

第六十五回国会 衆議院 内閣委員会 議 録 第十六号

昭和四十六年四月二十日(火曜日)

午前十時二十三分開議

出席委員

委員長 天野 公義君

理事 伊能繁次郎君

理事 塩谷 一夫君

理事 錦切 康雄君

伊藤宗一郎君

加藤 陽三君

鯨岡 兵輔君

葉梨 信行君

三原 朝雄君

上原 康助君

理事 坂村 吉正君

理事 大出 俊君

稲村佐近四郎君

笠岡 喬君

辻 寛一君

堀田 政孝君

山口 敏夫君

出席国務大臣

文部大臣 坂田 道太君

運輸大臣 橋本登美三郎君

国務大臣 (行政管理庁長官) 荒木萬壽夫君

出席政府委員

行政管理庁長官 浅古 迪君

官房審議官 河合 三良君

行政管理庁行政 岡内 豊君

監察局長 安嶋 彌君

文部大臣官房長 今村 武俊君

文部省社会教育 木田 宏君

文部省体育局長 野村 一彦君

運輸省自動車局 小林 正興君

運輸省自動車局 業務部長 小田 敬信君

委員外の出席者

内閣委員会調査 室長 本田 敬信君

委員の異動

四月二十日

辞任

阿部 文男君

中山 利生君

同日

辞任

稲村佐近四郎君

三原 朝雄君

補欠選任

稲村佐近四郎君

三原 朝雄君

補欠選任

阿部 文男君

中山 利生君

本日の会議に付した案件

許可、認可等の整理に関する法律案(内閣提出 第九四号)

文部省設置法の一部を改正する法律案(内閣提出 第二二二号)

○天野委員長 これより会議を開きます。

許可、認可等の整理に関する法律案を議題といたします。

質裏の申し出がありますので、これを許します。大出俊君。

○大出委員 道路運送法の改正と言っている数多くの問題が許可認可の整理という法案の中に入っているわけでありまして、この間、運輸大臣がお見えにならぬ席で業務部長さんいろいろ承ったのであります。私は、道路運送事業をめぐって基本的なものの考え方に触れる基本的な問題であるにもかかわらず、これを許可認可の整理という形でお出しになるというところは、筋違ひではないかと思ひます。これを許可認可の整理と四角ばかり御質問申し上げたのであります。実は、この通運事業法の許可認可の問題を何で今度はお出しにならぬのかと聞いたら、これは通運事業あるいは道路運送事業等を含めて基本的な政策問題だから慎重にと考えて今回は遠慮した、こういうお話が出てまいりました。そうすると、今回の許可認可のほうに入っている道路運送法の改正に類する許可認可の廃止は一体政策の基本的な触れ合いのかどうかという観点で質問をずっと続けましたら、いずれもその基本に触れるというお話になった。そこで、行政管理庁長官がお見えでございましたら、行管のほうから大臣御答弁をいたしたいと申し上げたら、これ以上の点については答弁をいたしかねる、それは運輸政策の基本的な触れ合いから、こうなると、いささか答弁の前後一致しない点があり過ぎまして、こういう形の法案の出し方というのは、まずもってこれは筋が通らない。今回、ここでこまかい点は大臣にお答えいたしたくというふうに考えておりませんけれども、基本的な問題で、許可認可整理法案の中に、無償トラックの問題にせよあるいは全国免許あるいは一貫輸送の問題を含む大きな問題が入っているのに、許可認可の整理というのはいくらもありませんから、各省みんがあるわけですから、うっかり気がつかなければこれは通つてしまふ筋合ひでして、こういう出し方では政策論争にまでならぬですから、どうして道路運送法改正なら改正ということで、常任委員会の運輸委員会があるのですから、なぜそこちにお出しにならなかつたかという点、私はたいへん疑問に思ひます。そこらはどうお考えでございますか。

○橋本国務大臣 お話のように、許可認可の整理は、ある部分においては運輸政策の基本的な関連する点を含んでおります。ただ、今回の許可認可の整理については、これはかねてから行管から指摘がありまして、国民の負担の軽減及び行政機関の繁雑な問題を現状の立場においてできるだけ解決するものは解決していくようにという指示もあり、事実上、従来相当の期間放置されたままのものもございますので、そういう時勢に伴つての改正をこの際やつていこう、こういうことであります。いまお話のような運輸政策の根本問題は、御承知のように交通政策全般の問題でありまして、いま総合交通体系という名で検討を進めておるわけでありまして、

私、許可認可の整理法を出す前に、いろいろ事務当局とも内容について検討したのですが、私自身も大出さんのおっしゃるような疑問に逢着いたしました。もつと根本的に考えるべきではないか、したがって、この問題等を出しても、中途はんばいといひますか、なかなか実際上は理解しがたい点が出てくるであろうということで、再三この問題を検討しましたが、なおやはり全体的な運輸政策、これは道路を含めたそういう問題にも大きな関係がありますので、そこまでやつていくことになりまして、いま緊急に必要な問題も処理できない、こういうような心配もありましたので、それじゃ一応これは基本問題にもかかわることではあるけれども、とりあえず現状のいわゆる煩瑣な行政を整理していき、これによって使用者側、国民側の利益が増大するのであるならばそれもやむを得ない、こういうような次第の策というたてで、この法律案を出したわけでありまして、しかおっしゃるような全体的な問題として考えなければならぬことは、これはたとえバス事業につきましても、あるいは法律事項でなければできないのではないかと私は思ひます。しかし行政的にもできないことはあります。いま、現在バスの運行については優先レーンというたてをえとつておりますが、私は、優先的にバスを通すというだけでは実際の効果は非常に無理だと思ひます。なりまして、専用レーンをとるならば、はたして法律改正なしに済むかどうか、現状のままでやれるかどうか問題である、あるいはまた、許可、認

可の問題にしましても、いわゆる個人タクシーと法人タクシーの場合の区別のしかた、これなどもいろいろ問題を含んでおります。ことに、一日二十四時間中における、たとえばこういう自動車の運行の場合におきましても、ラッシュの時間と平常時間とではやはり動きが違ってくる。その場合に、個人タクシーに対して、あるいは法人タクシーに対してある程度の義務づけをするという場合になつて、はたして行政手段でできるかどうかという問題もある。そういうことも関連してまいりますから、根本的ないわゆる許可を含めての内容の整理となりますと、なかなかむずかしい問題もあります。しかしながら、最近における都市交通の情勢の変化からして思い切った措置を講じなければ、なかなか実際の円滑な運営はできないのではないかと、こういう意味におきまして、憲法上の問題もありまして、実はこれらの議論もしたのでありますが、この時間だけおまへは運行すればいいんだというところが、はたして法律でできるかということになると、営業の自由の問題も出てくるということもありまして、根本的な問題から入って許可事項の整理にいくべきではありましたが、そこまでは間に合わない。しかし、一日も早くこれらの整理ができることが、十分ではないにせよ国民及び行政簡素化の上においては大きなプラスになるのであるから、十分ではないけれども、やむを得ずこの機会にこの法律を出そうということの方針をきめたわけでありまして、しかし、おっしゃるようなことは非常に大事なことでありまして、総合交通体系とからんで、これらの問題も将来なるべく早い機会にきちつとした問題としてきめてまいりたい、かように考えております。

○大出委員 これは大臣、私非常に心配になります、道路運送法の改正なり、通運事業法の改正なりというの、十年にべんくらしい過去の歴史をたどれば運輸省がものをいう歴史的事実があったわけですね。何回かごたごたする。抜本的な、一貫運送体制その他を含めて抜本的な問題がいつも出てくる。出てくるのだが、それなりに消えていくというかつこうが長らく続いているわけですね。今回またそういう気配になつて、海上運送、コンテナのリース制その他を含めて変わつて出てきていますし、六月十五日の通達もある。そういう時期に、この許可の整理という側から非常に大きな問題が出てくるということは、これはまことに本末転倒もいいところではないかと、そこで行管の皆さんが見えなくなったので、これは私のほうでおいでいただいたのではないけれども、そこには皆さんおいでになります、一体この道路運送法とか通運事業法の改正といわなければならぬものが入つておるけれども、これは一体どういうことなんですかと言つたら、きわめて事務的なものだといふことも簡単な御説明をなさる。黙つて聞いておりましたかね。あと運輸省から関係の方々が見えなくなつて説明をなさいましたが、これまたまことに簡単な御説明なんです。いやもうたいしたことはございせん、ほとんどないものを落とすのです。案件がないのを落とすのだと言わなければなりません。案件がないのを落とすのなら、落とさなくては同じなんです。いま大臣が言うように、緊急に必要なんじゃない。これはまたしかたがないので、私は黙つて聞いておつたんだが、先般行管の皆さんに三つばかり御質問申し上げたら、答えが出てこない。そういう質問であれば、関係省庁に聞いてくれと言ふ。本来事務的な問題で、私に行管の皆さんが説明するようなことなら、運輸省にお出かけをいただかなくてもいい、所管の省は行政管理局だ。だから行政管理局所管の法律の形にして、許可、認可等の整理に関する法律といふのが出ておるのだから、行管からお答えいただければいい。しかし、行管の皆さんが関係省庁から聞いてくれとおっしゃるのだから、十六日の委員会でも関係省の運輸省の皆さんから聞いてみたのだけれども、各省次々にみなおいでいただいて、十二、三の省について全部聞かなければいかぬことになるのだけれども、そうしますと、運輸省の皆さんの御説明からすると、結果

的には運輸政策の基本に関する問題ということになつてきた。だから、行政管理局長官に念のため御質問申し上げたら、だからそれ以上の御答弁はいたしかねるということになつた。行管の責任者が出しておられるこの法案について、それ以上は運輸政策にわたるから答弁はいたしかねるといふようなものを、いま大臣は、緊急的な、事務的な問題といふことで、行政の簡素化、合理化に役立つからと言ふ。役立つのなら、運輸政策の基本に触れる、たいへん論議を要する問題であつても、行政管理局の所管の法律の形にして、単なる事務的な許可の整理法といふかどうで出さす、それで相対する筋合いのものがどうかという問題が残る。その点考え方が根本的に違つていふやせぬかといふふうに私は思ふ。この中身といふものは、大臣がそう簡単なことではないのです。これはすでに運輸政策審議会からもいろいろなクレームがついてゐる。政策の基本にかかわるからです。こういう形で気がつかなければ通つてしまつて、あとで騒ぎになるといふだけのことです。そういうふうな出だし方はないと私は思ふ。したがつて、大臣がお見えにならなければ答弁いたしかねるといふ中身の問題だから、皆さんがこの席でそれ以上答弁はいたしかねるとおっしゃるのだから、大臣がお出かけにならなければ審議は進まないのですから——それは小林さんは数年前東京陸運局長さんをおやりになつておつたから、現場の実情に非常に詳しい方で、私はその点は知り過ぎてゐる。どうも陸運事業そのものについても、陸運事務所あるいは陸運局の人員問題についても、私はけしからぬと思う。行管のものの考え方、三年五％でべんかんをかけたから、どこへしわが寄つてもいいというものの考え方は納得できない。だから佐藤総理がおいでになるところで質問したこともある。そういうところが減ることは全くもつてけしからぬ。三年五％でやろうとするからそういうところしわが寄るわけです。部外応援といふものがございすけれども、陸運事務所に行つてみると、服装が違ふからそれは部外団体

から来た事務員であるということがよくわかる。なぜそういうことが起こるかというところが足りないからである。陸運事務所の現場に行つてごらんさい。そういうところまで人を減らすという行管の考え方は基本的に間違つておると思つてゐる。こういうところはもつと人をふやさないければいかぬ、そういうふうに思ふのです。したがつて、今回のこの問題について、ほんとうに基本に触れる、だから大臣がおいでにならなければ答弁にならぬという性格のものを、何で許可の整理といふかどうで出さすのか、これは自動車局長さんどういふふうにお考えになりますか。

○野村政府委員 お答えいたします。

基本的な考え方は、先ほど橋本大臣がお答えになりましたとおりでございますが、私ども、前から許可事項といふことは、特に自動車行政については非常に多い。その中には時代の推移とともに必ずしも実情に合つていない事項がかなり含まれておるといふことを事務的に感じまして検討をいたしておつたわけでございます。またいろいろと行政の規制の態様あるいは許可の審査のあり方等につきましても、いろいろ事務的に検討しておつたわけでございしますが、今回の法律を許可の整理法として出しましたのは、私どものそういう行政の実態にわたる検討、それから先生の先ほどおっしゃいました運輸政策に関する事項の検討も含めて、いろいろ検討をしたわけでございしますが、その中で私どもとしては、先ほど大臣が申しましたような、直接国民に対する利便の増進、あるいは私どもの内部の行政事務の簡素化による効率化、そういうことに限りまして問題をきつて、そうしてそれを行政管理局でまとめられまして、一本の法案とされたものでございまして、あくまでもこれは国民に対する利便の増進と、それから行政内部の事務の簡素化、合理化、効率化といふことを目的としたものでございまして、内容的には先生の申し上げるやうに、運輸政策に関する事項がございしますが、こ

たつて、街頭で陸連局陸連事務所がチェックしようにもできない。私は事情を知り抜いているのです。皆さんのところの職場で働いている組合の皆さんというのは、私ども非常に仲のいい人たちはかりなんです。知っている方々ばかりなんです。その方々のところで八年間も話しているのですから、わからぬことはない。また、ぼくも職場を一生懸命歩いている。ちよいちよい転勤だ何だといつてはお祝いにも行つたり、歓迎会もやっているのですから、たいていのことは知っている。その皆さんのこぼしているのは、何をやれといつたつて人がないというのです。それは、タクシーその他の積滞がうんと残るといつたつて、それでは一体何人の人がやつておるかという問題です。これは何べんも長い間私は質問していますから言いませんけれども、いま言つたように、ぼんとうに無償かどうかという点についてチェックする。これは、皆さんには、足根はつからない。

る足ももない皆さんには、実態はわからない。現にそうなっている。そこをいまあなたのほうで、真に無償であるかどうかでもないないくせに、そんなことでだめですよ。実態は知らないで、ただ単に事務的に許可制を届け出制にすればいい、簡素、合理化なんだ——一つも簡素にも合理化にもなりやしません。つまりそのところで、じゃどうするのだといったら、何か別の措置を考えるという。別な措置というのは何をやるのですか。

○野村政府委員 おつしやるように、数多くのそういう運送をやっているものがほんとうに無償であるか有償であるかということを識別すると申しますか、実態を正確につかむということは、私どもなかなかこれはむずかしいことだと思います。しかしながら、たとえば旅館の例で申し上げますと、その駅からバスを利用する人もあるいは利用しない人も同じ料金でもって旅館に泊まっておるということでありましたら、その料金が高いか安いのかということとはまたその観点から検討の余地はありますが、送迎するバスを利用する人もしない人も同じ料金であるということであれば、私どもも

はそのパスというものは無償であるというふうに判断をいたすものでございます。ただ、同じような条件の宿泊をいたしまして、利用しない人は安く泊めて利用する人は高く泊めておるといふことであれば、明らかにそれは宿泊料の中にその輸送の対価というものが入つておるといふふうに私どもは考えるわけでございまして、こういう点につきましては、その業界団体等のお互いの自主的な規制と申しますか、そういうことにも期待いたしますと同時に、私どもまた場合によりましては警察等の御協力も得て、そういうことのないように、防止をするということで実態をつかみたい、こういうふうな考えでおります。

○大出委員 省令だとか政令だとか、そういう措置はお考えにならぬのですか。

○野村政府委員 ただいま、これに基づきまする省令、政令等につきましてはいろいろと検討いたしておるわけでございますが、もちろんそういう事務を実施する場合の基準につきましては、政省令、あるいはさらにきめのこまかい指導を必要とするものについては通達等によつて、取り扱いが区々にならないように、また実態に即した指導ができるように検討してみたいと思ひます。

○大出委員 この間四つ、五つ質問したら、その御答弁の中にはみんな、法律はこういうふうにするけれども別途措置をいろいろ考へておるといふ。別途措置といわれれば政令が省令しかない。通達しかない。これまた非常に危険千万で、政令だ、省令だ、ろくなものはないですね。法律が審議されるときには出てこない。いつの場合だつてあとから出そうとする。私もそれじゃ事済まぬと思つて、最近では、政令なり省令なりという案を合せて出していたかなければ、実は審議しないことにしている。というのは、この間の農地の二円五十銭だつて、政令だ、省令だのたぐいでは、政令、省令というのは、ほんとうにもう法律そのものをながめてみて、もっともらしい説明を聞いても、あとになってみたら、その政令、省令のつくり方、これでもって性格がみんな変わつてしま

