

第六十八回国會議院運輸委員會會議錄第十二号

(二二二)

昭和四十七年五月二十五日(木曜日)
午前十一時二分開会

委員の異動

五月二十四日

辞任

矢野 登君

補欠選任

山崎 竜男君

出席者は左のとおり。

委員長

木村 睦男君

理事

鬼丸 勝之君

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

三木 忠雄君

田淵 哲也君

山田 勇君

國務大臣

運輸大臣

丹羽喬四郎君

政府委員

事務局側

常任委員会専門員

吉田善次郎君

環境庁大気保全局自動車公害課長

小川 育夫君

通商産業省重工業局自動車課長

中村 泰男君

運輸省自動車局整備部長

隅田 豊君

説明員

本日の會議に付した案件
○道路運送車両法の一部を改正する法律案(内閣提出、衆議院送付)

○委員長(木村睦男君) ただいまから運輸委員會を開会いたします。

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。

昨日に引き続き審査を進めます。質疑の御ありの方は順次御発言願います。

○伊部真君 昨日、この法案審議の前に、西武バスの間引き運転からんで、最近の、今月の、これは十七日ですが、に乘客が電話をしてきたというところに端を発しまして、このような運転手に対する調査、取り調べというのは今回が初めてではないに、十一月の二十七日に斉藤忠という運転手に同じような取り調べを行ない、結果として本人が自殺をするというところに追い込まれたという事件であります。これについては昨日、この内容について十分、運輸省のほうで承知をしていない

ので、調査をしてあらためて報告をするということとでありました。内容についてひとつ報告をいたしたいと思ひます。

○政府委員(野村一彦君) 西武バスの運転手の問題でございますが、昭和四十六年十二月二十七日、西武バスの大宮営業所に所属しておりますところの運転手、斉藤忠といわれる方でございますが、この人が西遊馬地点で料金をチャージしてあるというのを、この路線を巡視中でありました大宮営業所の次長が見つけて、そして、それをたまたまいうことを認めて、念書を取ったという、こういうことでございます。会社側は同日、大宮警察署に對して被害届けを出しますとともに、同人を予告解雇処分に出したとございまして、大宮警察署は、会社側の被害届けが出ましたので、会社側に対して同人を二十九日出頭させるよう連絡をし、会社はこの旨を同人に伝えたわけでありました。二十九日、この斉藤さんは警察に出頭されませんでした。三十日に、斉藤さんの妹さんから会社側に連絡がありまして、二十九日に警察に出頭すると言つて家を出ていかれたまま消息を断つたという連絡があり、翌十二月一日に、今度は斉藤さんのおねえさんから会社に対して斉藤さんが自殺をされたという旨の連絡があったというの、私ども会社から聴取いたしました事実関係でございます。したがって、昨日先生がおっしゃいましたように、斉藤さんという方の事件が起きました月日、それから斉藤さんがそういうチャージをして、それを会社側が見つけて、そして警察に被害届けを出し、警察がこれを調べて、斉藤さんは自殺をされたという事実関係については、伊部先生のおっしゃった、御調査になった内容と大筋においては一致しておる、こういう状況でございます。

○伊部真君 これはもう少し調べてもらわなければいかぬと思ひますのは、私はきのう、所は言いませんでしたけれども、西遊馬というところだそうですね、のどろの折り返し地点の近くに西武バスの修理工場がある。その修理工場の二階から、本社の係員と営業所長と次長、この三名が双眼鏡を持って、そして運転手を監視をして、いた。そして、それをつかまえて調査をして、いま私は金額を初めて聞いたんですけれども、七百十円、これで警察へ被害届けを出して、そして警察へ出頭した。いま私が警察から聞いた、会社の連中が一緒に警察へ行ったそうです。そういう扱いがあるか。これは普通の労使問題として、あるいは従業員に対する態度としてどうなんですか。私は、これは見のがしてならぬ人権問題だと思ひますが、少なくとも七百十円を横領した、そういうことがあったといつても、しかも、それに調査のしかたも、望遠鏡のぞいておつて、そして、たまたまひつかつたのを、それをつかまえて身体検査をし、そして警察へ出頭させて、本人が奥さんと子供まで実家に帰して、覚悟の自殺です。これは、そんな事件を起しておいて、またしても今度、電話がお客さんのほうからあったといつて、上半身裸にしてまで調査をするというやうな無神経さです。私は西武バスの幹部のやり方に対して、しかも、きょう、私、電話して聞いてみたら、この問題は、団体交渉していただ、会社のほうの就業規則によつてやつていことだ、したがって組合から言われることはありませんと拒否しているそうです。なお私は、これは労使関係というよりも、私ども常識以前の問題じゃないかと思ひます。これはどうお考えになりますか、そしてどう措置をされるつもりでありますか、私は見解をお聞かせしたいと思います。

○政府委員(野村一彦君) 私どもいま申し上げましたような調査内容でございますが、この調査を

ります。いわゆる軽自動車検査員、一定の資格を持った技術者、これは百二、三十人と考えております。したがって、百二、三十人につきましては、民間の関係の会社、団体等で適任者があれば、そういう人々をお迎えするという事も考えます。また、役所の検査官の中にも、家庭の事情等から、たとえば、役所にこのまゝおれば各県を転動して回らなければならない、そういうことより、この際、検査協会に行きたいという希望者も間々あるように聞いておりますので、そういう方はこの検査協会の検査員として転動をするというふうなことも考えます。いずれにしろ、この中心となるべき現場の百二、三十人の技術者につきましては、官側とそれから民間側から、それぞれの業務に支障を来さないように、本人の希望等をしんしゃくして採用したい、かように考えます。

○伊部真君 具体的に、幹部の場合、白紙と言われただけでも、人員的にはどのくらい考えておられるのか。それからもう一つは、検査員以外の方は役所から行かれるのか、あるいは募集されるというふうなことはあるのかないのか、その点をお伺いします。

○政府委員(野村一彦君) 現在考えております人員の配置でございますが、役員及び職員を合わせまして、全国で約五百四十名ほどを考えております。そのうち、役員につきましては、法案に書いてございますように、理事長以下、監事を含めまして六人でございます。それからその他の部課長といいますが、そういう者につきましては、極力人員を節減するという事で、中央は部長が四人、四部制というふうなことでございまして、地方は支所長のもとに二課、管理課と検査課、そういう者がいわゆる幹部になると思っております。そういったと、先ほど申し上げました本部を除きますと全国に約五百名、その五百名の中の二百六十名ぐらゐが、いわゆる直接検査をする検査員及びその補助者、あとの二百四十名程度がいわゆる管理事務、庶務、会計等をやる職員でございまして、

で、これにつきましては、民間からも適任者があれば採りますし、それから部内の職員からも、それに適任者があつて、本人が希望すると申ししますか、そういう者があればこれは採りたいということでも考えておるわけでございまして。

○伊部真君 大体わかりましたが、一つ気になりますのは、やはりこの部内の職員の問題のときには、やはりこれは人事問題ですから、いまの組合関係その他の点についてもひとつ十分に配慮をしてもらわなければいかぬというふうに思ひます。まあこの法案が通る通らぬは別にいたしまして、です。

それからもう一つは、やはりこの協会というものををつくるのに私はいろいろ見方があると思ひます。私は必ずしもそうだとは思ひませんけれども、一般的にいわれますことは、やはりこれは官僚機構の中に、人事の一つのたまりといひますか、天下り組織をつくるというつもりでもあるんではないかというふうな見方をされる人もあるようでありますから、その点についての見解をまづ聞かしていただきたい。

○政府委員(野村一彦君) 私ども、この協会をつくるように考えましたのは、先ほど申し上げましたように、国にかわる代行機関として検査業務を厳正かつ公平にやるための組織ということで考えたわけでございまして。したがって、役員等につきましても、特にそういう責任を遂行するにふさわしい人を選ばなければなりません。事柄は、自動車の検査という安全、公害につながるところの非常に技術的な問題でございまして、そういうのに適合した適任の方々を選ぶという事でございまして。私も事務当局といたしましても、そういういふゆる天下りの機関と世間でいわれておるような機関にはしたくないし、そういうふうになるべきではないと。これは、官出身であると民間出身であるとを問わず、こういう業務に適任な方を選ぶべきだということで、先ほど申し上げましたように、現在白紙でございまして、そういう観点からいろいろと事務を進めておるといふ状況

でございまして、決して天下りのための機関あるいは結果としてそういうふうになるというふうなことはしたくないと、また、するべきではないというふうな考えております。

○伊部真君 それからもう一つは、この検査協会の出発にあつたの予算を見ますと、大体、二年間で二十億から三十億程度の資金でもって設備をやられる、大まかに言つてそういうことだと思ひます。そうしますと、この金額を五十三カ所で割りますと、東京、大阪、名古屋というのは、当然、地価が全然違いますから、そこは相当費用がかかるだらうと思ひます。しかし、ここは、二十数億円の予算の計上といひますか、設備資金といふものを考えた場合には、やはりある程度根拠があると思ひます。たとえば、土地の購入のために、あるいは東京では建物をつくるのはどの程度、あるいは各地方では一カ所どの程度といふうなことは、やはり基礎があつてこの金額が出たと思ひます。それから、東京、大阪、名古屋の坪当たり単価、それから建物、それから各府県の一カ所の費用について、その根拠となつた内容についてお知らせをお願いしたいと思ひます。

○説明員(隅田豊君) 先生御指摘の単価でございしますが、現在は、個々の東京、大阪、名古屋というふうなところの具体的な土地がまだ固まつておるわけじゃございせんので、一応、全国的な平均単価を想定いたしまして、それで試算をやっております。で、そうなりますと、実際問題といたしましては、たとえば、北海道の七カ所とか非常に単価の安いところもございまして、この試算におきましては、たとえば、用地の場合には坪当たり五万円というのを一つのめだして計算しております。それから検査上屋、この場合には建設費でございまして、坪当たりで三万三千円を見当といたしております。それから事務所のほうになりまして、坪当たり四万八千円というものをめだして計算しております。

○伊部真君 全国平均とはいひながら坪当たり五万円であるかどうかというのは、これはたいへん問題ですね。東京なんかでは、都心から一時間かかるころでももう二十万こえていますからね。大体、一カ所つくるのに土地の広さはどのくらい要るんですか。

○説明員(隅田豊君) 検査場の規模によりまして若干違いますけれども、大部分の検査場が、おそらく、一コースでまかなえるだらうと考えております。一コースといひますと、面積は千平米あたりで十分でございまして。大ざっぱに申しまして約三百坪程度あればいけるんではないかと思ひます。もし、東京になりますと三コースぐらゐあるいは要るようになるかもしれませんが、その場合でも二千八百平米あればいけるというふうな考えております。

○伊部真君 そうすると、東京で、最低、土地だけでも、二十万のところはちよつと手に入らぬと思ひますが、やはり三十万ぐらゐと見るとすると、大体、土地だけで何億ですか、建物を建てる、これ相当な金額になりますね、東京、大阪、名古屋になりますと。大阪、名古屋でも三十万からちよつと安いとしても二十万ということになりますと、これ平均五万円だといふけれども、北海道でも、もう浜頓別のところまで行けば別だけれども、車検場へ持つてこなければならぬようなユーズとして、ある程度使えるようなところを買うのに五万円じゃとてもまかなえないんじゃないですか。私はどうも、平均ではありますけれども、東京、大阪、名古屋で、軽自動車ユーズが持つていたり、認証の場合はほとんどユーズが持つていくのでなしに認証工場の人を持つていくようでありまして、認証工場の人を持つていくほどかからぬという状態を考えますと、やはりユーズのほうから相当文句が出るだらうと思ひますが、そうすると、この金額は坪当たり五万円、全体で二十億から三十億という金は、私は非常に無理があると思ひますが、この点はどうですか。

○説明員(隅田豊君) この試算をいたしますとき

に、私たちも専門家を呼びまして一応の、こういう単価についての相談をいたしまして出した単価でございます。そういう意味では、ある程度いけるものだと考えております。ただ御承知のとおり、現実の土地を入手すること自体は金だけの問題では必ずしもそのとおりでございまして、たとえ現在、ちよつと一つの具体的な例を申し上げますと、名古屋を例にとりますと、名古屋の場合には現在、国の車検場ですが、実は移転計画がございまして、そうしますと、前の、国が保有している土地があいてくる場合がございまして、従来でございまして、特別会計でございまして、売却分は当然、特別会計の歳入として入れてきたわけでございまして、一応、大蔵省ともある程度話を付けているのでございまして、こういうものを、たとえば貸し付けるといふような形で、全部必ずしも買取をしなくても安く使える土地があれば使っていく、こういうことも考えております。

○伊部真君 その辺を考えますと、やはり現行の施設の活用というものは、私は現行の陸運事務所が使っているのが余裕があるとは思いませんけれども、特に東京なんか手が一ぱいだということでありまして、これはこれで将来ともに考えなければならぬと思ひます。これは軽の問題だけでなしに、普通の場合でも手が一ぱいじゃないか。これは車がふえていけば、きのう私が年々ふえていて三年ぐらいたったら倍になるということをお願いしたので、これは整備部長の話では、この分に対しては必ずしもそうではありませぬ。確かに二年間ですから、割っていくわけですから、ですから、それだけではなしに、ちよつとふえていくような気がしますけれども、しかし、ずっと長い目で見れば、やっぱり車がふえた分だけにはふえていくことは間違いない。これが三倍になるか、二・五倍になるか別にいたしまして、生産台数に見合った状態になっていくんじゃないか、影響があるという気がするわけですが、いずれにしても、かなり車の台数がふえてくるとこれ

もふえていかなきゃならぬという点はわかるわけですが、しかし問題は、軽の場合特に私は神経を使うのは、かなり遠いところに持っていくというところは、費用の点でもあるいは車の性能の点でもちよつと無理が起きやせぬだろうか、大体一つの県に一方所というのはいくらでも無理じゃないかという気がするのです。東京のように便利のいいところもありましようけれども、かなり広い地域では、いずれにしても、軽にしても普通にしても一県に一方所というのは無理があるんじゃないか。加えて、軽のように車の性能の非常に弱いものについて、そこへ持っていくということはいへんな負担になりはしないだろうかというふうに思ひますが、その点はいかがですか。

○政府委員(野村一彦君) 発足当初は全国五十三ヶ所をございまして、北海道以外は一県に一つという予定でございまして、しかしながら、現在の普通自動車検査の状態、あるいは現在の陸運事務所支所というものが大都市等の陸運事務所にはございまして、検査の需要というものはだんだんとふえてくると思ひますので、発足当時は一県に一方所という原則でございまして、あとは実情に応じて支所または出先と申しますが、検査施設をつくるというところは、これは当然考えなければならぬ問題だと思ひます。なお、出張検査と申しますか、支所の所在地を離れまして一定の時期に一定の場所へ出張検査というものがあつて、それがまともなれば、そこに検査員が出かけて行って検査をするという出張検査の方法も当然考えなければならぬ、そういうことであるいは複雑多岐にわたる検査の需要というものに応ずるよう弾力的に考えていきたい、かように考えております。

○伊部真君 しかし、それは軽によらずそういうことだと思ひます。しかし、現実にはいままで、これだけ長いことやっている間に一県に一つしか置いておかないで、これからはそれをふやしていきたいと思います。ちよつとどうもその場ののれのような感じがいたしますが、これはいま

五十三ヶ所、北海道以外はちよつと現状そのなんでしょう。

○政府委員(野村一彦君) いえ、現在の普通自動車についてやっておりますのは支所がございまして、東京も、御案内のように、品川がいわゆる本所でございますけれども、東京陸運事務所の支所が三ヶ所ございまして、合計四ヶ所へ検査と登録をやっております。それから大阪、名古屋につきましても支所がございまして、福岡は北九州市に支所がございまして、というふうに大体自動車のユーザーの非常に分布の多いところは、現在の普通車につきましても支所を設けておりますし、それから、先ほど言ひました出張検査場というものがそのほかにございまして、一県一方所ではございせん。普通自動車につきましてそれとほぼ同じような体制は、これは軽についてもとらざるを得ないというふうに考えておるわけでございまして。

○伊部真君 大体、そうすると陸運事務所以外に、五十三ヶ所以外に支所というのは普通の場合には何ヶ所あるのですか。

○説明員(岡田豊君) 現在の国のやつております検査の場合には、陸運事務所五十三ヶ所でございますが、全国でそれ以外に支所というものが十三ヶ所、それから出張所が二ヶ所、それから沖縄に今度新しく支所が二ヶ所ふえております。

○伊部真君 そうすると、東京に支所四ヶ所ということになる、差し引きしたら東京、大阪、名古屋ぐらいいいじゃないですか。あるのは、私が申し上げているのは、非常に県が広くて、そうしてユーザーとして非常に不便になるのではないか、こういうことを申し上げているので、十三ヶ所支所があつて、そのうち東京に三ヶ所、名古屋が何ヶ所ということになると、ほとんど地方はないじゃないですか。

○説明員(岡田豊君) 支所と申しますのは、恒久的な組織で、その場所において仕事をやるだけの業務量があるところだけが支所があるわけでございまして、御説のとおり、ただへんびだというだけでは支所は設けておりません。これはわれわれ

のほうといたしましても、行政効率から言っても、ちよつと不可能でございまして。そういうものをカバーするために、先ほど局長御説明いたしましたが、出張車検ということをやっているわけでございまして。たとえば離島だとか島になりますと、これはもう完全に物理的に検査場まで車を持っていくことは不可能でございまして、この場合は島へ行って車を集めてやる。その場合の出張検査のやり方と申しますのは、車の集まるところの数その他によりまして、非常に少ない場合は年一回しか行かない場合もありますが、また、ある程度の量があるところであれば一週間に一回としようというところも出てくるわけでござい

○伊部真君 それから少し話を變更しまして、この間、保安基準を變更いたしました。このことについて、一つ関係が出てまいりますのでお伺ひいたしますが、高さ、三・五を三・八メートルにするということでありまして、これはいわば安全性の面からいっても少し気になります。これを修正した理由について、ひとつ御説明願ひたいと思ひます。

○説明員(岡田豊君) 保安基準の中で、車の長さとして、先ごろこれを改定いたしました。三・五メートルを三・八メートルにまで高くしてもいいというにいたしました。これは、まず基本的に申し上げますと、車の大きさの基準には国際道路条約というのがございまして、この中で、大体国際的に車の大きさをこのくらいに押えておこうということとを条約として定めております。これが三・八メートルでございまして、従来三・五メートルであったのを、この条約の基準に合わせるということとがまず一つの考え方でございます。それからもう一つ、なぜ条約の基準がそういうふうになったか。条約の審議にはわが国も参加しておるわけでございまして、最近たとえば海上コンテナがふえてまいりまして、国際的にいろいろ車の大きさを統一しておかないと非常にむずかしい問題

が出てまいりまして、こういうふうなコンテナを積んだ状態というものを国際的に三・八メートルに押えてきた。やはり高速道路その他の発達から、輸送効率をあげる上からいいたしても、なるだけ安全を守る範囲内で車を大きくしたいという要望があるわけでございます。ただ、安全を守る範囲内と申し上げたのですけれども、この安全にいたしまして、これは保安基準の問題だけではございまして、警察庁所管の道路交通法の問題がございまして、それから建設省所管の道路法の問題がございまして、この道路法のほうのそれと申しますのは、道路通行制限がございまして、これは、それだけにそういう関連をいたしておりますその三省が相談して、それぞれの関係の法令を変えた。それが、運輸省担当のものが保安基準で、省令の改正をことしの四十七年の三月三十一日にきめた、こういうこととでございます。

○伊部真君 それで、私が聞きたいのは、私も大体そういうことは知っているわけですが、いままでコンテナを積んで走っておること自体が基準に抵触しているというふうなことで、これはやはりこうせざるを得ないだろうというふうなことを聞いているわけですが、それは間違いないですか。いまの海上コンテナなり、あるいは陸上のトントコンテナ、これを車に載せた場合には、高さから見て、この基準では、いまは抵触するというふうな聞いていますのが、それはそうなのですか。

○説明員(岡田豊君) この車の高さについては、実は二種類に分かれていて問題がございまして、いま先生お話しのように、車に積んだ荷物の高さという問題がございまして、これは道路交通法の問題でございます。それから車の構造そのものの高さ、それは保安基準。その数字が違っているのはおかしいというので、三・八メートルという同じ数字をきめているわけでございます。というのは、従来まで、この改正の行なわれる前に、確かに一部の車が、たとえば海上コンテナの輸送ということもすでにやっていたわけでございますが、これはすべて特別許可でやっていたわけでございます。

ます。結局、現在までも、たとえば車の大きさを一応押えたといいたしても、非常に大きな分割できない荷物を運ぶとか、そういうものにつきましては、これは実際上何らかの安全の方法を講じて通行を許すということがございます。こういう場合には警察の特別許可というものがございまして、それから車の構造のほうで申しまして、特別な建設用機械が建設現場から建設現場まで、それも安全上の十分の措置を講じた上で移動するというようなことだけで使われる場合も、これも保安基準の特別許可という形でまた特に行なわれていたこととでございます。いままでの海上コンテナ、これはおそらく警察関係の特別許可を受けて運ばれていたものと考えます。

○伊部真君 そこで、私は十分この点は調査をしていないのでありますけれども、しろうと考えると、高さだけを認めたら、高さだけを高くしたのでは、車の安定上に問題があらはれないだろうか。したがって、まあ、これからの車の構造を根本からそういうふうな合わしていくということとは問題がないと思えますけれども、いま現行にあるものをもって、その高さだけを認めるといふのは、安全上問題があらはれないだろうかという気がいたします。この点はどうか。

○説明員(岡田豊君) 運輸省の担当の方でちょっと御説明をさせていただきますと、車の構造の場合には、安定性につきましては別個に保安基準がございまして、この規定は、高さを変えてもこれを變えているわけではございません。数字で申し上げますと、転覆の角度は三十五度を切つてはいけないことになっております。ですから、高さを高くしてもこの三十五度の規定は相変わらずでございます。その点は構造的には問題がないと思えます。

○伊部真君 それからもう一つ。私は、車を改造するといいますが、よく聞くのであります。過積みをするのに耐えられるようにスプリングに角型の工具を入れて、そうして補強をするというふうなことをやっている、あるいはメーカーのほう

