

第四十六回国会 地方行政委員会 議 録 第四十九号

昭和三十一年五月二十六日(火曜日)

午前十時二十八分開議

出席委員

委員長 森田重次郎君

理事 田川 誠一君 理事 渡海元三郎君

理事 中島 茂喜君 理事 永田 亮一君

理事 藤田 義光君 理事 佐野 憲治君

理事 安井 吉典君

亀山 孝一君 久保田円次君

武市 恭信君 森下 元晴君

山崎 巖君 和爾後二郎君

秋山 徳雄君 阪上安太郎君

重盛 寿治君 華山 親義君

細谷 治嘉君 栗山 礼行君

門司 亮君

出席政府委員

警察庁長官 江口 俊男君

警視庁長官 大津 英男君

警視庁保安局長 幹夫君

警視庁交通局長 高橋 幹夫君

運輸事務局長 木村 陸男君

運輸事務局(自動車局長)

委員外の出席者

総務府事務官 金田 智成君

内閣府事務官 宮崎 清文君

官房参事官 宮崎 清文君

警視庁交通局長 宮崎 清文君

警視庁交通局長 宮崎 清文君

厚生局技官 湯沢 信治君

厚生局技官 湯沢 信治君

厚生局技官 湯沢 信治君

厚生局技官 湯沢 信治君

厚生局技官 湯沢 信治君

厚生局技官 湯沢 信治君

厚生局技官 湯沢 信治君

厚生局技官 湯沢 信治君

厚生局技官 湯沢 信治君

厚生局技官 湯沢 信治君

厚生局技官 湯沢 信治君

厚生局技官 湯沢 信治君

本日の会議に付した案件

道路交通法の一部を改正する法律案
(内閣提出第二三八号)(参議院送付)

○森田委員長 これより会議を開きます。

道路交通法の一部を改正する法律案を議題とし、質疑を行ないます。

○安井委員 前回は運輸省よりおいでをいただきましたが、時間の関係でせつかくおいでいただきながら失礼をいたしましたので、きょうはまず道路交通を確保するという問題に關して、初めに運輸省に於いてのいろいろな対策について伺いたいと思ふわけでありま。

基本問題調査会の答申もございまして、当面最も大きな課題の一つになつておりますこの問題に對しまして、運輸省としてどういふふうな取り組みをなすつもりでいらっしゃるか、特に最近の問題点について御見解をお聞かせいたしたいと思ひます。

○木村(陸)政府委員 交通基本問題調査会の答申の内容につきまして、中にはすでに実施をいたしておりますものも含まれております。それから目下実施を計画いたしておるものもございす。それからさらに答申を受けまして、今後検討をして実施をすべきものは実施いたしたい、こういったものに分

かれておるわけでございます。中にはやはり運輸省のみならず、警察あるいは検察当局と相談しながら実施に移していかなければならない問題も含まれておるわけでありま。

○安井委員 現在まだ答申も出て間もない段階でございまして、そういうお答えだろと思つておりますが、そのうち私は自動車の運行管理についてバスやあるいはまたハイヤー・タクシー、それからトラック等の輸送に従事しております業者の人たちの努力、それが非常に重大な問題ではないかと思ふわけでありま。

たたとえばタクシーの乗車拒否の問題が出ておつた、あるいはまた砂利トラックの無謀な運転、そういうふうな問題も、そういう運輸者自身の問題もないとはいひませんけれども、そういう人たちの労働管理の体制というふうなものがきわめて不十分である、こういう実態から問題が出てくる場合がきわめて多いのではないかと思ひます。

そういう点におきまして、運輸省として、道路運送法の適用その他において、今日までどういふ改善措置を講ぜられてまいりましたか、それをひとつ伺ひたい。

○木村(陸)政府委員 御指摘のように、自動車の運輸者の労働管理につきましては、特に自動車運送事業におきましては、いままで確かにおくれておつた、かように私は考えております。それだけに最近の自動車運送事業に對しまして当局の監督も、労働管理の適正というところに重点を置きながらいろいろな監督指導をいたしております。何と申しましても、監督者の目を離れて、そして旅客なり貨物を輸送する仕事に携わるのが従事員でございまして、自動車運送事業の使命から申しまして、安全運転はもちろんのこと、旅客、荷主へのサービス、そういう面もすべて運輸者、従事員がこれに当たるわけでございまして、したがいましめて、自動車運送事業の公共的な使命をより一そう高めるためには、この運輸従事員の素質の向上ということに重点を置くべきでございまして、そのためにはやはり環境もよくし、彼らが安心して業務に従事し得るように措置をすべきものでございまして、そこで当局といたしましては、いろいろな面で労働管理につきましては指導をいたしておるわけでございまして、一、二の例を申し上げますが、まず乗務員の休養施設あるいは宿泊施設、そういうった就労環境をよくしてやるという意味で、新たに事業の免許の申請を受け付けました場合、あるいは輸送力増強のために車両の増加の認可申請の場合に、それぞれに必要なる従事員を処遇する休養施設あるいは宿泊施設、そういうったものが計画の段階においてもよりつばに計画されておるか、それから事業開始の確

認ということをやっておりますが、事業開始確認の段階では、そういうた施設が現実に計画どおりにできているかどうかということを確認いたしまして、事業開始を認めるわけでござい

す。

なお、給与制度につきましても、勤労意欲をある程度刺激する意味におきまして、給与は御承知のごとく固定給と歩合給の二段がまえになっておりますが、ややもすれば固定給が低過ぎて歩合給が高いあまりに、無理な労働環境に追いついてしまつて、これにつきましては、極力固定給の割合を多くする指導をしてまいっております。これは事業管理者のほうからいふ方向に考え方を転換する必要があるが、ただ単なる口頭の指導だけではなかなか転換しがたいものでございまして、したがいまして、たとえば増車の申請等がござい

ます場合に、事業者のほうではできるだけ多くの車がほしいわけでございますが、そういう場合に、その会社の給与状況の固定給と歩合給の比率がどうかであるかということを見まして、たとえば東京のタクシーの場合ですと、四百近くの事業者を平均いたしました状況でございまして、この平均の固定給よりさらに高い割合の固定給を実施しております会社に対しては、より多くの増車を認めてやる、それから

第一類第二号 地方行政委員会議録第四十九号 昭和三十一年五月二十六日

第一類第二号 地方行政委員会議録第四十九号 昭和三十一年五月二十六日

低いものについては当方の基準より少ない比率で増車を認めるといふようなことによりまして、極力固定給の平均をさらに上げるような努力をいたしてあります。いろいろこまかい点に神経を使いまして、労務管理の問題には今後とも力を入れていきたい、特にタクシー事業につきましては、当局の指導方針の重点の一つをこの労務管理の適正化といふところに現在持っていていふような状況でございます。

○安井委員 たいへん御方針としてはりっぱだと思ひます。そういうような方法でお仕事は進めをいたしたかなければならないと思うのでありますが、ただ現実にはなかなかそういつていないようです。相変わらず東京の町、あるいは全国に、問題はきわめて多いわけですが、この間も新聞の投書欄に、外国人の人が東京の乗車拒否の問題を取り上げられて、オリンピックまでこんなことだけはなくしてください、そう書いてある。しかし別の日の同じ新聞の投書欄には、運転者の人が、いまのような仕組みの中では乗車拒否はなくなりませんよ、そういうふうな反論がありました。あるいはまた道路の上で、砂利トラックの走る凶器としての事故は相次いであります。ですから私は、問題はいま自動車局長がおっしゃったような、そういうふうな対策はお持ちなんだらうが、しかし現実の事態は、少しも改善されていないではないか、こういうことになるのではないかと思ひます。乗車拒否の問題につきましても、どうでしょうか。最近はいふ改善されたような形が出ておるでありましょうか。これは警察と運輸省と両方から、ひとつ伺いたいと思ひ

ます。

○木村睦政府委員 乗車拒否が特に最近の社会問題になっておりまして、いろいろ批判を受けております。これは、まことに責任者といひましては残念に思つておるわけでありまして、まず、乗車拒否のよつて来た原因を考えてみますと、相互にからみ合つておりますが、大体四つぐらいが考えられると思ひます。

一つは、先ほどから御指摘のありましたような労務管理、特に給与制度の改善といふことが一つの必要事項になつておると思ひます。特に固定給を多くしまして、歩合給をできるだけ縮めていって、無理な労働をしないことのないようにすること、それから、これは給与総額全体の問題でございますが、自動車の運転者の労働の量なり質なりといふものと比べて、給与額といふものが必ずしも私は満足すべき段階ではないのではないかと、こういうふうな考えております。そういう点も逐次、企業の合理化等によりまして改善をしていかなければいけないと思ひます。

それからもう一つは、特に東京等で乗車拒否の状況が顕著に見られますのは、交通が非常に混雑いたしております、お客を乗せて、都心では非常に近くに行くのに相当な時間がかかる。同じ運賃で相当な時間を食うといふことは、きめられた労働時間内に十分な収入をあげ得ない、したがつてできるだけ都心から離れて郊外に出る、あるいは遠距離のお客を選ぶといふようなことが、乗車拒否に追いやる一つの原因だと思ひます。

それから、いまの件とも若干からみ合つてあります。現在の運賃の制度が、走りますキロ数に応じた運賃制度になっておりまして、たとえば諸外国にも例がありますように、時間との関連において運賃といふものがきめられておりません。したがつて、混雑のときはできるだけ避けて客を拾つたほうが有利だといふことにもなりますので、運賃制度にも問題があるわけでありまして、これにつきましては、キロと時間と併用いたす運賃制度が、大都会におけるタクシーの運賃としては私は合理的なものであると考えております。したがつて、この点につきましてはかなり複雑な作業、検討が必要でございますので、目下そういう観点に立つて研究を進めておるわけでありまして、こういうふうな原因が相互にからみ合ひまして、乗車拒否といふような現象が起きてまいつておるわけでありまして。

また一方、こういういろいろな原因がありますが、同時にタクシー事業に従事する経営者、あるいは運転者の心がまえ、あるいはマナーの問題も大いにあります。一方におきましてこういう原因の打開対策といふものについて検討を進め、でき得るものは実施に移すつもりでやっておりますが、他方におきまして、現状の乗車拒否を何としてもなくさなければならぬ。乗車拒否の事実がありまして場合には、その事実が明確である場合にはこれに対して相当な処罰をもつて臨んでおります。これはやはり一罰百戒という考え方で処罰に臨んでおるわけでありまして、これもしかし、旅客公衆の協力がござい

ませんと、やはり一つの処罰制裁でござい

ます。

ざいますので、確たる事実が確認できない限りは処罰ができないといふことで、公衆の協力を願ひしておるわけでございます。最近、特に警察の全面的な協力によりまして、オリンピックを前にいたしまして乗車拒否の取り締まりといふものを強化してまゐつてまいつております。したがつて、違反の事実のある件数もそのためにふえてまいつておるわけで、それらについては、一々厳正な処分をいたして防止に努めておるわけでございますが、そういう取り締まりもかなり効果が出てまいつたようにわれわれは考へておるわけでございます。特に事業者の中でもこの問題につきましては、寄り寄り何とか対策を講じようといふことで、自主的に、一例を申し上げますと、数社の会社が共同的な申し合ひをいたしまして、自分の会社の車については絶対乗車拒否を行なわせないといふふうな指導も内部で行なつております。また業界内全般には、こういう問題を業界の力で取り締まるべく、すでに、以前からでございますが、委員会も設けまして、そして街頭に出て、そういった事実の発見とこれが防止に努力をいたしてまいつておるわけでありまして、そういうことで、われわれとしては逐次この減少のために努力をいたしてまいつております。

また一方、需要が非常にふえて車の両数が足りないといふところにも問題があるわけでありまして、需要に対応する輸送力もつくるべく、すでに一昨年から相当な輸送力を増加いたしてまいつておりますが、その反面、これを運転する運転従事員の確保が非常に困難になつておるわけでありま

す。従事員の確保が困難になりますと、どうしても比較的素質のよくない者まで運転者として採用せざるを得ないといふところにも一つの問題があるわけでありまして、運転者の養成につきましても、業界がみずから養成機関を設けて努力もいたしておりますし、また運転者を確保するためにも、やはり先ほど申し上げましたような給与の問題あるいは休養施設の問題、そういう問題もからむわけでありまして、これら相互にそういう相互関係もございまして、これらの一つ一つにつきましても、これらの一つ一つにつきましても、かなりこまかい対策を練りながら乗車拒否という不面目を一掃したい、かように考えまして、せっかくだ目下努力をいたして、警察その他関係機関の非常な協力も得て、この対策の実施を目下いたしておるというものが実情でございます。

○高橋(幹)政府委員 警察といたしましては、乗車拒否の問題につきましては、二月以来、警視庁の管下におきまして、陸運局あるいは業界の指導委員会等の協力を得て、いわゆる乗車拒否を一掃するといふことで、特別の専門の専従員をつくりまして、手始めに新橋、銀座地区、さらには新宿、池袋、渋谷、こういうような地区に順次取り締まりの範囲を拡大していったわけでございます。それらの件数は、いま私の手元にございせんが、相当な件数をあげておるわけでございます。ただ問題は、御承知のとおり、乗車拒否の実態については、単に取り締まりだけでは、すべての効果をあげるといふことはなくて、ただいま自動車局長から御説明がありましたように、そのよつて来たるゆえん、原因についても適正な

