

第四十八回国会 運輸委員會 議 録 第十一号

昭和四十年三月十二日(金曜日)

午前十時三十分開議

出席委員

委員長 長谷川 峻君

理事 大西 正男君

理事 關谷 勝利君

理事 肥田 次郎君

理事 有田 喜一君

理事 小淵 恵三君

理事 木村 俊夫君

理事 塚原 俊郎君

理事 小川 三男君

理事 野間 千代三君

出席政府委員

總理府事務官(内閣總理大臣官房審議室長)

運輸政務次官

運輸事務官(自動車局長)

委員外の出席者

大蔵事務官(主計官)

大蔵事務官(主計官)

大蔵事務官(主計官)

大蔵事務官(主計官)

大蔵事務官(主計官)

大蔵事務官(主計官)

大蔵事務官(主計官)

大蔵事務官(主計官)

大蔵事務官(主計官)

大蔵事務官(主計官)

大蔵事務官(主計官)

大蔵事務官(主計官)

大蔵事務官(主計官)

大蔵事務官(主計官)

大蔵事務官(主計官)

大蔵事務官(主計官)

大蔵事務官(主計官)

大蔵事務官(主計官)

大蔵事務官(主計官)

大蔵事務官(主計官)

大蔵事務官(主計官)

日本自動車ターミナル株式会社法案(内閣提出(第八一号))

○長谷川委員長 これより会議を開きます。

日本自動車ターミナル株式会社法案を議題とし、審査を行ないます。

この際、ただいま配付されました資料について、政府当局より発言を求められておりますので、これを許します。坪井自動車局長。

○坪井自動車局長 先日肥田先生から提出要求のありました資料につきまして、簡単に御説明申し上げます。

第一の資料として、板橋ターミナルの計画概要であります。建設計画、四十年に板橋ターミナルの用地買収に着手して、四十一年度には建物を建てる、それから四十二年から供用を開始する。所要の面積として五万坪、減歩を三割と見まして、実面積としては三万五千坪になるわけでありまして、それからホームの敷地が五千坪、付帯施設が延べで五千二百二十一坪を建設する。

(2)として、所要資金及びその調達計画でございますが、昭和四十年に用地費十四億、これは全体十七億五千万のうち八割だけを昭和四十年に計上いたしております。それから管理費・支払利息が一億八千二百萬、この内容は利息が大部分でございます。このうち一億ばかりが利息になっております。そのほか操業費、初年度調弁費等で三千万、人件費、管理費等で四千三百萬、こういう内訳になっております。それで四十年に合計十五億八千二百萬必要である。

それから四十一年につきましては、用地費が三億五千万、これは四十年の残り二割分でございます。建物費が十六億五千万、管理費が三億、合計二十三億一百万、こういう計画になっております。

この資金の調達計画であります。それが(四)といたしまして、昭和四十年度は政府出資が五千万、東京都出資が五千万、民間出資が二億五千万、開張から七億、市銀から五億三千二百萬借りまして、十五億八千二百萬、四十一年度につきましては、政府出資二億、東京都出資二億を予定しまして、民間出資が二億五千万、開張から十億、市銀から六億五千一百万、合計二十三億、こういう内容になっております。

次に収支の計画でございますが、(一)収入として、ターミナル使用料、これが五千坪に對しまして、自動車の一発着につきまして単価千五百円と見まして、四十二年の年収入が大体一億七千万円、そのほか付帯事業として貨物保管庫賃貸料、これが坪数で千五百坪、単価坪当たり二千元と見まして、同じようにして検車・整備工場、事務所、食堂・売店、給油場、洗車場、仮眠・宿泊・浴場、こういういたったものの賃貸料を全部坪当たり二千元と見まして、これらの合計が一億七千五百萬、全部で三億四千五百萬円の収入になる。

それから四十八年になりますとターミナル使用料は三億三千二百萬円予定しております。これは備考にありますが、四十八年には自動車の伸びを見まして、大体ターミナルの扱い量が限度一ぱいまでふえるという前提で、ターミナルの使用料がふえております。そのほかの付帯事業については伸びを見ませんで、そのままだ一億七千五百萬円を計上しまして、合計五億になる。

一方支出のほうでございますが、四十二年につきましては、人件費、管理費、租税公課、償却費、支払い利息等ありまして、大部分は支払い利息になっておる、そういう勘定でございます。四十八年度につきましては、人件費等は伸びを見ま

してややふえております。そのほか管理費、租税公課、償却費等精算しまして、大体四億三千八百萬円、この収支の見通しを(四)のところであげまして、結局四十二年度は九千四百萬円の赤字、四十五年度になりますと千六百萬円の黒、四十七年度には六千三百萬円の黒、四十八年度には六千九百萬円の黒、こういう見通しでございます。

次に、資料の(2)といたしまして、東京トラックターミナル株式会社の概要でございますが、1から6までは省略させていただきます。7株主名、二十三の事業者及び一社団法人——一社団法人といひますのは、東京トラック協会が社団法人として参加しております。こういう状況に相なっております。

それから※するしが中仙道に關係する事業者でございます。これ以外のもは直接中仙道に關係してはおりませんが、出資を仰いでおる、そういうふうになっております。

それから財務諸表でございますが、これは三十九年の十二月の十八日に設立されまして、十二月三十一日の第一期における決算状況をこの表であげております。貸借対照表で流動資産として二億四千七百九十八萬八千九百圓、繰り延べ資産として百八十四萬七千八百八十八圓、そのうち創業費が百七十二萬円になっておりますが、この大部分は登録税でございます。それから負債の部で損金が十九萬三千圓でございますが、これは右の損益計算書のほうをごらん願いますと、損益計算書において十九萬円の赤字が出ておる。それは受け取り利息が二十三萬六千九百圓、創業費の償却が四十三萬圓、それが差し引きいたしまして十九萬三千圓の赤字、そういうことになっております。

財産目録でございますが、ほとんど大部分が定期預金になっておまして、二億四千七百萬圓が定期預金、そのほか現金、当座預金、普通預金等

第一類第十号 運輸委員會議録第十一号 昭和四十年三月十二日

第一類第十号

運輸委員會議録第十一号 昭和四十年三月十二日

があります。現在は預金されておるといふ状況でございます。

第三の資料でございますけれども、これはトラックの現況というものを書き上げたものでございまして、第一番目の資料はトラック事業者の従業員別の構成比をあげたわけでございます。路線、区域、小型・特定というふうな業種別にあげてございまして、それから(B)が資本金別に同じく路線、区域、小型・特定別にあげてございまして、三番目は車両別にあげたものでございまして、それから最後の表でございますが、これはトラック輸送の実態的な輸送を自家用も含めて出したものでございまして、この表でございまして、営業用が輸送トン数で大体二九%、自家用が七一%となっております。それから保有車両では営業用が一〇%、自家用が八九%になっております。その両方比較してみますと、営業用のほうが少ない車両で輸送量は非常にたくさん運んでいる、そういう数字になっております。以上であります。

○長谷川委員長 質疑の通告がありますので、これを許します。泊谷君。

○泊谷委員 ただいま自動車局長のほうから資料をちょうだいいたしました。本来この自動車ターミナルというのは都心乗り入れのトラックをカットしようという考えに立つて提案されておるものと思ひまして、この際全体的な輸送情勢についてお尋ねをしておきたいと思ひます。

