

第六十三回国会 運輸委員会

議録第十六号

昭和四十五年四月七日(火曜日)

午前十時四十四分開議

出席委員

福井 勇君

宇田 國榮君

實藏君 理事

加藤 六月君

登君

登君

登君

春生君

良平君

金丸 德重君

茂君

渡辺 武三君

勝利君

菅波 茂君

長谷川 峻君

増田甲子七君

正揮君

齊藤 正男君

田代 文久君

佐藤 孝行君

砂田 重民君

古屋 亨君

井野 泰良君

渡辺 武三君

關谷 勝利君

橋本登美三郎君

角田礼次郎君

大臣 運輸大臣

砂田 重民君

古屋 亨君

井野 泰良君

渡辺 武三君

關谷 勝利君

橋本登美三郎君

角田礼次郎君

大臣 運輸大臣

砂田 重民君

古屋 亨君

井野 泰良君

渡辺 武三君

關谷 勝利君

同月三日

気象業務の整備拡充等に関する請願(田代文久君紹介)(第二二八三号)

同(内海清君紹介)(第二三五〇号)

同(石橋政嗣君紹介)(第二三五一号)

同月六日

気象業務の整備拡充等に関する請願(林百郎君紹介)(第二四七四号)

は本委員会に付託された。

地下鉄八号線建設促進に関する請願(伊藤物助丸君紹介)(第二四七五号)

同(松本忠助君紹介)(第二四七六号)

同月六日

タクシー業務適正化臨時措置法案(内閣提出第一一〇三号)

港則法の一部を改正する法律案(内閣提出第一八号)(参議院送付)

地方自治法第百五十六条第六項の規定に基づき、海運局の支局の設置に関し承認を求める件(内閣提出、承認第一号)(参議院送付)

航空に関する件(日航機乗つ取りに関する問題)

本日の会議に付した案件

タクシー業務適正化臨時措置法案(内閣提出第一一〇三号)

港則法の一部を改正する法律案(内閣提出第一八号)(参議院送付)

地方自治法第百五十六条第六項の規定に基づき、海運局の支局の設置に関し承認を求める件(内閣提出、承認第一号)(参議院送付)

航空に関する件(日航機乗つ取りに関する問題)

○福井委員長 これより会議を開きます。

航空に関する件について調査を進めます。

告がありますので、順次これを許します。宇田國榮君。

○宇田委員 このたびの日航機乗つ取り事件に際しまして、山村政務次官のとられた行動は、実に勇気と果斷力をもつて善処され、乗客はもちろん、乗務員、国民、ひとしく双手をあげて歓待いたしておる次第であります。

御承知のとおり、韓国もわが日本め、北鮮とはたまに心強く、はつきり申しますと、ひとつもないことをしないで帰ってこられましたのも、ひどくあります。そこでこれ皆さまのおかげでございます。ほんとうにありがとうございます。

たことは、まことに御同慶にたえないものであります。

われわれ委員会は、山村政務次官並びに航空局長に対して、事件当時、直ちに緊急質問をなし、その善後策を山村政務次官に要請し、場合によつては人質になつて、そうしてこの多くの生命を救つてもらいたいということまで、私自身がお願ひした次第であります、勇躍きん然として、そういうしてこの問題に当たられた。まことに心から敬意を表する次第であります。

しかししながら、いわゆる帰国されてから、いろ

いろマスコミあるいは国対あるいは各方面で、山

村政務次官から経緯を聞いておられるのでありますけれども、本来なら、本質的にわが運輸委員会に

おいて御声明をしていただきたいということがわ

れわれの念願であり、またそうすることが山村政

務次官の責務であると思つておるのであります。

したがいまして、本日は、その経緯につきまし

て、そうちしてその行動について、どうか山村政務

次官からわが運輸委員会に披瀝されるようにお願

いを申し上げたいのです。重複いたしてお

かまいませんから、ひとつこの際、山村政務次官

からの御説明をお願いを申し上げる次第であります。

○山村政府委員 最初に、私としましては、当委

員会から命ぜられました、まず第一に人命の安全

というものを確保していく、この任務を与えられ

ました。この任務を無事に果たすことができまし

て、皆さま方の前にこうして出てきて御報告でき

ます。

○宇田委員 このたびの日航機乗つ取り事件に際

しまして、山村政務次官のとられた行動は、実に

勇気と果斷力をもつて善処され、乗客はもちろ

ん、乗務員、国民、ひとしく双手をあげて歓待

いたしておる次第であります。

御承知のとおり、韓国もわが日本め、北鮮とは

たまに心強く、はつきり申しますと、ひとつも

ないことをしないで帰ってこられましたのも、ひ

どくあります。そこでこれ皆さまのおかげでござ

ります。

たことは、まことに御同慶にたえないものであります。

わが運輸委員会は、山村政務次官並びに航空局

長に対して、事件当時、直ちに緊急質問をなし、

その善後策を山村政務次官に要請し、場合によつては人質になつて、そうしてこの多くの生命を

救つてもらいたいということまで、私自身がお願

ひした次第であります、勇躍きん然として、そ

うしてこの問題に当たられた。まことに心から敬

意を表する次第であります。

しかししながら、いわゆる帰国されてから、いろ

いろマスコミあるいは国対あるいは各方面で、山

村政務次官から経緯を聞いておられるのであります

けれども、本来なら、本質的にわが運輸委員会に

おいて御声明をしていただきたいということがわ

れわれの念願であり、またそうすることが山村政

務次官の責務であると思つておるのであります。

したがいまして、本日は、その経緯につきまし

て、そうちしてその行動について、どうか山村政務

次官からわが運輸委員会に披瀝されるようにお願

いを申し上げたいのです。重複いたしてお

かまいませんから、ひとつこの際、山村政務次官

からの御説明をお願いを申し上げる次第であります。

○山村政府委員 最初に、私としましては、当委

員会から命ぜられました、まず第一に人命の安全

というものを確保していく、この任務を与えられ

ました。この任務を無事に果たすことができまし

て、皆さま方の前にこうして出てきて御報告でき

ます。

○宇田委員 このたびの日航機乗つ取り事件に際

しまして、山村政務次官のとられた行動は、実に

勇気と果斷力をもつて善処され、乗客はもちろ

ん、乗務員、国民、ひとしく双手をあげて歓待

いたしておる次第であります。

御承知のとおり、韓国もわが日本め、北鮮とは

たまに心強く、はつきり申しますと、ひとつも

ないことをしないで帰ってこられましたのも、ひ

どくあります。そこでこれ皆さまのおかげでござ

ります。

たことは、まことに御同慶にたえないものであります。

わが運輸委員会は、山村政務次官並びに航空局

長に対して、事件当時、直ちに緊急質問をなし、

その善後策を山村政務次官に要請し、場合によつては人質になつて、そうしてこの多くの生命を

救つてもらいたいということまで、私自身がお願

ひした次第であります、勇躍きん然として、そ

うしてこの問題に当たられた。まことに心から敬

意を表する次第であります。

しかししながら、いわゆる帰国されてから、いろ

いろマスコミあるいは国対あるいは各方面で、山

村政務次官から経緯を聞いておられるのであります

けれども、本来なら、本質的にわが運輸委員会に

おいて御声明をしていただきたいということがわ

れわれの念願であり、またそうすることが山村政

務次官の責務であると思つておるのであります。

したがいまして、本日は、その経緒につきまし

て、そうちしてその行動について、どうか山村政務

次官からわが運輸委員会に披瀝されるようにお願

いを申し上げたいのです。重複いたしてお

かまいせんから、ひとつこの際、山村政務次官

からの御説明をお願いを申し上げる次第であります。

○山村政府委員 最初に、私としましては、当委

員会から命ぜられました、まず第一に人命の安全

というものを確保していく、この任務を与えられ

ました。この任務を無事に果たすことができまし

て、皆さま方の前にこうして出てきて御報告でき

ます。

○宇田委員 このたびの日航機乗つ取り事件に際

しまして、山村政務次官のとられた行動は、実に

勇気と果斷力をもつて善処され、乗客はもちろ

ん、乗務員、国民、ひとしく双手をあげて歓待

いたしておる次第であります。

御承知のとおり、韓国もわが日本め、北鮮とは

たまに心強く、はつきり申しますと、ひとつも

ないことをしないで帰ってこられましたのも、ひ

どくあります。そこでこれ皆さまのおかげでござ

ります。

たことは、まことに御同慶にたえないものであります。

わが運輸委員会は、山村政務次官並びに航空局

長に対して、事件当時、直ちに緊急質問をなし、

その善後策を山村政務次官に要請し、場合によつては人質になつて、そうしてこの多くの生命を

救つてもらいたいということまで、私自身がお願

ひした次第であります、勇躍きん然として、そ

うしてこの問題に当たられた。まことに心から敬

意を表する次第であります。

しかししながら、いわゆる帰国されてから、いろ

いろマスコミあるいは国対あるいは各方面で、山

村政務次官から経緒を聞いておられるのであります

けれども、本来なら、本質的にわが運輸委員会に

おいて御声明をしていただきたいということがわ

れわれの念願であり、またそうすることが山村政

務次官の責務であると思つておるのであります。

したがいまして、本日は、その経緒につきまし

て、そうちしてその行動について、どうか山村政務

次官からわが運輸委員会に披瀝されるようにお願

いを申し上げたいのです。重複いたしてお

かまいせんから、ひとつこの際、山村政務次官

からの御説明をお願いを申し上げる次第であります。

○山村政府委員 最初に、私としましては、当委

員会から命ぜられました、まず第一に人命の安全

というものを確保していく、この任務を与えられ

ました。この任務を無事に果たすことができまし

て、皆さま方の前にこうして出てきて御報告でき

ます。

○宇田委員 このたびの日航機乗つ取り事件に際

しまして、山村政務次官のとられた行動は、実に

勇気と果斷力をもつて善処され、乗客はもちろ

ん、乗務員、国民、ひとしく双手をあげて歓待

いたしておる次第であります。

御承知のとおり、韓国もわが日本め、北鮮とは

たまに心強く、はつきり申しますと、ひとつも

ないことをしないで帰ってこられましたのも、ひ

どくあります。そこでこれ皆さまのおかげでござ

ります。

たことは、まことに御同慶にたえないものであります。

わが運輸委員会は、山村政務次官並びに航空局

長に対して、事件当時、直ちに緊急質問をなし、

その善後策を山村政務次官に要請し、場合によつては人質になつて、そうしてこの多くの生命を

救つてもらいたいということまで、私自身がお願

ひした次第であります、勇躍きん然として、そ

うしてこの問題に当たられた。まことに心から敬

意を表する次第であります。

しかししながら、いわゆる帰国されてから、いろ

いろマスコミあるいは国対あるいは各方面で、山

村政務次官から経緒を聞いておられるのであります

けれども、本来なら、本質的にわが運輸委員会に

おいて御声明をしていただきたいということがわ

れわれの念願であり、またそうすることが山村政

務次官の責務であると思つておるのであります。

したがいまして、本日は、その経緒につきまし

て、そうちしてその行動について、どうか山村政務

次官からわが運輸委員会に披瀝されるようにお願

いを申し

邸で金山大使とこまかく打ち合わせをしまして、金浦空港へ向かい、そしてこの乗つ取り事件の対策本部がござりますところへ向かたわけでござります。この対策本部のございますところは、金浦空港内のいわゆる軍の基地内でございまして、これはおそらく韓国政府として、マスコミそのほかのいろいろな取材というものが今度のこの対策に妨げになるんじゃないかということで、ほんとうの関係者以外はだれも入れないという配慮からそのようなことを行なつてくれたと思います。

まず、私は参りまして、金山大使からいろいろな事情を聞いたわけでございますが、そのとき金山大使が申しますのには、私が行きましたときには、もういろいろ韓國側と交渉済みでございました。そして韓國側から、乗客を全員おろせば犯人の好きなところへ行かせてやるという条件を出しまして、犯人と交渉しておつたわけでございります。われわれ日本人として聞いてみると、きわめて当然なことじゃないかと思うわけでございますが、ところが、この金浦空港のすぐわきは、これは私がもうくどくど申し上げるまでもございませんが、いわゆる北朝鮮、そしてその停線ラインをはさんで北朝鮮との国交状態というのは、現在休戦はしておるけれども、ほんとうに険悪な、日本としてはとても考えられないような険悪な状況であります。この韓国がよくこれまで、はつきり言つて譲歩してくれた。これは金山大使が申すことでございますが、しかしながら、私は、一般の韓国の方、そして韓国の新聞記者等と話しまして、も、韓国がなぜこれまで折れたのか、これを疑問に思つておつたようございました。そしてまた、私は、金山大使と参りまして、この対策本部では当時の最高責任者といつてもいいかと思いまが五時か六時だったと思ひますが、国防部長官ですが、国防部長官とお会いしました。国防部長官は、もうきのうから全然寝ていなかつていうことでござります。それで、国防部長官と会いましたの

