

第六十八回国会 運輸委員會 議 録 第十四号 (刷換分)

昭和四十七年四月十八日(火曜日)

午前十時三十八分開議

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

理事 小此木三郎君

理事 佐藤 守良君

理事 關谷 勝利君

理事 福井 勇君

理事 山村新治郎君

理事 金丸 德重君

理事 齊藤 正男君

理事 富井 泰良君

出席國務大臣

運輸 大臣 丹羽喬四郎君

出席政府委員

環境庁 大氣保全 局長 山形 操六君

運輸 大臣官房長 高林 康一君

運輸省 鐵道監督 局長 山口 真弘君

運輸省 鐵道監督 局長 秋富 公正君

運輸省 鐵道監督 局長 中村 大造君

運輸省 自動車局 長 野村 一彦君

運輸省 自動車局 整備部長 隅田 豐君

運輸省 鐵道副 總裁 山田 明吉君

委員外の出席者

運輸省 鐵道副 總裁 山田 明吉君

運輸省 鐵道副 總裁 山田 明吉君

運輸省 鐵道副 總裁 山田 明吉君

運輸委員會調查 室長 鎌瀬 正巳君

委員の異動

四月十七日

辭任

金丸 德重君

齊藤 正男君

同日

辭任

川崎 寛治君

三宅 正一君

同日

辭任

川崎 寛治君

三宅 正一君

同日

辭任

川崎 寛治君

三宅 正一君

同日

辭任

川崎 寛治君

三宅 正一君

同日

辭任

川崎 寛治君

三宅 正一君

同日

辭任

川崎 寛治君

三宅 正一君

同日

辭任

川崎 寛治君

三宅 正一君

同日

辭任

川崎 寛治君

本日の會議に付した案件

連合審査會開會中し入れに關する件

公聴會開會承認要求に關する件

委員派遣承認申請に關する件

國有鐵道運賃法及び日本國有鐵道財政再建促進特別措置法の一部を改正する法律案(内閣提出第四二二號)

日本鐵道建設公団法の一部を改正する法律案(内閣提出第四三三號)

道路運送車両法の一部を改正する法律案(内閣提出第六〇號)

○小峯委員長 これより會議を開きます。

國有鐵道運賃法及び日本國有鐵道財政再建促進特別措置法の一部を改正する法律案を議題とし、提案理由の説明を聴取いたします。丹羽運輸大臣。

國有鐵道運賃法及び日本國有鐵道財政再建促進特別措置法の一部を改正する法律案

國有鐵道運賃法及び日本國有鐵道財政再建促進特別措置法の一部を改正する法律案

國有鐵道運賃法及び日本國有鐵道財政再建促進特別措置法の一部を改正する法律案

國有鐵道運賃法及び日本國有鐵道財政再建促進特別措置法の一部を改正する法律案

國有鐵道運賃法及び日本國有鐵道財政再建促進特別措置法の一部を改正する法律案

國有鐵道運賃法及び日本國有鐵道財政再建促進特別措置法の一部を改正する法律案

國有鐵道運賃法及び日本國有鐵道財政再建促進特別措置法の一部を改正する法律案

國有鐵道運賃法及び日本國有鐵道財政再建促進特別措置法の一部を改正する法律案

國有鐵道運賃法及び日本國有鐵道財政再建促進特別措置法の一部を改正する法律案

國有鐵道運賃法及び日本國有鐵道財政再建促進特別措置法の一部を改正する法律案

國有鐵道運賃法及び日本國有鐵道財政再建促進特別措置法の一部を改正する法律案

國有鐵道運賃法及び日本國有鐵道財政再建促進特別措置法の一部を改正する法律案

國有鐵道運賃法及び日本國有鐵道財政再建促進特別措置法の一部を改正する法律案

國有鐵道運賃法及び日本國有鐵道財政再建促進特別措置法の一部を改正する法律案

國有鐵道運賃法及び日本國有鐵道財政再建促進特別措置法の一部を改正する法律案

國有鐵道運賃法及び日本國有鐵道財政再建促進特別措置法の一部を改正する法律案

國有鐵道運賃法及び日本國有鐵道財政再建促進特別措置法の一部を改正する法律案

別表第二

第七條第二項の規定による車扱貨物貨率表

(1トンにつき)

等級	1	2	3
キロ程			
キロメートルまで			
5	198	177	160
10	234	210	190
15	270	242	219
20	307	275	248
25	343	307	277
30	378	339	306
35	415	372	336
40	451	404	365
45	488	437	395
50	524	469	423
55	559	501	452
60	596	534	482
65	632	566	511
70	669	599	541
75	705	631	570
80	740	663	599
85	777	696	628
90	813	728	657
95	850	761	687
100	885	793	716

促進特別措置法の一部を改正する法律
(國有鐵道運賃法の一部改正)
第一條 國有鐵道運賃法(昭和二十三年法律第百十二號)の一部を次のように改正する。
第三條第一項中「五百キロメートル」を「六百キロメートル」に、「四円二十錢」を「五円十錢」に、「二円五錢」を「二円五十錢」に改める。
第六條中「急行料金及び準急行料金」を「及び急行料金」に改める。
第七條第一項及び第三項中「小口貨物運賃」を「コンテナ貨物運賃」に改める。
第九條の二第二號を次のように改める。
二 コンテナ貨物運賃
第九條の二第五號中「急行料金及び準急行料金」を「及び急行料金」に改める。

別表第一

第四條の規定による航路の普通旅客運賃表

航 路	運 賃
青 森 — 函 館	600
宇 野 — 高 松	150
仁 方 — 堀 江	370
宮島口 — 宮 島	60
大 島 — 小松港	70

別表第一及び別表第二を次のように改める。

800	3,869	3,465	3,129	110	928	831	750
825	3,968	3,554	3,209	120	971	870	786
850	4,067	3,643	3,289	130	1,014	908	820
875	4,167	3,732	3,370	140	1,057	947	855
900	4,266	3,821	3,450	150	1,100	985	889
925	4,366	3,910	3,530	160	1,142	1,023	924
950	4,465	3,999	3,611	170	1,186	1,062	959
975	4,564	4,088	3,691	180	1,228	1,100	993
1,000	4,664	4,177	3,771	190	1,272	1,139	1,028
1,050	4,862	4,355	3,932	200	1,314	1,177	1,063
1,100	5,061	4,533	4,093	210	1,357	1,215	1,097
1,150	5,260	4,711	4,254	220	1,400	1,254	1,132
1,200	5,459	4,889	4,414	230	1,443	1,292	1,167
1,250	5,657	5,067	4,575	240	1,486	1,331	1,202
1,300	5,856	5,245	4,736	250	1,528	1,369	1,236
1,350	6,055	5,423	4,896	260	1,571	1,407	1,270
1,400	6,254	5,601	5,057	270	1,614	1,446	1,306
1,450	6,452	5,779	5,218	280	1,657	1,484	1,340
1,500	6,651	5,957	5,379	290	1,700	1,523	1,375
1,550	6,850	6,135	5,539	300	1,743	1,561	1,409
1,600	7,048	6,313	5,700	310	1,785	1,599	1,444
1,650	7,247	6,491	5,861	320	1,829	1,638	1,479
1,700	7,446	6,669	6,022	330	1,871	1,676	1,513
1,750	7,645	6,847	6,182	340	1,915	1,715	1,548
1,800	7,843	7,025	6,343	350	1,957	1,753	1,583
1,850	8,042	7,203	6,504	360	2,000	1,791	1,617
1,900	8,241	7,381	6,664	370	2,043	1,830	1,652
1,950	8,440	7,559	6,825	380	2,086	1,868	1,687
2,000	8,638	7,737	6,986	390	2,129	1,907	1,722
2,050	8,837	7,915	7,147	400	2,172	1,945	1,756
2,100	9,036	8,093	7,307	410	2,214	1,983	1,790
2,150	9,235	8,271	7,468	420	2,258	2,022	1,826
2,200	9,433	8,449	7,629	430	2,300	2,060	1,860
2,250	9,632	8,627	7,789	440	2,344	2,099	1,895
2,300	9,831	8,805	7,950	450	2,386	2,137	1,930
2,350	10,030	8,983	8,111	460	2,428	2,175	1,964
2,400	10,228	9,161	8,272	470	2,472	2,214	1,999
2,450	10,427	9,339	8,432	480	2,514	2,252	2,033
2,500	10,626	9,517	8,593	490	2,558	2,291	2,069
2,550	10,825	9,695	8,754	500	2,600	2,329	2,103
2,600	11,023	9,873	8,914	525	2,708	2,425	2,190
2,650	11,222	10,051	9,075	550	2,815	2,521	2,276
2,700	11,421	10,229	9,236	575	2,922	2,617	2,363
2,750	11,619	10,407	9,397	600	3,029	2,713	2,450
2,800	11,818	10,585	9,557	625	3,134	2,807	2,534
2,850	12,017	10,763	9,718	650	3,239	2,901	2,619
2,900	12,216	10,941	9,879	675	3,344	2,995	2,704
2,950	12,414	11,119	10,039	700	3,449	3,089	2,789
3,000	12,613	11,297	10,200	725	3,554	3,183	2,874
以上50キロメー トルまでを増す ごとに	199	178	161	750	3,659	3,277	2,959
				775	3,764	3,371	3,044

(日本国有鉄道財政再建促進特別措置法の一部改正)

第二条 日本国有鉄道財政再建促進特別措置法(昭和四十四年法律第二十四号)の一部を次のように改正する。

第二条中「昭和五十三年度」を「昭和五十六年度」に改める。

第三条第一項中「昭和四十四年度」を「昭和四十七年度」に改める。

第四条の次に次の一条を加える。

(出資)
第四条の二 政府は、再建期間中の毎年度、予算の範囲内において、日本国有鉄道に対し、当該年度に相当する日本国有鉄道の事業年度における工事勘定の支出に充てられるべき資金の一部に相当する金額を出資するものとす。

第五条中「昭和四十四年三月三十一日」を「昭和四十七年三月三十一日」に改め、「債券に」と「及び同日における鉄道債券に係る日本国有鉄道の債務であつて政府が保証契約をしたものに」とし、「日本国有鉄道が支払うべき利子の額の合計額」を加える。

第七条中「昭和四十四年度から昭和五十七年度まで」を「昭和四十七年度から昭和六十三年度まで」に、「昭和五十年年度」を「昭和五十六年度」に改める。

附 則

1 この法律は、昭和四十七年四月一日から施行する。

2 この法律による改正前の日本国有鉄道財政再建促進特別措置法(次項において「旧法」という。)第五条の規定により政府が日本国有鉄道に対し貸し付けた長期資金は、この法律による改正後の日本国有鉄道財政再建促進特別措置法第五条の規定の適用については同条第三号の長期資金ではないものとし、同法第六条の規定の適用については同法第五条の規定により貸し付け

た長期資金とする。

3 旧法第四条第一項の規定により運輸大臣の承認を受けた再建計画の昭和四十六年度に相当する日本国有鉄道の事業年度における実施状況の報告については、なお従前の例による。

4 郵便法(昭和二十二年法律第六十五号)の一部を次のように改正する。

第三十一条中「小口扱貨物運賃」を「小荷物運賃」に改める。

理 由

日本国有鉄道の財政の事情にかんがみ、その再建を強力に推進するため、運賃を改定するとともに、昭和四十七年度以降十年間を新たな再建期間とし、あらためて財政の再建に関する基本方針及びこれに基づく再建計画を策定し、国のとるべき援助の措置を強化する必要がある。これが、この法律案を提出する理由である。

○丹羽國務大臣 たゞいま議題となりました日本国有鉄道運賃法及び日本国有鉄道財政再建促進特別措置法の一部を改正する法律案の提案理由につきまして御説明申し上げます。

国鉄は、過去百年間国内輸送の大動脈として、国民生活の向上と国民経済の発展をささえてまいりましたが、今日その役割りは、都市間旅客輸送、大都市通勤通学輸送、中長距離大量貨物輸送等の各分野においてますます重要性を増しており、総合交通体系確立の観点からも、将来にわたってその使命の遂行が強く期待されるところであります。

一方、国鉄財政は、経済社会の変動と輸送構造の変化に伴い、昭和三十九年度に赤字に転じて以来急速に悪化の傾向をたどり、国鉄が今後国民経済及び国民生活における使命を全うすることができなくなるおそれが生じてまいりました。このため、政府といたしましては、第六十一回国会において成立した日本国有鉄道財政再建促進特別措置

法に基づき、昭和四十四年度以降十年間を再建期間として、各種の財政再建対策を鋭意推進してまいりました次第であります。

しかしながら、その後の推移をみますと、自動車輸送の発達等による輸送量の伸び悩み、バスアップ等による人件費の大幅な上昇等のため、国鉄財政は、さらに悪化し、現状のまま推移した場合には、昭和四十七年度には大幅な償却前欠損を生ずるといふやむを得ない事態に立ち至りました。

このような事情にかんがみ、政府といたしましては、現行の財政再建対策が十分にその目的を達成できなかった原因について反省し、昭和四十七年度以降十年間を新しい再建期間とする抜本的な財政再建対策をあらためて策定し、これを強力に推進する必要があると考えております。

このため、国鉄自身が増収と業務運営の合理化について最大限の努力を行ないますとともに、政府におきまして、今後十年間にわたり政府出資、工事費補助の増額、過去債務についての財政再建債及び同利子補給金の対象範囲の拡大、地方関係線に対する補助の新設等、財政措置の大幅な拡充を行なうことといたしておるところであります。なお、長期にわたる国鉄財政の健全化をはかり、国鉄の使命の遂行に遺憾なきを期するためには、あわせて国民各位の御理解と御協力のもとに、国民生活への影響を勘案しつつ、必要最小限度の運賃改定を行なうことも真にやむを得ないものと考えた次第であります。

このような趣旨から、このたびこの法律案を提案することとした次第であります。これらの措置が相まって初めて、国鉄財政の再建の基礎を確立することができ、ひいては国鉄をして将来ともわが国の基幹的公共輸送機関としての使命を全うさせることができると信ずるものであります。

次に、この法律案の概要について御説明申し上げます。まず、国有鉄道運賃法の改正の内容について申し上げます。

第一に、鉄道の普通旅客運賃につきましては、その貨率が、現行では営業キロ一キロメートルごとに五百キロメートルまでの部分について四円二十銭、五百キロメートルを超える部分については二円五銭となつておりますのを、遠距離運賃制の是正をも考慮しまして、六百キロメートルまでの部分については五円十銭、六百キロメートルを超える部分については二円五十銭に改定することといたしております。

