ。その点を解決するのがまず
先決ではなからうかと思う。そこで政
務次官がおいでになつていますから、
局長段階では従来の例を見ても要員の
獲得というのは非常にむずかしいの
です。ほんように法改正におりにやる
とすれば、やはり要員の問題を国会が
終わつたら直後やるべきだ、こう思
うのですが、いかがですか。

○久保委員 最近ガソリンからデー

○木村(陸)政府委員 あとの問題につ
きまして私から御説明申し上げます
が、もちろん大蔵省と相談をいたしま
してこの法案を提出したわけござい
ます。

○大石(蔵)政府委員 お説のとおり、
これはどうしても要員を確保すること
が前提でございます。したがって一生
懸命にその目的に向かつて努力いた
します。

○久保委員 一生懸命やつていただく
という御意見でありましたが、そのと
おりで別に文句のつけようがありません
けれども、少なくとも、昨年、今年
度の予算に関連して要員二百五十は必
要だということをおななもわしや
つた。われわれも最低そこらくらいは必
要だろつたというのに、実態は百名足ら
ずというのであります。しかもそれ
は登録も入つておる。検査要員はそ
うちの何人かということではどうも万
全を期し得られないような心配が濃厚
なんです。ついでに明年年度予算の獲得
にはこれを最重点にしてやられる必要
がある、こういうふうにご考へるわけ
であります。

時間ありませんから、次に参りま
す。それでやはりこの軽自動車の臨時
検査であります。臨時検査の内容は
定期検査というか、それと中身は同じ
でありますか。

○木村(陸)政府委員 臨時検査につ
きましては、定期検査は車全体につ
きまして検査するわけでございます。臨時検査
は全体について検査でき得ることには
なつておりますが、運用にあたりま
しては今回のプロパンガスのように必要
な部分について検査をいたしたい、か

きになつておるかと、軽自
動車は車全体に対しての各装置につ
いての検査はしないのです。特定の
装置についてのみ検査する、という
ふうになりませぬ。

○久保委員 そうでありますと、軽自
動車は車全体に対しての各装置につ
いての検査はしないのです。特定の
装置についてのみ検査する、という
ふうになりませぬ。

○木村(陸)政府委員 法的には車面全
体についてできますけれども、運用上
いま私が考えておりますのは、臨時
検査というのは特に車面のどこかの部分
に非常に弊害があつて、検査の必要が
あるというときに臨時検査をやるのが
大体臨時検査の目的でございます。その部分
に限りて検査をやるように運用いたし
たい、かように考えております。軽自
動車につきましては、軽自動車全般に
わたつて検査の必要が特に起つたと
いうときには全般にわたつてやらざる
を得ない、かように考えております。

○久保委員 そうしますとプロパンな
らプロパンのボンベとパイプの間につ
なぎ目、そういうところに限定してさ
しあたりは考へておる。具体的に申し
上げますとどういふことですか。

○木村(陸)政府委員 さようござい
ます。

○久保委員 それから次に参りまし
て、六十七条の関係であります。先
ほど御答弁がございましたが、燃料の
種類を変更したときというのは、単に
油からプロパンに変更したということ
だけじゃなくて、ガソリンからデー
ゼルに切りかえたときにも、こ
れは必要であります。そういうふう
にとつてよろしいですか。

○木村(陸)政府委員 そのとおりで
ございませぬ。

ゼルに切りかえるものがだんだん多くなつていくのではなからうかということも考えられるのですが、いかがですか。

○宮田説明員 ガソリン・エンジンをディーゼルに載せかえるという載せかえり的なものは比較的少ないと思ひます。

○久保委員 載せかえるものは少ない。そうですか。しかしここで考えなければならぬのは、たとえばプロパンに切りかえるというものは簡単にできるわけですね。技術的にあまりよくわかりませぬけれども、そうですね。

○宮田説明員 さようでございます。

○久保委員 そういふ場合には、単に燃料を切りかえたときの検査は、切りかえた部分だけに限定されるようなさつきのお話であります。たとえば先ほどの排気ガスあるいは消音装置、そういうものも当然関連があると思ひのであります。こういうものについては検査の項目の中では対象にならないようにも考えられるが、これはどうですか、そこまでやれるかどうか。

