

第五十五回
国会

参議院運輸委員會會議録第十七号

昭和四十二年七月六日(木曜日)
午前十時五十一分開会

警察庁交通局長 綾田 文義君
通指導議長

委員の異動

七月六日

辞任

井野 碩哉君

補欠選任

高橋 衛君

出席者は左のとおり。

委員長

理事

天坊 裕彦君

岡本 悟君

谷口 慶吉君

岡 三郎君

小酒井義男君

委員

江藤 智君

金丸 富夫君

高橋 衛君

木村美智男君

田代富士男君

國務大臣

運輸 大臣 大橋 武夫君

政府委員

運輸省自動車局長 原山 亮三君

運輸省航空局長 澤 雄次君

事務局側 常任委員会専門 員 吉田善次郎君

説明員 公正取引委員会 事務局審査部長 曾我 正雄君

本日の會議に付した案件

○公共用飛行場周辺における航空機騒音による障害の防止等に関する法律案(内閣提出、衆議院送付)
○運輸事情等に関する調査(自動車行政に関する件)

○委員長(天坊裕彦君) ただいまから運輸委員會を開会いたします。

公共用飛行場周辺における航空機騒音による障害の防止等に関する法律案を議題といたします。まず、政府から提案理由の説明を聴取いたします。大橋運輸大臣。

○國務大臣(大橋武夫君) ただいま議題となりました公共用飛行場周辺における航空機騒音による障害の防止等に関する法律案の提案理由について御説明申し上げます。

最近におけるわが国の航空の発展はまことにめざましく、國際的には、わが国はいまや世界の航空交通の要衝としての地位を確保するとともに、国内的にも、航空機はもはや國民經濟の進展に欠くことのできない存在となるに至っております。

しかるに、地方において、このような航空活動の活発化、特に航空技術の発達による航空機のジェット化、大型化に伴い、航空交通の拠点である飛行場の周辺において、航空機騒音による周辺住民の日常生活への影響が大きな問題となつてきており、その対策が急務とされております。

このような情勢にかんがみまして、政府といた

しましては、従来から、東京、大阪両國際空港におけるジェット機の深夜の発着の禁止等の行政措置を講じてまいりましたが、さらに、立法措置により、航空機騒音障害防止対策をより積極的に推進することとし、航空審議會の同様の趣旨の答申をも尊重し、この法律案を提案いたしました次第であります。

次に、この法律案の内容について、その要点を御説明申し上げます。

第一に、公共用飛行場周辺における航空機の航行規制であります。運輸大臣は、飛行場周辺における航空機の騒音により生ずる障害を防止するため、航空機の離着陸の経路、時間その他の航行の方法を規制することができるといたしております。

第二に、特定飛行場の周辺整備であります。運輸大臣の設置する公共用飛行場のうち、航空機の騒音等による障害が著しいと認められる飛行場及び新東京國際空港について、その設置者は、学校、病院等の騒音防止工事及び学習等のための共同利用施設の整備を行なう者に対して、補助金を交付することとするともに、一定区域内における建物等の移転補償及び土地の買入れを行なうことといたしております。

第三に、損失の補償であります。特定飛行場の設置者は、航空機の離着陸のひんぱんな実施により農業等の事業経営上生じた損失を補償することといたしております。

なお、板付、千歳等の米軍または自衛隊の飛行場を使用する民間航空機につきましては、防衛施設庁において、防衛施設周辺の整備等に関する法律等に基づき、所要の措置を行なうよう調整いたしております。

以上が、この法律案を提案する理由であります。

何とぞ慎重御審議のうえ、すみやかに御賛成いただきますようお願い申し上げます。

○委員長(天坊裕彦君) これより質疑に入ります。

質疑のおありの方は、順次御発言願います。

○岡本悟君 最近、いわゆる騒音による公害には、ずいぶん悩まされておるわけでございまして、特にこのジェット機の騒音が非常に問題になっておるので、これに対して、政府が、特段の措置を講ずるために、こういう法案を用意されたことにつきましては、たいへん私、敬意を表しておる次第でございまして。

この法案の骨子は、大体、航空審議會に諮問されまして、特に騒音防止についての意見を求め、それを尊重して提案したというふうに御説明がございましたが、この航空審議會の答申では、たしか騒音防止について、消音とか、あるいは防音とか、そういうことについての技術の開発をやつたらどうかというのを提案しておりますが、その技術の開発の現状ですね。あんな大きな騒音が少しでも軽減できる見込みがあるのかどうか。現段階における実情をお聞かせ願いたい。

○政府委員(澤雄次君) 航空機の騒音を軽減する技術の研究につきましては、日本がエンジンの製造国ではございませんので、アメリカあるいは欧州におきまして開発されている技術を研究しているという段階でございまして。非常に諸外国よりおくれしていることは事実でございまして。

それで、諸外国におきましてはこのジェット機の発達に伴いまして、馬力が大きくなりますので、ファン・エンジンというものの開発が非常に進んでおりまして、これはファンからエンジンルームを通さず、一部をエンジンルームを通しま

すが、あとは直接うしろのほうに排出いたしまして、そうして騒音を軽減しよう、こういう研究でございまして。それで、今度出てまいります747、あるいは将来のSSTの騒音を現在のDC8型とあまり変わらないように研究するということをアメリカのFAAからその航空会社には言っているわけでございます。

それから、地上におきまして、エンジンの始動をする、ランナップと申しております。始動をするような場合には、あるいはエンジンを整備する場合にサイレンサーというものをうしろのほうにつけてまして、音を拡散をして少なくするという、こういう研究が進んでおります。

それから、従来あります飛行場にはなかなか困難でございますが、新しく飛行場をつくりまします場合には防音林、これは新東京国際空港につきまします公団がいろいろ各方面の学者あるいは学会に研究を委託しまして、防音林の研究をお願いしております。その報告がまいっておりますので、新東京国際空港には防音林を設置するというようなことを検討いたしております。

大体、以上でございます。

○岡本悟君 そういう技術開発を徹底的にやってもいいと思うのですが、もちろん、仰せのように、わが国が独自でエンジンを開発しておるわけではございませんので、非常にむずかしいとは思いますが、十分考えて進めてもらいたいと思ひます。そこで、新しく法律的な根拠を持つて、騒音を防止するために、航空機の離着陸の経路、時間その他の航行の方法を規制することができようになるわけですが、現在、羽田とか、あるいは伊丹あたりではある程度はやっておるのですね。これはおそろく、私の推測では行政指導でやっておるのだらうと思うのですが、その実態を御説明願ひたいと同時に、相当の効果を上げていけるのかどうか、そのこともあわせてお伺ひしたいと思ひます。

○政府委員(澤雄次君) 民間ジェット機が最初に羽田、次いで大阪に入りまして、昭和三十七

年—入りましたのは昭和三十五年でございますが、昭和三十七年ごろから非常に地元でその騒音による被害が大きくなつてまいりましたので、航空局で指導いたしまして、羽田、次いで大阪伊丹に騒音対策委員会というものを、航空局とそれから地元の代表の方、それから外国の航空会社も含めて、全航空会社を含めた騒音対策委員会というものををつくりまして、そこでいろいろ検討いたしまして、夜の十一時から午前六時までは陸地のほうに向かつて離陸あるいは陸地からの着陸というものは、原則として行なわない、こういう申し合わせをいたしまして、それを各エアラインも承知いたしまして、原則としてそのように実施をいたしております。それから(航行の方法の指定)でございますが、伊丹のほうはもう内陸でございまして、何としかたがありませんが、東京におきましては、海側の33と申しておりますが、海側のほうから離陸いたしまして、陸側に出ましたら、一定の安全高度に達すればすぐ右に旋回をしまして海に出る、こういう指導をいたしております。これは非常によく守られております。

それで夜十一時から朝の六時までは騒音の被害はないということ、昼間におきましては右に旋回をさせますので、これは運輸省の予算をとりまして、騒音の実態調査をやっております。これによりまして相当の効果を東京においてはあげております。

○岡本悟君 そうしましたらひとつこの法案の具体的な内容についてお尋ねしたいと思ひますが、この第二条にですね、特定飛行場の定義がございまして、その終わりのほうに「騒音等による障害が著しいと認め政令で指定するもの及び新東京国際空港をいう」この法案を見ますと、大体政令で定める、きめるという字句が非常に多いのですが、第二条で、「政令で指定する」というのは、大体とりあえずはどんな飛行場を考えているのですか。

○政府委員(澤雄次君) 目下、民間のジェット機によつて非常な騒音の障害をこうむつております

東京羽田でございまして、東京及び大阪の伊丹両国際飛行場を指定する予定にいたしております。

○岡本悟君 つまりですね、騒音が著しいと認めるといふことになる、何か基準があるわけでしょうか。

○政府委員(澤雄次君) この政令あるいは運輸大臣の指定する基準というようにことで下に落としますが、今後の航空界の交通に対応できるようにということ、このような法体系をとつておるわけでございます。この政令で指定するものは、まづジェット機による被害の、障害の著しいものにございましては、目下航空審議会の騒音部会のほうに諮問をいたしております。その答申をいたして具体的にきめるつもりでございます。大体一日のジェット機の離発着回数が七十回をこえるものというところで検討いたしております。それで現在の段階におきましては、東京、大阪の両国際空港を指定する、このように考えております。

○岡本悟君 それから第四条に、「特定飛行場の設置者及び使用者の責務」とありますね。ですから、根本的に基本的に言つて、特定飛行場の周辺における航空機の騒音により生ずる障害を防止する責務は、飛行場の設置者及び使用者の責務ですね。これはもうはつきりしている。ただこの際、両方、設置者と使用者が責務者になっておりますので、その割合という数学的な、算術的な意味になりますけれども、何か原則を考えているんですか、分担の割合ですね。

○政府委員(澤雄次君) この飛行場の設置者であります運輸大臣と、この飛行場を実際上使ひまして騒音を発する航空会社との責務の割合あるいは費用負担の割合等につきましては、航空審議会でも確定にどの程度という比率は出なかつたわけでございます。それで、これは今後の推移によつて変わつてまいらると思ひますが、この法律の施行されること及び飛行場を整備するというようなこともあわせて、着陸料をこの六月から

二割上げたわけでございます。この着陸料を上げた分は、これは騒音防止にももちろん全部使ひわけじやございませんが、飛行場の整備にも使ひわけでございますが、原則として両方が責任を負うんだということでございます。その割合というのはきまつておりません。