第二に、航路の普通旅客運賃につきましては、近傍または類似の民営航路の運賃等をも勘案しながら、鉄道の普通旅客運賃とはほぼ同程度の改定を行なうことといたしております。

第三に、貨物運賃につきましては、制度の合理化をはかるため、車扱い貨物運賃の等級数を現行の四等級から三等級に圧縮するとともに、その貨率をおおむね二五%引き上げることといたしました。

また、小量物品輸送の合理化をはかるため、小口扱い貨物を小荷物に統合するとともに、近年飛躍的な増加を続けておりますコンテナ貨物の運賃につきまして、従来は小口扱い貨物運賃の一種とされておりましたものを、新たに国有鉄道運賃法上の貨物運賃とすることをいたしております。

次に、日本国有鉄道財政再建促進特別措置法の改正の内容について申し上げます。

第一に、昭和四十七年度予算案作成を契機とし、今後十年間にわたる助成策の大幅な拡充をすることといたしましたこと等を勘案いたしまして、昭和四十七年度以降十年間を新たな再建期間とし、あらためて国鉄財政の再建に関する基本方針及びこれに基づく再建計画を策定することといたしております。

第二に、国鉄が今後新幹線鉄道の建設、在来主要幹線の改良工事等、その輸送力の増強及び輸送方式の近代化のための工事を推進し、その体質の改善がはかられるよう、政府は、再建期間中の毎年度、国鉄に対し、工事資金の一部に相当する金額を出資するものとしたしております。

第三に、過去債務の利子負担を軽減するため、財政再建債及び同利子補給金の対象を、現在の昭和四十三年度末政府管掌債務から昭和四十六年度末政府管掌債務及び政府が保証した鉄道債券にかかるとするに拡大したとしております。

第四に、工事費の利子負担を軽減するため、工事費補助金の対象工事年度を昭和五十六年度まで延長し、その交付年度を昭和六十三年度まで延長することにいたしてあります。

以上が、この法律案を提案する理由であります。何とぞ慎重御審議の上、すみやかに御賛成いただきますようお願い申し上げます。(拍手)

○小峯委員長 以上で提案理由の説明は終わりました。

○小峯委員長 この際、公聴会開会承認要求の件についておはかりいたします。

ただいま本委員会において審査中の国有鉄道運賃法及び日本国有鉄道財政再建促進特別措置法の一部を改正する法律案について公聴会を開きたいと存じます。

つきましては、公聴会開会につき議長の承認を求めたいと存じますが、これに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、さよう決しました。

なお、公聴会の開会日時、公述人の選定その他の手続につきましては、委員長に御一任願いたいと存じますが、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、さよう決しました。

○小峯委員長 次に、委員派遣承認申請に関する件についておはかりいたします。

貸法及び日本国有鉄道財政再建促進特別措置法の一部を改正する法律案について委員を派遣し、審査の参考にあつたいと存じます。

つきましては、議長に対し、委員派遣承認の申請を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、さよう決しました。

なお、派遣地、派遣の日時、派遣委員の人数等につきましては、委員長に御一任願いたいと存じますが、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いたします。

本案に対する質疑は、去る十二日に終了いたしましたのであります。

ただいま、委員長の手元に宇田國榮君、加藤六月君、徳安實蔵君、細田吉藏君及び竹輪登君から、自由民主党提出にかかる修正案が提出されております。

修正案はお手元に配付してありますとおりであります。

日本鉄道建設公団法の一部を改正する法律案に對する修正案

日本鉄道建設公団法の一部を改正する法律案の一部を次のように修正する。

附則第一項中「昭和四十七年四月一日」を「公布の日」に改める。

○小峯委員長 この際、提出者から、趣旨の説明を求めます。加藤六月君。

○加藤六月委員 私は、自由民主党を代表して、日本鉄道建設公団法の一部を改正する法律案に対する修正案について、その趣旨を御説明申し上げます。

修正案の案文は、お手元の印刷物のとおりでございます。申し上げるまでもなく、原案の施行期日四月一日は、すでに経過しておりますので、これを公布の日に変更することとするものであります。

何とぞ御賛成くださいますようお願い申し上げます。

○小峯委員長 以上で趣旨の説明は終わりました。

○小峯委員長 これより日本鉄道建設公団法の一部を改正する法律案及びこれに対する修正案を一括して討論に付するのでありますが、別に討論の申し出もありませんので、直ちに、採決いたします。

まず、宇田國榮君外四名提出の修正案について採決いたします。

本修正案に賛成の諸君の起立を求めます。

〔賛成者起立〕

○小峯委員長 起立多数。よって、本修正案は可決いたしました。

次いで、ただいま可決いたしました修正部分を除く原案について採決いたします。

これに賛成の諸君の起立を求めます。

〔賛成者起立〕

○小峯委員長 起立多数。よって、日本鉄道建設公団法の一部を改正する法律案は、宇田國榮君外四名提出の修正案のとおり修正議決すべきものと決しました。

おはかりいたします。ただいま修正議決いたしました本法案の委員会報告書の作成等につきましては、委員長に御一任願いたいと存じますが、御異議ありませんか。

○小峯委員長 御異議なしと認めます。よって、さよう決しました。

〔報告書は附録に掲載〕

○小峯委員長 この際、運輸大臣から発言を求められております。これを許します。丹羽運輸大臣。

○丹羽國務大臣 ただいまは、日本鉄道建設公団法の一部を改正する法律案について、慎重御審議の結果、御採決をいただきましたことにありがとうございます。(拍手)

○小峯委員長 この際、連合審査会開会申し入れの件についておはかりいたします。

ただいま商工委員会において審査中の石油パイプライン事業法案について、商工委員会に連合審査会開会の申し入れを行ないたいと存じますが、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、さよう決しました。

なお、連合審査会の開会の日時等につきましては、商工委員長と協議の上、追って公報をもってお知らせいたします。

○小峯委員長 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。久保三郎君。

○久保委員 道路運送車両法の一部を改正する法律案について、二、三お尋ねをいたします。

数多くの同僚諸君からお尋ねがありましたので、極力重複は避けたいと思っておりますが、限られた時間でもありますので、ぜひ簡潔に御答弁

をいただきたい。

まず第一に、自動車整備事業、そして、検査というか、そういうものの指定工場制度というのがあります。この指定工場制度は、実際にその機能を十分に果たしているかどうかというの、最近たいへん疑問が出てきたと思うのです。ある指定工場の経営者が私に話をするのであります。最近ではトラックの整備、特にダンピングなどの整備が多い。しかし、それぞれ業者が多くなつたので、料金のダンピングが——ダンピングというか、競争による値下げですね。その結果として、整備点検というか、そういうものの手抜きがあることも事実である。まあ、言うならば、金のかかる重要なところは手抜きして、料金は安い。それで、指定工場ですから、この工場の認定があれば、手続を終ればそのまま検査は終了ということで運行の用に供しているというのであります。これは運輸省当局が知らぬわけではないと思うのであります。こういうダンピングの実態についてどういふふうにか、これを規制していくか、あるいは体制を整えるか、この点についてはどういふふうにか考えておられるか。

それからもう一つは、体制を整備することも、これは根本的な問題であります。と同時に、運輸省自体のこれらの工場に対する監督官の配置の問題であります。いままで臨検もなされた件数があると思うのであります。できまれば、最近年度におけるところの臨検件数をお知らせいたしたい。前もって指定整備工場の処分状況について、資料はいただいておりますが、何件臨検し、点検したのか、その件数は書いていない。ただ処分された件数が書いてある。この数だけを見る限りにおいてはあまり多く処分されてはいないと思うのです。この資料から見れば、大体指定整備工場というのはよくやっているのではなからうかというふうに思うのだが、実際はどうも違ふようである。この点はどういふふうにか考えられておるか。まず第一に指定整備工場の実態についてお伺いしたいと思います。

○野村政府委員 指定整備工場につきましても、

いわゆる民間車検場として一定以上の技術のレベルを有し、施設を有し、人員を有する工場が、みずからの責任において整備をし、そして検査をしたものについて、いわば国で検査をしたのと同じような効果を与えているわけですが、私どももいままでこの指導をやつてまいりましたが、この指定整備の活用ということから、この強化というところをいろいろと指導してまいつたわけがございます。しかし、ただいま先生が御指摘になりましたように、幾つかの地域におきまして、指定整備工場におきまして、検査の実施について非常に遺憾な点があったという指摘を受けた工場が幾つかあるというところは、私も非常に残念なことだと思つております。しかしながら、この指定整備工場制度を創設いたしました趣旨につきましても、これは民間における整備能力、検査能力の漸次向上にしますとともに、自動車工業の進歩発達に際しまして、それ相応の機能を果たしているということもまた事実でございます。しかしながら、現在約六千でございますが、全国にございます指定工場の中には、ただいま先生の御指摘のような、非常に遺憾な点がある工場があるということも私も率直に認めざるを得ませんので、これにつきましても私は私ども今後さらに監査を強化し、そして、いま先生が御指摘になりましたような違反の程度に達してしまつて処分をするということにさらに強力に続けてまいりたいと思つております。数字等については後ほど申し上げますが、そういう実態でございます。

それから、これを監査いたしますための体制を整えるために、国といたしましてはやはり監査要員の確保ということが必要でございます。現在、四十七年度予算におきまして三十三名の監査要員の増員をお願いしておるわけでございます。これが認められますと、全国で八十四名の監査要員になるわけでございます。もちろん、これだけの要員でも十分な監督ができると思ひますが、私も極力この監査要員の監査を生かしまして、

して、そして一そう監督を厳重にして、指定整備事業制度創設の目的を果たすようにさらに努力をいたしたいと思ひます。

なお、先ほどお尋ねのありました数字につきましては整備部長から説明いたさせます。

○隅田説明員 お尋ねの監査の実績とその処分の状況について御説明いたします。

確定いたしました数字は、一番最近の、四十五年度のものでは完全なものが確定いたしております。それを御説明申し上げます。四十五年度におきましては、監査対象の工場数、結局そのときの指定工場全部でございます。これは三千五百四十一工場でございます。それに対して、実際に監査を行ないました件数は四千五百七十一、一年の間に一工場当たり一・三回行つてゐるという計算になります。それに対して、先ほど先生が御指摘にございましたとおり、行政処分をいたしましたことに取り消しと行政処分の解任とが、こういう非常に重大な行政処分をいたしましたものの件数というのは非常に少ないことは事実でございます。数字で申し上げますと、取り消しをやりましたのが二件、それから保安基準適合証の発行の一時停止というものが一、簡単に申しますと一時的な指定工場の取り消しでございます。これが、これをやりましたものが二件、それから、検査員の解任を命じたものが二件、合合わせまして全部で、一番嚴重な処分をいたしましたのは五件でございます。あとは正命令と申しまして、ある程度の行政的な権限をもって命令を出しましたものが四十四件でございます。それ以外のものにつきましては、特に権限をもつての命令という形はとっておりませんけれども、行政指導の形で警告をいたしております。こういうことを直したほうがいいということについての警告でございますが、これはかなりの件数があつて七百八十九件の警告を行なつております。

先ほど先生が御指摘の非常に件数が少ないというの、いわば犯罪者といつたしましては、非常に重大な処分をいたしましたものとしては、確かに少

ないのでございますが、警告ということを含めまして、私どもとしてはかなり一生懸命行政指導しているつもりでございますが、なおかつ逆に申しますと、これだけの警告件数が出てきているというのを非常にわれわれは反省をしております。今後ともこの監査の強化ということをはかつてまいりたいと思ひます。

○久保委員 お話によりますれば、あんまり問題ないように聞えますが、処分件数の中身をちょっと見てまいりますと、取り消しというのは、これは文句なしに実際と検査証と合せてみて、おそらくそこには不正があつたんだろうと思ひますね。これが一番決定的な取り消しの要因だと思ひます。ただそういうことは正命令などは、たとえば整備という機械器具の整備について欠ける点があつたので是正したとかいうことであつて、これが一番件数が多いのであります。これも大事でないということではございませんが、決定的なものではないかと思ひます。それからもう一つは、適合証発行停止というものが四十五年に一件あつておりますが、これはたまたま適合証を間違つておりましたか、ごまかして発行したのか、もしもそれなら、だからこれは当然取り消しに次ぐものだと思うので、発行停止をされれば、これは指定整備工場としての機能は半ば停止することになります。検査員の解任というのは検査員のやり方でありましようが、これもその次くらい。

こう見てまいりますと、これは決定的なものは非常に少ない。けつこうな話なんです。けつこうな話なんだけれども、実際には車を指定整備工場がいま整備して出してきた。それでこれに実際に合わない適合証を発行して陸運事務所に持つていく。これとこれを合せてみたらネジが一本足りないとか、そんなことはないでしょうが、そういうことを符合させて点検するというのは、非常にむずかしいことだとおぼくは思ひます。たまたまこれは偶然にもいつたら諸弊があるが、

うまいぐあいにはひつかつたと見てもいいくらいに私は思うのであります。

そういうところからいくと、私は業者の実態を疑うわけではありませんが、かなり手抜きをしているものがあるんじゃないかという心配をしているのです。その是正をどうしたらいいかというのが命題だと思ふんですね。さっき申し上げたように、料金は別に公示料金じゃないんですね。言うなら、一応のかつてなそれぞれの取りきめによつてやっている料金でありますから、ゲンピングといつてもそれがダンピングか実際わかりませんね。ただ料金が安いあるいは高いは別にして、手抜きをされるのが一番困るんですね。手抜きを防止するのにどうしたらいいのかという問題は、やはり監査員の派遣以外にきめ手はないだろうと思ふのです。

そこで、いまお聞きすると、大体今度三十三名増員して八十四名ということですね。そうなりますと、算術計算で、五千二百からの指定工場でありますから、大体一人当たり六十二くらいじゃないんですか、持っているのが。いまの説明では六十二を一年に一・三回くらい回っているというのですが、一・三回回つても、実際にいま言つた一番のきめ手、かなめである手抜きをしているかどうかの点検がはたして完全にできるかどうか、たいへん私は疑問だと思ふのです。疑えば切りのないことではあります、事安全の問題でありますから、人命の問題にも関係しますから、これはやはりきびしくする必要があります。そこでこの監査の要領も単に形式的な監査をするんじゃないで、そのきめ手となるべきところをポイントとして重点的な監査をするようにするか、それからもう一つは、なるほど料金あるいは代金というか知りませんが、こういうものの取り方あるいはきめ方について、運輸省はもつと突っ込んだ指導をすべき段階ではないかと思ふのです。