合つてあります。現在の運賃の制度が、走りますキロ数に応じた運賃制度になっておりまして、たとえば諸外国にも例がありますように、時間との関連において運賃といふものがきめられておりません。したがつて、混雑のときはできるだけ避けて客を拾つたほうが有利だといふことにもなりますので、運賃制度にも問題があるわけでありまして、これにつきましては、キロと時間と併用いたす運賃制度が、大都会におけるタクシーの運賃としては私は合理的なものであると考えております。したがつて、この点につきましてはかなり複雑な作業、検討が必要でございますので、目下そういう観点に立つて研究を進めておるわけでありまして、こういうふうな原因が相互にからみ合ひまして、乗車拒否といふような現象が起きてまいつておるわけでありまして。

また一方、こういういろいろな原因がありますが、同時にタクシー事業に従事する経営者、あるいは運転者の心がまえ、あるいはマナーの問題も大いにあります。一方におきましてこういう原因の打開対策といふものについて検討を進め、でき得るものは実施に移すつもりでやっておりますが、他方におきまして、現状の乗車拒否を何としてもなくさなければならぬ。乗車拒否の事実がありまして場合には、その事実が明確である場合にはこれに対して相当な処罰をもつて臨んでおります。これはやはり一罰百戒という考え方で処罰に臨んでおるわけでありまして、これもしかし、旅客公衆の協力がござい

ませんと、やはり一つの処罰制裁でござい

ます。

ざいますので、確たる事実が確認できない限りは処罰ができないといふことで、公衆の協力を願ひしておるわけでございます。最近、特に警察の全面的な協力によりまして、オリンピックを前にいたしまして乗車拒否の取り締まりといふものを強化してまゐつてまいつております。したがつて、違反の事実のある件数もそのためにふえてまいつておるわけで、それらについては、一々厳正な処分をいたして防止に努めておるわけでございますが、そういう取り締まりもかなり効果が出てまいつたようにわれわれは考へておるわけでございます。特に事業者の中でもこの問題につきましては、寄り寄り何とか対策を講じようといふことで、自主的に、一例を申し上げますと、数社の会社が共同的な申し合ひをいたしまして、自分の会社の車については絶対乗車拒否を行なわせないといふふうな指導も内部で行なつております。また業界内全般には、こういう問題を業界の力で取り締まるべく、すでに、以前からでございますが、委員会も設けまして、そして街頭に出て、そういった事実の発見とこれが防止に努力をいたしてまいつておるわけでありまして、そういうことで、われわれとしては逐次この減少のために努力をいたしてまいつております。

また一方、需要が非常にふえて車の両数が足りないといふところにも問題があるわけでありまして、需要に対応する輸送力もつくるべく、すでに一昨年から相当な輸送力を増加いたしてまいつておりますが、その反面、これを運転する運転従事員の確保が非常に困難になつておるわけでありま

行政措置をとっていただかなければならないということ、取り締まりと指導、総合的な面から乗車拒否を一掃していくということで努力をいたしていただく次第でございます。

○宮崎説明員 たいま局長が御説明申し上げました警視庁管内のことしの二月、三月の一斉取り締まりの状況の数字を、ごく簡単に御説明申し上げます。

取り締まり件数が警視庁管内で百七十三件でございます。これは本年の二月二十九日から三月三十一日までの一斉取り締まりの結果でございます。その取り締まり件数百七十三件のうち、これを送致いたしました件数が八十三件、それから現場で説諭いたしました件数が九十件となっております。なお、御参考までに、この乗車拒否の理由でございますが、一応当事者の申し立てによりまして、方向が違っているというものがそのうちの三五％、それから何を聞いてもだまっていっているものが二五％、道を知らないというものが五％、それから車の調子が悪いというものが同じく五％、燃料が足りないというものが四・五％、それ以外のような理由になっております。

○安井委員 乗車拒否についての問題点を警察庁並びに陸運局のほうからいま御説明がございましたが、いままでのお話の中にありましたように、ただ取り締まるだけで問題の解決ははかられないということは事実で、いろいろおあげになりましたような理由を一つ一つ解決していく、そういうところから出なければ、根本的な問題解決にはならないというふうに考えるわけであります。労務管理の改善の問題、給与

制度の改善の問題等ももつともだと思えます。ぜひそういう点をお進め願いたいと思うわけであります。ただ、運賃制度の問題についてちょっとお話がございましたが、時間の問題が運賃決定の要素の中に入っていないという点であります。これも私たちよくわかりませんが、交通麻痺といったような事態が自動車の運行の迅速化を妨げているという実態があるわけですね。その交通麻痺によってタクシに乗っている時間が多くなるとそれだけ料金が上がるというのでは、どうもタクシー利用者の立場は、政府の交通渋滞政策とはいってまいりますが、いろいろな道路の工事だとか、そういう要素が固まって渋滞している。それを運賃のかき上げという形でかぶるといふふうなことになるのでは、ちょっとおかしいような気がするわけでありまして、その点はどうですか。

○木村(陸)政府委員 運賃の制度の中に走行の時間を加味するという考え方につきまして、現在研究は進めておりますが、確かに、おっしゃるような点も大いに考えなければいけないと思っております。ただ、タクシー事業にいたしましても、一定の運輸収入によりまして健全な事業運営をはかっていくというたてまえでございます。要は、事業の経営維持ができるための収入がどうあるべきかということに属するわけでございます。その方法といたしまして、現在の運賃のもとで、しかもこういう混雑状況で十分走れないということと、とうてい事業の経営あるいは事業の継続が不可能であるといったしますと、そこに運賃を改正しなければならぬという問題が出てまいります。その場合

に、従来のごとく、単にキロ当たりの賃率を何％か上げるといふいき方で運賃値上げをしたのがいいのか、あるいはそうではなくて、時間という觀念を入れたまいて、時間とキロ数と併用の形において運賃制度というものをつくってその目的を達することが、より合理的であるかどうか、この二つの考え方のいずれをとることが合理的であるかという問題に帰結するわけでございます。そこで、たいま御指摘のような点も十分に考慮しながら研究を進めてまいっていききたい、かように考えております。

○安井委員 確かに近ごろ、ほんの百円くらいの区間で三十分も乗せてもらって、おるといふふうな場合も出てきます。交通渋滞で、百円にしてはきつくない乗りがあられるわけですね。しかし、距離は全然伸びていないわけですね。三十分乗っていても、前に道路の修理工事があつて、たった百円で行けるところに三十分も四十分も車に乗せてもらつていて、運賃でなしに、乗せ賃という形で料金を上げられるというふうなことは、これはちょっと困るわけですね。その乗せ賃の一部は、国や自治体の道路の費用のほうで少し持つてもらわなければならぬ、そういうふうな気持ちになつてくるわけですね。だから、そういうふうな他の人為的な結果がそのままた料金の上に出来てくるというふうな仕組みは、やはり慎重に御検討願わなければならぬのではないかと申します。スムーズに交通が確保されていく段階では、距離と時間を一緒に計上していくというふうなことも合理的かと思ひます。西ドイツあたりも、運賃の計算の中にそういうふうなものも

加味されていたような記憶もございしますが、いまのような渋滞の姿でそのままた運賃の中に込めていくということになりますと、消費者対策といひますか、そういうような面から問題が出てくるのではないかと、そういうことのないように、慎重な御検討を願つておきたいと思ひます。

いづれにいたしましても、乗車拒否の問題は、最近における非常に大きな国民的関心事ですから、特にオリンピックが近いというふうな段階におきましては、先ほど来御説明になりましたような対策を、ぜひ積極的に進めていくようお願いをしておきたいわけですね。運輸委員会の方に道路運送法の改正案が新しく提案をされているようでありまして、そういうものをもにらみ合わせて措置を願いたいと思ひます。

この乗車拒否にも関連をするわけでありまして、タクシの許可数がまだ少ないではないか。これは東京について言うわけでありまして、そういう気もするわけですね。国会の周辺でタクシを拾おうとつて、なかなかたいへんなんです。タクシ・ステーションのようなものを二カ所つくつてももういいことには話はできておりますけれども、実際はなかなか思うようにはいつていないようでもあります。ところが、地域によつてはもうタクシが東京ではありまして、全国的にずっと見てみますと、地域によつてはタクシが多過ぎてしょうがないくらい、空き車がわらうて歩けないようなところもあるくらいであります。どうも全国に非常に厚いところと薄いところがあるような気がするわけであり

ます。もちろん私も、全国をそういうつもりで歩いたわけではありませんが、れども、ちょっとそういうような印象がするわけですね。その点、タクシの許可につきましても運輸省としてのお考えをこの際伺つておきたいと思ひます。

○木村(陸)政府委員 タクシの供給、輸送力の問題につきましては、その地方の事業の現状というものをできる限り正確に把握いたしまして、それに見合う輸送力をつけるということが基本的な考えでございます。これは各陸運局長の責任と判断によりまして、その基本的な考えに基づいて各地のタクシの輸送力の増強をしてまいつておるわけでございます。それぞれの地帯において実情はそれぞれ異なつておりますが、いま御指摘のように、私たちも地方を歩いてみまして、どこの地方も同じ程度に充足率が行き届いていないというふうには考えられませんが、もちろん、その間に、いろいろその地方の事情そのものの変化もございますが、現在中央で各陸運局長を指導いたしておりますのは、需要の状況を変える限り正確に把握いたしまして、それをやや上回る程度の輸送力をつけるように常に配慮しないかということと指導をいたしております。東京につきましても、特に都民の生活水準の向上等のために非常に需要がふえてまいつておまして、一昨々年あたりから逐次増車をしておいておりまして、オリンピックを控へまして、なお数千台の増強が必要であるということと、目下その作業を進めております。ただ、ここで非常にわれわれの悩みは、一方において車をふやしまして

も、それを運転する運転者の確保というところが非常に困難になっておるわけであります。需要供給の關係からいいますと、一挙にその需要を満たす供給輸送力をつけたのでございますが、運転者確保という観点からそうも参りませんので、これを数回に分けまして、特に運転者の確保の状況を見ながら、これに見合つてさみだれ式に増車をしていくという方法を、現在やむを得ずとらせておるわけであります。

先ほども申し上げましたような運転者不足の状況が、無理に車をふやしますというと、また乗車拒否等の原因をつくることにもなりますし、その点を調整をしながらいかに増車をしていくかというところに陸運局長の大きな課題があるわけでございますが、今後輸送力の増強は東京においてもいたしてまいる、その方針で作業を進めております。

○秋山委員 関連して、

いま、ちょうどタクシーの台数の許可の基準とか、そういうことについていろいろ御説明があったわけですから、でも、そこで考えなければならぬことは、タクシー業者の持っている営業用の車と、個人タクシーの台数と、それからもう一つ考えなければならぬことは、白タクが——いま取り締まりは盛んにはやっておりますように、すけれども、まだまだ白タクがかなり多いということは考えなければならぬことだろうと思います。そういうことを考えると、運転者が足りないから許可をしてもやめていけないんだということは、何か当たつてこないような心持がするわけですが、この三者の関係が一体どういうふうになっているのか。私どもが見る姿の中では、

いずれにしても、タクシーなりあるいはまた個人タクシーなりが足りないから、白タクというものが自然的にふえてくるんではないかという心持がするわけですけれども、これらについてあなた方が考えていることを、どういうふうなことでこういう現象が起こっているのだということがわかった

らお知らせいただきたいと思います。

○木村(陸)政府委員　まず白タクの間

題でございますが、白タクというものがはびこる原因といたしましては、確かに一般にタクシীর需要に対して供給輸送力が足らない、その間隙を縫って無免許のタクシール類似行為のいわゆる白タクがばっこするのが一つの大きな原因になっております。三年ほど前に、相当地白タクが各地で猛威をふるったことがございます。当時の状況は、まさにそうでございました。当時から相当思い切ったタクシীর増車をしてまいりました。白タク対策といたしまして、輸送力の不足という面は、これによって相当カバーしたわけでございます。現在でも、ただいま東京について申し上げておりますように、増車の必要を認めて、その作業を進めておるような状況でございますので、まだまだ必要なほうが上回っておることは事実でございますが、数年前のような状況とは相当変わってまいっております。しかし、現在依然として白タクがおりますのは、これは一部の間では、ただ非常にいい時間にたまたま安く車を手に入れて、そして運賃もかなり高いもののをとる。そういうことで小づかいのかせぎ程度に間隙を縫ってやるというのがございまして、あるいは一部では、暴力団の資金源としてこういうことを

やっておるというふうなものもあるわけでございます。この取り締まりにつきますましては、警察当局にもお願いをしたいしまして、引き続き取り締まりをやってもらっておるわけでございます。また、陸運局といたしまして、取り締まりに努力をいたして全きを期する所存でございます。

それから個人タクシーと一般タクシーの問題でございますが、個人タクシーにつきましては、これはすでに申し上げるまでもございませんが、そもそも自動車運転者に夢を与えるという趣旨から、相当な年輩になりまして、一面の車を自分で運転しながら老後の安泰をはかるという趣旨から個人タクシー制度を認めたわけでございます。したがって、年齢あるいは運転の経験あるいは運転の成績の優良な者、そういうふうな基準を設けて個人タクシーを認めてまいりましたので、個人タクシーに対する世評は非常によろしいわけでありまして、当局も、昭和三十四年ごろから個人タクシーを認めてまいってきておりますが、逐次ふやしてまいりまして、現在全国では約七千人の個人タクシーがおるわけでございます。東京につきましても、約四千人の個人タクシーがあるわけでございます。今後ともこの個人タクシーは、こういった条件にかなうものを認めまして、ふやしていく考えでおるわけでありまして、したがって、これらの個人タクシーの免許を受けて個人タクシーをやります者の多くは、現在の営業会社の運転者の中から出てくるわけでございますので、個人タクシーを多く認めていけば、営業車の運転者が他方において不足するという関係もござい

