

第六十五回国会 衆議院 運輸委員會 議 録 第 五 号

昭和四十六年二月十七日(水曜日)

午前十時三十一分開議

出席委員

委員長 福井 勇君
理事 宇田 國榮君 理事 加藤 六月君
理事 徳安 實藏君 理事 箕輪 登君
理事 村山 達雄君 理事 齊藤 正男君
理事 松本 忠助君 理事 河村 勝君
理事 小此木三郎君 理事 佐藤 孝行君
理事 菅波 茂君 理事 砂田 重民君
理事 關谷 勝利君 理事 谷垣 專一君
理事 西村 英一君 理事 長谷川 峻君
理事 古屋 亨君 理事 井岡 大治君
理事 井野 正揮君 理事 金丸 徳重君
理事 久保 三郎君 理事 内藤 良平君
理事 宮井 泰良君 理事 田代 文久君

出席國務大臣

運輸 大臣 橋本登美三郎君

出席政府委員

文化庁次長 安達 健二君
運輸大臣官房長 高林 康一君
運輸省鉄道監督局長 山口 真弘君
運輸省自動車局長 野村 一彦君

委員外の出席者

警察庁交通局長 寺尾 繁君
交通企画課長 大永 勇作君
通商産業省重工業局自動車課長 大永 勇作君
中小企業庁計画部長 牧野 隆守君
部計画課長 隅田 豊君
運輸省自動車局長 隅田 豊君
日本国有鉄道常務理事 長浜 正雄君
運輸委員会 調査室長 鎌瀬 正己君

本日の会議に付した案件

踏切道改良促進法の一部を改正する法律案(内閣提出第二号)

道路運送車両法及び自動車検査登録特別会計法の一部を改正する法律案(内閣提出第三号)

○福井委員長 これより会議を開きます。

踏切道改良促進法の一部を改正する法律案を議題とし、質疑を行ないます。

○宮井委員 過去五年間、この法に基づきまして踏切の整備事業を行ってきたわけでございますが、その経過について、まず最初にお尋ねをいたします。

この五年間でどれだけ踏切が整備され、各年度の事故件数はどの程度減少したか。この法律ができたとしても、事故の件数が減らなければ何もないかと思っております。とうとう人命というものがこの踏切事故で多く失なわれておる、こういう現状では、非常に多大なる影響を与えておるわけでございますので、この事故件数がどの程度減少したのか、また死傷者数はどの程度減少しておるか、その点を伺いたいわけでございます。

○山口(真)政府委員 三十六年に踏切道改良促進法を制定いたしましたから今日までの、踏切道の推移並びに踏切道の整備状況、それから踏切事故の概要というお尋ねでございます。

万二千ばかりあったわけでございますが、それが今日では、踏切道の数で五万二千五百、それから防備していない第四種踏切でございますが、これが二万七千五百、防備していない踏切の数が非常に減つてまいりました。踏切道の整備が進んだということでございます。

その内容をもう少し詳しく申し上げますと、踏切道の整備の状況は、この十年間に、立体交差によりまして踏切道を除却いたしましたものが千八百八十三、それから舗装あるいは交差の変更だとかその他構造改良が一万七千八百六十六、保安設備の整備が二万三千七百九十九というほどの相当の整備をいたしましたわけでございます。

そこで、踏切道の事故の状況でございますが、そういう整備によりまして、踏切道の事故もおかげさまで年々減少の傾向をたどっておりまして、三十五年度の踏切事故の件数は五千四百八十二件ございました。ところが、四十二年にはそれが三千五百四十件というように減少いたしました。問題は四十二年以降でございます。その後は減少の度合いがとまりまして、むしろ若干増加の傾向にございまして、四十四年度は三千六百十六件というように増加をいたしておるわけでございます。

しかもその内容が、ダンプ車その他大型車による事故が多くなつてきた。特に大型車の無謀運転によりまして事故の被害が大きくなつてきたということが言えるわけでございます。非常に憂慮すべき事態であるかと思つて、

それから、さらに踏切の死傷者でございますが、これも三十五年時点には四千二百七十六人という死傷者ございましたが、それが四十二年時点では二千六百四十八人というように、おかげさまで非常に減少いたしましたわけでございます。しかしながら、その後の状況は必ずしも減少いたしません。むしろ若干増加の傾向にございまして、四十四年度は二千八百三十二人というように、若干増加の傾向

がございます。それは、先ほど申しましたような大型車の増加並びに大型車の無謀運転によるものというものが多くわけでありまして、

こういう事故の状況でございますので、さらに整備をしたい、こういうわけでございます。

○宮井委員 ただいまの報告では、だんだん事故が減少してきてわけですけれども、四十二年、四十三年と減少しまして、今度また事故がふえてきておる。これは、いまトラックの無謀運転という話がありましたけれども、どうしてこれだけまた事故がふえてきたのかということ、ただ無謀運転ということ、トラックの運転手だけ責任を押しつけるということはないでしょうか、その点は、それ以外にそれは原因はなかったのか、その点はどうですか。

○山口(真)政府委員 これはやはり一つには、自動車の増加ということが何と云っても大きな原因であろうかと思つて、さらに列車回数もふえております。列車のスピードも増加しておるというところでございまして、昔なら事故にならないう程度の無謀運転でも即事故になつてしまつたというのが実情であろうかと思つて、

○宮井委員 列車回数が多くなつたということでございますが、それでは列車のほうの責任で起きる事故というものが相当あると思つて、たとえば踏切警手が間違つて上げたとかあるいは運転手が居眠りをしておつて駅を通過して、踏切警手は間違つていなかつたけれども事故が起つた、こういうふうなことがあると思つて、

が、こういうことについては、適切な指導を行なつておるかどうか、お尋ねいたします。

その他の無謀運転でございますが、鉄道側の責任によります事故がやはり二十件ほどございます。数は少なくてもやはりこういう事故を起こした、踏切警手あるいは機関士その他の錯覚その他怠慢によりまして事故を起こしたということは、やはり申しわけないこととございます。

これに對しまして私どもといたしましては、何といひしても踏切事故の防止というものは交通安全の最も大きな柱だ、踏切事故は鉄道事故の最も大きな柱であるというふうな考えておりますので、常時これに對しまして、国鉄、私鉄に對しまして、事故の起きました原因等をつかみまして、あるいは総合対策等におきましてこれを指導いたしまして、事故を少なくすることにつとめておるところでございます。

○宮井委員 大臣、いまお聞きのとおり、このように事故がほとんどふえてきたわけでありまして。無謀運転もあるいは列車のほうの責任もある。そういうことで、この今回の法案で来年、再来年と事故を絶滅していくのだ、またできるのだという大臣の確たる確信というか、この裏づけというものを聞いておきたいと思つております。

○橋本國務大臣 先ほど来政府委員から答弁申しましたように、最近全国的に広がって開発計画が進められておりますので、従来使用されなかった踏切の道をダンブカー等が通過する、これによつての事故がかなり多くなつてまいつております。しかし、これは第三回目の延長であります。こういうことによつて少なくとも事故を減少せしめる、また教育等によつて絶滅を期していくという方針で、積極的にやつてまいりたいと思つております。

○宮井委員 そこで、それでは大臣からそれだけの話がありましたので、ひとつしつかりやつていただきたいということ、国鉄の踏切事故は、四十三年に千九百六十八件、四十四年には二千六百十九件とこのいただきました資料には出ております。前年度より二百一件増加しておるといふこと、前年度より二百一件増加しておるといふこと

なつたかお尋ねします。

○山口(憲)政府委員 お答え申し上げます。四十四年度と四十三年度の事故を比べてみますと、何と申ししても一番大きいのが直前横断等の誤り、直前横断等が千四百九十九件のものが千五百八十一件ということ、百八十件も直前横断等の事故がふえておるわけでございます。やはり何と申ししても、自動車側の方々にもしっかり守つていただくことで、直前横断の事故をなくして、いただきたいと思つております。

○宮井委員 まあトラックのほうの直前横断で、それをなくすということでございますが、後ほど聞こうと思つておつたのですけれども、たとえば警報機つきの信号ですと、いわゆる警報がちゃんちゃんと鳴つておらず、しかしすつと向こうから、汽車がまだはるかに遠いところから鳴り出す。そうしますと、待つておる時間が非常に長いというわけですね。それで、トラックの運転手の耳には早く通れというふうに通るであらう、で、いつも通つておるからまだ来ないであらう、どうせ余裕があるという通つたならば、右のほうと思つておつたのが左から車が来ておつたというふうなことがありまして、子供さんなどもそうであります。

そういつたことがございますが、そういう警報機とかその構造を自分で、もちろん第一種踏切にするということが大事なわけでありまして、それまでの経過措置として、やはりこの信号の構造を再検討していくべき必要があるのではないか、かように思つておつたが、いかがですか。

○山口(真)政府委員 まことに適切な御指摘でございます。事故の種類別の態様を見ますと、先生御指摘のように、第三種の踏切というのが非常に事故が多いわけでございます。それはやはり第三種踏切によりまして、先生御指摘のような問題があらためて事故が多いのだと私も考えるわけでございます。基本的には、なるべく三種から一種へ格上げいたしてまいりたいと思つておりますが、ただいま先生御指摘のよ

うに、警報時間が長いということのためにかえつて運転者に安心を与えてしまうことがあるというところがございます。

問題は、警報時間につきましては、一つは踏切の安全の確保ということ、それからただいまおっしゃいましたような運転者側の感じというものの両方の面があるわけで、一つはやはり列車のスピードの問題、それから踏切の見通しの問題、それから道路の幅員、交通量、そういうようなものを勘案していま警報時間というものをきめておるわけでございます。一応ただいまは最小二十秒、標準三十秒、長くても一分をきめておるわけでございます。

それで、そういう点で列車の選別装置という点にならうかと思つております。そういうふうないろいろな点がございますので、機械的な面だとか、あるいは人間の心理的な面あるいは人間工学的な関係とか、そういうふうな面から見まして、安全でありまた効果的な踏切の保安設備を今後考えていくということが必要であらうかと思つております。先生御指摘のように、設備面におきましてそのような選別装置だとかその他の問題を、今後十分に検討してまいりたいと思つております。

○宮井委員 そこで、結論としてはそういうことも必要ですが、結局無謀運転による事故、この対策、第三種踏切の事故が多いわけでありまして、この事故に對してどのようにこれから取り組んでいかれるか。事故防止総合対策という中にもございますが、簡単に説明を願ひたいと思つております。

○山口(憲)政府委員 やはりただいま先生御指摘のように、どうしても第三種踏切では不十分な点がございます。したがうして、今後の基本的な考え方といたしましては、自動車の通行を許す踏切というものを若干制限をしております。これは、日本は踏切が非常に多いわけでございますから、これを制限をしております。そのためには、整理統

合または交通規制をやつて制限をしております。しかしながら、自動車の通行を許す踏切については、これは原則として遮断機を設置してまいります。このようなことによりまして、踏切道を整備していくというのが基本的な考え方にならうかと思つております。

○宮井委員 そこで、その計画を進めてもらいたいわけでありますけれども、年々自動車の保有台数というものは伸びてくるわけでございます。昭和五十年までに三千五百万台、これも各省によつて違つておるわけですね。経企庁やあるいは運輸省それぞれ二千九百万台とか、これ自体が私、問題であると思つておるわけですが、各省でばらばらであるというところで、やはりこの自動車保有台数の伸びを一定のところへ置いて、そしてそれに対するすべての交通対策というものがそこら出てくると思つております。安全施設にしまして、いろいろな面にいたしまして、ですから、統一見解を出さねばならない。それは別個の話でございますので、ここでは議論いたしません。

この現在の計画が、車がほとんどふえていけば危険な踏切もまたふえていくわけでありまして、減らしていく一方、また危険な踏切もふえていく。こういうふうな点もよく勘案して立てられておるか、その点をお聞きします。

○山口(真)政府委員 ただいま先生御指摘のよう、車の増加というものは相当大きいものでございまして、今回この法律の提案と並行いたしまして、踏切道緊急対策というものを樹立いたしたわけでございますが、そのやり方というのは、やはりいまおっしゃつたような点にかんがみまして、道路の幅員というふうなものに重点を置きまして、そして幅の広い踏切については、もう原則としてこれを立体交差化する。さらに立体交差化しないものについては、これに原則として全部遮断機をつけるという考え方に立ちまして、そして比較的交通安全の、というよりもむしろ幅員の狭い踏切につきましては、これを整理統合あるいは交通規制というところによつて、自動車の通行のできる踏切を少なくしていく、残るものは全部遮断

合または交通規制をやつて制限をしております。しかしながら、自動車の通行を許す踏切については、これは原則として遮断機を設置してまいります。このようなことによりまして、踏切道を整備していくというのが基本的な考え方にならうかと思つております。

機をつけるという基本的な考え方で、今後やっていくというのであろうかと思ひます。

○宮井委員　そこで、次の問題になります。この踏切の保安設備というものが、地方公共団体の負担というものが非常に重過ぎるわけなんです。国が補助をしておりますけれども、踏切をつけたいと思つても、それだけの財政がないというところでつけられないというふうな現状が、また後ほど詳しくその話をしますけれども、あるわけです。その点をもつと考慮していくべきではないか、このように思ふものですが、いかがですか。

○山口(真)政府委員　踏切保安設備は、実は踏切道改良促進法によりまして、その費用の負担は原則として鉄道事業者が負担をするということになつております。これに對しまして地元の公共団体その他におきましては、経営の悪い会社につきましても補助をする。これは国も同時に補助をいたしますが、そういう基本的な体制になつております。したがら、それが地方公共団体の大きな負担になるというふうなことはあまりないのではないかと、このように考へております。

○宮井委員　これは、もちろん法律で定められたことはそうでございますけれども、全国的によく例があると思ふのですが、踏切で何人かの人が犠牲になる、子供さんやまた横断してゐる人がはねられて犠牲になる、それで住民が踏切を改良してくれとどんでんが出るわけですね。要望しますけれども、なかなか実現しない。そういうことで、もちろん鉄道が好意的にやっておられるということもよくわかるわけですが、それを改良しないでも、法的にいえば、規約によればやらなくてもいいというふうなところもあるけれども、やはり実情に應じて、そこで何人死んだということになれば、やはりそこは適切に措置をとつていかねばならない。そこで、市のほうが積極的にお願いに行くわけですね。ここに遮断機をしてもいい、何回も何回も要望してやつてできるというふうなことで、その間にまた事故が起きる。