きりいて、単なる自由競争であればいいんじゃないかと思ふことはあります。自由であるようだけれども、実際は完全にやつてもらえないうらみが最近ではあるわけですね。むしろ利用者から見れば完全に点検整備をして、実際にこれは安全である車を保証してもらうというところに料金があるわけでありまして、ところが、えてして料金を中心に考えた場合に、自由競争でもつてやること、いいサービスができるんだなという理論を展開する向きもありまして、私は事安全に関してはやはり料金はある程度固定すべきだと思ふんですね。そしてこれをきびしく監督するということ、そして確実なサービスを提供するように業界を指導すべきだと私は思ふのであります。これは残念ながら利用者はわからないのであります。技術者が、どこが悪くてどういふものを取りかえた、どこを取りかえたと言つても、これはわからないのですから、そういうものを、利用している実態を抜きにして、指定整備工場をいろいろ考えてもこれは無理だらうと思ふんですね。利用する者が無知なんでありますから、どこを取りかえた、どの部品を取りかえた、どこを締め直したと言つても、これは頼んだほうがわからないのでありますから、これを担保してくれるのは陸運事務所の車両の検査係でしょう。そこは書面だけで押さえてしまふのでありますから、利用者には、これは不安なままに仕事だと思ふんですね。今度それに輪をかけてように協会を設立するというのでありますから、われわれのような気が小さい者は、どうも協会でないんだらうか、運輸大臣は安心して毎日寝ていられたらうかというふうな思ふんですね。協会にまかせた場合、これはなぜならば、指定整備工場の実態が、業者がそう言うのでありますから、この点は何か担保する保証はあります、あなた。

○野村政府委員 ただいま先生のおっしゃいました指定整備事業の整備の内容でございしますが、この点につきまして私どもが指導いたしておりますのは、先生御案内のように、整備をいたしますときに、ユーザーが備えつけることを義務づけられておりますところの定期点検整備記録簿、これを自分で自分の車について定期的に点検をする。それを記録にとつておく。そして整備工場に行きましたならば、その整備工場が持つておりますところの分解整備記録簿にこれを突き合わせまして、平生からこういう車はどういうところの点検整備をユーザーとして行なつておるかということ、それを参考に、自分のほうが整備工場として整備をしたところ、あるいは頼みつけの工場でありましたら、いままでの米歴と申しますか、一つのカルテでございまして、そういうものをよく突き合わせて検査をするということが望ましいわけであらうと思ふので、そういう指導を私どもはいたしておるわけであらうと思ふので、先ほど申し上げましたように、監査の結果等によりまして、それが十分行なわれていなくて、いわゆる先生の言つておられる手抜き検査といふものは手抜き整備といふんです、そういう事例がたまにあるというところについては、私どもこれを非常に残念に思つておるわけであらうと思ふので、

したがういふ作業、車の使用状況に応じてそれを定期的に点検をし整備をするということ、そしてその状態を把握した上で、整備工場のほうで整備をし、検査をするということが正しく行なわれますならば、ただいま先生の御指摘のような事例は、だんだんと減っていくであらうと私どもは信じております。したがういふことで、そういう意味で、料金問題もさることながら、まずその前提をいたしまして、整備内容について標準的な整備内容を確認して、そして車の実態に合った整備をするという指導を、さらに強化をいたしたいと思つております。

ただ、現在は、料金というものにつきましては、もちろん先生の御指摘になりましたように、これはいわば自由料金制でございまして、公定料金ではございません。また、現在の制度のもとにおきまして標準料金的なものを指導する、これはやり方によりましては、公取法等の問題もありまして、業界の自主的な措置、作業内容を先ほど言いましたような適正な作業内容にして、それに応じた適正な料金を取るという体制を維持したいと私どもは思つております。問題は、御指摘のような手抜き整備、あるいは手抜き検査というやうなことがないように、さらに定期点検整備、そういうものの普及徹底をはかるとともに、検査員の活動を強化をして、そういうものを未然に防止するように指導していきたいと思つております。

○久保委員 局長の御答弁を聞いていますと、たいへん失礼な言い方で申しわけないんですが、はつきりいつて何にもやらないということになりはしませんか。私は利用者の一人なんです。○だの△だの×をつけた定期点検記録簿なんというものを、たまに整備工場で見ますね。秘書が持つてきたものをときました見ますが、今度車検のときにそれを持つていつてやつてもらふのだなというものは、実際に私はよく知らないんです。大体、私のようなものが標準じゃないんですか。局長はどうですか。局長は委員会があつたんで、いろいろお調べになつて御答弁なさつていらっしゃるんじゃないんですか。あなたは車をお持ちかどうか知りませんが、私も、あなたも私と同じじゃないかと、私は見ているんです。私、この委員会の席にいらつしやる方につつと聞いてみて、私どもは指定整備工場で車検をとつてもらつています。陸運事務所には持つていきません。全くまかせつきりなんです。実際、安心してやつてもらふ。それで私はいいと思ふんです。しかし、この場所でもいま審議していることは、そういうものが安心してまかせられる整備工場の体制づくりをいかにしていくかという問題だと思ふんですね。いま御提案なさつていらっしゃる、いかに安全を確保するかということではあります、言うならば、いまの指定整備工場で安心して検査を受けられるかどうかはわからないと思ふんです。そういう実態、これは全部じゃないと思ふんです。中にはりっぱなものがあると思ふんです。しかし、万分之一がそういう不

良工場で、たとえ取り消しを受けるような工場であつても、これはたいへんなことになると思ふんです。これが原因で人が死んでいたり、財産がなくなつていたりする、そういうことが当然あるわけですね。

そういう意味からいふと、協会にやらせるというのは、何か運輸大臣の権限を少し狭く見てはいないか。もつとも軽自動車だから軽いのかもしれませんが、検査をするからには、やはり評価は同じでなくちゃいけないと思ふのです。安全を確保することです。保安基準を的確に守るということですよ。そこになぜ差異があるのか。協会ですら、指定整備工場ですら、直接でやる、三つの方式があります。こういう制度のやり方が、自動車検査の制度を非常に混乱させてはいないかということもあるわけでありませう。

【委員長退席 運輸委員長代理着席】

ただ、運輸省としては、検査要員を採ることは、現況では非常にむずかしい。しかし、自動車の検査はやらねばならぬ。だから便法として協会をつくるということに尽きるのではないかと思ふんです。便法も必要であります。制度自体が混乱することはない。一そう困ると思ふんです。幾つにも分かれていて、直接やる、指定工場にやらせる、協会にやらせるということでしょう。そういうものの方、これは自動車によって区別していると思ふ。そうすね。この中で共通しているのは何かという、人手が足りないからということ。人手が足りないから指定工場ですら、協会ですら、あとはやむを得ず自分ですら、こういう制度が残つておる。本元の制度がだんだんなくなつてきていて、本元の制度がなくなつてしまつてしまつて、安全を確保するために、やはり便宜主義であつてはいけないと思ふのです。そこで、検査をやる主体はだれか、これかといふことです。検査の主体はだれか、これを一本ちゃんと確立しておかないと、この協会ができて、最後にはやはり指定整備工場と同じよ

うな結果が出はしないかと私は思ふのですが、どうでしょう。

○野村政府委員 先ほどの私の答弁で、先生の後段に御指摘になりました点が抜けておりました、まことに申しわけございませんでした。

今度軽自動車検査協会というものを設立して、これで三輪、四輪の軽自動車の検査をやるうたしました趣旨は、結局、先生の御指摘もございましたように、分類的には、国がみずからやるものと、協会ですら、それから指定整備工場、これは普通自動車も軽自動車も共通で考えておるわけですが、私ども、従来検査対象になつております一般の普通自動車につきましては、現在、国がみずから検査をやるという制度、これを中心にして運用し、さらに、民間の自動車整備能力あるいは検査能力というものが最近非常に高まつてきておりますので、これに対して国が嚴重な指導監督のもとにその能力を活用するといふ制度をもつていけば、これは監督よろしきを得れば十分その目的を達成し得ると考えております。

【運輸委員長代理退席 委員長着席】

したがいまして、従来からの検査対象自動車につきましては、いまの体制でやつていきたい、そして将来は指定整備事業の活用を高めていくようにしたい。もちろん国自身の検査も内容的にレベルアップをしていきたいといふことは当然考えておるわけでございます。

それから軽自動車でございますが、これは普通自動車に比べて、先生御案内のように型式の数も少のうございます。したがいまして、その構造装置の面から、普通自動車に比べて非常に画一的なものが多い。そういうことから、国がこれに對して嚴重な指導監督を行なつてやれば、国がみずからやつたと同じように検査の目的を達成することができるといふのが私どもの考えでございます。したがいまして、もちろん運輸大臣が法律に基づいて嚴重な監督を実施いたしますとともに、具体的な個々の検査につきましては、これは協会

が法律に基づいて委任された範囲内におきまして責任を負つて実施をするということでございます。ですから、これは国がみずから行なうということと同じような効果あるいは目的を持つておるといふふうに私は考えるわけでございます。

ただ、この共通の点につきまして、人手不足の問題その他いろいろ先生から御指摘がございましたが、こういう点は国がやろうと協会ですらと指定整備工場ですら、同じことでございます。それは、すなわち、第一は、自動車の保安基準というものは、全部共通の保安基準を使つて、それによつて検査をしていくということでございます。それから、自動車の構造装置の基本になります型式指定につきましては、これは国がみずから型式指定をやるということでございます。国に責任をのけてやる。それから、指定整備工場の指定につきましては、これは現在の普通車の指定につきましても国がやつておると同じように、今後軽自動車検査対象になりましても、その工場を指定するといふ指定行為は、協会にはまかせませんで国がみずからやる。こういうことでございまして、私どもは、この法律案にございまして、大臣の嚴重な監督のもとに各地方運輸局が監督を嚴重にやれば、国がみずから実施すると同じような効果といふことが目的を達成することができ、かように考えている次第でございます。

○久保委員

どうも話が合わないやうであります。先に行きましよう。私が申し上げたいのは、いま指定整備工場の例をとりましたが、指定整備工場の体質も弱い面があると思ふのです。だから、そういうものをそのままにしておいて、私が指摘したような問題だけを追及していくことも誤りかもしれません。むしろ、運輸省の仕事としては、指定整備工場をもつと健全な体質に育成していくということが必要なのでありまして、その中で何が大事かといふと、繰り返し申し上げますが、いわゆる手抜きの手帳整備は一番困るということを中心にして体制を築くことが必要であると思ひます。そのための施策はありますか

と、長い質問をしておるが、聞いておるわけですから、実際は。それはいままであまりお出しなつておらないやうですが、あらためて時間をもらつて、ぜひ御回答いただきたいと思ふのです。単にいままでの制度があるから、これでやつておるの間違いありませんから十分です。かといふのはなくて、事実ばくが指摘するような問題があるのだから、これに對してやはり考えてもらわなければ困るということでありませう。

それから類推すれば、協会といふところに逃げ込むことは、言うならばひきようであらう。軽自動車の検査が必要だといふのだから、どうしてじか、自分の責任でやらないのだから、どうして別だ、そうではなさそうだといふふうに思ふから、これを言つておるのだから。ですから、われわれはこの法案の改正については、実際は疑問があらう。しかし、軽自動車の検査は必要だと思つておるのです。しかし、的確に安全性を担保できないやうな制度をつくつてみて、もしかたがたないではないかという気持ちも、実は持つておるやうです。もつとも、やらないよりはましかもしれませぬ。そういうことも世間で言う人があります。そうであつてはいけないのです。安全だけは、以上申し上げましたが、そういうことを中心に考えております。

それから次へ行きます。それでは、この整備工場の共同化という問題が昨年の国会で一応法律改正がございましたが、これはどなたかが質問されたかと思ふのでありますが、その進捗状況はどうなつておるのか。大体これは前進があるのかないのか、法律改正して。しかも、いろいろな問題をこころ裏に討議して一応の結論を得て、全会一致で上げたと思ふのです。これは結果は、成績はどうなのか。

○野村政府委員 整備事業の共同化、協業化の推進につきましては、昨年来いろいろこの委員会でも御質疑があり、また御意見の表明がございました。私どもそれを受けまして施策をやつておる

わけでございますが、まず基本的な考え方といったしましては、あのときに申し上げましたわけでございますが、中小企業近代化基本計画というもののつとりまして、整備事業の構造改善事業としての指定をこれは受けておるわけでございます。したがって、現在四十六年十一月に構造改善計画の承認を受けて、そして四十七年度にいま計画を作成するというところでござっております。そして、その計画の内容につきましては、先生御指摘の組合、特に中小零細企業の協業化、共同化を進めていく。そうして、それに必要な長期低利の資金を導入するというようなことをいまして、昨年来の御質問後今日まで、それがもとになってどの程度の共同化ができたかということ、なかなか数字の上では私どももちょっとはつきりいたしませんけれども、共同化、協業化の方向に向かって相当構造改善の指定を受けて、業界全体がかなり足並みをそろえて進んでおるということは申し上げられると思います。ただ中にはいろいろと中小企業のごときでございますから、設備の面におきましても、また協業化、共同化をするということにつきましては、事業の認識が各事業単位になっておるというふうなことから、なかなかそこには営業上の理由から必ずしも賛意を表せられない方々もございまして、全体の方向としては構造改善事業の指定を受けて、それでもって業界の近代化を進めるといふ方向にやっておりますことはいえると思います。なお、個々の点につきましてはまだ今後十分指導しなければならぬ余地が相当残されておるということが実情でございます。

○久保委員 構造改善のお話が出ましたが、それは、実態を把握しておらないようであります。それは非常に残念ですね。実態を把握しているのですか。——それではあとから……

それはそれで実態がおわかりならばお知らせをいただきたいのですが、構造改善からちょっとお尋ねしたいのは、近代化から構造改

善に移りまして、融資その他のめんどうを見ておると思うのです。そうですね。そういうものはどの程度活用されておるのか、あるいは融資の条件というのとはどんなものか、簡単に知らせたい。たとえば条件はどんなものか、あるいは税制上のめんどうはどういうふうに見ておるのか、おわかりでしょうか。

それから続いて、構造改善事業等にとつてもあるいは協業化、共同化にとつても、どこで御指導なさっておるか知りませんが、業界団体を通してやっておるか知りませんが、指導はそう的確に熱心に行っておると思えないですね。ある特定の業者が困りに困って相談して、それで、いやこんな感じがしますから、やっておりますの多いのじゃないか。積極的に、おまえの業態からいえばこういう方法があるから、こういうものに乘せてやれば構造改善でもっと進展がある、こういうふうに指導してないのじゃないですか、また指導する体制になってないのじゃないですか、そういう方向は残念ながら、業界を通しては、あるいは多少やっておりますけれども、実態はどうですか。

