

第六十八回国会 衆議院 運輸委員會 議 録 第十一号

昭和四十七年四月十二日(水曜日)

午前十時三十二分開議

出席委員

委員長 小峯 柳多君

理事 宇田 國榮君

理事 德安 實藏君

理事 箕輪 登君

理事 田中 昭二君

理事 石井 一君

小此木彦三郎君

佐藤 守良君

菅波 茂君

福井 勇君

井岡 大治君

久保 三郎君

官井 泰良君

出席國務大臣

運輸 大臣

出席政府委員

内閣法制局第四

部長

運輸大臣官房長

運輸省鉄道監督

局長

運輸省鉄道監督

局長

運輸省自動車局

局長

委員外の出席者

建設省道路局有

料道路課長

日本国有鉄道運

転局長

参 考 人

(日本鉄道建設

公団總裁)

運輸委員會調査

室長

委員の異動

四月十一日

辞任

井野 正揮君

同日

辞任

高田 富之君

同日

辞任

羽田 孜君

同日

理事古屋亨君同日理事辞任につき、その補欠として細田吉藏君が理事に当選した。

同日

理事古屋亨君同日理事辞任につき、その補欠として細田吉藏君が理事に当選した。

同日

理事古屋亨君同日理事辞任につき、その補欠として細田吉藏君が理事に当選した。

同日

理事古屋亨君同日理事辞任につき、その補欠として細田吉藏君が理事に当選した。

同日

理事古屋亨君同日理事辞任につき、その補欠として細田吉藏君が理事に当選した。

同日

理事古屋亨君同日理事辞任につき、その補欠として細田吉藏君が理事に当選した。

同日

理事古屋亨君同日理事辞任につき、その補欠として細田吉藏君が理事に当選した。

同日

理事古屋亨君同日理事辞任につき、その補欠として細田吉藏君が理事に当選した。

同日

理事古屋亨君同日理事辞任につき、その補欠として細田吉藏君が理事に当選した。

同日

理事古屋亨君同日理事辞任につき、その補欠として細田吉藏君が理事に当選した。

同日

理事古屋亨君同日理事辞任につき、その補欠として細田吉藏君が理事に当選した。

同日

理事古屋亨君同日理事辞任につき、その補欠として細田吉藏君が理事に当選した。

同日

理事古屋亨君同日理事辞任につき、その補欠として細田吉藏君が理事に当選した。

同日

理事の辞任及び補欠選任

参考人出頭要求に関する件

日本鉄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)

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)

○小峯委員長 これより会議を開きます。

この際、参考人出頭要求に関する件についてお

はかりたいします。

日本鉄道建設公団法の一部を改正する法律案に

ついて、本日、日本鉄道建設公団總裁篠原武司君

を参考人として出席をお願いし、意見を聴取する

ことにいたしたいと存じますが、御異議ありませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○小峯委員長 御異議なしと認めます。よって、

さように決しました。

○小峯委員長 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、質疑を行ないます。

質疑の通告がありますので、順次これを許しま

す。久保三郎君。

○久保委員 日本鉄道建設公団法の一部改正案に

対して、もうすでに同僚の皆さんからかなり御質

問があったので、幾つも私から申し上げることは

ないのでありますが、二、三念のためを含めてお

尋ねたいと思います。

まず第一に、鉄道建設公団によっていま提案さ

れているように、民鉄が経営すべき新線あるいは

大改良、こういうものを建設する必要性は何だ

ろうかというたいへん初歩的な話であります。従

来は、言うまでもありませんが、事業者であり、

企業者であるところの民鉄の経営者が自分で直接

これは建設してまいりました。建設に対して一番

大きなネックというか、それは何だろうかという

ことであります。まあこまかい点は幾つかあるか

もしれませんが、大きくはやはり資金の問題だと

思うのです。資金の問題だけに限定して考えれ

ば、今回提案され、あるいはいま審議中の予算案

を含めて、別段に特色のあるはずはない。公団な

るがゆえに、たとえば預金部資金というものは

は特別債、こういう手当て、それから加えて加

これは建設してまいりました。建設に対して一番

大きなネックというか、それは何だろうかという

ことであります。まあこまかい点は幾つかあるか

もしれませんが、大きくはやはり資金の問題だと

思うのです。資金の問題だけに限定して考えれ

ば、今回提案され、あるいはいま審議中の予算案

を含めて、別段に特色のあるはずはない。公団な

るがゆえに、たとえば預金部資金というものは

は特別債、こういう手当て、それから加えて加

えて利子補給、こういうものが公団であるからで

きるのか、それとも必要であるからそういう措置

をとるのかであります。私は公団であるから利

子補給や資金の手当てをするんじゃないかと、必要

であるからするんだらうと思うのです。そうだと

するならば、これは別段に公団でなくてもよさ

そうに思うのです。従来というか、この建設公団

ができたときにも議論の一つになりました。国鉄

の新線建設について公団でやる必要があるのかど

うかというところでたいへん議論がありました。何

か問題をすりかえていやしくないかということだ

ね。何か公団でやればうまいかというところで問

題をすりかえてしまつて、大都市及びその周辺に

おけるところの都市交通網の整備拡充というか、

そういうものの焦点を少しぼやかしやしませんか

ということを私は心配している。てまえてもはこ

の時期において、建設公団がおやりになることに

ついて徹底的に反対だとは言いません。しかし新

しく建設公団が事業をやるからには、それなりの

メリットが従来の私企業にまかせるよりはるんだ

だということを、これはひとつ証明してもらふ必

要があると思うんですね。この点はいかがでしょ

う。

○丹羽國務大臣 ただいまの久保先生の御指摘で

ございますが、ごもっともでございます。もと

より今回、この公団法を改正いたしましたして、そ

して民鉄の鉄道また線増につきまして公団をしてや

る。

○丹羽國務大臣 ただいまの久保先生の御指摘で

ございますが、ごもっともでございます。もと

らしめるという一番の目的は、いま過密化しております都市交通をいかにして混雑緩和をし、住民の足を確保するかという大目的に出ておる次第でございます。その目的からしては、おる次第でございます。そして、それがいま先生御指摘のとおり一番の原因でございます。これをやらせるのにどっちのほうがよいかという議論になつてくると思う次第でございます。

前にも国鉄自体が鉄道建設をやらないで、鉄建公団というのを新たににつくつてそれにやらせるといふことの可否につきましては、非常に御論争があつたようでございます。これはあるのが当然だと思つた次第でございますが、すでにこの御論争を経まして鉄建公団が生まれて、新線建設にすでに当たつておる次第でございます。この際は、私どももいたしましては、この当たつておるままの経験を生かしまして、そうして民鉄事業の都市交通におけるところの混雑緩和の一端に資してみよう、こういうことでございます。

その趣旨をいたしましては、いまお話しにございました資金、相当膨大な資金がかかる次第でございます。資金の確保につきましては政府が援助をする。財投あるいは特別債といふことによりましてやつていくといふこと、それから利子補給もいたしまして、そしてできるだけ低利な利子をやりまして、そして長期の還元によりましてこれを民鉄をして買い取らしめるといふことによりまして、両方とも利便であるという趣旨から出ていると思つた次第でございます。そのほかには、おる次第でございます。これを直接私鉄にやつたらどうかといふ話もございしますが、利子補給その他の点につきましてやれないことはないと思つた次第でございますが、それがためにまたいろいろの法律、手続その他も要る次第でございます。すでに鉄建公団におきましては技術面におきまして経験済みでございます。それを都市方面にも生かして、民鉄の意見も十分入れて、そしてこれらの仕事をささまして都市交通の混雑緩和に資したい、こういうふうな趣旨でございます。

○久保委員 御答弁であります。どうもすかつたしなものであります。巨額な資金を要することでありまして、これは国の手当てが必要であることは言うまでもございせん。しかし、それとこれとは別であるといふふうに一応考えていいと思つたのです。私はこの構想に対して、さつき言つたように、まづこうから反対の立場で申し上げておるのではなくて、建設公団で担当するからには、いままでの直営で建設したことと違つた面が出てこなければ意味のないことではないかといふふうに考へておるものであります。いままでの御答弁では、残念ながらどうもそういう理由があまりはつきりしない。たとへば、国鉄と建設公団との関係では一つ特色がございします。これはいま提案になつておる私鉄の問題とは違つた点があつた一つあるのです。たつた一つといふのは何かというと、A・B線といふのですか、いわゆる最近世論の対象になつておる赤字線ですね。この赤字線については無償で貸し出し、公団がつくつて貸し出し。A・B線の新線建設については是非は別として、これは特色のあることであります。むしろ大都市における交通網の整備のために、しかも巨額の建設資金を要する交通網の整備に対してこの方式がとられるならば、これはたいへんな意義のあることで歓迎すべきだと思つておるのです。いま一番問題なのは、国鉄を含めてイコールフットイングといふ問題がございします。あとからも若干お尋ねしますが、これは言うべくしてなかなか簡単にいくものじゃないと思つたのです。理屈は理屈でわかりませんが、しかしその問題を単純に、たとえば道路と鉄道、そういうものを対比して考えた場合に、建設部門と運輸部門と一緒にやつておることに大きな矛盾があると思つたのです。運輸をやらなければならぬ、しかし建設もする。キロ六十億も八十億もするような鉄道を建設すれば、資金コストといふか、原価がはね上がつてくるのは当然であります。運輸を担当するのでありますから、そこで、言うならこれを負担していかなければならぬ。当然運賃値上げの問題が起こつてくるのです。運賃値上げだけで解決

するかといふと、そういうもので解決する以上大きな金が必要だといふことです。だから、ここで問題の解説を少しするならば、いま申し上げたように、運輸部門と建設部門とを切り離して、少なくとも鉄道と道路との関係では、特に都市交通の面では、建設部門といふのを別に考へていく必要がありはしないか。運輸部門は、これは別途なんです。道路と同じように別途に考へていく。道路の上を走るバス会社は道路会社ではありません。それと同じ仕組みを都市交通の中だけに少し導入する必要があるとはいへないか。そういう点で建設部門を担当するものが鉄道建設公団であるといふならば、これはたいへん新しい、ユニークな方策だと思つたのです。どうも回り回つて運輸省の中のある部局では、国鉄も建設公団ができたんだから、今度は民鉄の建設公団をつくろかなんという話でいままでやつてきた面がある。私はあまり人の悪口を言うのはいやでありますけれども、あまりにもこれは役人的な考え方でありまして、どこのつまりは大蔵省から押し返されて、建設公団に入つてやらせたらどうかといふふうになつておると思つたのです。さかのぼればもうとあるんですね。都市における高架化公団を考えたことがある。あとからも質問しますが、今日では高架化公団の構想はどこへ行つたのかちつともわからない。もつとも大改良といふから、そのことを言うのかもしれません。当面の仕事は何もない。だから、これは運輸大臣にお尋ねするよりは事務当局の責任者である鉄監局長にお尋ねしたほうがいいと思つたが、ぼくがいま申し上げたことについて何か反論はございしますか。いかがでございますか。

○山口政府委員 反論といふことでなく御説明を申し上げたいと思つた。今回の鉄道建設公団法の改正によりまして、その建設方式でございますが、実は従来の方式で私鉄の建設を進めてまいつたわけでございします。ただ、従来の建設は車両だとかホームだとか、比較的手近な設備増強といふことによりまして輸送能力の増強をはかつてまいつたわけでございします。が、最近ではそういった面ではなかなか困難になつてまいりまして、たとえば複々線化するとか地下鉄の都心乗り入れの直通をするための工事であるとか、あるいは非常に大規模なニュータウンができた場合のそのニュータウンに対する新線の建設であるとか、そういった基礎的な巨額な資金を要する工事といふものが非常に出てまいつたわけでございします。こういったような設備投資に關しましては、従来の私鉄に対する開業その他の助成という形によるところの資金の調達に非常に困難だといふことでございまして、その困難を除去するといふために今回の鉄建公団によるところの方式といふことにしたのでございします。そこで、どういふ利点があるかといふ点でございますが、まず第一に考へられますことは、従来の私鉄のやり方では非常に巨額の工事費を調達しなければならぬわけでございしますが、その資金の調達能力といふ点から見て非常に困難な面がある。たとえば、担保能力の面からいまして、あるいは収入の面からいまして、その他の面から非常に困難な面がある。それを今回の鉄道建設公団方式で公団が調達するといふことになりまして、私鉄自体の自己資金調達の能力と一応別に調達ができるという意味で、工事の促進が非常に有利な面があるといふことでございします。それからいま一つは、私鉄の設備増強に關する投資でございますが、従来は開業銀行の融資と市中金融あるいは社債を発行したりその他の方法でやつておるわけでございしますが、開業銀行の投資によりまして一番いい条件のもので七、八%の利率、それから悪い条件のもので八、九%の利率といふ程度の投資でございします。そしてその他市中金融につきましては九分くらいは利子を払つておつたわけでございします。最近金融緩慢で若干利率が下がつて、八分五厘くらいまで下がつてきているのが実勢だろつと思つたが、それにしてもかなり高い利率を払つてまいつたわけでございします。そこで開業も少し下がつております。先ほど八分二、三厘と申し上げましたのは八分程度に下がつており

ますが、それにいたしましても高い利率でございまして、その意味でこの長期の懐妊期間を要しますところの私鉄の工事というのは非常に採算的にも合わないということとございまして、そういう収支面上の問題から、なかなか私鉄の投資を期待するということが困難になった状態がございまして、そこで今回この鉄道建設公団方式によりまして、資金運用部資金、これは六分五厘でございまして、その資金運用部資金から相当部分を調達し、さらに特別債を発行いたしまして、その特別債に対しましては、国なり公共団体から利子補給を行なうということによりまして、そして非常に資金のコストというものを下げていくということにする。

それから第三番目に、従来の場合でございまして、結局借金した金はほとんど償還していかなければならぬわけでございまして、開銀の場合におきましても大体三年据え置き二十年償還、それから市中金融の場合には大体におきまして七年ないし十年償還ということとございまして、そういう意味で償還がかなり早いわけでございまして、ところが先ほど申しましたように懐妊期間が相当長いわけでございまして、長期の償還ということとがどうしても必要とされるわけでございまして、今回の場合には鉄道建設公団が建設いたしまして、そしてそれを二十五年の元利均等償還ということとで、非常に長期の償還の方式というところと、そういうようなやり方によりまして、とにかく設備投資がやりやすいような姿というものをいたしたわけでございまして、その意味では今回の公団方式というものが、従来の開銀を中心としたところの投資よりもはるかに私鉄にとって、あるいは国にとっても新規の投資を促進するという意味では効果があるものだ、このように考えておるわけでございまして。

なお、鉄道建設公団の国鉄に対する設備投資でございまして、それは先生御指摘のように、A・B線につきましても国と国鉄からの出資によったわけでございまして、国鉄の出資は今年にござい

ませんが、ございせんが、出資によったわけでございまして。ただ、C・D線につきましては、これはやはり借り入れでございまして、資金運用部に並びにその他から借り入れをいたしまして、それに対しては利子補給をするということとございまして、形としては今度の鉄道建設公団に若干似ておるということとございまして。とにかくこの方式によりまして、従来の私鉄が非常に困難をきわめておりましたこの基礎的な施設の設備投資というものをも促進させたい、こういう趣旨でございまして。

○久保委員 いまのお話ですと大体三点がメリツトだ、こう言っている。みんなお金の問題ですね。まず第一に建設公団は調達能力がある。私企業では多額の資金の調達能力がないということなんです。建設公団なるがゆえに調達能力があるんじゃないかと、政府がこれをカバーする制度をとっているから建設公団は能力があるのですよ。そうでしょう。あなたのほうで財政措置をつけなければ、建設公団自体では何もできないんじゃないですか。これは私企業と同じです。だから、もし私企業で調達能力が必要とするならば、建設公団でやることも一つかもしれないが、私企業に対して調達能力をつけてやる制度をつくることも、これも必要なんですね。だからこれは理由に

ならない。それから利子補給であります、建設公団なら利子補給ができて、私企業なら利子補給ができないという理屈はありまじやない。あなたのおられる運輸省全体見ても、陸、海、空全体見ていただきたいと思う。あとから申し上げますが、たくさんあるわけですね。

それから、ここでひとつ、利子補給は、関係の地方自治体からも利子補給をしてもらうんだ、こういう話であります、それはどこでどういうふうな御説明がありましたか。法律には何かに書いてあるのか。簡単に御答弁いただきたいのですが、それはこれからの話し合いでやるのか、制度的に確立しているのか。たしか公団債は、七分二厘くらいでしたね、七分三厘ですか、それに対

して六分五厘までの補給をする、その中身は国と地方公共団体である、こういうふうな御説明ありましたが、地方公共団体でもこれは負担することになりますか。それはもう確立されておりますか。それからもう一つ、借り入れた建設資金の償還が非常にたいへんだということですね。たいへんだから長期にしたということですね。三年据え置きの十七年、二十年を二十五年にしたというお話であります、これはけっこうです。しかしこれは公団なるがゆえに二十五年になったのじゃないかと、開銀の制度を変えてきたからなんでしょう。

そうでしょう。ですからそれは理由にならない。もう少し前進した方向があるのだということをおまかせする必要があるのじゃないか。工事能力その他についても、これはどうなんですか。おそらく公団が直接全部やりになるわけじゃないでしょう。当該の事業者と協議の上、事業者の持っている力も十分お使いになってこれは建設していくのだからと思うんですね。それはそれでなければうまくいきませんから、当然そうだろうと思う。そうなる場合公団は私鉄の建設のために、さっきお述べになった三点の金に關係した部門だけが公団の役割りのようにとれるわけですね。そうなる

とこれは極端な言い方をするとトンネル会社じゃないか、この面では、そういうふうなことも言えるわけなのであります。ですからこれはもう少し簡単に、いやそうじゃないということ、びたっとおわかりならばひとつお示しいただきたいと思ひます。いかがでしょう。

○山口政府委員 公団なるがゆえにこういう助成ができ、公団でないやり方、たとえば直接助成方式でできないかどうかという点につきましてはいろいろの問題があるかと思ひます。ただ、今回の制度は、公団方式をとってそうしてこういう助成をしたわけでございまして、まず第一点の私企業に対する調達能力の問題でございまして、これは現在の法律を直していけば私企業に対する調達

能力をつけるということも、おそらく法制上できないことではないと思ひます。ただ、たとえば資金運用部資金法によりますれば、国の資金運用部資金の使い方の問題といたしまして、私企業に対しては使わせないという一応の原則がございまして、これはもちろん立法政策の問題でございまして、とにかく一応そういうような従来の立法政策上の原則がひとつあるわけでございまして、そういうことを前提といたしますと、やはり公団によって建設をするということによりまして調達能力を付与する。さらにその他の資金につきましても、私鉄の場合には当然私鉄自体の担保能力という問題があるわけでございまして、公団のような場合には国の機関でございまして、その国の機関に対する担保能力の問題ということも、私鉄のようにびしっと直接の担保をやって借りるということにはならないで済むということがやはりいえるのじゃないかと思ひます。

それから利子補給の問題につきましても、これもおっしゃるとおり、私企業だから利子補給はできないということではございせん。私企業でも相当の利子補給をしておるわけでございまして、今回はそういうような公団にやるということとこの利子補給をするわけでございまして。

それから最後の償還期限の問題でございまして、けれども、これもそういう制度をつくりまして、非常に長期の償還期限というものを制度的につくるというところはもちろん可能かと思ひます。しかしながら従来の例その他からいまして、国の機関によってこういう長期の償還の方式を定めるというこのほうが妥当だということ、新たな鉄道公団にこれをやらせるということになったわけでございまして。

○久保委員 いまのお話聞いておりますと、何かその面だけでぐるぐる回っておるようなんであります、私の本意とすると、これはちっとも前進がないのです、大体金の問題だけ話していても、たとえば資金運用部資金を入れるというのは公団でな

くちやたいへん無理なんだという話ですが、そんなことはないのですよ。それと同時に、私鉄にしてみてもどこにしても、資金運用部資金という金の卵みたいなものであって、あとの資金は鉛だなんというのではないのです。金はどこでもいいのです、利息の安いものが使えればいいのですから。そうすると、たとえば造船のほうは開銀の資金で六分五厘でやっているわけですよ。そうでしょう。そのほかに利子補給をしているのです。だから、そういうことでのやりとりをやったのではつまらぬことでもあります。

私が言いたいのは、公団にやらせるならば、いま一番大事なのは何かということなんです。それは公団でなくちやできないことをやらせるのが一番いいと思うのですよ。これから二、三お尋ねしますが、さっき言ったように巨額の資金を投下しなければならぬし、一時に回収はできない。そうなれば、やっぱり建設部門と運営部門を切り離した形で、公団がすべての都市交通の建設をやつてやるような方向も示すべきだというのが私の主張なんです。そういう方向があるのかないのか。実は一番最初にお聞きするのがよかったのですが、ものの言い方はずみで変な方向へ回っていきまして、そうすることが私は一番大事だと思ふのです。公団でなくちやならないこと、それから言うならば輸送部門と建設部門を切り離してやっていくこと。たとえば運賃一つ見ても、東京都に所属しているそういう輸送機関は大体十四か十五ぐらい企業があるでしょう。これは賃率一つとってもみんなまちまちですよ。キロ六円あり、七円あり、八円あり、区間三十円、四十円、五十円、六十円あるでしょう。それはそれなりでけっこうだということにいかのかの問題ですよ。結局それは自前で今日まで継ぎ足し、継ぎ足してやってきたから、そういうふうな賃率の面でも不均衡が出てきたのです。だから運賃の安いところへアミープ方式ですつと延びていくわけですよ。高いところは延びないでしょう。もちろん交通の分野だけで都市を均衡ある発展をさせること

はなかなかむずかしいけれども、いびつに発展させている大きな原因はやはり交通にあるわけですよ。これをならしていくというふうをするのには、いま申し上げたような方法をとることが一番正しいじゃないかというのです。そういうものはしりや、今度の建設公団に首都圏というか、大都市及びその周辺の交通網整備の一環をになわせるということなんです。

ところが、そういう意味じゃないから、さっき申し上げたような経緯をたどってきているから、言うならば早産ですね。まだ十月十日たないうちに生まれてやうて、名前はまだつかないやうなところで、最初予定した高架化公団から今度は私鉄建設公団から建設公団の、何というか、早産で、籍には当分入れないでおこうなんていうかっこうになつていくわけなんです。そういうところには何か私どもも不満があるのです。運政審などをつくつていろいろおやりになつておるやうだが、ちつともそういうものが施策の上に具体化してこないところに、われわれ国会議員の一人として非常にもの足りなさを持っている。

この問題をいつまでもやっていると時間がなくなつてしましますから、その程度にしておきますが、私が整理して申し上げますれば、今後公団のやる仕事は、都市交通においては建設部門と運営部門から切り離して担当していく。だから、この公団法はこのまま通るだろうが、言うならば譲渡の一項を設けるべきだ。いま譲渡はある、譲渡じやなくて貸し渡し方式をひとつ考えていくべきだということですよ。