けさちょうだいいたしました資料はまだ精査できまじいので、少々古い資料になりますが、運輸省の統計によりますと、東海地域には全国のトラックの輸送量の五〇%が集中されておる計算になります。このことはただ単に貨物輸送量だけでなく、旅客輸送量についても集中率はさらに高い数字を示しておるものであります。昭和三十七年全国の移動した旅客総数二百四十二億人、国鉄、私鉄あるいは路面電車、バスハイヤー、タクシー、これらの中で特に東京、名古屋、大阪の都心部から四十キロないし五十キロで移動を開始した

旅客の数を見ますと、百三十七億ということで全体の六〇%を占めるに至っておりますが、なぜこのように東海地域に特に国道一号線を中心とする輸送が集中される形態になっておるのか、そのおもな原因はどういうふうな自動車局長としてお考えになっておるか、この点をまず明らかにしていただきたいと思います。

○坪井政府委員 東海地域方面には御承知のように大都市が非常に集中しておりますので、その間の交通量が非常にふえておる、そういうことであります。

○泊谷委員 局長のお話によりまして、大都市、言いかえると都心に高層ビルが統々建設されて昼間人口が幾何級数的に増加するのに対して、交通機関はせいぜい平面的にしかふえないのでこういう事態に立ち至ったというふうな、総じて聞くのでありますけれども、私は根本的な問題として次のようなことが考えられないかと思うのであります。昭和三十七年の政府統計によりますと、国民の総生産十九兆円の支出別内訳を見ますと、五三%が消費に回り、三七%が資本形成すなわち投資に向けられております。その他が政府の経常支出などになっておる計算であります。この年は引き締めの影響で前年より一兆円近く民間の資本形成が減少したのでありますが、それでも非常に高い投資が行なわれておる。この傾向は戦後の通常の傾向と見てよいのではないか。しかもこの投資の五〇%というものが東海地域沿い、特に工業地帯に投下されているというのを大きな問題としてながめてみなければならぬのではないかと思ふのです。

これによりまして貨物の増加趨勢をながめてみますと、鉄道、内航海運、トラックの輸送量の合計で、昭和二十六年から三十三年にかけて、ちよつと資料が古いのでありますが、京浜葉、中京、阪神地域内に移動した貨物の量は、三倍ないし三・五倍の急増を示しております。これは明らかに大都市に集中的に行なわれました投資の影響であつて、財界の需要が常数的に強く作用している

結果と思われれるのでありますが、このことについては昨年三月二十七日、内閣の諮問にこたえて答申されました交通基本問題調査会答申でも、「政府の投資政策の方向いかんも、交通市場の組織に大きな影響を与えるであろう」と指摘しておるところでも明らかだと思ふのであります。なお答申の趣旨説明で「大都市における交通需要は常に交通施設の供給能力を上回り、慢性的な交通混雑と交通渋滞とをひき起している実情にある。」と指摘しております。このことについて自動車局長としてお認めになりますか。

○坪井政府委員 認めます。

○泊谷委員 東海地域のように、市場が非常に発展をしておるのに輸送力がそれに付合つた発展をしていない面があるかと思うと、非投資地域では人口の大量流出や貨物の移動の停滞化が顕著にあらわれております。貨物輸送量にこれを見ますと、東海道三・五倍に對して一・八倍にとどまつておつて、地域の格差が拡大されておることから明かになっておるのであります。このことについては、これまで交通基本問題調査会答申でも次のように指摘をしております。「国民が最も能率的な交通を享受できるように総合的合理的な交通政策を確立することは国の責任であることが強く認識されなければならぬ。」「交通に對する国の責務を明らかにするよう基本的な法律の制定も検討することが必要であると思はれる。」「こういう指摘をし、「ことに関係当事者の非常な努力や利用者の不便と忍耐と危険という犠牲によつてようやく当面を糊塗している現状は、まことに文明社会の常識から大きくはずれており、この事態を解消する根本策は交通投資の増加にある。輸送力を拡大し、国民に能率的な交通を提供し、社会生活を安定させるために、交通投資を格段に増加する施策がとられなければならない。」「このように指摘をしておるのでありますが、国内交通構造の変化に對して多種多様な交通手段の合理的な分業体系など、内航海運あるいは路面交通、バス、トラック、国鉄、これらの基本的な

交通体系と総合的な国内交通政策について抜本的な検討を加えられ、その方策が打ち立てられておる時期だと思ふのであります。この方策について運輸次官と、あわせて内閣の松永審議室長も見えておりますので、見解を承りたいと思ひます。

○大久保政府委員 交通の旅客並びに貨物輸送を含めましてこれが解決をはかりますことは、現代における最大の問題でございます。交通基本問題調査会の答申もございまして、ただいま御指摘の諸般の点から検討すべきなお多くの未解決の問題を残しておりますので、私どもいたしましては、これらの答申を尊重しつつ、各般の検討を進めまして、御期待に沿うよう努力したいと考えております。

○松永(勇)政府委員 交通問題につきましては、いま運輸次官からお答えがありましたように、政府としても、当面交通の事故ということが前面にあらわれてきておりますが、この事故を防止するというのは、当面の糊塗策以前に、交通体系全体を検討して交通に對する投資ということから考え直さなければならぬ根本問題があろうかと考えております。そういう点で、昨年の三月に答申になりました基本問題調査会の答申は、これを政府で各省において検討するようにということで、各省の検討をお願いしている次第でございますが、何分にも範囲が広範であり、各省としてもいろいろ検討はなさっているところだと思ひます。

特にこの交通問題は、主として運輸省でございますが、道路その他、他の省にもわたる問題でもありますので、政府としては、こういう問題を総合的に調整してまいらなければならないということとで、臨時閣僚懇談会並びに交通対策本部というものを設けて、そういう総合的な観点からこの問題を推し進めてまいりたいということとでせつかく努力しているところでございます。

○泊谷委員 重ねて大久保次官と松永室長にお尋ねいたしますが、答申に指摘をされております国の責任を明らかにするような基本的な法律の制定、この用意がありますか。あるとすればいつこ

ろこれが具体化されるのか、その点について明らかにしていただきたいと思ひます。

○大久保政府委員 交通問題を今後基本的に検討してまいります過程におきまして、御指摘のように、総合的な基本的な法律をつくる時期もあるいは到来するかも知れませんけれども、御承知のように、ただいま交通事故につきましては、松永政府委員が御答弁申し上げましたように、各省に關連した問題がございまして、また、その法規が各省にそれぞれ制定されておるわけでござい

す。そこで、これを総合いたしまして、各省連携を深め、また内閣におきまして、これが統合的な問題も取り扱ひまして、当面の事態に應ずる対策を講じていきたい、かように考えておるような次第でございます。

○松永(男)政府委員 いま運輸政務次官からお答えになったとおり、現在そういう基本的な法律というところで、どういふことが予想されるか、むしろ現在の法律というものは、それぞれの体系に応じて整備されておるが、しかしその法律がそういう点において不十分である、こういう点はそれぞれの分野において検討されておる、必要に応じて法律の改正等が行なわれておる状況でございます。今後なお検討に従つてどういふ問題でどう法律をつくらなければならぬかという問題は出てこようかと思ひます。現在の状態はそのようなことでございまして、先ほど政務次官からお答えになつておるような次第であります。

○泊谷委員 この項につきましては、特に当時の池田総理から基本問題調査会の会長島田さんに答申をした回答として最も重要な点だと私は思ひます。根本的な交通体系の確立と、その政策の基本的な考え方について利用者の自由な意思に基づく利用とあわせて、内航海運なり、自動車運送なり、国鉄輸送なり、これらの体系づけた善悪の競急過程を確立する、この線に立つて基本的な法制を強く要請しておるのでありまして、いま次官あるいは室長からお答えがありましたように、従来のような各省の権限が分散した中で交通体系政