○岡本悟君 時間がありませんから、答弁は簡単でよろしいです。

それから第五条に、「騒音防止工事の助成」というのがありますが、これは表現の問題ですけれども、第四条のそういう責務が設置者と使用者にあるということになりますと、この助成と補助する」といふのは、何かひつかかるような感じがするのですがね。つまり、負担するのだと、負担してもらうのだと、こういう精神が表現されてしかるべきだと思ひますけれどもね。その点。

それからこの騒音防止工事をやつて、そうして負担してもらへるという場合の地域的な範囲、これはどういふふうにしてきめるのかですね。それから、「次の施設」とあります。一、二、三とあります。三の「前二の施設に類する施設で政令で定めるもの」、これはたとえばどんなものを予想されているか。

この三点、五条についてお尋ねをしたいと思ひます。

○政府委員(澤雄次君) 費用負担につきましては国が原則として十分の一、一〇〇%を補助するといふことが原則でございまして、ただ施工を実際の市町村なり学校等の所有者にやらせるといふのが適当だといふことで補助の形をとつたわけでございますが、十分の一の補助ということが原則でございまして。

それから地域につきましては、騒音の程度によつて工事の内容が変わつてまいりますが、たとえば申しますと、滑走路の端から五キロ、滑走路の横から二キロの範囲につきましては、鉄筋コンクリートで二重窓の学校をつくります。

それから「前二号の施設に類する施設」というものは、現在考えておられますのは、児童福祉法による保育所または救護院、感化院、それから医療法によります病院は、これはベッド二十以上でございまして、医療法による診療所でもベッド六以上のもの、それから生活保護法によりますいろいろな救護施設、それから老人福祉法によります特別養護老人ホーム、そのようなものを考えております。

○岡本悟君 いまの地域の範囲をどういうふうにきめるかというの、何ですか、五キロ、二キロというふうな範囲内ですね、それは運輸省のほうで適当にその範囲をきめるわけなんですか。

○政府委員(澤雄次君) 五キロ、二キロという定め方はいたしませんで、一日に何ホンの、たとえば八十ホンのものが何回あるというところによって、その程度の工事をするというところでございまして。それは経験的にキロに換算いたしますと、たとえば五キロ、二キロの間は鉄筋コンクリートの二重窓ということではございまして。これは運輸省がかつてにということではございまして、政令で定めまして、関係各省協議の上で、政令で具体的な基準を指定したい、このように考えております。

○金丸富夫君 運輸大臣に一点だけ伺いしておきたいのであります。この騒音の關係について、騒音度の測定でございまして、これは御案内のように、今回は騒音が公害基本法にも取り上げられております。この飛行機の問題につきましては、さしあたり、これに対して一日七十回とかいうようなこととおやりになるものであります。この東京国際空港騒音対策委員会というの、これは飛行機だけだ。それ以外にしますという、これは飛行機以外に問題になりますのは、やはり鉄道、新幹線の問題も騒音について問題になったと思ひますし、あるいはまた、従来密集工場地帯における騒音というものにつきましても、今度は新たにこれを規制していく、そして基本法にこれを総合してやっていくということになるわけですが、その

点、この基本法との関連においてどうなるのか、私は、おそらくこういうものについては、八十ホンがどのぐらい連続してあるところは、これを騒音として対策を講ずるというふうなことが、政府としてもおそろくきまつていなければいかぬと思ひますが、これは一体どうなつておるのか、直接、問題は補償に關連いたします。これにも取り上げられておりますように、工事関係の土地を買収するとか、それから工事関係の補償をするとかいう問題、さらにまた、学習、集会その他の施設に対しての補助金の問題、さらにまた、移転の補償はもちろんであります。その他農業とかそういうものに対してまで補助助成をするというふうなことになるまいかと、相当に今後公害としての騒音というものがどういふことになるかというところは、非常に大きな将来の問題になつてくるかと思ひます。この飛行機騒音が一番先の第一パターでこれは出られると思ひますが、この点、政府といたしましては、どういふことになつておるか、たとえば水の關係については、○六までのものが入つたものは公害と認めるとかいうふうなことで、あれは企画庁で専門的に研究せられておると思ひますが、この点、いかがでしょうか、いわゆる基本法との關係、それから他の騒音、まあ自動車あたりにしましては、やはり場所によりましては、そういう問題が将来起こつてくるという懸念がある、つまり補償關係が非常に広範にわたつてくるというのであります。まず一番パターンとしての飛行機騒音というもののについて、そういう方面との関連、基本法との関連という点について御考慮になり、あるいはまた、お打ち合わせになつておられますならば、その内容等を伺いたい、かように思ひます。

○政府委員(澤雄次君) 大臣の御答弁の前に、法案をつくりましたときの事務的な経緯だけをちよつと御説明申し上げます。公害基本法は母法と申しますか、基本法でございまして、この騒音防止法は航空機が特に騒音に

よる障害が著しいので、その子法として制定されたものでございまして、公害基本法は一般法として、騒音による環境基準を制定することになつております。これは公害基本法がまだ国会で審議していただいている段階でございまして、一般的には騒音の基準というものは、これから事務的に検討を進める問題でございまして。航空機による騒音は、障害が特に著しいので、具体的に環境基準といふよりも、行政による措置基準をこれできめまして、そうしてこれだけのホンに達したらこれだけの措置をとる、こういう措置基準をとつておるわけにございまして。したがって、航空機につきましても、一般の公害基本法によりまして騒音の環境基準というものは、今後はつくられないだらう、こういう関係省の間の打ち合わせになつております。

○金丸富夫君 それはつくられないだらうといひましたが、それらがきまつて、環境基準の結果から、広範囲にわたる騒音というものは、これはいふゆる法の対象になるというふうなことになるまいかと、やはりこれは入つてくると思ひます。特別法になるわけではないのじやないですか、その点はどうか。

○政府委員(澤雄次君) これは法律解釈の問題もございまして、実際の行政措置としましては、運輸省と厚生省では、飛行機につきましては、こういう特別の騒音対策法をつくりまして、航空機に關する環境基準というものは、これはつくることがないというふうな考えでございまして。それから、環境基準と行政上の措置基準、一般的に申しまして、環境基準は、行政が達すべき理念を示す基準でございまして、そうして、それに向かつてもちろん行政上の措置をとるわけにございまして。航空機におきましては、いままで経験的に、これ以上のものであれば学校で勉強できない、そういうホンによりまして、そこまでのいろいろな防止工事をしたり、そういうことをやるわけにございまして、航空機に關しましては、一般的な騒音基準というものは、實際上必要なくなる、このよう

にわれわれは考えております。

○委員長(天坊裕彦君) 本案に対する質疑は、本日はこの程度といたします。

○委員長(天坊裕彦君) この際、委員の異動について報告いたします。

本日付井野碩哉君が委員を辞任され、その補欠として高橋衛君が選任されました。

○委員長(天坊裕彦君) 運輸事情等に関する調査を議題といたします。

自動車行政に關する件について調査を行ないます。

質疑のあり方は順次御発言願ひます。

○田代富士男君 ただいま委員長からお話がありましたとおり、タクシー料金の全般的な問題についてお伺いしたいと思います。

先日、物価等対策委員会におきまして、一部私も質問をさせていただきましたが、そのときにも納得できない面も多々ありました。そういう点をきょうさらに運輸委員会においてお尋ねしてまいりたいと思ひます。

先日お質問いたしました、埼玉県の大和タクシー会社の件であります。百円から百二十円に一気に基本料金を値上げした同業者の中で、ただ一社だけ百円の旧料金を守り続けてきたタクシー会社が、御承知のとおり大和タクシーであります。ところが、陸運局の圧力で値上げに踏み切らざるを得なくなつた。その理由は、法律違反をたてにのつて陸運局の圧力であつたわけですが、ところが、業者は利用者に損をさせたくないと、そのような考えのもとに對立した事件が起きたわけなんです。このタクシー料金の引き上げを強制するような陸運局の措置というものは、道路運送法の趣旨に合つておるかどうか、まず第一番目にお尋ねをしたいと思ひます。先日私はお尋ねしましたが、幸いきょうは大橋大臣も御出席でございまして、その点を最初にお伺いさせていただきます。

○政府委員(原山亮三君) 大和タクシーの問題につきましても、この前もお話し申し上げましたように、東京の地域は百円で、埼玉の地域が百二十円、その大和タクシーも認可申請をしまして百二十円の認可を受け取ったわけでございます。ところが、この調査を始めました動機は、志村警察のほうから、東京のほうに区域外運送というものをやる事業者が非常に多い、再三注意しているにもかかわらず、そういうのが非常に多いので、陸運局のほうで措置してもらわなければ困るというような連絡がございまして、よく調べてみますと、大和タクシーで認可を受けたとおりに百二十円でメーターを改造した車と、それから一部はメーターを改善せずに百円にしておき、そしてその百円の部分については東京のほうに行つて、区域外運送、これはもちろん法違反でございまして、タクシーの場合におきましては各事業区域がございまして、事業区域外の運送をやつては困るというようなことでございまして、その点を区域外運送というものをやるべきでないということを嚴重に大和タクシーに対して注意したのでした。したがって、もし認可を受けた百二十円というものを百円に自分でしたいなら、値下げの申請をすべきじゃないか、かように考えておるわけでありまして、

○田代富士男君 この前もそのような説明を聞きましたが、再度お尋ねしたいのですが、いまお話しされたタクシー料金の認可というのとは、どのような手続で、いま話をされましたけれども、どのような基準で査定されているのか、その点をお聞かせ願いたいと思います。

○政府委員(原山亮三君) タクシーの運賃は現在、道路運送法上陸運局長の認可権限になっておるわけでございます。それで、現在各地域から、四十年の十月以降あちこちの地域から申請が出ておる。それでその申請が来まして、現在ずっと前から企画庁といふところの原価計算方式等に基づいて協議をいたしまして、その協議をした原価計算方式に基づいて資料を整えるということを各

陸運局でやつておるわけでございますが、その資料を整へまして、これは法律上は陸運局長の権限でございまして、やはりいろいろと物価対策の関係等もございまして、本省のほうでそういう点も十分検討して、そしてどうしても必要やむを得ないというものについては考えていくというところで作業中でございますが、まだ現在では資料が整つてまいつておるのが非常に少なかつたというような事情であります。

