

○吉田忠三郎君 踏切の關係について、国が三分の一の補助、それから地方公共団体が三分の一補助、残りがそれぞれ民鉄を経営している経営企業が負担をする。ですから、三分の一で済むじゃないかという事は思いますが、それにしてもたいへんだと思うんです。最近の、確かに、東急であるとか、あるいは南海であるとか、大きな企業を経営しているところでは、三分の一というのはその負担に私は応じ切れると思うのです。しかし、そうでない民鉄というのは、特にローカルのほうにいくとたくさんございますね。こういうところは、さなきだに、いろいろ政府のほうはやり方のまずさだと思えますけれども、企業内容よくないですよ。そういうところに、あなたのほうは踏切道の整備法というものを制定して、こういう五十年計画で、しかも資金の關係についても、三分の一なら三分の一というものを国が見てやるのだから、直ちに五十年計画というものは実行されて、計画どおり遂行される、こういうことではないかというふうに、おそろく思っているのだと思う。必ずしも私はそうならないと思う。いなかのほうに行つてごらん下さい。ほとんどが、法律で義務づけておつたつて、やつていない。そういうところをえてして事故が非常に多く発生してある。多くの人命を失つていつているのです。たいへんなことだと思ふのです。

場合は、二、三のところを除いては、あるのです。こういう点はあなたの方でこの法律とかね合せてやつていくのかという事を、やはりこの際私は明らかにしてもらいたい。そういうことが一つ。

それから二つには、三分の一の地方自治団体に負担させていると、こういうことですが、これはわれわれがその法律に賛成しなかつた意味はここにもあつたんだが、地方自治団体というのは、少なくとも赤字再建整備法に基づいて市町村の自治団体というものがこれに大多數でしょう。あなたの方御存じのとおりだ。そういう中で、本来民鉄が敷設されておるところに、道路であるからといって三分の一の負担させてまいらなかならぬという事は、私は筋論としてはまことにないと思ふ。本来、これは国が、民鉄でできないとすれば、補助をしていかなければならぬですよ、行政政策として。ですから、私のほうは、三分の二くらい、少なからず政府が補助をする、こういう方向に漸次変えていかなければならぬじゃないか、こう思ふのです。いい例は、道路を見てごらん下さい。道路などは、今度の計画を見ても、そういうことはある言われておる。おそろくやがて三分の二くらい国が見ていくというかつこうになるのじゃないですか。ですから、そういう意味で、ぜひこの踏切等の改良についての経費を国が基本的に補助をしていくのだ——本来は企業が内容充実してくれば金融面を持つのは当然ですけれども、いま持てない状態なんです。ですから、いまいったようなことは、過渡的過程の中で、私はやはり政府の施策として

これを行なつてくるべきものだ、こう思ふのですが、この点どうですか。

○説明員(岡田良一君) 踏切關係の補助につきましては、実は三十九年度予算においても、もう少し三十九年度予算に増額したいということを考へまして、いろいろ大蔵省と折衝したわけでありましたが、いろいろな事情で実現に至らなかつたわけでありまして、今後とも運輸省としてはできるだけ何らかのかつこうで増額するような形で努力したいと思つております。

指定されたものについては出していい——そんなことになっていませんよ。ほくは特に北海道の民鉄の実情を全部知つておりますが、とりわけ北海道のほうには、民営地方鉄道というものは、まことに零細といふますから、弱小といふますから、そういう企業ですから、その実態を把握するために道内調べて歩いたことがありますが、そうしてまた、そういう鉄道が敷設されている地域の自治団体というのは、ほとんど赤字団体ですよ。ですから、国から特別平衡交付金を交付されて、その財政——地方財政をまかなつていられるという実態ですから、あなたのいま申されたように、完全に実施しているなんていうことはありせんよ。

午後五時十八分開会

○委員長(米田正文君) 休憩前に引き続き委員会を開きます。

まず、地方自治法第百五十六條第六項の規定に基づき、海運局の支局の出張所の設置に關し承認を求めるの件を議題といたします。

御質疑のある方は御発言を願います。——別に御発言もなければ、本件の質疑は尽きたものと認めて御異議ございせんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○委員長(米田正文君) 御異議ないと認め、これより討論に入ります。御意見のある方は、賛否を明らかにしてお述べを願います。——別に御意見もなければ、討論はないものと認めて御異議ございせんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○委員長(米田正文君) 御異議ないと認め、これより採決に入ります。

地方自治法第百五十六條第六項の規定に基づき、海運局の支局の出張所の設置に關し承認を求めるの件を問題に供します。本件に賛成の方の御挙手を願います。

〔賛成者挙手〕

○委員長(米田正文君) 全会一致と認めます。よつて、本件は全会一致をもって原案どおり承認すべきものと決定いたしました。

なお、本院規則第七十二條により議長は提出すべき報告書の作成につきましては、これを委員長に御一任願いたいと存じますが、御異議ございせんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○委員長(米田正文君) 御異議なしと認め、さよう決定いたします。

○小酒井義男君 関連をしてお尋ねをしておきたいと思ひますが、運輸省の指定を受けられた踏切の改良がどの程度期限内に進んでおるか、そういう点が一点、もう一つは、地方自治体が三分の一の負担というものをやつておるかどうかですね、そのことを最近調べになつておつたら、それもお聞きしたいと思ひます。

○説明員(岡田良一君) どの程度進捗しておるかにつきましては、大体指定をいたしましたのはほとんど予定どおり進捗いたしましたと思ひますが、いま手元にちよつとこまかい資料を持ち合はしておりませんので、何分進捗しておるかというのをちよつとお答えできませんが、大体予定どおり進捗いたしております。

それから、地方公共団体の補助ですが、法律施行した當時には多少いろいろな問題があつたようでありまして、最近ではもう各地方公共団体とも、全部国が補助金を出したものに地方も出すというところで、完全に実行されております。

午後五時四分休憩

○吉田忠三郎君 いまの小酒井委員の質問に対して、地方公共団体が完全に

○吉田忠三郎君 踏切の關係について、国が三分の一の補助、それから地方公共団体が三分の一補助、残りがそれぞれ民鉄を経営している経営企業が負担をする。ですから、三分の一で済むじゃないかという事は思いますが、それにしてもたいへんだと思うんです。最近の、確かに、東急であるとか、あるいは南海であるとか、大きな企業を経営しているところでは、三分の一というのはその負担に私は応じ切れると思うのです。しかし、そうでない民鉄というのは、特にローカルのほうにいくとたくさんございますね。こういうところは、さなきだに、いろいろ政府のほうはやり方のまずさだと思えますけれども、企業内容よくないですよ。そういうところに、あなたのほうは踏切道の整備法というものを制定して、こういう五十年計画で、しかも資金の關係についても、三分の一なら三分の一というものを国が見てやるのだから、直ちに五十年計画というものは実行されて、計画どおり遂行される、こういうことではないかというふうに、おそろく思っているのだと思う。必ずしも私はそうならないと思う。いなかのほうに行つてごらん下さい。ほとんどが、法律で義務づけておつたつて、やつていない。そういうところをえてして事故が非常に多く発生してある。多くの人命を失つていつているのです。たいへんなことだと思ふのです。

○説明員(岡田良一君) どの程度進捗しておるかにつきましては、大体指定をいたしましたのはほとんど予定どおり進捗いたしましたと思ひますが、いま手元にちよつとこまかい資料を持ち合はしておりませんので、何分進捗しておるかというのをちよつとお答えできませんが、大体予定どおり進捗いたしております。

それから、地方公共団体の補助ですが、法律施行した當時には多少いろいろな問題があつたようでありまして、最近ではもう各地方公共団体とも、全部国が補助金を出したものに地方も出すというところで、完全に実行されております。

午後五時四分休憩

○吉田忠三郎君 いまの小酒井委員の質問に対して、地方公共団体が完全に

○吉田忠三郎君 踏切の關係について、国が三分の一の補助、それから地方公共団体が三分の一補助、残りがそれぞれ民鉄を経営している経営企業が負担をする。ですから、三分の一で済むじゃないかという事は思いますが、それにしてもたいへんだと思うんです。最近の、確かに、東急であるとか、あるいは南海であるとか、大きな企業を経営しているところでは、三分の一というのはその負担に私は応じ切れると思うのです。しかし、そうでない民鉄というのは、特にローカルのほうにいくとたくさんございますね。こういうところは、さなきだに、いろいろ政府のほうはやり方のまずさだと思えますけれども、企業内容よくないですよ。そういうところに、あなたのほうは踏切道の整備法というものを制定して、こういう五十年計画で、しかも資金の關係についても、三分の一なら三分の一というものを国が見てやるのだから、直ちに五十年計画というものは実行されて、計画どおり遂行される、こういうことではないかというふうに、おそろく思っているのだと思う。必ずしも私はそうならないと思う。いなかのほうに行つてごらん下さい。ほとんどが、法律で義務づけておつたつて、やつていない。そういうところをえてして事故が非常に多く発生してある。多くの人命を失つていつているのです。たいへんなことだと思ふのです。

○説明員(岡田良一君) どの程度進捗しておるかにつきましては、大体指定をいたしましたのはほとんど予定どおり進捗いたしましたと思ひますが、いま手元にちよつとこまかい資料を持ち合はしておりませんので、何分進捗しておるかというのをちよつとお答えできませんが、大体予定どおり進捗いたしております。

それから、地方公共団体の補助ですが、法律施行した當時には多少いろいろな問題があつたようでありまして、最近ではもう各地方公共団体とも、全部国が補助金を出したものに地方も出すというところで、完全に実行されております。