○宮田説明員 燃料の種類を変更いたしましたときは、やはりその関連のある事項については、マフラーについても検査のなければならぬと考へております。

○久保委員 それから七十七条の自動車分解整備事業の種類について関連してお尋ねするのでありますが、先ほど申し上げたように、この法律の自動車という中にはいろいろな区分けといふか、定義に出ているものだけでなく、いろいろな種分けをしてあるように思ひます。そこでこの四輪の小型自動車と小型自動車との違いはどうなんでしょうか。

○宮田説明員 四輪の小型自動車と申しますのは四輪だけでありまして、一般に小型自動車と申しますと、四輪のもの、三輪のもの、二輪のものもございします。

○久保委員 それが法律の定義の中の自動車、それから第三条の自動車の種別、こういうものきめ方がどうもあいまいと言つては語弊があるが、混乱すると思ひます。これは直接、法の効用には関係ないかもしれませんが、どうも法律というものは非常にわかりにくくてきているのがつぱださうでありますけれども、特に道路運送車両法はわかりにくい。しかも御承知のように今度では自家用一台持っておるオーナー・ドライバーにも整備基準を当てはめて整備させるということをやつては考へれば、もう少し整理されてやるべきだと思ひます。ついでに、私もそういう範疇に属しますからお尋ねするわけでありまして、自動車の種別の第三条の小型自動車と七十七条の四輪の小型自動車とどう違ふのか。先ほどの御説明では二輪の小型もあるといふが、排気量によつて二輪もあるのですか。

○木村(陸)政府委員 現在の法律上の自動車の種類別が非常に複雑になつておりました。実は私自身も常に混淆するやうな次第であります。これは性能その他がいろいろ違ひますので、それに対応する整備その他も当然違ひます。関係上、いろいろ種類を分けておりますが、今後できるだけ簡単なものに分けていきたい、こういうふうな考へておりました。これは私たちにとりましても一つの研究課題にしております。

なのお配りいたしております。こういう資料の終わりから二ページ目に、実はおわかりがたいと思ひましたので、検でもって示してございします。これで御了解をいただきたいと思ひます。

○久保委員 大体具体的に品物を見なければわからぬといふのは自分の持っている車が何に当たるのかわからぬといふのは困る。法律には絵が描いてないのですから、そういうところもひとつ御研究いただいて、もう少し一般の人になじめるやうな法律にしたいと思ひます。さらに車両整備の問題でもあまりにも技術的になり過ぎ、しろうとにはわかりませぬ。実際いつて相当専門家でないといふのはわからぬと思ひます。そういうところももう少し、しろうとにもわかるやうに整備基準といふか、そういうものをつくり変えることが必要だと思ひます。この考へは、これが一般的になつてきています。そうならば自家用車一台持っているくらいの人には、日曜日にでも整備しようといふことでやっています。そういう者にもだんだんこの法律がなじまねばならぬ、きめられどもどうもこれが実施されぬといふのでは、単なる訓示規定で効果はないと思ひます。特にしろうとらしい質問をしておる。

○木村(陸)政府委員 電気自動車そのものがほとんどに足らぬ数になりましたので、電気自動車を対象にした整備事業者という煙突を一本立てる必要がなくなりましたので、これをやめ

ました。しかし電気自動車につきましても、ほかの整備事業の種類の中に含まれておるといふふうに解しております。

○久保委員 次に、九十七条の三であります。この改正でこれは軽自動車のナンバー・プレートだと思ひます。その後面の見易い位置」といふのは「運輸省令で定める位置」ということですが、これはどういふようにきめるのですか。

○木村(陸)政府委員 これは端的に申し上げますと、いままでは軽自動車につきましては、うしろだけナンバー・プレートをつけなければよろしいことになつておりました。ただ事実上前につけておいた車もございしますが、この法律が通過いたしますと、前につけることも義務づけられるわけでございます。両面につけるといふことになつておるわけでございます。

○久保委員 そうしますと、これは別にこういうむずかしい文句を書かぬでも、両面につける、前後につけるといふ意味ですか。

○木村(陸)政府委員 軽自動車の中にはこう書いておきませんと、二輪車は前にちよつとつけるわけにもいきません。四輪車だけ前後につけるといふことでございます。

○久保委員 そうしますと、四輪車だけであつて、あとは従来どおり後面につける、あるいは前面につけてもよろしい、こうなりますか。

○木村(陸)政府委員 従来どおり後面にだけつけるということでございます。

○久保委員 次に、戻りますが、九十七条の二、いわゆる検査を受けるときには、納税証明といふか、いままでは「地方公共団体の長の書面を提出し」なければならぬ。今度は、納税の滞納がなかつたといふことを証するに足る書類を出せばいいといふことになりまして、納税済みの証書を出せばいいといふことになりまして、さうでございます。