それからもう一つは、建設公団でなくちやできない仕事がありはしないかということなんです。たとえば多摩ニュータウンは私鉄じややりたがらないから、無理にやらせよう、そのかわり建設してやるからおまえあとを引き継ぐというところで今度おやりになるようであります。これも一つの方法かもしれせん。しかし、私鉄がやろうとすればできることなんです。しかし、やろうとしてできないものが何かありはしませんかというこ

とです。これはいわゆる結節点における施設の整備、いわゆるターミナルですよ。たとえばバスターミナル一つとっても、これは、一つの会社は自分のターミナルだけつくる、それではターミナルにならないのだから、そうでしょう。これはだれかがやらなければならぬ。本来なら地方自治体があるのが一番好ましいけれども、それが、それが完全にできるともまた思えない。そうだとするならば、せつかくある公団方式を利用して、これが建設して運営までやっていくという方向が一つ考えられないのか。トラククターミナルは御承知のとおり特別立法でこれはこしらえておりますね。必ずしも株式会社、特殊会社のターミナル会社をつくる必要もない。東京都にあるような、それほど大きなトラククターミナルのような機能までではないです。しかし、だれかがつくらなければならぬというところ。そういうバスターミナルあるいは駅前広場の整備をひつくるめて、駐車場の問題もあります。

それからもう一つは、たとえば地下鉄一つを見ても、それぞれ都営と営団の地下鉄がある。どういう理由かわかりませんが、私が経験した範囲では、企業が別だからというので、たとえば銀座とか大手町なんというところ、銀座は別かもしませんが、大手町なんというところの連絡施設は、連絡施設だろうかと思ふほど、ずいぶん遠距離を歩かなければ乗るかえができません。二キロ以上あるのじやないですか。そればかりではなくて、たとえば、国鉄と私鉄の間の連絡施設、こういうものは、私鉄はやりたがっている、ところが国鉄はいまちょっとそらばんが合わないからやめたなんていつて、ひどい連絡施設があるのじやないですか。こういうものを解決することが、いま都民というか、住民に対する一つの要求にたえる道だと思ふのですが、これはどうなんです。こういうものはこの法案の中ではやることにはなつておらないやうだが、これはどういうふうになりますか。

○山口政府委員 お答え申し上げますが、その前に先ほどちょっと答弁漏れがございましたのでつけ加えさせていただきます。

七分三厘と六分五厘との差でございますが、これは国の助成でございます、それ以外に地方から同額の助成をお願いしたい、こういうことでございます。

それから、今回の鉄建公団法によりまして、鉄道建設につきまして鉄建公団が行ない、そうして運営は私鉄がやるという意味におきましては、まさに建設と運営というものは分かれたかっこうになつておりますが、ただし、これはさしあたって、私も先ほど申しましたやうな、非常に大規模なニュータウンへの建設あるいは先生御指摘のございましたやうな地下鉄へ直接に接続するやうな地下の工作物あるいは輸送力増強のための複々線化というやうな工事を行ないまして、私鉄ではなかなか従来やうていけないということ、この方式でこれを建設しようということでございます。今後これをどうするかという問題につきましては、さらに国鉄のあり方の問題それから私鉄のあり方の問題、地下鉄のあり方の問題というやうなものをも考えあわせて検討をしなければならぬことではないかというふうに考えております。

それから、第二点に先生御指摘がございました貸し渡し譲渡かという問題でございますが、これにつきましては実は私も内部で非常に検討いたしました。それで、現在国鉄に対しては、鉄道建設公団がつくりました施設につきましては、原則として貸し渡しということにいたしております。それでこの法律では譲渡ということにいたしておるわけでございますが、これは私もいろいろ検討いたしてみましたが、どうも長期の譲渡ということになりますと、譲渡のほうは法律的な面からいっても、それから事務の運営上からいっても、非常に適切ではないか。簡明でもあるし適切ではないかということで譲渡、こういうことにいたしましたわけでございます。それは第一番に、この譲渡にいたします場合には施設の所有が

移るわけでございます。ところが鉄道施設の場合には、当然これに対する修繕あるいは改良というようなものがひんぱんに行なわれるわけでございますが、かりに鉄道建設公団にこの所有を置いた場合には、その改良の分界というようなものがどちらにあるのか、その施設の所有関係がどちらにあるのか、非常に複雑な問題が生じます。

それからさらに、たとえば災害が起こったような場合、鉄道建設公団に置きますれば、災害の復旧というものにつきましては当然鉄道建設公団が行なうことになるわけでございます。その災害復旧によったところの財産というものはどちらによったらよいのかというようなことが非常にむずかしい問題、財産管理上の問題がございます。

それからまた、譲渡にいたしました場合に、鉄道事業者が当然この資金を長期に割賦をしてまいらなければならないわけで、そういう割賦をするというようなことになってまいりますと、それに従って当該私鉄にかかわる担保力も増大をいたしました。そうしてその鉄道事業者というほかの設備、輸送力増強等をやっていく場合にも非常に都合の面もあるという面、その他事務的な面もいろいろ考へまして、やはり譲渡のほうが鉄道建設公団にとってもいいし、それから私鉄事業者にとってもいい。また管理費用なんかも要らなくなるわけでございます。そういう両者の面から考へまして、やはり譲渡のほうがいいのではないかとということで譲渡ということにいたしましたわけでございます。

それから、先ほどお話がございました一元化の問題でございますが、これは地下鉄につきましても実は長い間、帝都高速度交通公団が一元的に建設、運営をやってまいりました。これは昭和の十三年ごろから三十年ごろまで一元的に建設、運営をやってまいりましたが、その時点におきまして、東京都が自分のほうも建設運営をしたい、非常に強い要望がございまして、そうしてその時点におきまして、地下鉄の建設が急がれておりまし

たものですから、営団の資金ソースというものとあるいは公共団体の資金ソースという、両方から資金ソースを仰いで建設をすることが適当ではないかということで東京都に建設をやらしたというために、現在は地下鉄につきまして両者が建設をしておりという段階になっております。将来どうするかという問題は、またこれは検討の問題であるかと思ひます。

それから連結点の問題は——バスターミナルの問題は後ほど申し上げることとしたしまして、鉄道同士の連絡施設でございます。これはもう先生おっしゃるとおりでございます。この連絡施設を便利にする、乗りかえその他を非常にたやすくするということは、私どもも、地下鉄対地下鉄、あるいは国鉄対地下鉄、あるいは国鉄対私鉄の関係すべてにつきまして、全く先生と同感でございます。具体的な例で大手町の場合は先生がおっしゃいましたが、大手町の場合にはおそろは帝都高速度交通公団の丸ノ内線と東西線との関係であらうと思ひつてございしますが、これは確かに先生のおっしゃるとおり相当の距離がございします。しかし、これは実はあのところに他の都市施設——共同溝等がございまして、そういう共同溝等の関係で、連絡の距離が延びておる。そういう技術的な理由に基づきましてあの間が少し不便になっておるわけでございます。それから、そういうことがなければ、当然これは乗りかえを便利にすることにいたしまして、これは地下鉄等の工事施行の認可という手続がございまして、この段階におきまして運輸省も関与いたしまして、これを決定することになっておりまして、先生おっしゃるような方向でやっております。先生おっしゃると思います。国鉄対私鉄の問題につきましても同様でございます。して、連絡施設は十分に整備をしてみたい、このように考へております。

バス駅前広場につきましては、この法律ではとりあえず鉄道建設公団ということでありまして、バスターミナル等につきましても一応範囲としておりません。しかしこれは将来の検討の問題ではないかと私も考へております。

ではいかと私も考へております。

○久保委員 局長、時間が少ないものですから、私のことばが不明確なので、御答弁もお尋ねしないこととまでやられる。それはたいへん迷惑なんでありまして、私は、一元化のことはいくつか話そうと思ひておりまして、まだ聞いていないのです。

それから、なぜ都営ができたかというのにも聞いていないのです。私は大手町の例を引いて、非常に離れたところに両方ともつくっている。共同溝のためばかりじゃなさそうである。そういうところをぜひ考へたらどうかということでありまして、いずれにしても、あなたの答弁からは別に何にも新しいことを引き出すわけにはいかなかったようでありまして。この法律にはまだバスターミナルのことを書いてありませんから、書いてないから聞いていないんですよ。こういうものをやるのが当然じゃなからうかというのを聞いています。これは、もちろん鉄監局長はそのほうの御所管じゃないから答弁がむずかしいのかもしれないけれども、ここには自動車局長もおられますけれども、鉄道建設公団だからバスターミナルは建設できないなんという理屈はないんですね。港灣局が空港をやっているのです。総裁おられるが、バスターミナルは建設できませんか、いかがです。やればできますか。

○丹羽国務大臣 いろいろ御指摘をいただきました。一々ごもつとも思う次第でございます。

まあ工事と運営と分けるということも確かに大きな理由があると思う次第でございます。鉄建公団をして大都市交通をやらしなさいまして、鉄建公団をいまして大都市交通をやらしなさいまして、いまお話がございましたように、私鉄だけではまかないきれぬ、またやりたがらぬというような都市交通につきましても、将来ぜひとも御協力をいただきます。規模も拡大してまいりまして、それから金利その他の方面につきましてもひとつできるだけ政府援助を強化してまいりまして、いま先生がおっしゃったような方向で将来発展をさせてまいりたい、こういうふうに思っている次第でございます。

でございます。

またバスターミナルとかそういういたらないいろいろな問題につきましては、これは法律を改正すれば私ではできると思う次第でございます。十分検討させていただきます。こう思っている次第でございます。

○久保委員 時間もありませんから先にいきますが、さっき鉄監局長から、譲渡が貸し渡しかという問題について、譲渡のほうが簡明だし、めんどくさくない、簡単にいえばめんどくさくないということなんです。しかし鉄監局長が事務をやるんじゃないんです。公団と企業者がやるのでありまして、お役人が、あとの補修をどうしたらいいとか、銭はどういうふうにきめたらいいかなんというの、それは少し思い過ぎだし、干渉ですよ。あなたらは制度をつくれればいいのです。運営は当事者が能力に応じてやるということ、どうかはき違えないでほしいと思ひます。将来譲渡の場合のほう計算も便利だろうとかなんとか、それは親心というものでたいへんけっこうなことでありまして、それによつて、法律をつくられたんではかなわぬということを一言惜まれ口のようにありますが、申し上げておきたい。私が主張しているのは、多額なものをつくること、そしてその多額な資金を一時に出さなければならぬことが経営者としては困るのじゃないですか。利用者としても、それをかぶされるのがちよつと困るのです。だから、建設部門というよりは、これを建設して保有する部門と、これを利用する部門とを分けていったらどうかというのがまず一つなんです。もちろん、その経営主体がこの譲渡を受けるような体力があれば、これは受けるのが当然です。そうですよ。私はそういうことを言っているのです。どうか間違えないでほしいと思ひます。それではなんですか念のために聞いておきますが、法律には譲渡以外のことは書いてありませんし、引き渡しと譲渡はどう違いますか。譲渡というのは銭をもらつて譲つてやるということですね。引き渡しは銭をもらわぬで、できたからこ

れをおまえに渡す。どっちなんですか。

○山口政府委員 この法律で引き渡しと書いてございいますのは、所有権の移転を伴わないような工事が実はあるわけでございいます。たとえば、地下鉄建設をいたす場合に、土地の形状変更を行なうというふうな場合とかあるいは階段のつけかえをするとかいうような場合がございいます。この場合には、所有権の移転というものはないわけでございいます。しかしながら、それ自体の引き渡しはあるということで、そういう意味で引き渡しを書いてあるわけでございいます。

なお、引き渡しにつきましては金はもらわないということではございせん、引き渡しにつきましても当然譲渡と同様に長期の条件で、支払いを受けるわけでございいます。

○丹羽国務大臣 いま貸与したかどうかということではございいます。私もそう考えまして、国鉄については両方の方法がある、両方の道を残したらどうかということ、この法案をつくるときに私も申した次第でございいます。ところが、受けるほうの私鉄のほうで、いやもちやうやったほうがいいんです。自分で買ったほうがいいが間違いない、こういうことでございいますので、私も譲渡をいたしまして、それではそれだけでいいだろう、こういうことできまった次第でございいますので、経過を申し上げておきます。

○久保委員 わかりました。やってもうらうほうがそういうことならそれでもいいかもしれせんが、それだけに、言うならば、メリットがないということなんですよ。そのお金の問題だけなんですよ。早く引き渡してもらってもいい、だから、いまよりは安くなるだろうと期待しておるわけですね。安くなるかどうか、やってみなければわからぬだろうと思ひますが、資金の金利の問題だけから言えば、六分五厘だから安い。だから安いものならいまよりはやさしいのだから、ひとつ引き渡してもらったほうがいい、譲渡してもらったほうがいい、簡単にこういうことだと思うのです。し

かし、都市交通の整備の観点からいくなら、はたしてそれがいいかどうか、たいへん問題があるうかと私は思っております。いづれにしても、問題を残して先へ参りますが、さっき言ったように結節点なんですね。結節点、連絡施設というか、そういうものを工事の対象に入れて、それこそ積極的に建設をして、これを利用していくということが正しい方向じゃないかと私は思っております。

それからもう一つは金利ですが、建設の資金の融資状態であります。なるほど新線建設や大改良工事でも多額なものを要するから今回の制度、公団でやらせるという一つの条件で、いいか悪いか別にして、そういう条件で六分五厘まで利息を下げていくということは多少前進だろうと思うのですが、これは大都市におけるだけの話であつて、それ以外のところはあまりない。お世話になる機会はないのです。ところが実際に経営が困つておるものは、大都市以上に中小都市でも困つておるわけなんです。しかも金利一つ見ても、特定工事については私鉄は七分です。しかもこの融資比率は五〇%ですよ。一般市中金利のものを借りるとすれば九分の一割でしょう。それから一般工事といわれるものは先ほどもお話がございましたが、これは五割の融資であつて八分二厘です。こういうものを考えると、時間もありませんから御披露はできませんが、運輸大臣の所管の中で陸海空にわたつての金利を調べてみました。一番高いのは何かといつたらこれなんです。八分二厘、開銀融資。利子補給も何もなしに五割の融資というのは私鉄です。最近はやりの道路公団のほうは大体平均して六分五厘の金利です。それから新国際空港公団のほうの資金は五分にならないのです。国鉄は御存じのとおりです。今度利子補給が少しよけいになりますから七分を切るか切らないか、おそらく七分くらいのところでしょう。八分二厘というものは私鉄そのほかにたくさんありますが、こういうものを改善しないで片手落ちではないかと思うのですが、どうでしょう。いろいろ

埋屈は別として、こういうものはどういふふうに考えておるか、それだけお答えいただければいいです。

○丹羽国務大臣 先ほど来イコールフットイングのお話もございましたが、確かにそういうふうな陸上軌道輸送につきましては、非常にそういう点で劣つておるところが私もあると思つておる次第でございいます。将来そういう方面の是正につきましましては極力つとめてまいりたい。金利の引き下げにつきましても努力してまいりたい、こういうふうにして思つておる次第でございいます。

○久保委員 次に、時間もたくさんありませんからあれですが、この法案の中で大改良工事ですね。この中にはさつき申し上げたように高架化の問題も入つておるのかどうか。御指摘になつたのは複々線化が大体入つておるようでありまして、何と何を予想しておるのか。新線建設は、新線です。それから新線建設については、新線といたしましては、起業者がここに敷きたいと運輸大臣に申請して、運輸大臣があつては、この法案で見ると、適合するようだ、ついでに公団にやらせてもらいたい、そうか、じゃ公団に命令しようというこの手順でやるようでありまして、大体こういう発想でいいのですか。これは都市交通審議会というのがあるわけだが、大体予定した路線という輸送力増強の方針というか、そういうもののひとつとしてこれはやることなのか、それとも法律的にはあまり関係ないのか。実際には関係するにしても法律的には関係ないのかどうか。私が言いたいことは、少なくとも都市交通審議会令なんつてあなたらがかつてに動かせるようなものでつくるのじゃなくて、都市交通審議会法なら法をつくつて、あるいは都市交通整備法をつくつて、その中でしかるべきものを策定して、その中から選定してもらふというこゝも一つの方法ですが、いまの脈絡のない法案を見ますと、これだけ見ていると何か思ひつきでやつておる。だから、ニュータウンのごときは建設公団で

は無理して敷いて、おまえらに貸してやるからうだ、六分五厘にしてやるからうだ、それならけつこうですという無理なことになつてしまふのじゃないか。そのような考え方についてひとつ質問するほうは長くして、答弁短くなんというのは非民主的だけれどもやむを得ません、あなたは専門家だから。

○山口政府委員 まず、この公団が扱います工事の種類でございしますが、先ほどお話がございましたように、ニュータウン等に対します新線建設がございいます。それから、地下鉄等と直通運輸をいたします場合の地下乗り入れについての、これも新線建設になるわけでございしますが、そういったようなものがございいます。それから先ほど申し上げました複々線化の工事がございいます。それで、高架化でございいますが、複々線化をいたします場合に当然高架にするわけでございまして、そういう意味では、高架になつたところの複々線化というものは当然の中に入つてくるわけでございいます。ただ、単独の高架事業でございいますが、これにつきましては、この法律ではとりあえずやつてまいらない。一応現在考えております政令に関する工事にしましては、単独の高架事業は入らないというふうに考えております。単独の高架事業につきましては先般建設省と運輸省との間で費用負担等の取りきめというのがございいますものでございいますから、そういうふうなやり方です。それからニュータウン等の新線建設につきましては、都市交通審議会の決定の線との関係でございしますが、当然これは都市の鉄道でございしますから、都市交通審議会の答申された路線というものに準拠してこれが建設をされるということに相なるわけでございいます。

○久保委員 それじゃ時間もないので、あと少し残つておりますが、的確にメモだけしておいてください。自動車局長にも聞きますが、大都市、たとえば東京都、これにおける交通網の再編成、これは鉄道ばかりでなくて、御承知のよ

うにバスもあるわけですが、もはや再編成の時期だろうと思うのです。これに対しては運輸省はどういうふう考えておられるか。いま作業を進めておられるかどうか。再編成というのはいま考えているか。再編成して、たとえばバス路線でもかなり統合したものもある、効率の悪いものもある、そういうものを再編することによって、一つは輸送力の効率的な使用になると思うのです。これをほったらかしておいて、ただ路面交通の渋滞などだけを問題にしても話にならぬと思うのです。これはどうなんですか。

それから、もう一つは、予算案にも出ていますが、地方交通の再編成、集約の前提で、これは八十七ブロックとかいう御説明がありました。これは八十七という手順によってやるのか。特に最近では、あなたのほうにも要請があったと思うのですが、それぞれの交通企業に働く労働者の身分の問題にも直接関係してくるわけですね。これらの意見はどういうふうにして聞いていくのか。いま各陸運局単位にある地方陸上交通審議会、こういうものを通して八十七ブロックをやるのかどうか。この構想はどうなのか、簡単に説明していただきたい。

それから、さっき一元化の話が鉄監局長から出ましたが、一元化の問題も、これから首都圏から五十キロ、百キロ、そういうことにどんどん伸びてまいります。そうなった場合に、たとえば東京都営の交通の境界というのがやはりあると思うのです。しかし足は境界がないということ。通勤の足には境界がない。そうなった場合には、経営主体はどこへ持っていくか。

それからもう一つは、さっき大都市における交通の再編成の問題をお尋ねしましたが、私は経営体を一元化する前に、少なくともこの再編成による一元の運営を考えるべきだと思うのです。もっとも山口鉄監局長は昨年来、この委員会の決議を実行することができないでいるようであり、私鉄の国鉄との乗り入れの運賃の問題についても、これはあなただけのお力ではもはや境界でだめなんだでしょうか。あなたが事務次官にでもなるな

らでできるのですか。それならこの辺で決議してもらう。だめですか。冗談は別にして、これ一つ解決すれば、あの辺の問題の八〇％が解決するわけなんです。こういうものを考えているのかどうか。ただ考えていたって、一年以上考えているのだから、考えただけじゃ困る。これはしかるべき第三者にまかせて裁断を下す必要があると私は思うのです。役人的という語弊があるが、小さい、こまかい、重箱のすみをつくような貨率の問題など議論していたのでは、これはとどまるどころを知らぬであります。やはり大なたをふるってぱつとやって、そのあと手直しをしていくということが私は必要だと思うのです。どうですか、そういうこと。そういう意味での運営の一元化を必要とするのではなからうか。

それから続いて、陸上交通事業調整法という法律がほこりをかぶったままあるわけなんだが、これはいまの時代でやはり必要な法律になってきた。しかし、これは制定当時を考えると、この法律はもはやこれはお払い箱のほうの口なんだ。さっき言った交通の再編成、調整、こういうものを考えれば、この陸上交通事業調整法を改めて、事業調整法じゃなくて、交通調整法と改めて再編の方向をとるべきだと思うのですが、その考えはあるかどうか。

いろいろお尋ねしたいことがあるが、時間がありませんから、いま申し上げたことを一わたり御答弁いただいて終わりにします。

○山口政府委員　まず、一元化問題に関連いたしまして、初めに陸上交通事業調整法のことを申し上げてみますと、これは先生御承知のとおり、戦前の大都市における非常な交通混乱に対応いたしまして、これをどうするかということに陸上交通事業調整法が制定されました。それによりまして調整が行なわれたわけでございます。東京、大阪、福岡、香川等におきまして調整が行なわれたわけでございますが、そのときに調整区域の決定、調整方法の決定等の行為をやりまして、そしてそれによりまして、たとえば地下鉄の路線というものは一元化すべき

であるとか、路面交通は東京都に一元化すべきであるとかというような調整が行なわれたわけでございまして、ただ、現在におきましては、当時の実態に基づいてつくられた法律でございます。さらに交通事業調整審議会自体も設置がないわけでございまして、その機能が停止されたような状態になっております。で、こういうような調整の必要というのは先生おっしゃるようなわけでございます。これを将来どうするかということは、もう少し実態を見ながらさらに考えていく必要があるのではないかと思います。

それからその次に、先ほどお話ございました今度の都市交通審議会の答申によりまして、特に東京でございまして、東京都とその周辺におけるところの路線網というものがかなり先のほうまで実は伸びております。したがって、その意味では、当然いまの地方公共団体の区域を離れるということになるわけでございまして、その場合には、現在の地方公共団体というのだけにこだわった建設、運営というものは困難ではないかということとは考えられるわけでございまして、これにつきましては、実は具体的な路線の建設をどうするかという問題とからめてやはり検討しなければならぬというところではないか、具体的にどう考えております。基本的には、先ほど申し上げましたような都市交通全般の問題のあり方とのからみで考えなければならぬだろうと思っております。

それから最後の運賃の問題等運営の一元化の問題はこれはおっしゃるとおりでございます。私どもも先般の当委員会の御審議もございましたので、何とかできるだけ調整をしております。ここで、いま鋭意勉強をいたしております。でございますが、非常にむずかしい問題が多々ありますので、いましばらく検討の時間をいただきたいと思っております。

○野村政府委員　お答えいたします。大都市におきますバス路線網の再編成のことにつきましては、現在、昨年の大都市におけるバス・タクシー答申のバス部門の答申の線に沿いま

