

第六十一回国会 運輸委員會 議 録 第二十五号

昭和四十四年五月九日(金曜日)

午前十時三十四分開議

出席委員

委員長 砂原 格君

理事 阿部 喜元君

理事 徳安 實藏君

理事 細田 吉藏君

理事 野間千代三君

加藤 六月君

木部 佳昭君

中川 一郎君

箕輪 登君

板川 正吾君

内藤 良平君

沖本 泰幸君

理事 大竹 太郎君

理事 古川 大吉君

理事 小川 三男君

理事 山下 榮二君

菅 太郎君

四宮 久吉君

福家 俊一君

井上 泉君

神門至馬夫君

渡辺 芳男君

松本 忠助君

出席國務大臣

運輸 大臣 原田 憲君

出席政府委員

運輸政務次官 村山 達雄君

運輸省自動車局長 黒住 忠行君

委員外の出席者

運輸省自動車局 整備部長 堀山 健君

建設省計画局建設課長 榎垣 五郎君

専門 員 小西 眞一君

五月九日

委員米田東吾君及び渡辺芳男君辞任につき、その補欠として柳田秀一君及び黒田寿男君が議長の指名で委員に選任された。

同日

委員黒田寿男君及び柳田秀一君辞任につき、その補欠として渡辺芳男君及び米田東吾君が議長の指名で委員に選任された。

五月七日

海上保安庁に海難救助の飛行艇配置に関する請願外一件(永江一夫君紹介)(第五九五七号)は本委員会に付託された。

本日の会議に付した案件

道路運送車両法の一部を改正する法律案(内閣提出第八七号)

○砂原委員長 これより会議を開きます。

道路運送車両法の一部を改正する法律案を議題とし、審査を進めます。

質疑の通告がありますので、順次これを許します。井上泉君。

○井上(泉)委員 全国交通安全運動があとから二十日まで始まるわけですが、それについて運輸省はどのような協力体制というのか、安全運動を盛り上げていくこととされておるのか、その点ひとつ大臣から。

○原田國務大臣 いま御質問にありましたように、あさってから全国的に交通安全運動が始まるわけですが、きょうは閣議でこの報告を総理府総務長官が発言をされたのでございまして、その中でも特に、先般、運輸大臣から飲酒運転に対する取り締まりということ、この点について力を入れて、ぜひ効果をあげるような方針でやっていきたいという発言がございました。

なお、厚生大臣からは、死亡事故を見てみまうと、特に幼児、一歳から四歳までの幼児の不慮の死亡事故の中の六〇%が交通災害、交通事故である、こういうことをもってしても、交通事故というものの対して十分な対策を講じてもらいたい、こういう発言もございました。私は、総理府総務長官からも話がありましたように、先般この問題

について閣議で発言もいたしましたのでございます。

なお、私どももいたしましては、点検整備の奨励、それから運送事業者の安全管理の徹底、無保険取り締まりというように各方面に力を入れて、相協力をいたしまして、交通事故災害対策と取り組んでまいりたいと思っております。

○井上(泉)委員 交通事故、特に連休中におけるおびただしい交通事故等から考えて、この交通安全運動は、かなり精力的にやらねばならないと思っております。そこで、この中で五月十三日には、適正な運行管理及び安全運転管理、十二日が車両の完全整備と自動車損害賠償責任保険への加入、十二日と十三日は、ほとんど運輸省に關係した特定の行事を設定してあるわけですが、これはただ十二日はこれこれという看板だけ出しておるといふだけなのか、それとも具体的に、十二日、十三日、どういふふうなことをされるのか、これは交通安全ですけれども、自動車交通ということに一番重点を置いておるのでありますから、自動車局のほうで十二日、十三日には、具体的にどういふようなことをされようかと計画をされておるのか、説明をお願いしたい。

○黒住政府委員 たとえば無保険取り締まりの日には、特別に警察と陸運局とで街頭に立ちまわして、その場所等は事前に両者で十分打ち合わせをいたしまして、そこに動員して、街頭の具体的な取り締まりをやる。そういうふうなことで、具体的にどこでどうやるかにつきましては、現地で十分打ち合わせをさせております。

○井上(泉)委員 これは全国の都道府県の陸運局、陸運事務所ですとやるようになっていきますか。

○黒住政府委員 現地にましましては陸運事務所であります。しかし、陸運局のほうも応援体制をつくらせております。

○井上(泉)委員 今度、道路運送車両法の一部改正の法案が出されておるわけですが、車両の完全整備と自動車損害賠償責任保険の加入、これはやはり安全対策上不可欠な二つの問題だと思っておりますが、車両の完全整備を標識をするような車検というもののについての標識制度があるわけですが、自動車の損害賠償責任保険はこの車に入っておりますというふうなことを表示するような制度をとるべきでないかと思うのですが、これについて自動車局はどう考えておりますか。

○黒住政府委員 車検の対象になっております自動車につきましては、車検の有効期間と保険の有効期間が一緒になっております。したがって、車検の關係でその期間がステッカーで表示されておりますものは、即保険期間の表示でございます。ただ、軽自動車につきましては、車両検査の制度はまだ実施いたしておりませんので、これにつきましては、特に今回のような取り締まりの場合におきましては、重点点にして、その街頭における取り締まりをやっていく。自動車のほうは、もうほとんど大部分は保険に加入いたしておりますけれども、現在、軽自動車につきましては保険の加入率がまだ十分でございせんので、その点につきましては、重点を指向いたしまして厳格に取り締まる、そういうふうなことをしたいと思います。