私は、人命というほうを重視して、人間の生命ということ、一人の命も無にするにはできないのだという観点から、法律で定まっているからこうだというのではなしに、実際にそういつた点は、もっと考慮できないのかというところであります。

○山口(真)政府委員　踏切につきましては、ただいま申しましたような一応費用の負担方法によりましてやつておるわけでございますが、ただ先生御指摘のように、現地におきます諸般の事情によりまして、地元と公共団体とあるいは鉄道事業者がいろいろ相談をするというところはあろうかと思ひます。ただ、私どもとしては、現在、先生御指摘のように法指定以外の踏切におきましても、これを大いに整備をさせるべきものでございまして、先生御指摘のように、そういうものができるだけ整備を進めていくというように指導するつもりでおります。

○宮井委員　大臣、いまお聞きのように、法的にこれは整備しなくてもいいというふうなところでも何人か人が犠牲になる、子供さんがはねられるというふうなことがありまして、どんでん市から要望がくる。だけれどもこの踏切ができない、その間にまた事故が起きるといふふうなことがあります。そういうふうなところに対しては、ひとつお金をすみやかに出してあげてもらいたい、こう思ふわけでありまして、大臣の見解をお伺いします。

○橋本國務大臣　お話しのように、従来の地元での計画以外に、その付近に何らかの開発が行なわれまして、急に自動車の交通数量が多くなる、そういうことから危険が増してきたという事実があると思ひます。その場合においては、既定経費内においてのやり繰り等において積極的に指導してまいり、かようにいたしたいと思ひます。

○宮井委員　それでは、ひとつ積極的にやつてもいい、ひとつ問題を要望いたします。同じような問題になりますけれども、特に小学校、中学校の学校のある付近の踏切であります。私もよく耳にするのですが、おかあさん方は、い

つも子供がその踏切を通つてくるということ、毎日夕方まで非常に心配でそのことはかなり気になつて、夕方子供が帰つてきたらほつとして、きょうもよかつた、こういうことで胸をなでおろす、それが日課になつてゐるといふことをよく聞くわけでございます。私の付近のところにもそういうところがございまして、また、改良してもらいたいという声が出ておる踏切もたくさんございまして、そういうふうなことでございまして、ひとつ実情をよく把握して、適切な措置をとつていく。いま大臣からお話しありましたように、交通量がどんどんふえてくる。いま団地が急激に建ちまして、そこはもう交通量がどんどんふえてきた。半年、一年で急激にふえたといふふうなところなどは調査をしていく必要がある、こう思ふわけでありまして、

そういう点で、全国の踏切道の総点検、これをひとつ対策を立てて進めてもらいたい、こう思ふわけでありまして、その点をお聞きします。

○山口(真)政府委員　ただいま先生御指摘のように、踏切道の実情というものは、最近の道路交通の事情等に關連いたしました非常に様相がかわつてきております。したがら、私どももいたしましては、以前から踏切道の実態調査といふものを定期的に行なつておりました、三十四年以降三年目ごとに行なつております。最近では、四十四年五月にこれを実施いたしました。

私どもでは、そういったような調査に基づきまして、そして先生御指摘のような現実の事情といふものを十分に把握をいたしまして、現地の方々の御要望にできるだけ沿へるようなことになつてまいりたい。また国といたしまして、開発銀行の融資その他によりまして、これをできるだけ助成してまいり、あるいは地方中小私鉄につきましては、補助金の支給がございまして、そういうこともによりまして助成してまいりたい、このように考へております。

○宮井委員　実施をされておることでありましても、私は三年に一回ではおそいんじゃないか。最近の過密化現象あるいは車の伸びぐあひ、そういった都市の構造といふものは急激に変化しておるといふことを考へるわけでありまして、毎年調査するといふふうなことはできないものでしょうか。

○山口(真)政府委員　ただいま申し上げました踏切道の三年ごとの調査といふのは、非常に精細なものでございまして、そういう性格のものでなく、ただいま先生御指摘のように、そのときそのときに應じた調査をいたしまして、国鉄あるいは私鉄の各事業者におきまして、毎年春、夏に踏切道の総点検を兼ねて行なつておりました、それによりまして差し迫つての現実の事情といふものは十分把握でき、その事情に從つて措置をいろいろとやつてまいり、このようにいたしたいと思ひます。

○宮井委員　それでは次に移りますが、もちろん先ほど申し上げましたように第一種踏切にする、また将来は立体交差の踏切にする、これが理想的であるわけですが、それまでの措置として、手動の踏切と自動の踏切といふのがあつて、手動の踏切といふものは全体の何%ぐらいあるのか、またそれを自動に切りかえていく方向にあるのか、自動に切りかえていくとすれば、それはいつごろそういうものが全部自動に切りかわつていくのか、この点をお伺いします。

○山口(真)政府委員　先生御指摘のように、やはり人間の手で行ないますとどうしても錯覚といふようなこともございまして、あるいは取り扱ひ方が悪いといふようなことがございまして、手動の場合には比較的事故が多いわけでございます。一種の踏切、つまり遮断機がついてゐる踏切の中で約八四%ぐらいのものが手動の踏切にございまして、一六%程度が手動の踏切の事故でござい

ます。

○宮井委員 ちよっとわかりにくかったのですが、その点はっきりしてください。

○山口(真)政府委員 ちよっとあれですが、現在一種の踏切が、私鉄が三千八百六十四カ所、国鉄が五千八百五十一カ所でございます。合計九千七百十五カ所が一種の踏切でございます。その中の一六%に当たります千五百六十というのが手動の踏切でございます。

そこで、手動の事故でございますが、これは最近の事故でございますと、四十四年度でございますが、重大事故が十件ございます。その中で警手の過失によるもの二件ということでございまして、やはり警手の過失等の事故というのはいけつこうあるわけでございます。その他、たとえば機関士の過失とかというものがおまもでございます。

○宮井委員 それで実態はわかりましたけれども、それを自動に切りかえていく方向にあるのですか、それはどうですか。

○山口(真)政府委員 ただいま申し上げましたように、人間の場合にはどうしても錯覚だとか取り扱いが悪いというようなことがございますので、できるだけ自動に切りかえていくという方向で整理をいたしております。

ただ、自動に切りかえてまいります場合には、それに伴います保安のための設備等を十分にいたしまして、自動に切りかえるということにいたしております。

○宮井委員 それでは、いつごろまでにこの一六%というものが自動に切りかわるか、その見通しはどうですか。

○山口(真)政府委員 ちよっとただいまのところ、つまびらかにしておりません。

○宮井委員 それでは、いつごろまでということをやはりきめておきませんと、将来の計画というものがないと行き当たりばったりになるわけですね、できればやるし、できなければいつまでもというところで、この踏切道改良の法案にしまして、五年、五年と、きのうもいろいろ論議されま

したけれども、何年延ばしていても事故というものがふえてくるということでありまして、大事なのは予算、お金ということですね。その点は、それではきちっとしたその法案の裏づけの予算というものはあるわけですか。

○山口(真)政府委員 五年間のことでございまして、その五年間の予算がどうかということを確認はしております。これは実は毎年の予算で定められることとございます。ただ、従来の実績等から見まして、踏切保安設備というのの最重要に行なっております。従来の実績でも計画の一〇%以上というものが大体できてくるような情勢でございます。

したが、今後とも国鉄につきましても、財政再建の中でありまして、これを重点にやっていくということとございます。それから私鉄につきましまして、例の輸送力増強計画の中で踏切運転保安工事というものがございまして、これを最重要にいたしております。これにつきましても、その中でやっておりますことができるだろうと思っております。

それから道路関係でございますが、道路関係は、道路整備五カ年計画の中でその立体交差化等の費用の分というものも考えておりますので、それによって支障なく計画が達成できるものと考えております。

○宮井委員 大臣、いま聞かれたように、この法案に対して予算がそのようにも足りないものではないかと、きちんとできるよりに—この小さい問題、手動を自動に切りかえるだけでもいつになるかわからないということとありますので、その点取り組んでもらいたいと思っておりますが、いかがですか。

○橋本国務大臣 手動が大体一六%ですか、これは五カ年計画の中で処理することができると思っております。

ただ問題は、第三種のものがあった第一種に状況の変化に伴って繰り上がってきますね。それがどれくらい繰り上がってくるかということが明確で

ありませんために、事務当局としてははっきりしたお答えができませんが、いま現状で考えておる第一種の一六%は、五カ年計画内ではこれはやることが可能であるし、またやるような予算づけをして実行してまいりたいと思っております。

○宮井委員 そこで、次にこまかい問題ですけれども、先ほど踏切の構造ということをお尋ねしたので、それに関連しまして、踏切の保安設備で、ただ単に遮断機に竹のさおをおろすというふうな簡単なものでいいのかわかることと、人間の心理というものを研究しての設備というものを考えなければならぬ。たとえば、道路などはポイント作戦といたって、道路に線を引いたり道路標識を立てたり、事故をなくすために警視庁ではポイント作戦というふうなものも繰り広げていくということとすけれども、そういうたほんとうにこの踏切というものは危険なんだというふうなことを与えていくような、何か標識のようなものも考えていく必要があるんじゃないか。遮断機がおりておいても下をくぐっていく人がおるんですね。そういうふうなことでありますので—自動車の無謀な運転は、ダンブカーなどももちろん突き破って行くわけですから、そのダンブカーなども通れないようなものにするということは、これは無理だと思えますけれども、そういう人間の事故というものをなくすために、こまかい点でありますけれども、そういう点も研究していったらどうか、かように思いますが、いかがですか。

○山口(真)政府委員 これは、保安設備の構造の問題等に関連する問題でございますが、やはり一つには、先生御指摘のように心理的といいますが、あるいは人間工学的といいますが、そういう面からの検討というものが必要であろうかと思っております。さらに、こういう面の検討もやっております。さらに、この四十六年度の科学技術庁の特別研究項目ということで実はこれを取り上げておりました。関係研究機関に委託して、総合的な研究を推進するということになっております。なお、その他私どももいたしましては、保安設

備の問題といたしましては、基本的には、先ほどちよっと申し上げました列車を識別する装置、これをひとつ考えなければいかぬ。それから障害物を検出する装置、あるいは踏切支障報知装置、あるいは踏切集中監視装置というような方面の技術開発を大いに進めまして、それによって、技術的にも踏切の事故の絶滅を期していくということにいたしております。

○宮井委員 そこで次に、都道府県踏切道改善促進協議会というものがあります。これで、踏切道の統廃合あるいは改善促進を行なっていくということになっておりますが、私は先ほども申し上げましたように、住民の声、子供さんを持った母親の声とか、そういうものが十分こういった協議会に反映していかなければならない、こう思うわけでありまして、そういうものが全部吸い上げられておるか、この点を具体的に伺います。

○山口(真)政府委員 踏切道改善促進協議会でございますが、これは交通関係の閣僚協議会で了解をいたした事項でございますが、その構成は、知事が会長になりまして、その他道路管理者それから地元の公安委員会、陸運局長、鉄道事業者というふうな人が構成員になっております。知事部局等におきまして、あるいはそれぞれの事業者あるいは関係者におきまして、十分に地元の実情というものを把握して、これを運営するということになっております。なお、この促進協議会の運営につきましては、総理府のほうからも、また私どものほうからも、あるいは警察庁、建設省のほうからも、そういう運用につきまして遺憾のないように指導をいたしております。

○宮井委員 それでは、いま知事とかいろいろな人が出ましたけれども、直接住民と対話をしてキャッチする人はどなたですか。

○山口(真)政府委員 やはりこれは一応知事部局が取りまとしてやるということになっておりますから、知事の部局が対話をするということもございまして、あるいはそういう地元の御意見、御要望というものが、鉄道事業者なり道路管理者なり

公安委員会のほうにお申し出があれば、そこでも対話が十分進められるというふうに考えられると思います。

○宮井委員 それでは、たくさん聞くことがあるのですが、最後に、この法案がいままでと同じように、五年間ただ延長するというものでは私はいかぬと思うのです。それで、この延長計画によってほとんど踏切事故がなくなっていくと期待してもいいか。もし期待ができないとするならば、事故絶滅までにはどのくらいかかるものなのか。その計画は立ててあるのか。その点を最後に鉄監局長とそれから運輸大臣にも、踏切事故の絶滅に対する大臣の国民に対する約束を、ひとつここで聞かしてもらいたいと思います。

○山口(真)政府委員 この法律自体におきましては、先生御指摘のように五年間延長するという内容でございますが、この法律を提出いたしますにあたりまして、政府といたしましては踏切道緊急保安対策というものを決定いたしました。これによりまして、今後五年間に緊急に進めていくということについていたしたわけでございます。前の延長におきましては、このような措置をとっておらなかったわけでございまして、今回はぜひそういうことでやっていたら、それによりまして、具体的に立体交差をすべき踏切道の目安というものがつけまして、さらに構造改良あるいは踏切保安設備を行なうべき目安というものを一応立てまして、それによりまして、関係省が一致いたしました踏切道の整備をやっていくということで、重大事故の防止につとめていく。特に、先ほどから申し上げましたように、自動車の通れる踏切は原則として立体交差をするか、あるいは保安設備、踏切遮断機を整備するという基本的な方針でございます。今後は、大型車によるところの重大事故というものは、非常に防止がはかれるのじゃないか、このように私も期待をし、またつとめてまいりたいと思っております。

○橋本國務大臣 お話のように、関係当局としては事故を絶滅したいという意図のもとにやっています。

まいっておるわけでございます。たとえば、立体交差の施設の資金の関係でございますが、資金に

つきましては、四十四年には十億円の融資でございまして、四十五年には四十五億という四倍半にわたっております。あるいは保安設備の開銀融資といたしましては、四十四年が六億円であったのが四十五年には三十五億円を推薦してある。こういうふうな、積極的に思い切った措置を進めておりますが、必ず絶滅できるとは、いわゆる一般の協力も必要でございますから、たとえば、遮断機を突破するような運転手があったら、これはなかなか絶滅を期し得られないのであります。いわれる関係方面とも十分連絡し合せて工事を進めると同時に、これらの措置によって絶滅を期するという決意をもって当たってまいりたい、かように考えております。

○福井委員 では終わります。

○斎藤(正)委員 私は、踏切道改良促進法の一部を改正する法律案を審議するにあたりまして、私が言ういわゆる巨大踏切連続立体交差化の問題に関連をしてお尋ねをいたしたいと思っております。

