

第六十八回国 参議院運輸委員会會議録第十一号

昭和四十七年五月二十四日(水曜日)

午前十一時三十四分開会

出席者は左のとおり。

委員長 木村 陸男君

理事 鬼丸 勝之君

委員 江藤 智君

佐田 一郎君

森中 守義君

稲嶺 一郎君

岩本 政一君

岡本 悟君

菅野 儀作君

橋 直治君

山崎 竜男君

若林 正武君

伊部 真君

小柳 勇君

瀬谷 英行君

藤田 進君

田代富士男君

国務大臣 運輸大臣 丹羽喬四郎君

政府委員 運輸政務次官 佐藤 孝行君

運輸大臣官房長 高林 康一君

運輸省鉄道監督局長 山口 真弘君

運輸省鉄道監督局長 中村 大造君

事務局側 運輸省自動車局長 野村 一彦君

建設省道路局長 高橋國一郎君

常任委員会専門員 吉田善次郎君

説明員 警察庁交通局長 寺尾 繁君

通企企画課長 近藤 輝彦君

行政管理局行政監察局監察官 小林 育夫君

環境庁大気保全局長 中村 泰男君

通商産業省重工業局自動車課長 隅田 豊君

運輸省自動車局整備部長 大塩洋一郎君

建設省都市局参事官

本日の會議に付した案件

○日本鉄道建設公団法の一部を改正する法律案

(内閣提出、衆議院送付)

○道路運送車両法の一部を改正する法律案(内閣提出、衆議院送付)

○委員長(木村陸男君) ただいまから運輸委員会を開会いたします。

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。

本案の審査を進めます。質疑のおありの方は順次御発言を願います。

○山田勇君 先般来議題となっております日本鉄道建設公団法の一部を改正する法律案について、若干の質問をいたします。

冒頭にお尋ねしたいのですが、この法案が可決され、施行されましたら、この法案の適用範囲と

いう点でお尋ねしたいのですが、沖縄県にこの法律が適用されますでしょうか。

○政府委員(山口真弘君) この法律の適用範囲につきましても、「政令で定める大都市及びその周辺」ということになっておりまして、現段階におきましては、政令におきまして東京都、大阪市及び名古屋、名古屋市及びその周辺がこの法案の一応の適用区域ということをお考えしております。

ただし、今後の法案が目ざしておりますような、都市機能、人口の集中、中枢管理機能の集積等によりまして、通勤通学輸送を確保するとか、団地輸送を確保するとかいうような必要が生ずるような地域につきましては、政令を改正いたしましてこれを拡大するということをお考えしております。

沖繩については、沖繩につきましても将来そのような状態になるかどうかということにつきましまして、今後の沖繩におきまします人口の推移、あるいは輸送需要の推移といたしまして十分検討する必要があると思っております。

○山田勇君 局長もよく御承知のとおり、沖繩には私鉄、国鉄を兼ねて一線の鉄道もいま現在数かれておりません。そこで、一部私鉄企業者の動きなどの中で、モノレールを敷こうというふうな話

が沖繩のほうで出ています。かり、将来の人口の推移を見た上でこの法律を適用してもいいというふうには私は理解していただきますが、そうしますと、そのモノレールの場合でもこの法律が適用されますでしょうか。

○政府委員(山口真弘君) この法律の適用範囲の問題と、それからどういった施設に對しましてこの法律案を適用するかという二つの問題があるわけでございます。どういった施設に對してこの法律を適用するかというところにつきましては、法律の中に

おきまして、運輸省令で定める規格を有する

地方鉄道、軌道ということに考えております。それで、私ども、この運輸省令で定める地方鉄道、軌道の規格ということとは、従来考えておりましたところのたとえば路面電車その他路面交通という

ようなものの用に供するものにつきましてはこれは除外する、いわば高速鉄道の性格を持ったものをこれに載せるといふ考えを実は持っております。

したがって、将来モノレールについてこれを適用するかどうかというのには、今後の検討問題であらうかと思っております。具体的な事情があらわれてまいりましてから、これを考えていく必要があらうかと思っております。

一応は、高速鉄道というふうな性格に入るような性格のものであるなら適用するし、そうでなければこれは適用除外していくというふうには考えております。

○山田勇君 この機会ですから局長にお尋ねをしておきたいんですが、国会答弁などの、山中長官の答弁の中では、どうも鉄道を沖繩に敷くという構想にあまり御賛成でないように承っております。

そこで、沖繩には鉄道がいま御承知のとおり一線もないという状態でございます。将来の計画として、沖繩にいわゆる構想が全然ないのか、いやいまして

らくそういう計画の段階であるとかいふふうには私御答弁いただけば結構かと思っております。

○政府委員(山口真弘君) 沖繩における鉄道の整備でございますが、結局、沖繩における輸送需要、人口の増大の模様というふうなものとの関連でございますが、鉄道の特性ということをお考え

みますと、これは非常に大量輸送に適した性格の施設である。しかしながら、軌道を有するということから小回りがきかない、自動車のようないわゆる小回りがきかないというふうな別の意味の短所があるわけでございます。したがって、そういう大量輸送に非常に適したような輸送需要というよう



このもとのほうの輸送力の増強というものも、先  
のほうの輸送力の増強とあわせて考えまして、そ  
してそのもとのほうが支障のないような指導とい  
うものは、当然私どもやっておりますわけでござ  
います。で、その次の問題といたしましては、そう  
いふふうにして、そのほうを指導し、また整備を  
促進をする場合におきまして、このやり方でござ  
います。これは今度の法律におきまして、一  
応複々線化というものにつきましては、これは対  
象といたすわけでございます。したがって、  
今度公団がそういう複々線化の部分というものに  
つきましての工事をすることも可能でござ  
います。したがって、それに対する、この公  
団方式によるこの国家助成ということも可能  
でございます。それからさらに、当該私鉄事業者  
に對しまして私ども指導をいたしますから、その  
当該私鉄事業者が自分の力でそれをやりたいとい  
うこともあるわけでございまして、これに對しま  
しては、開業銀行等の融資——これは利子が安い  
わけでございまして、といったようなものを積  
極的に利用いたしまして、そしてその整備を促  
進するように私ども指導してまいりたい、こうい  
うふうに考えております。

○山田勇君 とにかく、この交通政策というものは、日本におきましてはいつも後手後手と回って  
いるというように私は思いますし、きのうの小柳  
委員の質疑に對して、国鉄総裁も、ニュータウン  
ができてしまつてから鉄道をどうしようというふ  
うなこと、たいへん国鉄側としても困るとい  
うような御答弁があつたように思いますが、一般大  
衆と申しますか、乗客の立場に立つた政策が私は  
行なわれていない。まあ乗客の側はそれしかないか  
ら乗っているという弱い立場です、国鉄なり私  
鉄は乗せてやっていると、たまたま法改正の趣旨を、  
今回の混雑緩和のためという立場。したがって、  
どうも私ども一つ正直言つて信用はできないよ  
うに思つて、まあ国鉄は前回の運賃の値上  
げの際にもキャッチフレーズとして言ったことば  
があります。すつて新聞が説いて通勤といった

ような表現で一応国民を納得させようとした  
が、一向に改善されておられません。それはもう当  
の局長が——先日もある会合でお話聞かしまして私  
たいへん敬服いたしましたのですが、自分みずから通  
勤ラッシュの中にもまれて、その体験を生かして  
行政面に少しでもプラスにしよう。そういう局  
長の御努力には、もう私はほんとうに尊敬の念を  
抱いてお一人でございますが、御承知のとおり、  
もう事故にあつたとしても、局長自体も、先日  
おつちやつたように、ラッシュの中を役所につけ  
つけるというふうなことでございまして。そこで、  
何か愛情の欠けた交通輸送政策が原因と私は思  
うんですが、局長、いかがですか。

○政府委員(山口真弘君) 先生おっしゃいますと  
おり、鉄道の輸送力の増強が従来後手後手に回  
つておつたということは、先生御指摘のとおりで  
ございます。何と申しまして、国民の足として、  
また生活の基盤たる性格を持つておるわけでござ  
いますから、どうしても先行的に費用も確保いた  
しまして、そして少しでも通勤の混雑あるいはそ  
の苦痛というものを解消しなければならぬもの  
だと思つております。

それで、ただいま先生御指摘のございましたよ  
うに、なかなかすつてまでいくというふうな状  
態には至りません。二〇〇％といつても、こ  
れはただ定員百に對して二〇〇％ということ  
でございますから、相当の混雑でございます。私  
ども、将来の構想といたしましては、一五〇％ぐ  
らゐにまでして、これは、都市交通審議会等  
におきまして、そういう構想で整備をしようとい  
うかといふことを考へておるわけでございま  
して、どうしてもそこまではやらないか、な  
かぬのじやないか。それでなければ、他の各般の  
文化的な施設等とのバランスのとれたことには  
ならない。通勤だけが異常に混雑しておるとい  
うふうなことになるわけでございまして、今回の公  
団法も、何といつても、非常に小さいことと  
ございまして、とにかく第一歩としてこれ  
をやつていく必要があるのじやないかと、このよ

うに考へておるわけでございます。今後とも御鞭  
撻のほどお願いいたします。

○山田勇君 現実の輸送の混雑の緩和が急務で、  
これの解消に局長も全力をあげているということ  
はよくわかります。

そこで、今回のこの法案ですが、新線ができる  
ということによつて、沿線開発と申しますか、そ  
ういふ開発がされてきます。そこで、先ほど言  
いましたように、新線だけじゃなく、既設線にでも  
複々線というふうなことで運輸省のほうの行政指  
導もやつていくということですが、と同時に、そ  
ういふふうな、どう言うのですかね、生産機能の  
分散立地、学校だとか文教機能、都市周辺、また  
公害の分散などというふうなことも考へて、鉄建  
の法案というものが適用されれば、そういう過密  
というものは少しは避けられるように思つて  
います。これは、はっきり言ひまして、土地の問題に  
なつてきますとまた管轄等も違つてくると思  
うんですが、せめて、運輸省の管轄でもあるターミ  
ナルとか、そういうものを自治体とよく話し合  
つて、そういうふうな行政指導といつても、その  
管轄の中には建設省も含まれるでしょうが、その  
新線を敷くというだけでなく、そういうふうなこ  
とを、横の連絡と申しますか、そういうものを常  
にとりながら新線を敷設していくというふうにな  
れば理想的だと私は思つて、いかがでし  
ょう。

○国務大臣(丹羽喬四郎君) ただいままでいろいろ  
の適切な御意見を拝聴いたしました次第でございま  
すが、根本は、やはり過疎過密、この対策をいかに  
して樹立するかということに私は尽きると思いま  
す。新全線におきましても、国土の均衡ある發展  
ということを一番の大前提にしております。これ  
ができませんと、いま御叱正もいただいた次第で  
ございまして、どうしても運輸行政というものは  
あと追いつかないことになりまして、一般の住民の方  
に御迷惑をかけるというふうなことになる次第で  
ございまして、御承知のとおり、東京、大阪はず  
でも、もう都市機能としては一ぱい、満度ではないか

と、こういうふうには私は思つておる次第でござ  
います。したがって、それらの点は、政府とい  
つたしまして、どういたしまして、具体的に過密  
過疎というものをいかにして解消するか、これが  
ために、均衡ある發展を遂げるために拠点都市と  
いうものをつくつてまいりまして、それに合わせ  
て輸送計画というものをきめていかなくちやなら  
ないと、お説のとおりでございます。ただ、はな  
はだ恐縮でございますが、日本鉄道建設公団法の  
一部改正というものは——もうすでに過密になつ  
ておりました、いま御指摘もいただきましたよ  
うに、ほんとうに住民の皆さんには申しわけない、  
これを幾分でも緩和をしたいといつた一つのあら  
れでございます。それにいたしまして、昨日来  
御指摘がございましたが、百二十五億ぐらいの金  
では足りない、それもお説のとおりと思つた次第  
でございます。御承知のとおり、東京、大阪とい  
うような大都市におきましても、まず一番に通勤通  
学対策につきまして高速鉄道網の完成、いわゆる  
地下鉄による高速網の完成ということもあげられ  
るということでございます。先般の首都圏の交  
通審議会の都市交通の答申にもございました。い  
まよりも地下鉄におきまして十三路線をふやす、  
これの決定をみた次第でございます。これと相関  
連をいたしまして、この一助といたしまして、私  
鉄のほうにも御協力を願おうじやないか。こと  
に、ニュータウン等におきましては、私鉄におき  
ましてそれぞれ計画があるようでございます。す  
で、それに対しまして、さらに、私鉄だけにそ  
の投資のくふうから全部を、私鉄だけの力  
でまかしておつたわけにいかぬ、これもやはり政府  
もある程度援助をしなくちやいかぬということ  
あつた次第でございます。これは過密対策の一  
環とした次第でございます。いま御質問のござ  
いました根本の問題は、私どものほうも早急に、  
ほんとうに具体的にこれはきめまして、そして  
持つていかなければならぬ。御承知のように、いま  
のままでまいりますと、東海道メカゴポリスと  
申しますか、そこへ人口が集中してしまふ。あと

過疎地帯もあり、私どもの一番悩みに思っていますのは、過疎・過密の対策でございます。輸送におきましては、過疎対策といいたしましては赤字経営に苦しみ、また通勤対策にいたしましては、時間別がございまして、ラッシュ時は非常に多い。いまお話がございました、二四〇%も乗車をしていられる。しかしながら、もう昼間になるとがらがらである。こういうふうな状態でございます。その点で、通勤の時間差も、いませつかく内閣の交通対策委員会でもやっておりますが、三十分置きくらいに要請をしておりますが、三十分置きくらいでいいものかどうか、こういう問題もございまして。それらを勘案して、やはり総合的にやってみられませんか、これはならぬものじゃないか。いま総合的な対策が、一番必要でございますので、私どももその点で、関係各省と十分連絡をとりまして、御意見を十分踏まえまして、これらの対策、おくれはせで恐縮でございますが、やってみていただきたい、こういうふうな思っております次第でございます。

〔委員長退席、理事江藤智君着席〕

○山田勇君 民間私鉄の力だけでは、今後の輸送力の増強はなかなかやれていけない。そこで国が手をかそうということですが、巨額の資金が必要ということになれば、その建設の過程にほとんど能率のよい運営をやらなければいけないと思えます。これは運営が悪ければ、非能率的になります。非能率的になれば、言いかえれば、コスト高になってきます。そうしますと、利にさとい私鉄経営者が、ありがとうございましてと、それを引き受けるかどうか、その辺もちょっと不安です。その点いかがでしょうか。

○政府委員(山口真弘君) この鉄道を私鉄が経営いたします関係で、私鉄事業の性格といたしまして、当然、収支採算というのを非常に大きく考えることは、これはもうお説のとおりでございます。したがって、それはもう意味からいいますと、この建設につきましては、これをやはり、何と申しますか、合理的な価額で建設をしなければ

いけない。そのためには、その建設に要する費用というものを、建設費用をできるだけ安くして、い必要があらうかと思えます。そのために、いま、公団自体の建設のしかたというものを、効率的にやっておかなければいけないわけでございます。また、お役所的な性格で建設したので、どうもそれは私鉄としても対処できないということに相なるかと思えます。そういうふうな観点に立ちまして、私ども、この法律の中におきましては、この設計その他等々も考え合わせまして、鉄道建設公団は、この工事実施計画というものを、私鉄の工事実施計画というふうなものに合致させるというふうなものをはからせま。さらに、実際の工事の実施等につきましては、これは私鉄の技術、能力というふうなものを十分に利用するという形によりまして、能率的かつ効率的な建設というものををしまして、このように考えております。

○山田勇君 私は思うのですが、いっそ、この資金を貸し付けて、私鉄に建設させるほうが、局長のいまのお話ですと、何か効率的ではないかと私は考えるのですが、いかがですか。

○政府委員(山口真弘君) 先生のおっしゃいますように、資金の貸し付けによって私鉄に建設をさせるといふこともあらうかと思えます。しかし、私どももいたしましては、やはり都市交通の整備というものを急速にやらなければならぬということでございます。その意味では、全く私鉄自体の整備というものにまかせ、そうしてこれを資金の貸し付けによって助成をしていくというだけでは不十分である。従来は開発銀行の融資というところの私鉄の建設というのには、先生おっしゃいましたような資金の貸し付け方式でございます。建設費の五〇%を開発銀行から七分で貸し付けるという助成によりましてやっております。私鉄自体の実態からいまして建設が進まないわけでございます。そこで、やはり国が公団

をつくりまして、そうして資金の面でも直接に公団がタッチをするということにした。それは、もうちょっと詳しく申し上げますと、問題は三つ実はございます。

一つは、私鉄がやります場合には、当然この建設に要する資金を自分が調達をいたしまして、その資金の調達能力という点につきましても、非常に困難な点がございまして、ばく大な資金でございまして、困難な点がございまして。たとえば抵当はどうするか、いろいろ問題がございまして。そこで、今回は鉄道建設公団が主体となりましてその資金調達を行なう。その中身といたしましては、財政投融資からも入り、しかも公団の国の機関としての責任と信用でもって資金の調達ができるという意味での資金調達能力が一つできる。それから一つは、収支採算の面におきまして、できるだけ建設費を安くするという意味におきまして、これは六分五厘でございますから、資金コストが非常に安い。さらに、特別債を発行するものに対しては、利子補給をするということによりまして収支採算上の問題を解決していく。

それからさらに、この建設ができてからでございますが、通常の私鉄自体が建設をするといいたしまして、さっそくこの債券その他を返還をしていかなければならぬわけでございます。それで、それに対しては、今回のこの構想によりまして、一応公団がつくりまして、完成後二十五年間の元利均等償還というふうな返済の方式をとるといふことになっております。そういたしますと、通常の銀行借入れが約五年なり十年の期間で返済しなきゃならぬ。それから社債を発行いたしましたも、大体七年でございまして、そういう短期に返済をしなければならぬというふうな問題に對しまして、二十五年元利均等償還という非常に長期に返済ができるということ、その意味で資金繰り上非常に有利な点があるというふうなところで、私どもは、やはりこの公

団方式でやったほうがその促進ははかれるというふうに考えまして、この方式にしたわけでございます。

○山田勇君 そうしますと、この公団法を適用された新しい線ですね、新線というものは、かなり国の助成によってでき上がった線というふうな理解をします。そうしますと、私鉄運賃の値上げの申請が出てきましたときに、この新線についての値上げ幅というふうなものを対する一つの還元ですね、そういうふうなことは全然考えられておられませんか。

〔理事江藤智君退席、委員長着席〕

○政府委員(山口真弘君) これは非常にむずかしい問題でございます。と申しますのは、私鉄の設備投資が非常に金がかかり、そうしてまた収支採算が合わない。一例を申し上げますと、たとえば複々線ができ、東京の京王電鉄という会社がございまして、その複々線の工事は、キロ当たり四十億をこす工事でございます。ところが、どうやっても会社のキロ当たりの収入は一億強でございます。したがって、四十億をこす工事費になります。したがって、利子といたしましては相当なものがございます。さらに減価償却を考えると、これはまた相当なものである。とても収入では幾ら運賃値上げしてもそれはペイできる性格のものではないと思えます。しかしながら、そういうことでできないというところではいけないので、国としてこれを助成をするということでは建設を促進するということ。そこで、私ども、運賃の場合、運賃の改定がかなりあった場合にはどういうふうにしたらいいかということになります。これは結局は当該鉄道事業者全体の収支というものを考えていかなければいかぬじゃないか。その線だけを見たのでは、これは運賃だけでやっていると申しても無理な話でございますが、全体としての収支を見まして、そしてその収支の上に立って私鉄の運賃改定がいかどうかというふうなものを判断していくというやり方にせざるを得ないというふうな考えをしております。

**○山田勇君** それから、建設後私鉄に引き渡すわけですが、譲渡価額が問題になると思ふんです、この決定はどのような方法で行なうのか、説明していただきたい。

**○政府委員(山口真弘君)** 譲渡価額でございますが、この基本的な考え方とすれば、まず鉄道建設公団は、これは私企業ではございません、国の機関でございますから、全然もうける必要のない性格の事業でございます。しかしながら、これにかかった金というものは、いわば国の機関が国の責任で調達をし、そして建設をするわけでございまして、かかった費用は全部回収をしなければいけません、かかった費用は全部地方鉄道業者から回収をすべくいたしてまゝにならざるを得ないというわけでございます。そこで、具体的にこの譲渡の価額をどうするかということにつきましては、この法律によりまして、二十三条で政令の定めるところによりて譲渡し、引き渡しをすべしというところにいたしました、その政令の中におきまして譲渡の価額の基準というものを書きまして、その価格の基準に従つて譲渡価額を決定していく、こういうふうに考えております。それで、私どももいまま考えられております政令の内容としたしましては、まず建設に實際にかかりました直接的な建設の費用、それからそれに関連いたしましたところの利子が当然要するわけでございますから、この利子支取の費用、それからいま一つは、たとえば、こまかい話になりますけれども、債券の発行費だとか発行差金だとかいうようなものもございまして、その他の管理費というようなものもございまして、こういふようなものも当然建設費に含めまして、そして私鉄から回収することになりますから、そういったようなものを政令の中に書きまして、そしてそれを基準として譲渡価額を決定するといふふうなことにさせていただきます。なお、具体的な譲渡価額をきめる場合には、これは国としてやはり審査をする必要がある、国家的な公団が損をしてしまつては悪いわけでございますから審査をする必要があるというところで、公団が譲渡価

額につきまして運輸大臣の認可を受けるといふことによりましてそれを決定をしていくということにいたします。

**○山田勇君** 混雑緩和ということは、国民にとつてはたいへんありがたいこととすし、まあ私鉄が手をつけたがらないことを国側が建設をして私鉄に譲渡すということになれば、勢ひ私鉄に有利な条件になるように思ひます。それと、低利で長期な償還ということは私鉄側も望むこととすし、国民の側から見れば、私鉄自身と政府の癒着といった疑惑の目もまたあると思ふんですが、そういう点で、国民への配慮といふことも、ガラス張りの方法といふものが必要だと思ひます。それはどういふような方法を講じておられますか。

**○政府委員(山口真弘君)** その点は、先生おっしゃるとおりでございます。何と申しましたが、この建設というものは明瞭でなければいけません。したがひまして、やはり一番の問題は、どういふ施設をつくるかということ、それから、それを引き渡して、どういふ価額でこれを譲渡するかということがやはり基本的な問題であらうかと思ひます。

そこで、どういふ施設をつくるかということにつきましては、これはやはり私鉄事業者だけにかつてにさせるわけにはいかなないのでございまして、それは国として十分その点見なければいかぬわけでございます。それで、国として、たとえば当該施設の設備が国民の便益になつておるかどうか、あるいは他の鉄道と直通している場合に、その直通関係がうまくいっているかどうかというふうなこと、全部を判断する必要があります。したがひまして、そういう判断に基づいて、施設、設備をつくる場合には、工事施行の認可という手続がございます。それには、たとえば線路の規格から、駅の規格から、出入り口をどこにつけるかというところまで工事施行認可の中に含まれるわけでございまして、そういう点を私鉄が国に對して申請をいたしましたので、そうしてその申請をしたものにつぎまして運輸大臣がこれを十分審査

