

運輸委員會會議錄 第十四号

昭和三十九年三月四日(水曜日)

午前十二時二十二分開議

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 西村 直己君

理事 山田 彌一君 理事 久保 三郎君

理事 肥田 次郎君 理事 矢尾喜三郎君

飯谷 忠男君 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

渡海元三郎君 登坂重次郎君

中馬 辰猪君 長谷川 峻君

細田 吉藏君 増田甲子七君

栗山 秀君 勝澤 芳雄君

泊谷 裕夫君 野間千代三君

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 陸男君

(自動車局長) 木村 陸男君

運輸事務官 堀内 一彦君

(航空局長) 堀内 一彦君

委員外の出席者

通商産業事務官(重工業局自動車課長) 成田 寿治君

専門員 小西 真一君

三月四日

委員 木村俊夫君、田中彰治君、南條徳男君及び西村英一君辞任につき、その補欠として登坂重次郎君、飯谷忠男君、栗山秀君及び渡海元三郎君が議長の名で委員に選任された。

同日

委員飯谷忠男君、渡海元三郎君、登坂重次郎君及び栗山秀君辞任につき、その補欠として田中彰治君、西村英一君、木村俊夫君及び南條徳男君が議長の名で委員に選任された。

本日の会議に付した案件

道路運送車両法の一部を改正する法律案(内閣提出第六五号)

陸運に関する件(自動車行政に関する問題)

航空に関する件(空港の管理に関する問題)

○川野委員長 これより会議を開きます。

道路運送車両法の一部を改正する法律案を議題といたします。

本案に対して他に質疑はありませんか。――質疑がありませんので、本案に対する質疑は終了いたしました。

○川野委員長 これより本案に対する討論に入りたいと存じますが、別に討論の申し込みもありませんので、直ちに採決いたします。

本案を原案のとおり可決すべきものと決するに賛成の諸君の起立を求めます。

〔賛成者起立〕

○川野委員長 起立多数。よって、本案は原案のとおり可決すべきものと決しました。

ただいま議決いたしました本案に対する委員会報告書の作成につきまして、委員長に御一任願いたいと存じますが、御異議ありませんか。

〔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。

〔報告書は附録に掲載〕

○川野委員長 次に、陸運に関する件及び航空に関する件について調査を進めます。

質疑の通告がありますので、これを許します。

○久保委員 その前に、説明の要求を一つだけ緊急にしておきたいのですが、港湾労働等審議会の答申がきのう政府に提出されたので、きょうこの委員会に終わるまでに本委員会にもその答申を報告してほしいと思います。

○川野委員長 承知しました。

○肥田委員 私は、航空法の関係で若干質問したいのであります。これは正直申し上げてよくわからぬ点が多々あると思いますので、その点を教えてください。

先般予算委員会におきまして、外国の軍用機が日本に着陸をしたという問題で質疑がなされておったのであります。

そこで私がお聞きしたいのは、まず日本の領土に外国機が着陸する場合、これは航空法では第百二十六条の第一項と第二項に規定する範囲しかないのではありませんか、その際運輸大臣の許可を要するということになっておるのであります。この許可の範囲について聞きたいのであります。許可をするという前提に立つならば、これは問題ないのではありませんか、許可がでなければ、いかなる着陸を拒否するような場合には一体どうなるのか。それからそういう際の連絡者は、一体だれからだれに経路をとって、そのような処置を講ずることになるのか、その点についてまずお聞きしたいと思います。

○堀内政府委員 外国軍用機の本邦入国に際しましては、申請は在外公館から外務省にまわります。外務省から私のほうに協議があるわけでございまして、私のほうで許可または不許可を決定する、あるいは外務省自体の御判断で、これは許可したほうがいいのか、不許可にしたほうがいいのかというようないふことも実際問題としていろいろあると思っております。いづれにしても、許可あるいは不許可ということになります。在外公館を通じて本国政府にこちらの意思が流れる。こういうことになっております。

○肥田委員 そうすると、一つの事例を想定して聞きたいのですが、たとえば定期航空以外に日本に外国機が着陸するという場合には、事前に外務省を通じてすべてやっている、こういうことになりませんか。

○堀内政府委員 軍用機あるいは国有機につきましては、すべて外務省を通じて外交チャネルでもって当該本国に通知をしておる、こういうことになっております。

○肥田委員 そうすると、これもはっきり事例で聞きたいのですが、外国の飛行機が、先般の委員会における質問のように、ああいう場合――ああいう場合と言ふことの委員会ではおわかりにならないと思うのですが、そういう外国の軍用機が日本に着陸を求めてきた、あの場合には、どのような手続をもつてやっておられましたか。

○堀内政府委員 やはり外交チャネルを通じて外務省のほうから連絡がございまして、そしてその逆な経路でもってベトナムのほうに外務省のほうから、おそらく東京の在外公館を通じて、おそろしく連絡をする、こういうことで処理しております。

○肥田委員 そうすると、その場合には直接の責任者は運輸大臣と航空局長ということになりますか。

○堀内政府委員 直接の責任は運輸大臣でございますが、異例なものを除きましては、航空局長に内部委任されております。

○肥田委員 先日の続きを私は聞くわけではないのですが、関係がありますから、ちょっと伺っておきたいのは、先日空港長は外国の軍用機が着陸したというのを知らなかったという答弁

があったように思います。これはまだ議事録が出ませんから、そういうふうな答弁があったと思うのですが、そうすると空港長は、航空局長から着陸をさせてもよろしいという関係で、今度は空港長が執行するということになるのですが、空港長はそれは知らなかったのですか。あるいはそれがはっきりわからなかったというのですか。いつか着陸したという事についてはいま答弁ができないというふうになるのですか。あの場合はどうなりますか。

○堀内政府委員 空港長の関係もございしますが、御理解をいただくためにもう少し関連する方面をもつけ加えて御説明したいと思います。

外務省在外公館を通じて本国政府にこちらの許可の意思が伝わりますと、一方航空局としては、航空交通管制本部あるいは当該飛行機が着陸する空港には連絡をいたします。この連絡は普通電話あるいはテレタイプ等によって管制上遺憾のないように、すなわち一番重要なことは、日本に入る場合に管制機関がこれを知らないということではいろいろな混乱が起きます。したがって一応知らせます。そして入ってくる軍用機の場合は、日本に近づいた場合に管制本部にコンタクトをする。そうすると、こちらからあらかじめこういう飛行機が何月何日何時ごろ来るということになっておりますから、なるほどこれが来たのだなという事で了解をして、適当な管制を行なう。そして日本に入ってから、たとえば羽田に降りるなら今度は適当な時点で羽田のタワーに流す。そうすると羽田のタワーはやはりそういう飛行機が来ることを予想しておりま

すから、来たなということ、さらにセンターから管制を受け取って着陸をさせる。着陸したならば、飛行機をどこに着けるかというようなことはあらかじめやはり考えておかなければなりませんので、情報が入っておりますから、あれが来たなということでも適当なパークする場所を指定する。それから外国の軍用機でありまして、通常着陸料を取るようになっております。したがって、着陸料を徴収するという手続をやる。これも日常の事務としてやるわけでございます。

そういうような関係でございしますから、東京国際空港におきましては、主としてそういう三つの仕事が行なわれるわけでございます。これはいわばルーティンのワークというふうに一応言えると思います。したがって、空港長としてはこれを知る立場にはございします。ただすべての飛行機のそういうルーティンのワークを全部常に知っておるかどうかということ、事実問題として可能な場合もございしますし、不可能な場合もあるということでございます。これはいわばいろいろな窓口の現場事務につきまして、どこまでその責任者が平素知っておるかどうかという一種の能力の限界という点もあると思ひますので、ああいふ際に、自分の持つておる資料には出ておらないというような答弁をしたように私は記憶しておりますが、もちろん一日に何百機というものが往來しておる事実はあるにしましても、特別なケースである、めったにないような航空機につきましては、もう少し注意を払っていくことが私は適切だと思ひます。したがって、その注意の払い方が不十分であったという点は私も率直に認め、私の監督が不十分であったという点はおわびいたしますし、また本人にも十分注意いたしまして、一日何百機という飛行機の往來を全部いつでも言えるようにしておくことは、それはできないかも知れぬけれども、特殊のものについてはよく注意をして、今後ああいふことのないように努力するようにということで、私から注意を与えまして、本人もまことに申しわけなかつたというふうに言っておりますので、自今特殊の問題についてはいつでもお答えできるような体制になる、かように考えております。

○肥田委員 それからもう一つ聞きたいのは、大臣が許可するかしないかというふうな特殊な外国機の場合には、これは外務省を通じて事前の処置を講じられておるといふことになっておるので、それで許可、不許可という関係は解決できると思うのですが、許可をしないのにやってくる着陸を求めるといふようなことがあります。これも一つの想定なんです。たとえば軍用機のようなものが来た場合にはどうするか。これは許可、不許可とは別な問題として、そういうことがあった場合に、運輸省の航空局としてはこれをどのような扱いをするのかということ一つ。