午後五時四分休憩

○吉田忠三郎君 いまの小酒井委員の質問に対して、地方公共団体が完全に

○委員長(米田正文君) 次に、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。御質疑の方は順次御発言を願います。

○相澤重明君 ただいまの質疑に入るわけですが、まず大臣にお尋ねしたいのは、この一般会計が先ほどの参議院の本会議で議決された。この道路運送車両法の法律の趣旨からいいますと、これを特別会計にするということですね。したがって、もうすでに一般会計は終わっているのですから、あまり御無理をなさらないともよきようなものだという意見もあるわけですね。しかし、四月一日からという月切り法案ですから、何が何でもきょうあげたいという意見もあるわけですね。そういうこともありますが、私が基本的に御尋ねをしたいというのは、こういう一般会計から切り離して特別会計で処理をするというところは、どういう得策があるのか。将来この検査手数料等の限度額の引き上げについて、さらにこれを改定をして額を引き上げるということがあるというものについて、まず最初にひとつお答えをいただきたい。これは局長も含んで後段の問題についてはお答えを願いたい、こう思うのです。最初は運輸大臣。

車検事務を敏活にして、そして使用者の国民大衆の便宜に沿うという趣旨に反するといふきらいがありますので、私どももいたしましては、こういう一般国の行政事務として、全く簡単な事務でございますから、これを特別会計にして、そのつど早く、しかしして便利にやるようにいたしたいというのが趣旨でございます。現在、車検場なんかいろいろなよその建物の一部を借りたり、非常に簡単な検査をしてもらうというだけに一月も半月もかかるようなことがあったり、いろいろな不便があるもので、そういうことを順次、この会計におきまして、一般予算とは切り離しまして、促進をいたして、利用者の国民大衆の便宜に供したいというのが、本法案を提出いたしました。そして特別会計にお願いする根本の理由でございます。手数料のどうするんというところにつきましては、自動車局長よりお答えいたします。

○政府委員(木村睦男君) 補足して申し上げます。

○政府委員(木村睦男君) 補足して申し上げます。手数料の限度額を将来どう改定するかという御質問でございます。今回御審議をいただいております手数料の値上げが御承認いただければ、とりあえず五年間は、これで五年間の一応の整理の計画を立てて、整理の充実をはかるつもりでおります。五年ほどになりました、あらためて必要があるかどうかはそのときの状態を検討いたしたい、かように考えておるわけでございます。

○相澤重明君 それから、いま一つは、やはりそういう歳入、歳出予算の基礎的なものにならうと思うのであります。資料で「自動車の推移」というよりよいものが出されておるわけですが、貿易為替の自由化、あるいはオリビックを目前にしまして、政府の推進をする方向から考えると、こういうのは、いままでの実績からこの比率というものは出されたのか、それともそういうこれから新しい要素というものが加味されて出されたのか、まず資料の作成の点についてひとつ御答弁をいただきたいと思います。

○政府委員(木村睦男君) 自動車数の増加の資料でございますが、毎年翌年度の計画を立てます場合に、常に推定を出しております。いままでも十数年來そういう作業をやつてまいっております。これから先五年間の推定もいたしておりますが、大体推定の仕方、從來と同じ推定の仕方をしております。いまお話しのように、貿易自由化その他の要因も一応考慮してはおりますけれども、この自動車の両数の推移というものは、これは生産の数の推移でございませぬので、日本の国内で使用状態になる、使用される自動車数の増加の傾向でございまして、外に自由化になりまして外国の車がかりに自由化になりまして、これが日本に使われる場合には、やはりこの数字の中に含めて日本で使用されるであろう車の総数の数として今後の増加の推定をいたしたわけでございます。

○相澤重明君 それから、いま一つは、関係資料の二枚目の「自動車の種類」の中でいろいろとあげられておりますが、特に問題にやはりなっておりますのは、小型、あるいは大型、いろいろ分けられると思いますが、特にこの農林漁業等の使用するものについて、これはやはりかなり関係の農林漁業等に従事する人たちの強い要望があるわけですが、そういう意味で、具体的に、種類の内容が書いてあります。ひとつ御説明をいただきたいと思っております。どういふふうにかのもののついては、この種類に對するところの現行の料率に對して、改定案も出されておりますから、それを、そのきめた基準について御説明をいただきたい。

○政府委員(木村睦男君) 「自動車の種類」の内容の説明が要すれば、車両課長から申し上げますが、料率との関係について私申し上げます。

○政府委員(木村睦男君) 「自動車の種類」の内容の説明が要すれば、車両課長から申し上げますが、料率との関係について私申し上げます。

○政府委員(木村睦男君) 「自動車の種類」の内容の説明が要すれば、車両課長から申し上げますが、料率との関係について私申し上げます。

○政府委員(木村睦男君) 「自動車の種類」の内容の説明が要すれば、車両課長から申し上げますが、料率との関係について私申し上げます。

○政府委員(木村睦男君) 「自動車の種類」の内容の説明が要すれば、車両課長から申し上げますが、料率との関係について私申し上げます。

○政府委員(木村睦男君) 「自動車の種類」の内容の説明が要すれば、車両課長から申し上げますが、料率との関係について私申し上げます。

○政府委員(木村睦男君) 「自動車の種類」の内容の説明が要すれば、車両課長から申し上げますが、料率との関係について私申し上げます。

車と大型特殊自動車、それから小型は四輪の乗用車と三輪車の給のかいてある部分でございます。小型二輪と申しますのは、その次の給でございます。軽自動車以下のものは、これは検査・登録を行なっておりますので、手数料には関係ございません。

○相澤重明君　そこで、いま御説明をいただいたわけですが、この普通通自動車と小型自動車、あるいは二輪の小型自動車、こういう分類をして改定案を示されておるわけですね。そこで、こういう先ほどの局長の御答弁にいただきました「自動車数の推移」というものに対して、一体農林漁業用に使うもの、こういうものの推移と、一般に使われるものの推移というものについて政府がどう考えているのか。同じような、いままでの国内使用のことから判断をされて、この推移の数字というものをあげておると、こういうのであります。私はその点少し政府の説明をはつきりしておかなければいかぬと思っておりますのでありますが、いわゆる農業の近代化ということからいけば、こういう問題についても若干触れてくるわけですが、それがただ単に従来の数字の推移ということから――御答弁をいただいたことと、そういうこととからいって、私はそういう点に取り組んでおるのがまだ少し消極的ではないかという気がするわけなんです。そういう面で、運輸省が農林漁業関係の問題と一般の自動車との伸びの趨勢についてどう判断をされておるかということをお答えをいただきたい。

○政府委員（木村睦男君）　農林漁業用の自動車で漁業用の自動車――魚を運

んだいろいろなあると思いますが、これは普通車もありましようし、あるいは小型のトラックもありましようし、あるいは三輪のトラックもあるかと思ひます。それから農林用と申しますと、つまり農耕用の車が主だろろうと思ひます。で、漁業用のトラックにつきましても、先ほど種類別で申し上げましたように、いわゆる普通車あるいは小型自動車の範囲に入りますものは検査、登録の対象になります。軽自動車は対象にならないということ、分かれておりますが、総括して考えまして、過去の両数のふえ方は相当にふえております。一般の車全体のふえ方の比率よりはお上に上回っております。それから農耕用の自動車も、両数としては相当平均以上にふえております。今後ともこれはふえていくと思ひます。もともと農耕用の自動車は府県のはうに全部管理を移しておりますので、府県のはうでやっておりますが、数字の上では相当ふえておる。いままでの自動車のふえ方のとり方でございすが、実は今回来年度以降のふえ方について一応の想定をいたしました場合に、過去十年余り毎年やつておりましたものをさかのぼって一応検討いたして見まして、たとえば五年前の昭和三十四年に一応推定した数字があるわけでございます。で、三十五年のときの推定の数字と三十四年の実数とどういう開きがあるかということも振り返つてずつと見たわけでありまして、もうしましたところが、かなり推定と実績とが非常に接近しております。いままでわれわれのとつてきておりました推定のし方がその実情と離れていなかったという確信を持ったものですから、同じような方法によつて今後にお

たつても推定をいたしたわけでありまして、

ら、同じような方法によつて今後にお

たつても推定をいたしたわけでありまして、

たつても推定をいたしたわけでありまして、

たつても推定をいたしたわけでありまして、

たつても推定をいたしたわけでありまして、

たつても推定をいたしたわけでありまして、

たつても推定をいたしたわけでありまして、

たつても推定をいたしたわけでありまして、

たつても推定をいたしたわけでありまして、

たつても推定をいたしたわけでありまして、

たつても推定をいたしたわけでありまして、

のは出てくると思うのですよ。そういう意味で、たとえば今回のこの一般会計からは特別会計にするということ、自動車という概念からすれば、すべてのものは、自動車は自動車、それに類するものというところになると思うのですが、私はやはり、道路運送というたてまえからいけば、そういう基本的な考え方を持たないと、やはり目的税的な、まあ税ではないにしても、手数料にしても、少しはするものではないか、こう思うのです。そういうことで、いま一歩進めると、なぜ二輪の小型自動車のようなものについて百五十円も取らなさいいけないのか、こんなものは取らなさいいけないのではないかというところまで私は言われるのではないかと。そういう範囲の中に特に農林漁業関係が含まれるというところになると、私は問題があとに残るわけで、その関係というものをたまたまの御説明でなかつたわけですから、私もそれにしても、今度は、それはまあ百歩譲るにしても、二輪小型自動車を現行百円のものに五十円上げる、こういうことについて、私はもつと、たとえは上げることが認められるにしても、少し高過ぎはしないか、こういう点について、政府がこれをきめるまでにやはり私は考え方があつたと思うのです。そういう点についてどうお考えになるのか、これは事務的な領域、あるいはそういういろいろな調査の段階においてのお考えもあるだろうと思ひますので、局長からひとつ御答弁願ひたいと思ひます。