いたしました上で、そういうことではないかといふことになつたものについて建設をさせるということに相なります。それで、今度のこの公団がこれをする場合におきましても、そういう工事施行認可といふものと合わせた姿の工事実施計画といふものを建設公団がつくりまして、そうしてそれに基づいて建設を進めるといふかつかうです。第一の問題は解決してまいる。

その次に、その私鉄のやり方自体につきましても、譲渡の仕事のやり方、あるいは引き渡しというふうなことが、いろいろ公団との間で協議をして仕事を進めるわけでございまして、施設ができましたと、今度はその引き渡しをする、それに対して譲渡価額をきめるということもございしますが、やはりその根本は譲渡価額を幾らにするかということでございます。その譲渡価額に関するしましては、その基本的な問題は政令できままして、建設費の範囲をどうするかということは政令できましまして、さらにその政令できめた具体的内容につきましては、今度は公団から譲渡価額とかその他の引き渡し価額とかいふものの認可申請を出しまして、それを運輸省がきちと見て審査するということにいたします。なお、その途中の段階におきまして、公団の出資計画あるいは事業計画その他につきましては、国として認可をすべしという形では支障のないようにしていき、こういう十分な監督体制をとっております。

**○山田勇君** よくわかりました。その譲渡後、経営が思わしくない、赤字だ、しかし、これは一応国の施策に従つてやっていると、責任は国にある、そういう極端な論法にならなくとも、赤字経営になつたときの対策といふものはお持ちですか。

**○政府委員(山口真弘君)** 鉄道建設は非常に採算に合わない設備投資でございまして、したがひまして、これをたとは建設をし、そしてそれでよつて建設公団から私鉄に譲渡いたしまして、当該私鉄としてはなかなかそれは採算ベースに乗つてこないことになると思ひます。かなり長期の回

取期間を要すると思ひます。しかしながら、そういう段階でいろいろのことが考えられるわけでございますが、私鉄がそれならばそのためにやらないと破産したらどうなるかといふ半面も実は考えなければいけないことだと思ひます。そういう場合も考えて、国のほうとしても損をしてはいけないということも考えておるのでございまして、私どもそういうことにつきましては、譲渡

代金の債権を保全するために、その私鉄の設備自体につきまして、鉄道抵当法という法律に基づきますところの抵当権——財団抵当でございますが、財団抵当の設定をいたしましたので、そして、一のことであればこれの実行ということによりまして債権弁済を受ける、こういう法的な措置を考えております。ただし、こういうような法的なことは、もちろん一応そういう法的措置がしてあるだけのこととございまして、実際にはそういうものが起こつてはいへんなことでございまして、また、私どももいたしまして、非常に私鉄としては苦しいけれども、とにかく都市近郊でございますから、長い将来では採算はとれていくといふふうに考えておりますので、そういう長期的な目で見ると全体としての経営を私鉄が行なつていくわけでございまして、事実上いまのようなこととは起こり得ないといふふうなことを考えておるわけでございまして。

**○山田勇君** ちょっと話が飛躍するかもわかりませんが、局長も御承知のとおり、大阪の東北鉄道というのがございまして、これは新しい地方団体と私鉄とで総合的につくれた鉄道ですが、それと今度の鉄道の法案とかみ合わせと申しますか、何かそういうふうな考えがございまして、何かもう少し詳しく言へば、いま現在敷かれておるのは東北でありまして、今度当然泉南の開発といふことは考えられますし、もうすでに開発に入ると思ひます。そうした場合、御承知のとおり、あのいきさつは、南海電鉄は当然採算ベースに乗らないので、あそこへ線路を敷くことはできなかつたといふことで、ああいう東北鉄道というのでき上



がったわけです。新しい体系でできたわけですが、それと、今度さらに南海がこの方法を講じまして、これを適用されていいところだけ泉南に乗り入れてしまうというふうな問題が出るか出ないか、またその泉北鉄道と南海電鉄との関連というふうなものがあるという形にあらわれてくるかというふうなことをわかれれば教えていただきたいんですが。

○政府委員(山口真弘君) 現在、泉北ニュータウンにつきましましては、大阪府の大阪府都市開発という会社が免許を受けまして、そしてその一部が開業をいたしておるわけでございます。それで、この会社は、大阪地区におきます会社のほか、地方公共団体もこれに出資した会社でございます。そこで、その会社がいま私鉄である南海との関係におきましては、運行委託を南海にいたしましたので、そして運営をされているということになっております。それで、今後の延長なりその他の新線の建設ということにつきましては、当然この法律によりまして公団がこれを行なうという道はもちろんでございます。したがって、この法律に乗ってまいるといふこともできるわけでございます。そのほかの方法といたしまして、公営が一部かんでおりますから、地下鉄方式に準ずるような性格の助成というふうな道も実は考えております。それで、まだ具体的に今後の延長その他につきましましてどういう仕組みをとるかというところまで確定をされているわけはございませんが、そういう地下鉄方式に準ずるような助成方式でこれを整備していくというところを実は考えておるところでございます。

指摘いただきましたように、いまの総合交通体系に基づくと、この総合交通政策というものは、非常に、いま国民の生活にとりましてこのくらい緊急なことではないかと私も感じておる次第であります。これをどういたしまして、確立をいたしまして、ことに私のほうの仕事を具体的実践でございまして、これに對する線路の増強あるいは車両の編成の増加をはかるというふうなことが必要であります。また、過疎地帯におきましては、経営困難なものに對しましては、やはり国家が助成をいたしまして、そうして過疎地帯の輸送機関の確保はしなくちゃならぬという問題も出てくる次第でございます。これらの助成というものは非常に膨大なものになってくると思っておる次第であります。先ほどもお答え申しましたとおり、私鉄企業におきましても、すでにもうそれだけにまかしておく——開発利益も相当還元しておるわけでありまして、それだけにまかしておきますと、ほんとうに必要な線路の増強はできません。最近におきまして、幸いにして開発利益その他におきまして私鉄企業は黒字には大体なっております——大企業は大体黒字にはなっておりますが、しかし大体鉄道自体でもってどのくらいの黒字になっておるかというところは非常に疑問で、また線路の増強が非常に欠けておるといふことでありますので、今回はその第一歩として踏み出した次第でございます。先日来の御質問にもありますとおり、これは初めて踏み出した政策でございますので、まだまだ現実の混雑緩和の需要を充足するというわけにまいりません。率直に言つて、その一歩を踏み出した次第であります。これによりまして、将来ますます先生方の御鞭撻もいただきまして、その助成を拡大してまいりました。早急にそれらの点につきまして私ども努力をいたしてまいりたい、大都市交通緩和の一助を十分に果たしたい、こういうふうな思っておる次第でありますので、御了承願いたいと思いま

す。  
○委員長(木村睦男君) 他に御発言もなければ、本案に対する質疑は終局したものと認めて御異議ございませんか。  
〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○委員長(木村睦男君) 御異議ないと認めます。これより討論に入ります。御意見のある方は賛否を明らかにしてお述べを願います。——他に御意見もなければ、討論は終局したものと認めて御異議ございませんか。  
〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○委員長(木村睦男君) それでは、これより採決に入ります。  
日本鉄道建設公団法の一部を改正する法律案の問題に供します。本案に賛成の方は挙手を願います。

〔賛成者挙手〕  
○委員長(木村睦男君) 全会一致と認めます。よって、本案は全会一致をもって原案どおり可決すべきものと決定いたしました。  
なお、審査報告書の作成につきましては、これを委員長に御一任願いたいと存じますが、御異議ございませんか。  
〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○委員長(木村睦男君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。  
午後一時三十分より再開することとし、これにて休憩いたします。  
午後零時二十八分休憩

午後一時四十分開会  
○委員長(木村睦男君) ただいまから運輸委員会を再開いたします。

道路運送車両法の一部を改正する法律案を議題といたします。  
まず、政府から趣旨説明を聴取いたします。丹羽運輸大臣。

○國務大臣(丹羽喬四郎君) ただいま議題となり

ました道路運送車両法の一部を改正する法律案の提案理由につきましては御説明申し上げます。  
近年、わが国における自動車の保有台数が著しく増加し、自動車の安全性の確保及び自動車による公害の防止は、ますます重要な問題となつてきておりますが、政府におきましては、車両検査制度を中心として、保安基準の強化、定期点検整備の励行等によりこれに對処してきておるところであります。

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ったこと、軽自動車の保有台数が少なかったこと等の理由から検査を実施せず、主として、定期点検整備の義務づけ等使用者側の保安対策にまかしてまいりましたところであり、最近におきましては、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おり、スピードの向上、道路網の整備等と相まって高速走行する機会が多くなつてまいりましたため、その安全性の確保が要請されるところに、新たに公害の防止の観点からも規制の強化が強く要請されることとなつております。

このような実情にかんがみ、軽自動車に対しても車両検査を実施することとし、安全性の確保及び公害の防止のための施策の一その充実強化をはかることが、今回の改正の趣旨でございます。

次に、改正案の概要につきまして御説明申し上げます。  
第一に、軽自動車に対しても、一定の軽自動車を除き、車両検査を義務づけまして、軽自動車は、有効な自動車検査証を備えつけ、検査標章及び車両番号標を表示しなければ運行の用に供してはならないことといたしております。

第二に、軽自動車の検査事務は、運輸大臣の認可を受けて設立される軽自動車検査協会に行なわせることといたしております。

第三に、軽自動車検査協会は、全額政府出資の法人とし、その設立、役員、業務、財務等に関する所要の規定を設けております。

また、政府から趣旨説明を聴取いたします。丹羽運輸大臣。  
○國務大臣(丹羽喬四郎君) ただいま議題となり

第四に、軽自動車に対する車両検査の実施に伴い、軽自動車についても型式指定制度及び指定整備事業制度を採用する等所要の規定を整備することとしたしております。

このほか、軽自動車の検査は、昭和四十八年十一月一日から実施することとし、その検査に際する経過措置を規定し、あわせて関係法令の改正を行なうこととしたしております。

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ますようお願い申し上げます。

○森中守義君 議事進行。

○委員長(木村陸男君) 速記をとめて。

〔速記中止〕

○委員長(木村陸男君) 速記を起こして。

野村自動車局長。

○政府委員(野村一彦君) 道路運送車両法の一部改正法律案の提案理由につきましては、ただいま大臣から大綱について御説明をいたしました。それを補足いたしまして御説明をいたします。

先ほど大臣が申し上げましたように、最近における軽自動車の普及というものは非常に著しいわけでございますが、特に自動車全般の普及というものも御案内のように伸びております。ちなみに四十六年十月現在の数字を申し上げますと、自動車、軽自動車も含む全部の台数でございますが、二千三十五万台という数になっております。このうち、従来検査をいたしております検査対象自動車の数は千四百三万台ということになっております。で、それ以外の、つまり軽自動車といわれるものの数が三輪車及び四輪車を合わせて五百七十六万台、それから二輪車が五十六万台、こういう内訳になっております。で、ここで軽自動車と申し上げますのは、先生方御案内のことと思っておりますが、三輪車及び四輪車につきましては機関の排気量が三百六十CC以下でございます。それから二輪車につきましては二百五十CC以下二百二十五CC以上と、こういうことで、軽自動車か軽

自動車でないかという区別をいたしているわけでございます。その台数は先ほど申し上げたとおりでございます。で、今度検査の対象といたしましてこれらの三輪、四輪以上の軽自動車につきましては、私も従来国会の審議におきまして、衆参両院におきまして各党の先生方から交通安全の防止という問題に関連して、車両の構造、装置というものの安全性を確保するというために軽自動車の検査をやるべきではないかという御意見が、あるいは御質問の形を通じて前々からいろいろと御表明になっておられたわけでございます。で、私もその御示唆と申しますか、そういう御質問を受けまして軽自動車の検査ということについてはいろいろ研究をいたしましたわけでございますが、特に先般の前々国会でございますが、そのあたりから具体的にいつごろをめぐりましてやるかというふうな御質問がございまして、そのときに当時の運輸大臣は大体昭和四十八年をめぐりまして検査を開始したいという趣旨の答弁をいたされた。私も私ども事務当局もそれを受けまして準備をいろいろ進めてきて、そして四十七年度予算を編成する過程におきましていろいろ検討いたしました結果、四十八年の十月をめぐりまして検査をするということが可能であろう。したがって、今度の通常国会におきましてこの法案の御審議をいただき、そしてその法案をお認めいただきますれば、約一年以上の余裕をもってこの検査を実施する準備が大体できるといふことをもちまして、この国会に御審議をお願いするようにした次第でございます。

そして、この検査でございますが、軽自動車につきましてもこの検査の有効期間というものを一律に二年間の有効期間ということをお考えしております。そして、そういう検査をやる場合にどういう体制で検査をやるかということにつきましてもいろいろ検討をいたしましたわけでございますが、結論的に申し上げますと、この軽自動車検査協会といういわゆる認可法人という法人を設立をいたしまして、認可法人の設立は、この法律をお認めいただきますれば、直ちに設立そのものの行為をやるということで動き出すというのを考えております。認可法人は先生方御案内のとおりいわゆる特殊法人ではございません。また一般の公益法人でもございません。つまり、これは国がその設立を命令するものではなくて、民間の有志の方々が一定の要件のもとに設立を発起されまして、そしてそれを主務大臣が認可をするという形でございます。機関の性格といたしましては、私どもはいわゆる特殊法人と民間の公益法人との中間的なものであるかと思っております。で、私もがただいまから御審議をお願いいたします認可法人の軽自動車検査協会というのにつきましましては、事柄の性質上、いわば国が検査を行なう代行機関として国にかわって検査をするというものでございまして、きわめて公的色彩の強い法人でございます。そういう意味からこれは全額政府出資の法人にすることと、その資本金は四十七年度予算におきましては一億五千万というものを全額、政府のいわゆる車検特会から出資をするということが見込まれておるわけでございます。そして業務の運営に必要ないわゆる一般の経費につきましては、充足当時にございましては、銀行の借入れ金をもつてまかなうということとでございます。そして、これが平年度におきまして軽自動車の検査業務が軌道に乗りまして、その検査の手数料の収入がこの協会の収入になる。そしてその手数料の収入でもって人件費、物件費、その他、ただいま申し上げました民間からの借入れ金の償還に充てるということと、それをもって収支が相償うという見通しを立てております。

この協会といたしましては、これは全国一本の協会を考えておまして、理事長一人、それから理事四人以内、これは予算的には四人としております。それから監事一人というものを置かしまして、そしてこれは普通の公団、公社のような特殊法人と同じように、理事長及び監事につきましては運輸大臣がこれを任命する。それから理事と運輸大臣の認可を受けて、理事長が任命をするという規定になっております。それから理事及び職員につきましては、これは法律の規定に詳しくございまして、いわゆる関係事業の会社、つまり自動車のメーカーとか、ディーラーとか、あるいは整備事業者、そういう会社の役員に、あるいはそういう団体の役員というものは、この協会の役員にはつくることができないという規定になっておるわけでございます。

そのほか運輸大臣は、この協会を国の代行機関としてやりますために、検査事務の規程を定めること、これはこの協会が検査事務をやりますためのよるべき基準でございます。

それから、どういった検査設備を設けるべきかという検査設備の基準、それから軽自動車の検査を實際に現場で行ないますところのいわゆる検査員、そういうものに関する規定、それから業務方法書及び財務及び会計については大臣が厳重な監督をする。そして法律が定める一定の要件に抵触をいたしません場合に、この役員及び検査員等については、解任命令を出せるというふうなことで、非常に厳重な監督の規定を設けておるわけでございます。

それから先ほど申し上げましたように、平年度におきましては協会の運営というものは検査手数料によってまかなわれるものでございます。

それからこの協会は、先ほど申し上げましたように、この法律をお認めいただきますれば、なるべく早い時期にこれを設立する。もちろん設立発起人会というものがあります。その設立発起人会の議を経て設立されるということになるわけでございます。

それから先ほど、大臣の提案理由の説明においても言及されましたが、一般の自動車につきましても現在、型式指定及び指定整備事業制度というものをやっております。これは運輸省のほうがこの業務をみずからやっておりますのでございますが、軽自動車につきましましては従来型式認定ということ

でやっております。これを、一般の自動車と同じように型式指定ということ、これは大臣がやられるわけでございます。具体的には、私どもは、交通安全公害研究所の自動車審査部において技術的な審査をやることでございまして、それから民間車検場、指定整備工場の指定というところ、これは役所のほうが、国がみずから行なうということになっております。

以上がこの法律案の概要でございます。ただいまから御審議をお願いいたすわけでございまして、その趣旨でございます。これは、この軽自動車の検査の経緯、これは当委員会は、各各方面の御要望でございますが、これを受けて私も御審議を願う、こういうものでございまして、よろしくお願いたします。

○委員長(木村睦男君) これより質疑に入ります。

質疑のある方は順次御発言を願います。

○岡本悟君 私が御質問申し上げようと思っております。これは、自動車局長が御丁寧な補足説明をされたので、だいたいわかってまいりました。これは簡単にいくなか、いろいろ思ったのでございまして、二、三御質問申し上げます。

この軽自動車を新しく検査の対象に加えるというところ、なんでありますけれども、これは、まことに、けつこうだと思っております。軽自動車に対象に加える理由というものは、ただいまの大臣の提案理由の説明で多少わかってまいりましたが、もう少し局長のほうから詳しく御説明願いたいと思っております。

○政府委員(野村一彦君) 軽自動車につきまして、ただいま御説明いたしましたが、先般私が申し上げましたように、軽自動車を検査するということが、大きなねらいは、もとより交通事故の発生を未然に防止して、安全かつ快適な自動車の運行というところを考へるわけでございます。その場合、一番問題になります二つの考へ方があると思っております。一つは、自動車の運行そのものに伴う事故という問題でございます。これは自動車の個々のユーザーが十分道路交通法その他の関係法規を守

り、そうして自分でできるだけの整備をやつて、そうして安全な運行をするということでございます。これは提案理由の説明書にもございまして、従来定期点検整備という制度がございまして、これはもちろん軽自動車にも適用になるわけでございまして、軽自動車の何と云いませうか、ユーザーが自主的にやると云うことにゆだねてまいりました。最近軽自動車の普及に伴いまして、軽自動車のいわゆる車両事故、これは従来よく欠陥車問題ということが言われましたように、車両の構造、装置に伴う事故でございます。幾らその運転を適正にやつても、車両そのものの構造、装置の問題から事故が起こつたといわれるようなケースでございます。

〔委員長退席、理事丸勝之君着席〕

こういうものは結局検査を一定の条件に従つてやつて、構造、装置の不良欠陥を防止するということになるわけでございまして、その件数を申し上げますと、これはたとへば、一般の自動車について申し上げますと、一万件当たりの車両の事故件数というものが一・三〇というのが一般の自動車、つまり検査対象になっておる自動車の事故の件数でございます。これに対して軽三輪は〇・七三、それから軽二輪は〇・一六ということ、件数としては大まかに言いますと、一般自動車の車両事故件数というものの約半分程度でございます。

しかしながら、先ほど申し上げましたように、私も現在二千三十五万台という全自動車の中のほぼ三分の一くらいを軽自動車が占めておるといふことで、非常に絶対数がふえてきておる。また軽自動車の何と云いませうか、性能がよくなりまして、私どもの保安基準である程度のスピードの制限というようなことはやっておりますけれども、高速度道路等を高速走行する機会がふえてきておる。そういうことから、これが悲惨な事故につながるということもございまして、やはり軽自動車の普及とそれから性能の向上、スピードの向上、それから高速走行の機会がふえてきた、そう

いうことを勘案いたしまして、いわば早めの手を打って、検査をしてチェックをするということから、私どもかねてこの軽自動車の検査について研究をし、今回御審議をお願いをする、こういうこととでございます。

○岡本悟君 理由はよくわかったのであります。さてその検査を実際にやる場合に、この法案では検査事務はいわゆる民間法人である自動車検査協会にやらせようというところ、これが一つ問題になるだろうと思ふんです。この検査事務を国みずからやらないで検査協会にやらせるということにつきましては、十分説明を願いたいのであります。その前提として、実は私も承知しておりますが、その前提として、実は私も承知しておりますが、その前提として、実は私も承知しておりますが、その前提として、実は私も承知しております。

しかしながら、これに対応する車両検査に従事する定員なりあるいは施設なりの整備がなかなか追いつかない。手つと早く言へば、あまり評判がよくないということであつたわけなんです。そこで、何とか定員あるいは予算の増加ということ、努力してこられたことはよくわかりませうけれども、その救済方法として、民間の車検場の能力をある程度活用しようじゃないかということがあつたように思ふのであります。そのあらましにつきましまして、たとえば昭和三十九年度からでありましたか、自動車検査登録特別会計というふうな制度も発足したことも承知しておりますが、その以前からの民間車検場の活用についての経過のあらましをひとつ簡単に御説明願いたいと思つております。

○政府委員(野村一彦君) ただいま先生の御指摘がございましたように、いわゆる民間車検場の活用でございます。この指定自動車整備事業の制度、これを実施いたしましたのは道路運送車両法に基づきまして、昭和三十七年度からこれを開始いたしております。したがって、もう十一年目になりますわけでございまして、試みに数字を申し上げますと、三十七年当時におきましては、いわゆる認定工場——いわゆる修理屋さんでございまして、自動車の一般的な整備工場が約二万二千工場ほどございました。

〔理事丸勝之君退席、委員長着席〕  
そのうち第一陣として三十八工場が指定整備工場として指定を受けたわけでございまして。このときに三十八工場において民間の車検が始まりました。でございます。自來今日及びまして、少しづつ認定工場の数もふえてきておりましたが、四十六年の十二月末におきましては認定工場の数が約六万二千工場でございます。そのうち一割強、七千二百二十八工場というものが指定整備工場として民間車検をやつておる、こういうこととございまして、自動車ととも認定工場もふえてくる。その中で、一定の要件に従つて国にかつて検査をする指定整備工場というものが七千二百といふふうになってきたということとあります。もちろんこの間、民間の自動車の整備技術というものが非常に進みまして、また検査能力というものが非常に高まってきたのであります。こういうものを活用して、そして増大する自動車の需要に足るようにつけて、この制度を実施し、今日に及んでおるわけでございまして。

○岡本悟君 局長、いまの説明では、ここで委員がお聞きになつておるんですから、おわかりにならない方もおあると云うんです。国が行なう車両検査と、いまあなたがおっしゃつた指定整備事業制度というものを比べて、民間にもある程度車両検査をまかしてやる、その分担のぐあいで、どの範囲のものを民間にやらしてやるのか、そういうことを説明されぬと、私の質問の趣旨に對してはつきりしませんので……。

○政府委員(野村一彦君) どうも私の説明が不十分でございますが、先ほど申し上げたようなこと、指定整備事業制度が発足したわけでございまして。しかしながら、先生も御質問の中でおっしゃいましたように、この制度は——国がみずから自動車検査をするというところでございまして、非常に急速である。これに対する検査体制というものは国ではなかなか十分な手当てができないと