○野村政府委員 中小企業の近代化施設といったしまして、運輸省としても通達省と連絡をとりましていろいろやっております。しかしその中で先生御指摘のように、中小企業対策全体の問題点というのがまだいろいろあるわけでございますが、運輸省の企業の中で、まず第一次の近代化をやります、それを終わります、構造改善へ進んだというの、実はこの自動車分解整備事業だけでございまして、トラックとか港湾運送とか運輸省のほかの業態もいろいろございまして、ともかく第二段階の構造改善事業まで踏み込んだということにつきましては、私どもは業界全体の盛り上がる自覚というものがかなりあると思っております。

それからこれに対する指導といったしましては、全国的には整備振興会が中心になりまして、各地の整備振興会が整備事業者を指導して、また整

備業の中にあります協同組合等を軸にしてこの構造改善を推進させておるということでございまして、

具体的な融資条件その他につきましては整備部長から説明させていただきます。

○隅田説明員 こまかい点、ちょっと私から申し上げます。

まず、その前に、実態を把握しておらないといふ先生のお話でございますが、若干補足させていただきます。先ほど局長の説明いたしましたのは、四十六年度につきましては十分数字的なものはあがっておらないという意味でございます。と申しますのは、法律改正をしてある程度若干やり方を広げましたものですから、そういうものの成り立ちにはちよつと時間がかかっていますので、その際としてそういうものが数字としてあがってきておらないわけでございます。四十五年を例にして申し上げますと、協業組合はすでに全国に二十五までござります。協同組合については申しますと三百十六でござります。ここら辺を利用いたしましてわれわれとしては行政の措置を進めておるわけでありまして、

それから金融制度の問題でございますが、これは詳しく申し上げると非常に長々となりますので、ごく大ざっぱに言わせていただきますが、中小企業近代化促進法関係、ことに構造改善事業関係、それぞれ中小企業庁の担当であります。低利の政府資金あるいは無利子の政府資金、各種ござります。それぞれ事業者の申請に合わせながら、地元、要するに中小企業庁関係の出先のルートと、それから私たちの陸運事務所との整備課とで、両方相まちながら融資のあつせんその他をやります。具体的問題をやりますと非常に膨大になりますので、もし御質問があれば御説明いたします。

○久保委員 一つだけいいですか、融資条件はどんなふうになっているのですか。

○隅田説明員 融資の条件、いろいろな場合がございまして、そのそれぞれについての問題にな

るのですが、たとえば中小企業高度化資金融資制度を例にして申し上げますと、工場共同化事業と申しまして共同工場の建設資金を貸すような制度でございます。これになりますと、貸し付け対象者は二十人以下の中小企業が集まっている協同組合ないし協業組合でございますが、それで融資条件といたしましてはこの場合には所要資金の八〇%を貸します。利率はゼロでございます。それで期間は二年以内の据え置きで、十六年以内の償還、こういう形になっております。この仕事は窓口としては県の商工部が扱います。たとえば一例を申し上げますと以上であります。

○久保委員 それじゃ全体の四十五年度で構造改善、近代化、そういう資金はどの程度整備事業に使っているかわかりますか、参考のために。——こまかいからあとで資料ください。その事業種別というか貸し付け対象別の資金ですね。そういうものをください。

次に、今度の提案されている中で、これもどなたか質問されているかもしれませんが、軽自動車検査員の資格要件は政令で定められておるわけでありますが、その政令の内容はおおむねどんなものでありますか。

○隅田説明員 私からお答えさせていただきます。

軽自動車の検査員の資格要件といたしましては、これは国の自動車検査官、あるいは指定整備工場がやっております検査員、これと大体的には同じようになると考えております。経験年数がある程度定めまして、たとえば自動車の検査に關しまして五年以上の経験を有するということのようなものについて考えていきたい。あと、こういうものに同等のように並ぶものを列挙いたしまして考えていきたいと考えております。

○久保委員 次に、自動車のメーカーには特に安全性確保のために品質管理の適正な確実とか、そういうものを要求したり、あるいは耐久試験体制の拡充強化を要求しているわけでありまして、具体的には最近はどういう要求をしているのです

か。

○隅田説明員 自動車のメーカーに対して型式指定の際にどういうデータを要求しているかというお話と思いますが、耐久試験につきましては、先ほど、先年来の欠陥車騒ぎ以降制度改正をいたしました結果で、車によりまして、三万キロないし二万キロの耐久試験をやったあと、車を一応検査に出させる、もちろん新車も出させますが、という条件をつけております。これによって耐久試験の結果というものを検査の際に参考にしていく、こういうことを考えております。それから部品によりましては定期的な交換制度、こういうものを定期整備の基準の中で考えております。

○久保委員 わかりました。

この整備事業者のほうからの欠陥車を発見したときの届け出であります。そういう届け出は今日までの程度の件数がある、その対応策というか、対策としては具体的にはこまかい点があると思うのでありますが、いすれにしても発見して報告があるわけですね。そういう制度ができてから今日までたくさんございましたか。

〔委員長退席、細田委員長代理着席〕

○隅田説明員 欠陥車につきまして整備事業者が一番最初に発見をして通知をしてきたという例は残念ながらまだございません。ただ整備事業者が自分の経験として、どうも若干こういう問題があるのではないかとというような意味でわれわれのほうに非公式な通報をしてきたという例は若干ございます。それはわれわれとしては公式の通報としては考えておりませんので、統計上の数字は持っておりませんが、そういうことを耳にいたしますとすぐメーカーを呼んで実態を調べていくという形をとっております。

○久保委員 そうしますと、実際は整備事業者から欠陥車を発見することはなかなかむずかしいということになりますか。発見しても、こういう疑いがあるということですが、まあ言いよう、ことばの使いようでは、これはちよつと公表はできないけれども、どうもこの車おかしいですよ、この辺が、というようなことだろうと思うんですね。そういう発見したらば報告をしてみたいというところを――実際に発見するチャンスを持つてい

のは整備事業者が多いと思うのです。あるいは乗っている者ですね。ところがそういうところであまり正式に発見されて報告されないということとは、見ようによつては安全性を担保するのにはちよつと足りないのではなからうかというふうに思う。これはどういうふうになりますか。

○隅田説明員 ちよつとことばが足りないで申しわけありません。整備事業者が発見をしたという意味じゃないのでございますが、何となくふぐあいのような感じはいたしますが、技術的に見てこれを欠陥車と認めつけることが整備事業者のレベルではなかなかむずかしいということでございます。そういう意味で、通報はいろいろござい

○久保委員 わかりました。

なところでありまして、言うならば、どうしたらば発見できるかということに精を出してほしいのです。実際は出ないほうがいいんです。しかしあなたちの役目は発見する役目だろうと思うんですね。だからその辺のところを私は言いたくいいれども申し上げておきたいのであります。

それから、先ほど私はそんなことを申し上げましたが、使用者の一人として整備点検の問題であります。整備点検を使用者はやることになっていきますね。ところがその整備点検の実績というのは実際の程度になっているのですか。完全に励行

されているのでしょうか、どうでしょう。

○隅田説明員 定期点検整備についての実態調査の数字はございまして、これは検査をやっております普通の自動車と、今度検査の対象にする軽自動車との差がございまして、軽自動車では六七％くらいの実施率になっております。普通の車ですとこれが七五％くらいになっております。

○久保委員 これも定時点検の記録を読む読まぬは別にして、ぼくのように、読まぬでも、少なくとも法律に定められた定時点検が七〇何％では使用者としての資格はないと私は思うのです。もう少しこれを強制する手段、方法を考えるべきだと思つておられます。使用することにはやはりその責任を持つてもらうということですね。わけのわからぬ車を持ち回されてはたまつたものではないですよ。これはどうなんですか。

○野村政府委員 定期点検整備は法律によつて義務づけられておりますが、先生のおっしゃるよう

況でございます。

○久保委員 罰則をつけたらという意味ばかりではないのです。義務づけてきちんとさせるためには、罰則ばかりで担保するわけじゃなくて、その他の方法は幾らでもあると思うのです。そういうものにもう少し目を向けてもらわなければ困るということですね。ユーザー団体なんといつたつて、私はユーザーの一人かもしれないが、あまり団体に関係してないのです。だから、団体というものはそうたよりにばかりならぬのじゃないですか。どうなんですか。やっぱりもう少し考えて、ユーザー団体に励行してくだいという通達を流せば、みんなユーザーはその通達をもらつて整備点検をするというふうにお考えだとするならば、これは非常に実態とは違ふようでありまして、その辺のところももう少し考えてもらいたい、こういうことです。新になくふうを考えたかどうかですか。いかがです。

○野村政府委員 確かに先生御指摘のように、私も現在行政指導といたしましてステッカー運動をやっておりますし、それから検査の際に定期点検整備記録というものをチェックすることによって、いろいろ通達をして実施をやりまして、これは任意加盟でございますので、必ずしもその徹底を期したいというところは御指摘のとおりでございますが、最近定期点検整備の重要性というものがつきまして、いろいろと各方面から指摘がござい

○久保委員 一々聞き流しているようであります。約束されたと思つて聞いておりますが、よろしうございませうか。

○野村政府委員 はい。

○久保委員 型式指定の際に、長距離走行を行なった自動車の提示を求めるという制度ができて

二年ほどになりますね。これは実績としてはどうなんですか。その実績というのは、届け出が何件あって、そこで欠陥があったかないかの問題です。これはこまかい数字は別として、それによって欠陥を発見したり、あるいは改善命令を出さなければならなかったことが数多くあるのかないのか、そういうものが効果があるのかないのか、そういういわゆる長距離走行をして提示をさせるという制度は効果があるかどうか、それを聞きたいのです。

○隅田説明員 実際に私たちのところへ届け出てくる段階におきましては、走行テストは全部済んで、欠陥を直した形で出てまいりますので、その点においては実は申請があった段階でそれにけちがつくということはありません。ただ、われわれのほうといたしましては、一応検査の段階で各メーカーに直接参って、型式指定のメーカーにおけるやり方につきまして監査をやっております。このときには耐久試験結果のデータというものが若干調べますので、そういうときには、こういう車についてこういう問題があった、こう直されたというものを指摘している事実があったという場合はあります。

○久保委員 ほかが勉強不足でたいへん申しわけない質問をしたと思いますが、これは型式検査をして、それで長距離走行のテストをして、そのあと持ってくるわけですか。いまのお話ではそうですね。

○隅田説明員 型式指定の前に、済ましてから、よくなったものを持ってくるという……。

○久保委員 そういう制度も必要かもしれません、私がこれを読んで想像したのは、型式証明でユーザの手元に持っていく、そうしてある一定期間これを使用したあとこれを提示させるという制度があるのかと思って、ないとすればこれはやはり考えてもらいたい。自動車の試験場あたりで何万キロ走ってみても、これは条件が違いますからね。だから私は、前もってどの車という指定はないでもいいけれども、型式証明した場合の番

号を、エンジン番号をとっておくなりして、それを追跡して、一年後なら一年後、二年後なら二年後にそれを引き揚げて見るという制度でやはり安全を確保する制度はどうだろうか、その実績があるのかと思って実はお尋ねしたのでありますが、それはないのでですね。そういう制度はありませんね。どうなんですか。私はそういうふうなことを考えていたのですが、そうすればメーカーにしても、これは改善の土台になると思うのですよ。自動車の試験場で試験するよりは、もっと実際に即した試験をしたあとでこれは見るのでありますから、安全性の問題ばかりじゃなくて、その他の問題からいっても、できるならば、ユーザに記録をとらせれば一番いい、そういうことも考えてみたらどうかと思うのだが、いかがでしょうか。

○隅田説明員 御指摘の意味は、すでに型式指定になって世の中に走り出した車についての追跡テストを国の立場でやるべきではないかという御指摘だと思えますが、たしかにわれわれとしてもそういうデータはほしいところでございますので、何らかの方法でその追跡試験をやるといいますか、そのデータをとりとるということを考えてみたいと思います。

○久保委員 次に車の一部であるタイヤですね、タイヤの安全性については特別な議論をしたことが過去においてあるのですが、その後、タイヤの安全性については、欠陥タイヤというものはあまり見当たりませんか、いかがですか。

○隅田説明員 タイヤにつきましては、特に欠陥タイヤというものはあまり見当たっておりません。

○久保委員 メーカーの責任であるかどうかは別にしまして、最近高速道路においてタイヤの欠陥によるところの事故が非常に多いというふうに私は承知している。この点については、もう少しメーカーの段階から使用の段階に至るまで、タイヤの検討を重ねるべきだと思うのだが、これはあなたのほうの交通安全公害研究所の研究テーマになつてはいないのですか。これは科学技術庁の科学技術研究所が何か、そういうところの研究課題

ですか、どちらです。

○隅田説明員 まずその前段のほうでございます、私が申し上げました意味は、メーカーの製作段階に起因するような意味での欠陥というふうな意味で申し上げたわけでありまして、もちろん、ユーザの段階におきまして、タイヤが高速走行中非常に大きな意味を持つてくる、これは御指摘のとおりでございます。タイヤのそういう問題につきましても研究につきましては、これは運輸省の研究所でも全然してないわけではございません。またもちろん通産省の機械試験所、その他財団法人の日本自動車研究所、いろいろな研究所でこれはやっております。それぞれ連携をとりながらやってまいりたいと思えますが、研究所だけでなく、先生のいま言われるようなユーザ段階における意味の、追跡的な意味でわれわれはやっていきたいと思えます。

○久保委員 メーカーの段階での欠陥タイヤというのはあまりないというお話なんです、それはわからないのじゃないですか。実際は使用の段階になってみなければタイヤとかいうのは、車だつてそうです、車体構造の装置だつて同じじゃないですか。使用の段階になってみて初めて欠陥というのわかるのじゃないですか。だから、ユーザの責任であるのかメーカーの責任であるのかわからないものがタイヤの中には一つあるということなんです。車体のほう、エンジンとかそういうところは、大体ユーザあるいはメーカーというの、責任の分界がやや明確だと私は思うのです。タイヤだけはどうかメーカーにすりつきりとはなっていないのではありませんか。そういうものの研究、別に責任の研究をしるという意味じゃないのですよ、これはもう少しこのタイヤについては検討を要する時期だと思ふのです、これは道路の構造も質も違っているのですから。だから、そういうものを考え合せて、やはりタイヤについては、もちろんタイヤメーカーは幾つもありませんから、これらはそれぞれ研究をしていると思うの