○井上(泉)委員 それで、自動車の損害賠償責任保険へ加入してない車が相当多いということから、こういうことが表示をされておるのでしょ。こういうことが交通安全運動の中で特に取り上げられておることになると、この場合、車検のない車には乗れない。車検のない車に乗れないということは、つまり保険のかけない車は乗れない。これに通ずるわけであるにもかかわらず、こういう項目を入れるということは、これは

軽自動車を対象にしたものであるかどうか。

○黒住政府委員 ただいま申し上げましたように、通常の自動車につきましては、保険期間と車検期間がバラバラになっておりますので、九十数%加入いたしております。それで軽自動車と、もう一つ原動機つき自動車というのがございます。この原動機つき自動車も保険の対象にいたしておりますが、その加入率はまだ八〇%に達しておりませんので、特にこういう取り締まりの期間におきましては、軽自動車と原動機つき自動車については重点を指向する、ただし、普通の車につきましては、先ほどのような制度にはなっておりませんが、ときたま漏れるものがございますので、それにつきましても並行して見ようということでございます。重点是軽自動車と原付自動車でございます。

○井上(泉)委員 普通自動車の九十何%、これは貨物、つまりトラックとかいうものも全部一緒ですか。

○黒住政府委員 これは貨物も、乗用車も、バスも、全部入れていることであります。

○井上(泉)委員 事故を起こしたトラックなんかには、保険に入っていないというようなものが往々にしてあると聞くわけですが、貨物自動車の強制保険の加入率というものはどれくらいになっておるのか、わかってないですか。

○黒住政府委員 これは貨物も、乗用車も、バスも、ほとんど一〇〇%に近いわけでございます。それは車検のときに、保険に加入してないものは車検証を渡さないという制度になっておりまして、車検に合格をいたしますと、ステッカーを張らすことになっております。このステッカーの期間は保険の期間に合っておりましてございまして、制度といたしましては一〇〇%でございますけれども、たまさか例外的なものがある場合がございますので、取り締まりもやるといってございまして、トラックにつきましても、九九%は加入しておるといふふうに存じております。

○井上(泉)委員 それなら、強制保険と任意保険に加入している割合とかいうようなものは、わかっておるでしょうか。

○黒住政府委員 自動車と軽自動車とを全部合計いたしました、四十二年度におきましては、対人任意保険の加入は三八・五%でございます。十三年度は四〇%をこえております。最近におきましては、年間一〇%ずつふえてまいっているのが現状でございます。

○井上(泉)委員 大臣がおる間、できるだけ大臣に質問しておこうと思うわけなんです。道路運送車両法にしても、道路運送法にしても、あるいは自動車損害賠償保障法にしても、すべていわゆる自動車の安全というものがその中で要素になるわけですが、いま、せっかくこういうような法律を出す場合に、原動機つき自転車とか軽自動車とかいうものが、まだ相当数保険に加入してないというようになっていることは、まことに遺憾で、特に軽自動車なんかの事故率というものは相当高い。オートバイの事故なんかもういぶん高いのですが、これをやはり強制保険のほうの中に入れておくべきではないかと思うのですが、この点はどうですか。

○黒住政府委員 これは、法律的には強制保険の対象には入っておるわけでございますが、法律に違反をいたしまして入っていないものがある。したがって、それを取り締まっていこうということでございます。

なお、無保険なりひき逃げにつきましての被害者の救済は、保障事業というものでやっておりますので、被害者の救済には欠けるところはないと思っておりますが、軽自動車、原付自転車が強制保険の対象になっております以上は、これを一〇〇%入れていくというふうに今後努力をしていきたい、かように考えております。

○井上(泉)委員 一〇〇%強制保険の対象になつておるのに、なぜこれほど多数、軽自動車とか、あるいは原付自転車とかいうものがあるのか。そこはあなた、今度の交通安全でも点検をされるというんだから、なぜその法律に違反したのがあるのか、法に不備があればせぬか。

○黒住政府委員 この保険制度をやりましたときには、保険制度と車検制度は別個のものでございまして、並行してやらないわけでございます。ところが、無保険のものもありますので、車両検査のときに、保険に入っているかどうかということとをチェックいたしまして、入っていないものは車両検査証をもらえないという制度にしたわけでございます。ところが、軽自動車なり原付自転車といふものは、普通の自動車ほど車両故障事故がございまして、これ自体につきましては、今後の問題としては、車両検査の制度を導入する必要があるかと思っております。現状におきましては、まだその時期に至っておりませんので、車検のときにチェックするという方法が法律的に不可能でございます。したがって、保険に入るといふことは強制しておるけれども、そのチェックするという方法が車検のときにやるということとはできませんので、取り締まりをいたしましては、街頭監査でもって、法律に違反したものを摘発していくという方法によっておるわけでございます。

○井上(泉)委員 軽車両とか、あるいは原動機つき自転車、つまりオートバイ、こういうようなものの事故を起こすのは、たいてい未成年が多いわけですね。そういうふうな未成年が多くて、賠償能力なんかほとんどない者が多いわけですが、それが保険制度と検査制度とでチェックするなにかないというところに、そういう欠陥がありとすると、やはり交通安全対策上、さらにはそういう未成年者の無謀運転を取り締まるためにも、車両検査の制度というものと強制保険制度、この両方が何かの形で同時に掌握のできるような、そういう立法的な措置なり、あるいは行政的な措置なり、何なりかを考えるのが仕事じゃないかと思っておりますが、これはどうですか。まだまだそういうふうなことをやる時期でない、こういう考え方は変える時期ではないですか。