う。とんでもないことになる。たゞさんそれは例がある。だから私は、やはりそこでもしほんとうにあな方が考へておられるなら、事後措置をこういうふうにする、だからだいたいようぶなんだ、やはりそこでも明確にしなければ——ただそれは皆さんの権限だから途中でみんな変へることはできる。そういう意味では、法律改正といふのはそう簡単でない。これはこの間すでに長い時間かけてやりましたから、ここで繰り返すのはやめすけれども、とにかく今回のこのやり方というのは、まことに私どもとしては不納得、納得でかぬ。

そこで承りたいのですけれども、この事業用自動車、貸し渡しに關する運輸大臣の許可、このうち、事業の用に供するための自動車運送事業に対する貸し渡しについてはこれを廃止すること、こういうのがありますね。この資料わかりにくいので一々聞くことにしますが、この資料でいうと何ページの何条になりますか。

○野村政府委員 許可可等の整理に關する法律案の新旧対照表一七七ページでございます。その第三十七条でございます。

○大出委員 昨年の六月の十五日に、いわゆる通称六・一五通達という、貨物自動車運送の認可に關してという通達がありますね。これは一般事業免許が路線免許として路線だけの収入、管収が百億ですか、これを何か全国に通ずる免許というんですかね、全国免許というんですかね、どうもそういう趣旨の中身だと考へなければならぬやうなものがあつて、これを一体どういう基本的なお考へでお出しになったのですか。

○野村政府委員 ただいま先生の御指摘の通達につきましては、私もたゞいま御審議をお願いしております法案と関連してその検討をやつております一環として、とりあえずトラック行政に關する許可可といふことを、現行の法律の範囲内でその運用を合理的、能率的に行なふやうなことでございまして、したがいま先生のおつしやいましたようなトラック事業者の中に

も、一般トラックの中にも、いわゆる全国的に路線網を持つております路線事業者と、それから区域的に事業区域を持つてやっております区域事業者とあるわけでございまして、特に区域事業者につきましては中小業者が多く、またローカルな荷主との契約で長期的に大量の輸送をしておる、積み合わせでない輸送をしておるといふたでございまして、そういうものの免許といふものを促進するといふこと、そういうものについて、從來非常に事務処理がふつておつたので、そういうものを促進して、そうしてなるべくそういうものがすみやかに行政処分——申請から結論が出るまでの期間を短縮すると同時に、そういうものの指導といふものが十分合理的な見地からできるやうなといふことであつた通達を出したものでございまして。

○大出委員 そうすると、今日路線トラックが一つありますね。日通とか、福山通達であるとかあるいは西濃運輸であるとか、たゞさんありますね。また、いわゆる地場トラック、こゝでいう区域トラックがありますね。このおのの分野が法律上はきまつておるわけですね。路線は路線、区域は区域ですね。そこへ持つてきて全国免許、これは正式な名称かどうか知らぬ。知らぬけれども、そう考へなければならぬ形のものを考へるにするとすれば、これは路線と区域の關係といふのはどうなるんですか。

○野村政府委員 全国免許と申しますのは、これは法律的な用語ではございまして、路線は、先ず御案内のように、Aの地点から途中おまな経過地点を——これはたとえば市町村という一つの行政区画でありまして、どこどこを通過してというふうなパスの路線のように厳密なものではございませぬけれども、たとえば九州の福岡から福岡から関門海峡を経由して、広島を経由して、岡山を経由して大阪に至るというもので、それは一日に何便往復をするという、路線の主要な経過地、着地、発地、それから便数は一日に何本であるか、

そういうものをきめて運行しております。それと同時に、それによつて運ばれるものは、いわゆる雑貨と申しますか、複数の不特定多数の荷主から依頼を受けたものを集荷しまして、積み合わせ方式でもつて輸送しておるといふのが路線の実態でございます。いまおつしやいました路線をやつておる会社はいわゆる日通その他の大手の会社が多うございまして、大部分は自分が直接やるか、あるいは自分の系列会社等に中継をして大体全国的に広い路線網を持つております。そういうものが路線トラックの大部分でございまして、もちろん地方的な路線もたゞさんございまして。

これに反しまして区域トラックと申しますのは、たとえば鉄材なら鉄材といふものをほとんど特定の荷主から輸送を引き受けて、そして、それは途中の経過地とかあるいは便数とかいうことには關係なく、先ほどの例で申しますと、たとえば福岡から福岡から、鉄材を一番切りでその車に積んで、そして東京へ持つていく、あるいは大阪へ持つていく。つまり路線といふものは限らず、目的地はその輸送の契約に応じて持つていくものでございまして、法律に基づく免許に示されたその事業区域の中に、たとへば県なら県といふその事業区域の中に着地か発地かのいずれかが入つていなければならぬ。そういう形態で、路線を定めず、もつぱら特定の貨物を運送して、そういう実態を持つたものが区域でございまして。

○大出委員 私の聞いてゐるのは、そういう二つの形がある、そこへ六・一五通達が出た。管収百億だの何だのとありますね、その六・一五の通達の内には一体どこに焦点があるのですか。

○小林政府委員 許可可の簡素化、整理は、一連の作業といつたしまして、通達等、できる措置から從來やつておるわけでございまして、その一環といつたしまして昨年の六月十五日にトラック關係の通達を出したわけでございます。その通達の趣旨は、たゞいまも若干話が出ましたが、トラック事業の実態に即して今後の許可可の行政指針と申しますか、行政のやり方につきまして一つの考へ

方を通達として出したわけでございます。その際、ただいま先生お示しの全国的な路線トラックというものの、あるいはさらに、路線トラックの中でも非常にローカル的な路線トラックとございますが、そういったものに対する免許に関する一つの基準といえますか、審査の考え方、そういったものを通達に書いたわけでございます。その際、ただいまお話のありました区域事業というものは、全く同じトラック事業でございますが、実質的な内容が異なるものでございまして、区域事業につきましては区域事業にふさわしい取り扱いのしかたというものを分けて書いてあるわけでございまして、そういった意味におきまして、全国的な路線というものと区域事業との関係はどうしようという意図の通達ではございません。トラック事業のそれぞれの業態に応じた取り扱いのしかた、こういったものを通達で明らかにしたわけでございます。

○大出委員 いまの答弁では、六・一五通達を出した意味がさっぱりわからぬですね。路線は路線、区域は区域、これはともとも明確なんです、いま御答弁になったとおり。そんなことはだれでも知っている。要約して言えば、この六・一五通達というのは、中身は一つの集中合併という形が考えられる。ということは、たとえば管収百億ぐらいあるものは——全国免許というものは法律用語にはありませんが、これは前からあることばなんです。これは全国免許という形のものになっていきますよ。そうすると、区域のほうの側からすれば、路線との集中合併については考えなければ、将来やっていけなくなるかもしれないものが見方が出てくる。なぜかという、これは先がある。いま運送取扱人というものが法律上ありますね。国鉄なんかそのはずで、海上コンテナの国際的な運送形態、これはある意味で一貫輸送ですね、海上運送と陸上運送のまん中を港灣でつないでいるわけですから、そうでしょう。一貫方式をとりたわけですね。どこへでも持っていかなければならぬ。相当な資本が要るわけです。そうな

ると、ここに海上コンテナのリース制という問題が出てくる。これも四十三年に海運局と陸運局の間でいろいろあった。当時私も調べたことがある。このとき、海運局のほうのほうが強かった。そしてリース制は通達で定まった。つまり、このものの考え方は、六・一五通達で陸送全体にワクを広げた。将来さらに、これは出てくるかまだわからぬが、運送取扱人法という法律が出てきたらどうなるか。これは出てくるんじゃないかという予測がずいぶん前からある。業界でも議論されている。いまは国鉄なら国鉄が法律上の運送取扱人。将来、運送取扱人法の制度が表に出てきた場合に、早い話が、海上運送その他をやったから一貫した輸送形態をつくることを考えれば、五台なら五台ずつ区域なら区域のトラックに——

というのの説明が要ります。たとえば小型貨物を持つてゐる会社があるとする。ここでは大型がほしいわけですよ。三・五トンなら三・五トンというところで小型、大型と分かれていなければならない。世の中変わつてきまして、ハンドルを持つて側からすると、まず大型に乗りたいたいわけですね。大きいのを動かしてあるという優越感が一つある。いまの若いドライバーには、そこへもつてきて、大型で無理をすればふところへ金がよけい入る。小型でそこそこやってあるよりは思い切つて大型に乗つてぶつ飛ばして、もうものはいらない。こういう意識がある。だから、一般小型自動車だけの免許を持つてゐる方々からすると、これは何とかここで——実際は、四トン、五トン持つていても、減量云々というかつこうで、鉄の板を入れて重量を加えたり、インゴットを入れたりいろいろして使つてゐるわけですね。だから、車両が重いんだというところで減トン、減量をして小型でいっている。実際は四トン。それはたくさんあるのです。もっと大きいのをもちたいが、全部小型ならば、大型の免許を取らなければいけぬわけですから、問題が出てくる。まず車を買つ資金の問題がある。大きなところは、車をぼんと買つてお

いて、おまえのところには五台貸してやる、リースするというところになると、これは飛びつきたいわけですね。そうすると、全体を一つの資本が握つて海上から陸上の末端まで、全国的に一つの資本がやる。つまり百貨店がやつたてい。運送取扱人法ができて、運送取扱人の許可をとればいい。いまの海上運送の形態から見ると、そういうかつこうに将来なりそうに見える。四十三年の海上コンテナリース制というのは、ポイントがそこ一つあった。これは議論されたとおりです。そうすると、いまの六・一五通達が出た背景というのは、将来やがて運送取扱人法みたいなものが考えられかねない、こういうふうに私どもは考えるのです。路線と区域と明確に分かれてゐるものを、何でも通達で管収の一つの限度を線を引いて全国免許のものを考えるのか。そういう背景がそこにあるのではないかと思う。

ところが、いまの皆さんの答弁は、答弁になつていない。路線は路線らしく、区域は区域らしくという通達なんです。そんなことはだれが見たって初めからわかつてゐる、法律上そうなつてゐるんだから。そういう意味で全く答弁にならぬ。六・一五通達は、路線は路線のように、区域は区域のようにという事業認定の免許の基準を明らかにしている、こんなことは明らかにしなかつて初めからわかつてゐる。そういう答弁ではいけない。だから、政策の基本に触れる問題であるにもかかわらず、許可可というところでこんなものを出すのは間違ひだと私は言つてゐる。この問題は、六・一五通達を一つ一つ考えれば、先々どうなるかということも考えられるわけですね。いまに始まつたことじゃない。何べんかこういふものは頭を出しかつてゐる。野村さん、あなたは黒住さんのあとをおやりになつた自動車局長だけれども、鈴木さんの時代もあった。歴代ずつといろいろ議論をしていくと、そういう構想が背景にある。だから、そこまでものごとは議論をしなければ、そう簡単に——三十七条にいう、事業用自動車の貸し渡しに関する運輸大臣の許可のうち、事

業の用に供するための貸し渡しについてはこれを廃止すること、これと無関係じゃない、こう考えざるを得ないのです。だから、いまのようなわけのわからぬ答弁ではなくて、政策の基本に触れる点をどう考えて六・一五通達を出したのか。あなたはいま、事業用自動車の貸し渡しの問題について関連があつて六・一五通達を出したとおつしやつてゐる。だとすると、先々どうなるかという展望がなければ運輸政策は成り立ちはない。そこらはみんな幕を引いて、おわかりかどうか知らぬけれども、それじゃ答弁にも何にもなりやせぬじゃないですか。そこところはどうか考えてゐるのですか。

○野村政府委員 お答えいたします。六・一五通達と、先生おつしやいました運送取扱人との関連でございしますが、私明確に申し上げられることは、運送取扱人というものは日本ではどういう業態をとるものであるか、またそれはどうあることが望ましいかということにつきましては、私も運輸省全体の立場から、陸運、海運、また場合によつたら航空というものも含めまして総合的な、アメリカのいわゆるフレートフォワーダーと申しますが、そういうものの日本版というものを考えなければいけないと思つてゐる。したがつて、これは相当の集貨能力とかあるいは資産信用力とか、そういうものがあつて初めて国際的あるいは国内的な、非常に広範囲にわたるそういう取り扱ひ事業というものを営み得る適格性があると思つてゐる。したがつて、この問題は将来私ども根本的に考えなければならぬ問題であると思つてゐる。しかしながら、ただいま先生のおつしやいました六・一五通達というものは、これははつきり申し上げられると思つてゐますが、将来そういうフレートフォワーダーというものの、運送取扱人というものを前提に置いて、それへの第一歩と申しますが、その一つの接近の素地をつくるためにそういう通達を出したというものではございません。これは先ほど私どもの説明が不十分でございましたが、路線トラックについては、

将来、先生のおっしゃいますように——現在大手五社あるいは六社といわれておりますが、そういう百億前後の水揚げを持つた会社がだんだん全国的な路線網を持つてつれてそういう体制になつていくであろうということ、それはそれで路線の集約統合ということに関連するかと思いますが、区域トラックといひますのは、路線とはちろん資本の規模も違いますし、それから運んでいる運送の形態も違いますので、別途私どもが現在考えてやりつつありますところのいわゆる中小企業近代化の方策あるいはこれに続く構造改善の方策、そういうことによつて区域トラックはあくまでも区域トラックとしての企業基盤の強化を——そういう大手の系列下に組み入れられるということではなくして、横断的と申しますか、そういうことによつて基盤の強化をはかるべきだという考えが現在の私どもの考え方でございます。そういう線努力をいたしてあるわけでございます。したがひまして、この三十七条の「事業用自動車の貸渡」ということは、現在はこの貸し渡しの許可が要りますと同時に、それから貸し渡すほうあるいは借り受けるほう、ともに事業計画の変更として二つの点でダブルチェックを受けておる。これは私は、正規の免許を受けた業者が、同じ区域トラックなら区域トラック、あるいはバスならバス、タクシーならタクシー、同業者間ですでに事業計画によつて認められております自分の使用する自動車、これを同業者間に相互に譲る、貸し渡すといふことのチェックは一回でいいではなからうか。つまり、現在事業計画の変更の認可を受けると同時に、貸し渡しそのものの認可を受けてダブルチェックを受けておりますが、これを一回にしようといふことでございまして、そういう意味で先生の御懸念のような政策の基本に触れる問題ではない、事務手続の簡素化である、こういうふうに私も考えてこの改正をお願いをしておる、こういうわけでございまして。

○大出委員 これは現にトラックでどこまで運ぶ、そして今度は国鉄でどこまで運ぶ、そ

れから海運でどこまで運ぶ、こうなるわけですね、輸送形態というものは、その場合に、現在でいけば一つ一つ免許をとつていなければならぬ。それでしよう。これから全国免許の形で、たとえばさつき申し上げました運送取扱人法などができてどこでもやれる、こうなると、いまおっしゃつた巨大資本、たとえば日本郵船なら日本郵船がやる。国際的に巨大資本が結集できますね。できるということになると、三つ一緒にやれるわけですから、明らかに一貫輸送体制になる。金があればこれはやれるわけですね。だからそういう方向が、背景に写真が旧来からある。いつそこにくのかという問題が現在の論点ですね。確かにこれは大きな目で見れば、海上あるいは国鉄、陸運、おののおのというようになつてつたのじややりきれない。当然そうならば一貫輸送の方式が、海上コンテナのリース制まで出てくれば考えられなければおかしい。そういう時代がきたときにおいて、それじや一体陸運事業をいまだつてある区域にしろ路線にしろ、どうなるのだという問題ですよ。それでしよう。そこへもつてきて陸上のリース制というものがどんどん出てくれば、二十台トラックが余りましたという場合に、大きな資本があつたら出せる。片方の側からすれば、運転手を置いてやるよりは貸して十万なら十万取つたほうがよいのですから。だからそこまで考えれば、今日の中小、零細企業を含めて区域トラックというものの存立の条件というのは一体何かという問題も出てくるを得ない。非常な無理をいましてあるわけですよ、実際には、区域トラックといふのは、これはいまさつきどなたがおっしゃいましたけれども、青森へ行つてリンゴ積んでくるといつたつて過積みもいふところですよ、これは。だから、たいへんめちやくちやになつてくる今日の現状というものを考えたいだかないとまづいのです。だからこういう手直しが出てくる。あなた方は事務的にとおっしゃるけれども伏線がある。現在、四十五年の海上コンテナについての六・一五通達がある。首取百億という