できる最大限歩の線である、これ以上はできません。ひつ考へてもらいたいということでおございました。それはまた情勢の変化というものもある、いろいろな点はあるが、とりあえず現状況ではこれでひとつ交渉してくれということでおございました。そこで、いろいろ金山大使を通じて交渉しておつたわけでござりますが、全然進展はございません。

その交渉はどのようにして行なわれたかと申しますと、コントロールタワーの一一番上の階へ参りまして、そして無線をもって飛行機内と対話をいたということでございました。そして一つの一番大きな山場を使、またこの対策本部長、これらの方々のほんとうに必死の説得と申しますより、呼びかけに対しまして、犯人側も九時の行動を起こすということはやめたわけでおございます。それでわれわれはまず一安心したわけでござります。

そうすると、これは少し長期になるかも知れないと、ここで少しいろいろ犯人側の心境の変化といふものを持ってわれわれは対策を練るほかはないのだということでおござります。初めは犯人側へ御飯も差し入れまして——これは韓国側のほうでやつてくれたようでござります。御飯も犯人のほうは取る。ところが、それが一日だと思いますが、九時に出さないということでおございましたと思いまして、しかし、いろいろわれわれが得た情報では、これは副操縦士がおもに向こう側の犯人の意向を伝えたというようなことで、いろいろこつちへ話してきたのですが、すぐ出してもらわなければ困るというようないろんな案は出しました

が、しかし、われわれはそれに対しまして案外心をしておった。というのは、実はその副操縦士の場合は、脅迫をされながらやつておったということがあるわけでございます。そして日本の国内で、もう狂人が出るとか、機内の空気が険悪化して一触即発だ、どういうふうなことになるかわからないといふような、日本の国内のマスコミ関係を通じていろいろな推測で、皆さんを御心配されたようでござりますが、少なくとも私が私の奏章を出す少し前までは、そのような空氣はわれわれを感じられませんでした。

そこで、いろいろ日本の国内の新聞等も取りをして、その状況を見ておったわけでございまが、ただわれわれといたしましては、何はともあれ、はつきり申しますれば、自分のうちの家族がけんかを隣の家の中に行つてやつているようなものでございます。それを仲裁にいった人間が、今度は隣の家にこつちの言うとおりすべてやれということは、これはできません。また、これは韓国に日本の内事情というものもあると思います。しかし、私が知る範囲では、韓国の場合には、ほんとどうしては実はこういうようなこともあります。しかるまゝ日本の言うとおりには、韓国におきましては一体何をしておるのだというような、政府を国民がそれこそしかりつけるというような一場面があつた。それくらい政府は協力してやつていただきました。

そして、われわれとしてはもうここで決断する以外はないというときが、私が人質のことを申し上げた段階でございます。私は、その前にも、宇田先生ただいまおつしやいましたように、人質ということを頭に入れてということでしたが、事実頭には入つておりまして、二へん私は大臣には申し入れたのでござります。ところが、大臣は、最初のときは、まだまだそういうことをする時期ではない、時間があるから、ひとつそれは頭には入れておくが、するべきではない、わかつておるからということとでございます。ところが、

次の日本の新聞を取ってみますと、はつきり申しますれば、なぜ北へやらないのだ、北へやらないのは政府が——これは韓国にはなほだ御迷惑を受けたと思うのでござりますが、韓国の言うとおりにただ手をこまねいでいるからこんなことになるのだ、もつと政府がしつかりして、早く北へ送つてやれというような論調の新聞がばつばつ出始めております。そこで、私が大臣に申し上げたわけですが、実は大臣と口論をするという一場面もございました。大臣は、絶対やらない。しかし私は、ここでというようなこともございましたが、最後は、大臣はおれだ、おれが命令を下すまで君は動いちやいかぬということをございますので、それは下がりましたが、それでついに私が申し入れたときというのは、実は大臣が、山村君、これが限度じやないか、済まないけれどもと言われまして、私は、はいわかりましたというところで、いわゆる人質となることを引き受けたわけでござります。

しかし、人質を引き受けるということを申し入られたら、すぐ今度は向こうのほうから、これは向こうのほうで言うのは、本物のおまえだという証明は何にもできない、だから、これは私の尊敬する社会党の阿部議士呼んできてもらいたいといふことでございました。そこで、私のほうは、急遽これを連絡をとりまして、そして阿部先生においでいただきたわけござります。それで、阿部先生とともにその晩大使の公邸で綿密な打ち合わせをいたしまして、次の日の犯人との会談に臨んだわけでございます。そして、私には、少なくとも尊敬する阿部先生ということでござりますから、これで何らかもう少し交渉ができるんじやないかという淡い期待があつたわけござります。それで、飛行機のわきへタップをつけました。これは操縦席の窓のところにつけたわけでござります。そして、阿部先生が、いま間違いなく山村新治郎がそこに来ているということで交渉をしまして、私が手をあげたら山村君すぐ来てくれた。これは操縦席の窓のところにつけたわけでござります。そして、阿部先生が、いま間違いなく

るで待つておったわけございます。そうしたら、犯人のほうから、政務次官か、そうだ、それではとりあえずおまえさんここに乗りなさい、それでわれわれは全部おろすから、いや、それは困る。私のほうは、全部おろしてから私が乗り込む、そういう約束事しか考えてないということで、犯人のほうとぶつかつてしましました。そこで、阿部先生を尊敬しているということを私は言つたわけですが、実は私には一面識もないんだということをございました。そういうようなくらいに少し議論が沸騰して、犯人とのやりとりが激しくなつてきただので、阿部先生がまあまあと言つたら、うるさい、おまえは黙つておれ、おれは政府代表と話しているんだと。これはちょっと常識では考えられない犯人の行動じやないか。わざわざ日本から証人として呼びまして、そして証明してくれたその人が仲裁に入つたら、うるさい、おまえには通用はないんだと言われて、阿部先生もかなり憤慨された。私も阿部先生には申しわけなく思つておりますが、何しろ相手は気違いでございます。おそらく社会党の皆さん、阿部先生ということで、そんなに阿部先生と関係があるのかというようなことで、心底配されたことだらうと思ひますが、全然そういうことはございません。これは犯人が阿部先生を呼び出すための一つの敬語みたいないもので、尊敬する、こうつけたと思っていただければいいと思います。阿部先生がそこで完全におこるのも無理ございませんで、それきりあとは電話はなくなつてしましました。

た。いわゆる取りかえつこと申しますか、犯人側からも人質を出させまして、私が入り込んで、あの乗客を全部おろしてから、そこで犯人を乗らせて、平壌へ向かつたわけでございます。

ただ、その犯人たちの心境というのは、ただいま申しましたように気違いですから、心境といふものはないのかかもしれません、機内におきましたが、私の場合は、初めに犯人側からうそつきをいうことを指摘されたわけです。うそつきといふのは、私が半分ずつということで約束して、半分おろした段階で、また条件を出して、そこで交渉する、これはうそつきじゃないか。これは私も率直にあやまりました。しかし、これは全然私の間違をしていないところでございます。私はその飛行機の下におりまして、それは本部と犯人とやりとりでございます。私はそこで生命の危機を感じたわけでございます。犯人側からすれば、これははつきり言えば、ペテンにかかるつておれたちの仲間を出したというようなことでござりますし、それと同時に、私が生命の危機を感じたというのを前に北鮮側から回答が来たわけでございます。

ところが、それともう一つ、実は私にとりましてはなはだ気持ちの悪いいろいろな状況が——状況というよりも、いままでの経過が出てきたわけです。というのは、前の韓国のいわゆるハイジャック、乗つ取り事件のときに、北側へ連れていかれた人間がまだ十二人帰ってきていない。どうなつてしまつたか、全然音信不通、殺されたんだからどうかも全然わからないということをございます。それで、その帰されない人というのは搭乗員とマスコミ関係。ましてや、これは韓国側の言うことです、政務次官、あなたが行つたとなつたら、これは一番大きな、向こうにとつては重要な人間ということになるから、これはだめだということを回を重ねて言うわけでございますが、私としては、これは気持ちのいいことではございませんでした。

そういうようなことを頭に入れてあつたわけですが、その上に犯人をおこらしてしまつた。もうこのときは完全に私は寛悟していたわけです。そうしまして、私は、乗りぎわに、大使、こんなことをやつてもらつては困る、ひとつ約束だけは守つてもらいたいということで乗り込んだわけですが、そうしましたら、私が思つてましたとおり、犯人はかんかんでございました。おまえはうそつきだとうようなことでございました。ところが、私が入つていつたときに、残つていた五十人の方々が、よっぽどお待ちいただいたと聞いて、ぱちぱちと拍手がわつと出まして、その瞬間に、犯人とのやりとりはなくなつたわけであります。それで、皆さんおそくなつて申しわけありませんでしたとあいさつしてしましたら、いきなりうしろから向きを変えられて、手をぐるぐるつと縛られて、一番前の席へすわらされてしまつた。それで、あと五十人近い残りの方がおりまして、そのあと一番緊迫した状態で、ちょっとお話を出してくださいました。そこへ大使から、政務次官を出してもらいたいということで電話がかってきたわけです。政務次官、おまえ電話だ。

そして、前に行けと、いうことで行つたわけですが、行つたら——電話は機内に二つあります。私が、うしろの、外からは見えないところにございました。それを犯人側がとつて、全部やりとりを聞く。そのときに、まず大使から、ただいまの政務次官から言わされましたことを伝えました、今後は絶対にこのようなうそはつかないということを確約いたしております、これをまずお伝えいたしますと、いうことが出たわけでござります。それあと、いま整備をしておりますとか、いろいろなことをやりとりをしておりましたが、そこで電話を切りましたら、犯人側は、今までおまえと言つていたのが、今度は先生となつたわけでござります。先生、あなたはうそをつかないと思っていましたよ。

これからは、皆さまに、必ずお心配していた大だいわけですが、私にとりましては緊迫した空氣といふのは、一つもございませんでした。

あとはいろいろ犯人たちとやりとりをしながら行つたわけですが、機内においてはみんな確かにドス、いわゆる短刀、それからもう少し長いわざし程度のもの、そういうものをみんなそれぞれ持つておきました。それと爆弾を持つていました。その爆弾というのは、鉄の管を両方鉄のせんでとめたようなものでしたが、その連中も私をばかに信用してくれまして、私のわきにその爆弾を置いていく始末なんです。それで私、これいいのかいと言つたら、ああ、それはだいじょうぶなんですね、こっちに持つているこれを入れなければ爆発しないんです。どうなんだと言つたら、中に入つてているのはダイナマイトだ、しかし、こっちに持つてているのは硫酸だ——硫酸が試験管のようなものに入つてしまして、そのふたをあけてそこに入れて、それでたたきつけると爆発する。飛行機が吹っ飛ぶというようなものではないらしいのですが、少なくともその破片で飛行機がぶつぶつ穴があいてしまることは間違いないようでござります。連中はそれを十数本用意してあったようでご

ざいます。犯人は九人でございます。それで、その十数本の爆薬というものを考えましたときに、私はほんとうにぞつとしたのですが、彼らはほんとうに狂人といいますか、阿部先生を呼び出して、あんな失礼なことを言った彼らにしてみれば、これは当然というか、あたりまえのこととて、そこまで気をつかう必要はないということなんです。

りをしました。平壌に着いてから二時間少々の時間、約三時間を平壌に着いてから二時間少々の時間、約三時間をこえる間犯人たちとやりとりをしました。私の電話が終わつた段階では、完全に私の手を縛つた綱から何から全部取つてしましました。それで、先生、あとは自由などころへ行つてくれ。あとは自由ということで、私がすわつているところに、先生、コーヒーがいいですか、紅茶がいいですかと言つてくるようなぐあいです。ただ、そこで、今回のこの乗客の一部、ほんの一部の皆さんですけれども、テレビなどへ出まして、また新聞記者会見で、あんないい青年たちはないというような意味の発言をしておられる方が二、三あるわけでござります。おそらくその人たちは、私たちに一つも危害を加えないとされた、そして最後には、聞くところによると、お別れペーナイなどを聞いたそうです。これはちょっと私どもには理解できないところなんですが、やはりその時期の機内のお客さんというのは少し異常心理になつてゐるのではないか。

それと、彼らの指導格である田宮というのが実は私と一番話をするのが長かつたのですが、犯人田宮が言いますのは、もう私は日本へは永遠に帰らない、そこで、せっかく先生と一緒になつたんだから種あかししていくよというようなことでございます。それで私も、今後のことがござりますので、いろいろ聞きました。聞きましたら、まず第一に、今回の飛行機乗つ取り事件で何が成功したと思うかという、私に対する向こうからの問い合わせでござります。私は、こつちはわからぬ、何