○黒住政府委員 軽自動車の一千台当たりの車両欠陥事故は、現在、対象自動車に対して約二分の一ということになっております。

それで、車両検査をいたしますのは、これは車体に欠陥があるかどうかというためにやる検査でございます。若し者等が無謀運転をするかどうかというの、これは運転免許の關係でございまして、運輸省の所掌では、車両検査は車体欠陥の事故があるかどうかということでございます。したがって、現在では、普通の自動車よりもその車体欠陥事故が少ないので、検査をやっていないわけでございますけれども、今後これらの車がふえてまいりますと、そういう事故もふえてくる可能性がございしますので、将来につきましては、十分検討していきたいと思っております。現在では、普通の自動車に対する検査制度というものを拡充いたしまして、事故防止に役立てていきたいというふうな施策をやっておるわけでございます。

○井上(泉)委員 それで、運転免許の未熟、これはもちろん警察庁ですけれども、やはり何か押えなければいけません。ところが、車体に欠陥があるかないかということ、これが車検の趣旨だ。これは道路運送車両法としての趣旨の対象でやるわけですが、今度、車検の趣旨の趣旨がなくなるとも、強制保険の対象になつておるものが強制保険の対象でないということになれば、これをどこかで掌握をするようなことを考えないかと思っております。

そこで、これは軽自動車と、それから原動機つき自転車の事故数とかいうようなものを見た場合に、今度の交通安全の重点施策の中でも、これについての強制保険の加入をやるとかいうようなことを言っているのですが、これを何か掌握するような、強制保険と同じような法的な措置を考へるのが政治だと思つて。——これに対しての答弁はあつていいです。

大臣に伺いますが、これは直接この法案には関係ないけれども、大臣がなかなか忙しくて出てこぬので、私、この間運輸委員会質問をしたわ

けですが、田中幹事長が、明石一鳴門は道路単独橋、こういう談話を発表してから、私も関係者は非常に衝撃を受けている。それで、これは田中幹事長個人の発言だ、こういうことで、政務次官も建設公団の副総裁もそう言ったんですが、この明石一鳴門は併用橋でやるべきであるという事は、これは四国の香川県のほうはいざ知らず、徳島、高知県は、これは非常な悲願であるわけですが、これは大臣は、この幹事長の発言というものを個人的なものとして理解をしておるのか、あるいはまた大臣は、幹事長という自民党の大物と意を通じて、幹事長にこういう発言をさせたのか、大臣としては、明石一鳴門の本四架橋は、依然として併用橋という考えの中にあるのか、この点をひとつ確認しておきたいと思ひます。

○原田国務大臣 この問題は、たしか井上さんに前に答えたと思うのです。これは、何度もお答えするようでございますが、私は将来を見通して、この間、新しい全国総合開発計画というものが発表されておりますが、その中でも、瀬戸内海に橋の三つぐらいは当然かけられてしかるべきものである、こういうふうに基本的には考えておる。そのうちのひとつは道路橋でいいだろう、あと二つは鉄道橋にするのがいいかどうかというようなことに、十分な検討を加えていくべきである。私自身は運輸大臣でありますから、この橋をかける場合に、鉄道橋ということになる場合には、どういうふうになるのかというのを、これはいま私の所管でありますところの鉄道建設公団で技術的な問題を議しておりますので、これらの調査の結果、建設省とよく打ち合わせをして決定をする、こういう方針で進んでおるわけでございますから、この本四架橋に關しまして、明石一鳴門が道路単独橋に決定したというようなことはございません。私は運輸大臣でございますので、その点については、そのようなことはまだ決定したことはございません。今後十分調査の上、決定すべき問題である、このように考えております。

○井上(泉)委員 それでは田中幹事長の、明石一鳴門は道路単独橋でやる方針だとかいうことは、この前、政務次官も答弁したように、やはりこれは幹事長個人の発言として大臣もお考えですか。

○原田国務大臣 それは、田中幹事長は自由民主党の幹事長でありますから、有力な存在であることは間違いないでございます。しかしながら、この問題につきまして私は相談をして、おれはこういう話をするとおれは話を聞いたこともございませぬ。私は、いま答弁をしたとおり進んでおるわけでございます。

○井上(泉)委員 それでは、明石一鳴門の併用橋で運輸大臣は推進をさせていただくように期待をするのです。

それでは、さっきの問題について自動車局長の答弁をお願いします。

○黒住政府委員 さつき申し上げましたように、軽自動車車の車両の欠陥事故は、検査対象自動車に比べて、現状においては事故が少くない。しかしながら、この事故の防止につきましては、法律上保安基準を適用するとか、整備の定期点検制度を義務づけるとかいうようなこと、あるいは新車につきましては、型式認定をやるかというようなことで、車体欠陥事故がないような基本的な措置はとっております。

ただ、保険との関係につきましては、車両検査がございせんので、現在では街頭取り締まりという方法によつておるわけでございますが、将来につきましては、この軽自動車の車両検査制度については、これは非常にたくさん車の両数でございまして、事務の関係等もございまして、種々検討していきたいと思つておりますけれども、現状においては、まだ車両検査制度を実施する段階には立ち至つていない次第でございます。

(私語する者多し)