して、東京におきましても東京バス協会、これは公営を含む事業者団体でございますが、これに指示をいたしまして、まず路線の系統の整理統合というものを具体的に検討しております。それからその次には、たとえば共通乗車券の発行とか、あるいは系統の表示の方法とか、そういうようなものについて検討しております。ある程度これは進行いたしておりますが、私ども、あの答申の趣旨に沿ってバス路線網の整理統合というようなことを相当思い切ったやり方というところでやっております。

それから地方のバス路線につきましては、今度の四十七年度予算が成立いたしますと、それに基づきまして地方バス路線の補助対策要綱というものを運輸省と自治省とそれから大蔵省と三省で協議をいたしまして、これは大筋の話はすでについておりますが、それによってやるわけでございまして、全国をおおむね八十七ブロックに分けて、その各ブロックにおきまして企業の合併あるいは系列化というようなことを促進いたしまして、そしてそれと並行いたしまして、運輸大臣がいま申し上げました地方バス路線の対策要綱をきめまして、それに基づいて各県知事が自分のブロック内における国民の必要生活路線というものを具体的に選定をするわけでございまして、その選定をする責任者は県知事でございまして、私どもはその県知事と連絡をとりながら、地方バス路線対策協議会、これは法律に基づいて協議会ではございませんが、そういうもの、それから先ほど先生がおっしゃいました地方陸上交通審議会、そういうところで関係者の意見を聞いて路線の指定をし、そして県が赤字の場合に補助をする、その県に対して国が補助をするという間接補助方式でもっていきたいというところで、いまやっております。

○久保委員　一言言っておきますが、いまの方法で大体はよろしいかと思えますが、企業の合併、系列化でありますから、かなり企業の内部にも大きな問題がでると思えます。そういうことでありますから、やはりここに働く者の意見を十分聴

取る機会をやはり正式に確保しておく必要があると思います。それから要綱ができましたらばお示しをいただきたい。あらためてまたそのときにお尋ねしたいと思います。

最後に公団の総裁に。今度この法案が無事に通るだろう、佐藤内閣がどうにかならない限りは、工事の能力というか、そういうものにあまり関係がないかと思うのでありますが、公団も——この間、大体あなたの方のこの本社から支社、そういうところ全部の要員の構成をちよつと調べさせてもらったのでありますが、どうも管理部門がかなり多くなつて、頭でっかちになりはしないかというのを心配しております。そういう点について私どもは心配しているのです、この点はどうか、今度また理事が一人ふえるそうでありますが、この法案では、別に理事がふえなくたってよきようなものだけれども、やはり民鉄は一人はとっておかなければならぬ——それは思い過ぎかもしれませんが、いずれにしても、そういうやり方について、われわれは黙っているようだけれども、あまり賛成はしてないのですよ、実際は、やはり管理機構の膨張に対しては嚴重に見ていかないと、建設が仕事なんですから、監督機構ではないのでありますから、この点は十分考えてもらいたいと思いますし、工事能力については問題はないと思います。いかがでしょうか。

○篠原参考人 公団でたまたま仕事をやっておりますが、全体的に申し上げますと、公団の一人当たりの工事費といふか建設費が、四十六年度で大体四千五百万円くらいの工事を一人が担当しております。

それから、今度民鉄の關係の仕事の御用命いだいてやる場合の要求としては、全体として三十人見当くらゐを要求しておりますが、こうなりますと、約四億くらゐの工事にありますので、管理費の負担というのは非常に軽いというふうに考えております。これがもう少し削られると、もつと四億とか五億とかあるいは六億とかということに

なると思いますが、一応そういうような要求をしております。極力人件費をかけないように、工事費に大きな負担をかけないようにわれわれは考えてやっています。思っております。

○久保委員 蛇足ですが、私が心配しているのは、国鉄の新線建設に対しては御案内のとおりです。そうでしょう。そういうことを前提に置けば、この際はもう少し考えてほしいと私は思っているのです。これは人員を減らすということはないへんが、せめて人員を減らすということは簡単にふやめませんが、その辺のことも考えられて、ぜひ思いをめぐらしてもらつておいたらば心配なところというので、これはほんとうの老練心でございまして、間違ひがあれば取り消してもけっこうです。

以上です。

○小室委員長 田中昭二君。

○田中(昭)委員 たいだいま議題となつております公団法の一部改正の内容に入ります前に、私は素朴な質問をまずしてみたい。といふことは、国民の皆さんは、鉄建公団が行ないます国鉄のいままでの新線建設、それから国鉄の現状というやうなものを報道機関を通していろいろ知るわけでありますが、そこで起つてきます素朴な感情は、当初から鉄建公団の設立の趣旨、状況というものはいろいろありましようが、現在鉄建公団が行なつております建設工事、それから国鉄の状況、さらに鉄道の混雑、輸送の困難といふことが、そういう問題を率直に、敏感に庶民が感じて抱きますことは、たとへばいなかのほうにできます新線が、当初から赤字経営を続けなければならぬという見込みが立つものに対して新線を建設する、そして、片や赤字経営に悩む国鉄がそれを引き受けて、そしてさらに、どうしようもないような不安と、国民の負担というものの協力をお願いしなければならぬ。そういうことは国民の貴重な税金のむだ使いではないか、このような声さへ聞くわけでございますが、まず鉄建公団総裁並びに大臣、国鉄は総裁が来ておられますから鉄監局長から、幼稚な質問でございますけれども、ひとつ現状を

踏まえての国民に説得力のある御意見をそれぞれ開かしていただきたいと思ひます。

○山口政府委員 鉄道建設公団が現在やつております事は、A・B線と申しまして、これは地方幹線並びに地方交通線の建設、それからC線、これは地方幹線、それからD線、これは大都市交通線、さらに青函トンネルの建設並びに新幹線の建設、こういったようなものを鉄道建設公団がやつておるわけでございます。その中で、先生御指摘の点は、いわゆるA・B線の点であらうかと思うわけでございますが、これにつきましてはA・B線問題は国鉄の地方分散線問題との関連でいろいろ論議を呼んでおるところでございますが、私どもといたしましては、A・B線はとにかく、鉄道としての建設ということでは、やはり国民経済的に見て有利であるというやうなことを十分踏まえて考えていかなければならない。そしてそれが将来の国土開発計画なり、そういったやうなものの関係も十分考え、さらに鉄道網としての系統のあるというか、いい系統を持ったところの路線網というものをしなければならぬというやうな観点で、これを鉄道としての特性を發揮できるやうなものを選んで建設をしていくということにやはり重点を置いていかなければいかぬ、このように考えておるところでございます。

○篠原参考人 公団の立場から申し上げますと、ただいまわれわれのほうの仕事は五十七線の線を受け持つております。ところがこの中でいわゆる突っ込み線と申しますか、ひげ線と申しますか、そういうやうな線は増見線ぐらゐでございます。それにたとへば越美線とか阪本線という問題もこれに入りますけれども、三線を除きまして、あとは全部突っ込み線をつなぐというやうな形になつておりました。私どもとしましては、そういうことによりましてその線区の経営がだいぶよくなつてくるんじゃないかというふうに思ひます。

それからもう一つの問題は、私どもは幹線の近代化、合理化したものが新幹線である、それから地方の線区についてもやはり合理化、近代化して

いかなければならないのじゃないかということに強く感じております。多額の税金を使つてこれが喜ばれないということでは申しわけないというふうにおかれれば考えておりました。これはぜひ合理化、近代化していかなければならぬというふうな思つております。国鉄もそういうやうな面をだいで考えていただいております。ごく最近に開業いたしました久慈線の一部では、宮古―田老間でございまして、たとえば保守なんかは部外へ出してしまつてというやうなことをやつたり、あるいは人間を節約して駅なんか無人化するとかいろいろな手を講じて、宮古の駅をやはり多少金を入れました、その構内の設備に人が要らないやうにしたというやうなことで四人減りましたために、結局全体としては一人減つたというやうな形になつております。そのやうな形によりまして、地元の方々の利用者に非常に喜んでいただいているというやうな状態でございまして、今後はそういう方向に強く進んでいかなければならぬのじゃないかというふうに思つております。

赤字線赤字線といわれましても、このA・B線についてはかえつて少なくて、いままで開業したものは三億とか四億程度でございます。ところがC線とかD線、D線になりますと非常に大きな金額を国鉄に使用料として出していただかなくはならないということで、相当の赤字の影響を与えるんじゃないか。たとえば新幹線でも、東海道新幹線ができたときは、最初の二年間は赤字であつたわけでございます。それが非常に好転してまいりました。いまでは非常にドル箱になつておりますけれども、そういうやうに建設費と見合つてその運営がどれくらい金がかかるかということをもつと慎重に検討しなければならぬというやうに、われわれは考えているわけでございます。

○丹羽国務大臣 たいだいま鉄建総裁、鉄監局長からお答えしたとおりでございますが、御指摘いただきましたやうに、新線建設につきましては、とかく赤字に悩む国鉄におきまして、無用な路線を

つくるのではないかという様な非難がございましたことは事実でございます。ことに前のときにおきましては、貨物輸送を主といたしましたところのものが、炭鉱の廃山によりまして急にその需要が減つてきたという様な事情の変更の様なところがござりました次第でございます。国鉄本来の使命からいいますと、国鉄はやはり国民の陸上の大動脈といたしまして、全国くまなく鉄道を充実することによりまして、国民にサービスをするということが一番そのおもな任務でございます。ただいま赤字でございまして、将来その新線を建設することによりまして地方の開発に非常に役立つ。そしてまた具体的に申しまして、バス輸送ではできない、ほかの代替輸送ではできない大量輸送が必要であるという様な方面につきましては、当面赤字でございましてやはり新線建設をせざるを得ないんじゃないかという面もあるかと思つて次第でございます。

(委員長退席、運輸委員長代理着席)

ことに、それがゆゑにA・B線の場合は、貸与するときは無償で貸与するというような方法もつている次第でございます。しかしながらこれは全国の鉄道網から見まして、それからまた国土の開闢、また最近いわれております過疎過密の解消という点から、工場の再配置その他から見まして、重点的に御納得のいく新線建設をいたしていかねばならないというふうな考えをしております。その方面につきましては再検討を命じておる次第でございます。

○田中(昭)委員 それぞれいま御答弁いただいたわけですが、庶民の感覚から見れば、そういう事務的ないろいろなお話だけでは通じないような、そういうことになっておることは言わなくてもわかると思ひますが、たとえば鉄監局長はその地方の経済の云々という様なことをおっしゃいましたけれども、現実に経済的效果をどのように起こしてやるものなのか、その見通しはどうなっているのだという様なことは、一般にはなかなか理解できないし、またかりにそれができたとすると、

それはその地方の問題で、その鉄道を引き受けた国鉄がそれを喜んで引き受けるかという様な問題も残るわけでございます。また鉄建公団はとにかく建設してさうしてやられるということでございます。それから、それはわかるわけでございますが、この論議はこのぐらいいやめまして、次に本法でやるうとしております、いわゆる大都市の交通輸送手段の確保等という問題でございます。

いよいよ鉄建公団がこういう新線建設をやった場合に、いままでのいろいろな情報を聞いてみますと、必ずしも私鉄がその線を経営した場合に、もちろん輸送力の増強にはなるでしょうけれども、そこで、二年でも経営困難だというふうなことになる。さらにまた国鉄と同じような赤字に悩むという原因をつくるということになるのじゃないか。そういうものに対してもう少し配慮が欠けておるのじゃないか、こういうような感じもするわけですね。そのほか新線を建設する場合には、いままでも新幹線等につきましても、いろいろな住民の反対運動という様なことも聞いております。公害の問題もございしますが、まずそのような私鉄がその線を運営することによって赤字なり経営が悪化するということが予想されるならば、その点についての配慮はどのように指導、監督していくものか、その点についてお聞きしておきたいと思ひます。

○山口政府委員 鉄道の建設は、先生御指摘のやうに非常に巨額の金を必要といたしまして、しかもそれによつて得るところの収入というものはすくなくふえてこないという性格を持っております。その意味では懐妊期間が非常に長いわけでございます。したがつて、線路が完成いたしましたところの間赤字が続くというところは否定できないところであらうと思ひます。しかしながら、そういう意味で赤字が続くということであるからといって建設をしないということでは、これはもう大都市交通の対策、大都市への通勤ができないわけでありまして、どうしても建設をしていただきたということでございます。そのために今

回の公団法におきましては、それにつきまして赤字が出ないようなふうにして、できるだけ赤字を少なくするやうにしようということで、資金運用部資金の導入あるいは利子補給ということによりまして資本費の負担を軽減して収支の改善につとめようということに、さらにこの建設公団による方式によりまして、資金調達というものを建設公団に行なわせて、そして国の財投も含めたもので建設公団をして行なわせてやうていくということで建設をさせる。さらにそれに対して二十五年度の元利均等償還というやうな長期の分割の支払いによるこの償還ということによりまして、懐妊期間の長い鉄道の建設にマッチした姿の償還方法を定め、こういうやうなことで処理をしてまいりたいというところでございます。

○田中(昭)委員 そういうことはいままですつとお聞きしたわけですが、この法案にもそういうものがあることが載っております。それに対する質疑応答を聞いておりました。それに対して、具体的にこの法案が提案される前から、こういう政府の助成ではほんとうに何にもならぬというやうな意見もあるわけですね。完全な助成でもないし、またこの膨大な建設費をカバーするためには十年も二十年もかかる。これは私鉄の代表的な方の考え方であるわけですね。そこで、当然そういうこともお聞きになつてそういうやうな建設資金については配慮してあるわけでございますけれども、私はもう少しきめのこまかい配慮があるんではないか。そのほかには何かないですか。鉄建公団として、また監督する鉄監局としてもほかに考えられませんか、どうですか。

○山口政府委員 やはり必要な設備投資というものは大いにやらないければならぬということになります。また大前提でございます。しかしこれをやうていく上におきまして、先生御指摘のやうに、その工事によるところの負担というものを少なくしていかねければならぬということも御指摘のとおりでございます。そのためにはたとえ建設費自体につきましても、これはできるだけ安く建設し

ていかなければならぬ。しかも安全かつ能率のいい工事をしたいかなければならぬということになるわけでございます。それから、私鉄のたとえば工事施行の認可を受けたその工事施行の認可に従つて工事実施計画を定めるというやうなこともありますし、さらに建設費を安くするための償還の負担というものもござります。先ほどお話しございましたやうな償還、貸し付けの問題等につきましても、管理費負担を軽減するやうな趣旨も少しございします。さらにこういう建設につきましても、ニュータウン等につきましては、ニュータウンの工事の施行者というのからも助成を受ける。その他地方公共団体からの助成というのにも受けて、そしてできるだけ建設費を安くし、さらに建設工事ができるやうにやうていきたい。こういうことであります。

○山口政府委員 失礼な言い方ですけれども、あなたはそういうことをここで言つておけばいいです。実際やるのは、公団が建設してそれを引き受けてやるのは私鉄なんです。その論点をはずしてやらうと困るんです。それは私たちがしうとであなたよりも頭はよくないと思つております。だけれども、私がいってほかに何かございせんかとこう申し上げたわけでございますから、それを言わなければわからないということになるわけでございます。それから、その一つの例として申し上げてみますが、その前に、どんなに頭が悪い私でも、新線ができて一、二年は赤字になるだろうということはわかります。そんなことは当然考えますが、目に見えないものが何かありはしないか。たとえば、その新線を敷けばその周辺は開発されるための利益もあるでしょう。その反面、いま言ったやうな公害闘争みたいなことも起こるでしょう。そういうものとかみ合わせも当然考えなければ、実際起こってくる問題が予想

できぬではございませんか。先日から問題になりました農地の宅地並み課税でもそうです。国会では密約問題とかいろいろ人をだますようなことが多くありますが、そういう意味で論議をするのじゃなくて、あの宅地並み課税にしまして、これは直接関係ないことですが、私は開発利益というものに対してどういふうな考え方を持てべきかというところで話をしておるわけですが、あれなんかでも土地の評価に対する税金の完全先取りですよ。いまわが国の税制というのは、土地を売ったときにたくさん税金をもらうようになっておるんです。それを売る前に何らかの方法で自治省が考え出して農地を宅地並みの評価にし直して税金を取ろう。ですからこれだけの鉄道建設をするならば、それと直接関係ありませんが、それによって起こるすべてのものは運輸省で責任をもって調整をしていくといううな考えがあるのではなからうか、こう思うのですが、その問題をどうするかは皆さんの専門家のほうが勉強してもらわなければならぬものだと思います。大臣、こういう問題はいかがでしょうか。私の考え方は間違っているのでしょうか。それとも間違っていないとするならば大臣のひとつ積極的にそういう問題に対する前向きな御答弁をいただいておきまして、あとで研究してもらおうということで進めていきたいと思います。いかがでしょうか。

○丹羽国務大臣 ただいまの先生の開発利益の還元の問題、そうしてまた公害等に対する手当ての問題、ごもっともなことだと思います。当然予想されることだと思います。またそれを予想に入れましてこれらの計画を続けていかなければならぬ、両方とも重大な問題だと私は思っております次第であります。しかしながら開発利益の還元の問題は、私どもも常に——ことに私鉄の場合でございますと、私鉄は自己計算によりまして運賃によって収支を償わせるといった場合に、どのくらいの開発利益を私鉄に還元させるかという問題がこれから一番大きな問題、いままも非常に論議をされておる次第であります。運輸政策審議会におきま

ても常に学者間にその論議がかわされておる次第でございます。また土地の値上がりその他につきましましてそれらをいかに捕捉するかということが論議をされておりますが、大蔵省におきましても、またこの政策審議会におきましても、具体的にそれではどの方面の開発利益を吸収できるか、どういふ方法でやるかということにつきましまして、ほんとうに申しわけない次第でございますが、まだその具体的案がない次第でございます。実は私ども、昔新しい都市計画法をつくりましたときに市街化区域と調整区域とを分けましたときも、それらの問題につきましまして、市街化区域につきましましては何か空閑地税とかその他の方法によりまして土地の値上がりに対する開発利益を国に還元する方法、地方公共団体に還元する方法をいかにすべきかということで論議をした次第でございますが、相当長い期間これを私どもも研究している次第でございますが、まだ残念ながらその具体的な案がないので非常に困っております次第でございます。ただいまではやはり一般の国税によりまして、ただいまではやはり一般の国税によりまして何らかの、先ほど先生が御指摘になりましたように土地の売買のときにおけるところの増加所得につきましましての課税をする、それが一般財源になりまして、その一般財源のうちから幾ぶんでもそういった企業に援助をし補助をし利子補給をするといううなことより、いまのところ方法がないと思っております。次第でございます。これはさらに先生方のいろいろのお知恵も拝借をして何とかしてこれを解決してまいりまして、合理的の結論を得なければならぬ問題と思っております。

今日の国鉄の運賃適正化の問題につきましましてはこれがいえると思っておりますが、私鉄の場合になりますと、また一面におきまして私鉄は兼業といったしまして不動産業その他をやるものですから、その資産におきまして新線を建設する、その付近の土地を買ったとかいろいろの問題におきまして、それらのことで、ある程度開発利益を回収するという道も開けているわけでございますが、国鉄におきましてはそういううな道が全然開けておりま

せん。それゆえに国の補助というものも多額に要請をしておるのでございますが、それらの問題を合わせましてこれからどうしても研究していかなくちやいけない問題、解決をしていかなくちやならない問題だと思っております。次第でございます。それからもう一つ、新線建設にかかると公害防止。これからは新しい、ことに公共輸送機関の建設につきましましては、この公害防止というものを伴わなくては建設は不可能でございます。それらの点も十分勘案をいたしまして、先ほどもお話がございますが、いまのお話で十分じゃないかというところですが、確かに今日の処置だけでは十分でございます。金利の点また出資の点等につきましても、まだ出資あたりにつきましましては何か具体的決定を見ていないわけでございますが、一歩前進の法案をいたしまして出しました次第でございます。将来先生方の御協力を得まして、これらの点につきましまして国の助成それから財政の拡大、利子補給の拡大等のことを通じまして都市交通の難を防いでまいりたい、こういうふうな考えておる次第でございます。

○田中(昭)委員 大臣、おことばを返すようではないへんあれでございますが、一歩前進の法律であるからどんな粗雑であつてもいいというところじゃないのです。かえって混乱するのです。しかし、いまの輸送力を考えた場合に、こういう手を打つ以外にないでしょう。だから、ないとするならばその出発にあつては私は、当然そういうものも考えておかなければ結局は皆さんが批判されることになりましてよというのを申し上げておるわけですから、先に大臣に聞かずに鉄監局長に聞けばよかった、大臣が答えられたら鉄監局長答えていくと思ひますが、いずれにしろそういうことを部内で考へられたとするならば、そういう考へられたことがどういふことがあつたか、ございまして少し意見を聞きたいと思ひます。

○山口政府委員 まずあとの騒音の問題でございますが、これにつきましては実は最近特に新幹線

騒音が非常に問題になっておりますけれども、新幹線騒音以外にその他の騒音につきましても当然考へなければならぬ問題でございます。

それで従来、私鉄に関する騒音におきまして問題が二つございまして、一つは工事中の騒音の問題、それからできてしまつてからの騒音の問題と二つあるわけでございますが、まず一番問題になつておりますのは工事中の騒音でございます。これはやはり解決をしてまいらなければいかぬと思ひます。

そこで私ども、今回こういったうな工事をやる場合におきましては、たとえば工法におきましても騒音の少ない工法を使わなければいかぬ。従来くい打ち機などを使つておつた場合に騒音が著しいわけでございますが、そういうくい打ち機を使わないで、たとえばアースドリルの使用といったようなことによりまして騒音、振動を少なくするということも工法上の措置、それから工事時間等についても地元との話し合いによるわけでございますが、夜間作業中止の問題といううなことでやつてまいることになりまして、工事によるところの騒音というものも地元で御迷惑をかけるような配慮をしてまいる。それから、できまする施設につきましましては、当然その設計等につきましまして、これは私ども工事施行の認可の段階で関与をいたしておりますが、その段階におきまして、たとえばロングレールの採用をするとかあるいはレールとまぐら木との間にパットを入れるといううなことによりまして騒音を減少するとか、あるいは砕石道床の厚さの問題を解決していか、あるいは鉄けた橋が非常に騒音が大きいわけでございますので、なるべく鉄けた橋を使わないで有道床のコンクリート橋を使う、あるいは線路わきの防音壁を設置するといううなことで、今後騒音の問題あるいは振動の問題等に対処してまいるといううなことにしてまいりたいと思ひます。

それから前者の問題でございますが、これはもう大臣から詳しく申し上げましたが、先生おっしゃるとおりこの開発利益を何とか吸収をしなけ

ればいけない、鉄道の建設によりまして非常に地元に御利益を与えるわけでございますから、その御利益の幾ぶんかは鉄道の施設者に還元をするという事は当然のことでございますが、ただいま大臣から申し上げましたように非常に技術的な問題が多々あるわけでございますので、今後先ほど大臣が申しましたような措置に従いまして検討してまいりたいと思ひます。