すなわち、昭和四十四年九月一日付で、時の運輸事務次官堀威夫氏、建設事務次官尾之内紀夫氏が調印をされて、都市における道路と鉄道との連続立体交差化に関する協定及び細目協定というのが結ばれておるわけであります。都市を縦断あるいは横断する国鉄、私鉄が、その都市の交通にたいへんな障害になっているというところは、それそれ御承知のとおりであります。

そこで、まず第一点として伺いたいのは、この連続立体交差化の協定ができる以前に、どのような都市でいわゆる国鉄の高架化が実現されたか、さらにこの協定ができた後で、国鉄の高架化が実現しているところがあるか、これは通告してございませんので、あるいはおわかりになっていないかもしれませんが、おわかりになっておりましたら、協定前の実態と協定後の

実態についてお答えをいただきたい。

(委員長退席、宇田委員長代理着席)

○長浜説明員 ただいまの先生の御質問の協定前の高架化の問題、これにつきましては、ずっと古くは、たとえば関西の大阪から神戸の高架とか、あるいは名古屋の駅前後の高架とか、こういうのはたくさんございます。しかし、最近になりましたのは高架というものは、それだけで単独の高架というのはいまありません。しかし、国鉄が単線を複線にするとか複線を複線にするという工事に伴いまして高架にするという例は、中央線あるいは現在工事中でございますが、総武線あるいは常磐線というのは、この協定以前から、連続高架でやるといふような話し合いのもとに仕事を進めております。そういうわけでございまして、

なお、一昨年の秋運輸省と建設省で結んでいた協定に基づきましてからの工事でございまして、数件それ該当するものがございまして、それでいまやっておりますのは、たとえば旭川あるいは総武線、これは旧協定でございますが、これを新協定に変更するような手続をやっております。そのほか、実際にまだ工事は着工していませんけれども、御承知のように、これは都市計画事業で行なうことになりましたので、都市計画を決定したものはまだ数件ございます。なおそのほか、都市計画を決定するために調査をしておるものも数件ございます。

こういう状況でございます。

○斎藤(正)委員 具体的な御説明を承ったわけでありまして、この協定後、都市計画事業に基づいて調査に着手しているところ、調査を完了したところ、いよいよ着工のところ、いろいろあるようにございますが、私が関係しております静岡県浜松市は、いかなる段階にございましょうか。○長浜説明員 浜松市につきましては、御承知のように、あそこは貨物駅をかきわけるものがございますので、事前に貨物駅を移しておかなくてはなりませんので、事前に移します貨物駅を、移転完了という時点でございまして、その次にいよいよ

高架化の段階になるわけでございます。

この高架化につきましては、本年度調査費千七百方だったかと思っておりますが、それらをもちまして調査を進めております。それによりまして技術的調査を完了したならば、それを県のほうに御返事申し上げまして、県がその調査結果に基づきまして都市計画決定をなされる段階でございますが、現時点では、調査をまとめつつある段階でございます。

○斎藤(正)委員 御調査をいただいた結果を県が検討し、これが都市計画個所として適当だという場合には、昭和四十六年度において着工の意思ありやなしや。

○長浜説明員 これは都市計画決定がされまして、それに基づきまして事業決定がされることになりました。また、私さしせん申しおりましたが、区画整理事業の同意も実はしております。そういうことで国鉄としても、都市の連続高架化は積極的に進めていきたい所存でございます。そういう事務処理が進んでいきますならば、国鉄としてもこれに積極的に御協力申し上げ、実現を進めていきたい、こういうふうに考えます。

○斎藤(正)委員 浜松市におきましては、この東海道線高架実現のために、特に役所の窓口として、東海道本線高架推進課まで設けて今日取り組んでおります。四十万市民の悲願でもありますし、十万以上の市民が署名をして提出いたしましたことなどにつきましても、すでに御承知のとおりだと思っております。

(宇田委員長代理退席、委員着席)
これだけではございませんので、貨物駅推進のために鉄道債の消化もやっております。さらにその上に、その利子補給も市が単独に負担をいたしておるといふような状態もございまして、またこれに伴う側道あるいは道路橋等の施設につきましても数億の金を投入して、市は一日も早くこの高架化の実現を望み、かつ積極的に物心両面で協力をしていこうという実態であります。したがって、いままでも建設省、運輸省さ

らに国鉄にたいへんな御協力をいただいております。これは承知をいたしておるわけでありませうけれども、今後ともこの熱意にこたえる、あるいはそうでなくとも、いわゆる近代的な都市建設のために御協力をいただかなければならぬと思つております。けれども、その辺の決意はいかがでございますか。

○長浜説明員 順序が逆であります。まず国鉄から申し上げさせていただきます。

いま先生おっしゃいますように、連続高架に対する浜松市民の要望が非常に強うございまして、いま先生がおっしゃいましたような御協力をいろいろいただいております。そういう点で、これが将来の浜松市の発展のためになることは私もよく承知しております。できるだけ早く調査結果をまとめまして市に御返事申し上げ、都市計画決定がされるような事務処理につきましても、できるだけ御協力申し上げたい。そして実際に着工し得るような段階に至るよう、われわれもできるだけ御協力申し上げるといふふうつもりでございます。

○斎藤(正)委員 大臣、いま国鉄当局から答弁いただいたわけでありませうけれども、全国各地に都市建設のために、あるいは住民福祉のために必要だということで、この連続立体交差の問題が持ち上がったわけですが、特にいま私が申し上げたような実態の中で、浜松市の立体交差の問題に対しまして、大臣はどのような御見解でございますか。

○橋本國務大臣 四十四年の九月一日のいわゆる運建協定、連続立体交差協定の画期的な協定であります。これによつて、都市内における交通の円滑化をはかるということが主眼でございます。そして、そうしてそれが結果的には、市内における連続立体交差ということになるわけですが、したがつて、国鉄の場合には、国のはうが大体九〇%、国鉄が一〇%の費用負担をする。私鉄は七%、こういうために都市計画の事業費というものは非常に膨大化しております。この点は建設省にいろいろお

世話になるわけでありませうが、浜松の場合にはかねてからの計画でございますから、積極的に建設省とも連絡をとりまして、都市計画事業が決定し次第、これを進めるような方針でまいりたいと思つております。

○斎藤(正)委員 たいへんありがたい御答弁をいただいたわけでありませうが、ここに問題が発生してまいりました。それは、高架化を実現するためには貨物駅並びに電車基地の移転をしなければならぬ。その移転先は、実は伊場遺跡なるものがございます。この伊場遺跡の調査が進んでおるわけでありませう。第一回は昭和二十四年から昭和二十五年にかけて、第二回は昭和四十三年から第三回は昭和四十四年十二月から昭和四十五年十二月までという調査が行なわれました。その過程におきまして、昭和二十九年三月二十二日に県の遺跡に指定をされておるわけでありませう。ところが、この第三回の調査によつて、いろいろな遺構、遺物が発見をされておるのであります。ここで文化庁に伺いたいわけでありませうけれども、この三回にわたる調査、特に昨年の調査の結果明らかになつた出土品のうち、木簡等々について、文化庁としてはどのように評価をされておられますか。綿密な報告書はまだ来ていないかと思つておられます。特に第三回調査によつて伊場遺跡の評価をどのようにされておるのか、ひとつ大まかに伺いたいと思つておられます。

○安達政府委員 第一点は、現在、県の史跡に指定されておりますところは弥生時代から古墳時代にかけての住居跡があるということ、そういう意味での県の指定が行なわれておるものであります。それから最近出てまいりました奈良時代の木簡の四点がございませうが、この木簡の記載内容からして、付近に敷智郡衙があったという可能性があるという意味でございませう。はたしてそこにかつたのか、そこから来てそこに流れてきたのかというところははっきりいたしません。その程度の木簡が現在検出されておる、かようなものでございませう。

○斎藤(正)委員 具体的な、全く私見をばささない、しかも評価を避けた御答弁でございます。意のあるところはわかるわけでありませうが、考古学的になるほど、出土した木簡等が流れてきたものであるか、あるいは敷智郡の中心地であつたのかどうかというふうなことは、いまの段階ではわからない。しかし、考古学者並びに地元の一部には、なおこの発掘調査を進めることによつて、たいへんな遺跡になるのではないかと期待と不安があるわけでありませう。期待とは何か、それはやはりいま申しました郡の役所のことではあるまいか。不安は、そういうことになれば、この電車基地の移転も貨物駅の完成もぐつとあつたにしまつてしまふということ、浜松市民の感情はきわめて複雑であります。

そこで、私は伺いたいわけでありませうけれども、いまこういふものが出て、現状ではどういふふうにか考えられるという客観的なお話がありました。この調査はこれで打ち切るべきか、さらに、郡衙あつと思はれるあの敷地内といふか、一帯の地域の北西方向に向かつて発掘調査をすべきかどうか、軽々に判断はできないと思つておられます。次長の御見解はかがでございますか。

○安達政府委員 実は、この四十五年の一月から十二月にかけて行なわれます調査のときに、この調査をどういふ意味でやるかということが問題になつたわけでございます。この調査は、ここにいまの貨物駅なりをつくるということを前提にしてやるのか、それとも、そういうこと的前提がないのかということの議論がございました。これにつきまして、浜松市の教育委員会と浜松市長さんとの間で、これは必ずしも移転といひませうか、その工事を前提とするものではない、その調査の結果を学識経験者にはかかつて、その上でひとつ考えたい。こういうことでございませう。実はまだその検討のための学識経験者の集まりが行なわれてございませう。

そこで、先ほど先生も御指摘ございましたように、この種の問題は、冷静に学問的な立場に立つて検討することが大事でございます。その検討の結果によつて判断をするということが適切でございます。現段階において、私がいづれということも申し上げるのは、適切ではないと思つておられます。

○斎藤(正)委員 文化庁としては当然の答弁であらうと思つておられますけれども、少なくとも郡衙のあととおぼしき出土品がある。もし近くに郡の役所のことがあるとすれば、これは当然おぼしき方向に向かつて調査を進めたいというものが、考古学者や心ある人たちの気持ちだと思つておられます。

しかし、一次、二次、三次の調査でも市も県も国もたいへんな、物心両面の御協力をいただいております。あるいは現地等を検討した結果結果が出る、まさにそうだと思います。その結果が出た結果、さらに調査をすべきならば調査をするのか、あるいはすべきでないという結論が出れば、もちろん必要はないわけでありませうけれども、私は、いまの傾向としては、さらに継続した大がかりの調査をすべきだといふような結論が出るのではないかと、この調査をどういふ意味でやるか、ひとつ伺いたいと思つておられます。

○安達政府委員 学識経験者の検討の結果によるわけでございますが、この郡衙の点につきまして、郡衙といふものは全国にもいろいろございませうので、その全体的な関連において、どのような重要性を持つかということも考えなければならぬわけでございます。

したがうございませう、今後の問題につきましては、学識経験者の御意見等も聞き、またいまお話しした出でおりますように、浜松市の方々の強い要望と、慎重なる判断を下すべきものではないか、

かように考えております。

○長浜説明員 国鉄といたしましては、いま文化庁を中心に伊場遺跡の程度、内容、その他いろいろ御検討をいたしておりますので、いずれ県あるいは市当局と国鉄と一緒に都市計画の内容をきめなければなりません、そのときの重要な参考事項にこれなると思っております。それによつて、この伊場遺跡が、どうにもならないものなのかあるいは動かし得るものなのか、あるいはどういうふうにしたらいものなのかということも含めて、在来の設備の移転につきましても都市計画事業の範囲に入りますので、都市計画としてそういうことを包括的に考えた上で、最終案を決定していただきたい、こういうふうに考えております。

○山口(農)政府委員 貴重な文化財の保護ということも、国として非常に大切なことでございまして、また、たゞいま問題になっております連続立体交差化の促進、これは地元の方々だけでなく国民的な目から見ても非常に大切なことでございまして、私どももいたしましては、とにかくそういう二つの問題がございまして、文化財の問題に対する調査を早くいたし、早くめどをつけて、促進すべきものは促進することにして、早急に進めたいと思っております。文部省にも十分にお願いをいたして促進をいたし、問題が早く決着するように努力をいたしたいと思います。

○斎藤(正)委員 三者の御答弁をいたしまして、はば考え方は理解できたわけですが、学者が第三次調査の結果を総合的に検討して、いかような結果が出ようとも、保存は保存、開発は開発その調整をどこでとるかということが非常に問題でございまして、一浜松市がどうにもならない問題に達する可能性もあるわけでありまして、いまの御決意の披露が大体理解はできるわけですが、国をあげての支援と協力をお願い申し上げたいわけでありまして、調査結果がまとまった際には、なお十分、おかげの御後援を賜りたいと思っておりますが、これまた三者から、簡単に

けつこうでございましてから御答弁をいたしたい。○長浜説明員 できるだけ早くこの調査結果をわれわれとしても拝見いたしました、都市計画決定ができるだけすみやかにされるように、皆さんの合意を得て仕事を進めたい、こういうふうに考えております。

○安達政府委員 文化庁といたしましては、文化財保存という私どもに課せられた任務を十分考えますと同時に、公益との調整ということにも意を払い、そして基本的には、学識的な検討の結果を基礎とした考え方で進んでまいりたい、かように考えております。

○斎藤(正)委員 郡衙があるとするならば、この辺だろうと思われる地域は、全くの想像でありますけれども、一部が国鉄用地、一部が市有地、一部は民有地ということで、貨物駅なりあるいは電車基地のセンターからはかなりはずれるのであります。したがって、私は簡単に設計を変更せよとかあるいは縮小せよとか、かようなことは申しません。申しませんが、事実はそのようございまして、いまそれぞれ御答弁をいただきましたが、ぜひそういう方向で御協力をちょうだいいたしたい。これが片すかなければ、貨物駅、電車基地の建設はできない。それができなければ高架はできない。まさに三すくみという形でございまして、まず何から手をつけるかといえ、この伊場遺跡に対する最終的な調査と評価と結論であります。どうぞひとつ、十分な御理解をいただいていると思っております。特段の御配慮をいただきたい。これが浜松市の連続立体交差実現のネックでありますので、よろしくお願いをいたしたいと思っております。

さらにもう一点。ここには遠州鉄道という私鉄がございまして、貨物駅をはさんで本線と遠州鉄道の私鉄が走っているわけでございます。完全な都市計画をやるとい場合には、当然国鉄だけでなく私鉄の高架化もやらなければなりません。これは本来ならば建設省にもお出かけをいただければならない問題でありますけれども、

この私鉄の高架化がなされない限り、完全な近代都市計画はできないということにもなるわけでありませぬけれども、鉄監局としてはどのようにお考えになっておりますか、伺いたいと思っております。