この事情も確かにございましたが、一方では民間の、何とかいいますか、技術能力、検査能力、整備能力というものが非常に進んできた。これを活用するということを考えてやってみようというわけでございますが、これを申し上げますと、大昭和四十五年度におきまして、指定整備率と私も言っておりますが、これはつまり、全自動車継続検査をするその件数の中で、民間の指定整備事業が整備をし、そしてみずから検査をしたパーセンテージでございます。これが二八・三〇、つまり約三割弱は民間がやっておった、あとの七割強を国がやっておった。こういう状況でございますが、私もこの時点におきまして計画を立てまして、将来においてはこの比率を逆転させて、そうして大体三割程度を国のみずから検査をする。そうしてあとの七割は、先ほど申し上げました民間の整備能力、検査能力というものを活用していただけるであろうという見通しのもとに、将来は民間のほうが七割ぐらいの検査をするという体制に持っていくことということで進んでまいっておりますわけでございます。ただ、現状におきましては、必ずしもその進捗が私どもの当初の考えどおりではありません。現在、四十六年におきましては、大体四〇％ぐらいを民間の指定整備工場がやり、六〇％を国のみずからやるという状態でございますが、まあ五十年ぐらいになりますと、先ほど私が申し上げましたように、民間が七割弱、逆に国が三割強程度、大体七、三と、逆になるというような体制になるかと思っております。そういう推移の状態でございます。

○岡本悟君　そこで、軽自動車検査協会になぜ行なわせるかという問題になるのですが、いまのお話からまあ大体推察できるのだらうと思うのですけれども、国で直接検査をするという体制でありますと、予算とか定員とか、しばられる要因が多過ぎてなかなかサービスの徹底を期するわけにはいかない、したがって、そういう点につきまして弾力性のある方式を用いたほうがいい、こういうお話だと思っております。しかし、純然たる民間

というわけにもいかぬから、認可法人ということにして、その出資は全額政府が出資するということが、必要があれば追加出資をすることもできるということにしている。また、あわせて監督を厳重にしまして、そうして政府の代行機関として申しぶんのないものにして、こういうことだろうと思うのです。で、問題はやはり定員とか予算、設備で、こういった点について弾力性のある検査体制のほうが国民にとってもはるかに好ましいと、こういうことが言えるだろうと思っております。この点ひとつ確認しておきたいのです。

○政府委員(野村一彦君)　ただいま先生の御っしゃいましたように、検査の人的要員の確保、それから機械等の検査設備の拡充というようなことにつきましては、いろいろとやっておりますけれども、必ずしも十分でないというように、国にかわって、厳重な監督のもとに、いわば代行機関として国の検査をする。そのほうが、何と申しますか、検査の効率、それから施設、人員等の弾力的な運用というようなことを考慮して、国にかわる方法として私も研究の結果、この検査協会という認可法人のシステムを考えたいわけでございます。ねらいといたしましては先生の御指摘のとおりでございます。

○岡本悟君　そこで、車両検査事務をどうするかということにつきましては、普通考えられることは、現在陸運事務所がやっておりますから、その定員をふやしたり、あるいは設備を増強したり、そういう方法もあるかと思っております。それからあるいは民間車検場を徹底的に活用するという方法もあるでしょう。しかし、そういう方法についていろいろ検討されたと思うのですが、もう一度確認しておきますけれども、そういう方法ではこの大事な車両検査をやらせるについては民間に全部まかせられるわけにはいかない。さればといって、陸運事務所の定員なり設備を増強してやるということになると、また予算にしばられて、非常に制約が多くなるようなサービスができない。こう

いうようになるから、そのベストな方法としてこれをとったんだと、こういうことだと思っております。もう一回その点確認しておきます。

○政府委員(野村一彦君)　増員の要求につきましては毎年予算の時期に増員の要求をいたしまして、ある程度の増員は認めていたしておるわけでございます。また検査施設につきましてもコープの自動化というように進んでまいりまして、それも相当程度の効果をあげております。しかしながら一方におきましては、やむを得ず検査の予約制というように陸運事務所でやっております。そういうことでございまして、現在のシステムの合理化、能率化ということについてはいろいろと研究をいたしましたけれども、ここに新たに軽自動車というものの検査を国のみずからやるということになりますと、また第二陸運事務所というべきものを各地区につくらなければならないというようにいろいろ検討いたしました。そして、最終的には先ほど御説明いたしましたようなことで、この協会によって国にかわる機関として検査をするという結論に達したわけでございます。ただいまの先生の御指摘と申しますか、御質問のような御趣旨、そういうことを私どもも念頭に置いて、こういう結論を出したわけでございます。

○岡本悟君　協会が四十八年の十月から発足するわけなんです、いまから教えますとも準備期間が一年数カ月ですね、この間に職員の養成、そういったこともやらなきゃいかぬわけですね。これは一体、期間的に間に合いますか、どうでしょう。

○政府委員(野村一彦君)　私どもこの協会が現在考えておりますのは、本部を中央に置きまして、そして北海道は七カ所、その他の府県におきましては一カ所に支所といたしますが、検査施設を持つた支所を置くということを考えておりました。合計五十三カ所になります。そういたしますと、そこに発足当時に必要とする人員は、本部、支所を合せて五百四十人程度を考えております。その中で、いわゆる現場におきまして直接検査事務をやるという人は、検査員及び補助員を合わせまして二百数十名でございます。その中でいわゆる一定の資格を持った検査員というものは百二十、三十名程度でございます。これにつきましては、私どもはこの協会の性質にかんがみまして、現在の国の公務員である検査官の中から転出する人、これは希望するものもございまして、そういう期待、それから民間の経験者、技能者等の中から資格に合致した者もまた、こちらに来ていただくというようにも考えまして、そして両々相

員の補充といいますが、確保といいますが、そういうものについて努力をしたいと思っております。この点につきましては、先ほど申し上げましたように、かねて民間におきましては、近く軽自動車の検査が行なわれるということにつきまして民間の関係団体においてもよりより協議をしておりますのでございまして、そういう意味から私はこの養成及び確保につきましては、この一年間努力をして何とか確保をいたしたい。また、そのめどはついております。こういうふうにご理解願いたいと思っております。

○岡本悟君 この協会の予算なんですが、最初政府が全額出資で一億五千万、追加出資もできるということですが、主たる財源はおそらく検査手数料だと思つておられます。それがどのくらい入るか。先ほど説明があったのですが、ちょっと私記憶してないのですが、そういう大体の予算の使い方といいますが、そういうものをちょっと説明してください。

○政府委員(野村一彦君) まず資金計画でございますが、四十七年度は政府出資として一億五千万円でございます。そしてそのほか約十五億を、これは銀行から借入れるということで、合計十六億五千万円という資金を考えております。その使途でございますが、そのうちの大部分はいわゆる建設費でございます。四十七年度では建設費として約十四億七千万円がかりです。あとはその業務の管理費約一億、その他利息の支払いとか、それから創業費関係の割賦とか、予備費、そういうものが合算されて十六億五千万円に、発足の当時の四十七年度ではなるわけでございます。これが四十八年度の十月から検査を始めて、平年度として考えておりますのは、四十九年度から平年度になるわけでございますが、四十九年度におきましては、収入を見ても、業務収入、つまりこれは検査の手数料の収入でございます。この支出といたしましては、業務管理費——これは人件費その他の諸経費を含みますのが十四億八千

万円程度。これは人件費、諸経費、減価償却費を含んでおります。それから業務外の費用といたしましては支払い利息の一億八千万円、その他予備費というふうなことで大体十七億ぐらいの支出にございまして、四十七年度と四十八年度は収支から見ますとそれぞれ赤字になるわけでございます。四十九年度は黒字になりまして、従来に累積赤字といふものをまだこれは消せません。しかし収支としては四十九年度から十九億、十七億というふうに考へております。

○岡本悟君 この政府出資というものは、これはまだよく見てないんですが、車両検査特別会計から出すんですか。そこで追加出資することができるとあるんだけれども、局長のお話によると、手数料で大体減価償却とか借入れ金の返済、そういうものをやっていると、追加出資というのはいったいどういう場合なんですか。

○政府委員(野村一彦君) これはこの協会の性格から見まして平年度におきましては、これは当然利益をあげるべき団体でもございせん、またそうかといつてこれが累積赤字というふうなものをおかえたままの姿ではいけません、なるべく発足当時において借入れ金を少なくして、資金コストの安い金を導入するということを考えたわけでございますが、とりあえず四十七年度は予算折衝の結果一億五千万円になりました。しかしこれは資本金として非常に少なくなりました。ですから、もちろん今後は平年度に少なくなると、手数料の収入でもつてまかなえるようになるわけでございますが、それまでの借入れ金の償還もしなければならぬというのを考へて、現在私どもも、これはまだ要求でございます。要求として考へておりますのは、四十八年度は三億程度の政府出資の追加を要求しようという心組んでおりまして、できるだけこの政府出資の資本金の増額に

つきました。四十八年度、四十九年度で努力をしたいというふうな考へております。

○岡本悟君 大体検査手数料でとんとんでいけるというたてまえであるはずなんですけれども、この追加出資というものがよくわからないんですけれども、いまの説明でもちょっと納得しかねるんですけれども、たとえば急速に施設の整備を四十九年度、五十年あたりでもやるといふかきやいかぬ。そのために借入れ金をするとか、そういう方法はあるが、しかし負担を軽くするために政府出資、追加出資をやるんだという条件があるのか、そこらあたりもう少しはっきり説明してもらわないとわかりませんね。

○政府委員(野村一彦君) 私どもの現在の見込みといたしましては、先ほど申し上げましたように、四十七年度の借入れ金は十五億を予定しておるわけでございます。それからこの四十八年の十月から検査をするわけでございます、しかもそれは先ほど申し上げました約六百万台の軽自動車を一べんに検査をするわけではございせん、大体二年に一回の継続検査になりますので、大まかに申し上げますと、検査が始まるから大体平年度で三百万台の車が検査の対象になるということ、仕様の古いものから逐次検査をしていくということ、収入の入り方というものはそれに応じて手数料収入というものが入ってくるわけでございます。したがって、四十八年度ではまだ設備を全部——所期の設備をやりました。これはやはり収入がございせんので、非常に徴々たるものでございまして、八億五千万円ほどの銀行借入れをせざるを得ないという計算になっております。しかし、これはいづれ返さなければならぬ金でございますので、そういう意味で返さなくてもいい、金利のつかない金というものをなるべく多く持つて、そしてそういう協会自身の将来の支出の負担を軽くするという意味から、四十八年度借入れ金は八億五千万円ぐらいにして、政府出資は三億ぐらいを期待したいということ、いま計画をいたしておるわけでございます。

四十八年度まではこれは収入の関係からやむを得ず最小限の借入れはしなければなりません、もう四十八年度でできるだけ借入れ金はとめたい。あとは何といいますが、検査手数料収入でもつてまかなえるようにするということ、それにはやはり出資というものももう少しふやして、負担のかけらぬ金もふやしたい、こういうことでございます。

○岡本悟君 先ほど政府出資というものは出どころは車検特別会計ということであつたんですが、肝心の車検特別会計はそんなに余裕がありませんか。その点どうでしょう。

○政府委員(野村一彦君) 車検特会でございまして、現在の予算の規模を申し上げますと、四十七年度で大体八十五億、トータル八十五億の歳入及び歳出になっておるわけでございます。それでその中でたとえば予備費というものを考えますと、六億程度の子備費が四十七年度で見込まれております。そういうことから余裕が十分あるとは言えませんが、この程度の出資をする余裕はあるという判断を私どもはいたしております。

○岡本悟君 問題の一つは、軽自動車検査協会に検査事務をやらせる場合の指導監督ですね。これは問題だらうと思つて、法律上いろいろな監督すべき事項について、あるいは認可であるとか、あるいは検査であるとか、まあいろいろ書いてありますけれども、特に職員の質ですね。先ほど局長の御説明のように、新しく発足するので、学校の新規卒業生を採用してそれを十分訓練するということであれば、非常に質のいいものが出てくると思つておられること、民間の車検場で働いておられる人も入れるのだというふうなお話であるわけなんです、言うならば混成部隊ということになりませんか。非常に私はその点、心配をしておるんですが、こいねがわくは変なことにならぬように、その点は十分監督してもらいたいと思つておられる、この点についてひと

つ局長の御見解を示してもらいたいと思いま

つきまして私ども考えておりますのは、まず現

在、実は毎年やっておりますところの自動車整備

士の技能検定試験、この合格者が大体全国で十

ほどおります。したがってその卵といえます

か、そういうことになり得る人の数はかなりあ

りまして、もちろん現在におきましてはこの大部

分の方は、民間の指定整備工場を含む整備工場

に入っておられるわけでございますが、そういう

て、ここ二、三年のところ増加の傾向であるか、

減少の傾向であるか、また外国に輸出する車の動

き、そういうものを概括的にまず御説明をお願い

いたします。

○説明員(中村泰男君) お答え申し上げます。た

いへん広範な御質問でございますので、正確な

データにつきましては後ほどまたお届けしたいと

思いますが、概略的な動きを申し上げます。生

産につきましては、御承知のとおり自動車工

業は非常に順調な伸びをいたしております。昨

年々一〇%以上という高度成長を遂げていたわけ

でございますが、昨年度四十六年度あたりから、

はつきり需要の伸びが鈍化しております。特に昨

年度の生産の状況で顕著なことは、軽自動車の登

録と申しますか、届け出と申しますか、これが非

常に落ちておりました。軽自動車につきましては

見通しとなりますと、従来の輸出の大宗を占めて

おりましたアメリカ、これがいわゆる為替調整と

いうようなことでドル建ての価格が上がってまい

りまして、そういう意味合いでいわゆる価格競争

力の低下、一方アメリカのほうでも小型車いわけ

の大衆車に對しますロールバックということも盛

んにやっております。最近の状況で見ますと登録

台数——アメリカにおきます登録台数も伸び悩

み、むしろ減少傾向が見えております。こういうこ

とで、大きな市場でございますアメリカにつきま

してはこれまたあまり大きな望みをかけられない

のではないかとというような大勢でございます。も

ちろん先生御存じのとおり、GMとの提携あるい

はクライスラーとの提携というように、新

しい業務提携によります輸出ということである程

度伸びを期待できるかと思っておりますけれども、そ

れをいれまして、最近とまました輸出見通し

でございます。最近とまました輸出見通し

でございます。最近とまました輸出見通し

でございます。最近とまました輸出見通し

でございます。最近とまました輸出見通し

でございます。最近とまました輸出見通し

でございます。最近とまました輸出見通し

でございます。最近とまました輸出見通し

というのは決して落ちない。昨年・四十六年度の大幅な減少にもかかわらず、やはり一つの大きな地位は持てるのではないかとというのが大方の見通しでございます。非常にこの見通しが分かれているのでございまして、通産省としても公式見解という点になりますとむずかしいのでございまして、私どもも昨年度の減少というのはいささか異常要素があったんではないか、こういうふうな理解いたしております。

○小柳勇君 各会社によっていろいろの見解がありまして、軽自動車に対してなお研究し、生産を高めよう、一般に製造会社が考えておられるかどうか。この際ひとつまた外国向けに小型車以上あるは一般車のほうにウエイトを置こう、あるいはもっと大型化しよう、こういうのがあるまいか、一般的に言ってどういう傾向でしようか、特に軽自動車の問題について見解をお聞きします。

○説明員(中村泰男君) 軽自動車につきましても、御存じのとおり軽自動車メーカーというのは限られているわけですが、そういう意味で従来軽自動車を扱わなかったメーカーが積極的に軽自動車の生産を開始しようという動きはございます。軽自動車メーカーの中では、やはり部分改良その他を加えまして軽自動車の生産を従来以上に積極的にしようという考え方をございまして、具体的に軽自動車を縮小しようというふうな考え方はございせん。ただ、軽自動車メーカーと申しますか、軽自動車を扱っているメーカーが軽自動車以外の自動車、いわゆる大衆車と申しますか、小型の自動車のほうの生産により力を入れようという動きもございまして、大勢を申し上げますとそういうところかと思えます。

○小柳勇君 次に、いま車検制度というのは排気ガスや騒音を検査によって少なくしようというのですね、これも一つの手法だと思えます。ところが、もっと根本的には、製造するとき騒音が低くて排気ガスが少なくて、そういう車を開発するのが一番根本でなければならぬです。

ね。で、燃料も軽自動車になりますと、混合燃料を使ったり、一酸化炭素だけではない排気ガス、そういうことで、各軽自動車をつくっている会社で騒音防止あるいは排気ガスの減少のために皆さんの費用をかけて研究しておられるかどうか。日々ますます、去年よりもことし、ことよりも来年と、騒音を防止し、排気ガスを少なくするような研究体制があるかどうか。その点いかがでしよう。

○説明員(中村泰男君) いわゆる軽の部分と一般の部分の仕訳というのはむずかしいございまして、たとえば、鈴木自動車の場合は二輪車もありまして、そういうようなことで内訳はむずかしい問題がありますが、軽自動車メーカーといえどもいわゆる公害に対する研究投資についてはかなり積極的にやっております。ある社——これは軽をやっている会社と御理解いただきたいのでございまして、ある社の数字を申しますと、四十六年度では二十億円の投資、ある会社では十二億円の投資と、大体そういうところがオーダーでございます。これはもちろんいわゆる自動車メーカーのトップメーカーではございせんので、大きいメーカーでもっと規模の大きい数でございまして、投資額の推移につきましても、これも会社によっていろいろ数字がございまして、これも大勢を申し上げますと、公害投資のウエイトがだんだん高まっております。現在会社の研究投資の約二割から三割くらいが公害関係、何を公害関係に入れるかというむずかしい問題もございまして、でも、そんなふうに理解を私どもしております。安全関係を入れますとかなりウエイトが高くなっている、こういうふうな理解しております。

○小柳勇君 自動車産業に対する公害排除のための融資ですね、特別融資などがありましたかね。

○説明員(中村泰男君) 融資によりまして公害の技術援助と申しますのは、いわゆるシャシーメーカーに対しては、融資というよりも適当な対象でもございせんので、むしろ部品

メーカーに対して私どもも融資をしております。これから公害技術というのはいくつかの部品を直すだけではなくて、エンジンとまわりまわすシステムとして開発していかねばならない。こういう考え方に立ちまして自動車部品の関連メーカーをグループ化したしまして、これは研究部門ではございましてグループ化したしまして、財政投融資によりまして助成をしております。

○小柳勇君 一般的に私ども常識で高級車ほど騒音が少ないし、排気ガスにつきましても公害が少ないように思うわけでありまして、軽自動車は値段が安いから一般向きであります。値段が安い車ほど騒音は多いし、また排気ガスの公害をまき散らすのではないかと懸念するのです。実際数字はよく見ておりませんが、将来見たいと思えます。いま見ておりませんが、そういうふうな一般概念であります。通産省として特に自動車メーカーに対して指導なり、研究体制がありましたら御報告願います。

○説明員(中村泰男君) 御指摘の点は、軽自動車について特別に公害防止についての研究投資を指導しているかという御質問ですか。

○小柳勇君 そうじゃありません。騒音とか排気ガス……

ましてはやはりいろんな問題が残っておりますけれども、公害問題という角度から考えますと一つの大きな意味を持つ自動車かと思えます。自動車の全部の機能にかかり得るとは考えられませんが、排気ガスとか騒音とか、そういう問題を考えますとかなり有望な方法とも考えられます。こういうことで電気自動車につきましても大型プロジェクトの対象に取り上げまして四十六年度から積極的な研究、開発をしておる、こういうことでございまして、またそのほか、いわゆる重要技術研究開発補助金等ではガスタービンの問題その他幾つかのテーマを選びまして、補助を行なっております。

○小柳勇君 軽自動車の車検制度をここに発足しようとしております。根本は車のできでありますから、きょうここに委員会でも問題になりましたことを機会をみて業者のほうにも御連絡を願いたいと思えます。そしてますます騒音が少なくなる、排気ガスが少なくなるような研究、開発がございまして、そういうふうな行政指導なりをしていただきますように要望いたします。通産省への質問は終わります。お帰りください。

次は警察庁にお聞きします。ここに私は自動車の交通事故発生状況という数字を持っておりますが、一般自動車と軽三、四輪車あるいは軽二輪車の交通事故の発生状況について御説明を願いたいと思えます。

○説明員(寺尾繁君) 車両一万台当たりの事故率から申し上げたいと思えます。自動二輪車の中で二百五十CC以上が普通の自動二輪車でありまして、軽二輪と分けて見ました場合に、自動二輪の大きいのは一切の車を含めまして一番多いわけでございます。一万台当たり六百二十という数字になっております。軽二輪は百四十三、これは普通程度でございます。それから原付きの二輪でございますが、大体軽の半分、それから軽四輪の乗用車は普通車の七掛け程度ということでございます。百八十二ということでございます。それから軽の三、四輪の貨物車のほうは百四十、なお普通

の乗用車は二百九十四、トラックは三百十四、こ  
ういうことで、軽は通じまして七掛け程度の事故  
率と見ていただければよろしいかと思ひます。な  
お、これは、営業車は別にまたうんとふえますけ  
れども、これは走行キログラムとふえますけれど  
も……。一応、自動車一万台当たりの事故率を申  
し上げたわけであります。

○小柳勇君 警察庁の統計を見ますと、一般自動  
車に対して軽三、四輪車は特別に事故が多いよう  
な数字が出てないわけですね。きょうの法律案の  
提案理由の中には、事故を防止しなければならぬ  
も、もちろん当然そうすけれども、したがいまし  
て、さつき通産省の意見を聞きましてよ様に、軽  
四輪の自動車は車検がないのが一つのメリットで  
あったわけですね。それを車検をしても交通事故  
を少なくしたい。騒音を少なくし、排気ガスをな  
くしたいというのが運輸省の願ひであり、この運  
輸委員会でもそういう議論をしたからこの法律案  
が出たものと理解いたします。ここに車検制度を  
発足しようとしたしておりますが、このことによ  
つてこの自動車の交通事故発生状況がうんと変  
わると考えられるかどうか、警察庁としてです  
ね。車検があったら交通事故が減りますというよ  
うな見解でございますか。

○説明員(寺尾繁君) いま事故の状況を申し上げ  
たわけでございますけれども、これがさらによく  
なるということとは十分言えると思ひます。

○小柳勇君 騒音の取り締まりでございますが、  
普通の車、軽自動車あるいは一般自動車などに  
ついては、なれておりましたやむを得ぬという面も  
ありますが、私もオートバイが青少年によりま  
して、夏の夕方になりますと、夜おそくまでばり  
ばりやられます。派出所に電話しまして、とにかく  
話もできぬくらいばりばりやられるから何とかな  
らぬかという、取り締まる方法がないと言つて  
いるわけですね。オートバイの騒音、青少年が夕方  
になってばりばりやっておるあの騒音というもの  
は、一体取り締まることができぬのか、どうなつ  
ているのか。