で、むしろ十トンなら十トンの車に二十トン載せてもだいじょうぶな車の構造にすれば売れ口がよくなるので、そういうようなものがつくれるというふうなことも実は聞いておるわけですが、これでも、こういう場合は私は非常に疑問だと思ふ。十トンの車に二十トン載せてもだいじょうぶにするというのは、むしろ構造上からいって非常に堅牢になるわけであつたらうな感じがしないかというふうな見方になれば、そうなるやうなわけでありまして、見方によれば、こゝろが盲点であつて、過積みをするに際して何らここでチェックされるという状態ではないかということになると、もう盲点続きで、過積み問題とか、白トラ問題——白トラ問題はきょうの話には予定になつたけれども、やはり過積み問題について肯定できないような気がするので、この点はいかがですか。

○説明員(岡田豊君) 貨物自動車最大の積載量と申しますか、いろいろなところにひつかかつてまいります。現在、構造的に最大の問題になっておる計算した場合は、これが保安基準の最大積載量で許されているかどうかというところをひつかかつて制限されてしまふということだと思ひます。その場合に、ほかの、たとえばフレームとか、そういうものがじょうぶ過ぎてはいけないというものは、ちよつと保安基準のたてまえ、あるいは私どもの承知いたしております検査のたてまえから申しますと、全部同じようなことにおこななければ非常にくずかしい。ことに車というものは、たとえば悪路を走る場合と高速道路を走る場合と荷重状況が全然違つてまいります。当然フレームは、悪路は悪路で高速は高速で、相当両方の試験をした場合でも耐え得るようにならなければならぬことは当然でございます。そうしますと、必ずしも何と申しますか、じょうぶ過ぎるからいけないというのは、どうしても保安基準上では、これはちよつと見ることは不可能であると思ひます。それと、構造的にそれや過積みをどういうふうな押えするかという問題は、現在私たちがとっております手

段といいたしましては、たとえばダンブを例に申し上げますと、ダンブという車は、あれはちよつと入れものように荷台がなつていて、それでございまして、私たちが最大積載量を計算いたしますときに、たとえば砂利なら砂利を運ぶダンブの場合には、砂利の比重というものを一応計算いたしまして、そのダンブの箱の容積、この容積を計算して比重をかけて、それより箱を大きくしてはいけないということとをやっております。実際問題として、お使いになる方がこれに山形に積むとか、今度はそういう問題が出ておりますし、構造的にちよつと、山形に積むのを押えるという構造というのには、基準はできない。それに対しての警察の取り締まりにまかざるを得ないだろうと思ひます。

○伊部真君 レミコンなんかは、これは非常にむずかしいと思うのですが、私が行った職場では、一立米くらいの過積みは平気です。一立米大体二千三百キロですか、しかし、これは外からなかなか見えません。これは普通のものなら、先ほどおっしゃつたやうに、ダンブなどなら過積みらしいなという感じがして、そこで手を入れるということはあるはずですが、いまレミコンなんかの場合には、一立米よりいへば入つておつたからといって、たいへんにむずかしい問題です。で、たいいていの生コンの輸送はトン当たり契約が多いわけですから、どうしてもリース、被用者と経営者との関係もリースというか、トン当たりでの契約というのがたいへん多い。そういう場合に、一番どうも私はしろうとで考えられるのは、二立米よりいへば積めるやうな車の構造をつくつておいて、たとえば三立米、七千三百キロから七千五百キロの表示がしてあつて、それには五立米積める、そういうところに問題があるんじゃないか。私は、もちろんある程度の余裕がないければ、回転の問題があるから、全然余裕がないというところは、それは問題だと思ひますけれども、あのレミコンのように非常に重心が上に寄つて、非常に危険な状態で、しかも、もつと言ひ方をかえ

れば、あれは運転台はダンブと一緒でしょう。高くて、車が衝突したら運転手は絶対安全なんです。ほとんどベチャンコになるのは小さい車でしょう。だから、どうしても構造上の問題からもあるんですけれども、そういう構造を許しているというところにも私はどうも問題があるような気がするんです。これ技術的に解決する方法があるのかどうかというところは私もよくわかりませんが、これはやっぱり私は何らかの形でこの点についての牽制なり調査、あるいは車の構造についての方法を考えないといかぬのではないかとこのように思いますが、この点はどうか。

○説明員(隅田豊君) コンクリートミキサーの車のことだと思いますが、これは確かに容器でございまして、容器の計算をして、先ほどどうダンブの例で申し上げたのと同じようなことをわれわれのほうの最大積載量を計算する場合にはやっておるんでございまして。ただ、こちらになると、私らとコンクリートの専門家ではございませんで、聞きかじりでございまして、比重その他を計算する場合に、やはりかなり現物のコンクリートにおきまして相当の開きが出てしまう。それをわれわれは一応専門家の意見を尊重した線で押えていって、この程度に入れものでございまして比重のものを運んでもらわないとまともなコンクリートはできないんだから、そういう容器にしておいてもらわないとコンクリートそのものの質の問題で非常に困るんだということを、われわれはコンクリートの専門家のほうから要求されるわけですから、その専門家の御意見をいれて、それで比重を計算してあの容積を押えておりますが、どうも実際として運んでおるものがだいぶ違うという現象があるように最近私たちが気がついてまいりました。これはどうも車の構造から押えるべき問題なのか、建設資材の問題として押えるべきなのか、私たちがもともとこら辺に判断がつかかねておりますので、少し専門家のほうと相談しながら、構造のほうでもっと余裕を少なくしてもいいんじゃないかということで踏み切れるならば、そういう

方向も考えてみたいと思いますが、ちよつと私たち車屋だけでは解決できない問題でございまして、時間をかけていただきたいと思ひます。

○伊部真君 この点はぜひひとつ——いまの契約事項がそんな関係がございまして、どうも常識的になっていくようです。何ばかは過積みをすることとは、一立米ぐらゐは当然のことだぞというふうなことに私は聞いております。したがって、これは車の構造の面から何とかならぬかどうかということも含めてぜひひとつ検討していただきたいと思ひます。

それからもう一つは、これはぜひ大臣のほうにお願いをしたいわけでありまして、たまたま、また過積みの問題がございましたが、どうも局長、私の顔を見ると過積みのことを言うと言われるのでありますけれども、過積みの問題というのは、この間、私はたまたま北海道の港湾工事のときにも港湾局長にお願いして、いわゆるフェリーの基地なんかには計量器をつけるようにということをお願いしました。それで、そういうことに極力しよう。この間、その後あの法案の審議のときのほかの先生方の応答を聞いておりますと、やはりここで問題になるのは、海運局長の答弁でありましたけれども、静止してフェリーの上に乗っておる車はとまっておるわけですから、とまっておる車に過積みがされておてもこれは問題にならないという話がありましたね。そういうことで法律的には、これは問題にするのはちよつとむずかしいという話がありました。しかし、現実にはその船に乗るのには動いてきていられるわけですから、動かないでそこへ行くわけではないわけですから、動かすといふと、海運のほうではこれを見のけをしていくといふことになりまして、こういうそれぞれのところではそれぞれの見解を立てて、そしてやっていったのはどうにもならぬと思うんですね。ですから、やっぱりこれは高速道路をつくらしたらインターチェンジならインターチェンジのところに計量器をつけるのと、それからフェリーポートのところにはちゃんとそれはつける。あるいは、今度は

大きな設備のターミナルができれば、運輸省は少なくとも運輸省の管轄のところである範囲内のことからすぐやる。建設省のほうにもすぐそれを申し入れて、やっぱり総合的に、このところだけやるといふんじやなくて、総合的にやはり各省がこの問題について一斉に設備をしていくといふことでなければ、これはどこかだけ、海運なら海運だけやっただけにどうにもならぬと思う。道路の状況もやっぱりそうでなければ、これは非常にいたまがきますよ。これはいまも問題になっていると思ひますが、海上コンテナでも二十トンから二十トン以上のものをどんどん運ぶということになりますと、道路のいたまの問題とか道路の負担の問題とかからんでくるでしょう。だから総合的に各省で、この過積みの問題を含めて、行政がほんとうに過積みをなくしていくといふふうな体制をやっばりやっていただかないといかぬのではないかと。そういう点はぜひひとつ大臣のほうから各省にも話を付けていただいて、私はこの前、交通安全の委員会のメンバーでございました、そのときにも要望しておつたのでありますけれども、どうもこの問題の進捗が不十分だと思ひてなりません。大臣の所見をいただきたいと思ひます。

○國務大臣(丹羽喬四郎君) 過積みの問題は、先般来当委員会におきましていろいろ御論議をいたしておる次第でございまして、やはり合理的な積載量で運行するという基本、これはやはり守つていかなければならぬと思つておる次第でございまして。御論議を通じて聞いておりますと、計量器の問題、計量器におきましてまた誤差が非常に多過ぎるとかいろいろの話がございまして、実行が非常におくれれているというのを私も痛感をしておる次第でございまして。

ただいままた、コンテナ船に移した場合の過積みは黙認をされるのか、こういったようなこと、そういうったような問題につきましているというところとまた私どものほうにおきまして調整をする面がはかばかしているという点は相当多いと私も感じておる次第でございまして、これらはいま先般来いろいろ

る御論議を呼んでおりますイコールフッティングの点からいたしまして、また一般の公正なる運輸形態の点からいたしまして、いままで政府としては御答弁を申しております。いままでの重量制限から車体制限に変えたといふようなことで、私もこれで済まされるものじやない、こういうふうにしておる次第でございまして、御趣旨を体しまして早急に調整をいたしまして、具体的に実施のできるものから実施をいたしまして、各省に對しましても積極的に私のほうから連絡をとりまして、それらのほうの不合理の是正に当たつてまいりたいと、こういうように存じておる次第でござい

ます。○伊部真君 そこで大臣にもう一つお聞きをしておきますが、きのうも私質問をいたしました、茨城それから埼玉——今度新しく埼玉なり東京なりで監査がございまして、ひとつ監査の内容についてよく精査をしていただまして、そして特に私資料を渡しましたのですが、監査の結果については私は明確にしておいてもらいたいと思ひます。これはただ聞きっぱなしということじやない、見解はやっぱりはっきり出していただきたい。そうでないと、たとえばきのうのうの一つの問題点でありますけれども、ユーザがつける定期点検記録簿という問題につきましても、これはただ思いつきで、これがやつてないのじやないか。陸運事務所はけしからぬ、ああいふふう報告を出されるということは、私は点検をしちやなくしたという整備をするのにこまめでいいということはないと思ひます。それはやるにこしたことはない。だから、そういう意見でやられるのはわかるんでありますけれども、ただやはり監査局からそういう話が出たからお茶を濁した、あまり当たりさわりのない答弁をしていくということじやないに、やっばりその点は、はつきりこの点はまずかつた、で、今後こういうふう改めると、しかしこの点は法的にも問題だし、かつた、これは運輸省としての業務の範囲というものはござい

きりしてゐるんだというをやつぱりはつきりしていかないと、現場に働いている人たちは、言われたら上の人があやまって済ましてしまふということでは、私はたまつたものじゃないと思う。その点はやっぱりきちつと運輸省としてやるべきことだ。

それから、この点は監査局のほうの実務の見方が――まあ全部、監査局の方が運輸行政あるいは運輸の各法令に対して精通されているとは私は思いません。その点は明確にしてやっていただかなきやいかぬのじゃないか。特に今度、東京や大阪や九州や方々でこれやられてゐるわけですね。何カ所ですか、大体六カ所か七カ所やつてゐるわけだ。その点は明確にしたいと思ふんであります。その点はいかがですか。

○國務大臣(丹羽喬四郎君) 確かに伊部先生の御指摘いただきました私もそのとおりと考える次第でございます。先般の茨城の行政監察局の指摘、査察の結果の指摘にいたしまして、確かに運輸行政の遂行上の点は現時点ではそういうわけにはいかぬという点も相当あつたように私もあとから聞いた次第でございます。そういう点はやはり明確にいたしまして、せつかく陸運局、またいろいろの検査場、民間の整備工場等におきまして相当誠意を持ってやつてゐるところにおきましては、やはり誠意を十分にくみ取るようにやりわれわれとしても態度をとらなくちゃいかぬ。しかしながら、それが怠慢により、あるいは故意にそういった安全上のチェックを怠つたというものがつきましては厳重にこれを指導していくということが必要でございます。いまお話がございましたとおり、そういう点につきましては、さうに向かう行政監察局からそういったような報告があつた、そういったような査察報告があつたというのをただのみにするだけでなくて、運輸行政といたしまして、この点は、現時点におきましてはこゝまでやむを得ぬじゃないか、この点はおもつと改良すべきであるということも明確にいたしまして、それをやはり各陸運局にも通じて、

また行政管理局につきましても正しいところは正しく堂々と主張いたしまして、そうして円滑なる遂行をしていかなくちやいかぬ、こういうふうな考へてゐる次第でございます。ただいま御指摘のとおりと思つておる次第でございますので、今後そういうふうな必ずやらせるように指導してまいりたい、こう思つておる次第でございます。

○伊部眞君 まあ、この法案について私は全般で感じますことをひとつ申し上げて回答を得たいと思ふんでありますが、一つは、民間と国との比率というものを考えましたときにまだどうもしっくりいかないのは、どういふところに重点を置くのかということがしっくりこないわけですね。きのうの答弁でいきますと、大体民間がいま四〇％ぐらいになつておるといふことでありますが、もしも前に言われたように、七〇％ぐらいにしたいのには直接陸運事務所が担当して、そうして指定工場の整備をはかつて、その辺の内容充実をはかつていくという指導のしかたをすべきではないかというふうな思ふわけですが、まあ、いずれにいたしまして、この問題につきましては、私は、そういうことになつても、これからの指定工場の育成については十分ひとつ考慮をいただきたいというところであります。

それからもう一つは、検査員が非常に不足をしておるようであります。これを具体的にどう育成していくのかというのがたいへん課題ではなからうかと思ふのでありますけれども、その点についてひとつお答えをいただきたいと思ふます。

○政府委員(野村一彦君) 検査員の養成確保でございますが、これはやはり相当の技術者の確保でございます。現在の労働力不足と申しますか、求人難のおりから、これはやはり例外ではないというふうな考えます。しかしながら、幸いにしと申しますか、年々、自動車整備士の技能検定試験を合格している方、これを見ますと十万人ほどの人が合格をしておるわけでございます。もちろん、これが全部自動車の整備会社に行くというふうな

は限つておりませんけれども、ユーザーサイドに行つたり、整備会社に行つたり、メーカーに行つたり、いろいろされると思ひます。しかし、ソースとしては毎年十万人ほどの合格者があるわけでございますので、こういう方が民間の整備工場、特に指定整備工場等に行つて、行つて定着しやすいように、それには整備工場の企業基盤を強化して労働条件等の改善をはかつて、そういう人たちに魅力ある職場にするというふうなことにしなければならぬと思ひます。しかし、ソースとしてはいま申し上げました年間十万人ほどの人が整備士の試験に合格してゐるわけですから、それに必要な教育訓練をして、そうして、そういう職場への就職の条件といふか、定着の条件といふものをひとつ努力をして改善をしていくというふうな方法を根気強く続けていきたいというところで、私も今後さらにそういう面の促進をはかりたいというところを考へております。

○伊部眞君 それからも一つは、軽自動車の検査をやるにあたりましてどうも心配になります。点検料と検査料といふのは、これはたいした金額じゃありません。普通車から比較いたしましたら、百円の違ひか二百円の違ひのようでありまして、これも、しかし問題は整備費がかなりかかるということですね。きのうの話では大体三万円ぐらい、それが軽になりましたら二万円から二万五千円ぐらいになりまして、普通車の場合と比べると、そう考えますと、普通車の場合と比べると、格差が負担能力の点では強くなつてくるような気がしてならぬわけですが、大抵、軽の場合の整備費といふのはどの程度になつておりますか。

○説明員(岡田豊君) 普通の車と比べてみて大体やはり七掛け程度になるのではないかと推定しておりますが、だから、いまの金額で大体正しいのではないかと思ひます。

○伊部眞君 そうしますと、結局、私はこの点が非常にいろいろな点に影響してゐると思ふんです。というのは、軽を使う人たちの層を見ますと、普通的大型車を使う人とはだいぶ負担能力の点でも問題があるだろう。それからもう一つは、金額を二万円から二万五千円、片方は三万円ぐらいといふと、車に対するかけ方ですね、お金のかけ方というのはかなり負担が變つてまいりますね。そういう意味で、どうも軽に対する一般の人の魅力というんですか、これが離れてきてゐるのではないか。そういう意味で、私が聞くとこにすると、軽自動車の販売というのはいささか落ちてきたというふうな言われてゐるわけですね。これは何もメーカーのほうのことを考へる必要はないわけでありまして、しかし、同じような負担をかけるということになると、かなり利用者にとつても、ユーザーにとつてもたいへん問題なんじゃないかと思ひますので、販売量その他の傾向についてひとつお答えをいただきたいと思ひます。

○説明員(岡田豊君) ただいま大体七掛け程度、二万五千円ぐらいのことを申し上げましたですが、これは現在の日本の普通の車といふものは車検整備といふものをするのが一つのたてまえといふから、普通の車が三万円ぐらいかかる、それと同じことをユーザーがやつていけば、そのぐらいかかるだろうというところでございます。私たちが定期点検整備といふものをユーザーにいろいろ、罰則がございませうが、義務づけながら指導している最大の目的の一つといたしましては、定期的な点検整備を守つていけば、検査の直前にそんなに大修理をしないでも、一ぺんにたくさん金をかけなくても検査を合格させることはもつと可能はずなんでしょう。そういうことを考へまして、ユーザーのメリットのために定期点検整備ということをやつておるわけですが、軽自動車の場合には、従来、車検制度といふものがないために、ユーザーの中には検査のときに一ぺんに金をかけようという習慣はないわけでございます。従来、定期点検整備だけでありまして、私たちの指導といたしましては、とにかく定期点検整備を強化してやつていきながら、検査のときに金を一ぺんに払う――確かに御指摘のとおり、軽自動車

の使い道は、特にライトバンは中小企業の方でございませう。そういう意味で、一ぺんに金をかけることは確かに負担はかかるだろうと思ひます。そういうような指導をしていけば、先ほど言われましてように、一ぺんにお金をかけるといふことはある程度避けられるんじゃないか、そういう指導をあれやうていきたいと思います。

○伊部真君 もう一つ、これは大臣からお答えをいただきたいのでありますが、こういう協会制度を出発させるということについて、私はきのうからも断片的には申し上げておるわけでありますが、これからの検査制度の方針について、これをやはりはつきりさしていただきたいと思ひるのであります。ということは、やはり現場で働いている陸運事務所の人たちに、これからはだんだんそういうようなことで民間のほうに切りかえていくんではないか、現場に働いておる、実務をやっておる人たちに、やはりこれからのわれわれの仕事はどうなっていくんだらうかという心配は、私は確かにあると思ひます。局長もわりあい正直に言われたと思ひますが、局長も人員の問題、予算上の問題もないことはないというお話であります。そういうことで、どんな予算上の問題、人員の問題で苦労が出てくると、往々にして、そちらのほうに逃げ込むというやうなやり方になりはしないかという心配をいたします。したがって、どちらがいいかどうかということは議論があると思ひますが、私は、現状の管理機構と設備というものを保持しておる状態では、私は、いまの陸運事務所のやり方を強化していくというのが正しいと思ひますけれども、しかし、いずれにしても、この軽の協会を出してきたわけでありまして、これからの検査制度、あるいはこの面の行政についての方針を明確にしたいと思ひます。

○国務大臣(丹羽幸四郎君) いまお話をございましたが、従来の普通車の点につきましては、まず

まず検査車両数はほとんどふえていく、こういうふうになると思ひます。現在の陸運局で取り扱っております検査に従事する公務員、これらが削減をする、それらが移転をするといふことは絶対に考えられない次第でございます。それらの陸運局の機構、検査制度もますます拡大する傾向にあると、私はこういうふうにおもひます。今日、今日の軽自動車検査制度を民間にやらせる、協会にやらせるといふことは、やはりこれからのそういう安全体制に対する検査、チェックというものは非常にふえてまいります。これはただに自動車だけでなく、あるいは電気、ガスその他の点におきましても、安全性の確保のためのいろいろの検査制度といふものはふえてまいります。これを公務員に全部をまかせられるかどうか、こういう問題が出てきて、もう現在でも出てきておる、将来ますますそういう問題が出てくると思ひます。検査を受ける者、そうしてまた検査をする者といふものを、一般民間と公務員というふうにはたして分けることが妥当であるかどうかという問題も、将来必ず起こってくる問題だと思ひます。また、そういうときには、やはり一般の民間の人におきましても、安全度を高めるための検査を実施するときに、それ相当な技術を持つてゐる人がその方面におきましても協力をするという体制が、これからどうしても好むと好まざるにかかわらず必要になってくる。また、それによりまして、社会の安全に対する連帯性といふものも高まっていくのじゃないかと私は思つておる次第でございます。一がい、民間のそういうような検査に移行するといふことが好ましくないと、それは私は言えないと思ひます。

ただ、現実の問題といたしましては、いまの陸運局で取り扱っておりますところの制度が民間のほうにどんどん移行するといふことは絶対にあり得ないことではございません。また、そうもでき得ないことではございません。やはりその機構も強化する、人員も漸次強化する、こういうふうにおもひます。

おる次第でございます。

○伊部真君 まあ、方針としては、どうも十分に現場の人たちが安心するといふような感じはいたしませんけれども、一応そういうことで了解をいたします。

私は、けさほどの西武バスの問題もありまして、この問題を含めて、また午後からお聞きをしなければならぬのでありますが、一応、質問を終わります。

○委員長(木村睦男君) 午前中はこの程度とし、午後は一時三十分再開いたします。

午後一時三十分再開いたします。

午後一時四十七分開会

○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。

午前に引き続き審査を進めます。質疑のおありの方は順次御発言願ひます。

○伊部真君 西武バスのその後の状況わかりましたらひとつ。

○政府委員(野村一彦君) 午前中お答えいたしましたように、大筋の問題につきましては大体先生の御調査と私どもの調べたのと合つておりますけれども、まず事情を聴取するために、私こちらへ来てあれでございますので、私のほうの業務部長に連絡をいま昼休みとりまして、業務部長が所長を呼んでまず事情を聴取するといふことをやるように手配をするのと、現場の責任者等につきましては東京陸運局のほうで連絡をして呼ぶといふことになると思ひますが、そういう手配を先ほどやつたところでございます。

○伊部真君 私はそのことについてだけ内容なり調査の経過といふものを知りたいので、いつごろになりますか。

○政府委員(野村一彦君) この最高責任者からその事情を聴取するといふことはいま始めたばかりでございます。細部の事情につきましては私のほうの担当がそれぞれの運行の現場の責任者に事情を聞くわけでございますから、これはちよつといふの段階でいつごろといふことは申し上げかねますけれども、まあ事務の性質上、できるだけ早く調べて御報告するようにしたいと思います。