策の確立ということとは望み得ないだろうと指摘しておるところでありますから、特にこの分についてさらに誠意ある御検討をお願いしたいと思ひます。本日のところ、前段でお答えをいただきましたことから出ることが実態として困難かと思ひますので、具体的に内容に入つてお尋ねをしたいと思ひます。

具体的な内容として考えてみますと、戦後特徴的にあらわれてきましたものにトラックの増加が目立っております。昭和三十九年度「運輸白書」から拾つてみますと、自動車保有台数は、昭和三十年度末で約百五十万台、三十八年には約五百九十四万台に達し、八年間で約四倍の伸びを示している。なお、最近五カ年間は、対前年度増加率二〇%前後となつており、その増勢に衰えを見せていない。特に軽自動車は三百四十倍の増加を示し、トラック、バスの大型化が目立っている、こういうふうな白書は指摘をしております。あわせて自動車生産も、昭和三十八年は、軽四輪以上が約百五十万台に達し、トラックは約五万台生産され、一トンを積み以下の小型車と七トンを積み以上の大型車の増加が目立っておりますことも指摘をしております。これを少し数字的にまとめてみますと、確かに日本、アメリカ、イギリス、フランス、イタリア、西ドイツのこの六カ国での保有台数、生産台数をなめてみても、日本は、トラックはフランスの二百二十万一千両を上回る三百三十三万四千両ということになっております。ところが道路率は、東京の区部でありますが一・六%、大阪九・三%、名古屋一八・二%、横浜一三・四%、神戸一〇・八%であります。諸外国は、ワシントンにおいて四三%、ニューヨークが三五%、パリが二六%、ベルリン二六%、ロンドン二三%という数字になっておりまして、大きな開きのあることが目立つのであります。

なお、この道路の舗装率を取り上げてみますと、日本はわずか一三%であります。これは一九六三年ですが、その同じ年でなめてみますと、アメリカが三六%、イギリス一〇〇%、フランス三二%、イタリア四四・五%、西ドイツ六五・一%、これが今次道路整備五カ年計画の実施される昭和四十一年で見ましても、日本はわずか二〇・一%にとどまるのみであります。こうなつてまいりますと、トラックが世界第二位の台数を持ちながら、道路率が極度に少なく、舗装率は比喩的なものにならないという実態にあります。こういう態勢の中で、先ほどの答申にもありますように、現行道路整備五カ年計画当時の答申としては、総額二兆一千億円の財源構成を見るに、一般財源の支出は約二〇%にとどまり、その他は自動車の負担に依存している。新規道路整備五カ年計画も大同小異であらう。政府は一般財源の投入を強化することによって、さらに道路費の拡充をはかるべきであらう。こういうふうな指摘をしております。この計画は四兆一千億に修正をされましたが、この中における一般財源の投入は、おおよそ二割五分と見るべきものであらうと思ひます。この答申に指摘されましたように、道路整備計画についてどういふお考えをお持ちであるのか、なお具体的にどういふ道路計画をお持ちであるのか、このことについて建設省のほうからお答えをいただきたいと思ひます。

○豊田説明員 御質問にお答えをいたしたいと思ひます。まず第一点といたしまして、先ほど先生からお話のございました大阪―東京間の交通よくそう状況につきましてもございまして、これに對しまして、現在私どものほうでやっております対策は次のようなものでございまして、第一は長距離の輸送対策でございます。これにつきましましては、名古屋―大阪間の名神高速道路の建設を現在促進しております、これは昨年の九月に一宮―西宮間を完成いたしました。その後引き続きまして、東京―名古屋間の東名高速道路の建設に現在努力中をございまして、現在の計画では四十三年度末に供用開始できる予定であります。

また、一部東京―厚木間につきましては、四十二年度末に供用開始をいたしたいと考えております。それから、なお、さらに東京―沼津間につきましては、東京―小田原間の交通混雑緩和のため、昨年の十月に供用開始をいたしました。これはルートといたしましては、渋谷―川崎―厚木―松田間でございます。

それから第三点といたしましては、東京―横浜間につきましては、世田谷―保土ヶ谷間に第三京浜道路、これは現在有料道路として建設を促進いたしておりますが、これが本年度中に完成の予定でございます。大体供用開始予定は四十年十月の予定でございます。それからまた、羽田―横浜間につきましては、首都高速の羽田―横浜線を現在建設中でありまして、四十二年度中に完成の予定でございます。

それから西のほうに参りまして、一級国道の二十五号線、亀山―天理間につきまして、現在名阪国道の建設を促進いたしております、これは四十年末までに供用開始の予定で、鋭意工事を進めております。それから、その西側の天理―大阪間につきましては、有料道路といたしまして現在工事にかかつておりまして、四十三年四月に供用開始の予定でございます。

なお局所的な、一号線内の混雑緩和のバイパスといたしましては、西瀬バイパス、これは大磯―小田原間、それから沼津バイパス、富士―由比バイパス、浜松バイパス、名古屋道、東山バイパス、枚方バイパス、これらはいずれも工事中でございまして、後段に申し上げました東山、枚方につきましては、四十年年度末完成の予定でございます。その他につきまして、たとえば箱根、静岡、名岡、名古屋亀山、これは有料として、それから大津等の区間についての混雑緩和につきましては、現道の二次改築のほうで調査をやつておるというのが現況でございます。以上が、現在の大阪―東京間の私どものほうで

いたしております対策工事の概要でございます。

○泊谷委員 東海地域に二本の高速道路、それから広軌の新幹線を含めて、旧来の在来線を含めて七本の大きな道路計画ということは承知しますが、ごらんのとおり大型トラックがその中でひしめき合っている状態は御承知のとおりだと思っております。特にこの大型トラックが先を争って営業所の新設あるいは今度のターミナルの問題に手を染めておりますけれども、有料道路は総じて観光地偏重のきらいなしという問題を含んでおりますが、ともあれ、先ほどお答えのありました道路計画そのものの一般財源の投入が二割五分程度ということについては、私はどうも解せないであります。この問題について大蔵省のほうからお答えをいただきたいと思うのです。

○長岡説明員 政府といたしましては、道路整備の緊急性は十分に心得ておりまして、五カ年計画においても、前回の二兆一千億を約倍増いたしまして、四兆一千億の規模で実施することにしたしております。ただ御承知のように、わが国においては全般的に社会資本が非常に不足をいたしております。道路以外につきましても、港湾その他の社会資本に対する公共投資の需要もきわめて旺盛でございます。そのような現状におきましては、やはり財源の配分につきましても、道路のように、諸外国の例を見ましても、特定財源をもってカバーできるものにつきましては、できるだけ限りのような財源を求めて整備をしていくということも一つの方向であるかと思っております。ただ、一般財源につきましても、第三次の二兆一千億の五カ年計画におきましては、一般財源は八百六十五億、これは全体の財源を一〇〇といたしましたときに八・三％の一般財源の投入割合になっておりますが、四兆一千億の今回の計画では、一般財源はおおむね二千四百億、全体の約一四％、約三倍に近い割合になっておるわけでございます。そのような点につきましても、一般財源についても強化をはかっておるという努力はおわかりいただけるのではないかと思います。