○田代富士男君 このタクシー料金の申請は、法律によりまして個々の業者がなすことになっておりますけれども、実際は県単位あるいは地域単位に業者の団体が協定して料金の認可の申請をしておりますけれども、これは道路運送法に規定する手続に違反するのみならず、独禁法違反の疑いがある。この点をこの前も私はお尋ねしました。しかし、この前の返事は、私は委員会でも申しましたとおり、納得ができなかつたわけなんです。しかし、四十二年六月二十七日の臨時物価対策閣僚協議会等も開かれて、こういう全般的な問題に対して見解が加えられたと思ひますけれども、その問題に対する運輸当局の見解はどうでしょうか。大橋運輸大臣にこの点をお聞きしたいと思ひます。

○国務大臣(大橋武夫君) このたび、ハイヤー、タクシーの現行制度の運用面におきまして、料金の改定についても可能な限り競争原理を導入するという考え方が先般物価関係閣僚懇談会できまつたわけでございまして、この方針の運用につきましては、従来業者の団体を通じて一斉に料金の改定の申請の手続をとらせるように指導をいたしておつた傾向がございまして、今後はかような指導を行なうことなく、個々の業者の申請について、先ほど申しました精神で個別に処理していく、これが今度の考えでございます。

○田代富士男君 いま運輸大臣の御答弁がありまして、競争原理を導入するというところでございまして、いままで個々の事業者がなすとして県単位に業者団体が協定して料金認可の申請

をしていたということは、これはいままでは法律に違反していたと、だから今回は、ここに六月二十七日の決定事項をいたしておりますけれども、このように発展的に改善された、そういうことでございまして、そのように解してよろしうございましょうか。

○国務大臣(大橋武夫君) 従来の扱いにおきましても、事業者団体が構成員に対しまして運賃改定の申請を強制するといふようなことがありますが、いふと、これは法令の精神に違反しておることだろうと思ひますが、そこまではいがない程度において、取り締まりの原理という立場、ことに従来は運輸当局の考え方といたしまして、一般に交通料金につきましては種類ごとに一地域一料金といふような考え方を持つておつたのでございまして、そうした考え方のもとに平穩なる申し合わせといふようなものを指導をいたしまして、一斉に申請させるといふような方法が行なわれておつたのでございまして、このたびはそういうふうな行き方は控へよう、こういうことでございまして。

○田代富士男君 要するに、いままで行なわれていたところのものは好ましくないと、だから改善してこのように競争原理を導入しようということになつたわけですね。

○国務大臣(大橋武夫君) 仰せのとおりでございます。○田代富士男君 そうしますと、業者間の価格協定がいまやますます問題にされていくときに、運輸行政一般に対する監督官庁が、このような業者間の価格協定を認可事務の便宜上むしろいままで奨励するような姿勢であつたといふことはこれは好ましくないと、私はこの前の委員会でもこの点を質問しましたけれども、このことをいま運輸当局を代表して大臣から、競争原理を導入するよう改善して前向きな姿勢をとつたといふことを聞きまして、私は公取にお聞きしたいのですが、監督官庁が認可事務の便宜上、奨励するやうな姿勢であるといふことはもつてのほかである、そのよ

うに思ひますけれども、公取の考えはいかがでございましょうか。

○委員長(天坊裕彦君) 謝速記をとめて。

○委員(中野君)

○委員長(天坊裕彦君) 速記を起こして。

○田代富士男君 それじゃ公取関係の方が見えておりませんから、これはあとに回しまして、タクシー料金が、いままで県内あるいは地域内に一本化していたといふのはどういふわけでそのように今日までされてきていたか、その点をもう一度お聞かせ願いたいと思ひます。

○政府委員(原山亮三君) タクシーは、流しの場合におきましては選択権といふものはございませぬので、来た車に乗るといふようなことで、需要者側からの運賃選択といふことは考えられない。したがって、一定の地域についてはサービスが同一の場合におきましては同一の運賃になると、これはタクシーの性格上当然だと思ひますが、一県内におきまして県庁所在地の大きな町と、もつと離れた山の中の町とが原価的にみましても同一運賃でなければならぬといふふうにはならないといふやうなことで、従来は交通の流動といふものが大体県を一元として、そういう動きがされるといふことが多くいふことで、県内のどこから乗つても、行きと歸りがばらばらでないといふやうな便宜性もございまして、そういう意味において同一県において同一運賃をとつてきたといふやうなことであつたのではないかと考えております。

○田代富士男君 いま料金が一本化していたのはどういふわけかといふことで御答へ願つたんですが、道路運送法の八条には、能率的な経営のもとにおける適正な価格が査定の基準とあるが、まあこのようになるわけなんです、運輸当局はこれら多数の事業者の経営実態と料金原価をどのように調査して把握していらつしやるのでしょうか。この点をお聞かせ願いたいと思ひます。

○政府委員(原山亮三君) 運賃の申請がございまして、全事業者の収支決算に

○田代富士男君 いま、局長のお話ではそういうあれはないということでございますから、きょうは局長のお話を全面的に私は信頼をし、今後もそうあつてもらいたいと思いますが、きょうは問題がその問題でなくてタクシール料金の問題ですから、この点につきましては次回に回したいと思いますが、いま、そのように申請されてきた原価料金のことについては、適正をはかつていくということでございますが、さすれば道路運送法第一条に言っております公正な競争を確保し、という条文がありますが、その公正な競争を確保し、というものは現在の運営のどこにあらわれているのか。甘い計算による数字を一本化して押しつけているのじゃないか、押しつけていないと言いますけれども、そのような姿が闊べてみれば見受けられる。そうすれば、第一条に言う公正な競争を確保し、というこの法律の趣旨に全く反するのじゃないかと、私はかように思うわけなんです。そしてこれはタクシール料金に限らず運賃料金というものの対する考えというものは、私は米の統制価格と同じようなものじゃないかと思うわけなんです。いま問題になっております米価と同じじゃないか。だから最高額をきめてその範囲内において公正な競争をさせるというの、この第一条に言つてある趣旨から言つてもあたりまえじゃないかと、そのように考えるわけですが、これについての見解はいかがでございますか。

○政府委員(原山亮三君) 先ほど来申し上げましたように、適正原価というものは、ある地域におきましては、先ほど来申し上げました勘定科目によつて計算いたしますと、それほど変わつていくものではない。しかもタクシールというものは流しの場合におきましては、来た車に乗るといふことでもって、いい車待っていてもなかなかそこに来るかどうかかわからないということで、そういう意味におきましては、運賃というものは、来た車に乗ればどれでも同じであるといふことが業者にとつても利便ではなからうかといふこととでございますが、問題はいわゆるサービスといふこととでございますけれども、そのサービスの内容、質的な内容が問題でございますので、たとえば東京地域におきましては乗車拒否等の問題が言われておりますけれども、そういうふうなサービスの内容が悪いものにつきましては、これにつきましても、嚴重な処分をしていく、あるいはまた、質の悪いものにつきましても、今後の増車等の場合におきまして十分差をつけるということでもってメリツト的に考えていくということでもってそのサービスを向上さすといふ意味におきまして効果があらうかと考えておる次第であります。

○田代富士男君 私、朝からじつと聞いておりますと、局長がいろいろ御説明なさつておられる中で、タクシール業界というのは特殊な業界であるからという運賃は統一したほうがよろしいというふうな、そういうおことばをしばしばいふ耳にしております。だからその点につきましても、幸ひ公取のお方もおくれてお見えになりましたけれども、いま業者間の価格協定がやかましう問題にされていくときに、監督官庁がこのように業者間の価格協定をするような、また認可事務の便宜上にして、奨励するような姿勢というものは、私はもつてのほかにないかと思つていますが、この点について公取はどのようにお考えになつていらつしやるかお聞かせ願ひたいと思つております。

○説明員(曾我正義君) ただいまの件につきましてお答えいたしますが、われわれのほうといたしましては、かりに団体で申し合わせがあるとしても、この条件につきましても料金の決定はあくまでも運輸省の認可基準によるものでございまして、それによる認可といふことでございまして、その点でわれわれのほうとしては、価格の話合いがあつたとしても独禁法上直ちに問題にするというところは困難だと思つております。

○田代富士男君 もうちょっと丁寧な答えていただけませんか。それでは私わかつたようなわからないうようなあれなんですけれども、もうちょっと丁寧な御説明をお願いいたします。

○説明員(曾我正義君) ただいまの件についても少し丁寧にとつておことばでございますが、われわれのほうとしてはあくまでもこの料金の決定という、いわゆる価格の、対価の決定というものがあつたかといふ問題、対価を決定し、維持し、引き上げるということの問題に通常はなるのでございまして、本件についてはあくまでも道路運送法上の八条で運輸省が認可するといふたまででございますので、その点までわれわれのほうとしてはこの問題について協定を取り上げるといふことはできないと考えております。

○田代富士男君 一番最初に、この問題を運輸省にお尋ねしたときにおいでになりましたから、じやもう時間もありませんからこの程度にしておきますけれども、この前からのタクシール料金のことにつきましては、たびたびお尋ねしておりますけれども、このような価格協定を奨励するといふようなことは好ましくないと思つております。はつきり申しまして、率直にいいましてそうじゃないかと思つております。そのことにつきましては前回もお尋ねしておりますからこれ以上お聞きしませんけれども、いまいろいろ話をしておりますけれども、過当競争が起こるというところは、道路運送法の第六条では事業免許基準が定められてあつて、輸送事業に対して適切であり、不均衡にならぬようチェックするようになっていくわけなんです。が、事業が自由にできないのにどうして過当競争が起こるのかと私は言いたいわけなんです。これは甘い認可条件の上にあぐらをかいて、絶対能率的な経営になるはずがないわけなんです。だから過去のタクシール料金値上げの際の実例を申し上げますと、一部の個人タクシールが料金据え置きといふものを固執して問題になつたわけなんです。そのときにわざわざ良心的な業者をいじめつけるような陸運局の態度がなされたわけなんです。このような監督官庁の態度というものは私は理解できないわけなんです。公共の福祉を増進するどころか逆効果をなしておると、私はそのように思つておられます。この点については運輸省当局並びに公取のお考えはいかがでございますか。