○山口(農)政府委員 先生御指摘のとおり、この地点には遠州鉄道が入っております、当然国鉄の高架化とあわせましてこの高架化を進めるということにしなければ、完全な立体交差の効用があらわれないわけでございます。それにつきまして、現在、遠州鉄道、国鉄、それから市等が検討をいたしておる段階でございます。

○長浜説明員 先生御指摘の遠州鉄道は、確かにあそこに入っております、国鉄がうしろのほうに下がって高架化になりましても、遠州鉄道をどうするかというのが非常に問題でございます。いま鉄監局長から御答弁がございましたけれども、さいせん御答弁申し上げた千七百万でいま調査をしております。その中で、遠州鉄道も含めましてあの辺をどうするかということの案をつくっております。これで、市と御相談を申し上げたい、こういうふうにご考えておるわけでございます。

○斎藤(正)委員 ぜひそういう線で、たとえ伊場遺跡の問題が解決をし、貨物駅なり電車基地ができました、今度は遠州鉄道がいまのまま残るといふことでは、何の役にも立たないといつても言い過ぎではないわけでございますので、御答弁をいただいた線でご覧御検討をいただき、御支援をお願いしたいと思っております。

次に、いま使っている膨大な貨物ホームその他敷地があくわけでありまして、十坪になんなんとする土地があるかと思っておりますけれども、もちろん高架用の敷地も必要でございますが、すでに市は一万六千五百平米程度を都市改造のために買い上げのお話を入れているはずであります。なお、残り四万平米ほどあるわけでございますが、これを処置を講ずると、国鉄の今日の財政の状態からい

計画にはたいへんな影響があるということ、ここであれこれ私にはせんざくをするつもりはありませぬけれども、いずれにしても一万六千五百平米の売却といったものとも関連をしておき、残留地四万平米につきましても十分な配慮をいただきたいというふうに思っておりますが、国鉄の見解はいかがでございますか。

○長浜説明員 ちょっと数字は私、手元でございますけれども、先生の言われるような非常に大きな数字の用地が発生することになります。それで、新しく移しました貨物用地の用地確保のために、市のほうで用地を買ってやらせておきますので、その用地との交換に何かしなれば市のほうに渡す、こういうことにならうかと思っております。残りまして土地につきましては、市があの付近を都市改造したいということで区画整理事業を実施したい、こういう御希望がございまして、国鉄といたしましても、せつかく高架化になりまして、あの辺をきれいにし得るチャンスでございますので、その地方の発展のためにも、国鉄もできるだけ御協力を申し上げたいということで、区画整理事業にも私のほうも同意をいたしまして、国鉄の用地も含めまして、そういう処置をして、りっぱな道路その他をつくって新しい町づくりのできるように御協力申し上げます。

区画整理事業によりまして残りましたと申しますか、新たに国鉄の用地になる土地につきましまして、国鉄としてそれを使うべき土地は業務用に使、あるいはまた市の発展のため、あるいは旅客の便宜のために使うべき施設をつくるべき土地はそういうふうに使、あるいはまた市のほうの御要望その他で公共的な土地に使いたい、という場合には、それをまた売却するといふような方法をその上で考えたい、区画整理事業の終わった時点で考えたい、こういうふうにご考えておる次第であります。十分注意をして処置を進めていきたい、こういうふうにご考えておられます。

○斎藤(正)委員 最後に、大臣に伺いたいわけでありませぬけれども、先ほどもちょっと触れまし

たけれども、建設と破壊、これは重要な問題でございまして、運輸省に關係したいろいろな仕事をやる面においてぶつかる問題であります。その調整をだれがどうするかということになります。一自治体ではどうにもならぬ問題が多いのでございまして。しかし、運輸とか建設とかいう仕事をやる側にしてみれば、遺跡が何だ、文化財が何だという態度がちらほらあります。しかし、わが国の歴史を証明をし、保存すべきを保存するという立場は、これまたきわめて重要だと思つておられますが、たまたま連続交差の問題について、伊場遺跡の問題に達着をいたしておるわけでありませぬけれども、その調整をどのように基本的にお考えになるのか、見解を伺いたいと思つておられます。

○橋本國務大臣 私は、飛鳥古京を守る議員連盟の会長をやつておりました。文化財については非常に関心と興味を深くしております。

そこで、先ほど来お話を聞いておりました、都市計画事業をやる場合にも、そういうような遺跡がある場所がほかに多々あるわけでありませぬ。そういう場合に、私は、これはしつと考へておられますが、この場所は、学者が結論を出すとしてもなかなか時間を要すると思つておられます。したがって、遺跡は遺跡として一応その都市計画の中へ含めて、そして都市計画を早くつくつたらいいと思つておられます。また國鉄も、この遺跡の結論を待つて、ああいうことは十年もたなければできません。齊藤さん、これは多少金がかかっても、金は幾らでもできるのですから、これを多少変更しても、やはりやるべきことを早くやらぬと、人間の生命はあしたにも断たれるのですから、そういう意味では長浜常務理事にも、いわゆるこの遺跡の問題は問題として検討するのめけつこうだが、同時に、計画変更してもいいじゃないか、多少金があるためにかかるというものはあつても、あまり金の問題は気にするなと申しておるのでありますが、同時にまた齊藤さんのほうでも、これは協力するのはけつこうだが、一応浜松市当局も納付金をたくさんちようだいでおるのでありますから、不用の土

地は適正価格でもって買つてくれるように、ございせん願ひたいと思つておられます。

○齊藤(正)委員 原稿のない大臣の答弁はいつてもすばらしいのです。まさに金で解決できる問題です。したがつて、ぜひ、文化庁掃つてしまひたいと思つておられます。文部省も運輸省も國鉄も金で解決をするというので、ひとつ御検討いただきたいと思つておられます。

○福井委員 次に田代文久君。

○田代委員 ます大臣に、基本的なことですからお伺ひいたします。

鉄道敷設する場合、その交通の安全についての責任は当然敷設者、したがつて鉄道事業者が全責任を持つべきじゃないかというふうにお考えを伺ひたいと思つておられます。

○橋本國務大臣 原則論としてはさうでありませぬが、ただ時代の交遷に伴ひまして、たとえば二、三十年前は、ここに踏切が、いわゆる遮断機がなくとも、鉄道敷設しても全く影響のない時代もありました。その後における道路の発達及び自動車車の増加等によつて、いままで全く危険のない踏切もやはり危険を生ずる、こういう情勢もあつておられます。すべてが鉄道事業者の責任であると思つておられます。

○田代委員 しかし、原則的に敷設者、事業者が鉄道敷設してあることによつてそこに交通の不安なり問題なりが起るわけですから、当然それについての責任を持つという基本的な姿勢がなければならぬと思つておられます。その観点から、安全のための施設なども、いまお話をいたしましたけれども、これは基本的に、原則的に当然それを設置する義務があるというこの姿勢、この観点に立つておられます。

○橋本國務大臣 基本的にはさういふことは言へるわけでありませぬが、ただいま申しましたように、たとえば、いままでは道のなかつたところに鉄道

が敷設されて、あとから道路ができる場合がありませぬ。さうなりませぬ。もちろん乗客を守るという責任の上から、踏切はいわゆる鉄道側といひませぬが、事業者側がこれをやつておられます。ただし、経費の負担においては別個の方針をとつておられます。さういふ事実上の変化があるところに、やはり経費の負担の問題は別個の問題として考へられておられる、かように御理解いたしておられます。

○田代委員 大体さういふ点を基礎にいたしましたので、次に伺ひたいと思つておられます。踏切をなくするとあるいは迂回するといふような場合、これは鉄道事業者が自分の意思が最大なものであるといふような形で、それは自由だといふような観点からやられた場合に、運輸省もさういふ観点から伺ひたいと思つておられます。

○橋本國務大臣 田代さんのおっしゃることは、おそろく、たとえば二、三メートルの狭い道路に五メートル迂回しなければならぬ、さういふようなことは、少し事業者のほうから考へておられます。結論から出てくるんじゃないかと思つておられます。問題は、たとえば鉄道の場合で考へても、従来そこには全く人家がなかつたところを、鉄道敷設してある場合がありませぬ。その後人家ができておられます。さういふ事情がありませぬ。さういふこととの危険とかがあつておられます。さういふこととのためにどういふ措置をすべきか。場所によつては迂回をしてもらつたほうがよろしい場合もありませぬ。ある場合は、交通量がいかによつては立体交差を行なうとか、あるいは十分ではないが遮断機をつけるとか、さういふ総合的な措置が行なわれるのでありませぬ。もちろんこれは人間中心でありませぬから、人間の生活を無理に狭める方法は好ましくはありませんけれども、同時にまた人命尊重といふたてまえからいへば、多少の不便はありませぬが、これはやはりつづけるべき踏切はつづける、完全に遮断すべきところは遮断をする、

さういふ総合措置があつてしかるべきものと思つておられます。

○田代委員 これはやはり一方的に鉄道側からのあれによつてすべきではない。当然常識的にいつてもさうだと思つておられます。さういふ問題と關係があるから、これはあとで運輸省が示したあれを出していただきたいと思つておられます。さういふ明らかならしていただくといひたいと思つておられます。西武鉄道株式会社に対して運輸省が示した踏切の改良についての指示の内容、それから会社側のその計画の進行の程度、それから閉鎖した踏切の数と理由、運輸省が許可した閉鎖の理由といふのを、これはあとから伺ひたいと思つておられます。さういふ問題になります。

そこで質問いたしますが、さういふ問題になります。四十四年九月一日付の建設省と運輸省による連続立体交差についての協定、これに基づいて局長クラスの細目協定といふものを置かれておられますが、これによりまして、結論的に言つて、連続立体交差の費用といふのは國鉄側が一〇%で、それから私鉄は七%を負担すればよい。あとの九〇%または九三%は道路管理者が持つということになっておられます。その点、さういふことになりました。ただいま御指摘がございませぬが、これは連続立体交差の場合に、さういふ単純立体交差とそれから線増立体交差と分けまして、その中の単純立体交差につきましては、原則として道路管理者がその他の部分を負担し、それから線増立体交差の場合には、既設部分につきましては、たゞいま申しましたような鉄道利益相当分を鉄道側が持つ、その他を道路側が持つ。ただし、線増部分につきましては、すべて全額これは鉄道側が持つ、さういふ原則に立ちまして負担区分を定めておられます。

さうして、その中の単純連続立体交差の場合の鉄道の持ち分の利益相当分といふものの計算のしかたをいたしまして、細目的な協定を両者間でさらけ結んでおられます。その中身が、たゞいま

先生御指摘のような国鉄が一〇%、私鉄が七%という中身でございます。

〔委員長退席、村山委員長代理着席〕

○田代委員 利益の相分とか、抽象的にそういうことを言われておりますけれども、実際にパーセンテージとしては、もう一分一厘違わないような形で具体的に割り出されておるわけですね。この点、私どもとしては十分納得ができませんという点があるのですが、先ほどの、それに入ります前に、協定が結ばれる前に、そういう問題等が進められておるのですね。それに対して負担はどういう形でやられたのか、またそれをやられる場合にどういう法的な根拠によってその負担を分けられたのか、その点ひとつ明らかにしていただきたいと思ひます。

○山口(真)政府委員 この協定ができます前でございますが、これは道路法に基づきまして両者間の協議という規定がございます。そういうふうなことをも考えまして、結局両者間の協議できめられていたわけでありまして、ところが、単なる基準のない協議ということになりますと、これは両方の話し合いということになりますから、したがってなかなかに話し合いがつかない。それで強く要求したほうがよい持つというふうなきらいもないでもないということ、実際にはなかなか話し合いがつかないということ、連続立体交差の促進というものが非常に阻害をされてきたというところは、やはりいなめないことじゃないかと思ひます。

そこで、私ども政府部内におきまして運輸省と建設省が、この点を何とかして一応の基準というものを一つつけて、その基準で負担をするということ、その連続立体交差を促進するという必要があるんじゃないかということで、数年間両省間で、さらに大蔵省等も入れて協議を重ねまして、その数年間の両者のディスカッションの結果が、この連続立体交差の協定になったわけでございます。したがって、先ほど申しましたように、その以前はケース・バイ・ケースでやって

おるといふことでございます。

○田代委員 そうすると、結局以前のやつは一〇%あるいは七%というふうなふうには具体的にばなつておらないわけですね。それはわかっておりますか。その前にした場合の負担の分担は、大体何%ずつ持ったかという点はわかっているはずですね。

○山口(真)政府委員 特にこれは私鉄の場合でございますが、非常にばらつきと申しますか、負担の区分がまちまちでございます。各立体交差化のケースケースに従いましてその負担の区分をきめておったというのが実情でございます。

○田代委員 具体的に言ってください。大体何%だったか、一例でいいですか。

○山口(真)政府委員 ただいま御要求がなかったものから準備をしておりますが、いろいろございまして、たとえば三・七%というふうなところもございまして、あるいは七・八%というふうなところもございまして、あるいは五・八%というふうなところもございまして、もう少し高いところもございまして。

○田代委員 一番高いところは幾らですか。

○山口(真)政府委員 たとえば、具体的に申しますと、東武曳舟一鐘ヶ淵でございますが、これは八・七%、それから京成新千葉一千葉三・七%というふうなものがございまして、それから名鉄神宮前一呼続七・八%、近鉄小坂一若江岩田五・八%その他がございまして。

○田代委員 じゃそれはあとにしまして、高架化した場合、下に空き地ができますね。そうするとその利用が非常に価値高いというところが多いわけなんです、その高架化した場合の、連続立体交差した場合の利用について、都市計画でやっても大体一割、つまり一〇%ぐらいしか鉄道側は都市側には手放さないというふうなふうなっているように、たとえば、東急は祐天寺と学芸大学の高架線の下には、傍系の東光ストアにおもなところを使わせて、その上入居者を堂々と会社の不動産部が募集しておるといふようなことをやっておるわ

けです。当然この近くの商店などのつり合いというふうなことから、権利金とかあるいは入居料を取るということになると思うのですが、これは非常にばく大なものじゃないかと考えられます。そういうことを考えます場合、都市計画側が私鉄に対して九三%の負担金、これは国と地方自治体ということになります。ところが、負担するということは不当じゃないかというふうな考えられますが、この点はどうですか。

○山口(真)政府委員 連続立体交差をいたしました場合の高架下の利用並びに管理でございますが、これは原則としては鉄道側の所有でございますので、鉄道側が管理をするわけでございますが、それによりまして生じます。ただいま先生が御指摘のような高架下利用の利用料というふうなものがあるわけですね。これは高架下利用料でございますから、当然受益でございます。その受益の相当額の中に実はこれは入ってくる性質のものでございまして。当然入るといふことで計算をいたしております。