なんだいということでお聞きましたら、まず第一に乗客の心理というものを完全にこっちにつかまってしまった。一つの例をあげれば、まず最初に自分たちが乗り込んで乗客が言うことを聞いた段階で、すぐうしろ手に縛りあげて乗客を恐怖のど底へおとしいれた、これが第一番の成功のもとだ。そして乗客の恐怖感というのを徐々に除いていきながら、結局ハイジャックという問題、この凶悪な犯罪をも完全に別のものにしてしまった。この凶悪な犯罪を犯した犯人はおまえたちだとう考えを乗客の頭からなくしてしまった。そして言うことさえ聞いていれば、もう何もしないんだ、この人たちはいい人たちなんだというようなことを思わせる。たとえば御飯が出てくる。ぱつと乗客に配ってしまう。自分たちはあとで食べる。そしてまた、いろいろ乗客が持っているもの、たとえばあめを持っている人間は出せ、食いものを持っている人間は食いものを全部出せ、たばこを持っている人間は全部たばこを出せ、お客のほうは何てひどいやつだとと思う。ところが、それをたばこのほしい人は、いいと手をあげる、では何本ずつとばと配る。あめのほしい人は、いいと配る。これはほんとうに犯人の巧妙なところかもしませんが、そのようなことをやっています。やつらの言葉のは、それははつきり言うと、ハイジャックを成功させるための一つの手段なんだ、まずお客様の心理状態を完全にこっちのものにしてしまわなければだめだということです。

そして、私は、実はゆうべもテレビに出演せらるべきだったときに言ったのですが、私が乗り込みましてから、犯人の一人が、コーヒーにしますか紅茶にしますかと言ひながら、先生、これ弁当です、もしかない、おれたちはあくまでも慎重の上にも慎重、いや、さっきおりていった連中に全部毒味させたということです。聞いてみますと、これは乗客のほんのわずかの方々ですが、御飯だつて先に

食べたといつて、彼らをほめております。これはエールモットにされたいたことが全然わからない。そして彼らは、乗客が御飯を食べて三時間たつて何でもないということを見てからでなければ食べなかつたわけです。全部のものがそうです。これくらい彼らとしては慎重に事を運んでいた。ところが、その反面、われわれでは考え方があつたくらいいルーズなところがござります。阿部先生の問題がそうでございました。

もう一つ、彼らは北鮮と何の連絡もありませぬ。実は北鮮へ着く直前ですが、若いほんとうに子供みたいな青年が私のわきにすわつていて、先生、北鮮へ行つたらおれたちどうなるんだろう。そんなばかな、おれを誘拐して人質にとっておいて、おれたちはどうなるんだなんて。(笑)声)ところが、彼らは真剣なんです。何もないのか、行つたらどうするんだ、どうするかわからぬい、出たとこ勝負だ——これは私の心境と一緒にがれませんが、彼らの場合は、あくまでも計画もあれば、意思の通せるところがありながら、出たとこ勝負、関係なしというような、そんなところに平氣で飛び込んでいつている。

そして、いろいろ彼らとのやりとりもございましたが、あまり時間も長くなりますが、飛ばしまして、それで平壤の付近に行つたわけです。そのころはもうだんだん暗くなつてきた。そして、平壤の空港じゃないかなというのがあったのですが、ちょっととどうも違うようだ、じゃもう少し先に行つてさがそとかと言つたときに、完全にあと五分か十分で終わりだ——終わりといふのは、暗くなつて有視飛行ができなくなつてしまふ。有視飛行ができなければ、向こうからレーダーそのほかで誘導してもらつたらどうだといひますが、誘導といふものが一つもないわけです。これは完全に機長、副操縦士の二人の、それこそいままでの勘と技術によってそこまで行つたわけです。そして、いまからおります、ベルトをきつく縛つてください、しつかり座席につかまっていただきたいといふ放送があつたわけです。それで、私はぎゅつ

ベルトを締めて、そして皆さん御存じのよう
に、からだを前に傾けた。これが一番ショックを
受けない方法だ。そうしたら、そのわきにおりま
したのが、先生何やっているんです、何言つてい
るんだ、こうするのが一番ショックが少ないんだ
よ、はあ、私は初めて飛行機に乗ったのでわかり
ませんでした、ほんとにそんなようなメンバーで
す。それで私はすわってぎゅっと締めた。そして
おりたわけですが、私は今まで百数十回飛行機
に乗つております。しかし、はつきり言うと、こ
のときの衝撃くらいものすごい衝撃は受けたこと
がございません。だだだだと、ほんとにからだ
が飛び上りました。一つの例を申し上げます
と、彼ら犯人たちが爆薬の一つのあれとして持つ
ておりました硫酸というのは、みんなワインチャツ
のポケットに入れていたわけです。それがあふれ
出て、彼らのワインチャツが焦げたというようなこ
とがあるくらいすごい振動だったのです。それと
また、皆さん御承知のとまる寸前の逆噴射です。
これも、私は逆噴射というのはよく経験しており
ますが、あれほどひどい逆噴射は初めてです。そ
しておりてみて——ちょっと窓の外から私のぞ
うと思つたんですが、私のほうはうしろで、機長
のほうが先でのぞけなかつたんですが、あとで機
長、副操縦士に聞いてみたところが、もう滑走路
が幾らもなかつた。やっぱりあれをやらなければ
だめだつたということござります。

それで、ちょっとこの問題について申し上げま
すが、あとで、機内から出まして、向こうへ着いて
ホテルへ行って御飯を食べるというときに、副操
縦士が私のわきにすわつたわけですが、そのとき
に副操縦士の言つには、先生申しわけありません
でした。何だと言つたら、実は先生、私らと一緒に
死んでもらつつもりだったんです。というの
は、百に一つのかけをした——私は、これは、機長
と副操縦士はどれほど表彰しても、ほめて、それ
ほどほめ過ぎではないと言えると思うのですが、
彼らが言つますには、百に一つのかけ、誘導装
置は何もない、有視界飛行の着陸の最終段階だ。

それで乗っている人間は、私、政務次官と搭乗員が三人、そして気違いがここに九人あと乗つてゐるわけです。そこで、機長と副操縦士が相談しまして、ここでもしやらなければ、韓国へは帰れないわけです。というのは、韓国を出発するときに、もう今後は韓国領内へは絶対入れませんよという約束がついているわけです。それを承知して出てきている。ところが悪いことに、東京まで帰つてくる燃料があるわけです。もしあれがあのまま帰つていつたらどうなつていただしよう。おそらくこれはまたそのまま、今度はもつと大きな問題として東京で騒ぎが起きる。日本国じゅうが騒ぐという問題になる。そこで、機長、副操縦士と二人で決断して、政務次官には申しわけないけれども、間違つたら死んでもらおう、機長、副操縦士のほうは、まあおれたちは職務だ、これを遂行する。あと乗つているやつは九人の気違いだ、鬼畜だ、畜生だ、こういうようなやつを道連れならかまわないじゃないか、政務次官もあとで死んでからでもかんべんしてくれだらうという気持ちで突つ込んだそうです。ほんとうに先生、申しわけありませんでしたということが、副操縦士から私は言つたことでした。それで、どれほど副操縦士、機長が一生懸命やつてくれたかと申しますと、副操縦士は、飛行機に乗りましてから北鮮の空港へおりるまでの間、全部すわり切りです、トイレへ行く以外は。ところが、普通の乗客と違ひなんかできないわけです。ですから、ほとんど圧力のかかるところは全部しりの骨二つといふことになるわけです。だから、御飯食べているときに、先生、こんなところできだつたない話をして申しわけないです。実はパンツの両方のしりが二つ穴があいてしまつた、いや、私も驚きました、なんていふことを言つておりますが、実はそれはつきり言つた一生懸命やつてくれました。私は、今度の彼らのとつてくれたその行動というの、今回問題を一番大きく片づけたと思うのです。ほんと

うに沈着、冷静と言つてもいいと思います。

私はそのときに考えたのは、やはり時間がかかる

段階で私たちに聞かしてくれないのか、おまえは

あります。実は、きのうちよど彼らに対して大臣表彰がありまして、私もそこへ立ち会いました。そのあとで歎談ということになつたときに、機長に聞いたわけです。機長、あれ、もしあそこで乗客が全員乗つていたとしたらどうする。完全に全員即死だそうです。そしてただ一つ機長がつけ加えました。私はその場合は東京へ帰りました——しかし、私はぞっとするんですが、あのとき乗客を全員乗ませぬなつたか、そういうことです。東京へあるままでその状況で、結局板付にあった、そして金浦にあつた状況をそのまま東京へ持ち帰るわけです。考えただけでも私はぞといたします。しかし、その際の搭乗員のとつてくれた措置というものに對して、私はほんとうに心からもう感謝、これ感謝をするという以外に何ものもございませんでした。

しかし、そういうようなくらいにしながら北鮮へ着きましたが、着いてから彼らの行動でございますが、これはもう氣違いといふに私はひとしいと思います。気違いといふより私どもには想像できないわけです。善悪は別にしまして、彼らは命がけの仕事をしたわけです。ところが、新聞紙上で、着いたからといって喜んで、から手のまねをしてどうこうといいますが、それはそうじやございませんで、私と中で話をしました。それで、くたびれたから、こうやっておりてきましたというところだと思います。それをそういうぐらいう方が、この一人は退席させられて、私と機長が残つたわけですが、そして新聞記者から非常に責められました。しかし、その責められた結果は、おまえたちは北鮮の法を犯したんだ、これは有罪と認めるか、認めた場合にはどんな判決が下ろうと文句言わないでそれにつぶすんだな、これが連続でございました。そしてその記者会見の最後、あとで、今度はぱつと——新聞社だそうでござります。これが、政府の委任を受けて来た、そこでみんなに伝えるということで、私のほうは通訳がつくわけですが、通訳を聞きますと、四人は全員無罪である——無罪であるとは言いませんでしたが、全員わが領内を本日午後出していくことを認める、退去することを認める——私も、はつきり言つて、これはうれしかつたです。しかし、それならなぜその二人が行くときに——私は、二人がどうしたのかと思つて、実は処罰されるんじやないかと思つて心配したのです。ところが、あとで聞きまつたら、すぐ飛行場へ行けということを立ちました。私はこれはどこかわいことはないと思うのです。これだけの凶悪な犯罪を犯して、そしてそれを顔色も変えずにやつてのけているわけで

す。私はそのときに考えたのは、やはり時間がかかるいろいろな批判は受けましたが、しかし、彼らをいわゆる武力をもつて何とか制圧しようとしてからなかつたというのは、ほんとうに幸いであった。もしそれを行なつた場合は、彼らは完全にその爆弾とともに自爆をしております。同時に、乗客もその道連れにされております。それを考へましたとき、今回のこの措置というものは、少なくとも、ベストとは言えないまでも、いい方法じゃなかつたか、そういうやうで私は考へましたとき、もう二つあります。といいますのは、われわれが参りましてまず困りましたのは、彼らは大歓待のつもりで、すばらしいホテル——日本のホテルからいえば、備品そのほかはずいぶん悪いものです。しかし、部屋というのはたいへんなもので、ます私ども入りますと、これくらい大きさで、北鮮へ着きました。そして確かに人道的に取り扱っていただきました。ただ、人道的とはいいますが、ちょっと私どもが理解できないのは、これは私ども四人すらされたわけです。そしていろいろ取り調べ、無罪を言い渡される寸前ですが、そのとき、二人は退席していました。これは副操縦士と航空機関士、江崎さんという方と柏原といふ方ですが、この二人は退席させられて、私どもも四五人すらされたわけです。そして、彼らは命がけの仕事をしたわけです。ところが、新聞紙上で、着いたからといって喜んで、から手のまねをしてどうこうといいますが、それはそうじやございませんで、私と中で話をしました。それで、くたびれたから、こうやっておりてきましたというところだと思います。それをそういうぐらいう方が、この一人は退席させられて、私と機長が残つたわけですが、そして新聞記者から非常に責められました。しかし、その責められた結果は、おまえたちは北鮮の法を犯したんだ、これは有罪と認めるか、認めた場合にはどんな判決が下ろうと文句言わないでそれにつぶすんだな、これが連続でございました。そしてその記者会見の最後、あとで、今度はぱつと——新聞社だそうでござります。これが、政府の委任を受けて来た、そこでみんなに伝えるということで、私のほうは通訳がつくわけですが、通訳を聞きますと、四人は全員無罪である——無罪であるとは言いませんでしたが、全員わが領内を本日午後出していくことを認める、退去することを認める——私も、はつきり言つて、これはうれしかつたです。しかし、それならなぜその二人が行くときに——私は、二人がどうしたのかと思つて、実は処罰されるんじやないかと思つて心配したのです。ところが、あとで聞きまつたら、すぐ飛行場へ行けということを立ちました。私はこれはどこかわいことはないと思うのです。これだけの凶悪な犯罪を犯して、そしてそれを顔色も変えずにやつてのけているわけで、車に乗せて連れていかれた。それならなぜそのころが、せつかく来たんだから、わが国の映画を見ていくつてくれ、そこまではけつこうです。私

もうおつき合ひのつもりですから見にいきました。
ところが、これがいつまでたっても終わらない。
一体いつまでかかるのかと聞いたら、いや二時に
終わるんだ。十一時半に始まつて、二時に終わ
る、二時間半見せられたわけです。私のほうは政
治家という立場もありまして、はつきり言うと、北
鮮の国内の工業はこうなつてゐる、商業はこうい
うぐあいにやつてゐる、教育はこうだということ
は、関心もあるわけですから、私はおもしろく見
ている。ところが、私がこつくりすることがあり
ました。そうすると、通訳がつづいてまた話し出す
わけです。機長と副操縦士に聞いてみると、つらい
といったらない、目がくつついちゃう。目がくつ
つくと、またすぐやる。人道的立場といふけれど
も、これは人道的立場ぢやない。私はそういうぐ
あいに感じました。

