

第四十三回 参議院運輸委員会會議録第十一号

昭和三十三年三月十二日(火曜日)
午前十時四十五分開会

委員の移動

三月十二日

辭任

浅井 亨君

補欠選任

白木義一郎君

出席者は左の通り。

委員長

金丸 富夫君

理事

谷口 廣吉君

天坊 裕彦君

岡 三郎君

委員

江藤 智君

河野 謙三君

平島 敏夫君

村松 久義君

相澤 重明君

吉田忠三郎君

白木義一郎君

加賀山之雄君

中村 正雄君

國務大臣

運輸大臣 綾部健太郎君

政府委員

警察庁交通局長 富永 誠美君

運輸政務次官 大石 武一君

運輸省自動車局長 木村 睦男君

事務局側

常任委員 吉田善次郎君

会専門員

説明員

警察庁交通局 交通指導課長 片岡 誠君

運輸省自動車局整備部長 宮田 康久君
運輸省自動車局整備課長 岩倉 左門君

本日の會議に付した案件

○港域法の一部を改正する法律案(内閣提出)

○道路運送車両法の一部を改正する法律案(内閣提出)

○委員長(金丸富夫君) ただいまから運輸委員会を開会いたします。

○國務大臣(綾部健太郎君) ただいま議題となりました港域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。

この法律案は、港灣事情の変化に伴い、港の区域が実情に沿わなくなったものを改める等が生じておりますので、港域法の別表を改正しようとするものであります。

改正を必要とするおまな事情を述べますと、
第一に、港灣の埋め立て、埠頭の拡張等により船舶の施設の利用状況が変化して参りましたため、天荒港外五港について実情に合致するよう港域を変更する必要があることであります。

第二に、江名港につきまして、現在の港域内に存する江名泊地及び中之作泊地、それぞれ独立して港の機能を發揮

しているため、これを実情に即するよう二つの港に分割する必要があることとあります。

第三に、町村合併等によりまして、日立港外二港につきまして港名を変更する必要があることとあります。

以上が、この法律案を提案する理由であります。

何とぞ、慎重御審議の上、すみやかに御賛成いただきますようお願い申し上げます。

○委員長(金丸富夫君) 本案の質疑は、次回に譲ります。

○委員長(金丸富夫君) 次に、前回に引き続き、道路運送車両法の一部を改正する法律案を議題として、質疑を行います。

○相澤重明君 前回資料要求しておりましたものが届いたわけでありまして、先にその資料の説明を求めたいのですが、第一は、自動車輸出等に関する資料、これについて、主要国別輸出実績が、三輪車、二輪車、賠償による輸出、現地における組み立て工場、こういうものがプリントが来ておりますが、一応これを説明をしてもらいたいと思う。

○政府委員(木村睦男君) 前回御要求のありました資料について、簡単に御説明を申し上げます。お配りいたしました資料、ただいまお話しした自動車の輸出等に関する資料の前に、これも御要求がありましたのが、自動車の検査場及び陸運事務所庁舎の新営等に関する資料がございます。これにつき

ましても、簡単に御説明申し上げます。

まず、昭和三十三年年度における自動車検査場の新設改良に関する経費でございますが、総額が一億三千九百九十六万九千九百九十九円、前年に対しまして約二千万円の増となっております。で、新設された検査場は、愛知の第二検査場一カ所でございます。それから、従来の検査場が狭い、あるいは老朽のために、移設いたしました、これを拡張するというのが四カ所でございます。

福島、新潟、岡山、徳島の四カ所でございます。それから検査場の改良といたしましては、改良のための検査場のいろんな機械の購入、それから検査場の舗装、それから北のほうの寒い地区にございまして防風扉の設備の改良の経費が見込まれております。

次に、陸運事務所の庁舎新営に関する状況でございますが、三十三年年度におきましては総額九千七百七十三万三千円でございます。前年に対しまして約二千万円の増ということになっております。新設されます陸運事務所は、室蘭、秋田、福島、滋賀、岡山、徳島、愛媛、この七カ所でございます。

次に、自動車の輸出に係りました資料でございますが、輸出先の国別に三十七年の実績を集計いたしましたものでございまして、まず三輪以上の車両につきましては、輸出の車両数が、右端の合計の欄を見ていただきますと、五万三千六百二十九両になつております。おもなる国をずつと列挙いたしますが、輸出両数の大きい

国から逐次書いております。タイ、沖縄、南アフリカ連邦、インドネシア、アメリカ、オーストラリアというふう

に、相当多数の国にわたって輸出をいたしております。

次に、二輪の自動車でございます。これはオートバイでございますが、これは合計で二十万二千九百両輸出されておまして、おもしろい現象は、アメリカに一番たくさん出ております。

次にマレー、タイ、西ドイツ、インドネシア等でございます。

それから、賠償に基づきまして輸出いたしておりますのが、ビルマ、インドネシア、フィリピン、三國でございます。ビルマが二千三百両余、インドネシアが八百両余、フィリピンが二十三両ということになっております。

なお、わが国の技術を持ち出して現地において組み立てしております工場が次の表に出ておりますが、まず、わが国から全額出資してブラジルに――これはトヨタ自動車でございますが、組み立て工場を作っております。それから、月産三百台の能力を持っております。それから、現地資本で組み立て工場を作っておりますのが、タイ、ビルマ、フィリピン等東南アジア、それから南アフリカ、メキシコ等二十カ国でございます。各工場とも生産能力は月産五十ないし三百台。最大は、ベ

ルギーに本田技研が出ておまして、月産一万台の設備を持っております。それから、日本と合弁会社で組み立て工場を作っておりますのが、パキスタン、それからチリで、パキスタン

はダイハツ工業、チリーは日産自動車
でございす。

次に、日本の自動車メーカーが海外
に整備工場を持つておりますが、その
状況について申し上げますと、輸出
メーカーは、輸出車両の販売及びアフ
ター・サービスの対策といたしまして
て、代理店制度をとっております。代
理店の条件は、サービス工場を必ず
持つておることになっております。そ
の数は、約九十カ国にわたって代理店
を持つておまして、代理店の数が二
百六十、サブと書いておりますのは代
理店の出張所のようなものでござい
まして、約二千ございす。規模は、代
理店で五十人から二百人、サブ出張所
で十人から二十人。工場の程度は、代
理店がわが国におきます認定工場程
度で、またサブは認定工場の程度でござ
いす。これらの国にわが国のメー
カーの技術員が総数四百四十名ばかり派
遣されておまして、現地におきまし
て技術指導及びサービスをやっており
ます。

次が、民間ベースによります海外自
動車整備士の受け入れ状況でございま
す。これはわが国の民間機関が海外の
自動車整備士を受け入れて教育をする
のでございす。これらの技術の研
修期間がおおむね三カ月から一年程度
でございまして、中には二年半という
長期間のももございす。いずれも
これらの経験者でございまして、日本
で修得後は、帰国いたしまして、それ
ぞれの国の技術者として活躍しており
ます。三十七年中にこれらの整備士を
受け入れられました国別人員は次の表
のとおりでございまして、合計六十一
名でございす。沖縄、インドネシ

ア、タイ、フィリピン、そういうところ
が非常に数が多いわけでござい
す。

次に、海外技術協力事業団と運輸省
との受け入れ計画でございす。海外
技術協力事業の一環といたしまして、
運輸省は、昭和三十八年度におきまし
ては、海外技術協力事業団と協力いた
しまして、東南アジア各国——タイ、
ビルマ、マラヤ、インドネシアでござ
いす。それから十二月名の研修生を
募集いたしまして、五月の一日から約
一年間自動車整備コースの集団研修を
実施することになっております。
以上がご配りいたしました資料につ
いての御説明でございす。

○相澤重明君 今の資料で御説明をい
ただいたわけですが、今あとのほうで
御説明いただいた中に、日本の自動車
メーカーの海外における整備工場の状
況というのがあつたわけですが、この対
象国は九十カ国ということですが、先
日衆議院で問題になった韓国の問題は
どういうふうになっておりますか。

○政府委員(木村睦男君) 九十カ国の
中には、韓国は入っておりません。

○相澤重明君 そうすると、実際には
韓国には整備工場というものは現在日
本は進出しておらぬと、こういうこと
ですか。

○政府委員(木村睦男君) さようでござ
いす。

○相澤重明君 そうすると、一番目の
資料で、元に戻つて、現地における組
み立て工場というのがありますね。こ
のわが国の全額出資とか、現地資本と
か、合弁会社と、こういう中に、今の
韓国の問題は含まれておるのですか。
○政府委員(木村睦男君) 含まれてい

ないと思いますが、なお通産のほうに
確かめてみようと思ひますが、たしか
含まれていないと思ひます。

○相澤重明君 私はきょうはそのこと
については深く別に追及するつもりも
ございせんが、衆議院であつただけの
問題が出ておるの、やはりわれわれ
も、それこそ先ほどの話じゃないけれ
ども、運輸委員会というのは、そのい
う交通運輸の関係についてはやはり
知つておく必要がある、こう思ひま
す。あとで御調べをいたしまして、御
報告をいただきたい。少なくとも表面
はどういうふうになっておるのか、裏
面はどういうふうになっておるのか知
りませんが、とにかく衆議院におい
て他院の衆議院で議論になったことを全
然わからぬというところであつてはいけ
ないと思ひます。そういう面で、こ
れはあとで御調べをいたしまして、御報
告いただきたいと思ひます。

それから、次にお尋ねしたいのは、
民間ベースによる海外自動車整備士の
受け入れ状況であります。たいへん
けつこうなことだと思ひます。わが
国の技術を十分外国の人たちにも研
修をしていただくということは喜ばしい
ことでありますが、これは三十七年中
に受け入れた国別人員が六十一名とい
うことであります。この受け入れ態
勢、そういうものについての民間の何
か協力会というふうなものがあるの
ですか。

○政府委員(木村睦男君) これは、わ
が国の重立った自動車メーカーが、そ
れぞれ海外の関係国の要望によりまし
て、会社が独自でその国と整備士を受
け入れて研修をさすという契約をして
やつておるわけでございます。