○委員長(木村睦男君) ちよつと速記とめて。(速記中止)

○委員長(木村睦男君) 速記を起して。

○三本忠雄君 それでは最初に、今回の軽自動車の車検に関する問題の前に、昭和五十年を一つの時点と考へた場合に、四十八年の十月一日から軽自動車車検をやる、この問題と関連をして、自動車の増加数を見込んだ——三千万台になるか、あるいは四千万台ともいわれている予想に対して、整備の関係はどういう体制で進めていくようになっているのか、この点についてまず伺ひをしたいと思います。

○政府委員(野村一彦君) ただいまの先生の御質問、非常に広範な問題を含んでおると思ひますが、昭和五十年ということになりますと、私どもの想定では、自動車の伸びが、普通車及び軽自動車を含めまして自動車の数でございますが、二千七百八十万台程度になるであらうということが考えられます。そういういたしますと、この自動車の整備ということになりまして、まずこれに対する検査というものはあるわけでございます。検査につきましては、いろいろの機会に各先生から御質問がございまして、まず普通自動車については、現在の国の検査といふものの体制を拡充していき、また要員の確保をはかつていつて検査をやる。これは、昨日大臣の御答弁もございまして、私もどもとしては、だんだんと民間の能力を活用して、現在は四〇％ぐらいが民間でございまして、できればもっと民間の力を活用して、五十年ぐらいになれば七〇％ぐらいを民間の検査に期待したいといふことを考へております。この率に、昨日大臣の答弁にもございましたように、固執すると

いいですか、そういうつもりはございません。しかし、相当民間の検査能力を活用したいということとを考えております。もちろん、それには民間の指定整備事業の拡大ということが必要になってくるわけでございます。これにつきましては、またいろいろと後ほど先生から御質問も出るかと思いますが、私どもとしましては、整備事業者の経営基盤の強化ということをはからなければならぬ、そういう指導を強力にやっていきたいと考えています。それから、それに関連しまして、当然、技術者でありますところの整備士の養成というようなことを従来いろいろとやってまいりましたが、さらにこれを強力に進めていくことをやりたいと思います。

それから、現在御審議をお願いしております軽自動車につきましては、今後の問題でございますが、先生御案内のように、軽自動車については、たゞいま御審議をお願いしております法案によって、国にかわる代行機関としての軽自動車検査協会というものが軽自動車の検査をやることに、あわせて民間の自動車整備制度を軽自動車にも適用していきまして、そういうことで、軽自動車の場合におきまして国の代行機関と民間とがどのくらいになるかというところは、私ども現在のところ一応のめどとして半々というふうなことを考えておりますが、これもその後の条件のいかんによると思います。要するに、自動車の整備という問題は非常にむずかしいございまして、まず企業の育成強化、それには設備の改良を含めた基盤の強化をはかる、それから人間の養成をはかっていくというふうなことが、これが物の面、人の面、それから国自身の体制の整備、こういうものがそろって、何といえますか、均衡を保ちながら充実していくということが必要であると思っておりますので、そういう方向で今後とも計画的に増強をはかっていきたいと考えております。

○三木忠雄君 そうしますと、これは将来の問題として、車検制度、その問題自身はどういうふうに運輸省で考えているのか。車検制度はこの

ままの体制で——あるいは軽自動車車検もやりまされども、車検制度を改めるという考え方は毛頭ないと、こういうぐあいに考えてよろしいですか。

○政府委員(野村一彦君) ただいま先生の御質問の車検制度の意味ということでございますが、私どもの現在の道路運送車両法に規定されておりますところの軽自動車を含めまして一定の自動車について広い意味では型式指定をいたします。それから、新規検査をやるほかに、なお一定の期間ごとの継続検査をやっております。こういうような検査を国がみずからやりますとともに、国の監督のもとに民間の一定の資格を持つておる事業者にやらせる、こういう検査の基本的な考え方というものは、私は変える必要はないと思ひますし、また変えるべきではない。ただ、個々の検査のやり方、あるいは保安基準の内容等につきましては、これはもちろん時勢の進展に応じて検討をしなければならぬと思ひますが、制度そのものにつきましては、大筋、現在の制度をさらに拡充改良をしていく、こういう態勢であろうと思ひます。

○三木忠雄君 この道路運送車両法は、できた背景を何かいろいろ聞きますと、五百万台から七百万台ごろの時点におけるところの道路運送車両法ですね、その時点から考えまして、これから五年先、十年先を考えた場合に、車検制度をそのまま同じような体制で続けていくか、あるいは車種によつて、もう少し自動化とかいふような点、考えられる点が数多くあるのではないかと思ふんですね。この面を考えた場合に、運輸行政として、この道路運送車両法に基づく車検のやり方というか、こういう問題を検討し直すべき段階にも将来は到達するんじゃないかと思ふんですね。この点についてどうですか。

○政府委員(野村一彦君) ただいま先生御指摘になりましたように、道路運送車両法は昭和二十七年にできて今日に及んでおるわけでございまして、ただいま先生が言及されましたような車検の

やり方という問題につきましては、これは当然私ども検討をいたしてまいりましたし、今後も研究しなければならぬと思ひます。

第一番に、いま私どもは、検査の合理化、能率化という意味から、たとえばよくいわれておりますところのコースの自動化というようなことは、これは検査員の省力化の問題と関連をしておるわけでございまして。

それから、検査項目として追加すべき項目、これはたとえば公害問題を含めまして追加すべき項目は追加をしていくというようなことでございまして、したがって、何といひますか、いつまでも旧態依然たる検査方法、チェックの項目、あるいは審査の基準というようなことであつてはならないと思ひまして、その点につきましては、その検査の内容をなしておりますところの保安基準、これはほとんど二十七年の制定以来、毎年一回、多い場合は二回くらい改正をして、そのチェックの内容についてはいろいろと時勢におくれのないような内容の保安基準の改正をいたしておるわけでございまして。ただ、最近におきましては、これにつきましても運輸技術審議会の自動車部会におきかして、安全ルールの全般的な見直しということでだいぶ審議も進んでおります。このためには、アメリカのいわゆる何といひますか、いろいろな実験安全車の研究の結果等も将来は取り入れるというふうなことも念頭に置きまして、アメリカの現在の安全基準の長所である、たとえば運転者の安全確保の問題とか、そういうような問題についてもいろいろと研究をいたしておりますが、いずれにしろ、内容、それから検査のやり方という問題については、これは今後大いに研究改善の余地があると思ひます。なお、この点につきましても、もし必要があれば専門家の整備部長から説明させますが、考え方としては、いつまでもその旧態依然たるルールによる検査ということはあつてはなりませんので、絶えず見直しをして必要に応じて改正しておるというところでございまして、さらにまた今後ともいろいろな御教

示を得て、直すべき点、方法につきましても、具体的な内容につきましても、研究を進めてまいりたいと思つております。

○三木忠雄君 あつて具体的な問題は詰めたと思ひますけれども、現実に五十年に二千七百八十万台を推定されておるわけですね。そうしますと、いま現実に検査要員を調べてみても、車検の検査要員、この確保の問題、あるいは公務員の定員制の問題とかからみ合つと、非常に無理な問題が出てくるのではないかと思ふんですね。いんや民間車検を七〇%まで五十年までに持つていくという、この問題自体もあとでこまかく検討したいと思つておるわけですが、この民間車検の七〇%の到達というところは、企業基盤の問題から考えても、私は非常に困難な問題ではないかと思ふんです。そうすれば、当然、この保安基準、いろいろな問題点を考え、自動化の問題、あるいは車検のやり方等についても、まあ自動車産業界の発展と合わせてもつと私は根本的に改革をし直していかなければならないのではないかとこの点を強く感ずるわけなんですけれども、この点については、やはりもつと運輸省は私に積極的な検討を加えていかないと、しわ寄せは検査要員と、あるいはあとで述べますけれども、部外職員を使つて何とかその穴埋めをしなればならぬという結果になつてくるんじゃないか、ひいては整備業界に全部そのしわ寄せがくるような結果を五十年代あるいは六十年代には迎えなければならぬ、そういう事態に追い込まれるんじゃないかと、こう思ふんですけれども、それに対する考え方を聞いておきたい。

○政府委員(野村一彦君) まず第一番は、国でやります検査については要員の確保でございます。これにつきましても、私ども毎年相当の要員の確保をはかつておるわけでございまして、必ずしも意のごとくなつておりません。しかし、この点につきましても、さらに今後とも十分努力をして、必要な要員の確保にいま以上一そう努力をしたいと思ひます。

それから検査の方法についてでございますが、これは先生もいまおっしゃいましたように、できるだけその検査方法の合理化、機械化というようなことをして、なるべく、何と言いますか、その省力化の目的にかなった、しかも目的を達するような検査方法、これは部内でもいろいろ研究しております、いわゆる検査の能率をあげるといふ方向でさらに努力をしたいということでございます。

○三木忠雄君　そうしますと、具体的にこの合理化あるいは自動化についての、あるいはその検査体制の問題についての何か運輸省で特別な研究システムあるいはそういう具体的な方途は考えているのかどうか。

○説明員(隅田豊君)　検査機関の合理化につきましては、これはもうすでに先生御案内と思いますが、検査のいろいろ新しい開発をわれわれも一緒にやりましてやっております、このもう十年ぐらい前から着手いたしております。で、現在では、新しい機械を入れる場合には、いわゆる自動化機械というものを入れられるようになるだけ処置をいたしております。これを例で申し上げますと、なるだけ人が自分でもって測定をしたりすることを機械にやらせて、検査官は一定の場所をあまり動かないで、ボタン操作とか、そういう形で合格不合格の判定ができるようにするというところでございまして、かなりの省力化がはかれると考えております。ただ、車両検査の立場から見ますと、どうしても自動化のできない部分というのは、やはり人間の目で現実に、亀裂だとか、あるいはナットのゆるみだとか、こういう目で現実に確かめなければならぬ、測定の機械にかけることのできない部分がございます。これだけはどうしても人間を省略するというわけにはまいりません。

○三木忠雄君　まあこのあと具体的な問題に入りたいと思いますが、将来の問題についての運輸省の研究体制といえますかね、この点いつも非常に私はおくられてると思うんですね。この検査要

員の確保の問題に当たって、現実的にはしわ寄せは、検査要員とか民間の整備業者のほうにしわ寄せがいくわけですね。当然もうふえることはわかってるわけですね、あるいは整備事業自体がたいへんなことはわかっておりながら、研究体制とか、そういうシステム化というのか、この問題に対する将来の見越しというのには非常に私は甘いように思っています。具体的に言えば、この車自身が相当合理化されているにもかかわらず、同じような体制で、なかなか検査要員は、一車両を検査するにしても、ペーパー十枚ぐらいの紙をつぎ込まなければ検査ができないようなシステムになっているわけですね。これは運輸省だけじゃないけれども、納税証明とか重量税、いろいろな形を全部そこにしわ寄せしながら一車両を検査するという形になってきているわけですね。こういうシステム一つにしても、やはりもっと合理化していかなければならない問題が私は数多く残されていると思う。こういう点について、やはりもっと具体的な研究体制を運輸省では組むべきじゃないかと思うのです。この点についていかがですか。

○國務大臣(丹羽喬四郎君)　ただいま三木先生から御指摘がございましたが、確かに、率直に申しまして、いまの民間のいろいろの発展に伴いまして、そういう方面でおくられていることは、残念ながら事実と認めざるを得ないような状況でございます。ことに検査要員——私も非常に心配しておりますが、そういう技術者の確保ということとをこれからいかにしていくかということが一番の私は大きな問題——これはまあ、いま自動車の問題でございまして、将来沖繩も返還になりまして、そうして航空管制官の問題、また通信官の問題、また通信補助員の問題、そういういろいろな面におきます確保ということが非常に私は問題でございまして、せっかくいま苦労いたしましてあらゆる方策を講じておられる次第でございまして、それらの点をいかにしてこれから確保するかということを持ってまいりませんと、幾ら定員を増していただきましても、国会におきましていろいろの施

策を講じていただきましても、ほんとうの国民の需要に適合することができない問題であると思っております。次第でございまして、そのためには、私どもいかにしてこれからそういったような検査要員——これは民間だけでございまして、公務員といたしましてはこれを確保し、先ほども私申しましたけれども、さらに、これ公務員だけで足らないので、今回は民間の協力を求めるということと趣旨をいたしましてこういった半官半民の協力を図りました。現在の車両を対象にいたしまして、必ずこれは増大することは当然でございまして、そのためには現機構も拡大していかなければならない、人員もふやしていかなければならない。その場合の検査員をどういうふうにして確保していくかということが問題でございまして、またいま御指摘の、そういう点で検査員の能力を合理的に使うために検査方法について改善を要するということも、確かにお話のとおりでございまして、ややとすると役所仕事というものはおくらがちなものというところは事実でございまして、そういう方面に力を入れて、これから早急にそういったような合理的に時代の進展に即応したような体制をいかにつくるかということとつとめてまいらなかつたらならない、その方向に向かっています。私どもも努力をするつもりでございまして、一その御指導と御鞭撻をお願いする次第でございまして。

○三木忠雄君　確かに、いま大臣の答弁のとおり、自動車局長自身の問題じゃないに、これは自動車自体の問題というのには非常にこまかな問題——運輸省の各局と比べてみれば、海運とか航空と比べてみれば、非常に具体的にこまかな問題を取り扱っている局だと私は思うのです。非常にその面では御苦労なさっていると思うのですけれども、やはりもう少し近代的な面を取り入れていかないと、いつも時代おくれになるのが自動車局じゃないかと、こういう悪いイメージが——いわずや許可の問題等が非常に多いと、こういう問題からいろいろの問題が起きていくという体質を、もう一ぺん運輸省で改めていかなければならない点を

私は強く要望しておきたいと思っております。それで、軽自動車の検査協会の問題に具体的に入りたいと思うのですけれども、いよいよ四十八年の十月一日からこの検査協会が実施されるわけでありまして、現実には十月一日にこの検査協会を発足するとして、これからですね、わずか限られた日程ではたしてこの検査協会が発足に至る準備体制が整うのかどうか。これはいろいろ質問があったと思いますけれども、私はその点が非常に心配だと思っております。この点についてお答え願いたいと思っております。

○政府委員(野村一彦君)　まず、この法律をお認めいただきましたならば、直ちにこの法律に基づきまして協会の設立ということは法的に可能になるわけでございまして、まず何よりも協会の設立の手続を急ぐということ、極力早い機会に協会の設立するようにはしたいと思っております。この点につきましては、二、三年前から軽自動車の検査をやるといふことが国会はじめ世の識者から論議されて、そういう態勢になってまいりました。民間のほうでも受け入れ態勢というものはいろいろできております。そういう協会の設立をしたがって早くして準備をするということが一つ、それからもう一つは物的施設のことでございまして、物的施設の確保につきましては、先ほども先生の御質問にお答えいたしましたようなわけでございまして、かねて私どもは、現在の陸運事務所の検査場の拡充というようにございまして、いろいろ検討しておるわけでございまして、それとの関連におきまして、必要な施設の所在地の、何といひますか、下検討といひますか、そういうことも内々役所でやっております個所もかなりございまして。そういう意味で、施設の獲得を急ぐ。それから人員の充足でございまして、これも大体年々十万人ほどの人が整備士の技能検定試験に合格をいたしております。で、こういう人々を中心にして、民間及び国の検査関係の要員の中で希望する人、そういう人々については、内々希望も調査しておるといふような事情もございまして、そ

うということから、民間及び国の現在の検査業務に支障を来さない範囲で中心となるべき人を集めるということも早急にやりたいと思います。それはもちろん一年くらいの期間を見込んでおるわけですが、そういう努力をいたしまして、十月一日から検査業務に支障がないようにやりたい、また私もやるものと考えております。

○三木忠雄君 そうしますと、具体的に、たとえば東京で軽自動車の検査協会をつくる、これは一カ所ですね。そうしますと、具体的にどれくらいの面積で、どのくらいの車両を扱わなければならないかという体制のもとに、用地の確保あるいは人員の確保を考えているのですか、これをちよつと。

○説明員(隅田豊君) 具体的に東京という形で、現在東京のどこにどういうものをつくるというような計画はまだ立てておりませんが、計画をいたしましては、平均的に見まして、国全体に軽自動車の検査場をつくっていく、各県一カ所ずつ、それに北海道の場合には七カ所、これを支所という形でつくります。それで、検査をやっているところ、こういうふうに考えております。

○三木忠雄君 だから具体的に、東京で保有台数大体わかっているわけですね。それで、この検査協会を東京につくった場合に、たとえばどれくらいの面積、あるいはどれくらいの要員を確保しなければならぬかと、こういう問題については、私は見当、荒筋はできているのじゃないかと思うのですが、これはどうですか。

○説明員(隅田豊君) 具体的な東京という場所につきましても、計算はまだやっていませんが、大体標準的な考え方で申しますと、ほとんどの支所におきましては、一コースの検査場があればまかなえるだろうと考えます。そういたしますと、一コースの場合には、大体用地面積としては千平方メートル——千平米の用地というものを大体確保したい、こういうふうに考えております。全国でこれを計算いたしますと、コース数にすると六十数コースぐらいになってまいらると思いますが、東京

あたりはあるいは三コースぐらいの検査場が要るのではないかと考えます。

○三木忠雄君 そうしますと、具体的に政府から一億五千万円を出資、あるいは十億円の借り入れ金、こういうような資金をもとに東京あるいは全国にこの六十数コースをつくるのであれば、これは一年間に確かに組織が簡単にできるようなお考えでしようけれども、検査の要員の確保と、それからこの用地の取得という問題について、いまの陸事ですね、車検場を新しくつくったときに、運輸省が民間から現実的に用地を——民間自動車振興会、あるいは整備振興会、そういうところから土地を提供させた、過去にいやな例があった。今回の問題についても、民間からこういうような提供を受けたら、あるいは民間に前もって出資させたりして民間業界を圧迫するようなことは、車検協会に對してはなにかどうか、この点についてお伺いしたい。

○政府委員(野村一彦君) 今後、協会をつくるにあたりましては、協会が、何と申しますか、政府から受けた出資金、あるいはみずからの借り入れ金、これをもって用地の取得に当たるといふことを考えております。したがって、先生がいま御指摘なりましたように、民間の整備振興会、あるいは自動車会の事務所、そういうところに無理じいで用地を確保させるといふようなことは考えておりません。ただ、そういうところを問わず、民間に適當な土地があれば、それを正當な価格で賃貸借等によって確保するといふことは、これは当然あるわけでございます。また、午前中のどなたかの、先生の御質問と関連して整備部長が答えましたように、現在国が持っている検査場の土地、それを交換分合して浮いた土地等を借り受けるというふうなことはあると思いますが、いずれにしてもその場合は、普通の民法上の契約によつて土地を借りるといふようなことをやるわけでございます。まして、協会自体が寄付を受けたりどういふようなことは考えておりませんので、協会の資金及び借り入れ金によつてこれを買収するか、あるいは賃貸借をするか、そういう方法で確保

保するというつもりでございます。

○三木忠雄君 そうしますと、今日まで、軽自動車車検の検査協会十月一日から発足しますけれども、軽自動車の車検を進めるにあたっては、いろいろ各府県に調査を委託して今日まで進めてきたと思うのです。聞くところによると、非常に調査費等が不足で、非常に苦しいんだという声も私聞いておりますけれども、こういう点はありませんか。

○政府委員(野村一彦君) 私ども、昨年のこの予算編成、政府原案ができましたときに、つまりこの法案が固まりました時点におきましては、部内の整備部長会議をやりました。各陸運局の整備部長、これを中心にして、この検査協会のいわば産婆役ともいふべき役割りをやらせるように、いろいろと指示いたしてございます。その段階におきまして、この検査協会の考え方、それからその組織の概要、それからどういう施設を考へるか、それから人員の確保をどうやるかというようなことにつきまして、本省の意見を伝えまして、ともに、現地の意見を聞いております。そうして、それぞれの陸運局の管内において、そういう土地の物色とかあるいは人間の確保の問題については、各整備部長が中心になって、協会ができるまではいろいろ下準備をするように指示いたしてあります。そういう意味で私どもの準備はある程度進んでいる、かように考えるわけでございます。

○三木忠雄君 私は、協力したりいろいろするとは当然だと思えますけれども、現実に今日に至るまで、現地の民間業者に、いろいろこの調査費、委託費が、国の財政が少なくて民間の業者に圧迫を加えたり、あるいは協力を求めるという形態のこの習慣というものは、なかなか現地では抜け切れないわけですね。これは結局、民間業者の不平等の一つの種になっているわけですね。あとで論じたいと思いますが、重量税一つにしても、その重量税を集める役を整備業者に現実的にはやらせておるわけですよ。そういう形態をとらざるを得ないシステムになってきているわけですね。そういう観点から考えましても、国の施策に対して

は特に整備業者は協力している。しかしながら、国の予算は、こういう問題のときにも、なかなか調査費が、ほんの涙金しか各県に回っていない。それで、あとは、その負担分というものは、何か民間の協力を得なければこういう事業は進んでいかないというところは、私は数多く聞くわけです。こういう点は、今後の用地の取得の問題にしても、あるいは要員の確保の問題にしても、軽自動車の検査協会のいろいろな運営の問題にいたしまして、そういう援助を受けなければいけないというシステムを早く断ち切らなければいけないと思うのです。これは過去からの悪い考えだと思ふ。こういう点は、やはり整備業界からのいろいろな反発を感じているんじゃないかと思ふんです。こういう点は、今回の検査協会発足にあたって明確にしていきたいと思います。この点はいかがですか。

○政府委員(野村一彦君) 従来役所では、いろいろな業務をやりますにあたりまして、特に車検特会がまだ特会として成立いたしまして前までにおきましては、確かに、先生がおっしゃいましたように、民間の事業者団体等に、極端に言いますれば、下請作業的なことを相当やらしておったという事実があったことは、遺憾ながら事実でございます。しかしながら、おかげをもちまして、この車検特会ができましたからは、そういう意味では、一般会計の他の部門に比しまして、調査費とか、あるいは物件費等につきましては、一般の会計よりもやや潤沢になってまいっております。したがって、国としても、そういうようなことは、現在、外部にも迷惑をおかけするといふようなことは、私はあまりやらないと思ひます。今度は、検査協会ができました場合に、これは先ほど申し上げましたように、協会の収入をもつて協会の支出に充てるというのをやりまして、その協会の資金というものをなるべく資金コストの安い金にするために、政府の車検特会からの出資を大幅に期待したいといふことでございまして、私ども、協会が必要なることをやる場合には、