それとまたもう一つ。翌朝五時に起こされたわ
けです。一時に一応映画は終わつたわけですが、私
どもそうかといつて、映画を見てどうこうという
と目がさえますから、寝るのは二時半か三時と
いうことになる。そして朝五時に起こされ、また
がばつとニンニクの十品が出るわけです。それで
私は、絶対それは食べられない私は腹が痛い、
絶対だめだということで断わりました。そうした
ら、私のほうへは、それじやこれを食べないから、
飛行機が立てなくなつても、おまえの責任だ。おれ
は腹が痛いんだからしようがない、あそうちかと
言つて、すぐ医者を呼んできまして、医者が診断
して、あなたの肝臓が少し悪くないかと言うから、
日本ではよく飲み過ぎをやるからと言うと、薬を
くれた。それですぐ済んだ。ところが、あとで聞
きますと、副操縦士は、おまえが食べなければ飛
行機は立たせないと云つて、命がけで半分食べ
たということを言つて、いました。

しかし、これは彼らも誤解をしてやつて、いたよ
うでござります。というのは、あとで帰りに、今度
の滞在についてあなたに何か特別の意見があつた
ら言つてもらいたい、また感想なり何があつたら
言つてもらいたいというので、とりあえず一つ言

わせてもらいたい、めしをあんなに強要するのは絶対やめなさい、はなはだ迷惑だ。それから映画のこととも考えてもらいたい。私どもは朝早いんだ。それをどんないい映画を見せられたって、あれではだめになつてしまりますよ。めしと映画のこととは申し上げておきたい。それはわかつたといふことで、おそらく今度北鮮へ行かれたら——もちろん今度はこんなハイジャックじゃなくして、社会の皆さんは去年も行かれましたが、今度行かれた場合は、おそらく映画とめの責め苦はのがれられると思います。(笑聲)

そういうようなわけで、私も帰ってきた結果から見ますと、とても人道的に取り扱つていたがいたことは事実でございます。

それで、私は、特に今回のこの問題についてここで申し上げたいのですが、この委員会を通じ、そしてまた、この委員会がまず第一番に立ち上がりついていただきまして、日本の世論、そして世界の世論となつた。それが韓国、そして北朝鮮というものを動かして、ここまで解決を見たのじゃないか。特に私は、全員乗せて空港に行った場合には、もしおりれば全滅だつた。だめであつた場合はもう一べん東京に帰つてきたということを考えますと、あの狂人と一緒にもう一べん東京に帰つてきたらどのような惨事が起きたかを思いますが、ほんとうに今回皆さま方にいろいろ御心配をおかけして申しわけございませんでしたが、いろいろ私のとりました立場も御了解いただきまして、お許しいただければ幸いと思います。これをもちましてあいさつといつたします。(拍手)

○宇田委員 詳細にわたる経緯をお伺いいたしましたが、山村政務次官は自分みずから功を擧げて、きわめて謙虚な態度であられることに対しても、重ねて敬服いたします。

なおまた、社会党の阿部代議士に御協力を願い、全く超党派的に、本委員会も実にこの問題に対しましては終始一貫御協力を願つた次第であります。

なおまた、山村政務次官によつと御注意が
がた私の御助言を申し上げますが、これからい
んなところでいろいろ発言を求められると思
いますが、これは口頭ではなかなかたいへんです、
そんな博学の、記憶力の強い人でも。だから、そ
要項だけメモでもされておったほうが話がしや
いと思います。そうされませんと、話が前後にな
たり、またそこにいろんな問題が出てまいるとな
いますから、一時間が二時間さいてまとまつたし
のを記録されてひとつお話をされるように、は
は大僭越で失礼であります。お願いします。
ただいまの絆縛を承つて、心から敬意を表し、
そしてまた、日本航空史上かつてないところのこ
の凶悪事件、これが再び起こらないよう万全の處
置をされるようにお願いいたしまして、私の委
問を終わります。ありがとうございました。
○福井委員長 井野正揮君。

命をかけての席で続いてこれから運輸行政の問題をお尋ねをするのは、あまりにも私は常識がないことになると思います。そういう点では、「さうはその質問は避けたいと思いますけれども、この問題を担当するこの運輸委員会としては、いま言つた二つの使い分けをいたしまして、今後に処する問題、あるいは今度の政府のとった措置あるいは日航のとった措置、いかに英雄的な、崇高な任務を果たされたとはいえ、石田機長以下の乗員の皆さんのとられた措置を、眞実を明らかにして今後の問題に対処しなければならぬ、こういうふうに考えますが、きょうは適当な時間でもありますんし、場所でもないと考えますので、この点は御慮慮申し上げたいというふうに考えておるわけであります。

ただ、私も、先ほど御質問なさいましたと同じように、緊急質問を通告いたしましたが、しかし、これは国会の許すところになりませんで、その演説原稿をその後推移する情勢の中で照らし合わせてみて、私は、あまり多くの経験のないほうがあかえて問題の解決に誤らないんじやないかとう気がするわけです。

ここで一つだけ、心境としてお尋ねをしておきたいと思いますことは、いま國へ帰られて冷静になられた山村次官がお考えになることの中で、先ほど御説明申し上げましたように、政府あるいは国会でつくられた法律、それから日本航空が職員に平素研修を続けておった、かかる事態が生じた場合の処理の方針、こういうものの中にその基調になつておるのは、何といつても日本国憲法の精神であろうと思うのであります。そして、人道に徹する、人格を尊重し、人命を尊重する、この姿勢こそが、すべての発想になつているところに、そういう社会環境の中で成長された山村さんにもその決断があった、私はこう考えるわけであります。もう一つ考えてみなければならないことは、不

幸な状態、戦争からいまなお国交が回復してない北鮮の人間性の問題、過剰なサービスもその中にあります。しかし、終始彼らの考えていることよりも、今日段階で日本の人々が考へておるものとはかなり相違があるということを、私も諸外国を往来して感じます。その国家体制の中が住みよいとか、これは別にうな判断でありまして、人の命に関する問題と聞いて、いわゆる人道追求の上で、またわれわれの印象とはかなりかけ離れたものがある、こういうふうに感じられる次第であります。いずれにしても、先ほども御注意がございましたように、山村さん以外にはその体験をお持ちになつていなければなりません。

山村さんの今後のものの考え方、日本の世論を大きく左右する重要なポイントを持つておると思います。そういう点で、今回の不幸な中に生き残めて幸福な結果が得られたことが、今後の日本の政治の一つの大好きなポイントになるとするならば、これはまた歴史的にたいへんな功績であるとも考えます。こういうような点から考えてみると、いま二つの点に触れて、日本国憲法の崇高な精神、そしてもう一つ、いまなお、交戦状態とほん言いませんけれども、国交回復しない國の人間性の良心に対する理解の問題を、感じとしてお話をいただければ幸いだと思います。きょうは重ねて質問いたしました。

○井野委員 これで質問を終わりたいと思いますが、実はこの委員会としては、今日わが國の航空法その他の政令等に關しまして、この富士山頂上でハイジャックが起こった瞬間から、はたして行政的機能が働いておつたかどうかという点、あるいはそれが運輸行政の面からほんとうに完備されておつたかどうか。非常に疑問の点が多うございまます。そういうような点で、指揮をされた運輸大臣と、命を受けて行動された次官とは、おづから区別されるべきものだということでお尋ねすることは適当でないと私は思いますから、質問を打ち切るわけでござります。その点については、いかなる法案にも先立つて、本件を通じての今後の航空運航に対する処理の問題を整理することこそ、この委員会の重要な使命だと思います。委員長として、かかる措置をおとりくださることを希望いたしまして、質問を終わります。

○村山委員長代理 宮井君
○宮井委員 山村政務次官、たいへんごくらうさ
までございました。
大任を果たされ、今日ただいま委員会で御報告

山村さんの今後のものの考え方は、日本の世論を大きく左右する重要なポイントを持つておると思います。そういう点で、今回の不幸な中にきて、もとめて幸福な結果が得られたということが、今後の日本の政治の一つの大きなポイントになるとすれば、これはまた歴史的にたいへんな功績であるとも考えます。こういうような点から考えてみましても、いま二つの点に触れて、日本国憲法の崇高なる精神、そしてもう一つ、いまなお、交戦状態とは言いませんけれども、国交回復しない國の人間的良心に対する理解の問題を、感じとしてお話をただければ幸いだと思います。きょうは重ねて質問いたしました。

先ほどもお話を出ましたが、犯人が、これ以上こちらが抵抗いたしますと爆弾で自爆するという、そういう態度に出てくるような状況であつた、こういうお話をございましたが、これから問題になるのは、ハイジャック対策、航空法の問題でございます。航空法の改正によりまして機長に警察権を与えていくという問題でございますが、アメリカでは副操縦士が取り押さえようとして射撃

である、こういふうなこともいわれておるわけですが、実際の責任者として、今回のこの問題をなまに感じた感触といいますか、航空法の改正に対する御意見を聞きまして、こまかい点はまた委員会で質問したいと思います。

○山村政府委員 私は、今回のこの事件を体験しました者の一人といったしまして、ほんとうにこのような事件は二度と起こしてはいけないという気持ちで一ぱいでござります。そうして特に、いわゆる航空法の改正、ハイジャック問題に対するいろいろな刑罰というものもございますが、ただ、それだけではなかなか解決できない問題ではないかというぐあいに考えるものでござります。と申しますのは、これはあくまでも私見でございますが、日本でもしそういうようなことをやりまして、犯人が出ていつてしまったら、それつきりもう重くすればするほど絶対帰れないということになるわけでございます。そこで、凶悪化するおそれもあるのではないか。また、これは一つの例でございますが、韓国のはうではいわゆるハイジャック問題に対してどういうような対策を練つておるかということも聞いてみました。韓国の場合は、操縦席と乗客席を完全に分離しておる、ちょっと操縦席には入れないというようやあいになつておるようでございます。そして、乗客席のほうへいわゆるボデガード的な人間が入つておる。しかし、これは韓国であればこそ通じる問題でございます。と申しますのは、韓国の場合には前にハイジャックで北鮮へ連れて行かれた搭乗員が帰つてきていないわけです。ですから、操縦席と乗客のほうを完全に切り離してしまえば、幾ら乗客のほうを脅迫しても、操縦士は目的地へ乗つていつたらもう帰つてこられないという気持ちがあります。そこで、韓国の場合には、別にしておいて、客席を占領しても、操縦者までは自由にコントロールできないという状況ができるわけですが、これが私に申しておりましたことは、絶

○福井委員長 和田春生君
○和田(春)委員 今回の事件に關しましていろいろ質問をいたしたいと考えておりますけれども、本日の会議の時間の都合もござります。そこで、運輸委員の一人といたしまして、山村運輸次官がまことに称賛すべき犠牲的精祿を發揮されまして、任務を全うして帰られたことに対して、深甚な感謝の意と敬意を表しまして、本日は、私の質問を終わりたいと思います。ありがとうございます。
○山村政府委員 先生にただいまおほめのことばをいたしましたが、私としましては、ほんとうにただ無我夢中、この委員会から与えられました、人命の安全確保に全力を尽くせ、どのようなことをやつてもこれだけはやつてこい、それを無我夢中でやつてきたというのが私の心境でござります。私、言うならば、ただこの委員会から命ぜられたことをやつてきたというにすぎませんものを、それほどおほめいただきまして、ありがとうございました。

Digitized by srujanika@gmail.com

3 運輸大臣は、第一項の届出を受理したときは、第十条第一項の規定により登録を消除する場合を除き、届出があつた事項を登録しなければならない。

(登録の消除)

第十条 運輸大臣は、登録運転者が次の各号の一に該当するときは、その登録を消除しなければならない。

(登録の取消し等)

一 前条第一項の規定により登録を取り消されたとき。

に該当するとき、又は登録運転者となる前一年以内に第一号若しくは第二号に該当していたことが判明したときは、その登録を取り消すこととする。

かである。
一 この法律、道路運送法若しくは同法に基づく命令に違反する行為をし、又は一般乗用旅客自動車運送事業を經營する者の業務に関し当該事業の用に供する自動車の運転者としてこの法律、道路運送法若しくは同法に基づく命令若しくはこれらに基づく处分若しくはこれに附した条件に違反する行為をしたとき。
一般乗用旅客自動車運送事業の用に供する

自動車の運転者の職務に関する著しく不適当な行為をしたと認められるとき。

3 の期間を定めて登録を行なわない旨の決定をしなければならない。

該當した場合において同項の処分前にその登録の消粧が丁なわれたときは、その者について、運輸大臣は、登録運転者が第一項各号の一に

二年以内の期間を定めて登録を行なわない旨の決定をすることができる。

4
運輸大臣は第一号又は前項の規定による处分をしようとするときは、当該処分に係る者に對し、あらかじめ、期日及び場所を指定して、聽聞をしなければならない。聽聞に際しては、意見を述べ、及び証拠を提出する機会が与えられなければならない。

