

運輸委員會議錄 第十一号

昭和三十一年二月二十六日(水曜日)

午前十時三十一分開議

出席委員

委員長 川野 芳満君

理事有田 喜一君 理事關谷 勝利君

理事塚原 俊郎君 理事久保 三郎君

理事矢尾喜三郎君

木村 俊夫君 佐々木義武君

進藤 一馬君 壽原 正一君

高橋清一郎君 高橋 禎一君

中馬 辰猪君 西村 英一君

細田 吉藏君 増田甲子七君

勝澤 芳雄君 田中織之進君

泊谷 裕夫君 山口丈太郎君

内海 清君

出席政府委員

運輸政務次官 田邊 國男君

運輸事務官 木村 睦男君

(自動車局長) 宮田 康久君

(整備部長) 小西 真一君

委員外の出席者

運輸技官 宮田 康久君

整備部長 小西 真一君

専門員 小西 真一君

二月二十六日

委員勝澤芳雄君辞任につき、その補

欠として原茂君が議長の指名で委員

に選任された。

同日

委員原茂君辞任につき、その補欠と

して勝澤芳雄君が議長の指名で委員

に選任された。

二月二十六日

理事田中織之進君同日理事辞任につ

き、その補欠として矢尾喜三郎君が

理事に当選した。

本日の会議に付した案件

理事の辞任及び補欠選任

○小委員会設置に関する件

道路運送車両法の一部を改正する法

律案(内閣提出第六五号)

○川野委員長 これより会議を開きま

す。

この際、理事の補欠選任についてお

はかりたい。

理事の田中織之進君が理事の辞任を

申し出ておりますので、これを許可す

るに御異議ございませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○川野委員長 御異議なしと認め、さ

よう決しました。

なお、辞任に伴う補欠選任について

は、委員長において指名するに御異議

ございませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○川野委員長 御異議なしと認め、委

員長は矢尾喜三郎君を理事に指名いた

します。

○川野委員長 この際、小委員会設置

に関する件についておはかりいたしま

す。

すなわち、国鉄の事故防止対策に関

する小委員会を設置したいと存じ

ますが、御異議ございませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○川野委員長 御異議なしと認め、さ

よう決しました。

なお小委員の員数並びに小委員及び

小委員長の選任につきましては、委員

長に御一任願いたいと存じますが、御

異議ございませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○川野委員長 御異議なしと認め、さ

よう決しました。

なお、小委員及び小委員長から辞任

の申し出がありました場合には、委員

長においてこれを決することとし、ま

た委員の異動、小委員及び小委員長の

辞任等によって欠員が生じた際、小

委員及び小委員長の補欠選任につい

て、委員長においてこれを指名するこ

とに御一任願いたいと存じますが、御

異議ございませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○川野委員長 御異議なしと認め、さ

よう決しました。

○川野委員長 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

行ないます。

質疑の通告がありますのでこれを許

します。久保三郎君。

○久保委員 二、三お尋ねしますが、

まず一つは、今回の法改正では検査手

数料がそれぞれ多少上がるわけであり

ますが、この上げる基準というが、そ

れはどういうことからきめられておる

のか伺いたい。

○木村(陸)政府委員 車両検査登録に

つきましては、年々二割内外の車の

増加に伴いまして、仕事にそれだけ

とんど物理的にふえてきておる状況で

ございます。それにもかかわらず、

予算、人員の面が追いつかないために

非常に仕事が張って弱っており、同時

に検査関係の施設の充実も意のごとく

なっておりません。特に検査関係の機

械の整備につきましては、次々と新し

い機械も出てまいっております。それ

から機械化という方向にも努力してま

いっておりますが、予算が伴いませ

ないので、これが十分にできていない。そ

ういうことから考えまして、今回車の

増加に対応する仕事量の増加と、検査

関係の施設の整備、機械器具類の整備

等のために思い切った近代化の整備を

いたしたい、こういう観点から、車両

検査の施設の整備につきまして、長期

の見通しを持って充実をはかろうとい

うことを考えるに至ったわけでありま

す。

その方法といたしまして、従来の

検査の手数料を一応対象にいたしまし

て、これらの整備をはかっています

したけれども、一般会計でありますの

で、必ずしもそれがはつきりと明確に

はなっておらない。今回この車両検査

手数料にこれは関連する業務でござい

ますので、両方合わせまして特別会計

というようにいたしまして、まず入っ

てくる手数料はそっくりそのまま車両

検査の整備に充てると同時に、いま申

上げましたような施設の充実、機械

化という方面にこの手数料を充てると

めに、現在の手数料では十分な整備が

できませんので、この際、手数料の値

上げを考慮したわけでありまして。法案

のときに御説明申し上げましたよう

に、現在この手数料は車の種類によ

って三種類に分かれておりますが、い

ずれも五十円ないし百円の値上げとい

ことで、大体今日の収入から見ますと

約三割から四割の増収になります、

これが整備の充実に使いたいというこ

とで手数料の値上げを考えたわけであ

ります。

○久保委員 私が尋ねしておるの

は、こういう手数料という料金とい

うかよくわかりませんが、そういうも

の値段というか、額ですね。これは

どういう基準で定めるのがいいのかと

いうことと、それから今度の値上げで

ですね。こういうものはどういう基礎

から割り出されておるのか、それをお

尋ねしておるわけです。

○木村(陸)政府委員 この手数料のき

め方でございますが、先ほど申し上げ

ましたように、一応車検施設の整備、

機械化等をできるだけ早くやりたいと

いうことで、まずこれらのある程度の

長期の計画を立てまして、それには大

体この程度の収入を確保することが必

要であるということを一応念頭に置き

まして、しかも手数料の上げ方につ

きましてもおのずから限度もあるわけ

でございます。その両方をあわせ勘案

いたしまして、いま申し上げましたよう

に、手数料の値上げによって、大体従

来よりも三、四割の増収を得られれば

われわれの予期しておる整備ができるのではないこと、この手数料をこぎめたわけであります。

○久保委員 大体かような手数料というのには受益者負担ということが一つあると思うのですが、もう一つは、国の責任から出るものもありましようから、そうすると、単純に全部が受益者負担ということでもないように思うのだが、この検査手数料はどういうふうにかんがえておられるのですか。これは国の行政責任というのか、そういうものもあるのか、全受受益者負担というのか、そういう性格はどうなんですか。

