

第六十五回国会 衆議院 運輸委員會 議 録 第 六 号

昭和四十六年二月十九日(金曜日)

午前十時三十四分開議

出席委員

委員長 福井 勇君

理事 宇田 國榮君

理事 徳安 實藏君

理事 村山 達雄君

理事 松本 忠助君

小此木 彦三郎君

菅波 茂君

西村 英一君

井岡 大治君

久保 三郎君

宮井 泰良君

田代 文久君

理事 加藤 六月君

理事 箕輪 登君

理事 齊藤 正男君

佐藤 孝行君

關谷 勝利君

古屋 亨君

金丸 徳重君

田中 昭二君

和 春生君

出席國務大臣

運輸 大臣 橋本登美三郎君

出席政府委員

運輸省自動車局 長 野村 一彦君

委員外の出席者

運輸省自動車局 整備部長 隅田 豊君

自治省財政局指 導課長 篠原 幹雄君

運輸委員会調査 室長 鎌瀬 正己君

委員の異動

二月十九日

辞任 佐々木良作君

同日 補欠選任 和 春生君

辞任 和 春生君

補欠選任 佐々木良作君

第一類第十号

運輸委員会議録第六号

昭和四十六年二月十九日

二月十七日

自動車の有毒排気ガス除去装置取付け義務化等に関する請願(田中武夫君紹介)(第七七六号)

同(石橋政嗣君紹介)(第七七七号)

同(石橋政嗣君紹介)(第八五三三号)

新湖南港の建設計画反対に関する請願(平林剛君紹介)(第七七八号)

同(平林剛君紹介)(第八五四号)

は本委員会に付託された。

本日の会議に付した案件

道路運送車両法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。

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、質疑を行ないます。

質疑の通告がありますので、順次これを許します。井岡大治君。

○井岡委員 まず、私は大臣にお尋ねをいたしたいのでございます。

運輸省の法律というのは、むやみやたらに省令とか政令とかいうことが書いてあって、六法を読んでも全くどこにも出てこないわけです。少なくとも運輸省という仕事の性質上、国民の生命、財産にかかわる問題でございまして、一読してわかるようにしなければいけないのじゃないか、そしてそのことのほうが指導がしやすいのではないか、こういうふうに思うわけですが、こういう点について大臣の御所見をお伺いしておきたいと思ふのです。

○橋本國務大臣 一つには、運輸省というところは、何といえますか、国民大衆一般に直接関連する

る仕事が多岐にわたっておりまして、しかも、内容についてはなかなか複雑でございますが、好ましくない繁雑は整理しなければいけませんけれども、人命尊重とか、あるいはサービス面が多いものでありますから、そこで、最終的に法律で定めるに至るまでの間の準備期間としてある種の監督行政をして、そうして法律に定めるところにうまく乗っけていきたいというふうな、懇切にいねいなところが一つはあると思います。しかし、懇切にいねい過ぎれば、過ぎたるは及ばざりけりということがありますので、できるだけ整理をしてまいるというところは私は強く指示しておりますけれども、一つには、そういうような直接国民と関係があるために、その準備段階として省令で指導監督をしていきたいという面もあることも、ひとつ御理解をいただきたいと思ひます。

○井岡委員 たとえば、今回の法律の改正で、「指定自動車整備事業者の指定の申請にあつては、優良自動車整備事業者の認定を受けておく必要はないものとする」と、こう書いてあるわけですね。

たとえば優良自動車整備工場とはどういうものをさしているのか、これなどはあえて政令なり省令で定めなくともいいのではないかと。こういう設備をし、こういう面積が必要だ、これが優良整備工場だ、こういうふうに一目でわかるようにしてやる、そのほうが、監督というよりは指導という立場からやりやすいのではないかと、私はこういうふうに思うわけなんです。こういうような点を改める必要があるのではないかと。なるほど大臣の言われるようなこともわからぬことではありませぬけれども、あまりに省令、省令というところで、一生懸命この六法を読んでもたわけですが、何にも載っていないわけです。聞いてみると自動車六法では載っている、こういうことらしいのです。これはかえって過ぎたるは及ばざるがごとしではな

くて、過ぎないのではないかと、こういうように思うのですが、この点いかがです。

○橋本國務大臣 お話の件もひとつではありますけれども、一つには、たとえば中小企業の近代化資金の適用の場合、これは実は運輸省のほうの所管ではなくして通産省の所管になっておる。その場合に、通産省としては一定の基準があるわけでありまして、運輸省は、必ずしも通産省の一定の基準でなければならぬというものでもない。たとえばいま言ったような自動車整備事業者の場合、こういう場合、通産省と話し合いをつける場合に、通産省は大体何十人以上をもつて一つの目安にしておるのだということがあつた場合に、いや、運輸省としてはこの種の事業については必ずしもそういう考え方でなく、やはり——もちろんこれは規模が大きいほうがいいに違ひないが、しかし、利用者の便を考えれば、多数が散在することがまた利用者にとつては好ましい。したがって、自分のほうとしては六人なら六人というものを一つの基準にして考えておる、こういうふうなものも考え方を主張する場合にまた都合のいいときもあるわけです。こういうぐあいにやっておるのだから、したがって通産省は運輸省の特殊性を考慮してもらいたいというときの主張の一つの根拠にもなる。

もう一つは、そういうことをきめておらない場合に、人によって認定の差があつても困る。これは口頭であるいは局長命令で出してもいいわけではありますけれども、しかし、局長命令ですとまた変わる場合もありますから、したがって、やはり大体における基準を設定する場合に、省令である程度きめておくほうが不公平な措置にならない。こういう点もあるわけでありまして、したがって、なるべく繁文縟礼はやめたいのでありますけれども、最小限度のものはやむを得ない、かように考

えておるわけでありませう。

○井岡委員 言われることはわからないことはいです。よ。わからないことはいないのですけれども、もう少し簡易にするというところのほうが親切じゃないのか、こういうことなんですか。たとえば、指定工場の申請を出そうと思つたら、指定工場とはどういうものかといつてまた役所へ行かなければならぬ。そして役所から聞いてこなければいかぬ。そして大体これならいけると思つても、そこにまた足りないものがある。こういうことではなくて、こういうものは半永久的なものですから、機械の性能とかそういうものを変えることはあつたとしても、たとえば面積というものはこれだけ必要なんだ、同時にこういう機械が必要なんだ、こういう器具が必要なんだ、こういうように、これはもう明らかなものです。ですから、そういうことは何も省令で定めなくても、いわゆる大臣の言うように、近代化資金を借りる場合における問題、そういうものはあるでしょうが、同時にまた、整備工場というものは遠いところまで行ったものでは、これはまたお客さんが来ないというようなこともあるし、あるいはお客さんが来ないだけでなしに、修理その他の問題で不便なこともありませうから、できるだけ手近なところに置いておくということ、これも必要だろつと思つておす。

そこで、そういうことはわからぬことではないけれども、一定の固定したものについては、やはりもつと親切な指導という立場から、私は変えていったほうがいいんじゃないか、こういうように考えるわけだ。したがつて、こういう点をお改めになつたほうがいいんじゃないか、こういうように申し上げているわけだ、この点ひとつお伺いしておきたいと思つておす。

○橋本国務大臣 お話しのような点で、利用者といひますか、関係業者が不便な点がありますれば、これはひとつ改正するにはやぶさかではありませう。ただ、申しましたように、かえつて局によつて意見が違ふのでも困ると思つておす。そういう

意味合ひで、省令といひますか、どこにも通用するようなのは最小限度あつてもいいのではありませんかと思ひますが、お話しの方は十分もつともな御意見でもありますので、この点は検討させてもらいたいと思ひます。

○井岡委員 大臣、この点は特にやはり検討してみて下さい。そうでないと、私は何も各府県ごとにやれといふのでなくて、せめて政令ぐらいでなしていただいたほうがいいんじゃないか、こう思つておす。これを見ればすぐわかるようにしておいてやらないと、幾ら見てもわからぬといふことでは、これはやはり業者に対して不親切だといふことが言えるし、これだけ運輸行政というものが国民と不可分な関係にあるわけですから、この点は特にお願いしておきたい、こう思つておす。

そこで、自動車局長にお伺ひするわけですが、最近の自動車の激増で、交通戦争とかあるいは交通公害とかいろいろな表現で、いわゆる自動車から受ける国民の危害とか損害といひますか、こういうものが非常に多いと思つておす。そこで、新車でも欠陥車があるようですが、私は、整備工場の中でこれらの問題がおそるかにされるかといふんだと思つておす。

そこで、まずお伺ひしておきたいことは、その整備をした自動車のうち自動車事故を発生しているのは、全体の自動車事故の何%くらいか。これはたいへん大事なことだと思つておす。

○隅田説明員 私からお答えさせていただきます。自動車の事故の中で、整備不良に起因する事故がどのくらいかという御質問だと思ひますが、ちよつと手元に正確にこまかくは持つておりませんが、概算で申し上げますと、一%ないし二%くらいの間の数字でございます。この整備不良事故と申しますのは、直接的に整備の欠陥とはつきり判断されたものでございまして、一般的な事故の中で、車の状態がどういふふうに影響したかといふことは、ちよつと数字的につかむことはむづかしいと思ひますが、以上のとおりでございます。

○井岡委員 かりに一%ないし二%であつたとしても、やはりそれだけに整備工場というものはもつと行き届いたものでなければならぬと思つておす。そういう意味で今回の改正というものを考えたのでございませう。

そこで、優良認定と認証ですか、その認証工場というのは一体どういうのをさしているのか、認定工場というのはどういふのをさしているのか。指定工場は、今度は認証と一緒にするわけですから、この二つを大別してお聞かせ願ひたいと思つておす。

○野村政府委員 お答えいたします。認証工場と申しますのは、分解整備事業を営もうとするものが一定の条件を具備いたしまして、その要件に合致しているものを役所が認証をして、それによつて、いま全国で六万ほどの工場がございまして、認証という非常に特殊なことをば使つておりますけれども、他の産業の分野におきましては、たとえば一定の要件に合致しているものは、登録をしてその事業の開始を認めるというような制度と実質的には同じようなものでございまして、いやくも分解整備事業を営もうとするものは、全部認証を受けなければならぬので、そういう制度の一番骨幹をなすものでございませう。

それから認定工場は、これは優良を認定するわけでございます。認証工場の中から、そこに従事しております人間の数、それからその保有しております機械設備等がある一定の水準以上に達しているものは、これは認証工場の中でも比較的技術レベルの高い工場である、つまり優良工場で、その中にも一級と二級と二つございまして、これを認定いたしまして、いわゆる技術的な水準の格づけをして、相当優秀なレベルの工場であるといふことを認定をして、いわば優良マークを役所の名前において与える、こういうものが認定工場でございます。

それから指定工場は、御案内のとおりいわゆる民間車検をやることを認められた工場でございます。す。

○井岡委員 そこで、先ほど私は大臣に聞いたことなんです。一定の条件を具備しておるものをもつてというわけですね。その一定の条件の具備というのは、あなたにはおわかりになつておるのですが、この議員さんについてごらんない、ほとんど知らないです。ここにやはり私は問題が明らかでないところがあると思つておす。だから、私はその点についてお願いをする、こういうことを言つたのですが、ついにきのうまで持つておいでになりませんでした。そして私が要綱どうなつたのですかと聞いたたら、それが要綱ですと言ふのですから、ああそうですかと言つて、私がこれ以上言つてみたつてどうせできないことですからやめましたけれども、そこに、私たち自身が審議をしようとしても審議のできないような条件がある。これでは、あなた方だけが満足している、こういうことになるわけなんです。ここに私は欠陥があると思つておす。だからさういふことのないように、もつと明らかにしていただきたいと思つておす。この点をひとつお願いをしておきたいと思つておす。