5 運輸大臣は、第一項から第三項までの規定による処分をしたときは、直ちにその旨を当該处分に係る者に通知しなければならない。

（登録の消除）

第十条 運輸大臣は、登録運転者が次の各号の一に該当するときは、その登録を消除しなければならない。

一 前条第一項の規定により登録を取り消されたとき。

二 第七条第一項第一号又は第二号に該当しているとき。

三 その雇用者として登録されているタクシー事業者に雇用されなくなり、又はタクシーの運転者として選任されなくなつた後、運輸省令で定める期間を経過したとき、又は登録の消除を申請したとき。

前項の規定にかかわらず、運輸大臣は、登録運転者が運輸省令で定める事由により第七条第一項第一号に該当するときは、その事由を登録し、その事由の存続する期間、登録の効力を停止しなければならない。

運輸大臣は、第一項（第三号を除く。）の規定により登録を消除し、又は前項の規定により登録の効力を停止したときは、直ちにその旨を次の各号に掲げる区分に従い、当該各号に掲げる者に通知しなければならない。

一 第一項第一号に該当する場合 登録の消除に係る者を雇用しているタクシー事業者

二 第一項第二号に該当する場合（前項の規定により登録の効力を停止する場合を含む。）登録の消除又は効力の停止に係る者及びその者を雇用しているタクシー事業者

十三条 運輸大臣は、前条第一項の消除に係る原簿に次の事項を記載して政令で定める期間これを保存しておかなければならぬ。

一 登録の消除の事由（その事由が登録の取消しによるものであるときは、登録の取消しの事由）

二 第九条第二項又は第三項の処分があつたときは、登録を行なわないこととされている期間間

第二十二条 登録運転者は、運輸大臣に対し、その者に係る原簿の賃本の交付又は閲覧の請求をすることができる。

2 指定地域内に営業所を有するタクシー事業者は、運輸大臣に対し、当該指定地域に係る原簿の賃本の交付又は閲覧の請求をすることができる。

第二節 登録タクシー運転者証

(運転者証の表示)

第十三条 タクシー事業者は、登録運転者(第十一条第二項の規定によりその登録の効力が停止されている者を除く)で第七条第一項第一号又は第二号に該当していないものを指定地域内の営業所に配置するタクシーに運転者として乗務させるときは、当該登録運転者に係る登録タクシーや運輸省で定めるところにより、当該タクシーに表示しなければならない。ただし、その運行が旅客の運送を目的としない場合は、この限りでない。(運転者証の交付)

第十四条 運輸大臣は、指定地域内の営業所に配置するタクシーの運転者として登録運転者を雇用しているタクシー事業者の申請により、当該登録運転者に係る運転者証を交付する。

(運転者証の記載事項の訂正)

第十五条 運輸大臣は、交付を受けている運転者証の記載事項に変更があつたときは、直ちに当該運転者証を運輸大臣に提出して、訂正を受けなければならない。

(運転者証の返納等)

第十六条 タクシー事業者は、その雇用する登録運転者について次の事由があつたときは、直ちに当該登録運転者又は登録運転者であつた者に係る運転者証を運輸大臣に返納しなければならない。

一 第七条第一項第一号又は第二号に該当すること(第十条第二項の運輸省令で定める事由により第七条第一項第一号に該当する場合を除く。)となつたことを知つたとき。

二 退職したとき。

三 指定地域内の営業所に配置するタクシーの運転者として選任することをやめたとき。

四 第十条第一項第一号の事由による登録の消除に係る同条第三項の通知を受けたとき。

2 タクシー事業者は、その雇用する登録運転者が第十条第二項の運輸省令で定める事由により第七条第一項第一号に該当することとなつたことを知つたときは、直ちに当該登録運転者に係る運転者証を運輸大臣に提出しなければならない。

3 運輸大臣は、前項の規定により運転者証が提出されたときは、第十条第二項の運輸省令で定める事由の存続する期間中、当該運転者証を領置するものとする。

(運転者証の再交付)

第十七条 タクシー事業者は、運転者証をよこし、損じ、又は失つたときは、その再交付を受けることができる。

(運転者証の譲渡等の禁止)

第十八条 タクシー事業者は、運転者証を他人に譲り渡し、又は貸与してはならない。

第三節 指定登録機関

(指定)

第十九条 運輸大臣は、申請により、指定地域³とに指定する者に、当該指定地域に係る登録及び運転者証の交付に関する事務（第九条の規定による事務を除く。以下「登録事務等」という。）を行なわせることができる。

2 運輸大臣は、前項の指定をした場合には、当該指定地域に係る登録事務等を行なわないものとする。

第二十条 運輸大臣は、前条第一項の申請が次の各号の一に該当していると認めるときは、同項の指定をしてはならない。

一 現に当該指定地域について他に指定した者があること。

二 申請者が民法（明治二十九年法律第八十九号）第三十四条の規定により設立された財团

法人以外の者であること。

三 申請者が登録事務等を公正かつ適確に実施することができないおそれがある者であること。

四 申請者が第二十九条第一項の規定により指定を取り消され、その取消しの日から五年を経過しない者であること。

五 申請者の役員で登録事務等に従事するものうち、禁錮以上の刑に処せられ、又はこの法律若しくは道路運送法の規定により罰金の刑に処せられ、その執行を終わり、又は執行を受けることがなくなつた日から五年を経過しない者であること。

(指定登録機関の公示等)

第二十一条 運輸大臣は、第十九条第一項の指定をしたときは、その指定した者(以下「指定登録機関」という。)の名称、住所、指定に係る指定地域、登録事務等を実施する事務所の所在地及び登録事務等の実施を開始する日を官報で公示しなければならない。

2 指定登録機関は、その名称、住所又は登録事務等を実施する事務所の所在地を変更しようとするときは、あらかじめ、その旨を運輸大臣に届け出なければならない。

3 運輸大臣は、前項の届出があつたときは、その旨を官報で公示しなければならない。

(登録等に関する規定の適用)

第二十二条 指定登録機関が登録事務等を行なう場合における第一節(第九条を除く。)及び前節の規定の適用については、これらの規定(第七条第一項第三号を除く。)中「運輸大臣」とあるのは、「指定登録機関」とする。

2 運輸大臣は、第九条第一項から第三項までの規定による処分をしたときは、直ちにその旨を指定登録機関に通知しなければならない。

(事務規程)

第二十三条 指定登録機関は、登録事務等の実施に関する規程(以下「事務規程」という。)を定め、運輸大臣の認可を受けなければならない。

これを変更しようとするときも、同様とする。

2 事務規程で定めるべき事項は、運輸省令で定めること。

3 運輸大臣は、第一項の認可をした事務規程が登録事務等の公正かつ適確な実施上不適当なものとなつたと認めるときは、その変更を命ずることができる。

(事業計画等)

第二十四条 指定登録機関は、毎事業年度開始前に、登録事務等に係る事業計画及び収支予算を作成し、運輸大臣の認可を受けなければならぬ。これを変更しようとするときも、同様とす

(事業計画等)

に、登録事務等に係る事業報告書及び収支決算書を作成し、運輸大臣に提出しなければならない。

2 指定登録機関は、毎事業年度経過後三月以内に、登録事務等に係る事業報告書及び収支決算書を作成し、運輸大臣に提出しなければならない。

(登録諮問委員会)

第二十五条 指定登録機関には、登録諮問委員会を置かなければならない。

2 登録諮問委員会は、指定登録機関の代表者の詰問に応じ登録事務等の実施に関し調査審議し、及びこれに関し必要と認める意見を指定登録機関の代表者に述べることができる。

3 登録諮問委員会の委員は、タクシー事業者が組織する団体が推薦する者、タクシーの運転者が組織する団体が推薦する者及び学識経験のある者のうちから、運輸大臣の認可を受けて指定登録機関の代表者が任命する。

(役員の選任及び解任等)

第二十六条 指定登録機関の登録事務等に従事する役員の選任及び解任は、運輸大臣の認可を受

ととなるときは、指定登録機関に対し、その役員又は職員を解任すべきことを命ずることができる。

2 指定登録機関の登録事務等に従事する役員若しくは職員(登録諮問委員会の委員を含む。次項において同じ。)又はこれらの職にあつた者は、登録事務等に関して知り得た秘密を漏らしてはならない。

3 指定登録機関の登録事務等に従事する役員及び職員は、刑法(明治四十一年法律第四十五号)その他の罰則の適用については、法令により公務に従事する職員とみなす。

(監督命令)

第二十七条 運輸大臣は、この法律を施行するため必要があると認めるときは、指定登録機関に對し、登録事務等に關し監督上必要な命令をすることができる。

2 指定登録機関が次の各号の一に該当するときは、第十九条第一項の指定を取り消すことができる。

1 第二十条第三号に該当することとなつたとき。

(指定の取消し)

第二十八条 運輸大臣は、指定登録機関が次の各号の一に該当するときは、第十九条第一項の指定を取り消すことができる。

1 第二十条第三号に該当することとなつたとき。

(監督命令)

第二十九条 運輸大臣は、指定登録機関が次の各号の一に該当するときは、第十九条第一項の指定を取り消すことができる。

1 第二十条第三号に該当することとなつたとき。

(指定の取消し)

第二十条第一項若しくは第二十四条第一項の認定を取り消したときは、その旨を官報で公示したとき。

2 この法律、この法律に基づく命令又は第二十三条第一項若しくは第二十四条第一項の認定を取り消したとき。

3 第二十三条第三項、第二十六条规定又は前条の規定による処分に違反したとき。

4 第二十二条、第二十三条及び第二十七条から前条までの規定は、第一項の指定を受けた者が

前条までの規定は、第一項の指定を受けた者が登録事務等を行なう場合について準用する。この場合において、第二十二条第一項中「登録事務等の実施を開始する日」とあるのは、「登録事務等を行なわせる期間」と読み替えるものとする。

(手数料)

第二十二条 登録の申請をする者、第十二条第一項若しくは第二項の交付若しくは閲覧の請求をする者、第十四条の交付を申請する者、第十五条の取消し若しくは前条第一項の指定をした場合等における経過措置)

第三十二条 第十九条第一項の指定、第二十九条第一項(前条第四項において準用する場合を含む。)の取消し若しくは前条第一項の指定をした場合等における経過措置)

の訂正を申請する者又は第十七条の再交付を申請する者は、運輸省令で定めるところにより、手数料を運輸大臣(指定登録機関が登録事務等を行なう場合には、指定登録機関)に納付しなければならない。

2 前項の手数料で指定登録機関に納付されたものは、当該指定登録機関の収入とする。

(審査請求)

第三十二条 指定登録機関がした登録事務等に係る処分に不服がある者は、運輸大臣に対し行政不服審査法(昭和三十七年法律第六六十号)によるとする審査請求をすることができる。

(登録事務等の臨時代行)

第三十三条 第十九条第一項の指定を受けた者が登録事務等を行なう場合において、必要があると認めたときは、直ちに原簿その他の登録事務等の実施に関する書類を第一項の指定を受けた者に引き渡さなければならない。

2 運輸大臣は、前項の規定により第十九条第一項の指定を取り消したときは、その旨を官報で公示しなければならない。

3 第二十二条第一項、第二十三条及び第二十七条から前条までの規定は、第一項の指定を受けた者が

登録事務等を行なう場合について準用する。この場合において、第二十二条第一項中「登録事務等の実施を開始する日」とあるのは、「登録事務等を行なわせる期間」と読み替えるものとする。

により第三十四条第一項の指定を取り消した場合における適正化業務に係る財産の管理その他所要の経過措置(罰則に関する経過措置を含む)は、合理的に必要と判断される経過措置を含むことは、政令で定めることができる。

(準用規定)
第四十二条 第二十二条、第二十六条及び第二十八条の規定は、適正化事業実施機関が適正化業務を実施する場合について準用する。

第四章 タクシー業務の特別規制等
(タクシー乗場及びタクシー乗車禁止地区の指定)

第四十三条 運輸大臣は、指定地域内の駅前、繁華街等におけるタクシーによる運送の引受けの適正化を図るために必要があると認めるときは、タクシー乗場を指定し、かつ、旅客のタクシーへの乗車を禁止する地区及び時間を指定することができる。

3 何人も、前項の規定により表示し、又は装着する場合及び運輸省令で定める場合を除き、自動車に同項の表示事項若しくは装置又はこれらに類似するものを表示し、又は装着してはならない。

(個人タクシー事業者乗務証)

第四十六条 指定地域内に営業所を有するタクシー事業者(法人である者を除く。)は、指定地域内の営業所に配置するタクシーに自ら乗務するときは、その者に係る個人タクシー事業者乗務証(以下「事業者乗務証」という。)を、運輸省令で定めるところにより、当該タクシーに表示しなければならない。ただし、その運行が旅客の運送を目的としない場合は、この限りではない。

4 運輸大臣は、第一項の指定をするときは、当該指定をする地区に係る都道府県公安委員会及び道路法(昭和二十七年法律第二百八十九号)による道路の管理者に協議しなければならない。