保するといふつもりでございます。

○三木忠雄君 そうしますと、今日まで、軽自動車車検の検査協会十月一日から発足しますけれども、軽自動車の車検を進めるにあたっては、いろいろ各府県に調査を委託して今日まで進めてきたと思うのです。聞くところによると、非常に調査費等が不足で、非常に苦しいんだという声も私聞いておりますけれども、こういう点はありませんか。

○政府委員(野村一彦君) 私ども、昨年のこの予算編成、政府原案ができましたときに、つまりこの法案が固まりました時点におきましては、部内の整備部長会議をやりました。各陸運局の整備部長、これを中心にして、この検査協会のいわば産婆役ともいふべき役割りをやらせるように、いろいろと指示いたしてございます。その段階におきまして、この検査協会の考え方、それからその組織の概要、それからどういう施設を考へるか、それから人員の確保をどうやるかというようなことにつきまして、本省の意見を伝えまして、ともに、現地の意見を聞いております。そうして、それぞれの陸運局の管内において、そういう土地の物色とかあるいは人間の確保の問題については、各整備部長が中心になって、協会ができるまではいろいろ下準備をするように指示いたしてあります。そういう意味で私どもの準備はある程度進んでいる、かように考えるわけでございます。

○三木忠雄君 私は、協力したりいろいろするとは当然だと思えますけれども、現実に今日に至るまで、現地の民間業者に、いろいろこの調査費、委託費が、国の財政が少なくて民間の業者に圧迫を加えたり、あるいは協力を求めるという形態のこの習慣というものは、なかなか現地では抜け切れないわけですね。これは結局、民間業者の不平等の一つの種になっているわけですね。あとで論じたいと思いますが、重量税一つにしても、その重量税を集める役を整備業者に現実的にはやらせておるわけですよ。そういう形態をとらざるを得ないシステムになってきているわけですね。そういう観点から考えましても、国の施策に対して

は特に整備業者は協力している。しかしながら、国の予算は、こういう問題のときにも、なかなか調査費が、ほんの涙金しか各県に回っていない。それで、あとは、その負担分というものは、何か民間の協力を得なければこういう事業は進んでいかないというところは、私は数多く聞くわけです。こういう点は、今後の用地の取得の問題にしても、あるいは要員の確保の問題にしても、軽自動車の検査協会のいろいろな運営の問題にいたしまして、そういう援助を受けなければいけないというシステムを早く断ち切らなければいけないと思うのです。これは過去からの悪い考えだと思ふ。こういう点は、やはり整備業界からのいろいろな反発を感じているんじゃないかと思ふんです。こういう点は、今回の検査協会発足にあたって明確にしていきたいと思います。この点はいかがですか。

当然協会のその予算をもってこれをまかなうというものであって、協会がさらに他の部外団体にいろいろ費用の負担をかけるというようなことをやらせるべきものではございませんし、やらせないようにするつもりでございます。

なお、先ほど先生の御質問にございました、今度の検査のための調査をいろいろ民間の団体に頼んでいただく費用は出していないんではないかという御指摘でございますが、私も本件に關して民間の団体に調査を依頼をしたということとはちよつと思ひ当たりませんが、その点につきましてはさらに調べますけれども、今度のために特に民間に予算的な負担をかけて調査をしたということとはないと考えております。

○三木忠雄君 これは現実に、そういう自動車の検査協会をつくるいろいろな手始めの準備として、調査委託費というものが各県で、直接はもらっていないけれども、そういう手順を、現地の陸軍、あるいは現地の車検の検査協会をつくるにあつた準備として、いろいろな手はずは整えてきたわけですから、そういう面では、いろいろ民間に負担がかかっているということを私は申し上げたい。具体的にあればまたあとで申し上げますけれども、現実にはそういう点が数多く今後——いま調査の段階でもそういう点にはやはりやな感じを受けるような問題が出てきているということは、今後のこの検査協会発足にあつて、そういうふうな非常に危険感といえますかね、民間がいやな感じを持つてこの検査協会の設立を迎えるというような形であつては、私は非常にまずいと思うんです。そういう点で、私はいまこの問題を申し上げたわけですけれども、現地のいろいろな陸軍の仕事をやっていただければ具体的な問題いろいろおわかりになるんじゃないかと思うんですが、今後この軽自動車検査協会と軽自動車専門の整備業者との比率は、これをつくる関係を考へてみますと、大体五、五の比率で軽自動車の検査をやるといふ形になりますか。先ほどは五割程度と言われたんですが、この数字は間違いない数字でございますか。

○政府委員(野村一彦君) 軽自動車を検査の対象に取り入れるにつきましては、国の代行機関として今度の検査協会というものが大体所要の検査の半分以上を受け持つと、そして残りの半分以上を民間の指定整備業者に受け持つていただくということを一応のめどにいたしていただいております。しかし、これは、何といひますか、全く固まつた動かしがたいパーセンテージとして固定的に考へておいてはいただけません。

○三木忠雄君 そうしますと、この軽自動車の指定整備事業者、現実にいままでの民間事業者の民間車検場、これも併用されると思ひますけれども、この軽自動車専門の民間整備事業者というのは大体どの程度つくり上げるといふお考えですか。

○説明員(岡田豊君) 軽自動車専門の民間の整備工場というものは、おそらくさうたくさんは数にできないんじゃないかというふうな率直に言つて考へております。で、現在の受け入れ態勢を考へますと、普通の小型自動車、現在の大衆車でも申しましうか、そういう車の一般整備を受けております工場は、おそらくほとんどのところが軽自動車の受け入れは可能であらうかと思ひます。専門のところと申しますと、採算性その他もございまして、もちろんメーカー系列のディーラーなどにおいてはそういうことも考へられるわけでございますが、一般的においてはあまり期待がでないのではないかと考へております。

○三木忠雄君 これは私ちよつと納得できないのですよ。最初から軽自動車の専門の指定業者をつくらないという運輸省の方針みたいな感じなんです。現実的にはできないという想定のもとでこの事業を進めているというこの運輸省の姿勢というの、私は決してよくないと思ひます。やはり軽自動車専門の民間車検をやろうという業者も数多くいるということを知つてもらいたい。六万軒あるんですよ、整備業者が。実際にいままでの自動車の民間車検は七〇%までしようという努

力はされているかもしれないけれども、軽自動車専門のやはり車検をしようという、その民間整備事業者の資格をどうしようという人たちも数多く私にはいると思ひます。その規定が明確でないから、あるいはどういふ方法で軽自動車専門の民間車検の資格をとれるのかどうかということが明確でないから現実に浮かび上がつてこないだけであつて、それを運輸省は早く発表しないわけですか。まあ広範ないろいろな問題点があるから、なかなか発表できない段階かもしれないけれども、この数字で、大体この程度の規模で軽自動車専門の民間車検場をつくるのだという見本が示されれば、私はそれに対する企業努力がされると思ひます。その点いかがですか。

○説明員(岡田豊君) 先ほどちよつとことばが足りなかつたかと思ひますが、軽自動車専門のほうに期待できないという意味は、私としては、そういうものにあまり過大な期待をかけることによつて全国の協会の検査能力を小さくしてしまふと、万一場合問題が起きますので、そういう意味でお答えしたわけでございます。実際問題として、認定制度の中で、軽自動車そのものの現在の制度の中で、認定制度の中で、軽自動車を対象にした制度というものは制度としてはございまして、しかし、現在のところではまだこの軽認定をとつた工場というものが非常に少のうございまして、二千軒ぐらいしかございせん。これは車検がなかつたというところもございまして、ほとんどのものが結局小型認定を受けることによつて軽をやつていくというのが実態だからでございます。

先生先ほどの指定制度のお話は、まだこの基準ができていないというの、軽を対象にした指定整備の問題だと思ひます。この点になりますと、若干問題が變つてまいります。御承知のとおり、軽を対象にした指定整備の基準は、まだ明確なこれ基準ができておりませんで、いろいろと業界でまだ迷つておられるというところは、われわれも承知いたしております。法案成立次第でできるだけ早い機会に出したいと思ひますが、ついでに若

干言いたしますと、おそらく個々の機械につきましては、たとえばブレーキマスターというようになもので考へますと、軽自動車だからといってブレーキマスターが要らないというようなことにはならないわけでございます。その施設基準の省令の文言の上からいって、ほとんど變わらない緊になつております。用地面積は、これは軽は小さがございまして若干考慮の余地があると思ひますが、ただ、今度はその軽自動車を専門に扱う機械となりますと、機械の種類は同じであつても、価格とかさういふ点になると、ちよつとやはり比較的割り安なものになつて、全体経費が安くてもできるようになるだろう、こういうふうな想像いたします。

○三木忠雄君 その問題、まあ省令で定められるわけですけれども、これはやはり、いつごろまでに、どういふふうな、審議会といひますか、どういふふうな意見を聞いた上で、運輸省はこの軽自動車専門の車検場を——民間車検場ですね、これをつくりうと考へているのかどうか。聞くところによると、一部のディーラーの声を聞いて、それを基準にして何かきめていくという、こういうふうな話も聞いておりますけれども、こういう実際に整備事業に携つて軽自動車の車検をしようという、車検場を持つという、そういう意見もやはり加味して運輸省は考へるべきじゃないかと思ひます。その点いかがですか。

○説明員(岡田豊君) お説のとおりでございます。で、われわれといひましたも、こういう基準をつくり出すときに、一部のディーラーの声を聞いてつくるつもりは毛頭ございません。整備の問題といひましては、日本自動車整備振興会といひのがございまして、これは、もちろんディーラーは入つておりますが、整備業者も含めた、非常に技能検定その他いろいろな活動をしてる活発な整備事業者の団体でございます。この場を十分活用いたしまして、特に軽自動車の問題といひましては、非常に非常に小さい方々でございます。この小さい方々が、必ずしも理事とかさうい

う役員で、全国まで必ずしも出てきておられませんが、できるだけそういう零細な方々の声もすくい上げながら基準をきめるといふことを、現在までいろいろ御意見は伺つておるつもりでございますが、さらに伺つて、できるだけ早く省令をきめたいと思ひます。

○三木忠雄君 これは運輸大臣に要望を兼ねた質問ですけれども、現実に十月一日からそういう検査協会の発足する。この省令がでるのは、今回は私早くすると思うんですけれども、何回も言うさく言つていますから。ところが、現実にこの省令を出すのが非常におそいんですよ、いままで。十月一日が発足であればいい例になるかもしれせんけれども、たとえば来年の五月なら五月に省令をきめたって企業努力はできないわけですから、この範囲にすれば、民間車検は資格がとれると思つてもなかなかとれず、それだけの企業努力をしても、そこまですると思つても、結局国が行なう施策に協力しようという整備業者の努力も無にしてしまふような結果になつてくるわけなんです。その点で、やはり省令を、いつまでにこの基準——これは全部が全部すく上げる基準ではないと思ひますけれども、この範囲までの資格という、基準を、十月なら、おそくとも本年の十月、すなわち一年前までに発表するという運輸省の立場、明確な方針を示さない限り、整備業者が戸惑つてゐると思ひます。この点は、いつごろまでに発表するのか、あるいはどういふ基準になるのか、この点をもう少し明確にしておいていただきたいと思ひます。

○國務大臣(丹羽高四郎君) ただいま御質問いただきました点は、御説のとおりに思ふ次第でございます。その基準をきめまして、それに合わせるように整備業者その他の御協力を願うというところは、これは当然だといふことでございます。幸いにいたしまして、今回御審議をいただきました、御決定をいただきましたならば、相当時間もございまして、一年前には必ず政令を出すように努力させるつもりでございますので、御了承願ひます。

○三木忠雄君 そういふふうに明確に、日程を一年前なら一年前に、いつごろまでに発表できるという、それでこの程度まで企業努力してもらいたいという、そういうやはり明確な路線をはつきり示さなければ、やはりようがないと思ひます。この点は、はつきりさせていただきたいと思ひます。

それから、この軽自動車の検査協会の要員の問題です。現実に私は、これはなかなか要員が確保できないのではないかと思ひます。この点に対して、この要員が確保できないからといって、現実にいま部外職員を使つてゐるわけですね。現在陸事でも、応援を得て、民間から部外職員を得て、このいろいろな民間の車検のスムーズな運営をせざるを得ない状態に迫り込まれてゐるということ、局長も御存じのとおりだと思ひますけれども、こういう点が、この自動車検査協会の要員確保とからんで、軽自動車検査協会が要員が確保できないので、民間からの要員確保、あるいは振興会等からこの要員の応援を得るという形態が再び出てくるのではないかと心配があるのです。これはないとはつきり、きっぱり言えますか。

○政府委員(野村一彦君) 軽自動車検査協会は認可法人でございまして、先ほど申し上げました予算の運用等につきましては、国の機関よりも弾力性のある運用ができるわけでございますから、そういう意味で、もし人が必要であれば、この軽自動車検査協会そのものが人を雇つて確保するということでございます。技術者の確保が中心になると思ひますが、これについては、一年以上の準備期間がございまして、先ほど申し上げましたようなことは、その官民の業務に支障がない範囲で各方面の御協力を得たいと思ひますし、一般の事務職員につきましては、その協会自身が外部の団体に援助を求めるといふようなことはございまして、私ども監督の立場にある者は、そういうことを万一にもしないように、協会自身の費用に

おいて人を雇うといふことはぜひ実施させたいと、このように思ひます。

○三木忠雄君 そうしますと、私は、一昨年ですかね、この部外職員の問題で質問をした、当時の橋本運輸大臣に申し上げたことがあるんです。それ以後において、部外職員をどういふうぐあいに指導され、なくなつてきたのか、この点についてお伺ひしたい。

○政府委員(野村一彦君) 従前、陸運事務所におきまして、陸運事務所業務の一部等を関係の民間団体の職員の協力を得てやつておつたという事例がありましたことは、遺憾ながら事実でございます。先生も御指摘になりましたし、そういうことにつきましては、私もさつそくこれは廃止するべくいろいろと手配をいたしまして、昨年——四十六年の四月以降これを完全に廃止するように指示をいたしておりました。現在ではいわゆる部外協力職員といふものはございせん。したがいまして、臨時に業務が必要な場合は、これは予算の庁費の中から、期間を限つた、何といひますか、賃金職員といふものをとつてやるということは一部署やっておりますけれども、いわゆる部外の団体の人を、具体的な人間を供出させてやるという部外協力といふものは、現在やめさせております。

○三木忠雄君 これは、いま変な声が聞こえていますけれども、自主的にということじゃないんです。強制的に出されておるんです。自主的に出す人なんか全然ありませんよ。それを自主的に出させるような仕組みにしておるところに問題があると思ひます。現実に、いま局長が全然しないといふ答弁ですけれども、これは事実として信じてよろしいでしょうか。

○政府委員(野村一彦君) いわゆる陸運事務所がその職責上当然やらなければならない業務を、部外の団体等の職員がその陸運事務所に来て、そこで陸運事務所の手伝いをしておる職員はないものと私は確信いたしております。ただ、外部にこういう誤解があるのではないかと思ひます。それはつまり、民間の事業者団体等が統計その他の調査

の関係で、自分のところの職員をその陸運事務所に派遣をして、そうしてたとえ売れた自動車の販売の件数を日報として調査したいために——これは陸運事務所の仕事ではございせん、陸運事務所はそこまでの調査の仕事は扱わないわけでございます——そういうことを民間の団体がやつておられることはあるかと思ひますけれども、それは陸運事務所の職員はございせん。それから、市町村税等の徴収のために市町村の職員が陸運事務所の一角におることがございまして、これも、この部外協力の問題がございまして、同時に区画をはつきりいたしまして、そして市町村の役場から場所の借り賃を取りまして、そして市町村の税務関係の職員がおりてゐることはございまして、これはいわゆる部外協力ではございせん、そういう意味の陸運事務所の仕事を部外の人に事実上手伝わされておるといふ、いわゆるほんとうの意味での部外協力といふものは、私はないものと確信いたしております。

○三木忠雄君 これ一つずつ具体例は、あげればきりがありせんので、現実に局長のないう言明を私は信じます。しかしながら、もつともと具体的に現地の陸運事務所、あるいは現地のいろいろな実態をもつとよく知つていただきたいと思ひます。そういうような形はないように思ひます。この点は、具体的に今後そういう問題が解消される方向に持つていっていただきたいと思ひます。これはやはり業者のほうからそういう問題で泣きつかれるいろいろな問題があると思ひます。この点が、もつともと陸運局として、そういう体制を、検査要員が確保できないために、あるいは陸運の職員が足りないために、何かその手を補わそうとしていろいろな点で協力をされておるといふ点はあるのです。それが結局、そのしわ寄せはどこにくるかといへば、整備業者にいろいろな点でしわ寄せがきておるといふことは、これは免

れない事実だと思ひます。この点は、もつと私は具体的に検討していただきたい。このことは要望しておきたいと思ひます。

それから、民間車検を、これは軽自動車を含めて現実に五十年までに七〇%まで民間車検を持つていくという、こういう構想ですけれども、現実にいまだの程度進んでおるか、それから五十年までにこの達成率は可能なかどうか、この点についてお伺ひしたい。

○政府委員(野村一彦君) 先般の国会におきまして、五十年までに民間車検の指定整備率を七〇%まで持つていきたいということを申し上げたわけでございます。しかし、その後いろいろと、何といひますか、思わざる支障といひますか、そういう点もございましたし、また事情の変化等もございまして、現在、四十六年におきましては、民間が四〇%、国が六〇%になっておるといふことでございます。私も一応事務的な面などといったしまして、五十年に逆に民間を六六%程度、それから官を三四%程度に持つていきたいという事務的な現在の希望でございます。ただ、この件につきましては、昨日のどなたか先生の御質問に対して、大臣が、事務的な見解は別として、自分としてはそういうことを無理にあらかじめ計画的にしゃにむに持つていくべきものではないという大臣の御方針の御明示がございましたので、私もその線に沿つて努力をしたいということで、そういう七〇%か三〇%かという数字にこだわることだわなとおかしいのですけれども、そういうことをしゃにむにやるといふことはございせんので、ひとつその点につきましてさよう御了解いただきたいと思ひます。

○三木忠雄君 私もその意見賛成だと思ひ、大臣の言う意見に、民間車検七〇%といつても、これは非常に無理だと思ひます。無理な当初からの計画を私たちもわかつておりました。現実に、いま民間車検四〇%になっているが、仕事の内容を調べましても、一日に平均悪いところで一台ぐらいいしかなないというところもデータとしては出てお

るわけですね。民間車検の設備、あるいはそういう投資のために相当な金額を使い、現実に民間車検の資格はとつた、国の施策の方針に向かつて努力したけれども、現実に仕事がないという実態があるのです。こういう問題に対する、いま経営不振でいふ整備業者が苦しんでいるという問題があると思ひますけれども、この実態どういふふうに把握されておられますか。

○説明員(岡田豊君) 現在整備工場が経営不振というふうなデータは、私たちのほうの手元では現在集まつておりません。ただ、全体に自動車数の伸びが鈍化してまいりましたので、おそらく各事業者方面もみなさうだと思ひますが、計画した伸びは下がつてきているだらうと思ひます。そういう意味で、若干あるいは事業者の立場から見れば経営がむづかしくなつたという感じが出てくるのではないと思ひます。

○三木忠雄君 それでは、具体的にやはり、これが車検の設備資金とあるいは実際の仕事量においていふんマイナス面が出てきているわけですね。設備投資して、その分の融資を受け、あるいは市中銀行から借りて、こういう整備事業を国の方針に従つてやつたといふやうなわけですね、これに協力した。こういう面についての、現実に倒産は少ないかもしれせんけれども、非常に困つてゐる例が数多くあるのではないかと思ひます。こういう面に対する融資制度というか、あるいはこういう事業対策というか、こういう面はお考えになっておられますか。

○説明員(岡田豊君) 確かに、これから先の問題としては、そういう危機感を持つてゐるというところは事実だろと思ひます。それからもう一つは、いままで指定整備工場になられた方はまだいいほうだと思ひますけれども、六万軒からございまして、零細な普通の整備工場、これをどういふうぐいにして質的なレベルを上げさせるかというのが最大の問題であると思ひます。それにつきましては、すでに先生御承知のことと思ひますが、中小企業近代化促進法に基づきましての近代化計画という

ものをもう数年前から始めております。現在では、四十六年の六月に第二段階の近代化といひまして構造改善事業としての指定を受けております。これによりまして、中小企業近代化促進法によるところのいろいろな融資、これをあつせんできるといふのがわれわれの最大の目標でございまして。

○三木忠雄君 構造改善事業に入つたので、構造改善事業でもう少し関連して申し上げますけれども、この構造改善事業の現状を運輸省はどういふふうに認識しておりますか。四十六年にたとへば六月から構造改善事業が認可になつたけれども、実際に申請してから借り受けるまでに約二年ないし三年かかるという、こういう事実ですね。この問題をもう少し運輸省として私は中小企業庁に積極的に申し入れをすべきではないかと思ひます。申請は四十六年にしたけれども、実際に融資できるのは四十八年、四十九年と、時代の推移といふものを考えたときに、たゞも二年先、三年先では、一生懸命企業努力して構造改善やうな時期はずれではないかといふような感じも受けるのです。この点についてはどういふふうにお考えになりますか。

○説明員(岡田豊君) ただいまの御指摘の問題は、構造改善事業の中の高度化資金の融資が条件として非常に有利な貸し付けなんです、時間がかかるという御指摘だと思ひます。われわれは、これに実は取り組んで、始めてから実際に金を借りるのに時間がかかるので、びつくりした状態でございます。これにつきましては、中小企業庁と現在いろいろ折衝中でございまして、向こうもいろいろ前向きに検討してくれております。その原則はなかなか曲げられない理由がございまして、要するに、その原則をちよつと御説明いたしますと、要するに、前年度の七月までに貸し付けが可能であるという診断が終了いたしました。診断終了後の次年度の貸し付けが借りられないという問題がございまして、これは先生お話しのようにやろうと

思つて計画をして、それから申請を出して診断が終わつたというのに小一年かかるといひます。確かに二年以上かからないと金が借りられないという事実になります。これは非常に問題になりますので、われわれいろいろ中小企業庁と努力しております、たとえばつなぎ資金というふうな形で果等の御了解が得られますれば、診断が終了したら、現実の貸し付けの金が出る前に、つなぎ資金として何らかの方法で金を出すと、こういうふうな方法をいま目下検討中でございまして、かなり実現の可能性がありさうだといふふうに見ております。