○木村(陸)政府委員 検査の性格から申しますと、原則といたしましては受益者が負担するというのが一応の原則でございますけれども、車の整備によりまして、事故防止、その他国民全般が利益する点もございますので、全部が受益者負担の思想ではないわけでありまして、しかしこの国が益する点ということから考えますと、やはり受益者負担的な色彩のほうが相当強いわけでございますので、現在の手数料の実額から考えまして、一応受益者負担ということを中心とした手数料値上げということを考えております。そのときには完全に受益者負担という思想ではないわけでありまして。

○久保委員 そこで受益者負担というのが比重がかなり重いということでありまうならば、そしてその意味からも特別会計でまかなうということでありまうならば、十分に受益者に利益、利便というのか、そういうものを与えるのが

主眼でなければならぬと思う。今度の特別会計に移行しようという意図はそういうことだと思ふのであります。はたしてそういう展望がこの特別会計の中で出てくるかどうか、これは過般資料もいたしましたが、この数字からすれば一応そういうことになりまうけれども、特に、従来委員会でもたびたび問題になっておる要員と施設の問題であります。要員は、この間の説明からいいますと、必ずしも特別会計で自由に増員ができるようにはなっておりません。言うならば、いまの自動車検査の対象となる車両数からいけば、運輸省当局でも二百五十名とかあるは三百名とか、そういう要員をふやさなければどういふ十分な検査はできないというふうなことも言われていたと思ふのであります。だとするならば、この特別会計に移行するに際しては、そういう要員の問題なり施設の問題を十分計画の中に織り込んで初めてこの手数料というものが出、あるいは特別会計という一つの予算制度、そういうものができると思ふのです。そういうことを詰めた話で特別会計へ来たのか、それともいままでの予算制度の中では、一般会計の中では残念ながらどうも要員も思うように取れない、特別会計になれば取れるという見通しでやってきたのか、これはどうなんですか。

○木村(陸)政府委員 まず施設の点から申し上げますと、従来ともこの施設の整備には予算獲得に努力してまいったわけでございますが、なかなか思うように参っておりません。そこで今回の手数料値上げと同時に、特別会計制度という二本立てで、今回の

整備その他の確実を期することができ、こう考えておるわけでございます。と申しますのは、今回手数料値上げを御承認いただくと同時に、特別会計をお認めいただくれば、手数料の収入がそっくりこの車検整備関係に使えますので、一応今後の手数料による特別会計の収入の見通しがはつきり立つわけでありまして、この収入の見通しの明確に立った上に立ちまして、施設の整備の長期計画を立てていきます。現在手元で一応考えておりますのは、この前資料としてお配りいたしました中にも書いておりますが、たとえば、車両検査の場合に、各検査場にコースをつくって、ブレーキを検査するとか、あるいは前照灯を検査するとかいうような仕組みになっておりますが、このコースの数も計画的に、現在九十八コースがありますのを今後五年のうちに大体倍に持っていくきたいというふうな計画を持っておりまして、それから国の直轄の車検場が東京、大阪のようなどころを除きましては、大体県の県庁の所在地にただ一つだけで、あとは出張車検場と申しまして、民間の施設を借用したりして係官が出張して検査しておる、非常にお粗末な検査の設備でございます。こういうものも逐次直轄の車検場に今後持っていくというふうなことも、計画を立ててやれるわけでありまして。そういうことで、施設のほうは受益者負担のこの思想が文字どおり実現するように計画を立てておるわけでありまして。

次に、人員の問題でございますが、人員につきましても、一般会計も特別会計も定員の獲得については形式的には同じでございます。ただ、その人員の件費、この関係はやはり特別会計の財源の中から人員費をまかなうわけでございますので、この点がやはり一般会計と特別会計と人員の面において違ってくるというところに、われわれ今後人員増加についてのある程度の希望を持っておるわけでございます。それから特別会計制度を政府としてきめます場合の政府内部の折衝の過程におきましても、われわれはその希望に対してある程度自信を持っておるようなわけでありまして。さしあたっては、三十九年度特別会計の初年度におきましては、この関係の要員の増加は八十名という数少ない員数でございますが、これも今年までの車検登録関係の定員最高六十名程度までと比べますと、総体的にはかなりふえておりますが、これが今後再来年以降になりますとある程度私たちはさらにふやして得るという確信を持っておるわけでありまして。また、反面、人員の面につきましましては、指定整備工場の増加等によりまして、職員の仕事量は反面においてはできるだけ他に転換し得る方策も講じますが、それと人員の増加の特別会計による今後の希望というものをあわせまして、職員の仕事につきましましてはかなり改善されてくる、こういうふうにかえておるわけでありまして。

○久保委員 いままで御説明だと、特別会計になれば期待は持っているが、特別会計の中で人員の増などはさうスムーズにできないように思うのでありまして、この点が私たちが非常に疑問に思ふわけでありまして。それは施設にしても同様だと思ふのです。それで、もう一つこれに関連してお伺いしたいのは、いままで一般会計で

ありましたが、検査登録手数料の収入と実際に検査登録で使った支出、こういうものはどんなふうになっておりますか。数字はよろしいが、実際に一般財源からいわゆる差し引きして、持ち出し分が相当あるのかないのか、これはどうなんですか。

○木村(陸)政府委員 その年々によって若干の違いはございますが、また一般管理費的なものをどういふふうに見るか、そういう点においても違いますが、総体的に申し上げますと、今日まで、一般会計の上におきましては車両検査、登録、両方の業務を含めまして、これらの手数料とこの二つの業務の業務費との関係は、大体見合っております。年によってそれより少ないときもございまして、大体並行しておる、こういうふうにかえておる。

○久保委員 今後特別会計の歳入歳出が中途において合致した場合が出てくるのですが、その場合には借入れ金なり何なりという方法ですが、今年の限度額は、予算書を見ておりませんけれども、どういふ程度になっておりますか。

○木村(陸)政府委員 三十九年度は五千万円の借入れを認められております。○久保委員 特別会計にしてやりやうというのか、便利になるだろうという点は、いまの局長の御答弁ぐらいですか。特別会計にするメリットというのか、そういうものはどうもいままでの話では、要員の問題でも施設の問題でも、はつきりこうだという結論は出ないようですね。