それから先ほどの関係はよくわかりましたが、たとえば空港に記録されないで着陸する場合があります。着陸料を取ればいやがもうでも記録に載りますが、たとえばそうでない、外国機が着陸料も取らないでとかく着陸をしたというふうな場合に、これは記録に載らないままに着陸を実際に認めるというふうな場合に立ち至ることがあるかどうか。そういう関係について、これはあとで航空法上のことで少し聞きたいので、そういうような場合があるかどうか、あった場合にはどうするかというふうなことをひとつお聞かせを願ひたいと思ひます。

○堀内政府委員 許可なしに日本に外国軍用機が着陸したという事例は私は聞いておりませんし、おそらくそういうことはなかったと思ひます。

それから考え得る問題といたしまして、たとえば飛行機が天候あるいは機体の関係で非常な異常状態になったというふうな場合に、あらかじめ連絡してなくても着陸を求めてくるというふうなことは、あるいは今後起こり得るかも知れません。そういう場合にも、もちろんこれは異常事態でございしますから、実際問題として着陸を許すということにはなると思ひますが、事後の措置は完全にしなければならぬ。その場合に手続してないから、助けてくれといつてもおろさぬというわけにはまいらない、私はかように考えております。

○肥田委員 そうすると、許可というのは、これはいわゆる第二次的なもので、どんな場合でも拒否をすることはまずないということになりますか。

○堀内政府委員 いままで拒否したかどうかという点につきまして、私はこれもいまだではなかつたように思ひますが、もちろん出せば必ず許可になるという事でございせん。たとえば非常に大型の飛行機が小さい飛行場へ着くというふうな場合等を考えますと、それはいかぬと言ふようなことは当然あり得ると思ひます。

○肥田委員 少し私の質問もぼけていたように思ひますが、そういうことじゃないのです。もっと別な意味で、たとえば許可、不許可の関係は、これは事前に処理できると思ひます。外国機が日本に来る場合ですから、いきなり飛んで来て、そして着陸さしてくれというふうなことがない限り、これは外務省を通じてくる、ほとんどこういうことになると思ひます。これはいいのです。ところが、実際にいまだであつたかないかという事は別にいたしまして、要するにこれはやはり一つの具体的事例という事になると、先般の予算委員会でも話が出ておつたやうな、いわゆる南ベトナムの軍用機が日本に着陸をしたという事についてこれを一体どう扱うのかというやうな問題ですね。そういう場合には、結局その責任の所管というものは運輸大臣あるいは航空局長以外の手になるのかという事を聞きたいわけなんです。たとえば軍用機が強行着陸をしたい、そういう処置に出た場合、これは航空局長あるいは空港長というものが着陸を認める、認めぬにかかわらず着陸されてしまった、そうするとあとの処置はこれはもう運輸省の関係じゃないわけですね。そういうことがあつた場合に、航空局長、運輸大臣というものは、そういう場合にはもうすぐそれ所管の手に移つてしまふ、こういうことになるだらうと思ふ。それでそういう理解でよろしいかどうかということなんです。

○堀内政府委員 許可を受けないで日本の領空に外国の軍用機が入ってくる、これは、先ほど申しましたやうに、燃料なり何なりが足りないという

ような場合は別の見地が出ると思ひますけれども、燃料は十分持つておる、機体もどこも悪くない、しかし外務省を通じて日本政府の許可を得ないで入ってくるという事になります。これは、これはむしろ領空侵犯とかそちらのは性質の問題でございまして、しかも向こうが実力で行ってくるという事になります。これは、これはちょっと航空局長の手には負えないような問題である、むしろ防衛庁なりそちらのほうの問題になるのじゃないか、こういうふうに私は考えます。

○肥田委員 なるのじゃないかと思うという事ではなしに、そうなるのでしよう。そう理解をしないと、いわゆる航空局長というものがそのような際にとどう処置するかという問題が出てくる。私が聞きたいのは、航空法というものは、まあごくノーマルな平常の民間輸送という立場でこの法文というものはできておると思うのです。ですから、そういう特異な事態の場合には、航空局長あるいは運輸大臣の権限外だ、こういうふうに理解しなければ、この法文では非常ないわゆる不測の面がでてくる、こう考えたので聞いているわけです。

○堀内政府委員 私の答弁が少し歯切れが悪かったようで、航空局長の手には負えないという事を申し上げたのでございまして、防衛庁の所管と思ひます。〔それは外務省だよ〕と呼ぶ者ありあるいは外務省の關係かもしませんが、いずれにしても他省の管轄のものでございまして、はっきり申し上げてもよかったです。ございしますが、他省の所管の問題にわたるものですから、ややえんきよくな表現を

用いたのであります。さらに突っ込まれば、さようでございしますと申し上げます。

○肥田委員 それからもう一つ、そうすると、空港長というのはあくまで受動的な、命令されたといひますか、その任務を執行するだけ、こういうことになるわけですね。

○堀内政府委員 先ほど申しましたように、外国軍用機が羽田に着く場合、空港長として最も重要なことは保安の問題だと思ひます。要するに飛行機が安全に――その飛行機だけではなく、ほかの飛行機にも迷惑をかけない、その飛行機も安全に着く、これが一番重要なことだと思ひます。その次に、空港長が重要なことは、軍用機をそれと見做さなければならぬ、たとえ定期民間航空便の運航にやまになるようなところには、なるべく着けな

い。いわば軍用機で特殊な場合に來たのですから、民航を阻害しないようなところにパークさせる、この判断が第一。それから取るべき着陸料はきちんと規則に従つて取る。この三つの仕事が一番重要である。次には特殊の軍用機であるから、やはりそういうものが來たという事は気をつけておくという事、そしてたとえ、こういうことであつたという事を記録に残すなり、そういう配慮があればさらに満点である。現在までのところ、最後の点に少し欠けるところがあるというふう

に考へます。したがつて私からも注意をいたしまして、今後は十分その点も配慮するように申しましたが、しかし一番重要なことは、私はやはり現場における保安上のこと、他の民間機に迷惑をかけること、金をきちと取り

上げる、こういうことが一番重要である、かように考へます。

○肥田委員 それからもう一つ、これは航空局長に参考のために聞いておきたいのですが、法というものは、これはもちろん専門家がありませんから、ただ一般に法の解釈といふものを二つに考へて議論をするのです。それは、法文に書いてある以外のことをしてはいけないという解釈と、それからい

いゆるしてはいけないことを法文に書いてあるのだ、こういう議論をよくするので、そういうことから法文を讀んだだけじゃ實際にわからない場合がある。法文が作成されたときに記録にはあるけれども、でき上がったところの法文にはそれはありませんから、そうすると、いま言ったような關係の場合にどうするかといふことを感じたわけで、そこでそういうようなことについて――そういうようなこと

を言つたらなんですが、たとえば、いわゆる外国機が強行着陸した場合に、これはそのときの臨機の処置としていろいろやるという、こういうことにならざるを得ないといふこと、そういうものを法文上に明らかにしておく必要はないか。たとえば軍用機が着陸した場合に、これは所管は防衛庁なら防衛庁、外務省なら外務省に移す、そういうことを法文上に明らかにしておく必要はないか。そうすると、先ほどのような空港長の任務といふものは、明文に従つて任務を執行する、こういうことになれば、いわゆる記録をして

おつたかおらないかといふようなことが問題になることはない、こういうふうに考へるのです。それは法文でなければ、それぞれいづゆる空港長なら空港長の職務分掌の細則にそれを明らかにしておく、こういうような必要はないとお思ひになりますか、必要はないとお思ひになりますか。

○堀内政府委員 先ほど申しました、空港長が羽田におきまして飛行機の離着陸について、いろいろの管制なりあるいはエプロンの指定といふようなこととで外国軍用機を見ておられますので、特にそういう、たとえば着陸料を取つた書類といふものを見れば明らかにそういう飛行機が來たといふことは現在でもわかるようになっております。ただその場合に、着陸料を取る、取りはぐれないようにといふことに注意が向きますと、取つておれば、もう取つておるといふことで、よかつたといふことになりまして、特殊の国の特殊の軍用機が來たといふことに着目してその帳面を見るときになると、どこかの軍用機が何月何日に來たといふことがはつきりするといふことでござい

ますので、先ほど申しましたように、今はそういう特殊の飛行機については十分気をつけておくようにといふことを申しまして、本人もまことに申しわけなかつたとお申しておりますので、今後は的確に把握できる、かように考へております。

○肥田委員 私はそういう、そのこと自体のあれを聞いてゐるわけじゃないのです。私が聞きたいのは、いまのような局長の話ですと、たとえば今度新しく任命された空港長に、また局長は同じことを言わなければならぬのです。通達されたわけじゃないと思ひます。ただ口頭で、いかぬじゃないか、こういうふうにやりなさい、こ