そこでお願いするわけですが、改正の九十四条の四項のところ、陸運局長は、第一項の認定を受けた者が同項の運輸省令で定める基準に適合する設備、技術及び管理組織を有しなかつたと認めるときは、認定を取り消すことができる。こゝう書いてあつて、さうして九十四条の三、同項の設備（自動車の検査の設備を含む。次項において同じ）、技術及び管理組織を同条第一項に規定する基準に適合するように維持しなければならぬ。それからその次に、ずつと下がつて二項のしに、基準に達しないものは、「是正のために必要な措置をとることを命ずることができ」とある。先ほど言つておいでになりますことを聞きますと、一定の条件を具備しておるものに認定なり指定をする、こういうことになる。ところがこれをしなければならぬ、適合したものと

でなければならぬ、こうやっているわけです。一方で、それにならぬものは是正を命ずることが出来る。若干そこに矛盾があるように思うのですが、この点はどうなんですか。

○野村政府委員 お答えいたします。

その工場の認定をいたします場合には、それが一定の条件を具備しているというのを審査いたしまして、それに認定をして、認定事業としての営業を認めることになるわけでございますが、一たん営業を開始したものが、その後何らかの理由によりまして、たとえば工員が減ったとか、あるいは機械が古くなって摩滅して、何といたしますか、そのあとの機械のリースが行なわれなかつた、こういうことになりまして、営業開始の当初認めておりました条件がなくなるわけでございます。そういうことがあつてはならないので、もし一たん営業を開始した後にその条件が満たされなくなつた場合には、条件に合致するような人員なり機械なり、そういうものを整へないといふ是正措置を命ずることが出来る、こういう趣旨でございます。営業開始の条件になつておりますところの設備なり人員というものが、ずっと継続して基準以上のものを持つておらなければならぬ、こういうことを担保するための規定でございます。

○井岡委員 その基準に達したものを、それを継続するのが原則であつて、いまおっしゃる通りに、摩滅したとか人員が足らなくなつたというところは、条件を欠いていることになるのです。だから、それは常時指導でいいのじゃないですか。それを、一たんここに項を改めていふというのではどういうことなのですか、私には少しわかりません。これはもう当然条件がなっているわけですから。

○野村政府委員 その条件が持続しなければならぬことはお説のとおりでございます。しかし、万一といひますか、何らかの調査あるいはその他の理由によつて、条件が持続されてないということが発見された場合には、その条件を満たさざる

ということでございます。条件は引き続いて維持されていなければならぬというところは、先生お説のとおりでございます。

○井岡委員 そうだつたらこんなことを書く必要はないんじゃないですか、条件が具備しているというところが条件なんですから。それを何のために、「是正のために必要な措置をとるべきことを命ずることが出来る」と書くのですか。こんなことは書かなくつたつて、具備しているというところが条件なんですから、あかなければ直さないと、こんなことを書かなくつたつて、口で言つたつていいことですか。そうでなかつたらあなたのところを取り消しますよ、そういうことを言つたらいいでしょう。何のために書いてあるのですか。これはどうしてもわからない。

○野村政府委員 考え方としては先生のおっしゃるとおりでございます。これは法律の書き方の問題といたしまして、ほかの法案にもこれと似たような規定のしかたがあるかと思ひますが、趣旨としては、考え方としては先生御指摘のように、その一定の条件を常時維持しなければならぬ、それが維持されなければ事業を継続してはならないというところは、お説のとおりでございます。井岡委員 それだつたら、項を起して書くのでなくて、初めのところに、「取り消すことができる」と書いてあるのですから。何のために「取り消すことができる」と四項でうたつているのですか。これは条件を具備してないといふと、当然取り消すことになるのじゃないですか。それを項を起して是正をするということになると、何かしら私はここにわからないところが出てくるのです。あなた幾ら説明をしてくれても、何のためにこれを項を起したかということ。それじゃ項を起す必要がないのじゃないか、こういうふうに思ふのですが。取り消しの項があるわけですから。

○野村政府委員 この辺は私、法律の専門家でございませんでよくわかりませんが、すべての法律を見ますと、大体ある一つの業務を開始する一

つの件がございまして、そしてそれが満たされな場合に、改善の命令なり指示というのを第二段としてやつて、そしてなおこれに應じない場合に、その業務をやめさせるといふようなやり方をやっているケースが、こういう種類の法律には非常に多いわけございまして、この法の制定にあたりまして、おそろくそういう一般的な組み立て方になつたものと思ひますが、その基本的な考え方は、先生御指摘のように、条件を具備しなかつたら、それは事業をやつてはいけないといふ考え方には変わりはないと思ひます。

○井岡委員 そういうことだとすると、あなたのほうが見つけるまでは条件を整えていない営業だ、こういうことになるわけですか。

だから、私が先ほど大臣に言つたように、これだけは必ずやらないといふことを明記しておきなさいといふのはそのことです。省令でできなくて、だれも見つたつてわからないのです。たとえばお客さんが、私なら自分の自動車を直して行つて、法律を見て、これは具備してない、だからこれはいかぬじゃないか、あなたこれをやっておかぬとたいへんですよ、そういうことが言えるわけですか。ところが、省令でできなくてよくわからないわけですか。しかも、その間は不法営業といふかっこうになるでしょう。

だから私は、こうした項をことさらに起したことによつて不法営業を認めてもいいということになる。こういう項は起さぬほうがいいと思ふのです。そういうふうに思ひませんか。

○野村政府委員 さつきからたびたびお答え申し上げておりますように、趣旨といたしましては、先生御指摘のように、条件を具備しないものの営業を認める趣旨ではございせんが、法律の規定のしかたで、先生のお考えにそぐわないかとも思ひますが、この点さらに法律的に検討はいたしますが、趣旨は申し上げておるわけでござい

○井岡委員 時間がきましたからやめますけれども、大臣、これは法律的に検討するといつたで、

この法律通すのでしよう。次の国会でなければこのなにはできないのですよ。もしそういうことではなくて、今度の場合こういうことだけれども、しかたがないからひとつ了解してくれというならば話はわかるけれども、直します、検討しますなんて言ひ出したら、これは通されぬことになりま

す。

○橋本国務大臣 どうも多少局長の答弁が不足しておるようですから……。

法律のものの考え方ですが、刑法のような場合にはそういうような書き方ができないわけであり

ます。行政法といひますか、ことにこのような法律は業者指導法といつてもよろしいと思ふのです。法律の性格が多少違つております。そこで、ただいま井岡さんがおっしゃる通りに、条件を具備しないならば取り消したいといふやうな、これはそのままいけば刑法的なものの解釈になつてしまひます。そこで、現状がそういうような条件が保たれていない場合に、それは法律論的にいへば取り消してもいいのですけれども、そのような措置の間にもう一つ行政指導としては考へていきたいといふことで、これはおかしいから直した

らうだといふ余地を与えておくといふ意味での、やはり一般のサービス行政上の法律といふものは、そのような規定がないと、また、実は役人といふものは固苦しいものでありまして、そういう規定がないと、今度はいろいろと話し合ひがで

きないといふ点もあるうと思ひます。

したがつて、一種のこうしたようなサービス行政に関する法律には、さうな意味での親切、懇切にいねいな面が入つてきておる。こういうことを御理解願つて、この項目の必要であることも御理解願ひたいと思ひます。

道があるのかという疑が出てくるわけなんです。だから、それは大臣の言われるように指導ということから考えて、考えれば考えるほどこんなものは書かぬほうが懇切でいいんだと私は思うのです。ところが書いてあるから、何かしら私も引かかるわけで、この点はひとつ十分今後やり方で考えていただきたい、こう思うのです。

そこで、もう時間がありますから、あと五分です。それから次にいきますが、指定工場についていくことによって、二級整備士が不足なくなってくるんじゃないか。これによると、いま大体三〇〇程度だけれども、七〇〇程度まで引き上げていきたい、こういうようにしているわけですね。そこで、先ほどお尋ねいたしましたように、たとえ一〇として整備工場による事故、こういうものがあるとする、もうどういうのでしようか、二級整備士のなにとつたからそのまま放置をするのではなくて、やはりこれだけ機械その他が進歩してくるわけですから、これに対する研修制度を設けたらどうか、こういうことが一つ。それから、足らなくなってくるから、やはり研修制度を設けて、そしてその中から二級整備士を養成していく、こういうようなことを考えられたらどうか、こういうふうに思うのですが、この点はいかがですか。

○橋本国務大臣 ごもっともな御意見でございます。実は、これはこの予算の決定に際しまして、七〇〇まで将来民間に委譲するというのがあれば、現状ではいまおっしゃったように整備士が不足はないか。そこで、いまお話しのように研修制度あるいはまた各県でやっております再教育の制度があります。運輸省なりあるいは運輸省関係の機関なりで直接に研修制度を考へる、こういう指示をいたしておりますが、たいへん適切な御提案を得ましたので、これは積極的に進めてまいりたい、かように考えております。

○井岡委員 以上、私の時間が参りましたからこれで終わります。

○福井委員長 次に久保三郎君。

〔委員長退席、宇田委員長代理着席〕

○久保委員 提案されている法案に関連して、二、三お尋ねをしたいと思います。一つは欠陥車の問題であります。

最近、欠陥車の問題はあまり政治課題にはならないようではありますが、この欠陥車の問題は、これで終わったわけではないように思うのであります。ついでには、保安基準という点、そういうものについてさらに一そうきびしく点検する必要があるとわれわれは思っているのではありません。そこで、この欠陥車対策について運輸省はどういうふうに思っているか、あるいは自動車工業に対していかなる対策をしているのか。通産省はきょう来ておりませんが、これは通産の所管だと思つておられますが、これまでの間に運輸省としては通産当局を通してなり業者に対して、そういう改善命令という改善の指導、そういうものをなさっているのかどうか、大ざっぱな話であります。お答えをいただきたい。

○野村政府委員 自動車の安全につきましては、道路運送車両法に基づく保安基準でこれを実施いたしておるわけでございますが、御指摘のとおり、最近非常に自動車の激増と交通渋滞等の問題で交通の環境も変わっております。したがって、いまの保安基準が必ずしも十分でないということでございまして、特に乗用車等によります衝突時の被害軽減とか、あるいは対歩行者に対する安全対策という面については、まだまだ不十分でございまして、現在抜本的な対策をいたしまして、運輸技術審議会の自動車部会におきまして、衝突時における被害の軽減とか、あるいはその事故が起らないように事故発生を防止する処置、あるいは歩行者の安全対策というような大きな三本の柱を求めまして、これに対する対応策を早急に出すように、目下審議をしております。

また、軽自動車につきましては、最近いろいろと調査研究をいたしまして、高速道路安全のため

の最高速度を八十キロ以内に制限するようにメーカーを指導し、メーカーもこれによって処置するということ約束をいたしましたし、八十キロを越えた場合にはびびり音を出すという装置を取りつけるというようなことをいたしまして、少しづつ現状に即したような手を打っている次第でございます。

○久保委員 突然のお尋ねでありますから、多少お答えいただく点が必要ないように思うのであります。私の聞きたいのは、いまのお話だと早急に対策を立ててというように、何か少し心もとなってお話なんでありまして、これは従来もいろいろな面から指摘されているわけでありまして、そういうものがすでに出払ったような感じを受けているのではなからうかと思つてゐるのです。ところが、実際はちつとも改善されていらないといつても過言ではないと思つてゐるのです。

ついでには、いまのような大ざっぱではやむを得ませんけれども、何月何日とは言いませんけれども、もう少し詰めたお話ししてもらえないでしょうか。思つてゐるんですが、早急に対策を立ててどうこうというんじやなくて、きちんとそういうものは一定の目標をおつけになつてやつてゐるんだらうと思つてゐるのですが、どうですか。