○相澤重明君 次に、海外技術協力事
業団と運輸省との受け入れ計画とい
うので、三十八年度に十二月名の研修生を
募集した——これについて、海外技術
協力事業団の仕事の内容というものを
いまいし説明してくれませんか。

○政府委員(木村睦男君) 岩倉整備課
長から詳細な説明をさせていただきます
す。

○説明員(岩倉左門君) 海外技術協力
事業団について御説明いたします。
在来の海外技術協力は民間ベースに
よつてやつておりましたが、日本国と
いたしまして、コロンボ計画によりま
す海外技術協力をさらに積極的に進め
ようということで、この技術協力事業
団が生まれたわけでございます。こ
こで教育をするというところ、海外か
ら技術者を受け入れて教育をする、こ
の二つをやつております。こまかい
どの国でどうやつておるかというよ
うな、ただいま手元に資料ございま
せんので、詳細に御説明いたしかねま
す。事業の内容は概略以上のとおりで
ございす。

○相澤重明君 大綱でけっこうですか
ら、海外技術協力事業団の今の目的、
これはわかりました。そこで、資金的
な面と人的構成について御説明いた
さしたいのです。おわかりになります
か。

○政府委員(木村睦男君) この点は、
所管が違ひますので、この事業団の組
織その他につきましては、あとで資料
を提出いたしたいと思ひます。

○相澤重明君 そこで、あとで資料で
御提出いただいてけっこうですが、研

修生の身分保障といひますか、在日期
間のいわゆる教育予算といひますか、
そういうふうなものについてはどうい
うふうに政府としてはお考えになつて
おるか。

○政府委員(木村睦男君) 海外技術協
力事業団として受け入れたしまして
教育いたしますものは、全額を事業団
で負担することになっております。

なお、海外技術協力事業団のそう
いった活動その他につきましては、実
は外務省の所管でございすので、
詳細なことは責任を持ってお答えも
ちよつとむづかしいのでありますが、
その点は御了承願ひたいと思ひます。

○相澤重明君 もちろん、政府の各省
庁の計画もあることですが、できれ
ば、私は前回の委員会の際に申し上げ
たように、在外公館における専門員、
こういう問題で、やはり運輸省の専門
的な立場における各国におけるPR
あるいはアフター・サービス、そ
ういふものが現実に行なわれること
ができるかどうかというところは、国内
において今度受け入れをする場合に
やはり運輸省の考え方も大事なことで
はないかと思ひます。ですから、た
だいま国内において、官立といひます
か、国立のこれらの該当する学校に教
育をさせるというふうな場合は、それ
は外務省の単に予算だけでまかなわ
せるのか、あるいは運輸省においても
そういう運輸省に關係したものにつ
いては予算項目というものを作つてお
く必要があるのかというところは、や
はりわれわれとしては無関心ではおれ
ない。私の希望としては、むしろ運輸
省で教育をする、あるいは運輸省が特別
の技術をやはり各国の人に十分教育を

してやるということになれば、それだけの予算というものは置いていいんじゃないかという気がするわけなんです。そういう点について、海外技術協力事業団というものが外務省の所管であるからというだけでは、私は何か物足りない。先ほど申し上げた在外公館というのは、外務省の所管であるけれども、やはり中へ入ってみると、その外務省の役人必ずしも、専門的ではない、こういうことを、私は外地を回って、ほとんどの欧州なり東南アジアを回って、そういう感を深くしているのです。それだけに、政府が、特に運輸省の所管の者がどうこれを考えておるかということは、聞いておきたいわけなんです。この点は、前回大石政務次官は、在外公館におけるところの駐在員の問題については、私の質問に対して、できるだけ努力するということを御回答いただいたわけでありましたが、こういう運輸省が受け入れる海外の留学生というか、研修生というか、そういうものについての基本的な考えを聞いておきたい。これひとつ局長から御答弁いただきたい。

○政府委員(木村睦男君) 海外技術研修生の受け入れにつきましては、費用その他の点は一切海外技術協力事業団で負担をしますのでございますが、受け入れます研修生の研修計画につきましては、自動車整備につきましても、運輸省はその計画の相談を受けておりまして、こちらもその相談に乗っております。

○相澤重明君 ですから、同じ政府の予算をどこの省庁で使うか、その中でどういうサービスなりあるいは教育をするかという問題の中身の今話を

しているわけですが、そういう点について相談を受けるだけで、主体的な問題はやはり外務省にある、こういう御答弁と私承つておるわけだ。そこで、そういうことでは少し私は物足りない。私の質問をしているのは、だからもっと運輸省も、海外にそういう技術研修生なりあるいは留学生を募集する場合に、私は運輸省としても予算化をしてほしい、そのくらいの積極性をとってもらえぬだろうかという意味を含んでおるのですが、この点は外務省の御答弁ですか。

○政府委員(大石武一君) 相澤委員のおっしゃることは、よく私もわかります。ただ、先ほど木村自衛局長から御答弁申し上げましたが、局長の発言は非常に控え目な発言でございますので、こゝへ相談があつて初めてこちらにも応ずるという意味ではございりません。こちらが当然積極的に行うべきことをいたしたいというところの相談を持ちかけなければならぬと思います。まあ、そういったところではないと工合が悪いと思います。予算の関係はどうなつておるかわかりませんが、とにかく海外技術協力事業団と十分連絡をいたしまして、たとえば海外駐在員の問題にいたしまして、運輸省はちよつと行けないといったし、求めめるだけの努力はしなければならぬ、こう思つておる次第でございます。

○相澤重明君 たいへんけっこうだと思ひます。そこで、努力していただくことにしまして。最初に、「自動車検査場及び陸運事

務所庁舎の新設等に関する資料」の御説明をいただいたわけですが、地元のことになって恐縮ですが、今年度新設は、愛知第二に一カ所というように資料的には出ておるわけですが、私は、首都圏整備とも関係をして、私の土地である神奈川県横浜の一カ所では、これは非常に多過ぎて迷惑をしておる。したがつて、もっとそういう点について、京浜地帯におけるところの検査場を新設する意思はないのか。また、その新設をする場合には、当然予算化というものが出てくるわけでありまして、そういうことを研究をされ、あるいは予算化の努力をなれておるかどううか、この機会に伺つておきたいと思ふ。

○政府委員(木村睦男君) 京浜地区におきましては、特に自動車の増加が激甚でございますので、これに対処いたしまして、検査場の新設は私のほうといたしまして検討いたしております。三十八年度の予算におきましては、神奈川県第二車検場の予算要求をいたしましたのでございますが、土地の入手の関係で少し間に合いませんので、来年度はぜひこれは予算化いたしまして、土地の見通しも立つて、第二車検場を作りたい、かように私も考えております。

なほ、東京都につきましても、現在四つの車検場がございますが、これではとうてい今後増加する車両の検査には間に合いかねますので、これも一カ所ひとつ大きいのを作りたいというところと、今土地その他について探しております。その見通しがつき次第、これも来年度において予算要求をいたしました、かような計画で現在考えております。

○相澤重明君 それでは、一応資料の点についての御説明、質疑は、これで一応終わりたいと思ふ。そこで、警察庁来ておりますか。○委員長(金丸富夫君) 見えております。局長が見えております。○相澤重明君 警察庁にお尋ねしたいと思うのですが、今回の道路運送車両法の一部を改正する法律案が提案をされておるのは、自動車が非常に多くなつたことと、道路を広く使ひ、あるいは事故を少なくするというようなことがこの目的になつておるわけでありまして、前回の委員会でも私質問申し上げたのですが、都内乗り入れについての、大型車等の規制の問題について、警察庁としてはどう考えておるか、この点についての御説明を最初いただきたい。

○政府委員(富永誠美君) 御質問は東京都でございますか。○相澤重明君 そう。○政府委員(富永誠美君) 東京都は、御存じのとおり、交通事情がますます深刻になり、それを解決すべき道路事情がなかなかうまくいかない、やむを得ず交通規制ということで車をさばいておるわけでございますが、まあ問題は特に都市交通の円滑にあると思つてございまして、それで、東京に限つて申しますと、何とかまあ今までは局所的な交通規制をやつておつたわけでございます。ある場所々々における交通規制ということをやつておりました。が、とてもこれだけではうまくさばけないというわけで、三十八路線を選びまして、その路線の車を何とか流そうというこの総合対策を立つたわけで

ございます。そのほかに、エリアと申しますか、ある地区に限つてやつたわけでございます。それで進んで参りましたが、どうもそれではうまくいかないうわけで、昨年の四月にいわゆる車種別規制ということをやつたわけでございます。これは、特に大型車の一定の時間を限つての通行を遠慮していただくということがございます。それから、昨年の十月に、都心部がどうもまだうまくいかぬというわけで、そいわれるイエロー・ゾーンと申します。大体におきまして全面的な駐車禁止、駐車が許されたところでも一時間以上はいけないというふうな、主として駐車禁止を中心としますイエロー・ゾーンの設定をやつてきたわけでありまして。

以上が大体の今までのつておつた措置でございますが、今後また交通事情が逼迫いたしますれば、それに応じた規制ということも考えざるを得ないというふうな段階にあるような状況であります。

○相澤重明君 昨年の四月から、あるいはまた十月に、第二次の規制といひますが、そういうようなものを行なつたが、なお今後の見通しによつては考えたという答弁だと私は思うので、そこで、今後の見通しがどうなるかということの中に、私は二つあると思ふのです。一つは、卒直に言つて、東京オリンピックを迎えて、その間にあまり恥ずかしくないや日本の道路というものを、交通というものを考えていくというのが大筋にあると思ふ。いま一つは、日常生活の中で、これだけのマンモス東京といわれる、この

東京都民に対する生活条件なりあるいは輸送問題を考へて、自動車の伸びに對するやはり規制というか、あるいは道路新設をするというか、拡張をするというか、そういうものにあわせてやはり當然考えられるものがあるだろうと私は思うのです。

そこで、警察庁が現在日本の道路規制等を行なうのに、まず第一に自動車というものがどういう趨勢にあるのかということも聞いておかぬというところ、その対策というものがやはり片手落ちになつたり、場合によりまして、やっても場当たり式になつてしまつて、効果が十分上がらぬということになつてしまふ。それで、今警察庁が把握されているのが国の自動車というものは、どれくらい数量があるというふうな把握されておるか、御回答をいただきたい。