一つの基準が全国免許という形でこの中に出てきている。そこへもつてきて、これがまたダブルチェックだからといふこともかもしれないが、そこを一つはまずと将来いよいよ運送取扱人法みたいなものが出てきせぬかという心配も出てくる。ですから、そうでないならいふように、やはり将来の展望はどうなんだといふことを明らかにして、その場合の路線はこうなんだ、区域はこうなんだといふことをやはり皆さんのほうで明確にさせて、政策的にも明らかにして、その上でこれはそういうことに関係ないのだからこれをはずしますよと言わなければいかぬ。それは専門家はかりいやしない。私もしろつとだけれども、しろつとがものを見てそういう心配をする。やらんとすることはわかるけれども、許可の整理の中なんかにはこんなものを入れて出してくると、そういう騒ぎまで起こりかねないと思ふ。慎重にと、この間小林さんがせつかく言われたわけだ。それは慎重でなければなりませんよ。それならばこういう出し方をしないで、やはり政策論争の場である運輸委員会なら運輸委員会、常任委員会があるのだから、十年ごとにある問題をつかまえてやつてきている委員会なんだから、古い人もいるのだから、一例なんだけれども、やはりこれはそういうところで論争してもらわないとんでもないことになる、私はこう思う。秩序を維持しようといふのがこの法律のたてまえなんだからといふことを私は言いたいわけですね。だからそのところでは、いろいろ事務的に許可を入れた云々とおっしゃるけれども、この間三つ四つ論議したのもそれなんだけれども、そこまで考えていただかぬと間違ふ。だからそういう意味では関係各方面との話し合いをつけておいていただかぬと、この委員会が審議するほくらが迷惑する。これは行政管理局が提案している法律なんです。それでしよう。えらいとばつちりでばくらままでのを言わなければならぬことになつたんじゃないか。だから基本的な政策を明示して、その上で、こういうふうに当面事務的にいふなら、いふふりに

してもらわぬと心配は絶えない、こうなりはせぬかと思ふのです。

○野村政府委員 先生のおっしゃいますようにフットフォワードと申しますか、いわば運送取扱人というものがどういう形態になるかといふことは、これはいろいろ法律上、経済上の問題もございまして、非常にむずかしい問題だと思ひますし、運輸省としても複合輸送全般の問題として基本的に検討しなければならぬ問題だと思ひます。しかしながら、ここでただいま御審議をお願いしておりますこの事業用自動車の貸し渡しにつきましては、将来のその複合輸送、運送取扱人の制度のあり方というものと関係なく、こういう点をお考えいただければ御理解いただけると思ひます。

つまり、現在海運におきましては、たとえば内航海運の事業計画の認可というものがございまして、それで使用する船舶の許可認可ということが行なわれておるわけでございます。しかしながら、その甲の海運業者と乙の海運業者との間では船舶を貸し渡しというものは、これは全く商業ベースで自由に行なわれております。正規の業者間のその船舶の貸し渡しということは、商業ベースで自由に行なわれております。ところがこの陸運関係におきましては、同じ貨物におきましても、その事業計画の認可が要ると同時に、それプラス船、それ自体の貸し渡しの認可というダブルチェックになつておつたわけでございます。したがひまして、将来の運送取扱人の制度、そのあり方いかんという問題とは関係なく、端的に申し上げますと、海運の内航海運において認められていけると同じように、事業計画の変更の認可ということはあるわけでございまして、それと同じ制度にして単純明快にしようといふことでございまして、その内航海運と貨物輸送事業との規制のしかたの平仄を合わせたという意味で、私どもはこれは事務的な問題であるといふふうに考えるわけでございまして、その辺は将来の大きな展望といひますか、そういうことを前提に置いて——それ

がよくわからないままに単にこの点はやつておるのではないかと先生の御批判でございませうが、私もそうではなくて、いま申し上げましたような内航海運と平仄を合わせたというふうな事務的な改正であるということで、いまの御審議をお願いしてある。三十七条の「貨渡」につきましてはそういう考えでございませうので、御理解いただきたいと思います。

○大出委員 大臣の時間が一時半までだとおっしゃって、ここで論争する時間がありませうから、それまでに私の申し上げたい結論を申し上げておきたい。また皆さんのほうも、関係の各方面のいろいろな疑問については話し合いを進められるというお話なので、たいへんけっこうなことだし、これは専門家諸君との間にも、それなりの相互理解といものがなければ、やはり運輸行政というものは前向きに進みませんから、そういう意味ではそれはぜひお進めいただきたい。そういう分野がありますので、私はこれから先のところは遠慮しますけれども、もう一、二点聞いておいて大臣に見解をひとつ承りたい。

もう一つ特定自動車という問題がありますね。これは、特定自動車運送事業に関する運輸大臣の免許を許可に改める、そうして運賃、料金及び譲渡の認可などを届け出に改める、こういう問題がありますね。この問題について皆さんの基本的な考え方をまず承っておきたいのです。

○野村政府委員 特定自動車運送事業でございませうが、現在、端的に申し上げまして、特定運送事業者とそれから非常に実質的に似ておりますのは一般限定というものがございませう。そこで私どもは、今後この法律を改正するにあたりまして、特定輸送といひますのは、単一の荷主からの輸送需要に際しまして、そして単一の貨物を運ぶという、輸送需要者と輸送供給者との関係が非常に特定をされておつて、ほかにそれが複数の輸送需要者にいくようなものの性質ではない輸送。たとえは一例を申し上げますと、貨物の面におきましては、じんあい、ごみの輸送とか、あるいはタンク

ローリーと申しますか、車の構造から特定のものの運搬をしない、そういうきわめて限られたものでございまして、これにつきましては、安全面の管理監督というものを十分いたしますれば、それをもって特に公共の利益というふうなものについては侵害ということとは、これを免許制にしようというといふことからは私は許可制にしようというといふことではございませう。したがって従来特定といふことで処理をされておりましたものの中に、たとえば郵便運送とかそういうものにつきましても、たゞ郵便運送とかそういうものにつきましても、私もこれは一般限定のほうにこの際移して免許事業としてやっていくというようになると、従来とかくあいまいでありました一般限定と特定との関係を明確にして、特定といひますのはきわめて限られた荷主の特殊の貨物を運ぶ。トラックについていひますとそういうものであるという性格をこの際従来よりも明確にして、そして規制は必要最小限度にしようといふことから免許制を許可制にするというふうな考えでおるわけでございます。

○大出委員 そこで承つておきたいのですが、富士カーフェリーというのがありますね。これが運輸大臣に免許申請を出しておりますね。これは東京、横浜、名古屋、四日市、まだ幾つかあるようでありませうが、こういう形の申請をとつて一体どうするかという疑問が一つある。これは御存じですか。

○野村政府委員 富士カーフェリーがそういう免許の申請を出してあるという事は、私は前に海運局におりましたときから話を聞いておりましたので、そういう事案の申請が出ておるといふことは存じております。

○大出委員 これにもいろいろ疑問が出てくるのです。いまお話しした特定自動車、こう言つておるのとは、たとえば米なら米、これは時期がきまつておりますね、どこからどこまでというふうな運ぶという。たとえばキンピールならキンピールを運ぶ場合、これはどこからどこまで、時期はいつ

からいつまでときまつておりますね。だから富士カーフェリーがこうたくさん免許を申請するといふことになる、これは何かここにあるんじゃないか。これは特定免許に入りませうね、いまそれは厳密にするとおっしゃるのだから。ここに資料があるのですけれども、どうもやらんとする中身が、海上コンテナ船が入ってくる、いままでは自動車か内航船でやらねばならぬといふかっこう、ところがこのカーフェリーでやりますと、うしろのほうのトレーラーだけ入って輸送されていくわけですから、非常にやりやすくなるというところで、いまこの問題についても少し調べたいと思つておりますけれども、どうも新しい輸送形態がここでも考えられやせぬかというところ。特定自動車運送事業といふのはどういふものかといふことは、これは明確なんですから、いまおっしゃるように、一般限定などで、より明確にしてやる必要はさらさらないという気が私はするので、すけれども、それをまたまたこういうものをいまお話しのとおりに出してくるとなると、何かそこにもう一つ意図があるのではないかといいことが——これは小林さんもおそらく話し合つておるのだから、小林さんおっしゃるのだけれども、そこらところ、ないならなくて納得をしたいので、少し詳しく説明してくれませんか。

○野村政府委員 カーフェリーの自動車の利用形態のことです。お話し申し上げたいと思ひます。御承知のように、カーフェリー自体は海上運送法に基づく免許事業として申請があるわけでございます。そしてこのカーフェリーで運びます車につきましては、私も自動車局といひますから道路運送法上からの制限といひますのはございませう。と申しますのは、つまり道路運送法上の登録及び検査を受けた、いわゆるオートライズされた車でありませう、それはマイカーでもよろしゅうございませう、それから区域トラックでもよろしゅうございませう、特定とか限定という事業種別とは全然関係がございませう。従来は実は路線トラックにつきましては、カーフェリーといひます

のが非常に短距離間のいわば橋のかわりとして使われておりました時代のなごりから、カーフェリーを路線の中に持つ路線トラックにつきましては、そのカーフェリーによつて運送される部分もいわゆる路線トラックの免許の対象になつておつたわけでございますが、これは最近のカーフェリーの現状にかんがみましてその点を改正いたしまして、船によつて運ばれる部分は全く道路運送法上の免許の対象にはならない、したがつて運賃、料金等につきましても、カーフェリーの運賃、料金がそのまま適用になるというところでございまして、路線トラックに関しては道路運送法上の適用をはずしてある。したがって、カーフェリーによつて運ばれる自動車といふものの業種といふことと全く関係がない、こういうことでございませうので、その点につきましては特定の規制を免許から許可にするといふことは全く関係がございませうので、その点御理解いただきたいと思います。

○大出委員 ところが関係ないといひ切れないのです。これをフィーターサービスをやると。枝葉のサービスですね。いまの場合、サンフランシスコならサンフランシスコから横浜に持つてくる。あとは内航船あるいはトラック、こうなるわけですが、カーフェリーを使われると、これは日本郵船なら日本郵船がどこからどこまでという限定をして許可をとれるわけですから、だから関係がないといひますのじゃなくて、こういうものをやられると、日本の国内運送に大きな影響が出てくることは間違いない、これが大きくなれば、だといふことになると、もしこういうものを認めるなら認めるで、別に法律規制がこの点は必要じゃないかと私は思つてゐる、全くありません。やなくて、だから、やはり法律上これを明確にして、こういうものはどういふふうな扱いのかという点を、つけろやないといふと、マイカーでも何でもつけろやないといふと、マイカーでも何でもつけろやないといふと、それを政策的にやれば、内航船も要らなくなる、あるいはトラックも必要なく

なる。いきなりカーフェリーでうしろのトレーラーが入って運ばれて着いちやうわけですから。だからそうすると、そのところも当然、これはいまの運輸政策全体の動きの中から見ると疑問が出てくる。だから、何でもここに特定自動車というのをあらためてこういうことにしようとなさるのかという点とから出てくる問題、そこを私は聞いています。だから、それならば別途の法律規制が必要ではないかということになるわけです。

○野村政府委員 外国からのコンテナ輸送等について申し上げますと、これは法律の規制ではございませんけれども、御承知のように航路同盟というものがございまして、航路同盟の寄港地というものは、たとえばその同盟に加入しておる船主間についてはきまつておるわけでございます。したがって、アメリカから運んでくる貨物につきましては、日本の寄港地までの運賃が組み入れられて、たとえば横浜なら横浜、あるいは清水なら清水という、運賃同盟で認められた港までの輸送というものが、その一貫輸送の運賃体系の中で運ばれておるわけでございます。それから先まで持っていくということについては、これは当然別の運賃が要するというわけで、どこでもコンテナ化すれば、同様の運賃と申しますか、簡単に運べるというものではない。そういう意味で、私ももちろんカーフェリーというものが外航のコンテナの国内の一つのフィーダーサービスとして使われるであろうということは考えておりますけれども、今回の特定というものの規制の緩和というものは、いま申し上げましたように直接関係はございませんので、その点は御理解いただきたいと思っております。

○大出委員 つまり海上コンテナに関する条約もありますね。だから、あなたのいまおっしゃることとがわからぬわけじゃない。ないが、フィーダーサービスといわれているものがそういう方向に使われ出すということになると、これはやはり本来ならば、さつき例をあげて日本郵船の場合を申し上げたように、どこからどこまでという限定になるわけですから、だからそういう意味で、たとえば富士カーフェリーが許可をくれという言い方をします。そうすると、これをながめてい一般業者の側からすると、これが先々発展していくかどうかということになるのか。これに免許を与えていくということになると、これに出ているのは、私のわかつていっているのは、東京、横浜、名古屋、四日市と出ていますね。そうするとどこでも行けるわけですから、内航船に影響が出てくる、あるいは陸送の面に影響が出てくることも当然考えられる。しかもこれは特定してどこからどこまでという形になるわけですからね。そうでしょう。そうすると関係がないとはいえないもの、やはり許可するならば、そこには別な法律が要するのかもしれない、そういう問題も出てくる。だからそこらところが、さつきから申し上げているように将来の一貫輸送という問題とからんでくる。そういう時期にこういふはずし方を幾つかされると、さつき前の問題で申し上げたように、基本的な政策というものが表に出ないと、こういうものをめぐって、どうもこれはおかしいぞという形になってきて、いわゆる運輸政策の背景になっているような業種の方、日通から始まっているいろいろな方々が、これはたいへんだということになる。そのままだ置いといて、これはまずい。やはりこれは皆さんのほうで基本的な、将来の一貫輸送体制というものをいまいどう考えなければならぬのかということを、はっきりしていただかないと、皆さんのほうはこれは事務的に事務的にというけれども、この間ですごく事務的にないのを申し上げましたから繰り返したくないけれども、そういう問題が出てくる。だからそこらところでも、やはり皆さんのほうは政策論争すべきものはする、法律規制が必要なのは必要だという、そういう進め方をしたいだきたいとこのところは思っているのです。

○野村政府委員 ただいま先生おっしゃいましたように、特定につきましては、カーフェリーを

もつてするといふことを問わず、輸送の着地、発地の限定というものは全然ございせん。これは輸送業者、それから運ばうとする運送事業者との関係が、きわめて限られた単一の荷主なら荷主との間に限られておる、あるいはその貨物が単一のものというふうに限られておるわけでございます。そして、着地、発地の問題とは関係ございせん。したがって、このカーフェリーと特定であるかないかというこの関係は、私は法律的にもないというふうに判断をいたしております。

○大出委員 大臣の時間がありませんから、道路運送法並びに通運事業法の両方が今度ここに出てくるわけですが、ここで通運事業法の二十条、定額で定めるのを削除するというのがありますね。「運賃及び料金」です。これは三項の削除ということになるのです。皆さんの資料のほうでございまして、

○小林政府委員 資料は一七三ページでございます。現行通運事業法第二十条の第三項「運賃及び料金は、集貨、配達、取扱、積込、取卸その他業務の種別について定額をもつて明確に定められなければならない」という三項を削除いたす改正でございます。

○大出委員 つまり三項の削除というのは「運賃及び料金は、集貨、配達、取扱、積込、取卸その他業務の種別について定額をもつて明確に定められなければならない」ということですね。これを削除する、こういう意味ですか、それでよろしい。

○小林政府委員 さようでございます。

○大出委員 こどもやはり非常に問題があるところでございます。物価対策閣僚協議会なんかで、運賃の弾力性という意味で一つの提議が行なわれておりました、こういうものを切つてしまえば運賃が弾力性を持つ、つまり言いかえれば過当競争だということになると、一〇〇のもののが七〇になるといふことですね。そういうものの考え方が根本にある。これは何で二十条というのがあるかという、やはり私は中小の業を含めて、ある意味での保護規定だと思つて、荷主に弱い業

者です。ところが、これをみんな切つてしまつたら、一体運賃、料金決定原則というものがどうなるんだという問題がもう一つ出てくる。ますますもつて買いたたかれて、それは物価対策閣僚協議会のほうに、安くならぬからいいだろう、安くならぬからいいだろうと、ダンピングさせられれば、当然そのしわはどこの寄るかということば明らかであります。そういういまの時期に、何で一体この二十条の三項を削除するか。運賃、料金決定原則というものは一体どうなんだ。そこはどうですか。

