

第四十八回国会 運輸委員會議録 第十七号

昭和四十年三月二十六日(金曜日)

午前十時十五分開議

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 久保 三郎君

理事 矢尾喜三郎君

有田 喜一君

川野 芳滿君

田澤 吉郎君

小川 三男君

島上善五郎君

山口丈太郎君

出席國務大臣

運輸 大臣 松浦周太郎君

警視 總監 鈴木 光一君

警務 長事務代理 井原 敏之君

警務 長事務代理 堀田 政孝君

警務 長事務代理 堀田 政孝君

警務 長事務代理 堀田 政孝君

警務 長事務代理 堀田 政孝君

警務 長事務代理 堀田 政孝君

警務 長事務代理 堀田 政孝君

警務 長事務代理 堀田 政孝君

警務 長事務代理 堀田 政孝君

警務 長事務代理 堀田 政孝君

警務 長事務代理 堀田 政孝君

警務 長事務代理 堀田 政孝君

警務 長事務代理 堀田 政孝君

警務 長事務代理 堀田 政孝君

警務 長事務代理 堀田 政孝君

警務 長事務代理 堀田 政孝君

警務 長事務代理 堀田 政孝君

警務 長事務代理 堀田 政孝君

警務 長事務代理 堀田 政孝君

本日の會議に付した案件

日本自動車ターミナル株式会社法案(内閣提出 第八一號)

日本国有鐵道の經營に關する件(御殿場線における踏切事故に關する問題)

○長谷川委員長 これより會議を開きます。

日本国有鐵道の經營に關する件について調査を進めます。

この際、一昨日の御殿場線の踏切事故に關し、防衛庁人事局長から發言を求められておりますので、これを許します。堀田人事局長。

○堀田政府委員 人事局長でございます。

三月二十四日に御殿場線で自衛隊のトラックが事故を起こしまして、因鉄にたいへん御迷惑をかけ、かつ、關係された部落の皆様方にもたいへんな御迷惑をおかけいたしました。まことに申しわけなく存じておりますが、昨日第一師団長東部方面の幕僚長が現地に参りまして、状況をつぶさに調べて、昨晩歸つてまいりました。その報告に基づきまして一応現況を御説明申し上げたいと存じます。

一昨日、三月二十四日の午後七時五十七分から五十八分ごろでございましたが、御殿場線の富士岡一岩波間の警報機つき無人踏切で、ちょうどそのそばにございまして、駒門駐屯地に勤務で行つておりました二・二分の一トンのトラックに乗つておりました十二名が、ちょうどこの踏切を横切ろうとしたとき、そこを通過をいたしました。自動車が衝突をいたしました。事故が発生したものでございまして。

これは昨日の小委員会における国鉄側からの御説明で一応御承知かと思ひますが、念のために被害の状況を申し上げます。自衛隊側死亡五名、重傷四名、輕傷三名、民間側の被害は、国鉄二名、民間二名、ともに輕傷。なお、国鉄側の車両

につきましては、五車両が横転をいたしました。二車両が脱線をするというたいへんな事故を起こしたわけでございます。なお、自衛隊側の機材の被害は二・二分の一トンのトラックが大破をいたしました。

この事故を起こしました十二名の自衛隊員は、所属は第一空挺団第一特科大隊第一中隊の隊員でございまして、鶴田と申します二曹を車長といたします十二名でございます。この部隊は全員で百二十名、車両十七両編成で、二十三日の未明に習志野を出発いたしました。二十三日の昼前に現地に到着をし、直ちに野営に入つておりましたものでございまして。二十三日は演習の設置をいたしました。そのまゝそこで野営をし、二十四日は機銃をいたしておりました。機銃は50mm機銃でございまして、機銃の射撃訓練を昼間いたしました。どろだらけになりましたために、二十四日の晩にこの踏切のそばの駒門の駐屯地に入浴並びに野営地には水がございせんので、水をとりに行つたその帰りでございまして。

なお、事故の原因につきましては、昨日部隊側が警察と連絡の上で調べたところによりますと、踏切の警報機の点滅並びに警報機の鐘は異常な動作をいたしました。このトラックを運転したておりました運転手の踏切における運転の不注意が事故の原因ではなからうかと、かように判断されたわけでございます。ただ、乗つておりました十二名のうち、五名が死亡いたしました。操縦席に死んでおりました運転手と車長の二名と、もう即死をいたしましたので、状況について若干つまびらかにできない点があるわけでございますが、まず私どもはなぜこの野営地に参りますのにこの道を通つたのかということを調べてみましたところ、野営地からこの駒門駐屯地まで道が

三本ございまして。当人どもがとりました道は、道路の状況は一番よろしいのでございまして、一番遠い道でございまして。そこで野営地からこの駐屯地に参りますときの道は、歸りの道でない道を通つております。ただその道が非常に悪いので、おそらく動揺がひどいというよりなことから、少し遠くてもこの事故を起こしました道路を通ろうというところで、通つたのではないだろうか、かように考えます。

なお、一昨日の夜は若干雨が降つておりました。ひどい霧ではないのでございまして、多少霧がかつておつたという状況でございまして、点滅灯を確認できない状況ではなかつた。そこで点滅灯を確認できない状況ではなかつた。上に、国鉄の機関士の言によりますと、車が踏切を通り過ぎるのを確認いたしましたので、見通しができないという状況ではなかつた。したがつて、一時停止をして、安全進行の確認をするということを運転手が怠つたということが原因ではないだろうか。この運転手について調べてみますと、この道と申しますよりも、この野営には、彼は初めてでございまして、この道路を通つたのは初めてでございまして、地形が十分にわかつていなかったという点はございまして。

ただ、ちよつとこの図で御説明申しますと、部隊の門から踏切までは約五百メートルほどございまして、この道はややゆるい勾配で坂になつております。すなわち線路が少し高く浮き上がつておる形になつております。警報機がこの道路の踏切の左側にございまして、踏切の手前の両側に民家がございまして、そこで車がこの道路を走つてまいりますときに、操縦者は右側におつて操縦をいたしております。車長の二曹は左側にすわつております。したがつて、この家とそれから車長のからで、運転手にはこの点滅灯の確認が十分でき

なかつたのではないだろうかという感じがいたしました。警報機が鳴っておりますから、警報機が聞こえなかつたという事はあり得ないという事でございまして。また地形がわからないという点もございまして、しかし踏切であるという事は一応わかるわけでございまして、やはり一時停止をしなかつたという事に原因があるのではないだろうかと思はれるわけでございします。

ただ、いま入院をいたしております隊員の全部に当時の状況を聞いてみますと、完全に逆のことを申ししております。一人は徐行をしてきて急に走り出したところへがんとぶつかつて、そのままわからなくなつたというのを申ししておりますし、もう一人は急ブレーキをかけてとまつたと思つたら、とたんにガンときて、あとはわからなくなつた、このように申ししております。しかしこれはたつさのことでございまして、気が転倒しておつて、正確なことが言えなかつたのであらうと思はれますが、おそらく一時停止を忘れた、安全の確認をすることを怠つたということが原因ではなからうかとたまたま判断をいたしております。

またこの場合に、演習でひどく疲れて、安全確認をする精神的な余裕がなかつたのではないだろうかという点も調べたのでございしますが、それはどのひどい演習ではなかつたので、やはりこれは操縦者の不注意であつたであらうというふうに判断をせざるを得ないと思はれるわけでありします。

なお、本人の運転経歴、運転免許等について調べてみましたところ、本人は三十九年の三月に、公安委員会からの大型免許を取得いたしております。なお自衛隊では、公安委員会の通常の免許を取得いたしましてからあと、車の種類によりまして、車種別に自衛隊の免許をとらせる試験をいたします。大体基準としては七十五時間操縦訓練をいたさずして、しかる後に試験をして自衛隊の免許をとらしておりますが、この操縦者池上十長は、三十九年三月に公安委員会の免許をと

り、三十九年五月十二日に自衛隊の免許をとつております。また運転経歴は約十カ月でございまして、走行キロ数は二月末で七千七百七十三キロというふうに記録されております。また現在までに本人は事故を一回も起こしておりません。

また、完全に破壊されましたこの車両につきましても調査をいたさましたが、完全に破壊をされておりますので、車両についての故障等があつたかどうかはいまだに十分判明をいたしません。ただ、演習に出ます前に、二日間がかりで整備実施をいたしております。整備実施に当たりました担当者意見によりまして、完全に整備が終わつておつた、このように申ししております。したがつて、やはり本人が操縦をいたしておりました瞬間に、安全運転を忘れたということが原因ではなからうか、かように考えられるわけでございします。

部隊で操縦の教育に当たりました教官並びに助教等から、本人の池上十長の教育期間中の態度等を聞いてみますと、非常にまじめであつた、決してずぼらな性格ではないので、教えたとおりにやつてくれたであらうのに、どうしてそういうことになつたのであらうかというふうに申ししておりますので、おそらく本人がやはり一時的に何かの事情から安全運転を怠つた、規則違反を犯したということではないだろうかと思はれるわけでございします。

なお、やはり部隊で車両行動をいたします場合には、すでに御承知かと思はれますが、必ず踏切で先頭の車両から車長がおりまして、そうして全部車両が通過し終わったのを確認いたしまして、自分がもとの車両に帰るといふ教育をいたしておるわけでございします。車両の場合には、おりて車を通す、普通バスが通りますときにバスの車掌がやるようなふうには教育をいたしてありますが、一車両で行動をいたしておりましたので、やはり気がゆるんだというふうなことがあつて、一時停止をして、左右を見て安全確認をした