なお、高架下使用につきまして都市計画事業者、施行者の方が公共の用に供する施設というふうなものに使う場合には、それには使わすようにするということな協定にいたしております。

○田代委員 そうしますと、そういう連続立体交差化をやる、私鉄なりあるいは鉄道側は速度を速めるとかいうこともできましようし、それから非常に安全性が高くなるというふうなこともありますね。そういう点で非常に利益が高くなる。同時に、その高架の下の空き地に対しては大きな利権がそこにプラスされる、付加価値されるという問題が起るのですが、そういうことを考慮の上で、私鉄の場合においては七%とか負担すればいいということ、私たちはこれは納得できないのですが、事実これは合理的であるというふうな割り出しができておりますか。

○山口(真)政府委員 鉄道の受益相当額の中に、ただいま先生御指摘のように、事故が減少することあるいは踏切がなくなることによるところの踏

切警手の費用が要らなくなるとかいうふうな受益あるいはスピードアップのできる余地があるとかいうようなこともございまして。ただいま先生御指摘のような、高架下の利用についての使用料というふうなもの、計算の基礎として中に入っております。

○田代委員 それは私は非常に少ないと思うのです。どういふあれにされたか、これはあとから資料を出していただきたいと思ひます。実際において、先ほどの同僚議員の質問に対して、地方自治体などの負担というのは、これはたいしたこ

とじゃないというふうな御答弁をあなたにされておったようすけれども、そういう点は、あなたたちはそう考えられるかもしれないけれども、地方自治体、いわゆる都市計画などをする側においては、これは非常に大負担ですよ。事実上非常に負担が大きいから、せつかくやりたくともそういう負担する能力がないから、これは交通安全のためにどうしてもやりたいのだけれども、少し延ばさなければならぬというふうな、地方財政としては非常に四苦八苦しておるのですよ。だから、あなた方が頭の上から考えられるような、地方負担というものはたいしたものじゃないというふうなものではないかということ、

すね。反対から申しますと、私鉄なり鉄道側はこれは全くまるもうけた、ぬれ手でアワだというふうな印象すら受けるわけですよ。そういう点、私はこれは考え方が非常に甘い、正しくないのじゃないかと思ひます。どうしてですか。

○山口(真)政府委員 まず、地方公共団体の負担につきまして、先ほど御答弁申し上げましたのは、踏切保安設備に関する地方負担ということ、ございまして、踏切保安設備につきましては原則として鉄道事業者がこれを負担するということ、また、地方から若干の負担をいただくことがあるという意味で先ほど申し上げたのでございまして、ただいま先生御指摘の問題は、踏切保安設備で

はございませんで、立体交差化の費用というものであろうと思うわけでございます。この立体交差化の費用につきましては、たゞいま連続立体交差の場合には特にそうでございますが、鉄道側が持ちあるいは道路側が持つという意味におきまして、これは道路側の負担というのが非常に大きいというの事は事実でございます。これにつきましては、その道路側の負担の基礎となるところのいまの鉄道側の受益額ということにつきましては、先ほどお話がございましたが、これはそういう計算を運輸省と建設省の間でいたしまして、そのいろいろの計算の結果一〇%、七%ということにいたしましたわけでございます。

なお、道路側の負担につきまして、それはその中から都市計画事業をいたすものでございますから、それに対する国費もございまして、あるいは地方の金もある、こういうことでございます。

○田代委員 その計算が一〇%、七%というのはこれはあまりに私どもとしては少ないと思つた。したがって道路側としてこれは納得ができません。先ほど私が運輸大臣に質問した点、つまりそういう鉄道を敷設するという場合における安全についての責任、したがってそれについての施設をやるという責任を、基本的に、原則的に当然この敷設者側のほうで持たなければならぬのじゃないかというのを尋ねたのは、そういう問題と関連があるのですよ。したがって、これはあまりに道路側側したかつて地方自治体なり住民に対して過剰な負担、道路に合わないような負担をさして、そして敷設者側に利益を与え過ぎるというように形になつてのじゃないかという点、しかもそういうこととが、道路側が実際にそういう立体交差をやつて安全を確保したいと思つても、そういう財源がないのでできなくて、したがって、せっかく法律では、とにかく踏切を安全にするために改良を進めるといふ意図で進められておられるけれども、その進捗の速度というのが非常に足を引っ張られる、こういうことになるのじゃないか。ですからこの点、この一〇%あるいは七%というのははじき方

です、これをもう一べん再考される必要があるのじゃないか。

○山口(真)政府委員 鉄道側が危険な車両を運行いたしまして、そしてこれによって事業を継続しておるといふ意味におきまして、鉄道事業者がその危険の負担に要する費用を措置するという事は、これは当然のことでございます。

ただ問題は、先ほど大臣からも申し上げましたように、そういう原則に立っていても、たとえ昔、荒野に鉄道が敷かれておつた。だんだん近傍が発達し、自動車も多くなり、あるいはその近傍が町になったというような場合に、それを立体交差化しなければならぬというような必要が生じた場合に、これをすべて鉄道事業者に負担させるといふことがいかどうかという事は、非常に問題があるわけでございます。結局問題は、そういう鉄道の安全という問題と、それから立体交差にいたしますれば、特に連続立体の場合には、その間に、従来通路がなかったところに通路ができるということによりまして都市の再開発というやうなものにも非常に役に立つわけでございます。そういうことがあるために、連続立体交差の要望も非常に高いわけでございます。そういうようなこともあるわけでございます。そういう観点に立つて両者が負担をするということであろうかと思つておられます。

そこで、この連続立体交差の協定でございますが、これは先ほどから申し上げておりますように、非常に長い間からの懸案でございます。従来のようなやり方では連続立体交差の促進はできない。しかしながら、私どもは何とかして連続立体交差の促進をするために、両者間の公平な負担というのを打ち出さなければいかぬ。その基準をつくらなければならぬという事で、数年間建設省と運輸省の間で議論を重ねた上で、先ほど申し上げましたようなことでこれは促進ができるんじゃないかという事で協定をいたしましたわけでございます。この協定は私ども両者間一 大蔵省も入つてございますが、協議の上で両方の利害と

いうものを十分に調整してつくられたものでございますので、たゞいま、これを愛するといふような意思はございません。

○田代委員 この交差化なり立体化のすべての負担を、鉄道側が持たなければだめじゃないかと言つているのじゃないのですよ。それはあなたがそういうことを言われるだろうという事は、私はちゃんと初めから知つております。しかし、一〇%とか七%とかいうのは、率がいわゆる敷設者側にあつて有利になつておつて道路側側不利であるという事は、国民なりあるいは都市地域住民の負担に甘え過ぎているという、そういう割り出し方を政府当局がやっていると、そういう割り出し方を言つておられるわけなんです。

その点、今度は法的な観点から少しあれしませんが、道路法の第三十一条の第一項のいわゆる協議事項というところがありますね。あれによりまして、道路管理者が関係方面とあらかじめ協議しなければならぬということなんですが、あらかじめこの次官協定によって、もうとにかく七%あるいは一〇%というやうなワグがはめられておりました。先ほどのお話のように、これができる前のときのように、実際においてケース・バイ・ケースで、非常にパーセントの高いところから低いところから出るし、いろいろ意見が出るのは当然なんです。あるいはこんなことになつたらとても負担に耐えられないというやうな意見なり、大体公平に見てだれが見てもさうだといふやうな結論が出るやうな話し合いなりあるいは協議というものが十分尽くされなければならぬと私は思うのですけれども、初めから次官協定によってそういうワグがはめられてしまふ、またそれに具体的に基ついて局長クラスも、そこにあるのだからというので協議なり覚書がかわされたといふことになれば、もう大体すべてはさういふワグの中になつてしまつて、身動きができませんといふことになつて、ということになると、その道路法第三十一条に対して違反じゃないかといふことにはなるのではないかと思つておられますが、その点はどう考えられますか。

○山口(真)政府委員 先ほど申し上げましたように、従来、協定の以前におきましては、具体的な問題について具体的にその負担をどうするかといふことで、両方が協議をいたしましてなかなか話がつかないといふために、連続立体交差の整備というものがおくれおつたわけでありまして。しかしながら、一方連続立体交差は大いにやらなければならぬといふ社会的、国際的な要請というものもあるわけでございますので、これを大いに促進するためにどうしたらよいかといふことで両者間が十分に打ち合わせをした上でこういうものをつくつたわけでございます。

○田代委員 最後になりましたが、その協議が上のほうで、次官クラスで頭からワグをはめてしまつて下の当事者側の意見なんか十分吸収されないやうな、そういう協議の範囲というものが狭められていくという点では違法ではないか、その点をもう少しよく考える必要があるんじゃないかという点を言つたわけですが、時間の関係でそれはよします。最後に一言だけ局長にお尋ねしますが、西武鉄道株式会社の石神井と桜台間の立体交差についての認可をいつ出されるか。この周辺の住民それから商工業者などは、六万人にのぼるやうな署名運動をやつて、そして区の議会に請願しておられます。この内容というのは、長期的に見た場合に都市開発の方向については、鉄道は地下構造による

のが最もいいんじゃないか、こういうようなことが技術者の方面からいわれておるのですが、このことが、周辺の住民のそういうふうによってもらいたいというような望みでもあるようですが、この点について住民の意向を十分に尊重して検討していただいて、そうして一方的に鉄道側のペースだけでオーケーするということがないようにと請願者の方々は言っておられますが、この点については、いま大体どういうことになっておりますか。

○山口(真)政府委員 具体的な問題につきまして質疑の御通告がございませんので、ただいまちやうと具体的な問題についてはお答えをする用意がございません。ただ、私どもといたしましては地元の方々の御意見というものも十分に参酌をするつもりでおります。

○田代委員 地元の意見を最大限取り上げて、ひとつ対処していただきたいということを要望して終わります。

○村山委員長代理 ほか質疑はありませんか。なければ、本案に対する質疑はこれにて終了いたしました。

この際、午後一時三十分から再開することとし暫時休憩いたします。

午後零時二十一時休憩

午後一時三十分再開

○福井委員長 休憩前に引き続き会議を開きます。道路運送車両法及び自動車検査登録特別会計法の一部を改正する法律案を議題とし、質疑に入ります。

質疑の通告がありますので、順次これを許します。井野正揮君。

○井野委員 実は、本法案の提出にあたりまして運輸省が、特に自動車局が、長い間かかってたいへん整備されましたこの「自動車分解整備業実態調査報告書」をつぶさに拝見をいたしまして、政府にはこんなすばらしい実態調査があるのかと初

めて感心をしたわけでありまして、そういう理解の上で立って、これから御質問申し上げたいと思うわけでありまして。

まず、大臣に基本的な問題についてお尋ねをしたいのは、この民間の車検を七〇%に拡大したい、こういう基本的な考え方の場合に、いろいろな場合が考えられるわけでありまして、三〇%の政府が行なう検査、これはどういう役割りを果たさせるつもりか、この関係をひとつお伺いしたいわけでありまして。主体が民間になるわけでありまして、したがって、政府が行なう三〇%の検査はどういう役割りを果たすことになるのか、従来とは異なった感覚がなければならぬ、こう思いますので、まずこの点を、基本的な問題ですから大臣にお伺いいたします。

○橋本國務大臣 お答え申し上げます。

基本的な問題であろうと思えますが、結果的に政府としては、七〇%民間にやらして、三〇%を国でやっていくようにしたい。なぜ三〇%を残したか、その役割りは何か、こういう意味だろうと思えますが、俗に言うならば、昔公設市場というものがありまして、公設市場といいますが、小売り市場、これが大体モデル市場として、各区に一つくらいずつ東京都がつくったことがあります。考え方としてはそういう考え方で、自動車整備事業というものは御承知のようにかなり複雑な問題でもあり、また公害問題も最近やかましいおりからでもありますからして、やはり一つのモデル工場といえますか、標準工場といえますか、同時にまたそれらの指導、いわゆる国でやる指定工場、国でやる整備工場がそういう民間工場を一方において育成するという仕事もしていくと同時に、また最初申しましたような標準工場としての役割りをとめていく、このような意味合いを兼ねておる、かように申し上げたいと存じます。

○井野委員 少しあいまいなようでございますが、実はこの調査表によりまして、七五%以上が六人以下の工場になっておりまして、いま運輸省が考

各般の手段については、この統計があらわしておるようにきわめて困難な問題がたくさんあるようでありまして。私のお聞きしたいのは政府がやりま

す検査を七〇%も、主体を民間に移そうというわけでありまして、一大政策の転換といわなければなりませんし、それにはそれなりの十分な根拠がなければならぬと思えますし、将来にわたって国が行なう検査と民間に委託する検査との比率というものは、それからその国が行なう検査が果たす役割りというものは、明確な位置づけがなければならぬ、こう思うので、少なくともこの法の改正は、ある意味においては、車両を完備させて安全を確保するという上からいえば、重大な踏み切りだと思つて、そういう意味で、特にこの点は大臣にお尋ねをした次第ですが、十分な詰めが行なわれていないのじゃないかと若干疑うわけでございますが、これは後ほどまた総括で最後にお伺いしたいと思つたので、問題点をこれから進めてみたいと思つた。

その次にお尋ねしたい点は、この民間企業を振興し、社会的な要請にこたえさせるためにも、自動車局は二つの方法をおとりになっておるわけですが、一つは整備振興会の問題、一つはこの近代化促進の中核として協業、共同作業あるいは共同利用、事務の共同というように集団化の方向をおとりになるうとしておられるわけでありまして、この場合に非常に大切なものは、先ほど申し上げました協同組合の組織化、振興会への加入、非常に重要だと思つたのであります。ところが、この統計表によりまして、特定の地域においては全くこれが進んでいない。特に例をあげますと、大阪であり

ます。東京では一万数千の組織があるのに、大阪は百台です。一六〇ページですね。まことに差がひどい。大阪の場合は六百三十一、東京の場合は一万一千二百二十六、こうなっております。これはどういうわけでそういうような実情になっているのか、この点お尋ねをしたいと思います。

