

第六十八回国会 衆議院 運輸委員會 議 録 第十号

(二二二)

昭和四十七年四月七日(金曜日)

午前十時五十分開議

出席委員

委員長 小峯 柳多君

理事 宇田 國榮君

理事 徳安 實藏君

理事 内藤 良平君

理事 河村 勝君

理事 石井 一君

小此木彦三郎君

羽田 孜君

細田 吉藏君

井野 正輝君

齊藤 正男君

宮井 泰良君

出席國務大臣

運輸大臣 丹羽喬四郎君

出席政府委員

運輸政務次官 佐藤 孝行君

運輸大臣官房長 高林 康一君

運輸省鉄道監督局長 山口 真弘君

運輸省鉄道監督局長 中村 大造君

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

運輸委員會調査室長 鎌瀬 正巳君

委員の異動

四月七日

辭任

唐沢俊二郎君

佐藤 文生君

補欠選任

羽田 孜君

江藤 隆美君

第一類第十号 運輸委員會議録第十号 昭和四十七年四月七日

本日の會議に付した案件

道路運送車両法の一部を改正する法律案(内閣提出第六〇号)

日本鐵道建設公団法の一部を改正する法律案(内閣提出第四三三号)

○小峯委員長 これより會議を開きます。

道路運送車両法の一部を改正する法律案を議題とし、質疑に入ります。

○關谷委員 この法律案は、安全性の確保と自動車の公害を防止するために、車両検査の対象範囲を軽自動車にまで及ぼし、これを軽自動車検査協会のやらせるというきわめて簡単な法案であります。

その中で、以下簡潔にお尋ねをいたしたいのであります。まずこの検査登録とかあるいは検査証の発行という行為は、国の行政権の行使であります。これを公団とかあるいは協会というふうなものに委託をするという事は、従来は疑義があるとされておったのでございます。国家行政組織法ができて、すべて行政は法律によりななければならないということになって、昭和二十五、六年に大量の法律が制定をせられたのであります。その当時、私は法律制定の作業にタッチをいたしておりましたので、いろいろ議論をしたことが記憶に残っております。これは法律上疑義があるとされておったのであります。

が、この軽自動車検査協会にやらせるということについて、そのような疑義はないということになっておるのかどうか。それについての議論がなされたのかどうか。また、その後どのように変わって、前例としてこういうものがあるというのなら、その点を簡明に説明をしていただきたいと思

います。

○野村政府委員 ただいま關谷先生が御指摘になりましたように、以前におきまして、検査という行為は、国家以外の団体がやることについて、法律上疑義があるという意見が政府部内等におきましてありましたことは、御指摘のとおりでございます。しかし、その後政府部内におきましてもいろいろ検討を重ねました結果、検査というものは、つまり新たに国民の権利を設定するあるいは制限をするという意味の公権力の行使ではない。たとえば、政府の定める法令によって定められる基準に合格したものは自動車を運行してよろしいという、いわば一種の確信的な行為であります。したがって、その反社会的利益と申しますか、公にこの自動車は安全であるという確信を受けた人は、自動車を有効に動かしてもよろしいということでございます。いわば一種の確信的な行為であるということから、政府そのものがそういう検査の可否を決定するという事は、法律の趣旨から見ても問題はない。むしろそういうことを認めることは、法律上支障はないという議論が行なわれまして、今日ではその議論が一つの有力な意見になっておるわけでございます。

と申しますのは、ただいま御質問にございましたように、最近におきまして、たとえば農機具の型式検査を行なう農業機械化研究所、高圧ガス容器の検査を行なう高圧ガス保安協会、電気機器の検査を行ないます日本電気計器検定所、技能検定を行ないます技能検定協会、消防用機械器具の個別検定を行ないます日本消防検定協会というふうなものがございまして、そういうものがいわゆる検査という業務を国にかかわって、代行機関と

してやっておるという先例がございまして。したがって、今回の道路運送車両法の立案の過程におきまして、いまのような議論が行なわれませんでした結果、こういう先例にかんがみ、また解釈としては私が申し上げましたような観点に立って、国の代行機関としての性格を有するものが検査を行なうことは違法ではない、こういう考えからこのような法案になった次第でございます。

○關谷委員 私が先ほどお尋ねをしておりますのは、検査行為そのものをいうのでなくして、検査証を渡すということなのであります。検査という行為について民間団体がやることは往々にしてあるのですが、それが検査証を渡すということになって、一つの資格を与えるのであります。その点が問題である。いまの局長の御答弁は、検査そのもののことを言っておられるのであって、民間団体が民間団体としての規格に合格しておりますというのでなくして、国家がこれを証明するものであります。これはいま例示せられたものと種類が違ふのです。それを混同せられて答弁をしておられるようであります。一つの資格を与えるところの行政行為であります。これがいま例示せられたものと同じだということは大きな違いがあるのです。その点どうですか。

○野村政府委員 私が申し上げましたのは、検査、技術的な判定という事実行為ではなくて、技術的な判定をして、それがよろしいということになった場合に、国にかかわってその有効な確認を法律に基づいてやるという行為、これをいま申し上げましたような団体がやっておるわけでござい

ます。そういう意味で軽自動車検査協会もその先例にならった、こういうことでございます。

○關谷委員 どうも、この法律議論を自動車局長とやっておったのでは、ちょっとかみ合わぬよう

でありますので、これはまたいずれ機会のあります際に法制局に出ていただいて、その御意見を

聞くことにいたします。

それから、この法律によりますと、第四条、第五條、第六條にありますのが、登録をしないということになっております。普通車の持ち主に對しましては検査登録をして、その所有權の確認をする、軽自動車を持ち主にはそれが要らないというこの區別が私はおかしいと思うのです。業務量の關係でやりきれないからというので、いままでは検査對象にしてなかつたのだと思います。ところが、これで軽自動車検査協會をつくつて、万全の体制を整えて検査をする、そこまでやるのなら、いっせ登録にまで踏み切つて、登録をするというのがほんとうだと思ひます。登録をせられたら、そこにいろいろの恩典もできてまいりますし、金融その他につきましても便利になってまいりますので、百尺竿頭一步を進めて、これは登録までやるというのが親切ではなからうか。手数は同じようにやるので、検査証を渡す、それを登録するといふならきわめて簡単なことであります。なぜ登録をしないことにしたのか、これを伺つておきたいと思ひます。

○野村政府委員　ただいま先生が御指摘になりましたように登録の問題でございますが、私ども、登録というものは二つの目的を持っておると思えます。一つは、いわゆる自動車の所有者、軽自動車（軽自動車）の所有者というものを所轄の行政庁が確認をいたしまして、そうしてその使用の実態というものを把握する。そうして、それに基づいていろいろな行政指導をするという行政上の目的が一つでございます。それから第二の目的は、先生御案内のように、登録ということは、普通の自動車についてやっておりますのは民事上の商取引の安定を確保するという意味でございます。したがいましめて、その登録によれば、御案内のように登録によって第三者に対する対抗要件というものを取得し、それに基づいて取引の安定を確保するというところでございます。この点につきましても、第一の、実態を把握するということは、検査のときにその所有者というものを確認をするということが

できましたので、検査関係の書類によってその目的は達せられる。それから、第二の商取引の安全を確保するという目的につきましても、いろいろ議論をいたしたわけでございますが、これは御案内のように、軽自動車というものは比較的廉価なものである。したがって、他の面から見ますと、これがいわゆる金融上の大きな取引の対象には、担保の対象ということには社会通念上あまりならないのではないかと。現に検査をすで行なっております小型自動車、たとえば二輪のオートバイというものがございます。これは検査の対象にはなっておりますけれども、そういう意味で登録の対象にいたしております。そういう意味で、二輪の小型自動車、現在普通車の検査の対象になっております先例もあり、それとのバランスから考えまして、この軽自動車というものをそういう意味の登録の対象にする必要はなく、行政目的というものは検査の際の届け出といえますか、書類によって確保できると考えて、登録の対象からはずしたわけでございます。

○副谷委員 局長の御答弁はまことに不親切な御

○關公委員 局長の御答弁はまことに不親切な御答弁でございます。この軽自動車は所有者といひますのは中小企業者あるいはサラリーマンでございます。時にありますと、これによって金融ができるというような態勢が整えば、これで金融をするというところは希望するところであろうと思ひます。それを軽自動車は金融の担保にもならないのだというふうな、軽く一蹴せられておるところが私は思いやりのないことだと思ひます。むしろ普通自動車を持っておるといふような人は相当な實力、信用がある人でありますから、そんなものは何も担保にする必要もない。それで金を借りられるという必要もないので、今度新しく対象に入れられるようなものこそ、その必要があると私たちは考えるのです。局長のようなお金持ちはそのいうふうなことを感じないかも知れませんが、私たちのようにいつも庶民と一緒に暮らしをしておる者はつくづくそういうことを考えるわけでございます。

今度の場合、こういうふうなことで出ておきますので、これを登録のところまですぐ引き直せ、こういうふうなことは私は申しません。また、ほかにも改正する部分がたくさんありますが、将来改正する場合にはそういうふうな点もあわせて改正するようなお考えをいただきたい。このくらいでやめておきます。

その次に、自動車の安全性を確保いたしまするためには、事業者に対しては道路運送法において運送秩序の確立の規定がございます。車両の安全性の確保及び整備並びに整備事業の発展性というようなことにつきましては、この道路運送車両法で規制をいたしております。また道路における危険の防止につきましては、交通安全を円滑にはかるための道路交通法というのがあるわけですが、この三つの法律をよくかみ合わせてこそ初めて万全の態勢が整う、こういうことになるわけでありますが、この三つの法律が完全に食い合っておりというふうに考えておられるのかどうか。その間に多少、ここはかみ合いの悪いところがあるさきかではあるがある、あるいはまたこのところはちょっと不都合だがというふうな、こんなことを検討してみられたことがありますか。

この問題について、いろいろ言いますと、これはいま事例を言えといつてもたくさんあるのです。し、これを議論いたしますとこれだけでも三時間や四時間の時間がかかりますので、きょうは私はこれについての突っ込んだ議論をしようとは思いませんけれども、この三つの法律をじょうずにかみ合わせなかったならば、この安全性の確保といふことはできない。そんな関係で私は宿題として、これは局長のところへお預けをしておきます。この三つの法律が完全にかみ合っておるかどうかがみ合っていない点はこのにある、こういうふうなことは私が考えてもあるのだから、それは局長が専門家が考えたらあるはずであります。そこをしっかりとよく検討をして、そしてこれの一つ一つを答弁しろといったのでは、これだけでも三時間、四時間かかるので、いづれこれもあらためて議論を

することにいたしました。きょうはただ、これらについて考えたことがあるのかないのか、将来またこれを考えて多少これは修正をしたいところがあるのだというふうにお考えであるのかどうか、それだけを伺って、この点だけは素通りをいたします。

○野村政府委員 關谷先生御指摘のとおり、この三つの法律は互いに非常に密接な関係があります。この法律をそれぞれの所掌——道路運送法と運送車両法は私どもの所掌、それから道路交通法は警察庁の所掌でございまして、これらをそれぞれ改正する場合には今回の車両法の改正案の研究をもめぐって相互に非常に密接な連絡をとってやっております。この法律間の矛盾のために安全その他が阻害されないように配慮しているつもりでございます。