でありまして、もう少しタイヤについても、この安全性について目を向ける必要がある、こういうふうに私は思うのであります。

時間ありませんから先へ行きますが、次は交通安全公害研究所であります。これは今日どういうテーマを研究課題にしていますか、研究は。○隅田説明員 運輸省の交通安全公害研究所が現在研究項目としてやっておりますものを、四十七年度に実施する予定のものを、御説明申し上げます。

まず第一は、高速走行時の安全な走行維持に関する研究。第二は、灯火の性能向上及び感防止に関する研究。第三は、自動車排出ガスの測定法並びに評価試験方法に関する研究。第四は、自動車の騒音源の防止に関する研究。以上がいわゆる特別研究項目と称するものでございまして、もちろん、一般的な意味での研究は、それ以外に続けてやっております。

○久保委員 わかりました。当面の課題は騒音や排気ガスだろうと思うのですが、そのほかにももう少しやはり自動車自体の安全性について、業者というか、メーカー、メーカーで研究をしているだろうと思うのですが、やはり安全性全体についてももう少しやってもらいたいという気持ちも持っているわけです。

それからもう一つは、そういう研究以外に、実務に即したのもやってもらいたい。これは前にも自動車局長にもお尋ねしましたが、過積載の問題があるんですね。いわゆる車の積載過重の問題があるわけですね。これはいろいろな問題を引き起こしているわけですね。運賃のダンピングから始まり、労働過重、それから輸送秩序の混乱、事故、公害、ありとあらゆるものの根源になつているわけなんです。これを規制しなければ、単に自動車のいまあげた問題を解決できないばかりではなくて、貨物輸送全体の輸送秩序を維持することができない。総合交通体系などいろいろなつくられておりますけれども、あの交通体系の前に、これが野放しになっている限りは、これは百

日の説法何とか一つということになるようなものがあると思うんですね。この過積載防止のための装置を開発して研究してもらいたいと思ってるんだが、これはまずどういうふうにやっておりま

すか。

○隅田説明員 過積載防止の機械といたしましては、いまはかりを自動車の中に組み込むことが考えられております。これにつきましては、現在ダンプにつきましてはすでに装置が義務づけられてい

るのでございますが、実行上なかなか精度がうまくいきませんが、あまりいい効果はあてられておりません。それでわれわれといたしましては、この大型貨物自動車の過積載防止装置に關しまして、

学識経験者、それに研究所の者、もちろんわれわれ行政担当者も入りまして委員会をつくりまして、

それでこの自重計につきましていいものをつくろうというところで、目下委員会検討中でございますが、現在までのところ、実は残念ながら、まだ

こういう形でやたらいいだろうという結論を得ておりません。

以上でございます。

○二年間、ちつとも答弁変わらぬじゃないか。二年間どう言っているじゃないか」と呼ぶ者あり。

○久保委員 研究を続けていくというけれども、頭のいい人間がいたくさん世の中にはいるんですよ。それがどうして、二年間も研究を続けてい

るだけで結論を得ないというのはどういふわけなんですかね。部長、どこで研究をさせているんですか。

○隅田説明員 技術的な問題といたしまして非常にむずかしいところがあって、これがどうしても基本的な解決ができないでいるわけでございま

かかってまいります。はかりと申しますものは、静かなところで安定して使う限りは、これはかなり

の精度をもって使うことはそうむずかしいことではございません。ああいう動き回るものの中へ

そういうものを装着するというところにございましては非常にむずかしいでございます。それが最大の

問題でございまして、結局その点がまだに解決がつかない。確かに御指摘のとおり長いこと研究

はしているのでもございますが、かなりいろいろなアイデアも出し試作も出しているのでもございま

すが、いまのところこれをやろうといたしますと、どうしても自動車をとめた状態で、しかも自動車

をいぶん、何と申しますか、自動車のバネみたいなものを切り離した形、そういうものの影響を受

けない形、要するにもっといいますと、自動車をささえたもの、そのささえのところに、はかりを

設けるといふこともやれば、これは普通のはかりと全然同じ状態になりますので可能かと思いま

すが、そうなりますと、これは自動車自体という

いろいろな面で競合してまいるわけでございませ

う。まのところが、そういう意味で非常にむずかしいところがあるということをお願いしたいと思いま

す。

○久保委員 これはたいへんむずかしい装置だろうと思ひます。しかしそれは、私はそう正確でな

くてもいいと思うのです。と言ったたいへん語弊

がありますが、あるアローアンスをもつてやればそれでいいと私は思うんですよ。それを規則な

ら規則で定めればそれとおりになるのでありますから、これはそれでいいと思うのです。

それからもう一つの方法は、大体ダンプで輸送

するものとすれば、これは米や砂糖をダンプじゃ輸送しないんですね。言うなら土砂、砂利、石、

そういうものなんですね。だからおのずから自動

車の形態なり積載トン数のものによって、運ぶものがある程度限定されるわけですよ。そうだとす

るならば、容積と重量との関係を割り出して、こ

れは何か方法はないものかということですね。苦

肉の策ですがね、実際は。だからダンプは、たと

えば側板一ぱいで何トンであるというのは、大体

砂利とかそういうものはわかるわけですから、そ

れを上上げてさらに山に積んでいけば、これは

何倍か、見ただけでもわかるのであります。いま

の警察は、はかりにかけなければ取り締まれない

というんですね。おもしろいですね。見た目

じゃ、これは三倍にもなっているというのに、は

かりがなければ取り締まりができないという、こ

れがいわゆる法匪国の悩みのところだと思ふので

す。実際にはこれは三倍くらい積んでい

るところがそこを重量計がないものですから、積載オーバ

じゃないか、いやオーバリーしていませんと言

うそれきりだというので取り締まれない。笑話の

ような話も聞きますが、こういうことをいまだ統

括しているのは三等以下だと私は思うんですね。

いまのような装置をとにかく考えてみたらどう

か。

それからもう一つは、これは自動車局長に、運

輸行政の問題から、機械装置で取り締まるもの

一つかもしれないが、取り締まりの機構はどう

するのかわからない問題がある。彼らが正確な自分

の車の重量に於て荷物を積むんだというふう

に、それで商売がうまくいけばよいものは積み

んで済むんですよ、うまくいかないところに問題

があるんですね。貨物課長来ているかな。局長

がいらっしやるから……。何べんも言っているん

だが、トラックの輸送秩序を維持するためにあら

ゆる手段、方法を考え出せと言っているのです。

たとえばこれは去年でありましたか、おとしか知

りませんが、通達を出しましたが、言うなら区域

トラックの問題ですね。これは一面ではなるほど

という理屈はありますが、反面これでは何も問題

を解決する方法にはならない。むしろ混乱する。

私はあの通達はそれはそれなりに評価はしま

す。評価はしますが、あれよりもっとやらなけ

ればならないのは輸送秩序をどう維持するかの問

題ですよ。区域のトラックにしても路線トラック

にしても、やろうとすればできるのです。ところ

がまだかつてやったことがないのです。自由

にやらせている。それで取り締まりはできないと

いうんですね。実際に取り締まりはできない。こ

の前の御答弁でわかった。

あらためてお聞きしますが、機械装置の問題

は、整備部長、いま申し上げたことも含めて検討

して、早い時期に、ある程度正確でなくともいい

のです。これははっきりいえば約束事です。この

針が曲がったため、ピンと立っていない。一つ

の約束事です。日本全国をそれなら。差別があ

つてはだめですがね。

自動車局長にお尋ねしたいのは、輸送秩序の維

持を真剣に考える時期なんだが、何か考えつ

たように、過積載につきましては基本的な原因が

あると思ひます。これはもちろん技術開発の面を

進めて測定の精度の向上をはかることも当然で

ございますが、前々回からいろいろ先生からも御

指摘があり、またほかの先生方からも御質問が

ございましたが、基本的にはやはり率直な事実

といたしまして、トラック事業者が荷主に對して

経済的に弱立場にあるというふうなことが私は

一つの原因であるかと思ひます。したがいまし

て、本来ならばそういう過積載とかいうことがな

いように、もし荷主が不当な要求をする場合には

それをはねつけて、そしていつも正常な積載を

するというようにしなければならぬことは当然で

ございますが、それがなかなかできないというこ

の基本的な立場、これを私は何とかして業界全体

の力でもって、荷主に對する経済的な地位の向上

と申しますか、トラック業者の立場を強化する

ということを、私も機会あるごとにいろいろと指

導しておるわけでございますが、なかなかこれは

むずかしい問題でございまして、残念ながらまだ

荷主に對するトラック業者の地位というものは非

常に弱くて、基本的には不当な要求を拒否できな

いという立場、これはもう率直に私もまず第一

に認めざるを得ません。これは何とか是正をした

いというふうに思っております。

それから第二は、それと関連があることでござい
ますが、運賃の立て方の問題でございまして、
従来は一トン幾らという立て方でございましての
が、今度は車両立てになりまして、荷トン車両幾
らという運賃の立て方となっております。したが
いまして、いままでは一トンでも多く積めばそれ
だけの運賃をかせげるということで、無理をし
て、荷主の圧力もあったかわかりませんがトラッ
ク業者のほうとしても無理をして、よけいに荷物
を積むという現象があったかと思ひます。
しかしながら現在の制度のもとにおきましては、
四トン車については四トン全部積まなくても四ト
ン分の運賃が払われるというたてまえになってお
りますから、いままでは制度上は、もっと強い立場
であれば、そういう運賃の立て方を利用して、正
常な荷物の量を積み正常な運賃を受領するという
たてまえになっておるわけですが、それが
冒頭申し上げましたような基本的な事情と相まって
なかなかダンピングが防止できないという状況、
それがひいては過積載を来すということである
と思ひます。先生のおっしゃるように、私もやは
り運送秩序の維持ということは、安全面の問題
から見ましても非常に重要なことでございまし
て、そのためにはやはり基本的にはトラック事業
者というものの荷主に対する地位の強化、これは
先生御案内のように、たとえば内航海運とか港湾
運送とかにおいても同様な現象があるわけでござ
いますので、こういう中小企業の多いトラック事
業者については、基本的にはやはりその地位の強化
をはかるという方向で——それは一方、独
立して十分荷主の要望に応じ得るような体制をと
るという、やはり構造改善に連なる問題であらう
かと思ひますが、現状は残念ながらそういう事実
が非常に多いということでございまして、この点
については今後ともさらに私ども自粛して努力を
しなければならぬと考えております。

○久保委員 局長、今度は四トンの車なら三トン
積んでも四トン分取れるようにしました……。ず

いぶん甘い話じゃないですか、私の話しているこ
ろと違つて。そんな取れる実態にないから困つ
ているんですよ。ダンピングがなくなりますが、
そんなことではないですよ。四トンの車で四ト
ンが取れなくて困っている。四トン取るのには十
二トン——十二トンまで積まないかもしれませ
んが、十トンくらい積むのです。そういうのがあ
るのです。だから、いままでは積んだ荷物の量で
運賃を取った。今度は使う車のトン数で料金を取
る。これはいまの実態からいうと五十歩百歩で
す。いまの実態は、それで、業界の輸送秩序、運
賃の秩序というか、そういうものは決して守れま
せんよ。これは、そういう小手先と言つては語弊
がありますが、そういうことではなかなかむずか
しいのじゃないですか。あなたもおっしゃるよう
に、内航海運の制度とか、いろいろおっしゃいま
したが、そういう制度も見習いながらやるべきだ
ろう、私は年来主張しているわけですが、あなたが
おっしゃったように、トラック屋は荷主に対して
弱い立場にあるから、弱い立場はどうしたらいい
のか。これは固結させる以外にないのですよ。こ
れはものの原理です。それを全然手をつけずに、
四トンの車に積めば四トンの車の代金はもらえる
のですという制度の改正で秩序が維持できると
思つたら、これは大きな間違いだと思ひます。固
結を強化させなければいけない、組織をさせなけ
ればいけないのですよ。それと同時にトラックの
輸送分野というものをきちんと整理するというこ
とが制度上必要があるのです。そうしないから結
局ダンピング、輸送サービスの面でのダンピング
をするわけです。運賃のダンピングもする。そこ
で結局輸送全体の秩序が混乱するということこ
じやないのですか。

長い話をしてもしかたがありませんから、いつ
かも約束されたと思ひますが、どうなんです、せ
めて自動車局の中でもいいですから、トラックの
輸送秩序をいかにして守らせるか、あらゆる角度
から、ほかの省庁の御助力も得られれば得たほう
がいい。建設省もそうだろう、自治省も、自治省

というより警察庁もそうだろう。そういうものも
得ながら、ひとつ、どうですか、検討する組織を
つくつてやりだす考えはありませんか。何べん聞
いても同じこと答弁されたので、どうも前進がな
いのですが、当委員会、いま重要な問題をかかえ
ておりますから、これは提案はしませんが、われ
われは後刻この委員会でもこの問題で一べん、小
委員会をつくるなり何なりして検討を加えてもら
いたいと思つております。実際は、そのとき
になつてから、運輸省があとから来るようでは
ちよつとぐあいが悪いんじゃないですか。どうで
すか。これを機会にひとつお考えをいただきました

○野村政府委員 先生の御指摘のように、基本的
に過積載を防止する、あるいはダンピングを防止
する、さらにそういう輸送秩序を確立するという
ことにつきましては、業者の共同化、協業化を含
む基礎の強化をはかりますとともに、また実際に
街頭において違反のものを取り締まるというよう
なことで警察関係の御助力も要るわけございま
す。また荷主関係の協力も要ります。そういうこ
とで、むしろ私もから呼びかけまして、関係省
庁の御協力を得て、輸送秩序を確立するための方
策を検討する会合を持つて前端的にやりたいとい
う意欲は十分持つておりますので、御指摘の線に
ついては努力をしたいというふうに考えておりま
す。

○久保委員 それからトラック協会というのがあ
るそうですね。これは何をやってる団体なん
ですか。業界の意見も一べんこの委員会でも聞かな
ければならないと思うのですが、この協会は何を
やっている団体なんですか。私はよくがまんして
この団体をやってるなと思つてゐるわけです。
もっとも大手が大体支配しているのならば、あん
まり痛痒を感じない。この協会の指導は自動車局
ですか。これはどんなことをやっているのです。
参考のためにこの際ちよつと聞かしてください。
○野村政府委員 トラック協会が各地にいろいろ
ございまして、全国には全ト協と普通言つており