○野村政府委員 ただいま先生の御指摘のよう

に陸運局別で見まして、大阪陸運局管内の協同組合が他に比べて著しく少ないということは御指摘のとおりでございます。

これにつきましては、実は現状におきましては、大阪はわりと大企業というものはございまして、こういう中小企業というものが、自動車整備企業におきましてはほかの地域に比べてもその数も全体的に少ないというところから、したがって、そこまで大企業に對抗して協同組合等をつくってやっていくというような体制ができていないということ、これはもちろん私ども御指導が行き届かないという点が一つ大きな原因かと申しますが、推定いたしますと、いま申し上げたようなことではなからうかと思つたが、さらにこの点につきましては、今後とも十分研究をいたしまして、指導の方法の改善をはかりたいと思つた。

○井野委員 局長、それは場当たり客弁でないのですか。私は大阪にだけ大きな工場があって、東京にだけ小さい工場があるとは理解できないので、わがらぬのならわがらぬと言つていただいたほうがいい。あとから私がお聞きすることと逆な結果が出てくるのではないかと申すのです。おわかりになっていないのじゃないですか。

○野村政府委員 ただいま先生の御指摘のようになりまして、私どもとしてはそう推定したわけでございますが、もしそれが実情に即しなければ、私いま申し上げたことが、あるいは十分責任ある御答弁ではないのかと思つたが、この点さらに勉強したいと思つた。

○井野委員 それは最初のほうの企業別、工員別の統計表でいいますと、最初に申し上げたように六人以上のもののが七五%、十一人以下で八十%になるわけですから、したがって、六百八十何人の人間が、これしか大阪に企業がないのだということ、常識的に見たって言えないことなんです。大阪と東京の人口を比べてみますと、車両数からいっても、大阪にもまた多くのコンマ以下の工場があることは間違いがないのであって、むしろこ

の協同組合なりあるいは振興会に加盟をしていないという実情は、何か別なものがあろうな気がしますのでお尋ねをしたわけです。

現在、非常に人件費も高まってくる、あるいは諸掛かりもふえる、こういう中で、この整備事業を向上させて道路車両法の求める第一条の目的を達成する、いわゆる安全を確保して輸送率をあげるという目的を達成するためには、どうしてもこの近代化を急ぐ以外に方法はないのだと、この調査で結論されているのです。これをそのままにとすると、その手だてとなるものは何と云っても業界の組織化であり、協同組合化であり、近代化であるとするは、なぜ大阪が数が少ないのかというところがきつと局長の頭にならない、大臣のほうはまたなほやとしておられるということになると思

○野村政府委員 たいは先生のおっしゃるよう、そういう原因がございまして調査不十分であるというところは、先生のおっしゃるとおりでございます。この点につきましては、私もさらに勉強してみたいと思つております。

○井野委員 そうおわかり願えると私もだんだんわかつてきたのですが、実は昨年の十月にこの法改正に踏み切ろうとして、自動車局内でもいろいろ御討議をなさって、一応私どもが見てもいい案だなどという案、この調査表と非常にかみ合ういい案が流されておったわけなんです。実は、私も社会党の運輸部会に当局に御出席を願って御説明をいただいた機会に、こういうことをお尋ねしたのを記憶にあられるだろうと思つて、この改正案については業界等の意見を十分くみ上げたり、あるいはまた振興会などとの意見の交換をして、七〇%も民間に渡そうということでありまして、十分練り上げたものですかとお尋ねしたら、やっぱり理解をいたしました。実は寸暇をさいて私どもが話し合える業界あるいは振興会などに顔を出して、いろいろな意見を聴取してみました。とこ

ろが、今度出された案と、それから去年の十月に運輸省がこういうことではと考へられた案と、一点に大きな食い違いがあるのです。先ほど私がお尋ねした点と非常に関係が深いので、これは大臣とく聞いておいていただきたいと申すのです。

この考え方でいけば、なお指定工場を七千ぐらいいふやす。あるいはまた業界では、指定工場を受けたというものが三〇%ぐらいいふやす。それから自動車局が考へているのは七千ぐらいいふやすから、要望に対して五〇%しかふえないことになるわけなんです。これは丸い数字で考へればそういうことになるわけなんです。そうして検査資格を持つ工場と検査資格を持たない工場。

そこで大臣、さっき私が三〇%の政府がやる検査との関係をお尋ねしたのはこのことなんです。モデル的な検査工場にするということでありまして、それよりもっと考へなければならぬのは、自分の工場でも検査できない、検査員を持つことのできない、こういう工場と民間に委託した検査とは、市場競争においてどういうことになるか、自由競争を原理とするのが競争にたいしてはと、総理以下お答えになるわけですが、しかしながら同時に普遍的に国民の権利を守っていかなければならぬというたてまえに立つならば、委託をしてみずから検査し得る工場と検査し得ない工場との市場における競争について、政府がめんどうを見なければならぬのがこの三〇%のほうになる。さうお答えになるのじゃないか、こう思つたら、そんなことは念頭にないようなので、この辺は非常に心配なわけなんです。

そこで、去年の十月に出された案は、協同組合を中核にして、協同組合に検査工場を持たして、そうしてすべての組合員がこれに参加して協同組合から利益を受け得るようになり、また競争の隊伍から落ちないような配慮が払われておった。この一項目が消えて、そうして同一地域に二つの工場を持つものは、一人の検査員が兼ねていいという、

大きいほうの工場に有利な条件をお出しになられた。小さい企業のほうではいたく心配をしておるところであります。この点はどうなんですか。政令が何かで、こういう趣旨だけでも、協同組合が持つ共同の工場、ここで検査員を置いて組合員がここで検査を受けられる、こういう道は開かれるのですか、開かれないのですか。

○野村政府委員 お答えいたします。たいは先生のお指摘の点は、中小企業対策としてこれを推進するためには、同一法人といいますが、協同組合なら協同組合の中で検査員が兼ねられるかという性質だと思つて、その点につきましては、同一協同組合あるいは協同組合でなくても同一法人であれば、事業場の所在地が別であっても、検査員として勤務をなさるといふことを今度の法律で大筋を定めまして、それに沿つたような省令を考へたいということをやつておられます。

○井野委員 そうしますと、この薄べらいやつは、六項目に要点がなつておるわけですね。この中で、特に第三項が、二つ以上の事業場で共同使用するところができるというやつは、これは何も二つ以上ということではない、ほんとうはここに協同組合員等が共同工場を持つ場合は、組合員はすべてここで検査を受けることができる、こういうふうな、ほんとうはこまごまどうだったのですから、政令で定めるといふのだったら、こういうふうな書いでおかなければ誤解が起るわけなんです。去年の十月にはちゃんと書いてあったのです。今度はそれがなくなつたから、さては変わったのかどうして変わったのだから、こういうふうな思つたわけ、それは書かなかつたけれども、変わったのではない、こう理解してよろしいですか。大臣

○橋本國務大臣 たいは井野さんのおっしゃる通りでございます。これは省令で規定いたしました。かように考へておられます。政令のほうではあります。これは運輸省専権でけつこうですか、省令でやりたいと考へておられます。

○井野委員 そうすると、これは説明資料不十分であったというふうな理解をいたします。理解をいたしますが、非常に大切な点ですから、さて法律は通つた、政令が出てきたらなつてなかつた、またこの次の委員会あたりで頭がかつたとなつて議事録にだなんて言わなくてもいいように、きちんと記録にとめておいていただきたいと思つて、いいですね。——それで遅うのですか。

○野村政府委員 もし間違ひがあつてはいいけませんので、もう一べん申し上げますが、指定整備事業として指定を受けた協同組合の同じ協同組合の中で事業場を異にする場合には、この二つ以上の事業場で兼任ができるということでございます。たとえば一方が指定整備事業でない、あるいは一方が指定整備事業である、そういう法人格の違いは、たまたまの間の兼任はできない、こういうことではないと思つて、そういうふうな御理解をいただきたいと思つております。

○井野委員 協同組合は、自動車の整備協同組合のほうに、資格を授けた者も持っていない者も加人しておるでしょう。

○野村政府委員 たいは先生が資格を持たないとおっしゃいましたのは、指定を受けていない者という意味だと解しますが、それはおっしゃるとおりでございます。

○井野委員 私のお尋ねをしておるのは、協同組合が行なう検査場、工場ですね、これを言っているのですか、これが前にあつたのです。今度は消えちゃつた。そこで局長、もう一回よくお聞きください。局長の説明のとおりだとすれば、結局協同組合の中で指定を受けた工場は、協同組合員の検査をしてあげることになるわけですから、これはやはり緩急、あるいはからい甘い、いろいろの問題が出てきて、自由競争を妨げる場合が組合内部においても起こり得る。そうじゃなくして、協同組合は共同出資をやつて検査工場をつくり、指定工場をつくれれば、資格があろうとなかろうとここで受けることができるのだ、こういうやり方をすれば、これは何も陸運事務所まで行つて

受けなくてもいいことになりすし、あるいはみ
ずから検査施設、検査員を持つ工場と何ら差はな
くなくなつてきます。もし、そうでないとする、組
合の中で今度は支配関係が起つてくる、こうい
うことになりすすので、しつこくただしておきわ
けです。

○隅田説明員 私から御説明させていただきます。
協同組合が有しております検査施設を、協同組
合員で検査施設だけを共同といたしまして活用し
て、そして全体の指定を受けることが、施設面
では可能でございます。

それ、先生先ほどお話しになりましたように、
検査員のほうは、これは協同組合員みずからの検
査員でその機械を使ってやる、こういうふうにな
ると思ひます。

○井野委員 じゃよろしいわけですね。

そこで、今度は適正規模を十一人にされた問題
なんです、適正規模ですね、指定工場の適正規
模、基準、前は六人という案だった。今度は十一
人に変わりました。聞くところによると、運輸省
のほうではせひ六人でやりたい、こういうこと
であったようでありすが、中小企業庁ですか、こ
ちらのほうから強く意見が出て、最終的に意見統
一を十一人にされたというふうにお聞きする
が、それは確かなのか確かでないの知りません
が、そういうふうな理解をしておるわけでありま
すが、この統計にあらわれておりますように、大
半が、全部と言いたいくらい六人以下の工場であ
りまして、これを十一人まで引き上げるとすると
四〇%以上の合併をしないと、これは十一人以上
にならないことなるのです。適正規模をここまで
引き上げて、指定工場が優良認定を受けなくても
いいという半面においては、こういうとうてい指
定工場にはなり得ないという統計的な結果が出て
おりますが、この点はどうかというふうにお考えにな
っておりますか。

○野村政府委員 ただいま先生のお話の件は、こ
ういうような点であると思ひますが、結論的に申
し上げますと、指定事業のレベルを六人から十一

人に上げたということはいけません。したが
りまして、指定の基準につきましては従来どおり最
低六人、従業員数六人ということになっておりま
して、その点は変わりはないと思ひます。先生がお
っしゃった十一人というのは、おそらく、構造改
善事業の適用事業主につきまして、通産省といま
私どものほうと折衝いたしてございまして、その過
程において構造改善事業の対象の範囲をどこに
ぼるかという論議のときに、そういう数字が出た
ということを私、報告を受けておりますが、まだ
それが結論を得たということではございませんし、
これは直接指定事業とは、ここにいます指定整
備事業の指定基準とは関係のないことではござい
ます。

○井野委員 そうしますと、これもたいへん変だ
と思つたのです。この指定工場の工場指定を受ける
わけですが、これが受けたのが、今度は構造改善
事業の適用を受けられる規模でないと思つた、ある
安全性確保のための検査の施設であるとか、ある
いは従業員の資質向上であるとか、あるいは経営
の調査表によつて見ますと、非常にこの仕事があ
ん定してないといふことが、まず工員の移動にあ
らわれておりますね。大体三〇%採用したら二四
%くらい退職している。その差は五、六%。しか
もそれが大きい経営で、A、B、C、D、Eまで
分けていた一番最高のクラスですらそれくらい
移動している。こういう実態がある。これはやは
りこの仕事に携わつてみて、企業それ自体の安定
性がなくて、生活不安から、いいところがあれば
かわるといふことも一つ考えられる。もう一つは
経験者の移動が非常にある。たとえばA工場から
B工場、B工場からC工場へというように動いて
いる。樺太などにはジャコウシカというのがいて
移動するのだそうですが、習性的に移動する人種
だとも、ジブシーだとも思われたいのです。この
点はいかがですか。こういう工場の工員がひどく
移動しているという統計が出ていますね。この点
はどうお考えになりますか。

○野村政府委員 統計的には、先生御指摘のよう
に非常に移動がひんぱんであるということは事実
でございます。この原因につきましてはいろいろ
あるかと思ひますけれども、やはり基本的には、
企業がまだ十分近代的に経営が合理化されていな
いということであろうかと思ひますが、この点に
ついては、整備事業のレベルアップの一つの大き
な問題になっておるといふふうにも考えてお
ります。

○井野委員 そこでこの報告書は、待遇の問題に
ついてはこれまでこまかく触れているので敬意を表
するわけですが、ところが最初の結論、これからの
賃金高というものを見過して、賃金はさらに増高
するだろうと、いかにも高いように示されていま
すので、中身を調べてみました。それで年間総収
入であげられておりますが、工員の場合が三十五
万八千円、これは端数を切り捨てます。これでい
きますと、いま国家公務員の年間給与は十八・五
カ月で組んでいられるのです。十四カ月で組ん
でみたにしても月当たり二万五千五百二十一円と
いう数字になっております。ボーナスを少し出す
ことにして十六カ月で考えてみますと二万二千三
百七十五円、公務員より〇・五カ月少ない十八カ
月にすると、工員で一万九千八百八十八円とい
う数字になります。それからディーラーのほうでや
つてみますと、五十四万になつております。これで見
ますと、十四カ月で組んで三万八千四百七十一円
十六カ月にしますと三万三千七百五十円、十八カ
月にしますと三万円に落ちてしましますから、こ
れは非常に低賃金だといふことは間違いない。こ
れは平均の給与です。もう一つ年齢別で見ますと
中卒あるいは高卒程度の人で、やはり若年齢の安
い賃金といふことが雇用の対象になつておること
も間違いないようでありす。

いずれにしてもこれらの賃金でやるとすれば、
新しい職を求めて次の職場へかわつていく、そし
て後半に至りますと、企業同士の引き抜きが非常
に激しくて、これまた工員の資質向上の支障にな
つておる。こう述べられておる。こうなつてきま

すと、これは中小企業対策の中でも一つの特定し
た自動車整備工業という業種の中で、しかも最初
に敬意を表したように、これだけすばらしい調査
ができておるわけですから、ほんとうに政府が中
小企業のことを考へて、しかも整備事業の欠陥か
らくる交通事故等を防ごうという考へ方がある
すれば、まず正当な料金の策定というものがは
たしてできておるのかできていないのか。こうい
う経営分析をしていながら、そして問題点を指摘
していながら、さて中小企業庁のほうから言われ
れば、十一人以上でなければ構造改善事業の対象
にしないといふことの軍門に下るとしたら、これ
は自動車整備事業の実態を考へないもほどがある
ということになると思ひますが、大臣、この辺の
御所見はいかがですか。