ただ御指摘のように、その没律の規定のしかた、対象の範囲等につきまして、いろいろとその矛盾といえますか、かみ合わない点があることは御指摘のとおりでございます。しかし、今後これらの点は交通行政の総合的な施策の中で、現在かみ合っている点もかなりありますので、かみ合わない点につきましては十分各省と研究し合つて、相互の規定のしかたあるいは考え方というものが矛盾をしないようにさらに研究をしてみたいという意欲は十分持つております。

○關谷委員 次へ進みますが、安全性を確保いたしますためには欠陥車をなくしなければなりません。これにつきましては運輸省には自動車工場をリードするような高度の研究機関がないと私は思っております。そのために、欠陥車が出た、それを製造工場のほうで回収してそれを直していくとか、あるいは輸出をした自動車の欠陥を外国で指摘をせられて、初めて欠陥のあることがわかって回収の命令を出したりする程度のように、いままです運輸省のやっております仕事はその程度のものであると私は考えておるのでございます。運輸省の研究機関といたしましては、船舶技術研究所から交通安全公害研究所が独立をし、そこに交通安全部、交

通公害部、自動車審査部というふうなものがあつて、型式の審査等もやっておるのでありますが、しかし、これは製造工場あたりの持つております研究機関から比較をいたしますと、だいぶ劣つておるようでございます。監督の立場にあるところの技術が製造工場等よりおつておるといふのは、これは監督のしようもない。これを何とか高度の技術研究所をつくつて、そして役所のほうでまさにこれが監督だというふうに見えるような指導をするというふうなことにしなければならぬと思ひますが、そういうふうなことにしてはどうかというふうなことを考へておられるのですか。現状のままで安閑としておられるのか。このごろのように自動車事故の多い、しかもそれが欠陥車であつたりする、こういうふうなことでありますと、責任は監督官庁にあるということになります。それならばその責任だけを自分が背負つてじつとがんばる必要はないので、これだけの研究機関があればこれは自信をもつてやれるのだというふうな研究機関をつくらなければならぬ、そんな声が運輸省の中から、自動車局から一向出たことがない。私たちも予算のときに局長から、こういうふうな研究機関をつくつてやらなければこの安全性の確保はできません、したがつてこれだけの予算はどうしても確保してくれ、こういうのなら、いろいろ各党あたりがこの安全性というふうなことにつきましては意見が一致するのでありますから、各党が一致して、そうして予算要求というところをやつてつぱなものをくり上げることでござるわけですが、一向そんな声を私たちが聞いたこともない。局長も考えたことがないのかもわかりませんが、そんなことは考えたことがありませんか、ありませんか。またあるのなら、ことし八月ごろまでに要求しておけば、来年度実現するわけでありますが、そういう際に、この程度のもので最低限はいいのだというプランでもつくつて、そうして要求するという気がありますか、どうですか。またそういうふうなものがあるのか、ひとつ考へていただきたい。

〔委員長退席、宇田委員長代理着席〕

○野村政府委員 閣下先生の御指摘のように、自動車の安全、公害の研究機関といたしまして、昭和四十五年七月にやつと船舶技術研究所から交通安全公害研究所が独立いたしましたことは御承知のとおりでございます。しかし、もちろんこの研究所はその陣容におきましても、それからいろいろ機械その他の設備の面におきましてもきわめて貧弱なことも、これは残念ながら事実でございます。決してこの現状でもって私どもの自動車の安全行政あるいは公害防止の行政が十分いけるというふうには考へておりません。したがひまして、今後この研究所の充実強化ということにつきましては、研究員の陣容を充実するということはもちろん、機械設備を充実していくということも、これはきわめて重要なことでござりますので、長年の遠い将来のことを見越しまして一步一步これを充実していくということとはぜひやりたいと思つております。私自身も予算の要求のときにこの問題については重大な関心を持つてやつておるわけでございますけれども、微力にして人員の増加につきましても、あるいは施設の整備につきましても非常にその幅が狭いということについてはまことに申しわけないことと思ひますが、今後はさらに安全問題、公害問題というものは社会問題としても大きな問題でござりますので、これに対する試験研究機関の充実については従来よりも一そう努力をしたいと思ひますので、よろしく御指導をお願いしたいと思います。

○閣下委員

どうも局長の御答弁は私はまことになまぬるい答弁だと思ひます。遠い将来を見通して一步一步これを進めていきたい、二十年、三十年先のことを考へておられるのかも知れませんが、安全性を確保することはいま差し迫つた問題でありますので、遠い将来を見通してというふうな、そして一步一步、何千かある階段を来年は一つ上がります、次には十歩上がりますというふうななまぬるい話では、どうも私たちが入りませんので、これについては安全性の確保という大

○野村政府委員

どうも私のお答のしかたが適切でなかったかと思ひますが、私の申し上げたい真意はそういうことでございまして、長期計画を立てて、そうして着実にやつていきたいということ、のんびりと時間をかけてばちばちという意味では毛頭ございせん。この点は先生の御叱正を待つまでもなく、おそらくこのことについては政府はもう各党とも御異論のないことだと思ひますので、私もはできるだけ最大限の努力をしてこの研究所の充実強化ということをするつもりで、また相当思い切つた構想を持つてやりたい。ただそれは長期計画を立ててという意味でございまして、そういう意味で相当思い切つた内容の充実をはかるということは、先生の御指摘のとおりでございまして、そういう真意でございまして、よろしくお願いいたします。

○閣下委員

そのプランはできておりますね。○野村政府委員 現在お示しできるような計画はございせんが、これは運輸技術審議会におきまして安全の研究それから公害の研究をやつております。したがひまして、そういうものと並行してやるということ、現在五カ年計画とかそういうものとまじつたプランはまだございせん。ございせんが、これは将来の方向といたしまして私ども自動車局といたしまして自分なりの計画は持つておりますけれども、まだそういう固まつたものとしてはございせん。

○閣下委員

これは自動車局長がリードしてやるのがあなたの職責なんだから、ひとつ思い切つて五カ年計画なら五カ年計画、まだありませんというふうな情けないことを言わないで、これからつ

くつて間に合わせますくらいな答弁をしてもらいたいと思ひますが、これ以上は深追いはいたしません。

それから次に、安全性と公害防止とを道路運送車両の保安基準と同時に含めております。この間いただいた資料を見ましても、安全性の面ではういふふうに変更をする、改正をする、公害防止の面ではういふふうな改正をする、こういうふうなことがあるのですが、このごろのように公害ということがやましくいわれ、安全確保ということがいわれておる際に、保安基準は安全性のみ、こういうふうなことにして公害防止は別に公害防止基準というのをつくるのがほんとうではなからうかと思ひます。公害防止は近ごろやましくなつた問題だからまだやつていないのだというのにはあまりにも重大な事情であります。公害防止の面からいいますと、大気汚染というものはこれは一番の加害者は自動車だといわれておるくらいでありますので、別に法律のていさいをとにかく言うのではありませんけれども、やはり保安基準は安全性の確保だけ、それから公害防止は別に公害防止というふうなことで基準をつくつて、そうしてこれとをぐんと進めていくようにするのが、これが本来ではなからうかというふうには考へるのであります。どうお考へてござい

○野村政府委員

先生御指摘のように、現在までの経過でございまして、道路運送車両法の中の規定は主として安全の規定ということが大部分で、質的にも量的にも非常に多いということでございます。現在までは、公害問題が最近社会問題としてやましくなつてきましたその途中の過程におきまして、道路運送車両の保安基準の中にも大気汚染防止のための規定それから騒音防止のための規定というものを取り入れて、広い意味の保安の中に公害というものを含んでやつておるといふことは御指摘のとおりでございまして。しかしながら安全の問題と並んで公害の問題というものは今後非常に重要な問題になつてまいりますの

で、今後安全と公害というものを二本の大きな柱として広い意味の自動車保安行政をやらなければならぬというところは御指摘のとおりでございます。したがって、今後公害問題に対する対策の充実ということとあわせて、御指摘の方向で十分検討して、別個といえますが、安全と並んだ大きな柱として公害の規定を持っていくように検討を進めたいと思っておりますので、よろしくお願いしたいと思います。

○關谷委員 排気ガスの関係等につきましては、マスキー法案というものがアメリカあたりではずいぶんいわれておるのでありますが、こういうふうなことにつきましては、アメリカよりは日本のほうが大気汚染の度合いがひどいというふうなことでありますので、外国のあんな法律ができるというふうなことを耳にしたならば、やはりみずから振り返って日本はどうなのか、アメリカでさえそんなことを言うのなら日本ではなおさらやらなければならぬのだというふうなことで、この車両法のたてまえから排気ガスを少なくするようなことを先へ先へと手を打っていくのが本来だと思えますが、外国でこんな法律ができる、また環境庁がどうやら言い出した、それから初めて運輸省が乗り出していくというのでは、監督行政の政治姿勢としてはあまりにもおそい。いまの自動車行政を見ても、後手後手に回っておるようで、環境庁に引っぱり回されてみたり、運輸行政については経済企画庁に振り回されてしまったりしておるというふうなことで、何やら自動車行政というものが手おくれになっておるような気持ちがあるのでありますが、もう少しみんなが一つになって、この際やってみようというふうな気持ちを持って、従来の政策等にはこだわらず、大きな発想でこれらの公害防止あるいは安全基準というふうなものについては取り組んでもらいたいと思いますが、意気込みのほどをひとつ自動車局長から——いままでのとおりでございます。私はもうこれは野村自動車局長に望んでみていただきたいと思いますので、ここでひとつ奮発

して大いにやってみようという気概を見せてもらいたいと思いますが、そこらのところを御答弁願いたいと思います。

○野村政府委員 排気ガスの規制につきましては、ただいま先生から御指摘になったように、非常に日本の排気ガスの公害というものが大きいことから、むしろこれを先取りしてやるべきではないか、私、全くそのとおりだと思っております。これは先生も御案内のことだと思っておりますが、環境庁が発足いたします前に、実は私も昭和四十五年の七月に、排気ガス規制の五ヵ年計画を運輸技術審議会にかりまして世間に発表をし、そしてそれに基づいて保安基準の改正をして、一酸化炭素その他の排気ガスの規制をやっております。この意味では、まだ環境庁ができる前に五ヵ年計画をつくりまして、そしてこれを推進しており、また最近におきまして、さらに使用過程車の排気ガスの基準を強化したということもございまして、努力をしておるわけでございます。また、マスキー法案につきましても、パーセンテージによる濃度の規制から重量規制に移るという方向も、すでに四十五年七月の排気ガス規制の五ヵ年計画の中に盛り込んでおるわけでございます。したがって、私も、私どもは、公害の問題というものは、アメリカがやったからこれにならうということではなくて、むしろ日本として独自の立場でございますが、日本の実情に即応した規制は当然これをやらなければならないと思っております。

ただ、技術的にいろいろ問題がございまして、そういう意味で、現在も運輸技術審議会におきましていろいろと検討して、場合によつたら四十五年七月の五ヵ年計画を改正して、さらにシビアなものにするということも、十分決意をもつて御期待に沿うようにぜひやりたいと思っておりますので、これもよろしく御支援をお願いしたいと思います。