○秋山委員 私は非常に記憶力が弱いです。要となつてまいるわけでございます。ただいまの方針といたしましては、個人タクシーのいいものは今後ともやりやしていくという方針でおるわけであります。

ので何とも言いかねるものがあるかと思ひますが、タグシーの認可とか許可

とかいふことは、戦時中の遺物ではなかつたかと記憶するわけです。これは非常にガソリンが乏しくなつて、そのための対応策としてタクシ一の許可と云ふ条件が生まれてきたような氣がするわけですが、もしそうだとすると、いまの時世に合つていないような心持がするわけです。先ほど申し上げましたように、個人タクシ一の人たちは、それではどういふかせぎ方をしているかということになりますと、タクシ一会社で配給になるガソリン量の半分で営業しておるのが現状らしいのですが、同時にまたタクシ一会社は、大體朝二時間くらいの間が全部の交代の時期だということになっているようにあります。そうすると、大體朝の会社の交代時期をねらつて個人タクシ一が営業をしているというのが大半のようであります。また夜もどんなにおそくも十二時あるいは十二時半にはやめてしまふということのようです。したがつて、体力的にもそう無理な消耗が起つてこないということが、まず個人タクシ一の評判のいい面ではなにかと思ひます。また同時に、白タクはどうなのかということになりますと、白タクはまた夕方から出ていつて、二時、三時ころまで働いて、昼間

休んでいるということのようでありま
す。それらの人たちがそれでは採算的
にどうなのかということになります
と、営業車を運転してこき使われて
いる者とあわせてみると、そういう人
たちよりもなかなか収入が多いとい
うことになるような仕組みになって
いるようです。私は、先般の選挙中

に、運転手からこういう話を聞きました。あなた方は一体今度のタクシー料

持つてやれる体制にするために、まず免許制をしきまして、スタートの段階で監督を厳重にするという趣旨から免許制になっておるのであります。これは世界ほとんどの国が同じような免許の制度をしております。ただ免許の基準その他は、もちろんそれぞれの事情によって異なりますが、自由営業にいたしておる国はございません。それはいま申し上げましたような理由でございます。

それからタクシの運転手とどうきんはしければしほるほいいという話でございますが、先ほどの御質問に答えましたように、最近では特にタクシの運転者の労働管理、給与制度という問題に当局は指導の重点を置きまして改善につとめてまいっておりますのでございまして、そういう意味では、数字の上でもはつきり給与制度等、労働管理の改善もされてまいっております。決して現状をもってわれわれは満足といましておりません。今後さらに努力を積んでいく覚悟でおるわけでございます。

なお、個人タクシの問題につきまして御質問があったわけでございますが、ちょっと忘れましたが、個人タクシのほうはどういう御質問でしたか。

○秋山委員 個人タクシは、大体勤務時間というか、働く時間が少ないわけですよ。

○木村(陸)政府委員 個人タクシは、一人で車両を持って毎日労働に従事するわけでございますので、体力の点、あるいは運行の安全、あるいは労働問題等からいたしまして、一応個人タクシの免許の基準になりますもの

は、一日平均八時間ずつで毎日働く、しかも一週間に一日の休暇をとるといような労働時間、勤務体制を基礎にして、個人タクシの企業計算等もいたして許可をいたしておるわけでありまして、したがって、早朝から深夜に及んで市民の足を提供するタクシといましては、個人タクシだけではとうていそれに応じ得るものではございませんので、会社経営のタクシはやはり二人一車制度あるいは三人二車制度ということで、勤務交代をしながら早朝から深夜までフルに運行できることによつて需要に応じておる。この会社経営のタクシ事業、それから個人タクシのいいところと、両方が相補い合つて需要者の利便の増進ははかれるということ、この二者を併用することによつてタクシ事業の公共的な使命を達成させるようにわれわれは考えておるわけでございます。

○秋山委員 いま御答弁の中に、タクシ料金が値上げになつてから給与体系が非常によくなつたということなんですけれども、私が知っておる限りではよくなつたところは一件もありません。そこらはどういう計算の違ひかわかりませんけれども、たとえば東京都内あるいはこの近在で言えばお隣りの神奈川県あるいは静岡県、こうしたところの三箇所くらいでは私事例を出していただきたいと思うわけですが、それはどういふことかという、いままで、料金の値上げになる以前は、水揚げ高いわゆる責任額が一カ月幾らで、それに伴つて収入は幾らというきめ方があつたはずであります。それから改定後において、ではどうなつ

ておるのかということになりますと、改定になつた分だけ水揚げ高を上げられておるわけですよ。大体においてそのくらの率で上げられておるわけですよ。そうすると、そこで給与の改善がなされておるとは受け取りがたいわけでありまして、それだけではなくて、さっきの御答弁の中にもあつたように、タクシ会社は車一台について二人だということでありまして、これも、労働基準法が何かで考えていくならば、やはり三交代でやらなければならぬというではないと思ひます。あるいは三交代が完全でないまでも、一人の実働時間というものは八時間で計算をされていく、そうすると夜中はどうかというところになりまして、これも、それはやはり輪番制、交代制で補つていくのだということではなければならぬはずでありますけれども、いまの状態はそんな計算にはなつておらないようでありまして、これらについて一体当局はこれを黙認していかなければならぬのかどうか、こういうこともやはりこういう機会に聞いておきたいことのひとつだと思ひます。私たちがいろいろ聞かされておる中では、大体においていま運転手の方々が夜休む時間というものは、二時のところもあるし三時のところもある、そういうところだろうと思ひます。それで、朝は八時に交代するのですけれども、その前に一商売やつてからでなければ交代時間にならない、そういうことを続けていかなければ自分の給与というものは、世間並みの給与をいただくことができないんだということのようでありまして、そういうことであれば、当局の指導そのものが悪いから、運転手さんが休む時

間が少なくなつてくる、体の浪費が非常に多くなつてくる、こういうことではなからうかと思ひわけですけれども、これらについて運輸省では一体どういふことを基準に考えておるのか、そういうことをまず聞かしていただきたいと思ひますし、運転手さんが足りない足りないと言ひながら、白タクがあつたりなどすることは、私は、何か行政上のあやまちがあればこそそうした問題が起つてくるのであつて、そうでなければ正常な運転手になつて、会社かららば正常な給与がいただけるよ、好きこんで警察におこられるよ、置かれるよ、あるいはつかまれば三日や四日済むんじゃないか、そういう心持がするわけですから、そういう心持が、いところに当局の行政指導の面であやまちがあるのではないかということ、これは明らかに私は制度の上ではいえるのだと思ひます。それをどうだのこうだのというのは、あなた方がしろうと向かつて、わからない人たちに向かつて、俗に言うことばで言へば詭弁を弄してゐるんだということにしか思ひないわけですから、そういうことを明確に、わかりよく御答

問が少なくなつてくる、体の浪費が非常に多くなつてくる、こういうことではなからうかと思ひわけですけれども、これらについて運輸省では一体どういふことを基準に考えておるのか、そういうことをまず聞かしていただきたいと思ひますし、運転手さんが足りない足りないと言ひながら、白タクがあつたりなどすることは、私は、何か行政上のあやまちがあればこそそうした問題が起つてくるのであつて、そうでなければ正常な運転手になつて、会社かららば正常な給与がいただけるよ、好きこんで警察におこられるよ、置かれるよ、あるいはつかまれば三日や四日済むんじゃないか、そういう心持がするわけですから、そういう心持が、いところに当局の行政指導の面であやまちがあるのではないかということ、これは明らかに私は制度の上ではいえるのだと思ひます。それをどうだのこうだのというのは、あなた方がしろうと向かつて、わからない人たちに向かつて、俗に言うことばで言へば詭弁を弄してゐるんだということにしか思ひないわけですから、そういうことを明確に、わかりよく御答

問が少なくなつてくる、体の浪費が非常に多くなつてくる、こういうことではなからうかと思ひわけですけれども、これらについて運輸省では一体どういふことを基準に考えておるのか、そういうことをまず聞かしていただきたいと思ひますし、運転手さんが足りない足りないと言ひながら、白タクがあつたりなどすることは、私は、何か行政上のあやまちがあればこそそうした問題が起つてくるのであつて、そうでなければ正常な運転手になつて、会社かららば正常な給与がいただけるよ、好きこんで警察におこられるよ、置かれるよ、あるいはつかまれば三日や四日済むんじゃないか、そういう心持がするわけですから、そういう心持が、いところに当局の行政指導の面であやまちがあるのではないかということ、これは明らかに私は制度の上ではいえるのだと思ひます。それをどうだのこうだのというのは、あなた方がしろうと向かつて、わからない人たちに向かつて、俗に言うことばで言へば詭弁を弄してゐるんだということにしか思ひないわけですから、そういうことを明確に、わかりよく御答

問が少なくなつてくる、体の浪費が非常に多くなつてくる、こういうことではなからうかと思ひわけですけれども、これらについて運輸省では一体どういふことを基準に考えておるのか、そういうことをまず聞かしていただきたいと思ひますし、運転手さんが足りない足りないと言ひながら、白タクがあつたりなどすることは、私は、何か行政上のあやまちがあればこそそうした問題が起つてくるのであつて、そうでなければ正常な運転手になつて、会社かららば正常な給与がいただけるよ、好きこんで警察におこられるよ、置かれるよ、あるいはつかまれば三日や四日済むんじゃないか、そういう心持がするわけですから、そういう心持が、いところに当局の行政指導の面であやまちがあるのではないかということ、これは明らかに私は制度の上ではいえるのだと思ひます。それをどうだのこうだのというのは、あなた方がしろうと向かつて、わからない人たちに向かつて、俗に言うことばで言へば詭弁を弄してゐるんだということにしか思ひないわけですから、そういうことを明確に、わかりよく御答

問が少なくなつてくる、体の浪費が非常に多くなつてくる、こういうことではなからうかと思ひわけですけれども、これらについて運輸省では一体どういふことを基準に考えておるのか、そういうことをまず聞かしていただきたいと思ひますし、運転手さんが足りない足りないと言ひながら、白タクがあつたりなどすることは、私は、何か行政上のあやまちがあればこそそうした問題が起つてくるのであつて、そうでなければ正常な運転手になつて、会社かららば正常な給与がいただけるよ、好きこんで警察におこられるよ、置かれるよ、あるいはつかまれば三日や四日済むんじゃないか、そういう心持がするわけですから、そういう心持が、いところに当局の行政指導の面であやまちがあるのではないかということ、これは明らかに私は制度の上ではいえるのだと思ひます。それをどうだのこうだのというのは、あなた方がしろうと向かつて、わからない人たちに向かつて、俗に言うことばで言へば詭弁を弄してゐるんだということにしか思ひないわけですから、そういうことを明確に、わかりよく御答

問が少なくなつてくる、体の浪費が非常に多くなつてくる、こういうことではなからうかと思ひわけですけれども、これらについて運輸省では一体どういふことを基準に考えておるのか、そういうことをまず聞かしていただきたいと思ひますし、運転手さんが足りない足りないと言ひながら、白タクがあつたりなどすることは、私は、何か行政上のあやまちがあればこそそうした問題が起つてくるのであつて、そうでなければ正常な運転手になつて、会社かららば正常な給与がいただけるよ、好きこんで警察におこられるよ、置かれるよ、あるいはつかまれば三日や四日済むんじゃないか、そういう心持がするわけですから、そういう心持が、いところに当局の行政指導の面であやまちがあるのではないかということ、これは明らかに私は制度の上ではいえるのだと思ひます。それをどうだのこうだのというのは、あなた方がしろうと向かつて、わからない人たちに向かつて、俗に言うことばで言へば詭弁を弄してゐるんだということにしか思ひないわけですから、そういうことを明確に、わかりよく御答

問が少なくなつてくる、体の浪費が非常に多くなつてくる、こういうことではなからうかと思ひわけですけれども、これらについて運輸省では一体どういふことを基準に考えておるのか、そういうことをまず聞かしていただきたいと思ひますし、運転手さんが足りない足りないと言ひながら、白タクがあつたりなどすることは、私は、何か行政上のあやまちがあればこそそうした問題が起つてくるのであつて、そうでなければ正常な運転手になつて、会社かららば正常な給与がいただけるよ、好きこんで警察におこられるよ、置かれるよ、あるいはつかまれば三日や四日済むんじゃないか、そういう心持がするわけですから、そういう心持が、いところに当局の行政指導の面であやまちがあるのではないかということ、これは明らかに私は制度の上ではいえるのだと思ひます。それをどうだのこうだのというのは、あなた方がしろうと向かつて、わからない人たちに向かつて、俗に言うことばで言へば詭弁を弄してゐるんだということにしか思ひないわけですから、そういうことを明確に、わかりよく御答