○砂原委員長 申し上げますが、速記が聞き取れませんので、私語はなるべく細々の声でお話くださるよう、お願いいたします。

○井上(泉)委員 それなら、軽自動車もかなり多い。いまの軽自動車は、局長御存じのように「ス

バル」にしても「鈴木」にしても、これはもうちよつと普通自動車に格上げされるような規格だから、もうそろそろこれに対する検査制度というものを当然考えるべきでないか。今度こういうふうな車検制度を、この車両法の改正の中でコンピュータも入れてやるかという時期にきておるので、私はそれはやっぱりやるべきだと思ひますが、政務次官、どうですか。交通対策の面から考えても、交通安全対策の面から考えても、こういう車検制度というものは絶対必要なのであるし、それと同時に、賠償保険制度というところも、被害者救済のため、なくてはならぬものだ。ところが、これがかなり地方へ行きますと、軽自動車の数というものが圧倒的にふえてきておる。たいていの農家、たいていの家庭で、普通の乗用車はなくても、軽自動車の一台中ぐらいのところはないというぐらゐ軽自動車が増えてきておる段階で、軽自動車に対する強制保険の制度はあつても、これをチェックするものがないのだから、それを車検制度とか合わせてやるべきじゃないかと思ひますが、どうですか、政務次官。

○村山(達)政府委員 いま井上先生のおっしゃいましたことは、私は筋としてはだんだんそうなるべき事柄だと思つておるわけでございます。現在すでにスクーターが四百万台、原動機つき自転車七百万台という数字でございまして、交通安全の見地から申しましても、漸次その方向にいくべきだと思ひます。しかし、これは事務量の関係がございまして、ひとつ将来の検討事項に残していただきたいと思います。お話の筋としては、全く同感でございます。

○井上(泉)委員 それは将来ということですが、事務量がふえるからたいへんなことだと思ひわけですけれども、やはり賠償保険の制度が強制で適用されておつても、これをチェックするものがないというところは、これはやはり法の欠陥である。そういう無法者をいつまでも放置しておくというところは、許されぬことだと思ひます。この車検制度をしかなくても、これを十分掌握することが

できれば、私は何も文句を言う必要はないと思うのですが、別に何か方法がありますか。

○村山(達)政府委員 私は先ほどもお答えしたように、筋としては、そのほうが行政としては完備だと思ひますが、この問題につきましては、一つは車両そのものの危険度、それから現状がどうなつておるか。そのリブレースがどういふふうに行なわれるかというのを十分に監視する必要もございまして、また、保安基準についても、それに対応した保安基準について考えていかねばならぬと思ひし、同時にまた、整備工場がはたしてそういうものに十分応じ得るかどうかという点も考えねばならぬと思ひわけでございます。せつかく制度を起こすことであるならば、やはり国民の方々に信頼を博するような制度でなければならぬと思ひます。そういう意味で、決して消極的態度ではないのでございしますが、今後その点を、おっしゃるような趣旨に従つて検討していきたい、こういうつもりでございます。

○井上(泉)委員 私は、軽自動車とか、あるいは原動機つき自転車とかいうようなものに強制保険の加入を確実にやらしむる方法として、メーカーのほうに義務を負わしたらどうかと思ひます。そういうふうなことは、普通の乗用車を考える場合には、必ず保険にも加入して、いろいろ手続をとるわけですが、こういう軽自動車といひましても、もう三十万も四十万もする軽自動車もあるし、あるいは二十万、あるいは十萬のものもありましようが、これはある程度そういうようなもので、手続を簡素化した形でメーカーにこれを適用さすような、メーカーにこれを義務づけるような措置はとれないものかどうか、これは自動車局長でつこうです。

○黒住政府委員 新車が出ます場合におきましては、これは届け出の制度等がございまして、無保険というところは、あまり問題ないわけでございます。あとで継続して保険に入る場合に、車検ですと、車検が二年に一べん、あるいは営業者でした

ら一年に一べんありますから、そのときには、やはり入っておかなければならぬということでチェックされるわけですが、その車検の制度がございせんから、当初入っておりまして、あとで保険の期間が切れた場合に、継続して入らなというものが相当ありますので、保険加入率が低下してあるわけでございます。われわれといたしましては、やはり徹底的には車検の制度と保険の制度というものをマッチさせなければ完全ではないと思ひますけれども、現在では、先ほど申し上げましたような街頭取り締まりのほかに、軽自動車整備事業者のほうで点検整備いたします場合、保険に入っておりますかどうかというのを整備事業者がチェックいたしまして、その加入を懸念するという事、それからまた、無保険では困るので、加入の勧誘等につきましては、特別会計から年間、たとえば四十四年度におきましては一千万円の補助金を出しまして、いまのような無保険車がないようにする、あるいは報道機関その他にPRをお願いするというふうなことでやっておるような次第でございます。一べん入った保険を、その期間が切れたときに、さらに継続して入るかどうかというところに問題があるわけでございます。やはり徹底するためには、車検制度を導入するという事に相ならなければならぬわけでございます。その車検制度につきましては、先ほど政務次官からお答えがありましたような考え方でございます。