○關谷委員 それから、安全確保というふうなことは、やはり経営の健全化ということからよってくるものであります。一部の乗車拒否というふうなことを理由に、企業が倒産に追い込まれるまで料金を押えるというふうなことは、これは安全性の立場から運輸行政の大きな誤りであると思っております。四月二日の毎日新聞あたりでも、物価安定政策会議の提言で、企業単位の総コスト主義を改めるといふようなことをいっております。受益者負担の原則を貫け、こういうことをいっております。また昨年の八月十月の運輸政策審議会の答申にもありますが、運賃の自由化の方向を暗示しておるようでもあります。これはやはり適正運賃というものをやてやらなければいけません。が、いまの姿では経済企画庁あたりの関係もあつたりしてできませんので、これは運輸政策審議会の答申あたりのように、おいおい自由化のほうに持っていくのがほんとうだと思っております。そして、公共料金という名のもとに、政府が責任をもつて——ぐるりから袋だたきをせられる、そうすると自分がたまらないし、どつと業者のところへ無理がい、こういふようなことはやはり安全性の面からいって改めるべきだと思っております。これまた大きな問題でありますので、いまここでわずかの時間の間に、これの結論を得ようとかあるいはいい答弁をいたさうとは思っておりません。しかし、運輸政策審議会の答申というふうなものは尊重すべきものだと思いますので、この点は尊重する方向に向かうべきだ、そしていままでのような運賃政策はやるべきではないと私は考えておりますが、局長はどういうふうにご考えておられるか、伺っておきたいと思っております。

○佐藤政府委員 先ほど来御質問を承って、私も全く同感なんです。全体から見ると、運輸行政の中で自動車行政は、今日までどちらかというと許認可が主体であつたろうと思つて、しかし、社会環境並びに国民の要求というものは、許認可はある程度板についてきたという感じがいたします。むしろ公害なりあるいは人命事故という方向に変わつてきておるのでございます。したがって、これからの自動車行政は、時代の流れに沿うといひますか、人命に関する問題、公害、事故、

そういう方向を主体とした自動車行政に方向を転換すべきではなからうか、私はかように考えております。

それから、いまの御質問の自動車料金の問題ですが、御指摘のとおり、広義に解釈すると公共料金に入りますが、われわれの生活にとって自動車は、特にタクシーは、絶対必要だといふ品目には該当しないのじゃないか。地下鉄とかバスとかいう大量輸送機関はわれわれの生活にとって欠くべからざるものでございますが、それとタクシー、いわゆる自動車とは、おのづから公共料金でも異なるものである。したがって、利用者が負担するのはやむを得ないのじゃないか。そういう点から判断すると、いままでのような許認可から徐々に切りかえて、将来は自由料金制度に持っていくのが至当だと思つて、ただし、極端に自由料金にすると、そこにまだなじまない体質がございまして、アレギー反応が起る可能性がございまして、徐々に持っていくのがこれからの自動車行政だと考えております。

○關谷委員 この法律案で新しく車両検査の対象とする自動車の所有者あるいは使用者のほとんどが中小企業あるいはサラリーマン階層であると思つて、そうすると、検査の簡素化あるいは迅速化、また料金の低廉というふうなことが要求をせられるのが、私は必然だろうと思つて、これに対してどういふふうにご考えておるか。また、簡素化、迅速化、料金の低廉というふうなことを極度に押し進めてまいりますと、安全性の確保ということが忘れられるということになつても、これはまたたいへんでありますので、これらの点の調和ということについてどういふふうにご考えておられるのか、承っておきたいと思つております。

○野村政府委員 先生御指摘のように、一方では軽自動車の安全を確保するとともに、他方ではこれを利用する人々に対する検査をできるだけ簡素化し、迅速化するといふ調和の問題は、きわめて重要であると思つて、ただ、私も考えますに、軽自動車といひますのは、型式の数が比較的

少なくて、普通の自動車に比べてその構造というものが非常に画一化されておると申しますか、そういう構造になっております。また、たとえばブレーキとか走行装置とか電動装置とか、いろいろなもののパターンと申しますか、そういうものも比較的多様な複雑なものでないということから、それに即したような検査機器を整備して、検査の流れをよくする、そして検査に要する時間等も極力節減していくというような方法を講じていけば、検査をなるべく簡易にして、しかもその保安度を落とさないという目的にかなうものであると思いますので、そういう方向でぜひ進めたいと思いますし、また検査に関する費用等につきましても極力圧縮といえますか、低廉なものにするという方向で、御趣旨に沿うように準備を進めておるといふ状況でございます。

○関谷委員 この法案を読んでみますと、軽自動車検査協会は全国で一つに限るといふことになっておるのです。出先機関を設けなければならぬことは常識でもわかるわけですが、出先機関をどのように設置する計画を持っておられるのか、青空真のようなものがあれば教えていただきたいと思ひます。

出先機関というものは多ければ多いほど検査を受ける人のためには便利で、また安全性確保の面からいっても、なるべく多く設置して、たやすく検査ができるようにしてやらなければいかないと申します。一県一カ所ぐらいということになりますと、私はあの陸運事務所あたりがやっておりましたのを見ておるのでありますが、遠方から車を持ってきて検査登録をしてもらう、こういうようなことになって、ところによりますと、私の県の愛媛県あたりは、南の奥のほうから出てきます人は泊まり込んでなければやれない、こういうふうなこと、まことにこれはかわいそうだなというような気持ちを持ったことがあるのでございませう。そのために、私たちいろいろ話し合いをいたしまして、出張検査というふうなことをやらしめたことがあるのでございますが、今度の場合でも一

県一カ所というふうなことであったならば、検査を受けるほうにとっては迷惑の上もないというふうなことになると思います。したがって、出張検査というふうなものができるような体制を整えるのかどうか、その点も配慮計画と同時に御説明をお願いしたいと思います。

○野村政府委員 お話のように、私も、この支所といたしましては、北海道は七カ所、あとの県につきましては、各県に一カ所というところで当面の計画として考えております。しかし、検査受検者の利便というふうなことから考えますと、それでは非常に不便な点が多々ございしますので、出張検査というものを普通自動車に対してとっておりますと同じように、協会が出張検査所を借り上げるとか、そういうような措置を講じまして、検査員を一定の地に派遣をして、そこで利用の方が出張検査を受けられるというような措置はぜひ講じたいというところで、そういう方向で計画を立てております。

○関谷委員 出張検査をするための人員その他、いろいろの旅費その他といふものは、これは四十八年十月からやるので、間には合いますが、これは十分に予算を要求いたしませんと、こしが十四億ですか、そして来年が五億か六億で二十億ぐらいのようでしたが、そんなことではとてもそんな費用はまかなえないと思ひます。四十八年の十月以降の予算については、十分にそれを要求しておいていただきたいと思います。旅費がありまさんのので出張検査をやらぬことにしてみたり、いろいろの経費を業界の負担にしてみたり、いろいろなことを役所はよくやるものでありますから、そんなことがないようにはしてもらいたいと思ひます。これは希望でありますから御答弁は要りません。

それから今度の検査対象には二輪軽自動車がはざされております。もちろんオートバイの二百五十cc以上のもの、これはいまでも検査対象になっておるようでありますが、スクーターその他のものについては検査対象からはざされておるようであり

あります。これらのものも、事故数においては私はそんなに少ないのではなからうと思ひます。私の懸念なのが二輪の軽自動車に突き当たられて、ずいぶん長らく入院しておったという例もあるのではありませんが、二輪の軽自動車だから事故の数が少ないというわけでもないのではありません。むしろやるのなら、軽三輪、軽四輪というふうなものまでやるのでありますので、二輪車を含めるのが私はいいのじゃないかと思ひます。今度の場合には含めておりませんし、いろいろ軽自動車検査協会あたりの組織その他規模というふうなことから考えましてもそれはやれないのかもわかりませんが、今度の場合はすぐやれということは申しませんが、将来こういうふうなものも含めるといふお考えがあるのかないのか、この点伺っておきたいと思ひます。

○野村政府委員 御指摘のように、現在御審議をお願いしております法案には、軽の二輪というものは検査の対象からはざしております。これは過去の統計でございしますが、特に私も一番最近の統計を見てもみますと、一万件当たりについて一般の自動車は一・三〇という計数になっておりまして、軽の二輪は〇・一六、軽の三輪、四輪が〇・七三という比率になっておりまして、軽の二輪が非常に事故率というものは少のうございませう。また、その利用者本人あるいは他人に及ぼす被害というふうな点から見ても、そこには三輪、四輪とはかなりの差があるといふことから、今回の改正の法案の中には、軽の二輪は除くことになしてしております。

これは将来の事故率の推移の問題でございしますが、私どもの考えでは、現在軽二輪がユーザーの自主的な点検、整備等に期待をするといふことで現在のこのような低い事故率でございしますので、このような状態であれば特に軽二輪というものを検査の対象に取り入れる必要はなからう。ただこれが一時的な現象としてではなくて、傾向的に軽二輪の事故率が非常に高まってくれば別でありませうけれども、現在のところ、軽二輪というものは

検査の対象に入れなくても、保安上さしたる重大な支障はない、こういうふうにご考慮願ひたいと思ひます。

○関谷委員 さしたる影響がないから今度にははざしたというのですが、将来もやはりそのつもりでずっとはざしていくというお考えですか。

○野村政府委員 現在のところ、将来もこれは対象にするつもりはございせん。いま申し上げましたように、これは事故統計から見まして私どもそういうふうにご考慮しております。

○関谷委員 まことに確信を持っておられるようでありませんが、私は実際にそういう被害の実例を知っておりますので、これは将来はやるべきだと考えておる。その点、局長と私はちよつと意見が食い違つておるようでありますが、いままさう今度改正の機会には私たちはそういうことを要望したいと思つております。

次に先般「道路運送車両の保安基準の一部改正(案)について」(昭和四十七年三月)というのをもらいました。それによりますと、保安基準の中に、「乗員被害者軽減対策」として「乗用車について衝撃吸収性のかじ取ハンドルを義務づける。」とありますが、乗員に対しての配慮だけであつて、乗客に対します被害軽減設備の強化ということを考えておられないのかどうか。テレビで私は実験映像を見たことがございしますが、何やら空気が入ったバッグのような形のものがあつて、乗客がどうなるかといふことの安全性の実験をしておつたように思ひます。乗員に対してそれだけ考えること、もちろんこれはけっこうであつて、それはやるべきだと思ひますが、乗客に対する配慮というものが何もないのであらうか。テレビで外国でやっておつたようなことを日本では考えておらないのか。何かそういうふうなことにについては計画があつて、これからどういふふうにしよつたといふことになっておるのか。その点を説明していただきたいと思ひます。

