

(第一類 第十号)

第六十八回国会 衆議院 運輸委員会

議録 第十一号

昭和四十七年四月十三日（木曜日）午前十時三十分開議			
出席委員			
委員長 小峯 柳多君	理事 宇田 國榮君	理事 加藤 六月君	理事 細田 吉藏君
佐藤 守良君	内藤 良平君	理事 笠輪 登君	理事 内藤 良平君
河村 勝君	勝君	田中 昭一君	田中 昭一君
石井 一君	江藤 隆美君	茂君	羽田 政君
小此木彦三郎君	唐沢俊二郎君	菅波 茂君	羽田 政君
佐藤 守良君	塩川正十郎君	羽田 政君	羽田 政君
福井 勇君	増田甲子七君	辻任	補欠選任
山村新治郎君	井岡 太治君	菅波 茂君	羽田 政君
井野 正揮君	金丸 德重君	菅波 茂君	羽田 政君
久保 三郎君	齊藤 泰良君	菅波 茂君	羽田 政君
松本 忠助君	宮井 奉	菅波 茂君	羽田 政君
田代 文久君	丹羽喬四郎君	辻任	補欠選任
出席國務大臣	運輸大臣 高林 康一君	辻任	補欠選任
出席政府委員	運輸大臣官房長 野村 一彦君	辻任	補欠選任
委員外の出席者	行政管理庁行政運輸大臣官房長 古谷 光司君	辻任	補欠選任
	行政管理庁自動車局 野村 一彦君	辻任	補欠選任
	監察官監察官 近藤 輝彦君	辻任	補欠選任
	通商産業省重工業局 自動車課長 中村 泰男君	辻任	補欠選任
	運輸省自動車局 整備部長 関田 豊君	辻任	補欠選任
	運輸委員会調査室長 鎌瀬 正巳君	辻任	補欠選任

○小峯委員長 これより会議を開きます。

道路運送車両法の一部を改正する法律案を議題とし、質疑を行ないます。道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）

○井野委員 まず最初に大臣にお尋ねするわけであります。この軽自動車に対して検査を実施して交通安全の確保につとめたいとする政府の意図に対する質疑がありますので、順次これを許します。井野正揮君。

○井野委員 まず最初に大臣にお尋ねするわけであります。この軽自動車に対して検査を実施して交通安全の確保につとめたいとする政府の意図に対する質疑がありますので、順次これを許します。井野正揮君。

私はそういった観点から、逐次お伺いをしていきたいと思います。

まず第一番に、軽自動車協会を全国一つに限つて法人として設立するという理由なのであります。が、今までの車検を実施してきた各種自動車についてその経過をながめてみて、しかもその中で、将来は七〇%民間に委託したいという御説明がありまして、これらはその反省の上に立つて民間移行が行なわれてきたわけあります。それが結果、やはりよかつた場合と伴う弊害もあるわけあります。特にこの軽自動車を検査をするという立ちはだかりました。それはその反省の上に立つて民間移行が行なわれてきたわけありますが、そういうわけであります。特にこの軽自動車を検査をするという立ちはだかりました。それはその反省の上に立つて民間移行が行なわれてきたわけありますが、そ

んながら、意図がよいからといって、その行政の手段が適正を欠く場合は必ずしもその成果は期待しがたいし、あるいは結果は期待に反する場合もあることは言うまでもございません。私はそういった観点から、逐次お伺いをしていきたいと思います。

まず第一番に、軽自動車協会を全国一つに限つて法人として設立するという理由なのであります。が、今までの車検を実施してきた各種自動車についてその経過をながめてみて、しかもその中で、将来は七〇%民間に委託したいという御説明がありまして、これらはその反省の上に立つて民間移行が行なわれてきたわけありますが、そ

んながら、意図がよいからといって、その行政の手段が適正を欠く場合は必ずしもその成果は期待しがたいし、あるいは結果は期待に反する場合もあることは言うまでもございません。私はそういった観点から、逐次お伺いをしていきたいと思います。

まず第一番に、軽自動車協会を全国一つに限つて法人として設立するという理由なのであります。が、今までの車検を実施してきた各種自動車についてその経過をながめてみて、しかもその中で、将来は七〇%民間に委託したいという御説明がありまして、これらはその反省の上に立つて民間移行が行なわれてきたわけありますが、そ

んながら、意図がよいからといって、その行政の手段が適正を欠く場合は必ずしもその成果は期待しがたいし、あるいは結果は期待に反する場合もあることは言うまでもございません。私はそういった観点から、逐次お伺いをしていきたいと思います。

まず第一番に、軽自動車協会を全国一つに限つて法人として設立するという理由なのであります。が、今までの車検を実施してきた各種自動車についてその経過をながめてみて、しかもその中で、将来は七〇%民間に委託したいという御説明がありまして、これらはその反省の上に立つて民間移行が行なわれてきたわけありますが、そ

んながら、意図がよいからといって、その行政の手段が適正を欠く場合は必ずしもその成果は期待しがたいし、あるいは結果は期待に反する場合もあることは言うまでもございません。私はそういった観点から、逐次お伺いをしていきたいと思います。

まず第一番に、軽自動車協会を全国一つに限つて法人として設立するという理由なのであります。が、今までの車検を実施してきた各種自動車についてその経過をながめてみて、しかもその中で、将来は七〇%民間に委託したいという御説明がありまして、これらはその反省の上に立つて民間移行が行なわれてきたわけありますが、そ

か、こういう問題もございまして、すでに御承知のとおり整備士等民間の人に委託いたしまして、整備工場につきましてもある程度の権限を与えておるというようなことがございます。そういうようなことからいたしまして、その点はたとえば自動車だけでなく、きのうもそういう答弁がよその官庁からございましたけれども、ガス事業その他の検査につきましても民間に委託をしているというような実例がある。それのために、そういうなかしながらその監督は十分に国がするというような方式、漸次そういうのがふえてまいりますと、やはりそういうふうなことも必要じゃないか。公権力を民間に委譲するのはどうかという問題がござりますけれども、民間の技能者にある程度そういうような権能も委託をいたまして、そして相伴つて、生活様式の高度化とともにその守るべき規則もやはり民間の協力によつてやっていくと制度もやむを得ぬじやないか。ただし、これに対しまして、ただいま先生から御指摘いただきまして弊害も十分伴う次第でござりますので、その点は十分に監督をしてまいりまして、弊害の除去についてございましたら御指摘いただきまして私は提案をさせた次第でございます。

○古谷説明員 ただいま大臣より御答弁があつたわけでございますが、行政管理庁といたしましても全く同感でございます。すなわち、能率的で効果ある行政運営につきましては、極力事務の機械化あるいは民間能力の活用をはかるべく、各省庁を指導している次第でございます。

○井野委員 行管を改革しなければならないとい

う気持ちに強く立つわけあります。これは私、なるべく決算に出席をして、行管のなされておる

勧告について各省庁ごとに究明をしてまいりたいと思つて、いま一生懸命やつておりますが、実は行管のものさしそのものが非常に非能率的で、実

か、こういう問題もございまして、すでに御承知のとおり整備士等民間の人に委託いたしまして、整備工場につきましてもある程度の権限を与えておるというようなことがございます。そういうようなことからいたしまして、その点はたとえば自動車だけでなく、きのうもそういう答弁がよその官庁からございましたけれども、ガス事業その他

の検査につきましても民間に委託をしているといふような実例がある。それのために、そういうなかしながらその監督は十分に国がするというような方式、漸次そういうのがふえてまいりますと、やはりそういうふうなことも必要じゃないか。公権力を民間に委譲するのはどうかという問題がござりますけれども、民間の技能者にある程度そういうような権能も委託をいたまして、そして相伴つて、生活様式の高度化とともにその守るべき規則もやはり民間の協力によつてやっていくと制度もやむを得ぬじやないか。ただし、これに対しまして、ただいま先生から御指摘いただきまして弊害も十分伴う次第でござりますので、その点は十分に監督をしてまいりまして、弊害の除去についてございましたら御指摘いただきまして私は提案をさせた次第でございます。

○古谷説明員 ただいま大臣より御答弁があつた

わけでございますが、行政管理庁といたしまして

も全く同感でございます。すなわち、能率的で効

果ある行政運営につきましては、極力事務の機械

化あるいは民間能力の活用をはかるべく、各省庁

を指導している次第でございます。

○井野委員 行管を改革しなければならないとい

う気持ちに強く立つわけあります。これは私、

なるべく決算に出席をして、行管のなされてお

る勧告について各省庁ごとに究明をしてまいりたいと思つて、いま一生懸命やつておりますが、実は行管のものさしそのものが非常に非能率的で、実

は上づらをなして問題を解決したような気持ちはなって、それがほんとうに実施行政の正しい主張をチェックしてしまっている、そういう傾向をおもに、その選ばれた理事長が選任をして、そこには強く感じているのです。きょうは私の手続が悪くて大蔵のほうが来てもらつておりませんこと非常に残念に思いますが、実は問題をさかさまに見ていく必要があるという気がしますのは、車検等を民間に移して民主的なこういう秩序を業界に立てるということについては、私どもおおむね消极的ながら認めていますが、実は問題をさかさまに見ていく必要があるという気がしますのは、車検員の論議だと思います。これを急に過ぎるときには、その目的はかえつて悪用されるという危険を指摘しているわけですから。今回の措置の場合でも、大臣は、官として人間の充足をすることができるかとおっしゃつておられるけれども、いま大臣、就職の傾向を見ますと、民間を避けて官に採用されたいのですよ。こういう不安定な経済事情の中で、官のほうはぶれる心配がないのですから、首切りといったつてそう簡単にできるものじやありませんが、民間のほうは立ち行かないといふことでばつぱり何千人という会社も立っていますから、それは少々一〇%や五%給料が安くても官のほうで採用したら幾らでもいます。ところがこんなふうなあやふやな、中間的な、いつなくなるかわけのわからないような協会に就職するくらいだったら、大いばかりで国家公務員に採用されることを期待するから、大臣の答弁は、この点に関する限り私は受け取れない、落第点だと思います。

〔委員長退席、宇田委員長代理着席〕

しかし私は、いま言った大臣の意見に大賛成だと

いう行管の意思が実はこういう苦しい措置をとらしたのだというふうに考えますが、この点御答弁は要りません。あとでもう少し詰めてみたいと思

います。

○野村政府委員 お答えいたします。

まず組織でございますが、組織は全国一本の法人でございまして、その本部を東京に置きますとともに、各都府県に一ヵ所ずつ支所というものを置きまして、北海道は地域の関係から七ヵ所とい

うことでございまして、その合計五十三ヵ所といふことは、沖縄にももちろん一ヵ所予定しております。したがいまして、この五十三ヵ所といふものは、陸運局のようにプロックの機関を置きません

で、各県、北海道では七ヵ所の五十三ヵ所が本部三ヵ所ほどの支所を設けたいとか、あるいは協会

役員については、理事長と監事は大臣が、丹羽大臣が任命されることになり、四人以内の理事にについては、その選ばれた理事長が選任をして、それが発足当初の組織でございます。理事会とは違うわけですね。民間協会は多くの人がおつて、集まつて、総会を開いて役員を選任するわけですかから、まさにこの協会は官製協会で、普通の民間協会とは違うわけですね。民間協会は多くの人がおつて、集まつて、総会を開いて役員を選任するわけですかから、理事会は、普通の会員の論議だと思います。これを急に過ぎるときには、その目的はかえつて悪用されるという危険を指摘しているわけですから。今回の措置の場合でも、大臣は、官として人間の充足をすることができるかとおっしゃつておられるけれども、いま大臣、就職の傾向を見ますと、民間を避けて官に採用されたいのですよ。こういう不安定な経済事情の中で、官のほうはぶれる心配がないのですから、首切りといったつてそう簡単にできるものじやありませんが、民間のほうは立ち行かないといふことでばつぱり何千人という会社も立っていますから、それは少々一〇%や五%給料が安くても官のほうで採用したら幾らでもいます。ところがこんなふうなあやふやな、中間的な、いつなくなるかわけのわからないような協会に就職するくらいだったら、大いばかりで國家公務員に採用されることを期待するから、大臣の答弁は、この点に関する限り私は受け取れない、落第点だと思います。

〔委員長退席、宇田委員長代理着席〕

しかし私は、いま言った大臣の意見に大賛成だと

いう行管の意思が実はこういう苦しい措置をとら

したのだというふうに考えますが、この点御答弁は要りません。あとでもう少し詰めてみたいと思

います。

○井野委員 お答えいたします。

まず組織でございますが、組織は全国一本の法

人の自動車検査の事務及びそれに関連する管理的な業務というものについての学識経験を有する人、ま

ず、そういうものの中から選びたい、かように考えます。

○井野委員 そうすると、これはもうあらかじめ頭の中にならないとかねことになるわけですが、予

算も確定した、法案も確定した、人選についてだ

けはまだない。何といつても大臣が理事長を任命するわけです。それからその理事長が持つてくる

ものを認可するわけですから、これは何といつても野村局長が進言をして大臣が許可をする、結果的に、と思っておれば間違いないわけです。違うとおっしゃると思うけれども、担当者ですからそういうことになると思うのですが、そうすると、これはやはり求めるところは、現在こういう行政に堪能の人、あるいはこういうような検査技術等に能力を持った人、あるいはこういう協会の運営ではなくて、抽象的に頭の中で考え出してリストをつくって選択をしてきめる、どうしてもこうなってくると思うのですね。ですから、いま頭の中にあるなんということは言つてもらわなくともけつこうですが、十分民主的な、しかもこの法律制定の意思に沿つて行なえるような人の人選に配慮して、惜しいような人でも出したほうがいいと思うのです。もう定年になるから、これは役に立たぬというようなことで出すのではなしに、おそらくこれは運輸省の中か政府の人の中から出ると思うのですが、そういう配慮はなさるべきだらうし、天下りといわれぬよう抜き取り供出をしたといふような形がないと、私はやはりうば捨て山として運輸省はまた協会をつくった、行管から有名無実といわれる法人をたくさんつくって趣旨に沿つてないなんという勧告を受けて、——行管はまたこういふものをつくるような仕組みにしておるわけですから、この辺十分生きた行政にならなければならぬのではないか、こういうふうに考えますが、この点はお答え要りませんけれども、十分配慮されるべきだらう、また特に民間人等の登用を行なつてよく織りませて機能を果たすようにしなければならぬのではないか、こういう気がしますので、ひも付きあるいはそういうふうな天下り、古手払い下げなどということにならないよう御配慮を期待をいたしたいと思います。

そこで、これは四十八年の十月一日から計画が実施されるわけでございますが、予算の執行期間は準備期間として継続される性格を持っておるわ

けですね。四十七年度予算と四十八年度予算に、二ヵ年にはわたって継続されるわけです。それで、施設その他について予算の区分けがあると思うのです。四十七年度すでに人を採用します。施設が二ヵ年にわたってされるということになりますと、あの例の四次防の先取りになりました予算のときにも論議が出来まして、私も立法院という立場で、あらためてこの予算の関係を勉強してみましたが、本来であればこれは明許して継続すべき予算になるわけですね。全額国庫支出でありますから、これは明許して継続されるべきで、ことしは三億の予算を出すことを予算の中にきめたけれども、残りの十数億は来年に期待しておるわけです。これは本来正しくないと思うのです、この予算の出し方は。私は、政府はこういうふうにしてやるとして法律を提案し、予算を提案するからには、人件費は別としても、施設費等はほんとうは継続する予算にして出すのが正しいのではないかと思うのですが、この点、予算運用の面からの見解はどうですか。