○政府委員(木村睦男君) まず、農耕用の車につきましては、昨年の前通常

国会で道路運送車両法を改正していただきました。その際検査、登録から全部は下してもらったわけでございますので、これは一応問題は解決いたしております。

それから、水産用に使われるであろうところのオートバイその他でございますが、これらにつきましても、まあ用途が水産用であらうとなかろうと、要するにオートバイはオートバイでございますが、その検査、登録という見地から車をとりましますのは、やはり道路を運行する場合の車両の保安ということが主たるねらいでございます。したがって、オートバイならオートバイを二つに分けて、いわゆるこの表にあらまする小型自動車に該当する二五〇〇Cをこえるオートバイ、それから二五〇〇C以下のいわゆる軽自動車、二通りに分けて、この二五〇〇C以下のオートバイにつきましては、これも登録、検査の対象からはずしておりますから、手数料は取っておりません。たとえは魚屋さん、あるいは小さい漁業をする人が使いますような軽オートバイ等は、したがって検査、登録の対象になっておりません。少し複雑な大型のオートバイにつきましては、検査の対象になっておられるわけで、手数料を取ることになっております。この手数料を取ります趣旨が、常に車の持ち主が車を整備して、常に点検をしなければならぬことが前提でございます。それによつて道路の上の車両欠陥による事故をなくしてやっております。この整備点検を確実にやっております。この整備点検を確実にやっております。この整備点検を確実にやっております。

○相澤重明君 だんだんと御説明いたされてよくわかりましたが、その結果、別に道路運送というものは必要はない、自動車の車両点検のいわゆる手数料と、こういう法律に私はなろうと思ひます。したがって、この際運輸大臣は、道路運送というものを削る——取つて、やはり単にその目的だけにのりつきするに、自動車の登録あるいは自動車検査、こういうふうにするか、私は名称を変えるべきではないか、こう思ひます。運輸大臣はいかがでございますか。

○国務大臣(後藤健太郎君) そういう御議論もあると思ひますが、道路を安全に運行するための必要においてこの検査をやろうという趣旨でございます。ですから、相澤先生のおっしゃるだけの目的でこれをやろうというのではなからう。その車が道路を走ることによつて人に危害を与え、おのれが危害をおこしているようなことがないように、道路運行の安全を期するといふほうへウェイトを置いてあるからして、こういう法律になつたのであります。御了承願ひたいと思ひます。

○相澤重明君 いやそこで、そういうふうな答弁が出ると思ひから、前段に

車両検査のときに、手数料として検査手数料をもちらうわけでございます。その機械構造の複雑な自動車につきまして検査をして確認する必要があるというところから、小型自動車以上を検査の対象にいたしておられるわけ。そういう意味で、それが農林業に使われると、他の産業目的に使われると、そういう観点からは同じに扱つていくのが公平であらうということ。今日までおこなつておられます。

私は申し上げた。自動車の性能を確保する、よくする、そのためにはやはり登録をさしたり、あるいは検査をしたければ安全が確保できない、これが私は目的だと思ひます。そこにくると、たとえばまあ一つの例を出しますと、山林業者が使用するものといふものは、あまりこういう一般の道路運送といふものとは違ふと私は解釈するわけですね。これはまあ一つの例です。ですから、農林漁業といふよりなものであると考へていけば——比較的多数の人が通る道路といふものは、これはよくしなければいけない、安全を守らなければならぬ。こういうところで、もろもろの規制といふものを考へるわけ。そのところから、いま運輸大臣の言われる理由にもなると思ひます。そのとおりだと私も思ふ。ところが、さつぱらに言へば、山の中だけにおつて使うものであれば、これは自動車の性能が破壊されなければ、自動車としての利用価値があれば、別に道路をじゃまをするわけではない。こういうことからすると、単に自動車の検査あるいは登録といふような、いわゆる検査手数料といふものを取るだけならば、そういう名称で私は一向差しつかえないと思ひます。特にこの道路運送車両法という法律、これは前からあつたんですが、私も、そこに若干問題点が近ごろ出つた、こういうことで、むしろこの際、いままでの御説明をいただいたようにならば、そういうふうな名称を改める意思はないのか。それから、もしこのままの、いま大臣の御答弁いただいたやうな、いやこれはまあ御了承願ひたいでございますというやうなことであるな

ら、そういう独自の農林漁業というやうなところで使用するものについて、別途いさ少し安くしてやつていいのではないかと。さつぱらに申し上げれば、こういうことが考えられるのだが、運輸大臣としてはいかがでございますか。

○国務大臣(後藤健太郎君) 農林省その他の調へによりまして、農耕用に使つてゐる車の九割九分までくらいがやはり道路を使つてゐるやうでございます。そこで、あなたのように、全然道路を使わないで、山の中を走るといふ——車は、道路のよしあしは別として、とにかく道路を走つてゐるのであるから、その車は、道路でないところを走る車も、ときたま検査をしなければ、エンジンその他故障があるといふことはなかなかわかりませんから、私はやはり、この範疇の中に入れて検査をして登録をすることが、運輸車両行政を扱う者としては適当じゃないかと考へております。しかも、相澤先生のお説に従ひまして、九割九分、その一分のために、ほんの一分のために特別の法律を設けるといふことはいかにかと考へまして、今日の時点におきましては、一緒にやるのがいいんじゃないかと、かように考へております。

○相澤重明君 私は、運輸大臣が、この法律の趣旨に基づいていわゆる手数料を取ることが目的であるのですから、おもちの自動車をうちの中へ回してゐると思つていいのです。しかし、この法律のそういう、どこから一体取り上げたらいのか、どういふものを目的にしてこらうか、ことを考へたらいのか、その目的が、いわゆる道路を利用する人たちが

十分安全であり、しかもそのことの趣旨に沿えるということが目的。私は一番重要なことだと思ふのです。そうすると、先ほどから申し上げましたように、普通の国道とか県道という公の道路と違いまして、農林道等は、これはもう御承知のように、特別な保護をしていくわけですよ。また、そういうところは、一般の自動車というものは通るものじゃない。そういうことで、普通のトラック、ハイヤーというものは私は取りやめるところから取るというところが実は一番多数であつた、目的が。どこから一体収入をあげるの、これは、そういうことからすれば、数の多いところからあげる。しかもそれは、その理由として、道路をそういうふうに使ふ、こういうことが目的だと私は思ふのです。何も家の中に置くおもちや模型を、こうやって手数料を取るといふことではないわけですよ。そういうことからいって、先ほどの大臣の御答弁、せっかくだいたいのですが、少し私の質問の趣旨から見ると、どうも合っていない、こう思うのです。それはそれとして、とにかく自動車を整備する、そうして事故を防ぎ、人命の安全をはかるということ、趣旨私は賛成です。ぜひそういうことを強化しなくちゃならぬというのが今日の事柄だと思ふのです。また、今後そういう方向に行かなければよくならない。そこでむしろ私は、これではなまぬるいのではないかと、そこまできくならしたがつて、この特別会計なんと言わずに、これは政府が一般会計の中で本来やるべき仕事ではないか、あまりにもこそぐな手段におちいってない

いかというところを考へるわけですよ。私は、なぜ政府はもつと一般会計の中からこれらの重要施策の問題について財政上の資金が出せなかつたのか。こういう点については、運輸大臣は力がないとは思ひつゝ、運輸大臣は実に人格圓滿、しかも識見豊か、お生まれは大分県——選挙区のようにあります、それが、今日の池田内閣の中でも最も尊敬されて、当運輸委員会でも満場一致でも大臣の言われることはみんな支持されるような立場にあるあなたが、なぜ、こういう手数料だけをふやして特別会計を持たないで、一般財政の中から、そういう方向に力を入れることができないのか。この点については、せっかくだいたいの識見豊かな人格を私どもは慕つていて、人として、これはやはりなぜできなかったかというところについては、ひとつ御説明をいただきたいわけですよ。

○国務大臣(後部健太郎君) 相澤先生から過分のおことばをいただき恐縮でございますが、私も、毎予算年度におきまして、この検査事務につきまして、乏しい経費でございますが、二カ年間予算を編成いたしましたので、そのこの自動車の安全な輸送のために苦慮いたしました折衝いたしましたのでございますが、なかなか定員の増、あるいは全国の、さつき申しましたように、大衆の利便をはかるための施設が行なわれぬのを遺憾といたしまして、これだけ収入があると、それは全部雑収入として取られてしまつて、くれるほうの金はどだい問題にならない。だから、これはひとつ自分でかせいで自分でも思ふように運輸行政のために尽くす

のいいと判断いたしましたして、今回これを提案いたしました次第でございます。

○相澤重明君 まあ、せっかくだいたいの大臣の答へをいただいたので、もう私も全面的に賛成をしたわけなんであり、私、私、私、いまのお答へを聞いておると、大臣の努力にもかかわらず、定員の増やあるいはこういう施策について受け入れることができなかった池田内閣のいわゆる弱さをまざまざと見せつけられたわけなんです。そこで、この間の予算委員会の中で私ども社会党の藤田議員からも質問をしたわけでありまして、大臣どうですか。やはりこういうことは、いま大臣の御説明いただいたように、本来は政府の一般会計の中でやるべきことであつて、池田さんの政権の座が少し長過ぎるから、そういうことに力が入つてこないと思ふんですよ。せっかくだいたいの運輸大臣が御努力されたのに思ふようにいかなかったのですから、この際やっぱ、藤田さんなり河野さんなり佐藤さんなりに政権を渡してあげれば、こんなことは私はやつてくれると思ふんですよ。これはやつぱり池田内閣が長過ぎるんだ、こういうところに問題の焦点があつて、どうも運輸行政について池田さんはあまり知らないんじゃないか。せっかくだいたいの政治家としては、とにかく、いまの衆議院の清瀬議長と同じように、わが国の議会の中でもその人ありと言われた運輸大臣後部健太郎氏、その願ひもあまり認めないような池田内閣は、やはりこの際かえなきやいけなさいと私は思ふんですが、大臣いかがですか、この点は。