○三木忠雄君 これは運輸大臣、やはり大蔵省あるいは中小企業庁との問題はもう一歩私は積極的に進めていただきたいと思ひます。申請してから二年間たつてから借り受けるのは、何にもならないと思ひます。こういう計画をやらうけれども、現実に、毎年調べてみれば、大体どの程度申請があるかといふことはおおよそのめどはつくのではないかと思ひます。整備業界いまですつと見てきておるのですから、この点で二年も三年も待たなければ融資できないような態勢では、これは構造改善事業は進まないのではないかと思ひます。この点、運輸大臣の強い私は決意を伺つておきたいと思ひます。

○国務大臣(丹羽喬四郎君) とかく融資あるいは助成の問題につきましては、そういう点で非常に慎重を期する結果、そういうふうな時期がくるというところは非常に間々あることでございまして、これは役所の段階ではある程度やむを得ぬことかも知れませんが、われわれといたしましては、そういうことでせつかつく構造改善をしようという民間の機運をそこなうということがあつてはならぬと思ひます。そういうことにより時間短縮、さうして迅速化ということによりまして、せつかつく御協賛をいただきます。国家のそういうふうな融資政策あるいは助成政策というものが実情に適さないようなことになる

ことは最も遺憾なことでございますので、そういう方面には、私のほうといたしまして、あるいは大蔵省、通産省、中小企業庁とも連絡をとりまして、具体的にそれらの簡素化と申しますか、迅速化と申しますか——というものはかつてまいりたい、こういうふうな思っておる次第でございます。

○三木忠雄君 それからもう一つ、さっきの民間車検で、実施に踏み切って、民間車検場をつくったり設備投資をし、先ほど申し上げた、その問題に對して、いま現実に仕事がない、この点で非常に困っている例が、倒産した例は少ないと言われているわけですが、一、二年の間に相当するこの事業が、金融面、あるいは投資をした回収の問題等考えても、非常に危機感に私は立つてくるのではないかと申すのです。一日一台くらいの車検をやっているような状態では、うまくいかないと思うのです。これは、国の施策に従ってやった民間車検の問題に對して、せめてもう少し融資制度が何か、そういう問題に対する金融の、あるいは助成の措置をいろいろこれは考える方向をもう一步検討したらどうかと思ひますが、いかがでございますか。

○説明員(隅田豊君) 融資その他の問題につきましては、この構造改善事業あるいは近代化計画を一〇〇%利用して、そういうものに対する検討をはかってまいりたいと思ひます。

それから同時に、ただいま先生御指摘のように、指定整備事業の指定を受けても、なかなか業務量が伴わないで苦しいという実態をそれぞれ調べてまして、その上で個々の行政指導はやっていきたい。能力があつて仕事がないのか、あるいはやはり経営上いろいろ問題があるのか、これは整備事業いろいろ千差万別だと思ひます。これはそれなりの行政指導はやってまいりたいと思ひます。

○三木忠雄君 それから、まあ現実に能力があつて、やる能力はあるけれども、現実にできないという実態が多いと思ふんです。この点は、詳細に私はよく検討していただきたいと思ふんです。そのほかに、民間車検場を監督する運輸省の検査監督官というのは、大体どの程度いますか。

○説明員(隅田豊君) 指定整備工場場の監督要員は、四十七年度で八十四名おります。

○三木忠雄君 八十四名で何台を指定整備事業場で車検をやっているのか、その比率は大体どのくらいになりますか。

○説明員(隅田豊君) 私どもは、工場数で、一人当たり何工場になるかという見方をいたしておるのでございます。八十四名で、現在の工場数が約七千でございます。そういうしますと、約一人当たりで七十工場——八十工場ぐらいということでございます。

○三木忠雄君 この民間車検場の検査監督官ですね、これは大体どういうふうな点をチェックし、どういうふうな要領でこの八十工場を監査しているのか。

○説明員(隅田豊君) 事業場に立ち入りまして、関係の帳簿類その他を全部突き合わせるということと、それからそこに立ち入った日にたまたま入つております指定整備の車がございましてこれを綿密に検査をしてみようということ、両方あわせて行なつております。もちろん、その監査にはいろいろやり方があるようでございますので、そのつどそのつど重点を置きながらやっていく必要がございます。

○三木忠雄君 最近、民間車検で整備をした車の事故が多いと、こういう話を私はよく聞くわけですが、これは中には、監督官が民間車検場の監督の不十分というか、こういう点が最近うわさをされて、やはり運輸省の民間車検場の検査監督官に對する監督というか、これが、ちよつと手ぬるいのではないかと、こう思ふんですけれども、これはいかがですか。

○説明員(隅田豊君) ただいま監督官と言われたのは、おそらく指定整備工場側にいるところの検査員の。

○三木忠雄君 そうじゃない、運輸省から行くほ

うの。

○説明員(隅田豊君) 運輸省の監督官の質の問題ですか——運輸省の監督官が手抜きをしたためにそういうことが起きたというのには、まだ実際私たちが事例としては聞いていないのでございまして、指定整備工場に通つたにもかかわらず事故を起こしたというのには、ちよつと事例を手元に持っておりますが、聞いたことがございせん。こういうものには對しては、指定整備工場の検査員は研修という形で教育をできるだけやるといふことがやはり最大の問題としてわれわれはやつております。

○三木忠雄君 それから、府県別の自動車の数と検査要員の比率というのは、運輸省から派遣して、運輸省の民間の検査要員ですね、これとの対比は大体どの程度になっておりますか。各府県によつてはいろいろ検査要員の数がアンバランスになっておりますけれども、この点はいかがでございますか。

○政府委員(野村一彦君) 陸運事務所ごとの検査要員の数と、それから自動車の台数でございまして、ただいまちよつと手元にございせんので、至急つくりまして後ほど御報告いたしたいと思ひます。

○三木忠雄君 これは何か、こまかな資料はあとでつけようですけれども、具体的に、四十五年度も、資料しかいま手元に持っておりませんけれども、この自動車の台数と検査要員の数がアンバランスなところが各県に出ているんですね。これはいろいろな関係があるとは思ひますけれども、現実に何か基準といふと、自動車の台数に對して何名の検査要員とか、こういう基準が運輸省で定められているのかどうか、あるいは何を基準にしているの検査要員の派遣数になっているのか、これは関係が何にもないのですか。

○説明員(隅田豊君) 現実のおそらく検査も、府県別に台数を全部出しますと、かなりアンバランスが出てくるケースはあると思ひます。これは、たとえば過去の、昔は車両が多かつたけれども、

現在は伸びが小さいという地域もございまして。伸びが激しいために増員をやつたぐらいいはなかなか人数が足りない、しかしよそのほうから強引に人を減らして持つてくることもできませんというようなことがございまして、若干のアンバランスが出ておることは事実でございます。そういうものは、増員のたびに、われわれは全国を比較しながら、少ないところを上積みし、多いところは減らすというのを考えやっておりますところでございます。それから、車両数だけで議論ができませんのは、やはり県の面積、こういうものが非常にきいてまいります。ですから、実態をいたしましても、たとえば東京、大阪、愛知というところと比べると、それから北海道というところと比べて場合には、これはけた違いに陸運事務所の人員当たりの台数が変わつてくるのはやむを得ないと思ひます。

○三木忠雄君 それにしまして、ずいぶん検査要員のアンバランスが目立つのです。これはやはり、増員をなかなかできないという点もいろいろ考え方にあると思ひますけれども、あまりにもアンバランスがあるんじゃないか。ですから、現地の陸運事務所をいろいろ訪問しまして、なぜを引いても休めないという、そういうところもあるわけですが、片一方では比較的楽だとは言ひませんけれども、陸運事務所にお勤めの人たちは、現在みんなが手一ぱいの現状に悩んでいるのじゃないかと思ひます。場合によつては所長まで検査要員にかり出されなければ休めないと、いふふうな、そういうふうな実態が私は愛知県とか東京の何カ所かの車検場で考えられるわけですが、これはやはり、自動車の増加見込みとか、あるいはいろいろな点の勘案が全然されないで——全然されないというのには懸念があるかもしれないけれども、あまりにもこういう点に徹に入つた車検が行なわれてないで、現場主任にまかしておるのじゃないかという、こういう点が考えられるので、すけれども、これは改めてもらいたいと思ふ。あまりにも要員のアンバランスが目立ち過ぎる。こ

の点についての検討をお願いしたいと思いますけれども、いかがですか。

○政府委員(野村一彦君) 自動車の台数、それからそれに応ずる人員の再配置というものにつきましても、確かに、自動車の台数だけでなく、県の面積とかいろいろな事情があると思えますけれども、ともかく相当のアンバランスが現在あるという先生の御指摘、私もこれはまあそういう個所が何カ所あるということは承知いたしております。したがって、今後増員を行ないますときに、前に申し上げましたような、何と申しますか、もう今後増員を当分やらないで済むところと、それから趨勢に応じて人員をふやさなければならぬというところを、一定の計画的な方針を立てましてやっていく、そしてアンバランスをなるべく早い機会に是正するようにしたい、かように思いますので、よろしく御了解いただきたいと思ひます。

○三木忠雄君 たとえば、本年度運輸省として何名の検査要員を要望し、何人採用になつたのか、この点について。

○説明員(岡田豊君) 今年度予算要求の場合には、検査といたしましては、八十六名要求いたしまして、成立いたしましたのが三十二名でございます。

○三木忠雄君 この八十六名という基準ですね、これは、八十六名大体充たせば、この自動車の検査要員としては十分なんです、運輸省としては。

○説明員(岡田豊君) 予算要求でございますので、常識的な計算をやっておるわけでございますが、もちろん八十六名がもらえれば十分はやれる。この場合の検査要員と申しますのは、実は計算の基礎にはいろいろなものが入っておりまして、たとえば街頭検査をやるといふようなことも今後の問題としては考えなければいけないことも今後の検査のことも要求に入らせてございます。そういう意味で八十六という数字も出ておるわけでござい

ます。

○三木忠雄君 これは運輸大臣に、毎年毎年いろいろの検討はされておると思うのですけれども、検査要員、やはり現場で働くこういう検査要員をもう少し拡充できるようなことをしっかりしていかなければ、事務官と現場で働いておる検査官との間にはずいぶん違いがある、こういうように私は考へておるのですね。この点は、やはり運輸省の現場で働いておるこの検査要員あるいは技術者等の増員計画についてもっと私は積極的に考へるべきではないかと思うのですけれども、いかがでございますか。

○国務大臣(丹羽喬四郎君) ただいまの御質問でございますが、私も常々それを考へておる次第でございます。そういう技術要員の確保というところがこれからの運輸行政の一番の重点になつていくんじゃないか、こう思つておる次第でございます。これは、要員の確保というのは、待遇の問題も私はあると思う次第でございます。それぞれの機関に對しまして、それらの人々の待遇の改善につぎまして、人事院あるいは総理府に私からも要請をしておる次第でございます。ことにまた、今回の軽自動車等の問題になりますと、ものほうの陸運局のやはり技術要員の方面におきましても相当むしろ充足していらつしやうというやうな面もございまして、その他一般の運輸行政全体につきましてこういつたやうな技術要員の拡充ということが一番の重点でございますので、私、就任以來、はなはだ微力でございますが、それらの拡充につとめたつもりでございますが、いまだ実際の需要を充足するのに何かまだほど遠いものがございますので、量並びに待遇両方面からそれらの問題の解決に当たつてまいりたい。また、将来におきまして、それの方々が将来また必ずしも昇進を望むことがないかも知れませんが、やはり適当なときにそれ相当の地位が与えられるというやうな運営の面とも相まつてあると思う次第でございます。それら三者をかね合はせまして、具体的充足を考へてまいりたい、こういう

ふうに考へておる次第でございます。

○三木忠雄君 それでは次に、軽自動車の検査協会がございまして、納税証明書とか、この問題に對して非常に地方行政との関係があると思ひますから。何か車検場で納税証明書を必要とされる。この場合に、いままでの自動車ですと都道府県で証明書を発行したところが、軽自動車になりますと、納税証明書というものは市町村です。これがなくて車検申請が受けられないということ、納税証明書をとりながら整備業者は非常に苦勞してゐるということがあつたわけです。現実には、愛知県では、この納税証明書をどこでも自由に出来るやうなシステムに、県議会が許可をとつて、やれる状態に切りかえた。愛知県が全国で初めてです。しかしながら、軽自動車検査協会ができません。軽自動車の納税証明書をとりながら市町村役場にずつと行かなければならないということ、非常に整備業者はこの問題に頭を悩めてゐる、こういう実例があるんですね。この問題について、やはり納税証明書の交付のしかた、こういう問題に對して自治省との間にいろいろの見解はあると思ふのですけれども、運輸省としてこの問題をもつと合理的にやれる方法はないのかどうか、この点について伺ひたいと思ひます。

○政府委員(野村一彦君) ただいま御質問のやうに、市町村税の軽自動車に対する納付という問題について、いろいろ地域的な問題があつて納税者から不便があるというお話、私もそういうことはあるやうかと実は思つておるわけでございまして。このユーザの便利のために、納税事務をなるべく手数をかけないで、時間的また距離的にめんどろをかせかないでやるといふ方法につきましても、私も何かかかふやうな方法に――そういう一々のユーザの方で遠い道のりを時間をかけて来る、ということではなくて、何らかの方法が講じられれば、これはそういう手続を簡素化するということとはまさに行政の現在の方向でございますから、自治省あたりとも相談をいたしまして、何かそういう具体的な方法があるかどうか、その辺の

道があるかどうか、これは至急検討してやるようにいたしたいと思ひます。

○三木忠雄君 これは、車検をするときに必ずそういうシステムを通らなかならないやうに、車検場で全部そういう重量税、あるいは市町村民税ですか、市町村等の税金も車検が一つの切り窓になつてゐるわけですね。そこで、整備会社が委託を受けてやるためにいろいろな証明をとつてこなければならぬ。そこに全部しわ寄せがくるということ、本来の整備業者自身の仕事、そういう納税証明とかいろいろな書類をそろえることによつて業務が非常に複雑化されてゐるという点は、もつと合理化しなければならぬ。そのために、行つたり来たりしながら一台の車検の整備を行なうことが、非常に、そういう証明書をとりながら連絡員とか、いろいろな点で要員を確保しなければならぬやうな事態になつてきておる。こういう点をもう少し、行政の簡素化とあわせて、運輸省と自治省が話し合ひをもつと合理的にできる方法はないだろうか、こういう要望は非常に強いわけですよ。この点について私は積極的に考へてもらいたい、もう一度お願いいたします。

○政府委員(野村一彦君) 市町村という点であれば、職員の数も少うございまして、そういう点で、県の税務職員がその事務に常駐するといふことが出来るわけでございまして、市町村といふますと非常に数がございまして、しかし、市町村の連合会といふものが、そういう横の団体があるといふことも私も聞いておりますが、そういうものが適当かどうかはわかりませんが、その辺、自治省とも連絡いたしまして、市町村の連合会みたいなものがそういうことをやり得るのかどうか、またもしやるとすればどういふ簡便な方法があるのか、その点につきましては至急検討して、現実に事務が開始するまでは、そういう手数をできるだけ省くやうな体制をとりたいと考えております。

○三木忠雄君 環境庁、通産省、お願いいたします。この軽自動車の車検をやるときの一つの目的の中

に、やはり公害の問題があると思うのです。きょうはマスキー法の問題と国内におけるいろいろな排気ガス等の問題について若干質問したいと思うのです。アメリカの環境局で排気ガスの大幅な規制が予定されており一九七五年から実施されるようになった、このことについて、日本の国自体としてこういう問題は考えなければならぬ重大な問題ではないかと思うのですけれども、この問題について、各省、特に環境庁、あるいは通産省、運輸省はどういうふうな受け方をしているか、この七五年からマスキー法が適用される、この問題に対してどう取り組んでいこうとされているかどうか、この点について各省から伺いたい。

○説明員(小林育夫君) ただいまの先生の御質問で、一九七〇年のいわゆるマスキー法が、一年延期が拒否されて、事実上七五年から実施されるというお話でございますけれども、実はこの問題は、この間の決定は、アメリカの環境保護庁に対してましてフォード外五社の申請が出たわけでございます。それらの申請につきまして、米国の環境保護庁が一年間の延期を拒否したということでございます。アメリカ政府の全般的な一年延期の拒否という決定ではないわけでございます。そういうことは別にいたしまして、環境庁といたしましては、このアメリカのマスキー法が一九七〇年に成立をいたしました。四十五年でございますけれども、それに対応いたしまして、昨年私ども環境庁が発足いたしましたから、このマスキー法に対応する日本の長期的な申請を、具体的に申し上げますと、一九七五年——昭和五十年以降の規制はどうあるべきかという問題につきまして、昨年の九月の十八日に私どもの諮問機関でございます環境庁長官からその問題について諮問をいたしましたわけでございます。で、対策審議会といたしましては、大気部会の中に自動車公害対策専門委員会という委員会を設けてまして、ただいままでに十二回の審議を行っております。そうして近く——具体的に何月ということは申し上げられませんが、

ども、近くその結論が出るということになっておりますので、これに對しまして所要の措置をとってまいりたい、そういうふうな考えております。それから、ただいま申し上げましたのは昭和五十年以降の問題でございます。五十年までの対策はどうするかという問題がもう一つあるわけでございます。その問題につきましては、従来この規制を環境庁になります以前は運輸省がやっておりました。運輸省におきまして、運輸技術審議会というところで、昭和四十五年にはやはり四十八年度と五十年度の規制についての答申が出ております。当面これは、メーカーに対する技術的開発の可能性といえますが、猶予と申しますか、そういう意味で、とりあえず四十八年度につきましては、それをそのまま移行するという基本的な考え方に基づきまして環境庁としては処理をしていく方針でございますけれども、昭和四十八年度実施分の一部につきましては、ことしの三月二十九日でございますか、告示をもちまして、その一部については先取りというふうな形ですでに実施に移しているものもございます。

○三木忠雄君(通産省) 運輸省かな。
○政府委員(野村一彦君) 自動車の排出ガスの規制問題につきましては、ただいま環境庁からお話でございますように、運輸省といたしましては、四十五年の七月に運輸審の答申を受けた排出ガスの規制の強化措置をやっているところでございます。マスキー法案につきましても、昨年来、米国会議における、何といいますが、審査の状況に非常に強い関心を持っておりまして、運輸技術審議会の答申の趣旨に沿うものでもありますので、このマスキー法案について、これからどういうふうな日本として受け入れるか、ただいま環境庁から御説明がございましたが、私どもは、環境庁においていろいろ御審議の結果出されますところの許容限度の問題を念頭に置きながら、それを実現するための具体的な措置ということを私どもは、この道路運送車両法の保安基準の中に取り入

れていくということで、この問題につきましては、運輸省としては、技術的に可能な限り、シビアといえますが、きびしい規制を行なつて、所期の目的を達成するような所要の規制を行ないたい、かように考えておるわけでございます。

○説明員(中村泰男君) お答え申し上げます。マスキー法案に関連いたします全般の問題につきましては、環境庁からお話しのとおりでございますが、若干補足させていただきますと、今回のいわゆる延期申請却下は、本邦及びアメリカの数社、GM、フォード、クライスラーの有力企業を含んでおまして、それに対する延期の却下でございます。申請を拒否しておるわけでございますが、内容的には、ある一定の期間をおいての再申請の道はあるということを、示唆いたしますが、米国の環境庁が最終的にどういう判断をするかというところは、いろいろな見方があるところかと思いますが、いずれにいたしましても、非常にきびしい線が出てきたわけでございます。日本のメーカーといましては、昨日も御答弁申し上げましたが、アメリカに対する輸出もかなりのウェイトを占めておりますので、七五年のマスキー規制というのに対しては、非常に積極的に取り組む姿勢を示しておりますが、残念なことに、現状におきましては、これを充足する見通しを現在のところには持っておられない、こういうことでございまして、いままでの態度といたしましては、いずれかの時期におきまして延期の申請をせざるを得ないのではないかというポジションにいたわけでございますが、EPAの新しい裁決と申しますか、出まして、これにどう対応するかというところは現在検討しているところでございます。私どももいたしましては、この日本の中での規制のあり方、規制の基準そのものにつきまして、環境庁の中央公害対策審議会と御議論していらっしゃるところでございますので、これが具体的になる場合には、運輸省の保安基準というふうな形になるわけでございます。いずれの問題につきま

しても、輸出の問題のみならず、国内の問題につきましても、できるだけ技術開発を急ぎ、また私ども通産省としても、これを支援すべきものは支援して、早く基準に到達できるように技術開発を進めなければならないと考えておりますし、また指導もしている次第でございます。

○三木忠雄君(通産省) そうしますと、マスキー法は七五年に適用されるとしますと、輸出している約百万台ですね、こういう車は非常に問題になってくると思うんですね。そうすると、同じような製造過程で日本にも販売しなければならぬ、おそらく環境基準もそれに準ずるような環境基準になってくるのじゃないかと思いますが、どういふ答申が出るか今後の問題でしようけれども、そうした場合に、いまの開発体制からいって、七五年をめどにした場合、こういう低公害車といえますか、そういう車の開発の準備体制は十分にできる——いま非常に不安のようなお話ですが、現実にどういふふうな姿になってくるのか、この点についてもう一度御答弁願いたい。

○説明員(中村泰男君) お答え申し上げます。七五年の規制ということになりますと、部分的な申請でございますが、マスキー法の規制は御案内のとおり非常にきびしい規制でございますので、従来のエンジンそのままでではできない。エンジンあるいはそのまわりの車の部品その他を変えていくという問題がございまして、したがって、七五年と申しますと、だいたいの先のことのようでございますけれども、アメリカ輸出ということになりますと、七四年にはもう向こうの型式認定を受けなければならぬ。そうなりますと、七三年にはもう型式がきまっていなければならぬし、部品その他を含めまして、もうこの辺である程度はつきり見通しを立てなければならぬ。しかしながら、現在の研究開発の状況でございますと、マスキー法の規制値を実験的にある程度出すことはできるわけでございますが、マスキー法の前提としておりますような五万マイル走行でも規制値を出せる

というようなこと、あるいは試験結果のばらつきという点、そういう点にまだ不安がかなりあるという点でございます。したがって、いま先生御質問の点を率直にお答えいたしますれば、現在の状況でマスキー法がそのまゝいままは、現在対米輸出がどうなるかという点につきましては、現在ではいいようぶですという点を申し上げる段階ではございませんが、しかし、もちろんこれは日本のメーカーといたしまして、私もいたしまして、EPAのこの一つの方針が出てまいっている段階でございますから、もうそれだからといって座視するわけにいかない問題でございます。日本の中の環境保護と申しますか、基準の強化という問題もございまして、技術開発の点に精を出していく、また私も十分指導もしていくことで対処してまいりたいと思っております。