**○野村政府委員**　この設立されるべき協会の予算につきましては、これは認可法人でございまして、法人の予算でございますが、もちろん先生おっしゃるるように長期的な展望を持つてこの協会の予算を組むということが望ましいわけでございますが、やはり制度としては最終的には単年度ごとの予算を組むということをございます、協会の予算の方針としては、ただそれに関します固の関与でございますが、先生のおっしゃいますように、発足の当初においては業務収入がございませんので、全額政府出資の金と、それからそれに不足する金につきましては民間の銀行から借り入れて、運営、建設費その他の金に充てるわけでございまして、そういう意味で国から支出する出資金につきましては、私ども発足の当時にはなるべく資金コストの安い金を導入するということから、そういうことを考えるわけでございますが、協会として恒常的な、でき上がった姿を見ますと、その検査手数料の収入と、それからその他の支出といふものがバランスをとれるような財政を考えま

ですから、恒常的な収益としては検査料収入でもつて支出をまかなう、発足当時はそういう収入がございませんので、政府の出資を核といたしまして、これは金額はわずかでございますが、それに借り入れ金を借り入れて、借り入れ金を収入に伴つて長期に償還をしていく、こういう姿でござりますので、協会自身の予算のたてまえは単年度ごとの収入と支出、手数料収入の範囲内で支出をまかなうというような計画でございます。発足当時は政府の出資というものを期待して、必要に応じてはこの出資を増額をすることを、私どもは大蔵省に要求していく、かように考えております。

やつたほうがいいにきまつてますから、一括で来年やつたことにして、来年お金をいただきますから、一括で来こうなりますと、発注するほうはおのずからひけ目があるので、どうしても割り高になつてしまふ。その上に局長の言われるように、来年度政府が予算で組んで見てくれる分まで銀行から借りなければならぬわけですから、利息がかかる、こうなるわけです。なぜそういうふうに国家的に大事な仕事を、法律を制定してやるとときに大蔵省を説得して、そんな不経済な金の使い方をさせないようになつたのか。明許繰り越しの形をとつてきつと一括契約できる、契約行為が正々堂々と二ヵ年でできるような仕組みにしておけば、たとえば金を借り入れたにしても、あるいはまた明年度払いにしたにしても、契約それ自体の条件が非常に発注者としては有利になる。それをまた行管は言われぬわけです。こういうことを行管は言うべきなんですよ。行管は何も知りませんね。そういうことを知らんでも、もう役所の定員を減らせと言えれば国民受けがすると思って書いている。こういうことがほんとうに行政の実のあるものなんか。月夜のカニのようにからばかりで中身がないものになるのです。この結果協会が受ける負担は、必ず手数料になつて大衆にはね返つてくる。合理化といふのはこういうところをやらなければ合理化にならない。首切るのが合理化じゃないのだ。人を減らすのが合理化じゃないのだ。同じ十九億の金を使うにしても、生きた金の使い方ができることのほうがいいのです。だから、局長のおつしやる言つてはいるのです。だから、局長のおつしやる点は便法としてわかれます。便法としてわかるが、実際に金を生かして使う予算執行の姿勢ではないと思うので、全部は認めがたい。非常に説得力が弱いものだ、こう思うのですが、こういうことはこういう立法の機会に論議をして、行管なり大蔵省の姿勢を直させていくということでなければ、運輸行政だってうまくいかぬわけです。この点それでは何%重圧になつたかということは、積み重ねの上でなつていくわけですが、やはり負担を大衆にかける原因になるのじやないか、こうい

う私の主張に対しては理解されますか。

○野村政府委員 先生のおっしゃるよう、資金コストといいますか、金利の要らない金を当初に必要量出して、そしてそれでも長期計画立ててやるということが、確かに財政運用面からいえば効率的である、私も同様に思います。その点につきましては、実は協会を発足する準備段階におきまして、どういう方法で政府の金を導入するのが財政法あるいは会計法のたてまえからも一番いいのか、またこの協会の設立に効率的かといふことはいろいろ検討いたしましたが、私ども、結論的にはただいまお手元にありますように、一億五千万の政府出資にとどまつたわけでござります。しかし、おっしゃるように効率論からいえば確かに先生のおっしゃる御意見が有効であると思ひます。そこで、私どもは、民間銀行から借り入れをいたしますものにつきまして、長期低利、当初は据え置きをしてもらつて、そうしてその金利の負担が増大しないようにというような方向で、これは決してベストではございませんが、次善の策としてそういう方向をとりつあるわけでござります。考え方は先生のお説よく理解できます。

○井野委員 理解していただいたら、ひとつあらゆる機会にそれが政府部内の意見となつて、常識になるよう高めてもらいたいと思うのです。局長もいつまでも自動車局長ばかりではないだろうと思ひますので、ぜひこれは考えていただきたいことだと思います。

その次にお尋ねをしたいのは、若干こまかい話になりますけれども、予算の内訳についてお伺いをおきたいのです。予算はすでに衆議院を通じておきたいのですが、この点についてはあまり發言権はないことになりますが、このままかな分ですね。たとえば先ほどおっしゃられたように、プロックごとに総括してやるのではなくし

て、本部が直轄をされるということになると、ちょっととまたここでふしぎに思うことがあります。そこでやるということが、確かに財政運用面からいえば効率的である、私も同様に思います。その点につきましては、実は協会を発足する準備段階にておきまして、どういう方法で政府の金を導入するのが財政法あるいは会計法のたてまえからも一番いいのか、またこの協会の設立に効率的かといふことはいろいろ検討いたしましたが、私ども、結論的にはただいまお手元にありますように、一億五千万の政府出資にとどまつたわけでござります。しかし、おっしゃるように効率論からいえば確かに先生のおっしゃる御意見が有効であると思ひます。そこで、私どもは、民間銀行から借り入れをいたしますものにつきまして、長期低利、当

初は据え置きをしてもらつて、そうしてその金利の負担が増大しないようにというような方向で、これは決してベストではございませんが、次善の策としてそういう方向をとりつあるわけでござります。考え方は先生のお説よく理解できます。

○井野委員 質問の表現が悪いようですが、いま一般的行政、陸運行政の中のほとんどの大臣の権限を陸運局長に委任をして仕事をさせておられるんです。そこで、私どもは、民間銀行から借り入れをいたしますものにつきまして、長期低利、当初は据え置きをしてもらつて、そうしてその金利の負担が増大しないようにというような方向で、これは決してベストではございませんが、次善の策としてそういう方向をとりつあるわけでござります。考え方は先生のお説よく理解できます。

○井野委員 質問の表現が悪いようですが、いま一般的行政、陸運行政の中のほとんどの大臣の権限を陸運局長に委任をして仕事をさせておられるんです。そこで、私どもは、民間銀行から借り入れをいたしますものにつきまして、長期低利、当初は据え置きをしてもらつて、そうしてその金利の負担が増大しないようにというような方向で、これは決してベストではございませんが、次善の策としてそういう方向をとりつあるわけでござります。考え方は先生のお説よく理解できます。

○井野委員 質問の表現が悪いようですが、いま一般的行政、陸運行政の中のほとんどの大臣の権限を陸運局長に委任をして仕事をさせておられるんです。そこで、私どもは、民間銀行から借り入れをいたしますものにつきまして、長期低利、当初は据え置きをしてもらつて、そうしてその金利の負担が増大しないようにというような方向で、これは決してベストではございませんが、次善の策としてそういう方向をとりつあるわけでござります。考え方は先生のお説よく理解できます。

○井野委員 この協会の管理監督につきましては、先ほど先生もおっしゃいましたように全国一本の協会でございまして、公団、公社と非常に類似いたしております。したがいまして、公団、公社等につきましては、いわゆる法律上の業務の執行につきましては、いま申し上げましたように、大臣の権限に保留されておる事項が多うございませんので、協会の中央本部から大臣のところに申請があがってきて、大臣が検討して許認可をされると、いうことになりますが、ただいまの先生の御意見を参考にして、これ

業務の執行に関しましては、地方の陸運局長が一般的な監督助言というようなことはやるわけですが、そのようなことがルートとしてはあるかもわかりませんが、今度は一般的な監督については、いま言いましたように、整備関係の日常業務については、ほとんど地方陸運局長に委任されておるものが多いございますから、そういう意味の管理監督は検査事務の規程をつくる、これは全国一本でございましてから、中央でやります。それから業務方針の制定とか改廃なども中央でやりますが、地方の陸運局長は、日常の監査とかそういうものについての監督は十分で、これから浮き上がるということはないと言どもは考えておりま

す。

○井野委員 あまりすつきりしませんけれども、この点は地方ではたいてん懸念しておるところの

ようでございます。初めのこととありますから、積極的に本省が乗り出して指導されることはけつこうだけれども、実はスタートからブロックごとに陸運局がこれを指導整備し、あるいは人員配置等についても現地採用になる者が多いと思いますので、こういう点十分民間との融合、またなれ合

い過ぎてしまつて検査機能が落ちてしまつてはたといへんですが、そういう点が十万地方陸運局長から委任をされないと、飛び越えて全部野村局長から

出るようになりますと、なかなか御多忙ですから目も届かぬと思ひますし、また協会に関する限り、陸運局の言うことを聞かないで本省の言うことを聞いておれば御身安泰だというような弊風が

出たのではないかだと思ひますが、この点は詰めて十分検討されると、いう意味で先生のお説のとおりの運用というようなこ

とは十分可能であると考えます。

○井野委員 たいへん乏しい予算で大きな仕事を

しようとしておるわけありますから、そうして三億だけが国の金で、あとは借り入れ金というこ

となり、人事等についても早急に、需要を満たしながらこの業務に対応する教育をやっていく、

こういうことになりますと、当然また、これらの関係業者の協力を求める、こういうかつこうが出

てくるわけです。そうなつてくると、今度はまた、人間を入れるときにも、許認可、取り締まりの関係から、どうも自動車学校の学校長がほとんど警察の署長であるというような傾向がこの協会にも生まれてこないとは考えられないわけで——警察署長が悪いというのじやありませんが、しかし、非常に伸び伸びとして、しかも彈力性をもつて積極的な整備を指導し検査を行なっていくというような期待を持つなら、この人間構成にも非常に配意をせなければならぬことであり、沖繩の採用について本省の目が届くわけじやないですから、あるいは広島は広島、仙台は仙台というふうにそれぞれ事情があるとするならば、それらの支所の雇用関係については、何といつても陸運局長が中心になつてやらなければ中央の期待するようなものにはなつていかない。また業界の協力を求めるあまり、四分の一は協力職員だったなんといふ陸運事務所の残渣がまだ残っているわけですから、こういうこと等を考えてみると、この協会の発足にあたつてはかなり配意しなければならぬのじやないだろか、こういう気がするわけです。

そうしますと、この三億の金というのは、ほとんど施設、建物のほう、それから一部人件費、たとえば一ヵ所にどれぐらいの施設費と人件費がいくのか、こまかいのは要りませんけれども、大まかに言つてどれぐらいに分けておられるのですか。本部に使う金はどのくらいですか。

○隅田説明員　ただいまの先生のお話でございま

すが、一ヵ所の建設費がどのくらいかかるかといふことでござりますので、普通の自動車より軽自動車でござりますので、普通の検査場から比べますと、たとえば所要面積にいたしましても、われわれの普通の国の検査場をつくる

施設基準で考へている数字よりは六割方狭くとも

済むだろうと考えております。それから建屋にい

ましても、軽自動車といふのは大きさはほど

んど画一的でございますので、それだけ小さい建

屋で済みます。それから機械も、機械の名前でいりますと、やはりブレーキをはかる機械は必要でありますし、ヘッドライトをはかる機械も必要でありますし、全部同じものが要るのであります。しかしそれぞれの機械はやはり小さいものになる

正確なことは申し上げられませんけれども、大ざつぱにいきましておそらく六割方のものでいけ

るのじやないかと考えております。

○井野委員　そうするとどれくらい、まるい数字

でいいですか。

○隅田説明員　ちょっとあとで試算してまたもう一べん御返事させていただきます。

○井野委員　それはちょっといただけないですか。

○井野委員　それはちょっといなければなりません。いいですか、局長の答弁によれば、ことし三億で残りの金は安い金利のものを借りて使う。本

來なら明許継続して、一括計画して発注すべき

で、その場合一括してやると分割してやるのと

は、予算の金が違う違わぬで議論があつたとき

に、うしろに控えている予算の積算の根拠を持つ

ている皆さんがそれでいいなんということでは、

どうも運輸省は役人の質が悪いという評判がある

のですが、その辺のことと言つてゐるのじやないですか。

○隅田説明員　計算の組み立て方がちよつと違いましたので、単価のやり方がありますので、一ヵ所大体四千万くらいであります。

○井野委員　四千万、それは施設費だけですか、人件費を考えないので。

○隅田説明員　施設の建設費だけでござります。

○井野委員　そうすると、五十三ヵ所ですから、

一ヵ所で二億一千二百万円ということになる。

○井野委員　それは二年ですかからそういうことにならうかと思いますが、おおむね積算は十九億

と見て二ヵ年で三十八億くらいになるわけですが、

○井野委員　ね、残りは人件費、こういうふうに考へてみれば

いいわけですね。そういうことですね局長。よも

やこのほかに民間協力、あの分もありませんの

で、この分もありませんので、そういうふうなこと

で、この分もありますし、全部同じものが要るのであります。

○野村政府委員　これは法律で定められました手

数料収入としてのものでござりますので、それ以

外の収入を民間から取るということはないことを考

られません。

○井野委員　どうもこまかいことばかり聞いて恐

縮でございますが、その次にたつた一人の監事で

すね。いろいろの協会の法人の監事の機能という

ものを私いま一生懸命行管にかわって勉強してい

るわけです。ところがこの監事に機能がくつつい

ていないのです。一人だけばつんと格別いい役員

室に入れられてある。これは飾りのものですね。私

も監査員を二年やつたことがありますけれども、

これは一々伝票なんか見れるものじやないですか。

これは監事を置いて監事機能をくつつけてな

かつたらないにひとしい。まずこの監事一人が全

国五十三ヵ所を回つて見ることはたいへんな労作

だと思います。しかも一人で行つたんじゃよ

うがない。一生懸命見るとみんなから口をきいて

もらえぬで、おる場所もないといふことになる

し、やらなければ自分の価値がない。しかしながら

一人といふことは判断に困るので。必ず対立す

る意見があつて監事の牽制力というものは効果があ

ると思うのです。また調和があるので思うのです。

○井野委員　五百三十人の中でも、監事付の職員を

何人にするかと、ということは考えてあるのですか。

○野村政府委員　これは本部の要員といたしまし

て、四十人ほどの人間を考へておるわけでござい

ます。その中に、いま言いました、現在私どもが

考へております経理部の所掌事務の中に、決算と

いうものがあるわけでございますが、その四十人

の中から監事の補佐役といふようなものを選ぶと

いうことになりますよ。悪いことをするの

は決算のところなんですよ。あるいは決算がそれ

を牽制する場合もありますが、決算なんといふの

は元来第一次貸借対照表を出して、どうもバラン

スがそれから評価し直して、第二次の修正をや

やつて、今度は修正し過ぎて利益が過ぎたから、これはまた第三次修正で本案にするなんといふのが資本主義の経理なんですよ。これはやはり官庁経理を適用するとはいながら、民間経理的なものもあるので、在庫品を廃品にしたり、ある建物の評価をしがえしたりすることによって、収支のバランスは変わってくるのです。簡単な経理が、だんだん仕事していく中でできなくなつてくる。金利の計算にしてもそうです。同時にまた、職員の給与、役員の報酬にも影響してくるでしょう。したがつて監事機能といふものは、これは独立させなければならぬのであって、四十人の中ではんとうに足りぬかもしらぬが三人見えておるということは、なるほど局長は考えておるわいということになるのだけれども、決算の中から一緒にやらせようか、そのセクションに置いておこうか、ということなら、これはいやなことを聞きやがつたな、そり答えておけといふ答弁にしかねない。これは最初から機構の中で独立させて監事室付をつくつて、そういうことでやる、そして一人の監事でも全国一年に一回は監査をする、こういう計画だ、そう説明してくれればそらかと思うのですよ。