問が少なくなつてくる、体の浪費が非常に多くなつてくる、こういうことではなからうかと思ひわけですけれども、これらについて運輸省では一体どういふことを基準に考えておるのか、そういうことをまず聞かしていただきたいと思ひますし、運転手さんが足りない足りないと言ひながら、白タクがあつたりなどすることは、私は、何か行政上のあやまちがあればこそそうした問題が起つてくるのであつて、そうでなければ正常な運転手になつて、会社かららば正常な給与がいただけるよ、好きこんで警察におこられるよ、置かれるよ、あるいはつかまれば三日や四日済むんじゃないか、そういう心持がするわけですから、そういう心持が、いところに当局の行政指導の面であやまちがあるのではないかということ、これは明らかに私は制度の上ではいえるのだと思ひます。それをどうだのこうだのというのは、あなた方がしろうと向かつて、わからない人たちに向かつて、俗に言うことばで言へば詭弁を弄してゐるんだということにしか思ひないわけですから、そういうことを明確に、わかりよく御答

問が少なくなつてくる、体の浪費が非常に多くなつてくる、こういうことではなからうかと思ひわけですけれども、これらについて運輸省では一体どういふことを基準に考えておるのか、そういうことをまず聞かしていただきたいと思ひますし、運転手さんが足りない足りないと言ひながら、白タクがあつたりなどすることは、私は、何か行政上のあやまちがあればこそそうした問題が起つてくるのであつて、そうでなければ正常な運転手になつて、会社かららば正常な給与がいただけるよ、好きこんで警察におこられるよ、置かれるよ、あるいはつかまれば三日や四日済むんじゃないか、そういう心持がするわけですから、そういう心持が、いところに当局の行政指導の面であやまちがあるのではないかということ、これは明らかに私は制度の上ではいえるのだと思ひます。それをどうだのこうだのというのは、あなた方がしろうと向かつて、わからない人たちに向かつて、俗に言うことばで言へば詭弁を弄してゐるんだということにしか思ひないわけですから、そういうことを明確に、わかりよく御答

存続が危うくなつてまいつたということから、運賃改定をいたしたわけでございますので、運賃改定によります増収を、給与改定に全部回すというふうな趣旨で改定したのでございませう。運賃改定によりまして、さらに経営の合理化、健全化をはかりながら、給与等についてもさらに改善をしていくことを事業者が期待しながら運賃改定をやつたわけでございます。現在、数字の上で申しますと、東京の平均給与を申し上げますと、これは初任給与と、それから三年ないし五年勤続した者との違いはございまして、初任給与で申し上げますと、大体四万円前後の給与になつております。しかしこれが適正なものであるかどうかということ、は、軽々しく判断はできないのでございまして、こういった給与の額をばば数年間比較してみますと、徐々に上がつてきておるといふのは事実でございますので、それを申し上げたようなわけでございます。

それから白タクの問題は、これは実は白タクをやるような運転手を営業用の運転手に採用されてはますます運転者の道義はすたれますし、乗車拒否等も起つてくるというふうなことで、運転手が足りない足らないといふながら、白タクの運転者がおるではないかという御意見でございまして、これは別の要素がいろいろあるわけでございます。先ほどちょっと触れましたように、正常な交通事業、タクシ事業としてはいふべきでない荒かせぎをやるというふうなことから出ておる一つの違反行為でございまして、必ずしも、白タクがおるから一般の運転手が足らな

問が少なくなつてくる、体の浪費が非常に多くなつてくる、こういうことではなからうかと思ひわけですけれども、これらについて運輸省では一体どういふことを基準に考えておるのか、そういうことをまず聞かしていただきたいと思ひますし、運転手さんが足りない足りないと言ひながら、白タクがあつたりなどすることは、私は、何か行政上のあやまちがあればこそそうした問題が起つてくるのであつて、そうでなければ正常な運転手になつて、会社かららば正常な給与がいただけるよ、好きこんで警察におこられるよ、置かれるよ、あるいはつかまれば三日や四日済むんじゃないか、そういう心持がするわけですから、そういう心持が、いところに当局の行政指導の面であやまちがあるのではないかということ、これは明らかに私は制度の上ではいえるのだと思ひます。それをどうだのこうだのというのは、あなた方がしろうと向かつて、わからない人たちに向かつて、俗に言うことばで言へば詭弁を弄してゐるんだということにしか思ひないわけですから、そういうことを明確に、わかりよく御答

問が少なくなつてくる、体の浪費が非常に多くなつてくる、こういうことではなからうかと思ひわけですけれども、これらについて運輸省では一体どういふことを基準に考えておるのか、そういうことをまず聞かしていただきたいと思ひますし、運転手さんが足りない足りないと言ひながら、白タクがあつたりなどすることは、私は、何か行政上のあやまちがあればこそそうした問題が起つてくるのであつて、そうでなければ正常な運転手になつて、会社かららば正常な給与がいただけるよ、好きこんで警察におこられるよ、置かれるよ、あるいはつかまれば三日や四日済むんじゃないか、そういう心持がするわけですから、そういう心持が、いところに当局の行政指導の面であやまちがあるのではないかということ、これは明らかに私は制度の上ではいえるのだと思ひます。それをどうだのこうだのというのは、あなた方がしろうと向かつて、わからない人たちに向かつて、俗に言うことばで言へば詭弁を弄してゐるんだということにしか思ひないわけですから、そういうことを明確に、わかりよく御答

ということはおかしいということにはならないか、かように考えておるようなわけでございます。

○秋山委員 東京で初任給で四万円とおっしゃいますけれども、私が聞いておる限りでは、まあそんなにはもってないと思います。四万円もらうには、かなり無理をして一カ月十数万円を揚げなければ四万円の収入にならぬといふことも聞いておるわけですから、それはいづれといたしまして、それではもう一つ聞きたいことは、世間でどういふことを使っておったか。いわゆる白タク征伐で警察が血の道を上げて一生懸命やっておった時代があります。こういうときに家庭の奥さん方や世間の人たちがどういふことを言っておったか、あなた方は御存じあるかどうかかわかりませんが、そういう方々はこういうことを言ったじやありませんか。安く乗せてくれる人を処罰しなければならぬという日本の警察は、一体何だろう、自分たちの生活を脅かすために警察があるのかと言っておりましたよ。私なんか、もう毎日のようにその声を聞いたわけです。それは一体どこから生まれてくるかといふことをまず考えなければならぬだろうと思います。したがって、こういうことを考えるときに、もう一ぺんお尋ねしたいのですけれども、個人タクシーを認可する、許可する場合の条件といふものがあるらしいのですが、これを聞かしていただきたいと思ひます。

○木村(睦)政府委員 個人タクシーの免許の条件といたしましては、道路運送法に揭げてありますことをさらにふえんし、これを実施の面におきまして一応の基準をつかつて各陸運局長が事

前に示しておるわけでございます。共通する点を申し上げますと、まず年齢におきまして一定の筋を引いておられます。これも大体四十歳前後以上ということになっております。それから運転経験も、おおむね十年程度の運転経験を保持しておる、この二つが大きな、個人タクシーの条件といへば条件でございます。その他道路運送法上のいろいろな法的基準に照らしてみらるわけでございます。

それから白タクが横行しております。たゞに、何で安い白タクを取り締まらなければならぬのかという話は、われわれ家庭においても話が出ておる。これは白タクといふと、もちろん税金も要らなければ車庫も要らない、いろいろな施設も要らない、こういうことでただ油代と車でもってかせぐということ、安いのは当然のことでございますが、ただこれを利用いたしましては、この事故に対する損害額を補償する制度は何もございませぬし、あるいは白タクが非常に凶悪化した場合には、いろいろな犯罪も起こるといふような危険を包蔵しておるわけでございまして、やはりタクシー事業といふものは、安ければいいのではございませぬので、客観的に見て安全を保障され、そして快的にお客様の要望にこたえる健全な規模のもとに事業の運営が行なわれておるといふことが、長い目で見て国民のためになるということから、タクシー事業といふものにおける制約を加えて、免許制にしておるわけであります。運賃だけから申しま

いうことも事実でございますが、そういう点につきましては、やはり安全とか、そういう事故を起こした場合とか、そういうことも考慮する必要がある、かように考えられるわけでござい

○秋山委員 いまの御答弁の中にいろいろの要件がありますけれども、結局白タクといふことになりまして、車庫も要らなければ税金も要らないんだといふことになるんだと言っています。これが、これも考え方によると、車庫はいずれとしましても、税金といふものはそんなに高いものかといふことになり

ますと、反面考えられることは、いま世間でいわれているように、タクシー会社の営業権といふのですか、これがとつともない金で売買をされるんだといふ話も聞くわけですから、そういうことを聞くと、それとこれとの関係がどうなってくるかといふことになりまして、これも私たちの頭では計算がでないほどおかしき計算になってくると思ひますし、またいまの御答弁によりまして、個人タクシーの許可の標準といふものが大体年齢で四十歳前後といふことでもありましようし、経験年数も十年以上といふことになりま

るのではないかと申すわけですが、個人タクシーで営業しておる人たちの収益が一体どのくらいになっておるか、これもお知らせいただきたいと思ひます。

○木村(睦)政府委員 個人タクシーの場合でも、一応一日平均八時間働くという前提で、すべて事業の計画等見ておるわけでございまして、個々の労働のやり方、働きぶりによりまして、違つております。しかし、それらを総じていろいろ参考にする場合の資料として、試算をいたしたことがござい

いうふうにわれわれは推定をいたしておるわけでございます。

○秋山委員 さっきの答弁では、白タクの人は税金も払わぬのだからということばが出てくるのだし、今度聞けば個人タクシーと会社の運転者と比べてみて月額一万円くらいしか違いがないのだといふことでもあります。そうすると、月額一万円の差で、車の償却もしなければならぬだろうし、また個人タクシーとしてはいろいろなさなければならぬこともあるだろうと思ふので

すけれども、それでいま御説明の中にありましたように、益蓄れの賞与あるいは期末手当に準ずるようなものの計算を考へていくと、一年をトータルすれば、これがゼロになつてしまふんじゃないかと思ふわけでありま。そこで私たちが考えられることは、ただ時間で賣められたり、かせぎ高でぎゅうぎゅう言わねばならぬだけ取り柄なんだといふことになるかも知れませんけれども、それだけでは何か私たちが理解しかねる面があるような心持がいたすわけでありま。もし、いま御説明のとおりであるとすれば、個人タクシーが出てきたらば、できるだけ早くどんどん許可したらよかりそうなんだけれども、十年も二十年も三十年も長い間の経験を持つてい

○木村(陸)政府委員 たいだいま申し上げましたのは収入のことについてでございますが、先ほど申し上げました個人タクシーを認めますという条件は、個人タクシーというものがお客に対しては一車一人の責任で安全輸送をやる関係でございますので、会社と違ひまして背後に会社という資本力もないわけでありまして、したがって事故その他のときの補償等も十全を尽くし得ないというふうなことも考えておりますので、できるだけ個人タクシーにつきましては内容のしっかりした、事故も起こす可能性の少ない年齢経験の者というふうな観点から、厳重にいたしておるわけでございます。そうして、これらの基準に合うものにつきましては許可をいたしてまいっておるわけでございますが、これは個人タクシーといわず、法人の場合といわず、事業の免許につきましては相当な競争もあることでございますので、ガラス張りの中で厳重な調査の結果これをきめませんと、いろいろ問題があるわけでありまして、そのためにどうしても若干の目数はかかるわけでございますが、しかし、できるだけ早く処理をするということで、一昨年、昨年と、徐々に処理の期間も短縮されてまいっております。また東京の場合でも、昨年、一昨年に比べますと、個人タクシーのふえる率も五割以上ふやしておるといふふうに、逐次御指摘のような方向に今後進めてまいるつもりでございます。

○森田委員 栗山礼行君。

○栗山委員 私は、自動車局長がお見えになっていらっしゃるのです、広範にわたって実はお尋ねを申し上げ

たいことと、若干タクシー経営に参画いたしました経験等から、運輸行政について少しの中ずという気持ちを持っておるのでございますけれども、道交法の最終の委員会になっておりますので、時間の関係等の制約を受けまして、二つミックスしてお尋ね申し上げたり、若干私のささいな経験を持ちます内容を申し上げて、端的にお答えを願ひ、重点だけにまとめてまいりたいと思ふのでございます。

いま白タクの問題が出てまいりました。白タクについてはいろいろ終戦後における歴史的な沿革というか、起源がございまして、これは運輸省だけの問題でなくて、世相から見ても、これらについてどのような適正の取り締まりをするか、こういう問題についても私は率直に言つて不十分内容が存在したと思ひます。また最近の白タクの様相は非常に変わつておる。一部の、当初起きたようないわゆる暴力団の一つの組織によりまして白タクというふうなもの、これは世相と、経済的な条件と、交通の需給の関係からいふことで、必然生まれてまいります。今日の白タクの情勢というものは、主として月賦で自家用車を買ひまして、その一つの償還に充てるという条件において、いわゆる本職でない、そういう形において白タクが行なわれておるといふのが一つの特色であるかと思ひます。自分が働いて、ただでひとつ車を手に入れる、こういうアルバイト方式というのによつて行なわれておるといふのも最近の変化の方向であります。もう一つは、運輸省でお考え願ひなくてはならない点は、いわゆる関係会社が自己の所有車という形にお

いて車台数をふやしていくということではなくて、最も新しい車で、タクシーを雇ふねと白ナンバーを月ぎめの契約をして、長期借り入れ契約を行なう、こういう一つの制度的方向に入つておることは自動車局長よく御承知のとおりであるかと思ふ。これはいろいろ長短がございまして、あるいはまたこれをどのように規制するかということについても、取り締まり及び運輸行政の面から検討を要する深い問題点があるかと思ひます。私はこの点について、白タクの沿革と白タクの実態をながめて、取り締まり及び行政面からどのようにこれに対処するか、こういう一つの問題点を指摘して、できれば私は自動車局長及び交通局長から、両面から御意見を承つておきたい。