○田中(昭)委員 まあとにかく何をやるのでも金が必要ですから、金の裏づけもちゃんととして、開発利益についてはこうだというような議論をしてもらいたかつたのですよ。部内でも何かそういうことの論議をされたでしょうか……。けれども、ただ一つのワケにはまって法案がこうできて、これはもう完全無欠だというような行き方です。一つも審議する余地はないじゃないですか。ですから、運輸省所管でいえば、空港整備に關しても運賃値上げ、着陸料の値上げ、援助料の値上げというふうなもの、そういうものの財源を航空騒音とかいろいろな空港整備対策に充てるといふこと、それがいかどうかわかりませんけれども、私はそれが運賃値上げにはね返ることは全面的に賛成できませんけれども、いまの開発利益といふことももう少し深刻に考へて、大蔵省にでもいふのですよ。そういうことを言うことについては私は協力をあつてあげましょう、こう言っているわけですから、まあむずかしい問題があるから言うべきところにももの言わないうことでは、鉄監局長がまだどこにわかれるか知りませんが、これは先ほどお話があつた事務次官になられてもつきまとう問題です。ひとつ鉄監局長のときにこういうことはきつと、こういう法案を出すならば考へていかなければいけないと思ふんです。

どうですか鉄建公団のほうで何かそういうことに對する考へはございませんか。

○篠原参考人 この開発利益の還元の問題につきまして大臣からお話のありましたように、また鉄

監局長からもお話がありましたようにいろいろ技術的に非常にむずかしい問題がございます。たとえばその地域で駅付近を買つておくといふことにしまして、その回りの格差をもつて非常に不公平が出てくるのか、いろいろな問題がございます。これは事実実施する場合に非常に問題が出てくると思ひます。それで、そういうようなことで私もまだ確信はございません。

○田中(昭)委員 まあ公団のほうはそういうふうに出ておけばいいわけですが、私はどうしていまの御答弁ではたいへんに情けないです。かりにこの開発利益を、先ほどの大臣の話を中心にしていきますと、国鉄は関連事業をほとんどやれないから困るのだ、私鉄はほとんどやれる、不動産業でも何でもほとんどやれる、そしてそういう企業で新線をつくつてやるわけですね。そうなりまうと、その新線ができる前から私鉄企業はそういうものにちゃんと周到な計算をするでしょう。そうしますと、その企業はあなたたちがお考へになつていふような方向に金を使うかといふと、私はこれは疑問なんです。ほんとうはその金はその新線の保安設備、安全確保といふような面に使うといふことを義務づけて出さなければいけないじゃないか、私はこういふ考へを持っておるわけですが、もう一ぺん大臣からその点を含めてお答えをいただきたいと思ひます。

○丹羽國務大臣 いまお話がございました保安その他の施設の充実、これは絶対に必要でございます。開発利益を使う使わないうでなく、まず第一にしなければならぬことは、交通安全の立場からいたしましてその点でございます。また、今日鉄道を敷設いたします場合に、騒音の防止その他のことをいたしませんでは、そこにおきますところの付近住民の御了解は得られないことになりまうので、やはりどうしてもそれをしていかなければならぬ。もちろん、十分にそれをできるように私どもも指導いたすつもりでございますが、鉄建公団といひましたしても、これをしなければ建設ができぬという立場でございますので、十分そ

の点は勘案してまいるつもりでございます。また、いまお話がございましたが、いまの状態では、開発利益につきまして具体的に事業主体に還元することがむずかしい。一般の税として取りまして、税から企業体に戻る、補助をするという方法でございますので、そういう方面につきましては、私も極力財政当局にも要請をする次第でございます。ただいま御協力をお願いできるといううめがあるとおこたひでございますので、われわれの今日の目的が十分達成されるように一そう御協力をお願いしたい、こう思ふ次第でございます。

○田中(昭)委員 こればかりかかっておれませんが、とにかく私としては心配が残るのですよ。この法案が出た以上は、これに関連する、いま言ひましたような目に見えない動きというものが、住民の、また利用者の、また企業のためになるような裏打ちをしてやらなければならぬ。それをやらなかつたためにいろいろの問題が起つてきて、たいへんなことになつた場合の責任はだれがとるかといふような、そういうことまで考へてやつてもらわなければいけないと思ひますが、一応そういうことを意見の開陳にとどめたいと思ひます。

そこで、もう少し具体的な問題に移つておきますが、先ほどからお話が出ておりました、新線を建設する場合に、その大体的予想といひますが、建設されるだろうといふ線が出ておるわけでございますが、この建設路線がその地域のいわゆる都市計画並びに都市交通政策——鉄道建設審議会もございしますが、こういうものとの総合的検討が当然なされていくことが前提でなければいけないと思ふのですが、その点は、先月の初めでございますが、答申が出ておりましたね。そういうことと何かちがふが、ばらばらな行き方ではないかといふように私感するのでございしますが、その点いかがでございますか。

○山口政府委員 この法律では、建設なりあるいは複々線化すべき路線につきまして具体的に指定をしております。それは申し出に基づきまし

て、運輸大臣が事業計画を指示するという形で処理をしてまいるわけでございますが、先般、先生お話がございましたような都市交通審議会の答申がございました。これは東京、大阪、名古屋につままして都市交通審議会の答申がございまして、将来にわたりますところの都市高速鉄道の整備の基本的な方針、計画といふことで答申をいたしたわけでございまして、こういうたようなものに当然のつとりまして新線建設なり複々線化等が進められることに相なるわけでございします。法律上のつながりはございせんが、實際上の運用といひましてはそういうことでやつてまいりたいと思ひます。

○田中(昭)委員 路面に軌道を敷く場合にいろいろの問題がございしますが、人命の安全といふ面から考へれば、悲惨な踏切の事故といふのがございしますが、新線建設については、先ほどから話が出ておりました高架化の問題、こういうことが一番いいんじゃないかと思うのです。この人命の安全と事故の撲滅といふことは、新幹線の高架の状態を見ましても当然裏づけされるものでございしますし、そういうことを考へますと、この高架事業と新線建設との関係をどのように考へておられるのかお答え願ひたい。

○山口政府委員 先生御指摘のように、いま鉄道を建設する場合に、踏切事故をどうして防止していくかといふことが事故防止の一番のポイントであらうかと思ひます。それで私も新しい鉄道の建設なり複々線化をするといふ場合には、当然道路との立体交差といふことを前提として工事を実施してまいらなければならぬわけでございまして、ここに書いてございします新線建設あるいは地下鉄との直通あるいは複々線化、いずれも原則として道路との立体交差、高架化あるいは地下化といふ形で建設をするといふ形になるわけでございします。

○田中(昭)委員 その高架化をする場合の費用負担は、現在の法律、規定等でどういふふうになりまうか。

○山口政府委員 新たに建設をする場合は、その費用はもろろん鉄道事業者が全部負担するわけでございます。それから複々線化をいたします線増の部分、線路増設に関する部分につきましては、当然これは鉄道事業者の側が全部負担するということに相なります。ただ、従来からある鉄道を高架にするという場合につきましては、これは運輸省と建設省との間で費用負担の覚え書きを結んでおりまして、原則として鉄道側が受益の部分を負担する、その他は道路側が負担するという形の負担区分になっております。

○田中(昭)委員 この法律によります私鉄の新路線の高架化という場合には、実際はそれをつくり出す公団が全部負担してやるというわけですね。

そうしますと、高架にいたしますと、高架に関連するいろんないわゆる開発利益の問題も出てきますが、端的に言えば高架下の利用ということが起こってくると思いますが、そういう点まではどういうふうになっておりますか。

○山口政府委員 新しくこの法律によりまして新線建設をいたしたあるいは複々線化をいたしまして、それが高架で行なわれるというような場合に、つきましては、ただいま先生御指摘のように、その高架にしたところの新線の建設というものは当然鉄道事業者が負担をしてまいるわけでございます。その高架下その他の使用でございますが、これは鉄道建設公団が負担をしてつくったものでございまして、そのまゝの姿でこれは私鉄の事業者が譲渡するということになりまして、私鉄の事業者が高架下の利用等をするということに相なるわけでありまして。

(運輸委員長代理退席、委員長着席)

○田中(昭)委員 そうしますと、そこには、つくったほうの鉄道公団は、いままでの例で見ますと、いわゆる建設した原価で譲渡するということになりますね。そうしますと、引き受けた私鉄のほうは、たとえばその高架下の利用についても、全部利用なり運用についてはその利益を受ける、

こういうことになりますか。

○山口政府委員 高架にされた姿の新線建設なり複々線化を行なうということになりますと、その施設は当然、土台の部分からあるいは軌道の部分まで、全部を鉄道建設公団から私鉄事業者が譲渡するということになるわけでございますから、したがって、譲渡を受けたその鉄道事業者がその高架下その他を運営をするということに相なります。

○田中(昭)委員 そういうものに対するもう少し、こまかい配慮もなされてないというように思っています。この問題は、また別途話を進めるということにしまして終わっておきたいと思ひます。

大臣、時間もあまりございませんが、私は、先日うちの松本委員がいろいろお尋ねした中で、この法案、こういう姿で建設をやるとすれば、その建設がなされて私鉄が営業を始めるといつ時点まで、一年で幾百億の投下をするし、また完成までには何倍かの税金の投下を行なうわけですから、その完成の時点が一年でも二年でも狂うということは、私はこの法案を可決する上においては重大な影響がある、こう思いますから、どうか、いろんな論議はいままでずっとされてきたから、いろいろな論議はいままでずっとされてきたから、それを思い出していただきまして、今度のこの改正の目的であります、輸送手段を早急に確保しなければならぬとか、交通の混雑の緩和ということはもう一日でも早く、間違つてはならない。予定しておいたものが早くなれば、それだけ輸送の緩和ができるし、混雑の緩和ができるというふうに思いますから、大体の見通しを、いつまでというふうにとつと聞きましておきたいと思ひます。

○丹羽國務大臣 ただいまの御質問、ごもっともでございます。私ども一日も早くこの新線を建設いたしまして、ここに、どんどんでき上がっております団地間の問題、また線増の問題、都市交通緩和のためにやりたい。それがためには、何と申しまして資金調達が一番でございますか

ら、これを、もうほんとうに、極力、私どもも積極的な努力をいたしましてやりまして、予定の期日以内にやらすというつもりでおります。

○山口政府委員 具体的な路線につきましては、この法律にきめられてございますように、事業者からの申し出がございまして、そして、その申し出に基づきまして、運輸大臣が、工事実施計画を定めて、公団に指示をするわけでございますから、したがって、どの線につきましても何年ということも、現在まだ具体的に申し上げる段階ではございません。

ただ、しかしながら、当然、たとえば多摩ニュータウン線をとるということにはいたしますと、その多摩ニュータウン線につきましましては、工事の一端の計画がございまして、その計画に従つてやっております。実は、多摩ニュータウン線がまだきまっておりますから、かりに多摩ニュータウン線をとるとすれば、四十九年三月までには何とか完成したいというふうな考えておりますので、かりにそれをやるとすれば、当然それまでに完成をさせたいと思ひます。

○田中(昭)委員 大臣、早いというてもあまり早くないですね。その当時になれば、どれだけその過密が、混雑が予想されるかわかりません。そこで、時間もございせんから、同僚委員にまた関連の質問の時間を与えてもらつておりますから、私最後に、いま新聞報道等で問題になっておりますこの国鉄の、勤務組と当局とのいろんな労使問題が問題となっております。この報道を見てみますと、たいへん残念なことでありまして、こういうことによつて混雑が続くことによつて、何の関係もない利用者、国民がたいへんな不便と不安の影響を受けておることに対する大臣の御所見をお伺いしたいと思います。

○丹羽國務大臣 ただいま御指摘をいただきました、最近におきます国鉄のいろいろの闘争過程におきましてダイヤの乱れを生じまして、国民の

皆さまに非常に御迷惑をかけておりまして、監督の責任者といたしまして、まことに遺憾に存じておる次第でございます。実は昨日の閣議でもその問題が出た次第でございますが、私どもいろいろの理由はあると思う次第でございますが、何と申しまして、この際労使双方がほんとうに協力し、一体になりまして、そうしていかんして国民の足を確保するか。同じ労働争議におきまして、一番に国民に及ぼす影響の強い公共事業でございますので、いろいろの点におきまして、たとえば新聞に出ておりますような、伝えられているような、故意に職場を離れるとか、あるいはまたそういうような食事のために発車を延ばすとかいうようなことはやはり好ましいことじやございませんので、そういうことがないように十分指導してまいりまして、一日も早く正常な労使関係の秩序の確立につとめまして、そうして国民の足としての自覚に立つての国鉄の経営ができるよう、十分に私のほうでも指導監督をしてまいりたい、こう思つておる次第でございます。

○田中(昭)委員 これにつきましましては、次の宮井委員がまたいろいろお尋ねすると思ひますが、私はいままでのこういう問題に対する政府のやつてきたことを振り返つてみましても、どんなことを指導しても、その指導がほんとうに組合員の一人一人まで徹底しない。受け入れられない。だから、どんなに指導する、どんなに監督をするといつても、一つも問題が解決しないというのがいままでの状態なんです。そういう状態に対してさらにまた指導監督をしますというふうなことは、私は問題がさらに悪化する、このように申し上げておきたいのです。かりに大臣が現場に行くということもできないとするならば、しかるべく鉄監局長なり国鉄の責任者なりが、ほんとうに現場の働く人たちのことを聞いてあげようという態度を示すだけでも、私はこの状況は解決の糸口が見つけれられるのじやなからうか、こういうことを強く要望しまして、私の質問を終わりたいと思ひます。

○小峯委員長 関連質問を許します。宮井泰良君。

○宮井委員 せんだつての大臣に対する質問に保留してあります。時間がいま五時五十分、大臣から簡単にこの五つの問題を答弁していただきたい。ほかの局長その他の答弁は一切要りません。大臣だけに伺います。

利用者の国民の立場に立つて、私は、いま問題になりましたこのATS闘争、まあ労働組合のほうも、一般乗客としてももうこれは、何とないままか、理解に苦しむということで、また、当局も当局だ。どろ沼の様相になっておりますが、先日の運輸委員会では私は大臣に、このATS闘争によって通勤のダイヤが乱れて大衆が非常に苦しんでいるという質問に対して、大臣は、労使双方が円満に解決していくよう努力すると、このように答弁されました。それにもかかわらず、十一日の閣議では、ATS闘争は違法であるという大臣の見解を述べたために、組合はさらに反発してどろ沼に入ってしまった。このことにつきまして大臣は、事態を解決していくと昔ながら、逆に紛争の火に油を注いでいるんじゃないか。私はその責任を明らかにしてもらいたい。これが第一点であります。

第二点は、十一日は首都圏の国電区間で約十六万人の足が乱れ、それによって上野駅のホームで左足首を骨折した会社員、京浜東北線神田駅においては女性の会社員が電車の窓に手をつき、ガラスで十指間のけがをした、こういう負傷者が出ております。もしこのままではいけないならば、死者が出た場合には大臣は責任をとりますか、この点が第二点です。

第三点は、閣議の席上で佐藤総理は、事態を收拾するために国鉄機関士の代替要員を用意してはどうか、このように提案をしておると聞いておりますが、具体的にどう進めておられるか、これが第三点。

第四点は、動労が告発した国鉄当局のミスとして、中野電車区でパンタグラフの故障が判明して

いたのに、その列車を検査掛を乗せずに発車した。あるいは新鶴見機関区でも、当直助役が運転時刻の変更を乗務員に指示するのを忘れたというような事故があったが、これらのことについて大臣はどういう見解を持っておられるか。これが第四点です。

最後に第五点は、順法闘争で貨物の運休が続出してあります。東京などの消費地では生鮮食品、キウリ、ナス、大根、タマネギ、ニンジン、アジ、サバが次々に値上がりをしておる。経企庁は国鉄当局に、生鮮食品の貨車輸送に万全を期してほしいと申し入れておりますが、さらに長期化しますと一般物価に非常に影響が予想されておる。佐藤総理は本会議でも、五・三%に物価上昇率は押えますと、私が質問したときも答えられました。庶民は物価上昇へのATS装置がほしい、このようにいつておるわけであり。担当大臣として、この事態をどう解決されるのか。以上の五つについての確に答弁を要点だけお願いしたいと思ひます。

○丹羽国務大臣 ただいまの、私がATS闘争は違法と言つたために争議に油をかけたんじゃないか、こういう御質問と思ひます。私はATS闘争を必ずしも違法とはつきり断定したわけではございません。私が申ししたのは、やはりいろいろの事業規則に違反をしておればこれは違法になるというのを私は申し上げておる次第でございます。

とありますから、それをあれしして、ほとんどほかの新聞にはそういうふうな報道はしていないと思つておる次第でございますが、何と申しましたも、この際、やはり正常なダイヤを、争議といひましても、乱すというふうなことはやはり好ましくないものと思つておる次第でございますが、やはり根本は、私は何へんも言つております、労働組合が協調をとりまして、そうして国民の足の、運送事業をしていくという自覚に立ちまして、一刻も早く解決をしていただくことが一番の念願でございます。しかしながら、実際問題といたしましては、公共企業体がやっている仕事でございます。

す。公共企業体の経営者、またその労働組合が一体となりまして、早くこれを解決することを心から望んでいる次第でございます。

それから第二に、死者が出たらどうするかというところでございますが、これはもちろん私も、交通輸送につきましては、絶対人命尊重、安全第一ということを念願している次第でございます。

で、そういうことが絶対にならないことを心から願つておる次第でございますので、十分注意をいたすべくつてもでございます。

また第三の、代替要員を総理がお話になったというお話でございますが、私は、はっきりそういう御発言があったかどうかというところはそれほどういまい記憶に残っておりません。どういふ意図で、お会いになったか、私は残っておりませんので、記者会見でもそのことは私から申し上げてない次第でございます。

それから、パンタグラフの問題が新聞で伝えられておたつた次第でございますが、これはいま国鉄当局をして調査をさせている次第でございます。

生鮮食品の問題、これにつきましてはぜひ輸送を確保しましてやっつけていかなければならぬということまで心配をされている次第でございます。国鉄当局におきましては輸送貨物列車につきましても、そつちのほうを優先的にやるといふような方法をとつておるようでございます。ただいまのところ、きょうあたりの、先ほどのラジオにおきましても生鮮食品のほうはやはりちゃんと時間どおり間に合つたというふうなことをいつておる次第でございますが、さらに気をつけまして、私ども、いやしくもこれらの問題によりまして物価上昇にならないように十分に配慮をして注意をいたすつもりでございます。

○宮井委員 それでは、時間がありませんから終わりますが、まあ答弁を聞いておりましたも納得できません。抽象的なことですから。心から願つておるとか、望んでおるとか、こういうことでは解決しないと私は思ひますから、さらにこの問題が解決するまで見守つていきたいと思つております。

す。以上。

○小峯委員長 午後二時から再開することとし、暫時休憩いたします。

午後四時四十七分休憩

午後二時九分開議

○小峯委員長 休憩前に引き続き会議を開きます。この際、理事辞任の件についておはかりいたします。

理事古屋亨君から理事を辞任したい旨の申し出があります。これを許可するに御異議ありませんか。

〔異議なしと稱する者あり〕

○小峯委員長 御異議なしと認めます。よつて、さう決しました。

次に、理事補欠選任の件についておはかりいたします。

ただいまの理事の辞任に伴う、その補欠選任につきましては、先例により、委員長において指名いたしましたものと存じますが、御異議ありませんか。

〔異議なしと稱する者あり〕

○小峯委員長 御異議なしと認めます。それで、理事に細田吉蔵君を指名いたします。

○小峯委員長 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、質疑を続行いたします。

田代文久君。

○田代委員 まず、大臣にお伺いいたしますが、経団連が、私鉄関係の予算が編成される前に、私どもはこういうことを伺つておるわけです。それは経団連から次のような要求があったということであり。

その第一は、私鉄の工事に地下鉄並みの援助をすべきである。第二は、公共企業体による新線建設をやめて、そうしてまず私鉄の在来線を改良すべきだということ。第三は、私鉄のいわゆる近代化投資の三分の一を政府補助とすべきである。

踏切改良工事の援助のワケを拡大してほしい、それから地方の民鉄の経営の援助をふやせ、こういうような要望があったというのを私も聞いておるわけです。

それで、私も、この法案を見ました場合、大体そういう方向が基礎となっておるんじゃないかというふうに思っています。ところが、それにこういう露骨な私鉄本位の要求に対しては、ぐあいが悪いというふうにお考えになったかどうかそれは知りませんが、とにかくそういう通達があったと思うのですけれども、そういうところから事業団構想というものがまず考えられて、その中で予算ということも考えられる。それから、多摩のニュータウンの問題については、無利子で資金の投入というふうな方向が出るというようなことがあったですね。これも、いろいろの批判とか問題があつて、これが後退してくるということになつたというのを承つておりますが、大体、政府としては、運輸省としては、そういう経団連などの私鉄、民鉄本位の方向でこの法案がやられていくのかどうか。私もやはりそういうふうにおもわざるを得ないのです。

そうしますと、これは、国鉄はもちろんですけれども、私鉄にしましても、公共的な使命ということが中心的な眼目になつていくことは明らかだし、また、その原則を後退させてはいけなかつたのだと。ところが、実際にいってどうなつていくのかと申しますと、一例を申し上げますと、いわゆる公共的な使命というふうな文句で、そういう軌道の敷設の認可をとるという場合には、そういうことを盛んに言つて、実際にいって、認可をとつた後においては、がらりと態度が変わつて、そして一応計画しておる計画線までとにかくサボタージュしてやらないとか、あるいはまた実際にいって、そういうことをやらないために、これはこの前も私が質問したのですけれども、たとえば去年小田急で大きな事故が起つたことがあつたと思うのですが、ああいう問題に

十分対処されて、そうして許可をとるときには一応とつておるけれども、実際にいって、計画を変えようとかサボタージュするとか、あるいは踏切安全のためにいろいろ施策を講じますというふうなことを言つておるならば、実際にいって講じないために事故が発生しておるというふうな問題について、どのように指導され、また先ほど申しました経団連が出したような方向でこの法案を考えられたかどうか、その点について、それはいけないうふうな方向をとられたのかどうか、その点をまずお尋ねしたい、このように思います。

○山口政府委員 私鉄に関する設備の増強でございますが、これは輸送力増強と運輸保安工事というところが大切でございます。先生御指摘のよう踏切保安設備の整備というものは、運輸保安設備のほうに入つております。そういう設備でもってこれを私鉄は鋭意輸送力増強三カ年計画あるいは五カ年計画というところでやつてまいつておるわけでございます。その成果も着々と上がつておると私も考えております。

ただいまお話しございました小田急の去年の十月の事故と申しますのは、これは踏切設備の問題では、ちよつと設備が悪いからという性格のものではないように私も承知しております。これは列車選別装置というものがついておらず、列車のスピードによりまして踏切の遮断が異なつてくるというふうな性格の設備がついておらず、その設備の問題ではなくして、この取り扱ひ上の教育の不徹底ということであつたように私も承知しておりますが、いずれにいたしましても、とにかく輸送力の増強、運輸保安工事というものは、これは大いにやらなければいけないというところは、先生御指摘のとおりでございます。その方向に進めておるところでございます。ただ、今回の鉄建公団法の改正によつてやりますところは、一応、基礎的な輸送施設、特に多摩ニュータウン等の新線を建設してその輸送の足を確保するとか、複々線化工事をいたしまして輸送力の増強をして輸送