○泊谷委員 ばくの聞き違いかもしれませんが、いまの一四％、約三倍という数字がわからないのでありますが、これは後ほど事務的に整理をしてみたいと思いますが、一四％、従来の三倍という数字にはならないのではないかと私は思います。それは後ほどまた整理をすることにしたとしても、これまで答申で指摘をされておるのですけれども、「さらにまた、今日必要とする道路費の八〇％以上は道路の建設・改良に充てられておるが、有料道路を除き公共道路の建設・改良費は、ほとんど税収とりわけ自動車燃料税の収入に依存している。道路の建設・改良費は経常費ではなくて設備投資であることにかんがみ、税収の一部を利払いあるいは元金償還財源として道路債を募集することは合理的であると思われる。」と指摘しておるのではありませんか、これに対する大蔵省の見解はどうでありましょうか。

○長岡説明員 道路債の発行の問題は公共投資全般に対する財源措置として、公債に財源を求めるかどうかという問題にもつながるものでございまして、これは一つの財政政策として非常に大きな問題であるかと思っております。ただ、道路のような性格のものについて債券発行の性格が他の公共事業に比べてやや強いということは、先生の御指摘のとおりであろうと思っております。その点、今回の五カ年計画におきましても、有料道路事業を実施いたします道路公社、首都高速道路公社及び阪神高速道路公社の財源調達の方法といたしましては約八千四百億に及ぶ道路債券の発行を予定いたしております。これは一つの、厳密な意味におきましての公債ではないかもしませんが、債券発行による財源調達ということは言えるのではないかと思います。

○泊谷委員 公債の扱いについては、予算委員会における総理の答弁との間で、さらに整理をしなければならぬものがあると思っておりますが、これは先議議員のほうに多くその議論を譲ることになります。そこで交通投資によって生ずる土地、建

物の価格騰貴とか営業利益の増加とかによって利益を受けるものに対して、その受ける利益の範囲内で交通投資の一部を負担せよという、俗に言う受益者負担という議論がたいへんやかましくなっております。これに對する大蔵省の考え方はいかがなものでしょうか。

○長岡説明員 ただいまの御質問は、沿道の開発利益の問題でございます。

○泊谷委員 端的な例を言うと、地下鉄が新設される、それからバス停留所が新設されることによつて、その地代が従来とは違った騰貴を示す、他動的な力で利益を得た人々に売買の成立したときとか、その瞬間、いろいろありましようけれども、受益があったということで、税負担を願って、その財源を交通投資に回すという議論が強く出ているのですが、これについて大蔵省の考えはどうだ、こういうことです。

○吉田説明員 これは税制の問題からみましますと、私から答弁させていただきます。

おっしゃいますように、受益者負担につきましては、かねてわれわれが揮発油の税金を上げましたときも、燃料費における受益者負担ということをいろいろ御説明いたしました。第一次的な受益者負担は、やはり直接自動車運行される方々、あるいは、自動車を、よくなりまして道路の上を走らせる荷主なりその利用者というものを第二次の受益者と考えておりました。いま、おっしゃいます地価とか沿道におきまします受益者というのは、第三次的な受益者と考えております。これにつきましては、いわゆる土地増価税という問題が一時ありました。現在もまだ問題としては、くすぶっております。ただ、おっしゃいますように、その地価が上がりまして、これを売買いたしますときには、現在、個人の場合には譲渡所得税、法人の場合にはその受益増とすることで吸収しておりますので、これはすでにその点で実現されまして、ときには吸収して一般財源に入っております。それから、土地を持っておりますために、地価目体が上がりまして所有者につきまします、固定資

産税というのかっこうで地価の改定というものをやります。これが一・四％でございますが、地方の財源になっております。さらに、あるいは譲渡所得税、あるいは固定資産税に上回ってプラスアルファをかけるかどうかという点につきまします。いろいろ税制上問題もありませんし、その点土地増価税についてはなおペンディングというのかっこうになっております。

○泊谷委員 とにかく大都市では鉄道、道路の建設に占める用地費の比重がきわめて大きいということは御承知だと思つておりますが、大きい道路の場合であれば、その費用の七割ないし八割は用地取得に要する。現在の地価高騰の傾向を放置しておくと、交通施策を拡充するということは、その利用者の負担だけで、地主のみが巨額の利益を得るということになりはしないかと考えるのであります。これに對する地価対策はどんなものであります。これに對する大蔵と建設と両方からお答えをいただきたいと思つております。

○長岡説明員 地価の問題は、きわめて各方面に大きな影響を与えておることは事実でございます。個人の土地の利用が公共の利益にどの程度制約をされるかという問題は、憲法問題にもからみまして、非常に微妙な、かつむずかしい問題であるかと思つております。政府といたしましては、私の記憶に間違いがなければ、たしか昨年の国会で三党の地価対策の共同決議も行なわれましたので、その趣旨に沿ひまして、建設省において宅地制度審議会に地価対策部会を設けるといふようなことから始めまして、まず制度的に検討を続ける。一方、不動産鑑定士の制度も発足いたしましたので、土地の評価の問題につきましても、四十年予算においては、金額ははつきり記憶いたしておりますが、実験的に一部の地域について不動産、土地の価格の評価をやるといふことに踏み切っておりますので、まだ完全に軌道に乗ったとは言えないにいたして、地価問題に真剣に取り組む体制を整えておるつもりであります。

○豊田説明員 いま長岡主計官のお答えのとおり

でございます。

○泊谷委員 地価対策はともかく急いでもらわなければどうにもならぬ問題でありまして、さらに英知を傾けて、早急なる対策を特に要望しておきたいと思ひます。

次に、この交通基本問題調査会の答申の第二部各論、交通安全施設等の整備、この項の冒頭に次のように指摘をしております。「従来、国民経済成長に熱心なあまり、交通安全対策に対し投資される資金が十分でないため、交通安全対策は、ともすると、取締、運輸管理体制の強化等人間の注意力に依存し、比較的資金を必要としない事項に限られる傾向があると断定をしております。私もこの答申は全くそのとおりだと思ひます。私も、こういう立場で当面のことと考へるべきでないかと思ひます。通産省のほうにお尋ねをしたいと思います。交通容量の問題について、自動車及び歩行者の行通量が増加し一定限度に到達すると、混雑は激化し、自動車の速度は極端に低下し、交通はまひする。交通まひは、自動車運転者及び歩行者に極端な焦燥感をひきおこし、交通ルールの違反を促し、これが常態化すると交通道路水準の低下をもたらすことになるということ、これをまた答申で指摘をしておりますのであります。

そこで、わが国の自動車生産量も、御承知のとおり、イギリス、フランス並みになってきました。しかし、先ほども指摘いたしましたように、道路率も舗装率も極度に低い、あわせてイギリス、フランスは生産台数の約半数を国外に輸出をして、国内のバランスを保っておりますのであります。日本の場合、特にこの市場と目されます地域は、コム、チンコム制限で輸出が思うようになりません。この時期に至りまして、国内の交通戦争を緩和する意味からも制限を解除して、輸出拡大を考へていい時期だと思ひますが、通産省はどう考へるか、見解を明らかにしていただきたいと思ひます。

○成田説明員 日本の自動車の生産は非常に上

がっておりまして、昨年は世界でトラックでは二番目で乗用車では六番目、全体で四番目、非常に上がっております。それで内需も非常に上がっておりますが、最近の輸出が非常に伸びて伸びておりまして、大体五割以上の伸びを輸出がやっております。それで、われわれは大いに将来——ヨーロッパは、大体生産の四割以上は輸出に向けておりますので、いま日本の生産に対する輸出の割合は九割くらいで、まだ非常に低い。これを二〇〇くらいに早く持つていくようにいろいろな輸出奨励をやっております。それから生産園に対する輸出抑制ということ、いま乗用車、トラックに關しても全然ありません。むしろ、商談がまとまったら出せるという態勢になっておりますが、いろいろな事情であまり出ないということ、これにコーンシャルベースの問題としてわれわれは考へて、決して政府の承認制で押えているということはありません。