ういうふうに言われただけで、それじゃ次の空港長にまた同じことを言わなければならぬ。また航空局長が榮進をされて、次の航空局長がこの問題は關係なしにおられたといふような場合には、同じことを繰り返すわけです。ですから、そういう面についてのいわゆる職務分掌といひますか、といふようなものを明らかに、ちゃんと記録に残るような方法を講じられる必要はないか、こういうことを聞いたわけ

です。

○堀内政府委員 確かにおっしゃるとおりでございまして、私がかかりましたも、あるいは空港長がかわりましたも、御心配のような点が出るおそれがございしますので、そういうおそれのないようなきちんとした措置を講じたいと思ひます。

○勝澤委員 関連してちょっと。飛行機からピラをまいて、自動車にひかれたといふ事件が先日新聞に報道されております。これについて警視庁のほうといろいろお打ち合わせをして、こういうピラまきといふものはやめるとかといふようなことが報道されておりましたけれども、これは航空法を見ますと、何か届け出でできるというふうになつてゐるのですけれども、根本的にはやはり航空法そのものを改正すべき段階にきておる、こういうふうにも私は思ひますが、その点いかがで

しょう。

○堀内政府委員 ピラまきの件につきましては、いま先生のおっしゃいますように、警視庁と相談いたしましたので、東京都管下につきましては三月一日から実施をいたしておりますし、地方につきましては、さっそく私のほうの出

第一類第十号 運輸委員會議録第十四号 昭和三十九年三月四日

三

先の事務所に連絡いたしましたして、その事務所と密接な関係のある公共団体あるいは警察と連絡をとって、東京都でとったと同じような措置をとるように通達いたしました。したがって、東京よりは若干おくれると思いますが、全国的に逐次制限されると思います。

それからいまおっしゃいましたように、現在の法律では届け出になっておりますので、現在といたしましては不適当なものは届け出の受理をしないという事で、禁止すると同じような実質上の効果をあげようということをやっております。

それからこれが比較的容易に行なわれるであろうという事は、航空会社はもともと非常に乱立したじやないかという御批判はございますけれども、何と申しまして、全国的に見てそれほど数が多くないわけでございまして、航空会社自体にも徹底させるという事が、ほかの業界よりもおそろく容易ではないかというふうに考えます。したがって、現在の法律の運用につきましても私は可能である、しかも急いで適切な措置をとるためには、法律の弾力的運用ということも本来の法律の趣旨に合うという判断のもとに、届け出という法律のまま実施は実施に踏み切ったわけでございしますが、これを許可制にする、法律上法文を改めるほうがよりつきりするという御意見、ごもっともと私も考えます。ただ、いまの法律の運用によって所期の目的が達せられたにかかわらず、法律の文言だけをこの部分だけ改正するという事は、また別の意味で行き過ぎな点もあると思いますので、適当な法律の改正の機会を考える必要はあります。

う、かように考えます。

○勝澤委員 自動車局長が見えてくるようですが、自動車なんかでよくピラマシとか風船配りをやっている。われわれが選挙をやっているときに、マイクであいつをして通ると、風船でももたせるかと思つて子供がみな出てくるのです。ああいう自動車からピラマシや風船を配ることはいいかげんやめなさい。ああいうこともこのごろの交通事情からいまして、ある程度の規制といたしますが、何か考慮すべき段階に来ているんじゃないか、こう思うのです。その点いかがでしょう。

○木村(陸)政府委員 道路上で自動車から宣伝物をまくとかそういう問題、道路交通安全上問題で、道路交通法上の問題でございしますので、ちょっと私その点の詳しい規制については、担当じゃないものですから申しかねます。

○勝澤委員 それでは別のところで聞くことにいたしまして、そういたしますと航空法の上からいって物件を投下してはいけない、こうなっております。投下するときは届け出なければよろしい、当分届け出は受け付けないのだ、こういう形で規制をして、実際上は飛行機からピラマシというものは禁止と同じような状態に置く、こういうことなんですね。——わかりました。

○川野委員 泊谷裕夫君。

○泊谷委員 現在都民生活の最大の悩みという、慢性化している交通麻痺じゃないかと思うのです。そこで、その一つは、朝夕のラッシュ時の通勤難、通学難、そしてまたその一つは路面交通の渋滞であると思うのであります。通勤地獄の国鉄についての問題

は、先日の当委員会で事故防止対策に関する小委員会が設置されましたので、そこで本格的に検討していただくことといたしまして、きょうは路面交通の特に自動車の混雑、しかも動脈硬化になっております問題についてお尋ねしたいと思つております。

そこで端的にお尋ねをしてみたいので、お答えをいただきたいと思つておりますが、まず最初に、昨年の東京都内の自動車の両数、これが全国的な自動車保有量との指数、どの程度になるか、これをお尋ねしたいと思つております。

○木村(陸)政府委員 昨年の十二月末の数字でございしますが、東京都におきまして自動車の総数は、東京都内は九十二万五千両でございまして、全国では五百七十二万両でございまして、二割弱というところでございまして、二

○泊谷委員 次に、交差点の横断信号の一サイクルは八十秒と聞いているわけですが、これが大体三サイクルに押えられますと交通渋滞と称されておるやうであります。そこで、昨年の渋滞実績とそれから十サイクル以上、二十サイクル以上、これがどの程度あったか、もし資料があればお知らせをいただきたいと思つて、なおかりに二十サイクル以上待ったという場合、車両列はどの程度の長さを示しておるか、これもあわせてお知らせをいただきたいと思つております。

○泊谷委員 公安担当の皆さんがお見えにならないようでありますから、後ほどまた聞かしていただくことにいたします。最近道路は車両で完全に埋まりまして、全くその機能を停止しておるといふことが散見されるわけでありまして、勢いその車両列は裏通りを流れる。しかも一般商店街で道幅六メートル程度のところを大きく流れておる様相を示しておるのであります。こ

うなりまして、一般買い物客が落ちついて買物物ができないことはもちろんでありますけれども、商店街の商行為も大きく支障を来しておるのではないかと申すのです。私の聞いた範囲で、都内千両商店街のうち約八〇％がこういう事情で日常商行為ができな

い、大きな被害を受けておるといふこととありますけれども、大要に誤りがあるかどうかお知らせいただきたいと思つております。

○木村(陸)政府委員 その点も実は道路交通取り締まり関係の公安委員会の関係でございしますが、確かに私のほうから見ましても、道路上の車のはんらんという事は最近特に著しくなっております。そういう現象が随所にあらわれておることは事実であります。詳しいことは公安委員会からお聞き願いたいと思つております。

題でありますけれども、いまの政府になりましてから、経済政策の影響でありまして、農村の人口がどうしても都市に集中してくるという傾向を示しておるわけでありまして、東京都内でも毎年三十万程度の人がふえておるといふふうに聞いております。あわせてこれらの人々の居住の団地を造成する、こういう場合に自動車、言いかえまして交通政策との関連をどういうふうにされておるのか。もとよりこの根本的打開策としては、人口の東京集中防止、交通政策と首都圏の建設政策の有機的な組み合わせが必要だと思つておりますが、これに関して運輸省がどういう方針を持っておるか、明らかにしてほしいと思つております。

○木村(陸)政府委員 人口の都市集中の傾向に対処いたしまして、各所にできます団地等における輸送対策でございしますが、首都を例にとりますと、首都圏整備委員会というものが中心になりましてそういう立地計画等を立てるわけでありまして、そういう場合に、同時に交通対策というものも加味して計画いたすことにはいたしております。なお現実には、たとえばバス路線等につきましまして、できました団地についてのバスの輸送系統その他を団地造成あるいは団地建設の主管省と協議しながら進めていく、こういうふうにはいたしまして交通の便益をうけたいという地方面にも拡充していくという方向でやっております。

○泊谷委員 いまの問題についてもう一度お尋ねをしたいのですが、これは直接車両とは関係なしに、国鉄をなぞめてみた場合、いまの中央線の乗降率が、乗りが三二〇ないし三六〇の指数

を示している。これは中央線に矢つぎばやに団地が増設されて、そのあとをあらわて国鉄が追って走っておるという現象を呈しておるわけだ。ですから、いまお尋ねしたのは、そのできた団地のあと追いついてはなくて、いま申し上げました団地造成と交通政策というものはあらかじめ事前に有機的な結びつきを持って検討を加えられなければならぬと思いますが、その部分について、運輸省としてどういう方策があるかという点について、もう一度お答えをいただきたいと思ひます。

○木村(陸)政府委員 私の所管は自動車関係だけではありませんから、国鉄輸送力等の関係につきましても、他の適当な所管の局長から答弁していただくことが適当かと思ひます。

○泊谷委員 それでは自動車局長を中心にお尋ねすることになります。これも厳格に言うとお産省になります。が、昨午はいしは一昨午でけつこうでありまされども、自動車の生産量はどのくらいで、そして昭和四十二年にはどのくらいになる見込みであるか、この点についてお知らせをいただきたいと思ひます。