を緩和するとか、あるいは地下鉄への直通乗り入れというふうな工事をいたしまして、そして利用者の便益をはかるとともに輸送力の増強をはかるというふうな性格のものでございます。

なお、経団連等からの要求によつてやつたものではないかというところでございますが、これは、そういうことではございません。私も、これは、まして、どうしてもこういう方策をとらなければやつていけないということで法律を提案した次第でございます。

○田代委員 いまの御答弁で納得することはできません。これは明らかにやはり経団連のそういう方向のところに圧力が非常に入つてきて、そういう運輸省が全然そういうことに影響を受けておらぬというふうには見えない。この法案自身が証明しておると思うのです。

そこで、とにかくこういう法案の内容でやられた場合、実際の都市交通のこの非常な混雑から安全というものが十分確保されるかどうかという点について、これは疑問を持たざるを得ないと思うのです。そのために、これはきよの午前中の久保同僚委員の質問の中でも非常にきつかりしたと思うのですけれども、やはり資金をとにかく私鉄、民鉄のためにどのようにやりくりしてやるか。この民鉄は、われわれの税金のたくさんかかつておるこういう国家の予算、国家の資金というやつを十分自分のほうに活用して、そして営利を中心にするというふうな方向が出てくることは、もう非常に明らかだと思つておるのです。結局資金の問題だ。しかもその一部は地方自治体にまでこれをかからせるというふうなことに法案の内容がなつておることは明らかだと思つておるのです。ですから、そういう観点からやられておることは正しいかどうかですね。

そこで、私がはつきり伺ひたいのですが、現在、そういう民鉄、私鉄が大体どういう経営方針をとつておるかということについて、運輸大臣はどのよう御理解なさつておるか。結論から言いますと、こういう私鉄、民鉄は輸送の軌道網を非常に軽視

して、これはもう一種の副業でやるというふうな方向にこれはとられておるんじゃないか。実際にいってその他のレジャーとかあるいは住宅の問題とかそういう方面で非常に利益をあげていけばいいというところで、またいままでの資金も、黒字があつたのはそのうちのほうへどんどんつぎ込んでいって、そして軌道路線における赤字というものが出れば、国家資金とかあるいは地方自治体の資金というものに依存してそれでやつていくというふうな、非常にえてかつてな経営がなされておるんじゃないか。事実、実際問題において、民鉄自身が、鉄道の軌道というものは副業としていくのだということを公言しておるんじゃないですか。こういうことになれば、公共性とかなんだか言つても、実際にいって公共性が中心の原則として続けられるのではなくて、結局は国家資金を食うために言つておるにすぎないのであつて、資金をうんと出させて、そしてやつて、そでだけで計算すればこれは赤字だというふうなことを言つて、そしてすぐそれに基つて賃上げを要求してくるという方向へいくことは明らかですね。ですから、私もいろいろ調べ、運輸省自身も調べられておると思ひますけれども、実際に私鉄はそういう点で赤字でも何でもなくて、非常に大きな利益をあげておるというところは明らかだと思つておるのです。そういう点について、利益をあげつつそういう方向でもつていって、そして副業化と腹のうちにいって、それを非常に軽視していき、こういう姿勢ではたして都市交通が円滑に、また住民が、われわれが要求しているような交通の緩和というものが軌道に乗るかどうかという点について、はつきりと御答弁を願ひたいと思つておるのです。

○山口政府委員 大手私鉄の経営状態でございますが、この点につきましては、全体として見ますれば明らかに相当の利益を出しまして、九%ないし一〇%の配当をいたしております。その意味では全体として営業成績は決して悪いというわけではございません。しかしながら、鉄道を業としてみますと、これは非常に赤字でございます。先

般運賃改定をいたしましたにもかかわらず、依然として赤字でございまして、その鉄道の赤字を兼業部門で埋めて、そして利益をあげ、配当をしているというのが実態でございします。

しかしながら、そういう経理の状態でございしますが、鉄道業は本業でございします。しかも、その本業たる鉄道業は公共の利益のために運営をされているわけでございしますから、したがって、これは大いに力を入れていただかなければならぬわけでございします。ただそうはいっても、鉄道業は、設備投資の金も非常に少いから、輸送力の増強なり複線化工事というものもなかなか進まないというのが実情でございします。これに對しまして国として助成をいたしまして、そういう工事を進める、それによって住民の便益を促進し、また輸送の安全を確保することが必要なのでございまして、今回の公団法の改正もそういう趣旨に基づくものでございします。

○田代委員 いまあいう説明でございしますけれども、これは私は、時間がないからやめてくれというお話ですから具体的な数字をあげることはできませんが、数字ははっきりしております。非常に大きな利益をあげておられるわけですよ。そしてあげた利益を、いま言ったように、軌道のほうに十分回してとにかく輸送を円滑にするといういわゆる基本的な原則の方向に持っていくのではなくて、ほかのほうに回して利益をあげる、またあがった利益の収支決算のやり方も、そういうやり方によって、赤字がふえて、軌道の方面においては非常にうけが少ないうえに、もうけがふえていることは、実際に私たちが調べた数字の上でもはっきり出ておられるわけです。ですから、そういういまの御説明のとおりということは、私は最初に申し上げたように、経団連が主張したような、私鉄なり民鉄を、いかに営利主義の、いわゆる公共性というものを全然無視した、もうけるということに最大の援助をするという政府、運輸省の姿

勢そのものにあらわれているというふうに私は言わざるを得ないと思うのですよ。そういうことが基礎になっている法案が、どうしてこれが都市における交通を非常に緩和したり、あるいはニュータウンに新しく居住される方々の足を保障してやるかというところは、私はできないと思うのです。それで、この間も私は質問したのですけれども、それだ、きょう久保委員も言われておりまして、たけれども、こういうものは、こういう形でやるのではなくて、この経営の主体、事業主体というものは、東京都というふうなものに当然やらすべきである。そこで国家資金をうんと援助すべきである、また、いわゆるターミナルの問題とかあるいはいろいろ線が混線している、これを統一する問題とかいうような問題は、そういう形でやらないと、これはいつまでも解決できないと思うのです。ですから、そういう意味からいって、こういう事業の主体というものは、やっぱり東京都というふうなものにやらすべきじゃないか。こういうのは非常に困難だと思ひやっております。こういうのは非常に困難だと思ひやっております。けれども、それは困難だということも考えられる。しかし、これは抜本的にやらないと、幾らニュータウンをつくっても、こういう法案を出してみても、都民の、あるいは居住者の足の問題は片づかない。ただ国家の金をいたすにやけいにつぎ込んで、そして私鉄なり民鉄のそういう利益を保障してやるということが重点にならざるを得ないと思ひます。そういう点、いかがですか。

○山口政府委員 現在東京におきましても、鉄道を建設、運用している主体は、国鉄がありまして、あるいは帝都高速度交通営団という一種の公共企業体的な性格のものもございします。それから東京都もございしますし、私鉄もございします。そういう各企業体によりまして、おのおのその分野に応じて建設をいたしておるわけでございまして、そして郊外部分におきましては、従来主として私鉄がこれを建設いたしておるわけでございします。そこで、そういう従来建設いたしております私鉄が、その近傍あるいはその直接の複線、複々線化というふうな工事をいたします場合に、当然これは私鉄が建設、運用するということになるわけでございしますが、それに関しまして、従来のやり方ではとてもこれは建設ができない。これを私企業だけの自由な建設にまかせておいたのでは、いつまでも話が進まないというところで、今回こういう助成をやりまして、そうして建設を促進しようという趣旨でございします。将来の問題といたしまして、それを全部公共企業体的な性格のものにするのがいいかどうかという問題につきましては、これは将来国鉄、私鉄、地下鉄あるいは営団全体を含めた問題として検討すべき問題だと思ひますが、現段階では、これをやらなければとにかく差し迫ったニュータウンの足の建設あるいは複線化、地下鉄の乗り入れというものができないというので、この法案の御審議をいただいておりますのでございします。

○田代委員 そういう御答弁では満足できませんが、時間がありませぬから終わります。

○小澤委員 これにて本案に対する質疑は終了いたしました。

○小澤委員長 次に、道路運送車両法の一部を改正する法律案を議題とし、質疑を行ないます。質疑の通告がありますので、順次これを許します。齊藤正男君。

○齊藤正委員 道路運送車両法の審議にあたりまして、わが党同僚議員それぞれお尋ねをいたしますが、トップを承って、基本的な問題について二、三伺いたいと思ひます。

この法案は、さきの運輸大臣橋本登美三郎氏が本委員会で軽自動車車の車検についても実施をしたという言明をされたことに端を発し、まことに手ざわよく、スピーディーに今国会にあらわれてまいりました。私は大臣の施政方針なりあるいは質疑応答の中から数多くのお約束を橋本さん当時からいただいておりますが、事この問題に關してはまことに的確に出てきたわけでござい

ますが、運輸行政すべてがこのようにスムーズにいかば私は今日の総合交通体系などといって交通問題全体を国政の一本の柱として重要視していかねければならぬような事態は免れたであらう。ばかに軽自動車車の車検に關してのみスムーズに、スピーディーに出てきたと思つて、実は一方では驚き一方では感心もいたしておるわけであります。

過日、閣下委員の要請によって私どもの手元へ配付されております資料等を拝見いたしました。非常に貴重な「自動車交通事故発生状況」というようなことから、特に四十三年、四十四年、四十五年の三カ年にわたって自動車の交通事故の発生状況が一目に出ております。この一番右の欄を見ますと、「一万台当りの車両故障事故件数」というのが出ておりますが、一般自動車について四十三、四十四、四十五を比較してみますと、二、五三、一八九、一三〇と漸減をいたしております。軽三、四輪車につきましても一、二六〇、九五、〇七三、同じカーブであります。軽二輪車につきましても〇、三五、〇二〇、〇二六、まさに一万台当りの車両故障事故件数というものがこういうカーブになっておりますことは——私は統計なんというものは統計のとり方でどうにもなるし、車両故障とは一体何ぞやという点、どういふ規制をするかということまで進んでいくと思ひますけれども、しかしいずれにしても警察庁の統計でこういう結果が出てくる、こういう情勢からも判断いたしまして、私が知っている限りでは約束したことを直ちに実行したというのはいくらでも、ほかのこともしないでいるというお約束をいたしたし、所信表明をいたしたいていいるのですが、全部といていいほどやってくれない、やらない。たとえば、関係はありませぬけれども、先ほども問題になりましたけれども、国鉄と営団地下鉄の乗り入れの問題、料金改定の問題等、口をすっぱくして各委員から申し上げ、このくらいのことのできないのかということでも委員会決議までして要請をしたけれども、これはなかなかやってくれない。ところが軽自動車車の車検について

は前大臣が言明したら直ちにぼつくり出てきて来年から実施ということではないへん手ぎわがよろしいのですな。丹羽大臣も軽自動車の手帳について前大臣と同じように、いまの交通行政の中で何が何でも法律を改正し、実施をしなければならぬ緊急の課題だと思えなうて当然出したと思えます。提案理由の説明にもそれにふさわしいことばが述べられております。しかしこれにはねらいが二つも三つもあって、一つは交通安全をこれによって期していききたい。もう一つは、御承知のように自動車にはいろいろな税金がかけられておりますけれども、そのうち車検の段階で取ることが一番取りやすいし、漏れなく取れるというようなことから、税金徴収の便法として車検という制度を軽自動車にも及ぼそうとしたのではないか。そのことも若干触れられていたように思いましたけれども、もう一つ触れてはいない、書いてはいない、しかし暗黙の中に流れている政府の意図として何かあるのじゃないか。何かといえば、何だと反問をされましようけれども、今度の車検は全部民間車検であります。全部が民間車検であります。そういう点からいって私は、やはりここに一つの法の規制のもとにおける法人をつくり、悪く言うならば運輸官僚天下りの場を各都道府県につずつて、運輸官僚の古手が続々天下っていく職場をこのことにつくろうというような意図がないかどうか、まことに意地の悪いお尋ねでございますが、そんなことはありませんと言に違いないと思うのですけれども、しかしいままでの例からいくと、この協会ができておそく理事長、理事、監事、運輸官僚が大部分を占めるでありますし、申しわけに、二を民間から起用するかもしれないけれども、まず絶無であらう。そして監事のごときは大蔵官僚から一人というように、各県にできるものも運輸官僚天下りの場所を法律でつくっていくというまことに運輸官僚にとってはありがたい法律ではあるけれども、はたは迷惑しうございといううなね

いがあるのじゃないか。まあ冒頭から意地の悪いお尋ねでありますけれども、この法案提出にあつて私がいま申し上げましたような三点について、大臣のようにお考えだか伺います。

○丹羽国務大臣 今回の法律を提出いたしましたのは、再三国会におきましてもお話がございましたが、私もこれを体しまして、また交通安全を第一とする観点からいたしまして、完全自動車と申しますか、自動車の整備が十分行き届いているというものを検査する必要があると思つた。どんどん増加してまいります軽自動車にもこれを早急に及ぼさなくちゃいかぬということの発想をもちまして今回の車両法の一部改正の法律案を出した次第でございます。その点は齊藤先生も冒頭に御指摘をいただきましたが、そのとおりなおにひとつ御了解をいただきたい、こう思う次第でございます。

それから二の車検税と申しますか、その問題でございますが、これは実は車検税が設けられておりますと、ただ道路だけでなく、あるいは鉄道敷設その他にも財源として及ぼすということにつきましては、ただいま御議論がございすいわゆるイコールフットイングという点からいたしまして、私も、私もぜひともそれらのものも税収をふやしてまいりまして、これがただに道路の整備だけでなく、鉄道、軌道の敷設のほうの財源にも十分及んでくるということにいたしたいというところが私どもの念願でございます。これは二次的の目的でございますが、そのつもりで私も一つの目的としておる次第でございます。

第三の点でございますが、これは私も決してそういうことは考えておる次第でございます。いわゆる行政簡素化と申しますか、公務員をふやさないと、民間でできることはなるべく民間の人にお願いをいたしまして、権力機構の範囲はできるだけふやしてまいらぬ、こういう姿勢でやっております次第でございます。その点をひとつ御了解願いたいと思ふ次第でございます。

○齊藤(正)委員 そこで一つ伺うわけでありますけれども、一億五千万円の資本金につきましては全額政府が出資をする。しかし参考資料にちようだいいたした軽自動車検査協会(仮称)の資金計画を見ますと、自賠責保険から二千五百万円、船舶振興会から一億五千万円の補助金をいただく、こういう資料が、古い資料でありますけれども、出ている。この船舶振興会から四十七年度も一億五千万円いただいで、四十八年度にも一億五千万円いただき、都合三億いただくことになっているわけでありませう。

私はモーターボート競走法に基づく日本船舶振興会の条文を多少調べたわけでありませうけれども、モーターボート競走法二十二条の二によつて「日本船舶振興会(以下本章中「振興会」という。）」は、船舶の製造に関する事業並びに海難防止に関する事業の振興に寄与し、あわせて海事思想の普及及び観光に関する事業並びに体育事業その他の公益の増進を目的とする事業の振興に資することを目的とし、国内に一個を限り設立するものとする。」ということ、日本船舶振興会の目的が書いてあります。この二十二条の二の中に陸上交通というやうなことはどこをどう見ても見つからないのでありまして、いって言うならば、後半の「その他の公益の増進を目的とする事業の振興」こへへ理屈をつけてくつければ、民間車検協会をつくることもあるいはあると思うのですけれども、日本船舶振興会の目的は海と船とがいうことに限定はしていませんけれども、モーターボート競走法第四章の二、日本船舶振興会の目的と違ふのじやないか。こうなつてくると、船舶振興会はずいぶんお金持ちのやうでございますから、どこへでも金を出さうになつてくると思ふのですけれども、この目的の中で一体どの条項を適用してここから補助金をいただくようにしたのか、お答え願いたい。

○野村政府委員 ただいま齊藤先生が御指摘になりました資料は、実は私もこの計画を立てますときに、昨年の夏から秋にかけてでございますが、いろいろの試案をつくりまして計画を立てました段階におきまして、たとえば船舶振興会からなるべく金利のかからない、安い資金コストの金を集めるといふことで考えた段階でございますが、成案としていま御審議をお願いしております予算の中には、一億五千万というものを全部車検特会から政府出資をする、あとは借り入れ金でまかなうということでございます。現在、船舶振興会のお金をもらうということでは、現在の成案にはございませぬので、その点を御理解をいただきたいと思ひますのが第一でございます。

第二の船舶振興会の法律に定められている業務と、そういうことを計画したこととの関係いかんということでございますが、私、船舶振興会を監督しております主務局長でございますので、その辺の確なお答えができればいいかと思いますが、いままで、確かに先生のおっしゃるやうに、造船業とかあるいは造船業関連工業とかその他海事思想の普及とかいうことに船舶振興会の金を役立てる、それが主な目的であることは御指摘のとおりでございます。ただ従来もそういう造船業あるいは造船関連工業あるいは海事思想の普及とかいうことに直接関係なくとも、やや広く一般的に、社会公共の目的に有効な事業というやうなものに船舶振興会から金を出していった例があるわけでございます。そういう意味で、私も、私ももしそういうこともできるならばということではいろいろな試案を検討いたしております途中でございますが、現在、船舶振興会からは全然出資を期待しておりませんで、もっぱら車検特会の出資、それからあとの金は借り入れ金でまかなうということによつておる次第でございます。

○齊藤(正)委員 そんならそれで親切に指導してください。こんな資料を私もどこに渡して、これが修正になりましたとかやめましたとかいうことを一つも言っていない。説明を聞かなかつたのは悪いかわかりませぬけれども、私も自動車局から出した資料をもとにして検討し

たわけですよ。話にならぬ。私どもの不勉強もありますから、途中ではそういうことを検討したということ、やめたということですからわかりましたけれども、私はそんなにめっちゃや聞いているわけではないんで、やや古いけれども、自動車局からいただいたこんななりっぱな書類でやっているんでしてね、まことに不親切だな。

そこで、軽自動車車検に入る前に、今度の軽自動車車検のやり方と現行自動車車検のやり方との間に共通した部分はどこか、いまの自動車車検と全く違うところはどこか。共通した部分が全然ないならない、この部分だけは共通しています、あるいはこの部分は全く違います。特にいま行なわれております車検の中にも、民間車検の部分がございます。それから官営車検もあるわけですが、今度は車検協会なる民間団体が一本でやるというように伺っておりますけれども、もし共通する部分があったらそれはどこなのか、そうでないものはどこなのかお答え願いたい。

○野村政府委員 現在やっておりますいわゆる検査対象車と今後検査をやるとする軽自動車検査の体制の問題でございますが、現在検査のやり方について、大きな方法としては大体同じでございます。と申しますのは、一般の検査対象車につきましては国がみずから検査をするという方法と、それからいわゆる民間の車検工場といわれております指定整備事業が検査をして、そして継続検査につきましては国の検査にかえるという方法をとっておりますが、今度の軽自動車におきましても、いま国が直接やっておりますことを、いわば今度認可法人軽自動車検査協会が検査をするというところで、俗なことで言いますと、それがいわば国の代行の機関としてやるわけでございますが、なおそのほかに、現在普通自動車についてとおりますと同じような民間車検、いわゆる軽の指定整備事業というものを指定をいたしまして、国の代行機関としての検査協会と、それから民間の指定整備と両々相まってやるというその体制は同じでございますか共通といえますか、そういう体制でございます。

制でございます。

それから適用いたしますところの一般的な基準をいたしましては、道路運送車両法の保安基準を適用して検査をするということとは同じでございます。ただその具体的な内容になりますと技術的に違う面が出てまいります、大筋はいま申し上げましたようなことでございます。

○斎藤(正)委員 そうすると簡単に言って、いま車検を受けている普通自動車と共通の部分は官営というべき車検の制度がある。それにかわるのが今度できる団体の車検協会が行なう車検であつて、それから指定された民間車検が、いまの現行制度にもあるわけでありましてけれども、その部分は軽自動車についても同様と認めていく、こういうふうにするにどうも割り切つてよろしいか。

○野村政府委員 たてまえとしてはそのとおりでございます。

○斎藤(正)委員 そこで、私はどうしてもいまの車検制度のあり方、これをもう少し明らかにしなければ、新たに生まれる車検協会による軽自動車の車検については非常に問題が多く含まれているというように考えまして、いざれ同僚議員から各般にわたつて、法文等についてもお尋ねがありましてけれども、私はこの際、現行民間車検について若干の指摘をしながら、この軽自動車の車検法を審議する前段としてのお尋ねをいたしたいというように思うわけでありまして。

そこで、昭和三十七年ですか、民間車検がシステムとして採用されて今日まで来ているというように聞いておるわけでありましてけれども、この民間車検が今日非常に大きな社会的な問題になっているわけでありまして。私は若干の新聞記事を用意をいたしておるわけですが、これはいまいちお答えいただけるかどうかと疑問でございます。まず、もしお答えいただけるならば、ひとつ次回に正確な数字を出していただきたいと思うのですが、東京陸運事務所品川車検場というのがございます、東京都の城南地区の八区の登録車を全部扱っております。昭和四十四年当時は、この

品川車検場管内で四十五万六千五百台の車両があつた。当時その一五％を民間車検でまかない、残り八五％は陸運事務所がやっていたというように四十四年当時の記録ではなつておるわけでありまして。しかし検査員はわずかに十人しかいなくて、大体一日九百台検査をする。十人で九百台ですから一人で九十台、八時間勤務といたしますと、大体どの程度の時間で一台を検査しなければならぬかというところはすぐ出るわけでありまして。これが四十六年度の集計は出ていないかと思ひますけれども、四十五年十二月末で城南八区の登録車は一体何台になつたのか。

(委員長退席、細田委員長代理着席)

そして民間車検と陸運車検のパーセントはどういう割合だろうか。陸運事務所の検査員は何人になつて、一日何台検査をしたであろうか。これはいまだすぐお答えいただけなければ、次回でけつこうです。それから、ぜひひとつ資料として出していただきたいというように思うわけでありまして。

なぜ私がそういうことを伺うかという、実は当時の記事でありますけれども、たいへんなことが書かれていたわけでありまして。というのは、「民間車検」は、陸運局長指定の整備工場で整備検査を受けた場合だ。指定工場では陸運局の講習を受けた自動車検査員が検査、検査員個人の証明書がそのまゝ有効になる。現在、指定工場で行なう車検は全体の一五パーセントだが、将来は指定工場をふやし、大部分を「民間車検」にする方針。車両数はふえていたが、検査官は国の予算でしかられ、増員できないためという。この指定工場は陸運事務所と同規模の設備とスタッフが必要なため費用がかかり、八割が大手ディーラーの資本系列にはいつているという。車の修理はディーラーのサービスマンで、検査は系列の指定工場となる。たとえ欠陥車であつても、サービスマンで指定工場が教えてくれなければ、ユーザーは最後までツンボ伐数で、高い修理代を払わされることになる。こういうことが言われているわけでありまして。私は、昭和四十四年当時の一新聞記事であります。