○小林政府委員 まずこの改正の趣旨を申し上げますと、現在の定額制のもとにおきましては、たとえば集配料あるいは積み込み料、取り扱い料、それごとに定額一トン当たり幾らというところで定めなければならないことになっておるわけでございます。しかしながら、たとえば積み込みというものを考えました場合でも、非常に貨物の運び方、種類によりまして、その作業の態様が異なるわけでございます。たとえば米等におきましては、いまだに肩荷役を要する場合もあります。また商品の種類によりましてパレット輸送と申しまして、フォークリフト等の機械で作業できるというように、非常に作業の態様が多様化しておるといふのが最近の情勢でございます。また取り扱い等の便、不便の問題を考えまして、発だけを受ける場合あるいは発着を一貫して受ける場合という問題もあらうかと思つて、そのほかやはり商取引でございますので、一定の期間に非常に大量の貨物を受ける、あるいはリングの出荷等におきまして、非常に大量の定型の貨物を一手に受けるというような場合も考えられる。現行法のもとにおきましては、運賃制度、これは認可制は今後も変わらないわけですが、いわゆるいかなる運賃制度を認可したかという場合に、冒頭に申し上げましたように、きわめて単純な業務種別ごとの定額制、こういうことになるわけでは、これに對しまして業務の態様あるいは荷主との関係、作業の問題等で若干の変更を加えます場合に

者です。ところが、これをみんな切つてしまつたら、一体運賃、料金決定原則というものがどうなるんだという問題がもう一つ出てくる。ますますもつて買いたたかれて、それは物価対策閣僚協議会のほうに、安くならぬからいいだろう、安くならぬからいいだろうと、ダンピングさせられれば、当然そのしわはどこの寄るかということば明らかであります。そういういまの時期に、何で一体この二十条の三項を削除するか。運賃、料金決定原則というものは一体どうなんだ。そこはどうですか。

○小林政府委員 まずこの改正の趣旨を申し上げますと、現在の定額制のもとにおきましては、たとえば集配料あるいは積み込み料、取り扱い料、それごとに定額一トン当たり幾らというところで定めなければならないことになっておるわけでございます。しかしながら、たとえば積み込みというものを考えました場合でも、非常に貨物の運び方、種類によりまして、その作業の態様が異なるわけでございます。たとえば米等におきましては、いまだに肩荷役を要する場合もあります。また商品の種類によりましてパレット輸送と申しまして、フォークリフト等の機械で作業できるというように、非常に作業の態様が多様化しておるといふのが最近の情勢でございます。また取り扱い等の便、不便の問題を考えまして、発だけを受ける場合あるいは発着を一貫して受ける場合という問題もあらうかと思つて、そのほかやはり商取引でございますので、一定の期間に非常に大量の貨物を受ける、あるいはリングの出荷等におきまして、非常に大量の定型の貨物を一手に受けるというような場合も考えられる。現行法のもとにおきましては、運賃制度、これは認可制は今後も変わらないわけですが、いわゆるいかなる運賃制度を認可したかという場合に、冒頭に申し上げましたように、きわめて単純な業務種別ごとの定額制、こういうことになるわけでは、これに對しまして業務の態様あるいは荷主との関係、作業の問題等で若干の変更を加えます場合に

者です。ところが、これをみんな切つてしまつたら、一体運賃、料金決定原則というものがどうなるんだという問題がもう一つ出てくる。ますますもつて買いたたかれて、それは物価対策閣僚協議会のほうに、安くならぬからいいだろう、安くならぬからいいだろうと、ダンピングさせられれば、当然そのしわはどこの寄るかということば明らかであります。そういういまの時期に、何で一体この二十条の三項を削除するか。運賃、料金決定原則というものは一体どうなんだ。そこはどうですか。

したがって、今回定額制を削除いたします第一の理由は、そういうた個別に認可をしなければならぬという事例がきわめて多いわけでございますので、これを要しないように、あらかじめ弾力性のあると申しますか、一定の幅のある運賃制度というものを考えるわけでございます。したがいますして、これを削除いたしましたも、定額制そのもので運賃料金を定めるということを全く廃すわけではございません。たとえば非常に小口の貨物というような、旅客輸送に近いような個々の一見荷主のような場合には、これは今後も定額制が運賃制度として最もいいという場合もございまして、車う。そのほかそういうた通運と申ししても、車扱の運賃、小口貨物扱の運賃、コンテナ運賃、いろいろございますが、そういうたものに応じて新たな運賃制度を今後考えていきたい、こういうことであります。

○小林政府委員　説明が少し舌足らずでございましたが、定額制度というような運賃制度のあり方、これにつきまして絶対に定額制度でなければならぬという規定を削除いたしたわけでございまして、先ほど申し上げましたのは、定額制によるべきものにつきましては定額制による、あるいは若干幅運賃を導入するというのがふさわしいという、たとえば先ほど申し上げましたような積み

込みというような場合、あるいは長期大量定型貨物における割引というようなものを、この認可を得ないで一定の幅運賃を設けるというようなことを導入しやすいようにいたしたわけでございまして、運賃制度そのものが、ある荷主に対して不当な差別扱いをするというようなこと、あるいは業者間のダンピングと申しますか、そういうようなものにつきましては、現行法にございますように、運賃制度を明確に認可によつて規制するということとは現在と変わらないということとでございまして、通運事業といたしましていかなる運賃制度を考へ、そして認可申請に及ぶかということが今後の問題であるわけでございます。

手形決済等いろいろございます、あるいは割引等を認可を得ずしてやるといふような場合もあるわけでございまして、こういつたいわゆるダンピングとかあるいは極端な競争というようなものにつきますしては、当然従来と同様あるいはそれ以上に行政を強化していかなければならない、こう思っておりますのでございませう。

○大出委員　あなた、その二十条の二項があるか

○大出委員　大臣に承りたいのですが、物価対策閣僚協議会で運賃に弾力性を持たせる、こういう言い方が一つ出てきているわけですね。これにも御存じだと思いのです。ここで定額制によるなればならぬというのを切っているわけですかから、定額制によらなくていい、こうなるわけですから、削除するのですから。そうなると、これは物価対策閣僚協議会のものの考え方は、運送料金を

落とせよということなんです。運送コストを下げようということなんです。この話し合いというのは、事物価に關するのですから、何もこつちのほうを少し下げればこつちのほうは上げてやろうという論議じゃない。總体的に輸送コストを下げようという考え方。だから、この定額制によらないというのは何かというと、買いたたかれる、荷主のほうは強いのですから。そうなると当然輸送業者のほうは過當競争になる。完全收受、この前の論議じゃないですけれども、あれよりまだなお悪い。よるべき基準が法律上なくなつてしまふ。だから一つ間違えば一〇〇のものは七〇に減るということ、それがねらいなんです。そうすると、これは明確に中小の運送業者にしわが寄る、こういう結果になる。荷主なんか確かにこれは安く運送料金を下げられるかもしれない。しかしそのしわがどこに寄るかという、つまり中小の運送業者に寄る。これは間違いない、それがねらいなんです。それは筋違いではないか。何でもかんでも物価が下がればいいというので、弱いところにしわを寄せればいいという筋合いのものじゃないと思う、この点は。時間がないから簡単に申しますが、大臣その点はどうですか。

○橋本國務大臣　必ずしも大出さんのおっしゃる通りに、運賃の値引きをやらせようという目的でこの改正が行なわれたわけではありませんで、先ほど来業務部長からも話がありましたように、一つは輸送形態が変わってきたということ、そういう変わってきた状態に対して、従来の定額制度では運賃の定めようがないということが一つの理由であります。

この条文にもありますように、第二十條の二項の中で「運輸大臣は、前項の認可をしようとするときは、左の基準によつてこれをしなければならぬ。」、その一に「能率的な経営の下における適正な原価を償ひ、且つ、適正な利潤を含むものであること。」、こういうような一つの基準を置いておるわけであります。したがって、物価政策の上から、ただいいわゆる運賃引き下げということ

が目的ではありませんで、もちろんこれは時代とともに合理的な措置が必要でありますから、時代が新しく変わってきたのに対して、昔のような形でものを進めるわけにはまいりませんので、そこでこういう法律改正を行ないましたが、もちろん業者の適正利潤というものは——お互いに社会は共存共栄でありますから、この点については、運輸省当局としまして、もしそれらがこの法律違反で、いわゆる荷主側によつて圧迫されるような事態があれば、運輸省自身が事業者保護のためから十分なる監督指導はしていかなければならない、こう考へておるわけあります。したがつて、いままでいろいろお話のありました点については、貴重な御意見でありますから、これらを十分体しながらいやしくも監督行政としての目的は果たしていきたい、かように考へておる次第であります。

○大出委員 大臣、そう言つても——大臣の時間があるので、私は多く言わぬでも、あなたのことだからわかると思つて言つてゐるのです。すでに十六日にだいたい前段の論議はしてありますから、あまりしちめんどくさい話をしないでかけ足でもの言つていきますけれども、基本になつてゐるのは、物価対策という観点から関係協議会を開きになつた。物価対策関係協議会、そこで出てきたのが運賃の弾力性という問題、輸送形態が変わつてきた、こういううたい文句を一つ表に出してきている。しかし適正な利潤。さつきから私が申すように、適正なと書いてある。現行法は定額制によつてゐる。その定額制を取つてしまつて、よらないでいい。つまりそういうかっこうになれば、運送料金は下がる、こういうものの判断が——物価対策でものを考へてゐるのですから、輸送コストを下げようということですから、輸送コストを下げるというのは運送料金が減るといふことであつた。それは運送業者にしわが寄るといふことはあります。たゞのことです。そうでなければ物価対策関係協議会で論議する必要がある。下げようということ。荷主のほうの腹が痛むのじやない、運

送業者のほうの腹が痛む、こういうかっこうになる。そのことは働いている諸君にしが寄るといふことになる。これは幾ら何とおっしゃったって明確です。物価対策の観点からとらえて下がらなければ、あなたがいきなり言うように輸送形態が変わったからこうしたんだといったって、上がるのなら物価対策にならぬ。下げようというねらいがある。下げようというねらいでこの定額制を廃止されるということは、あまりにも中小の運送業者のことをお考えにならざる。たださき荷主に對して弱いのですから、そういうものの考え方が基本的な問題だということです。輸送形態が変わったというならば、それは政策上一体どうなのかというこの論議が先ではないのか。ことごとしそういうところが頭を出しているこの法律改正、許認可の廃止なんですね。届け出の変更なんですね。だから問題は、形態が変わったなら変わったで、さつき一貫輸送というのを言ったけれども、これだつて大きな変化です。そういう方向に向いていくことは間違いない。フィーダーサービスの問題だつてそうです。みんなそっちに向いている。運送取扱人だつてそうです。みんなそっちに向いている。変わったなら変わったで、何で基本的にその変化に対応して——適正な利潤ということについても、それをどう考えるのかという。いま、荷動きも少なくなつて一番苦勞しているのは、区域トラックなんか見えてひたひたのものです。これは大臣、私がここで調べている中身によると、こういうことです。これはほかの法、道路運送法の四十五條等関係があります。いいですか。郡山と東京の間を米一俵六十円で運んでくるのです。これは郡山—東京間を米一俵六十円で運べる筋合いのものじゃないのです。ドライバーの賃金は一体幾らに見るかということを考えれば、一俵でわかる。ところが十トン車ということになると、百六十俵で大体十トン車は満載なんです。どう多くたつて百七十俵まで十トン車満載。ところが四百俵積んでいくのです。全く過積みどころじゃない。郡山—東

京間を、十トン車で米百六十俵が百七十俵積めば満載なのに、四百俵積むんですよ。倍ならわかるけれども、これは倍どころじゃないのです。これだけやれば、これならば確かに郡山—東京間を米一俵六十円で運べますよ。鉄道で運んだら幾らにしているんだ。そうでしょう。四百俵積んでいくから手間になるのです。さつき冒頭に申し上げたように、三・五トン車に乗るよりも、こういうむちやくちやな、百六十俵しか積めないものを四百俵積んででも大型に乗つて、十トン車に乗つてぶつ飛ばせば笑入りがいいわけですよ。いまの世の中の若い諸君は、それをやりたがるんですよ。だからとんでもない事故が起こつてしまふ。年じゅうこれですよ。

もう一つある。青森県の五所川原から、岩木山—津輕富士の見えるところですが、東京までリソゴを運んでくる。リソゴ一箱二十キロですよ。さつき小林さんがリソゴの話をされたけれども、私も調べた。青森の五所川原から東京まで運んで、輸送料金がリソゴ一箱二十キロで百四十。これを国鉄で送つてきた場合に、東京に着いて、東京から目的の集荷地に送る配達料九十円ですよ。五所川原から東京に着いて、着いたやつを駅から集荷地市場から集荷地市場まで九十円です。それを五所川原から東京まで運んで、百四十から配達料九十円出したら、つまり国鉄の運賃が二十円になつてしまふんです。そういうばかことが何ででき上がつていくのですか。これはとにかく過積みも過積み、四百個以上ということですよ。二十キロ四百個積んだら一体何トンになりますか。これはさつきリソゴの産地なんかと小林さんおっしゃるけれども、冗談じゃない、とんでもない。十トン車で五万五千円なんですよ。油代にもなる。五所川原から東京まで。しかも何でもうかるかという、二十キロのものを四百個積んでいくのです。そうすると五万五千円が十二万五千円にしかならぬ。積載量どおりだつたら五万五千円にしかならぬ。それを四百個も積んでしまふから、一箱二十キロにきまつていくのですから、二

十キロの四百倍、合計すればわかります。だから、正規のルートで積載量一ばい積んでくれれば五万五千円です。それを四百個も積むから十二、三万になる。それがいま年じゅうぶつ飛ばして運ぶ。だから駅に着いてから市場まで配達するのには九十円だというのが、五所川原から運んだつて百四十で一個当たり輸送料金が済んでしまふ。こういうことを片方で平気でやらしてあげて、それは皆さんも平気でやらしているのじゃないかもしれない。ないかもしれないが、区域トラックの現状はそうなっているんですよ。そこへもつてきて、そつちのほうにしがが客の政策ばかり、物価対策閣僚協議会で輸送体系がかわりましたよという。確かに百六十俵しか積めないのに四百俵積めるようにしているのですから、たいへんな変わりようですよ。十トン車でですから、それを、小林さんも陸運局長おやりになつたけれども、街頭チェックをやつて、いけないと言わなければならぬ。もう現職でおやりになつたけれども、これがそんな人はいないわけですよ。そうすると、これがいまの世の中に横行している一方に、こういう改政をしてきて、物価対策の見地からというが、冗談じゃないですよ。ここら大臣、事故の最大の根源だ。しかもこれはオーバードロードの根源だ。一体どうなっているのですか。これは陸運行政の面で、机の上だけで法案をいじつたつてどうにもならぬのですよ。

○野村政府委員 ただいま先生の御引例になりました事実、これは私もとしては非常に残念な事態であると思ひます。

問題は、基本的には荷主と運送業者の力関係が、運送業者というものが荷主に非常に隷属したというふうな関係に事実上なつておまして、運賃は認可運賃でございまして、先生の御指摘を待つまでもなく当然認可運賃を守らなければならぬ。また運ぶ量につきまして、過積載といふことがあつてはならないことは、これはお説のとおりでございまして。この点につきましては、たとへば自重計というものが開発されて、ト

ラックに非常に信頼性のある自重計というものができれば、それを取り締まるということにつきましても、荷主自身の自衛、それからまた私どもの監督といふことも行き届くかと思ひますが、いま残念ながら、そういう自重計というものが、あるにはありますけれども、十分な信頼性がないというふうなことから、また私どもの目が行き届かないで、過積みの問題、運賃ダンピングの問題が起つておることは御指摘のとおりでございまして。この点につきましては、私も法律以前の問題として十分取り締まらなければならぬということと、関係方面にお願いをしておるわけでございまして、けれども、不行き届きでそういう事態があるといふことはまことに遺憾でございまして、今後ともそういう問題につきましてはさらに氣をつけたいと思ひます。