○野村政府委員 どうも、私は先ほど申し上げま

したが、申し上げ方がまずかつたと思います。私

の趣旨は、いま先生おっしゃいましたように、現

在の私どもの試案で経理部の所掌事務の中には決

算というものがあつて、そこに割り振る人間を四

十人の中から予定しておりますが、それを改め

て、いま先生おっしゃいましたようにたとえば

監事室という独立のものを監事の下につけて、人

員的には四十人の中から持つていくというよう

ので、そういうふうに御理解いただきたいと思

います。

○井野委員 たいへん具体的に御答弁いただいた

んで、これは間もなく実施されるわけですから、

ぜひそういうふうにお願いしたいと思います。

それから、職員の身分、分限ですね。これにつ

いてお聞きをしたいのですが、一番私どもの気にならぬ点は、ここなんです。これは国家公務員としては、まだ現在この協会に関しては制度的に確立しておりますが、そういう制度を考えなければなりません。官庁経理を適用するとはいいながら、民間経理的なものもあるので、在庫品を廃品にしたり、ある建物の評価をしがえしたりすることによって、収支のバランスは変わってくるのです。簡単な経理が、だんだん仕事していく中でできなくなつてくる。金利の計算にしてもそうです。同時にまた、職員の給与、役員の報酬にも影響してくるでしょう。したがつて監事機能といふものは、これは独立させなければならぬのであって、四十人の中ではんとうに足りぬかもしらぬが三人見えておるということは、なるほど局長は考えておるわいということになるのだけれども、決算の中から一緒にやらせようか、そのセクションに置いておこうか、ということなら、これはいやなことを聞きやがつたな、そり答えておけといふ答弁にしかねない。これは最初から機関の中で独立させて監事室付をつくつて、そういうことでやる、そして一人の監事でも全国一年に一回は監査をする、こういう計画だ、そう説明してくれればそらかと思うのですよ。

○野村政府委員 どうも、私は先ほど申し上げました

が、申し上げ方がまずかつたと思います。私は

監事室という独立のものを監事の下につけて、人

員的には四十人の中から持つていくというよう

ので、そういうふうに御理解いただきたいと思

います。

○井野委員 たいへん具体的に御答弁いただいた

んで、これは間もなく実施されるわけですから、

ぜひそういうふうにお願いしたいと思います。

それから、職員の身分、分限ですね。これにつ

いてお聞きをしたいのですが、一番私どもの気にならぬ点は、ここなんです。これは国家公務員としては、まだ現在この協会に関しては制度的に確立しま

すが、広い意味の共済でございます、そういう意

味の長期、短期の掛け金——短期は別といたしま

すが、これをどうするかというようなことも一つ

の問題である。この協会からときには他に転用をは

かる屋になる。そこに、人減らしもいいけれども、良

質の能力のある者を官庁事業に吸収できないとい

う欠陥があるわけですから、この点についてどう

なんですか。この協会からときには他に転用をは

かるような人事交流の道を考えているとか、ある

他の他等については完備をして、少なくとも業界

などはここは特にそういうことで終生やつてもらお

うんだから研修等をして、少なくともこの給与は公

務員給与を基準として幾らかいいんだとか、宿舎

など、この協会についても人事の交流ができる

こと、こういうことについては局長特にお考え

になつておられる点ありますか。

○野村政府委員 御指摘の点でござりますが、こ

の協会の職員は一般的には国家公務員ではござい

ません。したがいまして、この協会に入れば協会

の職員としてずっとやつていくということがたて

まえになつております。

〔宇山委員長代理退席、委員長着席〕

ただ一般的に申し上げますと、給与その他の待遇

につきましては、先生のいまおっしゃいましたよ

うな点、福利厚生その他の面も考えまして、同じ

ような経験、年齢の公務員よりはやや割り高い給

与になるものというふうに考えられます。

それから将来公務員への登用の点でござります

が、これは一般論で申し上げますと、公務員は、

これを採用する場合には公務員試験というものを

それぞの級に応じて行ない、合格した者のうち

から任用するということになつておりますが、こ

れは非常に技術的な職でございますので、おそら

く人事院と協議をすればあるいは特別任用等の道

が開かれるかと思います。その点につきまして

は、まだ現在この協会に関しては制度的に確立しま

せりませんが、そういう制度を考えなければなら

ないということ。

それから、これは非常に大きな問題でございま

すが、広い意味の共済でございます、そういう意

味の長期、短期の掛け金——短期は別といたしま

すが、これをどうするかというようなことも一つ

の問題である。この協会からときには他に転用をは

かる屋になる。そこに、人減らしもいいけれども、良

質の能力のある者を官庁事業に吸収できないとい

う欠陥があるわけですから、この点についてどう

なんですか。この協会からときには他に転用をは

かる。そこでに、一番警戒せなければならぬ問題であるし、それが厳に過ぎると全く警察署

の門をくぐるような気持ちにさせてもこれは意味

がないのじらないか、行政サービスに欠くること

になるわけですから。こういう点考えてみます

と、親切で能力があつて能率的な仕事をしてとい

うことになれば、その職務に励むプライド、そし

てその職務に励んだことによって、また自分が勉

強することによって、社会的に発展できるその最

もよい場所だということにならなければならぬと

うことになれば、その職務に励むプライド、そし

てその職務に励んだことによって、社会的に発展できるその最

もよい場所だということにならなければならぬと

うことです。さらに、給与上の問題は適算される、

なんだから研修等をして、少なくともこの給与は公

務員給与を基準として幾らかいいんだとか、宿舎

など、この協会についても人事の交流ができる

こと、こういうことについては局長特にお考え

になつておられる点ありますか。

○井野委員 ストレートに交流することは非常に

むずかしいと思います。しかしながらこの仕事の

方は、検査所に共通の学校とかあるいは研修通信

等が行なわれて、この試験を通過すれば一般官庁職員

にも栄進の道があるとか、先ほどおっしゃられた

ような共済関係の共通性を持たして、他の官職に

行つた場合もこれは共通して通過されるとか、そ

ういう社会に、いつまでもここにいらなければな

らぬというものではなく、上ければ一生おつても

らつてもいいが、そういう道が開かれるというこ

とが前提になれば募集されるときには良質の人材

が得られるけれども、ここへ入つたら一生このま

まで検査所におけるんだといふことになると、これ

は良質の人材は得られませんし、ときに人材をさ

いてやる場合にも、あおれはもう運輸省にいる

からだめで検査所に捨てられるのかといふことに

なる可能性がある。これはこの業務をより効果的

により効率的にやろうとする一歩先に検討され

なければならぬ。検査会職員になるプライドと

喜びといふもの、これを前面に出さなければ局長

成功しませんよ。これはぜひ考えておいてもらひ

たいと思います。

○野村政府委員 まず、この協会の職員に将来の

希望を与えるという制度的な保障がありますが、

これは先生おっしゃるよう私には有能な人材を

集めるために必要なことだと思います。ただ、現

時点におきましては一般的に民間の方が公務員に

なるという道はいろいろ任用の関係もございまし

て非常にむずかしい問題がございますが、先ほど申し上げましたように事は非常に技術職でござりますので、私どもできるだけそういう特別任用の道が開けるよう以後とも努力したいと思います。

それから、この協会の職員でございますが、これは認可法人でございますけれども、労働三法が適用になるわけでござります。したがいまして、労働三法のつとった労働組合というものの結成は可能でございますが、もちろんそれに対しましては使用者側についてはこれに違反するようなことがあれば不当労働行為ということになるわけでございますから、これは私ども正常な労使関係が維持されるということを期待をし、またそういう方向でこの組合ができ上ることを望んでおりま

す。

○井野委員　すぐ不當労働行為のほうを先に心配するから初めからあつれきが起きるのです。労働組合は使用者にとつても非常に大事なものです。それは一括した意思の中に協力が求められるからなんです。個人個人が競争すると逆に全体の機能をそこねて、いまの国鉄のようにあいの騒ぎになつて、につもさつちもしかぬよなことになつてしまふ。これは何といつても当面の責任者的思想を変えない限りあいのものはなくならぬと思うのです。このごろはそんなことで、なかなか佐藤さんははじめやめないくせがあるので、責任をとらないくせがあるので非常に遺憾なことだと思いますが、みずからやり方を、自分の責任を回避して、これは相手が悪いと言ふような管理者であつてはならぬわけです。私はこの協会のスタートにあたつて、まず職員団体が構成されるよう積極的な指導をなさって、御用組合にしてもいけないし、いつでもけんかする組合にしていけない、健全な労働組合とする教育をなさるべきだらうと思います。どうかそういうことを通じて、私きようたいへんこまかることまでいろいろお尋ねしましたが、ぜひ発足にあたつてはこのようになりますとしたという御報告が当委員会においてなされることを期待をいたしたいと思いま

す。

ちょうど一時間になりましたので私の質問を終

わりたいと思います。

○小堀委員長　松本忠助君。

まず第一でございますが、大分県の佐伯市におきまして、自動車の購入時におきまして登録費といふ項目で費用を取られている、こういうことにつきまして投書がございました。私その投書を読みまして非常に不審に思いましたので、たつた一件の件名のか、それとも何件かそういうものがあるのか重ねて聞いてみた。ところが、約一ヶ月を経過いたしましたけれども、その間に四つの例を持っていて、こういう状態が佐伯市にあります。

第一例を申し上げますと、これは佐伯市に住むNさんという方であります。四十六年の五月一日にスズキフロントのバン三百六十ccを購入いたしました。その際、登録料としまして五千五十円の請求を販売店から受けたわけであります。この場合は、ナンバープレートや代書料等で千百円くらいは実費がかかると思うけれども、五千五十円はどうも納得できない、実費の五倍もかかるというふうなことはどうも納得できないから、その理由を聞きます。

○松本(忠)委員　私もそう思います。そうします

と、先ほど申し上げましたような登録費として一万四千五百円というのは明らかに高いのではない

かと思います。後に、ここに御本人から送られて

まいりましたところの合計五万四千七百二十円の請

求書、並びにこの人は全額払つておりますので、その領収書の写しまで送つてきておるわけであります。

それから第二の例は、やはり佐伯市のYさんと

いう方でございますが、四十七年の三月二日、日

産プリンスの二千ccスカイラインを購入いたしました。このときには、自動車税が一千円、取得税

二万三千二百二十円、登録費として一万四千五百円、これが問題だと思うのですが、それから重量

税が一万五千円、合計五万四千七百二十円、こういう請求を受けたといつております。その場合に、陸運事務所関係の登録に要する費用としては

一体幾らが正しいのか、この点を関係の方からお答えを願いたいと思います。

○野村政府委員　法律で定められました正規の登録の手数料でございますが、これは一件につき新規登録は三百円、変更登録は百円、移転登録は二百円、抹消登録は百円というふうにきまっておりまして、その額が収入されるのが正当で、法律で定められた登録手数料としては、いま申し上げた額でございます。

こういう問題について、運輸省側にも登録費といふ名目がつけられているため関係なしとはいがたいと思いますが、いま自動車局長から御答弁があつたわけですから運輸省の関係とも思います

が、通産省の関係もあるよう私思ひます。

こういうことを許しておいていいかどうか。特

に、相手が役所の場合、それから民間人の場合、この取り扱いについて異なつてている。役所の場合

は請求はあつたけれども、まけてやつた。払わな

いでおると払わなければならぬ。取り扱いがこう

いう三通りある。いずれにいたしましても、この

第一次の責任は販売会社にあることは当然だと思いますけれども、運輸省、通産省、いずれにいたしましても、こういう取り扱いは、登録費用とし

て多額の実費以外のものを請求していることにつ

いて、指導監督の責任があると私は思いますが、この点はどちらの役所の責任でございま

しょうか、この点をお伺いいたしたい。

○野村政府委員　非常にむずかしい問題だと思いま

すが、私ども運輸省いたしましては、登録と

いう業務は法律に基づいてやつておるわけでござ

ります。その登録の手数料といふものは、法律に

基づいていま申し上げましたような金額が規定さ

がれています。その登録の手数料といふものは、法律に

基づいていま申し上げましたような行為がござ

りますが、また検査という行為があれば、法定の手数料を取るということは当然でございます。

そういう意味で一般的な指導をしておるわけでございますが、一般的な自動車の販売に關して

けです。

ところが、第四の例では、佐伯市のある役所がダットサンを一台購入した。このときも登録費用として七千七百六十円を請求されて、一応計算書に載せてございますが、現実には販売会社で負担

しております。しかしその役所では、ここにもございます。

けれども、支出命令までちゃんと切つてあるので

す。

それから第三の例は、やはり佐伯のHさんと

いう方でありますけれども、この人はスバルのキャップホワイト三百六十ccを購入した。この

ときも登録費用として七千円を請求されて、いるわ

る、こういうことがわかつたわけであります。それに対する投書並びにそのコピーしたものもござ

います。

それから第二の例は、やはり佐伯市のYさんと

いう方でありますけれども、この人はスバルの

キャップホワイト三百六十ccを購入した。この

ときも登録費用として七千円を請求されて、いるわ

る、こういうことがわかつたわけであります。それ

に対する投書並びにそのコピーしたものもござ

います。

は、これは通産省のほうで監督しておられると思ひますので、そういう点につきましても私ども通産省と協力をいたしますが、いわゆる自動車の販売業務一般の問題は通産省でやつておられるわけであります。

○中村説明員 ただいま自動車局長の御答弁のとおりであります。運輸省とどちらが責任という問題はむずかしい問題かと思いますが、販売行政に対する指導という意味で私どもも十分監視しなければならない問題かと思います。

○松本(忠)委員 要するに、販売業者の範囲であるから通産省にも責任がある、登録の問題であるから運輸省にも責任がある、両方で御相談して何らかの決着をつける。こういうお考えですか。これでよろしいでしようか。

○野村政府委員 私どもの登録業務について申しますと、これは販売業者が登録を受けようとして、あるいは一般のユーチー、私人が登録を受けようと、先ほど御説明になりましたような國が登録を受けようと、同じ額でございます。ただ、その登録手続を販売店等が代行する場合にどの程度が妥当なものか、これは法定の料金ではございませんから、その指導はおそらく通産省がなされるべきものであります。

○松本(忠)委員 私が先ほど申し上げました第二の例であります。要するに、一万四千五百円も登録費と称して請求書にはつきり載せておる。しかもこの一万四千五百円はこの人が全額払つてしまつて、こういうことでございますが、支払った人に對しては、実費以外の返還の請求があつた場合には、これは返すべきものだと思いますけれども、どうでしょうか。