それからヨーロッパが四割以上の輸出で、日本がまだ一割足らず、早く五割にいかぬのかという問題につきましまして、まあヨーロッパは、イギリスを除きまして、みんな陸地続きでございまして、非常に輸出が簡単だ、国内販売に近いような形で扱われておるといふこと、もう一つは、EECのように共同市場というのがあります。関税なり制限をだんだんなくしていこうという運動がありますので、まあ日本の場合は御承知のように島国であるという地理的条件、それから共同市場的なマーケットがないということも考へます。と、将来、今度の中期経済計画におきまして、五年先を目標として、まあ二割くらいのところへ早く持つていきたい、こういう線で努力いたしております。

○泊谷委員 成田課長、委員会といえども、やはり委員会を通して国民の前に明らかにすることです。それから、なかなかことば送りが巧みであると迷わされるのですが、輸出が五割伸びた、確かに五割というところでは間違いないのですが、しかしこれは沖縄、台湾、オーストラリア、言ってみれば

特需関係と特定の地域であつて、いま言われましてチンコム制限のあるところなどは十年間で車両七割ぐらいいし輸出をしていないのです。いままでの輸出が十台、今度十五台になったとしても五割増しということばを使ふのですけれども、根本的な考へ方は、道路率も少い、そして舗装率もほかと比べて極度に低位にある、車の生産だけが世界に四位という数字を示している。ところが、関連する下請企業その他が、自動車工業を調整するということは国の産業上たいへん問題も多いところでしょう。生産を維持しながら、国内の交通混雑を緩和することを考へてみなければならぬということになれば、政府は強い国外輸出ということに精一ぱいの努力をしなければならぬということに私はなると思ひます。コーンシャルベースだといふようなことでこの問題は逃が切れる問題ではなくて、チンコム、コム制限の範疇に入つていないとするならば、むしろ通産省は意欲的に、これを求めております東南アジア地域に大量に輸出をするように助成をする、指導する、力添えをするということが必要だと思うのであります。これについてはいかがなものでしょう。

○成田説明員 昨年の輸出地域を見ますと、東南アジアが三割で、一番高いわけでありまして、それから中近東、アフリカが二割、それからオーストラリアが一九％、そういう順序になっております。やはり東南アジアが、まあ従来より比率は低くなつておりますが、日本の大宗になつております。われわれは東南アジアに対して大いにトラック、乗用車の輸出を進めたいというので、まあ自動車会社はかなり大企業でありますので、輸出助成金という形では何らやっております。たが部品に對しましては若干の助成もやっておりますが、自動車そのものに對してはやっております。行政指導面で大いに奨励的な指導をやっております。ただ最近、とかくタイとかあるいはオーストラリアとか、あるいはマレーシア等におきまして、どうも日本の車があまりにも出過ぎ

て、日本メーカー同士が過当競争をやつてゐる傾向があるんじゃないかということも現地から指摘されておりました。むしろ将来長く伸ばすためには大いに協調をやらして、あまり過当競争にならぬようにそういう指導もあわせてやつております。それで東南アジア、特に日本の周國に對しては自動車というのは非常に運賃が高くなりまして、近いところというのは非常に輸出の適地だと思ひますので、特に東南アジア、近隣地域に對しては大いに輸出増強を政府としてはやつておるつもりでございます。

○泊谷委員 この問題に特に力を入れて私が主張するのは、体系とか政策とかいう以前の問題で、実態をながめてみますと、きょう議論になっております特にトラック、内航海運もその例外ではありませんけれども、運送業というのは、ビールを販売するといふようなものと違つて、関係者を下請として何人にも渡すことが可能な業種なわけですね。ですから、トラックが集中的に生産されてまいりますと、その整備に金をかけるよりも、矢つぎばやに新車に手を染めていくということにしなければなりません。また需要に基づいて大型化が強く要請されますので、中古車が軒並み路上に並べられて価格安で売られてゐるということ、次の車両検査、車検まで、つんのめるまで、企業としては日銭をかせげる企業であるだけに、その中古車を引き出して安直に走るといふところに、料金政策においてもダンピングというものが出て、トラック業界における料金政策の問題についても苦惱が出、それがひいては内航海運に影響してくるという事態を生んでゐるわけですね。でありますから、特に車両生産と国内需要との調整というものは、単に通産行政だけじゃなくて、国内の交通戦争の打開あるいは適正な業者の企業維持のために、どうしても避けられない方策であつて、根本的にそれに目を向けてもらわなければならぬ要素がひそんでおるような気がするのです。したがつて、いろいろな事情があるといふようなことはわかりますけれども、品種によつては、そ



れなりに通産省としても、腰を入れて輸出に拍車をかけておるのであります。いまいう、業者が過当競争におちいっているのじゃないかという話などはすみやかに調整をして、適切な市場を確保するように指導していただかなければならぬと思ひますが、この問題については強く訴えておきますので、さらに省内で検討いただきまして、この打開策に協力をいただきたいと思ひます。

それでは次の問題に移りますが、これはあらかじめお断りしておきますが、運輸政務次官、それから松永室長にお尋ねをしたいのであります。これも答申で次のように指摘をしております。「毎日全国いたるところに発生している多くのいたましい交通事故は国民生活を著しく脅かす近代交通がもたらした一大社会悪である。この社会悪を取り除くために総合的な交通安全施策を講ずることが福祉国家を目指す近代国家の重大な責務である。しかるに政府は、国民経済の高度成長の達成に急なあまり、交通施策の重点を輸送力の増強に置き、ともすれば国民の交通安全に対する配慮が軽視されがちであった。また一面、交通安全行政は、これに関係する行政機関が複雑多岐にわたり、関係省庁間の連絡調整が十分でなかったためその施策は遅々として進まなかった。これらのことが、わが国の交通安全行政に著しい立ち遅れをもたらし根本原因であり、ここに政府の政策態度に根本的問題があったと思はれる。」と指摘をしております。「とくに共管行政における責任の所在の明確化及び総合調整機能の強化、陸運行政の整備、交通に関する各種審議会のあり方の再検討、調査・統計・研究機関の整備等については十分に配慮して、総合的な交通政策が強力に推進されるように図る必要がある。」と指摘しております。

そこで、大久保次官、ここは特に私申し上げたいと思うのですが、いま交通の安全を保とうということだけでも、当委員会に、大蔵省から建設省からあるいは通産省に來ていただかなければ話がつかないというのが現状であります。路面における交通安全という前に行政上の交通安全のほうは私は急務であると思ひます。西欧ではすでに三三政策などと呼ばれて、運輸大臣は、具体的な交通違反の取り締まりは現地のおまわりさんにまかせるとしても、駐車場の設定、交通規制あるいは車両の調整などはすべて運輸大臣の掌握下にあります。こういうことで、いまの日本の国情を考えると、みまんと、あまりにも複雑多岐であつて、根本的な交通政策に対する行政機関の投資というもののについては、何をさておいても急がなければならぬと思ひますが、これに対して大久保政務次官の考え方をこの際明らかにしていただきたいし、現状は現状として承知をしておるのでありますから、今後、この問題に意欲的に、どういふ方向で打開をしようとしておるのか、その方策を聞かしていただきたいと思ひます。