○大出委員 野村さん、これは私が自分で調べたのですからもうとまかく申し上げてもいいけれども、時間がないから簡単に申し上げておきます。ほんとうにそれこそ輸荷重といつて、一つのタイヤにどのくらい重量がかかるか。五トンですよ。車輪が四つあるのですから、そうすると二十トンですよ。車は十トン車ですよ。一つの車輪に倍の重量がかつていく。そうすると道路はどうなるか。それは幾ら簡易舗装したつて、中級舗装をやつたつて——正規の舗装をすれば二十五センチですよ。コアを抜いてみて調べればわかる。正規の舗装をやつたつて、とてもじゃないが道路はどうにもならぬ、しかもこれは片っ方は法律違反ですよ。それでドライバーはどうなんだという、それは一人であるのです。居眠りでもすれば、上が重いですからひっくり返つてしまふんですよ。そして暴走だ。暴走も何も、荷主から時間をはきめられていくんです。荷いたみがするから。荷主に対して運送業者というものはそれだけ弱いんですよ。だから私がこの法律改正で一貫してもを言っているのは、物価対策閣僚協議会でもそんなんですが、物価の引き下げの見地からというのでどこに焦点を置いたか、定額制はおつ

るに於ける法律上の条文を切つてしまふといふことは、以前の問題だとおとしやる、法律があつてもとおしやるが、それならなぜ法律どおり運用されないかと言ひたい。それがそうならない。しかたがないとおししやるなら、法律は要らないのです。それでしよう。だからここにある定額制という問題が輸送業者の側に幾らかでも足がかりになつてゐる限りは——本来ならもっと大きな足がかりにならなければいかぬのです、この法律を適正運用すれば、それができないというのが現実だ。ほくだつて法律どおり世の中が動いていないといふことは知つてゐるからその非は責めないけれども、しかし足がかりになつてゐるものを切つてしまふといふことは考えなければならぬ。この間私がいろいろやりとりしたときにこの席で、そういう中小、零細な運送業者に対しては別な助成の方法がある、たとえば金融措置であるとか中小企業対策であるとかあるとおししやるなら、なぜそれを事前に総合的にお考えになつて、こういう零細、中小の運送業者が成り立つようにしてあげないか。ないではないか。タクシーの場合だつて、上がつたばかりの料金をまた上げようとしたという段階で初めて年度末金融対策を考えるなどということを政府は言ひ出す。そんなことは初めてから考へていかなければならぬ。考へておけば、上げたばかりでまたタクシー料金を上げようとは言ひはしない。それでしよう。そこに手落ちがありはせぬか。

もう一つだけ言わせていただきますが、この間も例にあげたけれども、陸上の質問をしていますから陸上運送のほうをあげるとかどが立ちますから海上をあげますと、下請のはしけ回漕をやつてゐる回漕業者がある。十六隻の船を持つてゐる。私も税務署とずいぶん話し合つてゐた。十六隻もあつた。が、第十六何々丸という船が実際にはない。帳簿上だけです。これは古くして新しい問題です。じや十六隻目の船のない帳簿は一体どうなつてゐるかといふと、つまり人件費、油代などといつて落としてゐるのだけれども、その金は事

際には船がないのだからそこに使っていないことだけは間違いない。元請、仕事をくれるほうに営業係長、課長さんがある。つかみでそこへ三十万、五十万の金を預ける。荷をもらうそのつど持つていかなければ、くれない。それが長年、三年間積み重なった。それは架空の船名で帳簿をつくっている、そこで落としてきたわけですよ、処理のしようがないから。税務署がこれを調べてわかった。船がない。三年さかのぼって七百万税金をとる。過少申告加算税をそれに上乗せをする、こうなった。つぶれる。税務署のほうも知っているわけだから、あなたは一体どこに金を残らやうか言ってくれ。言ってくれば、もらったほうが過少申告なんだから、そつちから取る、おたくの会社から取りません。しかし言ってしまうと二度と再び仕事はくれない。村八分です。そこで会社はつぶれても言わない。あの男はいい男だ、よくがんばって言わなかったという事になって金を回してくれる、荷を回してくれるというので何とかやれる。つまり一番弱いところが一番しわが寄っているのが現状なんです。いまの中小、零細の運送事業という形のは海上でも陸上でもそういう商慣行が成り立っているわけですよ。そうでしょう。だからいまのようないことが起こるわけです。法律以前の問題という以上法律の運用は一体どこへいったのかということになる。つまりそれほど弱い中小の輸送業者、運送業者に対してよりどころに多少ともなるものを何ではずそうとお考えになるか。ついで口がすべって適正運用されてないからというおことばもあった。適正運用されてないというのは行政機関の責任じゃないのか。運輸大臣だって行政長官ですよ。そこは一体どこへいってしまったのだということになる。だから私は、大きいところは別として、そういう中小の、景気が下向いてくると成り立たなくなるところに、きょう、あす困るのだから、なおそつちにしわが寄るといふふうに考えざるを得ないことはなさるめほうがいい。だからその前にやはりどうすればそれが成り立つかの政策論争が必要で

はないのか。将来の輸送形態を考えたら、かつての港の三・三答申じやありませんけれども、事業の集約まで出てきました、やはりそこらところまで突っ込んだ論争がなければ、簡単に許認可のほうへ持つてきていろいろの突っ込んで出してくるというのには筋が違ひはせぬかと言いたいというわけですよ。だからわれわれあまりそのほうを専門にやっている人間じやないところにこういうようなしわを寄せて苦勞をさせないで、運輸委員会になぜお出しにならぬかと言いたいところですよ。だからその弱さというものを、決定的に弱いという現実を大臣やはお考えをいただいて、その弱いところをじや運輸行政の面でどうしてやるか。適正な料金、適正な利潤なんという点で、適正な利潤をもらえないからいまのようになことになる。そこをどうお考えになるかという点を言っておる。私も何も単に理屈を言うつもりはない。そういう弱い層を何とかしてあげたいと思うから、ものを申し上げている。そのところを最終的に御答弁いただきたい。決して法律条文をあつち向いたことつち向いたと論争しているのじやない。現実こそ弱いものだから、その成り立たなくなることをどうすればいいか、この問題です。

○橋本國務大臣 問題は、定額料金の問題だけで問題を解決できないと思います。ということば、問題はやはり需要供給及び経済原則でありますから、たとえば先ほど例として青森のリンゴのお話が出ましたけれども、青森からリンゴを持つてくる場合は幾つかの方法がありましよう。一つは鉄道、一つは飛行機、一つはトラック、この三つの方法があると思います。その中において生産者、いわゆる荷主のほうですが、荷主のほうは、どれによって運ぶことが一番安くつくであろうか、こういう点がまず原則だろうと思ふのです。おそろく自動車運送業者もこの法律に従って一契約をしているとは思いません。そうじやなくて、おそろく荷主と、鉄道はこれだけで運べるのだ、だからしてそれよりか幾らか安くならぬかと

いう、普通われわれが扱うところの商習慣によつて話し合いが進められていくだろうと思います。私は現在の物価の問題を、ことにこういうようなものの値段の上において、その占める輸送料のコストが高いから、そこで物価が高いのだというふうには考えておりません。もちろんこれは関係はありましよう。問題は、いまやかましくいわれておるのには、その間における中間マージンの問題が大きくいわれているので、おそろく運賃の占める地位というものは、そう現在においては大きな問題ではないと思ひます。先ほどちよつと出ましたタクシーの問題にしても、あるいは物資の輸送の問題にしても、占める地位は決して少なくありませんけれども、それが物価高の最大の原因だということにはならないと思ひます。ただ、おそろくこういうトラック運賃のきめ方は、こういう条文がありますけれども、なかなか法律によつて、お互いの事業者が、こう法律があるのだから、われわれは適正料金を考えながらきめてくる、こう言つても、相手のほうはなかなか承知しないのでありますから、そこで標準になるものは、鉄道輸送で送った場合にはこうなるのだ、それより高いときは鉄道の輸送のほうで送つた方がいいのだという荷主の議論にもなつてくるのじやないかと思ひます。したがつて、いわゆる輸送機関の相互関係が一つは大きなファクターとなつて料金がきめられるだろうと思ひますが、ただ、それ以外には、もちろん若い運送業者などは積極的な気持ちもありまして、あるいはそういうような別なファクターでもつて料金をきめる場合も起きましようが、ただ問題は、この認可料金をいいたしましても、その適正な認可料金が、いま言つたように、たとえば郡山から百六十俵程度の米を運んで適正料金になるかならぬか、そのきめ方にはもろろあると思ひます。もし運輸省が、十トン車で百六十俵を運べる、そうして一台のトラックを使つてそれが一日の労働賃金を含めて収入として不適正である、こういう料金のきめ方であれば、これは運輸省の責任であります。しかしながら、これが百六十俵運んで大体適正料金である。にもかかわらず、それ以上の倍、二倍半のものを運ぶならば、これは別なファクターが作用してある、そう考えなければならぬと思ひます。私はこまかいそういう料金のきめ方についてここで御説明申し上げられませんが、今後とも、運輸省が認可する場合に、いわゆる適正な利潤も含めた、そういう労働過重にならないような料金できめる必要がある、これはもう当然のことでありまして、いろいろ御意見がありましたら、それらを十分に含めて今後とも指導してまいりたい、こう考えております。

○大出委員 時間が十二時を過ぎまして、大臣の時間の関係があると思ひますから、ここでやめますが、ひとつ局長さんに承つておきたいのでありますが、これで終わりでございませうけれども、冒頭に申し上げましたけれども、一般の小型貨物の免許をとっているところがあります。趨勢として大型化しつつある。前回の御答弁では、小型だけでやっているとこははないというお話だった。ところが、実は私がいろいろのお話だった。と

うものは、基本的にどうしろということでは業界に向かつて言っているのですか。

○小林政府委員 たいだいまお尋ねの小型あるいは大型、いずれも区域トラック事業をやっているものだと思いますが、これらにつきましては、先ほど出ました昨年の六月十五日の通達におきましても、そういったものについての的確な取り扱いという意味で通達を出してありますが、その中にも事業区域をどういうふうに定めるのがある、あるいは営業所ごとの配置車両数について事業経営者にもう少し運輸事業運営上の弾力性を持たせることができるかどうか、そうした観点から簡素化の通達も出したわけでございますが、その際に考えましたのが、小型事業とそれから普通車以上の区域トラックと二つの種類に峻別しておくことは現在の段階では必要がない。したがって事業としては区域事業者と小型事業者とを一本化するというのが改正の趣旨でございます。

それで、その際に、さらにもう一つの問題は、十六日の国会で、この席上で御答弁申し上げましたのは、いわゆる貨物自動車でございますが、軽自動車でございます。これにつきましては輸送量がきわめてわずかだという意味で、これだけで事業をやっている者は現在ございませんので、それにつきましてはトラック業者の付属の運搬業ということで自由にお持ち願ひ、こういうような考え方では整理をしたわけでございます。

○大出委員 私の申し上げたいのは、ちよつと舌足らずでしたけれども、つまりいま非常に苦しい状態にある地場トラック業者の皆さんについて、やはりここまで来るといって、荷が薄くなつていく、荷動きが少なくなる、ますます苦しくなる。あるところにはありますかね。片端どもおかしなところになっていく今日の実情、私はそう言えなくはないと思うのです。そういうところに対して将来どうすべきであるとか、やはり何かそこに皆さんのほうで行政権限というものをもちなんだから、荷主との関係ですますバランスがくずれていく、そういう状況を知っておられるわけだから、

ら、だとすると、業界対象でもいいけれども、定額というものはなくなつて、運賃値上げというものは、たとえば九州、北海道等でおやりになつたり、品目、距離平均で二八・何%お上げになつて、昨年十一月値上げをおやりになつてゐるわけですが、はたして、この料金値上げをやつてほんとうに上げたことになるのか。片方では競争原理が働いて値下げとなり、片方では値上げをやつて、これは路線じやなくて区域だけで、今度おやりになるというわけですから、資料を整えてやれるところはやるというわけですから、値上げをやつたつて、一方で定額制をはずす、物価対策の見地から弾力性があるからというのだから、料金値上げに一体なるのかどうか、形式的には上げてみたつて、中身は上がったことに一つもならぬ、こういう結果になつてしまふ。しかも、完全収受はできない、どんどん引き延ばされる、こうなつてゐる現状を踏まえて、料金値上げをしなればならぬという気持ちが野村さんのところにおありになるようだから、そうでしょう、料金値上げをしなうというところは、苦し過ぎるように見えるから上げてやろうというわけですから、十何年間も上げてゐないのですから、そうでしょう、タクシーとは違ひ。そうだから、上げてやらなければ、上げたことにはならぬ。だから、そこまで突っ込んでものを考えた場合に、つまりこの種の法律改正が行なわれたら、定額がなくなつちやうた。それならば、何を一体上げたらいの。いまの現状の料金だつて下げられるという趨勢にある。そこで片方で上げたつて、じゃあ何を基準に上げるというのかということも出てくるのです。だから、そういう点をあわせ考えて皆さんが指導してやらないといふと、ばたばたつづけても競争原理だからしかたがない、それで済む筋合いじゃないだらう、こう思いますから、それを念を押したかつたわけ。最後のところはどうかお考えになりますか。

○野村政府委員 先ほど来大臣から答えましたように、力関係というものがございまして、運送業者は荷主に非常に力の面から弱くて、先生の御指摘のようにいわゆる法律で認可された料金が守れないといふことに残念な事象がございまして、ただ実際に私も体験いたしましたケースで、これは中小業者相互の協力というところによつて、その運賃のダンピングというものを防止しているケースはございまして。それは、たとえば共同集金制といふことをとおつておるわけでございます。同じような荷主に同じような業者がいろいろのものを運んでおります場合に、従来はダンピングで、たとえば七〇%しか取れなかつた。それがあつた例によりまして、共同集金制をつくつて、それでお互いに荷主を公開する。それは営業上の秘密という点からいへば非常に私には勇気を要することだと思ひますが、そういう人が何か集まつて共同集金会社をつくつて、そしてそこに集金人をして、その人たちが公開された荷主のところに行つて法定料金をもらうということになります。その経費は、おそろく私の知つております例では人件費も含めまして一〇%以下で済んでゐる。そうすると、いままで七〇%しか取れなかつた料金が一〇%とれて、それに共同集金会社の経費を引かしても九二%とかあるいは九一%とかいふ料金が確保できている。そういうことがございまして、私は機会あるごとにそういう共同事業といふようなことをやつたらどうか、そのために共同集金制といふようなこともやつたらどうかといふようなこともすめておりますが、なかなかこれはいろいろ商業上の都合もございまして、必ずしも大方の御賛成を得ておりませんけれども、それで成功した例もございまして。したがうして、私も運賃の改定といふことを考えます場合に、いろいろコストアップの要因を考えると同時に、その実際に認められた運賃といふものが完全に収受されるということに持つていくように努力しなければならぬと思ひますので、ただいま先生のいろいろの御示唆に富む御批判あるいは御教示といふものを考えまして、さらにそういう中小業者の共同化、連携化あるいは構造改善と

いうことを含めまして、もつと企業基盤が強くなつて荷主と対等な立場で折衝できるといふような立場まで持つていくように私どもとしても努力をしたい、かように考えます。

○大出委員 海運もそうですが、運輸省の皆さんが、運輸省自体が船主、荷主にきわめて弱い、しみじみそう思います。私は八年、毎年毎年港灣問題を手がけてやつてまいりまして、比田さん以来歴代の港灣局長さんとやつてきました。が、あまりいへば船主に弱い、荷主に弱い。陸運もまたそうであつては相ならぬと思ひます。このところをほかならぬ橋本運輸大臣からさつぱらんに申し上げるのですけれども、もう少し行政面で船主、荷主あるいはまた陸送の面の荷主に弱くならぬでいただきたい。そうして一番弱い、しわの寄せかたない中小の運送業者といふところにやはり政治的な焦点を当てていただいて、そこを強くしていただく、つまり行政指導あるいは法律改正はそつちを向いてくれなければ困る。逆を向かればまことに困るの、そのところだけ大臣に念を押しておきたかつたのです。