○中村説明員 お答え申し上げます。

ただいま先生三つの例を御指摘になりましたところ、この問題は一律に処理されてないよう思ひます。他からいろいろ指摘がございまして、私どもいろいろ調べておりますが、一応販売店側のきまりのようないましても、それが自動車の価格自身とからんでいろいろネゴシエーションが進められております。したがいまして、

いまのお話しの点、手数料であるから実費でないものは返還できるかということになりますと、両者の間の契約と申しますか話し合いの状況といふものが一つのデリケートな問題であろうかと思います。

○松本(忠)委員 自動車課長、この一万四千五百円という金額はあまりに常識はずれだと思うのであります。ですから私はそう申し上げるわけであります。すけれども、こういうことが佐伯市にあつたといふことをあなたは知つてましたか。

○中村説明員 ただいまの御指摘のケースは初めて伺いました。

○松本(忠)委員 他の地域にこれと同種の問題があるかないか、この点についてはわかりませんか。

○中村説明員 ただいま御指摘のような高い数字は私も初めて聞いたのでござります。そういうふうに登録と申しますか、自動車の販売にあたりまして、実際販売してそれが使用できるには登録検査あるいは車庫証明、こういうよろいりいろな手續があるわけでございますが、それを一括、ディーラーのほうでかわつていただきまして、それの手数料を取つておる。その場合に、いわゆるほんとうの手数料と申しますか、実費だけではなくいろいろユーチー的なものも付加して取つておる

○松本(忠)委員 いたしまして、この問題は通産とそれから運輸と両省でひとつ至急に調べていただきまして、はつきりと御返事をちょうだいいたしたいと思うのです。また、こういう例が他の都市に波及しているということになりますとたいへんございますので、他には例があるかないか、全国的に一応調査してみる必要があるんじゃないかなと思いますけれども、この行為は憲法二十二条の職業選択の自由まで侵すことになるんじやなからうかといふうな解釈も成り立つのではないかといふことです。当局の考え方を聞いていただきたい、こういうことでござります。大臣、ひとつお答えをお願いいたします。

○丹羽国務大臣 ただいま松本先生が御指摘いたしました新聞記事、私もただいま初めて聞いたことがありますけれども、この行為は憲法二十二条の職業選択の反対運動を起こす、抑制運動をして私のところへ投書があつたわけです。川鍋秋藏会長の東京旅客自動車協会がこういう個人タクシーの新規免許の反対運動を強力に陸運局に対して陳情運動することとした。こういう記事を見て不倒行為のあつた運転者については「業務上横領」とみなして刑事責任を追求、各社で提訴するこことし、会社指導員による指導を四月もひき続き強化して行なうことなどを決定した。こういう記事なんですが、この中の一点だけです。「個人タクシーの新規免許抑制を強力に陸運局に対して陳情運動することとした。」こういう記事を見て私はほんとうに驚いてしまつて、それで、こういうことをやるのはけしからぬぞ、おまえたちは何を勘違いしているのだということを、大臣が当然のこと、おしかりがあつてしかるべきだと思いますが、いかがですか。

○野村政府委員 ただいま大臣からお答えになりましたことなりますが、実は私はその新聞の記事をときどき――この新聞だけではなくて、そういう記事が出来ますので、それは見ておられます。私はおまえたちは何を勘違いしているのだ、大臣が当然のこと、おしかりがあつてしかるべきだと思いますが、いかがですか。

○中村説明員 お答え申し上げます。

ただいま先生三つの例を御指摘になりましたところ、この問題は一律に処理されてないよう思ひます。他からいろいろ指摘がございまして、私どもいろいろ調べておりますが、一応販売店側のきまりのようないましても、それが自動車の価格自身とからんでいろいろネゴシエーションが進められております。したがいまして、

それから次の問題でございますが、これはひととつ大臣に聞いておきたいのですが、東京交通新聞

という業界紙がございますが、三月二十八日のこの新聞に載つてある記事を見まして、これは現在の新聞であります。さよう御了承願いたいと思ひます。

○松本(忠)委員 いま大臣のお答えのあったとおり、二月五日にタクシーが一齊に値上げになつた個人タクシーを申請している人だと思うのです。が、その人から当局の意向を確かめてほしいといいました。新聞を入れて私のところへ送つてまいりました。ちょっと読んでみますと、その中にございました。

○中村説明員 ただいまの御指摘のケースは初めて伺いました。

○松本(忠)委員 他の地域にこれと同種の問題があるかないか、この点についてはわかりませんか。

○中村説明員 ただいま御指摘のような高い数字は私も初めて聞いたのでござります。そういうふうに登録と申しますか、自動車の販売にあたりまして、実際販売してそれが使用できるには登録検査あるいは車庫証明、こういうよろいりいろな手續があるわけでございますが、それを一括、ディーラーのほうでかわつていただきまして、それの手数料を取つておる。その場合に、いわゆるほんとうの手数料と申しますか、実費だけではなくいろいろユーチー的なものも付加して取つておる

○松本(忠)委員 いたしまして、この問題は通産とそれから運輸と両省でひとつ至急に調べていただきまして、はつきりと御返事をちょうだいいたしたいと思うのです。また、こういう例が他の都市に波及しているということになりますとたいへんございますので、他には例があるかないか、全国的に一応調査してみる必要があるんじゃないかなと思いますけれども、この行為は憲法二十二条の職業選択の自由まで侵すことになるんじやなからうかといふうな解釈も成り立つのではないかといふことです。当局の考え方を聞いていただきたい、こういうことでござります。大臣、ひとつお答えをお願いいたします。

○丹羽国務大臣 ただいま松本先生が御指摘いたしました新聞記事、私もただいま初めて聞いたことがありますけれども、この行為は憲法二十二条の職業選択の反対運動を起こす、抑制運動をして真相を聞いておりますが、もちろん政府の方針はおまえたちは何を勘違いしているのだ、大臣が当然のこと、おしかりがあつてしかるべきだと思いますが、いかがですか。

○野村政府委員 ただいま大臣からお答えになりましたことなりますが、実は私はその新聞の記事をときどき――この新聞だけではなくて、そういう記事が出来ますので、それは見ておられます。私はおまえたちは何を勘違いしているのだ、大臣が当然のこと、おしかりがあつてしかるべきだと思いますが、いかがですか。

○中村説明員 お答え申し上げます。

ただいま先生三つの例を御指摘になりましたところ、この問題は一律に処理されてないよう思ひます。他からいろいろ指摘がございまして、私どもいろいろ調べておりますが、一応販売店側のきまりのようないましても、それが自動車の価格自身とからんでいろいろネゴシエーションが進められております。したがいまして、

る次第でござります。さよう御了承願いたいと思ひます。

○松本(忠)委員 いま大臣のお答えのあったとおり、二月五日にタクシーが一齊に値上げになつた個人タクシーを申請している人だと思うのです。が、その人から当局の意向を確かめてほしいといいました。新聞を入れて私のところへ送つてまいりました。ちょっと読んでみますと、その中にございました。

致なんであります。個人タクシーの免許についての当局の考え方を聞きまして、私は一応このことを投書の人に言つてやりますけれども、なおこの個人タクシーの免許という方向については、ガラス張りでフェアにやつていただきたいということをお願いしておくわけです。

これらの問題についてもいろいろのことを言つておりますが、これは、本題のことがござりますので、きょうはこれでやめますけれども、一点だけ、これはお願ひしておきたい。いまお答えがす

ぐべきなればあとでもけこらでありますか、四十六年度末、四十七年三月三十日の東陸局と大陸局――東京、大阪両陸運局におけるところの法人タクシーの会社数、車両数、それからまた個々タクシーの免許数、そのいずれもの実働の状況、これをお知らせ願えれば、たいへんありがたいわけです。

それから、こく最近たぶん三月三十一日や  
なかつたかと思いますが、東陸局と大陸局で個人  
タクシーの免許申請を受理しまして発表しております  
ます。これについての免許数、要するに申請に対する  
免許の比率、どれくらいの免許比率になつた  
か、八〇%とか九〇%とか、こういったことをひ  
とつお調べいただいたて、後刻でけつこうでござい  
ますけれども、御報告を願えればけつこうでござ  
います。お願いいたしたいと思います。

○丹羽国務大臣　ただいま松本先生から重ねて個  
人タクシーのお話がございました。私ども、個人  
タクシーが今までの実績から見まして、サービ  
スその他の点におきまして非常に優秀であるとい  
うふうに認めており次第でございまして、先般も  
申しましたとおり、できるだけこれを増加してま  
りたいという方針を確固としてとつていてる次第  
でございます。将来とも必ずこれを堅持してまい  
る次第でございますので、重ねて申し上げますが、  
その点で御了承を願いたい、こう思う次第でござ  
います。

全対策特別委員会、それから九月の二十二日に交通安  
全委員会におきまして、当時間題となつておりまし  
た欠陥車の問題、特に軽自動車の欠陥車の問題、  
これにつきまして運輸当局と質疑を取りかわし  
ました。その時点におきまして、軽の車検を実施  
するよう、当局に強く要望いたしておいたわけで  
す。その要請が実現を見ようとしているわけでござ  
いますが、なかなか問題をたくさんかかってお  
りまして、私が考へております軽の車検体制と  
はほど遠いものとなつて提案されてしまひました  
。この点、まことに残念だと私は思つてゐるわ  
けでございます。すなわち、軽自動車検査協会と  
いう、いわゆる運輸省の外郭団体、これをつくつ  
て実施しようとしているこういうことであります  
。これは結局運輸省関係者の天下りの場所をつ  
くつて退職後の安住の地をみずから手でつくつ  
たにすぎないというふうに一部の者が批判をして  
おります。この批判も当たつてゐるのではないかろ  
うかというふうにも私、思います。こういふ批判  
があることに対し、大臣、率直にどのようにお  
考えになりますか。

○丹羽国務大臣 今回そういう協会をつくりま  
したことにつきまして、昨日来いろいろの論議を  
呼んでいる次第でございます。私、長所もあり短  
所もある、こういうふうに思つてはいる次第でござ  
いますが、いま松本先生御指摘になりましたよう  
ないわゆる天下りの場所をつくつたというような  
非難に該当するようなことはないよう、ことに  
新発足の機関でございますので、十分留意をいた  
しまして世間の期待にこたえたい、こういうふう  
に思つてはいる次第でございます。

○松本(忠)委員 御答弁ごもつともであります  
が、この間も鉄建公團法のときに、鉄建公團の中  
にいわゆる民鉄関係の建設部門を、常務一名を配  
置してそこにくるわけであります。その問題に  
対しましても私お話しをいたしまして、いまと同  
じようなお答えを大臣からだしておられるわけで  
あります。ことしは運輸省は二つも天下りをつ  
くつておられるということで評判でございます。この

ようなことが世間のうわさにのぼっているといふことを十分考えられて、これに対する人事の問題に対しても十分お考えにならなければならないのじやないかと思うわけであります。

それから運輸省として、認可法人としては軽い検査協会が初めてだらうと私は思うのです。当初運輸省としては公益法人にやらせるお考えがあつたようでありますけれども、それが急遽認可法人として行なうようになりました。いかなる理由由であります。

しいということで、いろいろ検討いたしました結果、その公益法人以外の法人ということを考えたわけでございます。その中に特殊法人と認可法人とあるわけでございますが、私どもはその設立について、これはもう以前からこういう団体をつくってやろうという民間の要望もありますし、そういうことからあって特殊法人にしなくて認可法人にしても十分その目的は達せられる、かように考えて、認可法人の方法をとったわけでございます。

九、「第二節 設立」「発起人」これ以下です。七十九、六条の十、十一、十二等において、設立の認可についての定めがござります。この手続に準拠いたしますと、軽自動車検査協会というものは幾つでも設立できることになるわけでございます。ですがれども七十六条の四におきまして、「協会は、一を限り、設立されるものとする。」こうなつておりまして、いわゆるただいま申し上げましたような天下り安住の地は日本にただ一つしか生まれないというふうになつておるわけでありますけれども、この種のいわゆる政府外郭団体というものは全く官僚臭がぶんぶんとしておりまして、サービスの悪いことはもう評判であります。むしろ私は二つ以上認可して互いにサービスの向上をはかり、そしてまた膨大な車検事務に真剣に取り組ませるべきではないかと思いますけれども、どうでしょうか。

○野村政府委員 この協会をどういう姿でつくるかということにつきまして私どもいろいろ論議をしたわけでございますが、これはいろいろ考え方があるかと思います。ただ現在、御承知のように國にかわりまして代行機関として業務をやるといふことでございまして、検査員たるべき者の資格あるいは検査員が業務を行なうにあたりまして適用する保安基準というものは全く一本のものでござります。したがいまして全國的に統一された基準、統一された方針のもとに業務をやるという

ことで考えますと、國の代行機関としては全国一本の組織のほうが多いであらうといふように考えましたのが趣旨でございます。

それからだいま法律の条項について御指摘がございましたが、実はこの問題につきましても、昨日も論議をされたわけでございますが、私ども実務当局といたしましては、いま申し上げましたような理由で全国一本、一つがいいということから、そういう実務的な要請を持っておるわけでござります。法制当局の見解は、きのう申し上げましたように、七十六条の十一ではこれの場合には大臣は「認可をしなければならない」とあります。七十六条の四は、だいだい先生の御指摘のように、「一を限り、設立されるものとする。」ということで、「一を限り設立されるもの」ということが大前提になつておりますので、

實際上は一つの協会というものが設立をされて、そして大臣から認められれば、それが一つ限りのものになるという運用にならうかと思います。そういう意味で私どもは國の代行機関としての性格、任務、適性というものから考えて、これは全國一本、一つの団体のほうが適正であろうと考えてこういうような組織を考えた次第でござります。

○松本(忠)委員 大臣、いま局長から答弁がありましたように、監督のためには一つがいいのだと言いますけれども、監督するのは自動車局なんですから、全國に二つあろうと三つあろうと監督する役所が一つで、このようにやりなさいといつて、三つでも四つでもできたものに対してびつと同じような指導をすれば、これは監督ができると思うのです。少しも監督ができないなんということはないだらうと思うのです。

そこでいまの設立の問題ですけれども、七十六条の九によりますと、ここに書かれたとおりに学識経験者七人以上が発起人となつて、七十六条の規定に従つて定款及び事業計画を大臣のところにお出しすれば大臣は設立の認可をする、こうなつておるのであります。確かにいま私が申し上げましたように、七十六条の四は「一を限り、」こう書

いてあることは間違いありませんけれども、やはり私は一を限りということではなくて競争体制にするべきじゃないか、このほうがサービス向上はいいのじゃないか。監督は陸運局もあるし、原局であるところの運輸省の自動車局があるわけですから十分できる、こう思うのです。ですからこのようないふれども認められないだらうと思いませんけれども、ここにある加藤君なんかが申請すればきっとなものが、AとBと二つ認可申請が出たとした場合にも、七十六条の四を適用して一つなんだからどういうことになりますか。大臣にお答えを願います。

○丹羽国務大臣 実はきのうも、一つにする、それから条件の整つたものにつきましては運輸大臣が認可しなければいかぬという点について非常に御議論がございました。法制度からも出ましていろいろ御議論があつた次第でございますが、ただいま松本先生からお話をございまして、二つにしたほうがいいのじやないかといふことにつきましては、やはり軽自動車の検査事務を統括することです。