上で渡るといふことを怠つたのではないだろうか。そこで教育上のゆるみと申ししますか、訓練の徹底が足らないのではないかと申すことで、さつそくこの車両教育につきましては、これをいい先訓といたしまして、徹底をした教育をいたしたい、かように考えております。

○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。肥田次郎君。

○肥田委員 この御殿場線の富士岡駅付近に起こつた踏切の事故につきまして、昨日国鉄のほうから資料をもらいましたので、大体の概要はわかりました。それからただいま防衛庁のほうから事故についての説明が若干ありましたので、省略をして問題点だけ聞いておきたいと思つたので、大体いまのお話ですと、この事故については、大体自動車に乗務しておつた者の不注意による事故であるという性格がはつきりしたものであります。ただここで問題になるのは、地形が未知であるというふうなことは、これは条件にならないと思ふ。地形が未知というのは運転未熟といふことと同じ条件なので、地形が十分わからなかつたから、事故が起るというふうなことはあり得べきことじゃない。それから、信号の不確認といふような点もあつて未熟から起ることなんですね、自衛隊の演習場で演習をする場合と同じような気持ちで、いわゆる演習場外に出た場合との区別がつかない。こういうところに原因があることは私は疑う余地はないと思ふ。もし演習場とそれから演習場以外の一般の行動においてこういう事故が起つた場合のことを、あるいは事故でなしに、部隊の移動あるいは演習にあつたところのいわゆる行進のようなものとの区別が教育上はつきりしておれば、こういうことはなかつたであらうと思ふ。それからもう一つは、この運転者がこういうことになつておるという事です、あなたのほうで考へておられる運転免許といふもののいわゆる熱練度といふものは、まことに機械的に考へてお

られる。たとえば、いま言われたように七百時間乗つておるといわれるんですか、これは飛行機ならたいへんな時間だといふことが言えます。けれども、自動車の場合に七千七百キロということになると、この人が免許を取つたのは三十九年三月十日、今は四十年の三月の終わりでそれから約三百七十日。この三百七十日の間に七千七百キロという走行キロの運転経験といふものは一日二十キロくらいのものだ。実に未熟なということが原因をしておる。しかし、根本的な原因といふものは、やはり演習場における行動と、一般の人々が通行するいわゆる道との区別といふものが失われておる。ですから、ここで問題になるのはいろいろあると思ひますが、これはあなたのほうで当然処置されると思ひます。いわゆる演習場以外の地域においては、相當な注意が払われておるようだけれども、なおかつこれらも習慣からくるところの問題もあるであらうし、教育だけでは容易に解決できない問題があると思ふので、これはあなたのほうで十分対処されるであらうと思ふのですが、当面私がお伺ひしたいのは、この踏切道は、図で見ると廠舎の入り口百五十メートルですが、そうすると、この踏切はかつこの上では専用踏切のようになつてこの道はいつもあまり通らないのですか。部隊ですから、その道を――演習廠舎といふものは固定されておつても、廠舎にやつてくる自衛隊の諸君は、おそらく各地域から集まつてくるので、すから、みんなしろろとだ。未知なのはあたりまえのことだ。だから、もしそういう際のおそれがあるのなら、あなたのほうで何らかのもつと適切な処置をとらなければならぬし、必要な国鉄に対して、チンチンではなしに、これは経費の面の折衝といふものはどうなるかわかりませんが、有番の踏切にして、自衛隊の車といへども通さない、こういう処置を講じなければならぬと思ふのですが、この点については、あなたのほうでは、ただ教育だけで事足りるというふうにお考えになつておるのですか。

○堀田政府委員 先ほどもちよつと申し上げたつ

○肥田委員 当日の事故は、国鉄当局の発表によ

の確認をしなかったということは、これはいうと

それでない場合に、ただ単に単車で移動すると

頭去清仲の娘、人々であつて、少なきともそ

う事故が起こるはずがないと思つてゐるのです。けれども實際にはかかる原因をいろいろと、最終的なものはわからないけれども、想像してみても、やはりいわゆる対社会的な習慣というものが、自衛隊という特殊な環境の中にあると忘れられておる、こういうことが一たん外に出るとどういふことになりがちだ、こういうところに一つの原因があるというふうに思ひます。ですから十分注意していただかなければなりませんので、特に要請しておきます。

それから国鉄当局に、これは余分なことのよう
に思いますが、若干質問しておきたいのは、国鉄
当局として、この事故は復旧に相当時間がかかっ
ておりますが、これはいわゆる国鉄当局の損害の
数字について、もう計算はできておりますか。

○豊原説明員 損害の額につきましては、いまか
ら車両をよく点検いたしましたので、その後でないと
明確な数字はわかりかねるのでございますが、非
常に大ざっぱな概算を立てますと、車両関係で約
三千万円程度ではないか、あと線路のほうに数十
万円から百万円程度の損害があるのではないかと
これは非常に概算でございます。正確な数字は
わかりかねますけれども、そういうふうに評価を
いたしております。

○肥田委員 この図面や新聞で見ると、これは一
車両数千万円もの、たいへんな損害であら
うと思つておつたのですが、それほどでもないよ
うでして、これも不幸中の幸いだと思つた。賠
償だとかその他の問題はあなたのほうと自衛隊の
ほうで折衝になるものでしょうから、これは私の
ほうの問題にいたしませんか、これは再度、警察
のほうにも、私は、とにかく習慣的になりやすい
ものについては、あなたのほうも自衛隊にまかし
切りだというのではないに、絶えずいろいろな方
法があるでしょうから、一般の通行の場合の注意
を喚起するような、そういう事前の打ち合わせと
いうものも必要だろと思つた。それから、それか
ら繰り返しますが、自衛隊のほうも、こういう事故は
国民の信頼を裏切ることになりますから、この事
故が幸いにして人的被害が少なく済んだという
ことについて、これはもう全く天祐であつたと思
ひます。自衛隊のほうも、こういう事故が起こら
ないよう、演習場以外の行進については最善の注意
を払っていただきたい、このことを申し添えて、私
の質問を終わります。

○堀田政府委員 私どもがいくらがんばりまし
ても、こういう事故が一つございまして、ただいま
御指摘のように何にもならないことになりまして上
に、また自衛官に対する評価にもかかわる問題で
ございまして、再びこういう事故が起こらない
ようにという決意で、安全運転についての教育訓
練、くふうをいたしていきたいと思つた。

○長谷川委員 防衛庁が説明に用いました図面
を、参照として、委員会会議録に掲載したい
と存じますので、御了承願ひます。

〔本号末尾に掲載〕

○長谷川委員 次に、日本自動車ターミナル株
式会社法案を議題として、審査を行ないます。
質疑の通告がありますので、これを許します。
勝澤君。

○勝澤委員 法案に入る前に、特に交通安全の立
場から少し警察庁のほうに御質問いたしたいと存
じます。

最近関東を中心に、砂利トラックに三割積み
警察が黙認をしておるという事で、各所に批判
が起きておるわけでありまして、砂利トラックに三
割積みは黙認をしておる今日の経過について、まず
最初に御説明を賜りたい、こう思ひます。

○鈴木(光)政府委員 砂利トラックの問題につきま
してはいろいろな問題がございまして、特に砂利ト
ラの無謀運転の問題につきましては、一時大きな
世論の批判となつたわけでありまして、私どもの
ほうでも、この無謀運転、すなわち非常に無理な
追い越しとか、あるいは割り込みとか、スピード
違反とか、一時停止の義務違反とかいうことで、
非常に一般の他の運転者の妨害にもなりまして、
また公道の方々の迷惑にもなるということで取り
締まりを厳重にいたしまして、自來今日に至つて
おるわけですが、まだそういう問題があとを断ちま
せんので、十分取り締まりを続行してまいりたい
と存じておるわけでありまして、そういう世論と
それから警察の強い態度によりまして、この砂利
トラックの業界の中に非常に反省の、何とかして現状
を打破しなければいかぬという事で、安全運転
ということを標榜いたしまして業者の協会があつた
わけでありまして、それによって御相談があつた
わけでございますが、われわれはその趣旨を了と

したわけでございます。

その場合に無謀運転に関連いたしまして、従来
の砂利トラックの状況を見ますと積載制限量の十割
以上も積んで突っ走る、あるいはいわゆるトンボ
返り運転と称しまして、おろしてすぐまたとりに
いくというような状況がありまして、それがまた
原因になつていろいろな無謀運転を起すという
状態がございまして、したがって業者の間でもそ
の問題に対する対策ということでわれわれに相談
があつたわけですが。

その際に積載重量制限の問題につきましては、
従来からも、ほかの交通の取り締まりの問題もそ
うでございますが、四角四面な取り締まりをやつ
て経済活動を阻害するようなことまではやらない
という事で、ある程度の積載超過につきましては
は、注意、警告程度という事で、全部が全部違
反として事件を送致するというにせず、その
かわり安全運転ということにつきまして十分気を
つけてもらいたいというような話し合いをしたこ
とはございまして。