けれども、民間車検の裏を言ひ得ずばりだと思ふのです。たとえばこういうことが書いてあるのです。スピードメーターを調べる。しかし誤差は八キロまではよい。八キロの誤差まで認めていて、一体スピードメーターの正確さが絶対的に評価されるのかどうか。ボンネットはあけるけれども、それは車体番号を調べるだけであつて、ボンネットをあけて器具機械の点検などではない。下まわりの検査はテストハンマーでたたいて回る程度であつて、音と、しいういうならば色で勘によつて識別するだけだ。下まわりの検査はテストハンマーでたたいただけだ。そうしてこけているのではない、あるいはちよつと鈍い音がするんじゃないかといううなことで熟練工が診断するにすぎない。ブレーキは、ブレーキパイプを引つぱつてみる程度であつて、かけて動かしてみたり、あるいは走っている過程でブレーキをかけて検査なんていうことはまずしないというのであります。これが驚くべきこと、民間車検ではないのです。陸運事務所で行つてはいる車検でもこの程度でございます。とてもじゃないが、十人で九百台の検査はできぬ、こういうことを言っているわけでありまして。局長は一体、車検というのはどういふことを言うのか。車検のそのときにシベルミニマムに達していればそれでいいのか。あるいは御承知のように、自家用車は二年です。営業車は一年です。あと少なくとも三百六十四日あるいは自家用車については二年分どうであつても、車検のその日に最低限の保安基準が整備されていなければいというものが車検なのか。それとも、この状態ならあと二年はだいいようぶです、この状態ならばあと一年はだいいようぶですといううなことで車検というものに目安を置いているのか。そう足して二で割るような基準というのはいらないかと思ひますけれども、事実はそうだとはいふのです。一体、車検というのはどういふことなんでしょうか。車検とは何ぞや。

○野村政府委員 車検は、先生御指摘のように、車を一定期間ごとに検査をすることが中心でございます。

いすが、その車検の趣旨と申しすかねらいと申しますのは、車両の構造、装置その他物理的と申しますか、そういうような設計、仕様、構造、装置という点から車が安全に耐え得るかという点を検査するわけでございますが、もちろんそこには有効期間として一年とか二年とかいう期限を付すわけでございます。これは私も、いろいろの先例等を調べてみますと、その二年間はこれはいじょうぶだというように必ずしも保証するものではない。ただ、もちろんこれには物理的に車が安全にかなうものであるという検査をするわけでございますが、その後のユーザーの整備が正常に行なわれ、そうして正常な運転を行なうならば二年あるいは一年なら一年は安全な車としてこれが有効に使えるであろうというところでございまして、国家としての責任を二年間担保する、あるいは一年間担保するものではない、かように理解をいたしておる次第でございます。

○斉藤(正)委員 車の安全はユーザーにとっても非常に大事なことでございまして、他の一般公衆に對しましても保安基準の保全ということには必要でございますから、ユーザー自身がまず保安基準を常時上回った整備をしておるということは当然必要であります。逆にいま局長の答弁を伺えば、車検の日には最低基準で通つてもあと一年間なり二年間はユーザーの責任だ、こういうふうにとれないことではないのです。もちろんユーザーには、車を持つてゐる者として、車を運転する者として当然の責任が一〇〇%ありますけれども、車検のときに、やはりさつき言つたように検査を十人で一日に九百台やるということになりますれば、これは容易なことではない、たいへんな量になるわけです。その辺の確固たる車検の意義というふうなものを明らかにしておらなければ、私は車検の意味というものは半減するだらうというふうに思ふわけですが、その辺はどうなんですか。

○野村政府委員 先ほど私がお答えしましたのに、検査が終わればあとはユーザーの責任だということ

うにとれるではないかという御指摘でございますが、私どもの申し上げたいことは、これを全面的にももちろんユーザーの責任にするべきものだと考へておりません。ただ、ユーザーは、道路運送車両法におきましても、その自分の使用する車を定期的に点検整備をする義務というものがございまして。そういう意味で、先ほど申し上げましたような正常な整備点検をし、それから正常な運転をするならば、一年あるいは二年間それが安全に使えるであらうというところでございまして、もちろん検査をしたときの瞬時の責任ではございませんで、あとこれは国としても持続するものとしての検査をするべきもの、かように考へております。

○斉藤(正)委員 もう一つここに例がございましてから申し上げますが、青森市で自動車販売店を経営している地野博さんが十八日に中古車を販売するため陸運局の指定工場に車検を頼んだところ、一二時間で検査が終わわり、青森陸運事務所が発行する車検証をもらつてきたのにびっくり。整備業者が持つて来た車を調べてみたら全く整備された跡がなく、ボルトの点検跡はほとんど洗車さされていなくなつた。中古車をお客さんがついたので売らなければならぬ。そこで民間車検へ持つていった。ところが、一時間か二時間で検査が終わつて、青森陸運事務所発行の車検証がついてきたのでびっくりした。よくよく見たら全く整備されたあとなどはなくて、ボルトの点検あと——御承知のように、車検が終わつたボルトには全部エナメルによつて線が引いてございまして、締め直したというしるしがついておりますが、そんなものは全然ない。持つていったままであつて、洗車もされてない。どろのついたままでも返つてきた。こういうことが出てゐるわけでありまして、これをさらにもう少し追及した記事を見ても、と、「話を聞いてびっくりした。その指定工場の検査員を呼んで聞いたところによると中古車といつても、そんなに手のかかる車ではなく、部品の取り替えなどは一カ所もなかった。お客に渡す時間が迫つていたので洗車をしなかったが、車の検査

は確実に行なつた」青森陸運事務所もびっくりしたものですから、整備屋を呼んで聞いてみた。そうしたら、いま言つたように答へたのである。「検査員の提出した指定整備記録簿、分解整備記録簿には、十三日から十七日の間に整備、点検をしたことになっているが、地野さんは十八日の午前九時半に車を持つて行き、同午後一時半ごろには車検を通つて来たというので両者の言い分に違いがある。十三日に入つた車を十七日までの間に整備点検をした、こういつてゐるのですが、車を持つていった人は十八日の午前九時半ごろに持つていつて、持つてきたのは午後一時半ごろだ、こういう食い違いがある。これには後日談がございまして、詳細な調査の結果は、まさに業者の言つたことが間違ひであつて、車を整備に持つていった人の言うことが正しかつたわけでありまして。これは一体どういふことなのか。もちろん、先ほどの品川車検場の例といい、この青森の民間業者の例といい、私は氷山の一角であつて、全国的にこういう趨勢があるんじゃないかというふうに思ふわけですが、これも、これが民間車検の実態であるとするならば、私はゆゆしいことだ、こういうふうに思ふのです。したがつて、帳簿、証票書類等完備してゐる民間車検工場等はきつて少ないのであつて、どうもおおきな検査で民間車検が過ごされてゐるんじゃないかというふうに思ふのですが、局長は、今日行なわれている現行制度の中での民間車検が完備きだとお考えですか。いかがです。

○野村政府委員 ただいま先生が実例をあげて御指摘になりましたが、私も、そのお話を伺ひまして、まことにその話のような事態は、何と申しますか、遺憾と申しますか、きつめて残念なことだと思ひます。

現在の民間車検について完備きかというお尋ねでございまして、私も、まあいろいろと実情を調査し、監査をし、また各方面からの御指摘、あるいは苦情処理というふうなケースによつて知り得たところから申しまして、これは、はなはだ残念なことでございますけれども、率直に申し上げ

まして、改善すべき点が相当あるということを率直に認めておるわけでございまして、これは今後できるだけ早く改善をして、もっと適正な、厳正な検査をし得るような体制をとらなければならぬと考へておるような次第でございます。

○斉藤(正)委員 さきの橋本大臣も茨城県で、丹羽さんも茨城県でありますけれども、民間車検については、茨城県はたいへん不著名な県になつておるわけでありまして。私は、何も大臣の地元のあらを掘ろうと思つて言うわけではないのですけれども、たまたま行政管理庁が茨城行監を使つて、昨年茨城県内における車検行政を監察したわけでありまして。これはまたどういふことで茨城をねらつたのか私にはよくわからぬのですが、橋本大臣が出てゐるからやつちまへというふうなこと、それにしても行管勇気があると思ふし、続いてまたどういふわけだか、丹羽さんが茨城県出で大臣になつてゐるのだけれども、これは、まあたまたま茨城県がやられたのでこゝろになつたのだ、よその県をやれば同じような結果になつたと思ふのです。

これは、大臣すでに御承知だと思ひますので、後ほど数点にわたつて伺ひますけれども、「茨城行政監察局は茨城県下に整備不良が原因とみられる交通事故が頻発したため四月中旬から水戸市内の民間車検場」二十カ所の立入り調査をした結果、故障車をパスさせるなど全部の事業所が違反してゐた。また監督、指導を怠つた茨城県陸運事務所は十五日「六月十五日までに改善を回答するよう」きびしく勧告した。これは昨年の五月十三日の新聞でございまして、「行政監察局は四月十五日から一カ月間、とりあえず水戸市内の業者二十カ所を陸運事務所員の立会いで調査した。この結果——」聞いてください。①無資格の整備工場に大量に車両整備を下請けに出し、自社で分解整備したように書類を整えて車検に合格させていた②国家試験をパスした整備士がやめてから一年半にもなるのに無資格者だけでそのまま営業を続

けていた③勤務していない整備士の名前を借りて無資格者だけで営業していた④法律で備えねばならない非常用信号灯がない車には、検査のときだけ貸していたなどの不正がわかった。このほかスピードメーターが故障している整備不良車をそのままパスさせたり、他の事業所のアルバイト従業員に車体整備のカルテといわれる分解整備記録簿を譲渡したうえ名義貸しまでして車検をパスさせていた。分解整備記録簿は千五百円から二千円の相場で売買され、車検のチェックポイントだけをコピーする車検屋までいて分解整備検査を省略してパスさせているなど、調査した全事業所から違反が発見された。

まあ、水戸っぽというのは骨っぽいことで有名だということをお聞きしておいたのですけれども、どうもこれは骨っぽさとちよつと違うようでございますね。水戸市内の業者二十カ所のうち、一カ所も完全なものはない。いま申し上げましたような形で、みんな何かしら不適合であつたというのであります。

これは民間側の不正でありませうけれども、一方、検査機関の陸運事務所は、分解整備記録簿の記載内容をほとんどチェックしてないため、整備不良車に合格証を発行していた。しかも同事務所は自動車整備振興協会が提出する認証事業所名簿をそのまま関東東運局に送り、四十三年以来一度も県下の車検場の現地調査をせず全事業所を認証事業所として認めていた。要するに、書類が出てくればそのままストレートに局へ送って認証事業所に承認していた。陸運事務所でもためたということで行管はしかつてゐるわけでありませう。

たまたま昨年の四月、こういう行管の調査があつて事が明るみに出たわけでありませうけれども、局長、一体、こういう事実をただ残念に思つております、遺憾に思つております、指導を十分やりましたでは済まぬと思うのです。当然このことは局長のところへも行つてゐると思うのですけれども、あなたも衝撃を受けましたか。やりやがったなと思つたんですか。どうなんですか、一

体。これはあとでその報告の文章も若干読み上げますけれども、お役所同士のやりとりとしてはぜひぶん激しいことを言われているのです。率直にどういう感じを受けましたか。

○野村政府委員 先生御指摘のような、茨城行政監察局長から茨城県陸運事務所長に対して昨年の五月でか報告書と申しますか、そういう監察結果についての報告があつたということは、当時私もすぐ東運局を通じて聞きました。正直に申し上げますと、全く信じられないといひますか、そういうような私も考えていなかったような実情といふことで全くびっくりしたわけでございます。しかしそういう報告でございますので、その後いろいろと資料を取り寄せて調査をいたしましたところ、大筋の話におきまして、いま先生御指摘になつたようなことが事実の真相だといふことがわかりまして、これはもうたいへんなことだといふことで、東運局に対してすぐ特別監査をするようにといふこと、これは陸運事務所に対してと、それから当該民間事業者を含む事業者に対して特別監査をするように指示をいたしました。そして私のほうから、これと同じようなことが全国であつてはならないといふことから、全国の陸運局長に通達を發し、東京の場合には東京から整備部長が現地に乗り込んで現地の調査をしたといふこととございまして、正直に申しますと、その報告を受けたときには私は全く信ぜべからざるほどびっくりしたわけでございます。

○斎藤(正)委員 試みにその一部を読んでみますと、「自動車車検について」「自動車の整備不良部分等の発見が必ずしも的確でなく、不良車を合格させている例が見られる」「定期点検整備記録簿(分解整備記録簿)等の記載内容をほとんどチェックしていない」「不適切(ずさん)な車検が行なわれているので、今後は車検を厳正に実施するとともに、定期点検整備記録簿等車検申請書類についても十分審査を行なう必要がある。」「こういうことがばがば使われておまして、行監から「不適切(ずさん)」というようない「ずさん」といふようなことは、

鬼よりこわい行監か何か知らぬが、これは役所同士はめつたに使われないことばだと私は思うのです。「不適切」と書いてカッコして「ずさん」と書いてある。役所といふのはずいぶん能率のあがらないところだといわれておりますけれども、しかし事務書類に關しましてはびしつとしてゐるというのが役所の特徴です。そのかわりにわれわれがお願いに行つても書類で出してください、いついつ付で出していますかといふことを盛んに言つて、書類だけはわりあいしつかりしてゐるのが役所だと私は思うのですが、そういうことを総括してずさんだなんて行監からいわれるような役所といふのは、これはよっぽどずさんだね。

先ほど衝撃だつたといふ局長の答弁がございましたからなにごとでございますが、私は行監がすべての法律なり制度も知悉してこういう報告を出したのかどうか、ちよつと疑問に思ふのです。たとえば定期点検整備記録簿などといふものは、これは陸運事務所が何と申したつてあるいは車検屋が何と申したつて、定期点検なんといふのはユーザーがそのつもりにならなければならぬものなす。ユーザーが定期点検を受ける気持ちがないのを、拘束力をもつて持つてこいとか、持つてこなければ持ちに行つても定期点検をやるといふ制度になつてゐないはずですよ。しかし、定期点検記録簿といふものがあるものだから、新車を買つたならば何キロで点検といふようなことを定期的なやれといふことがあるにしても、ユーザーがそのつもりになつてくれなければやうやうがないと思ふのだ。それをこういう報告を受けて御無理ごもつともです、恐縮しましただけでは、これもちよつとおかしいとも思ふし、こゝろは行政指導で一体どうやっていくのかといふことで、ユーザーなりディーラーのほうで理解と協力がなければできないことだと私は思ふのです。一体こんなことを言われて反駁する余地はないのですか。やっぱ御無理ごもつともですか。どうです。

○野村政府委員 先生御指摘のように、定期点検記録簿といふものは、ユーザーが自分で一定の期間ごとに点検をするものでございませうし、これに対していわゆる整備事業者は分解整備記録簿といふものを持つて、いわばそれを突合してその整備の状態を把握するといふこととございませう。したがうして、この表現は別といたしまして、定期点検整備記録簿の趣旨は先生がおっしゃる通りでございますので、これは私もことばのやりとりではございませうが、その後の監査あるいは業務連絡の機会に、行監の当局については定期点検記録簿の趣旨、それからその履行のあり方、ユーザーのこれに対する義務といひますか、そういうものについては十分説明をして、現在では茨城の行監もその点を理解いたしておると思つております。

期間ごとに点検をするものでございませうし、これに対していわゆる整備事業者は分解整備記録簿といふものを持つて、いわばそれを突合してその整備の状態を把握するといふこととございませう。したがうして、この表現は別といたしまして、定期点検整備記録簿の趣旨は先生がおっしゃる通りでございますので、これは私もことばのやりとりではございませうが、その後の監査あるいは業務連絡の機会に、行監の当局については定期点検記録簿の趣旨、それからその履行のあり方、ユーザーのこれに対する義務といひますか、そういうものについては十分説明をして、現在では茨城の行監もその点を理解いたしておると思つております。

○斎藤(正)委員 まさにそうであらうと思ふのです。したがうして、この点はやはり運輸省として、相手が行監であらうが何であらうが言ふことは言わなければいかぬと思ふのです。しからればなしで御無理ごもつともではいかぬと思ふけれども、しかしそれはそれなりに、やはり整備行政についての周知徹底と指導は当然自動車局としてやらなければならぬことだと思ふ。事実、続いて「認証事務について」「自動車分解整備事業の認証に際し、陸運事務所は現地調査等を行なつておらず、不十分」こういうことをいわれている。今後認証事務処理にあたつて一体どうしようとしてゐるのか。これも自動車の分解整備事業の認証は、何も現地調査をやつて現認しなければ認可をしないといふことになつてゐないです。届出制だ。

(細田委員長代理退席、委員長着席)
しかしこういうことをいわれているのです。そしてまた「事業者が虚偽の申請を行なつて認証を受けた例」があるなんていわれているし、「陸運事務所の処理は不適切」といふようにもいわれているわけ。もちろん虚偽の申請などに対しては処分をしたと思ふのですけれども、これも一体どういふように解釈したらいいのか。そしてまた虚偽の申請を行なつたようなものはどういふこ

とをしたのか、お答えを願いたい。

○野村政府委員 先生おっしゃる通りに、いわゆる一般の分解整備事業の開始は認証でございまして、これはもちろん免許とか認可とかいうことではございません。そして現在の法のたてまえも、認証の審査というものは現地調査をしないで書類で審査をする。そして書類が整ってあれば認証を受け付けるということになっているわけですが、現在の方針といたしましては、新規開業のその分解整備事業者に対しては、認証後一年以内に現地調査をして、そしてその時点において認証条件にかなってあるかどうかということをチェックをするということで、極力今後の実情の把握につとめております。

それから先生の御指摘のように、確かにこの行監の勧告全体を読んでみますと、いわゆる一般の認証工場と指定整備事業とがやや混淆されておいて、認証工場はいわゆる俗なことで言いますと、普通の修理屋さんでございまして、そこで検査をやっておるわけではございませんが、そういう点についてやや誤解といたしますが、理解の足らざるところが、当時行監側にあつたのではないかと申します。この点もその後の業務連絡等により、私は現在では正當にその点を認識しておられると思ひます。

もちろん私も、行監の指摘は指摘として、当初私が申し上げましたような非常なショックでございましたので、謙虚に受けとめて、私どもの反省の材料としなければなりません。間違つてゐるところについては、やはりこれは認識を改めてもらふということもやらなければならぬということをやっております。

それから、行監の指摘された認証工場につきましては、事業の停止を三業者、保安命令を七業者、陸運局長警告を十一業者、それから陸運事務所長警告を十九業者に出しております。それぞれそういう処分及び警告をやっておりますわけでございます。

○斎藤(正)委員 時間がありませんので、まとめ

て伺いますけれども、局長のお答えのとおり、この行監の勧告なり指導のあり方というのは、私もやや合点がいかない点があつたわけでありまして、そういう点については、行監自体ももう少し勉強してもらわなければならぬ。残念ながら、きょうは行監を呼ぶのを忘れてしまいましたけれども、機会を得て、行監にも立ち会つていただいで、ひとつやりとりしてみたいというように、私、思っているわけです。

「自動車分解整備事業者の営業実態の把握について」ということで、「陸運事務所管内の業者の営業の実態を全く把握しておらず、このため重大な違反行為を犯している事業場があるにもかかわらず、結果としてこれを看過している実情にある。」これも最大限ですよ。「全く把握しておらず」といふことなのでは、全部把握していないといふことなのでは。何にも把握していないといふことです。これらも陸運側に見れば、冗談じゃない、それは一から十までというわけにはいきませんけれども、大部分は把握しておりますと言ひたいところだと思ふ。しかし「全く把握しておらず」といふようにいっております。したがって、陸運事務所は、できる限り所内職員の機動配置を行ない、すみやかな業者の実態調査、違反事実に対する法定罰則の適用を措置せよ。こういうことを使っておりますが、「所内職員の機動配置」というので、これは「機動配置」といふことばを、陸運事務所の職員なんというのには、機動配置といふことばを使われるなら、片一方の行監は、もつと人間をふやしてくれればよい。いたずらに車はふえ、車検台数もふえているのに、片一方では人間を切れ切れといつておいて、そうして「機動配置」せよなんといふのは、私はちよつと文句があるところでありましても、こういうことばも使われている。

それからさらに、「一斉検査を行なつたあとでも、計画的立ち入り調査を通年的に実施し、実態

把握と指導監督を要求している。」「計画的立ち入り調査を通年的に実施」せよ、こういうのです。年がら年じゅう計画的に立ち入り調査をやれ、こういうわけ。それだけ人間があるのかどうか。人間を十分よこしてくれば、私はいいと思うのです。ここらは局長としても、ありがたく拝聴していますというだけではなくて、食つてかかるべきところは食つてかかるべきだと思ふのです。どのようにお考えですか。

○斎藤(正)委員 私ども行政当局として、関係行政監察局から指摘されました場合に、定員が足りません、あるいはないからなかなかできませんといふことは、実は言うべきことではないかもわからないと思ひます。しかし、この実態は、特にここで指摘されておりますことの中で、全国に六万あります認証工場に対して、現在の検査関係の陸運事務所の職員で十分な指導監督ができるというところは、これはきわめて困難というより、先生御指摘のように、なかなかできないというのが偽らざる実情であらうと私は思ひます。

そこで、私どもの方針としては、先ほども申し上げましたように、その一般の認証工場もさることながら、民間の車検をやっております指定整備事業についての監督をまず強化していく。これは民間で検査をしているわけでございますから、そこを中心にして監督の体制を強めていく。そのためには、それなりの監督要員が要るわけでありま。

それから、やはり一般認証工場に対しまして、少しでも現在の監督体制を強めていくということも必要でございますので、これは毎年かなりの増員の要求をやっております。これは毎年かなりの増員がなかなかにできておりません。しかし、私どもとしては、自動車の激増、それから先生が先ほど御説明になりました品川の例で見られるように、検査業務は非常に単純なルーチンワークの繰り返しである、そういう作業環境という点から考えましても、これは今後さらに監督体制を強化し

ていかなければならぬというように率直に考えておりますので、指摘されました私どもの行政の非は非として率直に認めますが、なお今後の仕事について、そういう非の点を改善していくためにもさらに体制を強化しなければならぬということ、この点は私ども十分に配意して、要員の獲得、予算の増額等につきましても、私としてもできるだけの努力をしたい、かように考えておりますのでございませう。

○斎藤(正)委員 まだいろいろいわれておるので、すけれども、たとえば指導監督については「陸運事務所は『検査主任者に対する定期研修』以外の指導はほとんどやらない。積極的な指導監督の必要がある。指定自動車整備事業場における車検状況の監督については、従来陸運事務所は、指定業者が行なつた車検については書類審査のみで、現物については全く検査していない。それから検査主任者の定期研修についても言及をされ、

「一年一回の定期研修に例年出席しない事業所の放置」といふことで、一年一回の定期研修に毎年出席しないやつがあるといふのです。しかもそれを放置しておいて、何にも督促もしない。これは堪へない。あるいは業界の育成強化について、違法行為の背景としていろいろ書かれておるし、勧告めいたこともいろいろ書かれておる。企業合同等による企業合理化を進めよ。」「協業化、共同検査施設の実態はどうか。」「企業合同等をやつて企業の合理化を進めよ」といふのは、行監に勧告を受ける筋合いのものじゃないかと思ふ。運輸省の方針は、企業合同なんといふことをいつてないので、すよ。協業化はたいへん指導もいたしたい。協業化による便法もつくつていただいておりますけれども、そう簡単にこの業種は企業合同なんてできるものじゃないかと思ふのです。だから、率直に受けるものは受けて、ずいぶんのおしかりですから、改善をする必要はあると思ひますけれども、この辺は一体どうお考えですか。