○説明員(寺尾繁君) 取り締まりが非常にむずか  
しいということも言えると思ひます。というのは  
整備不良車両としての面は別にしまして、騒音と  
いう見地から何ホン以上がどうかという取り締ま  
りの要領でございますけれども、非常にめんどう  
でございますか、車の後の場合に何メートル離れて  
どうといったような非常に厳密な測定基準がござ  
いますので、現実には各府県警とも測定基  
準があまり厳格であるために非常にやりにくいと  
いうことは聞いております。したがって、騒音で  
われわれが取り締まっておりますのは主としてマ  
フラーをはずすとか、あるいは機構に悪い点があ  
るといったようなことで、数字といたしましては  
は、年間、昨年度は約一万二千件程度ございま  
すけれども、いま先生のおっしゃいましたように  
特に青少年が、東京で言いますならば新宿とか晴  
海埠頭、あるいは大阪であれば万博のあとの外周  
道路とか、あるいは有料道路に、しかも夜間ばり  
ばりやるといふことで、私どもとしては取り締ま  
りのほかに、たとえば東京で例をとりますと、新  
宿には十一路線につきまして夜間の通行禁止をか  
けてございます。なお、晴海埠頭も同じように自  
動二輪原つきに限って通行を禁止するということ  
で、一昨年来騒音が非常にやかましくなつてまい  
りましたので、私どもとしては通行の禁止なり、  
あるいは速度を制限するといったようなことで公  
害の防止をあわせてはかかっておるわけございま  
す。

○小柳勇君 通行禁止できる基準というものがあ  
りましたらお教え願ひたいんですが、私どもの自  
宅、これは福岡県の門司なんですが、たとえば人  
口がどのくらい密度のところではばりばり通行  
できぬとか、そういう一つの基準がございましょ  
うか。

もう一つ、私はいま麴町の参議院宿舎に任んで  
おりますが、入りました当座、非常に清水谷公園  
横の道路に夜おそくばりばり車が通っております  
ので、窓を開けては眠れぬくらいでありました  
が、最近、その音がないうわけですね。おそくこれ

は、この間の——去年の通行規制でずいぶんそう  
いう車が通行できぬようになったのじゃないかと  
思つて、一応喜んでおりますが、そういう、たと  
えばオートバイなりあるいは——いまから車検が  
始まりませんが、その自動車の騒音の大きさによ  
つてこの道路は通行できないと、そういうような規  
制がありますか、ありませんか。もしないといつ  
れば、将来どういふふうにお考えですか。

○説明員(寺尾繁君) 厳格な基準としては設けて  
ございませぬ。ただ、車の騒音の基準は個々につ  
いてございませぬ。また環境基準といつたものも  
昨年できておりますので、それらをあわせ、主と  
しては騒音の場合にはおにも付近の住民の方々から  
異論が生まれて、いま申し上げました個々の車の  
騒音基準あるいは環境基準とあわせて、手を  
打つておるわけでございます。

○小柳勇君 環境庁の方、見えておられます  
か。——いまの環境基準の問題で御質問しましよ  
う。いま私申し上げましたように、私どもの生活  
しておりますすぐ近所に公園がございまして、そ  
の公園をはさみまして、バス道路を雷族がばりば  
り、夏になると毎晩やわけです。そういうもの  
を派出所に電話しましても、取り締まりができな  
いというのですが、たとえば公園地帯あるいは住  
宅地帯などの騒音の環境基準について御説明を願  
ひます。

○説明員(小林育夫君) ただいまの御質問ござ  
いますけれども、環境基準と許容限度と、それか  
らいろいろ交通規制なりその他の措置をしていた  
だくところの要請基準と申しますか、その三種類  
がございまして、そのお話を一緒に入っておるん  
だらうと思ひます。で、その辺を御説明いたしま  
すと、まず環境基準といたしましては環境庁のほ  
うで告示によりましてこれを定めております。こ  
れは非常にこまかく書かれておられて、地域を  
大ざっぱに三つに分けて、それを朝、昼、夜  
というぐあいに分けてきめてございませぬ。さ  
らにそれを、道路に面する地域につきましては多  
少例外的な規定を設けて、これをさらに細分

して分けておることでございます。で、も  
ちろん、環境基準を守つていただくというのが原  
則でございますけれども、なかなかその道路交通  
の状態等によって必ずしも環境基準が守られない  
ということもございませぬ。そこで発生源でありま  
すところの自動車の騒音を抑えるという第二の方  
法がございませぬ。で、これは騒音規制法の第十六  
条によりまして、許容限度というものを各車種別  
に設けてございませぬ。そして発生源のほうを抑え  
るという方法を講じておるわけでございます。し  
かしながら、なおやはり非常に交通のふくそうす  
る地域では、それでも発生源を抑えただけでは、  
なおかつ環境基準が守れないということがござい  
ますので、そうした場合には、都道府県におきま  
してある一定期間、その測定をいたしまして、そ  
の結果をもとにいたしまして公安委員会に交通規  
制の要請をし、あるいは道路管理者等に意見を申  
し述べるといふことができるようなたてまえに  
なつておるわけでございます。

以上で先ほどの御質問を三つの段階に分けま  
して御説明いたしました。

○小柳勇君 そこでどうなりますか、具体的に。  
たとえば清水谷のあの公園横の道路など住宅街だ  
から、騒音のある車を通行禁止するのは、これは  
警察庁でしょうね、環境庁が一応基準をきめます  
から……。そうすると、あと取り締まりは警察庁  
でありませぬが、それはやりましたとおっしゃ  
るのかどうか。それから私の住んでおるようなと  
ころをあのオートバイがばりばりやつておるのを  
禁止する方法は何かございませぬか、これは警  
察庁から御答弁願ひます。

○説明員(寺尾繁君) いま二つに分けて、発生源  
そのものの部分と、それから規制面と、二つ申し  
上げたわけですが、いま家の回りが非常にやかま  
しいといった場合には、個別的にやるしか手がな  
いわけでございます。で、環境的に測定しよう  
すれば、一定の基準に従つて測定をして、そうし  
て道路は非常に特例を設けてございませぬので、通  
常の場合は幹線道路になりますと、ほとんど入ら



ないといったようなことになるわけでございますけれども、住宅街につきましても、できるだけ基準をきびしくしてございまして、住宅街については二輪車でどろんどろん回るといふことになりましてはならぬ、現実の問題として、その住宅街のすぐそばで小さな、細街路としまして、その住宅のそばに大きな道路があつて、そこをじゃんじゃんやつていふことになりまして、その交通規制をかけていくことになるかと思ひます。

○小柳勇君 それがなかなかできないんですよ、電話をかけたままでもね。これはたいへんです、取り締まりできないんです。上のほうにバス道路があるんですね、大きな道路のその下はほとんど住宅です。その道路をばりばりやるのはなかなか取り締まりできないんですが、これはまた現地で研究さしてもらひましょう。きょう、まだ騒音の問題がありますが、環境庁はもうよろしゅうございませう。

それから警察庁に。あとでこれは建設省の道路との関連がありまして、都市圏に、一般車もそうですが、軽自動車などが入らぬように都市周辺に駐車場を設けて、そして通勤者はその中心部のそののほうの駐車場に車を置いて中に入るというの、将来の都市計画としては必要だと思ふ。そういうものに対して警察庁はどういう構想をお持ちですか。

○説明員(寺尾繁君) 昨年、総合交通体系の問題でそういう問題が出てまいりましたわけでございます。で、自家用車の乗り入れについて、なるべく間接的あるいは直接的に都心の内部に車が入らないようにするためにどうするかということ、まあいろいろ考えたわけでございますけれども、私どもとしては、いま先生がおっしゃったパーク・アンド・ドライブといふか、郊外の電鉄の駅のそばに大きな駐車場を置くとか、ある

いは奥さんに送つてもらふとかいふたようなことで、できるだけ公共交通に転移するといふことが望ましいと思つておりますけれども、同時にいま経営主体が非常に入り乱れておりまして、あるいは乗りつけの場所が非常にたいへんであるとか、あるいはバスがぐるぐる曲がりくねつてたいへんであるとかいふ総合的に解決して、いま言ったような政策もあわせて考えていただくこと、はたいへんけっこうなことだし、私どもとしてもできるだけそういうふうな持つていくことが望ましい、このように考えております。

○小柳勇君 いまおっしゃいました一般サラリーマンなど通勤者は公共輸送機関を使う。なるべくマイカーを使わないで職場に通うというのがやつぱり将来のあれでしょう。私もこれからは運賃の問題と同時に総合交通体系の問題を論じた、勉強したいと思ひますけれども、それにいたしまして緊急の問題ですね、駐車場の問題は、で、駐車場の整備を早急にいたしませんと、せつかく団地から車で乗りつけましても、車の置き場がないわけですね。で、朝早く丸ノ内、あの辺に行きますという、車から足を出してサラリーマンが寝ていますね。早く来てその車を置く場所をとつて、そうして一休みして、それからオフィスに出るでしょう。そういう姿を見るわけですね。まことに悲惨ですね。したがって、なるべく早く公共機関を利用して、たとえバスとか高速鉄道とかを利用して、自分の家から早い時間で職場に行く方法を早急にとらななきゃならぬ、これは私どもの任務だと思ひます。それまでの間このマイカーがこれだけはんらんいたしたときに、早急にこの中心部以外に駐車場を整備して、そこに安心して車を置いて、そしてゆっくり職場に到達すると、こういう体制に早急にしなきゃならぬと思ふが、これは一体、この駐車場の整備の予算は幾らですか。

○説明員(寺尾繁君) ちょっと警察庁はそちらのほうは——建設省のほうに……。

○小柳勇君 駐車場の整備の問題は、これはおたくでしよう、担当は。——じゃ失礼いたしました。私は、警察庁のほうかと思つて……それじゃその問題はあとで建設省に聞きますが、交通違反を取り締まるだけじゃなくて、この政府として総合的にマイカーを収容する駐車場を早急に設置して、安心して職場に——取り締まりだけではなくて、そういう方面にもひとつ知恵をかしてもらひたいと思ひます。

それから、警察庁は最後であります、この通行規制の問題でありますね。私も党の方針もそのうであります、近い将来に都心の通行はバスとかあるいはタクシーとか、あるいは高速鉄道とか、いわゆる公共的輸送機関を利用して、マイカーなど特にレジャーを楽しむための車、営業車以外の車はなるべく通行規制しなきゃならぬ。そして、いわゆる仕事——仕事といひましようか、国土開発なりあるいは産業に直接関係する車を優先通行させるという体制をつくらなきゃならぬと、そう思ふわけですが、そういう面、いわゆる通行規制に対して警察庁としてはどのように検討されておるか、勉強されておるか、お聞かせ願ひたいと思ひます。

○説明員(寺尾繁君) たいへん大きな、またたいへん大切な問題だと思ひますけれども、まず私ども現在の都市における渋滞がこれほどになつてきた。これについて都市交通規制をどうするかというところについて、まあ一番根本的には幹線道路あるいは準幹線道路とその他の道路に分けて、幹線道路と準幹線道路につきましては十分道路の整備をはかつていただくと同時に、車をできるだけ流すという政策をとつてまいりたい。一方その他の裏街であるとか細街路につきましては、できるだけ規制を強化いたしまして、場合によつたら通行を全然禁止してしまうこともあわせまして、安全を最重点にした規制をやつてまいらう。

でも総合的に自家用車の都心乗り入れといふようなことにつきましては、なお相当研究しなければならぬと思つております。したがって、当面私どもとしてやつていかねばならないと思つておりますことは、そうした直接に自家用車の乗り入れを禁止するといったようなことでなくして、間接的な規制をもつて臨みたい。と申しますのは、たとえば、これはまあ十分御存じのことでございますけれども、バスの優先レーンあるいは専用レーンを現在も相当やっておりますけれども、これができるだけ拡大する方向で考えてまいりたい。あるいは都心部における一方通行をさらに拡大いたしまして、東京もかなりやっておりますけれども、最近では北九州、大阪、神戸といったようなところでもどろんどろん大きくやっておりますけれども、そうした一方通行によって車両の流れをよくするといったようなこと、あるいはまた中央線変位と申しますか、朝と夜とそれぞれ中央線を、これも四車線以上の道路でございまして、困難でございます。一定の道路につきましては中央線を変位いたしました、都心部に向かう車の多いときは中央線を移動いたしました、片側を三車線、一方を一車線にして、そのうちの二車線をできるだけ、たとえば先ほど申し上げたバスの優先あるいは専用レーンにするといふたようなことで、まだ緒についたばかりでございますけれども、いま申し上げたようなことを積極的に取り上げてまいりたい。と同時に、まあこれは駐車を許すほうになるわけでございますけれども、駐車禁止をかける場合も実際にその場で業務用の駐車がある、一日中置くというのじゃなくて十分か二十分かの所用のために必要だといふようなところにつきましては、パーキングメーターを設置いたしまして、大体三十分以内でございまして、三十分以内の駐車ならよろしい、コインを入れまして一定の間駐車させる。そのかわりに二時間、三時間、あるいは朝置いておいて夜帰るまではたらかしにするといったような車を排除するといったようなことで、間接的に道路を広く有効に使う

そこで、規制の問題でございますけれども、私

といったことの方で考えてまいりたい。  
同時に、一番初めに申し上げました、自家用車の乗り入れといったようなことについては、非常に困難ではございませんけれども検討してまいりたいという姿勢でございます。

○小柳勇君 総合交通体系の中で、まあいろいろまた御意見を聞きたいと思えますが————  
あ、建設省の道路局から見えておるはずですね。———  
それから、まあたとえば昭和六十年を目標にいたしまして、さつき通産省からも報告がありましたように、自動車の生産はどんどん上がってまいります。その生産された車が国内で経済的な速度で走り得るだけの道路を建設するという計画はもちろんだと想います、その構想について御説明をお願いします。

○政府委員(高橋國一郎君) 建設省では昭和六十年を目標といたします道路整備の長期計画をつくっております、先般の総合交通体系のときにもその骨子を発表しておるわけですが、それにつきましてのこまかいあれは省略いたしまして道路だけを申し上げますが、一般国道と都道府県道を合わせまして全体で十五万四千キロでございます。これは当然その時点においては改良舗装済みとなるようございまして、さらに市町村道がございまして、地域住民の生活の道路となっておるわけでございますけれども、これが実は八十六万キロという非常に膨大な数字の市町村道です。これは日本ではかかえておるわけでございます。この全線の整備ということとはほとんど困難でございますので、とりあえず主要なる重要な幹線の市町村道二十一万二千キロばかり———約四分の一程度でございますが、これにつきましての整備を完了したいというふうに考えておるのでござい

としてこの事業を相当強力に実施をいたしますことにはいたしまして、少なくとも現在の道路の混雑を昭和六十年には解消できるように目ざしておるわけでございます。

数字等につきましては省略いたしました。概略をうかがうことでございます。

○小柳勇君 各方面そうでありませんが、私どもの地方でも幹線道路がもう満線になりまして、パイパスができました。パイパスができて、一年間いたしまして、これまたパイパスが満線になりまして動きがとれないという情勢です。これから六十年を目標にいたしまして自動車の生産もどんどん上がります。その自動車を快適にどんどん動かすのに一体道路の建設が間に合いませんかという心配を私ども常に持っているわけですが、いまおっしゃいました数字だけの道路をつくるために、金額としては大体どのくらいの予算を見込んでおられますか。

○政府委員(高橋國一郎君) 昭和四十五年度における価格で換算いたしまして、八十五兆円を要する見込みでございます。

○小柳勇君 その八十五兆円の十二分の一ということでは、いま年度の四十七年度予算が発表しているわけですか。

○政府委員(高橋國一郎君) 四十七年度予算は二兆をちょっとこえている数字でございますが、ただいまの五カ年計画は御承知のように十兆三千五百億、これはすでに第三年度目にして五五%をこえておりまして、あと二年間の残事業はわずか四五%しかございません。したがって、四十八年度からこれを改定するということになっておりますが、おそらく二十兆をこえる数字になるのじゃないかと推定しておりますが、そういうことではこの八十五兆を達成するつもりでわれわれは実は努力を進めております。

○小柳勇君 逆に今度は、現在の自動車の生産は御存じのとおりですけれども、その自動車がそのままずつと生産が伸びていった場合に、この八十五兆円あれば完全に経済速度で走れるという、そういう計算もしてあるわけですか。もう一べん聞

いておきたい。  
○政府委員(高橋國一郎君) 私たちは道路の混雑を通過混雑度という数字であらわしておりますが、混雑度一ということとは通常のペースで設計どおりに走れる——道路をつくるときの構造設計どおりの速度で走れるということになるかと思っておりますが、昭和六十年度におきましては混雑度を一度の状態にするつもりで実は計画を立てておるわけでございます。そのデータとなりますのは、ま

ず昭和六十年度におきまますGNPから実はスタートするわけでございますが、GNPから実はスタートするわけでございますが、たとえGNPが二百五十兆くらいと想定しておきまします、それから車の保有台数にしまして四千万台といたしまして想定をいたしまして、実はそういう数字をば

じいております。こういう仮定に立っておりますのでございすけれども、その数字におきましては混雑を解消できるというふうなことで作業を進めて

○小柳勇君 もう一回伺いますが、現在の各都市の車の混雑状態を見ますと、いまの混雑状態を解消して、なおかつこれから増加する車を消化するために、車の増加の二倍ぐらいの速度で道路建設が進捗いたしますとこの混雑度を緩和できな

いと思っておりますが、いかがですか。これはもう正確な計算の上の御答弁と思われども、もう一回答弁を求めておきたいと思

○政府委員(高橋國一郎君) 全部こう一つにして説明するのは非常に困難でございます。いわゆる都市部と地方部に分けて考えてみますと、地方部におきましては現在まだ混雑度一には達しておりません。現状は〇・六程度でございます。日本全体の地方部におきましてはそう混雑にまで

至っていないというふうに考えております。問題はやはり都市部、特に大都市市内ないしはその周辺がたいへん込んでおります。これに対する対策が一番大きな問題になっておるわけでございます。たとえば、先ほど申し上げましたわれわれの昭和六十年におきまます長期構想におきましても、たとえば東京、大阪等の大都市におきまます通勤、通学は、これはすべて大量輸送機関である鉄道にゆだねるという方針であります。したがって、大都市におきまます自動車の交通と申ししましても、主として業務用交通を想定して実は作成しております。そういうような観点に立っておりますために非常に説明も困難でございますが、現在の混雑度は、東京都内におきましては平均混雑度が二に近くなっておりますと思っております。これをたとえ

ば一に下げるといふためには相当の努力が必要でございます。巨大な金もかかるわけでございますが、一応われわれのビジョンでは、これらもすべて先ほどの前提に立ちまして解消したいというふうな

○小柳勇君 わかりました。最後に、いまの時点における補装率を教えてください。もうちょっと意見を言いますと、たとえばマイカーのレジャー用の車なりマイカー族の規制などというものは、道路が完全にできると規制する必要はないわけでありまして、いま営業車を中心としようというのは、道路が混雑するからみな考

○政府委員(高橋國一郎君) 本年三月末の見込みを申し上げますと、一般国道の舗装率が八七・二%になっております。一般国道は昔の一般国道と二級国道に分かれております。一般国道と

最後に国道、県道、市町村道の現在における舗装率をお聞かせ願います。  
○政府委員(高橋國一郎君) 本年三月末の見込みを申し上げますと、一般国道の舗装率が八七・二%になっております。一般国道は昔の一般国道と二級国道に分かれております。一般国道と

申しますのは、百番未満——現在五十七番ござい  
ます——までの国道を称しまして、これが九九・  
二％、それから百番以上の国道でございしますが、  
八〇・一％になっております。それからその次に  
都道府県道でございしますが、都道府県道が全体で  
五四・九％、都道府県道にも二種類ございまして、  
建設大臣が指定いたしました主要地方道、これが  
六五・四％、それからそれ以外の一般都道府県道  
といっておりますが、これが五〇・一％、それか  
らそれ以外の市町村道がございします。市町村道  
は、先ほど申し上げましたが、非常に膨大な延長  
を持っておりまして、これが現在一五・四％とい  
う数字になっております。トータルいたしますと  
いうと全体で二二・四％ということになっており  
ます。

○小柳勇君 ありがとうございます。あと運輸  
省に質問いたします。

いま軽自動車の手帳制度が立法化されるのであ  
りますが、まず現在ある車検の中で民間委託の車  
検があまり評判がよくない。この民間車検に対し  
てどのようにこれから指導を強化していかうとさ  
れるか、お聞かせ願います。

○政府委員(野村一彦君) ただいま先生の御質問  
にございましたように、現在いわゆる指定整備事  
業と称する民間車検を民間の一定の企業に行なわ  
しめておるわけでございます。先生のたゞいまの  
お話の中に、民間車検に対する評判が必ずしもよ  
くない、これをどう指導するかということござ  
いしますが、おそらく先生の御質問の趣旨は、先  
般、茨城の行政監察局が交通安全の監査をするた  
めに、茨城県の一帯におきましますところの整備事  
業者、これは民間車検工場だけではございませ  
んが、それをも含む事業者を監察をされましたと  
きに、その整備事業者の状態というもののの中に好ま  
しくないものがありあつた、で、これの監督、  
指導の強化について十分意を用いるという趣旨の  
文書ももらいました。それによって代表されるよ  
うなことを御指摘だと思ひます。私も、あれは  
約一年前の事件でございしますけれども、全くあの

話を聞きましてびっくりしたわけでございします。  
私も率直に言ひまして、この民間指定整備工場  
につきましては相当厳重な監督を指導してしま  
い、かつもりでございしますが、そこに指摘されて  
おりますようなふぶあいな点あるいは不都合な点  
があつたということについては、まことにこれは  
申しわけない次第でございしますので、さつそく私  
どもの、直接茨城県を監督しております東京陸運  
局の整備部長を日ならず現地へ派遣しまして、そ  
うして特別の臨時監査ということを行ないまし  
て、陸運事務所自体の業務監査と、それから当時  
の指定整備事業者を含む整備事業者の監査という  
のを行ないました。それと同時に私も、全国  
でまさかこういうことがないとは思ひけれども、  
あつてはならないということで、各陸運局長に私  
の名前をもって通達を出しまして、重点的にそれ  
を監査を指導するようにと、特に検査の方法  
につきまして、あるいは法律で定められました諸  
帳簿の記載あるいは検査のやり方等について厳重  
に守るようという趣旨の通達を出しまして、そ  
れをもつて指導しておるわけでございします。私  
どもといたしましては、一方、指定整備事業者の普及  
に伴ひまして、この指導、監督の要員というも  
の増員をいろいろ要求をいたしましたわけ  
でございますが、四十七年度予算におきましては  
三十三名の増員が認められました結果八十四名、  
まあこれも全国の数からいいますときわめて微々  
たるものでございしますが、指定整備事業者の監督、  
監査をする要員として八十四名ほどが確保できた  
わけでございます。まだまだこれは十分な体制で  
はございせんので、この点についてはさらに人  
的な増強をはかるとともに、陸運局を通じまし  
て、あるいは各県の整備振興会という団体がござ  
いしますが、この団体を通じまして整備事業者の指  
導、監督を一そう強化していきたいということ  
で、私も考えますには、大部分の指定整備事業  
者というものはまじめに業務を遂行しておると思  
ひますが、中に、たまたまそういう不心得な者が  
おつて非常に国民の全般の方に御迷惑をおかけし