形式的には一般会計と大差はございせんが、負担する人件費が特別会計の中から負担するわけにございします、そういう点からは一般会計よりもより一そう確実に希望が持てる、こういうようにわれわれは考えております。

それから、施設につきましては、いままでは結果的にはこの手数料の収入とこの関係の予算と大体見合つてはおりますが、いつこのバランスがくずれるかかわらないという不安な状況でございしたのが、特別会計になりましたと、この手数料の収入はびた一文もこの業務以外には使わなくてよろしい、この中で全部使えるということとは非常に大きなメリットでございします。しかも、そういう関係ですと、こちらで確実な毎年の収入の予想を立てますならば、それに従つた施設の充実に計画というものが正確に立ち得ます。そしてこの立ち得た計画というものを確実に実現することができるといふところに大きなメリットがあると考えます。

○久保委員 確実だということばは確実だが、中身がどうもはつきりしない。それからもう一つは、特別会計にしないまでも、いま局長がおっしゃるようなことはある程度実現ができるかなんだが、なぜ特別会計にするのか。一つは、経理の状況を特別にはつきりさせるというのか、分離して一目瞭然にわかるようにというのが、特別会計にとれるわけなんだが、特別会計というのは、しるうとで予算をやつていないのでよくわかりませんが、どういうわけなんですか、特別会計というのは、大体基礎はどういうふうに考えられて

いるのですか。

○木村(陸)政府委員 特別会計にはいろいろ種類がございしますが、この車検登録の特別会計はその車検登録の収入をもつて支出に充てるという意味の特別会計でございします。具体的には、その手数料は収入印紙で納めるわけにございしますが、一般会計ですと普通の一般の収入印紙で納めますので、何のたのみの収入であるかというところは全然わかりませんで、一括して国の一般の収入になる。今度特別会計を新設いたしますと同時に、法律の改正案の中にも御説明申し上げましたように、特別の収入印紙を発行することになっております。したがって、特別に今度きめられた収入印紙を用いて車両検査登録の手数料を納めることになっております。そうしますと、その収入印紙による収入はこの特別会計の収入ということとで明確に区別されることになっております。そういう意味の特別会計でございします。

○久保委員 いずれにしても、特別会計になった意味もどうもいままでの御説明でははつきりしないのであります。が、いままでの経理という会計制度の中でも、おっしゃる収入印紙は一般のを使っているからわからぬと言いますが、それはわかる方法は幾らもあるのでありますから、これはどうも理由にならぬと思うので、どうもそういう点が一つ疑問という問題が残ると思うのです。いずれにしても、この特別会計にしていこうということ、それからもう一つは税率、手数料の問題、そういうものがあつて現在の検査登録の作業により一そう効果があるという確かな保証がなければ、どうも何だか便宜

主義におちいっているのじゃなからうかと私は思うのです。そういう点はやはりもう少し政府内部でもかちときめてこないと、どうも一般を納得させるのにも十分じゃないかと私は思ふ。いずれこれはあとからまたお話し出ると思ふのですが、ただ簡便にもう大体自分の前でもやれるようなかっこうになるので、運輸省としては、このほうが大蔵省との関係も幾らか薄目になる、だからまあまあこのほうがよきやうだ、大蔵省も大蔵省で、三十九年度の予算編成で、みんなに何とかいよとかいふことで、その中でおさめるのに少しも切つていったほうがよいといふので、いいあんばいに車検があるというところでやつたとするならば、これは非常に不思議な話だと思ふ。私は別に反対、賛成をいまは申し上げませんが、少なくともこの制度——實際言つて特別会計になるのですから大きな制度改正です。ということになりますれば、多少検査登録に前向きな形ができたという保証がなければどうもよくないと思ふのです。値上げもあるのですが、値上げも、一年に一ぺん、二年に一ぺんでありますから、受益者にとつてたいした大きな負担ではないけれども、やはり負担増ということには変わりはないのでありますから、そういうことを十分説明される必要があると私は思ふのです。

○木村(陸)政府委員 実はこの制度を

実施いたしましたして約一年たつたか、たかないという段階でございしますので、確かにこの指定整備事業者が点検をしたものににつきましては、車の提示を求めなくて検査の有効期間の延伸ができるわけにございしますから、手数料はそれだけ簡略にございします。したがって、この指定整備事業者が点検をしたものに對する検査の手数料というものは差をつけてしかるべきかと考えておりますが、まだ発足いたしましたして一年程度でございしますので、全般的な普及をいたしておりません。したがって、差をつけるという方向で考えておりますが、いまのところは従来のままでスタートいたしましたして、これが全国的に広がつてまいって、実情もはつきりしたときには、手数料につきまして差を設ける考えでおります。

○久保委員 検査をして検査の書類に判を押すのですから、書類に判を押すだけと、検査を實際にやるものも含めた料金が同じだというのは、こまかく言へばどうも納得しないので、實際はその辺も一緒に考えられてしかるべきだと私は思うのですが、今後考えていくというのだが、こういう際でありますから、あまりその先を申し上げませんが、少なくともやはり負担の公平というのか、そういうものも考えていくべきだと私は思ふのです。

それからこれに関連して最後ですが、お尋ねしたいのであります。整備工場全体を見た場合に、これから何とていっても整備事業というのは新しい業態として確立されなければならぬと思ふのです。言うならば、いままでは御案内のとおりこの業種には中小企業と

です。そこでこれらに対する育成指導という面が、ともすれば運輸省は認定をしただけ。人間の手も足りないせいかもしれません、それだけで終わつていられないかという感が深いのです。しかも、これは機械設備にいたしましても多額の費用を要するものが多いわけですね。そういうことからいって、中小企業対策というのか、車両修理工場の育成保護について、いままで以上の力点を置いてやるべきだと思ふのです。これは通産省の関係もあるだろうし、といつて運輸省の関係もあるといふことで、言うならば、どうも二つの官署にわたるものはいつとも谷間に置かれて、対策がどつちからも手が伸びないという実態が多いのであります。でありますから、この検査並びに修理工場の問題については、中小企業対策の中でも特殊な扱いをさせてしかるべきだと思ふ。これはそういう対策をいままでやっておるかどうか、あるいはこれの協同組合というのか、そういうものもあると思ふのであります。たとえば検査機械の共同施設とか、そういうものについてかなり積極的にやつてやらぬと、言うならば、大企業だけのサービステーションが実は榮えていつて、零細な企業がどんどん整理されるということも事実だと思ふ。そういうところからいって、ひとついまの御方針というのか、大綱はどうなつておるか、簡単に御説明願ひたい。