○隅田説明員 技術的な問題でございしますので、私からお答えさせていただきます。

保安基準の中で、乗客についての安全性につきまして、ただいま先生御指摘のとおり、空気の入ったバッグを衝突の瞬間にふくらますような方法とか、あるいはガラスがぶつかっても頭の損傷が比較的少ないようなガラスを選択するとか、まだ幾多の問題がございします。これにつきまして、もちろん技術的な問題がございしますので、現在保安基準改正まで持ち込むことができないという状況でございしますが、私たちとしては運輸技術審議会というところの自動車部会におきまして、保安基準全体につきまして長期の目標、計画を目下練っていただいております。この御答申をいただきましたら、その線に沿って保安基準を逐次改正したい、その場合には当然乗員の問題も入ってくる、こういうことでございします。

○關谷委員 せめて最低限の設備としてバンドのようなものでもやるようなことをタクシーあるいはバスあたりには義務づけてみてはどうですか。そういうことはまだ義務づけるというようなことは考えておりませんか。

○隅田説明員 タクシーにつきましてはバンドと、それから例の打ちのためのまくら等は、すでに一部義務づけております。普通の自家用の車につきましてはまだ運転席だけになっております。これも将来の自動車の使い方の問題でございしますけれども、すべての座席に取りつけさせるようになるかどうか、これはいろいろ技術上の検討の問題がございします。日下前向きで検討していきましては、すでに一部義務づけております。

○關谷委員 普通車の検査、それからその検査証を民間整備業者にやって、そうして事業者を活用してあり、それから運輸省でその登録をしてある。今度のは軽自動車は協会まかせ、こういうようなことになる、普通車というものの対しては重要視してあるが、軽自動車というものはまことに軽く扱うというような、実質はそうでなくてもそ

のような感じがする、粗略に流れやしないかという感じがするが、そういうことのないようによく検査協会あたりを指導しなければいけないが、何やら私は、検査証書を渡すのだけは全国で一所というところなら、これはやはり普通自動車と同じように陸運事務所であらして、そして検査、それについて、これはこのとおりで十分に整備ができておりますというのを、業者からの証明によって検査証書というふうなものは私は役所が渡すのがほんとうのように思います。そうすると、やはり重みができるというのではなからうか。官庁崇拝というふうな思想があるのではありませんけれども、何やら一般にそういうふうな気持ちがあるのじゃなからうか。普通車と軽自動車と区分するのところに問題がある、私はこういうふうな考えますが、これはそういうふうな直すというふうな問題はありませんか。最初に、国の行政権の問題、それと関連があるのでありますが、そんなことは考えておりませんか。

○野村政府委員 国の権限の問題とこの代行機関との問題につきましては、冒頭の御質問にお答えいたしましたような見解でございしますが、これは検査証書そのものをこの協会が与えることにいたしましたのは、一つは、保安基準適合証みたいなものを検査協会からもらって、それをまた持って国の陸運事務所に行つて、そこで正規の検査証書と引きかえるというふうなことになりますと、現在ももちろん民間の指定整備事業者をやっておるわけがございしますが、利用者の利便から見まして非常に手間がかかるということ、それからもう一つは、やはり国の行政事務の簡素化ということから考えまして、みずから検査をした協会が最終的な合格検査証書を発行するというにしたいというところでございしておりますので、そういうたてまえで利用者の利便と、それから国の行政事務の簡素化という二つの観点から原案のような趣旨でやっていたと考えております。

○關谷委員 それともう一つは、これはいいさいの問題ですが、道路運送車両法の第一条にあるま

すこの文章を見ますと、これは公害というふうなことばが一つも出てないのですが、私はこれは公害を防止し、くらしいことは条文を改正して、今度これだけ改正をするのなら入れるべきがほんとうだと思ひますが、そんな気持ちじゃありませんか。

○野村政府委員 御指摘のように、道路運送車両法の第一条の目的の中に公害ということばをはきり入れたほうがいいのではないかと御趣旨、私も趣旨においては全くお説のとおりだと思います。ただ先ほど申し上げたように、広い意味の保安ということの中に、安全と公害と両方含めてやってきておられますので、そういう意味で、規定としては必ずしも公害ということばがはつきり出ていない。少し鮮明を欠くというくらいはございしますけれども、従来そういうことでやっておりましたので、先ほど御指摘のように将来公害の規定というものが量的にも質的にも非常にたくさん出てきて、安全と公害二本の大きな柱ということになりますれば、これは法律そのものを別しななければならぬということもありましようし、法律は別にしなくても公害という柱をもっと大きく立てなければならぬということから、先生御指摘のようなことになるかと思いますが、現状ではそういう広い意味のことばの中に公害ということを含めてやっておられます。これは目的に関する規定でありますので、それがなければどうしても困るという実務上といえますか、社会上的そういう問題もございしませんので、こういうことになっておるわけでありまして。

○關谷委員 妙なことを答弁しておられるが、この法律をつくったときに、この目的を書いたときには公害というのをはきり頭になくてつくったのです。私らこれをつくるときに参画したのでからよくわかつておるのですが、公害というのは頭のすみにもなかったのです。そのためにこれは公害という文句が出てないのですが、いまのこの時代ですから、公害というのはいくの意味の安全性の確保の中に入っている——入っていないので

す、こしらえた当時。はっきり言っておきますけれども、それをいつまでもこれは公害を防止し、こういうふうに入れておることにそんな長い答弁をせずに、お説のとおりでございします、公害を防止いたしますとすなおに答弁してみたらどうでしょう。まれそのくらいなことならすぐできるはずですが、もう一ぺん考え直しませんか。

○野村政府委員 気持ちとしては先生のおっしゃるとおりでございします。

○關谷委員 気持ちだけではいきませんまいぞ。気持ちは実行に移さなければなりません。どうもとらわれて、今度改正案に出してないのだからどこまでもこれはがんばらなければいかぬが、私が最初から、どうも今度は無理であらう、こういうふうなことでもやわらかに言っておると、あなたのほうはそれはけつ飛びしてしまえばそれでいいと思っておるのかも知れませんけれども、そうはいきませんぞ。これはそのくらいなことは、このごろのような公害公害というてやましい時代に、公害を防止し、くらしいことを第一条の目的に入れたらどうでしょう。この安全性確保の中には公害という考えは入っておらないということを私がはっきり申し上げたのですよ。その中に入っておる、局長はそう解釈しておるか知りませんが、私たちがつくったときにはそれは入っていないのです。そのくらいなことはあまり強情なことを言わずに、今度のときに間に合わぬということならこれはまた修正するといふようなことになれば、手続上非常に手数がかるからかんべんしてくれ、次に直しますとすなおに答弁してみたらどうでしょう。

○野村政府委員 そういう趣旨に改めることにこだわらないで毛頭ございしません。私ももとしては、公害の重要性にかんがみて目的の中にうたうといふことはけつこうなことだと思ひます。

○關谷委員 変なところでちょっと時間をとりましたが、条文についてお尋ねをいたします。この協会は検査事務を行なうと第七十四条の二には書いてあるのです。ところが七十六条の三十

それ、この第一条の目的を読みますと、目的の中に「あわせて自動車の整備事業の健全な発達に資する」ということが書いてあるのですが、そうすると、この検査協会というものは検査の証明書を渡すという事務だけにとどめて、この整備事

御質問の趣旨を生かすようなシステムに性格としてはなっておりますので、私たちはその実施の面においてもその方向でやっていきたい、かように考えております。

○副谷委員 私には運輸省の考え方というものを改

整備工場のようなものがないところは別ですが、それ以外のところでは、民間の整備工場の指定工場のあるようなところは指定工場にやらせて、この軽自動車検査協会等が直接持つべきではない、このように考えますが、そういうふうなことに改められたらどうですか。あなた方が持つべきものは高度の研究機関を持って、そして一般のものは役所自体あるいは協会自体としては持たないで、民間企業者にやらすというようなことにこの考え方を根底から改めて、はっきりとしたものにしてもらいたいと思いますが、どんなお考えでしよう。

○野村政府委員 先ほど申し上げましたように、この軽自動車部門におきましても、民間の整備事業を育成、強化して十分これを活用するという

○野村政府委員 この法文にございます検査員というの、この協会の検査員のことをさしておるわけでございます。

○關谷委員 まだだいぶお尋ねもしたいのです。が、参議院の予算委員会が休憩ということになつて……。

車両の番号標ですが、これは所有権は政府のものかあるいは協会のものか、車両保有者のものか、これ以前非常に問題になったことがあります。

ので、これははっきりしておきたいのです。これはどこかでそういうふうな問題が起きたことがあるので、その際にははっきりとしたことが局長のところにわかっておるはずでありますので、ひとつ簡単にこうだということだけ言っていただいたいと思ひます。

○野村政府委員 ナンバープレートは現在私どもはそれは所有者のものであるという解釈でございます。

○關谷委員 軽自動車は有効な自動車検査証の交付を受けたものでなければ運行の用に供してはならない。有効なという、これは国が渡す検査証でありますから、これは権威あるもので、有効なものであるべきでありますので、ことさらに有効なというふうなことを使っておるのはいか、これも簡単なことでありますので、時間がありませんから、一括してお尋ねしますが、それが一点。

それからこの法律施行日が四十八年の十月一日からというふうなことになるが、準備に時間がかかるという感じが、あまりにもテンポが、おそいという感じがいたしますが、それは思ひませんかどうか。それが第二点。

第三点は、発起人が学識経験を有する者七人以上とありますが、予想せられる顔ぶれはどうかということ。これとあわせてお答えを願ひたいのは、普通の会社その他は発起人がきまると、その発起人が今度はその役員になる。これが常識なんです。おそくこれもういうふうになるんではないかと私は懸念いたしますが、これはそういうふうなことになるのかどうか、それもおあわせてお答えいただきたいと思ひます。それが第三点。

それだけお答えを願ひたい。あとでまた……。

○野村政府委員 まず第一点でございますが、有効なという意味は、これは国もしくは代行機関が発行するから当然有効でございますが、たとえば使っているうちに期限切れになったならばそれは有効でなくなるわけですから、そういうもので

はない期限的にもちゃんと期限内のものというふうなものがある意味でございます。まあいけば当然なことでございます。そういう意味の有効なということでございます。

それから第二の四十八年十月一日から検査をするというところで、私どもは考えましたのは、これだけの検査施設を確保し、それから検査要員を確保する、それから検査のいろいろの機械器具を整備する、そういうふうなことに一年程度の期間がかかるであろう。特に土地の取得とかあるいはその人員の養成というところに一年くらいを見ているというところとで四十八年十月一日を予定をいたしております。

それから発起人を考えておりますのは、この協会の理事及び役員は結局普通の関連事業との兼職を禁止されております。したがって、先生御指摘のように普通の場合には、その発起人が重役といひますか、そういうものになるケースが多うございますが、この場合は発起人として現在考えておりますのは、たとえば運輸技術審議会の自動車部会のメンバーであられるような学識経験者、学校の先生とかあるいはそういう自動車関係の研究所の所長とか、あるいは一部運輸省の技術関係、こういう自動車の整備に精通しておる学識経験者とか、そういう方を現在考えておるわけで、そういう方々を予定しておるわけでございます。その中の方は、私もその兼職禁止の規定にかんがみまして、この協会が設立されたならば、ほとんどの方は発起人が終わって、その協会役員にはなられない、こういうふうな考えております。