○井上(泉)委員 車検制度というものは、軽自動車から原動機つき自転車に波及することは、なかなか困難だという条件というのはよくわかるのですけれども、やはり、いやしくも道路運送車両法という法律が車検制度というものを規定してあるし、これによって交通の安全を確保する一つの要素、役割りを果たしてあるものでありますから、私は今度ここに提案されてある法律そのものについては、当然問題ないと思うのですけれども、しかし、やはりこれについて、今日不備なものを補っていくことを考えないと——これによつて事務能力が非常によくならないことであつて、交通安全が確保されるために、大きな役割りを果たしたとは別段考えられないわけでは、その賠償保険をチェックすることもできないようなものが、何十キロもスピードを出して走る、つまり原動機つきのなにかは、少なくとも四十キロ以上は飛ばせないような軽自動車、原動機つきの車の構造とかいうようなものでは、できないものかどうか。スピードが何キロ以上出るものについては、車検制度の適用、あるいは車検制度を適用することによって強制保険に加入させるということ、強制保険に加入しないものがなくなるような、そういう措置はとれないものかどうか、この点についてもう一回……。

○黒住政府委員 これは気筒容積等によって、自動車のスピード等は相違があるかと思ひます。軽自動車は、気筒容積が三百六十cc以上ということになっておりますけれども、そういうものの中、どの程度のものから検査をやるといふのは、検査をやります場合の段階的な考え方としてはあるかと思ひますが、現在の事故率から見ますと、軽自動車あるいは原付自転車も、気筒容積の点につきましては、普通車は六百cc以上になっておりまして、相当開きがございますが、三百六十から六百の間、それからそれ以下のものにつきましては、それほど大きな車両欠陥によるところの事故の相違というのは見当たらないように聞いております。しかし、制度をやるといふときには、比較的大きな車から逐次やっていく。比較的大きな車は気筒容積が大きいわけでございます。先生御指摘のように、スピードも出るわけでございますから、将来実行いたします場合には、そういうふうな点をひとつ考慮して検討していきたいと思つております。

○井上(泉)委員 この車両法の改正というものは、安全性の確保とか、あるいは自動車の整備事業の健全な発展に貢献をするということに基づいて、こういう数度にわたる改正案が出されたわけですが、しかし、車検制度によって車の安全性を確保するようこの法律を整備をしてみても、今度は、その車を動かす道路運送法によって規定する運送事業についての対策が不十分であれば、やはり不十分な面が出てきやせんか、こういうふうなふうに思ひます。よく白トラをやつて、その車を使用禁止処分にする。六カ月なら六カ月の使用禁止処分にした、そのあとは、白トラで何をしようともまた自由ということになるのですか。禁止処分というものは、一体どういふふうな効果があるか。

○黒住政府委員 白トラを行ないました場合におきましては、道路運送法上、百二条によりまして、六カ月以内の車両の使用停止処分をやるわけでございます。その間は車を走らせないということとで、経済的にそれだけの処分をするということとでございまして、それが終わりますれば、またやつてもよろしいというものでなく、その間は停止する行政処分をやると同時に、行政指導的に、そういうような者が常習的に将来やらないように、たとえば事業としてやりたいというふうな場合におきましては、協業化等によりまして、それらの人たちが一緒に協同組合等を編成をして申請をして、正しく法律のもとに事業をやるような指導を行なうというふうなことをやっております。それで、取り締まりをやつた後、直ちにまた同じようなことを繰り返すということはまずいこととございまして、さらに取り締まりを厳重にするとともに、法律に基づく正業につかすような指導も並行して今後やっていきたい、かように思ひます。

○井上(泉)委員 それじゃそういう場合に、自動車はたいして月賦で買つておるのですから、車の所有権は自動車会社にある場合が多いわけですが、かりに自動車会社でないとしても、使用停止になつたからといって、その場合でもそれを売る自由はあるのでしょう。

○黒住政府委員 これは、自動車自体は買った人がそれを使用停止されるわけでございますか……(井上(泉)委員)でも売るわ。使用停止になつた場合でも、売る自由はあるでしよう」と呼ぶ)この事を物として他に売ることが可能でございませうけれども、使用停止処分の場合におきましては、車両のナンバープレートは領置いたしました。したがって、ナンバープレートがないものは動かせませんから、物資としての取り扱いが可能かと思ひますけれども、自動車としての使用はできませんから、それは車両の使用停止処分という行政処分による彼らが受ける損害ということとは同じでございます。

○井上(泉)委員 いや、それはそうじゃありません。まあ、私が車の使用停止処分になつたから、もう自動車はやめた、だから、これを買つてくれ、こう言つて自動車会社へ売り渡すということになれば、自動車会社はまた別にナンバーをもらつて、それを使うことができるでしよう。それができなかつたらいいんだ。

○黒住政府委員 使用停止処分をやりまして、当然ナンバーが領置されるわけでございます。その車を買いました者には新しくナンバーを与えませんが、その車自体は使用停止処分の間は使えない。で、これを廃車といひますか、廃棄しましたその車を買つたという事は、それは自由でございませうけれども、当該車につきましては使用を停止されておるわけでございますから、そのまま継続しては使えないというわけでございます。

○井上(泉)委員 私は、その車を使用することの停止処分を受けて使えないけれども、その車を要らないということで廃車にする、今度その廃車にした車を買つて新たに使うという事は、これはできるでしよう。

○黒住政府委員 車を人に売りますと、通常の場合ですと、所有権が移転して、車両ナンバーが車についてそのまま移転されるわけでございます。ところが、この場合におきましては、車両ナンバーが領置されておまして、申請者が廃車処分をいたしました人に売る、買った人は新しく新規登録するより方法はどうかというお尋ねかと思ひます。