○木村(陸)政府委員 自動車整備事業は、お説のように大半が中小企業でございします。そこで、この自動車整備事業を監督いたしております運輸省といたしまして、中小企業対策といたしまして、今日までもいろいろ方法を講

じております。まずこの自動車整備事業の企業診断ということで、一昨年来制度を設けまして企業診断をいたしまして、まずその実態を明確にいたし、そしてどこに欠陥があるか、どういふところをどうすればいいかというふうなことも一応検討をいたしたわけでありまして、同時に、中小企業業種別の臨時措置法がございしますが、これによつてこの業種の指定をすることにしておりまして、この指定業種といたしまして、この法律による近代化、合理化などを促進するという措置もとっております。それから中小企業近代化促進法の指定業種、これにはまだ指定されておられません、これにも指定を受けておられたい、こういう考えで現在通産省とも折衝しておるわけでございます。それから中小企業近代化資金助成法の指定業種といたしまして、都道府県からの設備資金の融資を受けられるように措置をいたしてあります。それから租税特別措置法によります機械の特別償却の適用を受けられるように現在措置をいたしてあります。なお、御指摘のように、事業共同組合等の結成につきましては極力行政指導をいたしまして、資材の共同購入等経営の合理化に役立つ相互扶助的な組織の強化も機会あることに指導をいたしてまいっておる実情でございます。今後とも中小企業としての整備事業のこういった育成指導には特にわれわれとしては力を入れていきたい、かように考えております。

○川野委員長 山口丈太郎君。
○山口(文)委員 今度の料金の改正と関連をしまして、二、三私も質問をい

たしたいと思ひます。

まず、昨年も私は質問をしたのですけれども、陸運事務所の職員の身分ですね。これは運輸省の職員でありながら地方長官の監督下にある。そこでこれは職務の遂行上からも監督権限をやはり運輸省の所管に移してもらいたい、こういう声が非常に多いわけですし、実際問題として同じことではないかというふうなものですけれども、職務を行なうにあつて非常に何かそぐわないものがそこに存在する。昨年私は質問をいたしまして、順次そういうものを解消するように努力をするというお答えをいただいております。ところが今度この特別会計が設定されますと、さらにそういう職員の監督権というものが、現在まだ運輸省の直轄下に置かれていない向きがあるのではないかと。そうすると、この特別会計にひつかけて身分が変更されはしないかというふうななおそれも会計の面から出てくるのではないかと。こういうふうに思われるわけですが、陸運事務所の職員の身分、処遇についてどういふふうになつておりますか、お知らせ願ひたいと思ひます。

○木村(陸)政府委員 この特別会計の適用を受けますのは陸運事務所のやつております仕事、それから陸運局のやつております仕事、含めましてこの特別会計の中に入つておるわけでございます。したがういまして、この特別会計ができたということで陸運事務所だけが切り離されて逆に運輸省とは別の機構にくつつきやすくなりませぬかという御心配でございますが、むしろ陸運局と一体化の方向に近寄る一つのきずなと考えられるわけでございます。

て、切り離されるのとは別に強く引きつけられるというふうになつておられるの制度の実施の効果を考へておられます。しかし、それはいま申し上げましたような程度の考え方ではないかと思ひます。陸運事務所の所屬の問題は、一応特別会計とは別に、われわれも長年従来の運輸省を中心とした縦の完全な系列の機構におさめたいということに努力してまいつておりました。これは現在御承知のように臨時行政調査会というものが設けられまして、その中で他の問題と一緒にこの問題も検討されておりますので、この調査会の答申によりまして政府の態度もおのずから明確になるはずでございます。われわれといたしましては、この調査会に対しまして現在陸運事務所のあり方の適当でないことを強く説明、主張いたしております。この答申を待ちまして善処いたしたい、かように考えております。

○山口(文)委員 これは昨年もさういふふうな、行政調査会の結論を待つてやりたいということ、同じ答弁で一步も前進していないと思ふのです。ただ調査会の答申のみにこれをゆだねていふということ、私は運輸行政上いかにかと思ふのですが、もう少し積極性を持つて、さういふ不安を解消してやるようにできないものでしょうか、どうですか。いかがでしよう。

○木村(陸)政府委員 ごもつともでございますが、臨時行政調査会をつくりましたときに、さういふ問題をこの調査会に検討をお願いしたわけでございます。したがういまして、その検討の結果、答申を待ちまして、さういふ問題を政府が責任を持つてどう改めるか

ということを決定するということになつておりますので、その結論を待たざるを得ないのでございます。

○山口(文)委員 なるほど行政調査会の結論を待たざるを得ないとおっしゃれば、それ以上私も申し上げることは

ないと思ひますけれども、しかし明らかにこれは、運輸行政上から見れば、ただ監督を地方長官にゆだねていふということだけでは済まされないものなんでしょう。ですから、また特にさういふ特別会計が設けられるということになつて、そして何か検査業務に従事するあるいは登録業務に従事する者にまでそれが波及していつて、それが別個のものになつてしまふということになると、ますます運輸行政は混乱すると思ひます。ですからさういふ行政調査会では、政府機構全般にわたつてのことでありましようけれども、さういふ弊害のあるものについては早急に切り離して答申を得るというふうな方向にでも努力をしてもらうことが私は当然だと思ふのですけれども、さういふことはできないものでしょうか。

○木村(陸)政府委員 この問題につきましては、われわれ直接の責任者としていたしまして山口先生と同じような考えはあるのでございしますが、この行政制度調査会も今年一ぱいで一応閉じまして、結論は新年度初めに持ち越されるかもしれませんが、もう間近に結論が出ることになつておりますので、これを待たした上で処理をいたさざるを得ない、かようにあきらめておるわけでございます。この制度調査会にかかります前には、いろいろ政府部内におきまして努力をし、あるときにはきちんとした形になり得るような時期もござ