○勝澤委員 答弁がよくわからないのですが、安
全運転をするならば三割超過で走らせてもよろし
い、こういうことなんですか。

○鈴木(光)政府委員 よろしいという事で、内
部的にわれわれの警察の取り締まりの態度とい
まして、若干の重量超過につきましては事件を
送致するところまではやらないというわれ
われの内部方針でございます。

○勝澤委員 そうすると積載量というものがちや
んときまつておるけれども、砂利トラックの場合は三
割までは取り締まりの対象としない、こういうこ
となんですか。

○鈴木(光)政府委員 取り締まる対象と申しまし
ても、取り締まりの問題につきましては、直ちに
事件を送致することの以前にやはり注意、警告を
するという段階があるのでございまして、それら
と関連しての方針でございます。

○勝澤委員 安全運転をすれば積載量を三割まで
超過してもまあよろしい、こういうことは、私は

警察としておかしい取り扱いだと思つたのですよ。
じゃ安全運転をすれば、どの程度まで警察として
は取り締まりを認めるのですか。一応警察として
は、一定の限界が法律にきまつてゐるのですか
ら、道交法なり何なり、積載はきまつておるの
ですから、その法律の上に少しくらいのものは、そ
れは四角四面に取り扱わないというものは、それは
筋だと思つたのです。それを、三割積載超過して
よろしいということを確認するその前提は、あなた
が先ほど言いました、いままでは十割も積載をし
ておつた、それからトンボ返り運転をしておつ
た、無謀運転をしておつたから、まあまあとにか
く三割くらいまで認めるから、おまえらは安全運
転をしなさい、こういう警察と業者のなれ合いの協定
だといわれてもしかたがないと思つたのです。

それについて、業界からも、あるいは交通安全協
会の人たちも、あるいは砂利トラック以外のトラク
クの協会の人たちも、それならおれたちも安全を守る
から積載量は三割増しに認めてくれということが
起きてくるのは必然じゃありませんか、そこを私
はきつちりしていただきたいと思つたのです。その
点いかがですか。

○鈴木(光)政府委員 三割超過の問題につきま
しては、業者との間でそういう協定を結んだとい
うことではございませんので、ただわれわれの内部
的な基準といたしまして、事件を送致するという
一つの目安でございます。

○勝澤委員 業者との協定ではないけれども、県
警本部から各警察署に対してその方針を傳達はし
ておるのでしょうか。

○鈴木(光)政府委員 内部的な方針といたしまし
て、関東一円におきましては、そういう方針を各
警察署に知らしてございます。

○勝澤委員 そのことは、道交法違反をやつて
も、三割まではとにかくこの程度の量刑でよろし
い、こういうことなのですか。

○鈴木(光)政府委員 三割程度までは、注意、警
告はとめておきなさい、——御承知のように最近
の交通情勢からいたしまして、警察の指導取り

締まりの面が非常に広範にわたります。あらゆる事案を厳重に取り締まるということになります。と、なかなか人手も不足等の状況もございまして、交通安全に関連するような事案を重点的に取り締まろうということもございまして。したがって、そういう若干の注意、警告にとどめるという裁量の余地を認めたのでございます。

○勝澤委員 三割までは注意、警告程度の車は、それじゃ関東骨材輸送安全協力会の表示板をつければ黙認をする、こういうことを行なっておるわけですね。

○鈴木(光)政府委員 その表示板につきましては、全く協会の自主的なものでございまして、われわれがそれによって黙認をするということではございません。

○勝澤委員 黙認をするということではないけれども、この組合が自主的に申し合わせをして、三割までは警察と話し合いがついているのだということ、これは話し合いのついている車です。三割までは積載超過してもとにかく言ったより要注意、警告程度ですよ。そしてあなたのほうはそれに基づいて各警察署にこうこうこういう車はこういふように取り締まれ、こういうことになつてゐることは明らかに業者があなたのほうと話し合いをして、とにかく三割超過を認めておる。道交法違反をあなたのほうでやらしていることとじゃございませんか。

○鈴木(光)政府委員 これはあくまでわれわれの内部的な問題でございまして、たまたま業者がそういうことをいかに認められたというふうに行われるのは心外でございまして、あくまでわれわれの現在の警察力からいたしますところの、それから世人に納得のいく、四角四面な取り締まりを行なわなければならない一つの内部的な基準でございまして、業者との関連でこれを明確に相談をしたというものではございません。

○勝澤委員 そうするとトラックの積載量というものは、トラックの構造からいって三割までは余裕があるのだということになるわけですね。積載

量の表示というものは一体何ですか、あれはどういう基準なのですか。

○鈴木(光)政府委員 積載量の表示につきましては、運輸省で定める保安基準に相当するものがございまして、私も聞くところによりまして、保安基準で一応最大積載量というのをきめてございまして、若干の余裕があるということもございまして、その余裕の範囲内において安全の範囲内ということ、一つの目安を立てておるわけでございます。

○勝澤委員 運輸省のほうにお尋ねしたいのですが、いま保安基準だ、三割までは安全だと、こういうのですが、その点ちょっと説明をしていただきた。

○坪井政府委員 乗車定員または最大積載量は、理論的には道路交法五十七条第一項の制限の基準を示す一般的な許容限度と、それから同法同条第三項の規定による警察署長の許可の限界を示す危険限度、こういったものが考えられるわけでありまして、後者の警察署長の許可の限界といふものはなかなかいろいろの要件によりまして変動するものですから、安定性を欠いておるわけで、実際上はその算出はきわめて困難であるというところから、前者の数値のみを最大積載量として認めるというふうな規定しておるわけでございます。

いま申し上げましたように、道交法のほうで、ある場合にはこれを超過しても許可を得れば行ない得るというたてまえになっておるわけでありまして、

○勝澤委員 いまの砂利トラの三割というの、警察のほうでは道交法でその許可を与えておるのですか。

○鈴木(光)政府委員 許可という問題でございまして、最大積載量の基準というのになつておりますが、先ほど申し上げましたように、厳格に申し上げますとやはり違反になるわけでございます。しかし違反になるというところで直ちにそれを検査して刑罰に付すという問題と、それ以前に注意警告をしてとどめるという段階がございまして、

で、その辺の問題と関連してくることをと存するわけでございます。

○勝澤委員 そうすると、三割超過というのは道交法違反をしておるわけですね。

○鈴木(光)政府委員 厳格に申し上げますと違反しております。

○勝澤委員 厳格に言わなくても違反をしているのでしょ、どうなんですか。厳格に言うとは違反だけれども、何だかという違反じゃない。ことばじりをとらえるわけじゃないけれども、ある程度その場の場で、取り締まりをしておつて、その場の場の融通というのはいいと思つて、その場合は当然だと思つて。しかし一つの基準を示して三割まではいいのだというのを警察が黙認をしておる、あなたは許可をしておるのじゃないと言ふけれども、先ほど、あなたのことはのん中でも各警察署長にそう言つてゐる、あなたも認めておるとおり、極端で通達が流れておるわけですから、これは認めておるといふことです。業界は何と言つておるかという、この表示板がついておるトラックの取り締まりをしたら警察に抗議をする、われわれは警察と話し合いをして、そうして骨材自主規制車という表示板までつくつて各県のナンバーまでつくつてトラックに張りつけて、このトラックを取り締まりをしたら警察に抗議をする、こう業界は言つておるわけですね。これは明らかに警察と業界と話し合いによつて行なわれている。それならばなぜ一体砂利トラだけこれをやらせるのか、ほかの運送業者にもやらせたらどうですか。逆に言いますと、とにかく保安基準に違反をしたら、道交法に違反をして三割まで認めなければならぬ理由が警察にあるのですか。

○鈴木(光)政府委員 積載量の超過につきましては、砂利トラの問題につきまして特に問題が起きましたので、安全運転に関連しての取り締まりの方針につきまして、若干のわれわれの内部基準といたしまして心がまえがございましてございましてけれども、これは協会のみなならず、アウトサイダーの砂利トラ業者につきましても、やはり積載の基

準は同じでございます。

○勝澤委員 そうするとほかの業界でもこういう表示板をつけて走らせれば三割超過を認めるということですか、トラック協会で……。

○鈴木(光)政府委員 ほかの業界につきましては、問題点が起きますので、いま直ちに三割まではよろしいということは明言できません。これは結局砂利トラのいわゆる無謀な運転に関連しての問題と、それからわれわれの取り締まりの体制との関連において、それを比較勘案して、われわれの内部基準として考えられたこととございまして、これを全般に押し進めようということではございません。

○勝澤委員 そこの重大ですよ。一般の人なら刀を持つてゐると取り締まりをするけれども、ごれん隊なら刀まではい、ピストルなら取り締まりをする、これと同じやありませんか。砂利トラだけは無謀運転をやつておつて、その無謀運転をやつておるのを取り締まらなければならぬが、取り締まる力がないから、安全運転をさせるという条件で三割までとにかく超過を認める。ほかの業界は別に問題がないから保安基準の積載量だからそのままやれ、それじゃ砂利トラだけ余分に認めていることとじゃございませんか。一体なぜ砂利トラだけ認めなければならぬのか。あなたは安全運転をさせるためだと言ふが、安全運転はあたりまえのことではしょ。警察として安全運転をさせるということはあたりまえのことです。しかし三割ぐらいの超過までは注意警告程度でよろしいというあなたのほうの内部的な問題は、それはそれでいいと思ふ。しかしそれを業界にこういう表示板までつくらせて、業界がその表示板をトラック業者に一生懸命売つて、そうしておれば警察で認められておるのだから、おれたちのことはもう警察うなといつて、地域の住民におれたちももう警察から黙認をされておる安全運転の車なんだといつて暴走されたら、これはたいへんなことですよ。だから、おかしいじゃないか、あの車に対する警察の取り締まりはなまぬるいじゃないか、警察も