いますけれども、廃車いたします場合には、抹消申請をして、新規登録用簿本というものをもらいます。その新規登録用簿本を新しい人に渡して、その新しい人が登録する。こういう順序になるわけでございますけれども、使用停止処分のものにつきましましては、そういう新規登録簿本を渡しませんので、会社につきましても同様で、登録してその車を動かすということは、法律上できないことになっております。

○井上(泉)委員 これは、うんと時間をとるから、私、長うには言わぬですけれども、まだ二カ月ぐらしか自動車会社に払ってなくて、月賦が残っております。そして、その停止処分になると月賦が払えないから、自動車会社は引き揚げていく。今度は引き揚げた自動車会社は、それが十カ月使用停止であれば十カ月の間、自動車会社としてその車を動かさないということになります。それはならぬでしょう。

○黒住政府委員 おっしゃるとおりでございます。動かさないわけでございます。

○井上(泉)委員 それは、どういう法律で動かさないのですか。自動車会社の所有にあるものを「トヨタ」なら「トヨタ」「いすゞ」なら「いすゞ」にまだ所有権があつて、使用してつた者が白トラをやつたから、もうその車を使用してはならない、こういう処分を受けたんだから、それでその者は使用しない。その者は使用しないけれども、今度「トヨタ」はその車を引き揚げていくことによつて、他の者に使用することはできませんか。

○黒住政府委員 白トラをやりましたときには、道路運送法第四十三条の二第一項によりまして、「自動車検査証を陸運局長に返納し、又は当該事業用自動車の同法による自動車登録番号標及びその封印を取りはずした上、」陸運局長——これは職権委任をしておりますから、陸運事務所長でございますが、そこに領置を受けることを命令するわけです。したがしまして、そのナンバープレートは役所のほうで領置してしまふわけです。した

がしまして、その車は動かさない。ディーラーに返つてきてもナンバープレートはつきませんので、これは動かさない。で、使用停止処分を受けた人の罰の反射的效果として、その車は動かさないということでございますから、この規定でもつて実施可能でございます。

○井上(泉)委員 それは私は、具体的にそういうことにはなつていないと思うのだけれども、所有権と使用権と違つていふ。その車を所有する者と車を動かす者と、違つていふ。まだ月賦を支払わぬ間は、自動車の所有権はたいていメーカーにあるでしょう。だからメーカーが、金を払わなかつたら、それは所有権の行使に基づいてそれを引き揚げてくるでしょう。引き揚げてきて、また他へ転売をしなければ、所有権者としては所有権の侵害になる。これはたいへんなことじゃないですか。

○黒住政府委員 自動車としての物としての所有権と使用の権利は別であることは、おっしゃるとおりでございます。使用権に基づきまして、その使用の態様が法律に違反したことでござつて、こういう処分を受けるわけでございます。その場合におきまして、所有権者、たとえばディーラーの場合に、月賦販売の代金等が十分回収できない、そういうふうな関係は、いわゆる債権者と債務者の内部関係でございます。債権者が受けるところの損害は、債務者に対して別個の形で賠償を要求するということは、法律的には可能でございます。公法的には、行政法的には、使用者が受ける罰というものは、使用者の輸送施設の停止によつて行なうということでございます。所有権者は、そういう場合におきましては、内部関係といつたしまして、損害の賠償を要求するということとは、法律的に可能だと思ひます。

○小川(三)委員 関連。自動車局長、いまあなたは、廃車ナンバーを領置すると言つたでしよう。廃車してナンバーを領置されたその車両についての移動は、市役所なりどこかへ行つて仮ナンバーを請求すれば、その車を動かすことができるで

しょう。

それともう一つは、たとえば一〇〇〇〇〇という番号のエンジンと一〇〇〇〇〇〇という番号のエンジン二両あつたとして、両方とも廃車した場合、このエンジンを取りかえて、新たに車を持つていって、たとえば千葉県で廃車したものを神奈川県へ持つていって、それは登録します。現実にやつていゝるでしょう。その点どうなんですか。

○黒住政府委員 前段のことは、臨時運行のナンバープレートを借りていくということでございます。そして、そういうふうな目的外に臨時運行のものを出すという市町村に對しましては、そのこと自体について取り締まるべきことでありまして、それ自体が法律に違反してゐるわけでありまして、それからエンジンの交換については、整備部長から技術的にお答えいたします。

○堀山説明員 後段についてお答えいたします。現在、車両法では、エンジンは一つの部品という形で考へております。したがつて、車の同一性につきましましては、車の車台番号をもつて同一性を確認しておりますので、自動車のエンジンの型式がかわらぬ限り、同じ車というふうに考へております。

○小川(三)委員 いま私が言つてゐるのは、一つはいま廃車されたけれども、車の番号がないからといって、その車が動かないということはないのです。動くのです。その動く場合、当局、市役所なりへ行つて仮ナンバーをもらつてきたら動くでしょう。動かすことが現実にはできるのです。法律違反であるうが何であるうが、現実には、仮ナンバーでどんな営業ができてゐる。それに対して、あなたのほうで対策があるのか。

それからもう一つは、解車された車を五両なら五両持つてきて組みかえるのです。組みかえて他へ持つていった場合、登録拒否できないでしよう、どうなんですか。現実にはやられてゐるといふことなんですか。それを取り締まる何か法的根拠があるかどうか。

○黒住政府委員 前段は、臨時運行のナンバー

プレートは、いま先生が御指摘のようなものに使うべき性格のものではないわけでございます。法律的には、自家用車で営業行為をやつた者については、そのナンバープレートを取り上げますから、そこで法律的には、そのこと自体はやれないということになります。