○野村政府委員 昨年の十二月でございましたが、道路運送車両法の保安基準を改正いたしました。たとえば二重ブレーキを適用する範囲を拡大する、それから自動車のタイヤの規制を強化する、その他ブレーキ、大型トラック等の保安措置の強化というようなことを実施いたしました。それから、先ほど私が申し上げました軽自動車の走行速度の制限、これは行政措置でございますが、すでに本年の一月末でございましたが、業界に通告をいたしました。そういうことをいたしてまいりますとともに、保安基準を洗いまして、制定以来約二十年になります。大体一年に一回程度の保安基準の改正をいたしまして、少しづつ実情に合うようなことをやっております。

抜本的な対策としては、先ほど私が申し上げま

した自動車部会に審議をお願いしてゐる、こういうことでございまして。

○久保委員 詳細は、後ほどまた関係の省庁もおいでいただきましてお聞きすることにしまして、次は排気ガスの問題であります。一酸化炭素の許容基準というが、これはどういふことになっておりますか。

○隅田説明員 専門的でございますので、私からお答えさせていただきます。

一酸化炭素の排出基準には、メーカーの段階での新車に対する基準と、それから使用車段階に入りましたいわゆる車検のときの基準と二種類ございます。メーカーの段階におきましては、特別な非常に詳細な方方をいたしますが、そのはかり方をした結果で、現在二・五％で押えております。それから使用車の段階に入りました車検で押えますものは、いわゆるアイドリングという状態のときだけをわかつております。これは車検場で五・五％で押えております。

○久保委員 これをさらさら装置を含めて、そういうものについての基準はどういふふうになつておりますか。この二・五％なり五・五％の基準が、はたして現状に合うかどうかという問題が一つあると思つてゐるのです。すでにアメリカ等は、段階的にでありまして、もつとときびしく改善しようという方針になつてゐるようであります。メーカーはこれに際して輸出車をきめてゐるんじゃないかならうかと思つてゐるのですが、そういう問題についてはどういふふうにお考えをしておりますか。

○隅田説明員 前段のお話でございまして、その対策として、どういふ装置の基準を持つか、ということはお話だと思ひますが、規制のやり方といひましては、一酸化炭素の、何と申しますか、出る量を押えて、それがどういふ装置で開発されていくかといふことは、技術開発にまつたほうがいひと思ひますので、どういふ構造とか、どういふ装置をつけなければならぬとか、そういうような規制のしかたはいたしてございせん。

しかし、もちろん規制の強化ということで考え

ました場合には、先ほど申し上げました、たとえ二・五％という数字はまだまだ甘い数字でございまして、これらにつきましては、昨年七月に運輸技術審議会の自動車部会から答申をいただきまして、五十年までの目標を一応ワークとしては定めてあるわけでございまして。この目標を、一酸化炭素を例にとりて申し上げますと、ちよつと表現は違ひのございしますが、技術的には別の表現をいたしておりますが、前と比較しやすいためにパーセントで申し上げますと、大体〇・九くらいになる数字でございまして。

アメリカにおきましては、またさらにきびしいような規制が最近において出たということが出ておりますが、これも具体的にどのくらいの数字になるかというところは、実はまだよくわかっておりません。日本におきましての〇・九％程度というこの基準は、メーカーも十分承知しておりますし、現在の段階では、技術開発が完全にこのまめでどがついたところまではまだいっておりません。原理的には一応いけるであろうということとを、一部のメーカーは発表いたしておりますが、われわれとしても、できるだけメーカーの技術進歩をハツパをかねながら、この段階にまで到達できるように努力していきたいと考えております。

○久保委員 いまのお話だと、言うならばこれらの技術開発、そういうものをたよりにしているというお話のようにとれますが、そうですか。

○隅田説明員 いま御説明申し上げました五十年の目標値というものは、わが国でも、一応ある程度の技術開発ができませんと、いますでにこまめであるという完全な見通しが立っているものではございません。そういう意味では、まだまだメーカーにとつては相当シビアな規制の方法になるだろうと思ひます。

○久保委員 こういう技術開発、もちろんこれをまっぴかりませんけれども、たとえばいまの五・五％の使用の中のものですね、それはそういう基準があるようですが、私が聞く範囲で

は、どこかの装置を、ネジか何かちよつと操作すれば、その基準以下になるそうですね。ただし、これは走るのにはたいへんぐあいが悪いんだそうでありまして、そういうのが公開されているさなかに、たとえ五・五％が正しいといひたしまして、これは守り得ないものだと思ひています。だから、装置をどうするか、あるいは構造をどうするかという問題は、もつと早急に対策を立てなければならぬと思うのです。しかも、そういう装置以外に、そういう操作でとにかく排気口の前に出てくるものが五・五％であれば、中身はどうでもいいというものであつては、絶対に効果はあがらぬと思うのです。

そういうものについて、もう少し具体的に方策を進めなければならぬと私は思ひます。どういふ装置がいいとか、どういふ構造がいいということは、私は専門家がありませんからわかりません。しかし、こまめ大気汚染の問題がきておるところではかつたものが許容量の範囲であるからいいということだけではもう防ぎようがない。だから、そういうものに対してはもっと明確な御答弁をいただきたい、こういうふうに思ひます。

○野村政府委員 ただいま久保先生から御指摘のような点につきまして、私もいろいろ検討いたしておりますが、特に自動車メーカーの一般の技術開発を担当しております通産省、ここには工業技術院もございまして、私のほうの交通安全全研究所にも若干の技術員がおり、また民間の機械学会という学識経験者の団体もございまして、こういうところとタイアップいたしまして、若干の予算をいただいておりますので、十分研究を進めまして、ただいまの先生の御指摘の御趣旨に沿うように、さらに努力したいと思ひております。

○久保委員 誠意のほどはうかがわれますが、努力したいということではどうもわれわれ納得しないのです。ある目標をきめて、そういう作業を進めるべきだと思ひてゐるのです。ことしの予算に組んであるようですが、運輸省の所管とし

ては、研究所に研究テーマとしてそれはおろしてあるのかどうか。通産省のことは所管外だからわかりにならぬと思うのでありますが、運輸省のほうはどうなんですか。

○野村政府委員 お答えいたします。

公害関係の予算といたしましては、四十六年度、まず要員の増員を六人ほど政府原案でお願いいたしております。それから研究の予算といたしましては公害安全研究所に、研究体制の整備強化、排出ガスの拡散の汚染の調査その他を含めまして、六千万円ほどの研究予算がついております。

○久保委員 いまのお話では、要員六名をどういふふうにお使いになるのかわかりませんが、ふえたことはわかります。この六千万円も、いわゆる大気汚染のガスの拡散の問題をいまおっしゃっているが、拡散のことを聞いているのじやないのです。その許容基準をもつとシビアに守らせる装置あるいは構造についての研究はどうなつてゐるのか、こういうことを聞いているのです。

○隅田説明員 実際上の、メーカーの行なう技術の開発の面につきましては、主として通産省のほうで所管をいたしておりますが、われわれとして直接やっておりますことは、たとえば規制をするための測定技術の研究とか、そういうような規制をするほうにウエイトを置いてあるわけでござい

ます。先ほど先生から御承知のように、どういふような技術開発をさせていくことによつて規制を守らせるかという御趣旨だと思ひますが、規制のやり方といたしましては、先ほど五十年の目標の数字だけを申し上げましたが、やはり四十八年どのくらい、四十九年どのくらい、こういうふうな段階的な規制のやり方というものをわれわれやっいていくつもりでございまして、そのつどそれをメーカーに指示しながら引っぱつていきたい、こういうふうに考えております。

○久保委員 事前によくお話をしないでこういう質問をするのは、たいへん失礼なんです、事の成り行き上お話をしなければいけないのでありま

すが、いまの御答弁は私が聞いていることとちよつと違ひのであります。なるほどあなたのほうの所管事項は、排気口から出る一酸化炭素の許容量をきめて、それに合うかどうかを検査するということでしょうか。しかし、それは守れなければ何にもならないのです。守らせるためにはどうしたらいいかということが、やはりあなたのほうの職務権限じやないですか。規則はきめた、はかつてはみた、だけれども、守れないということになれば、守れないのはどが原因か、守れるように装置とか構造を改善せよという方向に持つていくのだと思ひます。だから、いま申された公害安全研究所に六千万円あるようですが、その中では大気汚染というか、排気ガスの拡散状態をテーマにしてゐるようでありませんが、私が聞いているのは、くどいようであります。一酸化炭素の許容基準を守らせるための構造なり装置というものが問題だから、これを研究しておりますか、そういう研究テーマはおろしてありますかと聞いているのです。そういうものがなければ、何にもやつていけないことになるでしょう、はつきり言つて。回りくどいことを聞いているのじやないのです。そういうことを聞いているのです。

○隅田説明員 どうも御説明が不得手で申しわけございません。先生の御趣旨のようなことは、結局私たちが規制をする立場と、それから自動車メーカーの技術を指導する立場と、通産省と運輸省というものが合体してやつておるわけでございまして。たとえば、通産省が研究補助金を出していくような内容につきましても、われわれも一応参画をいたしまして、それでこの程度の内容のものをこまめ引っぱつていくということに對しまして、通産省に相当強い要求を出しながらレベルを上げるような努力をさせる、そういうものをわれわれも判断の資料に入れて、たとえば五十年目標とか、こういうものをつくつてやつておる、こういうこととございまして。

○久保委員 これはあとで通産省も連れてきて話を

聞かなければよくわからぬようであります、どうも政府というところはヤマタノオロチみたいで、ちっともわからぬところなんです。これはわれわれとしては困るので、運輸大臣、あなたも聞きで——もともと技術的なことはお互いによくわかりませんから、戸惑いするのではありませんが、いずれにしてもこういう問題についてどう思います。いままでやかましくいって、排気口から出る基準は、使用中のものは五・五％で押える、こういっておる。そこまできめたけれども、実際は守れないのです。はっきり言って守っていないのです。検査のときだけネジが何かちよつとゆるめたり締めれば、この五・五％よりもつとつきくできるというのです。それも知っていらつしやる。ただ、しかしそのままで走らないものだから、検査が終ればまたもとに戻して走るといふ、そういうのが日本の政治と現実の離れだろつと私は思つておるので、この一つの問題だけでこたわつておるわけではありせんけれども、もう少し真剣に取り組んでいただきたい。

なるほど運輸省とすれば、おまえの言うように上そのほうまで口出しはできないのだといふことになるかも知れませんが、少なくともこういう問題をやはり一つ一つチェックして、着実にこれをやつていかなければ、どこまでいつたつてできませんよ。これはいづれ通産を呼んで聞きますが、これは大臣に聞くまでもないでしょう。御答弁いただいてもしょうがないでしょう、まさに排気ガスがとめられないのと同じような答弁になると思ひますから。これはもう少し——もつとも整備部長、何か私の言ひ分に対して言ひ分がありますか。あつたらお聞きしましょう。そうでないといふ主観でないからね。

○隅田説明員 ただいまの先生のお話の、いわゆる使用中の車の五・五％の問題でございますが、これは實際上、確かにエンジンのアイドルスクリーンというもののネジの締め方でもつてこの数字は変わつてまいります。そこで、御指摘のようにこれを操作することによつて濃くもなれば薄く

もなるわけでございます、五・五％以内にさせるといふ線をきめる場合に、われわれは、実際上車がどうなるかといふことにつきましては十分な調査をいたしまして、その結果、一応五・五％という数字をきめたわけでございます。しかし、同時にユーザーがそう簡単にいじるようなことになつてしまつたならば、先生御指摘のような弊害が出るわけでございますので、メーカーの段階につきましては、これはもつと低い四・五％という段階で基準が定められておりまして、設計の段階からこれに適合するようにしてございます。

それからもう一つは、古い車はちよつと全部直せないのでございますが、そのアイドルスクリーンという調整のネジがそう簡単に調整ができないように、結局ストップをつけるということになつてございまして、調整範囲がむやみやたらに広くなつていふやうに、非常に狭い範囲の調整しかできないやうに、現在メーカーの設計を全部変えておられます。そういう意味で、規制の行なわれ始めた直後におきましては、確かに先生の言ひやうな事実があるいはあつたかと思ひますが、最近につきましてはそういう点は改められて、比較的少なくなつてきておると思ひます。