○久保委員 次に、この九十七条の三項は、いまの御説明ですが「車両番号標に関する事項は、運輸省令で定める」といふことが多いから、気がなつて省令ばかり聞いているのです。

○宮田説明員 そのとおりであります。○久保委員 もう一つ条文であります。罰則から四十九条を除いた趣旨は何ですか。○宮田説明員 いままで四十九条で整備記録簿を設けさせておりましたが、それを今回やめまして、定期点検の記録簿にいたしました。この際罰則をやめました。しかしそのチェックをいたしました。検査のときにその記録をチェックする、それで十分だと考へまして、罰則をやめた次第でございます。○久保委員 これは定期点検ですね。いままで記録簿をつけておらぬければ罰則を与える、今度はそれを定期検査のときに呈示すればよろしい。だからそこでは罰則を加えない、こういうこととすね。○宮田説明員 さようでございます。

○久保委員 大体とまかい点はわかりました。

そこで重ねて申し上げるわけですが、要点は、冒頭申し上げたように、法体系を整えても、整備と検査の体系が整わなければ何にもならぬ。そこで整備と検査の体制はどうかという問題、設備の問題を申し上げます。重ねて御答弁はいただきます。しかし整備の体制はどうか。いままでそれぞれ認定工場等もつられ、しかも前の改正では優良認定工場ではいわゆる検査証だけを出せばよろしいというような簡便な措置にしたわけですが、その後の実績はどうですか。そこで聞きたいのは、そういう優良認定工場における簡便な検査手続によってやっただ車の事故件数というものはいかようであったか。そういう点検をしてもらえるかどうか、いかがですか。

○木村(陸)政府委員 実は昨年法律改正をお願いいたしましたので、指定整備事業者というものを、そこで定期点検をいたしますから、車を持ってこなくとも、検査を省略するという制度をしたわけでございますが、その後、この事業の発足が昨年の十月からでございます。規定が厳密な審査を指定してありますので、業者の数も、先ほど申し上げましたように、非常に少のうございますので、まだその実績を確認するまでに数字があらわれておらないのであります。ただいままでありました事故の中で、この数少ない整備指定工場をやったから、不整備のために事故が起きたということは一件も聞いておりません。

○久保委員 それじゃその簡便にできる優良な認定工場の問題は、まだ事故が起きたという例は聞いておらぬというところだが、調べてはおりませんけれども、それは事実でしょうね。これは適当な機会にそういう側面から調査をして整備の万全を期さないと、単なる業務の簡素化で政府がやる仕事も民間に委託して万が一のことがあつては困るのでありますから、そういう点検はぜひ必要だと思ふ。

○木村(陸)政府委員 整備士につきましては、ここで一番問題になるのは、最近の車両増加に見合った整備関係の技能者、これが十分うまうまいているか。さらに技能水準の向上がいかようにはかされるか、こういう問題については点検をされておりますか。

○木村(陸)政府委員 整備士につきましては、すでに御承知かと思ひますが、国家試験によりまして整備士のクラス別に資格をきめておいて、その受験者も非常に多くなつてまいつておりますので、整備工場に対して相当充足はされておりますが、さらに優良な整備士養成のために試験制度あるいは試験の内容その他今後十分努力したい、かように考えております。

○久保委員 これは政務次官もおられるが、政府が監督の任に当たることの整備事業に対してもう少し配慮があつてしかるべきだと思ふのですが、これに対する配慮に実際あまり聞いておらぬ。いろいろ監督はされているようでありますが、監督だけでは不十分だと私は思ふのです。これはやはり時代に即応したところの発展をさせるということがなければ、なかなかむずかしい。