もう一つの、違う方法で臨時運行ナンバープレートを不正に入手した者につきましては、そういうものを出す市町村がまずいわけでございます。臨時運行のナンバープレートは不正にわたらないように、この方面につきましましての監査監督は、別個の面で行つてゐるわけでございます。(発言する者あり)

○砂原委員長 お静かに願ひます。

○黒住政府委員 これを励行して、いま御指摘のような弊害のないようにしなければならぬと思ひます。

それから、かりに自動車がいばらばらに分解されて持つてくる、その場合に抹消の新規登録用簿本がない場合におきましては、これはいゝゆる不審案件ということで、その車の本体その他の部品につきましまして、どういふ経路で入手してきたかということについて十分調査しまして、そういう場合には、所屬長の指示を受けて処理するといふにやつておる次第であります。

○井上(泉)委員 そういふ白トラ営業への処置といふものは、陸運局が使用停止をしても、ほんとうは現実に何にもならぬから、あなたが、ほんとにこれだけ効果があると思つておつたら、たいへんな間違ひなんです。問題は、そういう白トラはどうやつたら一番撲滅ができるかといふことと思ひをいたしてやつてもらふといふかぬわけです。そこで、せつかく建設省の建設業課長においてなつていただいておるのですが、この前、交通安全の会議のときにも、白トラ営業に対する取り締まりといふか、事故が非常に多いので、事故防止の見地からも、そしてまた、道路運送事業法の適法性を確保する上からも、私は少なくとも建設省が発注する請負業者が、白トラを使用するよ

うなことをいふような措置をなすべきではないか
というのを質問をしたわけだ。そのことにつ
いて、その後どういふふうな処置をとられたの
か。まだ半月しかたつてないから、何もしてない
と言へばそれまでですが、通達というあなたらの
方法があるから、やろうと思へば一時間でも
です。どういふ措置をされたのですか。

○榎垣説明員 これにつきましては、そのとき
も、これをほんとうに実効あらしめるためには、
各省庁協議いたしまして、足並みをそろえてやる
ことが効果的であろうと存じまして、関係各省庁
と協議いたしまして相協力し、足並みをそろえて
適正な対策を講じてまいりたい、こういうふう
にお答えいたしたわけでございます。その後、業界
と寄り寄り対策を協議はいたしておりますけれど
も、まだ各省との協議、話し合いということはい
たしてありません。

○井上(泉)委員 けれども、建設省が発注する建
設業者が、白トラを使用してはならぬというよ
うなことは常識じゃないですか。別に関係の省庁と
の——〇〇〇の効果をあげるためには、いまあ
なたの言われるようなことが必要である。ところ
が、一〇〇〇の効果をあげる以前に、当然そうい
う白トラを使用してはならぬということ——あ
なたたちが請け負った業者に法律違反をやらす
ようなことをさせないようにするのは、これはい
ろはの「い」の字で、きわめて簡単なことじゃな
いのですか。それがまだやれないという事情はど
こにあるのですか。

○榎垣説明員 この間、私の伺いましたのは、建
設省発注というのではなく、建設業界全体
として白トラを使わないというふうな承
たわけでございます。したがって、われわれ
といたしまして、そういう方向で問題の解決
をはかる方向で検討いたしておたわけござい
ます。

○井上(泉)委員 それは、そのこともやらねばな
らぬと思うのですけれども、それならば、そのこ
とをするために、建設省としてやるべきことを

手ぬかりするという理屈はないでしょう。当然、
管理の不十分な白トラを使って公害を巻き起こす
ようなことをさせないようというくらいは、建
設省としても簡単にできることじゃないですか。
それは、私が質問をしたのは、建設業界全体とい
うことで言ったかもしれない。言ったかもしれない
けれども、建設省としては、そういう白トラを使用し
ないというふうな方針がとれないのかどうか、こ
こであらためて質問をしたいと思ひます。

○榎垣説明員 実は、私、建設省でございますけ
れども、発注サイドのポストではございません
で、建設業者の指導、監督、育成、そういうた立
場にあるわけでございまして、発注サイドの考え
方といたしましては、また別の担当者があるわけ
でございますけれども、発注サイドの問題として
も、確かに先生のおっしゃるような問題点がある
わけでございまして、その点、先生の御意思も
十分お伝えいたしまして、適正な措置というもの
を打ち出すように進めたいと思つております。

○井上(泉)委員 それは、白トラを幾ら運輸省が
やかましく言つても、白トラを使うような要素を
つくり出すところに問題があるんだから、これは
政務次官どうですか。そういうふうな公共団体の
公共機関が発注する工事については、白トラを使
わぬように、十分そういう業務のやり方につい
ては注意をするようにとか、何らかのことは当然措
置すべきだと思ひますが、これについての政府
としての考えはどうですか。

○村山(運)政府委員 おっしゃる通りに、この問
題は単に陸運事務所を通じての街頭監視等を通じ
ただけではなかなか十分でございまして、われ
われのほうも、荷主団体に対して従来からPRを
していただいておりますが、特に建設業界に
おいてダンブカーのようなものが事例が多いわけ
でございますので、われわれといたしまして、
建設省と至急協議いたしまして措置をいたした
い、かように思つておるわけでございます。