またどちらがあれかといいますと、ことごとく同一条件といふこともあり得ないのでありますよ。私が聞いているのは、二つ同じのが出でございますから、私は二つより一つで統一しきたほうがまざらわしくないといふのじやなかろうか、こういうふうに考へておる次第でございます。

またどちらがあれかといいますと、ことごとく同一条件といふこともあり得ないのでありますよ。私が聞いているのは、二つ同じのが出でございますから、私は二つより一つで統一しきたほうがまざらわしくないといふのじやなかろうか、こういうふうに考へておる次第でございます。

○松本(忠)委員 判定は非常に微妙だと思うのであります。どつとも同じような条件で、全く甲乙判定つけがたいというのが出てきた場合に、大臣がいずれに軍配を上げるか、これはゆゆしい政治問題です。どつとも同じような条件で、全く甲乙判定つけがたいといふことが確定がきまつて、たとえば組織がどういうふうな組織になりますよ。要するに、こういうものが出了場合にどちらに認可するのか、その基準は何なのだ。同じものが出了場合に一体どうするのだ、それを聞いているのです。

○野村政府委員 基準は結局七十六条の十一にござりますように、「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」ということでございまして、こういう条文に照らしまして、先ほど大臣が申しましたように、結局全く同じといふことは審査をすればあり得ないわけでございまして、どちらが業務を遂行する能力について優劣の判定ができるものと考えます。

○松本(忠)委員 それは局長、全く内容が同じで、まだこの時点においては発起人は違います、片方は七人の学者さんと、片方は八人でもいいです、どつとも学者、学識経験者。その学識経験者が申請を出す時点においては、まだ、だれが理事長になるか、だれが監事になるか、わかつてないわけでしょう。そうでしよう。おおよそうわざく書いてないわけですよ。そうしたらかりに、運輸省を困らせようと思って、申請書を、その学

者の名前のことだけ、七人の名前は変えるけれども、ほかは一切コピーしてしまる。同じ字で、同じに出していくて、七人の学者の名前だけ違つたものが二つ出てきた。こうしたときに、一体どちらをとるか。いかがでございましょう。

○野村政府委員 かりに先生のおっしゃるようになれば、これは私は実態は一つの計画だと思うのでございます。そういう意味で、これは、発起人が違えば、発起人の方とよく話をしてみれば、実態は一つの計画であるか二つの計画であるか、わかるわけでございますから、そういうことで、先生の御質問の趣旨はよくわかりますけれども、ひとつ、私もできるだけ、先ほど大臣が申し上げましたような、国の代行機関として、厳格な公正な職務をするということをやるつもりでございますから、その点ひとつ御了解いただきたいと思います。

○松本(忠)委員 だめですよ、局長、こまかしちゃ。発起人の名前だけが違うけれどもあとは全く同じだから同一だということなんですか、その御答弁は。発起人の名前が違うのですよ。だから同一ということはないじゃないですか。発起人が違うのだから。それを、同一だと思います……内容は全く、プリントしちゃうのだから、コピーしちゃうのだから、同じですよ。ただ名前のところだけ違うのですよ。全然別ものですよ。そういうものが二つ出てきたときにどうするかということです。そのことに何にも回答がしてないのです。ここに問題があると思うのです。もう少し明確な答をしてください。まだたくさんあるのですよ。もう残りが二十分になっちゃった。

○野村政府委員 ただいまの御質問が全部とすれば、ということでお、私は、そういうことは、あるとすれば非常に珍しいケースだろうと思います。実際問題として、定款の案とか、そういうことについては同じようなことができますけれども、それをさらに細部に分けて、どういう場所に検査場を設置するかとか、あるいは先ほど申し上

げましたような業務方法書の案はどういうものを

人材其職務ヲ行フニ付キ他人ニ加ヘタル損害ヲ賠償スル責ニ任ス」こうあるわけですね。私が二年

前に欠陥車問題を取り上げたときに、運輸省の型式認定を得て売られた軽自動車が欠陥車とされた場合に、国とメーカーの責任の分岐点を明確にし

ろと、こういうふうに迫ったわけですよ。そのと

きはついに明確な判定はできなかつた。結局回答

は将来に持ち越されているわけですよ。今回軽自動車検査協会に対しまして、民法四十四条を準用

されて、この代書屋さんに一つの人が両方から持つて

いることになる、ただ取り扱いは違うのだ。そり

うことだつてあり得るのですよ。ただ、その問題でいつまでやつておつてもしかたがありません

から、このくらいでやめます。野村さんも気の毒

ですから、この問題は尾を引きますよ。何とか解

決しておかないと、尾を引くということです。い

ずれにしましても、私どもは、この問題に対しまして、協会の検査のミスであるということがはつきりすれば、協会は国の業務を代行するものでございますから、国家として賠償の責めに任ずるということを聞いてあります。ただ、この問題は、その協会の検査に欠陥といいますか、不可避な点があつたかどうかという判定にかかる問題があると思いますが、そういうことに判定されると、専門的なことを私も存じませんので、ひつと御承知の方がありましたならば、教えていただきたい。

○隅田説明員 非常にわかりやすい例をひとつあげますと、たとえばヘッドライトのたまが切れたままで車検に参りまして、それがたまの切れたまま合格させたということがあります。これは明らかに車検のミスだろうと思います。

○松本(忠)委員 もう一つ二つそういう例はありますか。

○隅田説明員 その他で考えられますことで申し上げますと、たとえばブレーキ装置の例を取り上げますと、実際上ブレーキホースが切れていた状態であつて、ブレーキを踏んでもきかない状態であります。この点、今回、協会に民法四十四条を適用するというふうに法律で認められて発足するのですよ。この点、協会に民法四十四条を適用するといふことになれば、これは私はもうたいしたものだと思つてゐるのですよ。御承知のように、民法第四十四条というのは「法人ハ理事其他ノ代理

を果たしていくわけです。そうなつてきたとき

に、いま局長のお答えになつた車検のミスがあつたということとの判定があつた場合には、國家賠償の責めに任ずる、こういうことですね。これはよろしいですね。間違ひありませんね。

○野村政府委員 国といいますが、協会が賠償の責めに任するということでございます。

○松本(忠)委員 あなたはさつき国家が賠償と言

われましたから、それで私は間いたしましたわ

けであります。協会が賠償の責めに任ずるというこ

とになると思うのであります。そうなりますと、

ふうに御了解願いたいと思います。

○松本(忠)委員 あなた、いい答弁をしてくれま

したよ。一つの人がこしらえない限り同じものは

できないと言つていますが、代書屋さんがあつ

るに御了解願いたしますが、これでよろ

しいかどうか。

○野村政府委員 ただいまの先生の御質問でござ

いますが、協会の検査に欠陥があるということがはつきりすれば、協会は国の業務を代行するものでございますから、国家として賠償の責めに任ずるということを聞いてあります。ただ、この問題は、その協会の検査に欠陥といいますか、不可避な点があつたかどうかという判定にかかる問題があると思いますが、そういうことに判定されると、専門的なことを私も存じませんので、ひつと御承知の方がありましたならば、教えていただきたい。

○隅田説明員 非常にわかりやすい例をひとつあげますと、たとえばヘッドライトのたまが切れたままで車検に参りまして、それがたまの切れたまま合格させたということがあります。これは明らかに車検のミスだろうと思います。

○松本(忠)委員 もう一つ二つそういう例はありますか。

○隅田説明員 その他で考えられますことで申し上げますと、たとえばブレーキ装置の例を取り上げますと、実際上ブレーキホースが切れていた状態であつて、ブレーキを踏んでもきかない状態であります。この点、今回、協会に民法四十四条を適用するといふことになれば、これは明らかに車検のミスになると思います。

○松本(忠)委員 いまお答えのよう、そういう

ことを見のがして車検をパスさせてしまつという

こともなきにしもあらずですよ。いま二つの例が

出ましたけれども、専門家ならばつと思いつく

ですから、われわれしろうとはわかりませんけ

れども、そういうミスが起きるということは想定

されると思うのですね。そうしたときに、それによつて大きな損害ができるくる人身の事故もで

きてくる、こうなりますと、賠償すればそれで済

ういうものではなくて、そういうミスをおかす

ような検査協会ではこれはたいへんなことになるのです。それこそ指導監督を厳重にしてもらわなければならないわけですよ。全国にわたって陸運局あるいは陸運事務所、そういうものが指導監督の目を光らせなかつたら、そういうミスの発生が可能であると私は思うのですよ。そうなつたときに、協会は賠償の責めに任ずるのだから、賠償すればいいのだ、簡単にそうおっしゃいますけれども、金で済まない問題ができるてくる、こうなつてくるといへんなことになる、その辺に対するお考えはいかがでございましょう。

○野村政府委員 先ほどお答え申しましたように、協会としてそういう事故があつた場合に協会の責めに帰すべきものは協会として賠償の責めに任ずるわけでございますが、運輸省といつてしましては、もちろんそういうことで済むことではございません。したがいまして、協会に対する監督につきましては、法律にも規定がござりますように、大臣はじめ各陸運局長等におきまして、十分事前の予防的な監督、あるいは事後の矯正的な監督をするということをございまして、そのためには検査員についての資格というもののある人は検査員に対する研修を陸運局が援助する、あるいは不適任者に対する解任命令を出すというようなことで、事前の予防、事故の矯正ということについて万全の体制をとらなければならないということでは、御指摘のとおりでございまして、單に金銭的な賠償をすれば済むという問題ではもちろんございませんで、事前の予防的な監督という点について、特にこれを厳重に監督していくということをやりたいと考えております。

○松本(忠)委員 この問題の原点となりましたいわゆる欠陥車につきましても、その責任の範囲と配分が今度これによつて明確にされたと私は解釈する、こう思ひますけれども、この点はどうでしょか。

○野村政府委員 ただいまの先生の御質問の趣旨、ちょっとよく私、理解いたしかねますが、つまり欠陥車の問題として從来問題になつたのは、私は事柄の性質はそつ違わないと思います。その

構造、装置等について國が検査をした、その検査 자체が間違つた検査であつたことがはつきりした場合の責任でございまして、これは、検査すればいいのだ、簡単にそうおっしゃいますけれども、金で済まない問題ができるてくるといへんなことになる、その辺に対するお考えはいかがでございましょう。

○野村政府委員 先ほどお答え申しましたように、協会としてそういう事故があつた場合に協会の責めに帰すべきものは協会として賠償の責めに任ずるわけでございますが、運輸省といつてしましては、もちろんそういうことで済むことではございません。したがいまして、協会に対する監督につきましては、法律にも規定がござりますように、大臣はじめ各陸運局長等におきまして、十分事前の予防的な監督、あるいは事後の矯正的な監督をするということをございまして、そのためには検査員についての資格というもののある人は検査員に対する研修を陸運局が援助する、あるいは不適任者に対する解任命令を出すというようなことで、事前の予防、事故の矯正ということについて万全の体制をとらなければならないということでは、御指摘のとおりでございまして、單に金銭的な賠償をすれば済むという問題ではもちろんございませんで、事前の予防的な監督という点について、特にこれを厳重に監督していくということをやりたいと考えております。

○野村政府委員 私が申し上げることは、その検査をしたものとのミスによって事故が起つたといたことがはつきりしておれば、そのものの責任。それが国であれば、國の責任、團体であれば、この団体の責任である。問題はそのもののミスによって事故が起つたかどうかという判定が、これはなかなか裁判でも争われておる点でございまして、むづかしいということでございます。

○松本(忠)委員 要するに、明確でないとおつしやるわけですね。

○野村政府委員 私が申し上げることは、その検査をしたものとのミスによって事故が起つたといたことがはつきりしておれば、そのものの責任。それが國であれば、國の責任、團体であれば、この団体の責任である。問題はそのもののミスによって事故が起つたかどうかという判定が、これはなかなか裁判でも争われておる点でございまして、むづかしいということでございます。

○松本(忠)委員 それではひとつ伺いますが、國の車検について現在民法四十四条の適用というのはないのでしょうか。あるのですか。

○野村政府委員 国の車検について直接民法の四十四条の規定といふことはございませんで、この規定が直ちに國にそのまま適用になるのではございませんが、公務員の行為によりまして國民に損害を与えた場合に、その損害について國は賠償の責任を負うというその責任論の考え方と同じだと思ひます。

○野村政府委員 ただいまの先生の御質問の趣旨、ちょっとよく私、理解いたしかねますが、つまり欠陥車の問題として從来問題になつたのは、私は事柄の性質はそつ違わないと思います。その

構造、装置等について國が検査をした、その検査 자체が間違つた検査であつたことがはつきりした場合の責任でございまして、これは、検査すればいいのだ、簡単にそうおっしゃいますけれども、金で済まない問題ができるてくるといへんなことになる、その辺に対するお考えはいかがでございましょう。

○野村政府委員 先ほどお答え申しましたように、協会としてそういう事故があつた場合に協会の責めに帰すべきものは協会として賠償の責めに任ずるわけでございますが、運輸省といつてしましては、もちろんそういうことで済むことではございません。したがいまして、協会に対する監督につきましては、法律にも規定がござりますように、大臣はじめ各陸運局長等におきまして、十分事前の予防的な監督、あるいは事後の矯正的な監督をするということをございまして、そのためには検査員についての資格というもののある人は検査員に対する研修を陸運局が援助する、あるいは不適任者に対する解任命令を出すというようなことで、事前の予防、事故の矯正ということについて万全の体制をとらなければならないということでは、御指摘のとおりでございまして、單に金銭的な賠償をすれば済むという問題ではもちろんございませんで、事前の予防的な監督という点について、特にこれを厳重に監督していくということをやりたいと考えております。

○野村政府委員 私が申し上げることは、その検査をしたものとのミスによって事故が起つたといたことがはつきりしておれば、そのものの責任。それが国であれば、國の責任、團体であれば、この団体の責任である。問題はそのもののミスによって事故が起つたかどうかという判定が、これはなかなか裁判でも争われておる点でございまして、むづかしいということでございます。

○松本(忠)委員 要するに、明確でないとおつしやるわけですね。

○野村政府委員 私が申し上げることは、その検査をしたものとのミスによって事故が起つたといたことがはつきりしておれば、そのものの責任。それが国であれば、國の責任、團体であれば、この団体の責任である。問題はそのもののミスによって事故が起つたかどうかという判定が、これはなかなか裁判でも争われておる点でございまして、むづかしいということでございます。

○野村政府委員 ただいまの先生の御質問の趣旨、ちょっとよく私、理解いたしかねますが、つまり欠陥車の問題として從来問題になつたのは、私は事柄の性質はそつ違わないと思います。その



規定もあります。この問題も私聞きたい。それから七十六条の二十七以下の「業務」に関する規定、それから、さらに七十六条の三十一項の「検査設備」の問題、これはまた大きな問題だらうと思うのですね。しかもこれらの点について私は葛飾区に参りましたしてKという民間の指定工場を見たのは足立区に参りましたしてOという工場を見て参りましていろいろこの問題に対しても地の現場の意見とあるものを見て参りました。そういうものもぜひとも申し上げて、そして聞いていただきたいし、それに対する明快な答えをお伺いしたいと思うのです。特に七十六条の三十九に協会に對する「監督」という問題があるのですよ。この問題につきましてもいろいろ問題があると思うのです。この点は四十六年のあの茨城行政監察局が監査を行なったところの茨城県の陸運事務所の問題、こういう問題もお聞きしなければならない問題でございます。なお七十六条の四十一項「解散」この問題がまた大きな問題でございますので、いろいろと質疑をいたしたい点がたくさんございます。きょうは時間の関係上やむを得ませんので、この辺でとどめておきますが、この点についてはひとつ十分の御答弁用意をしていきますので、よろしくひとつお願ひいたします。