○政府委員(原山亮三君) 運賃改正の申請をしたくない人に陸運局で強要したといふことは、われわれとしては全然聞いておりません。かつて三十八年度の運賃改正のときに、一部個人タクシールの人たちが申請をしなかつたといふことはございまして、その人は別に強要せずに、その人はほかの会社なり個人の人で、上がりまして、一部の申請をしなかつた人たちは旧運賃のまま実施したといふふうなこととございまして、決して申請をしなかつた人を強要したといふことはございせん。

○説明員(曾我正義君) ただいまの件につきましては、本件の場合には個々の申請といふこととございまして、申請するものがその団体のかりに話し合いがあつて、それに強制されて申請するといふようなことがございまして、これは独禁法上問題すべき点があると、かように考えております。

○田代富士男君 いま公取のお方が申されたとおりに、もし強制的にそのようになつたことがなされたとするならば、これは独禁法に触れるわけなんです。しかし、運輸当局としてはそういう事実はないとおつしやいましたけれども、事実はいま申しましたとおりに、個人タクシールの料金問題において過去に問題になつたことがあるわけなんです。だから、ないとおつしやるならば、いまから私は個人タクシールの事業免許について少しお尋ねしていきたくと思つたわけなんです。現在、個人タクシールは全国でどの範囲にどれだけ免許され、法人タクシールとの比率はどのくらいになつていくのか。その問題点を聞かせていただきたいと思います。

○政府委員(原山亮三君) 現在、法人、個人合わせて事業者数は全国で一万七千二百九十九ほどあります。車両数は十五万九千五百五十二でございます。それで、そのうち法人が、事業者数が六千四百九十八、車両数が十四万二千四百一十一、個人タク

シが一万七百十一、こういうことになっております。

それから、先ほど強制云々の問題で申し上げましたが、陸運局のほうでそういうことを強制したことはないということでございます。

○田代富士男君 いま個人タクシーの比率を伺いましたが、全国大体十五万台のうち個人タクシーは一万台であるということでございますが、法人タクシーと個人タクシー、この関係をお聞きいたしますが、いままでいろいろ事故が起きていると思いますが、あるいはいろいろ違反を起していると思ひますが、それは法人タクシーが多いのか個人タクシーが多いのか、警察庁の方もお見えになっておられますから、その点をお聞かせ願ひたいと思ひます。

○説明員(綾田文義君) 法人タクシーと個人タクシーの事故の件数でございますが、私どものほうでは全国にわたる統計はとっておりません。ただ、警視庁及び大阪府警ではとっておりまして、警視庁及び大阪府警から私どものほうへ参つた報告を申し上げたいと思ひます。

警視庁におきましては、昭和四十一年中に法人タクシーは死者六十七人、個人タクシーはゼロでございます。発生件数は、法人タクシーが七千四百五十八件、個人タクシーは二百二十二件、それから申し落としましたが、ハイヤーは死者が三人で、発生件数は三百二十二件でございます。それで、四十一年末の車両台数百台当たりの事故発生件数を申し上げますと、法人タクシーは三十三、個人タクシーは三・九、ハイヤーが八・四ということになっております。

それから大阪府警からの報告によりますと、大阪府警はタクシー、ハイヤーと個人タクシーと二つのとり方でございますが、交通事故の発生件数は、昭和四十一年中で法人タクシーは六千六百九十一件、個人タクシーは百四十五件、死者は法人が四十二人、個人はございません。それで、百台当たりの事故発生件数は、同じく四十一年末の車両台数から申し上げますと、百台当たりの事故発生

生件数は法人タクシー関係では約四十七・七であります。それから個人タクシーが約九・七ということになっております。ただ、これはどこまでも台数で算術計算しただけでありまして、実際の走行キロの入った事故の発生件数ではございません。

それから、個人タクシーと法人タクシーの違反の状況はどうかという御質問でございますが、実はこの違反の内容については、私どものほうでは区別して統計はとっておりません。あえて申し上げますならば、いま申し上げました事故発生状況から推定していただくというほかにはないと思ひます。

○田代富士男君 いま警察庁の御答弁で、東京関係が、百台の台数を基準として、キロ単位でなくして三十三、個人が三・九、ハイヤーが八・四。大阪は百に對して法人タクシー、ハイヤー含めて四十七・七、個人が九・七と、全国を全部合わせた数じゃありませんが、東京、大阪を、代表する都市の基準というものとみなしてもいいのじゃないかと思ひます。そうすれば運輸行政全般の問題からいいますと、また後ほど御質問したいと思ひますが、大阪の冷房料金の問題につきましても、事故防止ということを大きく取り上げてあるわけなんです。そういう運輸行政の根本ともいへば交通安全の点から言うならば、ただいま説明された数字の上から申し上げるならば、個人タクシーのほうで望ましいというより結果が出ているわけなんです。ところが事実、いまも私は個人タクシーに対する運輸当局のことにつきまして

していろいろいろいろなことを聞きました。局長からはそういう個人タクシーに対して差別をしたようなこともないというよりなことでありましたけれども、私はあえて聞きますけれども、このような交通安全という点から考えても、事故防止という点から考えても、はるかに個人タクシーのほうが望ましいのじゃないか。それに運輸省はなぜ個人タクシーに切りかえるような措置を積極的に

やらないのか。私は、この点が言っておること、やっておることがある反対な感じがしてならないわけなんです。この点に對しては、監督の総責任者であります運輸大臣はいかがでございますか。

○国務大臣(大橋武夫君) 個人タクシーが一般に評判がたいそうよろしいということは、運輸省としても十分認識いたしておるところでございます。したがって、先般の閣僚協議会におきまして、個人タクシーについてはその創設の趣旨にかんがみ、今後一そう育成につとめるといふ決定をみたような次第でございます。これによつて私どもの考えも御推察いたされたと思ひます。

○田代富士男君 今回の四十二年六月二十七日のこの決定事項を聞いた中に、いま大臣が申されまして個人タクシーに對する政府の考え方といふことを私は聞かしていただきましたが、現在の行き方では、逆に個人タクシー免許を不当に締めつけていたという姿が見られるわけです。それがないうのならば、事実を申し上げますと、たとえば東京都における個人タクシーの免許の基準に、運転者は第二種免許を持つてから御承知のとおり十年以上たつて、そうして過去三年間無事故で、無違反で、満四十歳以上といふ、考えてみるならば禁止的ともいへば条件をつけられておるわけなんです。これに反しまして、法人タクシーの運転手の資格というものは、いま申しました第二種免許を持つていてというだけで自由にやらされておるわけなんです。片方は第二種免許プラスいま申したとおりに過去三年間無事故、無違反、満四十歳以上と条件をつけていられる。片方は、法人タクシーは第二種免許を持つていたら自由によつてもよろしい、こんな差別待遇があつてよいものであるか。また、もし交通安全のためにこのようなきびしい条件が個人タクシーに必要といふのなら、法人タクシーにも同じ条件をつけるべきではないかと、私はそう思ふわけなんです。また、さらに驚くべきことは、いま申しますとおりこれは禁止的な条件です。第二種免許を持つて十

年以上たつて、過去三年間無事故で、無違反で満四十歳以上、なかなかこの条件にかなう人はいないのです。ところが、そのようなきびしい条件にもかかわらず、その条件に合格した者が東京だけでも例をあげますと四、五千人もおるわけなんです。ところが、現実には免許されたのはそのうちの約一割の四百台か五百台にすぎない。そういうことを考えていきますと、いま自動車局長がそういう個人タクシーに對して差別等はやっていないといふようなことを申されましたが、当初私が言つたとおり、実例を申し上げてこまかく質問をし、見解を聞かしていただいたと言ひましたけれども、これは事実の問題です。このような個人タクシーと法人タクシーに差別があつてよいものでしょうか。この点につきまして当局の御見解を聞かしていただきたいと思います。

○政府委員(原山亮三君) 個人タクシーのできました動機というものは、神風タクシーと一時いわれました。それで個人の事故歴の少ないような人に免許権を与えれば、事故防止の見地から非常にいいんじゃないかといふうなことが発想の動機でございまして、そういう意味で個人タクシーといふものはタクシーの運転者に希望を与える。そしてそういううな当時の神風タクシーの状態でありまして、業界に新風を入れるといふうな意味ででき上つたものでございまして、従来は事故防止の点が一番重要でございまして、事故防止の見地からそういう事故歴がないような人を優秀適格者と見まして入選してまいつたわけでございまして、したがって、そういううな優秀適格者の人でございまして、現実には事故も少ないといふことでもございまして、これを野放図に基準を撤廃するようなことをしますと、事故歴のある人も入つてまいります。事故が多くなつてくるといふうなことで困るわけでございまして、また法人との関係でございまして、法人、個人を含めまして需給の状態といふものを陸運局で見たりしております。その需給の状態を見つ増車をいたすわけでございまして、その増車の場合におきま

して法人と個人とのバランスで法人に特に有利にしているといふことはございませんで、最近におきましては三十八年と、オリンピックの前年におきましては処理件数が二千七百件、それで千八百人も個人タクシーを認めております。オリンピック後でも需給のバランスを見つつ、それから個人の均衡をとりつつ三十九年、四十年、四十一年とずつとやっておりますし、現在、東京の地域におきまして未処分の個人タクシーが多いことは、これはたびたび申し上げますとおり、オリンピックのときのものがまだ残っておりますということで、この処理につきましては東京陸運局にそのたまつておる個人タクシーの免許申請の二層について計画を至急立てるようという事で指導しているような次第でございます。

○田代富士男君 いま特に差別はしてないとおっしゃいますが、私がお聞きしたことは、そのような基準に合った人が四千名、五千名おると、そういう人々にも基準に合っていないならば与えるべきじゃないか。しかし、いまの局長の話では、需給のバランスを見計らいながらそれをやっていくという事でございしますが、そこで、当然それだけの資格があるならば許可を与えていいのじゃないかと思いますが、それを与えられないというところには私は現在の業者の擁護といわれても弁解の余地はないと思うのです。局長はそういうことはいとおっしゃいますけれども、事実東京陸運局では実際に免許がおりるまでは普通三年余りたつたねばならない。これは当局が四十年八月以来、タクシーの走行キロ数に対してお客の乗っている率、実車率ですね、五五%をこえるか、一日のタクシーの収入が一万二十五円をこえるまでは免許を出さない方針だからである。これは新聞にこのようないことが載っているわけなんです。だからこういうことから考えても、私は業者擁護のそのような措置というふうに考える以外にないと思うのですけれども、これはどうでしょう。