○三木忠雄君 これはメーカーのほうでもいろいろ検討されていると思うのです。通産省は、この問題に対する取り組み方、私はちよつとおくれているような感じもするのですが、技術開発の問題で、具体的に国としてこういう問題を指導し、あるいは具体的な研究機関といふか、この問題に対する討議はどういうふうな形で進められているのかどうか、この点について伺いたい。○説明員(中村泰男君) 安全公害の問題につきましては、昨日も御答弁申し上げましたが、通産省の試験研究機関におきましても試験研究をしておりますし、また部品の組み合わせという問題も多々ございまして、部品メーカーの共同研究に対する助成、そういうこともしておりますが、また新しい方式という問題で、電気自動車を開発する大型プロジェクトで開発するという形で、公害問題については私も積極的に取り組んでいくわけでございますが、さしたる七五年規制に対応する自動車、それをどうするかという点になりますと、基礎的な技術研究と申しますよりも、もう実際の自動車をつくっていくという段階でございますので、その計画につ

きましては、率直に申しまして、メーカーが中心になって真剣に取り組んでいるということでございます。決して私も、放置しておるか、力を抜いていることではございませんが、七五年の自動車という点になりますと、もうほんとうにくつくり出していくというふうな段階にきておりますので、現在ではメーカーがその点については中心になっているというふうに御了解願いたいと思っております。

○三木忠雄君 環境庁に伺いますが、やはり五十年にこういうマスキー法と同じ内容、いわゆるこういう運輸技術審議会という検討はされていくと思うのですが、いろいろなむずかしい問題が私にあると思うのです。この問題については答申がいつごろ出るのか、あるいは国で夏ごろまでには大体決定される見通しなのかどうか、この点について。

○説明員(小林育夫君) ただいま審議会の先生方に御審議を願っております段階で、いつその審議が終わるというところはちよつと申し上げにくいわけでございますけれども、私もまたいたしましては、できるだけ早く、少なくとも夏の終わりに秋の初めくらいには御答申をいたしたいというところでお願いいたしております。ただ、いま先生から御指摘がございましたように、あるいは通産省のほうからも御説明がございましたように、技術的な問題につきましては、非常に困難であるという点がわかっております。そういう理由から、先ほど申し上げましたように、十二回も審議をされていることは、とりまなおさず非常にこの審議が難航していると申しますが、そういう面の技術的な見通しの評価というものが非常にむずかしいという点を反映しているのではないかと御察察の上、先生方の結論が出るものと思われましますので、私もその結論が出る段階において所要の措置をまいりたい。先ほど申し上げましたように、具体的にいつというところは申し上げられませんが、私もまたいたしましては、

一応、夏ごろをめどにして、そういう御答申をいただきたい、そのように考えております。

○三木忠雄君 これは先の心配がもしも、環境基準が、メーカーのいろいろな圧力によって環境基準が甘くなるというふうなことがないように私たちが強く要望するわけなんです。やはり審議会が答申を夏ごろまでに出すといふ、なかなかいまの状況では相当おくれるような見通しというか、そういう話は私は聞いています。環境庁としての取り組み方の姿勢というものが、私はやはり一番大事な問題になってくるんじゃないかと思うんです。確かに審議会の答申というものが一つありますけれども、やはり環境庁がほんとうに、排気ガスの問題、この自動車公害の問題に対してどういうふうな姿勢で取り組んでいかうかという、その姿勢に尽きてくるんじゃないかと思うんです。この点については、やはり積極的にこの排気ガス、特にマスキー法の問題を、やはり業界のきびしい状況にもいろいろあるかもしれませんが、もっと積極的に、国民の健康とか、あるいは公害とか、そういうふうな問題を、あるいは突き詰めてみれば、光化学スモッグの問題も、最終的にはまだはっきりしてきませんけれども、こういう排気ガスの問題が大きな要素に入れているわけですから、この点から考えたら、やはりこの答申を待つという点も大事でありますけれども、やはり環境庁の取り組み方ということが最も私は大事じゃないかと思うんです。この点について、早くやはいこうという基準を出して、シビアであればそれに対する業界の指導をしていく、こういう強い姿勢で臨むことが大事だと思っております。この点をもう一度伺いたいと思っております。

○説明員(小林育夫君) 確かに、御指摘のとおり、基本的な環境庁の姿勢につきましては先生の御っしゃるのとおりだと思います。ただ、私もそのいわゆる環境保全の考え方の基本的な問題を申し上げますと、私も従来行っておりますのは、まず環境基準というものを定め

る、その環境基準といふものは、一応、行政上の目標値といふことになっておりまして、そういう環境の中に生活しておれば病気になるというふうなことで定められているわけでございますけれども、これはいろいろな非常にむずかしい問題もございまして、たゞいままでにはきまっておりますのは、自動車に関連するものとしては、一酸化炭素だけしかきまっておらないわけでございます。炭化水素とか窒素酸化物、窒素酸化物は近きまます予定でございますけれども、そういうものをきめることがまず先決でございます。この環境基準をいかに守るかという点で、発生源たる工場なり、自動車の実際の発生源の規制を行なっていくというのが基本的な姿勢でございます。

ところが、このマスキー法の問題というのは多少違っておりまして、技術的に可能なところまでとまかく減らしてしまえ、それがどのように環境に影響があるかというところは二の次にして、少なければ少ないほどいいというふうな思想もあるわけでございます。そういう点に、マスキー法の特異性といふものが、そういうものがあるわけでございます。私どもがこれに対応します場合には、先ほどお話し申し上げましたように、本来ならば環境基準というものを定めて、それを守れるような規制基準をつくっていくというのが順序でございますけれども、それができずに、一足飛びに技術的な可能性の限界までも見きわめていかなければならないという点で、あるいは先生御指摘のように、非常に姿勢が甘いんじゃないかというふうな御指摘があるかと思っておりますけれども、基本的には、決して私どもはそういうふうな考えでおりませんので、その点は今後十分きびしい姿勢で臨むようにしていくつもりでございます。

○三木忠雄君 次に、排気ガス問題で運輸省に聞きたいのですが、これは新聞に出ておった記事で、けれども、排気ガスを無料測定している中央区の自動車整備工場があるというんですね。これはお聞きに

なっていると思うのですが、こういうシステムも私は非常にけっこうだと思う。これには整備振興会も相当な犠牲がある程度払っているのじゃないかと思うのです。そういうサービスを兼ねていろいろの排気ガス無料測定をやっているわけでありますけれども、こういう問題については運輸省はどのような姿勢で取り組んでいくわけですか。

○説明員(岡田豊君) 先ほどの新聞記事、私たちが拝見いたしました。これは特に運輸省に相談があったことではありませんで、業界団体が自主的に独自でやったものでありまして、私たちとしては無料測定というのを奨励するということとはちょっと問題があると思いますけれども、やはりチャンスをつかんでユーザーの車の排気ガスのデータを測定しながらユーザーを指導するということは、これは整備工場の大きな任務でござい

ますので、整備振興会等を通じて整備工場等に行政指導をやつてまいりたいと考えております。
○三木忠雄君 このデータによりまして、東京都内で走っている、中央、築地署など区内四署で調べた約千九百六十台の車ですか、そのうち保安基準に満たない車は二百八十六台ある。四台に一台が道交法の保安基準をこえる一酸化炭素を排出している。だから、現実には光化学スモッグとかいろいろの原因は排気ガスだといわれても、これは具体的な事実だと思ふのです。こういう問題について、自動車整備振興会が積極的に排気ガスを無料測定しているというところはもともと応援すべきじゃないかと思うのですが、この点については、経費がかさんでくるとかいろいろな点で問題があると思うのですけれども、やはり運輸行政としては、この排気ガス、あるいは国民の健康を守るという問題から考えたならば、こういう問題こそもっと積極的に取り上げていかなければならないのじゃないかと思うのですけれども、どうですか、取り組む姿勢について。
○説明員(岡田豊君) まことにお説のとおりでございまして、排気ガス問題の中で、特に最近規制

になっております一酸化炭素のアイドリング規制、これにつきましてはユーザーの自覚というものが非常に大きい影響を持つわけでありまして、ユーザーの自覚をどうやって促すかということが問題で、そのためには定期点検整備の励行とかということになってくるわけでございます。そういうことをやる。ユーザーと申しまして、個々の、一人一人の、まあ商人でない、普通の人たちでございまして、整備工場を通じて定期点検整備等、そういうことの指導をユーザーに対してやりたい。一方で、定期点検整備普及運動を私たちも一緒にやってございまして、こういうようなことを通じて、整備工場自体としてやりになることは悪いことではないと思ひますので、将来はそういうことを含めましてユーザーの指導をしていくということをやつてまいりたいと思ひます。

○三木忠雄君 個々の指導はやつておると思うのですけれども、やはり中央区でのこういう例はいいですね。非常にけっこうな例だと思ひます。こういう例はもう少し促進してほしいと思ひます。いろいろな費用の点とかあると思うのですが、口を出す以上、金も運輸省で出さうい、自動車の車検の特別会計がそれだけ余つているのであれば、こういう点にこそもっとサービスすべきじゃないかと思うのです。この排気ガス無料測定であるとか、こういう点はやはりもっと全国的な運動として積極的にやつていけば、この排気ガス問題も幾ぶんなりとも緩和されてくるのじゃないかと思ひます。特に、地方ではそれほど必要ないわけですから、六大都市とか、そういう主要都市においてこういうもののPR月間をつくるとか、いろいろな点をもっと積極的に進めれば、運輸省としても非常に好感を持たれるのじゃないかと思ひます。運輸省はそういうところのサービス改善とか、あるいはそういうところの手を出し、国民の健康を守る一面にもやはり協力していくべきじゃないかと思ひます。これは運輸大臣、助成措置も考えながらも積極的に取り組

んだらうですか。
○国務大臣(丹羽喬四郎君) ただいま御指摘をいただきまして、まことに奇特というところと恐縮ですが、これも、民間の整備工場が公害防止のためにそこまで積極的にサービスをしていたかどうかということに非常に望ましいことでございまして、積極的に奨励することにつきまして具体的に検討していきたい、こう思つておる次第でございまして。

○三木忠雄君 それでは次に、沖縄が返つてきまして、沖縄の復帰に伴つて、やはり沖縄の整備業界が非常にまだ体質も弱いと思ひますが、軍人、軍属の所有している車両ですね、これは現実に日本の道路運送車両法の適用を受ける、これは本土の米軍の軍人軍属の問題と同じだと思ひますけれども、この車両整備あるいは登録事務の具体的なやり方についてどういふふうに徹底されているんですか。

○政府委員(野村一彦君) 沖縄の復帰に伴ひまして、従来、沖縄において使用されておりました米軍の軍人、軍属の車両、これにつきましては当然、道路運送車両法が適用になるわけでございます。ただ、具体的に登録及び検査の事務をやりましますのは、復帰後一年間という余裕をつけてございまして、その一年間の余裕期間の以内に、新たに登録を受け、そして検査を受ける体制を整えるというところで、端的に申しますと、一年間の余裕つきの何といひますか、本土における米軍の軍人、軍属と同じような検査、登録の対象になる、こういう法の適用になっております。

○三木忠雄君 そうしますと、沖縄の現在の整備事業、いままで琉球政府が単独でやつておったんですけれども、日本に復帰になって運輸省の管轄になりますと、特に軍人、軍属の車というのは非常に多いと思ひますね、各他府県に比べてみれば、沖縄県の場合には、この車検登録あるいは整備事業と、沖縄県民の所有している自動車の車検業務、これとあわせて整備事業は私は相当拡大してくると思ひます。こういう問題について、やはり沖縄の整備事業と日本の整備事業の体質とは幾ぶん

違つておると思ひますけれども、どういう体制のもとに指導、育成強化をはかつていくのかどうか、この点についてお伺ひいたします。

○政府委員(野村一彦君) 沖縄の復帰に伴ひますところの自動車の整備、またそれに関連する車検の問題は次のような制度になっております。

まず第一に、沖縄の国の行ないます車検といひましては、沖縄県陸運事務所というのが沖縄復帰と同時に発足をいたしまして、そして沖縄県陸運事務所におきまして検査をやるということ、いまもうすでに検査業務を開始する体制になっております。これにつきましては、琉球政府当時に検査関係の職員を三回ほど私どものほうに集めまして、そして講習及び研修をやつて本土と同じような検査をやるような準備をしてやりました。それが第一点でございます。

それから第二点につきましては、沖縄にも指定整備事業というものが適用になるわけでございます。しかし、これが具体的に適用になり、実際に具体的な工場が指定されて民間車検を行なえるようになるのは、これはまだ若干日にちがかかると思ひますけれども、体制としては指定整備事業の適用になっておるということでございます。

それから第三番目は、従来、指定検査人として沖縄の琉球政府時代にやつておりました指定検査人が、六人の人がおります。この人は、復帰後二年間は暫定的に指定検査人の資格のまま継続検査について保安基準適合証を発行できるという制度になっておりますので、二年間はこの方々がやるということ、国の検査とそれから民間の指定整備事業と、それから指定検査人による検査と、こういう検査体制は三つの種類のものができてくるということで、二年後は本土と全く同じ、国とそれから指定整備事業者という制度になる、こういう体制になっております。

○三木忠雄君 そうすると、整備業者に整備士ですね、この問題は二年後には——現実には整備業者は長年ずっとやつておりました、整備士の資格を持ってない。長年ずっと左のハンドルばかり

を整備しておいた関係で、あるいは長年そういう教育といえますが、技術専門で、確かに技術の面ではだれにも負けないけれども、そういう資格試験という問題になってくると非常にむずかしい、こういう問題で整備業者自身が困るような問題があるんじゃないかと思いますが、この問題についてどういう対策をとっておりますか。

○政府委員(野村一彦君) 整備士につきましては、琉球政府当時、日本の道路運送車両法とほとんど同じような琉球の道路運送車両法がございまして、そして、その中にも、やはり整備士は二級整備士、三級整備士というランキングの制度があつたわけでありまして、それで、琉球政府当時、この二級及び三級の整備士の資格を持っておいた方は、そのまま別段の措置を要せずに、本土復帰後、本土の道路運送車両法に基づく整備士に、それぞれ対応するランキングの整備士に相なるといふような規定になっております。ただ、具体的に整備の技術等につきましては、いま先生がおっしゃいましたような左ハンドル、右ハンドルといったような、本土と沖縄との交通事情、車両の構造上の違いということがありますので、今後できるだけ研修、教習というようになことをやって、本土と同じような習熟度になければならないと思いますが、制度的には、琉球政府当時の資格というものは、そのまま、復帰後も、本土の同じような資格をみな与えられるということに考えております。

○三木忠雄君 各県にある陸運事務所と同じような形態が沖縄にもできるわけでありまして、車検場の設置問題とか、あるいは他府県と違って軍人軍属の車が相当多いという、こういう実態を踏まえまして、検査要員も非常に少ない、あるいはまた民間の指定事業者の企業体質からいっても、非常に私は沖縄自身が民間の車検場をとるとしてものなかなかな困難な問題でないかと思うのです。そういう面において、やはり各県にある車検場ですね、これやはり充実強化を、各県よりもっと充実させなければならぬのではないかと、あるいは検査要員を、各県よりも技術的にいってのもっと

多く派遣をしなければならぬ、あるいは任命しなければならぬのではないかと思います、この対策はいかがですか。

○政府委員(野村一彦君) 現地の検査体制につきましては、いま申し上げましたように、沖縄県陸運事務所というところで車検をやるわけでございます。で、これは支所が二カ所できておる、八重山と宮古、支所が二カ所あるわけでございますが、なお沖縄総合事務局——現地の沖縄の総合出先機関の事務所でありまして、——その中に運輸部というのがあります、その中に陸運一課、二課というのがあります、二課というものは車検登録関係の指導をすることになっております。そのスタッフには本土からも、総合事務局の運輸部長以下ある程度の人材をしばって送り込んでおまして、これらが現地の沖縄で採用の人と連絡を密接にとりながらやっていくこととあります。また私も必要に応じて、今後その技術者の研修、教習を中央でやるということに、そういう現地の人々を迎えて指導したいということ、おかげさまで定員等も、全体で沖縄県陸運事務所が三十五人でございます。そのうち検査課が十二人、それから宮古支所が三名、石垣支所が三名ということで、他の陸運事務所に比べますと私は若干多目ではなからうかというふうに考えます。

○三木忠雄君 それから、これは警察庁のほうに関係のある問題かもしれませんが、運輸大臣にも関連した問題です。特に本土に復帰してから、いままでも左ハンドルだったわけですね、今度、右移行になった場合に、やはり車の改善をある時点で——三年ですか、経過措置は。その後にいって構造改善しなければいけない。そうしますと、沖縄県民がいままでも持っておいた車というものは、その時点において非常に改善をしなければならぬ、とか、いろいろな経費負担あるいは個人の財産の問題がいろいろからんでくるわけですね。こういう問題については、たとえばタクシーであれば営業車の構造改善とかいろいろなことをしなきゃならない、そのために収入減ということも考えられ

るわけですね。沖縄現地の県民の声を聞けば、これはもういまの通行法規のほうは安全なんだと、これは確かに言われることは多分ともだと思えます。しかしながら、日本に復帰した以上一つにしまして、こういう国の施策である以上、それに従っているわけでありまして、この車の構造を改善するとか、あるいはいろいろ整備するとかという点につきましては個人の負担というものには非常に大きな金額になってくる人もいると思います。この点については全然ノータッチと、こういういまの姿勢だろうと思ふんですけれども、これは運輸省あるいはまた警察庁の問題にも関連してきますけれども、運輸大臣としてどういう見解をお持ちになつておられるか。

○政府委員(野村一彦君) 通行区分帯の問題でございますが、これは警察の道路交通法の規定によつて、そういう区分がなされるわけでございます。ですが、先生御指摘のように、三年後必要機会に通行区分帯を変えようということでございます。それに伴つてハンドル及び乗降口が切りかえられなければならないというところは、そのとおりでございます。ただ、その中で私も特に市民の日常生活と関係の深いバス、これが現在八百台ほどのバスがございまして、そのバスは、実はいづれも非常に老朽バスでございまして、平均の車齢がたしか八・四年というところでございまして、このハンドルの切りかえがなくても、これはもうすでに老朽で、非常に振盪をこうむつたバスでございまして、で切りかえなきゃならぬということで、私も現在までのところは、これを三回ぐらいに分けて、まあバスも企業の集約統合によつて台数も減らさなければならぬと、まあ大体六百台足らずのバスになるかと思ひますが、それを一応三回ぐらいに分けて、そして、その切りかえのことがなくてももう老朽車ですから、これを代替更新しなければならぬ。それに、今度でございました振興何といひますが、振興開発公庫と申しますか、沖縄の特殊金融機関、これから長期低利の融資を得まして、そして、その代替更新をする。そ

れに合せて、その際を利用して、そのハンドルの切りかえをどういふふうにするかということについて、いま検討を進めておりますが、大体は三年計画ぐらいで三回に分けて、そして、その車の代替をはかつていく、こういうようにしたい。ただ最近、まあこれは情報でございますが、沖縄海洋博の関係で、その時期を繰り上げなければならぬんじゃないかというのが情報として入っておりますので、さらにこの点につきましては、その計画を繰り直して、そして長期低利の融資等によつて車の代替をやるというようになことを具体的に検討していきたいと思ひます。

○三木忠雄君 まあバス会社等については問題ないんだけれども、個人の問題についてはどういふかと思ふんですが、個人のバス会社の場合には老朽車が多いというところ、それを三年に一回代替するというようなことはできませんけれども、個人の問題については、これはどうにもならない。問題がいろいろあると思うんですが、それとね、現実には海洋博、あるいは将来フェリーポートとか何か考えられていっているような話も聞いているわけですね。そうしますと、海洋博あるいは沖縄国体等を考えた場合に、やはりこの自動車の利用というのは非常に有望視されてきておるわけで、そういう問題が非常に話題になってきているわけだけれども、この営業車の改造のみならず、個人の所有している車、この問題については運輸省はノータッチと、こういう見解でござい

○政府委員(野村一彦君) 自家用車のその更新につきましては、通行区分帯の変更に伴う更新につきましては、運輸省としては、私も道路運送事業の監督をしておるわけでございますので、その点は自家用車までは私もちょっとこれは特別の措置は講じかねるというふうに考えております。○三木忠雄君 まあ、これは虫のいい話かもしれせんけれども、しかしながら国がかつてに、この沖縄県民の声、われわれのほうは右を通りたいのだと、それを左に変えたんだからと、こういう

ふうな見解が非常に沖縄の県民の声の中に強いわけですね。したがって、この自動車の整備あるいは今後の構造改善といいますが、整備業者だけではなしに、やはり自動車の所有者に対する免税措置とか、いろんな優遇措置を考えながら、やはりそういう点も考慮したんだという姿勢は示しているのではないかと、思っています。ただ、もう何もかもきょうから右だ、きょうから左だというふうな割り切った問題ではなしに、やはり沖縄県民が長年そういう問題で苦しんできた、この問題にもっと温情ある政策をとるべきではないか、運輸省は道路運送車両関係だけだからということではなしに、やはりそういう面から、運輸省としてももう少しこの自動車所有者に対する手厚い保護といえますかね、税金の問題とか、あるいは取得税の問題とかいろいろな点で考慮するとか、そういう点は考えられないかどうか、この点について。

○政府委員(野村一孝) その件につきましては、沖縄国会のとき沖縄関係の諸法案ができるときに、また当時の沖縄・北方対策庁あるいは総理府で議論がなされたようございまして、私もそれに関連する分については議論に参加したこともございまして、自家用車を含みます全般的な自動車税制の問題あるいは自動車の構造変更の問題、こういう問題につきましては、やはりこれは沖縄開発庁と申しますか、そういうところの全般的な問題として取り上げていただきたいというふうに思っています。私もはいわゆる道路運送事業の監督という立場で、運輸省としては問題を検討していきたい、かように考えております。

○三木忠雄君 それでは最後に、欠陥車の問題ですね、資料としていただいたんですけれども、まあ四十五年に欠陥車の届け出が三十四件、回収率が八八・二%、四十六年度の欠陥車の届け出件数が十八件で、回収率が約三六%と、こういうふうになつておりますけれども、特に四十六年度に回収率が悪いという理由は何か根拠があるのかどうか。

○説明員(隅田豊君) これは四十六年全体を足し算いたしますと、こうなつたということでございます。この理由は、四十六年度の数字でございますから、たとえば四十六年十二月で締め切りますと、この回収率が八十何%か上がります。と申しますのは、二月、三月に非常に台数の多い車の売り込みがあつたんです。まだちょっと二カ月、三カ月というところなんです。これの回収率が非常に悪いもんですから、平均数字が非常に下がつてしまつた、こういうこととございまして。