○成田説明員 通産省でございますが、自動車の三十七年度の生産台数は、乗用車とバス、トラック合わせて三百三万台でございます。それから三十八年度はまだ出ておりませんが、大体乗用車、トラック、バス合わせて四輪車系として三百三十万台になるのではなからうかというふうに考へております。それから今後どうなるかというの、これは非常にめんどろな問題で、まだはっきりした見通しがないのでありますが、来年は大体乗用車がありまされども、根本的な問題は、人口

三割弱、トラックが二割くらい、このくらいで三十九年度の生産水準に達するのではないだろうかというふうに見ております。

それから四十年年度あるいは四十二年度につきましてはまだ検討中でございますが、大体今後五年間くらいの傾向としましては、乗用車は二割ないし三割くらい、トラックは二割弱という増加率で、これは景気変動その他によりまして非常に変動が多いのであります。長いトレンドとしましては、そのくらいで伸びていくのではないかと、ふうに一般に考えられております。

○泊谷委員 いまお尋ねしたように、百三十万台ないし百五十万台の数字という点になりますと、大体イギリス、フランスの生産高と見合つてくるわけでありまされども、人口増の問題、そして道路整備五十年計画ができたけれども、建設関係の皆さんがお見えになりませんから何ですが、私の調べた範囲では、道路事情として、砂利道が九六%、舗装されておるものが四%しかない。それから四トン、トラックが通れる道路という、これはまた四一%で、半数以上の五九%は通行不能。それから小型の四輪車のすれ違い不能なものが六五%、普通トラックのすれ違い不能が八一%、こういう数字を示しているわけだ。イギリスの舗装率は一〇〇%で、デンマークが七九・四%、こういう高率の数字を示しておるの、今後道路の改善にも、いま政府は一生懸命であることは認めるのでありますが、急激に満足すべき状態にまで至らないと思ひます。

そこで通産当局にお尋ねしたいのであります。調整、団地と交通機関との有機的な調整もありまされども、差し迫って当面措置をしなければならぬものとして手を打てるものは、許容される限界一ぱい車を走らせて、その稼働率を高め、流動性を高めるということに目を向けることが好ましいのではないかと、思ふのです。いまのように、限界を越えて、二十サイクル以上とめられ、一千八百メートルも車列が並ぶという点になりますと、自動車というよりも、相手の力で動くから他動車と、皮肉な言われ方をして、歩いたほうが早い、こういう事態の中で、一面、車の生産はどんどん進んでくる。そこでお尋ねしたいのは、この車両の生産は、先ほどのお話では、三輪、二輪が含まれていないようでありまされども、この生産を定めることが可能であるのかどうか。もし可能でないとするならば、従前どおりその生産を押し進めていくとするならば、先ほどの指摘いたしましたように、イギリスやフランスと同じ生産高になつてまいりますし、イギリス、フランスの車はほとんど半数近い数字は国外に輸出をされておるのが実態であります。なぜ日本の車両が国外に輸出できないのか。もとより問題はコム制限、チンコム制限という重要な問題がありまされども、イギリスは、アメリカの要請を拒んで、大量に国外に車両を輸出し始めました。フランスの中共承認に伴ひまして、中国の市場を強く求めようとしております。こういう時期に、通産当局としてはあるいは直接には関係を持たないでありまされども、政務次官も見えておりますので、思い切つて半数程度車両を国外に輸出

するという方途をすみやかにとられたらと思ふのであります。その点についてのお考えを承りたいと思ひます。

○成田説明員 確かに、日本の自動車の輸出は、世界各國に比ばまして非常に低いという点には否定できないものでございまして、西歐諸國は大体生産の三割以上は輸出に付けているという計数になっておりますが、日本は現在生産に対する輸出比率はわずか七%から八%くらいという非常に低い状況にありまされども、最近自動車会社の輸出意欲が非常に強くなつておりまして、政府も、今後の貴重な輸出産業として非常な期待が持てますので、輸出を大いに伸ばすという施策に力を入れておりまして、最近の動向を見ますと、三十八年は、暦年でございまして、一昨年の九割くらいの増、大体倍増くらいのテンポで輸出が伸びてまゐつております。したがつて、現在は一割足らずの輸出比率でございまして、早晩相当高い——西歐諸國の三割以上という点にはなかなかないかと思ひますが、相当輸出比率が高くなつていくという傾向にありまされども、これは来年度の輸出目標をいま検討中でありまされども、そういうことで、輸出の比率が生産の伸び率の倍以上に高いという傾向を現在示しております。

○泊谷委員 もう一つ突っ込んで聞きたいのは、輸出の伸び率を使つてはしにくいのです。昨年が七台くらいなら、十割増しても十四台にしかならぬ。いまの実績はほとんど沖縄、台湾、こういうところが主で、いまのお話は特需関係も含まれてのお話だと思ひますが、西ドイツは四七・七%、イギリスは四一・五%という比率を示し

ております。いま成田課長が言われた話のことばどおり受け取れるとすれば、具体的にどういふ圈内にどの程度の車両を出そうと意気込んでいるのか。またその目標があるのか。それを明らかにしていただきたいと思ひます。くだいようですが、パーセンテージを使われまされども、いままで数が少ないだけに困ると思ひますので、台数で願ひます。

○成田説明員 三十八年度の輸出状況について、台数で見ますと、乗用車が三万一千台、トラックが五万七千台にふえて輸出されております。バスが千二百台、合せて、四輪車系で九万台の輸出になっております。

どういふ國に出ていくか、実績で申し上げまされども、昨年度の上半期で見ますと、乗用車は大体四〇%が東南アジアに向かつております。オーストラリア、中近東の比重も非常に高くなつておりまして、自動車会社の最近の力点は豪州あるいは中近東、アフリカというところに非常に力を現在入れているという状況にありまされども、東南アジア以外の比率も相当高まるのはないかというふうな考へております。それからトラックにつきましては、東南アジアが三割くらいになつておりまして、中近東、アフリカが四割以上という傾向にありまして、従来の東南アジア重点がだんだん世界各地にばらまかれていくという傾向にあるのではないかと見ております。

○泊谷委員 いまの部分について、私の持つております資料と通産当局の資料とが大きな食い違いを見せておるようでありまされども、後刻資料をお願いしたいと思ひます。私の資料によりま

すと、五千台を上回るものという、台湾、沖縄がおもな数字になっておるように見受けられるんです。東南アジアと総括してお話をされますけれども、ほとんどが百台の数字でありますから、これはいまここで取り上げる時間もありませんので、資料を御提示いただきたいと思います。

そこで先ほどお尋ねいたしましたコム制限とチンコム制限の関係であります。俗にいう共産圏内に対する車両の輸出について、もうそろそろ思い切って踏み込んでいいのではないかと考えますが、それに対する通産当局のお考えをお伺いしたいと思います。

○成田説明員 中共なりソ連に対してどのくらい出るかということは、われわれ輸出の見通しを各社の積み上げでやっておりますので、そういう意味であまり見込まれていない。新しい事態が生じた場合にはまた輸出の改定をやるということになっております。

○泊谷委員 いまのお話によりまして、それでは自動車製造に携わる皆さんが直接当該共産圏の国と話を進めて輸出の作業を進めてよろしいというふうに理解をするのですが、それでよろしいでしょうか。

○成田説明員 私は、この問題についてはほんとうはあまりはっきりわからないのでありますが、いまのところそういう話し合いがないということが事実のようでございます。

○泊谷委員 事実がないということでは、やっていけないということではないのですか。

○成田説明員 そう思います。

く出されて、右折禁止地区の設定とか、一方交通あるいは大型トラックの都心乗り入れたとか、路上駐車も含めまして、相当の手を打たれているのであります。自動車局長にお尋ねをしたいと思いますのは、最近の新聞は、十年ぐらゐの新聞と違つて、ほとんど交通事故あるいは渋滞の記事で埋まっております。この所管が違つたのですが、道路交通法をきつて運転に携わる者に規制を強める、そういうことで足りるというふうにお考えのように思われるのですが、自動車局長の立場として、これだけで完全なものとお考えであるかどうか、その点について御意見があればお聞かせいただきたいと思います。

○木村(陸)政府委員 交通事故と道路の交通量との関係でございますが、交通事故の原因にはいろいろございまして、その幾多の原因の中で、道路交通が非常に複雑しておるといふことも確かに大きな原因の一つになっていまして、思いますが、交通事故の原因はそれだけではないわけでございまして。運転に従事する者の注意心の喚起、あるいは事業用の自動車でございますと、事業管理者の適切な労務管理、あるいは車の性能の向上、いろいろあるわけでありまして。交通事故は、絶対数が非常にふえてきておりますが、車の増加の傾向と事故の件数を比較したてみますと、こゝに、二年はやや横ばいの傾向を示しております。交通規制等も、事故防止ということを考へて、円滑な交通流通を期するためにいろいろ規制をいたしております。それから、運転従事者の注意心の喚起につきましても、あるいは車の性能の向上につきましても、いろいろ努力をいたしてまゐり、極力交通事故を少なくするというところに努力してまいっておる実情であります。