それからいま一つ、個人タクシーの問題でございます。いろいろ質問を伺つていたのですが、現在約七千台、営業台数のどれほどの比率になるかというところでありますが、これはきわめて台数が狭小なものであるということでありまして、私の記憶ではたしか橋本運輸大臣のときに、非常にふえて点数をかせがれたという内容を持つておるかと思ふのですが、私自身も個人タクシーという一つの制度を認めるというあの経過については、非常に賛意を表する者であります。御承知のように運輸手というものは、非常に就業年数が短い職業的条件を持つておる。長い間働けないという過労の条件を職業的に持つておる。しかも、漸次福利退職制度というものができてまいりました。が、一生運ちゃんかという一つの絶望的条件に、せめて自分の経験をみずから自由に営業を行なえるというこ

とに大きな光を与えたということになります。こういう点から私は非常に善政であつたと思ふのであります。その後の経過をながめてみますと、いわゆる営業車と個人免許の比率において、この点がアンバランスだ。私は、一部の企業を守る形において個人免許というものを極度に制限しておる、こういう実態もいふまでもない一つの現実になつてあらわれておる、こういうことを指摘を申し上げていろいろございまして、いろいろございまして、自分で頭金をつくつて、みずからの経営として自由に運転できる、会社よりもはるかに高い自分の収入を得られるということについて、せめて一点のあかりをともす一つの制度であるということから、これは業者の圧力という一つの考へ方ではなくて、基本的に足りないのではありませんから、優秀な人たちがみずから、終生の一つの働きの場を与えてやるということについては、もっと真剣にこれと取り組んでいかなくちゃならぬ、こういう問題等もあるかと思ひます。私は統計を存じませんけれども、おそらく交通の事故の場合においても、みずからの車でありまして、保管、管理、運行について、非常に大事にいたします。自重大いです。こういう観点から申し上げても、私は営業車よりもはるかに社会的利益を与えておるといふ点から、私は大胆に、いわゆる官僚的な一つの狭義を脱して、この問題に真剣に取り組んで強化するという方向をとつてもらいたい、こういうことが私の申すところでございまして、御意見があれば、この点もお答えしていただきたいと思います。

同時に、この点はいわゆる白タク、それから個人運転、それから会社経営のタクシー、それが一つの悪循環があるわけですね。それは御承知のとおり、タクシー経営にもいろいろ沿革が終戦後ございまして、その実態は自動車局長がどういふふうに把握されておるか知りませんが、いろいろ池田さんの経済政策等の反映等もございまして、今日ほんとうに黒字経営を行なつておるといふタクシー業者は少ないのです。ここに問題がある。このことについては、いろいろ管理費の問題、人件費の問題あるいは一つの近代事務管理の問題等については、負担の問題等に限り、タクシーの経営規模という認可の範囲があまりに少なかったというところであります。今日十台や十五台で経営ができるというところに大きな間違いがあるのでございまして、あるいはまた二十台、三十台では今日の経営規模としての条件に満たません。こういうところから、むしろ問題はノルマのことになって、そうして白タクをやるか、あるいは免許をもらえないということになれば、白タクをやるのだから同じじゃないか、こういうことになったり、乗車拒否や、あるいは悪循環を生んでおる、こういうことでありますから、私はやはり運輸省としては、そういう既存の業者についての適正な経営の健全化の方向というものを、そういう角度から検討を加えていくべき状況に立ち至つておるのじゃないか。こういうふうに、白タク、個人経営、及びタクシー経営という三点について、質問になりますか、あるいは意見を申すということになりますか、これはこの点で簡明にひとつお答

えを願いたいと思います。私は若干専門家であるということをお負しておりますので、あなたの答弁によつては幾らでもこれについて論争点を持つておるわけでありますが、そういうふうには主客転倒するような立場できょうはお尋ねしようというふうな考えております。

○木村(陸)政府委員 時間の関係もございまして、簡単に答えを申し上げたいと思います。

白タクの対策といたしましては、やはり何と申ししても、需要に見合うだけのタクシの輸送力を供給するということが根幹であると思ひます。この点につきましては、先ほど申し上げましたような考え方で、今後とも輸送力の増強はやつていくつもりでございます。

それから、借り入れの形が白タク類似という問題がございます。これは個々の事実について検討いたしませんと、なかなか形式上、実質上いふんな形をとつておりますので、これはケース・バイ・ケースでもって検討をして、白タクであればこれを取り締まるという方向でいきたいと考えております。

それから個人タクシにつきましても、ただいまお話のとおりでございます。して、われわれも御指摘の方向で今日まで指導してまいっております。今後ともさらに指導いたしまして、より多くよりりっぱな個人タクシを育てていきたい、かように考えております。それから、タクシの経営規模の問題も御指摘のとおりでございます。やはりタクシ事業というものは運輸行政の観点からと同時に、いままでは職

業の自由といひますか、かなり小規模でできる事業でもございまして、社会政策的な考慮も若干加わりながら今日のタクシ事業というものが出現してまいっておりますので、経営規模の小さいものは相当たくさんあります。しかしこれをできる限り集約化いたしまして、それが経営の合理化であり、能率化であると考えておりますので、こういう面につきましても御指摘のような方向で及ばずながら指導をいたしてまいりたい、かように考えております。

○高橋(幹)政府委員 白タクのいろいろな歴史については、ただいま栗山議員から御指摘のとおりでありまして、これに対する警察の取り締まりの態度も、やはり経済現象として一つの需給のアンバランスから生じた必然的な現象に對して、いかなる権力的な取り締まり行政の面からこれに對処するかという問題の場合においては、私がいつも申し上げておるように、一定の限度があるわけでございます。したがって、しかしながら現行のいわゆる行政法規に違反したような形態で行なわれる営業形態というものは、私どももいたしまして無関心ではあり得ない。しかしよつてきたところのその原因が那邊にあるかということに對して、私も警察取り締まりの面から、原因に對してメスを加えるという意味でその問題点を指摘して、いまの白タクの問題ならば、かつては個人タクシの不足というふうな問題に關連して白タクの問題が起きておる、あるいは全体の自動車のアンプランス、タクシのアンプランスということから起きておるといふ意味で、私も

その行政の主管であるところの、ここにおられます自動車局長等に対して、できるだけ多くの個人タクシをすみやかに免許してふやすこと、あるいは自動車の増車をすみやかにするというのとによつて、経済現象としてそれに対応するというやり方を反面とつていただかなければならない。しかし同時に、依然として法律に對して挑戦をするというふうな悪質なものに對しては、これに對して斷固として警察の取り締まりの鉄槌を加えなければならぬ。こういう意味で行政的な指導の面と、私どもの担当している取り締まりの面と、両々相まって問題に對処していくということが、従来の私どものこれに對する態度であります。しかし最近における白タクの問題は、もとよりいろいろ問題がございしますが、やはりこういうやみの行為につけ込むいわゆる暴力団、弱みにつけ込む暴力団というふうなもの、その発生に根源があるという意におきまして、私どもはこういうものに對して一定の秩序をなすということ、白タクの取り締まりということに對して警察取り締まりを加えていくというのが現状でございます。

○栗山委員 自動車局長から、私の三點についてやや明快な御答をいただいたのですが、問題は委員会質疑の間ではそういうことが出るものであります。どうも私の見る目は、運輸行政は手ぬるい。世間では業者とのなれ合い行政が非常に多い、こういうふうな風聞等も立つところ、一そう適正な運輸行政をやつていただかなければいかぬ。この問題は単なる一つの経営体をどう見るかという問題ではございませぬ。ここには交通惨憺の問題もござい

ますし、いわゆる人道上の問題、そういう生命上の問題等もございしますので、この三點についてはひとつ十分に心して、運輸行政の強化と、よりよい効率的な行政指導をお願い申し上げて、この問題はこれとどめておきたいと思ひます。

それから、これに關連いたしましてちよつと局長にお伺ひするわけですが、最近御承知のとおりタクシにプロパンガスの利用度が非常にふえてまいりました。この事柄は、私から申し上げますと、やはり料金を抑止されておる経営困難な状態から、何としてもひとつ可能な改善策の一環として、ガソリンとプロパンと対比した形において、この種のプロパン利用というものが非常にふえてまいつた、こういう経済現象からこういう方向をたどつておるものがあると思ひます。そこで問題は、やはりこの二つの問題がございします。一つはこれに對する完全安全性というものを、経営者も運転手も社会人も、まだそこまでの理解を持つておらないということでありまして、この点について、プロパンの発生源について、運輸省としては科学的な見地から、そういう危険性なしとする一つの態度をお持ちなのかどうか、それからもう一つは、私は直接運転手から聞くこととございしますが、深夜運転をやつておりますと、夏季には窓をあけますが、冬は御承知のとおり密閉いたします。こうして作業を終えて帰つてまいりましたときに、何となしに食欲が進まない、そして頭にかすかな痛みを感じる、ということがあつた。これはプロパンガスの車に乗つております運転手が共通の何となしに不安を感じておるといふ

ことであります。乗客及び経営者を含めて、そういう保健衛生の立場から、これは完全無欠なものとしての一つの根拠や、あるいはそれに対する認識、この点について重要性があるかと思ひますので、端的にお伺ひを申し上げます。

○木村(陸)政府委員 タクシにプロパンガスが使用され始めてから、相当程度推移いたしております。ただいまお話のプロパンガスの防止につきましては、なぜプロパン車がいろいろ災害を起こし、人体に被害を与えるかということを検討いたしまして、結局いままでの車にはプロパンのタンクを車のうしろのトランクに乗けて、そうしてプロパンガスが切ればそれをおろしてスタンドで補給するということをやつておりました。そのためにタンクの施設が車に固定されていいために動揺いたしまして、パイプのつぎ目がゆるんで、そこから漏れるということが原因でございしました。そこで昨年は一斉にプロパン車につきまして臨時に車両検査をいたしまして、これらの施設の点検をいたし、検査に合格いたしましたものはその意味のステッカーを張らしておつたわけでございます。昨年の暮れ、つまりことしの一月一日以後におきましては、新車につきましては、すべてプロパンのタンクを車に固定したものでなければいけない。それから在来の車につきましては、若干の猶予を置きまして、この五月三十一日までには全部これも固定施設にしなければ使つてはいけないうことを保安基準で定めまして、それを実施いたしておりますので、來たるべき六月一日からは、あらゆるプロパン車につき

まして全部施設は固定式になるわけ
でございます。なお、念のためにうしろ
のトランクと客席の隔壁も密封いたし
まして、かりに多少の漏れがあつて
も、客室にはうしろから漏れて入らな
いように、この措置も車両検査の上
においていたしております。したがいま
してその点では、プロパンタクシーに
対します災害等の防止につきましては
まず万全を期せられておる、かように
考えております。

それから、室内の衛生問題で、運転
手が頭が痛いというような問題がある
やにも聞いておりますが、特にプロパ
ン車においてしかりかどうかというこ
ともよく調べないとわかりません。こ
れはやはり運転者の労働上の問題とし
て、別に検討をいたしておる状況で
ございます。

○栗山委員 これは局長に御要望申し
上げておきます。いまの運行上におい
て安全性を強化されておる、こういう
方向はよく理解ができます。それから
頭の痛い原因は、よつてもつてプロパ
ンガスの発生からくる排気ガスの問
題によるのかどうかということにつ
いては、しるうとでまだ究明しており
ませんから、これはひとつできるだけ衛
生的な見地から、十分科学的基礎に基
づいて御検討いただきたい。

それからプロパンのそういう発生
設置の問題についてですが、これは普
通運行上は差しつかえないかもしれま
せんが、最近のように追突、衝突とい
う場合における危険については、いま
の御説明の範囲では非常に不十分なの
であつて、こういう不測の事故による
一つの故障というものが、非常に大き
な損害を人体に与える、こういう事実

も否定することはできないと思ひます
ので、あわせてそういう問題について
は、適正な一つの検討と方法をお進め
いただきたい、こういうことで、この
二点について要望申し上げておきたい
と思ひます。

それからあともう二点ござい
ます。タクシーに関連いたしまして、これは
御承知のとおり六大都市に限定する
と思うのですが、最近運転者が足りま
せんから、地方の運転者をいろいろ福
厚生及び労働諸条件の待遇の改善等
を加えて、地方の運転者を連れてまい
るという傾向が顕著でございます。そ
うして、当初は地理に不案内でござい
ますから、それに指導員を乗車せしめ
まして、適正指導いたしておるという
ことでございますが、かりに大阪に例
をとりまして、これは三月、四月で乗
客の要望にこたへ得るような運行がで
きるといふことは非常に至難でござい
ます。十年、十五年おきましてでも十
分だといふことは、われわれの常識的
な一つの理解でありまして、こういう
ことから、問題は、地方の労働条件と、
市内に於ける特別条件という一つの経
済条件とを比べてこちらに人がある
外多い。来てもタクシー運転の場合は
そう大きな条件に格差があるわけでは
ないから、これはたいへんなことをし
てしまったというので、また地方へ逃
げて帰るといふ傾向が多いという現象
を生んでおるわけですね。私は経営上
の一つの指導の問題と、タクシー経営の
あり方について検討を加えるべき問題
だと思ひますが、一番重要なことは、
土地不案内、地理不案内といふこと
で、サービスの不十分ということでは
なくして、交通事故の発生危険の度