ているということがございます。この点は私もど  
さつそく是正の措置を講じましたが、なお再びこ  
ういふことのないように今後体制を整備すると  
も、また管理、監督に遺憾なきを期したい、か  
ように考へておる次第でございします。

○小柳勇君 建設省の都市局のほうに。さつき質  
問いたしました警察庁と私勘違ひいたしました  
が、駐車場整備の計画について御質問するわけ  
ですが、現在のマイカーによる通車はさつき申し上  
げたとおりです。この混雑を緩和するために、都  
市周辺部に駐車場を計画するなり、早急にそれは  
建設しなければならぬと思ひんですけれども、皆  
さんの計画なりあるいは今年度の予算なり、これ  
に關連する都市計画一般について御説明を願いま  
す。

○説明員(大塩洋一郎君) 先ほど警察庁のほうか  
らもお話がありました、パーク・アンド・ライ  
ドと申しますか、都市の周辺に駐車場を配置する  
という考え方につきましては、現在の駐車場法に  
基づく駐車場計画の中には遺憾ながらはつきりと  
根をおろしておりません。したがつて、そういう  
構想は大都市問題の一環として各国ともそういう  
課題を持っておりまして、わが国におきまして  
も、このような駐車場の配置の構想につきま  
して考え直す時期にきておるといふふうにお考へ  
しております。そこで現在駐車場というものは、付置義  
務駐車場を含めまして大体二十七万台分全国でこ  
ざいしますが、大体駐車需要は現在推定で百四十万  
台、これは昭和四十六年三月末でございします。こ  
れが昭和五十年には百九十万台の需要があると推  
定されております。そこでわれわれ現在の二十七  
万台しかない駐車場計画を今後五十年までにあと  
七十六万台分を整備していかなければいけないと  
いふふうにお考へておられて、そういう構想のも  
とに駐車場計画を整備する。それで四十七年度に  
おきましては、地方公共団体が行なう駐車場の、  
都市計画駐車場の財源といたしまして約四十五億  
円を起債で認められております。それから民間の  
行ないますものにつきましては開銀融資を中心と

いたしました六十億円、これを計上してございま  
す。この四十五億円、六十億円はいずれも都市計  
画駐車場でございまして、駐車場整備地区内  
において、あるいはそれ以外のところにおいて都市  
計画として定められた駐車場でございします。これ  
は約三千台ないし四千台分に当たつております。  
なお、過去数年間のこの都市計画の駐車場を  
含めました駐車場の建設の平均を見ますと、大体  
三万台くらいずつ建設されておるのが現状でござ  
いします。したがつて、その中で昭和四十七年度に  
おきましては約三千台ないし四千台分でございま  
すから、一割くらいが、都市計画駐車場分として  
地方あるいは民間の行なう駐車場の融資が考えら  
れておる次第でございします。

○小柳勇君 まだいろいろ関連したことで聞きと  
うございしますが、もう警察庁も帰りましたし、ま  
た後日いろいろお聞きしたいと思ひます。ありが  
とうございします。

それでは自動車局長にお聞きしますが、この整  
備事業会ですね、どのくらいの組織を持ってどの  
くらいの力を持っているか御説明願ひたいと思ひ  
ます。

○政府委員(野村一彦君) 私が先ほど申し上げま  
したのは、自動車整備振興会という団体でござ  
いまして、これは道路運送車両法の九十五条にござ  
いしますが、民法法人でございします。民法の三十四  
条に基づいて設立されておる団体でございしま  
して、自動車整備振興会という名前をこの団体だけ  
が使えらるということでございます。これは整備振  
興会としての意見を公表し行政庁に申し出る、調  
査研究を行なう、統計を作製し、資料を収集、公刊  
する、情報を提供する、講演または講習を行な  
う、その他自動車整備の相談に應ずることとい  
うような事業を行なつております。これはいわゆる  
自動車整備事業者、それに一部メーカー、ディー  
ラーが入つておりますが、これは指定工場だけ  
はございせん、全体のそういう自動車整備事  
業者の単なる業界団体でございせんが、そう  
いう普通の、たとえばトラック協会とかバス協会

とかいふ団体がございますように、整備事業者を中心とする業界の団体でもございまして、ある意味では研究の団体でもある、そういう団体でございまして、これが全国的に連合会として組織されておりまして、そうしてそこで活動をしておる、こういう状態でございます。

○小柳勇君 現在の車検制度、特に民間車検整備場につきましてはまだまだ満足して問題もありませんけれども、十分ひとつ指導していただかなければなりません、問題がありませぬように。特に研修制度などを充実して、まあ人間がやることですからいろいろ間違いもありませぬが、ひとつ十分に指導、監督をしてもらって、いろいろ問題が発生しませぬように指導をしてもらいたいと思ひます。

今回この車検をやる目的の中に、さっきから各省から聞いております騒音防止、排気ガスの規制、事故防止、この三つの要点が述べられております。騒音規制なり、あるいは排気ガスの規制なりというのをやりますと、いわゆる車検のほかに特別に改造しなければならぬ面が出てきはせぬかと思ひますが、そういう点は関係ないですか。車検するとき騒音規制をやるでせう。まあ普通の車ならそれでオーケーしますけれども、当然それをやらなければならぬ問題があります。たとえば製造上の欠陥などがありまして、新しい車になりますとどんどん排気ガスの規制とか騒音規制もあつて、古い車などで改造するようにならざるを得ないような車もありはせぬか。そうなりませぬか。

○説明員(岡田豊君) 技術的な問題でございまして、私から答えさせていただきます。ただいま先生の御指摘で、新しく検査が始まると、従来走っている車はおそらく検査に不合格になつて、いろいろ改造しなければならぬことが出るのじゃないか、そういう御趣旨の御質問だと思いますが、御承知のように、従来やはり軽自動車でございます。型式認定制度という制度がござ

いたしました。實際上、世の中に販売された車は、一〇〇%と言つていいと思ひますが、型式認定を受けた車でございまして、そういう意味では、基本的に、新車の段階では一応保安基準にすべて適合した車でございまして、そういう意味で、特にニューザー段階でかつた改造その他が行なわれておりますればこれは全然問題がないという事はないと思ひますが、ほとんどの車につきましては、特に改造をしなければ検査に合格しないという事はないだらうと考へております。

○小柳勇君 さっきの、現在の検査制度について、もう一つ私聞きのを忘れておつたけれども、現在の検査要員ですね、車検の要員が足りないのではないかという心配があります。そのために、この検査がちょっと手抜かりたりはしないかと思ひの、現在の車検の要員及び検査の業務量の推移など、最近一年、二年の統計でいいが、わかつておれば御説明ください。そして、この要員が少なからぬ、もし車検がずさんになつておるとするならばそれは直さなければならぬから、そういう面を自動車局としてはどういふふう把握しておられるか、お聞きしておきたい。

○説明員(岡田豊君) 検査関係の業務量の推移を申し上げますと、四十五年を申し上げますと、その前に、検査には新規検査と継続検査と二種類ございまして、新規検査は、いわゆる新しく登録するときの検査でございまして、継続検査は使用過程に入つてからの検査でございまして、新規検査が四十五年度で三百七十七万一千件でございまして、それに対して継続検査が五百八十八万五千件、合せて申し上げまして、大体九百五十万五千件でございまして、四十六年、これは一応まだ推定値でございまして、最終的な計算になつておりましたが、推定を申し上げますと、新規検査が四百四万一千件、それに対して継続検査が六百五十五万三千件でございまして、それに対して検査要員でございまして、検査と窓口で受け付けている者と両方入ると思ひま

すが、検査要員の数は、四十五年度におきましては陸運事務所八百五十九人おります。それから四十六年度は九百三名でございまして、

○小柳勇君 ここに十年ばかりの統計があります。一人当たりの検査の指数はだんだんふえておりますが、一人当たりの検査指数が多くなるから、だか、一人当たりの検査指数が多くなるから、そういう検査の失敗もあつたのじゃないかという心配もありましたから、いま質問しているわけですが、現在の検査体制について、もちろん、それは人の面での体制とは言えないでしょうけれども、足らなければ足らぬといつて定員をふやす、そうしなければいけません。ほんとの検査はできぬのじゃないかと思ひますが、もう一回聞いておきませう。その点はどうか。

○説明員(岡田豊君) 御指摘のように、車両数が伸びるに従つて私達のほうで行ないます検査の業務量もふえてきております。われわれも一応計算をいたし、それなりの要求をいたしました。増員を確保してきておるわけでございまして、しかし、やはり増員——人をふやすことばかりではなかなかこういう問題は解決いたしませんので、一方におきまして検査機械の自動化——私たちが自動化ということばを使つておるが、できるだけ人手を使わないで、正確な検査ができるような機械を開発いたしました。そういう機械を全国の車検場に順次設置していくことも、あわせて全体的な検査場の業務能力をあげるということも、あわせ考えながらやつていく所存であります。もちろん、今後とも車検の要員確保ということにつきましては、われわれとしてはさらに努力をする覚悟でおります。

○小柳勇君 もう一つの疑問は、いままでの検査体制の中に軽自動車は繰り込んでしまつてもできないのではないか。定員をさらにふやせば、別に五百四十人の協会の定員をつくるつもりならば、いまの検査要員の中に四十五年が八百五十九名、これに五百四十名プラスするならば、軽自動車も一般自動車と一緒に検査できるのではないかと

理屈がありますが、この点はいかがですか。

○政府委員(野村一彦君) 今度の、軽自動車の検査を開始する案をいろいろと立てましたときに、まず私どもが考へましたことは、国がみずから検査をするということが第一義であるということ考へたわけでございまして、その際、先生がたいまつおっしゃいましたように、現在の陸運事務所におおつしやいましたように、現在の陸運事務所増員をして、そうして軽自動車の検査が合理的、能率的にやれるかどうかという事を検討いたしました。そこで、技術的な問題がございまして、私大きく分けまして、二つ問題があつたわけでございまして、一つは検査施設そのものでございまして、これは単なることばで恐縮でございませぬ。これは普通の自動車の検査施設というものが必ずしもそのまま、必ずしも申しませぬが、相当程度、軽にはそのまま使えない、これはまあ大は小を兼ねるといふわけにはいかないわけでございまして、軽には軽に、その大きさ、幅、いろんなものが違いますので、合つた検査施設というものをつくらなければならぬ。そうすると、軽の車の数が、先ほど申し上げましたように大体普通車の三分の一程度で推移をしていくということございまして、相当のまた設備をここにつくらなければならぬということ、それから人員でございまして、いま先生言われましたように、所要の人員をはじいて、それを職員で要求してやればいじやないか。もちろん私もそういう検討はしたわけでございまして、そういうこと、冒頭、岡本先生の御質問にお答えいたしましたように、第二陸運事務所というべきものを、やはり施設も共同できる分がありまして、ある程度また軽に向いたコンパクトな施設を整備しなければならぬ。また検査要員も相当の増員を、かりに五百四十名をそのままふやすといつたとしても、ふやさなければならぬといふようなことを考へますと、非常に昨今の情勢から見ると困難であるといふ状況でございまして、したがって、私ども、いわば改善の策と申しますか、そういう観点から、この軽自動車、国にかわる代行機関という方

法を選んだにつきましては、先生のいま御指摘のような増員をする、施設をふやすということ、現在の陸運事務所の中に吸収するということも考えたいわけですが、これはなかなか実現性という点から、私も、よく踏み切れなかつたというのが実情でございます。

○小柳勇君 私ども、あまり軽自動車扱ってなかつたから、一般自動車ばかりで——軽自動車も実は車検をやっておるものと思っておつたところが、今回、軽自動車の車検が、出まされて、全然なかつたのかと思つた。実際は、いまの陸運事務所は一般自動車からオートバイ、軽自動車までやっておるものと思つたのですが、それほどです。いまの陸運事務所を、たとえば支所をもう一カ所ぐらいつつ全県にふやしたら軽自動車もできるのじゃないかと、こういうふうな、これは私しろうと議論ですけれども、そういう議論がくろうと筋からも多いわけですね。何も民間の協会をつくぬでも、いまの車検の定員をふやして、そして、もう一カ所支所ぐらいつつれば、軽自動車もこれは車検はできやせぬかと。そういういたしますと、独立採算で検査料をやつていかぬでも、国がちゃんと責任を持って監督して車検をできるではないか、そのほうが正確な車検ができてやせぬか、こういう疑問がありますから、もう一回この点について、これとあわせて今後、いわゆる軽自動車検査協会をつくつたが、よりよいという確信あるひとつ御意見も局長からお聞きしたい。

○政府委員(野村一彦君) ただいまの先生の御質問にもございましたが、独立採算という御意見ですが、実は現在の普通の自動車の検査、これは登録も含むわけでございますが、これも実はある意味では独立採算と申しますか、御承知のような車検特会をもつてやっておるわけでございます。したがういまして車検特会の収入は、検査の収入と、あるいは登録の収入ということから、登録自動車の登録と検査というものを一体として扱ひまして、それを、その特別会計の枠内でやっておるわけでございます。したがういまして、ただいま先

生の御提案のようにならなると、そういう考え方でありまして、この軽自動車もこの車検特会の中に入れてやるというふうな、方法論としてはそういうことにならうかと思ひます。もちろん、そういうことも私も事務的に検討をいたしたわけでございます。ただ、現在の軽自動車について申し上げますと、検査は今回対象にいたしたというところで御審議をお願いしておるわけですが、登録につきましても、これに届け出といひますか、検査のときにチェックをすれば、その登録という新しい制度を適用しなくてもできるというふうなこともありまして、普通車とも登録の点において扱ひは違ひます。それは別にいたしまして、先生の御提案のようにならなかつたことになりまして、先ほど私が申し上げましたような支出の関係から、あるいは人員の関係から、やはり第二陸運事務所というふうなことになるを得ませんし、そうなるかと、やっぱり上屋も別になり、検査コースも別になる。それから、それに伴ういわゆる管理要員というものも、これは数は少のうございまして、やっぱり別になるというふうなかつたことになりまして、必ずしも合理的、能率的な定員、予算にはならないというふうな、私も検討の結果、そういう意見が出てまいつたわけでございます。そういう意味で、これはまあ先ほど申し上げましたような国の代行機関という方法をとつたわけでございます。ただ、ある程度の設備、ある程度の検査という必要最小限の人員、この五百名だけの人員では、なかなかこれだけの施設では、そういういわば第二の陸運事務所というべきものの組織を全国にめぐらしていくということも、これはなかなか私にはむずかしいということも、したがういまして、やはり経済合理性の見地からいっても、このほうが、そういう面からはよろしいという結論でございまして、方法をとつたわけでございます。

○小柳勇君 もう一問、くだいようですけれども、少なくとも登録車両は国が直接車検すべきではないかという意見がありますが、この点いかがですか。

○政府委員(野村一彦君) 先生のいまの御質問の趣旨は、登録車両といひますのは、現在検査対象にしている登録車ですね、これは国がみずから検査をすべきではないか、つまり民間車検をやめたかどうかという御意見でございますか。

○小柳勇君 直接に……

○政府委員(野村一彦君) その御意見に對しましては、実は私もまあ何でも、率直に言ひまして異論があるわけでございます。といひますのは、私も、昭和三十七年から民間車検をやつてまいりましたのは、一つは、この何といひますか、この車検の性質というものをいろいろ検討いたしてみますと、これは俗にまあ公権力の行使といふようなことをいわれておりますけれども、私もこれは法制局もまじえた見解でございますが、一つの確認行為である、国が定める安全の基準というものに合致して、そして、その基準に合致したものは自動車を有効に運行してよろしいという一つの確認行為でありまして、いわゆる普通の権力行為とは違つた。そういう性質のものでともあるわけでございますが、そういうものをやるにつかまして、これはもちろん国がやるということが一番望ましいわけでございます。しかしながら一方におきまして、自動車工業の発達に伴ひまして、あるいは自動車の需要の発達に伴ひまして、民間の技術というものが、それに伴う整備能力あるいは検査能力というものが、非常に有効的に活用をされておるわけでございます。そして、そういう意味から民間の整備能力、検査能力というものを活用していくことは、その一方では、増大をする自動車の需要にこたへると同時に、民間のそういう能力をますます生かして助長していく。それから、その検査をする場所の地域的な分布から考えましても、国が全国すみずみにネットワークを張りまして、そして国の手のみで検査をやるということは、なかなかこれはその検査の利用者の利便という点から考えても問題

である。そういうことから、張つた当時は非常に指定整備事業というものはパーセンテージが少のうございまして、将来は、国といひますのは民間のそういう足らざる点をカバーをするということ、それから最後の、やはり最終的な責任は国が持つべきだということ、国の検査というものはもちろん必要でございますけれども、その民間の整備能力、技術能力、検査能力というものをできるだけ活用し、そして、それを育成していくということが自動車の利用者にとつても利便であるし、また、それは監督によつて十分所期の目的を達することができるといふことから、登録車について民間の検査能力の活用ということをやつていくわけでございます。ちよつと全部国に持つていくということは、私は、今日の状況におきましては、客観情勢からいたしまして、また以上申し上げましたような意味合いからいたしまして、まあ無理があると、かように考へる次第でございますので、御理解いただきたいと思ひます。

○小柳勇君 この協会の設立を認めるといひまして、家を建て、人を求めて、組織をつくつていかなきゃなりません。この一億五千万円の出資で、他からどういふふうな資金が出るのかということ、いまから土地を買ひまして家を建てて人を求めて、これだけの予算でやれるのか、やれぬのか、その点いかがでございますか。

○政府委員(野村一彦君) まず考へておりますのは、資金計画といひまして、四十七年度では、冒頭御説明いたしましたように、政府の車検特会から一億五千万円の出資をお願いいたしておるわけでございます。それから借り入れ金としては、市中銀行から合計十五億円のお金を借り入れるということにいたしております。その使途といひましては、建設費に約十四億七千万円、それから業務管理費、それから業務外の支出、これは支払利息と創業費が主でございますが、そういうものを合せて十六億五千万円ということになります。し

金



たが、いまして、本年は十五億円の借り入れ金、これは出資金の十倍になるわけでございますが、四十八年の後半から業務が始まりますので、四十八年度に相当の収入を期待することは、業務収入まで期待することは、これはできません。まあ平均年度の約半分くらいしか入らないということでございますので、冒頭、岡本先生の御質問にお答え申しましたわけでございますが、借り入れ金として八億五千万円ということと四十八年度はなお予定をして、それから政府出資は現在の約倍ぐらゐの三億円を要求したい、これが現段階における計画でございます。そういうことでやっていますと、大体二十億ぐらゐの金が四十八年度に調達できる、それでもって建設費の五億円ほどを四十八年度でさらに追加支出をするという、資金的にはそういう関係になっていくかと思ひます。

それから場所の取得につきましては、これはもちろん現在の土地事情のもとにおいて、いろいろ困難な条件はあるかと思ひますが、すでにいろいろの検査をやるべきだという声が数年前からありまして、特にこの一、二年急速にそういう御要望が高まってきましたので、私もかねて現在の陸運事務所施設の拡張とかあるいはコースの増設というようなことをいろいろやっておりますので、それとのかね合ひにおきまして、軽の検査をやるかというところ、それは役所の現在の一つの目算でございますが、一応のめどをつけておりますので、それはこの協会が発足いたしましたならば全力をあげて人の養成とともにその施設の確保というようなことをやってみれば、私、いま申し上げましたような四十八年度が二十億、本年度が十六億五千万というような金額でもって人どもの準備体制を整うものと考へますし、また、ぜひ整えなければならぬ、かように思っております。

○小柳勇君 陸運事務所が、たとえば私の福岡県の例をとりますと、福岡市にございますし、北九州市にございますが、今度のやつは各都道府

県一カ所です。だから将来計画としてでも、いま陸運事務所単位ぐらゐには検査場を置くべきだと思ひますが、いかがですか。

○政府委員(野村一彦君) 発足当時にきましては、北海道七カ所、あと沖縄を含む各府県に一カ所ずつの支所を置くということを考へております。その後のことでございますが、軽自動車普及の何と申しますか、距離、時間、そういうようなことをらみ合わせまして、おそらく大都市の相当需要のあるようなところには、また支所の出先と申しますか、分室と申しますか、そういうところも設ける必要があると思ひますので、そういう点につきましては、それこそ弾力的に措置できるものと私も考へております。また現在普通自動車についてやっておりますと同じような体制を整えて出張検査、こういうことも受け入れ体制を整えて出張検査をやるということも考へておりますので、そういう意味で発足当時は、北海道は別といたしまして、各一府県一カ所でございますが、あとは実情に應じてまた出先をふやしていくというところは十分考へたいと思っております。

○小柳勇君 いまおっしゃった出張検査ということはどういうことですか。

○政府委員(野村一彦君) 出張検査といひますのは、現在の普通自動車についてもやっておりますが、先生御案内のように、普通の検査でございますと、継続検査の場合は、車の使用者が車を持って陸運事務所あるいは支所へ持ってきて検査を受けるわけですね。そこでその検査官が所定の検査をする、そして可否を決定する、こういうことでございます。出張検査は逆に、たとえばある地点で検査の施設がある、あるいは一定の場所がある、そういうところにポータブルな機械を持っていくというふうな状況でございますと、あらかじめ何月何日に、どこに何台の自動車が集まるといふことが計画的に把握できますれば、そこに検査官が出張していくわけです。そして所要に

機械、器具を持っていきまして、そして、そこで検査をする。そうすると使用者の方はそう遠くまで行かなくて、便宜近ところの方がその付近のある一定の場所に集まってくれば、そこで検査ができるというシステムでございます。これはそういう受け入れ体制の整ったところでは、相当広くやっております。そういうことも軽についてやっていますと、かようなことでございます。

○小柳勇君 そうしますと、近い将来に、いまの陸運事務所単位ぐらゐには検査場をつくることもあり得ると、発足当時は各都道府県一カ所である、かようなことでございますか。

○政府委員(野村一彦君) 大体そのとおりでございます。

○小柳勇君 次に、人の問題です。人の問題は、私は、いま陸運事務所などで検査官など定年でおやめになるような方がおやりになるのは賛成です。ね、りっぱな技術の人ですから。そんな人が何人おられるかわかりませんが、とにかく五百四十人の方がこれから要るものだから、現職の、たとえば若い、定年でもないような方を引き抜くようなことがあつてはあつては困ると思ひますが、この五百四十人の協会の人の採用については、いま大体の目算がついておるのですか。

○政府委員(野村一彦君) この点につきましては、本部を含めました全体で五百四十人ほどの人員を要請いたしております。この中で大体、地方は五百人くらいということでございますが、その中に、管理、監督要員、事務要員というものを除きますと、純粹の検査技術者及びその補助者というものは二百数十名が考へられるわけでございます。その中で、いわゆる検査員という資格を持つた中心の地位を占める人は百二十、三十人でございます。この百二十、三十人の給源につきましては、私も民間の経験者についても、これは希望者を募つて採りたいということを考へております。民間の關係の工場等から一定の資格を持つた人でございまして、それから現在の検査官、国の検査を