○大久保政府委員 日本における自動車交通の非常なふくそうに伴ひまして、これが国民の安全な生活の上に非常な脅威をもたらしてゐる。事故率におきまして、まことにおびただしい数字にのぼりまして、先般佐藤総理も、日清戦争以上の死亡者を出してゐるという指摘をされました。おりにございまして、また、いたいけな子供事故に至りましては、これはまことに私どももいたしまして寒心にたえないところでございまして、自動車交通の問題は、そういったような安全の面にとどまらず、また経済活動の上におきましても、先刻来御指摘のとおり非常な障害を及ぼしてゐるわけにございまして、自動車は、いわゆる戸口から戸口への小運送を受け持つておるので、いわゆる生産の最終段階を負担いたしてゐる。次第でございまして、港湾と並びまして、いわゆる自動車小運送の流れをよくしていくということ、ひいては日本の経済の計画的成長を全からしめていくゆえんであると私は考えておるような次第でございまして、さうな意味におきまして、この自動車の問題を処理するために各省にまたがっておる仕事をいかに総合調整していくかというこ

とは、港湾と並びましてきわめて重大な問題でございまして、生産手段の末端であり交通の先端でありますだけに、その行政も非常に神経の末端といったような意味におきまして分化いたしてあります。さうな次第でございまして、

そこで、これをどういふふうにして調整していくかということにつきましては、先般来自動車を中心といたしまして、内閣におきまして、各省の持つておる行政を互いに総合調整をいたしまして、将来の交通政策に備へたいという組織的活動がすでに行なわれております。次第でございまして、私もどういたしまして、これらの権限を直ちに一元化することとはできませんので、総合調整のための最良の手段によつて、日本の持つておる最大な問題を解決する糸口を一つ一つつかみ出していききたい、かように考えておるような次第でございまして、

○松永政府委員 交通安全に関する行政が各省に分化されておる、あまりにも分化され過ぎていないかという御質問でございまして、現在の各省の組織機構というものは、それなりに必要性があつてきたものだと思つております。ただ、いわゆる各省の横割りが実際の複雑な社会生活の面から総合性を要求されてきたというのが近年における特色だと思ひます。そういう意味で、総理府、内閣におきましては、この各省の行政の総合性をいかに発揮するかということに一番の関心をもち、注意を払つておるところでございまして、交通問題については、その点特に各省に多岐にわたつておる現状でございまして、これをいかにして総合性を発揮するかというために、先ほど申し上げましたような内閣のレベルでは閣僚懇談会、事務のレベルでは交通対策本部というものを設けて、さういふ点から総合的に対処するということでもまいつております。この活動がなお不十分ではないかという御指摘はあろうかと思ひますが、さういふ点で今後十分なる対策を考えなければならぬ。

交通事故を絶滅するという強い方針のもとに進んでおまして、明日はその国民会議を開くという段階になっております。もちろん国民会議だけで交通事故が防止できるというふうなものではございません。政府としてなされなければならないことは非常に多くございまして、さういふ面の総合性を発揮して今後やっていきたい。

なお機構の問題については、行政改革本部でいろいろな検討はいたしておりますが、それはそれとして、現在生きている機構というものをフルに活用して総合性を発揮したいということでありま

○泊谷委員 大久保次官、数多く質問した中で私が私なりに一番意欲的に考えているのはこのくだりなんです、立場上さうおっしゃられるのかどうか、歯切れがよくないといふと思ひます。自動車生産も世界の二位くらいになる、道路は狭い、投資は東海道に五割も集中されている、その産業はほとんど伸びる、これはいいのです、しかし、交通産業の犠牲において——さうでしょう。道路を延ばすのにも、七割五分ないし八割は自動車所有者によつてまかなわれていくのです。料金政策もきつちりしてない、路面交通と内航海運との悩み、あるいは鉄道との関連、これらに数多くの業者、またそれに働いておる人々が苦悩しておるのですね。その関係者の交通安全を言う前に、諸外国でも戦後特徴的なのは、いま室長も指摘しました、交通構造の変化が顕著にあらわれてきた。これに対処して、行政機関の一元化ということばが使われなくても、主たるその業務をやること、かりに次官のおいでになる自動車局を取り出して考えてみましても、車はどんどん片っ端からでき、輸出は困難だ、道路は狭い、しかも一面では臨時行政調査会で適正な条件を整えようとする、認可制度を廃止しよう、自由経済にしようということ、ハイヤーをながめてみると、これまた業者の諸君のほうでお祭りのときだけ車をそろえて高く運賃を設定し、常時はダンピングするということ、料金の政策の不安定をかもし出すようなこと

が常時やられる。陸運局の職員にしても、運輸省の管轄にある者も、地方行政機関に世話になっておる者もある。こういうことで、関係する業者がどこの役所と親身になって相談するということができない。廊下とんびをしなればならぬ、早急にこの問題について、これは何はともあれ、早急に整備をされなければならないと思うのであります。運輸省の政務次官として、諸外国の趨勢とも並び合せて、それはいろいろ問題はあつたけれども、何とかして交通全般について主管事務は運輸省なら運輸省で掌握して、体系を整えるという意欲的な面を出していただけないのですか、重ねてお答えをいただきたいと思ひます。

○大久保政府委員 運輸省所管のうちで、船関係につきましては比較的総合されております。海運の問題、造船の問題、船員の問題、船が着きます港湾、倉庫の問題、こういう関係は、運輸省におきましてこれらの諸行政を受け持つておる次第でございます。

陸運の關係におきましては、ただいま申し上げました海運のような形におきまして、まとまつた形においての行政機構が現在できておりません。これは残念なことでございますけれども、しかし、今日行政機構がこのような組織で動いていておりますのに対して、陸上交通の諸問題は、当面幾多の問題が山積して、解決を迫つておる次第でございます。

そこでただいま御指摘の諸問題を解決していただきますにあたりまして、ただいま松永室長からも申し上げましたように、内閣、総理府におきまして各省にわたる問題を処理しなかつたらぬ場合に、おきましては、これを総合調整していくというところが一番当面の問題として解決の道であらう、將來の問題につきましては、運輸省所管のいわゆる運輸行政方面におきましては、これはたゞしく努力をいたしまして、解決に取り組みますと同時に、各省に御協力を求めなくちゃならぬものは各省に御相談をいたします。また、内閣に総合調整をお願いいたします。当面の問題を解決し

ていきたい、かように考えておる次第でございます。

○泊谷委員 どうもはつきりしません。しません。……(「名答弁だ」と呼ぶ者あり) 名答弁だという話がありましたが、メイにもいろいろあります。これはあれでしよう、端的にいうと、いま与党の皆さんも、一番問題点は、物価の問題と交通体系政策、基本的な交通戦争をどう打開するかということが政治的に重要な課題だろうと思ふのです。それだけに、従来の役所のなわ張り争ひにこだわらず、路面上におきます問題、経営者も労働者も苦悩しております問題を整理するという前に、まずからが閣内においてこの交通整理をやるということが急務だと思つて、強く主張しておるのです。

關係の方にいろいろお話がありました。松永室長のほうにもお尋ねいたしますが、確かに先輩の佐藤総理は、人命尊重で国民會議を設定されました。それは意義があると思ふのであります。国民會議自体は、しかりとするならば、いまのような問題を含めて一般路上に起きております毎日の交通戦争を打開するための、交通事故を防止することを含めてなお検討されようとするのか、その具体的な内容をこの際明らかにしてほしいと思ひます。

○松永(義)政府委員 国民會議は必ず開く予定になっております。国民會議は、もちろんこの交通安全というところについては、政府の行なうべき責任が非常に大きいということとは万々承知をいたしております。しかしながら、政府だけではこの交通事故を絶滅できないということも事実でございます。そういう意味で、国民の各層に御協力をお願いするという趣旨で、国民會議をつくらうというところになったわけでございまして、したがうして、この會議というのは、諮問機関というようになつてつづいたものでもございせん。要するに国民の代表——代表というものは大げさかもしれませんが、交通に關係した諸団体みんな一同に会して、この現状を分析し、現状に対処するという