○天野委員長 午後二時より委員会を再開することとし、この際、暫時休憩いたします。

午後零時二十四分休憩

午後二時十四分開議

○天野委員長 休憩前に引き続き会議を開きます。

文部省設置法の一部を改正する法律案を議題といたします。

質疑の申し出がありますので、これを許します。鈴切康雄君。

○鈴切委員 きょうは、私、交通安全教育全般について文部大臣にお伺いをいたしたいと思ひます。

先般、春の交通安全運動が行なわれまして、そのときに人身事故は一万七百五十五件、死亡が二百五十三人、負傷者は一万三千七百九十一人と、

一日平均の死者は四十二・二人という痛ましい記録が発表されております。今度の期間は六日間、おもに入学、入園を重点に、子供や老人の歩行者保護に主眼が置かれたけれども、春の交通運動としては最悪に終わってしまったわけであります。特に自転車とそれから歩行者の死者の約七割が老人と子供ということになりますと、幼い子供の生命を守る上においても、交通安全教育ということがますます重要性を増してくると思うわけでありまして、文部大臣はこの点のように考えられておられるか、まず御所見をお伺いいたします。

○坂田国務大臣 今日交通はほんとうにひどいものでございまして、われわれもいたしまして、特に幼児あるいは小学校、中学校等の学童生徒の交通安全のために努力をいたしておるわけでございまして、いまお示しのようなことでございまして、まことに遺憾なことだと思っておるわけでございまして。

統計をずっと拾ってみますと、四十一年から四十五年まで幼児が、つまり学齢に達しない子供がかなり高い死亡率を示しておりますし、また老人が非常に多いようございまして。小学校の子供、中学校の子供も痛ましい犠牲者となった者もおりますが、しかし、一般に比べると、多少ではございまして、その率は少なくなつてきておるようございまして。これはやはり小中学校における交通安全の教育がかなり徹底しているといふことも一面においてはいえるのではないかとはいふに思ひます。でございまして、決して十分なものではございせんし、なお一そう努力をいたさなければならぬ、こういうふうに考へて努力をいたしておるわけでございまして。

○鈴切委員 いま交通事故にあわれた方々の大体の傾向をお話しいただいたけれども、これは体育局長ですか、子供の交通事故の死者及び負傷者の実態と、過去五年間の交通事故の推移はどのようになつておりますか、その点についてひとつ。

○木田政府委員 まず死者のほうから申し上げたいと思ひますが、四十一年に日本全体で一万三千九百人の死者がございました。これに、幼児及び小学生の段階では千九百人でございまして、この四十一一年を一〇〇といたしましてこの五年間の伸びを見てまいりますと、国民全体といたしましては死者が一万六千七百六十五人、一二・一という指数の伸びでございまして、それに対して幼児、小中学生の合わせたものにおきましては千九百九十七人というふうに、一〇・五という指数でございまして、全体の伸びに對しましては伸び方は低くなつておるといふことがいえるわけでござい

ます。その中で、特に小学校、中学校の児童生徒にありましては、たとへば小学校の高学年では指数が九一、中学生では九五というふうに、一般の伸びよりも少し逆に減つておるといふような動きが出ておるわけでございまして、この死者の数が減りつつありますことにつきましては私も喜んでおるところでございまして、負傷者につきましても、死者に比べてかなり高い比率で伸びてきております。四十一年を一〇〇といたしまして国民全体の負傷者の数が五十一万七千でございしますが、四十五年には負傷者が九十八万といふふうに一八九という高い指数で伸びております。幼児、小中学生を合わせたものをこれに對比してみますと、四十一年の七万七千から四十五年の十一万八千といふふうに、やはり絶対数におきましてかなりの伸びを見せておりますが、指数は一五・二でございまして、しかし、死者の伸び等から比べましてかなり高い数字になつておるわけでございまして、負傷者においても、小学校の高学年、中学生の段階にありましては、たとへば中学生のときは伸びが一三五という数字でございしますが、これを私もいたしましては、少なくとも小中学生につきましても、こういふ痛ましい伸びがないよう努力をしたいと考へておるところでござい

○鈴切委員 死亡の原因の中で交通事故によつてなくなられる子供さんが非常に多いわけでござい

ます。大別した場合の死因の中で、交通事故で生命をなくした子供さんは他の疾病に比べてどのようない実態になつておりましたら、その点について……

○木田政府委員 厚生省の人口動態統計をとつてみますと、幼児期から小学校の前期あるいは高学年、中学校の段階、それから高等学校段階と、五歳段階で年齢を区切つてみますと、死亡原因の第一位が上がつてまいりますが、不慮の事故でございまして、たとへば一歳から四歳までの段階では実数で三万六千人ほど出ておりました。これは故の総数が千九百二十九名でございまして、これは同じ時期の死亡者の三万六千という総数から比べてみますならばかなり一応低い数字になつておりますけれども、幼児期の者は不慮の溺死とか水死等が一番でございまして、自動車の事故はそれに対して第二位になつております。小学校の前期におきましては、不慮の事故の数が申しますのは死亡総数に對してかなり減つてはまいりますが、けれども、しかし、この時期も、死亡原因を見てまいりますと、やはり水死、溺死等が第一位に上がつてまいりまして、自動車事故が第二位でござい

ます。それに対して、中学生の後半、満十五歳から上になりますと、子供たちの不慮の事故では圧倒的に自動車事故が多くなつてくるわけでございまして。この学齢期の児童生徒の年齢におきましては不慮の事故が比較的高い。また死亡原因の中でとつてみますと、一歳から四歳までの段階では幼児の死亡の約一割が不慮の事故でございまして、けれども、五歳―九歳あるいは十歳―十四歳という学齢期にありましては、この死亡原因が、たとえば五歳から九歳までの段階では不慮の事故による死亡が約四割という高い比率を示してまいります。またこの十歳から十四歳までの五歳段階をとりましますと、不慮の事故により死亡原因が全体の死亡者の約三割という高い割合を示してまいりますので、これは幼少期にありまして子供たちに対する親あるいは責任を持つております者、保育の責任あるいは指導の責任を持つております者が、

こうした不慮の事故による死亡原因が高いということにつきましては十分留意してまいらなければならぬことと思つております。ただ割合といたしましては非常に高く出てまいりますけれども、死亡数はたとへば一歳から四歳までの死亡総数が三万六千あるのに対して、五歳以上にありますと三千人程度にぐつと減つてまいります。これは子供の健康とかいろいろなことともかみ合つてくるわけでございまして、それにいたしまして、死亡数の中で不慮の事故と申しますのが高いといふことは注意しなければならぬかと思つております。この不慮の事故の中で自動車によりまして事故が大体三分の一見当に当たつておるといふふうに理解をいたしておるところでございまして、交通事故の問題はこれから十分留意しなければならぬと考へる次第でござい

○鈴切委員 いま統計的に話をしたいんですが、交通事故の推移と申しますと、昭和四十一年から四十五年の間に至る死者といふものは比較的横ばいになつてゐる、負傷者はやはり四十一年から四十五年にかけては急激に伸びてゐる、その中で国民全体からの比率を見てみると、まだ小学校、中学校の生徒はそれに比べて幾ぶん低い比率を示している、そういうことになると、交通安全教育の効果があがつてゐるのではないかと判断に立つておられるといふふうに先ほど言われたわけでございまして、それと同時に、今度は要するに普通の疾病に對して交通事故といふものは非常に高位の地位を占めて現在に在るわけですね。そうなりますと、これはいゝゆる現代病の一つだと、そのように私は私なりに考へております。そうなつた場合には、現代病をおすのはそれではだかといふことになつて、やはり何といつても交通安全教育にまたなければならぬところが多分にあるのではないかと、しかも疾病に對する者が医者としますならば、現代病に對するこの交通事故に對してはやはり教師が医者としての重要な地位にあるのではないかと私は思ひます。また考へてみます

と、教育というものはやはり何といつても人命尊重ということが基本にすべてが行なわれなければならない。そういう意味も含めると、私は交通安全教育が現在の状態で必ずしも完全ではない、まだほんとにスタートされたばかりであって、実際に、効果は幾らかはあがつてきてはいるにしても、まだまだ教育に対しては相当力を入れていかなければならないのではないかと、私は判断するのですが、文部大臣はどのようにお考えになりますでしょうか。

○坂田国務大臣　もう私もそのとおりだと思います。決して十分だとは思っておりません。より充実した交通安全教育をやっていくためには、いろいろな放送会社でございすが、そこで交通安全に対しての作文の表彰をやっております。したがって、その表彰を受けられた児童やあるいは父兄や、あるいは先生やその他の交通取り締まりの方々といろいろな話をすることがございますが、子供たちが作文によく書きますことは、自分たちもやらなければならぬし、やっておるんだけれども、どうもおとなの者がかえって交通信号を無視してやったり、あるいはおとなのドライバーが非常にむちやくちやな運転をするのだ、だから自分たちが大きくなってドライバーになったときにはそういうことがないようにやらなければいかぬというふうな作文も出てくるわけでございまして、確かに私もいろいろなお話を聞いておるわけでございすが、けれども、やはりあいに小学校、中学校の子供は先生方の教えやあるいは父兄の教えを守ってやっておるのに引きかえて、おとなのほうに問題が非常に多いということを痛感いたしておるわけでございまして。

それでございますから、私もといたしましては、単に学校教育だけじゃなくて、やはり社会教育の面においてもこの交通安全教育というものを考えていく、あるいは町ぐるみ、地域住民がその気持ちになつていただくということがまず第一じゃないかというふうに考えております。

○鈴木委員　人命尊重の立場からいいますと、交通事故はほんとうに皆無に近くてはならない、私はこう思つておる一人でありまして。特に幼児あるいは小学校、中学校のそういう幼い子供が交通事故でなくなつて、そして同級生が花束を差し上げた、あるいは弔辞を讀んでおられる姿、これはまことに痛ましい限りだ。しかも幼い子供にその交通事故の問題が克明に印象づけられるというところ、そういう意味においても交通安全教育というものの対してはより以上力を入れていかなければならない問題ではないか、このように私は考えるものであります。

交通安全を保つためにはいろいろの要素はあろうかと私は思いますが、たとえて言うならば、現在の道路の整備が悪いためにドライバーがハンドルを取られてしまつて、そして交通事故を起こすとか、あるいは交通取り締まり規制という問題に對してもやはり嚴重に今後やっていかなければならぬ問題もあるであらうでしょう。そういうものがありまされども、何といつてもやはり交通安全教育の確立ということがどうしても一つの大きな要素になつてくる。そこで教科課程とかあるいは学校行事の中で今日どのようにいうふうな交通安全教育がとられているか、その実態についてちよつとお話し願ひたい。

○木田政府委員　学齢に達しますまでの幼い子供のことにつきましては、これはまず親のほうで子供が安全に生活し得る、行動し得る、また、そのために保護するという親の責任を第一義に考えなければならぬことと考えておるわけでございまして。学校におきましては新入生が入つてまいる四月に、安全に子供たちを学校へ登校させる、また下校させるということが最大の問題になつてくるわけでございまして、学校における間は比較的安全でありますから、その登下校を安全に通わせるといふことに学年当初はこのほか努力をいたしております。

そのための方法といたしましては、まず学校によりまして通学路を指定し、指定した通学路を一

年生から六年生までのグループをつくりまして、グループのリーダーが責任を持つて低学年の子供をかばいながら登校させるというふうな集団登下校の措置をとつておるところが過半数でござい

ます。そのようにいたしまして、学校へ安全に来るという事実上のことを考えなければなりません。また、学校に参りましてからも、その登下校の指導をグループごとに行ないますほか、道路の歩行訓練等のことを特に学年の初めには重点を置いていたしておるわけでございまして。要は安全に通つてくるということに第一義に考えるわけでございまして、そのために必要な時間組み等は、正規の一週間に一べんずつ一時間のこまをつくつてという考え方はなくて、むしろ学年の初め、学期の初め、そういうときに必要な時間をとりまして、グループングをつくり歩行訓練を重点的に指導する、こういうやり方がほとんどの小学校を中心にとられておるところでございまして、私どものほうではこれを一応正規の授業でございまして、けれども、――正規の授業で、正規といふことはちよつと問題がありますが、学校の教育活動として行なつておることではございすが、国語とか算数のように一週間の時間割りに組むというところではございまして、随時必要な時間をそのために当てるという特別指導の形で行なつておるわけでございまして。

そういう特別指導の時間数は、現在小学校で平均いたしますと一年間に十二、三時間の時間数を当てておるのでございまして。これは学校によりまして必要の度合いが異なつてまいりますので、多いところは二十時間以上の時間を当てておるところもございしますが、まず第一義的に子供たちを安全に登下校させるということに指導の重点を置いてまいります。その次に、先ほど申しましたように、クラブ活動の時間あるいは随時必要な時期に子供たちの歩行訓練あるいは信号による横断のしかた、あるいは小学生の高学年から中学生になりますと自転車の乗り方等の指導をまた適宜行なつておるわけでございまして、そういう形で学校に

おきましては交通安全教育を随時適切に行なう。文部省といたしましてはそのように指導をいたしておるところでございまして。

○鈴木委員　確かに特別指導というふうな考え方は私はわかりません。わかりませんが、しかし、特別指導ということになつてまいりますと、たとえば保健科においては安全、事故の実態とかそういうことが取り上げられ、また社会科においては地域社会の交通、それから図画工作では規制、道徳においては交通道徳、モラルというふうな内容が織り込まれておるわけです。

しかし、交通安全教育というものは、それなりにまた一貫性もなくてはならぬのではないかと。ただ単にばらばらでありまして、どちらかといひますと、教科の中に片手間というふうな考え方になつてしまつてはならないか。時間のとり方も実際に平均して十時間から十二時間というところでありますけれども、多いところは二十時間以上をとつておるところも実際にはあるわけです。それから、三時間ぐらいで済ましておるところもあつた、また場合によつては全然やらないというふうなところもあるわけです。そういうふうな考え方、校長等の考え方、あるいは当事者のそれに対する熱意のあらわれ方によつて、ずいぶんこの問題の取り上げ方が違つてくるのではないかと、非常にその点を私は心配するわけであります。非常に交通事故の多いところであっても、あるところでは非常に熱心にやつておる、あるところはさほどやらないというふうな問題は、確かに先ほど言われましたように、特別指導という行き方は、交通安全教育に対して必要なあり方ではあるけれども、どちらかというところ、流されてしまつておる場合も考えられるのではないかと、非常に心配をしております。

私は、少なくとも交通安全教育は、片手間で教えるというのではなくして、教科課程と同じく、ウエイトあるいはそれ以上のやりの指導と訓練が必要ではないか、こういうふうな思ひわけでありまされども、その点についての御見解をお伺い

します。

○木田政府委員 交通安全教育というのは、現実には子供たちが道路を安全に歩けるという生活問題だと思つておられます。したがって、先ほど申し上げましたように、学校では、子供が安全に歩けるようにという現実を確保することを考えなければいけません。よつて、学年の初めとか学期の初めに集中的にそういう時間を設ける学校が多いということをお願いしたのであります。

教科と同じようにという点につきましては、交通安全というものが、ただ知識を教えるということよりは、現実には安全に歩いて生活できるという現実を確保するという点に交通安全教育の主眼があります。毎週一時間ずつの時間を組んで、算数や国語のように組織的に教えていくだけの長さとか大きさというものが、他の教科と同じようにあるというふうにはちよつと考えにくいのでございます。そこで、現実には子供たちをしつけるという面で必要な時期に重点的な指導を行なう、またそのために地域社会の協力を求めるように学校当局が働きかける、こういう努力をいたしておるわけでございまして、統計をとってみますと、いま鈴切委員御指摘のように、指導時間が非常に少ないところもあるわけでございまして、これはやはりその地域との関連とか学年との関連等ということによると思つておられます。そうした実態を勘案しながら実があらがるような指導を心がける、こういう姿勢でいきたいものだと思つておる次第でございます。

○鈴切委員 私は、いま申し上げたいことは、要するに、各教科課程におきます問題は、大抵社会、数学、国語、理科等の問題が、全部ある程度知識を教えていくという、そういう考え方でワクがきまつておるわけでありまして、安全教育というものは、一つは正しい知識と、やはり正しい行動という問題が伴わなければならないのであります。そうなりますと、正しい知識と正しい行動というものは、教科課程よりもより以上に、一つはむしろ問題が私にはあろうと思つておるわけ