○關谷委員 大臣が見えませんでしたので、まだお尋ねしたいことがありましたが、もうここでやめます。そこで、資料を提出してもらいたいと思ひます。

七十六条の二十八第二項の「業務方法書に記載すべき事項は、運輸省令で定める。」こう書いてあります。この運輸省令の案を、次の委員会の手きでいいですから御提出を願ひます。

もう一つ、第七十六条の第三第三項の検査事務その他の省令というのがありますが、この案がどうなっておるのか。

それから過去五年間くらい——五年がむずかしいようでしたら三年でもいいですし、その三年もないというのでしたら一年でもいいですが、自動車事故数、保有台数との比率等がほしいのと、その中で、今回対象になります軽自動車の事故数とそれから対象外のいわゆる軽二輪車の事故数というものの統計がわかりましたら——これはわからないものをいっていいです。これはわかれでけつこうですが、御提示を願ひます。

自動車の安全確保と公害防止対策というものは、これは運輸省が全責任を持って完べきを期するんだというふうな気概でこの法律を運用してまいりたいと思ひます。どうも御質問をしておいて御答弁を伺っておりますと、局長の熱意というものがちょっと欠如しておるような感じがいたしますので、勇断を持って、ひとつ完べきを期するようにお願いをいたしまして、大臣が見えませんでしたから、質疑を打ち切ります。

○小峯委員長 関連質疑の通告がありますので、これを許します。増田甲子七君。

○増田委員 私は元来委員会に所属しておりますけれども、発言しないことを旨としておるわけでございますが、きょうは年来考えておることを発言するわけでございます。別段昔運輸省におったからとか、そんなような関係で発言するわけではございません。

年来考えておったというのは、三、四十年前から考えておりました、内燃機関の排気ガスというもののが非常に空気を汚濁する。このことについて、もう公害なんというのをいわれる前から一生懸命でございました。

日本は、御承知のとおり、内燃機関の気筒容積の体積が七百五十CC以下の場合には特別な計らいをいたしまして、わが国はもう三、四十年前、すなわち第二次大戦以前にすでに欧米等に小型自動車の進出を見たわけでございます。戦後におき

ましては、なかなか国内産自動車というものはうまくいきませんでした。運輸省と通産省との奨励によって、いまやまた昔あるいは昔以上に世界を風靡しつつあるというふうなことは、私は慶祝にたえないと思っております。両当局の御努力を感謝いたします。

それから、三百五十CC以下の軽自動車につきましては、私は協会の顧問というものももう四十年來やっておりますから、そういう立場から申し上げます。

いま同僚の關谷さんから公害ということについてひとつ研究してほしい、公害という字を入れてほしいというふうなことがございましたが、私はそのことについてはきわめて熱心でございます。公害基本法ができましたときに——大気汚染、水質汚染、土壌汚染、この三つの汚染のうちのカドミウムとか水銀とか農薬とか、そういうふうなことはもちろん重大でございますけれども、きょうは申しません。私は大気汚染によって人類は死滅しつつあるとか、あるいは水質汚染によってバルチック海はほとんど死滅した状態に、近くなるのであるというふうな論文等を見ますと、日本に比べると、日本の瀬戸内海の方がもっと狭いのですから、早くなりやせぬかというふうな心配もございまして、これは別段自動車に関係ございせんから、私は申し上げません。大気汚染のことを申し上げます。

大気汚染は、工場排水とかあるいは水銀とかカドミウムとかシアンとか、そういうもの以上に人類の生存に害悪を与えておると私は思ひます。その主なるものは私は自動車であると思ひます。都会へ入ってきて、自動車が二千万台ある、車を加えると三千万台近くあるというところは、人口密度、面積から見まして世界一だと私は思っております。

東京へ飛行機で入ってきたとしても、あるいは自動車が入ってきたとしても、どんなに汚れた環境であるという感じがつくづくいたします。そこで、私が、自動車局長を含めて、自動車局

長を部下としておる丹羽運輸大臣あるいは通産大臣、総理大臣にも申し上げたいことは、内燃機関、つまり排気ガスというものは炭酸ガスでも害があると思ひます。いわんや一酸化炭素を出しますし、また酸化した状態において鉛も入れますと、オクタン価はふえるということではこれはだんだん規制をされていくのでございますけれども、炭酸ガスを出さなくてもたいへんな害であると思ひます。そこで炭酸ガスを出さない方向に向かつて自動車研究してほしい、こう思っております。それは電気自動車でございます。どんなメーカが私には知りません。ただ、いまから三十年ばかり前に北海道で知事をしておったときに、東京において私の使った自動車は電気自動車でございます。時速は四十キロでチャージをするのに非常に時間がかかりました。ドライバも泣いておりましたけれども、いまは溶鉱炉の火を落とさないと同様に、重油をたく炭電所の火は大体落とさないと思ひます。そうすればどうなるかという、電気はいたずらに放電しておる状態でございます。たまには揚水式発電所、つまりポンプアップで電力を逆流させまして、そして揚水式発電所というものがこのごろはちよいちい開発されておりますけれども、ラッシュアワー以外の電気というものは私は放流されておる状態と思ひます。これは経済的に見ても非常に惜しいことでございます。あの万博みたいなちゃんとした電気自動車でなくて、いまは時速六十キロの自動車も電気自動車として開発されていくのでございます。その蓄電池をつくる

東京と郊外を結ぶ自動車なんかは、最初ライセンスを与えておいて、そして内燃機関でもいたし方ないけれども、東京都内を往復するような自動車は内燃機関であつてはいいけない。これは自動車公害のおもなるものでございますから、ぜひこのことをやってもらいたい。

公害基本法ができて、環境庁はできましたけれども、まだ魂が入っていない状態でございます。私どもの公害というものは東京都が非常に空気が悪いということなんです。大阪市の空気が悪いということであり、福岡市の空気が悪い、北九州市の空気が悪い。要するに政令都市が空気が悪い、その他の相当の都市が空気が悪いということでございます。その都市に住んでおたらもう子弟は健全に育ちませんし、われわれ自身もお互いが寿命を縮めておるわけなんです。でございますから、意見を兼ねた質問でございますが、大臣においてこれこそはいわゆる蛮勇のうちの蛮勇だと思ひます。そこでいまから言つたていいと思ひます。行政というものは何と法律を施行するばかりが行政ではございませんから、勧告行政もございまして、申しすめるという行政もござい

に意見を開陳いたしましたして、やはりしつかりやるという御答弁をいただきたいと思ふのであります。

○松本(忠)委員 法案の第十九条の四項についてお尋ねをいたしたいわけでありまして。

○丹羽運輸大臣 たいだいま自動車公害の問題につきまして非常に真摯なはたまた該博な御質問をいただきました。まことにありがたく思つておる次第であります。

○山口政府委員 この法律では、大都市におきまして人口の集中が非常に著しく、鉄道輸送網の緊急な整備を必要とする、そういう地域に對しまして鉄道の整備を促進しようといふところにあるわけでございます。したがって、いま申し上げましたような法律の趣旨にかんがみまして具体的に法律で地域を確定することなしに、政令によりまして弾力的にその地域を広げていくといふようなことも考えまして、ここで「政令で定める大都市」といふことにいたしました次第であります。

○小峯委員長 次に、日本鉄道建設公団法の一部を改正する法律案を議題として質疑を行ないます。

○松本(忠)委員 いまのお答へによりまして、弾力的に、要するに将来その地域の拡大をしていく、こういうことを考えておられるようですね。それでは、わかりましたが、要するに現在のところ考えられているのは一体どこか、こういうことになるのです。私もこの点につきましては、資料要求いたしましたようにうたいたいしておりますが、一応の話を聞くと、東京、大阪、名古屋というふうに考えている、こういうお話でござい

○小峯委員長 次は、日本鉄道建設公団法の一部を改正する法律案を議題として質疑を行ないます。

○松本(忠)委員 いまのお答へによりまして、弾力的に、要するに将来その地域の拡大をしていく、こういうことを考えておられるようですね。それでは、わかりましたが、要するに現在のところ考えられているのは一体どこか、こういうことになるのです。私もこの点につきましては、資料要求いたしましたようにうたいたいしておりますが、一応の話を聞くと、東京、大阪、名古屋というふうに考えている、こういうお話でござい

○小峯委員長 次は、日本鉄道建設公団法の一部を改正する法律案を議題として質疑を行ないます。

○松本(忠)委員 いまのお答へによりまして、弾力的に、要するに将来その地域の拡大をしていく、こういうことを考えておられるようですね。それでは、わかりましたが、要するに現在のところ考えられているのは一体どこか、こういうことになるのです。私もこの点につきましては、資料要求いたしましたようにうたいたいしておりますが、一応の話を聞くと、東京、大阪、名古屋というふうに考えている、こういうお話でござい

○小峯委員長 次は、日本鉄道建設公団法の一部を改正する法律案を議題として質疑を行ないます。

○松本(忠)委員 いまのお答へによりまして、弾力的に、要するに将来その地域の拡大をしていく、こういうことを考えておられるようですね。それでは、わかりましたが、要するに現在のところ考えられているのは一体どこか、こういうことになるのです。私もこの点につきましては、資料要求いたしましたようにうたいたいしておりますが、一応の話を聞くと、東京、大阪、名古屋というふうに考えている、こういうお話でござい

○小峯委員長 次は、日本鉄道建設公団法の一部を改正する法律案を議題として質疑を行ないます。

○松本(忠)委員 いまのお答へによりまして、弾力的に、要するに将来その地域の拡大をしていく、こういうことを考えておられるようですね。それでは、わかりましたが、要するに現在のところ考えられているのは一体どこか、こういうことになるのです。私もこの点につきましては、資料要求いたしましたようにうたいたいしておりますが、一応の話を聞くと、東京、大阪、名古屋というふうに考えている、こういうお話でござい

たが、そうやってきた場合、対象を拡大していくというお話がございすけれども、当面のところ、第一条にあるところの「地域格差の是正」——目的にございすね、「地域格差の是正」当面三つだ。しかし、いただいた資料の中には、具体的には名古屋は載っておられぬわけだ。東京と大阪二つだけ、名古屋は全然載っていない、こういう資料を私はいただきました。そうなりますと、第一条の「地域格差の是正」ということにならないのじゃないか。いま局長のお答えでは弾力的に将来ふやしていくという、こういうお話でありますけれども、一体どの辺までそれを拡大していく考えがあるのか。

○山口政府委員 第一条でございすが、実は從來鉄道建設公団は国鉄の運営いたしますところの鉄道の新線の敷設というのをやっております、その目的といたしましては、経済基盤の強化と地域格差の是正に寄与するというのを目的としておたつたわけにございす。今回は、従来やっておりますものに加えて、新たに大都市の機能の維持、増進ということを加えたわけにございまして、この鉄道建設公団が行なうものは大都市の機能の維持、増進というものの工事でございます。

なお、政令で定める大都市は、ただいま先生御指摘のように、東京、大阪、名古屋というものをとりあえずこの大都市圏ということで考えておるわけにございす。ただ、先ほど申しましたように、この法律の目的からいまして、人口の集中が著しくて、そうして鉄道輸送網の緊急な整備を必要とするという地域につきましては今後広げてまいる余地を残しておるわけにございまして、具体的な必要が生じた場合には、政令によりましてこれを指定してまいるということに相なるわけにございす。