○政府委員(富永誠美君) 交通対策の中の交通規制で申し上げますと、主として都市交通が非常に大きな問題になつておりますが、全国的に見ますと、車というものはますます私はこれは伸びるというふうに見ております。それは必要性があるから伸びるのであるわけで、これは好むと好まざるにかかわらず、自動車というものは、ある目的のところにもそのまゝ行けるという便宜さといひますか、そういうものがある以上、これはますます私は伸びるものだというふうな考へておるわけでございます。しかし、一方、その受け入れのほうはなかなか進まないことは、御承知のとおりでございます。私も申し上げましては、たとへば東京を申し上げれば、一体今後どういうふうな見通しになるかというふうな

ことを、いろいろなデータから作業をいたしまして、できるだけ科学的な方法でやつていきたい、こういう作業に取りかかりまして、われわれが考えられる範囲での大体的見通しというものを一応作りましておるわけでございます。もし御必要ならば、資料を差し上げたいと思つております。

○相澤重明君 資料は御提出をいただきたいと思つたのですが、少し局長の答弁が、私の質問に對してあまりよく然としておる答弁で、つかみにくいわけですが、私の聞きたい趣旨は、今の都市交通の問題としても、これは国鉄を初めとして、私鉄、あるいは路面電車、自動車、地下鉄というような総合的なものを判断されての、あなたのばく然とした答弁になつたと思つたのですが、特に乗車効率等の問題から見るならば、必ずしも国鉄、私鉄あるいは路面電車というものが直ちに自動車のじゃまになる、ならぬということにはならぬと思つたのです。やっぱり、これだけの大きな人口の出入りを持つておるわけでありまして、そういう面に対する基本的な考へ方というものは、つきりしないと、一方においては先ほど御説明いただいた三十八路線というものを規制しても、他の面で今度は、この前の新聞にも出て、警察庁もだいぶ苦労されたと思つたのですが、住宅街の狭い路地まで大型車が入つて、実は通り抜けができなくなつたり、あるいは工事をやつておるところにダンブカーが入つて、ガスマン損傷してしまつて事故を起こしてみたりというやうな問題が複雑的に起こつておると思ふ。だから、そういう点をやはりきちつとした一つの見通しというものを

持つてやらぬと、私はなまじつかの規制をすることがかえつて混乱を招くというところにもなりやしないかというところを心配するわけですが、ですから、先ほどはどれくらい自動車の伸びがあるかというところを聞いたのですが、それを少ししほつて、都内に出入りをする自動車というものはどれくらいにお考へになつておるのですか。

○政府委員(富永誠美君) 具体的な資料をちよつと手元に持ち合わせておりませんが、私も少しは聞いておる、いろいろ交通量を調査いたしております。それから、建設省におきまして、今、調査といひますか、大体どこからどこへ行くだろうというやうな、行先別の交通量調査をやつておりますが、二十三区外から二十三区に入つてくるのが、ちよつと正確な数字は手元にございせんが、六〇から七〇、六〇かという数字であつたというふうな考へえをとめて。

○委員長(金丸富夫君) ちよつと速記をとめて。

〔速記中止〕

○委員長(金丸富夫君) 速記をつけ

○相澤重明君 私は、今日の道路の拡張やら新設ですね、それから地下鉄の工事、あるいはビルラッシュというやうな事情から考へて、今せつかく御答弁いただいたことですが、パーセンテージで言われても、どのくらいかなかなかちよつと把握しにくいのです。これは決して少ない数字では私はないと思つたのです。そこで、少ない数字ならば、むしろある程度の、先ほど御説明いただいたやうに、路線を指定しておいて入れれば、何もそう問題は

起きてこない。このことは、大型車と同時には、輸送の近代化という意味では、私は大型車の必然性というのには生まれてきたと思ふ。また、それでなければ、これだけのマンモス東京を早くよくするということにはならぬ。私はむしろその大型車こそ重要な任務を持つてゐるのじゃないかと思ふ、一面から言へばです。ですから、その大型車の規制いかによつては、せつかく政府が考へておる、早くよくしよう、早く直して、いろいろの資材の搬入等がなくて、工事等もいづゆる促進できないということになつてくるのじゃないか。こういう面でも、規制ということも大事であるけれども、同時に、都内の工事等の問題を含んで、私は、やはり事態に即した方向というものをとつていかなければ、政治の片手落ちになつてしまふ。警察庁は、単に車の取り締まり違反を摘発するだけであつては、私にはならないと思ふのです。交通の重要性といふこと、輸送の重要性を考へれば、そういう問題をやはり根本的に考へていかなければ、単に、トラックはどの路線は通つてはいかぬ、あるいは何トン車以上は昼間は都内に乗り入れてはいかぬということだけでは、私は、政府の施策と反作用になつてくるのじゃないか、反作用が行なわれるのじゃないかと、こういう点を心配するわけですが、ですから、警察庁におけるそういう規制を、もちろんわれわれは、あとでお話しますが、望むこともありますが、その反面、都内のこういう交通ラッシュとか、あるいは工事のラッシュの中で、どう一体対処し

たら東京というマンモス都市が早くよくなつていくのかと、こういう点について聞いておきたいわけですが、この点は、私は非常に大事なことだと思つたのです。そういう点で、警察庁がお考へになつておる方針というものを私どもはお示しをいただきたい、こう思うのです。いかがですか。

○政府委員(富永誠美君) 実はその点は、私も最も苦慮いたしておるところでございます。昨年の交通規制を実施しました機会に、これを契機として、一般に自主調整という形で御協力を仰いでいただいております。でございます。それはやはりできるだけ、日本の交通事情がいわゆる混合交通でございまして、すべての交通が一緒に走つておりますので、こういった大型トラック等は、できるだけ日曜祭日、あるいはまた一日のうちで、二十四時間のうち夜間の十二時間は、これは車が非常にすいておりますので、そういう交通の少ない時間に運行していただきたいというふうな、御協力をお願いいたしまして、私は、東京ではかなりこれが、民間のいわゆる協力を得まして、そういう運行の調整といひますか、そういう形で動いておるといふふうな考へております。

○相澤重明君 そこで、今の富永さんの御答弁ですと、自主調整というか、業界の人にとにかく積極的に協力してもらつたという態勢の中で規制を今実施しておると。ところが、現実に私どもが、たとえば京浜第一線にしろ、第二線にしろ、自動車を通つてみて、これでは一体いいのかという面があるわけですね。それは確かに、大型車の点については規制ができておりますね。けれど