○橋本国務大臣 お話しのとおり、御承知のよ
うに特に最近自動車の排気ガスの問題あるいは安
全性の問題等、自動車に関連する問題がやかまし
くなつてきております。したがつて、これは何と
してもまず整備工場の整備をしなければいけない。
これは二つの対策が必要だと思ひます。いまお話
しのありましたような近代化資金を零細企業とい
えどもできるだけだけ回してやりたい。いま事務当局
に聞きますと、通産省との間で交渉を進めておる
ようでありすが、通産省では他の工場との関係
もあって、少なくとも二十人程度を要望しておる
ようです。しかし、運輸省としてはこの種の事業
は、いわゆる大規模工場もありましてはこういふ程度
一般のオートナードライバー等のためにはある程度
小工場の散在する必要がある。こういうことから、
どうしても運輸省の考へておるような指定工場の
六人程度というところまで、通産省がおきてもら
いたいという交渉を強くやっております。事務当
局で話がなかなかつきにくい場合は、私が通産大
臣と交渉しまして、いま井野さんのおっしゃるよ
うに、指定工場の数と近代化に対するところの人
員の数とを合わせていきたい。そういう意味では
あらためて通産大臣に私からも交渉しようと思ひ
ます。

もう一つ、先ほどの話に関連いたしますが、整備士というものの訓練の問題、それからもう一つは、指定工場となりますものに対する整備士のいわゆる定数というものを、現在どおりでいいかどうかという問題があると思えます。しかし、これを急激にやりますれば、零細企業に対して大きな打撃を加えますから、いきなり資格者をふやすという事はむずかしいと思えますけれども、しかしながら、やはりだんだん機械が高度化してまいりますから、ちゃんとした資格者が一定数あるべきではないでしょうか。これは法律でなくとも省令でもいいのですけれども、そういうこともひとつあわせて検討して、一方においては零細企業の工場の対策を練ると同時に、その整備工場の内容の強化、これに対しても積極的に進めていきたいかように考えております。

○井野委員 中小企業庁の牧野計画課長、おいてを願うと思っておりますが、おられますか。ただいま大臣の御答弁があったわけですが、この点六人にするか十一人にするかという事は、この業界の大宗を占める階層でございますから、きわめて重要なポイントになると思っております。従来運輸省との折衝過程はありますが、これも、けれども、もし十一人にしなければ諸般の制度金融が受けられないとしますと、これは重大な問題でございますので、ひとつ中小企業庁のお考えを承りたいと思えます。

○牧野説明員 お答えいたします。ただいまの大臣の御答弁の趣旨にのっとりまして、十分運輸省と協議をさせていただきまして、前向きに処理させていただきたいと思っております。

構造改善事業指定業種につきましては、すでに先生御承知のとおりだと思いますけれども、国際競争力強化のため必要な業種につきましては、生産規模、経営規模等の適正化をはかるということになっております。運輸省からの御説明によりまして、規模が大きくなりますと非常に経済効果が上がるというように私どもも説明を受けておりまして、でき得ればなるべく大きくなれば非常に当該業界

の発展のためによろしい、こういう考え方から、より大きな規模ということをお願いいたしておたわけでございますが、ただいま大臣の御説明にございまして、公害その他いろいろな問題がございまして、十分ただいまの御答弁に沿いまして、運輸省と前向きに詰めてまいりたい、このように考えております。

○井野委員 大きくなれば利益率が高くなるというふうな、そう単純なものではなからうと思うのであります。十一人ならまたきつぱりというところもあり得るけれども、十一人という数、端数に限定したのには、やはり整備事業それなりのそろえなければならぬ技術面、そういうようなもので、十一人という数が中小企業庁のほうから出たのだと思えますが、十一人でなければならぬということに固執されておた根拠は何だったのか、この際お聞かせ願うと思えます。

○牧野説明員 お答えいたします。自動車整備事業の、すでに本年で終了したそうとしております中小企業近代化基本計画によりまして、たとえば点検調整工場につきましては、六名ないし十二名ということが基本計画の目標になっているわけでございます。したがって、まだ事務的に、いま先生のおっしゃいましたように十一名という具体的な数につきましては最終結論には至っておりませんが、さらに近代化基本計画よりより多い人数による経済効果ということを、私どものほうから運輸省のほうに、検討していただくようにお願いしておるといのが実情でございます。

○井野委員 そうすると、工場の一定基準を設けて必要な技術員とか、そういうものと、一定の整備でこなす車両数とか、売り上げ高とか、そういうものをはじき出して、一つの基準をつくったというのではなしに、六人ないし十一人が大体九二・三%になるわけですから、その中の上限の十一人をとったのだ、こういうことで、確たる深い根拠はないというふうな理解していいのですか。

構造改善の対象業種になりますと、たとえば高度化資金につきましては、協業化というふうな形で中小企業振興事業団から長期低利の融資が行なわれるというふうなことでございまして、さらに協業化だとか、合併だとかいうことで効果をあげるといふことでございまして、たとえば最低六人という場合には、二者集めていただきましてさらに効果をあげるといふことを私も念願いたしておる次第でございます。いま先生がおっしゃいましたように、絶対これは七人でなければならぬ、あるいはこれは六人でなければならぬかどうかという具体的な基準は、六人でなければ、または七人でなければならぬというふうな基準は持っておりません。

○井野委員 これもまた一つ安心をしたわけなんです。ものさしを持って大段平を振りかざして、またよたよたしておる業者は、こうせなければやっやらぬというのでは、冷たいことの上もないわけですから……

そこで、また調査表によりますと、大臣、何と中小企業の金融を受けたものがたつた七%しかない。中小企業対策をやって近代化を進めた、こうおっしゃるけれども、実はたつた七%しか受けていない。これにはたいへんいい統計が出ております。手形の期間から、それから手形の長期化した重圧から、今日の資本主義経済の矛盾を余すところなく調査したところにおいては、マルクスの資本論よりもよくできているものではないかと思えますが、これは数字ですから間違いないところなのです。

さて、こういうふうな上で、この非常に零細なしかも激動する市場で、これらの企業を近代化をしていくことにはたいへんむずかしいこととあり、かつまた指向されている方向が協業化、共同化の方向でありますから、中小企業金融の融資を受けるのに、なぜこんなふうな率が低いのかという問題になってくる。まずこの六人以下の工場は事務員なんというのはほとんど雇えなくて、奥さんかお嬢さんが社長の家から出てきてやっておるというふうなことになるのが大半で、法人組織の

場合は、それでもまだ事務員を置いておると思えますが、家内工業的なものになりますと、事務員もないことになるわけで、計理士か税理士に一本見てもらう程度で、結局青色申告も適当に感じて書いておく。税務署では、今度はこれくらいな脱税をやっておるだろうという思惑課税、推定課税をしていくが、こういうことで、さてそれに対抗する経営の調査表もない。いろいろな面でこれは苦しんでいるわけなんです。

そういう点でございますと、自動車局が指導しておる協同組合などで事務の共同をやって、そうして青色申告もきつぱりとさせるという方向は非常に正しいと思うし、そうしなければならぬと思うのです。しかし、農林水産等の産業の場合は、こういうふうな共同化あるいは協同組合運動に対しては、かなり政府がこ入れをしたわけなんです。ところが、中小企業の場合は一切これがないわけです。

今日この自動車整備事業というのが、道路運送車両の上非常に重要な意義を持ち、特別会計までもやるということになれば、この育成強化については各段の情熱が注がなければならない。特に、大阪のような大都市がたんと穴があいておるといふようなことについて注意を払わねといふようなことは、これは法律運行上の不注意もはなはだしいということになると思っております。そういう点で、この協同組合の検査施設に対してはどういうふうなめんどうを見るおつもりなのか、この点ひとつお答え願いたい。

○野村政府委員 ただいま先生の御指摘のように、私どももいたしまして分解整備事業の中小企業対策というものがきわめて貧弱であるということ、残念ながら先生御指摘のとおり事実でございます。私どもは、運輸省でお立てになっております近頃法の精神にのっとりまして、先般実施いたしました近代化計画に引き続いて構造改善事業をいままやろうといたしまして、業界に強く働きかけて、これの受け入れ体制ができるように、目下鋭意努力中でございます。これを突らせることが私は一つの前進であると思えます。それが第一点でこ

ざいます。

それから第二点といたしましては、これは私も今年度の予算の原案を編成する過程におきまして、中小公庫あるいは商工中金から分解整備事業に對します融資のワケを、特別に二十億ほど設定してほしいという要求を出しまして、そうしてこれは通産省、大蔵省とも相当好意的に考慮していただいたわけでございますが、残念ながら、私どもの計画のまだ煮詰めが足らなかつたと申しますか、そういう点がありまして、これは政府の財投計画の中には残念ながら盛り込まれませんでした。が、今年立てました計画をたたき台にして、さらに先生のおっしゃるような中小企業の労務管理の向上、財務管理の向上を含めました近代化方策というものをやっていきたくて考えております。

○井野委員 警察のほうにおいてお尋ねしておりますか。——実はこの機会にお尋ねしておきたいと思うのですが、事故が起きますと、路上にブレーキをかけたあとがないから、居眠りかスピード違反かだろというので、制動機故障があつたのじゃないかという疑いを持つのであります。そこで、定期検査というのでか点検というので、この義務づけと、それから本法運用上の実行、それが怠られているために、整備不十分のために起こしている事故、こういう面についてはどういふ見解を持っておられるか。この点が一点です。

もう一つ、結論を急ぐので一括してお尋ねいたしますが、私も最近不当労働行為について、あるセメント会社の製造部門、販売部門、輸送部門、三つが同一資本が出資して別会社になっておるわけですが、この調査に行きまして、不当労働行為の問題はこつちへ置いておいたとしても、一つここで、法律が全く大資本によって踏みにじられていふ現状を見てまいりました。特に練りコンクリートの生輸送の問題です。あのタンクは、実は総容量八立米から七立米ある。しかし積載規定は三トン。三立米積むともうオーバーに

なるわけですよ。ところが伝票のほうを調べてみますと、六立米積んでいふから、約七トン積んで走っている。で、制動機もこれじゃきかない。セメントの生コンのうしろに、過積をしておきますので、ブレーキがききませんので注意してくださいと書いて走っている。東京のまん中ですよ。一体警視庁はあるのかないのかという気が私どもするわけですよ。

そして今度は、請け負わした会社からその輸送会社に対する文句はこうなっている。私どもの要求に応じて輸送してくれないから、この会社の輸送を取り上げて、そして全国から自分たちの関連会社の車を持ってきて、運行補助の手続をして輸送させている、こう言う。そうなつてきますと、どういふことが具体的にだめなんですかと、斉藤議員も私も井岡先輩も一緒に調査に行った。相手側の会社の答は、発注先がほとんど五〇%官庁だ、東京は夜とかそういうときだから、そういう時間に一定の量運んでもらわなければならぬが、この輸送会社にやらせると、その労働組合が拒否するからできない。拒否した理由は何かという交通繁雑の中におけるスピード出し過ぎはお断わりする、過重な荷物は積みませんという。こうなつてまいりますから、三十四台の車をよそから持ってきたわけですから、これはスピード違反もやっておれば、過重に積んでいるということにも結論的になるわけですよ。事実のぞいてみしたら、八十何%くらいまで積んでおりますから、間違いない。これは三人の国会議員が見てきた。こういふような問題について、運輸行政、警察、ばらばらなんです。この点、警察のほうではどういふふうな注意をしておられるか。労働争議あるいは労使の紛争が起これば、それは単なる労使問題だというふうにお考えになっておられるか。あるいは、いま言ったような東京都の交通繁雑、夜間営業等々いろいろな問題から——そしてあれは、セメントが幾ら入ったか表示されるようになっていない。しかし、あれはくふうすれば幾ら積んだか外へ出るようにできると思ふのですが、こ

れからの点は整備にあまり関係ないかもしれませんが、よく考えればまだあるのですよ。ひとつ御答弁願いたい。

○寺尾説明員 事故に関連して最初からお答え申し上げますと、四十五年度中に整備不良車両のために起こした事故というのは〇・五%、死亡事故につきましては〇・二%という数字が出ておるのでございます。それに就いて、取り締まりも昨年度中に六万七千件、そのうちで制動装置等の分につきましては約三千件くらいでございます。

そこで私も、事故が起りますと、一番基本的なことは、やはりスピードが出ておったかどうかその痕跡をまず見る。本人の供述も大事でございますけれども、最後に一番大切になりますのは、事故を起こしたときの状態については十分、できるだけ証拠を確保するようにつとめております。

そこで、いま先生御指摘の、じゃこれによって過積が非常に多いじゃないかという問題でございます。私も、大型車による事故につきましては、その結果が非常に大きゅうございますので、いろいろやっておるのでございますけれども、レミコン車であるとか、あるいは高圧ガスなんか入れたような、一定の容器などの基準がきまつたものにつまましては、形の上から、外形で見まして、これはおかしいというところは非常にやりにくい面がございます。たとえば普通の車であれば、小石などいんとワケをはみ出て積んでおれば、これはよけい積んでおるなということになるのでございませうけれども、非常にやりにくい面がございます。事実上十分できておらないのが現状でございます。ただ、先般来いろいろ御注意を受けております。私も、納品書など注意して見るようにということでは指導してあるのでございますけれども、今後ともそういうような面、あるいは問題のある場所につきましては十分注意をして、御趣旨を体した取り締まりをやっていくようにいたしたいと思います。

○井野委員 大臣、私は、その点は政府部内の連

係動作が非常に悪いと思うのです。現に七十数台あった事業所が、三十数台、退職金のために売るといふ理由で届け出をされて、陸運事務所は、今度は自家用車の七十四台を受け入れることを認可しておいて、そのほんとうの原因を追及しないで政府同士の連係動作をしないということに問題があると思ふのです。これは小野田セメントの話であります。そういうところに、ああいうめちゃくちゃな容量、八立米入るものに八〇%積んでいまして、どう見ても七立米積んでいまして、それから、積載制限は三トンになつていまして、これはまるで二〇%くらいいけい積んだことなるわけですね。倍以上積んでいまして、これではどうも交通安全なんか保てるわけがないのです。しかも、天下に有名な大資本会社のそういう組織の中で行なわれている。不当労働行為なんて見に行つたけれども、そんなものじゃない、殺人行為だ、こういうことが言えると思ふのです。こういう点は交通安全委員会ではほんとうはやるべきものだと思いますけれども、特にいづれも出席なさっている皆さんですから、十分これは……運輸行政の恥だと思ふのです。