いまして、ついに今日まで最終的な処理ができないままにこの臨時行政制度調査会に一括して諮問をいたして調査をいたすという関係になつておるわけでございます。

○山口(文)委員 私はこの特別会計を創設するにあつて、この前にも特に質問をいたしましたように、大蔵省は引き締めて会計をやる国の会計の元締めですから、それは当然ですけれども、しかしそのことが、得たりかしこしと全部それにおんぶしてしまつて、實際を言えばさういふ末端の自分もこれは定まつていないといつても過言ではないのです。そこをねらつて切り離した別のものにされるということになれば、ますます運輸行政というものは混乱します。どうも運輸行政というものが一貫してなくて、いろいろの弊害が出てくることは、行政に携わつていらつしやるあなた方が一番よく知つておられると思ふのです。ですから、さういふことの弊害にないようにやつていただかないと、ますます混乱の度合いを深めると思ひます。これは大蔵省も出席をしてもらつて確約をとっておきたい、さう考へておつたんですけれども、連絡ができませんし、出席がありませんので、これは特に議事録にとどめてはつきりとしておきたい、さう思ふのです。運輸省だけの説明をもつては、政府全体のものは知らないかもしれませんが、しかしここで答弁をされることが、この運輸行政のみならず、全般行政の上に強く反映するものと思ひますので、私は意見を述べて答弁は求めません。一日も早くこの身分の監督権の運輸省への委譲は当然なべきなものですから、ひと

つ各段の努力を願いたい、こう思います。

それから、これに関連をして二、三質問をいたしたいのですが、今度特別会計を設けて検査料を引き上げられた。その引き上げられたこと自体について、それが検査の充実と寄与するものでありますなら、これは別にそれとやかく言う考えは持っていないのであります。しかし聞くところによりまして、人員その他のいろいろな関係もあるものでありましようけれども、この自動車の整備基準の改正が昨年行なわれた。省令が改正されたように聞いております。これは従来とどういうふうに違った改正になったのか、その荒筋だけをひとつ御説明願いたい。

○木村(陸)政府委員 整備士の技能検定の関係でございますから、整備部長から詳細にわたって御説明いたさせていただきます。

○宮田説明員 今回整備士の技能検定の規則を改正いたしました。軽自動車の関係が非常に数が増えましたので、その整備士の制度を追加いたしましたのと、それから整備技能者が非常に不足しておりますので、その辺を勘案いたしまして、経験年数を三年を二年に改正をいたしました。

○山口(文)委員 人員の不足に伴って、それに対応する措置をとられたようでありまして、同時に車両の整備基準の改定を行なわれておるようであります。従来よりも整備点検基準を非常に簡略にされたように聞くのですけれども、これはどうなんですか。

○宮田説明員 いまの御質問でございますが、昨年車両法の改正をお願いいたします、それに伴いまして定期点検の制度をつくったわけでござい

ます。定期点検制度を在来長い間やってまいりましたけれども、それは勧告というような制度でやってまいりました。この際車の実体に合わせて極力簡単に、しかも、しつかりやっていただくということに重点を置きまして全面的に整備基準を改定をいたしました。

○山口(文)委員 意図はわかりましたが、その意図とは実際に逆行した心配が生まれておるのではないかとと思われるわけであります。といいますのは、従来は、非常に整備点検については、綿密になつていたのが大幅に緩和されておると業界は受け取っておるようでありまして、そこで問題になりますのは、そういう大幅な緩和をいたしますと、ますます車両の老朽化したもの、あるいは始業前の点検時間の短縮などによりまして、事故の内因を包蔵するということになるわけであります。ところが、一方業者のほうにおきましては、これを機会にしまして整備工の人員を大幅に削減することができ、こうい

うわけでますます車両点検がおろそかになる、従来よりも粗雑になるおそれがある。そうすると、そういう車両を持って現場で運転をしておいて、もし事故でも起これば、たとえば神姫バスの転落事故がありました。あれはブレーキの故障だったといいますが、まあ機械ですから、どこで故障が起きるかもしれません。どれだけ点検をきびしくいたしましたとしても、その保証がないわけですから、けれども、少なくともこの基準をそういうぐあいにするめ

られて、そうして整備要員を少なくする、あるいは乗車前の点検も非常に時

間を短縮する、こうなれば業界にとつてはいいわけでしょうけれども、実際にそのものを預って人命財産を運搬している現場員としては非常な恐怖になる。こういう恐怖観念を持って日常業務に携わっておることは非常にまた危険なことでありまして、どういふことでそういうぐあいに基準を緩和して要員の削減をはかられたのか、あるいはそういうような不安な状態に置いて、点検不十分な車両をこの交通繁雑なときに運行させることの危険について、よほど適切な指示を行なわなければ、私は非常に不安だと思ふのですけれども、これはどういふふうにしておられますか。

○木村(陸)政府委員 昨年、一部改正いたしました整備基準につきましては、決して整備を簡略にしただけあるいは整備を軽視した改正の意図は持っておりません。特に自動車運送業者に対しては、従来と全然変わりはございません。ただ自家用車につきまして、最近の事故の傾向等にかんがみまして、整備の基準について、最近の事故その他にあまり影響のない点等につきましては若干改正をいたしました。同時に、定期に車の持ち主が自分で車をよく点検するといふようなことを義務づけたといったこともいたしました。決して整備をおろそかにする方向の改正ではないわけでございます。

○山口(文)委員 けれども、私は危険に思ひますのは、自動車運送事業等運輸規則の一部を改正する省令及び道路運送車両の保安基準の一部を改正する省令の施行について」という三十六年四月十日、自給第二四六号の中にあり

ます三の「車掌の乗務に関するもの」という項を見ますと、こういうことが書いてあります。「車掌を乗務させないでも運転上の危険がなく、かつ、旅客の利便を著しく阻害するおそれがないと認める場合に、行なうものとするが、おおむね、次に掲げる基準によつて決定されたい」ということで基準が書いてありますけれども、著しく阻害しないというなら、ちつとぐらいなら阻害してもいいというふうにならわれないわけですか。こういう文書を出してもらつては危険だと思ふのです。そうすると今度は、さきに申し上げたように、私これをまだ十分に見ていないのでわかりませんが、多少不完全であっても、この基準を緩和することによつてまあまあ大丈夫なら出ていいじゃないか、こういうふうにも受け取れるわけですか。そういう点も危険千万、全くと困るのです。そうすると業者のほうではほんとうに手が足りないのです。だから運転手にしても、整備士にしても、なるだけ削減したいと一生懸命になつておるときです。それに輪をかけてこの改正をやるといふことになる、これは非常な不安です。これはどういふ意味でこういうふうな通達をされるのか、この真意をちよつとお聞かせ願いたい。