も、その反面に、今度は、今法律を提案されておられるこの道路運送車

と、こう思うのです。

○政府委員(富永誠美君) 確かに、ある車種につきまわりの専用道路を指定していくという考え方も実はあるわけ

でございまして。そのほかまた、大きい通りを一方交通にしたらどうかという

ふうな実は御意見もございまして。具体的に申し上げますと、都内の御指摘に

なりました第一京浜なら第一京浜をトラック専用にする、あるいは第二京浜

をそれ以外の乗用車に制限をしたらどうかというふうなこと、または、第一

京浜、第二京浜を通じての一方通行とい

いますか、上りと下りというふうな

考え方も実はあるわけでございますが、やはりいろいろやってみます

と、日本の道路事情というものは、まだ、この道路はこの車だけだという専

用道路を指定するまでの、何といた

すか、道路の余裕が実はないような現

状で、結局はごらんのとおりいろいろ

な車が走っておるわけでございます

と。第一京浜、第二京浜に例をと

りますと、第一京浜をトラックにして

しまう、第二京浜を乗用車だけにしま

すと、トラックが使えるというわけ

でございまして、かなり沿道のや

はり生産とか工場というものはうまく

計画的にできておられない、総合的な計

画のもとにできておりませんので、そ

れぞれにつきまわしてやはり同じ事情が

あるというふうなことで、確かに御指

摘のようなことは、今後どうしてもむ

ずかしくなっていくわけ、そういうこと

も考えられるのじゃないか、また考え

るべきじゃないかということ、そう

いう問題で私ども実は苦慮しておる

のが実情でございます。

○相澤重明君 苦慮しておるのは、み

んなが苦慮しておる、これが現状だ

と思うのです。だから、その現状を少

なくとも少しでも打開していくとい

うのが、私ども運輸委員会なり、ある

いは地方行政なり、そういう衝に当た

る者の立場だと思っております。す

から、そこで私が思うのは、まあ日曜、

休日等にレジャー・カーのある程度出

るといふことは、これは考えられるけ

れども、今のこの普通の日に、先ほど

の小さいのならば、たとえば住宅の中

でも、ある程度の指定をすれば、今と

ころどころワンウェイを作っておりま

すが、そういうような形でも私はでき

るんじゃないかと思う。せつかくのス

ピードの出せる国道を十分に利用させ

る反面、事故対策としても、起きない

ように、レジャー・カーとかあるいは

二輪とかいうようなものの区分という

ものができないだろうか、こういう点

を私どもが通つてみて感じを深くす

わけだ。こういう点についてはいかが

ですか。

○政府委員(富永誠美君) 確かに、レ

ジャー・カーが日曜祭日でない普通の

週日においても動いておるといふふ

なことは、これはもともとだと思

つてございまして。私も少しは思

何とかこれならなにかと思ひますが、

問題はやはり、何がレジャーだ、何が

レジャー・カーだという振り分けると

ころに実際むずかしいかと思ひ

てございまして。しいて言えば、結局は

でございまして。しいて言えば、結局は

乗用車ということになるわけござ

います。乗用車に、お前よろしい、お

前いけないうとだれが区別するか、だれ

が判定するかというところが非常にむ

ずかしいわけでございますので、こ

うった面は、結局はやはり、都心に

入つても、なかなか都心の交通が複雑

になっておる、駐車しようにもすると

ころがないというふうなことで、自然

遠慮していただくという間接的な抑制

ということしか——直接にお前の車は

いかぬというわけにもちょっといかな

いんじゃないか。もちろん、二輪車の

問題はございまして、場合によりまし

りは、たとえば銀座とか第一京浜あた

はこれは通行を今禁止しておるわけ

でございます。これはもっぱら自転車

保護するという立場からの見地もござ

います。が、やはり、車が込んでおり

ますから、自転車はやめてもらいた

い。これをさらに二輪車まで及ぼすかど

うかという点につきましては、意見とし

ては、私ども実は拝聴しております

し、その問題は検討はいたしておる

わけでございますが、非常に技術的に実

際問題としてかなりむずかしい面があ

る。しかし、仰せのごとく、交通が非常

にさらに混雑して参りますと、何と

か手を打たなければならぬという点

から、十分私どもとしても御意見につ

きましましては検討させていただきます

というように考えております。

○相澤重明君 それから、街頭にお

ける駐車問題ですね、これはメーター

制でところどころ許可しておるのもあ

るが、逆に、今富永さんがお話しのよ

うに、駐車場がないために、お客さん

をおろして車はぐるぐる回つてお

る。こういうのがかえつて非常に混雑を

来しておるということが言えるわけ

です。ですから、確かに、行くお客さん

にとつては、どうも駐車場がないとい

うのは不便だけれども、反面、自動車

の洪水を来しておるのも、駐車場が

特定のところに指定をされておるため

に、実はかえつて混雑を来しておる

という点も、否定できない現実だ

と思つては、そこで、私も少しは

なり、あるいは地下駐車場を作るなり、

あるいは建築の中でそういうものを考

えていくなり、こういうことは当然起

こると思つては、今都内で新しい

広いさら地を求めるといっても、これ

五

はできつけないのです。そういう点について、一つの考え方としては、東京の場合に、東京駅前に地下の駐車場を作ったけれども、あの宮城の前の広い露地に、たとえばバスの駐車場といいますが、会社が出張所みたいな、営業所みたいなのを設けて、そこを使っておくのがありませんか、こういう点をもう少し何とか、警視庁の付近を見てもわかるかと、非常に多い車のあり方というものを再検討することができないだろうか。もっと端的に言えば、東京駅前の地下の駐車場ではなくて、もっとあのあたりにでかいのができないのか、こういう点を私も感ずる。深くするわけですが、もちろん、路上においての駐車は、これは遠慮してもらいたい、そういうことはやめさせる方向にして、どうしてもと極端な地下の駐車場というものを必要が都内ではあるのではないかと、こう考えておりますが、警察庁としては、そういう点について関係の官庁に相談をされて、あるいはそういうことを計画されておるかどうか、ちょっとお尋ねしておきたいと思つてます。

○政府委員(富永誠美君) 確かに駐車施設の少ないわけでございます。それで、いろいろできるだけ道路外の駐車場を作つていただきたいということとを呼びかけているわけでございます。で、御指摘のように、道路上の駐車は、もうほとんど全面駐車禁止をいたしておるわけでありまして。ただ例外は、路上パーキングといいますが、ツツクボウシみたいなものが立つていて、これは例外にしておりまして、これもできるだけ今整理しつつあります。御存じのとおり、路上

パーキングはあくまでも過渡的な存在でございます。その収入で地下駐車場の作る財源を作るといふような過渡的使命を帯びておるわけでありまして、行く行くはこれなくなるであらう。ただ、いきなり道路全部を駐車禁止をしましてもどうかと思つてますので、宮城前は、東京駅前の地下駐車場がありながら、その向こうのグリーン・ベルトのところは若干認められていて、しかし、これまただんだん道路外に持つていきたいということ、私も希望いたしておるわけでございます。

○相澤重明君 それから、今のお話のように、道路、いわゆる路上の駐車禁止をしておると言うけれども、現実にはかなり路上に駐車があることは事実です。むしろ広い道路が狭められて、広く使えない。こういうのが、都内ばかりでなくて、これは全国的に言えることじゃないか。こういう点で、今の指導性の問題ですが、それはどういふことなんでしょうか。車を持たなければ自動車は許可をしないという建前でおつても、現実には、一時間の作業のために置くならばいいとか、あるいは半日は置かぬとか、いろいろあることがあるように思ふのだけれども、そういう点についてはどういうふうな指導をしておるのか。これは指導面を——もちろん運輸省との関係もあるでしょうが、警察としての立場の指導面を御回答をいただきたいと思ふのです。

○政府委員(富永誠美君) 車の問題は、一つは例の保管場所の問題がございます。これは主として夜間が多いたつと思つて、夜間の置き場所という、保管場所の問題でございます。これはこれなりで、御存じのとおり法律で今実施いたしておるわけでございますが、同時に問題は、たとえばあるところに行くという、短時間車を置くという、いわゆる駐車の問題になってくると思つて、これはやはり、今のところ、法律上当然駐車していかぬところは、これは全然駐車はできません。それ以外には、公安委員会

の規制によりまして駐車禁止の措置を拡大していくということによつて解決していく。道路がフリーなところは、ちょっとやむを得ない事情でございますので、駐車禁止の区域を拡大していくという方向に持っていきたいと思つてます。都心部のイエロー・ゾーンは、今後の問題といたしましては、たとえば新宿とか、池袋とか、副都心あたりで、今後の措置も実施せざるを得ないというふうに私も考えておるのでござ

います。ただ問題は、取り締まりの問題になつてきますと、現実に運転者がおられない場合もございますので、駐車取り締まりというのは非常に簡単のようではございまいが、非常に難しい、今後は駐車を取り締まりにもさらに力を入れまして、とにかく道路は円滑に交通できるようにしていきたいというふうに考えております。

○相澤重明君 時間の関係であつたので質問は終わりますが、それは、今の駐車禁止の問題と、道路を広く利用する運動、こういう指導性の問題で、各都道府県でもこれは行なつておるわけですか。私も、その地域の中において、そういう点でいろいろ話をしておるわけでありまして、これは指導の仕方一つによつて、ただ罰則強化だけの話になつてしまつて、実際先ほど申し上げた生活の必要性という問題が比較的度外視されることがある。これはやはり、実情に沿わない。したがつて、禁止する区域、あるいは乗り入れる制限、規制、こういうような問題についても、私はやはり、関係官庁と十分御相談をしてみたい。最後に一つお尋ねしておきたいのは、あれは今罰金をとつておるようですが、駐車違反とか、あるいはスピード違反といふのは、一体どのくらいつておるのですか、一回の罰金は。

○政府委員(富永誠美君) 場合々々によります。スピードの場合には、交通事情が込んでいるところでスピード違反するとかあるいは雨天の場合とか、いろいろ条件によります。また、スピードの程度にもよりますが、駐車の場合になりますと、これは大体——状況にもよりますが、駐車違反は平均千円程度です。スピードになりますと、かなり幅があります。

○相澤重明君 そうすると、あの富永局長の言われるのは、スピード違反というのは、スピードの幅によつて、つまりキロによつて、十キロが幾ら、二十キロが幾ら、そういうことですか。

○政府委員(富永誠美君) 大体キロ数でございますが、しかし、五十のところ七十といふのと、六十のところ八十、九十といふと、こういう差もございまして、大体キロ数がおもてでございます。そのほか、先ほど申し上げましたように、非常に危険な場合においては、いろいろ加味されるというところであります。

○相澤重明君 やはり、危険な場合加味されるということも、これは公安委員会の道路表示というものは、注意の觀念といふものは違つてくると思つて、私は一つの例で考えてみたところ、今の公安委員会の出しているところの速度制限なり、あるいはカーブとか、除行とか、そういう表示の問題と、都電の軌道、いわゆる停留所を中心とした表示ですね、これは警察なり警視庁が全部やるのですか、それとも、都電で行なうのと、二つあるのですか、それはどうですか。都電の停留所の手前にある、軌道敷内を通つてもいいものと、それから一方交通といふのがあるでしょう。そういうような場合に、ポイントで道路の路面を塗つて表示してあるのがある。ああいうのは、警察庁、警視庁がやるのか。つまり、警察がやるのか、それとも、都電のほうで、交道局のほうでやるのか、

それはどういふことになっておりますか。

○説明員(片岡誠君) 道路標識と道路表示、御承知のように、道路管理者と府県の公安委員会等で設置するものが若干違うわけでございまして、阿方でやっております。案内とか警戒——案内というのは、御承知のように、どここの町という案内、あれは建設省関係の道路管理者がやっております。危険であるという菱形の標識がありますが、あれも道路管理者がやっております。あとは、規制標識——やつてはいけなという標識が道路に書いてあります。道路表示、これは、先生御指摘の、表示はすべて東京都公安委員会で行っております。

○相澤重明君 そういふものは一元化できないのですか。つまり、公安委員会なら公安委員会で行うものをやるというのではできないのですか。

○政府委員(富永誠美君) 道路標識というのは、標識でございまして、それから道路表示というのは、サインでございまして、これは、先ほど指導課長が申し上げましたように、規制に関するものは大体公安委員会がやります。そうでないものは道路管理者がやるわけでございまして、私どももいたしまして、一本にしろといえ、サインあたりは、警察がサインを引いている国はどこにもありませんので、これは道路管理者でやっていた方がいい。これは、今までのいろいろな歴史的なききつや、一方では作業がたいへんだというので、引き受けているわけでありまして、道路表示は別でございまして、サインのほうでございまして、今お話しした都電は、安全地帯の前のサイン

トであると思ひますが、あれは規制に關する場合においては公安委員がやっておりますし、あるいはまた都電のほうで、安全地帯にぶつかるといふことで、そういう事故を防ぐという意味で、交通局がやる場合もないではないが、できるだけわれわれのほうでは一本にしたいと考えております。