○国務大臣(後部健太郎君) 私は、池田内閣の閣僚としておる現状におきまして、いまの相澤委員の質問にお答へすることはなかなか困難な事情は、賢明なる相澤さんは御了承くださると思ひまして、御批判は御自由でございますが、私の答弁だけはひとつごかんべんを願ひたいと思ひます。

○相澤重明君 運輸大臣の御心中察するにあまりあります。ぜひ、本年七月の総裁選挙におきましては、ひとつ革新的に、しかも当運輸委員会における審議の過程において運輸大臣のお心持ちがさらに進むような内閣ができるように私は期待をするわけですよ。しかし、別に今日は、問責決議案でもなければ、内閣不信任案でもございませぬ。私が質問をしておるその過程の語でございませぬ。したがつて、運輸大臣の御答弁については、池田内閣をやめさせることに閣僚として賛成するとかしないとかお答へができないのは、まことに御心中察するにあまりありますから、けつこうでございませぬ、そこで私はお尋ねをするわけでありまして、とにかく、一般会計とするには、金が足りない、人も足りないというところで、特別会計として、最もスピード的に、サービスの、しかも安全を確保しよう、こういうことのようにあります。たいへんけつこうなことでありまして、今後これは、自動車の両数がふえれば、手数料はそのまま自然に入つてくるわけでありまして、予算は増大になる。そうしますと、手数料を下げる時期もあるのですか。それともまた、手数料は現行のままいくとしたならば、施設あるいはそういう定員というものを今後はできるだけ拡大、増員していく方向にあるんですか、この点はいかがでしょう。

○政府委員(木村陸男君) 特別会計にいたしましたも、不必要に収入をふやしてやろうという考えではございませぬので、今回の手数料の値上げによりまして特別会計の収入のワクがそれで一応できるわけでありませぬ。なお、ただいまお話しのように、毎年車の数の自然増によりまして三億なり四億なりの増収を見込んでおるわけではございませぬ。それらに対応いたしまして、検査場の施設の整備、あるいは人員増加に伴う人件費の手当て、こういうものを考へておるわけではございまして、現在の手数料の値上げを了承していただきまして、それによつて、五カ年間の計画を持っておりますが、五年たつてから、そのときの全国の検査場の施設の整備の状況、それから将来の車の増加の傾向、そういうことを考へまして、もし従来どおりの手数料ではもうおつりが出るのだということになれば、下げるにやぶさかではございませぬ。そういう考へでおります。

○相澤重明君 いま御説明をいただきまして、多くなつたときに、下げてでも独立採算ができるという場合には、下げる場合もあり得る、こういう御答弁だと私は思ふんです。たいへんけつこうだと思ふんです。

そこで、いま一つは、何といつても登録なりあるいは検査なりというものが、運輸省として安全確保のために行なうわけでありまして、できるだけ、そういうふうな多くの人を対象とするわけでありまして、サービスができるようにしてやつてもらいたいと思ひます。そこで、現在の車検場というものは全国に幾つあつて、先ほどの五カ年間という一応の計画をお持ち

ちのようであります、これは毎年どのくらいずつふやして五カ年後には幾つになるか、都道府県的にいうならばどうなのかという点を、ひとつ御説明をいただきたいわけでありませう。

○政府委員(木村睦男君) 現在のわが国の政府の持つております車検場は、大体各県の県庁の所在地に一カ所、なお、東京、大阪、名古屋というようなところは二カ所以上ございまして、総数で約六十カ所でございます。そのほかに、民間の施設を借用等いたしまして検査員が出張してそこで検査をします出張車検場、これが大体二百九十余りでございまして、この五年間の計画で、現在六十あります——政府の直轄車検場と申しておりますが、これをふやしていきたいということ、それから現在あります車検場の、検査のコースと申しておりますが、何列かに分けて、ブレーキの検査、あるいはハンドルの検査等やるわけでありまして、その検査場におけるコースの数を、大体現在よりも倍にしたいというふうな考へております。

なお、先ほど申しました車検場の増設あるいは新設、こういったものも毎年度、計画を一応立てておりますが、一例として三十九年度を申し上げますと、車検場新設、ないしは移転による新設も含めまして、六カ所ございませう。それから、現在の施設を増備、増設いたしまして二カ所、それから用地を拡張しますものが二カ所、こういふような計画をもちまして、これは三十九年度でございまして、漸次予算の規模がふえてまいりますれば、四十年度はさらにこれ以上の計画をもつて

整備したい、かように考へております。

○相澤重明君 それから要員の説明がなかったんですが、定員ですね、定員はどういうことですか。

○政府委員(木村睦男君) 定員につきましては、これは一般会計も特別会計も同じく定員法の適用を受けまして、その点につきましては、一般、特別会計の間に差はないわけでございます。ただ、定員に對します人件費は特別会計で負担をするわけでございます。そういう意味では若干の差がある。それで、来年度からは人件費の負担が特別会計になりますので、それだけ予算折衝におきましても定員増の要求につきましても要求しやすいとわれわれは考へておるわけでございます。また、みだりに定員をふやすということも政府の方針として考へるものでございまして、最小限度の人はふやしていきたいということ、人員につきましても一応の、何といひますか、もくろみを持つております。三十九年度は、これは特別会計が認めただけで、初年度になるわけでございますが、この関係で八十名の増員が認められております。三十八年度は五十名でございますので、まあ六割の増加というふうになります。したが、絶対数はまだ少のうございませう。したが、四十年度以降は、業務量の増加に對応いたしまして、もう少し多く増員を要求して努力いたしたい。また、一方仕事の簡素化等につきましては、従来どおりいろいろふやして、業務の簡素化、合理化をはかつていきたい、かように考へております。

○相澤重明君 そこで、特別会計になると、政府としても事業に應じた定員の張りつけができる、こういうことになろうと思うのでありますが、現在の一人当たりの業務の割当てといひますか、そういう車検あるいは登録事務、そういうものについての件数というものは一人当たりどのくらいになっているでしよう。それが、この特別会計として先ほどの三十九年度は八十名の増員が認められると、こういうのであります。それが、そうした場合にどのくらいの緩和がはかれるのでしようか、そういう点についてひとつ御説明をいただきたい。

○政府委員(木村睦男君) 一人当たりの業務量を一年間を通じてその一人に對する受け持ちの車の数で一応出してみますと、これは登録と検査、二通りに分けて考へておりますが、三十八年度——今年度におきましては、登録は一人について年間八千四百両、検査が四千六百両という数字になっております。大体一日に分けますと十二、三両という勘定になろうかと思ひます。これが、来年度八十名の定員がふえますが、車の数も二割前後ふえるわけでございますので、一人当たりの受け持ち量は大体三十八年度とほぼ同数になろうかと考へております。したが、いまして、八十名ふえまして、非常に一人当たりの仕事量が案になるというところは毛頭私も考へておりませう。実はもっと多数の要求をしたのでありますが、いろいろな関係で八十名で最終決定を見るに至つたような事情でございませう。

○相澤重明君 ただいま局長から御答弁いただいたように、私はやはり、いまの特別会計にしても、八十名の要員が増加しても、三十九年度においてあまり作業量というものが減らない、こういうことは、いわゆる利用者にとつてはむしろサービスがよくならなければいけない。金は上がるけれども実際にそれだけのサービスがでないというところは、残念だと思つて、金がかかるからとやはり早くしも完全にできるようにしてやるのが、私は運輸省の立場だと思ふ。そこで、せっかく局長さんがだんだんと御苦勞の点をいま披露をされたわけでありませう、これは運輸大臣にお答えいただきたいのですが、いま自動車局長の言うように、いろいろ御苦勞されている、そのいろいろ御苦勞されたのをなぜ取れなかつたのか。これだけの資金が今度は上げられてくるということになれば、特別会計ならば当然必要な人数というものをふやしてもいいんではないか、こう私は思ふので、これは一般会計なら、他の会計上の、あるいは振り合ひ上の問題もあるから、これはどうしても一ぺんにそうふやすわけにもいかぬというところは、一つの理由になると思ふけれども、特別会計といふことになれば、そこでこの収益等の問題も見通していけば、私はいまの自動車局長の言うような御苦勞が少なくとも緩和されるということも期待されると思ふ。その期待が三十九年度にできないというところは、先ほどもちよつと申し上げましたが、せっかくの運輸大臣の御努力をいたしたくない、こういうことになるので、運輸大臣としてはどうお考へに

なつてゐるかお答えいただきたいと思ふのです。

○国務大臣(後藤健太郎君) 一挙にすべてを解決するということはなかなか困難でございまして、私どもは順次五カ年間のうちに、ただいま申しましたような大衆の便宜をはかりつつ、それに従事する人間の労働の環境をよくするべく努力をいたしたいと思つております。