やっている人、この中に、たとえば家庭の事情等によつて、国の検査官をやつておれば福岡なら福岡陸運局管内の各県を一年か二年おきに回らざるを得ない、そういうことは困るというふうな方も間々あるように聞いております。そういうふうな適任者の中で、家庭の事情等で自分は一カ所からあまり動きたくないというふうな方もあるようございまして、そういう方につきましては、現在の公団、公社と同じような給与その他の待遇条件を考へておるわけでございますから、そういう点を勘案して本人の希望があればこれを採りたい。そうすると、人数的に見ますと、現在、いわゆる検査員につきましては百二十、三十人の、これは大まかな見当でございますが、大体半分程度は民間から、半分程度は国からということでございます。これは全く現在の一つのめどでございます。これは実情に應じてやっています。といひますのは、民間から採る場合を考へても、大体現在、整備士の検定試験に合格する人が毎年十万人くらいおられます。こういうふうな人の中から教習をやつたり、研修をやつたりして、こういう業務に向いた人をさがし出すということは、困難ではない。もちろん、これには待遇、条件その他もあつますが、そういうことを考へれば、民間の既存の業者に無理をお願いしなくてもある程度できるのではないかとすることも考へ、また官側からも、いま申し上げたような条件で、決して無理に引き抜いて持つていくということではなくて、本人の希望等をしんしゃくしながらやっていると確保していきたくと思つております。

○小柳勇君 この予算によりますと、その職員待遇、労働条件などは、現在の民間車検あるいは公務員の給与などと比べてどういふ待遇になつておりますか。

○政府委員(野村一彦君) 民間の工場との比較といふことは、これは大小さまざまでありまして、なかなか困難だと思ひますが、同じような条件——年齢とか経験年数とか——の国家公務員に比べますと、これは一般の公団、公社等に向さ

れる場合と大体同じ条件でございまして、そういうことから考えますと、一般公務員より、何といひますか、給与の月額に比較してみても、おそらく一〇〇%くらいよくなるのではなからうか、つまり端的に申し上げますと、公団、公社に行つた場合と同じ待遇を受けると、こういうふうにも計画をいたしております。

○小柳勇君 衆議院の附帯決議で、「検査協会の役員員の選任について、特に公正妥当を期するよう配慮すること」という附帯決議があります。これは蛇足かも知れませんが、質問しておきませんが、たとえば理事長とか理事という人は大体意中の人がありますか。

○政府委員(野村一彦君) これは大臣も衆議院の御審議のときに御答弁になったのでございまして、現在では全く白紙でございまして。ただ、先生御案内のように、これは兼職禁止になっておりますので、したがって非常に人選についてはむずかしいと思ひますが、衆議院の附帯決議の御趣旨にもかんがみまして公平な人選をいたしたいということとで、まあ、この法律を通していただきますれば具体的な人選に着手できると思ひますが、現在はまだ白紙でございまして。

○小柳勇君 まだ聞きたい点もありますが、大體持ち時間がきたようでありまして、私の質問はこれで終わります。次へボタンタッチいたします。

○伊部真君 きょうは車両法の一部改正についての質問であります。たまたま調査案件の質問をする機会がありませんので、車の検査の前に人間の検査のことについて聞きたいのであります。これは自動車局長にきのう少しお尋ねをしておきました。五月二十日の日の新聞に出ておりましたこととありますけれども、西武バスの滝山営業所で料金の不正があるのではないかと乗客の連絡がありまして、それに原因を究明して、運転手を呼んで、上半身を裸にして、そして検査をした、しかしそれは何もなかったということ。この場合に、これはだれもいないところでやつたらなら

まだ理屈も通るんですけれども、修理工場の人だとかあるいは社外の清掃人が目に触れるようなところで裸にして調査をした、この結果白であった。これは人権問題だということ組合でたいへん問題にいたしました。そして、いま労使双方の紛争事項になつてゐるわけですね。そして、かなり車がおくれているというふうな現象が出てゐるわけですが、お聞きをいたします。

○政府委員(野村一彦君) ただいま御指摘のありました件につきましては、実は私もその事件がありました直後ですか、ある新聞に載つておりましたので、それを読みまして十分知つております。したがって、さつそこの内容について、どういふことかというのを会社に問い合はせをいたさせました。その結果、ただいまの先生のお話と多少まあ違ひますけれども、そういうトラブルがあつたということでございます。本件につきましても、これは労使間の問題という以前に人間的な信頼関係の問題でございます。非常にデリケートな問題でございますので、私も、自動車行政という立場以前の問題でございます。そういう意味で非常に重要視いたしておるわけでございますけれども、これは会社とそれから組合との人間的な信頼関係の問題として、これがあとにしこりを残さないように善処されることを希望しつつ、会社にそういう善処方を要請しているというのが現状でございます。

○伊部真君 私は、このことがこれだけならそれほど問題にするつもりはないのですけれども、この事件が起る前に、西武バスはある一つの事件を起してゐるわけですよ。これは大宮の営業所で斉藤忠という人です。事件が起きたのは昭和四十六年の十一月二十七日、この人に対して料金の不正があるというふうな疑いを持って、大宮の営業所の近くの修理工場の二階で、本社の係員だとかあるいは営業所長、次長だとかというのが双眼鏡でこれをずっと監視をしてゐる。そして現認をして、そして身体検査をした。それが原因

で——確かにこの斉藤という人は料金を一部着服したということが事実のようです。しかし、この斉藤さんという人は、その日が終わって家に帰つて、次の日が日曜でありました。そして奥さんや子供を家に戻して——このときには警察からの出頭命令もあつたそうです。そういう状態を苦にしまして、女房、子供を家に帰して自殺をしてゐるんですよ。こういう事件を起してゐる西武バスが再びこういうことをやることに對しては非常に問題だと思つてゐる。私は、どこでも行なわれてゐるような、たまたまそういうことをやるというんじやなくて、去年の十一月二十七日にこんな大事件を起してゐるものが、軽率にも、またしても本人を連れ出して、そして裸にして調べるといふのは、私は行き過ぎもはなはだしなものだと思つてゐる。むしろこれは私は警察のほうの人権問題のところで議論すべきだと思つたんですが、きょうたまたま担当官がどうも承知してないようです。時間的に余裕がなかつたからでしょうが、これはやっぱり行政監督にあるものとしては見のがしてはならぬことだと思つております。この件についてはどうされますか。

○政府委員(野村一彦君) この斉藤さんのお話は、実は私いまだ初めて伺つたわけでございますが、先ほど申し上げましたように、こういう問題は会社の労使関係といふよりも、むしろ人間対人間の信頼関係の問題であると思ひます。したがって、自動車行政以前の問題でありまして、ことに、そういう斉藤さんを死に追ひつたといふことは、斉藤さんの行為は別といたしまして、非常にこれは何といひますか、人間的な信頼関係の面から見て不都合なことだと思ひます。これは先生の言ひに、どうなるか、私も専門家でございませぬからわかりませんが、まさに刑事事件でございます。そういう意味で今後——自動車運送事業といふんです。特にバス運送事業は人間の生命をあずかる非常に重要な問題でございます。何よりも労使間といふんです。あるいは使用者相互、労働者相互においてもそういうま

すが、人間的な信頼関係というものが基礎でございまして、こういうトラブルがしばしば起こるようでは、りつぱな、安全なサービスということにはなかなか私はむずかしいと思ひます。そういう意味で十分会社に今後注意をいたしまして、人権問題としてあるいは人間関係の正常化の問題として、早急な措置が起らないように善処をしたい。と同時に、この問題については警察のほうの御処置に従うように十分会社側を指導したいと思ひます。

○伊部真君 この身体検査問題というのはかつてだいたい問題になつたことがあるわけですね。特に車掌の身体検査の場合ですね。したがって、われわれはその時点では非常に神経質でありましたけれども、ワンマンになりましたから、女の子がいなくなつてから、非常にこの問題がぼけてきたと思つてゐる。しかし、一面考えますと、ワンマンになつたからこんな事件が起きたのだ、むしろ料金問題というのは牽制するといふ状態がなくなつて一人で行かれてゐるからですね。これは私は確かに、その事件を直接行つた斉藤さんもそれはいいとは言へませぬけれども、しかし一面では、ワンマン運行をやつたための一つの悲劇であるとも言えるわけですよ。

で、特に私は気の小さい人だと思つてゐるわけですが、女房、子供を実家に帰して車の中で自殺をするといふようなことが行なわれたんですから、こういう問題については同じ会社として神経をとがらすのが私は普通だと思つてゐる。それをまたしてもこのような監督をするといふ、その無神経さに私は驚くのです。しかも、そういう事件に對して組合のほうに責任を、その責任者は責任をとらすべきではないかという要求をするのは私は当然のことだと思つてゐる。そんなことが紛争になるというふうなことがおかしいのであつて、それが営業権だとか、自分たちのほうの権限の範囲内だといふことで争ひが起ることというのは、私は無神経なまゝと思つてゐる。私はこういう問題は、これはきょうはほんとうは都合によつては

○伊部真君 きょうは車両法の一部改正についての質問であります。たまたま調査案件の質問をする機会がありませんので、車の検査の前に人間の検査のことについて聞きたいのであります。これは自動車局長にきのう少しお尋ねをしておきました。五月二十日の日の新聞に出ておりましたこととありますけれども、西武バスの滝山営業所で料金の不正があるのではないかと乗客の連絡がありまして、それに原因を究明して、運転手を呼んで、上半身を裸にして、そして検査をした、しかしそれは何もなかったということ。この場合に、これはだれもいないところでやつたらなら

で、確かにこの斉藤という人は料金を一部着服したということが事実のようです。しかし、この斉藤さんという人は、その日が終わって家に帰つて、次の日が日曜でありました。そして奥さんや子供を家に戻して——このときには警察からの出頭命令もあつたそうです。そういう状態を苦にしまして、女房、子供を家に帰して自殺をしてゐるんですよ。こういう事件を起してゐる西武バスが再びこういうことをやることに對しては非常に問題だと思つてゐる。私は、どこでも行なわれてゐるような、たまたまそういうことをやるというんじやなくて、去年の十一月二十七日にこんな大事件を起してゐるものが、軽率にも、またしても本人を連れ出して、そして裸にして調べるといふのは、私は行き過ぎもはなはだしなものだと思つてゐる。むしろこれは私は警察のほうの人権問題のところで議論すべきだと思つたんですが、きょうたまたま担当官がどうも承知してないようです。時間的に余裕がなかつたからでしょうが、これはやっぱり行政監督にあるものとしては見のがしてはならぬことだと思つております。この件についてはどうされますか。

○政府委員(野村一彦君) この斉藤さんのお話は、実は私いまだ初めて伺つたわけでございますが、先ほど申し上げましたように、こういう問題は会社の労使関係といふよりも、むしろ人間対人間の信頼関係の問題であると思ひます。したがって、自動車行政以前の問題でありまして、ことに、そういう斉藤さんを死に追ひつたといふことは、斉藤さんの行為は別といたしまして、非常にこれは何といひますか、人間的な信頼関係の面から見て不都合なことだと思ひます。これは先生の言ひに、どうなるか、私も専門家でございませぬからわかりませんが、まさに刑事事件でございます。そういう意味で今後——自動車運送事業といふんです。特にバス運送事業は人間の生命をあずかる非常に重要な問題でございます。何よりも労使間といふんです。あるいは使用者相互、労働者相互においてもそういうま

すが、人間的な信頼関係というものが基礎でございまして、こういうトラブルがしばしば起こるようでは、りつぱな、安全なサービスということにはなかなか私はむずかしいと思ひます。そういう意味で十分会社に今後注意をいたしまして、人権問題としてあるいは人間関係の正常化の問題として、早急な措置が起らないように善処をしたい。と同時に、この問題については警察のほうの御処置に従うように十分会社側を指導したいと思ひます。

○伊部真君 きょうは車両法の一部改正についての質問であります。たまたま調査案件の質問をする機会がありませんので、車の検査の前に人間の検査のことについて聞きたいのであります。これは自動車局長にきのう少しお尋ねをしておきました。五月二十日の日の新聞に出ておりましたこととありますけれども、西武バスの滝山営業所で料金の不正があるのではないかと乗客の連絡がありまして、それに原因を究明して、運転手を呼んで、上半身を裸にして、そして検査をした、しかしそれは何もなかったということ。この場合に、これはだれもいないところでやつたらなら

西武のバスの社長もここに来てもらうて明らかにしてやらぬといかぬと思うのです。労使問題となつておるものに直ちに介入のことになつてはいかぬと思つて、ちよつと私は差し控えたんですが、しかし私は、これは許してはならぬことだと思ひます。したがつて、私は、どうしようと思つて、この問題について、一般的な問題として、もう一べんやはり運輸省として各業者に対して、このような事件を一つの問題点にして、そして再びこういうことが起きないように、やはり示達をするということも必要でしよう。もう一つは、直接に西武バスの社長——責任者と呼んで、私は、大臣からでも嚴重にこの問題については言ひ渡してもらいたい。そして少なくとも一人一人がなくなつたので、無神経に行なうということに対しては、これは特にこの業者に対して警告を發してもらいたい。単なる口頭でやりとりするんじやなくて、やはりこの問題については何らかの意思表示をさすということが必要じゃないか、私はその思ひます。そういう点について、ひとつ大臣にぜひお願いをしたいと思ふ。

○政府委員(野村一彦君) この問題は、私が先ほど申し上げましたように、労使間の問題あるいは道路運送事業の問題以前の問題といふか、より基本的な、要するに人間的な信頼感の問題であると思ひます。したがつて、そういうようなことが行なわれるということは、まさにバス業者であるうと、トラック業者であるうと、あるいはタクシー業者であるうと、最も基本的な問題でございますので、すみやかにそういう信頼感の回復といふべきか、信頼感ができるような指導をしなればならぬ。実は私もそこまで思ひ至りませんでした。こういうようなことは、当然これだけの大きな企業であるし、これだけの労使があられるところにおいてこういう人権問題みたいなものが起るということ、実はこれは私も想像もしなかつたことでございます。しかし、現実にはこういう問題が起つたわけでございますので、これは今後再びこういうことがない

ように十分注意をしたいと思ひます。具体的な方法につきましては、これは東京のバス会社でございますので、直接監督をいたしておりますのは東京陸運局長でございますので、まあどういふふうな注意のしかたをするかということにつきましては、よく大臣の御意向もお聞きしながら、部内で検討して、そして処置をいたしたい、かように考へております。

○國務大臣(丹羽喬四郎君) たいだいま私、ちよつと決算委員会のほうへ招集されて、具体的な内容をつまびらかにいたしております。まことに申しわけない次第でございますが、承りますると、上体を裸にして検査をする、人権じゅうりんの疑いが非常にある、こういうようなことでございます。労使関係といひましても人権じゅうりんの容疑のあるような行為をいささかでもするといひましても、また労使関係の円満な慣行の樹立から申しましても、絶対にこれはしちやならぬので、避けなくちやならないことでございます。直ちにそういう具体的問題を嚴重に調べさせまして、そしてそれらのものが、事実こういう問題がございましたら、嚴重に警告を發しまして、再び起ることをないようになつてまいりたい、こういうふうに思ひます。

○伊部真君 この問題は、私は労使の紛争問題としてお出し申し上げているのじやないんですよ。普通の賃上げ問題じゃないんですよ。で、この記事は、公共輸送の問題からいって住民が騒いでいるということもありません。これは去年の十一月に、そういう一人一人を自殺に追い込むような事件を起しているところ、これは私に問題だと思つておすよ。私は、このことだけならほかの会社にもあるだろうと思ひます。また、そのこととは、私は注意してもらおうという程度で済まされることだと思つておすよ。しかし、十一月の末に起きて、二十九日に出勤命令が出て、そのことを苦にしてなくなつておると、いま私は警察庁に聞

いたら、警察のほうでも埼玉縣警で調べて、この呼び出しがあつたかどうかという事実問題については、もう一べん調査をすると思つておすよ。しかし、この点は、私は現地の人に直接電話をして聞いておすよ。斎藤忠という人で、名前まではつきりしてはいるわけですから、こういうことについては、私は事実関係をはつきりしてはいるわけですから、今度の事件の有無は別として、これは当然行き過ぎであることは事実です。いずれにしても、一人一人に追ひやるというやうなやり方をしても、相手方は気が小さいといつたつて、それはやっぱりそれほどのショックを与えるやうなやり方をしたんですから、これは運輸省のほうはやっぱり陸運局長がどうのこうのといふのじやなしに、社長を呼び出して大臣が直接事情をただし、そして、ちゃんとした、事実そういうことが起きたという背景が認められるなら、これは明らかに何らかの処置をしてもらわなければいかぬと思ひます。

その事実関係の内容は明らかでございます。○伊部真君 事実関係でちよつとまだ不十分なのは斎藤さんのできごとですね、この点については、そのとおり、じゃあ確認されますね。○政府委員(野村一彦君) 斎藤さんの件につきましては、昨日でしたか、伊部先生からお聞きしたのが実は私初めてでございます。

○森中守義君 だから、私が事実関係を明らかにしてほしいというのは、そういう死人が出たというのを当事者からきちんとして、そして答弁したらどうなんですか。その処置をどうするかといふのはこれからの問題です。こういう意味で、すく東京陸運局長なり——あるいは埼玉に陸運事務所もあるでしよう、あるいは会社も、大臣、ちよつと確かめて答弁してください、そのためにちよつと休憩を求めよう、こういうわけです。

○委員長(木村陸男君) ちよつと速記をとめて。〔速記中止〕

○委員長(木村陸男君) 速記を起して。○伊部真君 ちよつと大臣に事情を書いたやつを見ておいてもらつて——こういう事件が重なつておるわけでありまして、したがつて、これはただ調査をしてという程度では私は済まされないとおすよ。事実関係が、私が申し上げていることに大筋間違いなければ大臣どう思つておられますか。どうされますか。

○國務大臣(丹羽喬四郎君) まだこちらで実情調査してありませんので、仮定の問題のお答えで恐縮でございます。第一の問題は、それで一応警察に行つた。その伊部先生のいまのお話、拝見いたしました。本人自身に身体的な身体検査をしたとか、そういうことはございませぬ。ただ警察の照会に對しまして非常に驚いて、お気の毒でございます。自殺までした、こういうことでございますので、本人を調べないで警察にすぐ連絡をしたことの当否ですね、その点が問題になる。こういうふうには、いまのあれだけでは……。

○伊部真君 身体検査しては……。

○國務大臣(丹羽喬四郎君) しているんですか。

○伊部真君 しています、身体検査。

○國務大臣(丹羽喬四郎君) それでやっぱりそういう事実、黒であったことは事実ですか。

○伊部真君 そうです。

○國務大臣(丹羽喬四郎君) ああそうですか。それは合法的に——いま言った、人の見るところで

のこととか、そういうことじゃないんですか。

○伊部真君 私が一つの問題点を言うのは、いま起きていますのは、この事件、これ二十日の読売なんです。

○伊部真君 これだけ大きな新聞記事が出ているわけですね。これの原因というのは、人の、ある程度目に触れるようなところで上半身を裸にして

検査をした、そのときには白だった、白であったのになぜこんなことをやったんだということ、その従業員は組合にかけ込んで、組合のほうは人権問題だということ、これ紛争になつて

いて、それがおつたからといって、つかまえて身体検査をする。そうして、黒であったということ警察に通報して

おるといふやり方ですね。そのために本人は自殺をしたのですよ。奥さんも帰して

ごときは覚悟の上でしょう。こういう事件を起こしたときには、普通なら、これはたいへんなこと

になったと、よほどのことがなければ、これは注意をしな

い、そんなときに、私が原因が知りません、一月の末、まだそんなに日がたっていないのに、そんなときに、私が原因が知りません

といふのは、私は会社の体質として非常におかしいと思

う、労使問題というよりは、従業員

に対する姿勢として、経営者として実はモラルの問題でも

あります。こういうことになり、これは紛争だけではなしに、やはりこういう身体検査とい

うやり方に対して、私は運輸省として、やはり考えてい

かなきゃいかぬのじゃないか、指導の立場からい

ってもですね。こういうことを私は感じるのですよ。

したがって、少々の言うことでは聞かぬ相手です。から

ね、大臣が直接社長を呼び出してやられば、少

しは聞くのではなからうか。あるいは、その問題について担当者

はつきりしなかったということが天下に明らかになるようにしてもらいたい。その点いかがですか。

○國務大臣(丹羽喬四郎君) これはやっぱり私

は担当して、個々の事情を先生から伺った次第でござ

います。当局からも十分聴取いたしまして、また警察

からも十分真相を調べて、まして適切な措置、再び

そういう人権問題、労使双方の不信を

もたらすような問題をしないように適切な処置を

とりたい、こういうふうにする次第でござ

います。

○伊部真君 それなら私これ以上言っても何です

から、きょう私、待ちます。したがって、あした

も私、質問したいと思つたので、あらためてあ

した、この取り扱いについて大臣としてどう考

えるのか回答をいただきたいと思つた。よろし

ゅうござ

いますか。

○瀧谷英行君 関連。

いまの問題で、じゃ、あしたまでに調べて答弁

ということがあるが、それぞれの筋で調べ

てもらつて報告をもらつて、その報告に基づい

てまた再度質問する、こういうふうな扱いをして

もらいたいと思

つた。

○委員長(木村睦男君) それでは理事会で——運

輸省のほうに調べてもらいますけれども、委員

会の、どう処理するかという問題は、委員会終了

後、理事会を開きまして、そこで検討いたしまし

て……。

○伊部真君 それでは、そういうことで、あした

この問題についての質疑は続行することにして、

一応保留して次に進みます。

車両のほうの問題であります。どうも、この

陸運局、陸運事務所の業務内容というのが私よく

わかりません。総体的に、陸運局の個々の検査を

担当している人は八百七十何名だかいる。おおよ

その人員が八百七十名程度ですね。八百七十三名

ですか、というふう聞いておるわけでありませ

ん、陸運事務所の業務を大ざっぱに分けてまし

て、いわゆる東京陸運局でいいますと、旅客の免

許業務がありますね。それから貨物あるいはレン

タカーその他の免許行政というのがあります。そ

れから検査というの。大別したらそういうこと

でござ

います。その分類で、全国的に検査業務

で何ぼ、それから免許業務で何ぼ——それから、

私がかつて白トラの問題を局長に聞いたときに、

白トラ問題については調査なりあるいは検査結果

というものを、何か一年間に千何百件もございま

した。これは警察庁と相談をして、協力をしてや

つたことだと思つた。かなりそういう業務を行

なつておるといふ回答を受けています。これがど

この担当で、どの程度の人員か、大体大まかに

いつて、この陸運行政の業務分担と人員について

ひとつお聞かせをいただきたい。

○政府委員(野村一彦君) お答えいたします。

まず国の第一的な出先といたしまして陸運局

が全国に九カ所ござ

います。この陸運局の業務を

分けますと、総務部、これは東京、大阪の大きな

局とはか

と多少違つて、それぞれ

の業務内容がござ

います。それから

自動車部、これは

東京、大阪、一

部、二部というふう

に二つに分かれて

おります。それから

整備部、この四部

百八十六名でございます。

それから、そのほかに特別会計といまして、総務部の中にも一部、特別会計要員がございます。それから整備部は、いま申し上げましたが、大部分は、実は陸運局では車検特会の人員がございまして、これが先ほど申し上げました検査、そういう関係の事務、あるいは指定整備の監督をやっている事務の人が車検特会に入っておるわけでありまして。それから自賠特会の人が一部ございまして。そういうことで、先ほどの六百八十六名に、いま言いました車検特会と自賠特会の人員が全部合算して合計八百五十四名の職員が、陸運局九カ所でおるわけでございます。これは陸運局でございます。