○松本(忠)委員 次回の御質問に対しては十分な御答弁をいたしたいと思います。

○小堀委員長 午後零時四十一分休憩とし、この際暫時休憩いたします。

午後一時四十一分開議

○小堀委員長 休憩前に引き続き会議を開きま

す。  
質疑の続行をいたします。金丸徳重君。

○金丸(徳)委員 長い間いわれておりました自動

車時代を迎えて、それからまたその自動車時代の中交で交通地獄であるとか公害問題であるとかいうようないろいろんな弊害をもたらしてきて、それらに對してあらゆる角度から何かの措置を講じて、よきものはこれを伸ばし、悪きものはためて、ほんとうの意味におけるよき自動車時代といふものをつくり上げていかなければならぬといふ意味におきまして、この小型自動車につきましては、まずいところは補い正していくという措置が講ぜられなければならないということとはよくわかります。そういう意味において、今回提案されました道路運送車両法の一部改正をなさろうといふ大臣の意図につきましては、私もよくわかります。ただ、実は私はまことにしろうとあります。したがいまして、自動車のうちにおきましても、これは一つの見通しでございます。しかし、ほんとうの意味におきまして、この小型自動車につきましては、あるいは駐車場の面積それからまた幅員の狭い道路その他を走るのに非常に重要になつてまいります。したがって、いわゆる短距離輸送機関としてはますます重要な度合いを加えてまいりまして、その数も漸増しておるということが実情でございます。

○金丸(徳)委員 局長から数字をちょっとざつとでいいですから。

○野村政府委員 自動車の使用台数でございますが、四十五年度までの実績を申し上げますと、いわゆる貨物自動車、乗用自動車それから小型自動車、軽自動車すべてを合わせまして、自動車全体が全部で一千三百二十七万台に達するであろうといたしまして千八百九十一万台の台数になつております。四十七年度の推計でございますが、全部の推計をいたしますと、四十七年度には自動車が五千一百万台から五千二百万台と見込まれますので、現在の六百万台から七百二十五万台といふようにふえるわけですが、やはり全体の二千八百万台と比べますと、軽自動車が七百二十五万台ということであれば二五%程度になると見ます。

○金丸(徳)委員 その点でございますが、私どもの推計では、四十九年度において大体軽自動車は七百二十五万台に達し、以後は大体横ばいの状況であります。であろうというふうな推計でございます。これに対しまして全自動車の数は、さつき申し上げました五十一年度において二千八百万台と見込まれますので、現在の六百万台から七百二十五万台といふようにふえるわけですが、やはり全体の二千八百万台と比べますと、軽自動車が七百二十五万台といふことであれば二五%程度になるということです。数字はふえておりますが、軽以外の自動車の伸びということを合わせますと、全体のペーベンテージは現在よりは減つてくる、こういう見通しでございます。

○金丸(徳)委員 私が疑問としましたのは、かつては軽自動車は無規制の状態であったのですね。かつて率が高いときにでも無規制の状態でした。それが今度全体として比較すると、軽自動車は率としては減つているのにかかわらず、規制が加わつてくるというのは何か別な理由があるのでしょうか。同じように道を走つていうトラックあるいはバスあり大型乗用車あり、そういう中に入つておった軽自動車は別に車検も受けずによかつた。規制を受けなくともよろしかった。今度はその率が減つてくる。だからしきるが考えますと、無規制の状況に似てもいいんじゃないか、野放しでもいいんじゃないかという理屈が言いたくなるのですけれども、いかがでしょうか。何かそのほ

○野村政府委員

軽自動車は、いま申し上げましたような将来の予測がございますが、現状におきまして申し上げますと、非常に急速に伸びてきまして、ことに大都市等におきましては、いわゆる個人の乗用車としてあるいは中小企業の商店等の営業用車として非常に珍重されております。それは一つは日本の都市構造とか都市の道路事情とか非常に道路幅が狭くて、小回りのきく車というような点から、日本の実情に適しておるという点がございます。しかしながら一方で見ますと、軽自動車が六百万台という普及をいたしまして、そのスピードも、私ども相当制服をいたしておりますが、それにもかかわらずそのスピードの上昇といふものも相当になりまして、高速走行をする機会といふものが非常にふえてきております。それからまた、普及に伴つて高速走行をする機会がふえ、スピードもふえる。そういうことに伴いまして、これに対する安全といふものを一一件数はこれも他の大型自動車に比べると少ないわけですが、それに伴つて高速走行をする機会がふえ、スピードもふえる。そういうことに伴いまして、これに対する安全といふものを一一件数はございませんけれども、確保しなければならないということと、さらに公害防止の見地からあわせてこれに対する規制を行なうということが、安全及び公害防止の見地から必要である、こういう判断のもとにやつておる、こういうことでございます。

○金丸(徳)委員

公害防止といふ別の理由が最近出てきたものですから、それをつかまえて、あらためて車の規制というものを丁寧にやっていかなければならぬということだつたら、その意味においてはわかるのです。しかし、それは特に軽車両についてあらためてこう取り締まりを厳重にするという理由にはならぬよう思う。公害の最大の元凶といふものは大型じやないでしようか。あるいは重油なんかを使つておる方面にあるんぢやないでしようか。小型の二輪車だと軽の四輪車だとかいうものはきわめてつましやかに、うまいことばが出来ませんけれども、丁寧におそるおそる走つておるのですね。そういう意味においては、まあしょらしい存在、その存在をつかまえて、ほかのものには課せられない、かつて課せられなかつたような規制を課するということは、何

○野村政府委員

先生おっしゃるように安全上及び公害上につきまして、現在の自動車の検査の取り扱いはいろいろ段階があるわけでございますが、現在やつておりますのは、いわゆる登録対象車という、俗にいわれております普通車といふものをおつてあります。この軽自動車におきましては、これは登録もいたしておりませんし、検査もいたしておりません。しかしながらだんだんと安全の実態及び公害の実態といふものを調べますと、たとえば現在検査対象になつております大型の二輪車といふものがございます。これは自動車の中で、いわゆる警察等で用いられております白バイとかあるいは若者たちが乗り回しております大型の一輪車といふものがございます。これらは、俗に雷族といわれておりますが、ああいう人たちが乗つております二輪車でございますが、すでにもう検査の対象になつております。もちろんそういうもののも含めましたいわゆる普通自動車のほうは軽自動車よりも安全上あるいは公害上問題があるということは御指摘のとおりでありますけれども、すでに現在二輪車につきましても、いま言いました大型の一輪車については検査をしておりまして、今後軽を検査するといいますのは、先ほど申し上げましたようなその使用の状況、走行スピードがふえてきた、また使用される活動される範囲も非常にふえてきた、そういうことから、安全及び公害の検査などを程度まで広げるかといふことを検討いたしました結果、軽自動車全部でなくして、その中で比較的用途の広い、性能の高い三、四輪車に限定をしてやろうというものが、今回御審議をお願いしておる趣旨でございます。

○金丸(徳)委員

確かに車の整備が不十分であるとかいうことから起る事故もあるようですか、これらについて、さらに念を入れる意味においていろいろの指導をする、管理をするといふことは、まあやつて悪くないことは思いますが、やつたほうがいいかもしれません。ただ私は大臣にお伺いいたしたいのであります

○丹羽国務大臣

ただいま御指摘のとおりだと私も思つておる次第でございます。いま御承知のとおり料金その他、それから定時性と申しますか、送機関をもつてしまければ、もう通勤、通学は可能でない、こういうふうな限界にきておりますので、私は無制限に自動車輸送にたよるということをおきましては、その路面空間といふものはやはり非常に制約をされております。したがいまして、多量輸送ということは、もうすでに自動車輸送の限界がきておると私は思つておる次第でございます。それゆえに高速鉄道、地下鉄その他の輸送機関をもつてしまえば、もう通勤、通学は不可能でない、こういうふうな限界にきておりますので、私は無制限に自動車輸送にたよるということをおきましては、その路面空間といふものはやはり非常に危険な状態になる、こういうふうに思つておる次第でございます。

○金丸(徳)委員

そういう将来の見通しに立つておきますと、いま大臣が手がけておられまする総合交通体系といいますか、そういう政策面においてもかなりそれが具体的に盛り込まれていかないでほしいと思ひますし、それからそういう見

まして、そういう点で輸送力というものを考えて何らか取り入れていかなければなるまい、こういふうに思つておる次第でございますが、そういう点につきましては、今回国鉄の十カ年再建計画を提案いたしまして御審議を願う一策といたしも、やはり貨物輸送の輸送方法の近代化をよほど徹底的にやらなければ鉄道本来の目的が達成されぬということが焦点であることも、そのための証左であると思つておる次第でございます。

○金丸(徳)委員 この問題についてやつておりますと、いろいろ時間の関係もありますし、またこ

の問題はきょうの本來の問題であります。

そこで、そういうような見通しの中で、一方においては道路は整備されていきます。大型トラックなどはできるだけ少なからしめるといいます

か、少なくとも末端における輸送上の方法としてはこれにたよる以外はないのであります。中距離から長距離にかけての輸送は最も低廉でかつ速いといりますか、ほかに公害などを及ぼさないと

ころの鉄道に将来たよる。そういう方向で進めていきますと、道路が整備される。そういうことで車は大型はいまのような率でなくなつてくると思

います。そういう中においてもなおかつこのよう

な措置を講じなければならぬようになることになるのであります。実は今まで小型を無検査

といふべき車の運転をしておる、大体そりうることであります。したがつて、自分の車の欠陥なり不足なりは十分承知しておるはずです。無理がない

はずです。そういうことを前提として、人間の善

良さというものを前提にしてそれになつてき

た、それでよかつたと思う。ところが最近の交通状況からいうとそうでないくなつた。それには

小型自動車を運転する者、所有する者に原因があるよりも、いまのような大型が横闊歩するといふところにあらうかとも思つたのですから、そういう方向に全体として進むのであれば、この段階においていまやらなくていいのではないかと

いうような疑問を持つたのですが、いかがでしようか。いまの総合的な立場に立つて方向とにらみ合われますとちょっとあいまいにするようになります。

○丹羽国務大臣 私、承知しておりますところで、もうすでに小型車の交通安全に対する障害が非常に出てきておるということは從前からいわれておりますと、どういうことになつておりますか。地方と都

市とおおきなところでもございまして、国会におきましては、もう再三軽自動車に対する何らかの安規制措置を講じなければいかぬ。また一面、欠陥車が発生いたしまして以来、装備の点においても安全の確認を講じなければいかぬ。

行政、交通行政をしていく上におきまして非常に欠陥ではないかということが再三いわれております。すでに委員会においても御決議をいたいた、

こういうことでございまして、いま現実の状態といたしましても、早急にこれらの安全に対する

検査をしなければならぬという要請に基づきまして今日やつておると思つておる次第でございま

す。

幸いにいたしました、いま統計によると、

總体といたしましては小型車も大型車も事故率は漸次減少してまいりまして、これは非常に喜ばしいことでござりますが、一面におきましてその車両数が絶対数においてはどんどんふえてきておる

次第でござりますので、そういう点から交通の安全をはかるといふ点におきましては、やはり今日におきましては何らかの安全を点検する組織を考

えざるを得ない、こういうことになつてきて今回

の提案になつたと思う次第でござります。

○金丸(徳)委員 事故の絶対数がふえておるといふことはよくわかります。これもたくさんの車が入つてくれば、ただ率においてふえておるのかどうかというふうかということと、その起こつておる事故は都会

地に多いのか地方に多いのか、それから車自体によつて起きているのかどうか、その点によつてこ

れからの措置を講じていかなければならぬ。もちろん数が多くなつたのだから何とかしなければ

ならないという声が高まることはわかります。しかし、車自体において従来と変わつてないとする

うか。いまの総合的な立場に立つて方向とにらみ合われますとちょっとあいまいにするようになります。

○隅田説明員 たゞいまの御指摘の車両自体に欠陥があつておつたところでございまして、国会におきましても再三軽自動車に対する何らかの安規制措置を講じなければいかぬ。また一面、欠陥車が発生いたしまして以来、装備の点においても安全の確認を講じなければいかぬ。

行政、交通行政をしていく上におきまして非常に欠陥ではないかということが再三いわれております。すでに委員会においても御決議をいたいた、

こういうことでございまして、いま現実の状態といたしましても、早急にこれらの安全に対する

検査をしなければならぬという要請に基づきまして今日やつておると思つておる次第でございま

す。

幸いにいたしました、いま統計によると、

總体といたしましては小型車も大型車も事故率は漸次減少してまいりまして、これは非常に喜ばしいことでござりますが、一面におきましてその車両数が絶対数においてはどんどんふえてきておる

次第でござりますので、そういう点から交通の安全をはかるといふ点におきましては、やはり今日におきましては何らかの安全を点検する組織を考

えざるを得ない、こういうことになつてきて今回

の提案になつたと思う次第でござります。

○金丸(徳)委員 都市内において大型、小型も含

わせて事故が減つておる。これは車自体が都市内においてはよく整備されておるということではな

く、むしろ最近は交通形態のゆえに、事故を起

こそうとしても起こし得るような状態に置かれ

ておる。地方においてあるいは周辺においては悪

い車——いかなで悪い車を無理に使っておると

いうこともありますけれども、しかし、それよりも事故を起こし得るようなスピードを出

したりということになるのか、あるいは運転する

者の不用意さといいますか、不熟練さといふものもあるのではないか。はたして車自体にそうちした

欠陥があるのかどうか、その点はどういうふうに

證明なさるか。

○隅田説明員 自動車の事故の原因を追求する場

合に、一つの單純な原因ですべてを解決するにはりますが、こういう事故につきましてちょっと数字を申し上げてみますと、今度検査の対象にいたしました軽自動車におきましては、一万台当たり四十三年に一・二六件、これが四十五年におきましては〇・七三件、だいぶ下がつてきております。