○相澤重明君 次に検査手数料、いわゆる検査及び登録に關する手数料については、自動車検査登録印紙といふことで、この納付を義務づけているといふのでありますが、この検査登録印紙といふのはどういふものなんでしょう。ね。私よく見たことがないので、ここにお持ちをいただきたいんでしようか。見せていただけますか。それがまた地域によつて印紙の種類があるのかどうか、あるいはまた色別りがあるのかどうか、こういう点についてもひとつ御説明をいただきたいわけですが。

○政府委員(木村睦男君) 特別会計になりました、一般会計の収入印紙とは違つた収入印紙にいたしまして、そして特別会計との区分をやるわけで、現在もう圖案もできておりますが、後ほどお手元にお渡しいたしますけれども、模様をいたしましては、中に日本で最初に使用された自動車を圖案化したしまして、そうして普通の収入印紙のようによつてございまして、そして色によりまして、五十円印紙と、それから百円印紙と、二百円印紙と、五十円が地の色が緑、百円が青、それから二百円が赤、この三種類にいたしまして、この特別会計の印紙をつくりまして、大蔵省の印刷局でつくつてくれ

ておりますが、全国一律にこれを使うという事になっております。ただいまお手元に差し上げます。

○相澤重明君 なるほど自動車検査登録印紙というのは芸術的ですね。これはたいへんいいと思う。これはすでに印刷はできているのですか。四月一日から実施という事でありますが、そのするところは全部配付がされておるのですか、いかがでしょうか。

○政府委員(木村睦男君) 準備をいたします。それといたしましては、法律が通らぬのにそういうことをやるとはけしからぬというおしかりを受けるかも知れませんが、四月一日から実施できる場合に、手続に粗漏があつてはいけませんので、印刷局にお願ひしまして、すでに印刷をいたしまして、四月一日から使用できるような態勢にいたしております。

○相澤重明君 この印紙の原価はどのくらいですか、どのくらいでこれは一体できるのですか。

○政府委員(木村睦男君) 一枚が一円二十五銭であります。

○相澤重明君 たいへんけつこうな印紙のように見られますが、先ほどの、色は三色とかあるそうですが、そこで私としては、そういう非常に御苦労されて準備されたわけでありまして、ぜひききょうはこの法律を通して実施をしたい、こういう趣だと思つてあります。運輸大臣は、もうこの印紙は先ほど局長のお話では全部準備がされておると、こういうふうに承つておるのではありませんか、もし私も社会

党はじめ全野党が、与党の皆さんの一部を含んで——一部というのは、池田内閣の池田派は別でありますから——

そこでもし、ききょうはこれはあまりおそくなつてやつてもそれだけの手配がでない、したがつてあすそれではあつた法律を全国に通知するためにあつた法律をいふことになつたならば、一日どのくらい違ふのですか。印紙を張るのに、ききょう法律を公布をして明日から実施をするのが一日おくれたとすると、どのくらいこれは印紙を張るのがだめになるのですか、これをちよつとお伺ひしておきます。

○政府委員(木村睦男君) 大体一日四百萬円の収入でございますので、一日おくれれば一日ごとに四百萬円ずつ特別会計が減つてくるのです。

○相澤重明君 たいへんですね。これは運輸大臣は少なくともやはり全精力をあげて通過をはからなければいけません。そこで、あなたはそういう工作をされるわけですか。やはりこの法律が早く通過をして、一日四百萬円の減収を与えないで、そうして出先機関が混乱しないように、やはり運輸大臣は努力を国会でしなければいけないと思つてお話を聞いておられますと、四百萬といつても、これは三色あるといふことでありましてね。そうすると、幾枚くらゐになるのでしょうか、これは枚数にして。

○政府委員(木村睦男君) ざつと私いま概算でございますけれども、大体二萬枚くらゐにならうかと思つてあります。

○相澤重明君 職員の数からいまして、多くの自動車にそれだけの仕事をしてもらうわけでありまして、たいへんなことだと思つて。そこで、自動車の皆さんの御努力に私は敬意をあらわしておきたい。そういうことで、

ひ本日やはり法律は上げなければならぬ、こう私は思ふのです。

そこで、先ほどのことに若干触れるわけでありまして、私もこれからは相談をしたいと思つておられます。社会党としては、いままでの大臣の誠意ある御答弁をいただき、自動車局長以下出先の職員の非常な御努力をいたしましておるのに、何とかもつとよくしてやりたい、こういう点を申し上げて、その点については御努力をされるという御回答をいただいたわけでありまして、この道路運送車両法という名

うことについては、やはり若干問題がどうしても残りはしないか、そういうことについてやはり相談をしなければならぬ。いま一つは、御説明をいただいた中で、やはり農林漁業関係については、まだ政府の意向の姿勢というものが少し足りないような気もするもので、後刻私どもも相談をいたします。政府で善処されることもあり得るかどうか。いま一つは、せっかく手数料も上げて、そうして安全を確保すると同時にサービスをできる態勢をおつくりをいたしたくというのが目的のよう

に思ふので、もつと定員を、三十九年度の中でも、特別会計になつたら、これはふやせないものか。八十名といふのは、いままでの折衝過程における計画だと私は思ふ。そうしますといふと、実際に収入もふえてくるし、またそれだけの作業量といふものは増大するわけでありまして、そこで、そういうことは可能であると私は思ふのであります。これは運輸大臣です。運輸大臣にお答えをいたしたくわけでありまして、そういう点については、増員といふものは特別会計とい

う名によつて私はできないものなのか、こういう点のお答えを大臣からいただまして、そうして同僚諸君とともに私は御相談をいたしたい、かように思ふので、委員長に休憩を要求いたします。これは私の気持ちです。

○国務大臣(後藤健太郎君) 特別会計によりまして収入がふえ、そういうふうなことで、定員改正をいま期の途中にできるかというお話でございますが、さつき局長が申し上げましたように、収入と定員というものは別個の観点から政府と交渉せねばならないので、本年度はかりに収入がふえましても定員を改定するといふことは困難でございます。再来年度から、すなわち昭和四十四年度から大いに御趣旨に沿うよう努力したいと思ひます。

○委員長(米田正文君) ちよつと速記をとめて。

【速記中止】

○委員長(米田正文君) それでは速記をつけて。

○吉田忠三郎君 本会議の時間がござりますから、できるだけ質問点をしぼつて、しかもそのポイントだけ若干の疑義を尋ねたいと、こういうふうに思ひます。

この法律の提案の理由によりますと、最近の自動車の数というのがたいへん増大をしてきた、これに伴つて自動車の事故も増加をしているので、「政府といたしましては、これが保安の確保につきまして種々施策を講じているところでありまして、」こう冒頭に書いてある。車の数のふえた推移が資料にございまして、四十四年度は七百四十九万台、四十四年になりまして一千万台をこえる、こういう数字が出てお

りますから、その数で承知するのでございまして、これが保安の確保につきまして種々施策を講じているところでありまして、「こういう抽象的な文章になつておられますが、具体的にどういふ施策を講じたのか、この際お聞かせを願ひたいと思ひます。

その一つは、確かに非常に自動車事故というのは激増をして、国民の関心の的はかなりその方向に行つてゐることは間違いないのです。その場合に、この法律は車両の検査でございまして、ある意味におきましては、整備の關係で一面においては事故を防ぐ、こういうことだと思つて。ですから、現在の日本の事故の統計から見ると、車両の検査整備等が欠陥で事故になつたものと、それから、そうではないとして、運転者のつまり不注意であるとか、あるいは技術が未熟である、これがために起きた事故、この二つに分けてひとつお答えを願ひと同時に、これに対する、つまり、ここに保安の確保についていろいろ政府がやつてゐるのだと、策を講じてゐるのだと、こう言つておられますから、具体的にどういふ手を打つてゐるのか、お聞かせ願ひたいと思ひます。

○政府委員(木村睦男君) 車の増加に伴ひまして、自動車交通事故が相当ふえてまいつておられます。事故の原因を車両の機能の整備観点から申し上げますと、事故の件数が言いますと、約四十萬件近くの事故が毎年最近は起きておられますが、そのうちの約九割は、これは運転する者の過失あるいは不注意から起る事故でございまして、残りの一〇%足らずが車両の欠陥の事故そ

の他でございまして、その中で明瞭に車両欠陥による事故は、大体四割弱でございまして。車両欠陥による事故は、最近の趨勢といたしまして、だんだんと率は減つてまいつております。こういうような実情でございまして。しかし、四割といひましても、件数としては相当多いのです。この車両欠陥による事故をなくするのが道路運送車両法によりまして車両の整備でございまして、ここ数年來、対策といたしましては、この車両法に規定してあります保安基準等につきましていろいろ改正をいたしてまいつております。一例を申し上げますと、いままで車の外の前輪のほうにバックミラーがございまして、片方しかつけていなかったのを、もう片方も見えるように両方つける、あるいはそのほか整備の基準についていろいろ新しい項目を加えた——公害の発生防止のためのガスの清浄器を備えつける方法であるとか、いろいろやつております。それからさらに車両の検査は、先ほども申し上げましたように、車の所有者が常に整備しておるべきものを運転するわけにございまして、検査制度が軽自動車以下はございせんが、軽自動車につきましても、かなり最近では機械の性能が向上してまいつておりますので、必要な場合には臨時検査ができるように、昨年の国会でも改正を願つたわけでございまして。そういうふうなことをいたしまして、ここ一、二年いろいろと、車両整備、それによる事故防止の方法を講じております。なお、車の保有者に定期点検、整備するということをましますはつきりと法律の上で明示して、これが原則であるということもなつております。

な次第でございまして。なお、足らざる点もございまして、今後とも鋭意その点には注意いたしまして、実情に合うように、適宜保安基準等も改正をしてまいりたい、かように考えております。