○泊谷委員 いま局長のお答えが十分に聞き取れなかったもので、ちぐはぐになるかもしれませんが、先日乗車拒否を取り上げて私どもの久保委員からお尋ねをいたしました。それに答えて、運輸大臣は、さらに六千両程度の増車をするとおっしゃる。それによつて、回答されたいやに承知しておるのであります。いま認可されております業者は、東京都内は約四百近い数字を示しておるといふのでありますけれども、そこに割り当てられましたハイヤー、タクシの場合、これが全部フルに運転をしておるかどうか。もちろん車検その他で調整の分もありましようけれども、それを除いた稼働可能な車が全部動いておるかどうか、それについてお答えをいただきたいと思います。

○木村(陸)政府委員 現在東京都区内で走っておりますハイヤー、タクシーで、運転手の不足が主たる理由で稼働していない車が確かにあるわけでございまして。最近調べました資料で言いますと、これは会社によりまして、ある会社は運転手がわりあい潤沢にいておるのであります。運転手が不足して動かない側だけを見ますと、約千両に近い車が休んでおるといふことでございまして。しかし、その後運転者の養成等もやっておりますので、今日ただいまでは多少これより、休んでおる車はもっと減つておる傾向にあるかと思ひますが、いま手元にある資料では、大体千両くらいという実情でござい

ます。

○泊谷委員 自動車局長のお答えによりますと、ある会社はということばを使われたのですけれども、確かにそういう傾向を示しておると思ふのです。ある会社はほとんど認可両数一ぱいに稼働しておるが、認可両数の少ない会社でもほとんど甲を千しておるといふ事情にあるのが実態だと思ふのです。どうしてそういう傾向を示すのか、そういう姿になるのか、自動車局長としてどうお考えになるか、お聞かせをいただきたいと思います。

○木村(陸)政府委員 タクシーの両数に対して運転者が十分に確保できない原因につきましては、われわれもいろいろ研究もしております。それによつて、考えられます理由としては、運転従事者の労働の質といひますか、相当激務であるというふうな事柄、それから給与制度または労務管理等が十分でないという面も一つの理由になるかと思ひます。それから運転免許につきましても、旅客運送をする場合には二種の運転免許が要りまして、さらに事業用旅客自動車につきましては一年あるいはそれ以上の経験も必要だといふふうになっておまして、かなり厳重な規則がございまして。そういうことから運転者が集まりにくい、また他の産業との労賃その他の関係も影響があるのではないかと、かように考へるわけでございまして。

○泊谷委員 車両の生産が急激に伸びまして、特にトラックが多いわけですが、そういう中で、いまお話しのように、運転手の養成が追いつかない、こういう状態の中で、特に二種免許につ

いて、自動車局長として、従来とりきったこの方策を今後もそのまま堅持しようとするか、あるいは何らかの措置を加えて、この条件を緩和するなりあるいはその要請にこたえる方策というもののについて何かお考えがあるか、その点を明らかにしてほしいと思ひます。

○木村(陸)政府委員 免許の点につきましては、運転免許が公安委員会の試験によつてきまるわけでございまして、この運転免許の試験その他につきましては、現在警察当局、運輸省、それから労働省関係の人にも入つておられます。いろいろ対策を考えておりますが、この運転免許の試験資格というものの安全運転という立場から要請されておる必要な事柄でございまして、いま直ちにこれを緩和するといふふうなことは、交通事故防止の観点から問題があると存じます。ただ試験のやり方その他について多少とも改善の方法はないであらうかという研究はいたしております。それから営業用の車に従事する運転者等につきましては、たとえばタクシーについては事業者が運転者の養成所を設けて、そうしてできる限り自分の力で養成をして運転者を生み出すといふことにつきましては、養成所その他についての指導をいたしております。

○泊谷委員 局長、二十歳以上で三年の経験を持つという二種の取得条件ですが、大事な人の命を運ぶということについて、鉄道でも技能検査をして健全な者は事故を起こさないかという、必ずしもそうでもない。しかしながら、私どもが大事な人の命を守るために人為的に二重三重の訓練をす

る、条件を整えるという事は私は必要なことだと思つてゐるのですが、実態はあまりにも深刻なような気がするのです。最近少なくなつたと言ひながら、東京から北海道まで運転手のスカウトに、前借金をつけてまで、職安法違反の疑いもあるというようなことがえ聞くのであります。こういうような事態の中で、先ほど通産当局から説明がありましたが、車の生産はとまらない、輸出はほんの五%から七%程度——特需を入れば九%ということになります。特需は国内で動かされるので何にもならぬのであります。必然的にトラックが多く生産されておりますから、一種で安直に訓練した者を乗せる。さらに事故が頻発する危険性さえある。こういう情勢の中で、やはり何らかの方策を考えなければ、現状はどうにもならぬのじゃないかと思つてあります。先ほどお話がありましたが検討されておるということについて、たとえはいまでも工業高校を出た者については試験の条件を緩和していくとか、あるいは私立も含めて自動車系統の高校なり短大を出た者は、年齢的な制限は別といたしましても、二種の取得条件を与えようとか、そういう問題についてお考えがあるかどうか、これらについてももしお聞かせいただければ聞かせていただきたいと思います。

たしまして、目下研究いたしております。

○泊谷委員 そこで、先ほどもちょっとことばの中にささみましたけれども、運転手のスカウトが激しいわけですね。これは一般業者にも問題があると思ひます。運輸省に申請する場合に書面審査がすべてでありますから、運転手の確保ができ、資本金がどうのと、すべての条件を満たして、私どもの仲間が英知を傾けて最終的には認可をされるのだと思ひますけれども、業者関係について、ハイヤーでもトラックでも、これは強く結束して規制してもらわなければならぬ時期だと思ひます。運転手の引き抜き、それに伴う企業の不安——さらには話は変わりますが、昨年、従来ありました自動車運送協議会、これが廃止になった。それから従来の免許制度、特にハイヤー関係の免許制度を廃止して許可制をとる、こういうことは、いまの交通秩序を保つ意味からは、あまり適切な措置でないと思ひますが、これについてまず局長のお考え方を聞かせていただきたいと思います。

○木村(陸)政府委員 車の増加の要請は、やはり国民の日常生活なりあるいは経済活動の発展から出ておるわけでありまして、われわれは運輸当局としてたしまして、国民の経済活動等に支障のないように輸送力をつけていくという使命を持っておるわけでありまして。そこで実は自動車運送協議会はまだ制度上は廃止をいたしておりますが、大都市内でタクシーの輸送力を増強する必要があるかといふときに、従来はこの自動車運送協議会にかけまして、その答申をもらつて陸運局長が

輸送力の増強措置を講じておつたわけでございます。すでに陸運局ができまして新しい行政体制も十数年間確立されてまいりましたので、今後は陸運局長の責任において適時適切な輸送力の増強をいたはうが、実情に合うのではないかというふうな指導をしてまいっておるわけでありまして。

それから免許制をやめて許可制にしたというお話でございますが、昨年、タクシーにつきまして免許制をやめて許可制にすべきであるという議論がいろいろあつたことは御承知のとおりであります。免許制と許可制ということ、これは、ことばの表現上は違ひますが、要するにハイヤー、タクシーというものを完全に自由職業化するものではない点におきまして、免許も許可も同じでございます。いまは、すでにタクシー等につきましては、その事業の特殊性から、免許制のもとにおきまして、具体的な資格要件等を明確にいたしました。その資格要件に合うものはこれを認めていくという方針をとつてまいつておるわけでありまして。今後その方針でいくつもりでございます。そうして全般的に見まして非常に輸送力のほうが需要を上回るといふ時期が来ましたときに、輸送力の増強措置を押へるといふぐあいに、方向を多少ずつ転換していくという施策をとつておるわけでありまして。

○泊谷委員 それでは次に業界関係を中心にしてひとつお尋ねをしたいと思いますけれども、一面公共性を強く要請されておる企業であります。また見方によつては免許事業で特にその企業は運輸行政の中で保護されておるといふ言ひ方もありますけれども、これだけ交通の激しい中では、私は前者の説をとつて考えてみたいと思ふのであります。公共性を強く要請される企業である、そして長いこと世話をされてきた運輸省が最終的に検討を加えて認可をしていくという方針を採用しておるかとすれば、その企業に対してかかるべく措置、言いかえましますと、金融なり、あるいは金融でも低利のものを利用するなど、これについて具体的に配慮がなされるべきであると思ひますが、これについて現状はどういう保護措置があるのか、それをひとつお聞かせいただきたいと思います。