○野村政府委員 ただいま先生の御指摘になりましたことの中で、再三の研修に応じないような企

業に対して——そういうものが事実あったよう
ございますが、こういうのはもう説得等によりま
して、研修すべきときには研修を受けるという指
導をいたしてまいっておるわけでございます。

それから、その次に御指摘になりました「陸運
事務所では、指定自動車整備事業者が行なってい
る車検については書類審査のみで、現物(自動車)
については全く検査を行なっていないので、」とい
うのは、これは明らかに間違いでございます。向
こうの認識不足でございまして、私どもはこの点
をはっきり指摘しております。これは指定整備事
業者が検査をして保安基準適合証を持つてきたな
らば、現物検査を要しないで陸運事務所が検査合
格証を渡すということに法律上のたてまえはなっ
ております。この点については向こうの誤りを指
摘しております。

それから企業の育成指導につきましては、これ
も私ども、先生の御指摘のとおり、中小企業の多
うございまして自動車分解整備事業について協業
化、共同化を進める。さらに、現在、構造改善事
業にのっとり、これの企業基盤の強化をはかろ
うとしておることは御指摘のとおりでございま
すが、これも茨城の行政監察局が陸運事務所長
——実は、そういうことは陸運局が整備して、本局の
ほうでいろいろ協業化、共同化というのをにおも
指導しておるわけでございます。現場の陸運事務
所というのはあくまでも現場機関でございまし
て、そういう監督行政的な要素をあまり持ったと
ころではございませんので、私ども、これは向こ
うの意見として聞いてはおりますが、先生のおっ
しやるように、私どもは私どもなりに協業化、協
同組合化あるいは構造改善という方針をもって進
んでおりますので、その既定の方針でやっていき
たい、さように考えます。

○斎藤(正)委員 最後に、茨城の例を出してま
とに恐縮でありましたけれども、その後、行監は
宮城、山形、東京、埼玉、大阪、福岡、鹿児島、
この各府県にわたりまして茨城で行なったとほぼ
同様の監察をやっておるわけであります。この結

果は四月末日までにはまともなものであるであ
ります。おそらく茨城陸運事務所に出したような要請
が出されるものと私は思っております。二、三、
行政監察局の指摘の間違った点もありまして、私
は行監一体何をやっているのだと言いたい点もあ
りますけれども、しかし、大筋としては民間の車
検がいかにずさんなものであるか、それこそずさ
んなものであるということを指摘して余りあると
思うわけであります。こういう現行車検制度が不
十分な中で軽自動車のこれこそ一〇〇%民間車検
に入らうとする本法の審議にあたりまして、よほ
ど腹を据えて、予算の面も人間の面も確保してい
かなければ、この誤りを再び繰り返すというよう
に私は思わざるを得ない。大臣の決意のほどを伺
いたい。

○丹羽国務大臣 ただいま斎藤先生から御理解の
ある御直言をいただいた次第であります。まこと
に私もその点で非常に深く反省しなければなら
ぬ、こういうふうに通じておる次第でございま
す。

実は昨年の暮れでございましたが、たしか交通
安全会議で民間のいろいろな人の御意見を承った
次第でございまして、そのときに最近の事故は中
古車の欠陥も相当に多いということでもございま
して、そういったような整備の点についても特に力
を入れてもらいたいという要望がございました。整
備工場あるいは整備士の資格並びにその励行、
また陸運事務所のそれらの業務に対する徹底した
監督ということにつきましては、直ちに自動車局
長にそのことを申しまして、十分に指導するよう
に、しかもそういった整備工場の全国における配
置場所が適切であるかどうかということも十分調
べるようにということをお願いした次第でございま
す。

その当時、実は私申しわけなかった次第でござ
いまして、私の地元の県のそういった事情を知っ
ておりませんで、最近先生の御質問があると承っ
て驚いた次第でございまして、自動車局長のほうで

もそれぞれ処分をするものは処分し十分な注意を
しておるところでございます。また行監の方面に
おきましても、やはりしろうとの監察の点もあつ
たようでございますが、しかし根本は何と申しま
しても交通の安全、ことに自動車事故の激減をは
かることが、いまの最も緊急の必要事でございま
して、それがためには安全車を常に整備しておく
ことが自動車運行安全の第一でございまして、そ
の点につきましては、いまの御指摘を十分に体し
まして、十分部下を奮励いたしましてそれらの点
で指導を強化してまいりたい、こういうつもりで
ございまして御了解を願います。

在ももちろん二輪車の中でもいろいろな形態があ
るわけでございまして、現在二輪車の中に軽より
も大きいいわゆる大型のオートバイというもの
がございまして、これは現在も普通自動車でござい
まして、大きな、排気量、そういうことによつて基
準を分けておるわけでございまして。ただいま私、
的確に当時の数字は存じておりませんが、おそら
く、今日のところではいよいよ軽の小型の二輪
車、つまり軽の二輪車よりも大きな、俗にい
ます「白バイ」とかあいう大型のオートバイ、そ
ういふものがその当時の二輪車の中から残つて、そ
うして現在の軽の二輪車になるような、いわゆるス
クーター、そういうようなものがはざされた、こ
ういふふうに通じておるわけであります。

○河村委員 この法律の一番最初制定されたのが
昭和二十六年の六月になっております。その際
は軽自動車もこの検査対象に含まれておったはず
であるが、その翌年の昭和二十七年の四月の第一
次改正で、今回対象範囲に入れた軽自動車を対象
からははずしているわけですね。そのはずしたとき
の理由はどういふわけですか。

○河村委員 ほんとうに当時は軽四輪というの
はなかったのですか、それは間違いではないですか。

○野村政府委員 当時の軽自動車というのは、ほ
とんどが二輪車だけであつたというのが主なる理
由と了解いたしております。

○河村委員 法律改正の経緯から見ると、一年く
らいで入つたものを除いておるから、非常に疑問
を持つたわけですが、それじゃ今度検査対
象に入れた理由はどういふ理由ですか。

○河村委員 いや、それだけの理由なら、なぜ最
初の昭和二十六年の法律のときに軽自動車を入
れたのですか。最初入つたんでしょ。最初入つて
おつたのが二十七年に抜けたのでしょ。最初に
なぜ入れて一年たつてそれを抜いたのですか。

○河村委員 法律改正の経緯から見ると、一年く
らいで入つたものを除いておるから、非常に疑問
を持つたわけですが、それじゃ今度検査対
象に入れた理由はどういふ理由ですか。

○野村政府委員 沿革的に、道路運送車両法がま
だ分離独立して単行法になります前からそういう
ことになっておつて、当初は軽自動車が入つた。
その後、いま申し上げましたように、実態は軽の
二輪車が大部分であつたということから、一年
たつてははずしたという沿革だと理解いたしてお
ります。

○河村委員 二輪車というのとは形式ですね。
二輪車ならばなぜ除いたのですか。

○野村政府委員 二輪車と申し上げましたが、現
在ももちろん二輪車の中でもいろいろな形態があ
るわけでございまして、現在二輪車の中に軽より
も大きいいわゆる大型のオートバイというもの
がございまして、これは現在も普通自動車でござい
まして、大きな、排気量、そういうことによつて基
準を分けておるわけでございまして。ただいま私、
的確に当時の数字は存じておりませんが、おそら
く、今日のところではいよいよ軽の小型の二輪
車、つまり軽の二輪車よりも大きな、俗にい
ます「白バイ」とかあいう大型のオートバイ、そ
ういふものがその当時の二輪車の中から残つて、そ
うして現在の軽の二輪車になるような、いわゆるス
クーター、そういうようなものがはざされた、こ
ういふふうに通じておるわけであります。

○河村委員 二輪車というのとは形式ですね。
二輪車ならばなぜ除いたのですか。

○野村政府委員 二輪車と申し上げましたが、現
在ももちろん二輪車の中でもいろいろな形態があ
るわけでございまして、現在二輪車の中に軽より
も大きいいわゆる大型のオートバイというもの
がございまして、これは現在も普通自動車でござい
まして、大きな、排気量、そういうことによつて基
準を分けておるわけでございまして。ただいま私、
的確に当時の数字は存じておりませんが、おそら
く、今日のところではいよいよ軽の小型の二輪
車、つまり軽の二輪車よりも大きな、俗にい
ます「白バイ」とかあいう大型のオートバイ、そ
ういふものがその当時の二輪車の中から残つて、そ
うして現在の軽の二輪車になるような、いわゆるス
クーター、そういうようなものがはざされた、こ
ういふふうに通じておるわけであります。

○河村委員 二輪車というのとは形式ですね。
二輪車ならばなぜ除いたのですか。

から対象にする、そういうことなんでしょう。そうじゃないですか。

○野村政府委員 考え方としては先生のおっしゃるような考え方で、その線を引いたのは排気量で引いたわけでございます。考え方としては先生のおっしゃるような考え方でございませう。

○河村委員 それならば、国会で云々ということに別にして、最近の事故の傾向値、閣下委員のこの前の要求で運輸省からいただいた資料がありまされども、これで見ますと、これは四十三年からしか書いてありませんが、三年間に事故が半減しておりますね。そういう傾向の中で、何でもやればいいかという、そうではなくて、ずいぶん複雑で、こういうものはマイナスもあるのですよ。さつき斎藤委員も、いやに早くやるというようなことを言っていました、なぜやらなければならぬような必然性があるのか、それを伺いたい。

○野村政府委員 確かに御指摘のように、事故件数そのものは下がってきておるわけでございませう。しかし、今回検査の対象にするのは、もちろん安全上の問題が一つの大きな柱でございませう。それと同じように、やはり公害防止という見地からの検査対象にするという理由があるわけでございませう。したがって、現在ももちろん軽自動車について一部排気ガス等の規制をやっておるわけでございませうが、安全の見地とそれから公害防止の見地、両方あわせてこれをやりたいということから考えたわけでございませう。

○河村委員 公害というまいことばを使いましたが、しかし公害というのはあくまでも従って、その証拠にこの法案にも公害ということばは使っていない。例の公害国会のときに、道路交通法なんかはわざわざ、公害ということがなくても済むのに、公害ということばを入れている。そのとき改正をして入れた。これには入れてないのですよ。ちよつと困ったから公害ということばを言ったのであろうと思うのです。それは公害ということばもあるでしょう。だけれども、公害というのはむしろ

る基本的な構造上の問題であって、車検でもってどうだというウエートはきわめて少ないのだ。やはり本質的には安全でしょう。だから、どう考えても、これだけ複雑なものをあわせてやらなければならぬ理由がどこにあるのか、よくにはわからない。そうじゃないですか。大臣、いかがですか。

○丹羽国務大臣 先ほども私お答えいたしましたように、やはり交通安全の確保ということがいまま一番の大きな運輸行政における至上命令でございませう。しかし、それがためには自動車の整備の安全を確保する、整備を完全にするということをするだけ徹底したいということが大事である。そのゆえに急いだということが主要な目的でございませう。

○河村委員 ですから、四十三年からの車両そのものによる一般的な事故は別として、検査から来た事故は、三年間に半分減って半分になっているわけですよ。その減った理由は、それではどういう理由で減ったと思ひますか。車両故障がなぜ減ったか。

○野村政府委員 いま申し上げました一万台当たりの件数は車両故障でございませう。車両故障の事故件数が減ったというところは、車両の構造、装置、そういう物理的な面の改善が相当行なわれてきた。いわばそういう自動車の製造技術が安全面においても進歩した、そういうことだろうと思ひます。

○河村委員 この一万台当たりのものを見ますと、その間に一般の、従来検査の対象になっていた車もやはり同じように減っていますね。減り方はちよつと同じくらいだ。そうしてみると、別段車両検査してもやらなくても、事故の減り方は同じだ、趨勢は、であるならば、その無理にこんな繁雑なことをやらぬで、メーカーをもうせよと監督し、定期点検整備でもきちんとやらせよということをして励行していけば、こんなめんどくさいことをやらぬでもいいのじゃないか、そのほうがむしろ常識じゃないかと思ひますが、いかがですか。

○野村政府委員 件数でございませうが、先ほど先生も御指摘になりましたように、確かに普通車も減っておりますし、検査対象車も減っておりますし、軽も減っておりますが、すなわち今回検査の対象に考へておりません二輪の軽自動車のほうは、一万台について車両故障事故が〇・一六件、特殊自動車は〇・一二件、それから原付自転車は〇・〇九件ということでございまして、やはりこれと競争関係にあるという語弊があるかもしれませうが、比較的軽の三輪に次ぐようなものと比べてみますと、やはり事故件数は高いということから、これはいまのうちに検査をして車両事故を防止するということが、現在の社会問題である安全問題から見ても有効であるということでございます。

○河村委員 それはあまり理由にならない。さつきは、検査対象からはずした法改正は、大多数が二輪車だったからやめたというので、二輪車というものは本来それほど危険性はない、だからやらない、こういうことでしょうか。何もそれと比較することはないのだ。軽自動車そのもので三年間で事故が半分減るといふのは相当なものでしょう。一万台当たり一・二六から〇・七三だ。こんなに減ってくるなら、何もこんなめんどくさいことをやめて、やはり庶民は一応迷惑だ。いいほうの面もあるかもしれないが、たいへん迷惑でもある。国の行政行為なんというものは、なるべく少なくて済めば少ないほうがいいのですよ。だから、やめたいかがですか、大臣。

○丹羽国務大臣 確かに一面の御議論でございませうけれども、軽自動車は車体数もほとんどふえてきております。したがって、総体の事故率は減ってまいりましたけれども、今日の自動車事故によるところの一般民衆の損傷率というものは必ずしも減っていない。こういうような実情でございませうので、できますれば、万全を期するためにやはりこれらの制度は必要であると考へます。

○河村委員 あまり答弁にならない答弁です。ちよつと減っていく傾向が今後も続くのなら、

やる必要もない。これがどこでおかしくなつていく、またふえていくという趨勢であれば、これまたそれだけの値打ちがあるけれども、これは国会でやれやれといったという経緯があるかもしれないが、私が言うのはほんとうはおかしいかもしれないけれども、やはり、やれということばはやるだけの傾向があればやらなければならぬということであつて、逆の現象があれば、それでも無理して国費を使つてやることはないのです。だから、私はおかしいと思ひます。しかし押し問答してもしょうがないから一応先に行きますが、それならば、やるときめてなぜ軽自動車検査協会というものをつくつてそこでやらせなければならぬか。その理由、いかに。

○野村政府委員 軽自動車の車検をやります場合に、先生御指摘のように、もちろん国がみずから検査場を持ち検査官を養成してそして検査をするということが一つのオーソドックスな方法であろうと思ひます。しかしながら、軽自動車の分布の状況、それから軽自動車の構造、装置、そういうようなことを考へてみますと、国の厳重な監督のもとに国以外の機関が国の方針に基づいて検査を実施するというにすれば、結果的に国がみずから検査をするのと同じ目的を達することができるとあらう。かたがた国全体といたしましては、現在御承知のように行政機構の簡素化というようなこともありまして、国の厳重な監督のもとにやれば、軽自動車の構造、装置、設計、仕様というようなものが比較的簡易と申しますか、画一的なものであり、普通の自動車に比べてやや簡易である、そういうことから所期の目的を達することができるとあらうというように考へまして、こういう制度をつくつたわけでございませう。

○河村委員 運輸大臣、行政機構の簡素化というのは何のためにやらなければならぬのですか。行政簡素化の目的です。目的は何ですか。

○丹羽国務大臣 公権力による機構をあまり拡大するということは、やはり民主主義社会では避けられるだけは避けたほうがいい。民間の事業に委託

をいたしまして、そしてそれである程度の目的を達する、そういうことができればそのほうがいいんじゃないか。それからまた一面におきまして、無制限ということとやございませぬが、社会的欲求が非常に多い次第でございまして、それがために、もちろんこれは福祉行政と申しますかサービス行政の一環でございまして、相当ふえることはやむを得ませんが、しかしできるだけこれを、大所高所から見ますと、縮小ということをやっておきましても、やはり漸次ふえるというような結果になる次第でございまして、行政の簡素化ということはいつでも叫ばれておる、こう思っておる次第でございまして。

○河村委員 公権力の行使はなるべく少ないほうがいい。そのとおりだけれども、検査協会なるものをつくってやっても、その限りにおいては、やはり公権力の行使でしょう。それは変わりありませんね。そうすると、残る理由は、要するに税金のむだづかいにはなるべく少なくしようということぐらいいかならうと思ひますね。そうしますと、今度の場合、自動車検査登録特別会計から出資をする。あとは手数料で、自前で独算でやるわけでしょう。そうすると、国でやる場合と——やらなければならぬと仮定して国でやる場合と、自動車検査協会ですと、国民負担というのは同じじゃないのですか、いかがですか。

○野村政府委員 国民の負担をどう見るかということでございますが、たゞまゑとしては、たとえ収入の源泉に考へておられます先生御指摘の検査手数料、これは現在の普通自動車とのバランスを考へながらやるわけでございますから、国がやる場合と、それからこの協会ですと、同額のものをご想定しておるわけでございます。そういう意味で収入は同じ。それからこれに伴います支出の面におきましては、もちろん車検特会からの政府全額出資ということでございまして、これを今後どうしていくかということによって、国の支出の度合いは変わってくるわけでございますが、国が直接やる場合と、それから協会をつくってやる場

合と、大筋においては、国民の負担という面から見れば変わりない、こういうふうに思ひます。

○河村委員 そういうことになりまして、本来行政行為というのは国の行政機関がやるべきものです。それをわざわざこういうものをつくってやる。それには実質的な利益は何にもないのです。要するに、いまの政府が行政簡素化の旗じるしを掲げておる、だからそれに違反しないように、形式的にいいさいをつくらうために検査協会をつくるんだ、これしか意味はない。そう理解してよろしいですか。

○野村政府委員 大臣から申し上げましたように、私も検査業務はやらなければならぬ。その場合に、もちろん最善の策と申しますか、これはやるとすれば、本来は国がみずからやるということが一番オーソドックスな方法であらうかと思ひます。しかし一方では、やはり検査業務というのは、現在の国がやっております車検特会で見られますように、相当特別会計制度になじんできておるものでございまして、制度は違ひますが、今度のように独立の認可法人をつくってやるということにいたしますと、行政の合理化、能率化という点については、相当くふうをすれば私は軽の自動車検査には向いたような組織ではないかと思ひます。そういう意味で、改善の策という用語があるかもしれませんが、なるべく簡素化して合理的な組織でやるという場合の一つの方法としてこういうものを考へたわけでございます。

○河村委員 それはたいへんおかしな返事で、あなた方は、自分でやった場合には、簡素化して能率的な仕事ができなくて、検査協会をつくってやれば非常に簡素化して能率的にやれる、そういうことですね。

○丹羽国務大臣 いまいろいろお話を承つたのですが、私は、またもう一つ別の観点からやはりいろいろのこゝろといったような自動車の整備をするとかというものを民間の協力のもとに一体となつて、いわゆる公民と申しますか、一体となつて、自分たちの安全を守るという組織をつくること

やはり一つの意味があるんじゃないか。実は日本ではまだ問題でございしようが、航空管制官、あれはイギリスにおいては、すでに民間の公団体みたところで管制官をやる。そういうふうな航空ルール、これを規制するのは公権力でございませうけれども、これは御承知のとおり、あのコントロールはサービスの一種である、管制というのはサービスの一種であるというように、それがICAOでも規定されておるようであります。それからこれはむしろ公社の職員をしてやらしめるというふうな制度をとつていゝところもありま

す。私は、そういうふうな問題は、これからいろいろの方面にもやはり展開していつてもいいのじゃないかというふうに考へる次第でございまして、いままでのように支配をするほうと支配をされるほうというふうな厳然たる分け方をしないで、お互いがやはりそういうふうな協力関係を持つて、お互いの自主的というとはなはだ——公権力を分けるというのとあれでございまして、協力関係で民間にも一部分担をさせていく、そして大所高所から見てやるという組織があつていいのじゃないか。私は、整理されておりましたが、そういうふうな考へておる次第でございまして。

○河村委員 大臣、それはだめなんです。日本でも陸上交通では最近道路交通法で交通指導員というものをつくりました、そして道路交通の規制をやらせます。これは民間です。これはわが国にもあります。航空管制業務というのは、これは権利関係とは関係ないのです。新たに権利を設定するか、あるいは確認するかどうかというふうな、そういう法技術的な問題はあつても、やはり権利関係に影響するのです。ですから、航空管制官と一緒にされちゃ困るのです。ですから、本来この種のものには公権力の行使の、軽度ではあつても、そのものずばりなんです。こういうものを民間に肩がわりしてやらせるといふのは望ましいことではない。だから、結局は、どうもさつき斎藤委員は、天くだり機関をつくりたいという意図があるのだから……。それもあつてもいいけれども

も、それと同時に政府の方針があるから何とかまかしてやろう、そういうことしかないと思ひます。まあ大体さうでしょう。

○丹羽国務大臣 いや、いまの御議論でございませうが、もうすでに検査制度につきましては、指定整備工場というものを民間にある程度委託をするというのを認めております。それから、詳しくは知りませんが、整備士というものを民間の人を委嘱しておる、こういうことでございまして、また実態をいたしましては、技術の問題が一番中心になつております。技術がわからなければ幾ら整備をしようと思つても、われわれにはできない次第でございまして。そういう点におきましても、やはり今回いわゆる委任法人と申しますか、といったような民間の法人でやらしても、私は、そう弊害もあるわけでもないし、それからまたそれが一つのこれからの行き方じゃないか、こう思つておる次第でございまして。

○河村委員 それならば、民間の指定整備工場を使うのであればそれはいいでしょう。それは技術的な検査の業務ですから、権利の設定行為とは直接関係がないのです。少なくとも形式的には。だから、それならいままでの検査と同じようにやったらよろしいのです。国民の負担が全然同じなら、何も検査協会なんというものをつくつて——少なくとも理事とか理事長というよい給料を取るのがありますから、よい金がかかることは間違ひないのです。だから国民負担はやふえるのです。そんなものをつくる必要はないのです。だから、極秘文書じゃありませんけれども、むしろ正直におつしやうが事柄が順調に進むと私は思ふのです。それ以上言つてもおつしやらないだらうと思ひますから、その程度にしますが、そこで法制局に伺ひたいのですけれども、こういう民間団体に公権力の行使を全く肩がわりする、これはこの間閣谷委員も質問されておりました、全く代行させる、こういうことは法制局としては法律的——法律というのとはつらくと思ひますが、どんなことでもやれるとあるいはおつしやるかも

しないが、ほんとうに筋の通った法制であるかどうか、その見解を承りたい。

○角田政府委員 国の行政事務を国以外のものに行なわせておきます法律の例というのは、実はこれまでもたくさんあるわけでございます。ただ、いろいろ程度の差はございます。最近の新しい行政需要に対応しまして、そういう要求が実は非常にふえていくことも事実であります。しかし、私どもとしてはあくまで行政事務を国以外のものに行なわせるということとは、これは例外的で、ごく一定の条件のもとにおいてのみ認められるべきである、そういう考え方で処理をいたしております。