それから直接現場で仕事をやっておりますのは陸運事務所でございます。陸運事務所は北海道七カ所、あとは各府県に一カ所ずつあります。もちろん、その支所のあるところもあります。これが全部で二千四百三十三名ほどあります。その内訳は、一般会計、これは総務課と輸送課。輸送課といひますのは、大体、陸運局の自動車部の先出といふふうに考えていただければいいと思ひます。これが総務課と輸送課と合わせて三百二十九名あります。これは一般会計。それから車検特会、これは検査要員九百五名、それから登録要員千二十名、それから指定整備の要員七十五名、それから検査登録関係の庶務の要員百四名、合計二千四百三十三名、こういう数字でございます。

先ほど先生がおっしゃいました、街頭の検査といひますか、白トラとかあるいは過積みとかの取り締まりということで私がお答えしたときに、私は陸運事務所にこういう人間は五名ぐらいしかおりませんと申し上げた記憶がございまして。それは、いま申し上げました輸送課が全国で二百九十名でございます。これをおおむね一つの陸運事務所に割り振りますと、五名ぐらいしかいないわけ、これがふだんはバス、トラック、タクシー等

の免許とか、許認可とか、こういう事務、あるいは一般的に道路運送法の指導、監督の事務をやっているわけですが、それが白トラとかあるいは過積みとかの取り締まりをやる場合には、留守番を置いて大部分の者が、それが中心になって街頭に出て、警察と連絡をとって街頭の監査といひますか、街頭取り締まりをやる。そういう意味で、私がほぼ五名と申し上げたのは、各陸運事務所の輸送課の人員は、実は課長以下五名より多いところもございまして、大体五名程度のものである、そういう者が過積みとか白トラとかの取り締まりをするときの主体でございます。もちろん事務の都合によって大々的にやる場合には総務課の職員が応援に行つて、また場合によっては検査とか登録とかの職員が応援に行くこともございまして。しかし中心的な存在は輸送課の職員でございます。これは課長以下五名程度、こういうことでございます。したがって、取り締まりとかなんとかをやる場合には、各課、陸運事務所、大体一番少ないところが二十名前後でございます。ここから、ここで取り締まりをやるというときには、ひまな人は全部かき集めて、所掌事務の検査とか登録とか言っておられないので、留守番を除いては全部出ていくわけでございますが、平生の実務体制は、いま申しましたような輸送課、車両課、整備課、登録資料課というふうに分かれて平生の事務をやっておる、こういう状況でございます。

○伊部真君 それじゃ、もう少し具体的に、分けて、いわゆる直接現場の検査をする人たちです、ね、それといわゆる指定工場から上がつてまいります適合証、あるいは適合標章との引きかえ業務といひますか、そういう事務をとる者との割合は、どの程度になっておりますか。

○政府委員(野村一彦君) 過去、陸運事務所によつて多少違ふかと思ひますが、私が先ほど申し上げました検査要員九百五名、この中にはいわゆる正規の検査官と、それからそれを補助する補助要員を合せて九百五名でございますが、これ

は、その中の中心的な存在は、検査コースで検査を、具体的に作業服を着てやっておる現場の職員、それから、その前後の書類の整備に当たる補助要員というふうな者が九百五名でございます。それから、いわゆる指定整備事業を監督している職員、それは、先ほど申し上げました七十五名の職員が、この事業は指定整備事業に指定する資格があるかどうかという判断、あるいは資格があるとして判断された、指定されたその指定整備事業の業務の監督をする者、それが七十五名であると思ひます。適合証を審査をする人、チェックをする人は、この九百五名の中に入つておるわけでございます。そういう割り振りになっております。

○伊部真君 そうしますと、今度の協会で、要員は五百四十名。その対象、同じような業務を行なうのを、少なくともそれと同じ比率で考えていなければ、すなわち、いままでの普通車の検査対象といふものが、大体千五百万台くらいです、今度五百万台から六百万台ということになつて、大体三分の一はこれが担当というふうになつて、いいわけですね。対象は、いままでは、全体の対象といふのは、千五百万台くらいですね。今度の新しく出てくるのは、五、六百万台といふのですから、そういうふうになつていいわけですね。

○説明員(岡田豊君) 局長が御説明申し上げましたとおり、国のほうで検査をやっている要員としては、九百五名が四十七年度に在るわけでございますが、今度の協会のほうで、一応、地方でもつて、現場で仕事をやる人を五百名ほど考えておりますが、その中で、実際に、この九百五名の検査要員に大体相当すると考えている人、検査を實際にする人でございまして、これは二百六十人ぐらゐといふふうに一応考えております。その残りの二百四十名といふのは、結局、軽自動車の届け出を受けるわけでございます、この協会の中で届け出を受ける、それから事務的な、それに伴つたその他の仕事をやる、こういう要員が必要でございます。この事務要員が二百四十人、合せて、現場全体で五百人でございます。ですから、実際に

現場で仕事をしている者は、国のほうでは九百五名、それに対して協会の場合には二百六十名といふことでございます。

なお、つけ加えさせていただきますと、国のほうの九百五名の場合、先ほど先生から御指摘がありました、たとえば指定自動車整備事業の検査を手がけていく、こういう要員も、ほかの事務の関係でもって、若干、街頭検査にたとへば手伝わっていくとか、こういうような場合のことにも使われるケースがございまして、九百五名が一〇〇%ただ検査だけをやっていくということじゃなく、もう少し幅の広い仕事をやっております。協会の場合は、これはもう純粹に検査だけということになるかと思ひます。

○伊部真君 私はあとでまたこれで質問をしたいのでありますけれども、この検査といふだけではないに、この協会の権限は、ここに明らかにありますように、検査以外の、自動車税とかあるいは重量税の突き合わせの問題とか、あるいはそれに伴つての事務処理があると思ひます。そういうのは、やはりさつき言つた届け出業務の中に入らなければならない、二百四十名という中に。

○説明員(岡田豊君) そのとおりでございます。

○伊部真君 そうすると、かなり、そういう事務が、検査以外に相当のウェイトを占めるといふふうに理解いたします。これはまた後ほど御質問申し上げます。

それから先ほど小柳委員のほうからもすでに質問がありました、検査のときに、騒音、排気ガスといふことについても、これは当然対象にしなければいけません、ということになつては、どう思ひますか。一番問題なのは、設計、技能のときの車の性能検査が一番大事なことだと思ひます。これは説明を聞きますと、公害の、別な研究所で十分やられていくということですが、それにして、検査時期に排気ガスの状態だとか騒音の状態といふのは当然、検査されると思ひます。いまの場合には、聞きますと——これはもう



現場へ行ったのですが、時間的に間がありませんので、よう行かんだのですが、走っている状態というものを調べる。そういう状態で、ふだんの走っている状態と同じ状態で、この排気ガスとか騒音の状態というのを調べれば一番いいわけですが、そうじゃなくて、整備の関係もあつたり、十分にすることができないというところで、いまの何か特別な装置で、それに近い状態にしているということでありまして、どうもそれでは不十分で、いわゆる動的検査というものが必要だといわれておるわけですが、その点についての将来的な展望についてお答えを願いたい。

○説明員(岡田豊君) この排気ガスの検査につきまして、先生御指摘のとおり、継続検査と申しますか、一べん市販に出て、使用状態に入ってから車の検査の場合には、その検査が非常に技術的にむずかしいという事は、御指摘のとおりでございます。現在の車両検査をやっておりますのは、自動車のアイドリング時と申しますか、ちょうど、から回りをしている状態だと考えていただいているかと思ひますが、その状態にして、一酸化炭素の濃度がどのくらいであるかということをはかっているわけでございます。これは、現在行なわれております測定技術から申しますと、一応、車両検査のように流れ作業で検査をするといひますか、テストをすると申しますか、そういうような、短時間にある性能をはかるやり方といひましては、世界的に、この方法しかないと思ひておられる方法でございます。

それで、この方法と、それからいま先生がおっしゃっておりますところの、実際に走っている姿との関係、これはもちろん、われわれのほうも、研究所、あるいは世界的な研究論文もございまして、走っている状態と、現在テストをやっておりますやり方との相関関係、これは技術的にわれわれは検討しております、ある程度の相関関係が得られるということもわかっておられますので、その点で、いまの検査のやり方自体は、それなりに

意義のあるものと考えられております。ただ、問題は、将来、排気ガス規制が、一酸化炭素だけでなく、いろいろガスの種類がふえてまいります。そうなりますと、この測定というものは、いまのままではどうにもなりません。これにつきましても、非常に正直に申し上げまして、車両検査というような姿でやるような技術は、世界的にまだ開発をされておられません。しかし、時間をかけて研究室で測定することは、これは可能でございます。そういう意味で、現在でも、すでに新型の、メーカーから届けのありました新しい車のテストをする際には、十分時間をかけて、いわゆる実験室的な測定をやっております。それから新しい炭化水素あるいは窒素酸化物、こういうようなものを、保安基準で将来規制をいたしますと、車両検査でどうやって測定するかということ、目下、正直に申し上げまして、国の研究所、総力をあげて検討いたしております。まだ世界的にはこれができておりませんので、われわれもできるだけ早くそういうことができるように希望しているわけでございます。

○伊部真君 いずれにしても、アメリカでもマスキー法で、七五年型から排気ガスを九〇%減量させなければならぬという状態になっていっています。排気ガス問題、騒音問題というものが、公害問題というものはたいへん大きな問題になってくると思ひます。そういう意味では、ひとつこれは審査の面におきましても、あるいは検車の場合におきましても、十分な配慮を願いたいというふうに思ひます。

それから、いま認証工場あるいは指定工場は、どういう手続によって、そして、大体全国的に幾らぐらにあるのか、概要を教えてくださいからお知らせいただきたいと思います。

○説明員(岡田豊君) 指定工場は、現在、申請がございまして技術上の施設基準と、それから人間の、指定検査員というものの技術的な資格、こういうものをすべて審査をいたしまして、それに適合するものを指定するようになっております。当

然、こういう指定をやります際には現地調査もいたしまして、それから認証工場としてすでに実績を持っておられますので、その認証工場自体の検査設備、これが優良なものというふうなことも条件につけてやっております。四十六年十二月で七千二百二十八が指定になっております。

○伊部真君 そこで、私は大臣にお聞きをいたしますが、直接その検車を国が行なうという制度です。ね、いまあります陸運事務所を通じての直接検査、あるいは指定工場で保安の適合証をやる、いわゆる民間でやらして、そうしてそれを陸運事務所それぞれ条件に合っているかどうかということ、二つに照合して検査証を出すということ、二つに照合して入れますと二千万台の車両のうち、どの程度が理想的だといわれるのか。かつて衆議院の中でも、民間が七〇%、それで国が直接やるのが三〇%ぐらいというのが理想と言われておつたようでありまして、これはどういふ根拠であるのか、あるいは方針としてどうなのか、その点をひとつお聞かせいただきたい。

○政府委員(野村一彦君) ただいま先生のお尋ねでございますが、昭和三十七年に指定整備事業制度が発足をいたしました約十年経過したわけでございます。もちろん、自動車の検査ということについては最終的に国が責任を負うべきものでございまして、自動車の製造技術が非常に進み、また自動車の普及が進み、それに伴って自動車の修理の技術、整備の技術、検査能力というものが進んできたということで、そういう民間の技術的な能力を活用するということ、あわせて増大する自動車の需要にも対応するゆえんであるということと、昨年でございまして、本院並びに衆議院の運輸委員会等でも御質問がありまして、現在時点において申し上げますと、大体三〇%弱が民間の指定整備工場であり、扱っているパーセンテージでございます。したがって、国が七〇%強の検査をやっているわけ

でございますが、その当時の考えをいたしましては、民間の指定整備事業を育成、強化をして、それが七〇%に持たせていたしまして、国が三〇%、民間が七〇%に持たせていたという状態でございまして、おおむね民間が四〇%、国が六〇%という数字になっております。これは私どもの当初予想したテンポよりは、いろいろ事情がありましておくれおるわけでございますが、将来という意味から、国は三〇%程度を受け持ち、七〇%程度は民間の能力に期待をするという方向で進めていきたいということ、やはり国が最後の保障であり、民間の技術力を当面活用して、自動車需要の伸びにこたえていくようにしたいというのが現在の方針でございます。

○国務大臣(丹羽喬四郎君) ただいま私に対しての御質問でございましたので、私からもひとつお答えを申し上げます。

実際申しまして、私が率直に考えておりますのは、民間が七〇%、国が三〇%と、必ずしもそういったような事情にあるとは私は思ひません。次第でございまして、これはやはり自動車が多量に台数が普及してまいりました、それに対して国家公務員技術者の確保ということが、追いつかない、検査員が追いつかないということが一番大きな原因じゃないか。民間におきましても、そういう修理工をしようとする方は、安全性というものは、やはりしっかりと考慮してやっております。むしろそういう点におきましては、ほんとうに安全性を考慮しておる、その安全性の検査について、むしろ技術におきましては、国家公務員よりも優秀な者が相当いるんじゃないかということが一つございまして、それと一つは、いま申しましたとおり、国家公務員でその技術者を確保することができなくなつたということ、もう一つは、一つは、あれといたしましては、しかし国家公務員は、一不正な検査はしない、また、したらずくに、公

一不正な検査はしない、また、したらずくに、公

務員でございますから処罰の対象にされる、監督は厳重であるという利点がございしますが、しかし、これからのそういったようないろいろの交通機関の発達、その他いろいろの機械器具の発達に伴いまして、やはり公衆の便利を守るためには、民間の技術者にもそれ相応の安全性についての責任分担と申しますか、これは法律上の責任分担ではございせんが、やはり社会の一つのシステムとしての責任分担をやらうというところが当然将来においては要求されてくる。また、それをやはりこちらにおきまして習熟せしめる、民間の方にもそれを手伝ってもらうということが必要になつてくるのではないかと。一例をあげますと、先ほど局長から御答弁をいたさされましたうちに、高圧ガスにつきまして民間的な協会でもってやらせている、それから一般のガス事業につきましても検査員やなんか民間の者にある程度の権限を委譲している、こういうようなことが多々ある次第でございまして、国家公務員だけの力をもちましてなかなかいまの発展するところのいろいろの機械器具の使用、それに対する安全性の確保というものには非常にむずかしくなつてきている、その点でやはり私は民間の協力を求めることが正当な行き方ではないか、こういうふうにご考慮を願ひたいと申します。

○伊部真君 私がちよつとわかりにくかったのは、七〇とか三〇というの何で出たんだらうか、私はそんなことよりも、民間委託、いわゆる指定工場の整備をやつた結果がよければそつち重点がいくだらうし、そうでなければやつぱりこつちのほうの検査機能というものを強化していくということが私は筋ではなからうか。そういう意味で、どうも七〇とか三〇とか、逆転させていかなければならぬという方針があるような感じが受けたんですが、これはどうもわかりませんので、むしろそういうことになしに、実際に出発してきて、そして結果を追跡検査して調査でもしてみても、どす方法がいいか、やつぱりいいほうをとつていこうということがほんとうじゃなからうか、そういう意味でどうお考えなのか、その点をお聞きしておるわけですが。

○國務大臣(丹羽喬四郎君) いま私も率直にお話いたしましたとおり、七〇、三〇の基準はどういう標準かわからぬと私は率直に申し上げた次第でございせんが、私もいま御指摘のようなことであるうと、こう思つておる次第でございせん。それで、ただ、先ほど申し上げましたとおり、民間のほうの方が場合によると責任のがれのことを、おつつけ仕事と申しますか、検査についてもやりがちだというような欠点はございせんが、それはやはり自然に、何と申しますか、連帯責任と申しますか、社会の連帯性というようにその漸次自覚をしていただかして、それでやはりその点は習熟をしていただかして、社会連帯責任におきまして、やはり一般の公共の安全のためにやつてもらうというふうな風潮をやはり漸次つけていく。ただ、そういうことは国家公務員でありましてから規則に縛られて監督を強化をされてやつていくというからこれがいいというだけであらう、やはりそういう方面に持つていくことがこれからの社会の円満な発展のために私は必要じゃないかと、こういうふうにご考慮を願ひたいと申します。

○伊部真君 私がその意味で指定工場というものがどのような状態であるということとは非常に關心を持つべきことだと思つておる。そこで、指定工場のことではあります、認定工場よりはこれは性能的にもあるいは設備の面でもいいのはあたりまえで、いいから指定されたんだと思つておる。ですから、認定工場のうちで優良工場としての実績を持つたということでありまして、しかし、一般的にいわれておることは、指定工場必ずしもユーザーにとってはいい点ばかりではない。たとへば事実問題として、いままでトラックばかりやつていた工場に軽を持つていったり乗用車を持つていったりするとやはり評判が悪いとか、これはその工場、工場にやはりカラーがありますから、そういう問題もありましよう。しかし、一般

的にいって水準が高いということは言えるのであります、それと同時に非常に値が高い。大体われわれのほうも、二万円とか三万円とかいわれておるのですが、どうも状態について掌握しにくいわけですけれども、一般的にいって同じ車で大体金額はどの程度なのか、普通車での程度で、その格差というものを調査されたことあります。

○説明員(隅田豊君) 特に指定整備工場と普通の認定工場の整備の値段というものを調べたことはございせん。ただ、一般的に整備料金としては常にいろいろの問題がございまして調べておりますが、参考までに申し上げます、車検を受けることの整備が認定工場でも行なわれておりますし、指定整備工場でも行なわれておるわけですが、これは普通常識的に三万円ぐらいといわれております。

○伊部真君 ここで私は指定工場の問題について非常に気になりますので、先般行なわれました茨城の行政監察局の監察概要というのがございまして、この件について行政管理局のほうから出席を求めておられますが、行政管理局のほうで、この茨城の監察概要の報告後に、福岡あるいは埼玉、それから東京、大阪その他かなりの府県でありますけれども、監察をされたというふう聞いておられますが、その状況と結果についてひとつ聞かせていただきたいと思います。

○説明員(近藤輝彦君) 行政管理局におきまして昨年の十月から十一月にかけて、東京、埼玉、宮城、山形、大阪、福岡、鹿児島、七都府県につきまして、指定工場と認定工場につきまして調査いたしました。その結果、指定工場につきましては不適切な事例はごく一部しか見られなかつた。一方、認定工場につきましては零細企業が非常に多うございまして関係もございまして、不適切な事例、運用が見られたという結果が出ております。現在こういった事例を集積しまして取りまてておられますが、基本的には、民間の点検整備能力の活用をはかる上から、自動車整備事業者の指

導、監督を十分に指定制度の育成をはかり、今後できるだけ民間能力を活用するという形で取りまてたいと思つております。

○伊部真君 それでは、具体的に文書になつておるのは茨城の行政監察局の監察概要ですね、そのほかは文書にまだなつておりませんか。

○説明員(近藤輝彦君) 現在まだなつておりません。

○伊部真君 それでは便宜上茨城の行政監察概要に基づいてひとつ聞きたいと思つておられますが、この中の勧告の一に、陸運事務所における車両検査の実施状況について出ております。これが非常に適切であるといわれておりますね。勧告の一として「整備不良車を合格させている」という事実、この事実はあるわけですか。

○説明員(近藤輝彦君) その事実につきましては十分な詰めが行なわれてなかつたわけではございせんけれども、今回新たに監察しましたときには、そういう事例はございせんませんでした。

○伊部真君 これは局長どうなんでしょうか。整備不良というものは、これは整備というものはなかなかやつぱり健康診断みたいなもので、この点まで十分であつたか不十分であつたかということ、不十分といえはいつの場合でも不十分ということ、は言えるわけですね。これは行政管理局の監察官のほうからどういふ事実をさしていただいたのか、その点について見解を伺いたい。

○政府委員(野村一彦君) 茨城の行政監察局から御指摘がありました直後、私どもも、これは非常に何といひますかシビアな指摘でございまして、まことに意外な感じがしたわけではございせん。いろいろその後、東京陸運局の整備部長を現地に任せまして、実際に調査をしたわけではございせんが、たとえば、いま先生のおっしゃいました不良車を合格させている例が見られる、これは一つの例でございせんが、実際は必ずしもそうではなくて、たとえばスピードメーターの検査の方法が適切でなかつたというふうな事例はあつたというところを確かいたしました。

して、ちょっとこの表現について私ども必ずしも納得しかねる問題がございますが、技術的な問題について東京陸運局の整備部長が調査し、また私どものここにおります整備部長がいろいろ調査した結果、必ずしもこういう不良車を合格させているという点ではなくて、検査の方法等に至らぬ点があった、あるいはふぐあいの点があるということ、これは私どもも承知いたしております。

○伊部真君 次に、私は、実際に陸運事務所の検査官が直接検査をされる場合、これはそれなりに納得すくたと思つておりますけれども、私は、やっぱりときには指定工場で行なつて、こつちのほうで書類だけの審査を突き合わせて——照合というのがあります、そのルールがあります。その場合も、ときどきはやはり内容的に検査するという必要なことではなからうか。たまたま指定工場に対して立ち入りされるという場合があるけれども、それは別に、抜き取り検査をとるときは私がやはり指定工場の内容を高める上に必要なのではなからうかというふうな気がいたしますが、その点はどうでしょう。

○説明員(隅田豊君) 指定整備工場です。検査の質を確保することは非常に大事なことでございます。われわれもいろいろ苦心しているところでございます。ただ、たとえば十台に一台必ず車検場に抜き取りの持つていくとか、こういうことをもしやるという場合は、普通の指定整備工場へ車を整備委託したお客のほうの立場になります。検査場へ行かないでも指定整備工場が済むというので、普通の場合、たとえばやはり整備のトータル日数が短くなるとか、そういうメリットがあるわけでございます。早く全体の検査が済む、そういうようなことがございます。を、突然、ユーザーは全然知らないのに抜き取りに持つていかなければならぬからというふうになりまして、これはちょっと役所の強権をもつてやるにはなかなか問題が出てくると思つております。

ういう意味で、抜き取りというやり方の問題でございますが、われわれもいたしましては、やはり随時監督その他のチャンスを利用してできるだけそういうことをやっていきたい。

それからもう一つは、指定整備工場と申しましたも、その工場に入った車が実は全部車検に來ないわけではございません。ユーザーのほうで、これは指定整備、車検を受けてくれ、こういう注文がある場合もございまして。そういうものが来ております。そうしますと、指定整備工場の成績というものも若干出てくるわけでございます。こういうようなものは現実に見ておりました、やはりほかの同列の工場とは違つて、たとえば検査不合格になることがあればこれは非常に強い行政指導をやつております。こういうふうなことであります。チャンスをとらえて、そのできばえを審査をするというところは、やめてまいりたいと思つております。