○久保委員 いま、新しい車については四・五％とおつしやいましたね、アイドルの場合、アイドルではなくて、小さな場合は、いまの基準は二・五ですね。

○隅田説明員 先ほど規制のお話をしたときに、実はちよつと省略をした部分がございます、新車につきましては、特別のフォアモードという詳細なばかり方をした場合、すなわち標準運転状態における全部のガスをとつたやうな場合でございます。この場合は二・五％でございます。

それから同時に、使用中の車に対して五・五％という規制をやりましたときに、先ほど先生お話のやうに、自動車の性能をもとからちやんとできるやうにしておきまふと、ユーザー段階で非常に迷惑しますので、新車につきましては、メーカーの段階で四・五％という低い数字で押えてあ

ります。そういう意味で、最近では設計がすでに変わつてきておるといふやうに御理解を願ひたいと思ひます。

○久保委員 外国の話で恐縮であります、アメリカではどうなつておりますか。

○隅田説明員 アメリカでは、全州で統一した車両検査というものが行なわれておりませんものから、ただいまお話しのアイドル規制という形のものはまだ現在行なわれておりません。メーカーの段階における問題は、日本で申しますと二・五％。これははかり方が実はアメリカのやり方と日本のやり方とちよつと違つたので、直接の比較はしにくいのでございまして、大体似たやうなレベルの数字で定められております。

○久保委員 たとえば、カリフォルニアあたりでは二・三％ということになつておりますね。将来は、何か一・〇％ということになつておりますね。日本の車はその基準に合わせて向こうに輸出しておるのでしようね。これはやればできるものだと思うのです。そういうものについてどういふやうに考えておりますか。もちろんはかり方にはいろいろ違いがあると思うのですが、ただ何％といふ場合には、出てくるころのそのものから、はかり方いかんによらず、おそろくこれは結果でしようね。だからわれわれは、何かアメリカのほうは非常にきびしくて日本のほうはまだゆるやかだ、こういうふうに思ひますが、そういうふうにとつてよろしいのでありますか。

○隅田説明員 一酸化炭素で比較をいたす場合は、はかり方、すなわち標準の走り方の設定がアメリカと日本とは違ひます。アメリカの場合は、やはり相当高速といふことを条件にしておりまして、はかるるときにも、高速運転をさせた結果ではかつております。日本の場合には、四十キロといふやうな都市内速度を標準にしておりますので、いわば低速型の測定条件になっております。そういう意味で、直接的に比較することは一応むづかしいのでございまして。しかし、大体大ざつぱりに申しまして、一酸化炭素につきましては、日本

の車はそのまま向こうに行つて合格しております。国内のものとは変わつておりません。違ひますところは、日本の車につきましては炭化水素規制が、現在においてまだプロパイ関係の装置をつける部分だけございまして、排気ガス濃度のほうはまだ規制になつておりません。ロスアンゼルスにありますカリフォルニア州においては、炭化水素がすでに規制になつております。そういう意味で、炭化水素規制で若干の差異がございまして、これも技術的に申しますと、高速状態の測定モードで行なわれた状態に対しての炭化水素対策と、それから日本のような中速と申しますか、低速関係でもつて測定された場合の炭化水素対策とは、技術的に実は違つたところが出てまいります。アメリカで合格させようとするやり方を日本に持つてきても、必ずしも得策でないといふ場合が出てまいります。

そういう意味で、炭化水素対策が日本と若干違つております。そういうやうな日本からの輸出車、日本では合格しないといふものも出てきておるわけでありまして。

○久保委員 話のついででありますからお聞きするのですが、何で日本では四十キロを標準にして測定をなさるのでしようか。この速度と排気ガスとの関係はもろんだいにあると思いますが、四十キロというのは、いまの日本の状態からいって、非常に適切だとやはりいまでも思つていらつしやるかどうか。

○隅田説明員 これは世界的に大体共通の考え方でございますが、排気ガス規制をやるための標準走行状態といふのが、大都市内走行をベースにしてもものを考えてまいります。わが国の四十キロという線考えたフォアモードといふ測定方法は、規制を始めるときに、運輸省の研究所が新宿と東京との間を走行するといふ実際の走行状況といふものを何べんとなくやりまして、その際の平均的な自動車の走り方、加速がどのくらい、減速がどのくらい、定常走行が何キロぐらいでどのくらい、信号でとまる状態がどのくらい、これを



全部やりまして、それを標準のモデルとしてつくり上げたのが、現在のフォアモードシステムでございます。ですから、最高速度が四十キロになっているのは、交通制限等から考えて当然のことになるわけでございます。

アメリカの場合も、ロスアンゼルス市内でカリフォルニア州が規制をきめましたときには、やはり代表的なロスアンゼルス市内の道路を何本となく走って、この場合にはセブンモードをきめております。このセブンモードの場合には、先ほど申し上げたとおり、日本で申しますと八十キロぐらいの最高のところが採用されております。

○久保委員 この許容基準をきめたのは、たしか四十三年かと思うのです。その後、四十四年にこれを改正していると思うのです。これは、最近の自動車と道路の関係では、たいへん短い時間の間に変わって来ているのです。だからこれはもう少し、私は数字や技術的なことはよくわかりませんが、感じとして、こういうものは年々検討を加えていくことが必要だろと思つてます。そうでないと、何か一つきめたらそのままずっといく、それで進歩もなしまた実情にも合わないことになるので、これはぜひそういうふうに考えていくべきものだと思つてます。

〔宇田委員長代理退席、委員長着席〕

それからもう一つ、この問題で一応結論的に話を申し上げたいのは、どうも排気ガス基準を守り問題については、運輸省サイドでは完全でない。これを守らせるといふサイドでは、運輸省はどうもかなり力がなさそうに思いました。これは通産省に権限があることではあります。少なくとも守らせる責任は運輸省にあるというのを忘れてはならないと思つてます。ところが、どうもあなたのはうは、保安基準を検査のときだけ通過すればいいんだというので、そんなのは形式的な、官僚的なと言つてはたいへん失礼かもしれませんが、そういう考え方がありまして、国民的には何の利益にもなりません。だからどうしたらそれを日常ずっと守らせるかの問題が大きな問題な

んでありまして、検査が問題じゃないのであります。そんなことは、私から説教がましく申し上げる必要はないと思つてます。この次の機会までに通産とも打ち合わせをして、あるいはこれは警察もあるでしょうが、そういうほうとも打ち合わせをして、これは結論的にどうするか、お答えをいただきたいと思います。きょう結論をもううけにまいりませんから、これは運輸大臣にも特に申し上げておきます。

次は、整備のほうではないのであります。地方におけるバスの運行についてであります。過疎地帯における交通、これは鉄軌道も含めてであります。かなり深刻な問題があります。いま過疎を食いとめる手段が適切なものがないときであります。交通のみを単独で維持するわけにはなかなかいかない面があることも重々われわれは承知しております。しかしながら、国民生活上一番土台であるべき国民の足が、企業サイドの見方、考え方から運行がやめられていくこと自体問題だと思つてます。もつとも政府では、何かの助成を過疎地帯対策というか、運輸省も助成をしていくわけではあります。これは実情からいって完全でないことは御承知のとおりであります。

そこで、この問題はあとにしまして、現実についていう地方に参ります。現行の道路運送法なり何なりというものが、大きな企業によつてじゅうりんされていく事実がたくさんあります。実情を聞いてみれば、やむを得ぬというか、非常に気の毒だというか、これもあるわけでございます。しかし、公共的な輸送機関として、かつてに運輸を休廃止しているものもあるのです。たとえば、岡山県の中鉄バスのごときは、長い間ストライキをやつたあげく、いま平常に戻つたのであります。バスの運行はいまだに平常に戻らぬ。戻らぬまま、実を言うところ運送局に対して休廃止の申請が、現状を認識する形で提出されていくのです。なるほどそういう手順は手順でありますから、一応理解することもやぶさかじやありません。

けれども、現状はかつてに休廃止しているのです。そして何カ月も休廃止している。しかも、これは少しばかりではなくて、全車のうちの大体二割五分くらいは休廃止しているのです。その現状を認識させるような形で休廃止の申請が出てきています。陸運局は、法律のたてまえ上受け付けなければならないわけはございませんから受け付けていますというのです。片方では、法律を守らぬで休廃止する。これは運輸大臣の認可が必要なんです。だが、これは認可を受けないで現実に休廃止している片方では、法律に基づいてきたから書類だけは受け付けておるのです。

これは、なるほど陸運局長の身になれば、たいへんハムレットみたいで容易でないとは思つけれども、そういう守れない法律というのとはどこからきているのかという問題です。これについては、すでに自動車局長も御承知のとおりだと思つてあります。運輸大臣にお聞きしたいが、そういう法律を守らぬような企業に対して、いまの法律は何の処罰の手段方法もないにひとしいのです。これは単に中鉄バスばかりじゃありません。各所にこういう問題が出てきつてあります。言うならば、政府の施策の貧困からくるこの法律無視だというふうには私は見ているのであります。これに対してどう思いますか。

それからもう一つは、これも自動車局長はすでに御承知だと思つてあります。高知県交通バスの問題があります。私は両方の地域に昨年行つてまいりました。一応軌道に乗つたかと思つたのであります。御承知のように、高知県交通バスは株主総会を開いて会社解散の手続をしようとした。しかし、これはもちろん効力発生には運輸大臣の認可が必要であります。効力は発生しないにしても、いまや政府のそういう認可、許可というものの何の威力があるものかというものが片方に出てくる。だとするならば、實際上企業としては次の手段に移るだろうと思つてます。これに対して運輸大臣はどう思いますか。

高知県交通につきまして、ただいま先生御指摘のような過疎地域における一つの事例といたしまして、非常に問題が残つておることは御指摘のとおりでございます。その中でも特に休廃止の問題につきまして、私どもは岡山県におきましても、また最近の高知県におきましても、地元の陸運局長といたしましては、申請が出てきたものは一応受け付けてはおりますけれども、それをそのまま処理をいたしません。地元の県知事さんと、住民の足を確保するための必要最小限度の路線というものはいかにあるべきかということを、関係の町村長、そういう方を加えてひとつ十分協議をして、そしてその結果やむを得ざるものは廃止をするあるいは休止をするということもやむを得ないが、住民の足の確保のために必要なものは、何らかの措置を講じてこれは維持しなければならぬということ。で現地を指導してまいつたわけでございます。が、不幸にして岡山県の場合まだ結論を得ておらないわけでございます。私どもとしては地元の知事と町村長をまじえて、陸運局長が十分その足の確保という観点から、いわば再建計画と申しますか、そういうものを立てるよう指導をいたしているわけでございます。

高知県につきましては、お尋ねのように、私どもも、近く会社を解散して全線廃止をするという動きがあることは情報として得ております。そういうことのないようにという地元の方の陳情も、先般受けつたわけでございます。この点につきましても、私どもは住民の足の確保でございますから、ただ会社の採算あるいはその他の都合だけで、これを安易に廃止するということとはもとより許されることではございません。これも高松の陸運局長に再三連絡をいたしまして、地元の足の確保という立場から、県知事ともよく連絡をして至急再建計画を立てるようになさう。高知県交通バスにつきましては、実は一応の再建計画を立て、民間に一部譲渡する、一部は町村に譲渡する、一部は退職者の方が新たな組織をつくつてそこで運営をするというふうなこともやられまし