4 運輸大臣は、第一項の指定をするとともに、運輸省令で定めるところにより、同項の指定に係るタクシーの旨を官報で公示するとともに、運輸省令で定めるところにより、同項の指定に係るタクシー乗場及び禁止を示すための必要な標識を設置しなければならない。

(タクシー等に関する届出)
第四十四条 一般乗用旅客自動車運送事業を經營する者は、指定地域内の営業所にその事業の用に供する自動車を配置しようとするときは、あらかじめ、当該自動車について道路運送車両法(昭和二十六年法律第二百八十五号)による自動車登録番号、タクシー又はハイヤーの別その他の運輸省令で定める事項を運輸大臣に届け出なけ

ればならない。届け出た事項を変更しようとするときも、同様とする。

(タクシーである旨の表示等)

第四十五条 一般乗用旅客自動車運送事業を經營する者は、その事業の用に供する自動車で指定地域内の営業所に配置するものに、運輸省令で定めるところにより、タクシー又はハイヤーで

ある旨の表示その他の一般乗用旅客自動車運送事業の業務の適正化のために必要と認められる運輸省令で定める表示事項又は装置を表示し、又は装着しなければならない。

3 何人も、前項の規定により表示し、又は装着する場合及び運輸省令で定める場合を除き、自動車に同項の表示事項若しくは装置又はこれらに類似するものを表示し、又は装着してはならない。

(個人タクシー事業者乗務証)

第四十六条 指定地域内に営業所を有するタクシー事業者(法人である者を除く。)は、指定地域内の営業所に配置するタクシーに自ら乗務するときは、その者に係る個人タクシー事業者乗務証(以下「事業者乗務証」という。)を、運輸省令で定めるところにより、当該タクシーに表示しなければならない。ただし、その運行が旅客の運送を目的としない場合は、この限りではない。

4 運輸大臣は、第一項の規定により指定登録機関が指定され、又は第三十二条第一項の規定により登録機関が指定された者があるときは、当該適正化事業実施機関に納付するものとする。この場合において、納付された手数料は、当該適正化事業実施機関の収入とする。

4 運輸大臣は、適正化事業実施機関が次の各号の一に該当するときは、試験事務を行なわせてはならない。

3 第二項の規定により適正化事業実施機関が試験事務を行なうときは、前項第二項の手数料は、当該適正化事業実施機関に納付するものとする。この場合において、納付された手数料は、当該適正化事業実施機関の収入とする。

3 第二項の規定により登録機関が指定され、又は第三十二条第一項の規定により登録機関が指定された者があるときは、当該登録機関又は指定された者は、前項のタクシー事業者の申請により、その者に係る事業者乗務証を交付する。

3 第二項の規定により表示する場合について準用する。

3 第二項の規定により表示する場合及び運輸省令で定める

(不正表示の禁止)
第四十七条 何人も、第十三条又は前条第一項の規定により表示する場合及び運輸省令で定める

3 第二項の規定により表示する場合及び運輸省令で定める

(研修命令)

第五十条 運輸大臣は、第三十四条第一項の規定により適正化事業実施機関が指定されている場

ならない。
(地理の試験)

第四十八条 運輸大臣は、指定地域ごとに、運輸省令で定めるところにより、タクシーの運転者にならうとする者に対し、当該指定地域に係るタクシー事業の業務に必要な地理の試験を行なう。

2 前項の試験を受けようとする者は、運輸省令で定めるところにより、手数料を運輸大臣に納付しなければならない。

(試験事務の代行)

第四十九条 運輸大臣は、申請により、適正化事業実施機関に前条第一項の試験の事務(以下「試験事務」という。)を行なわせることができる。

2 適正化事業実施機関が試験事務を行なう場合における第七条第一項第三号の規定の適用については、同号中「運輸大臣」とあるのは、「適正化事業実施機関」とする。

3 第二項の規定により適正化事業実施機関が試験事務を行なうときは、前項第二項の手数料は、当該適正化事業実施機関に納付するものとする。この場合において、納付された手数料は、当該適正化事業実施機関の収入とする。

3 第二項の規定による立入検査の権限は、犯罪捜査のために認められたものと解してはならない。

2 前項の規定により立入検査をする職員は、その身分を示す証票を携帯し、関係者に提示しなければならない。

3 第二項の規定による立入検査の権限は、犯罪捜査のために認められたものと解してはならない。

(免許の取消し等)

第五十二条 運輸大臣は、一般乗用旅客自動車運送事業を經營する者がこの法律又はこの法律に基づく命令若しくは处分に違反したときは、六月以内の期間を定めて輸送施設の当該事業のための使用の停止若しくは当該事業の停止を命じ、又は当該事業の免許を取り消すことができる。

2 道路運送法第二百二十二条の二第二項から第四条までの規定は、前項の規定による処分をしよ

うとする場合について準用する。

3 道路運送法第四十三条の二の規定は、第一項の規定により輸送施設の使用の停止又は事業の

停止を命じた場合について準用する。

(政令等の制定改廃に伴なう経過措置)

第五十三条 この法律の規定に基づき政令又は運輸省令を制定し、又は改廃する場合において

合には、当該指定に係る指定地域内に営業所を有するタクシー事業者に対し、指定地域内の営業所に配置するタクシーの運転者でその業務の取扱いについて特に適正化を図る必要があると認められるものに当該適正化事業実施機関の行なう研修を受けさせよう命ずることができる。

第五章 雜則
(報告及び検査)

第五十一条 運輸大臣は、この法律を施行するため必要があると認めるときは、一般乗用旅客自動車運送事業を經營する者、指定登録機関、第

三十二条第一項の規定により指定した者又は適正化事業実施機関に対し、その業務に關し必要な報告を命じ、又はその職員にこれらの者の事務所その他の事業所若しくは自動車に立ち入り、帳簿、書類その他の必要な物件を検査し、若しくは関係者に質問させることができる。

第五十二条 運輸大臣は、この法律を施行するため必要があると認めるときは、一般乗用旅客自動車運送事業を經營する者、指定登録機関、第

三十二条第一項の規定により指定した者又は適正化事業実施機関に対し、その業務に關し必要な報告を命じ、又はその職員にこれらの者の事務所その他の事業所若しくは自動車に立ち入り、帳簿、書類その他の必要な物件を検査し、若しくは関係者に質問させることができる。

でございます。

このため、昨年タクシー輸送サービスの改善に
関する総合的対策を樹立し、これに従つて諸種の
施策を実施に移しているところであります。が、さ
らにタクシーの運転者の確保が困難であるためタ
クシーの輸送力が需要量に対し著しく不足してお
り、かつ、乗車拒否等の違反行為がひんぱんに行
なわれる等タクシー事業の業務が適正に行なわれ
ていないと認められる地域においてタクシー業務
の適正化をはかるためには、当分の間法律上の措
置により悪質運転者を排除する等の必要があると
判断し、ここに本法案を提出することとしたいたし
た次第であります。

者から負担金として徴収させることができることといたしております。その他、指定地域にあっては駅前、繁華街等において時間を限ってタクシー乗り場以外でのタクシーへの乗車を禁止する制度、研修命令制度等を設けることといたしております。

第四に、喜入港にてしましては、石淮中継基地の稼働に伴い、超大型タンカー及び多数の内航タンカーが出入港するようになり、膨大な量の危険物が取り扱われるようになりましたので、港内における船舶交通の安全を確保し、あわせて危険物による災害を防止するため、港則法による規制を行なう必要が生じたことであります。

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上、すみやかに御賛成いただけますようお願い申します。

以上の理由によりまして、地方自治法第五十六条第六項の規定に基づき、海運局の支局の設置に関し、国会の御承認を求める次第であります。何とぞ慎重御審議の上、すみやかに御承認いただきますようお願い申し上げます。

○福井委員長 引き続き、タクシービジネス適正化臨時措置法案を議題とし、質疑に入ります。
質疑の通告がありますので、これを許します。

○村山委員　ただいま議題となりましたタクシ－業務適正化臨時措置法案について、提案理由の説

明並びに法案を通読いたしますと、道路運送法上、現在運転者の違反に関する有効なる行政処分の規定を欠いている。同時にまた、運転者の資質向上、この二つをねらいまして、一つは、登録制

度を実施し、違反があれば、場合によればその登録を取り消す、また二年間の再登録禁止の期間を設けることができることにし、登録されない運転

者については、事業者が乗務をさしてはならない
という義務をこの法によって一方において課して
いこう、同時にまた、運転者の資質向上のため

に、街頭指導あるいは研修もろもろのいわば資質向上の施策を講じようとするものでございまして、私は、今日東京、大阪等のんばりこ童文行局の頃差する事態に付処するに、さらにね共同施設

めには、率直に申しまして、まあやむを得ない措置かもしけぬ。これ以外こま有効な措置はちよつ

と考えられないのでございますけれども、若干の疑義がござりますので、その点をただしたいと思うのでございます。

提案理由の説明によりますと、このような頻発事件の背景として、第一に、輸送需要に対して供給力の不足をあげているのであります。実車率は通常五五%程度が適正だといわれているようですが、最近において実車率が六三%に上

禁止期間を設ける等の措置をとることができます。
この場合において指定地域内のタクシー事業者は、タクシー登録運転者以外の者を乗務させてはならないこととするとともに、登録運転者を乗務させる場合には登録タクシー運転者証を表示しておかなければならないことといたしております。
なお、登録等の事務は、登録の取り消し等にかかる処分を除き、一定の基準に適合する財団法人を指定して、これに行なわせることができることといたしております。
第二に、指定地域においては、運輸大臣は、街頭指導、研修、苦情処理、タクシー乗り場及びタクシー運転者の共同休憩施設の設置運営等一定の業務を行なう財團法人を指定して、これらの業務の遂行に必要な経費を当該地域内のタクシー事業者に負担してもらいます。

第二に、内浦港につきましては、貯木場の完成に伴い、大型の木材専用船が入出港するようになりますので、港内における船舶交通の安全を確保するため、港則法による規制を行なう必要が生じたことであります。

第三に、合津港につきましては、天草上島と前島にはさまれた赤松の瀬戸に位置する狭隘な港である同港に、天草五橋の開通以来、多数の船舶が出入港するようになりましたので、港内における船舶交通の安全を確保するため、港則法による規制を行なう必要が生じたことがあります。

鹿島港における昭和四十四年の入港船舶は百三十三万総トン、取り扱い貨物量は二百十五万トンに達しておりますが、今後の港湾開発の進歩に伴い、ますます大型船の入港が激増するとともに、取り扱い貨物量が増加するものと思われます。このような鹿島港の港勢の進展につれて海上運送事業者、港湾運送事業者、倉庫業者等の海事関係者が新たに進出し、その事業活動が活発化しておりますので、海事に関する行政手続の利便をはかるとともに、海事行政の円滑な運営を確保するため、同港に海運局の支局を設置する必要が生じましてまいつたのであります。

提案理由の説明によりますと、このような頻発事件の背景として、第一に、輸送需要に対しても供給力の不足をあげているのであります。実車率は通常五五%程度が適正だといわれているようですが、最近において実車率が六三%に上

がつてきている。こういう状況は、まさに需給の関係が売り手市場になつているということを意味しているかも知れません。そしてまた、その原因として運転者が不足しておる。運輸省からちょうどいたしました資料によりましても、それは実働率によって看取できるといふことでござりますが、これらの実車率あるいは実働率以外に、これらの需給の関係をあらわす資料あるいは運転者が不足するというようなものがありますかどうか、その辺の事情をちょっと最初にお伺いしたいと思ひます。

○黒住政府委員 通常、タクシーの場合におきまして、需給の状況がどうなつてあるかということにつきましては、いま先生が御指摘の実車率、こ

れが五五%でありますとか、六〇%でありますとか、実車率といふものを検討いたします。運転手の不足の状況等はそれらでわかるわけございま

すが、もう一つ水揚げで、一車平均一日の水揚げの状況といふものを見ますと、都市ごとに、大都市と中小都市あるいは地方という違いがございま

して、それらのレベルごとに見てみますと、ある都市におきましては、同じような状況のよその都市よりも水揚げの率が相当高いといふうな場合におきましては、そこで一つの判断ができる。

それからさらに輸送人員その他あるいは一日の回数等を全国的に見てみますと、おおむねどの都市の需給が逼迫しているかという判断はできるわけ

でござります。

○村山委員 もしわかりましたら、東京だけでもけつこうでございますけれども、年間の乗車延べ人頭数と、それから車両数がどれくらいふえてい

ます。

○黒住政府委員 東京におきます車両数は、昭和三十四年を一〇〇といたしました場合に、これが

三十五年を一〇〇といふと、一万五千八十八両でござりますが、いま御指摘の四十年におきましては二

万九千八百六十で、指数が一九八、それから四十

四年度におきましては三万八千百六十五で、指数は二五三というふうになつております。それから一日当たりの輸送人員でございますが、三十五年一度におきましては百二万三千人でござります。それから四十年度におきましては百八十一万八千人、さらに四十三年度におきましては約二百二十万人の人を東京の特別区におきましてタクシーで乗車のほうは、三十五年度に対