づるになつておるのではないか、一体なぜ砂利トラだけ認めるとかという問題が起きてくるのです。だからあなたがさき言つたように、十割超過の積載をやつたり、あるいはトンボ返り運転をやつて無謀な運転をやつておるのは、どこに問題があるかという、やはり砂利の値段、輸送費に問題があるのですから、そこを運輸省とよく打ち合わせをして、業界がダンピングをしないように、過当競争をしないように、業界の調整をさせるのがあなたのほうやるべき任務であつて、三割まで認めてやる、五割まで認めてやる、そのことによつていままで十割だつたやつが三割だけ安全運転になるのだという言い方は、ちよつと解せない。これはだれも納得できないのですよ。とにかく警察が三割超過を認めておる。そして業界は警察から認められたために、こつちの鑑札みたいな表示板までつけて、それを千円で売つてトラックに張りつけておる。そのトラックについて、はまさに取り締まりがゼロだということになると、これはたいへんなことです。これは私は早急にやめるべきだと思つてゐます。やめられない理由が私にはわからないのです。業界も自主的に検討して規制をして、やはり砂利の値段を適正なものにしなければならぬ、砂利トラの運転者の労働条件についてもある程度調整しなければいかぬ、こつちが主であつて、やはりきめられた基準を上げるというところは私は間違いだと思つてゐます。その点いかがですか。

○鈴木(光)政府委員 われわれの取り締まりの内部基準の問題につきましては、先ほど申し上げましたとおり、私どもの一つの目安でございまして、それ以外に砂利トラ業者自身といたしまして、御指摘のような採算の問題とか、いろいろ問題があると思ひます。その問題は希望するわけに別て解決されることをわれわれは希望するわけにございまして、その問題と直接この裁量の問題と結びつけてわれわれがこつちの措置をいたしたわけではございません。われわれのほうといたしま

しては、あくまで四角四面な取り締まりを実施しないといふことで、一つの内部的な目安として、若干の重層オーバーといふものは、それは注意警告程度にとどめようといふ方針でやつておることとでございます。

○勝澤委員 あなた、内部だ内部的だと言つたつて、片つ方、業界のほうでは警察から認められたと、こつち言つてゐます。それからトラック協会でもこつち言つてゐます。車の積載量の規定は最大に見込んである。これを三〇%もオーバーするとエンジンの方やブレーキなど、車の性能からいつてとても不可能で危険なことだ。平常な形の運転じゃないわけですから、坂があるわけですから、静岡県のあの日坂なんといふところを、とにかく三割も超過をしたやつがずっと走つていくわけですよ。そつちの点からいつたら、これは内部的なものだ、内部的なものだと言つても、正式にこつちやつて、何かあなたのほうと打ち合わせをして、骨材の自主規制車なんといふ看板までつけて、それからナンバー以外に別の標示までつけて、これはもう警察から確認をされた車なんだといふことでやられておつたら、これはたまたまのじゃありません。ましてやそれが道交法に違反をしてゐる。ですから違反をしてゐる状態で、それをあなたのほうで三割の基準を置いて、それは注意警告程度でやつてゐるというのならそれはいいと思ひます。しかし、明らかに道交法で違反をしてゐるというのをあなたのほうで黙認をしてゐる、それがまかり通つておるといふことだつたら、これは、私は重大な問題だと思ひます。これはやはり即時やめてもらひたいのです。いかがですか。

つかけましたものではございません。

○勝澤委員 それじゃこの三割超過といふものは道交法に違反だけれども、いまのまやつていく、これは別にやめる気はない、こつちのことです。はつきり確認しておきたいと思ひます。

○鈴木(光)政府委員 われわれの内部的な基準といたしまして、その程度までは注意警告にとどめるといふ方針でございまして。

○勝澤委員 三割までは注意警告にとどめるといふことはよくわかります。しかし、三割超過積載をして運んでよろしいといふのは、あなたのほうで許可を与えてゐるというのはいふことですか。あなたは許可でない、こつち言つてゐる。内部的なことだ、こつち言つてゐる。内部的なことだと言つてゐながら、あなたのほうは各署に通達をしてゐるじゃありませんか。それで住民がみんな迷惑をしてゐるじゃありませんか。警察は道交法の取り締まりの裁量として三割といふものを基準に置いてゐるというところは、私は了解します。しかし、業界と話し合ひをして、こつちのことをやつてゐるというところは、警察として許すべきことじゃないじゃありませんか。じゃ、どうほつてもどの程度までよろしいとよろしいといふことと同じじゃありませんか。百円ならよろしい、しかし、千円じゃいかぬ。ひとつそつちの基準を私はしつかりしておいてもらひたいのです。スピード違反も何キロまでよろしい、何割までよろしいといふ基準をはつきりしておいてもらひたいのです。そして国民に平等にそれは周知徹底しておいてもらひたいのです。砂利トラは三割よろしいのだ、ほかの運搬業者も三割までよろしいのだと周知徹底しておいてもらひたいのです。どうでしょう。砂利トラ以外も三割まではとにかくまあ注意警告ですといふことをひとつ明確にしてもいいと思ひます。警察庁の取り締まり方針としていかがですか。

○鈴木(光)政府委員 ただいまスピード違反の問題も出ましたけれども、スピードにつきましても若千のわれわれの内部的な基準といたしまして、これ以上超過すれば事件として送致するといふ基準はございまして。しかし、いまの重量の問題もそれと同様でございまして、われわれの内部でこつちのこつちの目安として各県と歩調を大体合はしてゐるということとございましてけれども、これは厳格に申し上げますとあくまで違反でございまして、公表すべき問題ではないと思ひます。もしそつちとすれば、法律を改正して最高速度を上げるとか、制限重量をもつと上げるとかといふ問題に帰着すると思ひます。

○勝澤委員 違反であるから公表すべきでないと言つてゐるんですけれども、これは公表されてゐるじゃありませんか。法的には確かにいけなかつた。ただ本件だけの問題ではなく、この種のことは警察庁が取り上げべきことだ、こつち言つてゐる。法的には確かにいけなかつた。違反だけれども、警察庁がこれを統一的にこつちやられておるのだから、こつちのことは、砂利トラだけは三割警察庁は認めておるのだといふことが公表されてゐるじゃありませんか。そこが問題なんです。内部的に取り締まりをやつてゐる分には私は差しつかえないと思ひます。そつちのほうの方針をお立てになることについては私はけつこつだと思ひます。しかし、このことが公に業界とあなたのほうと話し合つて、こつちの黙認板までつけてこつちの寛られてゐるというところは、これはたいへんなことですよ。ですから、それだつたらあなたのほうはひとつどうですか、この委員会を通じてとにかくトラックは三割までの積載超過は注意警告程度でありますから、どうぞ皆さん御自由に三割までは積載をやつてくださ、これを告示してくだされ。当然じゃありませんか。それをなぜ砂利トラだけをやらねばいかぬのですか。砂利トラだけじゃなく。当然じゃありませんか。一体、保安基準とか積載量といふものは何のために設けてあるのですか。ですから、あなたのほうはそれの量刑を判断するのは私はいないといふのですよ、しか

し、こうやって堂々と東海道をまかり通っている、関東一円をまかり通っている砂利トラの現状からいって、これはやはり何とか考えなければならぬじゃないですか。

運輸大臣、お尋ねしますが、結局この問題はどこから出てきているかといいますと、十割もいままでとにかく積んでおった、あるいは無謀運転をしておった、何とかひとつせなければならぬから、三割ぐらまではいいだろう、それで三割ぐらまでは落とすことによって、まあ採算のことも考えたり、あるいは安全な運転を約束するならば三割の法律違反をしてもよろしいと、こう逆なんですわね。ですから、こういう点からいって、本質的な問題は砂利トラの運転手なりあるいは砂利の価格なり、そういうところに問題があるわけですから、運輸省としての考え方を聞ききたいと思うのです。いかがですか。

○松浦國務大臣 先ほど来、質問応答の内容をいろいろ聞いてみておられますと、両方にやはり御意見があるように思います。そこで、おっしゃる通りに、やるんならば一台一台着目にかけて、それとこの積載量をこえたものは全部砂利をおろすというところが、ちょうど鉄道でやっておる台車を斤量にかけると同じような制度が行なわれるならば、それは私は行なえると思うのですが、そういうことが多数のトラックに行なえないものでございまして、まあ内部規定として三割程度までは大目に見ようというのがあるの忌諱に触れておるところのように思っています。それで私は両方の意見を聞きまして、さらに今後十分検討して、行政の妙味を発揮させたいと思っております。

○勝澤委員 これは警察にもお尋ねいたしますが、じゃ、このままでまだ続けていくのですかね。いま大臣は何か行政の妙といつて妙な話をしておりましたけれども、警察のほうはこのままでやっていくのですか。このままでやっていくのならやっていますが、私は次にひとつ質問したいと思うのですが、いかがですか。