ます全日本トラック協会というものがございま
す。これはもちろん普通のバス協会とかその他と
同じように事業者の団体でございまして、事業者
の共通の立場をいろいろと守るための業界の近代
化あるいはその構造改善の問題を含む業務の改
善、それからいろいろの施策について、運賃政策
についての研究、そういうような問題について、
いわゆる事業者団体としての活動をするようにな
つております。ただ、ただいま先生から御指摘
ございまして、現在のトラック協会といひます
のは、全国的に見まして、従来いろいろの団体が
ございましての二、三年前ですか、全国的に一
本にまとまりまして、いわゆる全ト協というもの
ができて上りました。残念ながら、まだ全体の活
動というものが、非常に会員が多く、また業種も
非常に多うございまして、必ずしもしつくりした
活動が行なわれていないという実情でございま
す。実は先般、十日か二週間くらい前だと思ひ
ますが、私の名前をもちまして監査をいたしました
結果に基づいて、もっと活動を強化しない、それ
から事務体制をもっと強化しない、それから
構造改善事業その他の業界の近代化のための研
究、努力、施策というふうなものをもっと活発化
するようという文書をもちまして、全ト協の会
長あてに一つの要望を相当強くやりました。御指
摘のようにいままでの活動状況については私自身
もかなり不満を持つておりますので、ひとつ今後
その活動をさらに強化するような方向で指導をし
たいというふうに考えております。

○久保委員 質問を終わりますが、資料要求をし
たい。
その全ト協という何か聞いたことがあまりない
ような名前ですが、全ト協なるものの業務報告で
すね、それと役員の名前とかいうようなもの
の、それからあなたが監査した結果、それに基
づく報告ですか指導要綱が知りませんが、あとで
いただきたいと思ひます。

○細田委員長代理 午後三時から再開することと
質問を終わります。

し、この際暫時休憩いたします。
午後零時三十分休憩

午後三時二十四分開議

○小室委員長 休憩前に引き続き会議を開きます。

質疑を続行いたします。田中昭三君。

○田中(昭)委員 たいだいま提案になっております道路運送車両法の一部を改正する法律案でございますが、これはいわゆる車検行政の問題でございます。この提案理由の説明を読んでまいりますと、まず軽自動車保有台数が著しく増加した、こういうことが基本になっておられると思うのですが、車検制度が必要であると同時に、私は、こういう検査協会の設立して、そしていままでも車検を行なつてなかつた車に対して新しく車検を行なうということであるならば、その密観情勢といひますか、それからそれが行なわれた場合にどういふことを目標にしておられるのか、また効果があるのか、こういう点を中心にもうお尋ねしたいと思ひます。

そこで、提案理由の説明でございますが、「軽自動車につきましては、従来、整備不良による事故率が一般車に比して小さかつたこと」これは次にいたしまして、その次でございますが、「軽自動車保有台数が少かつたこと等の理由から検査を実施せず、主として」云々、こうございします。その次に「軽自動車の保有台数の増加が著しく、約六百万台に達してあり」このようにあります。この客観情勢の把握が、私はこの提案理由の説明から見まして、納得のいかない点があるわけでありまして、軽自動車は、最近過去の実績から見て、著しく増加の幅が大きくなつて増加したとは思へない。また今後も、さらにこれが増加するといふことは、これは推定でございますからたいへんむづかしいと思ひます。まずそういう状況からひとつ御説明願ひたいと思ひます。

○野村政府委員 たいだいま先生が御指摘になりましたように、提案理由の説明で大臣が御説明いたしましたように、軽自動車の数は、昭和三十年の末期から四十年にかけてだんだんとふえてきて、現在の時点におきましては、六百万台をこえていゝるという客観的事実がございまして、この車の台数が非常にふえて、全体の車の三分の一という台数になっておられるということが一つの理由でございます。それから先般、各先生方から御質問があつたのでございまして、その台数がふえたといふことのほかに、軽自動車の性能といふものが自動車工業の発達に伴つて非常によく進んでおる。したがひまして、スピードの向上——一方では非常に軽自動車のスピードが向上してあります。これも先生、御案内のように、昨年あたりの開会で問題になりましたように、百キロをこえて、はなはだしきに至つては百二十キロといふような最高スピードのものも出てまいつておりますが、これは私も行政措置で最高スピードを抑えることをやっておりますが、そういうふうなスピードが非常に向上をいたしてあります。それから道路網が、いろいろと国の道路整備計画その他に基づきまして道路網の整備が進んでおります。したがひまして、そういうスピードの進んだ車が高速道路を高速で走るといふ機会が多くなつてきておるわけでございます。一方これも前回は、これは前々回の当委員会におきまして話題になりましたように、いわゆる車面事故率——自動車の整備、構造、装置の欠陥に基づく事故率といふものは幸ひにして減つてきております。したがひまして、そういう傾向から見ますと、いま何でこの場に検査をするのかといふ御疑問、これは私もどうしても理解できるわけでございますが、絶対数がいま申し上げましたように非常にふえてきて、高速走行をする機会がふえてきておるといふことと、それから今後の自動車の伸びといふことでございまして、伸びはもう鈍化した。これからいままでのような勢いではないと思ひます。しかし全体の、たとえば昭和五十一年における推計をいたしますと、全自動車数二千八百八十万台という推定

を私どもいたしておるわけでございますが、このときに軽自動車は七百二十万台になるということ、現在よりも絶対数は相当ふえるという想定がなされるわけでございます。こういう背景におきまして、やはり軽自動車の安全を保ち、あわせて公害の防止をいままよりも強化するといふこと、この際、いわば後手後手に対策がならないように、事は安全の対策、それに公害の対策なんかもされるわけでございますので、いわば時代の趨勢に應じてこういう検査の制度を早目に、そしてこれには、しかも相当の準備を要するといふことから、今回御審議をいたしておるわけでございます。

○田中(昭)委員 軽自動車につきまして車検が必要ではないかといふようなことは、私どもも当委員会においていままでもそういう趣旨も述べてまいりました。ところが、現在行なわれております車検行政でもたいへん問題があります。そういうものについては、このたびのこの審議にあつても、整備業者で車検を受けてない車が、車検を受けたとして出たり、資格がないがやつてあたり、いろいろの問題があまりにも多過ぎる。どうせやるのであれば、そういう軽自動車について新しくやろうとするのですから、その軽自動車の、いま局長はこの車がたいへんスピードも早くなつたといふ観点から話されましたけれども、そういうものはこの科学の発達のとときに当然なことでありまして、それをどう受けとめて、車検をやることによつてどういふ効果をあげていくか。また実際問題としてやれるか。これは全部機械がやるわけじゃありませんし、整備士も要りますし、検査員も要ります。いま国の車検場でやつておる検査員の状況を見ましても、いままでもしばしば指摘もしてききましたが、民間車検場においても、今度の審議されましたときに出てきたようないろいろな問題があります。そこで、この提案理由の中に書いてありますように軽自動車の保有台数の増加が著しくなつたのです。自動車局の調べによりまして、四十年からとつてみましても、四十年に約

三十一万台、四十一年に三十四万台、四十二年に五十四万台。この辺はずつとふえております。四

十三年はさらに六十三万台、四十四年は七十四万台。こゝまではずつとふえてきています。これは実績です。ところが四十五年からはその増加の伸びは減つておるのです。事務当局で推定するものが減つております。その後ずつと減つております。四十六年、四十七年、四十八年と。こういうことであるならば、この提案理由の中に保有台数は著しく増加するといふのは適當でないと思ひますが、大臣、これはひとついろいろのことから離れますが、ことばの意味ですけれども、私は大事なことだと思ひますから御発言いただきたいと思ひます。

○丹羽國務大臣 たいだいま田中先生から御指摘をいただきました伸び率が非常に鈍化しておるといふことは事実でございます。したがひまして、そういう点からいいますと、いままでも検査をしないうで放置していたといふことで、しかもそれは伸びがないんじゃないか、いまさら新しく、いろいろ検査を受けるほうはやはり苦痛を伴いますから、費用もかかるし、それだけの必要がないんじゃないかといふ御趣旨じゃないか、こう思ふ次第でございますが、これは伸び率は鈍化してありますが、やはり絶対数においては増加をしておる。また最近におきまして、欠陥車における事故ということが盛んにいわれてきています。最近でございます。御承知のように、四十四年に型式の規則を要更いたしました。それまではあまり欠陥車、車の構造自体に対するそれよりも、操縦者のミスといふことがおもにいわれた次第でございます。したがひまして、欠陥車に対して監督行政をいたしまして何か、検査を徹底した監督をしないといふかぬじやないか、検査を施行しなくちやいかぬじやないかといふような御意見が非常に多く、承りますと、この運輸委員会におきましても圧倒的に、なぜ軽自動車だけをほうっておくのかといふような御趣旨でございます。再三御指摘をいただきました、それによりまして、確かにやはり軽自動車におけ

る事故数も、欠陥車と申しますか、あるいはブレーキがきかなかつた、あるいはいろいろな部品の故障であるとかというの相当多いということ、やはりこの際はひとつ御審議願ひまして、そうして軽自動車に関する検査制度をしくことが全体の交通安全のためまえからいつて妥当ではないかというふうに考へて、今回の御提案を申し上げた次第でございます。御了承願ひます。

○田中(昭)委員 どうも私は、この提案理由の説明が書きかえたほうがいいと思うのです。絶対数の六百万台というのはこれは現実ですからいいのですけれども、著しく増加したとまではいいない。いろいろ修正する個所はございますから、私は最後にいろいろな質問者のご意見を集めまして、修正する個所をあとでお願いすることにしまして、一応ここでこの論議を終わります。

いま大臣もちょっとお触れになりましたけれども、欠陥車等によります事故、これも事故率というのには減つておるのですよ。うなずいておられますから、いろいろわかつておればさらにあれいたしません、その最後に大事な公害防止の観点から、これは車がいかに大気を汚染しているか。いろいろ公害がいかに大気を汚染しているか。これも、一番身近に一番だれもが汚染されているのがこの大気の汚染だという点については、与党の大先輩の議員からいろいろお話を聞きました。私も聞いておりまして、なるほどさらにその重要性を認識したわけでございます。そこでこの公害防止ということ、私は車検を行なう意味においては大事な観点にしなければならぬ、こう思うのですが、この車検行政の中には新しく行なう軽自動車の車検については、公害の排気ガスの実態というものをどのように減少せようとしておるのか、車検の検査をすることによって軽自動車の排出する炭酸ガス、一酸化炭素、窒素酸化物、こういういろいろな有害物をどのように減少せようと思つておるのか、こういうことが重大な問題であると思うのですが、事務局からまずそういうことについての総合的な考えを聞いて、次に、環境庁からもおいでをいただいておりますのでありますから、その辺の車の排気ガスについてどのような実態を把握しておるか、並びに車の主管省である運輸省とどのような協議をなさつておるのか。特に東京都におきましては、都知事等のたいへんこれに対する努力もあります。いつもそういうものを見ておられます、国のやつておることのほうで後手後手になっておる。これじゃ、こういう法案を審議する場合に公害防止云々なんか言われても現実が伴わない、こういうことを私は思つてございまして。そういう点についてまず事務局から説明を聞いて、あと大臣にお尋ねしたいと思ひます。

○野村政府委員 自動車の排気ガスでございますが、その中で軽自動車の排気ガスはどの程度空気の汚染を来たしておるか。これは一酸化炭素について申し上げますと、軽自動車の排出するガスの中で一酸化炭素による汚染の寄与率と申しますか、これは全車に対して一八%程度でございます。これを私どもは少しも少なくしたいという考えでおるわけでございますが、現在考えられますのは、使用過程にありまして軽自動車の一酸化炭素の排出状況は、私どもの調査いたしましたところから見まして、今後のアイドリングの規制値を新車並みの四・五%にしたといたしますと、現在の軽自動車の二四%がこれをオーバーするということになってくるという問題がございます。これらに対して検査を実施することによりましてこれを抑えていくということ、現在検討をいたしておるといふことでございます。つまり軽自動車全体の一八%ほど、一酸化炭素についていいますと空気をよこしておる。それを現在の四・五%の規制値まで持つていって、そうしてきたなくしている空気を普通一般車と同じような程度の規制を加えて、少しでも正常化をはかりたいというのが私どもの考え方でございます。

○山形(操)政府委員 お答えいたします。環境庁が昨年七月発足して以来自動車の排出ガス対策については非常に力を入れておりますが、先生のい

まの御質問で現在把握している状態を申し上げますと、まず一酸化炭素、COでございますが、これは私ども国の設備いたしました施設ですと経年変化を見ております。そうしますと、三十九年から四十四年までは非常なスピードで排気ガスの増加が認められておりますが、一応四十五年からだんだんとやや下降のデータが出ております。すぐ落ちていくとはいへませんが、下降の数字が認められております。それらはやはり新車に対する昭和四十二年からの規制効果が、中古車の代替によつてだんだんとあらわれてきており、また車検の中古車に対する抑制効果などが漸次出てきたものと私どもは解釈しております。

それから炭化水素、これにしましては規制もおそかつたし、また技術的な面もいろいろございまして、まだこの経年変化を見る段階になっておりません。

それから窒素酸化物、現在これはまだ環境基準もできておりませんので、窒素酸化物についてはだんだんと漸増の傾向があらわれております。これに対しては現在私どもの公害対策審議会のほうでこれの環境基準をつくるべくいまいち用意しておりますので、それらに伴つて規制基準を設定していくつもりでございます。

特にお話しの軽自動車にしましては、現在の規制は新車だけについてやっております。新車のフォアモードのときに三%アイドリングのときに四・五%でございますし、炭化水素につきましてはアイドリングのときにブローパイガスの排出が〇%ということになっておりますが、ことしの三月に一酸化炭素について規制を強めましたし、またディーゼル黒煙等の規制も強めたということ、自動車の排気ガスの問題につきましてはこれから強化すると同時に、また先ほど申し上げました光化学スモッグの問題等が非常に最近出てまいりましたので、一そうこれには強く臨んでいく所存でございます。

車が出す一酸化炭素が一八%を占めているということ、どこで調査したのか、そんな夢みたいなことだけではだめなんです。まず一つ申し上げたいことは、それじゃかりに一八%としますと、一八%の軽自動車の継続使用しておるやつに対して検査を行なつて、それで幾らにするのですか。一八%か二〇%になったら、この法案の趣旨説明と違つた方向に行くじゃないですか。そういう点が一つ。