○松本(忠)委員 なお、それでは十九条の四号に、後段のほうですが、「以下同じ」内に存するものの建設及び政令で定める大規模な改良(以下「大改良」という。)を行なうこと。」となっており

ますね。この大規模な改良、大改良というものは一体どういう工事をさすのか。

○山口政府委員 この法律でねらっております鉄道の工事の中で鉄道建設公団が扱わなかならぬというものは、非常に規模も大きくて、しかも工事としてまとまっているものでなければ、運営上も非常に適当でないわけにございすので、そういう意味で、この大改良を政令で定めるということにいたすわけにございまして、当面は複線を複々線化するというような性格の大きな工事を行なう。したがって、この法律の十九条四号によりましますところの業務の範囲というのは、ただいま考えておりますのは、たとえばニュータウン新線、ニュータウンに行きますところの鉄道新線の建設あるいは地下鉄路線に直通するような鉄道新線の建設あるいは既設路線の複々線化というような工事をこの四号で規定しておるわけにございす。

○松本(忠)委員 次の五号でございすが、五号のところで「前号の規定により建設又は大改良をした鉄道施設又は軌道施設を当該地方鉄道又は軌道に係る地方鉄道業者又は軌道経営者に譲渡すること。貸し付けをしない、譲渡のみに限ったというその根拠。

○山口政府委員 これは実は現在、鉄道建設公団が建設をいたしまして、そうして国鉄に渡すやり方は主として貸し付けによっております。譲渡のものも若干ございすが、主として貸し付けによっております。それで、この法律では譲渡というふうに限ったわけにございすが、これは私ども技術的にいろいろな点を実は検討いたしました。それで、たとえば譲渡と貸し付け、どこに違いがあるかと申しますと、第一に、譲渡いたしますと、その施設の維持というものが直接私鉄に移るわけにございす。貸し付けにいたしますと鉄道建設公団に依然として残るということになりますから、その施設の、たとえば維持とかあるいは管理だとかそういったようなものは依然として鉄道建設公団に残る姿が貸し付けにござい

す。そういったしますと、それに対する管理の仕事というふうなものもございす。さらにまた災害が起ったような場合におきまして、その災害の復旧というふうなことが、鉄道建設公団の所有しておるものの災害でございすから鉄道建設公団がその災害の復旧をしなければならぬというふうなこともございす。そうしますと、通常の、たとえばその施設の維持、修繕とそれから災害を受けた場合の災害の復旧というふうなものが、実際、事実上判別が困難な場合も非常にございまして、そういった場合にこの法律関係も非常に不明確な場合が大きいわけにございす。それから、さらに譲渡にいたしました場合に割賦弁済というふうな形が行なわれるわけにございすが、それに従いましてその施設の私鉄の担保力というものが増大することによりまして、たとえば他の債権の担保に供することも可能となるというところになりますので、私鉄みずからの行なう整備というものが非常に促進をされるというふうなこともございすので、その他税法の問題もございまして、やはり譲渡にしたほうが鉄道建設公団にとっても非常に都合がいいし、また事業者にとっても非常に都合がいい、しかも法律関係も非常に明確になるし、争いも少ないというところで、今回は譲渡にするということにいたしましたわけにございす。

○松本(忠)委員 そこで、条文のほうの解釈はわかりましたけれども、大臣にお伺いしたいのは、この譲渡価額をきめることとございす。この問題については三月三十一日に加藤議員が質問をされておるようございすけれども、関連ある二十三条の三項ですか、この譲渡価額についてはあらかじめ運輸大臣の認可を受けなければならぬ、こうあるわけですね。そこで私鉄業者が譲渡される価額に不服を唱えることが予想されると思いますが、大臣その点はどうか、御見解は。

○丹羽国務大臣 ただいまのお話でございすが、これは適正な、敷設に要したぎりぎりの原価ということにいたしております。したがって、それらの点につきましては民間の譲り受け

る業者から不服がないように、私どもも認可の際におきまして十分考慮をいたしまして適正な価額で譲渡されるように指導してまいりたいと思っております次第であります。

○松本(忠)委員 不服があった場合、それをどこで取り上げるのか、取り上げるところがないとするならば、不服があった場合に困るのではなからうか。しかも問題は、いま大臣も言われましたように、ぎりぎりの工事費の原価だとおっしゃいましたけれども、はたしてその工事費の原価だけでいいものかどうか、公団としても若干でも上乗せすることも必要があるのではなからうか、こんなことも考えられる。そういう場合にはたして譲渡価額というものを私鉄側と公団側で、大臣の認可を得るからといって、いやいやながら承知する場合、これはけっこうですという場合、いろいろあると思うのです。特に公団が——そう申してはなんですけれども、この間も言いましたが、公団が非常に親方日の丸的なものがあるわけにございす。現在、言うならば国鉄さんにもならないというふうな鉄建公団、こういうふうなことが世間でよくいわれるわけです。そうしたときに、いわゆる親方日の丸式でやるならば、工事費も、私鉄がじかに自分のところでほんとうに経済的にやることを考えるよりも、もっとも上がってくるのじゃないか。こうなつた場合に不服が出てくるということが考えられる。そうしたときに一体どうなるのかということなんです。大臣、どうですか、そのお考えは。

○丹羽国務大臣 ただいまのごもつともな御質問でございすが、不服が出ました場合には運輸省に引き受けの民間業者から言っていたございまして、それを調整する道を開きたい、こういうふうに思っている次第でございす。またこれは大都市の通勤通学輸送の増強のために良質なサービスを提供するための特別な施設でございすから、できるだけ安い価額でもって上がるように十分指導してまいり。それがために管理費その他につきましても十分節約してやらしてまいり、こういうつもりでございす。

それにつきましても重ねて申し上げますが、万
一不服がございましたら、直ちに運輸省にそ
の事を申し出ていただきまして、その中を調整
する道を聞いてまいりたい、こういうふうに思っ
ている次第でございます。

○山口政府委員 ただいま先生御指摘のように、
この法律では、譲渡に關しまして政令で定めると
ころによりまして、その譲渡の価額等について認
可を受けるわけでございます。

そこで問題は、その譲渡の価額でございますが、
結局鉄道建設公団といたしましては、これは
国の機関でございますから、別に利益を上げる必
要もないわけでございますから、当然かかった原
価だけを回収すればいいということに相なるわけ
でございます。そこで問題は、その原価をどうす
るかということが問題でございます。そこが
先生御指摘のように非常に高い工事をしてしま
うということになれば非常に問題なわけでござい
ます。そこで、この法律ではそういうことがないよ
うに、私鉄の工事のやり方というものに合わせた
工事のしかたをさせなければいかぬということ
で、工事施行の認可に該當するような工事実
施計画を定めてこれを鉄道建設公団にやらせ
る。さらにその工事をやらせるにあたりまして
は、公団と地方鉄道業者または軌道経営者がその
建設なり工事のやり方、実施の方法について協議
をする。さらにその施設の譲渡等について協議を
するということによりまして、事前にそういうよ
うな不服の生じないような措置を十分に講じま
して、そうして工事をやっています、こういう仕組
みにいたしておるわけでございます。

○松本(忠)委員 先般もお伺いしましたときに、
公団の常務理事以下それぞれの部局ができて、職
員が配置される。そういったものの予算は百二十
五億の中に入っている。今度は実際上原価を算定
する場合にこれらの職員のものも個々に何らかの
形でその工事したものに還元されている、こ
う理解していいわけですか。

○山口政府委員 当然その管理費等につきまして

は工事費の中に含めまして、そしてその全体とし
てそれが回収されるという形になります。

○松本(忠)委員 ですから、管理費をのせるに際
して、いろいろ工事の内容が違ふわけですね。いま
われわれが聞き及んでいるものでも、かなり難工
事もあれば簡単なものもあるわけですね。そうい
ったものにどういふペースでのけていくのか、そ
の辺のところがあとで不服になってくるのじゃな
いか、こう思うのです。要するに不服になる原価
に問題がある。工事そのものについては合意の上
でやるのだというけれども、いわゆる常務理事以
下の管理費、人件費、業務費、こういったものの
割り当てをどうやって新しくできる新線にくっ
つけていくのか、この辺のところの取りきめはど
うなっているのか。そこによって問題が起きるの
ではないだろうかということをお心配するわけです。
その不服を解消する方法は一体どうなのか。

○山口政府委員 まず鉄道建設公団が行ないます
工事は、今回つけ加えられた工事のほか、国鉄
に關する工事が当然あるわけでございます。した
がいまして、こういう国鉄に關する工事とそれか
ら鉄道建設公団が行なう私鉄に關する工事とし
ての区分的に整理をいたしまして、そしてそ
れの混淆が生ずるというふうなことになるま
す。問題が起きますので、そういうことのないよ
うなことをしなければならぬ。

その次に各工事でございますが、私鉄の工事の
中の各工事につきまして、これは具体的に工事費
を算定をいたしまして、さらにそれに対します管
理費その他の割り掛けをしなければならぬわけ
であります。その割り掛けの基準というものを定め
まして、その割り掛けの基準によって各工事にそ
れを配付するという形になって、各事業者間のア
ンバランスなり不平というものが生じないように
しなければならぬ、こういうふうな考えておりま
す。

○松本(忠)委員 一応現実が始まってみないこと
には、幾らかかるかわからない。実際、予算のと
おりいけばいいのですけれども、なかなか予算の

とおりにいかない場合もあるだろうと思うのです。
とにかく管理費の問題は後に災いを残さないよう
にしようと思ふのです。

そこで二十二条の二によりますと、いろいろ長
く書いてありますけれども、最後のところ「運輸
大臣に対し、公団が当該鉄道施設又は軌道施設の
建設又は大改良を行なうよう申し出る事ができ
る。」要するに、申し出て初めてそこで始まるわ
けですね。現実には、この法律が通って、そして
私鉄の業者が運輸大臣に対して、こういうことを
やっていたらいいと申し出があつて初めてそこ
でそれを運輸省として検討する。こういうような
順序になっているわけでありましても、現実
にはすでにどこどこをやるといふことはあら
かたきまっていますね。その資料を私は要
求して、いただいたわけでありましても、
私、ふに落ちない点が若干ありますので申し上げ
たいと思ふのですが、すでに工事に着手してい
てそれを公団が継続してやる、こういうケースが九
線中六線あるわけですね。具体的に言うならば、
西武鉄道の練馬―向原間の二・五キロ、京成電鉄
の青砥―高砂間の一・二キロ、小田急電鉄の代々
木八幡―東北沢間の一・九キロ、これを除きます
と、あとの六つというものは継続事業になるわけ
ですね。そうなつてまいりましたときに、地下鉄
直通の二社の十一・九キロですか、それから複々
線増設の五社の十六・四キロと、問題の多摩ニ
ータウン線の二社二十・三キロ、合計四十八・六
キロの中で四十三・六キロが継続でやる事業、こ
の資料によると、こういうふうになるわけですね。
そういう場合に、この工事の責任範囲を明確
にする必要があると思ふ。民鉄側でその工事を一
部でも着手している、それをさらに公団が請け負
って事業をやる。公団が直接仕事をやるわけでは
ない。いづれにしても公団がまた建設業者に下請
きさせるわけでしょうけれども、その一部着手して
いるところの区切りのつけ方、たとえばこの法律
が公布になった時、その時点でやるのか、あるい
は一区切り区切って、現在私鉄がやっている工事