○木村(陸)政府委員 自動車運送事業を公共性が強い事業として、免許制にいたしております。この事業の発展をはかることが、国民経済の立場から必要でございますので、いろいろこれが育成の方法もつておりますが、ただいま御質問の金融の措置をとつておるかというところでございます。過去において非常に経営が苦しくて、金融のてこ入れが必要であるといふふうな場合には、そういうあつせんをしたこともございますが、現在ではそれぞれの企業がある程度基盤も固まつてまいりまして、自分の力で銀行等からの融資を受けて経営をやつておるといふような、大体そういうふうな状況になつてまいりましたので、もちろん特別の融資等の必要があります場合には、われわれはそういうあつせんをやるわけでございますが、今日では具体的には融資等につきましてもそういう強い要請もなく、どうか一般金融機関からの融資等で運営を続けてまいつておるといふ実情であります。

○泊谷委員 正確なことはよく承知しませんが、よく耳にすることは、業界内のチームワークがよくとれないといふことであります。したがつて、先ほども申し上げましたが、運転士の引き抜きその他、最近改善されましたけれども、東京駅構内の乗り入れだとか、盛り場に駐車をする条件など、これは一皮むけばそれそれ企業の対立であります。したがつて、業界そのものにある程度責任を持たして仕事をさせることを求めるとすれば、これら金融の面を通じて、当該業界内における信用保証協会などの設置によつて、全体的な、業界は業界としての責任を持つ態勢を他動的な力で協力してやる必要があるのではないかと私は考へる。これは全般的な問題になりますから、局長のほうでもし都合が悪ければ、次官のほうからでも、そのお考えがあるかどうかを聞かせていただきたいと思います。

○木村(陸)政府委員 全般的にはやはりこういう事業は中小企業が多いのでございまして、中小企業の事業協同組合等の結成につきましては運輸省としても強く指導いたしております。全国的に見ましても各所で事業協同組合の結成をいたしまして、相互扶助あるいは経営の合理化等に役立つような活動をいたしております。今後とも、中小企業でありますこの自動車運送事業につきましては、そういう面からもういふ指導、助成は強く打ち出していききたい、かように考へております。

○泊谷委員 いまの局長のお答えは、要約して、前段私がお尋ねした筋と近いものであると理解してよろしいかどうか、再度お答えをいただきたいと思います。

○木村(陸)政府委員 実はただいま関係各省で会合を持ちまして、この運転免許の問題で検討いたしております。検討事項の中に、いま先生が御指摘のようになその方面の特定の学校を卒業した者についてはどういふふうな扱おうかというところについて検討の議題に

いふ方もあると思ひますが、これだけ交通の激しい中では、私は前者の説をとつて考えてみたいと思ふのであります。公共性を強く要請される企業である、そして長いこと世話をされてきた運輸省が最終的に検討を加えて認可をしていくという方針を採用しておるかとすれば、その企業に対してかかるべく措置、言いかえましますと、金融なり、あるいは金融でも低利のものを利用するなど、これについて具体的に配慮がなされるべきであると思ひますが、これについて現状はどういう保護措置があるのか、それをひとつお聞かせいただきたいと思います。

○木村(陸)政府委員 自動車運送事業を公共性が強い事業として、免許制にいたしております。この事業の発展をはかることが、国民経済の立場から必要でございますので、いろいろこれが育成の方法もつておりますが、ただいま御質問の金融の措置をとつておるかというところでございます。過去において非常に経営が苦しくて、金融のてこ入れが必要であるといふふうな場合には、そういうあつせんをしたこともございますが、現在ではそれぞれの企業がある程度基盤も固まつてまいりまして、自分の力で銀行等からの融資を受けて経営をやつておるといふような、大体そういうふうな状況になつてまいりましたので、もちろん特別の融資等の必要があります場合には、われわれはそういうあつせんをやるわけでございますが、今日では具体的には融資等につきましてもそういう強い要請もなく、どうか一般金融機関からの融資等で運営を続けてまいつておるといふ実情であります。

○泊谷委員 いまの局長のお答えは、要約して、前段私がお尋ねした筋と近いものであると理解してよろしいかどうか、再度お答えをいただきたいと思います。

○木村(陸)政府委員 大体同じである
と思います。

○泊谷委員 それでは次は、少々重複
のきらいなしとはいいたしませんけれど
も、先日予算委員会でも私どもの先輩で
あります久保議員がお尋ねをいたしま
したたいへん騒ぎになっております乗
車拒否の問題について、久保議員がお
尋ねになったときの乗車拒否の実態が
まだ明らかにされておられませんでし
た。きょうその実態がどういう姿であ
るか、言いかえるとおよそどのくらい
の件数を示しておるか、そしてまた乗
車拒否の起る原因は端的にいって何
なのか、これについて自動車局長のお
答えをいただきたいと思ひます。

○木村(陸)政府委員 最近のタクシ
ーの乗車拒否につきましては非常に利用
者に迷惑をかけておりました、われわ
れも頭を痛めております。乗車拒否の
原因といいたしましては、いろいろ考え
られるわけでありまして、一つは大都市
の交通が非常に混雑、あるいは場合に
よって麻痺の状態にありますが、た
に、現在の運賃の制度が対キロ制に
なっております関係上、短区間を走るの
に時間がかかり、きめられた一日の稼働
時間内で多くの収入をあげることが困
難であるという状況が一つの大きな原
因になっておると思ひます。それから
もう一つは運転者の給与体系であり
ます。御承知のように、運転者の給与
は、一部固定給、一部歩合、つまり能
率給ということになっておりました、
一日のかせぎ高が多ければ多いほど歩
合のほうは率が多くなりまして運転者
の収入がふえる。これは能率増進のた
めに企業としてはある程度はやむを得
ぬと思ひますが、この歩合給と固定

給が一緒になって現在の給与体系上
できるだけたくさんのお金を得たい
というところに、いわば不利なお客は
断つて有利なお客をとろうというこ
ろに乗車拒否の原因があるわけであ
ります。それからさらに、昨年来御
指摘のように増車を相当思い切つてや
りました反面、運転士の確保が非常
に困難でございます。しかし、事業とし
ては、やはり与えられた車をフルに活
動したいということで、無理に運転士
を雇うということから、従来であれば
こういう運転士は会社のためによく
ないというので採用しないという程度
の運転手も、やむを得ず採用する。そ
うしますと、運転手の質が非常に低下
する。そういう点で運転者の道義心、
徳義心の低い者が相当ふえてくる、こ
ういうことが重なりまして、現在の乗
車拒否が方々で行なわれておるとい
うことになっておると私は考えておりま
す。この乗車拒否につきましては、こ
のことがお客とのそのときの応対で乗
車拒否かどうかかわるわけでありま
すが、われわれといたしましては、平
素から経営者に対して、運転者の
訓練あるいは運転者の情操の教育等
いろいろ指導はいたしておりますが、反
面、いま申し上げましたような原因の
解消に努力をしながら、なお他面では
そういう要因があるわけでありまし
て、乗車拒否が繰り返されておしま
す。乗車拒否を行なった場合には、厳
重にこれを処分するという態度に出
ております。ただ乗車拒否の事実、利
用者の協力を得なければ証拠がつかめ
ない問題でございますので、極力利用
者の協力をお願いしておるわけでござ
います。昨年じゅうに主として乗車拒

否によりまして東京都内で申告を受け
ました件数が九百件ばかりございま
す。その中で乗車拒否の証拠がはつき
りしたものにつきましては、その程度
によりまして車の使用の停止、あるいは
警告等を行っておりますが、これが
九百件ばかりのうちで約六百六十件ぐ
らいを処分いたしております。ことし
に入りましてからも引き続きこういう
措置を講じてまいっております。
それからこういふ乗車拒否の件数
の多いような会社には、今後増車をい
たします場合に、普通のと同一割合で
増車を認めるといふことをやめまし
て、減点といふか、かげんをいた
しまして、車の配給を少なくするとい
うふうな措置も講じておるわけでござ
います。なお先月の末から今月一ぱ
いにかけて、警察当局のほうでも
乗車拒否の取り締まりに強く乗り出
して目下やってくれておりますが、陸
運局もこれとタイアップいたしまして、
取り締まり、それからこれに対する処
分等を厳重に励行いたしております
が、この機会に乗車拒否の悪弊を断ち
たいというふうなせつ々努力をいた
しておるわけでございます。

○泊谷委員 この乗車拒否については
いろいろ原因がありましようが、その
現象面を考へてみますと、法治國家の
國民として、とにかく運送引き受けの
義務というものが道路運送法の十五
条に規定されておるわけですから、そ
れ自体は徹底的に運送業者を中心に、
警察の協力を得てやっておりますに
ついては私も支持したいと思ひので
す。ただ一つそれだけで済まないよう
な気がするわけでありまして、確かに完
全全月給のお話もありました。私たち
が、企業という問題もありまして、そ
のことよりもよくある例であります
が、客車の中でお年寄り二人が新聞紙
を置いて、おれの座席だといつて争
つておるのをよく見かけるのであり
ます。当事者同士はよくけんかをして
おるのですが、よく考えてみると、乗
車券を発売した鉄道は、十分するだけ
の車両を整えることが仕事じゃないか
と思ひます。ですから、私も運輸
委員会としてこの問題をながめてみ
る場合に、先ほど局長が御指摘のよう
に、短いコースは交通渋滞をして時
間がかかってあまり水揚げの増加にな
らない、迂回してロングを選びたい気
持のあることについては、これはやは
り政治の舞台で改善をしなければなら
ぬと思ひます。先ほど申し上げまし
たように、車がどんどんふえて、イギ
リス、フランスと同じ生産高になつて
くる。道路のほうの拡張は、イギリス
の一〇〇%などにはおおよそ縁の遠い
話で、今回五カ年計画を進められたと
しても、約二〇%というふうな聞か
れておるのです。それから都市に人口
が集中してくる、これらの中で当面
はり車の生産のほうで調整を意欲的
に考へる、こういうことについて力を入
れなければならぬのではないかと思
うのですけれども、このことについて、
先ほど通産当局の回答を承つたのであ
りますけれども、政務次官もおいでで
ありますから、特に技術的な方策の前
に、当面する措置として、車両の国外
輸出について特に配慮をお願いしたい
と思ひますが、お答えできるものな