して四十三年度では大体二五〇くらいのお客があつて輸送しているということになります。

○村山委員 いまの点はこういうことです。詰めて言いますと、乗車のほうは、三十五年度におきましては九割くらいしかあえておる、しかし車両のほうは九割くらいしかあえていない、こういう答えですね。したがつて実車

率が上がつてくる。

○黒住政府委員 輸送人員は、三十五年度が百二

万人に対して四十三年度は二百二十万人でございま

すから、倍以上でござります。それから車両数は、一万五千八十八に対しまして三万八千百六十

五という数字になつております。約二倍になつております。

○村山委員 私は、乗車拒否が行なわれるといふことは、多分に運転者の資質、あるいは有効なる

取り締まりの規定を持つているかどうか、これに依存するところが多いと思ひますけれども、同時に

にまた、私は、運転者の待遇、したがつてタクシ

ー事業という特殊性から考えますと、合理化余地の非常に少ないタクシー事業から見ますと、運賃

がいかにきまるかということ、これと非常に深い

関係があるよう思ひますので、それらの点に

つきまして、多少お伺いしたいと思うのでござい

ます。

○黒住政府委員 もしわかりましたら、ちょっととお話を

し願いたいと思います。

○黒住政府委員 前回行なわれました場合につきましては、三十六年度の実績というものを見まし

て計算いたしましたが、そのときには九八・一%でござります。

○村山委員 それは改定後の三十九年の実績でござりますが、改定直前でござりますか。

○黒住政府委員 改定前におきまして九八・一%でござります。これを三十九年の一月に改定いたしましたが、改定後におきます三十九年度の収支

率は一〇三・九%でござります。

○村山委員 私は、いま申し上げたこれらの数字からいたしましたて、タクシー事業といふものの特

質から考えて、やはり料金と多分に関係があるのではないかといふ気がしてならないのでござい

ます。第一、タクシー事業の入件費割合は東京が六三六くらいだと承知しております。仙台で見ます

と約六〇%くらい。入件費割合の非常に高い事業で

に、生産性の高いところと低い企業がいま混在し

がつてきている。こういう状況は、まさに需給の関係が売り手市場になつているということを意味しているかも知れません。そしてまた、その原因として運転者が不足しておる。運輸省からちょうどいたしました資料によりましても、それは実働率によつて看取できるといふことでござりますが、これらの実車率あるいは実働率以外に、これらの需給の関係をあらわす資料あるいは運転者が不足するというようなものがありますかどうか、その辺の事情をちょっと最初にお伺いしたいと思ひます。

○黒住政府委員 通常、タクシーの場合におきまして、需給の状況がどうなつてあるかということにつきましては、いま先生が御指摘の実車率、これが五五%でありますとか、六〇%でありますとか、実車率といふものを検討いたします。運転手の不足の状況等はそれらでわかるわけございませんが、もう一つ水揚げで、一車平均一日の水揚げの状況といふものを見ますと、都市ごとに、大都市と中小都市あるいは地方という違いがございまして、それらのレベルごとに見てみますと、ある都市におきましては、同じような状況のよその都市よりも水揚げの率が相当高いといふうな場合におきましては、そこで一つの判断ができる。それからさらに輸送人員その他あるいは一日の回数等を全国的に見てみますと、おおむねどの都市の需給が逼迫しているかという判断はできるわけ

でござります。

○村山委員 いまの点はこういうことです。詰めて言いますと、乗車のほうは、三十五年度において四十三年度では大体二五〇くらいのお客があつておる、しかし車両のほうは九割くらいしかあえていない、こういう答えですね。したがつて実車率が上がつてくる。

○黒住政府委員 いま先生がお述べになりましたとおりの数字でござります。現に

○村山委員 もう一点、資料を確かめておきたいのですが、タクシー事業の収支率が、改定直前においては九八%，つまり、収入に対して経費のほうが二%オーバーしておる、こういうことでございますが、昨年ではなくて、前回の改定が行なわれました三十九年、このときのタクシー業の収支率がおわかりであつたら、ちょっととお話を

し願いたいと思います。

○黒住政府委員 前回行なわれました場合につきましては、三十六年度の実績というものを見まして、三十六年度の実績といふものを見まして、いまして、今日大型化、高速化ができていいればこのごろがタクシー料金のほうは、昨年の改定前で二百六十三倍、改定後で三百四十二倍、こういうふうに出でているのでござりますが、念のために確かめていますが、この数字に間違いございませんか。

○黒住政府委員 いま先生がお述べになりましたとおりの数字でござります。現に

○村山委員 もう一点、資料を確かめておきたいのですが、タクシー事業の収支率が、改定直前においては九八%，つまり、収入に対して経費のほうが二%オーバーしておる、こういうことでございますが、昨年ではなくて、前回の改定が行なわれました三十九年、このときのタクシー業の収支率がおわかりであつたら、ちょっととお話を

し願いたいと思います。

○黒住政府委員 前回行なわれました場合につきましては、三十六年度の実績といふのを見まして、三十六年度の実績といふのを見まして、いまして、今日大型化、高速化ができていいればこのごろがタクシー料金のほうは、昨年の改定前で二百六十三倍、改定後で三百四十二倍、こういうふうに出でているのでござりますが、念のために確かめていますが、この数字に間違いございませんか。

○黒住政府委員 それは改定後の三十九年の実績でござりますが、改定直前でござりますか。

○黒住政府委員 改定前におきまして九八・一%でござります。これを三十九年の一月に改定いたしましたが、改定後におきます三十九年度の収支率は一〇三・九%でござります。

○村山委員 私は、いま申し上げたこれらの数字からいたしましたて、タクシー事業といふものの特

質から考えて、やはり料金と多分に関係がある

ことがあります。第一、タクシー事業の入件費割合は東京が六三六くらいだと承知しております。仙台で見ます

と約六〇%くらい。入件費割合の非常に高い事業で

に、生産性の高いところと低い企業がいま混在し

ございます。ところで、企画庁の方がおられましたら伺いたい

のでござりますが、今日の消費者物価高の原因

ではないかといふ気がしてならないのでござい

ます。第一、タクシー事業の入件費割合は東京が六三六くらいだと承知しております。仙台で見ます

と約六〇%くらい。入件費割合の非常に高い事業で

に、生産性の高いところと低い企業がいま混在し

ございます。

そこで、企画庁の方がおられましたら伺いたい

のでござりますが、今日の消費者物価高の原因

ではないかといふ気がしてならないのでござい

ます。第一、タクシー事業の入件費割合は東京が六三六くらいだと承知しております。仙台で見ます

と約六〇%くらい。入件費割合の非常に高い事業で

に、生産性の高いところと低い企業がいま混在し

ございます。

ておる。そしてしかも、労働賃金その他は、生産性の高いところが一つ相場をつくつておるが、生産性の低いところが自分なりの生産性に合わせて賃金の高騰その他をやることができない。やればそこに問題はないのだが、今日のように労働不足の事情のもとにおいて、それは言うべくして行なうべくもない。特に技術革新的の時代になりますと、技術そのものは進むけれども、労働そのものは非常に単純化して代替性が出てくる。しかも労働力は全般として不足しておりますから、どうしてももし自分たちの生産性に合わせて給料をきめるということになれば、労働力の確保が得られない。ここに当然、それらのものは企業の自己防衛上、扱っている消費者物資あるいはサービス料金を上げざるを得ない。その過程は、また同時に逆の面から見れば、日本の生産性の向上に均てんしていくという過程としても把握できるけれども、そこに最大の問題がある。したがって、もし消費者物価全体を押えようとするなら、設備投資を中心とする総需要を抑えるか、あるいはこれは望むべくもないかもしけれども、高生産を上げることがそのままの生産性をすぐ賃金にはね返すというようなことではなくて、平均の生産性程度にもし賃金の高騰をとどめることができれば、まあ消費者物価といふものはある程度安定するであろう、こういうことがいわれておるわけですが、いま私の言つた所見がもし違つておりましたらお話し願いたいと思うのでございます。

○矢野政府委員 大筋におきまして、大体先生の言われましたとおりだと思います。

いまお話しのように、消費者物価が上がつております原因は非常に多岐にわたります。一つの大きな要因が、生産性の上昇率が産業によってかなり違つてあります。特に日本経済の場合に、全体の生産性の上昇テンポは諸外国に比べて早いだけに、また産業間の生産性の上昇率の格差も大きくなつておる。一方、賃金所得のほうは、昭和三十五、六年ごろから、從来労働

がとかく余りぎみであるのが逆に労働不足ぎみの経済に移つていくということを背景としまして、賃金所得のいわゆる平準化作用が起つてくる。その結果、生産性の上がり方の早いところに比べて、生産性が上がりにくい部門が、どうしても相対的にコストが高くなるという状況があります。ただもちろん、いま申しましたことは、相対的にコストの動きが違うということであります。それから直ちに全体の物価水準が必ず上がるということには本来ならないわけであります。しかし現状におきましては、あるいはここ数年来の動きを見ていますと、生産性が非常に上がつたところ、そういう産業においてもあまり価格を引き下げないようないろいろな仕組みが一方でであります。これは確かに売り手市場だという見方をとりますと、生産性が上がつたところ、やはり需要が超過ぎみであります。これはしかし景気の局面によつて違います。これが、概して申しますと、超過ぎみである。これはしかし景気の局面によつて違います。これが、概して申しますと、超過ぎみである。特にこの数年来は、御承知のように、非常に高度成長の度合で需要が非常に強くなつてきておる。そういう背景のものでいろいろとよく問題が起りますが、概して申しますと、超過ぎみである。特にこの辺の、大体先生が言われましたことは、ほぼ繰り返しになりますが、そうしたことが複合して現在の物価上昇が起つておるということ、そういう状況だと考えております。

○村山委員 もしそうであるとすれば、タクシーの運賃はいま認可料金になつておりますが、政府の公共交通金抑制、それから大衆性、タクシーの大衆性という点から押えておることからなんぞございりますが、もしそうでなければ、いま言つたようなことが、その点をちょっと教えていただきたいのです。それで、この公共交通金、先般上げたばかりでございますけれども、この公共交通金を上げためとは、大体収支比率をどのくらいのところに置いてやられたのか、また収支比率が一体どれくらいになつたらタクシー企業としてノーマルだとお考えなのか、その点をちょっと教えていただきたいのです。それに、この公共交通金をどうやって切り抜けていくか、それが、概して申しますと、超過ぎみであります。

○黒住政府委員 道路運送法に規定がございまして、適正な利潤を含むものではなくてはならないと、いうことがございますが、それを現在の資本の額等から見まして、全体といたしまして見た場合には、中小企業が大部分でござりますので、東京の場合におきましては、おおむね一〇二%ないし一〇三%の収支比率であれば割配当は可能であるといふふうに考えております。

○村山委員 関連してお尋ねしたいと思いますが、いまお聞きの新聞を見ますと、物価安定政策会議の提言として、今日の消費者物価の高騰に行政機関が介入することが海棠つて物価を上げている面があり、もっと生産性を上げるのに困難する業種であるとのほうは、昭和三十五、六年ごろから、從来労働もとでございます。しかし、おっしゃるように、確かに私は、タクシー事業というものは、ほかの輸送機関に比べますと、その本来の独占性というものは思ひでございますが、もしさうでなければ、当然上がる性質を持つておるということをいま皆さん方が間接にお認めいただいたものと思うわけであります。先ほどこの提案理由の中でいわれておりますように、実車率が非常に上がつておる。せめて残された企業家努力というものは、実車率を上げる以外にはなかろうか。つまり、料金が押えられておるところに、高速化もあるいは大型化もできない。省力化もできない。一車当たりの実車率をどんどん上げるということがせめで残された道ではないか。これは非常に売り手市場だという見方をとりますと、料金が下がるようには私は思ひないのでございませんが、概して申しますと、超過ぎみであります。これはそのタクシー制度の特殊性からいって、料金というものが多大に関係しておるようには私は思ひでございます。それだけに、この公共交通金、先般上げたばかりでございます。

〔委員長退席、宇田委員長代理着席〕

自由企業としては、確かにほかの産業に比べて適するが、いまのような事情のもとでこれを直ちに料金を野放しにした場合にはどういう現象が起きるかといふふうなところを、もし企画庁のほうを見ますと、その点は非常に疑問に思うわけでございます。

○矢野政府委員 物価安定政策会議の行政介入に関する提案は、昨日いただいたばかりで、まだ十分中身を検討してございませんが、提案でございります。

○村山委員 関連してお尋ねしたいと思いますが、お話を出ておりましたが、輸送人負の増加に比べて、車両の増加が相対的に少ない状況である。これは一つには、やはり免許制度をもつと弾力的に運営したらどうか。たとえば一定の適格条件を備えているもの、あるいは提案の文句によりますと、一定の欠格条件がなければ免許していくといふふうに考えていいたらどうか、こういう趣旨のようあります。その中身、まだいただいたばかりで、十分検討しておりません。