用契約が結ばれている。このことは、局長も十分おわかりだと思ふ。これがために、運輸省は指導として、賃金基準なるものがある程度示して指導しておつたはずだと思ふ。つまり、基準内の賃金が全体の収入の六〇%、四〇%程度が時間外手当、いわゆる基準外の賃金、こういうことで指導してゐるところも、こちらあたりからきてゐるのじゃないか、こう思ひますが、実際はそうまだだやうてゐない。特に最近、つまり先般も本委員会でも問題になりました東京都の料金の改定問題を含めて、逆の結果が出てゐる、こういう事例も私も二、三承知してゐます。そういう傾向から、全国的に皆さんが指導してゐます方向とは逆に、歩合給がその率をさらに高めるような方向で運転者を雇用して、そうして働かしてゐる、こういうこと等がたいへん多い傾向になつてきてゐるのである。結果的に、運転者は走らなければ食える賃金にならない、こういうことになりまして、勢いスピードを出す。きのうも用事がございまして羽田にちよつと参りました。やはりスピード違反で、かなりの人間が交通違反で警察官に押えられていた。ちよつと私も立つて黙つて両者の話のやりとりを聞いておりました。聞いておりましたと、そういうものがやはり含まれてゐる。もとより羽田の場合は、飛行機に乗るお客さんですから、時間的なお客さんの制約等がありまして、お客さんの要請があつて多少スピードを出したといふのもその中に一人二人でございまして、根本的には私はやはり、走らなければ食えない賃金という体系にいま置かれてゐるので、こういう点は、

運輸省として、担当の自動車局として、もつとも私は料金改定と並行して業者に対する指導をしなければならぬと思ふのです。前に私がこの点について質問したところが、局長は、東京都の場合は当然、労働者の賃金に——おおむね九割を値上げをしたわけですから、それに見合うものがね返るよう指導してゐる、こういう答弁をしたのです。ところが、そうではなくして、最近歩合給の率などについてもぐんと減らすという傾向のものが、二、三東京都に出まして、御承知のように、自動車のバックに何かそういったものを書いて走つておる。これも、これからどう、その基準内賃金と基準外賃金について、そういう今日まで指導してきた方針でございまして、よりどういふ方法で業者の諸君に対して木村局長は指導しようと思つてゐるのかといふことを、この際お聞かせ願ひたいと思つてゐる。そうでないと、この九〇%という高い事故率といふものを下げていくといふことは、なかなかこれは解消できない。もとより、ただ単に賃金だけでなく、労働条件だけでなく、根本的な問題がございまして、都市に集中してまいります人口であるとか等々、つまり自動車の増大していくといふこと等とバランスのとれない面がありますから、そういう根本的なものはあるけれども、とりあえずこうした賃金の関係をどう見てゐるか、お聞かせを願ひたいと思ひます。

わけでございまして、根本的には運輸免許の問題もあらうかと思ひますが、運輸省といたしましては、他人さまの生命を預かり、他人さまの大切な荷物を預かる自動車運送事業者につきまして、特に運転者の不注意、過失による事故の防止には努力をいたしておるわけでありまして。何と申しましても、そういう自動車の事業の運転者につきまして、運転者自身のもちろん教育、それから注意心の高揚等も必要でございまして。同時に、経営者の親身のこもつた労務管理、これが私は絶対に必要である、かように思ひまして、あらゆる機会をとらえて、このことを事業者に強く要請しておるわけでありまして。特に、ただいまお話がありましたように、運転者の給与の状況、これにつきましても、非常に当局といたしましては、関心を持っておりまして、御承知のように、歩合給が非常に高くて固定給が少ないといふことが運転者を交通事故の惹起に向かわしめるといふふうな傾向も大いにあるわけでございまして。神風運転がその一つでございまして、そういう意味から、この点に特に注意をいたしまして、機会あるごとにこの固定給と歩合給の改善に努力をしてまいつてきたわけでございまして。方法はいろいろありますが、たとえば、車をございまして、たとへば、車を増車いたします場合に、会社ごとにこの固定比率といふものを見まして、東京のタクシーの場合を例にとりまして、大体現在平均六〇%が固定給で、四〇%が歩合給になつております。これは平均でございまして、それより悪いのももちろんございまして。で、現在では、この平均の固定比率より水準

の高い会社に対しては増車等の場合に有利に扱い、この平均より低い会社については不利に扱う、そういうことにしようとしてこの平均の固定比率をさらに上げていこうというふうに努力もいたしております。それから、先般タクシー運賃の改定を認めただけでございますが、この改定の理由は、これは十年近く運賃改定をしなかったために、今日まで諸経費の暴騰、特に人件費の高騰ということが大きな原因で、事業の収支の均衡がとれなくなつたということから、これを適正な運賃にいたしまして、企業の安定、継続性を確保しようということから運賃改定をしたわけでございます。

〔委員長退席、理事谷口慶吉君着席〕

その後、この運賃の改定を機会に、会社内におきまして給与についてのいろいろ争ひの起きておる会社も承知いたしております。実情はそれぞれ違つたところでございまして、たとえば、この運賃改定の話がもう一年前から出ておりました、会社によりましては、三十八年の秋には改定になるであろう、あるいは三十八年の夏には改定があるであろうというところで、三十八年の初めにベースアップの交渉のときにそれを考慮してベースアップをした会社もあるようでございますし、また、運賃改定の見通しが立たないので、従来のままの状況でベースアップの交渉に応じた会社もあるようでございます。したがって、そういう会社によつて事情は違ひますが、運賃が上がつたのだからそれだけ会社の収入もふえる、ふえた分を給与に回せということで、要求もされておるやに聞いております。当局

といたしましては、事業の健全な運営のためには、やはり乗務員の給与制度、労働の条件というものが適正なものでなければいけない、かように考えておるわけでございます。しからばどの程度が適正であるかということ、これはなかなかおぼつかない問題でございます。給与関係も、労働問題も担当しております労働省におきましても明確な数字は出しがたいといふふうな状況でございますので、われわれも明確な数字は出せませんが、これはやはり経営者の良識を待ちまして、あるいは労使の適正な折衝によりまして、健全な給与体系に向かつて進むように要請はいたしているわけでございます。そういうふうなことで、現在労使間で交渉がもめているところもありますが、双方お互いにそれぞれの立場を十分理解し合つて、よりよき労働条件を持つていくようにということをお願いしておるわけでございます。ただ、個々のそういう交渉について当局が干渉するということは差し控えたと思ひますが、いろいろな、当局が事業者を集めて会議等のあります機会に、今申し上げましたようなところを強調いたしまして、とにかく交通事故防止のためにも、また労働者の安心して働ける職場にするということが結局サービスの向上にもなるわけでございます。給与体系については深い関心を持って指導いたしておるのが実情でございます。

○古田忠三郎君 つまり、働く人々の賃金をきめるについてはたいへんむづかしい問題だと、労働省でもそうだし、私もそうだし、まあいまこり申されましてけれども、一般的に賃金という

ことで論ずる場合は、私はその答えでけつこうだと思ふんです。ですから、自動車の、とりわけタクシー運転者の賃金がある意味において私は単純なものだと思ふんです。なぜなら、その車一台々々みずから運転して一つの企業を行なつてゐるんだ、こゝろ言つても過言じゃない商売です、職業的には、ですから、料金改定に伴つて運賃が幾ら幾ら上がるということは明確に統計で出るんです。出てまいります。それと償却費それから一般事業費等々差し引いてまいりますと、従前から見ますと、幾ら幾らの今度の料金改定に伴つて運賃増になつたのかといふことは明確に出るんです。そこで私は、その出たものは全部働いてゐる諸君に還元しろ、こういうふうなよいなことを言う気はさらさらないんです。ないけれども、彼たちのつまり労働によつて運賃の収入の増になつたことは間違いない。ですから、あなた方が釈論に説法ですから申し上げる必要はないと思ひけれども、一体賃金とは何かといふことなんです。労働の質と量に対する代償なんだ。このことがこの自動車の運転手だけにびつたり私は当てはまると思ふ。そういう意味で、ぜひ、少なくとも、この基準内の賃金と基準外の賃金についても、運輸省の指導というものをもう少し、東京のみなさん、全国的に業者に徹底した私は指導をしなければならぬものではないか、こゝろ思ふんです。しかも、東京都の場合は、先ほど申し上げたように、それとは逆のコースで、つまり料金改定に便乗してもうけている諸君がかなりいることは、これは事実です。そういう事実がなかったら、ああいう行動

になつて社会に訴えるなどということには私はならないと思ふんです。これなどは、もう少し自動車局として、そういう関係者を呼んでその事実を明らかにすると同時に、実態を把握して、そのことによつていやくも都民に迷惑がからぬようにしていただかないと、私は、先般の料金改定をする場合に、あなたが本委員会でご紹介したことにはならない、こゝろ思ふんです。ぜひこの点については、私どもは積極的に取り上げていたきたいことを申し上げますが、この点木村さんどうですか。

○政府委員(木村睦男君) 運転者の給与の問題につきましては、運賃改定の際にも、実は適正な原価はどうあるべきかといふことで項目ごとに査定をいたすわけでありまして、各項目の中で給与以外が当局で標準的な金額に査定をして削るわけですね。

〔理事谷口慶吉君退席、委員長着席〕

人件費だけは、幾らが適当であるかといふことは、先ほど申し上げましたように、非常に困難でありますので、人件費につきましては、実績をそのまま必要経費として計上いたしまして、運賃改定を実施しておるわけでありまして、平均いたしますと、今回の東京の場合は一五%前後の増収になるわけでありまして、この運賃改定によりまして、各会社の収入と支出との関係は、もちろん会社によつて実情が違ひますので、まあまあでございますが、したがつて、運賃値上げで非常に収入がふえる会社もございまして、まだこれでも足りないといふ会社もあるわけ