話し合いをし、その決意を新たにしたい、あわせてして政府といたしましては御意見を聞きたいという趣旨で設けたわけでございせん。したがうして、あすの国民會議では——この會議というものは、要するに會議として場を持つということでございます。あすの會議を開いた席においてどういふ構成員の方々の御意見によつて、どう持つていったらいいかということもあわせてお話し合いをするということになっております。現在の段階でいまい何をやるといふことを申し上げる段階ではないわけでありまして。

○泊谷委員 国民會議のことは、委員長にもお願いして、あらためて一度委員會でも議論したい。ただこうと思ひますが、実はあす参加する委員の皆さんに聞きますと、室長の言われるようないかに聞かされておらないのです。意見のある人は四百字詰め原稿用紙一枚にまとまるように書いてこれを出さないといふわけなんです。出てくる委員の一人は、私にその話をしてくれました。本来佐藤さんの言われるように、人命を大事にするというところで、これは人が運営するのですから、その關係において御協力を求めるということについては私は反対をいたしません。いたしません。答申に出ておられますように、人の協力だけの限界を求めて、限界を越えたものはほつておくことはいけない、基本的な交通体系なり、政策というものを打ち出さないといふことを指摘されておるのです。よく職場で言いますように、客車の中で

年寄りが座席の上に新聞を置いて、おれが先に取つた、おれが先に取つたといふか。むしろ切符を売つた鉄道が客車をそろえてやるのが本質的な問題でないかと思ふのです。国民會議のほうも本来的にその根本的な政策について検討をいたしたくといふのであるならば、その価値は私はあると思ふのでありますけれども、その部分の、客車をそろえるところをやらせて、一つのますで両当事者間でけんかをさせて、そして精神教育するということでは、佐藤総理がせっかく就任と同時に

に強く訴えました人命尊重というものが具体化されてこないような気がするのであります。

これは何はともあれ、内閣において全般的な国の産業を伸ばすために投資をする。産業が伸びる。それによつて客貨の流通が激しくなる。それに伴う交通体系、政策というものを打ち出す。その役所は運輸省に集中されてなければならぬのだ、一々建設省やあるいは警察の關係と打ち合わせをしたり、通産と打ち合わせをして、そういうことではほかの意見を聞いてやつておるというところでは、意欲的に交通体系なりあるいは政策なりというものは出ないだろうと考えて、私は話を進めたところでありまして、國民會議は、最初に申し上げたように、委員長のほうに御配慮をいただきまして、あすの會議が終わつたあと、あらためて私もまた議論したいと思ひます。これは一応これで終つていただきます。

○久保委員 交通安全國民會議に關連して、ちよつとお尋ねというより意見を申し上げておきたいのですが、いま政府は、道路交通の、いわゆる無謀運転といふか、そういうものを対象にしておるやうであります。刑法の一部改正を提案しております。これは御承知ですね。これはなるほど、被害者の立場からいけば、正常ならざる運転によつて國民の生命、財産に損害を与えることとありますから、この刑の量を引き上げるかどうかという問題は考慮に値する問題だと思ひます。ところが非公式に説明を聞いておりますと、刑法のできたのは明治四十年で、その当時の東京の自動車は五台とか七台だった。最近では御案内のとおり多くなつておる。だから、そういう時代の變遷もあるから改正したい、こういう話であります。おそらくこの交通安全國民會議でもそういう方向が強く打ち出されてくるのではないかと推測するわけですが、言ひならば明治四十年の刑法ができた当時と現在の交通事情、あるいは輸送機關のスピード、あるいは密度、そういうもの





○泊谷委員 時間の関係もありまして、次官にあわせてお尋ねをしたいのですが、いま次官が一番苦悩しております問題として取り上げましたものに踏切があります。確かに世界で二番目の事故件数なんです。困ったことには、踏切はアメリカは千五百六十メートルに一カ所だけれども、日本は四百八十メートルに一カ所、列車はアメリカでは一日に七回、日本では七十一回、だから事故が起きると相当悲惨な様相を示すわけですが、一九六二年に西ドイツが国で九億、立体交差の金額補償をやっているのです。次官が言われたように、今回たしか私の見憶が違っていないければ、次官の努力によりまして十六億踏切対策費が国鉄側としてはふえておりますけれども、ほかの国に比べて距離にして三分の一に一カ所ずつある、列車の密度は十倍だということと、これは国として当面安直に——と言ったら語弊がありますけれども、とにかくやれるものとして、立体交差の費用などについては、次官すでに御承知のとおり、現実の姿としては地

方の行政機関に負担させるといっても限界があつて、あと送りになつてゐるのである。思い切つてこれは国で助成してしまふべきだと思ひますが、大蔵省の關係がありましようけれども、次官としての考えはどうでしょうか。

○大久保政府委員 立体交通は交通安全上非常に有力な手段でございますけれども、これは相當な費用を同時に要するわけでございます。だんだん鉄道の線増が地方に伸びますにつれて、地方都市等におきましても立体交通の要望がだんだん出てまいつておる次第であります。そういう際にこれを全部国が見て、あるいは鉄道側が見ていくかという点につきましては、なかなか予算會計上の問題もあるわけでございます。また私鉄等につきましても、大都市乗り入れ等につきまして同じような問題がございまして、これを立体化するということが、いわゆる金利のつく金でその措置をやつていくことは、民間会社としては相當経営上の問題も起こつてくるわけでございます。

そういう場合に、開發銀行等で財政資金をこれに投入していくかといつたような問題がございましてあるわけでございます。私も、私どももいたしましては、一般會計予算あるいは財政資金による開闢融資あるいは鉄道財政の許す限りにおきまして、この立体交通はぜひとも推し進めていきたい、かように考えておるような次第でございます。

○泊谷委員 また次官にお尋ねしますけれども、長谷川委員長はもうそろそろ時間だつていうようなお顔をされておりますので、尋ねたことの結論だけ聞かしていただきます。だからいまの立体交通の問題についても、やはりこれは私は国でめんどろを見てほしいという意見なんです、努力をしていただくという筋が入つておりましたので、これはこれで今後の努力に期待をしたいと思ひます。

それでこれから尋ねるのは具体的な問題で恐縮でございますが、次官にひとつ聞きたいのです。運

行管理の監督官庁である陸運事務所の關係であります。陸運事務所は常に警察とか労働基準監督の機関と常時連絡を密にして仕事を進めておるわけでありまして、先日北海道夕張のガス爆発でたいへん苦悩しました。そのときも本会議で問題になりましたが、その保安行政は本来労働省にまかしたかどうかというのを私も強く訴えて、その筋をとつておるのですけれども、一面運輸省と労働省の關係を見ますと、保安の監督権は運輸省で持つてゐるのです。ところがうちのほうの陸運事務所を見ますと、白タク営業を取り締まるにいたしまして、駅の助役さんが持つております司法警察吏の職務を行なう権限すらないので、すなわち普通の者と同じで、現行犯はだれでもつかまえられるのですが、そういうことで取締書一枚つくれないという形になつておる。何で運輸行政だけがほかと対比してみてもこういう措置がとられぬのかといふことは私はたいへん不審に思ふのです。このことはこればかりじゃないので、いまお話がありました車検は特別會計になりました。ですから検査料を徴収して、八百メートルも一キロも長くじゅうずつたしております車を点検するというでなしに、検査事務をすみやかにやろうといふことで、この人員などはその要請にこたえて十分やれるはずなのでありますけれども、今回は航空の管制要員を入れました。運輸省のほうは約百八十名くらいのもので、こういうことは、努力していただいたと思うのですが、全く天井から目案という程度のもので、現状における車検業務というものの停滞は解消されないと思ふのであります。この二つの問題について、次官の今後の打撃策を聞かしていただきたい。