が完成するのを待ってその次の工区から公団が請
け負うのか。この辺のところはもうはっきりして
いるわけですか。その点はどうなんでしょう。

○山口政府委員 具体的な工事につきましては、
申し出があつて初めてきめてまいるということ
でございますが、考え方といたしまして、ただいま
先生御指摘のように、もうすでに着手している線
がかなりあるわけでございます。そういうふうな
ものを公団がやらないのかという点につきまし
ては、そういうふうなものにつきましてもやは
り公団が引き受けて工事をやるといふことを考
えております。その場合に、その工事の引き継ぎの
しかたあるいは財産の区分のしかたというふうな
ことは十分に厳密にやっておかなければいけな
いわけでありまして、これは両者間で、先ほど申し
ました協議の制度がございまして、その協議の段階
におきまして、この点までは私鉄がやる、この点
は公団が工事をやるというふうにかちりときめ
た上で、工事をしてまいるということに相なるわ
けでございます。

○松本(忠)委員 大臣、いまの鉄監局長のお話
で、大臣聞いていらつしてわかつたと思ふので
すが、要するに私鉄としては、こういう線をこう
いうふうにつけるのだという一つのプランがあ
つたわけですね。今度は、それをここから先のほ
うは公団にやってもらうことになるのだというこ
とになつて、そこで協議するのだ。協議するの
は、十分な協議が行なわれることと思ひますけれ
ども、やはり民鉄は民鉄の持つていたところの技
術があるわけですね。民鉄の持つていたところ
の長年の経験、そしてまたその技術陣もいるわ
けですね。そういうものと、今度は公団側の技
術陣との間の調整、これは協議で完全にすること
と申ひますけれども、どうしてもそういう場合に
公団側から押しつけてくるのじゃなからうか。そ
うなつてくると、私鉄側の持つていたところの主
体性というものが喪失してしまうのじゃなから
うか、こういうおそれが多分にできてくるのじゃ
なからうか、こういう点も私鉄自身はおそれている

のじゃなからうかと思ひます。やってくれるのは
けつこうだけれども、自分のほうで考えているプ
ランが大きく変更されることがあるのじゃなから
うか、こういうおそれを持っているようにも見え
るし、私鉄側としては考えておるようです。この
点について、大臣としてはどのようにお考えです
か。

○丹羽国務大臣 今回のこの法案につきまして
は、もうすでに松本先生御承知のとおり、本来な
らば財政的余力があれば私鉄がほとんど自発的
にやってくれる種類のものかと思う次第でござ
います。設備自身にも非常な金がかかるという
ことで援助をするというたてまえのものでござ
いますから、したがって、この施設にあたり
ましては、民鉄の意見を十分取り入れ、そしてま
た技術陣におきましても、いままでやっておりま
す私鉄の技術陣を十分取り入れて、それを主体と
いたしまして、それにこちらとしてもアドバイス
するところがあればアドバイスするというような
ことでやっていったら門前に行くのじゃなから
うか、そういうふうには私に指導していきたく、こ
ういうふうに思う次第でございます。

○松本(忠)委員 一応それでいいとして、次
に二十二条の二以下は私も説明を聞いており
ますので、これはいいと思うのですが、問題は、
大臣、要するに建設費用、言うならば予算の問
題、資金面の問題、この点についてひとつ大臣に
伺いたいわけでありまして、現在これらの
大都市高速鉄道建設は、いずれも完成が非常に急
がれておる、これは私も認めます。またそうなけ
ればならぬと思うのです。それにしても初年度
の資金面が不足だと思うのです。百二十五億、
これはどうも総額九百五十億という資料をいた
だきまして私も承知しておるわけです。全体の総額
で千二百四億ですか、そのうち私鉄ですでにやっ
ておる分を二百五十億除きますから九百五十億、
初年度百二十五億だ、こういうわけですね。そう
しますと、毎年百二十五億くらいでこちよこちよ

やっていったんじや七年半から八年くらいかかる。
そんなのんべんだらりとやられたんじや困ってし
まう。そうならば、何も公団にやらせる必要はな
い、こう思うのです。

そこで、一体その残りの八百二十五億——九百
五十億として八百二十五億、これは四十八年、四
十九年、五十年、少なくともこの三年ぐらゐで完
成させなければ実上の役に立たぬと私は思うの
です。そこで、そうなってくると、二百七十五
億という数字を三年間やって八百二十五億、こ
ういうことになる。運輸大臣が大蔵大臣に対して強
硬な折衝をすべきじゃないかと思うのです。こ
としはとにかく百二十五億で何かどうも押し切ら
れているかっこうになってしまったが、こんなこ
とではだらしがないと思う。もう少しがんばって
いただいて、積極的に二百億でも二百二十億でも
つけておいて——いずれにしても二百七十五億と
いうものをつければ三年でできないのです。
ね。そういう点から考えると、一体何年で大臣は
おやりになるつもりなんですか。来年度、さらに
四十九年度、五十年年度は一体どれくらい資金を
獲得していくお心づもりなのか。これを、大臣の
御決意をひとつ聞いておきたいと思う。

○丹羽国務大臣 ただいまの御質問、ごもっとも
でございます。初年度でございまして、ほん
とに微力のために百二十五億しか取れません
で、まことに申しわけないと思う次第でござい
ます。しかしこれは新しい、初めての試みでござい
ますので、今回はやむを得なかった、こう思っ
ておる次第でございます。いま松本先生の御指摘
のございましたように、これが八年かかるという
ようなことでは、今日の過密都市におけるところ
の通勤通学の混雑緩和を達成することはとうてい
できない次第でございます。まあいままのところ、
三年でやるとか二年半でやるとかいう区切りはつ
けられない次第でございますが、できるだけひと
つ短期間にこれらの線増を行ないまして、そして
過密解消に当たりたい。少なくとも来年度におき
ましては——私いま、来年度は運輸省にいろかど

うか、もちろんわかりませんけれども、できるだ
け、私も交通部会の一員として、いままでのいき
さつもございまして、十分これを推進いたしま
して、大蔵省にも迫りまして、先生方の御協力を
得まして、いま出ました約二百五十億、三百億を
取ってまいり、さらに、先般申し上げましたが、
利子のついた融資だけでなく、出資のほうにつ
きまして努力をいたしまして、そしていまの大
都市の交通緩和のために一日も早くこれが達成で
きるような努力をいたしたい、こう思っておる次
第でございます。御了承願います。

○松本(忠)委員 大臣、いまの御答弁の中で、二
年半とか三年とかいう区切りはつけられないとお
っしゃいますけれども、これはやはり目標をおき
めになるべきじゃないかと思うのです。こちら
が二年半とか三年とかはつきりしないからこそ、
また大蔵から押しつけられてしまう。延び延びに
なってしまう。やはりここで大臣が二年なら二
年、あるいは二年は無理にしても三年、少なくと
も五十年には完成させるのだ、いま話題になっ
ておるところのこれだけの新線は、どんなことがあ
っても五十年には完成させるのだ、こういう強い
決意をお示しにならぬことには、これはまた来年
度押し切られてしまいます。そんなことじゃだ
めです。やはり必要があつて、こういう法律をつ
くこともわれわれが検討させてもらつておるわ
けです。これはもう必要はわかつていながら、二
年半か三年、見当もつけられない、区切りがつけ
られない、こんなようなことでは情けない次第だ
と思う。どうしてもやはり大臣の強い決意があつ
て、そして来年度予算の獲得も、また出資の面
も道が開けるのじゃないかと思うのです。当面、
ひとつ大臣に重ねてこの御決意を示していただ
きたいと思う。

○丹羽国務大臣 強い御激励をいただきまして、
まことに恐縮に存する次第でございます。いま工
事計画ができておるものをさっそく検討いたさせ
まして、三年なら三年でやるのには来年度どのく
らいでやるかということもひとつ検討させたいと

思う次第でございます。

ただ、こゝでいま申しました三都市だけに限る
ことは、将来はできないと思う次第でございま
す。あるいは横浜とか、あるいはまたその他の大
都市であるとか、必ずそういう問題が起つてま
いる次第でございます。多々ますます弁ずる、こ
ういうことになってくる次第でございます。いま
私、年来申しておりますように、交通社会資本の
投資ということもおかれております。そういう
点では、計画をつくることも、いろいろ御協
力をいただきまして、できるだけその達成に努力
したい、こう思う次第でございます。

○松本(忠)委員 大臣、重ねて私、申し上げます
けれども、要するにここに書かれておるところの
資料によると、九つの線があるのです。これは
どうしても必要だと思つてからこそ強く私、申し上
げたのです。将来、これは鉄監局長が言われてお
るように、その地域が拡大するといふお話もあり
ます。これは拡大しなければいかぬと思ひます。
けれども、まずさしあたって九つの線について、残
り九百五十億という一つの予算、もちろんこれは
年々九百五十億が、人件費も上がるし、いろいろ
の資材も上がるでしょうから膨張はするでしょ
う。それにしてみても、この九つの線について一
体いつまでにおつくりになるかということ、これ
なんです。お聞きしたいのは。

○丹羽国務大臣 重ねてのお話でございますが、
具体的路線につきまして、その工事費を検討し
まして、年限をきめて、そして実行に移したい、
こう思っておる次第でございます。
○松本(忠)委員 どうもはつきりしたお答えがで
きませんね。
ことしの予算の百二十五億ですか、これが財投
とそれから公募、こういう形で一対一・五という
形になっているわけですね。これでいきますと、
いわゆる国鉄のCD線並みだと思つたのです。この
辺の折衝を、大臣なさったのかどうか。少なくと
も私は対々でいいんじゃないかと思うのですよ。
一対一・五という割合、これを対々ぐらゐの割合

に、できるならばむしろ逆というところまで持つていくべきじゃないか、こう思うのです。そういう点について大臣は折衝なさったのかどうか、この点どうでしょうか。

○丹羽国務大臣 その点も、微力ではございますが、大蔵省には強く申し次第でございますが、何ぶん、新しい初めての計画のときはどうしても国のほうの財投のほうを出しすぎる、ほかの需要がございまして、これではかたなく妥協した次第でございますが、将来におきましては、来年度からは、いまおっしゃったような、少なくとも一対一、むしろ先にいきましては逆にする、より財投の資金を多くするというふうな傾向に持ってまいりたい、こういうふうに思っている次第でございます。

○松本(忠)委員 もちろん、そういった努力を大臣が今後もなさることは当然のことだと私思うのです。

そこで、公団債のほうですが、金融事情が悪化した、きびしくなったというような場合に、引き受け手がなくなる、こういった場合は予想されませんか。

○山口政府委員 この工事は非常に緊急を要するものでございまして、公団としても、全力をふるってこの引き受けに努力するというふうにいたしました、調達には万全を期してまいりたいと思っております。