であります。それらの会社の特殊事情の中におきまして、乗務員の給与等についての労使の交渉が行なれておるわけでありまして、一がいには申しにくいのでございますが、しかし、それだけ増収になりますと、いまでも無理をして土地を売却して配当するとか、あるいは償却を十分にしないままに配当して経営を維持しておつたといふふうな会社もございまして、そういうふうな経費に充てるということもございまして、したがつて、各会社によつていづれも事情が違ひますが、いろいろな常識から考えますと、運賃改定によつて増収になつたといふことのある程度の恩恵は乗務員にも分けてやつて、そうして乗務員の質の向上、サービスの向上にも向けるというのが私は常識であらうかと思ひます。したがって、そういうふうな気持ちには十分陸運局を通じて、全国の陸運局長会議の席上におきましても、陸運局長に話しておるわけでありまして、給与改善等に対します私の考え方は以上のとおりであります。

○古田忠三郎君 これ以上木村さんと議論しても、木村さんそのものは経営者じゃないから答えが出ないかもしれないが、とにかくどうも僕は矛盾があるような気がするのですよ、実態で、今度の料金改定については、少なからず人件費の騰貴による、つまり経営上の苦境から改定していただきたいといふことで長い間運輸省あるいは東京陸運局にそういう働きかけをした結果が九割九分何がしかの料金改定になつたと思ふのですよ。その場合に、先ほど来も申し上げておるように、その他を私どもが指摘をしたところ

ろが、それはそれなりに還元される、
こう自動車局長は答弁して、いまの答弁
では、何がしかが還元されているの
じゃないか、こういう言い方ですか
ら、そこらあたり非常に私は理解に苦
しむのです。のみならず、あなたに申
し上げてこれほどにもなりませんか
けれども、料金改定によって増収され
たことは間違いないのです。それが正
しい意味で、運輸大臣にも常に申し上
げますけれども、その企業の基盤を強
化しつつ、公益性の事業を行なってお
るわけですから、その公共性にかんが
みて、社会に貢献するようなことを
やっているのであれば、私はあえて問
題にしないのです。しかも、いまのお
話を承っておりますと、なおかつそれ
でも足りないものであると言われまし
業者がいろいろあるならば、免許事業だ
けに、これほど政府が補助政策とい
いますか、保護政策をとって、なおかつ
やれないというなら、やめればいい、
免許を取り消せばいい。にもかかわら
ず、一面そういうことを言っておきな
がら、しからば増車の場合どうです
か。今日でも増車の申請などは、アリ
が砂糖を求めるがごときたぐいのよう
に、あなたの方の下部機関の陸運局で
は、その問題の扱いに苦慮しているよ
うな実態ではございませんか。おかし
いじゃないですか。やっつけいけないの
に、しかもかなり資本を必要とする自
動車事業が、一面においてはほとんど
ほとんど増車をし、監督機関が手に負
えないようなことをやっておいて、片一
方では保護政策、補助政策を受けなが
ら、なおかつやっつけいけないなどと
おぼえておられるような業者などとい
うのは、明らかに悪質だと思ふのです。そう

いうものは免許を取り消せばいいので
す。にもかかわらず、増車の申請に対し
ては、平気であなた方は既存業者にど
んとどんと増やしているではありません
せんか。ここに私は問題があると思ひ
ます。陸運行政のあり方として、こ
れは今日全国的に一般国民の批判的
になっているのです。既存業者だけ育
成をする方向に陸運局がある、とりわ
け自動車局がある、こう言われている
のじゃないですか。私はこれ以上申し
上げようとは思いませんが、ですから、あ
なたも、先ほど申し上げたような増車
などについて、私からいま申し上げた
ことが確立されない限りは、フリーな
どということではなくして、一切認め
ない、こういう方針の中から、少な
らずあなた方がすでに指導はしてお
りますけれども、その指導の方向を強め
ていただきたいことを、この際は申し
上げます。答弁は求めようとは思ひま
せん。

それからもう一つは、最近プロパン
ガスによる自動車事故が多くなつて
まいりました。これなども、プロパン
は御承知のように税金がいまのところ
かかっておりませんから、ガソリン税
の値上げなどということが問題になつ
ておりますが、税金がかけられてい
るガソリンよりはるかに経費として非
常に経済的である、こういう角度から
全国的にプロパンのガス自動車とい
うものがかなり普及してきたことは、御
承知のとおりです。札幌などでも、す
でにプロパンのスタンドができまし
た。そのことによつて確かに経費は節
減されて、もっと欲を言つて料金を下
げべきだ——それまでは私は言ひませ
んけれども、そういう傾向と並行してプ
ロパンの事故が増大をして、この間も
大阪でこれに伴う大きな事故が発生し
た。こういうことについて、あなた方
監督官庁はどうこれから指導しようと
しているのか、この際、やはり国民は
全部心配しておりますから、プロパン
については明らかにしてもらいたい
思ふのです。

○政府委員(木村陸男君) 乗務員の給
与の改善につきましては、お話の点
もつともでございますので、さらに指
導を強化したいと思つております。
それから、プロパンガスにつきましては
は、御指摘のように、昨年、一昨年の
末あたりから徐々に普及してまいり
ました。その間いろいろプロパンガス自
動車の事故もふえております。これに
対しては、事故の原因が、ボンベから
機械の部分までいろいろパイプの継
ぎ目、震動によりましてボンベがゆ
れて、そこから漏れる、それが車内に
充満するという原因がほとんどござ
います。それで、先般省令を改正いた
しまして、新車——新しく出ます車
につきましては、プロパンの装置を、
ボンベをただトランクに台をつけて載
せるのじゃなくして、車自体に固定し
たものでなければいけないというふう
に改めまして、これはこの一月一日か
ら実施いたしております。それから、
在来車にプロパンを備えつけます場
合には、半年の猶予を置いてやりまし
て、五月三十一日までに全部新車と同
じように固定施設にして、六月一日か
らは固定施設でないプロパン自動車は
走ってはいけないというふうなきめ
で、現在その実施をいたしております
ので、プロパンガスによる事故の発生
はこれで防げると思つております。な

お、パイプから漏れたガスが客室に入
らないように、客室とトランクとの隔
壁につきましても規制を設けて、そ
その防止を実施いたしております。そ
ういうふうな措置を講じまして、六月
一日からは、全車両固定施設によるプ
ロパン自動車が増加することになります
ので、事故は防げる、かように考へてお
ります。
○吉田忠三郎君 冒頭に申し上げたよ
うに、たくさんございすけれども、
本会議の關係がございすから、あと
二、三点で終わりたいと思ひます。
その一つは、この法律では、提案理
由の末尾にもございすように、非常
に車両が増大をしてきて、検査場の設
備の關係であるとか、あるいは検査
官、登録官の要員が不足であるので、
この法律を改定して、特別会計をつ
くつて効果をあげよう、こういうこと
になつてゐる。そこで本質的な問題点
については、相澤先輩からお話ござ
いましたから、私はあえてここで申し
上げませんけれども、この文章に書か
れてゐるような方向に、しからば今度
の特別会計を設けて、十五億何がしか
の財政規模でやつて、伸びつつありま
す自動車の検査あるいは登録事務、あ
るいは車検場の整備をして国民の負担
にこたえる結果になるかどうかとい
うところに、私は非常に疑問を持つ一人
であります。確かに文章は名文章に書
かれておりますけれども、実態を見ま
すと、たとえば車検場の場合、六十一カ
所が六十二カ所になるだけです。一カ
所よりふえない、この資料では、間
違ひないでしよう。それから車検コ
ースの場合も、従来は九十八カ所が百六
年になりまして、すでに五十万台くら

運賃を上げぬほうがいいことはきまっておりますが、ただいま申しましたように、政府だけがかってに自分の力でできるガソリンの使用料、保険料あるいは軽油引取税等々を上げておいて、その運賃の形成の要素であるものを今度値上げして、運賃をおいといて、しかも交通の便利を与え、しかも業務を改善せいと言つたつて、なかなか無理であると思いますけれども、運賃は上げないにこしたことはないのですから、私は上がらぬことを希望いたしますが、るる申しましたような事由によりまして、適正な運賃、したがってそれによつてサービスが向上し、企業が円満に発達しなければ、いわゆる交通の使命というものは達せられないのでありますから、裁判の判定の結果を待ちまして、両々うまくいくようなふうに考へてみたいと思います。これはなかなかむずかしいようですが、一方において吉田委員のように値上げすべ

まして、車の持主に対するサービス行政の実をあげるためにも、またそれに携わります職員の仕事負担を幾らかでも軽減して仕事ができるようにしてやりたいという二つの考えから、相当の抵抗はございましたけれども、みんなで力をあわせてようやく政府案の決定まで持っていたのであります。その間の折衝の過程におきまして、今日御審議のただいております特別会計のワクの中に入るべくして入っていないとわれわれが考えているものがあるわけでございまして、それはただいま吉田先生から御指摘になったようなものがそれでございます。当然われわれは当初はこういうものを対象に入れて議論してまいったのでありますが、非常に特別会計論がもめまして議論百出したしました。しかし、どうしても特別会計だけでは何とかな三十九年度で政府案としては設けたいということから、ある部分につきましては問題をやむを得ず今後につ