て、ある程度軌道に乗りかけておったわけでございませうけれども、何ぶん借り入れ金が非常に多くて、金融面の点から、主として債権者サイドにおきまして、解散もやむを得ないというような御意見が出ておるやに聞いておりますが、私どもとしてはあくまでも住民の足の確保という立場から、両件とも県知事その他関係町村長と十分協議して、再建計画を立てるように指導を現にやっておりますし、また今後もそれを続けたいと思っております。

○橋本国務大臣 事実問題については自動車局長から御答申を上げましたが、基本的な問題であります。御承知のようにこれは岡山県、高知県だけではなく、各地において地方交通線、いわゆるバス及び軌道等について、これは国鉄も含めて問題がたふさん出てまいっております。これは去年から当委員会におきまして、この地方交通線が国民生活に密着しており、かつまた存続を必要とする場合は、その企業だけが責任を負うということとはなかなかむずかしくなってきたのではないかと。やはり企業としては、とにかく企業自体が存続し得なければならぬのでありますからして、したがって、親方日の丸のようなやり方ではやらないといふところに、一つの悩みが私企業においてはあつたわけであります。

そういう意味において、御承知のように四十五年度から実施されました、これは交通だけではありませうけれども、その他の問題を含めて、過疎地帯に関する特別立法がなされましたが、もちろんこれを拡充していくことも必要であります。同時に、一般交付税にいたしても特別交付税にいたしても、そのような地方の地域、これはもちろん交通だけではありませう、一般の地方住民の生活を維持し改善するための一般会計からの交付金の制度であります。ただ中身が、従来の規定に従っているいろいろな積算の根拠がありませうけれども、そこでたゞいまもお話がありましたように、最近はこのような社会情勢の変化に従つて、地方交通線問題が非常に問題になってきたお

りから、やはりこういう問題が過疎地帯振興法だけではなく、交付税全体の中でも考えらるべき性質のものではなからうか。もちろん、この交付税は社会資本等にも使われるわけであります。その地域における住民の利益増進その他にも使われる。

こういう意味において、もっと根本的な問題を解決いたしませんと、許可をいたしたからして、したがって、それは損害がいかにあつてもやらなければならぬというわけにもいきませうし、もちろん運輸省としては地方交通線を確保するために、たゞいま自動車局長からお話を申し上げましたように、地方の関係者に対してできるだけ地方の交通確保のために協力してもらいたい、何らかの方法で再建を講じてもらいたい、こういうようなお願いはできますけれども、積極的にどうするといふことは、なかなかむずかしい問題があります。

そういう意味において、これはもっと根本的な問題として考えていかないと、随所にこのような問題が出てくる。かように考えまして、この地帯に対しては、十分われわれは前向きでもって検討していかなければならぬ問題である、かように考えておるわけであります。

○久保委員 いろいろお話がありました。即効薬的なものはお答えの中からはあまり出てこないのではありません。私はいまの時点でまずはっきりしていきたいのは、法律がじゅうりんされておる現実をどうするかという問題、それから、たとえは高知県交通バスがきのう解散決議をしたというような事態は、単なる地方陸運局長の権限にまかせておくというような事態ではなくて、大臣の答弁されているように、これは政府自体の問題に引き上げなければ解決の方法がないのだからと私は思うのです。この地方交通をどうするかという問題は、早急な問題です。その中には一つ、自治省からも来られていますが、あとから自治省にもお尋ねしますけれども、地方自治と交通の問題はどうあるべきか

という問題がある。いずれにしても法律を無視して休廃止されている地区の住民はどうするののか、解散決議をされた地域の交通はあしたどうなるかわからぬという不安におののいておる、この現実をどうしたいのかという問題を、ぜひ考えてもらいたいと思うのです。それには、お話にもありましたように、融資がとまるといふのが悪いのなら、融資の方法は政府として何かあるのかどうか、金融の道がつけられるものかどうか、これはどうですか。

○野村政府委員 金融関係の融資の問題については、私どももいたしましては、たとえば高知県交通の例で申し上げますと、四国の主たる銀行といふものがありまして、ここが相当の債権を持つておられるといふことでございまして、ただ、政府といたしましてこれに対して何らかの緊急融資でできるかどうかといふことにつきましては、私ども、やはり政府の融資の条件といふものがあろうかと思ひますので、これはこの会社の財務内容等を十分調べませんと、いまここではっきりした結論は申しかねるわけでございまして、緊急融資といふようなことにつきましては、十分そういう財務面等を検討して、直ちに至急研究をいたしたいと思つております。

○久保委員 じゃ、中鉄バスの許可なくして休廃止する問題について、陸運局長からたびたび注意はしているようでありますけれども、運輸大臣としてこれは警告を発して、行政指導を強力に行なう必要があると思ふのですが、これはどうですか。

○橋本国務大臣 お話しのうちに、これは運輸省の認証がなければ休止はできないわけでありませう。理屈はそのとおりでありますけれども、企業側からしますれば、じんぜんとして役所が何らの策も持たずしてそうして半年にもなるということになるわけですから、決していいことではありませうが、さようなことをやつたのでありませうが、これに対しては十分私のほうからも警告をい

たしたいと思ひます。

ただこの際、これは運輸省だけじゃなくて自治省にも考えてもらわなくてはならぬことは、このようないふことは、二の例ではありませう。これからかなり全国的に出てくるのではなからうか。そこで、地方の交通線はだれが確保するのか。国鉄の場合にはもちろん国の関係でありますから別であります。私企業がやっているとすればバスもしくは軌道に対してはどうしてやればよいんだ。たとえば、高知県の場合においては大体約十億をこえるような借金ができておるわけであります。したがって、単なる金融措置をやつたからといってこれは改善されるものじゃありません。借金と利子がふえていくだけであります。これは企業としてはなかなか踏み切れないところだろうと思ふ。であるから、最小限度これだけの交通線は必要なんだという、その地域のいわゆる自治関係者がこれをする場合には、何とかしてやれるような道を考えてやらなければいかぬ。たとえば四十五年度におきましては、この高知県鉄道ですか、バスですか、これに対して町村は、四百八十万を交付税の中から助成金を出してゐるようであります。けれども、四百八十万程度のものでもこれが抜本的にできるなら問題はありませうけれども、できないからこのような結果になつてきた。したがって自治省としても、これはもちろん福祉事業その他に対しても重要ではありますけれども、こういう国民生活を維持していくという交通問題に対しても、もっと本格的に積極的に考えなければ、だんだんこういう問題が重大化してくる。もちろん政府も運輸省としまして、過疎地帯におけるところのバスに対しての助成をやつておりますが、これだけではもちろん十分ではない。国、地方がお互いに考えて、また企業関係者も十分にこれは調和の精神によつて考えて、そうして何とか地方の交通線を確保する、こういう基本的精神に立ちませんと、この問題はだんだんむずかしくなつてくることを、私は心から心配をしておるものであります。



○久保委員 自治省にお尋ねしますが、いまお話が出てまいりました地方における交通対策として、何がしかの助成等もそれぞれの自治体が企業にしている、あるいは企業自体をやっていることも御承知のとおりであります。いまやっている対策は特別交付税で見ただけでありますか。それとも何かもつとほかに特別な融資もあるかもしれないけれども、いま運輸大臣からいろいろとお話がありましたが、将来の地方交通のあり方について、自治省はどう思っているのか。――あなたも課長さんですか。課長さんで答弁できますか、いまの方針は、できますね、自治省の代表だから。

○篠原説明員 過疎対策のバスにつきましては、ただいま大臣からお話ございましたように、この問題は国、地方が協力して措置しなければならぬものだと思っております。

現在自治省として措置いたしておりますのは、先生からお話がありましたように、特別交付税で一部措置したものでございます。大体これは運輸省の所管で、路線維持費の補助費が二分の一の国庫補助金でございますが、その裏負担につきましては、特別交付税で考慮いたしております。

それから、民間がバスを廃止いたしました際には何らかの足を確保しなければならぬという観点から、家用自動車と共同使用するという方式とかあるいは有償運送するとかいう、現行の運輸省の法規の範囲内において自動車を活用いたしておるわけでありまして、その車両取得費のために、四十五年度からその財源に充てるための過疎債が認められるようになりました。で、四十五年度の実績として、実際に町村でいわゆる過疎バスという車両を購入いたしましたのは十七台ございまして、これは過疎債です。一応借金にはなりますけれども、将来の元利償還金は五七%交付税で措置されるようになっております。この算入率のことにつきまして、現在国会で審議中でありまして、交付税法の一部を改正いたしまして、この五七%を七〇%に引き上げる法案を現在検討中

でございます。

そういったしますと、過疎債で車両を購入いたしました場合に、そういった元利償還金について相当財源措置がされるという問題も出てまいります。それ以外に、別途問題は、車両購入とかいう施設費の調達以外に、やはり地方団体を最も圧迫しておるのは運行費かと思っております。で、四十六年度の予算要求におきまして、そういった過疎地帯における市町村が行ないますバスに対して、定額で百万円を補助するという要求を自治省からいたしましたのであります。残念ながらこれは認められませんでしたので、今後ともこのような過疎バスにつきましては、国、地方が協力してやっていかなければならない。そういう観点からいたしますと、やはりそういった過疎バスの運行費に対しては、民間については路線維持費が出ておりますが、地方公共団体が直接やるものについては何の助成もできておりませんので、今後こういったものについても、国庫補助の支出をぜひ実現するよう努力したいとともに、その裏負担については、また路線維持費と同様に交付税等で考えるところかという方法も考えられると思っております。

現時点において、そういった国庫補助の状況がまだきまらない段階においては、交付税でどうするかということまでは入り得ないような状態になっております。

○久保委員 時間でありましてからそろそろ終わりにしますが、いづれにしましても、いま起きておる地方における交通の問題ですが、さしあたり、いま私があげたようなものについてどう処置するかということは現実的な問題でありますから、陸運局あたりにある地方陸上交通審議会、こういうものに対しては、その中で強力な権限というものは体制をつけて、その中で具体的にケース・バイ・ケースで処理されていくというふうなことが必要だと思っております。この問題については、こういうものを活用することを考えていないのかどうか。これでは開店休業にひとしいのではなからうかと私は見ているのです。予算的にもそうだと思

うのです。これは単に政策を議論するところじゃない。政策は運輸政策審議会というものができております。そこでやってもらえばいいのでありまして、地方陸上交通審議会というのはそういう問題をどう処理するか、地方におけるケース・バイ・ケースの具体策を練ってもらおうとところだというふうにおかれれば了解しておる。この点についてはどう思われるか。

それから、もう一つは金の問題になりますが、たとえば自動車新税、自動車重量税法が提案になっております。これなどは、私どもは結論的には自動車新税には反対であります。いまのような取り方と分け方について私どもは反対なのであります。特に、これはあらためて申し上げなければいけません。自動車から金を取って道路につぎ込むという、そういう矛盾した悪循環みたいなものをこれからどうやらやってくるという自体に、私は問題が一つあると思う。その問題は別として、少なくとも地方における国民の足をどうするかというところのほうにこの資金を回すというのであれば、多少救われると思うのです。こういう問題については全然考えておられないかどうか。二点目です。

三点目は、大臣もおっしゃるように、地方交通はどうあるべきかの問題を基本的にやはり解決しなければならぬ時点だと思っております。いま私企業でやっていくという話が出てきているのであります。何かとせいかいという話が出てきているのであります。その前に、地方交通を確保する最終的な責任者というのはだれか。地方自治体であるのかどうか。そうだとするならば、いまある運輸行政の中で、地方自治体は何らの発言権も持っていない。この事態を解決する必要があるのではないか、こういうふうにも思われるのであります。

さらにもう一つは、総合的な地方交通というのをやはりケース・バイ・ケースで考えていく、そういう制度を今後考えていくべきだと思つて。運輸省が、単に私企業では限界がある、これはおっしゃるとおりです。限界があるから、公企業として