最後に、時間も来たそうでございますから終わりしたいと思います。今度の法律案の問題について、九〇%に近い十人以下の企業に対して、自動車局長はたいへん努力をされたそうでございますけれども、大臣、これもまた重要な主管業務の中における仕事でございますから、年間予算はもういつも食われているのですから、ぜひこの法律改正の機会に、このきわめて雲細な整備企業に対する本格的な構造改善の事業を進めるにあつたての政府の姿勢を正す必要がある。これだけでなく、あまりにも不公平だ、かように思ふので、この点大臣から一言決意のほどを聞いて、私の質問を終わりたいと思ひます。

○橋本國務大臣 先ほど申し述べましたが、やはり業種によっては必ずしも人数が制限できないわけでありまして。少数であってもやはりそれなりの必要な業種がありますので、この種の仕事につ

きましては、運輸省の希望をせひこれは中小企業庁でも聞いてもらいたい。事務当局でまともならぬときは大臣折衝まで持っていく覚悟をしておりますので、その点は十分のことをいたしたいと思ひます。

○福井委員長 次は田代文久君。

○田代委員 簡単に二点だけお尋ねします。

第一は、道路運送車両法の第四十六条の終わりのほうに、製作者に不当な制限を課するものであつてはならないというところがあるのです。これについて、この改正するにあつて削除する、これはもうやめるといふ提案をなせしなかつたかという問題です。

というのは、昨年の九月二十二日の本委員会で、私のほうの林議員がこの欠陥車の問題を取り上げた際に、当局は、これは公害基本法のいわゆる経済条項と、表現は違ふけれどもその思想において非常に似ているといふので、検討するといふふうな答えがなされたですね。これは、いわばこの部分を削除して、今度基本法ではこれは削除したわけですが、業界サイドの姿を少しでも改めるといふ方向が出るのじゃないかというふうな期待しておつたわけです。そうではないということになつておるのですが、この問題について、実際にどうしたか、そしてなぜこれが削除されなかつたかという点について、まず御答弁願ひたいと思ひます。

○野村政府委員 昨年本委員会におきまして、私が、たゞいま田代先生の御指摘のような答弁を、林先生ですかに対して申し上げましたことはお説のとおりでございます。

今回の道路運送車両法の改正におきましては、いわば行政簡素化という観点から整理をいたしたということが第一点であります。第二点は、私あつたとき答弁申し上げましたように、この不当な制限を加えてはならないという条項を削除すべきかということを検討したことは事実でございます。ただその際に、これは法律解釈の問題でございますが、私どもが現に、道路運送車両法の保安基準と

して、公害及び安全のためにメーカー及びユーザーに、制限ということばは適当でないと思ひますが、相当の規制を加へておくことは御案内のとおりでございます。それは私どもとしては法律案を審議するとき議論になつたわけでございますが、決して不当な制限ではない、つまり正当な規制をしておるのだ、公害を排除するために正当な規制をしておる、あるいは安全を確保するために正当な規制をメーカーやユーザーにしておるものであつて、その規制というものは、別に不当な制限をしておるものではないのだという議論がありまして、したがういふか、今回の改正にはそれは盛り込まなかつたというか、その議論の過程におきましては、盛り込む必要がないんであろうというふうな意見がありまして、私どもは今回はこれを見送つたということでございます。

なお、保安基準の改正、道路運送車両法の改正といふものは別の面でもまた引き続き行ないますし、基本的にはいま先生御指摘のような意見があることは事実でございます。私どもの現在の解釈といたしましては、これは部内で十分論議いたしました結果、不当な制限ではない、あつたは正当な規制をやつておるんだという解釈でございます。

○田代委員 どうもこれは、実際に公害基本法のときでもそんなんですけれども、明らかにこれは後退した見解です。したがつて使用者、製造者側、メーカーにとってはこれは有利な条項がそのまま生かされておる。すでにこれなんかなくとも相当の規制、有効な規制がなされておるといふ話でありますけれども、そうじゃないと私思ひます。これはやはり実際、その点具体的にいろいろ問題が出ておると思ひます。ですから、これは再考の余地があるかどうか、もう全然この点については削除する意思はないか、ないということならばいいが、なおこれは考慮するといふ観点に立つておられるなら、再度御答弁願ひたいと思ひます。

○野村政府委員 現段階におきまして、私が申し上げたような意見で一応今度は見送つたわけでございますが、これはもっと基本的に研究すべき問題でありますので、さらに今後引き続き研究をするという考え方をいたします。

○田代委員 では、次に運用上の問題について伺ひます。

第一に、法律の第五十四條の陸運局長の整備命令の条項ですね。それから第二に、第六十三條の大匠の臨時検査についてというのがあるんですが、これは実際どういふ場合に具体的に執行しておるのか、またするののかという点を説明願ひたいと思ひます。

○岡田説明員 整備部長からお答えさせていただきます。

五十四條の整備命令でございますが、これは一例あげますと、たとえばバス会社などに立ち入り検査をいたしました。その場合に車を一応調べる場合でございます。整備の不具合を見出し出したという場合には、これは整備を行なわせるわけでございます。

それから六十三條の臨時検査でございますが、これも一例あげさせていただきます。従来これを発動したことは一回だけございます。これはLPGを使用しましたタクシーが、いわゆる爆発事故を頻発したことが数年前にございまして、そのときにLPGにつきましても保安基準の強化をいたしました。同時に過去の車を早急に直させるといふ意味で臨時検査をしたという例がございます。

○田代委員 せっかくこの五十四條あるいは六十三條のそういう条項があるにもかかわらず、立ち入り検査あるいは整備の問題、それからいまの六十三條については一回だけというふうな、こういうことですね、実際にやられたのは、これは非常に不十分じゃないですか。もう少しこれをやればもっと安全について効率の高い結果が出るんじゃないか、そういうふうな指導すべきじゃないかと思ひますが、これは十分この条項を生かしてやっておられるかどうか。

この前アメリカのネーダー弁護士が参りましたときに、アメリカにおいてリコールされている車が日本においては何ら手が打たれてないというふうな新聞記事が出ていたことがございます。私たちがいたしましたのは、アメリカにおいてリコールされているものにつきましても逐一、直接にもちろんメーカーからの報告もとりおりますが、同時に、これはアメリカの運輸省のほうとも連絡をとりまして、私たちのほうへも報告が入ることになつております。その結果を調べておりました。実際問題といたしましては、たとえば左ハンドルの車とかそういう輸出したものだけに起きている問題、そういうようなものがございます。ですから、アメリカでリコールされたものがすべて日本でもリコールされるというわけにはまいりません。けれども、日本にも同じ状態の車が販売されておる場合には、これは必ずリコールされております。そういう意味で、アメリカでリコールされておる日本ではリコールがされてない、こういう

部品の回収などが繰り返されておるわけですね。日本ユーザーユニオンでは、アメリカに輸出した自動車のうちで、アメリカでは、発表された部品の回収が進められておるもの、そういうものがアメリカではほとんどやられておるのに、日本ではそれが公表されないといいような、手直されたふしもない車種あるいは部品というものが、なかなかあるというふうないわれられておるんですが、こういう点から見ましても、非常にまだ不十分じゃないか。運輸省はメーカー側に対して出頭を求めてこの事情を聞いておるんだというふうなことになるかもしれないけれども、出頭を求めて聞くというの、そういうことではこれは徹底しないんじゃないか。そういう点について非常にこれは疑問があるという点になります。これは、これはきびしくこちらが出ていってそして追及するといふようなことをやらなければ、これは成果があらぬんじゃないかと思ひますが、その点どうですか。

○岡田説明員 御指摘の点でございますが、たとえばこの前アメリカのネーダー弁護士が参りましたときに、アメリカにおいてリコールされている車が日本においては何ら手が打たれてないというふうな新聞記事が出ていたことがございます。私たちがいたしましたのは、アメリカにおいてリコールされているものにつきましても逐一、直接にもちろんメーカーからの報告もとりおりますが、同時に、これはアメリカの運輸省のほうとも連絡をとりまして、私たちのほうへも報告が入ることになつております。その結果を調べておりました。実際問題といたしましては、たとえば左ハンドルの車とかそういう輸出したものだけに起きている問題、そういうようなものがございます。ですから、アメリカでリコールされたものがすべて日本でもリコールされるというわけにはまいりません。けれども、日本にも同じ状態の車が販売されておる場合には、これは必ずリコールされております。そういう意味で、アメリカでリコールされておる日本ではリコールがされてない、こういう

部品の回収などが繰り返されておるわけですね。日本ユーザーユニオンでは、アメリカに輸出した自動車のうちで、アメリカでは、発表された部品の回収が進められておるもの、そういうものがアメリカではほとんどやられておるのに、日本ではそれが公表されないといいような、手直されたふしもない車種あるいは部品というものが、なかなかあるというふうないわれられておるんですが、こういう点から見ましても、非常にまだ不十分じゃないか。運輸省はメーカー側に対して出頭を求めてこの事情を聞いておるんだというふうなことになるかもしれないけれども、出頭を求めて聞くというの、そういうことではこれは徹底しないんじゃないか。そういう点について非常にこれは疑問があるという点になります。これは、これはきびしくこちらが出ていってそして追及するといふようなことをやらなければ、これは成果があらぬんじゃないかと思ひますが、その点どうですか。

う事実はないと思います。

○田代委員 そうしますと、特定の車種をきめたものについて、臨時検査をちゃんとやったというようなケースがありますか。また事実、その点やっておりますか。

○隅田説明員 臨時検査につきましては、先ほど申し上げましたとおり、LPGの場合に一回だけやったことがあるわけでございます。

この臨時検査と申しますのは、自動車ユーザーを強制的に全部車検場まで呼び寄せるわけでございます。そういう意味で、臨時検査で集めるといふことをやるほうが自動車使用者のために有利な問題か、あるいはメーカーあるいは整備業者なりを使って、リコールという形でユーザーのほうへ出向いていってでもやらせる、あるいは地元の近いところの整備工場等でもやらせるというような方法と、どっちがいいかということになると、やはりユーザーの立場に立てば、いま私どもは欠陥車問題としてわれわれが取り上げておりますやり方のほうが、使用者のために有利な方法じゃないかと私どもは考えております。

○田代委員 では次に、これは通産省関係になるかと思うのですが、ホンダN360の走行テストで有名になった茨城県の谷田部にある財団法人自動車高速試験場は、これは大体どの指導下にあるのか、それからまた、この財団法人に対しては政府出資などがなされておるかどうか、その点をひとつ伺いたいと思います。

○大永説明員 財団法人日本自動車研究所ということになっておりますが、財団法人としての認可をいたしましたのは通産省でございます。したがって、通産省の監督下でございますが、これは自動車業界それから部品業界等が基金を出してつくりました財団法人でございます。政府としては出資はいたしておりません。民間の財団法人でございます。

○田代委員 この試験場の施設の使用規則は知っておられますか。

○大永説明員 大体存しております。

○田代委員 そうしますと、この規則の第二条で、使用者の範囲として次のような順位で使用をきめているんですね。この第一が、この試験場の建設に協力した自動車製造事業を営む法人、それから関係官公庁及び自動車に関する団体等で試験場長が適当と認めるもの、これが甲。二、この試験場の建設に協力した自動車関連産業の法人、これが乙。それから三として、その他試験場長が使用者として適当と認めるもの、これが丙。こういうふうに甲、乙、丙に分けて、この甲、乙、丙は使用料をきめたものです。

問題は、こういう甲、乙、丙という形で順位をきめてやっているやり方では、実際において自動車メーカー用の施設ということになるのではないかと。非常に広い意味で、使用者などがこの施設を随時存分に使用できるといふようなことについての支障になるのではないかと。そうすると、結局安全性があるいは自動車の走行テストというような問題については自動車の走行テストではないか。ですから、こういう財団法人がやっている使用規則は、監督官庁としてこのままでいいのかわか。もう少しこの規則を変えさせる必要があるのではないかと。そういうふうな監督指導する必要があるのではないかと。こういう点についてどうですか。

○大永説明員 御指摘の点でございますが、いま手元に使用規則の第二条というものがございまして、これも、これは、先ほど申し上げましたような形で自動車メーカーそれから関連産業が出資しておるわけでございますが、たまたまいたしましては、御指摘のように出資者につきましては優先という形になっております。しかし、実際の使用のさせ方はいかがかと申しますと、料金につきましては、いま御指摘のように、出資者につきましては若干割り引く、二割程度でございますが、割り引いておるといふことになっておりますが、使用の順位につきましては、このコースがやはり自動車の性能テストというものが目標でございますので、その使用目的に合致する必要がありますけれども、使用目的に合致いたします限りは、自動車メーカー

であらうと、関連産業のメーカーであらうと、一般の使用者でございましょうと、先着順というたてまえで実際は使われているというのが現状でございます。

○田代委員 そういふ説明ですが、私は一般の陳情を受けたこともありまして、一般のものは、自分たちはその出資をしていないということではないかと。非常に冷遇されて、持っていないとあつたにきかるといふことでございまして、こういうことになっておりますが、事実そういうふうになっておりませんか。

○大永説明員 これは一般につきましても先着順で使えるわけでございます。ただ、その使い方は貸し切り使用と一般使用と申しますか、混合してほかのものと一緒に使う場合とございまして、貸し切り使用の場合には完全に先着順でやってよろしいわけでございますが、混合使用と申しますか、ほかのものと一緒に使う場合には、やはり相互に危険性の問題もございまして、使用コースの調整の問題とかいろいろやりまじると、かえって試験場内でもあふないものから、そういう場合にはちょっと待ってこれというところで、ほかのほうと、いろいろ調整をするということもございまして、そういう点で、実際はそうではないのでございまして、あるいは一般のユーザーに、少し冷遇されている場合があるかと思っておりますが、実際はそうではないかと、貸し切り使用でない一般の場合には、そういう点があるということではないかと推測するわけでございます。

○田代委員 そういふ点を、そういう意見なり陳情みたいなものがありますから、注意していただいて、そういう点公正な監督をしていただくように要望しまして、終わります。

○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。

午後二時四十七分散会

昭和四十六年二月二十五日印刷

昭和四十六年二月二十六日発行

衆議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局

Q