合いが非常に多いということです。お
客さんも、運転者が知りませんから、
変なところであつちへ行つてはいか
ぬ、こつちへ行つてくれといふさまよ
いがある。適正な運行がなさ
れないという危険が――私は統計上わ
かりませんけれども、非常にこれはあ
ぶないといふことでございまして、こ
ういふ問題について適正指導されてお
るやには承知をいたさないものであり
ます。これは運輸省のそういう行政指導
の具体的な規制をはかつて、こういう
交通惨禍に対する防止対策、こういう
一つの重点からこれの検討を望むべき
重要な問題があると思ひます。この
いふふに私は申し上げて、これもお
尋ね及び要望になるのですが、御見解
を承つておきたい。

もう一点は、先日他の委員から御質
問がございましたが、最近のダンブ
カーの問題、これはいろいろございま
す。免許年齢や基準の問題等いろいろ
な問題がございまして、そういうこと
を除きまして、御承知のとおり若年運
転者、はなはだしいのに至りましては
無免許運転者という条件のものがこの
種のものに非常に多い。高橋局長の話
によりまして、いわゆる交通事故の統
計から示しますと、大企業というもの
が、だんだんそういう運行管理や適正
管理といふものを充実して、交通事故
が少なくなつてきた、こういうことで
ありますが、逆に交通事故のふえてお
るというところは、いわゆる二台とか三
台とか一台という小経営の規模におけ
るダンブカーの問題がはなはだしくそ
の種の悪質な条件を持つておる。要す
るに無免許で平気で走らす、こういう
ふうなものでございまして、あるい

は極端なノルマの運転をさす。これは
下請という一つの系列からくる経済
ベース・オンリーでものを考へて、そ
うして運転者の身体及び社会的な災害
といふものを顧みない、きわめて不見
識な経営者の存在することも事実であ
ります。こういうところが事故の発生
が多くなつておる。私は極端なことを
申し上げますと、いまの損害保険の問
題等から考えまして、事故が起きます
と、大きな事故になるといふことなら
ひき殺してしまへといふような経営者
が――極端な表現でありますけれど
も、それは重傷をさせて負担がかかる
といふことからくる、死人に口がない
んだ、こういうようなことを指導する
業者を私は具体的に承知をして然る
した、戦慄を感じたといふ経験を私は
持つておるわけなんです。そういうし
ますと、これは刑法上の問題になりま
す。と、教唆、共犯的要素といふこと
なるうかと思ひます。そういう条件の運
行指示を受けておつて、その人だけが
違反行為の対象になる。これは当然
のことでありまして、ところが経営者
は、みずからの経済的な条件から無理
な指導と使喚をしておるといふことに
ついて、運輸省の側から適正指導と、
これに對してどのように対処するの
か。警察のほうから見ますと、これが
共犯とか教唆といふようなことにつ
いては、結果が事実でありますから、私
は運輸行政が、こういう業者に対して
適正な指導と、このようなものにつ
いて一つの行政処置といふものが必要で
あらう、こういうふうにかへるもので
あります。この点については明確な
御答弁をいただきたい。

それからもう一点。御承知のと
おり、最近、あなた専門家であります
から――大型車の長距離運行といふもの
が非常に時代的な脚光を浴びてまい
つたといふことでございまして。この点
について、いろいろ法律上の規制はいた
しておりますけれども、何万馬力とい
うようなことで一つの契約行為が定ま
りますから、おれ一人だけでいじょう
だといふようなことで、助手を連れま
して、運転者が一人でこれを往復す
る。たとえば大阪――東京、こういう
ふうなケースもございまして。ふらふ
らなつて帰つてくる、こういうような
ものは、いわゆる運転者の労働管理
や、あるいは健康管理の面からとい
ふことはなく、こういうものが無理
な運行をする。速度違反といふものは
こういう結果から起きてくる。居眠り
運転もまさにそうである、こういう
うに考えますときに、この種の業者に
ついて、長距離運行について、運輸省
がそういう実態に照らした指導と内容
を持つていらつしやるかどうか、こ
ういふ点についてお伺いを申し上げた
と思ひます。

○木村(陸)政府委員 タクシー運転手
の地方からの引き抜きの問題でござ
います。先ほどから申し上げておりま
すような状況で、確かに運転手不足の
状況から引き抜きがございまして、こ
れに對しまして、東京都等におきまし
て、地理を十分教えた上で運転に従事
させたらどうか。ごもつともなお話で
ございまして、われわれもそれを痛感
しておるわけでございます。ただいま
のところでは事業者に対しまして、そ
ういふ新しい運転手を地方から入れま
す場合には、十分地理等につきまして

予備知識を与え、教育をした上で実地に使うようにという指導はいたしておるのでございます。それから、業界で教習所等を持って育成をしております場合にも、こういう問題を教科項目の中に入れて教えるように指導いたしておりますが、まだ制度の面におきましては、地理の試験というふうなことははいっていませんが、これは御趣旨を十分くみまして検討いたしたいと考えます。

それから、タンブカーの問題でございますが、タンブカーは、実は自動車運送事業として砂利の運搬その他やっておりますのは非常に少のうございまして、ほとんどが自家用で、たとえば砂利業者がやる、あるいは建築業者がやるという場合が多いのであります。したがって、人々貨物を安全に運ぶという観点から自動車運送事業として把握いたしまして、タンブカーの運転者を指導、教育するという点には非常に困難な点がございます。これはやはり運転者の運転技術、あるいは運転者の免許の問題、いろいろそういう観点からの対策も必要かと思うわけでございますが、この問題につきましては、内閣の交通対策本部におきまして、従前からいろいろ検討いたしておりますが、特に建築業とかあるいはそのほかの生産事業等で、そこがタンブカーを使用して事業をやっておるという方面につきましては、それぞれの所管官庁を通じて事故防止の注意を喚起するような措置は講じておるわけでございますが、自動車運送事業者としての把握につきましては、砂利輸送等につきましては運送事業者はきわめて少ないのであります、それに対する運送

事業者としての対策としては、どうも十分にいかないという面があるわけであります。

それから大型車の長距離輸送、特に今後高速道路ができますと、さらにこの問題は重要になってまいるわけであります。これにつきましては、運送業者の長距離大型車の運行に対する指導は各陸運局を通じて厳重にやっておりますわけであります。特に最近、自動運行記録装置という運転者の全く自由のきかない特殊のメーターができて、あとになりまして運行時における一分一秒の状況が、そのまま正確に記録されるようなものが最近使用されるに至りまして、これをこういつた長距離の、特にトラックの運送につきましては強く指導せまして取りつけさせております。ほとんどの長距離運送車はつけておりますが、さらにこれを完全につけさせますことによりまして、運行の途中におきまして運転者がきわめて慎重に運行するというふうなことを間接的に強制できる。これを徹底いたすことによりまして、長距離運行の事故防止等の対策の一つの大きなてこ入れにいたしたい、かように考えております。

○栗山委員 もう一点だけお許しをいただきたいと思います。いま御答弁を伺いまして、私は懇切な答弁をなされたと思いますが、私の質問に対する適正な答えを願ったとも限りません。あるいは私の意見とも相当相違がある点があるわけなんですけれども、きょうは時間がございせんから、これは重要な問題でございせんから、何らかの機会をとらえまして、後日十分に御意見を伺うということとどめてお

きたいと思いますが、ただ問題は、あなたの御答弁の中であらうかえすことは、いわゆる総合交通行政の貧困という官僚のセクトがまた出ております。

こういう重要な問題について、全くばらばらの立場から行政が行なわれておる。こういうことを痛感するわけでありまして、まあ運輸省だけに求めるわけではございせんが、建設省の関係がございせんが、あるいは警察庁の関係がございせんが、こういう方、総合交通行政の一つのあり方、こういうふうなものも重要な問題として含んでおるというのを私は指摘いたしまして、自動車局長に対する質問をこれで終えたいと思うのであります。

もう一つ、これも関係いたしますが、御案内のとおり車両制限令というものがこの七月で期限が切れますが、これをめぐりますいろいろな意見が出ております。私も意見を持っておりまして、三年間の経過の処置をながめまして、どのようになされたかという問題もございします。あるいはまたこれが十分に成果があらわれないということ、これの延長をひとつはかいていこうじゃないかというふうなことを警察及び建設省、運輸省で御協議をされておるというふうなことも聞くのであります。これは重要な内容を持つものであります。いわんや建設省と運輸省の間において卵が鶏かというふうな論争点もございまして、その間に運輸省はほとんど制限令が置かれておるところで、パスの認可等もなされておるというふうな問題もございします。私はこの点をつまびらかに質問申し上げたいと思つたのでありますけれども、時間がございせん。これはよく御存じであらうと思

いますし、建設省の関係はいらつしやいませんが、自動車局長と、この両方から、これについてのいままでの成果、あるいは七月が迫つてどうこれに取り組んでいくかということについての各省の御意見いろいろあるうかと思つたので、一言でけつこうでございまして、御答弁を伺つておきたい。

○木村(陸)政府委員 車両制限令につきましては、この八月一日からは制限令の適用に触れるところではパスの運行がまかりならぬということになるわけでありまして、三年間の猶予を置いておきまして、現在通つていられるパスを、三年後において車両制限令のためにパスの運行を停止して利用者に迷惑のかからないように努力しようということ、三年の期間を置いておきまして、八月を目前にいたしておりますが、事実上意のとおりになっております。一方において車両制限令を徹底的に勵行いたしますと、いままで沿道の利用者の利便を完全に絶つというふうな事態が方々に出てまいります。これらにつきまして、実情は、警察、建設、運輸、三省の出先機関が詳細に実態を調査いたしております。この制限令に触れる箇所は調べておりますが、その対策をいたしまして、実は御指摘のごとく三者とも思い悩んでおりまして、利用者の利便をそがけないよう、しかも制限令の趣旨は徹底できるようにということで、目下盛んに苦心して協議いたしておりますので、いましばらくその検討の結果までお待ちいただきたいと思います。

○高橋(幹)政府委員 この車両制限令の問題は道路局長も答えられたわけ

あります。私も、私どももいたしましては、道路建設の問題と、もし道路建設が不可能な場合においては運輸省側において車両を小型にするか、あるいはその路線を業者並びに運輸省が廃止するか、しからずんば、私どもとして必要な交通規制上の措置を、一方通行あるいは迂回措置をとるというような方向で解決するか、いろいろな解決の方法はあるわけでございます。その点につきまして、先般来、いま御答弁がございましたように、関係三省の間において、無意味にこの車両制限令の施行の時期を延ばすということではなく、これを厳格に施行するという前提に立つて問題を詰めた場合においてはいかなるものになるかというたてまえで、実態の調査をするということで、先般それぞれ筋において調査をいたしたわけでありました。警察は警察、運輸省は運輸省、あるいは建設省は建設省というところで、それぞれの問題の路線についてそれぞれの筋の筋をあげまして、先般事務的な課長会議のレベルで、一応の問題の処理の具体的ないろいろな問題について検討いたしておるわけであり

ます。たとえば東京の例を御説明いたしますと、正確な路線は私ちょっと失念いたしました。が、十何路線問題があるわけでありまして、その中で警視庁あるいは運輸省あるいは業者あるいは建設省と具体的な実地の検討をいたしまして、これに対する対策をいろいろとつてみる。たとえば道路の拡張が来年度にできるというふうなものについては、これまたいろいろ考えるべき要素がありますが、その点について道路

計画が何らないというようなものについて、その個所について無制限に延ばすということはできないというような一つの例もございします。したがって、ただいま自動車局長の御答弁と同様に、この問題についてはさらに三省の私ども局長レベル、あるいは三省の次官レベルということで、だんだん問題をしばって最終的な結論に到達をしていきたい、こういうふうに考えております。

○栗山委員 要望だけ申し上げておきます。これは運輸省と警察庁だけに望みます。これも困難で、建設省との関連があります。いろいろ結論がつかぬと思います。ただ問題は、制限令というものをしかれた。その間にばらばらの状態で成果もあがらなかった。この形において、単に政令の延長をはかると、こういうようなみにくい姿になって、やはり反省と検討を加えて、そして諸問題を今度どのようにしていくのだ、こういうことを明確にお示し願うような立場で、せつかくいま御検討中、こういうことでございしますから、すみやかな結果と成果の方向にひとつお取りきめ願いたい、こういうことで私はこの問題を持っていきたい。交通局長さん及び課長さんで、この中でございしますが、私、三三だけ御質問申し上げ、それから一点だけ御要望……。

○森田委員長 栗山先生、どうですか、あとでまたあなたの時間がとつてあるのですから、そのときに……。

○栗山委員 けっこうです。

○華山委員 趣を交えた御質問をいたしたいと思ひます。

都会においては非常に自動車があふく

そういうしまして、そのことではない、御苦心をなすつていらつしやるようでありまして、一面、山村に参りますと、自動車が使えない人がたくさんおります。そして私はいつも言うのでございしますが、荷車を通す場合には荷車を通すだけの道をつくつた。いま自動車までできて自動車を通る道ができて、こういうふうなことは、私は政治上間違えてゐるのではないかと、こういうことを根本的には考えますけれども、そういうことを言つていてもしかたがないこととて、定期的に通る車、あるいは営業であつても公営でもよろしうございしますが、それはあつたバスのような大きなものでなければ運輸省は認可にならないのでございします。小さな車でも定期的な運行として御認可になるのをごさいますか。私、寡聞にして知りませんので、ちょっと教えていただきたい。