○鈴木(光)政府委員 先ほどから私が申し上げておりますように、いわゆる内部的な裁量の基準という方針は、今後その方針でやっていくつもりでございます。

○勝澤委員 その内部的な裁量の基準について私は文句を言っているのじゃないのです。じゃ、内部的な基準として、トラックは三割超過をこれからはとにかく注意、警告で扱ってよろしい。ほかの業界でもこういう申し出があったら、とにかく当然これと同じ取り扱いになるということですね。

○鈴木(光)政府委員 先ほど来から、私どものほうは内部的な基準だ、それは業者との相談の上でまかり通っているのだというお話でございますが、業者のほうではそれをいかに、自主規制車というものがあれば警察ではこれは絶対取り締まれないのだという宣伝をされていると思っておりますけれども、われわれのほうはそういう問題でございませんで、内部的な基準として一つの取り締まりの目安というものをわれわれが持つておるというところでございまして、業者のほうは自主的にそれを規制する、業者同士でやろうじゃないか、あまりたくさんものを積まないで安全運転しようじゃないかというところでございまして、その間に警察と業者が明確に協定をして、そういう自主規制車というものがまかり通っているということではございません。

○勝澤委員 交通の安全のためには、特にこのごろPTAなんかでも、学童の通学には割り当てて家庭の主婦がみなつじつに立って旗を振っているわけですから、そしてこの交通安全という問題、子供を交通網から守るという問題については、親は真剣になつておるわけですから、そういうときに、とにかく三割積み警察が黙認をして砂利トラを走らせているということについては、警察について不信の声というものは実に大きいわけですから、それを無視して、あなたがあくまでも三割は内部の基準です、業界と話し合ったものではない、こう言うならけっこうです。次の機会に私はもう少し

し明確にしたいと思ひます。きょうはこれを質問するのが目的じゃございせんから。ただ、道交法違反だということを承知しながら、あなたのほうとにかくトラック業界だけ認めておるということについては大きな不満があるわけですから、警察に協力しようという国民は、一体警察は何をやっているんだ——それはあなたは警察としての内部的な問題としての、とにかく一つの基準だと言われておるけれども、こうしてトラックというものがだけが抜き出されて問題になっておるということ、たいへん私は警察として考えなければならぬ問題だと思ひます。まあいすれ、あなたじゃなく長官に来てもらつて、私はこの点はもう少し、役人でない、政治家としてものを考えていただきたい。国民に交通に協力せよ、安全に協力せよと片方で言っているながら、片方でやはり道交法の違反を許している。道交法の適用のある程度の常識的な拡大をするという問題と、それからそれを黙認しているという問題とは、国民の感情からいって違ふわけですから、それはぜひひとつ長官によく話しておいてください。

じゃ次に、自動車ターミナルの問題について、私はこのターミナル会社法ができる前提で公団の方式とそれから株式会社方式というものがあつたというふうなお話を聞いておりますが、この公団の方式と株式会社方式というのとはどういふ違いがあるのですか。あるいは当初の考え方というものはどういふ考えか。あるいは当初の考え方というものはどういふお伺ひいたします。

○坪井政府委員 当初この大都會のターミナルにつきましては、建設資金が非常にかかる、あるいは膨大な用地を必要とするということ、しかも都市交通の緩和あるいは都市改築というふうな面も持つておりました、そういう意味からわれわれとしては、これは非常に公共性の強い事業として国なりあるいは公共団体、そういうものが施設をしていくべきではないかという考え方から公団方式というものを考えたわけでありまして、これはトラックにつきましては、トラック事業者が

相当これを利用することになると思ひますから、そういう意味でトラック事業者の協力も得るといふ意味合いから、今回特殊会社としてこの法案を提出した、そういう事情でございます。

○勝澤委員 この日本自動車ターミナル株式会社に政府が出資をしなければならぬ、この理由はどういふことですか。

○坪井政府委員 ただいま申し上げましたように、この計画は東京を例にとりますと、東京の交通混雑の緩和あるいは大きく輸送の合理化というふうな面から、相当積極的に都市計画、都心から離れたところにトラックのターミナルを施設しまして、いわば都市改築的な役割も果たす、そういうことから民間だけではそういった先行投資あるいは膨大な資金を要するこれらの事業を遂行することは非常に困難である、そういうことから政府もこれに出資して協力していく、そういうことでございまして。

○勝澤委員 この公団とかあるいは事業団とか株式会社、こういう特殊法人については、今度の臨時行政調査会におきましてまたいふ批判的な意見が出されております。たとえばこの運輸委員会でも、臨時行政調査会からいふならば、これは整理の対象になつておる、こういう臨時行政調査会としては意見を持っているわけですから、私たち社会党も、たとえば鉄道建設公団にいたしましては、一体公団をつくらなければ新線建設がやつていけないのだから、国鉄でそれだけの金を入れればできるんじゃないだろうかという点で、私たち社会党の場合には国鉄がそれを行なうべきであつて、建設公団というふうなものをつくるべきではない、こういう意見を申し上げておつたわけでありまして、たまたま臨時行政調査会もわれわれと同じ意見を出されておるわけでありまして、そしてまたこの答申に対しては、行管もあるいは佐藤総理もこの意見は尊重いたします、こう言われているわけですから、私は尊重いたします、片方では、今度の国会ではだいたいまた公団とかあるいは株式会社と

か、こういうものがたくさん出てくるわけであり
ます。これは臨時行政調査会の答申の意見を尊重
するといふ政府の立場からいふならば、まさに私
は逆行していると思ふのです。いま一番問題に
なっているのは、たとえ首都高速道路公団と
か、こういうものがいま御案内のようにストライ
キをやっております。ストライキをやってお
て、給与の問題を取り上げてみても、道路公
団の總裁あるいは理事長、当事者能力がないわけ
であります。国鉄の公団と何も変わりはないわけ
であります。あらゆるものが一々建設大臣ある
いは大蔵大臣と協議をしなければできない。事業
の運営だけは行なわれて、その事業に付属してい
る一番大事な労働問題といふことが、こういうもの
は何も解決していないわけですから、事業
の妙味を見るためにこの公団とか株式会社とかを
片一方でつくりながら、何も妙味が行なわれてい
ないわけですから、働いてもらう人について、人をど
ういうふうにするか、働かせるかといふことは何
も行なわれていないのです。ですから、そういう観点か
ら私は臨時行政調査会ではそういうものをつくる
なら、そういうものに自主的な活動を与えなければ
おかしいじゃないか、自主的な活動のないこと
いうものは有名無実だといふ点で、だいたい廃止を
すべき方向のものをたくさん掲げておられると思
うのです。そういうたてまえからいくと、私はこの日
本自動車ターミナル株式会社といふのは、一体こ
ういふものが政府が出資を必要とするかどうかど
うだろうか、実は疑問を持つわけです。行管として
の、これはむしろこの法案提出までいろいろなと
あると思ふのです。この辺のことについてのお考
えを御説明願ひたいと思ひます。

○井原政府委員 臨時行政調査会の答申、なか
んぞ公社、公団、事業団、特殊法人関係について
いろいろ指摘をされておられるわけでございます。そ
れにつきましても、ただいまお話しのように、政
府はあの勧告の趣旨を尊重するといふことで、た
だいま行政管理局におきまして臨調の指摘しまし
た十八の公団、さらにこれ以外にも若干、臨調の
触れておられる法人につきましても、特殊法人の範

疇に入るものについて調査を進めております。い
ずれその結果が出ると思ひますが、臨時行政調査
会はかなり歯切れのいいものの言い方をされてお
るわけでありまして、これを具体化する段階で、む
ろん尊重の趣旨にございませうけれども、調査の必
ずしも十分でなかった、実地調査等について十分
でなかったものもありまして、そういうものを
いまやっておりますので、それらにつき
ましましては指摘の方向で処理を進めていくとい
うことで、せっかく行政改革本部が、庶務を担当を
してあります行政管理局といたしまして調査を進
めておる段階でございます。

それから、ただいま御指摘の本题、いま議題に
なっておりますターミナル会社のことでありま
す。これを含めて乱設の傾向があるのに、またそ
ういふことを指摘されておられるから、新たに実
七つ新設を認められておられるわけでありま
す。そういうことは、臨時調査会ではないかとい
うおことばでございませうが、臨調は、むしろ一
般の考え方として、乱設防止、統合、廃止とい
うなりはつきりしたことを言っておられるわけ
であります。現実の行政の責任を持っております
政府として、一切認めないといふこともなか
ないことであるとして、私も行政管理局だけ
のたてまえといたしましては、臨調の意見が出た直
後のことでもありますので、非常にシビアな態
度で実はこの意見に臨んだわけでありま
す。それは事務の私どものたてまえであつたわけ
であります。政府全体といたしましては、重要
施策の遂行上、責任を持っておられる運輸当局と
しても、これはこの際ぜひつくりたいといふ
討に政策上の点もあると思ひます。その中身の検
討につきましても、私どもも十分に審査をいたし
たわけでありまして、この段階で必要であらうとい
う結論に達しまして承認をした、こういういきさ
つでございます。