○井上(泉)委員 これは陸運局から地方の陸運
局、その地方の建設当局なら建設局へ話をし

て、あるいはその府県の土木部なら土木部へ、こ
ういふふうなことをしないようにということで通
達でも出せば、ずっとそれが生かされてくるで
しょう。これくらいのことには——建設課長さん
はそういう職分ではないということ逃げられた
のですけれども、やはりこれは建設省の役人とし
て、そういうことは迅速にやるようなことができ
ないのか。そういうことができる、できぬ、とい
う答弁ができるのは、だれができるのですか。私
はきょうは、あなたに来ていただくことによつ
て、建設省として白トラを使わぬことについての
何か決意が聞けるものだ、こう思つて来ていた
いたわけですから。

○榎垣説明員 実は建設業界が、どの程度違反な
白トラを使つておるかという実態が、残念なが
ら、われわれのほうではつかめていないわけで
ございます。しかしながら、かと思ひまして、建設
業界が使つておるといふことも、十分に考えられ
るところでございまして、いま先生のおっしゃ
いました点につきましては、省内におきましては
河川局、道路局、そういうところが大體発注関
係になるわけでございまして、先生の御意
思は十分お伝えいたして、適正な措置が講じられ
るよう努力したい、こう思つております。

○黒住政府委員 先般の委員会先生からこの点
の御指摘がございまして、運輸省といたしまして
は、各省に關係があることでもございまして、
で、総理府の交通安全調査室のほうに依頼いた
しまして、調査室から關係の通産省であるとか、
建設省であるとかいうふうなところに、連絡をし
ていただいております。したがって、各省で
も所定の通達等は、現在準備しておられるもの
と思つております。また同時に、われわれといたし
ましては、現地の陸運事務所を督促いたしまし
て、白トラを使つたような荷主に対しては、直接
荷主に対しても、今後それを使わぬようにして
いただくというふうなことをお願いするなど
の手を打つておりまして、運輸省の努力と關係各
省の御協力によりまして、この対策の万全を期し

ていきたいというふうな考えております。

○井上(泉)委員 これは今度の車両法の改正で
も、この改正によると、一番利益を受けるとい
うか、直接利益を受けるのは、整備事業をやつてお
る者です。そのことは、車検を受ける者も利益を
受けるということに通ずるわけですが、運輸省の
ほうは、大體業者保護というものが法律の中でよ
く出ておる。たとえば、自動車の整備事業の健全
な発達に資することによつて公共の福祉を増進す
る、あるいは道路運送事業の健全な発達をはかる
ことによつて公共の福祉を増進するといふふう
に、事業そのもののいふゆる健全な発展のため
に、いろいろな法律をつくられるというわけだ
が、これは事業者がそれによつて利益を受けるの
ではなく、国民がこれによつて利益を受ける
といふようなことにならなければ、法律の改正の意
味はないわけですが、この中で回送運行制度を新
設する、自動車の回送を業とする者は一体どれく
らいあつて、このことによつて、どれだけの利便
が得られるようなことになつておるのか、この
点、説明を願ひたい。

○黒住政府委員 臨時運行の承認の業者数は、
メーカーで百八十九、ディーラーで二千四百九
回送業三百十九、合計二千九百十七でございま
す。従来は、五日単位のもので許可番号表を交付
しておつたのでございまして、これを一定
回数以上回送を行なつております者につきまして
は、一カ月単位でその許可番号を渡すということ
で、事務を簡素化しようというわけございま
す。そのかわりに、それらが不正使用しないよ
うに厳重に監督指導いたしまして、便利な方法を
もつて回送運行に資するようにしたいというの
が、今回の改正趣旨でございます。

○井上(泉)委員 自動車のメーカーで百八十九、
これはメーカーが直接回送事業をやるわけだ
か。

○黒住政府委員 メーカーの場合におきましては
試運転をやる、あるいはディーラーの店先にこれ
を回送するといふことがあります。

るので、それをやはり明らかにしておいていただ
きたいと思うのです。

○黒住政府委員 コンピューターシステムは、車

○村山（達）政府委員 賠償額の限度額の引き上げにつきましては、すでに各方面からその要望がある。

、特に白トウの車中であつたと、三百萬の限度に加入をしてやつておるわけですが、任意保険に加入してゐる者は微々たるものであつたといふことである。

これは賠償の限度額の引き上げを早急に実施すべきだということを、委員会の意思としても申し伝えよう。委員会の意見と致す。

○砂原委員長 本件は一応重要な問題でもありませんので、理事会等で十分検討をいたしまして、善処したいと考えております。

○井上(泉)委員 これは、理事会で検討されるということはけっこうなことですが、やはり委員長が熱意を持たないと、こういうことはかどらぬわけですから、ひとつ委員長は熱意を持ってやっていただきたいと思いますと同時に、わが党が提案をしてあるこの問題についての法案というものも、これはうちの理事にも申し入れをするわけですが、これは政府提案の法律ばかり審議してしまってもつまらぬと思うが、ちよつとわが党提案の法案の審議をひとつやっていただきたい、この点どうですか。

○砂原委員長 これは十分審議する時間があると思いますから、審議いたします。

○井上(泉)委員 私の質問はこれで終わるわけですが、協力して終わりますが、損害限度額の引き上げが夏ということ——これは九月にいったら秋ですから、八月六日か、七日の立秋の時期までにはひとつきめていただくように、特に要望して私の質問を終わります。

○砂原委員長 次回は、来たる十三日火曜日、午前十時理事会、午前十時三十分委員会を開会することとし、本日はこれにて散会いたします。

午前十一時五十四分散会