ますます充実したものに持つていきな
い、かように考えております。

なお、抵当権の登録税につきまして
も一応考えたのでございますが、ただ
いまも御指摘のように、法律改正等
のことも考えられますし、一応手数料
のような実態でございしますが、形
式的には税金ということにもなつて
おりますので、これも一挙に問題を
昨年未解決するだけの時間的余裕も
ございせんでしたので、割愛せざる
を得なかつたというところでござい
まして、昨年の初め特別会計をこの
内務部内で折衝いたしましたときに
痛感いたしました足らざる点を十分
心得ておりますので、今後さらに努
力いたしまして、補足的に充実して
いきたい、かように考えております。

○大倉精一君 閣下。

○委員長(米田正文君) 速記とめて。

〔速記中止〕

○委員長(米田正文君) 速記つけて。

性を十分發揮し得るようなそういう状態ができるかどうか。先般の質問のときには、木村局長は、たとえはというふうにお話から、通運の場合には駅ごとに査定をして料金を上げる、こういうぐあいにおつしやつておりますけれども、やはりそういうようなことを聞くというのと、現在では通運料金手放しでもつてストップということには、これは非常に問題があるのではないかと思います、大臣いかがでしょう。

○国務大臣(綾部健太郎君) 非常に私もその点苦慮いたしておるのでございまして、同じ事業に對しまして、Aのところにござしましては違ひ、Bのところにおいて違ひというようなことは、なかなか行政上むずかしいので、何か名案がないかと、せつかくいま苦慮しておるところでございます。

○大倉精一君 そうしますと、大臣としては、現在の路面交通——バスその他ですね、運賃値上げをしなればはい

しては、まあ忍びがたきを忍んでいか
 だきまして、この値上げムードを抑え
 る内閣の方針に沿っていく、かように
 考えておるわけでございます。

○大倉精一君　私も値上げには反対で
 す。反対ですが、ただ精神訓話だけ
 しんぼうしろ、これは無理だと思ひの
 です、経済は生きものですから。で
 から、ストップするならするで、や
 りそれに対する手段をしていく必要
 があるのではないか、責任があると
 思ひます。で、通運にしろ、トラク
 ্কにしろ、あるいはバス、ハイヤー、
 タクシー、これはあなたが免許した
 のです。国家が免許した事業であり
 ます。国家が免許した精神訓話だけ
 一年間がまんせよということにな
 ると、これは公益企業としての機能
 が果たせません、ないという心配
 がある。この間からの間は値上げを
 聞いておられますと、大臣として
 は値上げをしてはならぬというぐあ
 いにお考えになつてゐると私は受け

る。そうしたら、値上げしない場合の責任は、みずから免許した事業に対しての大臣の責任はどうなるのかというところにくるわけですね。

○国務大臣(総務部侍郎君) 御指摘の小さな、いわゆる中小企業につきましては、閣議決定に際しましては除外例がありますから、いまその実態を調査いたしましたして、経済閣僚懇談会にはかつて、そうして経営が成り立つようになすべく努力したいと思ひます。

聞きました。聞きましたけれども、中小企業あるいは零細企業の経営の成り立つていかないものについては考慮するということですねけれども、たとえは通運の場合とか、あるいはトラックの場合、あるいはタクシールの場合でもそうでありますけれども、同じ地域で料金を上げるものと上げないものが出てくるといふと、これはたいへんな混乱になる。この前の答弁では駅ごとにや

るとおっしゃったが、通運の場合日通も含めてやるのか。日通は大企業ですよ。閣議決定のワクに入っていない。そういうことになるという、これは非常に混乱になると思うんです。そういう行政をあえておやりにならないければならないというところに、一年間運賃ストロップの非常な無理がある。それよりも、何かほかに手当てをしなければならぬでしょう。そういうような駅ごとにするというようになかったことが、はたして混乱なしに行なうことができますか。運賃値上げをしたほうがえって自分のお客をとられてつぶれますよ、ばらばらになって。こういう点は、この前も分科会で言ったけれども、それなら通運という一体の線は地

域ごとに運賃料金をきめるということも考えられると思う。ですから、地域

差いろいろありますが、地域一本にするという問題があると思うんです。そういう点はお考えはいかがでしょう。

○政府委員（木村睦男君） 御指摘のよ

るに、現在当局が考えております方法は決して賢明な方法ではないということは十分存じておりますが、抑制された一つの制限の中で、何とか苦しい業者についても解決してやりたいと考え

ればならぬのじゃないか、それが運輸大臣の責任だと思ふんです。

○国務大臣(総務部健太郎君) その点につきまして、公営のバスその他の公共事業につきましては、自治大臣と運輸大臣、大蔵省の間において、何らかの間の救済措置をすべく、いませつかく準備して折衝中でございます。それに準じて、私営のバスにつきましても、このことによつて、すなわち運賃をストップしたことによつて、私営バスそ

○国務大臣(総務部健康次官) バス以外
 という調査はされておりますか。それは
 バス以外のものはやらないのですか。
 その問題につきましては、私どもはまだ
 そういふにはやっております。とど
 申しますのは、やはり交通安全料金の
 うちのバスの運賃の値上げのストッパ
 をいたした事実にかんがみまして、た
 いま申しましたように、私営のバス事
 業に対する施策を考えてまいりたい、
 かように考えております。

ああいう発言もありますので、私はこれで終わりますけれども、答弁は要りません。要りませんが、十分に特に大臣責任を持って検討してもらいたいといふことを申し上げます。

いままの運賃ストリップということと、それから物価政策、そういうものはちがはくです。たとえば、民間のおとなしいほうはストリップする、政府のふところへ入っておるのはどんどん上げていく、こういうところに矛盾があります。

100

の他に、おきまして、運賃におきましてどのくらいな損失があつて、どのくらいな資金が足りないのか、どのくらいな損害があるのかという調査を――運賃ストップ令によりまして、この損害の程度を各社に申し出るようにして、その総額がわかりましたときに、それに対する私営と公営との差がないように、公営バスに救済の手段を講ずると同じ程度のことをやって、それをまたなるべく、経営が著しく危殆に瀕したるべく、経営が著しく危殆に瀕したる

○大倉精一君 同じ公営企業であるところのバスとハイヤー、タクシー、トラック、通運等、どういふふうにそうういふ差別はされているのですか。たとえ、ば人員輸送にしましても、ハイヤー、タクシーもやはり人員輸送ですね、これはやはり。ですから、そういう業種によつて差別されていくということではなく、何か特に理由がありますか。

○政府委員(木村睦男君) 大臣の申し上げた点を補足させていただきます。

と、こう言う。従来も、ボンベのほうは五月三十一日ですか、それまで猶予してやる。一月から五月の三十一日まで安全なんでしょうか、そういう危険なものと違います。真剣に考えてもらいたいと思います。

それから、さらにまた、自動車行政として、先ほど吉田君がプロパンガスの質問をしておりましたが、これも矛盾ですよ。あれは危険であるから今度一月一日から何か固定的な施設をする

行政でありますから、特にひとつ格段の御検討をお願いしたい。答弁は要りません。

○委員長(米田正文君) 他に御発言がなければ、質疑は尽きたものと認めて御異議はございませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○委員長(米田正文君) 御異議ないと認めます。

それでは、これより討論に入ります。

御意見のある方は、賛否を明らかにしてお述べ願います。――別に御意見がなければ、討論はないものと認めて御異議はございませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○委員長(米田正文君) 御異議ないと認めます。

これより採決に入ります。

道路運送車両法の一部を改正する法律案を問題に供します。本案に賛成の諸君の挙手を願います。

〔賛成者挙手〕

○委員長(米田正文君) 多数と認めます。よって、本案は多数をもって原案どおり可決すべきものと決定いたしました。

なお、本院規則第七十二条により議長に提出すべき報告書の作成につきましては、これを委員長に御一任願いたいと存じますが、御異議はございませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○委員長(米田正文君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

次回は公報をもっ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。

午後七時五十五分散会

三月二十六日本委員会に左の案件を付託された。(予備審査のための付託は三月二日)

一、地方自治法第五十六条第六項の規定に基づき、海運局の支局の出張所の設置に関し承認を求めるの件

三月二十七日日本委員会に左の案件を付託された。

一、伊勢湾高潮防波堤の船舶通航用開口部計画に関する請願(第一二五七号)

第一二五七号 昭和三十九年三月十二日受理

伊勢湾高潮防波堤の船舶通航用開口部計画に関する請願

請願者 名古屋港区港本町五ノ一二 富田甚三郎外 六名

紹介議員 大倉 精一君

伊勢湾高潮防波堤の、船舶通航用開口部計画を、名古屋港入出船舶の安全を保障し、かつ港湾機能の保全を期することができるよう改められたいとの請願。

名古屋港において政府事業として実施されている伊勢湾高潮防波堤の開口部計画について、かねて運輸省発表の主要水路三百五十メートル副水路五十メートルの幅員とする原案は、名古屋港入出船舶の通航にはなほだしい障害を与え、名古屋港の港湾機能を減殺する公算が多であるので、関係方面から原案の改善方について、陳情が重ねられた結果、昨年八月、運輸省から主水路五百メートル副水路三百メートルの改正方針が発表されたので、名古屋港関係者は満足ではあるが、防災目的に

もかんがみ、当局を信頼して静観をしてきた。しかるに最近において、運輸、建設両省の意見不一致のためとして、防波堤開口部は当初原案にて施工するのやむなきことに決定した旨が、突如として報道されたが、政府行政機関の意見不統一ため、名古屋港の船舶港湾関係者からの要望が全く無視され、特定重要港湾である名古屋港の船舶機能に障害を与える公算の多い暴政が独断的に政行されることは、民主主義下の日本国民として承服できない。

昭和三十九年四月八日印刷

昭和三十九年四月九日発行

参議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局