○木村(陸)政府委員 ただいま御指摘になりました問題は、車の整備の問題ではございません。バス等におきまして、乗務員の不足から、車掌を省略いたしましたいわゆるワンマンカーを認めてほしいという要請がございまして、われわれといたしましては、経営の合理化等の観点から、それが交通保安上支障がない路線に限ってワンマン

カーを認めようということでおりました通達でございます。したがって、道路の状況で、具体的な路線についていまお読みになりましたような点で危険のないところでは、車掌の乗務を省略いたしました。ワンマンカーでよろしいという意味の通達でございます。車の整備とは一応関係のないものでございます。

○山口(文)委員 私はこれをずっと読ませてもらつて、従来とどの点が違つておつたかをよく検討したいと思ふのですけれども、次に、少なくとも車両点検を緩和するような措置に出ることは、事故防止という点と非常に矛盾するのではないかと。むしろもっと整備要員を充実して、車両整備に遺憾のないようにすることのほうが時代に沿つたことであると思ふのです。この政令によつて、あなた方はどれだけ要員が減少されるという考えですか。

○木村(陸)政府委員 この整備基準の改正につきましては、特にそれで要員を減らしたいという意図から整備基準関係の改正をいたすわけではございません。その中で、整備合理化と申しますか、交通事故の現状に照らして整備を重点化するといふ意味から整備基準を改めたわけでありまして、結果的には、あるいはそのために検査関係の仕事が若干減る面もあるかと思ひますが、それ別に要員の仕事の点とは深い関係はないわけでありまして、

それから自動車に対する整備基準につきましては、この車両法で、整備についていろいろ規定してありますが、さらに自動車運送事業等運輸規則という省令でもって義務づけております以上に基づいて車両整備についての規定

を設けて、車両整備の徹底をはからしめておるわけでございまして、決してこれを緩和するという方向でないことは先ほど申し上げたとおりであります。

○山口(文)委員 それからさらにお尋ねをいたしますが、先ほど久保委員の質問で、いわゆる整備指定工場に指定された工場が整備をした場合には書類検査ということになっておるようでありますが、その指定工場に入ればそれでもう工場が整備しさえすれば、車両の実地点検というものは全然省略しておられるということですね。

○木村(睦)政府委員 指定整備工場と車両検査の関係は、一定の基準により指定を受けた優秀な整備工場であつて、その指定工場でもって保安基準に合つておるかとかというのを、車を持っていてそこで点検してもらふわけでありまして、その工場できめられました責任検査員がおりまして、それが点検をいたしまして、間違いないこの車は保安基準に適合しておるといふ認定をいたしますと、適合証というものを発行するわけでありまして、それを持ちまして車検場に参りますが、その場合には車を持っていかなくともいいわけです。国の検査官にその適合証を示すわけです。そうすると、その検査官が、その適合証にあらじめきめられた事項について記載されておる、しかもそれが指定工場であり、またその指定工場の責任検査員が確実に検査して記載したものであるということを確認いたしますと、車両検査に合格をさすという措置をとることになっております。

○山口(文)委員 いまの答弁でございまして、一分のすきもないわけですが、

れども、しかしその整備状況等をそのまゝ、いわば業者ですから、その業者にまかせてよろしいかというところ、どうも私は不安に思つておるわけですが、だからといって、一々車を持っていてやるというところ、書類検査で簡略にするというところは望ましいことであつて私反對するものではないわけですが、それども、しかし定期的に巡回回とか検定官がやはりその整備の指定工場に行きまして、その状況をよく検査をする、査察するといひますか、そういう制度を設けないと、書類の上ではどうも書けるものだから、これは特にバス会社なども全部指定工場を持って自家車両の整備点検をやつておるわけで、この整備基準を緩和することになり、そして書類検査になると、自家整備指定工場を持つておつてやるのでは、どうも万全を期することができないように思ふのです。幸いにしていこうという特別会計も設けられたのですから、そういった点について何からの改良を加える必要があるのではないかと私は思ふのですが、いかがですか。

○木村(睦)政府委員 いまお話の点につきましましては、この指定整備工場制度を法律で認めいただく国会の論議のときにもいろいろ御指摘があつたわけございまして、われわれもその点はこの制度をつくりましますときに十分注意をいたしまして、制度をつくつたわけでありまして。特に指定整備工場の責任検査員は国家公務員に準ずる扱いを受けることになっておまして、たとえば濃職罪等の適用もあるというふうな制度的にいたしております。それから定期的に報告も常に徴することになつて

ておりますし、工場の施設につきましても、現在必要な機械器具を十分備えておるといふようないろいろこまかい資格条件を法律あるいは政令、省令でつくりまして、それに照らして厳選主義で工場を指定いたします。もちろんどういふ規制を加へましても、民間の工場のことでありますから、不正その他のことがないとも限りませんので、この点はわれわれも常に注意を怠らないように努力をいたしております。

○山口(文)委員 私は不正が行なわれているといふことを前提にそういうことを言つておるのじゃないのですよ。けれども、やはりそういう意味でやるのじゃなくても、経費というふうな点から極力節約をしてやろうというのには人情ですね。そうすると、やはりいま申された答弁の中にありましたようなことも、監督官庁として定期的にもその施設を検査するとか、そういうことが私は必要だと思ふのですが、そういうことは行なわれていないのですか。

○木村(睦)政府委員 もちろん申し上げるまでもなく、監査につきましましては特に厳重に定期監査を実施いたしております。

○山口(文)委員 非常に窮屈な答弁を求めたわけでありましかつても、こういうふうな画期的な制度が創設されるにあつては、その出発がたいへん大事であります。もしここで出発をひとつ誤りますと、これはたいへんよいことをやろうとして結果的には非常に思ひがらざる結果を生むということになるわけでありまして、したがつて、いろいろの質問を先ほどからも申し上げたのでありますが、これは決して事を