○相澤重明君 私は、実はそういう例が一つあるのです。つまり、道路標識は左側なら左側交通である。ところが、交通局のほうで停留所の手前でサインでやつたのは、軌道敷内は両方に行ってもいい。ところが、自動車が多たまたま両方を通ると、知らぬ者は、おまわりさんが、一体お前たちは何だと、こういう話がある。私は今言うとかえつて迷惑だから言わぬが、そういう現実があるわけですね。それを交通局なり警察のほうに話して直してもらったこともありますが、それでは運転をするほうの人は罪がないわけですね。道路の面を見れば、両方歩いていいことになっているから、混雑しているときには軌道敷内を通る。ところが、道路標識のほうは、このほうは、片側を通れ、こういうことになっている。阿方を見るのが正しいことなんですか。場合によつてはそうばかりでもない、場合によつてはそうばかりでもない、車がとまったりなんかない、そういうようなことでどうも道路管理者と公安委員会あるいは建設省というようにならばならぬ標識が立っていること、あるいは表示があること自体が、むしろそういう運転者に迷惑をかけている。しかし、一つそれが誤りだということになれば、罰金をとらなければならぬ、あるいは罰金を受けなければならぬ、こういうことになるわけですね。

○政府委員(富永誠美君) そういふ具体的な場所につきまして、工合が悪いところ、これはほとんどそういふことのないようにいたします。それから、道路標識は近く改正したいと思つております。それに、運転しておいて、運転者のほうからすぐわかるようなものに改正したいと思つて、これは見ていただきたいと思います。

○相澤重明君 それから、先ほどちよつと局長が答弁しようとした、その罰金ですね。罰金は、年間総額どのくらいありますか。

○政府委員(富永誠美君) どうも罰金は、警察がとっているようにお感じ違いになっていないかと思ひますが。

○相澤重明君 いや、そうじゃない、知つてゐるのだ。

○政府委員(富永誠美君) さあ、どのくらいになりますか、具体的にちよつとわかりかねますが、全国で一昨年あたりが四、五十億くらいじゃないかと思つております。

○相澤重明君 いや、実は私の聞きたいと思つたのは、罰金をとることが警察官の点数をあげて、報告して、区検によつてはせつかくの良心的な人を殺してしまつて、それでもいいわゆる罰金だけが多くなつていくということ、は、好ましい法治国家のあり方ではない。むしろ、初犯で実際に指導性がうまく行なわれれば事故が起きないのだといううようなことにすることが、私は法治国としても必要ではなからうか。したがつて、もちろん、まあ交通戦争とまでいわれる現在の走る凶器ですから、そういう面で規制をするなり取り締まりを強化することは私は賛成なんです。私自身が実際に左足を、太い骨を、酔つぱらひ運転のオートバイにやられて折つてしまつた。三カ月も入院したければならぬというみじめな目にあつてゐるのですから、だから何よりもそういう凶器を憎むわけですね。けれども、その反面には、実際に運転者にちよつとしたそういう注意事項がわかるならば違反というものはなくなるというところについては、私はやはりできるだけ罰金を取らなくても済むような指導性というものがほしい。もちろん

ん、悪い——先日、私神奈川県です、川崎の区検で、いくら呼び出しをして出頭しない、こういう悪質違反者には、数の多い違反者に逮捕状を出したということが出ておまして、かえつてそれは喜ばれておる面もあるわけですね。そういう点の、悪質な者と、善良な者のあやまちというのを混同しないように、私は指導をしなければいけません。罰金の額がふえる、いわゆる取り締まりの点数が上がるということであつては私はならないと思ふのですが、警察官の指導というものはそういう点についてどう行なわれておるか聞いておきたい。

○政府委員(富永誠美君) いわゆる交通指導取り締まりにつきましての点数制というものはとつておりません。具体的には、ただいま御発言がございましたような方向で一斉に指導いたしております。

○相澤重明君 この全国での総額は、先ほど局長から御答弁いただきましたが、非常に多いんです。実は、それがまあ他面には道路の問題にも使用されるということになっておるんですが、私は、犯罪者を作るのが目的でなく、こういう文明の社会における一つの自分の足になる自動車、こういうこととすれば、できるだけ良識を持つた運転というものが行なわれるようにしていくというのは、取り締まりの立場でも必要ではなからうか、こう思うので、この取り締まりの指導性の問題についてお尋ねをしたわけなんです。それから、たとえばそういう違反を起したような人たちに對するところの就業停止、あるいは免許の取り上げ、こういうようなことでも行なう

場合もあると思うんです。そこで、そういうことを行なう前に、事前に、その再教育の問題についてはどう考えておるのか、あるいはそういうことについて具体的に、たとえば、取り調べたときには悪質だと思つたけれども、再教育をした結果は非常に善良だったということも、ないとも言えぬと思う。そういうような問題について、警察庁としての指導性というのはどう行なわれておるのか、御回答いただきたいと思ひます。

○政府委員(富永誠美君) 行政処分と講習の問題でございますが、行政処分は、いわゆる司法処分と違ひまして、その行為の危険性を排除するという見地から、取り消しとか停止とかいうふうなことをやつておるわけでござい

ます。したがひまして、たとえば、酔つぱらつて運転する場合は、これは当然危険性がございまして、その人の運転がちょっとおかしいというわけで、これはほとんど取り消しを中心になると思ひます。それから、横断歩道の上で人をはねたとか、こういった場合は、非常に悪質な者は、やはり行為自体をとがめなければなりませんので、こういった者が行政処分になるわけ

でございますが、しかし、お話のように、私はやはり、講習といひますか、こういったものが非常に大切であるというところは、同感でございます。今後、こういった講習制度なり、あるいはそういった指導なり、教育という面に力を入れてまして、行政処分の問題もそれと関連して考えていきたいと思つております。

○相澤重明君 それから、これは法律の提案の項にも関係をするわけが、

「車両保安の確保」の中の六項、

「自動車の構造装置についての保安基準の項目に「車輪にかかる荷重、反射器」、

「そういう点の反射器の問題を

聞いておきたいのですが、今のたとえ

ば貨物自動車とトラックとバス等につ

いては、前面にも内部にも反射器がも

ちろん取り付けられておるが、今の乗

用車の場合には、前の反射器というも

のは近ごろないのがかなり多いのでは

ないか、こういう面について、この法律

改正と警察庁との関連について、ひと

つこの反射器というものについてこれ

を加えるということになっておるんだ

が、警察庁はどういうふうにお考えに

なつておるのか。これはすぐ取り締ま

りの対象になると思う。こういう点は

どうなんですか。

○政府委員(木村睦男君) その前に、

私からちょっと申し上げます。これは

は、現在では、灯火装置ということ

です。今で令で同じ装置をさしてござ

いますが、この際法律的にはつきりさす

という意味で、構造、装置の中に、保安

基準の項目にそれを反射器ということ

で入れておるわけですね。表の

場合は、どうするのですか。表の

場合は、どうするのですか。表の

場合は、どうするのですか。表の

場合は、どうするのですか。表の

場合は、どうするのですか。表の

場合は、どうするのですか。表の

場合は、どうするのですか。表の

場合は、どうするのですか。表の

場合は、どうするのですか。表の

場合は、どうするのですか。表の

場合は、どうするのですか。表の

場合は、どうするのですか。表の

場合は、どうするのですか。表の

場合は、どうするのですか。表の

場合は、どうするのですか。表の

場合は、どうするのですか。表の

場合は、どうするのですか。表の

場合は、どうするのですか。表の

場合は、どうするのですか。表の

場合は、どうするのですか。表の

場合は、どうするのですか。表の

場合は、どうするのですか。表の

ますね。そういう構造上の問題はど

うなんでしょうか。統一しているの

ですか。統一しているの

ですか。統一しているの

ですか。統一しているの

ですか。統一しているの

ですか。統一しているの

ですか。統一しているの

ですか。統一しているの

ですか。統一しているの

ですか。統一しているの

ですか。統一しているの

ですか。統一しているの

ですか。統一しているの

ですか。統一しているの

ですか。統一しているの

ですか。統一しているの

ですか。統一しているの

ですか。統一しているの

ですか。統一しているの

ですか。統一しているの

ですか。統一しているの

ですか。統一しているの

そこで、先ほどのまた二輪車とい

うか、オートバイというのか、よく知

らぬが、あのブーと音をたてていく

のは、この六項目の中で、煤煙とか

臭のあるガスとか、有害なガス、こ

ういふことで規制をするようになって

おるようですが、そういうものは製

造者に製造上困るからということ

で作らせない、こういう指導をする

ために業界との話し合いをしたん

ですか。それとも、警察庁なり運

輸省だけで、まあとにかくうるさ

いからこういうふう

に押えていこう、

こういうこと

なんですか。

○説明員(宮田康久君) 今まで自動

車につきましては、この規制をして

おりましたが、原動機つき自転車に

ついては、規制はしてござい

ませんが、実際は、メーカーに指

導をいたしまして、すべて自動車に

準じて、そういうよう

うのです。

○政府委員(木村睦男君) どの範囲のものをいわれる中古車といいますが、それによっても違いますが、たとえば、ことし作った車が新車であって、去年まで生産されて使っておるものが中古車というふうなことで考えてみますと、中古車は全体で約三十四万両くらいでございます。これは、軽自動車でないに、登録を要する車の中古車でありま。

○吉田忠三郎君 これは去年だけ。
○政府委員(木村睦男君) 三十七年度で申し上げますと、中古車で登録をして使用しておるものが約三十三万両であります。

○吉田忠三郎君 で、三十八年度のつまり推定としてどのように運輸省では……
○政府委員(木村睦男君) 三十八年度の推定が、三十四万両の推定をしております。三十七年よりやや上回っております。

○吉田忠三郎君 そこで、局長、大体あなたの説をそのまま受け取ったとして、去年の三十三万、三十八年度三十四万と、こうなる。で、前の新しい車両の推定からいいますと、ざっと五十万台くらいはふえるわけですね。新車の場合、新車の場合は五十万台くらい増加していくというあなたの推定に対して、中古車が逆に同比率で推定されるというの、ちょっと僕は理解できない。最近の中古車の販売競争が、盛んに宣伝これ務め、また購買力をあおり、そのかすというふうな状況の中で、昨年来、いろいろレジャーカーの問題も出たけれども、そういう勤労大衆といわれる人々でも中古車程度なら