○久保委員 教育機関についても、もっと積極的な対策が必要だと思ふのです。しかも長期間かけては、なかなか今日雇用を増大することは私にはむずかしいと思ふのです。そこで何らかのくふうがあつてしかるべきだといふことが一つ。もう一つは、大体において整備事業は特殊なものを除いて中小企業であります。いろいろ対策、融資その他をやつておるといふが、言うならば今日中小企業の実態は私から申し上げる必要はない。そこでたとえ整備に必要な機械器具にしても、時代の進運につれて高度なものを使用しなければならぬと思ふのです。そうすね。ところがこれを購入し投資するだけの能力がそれぞれにあるかといふとないんです。そういう問題を考えれば、やはりある地域においては小さい整備工場の集団的なところがあるわけすね。こういうものに対しては、機械の共同化、これに対しては何らかの

一定の教育機関においてやつた者については、実地試験なり、いわゆる試験を免除するといふようなことがありますが、これはどういふところで整備士の教育を今日しているか。職業安定所の一部でやつておられます。それから大きな整備工場でもやつておられます。以外にはどこでやつておられますか。

○木村(陸)政府委員 いまお話しのような機関、そのほか整備振興会でもやつておられます。それから整備事業者に対しまして中小企業としての育成にましましては、昨年来企業診断その他で、融資その他についてもわれわれでできる限りの努力をいたして、これが健全な発達をはかろうと考へております。

○久保委員 教育機関についても、もっと積極的な対策が必要だと思ふのです。しかも長期間かけては、なかなか今日雇用を増大することは私にはむずかしいと思ふのです。そこで何らかのくふうがあつてしかるべきだといふことが一つ。もう一つは、大体において整備事業は特殊なものを除いて中小企業であります。いろいろ対策、融資その他をやつておるといふが、言うならば今日中小企業の実態は私から申し上げる必要はない。そこでたとえ整備に必要な機械器具にしても、時代の進運につれて高度なものを使用しなければならぬと思ふのです。そうすね。ところがこれを購入し投資するだけの能力がそれぞれにあるかといふとないんです。そういう問題を考えれば、やはりある地域においては小さい整備工場の集団的なところがあるわけすね。こういうものに対しては、機械の共同化、これに対しては何らかの

対策を立てる、そういう方向でやらぬというところ、大資本の整備工場だけがあらうから整備事業に携わるといふことになりはしないかと私は思ふのです。そうしますと、実際これは車両を持つておる者にとつても必ずしもいいことではありません。特定の工場だけが押すな押すなでいって、小さい工場はその設備も不完全である、認定工場にも一番下のランクである、こういうことになりますれば、こちらは手を上げる。ところが向こうは精一ぱい以上の仕事をやる。こういうバランスからいっても、これは問題だと思ふのです。だから今後要望しておきたいのは、整備事業に対する対策をその機会までにはひとつ御明示いただきたい、こう思ふのであります。これがなくして道路運送車両法の改正をしてやるといっても、こういう面が抜けていたのでははなはだむずかしい。政務次官からひとつこれに対する考え方を最後にお聞きして、私の質問を終わります。

○大石(武)政府委員 ただいまの久保委員の御意見はまことにごもっともでございます。十分その御意思を体しまして、整備事業の発展に万全を期したいと思ひます。

○木村委員 ほかには御質疑はございませんか。ほかにないようでありますので、本案に対する質疑はこれにて終局いたしました。

○木村委員 御異議なしと認めます。これより採決いたします。道路運送車両法の一部を改正する法律案に賛成の諸君の起立を求めます。

〔賛成者起立〕

○木村委員 起立総員。よつて、本案は原案のとおり可決すべきものと決しました。

なお、この際おはかりいたします。すなわち、ただいま可決いたしました本案に関する委員会報告書の作成につきましては、委員長に御一任願ひたいと存じます。御異議ありませんか。

〔異議なし〕と呼ぶ者あり

○木村委員 御異議なしと認め、さよう決しました。

次会は明六日午前十時より委員会を開会することとし、本日はこれにて散会いたします。

午後零時三分散会

〔参照〕

道路運送車両法の一部を改正する法律案(内閣提出第一〇八号)に関する報告書

〔別冊附録に掲載〕

○木村委員長 これより討論に入るのではありませんが、別に討論の申し出もありませんので、これより直ちに採決いたします。御異議ありませんか。

〔異議なし〕と呼ぶ者あり

○木村委員長 これより討論に入るのではありませんが、別に討論の申し出もありませんので、これより直ちに採決いたします。御異議ありませんか。

昭和三十八年七月九日印刷

昭和三十八年七月十日發行

衆議院事務局

印刷者 大藏省印刷局