最終的にはそういう交通を守るのかどうか。そういうものをやはりきちんと整理しなければ、政策が具体的に出来ぬではないかと私は思っております。この点は運輸大臣から御答弁いただきたいと思つて。全体的な地方交通をどうするか、こういう問題だと思つて。それにやはり基本的には地方交通と自治体との関係はどうあるべきか。いまこれは何にも権限もございませんから、くちばしもしないから、そういう権限――たとえばタクシーをある市町村で許可するにしても、その市町村長は何らくちばしもしないことはできません。これは一つの例であります。バスの運行についてもそのとおりなんです。そういうことでこの企業がやれなくなつたときに初めて市町村段階、地方自治体で持てといつても、これはちよつと話が違つたのです。その辺の整理をどうするかということがやはり一番大きな問題でもあらうと思つて。すね。

それからもう一つは、単に私企業としてやる限界はお話のとおりあります。現実にとおりです。公の企業というものは国鉄を含めてどうあるべきか、これも整理しなければならぬと思つて。そういう点についてぜひ早急に方向をつけるべきだろつと私は思つて。いかがでしょうか。これで質問を終わりますが、お答えをいただきましたかと思つて。すね。

○橋本国務大臣 先ほど申し上げましたように、いまわれわれは交通というものを対して、一応根幹交通機関と地方交通線というものを考えております。これは国鉄だけではありません。全体についてそれは考えざるを得ない。もちろん運輸省が許可を与えましたが、それは許可可を与えた一つの基本的な方針は、過当競争におちいらぬようにというのがある理由でもあります。あるいはまた交通安全といふことも、運行上の安全を保持する、こういうことも許可可の一つの事項であります。もう一つは、もちろんその会社なりあるいは公的機関なりが適正な企業を行なえるような状態に指導するというのも一つの方針ではあり

ます。

しかしながら、先ほど申しましたように、最近の情勢は非常に変わってきておる。自動車が増加したこと、道路がよくなつてまいりましたために、地方鉄道あるいは地方バスが負うべき地位がだんだんと低下してきておる。それを利用する者がゼロになつたら、これは問題はない。しかしながら、やはり一般的には、通勤あるいは通学の場合にはこれは利用されておるわけでありまう。したがって、やはりこの地方交通機関の必要性はあるわけでありまうが、しかしながら、ただいま申しましたように、かなり情勢の変化によって企業状態は悪くなつてきておる。たとえば高知県の場合は、おそらく六年間もしくは七年間は無配の状態であつた。もちろんこれは経営上の不手ざねもないとはいへまうまい。しかしいづれにせよ、その交通機関がその地域住民にとつてどうしても必要であるならば、最小限度のものは残さざるを得ない。

その残すためにはどうしてやればいいのか。たとえば先ほど申しましたように、十億円の借金があれれば、その利払いだけでも六、七千万円の金がかかるわけでありまう。ところが四百八十万円を、市町村がない金をしぼつてそうして市町村から出してあげるといふことも、これはありがたい話ではあります。これじやとてい再建はできない。であるから、自治体自身も、いわゆる交付税の内容が、たとえば道路の助成金、あるいは福祉事業、あるいは災害等というものを含めてやつておるのですが、この地方交通線も国民生活に密着しておるのですから、そういう状態は、一種の道路に対する助成あるいは災害に対する助成と何ら異ならないと私は思ふ。しかしながら、そこまで突っ込んで考えておらぬわけでありまうが、政府全体といたしましても、運輸省あるいは大蔵省、自治省を含め、この問題は真剣に取り組まなければ、だんだん大きな問題になつてくるのじやないか。単なるいわゆる過疎地帯の山村の問題じやないのではありません。先ほどは山村の過疎地帯のこと

を言つておりますが、そうじやない。全体の地方交通線を考えなければ大問題になつてくる、かように私は申し上げたので、この点はわれわれも真剣に討議を進めてまいりたい、かように考えておるわけでありまう。

○野村政府委員 ただいま大臣から基本的な御答弁がございました。私、事務的な問題を補足させていただきます。

地方陸上交通審議会のほかに、実は今年度の予算の原案で、さらにきめこまかい過疎バス対策をやりますための過疎バス対策協議会というものを、できれば県ごとに設置したいという要求をいたしております。これを政府原案では認められておらず、これを活用して、地方陸上交通審議会よりももう少しきめのこまかい、市町村住民を入れた協議団体をつくつていきたい、そしてそういう廃止すべきものと残すべきものを区分けしていくというようなことをやりたいと思つております。

それから、新税の問題につきましては、これは私も運輸省の職員といたしましていろいろ検討いたしました。が、あつた新税というものが設けられれば、当然これについては過疎バス等の補助金もお願いをしたい、それからバスターミナル、トラックターミナルというような交通機能施設の投資のほうにも回してもらいたいというお願いを申し上げたわけでありまうが、これは残念ながら現在の案には入つておりません。

それから、地方自治体の長の道路運送事業に対する権限と申します。これにつきましては、現在私ども、自治省それから行政管理局との間でいろいろ話を進めております。中、今後の法律の改定、道路運送の改正にあたりましては、都道府県知事の意見を聴取する、あるいは一定のバス事業等につきましては都道府県知事を經由する、そしてその申請書を出させるあるいは処分をするというような方向で検討を進めております。そういうことによりまして、住民の声を都道府県知事を通じて反映させるという施策を講じてまいりたい

い、こういうふうと考えております。

○福井委員 次に田中昭二君。

○田中(昭)委員 わが国の交通事情も年々たいへんな混乱を来しておる。さらに交通事故の件数もたいへんな増加でありまして、車両の状態も飽和状態ではないか。そこに起つてくる問題は欠陥車問題、排気ガスの公害問題等が起つてきて、アメリカでもマスキー法案のようにきびしい規制を考えております。モータリゼーションに対する警告になつておるわけでございますが、この自動車整備事業の重要さというものが新たに認識されなければならぬ。この整備のための車検制度は、イギリスとわが国がやつておるわけでございます。この状態を見ますと、この車検制度を定着して確保する車検制度をつくらなければならぬ、こう思つております。そこで、ただいま提案になつております法案について二、三お伺いしたいと思います。

現在民間車検で、いわゆる検査を三割程度行なつておる。これを四十八年度までに七割近くまで拡大したい、そういう計画であります。この民間車検の拡大政策をこの法律によって進める根拠は一体何なのか、お伺いしたい。

○野村政府委員 お答えいたします。御承知のように、最近における自動車需要の伸びというものは非常にスピーディーで、かつ広範なものがございまして。また一方、民間の整備事業者の技術水準等につきましても、遂次これを整備いたしておる。したがって、膨大になつていきます自動車需要と、これを分解整備をいたします整備関係の事業とのバランスというものを考えますと、私どもは、これだけ施設及び技術者がそろつた民間の整備事業を活用して検査を行なうということは、非常に有効な措置であると思ひます。技術水準を高めつつこれは活用していくというのをとりたいと思つております。

いま先生がおつしやいました四十八年における七〇%を民間の手にゆだねるといふのは、もちろん私どもの努力目標と申します。計画でございます

まして、これは所要の設備及び技術者の整備と相まって実施していくことで、これは一応の努力目標といふことで考えております。その目標を目標にいたしまして、極力民間の技術、能力を活用したい、こういうのがこの趣旨でございます。

○田中(昭)委員 車検の状態が一步前進であることは認めますが、四十八年度までに七割近くは拡大することは努力目標。私は言つておきますけれども、たまたま、いままでの政府のいろいろな発表が努力目標で、それに合うような現実の状態かどうか。その努力目標も、一年経過すればあやふやになつてしまふ。例の排気ガスの検査についても、私、指摘しましたように、ステッカー作戦がとられたときには、全部の経過車についてやりました。いふたものが実際できない。そういう問題がございまして、私は努力目標にしていても、その計画目標がどのように進められていくものか、事務当局の考えと大臣の所見を伺いたい。

○野村政府委員 私どもといたしましては、七〇%民間に車検拡大を目標にいたしまして、これにはやはり整備技術の向上ということございまして、それから、総合的には施設、民間における整備事業者の方々がそれだけの施設を確保するということが、それから、それに応ずるところの技術者、整備に従事する技術者の養成の確保ということございまして、これは私ども、今度の法案でお願いいたしております。したがって、施設の共同使用とかあるいはある程度の検査員の兼任というようなことをやりまして、私ども、あつて努力をすれば達成できるというふうなことを考えております。

○橋本国務大臣 民間車検工場のいわゆる指定工場を増大していくためには、いま自動車局長から話があつた点もありますが、同時に、一つは工場で働くいわゆる従業員といふ点も、整備士を含めてこれらの待遇改善の問題、いわゆる労働条件等が改善されないと、やっぱり人が集まらない点もあると思ひます。それらについては、一つは、現在指定工場に対しては、正規の資格を

持った者が一名もしくは二名という制度になっておるようでありますが、これは自動車の安全及び整備の充実から考えますと、もっと強化していく必要があるでしょう。しかし、それにはまず前提として、いわゆる整備士の養成ということ、これをひとまず先ほど来申し上げましたような方法で積極的に進めてまいり、こういうことによつて、やっぱりしっかりと指定工場を増大していくところにある基本的な考え方を置きたい、かように考えております。

○田中(昭)委員 もう一回お答え願いたいと思ひますけれども、この法律をつくつてそういう方向に持っていくという目的の根本的なものは何ですか。それが一つですね。それを簡単に言つて下さい。

これからさらに、いまの拡大するという方向がわかつたわけですから、当然車の増加、保有台数の増加といふことが、そういうものとの関係上軽自動車、これも車検の対象に入れる考へであるかどうか。私、簡単に質問しますから、簡単に答え願ひたい。

○野村政府委員 お答え申し上げます。中小整備事業者の能力の増進をはかつて、そういう方々が共同化を推し進めることによつて指定を受けられるような体制にしやすくするということが、この一つの大きなねらいでございます。

それが第一点でございます。これから、第二点の軽自動車につきましても、これは近く検査対象に取り入れることは考へておりますが、それは今回の法改正とは直接の関係はございません。

○田中(昭)委員 軽自動車の検査は、いつを目標にしておりますか。

○野村政府委員 これは先般大臣からお答え申し上げましたが、私どもとしましては、現在四十八年度を目標に検査の対象に取り入れるということです。これも施設と人員の確保ということが先決でございますので、そういうことを考えながら準備を進めておりますが、大臣には、これをできるだけ早く繰り上げてやるようにしろという御指導を

いただいております。私どもそれを体して努力をしたいと考えております。

○田中(昭)委員 四十七年にやりたいというようないまの大臣のお話、私、直接聞いておりません。ものだからいまのような質問を繰り返すわけですね。けれども、事務当局としては四十八年を目標にすれば、こういう食い違いがあつてはいけなかつたと思ひます。大臣のその確固たる時期をひとつお聞かせ願ひたいと思ひます。

○橋本国務大臣 四十八年というのは、審議会を通じて、せんだつて計画をする際に四十八年度を目途とする、こういうふうに段階的な方針をきめたわけでありまして、昨年の暮れの公害国会等にかんがみまして、できるだけ早くこれを実施できれば、少なくとも排気ガスに対する処置もある程度可能である、こういう意味において、もちろんこれは半年縮められるか一年縮められるかは別問題ですが、何としても幾らかでも早く実施したい。

そこで目標であります。四十七年度目標でやってみる、そのためには整備士あるいはその他の問題もあるけれども、それらを十分に検討して、積極的な姿勢をもつてやりなさい、こういう指示をしたわけでありまして。

○田中(昭)委員 そのことだけここで問答しておつても始まりませんから次に移りますが、私がいままで聞きまして中で軽自動車の問題を聞きましたのには、軽自動車が入ることによつて車検の事務が増大する、こういう問題を具体的にどう計画の中に盛り込んであるか、これが一点なんです。これは先のほうでまた時間があればすることにします。