○三木忠雄君 この欠陥車の回収の問題については、いろいろ新聞紙面等で公表されておりますけれども、運輸省として具体的にこの業界に対する指導、これは特に通産省の問題とも関連してくるのですけれども、特にメーカーについての、回収の悪いいろいろな欠陥部門があると思うんですね。こういうものについての具体的な資料はどういうふうにあがっておりますか。

○説明員(隅田豊君) メーカーにはそれぞれの顧客名簿と申しますか、全国のディーラーのお客様の名簿をほとんどのものが持つておりますので、そういうものを一〇〇%活用させながら、自宅訪問その他を含めて回収の率を上げるような指導を実際にやっております。最終的には車両検査といふものがございまして、車両検査の際に回収をすべき車が来ないようというこの注意を、これは整備事業者の関係でございまして、整備事業者を通じて指導をしております。

○三木忠雄君 特に交通事故等の問題を、いろいろ警察庁のデータを調べましても、やはり軽自動車と、軽自動車は幾分少なくなつてきていることはデータでは出るんですけれどもね。ただ、やはり交通事故の内容を分析すると、欠陥車の多いメーカー、そういう車の交通事故比率が非常に高い、これは常識的な問題だと思つてはならないか、これに対する指導というものが非常に甘やかされてるのではないか、そういう点が感じられるわけですね。たとえば整備事業者のいろいろな声を聞きましても、この欠陥車の回収率という点、

こういう点が非常に指導が手ぬるい、あるいは甘い、こういう点を私たちに申しさすけれども、やはり整備業者を通してはメーカーに対する指導というものがこの欠陥車の問題に対する行政指導というものが相当手ぬるいのではないかと、思つてはならないか、これはもっと積極的に私はやっていた方がいい、こう思つてはいます。いかがでございますか。

○説明員(隅田豊君) お説のとおりでございます。この欠陥車問題は、われわれとしてどんなシビアな態度をとつてもシビア過ぎることのない問題であらうと考えておまして、今後も、先生のお説を十分身にしみまして、厳重な監督をしてまいりたいと思つております。

○瀬谷英行君 いま欠陥車の問題が出ましたけれども、今回提案された法律の改正案は、軽自動車に主眼が置かれてるようなんですけれども、こういうふうな検査協会の検査でもって欠陥車の発見といふものはできるのかどうか、その点お伺いしたいと思つてます。

○説明員(隅田豊君) 俗にいう現在話題になつておりますところの欠陥車と申しますのは、どちらかと申しますと、外観検査ぐらいではなかなか見つからない、ユーザーの使用段階に至つて初めて欠陥が見つかるというケースがほとんどでございまして。そういう意味では、この検査協会の検査におきましても、あるいは国の車両検査におきましても、検査の結果、これは欠陥車であるから回収しなければならぬということを見つけることは非常に技術的にむずかしいであらうと思つてます。

○瀬谷英行君 しかし、この欠陥車の問題は、やはり運送欠陥車が不測の事故にぶつかりましたと命をとりとれるということにもなりかねない。それで、欠陥車を発見するために役所としても積極的な対策を講ずる必要があるんじゃないかと思つてはいます。どうも欠陥車の問題はどうか、うやむやに済まされてきたような感じがするわけでありまして、これをうやむやに済まさない、欠陥車があつたならば、これは欠陥車がこの会社であらうとしかたがないんだから、これは思い切つて明るみに出して、徹底的に点検をして、欠陥車を再び生じさせないようにするというこのほうが行政指導としては正しいのではないかと、思つてはいます。その対策というのはどうもよく然としておつてはつきりしないような気がするんですが、その点はどうですか。

○説明員(隅田豊君) 欠陥車対策の姿勢が運輸省としては消極的であるという御指摘であらうかと思つてはいます。われわれといたしましては、整備工場の整備結果その他のデータによるところの情報、あるいは一般の民間の市民、要するに自動車ユーザーからの情報、こういうものをフルに活用しまして、現実世の中に売られてる車についての疑問点というものを入手しております。こういうものを入手次第、メーカーの技術面と折衝しながら、これが欠陥車として全国的に回収をはかり、改善をすべき車かどうかという判断を下しております。それで実際問題としましては、情報は無数にございまして、これが確かに、明らかに設計あるいは製作のミスによる欠陥車であつて、全国の車に手配して、これを回収させ、構造変更させなければならぬというケースは、率で申しますと非常に少ないものではございまして。しかし、やはりそういう情報を積極的に集めることが欠陥車といふものを発見できる唯一の道でございまして、われわれとしても今後ともこの方向で進みたいと思つてはいます。その結果をわれわれも入手しまして欠陥車対策を行ない、全国に売られてる車に対しての回収をし、部品交換なら部品交換、整備をするなら整備をするという手を打たせるということをやつた姿が、先ほど三木先生にも御報告いたしましたような、たとえば四十六年度におきまして十八件、四十五年におきまして三十四件、こういう数字でございまして。

○瀬谷英行君 ユーザーの活用ということをお話されたけれども、それは組織的にあるいは計画的に

陥がございまして、いたずらに検査機関に負担ばかりを加重するという点にもなりますし、何と申しまして、もとが大切でございますので、そ

ういったような欠陥車のないよう、さらに進めまして、いまお話しのございましたスピードの制限であるとか、あるいはまたその衝突の防止のための装置であるとか、エンジンの面からも、あらゆる面におきましますところの安全車の開発にせつかくつとめておる次第でございます。

産、あるいは本田等に安全車の開発を命じているというところでありますけれども、展覧会用に一台、二台展示をされるというだけで終わってしまったんじやあまり意味がないと思います。つくるなればならぬと思うのですね。自動車展覧会でものの珍しく眺められるというだけに終わってしまったんでは意味がないだろうと、こう思います。そこで問題は価格の点になると思うのです。価格の点でコストを安くして、大量生産できるといった形にならないと普及はすまい。ドイツのフォルクスワーゲンという車は——国民車という意味だろうと思うのでありますが、あれがはたして安全という面でいかどうかわかりませんけれども、国民車という形でもって普及をしているということでは、価格、性能の点で何かやはり国民に受け入れられるものがあつたような気がします。いまの日本の車は、価格なり性能ではなくて、もっぱらPR、広告合戦でもって、売り込み競争でもって、売り上げを増しているという状況であつて、必ずしも利用者が、その車を十分検討をした上でよろうしいということになって、購入しているとはかりきいと言ひ切れないような気がいたします。そこで特に安全の面からいうならば、事故の原因は一体何が一番多いだらうかということをやまず調べてみる必要がある。その調査の結果に基づいて安全対策ということを考えられるべきだと思うのであります。たとえば最近の一番新しい例はわからないかもしれませんが、わかり得る範囲内で、事故の原因というのはどういうことが一番多いのかということ、統計的にもわかつておるのじやないかと思ひますので、その点をお伺いしたいと思ひ

います。

○説明員(隅田豊君) ただいまの先生の御説は、事故の原因と申しましたが、おそらく車の構造に基因するという意味でございましょうと思います。そうでございませんと、車の事故の原因の大部分は、やはり何と申ししてもドライバーの原因になってまいります。車の構造というのが直接的に事故の原因になる場合よりも、やはりちやうど人間の健康状態のようなものでございまして、全体に車の調子がどこか悪い。たとえばブレーキが甘いとか、そういうようなことがいろいろなる事故を誘発するというような意味で、車の性能等も整備状況というものできいてくるわけでありまゝす。統計上の処理から、こういう原因で事故が多いということとはちよつとむづかしいかと思ひまゝす。

○瀬谷美行君 警察庁の分野になるかもしれないまでも、
んけれども、そうすると車の調子のほかに、いわ
ゆる年間の事故件数から見て、どういうことが原
因になっておるかということとはわかりませんか。

に、車の構造のあれですと、たとえばブレーキがきかないから事故が起きたとか、こういうようなことというのは非常にまれなケースでございます。それで、必ずしも多くないわけでございます。それ

で、たとえばヘッドライトが消えていたといっても、そのために事故に必ずしもならないものでございいますから、車の構造と事故とを統計的に直接結びつけるのは比較的むずかしいうございいます。

○瀬谷英行君 たたとえば飲酒運転だとか、あるいはよそ見だとか、あるいはスピードの出し過ぎだとか、そういうような問題があると思うんですけども、そういう人為的な事故件数から

○説明員（隅田豊君） 人為的な原因によります事故は警察統計になりますので、ちよつと私記憶で申し上げさせていただきますと、かなり多い。上位を占めておりますものは速度違反と、それから

わき見運転と飲酒運転というふうに聞いております。これはちよつと正確ではないかもしれませんが。大体警察のほうで多いというのはそういうものだと思います。

○瀬谷英行君 そうなると、結局まあ速い車というのには、あるいはスピードを出した場合の車というのは事故の率が高いということになるわけですね、結局は。だから、スピードのろけければのろいほど事故の割合が少なくなる。人力車だとかかごの時代は、したがつてあまり事故がなかったということになるだろうと思いますがね。そこで、そうすると、今度はスピードが元凶ということになるんでしょうけれども、それでは事故を防止するためにスピードの出ないような車の構造というものを考えたかどうかという気がす

るんです。たとえば万博なんかで会場をゆくり走っている車がありましたね。あれでも事故を起こした例はあったらしいけれども、あんまりスピードが出なければ、事故の割合も、あるいはぶつかった数が大層もつりあひと怪しき感じがな

かっただけの求むるものではない、軽く済むものではない、いかという気がする。だから、たとえばある程度のスピード規制を構造上行なっちまう、そういうようなことはできないのかどうかですね。もともと、あんまりゆっくりにしても役に立たぬから、

そうかと言って私は百何十キロもスピードは必要
ないと思うんですよ。急行電車だって百キロそこ
そこですからね。何で込み合う道路を百キロで走
らなきゃならないんだと。走れるから走るんだ

と、こういうやつが出てくるんです。山があるから登るんだという話がありますけれども、スピードが出るから走るんだと、こういうやつが出てきますね。出したくてもスピードが出なければ、そりゃ安全度が落ちると思ひます。たとえば五十五

キロなら五十キロ、四十キロなら四十キロぐらいいかにスピードを押えられちまつて、それ以上はどんなにアクセルを踏んでもスピードが出ないといった車をつくつて、これは一つの安全モデル車であるというふうにして、そういう車をたとえばわりあいと安く売るようにすると、こういう方法は考

えられないものかどうかですね。この点はどうですか。

○説明員(隅田豊君) 基本的なものの考え方とい
たしまして、スピードが高いほど人間の反応はや
はりむずかしくなりますし、衝突した場合のエネ
ルギーは大きくなりますし、やはり事故の結果も
大きくなる、これはもうお説のとおりでありま
す。現在までの世界的な傾向といしましては、
自動車のスピードは高くなる一方でございます。
しかし、最近になりました、これはもう自動車関
係の技術屋の中で自動車のスピードというものが
野放しにどこまでも高い方向に行くことがいいか
どうかという反省が行なわれ始めております。そ
ういう意味では先生のお説は非常に将来に向けて
の一つの御意見だと思います。

ただいまの最後の先生の一つの御提案で言われました非常に低速、四十キロなら四十キロぐらいの車をつくって、これを特に優遇するということのようなことを考えてまいりますと、もう一つの問題は、スピードの速いものとおそいものが混在するということとは、これは非常に望ましいことではございません。やはりできれば同じスピードでみんな走らせるということ、これが一番必要なことでございいます。そういう意味で考えますと、やはりそういうものを優遇してとか何とかいうことよりも、ある一定の速度範囲内に車を押えつけていく、そうしてその範囲内で技術の知恵をしぼって安全な性能を持った車をつくっていくというのがやはり一つの行き方だろうと思います。現在そういう意味で自動車の高速度というものは反省期に入ってきておるということは事実でございませ

○瀬谷実行着 そうすると、通行区分も考えてみる必要が出てくると思うんですね。市街化区域と調整区域というのがありますけれども、自動車の走行区分もスピード区域とゆっくり区域をつくって、それで町中は三十キロなり四十キロ以上は出さぬ。どっちみち、いまのように渋滞していればバスなんかの平均スピードは十何キロでしょう、十キロそこ

要がないかどうか、その点をお伺いしたいと思うのです。

○政府委員（野村一彦君） ただいま瀬谷先生の御質問でございますが、実は、私ども運輸省におきまして、特に都市交通の最も安全で、無公害で、そして合理的、効率的なあり方というものが、これを研究をいたしてやるわけでございますが、これは官房が中心になり関係各省が協力をしてやっております、その中で通産省のほうでもそういうことで検討しておりますが、新交通システムの開発研究という題目でございまして、その中で運輸省の関係部局が寄り集まって新しい研究開発をやっております。それは民間におきましても、たとえばCVSといわれておりますコンピュータ・コントロールピクルシステムといわれておりまして、これは一人ないし二人が乗るくらいな、かごを大きくしたような程度の小さな車でございまして、これが一つの何といいますが、まあいわばレールのようなものを網の目のように都市の中に走らせて、これをコンピュータで全体として操作させて、そして個々の車に一人あるいはせいぜい二人くらいの人が乗って、レールの上を走っていくというようなシステムでございまして、これはまだ研究段階でございまして、一部はミニチュアをつくって実験をしておるといようなものもございしますが、ただいま先生がおっしゃいましたような思想を取り入れて、新都市交通開発システムというようなものの研究を総合的にやっておりますものでございまして、そういう意味でまだまだこれが実際化するのには、技術的にも、コストの面でもいろいろ問題があるかと思ひます。研究の方向としては、運輸省としても、組織的にそういう問題を取り上げております。また民間の団体等にも研究を委嘱しておるといふことでございまして、そういう方向の研究開発を今後さらに進めて、これが実用化されるようになることを私ども

も期待をしておる次第でございます。

○瀬谷英行君 この提案理由の中に安全の問題と公害の問題があるんです。公害の問題は、これは三木委員もだいたいこの点についておられましたけれども、排気ガス、もちろんこれは重要だと思ふのです。これを規制しなければならぬということ、東京のように空気の濁っているところについては緊急な問題だと思ふのです。排気ガスの問題については先ほど相当触れられましたので省略いたしまして、騒音の問題にちよつと触れてみたいと思ふのですが、軽自動車だけではなくて、たとえばオートバイとかバイクなんかでも相当やまましいの多いわけですよ。そのやまましいのを深夜に乗り回すなどというのは迷惑千万な話ですね。ところが、ああいうものを取り締まるとしても相手が早いわけですし、特に夜なんかやましくてもつかまえる方がないわけですよ。だからやはり車両の構造を根本的に考えて、音の出ないような、全然出ないというわけにいかないだろうけれども、あんな機関銃のような音は間違つても出せないような車でなければ売れない、売っちゃならぬというふうにしたらいけないかといううな気がするんです。この点は軽自動車であらうと、特にダンブカーであらうと、二輪車であらうと共通の問題なんですけれども、音の規制というものをもう少し政策の面で、メーカーの段階でもっと規制をするということができないのかどうか、その点をお伺いしたいと思ふいます。

○説明員(隅田豊君) 昨日も小柳先生から二輪車のことについていろいろと御質問があったのでございまして、一応規制といたしましては、道路運送車両法の保安基準なり省令でもって騒音に関する規制がいろいろございまして、その中で二輪車については普通に走っている状態で七十四ホン、加速状態でございまして八十六ホンないし八十四ホン、こういう数字で押えております。そうしますと、この加速状態の数字というのはそんなに低い数字じゃございません。確かに深夜住宅地でもし急加速しながらオートバイが走り回るといいた

ますと、家屋構造その他の事情があると思ふいますけれどもかなりな騒音になるだろうと思ふいます。道路条件その他を勘定いたしますと、環境基準にはなかなか合わない数字ではないだろうかと思ふいます。これをそれじやどこまで下げられるかと申しますと、率直に申しまして現在のような二輪車を許す限りは、まず一番下げてこの程度。われわれといたしましては、ただ問題になっておりますのは、ユーザーがオートバイのマフラー、消音器というものがついておりますが、これを改造したり、あるいはかつてに取りはずして音がかえって出るようにするということが、音の出ることに快感を味わうということがオートバイを使うユーザー側に非常に多いと思ふいます。こういう状態になりますと、メーカー段階で幾らちゃんとしたものををつくつても、やはり取り締まり面でユーザーにある程度押えていかなければ、何ともならないという問題がございまして、将来、技術的に、もしこれが下げられるようになれば、われわれはどんな基準は下げていこうかと考えております。

○瀬谷英行君 マフラーをはずして、わざと音を出すというやつは、これはたちが悪いと思ふのですよ。しかし、こういう連中を甘やかす必要はないと思ふのです。大きな音を出して快感を味わうというのは、近所迷惑もいいたるところですからね。だから、そんな連中は車を没収して懲役何年というくらいに厳罰主義をとつたらいんじゃないかと思ふのですが、ところが、いつだったか、公害の委員会が私そういうことを言ったら、山中長官が、なかなかそこまではどうも、口をにごしてしまつたわけですよ。何でもそういう点について、もっと勇氣を出せないのか、私はふしぎに思ふのです。これは運輸省の所管でないかもしないけれども、やはりマフラーを故意にはずすという場合には、そういう者に対して、警察のほうで、微々たる、力の及ばない取り締まりで何とかするということではなくて、根本的には、そういうことをやつた者に対しては厳罰主義をもって臨むという、法律面での対策というものが必要じゃない

かという気がいたしますが、それはどうですか。○政府委員(野村一彦君) 確かに先生のいまおっしゃいますように、現在の保安基準というものは、その基準に合わないければ車を動かしてはいけないというだけでございまして、そいつに刑罰を科する、あるいは罰金を科するということにはなっておりません。しかしながら、現在の騒音の非常な激しさ、それが安眠その他の妨害になり、あるいは病人にとつて非常な悪影響を及ぼすというようなことからかんがみて、この規制をきびしくするということは私も賛成でございます。ただ、具体的にどういう刑罰ないし罰金等の制裁の方法がいいのか。これはまた私も、意のあるところを――先生の御意思を警察等に伝えまして、そして取り締まり面からの強化ということとして、それから構造面の強化――これは私も通産省で検討すべきことだと思ふますが、そういう点を総合的な立場から検討していくように、よく警察その他にも伝えて、そして一緒に研究していきたい、かように思ひます。

○瀬谷英行君 この、いまの問題はどうもふしぎでならないのだけれども、こういう、不注意でもって音を出したというのとわけが違ふ。自分でもってわざわざマフラーをはずすんだから、これは完全に故意でやつておるわけですよ。故意で大きな音を出して、かつて喜んでおるわけですから、こんな者は情状酌量の余地がないのだから、車を没収して懲役刑にしても――かなりの厳罰を科しても、これは行き過ぎということにはならぬと思ふのです。だから、そういう問題については、私はもっと厳然たる態度をとつていかなければならぬと思ひます。運輸省みずからが、そういう違反者に対して――騒音公害をまき散らす者に対しては厳罰主義というものをとつて、法による規制をやるという状態を示すべきじゃないかという気がするんです。これは警察庁にまかしておいても、警察庁の分野の問題だけではないという気がするんです。もし、私の意見が行き過ぎだということなら、これは大臣からも御指摘願ひたいと思ふんです

けれども、大臣としてはどう思われるか。もしそういう、私の言っていることが正しいと思われるならば、これは思い切つてその騒音公害を防止するための一つの政策として、断行すべきじゃないかと思ふんですが、どうですか。○国務大臣(丹羽幸四郎君) ただいまのお話は、道交法の運用の問題になってまいります。また、道交法の内容の問題であると、こう思う次第でございます。御趣旨は十分了解いたします。それらの御趣旨を踏まえまして、公安委員会とも連絡をいたしていききたいと、こう思つておる次第でございます。

○瀬谷英行君 それから、先ほどちよつとお話がありました、沖繩の右側通行ですね。これを左側にする問題がありましたが、外国では比較的右側通行のところが多いようですね。イギリスは左側通行だということですが、ヨーロッパはどこだったか、左側通行を右側通行に変えちまつたとかいうところがあつたわけですが、日本の場合は、沖繩と本土でもって、左側と右側で違つているのは、間に海があるから何とかなるかもしれないけれども、陸続きだったら、やっかいなことになるわけですね。これをまた、こういうふうに区分がまちまちだと、事故のもとにもなるような気がするので、こういう問題は統一しなきゃならぬと思ふのでありますが、沖繩を日本本土に右へならえとして左側に――右へならえとして左側通行というのはおかしいけれども、左側通行ということで日本は統一をしていくのかどうかですね。たとえばヨーロッパにならつて、将来右側通行に変えるといつたようなことを考える必要があるのかどうか。左側通行なら左側通行で、あくまでも通していくということなのか。これは右左――別にイデオロギーの問題じゃないと思ふんですが、その点はどうでしょう。

○政府委員(野村一彦君) ただいま先生の御質問の件、実は、これは警察の問題でございまして、したがひまして、私もはちよつと、責任ある立場から、明確なお答えはできかねるわけござい

ますが、私の知っている範囲のことを申し上げますと、今度の沖縄関係の法案をつくります際に、日本が国際道路交通条約を批准をして、これを実施して関係から、国内に二つの通行区分があつてはいけないということから、沖縄が本土にならうということになったと聞いております。ただし、それを一ぺんにやるということには種々の点で支障があるから、一応三年をめどとして、三年後のある時期にということで、沖縄も本土並み、通行区分も本土と同じように左側通行に統一されるということになったと聞いております。したがって、現在の沖縄の復帰に伴う関係法令の調整におきましては、三年後、政令で定める日に、沖縄が本土並みの通行区分になるということが、法律上確定をしているわけでございます。そういうふうには私も承知いたしております。

○瀬谷英行君 左側通行と右側通行と、一体どちらのほうがいいのかです。これは、よくても悪くても、簡単に変わることでない問題ではありますけれども、国によってまちまちだし、われわれも、右側通行の国へ行くときとまちまちで、わねんですけれども、地続きの国なんかでは、隣の国と違つておるといふのは、まことにまずかるうという気もいたします。日本のように、海に囲まれておりますと、隣のソビエトがどうだろうと、中国がどうだろうと、朝鮮がどうだろうと、あまり関係はないかもしれませんが、根本的には、右側と左側と、どちら側の通行が便利がいいのか。特に、これはどっちでもたいした差はないものかどうか。その点、研究をされているかどうかわかりませんが、参考までにお伺いしたいと思うのですが。