○松本(忠)委員 非常に楽観していらっしゃるようでございしますが、私は、その七十五億程度のものなら、まだやはりこれから量をふやしていかなければならぬ。二百五十億、二百七十五億という数字、あるいはもっともとふやしていく場合に、一対一・五という数字でいった場合、この公団債の消化という問題が一つの頭痛の種になるようでは困るわけです。この点を一つくぎをさしておきます。

問題の多摩ニュータウン線でございますけれども、四十九年の三月までに、一応の入居計画がずれ込んでいっているわけです。まあ四十九年の三

月になりますと、かなりの入居者ができてくるわけです。その入居の状況に合わせて新線の建設というものが、連動されて、連動されてつくられていかなければならぬわけでありまして。

ところで、その多摩ニュータウンなるものは日本住宅公団あり、住宅供給公社あり、あるいは東京都の都営の住宅がある。さらにはまた民間の土地区画整理組合等、いろいろこの折衝の窓口が多岐にわたりますけれども、そういうものについての折衝の窓口は公団一本にしようとするんですか。そこに全部、公団にいままでの経過その他を引き継いでしまつてやるわけですか。

○山口政府委員 多摩ニュータウンは、先生御指摘のように、すでに入居いたしておりますが、全部は五十五年完成ということになっております。

そして、多摩ニュータウンにつきまします鉄道につきましまして、まだもちろん申し出はないわけでございますけれども、当然これにつきましまして、この鉄道建設公団の工事といまして建設するということに相なるわけでございます。そして、その具体的な建設の工事のしかたにつきましましては、各実際の工事の実施者、たとえば住宅公団もございまして、東京都住宅供給公社というものもございまして、東京都営のものもございまして、そういったところと具体的に折衝をいたしまして、そして工事を進めてまいりたいということに相なるかと思ひます。

○松本(忠)委員 そこで、さっきも述べましたけれども、四十九年の三月の時点になりますと、かなり入居計画がはかっているといえながら相当の入居者が出てくると思うのです。その時点になりますと、バスではとうてい通勤者運び切れないうちで、この多摩ニュータウン線、二線に主力をかけてやることになるだろうと思うのです。そう

なつたときに、資金的にも、現実の工事の面からいっても、ほんとうにその確信があるのかどうな

のかということですね。四十六年度の夏の計画にようになりますと、四十九年の三月には三万五千世帯、十三万人の入居計画がある、こういうことになっています。その四十九年の三月までにほんとうにこちらの側はできるのか、そしてまた、いわゆるこのころの陸の孤島というものが解消できるのか。その辺の確信があるか、見通しがあるかということでありまして。

○山口政府委員 多摩ニュータウンにつきましましては、先生御指摘のようにすでに入居をいたしております。現在在京王線の聖蹟桜ヶ丘でございまして、あそこまでバス輸送をやっておりますが、とてもそんなことではもう間に合わないことははっきりいたしておりますので、どうしてもそれまでには何とか鉄道を引かなければならぬということに相なるわけでございます。そして、そういう工事計画を進めてまいる、そのために必要な予算措置その他も講じなければいかぬというふうなことでございまして。

○松本(忠)委員 いま大臣、鉄監局長から言われましたように、ほんとうにできればいいんですよ。資金面でも工事の面でも十分な力を尽くして、そして必ずやってくださるということならいいわけですが、それでも、一方、どんなに早く完成するに促して入ってくる、もうバスでは運び切れないうちで、この多摩ニュータウン線、二線に主力をかけてやることになるだろうと思うのです。そう

なつたときに、資金的にも、現実の工事の面からいっても、ほんとうにその確信があるのかどうな

のかということですね。四十六年度の夏の計画にようになりますと、四十九年の三月には三万五千世帯、十三万人の入居計画がある、こういうことになっています。その四十九年の三月までにほんとうにこちらの側はできるのか、そしてまた、いわゆるこのころの陸の孤島というものが解消できるのか。その辺の確信があるか、見通しがあるかということでありまして。

び切れない、電車はまだまだすいていっているという状態が若干続くだろうと思ひます。まあそうしたところで、その多摩ニュータウン線については、四十九年の三月に完成して、この返還が二十五年、こういうことになりますと、七十四年が終期になるというふうに計算するわけですね。そうすると、五十五年から七十四年までの十九年間というものは、私は完全黒字になるのじゃないか。それまでは、まあ確かに五十五年まではかなりすいて

いる状態だ。五十五年になるに従つてかなりこんでくる。五十五年から支払いの終期の七十四年までの間は、かなりの黒字が見込めるのじゃないか。そう言ったときに、その返還の、いわゆる二十五年という期間の短縮をすべきではないかと思ひます。要するに、地下鉄の直通線あるいは複々線化、他の七線と違ひまして、この二線はもう必ず将来はベイすると思ひます。ですから、この二線と他の七線についての償還の差を設けるべきではないか。まあこのことは大蔵省も利子補給の問題でNT線のほうを十五年に決定した、その他は二十五年にしたということでもうなずけるわけでありまして。そういう点から考えて、この多摩ニュータウン線については償還期限はむしろ短縮してしまふべきではないかというふうに私は思ひますが、この点どうでしょうか。

○山口政府委員 この鉄道線がございまして、完成いたしましたけれども、これは輸送量は漸増しはしないわけでございます。したがって、完成をいたしました五十五年時点というのでも、当然その時点では赤字でございます。完成したからすぐに黒字になるという性格のものではないと思ひます。そして非常に長い償還期間を持っております。相当長期間その赤字が続きます。そして単年度収支におきまして黒字になるのはかなり先の、ことだということに相なります。そして、さらに単年度収支におきまして黒字になりまして、さらに累積赤字が相当あるわけでございます。その中の長い期間の累積赤字があるわけでございます。その累積赤字を処理するためにはやはり相当の期

間を必要とするわけでございます。したがって、総合的に見まして、私ども、収支が均衡の状態に達するという期間のためには長期を要するわけでございますから、決してこの期間が長過ぎるというふうに考えておりません。なお現在の私鉄の資金需要その他からいまして、これを長期化するにしなければとても設備投資ができないということがあるわけでございまして、したがって、そういう意味では、この長期の割賦というものがぜひとも必要だというわけでございます。

○松本(忠)委員 時間もございせんので、もう一点だけひとつ確かめておきますのは、東急の新玉川線、あれはほとんど用地費を必要としないところの工事だと思ひます。こういったものに對しても六分になるような利子補給を受けるわけですね。一方、小田急とか京王などの工事はかなり用地費が多いと思うのですけれども、この差についてはどのようにお考えになりますか。簡単にけつこうです。

○山口政府委員 工事費の検討は非常にむずかしいわけでございまして、東急の玉川線の場合には全線地下鉄工事でございますから、工事費の面では非常によいわけでございます。それからニュータウン線のほうは、地下鉄の部分がある程度なくともむしろ高架線の部分でございますので、その意味では工事費はニュータウン線のほうが安くあがります。そういったようなことを考えまして、両方くるめて二十五年度の均等償還ということにいたしましたわけでございます。

○松本(忠)委員 いずれにしましても、この問題につきましては私どもも前向きに検討して、ぜひともやりたいと思っております。また、そうならなければならぬというふうに思いますが、どうか大臣も——先ほど何か、その時分はどうも自分は大変をやめてしまふようなお話で、われわれとしますと、非常にたよりにして大臣にやめられると困ってしまう。やはり前向きにこの問題に取り組まれて、そして大蔵からもどんだ金を引

っぱってきて、この工事をぜひとも短期間に完成させてくれ、そういう大臣の決意をひとつ最後に伺ひまして、質問を終わりたいと思ひます。

○丹羽国務大臣 今回の、鉄建公団をしてそういったような民鉄の線路につきましても施工せしめるといふこの問題は、私が今回予算折衝をいたしました最重要項目の一つとして、最後まで私はやめた次第でございます。どうしてもこれをしませんと——大都市交通の混雑緩和を達成するために困難が非常に予想されますので、どうしてもこれは、いま御鞭撻をいただきました線路でやってみませんと達成できないと思う次第でございます。すので、今後とも御協力を入れて、先生方の特別のまた御協力をいただきまして、この目的の達成に邁進したい、こう思う次第でございます。

○松本(忠)委員 終わります。

○小峯委員 田代文久君。

○田代委員 大臣にお伺ひします。一分間でやれと言つていますが、そんなことは……大臣、御多忙のようでございまして、いづれ他の機会にこの法案の詳細につきましては御質問いたしたいと思ひますが、一点だけ大臣に所見を伺ひたいと思ひます。

最近でも船舶の事故が起りまして、単にそれだけではなくて、現在、都市交通というのは、これはどこから見ても、いまもさつちもいかなくなつていふという実情で、これはよほど政府としては思い切つた政策なり手を打たなければ、とてもこれは解決しないのじゃないか。そういう意味で現在提案されている法案、これによつてこの都市交通対策が相当の効果をあげるなどは、これはいささかも私どもは期待できません。そういう点で、こういう法案の内容の審議に入るまでに、ほんとうの意味で都市交通対策を抜本的に、基本的にとにかく解決するという基本姿勢、いままでとにかく都市交通対策に対してどういふ欠陥と弱点を持つておつたのか。その欠陥なり弱点を今後どういふ方向で大きな線路でこれを解決しようとするか、基本的な姿勢を示していただきたい。そうで

なければ、こういう法案を審議してみたって、ほんとうはこれは何ら解決できないのじゃないかという不安を感じるわけでありまして。

そういう点で、結論を時間の関係から一言申し上げたいのですが、今度の法案の中で事業主体で、すね、事業主体を、どうしても多摩ニュータウンなどの問題においては、当然地方公共団体の東京都が実際の事業主体になるといふような関係で、しかもその資金とかなんとかという面は、思い切つて政府はそれに対しては補助するというような姿勢を示しませんが、私は、こういう法案によつて解決できないのじゃないか。ですから、そういう点で都市交通の使命を果たすというためには、いわゆる環境整備が基礎になると思ひます。このように大企業の中核がどんどんできるというようになつてくるので、その政府の持つておられる基本姿勢、いままでの弱点なり欠陥、これを明らかにしていただきたいと思ひます。

○丹羽国務大臣 どうも時間がなくてほんとうに恐縮でございますが、いまおっしゃつた点で、大都市交通につきましても非常に困つておられることは事実でございます。したがって、これを行ないます場合には、国鉄、私鉄、それからまた各自治体、三者が一体になりまして、そうしてこれを達成しなくちゃならぬ。それゆゑに今回国鉄の財政再建の法案におきましても、都市交通の線増を極力やらなくてはいかぬということをやはり計画的にやつておりますし、また自治体の交通機関にいたしましても、今回首都圏におきまして、地下鉄の問題につきましても、前の約三倍の走行キロを客車に求めている次第でございます。それとあわせて、これらの民鉄の線増もやりまして、そうして三者一体となりまして、この都市交通の混雑化を防いでまいりたい、こういうふうな思ふ次第でございます。

○小峯委員 次回は、来たる十一日午前十時より理事会、午前十時三十分より委員会を開くこととし、本日はこれにて散会いたします。

午後一時八分散会

昭和四十七年四月十二日印刷

昭和四十七年四月十三日発行

衆議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局