らひとつお願いしたいと思ひます。
○田邊政府委員 御指摘のように、日
本の自動車工業というものは近年急速
に進歩をいたしておりますけれども、
まだまだ外国の自動車と比較いたしま
すと欠けるところがあると思ひます。
そういう面におきまして、輸出が十分
に伸びておらない、そういうことから
考へますと、私は自動車工業の近代
化、合理化を進めていく、さらに先ほ
どお話がございました日本の道路政策
とにらみ合わせまして、これ以上自動
車の車両が増加することによって交通
が麻痺する、一方においては自動車の
生産を増強していく、この問題につ
きましては、やはり国で総合的な計画を
立てて、そして自動車の生産と道路の
調整というものは基本的に考えなくて
はならぬと私は考えております。しか
し、具体的にこれを現在どういうふう
に進めていくかという問題につきまし
ては、交通関係懇談会もございま
すし、また、そういう関係の審議会もあ
るわけでございますので、そういう審
議会の答申によつて、さらに前向き
の姿で政府が考へるべき問題である。私
ども運輸省といたしましては、やはり
現実の姿として、たとえばただいまの
自動車の乗車拒否の問題にいたしまし
ても、いろいろの諸問題があるわけ
でございます。ただいま自動車局長から
も説明がございました固定給と歩合制
の問題、それから非常に交通が麻痺し
ているために近距離の輸送が思うよう
にいかない。しかし、やはりそれに対
処して、乗車拒否をした場合には、や
はりある程度の厳罰をもって臨む。そ
うして國民の輸送の安全と、安心、信
頼される自動車利用というものを高め

なくてはならぬ。そういう問題につきましては十分解決しておらない。もっと積極的に運輸省も考えるべきである。私も考えております。十分お答えに沿ったかどうか分かりませんが、私の考え方を申し上げた次第でございます。

○泊谷委員 いまのお答えにまたことを返すようで恐縮なんです、考えてみますと、二十サイクルもとめられる。実際問題として、やはり二十分、二十四分くらいになりましょうか。車が一つの信号を通過するのに十分も二十分もかかる。そうして歩合給で、水揚げで生活を保障されているものを、ただ乗車拒否がいけないからというところでたたくだけでは、一般の利用者ならそれでいいかもしれないが、私どもの立場ではそれではいけないので、根本的に障害を除去してやることに私も国会議員としては精一ぱい努力しなければならぬことだと思っております。そういう意味で、いま次官からお話がございましたことについては、精魂を傾けて努力していただきたい、こういうふうな要望しておきたいと思っております。

そこで具体的にいませっかく運輸省と警察が協力して乗車拒否の徹底的な取り締まりをしておるわけですが、そこで具体的にこれに關係して、警察官の増員、これは先日も言いましたけれども、何か年次区分で急激にふえないもので、そう、先ほど免許が許可かというお尋ねの際に、木村局長は運輸省も大体陣容を整ってきたというふうな節の話をされておりましたけれども、当面する交通混雑のために陸連行政で具体的にどの程度の増員を考慮されてお

るのか。あわせてこういう乗車拒否ばかりではありません。二年ほど前ずいぶん騒がれました白タク等に対する取り締まりにつきましても、陸連局の諸君には、駅の視察員や改札員が持つておるような権限、司法警察吏のような職務を行なう権限すら付与されていなくて、現行犯ですから普通の者がつかまえてもいい、こういうように法律では規定されておりましたが、国民は承知しておりませんから、やはり何かの権限がなければ、そういう行為を直接的に押えるということについては、そういう反発を感ずると思うのですが、次官から今後陸連行政面の増員とこの取り締まりに対する権限付与の問題についてどう努力されようとおののか、それをお聞きしたいと思っております。

○田邊政府委員 自動車の非常に激増するに伴いまして、運輸省の自動車に関する行政を担当する業務員の業務量、仕事量というものは非常に増大をいたしております。年々要求をいたしておりますので、順次増員はいたしておりますけれども、私も現場の話を聞きますと、まだまだ人数が足りない。これはやはりもう少し増員をしていく必要があるのだと考えております。それから取り締まりの問題でございます。これはやはり警察との協力を得まして取り締まりをやっていくように考えております。

○泊谷委員 もう最後ですが、次官、せっかくですから、次の機会にあつたてて相談させていただこうと思うのですが、陸連局の実態は、出張旅費もなければ増給もないというお話です。人の問題を出しましたけれども、きよ

う通りしました車検の問題で、それに關する増員はありましたけれども、交通規制をする陸連行政の諸君の人の問題、それから給与そのものは伏せておきましよう。しかし一般業務で必要なのは、もう少し腰を落として検討してもらわなければならぬと思っております。きょうすぐ御返事をいただくのは無理でしょうから、次会にまた機会を得てこの問題について話をさせていただきます。だこうと思ひますが、意欲的に共同して当面する交通麻痺に關してつとめさせていただきます。あわせて後段で申しました司法警察吏の職務を行なうという権限付与については關係する箇所も多いと思うのですが、ともすれば先ほどから話を進めてまいりましたが、交通の麻痺状態を緩和しようとか、あるいは交通地獄を緩和しようという話を数多く出すのですけれども、さて、この場で話をしてみますと、關係するところが警察だ、あるいは通産だ、こういうことで、私もとして一番先にやらなければならぬのは、現地に起きております交通混乱よりも、交通行政の交通整理が一番大事な気が私はするのです。この点について次官はどうお考えになります、今後それについて意欲的に対処しようとしているか、このことを最後に

○田邊政府委員 ただいま御指摘のお話は、泊谷先生のおっしゃったとおりだと思ひます。私も運輸省の中へ入りました、実態を見て、これはこのままでは相ならぬ、もう少し積極的なこの問題を解決する必要があると実は私も身も考へておりましたので、この問題につきましては御指摘のとおりひとつ十分検討し、そして御指摘の点につきまして、われわれ前向きな姿でこれは考へるべきだ、またこれを解決しなくちゃならぬと私は考へております。

○泊谷委員 次官、最後と言つて恐縮ですが、くだいようですが、この問題はただ起きておる交通行政と申し上げましたけれども、人口増による土地造成、あるいは車両の生産、これは総合的なものを含めて抜本的な一元化を強く求めたいと思ひますので、あわせて、そのことについても先ほどのお答えで含まれておると思うのですけれども、お間違ひのないようにひとつ御配慮をいただきたいと思ひます。

○田邊政府委員 御指摘の点につきまして、十分検討をいたし、善処いたしたいと考えております。

○泊谷委員 これで終わります。

○川野委員長 肥田次郎君。

○肥田委員 私は二点ばかり質問いたしたいと思ひます。

一点は、実は最近ではだいたいタクシーにプロパンガスを使用するようになってまいりました。当初と違つていわゆる設備もずいぶん改良されておるようですが、たとえばこういう際はどうかというのをひとつお聞きしたいのです。この機械設備の關係は、その設備あるいはまた接続しておる部分、これを外から操作することができないような、いわゆる完全なものにできないかどうかというのをひとつお聞きしたいのです。これは、こういう事件がありました。プロパンの車からガスを抜いておいて、そして自分がその車の中に乗り込んでそれで自殺をしたような事件があったのです。この設備は最近では一般のタクシーでちよいちよい

ありますけれども、設備が改良されたためにあまり事故というものはないうに思ひます。先般もタクシーのまる焼けというものが出た。あれはよく見てみると、プロパンのガス漏れで焼けたんでない、そういうふうな聞きまじつたので、それはそれでいいと思ひますが、自殺行為ができるような、完全にガスを車内に充満さすような、そういうことがあるようですから、いわゆるプロパンを使用する際の設備について、もっと完全な規制というものを考へられておるかどうか。この点についてお伺いする次第です。