ただいま先生御指摘の車両自体に欠陥があつておつたところでございまして、車両検査をやります

りますが、これは通常ハインリッヒの法則といいますと若干遞減しておりますが、それほどひどく下がつておるわけではありません。

それからもう一つつけ加えて御説明をさせていただきますと、私がども事故、こと

に整備事故あるいは車両検査をやります目的、こ

ういうものからわれわれが一つ考えておるのでござりますが、これは通常ハインリッヒの法則といいますと、その外周には似たようなことで小さ

い事故で済んだ、原因その他はほとんど同じよう

な状態だけでも、たまたま小さい事故で済んだことがあります。

ただいま先生御指摘の地方と都會の問題でござりますが、ここに正確な数字は実は持つておらな

いのでござりますが、現在の事故の一つの傾向といたしまして、都市内におきましては事故は減つておりまして、都市の周辺におきまして——これ

は専門の人たちがドーナツ現象と申しておるよう

であります。都市の周辺におきましては事故が増加してきておる。都市内においては走行速度が落ちておりますし、走行量がふえておる割りには

事故そのものは減つてきておるというのが実情の

ようでございます。

○金丸(徳)委員 最近は交通形態のゆえに、事故を起

こそうとしても起こし得るような状態に置かれ

ておる。地方においてあるいは周辺においては悪

い車——いかなで悪い車を無理に使っておると

いうこともありますけれども、しかし、それよりも事故を起こし得るようなスピードを出

したりということになるのか、あるいは運転する

者の不用意さといいますか、不熟練さといふもの

もあるのではないか。はたして車自体にそうちした

欠陥があるのかどうか、その点はどういうふうに

證明なさるか。

○隅田説明員 自動車の事故の原因を追求する場



う、いわゆるオーナードライバーの場合が非常に多いと思います。したがいまして、そういう方はみずから自発的に自分の車を定期点検整備をするという意欲が多くて、それを励行されておるということは私どもも容易に想像できるわけでござります。また從来もいわゆる一般の検査をやります場合に、定期点検整備については軽自動車についてもやるような規定になつておりますと、これは罰則を伴うものではございませんが、定期点検整備を自主的にやりなさいという指導を極力法律に基づいてやってきましたわけでございます。ところが残念ながら、今日まで業界団体を通じ、ユーヶー団体を通じていろいろな定期点検整備をやってきたわけでございますが、その定期点検整備は、たとえば自家用車についてみますと、六ヵ月ごとに一度一定の項目の定期点検整備を、十二ヵ月ごとにささらにこまかい項目が追加された定期点検整備を行なうというようなカテゴリがあるわけでございますが、私どもの調査では、軽自動車の定期点検整備の実施率は、六ヵ月の定期点検整備が約六七%、十二ヵ月の定期点検整備については六九%というように、一般の自家用自動車に比べると特に十二ヵ月の定期点検整備の実施率では軽自動車のほうが非常に劣つておるというようなことで、自主的な点検整備ということだけにゆだねておきましてはなかなか十分な整備が行なわれていない。これを確実に励行させるという手段はないわけでございます。そういう意味では確かに先生のおっしゃるように——もちろん一般車についても定期点検整備をやらせておりますから、これは両々相まって自主的な定期点検と検査が必要でございますが、小型車につきましても今後検査をやりますとともに、自主的な定期点検整備をさらには勵行させるように指導するということが事故防止上も必要だと思いますので、そういう心がまえで指導していきたい、かように考えおります。

ますが、軽自動車の構造、装置のもとに、先生のおっしゃいましたような使用形態あるいは運転の態様というものから現実にはその車のいたみ方と、いうものは違うわけでございますが、義務として少なくとも二年に一回は検査をしないとその車を走らせないようになりますといふ強制力を持つた検査でございます。そういう意味でこれは画一的なものでございます。ただ、ただいま先生おっしゃいました定期点検整備、これはユーチャーがみずから行なうものでございまして、もちろんその罰則はございませんが、自分の車の使用状態に応じて、あるいは道路の状態に応じて定期点検整備をみずから行なうということで、いわば法律に基づくとはいえ、きわめて自主的なものでございまして、この両方でもって私どもは安全を保ちたい。そういう意味でももちろんユーチャーが自分の車を愛するがゆえに、あるいはその交通の安全を願うがゆえに定期点検整備に力点を置いて、極端にいいますと、その二年ごとのいわゆる継続検査というものはもう受けなくていいぐらいに定期点検整備が行なわれれば、それは私はまさに理想的な状態だと思います。ですから、先生のおっしゃいました自主性を生かして定期点検整備に力点を置いて指導したらどうかといふ気持ちはよく私どもも理解できるわけでございます。ただ二年ごとの継続検査というのは最低限の法律の歯どめと申しますが、画一的に課する義務でございます。私どもはもちろん自主的な定期点検整備を大いに活用されてそれが非常に効果をあげるということであれば、これは非常にけつこうなことで、そういう方針をとりますから、それでそれをやるといふさかではございません。

ら取りかかつてもらいませんといけません。そこでもう一つ、これも実際の仕事を受け持つところの軽自動車検査協会ですか、これは先ほどもお尋ねいたしましたが、十九億ぐらいの収入をもって十分やれるということのようであります。はたしてこれでいけるものかどうか。この程度の経費をもつていま世間から一番問題にされておるような交通地獄、それから排気ガスに伴う大気の汚染というような大きな問題を、——大臣の説明によりますと、それがねらいである、こう言われておりますが、それが数からいいますと、三分の一か四分の一になりますか、減つてくるということならばあるいは安いものであるという考え方も出てくるかもしれません。しかしそうであればあんだけ、この協会の内容というものは充実されるにかなければなりませんし、そしてそれに携わる人たちとは、いまの陸運事務所の人たちがやっている誠実さといいますか親切さといいますか、私どもはそれを期待しておるのですが、それ以上の誠実さ、親切さを持って仕事をしていかなければならぬと思います、新しい負担として、新しい制度としては、この点について確信を持たれますか。一年の時間があるのですから準備を整えなればならないと思います。

○野村政務委員 今度の軽自動車の検査を開始するにあたりましてこういう協会を設立をしてこれによつて検査事務を実施しようということで、この点につきましては先生いまおっしゃいましたように厳正公平にして能率的な検査をするということは全部が努力をしなければ非常にむずかしいことであると思います。そういう点につきまして私どもは陸運事務所の過去の検査の業務につきましていろいろ関係方面から指摘をされ、また自粲自戒して今後そういうことがないようにやらなければなりませんが、この検査協会につきましては大臣の厳重な監督のもとにまずその設立について認可するほか、業務方法書を大臣の認可にする、あるいは検査事務を認可にする等々、またその役員の任免につきまして大臣の認可にするというようなことで、あとう限り役所側におきましてはこれに対する予防的な監督を強化するという体制を法律でとつておるわけでございますので、これが文字どおり厳正に履行されて、この法律で担保されおる厳正な予防的な監督が行なわれるようになります。私ども最大限の努力をいたしたいと思います。

それから陸運事務所の、国がみずから行なつております検査につきまして、いままでいろいろの点が不備あるいは手落ちがあつたという御指摘に対しましては、私ども率直にこれを反省しているわけでございますが、このためにはやはり自分たちの業務の適正な運営を期するとともに、民間の事業者に対する監督体制を強化していくなければならないということで、私ども特に民間の指定整備事業者を指導監督するための要員については、毎年予算要求をして、わざかずつではございますが、これがつております。しかしこういう体制ではまだ不十分でございますので、これは単に数的に人数を整えるということではなくて、心がまえの問題とそれからの監督要員の確保といふものと相まって、いままでの世間からのいろいろな批判、指摘というものを十分反省をいたしまして、むしろこの設立されるであろう協会の模範になり得るような陸運事務所の建設にあつてま

いりたいと思つておりますので、よろしく御指導のほどをお願いしたいと思います。

○金丸(徳)委員 御意見をそのとおり承つて期待するものでございますが、きょうは行管のほうから近藤さんに出席願つておるのであります。行管のほうではお立場上各地において現場のほうのいろいろの事情をよくごらんになつておられるようあります。そして指摘された状況によりますと、手が足りないゆえに不十分であるというような意見も付されておるのでございますが、そういう中において、今度またあらためて新しくこういう制度がとられようとしております。そして、それは新しい協会をつくつてというような考え方であります。こういうことがあなたのほうの立場から、長い経験を持ち、広く全国的に見られて、いまの交通地獄、交通公害というようなものを少なからしむる意味においても、こういうやり方、こ

ういうあり方で御満足なさるおつもりなんですか。この席で運輸大臣に何かあらためて意見を申し上げ、忠告なさつておくというようなことがあります。あなたのかどうか、ここでひとつ承つておきたいと思います。

○近藤説明員 ちょっと御了解いただきたいと思うのですけれども、行政監察と申しますのは、行政機関の業務の実施状況について監察し、勧告をするというたてまえになっておりまして、まだ業務が実施されてないものについて行政監察の立場からものを申し上げるということは差し控えさせていただきたいと思います。

された御意見については、ずいぶんきびしいものがあるようです。そういう御意見はこもつともだと思う。よくわかります。と同時に、現場においてたくさんの方を処理していかれる上で、あそこの人たちが非常に苦労なさっていることもあります。よくわかっている。にもかかわらず、なかなか手が足りないのですね。そしていい人が行かない。現場の仕事ですから、ただいいかげんにやればいいということじやなくて、くどいようですけれども、やはりそこは切実さ、親切さがないと検査が検査にならない、指導が指導にならないのです。そういう人にあそこに行つてもらわぬといかぬということですか。それが新しいことですから、あなたのほうで監察なり、お小言なさると同時に、ひとつその方面からも積極的な運輸大臣の応援体制をとつておいてもらわぬといかぬのじやないかとぼくは思うのです。

そこで大臣、私はこれで質問を終わるのですけれども、冒頭に申し上げましたように、モータリゼーションといいますか、自動車時代を迎えます。私も車を運転するというたてまえになつておりまして、まだ業界は、この地球をつぶすのじやないかといわれる公害の元凶とまでいわれているという意味において――これは通産大臣あたりとも十分なにしなければいかぬと思いますけれども、車の改良なり、それから道路との関係において相当規制の方向をとつておかれが必要があるのじやないか。同時に申しますと、この点につきましては、私ども調べました結果、十分でないという点は把握しております。この点につきましては改めてほしいということを運輸省のほうに申し上げております。

○金丸(徳)委員 時間がもう過ぎましたからこれまで終わりますけれども、実はあなたのほうから運輸省に向かつてあるいは自動車局長に向かつて出

いります。

○田代委員 まず大臣に質問いたしたいのです

が、今度軽自動車検査協会がこの法律によつてで

きるということについて、いろいろ考問、好まし

くないかどうかわかりませんが、そういううわさが立つております。

つまりそれはこの協会の常勤

役員の問題です。

○小堀委員長 田代文久君。

○金丸(徳)委員 どうもありがとうございました。

○田代委員 まず大臣に質問いたしたいのです

が、今度軽自動車検査協会がこの法律によつてで

きるということについて、いろいろ考問、好まし

くないかどうかわかりませんが、そういううわさ

が立つております。

つまりそれはこの協会の常勤

役員の問題です。

〔委員長退席、細田委員長代理着席〕

昨日来、これは非常に重大だということで質問があつて、いたようですが、なお確かめておきたいのですが、現在本省で勤務し仕事しておられるそういうメンバーがこの協会の設立と同時にそこに横すべりされるというようなことがあるのかないのか、それはまた、すべきかすべきでないかという、基本的な見解をひとつ明らかにしていただきたい。

○丹羽國務大臣 ただいま田代先生からの御質問でございますが、昨日来、この検査協会の人的構成、これが非常に問題で御指摘をされておる次第でございます。私も、その機関が所期的目的を達成するかどうかというものは、構成に適材を得るかどうかということにかかるつて思つています。そ

ういう点につきましていろいろの禁止条項、公務員はいかぬとか、マーカーはいかぬとか、この法文に書いてございます。それらも含めまして眞の意味の適材を持つていただきたい、こう思つております。第でございます。いわゆるよくいわれておりますように、公務員をしていただけれども、もう退職で行くところがないから行かせるとか、そういうようなことは絶対にさせない。行かせる場合にはむしろ公務員としても惜しい、またもう少し残しておきたいけれども、そっちのほうが重要なから行かせるといふような、もし人があればこれをやりたい、こういうふうに思つておる次第でございまして、そういう点も含めまして今回の協会の委員、この重要性ということから考えまして、ただいま白紙でございますが慎重に検討して適材を得ることにつとめたい、こういうふうに思つておる次第でございます。

○田代委員 ただいまの御説明ですと現在やはり本省で仕事をしておられるという方も、この協会の設立と同時にそこに行かれるという可能性もあるというように理解したのですが、そうなんですか。

○丹羽國務大臣 適材がございまして、しかも本人がいまの現職を退任をしてそつちへ、新しい仕事をやる、しかもそれが適任であるというよ

な人材がございますれば、これを拒否するものではございません。

○田代委員 そこに非常に問題があるので、この協会の設立といふのはそういうことが非常に深い意味を持っているんじやないかということでおります。私は、船舶振興会はもちろん本来は競争のいろ言われてることなんで、その点で私どもは現在本省でとにかく仕事をされている人が適材また技術的に入り用だというような理由のもとに、それが横すべりされるということがもう事前に大

はやはり非常に問題が大きいんじやないかと思います。いま、大臣が、大体しかしそういう方向をとるんだということを、そういうこともあり得るということをおっしゃいましたが、これの問題は、私どもとしては非常に重要なことに考えておりますし、協会を設立する本旨、ねらいがどういう点にあるかという点についても、これは疑惑を持たざるを得ないという点を一応申し上げておいて、時間の関係から次の質問をいたします。

大体この協会の設立、したがつて本法案の実施にあつたての予算ですね、この設立の予算をどうするかというようなことが昨年来問題になつたわるなんですね。そのときに、きのうも同僚議員の質問の中に、いわゆる船舶振興会の出資という構想があつたのじゃないか、それは実際どういう理由でそうなったのか、現在どうなつておるんだといふような御意見がありました。それについていろいろ御意見がありましたが、この点につきましては、私どもやはり依然としてこれは非常に大事な問題だと思ひますので、これがどういう形でございました。それで、この協会ができるなりうる、そういうふうになつたのか、そしてまたそれが取扱いになつたのか、また将来どういうように考へておられるのかという点について大臣から御説明いただきたい、このよう思います。

○丹羽運輸大臣 船舶振興会から一定の寄付を求めてそれを事業費にするかどうかということは、その経過のときは私おりませんで、あとから聞いて、船舶振興会以外はどういうことをやつておられます。私どものほうでこの資金の調達を始めからお持ちになつたのか、その点はどちらなんです。

○野村政府委員 その点につきましては、もちろん船舶振興会から、そういう協会ができるならば私のほうの金を出していいという申し出は全然ございません。私どものほうでこの資金の調達を

するかという論議を部内でおきました。そのときには、昨年の八月ごろからいろいろな案をつくつて、どういう性格のもので資金の調達をどうするかと、一度検討いたしました。そのときには、一時船舶振興会から資金を導入してとくにことを私ども部内で考えたことは事実であります。しかし種々検討いたしました結果、国業務を代行する、いわば代行機関というのを設立するためには、その資金といふものの源泉を国の資金から導入するのが一番いいということから、いろいろ大蔵省とも折衝いたしまして、資金としては全額政府出資の資金でまかう、そうして政府出資の資金で間に合わないところは、これは銀行から借り入れをしてまかなうということをございまして、平年度的には検査手数料の収入と支出とがバランスをとるような、先ほど申し上げました十九億程度のバランスでもってやるということをございます。したがいまして、今後とも政府の出資の要求は私は要求しようとして、年次的に検査手数料の収入と支出とがバランスをとるようになります。したがいまして、今年度も政府の出資にしよ

う、事務的な段階での検討でございまして、私どもいろいろ検討いたしました結果、もちろんまだ話が船舶振興会の首脳部にも上がらない前に、から出資を求めるということも考えようかといふこととから、いろいろ検討いたしましたので、船舶振興会との話は去年の秋に立ち消えになつてしまつた。以後、今後とも船舶振興会の金を導入するという計画はございません。