です。そういう点において、時間が、片一方は二十時間以上もとつて、何としても災害から子供を守らなくちゃならない、そういう熱意のある学校と、片一方は、やはり同じ地域の近くにいながら、時間もあまりとつていないし、さほど力を入れていないという格差がある。これは少なくとも是正をしていかなければならない。また場合によつては、へんびなところだから交通安全教育が必要でないとは私はいえないと思つておられます。それはなぜかといへば、当然、教育課程という一つの課程を経た、義務教育という課程を経た社会人によつての人がなつておる、社会人になつた場合には当然都会にも来るであらうし、交通道路あるいは知識等を身につけていかなければならないわけでありまして、そういう点で、多少地域的な差はあるにしても、私はそのところがやはり指導のむずかしさでないかと思つておられます。そういう点について、文部省では「交通安全指導の手びき」を昭和四十二年に作成されたわけでありまして、私はむしろこれは非常におそかつたのじやないかというぐらひに思つておられます。しかし、その内容等においても、実際におつくりになつたわけでございまして、いまの交通安全事情あるいはいろいろの観点から再検討する必要があるのではないかと。すべてこの「交通安全指導の手びき」によつて計画が各学校で練られておるわけでありまして、お手本自体にやはり抜けておるところ、改定をしなくちゃならないところがあるかと思つておるのですが、その点についていかがでございますか。

○木田政府委員 いま御指摘がございましたように、現実には学校でどう取り扱うかというものは、時間が毎週きまつて、教える内容がきまつておるというところと、かえつてむしろかといふことがございまして、それだけに、安全に登下校ができ、しあわせに生活できるといふことを身につけさせるといふ観点から、いろいろな教科の中にも、これは道徳教育等と同じようなところがございまして、取り上げていただく

なければなりません。その指導の観点を取りまとめたものが「交通安全指導の手びき」でございます。

これをつくりましたあと、また指導事例その他も関係の日本学校安全会等から小学校、中学校別に出ておられます。また、私も毎年関係者の会議あるいは指導の会議を全国あるいはブロックで持つておまして、常にその実情について現場の意見その他のフィードバックを求めておる次第でございます。各学校によりましてかなり現実の事情が違ひますし、一律にいきかへる点はございまして、校長を中心とした伝達あるいは連絡の会議、教師を中心とした会合等の席で、意見の交換という過程を通じて、現実の指導に適した意思の疎通をはかるという試みをいたしておられます。当然そういう試みの中から、現在の指導の手引きにつきましても、足らない点その他をつかへるというところは考えなければなりません。特に最近、学習指導要領を改めまして、小学校、中学校とも新しい学習指導要領で指導することになつてまいりました。その際に、保健学習全体、これは子供の健康と安全のことを全般的に取り上げる学習課題でございまして、その保健学習の具体的な指導事例の中で、小学校、中学校ともそれぞれまた子供の衛生、安全といふことの取り上げ方を指導する指導書をつくつておるところでございます。そういう一つ一つの現実を積み重ねてまいりまして、必要を改善その他は試みてまいりたい、こう考えておるところでございます。

○鈴切委員 「交通安全指導の手びき」といふものがそのようにして昭和四十二年に出されて、確かにいろいろ研究をしてみますと、また追加をしなくてはならない点もまた、理屈の上から考えて少し改定をしなくてはならない点もいろいろあるうかと私は思つておられます。そういう点において、当然改定をしなくちゃならないというその考え方私は大いに賛成であります。しかし、現在それに基づいて年間指導計画を各学校が作成をして、その指導に当たるわけですから、それは基本的

な交通安全に対する知識と実地訓練、それとも一つは地域の特殊性にかんがみての交通安全指導という問題を加味して、各学校でこういう計画書をつくらなくてはならないと私は思つておられます。その計画を作成して指導している学校もあつたし、また作成していないが指導しているという学校もあつたし、またつくつていないといふところもあるわけでありまして、そういう非常にはばらばらの状態に置かれてはたいていものであらうかどうか。それは先ほど申し上げましたように、各指導訓練の中においての時間のとり方に、熱心なところは相当の時間をとつてやろつといふ意欲もわくたろつと思つておられます。この問題は非常に地域の特殊性等があるわけでありまして、少なくとも学校の取り扱ひ方の格差あるいは校長の判断等での違いあるいは担任の教師のものの考え方、こういうものでないといふ

点について、少なくとも今日、交通安全教育がこのようにして重大になつてきた以上においては、義務づけやらせる必要があるのではないかと。いふにまで私は考えておるわけなんです。文部大臣、その点どういふようにお考えになりますか。

○坂田国務大臣 確かに地域によりまして、多少の交通安全教育の不徹底あるいは徹底しているところの差があるというところは考えられるわけでございますが、しかし、今日一番何が問題かといつたら交通による被害だ。そしてそれは子供たちがけがをしつたりあるいはたまたまなくなつたりといふ痛ましい現象が出るばかりではなくて、おとろさややおかあさんがそのことによつてなくなる、つまり交通遺児の問題も起つておるわけでございます。これは各学校、各校長、担任の先生、父兄、かなり関心の高い問題でございまして、その意味から申しますと、各学校においてそれぞれ苦心、苦勞を重ねておられる。確かにそれはまだ不十分なところもあるかと思つておられますが、全体としては最近、交通問題というものを学校教育の中

でどうやって位置づけるか、あるいはとらえていか、努力をするか、不十分なところがないかということはやっておられると思ひます。また小学校の段階におきましては、毎日子供たちが学校に通つてくるし、また帰つていくわけでございすから、そのことは先生の頭の中から離れない問題だと私は思ひます。

これを教育的にどういうふうに着意するべきかという点につきまして、手引き書等も備えておるわけでございす。新たないろいろの交通状況等の変化からあるいは手引き書等を改定するということも今後十分指導してまいりたいと思ひますが、私たち全国の教育長会議であるとか市町村の教育委員会とかいうようないろいろの会合がございす。そのときにも交通安全の問題は必ず話題になる問題であります。しかし、それは申しまして先生御指摘のようにまだ不十分な点もございす。今後御指摘のようなことを頭に置きながら十分指導してまいりたいというふうに考へております。

○鈴木委員 せっかく「交通安全指導の手びき」が出されまして、それは交通禍から児童を守るという前向きな姿勢であるわけですから、それが全体的に学校に同じように熱心に取り上げられるという方向に今後進んでいかないと、ただ指導だけで、こういうものができたからこれを参考に各学校でつくりなさいということでは、いまだに指導計画が作成されていなくところあるわけございす。それから、そういう点については義務づけられないのじやないか。それくらい熱意を示すことによつて初めて今後の交通安全教育という問題に對して相当のウェイトが置かれたというふうな判断されるのじやないかと思ひますが、もう一度……

○木田政府委員 現在ほとんどの学校で、これは九九%以上でございす。交通安全指導の時間を特設いたしました。その時間数には若干の増減がございすけれども、半数以上の小中学校は、

十時間から十五時間の時間を特設いたして指導いたしております。その指導の内容は、先ほども申し上げましたように、歩行のしかたあるいは車の乗り方、車がどういふふうの流れるといふ動き、こういうことを内容として指導いたしてゐるわけございす。先ほど大臣も御答弁申し上げましたように、毎日子供たちを学校に安全に連れてくるということは学校の第一義の指導課題でございす。ですから、時間数を何時間というきめこそございせんけれども、私は交通安全指導というものが学校で行なわれております健康診断以上に現に行なわれておるというのを考へておるのでございす。その内容をどのようにして高めていくかという意味でのご質問と努力は、私も今後していくかなければなりません。また個々の学校ごとにどのようなこととめましても、子供の事故がほかの交通事情との関連で起るという関係もございす。指導内容に合わせまして通学路の指定をし、あるいは通学時間に道路における車の交通規制をする、通行禁止の措置をとる、こういうことまで加えてまいりまして、何とか安全に子供たちが登下校できるように実態を確保したいというふうな努力をいたしておるところでございまして、通学路の指定の距離は、現在十一万五千キロほどの通学路が指定されておまして、その中で全国的には四千五百キロほど登校時間の通行禁止措置をとつておられます。その総延長が二千三百キロほどになつておられます。個々の学校を全国的に調べました結果、まだこの通行禁止箇所では足りませんで、もう少し延ばしていく必要があるわけございす。学校におきましてはそれぞれその学校の置かれた特性にかんがみまして、子供たちの指導とともに、こういう通学路の指定あるいは警察その他の御協力によりまして車の禁止措置等によつて何とか安全の実態を確保する、こういうことと一段と努力を加えたいと存じておるところでございす。

○鈴木委員 これは社会教育局長ですか、若者の必ず通過する関所である教育機関は義務教育課程

だ。それだけに、学校においての交通安全問題に真剣に取り組む姿勢が必要であることは当然だと思ひわけです。現在の青年層、中年層、老年層が交通安全教育を受けた場所と学校教育がそれに対して果たした役割りがどのようになつてゐるのかという問題もまた私は非常に大切な問題ではないかと思ひます。なぜかというならば、一つには運転をしてゐる人々は少なくともこの層の人たちであります。ここに新聞にもありますように、十八日の朝、埼玉県蕨市内の県道で公園にパレールポールをしに行こうと横断歩道を通りかかった女子小学生四人が、無謀運転の乗用車にはね飛ばされて一人が死亡、三人が大けがをしたというなまなましい事故が伝えられておるわけございす。が、そういうふうな運転をしてゐる人たちは少なくとも青年層であり中年層であり老年層であるわけでありす。それから二つには、学校の教師もいわゆる青年層であり中年層であり老年層に含まれるわけでありす。また三つには、子供を保護する立場にある親もまたこの層の中に含まれるわけでありす。そういうことを考へたときに、文部省としてはその実態を掌握して認識を持つというところはこれまた大切なことと思ひます。けれども、どのような調査と認識を持つておられますか、この点についてお伺ひします。

○木田政府委員 実は先生のお持ちの資料、事故の統計数字等をごらんいただいてもおわかりになつておることと思ひますが、事故の件数一つとつてみましても、小中学校在学中の子供たちは少のうございすけれども、そこで教育を受けて高等学校に進み、高等学校を卒業する年齢になりますと自動車によりまして死亡事故数というものが非常に高くなつてまいりす。そして実は十八歳から二十五歳ぐらいまでの年代をとりますと、死亡総数の約半数が自動車事故と自殺という一位、二位の死亡原因で占められるという状況でございまして、これは私も青年指導のあり方から見まして非常に大きな問題である。せっかく小中学校で勉強をし、また高等学校まで学んで世の中に出たときに、その青年たちが自分の身を安全に処することができない、しかもそれが病氣ではなくてこうした事故で、みずから起こす事故あるいはみずから遭遇する事故で高い死亡原因になる、負傷原因になるといふ点につきましては、私も青年指導の問題としても、あるいはそこへ参りますまでの一般的な教育指導の問題としても、非常に大きいことであるというふうに思つております。

先ほどやむを得ない用事で社会教育局長退席いたしました。私が、私も前職社会教育局におりました。何とかこういう問題を母親たちの集まりあるいは青年のグループの際に呼びかけて、自分たちが世の中に出たときに危険にあわないだけだけでなく、人もまた危険にあわせないことがないという、そのルールにのつた行動ができるように自覚を持つてほしいというふうな訴へたものでございす。そういう観点から、社会教育にありましては青年学級あるいは婦人学級等の学習活動の中で、安全、衛生という問題を相当時数取り入れて、各地での学習活動を展開してもらつております。現在婦人学級はことのほか幼児の指導もありす。それから大切だと思ひますので、一万四千学級ほど婦人学級があるように承知いたしてありますけれども、そういう学習活動の中に何時間かはこの安全と衛生、子供たち、青年たちの行動のとり方という問題を取り上げてもらつておるような状況でございまして、これからの社会教育の活動内容といひましても、青年期におきまして交通安全問題、交通安全、それから特に婦人の場合には幼児に對します保護ということも十分に指導しなければならぬ、こういうふうな考へておるところでございす。

○坂田国務大臣 ちよつと、いま学校教育の中における交通安全の教育、この主体になるのはやはり学校の先生でございす。先生方に対しては昭和二十二年度から交通安全指導者講習会というものを全国に設けまして、そしてこれを行つておるわけでご

ざいます。あるいはまた交通安全研究協議会というものや昭和四十二年度から実施いたしてあるわけでございまして、特に交通安全指導管理を含む交通安全に関する研究調査あるいは学校保健安全講習会、これは昭和四十五年度から実施をし、全国に四十七会場、全国の会場で約一万四千人、会期は二日間でございますが、保健、安全に関する指導事項について講習をする。あるいはまた日本学校安全会関係でございますけれども、学校安全研究会、これは昭和四十四年度から実施をいたしております。あるいは安全教育指導者講習会等もやっております。それからまた家庭教育におきましては、家庭におきまして親が子に対して安全教育を行なうということは当然なことながらやはり大事なことでございまして。現に親の学習の場といたしましては全国に一万六千カ所、これは昭和四十四年度の調査でございますが、家庭教育学級が開設されております。そこでの講習、学習内容の一つといたしましては、子供の安全に関する問題が学習をされております。また、これに対しては家庭教育学級に補助金をわれわれは出してあるわけであります。あるいはまたその学習がより効果的に行なわれるための参考教材といたしまして、文部省といたしまして、幼児の運動と事故防止、あるいは交通安全の指導などの録音教材を作製いたしました。これを無償で配付しております。千三百七十四万円、これは昭和四十五年度でございます。さらに文部省企画の家庭教育テレビ番組、これは昭和四十五年から開設をいたしまして、特に交通安全に関する番組といたしまして「魔の場所魔の時間」あるいは「右を見て左を見て」というものを制作委託をいたしまして、全国に放映して家庭における交通安全教育の参考に供してあります。

こういうわけで家庭、学校、そしてまたいまま話しの社会教育の面におきましては青年学級、婦人学級を通じてやっております。しかし、これとてまだまだ十分だとはいえないということで、私たちといたしましては総合的にこれをとらえていか

なければいかぬ、また同時に、単に文部省だけでこれをやりましてもいけないわけでございまして、警察庁その他とも連絡をとりつつやるということで、いま総理府を中心といたしまして総合的な交通対策というものを各省と連絡を緊密にいたしつづつてやっております。そして一応昭和五十年までを目標といたしまして、とにかく死者あるいは負傷者というものが激減するような計画のもとに、いま山中長官大いにかんがはつておられるところでございます。また国会におきまして、それぞれの分野において皆さん方の御協力を得ておる次第でございます。そういうわけでござい

ます。○鈴木委員 実は私がお伺いしたのは、そういう意味の内容ではなかったわけでありまして。現在交通安全教育を受けておられる子供さん、これは当然これから社会人になっていっても相当のモラルも知識も、それからまた言うなれば行動も身につけるわけですね。ところが、中年層あるいは青年層あるいは青年層、こういう方々が実際に交通事故の加害者にもなるし、また言うなれば学校で教える側にもなるし、また一つは子供を保護しなくちゃならない立場にある、そういう方々がはたしてどういふふうな教育を受けているかという実態、それからそれを文部省としてはどういう認識をされているかということ、これは非常に重要な問題になるんだということを私はお伺いしているわけですが、これはいまここでお聞きしてもなかなかおわかりにならないと思います。

そこで、私のところでは、交通安全対策の実態調査としての総点検を昭和四十五年の十一月に実施をいたしました。ここに特に交通安全教育という問題についてのいろいろのアンケートをとってみましたので、これはぜひ参考にさせていただきたいと思うのです。

まず第一に、「あなたは交通安全教育をうけたことがありますか。」「それはどのような所でうけましたか。」という一つのアンケートであります。交通安全教育について、受けたことがないとい

答えた人が四七・一％と、受けたことがあると答えた人の四六・六％をわずかに上回っております。いずれにしても、約半数の人は、交通安全教育を受けていないのが実情でありまして、交通安全の増加が大きな社会問題となっている現在、交通安全教育体制の整備、そして全国的な交通安全教育体制の確立ということは非常に急務であるというところでですね。

それから教育の機関を見ますと、警察で受けたというのが四三・七％、最も多いわけでありまして。交通安全協会の主催によるものが三一・二％とかなり高い比率を示しております。一方学校におけるところの教育はわずかに九・六％と、かなり低率であります。PTAの主催が六・二、母親の会、婦人会等の主催が一・九、合わせて一七・七、きわめて低率であります。

このように、学校及び地域の安全教育が欠けている原因は、交通安全教育を、警察など特定の機関が教えてくれるものとする誤った認識あるいは交通安全は自分たちの手で達成させるものという意識の欠如などが最大の要因をなしていると考えられ、全国的な交通安全教育体制の確立を早急に樹立しなければならぬことを示唆している。これについてのデータはあとでもしお入り用でしたら私のほうで差し上げるようにいたします。