それからもう一つ、たいへんやかましくなつております。先日肥田議員も触れられたのでありますけれども、運輸省で持つております、すべてのトラックあるいはハイヤーの認可制度の廃止の問題が出ております。私はこれなどは暴論だと思ふのですけれども、これについて次官はどうい

うふうにお考えであるか。

この三つの問題を取り上げたのは、ともあれ、前段で強く申し上げました運輸行政に対する運輸省のあり方といふものが、ほかの役所に比べて格差があるような気がしてならないわけでありまして、き然たる運輸省の態度があつていいという考えに立つてお尋ねをしておるのであります。これについて見解を述べてほしいと思ひます。

○大久保政府委員 運輸行政、特に自動車行政といふものは比較的新しい行政でございます。私も昔役人でございますが、私も役人になりました。そこは、自動車行政といふのはなかつたのであります。それからだんだん自動車行政といふものが出来てまいりました。言つてみるならば行政の新参でございます。新参でございますので、まだいろいろと満ち足りない、おしかりを受ける点がたくさんございまして、やはりだんだんのれんが古くなりますと、いろいろなものもかね備わつてお店らしくなつてまいります。この自動車行政を将来につばな行政に育てていくように今後とも努力をしてみたいので、どうかひとつ末長く御支援をいただきたいと考えております。また、自動車の車検要員は百八十人のうち百五人でございます。これは各省人員の増員が非常に減査定を受けましたうちでは伸びましたほうでございます。私どももいたしましては、決してこれは満足いたしません。また来年もこれを強化いたしまして万全の体制をとっていきたく、かように考えております。また、次官の今後の打撃策を聞かしていただきたい。

また認可行政の廃止という問題は、これを地方自治体に移したらどうかという意見と関連をいたすかと存じますが、自動車の交通は、行政区域を越えて、相當な長距離輸送もいたしております。今日といたしまして、私もいたしましては、認可行政を運輸省から他に移すといふようなことは反対をいたしておるような次第でございます。

○泊谷委員 次官が役所育ちだということを初めて伺いたしましたけれども、先日、松浦運輸大臣が視察においでになつたときの現地の事情は、おそくまで仕事につく仲間のための増給給の支払いさえ、役所としては苦悩してゐるのです。ですから、こういうものを委員会を出すのもどうかと思ふのですけれども、その実態をこの際理解していただきまして、これらに対する措置をお願いしたいと思ふのです。

○泊谷委員 次官が役所育ちだということを初めて伺いたしましたけれども、先日、松浦運輸大臣が視察においでになつたときの現地の事情は、おそくまで仕事につく仲間のための増給給の支払いさえ、役所としては苦悩してゐるのです。ですから、こういうものを委員会を出すのもどうかと思ふのですけれども、その実態をこの際理解していただきまして、これらに対する措置をお願いしたいと思ふのです。

○坪井政府委員 道路運送法では、運送事業者に対して運行管理の制度を設けて、保安の万全を期してゐるわけでございますが、自家用車に對しましては、営業上の類似行為を取り締まるというふうなだけの監督規定でありまして、自家用の使用自体についての制約を設けてはございません。したがって、自家用車の使用者に対しての運行管理制度は、今回道交法の改正で、ある程度道路運送法に合わせた改正が行なわれるようになつております。

○泊谷委員 それでは次官にお尋ねします。先ほど指摘しましたが、在来交通産業の犠牲で他の産業が栄えてきている傾向にある、こういうふうにお聞きしたのですが、これは私の意見でなく、答申の意見なんです、わが国の弊害を正すために、こういうふうにしてありますけれども、トラック、ハイヤー業界の保護と企業対立緩和、これなど運輸省として考えてみなければならぬ。また一面、本来の業務推進は、安全確保の責任体制を確立する必要があると思ふのです。そういうことで、当該業界を中心に信用保証協会設置による融資の円滑化あるいは中小企業

の事業協同組合などの設立を育成することによつて、保護と指導を考ふる時期に來たと思ふのです。が、次官の考へはいかかものでしょうか。

○大久保政府委員 自動車事業の業態の中には、非常な小さな事業者がたくさんおられるわけがございます。そういう方々に対しては、一般中小企業の対策と同様な施策を講じまして、信用保証の全面的な活用、それに基づく融資の円滑化というようなことにつきまして努力をいたしていきたいと考えております。

○泊谷委員 先に進みますけれども、信用保証協会の問題については、特に次官在任中にもものにするように努力をいたしたいと思ひます。

それで、自動車局長のほうにお尋ねをします。が、今回提案されました自動車ターミナル、この利用範囲は当然制限がないものと思われませんが、いかがなものであるか。もしあるとすれば、関係のシエアはどういうことになるのか。それから、旧東京自動車ターミナルは実際の施設実体が無いということをお答えになっておりました。が、だとするならば、その移譲について、直ちに評価されてよいのではないかと思ふのであります。が、その用意があるのか。ないとすれば、特に用地取得の具体的内容を、委員会を通して国民の前に明らかにしておくことが必要でないかと思ふのであります。以上三点についてお答えをいたしたいと思ひます。

○坪井政府委員 板橋につくりますターミナルは一般ターミナルでございますので、広く一般の利用に開放されるものであります。

それから、二十三社の業界におけるシエアの問題でございますが、東京に出入する路線事業者数が百三十八業者でございますので、板橋方面に關しましては、大体そのうち一六％、三十六業者が関係しております。ここに出席しておりますのはそのうちの九社でございますので、二五％になります。

それから、第三点は東京トラックターミナル会

社の問題でございますが、これにつきましては、先ほど御説明しましたように、現在払い込みが済みまして、ほとんど資産としては定期預金で、そして預託されております。これが現在の活動として、十二月の二十三日に第一回の折衝を行ないまして、これにつきましては東京都の首都整備局から流通センターの構想の説明が地主側に行なわれ、協議会より地元の協力を要請し、地元は協力の意を表明した、そういうことになっております。以後地主側と折衝中でございます。

したがしまして、評価委員問題でございますが、これは法律ができましたら、吸収する場合に直ちに評価委員が設けられると思ひますが、その段階までにはまだ資金的にそれが流動するということは考えられないと思つております。

○泊谷委員 きょうせっかく資料をいただいたのですけれども、質問を續けておりまして検討する余裕がなかったのですが、ただ一般的に、十二月の暮れ迫つてトラック・ターミナルができた、今度運輸省が提案をしましたターミナルへ移行するということになりましたと、何か一般的にはその移行について釈然としないような空気を残してはいけないと思ひまして、私は特にこの用地取得などについては、この際徹底的に、全員が納得するようなスタイルをとっていただきたいと思ふのであります。

せっかくいただいた資料を、少し勉強させてもらつてから、また必要があればお尋ねすることにして、本日はこれでおしまいたいと思ひます。

○長谷川委員長 本日はこの程度にとどめ、次会は來たる十六日午前十時より開會することとし、これにて散會いたします。

午後零時十二分散會

運輸委員會議録第九号中正誤

六 一段行 誤 正

六 一 云 なりならず なりならず

昭和四十年三月十六日印刷

昭和四十年三月十七日発行

衆議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局