とも言えない立場にありますが、とにかく
臨時行政調査会の意見書が出て、尊重するとい
うたてまえでありながら、こういうことが行なわ
れているというのは、あなたの立場からいへば、ど
うも残念だと思つておられるのです。なかなか
言えないだけで、片一方で整理しなければならぬ
段階に、ふやしていかねばならぬのです。ま
たあとから出てくる空港公団でも同じことだと思
う。航空局でやれるわけですから、やはり公団をつ
くらないで、運輸大臣にまかしておいてはま
で、公団をつくらばはかの大蔵大臣の言葉を
から、公団をつくるのでしよう。ですから、大臣、
これはやはり少し考へるべきだと思ふのです。
そこで、もう少しおつてもいいのですが、
この東京トラクタターミナル株式会社と日本自動
車ターミナル株式会社、この関連が、自動車局
長、いままでの質疑の中でまだはつきりしてい
ないわけですから、まだ疑問を持たれておられる
わけですから、あなたの御答弁を見ますと、東京トラ
クタターミナル株式会社といふのはこの日本自動車
ターミナル株式会社とは関係ないんだ、この法律
がかりにないとしても、東京トラクタターミナル
株式会社といふのはできるんだ、こういう御答弁
をされておられるのですが、どうですか。

○坪井政府委員 私の申ししたことは、東京
トラクタターミナル株式会社といふものは、商法
の手續によりまして、成規の手續を経て昨年設立
されました。その限りでは、これはいわば法人格を
取得しているという意味で、一つの独立した人格
を持つておられるという意味で申し上げたのであり
まして、この法案との関連ということになります
と、当然この特殊会社がこの東京トラクタターミ
ナル株式会社といふものを吸収する前提でござい
ますので、そういう意味では当然関連があるわけ
でございます。ただ、一応商法上一つの独立し
た会社として生まれたという意味合いのことを申
したわけで、そういう意味合いでややことばが足
りないと思ふのでございませうが、われわれとして
は、これはまだいまのところは一個の人格とし
て、商法上の株式会社である。しかし、当然これ
は特殊会社で、この法案で予定しているように吸
収することを予定しておりますし、またその東京
トラクタターミナル株式会社も、この特殊会社に
吸収されることを望んでおりますので、そういう
意味では、当然両者に関連しているといふ
に考えております。

○勝澤委員 法律の上で関連をすることはよ
くわかります。ただ、この特殊会社の日本自動車
ターミナル株式会社と、それからいま別個に進ん
でいる東京トラクタターミナル株式会社——東京
トラクタターミナル株式会社といふのは別個の計
画で進んでおつた、こういうことはそのとおりで
すね。

○坪井政府委員 別個ではございませぬので、こ
の法律そのものがそれを吸収するといふ予定でつ
くられておりますから、そういう意味では別個
ではないと思ひます。

○勝澤委員 三月十六日の肥田委員の質問で、こ
う言われておられるわけですよ。「東京トラクタ
ターミナル株式会社といふものは、そうすると、この
法案にあるところの日本自動車ターミナルをつ
くるために必要な措置として急造した、こういうこ
とですね。」と肥田委員が質問しているわけ
です。そうすると、あなたは「そうではなくて、われ
れが予算要求しましたのは夏でございませうけれど
も、」とこつとつて、別個のものでこれは進んで
きて、開銀融資も手配しておつたのだと、こつと
言っているわけですよ。今度は肥田委員が、「そうす
ると、この特殊会社はかりにできない場合でも、東
京トラクタターミナル株式会社といふものはでき
るわけですね。」とこつと質問について、あなた
は、「そうです。」と答弁しているわけですよ。そ
うすると、私は、この日本自動車ターミナル株式
会社といふものがかりに成立をしないとしても、東京
トラクタターミナル株式会社といふものができ
るから、この本来の目的は達せられる、こつと思
うのですよ、この質疑の中で、その点どうなん

○坪井政府委員 この東京トラックターミナル株式会社ができたのは、この法律がつくったわけではございませんので、いわゆる商法上の手続で生まれたものであるという意味合いで申し上げたわけであり、実体的には当然にこの法律の前身をなすものである、そういうふうに考えております。

○勝澤委員 あなたがいま言っているようなことを肥田さんが質問しているのですよ。あなたは、そうじゃないと言っているわけですよ。この三月十六日の会議録を見るとそうになっている。そうすると、ああ、この法律がでない場合でも、この会社ができない場合でも、東京トラックターミナル株式会社ができれば用を足せる、こう思わざるを得ないわけですよ。ですからその点が、この二回の委員会の質問の中で、東京トラックターミナル株式会社が日本自動車ターミナル株式会社というものと一体どう関連があるのか、東京トラックターミナル株式会社が仕事が無理だから、ここで日本自動車ターミナル株式会社をつくって入れるのだ、こういうこととすると、なるほどそうかと思うのですけれども、その法律では——商法上は別個ですよ。そうするとそれは、日本自動車ターミナル株式会社が法律をつくった意義が実はよくわからないわけですよ。あとのこのためにつくったというのならわかる。これはこれでもうちょっとと今度の国会は勉強して、東京トラックターミナルができて民間でやったのを見てみようじゃないか、民間でやらしてみたらどうだ、これはどうも、国が何とか入れたらどうだ、こういうことなら話がわかるわけですが、その辺がよくわからないのです。ですから行管から見ると、これから見ると、日本自動車ターミナル株式会社というものは民間ベースでできるじゃないか、民間ベースでできるものをなぜ一体特殊会社をつくるのか、行管はそれをどういう立場で——民間ベースでできるというのは自動車局長が言っているんですよ。だから私は、この特殊法人をつくらねばならぬという理由がちょっとおかしいと思う。

○坪井政府委員

私ども運輸当局からいろいろ御説明を聞いておるわけであり、それによりまして、既存のものでは十分に目的を達し得ない、施設あるいは土地の買収、経路においても十分目的を達せられないという説明を承っております。そういうことはしかなかなか採算ベースに乗りにくいというふうな要素もあり、どうしても公共的なものをつくる必要がある、こういう説明を受けておりました、私どもはそれはそういうことかということでも承しておるわけであり、

○勝澤委員 それでは行管にお尋ねしたいのですが、いまあなたが言われたような提案になっているように思うのですが、ただ、そうすると、東京トラックターミナル株式会社というものが、いまあなたが言ったように採算ベースに乗らないものだ、という、その点の検討はあなたのほうでされたのですか。

○井原政府委員 私ども、新設法人の審査をしたときは、これはむしろまだ具体的に動いておるものでないわけであり、大体この権限が行管に参りまして二年になるわけであり、実地についていろいろにわたる調査までは実はしてないわけでございます。したがって、運輸当局の説明をそのままだとすると、十分な審査だという御批判もあり得るかと思ひます。私は率直に申して、特殊法人の審査をやっておる現在の行管の段階は、権限をいだけてから間がないし、また必ずしも十全とは思っておりません。そういう意味でも、本件の段階では、私ども大體運輸省の説明を承承したわけでございます。

○勝澤委員 そうすると、この日本自動車ターミナル株式会社というものは東京トラックターミナル株式会社が吸収していくものだという点についての審査はしてないのですか。

それともう一つは、東京トラックターミナル株式会社がというのは審査をしたのですか。

○井原政府委員

その点は、私どもに法案を持ち込まれたとき説明を受けております。他に吸収するといふ説明であつたように思ひます。いま御指摘のような実地調査をやつていないといふことは、ある意味では不十分であるというおしかりはあろうと思ひます。

○勝澤委員 この東京トラックターミナル株式会社の事業計画なり収支なり、そういうものについての審査は行ななかつたのか。この東京トラックターミナル株式会社の審査をすれば、やはり特殊法人をつくるべきだということになるわけですね。それはおやりになつたのですか。

○井原政府委員 それも具体的に既存の会社の会計経理の審査まではいたしていません。これは運輸省の説明を前提として検討いたしました。

○勝澤委員 その東京トラックターミナル株式会社がというのは、設立認可を与えられただけなんですか、まだ実在していないわけですが、そういうことも御存じなかつたのですか。

○井原政府委員 そういう事情は存じております。それは十分に説明を受けておりました。

○勝澤委員 東京トラックターミナル株式会社は特殊法人にしなければ無理だという根拠がまだ行管のほうでしっかり把握されていない。何か押し切られてしまつた。どうしても原局の運輸省やその省はみなつくりたいわけですよ。しかしそのつくりたいのをチェックするために行管はあるんですよ。ですからそれをチェックすることができない行管だつたら、行管なんてないほうがいいわけですよ。ほかのほうに吸収したいほうがいいわけですよ。そのためにあなた方がいらつしやるのですから、やはりあなたの方のところで、臨時行政調査会の方針に従つてある程度のチェックをしていかなければならないと思ひます。そのチェックが不十分だと思ひます。いまあなたのほうもあまり十分に資料を見なかつたというからこれ以上は言ひませんが、日本自動車ターミナル株式会社とこれとの関係はどういう関係か、明確にしろたい。法案審議の上で了解がむずかしいわけですよ。どうしても