窮屈にしるとかなんとかいうことではないわけですが、どうしても今日のよう毎日自動車事故による死亡等が報ぜられておるときでありますから、これを機会に車両の点検、要員の確保等については従来に増して充実する方向に持つていってほしい。それでないかと、運輸担当者としても非常に不安である。かてて加へまして、今日ではまた燃料に対しても税金が加算されるようになる、車両もだんだんと老朽車の更新をしなければならぬようになる、一そう事業者にとっては負担が重くなつてきます。一方においては、公平に見れば、今日料金は必ずしも他の物価に比べてバランスのとれたものとは言ひ得ない。そこで働く者としては、そのいかにかわからず、生活を確保するための賃金の要求は当然であります。こうなると、これは健全な事業を維持することはできなくなりまします。ますますそれは施設等にしろ寄せていくということになる。こういう悪循環をやつていたのでは、道路運送事業としてどういふ保安の確保、要員の充実、検査機構の拡充ということはおぼつかない、こういうふうに考へるわけでありまして、これをどういふように今後処理されるかは、直接この問題とは関係ないかもしれませんが、ゆゆしい重大問題です。これは大臣から答弁を願わないと事務当局だけではどうにもならないことだと思ひますが、ひとつ政務次官、これはいかがですか。運輸行政全般の問題であります。運輸省で考えられておるところをお聞かせ願ひたいと思ひます。

○田邊政府委員 山口先生の御指摘の点につきましましては、われわれ大いに教

えられるところがございまして。この問題につきましましては、ひとつ運輸省としても前向きな姿勢で対処したい、かように考へております。

○山口(文)委員 私はさらにもう一点お尋ねいたしますけれども、御承知のように、自動車等の車両制限令ですか、あれが施行されて、そして狭い道を通る自動車の基準も設けられておるわけですが、あれが実際実施されたら、山間なんかの道路にしても、知事その他の道路管理者の指定によつてのがれるようにはなつておるまいけれども、これはおそろしく御承知だと思ひますが、しかし実際問題は実行不可能です。それでこの整備の緩和ということになると、ますます転落事故やその他車の故障等によつて事故が増大するおそれがある。ですから、これは運輸省関係だけではいかぬので、建設省もこれについてはもっと道路整備に力を入れてもらわなければ、運輸行政はもとにもできません。しかし、そういうふうな路線を持つておるところと平坦な路線を持つておるところと、これはまた一そう車の代替関係あるいは整備関係についても、特別に考慮を払つた整備方法をやらなければならぬのじゃないかと思ひますが、そういう御意思がありますかどうか、伺ひたいと思ひます。

○木村(睦)政府委員 車の整備につきましましては、車はいい道路もあるいは悪い道路もいろいろ道路状況の変化するところを通るわけでございますので、日本の現在の道路事情を一応前提にいたしまして、その日本のいまの道路を運行する車として、車の整備はどの程度が最低限度保障されなければいけ

ないかと思ひますが、そういう御意思

ないかという点を前提にいたしまして、この法案の整備の基準を設けておるわけでございます。したがって、この基準のとおりには車が整備されておれば、あとは操縦する者が操縦上の不注意なりなんなりさえなければ、少なくとも車両の欠陥によって道路が悪いために事故が起きるといふことはないという観点からの整備の基準をつくっておるわけでございます。

なお車両制限令によります道路の問題につきましては、御指摘のようにすでにこの政令は施行されておりますが、バス事業だけ、つまり路線を指定して走りますバス事業だけはこの七月一ぱいまで猶予がありまして、八月からこの適用を受けるわけです。この適用をもるに受けまうと、いままで走っていた個所でもバスをとめなければいかぬという場合も出てまいるおそれがあるが、これは多少残っております。これにつきましては、警察、建設、運輸三省の先機関が目下いろいろ実情を調べると同時に、対策を講じておりまして、七月末までには何らかの結論を出しまして支障のないようにいたしたい、かようにいま努力しております。

○山口(文)委員 努力はたいへんけっこうでありますけれども、実際問題としてこれを厳重にやられますと、私の知っておるところでも相当量市内あるいは市外においても運行不可能な地域が出て来ます。それならば業者がそれに対応するような車両構造にすればいいじやないか、これは言うことは簡単でありますけれども、これは理想でありまして、実際問題としてはさきに申し上げたような業界の事情においてはこれではできません。できないとすればどう

をどうするかということになるわけでありまして、その場合にはやはり通行一べんの措置ではなくて、適切な行政措置をしてもらわなければ非常な混乱を起こすおそれがある。ですからどうかひとつそういう点については適切な措置を誤らないように、各省と連絡をとってやっていただきたい。それでなければ大混雑になります。今日のような大型バスでも、たとえ道路が狭いといいたしまして、超満員の盛況なんですから、その上さらに道路で規制をされるということになれば、これはもうどうにもこうにもできません。ですからひとつそういうことのないようにしてもらいたい。

それからもう一つは、定員についてちょっと聞きますが、もちろん野放しのものはないですが、電車、汽車、バスと言わず、タクシーと言わず、定員はきめられておるわけですから、ところがタクシーとかいふようなならば、これは定員は守れますけれども、実際問題として、バス、電車というような大衆輸送機関は定員は守れません。また乗務員に厳重に定員をオーバーしたら拒否するといふ権限もないわけです。そしてまたそんなものを守ったんじや、とてもじゃないが時間に走るわけにもまいりません。こういう実情にそぐわないものであるにもかかわらず、事故などが起きますと、まず第一に、警察で調べられますのは、定員超過、こういうことで乗務員ならぬなりが処罰される、これは非常に矛盾しておるのです。取り締まるもの自体が定員オーバーと知りつつ乗っていて、たまたま事故が起きたら、おまえは定員超過して乗せたから処分してやろう

というのでは、どうも矛盾しております。これはいま自動車の定員はどういうことになっておりますか。鉄道のほうは、もう定員はきっちり定められておるのですけれども、それは問わないう、そうしてそのうちに鉄道営業法を改正する、こういうことですけれども、自動車のほうはどういう取り扱いになりますか。