ここで私は、先ほどの同僚議員の話聞いております。いま局長がお答えになつた中で、整備工場、指定工場のいわゆる車検上の立場だけでこういう整備をしていきたい、こういうユーザーサービスをやっていきたい、こういうように私は聞かせるのですが、実際ユーザーはその状態にどう応じていくか、それで満足なのかどうかと

いうような問題に一つもお答えがあつておらない。車の所有者は、その車検制度にどうついていけるか、こういう問題が一つ残りますが、今度の法案によりまして、当然認証工場から指定工場にどんどんふやしていくわけですが、ふやすことによつて整備のレベルのダウンといふことが、そういうものが起こつていきやしないか、それが交通事故等につながるのではないか、そういう点を心配するわけですが、その指定工場の条件の基準を、いまのままでできるのかどうか、そういう点についての見通しはいかがですか。

○野村政府委員 指定工場の基準といひましては、いまのままで条件でレベルをダウンしないようにしてこれを実現していきたいということが、私どものねらいでございます。ただ、これを実現するためには、中小業者等につきましてもなかなか困難な面があるかと思ひますので、そういうことで共同化を進めることによつて事業の適正規模化をはかり、企業の基盤の強化をはかり、同時に技術の水準を落とさないようにしていくという施策を講じていけば、実現できるものと考へております。また、指定整備事業以外の一般の認証工場につきましても、もちろんこれに依存される業者の方が非常に多いわけでございますから、こういう方の指導についても十分遺憾のないようにして、こういう方の整備を受けたものについては国が検査をしていくという体制で、両方建ててやって、伸び行く自動車の需要に応じたいというふうに考へております。

○田中(昭)委員 実際問題といたしまして、いま事務局で考へておるような三割程度の状態を七割ぐらいまで持つていく、そうしますと、大体指定工場だけでも一万二、三千ぐらいの工場を指定しなければいけない。そうすると、いま約六万認証工場がある。その中の一万二、三千ですか、四、五千ぐらいの工場が指定工場ということになります。そこで一つ指摘しておきたいことは、いわゆる残つた四万何千かの認証工場はどうなるかという事です。

大臣、私が聞いていたきたいのは、現在の認証工場並びに優良工場、指定工場——優良工場と指定工場とは同じような状態だと聞いておりますが、このような民間車検を行なう指定工場が、どういう状態で實際やっておるのか。現実には、先ほどから問題になっておりましたが、人も足らない、設備も惜りものである。具体的に申し上げますと、指定工場の指定を受けるために申請が出た場合、そこに備えつけられた設備、機械、器具、これは自分の系列会社、本店と言つたほうがよくわかるかもしれませんが、本店の指定工場から借りてくる。検査を通つてしまえばその設備は本店に引き揚げてしまふ。さらに従業員に至つては、いまの指定工場の検査をやつたならば、当然、条件を備えなければならぬ従業員が實際いない。検査員がいらない。器具もない。現場に行つてみますと、指定工場になることなんかもうごめんこうむる、金が要つて、そして実際問題としてできないのだ、そういう声も聞くわけです。

そういう状態の中で、一万五、六千ですが、その半分程度といひまして七、八千の認証工場からの指定工場といふものを考へておる。こういうことはどういふことになりますか。私は九州でも東京でも、その整備工場に行つて事情を聞いてみると、現在の段階でも民間車検場になつたくない、またできないと言ひます。人もそろわな。私はこの問題は、まあそういうことになれば脱法行為でそういうことはありせんというようなことも聞きますけれども、それでは、私は取り締まる行政官庁としてあまりにも実態を知らないことだと言わざるを得ないのですが、どうですか。

○野村政府委員 指定整備事業の拡大に伴ひまして、その監督をする体制の強化が必要なおことはお説のとおりでございます。したがひまして、私どもも逐年指定整備事業の監督要員の増員をお願いいたしまして、ある程度の増が認められております。四十六年度の原案におきましても六十人程度になるような状況でございます。これではもち

るん非常に不十分でございますが、監督体制を強化していきたいと思ひます。

先生の御指摘のような、もし検査時にそういう不正な行為があったという様なことがありますれば、これは私ももちろん厳重に処分をして、指定を取り消すという様なことをしなければなりません、もしそういう事実があったとすれば、まことに遺憾なことだと思ひます。

○田中(昭)委員 大臣、よく聞いてもらいたいのですよ。そういう検査のときに取り消した実際の例も聞いてきたのですよ。あくまでもそういうことを知らないと言ふのなら、あなたは毎日、新聞雑誌なんかのどこを見ているかと言ひたいのです。雑誌、新聞の投書欄等にもそういうことが出ておる。

大臣、私がお聞きしたいのは、現在の指定車検場が不備である、また実際問題として行なわれていない、そういう不当行為を正當化するために今度の法律を一応つくつたのじゃないか。それも大企業、系列会社の工場しか実際できない。二以上の事業場について今度の法案に認めるようになっておられますけれども、全国に六万のうちの五万何千とある認証工場の人たちは、ほんとうに赤字できゅうきゅうとしてゐる。ここであんな計画とかこうすべきであるとか、そういうことを言うよりも、現実の整備工場、認証工場、車検ができる指定工場、そういうものの状況はどうあるか、それを踏まえてでなければ法律がどういふことになりすか。先ほど設備の悪いところは改善命令を出すとか出さないと法案の上の質問がでておりましたけれども、それは、そういう改善命令を出すまでの期間に不備な設備で不備な整備をして起こつた事故はどうなるか。また、その事故が起らないようにするために、その整備ができるような現場の整備工場に実態がありますか。ないのに改善命令を出してもできるはずがない。それじゃ不良整備のまま車検を走ることになるじゃないですか。そういう点についてひとつ大臣、私がこう言つておることはうそじゃないのですから、

その上に立つてお答えいただきたいと思ひます。○橋本國務大臣 田中さんのお話、私もうそだと思ひません。そういう事実があるうと思ひます。これは監督行政としてまことに恐縮ではあります。

そこで、今度の法律では協業化あるいは共同化というのを新たに加えておるわけでありまして、これはどういう効果があるかと申しますれば、たとえば、それが一方において二つを合わせればしっかりと工場になり得るといふ形が出てくるわけでありまして、そこで、ここのAの工場にはこれだけの十分な施設がないけれども、それをBのほうにあるということになるれば、それを協業化して実質的には一つとしてつくられるというやうな、決して素質をダウンスさせる意味ではなくて、そういう協業化によつて質を上げていくという、中小企業の諸君が進んでいくためにはできるだけの指導的な、助成的な措置をやつてやりたい。しかし、これだけではもちろん足りません。やはりもっと根本的に考えなくてはならぬことは、今日のように人の命の安全といふますか車の安全、あるいは排気ガスの問題等考えますと、国としてももっと積極的にそれらの機械化に対する措置を考えていく。その点不十分であります。そこで、情勢の変化に伴つてやはり行政の上でも、従来通産省だけが近代化資金の適用をやつておられますけれども、私の個人的見解であります、が、そういう特殊な省、特殊な業種を持っておりますところは、自分自身である程度のものを考えていくというやうな財政的措置も考えていかなければ、本式にこれが徹底化することはなかなかできない。かように考へて、本年度につきましてもこれらについては努力をいたしました、残念ながら目的を十分達することができなかった。しかし、これは当然将来の問題としても処置をしていかなければならぬので、いわゆる質的向上をはかるためには、いま言つた法律の改正を必要とすると同時に、また機械設備に対して国がどういうめんどろを見てやるか、金融措置もありましょ

う、あるいは近代化資金のやうなある程度安いのをもつてこれを行はしめるということもありましようが、そういう総合対策によつて、この激増してまいり車検制度に対しては万全を期してまいりたい、かように考へております。

○田中(昭)委員 やはりまだ大臣のお考えの中にも、この場であたが私の言うことはうそでないと思ふという認識では、この法案の審議はほんとうにたいへんなことになりましよう。ここにある週刊誌にここのやうな投書が載つておりますから、読んでおきます。『昨年暮、中古車を月賦で買ひ入れた。一週間目からジョイント回リから、走行中に妙な音がきかんに出はじめた。買ひ入れたこの中古車、陸運局で車検を受けたものとばかり考へていた。しかし、そうではなく、民間車検であつた。修理工場へ持つていったらこれ、よく車検が通つたものと皮肉をいわれた。なるほど、この陸運局も整備工などの人手不足で忙しいことは分かつてゐる。そのために、民間の修理工場や、ディーラーに車検を委託してゐるのであるが、ディーラーなどは一日も早く、一台でも多く売り、早くお客の手に渡すのがサービスかも知れぬが、こんないい加減な車検があるとは買う方もいい迷惑である。』この辺ですね、ディーラーの問題も一つあるわけですね。『まして、車は走る凶器とまでいわれてゐるにもかかわらず、こういうことが堂々とまかり通つてゐるというところは考へただけでも、ゾッとします。このやうな状態で、陸運局へもつていって、文句の一つくらいは考へなければならぬ、あえてそれをしなかつたのは、事後対策について、その時のセールスマンの態度に好感がもてたからである。売りさすれ度にもモニター制度でも、運輸省は取り入れてみたかどうかと思ふのだが。』ここのやうな投書です。これは私は内容が、ただためにせんがための投書じゃないと思ふのです。そこでその問題、事実はいかういふことがあるという認識の上に立つて

そこで、条文のほうで聞いておきますが、今度の改正で、いわゆる検査施設については、運輸省令で定める場合には、二以上の事業場のために共同で使用することができるとするといふ第九十四条の二ですね。これは大体どういふことですか。

○野村政府委員 お答えいたします。

その具体的な要件につきましては省令で定めるわけでございますが、その省令の内容としてただいま考へておりますのは、第一に、自動車の検査設備について、共同使用をいたします当事者間における利用の關係が明確である、つまり甲と乙とが相互に利用するんだといふやうな關係が明確であつて、管理の責任者が定められてゐるといふやうなふに、相互の關係が明確である、維持、管理体制が明確であるといふやうな利用關係になつてゐることを一つの要件と考へております。

それから第二の要件は、共同使用にかかわるすべての事業場がある一定の地理的な範圍、これは距離、それから交通等に時間的を要するわけでございますが、それから地理的な範圍にあつて、そしてそれが無理なく共用されるやうな關係にあるといふことが第二点でございます。

それから第三点は、その設備の能力でございますが、共同使用に供せられます設備が、AとBとの能力があるといふことが、設備を共用するための第三の要件といふふうに考へております。

管理体制と距離の問題と、それから設備としての使用にたえ得る能力、この三点で判断をした、かように考へております。

○田中(昭)委員 そういうことになりましたと、具体的に、たとえばAといふ工場が今まで指定されておつた。そこに能力がもう少しあるとかいふやうな条件でBといふ工場をつくつた。そのBの工場がAの工場を使つて条件が満たされれば、そのBの工場も車検ができるやうにしたい、ここのやうなことですね。

○野村政府委員 AとBとの關係でございます

が、私どももいたしましては、たとえば一つの協同組合、その協同組合の中で共用される事業場というふうなものを考えておるわけでございまして、全然企業間的関係のない、管理上関係のないAとBというものではございません。そういう一つの管理体制の中に入っている協同組合の組合員であるところのAとBというふうなことを考えているわけでございます。

○田中(昭)委員 もう少し私は現実に即して、いま局長がおっしゃったことをもう一回確認する意味で申し上げます、そういう協同組合で新しく民間車検場ができる、車検の条件に合うような工場をつくって、そこに組合員——組合員というものは、整備工場でしょうか、その整備工場を整備を行なったものをその共同の車検場に持ってこられて車検の事務を終わらせる、こういうことですか。

○野村政府委員 協同組合を構成いたしております場合の例で申し上げます、現在は事業場ごとに指定整備事業というものを指定するわけでございますが、今度それを共同で認めようといういたしますのは、その協同組合を構成している各組合員の持つております事業場が幾つかあるわけでございしますが、それを共同で一つの協同組合として使用するということ、指定されてない他の施設を使用することはできないわけでございます。協同組合員の持つておる複数の施設を複数の施設として指定をして、それを相互に利用する、こういうことでございます。