必要性があるという点をもつと解明していただきたいと思ひます。

○坪井政府委員 この東京トラックターミナルは、東京都内におけるトラックターミナルの建設の必要から、運輸省も指導していろいろ努力の結果、昭和三十九年十二月十八日に会社の登記を行なつて設立され、現在は、板橋流通センターの一環として、住宅公団、倉庫、問屋、市場等と共同して、地主代表と用地買収の交渉を行なつておるわけであり、しかし、ばく大な建設資金を必要とする事業の性格上、民間資金のみでは所期の目的を遂行することが困難であるといつたことから、政府及び地方公共団体の出資する特殊会社である日本自動車ターミナル株式会社を設立して、東京トラックターミナルは営業の全部をこれに出資し、こういふことでございます。五万坪の用地が都市計画で、われわれの観点からぜひ必要であるように思われるのでありますが、このためには、総額約三十九億円の資金を要するわけでありまして、そういった板橋ターミナルの建設をはじめとして、そのほかさらに東京地区には、京浜二区あるいは調布、足立、葛西等のターミナルの建設もしなければならぬ、こういったことから資金総額が二百億円をこえるような実情でございます。どうしても民間資金だけではやつていかれないといふのがこの特殊会社を設立する趣旨でございます。

○勝澤委員 これは肥田さんとあなたとの質疑の中をもう一回言ひたいわけではございませんけれども、結局東京トラックターミナル株式会社というのを行政指導でやつてきた。公団が株式会社方式でやろうとしたけれども、それができなかったの行政指導でやつてきた。やつてきたけれども、やつてきたに間に株式会社が今度できることになつたので、それに吸収するのだ、こういうことなんですか。そこがいろいろ食い違つておるわけですよ。

○坪井政府委員 運輸省としましては、これは都市計画上どうしても必要なものである、交通混雑

の緩和その他から考えても、東京の周辺にこういったターミナル施設を整備することは必要であるという見地からこの建設を考えたわけでありまして、そのために最初公団方式を考えたわけでありましたが、経過を言いますと、運輸省としてはどうしても必要であるということから早く手がけなければならぬ。その意味で民間の協力も得て特殊会社として発足したい、そういう考え方でありまして、そのため、特殊会社のためにもありますが、とにかく民間の協力も得なければならぬということから、この東京トラックターミナル株式会社に對して行政指導も行なつた、そういうことでございます。

○勝澤委員 どうも局長まだよくわからないですよ。それじゃもうちょっと話を進めます。東京トラックターミナル株式会社の事業計画、これはおむねのものは出ていますね。設立の認可をしたわけですね。設立の認可をしたので、認可を認めるには、収支の状態、そういうものも出ておると私は思うんですが、東京トラックターミナル株式会社のこれを見ると概況だけで、貸借対照表、損益計算書、この程度しか出てないわけですね。設立認可にあつてはもっと私は資料が出ていゝと思うのです。それを見れば、私はこの事業計画の一番中心になるのは収支の問題があると思うのです。東京トラックターミナルの収支はどういうふうに出ていますか。どういふ全体的な事業計画になつておられますか。

○坪井政府委員 東京ターミナル株式会社は現在登記が済んでいる段階でありまして、いまターミナルの免許申請が行なわれている。その意味では事業内容その他が出ていゝのでありますけれども、これについてはまだいま審査してある……

○長谷川委員 勝澤君、あなたの御質問は前会肥田委員がよく質問したところによると、運輸大臣がそれを全体的に責任を持った答弁をしていますから、あらためて運輸大臣にひとつ御答弁願ひたいと思ひます。

○松浦國務大臣 もう少し私の答弁のできる聞き方をしてくれなければいゝが、悪い……

○勝澤委員 問題になるのは、東京トラックターミナル株式会社とそれから今度できる特殊会社との関連で、くつきがよくなるからいいわけですね。そして理論的にはこういうことだろうと私は思うのです。東京トラックターミナル株式会社というものを、特殊法人もできないし、公団もできないから、行政指導としてやつてきた。開業融資も準備をした。やつてきたけれども、今度は特殊会社というものが認められて、運輸省の監督下にできるということになつたらこれを吸収しようというように変わつてきた。こうだと思ひます。こうだとすると、それじゃ東京トラックターミナル株式会社に、こういう小さいもので、運輸省が当初考えた案よりも——これじゃとにかく運輸省の目的に合わない、あるいはいまの都市交通の緩和からいって、これじゃ困るから、もつとこうしななければならぬ、だから今度はこれを吸収合併して大きなものにするのです、これがなければならぬと思う。そうすると、一体どこがわかるかというところ、東京トラックターミナル株式会社の事業計画なり収支の全体的なものを見て、今度の日本自動車ターミナル株式会社と合してみると、ああこれはいままでの民間だけでは不可能だから、これに入るんだということがわかる。それを私はきょうの質問が重複しないように実はこの会議録を見たところが、東京トラックターミナルと日本自動車ターミナルとは違ふのです。別個です。かりにこの特殊会社ができなくても、東京トラックターミナル株式会社はできるのです。この実は会議録になつていゝので、それならこの法律が別にできなくても、まだ二、三年勉強する間が与えられておるのだ、こう思つた。しかし聞いておると、どうもそうじゃないやうだ。どうしてもこの法律をつくらなければいゝからいゝので、つくらなければいゝからいゝなら、もう一回戻つて、この前の自動車局長の答弁は別問題としても、もうちょっと東京トラックターミナル株式会社というものとこれ

との解明をしてもらわなければ困る。それで大臣何かいい資料がありますか。よく説明してください。

○松浦國務大臣 先ほど来からの質疑応答及び従来の会議録に残つておる状況から見ても、いままでの答弁は、いま御説のように、収支計算、そういうものから見て、認可申請をしておるから、これに對する免許を与えてから吸収合併するというような答弁をされておると思つておりました。ところがおつしやるように、彼が出してきたこの内容を見れば、われわれの計画しておる、いま局長が申しましたさらに四地区、京浜二地区、調布、足立、葛西等も入れて、板橋と五地区をやると二百億も要するという大きな計画から見た現在の東京トラックターミナルの内容といふものは実に小さいものなんです。そういうものには免許を与えてそれを合併するよりも、いつそ早くこれを審議してもらつて、早く会社をつくつて、そしてそれが性格を持つていゝんだから吸収してしまつたらいいじゃないかといふのがわれわれの考えでございます。いままでの局長が答弁してきたことと、きょうの私の答弁と、ちよつと違ひますけれども、しかしその点は、いままでは免許を与えてから吸収するといふことだつたけれども、申請してきたものを見れば小さなものだから、これはいつそ、今度の法案を出しておきましてこの日本自動車ターミナル株式会社といふものを設立して、それは性格がそれらのものを持つておるから、それでいま土地の買収やその他を交渉しており、やつておるものを吸収してしまふ。その場合には、評価については、御心配の要らないような十分公平公正な評価をいたしまして吸収いたしたい、こういうふうに思つておられます。いままで言つてきたことと違ふ点は、前回までの免許を与えてから吸収すると言つたことを、もう免許を与える必要はないんじゃないか、それよりも、この法案を早く通してもらつて、会社をつくつて、それを吸収したほうがいいじゃないか、こういう考え方になつたわけでありまして。

○勝澤委員 大臣、それでもちよつと疑問が残るんです。小さなものだから吸収合併して大きくしたほうがいいといふことはわかるんです。ただ、いままでいゝのは東京ターミナル株式会社といふのは一つの板橋といふものをやつていゝでしょう。ここでやつていゝでしよう。ですから、これだけの部分については、今度できる特殊法人とは規模が違うのか違ふないのかといふ点も実はまだはっきりしないわけですね。だから、たとえば板橋にできるこの部分だけは東京ターミナル株式会社にだけにやらして、あとに予定しているのを日本自動車ターミナル株式会社がやればいいじゃないかという議論も成り立つわけですね。その点が板橋にできるやつと計画といふものを、運輸省が自動車ターミナルといふのを全体的に見た場合とどう違ふのか、規模なりあるいは中身なり、あるいは民間ベースでできない、なぜできないのか、こういう点が実はまだ解明されないんですよ。どうでしょうか、解明できますか。

○松浦國務大臣 その点は、これは大体大筋においては、今後、板橋もそれから第二京浜も調布も足立も同じような一つの大きな線の中に入つていくんですが、板橋だけでも四十億も金はかかるわけですね。けれども、そういうものは全部包含していくわれわれの考え方と、彼は小さい四十億の範囲の線を持つておるけれども、われわれの大きな考え方の線にバックボーンは交わらない。それで同じような方向で小さいやつをやつていゝんです。それをわれわれは五つ吸収していゝ、こういうことですから、別に変わった線はないと思つておられます。

○勝澤委員 そうすると具体的に、板橋においては、東京自動車ターミナルでも日本自動車ターミナルでも板橋といふ地域だけをやれば同じじやないことですね。そうですね。

○松浦國務大臣 他の地区も同様に東京自動車ターミナル株式会社が吸収して、今度のもうできますから、初めからそれが実行に入つていけると思つておられます。しかし、従来の関係者は協力を

願わなければならぬと思っております。

○勝澤委員 そのうすると、やはりさっきの答弁のように、板橋だけ部分的なものを切り離してみたら、それは東京ターミナルでも日本自動車ターミナルでも同じだということになるわけですね。これはやはり違うんだということにならぬと私はおかしいと思うのです、同じだというレベルだ。どうなんでしょう。