○河村委員 行政行為を代行する例は私もあると思うのです。調べてないからどれかわかりませんが、少なくとも国民の権利に影響するような行政行為を代行させている例はどんなものがありますか。

○角田政府委員 法律的に申し上げますと非常にむずかしくなりますけれども、検査とか検定等を行なわせておられる例はたくさんあるわけでございます。ただ、その検査、検定について一定の法律上の効果を与えて、たとえば検査を受けた者でなければ使用してはいけないとか、検定を受けた者でなければ使用してはいけない、そういう法律上の効果を与えておられる。これは御指摘のような権利義務にかかわる問題だろうと思えます。そういう例というのは実はたくさんございまして、たとえばガス事業法におきまして、ガス用品の検定は指定検査機関に処理されております。以下簡単に申し上げます。法律の名前だけ申し上げますが、液化石油ガスの保安の確保及び取引の適正化に関する法律、輸出検査法、高圧ガス取締法、それから消防法、さらに、国会におきましては計量法の改正、食品衛生法の改正、さらに現在問題になっております車両法の改正というようにございまして、例自体はたくさんございまして、ただ、それらは一つ一つやはり慎重に考えるべき問題だろうと思えます。

○河村委員 じゃ、二つばかり例がありましたから伺いますけれども、液化ガスの検査、これはどういう団体にやらせておりますか。

○角田政府委員 これは、実は今回のいわゆる軽自動車の検査協会のような認可法人以下の民法法人にやらせております。同じように民法法人にやらせておられる例のほうがむしろ多いのでございますが、いま申し上げたもののうちガス事業法だとか液化石油ガス、輸出検査等は民法法人、それから、ついでに申し上げますが、高圧ガスであるとか消防法というものは特殊法人でございます。

○河村委員 その民法上の法人にやらせている場合は、その法人はその業務をやる場合の資格、それは一体どういうふうになっているのですか。

○角田政府委員 ちょっといま条文を持ってきました。民法上の公益法人であり、その指定の基準といたうのございまして、一定の検査設備を持つておるとか、それから検査に必要な人員を持つておるとか、そのほか経済的な基礎が確立しているとかいふ要件がございまして、そういう要件に合致いたしますと大臣が指定をする、そしてそれに対していろいろまた監督規定等も整備されております。

○河村委員 その行為をやる場合に関する限り、やはりそれは行政機関としてやるのですか。

○角田政府委員 行政機関としてやるという御質問、ちょっとお答えしにくいのですが、まさに行政機関ではございません。しかし、その検査なり検定というものが一定の国民の権利義務にかかわる法律的效果を認めているわけですから、したがって、国のたとえば検査機関で検査をした場合と全く同じであります。一例を申し上げますと、輸出検査などは国の検査機関も現実にございまして、民間の検査機関が並んでおられます。やることが全く同じである。それから食品衛生法でもそういうようなたてまえがとられておりますから、そういう意味では、実質的には民間の検査機関ではありますけれども、やる仕事は国の機関としてやる場合と変わらない、こういうことになる

と思えます。

○河村委員 今度の場合はこの軽自動車の検査に関する限り、全く完全肩がわり、全部やらせるわけですね。したがって、この法案の中にも、これこれの条文について運輸大臣とあるのは検査協会と読みかえるという規定がありますね。その場合は検査協会は行政機関そのものと考えてよろしいか。

○角田政府委員 実質的にはもう国の検査機関と全く同じであるというふうに考えて差しつかえないと思えます。

○河村委員 それじゃ、もし検査事務に關係して何か被害を受けた人間があったとする。その場合に、訴訟をしようという場合の対象はどこですか。

○角田政府委員 たとえば御指摘の問題は、国家賠償法の適用の問題として考えていいと思えます。検査協会の国家賠償法にいういわゆる公共団体に当たるものとして検査協会を相手手として国家賠償法による訴訟をやるといふことになるかと思えます。

○河村委員 そうすると、運輸大臣というものは、法律の本来のたてまえからいって検査行政をやることになっておられるわけですね。軽自動車の検査に関する限りは、協会に対する監督責任みたいなものはあるけれども、検査行為自体については全く免責になる、そういうことになりませんか。

○角田政府委員 免責と言われるとちょっと困るのですが、それは監督責任があるということがまず第一義的だと思えます。それから、その点につきましては過去の立法例をあげていうわけではございせんけれども、法律でこういう国以外の適当な団体を指定するときは、第一義的にはその団体が当該業務について責任を負うということとは、これは当然だろうと思えます。その限りにおいては国の責任は第一義的には監督責任しかないということになるかと思えます。しかしこの点は公団、公社、公庫、そうした国以外の法人に事

務を処理させる場合は当然そういう行為が働くのだろうと思えます。

○河村委員 そこでこの法律の中身になりますけれども、これはいわゆる認可法人ですね。それでこの条文によりまして、設立の場合ですね、七十六条の十一「運輸大臣は、前条第一項の規定による認可の申請があつた場合において、申請の内容が次の各号の一に該当せず、かつ、その業務が健全に行なわれ、軽自動車の安全性の確保に寄与することが確実であると認められるときは、設立の認可をしなければならぬ」ということになっておりますね。ですからこれは新しく権利を設定するんじゃないし禁止の解除ということになるわけですね。片一方で七十六条の四で「協会は、一を限り、設立されるものとする」というふうなように、資格要件があつたら許可をしなければならぬという法文を片方ずつくつておいて、片一方でそれは一つでなければならぬという法律をつくる。一体この矛盾というものはどう考えられるか。

○角田政府委員 「協会は、一を限り、設立されるものとする」というふうないたしましたこの実体的な理由は、私からお答えすべきじゃないと思えますが、法律的な側面だけ申し上げますと、協会は一を限り設立されるということ自体がもし正しいとすれば、それを前提とした上で、個別的に認可申請が出てきた場合に、御指摘のような七十六条の十一によって判断をするということではございせん。確かに七十六条の四のほうが大前提であつて、それを受けてということが、この四と十一の間に文言の上でつながりがございせんけれども、ちょっとそういう御指摘を受けたかもしれないけれども、当然そういうつもりで私どもは矛盾とは感じておらないわけでございます。

○河村委員 だんだん逃避的な答弁になってきたのですけれども、しかし常識的に読む場合、それは一つ以上あつてはならないという前提でこれらの資格要件が書かれているというふうにはどう読んでも読めないんですよ。ここに書いてあるの

は、認可申請があった場合に「申請の内容が次の各号の一に該当せず」そういう条項に該当しない、しかもあとには「業務が健全に行なわれ、軽自動車等の安全性の確保に寄与することが確実である」と認められるとき」ということになれば、これは九州に一つ、北海道に一つ、本州に一つあつて一向差しかえないのだ。それ以上には読みようがないのだ。ただ片一方にこの一を限るといふことがあるから、一応条文面ではここで押えられることはわかる。だけれども、前提は七十六条の十一であつて、それを無理やりに七十六条の四でねじ伏せている。そうとしか読めないのだけれども、そういう感じで見ると普通の人間の常識じやありませんか。

○角田政府委員 七十六条の十一の規定は、運輸大臣が認可の申請をするにあつて、恣意的な判断をしてはいけないということとを強くうたつてゐる規定だと思ひます。こういう意味の規定は、確かに御指摘のように、幾つかの団体から申請が出てきた場合の普通の法律の規定にあるわけでございます。したがつてその限りにおいては確かに七十六条の十一だけごらんいただくという御疑問が出ると思ひますが、七十六条の四というほうが基本的な規定である。そういう協会の設立と申しますか協会のあり方についての基本的な規定だというふうに御理解願へば、その前提に立つた上で運輸大臣は、申請が出てきたときに恣意的な認可をしてはいけないのだということを十一で書いてゐる、こういうふうに御理解願ひたいと思ひます。

○河村委員 しかしこれは「設立の認可をしなればならない」、単に恣意的な判断をしてはならぬという規定の書き方とは違ひますね。「認可をしなればならない」というんだから、どう考えたら「理屈に合わない」ので、要するにこれもやっぱり一種の脱法みたいなもので、一つしかつらぬで、それに行政行為をやらそうというなら特殊法人にするのがほんとうなんです。そうじやないのですか。

○角田政府委員 ほんとうであるかという御質問にはちよつとお答えにくいのですけれども、むしろこういう公権力の行使と申しますか、そういうたぐいの性質を持つてゐるものとしては、国の機関に最も近いもののほうが望ましいといふことは言えるのだらうと思ひます。そういう意味で、特殊法人が俗にここでいう認可法人よりもっとオースドックスな形態ではないかといふことは、一応言えるのだらうと思ひます。

ただ、御質問がございませぬにお答えするのでも恐縮ですが、先ほど来申し上げたように、公権力の行使にかかわる問題ではあります。やること自体は検査とか検定というような裁量的な判断を要するようなものではなくて、定型的な判断、定型的な処理に帰するものでございませぬから、実は前例としては、こういう種類のものは特殊法人とそれ以外のものとがあるといふことが言えるのだらうと思ひます。

○河村委員 少なくとも戦前にはこんな妙ちくりんな書き方をした法律といふのは見たことないです。近ごろ、戦後は法制局もだんだんだらしないやうな、権力に迎合して、政府の方針でつくろつておつて正式につくれぬものを、妙にこじつけてオースライズするといふやうな傾向が非常に強いんじゃないかといふやうな懸念をしてゐるのです。もともと行政機関でやるべきものなんです。それを行政機関でやらずに、こうした検査協会なるものをつくつてやつたつて、国民の負担は何も関係がない。むしろ多くなるかもしれないといふです。この場合だつて特殊法人にしないといふのはつじつまが合わないものを認可法人にする。これもやはり政府の何か特殊法人をつくつちやいかぬとかなんとかの方針があるからなんじやないですか。

○野村政府委員 法律的な問題につきまして、法制局の第四部長から答えられたのであります。私も私ども実体的な面から申しますと、認可法人と特殊法人の相違といふものは実体的にはきわめて少

ない。といひますのは、たとえば設立を国が命じて、そしてその国の命じた設立発起人が設立をするといふものがいわゆる特殊法人である。もちろんそのあとにおきましては、国の出資とかそういうものがあるわけでございますが、この場合の認可法人といふものは、あくまでも運輸大臣が認可をするものであつて、設立の発意は、これはいわゆる学識経験者と申しますか、そういう人がとるのであつて、国がこれを命令しないといふものが相違であると思ひます。機能とかその他実際の働きと申しますか、そういうものについては認可法人でも特殊法人でも変わりはないという理解のもとに、私もこれを認可法人にしようといひてゐるわけでございます。

○河村委員 それは変りないのがあたりまえです。これはいゝゆる特殊法人なんです。特殊法人でないかのごとく装つてつくつてゐるのだから、それは中身は変りないのだ。だけれどもそれを嫡出子にしないで何か庶子を認知したみたいなことにしたのは、政府の方針がそうだからであらうといふことを伺つておるわけですか。大臣どうですか。

○丹羽國務大臣 認可法人の前例は前にありまして、やはりこれと同じやうなことがありまして、私もこれに同意いたしました次第であります。

○河村委員 それでは伺ひますが、認可法人の形式をとつてゐるからこれは任意設立ですね。だれも会社をつくらなかつたら政府はどうしますか、この軽自動車の検査を。

○野村政府委員 私もこれをどういふ形でつくるかといふことについていろいろ検討いたしました。現に民間の軽自動車のユーザー、メーカーあるいはその他の団体におきまして、二、三年前に軽自動車の安全性がやましくなつてゐるときに、いろいろな議論はございましてけれども、近い将来軽自動車といふものは検査の対象になるべきであるといふ意見がかなりまとまつてきておるわけでございます。現状におきましてこの軽自動車の検査をやるといふ方針で、私もが昨年以来

いろいろと検討しました段階において、民間のほうもこれは大所高所から考へて民間のユーザー、メーカーともに反対すべきではない。したがつて、これはひとつ学識経験者等を語らつて、こういうものをつくるやうにやつていただきたいという実は民間の声もあるわけでございます。私もこれが法律がかりに通つても、そういう民間からの発起の申し出がないといふことは御心配ないと思ひます。

○河村委員 要するに初めから一つつくるつもりで、事実上アンデューインフルエンスを用いてつくらしてしまふ、そういうことですね。

○野村政府委員 去年来のこの軽自動車論議の過程におきまして、民間のほうからもそういう積極的な声があるといふこととでございます。私もそれを受けて、検査の体制を整えようといふことと、それから先ほどの法制局第四部長の法律的な答えに對しまして、私も実態面といたしましてはそういうものが乱立といつては悪いのですが、全国に何カ所も同じやうな団体をつくる必要はないので、全国統一して簡素にして能率的な機構をつくつて、そして必要によつて支所をつくることとがよいといふこととでこういう制度にしたわけでございます。

○河村委員 それじや全く同じやうな性格で、力からいつても同じやうなものが二つ出てきたらどうします。

○野村政府委員 実際問題といたしましては、もちろんかりに二つそういうものがあればその内容を審査して、そしてすぐれてゐるほうを認可するといふことにならうと思ひますが、そういう御懸念のやうなことはないと思ひます。

○河村委員 それはおかしい。そういうものがあればとにかく設立の許可をしなればならぬ。だけれども、どつちかにしなければならぬといふことも間違ひない。それはどうしますか。くじ引きでもやりますか。

○野村政府委員 法律論は先ほどの第四部長の答へたとおりであります。実際問題としては、か

りに二つになりました場合にはすぐれているほうを私も大臣に認可していただくということにして、一つは、認可すれば結局七十六条の四が働いて一つを限りということ、あとのほうは認可にならないというふうには考えております。

○河村委員 ですから結局もぐり特殊法人なんですよ。こういう脱法的な法律をここで法制局が加担してやるのははなはだよろしくない。政府の方針というのは行政簡素化もある。特殊法人をつくらないのも行政簡素化でしょう。それはその簡素化という文句が大事なんじゃないですよ。最終的に国民の負担を軽減からしめる、迷惑をかけないというのがねらいなんだから。ところがもぐりをやっておけば、全然国民の負担も軽くなるんじゃない、迷惑する程度も同じなんです。それじゃ何の意味もない。そういうのを法制局が法律の良心を麻痺させて、協力をしてしりぬぐいをやっているようなものだ。私はこれははなはだよろしくないと思うので、つくるなら堂々と行政機関で、どうしてもそれが特別の理由があるなら特殊法人でもよろしいのですが、大臣どうお考えになりますか、何かごまかし、ごまかしで無理やりにもぐりやるといふようなやり方は。

○丹羽国務大臣 法の構成の問題、法の性格の問題でございまして、法制局にひとつ答えさせていただきます。

○河村委員 自動車局長はえらい内面指導をしちやうて、一つつくっているらしいから自信があるようだが、少なくとも任意設立なんだからこれは申請しない場合もあり得るんだ、そういうたてまえでできている。その場合どうしますか。

○野村政府委員 理論的に申しますれば、かりに申請がないということでありましたら、これはさつき申し上げましたように、特殊法人をつくって国が設立を命ずるのではなくて、国は申請を待って、その審査をして認可をすることがどうかということとをきめるわけでありまして、理論的に申しましたら、そういう申請がなければこれは設立できないということになるわけですが、私ども

もむしろそれを民間からやるべきではないか、われわれも積極的に協力するということとでございまして、御懸念のようなことは万々ないと思えます。

○河村委員 大体民間が、こういうものをやるべきではないか、積極的にやりましょうということに言うはずはないのだ。そういう気持ちになるとは考えられないが、その話は別にして、そういう申請がないという場合には検査はやるのですか、それとも国が検査をやるのですか、どっちですか。

○野村政府委員 法律上は、これが設立されない場合には運輸大臣といいますが、国がみずからこの検査をやるという規定になっておるわけでございます。

○河村委員 それならばちゃんとやらざるを得ない。そうするとやるわけでしょう。それだったら初めからやったらいいでしょう。国がやらなければならぬ。そうしたら金の出どころは車検特別会計から何か出るので、手数料は取れるのだから国としてはいつでもやるわけでしょう。

○野村政府委員 そういう場合にはもちろん、国がみずからやる場合には、それに必要な予算定員その他の措置を講じてやらなければなりませんから、そういう手続といいますが、方針を転換してやらなければならぬということでございます。

○河村委員 幾ら議論しても切りがありませんからやめましょう。ですけれども、こういう国の方針、政府の方針をきめたら、形式的にそれを順奉して、いまやっている——ちよっと差しさわりがあるかな、勤労の順法闘争と同じようなもので、ほんとうに守ることになるわけじゃない。ただそれはもぐりだけですよ。だからこういうやり方ははなはだよろしくないのです。だから政府でやるべきなんです。

とここで時間もないので、最後に実質的なことを一つ聞きますが、これから来年の十月に始めるとして、国でもってやる検査はどのくらいであって、民間でやる分はどのくらいであるというふう

に考えておりますか。

○野村政府委員 これは国といいますが、協会が来年の十月から検査を開始するわけでございまして、制度としては先ほど斎藤先生の御質問にお答えいたしましたように、いわゆる民間の指定整備について、軽自についても考えようと思っております。それがどのくらいのパーセンテージになるかということにつきましては、大体平年度になりましたらフィフティ・フィフティ、国が半分、あとの半分が民間というように姿になるであろうというふうに考えております。

○河村委員 従来やっておる検査の場合、国とそれから民間との割合が七、三、こういうような話であつたが、かつ、将来その比重はもつと民間を重くしていこうというふうなうに聞いていたんですが、そういうことなんですか。

○野村政府委員 そういふことでございまして、普通自動車につきましても、現在の時点におきましては大体国が七割、民間が三割というところでございまして、これを将来は国を三割、民間を七割に持っていくようにしたいということでございまして。

○河村委員 軽自動車の場合はどうですか。

○野村政府委員 軽自動車の問題は、指定整備工場の育成といいますが、それがどの程度可能になるかという実態を見なければなりません。で、もちろん先ほど大臣も申されましたように、民間技術整備能力、検査能力というものを活用するといふことは、軽自動車の普及とともにますます必要になると思ひますので、軽自動車につきましても民間の車検率を高めるといふことを考えておりますけれども、私ども現在考えておりますのはやはり五〇、五〇の割合で、民間が半分、この協会が半分ということにしたいと思つております。

○河村委員 そうすると将来はだんだんそれも民間のウエートを重くして、この協会で作るのは減らしていこう、そういう方針でこれからやっていくということなんですか、やはり五〇、五〇で

ずつとやっていくというのか。

○野村政府委員 いまの協会がやるのを減らしてとおっしゃいましたが、私は絶対数はふえると思ひます。ただそのパーセンテージが変わってくるということとでございまして、作爲的に特に民間をふやすというのか、これも軽の指定整備業者の育成の状況とにらみ合わせて考えなければなりません。で、現時点においてはいま言いました五〇%、五〇%をどのように変えるかということについてはまだそのまゝの状態といひますか、五〇、五〇の状態でしばらく推移を見たいということでございます。

○河村委員 これは手数料で独立採算でやるわけですが、そうするとこの軽自動車協会の経営が採算とれるのに必要な手数料を取る、こういうことになりませんか。この場合、大体従来の普通車の手数料との比較はどのくらいになりますか。

○野村政府委員 普通車の手数料と同じ程度の手数料を考えております。

○河村委員 それはおかしいじゃないですか。普通車と軽自動車と比べれば、保安基準も違うでしょう。構造的にはずつと画一的で簡単にはずすか。それが同じようなものを取ってやるのですか。それほど軽自動車協会というのは経費がよけいかるのですか。

○野村政府委員 普通車と申しましたが、普通車の中の小型車とほぼ同じ程度のものという手数料でございます。

○河村委員 小型車と軽自動車でもずいぶん違うでしょう。小型車だつてかなり高速も出すし、構造も、いろいろスタイルも違うし、軽自動車とは全然違うんじゃないですか。それと同じような料金を取る。そうするとこの検査協会というのは、いかに固定費がよけいかるかという証拠みたいなことになるが、そういうことなんですか。

○野村政府委員 比較的性能等の近い小型車との見合いできめるといふことでございまして、これは法定の限度額の中で政令で具体的な額をきめるということ、具体的にはそういう小型車を念頭

に置いてきめるということで、これからそれを検討することになるわけでございますが、大体の目安は小型車並みということでございます。

○河村委員 手数料をきめて公示か何かするでしょう。それでやってみて、もし採算がとれない場合にはその赤字はどうするのですか。

○野村政府委員 採算につきましては、私どもも長期的にこれを見るわけでございますが、問題は今後の軽自動車伸びというものがどうなるかという想定でございます。現在四十八年の十月から検査を実施すると考えまして、大体三年程度の収支を考えてみますと、三年目くらいからは大体単年度黒になるであろうという想定、その場合の想定は政府出資ももちろん一億五千万円のほかに今後ある程度の増額を見込まれるということ、それから収入の面におきましては、手数料につきましてはいま申し上げましたような小型車並みの手数料を取るという前提でございます。そういう前提ですと、三年度目くらいから単年度黒になる、こういう想定でございます。

○河村委員 時間が来たから一応終わりますが、とにかく大臣の答弁には、私はきょうははなはだ不満です。やはり国務大臣ですから行政簡素化というのは単にお題目じやなしに実質的にどうあるべきか考えるもので、行政簡素化に反するから検査協会をつくって、それがまた特殊法人じゃ困るから、形式的に違反するから、もぐって実質的に特殊法人をつくるとか、そういうやり方というのは、私は、いろんな仕事の面でそういうごまかしを促進するような悪い効果を生む危険性があると思うのです。何かごまかしでやれば、表向きさえつくろえばいいんだということになるので、だから法制局に対しては、そういうものに加担をして、そしてごまかしのつくろいをやるようであってはならない、やはり法制局は正しい法律の番人でなければならないので、もう少しがんばってもらいたい。それを注文をつけて、一応質問を終わります。

○丹羽国務大臣 いまお話しでございますけれど

も、私は公権力の一部を民間に委託をするということとは、そう——まあそれはものによりますけれども、ことに技術的な面につきましては、そう厳格に解釈しなくてもいいのじやないか、私はそういうように考えておる次第であります。それゆえに今回の問題につきましては私は一応賛成した次第でございますが、やはりこれからの問題、これは非常に根本論でございますが、これからのいろいろ行政が複雑になってまいりますと、どうしてもやはりそういう分野が出てくるのではないか、こういうふうに思っておる次第でございます。これは河村先生と、いまのところちよつと見解が違ふようでございますから、また後日お教えを受けたいと思っております。

○河村委員 そこまでお考えならば、これだけ事故が漸減している状態なんだから、何もあわててこんな手間のかかることをやらないで、当分軽自動車の検査を見合したらよろしいのです。そのほうがほんとうなんです。

私はいま一応終わると言いましたから、これで終わります。

○小澤委員長 次回は明十三日午前十時から理事会、午前十時三十分から委員会を開くこととし、本日はこれにて散会いたします。

午後四時四十六分散会

昭和四十七年四月十九日印刷

昭和四十七年四月二十日発行

衆議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局

N