○政府委員(原山亮三君) 増車をする場合におきましては、当該地域の需給のバランス状態を見る

ということでございます。そのメルクマールとして東京陸運局では実車率——現在走っておる車の実車率なり需給状態等を見て、それでもつて需給のバランスを測定すると、これは自動車運送協議会という陸運局長の諮問機関がございまして、それには労働組合も入っているし、学識経験者も入っている諮問機関でございますが、その自動車運送協議会でもつてそういうメルクマールをつくっておるわけでございます。その線に従って増車をしておる。増車の際におきましては決して個人と法人とを差別する気持はなしにやっております。現在特に東京の四千三、四百件の未処分数につきましては、先ほど申しましたように、早急にその処理対策というものを陸運局で立てるようという事を進めておる次第でございます。

○田代富士男君 また局長はそういう差別はないと口ぐせのように申していらつしやいます。個人タクシーの業者に対する免許の要件も法人の場合と大いに差別待遇があると思ふのです。いまも実例を申しましたが、もう一つ実例をあげますと、たとえば法人のタクシーの場合は一日の走行キロ数は御承知のとおり三百六十五キロである。ところが、個人のタクシーでは百八十キロと、半分に抑えられているわけなんです。片方は三百六十五、片方は百八十。そのために法人の運転手というものは変則八時間の勤務を強要されまして、つまり連続十六時間車を走らせることになっているわけなんです。実情は、私も車の車庫をたびたびのぞいたことがありますが、午前二時ごろに車庫に帰ってきて、二時間か三時間かちよと寝まして、朝しばらく走って——まあ会社によって幾ぶん交代時間は違いますが、交代時間まで車を洗いまして、で、自分のうちへ帰るのは昼ごろになる。そうして家に帰って昼間睡眠をとろうと思ひましても、昼間のことでありますから、十分にとれない。で、著しく健康を害し、そのために事故の起こる原因になっているわけなんです。法人タクシーの場合、その上にまた、歩合制で

会社が締めつけて、そういうような勤務条件でかり立てているわけです。こういう肉体的条件の悪化と精神的ないらから、これが事故の起こる原因になっております。事故の起こらないのがふしぎじゃないかと思う。ところが個人タクシーの場合にはどうであるかといへば、ただいま警察庁の方が申されましたとおり、事故の件数におきましては、法人タクシーより車の絶対数が少ないと言われればそれまでであるかしりませうけれども、事故はぐんと減つてゐる。そして百八十キロというふうに抑えられております。その労働力というものは、一般工場に勤めておる労働者と近いような勤務条件で楽に働ける。私も個人タクシーの人といろいろ会つて話を聞きましたけれども、非常に喜んでゐるのです。で、現在の料金でも車を大切に使用していきなればつこう営業として成立すると言つてゐる。そのように、いま私がいろいろ事実の例をもつて申し上げましたけれども、こういう点からいいますと、法人タクシーと個人タクシーとを比べた場合には、相対的に考えた場合は、いろいろな問題が出てくると思ふんです。

この点に對しまして、運輸当局として、またその指導機関の最高責任者であられる運輸大臣は、積極的にそのように前向きな姿勢でいろいろとおっしゃいましたけれども、いままでの事実、現在の実情、そういう点に對しまして早急に前向きの姿勢で進むといふことはわかりましたけれども、一番最初にこれをやりたいといふものをひとつ聞かしていただきたいと思いますけれども、お願いいたします。

○國務大臣(大橋武夫君) 先ほど申し上げましたとおり、個人タクシーの育成をはかるという方針が決定いたしておりますので、これをぜひ急速に進めてまいりたいと思つております。

それから、事故の発生につきましては、先ほど統計の示すところによつて、法人関係の車が事故について非常に多いことは明らかでございます。今後の事故対策といふものは、やはりこれを頭において進めるべきであらうと思ふのでござい

が、すでに今年の春、当局といたしましては、労働省と協議いたしまして、労働省のほうから運転手の労働条件の改善につきまして通達を出してらつておりまして、目下これが励行について当省としても協力をいたしておるような次第なのでございます。

もう一つは、営業キロ数の問題でございますが、走行キロ数が個人タクシーに比べて法人経営のものが倍になっておること。個人経営は、御承知のとおり、一車運転手一人でございます。法人経営の場合には、一車で交代をしまして一昼夜に二人というような運用が現実に行なわれておりますので、その実態に即しまして差異をつけてあるわけでございますが、この点は、当分運営の実態がどういふことでありまする限り動かす考えはございません。しかし、法人関係の車の事故についての特別の防止対策といふものは考える必要があると思ひます。その考え方としては、やはり事故の発生については、いろいろな原因があるわけでございますので、その原因等について十分な査察を加え、将来の監督に資することとはもちろんでございますが、一つの考え方としては、事故発生の場合には、その事故の内容客によりまして一定のバッテンを与える、そのバッテンが一定の期間内にまたまるといふと、営業車体数を削減するといふような方法は防止策としてはたしていかげなものであらうか。現在この点についてまだ結論には到達いたしておりませんが、この問題をいま検討いたしておりまして、これが有効であらうといふことになりましたら、ひとつやつてみようかというふうな考えをいたしておる次第であります。

○田代富士男君 いま大臣は、防止対策を考える必要がある。査察をなお一そう加えていって、事故発生の内容といふものを検討してバッテンをつけていって、一定の期間またまれば、それを営業車体数を削減するといふことを現在検討中である、有効に考えていきたいというお考えでございしますが、そこまでするまでお考えになっていただくなら

ば、運輸行政の根本ともいふべき交通事故防止という観点からするならば、私はいまいろいろお話を申しましたが、法人、個人の極端の差別扱いを全廃して、いま申されるような検討をされるならば、妥当な同じ基準のもとに運営すべきで、より有効的な防止対策がでる上がるのじゃないかと思うわけなんです。それと同時に、交通事故の発生が激しい今日、一日の猶予も許されぬと思うわけなんです。この点に對して、運輸当局あるいは警察庁当局の見解をお聞かせ願いたいと思います。

○国務大臣(大橋武夫君) 個人タクシーの育成方針につきましては、先ほど申し上げたとおりでありまして、法人優遇、個人圧迫というような感じがあると思はれ、こうした感じを事実の上において一掃するべく努力したいと思ひます。

○説明員(綾田文義君) 警察庁といたしましては、もっぱら交通安全という観点から、この交通事故なり、あるいは法人タクシーあるいは個人タクシーを見ておるわけでございまして、個人タクシーと法人タクシーの関係全般につきましては、事故はもちろん中心でございまして、運輸行政という立場から見るときは、運輸行政といたしまして、

○田代富士男君 そこで、もう一つお聞きしたいのは、まあ個人タクシーの問題でございしますが、われわれ人間の運動能力というものは一応限度があります。そこで、われわれの二十歳台というものが一番ピークになりまして、あとはだんだんだんだんと下り坂になっていくことは御承知のとおりであります。現在就業中の運転者というものは、二十歳がピークというよりなデータが出ております。それなのに個人タクシーにおきましては、老化現象の起き始めた、いまさつき申しますとおり、条件の一つである四十歳以上しか認められていないことは、事故防止あるいは経験者ということも考えられた上のことと思ひますけれども、この点はなお一考する点もあるんじゃないかと思うので、この点はどうか、

ないかと思うので、この点はどうか、

○政府委員(原山亮三君) 個人タクシーの創設のときのいきさつは先ほど申し上げましたが、四十歳くらいの方々というものは、精神的にも安定してられますし、家庭的にも安定した方も多ございします。現実には先ほど警察のほうからも申されましたように、事故も低いということで、現在の基準は決して間違つておらないと、かように考えております。

○田代富士男君 いまの四十歳で間違ひはないわけなんです。いまの基準で、検討の余地はないかと言つておられます。間違ひはないと、一辺倒に言われたならば、私の質問する何もない。検討の余地はないのか。そのような二十歳をピークにして、老化現象の出でたところに認可をする。それだったら、もうちょっと、いままで事故防止の対策をする、そして運輸大臣がそのような事故原因が起きた場合にはチェックをしていくという、そこまで検討されておるならば、あわせていろいろ問題等も、事故の起る原因が、肉体的老化現象のために起つてくる場合も考えられるわけなんです。これもあわせて検討の余地はないか。間違ひありませんと一辺倒に言われたならば、これはもうきめつけてしまつたならば、それ以上の進歩はないと思ひます。建設はないと思ひます。いずれの場合におきまして、これでよろしいというのではないと思ひます。いずれの場合も、建設をしていく、改善していく、そのような一念が中心者にあつてこそ、運輸行政というものが近代化されていきますけれども、私のやつてる行政に間違ひありません、そのような一辺倒にきめつける、その考え方は、私はよくないと思ひます。その点に對して運輸大臣は、指導監督をされる立場として、建設的な面から考へて、いまの局長の答弁はどうかでしようか。

○国務大臣(大橋武夫君) 交通の機関の問題でございしますので、私はまあ交通機関の關係の許可、認可の基準というものは、やはり一定の法則があつて、いつもそれが正しいとくづけにすべきものではない、やはりいろいろな点から、たとえば社会の移り変わり、またいろいろな交通事情、それからまた関係要因の状態、こういうものを考へながら基準というものをたえず反省して、時勢に適合していくということが必要だと思ひます。その意味において、四十歳という年齢を再検討の余地はないかとおっしゃいますと、これはやはり、その点についても、運輸当局としては常に検討を加えていかなければならぬ事柄の一つだろふと思ひます。ただ、いまの運用の行き方といたしましては、四十歳以上無事故というような優良運転手には、申請によつてできるだけ公平にこれを許していくというたてまえでございします。大勢出てきまして、あつてはいい、ある者は悪い、調査の結果資格があるやしない者について、悪いとすることはできませんけれども、資格があるということがはつきりした者についてどうするかというところは、なかなか扱いの、実際問題としては区別がでなかつたろうと、そういう場合におきまして、一方、許可の合数にはおのずからある程度のワクがあると思ひます。これは、現在やつておりますワクがはたして適当かどうかというところは別問題といたしまして、これについてはあらためて検討の上、近く処理方針を決定するということは、先ほど申し上げたとおりでございします。そこで、時の交通事情というワクがございします。そのワクとある程度見合うように個人タクシーの申請が出てまいるということが一番処理が円滑にいくだらうと思ひます。現在の状況から申しますと、と、大体ワクとにらみ合せて、どちらかというワクのほうが窮屈だというふうなことも思われぬ節がございします。そういう場合において、四十歳の年齢制限を改めて有資格者の節を急激に広げるといふことは、これはよほど慎重に扱ふべき事柄であらう、こう思ひます。この段階ではこ