○松浦国務大臣 それは板橋ならば板橋をやれば同じだから、板橋は吸収しなくてもいいんじゃないかというのはいささかおかしいんです。それは全部一つに包含してしまつて、それで都市交通というものを、日本橋まで持つてこなくても全部卸問屋というものはその地方に行つて東京都内へ運ぶ、消費するものだけを持つてくるのと、全部日本橋まで持つてきてからいまままでのように散布しておるのは大いなる相違がありますから、その点は同じ考え方です。都市交通の問題なんです。

○勝澤委員 それでは一応大臣の言うことをわかつたような顔をして次に進みますよう。

日本自動車ターミナル株式会社の事業計画、資金計画、四十年、四十一年度については、これは確定しているんですか。

○坪井政府委員 四十一年度はわれわれの計画でございまして、まだ確定しておりません。

○勝澤委員 そのうしますと、ほかの地域の計画はどういうふうにお考えになっておるのですか。

○坪井政府委員 四十一年度以降につきまして、他の地区との関連につきましては一応の年次計画はつくつておりますけれども、いまだ土地その他の事情もございまして、具体化しておりませんので、具体的な計画まではできておりません。

○勝澤委員 そのうすると、その年次計画が出てこない、日本自動車ターミナルと東京自動車ターミナルというものは同じものになるのですか。いまの四十、四十一年度の計画ですと、この計画の中の違いは何かという、政府出資と違うわけですね。東京の出資はできるかどうか知りません。

けれども、民間でやれば、開銀と市中銀行の協調融資を運輸省で指示してやれば、あとは出資だけの問題で特殊法人がつくれることになる。ですから出資を仰ぐことが、即開銀や市中銀行融資が促進されるということ、それはわかりました。しかし、日本自動車ターミナル株式会社というものを将来計画として、四十、四十一年度に行うんだ、あるいは四十二、四十三年度に行うんだ、あるいはあつたはこうなるんだという資金的な形から全体計画を立てない、日本自動車ターミナル株式会社というものは、東京のいままでできておるものを合併するためにできたターミナル会社だということに実はならざるを得ない。同じものですか。そこで、この必要性があるかないかという議論がどうしても出てくるわけです。その辺をもう少しつと解明していただきたいと思うのです。

○坪井政府委員 板橋地区だけでも、この東京ターミナル株式会社では資金の量、あるいは採算性その他からいまして、民間ベースでは維持が困難である、また設立も非常に小規模のものに縮小しなければならぬというふうなことであります。われわれの底意としては、東京の交通混雑の緩和なりあるいは輸送の合理化というふうな面から計画しておる五万坪のターミナルの建設は不可能である、また採算性も非常に乏しいということ、どうしても特殊会社によってこれを吸収してやらなければならぬ、そういうことでござい

ます。それから年次計画につきましては、当然われわれとしては四十九年度あたりまでの目安はつくつておりますけれども、資金総額としては二百二十八億くらいを予定しております。

○勝澤委員 それではそこまで出てきたのですから、ある程度——この資金計画は東京の板橋だけの計画しか出てないわけですね。これはあつたの、将来計画があるのだという点をもう少しと具体的に説明してくれませんか。

○黒住説明員 数字でございまして、私からお

答えいたします。

四十年、四十一年度、板橋の建設計画をつくつておりますが、これが総計三十八億八千三百万円で、うち建設費三十四億円でございまして、四十一年度と二年度につきましては、京浜地区の建設予定でございまして、これが約五十五億一千五百万円であります。四十二年と四十三年に葛西地区を計画しております、これが二十一億六千三百万円。四十四年度と四十五年で調布地区、これは現在の計画では十坪を計画しておりますので、資金も八十二億一千万円ということになっております。それから四十六年度と四十七年度で足立地区に建設を計画しております、これが合計いたしまして三十六億五百万円ということ、ただいま局長から申し上げましたように総計二百二十八億九千三百万円というふうな一応の計画であります。

○勝澤委員 この地域をきめてやつていくというのは、この会社とそれから運輸省と首都圏なり、全体的なそういう政策の中で合わせながら場所がきまつていく、こういうふうに取り扱ひののですか。

○黒住説明員 ターミナルは申すまでもなくおもしろなる街道の入り口におきまして設置するのが最も効果的でございまして、そういう意味におきまして中仙道、陸羽街道あるいは東海道、甲州街道というふうな方面に設置するということにござい

ます。したがつて、設置場所が東京ターミナル会社におきまして一応その予定しておりますが、われわれもそれを継承いたしまして、日本自動車ターミナル株式会社にしておいて、そういう場所につくりたいというふうなことで、これは首都圏の計画等とも言うまでもなく関係がございまして、首都圏の委員会の事務局等とは逐次相談をし、また東京都とも非常に関係がございまして、これから相談をして、いままのような案をつくつた次第であります。

○勝澤委員 そこで土地の取得というのはなかなかたいへんなことだと思ふのです。しかし、こ

ういう計画というのはよほど早く、そしてどしどしやつていかないと、どんだん土地が上がつてしまふということですよ。最近たとえば地下鉄の駅がどこへできるのかということによつて、その近所がたいへんなことになるらしいということ、それから、たとえばこのターミナルができる土地というものは、相当大きなものを予定しているのではありませんか。これはやはりもしおやりになるのでしたら、土地の先行投資というものは、もつとデンプを早めて土地だけはやつていかないと、現実にはにっちもさっちもいかない、計画倒れで、実は板橋を買収するためのターミナル株式会社だつたということになりはせぬだろうかと思ふのです。こういう、構想としてはいいと思ふのですけれども、しかし、初めの目的がそういう全体的なもののために、板橋を買収するためにやるわけではないのですから、その目的に沿うためには、土地その他についてもやはり相当思い切つた手を早い時期に打たなければ、この地図を見ただけでも、とたんに土地代が相当上がつちまうと思ふんです。東京都というところはそういうところなんですから、そういう点はどういうふうにお考えになっておりますか。

○松浦国務大臣 お説ごもつともでありまして、そういう意味から見ても公団なり特殊会社なりをつくつて、これが設立されましたならば、一時的にでも市中銀行なりその他融資機関から金を借りて、それでどういうふうな審議されて、どこに幾ら使う、どこに幾ら使う、こう言つてしまつて新聞に出れば、すぐ地価は上がつちまうのです。ですからこうなつてくれば一日も早くつくつて、その地方の大体の重点だけは押えないといかないといふことは、これは重大問題だと私は思つておりますから、なるだけ早く審議していただきまして、この会社を設立して、そしてその活動に入らなければいかぬ、こういうふうと思つております。

○勝澤委員 そこで、次に問題になるのは、この事業の範囲の問題で、トラックターミナル事業とこれに付帯する事業というのを一体どういふふうに解釈するかということですね。たとえば一つの例ですけれども、下田の伊豆急が——大体鉄道を引くと、私はしろろとよくわかりませんけれども、十年でペイをするということです。ところが伊豆急では、十年でペイするというのがあそこは三年ぐらいでペイしているわけですね。なぜそうかと聞いてみると、やはりほかの投資をやりながらしろろをずっとやってきているのですね。ですから、自分のところで土地をたんと買つて、それを分譲しているわけですね。それからあゆる鉄道に沿つたいろいろなものを自分の会社でやっているわけですね。やはりそういう点をやつていかないと、ただ土地だけを確保していつて、それはターミナル事業だけだ、それに付帯する事業だけだということになると、やはり投資の率が相当上がると思うのです。ですからそういう点は、これをかりにやるとするならば相当考えなければいかぬと思うのです。たとえば五万坪要するならば、十萬坪買つておいて五萬坪売れば、五萬坪はただということになる状態なんですから、まあそういうことをやれとは言いませんよ、かりにこういう株式会社をつくつて事業をやるとするならば、そういうふうなものも考え方も相当しないと、土地というものが十分確保できないと思ひます。あるいは、この会社は幾らたつても赤字で、この会社のまわりはもうかつて、もうほくほくだという結果になるので、そういう点は大臣よくお考えにならないかぬと思うのですが、どうでしょう。

○松浦国務大臣 たいへん積極的な激励をいただきまして感謝いたしますが、実はそういう思惑をしておりましたけれども、むしろ思惑をやつて、ものやつをただにしろという激励のことではございませんから、まあそこまではいかなくても、そういう御理解のあるお考えで見ていただきますなら

ば、それぞれ担当者にひとついろいろな注意を与えまして、行き過ぎのない程度において御期待に沿うように努力したいと思ひます。

○勝澤委員 そう激励もしているわけじゃないのです。かりに株式会社というものをつくるたてまえからいくならば——いまでも質問しましたけれども、東京ターミナル、それからこの日本自動車ターミナルとの関連というものについて、いままでの与えられた説明、資料の中では、ちょっとまだ不十分の点があると思ひます。大臣はわかっているようですが、私はどうもその点が——まあ時点のズレでしょうから。公団、株式会社の一番最初からできれば、こういうやり方ではなかったのではありませんか、それができなくて、先行きこらやつておつて、そしてそれを吸収合併しなければならぬ。しかし、それも一つの株式会社なり公団ができたときの用意のために業界がこうやってきたのでしょから、そういうふうには解釈するところからいふわけではないわけです。まあもう少しありますけれども、あとまだ質問者があるようでありまますから、一応このくらいで私はきようは終わっておきます。

○長谷川委員長 本日はこの程度にとどめ、次会は来たる三十日午前十時定刻より開会することとし、これにて散会いたします。

午後零時十八分散会

〔参照〕
堀田政府委員答弁参照図