○木村(陸)政府委員 定期的に運行いたしますものにバスとトラックと両方ございします。バスにつきましては、別に大型でなければ認めないというものはございしません。道路その他あるいは利用の多寡によりまして、いわゆる小型といひますか、十人乗りのバスを通すこともできるわけでございます。トラックにつきましても同様でございます。

○華山委員 そうしますと、地方公共団体の町、村等におきまして、山村地帯に朝と晩に乗用車を出しまして、そして運賃を取つて運行するということは差しつかへございせんか。

○木村(陸)政府委員 乗用車を使いまして、現在のバスのような運行でやる

という問題は、実は初めてお聞きしたわけでございますが、私のほうで見ますのは、やはりそれが乗り合い運送事業として永続性が持てるものかどうかというふうな見地からこれを検討いたすわけでございます。従来の事業の実態から申しますと、詰めまして、運転者をのけましてせいぜい五人——五人も無理だというふうな車で、朝晩二回だけ定期的に運行して事業が成り立つかどうかというところに問題があるうかと思ひますが、これは検討させていただきますかと思ひます。

○華山委員 損害を無視いたしました、町や村で、僻地に対して、とにかくそこは小さな自動車の通る道でございしますが、バスを通すのは無理だ、こういう道に對しまして、乗用車程度の小さな自動車で、利害得失を別にいたしまして、公共的立場から役場等がやるという場合にはいかがでございますか。

○木村(陸)政府委員 いわゆる事業としてではなしに、あるいは無償等の形で役場等がやります場合には、これはまた別の観点から見られるわけでございます。十分考えられる余地があることと思ひます。

○華山委員 それは無償じゃないのでございします。金は取りますよ。これは乗らないときもあるでしょうし、なかなか採算が成り立たないという場合もあり得るけれども、そういうことを無視いたしましてそこに車を定期的に通す、そういうふうなことは、これは認可が要る問題でございしますか、市町村がやってやってもいい問題でございしますか。

○木村(陸)政府委員 一般の公衆をそれに乗せて運行するというものになります。認可の対象になります。

○華山委員 私の質問のような場合には御認可になりますか、お聞きいたします。

○木村(陸)政府委員 非常に珍しい例で、初めてお聞きしましたような問題でございします。ちょっとここで即答はできませんが、十分検討させていただきますかと思ひます。

○華山委員 例ではないのです。そういうことをして山村僻地の人に自動車の幸福というものを与えなければいけないのではないかと。私はそういう点を考へておるわけでございます。またそういうことを私といたしましては県庁におつたこともございします。立案をいたしましたけれども、なかなか法規上困難であるという面に遭遇したわけ。そういうふうな山村僻地に参りますと、なかなか不便である。距離は短いけれども、道が悪いというふうなこともありまして、どうにか乗用車が通れるというところには乗用車でも出して、ある程度の賃金をもつて定期的に運行したほうが私はいふと思うのでございします。そういう点、ぜひ一つ私も考へてみたいと思ひます。で、実行する市町村があるかどうか、これは別問題といたしまして、御研究を願ひたい。

もう一つは、林道等におきまして、定期的に営林署、そういうところがつとめ人のためにバスを乗り入れることがございします。またトラックを入れる場合がある。これに部落の人を乗せますと、運輸省におこられるということでは絶対にやれない。そういうことはい

かがでございますか、お聞きいたします。

○木村(陸)政府委員 そういう場合に村の人を料金を取つて乗せると、有償運送行為ということで道路運送法に触れるわけでございます。それから、無償でございしても、継続的にそれをやりますと、やはり無償による道路運送事業ということで免許を要するといふことで、道路運送法に触れるわけでありまして、したがって、臨時といたしますか、一時的に、しかも無償で乗せるという場合でございすれば、別にこの条項には抵触しないわけでございます。

○華山委員 そうしますと、毎日通うわけでございますから、営林署等が好意的に部落から町に出る人や何かに乗つてもよろしうございしますか。

○木村(陸)政府委員 その辺は非常にデリケートでございします。で、しかるべくひとつ運用なさることがよろしいのじゃないかと思ひます。

○華山委員 日本には山村僻地が多いのでございまして、自動車局長は、にぎやかなところに一生懸命力を入れないくちやいけないのはやむを得ないと思ひますが、自動車の使えない人がいるといふことをひとつよく考へて、そういう方面にも意を尽くしていただきたいと思ひます。

それからお伺ひいたしますが、山村に参りますと、道ができて、この道は損だといつてバス会社がなかなかバスを通さないところが多いのでございしますが、ああいう場合は、県庁なりあるいは陸運事務所なり、そういうところで、ここにはバスを通すべきである

○森田委員長　華山君、関連です。か
交通事情等を勘案して検討することにつ
いてはやぶさかではありません。この
点だけは私から申し上げておきたい
と思います。

ら、門司さんの本格的な質問をあとに

控えておりますから……。

○華山委員　その点につきまして、時間的に省線に向かって非常に通勤者の多いときとか、買ひものに出る奥さんや子供さんが多いときとか、時間的な制限ということもひとつお考え願いたいと思います。

私のことを言っているわけではあり

ませんので、よろしくお願いします。

○森田委員長 巴田亮君
○門司委員 簡単に二、三の問題点を聞いておきたいと思いますが、まず最初に聞いておきたいと思ひますことは、この法律の問題と、この法律を出された関係のあるいわゆる道路交通に

それでは、御承知のようにこの法律が
出てまいりましたのは、この条約の二

十四条並びに二十五条というのが大体

の中心になっておりますが、条約の二十六条に自転車に対する規定が設けられております。ところが改正案の内容を見てみますと、十九条の二項に自転車に対する公安委員会のとるべき処置が書かれてあるだけでありまして、条約が指向しております自転車に対する標識その他についての条項に触れていないのであります。条約の二十六条には明らかにこれを書いてありますが、

この点はどうお考えになっております

○宮崎説明員 ただいま御指摘の条約の二十六条は、十分御承知と思ひますが「自転車は、次に掲げるものを備えなければならぬ」という規定でありまして、制動装置と警音器と灯火を規定してございます。これはわが国の国内法の体系から申しますと、道路運送車両法に規定いたします車両の保安基準のほうの系統に属する問題でございます。道路交通法上は、たとえば七十条に安全運送義務がございまして、およそ軽車両であるうとも、運転いたしますときにはブレーキその他を確実に操作して、安全に運転しなければならぬ。それから警音器につきましては、必要な場所において警音器を鳴らさなければならぬ。灯火も、夜間必要とされる場合には一定の灯火をつけなければならぬ。こういうように規定しておりますので、道路交通法を改正する必要はないものと考えております。

○門司委員 そうすると、その処置はとられておりますか。それから、同時に聞いておかなければならないことは、御承知のように自転車は、従来は鑑札制度というものがございましたが、いまはそれがなくなつておる。したがって、その点では実際面から見るとかなりルーズになつておるのじゃないかと思ひます。いまのお話では、この法律には必要ないのだ、一方の法律でよろしいのだということですが、取り締まりをされるのはあなた方警察であります。将来はこれをどういうふうにかなりルーズになつておるか。実際いまはブレーキ等については、自分の車だから自分の安全を保つためにやつておるが、ベルがついてないとか、その他ラッパみたいなものがついてないとか、灯火の問題等についても、最近はかなりルーズになつていはいないかと思ひます。国際法ができてその二十六条にそういうことが書いてあるのですから、これはやはりもう少し何とか考へていく必要があるのじゃないか。警察の立場から見るとこれはどういう処置をおとりになるつもりですか。

○宮崎説明員 警音器につきましては、道路運送車両法に基づきます保安基準において、軽車両といへども有効な警音器を備へつけろということになつております。それから灯火につきましても、保安基準には直接現在のところ規定はございせんが、道路交通法の施行令におきまして、軽車両の運転をいたします場合には、いつでも一定の灯火をつけるという義務を課しております。これによつて一応担保されておると考えております。なお、車両の保安基準は、道路運送車両法の委任に基づきます省令でありますので、この点については条約加入の機会にさらに万全を期するために、運輸省当局と事務的にたゞいま検討を進めております。

○門司委員 検討を進めておるということですが、少くとも条約にはこう書いてあります。条約に規定しておるその条約を調印する限りにおいては、もう少しこの点は明確にする必要があるのじゃないか。同時に、公安委員会にまかせてあるからそれで法律上はいいかもしれないが、しかし実際の指導にあつては、この点はひとつ注意をしておいてもらいたいと思ひます。

○高橋(幹)政府委員 一般警察官、特に街頭に配置されております警察官のいわゆる語学教育の点については、いろいろ私も心を痛めておりました。できるだけそういう関係のある交番の警察官のいわゆる語学の教育というものをずっと組織的にいろいろやつておるわけでございます。したがって、必

それから、次に聞いておきたいと思ひますことは、警察行政全体の問題についての一つの考え方でありまして、この間いただきましたオリンピックに對する警察行政に關してのいろいろな処置、考え方等は、一応拝見いたしました。その中で交通関係でかなり私どもが心配をいたしますのは、先ほどいろいろ議論のありました乗車拒否の問題と土地不案内の問題です。乗客のほうに土地不案内でありますのと、ことばがうまく通じないということ、百三十五人くらいの人間を何か通訳の關係で準備をして、連絡があればこれを配置するのだというようなことをあなた方の書類で読んだのであります。これはむしろこの百三十五人の問題よりも、一番わかりやすい交番くらいでこれらの処置ができないかということでありまして、われわれが諸外国にまいる場合、途中で道を間違えたり何かした場合、やはり聞いて案内をしてもらふところかなりやつてくれるというようになことをしばしば——私もしばしば外国に行くわけではありませんが、ときどきまいったときにそういう経験を持つておる者であります。そういう配置はできませんか。あなた方の書類には、一応連絡をしてそれからということが書いてあるのではありませんか。

○高橋(幹)政府委員 一般警察官、特に街頭に配置されております警察官のいわゆる語学教育の点については、いろいろ私も心を痛めておりました。できるだけそういう関係のある交番の警察官のいわゆる語学の教育というものをずっと組織的にいろいろやつておるわけでございます。したがって、必

要最小限度英語の初歩的なものについて、たとえば道案内あるいはホテル等の案内に對するいろいろな指示というようなものについては、必要最小限度にできるように語学の教育をいたしております。さらに警察官にはそれらの問題についてのポケット用の必要な単語集といひますか、そういう事例集を配りまして、それぞれ勉強しておりまして、まあ一般的な警察官にそういう語学の素養を与える。しかし、なかなかそこで用が足りない場合におきましては、その場からすぐに、一〇番類似の方法によりまして、通訳センターに電話をして、その必要な語学の通訳をパトカー等によつて現場に派遣し、あるいは当該の外国人とその電話で話をしていたくというふうな二段がまゑの方法をとつてゐるのであります。

○門司委員 時間が非常に切迫いたしておりますのでそう長くは聞きません。が、それだけでは私ども何か心もとなつておる気持がいたしますので、この点については特にあとでまた総合的の問題として聞きたいと思ひます。

○大津政府委員 ただいますり犯の問題につきましてお尋ねがございましたが、オリンピックの際におきまして、東京に全国各地からもすりの常習者が集まるかもしれないというふうなことも考えられます。現在の警察のすり犯の専従員というものの数も、限度がございまして、そういう意味でオリンピックに備へまして、数年前からすり犯につきましての捜査についての専科教養というものを、警察庁また警視庁においても行なつておるというふうな状況でございます。警察庁におきましては、昭和三十六年から毎年十日間ずつそういう専

科教養を行ないまして、七十名ずつ実施をしてきておりますが、本年におきましても関東管区、それから近畿管区の学校におきまして、五月、六月中旬にこしは二十一日間やはり教養を実施するということをいたしてあります。また警視庁のほうにおきましては、四十名ずつ昭和三十七年から教養を実施してきておりまして、特に本年はこの五月の二十九日からまた四十名の教養をいたすということで、現在の計画を進めておるわけでござい

す。なお、全国的にもこういうすり犯、置き引きを檢舉して刑務所へ送り込むということが一番の防犯対策でもございまして、オリンピック前にできるだけ檢舉していきたい、こういうことでございまして、すり犯捜査の檢舉強調月間と申しますか、そういうものを三月から四月にかけてまず第一回目を行ないましたし、またオリンピック前にもそういうことをやっています。また全国的にも、檢舉強調月間におきましては、それぞれの府県におきましてすりの専従班以外にも増強をするという措置も講じておりますし、またオリンピックに際しまして、その前にもできれば東京に、場合によっては全国的にも応援を持ってくる、こういうようなことですり犯の捜査、すり犯の掃討ということをはかってまいりたい、こういう対策を進めております。

○門司委員 いまの対策でございまして、東京に以上は聞きませんが、ただ東京にばかり集まるのではないかと私は思うのです。実際は日本にはいたるところに観光地がたくさんありますから、

おそらくそういうところが目標になって、東京だけを嚴重に警戒しておいてあとは警戒しないで失敗するようなことのないように、ひとつ気を付けておいてもらいたいと思います。