○伊部真君 次に、報告の二番目でありまして、「定期点検記録簿の不実記載について」ということとあります。これは、法的にいいものと、ユーザーがいわば自主的に記録をつけておられることとあつて、私は必ずしも、これがチェックされてはいないから陸運事務所の手落ちだといふふうなことにはどうも受け取れないわけでありまして、この報告は、私はその意味では必ずしも射的ではないと思つております。しかし、これに對して回答されておられるのは、「義務づけられているのではないが指導としては今後チェックを充実したい。」と、こういうふうに出ておられます。やるつもりなのか、やらぬつもりなのか、明らかにしてもらいたい。

○説明員(隅田豊君) せっかくなつていてデータでございますので、全然やらないつもりというものはございませぬ。しかし、それじゃ一枚、一枚を、すべてを完全に見ていくかといふ意味で、これは不可能でございます。そういう意味で、やはり現実の車というものがその場合来ておるので、その車を見ながら、これはちょっともう一べん保安の整備の状態を反省してみることがある

のじゃないかと検査官が思ったものについては定期点検記録簿を十分に見ていく、やらしていき、そういう意味で、従来よりチェックを強化していきたいという意味でございます。

○伊部真君 次に、あまりごまかひことは省きまして、指定工場が下請されているというふうなことの事実はないのかどうか、認証工場。実は、この資料の何となく、「報告」の中の⑤のところに出てくるわけでありまして、「指定整備業者が、他の事業場で整備した車両について車検を行なつてゐる。」私は、もっと簡単に言えば、下請に出して、それをいかに指定工場で行なうのか。これは往々にして考えられることです。そういうものに対してどう検査をするのか、取り締まりをするのか、その点についてお答えをいただきたい。

○説明員(隅田豊君) そういう場合も、私たちがいたしましたのは、やはり指定整備工場の立ち入り検査、監査、これをフルに活用いたしまして、そういうものの発見につとめていきたいと考えております。ただ、下請と申しましては実はいろんなものがございまして、保安基準と関係のないと申します。たとえばポデーがへこんでいるのを直すのを、板金関係は自分のところではやらないから下請に出すというふうなことであります。これは車の整備ではございまして、車検とは関係のないものでございまして、そういう場合は、下請に出してもこれは整備としては認められません。

○伊部真君 行政管理庁はけっこうです。次に、この検査協会が現在の時点で五百四十名で出発をさせたいというところでありますけれども、新規車両というのは年々ふえていくわけですね。推定でも、いま、四十七年、八年で五十四万台ぐらゐの新規車両がふえていくのじゃないかと現状ではわかれておる。軽自動車が一十四万、五十五万ぐらゐで、これは三年たてば三倍になるのじゃないか。それは生産台数全体から、いろんな

経済の問題もありましようが、いままでの実績からいいますと、大体それくらいになつていく。年々の成長率からいいますと、そういうことをいわれておる。少なくともこれで五十二年ぐらゐには百五十二万台ぐらゐになるのじゃないかというふうな推定をされておるわけですが、そういうと、結局これは、いまの五百四十人が、そのままおきますと、結局、指定工場のはうに行かざるを得ないというふうなことになる。そういうふうな理解していいわけですか。あるいは五百四十人が、これから人員増加によってある程度、検査協会の人員をふやしていくということに理解をしていいのですか。

○説明員(隅田豊君) 新しく生産される車が全部車の純増でふえていくわけではございません。生産台数は先生御指摘のとおりでございますけれども、われわれの一応の現在の傾向から推算いたしましたところでは、たとえば五十二年に軽自動車の検査対象になります三、四輪車は六百五十四万台ぐらゐになるだろうという推定をしております。現在は六百万台ぐらゐでございますので、そうけた違いの数字にはならないではないか。もちろん業務量がある程度ふえるわけではございませんので、そのために人員増が必要になれば、それは協会のほうで増員をするであらうと考えております。

○伊部真君 検査協会は何の任務を持つて出発をするのかということなんでありますけれども、これは七十六条の二十七に明らかにされておる。しかし、この内容については私どももいろいろ点があると思つておる。一つは検査業務、軽自動車の検査あるいは民間指定工場等の保安基準の適合証との照合、それによる検査証の発行、この業務がある。それから二番目には、軽自動車にかかわる自動車重量税の納付の確認及び税額の認定の事務があります。三番目には、軽自動車の自動車税の納付の確認。四番目には、自動車損害賠償保険を締結しているかどうかの確認。こういうことに

を締結しているかどうかの確認。こういうことに

なるのですが、私は、どうもこの業務の大きな点としては、いわゆる二番、三番、四番の仕事がかなりウエイトを占めるのではないかと。人員的には先ほど言ったように半々くらいでありましょうけれども、税金だとか、あるいは保険が締結されているかどうかというほうの監督の役目をする、平たく言えばそういうことだと思います。そういう業務を、いわゆる法人である検査協会というものにゆだねるということは是非論について私はどうもしっくりこないわけでありまして。その点は、何か本田の欠陥車から端を発して軽自動車に対する検査制度というものがいわれてきた。ことに、非常に積極的になった一つの理由というのは、私はこの辺にあるのではなからうかというふうな感じがするわけですが、税金の徴収の問題、たとえば軽自動車の場合は、軽四の場合は初めてのときには税金を取る、その場合には明確ですけれども、継続の場合には、どうも自動車税が、そういう点チェックする場がないので、検査制度が非常に都合がいいということで検査協会を設立するということが積極的になったというふうな感じがしてなりません。そこら辺のことについてひとつお答えをいただきたい。

○政府委員(野村一彦君) ただいま先生の御質問にござりまする七十六条の二十七、ここに業務がいろいろと書いてござります。この中で、第一の「軽自動車の検査事務」、これがもちろん中心でござります。ただ、ここにござりますように、「重量税の納付の確認及び税額の認定の事務」、そういう事務をいわば付帯的な事務としてやるわけにござります。この協会の設立の目的は、もちろんその徴税業務に協力することではなくして、継続、つまり軽自動車について継続検査、二年ごとによる検査そのものの実施ということが最も大きな目的であることは当然でござります。ただ、従来も国の陸運事務所検査をやっております場合に、その納税の事務について、これは国の方針として自動車の実態を最も把握しておるところ、そして検査という定期的なチェックの業務を

やっておるところでこれはチェックをするということにござります。いわゆる税額をきちんと納めておるか、あるいは自賠責の保険をきちんと納めておるかというのをチェックするということに、この陸運事務所が現在やっておりますのと同じようなことを協会の場を借りてやりたい。こういうことで、これは国の一つの事務の相互の、何といいますが、能率化、相互協力の一つの態様としてやっておるわけにござります。これはあくまでも付帯的、付随的な業務でござります。当然、検査協会の設立の目的は、軽自動車の継続検査を二年ごとを実施するということが主目的でござります。この点は先生の御指摘のようなことが主目的ではござりませんので、その点は御理解いただきたいと思ひます。

○伊部真君 どももそこら辺が私にはしっくりこないものであります。それは二号に「重量税の納付の確認及び税額の認定の事務」とあります。この税額の認定の事務というのは具体的にはどういうことなんでしょうか。

○政府委員(野村一彦君) これは先生御案内のよう、自動車重量税が昨年の十二月から実施されました。そのときに、その自動車重量税の額というものは、あれにござりますように、自動車の大きさ、トン数等によって額が違っております。また、その徴収の期間等も違っております。そういうもので、まず自動車重量税を、これは印紙または現金をもって納めたかどうかというのをチェックするわけにござります。それが納付の確認にござります。それから税額の認定というのは、その額が当該種類の自動車の額であるかどうかということを調べるわけにござります。軽自動車にござります。これは七千五百円、一回限りということになっておりますので、七千五百円を、軽自動車の重量税を納めたかどうかということをして、検査を受ける前にチェックをするということにござります。額と、それから納めたかという、納付という行為が現実

にあったかどうかということを具体的にチェックをする、こういうことにはござります。

○伊部真君 これは二輪車の場合には四千円で、普通の、それ以外の軽自動車の七千五百円という、その二つの種類だけですね。私はどうもこの検査協会というものが出発したのが、そこら辺に理由があるような気がしてならぬのは、最近それは軽自動車の事故件数というのがふえておるのかといった逆に減っていますね。そっちのほうから出された数字を見ますと必ずしもふえておる状態ではありませぬ、最近の事故件数というものは、事故件数はそんなにふえていないけれども、非常にこの法案は別にして、これは非常に早く熱心にやられるわけでありまして、どうもそういう点では自動車税のほうとかあるいは重量税のほうに別のほうから督促がきて、そのチェックをして、それを増収を見込んで予定をしようというものをしているのじゃないかというふうな感じがしてならぬわけ、事故対策とか安全とかいう問題よりも、そっちのほうが重点じゃないかというふうな気がいたします。最近の事故の状態について、それじゃひとつ説明を願ひます。

○政府委員(野村一彦君) 事故の件数が減っておりますのではないかと先生おっしゃいましたが、そうではござりませぬ、たとえば四十三年全事件の件数を見ますと、軽三、四輪、すなわち今度の検査の対象になっておる件数は、七万七千五百十件でござります。四十四年度は九万一千六百八十五件、四十五年度は九万五千八百二十九件というふうな件数そのものはふえております。ただ、そういうふうなふえておりますけれども、比率で見ますと、これは全事故件数のうち、いま私が申し上げました件数のうち、この車両事故件数、これは四十四年が四百八十八、四十四年が四百三十五、四十五年が三百九十というふうになっておるわけにござります。事故の件数そのものはふえておるわけにござりますから、その点はひとつそういうことで考えておりました、私も決して徴税のために軽の検査をするというふうなことにはござりませぬ。

○伊部真君 これは車がふえているわけですから、件数は、数はふえるのはあたりまえですけれども、相対的にいって事故の内容が減ってきているという感じからすると、どうも税金対策のような気がしてなりません。まあ、いずれにいたしましても、まだ私は、この検査協会をつくらなければならぬという理由についてはどうも納得がいかぬわけですね。というのは、まだまだこれは質問をしておかなければその点が十分ではないと思ひますが、いざこれにしても、いまの陸運事務所、陸運

局の機構があり、設備があるのに、その設備と監督機能というものは別にどういふものをつくるということには、私は必ずしも能率的ではないと思ひます。何かそういう合理的な理由がないかという点では、私は必ずしも合理的ではないと思ひます。しかし、時間がもうありませんので、きょうはこの程度で質問を終わって、明日続けたいと思ひます。

○委員長(木村陸男君) 本案に対する質疑は、本日はこの程度といたします。

本日はこれにて散会いたします。

午後五時二十七分散会

五月二十三日日本委員会に左の案件を付託された。

一、国鉄運賃値上げ反対等に関する請願第一八二四号(第一八二五号)(第一八二六号)(第一八二七号)(第一八二八号)(第一八九一號)

(第一九七四号)(第一九七五号)(第一九七六号)(第一九七七号)(第一九七八号)(第一九七九号)(第一九八〇号)(第一九八一號)(第一九八二號)(第一九八三號)(第一九八四號)(第一九八五號)(第一九八六號)(第一九八七號)

一、関西新国際空港の神戸ポートアイランド沖建設反対に関する請願(第一八五一号)

一、国鉄運賃値上げ計画の撤回等に関する請願(第一九八五号)(第一九八六号)(第一九八七

号)(第一九八八号)(第一九八九号)(第一九九〇号)(第一九九一号)(第一九九二号)(第一九九三号)(第二〇五四号)

一、国鉄運賃値上げ計画の撤回、地方公聴会開催等に関する請願(第一九九四号)

第一八二四号 昭和四十七年五月十二日受理  
国鉄運賃値上げ反対等に関する請願

請願者 山口県宇部市小串笹尾 中村豊外 百四十名

紹介議員 伊部 真君  
この請願の趣旨は、第一六四八号と同じである。

第一八二五号 昭和四十七年五月十二日受理  
国鉄運賃値上げ反対等に関する請願

請願者 山口県小野田市中川町 河内清 明外百四十三名

紹介議員 杉原 一雄君  
この請願の趣旨は、第一六四八号と同じである。

第一八二六号 昭和四十七年五月十二日受理  
国鉄運賃値上げ反対等に関する請願(二通)

請願者 山口県宇部市小串黒岩 山根等外 二百名

紹介議員 杉山善太郎君  
この請願の趣旨は、第一六四八号と同じである。

第一八二七号 昭和四十七年五月十二日受理  
国鉄運賃値上げ反対等に関する請願

請願者 山口県宇部市上宇部南遠山 古谷 治昭外百三十六名

紹介議員 瀬谷 英行君  
この請願の趣旨は、第一六四八号と同じである。

第一八二八号 昭和四十七年五月十二日受理  
国鉄運賃値上げ反対等に関する請願

請願者 東京都杉並区天沼一ノ一四ノ二二 山口潤子外百四十三名

紹介議員 西村 関一君

この請願の趣旨は、第一六四八号と同じである。  
第一九二一号 昭和四十七年五月十五日受理  
国鉄運賃値上げ反対等に関する請願

請願者 東京都府中市白糸台二ノ一 増岡 市郎外百八十五名

紹介議員 瀬谷 英行君  
この請願の趣旨は、第一六四八号と同じである。

第一九七四号 昭和四十七年五月十六日受理  
国鉄運賃値上げ反対等に関する請願

請願者 北海道空知郡南富良野町落合 三 木登美雄外六百六十六名

紹介議員 川村 清一君  
この請願の趣旨は、第一六四八号と同じである。

第一九七五号 昭和四十七年五月十六日受理  
国鉄運賃値上げ反対等に関する請願

請願者 北海道土別市西四条二丁目 日下 美千代外六百三名

紹介議員 小林 武君  
この請願の趣旨は、第一六四八号と同じである。

第一九七六号 昭和四十七年五月十六日受理  
国鉄運賃値上げ反対等に関する請願

請願者 北海道空知郡南富良野町字幾良東 町 蛭子悖外五百六十七名

紹介議員 鈴木 力君  
この請願の趣旨は、第一六四八号と同じである。

第一九七七号 昭和四十七年五月十六日受理  
国鉄運賃値上げ反対等に関する請願

請願者 北海道三笠市幌内初音町 川森輝 夫外九百一名

紹介議員 竹田 現照君  
この請願の趣旨は、第一六四八号と同じである。

第一九七八号 昭和四十七年五月十六日受理  
国鉄運賃値上げ反対等に関する請願

請願者 北海道登別市鷺別町一〇六ノ一 上小倉信一外四百九十四名

紹介議員 竹田 四郎君  
この請願の趣旨は、第一六四八号と同じである。

第一九七九号 昭和四十七年五月十六日受理  
国鉄運賃値上げ反対等に関する請願

請願者 東京都江干市小足立四九六ノ一一 野田力夫外九十三名

紹介議員 羽生 三三君  
この請願の趣旨は、第一六四八号と同じである。

第一九八〇号 昭和四十七年五月十六日受理  
国鉄運賃値上げ反対等に関する請願

請願者 北海道苫小牧市末広町四三ノ二 荻野雄一外千二百二十六名

紹介議員 水口 宏三君  
この請願の趣旨は、第一六四八号と同じである。

第一九八一号 昭和四十七年五月十六日受理  
国鉄運賃値上げ反対等に関する請願

請願者 北海道土別市東六条七丁目 田代 千代子外四百二十三名

紹介議員 村田 秀三君  
この請願の趣旨は、第一六四八号と同じである。

第一九八二号 昭和四十七年五月十六日受理  
国鉄運賃値上げ反対等に関する請願

請願者 栃木県塩谷郡塩原町塩原六七七 陳野ミサ子外八百十九名

紹介議員 森 元治郎君  
この請願の趣旨は、第一六四八号と同じである。

第一九八三号 昭和四十七年五月十六日受理  
国鉄運賃値上げ反対等に関する請願

請願者 北海道三笠市高美町 高橋敏和外 九百十八名

紹介議員 横川 正市君

この請願の趣旨は、第一六四八号と同じである。  
第一九八四号 昭和四十七年五月十六日受理  
国鉄運賃値上げ反対等に関する請願

請願者 北海道苫小牧市双葉町一五ノ二 曾木八重子外六百七十五名

紹介議員 吉田忠三郎君  
この請願の趣旨は、第一六四八号と同じである。

第二〇五五号 昭和四十七年五月十七日受理  
国鉄運賃値上げ反対等に関する請願

請願者 東京都墨田区菊川二ノ二〇ノ二 遠藤とき外十四名

紹介議員 渡辺 武君  
この請願の趣旨は、第一六四八号と同じである。

第二三四三号 昭和四十七年五月十八日受理  
国鉄運賃値上げ反対等に関する請願(二通)

請願者 滋賀県大津市阪本町二、六四五 山下修平外二千四百一名

紹介議員 伊部 真君  
この請願の趣旨は、第一六四八号と同じである。

第二三四四号 昭和四十七年五月十八日受理  
国鉄運賃値上げ反対等に関する請願(二通)

請願者 埼玉県深谷市幡羅町一ノ七ノ二 秋山史郎外四千五十名

紹介議員 小柳 勇君  
この請願の趣旨は、第一六四八号と同じである。

第二三四五号 昭和四十七年五月十八日受理  
国鉄運賃値上げ反対等に関する請願(三通)

請願者 埼玉県野市上峯五四〇 菊地智 子外八千四百三十七名

紹介議員 瀬谷 英行君  
この請願の趣旨は、第一六四八号と同じである。

第二三四六号 昭和四十七年五月十八日受理  
国鉄運賃値上げ反対等に関する請願(四通)



請願者 滋賀県八日市市下二保町四四〇

村田昭三外六千五百八十二名

紹介議員 藤田 進君

この請願の趣旨は、第一六四八号と同じである。

第二三四七号 昭和四十七年五月十八日受理

国鉄運賃値上げ反対等に関する請願(二通)

請願者 滋賀県彦根市極楽寺町四八八 三

橋ちよ外六千七百一名

紹介議員 森中 守義君

この請願の趣旨は、第一六四八号と同じである。

第一八五一号 昭和四十七年五月十二日受理

関西新国際空港の神戸ポートアイランド沖建設反対に関する請願

請願者 兵庫県芦屋市親王塚町一ノ九 西

牧ユキヨ外三百九十三名

紹介議員 佐々木静子君

この請願の趣旨は、第四九一号と同じである。

第一九八五号 昭和四十七年五月十六日受理

国鉄運賃値上げ計画の撤回等に関する請願

請願者 広島県因島市大浜町六五ノ一二

五島一外三百四十九名

紹介議員 伊部 真君

この請願の趣旨は、第一五七九号と同じである。

第一九八六号 昭和四十七年五月十六日受理

国鉄運賃値上げ計画の撤回等に関する請願

請願者 広島県因島市田熊町一、四八一

岡野都外三千六百二十一名

紹介議員 加瀬 完君

この請願の趣旨は、第一五七九号と同じである。

第一九八七号 昭和四十七年五月十六日受理

国鉄運賃値上げ計画の撤回等に関する請願

請願者 広島県竹原市下野町四、四四九

砂原敏枝外三千五百四十名

紹介議員 工藤 良平君

この請願の趣旨は、第一五七九号と同じである。

第一九八八号 昭和四十七年五月十六日受理

国鉄運賃値上げ計画の撤回等に関する請願

請願者 徳島県海部郡牟岐町 宮崎つる枝

外八百十七名

紹介議員 小柳 勇君

この請願の趣旨は、第一五七九号と同じである。

第一九八九号 昭和四十七年五月十六日受理

国鉄運賃値上げ計画の撤回等に関する請願

請願者 広島県呉市西辰川町一ノ九ノ四一

栗本政夫外八百七十三名

紹介議員 鈴木 強君

この請願の趣旨は、第一五七九号と同じである。

第一九九〇号 昭和四十七年五月十六日受理

国鉄運賃値上げ計画の撤回等に関する請願

請願者 広島県因島市土生町一江の内 岡

野利徳外三千六百五十七名

紹介議員 瀬谷 英行君

この請願の趣旨は、第一五七九号と同じである。

第一九九一号 昭和四十七年五月十六日受理

国鉄運賃値上げ計画の撤回等に関する請願

請願者 徳島県海部郡牟岐町東の東 伊勢

しず子外九百三十一名

紹介議員 戸田 菊雄君

この請願の趣旨は、第一五七九号と同じである。

第一九九二号 昭和四十七年五月十六日受理

国鉄運賃値上げ計画の撤回等に関する請願

請願者 徳島県海部郡牟岐町 加島松代外

千二百三十五名

紹介議員 中村 英男君

この請願の趣旨は、第一五七九号と同じである。

第一九九三号 昭和四十七年五月十六日受理

国鉄運賃値上げ計画の撤回等に関する請願

請願者 徳島県海部郡牟岐町西 沖吉由美

子外七百七十九名

紹介議員 西村 関一君

この請願の趣旨は、第一五七九号と同じである。

第二〇五四号 昭和四十七年五月十七日受理

国鉄運賃値上げ計画の撤回等に関する請願

請願者 岡山市赤坂本町八ノ一〇岡山県生

活協同組合連合会内 塩田真雄外

二百七十六名

紹介議員 小笠原貞子君

この請願の趣旨は、第一五七九号と同じである。

第一九九四号 昭和四十七年五月十六日受理

国鉄運賃値上げ計画の撤回、地方公聴会開催等に関する請願

請願者 東京都杉並区天沼三ノ二三ノ二五

曾我部喜代子外二百五名

紹介議員 戸叶 武君

国鉄を真に国民のものにするため、左記事項の実

現を強く要請する。

一、大量公共輸送機関として国民に奉仕するとい

う本来の役割をはたすようにするため、今回の

国鉄運賃値上げ法案をみとめないこと。

二、国鉄運賃の値上げをおさえるための措置を講

ずること。

イ 減価償却費や修繕費などを正しく算定し、

収支決算を適正化すること。

ロ 独立採算制をやめ、国有鉄道の名にふさわ

しく一般会計からの政府補助を大幅にふやす

こと。

ハ 旅客運賃と貨物運賃の差別賃金制度をやめ

ること。

三、もうけ本位、大企業本位の交通輸送体系をや

め、国鉄を国民のための輸送機関として再建す

ること。緊急措置として、都市の通勤・通学時

のラッシュを緩和し、安全を図ること。

四、国鉄を真に国民の足とするために、国会・国

鉄当局・労働者・消費者(利用者)からなる協議

会を設置し、国鉄運営に反映させること。

五、地方において本院運輸委員会主催のもとに地

方公聴会を開き、利用者の意見をきく機会を設

けること。

六、国鉄をはじめ、すべての交通機関を真に国民

に奉仕するものにするため、とくに形がい化し

た運輸審議会を抜本的に改革し、消費者団体の

代表を加え、利用者の意見を正しく反映できる

ようにすること。





昭和四十七年六月十三日印刷

昭和四十七年六月十四日發行

参議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局