持てるという状況になってきているから、逆にこういうものがふえていかなければならぬというふうな感じ方をするのでありますが、この点はどうなんですか。

○政府委員(木村睦男君) 先ほどから中古車の両数として申し上げておりますのは、新車でない車で引き続きずっと使っているものは、事実上、それが古い車でも、中古車とは言っておりません。一度使用廃止いたしました、中古車の販売業者が遊ばしているものを買い取って、そしてあらためて修理をして登録をして使用をするという車が、三十七年度で約三十三万両、三十八年度の推定が三十四万両ということになっております。最近、新車の生産が相当伸びておりますので、やはりレジャー・カーといいたしても、新しい車に飛びつく。しかも、軽自動車となりますと、値段も安くなっておりますので、中古車の出はそうふえないというふうにいわれるは考えております。

○吉田忠三郎君 あなたのこれは推定論ですからね。ここで議論をしてみたい。あくまでも、そのとおりふえていなくても、推定ですから、かくかくしかじかであるということになりまから、ここで議論しようと思いませんか。でも、どうもあなたのほうの推定というのについては、若干僕は問題があるような気がするのです。約三百万台——二百九十六万台になっておりますけれども、この中にあなたが申しているのが入っているのですか、推定の中に。つまり、三十八年度の推定の二百九十六万二千八百五十台というもののうちには含まれるか。今あ

なたが言うことは、三十七年度の中古車三十三万、三十八年度の中古車の三十四万台が推定だと、このことについて議論をするわけではない。そこで、あなたのほうで出した資料の中で、登録要員の推移という中の指標で、三十八年度の二百九十六万二千八百五十と、こうなっておりますが、この中にこれが含まれているかどうか。

○政府委員(木村睦男君) 含まれております。
○吉田忠三郎君 そこで、次に、先般来、この日本で新しく生産される自動車

が外国に輸出されているものがそれぞれ答弁をされ、きょうそれらの中にも出ておったが、せんだっての説明では、ざっとトータルして五千台くらいですね。そうすると、常識的には、国内で売ったものは消費される、こういうことになろうと思うのです。その場合に、この推定量が、三十七年度から比較して、ざっと五十万——ラウンド・ナンバーで切り上げたとしても五十万台になるが、そうすると、他の残りのものが一体生産メーカーにストックされるのか、あるいは前段に僕が申し上げたようにこれが消費されるとすれば、この推定数というのはいくらにも下回った推定の仕方をしております。ぬかという感じがしているのですが、この点はどうですか。

○説明員(宮田康久君) この間生産数量をお話ししましたが、生産数量の中で、今お話しのような輸出の分があります。それから新しい車が今年入りますと、古い車はスクラップになる車がございますので、全体の車両のふえ方としては、その差引勘定が日本の国の保有車両になるわけでは

ありません。したがって、今中古車問題でお話ししておりましたが、その差引のものが年々ふえていくという形になるわけでございます。ですから、今のお話で、本年度私も予想しておりますのは、軽自動車等を除きまして、登録台数——自動車としては約七十万台の車

がことしは新車として登録をされる。それから、古い車がスクラップになりますけれども、途中で出入りして、一回使うのをやめまして、また新しい所有者が登録するというのが、先ほど局長が説明いたしましたように、三十何万台。これは中での出入りだけでございまして、トータルには関係が出てこない、そういうことでございまして。

○吉田忠三郎君 当然これは廃車、スクラップになるものはあるけれども、それは大体去年年度の程度、それから三十八年度の推定どの程度になるか、具体的にその数字を出していただきたいと思う。

○政府委員(木村睦男君) スクラップの運命をたどる車両といたしまして、われわれが推定いたします場合には、まず登録を扶消いたしますね、その登録の扶消した両数が幾らあるかということを見ざるわけでございます。これが、三十七年度が大体五十一万七千両扶消になるわけですね。これが、一度扶消はしますが、さらに私が買い取って修理してまた使おうとすれば、新規登録ということになるわけでございます。すので、扶消登録のものが全部スクラップになるとは限りませんが、大体このうちの何割かがそのスクラップになるというふうになるわけですね。

○吉田忠三郎君 これは本年度の推定は。
○政府委員(木村睦男君) 三十八年度でございまして、三十八年度の推定が、登録の扶消によるものが五十八万四千四百両を大体推定いたしております。

○吉田忠三郎君 そうすると、どうでしょう、ここで算術計算をざっと頭の中でやってみますと、二百九十六万二千八百五十というものと、この前説明された約百万台強の生産、この数字が明らかになったわけですから、廃車されるものと差引勘定してちょっと合わない感じがするんですがね。

○政府委員(木村睦男君) 今ざっと申し上げておりますのは、車両全体の中で約五割を占めております登録を要する車についての数字でございまして、あと五割は軽自動車登録を要しない車でございますので、その点で数字の上でちょっとおかしくお思いになると思いますが。

○吉田忠三郎君 ですから、私の言っておるの、軽自動車のこの前申された二百二十五万というものを差し引いて百万台ということにして計算して合

わぬじゃないかと申しておる。五十八万台まるまる廃車にされても、合わぬじゃないか。
○政府委員(木村睦男君) はなはだ申しわけございませんが、もうちょっと趣旨をお聞かせ願いたいと思います。

○吉田忠三郎君 それは、あとでこの計算をして、具体的に納得のいくように数字を示していただければ——特に整備をしていくわけですから、検査事務あるいは登録事務に非常に大きく影響をしようと思うのです。

そこで、ことしの重要事業の概要と

いう資料を見ますと、自動車の行政要員の確保という項がございまして、ここで検査登録事務のほうの関係員というのが五十人になっておる。これは予算にそうなっておりますから、間違いないと思うのですが、この五十人程度の者で、一休今度、あなた方の資料が的確なものとかに理解して、五十万両にわたる車がふえていくというような事情、それと、昨年暮れの委員会にも問題になったわけですが、自動車保険法の保険の証票、スチッカーの貼付事務、表示事務等々を加えてみますと、もう人の面だけ考えてみて、私は、この法律がかりにここで上がったとしても、実際仕事をすると陸運局なり事務所なりでできるかどうかというところを実は懸念する。一例をあげてみますと、もう大体北海道などは、融雪期がやがて終わる時期になって、非常にこういう事務が煩瑣になる時期に相当している。ですから、陸運事務所あたりに行ってみても、長蛇の列をなしている。ほとんど登録を受けに来る諸君が先を争ってけんかなどするといふような、やや社会問題化しつつある現状に、さらにこういう法律が出る。しかも、こういう予算的には非常に反する、こういうことができた。あなた方法律を起草した者として、どう考えているか。

○政府委員(木村睦男君) 車両検査、それから登録の事務の増加につきましては、大体車両数の増加と並行してふえてきておるわけでございます。それに対応するだけの人員を整えて登録及び車両検査に万遺憾なきを期するためには、大体毎年二百五十名から三百名の増員がなければ一人当たりの仕事量が前年と同等でいけないという実情になっておるのです。これは数年来そういう実情でございます。それで一番われわれが苦慮しておるのでございますが、増員にあたりましては、こういった業務量の増加だけを理由にいたしまして人員の増加ということとは考えないという在来の政府の方針でもありましたので、その方針のもとで——といっても、業務の増加の傾向が非常に激しいので、何とか増員をお願いしたいということで、毎年折衝いたしておりました。その結果は、三十八年度におきましては約五十名、昨年は六十数名でございましたが、そういうような状況なのでございます。したがって、御指摘のとおり、車両検査あるいは登録の要員の業務量というものは非常にふえて参っております。われわれといたしましては、思い切った増員ということも事実上いろいろな関係で困難でありますので、できるだけ他の方法によって仕事を簡素化、合理化したいということで、昨年来いろいろ工夫いたしまして、まず昨年も今国会と同じくこの車両法をお願いをしたわけでございますが、それによりまして車両検査につきましては、事実上、検査場に行きまして検査官が保安基準に合うかどうか点検いたします仕事を、民間の優秀な工場を指定いたしまして、そこでやらすというように、一部この仕事を簡素化したしたわけでございますが、さらにいろいろな手続等につきまして、いろいろ簡素化、合理化の方法を考えまして、省令とかあるいは通達で改善を実施いたしております。今回の車両法の改正につきましても、この仕事量の増加ということにつきまして

は、非常に注意いたしまして、今回の改正によりまして一部仕事が増えるという点もございしますが、逆に仕事が簡素化できる点もございまして、これらを相互比較いたしてみまして、今回の改正によりまして若干従来よりも仕事量が減るという見通しのもとに今回の改正を考えております。しかし、それにいたしまして、年々車の増加に従って業務量がふえてきますので、今後の問題といたしましては、さらに検討を加えていきたい、こういう気持ちで今回の法改正をとりあえずここに提出いたしましたというふうな格好でございます。

○吉田忠三郎君 法律では、そういう説明の中には、事務の簡素化をはかつて何々と、こう書いておられますけれども、文字で書いてあるあなたがきれいでとで答弁したようなことになっていない。これは実際、現場で働いている人々をいかに検討してみますと、今局長も、民間の優秀な——これはおそろしい工場だと思えますけれども、そこにある程度事務を委任して、検査などをやらせておられますから、そこで相当省けるんじゃないか、こういう意味だと思ふんです。しかし、これは、御承知のように、そこでやらすのはあくまでも資格基準だけでしよう。一般検査、登録検査をやるといふのは事務所としてやるわけですから、そこで、どうあなたの方のほうで答弁してみても、一人かかるとは一人かかると、機械化するといつても、算術計算的に、何とにかかけてやるとかなんとかというのではできないわけですよ。やはりどう

しても一人かかるとは一人かかりますよ。そうすると、あなたの今おっしゃったような車両数に比したその人の仕事量というものは、これは比例して増大していくということは明らかで、増大する。ですから、こういう点で、私も、陸運局の職員だけでなくして、登録を受ける利用者の立場に立つても、これは重大な問題なんですね。しかも、自分の車の検査なりあるいは登録を受けに行く場合に、一日の仕事ができずして、なお二日も三日も、ないしは一週間も放置するなどというところは、これはたいへんな問題だと思ふ。だからこそ、私も、この資料だけで伺った中でも、この法律ができて、むしろ空文にひとしいものじゃないか、死文化されるんじゃないかというふうな危惧の念を持つてから聞いておるので、端的に言つて、この法律だけでなく、昨年の暮れの委員会から問題になっておったわけなんです。