○田中(昭)委員 どうもはつきりこないですね。私がこの法案の説明を聞いたときに聞いた範囲では、最初に申し上げましたように、現在の指定工場が、自分の工場では事業場の土地等が狭くなつたとかいろいろな事情で別に支店の工場とか、そういうものをつくったときに、その工場は結局親の本店のほうの施設を使う、そういうような説明を受けたのです。そうなりますと、ここで問題は、先ほどから言っておりますように、いまの車の販売会社、ディーラー等が車検場を持つており

ます。そういうところだけがふえていって、いわゆる認証工場で細々とやっている人たちはいつまでも救われないうえにないかという、こういう考え方が私の中にあるわけです。

そこでいま質問したのは、そういう認証工場の小さい企業の人たちも仕事ができるようにするためには、協同組合なら協同組合で一つの車検工場をつくって、そこで車検の事務を行なうというふうなことができるのか、こう聞いておるわけですか。その点どうですか。

○野村政府委員 こういうふうに御理解いただきたいと思います。ある整備施設がございまして、その整備施設をAとBとが共同で使うということにして、その施設をAとBとがともに指定工場として指定を受けるということが可能でございしております。そのAとBは普通の法人であっても協同組合であってもいいわけでございしますが、施設そのものを複数の者が共同して使うということを今回の措置で認めようという施設の共同でございします。したがって、先生がおっしゃっております認証工場等でございますが、そういうものの施設の内容と内容というものが充実をされてきますと、それを共同で使うということでございます。むしろ私どもは、一般の認証工場がレベルアップされて指定工場の対象になり得るようになりたいということも、この一つの大きなねらいでございます。

○田中(昭)委員 それでは、あなたがさっき協同組合の何のかんと言ったことはどうなるのですか。先ほど私が言ったように、認証工場なんかは、それだけの土地と設備と人員をそろえるなんて、実際問題としてできないのです。それができるのは、大きな資本のある、いわゆる大企業系列のディーラーしかできないのです。だから、政府はこういう法律をつくって、これでそのままだけで、零細企業はもう死んでしまえ、早く倒産してしまえというふうな結果になるのです。そういう点を私は心配しております。ですから、協同組合で車検場をつくってという、その辺の話をもう少しわかるようにしてください。

○隅田説明員 指定工場になる場合に協同組合をどう使うかというお話だと思いますが、協同組合という形で皆さま方が組織をつくられて検査施設を共有されまして、その検査施設が協同組合のものでありながら、それぞれの人が自分たちの検査施設としてこれを使っていく、こういうことが可能になるということでございます。

○田中(昭)委員 どうもはつきりしませんね。私がいま言っているのは、ずっと背景から言っているわけでしょう。指定工場を実際に七割までふやすとするならば、それに応じた整備業者がおらなければいけない。おらないなら、どうしてやっていきますか。それでできるまでは、大企業の販売会社系列のディーラーが別に工場をつくる以外にないじゃないですか。わかりますか。——じゃ答えてください。

○野村政府委員 たとえば、ある程度地域的に分散しておる認証工場があるといたします。それが、先ほど私が申し上げましたように、地理的な範囲がそう遠いものではなく、そして管理体制が明確であって、こなせる能力があるというものであれば、ある程度地理的に分散しているもので、一まとめで指定工場の施設、たとえばAが五割持つており、Bが二割持つており、Cは三割持つており、それを足すと初めて指定工場の対象たる資格になるものが現にあるといたします場合、現在はそのような分散されたものは指定の対象にならないわけでございますから、三つなら三つに分散されているものを、一つのグループとして協同組合をつくって、そして組合員が指定を受ける資格を取って利用するということが可能でございます。したがって、指定を受けたいという方についてそういう道を開こうということでございます。一般の認証工場の方で指定を受けたくないという方は、そういうところで整備をして、それを国の検査場で検査をするという従来の余地は三〇%残るわけでございますから、指定業者になりたくない方をも無理にするというものでもございません。共同化することによってそういう指定

を受けられるような資格ができる、また共同化したいという方があれば、そういう方に道を開こう、そういうのがねらいでございます。

○田中(昭)委員 それでは、その共同化を進めていくための具体的な方法ですね。どういうことを考え、どういうことをしたいと思っておるのか。それから、いまの話でいけば、実際は認証工場というものは車検ができるような体制に全然ならぬ。そうしたならば、先ほどから言いますように、七割まで数をふやしていくためには、いわゆるディーラーが持つておる車検場というものを現実にふやさざるを得ないということですね。

○野村政府委員 最近におきましては、ディーラー系列の整備事業者よりも、ある程度独立した整備事業者の、何と申しますか、充実に目立っております。したがって、私どものねらいといたしますのは、そういうディーラーから独立した分解整備事業者というものが育成されることを非常に歓迎しておるわけでございます。

それから、一般の認証工場につきましては、先ほど申し上げましたように、指定工場をだんだん拡大して——指定工場は、自分で分解整備を行ない、自分で検査をして、そして車の台数を判定するわけでございますが、あとの三〇%程度は、指定工場になるに至らない一般の分解整備業者がおるわけでございます。こういう方々が自分で分解整備を行なう。ただ、それを検査するのは国の検査場へ持つていくということでございますから、一般の認証工場の方々の今後というものは、そういう面で活用されていくものだと考えております。

○田中(昭)委員 それでは次に移りますが、あくまでも現実に立って言ってください。

現在、民間車検場で整備をやる整備士というのはどういうふうになっておりますか。条件がそろったように配置されて仕事をやっておりますか。○野村政府委員 整備士の養成につきましては、一般の高等学校を出た者あるいは短期大学を出た者、それから実地に訓練を積んだ者、そういういろいろ



いろな方があるわけですが、私どもは各陸運局を中心に技能検定試験というものを行ないまして、それらの方々が各工場に従事しておられるわけでございます。しかし、先ほど大臣がおっしゃいましたように、待遇条件とか将来の希望というようなことがありまして、必ずしも満足な状態ではないと思ひますが、この整備士の養成ということは非常に重要でございますので、いま申し上げました養成機関の充実、研修の充実、技能検定の強化というようなことを、この措置を実現するために今後ともさらに一そう強化していきたい、かように考えております。

○田中(昭)委員 いま私、そういうことを聞いているのじゃないのですよ。それは整備士をふやさないければ実際問題としてできないことはわかっておる。いま実際に車検場で整備をする二級、三級の人が、条件に合うように充足されておりますか。言うのです。いま私がここで一つの投書を読んだように、世間の整備業者の中ではもう常識になっているのですよ。名前だけの整備士が工場なんかには相当おるのです。そういう者をどうするんですかと聞いているのです。

○野村政府委員 先生の御指摘のように、条件にかなわないという者がありますれば、それはその事業者に対しまして処分をするというような措置を講じて、事業をやめさせるように指導しなければならぬと考えております。

○田中(昭)委員 そういうことをやれば、いまの指定民間車検場はどうなりますか。いまここにもいつているように、実際問題として陸運局もわかつておるじゃないですか。整備士が足らなくて、整備ができなくてあぶない車が走っておるというところもわかつておるじゃないですか。そういうことでは、どんなに整備士を養成しますといたつて——また実際問題として運輸省がそれをするんじゃないでしょう。聞くところによりますと、自動車整備振興会が実際の仕事をやっておる。この整備振興会にしてみても、実際にそのような、運輸省で考えておるような講習とか研修と

かはやれないような立場になっているのです。ほんとうにやらせるならば、もう少しきつと権限を委譲してやらせなければできないと思うのですが、そういう点はどうですか。

○野村政府委員 整備士の養成につきましては、国家検定による整備士の技能検定というのを実施いたしております。大体この四、五年、受験者が十七万から二十一万くらいございまして、合格者がその約半分でございますが、四十四年の例で申し上げますと、二十一万名受験をして九万人が合格をしているという状況でございます。

したがいまして、この方々に対する待遇その他のことが考えられますならば、私はもつと定着と申しますか、そういうことが可能であると思ひますので、今後ともそういう方々の待遇改善等を強力に民間に指導いたしまして、定着をして整備事業の内容が充実するようにやっていきたいと思つております。一方、充足してないものについては取り締まりを強化していきたい、かように考えております。

○田中(昭)委員 整備士の足りないところは取り締まりを強化すると言ひますが、実際問題として、取り締まりを強化して整備士がそろいますか。大臣、この点いかがでしょうか。大臣はさつき、こういう問題は整備士の能力といひますか待遇といひますか、そういうものをしっかりとやっていけばできるんじゃないか、そういうふうなお答えだったので。現実にはそういうものではない。それがはつきりしなければ、実際問題として、この法律ができた場合に実際の整備に携わたり、また車検によつて車が安全に働くということが保証できないと思ひます。いかがでしょうか。

○橋本国務大臣 だんだんのお話のように、この法律はできるだけ零細企業の小さな整備事業者を積極的に救済——という点であります。質的に向上させていきたい。たとえば、先ほど申しましたように共同化もしくは協業化、組合ができる場合に、その認証工場が指定工場になるため

にはある程度機械的な設備が必要であります。そのためには相当、AならAという機械に、私共まかいことはわかりませんけれども、百万とか二百万とかを出すことはなかなか容易じゃない。そこで、三つなら三つの認証工場が一緒になって協同組合をつくれれば、そこで共同出資して一つのAならAという機械を買って、それをそのAの、B、C工場のうちのAという工場に設備すれば、お互いに三分の一の金を出し合えばできる。そうすると、あとのB、Cはどうするんだ。B、Cにも、いわゆる整備工場的な仕事はできないにしても、その他の簡易な自動車の修繕の仕事はあるわけでございます。かつまた、A、B、Cは指定工場でなかつたものを、今度はA、B、Cの組合に対して指定という名をくれますから、そのA、B、Cという工場というものを、いわゆる一般のユーザに対する信用度が高まるということになりましよう。この組合は、たとえば橋本あるいは田中、そうして井岡という三人が組合をつくつて、そしてそれが指定工場になったという場合に、それぞれに指定工場のいわゆる看板が出せるわけですね。しかし、実際の検査に必要な高度の修理といひましようか、整備は、そのAというところにお互い出し合つてつくつた機械のところではならなければならぬ。けれども、B、Cもなおいわゆる自動車の一般的な修理は行なえる。こういう意味において、私はこの法律というものは零細企業を助けるための一つの手段でもある。

同時にまた、一方において、いままで認証工場は指定できなかったわけですが、そういうことによつて指定ができれば、それだけ指定工場をふやすことができる。こういう意味でありまして、私はこの法律によつて——もちろんこれは整備士の養成にも努力しなければなりませんけれども、先ほど来お話があったように、そんな金をかけてまで自分たちが指定工場になることはいやなんだ、こういういふことも、そうしますといふも小規模の修繕だけにどまる。こういうことではその認証工場というものは進歩向上ができませんが、こう

なれば進歩向上していく。こういう意味においては、やはり十分なる改善をすべき一つの前提条件がこの法律によつてつくられる、こういうふうな積極的な私たちは考えているわけでありまして。

○田中(昭)委員 私は、きょうの質問については、ちゃんと事務局に質問要項の通告もしておりますが、その答弁がなかなか要求どおりではありません。全然違つておりますが、ただ議論するだけではいけませんから、一応質問をここで保留しまして、次の機会にやらしていただくことをお願いしたいと思ひます。

以上で終わります。

○福井委員長 次回は公報をもつ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。

午後零時五十四分散会

運輸委員會會議録第二号中正誤

ペジ 段 行 誤 正

一 一 九 理事 關谷 勝利君 關谷 勝利君





昭和四十六年三月一日印刷

昭和四十六年三月二日発行

衆議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局

K