○木村(陸)政府委員 プロパンは非常に燃料費が安くつきますので、最近特にガソリンのかわりにタクシー等にはつけておりますが、その後プロパンガスの爆発事故が二、三ございまして、当局といたしましては、關係の方面と連絡をとつて、いろいろ研究、検討を重ね、そして具体的な措置もつてまいっております。いままでとりました点では、いま御指摘のようにガスを客室に漏れないように、完全に客室とプロパンの装置とをシャット・アウトするといふふうな措置をすでに講じせております。それからプロパンのボンベをただ車のうしろのトランクに台を置いて載せておくという、いままでのやり方でございましたが、これが振動のために継ぎ目等から漏れるという

ことでございまして、これにつきましましては、ことしの一月一日以降の新車につきましては、全部車の製作のときにプロパンの装置を車に固定したものでなければプロパンが使えないということにいたしました。それから、それから在来の古い車につきましては若干期間

九

の余裕を与えまして、五月一ぱい、つまりことしの五月三十一日まで全部プロパンを使うものは固定施設にしなければ、六月一日からはこれを動かしはけないというふうにいたしておきます。いまちょうどその過渡期にございまして、一応これが完全に実施されますと、車の振動によってガス漏れということもなくなりますし、客室から完全に隔離されてプロパンが使えるというふうになりますので、いままです起りましたような事故も防止できる、かように考えておるわけでございします。

○肥田委員 いろいろ対策が講じられておるようでありますので、制限時期を過ぎたあとの設備に対する今後の検査とか、また陸運局に人手が足りないのの仕事がふえると思ひますけれども、そういう面については自主的に、それからまた監督上の立場からしても万全の制度というものを設けていただく必要があると思ひます。

それから先ほど泊谷委員の質問しておりました関係で私も若干質問したいのですが、その問題は、非難的になつていくところのタクシの乗車拒否の問題であります。この乗車拒否の発生する要素というものはいろいろあると思ひます。私たちはいまここで手近かな問題として片づけられる方法が、これはやはりやみタク行為というものを徹底的に取り締まるということが必要だと思ひます。やみタク行為があるために、それらに刺激をされやみタク類似行為をやる、こういうのが結局乗車拒否という形にあらわれてきておると思ひます。ですから、これ

を取り締まるということについては非常な努力をされておるようでありまして、これをさらに徹底していただくことが必要だと思ひますが、そのほか個人タクシの収入がふえてまいりまして、しかも個人タクシについては、いわゆるタクシ会社の運転者よりは人気が多いようでありまして、それは一に個人タクシの検査という制度、それから自分が経営しておるというその責任、そういうものからきておると思ひますが、私が聞くところでは、個人タクシの場合の収支状況、これは私は平均をとって出したわけではありませんが、数字的にはあとで当然はつきりしたものがあれば訂正しなければならぬと思ひますが、大体二十五日働いてそれで十五万円以上の収入がある、こういうふうになつておると思ひます。そうすると自動車車の償却が二年以内でできる。退職金その他を通算すると、またいろいろと何かあるようですけれども、大体個人タクシというものは病気の他の特異なものがない限りは一応やっていく、こういうふうになつておる。これは聞いております。今度はタクシ会社のいわゆる収支状況というものがここで問題になると思ひます。タクシ会社の場合のタクシ運転者は、これは隔日勤務のようなもので、これがいわゆる労働条件になつておる。そして、そこでも平均するといろんな数字が出てくるでしようけれども、大体三万円程度の固定給で、これはいいほうだと思ひます。それで結局水揚げというもので労働賃金がまあまあといい線が出てきておる、こういう

ふうになつておるわけですが、個人タクシの収支状況とそれからタクシ会社の労働条件その他を比較してみると、これは私はやはり問題点があると思ひます。ですから結論的には、個人タクシをやっておる者は、とにかく十五万円以上あれば二年以内に償却ができるという、こういう条件がある。それからタクシ会社の運転者のほうはただ自分の水揚げだけで働く、いわゆる収入を得るわけですが、そうすると、簡単な表現をすれば、タクシ会社の収支というものは、労働の対価として支払われる労働賃金を差し引いたものがタクシ会社の収入その他のものになるということになると、これはタクシ会社の経営がどうだこうだというけれども、なおかつもっと労働条件をよくするほうに支出が考えられなければならぬのじゃないか。そうしていわゆるタクシの運転者の乗車拒否というものを是正をしていく、こういう対策が考えられなければいかぬのじゃないかというふうに思ひます。もちろんこれは一つの方法ですが、この点について自動車局としては、業者に対する指導というものをどういうふうにお考えなのか、承つておきたいと思ひます。

○木村(陸)政府委員 まずタクシ会社の運転手の給与でございますが、お話しのように、固定給、歩合給でやつておられて、実情は、平均いたしますと、固定給が約六割で、四割が歩合給、これでも相当改善されてまいつたわけでありまして。さらにわれわれはこれに甘んずることなく、固定率を高めようというところで、増率その他のときいろいろな誘導的に指導をいたしてお

ります。そこで、会社の運転者の給与の問題でございますが、これは総体的にはやはり会社における経営者と従業員との関係、給与体系でまわつており、またきまるわけでございますが、経営者に対する指導といたしましては、運輸省といたしまして、他の同種の産業その他をにらみ合いながら、適切な給与制度を確立するように言つております。ただ、具体的にはやはり会社のほうの問題でございますし、それから労使の協定等によつてベースアップ等もきまるわけでございます。一般の企業体における賃金の問題として扱つていかざるを得ない、かように考えておりますが、たとえば乗車拒否等の一つの原因が給与体系にあるというふうなことから、乗車拒否をなくするという立場から、陸運局、運輸省といたしましては、経営者に対して給与体系の改善を指導いたす、こういうふうなやり方でまいつております。

○肥田委員 私は、先ほど申し上げたように、個人タクシの場合の平均収入というものと、それからタクシ会社経営の場合の収入というものは、これは正確には言えませんが、大体一致点はあると思ひます。今日タクシ会社の運転手が平均一日一万円前後の水揚げというものが行なわれて、そうしてそれで大体いうところの月五万円前後の収入というところになるとするならば、これは個人タクシの場合に、大体七千円ぐらいあがって、そうしてそれによつて月十五万円前後の収入を持つておることと比較いたしますと、タクシ会社が利潤をむさばり過ぎるのではないか。個人でやれば結局七千円

前後で二年間で車が償却できる。ところがタクシ会社の場合には、実際にはもっと早く車の償却ができて、もしもなお労働者の賃金が低い、こういうことになりまして、やはり労働条件として当然監督上これを問題にするべき点が生じてくると思ひます。私はいまここで労働条件を直接問題にしようとするのではなく、そういうところから、労働者の賃金が安いから運転者が当然賃金の収入をあげるために、水揚げをあげるためにいわゆる乗車拒否行為が生まれてくる、こういうことになるとするならば、それを防ぐ方法は労働条件をよくしてやるという以外に方法がない。労働条件をよくすることができなかつたかというところになってくると、いま言つたような簡単な対比数であるけれども、個人タクシの場合とタクシ会社というものの一つの対比数ということが出てくる、こういうことになるわけです。ですから、もし乗車拒否というものが防げないのなら、タクシ会社よりも個人タクシをふやしたいというじゃないか、こういうことにもなるわけですが、それがつて、そういう関係について私はいまここで結論を求めよう、それに対してどうだこうだという答弁をいたさうというのではなしに、個人タクシとタクシ会社の営業するタクシというものと、それから乗車拒否という問題を処理する一つの方法として、この点については十分検討してみてもいい、こう思ひますが、いかがでしようか。

○木村(陸)政府委員 個人タクシの場合と会社の運転手としての給与との比較でございますが、われわれもその

し上げましたように、歩合給の改善ということには今後とも当局は努力を怠りまいっていきたい、こういうふうに考えます。

○肥田委員 御承知のようにタクシ－会社の運転者というものは、これは乗車拒否といいますが、本質的にそういうようなものはあるわけですね。この内容を分析すると、これはそれをはっきり限界を区分することはむずかしいと思いますけれども、いわゆるタクシ－の運転範囲が任意なわけですね。いわゆるそれぞれ指定された区域内では任意なわけです。そうすると、この任意な中で、車一台持って出れば、それが同時にいわゆる支店長ですから、もうかる方向へ行こうとするのは、これはもう当然なことなんです。ですから、本質的に、そういう意味では、この乗車拒否、いわゆる客を選択するということは、当然そこから生まれてくるのです。ですから客を選択するということが乗車拒否というふうに発展をしていくとするならば、やはり問題点をそこまで掘り下げていかなければいかぬ、こういうふうに思うのです。ですから、ただ単に乗車拒否というものは精神的な問題だとかなんとかということ、それはもちろんあります。運転者の指導教育という面もあるでしょうけれども、もともとタクシ－というものはそのような性質のもので、客を選択するという、そういう基礎の上に立っているのです。客を選択するとい

うこと、厳密に言うところいうことが
是認されるということなら、乗車拒否
ということばそのものが出てこないこ
とになる。乗車拒否とは何ぞやとい
うことになる、要するに求められたも

昭和三十九年三月七日印刷

昭和三十九年三月九日發行

衆議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局