それから、「あなたは、現在、小・中学校で受けていた交通安全教育についてどう思いますか。」「あなたが充実していないと思うのはどんな理由からですか。」という二つについては、学校で行なわれている交通安全教育について見ると、「充実していない」と答えた人は二八・四％で、「充実している」と答えた人は二八・四％を示しております。ここで注目されることは、「わからない」と回答した人が五一・六％と、非常に多かったわけでありまして。交通安全教育が学校でどのように行なわれているか知らない、あるいは学校の交通安全教育が家庭内に反映していないなどの理由によるものと考えられるが、回答者自身が

交通安全教育とはどのようなものかといった認識に欠けている点がありました。

それから「あなたは、交通安全教育の内容に、なにが最も必要だと思いますか。」あるいは「交通安全教育を、学校の正科目に入れる必要があると思いますか。」という二つについて、交通安全教育の内容については、「交通安全徳について」が六八・一％と多数を占め、交通安全徳の高揚が強く指摘されております。しかし、交通安全事故の防止は、交通安全徳の高揚のみで解決し得る問題ではないとする観点に立てば、交通安全教育に対する一般の認識が依然、片寄ったところであり、十分理解されていない点もあつたところであり、十分理解される必要性を説いている人は六六・一％。

○坂田国務大臣 非常に貴重な資料を作成していただいて、また分析をしていただいております。ありがとうございます。ただ私も考えますのは、やはり子どもが対象といたしております交通安全教育というものは、学校教育を主体と考えなければいけない。それからまた学校を中心とした地域社会におけるPTAあるいは御父兄、住民の方々に対する教育を通じてやっていく、あるいはその地域社会における社会教育を通じてやっていくというところに一応限定されるわけでございまして、しかしそれだから、一体国民全体の交通安全に対する認識が不足しているのではないか、あるいは交通安全に対する国民の道徳が低下しているのではないか、あるいは青年学級あるいは中高年

交通安全教育とどのようなものかといった認識に欠けている点がありました。それから「あなたは、交通安全教育の内容に、なにが最も必要だと思いますか。」あるいは「交通安全教育を、学校の正科目に入れる必要があると思いますか。」という二つについて、交通安全教育の内容については、「交通安全徳について」が六八・一％と多数を占め、交通安全徳の高揚が強く指摘されております。しかし、交通安全事故の防止は、交通安全徳の高揚のみで解決し得る問題ではないとする観点に立てば、交通安全教育に対する一般の認識が依然、片寄ったところであり、十分理解されていない点もあつたところであり、十分理解される必要性を説いている人は六六・一％。

年齢の人たちがそれを身につけていないのじやないかという御指摘は、またまに御指摘のとおりだと思ひますが、それはやはり政府全体としてとらえるべき課題であるというふうに思ひますし、おそまきながら政府といたしましても、総理府を中心としてそれを総合的にとらえよう、つまりいまの先生方の御調査をどうやってこれから包含してやっていくかということ、交通安全教育——教育というのは文部省、それはそのとおりでございますけれども、一応は主体は学校教育を中心として、その周辺の教育にわれわれの責任の所在があるのではないかとこのように考へておるわけでありま

ります。  
○鈴木委員 交通安全教育というものは確かに義務教育ということが主眼になるかも知れませんが、しかし、それを取り巻く環境、そうしてまた教育者、そういうものを総合的にやはり一つの教育体制として組んでいかねければ、今後効果がなかなかあがらない問題じゃないか、こういうふうには思ひますし、より以上広域的な考え方についていま申しましたし、そういう意味において交通安全対策の実現調査の中に交通安全教育という問題を取り上げたわけでありまので、その点についてひとつまた参考にしていただきたい、こう思ひます。

時間もだいぶたつたようでございますが、学校管理下の災害と管理外の災害というものは、やはり相当違った数字が出てきていると思ひますけれども、交通事故の状況はどのような状態になつていましうか。  
○木田政府委員 先ほど申し上げました学齡児の死傷数というのは、その九割以上が学校管理以外のようによ記憶いたしております。ちよつといまどのくらいの比率か数字でもつて——また後刻御説明申し上げますけれども、私の理解いたしておりますところではほとんどが学校の登下校以外の、休日、土曜日の午後等の遊び時間、それも夕刻が一番多いというふうに承知をいたしております。どの程度の比率になるかは追つて御説明申し上げます。

ます。

○鈴木委員 その認識は確かにそうだと思ひますが、結局それは何かということになりますと、やはり遊び場がないということが大きな原因になつてゐるようですね。ですからそういう点について、具体的にはどういうふうにいま文部省としてはお考えになつておられますか。  
○木田政府委員 いま特に都会地におきましては、子供の遊び場が非常に少なくなつておりました、そのために文部省としては、これは社会教育局の事業でございすけれども、学校の校庭あるいは体育施設を子供たちのために土曜、日曜は開放して、青少年の健全な育成をはかるという事業を進めてまいつております。本年度もその予算はかなりふやしまして、校庭開放事業といたしましては二億五千五百万円の予算を計上いたしました。前年度一億三千九百万でございました。この事業の趣旨は、市街地の校庭を、本年度は約三千校でございすけれども、三千カ所開放することによつて子供の遊び場をつくつてやりたい、こういう趣旨のものでございす。この意味で、各市町村におきまして、この種の活動が非常に伸びてまいりまして、予算もふやしておるところでございます。

一方また、体育施設のほうで、スポーツ施設としての開放事業というものが一歩進めておりました、学校の校庭にクラブハウスをつくる、そういう催しを今年度の予算でも思ひ切つて拡充をいたしました。そして、いいモデルのクラブハウスを各府県に一つサンプル的につくりまして、漸を追つて校庭を体育指導のために使えるような事例をつくつてまいりたい。一方また、学校の体育施設を中心にしたしまして、子供たちのスポーツ教室というものを開設するようになつてまいりました。これは日本体育協会に補助金を出しまして、日本体育協会が都道府県の体育協会、そして末端の体育団体並びに学校の施設その他の体育施設を活用するようタイアップをいたしまして、子供たちがスポーツのために集まれるようなスポーツ教室をつくりたい。ことしは第一年度の試みといたしまして、各府県に四教室でございすが、コースが五コースでございすから、二十コースづつ、そうしたスポーツ教室の試みを体育団体とタイアップして広げていこう、このようにいたしまして、子供たちが放課後思い切つて遊べるような環境をつくつていく努力を始めたところでございす。

教室をつくりたい。ことしは第一年度の試みといたしまして、各府県に四教室でございすが、コースが五コースでございすから、二十コースづつ、そうしたスポーツ教室の試みを体育団体とタイアップして広げていこう、このようにいたしまして、子供たちが放課後思い切つて遊べるような環境をつくつていく努力を始めたところでございす。

て、毎年各県一カ所ずつでございすが、交通安全教育に設置してありますような交通安全施設を、あるところは校庭の中に、あるところは学校の外でありますけれども、いまお話しのような公共の施設あるいはみんなが使える施設に設置をいたしまして、子供たちの教育に資しておるわけでございます。四十三年度からもう続けてきております。いま御指摘になりましたような御趣旨に沿つて、学校を中心でございすけれども、それまた校庭の中という意味でございせん、子供たちのためにいまのような施設を広げていく試みを続けておるところでございす。

○鈴木委員 学校の校庭開放、これはもうほんとに子供たちとしては安心して遊べる場所の一つでありますから、これはもうほんとに大切な問題だと思ひます。また歩行者天国等も、近ごろ交通を規制をして、そして安心して通行ができる、遊べるという場所ができたということも、これは私は非常に評価される問題だと思ひます。

○鈴木委員 交通安全教育というものは、これは非常に評価されているわけでありま。それで、いまの交通安全教育センター、これは要するに、児童のためのいわゆる交通安全教育をするための施設だといふふうに考へたわけですが、私はやはり今後少なくとも、教師がこういう交通安全教育に取り組むために相当資料とかあるいは分析とか、それからまた勉強とか研究をしなくてはならないと思ひますけれども、そういう意味における交通安全センターというものが、こういう考へ方はございせんか。

○木田政府委員 教師のためには、いろいろと先ほどから話題に出ております「指導の手びき」を設け、発行をし、また講習会等を開催いたしまして、その認識を高め、指導の内容を高めるという努力をいたしておるところでございすが、実はそのために、適切な事例あるいはスライド、そういうものを取りまとめた教材をつくるという必要がございすので、民間の団体ではございすが、交通安全教育協会にそうした指導資料の調査研究費を委嘱費として出しておるのでございす。この安全協会は、たゞいま御指摘がございした教育者を中心にいたしまして、子供たちの交通安全教育のために役立つ仕事をしたいという民間団体でございすが、そういうところに研究の

○木田政府委員 交通安全教育というものは、これは非常に評価されているわけでありま。それで、いまの交通安全教育センター、これは要するに、児童のためのいわゆる交通安全教育をするための施設だといふふうに考へたわけですが、私はやはり今後少なくとも、教師がこういう交通安全教育に取り組むために相当資料とかあるいは分析とか、それからまた勉強とか研究をしなくてはならないと思ひますけれども、そういう意味における交通安全センターというものが、こういう考へ方はございせんか。

委嘱費を出しまして、教材、教具としてもどういうものがあるか、指導上便利であるかということに現にやっていたらいいと思います。国直接に施設を持つという考えは現在のところございませんけれども、そういう積極的な民間団体とタイアップしたいとして、十分な指導資料あるいは指導の体制はつくつていきたいというふうに考えておるところでございます。

それから、先ほど申し上げました各府県に補助をいたして、おります交通安全教育センター、これまた子供たちの指導のみならず、そこが教師の講習会その他の指導の場所にもなるわけでございますから、私も、その意味で、指導の教材、設備等の整備は一段と推進したいというふうに思っております。

○鈴切委員 義務教育費国庫負担法によりまして、国は二分の一、地方自治体が二分の一ということで教材等の購入が行なわれるわけでありますけれども、模範の信号機あるいは掛け図、スライド、標識あるいは自転車等の購入なんですが、これはどうしても交通安全教育には必要な教材になつてくるわけでありますけれども、しかし、その学校、学校によつてもその考え方が違ひまして、必ずしもこれを教材として取り上げるというふうな考えないところもあるわけでございます。また、地方自治体では非常に窮屈なところもあるというふうな状態なんです、少なくともこのように教材については、私は各学校を文部省としては総点検をしていただいて、ないところにおいてはこういう理由でないかということを確認されて、そうしてやはり教材等においても相当充実をしてあげる必要があるのではないかと、こういうふうに思ふのですが、その点について伺います。

○木田政府委員 御指摘のように、義務教育の学校の教材費につきましては、義務教育費国庫負担法によりまして、教材整備の十年計画を立てて、昭和四十二年度からその教材整備に努力をいたしておるところでございます。その教材機器の

中には、交通安全のための掛け図、信号機、交通標識等も基準としてあがつておりまして、所管の初等中等教育局におきまして、義務教育の学校で整備すべき教材の基準を明示いたしております。その中でこれから優先的に整備する場合は各自治体あるいは学校にゆだねられておるところではございますけれども、文部省といたしましては、一応必要な教材の整備基準というものを明示して、この補助事業を実施いたしております。いま私こまかい数字を持っておりませんが、十分初中とも連絡をいたしまして、この教材の整備について遺憾のないようにしたいと考えています。

○鈴切委員 実はこの間新聞に、四月の十五日の「静岡ニュース」の中に「安全教育に専任教師」というふうな見出しで、「静岡市内小・中学校交通安全一掃めざし」というようなあれが出ておるのですが、これは非常に画期的な行き方であり、その熱意というものは評価されるのじやないか。やはり専任教師による安全教育の徹底がもう必要な時代になつてきたのではないかと。教育分野での正式な制度化というものを文部省も取り上げる時期にやないか。なぜかというならば、先ほども申し上げましたように、青年層あるいは中年層、高年齢層は比較的こういうふうな安全教育というものを受けていなかったという方がおられますし、むしろいまの学校の場合においては生徒のほうで先生よりよくものを知つていて、先生が間違つたような教育というところがある、知らないため非常に戸惑つておるというふうな姿が見えるわけであります。そういう点からいへば、やはり専任教師を設けて、その教師がたとえば警察、交通安全協会等との連絡を取りつければ、安全教育を具体化して、各学級主任を通じて児童あるいは生徒を指導していくという時代にもう来たのではないかと。ただばらばらに、その教師の力の差のためにいろいろちがはれて交通安全教育がスムーズにいかないというのでなくして、もう専門的な立場で教育する人が必要であると私は思ふのです。この間新聞にその点が書かれて、な

るほどさすがに静岡のほうはこういう点については相当進んでいるなという点を見たのですが、文部省としてはその点についてどういうふうにお考えになつていらつしやいますか。

○木田政府委員 子供の交通安全のために学校教師のみならず、非常にたくさんの方々の御協力をお願いしなければなりません。もともと交通一般ということになりますと子供のことでございせんが、交通安全のための指導員といわれております者が、これは府県市町村の職員のほかに教育委員会、学校あるいは安全協会、町内会、PTA、特にPTAなどは登下校の際に、これは四十四年度くらいは数字だったかと思ひますが、九万人前後協力をしてくださつております。交通安全のために指導員として指導をしておりまして、全部で二十六万強というふうに承知をいたしておりますが、その中で一番大きいのがPTAでございまして、その次に婦人会の方々の指導、協力をちようだいをお願いしております。ただこういうそのとき好意で積極的に御協力をくださいます者のほか、それらの連絡役と申しますか中心役になる専任の職員もあつたほうが望ましいには違ひないと思ひます。教育委員会、学校の関係でも、この指導員として積極的に参加をしておりまして、全国の七千三百という数字があつておられますが、全国的に見ますと、それぞれの地域で中心に働く人が、ある場合に学校の先生であり、ある場合に教育委員会の職員である、ある場合に警察の職員であるということがこのデータ等からうかがえるわけであります。もちろん静岡のように積極的に関係者と協力をして、学校の教師が先頭に立つということとは非常に望ましいことではございますが、ほかの地域にもこうした数字から見ますと、相当程度のことを行なわれておるというふうには理解はいたしております。しかし、その実は死亡者の減だとか負傷者の減となつてあらわれてこなければならぬわけでありますから、私も、こゝろいった関係者の協力を一段と高め、職員が必要ならば、必要な方々に特別な任務を負荷すると

いうことは、また考えてまいりたいと思つております。

○鈴切委員 時間もだいぶたちましたので、最後にお伺いいたしますけれども、現在の教育界では、交通安全の重要性というのについて十分承知はしてあるわけでありまして、実際にそれではどういうふうな交通事故が減るかという、その資料の不足というか、研究とかそういうことがまだまだなされてないというところに、私はいふん大きな問題があるうかと思ひます。実際にそれでどこから手をつけていったらいいかという点についても、まだ研究をする余地があるうかと思ひます。しかし、少なくとも児童の生命というものは、教育行政の根幹をなすものである。生命の尊厳を訴えるということ、やはり教育行政の根幹をなす交通安全教育というものの教育行政の根幹をなす交通安全教育というものと対して、幼い子供が生命を落とされるというところに対しては、ほんとうに皆無にしていかなければならぬ。またその努力も必要ではないかと思ふわけであります。

最後に文部大臣に、交通安全教育というものを私はさらに今後研究もし、そうして予算もかけ、あるいはほとんどそれに対して前向きな方向に持つていかなくちゃならないと思ふのですが、文部大臣の御決意をお伺いいたしまして、私の質問を終わりたいと思ひます。

○坂田国務大臣 交通安全教育につきましては、子供たちの生命を守るといふこと、そうしてまたその子供たちがおとなになつた場合にも、自分がドライバーになつても死傷者を出さないというふうなこと、それが非常に大事なことでございまして、交通安全教育の学校教育の中におきます大事なところでは、はかり知れないものがあると思ひます。私も、私どももいたしまして、今後とも十分この点に留意をいたしまして、予算面におきまして、また指導上におきまして、実際の活動におきまして万全を期してまいりたい。そうして一人でもそういうような死傷者がな

いような段階まで持っていかなければならない、  
こういふふうに考えておる次第でございます。  
○天野委員長 次回は、来たる二十二日木曜日午  
前十時委員会を開会することとし、本日は、これ  
にて散会いたします。

午後三時三十九分散会





昭和四十六年五月四日印刷

昭和四十六年五月六日発行

衆議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局