○木村(睦)政府委員 旅客を輸送いたしますバスにつきましては、快的にこれを輸送するという趣旨から、定員という問題もそういうサービスマンという点をも考慮した定員にしておるわけでありまして、したがって、厳密に、定員を一名オーバーしても、もう定員過剰のために事故が起きるといふ意味の定員ではございませんが、バス事業のこの使命から、いま申し上げましたような観点に基づき、定員を一応、私の一応その定員を基礎にいたしまして取り締まりには当たっておりますけれども、定員そのものがいま申し上げたようなサービスマン上の考慮も含めた定員でございますので、警察の取り締まりにあたりまして、その点は多少の弾力性を持って考慮しております。特に、道路の状況ともならみ合いの上で考慮をして取り締まっておりますのが現状でございます。

それから、今度は、バスなんかの乗務員といたしまして、具体的にその道路の状況その他によりまして、ラッシュ時にサービスマンも考慮したこの定員を厳密に守るといふことも実情に合わない点がございますので、そういう場合にはやはり運行の安全ということを中心として、乗務員の責任において考慮し

ながら、その都度あまりオーバーするような場合には、次の車にしていただくというように措置を講じて安全運転をしておるといふのが実情であります。

○山口(文)委員 平面的に御答弁を伺えばそういうことになるわけですが、ところが、もう皆さん見ておられますように、通勤どきになりますと、一刻を争うものですから、断わったってどうしたってくっついて離れぬという状態です。そこで、強く断わればもう暴力さたにもなりかねぬ。これはその日の生活とつながっておるから、当然だと思ふのです。そこで、そういうふうにして乗った者を担当者だけに責任を負わして過酷な処分をするというふうなことは、それだから制限せよというわけにもまいりません。何かもう少し合理的な考え方で行政がやれないものかどうか、そういう研究をされていくところがありませんか。

○木村(睦)政府委員 この問題は、いまの、特に都会地等の社会生活にもつながる問題でありまして、自動車だけではなくございせん。鉄道等もそうでございますが、やはりこれはその実情によつて、めいめい乗る人も注意して、乗務員も適時適切な措置を講じながら安全運行をやるといふことで、お互いに協力して、そういう場合には必要だと思ふわけでありまして、一つ一つ厳密にどうこうするというのが理想ではございまいしょうけれども、なかなかむずかしい点もあると思ふので、その辺はよろしく御推察をお願いいたします。

○山口(文)委員 これは言うほうが無理で、やるほうはむずかしいことはわかつているんです。これはもう深く追及しませんが、しかし行政措置として運行台数をふやしてやるなり、特別の指示をして行政指導をすることは、私はできると思ふんです。というのは、会社、事業者のほうはなるべく車両運行を少なくして能力をあげたいのは当然なことですから、それだけに自主的に運送業者にまかせておくといふことは非常にそういう危険が伴うわけですから、その点はやはり臨時特発車をふやすなり何なりその路線に適合した行政指導をやるということが、私は事故防止策として当然じゃないかと思ふわけですから、ですから、そういう点についてひとつ御研究を願つて、適切な御指導を願いたい、こういうふうな思いですので、ひとつお願いしたいと思ふますが、いかがですか。

○木村(睦)政府委員 ただいま御指摘の点はわれわれも十分承知いたしております。具体的には、効率の高い輸送をしておるような路線につきましては、増車その他の方法を講ずるよう行政指導をいたしてまいっております。今後ともこの点は十分注意をしながら指導をいたしたい、かように考えます。

○山口(文)委員 私の言う意味の行政指導というのは、そういう点についても警察制度などを設けて、そうして適切に勧告するなり何なりやるということが必要だと思ふのですけれども、そういう査察なんかはやっておられますか。

○木村(睦)政府委員 各会社を定期的に監査をいたしておりますが、その監

査のときに路線ごとの乗車の効率等を見まして、そしていま御指摘のような路線につきましては、監査結果に基いて勧告をいたしております。なおいまお話しの際は、民間の人

に委嘱いたしまして、その人の通勤なり通学なりの路線についての状況を御報告願うというふうなこともいろいろ試みて、予算要求をしたこともございますが、いまだそれは全国的には徹底してはおりません。しかし、地区によりましては、予算を用いずして、地元の協力を得てやっておるというふうなところもあるやに聞いておりますが、全般的には監査によりましてそういう実情が判明次第勧告をいたして、指導いたしてまいっております。

○山口(文)委員 これで質問を終わりますが、ただいま申し上げた点は重要でありますから、ただ監査をされる方法についても、時間別、路線別に監査をしてもらって、できればその査察制度のようなものでもつくってもらって、そしてこういう面の適切な行政指導をしてもらいたいと思います。

希望として申し上げますが、この特別会計が創設されて、新しい機構といえますか、この財政の運用が出発をするわけでありまして、どうかひとつ私が質問の中で言いましたように、この職員の身分といえますか、所属しておるこの職員の身分の変更をきたすようなことのないように、第二には特別会計に何もかもおんぶしてそして負担を増大するということがないように、やはり一般行政については従来と変わらない措置によってこの予算が確保されるように、揮発油税やその他の二の舞いを食うようなことはますます運

輸行政を後退させることになる、それは運輸行政としてゆゆしい問題でありますから、そういうことのないようにしていただきたい。

それから行政調査会の答申を待つまでもなく、この監督所属の問題につきましては、やはり一貫した運輸行政が行ない得るような身分保障の処置をしてもらいたい。管理の処置をしてもらいたい。そして職員の不安のない行動がとれるようにしてもらいたい。

それから、これを契機にしまして、この陸運事務所、陸運局の定員というものは、本年は多少ふえておりますけれども、これは実際自動車増加率と比べましたら問題になりません。ですからもう少し末端職員の定員をふやして、そして遺憾のないような措置をしてもらいたい。これは私はずっと言っておるのですけれども、自動車の増加に追いつく人員を万全に確保せよということもそれはあまりにも理想であり、無理でありまして、けれども、少なくとも事務担当者の事務量がもう少し緩和されるようにひとつ措置を特に願いたい。拡充してもらいたい。これを要望して私の質問を終わります。

○川野委員長 次会は来たる二十八日、金曜日、午前十時より開会することとし、本日はこれにて散会いたします。

午前十一時五十七分散会