○田代委員 いま立ち消えになつておるというお話を、これは私ども当然だと思うのです。

〔細田委員長代理退席 委員長着席〕

しかし私がいまはつきりさせなければならないものは、この法案そのものが持つ一つの影といふのを感じるわけなのです。とにかく政府自身が、あなたたちは課長クラスかどうか知りませんけれども、この問題だけはつつきりさせなければならないものは、この法案そのものが持つ一つの影といふのを感じるわけなのです。とにかく政府自身が、あなたたちは課長クラスかどうか知りませんけれども、こういう国家の重要な検査といふような事業を構想するにあたつて、その資金を船舶振興会にひとつ仰ごうじゃないかといふような構想 자체が私はどこから起るかと思うんですよ。実際にふしげでならない、そういう構想そのものが、そして船舶振興会以外はどういうことをやつておられるかといふんですね。これはいまおっしゃつたようなことをやつておられるでしょう。しかし船舶振興会がやっておるのは、一般的の国民的な立場からい

えは競争の上がり金というようなことでしょう。競争といふのは大きな意味からいえば、これは実際において国家的な事業によるテラ・マニラといふべきで、そのものが非常に健康に発展していくが、そういうものによって運営されている。しかし中では、そういうものは当然克服され、解消されなければならない内容を持つたものであります。したがつて国家そのものが非常に健康に発展していくが、そこには資金を仰ぐというような構想を政府自身がお持ちになるということは大体どういうことかというのです。私は、そういう構想を大体また運輸省が持つてること自体がこれは実にけしからぬ、おかしい、実際においては、いかに政府自身がお持ちになるということは大体どういうことかというのです。私は、そういう構想を大体また運輸省が持つてること自体がこれは実にけしからぬ、おかしい、実際においては、いかに政府自身がお持ちになるということは大体どういうことかといふ疑惑を持たれてもしよがないと思うのです。かりに、そういうところからばく大な資金が——これは初めから半分ということですが、入ってきたとしますね。どうも金利に相当するか何か知りませんけれども、そこでこれをあげるということではなくて、だんだん実質において、非常に根を張るということを想像なさいませんか。そうして、結局車検事業といふものがどうということになるのかということですね。とにかくこれは、協会から申し込まれていればなおさら問題ですけれども、設立するにあたつて、すぐびんと頭にきたのはとにかく設立の予算ですね。これについてここにひとつ資金を仰ぐといふことかというような構想からされているといふことはもつてのほかだと思うのです。そういう構想がいささかでもあつたならば、私は、こういう協会を設立する意味はないし、また、すべきです。

○野村政府委員 その点につきましては、私どもが考えましたのは、できるだけ資金コストの少ない金を導入しようということから、いろいろ事務的な案を持ち寄つて局議をした、その過程の中にありますのは、いろいろ先生の御説例にありましたように、造船工業会とかあるいは船舶関連事務等に金を導入して、相当公共目的のために使われているようなこともありますので、これは実際にいて国家的な事業に投入をするということでも、それがつて国家そのものが非常に健康に発展していくが、そこには資金を仰ぐというような構想を政府自身が持つてることでござります。しかしながら、何べんも申し上げますように、私どもいろいろ検討しました結果、この業務の性質にかんがみて、全額政府出資にすべきであるという結論に到達いたしましたので、このお話をうながす。しかしこれでさたやみになつたわけでございます。今後ともそういうことは考えていないわけでございまして、したがいまして、これはたまたま自動車局の局議の席上におきました、各担当課長あるいは関係課長がいろいろな案を持ち寄つて、それをたたき台にしていろいろな案を出した過程においてそもは、それを局内において慎重審議をして、自動車局の案として固める段階におきましたしては、もうすでに全額政府出資という意見を固めて省議に出されたわけでございます。それはたまたま局内の審議の過程でそういうことがあつたということでありますので、さように御理解をいただきたいと思います。

○田代委員 そういう説明がおかしいんですよ、実際に、過程においてそういう構想がなぜ出るかといふことを私は問題にしているわけですよ。國家的な検査というような事業をやる場合に、とにかく資金が有利であるといふようなことがかりにあつても、これはどういう性質の金であつてもいい、といふようなものじゃないであります。それで、あるものだから、まあ正しい結論を出されたわけですね。運輸省としては、初めからこれは予算そのもとしてもたいした金じゃないですから、当然これは国家の資金でいかなければならぬであります。また、そういう基礎的な厳然たる態度をとらなければ、こういう検査事業というのにはうまくいきませんし、一つの案として、船舶振興会といふものは、いろいろ先生の御説例にありましたような、すでに造船工業会とかあるいは船舶関連事務等に金を導入して、相当公共目的のために使われているようなことがありますので、これは実際にいて国家的な事業に投入をするということでも、それがつて国家そのものが非常に健康に発展していくが、そこには資金を仰ぐというような構想を政府自身が持つてることでござります。しかしながら、何べんも申し上げますように、私どもいろいろ検討しました結果、この業務の性質にかんがみて、全額政府出資にすべきであるという結論に到達いたしましたので、このお話をうながす。しかしこれでさたやみになつたわけでございます。今後ともそういうことは考えていないわけでございまして、したがいまして、これはたまたま自動車局の局議の席上におきました、各担当課長あるいは関係課長がいろいろな案を持ち寄つて、それをたたき台にしていろいろな案を出した過程においてそもは、それを局内において慎重審議をして、自動車局の案として固める段階におきましたしては、もうすでに全額政府出資という意見を固めて省議に出されたわけでございます。それはたまたま局内の審議の過程でそういうことがあつたということでありますので、さように御理解をいただきたいと思います。

そこで、質問いたしますが、この法律のメリットといいますか、これが私どもには十分理解できています。結局、これは機関の安全を基礎にして出されておるということですけれども、非常にはつきりしているメリットといえば、これはただ政府が、安全確保といふ名目はいいのだけれども、結局自動車税あるいは重量税を一〇〇%取られるというメリットがやはりありますね。それからまた、いわゆる自賠責の保険の加入を非常に促進するということも、これはいわれましょう。そこにポイントがあるのじゃないか。だから一面からいと、自動車メーカーの利益がこの法案によって非常に有利にされるというような方向が出るのじゃないか。したがつて、欠陥車の問題が非常に問題になつておりますけれども、この法案によつて、欠陥車の問題がほんとうにわれわれが期待するような方向で解決されるのか。一面からいふと質問が出ておりましたけれども、特定メーカーのある種の部分品とか構造について十分メスを入れるようなことをやられたか、またやられていないとすれば、これは今後どういうことによつて十分しようとしておるか、そういう点について御説明願いたいと思うのです。

○野村政府委員 それでは質問いたしますが、この協会も指定工場制度というのをどんどんつくつて発展させるかどうかという問題と、それから先ほどちょっと質問が出ておりましたけれども、特定メーカーのある種の部分品とか構造について十分メスを入れるようなことをやられたか、またやられていないとすれば、これは今後どういうことによつて十分しようとしておるか、そういう点について御説明願いたいと思うのです。

○野村政府委員 二つの点でございますが、まず第一点で、いわゆる普通自動車についてやつておこざるを得ないような内容を持つておるのじゃないか。検査というものはとにかくいかげんなことでは危険であるし、まずいので、なぜこれを国とでは危険であるし、まずいので、なぜこれを国家の手によって、必然として検査の全責任を、直接責任をとつてやるという体制を維持されなかつたか。きのうからも質問がありましたが、費用は国がみずから指定をやります。それが第一点でござります。

それから第二点の型式指定。これは純正検査の業務をこの協会にやらせるということでございまして、自動車の構造、装置についての新しい型式指定をするという業務は、これはあくまでも国を指定するの業務として保留されるわけでございます。そういうことでございまので、その点は御理解いただきたいと思います。

質問の中に出てたのですけれども、大体運輸省としては、初めはこれは公益法人という考え方でおつたのだけれども、しかし結局は民間法人にしたのだという御説明でしたね。やはりここに問題があるのではないか。公益法人という構想を持っておつて、それから民間法人になぜ切りかえられたのか。その点について、これは民間からも要望があつたという説明が、たしか大臣があなたからありましたね。これは、つまり民間がこれを民間法人にしてほしい、われわれのほうにやらせるようにしてくれぬか、そういうような要望が出たのか。したがって、初めとにかく公益法人でいこうというたてまえにしておったのを、なぜそのようになに変えられたのか。それをひとつ説明してください。

國が法律を出してそういう検査をやることにはあえて反対しない、むしろ協力をして、そしてやるべき点は自分たちとしてやらなければならぬのじやないかという空氣でございました。したがいまして、私どもがそれを国でやるか、あるいは公益法人をつくってやらすか、あるいは認可法人といふ形態でやらすかということにつきましては、部内ですいぶん、昨年の夏から秋にかけて論議をしたわけでございますが、そのときにはもちろんわゆる外部の民間の団体の意見というのは聞いておりませんで、運輸省の中で予算の局議をする、あるいは省議をする段階におきまして、その法人の性格論争をしたわけでございます。その中で、最初は私ども実は民法の公益法人ということを考えておったわけでございますが、やはり國の業務を代行させるということになれば、もつと公的の色彩の多いものでなければならぬ。民法の規定は、御案内のように、今日から見ますと、公益法人の規定は非常に不備でございまして、このようないくつかの代行業務をやらせるための監督規定、あるいはいろいろの運輸大臣の許可に対する認可規定など、あるいは解任命令とか兼職禁止の規定とか、そういうことは、かりに民法の法人にやらせて、また新たに法定しなければならない。そういうことを考へるならば、いそぞういう不備な民法の法規を盛り込んだ法人をつくるべきであるといふことに意見の一致を見まして、この認可法人に人をつくるよりも、十分その目的に合致したような規定を盛り込んだ法人をつくるべきであるといふことが、もう少し裏を読んでもらわなければならぬたわけでございます。この論議の過程におきましては、もちろん民間の関係の団体、デイラー、ユーチャー等の意見というものは別に聞いておりません。私どもは、役所の独自の立場から検討をやつたわけでございます。

私たちには考えざるを得ないので。もう少しほんとうによく裏を読んでくださいよ。実際それで國民が迷惑するわけです。

そこでお尋ねいたしますが、大体車検といふことは、まずこの法律関係から見て、どのように御理解なさつておるか。普通車検といいますと、これは別なことですけれども、現在軽自動車に対して車検がないということで非常に国民の歓迎を受けておるわけですね。今度これをやると、これはとにかく車検の検査料からいろいろなものが非常に取られるということで、物価にもはね返つてくるということになるわけですが、とにかく車検とかいうことは、ただ部品の損耗とか、それの補充とかいうように一般には、俗に考えられるような点がありますが、そういうものじやないでしよう、車検というの。私どもは、とにかくそういう点も当然車検の対象にしなければならないけれども、現在の欠陥車の問題を考えますならば、ハーカーがつくった製品、その一定期間使用後ににおける信頼度を点検する。点検した結果は、これはとにかく全然使わない新品であっても、非常に欠陥があるということを國家としては、また政府としては発見して、それがそういう欠陥を持ったものであれば、これは売り出す前からこれに対しても規制をするということをしなければ、ほんとうの欠陥といふ問題は解決しないでしよう。それをとにかく十分やっておるかどうか。きのうから説明によりますと、全くこれはめちゃくちゃであります。あなたは首をひねられるけれども、きのうの茨城県の水戸あたりの実例はどうでしょう。こういうことがやられて、車検もくそもないじやありませんか。むしろそういう法律のために野放しにやられておるという形になつておるでしよう。ですから、時間を非常にせき立てられますから結論を申し上げますならば、大体車検の考え方が、つまりそういうことになつておつて、ほんとうのわれわれ國民あるいは車の所有者の立場からあれに十分立つていない。ただ車検をとにかく民間のほうですることによって、そしてむしろこの法律のねらいといふものは、政府がこれをとにかく全

部おつかぶるのじやなくて、これを全部やるといふことになるとこれはたいへんだ、できるだけ民間に落としてしまって、息を抜こうといふふうにしかとられないのですよ、これはどう考へても。その結果はどうなるかということですよ。国家の直接的な責任がある車検ということがおざなりにならざるを得ないのぢやないか。それは私は、今まで申してきたところによつても、そういう点が初めから至るところにちらちらしておると思はざるを得ないです。

そこで、先ほどから申しておるわけなんですねけれども、いま言つていいように、これをずっと下のほうに下げていって、そして代行させるということになる場合、それを指定する場合に当然メーカーが割り込んでくることは明らかですね。そうすると、メーカーが自分のつくつておるところの部品とか、あるいはいろいろのものをそこにとにかく持ち込む。そこを、むしろ自分の製品を販売させるために、有利にするためにこれを活用するというようなことが考えられなかつたかどうか。私は、その点が非常に考えられるのぢやないかと思う。メーカー自身がこれをとにかく利用することによって、自分も販売体制を有利にする。その車検によつて、とにかく車検を下請、代行するところだ、その部品といふようなものをいろいろと自分のやつをどんどんしつき込んでいくといふことをするために、メーカーはそういう点で非常にメリットがある。そうすると、肝心の車検、安全のためにこの目的といふやつはその点で非常に薄められるし、また、メーカーがその自分の部品をそこで検査するというような体制になつてきたら、これは厳密な意味においてできないんぢやないですか。非常にそこに手心が加えられる。ですから、なぜこれを、基本的な考え方として、國家の直接的な責任においてやらないか。いわゆるこれを民間に移すということ自体が非常におかしいし、また、いま言つたように、メーカーがこれを利用する、メーカーのメリットのために役立たせるといふ方向が出てくるわけですね。一向安全の解決の方には役立たないということになることを、な

ぜ十分これは考慮されないのかということの質問

なんです。どうです、その点。

○野村政府委員 先生せっかくの御質問ですが、私は誤解なさつておられる点があるんじゃないかなと思います。それは、先ほど申し上げましたよう

に、この協会がやります継続検査といいますものは、使っている車を二年ごとに検査をして、その検査は、保安基準に適合しているかどうかかということだけを見るわけでございます。したがいまし

て、その部品がどうであるとかあるいは型式がどうであるとかという型式指定は、これは軽自動車といえども国がみずからやるわけでございまして、この機関に委任いたしません。

それから、どこを民間車検場に指定するかという指定整備事業の指定、これは国がやるわけでございまして、この協会にはやらせません。言いかえますと、この協会は、ユーナーが持つてきました車、現に使用中の車を二年ごとに検査をするというきわめて技術的なその実務をやるわけでございまして、そういう行政的な型式指定とか、指定工場の指定などということはやらないわけでございますから、御懸念のような、この協会が云々ということは全くございませんので、その点についてはひとつ御理解いただきたいと思います。

○田代委員 もう時間が来てしまってあれですが、それでは、いまおっしゃっていた、この法律でやる以外の検査ですね、いわゆる安全を確保するための方策はどういう方策なんですか。

○野村政府委員 国のやつております検査、これは型式指定あるいは指定工場の指定、広い意味のそういう業務全体を見まして、これは外部からいろいろと御批判があり、また、昨日来あるいはきよういろいろ御論議がありましたように、私どもとして反省しなければならない多くの点があるということは、これは私ども率直に認めておりまします。この点につきましては十分自肅自戒して改善をしていかなければなりませんが、ただま先生の御指摘のこの協会という問題とはこれでは別に、国自身の問題として、改むべき点は改め是正をしていきたい、かように考えておりま

す。

○田代委員 私は、いまの説明では納得できませんが、これは他日に保留して、また質問いたします。

○小堀委員長 次回は、明十四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。

午後二時二十四分散会

昭和四十七年四月十九日印刷

昭和四十七年四月二十日發行

衆議院事務局

印刷者 大藏省印刷局

S