これは次官に私はひとつ聞いておきますけれども、あのときのあなたの答弁は、ここに資料として会議録を持参しておられますけれども、三十八年度予算でできるだけ仕事量に比した要員措置をした、しかもその間どうする、こういうふうな機は聞いたら、それは既定予算内で運用して何とかこなしていきなさい、その間は多少職員諸君にもオーバー労働の面があるかもしれないけれども、がまんしてもらうんだという答弁をあなたなされておる。ところが、さて三十八年度のこの予算書を見た、このざまなんだ。一体これはあなたがそういう努力をされたかどうか。これは熱意の問題でなければ、私は決してあなたを責めているわけ

じゃないんじゃないんだけれども、どうもそういう努力というものが現実に見われてきていない、こういうところに私は問題があるような気がする。そこで、まず、こういう点についてあなたの考え方、一体暮れの予算査定に陸運局が、運輸省が、この種問題と去年からの懸案である問題も含めて予算要求を何名程度本気になっておやりになったか、その具体的な数字を出していただきたいと思ふ。

○政府委員(大石武一君) 吉田委員のお話は、ごもっともでありまして、当然われわれも、そういうふうな事業量がふえて参りますから、何とかして人員の増加、事務の簡素化、能率化というところをはかつて参ったわけなんです。事務の簡素化、能率化ということにつきまして、局長が申しましたように、いろいろ、機械力を使うとか、民間工場を指定するというところでやっておるのでございますが、そこでまあ何とか人員をふやすことに努力いたしまして、実は二百八十名の定員増をわれわれ希望して、政府に要求しました。二百八十名であります、結局は今の五十名、そういうふうな落ちついてしまつたわけでございます。これはわれわれの努力の足りない点もあると思ふますが、努力したつもりではあります。

そこで、この足りない分はどうするか。これはもちろん、これから今までの職員もよけい当分働いてもらわなければなりません、同時にやはり考えられることは、このようにわれわれが努力しまして、わずか五分の一なり六分の一の定員しか獲得できなかったんです。来年はおそらく五百名ぐらいの増員を考えなければならぬと思ふます

が、とうてい百名、二百名の増員をとることは不可能だと思ふんです。しかし、これではどうにもなりませんから、やはり別な方法——私が今考えるのは、民間の団体がございまして、自動車整備の団体とか、車検の団体とか、そういうものがございまして、そういうものを十分に活用しまして、これに十分教育しまして資格を与えて、こういうものの協力によって能率を上げるほかにないんじゃないかというのを今考えておるわけでございまして。現実はそのとおりでございます。

○吉田忠三郎君 次官ね、あなた民間の整備工場を活用するんだと言いますけれども、現行法では監督権というのは局にあるんですよ、局長のところからね。だから、与えておったって、最後の場のつまり一般検査を受ける場合は、陸運事務所へ来て検査を受けるければならないわけですよ。だから、現行法を改正しなければできない——あなたが言っておるのは。だから、現行法の中でとりあえず整備をしていくというあなたのお考えですが、その中で考えなければならぬので、この点をあなたはどうか考えますか。民間会社にそれを委嘱してみたら、それは局部的には今言ったように多少の緩和措置としては考えられますけれども、最終的に来るのは、陸運局へ来て登録事務と一緒に検査事務というのをなされなければならぬ現行法でしょう。だから、何らそれをやってみたら今の事務量というものは減るものじゃないですよ、このままでは。

○政府委員(大石武一君) たとえばこれを活用するかどうか、もう少し検討する必要がありますが、現在でも臨時

車検ということがございます。それは、民間の団体でそういうものをやっているのがございまして。こういうものをもう少し強力にいたしまして、こういうものを適当な時期に臨時的に、免許の現在きまっておる車検場以外の場所とそれから日にちを用いて、そして臨時の車検をする、それに民間の団体を動員するというようなことも必要じゃないかと、実はそういうことを心の中に入れてまして——今の予算あるいは法律でできることはやりたいというのを申し上げたのは実はそういうことを考慮に入れたわけでありまして。

○吉田忠三郎君 考慮けつこうですけれども、監督権と自動車行政という面から一利一害あると思ひますよ、これは実際やっています。ですから、これは慎重に扱わなければならぬことだと私は思ふんですね。そこでまあ、それはそれでそういうことなんだが、それ以外に、最近各種統計に出されたやつを見ても、自動車の事故が非常に多うございまして、統計的にまあ最近全国的に若干減ってきたようですが、けれども、それにしても従前から見ますとかなり高率を示しております。特に、最近の自動車事故というものは——僕も頭を包帯しているのは自動車事故でこういうことになったんだが、悪質なやつが益的に増大してきておりますよ。これがために、陸運局なりあるいは陸運事務所の職員が、その事件解決のために、相当強い警察側の要請とか、あるいは事故を受けられた側からの要望とか、こういうものがし

いられる機会というものはかなり多くなってきた。で、一つの例を申し上げますと、さあ事故が起きた、ナン

バーをやはり確認するには陸運事務所がとりあえず窓口になるわけでしょう。ですから、そういうところに、時間制限なく、無制限に何時であらうと連絡を受けて、役所が出て、帳簿を整理しながら、登録原簿を調査しながら、それに答えを与えてやらなくちゃならぬ。こういう予想もしがたい事務量なども相当これは全国的に出ているんですけれども、こういう点の、つまり従来——従来というより、本来陸運行政で自動車行政として扱う事務以外にこういう仕事に相当統計的に高いと思うんですが、この点運輸省はどの程度把握しておるか、これをひとつ聞かしていただきたいと思ひます。

○政府委員(木村陸男君) ただいまの、自動車事故が起きた場合に、陸運事務所がその事故の善後措置のためにいろいろ手数を要しておるといふ点でございまして、特に夜間の自動車事故が起きた場合に、事故の被害者、加害者、自動車の保有者はつきり確めます場合には、どうしても登録番号から調べなければいけぬということ、時間的に無制限に夜間まで陸運事務所に照会があるわけでございまして。元来登録は、財産権なりあるいは抵当権の立証のための制限なんでござい

ますが、やはり事故防止等のためにこれが非常に有効な参考になりますために、陸運局といたしまして、積極的にそういう場合には協力いたしております。そのため普通の当直をしている者が十分睡眠もとれないというふうなものも実情でございまして、特に事故の多い東京、あるいは大阪、名古屋という大都市においてその例が多いのでございまして、私どももいたしまして

も、夜間におきます、あるいは昼間におけるこういった照会の件数等も、資料は持っております。で、実は三十八年度の人員要求の際にも、こういうふうな要員等も含めまして要求いたしましたわけでございますけれども、結果はこれは考慮されないうちに五十名という査定を受けたわけでございまして。何とか事故防止にも協力する必要があると思いますので、その点を考えまして、東京におきましては、登録の際に登録の番号あるいは保有者等の氏名を別のカードに書かせて、そのカードを警察のほうに渡しまして、とりあえず事故が起きた場合には、警察のほうで、その手持のこちらからやりましたカードでもってわかるというふうなことで、夜間照会等の解決策にいたしておるわけでございます。最近警察当局のほうも、逐次こういうふうな方向に方向を向けられまして、警察のほうでみずからこういったカードを作成して、ひとつ協力してほしいというふうな話も現在出ております。そういうふうな話も現

在して、できるだけ協力はしなければなりません、なるべくこれが手数を要しないようにやっていくように、現在いろいろ工夫をいたしております。

○吉田忠三郎君 一面は、警察の関係でそういう事務の取り扱い方をしたわけですが、漸次よくなる傾向になつてい——たいへんけっこうだと思ひますが、一面被害者から、たとえば僕は被害を受けたのですが、被害者からいって、各局なり事務所、できるだけ、特に人身事故の場合が多いわけですが、

重大ですから、サービスの意味も含めてその事務に携わらうと思ふのです。今おっしゃったように、夜が多いわけですから、夜中であらうと何であらうと、そういう仕事に出かけなければならぬ、こういう場合が非常に最近多くなつていまして。東京でも、全国どこでもそうですが、ですから、そういう面は、これはなくなりつけないと思ふ。そういうものに対してまで今あなたのおっしゃった措置はとれないですから——実際問題として。だから、一連の警察の関係では、かりにこれが解消されたとしても、まだまだその辺は、一般被害者からかかってくる仕事の量というのは、電話を含めて、軽減していくということにはならないと思ふ。こういう点どう考えますか。

○政府委員(木村陸男君) 夜間等に交通事故が起きた場合にそのつど陸運局なりあるいは陸運事務所の関係官が向うくということとはそうはございせんので直接道路上の事故でございまして、それぞれその担当の役所において係官が出て調べるわけでございまして。陸運局、陸運事務所といたしましてはそれらの事故が、事阿の欠陥なり、あるいは経営者の指導の間違いなり、あるいは不十分であった点というふうなことで、その事故の原因を究明してそれに基づきまして処置をするというところでございまして、そういう性質上、事故の現場でなくても、事故の起きたあとでいろいろ調査のできる性質のものでございまして、普通の場合ですと、平常の勤務時間中にこれの調査をするというのが通常でございまして。しかし、非常に大きな事故で、明らかに車阿の欠陥である、そういうた

直ちにその現場においてその原因等を見なければ自後には困難であるというふうな場合には、出ることもありますが、これはきわめてまれな場合でございます。

○吉田忠三郎君 まれだと言っておりますけれども、まれじゃないんです。かなりの数に最近なつてきているんで、これは私も被害者の一人だったから、現実に陸運事務所へ行つていろいろそういう点について私なり意見も出し、あるいはまたそれぞれの担当の諸君からも意見を伺つてゐるし、さらには全国的にも僕は調査して多少の資料も持つておりますけれども、かなりの数になつております。ですから、局長、それがまだだなんていう感覚でいるところに、僕は、これからの問題が——しかも四百二十八名要求したにもかかわらず五分の一くらいしか査定されないという要因にもなつてゐるんじゃないかと思う——そういう考え方でありますから、そういう感覚を改めていただいて、できるだけそういう全国的なものをあなた方積極的にみずから求めて、一つのものにして、きょう次官もおりますから、次官などに進言して、できるだけ要員確保というようにして、その要員確保というものがつまり受益者の利益になるわけですから、そういう立場でひとつ努力してもらいたいということが一つ、そういう人々に対して一体運輸省は各陸運局を通じてどういう報奨の措置をとられてゐるか。これまた、実際問題として無報酬というわけじゃないでしょうから具体的に何かございましたら聞かしていただきたいと思ふんです。