それから環境庁のほうは、その大気がどのように人間の生活に害を及ぼしておるか、そこから出発しなければだめですよ。一酸化炭素だけじゃありません。窒素酸化物、そのほか有害な物質があります。一酸化炭素を減少させれば他の有害物質はふえていくんです。そういうこまかい論議も公害国会のときにいたしましたけれども、それに対するはつきりした規制といひますか、基準といひますか、両方相まった基準の規定というのが出てこない。私はそういう点がいままでのいろんな法案を審議します場合にたいへんおそろしくなつておる。はなはだ私もしるうとであつて申しわけないのですけれども、四十六年の国会のときだったと思ひますが、これは大臣、前の橋本運輸大臣のときでございますけれども、この軽自動車に対する車検も大臣は四十七年度からやりたいという発言があつたんです。期待しておりました。どうせやるならば徹底してやらなければならぬというのが私たちの言い分なんです。ですからそのときに事務局としては四十七年にはできませんというふうなことで、それじゃ大臣のお考えになつておることと事務局の考えとは違つたところ、こういうような追及をいたしましたところが、大臣は、いまこれだけ公害がやかましいときだから、公害の問題だけでも四十七年度からやりたい、こういう御発言だった。お聞きになつておるとするならば、いまの自動車局長と環境庁の御答弁では、私はそういう問題は納得できない。そしてうそになります。大臣がおわかりになられたから、引き継ぎの中にそういうことが入つておったかど

うか知りませんが、事務当局としてそういういろんな目標を立てたり、努力目標を立てるでしょう。それを全然はずして、また新しい法案を提出する場合に、規制しようという場合に、ただことばだけ並べているのでは納得いかぬ、こういっておるわけです。こういう点について大臣の御決意を聞いておきます。

○丹羽国務大臣 たいま田中先生の御指摘ももっともでございます。公害問題におきまして都市住民のそれによりますところの健康上その他につきまする影響というものは非常に大きな点でございます。私もあらゆる問題、ことに交通機関から及ぼす公害の防止ということには全力をあげなくちやならぬ。私申しわけなかつた次第でございますが、引き継ぎの点はさだかでございますが、橋本前大臣がこれは大きな問題だからどうしてもやらなくちやいかぬと、決意を委員会に披瀝したということでございますが、私は国務大臣としては当然のことと思ふ次第でございます。

今日、公害をいかにして早く防止するかということは一番緊要の問題でございます。でございますから、諸先生から御指摘がございましたように、でき得れば四十七年度からやりたいということとは当然でございますが、諸般の事務手続、先ほどからいろいろ御指摘もございまして、整備士の問題、人員の問題、検査員の問題その他のことを考えまして、四十八年度からひとつ実行したい、こういうことでございます。しかしながらその間におきましても、自動車から出る排気ガスの公害防止ということについては、これは十分抑制をしなければならぬというふうに思つておる次第でございます。また法規がございせんども、行政指導を他の点につきまして、公害の発生防止のためにはあらゆる手段をこの間におきまして講じなくちやならぬ、また講じさせるように強く私はその点を指導いたしまして、先生方も私もほんとうに憂慮しております公害の発生防止のため

に――まだその点は法律がおくれまして御期待に反しましてまことに申しわけない次第でございますが、その間におきまして全力をあげましてそれらの指導に当たりたい、こういうふうに思つておる次第でございます。

○田中(昭)委員 自動車局長どうですか、いまの御答弁を受けて。あなた今度検査協会をつくるのですから、あなたたちが――あなたたちと言つておきましよう、いづれ退官されて行かれる場所を自分たちでつくれるわけだから。その検査協会は国の全額出資でつくる。その検査協会はいまの大臣のおことばを受けて、公害問題はきわめて大事な問題だ、こうおっしゃつておるのですから、その検査制度を確立するときに、この公害問題について何かできる方法はないかどうか、あるかどうか。あればどういふものがあるか。そういう方向については、検査協会の発足までにはまだ来年の十月まであるわけですから、そういうものがあるかないか、あなたの考えでいいですから聞かしていただきます。

○野村政府委員 検査協会をつくりまします目的は、要するに国にかりまして、安全及び公害の検査の実施を国の代行機関としてするということでございます。したがって、私も先ほど大臣が公害の問題についてその重要性をお答えになりましたが、先生も御案内のように四十五年七月にできました排気ガスについていいますと、長期計画がございまして、あの長期計画でもうたつてございまして二段階を設けて、最終的には昭和五十五年度において昭和三十六年の状態に大気の汚染状態を保つていきたいというので、先生も御承知のようにあの五十年計画の目的でございます。しかも、あの目的の中には、現在パーセンテージの規制をやつておりますものを重量規制にして、排出ガスの重量そのものを押さえていこうという重量規制に四十八年度から移行するということがうたつてございます。これにはもちろん内燃機関のエンジンの改良それから機関の清浄装置の開発等、いろいろやらなければならぬ問題がござ

います。こういうことを、私も運輸省といたしましては、通産省あるいはその他の関係官庁の御協力を得て、もちろん基本的には環境庁の今後の御審議の結果を踏まえて、そして技術の開発を進めるとともに、運輸省としてできるだけ自分の交通安全公害研究所等を活用してやっていくということでございます。

【委員長退席、運輸委員長代理着席】
この法案の中でいま先生の御指摘の点に関連しまして一番やっておりますのは、いままで軽の新車に対してのみの規制でございました。軽の検査はございませんでした。今度は検査を開始いたしますと、使用過重車、つまり軽の中古車についても安全の検査と同時に排出ガスの規制をやるということになります。そういう意味で先ほど先生がおっしゃいました、一八%もよごすものをどうするかということでございますが、この軽の中古車の排出ガスが規制の対象に入るということは、小さな前進でございますが、私は一歩の前進だと思ひます。したがって、ただいま大臣が答へられましたような基本的な観点に立って、軽の自動車の検査を開始するにあつて、安全とともに中古車、使用過重車の排出ガスの規制を強化していくということも全力をあげてやりたいというのが私の考えでございます。

○田中(昭)委員 提案理由の軽自動車増加の問題、公害の問題、いまの論議では私ははなはだ不満です。なぜかという、この改正で事務当局で考へておつたことから論議が一步も出ておらないのです。あなたが言つたようなことは、この内容を読めばそういうことはわかります。私が言つたのは、検査協会も発足するのだから、その検査協会が一酸化炭素の排出をどういふふうに実際具体的に減らすかということは何かできないか、こういうことを聞いておるのですけれども、そういうことまでなかなか思ひが至らないようでございまして、この問題は、どうしても提案理由の中から重大な問題が二つ納得できませんから、その点については委員長でしかるべく取り計らつていただきます。

だきたい。

【運輸委員長代理退席、委員長着席】
次に進めてまいります。これは事務的なことでございます。いわゆる車検の継続検査という中には民間車検場、指定整備事業者というものと国の車検場その他という区分でいままでの実績が出ております。四十一年からでございますが、現在まで整備検査を受けた件数の実績、それから現在以降の推定の基準、そういうものをお聞きしたいと思ひます。

○隅田説明員 たいま田中先生は検査件数の実績と四十六年以降の推定ということでございます。――それについてお答えいたします。三十九年から申し上げますと、継続検査が三十九年におきまして二百七十四千件でございます。その中で指定整備件数が二十二万八千件でございます。四十一年におきましては継続検査が二百五十四千件でございます。その中で指定整備件数は三十万六千件でございます。四十一年におきましては二百九十五万七千件に對しまして二十七万九千件でございます。四十二年におきましては三百五十一万一件に對しまして四十七万二千件でございます。四十三年におきましては四百三十三万一件に對しまして六十八万九千件でございます。四十四年におきましては五百六十四万四千件に對しまして百六十七千件でございます。四十五年におきましては五百八十八万七千件に對しまして百六十四万一千件でございます。四十六年は最終的な確定数字はまだ結ばれておりませんので推定でひとつお考え願ひたいと思ひます。

○田中(昭)委員 推定といつても、いままでわかつた分と推定分と両方言われないと……。○隅田説明員 四十六年の一応の最終の推定をいたしますと、六百五十五万三千件に對しまして指定整備件数は二百六十二万一千件でございます。四十七年は七百三十一万七千件に對しまして三百五十一万二千件でございます。四十八年は八百八十五万五千件に對しまして四百三十六万六千件でございます。

以上でございます。

○田中(昭)委員 その数字は、私もここにいたいておる数字と同じで、そういうことだから困るのです。だけれども時間がありませんから一つだけ指摘をしておきますが、いまの四十六年の数字は実績と推定と両方あるはずで、それと私がさつさお尋ねしたのは、四十六年以降の四十七年分、四十八年分については推定の基準の根拠がなければおかしいです。それがいまの答で抜けております。それと四十八年には十月から軽自動車を入つてない。そういうことは、事務局にちゃんと質問するというのを私言つてあるのだから、二度手間にならぬようにしてください。それではそういうものを指摘しておきます。

私がこういう数字をことさらに聞いておりますことは、運輸省は四十八年度までには全体の車検の車の台数の七〇%を民間車検に持つていくというので、昨年法案審議をやつてそれが審議されておるのです。かりにそれが事実であるならば、民間車検場をそのようにどんなに多くやろうと思つても、それには工場が要りますし、整備員が要りますし、検査員が要りますし、そういうことを考へてみますと四十八年にはそういう車検をする要づけの準備はどうなんだ。ただ表面だけ全体の車検の七〇%を民間車検に持つていけばいいのだというだけでは法案審議なんかというところ自体がおかしいのだ。審議をする以上は実際とそれに対する財政的な要づけ、事をやる時には必ず金が必要というのと同時に、そういう手当てをしなれば意味がない。これは昨年のことです。そのときは四十四年までの実績がわかつておつて、四十五年までの実績も大体わかつておつた。そうしますと四十六、四十七、四十八年三カ年で、四十四年には二〇%の民間車検場を三年後には七〇%にしようというのですから、五〇%を三年間でどうしていくか。それに見合う財政的裏づけ、ここていえば民間車検場の優秀な技術員を確保してそういうものを育成、助成していくのが陸運行政だ、こ

う思うのです。ところがいま整備部長のほうから数字を聞いたように行きますと四十五年が二八%になつた、ここまでは実績です、四十六年二月の法案審議のときです。それからいいましたし、その次の四十六年にはいまの数字では四〇%にしかならない。これも四〇%はあふないです、もうすぐ出ますから。四十七年は四八%、そして四十八年にはかりに軽自動車も入つて五四%にしかならない。一年前私が質問したときに、同じ野村自動車局長です。私が言つた大体七〇%くらいまで持つていきますというところはあなたは何べんもここで言つておる。そういうことでまかしてはいけません。ごまかししか言えない。こういう構想であつたが民間車検を助成していくという構想でなければ、これは外交上の密約とかうそだとかいうことも大事ですけれども、こういうことを直接日本国民の零細企業と交通事故につながる大事なこと。外交上の密約も大事ですけれども、国民生活を害つていく、事故を少なくしていく、公害を少なくしていく、そして業者もどんだん仕事をやつてもらおうというように、それがただ机上の空論だけで、去年議決した数字がもうこれと一年たつて進もうよなことでは、基礎的に違ふようなことを出すようでは、私は納得がいかない。その点、ひとつしかと御返事してください。

○野村政府委員 昨年法案審議の際に、先生御指摘のように、昭和四十八年度中には民間を七〇%にし、それから国を三〇%にするということを目標にしてやつていくということを私も申し上げたことは、そのとおりでござります。そしてまた、現在の数値からいいますと、ただいま先生がおっしゃいましたように、四十六年は四〇%程度と推定され、四十七年度は四八%、それから四十八年度は五四%程度と推定されるということも、現在の時点におきまして私どもの計算をしていく数字でございます。そういう意味からいいますと、さきにも申しましたように、七〇%に持つていくというのは四十八年度に不可能であるということとは、私もこれは残念ながらそういう傾向

値をたどつておることは認めざるを得ません。ただ、私ももしまして、将来の姿として七〇%を民間にゆだねて三〇%を国がやるという基本的な考え方は現在変えておりませんので、私どもの努力が足らざることを申し上げます。その七〇%に達成する時点がいつの予測では二年ほどおくれたといふことでござりますので、この点はよくことに申しわけないところでござりますが、努力目標といたしましては、そういう七〇%、三〇%という目標にして民間の車検を活用していきたいということを考えております。いままでの経過につきましては、私どもの努力の足らざるどころ、現状におきましては、いま先生のおっしゃつたような数字としましては、私も先生のおっしゃつたような数字を得ません。この点はこの機会をかりまして御報告を申し上げて、現段階におきます数字についての御了承をお願いしたいと思います。

○田中(昭)委員 大臣、もう少し具体的に。これは数字の問題ですから、ただ単に努力目標を立ててやつたけれども、どうしても一年でできませんでしたというように、ただで、この議論はこれでいいけれども、しかし、これにつながる業者が、いづれにしろそれにかかわる業者が六万工場もあるのです。ですから、私はそういう面からいけば、あまりにもひど過ぎる。もう一つ事務的なことから聞いて、大臣と一緒に聞いてもらつてお尋ねしたいと思つて、四十六年以降四十八年までの指定民間車検場の工場、それから検査員、整備員、そういうのは大体どのくらいあれば、五四%か五五%か知らぬけれども、そういう車検をこなせるのですか。どういう目標をたてておるのですか。これは車検の始まるまでの問題です。

○野村政府委員 お答えいたします。これは民間の工場が二千工場くらいふえるべきものだと思つております。

○田中(昭)委員 かりに二千ふえますと、いまが五千八百六十九工場ですから、約八千くらいの工場になるわけです。八千工場で一千万の大体五割

四分ですか五百四十万、五百万をその車を八千の工場で作る、こういうことです。そうしますと、一工場当たり六百台です。進みますか。さつきあなた検査員と整備士の数を言わなかつた。関連があるのだから一緒に、概算だから、少しの数は違つてもいいから、おおよそ……

○野村政府委員 ただいま工場数の増加を私申し上げましたが、この工場数の増加は、先生は、そうすると六百台くらいになるのではないかとおっしゃいましたが、私どもでは取り扱ひ件数が平均して工場の生産性の大体二・五%くらいずつ上がるということ、それで年間二千工場くらい増設すべきものとすれば、この数をこなしていけるであらうという計算でございます。

○田中(昭)委員 少し勉強してもらわなければ困るのです。二千ふえて八千工場でしょう。それでいくと、大体六百台というのをあなたは認めた。——大体認めたのでしよう。進みますか。それは、あなたたちがここに出してゐる数字からいふと、五千八百六十九の民間車検場があり、四十五年は一工場当たり二百八十台、前年より一工場当たりの検査台数は減つておるのです。過去五年間さかのぼつても一工場当たりいままでが大体三百台です。何で四十八年には二六〇台もできませんか。その証拠にあつたのは前の書類でいけば、四十五年は三百台から二百八十台に減つておるじゃないか。そうして四十六年はばつと一工場当たり三百五十台に上げておる。なぜ私がこういうことを言うかといふと、指定民間車検場のいまの平均の車検の車の台数が減るかふえるかは、経営にとつてもすごく大事な問題ですよ。民間車検の手数料、と同時にいろいろな整備をやるでしよう。そういう問題からいけば、しろうとの私が計算してみても——過去は平均して一工場当たり三百台しかできないのです。よほど何か合理化した工場、民間車検場を特別なものをつくるなら別です。できません。いままで三百台しかできなかつたのが何でここ二年ぐらひのうちに六百台もできるようになりますか。整備員の数も検査