可、認可の基準というものは、やはり一定の法則があつて、いつもそれが正しいとくづけにすべきものではない、やはりいろいろな点から、たとえば社会の移り変わり、またいろいろな交通事情、それからまた関係要因の状態、こういうものを考へながら基準というものをたえず反省して、時勢に適合していくということが必要だと思ひます。その意味において、四十歳という年齢を再検討の余地はないかとおっしゃいますと、これはやはり、その点についても、運輸当局としては常に検討を加えていかなければならぬ事柄の一つだろふと思ひます。ただ、いまの運用の行き方といたしましては、四十歳以上無事故というような優良運転手には、申請によつてできるだけ公平にこれを許していくというたてまえでございします。大勢出てきまして、あ

れをいじらないと、こういうことを申したのであらうと思ひますが、御質問のように、再検討の余地はないかと言われましますならば、先ほど来申し上げましたように、厳密にはいろいろな問題も常に検討をおこなつたらないにしなければならぬ大事な事柄だと、こう考へます。

○田代富士男君 次に、私は昨日大阪へ参りまして、御承知のとおり大阪の冷房タクシー料金の問題を实地に見てきました。また関係者からもいろいろな意見、またこの目で実際私はさまざまの問題を見てまいりました。それで、私はいろいろ思ひますが、いま東京都におきまして、また大阪市におきまして、交通料金の値上げが云々されております。ところで、私は一貫して考へることは、経営の悪化を料金値上げだけでカバーするというのは、一番安易な方法でありますけれども、それは利用者側にとつてはたいへん迷惑な話なんです。それにもかかわらず、最近では物価高に悩んでゐる、そういう国民感情からしまして、今回のこういうような交通料金の値上げということは、私は国民の代表の一人として納得できないわけなんです。特にこの交通料金の値上げというのは、すぐに諸物価の値上がりにつながつてまいります。いまの佐藤内閣の表看板であります物価政策を重要な柱としていられるのであるならば、なおさらこの点につきまして検討の余地を持たねばならないと思ひます。ところが、大橋大臣が二十七日記者会見で、地方の中小私鉄、私営バスの料金値上げを認めようという意向に傾いた、そのようなお話をなされたあとで、運輸大臣が、当分私鉄、私営バスの認可は見合はせたいというふうな声明までも同日に出されたというところは、私は、一体政府当局の基本方針というものが目まぐるしく変わるというところは、これは果たして国民は信頼していいものか、最初からそういうことであるならば言つていただければ不信をいだかないでも済むじゃないか、一たん不信をいだいた、それをばぬぐい去るといふことは、これは困難なことじゃないかと思ひます。そういう面におい

て、幸い当事者であります大臣がいっぱいいますから、そのときのいろいろな、大臣は大臣として大所高所からお考えの上に御決定なさったと思ひますけれども、その辺のことをちょっとお聞かせ願ひたいと思ひます。

○国務大臣(大橋武夫君) 御承知のごとく、ハイヤー、タクシー、私鉄、バス、航空機料金、これらのものは、物価政策の見地から考えましてできるだけ値上げを避けるように運用をしましてまいりたい。そして物価の高騰に伴ひまして、諸経費の引き上げにより経営が困難になるというよりな面もありましようけれども、できるだけこれを経営の合理化によつて吸収させて利用者の支払う料金を引き上げないようにするというのが従来の方針であり、現在もその方針でございます。しかしながら、どうしても経営の合理化によつて解決できない場合においては、やむを得ざる措置として最小限度の値上げをするということになっておるのであります。これにつきましては従来から政府部内の取り扱いいたしまして臨時物価対策閣僚協議会を設けまして、ここで相談をした上で実施するということになっております。先月二十七日にその協議会が開かれたわけでございますので、その際、運輸省といたしまして当面値上げの必要があらうと見られる案件をそこへかけて決定をいたしてもらつたわけでありまして、ところが、その中に運輸審議会の審議をすでに終つたものと終らないものとございまして、終つたものにつきましては早期に実施をいたすつもりでございますが、運輸審議会の審議がまだ済んでいない案件につきましては、あらためて運輸審議会を開いて答申を求め、その後でなければ実施できないわけでございますから、したがつて、当りかたのものの中には直ちに実施できるものと、まだ手続を済ませなければ実施できないものとあつたわけでございます。従来から運輸省といたしましてはこれらの値上げについては認可のときに発表することにしたしております。ところが、どういふ手違いがありましたか、今回はこれが他の官庁から漏

れてしまひまして、それで運輸省としては結局当日審議を経た各業種ごとに關係の会社の名前を發表せざるを得ないような状況になつたわけでございます。そういうふうになりますと、もともとこれは同時に一斉にやるものではなかつたのですが、名前を發表されたのが一斉になりました關係上、一時にあらゆる料金を上げるような強い印象を一般に与えて、物価政策の遂行上非常な支障を来たすおそれがあると思ひましたので、そこであらためて運輸審議会の議を経ておらない私鉄とバスの料金については当分の間実施を見送る方針であるということを聲明いたしましたよりなわけなのでございます。したがひまして、これは手続上の關係で、一般に当方の意図は誤解されて、物価対策に反するやうな印象を与える、そういう情勢になりました。この点は思ひがけないことでございますが、それを払拭いたしますために、どうも方針が變つたやうに見られることはまことに運輸省としては面目もございせんし、また運輸省の信用にも關することでございます。しかし、国の物価対策、さらに現在の内閣の政策に対する全般的な信用という、より価値の上位であるところの利益を擁護するために、私どもはまことに遺憾ではありましたが、あゝいう不手ざわの措置を思ひ切つて採用いたしました。そういう次第でございます。

○委員(長天坊裕彦君) 速記をとめて。
〔速記中止〕
○委員長(天坊裕彦君) 速記をつけて。
○田代富士男君 じゃ、委員長からお話がありましたとおり、大臣の御都合もあると思ひますが、いまのお話でわかりましたが、その場合に、佐藤総理が去る五月の參議院予算委員会でごういふことを言つていらつしやるんですね、鉄道運賃は四十二年度中は問題にならない、電話料金もさうならなくて済むと思ひ、バス料金のほうは大体済んでるのもう問題とならない、船賃、船舶運賃も變える必要はない、ことは消費者米価、医療費を除く公共料金の値上げを押えていくとい

う姿勢を明らかにしていただんですが、これも考えた上でいま出された方針でしょうか。佐藤総理の方針は、米価と医療費を除く公共料金の値上げを押えるというふうにいわれておりますけれども、いまそのやうな料金問題をなさつてきているということは、運輸省自身でもいろいろないきさつ上、さういふことになつたということをお聞きしましたけれども、今度は佐藤総理の見解と運輸省の見解との、そのやうな私は理解しがたいものを感ずるのですけれども、この点についてはどうでしょうか。

○国務大臣(大橋武夫君) バス料金につきましては、先ほど局長からも申し上げましたとおり、三十九年の秋から全国のパス料金の改定が行なわれたのであります。それが地方の十二社だけが残つておるのでございまして、それでそれを実施いたしたわけでございます。それはいままでの値上げ方針の一環の最後のものではないので、特にこれから新しく始めるというものではないという意味で、これは佐藤総理の言われたことと根本的には食い違つてはおりないというのが私どもの理解でございます。

○田代富士男君 もう時間がありませんから、その問題については省略いたします。

次に、大阪の冷房タクシーの問題でございますが、このタクシー料金のことに對しまして自動車局長が読売新聞におきまして、今回値上げをいたしたことに對して四つの理由を述べていらつしやるわけですね。ここに出ておりますけれども、これはあくまで事故の発生を防ぐためである。大阪市の周辺は万博を控えて道路工事が盛んで交通停滯がぐんぐんふえており、それに伴つて事故が多。事故防止の点でクーラーを取りつけるのがいい、そのやうなことで現在二割、いままでの料金よりも高いタクシー代金が取られてるわけなんです。これに對しまして、けさの新聞にもいろいろいわれております。調査団を派遣されたといふことも見てまいりましたけれども、あくまでこれは事故防止のために今回やられたものである

か。また、もう一つ聞きたいことは、このクーラーをつけたのは自動車の運転手のためにつけられたものか、あるいはお客さまのためにつけられたものか、どちらのためにつけられたものか、これを最初に聞きたいわけなんです。その点ひとつお願ひします。

○政府委員(原山亮三君) 冷房料金の問題につきましては、その認可した理由は、先ほど先生の言つたやうな理由でございまして、大阪の特殊性という点から他の地域に波及させないという前提でもつて認めただけでございますが、運転者のためか乗客のためかという問題でございますが、これは、われわれの考えとしては両方のためだと考えております。

○田代富士男君 両方のためにつけていただいたわけなんです。で、根本は事故防止のためである。大阪の特殊性といふ申されましたけれども、局長さん、やう質問を聞いてください。大阪の特殊性といふことをいま申されましたけれども、私は大阪の人間です。私は特殊性と言われただけではわかりませんけれども、ひとつもつと具体的に言つてください。

○政府委員(原山亮三君) 先生御承知のとおり、大阪の交通停滯というのは非常に多いということ、それからまあ警察のほうのお話によりまして、大阪のほうの事故というのは大都會の中でも非常に多いといふやうな事情がございまして、したがひまして、さういふやうなことにプラス万博等の關係で工事が、道路工事等も非常に多いといふやうな客觀事情もございまして、さういふものを一切含めて考へて、大阪といふものが非常にさういふ面で事故対策上運輸手諸君のいろいろの解消なり、あるいはまた懸念をあげてほりが入るといふやうなことも多いことを防ぐといふやうな点等から、総合的に大阪に特殊性を考えたのでございます。

○田代富士男君 いま交通が停滯していると、あるいは大阪が工事をやつてゐるためにごみが多いといふことですが、私は大阪で車乗り回しており

ますけれども、東京はもっと停滞しております。そうして万博のための工事だとおっしゃいますけれども、工事は本格的には夜中にやっている

よ。もし特殊性で、工事をこのためにやって多大の影響を与えるというなら、大阪のどの地域でそのような影響がありますか。私は大阪の人間です。どの地域どの地域工事をやっているぐらいは調べてあります。そのようにタクシীর事故を起こすところまでの大きな工事を昼間からやっているかというんです。昼間はやっていませんよ。夜中にやっておりますよ。夜中にやっていてそのような特殊事情、そういうまた交通停滞と、東京は