○政府委員(木村睦男君) 職員が職務の遂行上必要なことをやつた場合ですと、別に報奨とかそういうことは考へておりません。また、夜間そういう場合に現場に出かけて調査をするとか、そういう場合にも、報奨という考え方よりも、むしろ時間外の勤務というこゝとで処理いたしております。特に報奨というふうな考え方には今までは立つて考へておりませんが、研究問題といたしまして、十分考へさせていただきますかと思ひます。

○吉田忠三郎君 そうしますと、報奨ということとは今のところまだ考へていないし、そういう例がない。しかし、時間外に出た場合に、それぞれの時間外勤務に対する報酬、言いかえれば労働基準法に定められた報酬を支給すると、こういうことの理解でいいですか。——いいんですね。そこで、そういう理解でよろしいということになる、各陸運事務所を含めて、年間の増員要求は、今年度の予算にどの程度やつておりますか。

○政府委員(木村睦男君) こまかい数字のデータをとらねばと持ち合わせておりませんので、後ほど——すぐわかりませんから。

○吉田忠三郎君 その資料はあとで求めるといたしまして、どう言つても、やはり人の不足であることは、これはもう次官も認めておられるところであるし、われわれも認めていゐるわけなんです、これは何とかしなければ、ただ単にこういう法律案を作つてみても、先ほど言つたように、これは全く絵にかいたもちのようなことになるので、いやしくも法律はそういうことでは私はいけないと思ふのですから、名実ともにこの法律が生かされて、この法の精神

に従つて自動車整備されて、つまりこの説明にもありますような趣旨のつとめるような方向に運用されていかなきゃならぬと思ふのです。したがつて、私は最後に次官に要望しておきますけれども、第一の人の問題、とりあへず、この五十名が何ともならないとするならば、こういう点を満足に活用してもらふということが第一ですよ。第二に、おそらくは、増員要求だつて、前年度と比較してそうたいして伸びていないと思ふのですよ、給与総額の中で。だから、そういうふうな推察されますから、ちよつとその辺のことも考へ慮されることが第二。第三に、この法律がかりに成立をして、実行の段階になつた場合に、必ずや今まで同僚の相澤委員からも指摘されたような問題が起きてくることは、もう必至だと僕は思ふ。その場合に、適時適宜の措置をして指導監督をするような具体的な施策を次官としてとつていただきたいというふうに思ふのです。私から具体的に申し上げますけれども、人の問題に合はねば、職員などを臨時的に採用してでも、そういう問題のないようにして参らなければ、法律を作つた趣旨にはもともと思ふのです。こういう点を十分配慮していただくことを要望して、私の質問を終わりたいというふうに思ひます。

○政府委員(大石武一君) ただいまの吉田委員の御発言は、ごもつともでございます。そのとおりに実行するよう一生懸命努力いたします。

○委員長(金丸富夫君) 委員の異動がありましたので、報告いたします。

本日付をもつて委員浅井享君が辞任され、その補欠として白木義一郎君が委員に選任せられました。

○委員長(金丸富夫君) 他に御発言もなければ、これにて質疑は終局したものと認めて御異議ございませんか。

○委員長(金丸富夫君) 御異議ないものと認めます。

これより討論に入ります。御意見のあります方は、賛否を明らかにしてお述べを願ひます。——別に御意見もなければ、これにて討論を終局したものと認めて御異議ございませんか。

○委員長(金丸富夫君) 御異議ないものと認めます。

これより採決に入ります。道路運送車両法の一部を改正する法律案を問題に供します。

本案を原案どおり可決することに賛成の方の挙手を願ひます。

(賛成者挙手)

○委員長(金丸富夫君) 全会一致でございます。よつて、本案は全会一致をもって原案どおり可決すべきものと決定いたしました。

なお、諸般の手續等につきましては、先例により、これを委員長に御一

港城法の一部を改正する法律案
港城法(昭和二十三年法律第七十五号)の一部を次のように改正する。

別表北海道の部天売港の項中兵衛崎を「太」
「天売港」を「天売港」に改める。
「波」を「波」に改める。

「太」を「太」に改める。
「天売港」を「天売港」に改める。
「波」を「波」に改める。

任願したいと存じますが、御異議ございませんか。

○委員長(金丸富夫君) 御異議ないものと認め、さう決定いたしました。政務次官より発言を求められましたので、これを許可します。

○政府委員(大石武一君) ただいま皆様の御熱心な御討論の結果、このわれわれの考へておりました道路運送車両法の一部を改正する法律案が、満場一致をもつて参議院の運輸委員会を通過しましたことに対して、心から感謝申し上げます。

われわれは、種々皆様方の出されました御意見の趣旨を十分に休まして、これをとりばに運用して参りたいと考えております。

○委員長(金丸富夫君) 次回は三月十九日午前十時開会といたしまして、本日はこれをもつて散会いたします。午後零時五十分散会

三月七日日本委員会に左の案件を付託された。
一、港城法の一部を改正する法律案
港城法の一部を改正する法律案

港城法の一部を改正する法律案

別表福島県の部江名港の項中

「海面」を
「海面中磐城市大字江名字ノ浦と
同市大字折戸字岸浦との境界海岸
(N36°57'36" E140°57'31") から
136 度に引いた線以北の部分」

る。

折戸山三角点 (83.4メート
ル)を中心とする半径1,500
メートルの円内の海面中江
名港に属する部分を除いた
海面

中 之 作

別表茨城県の部港名の欄中

「日」を「立」
「会」を「瀬」
「久」を「慈」
「日」を「立」
「磯」を「浜」
「大」を「洗」
に改める。

別表大阪府の部大阪港の項中

「境川」を「運河」
「境川運河、岩崎運河」

別表岡山県の部水島港の項中

「から270度1,900
メートルの地点」
を削り、
「2,000メートル」
「3,500メートル」
に改める。

別表山口県の部宇部港の項中

「宇部岬から260度に引いた線、本山岬
から110度に引いた線」
を
「黒崎から本山燈標(N33°52'42" E131°
15'08")まで引いた線、同燈標から280
度に引いた線、本山岬から160度に引
いた線」
に改める。

別表愛媛県の部新居浜港の項を次のように改める。

新居浜市と西条市との境界
海岸(N33°56'41" E133°14'
18") から351度30分に引
いた線、大島虎崎から270
度3,000メートルの地点ま
で引いた線、同地点から254
度に引いた線、大島中山崎
から196度に引いた線及び
陸岸により囲まれた海面並
びに念仏橋下流の尻無川水
面

別表熊本県の部本渡港の項中

「五色島三角点 (17.8
メートル) からそれ
ぞれ90度及び270度」
を
「須森南端から271度」
に、
「今釜橋」
「大矢橋」
に、
「舟橋」
「市安橋」
を橋に改める。

附 則
この法律は、昭和三十八年七月一日か
ら施行する。

三月八日本委員会に左の案件を付託さ
れた。

一、福井駅構内鉄道の高架線設置に
関する請願(第一三三四号)
一、戦傷病者等の日本国有鉄道無賃
乗車等に関する法律による乗車券
の学族共用に関する請願(第一三
八六号)

第一三三四号 昭和三十八年二月二
十二日受理

福井駅構内鉄道の高架線設置に関する
請願

請願者 福井市錦上町六八日本
中小企業政治連盟福井

県連合会内 大戸与三

兵衛外四十三名

紹介議員 熊谷太三郎君

福井駅構内鉄道等(四踏切道を含む)の
高架線設置を早急に実現せられたい。
福井市十六万市民は、戦災大震災大水
害によるじん大な被害にもめげず、全
国一を誇る下水道完備、地方都市には
まれな都市計画、道路整備を実現さ
せた。最近の交通量激増に伴い政府
は「踏切道改良促進法」に基づき、福井
駅を中心にして南北一・八キロメート
ルの区間にある四つの踏切道を立体交
差方策として、地下道式あるいは陸橋
式に計画、種々具体案を検討し、一部
調査費を予算化しようとして模様であ
るが、このような方式の交通緩和は福
井市の中心部にトンネル及び小山をこ
しらえることになり、著しく都市計画

の景観を傷つけることになる。とともに、(一)東西のしや断幕となり福井市の東部地区六万の住民を中心部から二分し、孤立化させるもので人的交流は激減し、東西付近商店街は壊滅することになる、(二)路面上の交差により北陸線電化の高圧電力による被害が発生しやすい、現在も雨時においては人体に感ずる事例が起きている、(三)とくに地下道式は水位線が低く福井駅中心地区は水害のときの予防策がなく、長時間の水のたまり場となつて交通をしや断する、今回の三八・一豪雪の事例により豪雪の場合は完全に交通途絶する等の支障が生ずるので強く反対するものである。このような点を検討されて、

さきに福井県が昭和三十五年度総合開発計画に基づき立案した北陸線駅構内高架線設置計画のとおり、一日も早くこれが施設実現を図られたい。なお、本計画は、(一)足羽川、九頭龍川の水位が福井駅構内より高い、そのため高架鉄道架設が容易である、(二)関係住民の被害が軽少であるとともに福井市を二分することなく平面化する、(三)福井駅の立体利用により、高度の駅施設利用を増加させる等最善の方策と信ずるから、福井市百年の大計のために特段の配慮をせられ、高架線実現を期せられたいとの請願。

二名
紹介議員 紅露 みつ君
この請願の趣旨は、第一一一号と同じである。

第一三八六号 昭和三十八年二月二十五日受理

戦傷病者等の日本国有鉄道無賃乗車等に関する法律による乗車券の家族共用に関する請願(二通)

請願者 東京都千代田区丸ノ内
一ノ一日本傷痍軍人妻の会内 黒沢きん子外

昭和三十八年三月十九日印刷

昭和三十八年三月二十日発行

参議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局