員の数もおかしかなりすよ。何人かの整備員と、その中に一人の検査員がおつて、その人たちの一年間の検査台数というのは大体きまつておるのです。これは大体変わりません。それがいまの六百台なんて一ぺんに倍でさるのですか。倍でさるように何か車検の機械なんかをどこからか持つてくるのですか。

○岡田説明員 私たちの説明が足りない点があるので、ちょっと整理して説明させていただきます。

先ほど局長が年に二千工場ずつふえと申しましたが、これは毎年二千工場くらいずつ大体ふえておるわけですが、四十八年末になりまして、全体の工場数は一万一千八百くらいになるだらうと思います。これは一つの推定でございます。そういう線から計算いたしますと、年間の処理台数は一工場当たり大体四百台くらいのものとわれわれは推定しております。

○田中(昭)委員 検査員の数なんか全部言うてみない。さきから言つておるのだから。

○岡田説明員 検査員は現在の検査員数を一応ベースにして推定いたしますと、一工場当たり一・六人の検査員がおりますので、四十八年に必要になります検査員はこの工場数の一・八倍になりますので、ちょっと計算させていただきます。それから工員数でございますが、もし最低の工場がふえていくとすれば六人程度でございますが、平均をとりますと十人といまして、全体の指定整備工場の数が一万一千八百工場の十倍、十一万八千くらいになるという一応の試算はできるわけでございます。

○田中(昭)委員 こういう事務的なことで時間をとつてお互い納得いかぬような数字を出されたのでは困ります。ですから、結局は、これは先ほど私が言いましたように、この仕事をやる業者が経営が悪くなったり、特に零細な整備業者が仕事ができなくなるような、そういう内容を含んでおるのです。ですから、もう少しこまかい問題でいけば、そういう数字が詰まるのですけれども、いま

の持つてゐる数字では私はできないと思うのです。ですからひとつ大臣からそういう問題で今後——民間車検場、整備業者、そういうものについて絶対経営が悪くならないような配慮ができるのです。私事務当局という話したときにこういう話が出たのです。これだけ民間車検場をふやしていこうとするならば、国の車検場のほうはこの提案された数字で見えてきますと、国の車検場のほうはまだなんの仕事が多くなつて、そして指定民間業者は少なくなつていく。だからそれでは指定業者、民間車検場が立つていかなければ、国の車検場のものを地域的に分けまして、そして便利な近くにある民間車検場のほうに仕事を流すようなことが随分行政ではないか、こういう話し合ひまでしたわけですが、ところがこのいまの数字でいけばそういうことができないというのです。考えられないという。だから私そういう問題からひとつ整備業者が経営が悪くなるようなことのないように、いわゆるほんとうにかゆいところに手の届くような随分行政をやらなければいけない、こういうふうに思うのですが、それに対する大臣のお考えをお聞かせください。

○丹羽国務大臣 ただいま田中先生から御指摘いただきましたが、私はもうそのとおりだと思つた次第でございます。大体民間に指定工場をふやしてもいいものは、国としてやるべき仕事であるけれども、国としてはもう検査車数が非常にふえてまいります。とても国だけの力でできぬ。それゆゑに民間にも協力を願つて、指定工場にして、そして国の代行機関という恐縮でございますが、それらの検査事務をしてもらう、整備をしてもらうということでございますから、私はいま先生がおっしゃつたように、やはり民間にどんどんとお願いをする。指定工場をふやす。それからまたそういった車検検査の検査数をふやしていく。それによりまして民間の工場が経営上も楽になるのはなおさらのことであると思つた次第でございます。国、検査車数というものを譲りましてもし

てもらうということも要当だと思つた。

先ほどからいろいろ承つておりますと、民間におきまして整備をして検査をするというのを七割にふやしたい、ところが実際は民間に対する手当てが行き届かぬ、五割そこそこである。これはほんとに申しわけない次第でございます。われわれの運輸行政といひましては、これはほんとうに御念論じやございません、実際に業者を扱い、そして生きてゐる車を扱う次第でございますから、その推定の根拠が大幅に狂つていくことは、先生が御指摘になつたとおりほんとうに申しわけないことだと思つておる次第でございますが、そういう点も十分に含みまして将来の指針といひましては、それらの推定の根拠をもつと的確に把握する、そして具体的にその地方地方におきまして指定業者をきめてまいる、そして利用者にも便利に経営がやつていけるようにというふうにとめてまいるつもりでございます。

○田中(昭)委員 もう少しこの数字のことで聞きますが、いまの四十八年度この軽車両の車検を始める段階での軽車両の車検の推定数、これを大体どういふふうになつて出たのですか。現在六百万台になんかとしておるのですか。車検を行なうとすれば、一年間にどのくらいできるか。そのものが基礎になつて、四十八年度の、ここからいきますと百二十万台ですか、百万台くらいから軽車両の検査を、四十八年の十月から四十九年三月まで半年分です、ですからこの倍が一年間の推定数だ、こういうふうにあります。ですから、これを簡単に倍して二百万台と現在の保有台数の六百万台との関係、これをよく説明してください。

○野村政府委員 基本的な考え方を申し上げますと、大体軽自動車検査対象になりますものが現在ラウンドナンバーで約六百万でございます。これを四十八年十月から検査いたします場合に、一ぺんに検査をいたしませんでということと、それからもう一つは、検査の有効期間は二年を考へて

おりますので、したがひまして全部やるといういたしますと一年間に三百万台という平均になるわけがあります。四十八年の十月から三百万台を始めるわけですが、それは一ぺんにやりませんで前に届け出てございます軽自動車の使用の届け出の年次の古いものから順次やつていくということで、いま先生がおっしゃつた数字が出てくると思ひます。基本的な考え方は、その平年度化した場合に半分ずつ毎年度やつていって、発足のときには使用の古いものから順次やつていくというふうにしたというところでございます。

○田中(昭)委員 そうしますと、現在四十六年末ですが六百万台とつとこしてゐるから、結局二年間の期間があるわけですから、それを簡単に六百万台だから三百万台ですか、その三百万台のまた半分が四十八年のそこにあがつてくるような数字と見合うものでしょう。違ひますか。そうしますと、おたくのほうで出ておる数字が軽車両が約七百八十万台、これは八百万台くらいになんかもしれませんね。かりに切りかへるに八百万台とすれば、八百万台のものが二年間の期限があるわけですから四百万台、その四百万台の半分だから二百万台、こういうふうにならないのですか。

○岡田説明員 私から答えさせていただきますが、概念的に申し上げますと先生の言ひとおりなんです。四十八年度、実際の問題といひましては現在保有されております自動車は二年たつて必ずすべての車が継続検査にまいるわけではないのでございます。一部のものは廃車をされたら、所有者がかわつたりいたしましたので、新規検査というものが出てまいります。そのために実際の計算をいたしますとこういう数字が出てきてしまつております。

○田中(昭)委員 だからその実際の数字が出たのを最初に聞いたわけですよ。どうして百万万台になったか。こういう事務的なことで時間をとるのはほんとに困るのですかね。それでは結局四十八年の十月軽車両を始める

きには、大体見込みとしては、この数量でいけば民間車検場が約四百九十万台ですか。これは間違いないですね。

○隅田説明員 軽自動車をお新たに加えますと四百九十万台、先生のおっしゃるとおりでございます。

○田中(昭)委員 四百九十万台を一万一千くらいの工場です。検査員も一緒に……

○隅田説明員 それまでには軽自動車の指定工場というものはある程度の増加を見込まなければならぬと思いますが、現在、先ほどの数字にはそれが入っておりません。

○田中(昭)委員 わからぬ。さきあなた毎年二千くらいいふていけば一万一千工場くらいになると言ったのです。そして一工場当たり四百台くらいでしよう。違ふじゃないですか。かりに一万一千でも四百五十台くらいになる。そういう一万一千くらいの工場になることが第一考えられない。

検査員も要ります。整備士も要ります。検査員がいままで過去ずっと百九十万台から二百台くらいしか年間やれなかったものが、そんなに倍もなにかできるわけがないのです。先日からの局長の答弁を聞いておきますと、整備士なんか民間車検場における優秀な人をこの軽車両検査のために協会あたりも採用する、そういうようなことを言っておった。ほんとうにその気であるならば、自動車局長は、整備士と検査員を雇うために一年じゅう回らなければならぬことはできませんよ、それくらい覚悟がなければ。一人当たりいまだで百八十五台くらいしかできていない、四十五年の実績でも、それをいまの一万一千で、検査員が一万何人になりませんか。そうなりますと、検査員一人当たり三百五十台ですよ。倍近いですよ。そんなことできるわけがない。もう少し可能性のある……

それでどうしてもできないのだから、それじゃできないものに対しては、検査員、整備士、民間車検場を育成するためにはこういう財政的な裏づけなり指導をしていくという点を、いろいろな数字

の問題よりも私聞きたいのです。一番わかっている整備部長から局長まで、そういう問題を言ってみなさい。

○隅田説明員 先生のたゞいまのお話について説明をさせていただきます。

私が先ほどお答えいたしましたのは、軽の指定整備を一応計算に入れない形で四十八年度の指定整備の実態として申し上げたわけでございます。それで計算いたしました数字が先ほどの大体一工場当たり四百台くらいの数字でございます。お説のとおり、その四十四、五年の数字は一工場当たり三百七十台から三百八十台になっておりますので、若干の増加はしなければならぬわけでございます。一応四百台近辺のものは見通しとして行なえるだろうと考えております。そして軽自動車指定整備工場を四十八年から新しくスタートさせるということにつきましては、どうやってふやしていくかということでございます。問題があることは御指摘のとおりでございます。ことに比較的零細な企業が多い軽関係の業者に対して、融資のあつせんその他に対しては格段の努力をいたさなければならぬことは、そのとおりでございます。

○野村政府委員 私から考え方を説明いたしますとともに、いま先生が御指摘になりました点で、私が先日ちょっと説明不十分だったと思ひます点を重ねて申し上げたいと思ひます。

軽自動車の検査協会の職員を採用する場合に、先日、民間から探ることも考えておりますということとを申し上げました。それは、あのとき官井先生でしたかの御質問で、民間の中小企業が相当人手不足であるということは私もよく存じております。ただ、この協会の、整備士でなく、検査員の資格を持った検査員の人数を推定いたしますと、百数十人でございます。したがって、この百数十人の中、たとえばかりに半分を民間からとるといいたしても、六十名程度でございます。これを中小企業から抜くというような考えは私もございまして、やはり比較的人手の余

裕のあるようなところから、もし民間から採用するとしてもとりたたいことは、当然優先的に考へべき考へ方でございます。そういうことで、この協会の検査員の採用については、民間からも考へておる、こういう趣旨でございますので、その点御理解いただきたいと思ひます。

それから、いま整備部長が答えましたような推定でございます。生産性の向上ということをはかつて、一工場当たりの検査台数を伸ばしていくということもあわせて考へている次第でございます。

○田中(昭)委員 ほんとうに具体的に内容に入つて聞けば聞くほど、お聞きのとおり、私は納得がいかなくなつてくるのです。先ほど整備部長も、それは軽車両を除いたところで四百台くらいだ、こういうことを言われた。数字は確かにそうでしょう。しかし最初から聞いているように、この法案をつくつて四十八年十月からは軽車両も始めるのでしよう。それと当然その数字があるのだから、それも含めたところでない、民間車検場だから、いままでの民間車検場は軽自動車の車検はしませんよといつて、そんなことをするわけではないのです。

それから野村局長のお話も——私たちが昨年のこの車検行政の協業化、共同化ですか、そういうことについてはいまだ心配をしたのは、いわゆる零細な整備業者がだんだん追いやられていくというようなことを指摘したわけです。今度でこの法案のために実地に業者の人からいろいろな話を聞いてきています。それがこの審議の俎上にのらない。いままでの法案、すべてそうです。それで、いやそういうことはありませぬ、そういうことはありませぬで審議していきよつて、そして行

管が指定工場を監査したところが、言ひよつたようなことがあつた。それを指摘すれば、はなはだ遺憾であります、こういうことで終わつておるでしょうが。

先ほどあなたも公書の問題では、検査済みはステッカーを張るということをおっしゃっていたけれど

も、ステッカーの問題でも、私が指摘したところ、指摘されてみると、たいへんそういうことはいいですね、そういうことをやっているか、国民運動だから協会のほうで適当にやっているでしよう、というようなことしか言ひわけはでない。

この法案によつて、実際車検の車がどのように処理されていき、その中で働く検査員がどういう状態におちいるか、それがはつきりしなければ、こんな法案で、かりに不徹底のままやつたならば、また計画が変わつてくるのです。先ほどの民間車検場の育成と同じです。この場でいろいろ言ひただけに終わつてしまふ。今後こういう問題をやうていこうとするときには、いままで議論されたものが実態とどうか合つておるかといふことを、あなたたちも机の上で計算するだけでなくて、よく実地を見てもらいたい。そういうことで、何ばここで論議してみても話は一つもかみ合はない。

委員長、私は当初申し上げましたが、この法案の提案理由の説明の中の二つの大きな問題、軽自動車の台数が多くなつて安全の問題が心配になつてきたこと、それともう一つは、公害防止のためだということについて、初め論議いたしました。が、これまたお聞きのとおり、たいへん納得のいかないような御返事が返つてきています。ですから、こういう問題とあわせて、これは運輸委員会

の権威にかけても、理事会で今後この法案をどうするかというところについてもう一べん話し合ひなければいけない、こう思ひます。所定の時間も過ぎましたから、私の質問は一応これで終わりますけれども、どうか委員長において私の趣旨をくんで

いただきまして、当委員会の権威にかけても——この法案ができることによつて、整備業者なり、また陸運当局も、監督行政の中には必ずそれを取り扱ふようとするべきことが出てくるのです。そういう問題を考へて、ひとつ慎重に取り扱つて

いただきたいということをお願いいたします。

私の質問を終わらせていただきます。
○小塚委員長 これにて、本案に対する質疑は終了いたしました。
次回は、明十九日午前十時から理事会、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。

午後四時二十九分散会

昭和四十七年四月二十六日印刷

昭和四十七年四月二十七日発行

衆議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局

H