大阪よりも停滞しておりますよ。毎日のラジオ放送から考えてみなさいよ。工事をやっているというのなら、昼間で大阪の全地域のどの地域がこのように全部に迷惑をかけるような工事をやっているんですか。特殊事情と申される以上は、そこまですごくお調べになった上でのことだと思えますから、お聞かせ願います。

○政府委員(原山亮三君) 私どもの本省のほうで直接こまかい道路工事等については存じませんけれども、大阪の陸運局のほうで調べて報告してまいっておりますのは、先ほど来私が申し上げましたように、交通停滞が多い。しかも道路工事等も多い。それで大阪府におきます交通事故死亡者が全国最高を示しているというふうな事情を報告を受けております。

○田代富士男君 私はね、いま聞いているんですけれども、今回全国の注目を集めておりますこのような冷房料金を実施しようという場合に、本省にこまかいことはわかりませんと、そのような態度で、本省につかまらずして、そういう料金の認可をよくやりましたね。これだけの大きなことをやるうと思うならば、もっと現地を、事故が起きてから調査団を派遣せずしてもっとやるべきです。員間はやってませんよ、工事は。ほこりなんかはそんな大きいほこりは起きませんよ。そうすればこの事故防止は、クーラーをつければ事故防止に

なるんですか、結論として。クレーラーをつければ事故防止になるかならないか、結論を聞かしてください。

○政府委員(原山亮三君) 私どものほうとしては、これを認めた最大理由はやはり事故防止の見地でございます。したがいまして、われわれとしては、こういうふうなクローラーをつけることによって事故防止に寄与し得るものと判断いたしておりますけれども、本年の実績でそんなものは効果がないというふうな結果が出た場合においては、あるいは来年度以降の問題については十分考えなければならぬと、こういうふうに考えております。

○田代富士男 局長さんね、冷房車の話だから
 よう頭を冷やしてくださいよ。私思うのですけれ
 ども、大阪市内、大阪府下、沿線に走っている車
 はタクシードけじゃないですよ。だから、私は聞
 きますけれども、タクシートの運転手がいらいらし
 て事故を起こすから、そういう運転手を冷房に
 よって精神状態を正常ならしめて事故防止に貢献

したいという趣旨であるならば、私はトラックスの運転手であろくと、自家用車の運転手であろくと、あるいは県外から大阪を通過する車、国道一号線、御承知のとおり国道二号線の接点になっております、接点点になっております。あらゆる車が出入りしているわけだ。それに、事故防止であるならば、大阪全体を走る車に冷房を取りつけたならば、局長さんの言うそのような説明は成り立つ

でしよう。大阪全体を走っている車の営業車、個人タクシーの営業車、この数というものはどのくらい比率になります。そのように悪い条件としましょう。いま局長さんのおっしゃるとおり、大阪が日本一悪い条件だ。それならばトラックも自家用車もそのような冷房装置をつけなかったならば、タクシーだけが冷房装置をやって正常に走っていても、相手の冷房装置をやっていない車が突っ込んできた場合、事故起きるじゃないですか。だから、タクシーの冷房装置をしただけで、このような、全国最高の死亡率を出した、そういう

う問題を解決するとか、貢獻できますと判断しておきますと言うのですけれども、この点はほかのいう車もつけてこそ、あなたの言うそういう理由といふのは成り立つのですけれども、この点は、局長さんのお考えはいまきまりましたけれども、その局長さんをご指導監督をしていくべき大臣のお考えはいかがですか。ほかの車にもつけてこそ——私の言っている理論じやありませんよ、運輸省の理論でいくならば、ほかの車も取りつけないかならない。これはいへんです。そのような全国最高の状態であるならば、トラックにも自家用車にも取りつけないかならない。それが、タクシードけ取りつければよいという、そういう運輸省の

理論というか、そういうものは通用しないと思うのですけれども、どうなんです。

○国務大臣(大橋武夫君)　まあこれはいろいろな考え方もできるかもしれません。一応、事故の原因として、夏場暑いときに過激な労働をしなければならぬ。そこで、少しでも環境のよい状態で冷静な運転ができるようにというような意味で事故

防止ということも考えたわけでございます。しかし、何と申しまして、

〔委員長退席、理事谷口慶吉君着席〕

根本は経営の狀態からいって苦しいということ、それが何といても大きな原因でございまして、すでに大阪府の業者からは基本料金そのものについて相当大幅な値上げの申請が出ておるような状況でございます。そこで、全国的には地方の小規

模なる経営者については基本料金についても必要やむを得ざる場合においては認可を考える場合もあるのですが、しかし、政府といたしましては六大都市のハイヤー、タクシ－の基本料金という点になると、これはどこまでも一般物価への影響というものを考慮いたしまして慎重に取り扱いたい、こういう考えでございまして、少なくとも来年の春まではと申しますか、今年中は六大都市のタクシ－の基本料金の値上げは避けたいという考えを持っておるわけでございます。で、そういう事情からみて、特に大阪は事故も多

いし、経営も特によくないような点もござい
ますので、たまたま二月月あまりの臨時の料金とい
うことでございしますので、一般の基本料金を引き上
げないかわりに臨時のものを認めたわけでござい
ます。これは一応その期間においては二割の引き
上げになりますが、二月月余りだけでございます
から、年間に直してみますれば四%くらいなもの
ではなからうか、こう思いますので、この程度の
ことは消費者の各位におかれましては御理解が願
えるものと考えまして認可をした次第でございま
す。

○田代富士男君 私がついているのは、事故防止
ということ、いまの認可の問題はわかりまし

たけれども、クレーラーをつければ事故防止ができるという答弁だった。しかし、ほかのついでにない車があったならば、結論として、運輸省の方針ではクレーラーがつけられれば事故防止ができるということですから、ほかの多くの車につけていなくて、ほかは全国、最悪の条件でクレーラーをつけていない車が走れば事故を起こすでしょう。

それでは根本的に事故の対策にはならない。だからそれに対して私はいま質問しておりますけれども、その答弁はいただけていないと思うので、もう一回その点をお願いしたいと思います。もう一回やればよろしいのですけれども、時間がありませんから。

〔理事谷口慶吉退席、委員長着席〕

○政府委員(原山亮三君) 自動車の事故防止対策

はわれわれとしてもいろいろな方策を考えてやっているわけございまして、このクローラーだけをもつてこれで事故防止できるというふうには毛頭考えておりません。あの手この手でもつて事故防止をやらなければならぬということでもつて、車両の運行条件の問題とか、サイドバンパーの問題とか、リア・バンパーの問題とか、二重ブレーキの問題とか、ただいまいろいろやっておりますが、そういうふうにしてその一つとしてこういうふうなクローラーの問題については、タクシートのほうで運転手のいらいらの解消と、それから乗客の

快的さというふうな、そういうふうな趣旨でもってやることについて特に押える必要もなからう、こういうふうなことでございます。何もクーラーだけでもって事故が全減できるというふうなことは毛頭考えておりません。

○田代富士男君 クーラーだけでは事故は全減しない、あの手の手で対策を講じておりますと云うけれども、あなたの、読売新聞にはつきり言っているところでは、事故の発生率が高いために、それを減らすために今回のクーラーをつけてそれを防いでいきたいと、おっしゃることと私は食い違いがあると思うのです。時間がありまけんから、このことはここで問答するよりも、一般大衆の人にこれ聞かしたほうが早いと思うのです。だれがどのように理解するか。私が聞きたいのですけれども、これで運転手のため、あるいは乗客のためにこのようにしましたと言いますが、乗客に対してこのような公聴会が開きまして、冷房料金に対して賛成ですか、協力していただけませんかというのを、そういう大衆の声というものを聞かれたのですか。あれだけにいま新聞でも毎日毎日大きな事故が起きているような状況です。運転手自身がこれに対して反対しているじゃないですか、運転手自身が。だから皆さんたちのところで運転手も協力的であるとか言っておりますけれども、とんでもないことです。運転手自身も、私はじかに運転手に聞いております。今回の料金値上げに対してだれが一番あなたの言うような事故防止のために恩恵を受けるのですか。受けているのは業者だけじゃないですか。事実を言え、運転手自身は今回の冷房装置がついたために、いままでの手取り料金といいますが、私が乗った車はORタクシーです。教合乗りしましたけれども、代表の言一つ言いますと、その事は七月二日まで八千円が基準になっておりました。それが今回のために九千円になされた。こんなばかげたことがありますかと言います。そういう意向です。まして私は夜中に乗りました。冷房タクシーというのです。冷房はついていますが、夜中のこと

です、冷房はしてありません。しかし、冷房料金を取られたのです。私払ってききました。冷房料金によつて事故が防げる——冷房が必要なのはこれは昼間だけでしょ。夜間は必要ないんです。じゃ、現在の水揚げの状況を局長さん御存じですか。一日の水揚げを十とするならば、私は数千人の運転手に聞きました。私も言ひ限りは確信を持て言わなければなりません、一日の水揚げを十とするならば、午前中の水揚げは三です。午後の水揚げは二です、夜の水揚げは五なんです。お客さんが一番利用するのは夜なんです。冷房が一番必要なのは午後なんです。二だけなんです。そうして二だけに必要である冷房である。夜は冷房かけたらかせをひきます。そのようにして、私は冷房かけずに冷房料金を取られたのです。事実私乗ってきたんです。運転手は運転手としてそのような労働条件を加重されている。乗客は乗客として不満です。警察庁の方も来ていらつしやいます、どのくらいの事件が起きているか聞けばわかります。そのようなこともあえて知りながらやらざるを得ないのか。試験的にやっております。私はとんでもないと思うのです。だからこのほかいろいろ聞きたいことありますが、大臣の時間の都合で聞けませんけれども、いま申しましたような代表的な一つとして、運転手はこういうことでいいやと言っております。冷房料金に対して労働組合としてもこの点に対しては陸運局へ陳情したいと思つて、その人は言っております。数人の人に聞きましたが、ばかながあるか、乗客もそんなばかながあるか——私自身がそうなんです。そういう点に対していま局長は、乗客のため運転手のためにやりました。それは机上の空論であつて、事実を知りなさい、事実を。これには局長みずから大阪へ行って自動車に乗つてみなさい。