その次に聞いておきたいと思ひますことは、実は四年前のローマオリンピックの際に起こった一つの現象でございまして、ある選手が性病にかかって競技に出場できなかったという事実があるのでございまして、日本でも、売春防止法その他はありますけれども、実際問題として私はないとは言ひ切れな

い。もしあったとすれば、かなり大きな国際問題になりはしないかということが考えられる。私がいま申しましたのは一つの事例でございまして、必ずしもオリンピックの選手がこういうことをやるとは限られておりません。しかし多くの外人が参りますので、そういう点は特に注意をする必要があると思ひうのが、これについての厚生省の考え方、同時に警察の取り締まりというものがもし立てられておるとするならば、この際ひとつ明らかにしておいていただきたいと思います。

○湯沢説明員 オリンピックに関連します性病対策の問題でございまして、これは内容的には実は非常にいろいろ困難な事態がございましてけれども、現在オリンピックに關係なしに、東京都その他特に大都市を中心としましては、やはり性病問題について若干問題点がございまして、現在やっておりますものの一つに売春容疑者と申します者の検診がございまして、これにつきましては、実は衛生当局でいろいろと探索をいたしますが、売春容疑者をつかむということとは容易ではありません。

結論的にはやはり警察取り締まりの面において送検されたような者ないしは警察関係でつかまえられる者であるいは釈放された者と申します者を、たとえば東京におきましては浅草の女子保護センターにおきまして検診を実施いたすわけでございまして、こういった点におきましては、もちろん強制検診を行ないまして、その検診の結果適正な治療をする。治療につきましては無料とか、場合によっては生活扶助、こういう対策を婦人相談の面で十分に行なっていく、こういうことに相なり

ます。一般人に対する検診と申しますものは、これは現在の民主化された社会生活におきましてはなかなか困難でございまして、したがっていま一般に對しましてはできるだけ広範囲に血液検査等をおすすめておる。この点は工場等におきましてあるいはまた事業所、事務所それからまたときには高等学校その他大学の生徒、こういう方々に対して、要するに性病にかからないようにという性教育とあわせまして、身体検査等におきまして血液検査をおすすめる、これはまるつきり任意勧奨のものでございましてけれども、そういう指導いかんによりましては相当希望の件数もふえてまいりまして、そういう形で、血液検査によってそういう陽性者等を見つけていろいろ治療を行なう、こういうことでござい

ます。そのほかに御承知のように妊娠婦等につきましましては、極力妊娠の届け出がありましたら、血液検査をおすすめていたしまして、この面におきましては非常に成績は上がっておりまして、現在妊娠

婦の八割程度はそういう血液検査はいずれもやっておるわけでありまして、こういった面では、実はオリンピック面につきましましては、従来やっておりますような一般の検査、それからまた都内盛りの場、バー、キャバレー等の従業員たちの血液検査、さらにはいわゆる競技場等の周辺並びにその従業員たちにも、そういう一般の検査をおすすめたすということ、先般東京都がそういう点を話しかけたところ、一部これが社会問題としまして、何か強制的に、人権じゅうりんのにそういうものをやるのじやなからうか、こういう話題が出たのでありますが、決してそういうわけではございません。こういった対策を強化してまいります。

こういった点を現在オリンピックをめぐりまして対策の骨子といたしますけれども、何といひましても、性病のおそろしさのPRとか、やはりそういうものを健全な社会から駆逐しよう、こういうPRが大切だということ、そこに力点を置いております。しかしながら、確かに先ほどのすりその他のお話のように、ときにはオリンピックの行事をめぐって、あるいはそういうものが蟻集するおそれもあるということ、で、関係者もそれを一応念頭に置いて検討はいたしておる次第でござい

ます。○大津政府委員 警察のほうにおきましては、売春等の取り締まりということとを、やはりオリンピックの前に徹底して行ないたい、かように考えておる次第でございまして、ただ昭和三十一年の一万四千件の檢舉の傾向を見ておりましても、街頭においての客引き行為というものは、いつも取り締

まっておりますために、だんだん減ってきてまして、だんだん巧妙な方法で客を待ち合わせるか、あるいは売春の契約をするというようなことになってきておりますので、ただ道路から追っ払うというようなことだけでは、御期待に沿うこともできないのじやないかというところでございまして、潜在化しております面につきましても、取り締まりの目を向けてまいりたい、かように考えておる次第でござい

ます。○門司委員 大体予定された時間になつておりますので、これ以上聞きませんが、最後に私は、総理府に、このすべてのオリンピック対策の元締めのほうに一応お聞きしておきたいと思ひます。

私はきょう時間があればもう少しオリンピック關係の問題について、道路あるいは交通の取り締まり等についてもお聞きしたいと思ひましたが、時間がございせんので、それらのものを総合して一体どういう対策をお立てになつておるのか、またそういう委員会等の設置があるのかということ、ひとつ総理府のほうから御答弁をお願いしたいと思います。

○金田説明員 お答え申し上げます。オリンピック東京大会の準備万般につきましましては、政府といたしましては、これは大会の開催自体は政府の仕事ではございせんが、世紀の大祭典であるという意味で、昭和三十四年以來協力する体制で参っております。現在オリンピック東京大会準備対策協議会と申します機関、それは三十四年十月でありますか、これは各省庁の事務次官で構成されておりますが、準備に關係いたします行政部面が非常に多岐

にわたりますので、連絡調整をはかりながら、問題があればここで解決するという体制で進んで参りました。なお、一昨年の六月以来オリンピック関係閣僚懇談会という機関を設けて、閣僚レベルにおける総合調整連絡解決、こういうことをはかってまいっております。

政府関係のオリンピック準備に関連いたします予算は、昭和三十四年度以来年々計上してまいりまして、大ざっぱに申し上げまして、大体公共的な投資すべてを含めまして約一兆七千億から八百億という推定をいたしておりますが、これら大会開催、運営に直接的に必要な経費のみならず、関連公共施設の整備その他万般を含めてかような推計になるわけでございます。

ことに大きな問題は、道路の整備あるいは宿泊対策、各種競技施設の整備あるいは環境浄化、その他万般に及んでおります。このうち特に直接的な大会関係のために政府のほうで協力いたしておりますのは、いわゆる競技施設、国立競技場あるいは国立屋内水泳場あるいは日本武道館その他の、いわゆる国が直接的に責任を持って整備いたしておりますような施設の整備、それから大会を実施、運営いたします財団法人オリンピック東京大会組織委員会の、この団体に対する運営費の補助あるいは広く国民全般の協力ムードと申しますか、国民の心がまえの啓蒙その他に関連いたしまして、いわゆるオリンピック国民運動の推進等々の直接的な経費は、大ざっぱにいまして約二百三十億ばかりの経費を計上いたしております。

そういう状況でございます、いよいよ大会まであと百数十日の段階に参りましたが、現在のところ、ただいま問題となっており警察活動その他、こまかい具体的な問題は、それぞれの実施官庁あるいは関係団体において進められておりますが、政府と申しますか総理府は、これらの政府機関及び関係団体との間の連絡調整もつとにいたしまして、問題が起きますればそのつど閣僚懇談会あるいは準備対策協議会なりを開催いたしまして、解決をはかりつつあるような現状でございます。

○門司委員 私はそのなことを聞いておるのじゃないのです。そんなことはあたりまえのことであって、だれでもわかってのことです。私の聞いておりますのは、先ほどから二、三の点を指摘いたしましたように、事業の遂行だけに目が注がれて、それだけがやられて、そうしてその陰に犯罪というやうなものの関連性をいかにするかというところが非常に大きな問題でありまして、われわれの立場から考えてまいりますと、競技の施行されることは、これは準備でできます。しかし犯罪の防止というのは、準備で完成するものじゃありません。悪いことをするであろうという者をみにつかまえて、最初から入れておくわけにはいかない。したがって、事件が起きてからそのつど閣僚懇談会を開いても間に合うものじゃございません。私はやはり国際行事が行なわれる場合においては、日本の国辱であるとも考えられるやうな犯罪というものをできるだけなくしていくたい。競技に対してわれわれ云々する必要は毛頭ありませんが、われわれが心配しておるのはそのことであります。したがって、私の聞いておりますことは、交通問題も大きな一つの問題でございます。警察関係としてはこれの取り締まりをどうするかということ。それからいま申し上げましたやうな、刑事犯罪としてのすりや置き引きや、あるいは青少年の凶器の使用によるやうな脅迫というやうなことがあつてはならないということ。さらにもう一つの問題は、性行為による不祥事があつてはならないということ。こういう問題は、はなやかな一面、国際行事の行なわれる陰に隠れた日本の国としては最も注意をしなければならぬ、特に文化国家としての日本としては、これを誇りとするならば、最も注意をしなければならぬ隠れた問題でなければなりません。それから、はなやかな行事だけを考えないで、そうして隠れた問題をいかに取り締まるか、いかにこれを省くかということも、おそらく厚生省としても警察当局としても、私はかなり苦労していると思う。そしてさきもお話のように、すり事犯等については、わが国特有の犯罪といわれるほどの犯罪であります関係から、事前にできるだけこれを検挙していくといひましても、現行犯でなければ引っぱれない。昔のように、こいつは少しおかしいからといって、何か難くせをつけて入れておくわけにはいかない。かなり大きな苦勞があるかと思う。それらの問題に対して、元締めである総理府のほうで、いまのような御答弁程度では、私も心もとない。これは事犯が起つてからじゃ、日本の恥さらして、どうにもならぬですよ。競技自身はそれでよろしいかもしれない。だから、私はそれ以上答弁ができません。私は総理府が、質問している気持ちだけは総理府のほうでも考えておいていただきたい。ただ競技をすることだけに目をおおわれて、その施設やその準備等だけが万全であるからそれでよろしいというものでない。私は決して、それでオリンピックは成功したとはいえないのである。私はやはりこういう機会に日本を紹介し、日本のいいところを外国人にわかつていただくということが一面スポーツとしてのオリンピックの祭典も必要でございますが、日本の国に上りませんが、外国に日本の文化を知らせるには最もいい時期であります。その時期にこれに多少なりとも汚点を残すやうなことがあつてはならないというの、実は私どもの心配でありまして、そのことについて、いまの答弁だけでは、私どもさようでございますか、それで安心してございましてというわけには参らない。少なくとも元締めであるあなた方からすれば、警察当局に対しても、あるいは厚生省関係に対しても、その他さきからいろいろ話されております問題を協議して、これにどう対処するくらいのことではやはり協議してやっていただきたい。そのくらのリードはしていただかぬと、私も安心して——祭典自身は行なわれるでありまして、これは何にも問題はないと思う。しかしその陰でそういう苦勞をしている人、そういうことを心配している人から考えてみると、必ずしも競技が円滑に行なわれたからといって、日本の国全体から考えれば成果であったとはいえないというやうな結果になりはしないかということを実は心配しているのであります。私はこれ以上話はいたしません。ひとつ総理

府ではその点を特に気をつけておいていただきたいと思ひます。もう少し総理府に考え方があつたらぬかと思ひます。ここに少し書いてあるのであります。が、これは時間の関係もありまして、私の意見だけを申し上げておきたいと思ひます。

それから最後に、交通問題でもう一つ聞いておきたいと思ひますことは、ダンブカーの事故が非常に多いのであります。そして、これは大体の事故を統計で調べればすぐわかると思ひますけれども、無人踏切に対する事故が非常に多い。この間の名古屋の事故もやはり無人踏切であります。普通の車がぶつかるなら、車が弱いのでありますから、転覆あるいは脱線の事故はわりあい少ないのであります。ダンブカーは何といつても車の大きさが、相手方のいわゆる軌道車のちようど一番弱い面に、どろを積んだところ、荷物を積んだところがぶつかるわけであります。したがって、脱線する、あるいはひっくり返らざるを得ない。ぶつかった面が、軌道車の最も重心である下のほうにぶつかったものなら、なかなかひっくり返るものではない。したがって、ダンブカーがぶつかる、必ずひっくり返るか脱線するにきまつておる。事故は必ず大きくなる。そういう構造上の問題からいって危険のあるものでありますから、私はごく端的な考え方ですが、無人踏切は原則としてダンブカーは通さない。もしどうしても通らなければならぬ必要があるなら、許可を受けて通る、あるいはその業者において踏切番をそのときだけでもいいからつけるというやうな、厳重な規制を設ける必要がありはしない

か。そうしないと、事故はただ単にぶつかっただけの事故ではありませんで、事故が起これば必ず大きい、そういう心配があるのでありますが、これらに対する意見がもしありましたら、この機会に最後に聞かしておいていただきたいと思ひます。

○高橋(幹)政府委員 確かに御指摘のとおり、ダンブカーの交通事故については、私も非常に心を痛めているわけであります。いま御指摘の踏切の事故は、確かに一発で多くの人命をそこなうという問題でございますので、私もとしては踏切の事故防止という観点から、国鉄等とともに、いろいろそれらの点で考えておるわけであります。いま御指摘のような問題については、ダンブカーの通る無人踏切の整理統合というようなものと関連をして、できるだけダンブカーを通す道の踏切というような問題について総合的に考えて対処していききたいということで、ただいまのような御意見については、踏切の整理統合と関連をして、そういう具体的な通路をむしろ指定するというような点については、確かに御意見のとおりだと思ひますので、検討いたして事故の防止をやりたい、こう考えております。

○森田委員長 次会は公報をもつてお知らせすることとし、本日はこれにて散会いたします。

午後一時五分散会

昭和三十九年六月二日印刷

昭和三十九年六月三日発行

衆議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局