それで、先ほどからお話をあります料金の点に

関連いたしますが、確かに産業によって性格が違います。生産性の上がりにくいものと上がりやすいものとでは、どうしてもコストが相対的に違うことがあります。ということは御存じのとおりであります。何といましても労働力が不足してくる、人手が高くなってしまいますと、この影響を受ける産業は、どうしてもコストが上がりがちである。しかし、一方で、人手が安いとき、人手が余っているときで、また仕組みは、人手が高くなつてくる、人手が足りなくなつてくれれば、それに適応するような仕組みなりにまた改善していかなければならぬといふことも、当然一方で必要だと思います。たとえば理髪の例がよく出ておりますが、確かに、理髪の場合には人件費が非常に大きくて、非常に上がりやすい産業であります。コストが人件費の高騰に伴つて高くなりがちな産業であります。しかし、そうした人手が高くなつていけば、今度そのサービスが高いということを前提にして、それをもつと有効に活用していく。同じ理髪の仕組みで人件費の上がつた分は全部価格に転嫁するというところでは通用いたしませんで、御存じのように、アメリカと日本では理髪の制度がだいぶ違います。頭は大体刈るだけというのがアメリカあたりの常識であります。そういうふうに入手が高くなれば、それに応ずるような料金制度、仕組みを考えていくというようなことは必要だと思います。

だ、認可料金になつておりますと、自由な価格競争をするものと違いますので、その経営の内容、原価の内容を十分検討していかなければならぬ、そういうたてまえで処理しております。

○村山委員 意見にわたりますが、私は、いまの状況から申しまして、増車なりあるいは免許を比較的ゆるやかにするというようなことは、確かに下げるほうにいくと思うのでございますが、料金の認可制というものを考え、それから現在の状況を考えまして、いまの料金、そしてタクシー事業の現状を、先ほど申しました価格面からも給与の面からも考えまして、その得失から考えますと、いまこれを認可を離せば、現状では少なくとも上がるとは思うのでございまして、将来十分その辺を御検討願いたいと思うのでございます。

時間がございませんので、先を急ぎたいと思ってますが、それに関連いたしまして、運転者の増加というときに、いままなか運転者の確保ができるとの不足から出てこないというのでございますが、個人タクシーの問題がございます。個人タクシーはないで、法人企業については、残念ながら増車、計画そのものがなかなか出てこない、運転者確保の不足から出てこないというのでございますが、個人タクシーの問題がございます。個人タクシーは、私の承知している限りでは、かなりなりたいという人が多いのでございます。運輸省もその辺お考えになつて、どんどんいま個人タクシーの認可基準を円滑にするように努力されておることは承知しておりますが、さらに一そうちの推進が望ましいと私は思うのでございます。

その理由としましては、第一、需要があることと、それから第二に、先ほど申しました労働集約型の産業でございますから、規模の利益というのがあまりない。したがつて、法人企業であるが、どうしても少ないであろう。また、これらの労働といふものは非常に特殊な労働でございまして、労務管理がなかなかできない性質を持っておる。歩合給がある程度やむを得ないということ

も、そこに一つの労務管理が非常にむずかしいところ、自動的な労務管理をする必要性から出でいると私は思うのでございます。それらの点を考えると、今の料金違反とかその他のことを考えますと、私は、今後は個人タクシーの伸びる客観的な素地を持つていると思いますので、これらも私は意見にとどめておきますが、どうぞひとつ十分御検討をわざらわしたいのでございます。
その次は、純法律的なことをお伺いしたいのでございます。この法律は、いわば現在の道路運送法における取り締まりが、必ずしも現在のお客の利益の確保が十分でないという観点で、しかも臨時的につくられているのでございますが、この法律の仕組みの中心は、登録の取り消しと、それから二年間以内の再登録の禁止ということにありますて、そして登録されていない乗務員は乗せてはならないという、事業者に対する義務を命じておるところが、私はこの法律構成の中心であると思うのでございます。
そこで、法制局にちょっとお伺いしたいのですがございますが、九条の登録の取り消し、あるいは二年間以内の再登録禁止期間を定めるという決定、これはことばで見ますと事実行為のよう見えますけれども、これは行政処分でございましょうね。
○角田政府委員 御承知のとおり、行政処分でございます。

○村山委員 そこで、私たちは、これ以外になかなかないとと思うのですけれども、非常に変わった法律構成をとっているものですから、や法律的な立場をとるのか、あるいは同じでございましょうが、補充法と考えるべきなのか、この辺の法律体系上のお考えをひとつお聞きしたいのでござります。

○角田政府委員 純粹に法律的な問題としてお答えしたいと思いますが、普通、一般法に対し別法ということばがございます。特別法ということばを厳密に使いますと、ある事柄について特別な規制をしているものが特別法でございますけれども、その場合には、特別法のほうが優先的に適用されて、その限りにおいて一般法の適用は排除される、こういうのがほんとうに法律的には正しい意味の特別法でございます。その観点から申しますと、この法律は、実は道路運送法の適用を排除しておりません。道路運送法の上に立って、むしろ付加的、補充的にいろいろな特別法をしております。したがつて、そういう意味では、厳密な意味の特別法とはいえないわけでございます。ただ、私ども自身もそういう使い方をいたしますが、一般に特例法とか特別措置法というのも含まれまして、つまり、そういうある一つの法律に対して付加的、補充的な定めを特別にきめたものも含めまして、特別法ということばの使い方もござります。したがつて、広い意味では確かに特別法ということがいえるだらうと思います。

います。そういった憲法十四条と直ちにどうだと
は申せませんが、法の平等性という見地から申
ますと、これは一体公共の利益の点からやむを得
ず許されるということになるのか、必要があれば
よろしいと、その辺の法律的の感触でもある
けれどこうでございますが、お話し願いたいと思

きましては合理的な理由があるということから、このような規制が行なわれているものと信じられます。

○村山委員 時間もございませんので、今度は法案の個々の内容について、若干お尋ねしたいと思うのですが、

に著しくまずい事案でございますので、まあ一年
ということに相なるのではないかというふうに申
います。われわれといいたしましては、現在の状況
等から見て、公平に実施していくたいと思うわけ
でございます。ただ、この法律は、単に登録の重
り消し、禁止ということが目的ではなくして、自

ておおよそどういうことを諮問することを期待しておるか。諮問事項として予定される概略はどんなものであるかということを最後にお伺いしたいわけでござります。

○角田政府委員 御指摘のように、憲法十四条は、人種とか信条、性別等によつて区別してはならないといふことが規定されております。これも先生方がいま御指摘のように、憲法十四条の解釈としては、あそこに列挙された事項に限らず、よそそ不合理な理由による差別というものは、憲法においては、実際上の扱いにおいても、あるいは法を

やはりこの法律の一一番基本になるところは、登録の取り消し並びにそれに伴つて当然出さなければならない再登録の禁止期間だと思うのでござります。政令で定めるところはさしづめ東京、大阪などを予定されていますので、これはひとり運転手のみならず、広く利用者も知つておく必要があるろうと思つてございますが、お聞きしたい第一点は、この取り消し、それから再登録禁止期間につ

そういう事態がありました場合において、公平に適用していくという趣旨でございますので、それらの点につきましては、今後実態に即しまして適正に考えていただきたいと思っております。

○村山委員 時間がございませんので、これで最後にいたしますが、ひとつ資料を出していただきたいのは、適正化事業実施機関、それから指定登録機関

上げをしたわけでございます。二二・五%の中に
おきまして、近代化センターに関する経費の増加
額といったしまして〇・七二%，それから大阪の場
合におきましては、東京の二二・五%に相当する
ものが二二%でございますが、その中に〇・八〇
%を見込んでおります。それが第一点でございま
す。

定立する場合においても禁止しておる、こういうふうに一般に解釈されております。したがつて、そういう意味におきましては、確かに、特定の地域において登録制がしかることによって、特定の地域におけるタクシー運転者の職業の自由がこの法規に関する限りにおいては制限されるわけであります。したがつて、そういうことが合理的な

○黒住政府委員　この法におきましては、登録の禁止をいたします期間は、最高一年ということになります。その運用につきまして基準つもりからどうか、それを広く公表するおつもりがあるかどうか、その点をまずお伺いいたしたいのですが、ござります。

機関、その事業計画とおおよその予算が明らかになりますから出してくださいと思います。それに関連してちょっとお伺いしたいのに二点ございまして、一つは、適正化事業をやるために、そのうちの研修については国家から補助金が出ているわけでございます。同時にまたタクシー台当たりの負担金が出ているわけでございます。

十九条にございますが、この第一項に、適正化事業実施機関の代表者の諮問に応じまして「負担金の額及び徵収方法その他適正化業務の実施に関する重要事項」、重要事項と申しますと、事業計画でありますとか収支予算でありますとか資金計画、それらにつきまして調査審議いたすと同時に、必要と認める意見を実施機関の代表者に述べ

理由でなければ、これは憲法十四条の問題に当然なり得ると思います。ただ、先ほど来提案理由その他で御説明申し上げておりますが、そういうところに合理的な理由があれば、憲法十四条の趣旨は、あらゆる場合において、あらゆる事項について絶対に平等であることを要求するものではございませんので、そういう合理的な理由がある限り、特別の規制を加えるということは、別に憲法十四条の問題にはならないと思います。

を設けたらどうかという御質問だと思うわけですが、さしあがまでは、いろいろ起きてきます事業案に対するもので、的確に事前に基準をもつて対処するといふことは、いろいろ困難かと思うわけでござります。しかしながら、これは公平を期した運用をする必要があると思うわけでございまして、それにはまず、一応われわれとして運用上考えておりますのは、単純な乗車拒否等で道路運送法違反として行政処分を受ける場合があるのでござりますけれども

これがすでに運賃引き上げのときに原価計算上計算されておるということを聞いておるのでございま
すが、その点を確かめておきたい。したがつて
もしこの法案が通りませんと、結局運賃引き上げ
の原価の中に計算され、利用者は当然その見合
いとして適正化ということを期待しておるだらう
けれども、運賃引き上げのほうだけそれが織り込み
済みになつて、そして適正化のほうは行なわれ
ないという結果になると思うのでございまが、

することができるといふようになつております。
それから諸問委員会の委員の構成は、同じく三
十九条の第三項にございまして、これは四者構成
になつております。タクシー業者の団体が推薦す
る者と、タクシーの運転者が組織する団体が推薦
する者、それから学識経験のある者、それから次に
タクシー業の利用者と、いうふうに、四者構成に
なつております。これは合計二十人以内でもつ
て構成する予定にいたしております。

なお、例として申し上げますならば、本法律案と同じように、地域的にある一定の地域を特定して、ある特定の規制を実施している立法例というのは、これは枚挙にいとまがないほどございます。たとえば港湾労働法であるとか、あるいは港湾運送事業法であるとか、そのほか公害関係の法規は、大体一定の地域のみを指定して、その地域についてのみ特別の規制をやっておるわけであります。これらはいずれも憲法十四条との関連にお

も、そういう場合におきまして、初犯の場合と累犯の場合とを差別する。たとえば初犯の場合におきましては、一ヶ月、累犯の場合におきましては三ヶ月、そういう場合におきまといわゆる運転手の違反の場合でございます。それから乗車拒否に関連して傷害等が起きたような場合、それから乗車拒否の常習者で全く改悛の見込みがない、あるいは醉っぱらい引き逃げであるとか、婦女暴行というふうなものがからんでまいりました者は、これは非非常

はたして運賃計算の中に入れられているかどうか、それを第一点として確かめたい。
それから第二点といいたしまして、諮問委員会の規定があるわけでござります。

○村山委員 最後に、希望だけ述べて、私の質問を終わります。

この法律は、いまの客觀情勢のもと、それから道路運送法上の不備な点、その辺のいわば非常に微妙な穴を埋める規定でございまして、しかも使いうるによつては刃物が切れ過ぎる、またへたに使えば意味がない法律だと思うのでござります。したがいまして、これが成功するかどうか、私はかかつて適用にあると思ひますので、先ほど申し

それから第一点といったしまして、諮問委員会の規定があるわけでござります。

この法律は、いまの客觀情勢のもと、それから道路運送法上の不備な点、その辺のいわば非常に

〔宇田委員長代理退席、委員長着席〕
そこで、この指定登録機関の諮問委員会と適正化実施機関の諮問委員会の構成についてどういうふうに考えておるか。それからそれは代表者の諮問機関になっておりますが、それぞれの機関につい

微妙な穴を埋める規定でございまして、しかも使いようによつては刃物が切れ過ぎる、またへたに使えば意味がない法律だと思うのでございます。したがいまして、これが成功するかどうか、私はかかつて通用にあると思いますので、先ほど申し

ました料金の運用の問題も含めて、この事業法全体がほんとうにむずかしい運用だと思いますが、慎重にかつ勇気をもってこれを運用されることを希望いたしまして、私の質問を終わりたいと思います。

○福井委員長 次回は公報をもってお知らせすることとし、本日はこれにて散会いたします。

午後一時三十七分散会

昭和四十五年四月十七日印刷

昭和四十五年四月十八日發行

衆議院事務局

印刷者 大藏省印刷局