○国務大臣(大橋武夫君) この料金の問題が非常に利用の方々の間に不人気であり、またそれはかりでなく何かと乗客と運転者との間の紛争をもかもしておるというふうなうわさは聞いておりますが、これは私も当初全く考えていなかったこととでございます。事情を十分調査したいと思つております。

○田代富士男君 こういうことは当初考えてなかったから事情を調査したいと申されましたが、もう福岡においては一回行なわれていたじゃありませんか、福岡においてはこれは大阪が初めてじゃありません。福岡においてはこれが失敗しているじゃないですか。そのことも考えないでどうして大阪をやつたか。東京の自動車の運転手さんに聞いてみなさい。すべての流行というものは、経済の問題でも東京が中心になって、そして大阪へ移つてきます。流行もすべて東京が中心で、大阪です。しかし、このタクシーの業界だけは全部大阪が中心です。プロパンガスにおいてもそうです。大阪で試験的にプロパンガスをやつたものが東京へ伝わつてきております。だから東京の自動車の運転手は、タクシーだけは流行が反対ですよ。大阪に全部右へならえて全国のタクシー業者はやつております。だから東京の冷房車はまだ数えるほどしかありません。プロパンガスは大阪がやつて東京がまねしているんです。大阪は日本一交通事故の多いところだとおっしゃいますけれども、タクシー業界の事情を知つた人は全部大阪を注目しております。その注目している大阪で料金値上げをやつてこれが成功するならば、基本運賃値上げ、タクシー料金値上げが成功できる。そのような趣旨のもとに大阪をやつていっているのじゃないか。その証拠がこのパンフレットじゃないですか。運輸大臣、このパンフレットお読みになりましたか。一通お読み上げますから、各タクシー業者の中にこれは出されているんです。お読みになつてください。それ何と書いてあるか、パンフレットの中を読むならば、料金値上げのためにいかにそのようになされているかというのはい一目りやう然です。これはその写しです、何部でもあります。写しだから。その点に対して調査をし

すという、それはわかりますけれども、このままの反響があります。ただいま申すとおり、運転手の中でのいろいろ実例をあげますと、運転手の水揚げ基準が上げられたり、あるいは冷房手当として、運転手は冷房手当だと称して三千円から五千円の水揚げを引かれるのです。給料から。そうじゃない、そもその冷房装置の問題についてのきつかけというものは何かといふと、このきつかけとなつたことは何であるかといふものは、全自交の大阪地連におきまして、クーラーをつけて労働条件を改善せよという要求を会社側に提供したのである。運転手の労働条件を改善してもらいたい。だから言ふならば組合対会社の対立です、これは。労働条件を改善してもらいたい、その組合対会社の内輪の問題なんです。その内輪の問題を解決するべき問題をば、それを取りつて利用者に負担さす。また改善さすべき、労働者はかわいそうです、その給料から三千円ないし五千円の冷房手当を引く、水揚げは高くなるので。おまけに今度は、最初の間はよろしいですけども、からだなが長い間であつたならば痛んできます。ここまで考えたあげくのことが、では、はたして二割料金上げてだれがもうかるか、いまタクシー業界は赤字で悩んでおります。そういうことですけれども、何が赤字で悩んでいるかと私は言いたい。タクシー業界は大阪が中心だといふすけれども、御承知のとおり、大阪を代表するところの相互タクシーの配当は何ぼありましたか。驚くような三割六分です。三十周年記念をしまして一割増加の四割六分の配当をしていいます。東京のタクシー業界の配当は一割二、三分です。東京と大阪と配当の基準から考えましても、大阪のタクシー業者が苦しいというよりはあり得ません。そういうふうなことからして運転手もこれはプラスになりません。乗客もプラスにならない。もうかるとは、利益になるのは業者だけです。試算をしますと、七月の三日から九月の十五日までに二十億円もかります。二十億円。それは、あるいはそういう改善のために一番使われるでしようけれど

のような前串の髄を腫れなというところがありますけれども、あえてそのようにやるということは、大阪の業者をば擁護するという、そのような考え以外にはないと思うのです。すでに福岡においてはそのような事態があらひのまゝのことを書いて

業界の財産団体二十日会に、日本文通から百万円、相互タクシーから五十万円献金されている。タクシー業界は赤字を理由に運輸当局に申請をしておりますけれども、これは納得できるかということです。三割六分、四割六分の配当を出しておい

百二十四です。しかしこれが八百円ということ
は、概算しますと六百円の三割です。そうします
と、その人がはつと気がついたのは、下ヘメーター
のあれを倒された。ああ今度運賃値上げになり
ましたからと言って。そうすれば三割増しの値段

うことを最初に聞きまして、時間もありませんから簡単に切り上げましたけれども、これに對しまして大阪府警でこの事故防止というものに対しましていろいろな見解を出していらつしやいますけれども、事故防止が、日本一死亡率の高い大阪だから

らそのために冷房料金を結びつけるということに
対しての警察庁のお考えはいかがでございませ
うか。運賃料金を事故防止と結びつけるというこ
とに対する警察庁のお考えはいかがでござい
しょう。

○説明員(綾田文義君) 運賃料金を事故防止との
結びつきという点につきましては、これは先ほど
も申し上げましたように運輸行政の立場から私は
考えるべきものだと思います。

警察の立場からあえて申し上げますと、この冷
房をつけたから事故防止になるかどうかという点
は、関係あると思いますが、その点につきましては
私は私どもは、先ほど、まあ夜は非常に多いとい
うことがありましたが、やはり夏は居眠り
運転や、あるいは過労運転が非常に多いので、全
般的にさつと考えますとやはり事故防止には寄与
できるのではないかと、もつともこれは従来デー
タがございせんからそういう感じだけでございま
す。そういう感じがいたします。

それから大阪の交通事故が非常に多いというお
話でございしますが、私も大阪で交通勤務いたし
まして交通の仕事をやっております、その後警
察庁へ参りまして、書面報告を見ますと、やはり
大阪は交通条件が悪くて死亡事故も現在では全国
最高のごときでございます。停滞につきましてはや
はり先ほど東京が非常に多いというお話でござ
いますが、私は東京と大阪の停滞はもう本質的に
違つておると思うのでありますが、東京ではい
ゆる通勤停滞というものが非常に多い、大阪では
むしろ通勤よりも業務による停滞が多いというふ
うに考えております。先生の御質問に正面からお
答えできないかも知れませんが、そういう
ことではございません。

○田代富士男君 いま申されたとおりに、大阪府
警では事故防止と一緒にするのはこれはけしから
ぬというふうな見解を出しております。ここに竹
岡府警交通部長は、事故防止をタクシー業界や陸
運局が真剣に考えてくれるのなら、割増し料金を
でとってクーラーをとりつける前に、事故防止の

ために手軽にできる車体改善や運転手の走行距離
制限などの問題にまず取り組んでほしい。クーラー
をつけたら事故が防げるという論法には疑問が
多い。大阪府警はこういう見解を持っていられ
るわけなんです。いま事故防止の一環になる
と、それは確かにわかるかもしれませんが、大阪府
警においてはこのような見解を述べていらつしや
ると思うのですけれども、やはりこういう一緒にす
べきでないと思うのですけれども、この点どうで
しょうか。大阪府警ではこういう見解をしている
のですけれども、いま事故防止の一環になる
というふうな、私はそういうふうな聞き取れた
のですけれども、それであれば警察庁と大阪府警
の見解が違つて、そこまでは言いませんけれど
も、私はやはり一緒にすべきでない、それ以前の
問題である、そういうふうな思うのですが、い
かがでございしょうか。

○説明員(綾田文義君) 私が申し上げましたの
は、その料金問題と結びつけるかどうかというこ
とではなくて、それを離れてクーラーをつけたな
らば事故が減るかどうかという点では料金問題と
全然切り離して考えればそれはつけないよりはつ
けたほうが事故が減るだろうということだけを申
し上げたわけなんです。

それから大阪府警では交通部長が新聞発表をし
ているようでございしますが、私のほうには
正式にそういう問題は参つておりません。警察庁
におきましてその問題をまだ検討をしたことは
ございせん。しかし、私が最初申し上げました
ように、事故防止というものはやはりそれは事故
防止のためのいろいろな施策があり本質的ない
ろんな問題があるわけではございますが、この冷房
と料金を結びつけるという問題は、事故防止本来
の私は筋合いのものじゃないのじゃないかとい
ふふうに考えております。警察庁と府警が見解が違
うという点では私はないと思ひます。

○田代富士男君 時間もありませんから、じゃ最
後に……
○委員長(天坊裕彦君) 大臣が……。

○田代富士男君 終わります、委員長から再度の
お話をさせていただきます。まだまだ私はやればあと
二時間、三時間のこまかい資料を用意してきており
ますけれども、大臣の御都合ありますけれども、い
ま言った全般的に——私は大阪在住です。大阪市
民、大阪府の代表として、私は直接大阪府民の代表
として当局の責任者に対して、大臣に対してこの
ような現実を申し上げたわけなんですから、これ
に対して調査団等を派遣していらつしやいますけ
れども、善処方をお願いしたいと思ひます。時間
がないために要約して申しましたけれども、最後
にもう一度、時間もありませんけれども、この大
阪の冷房割増し料金に対する大臣の根本的なお
考えをお聞かせいただきまして、私の質問を終わ
りたいと思ひます。

○国務大臣(大橋武夫君) 私は、現在の情勢のも
とにおきましてハイ・タク業者の最も希望してお
ります基本料金の引き上げについては、これは当
分の間断じて行なうことはできない、こう思つて
おるのでございしますが、冷房料金につきましては、
暑い際のごく短期の措置でございしますので、
これを一応認めただけでございします。この問題に
ついては業者が十分に準備をいたしまして、利用
者の納得を得て実施すべきものであったのでござ
いしますが、その辺の点に遺憾の点があるように思
ひます。そこからは今後のために十分調査をしてみ
たいと思ひます。

○委員長(天坊裕彦君) 本件の調査については、
本日はこの程度といたします。
本日はこれにて散会いたします。
午後一時二十一分散会

七月四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五月三十日)
一、公共用飛行場周辺における航空機騒音によ
る障害の防止等に関する法律案

昭和四十二年七月十五日印刷

昭和四十二年七月十七日発行

參議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局