○説明員(岡田豊君) 道路交通関係の問題は、どうも、専門じゃございませんので、責任をもって答えられるかどうかでございますが、一応、聞いておるところを申し上げますと、私が今まで警察関係の専門家の方に聞いた限りでは、きめ方であつて、あまり問題はないのだというふうに関しております。

○瀬谷英行君 これは沖縄の問題に関連して聞いたんですけれども、左側通行と右側通行の問題なんです。これは車だけじゃなくて鉄道なんかの場合も、日本の場合は左側通行になっておるわけですが、将来これを右側に変えるということになると、これはたいへんなことになるんじゃないかと、よけいな心配をしたから聞きをしたわけなんです。でありますけれども、もし世界的にこういうものを統一する必要があると出てくるといふことになれば、日本だってそれにならなければならぬという気がいたします。それで伺いをしたわけでありまして、この問題は運輸省ではちよつとそこまで心理的に研究をされたわけでもないようにありますから、その点は省いておきまして、最後に総合交通体系の中で考えなきゃならぬ問題について大臣にお伺いしたいと思ふんです。先ほど私が伺ひしたのは、たとえばタクシーなんかの場合は大体乗る乗りものなんですね。ところがバスは乗る乗る乗るの人数を運ぶものです。交通手段としては、大量に高速に運ぶ鉄道とかあるいはバスとか電車とか、そういうものと、それから小人数を運ぶハイヤー、タクシー、こういうふうに分けられると思ふんです。ところがいままでは道路事情がちよつとよくならないのに、いたずらに相当大型の車がタクシーとして、ハイヤーとして使われておる。これは小さな車にかえようとしても実際問題として、どういふわけだからぬけれども、小さな車にかわらない。だから交通体系を考えるならばバスならバスの運行を確保する必要がある、都市交通では、ところがワンマンバスなんかの場合は人手が足りないからワンマンになった、そういうことになって、しかもいろいろな労働条件の悪い問題と危険の問題が出てきておるわけですね。だから相当スムーズにバスが、あるいは電車が走れるようになれば無理にマイカーを使つたり、あるいはタクシーを使わなくてもそういう公共の乗りものを利用する人は多くなる。ところが、現在ではそういう公共の乗りものが間

に合わない、役に立たないからマイカーがふえる。マイカーがふえればますますバスや電車のほうが走れなくなる、こういう悪循環を繰り返してゐる。だからその悪循環を断つためには、そういう乗りものの利用区分というものをはっきりさせて、そしてバスならバスを優先的に走らせる。これは道路行政の面で考える。それから車の場合は、小人数で済む場合はむしろ規制をしてしまふ。たとえばタクシーの場合は軽自動車より大きなものは許可しないといったような形で規制してしまふ、あるいは小さき私が申し上げたように、より少し大型程度の新しいミニカーをつくつて、そういうものをタクシーに充当する、こういうふうにしなさいと、日本のようにいまさら簡単に道路が広がらないところではだんだん麻痺状態がひどくなる一方だと思ふんです。それと同時に、公害も交通事故も多くなつてくると思ふんです。こういう問題を根本的に解決するための勇断をふるふ必要があると思ふんじゃないかという気がするわけです。その点を最後にお伺ひして、私の質問を終わりたいと思ひます。

○国務大臣(丹羽喬四郎君) 確かにいま瀬谷先生から御質問いただきましたとおりでございます。大量輸送機関といたしましては鉄道、あるいはその次におきましてはバス、タクシー、乗用車というものはほんとうに少数の方でございますから、むしろ交通空間を占める幅の少ないほうがいい。御承知のとおりでございます。しかし、それを直ちに法的規制でやっていくかどうかという問題があるわけでございまして、私どもでできるだけやはり一般の住民の自由意思を尊重してやっていきたい。実は、私その点で先般タクシー料金の値上げをいたしました。料金の値上げは、私はしたくなかつたものですから、なるべく小型車にしたかどうか、そうすれば料金の値上げをしなくても償却費も少ないし、ガソリン料も少なくて済む。いままですでに小型車に乗つていたものが小型車になつても同じ料金なのかといわれるかも

わからぬが、現実にもふところから出る金は変らぬなら、そういうふうにしたらどうかということに盛んに話したわけです。ところが、いま小型車がある程度やつてゐるのは軽自動車よりも少し大きいわけですね。それで最初、京都だけが大体六都市ではやつてゐる、あとのほうは東京なんかを含めたらどうなんだ。小型車のほうをうんとやつたらどうかといつたら、乗用車へ乗る者が非常に少なくなる、やはりなるべくふんぞり返つて少しデラックスな車に乗りた。こういった需要が非常に多く、私の小型車案はどうも現実的じゃございません。そういうことでだめになった次第であります。それらの点はこれから問題といたしまして、いまお話がございました製造の面で、たとえば電気自動車にするとか、いろいろ小型車の経済的なものをつくらす。それで経済効果と両方をねらうとともに、やはりいまの道路需要にかながみまして、何と申しますか、できるだけ一般の利用者の方がそういう小型車を利用するというふうにして持っていくかなかならぬ。法的規制をすべきかどうかということはさらに検討が必要であります。どうしても持つていかなくちゃならぬ。それからただいまのところ、やはり優先レーンと申しますか、専用レーン——バスにおけるこれはぜひともふやしてまいりまして、やはり大衆の輸送機関として優先していかなければならぬ、こういうふうにかつてゐる次第であります。いまの先生のお話は、十分私はわかつてゐる次第であります。それらの規制というものをいついかなる時点においてすべきか、どの時点ですべきかということとは十分これから勘案してまいりたい、こういうふうにしてゐる次第であります。

○田淵哲也君 いままでたくさん委員の方が質問されておられますので、中には若干重複する面もあるかと思ひますけれども、質問の順序の関係であつたためにお答えをいたしたいと思ふ次第でございます。

まず初めに、今回の道路運送車両法の改正によりまして、軽自動車の車検を実施するということが

でありますけれども、この軽の車検を実施する理由について、これは提案理由の中に書いてありますけれども、あらためて伺いたいと思ひます。

○説明員(隅田豊君) 提案理由でも大臣から御説明申し上げたとおりでございますけれども、軽自動車検査を新しく実施いたします理由は、まず従来は一応事故率が一般車に比べても比較的少なかったけれども、軽自動車の保有台数が、これも三、四輪につきましては比較的少ない、それから性能その他、たいして速度も出ないであまり問題にならないような車であった。しかしそれでございまして、いままでは主としてユーザを対象にいたしまして定期点検等の義務づけをするというような間接手段でもって一応やっていたのであります。しかしながら最近におきましては、軽自動車の保有台数がふえてまいりまして、約六百万台、全体の自動車のうちの三分の一くらいを占める程度になりましたし、性能的に申しまして、速度はほとんど普通の車とそう違わないところまであがってまいりましたし、その安全性というものを考えていた場合に、普通の自動車と違った取り扱いをするということにはどうもいろいろ問題があるのではないかと。そこへもってまいりまして、排気ガスその他の公害の問題が出てまいりまして、小さいとはいひながら、とにかくかなりの数が走っておりますので、それによる排気ガスの影響も無視するわけにはまいりませんので、以上の理由から車両検査を実施することにしたいわけでございます。

○田淵哲也君 二十六年にこの車両法が制定された当時には、軽は除外されていなかったと思ひます。それが翌年の二十七年の改正で軽が車検からはずされた。当時の理由はどのようなわけですか。

○政府委員(野村一彦君) その件につきましては、従来、道路運送法の中に現在の道路運送車両法と同じような内容の規定があったわけでございますが、二十七年に道路運送法から道路運送車両法が独立をしたときに従来のものであるまま引き継い

でございましたために、当時は軽が入った、その後、見直しをして、また軽をはずしたというふうに私も承知しておりますが、その点は、何といひますか、道路運送法から道路運送車両法を分離したときの、従来のまま分離をしたという事情によるものだと、こういうふうな考えでございまして。

○田淵哲也君 先ほど、軽の車検を実施する理由が何点かあげられたわけですが、私は、その理由が現状から見て必ずしも納得いかない点があると思ひます。

まず最初にあげられた点は、車両事故件数の問題があげられております。従来は、整備不良による事故率が一般車に比べて低かったということがあげられておりますけれども、これは、実績を調べてみますと、率においても絶対数においても、いわゆる車両事故、車両故障による事故件数というものは軽の場合は減っております。これは率です、一万台当たりで、四十三年で一・二六が四十四年〇・九五、さらに四十五年には〇・七三。さらに絶対数におきまして、四十三年四百八十八件、四十四年四百三十五件、四十五年三百九十九件、これは軽三輪、四輪をとった場合ですね。このように減つてきておるにかかわらず、これが理由にあがつておるといふのはおかしいんじゃないかと思ひますが、この点はいかがですか。

○政府委員(野村一彦君) 事故の件数、それから、それが一万台当たりを占めますところのパーセンテージ、この数字につきましては、ただいま先生が御指摘になったとおりでございます。したがひまして、そういう御疑問が出るのは私はもつともなことであると思ひますが、一面、最近の軽自動車の普及というふうなことを考えてみますと、これは先生も御案内のように、非常に性能もよくなつてきておる、それからスピードも増進をしておる、それから、道路の整備に伴ひまして高速走行をする機会が多くなつてきておるといふことでございます。そういうことでございまして、私どももいろいろ研究をしたわけですが、ある

学者の調査によりますと、結果として一つの事故が起つた場合に、それが起こると同じような条件で、何といひますか、たまたま運よく事故にはならなかったけれども、全くそれと同じような局面があるという、何といひますか、大きな事故一件の周囲には小さな事故二十九件がある、さらにその周囲には三百件の事故の可能性を含んだ状態があるといふことを、何か私よくわかりませんが、何かハイインパクトの法則といふものがあるようにございまして、そういうふうなことから考えましても、たまたま結果から見ても事故がこうなつたといふことではございまして、それらの内包する同じような状態といふものはかなり多い。そういうことから、やはりこれを未然に防止するためには、特に多量の欠陥事故といふものを防止するた

めには、検査が最も有効な手段である。こういうようなことから、数字の面では確かに先生の御っしゃつたような傾向がございまして、私ども、この際、軽の検査に踏み切るといふことにしたわけではございまして、なお、もう一つの考え方といひましては、この国会の審議の過程におきまして、各党の諸先生から軽の検査をやるべきではないかといふ非常に政治的な高い次元からのお話がございまして、私どもそれが一つの大きな、何といひますか、踏み切りの土台になつたといふことは、率直な私どもの考え方ではござい

ます。○田淵哲也君 私は、この軽の車検実施に反対する考えはないわけですが、むしろ車検の実施には賛成でありますけれども、ただ問題は、タイミングとして非常におそかつたんじゃないかという気がするわけですが、次の理由に「保有台数は著しく増加し」といふことが書いてあります。ところが、その軽の保有台数の推移を見てみますと、四十四年から四十五年は約二〇%ほどふえております。四十五年から四十六年は一五%程度、ところが四十六年一四十七年は一〇%を切つております。言

うなら、保有台数もそろそろ頭打ちにきたといふことが言えるのではないかと。これは、今後の保有

台数の推移についてどのように見ておられますか、今後の予想ですね。

○説明員(隅田豊君) 御指摘のとおり、軽自動車の保有台数は、従来から比べますと伸びが非常に下がつてきております。数字で申し上げますと、五十年になりますと、軽の三、四輪の合計は、試算したもので六百六十万台くらいになるわけ

でございます。まして、そうしますと、横ばいではございませんが、微増といふことが適当なんじゃないかと思ひます。

○田淵哲也君 大体、今後の推移としまして、だんだん伸び率は減つてくる、それから、大体四十九年くらいには頭打ちになるんじゃないか、七百万台くらいで大体頭打ちになるんじゃないか、そのような想定が一般にはされてゐるわけですが、ところが、今回の車検の実施は四十八年十月からといふことですね。この保有台数の増加といふことを理由としてやるのなら、少なくとももう三年くらい早く始めるべきでなかつたかと思ひます。頭打ちになつてきたときに、どうも保有台数がふえてきたから検査をやると言つてもびんとこない。それから、先ほどの整備不良の問題にしても、事故件数が現に減つてゐるにもかかわらず、これからは整備をきちんとやらなければいかぬといふのも理由としてはつながらないのではないかと。こういう点から考えて、軽の車検の実施のタイミングといふ点ではちよつとずれてゐるのではないかと思ひますが、この点はどうお考えですか。

○政府委員(野村一彦君) 確かに、何といひますか、軽の検査に踏み切るならばもっと早く踏み切るべきではなかつたかといふ先生の御主張、私もそのとおりだと思ひます。おくれればせながら申しては適當でないかと思ひますけれども、とかく安全及び公害が現在のうちに非常に問題になつておる時期でございまして、私どもこの上にも、もし車両欠陥に基づく事故が重なるというふうなことがあれば、これはゆゆしき社会問題でござい

ますので、いわばおくれればせながらその検査の体制は整えたいといふのが私どもの希望でございま

す。

○田淵哲也君 先生、この軽の車検実施に反対する考えはないわけですが、むしろ車検の実施には賛成でありますけれども、ただ問題は、タイミングとして非常におそかつたんじゃないかという気がするわけですが、次の理由に「保有台数は著しく増加し」といふことが書いてあります。ところが、その軽の保有台数の推移を見てみますと、四十四年から四十五年は約二〇%ほどふえております。四十五年から四十六年は一五%程度、ところが四十六年一四十七年は一〇%を切つております。言

うなら、保有台数もそろそろ頭打ちにきたといふことが言えるのではないかと。これは、今後の保有

して、タイミングの点は、確かに先生のおっしゃるようなおそきに失するではないかというおしかり、私ごもともだと思ひます。

○田淵哲也君 それから、もう一つの理由に公害問題があげられております。公害というのはいろいろありますけれども、その中の大きなものは排気ガス公害だと思ひます。この軽の場合は大体二サイクルで、いわゆる混合油を燃料に使つておる場合が多いわけですが、これが一般のほかの登録車ですね、従来の登録車は四サイクル、ほとんど四サイクルですけれども、これと比べて排気ガス公害の面でどのような差があるかという点、お伺ひしたいと思います。

○説明員(隅田豊君) 確かに二サイクルのエンジンは、普通に使われております四サイクルのエンジンに比べて、一酸化炭素、窒素酸化物においては普通の四サイクルのエンジンよりは若干少のうございしますが、炭化水素につきましては非常に悪い結果が出てくるのが普通でございます。それで軽自動車の一つの試算を私たちもしてみたいのでございしますが、大体、軽自動車、何といひますか、出します排気ガスの総量の中で、一酸化炭素、それがどのくらいあるだろうかという一つの試算をしてみましたところ、自動車の排気ガス全体が大気汚染に占める割合の中で一八%程度になるであろうという一つの、ほんとの概算でございますが、試算になっておるわけでございします。

○田淵哲也君 いまの一八%というのは排気ガス総量の計算ですか。有害ガス、有毒ガスということとでなくて排気ガス総量の計算ですか。

○説明員(隅田豊君) 有害ガスのうちの二酸化炭素について試算をしたものでございします。

○田淵哲也君 これはもう少し詳しくお伺ひしたいと思ひますが、どういう計算でなつておるわけですか。

○説明員(隅田豊君) 非常にラフな計算でございまして、ちよつとあまりいばれるような試算ではないのでございしますが、普通の自動車と軽自動車

とで大体月間の平均走行キロが違います。この比率と、それから実験室的に求められておりますところの軽自動車に対してのCOの排出量、これがキロメートル当たり幾らという数字がございします。これに自動車の総台数を考慮して、この三つをもとにいたしまして出しております。

○田淵哲也君 軽のこの車検の有効期間は二年というところになっております。営業用、自家用、乗用車、トラックを問わず二年となつておりますが、現在の登録車の場合には、トラックは一年、それから乗用車の営業車は一年ということでありますけれども、これは軽は全部二年とした理由はどういうことですか。

○説明員(隅田豊君) 有効期間をきめます場合には、大体におきまして平均的に考えられる走行キロを大ざっぱに見まして、それで有効期間をいままでもきめておるわけでございします。それと旅客運送事業なり社会的な影響というものは若干は加味いたしますが、ほとんど走行キロ、非常に走るか走らないかということとをベースにいたしまして、軽自動車の場合には営業用というものがほとんどございしませんので、やはり実態を見ておりまして、走行キロは比較的短いほうで、そういう意味では二種類ある有効期間のうちでは長いほうをとつていいんではないかということを考えております。

○田淵哲也君 先ほどの排気ガス公害との関連で考えますと、二年に一回の検査では排気ガスのチェックは必ずしも十分ではないと思ひます。したがって特に二年に一回の検査で排気ガス公害の問題がチェックできるかどうか、非常に疑問だと思ひますが、この点いかがですか。

○説明員(隅田豊君) 排気ガス公害につきまして二年に一回の検査で問題がチェックできるかどうか。これは確かに軽自動車だけの問題でございしませんで、自動車全体の排気ガス検査の問題として議論さるべき問題だと思ひます。現在の段階では軽自動車の有効期間をきめる場合におきましては、二年、一年という二種類しかございせんのを、二

年のほうをとつたということとでございまして、今後の排気ガスについてはまた別途の方途を考えていかなければならないと思ひます。ただ、排気ガスについては一つの定期的なチェックをやることは、あまりこまかいことをやることは物理的にも不可能でございします。その点はある程度妥協しなければならぬところがあると思ひます。

○田淵哲也君 いままでも定期点検整備というものは義務づけられておるわけですが、私は、これからは排気ガス公害の面から考えると、あるいは車両の保守、安全の面から考えると、定期点検整備というものをもう少しきつちりやるべきじゃないか。そのためには、もっと義務づけというものを強化すべきではないかと考えるわけですが、この点はいかがですか。

○政府委員(野村一彦君) 確かにおっしゃるやうに、定期点検整備というものの義務づけがなまぬるいではないかという御意見、私もある程度同感に存じます。ただ、定期点検整備の趣旨は、やはり先生御案内のやうに、このユーザーに、自動車のユーザーとしての相当自主的な、自分のことは自分で整備に責任を持つということ、これはユーザーに対しての共通の一つの義務というよりも心がまえであると思ひますので、そういう点で私も従来実施しておつたわけでございします。しかし、これの実施率といひますか、励行率は必ずしもよくないということと、これをもっとシビアなものにするにについては、私も検討する必要があると思ひます。ただ、これについてはあくまでもやはりユーザーの自覚ということが基本になければなりませんので、その辺はユーザーの自覚の喚起も待ちながら、これをもう少し有効にやるという具体的な方法についてはさらに今後検討したいと思ひます。

○田淵哲也君 現在、軽の定期点検整備率はどのくらいですか。

○説明員(隅田豊君) 軽自動車の定期点検整備率は六十数%と記憶しております。

○田淵哲也君 一般の登録車の場合は何%ですか。

○説明員(隅田豊君) 登録車の場合は若干よくなりまして八四%でございします。

○田淵哲也君 まあ登録車の場合もあまりよくないわけですが、これはなぜ一〇〇%にならないわけですか。

○説明員(隅田豊君) なぜならないかというところとありますが、私たちとしては一〇〇%に非常に何とかしてなせたいと思つて、いろいろとあらゆる手段を使いながら行政指導をしておる段階でございしますが、どちらかと申しますと営業車につきましては、行政指導だけでなく監督も十分行き渡りますので一〇〇%に近い数字が出ております。しかし普通の一台一台を持つておられる方に対して一〇〇%にするということは、われわれの努力の足りないところもございしますけれども、なかなかむずかしいと思ひます。しかし車両検査というやうな一つのチャンスをつかまえて、この率を上げていくことは非常に可能だと考えます。

○田淵哲也君 そうすると軽自動車の場合、車検の実施によつて定期点検整備率というものはかなり上がると思ひます。これは希望してございしますか。

○説明員(隅田豊君) かなり上げられるらうとわれわれとしては希望しております。

○田淵哲也君 次に、今度は軽自動車の検査の実施の体制についてお伺ひしたいと思ひますけれども、今回は軽自動車検査協会というものをつくつてやるというやうなことになると思ひます。これは協会をつくつてやる理由について端的にお答えをいただきたいと思ひます。

○政府委員(野村一彦君) 軽自動車の検査を行なうにあたりまして、どういう方法でやるかということとをいろいろ検討したわけでございしますが、まず、もちろん国が、いかなる検査をやるにしろ、最終的に検査について責任を持つべきことは当然でございします。そういう意味から考えますと、国がみずから検査を行なうということが私は最もいい方法であらうと思ひます。ただ、これを具体的にどう実施するかということとを、予算、定員、あるい

は機構その他の面ではいろいろ検討いたしてみますと、また第二陸運事務所というべきものをつくらなければならぬ。また、それをつくるにつぎまして、いろいろ伺いますか、これを実情に合った機構、実情に合った人員ですみやかにその体制を整える等の点につきまして、より合理的効率的な方法はないかという点を研究いたしましたところ、他の検査検定機関等の例にもありますように、国の検査検定を行なう事務は代行機関ともいうべき機構をつくっておる。それは相当弾力的な運用によって効率的な効果をあげておるといふことを知りましたので、それによってこれを軽の検査の際に取り入れようというのが今度の協会によって検査をやるといふ基本的な考え方でございます。

○田淵哲也君 もう少し具体的にお伺いをしたいのですけれども、国がやる場合と、協会のような代行機関をつくる場合と、具体的にどういう差が出てくるか。どういうメリットとデメリットがあるか、この点お伺いをしたいと思ひます。

○政府委員(野村一彦君) メリット、デメリットの問題は非常にむずかしいと思ひますが、まず協会がやります場合に考えられますのは、協会は一つの認可法人でございまして、たとえば予算的な手当て、資金的な手当てというものは、これは借入金によって必要に応じて必要な金を借り入れる、それによって経費の裏付けを得るといふようなことがございまして、それからもう一つ、人員等につきましても、もちろん技術的な制限はございしますが、公務員試験による採用の中から選ぶという、そういう人事院規則上の制約といひますか、そういうものはございせん、適時必要な技術者を必要に応じてとっていくというふうなこともできます。結局国で行なうにしても、これはいずれ国の車検特会で行なわなければならないこととございまして、施設の整備の面、資金の調達、それから適材適所の人員をすみやかに確保できるという点、そういう点から考えますと、こ

の協会といひますが、この認可法人のほうに現在の国家組織よりもっと能率的にやれるという点があると思ひます。それからそれに反して、そのかわり国がみずから行ないますというところは、運輸大臣がこれに対して全面的に責任をとるといふこととございまして、もちろん検査協会が行ないましても、運輸大臣はこれに対して監督の責任を持つておられますが、やはり国家機関ではない、そういう点がいりる解釈上も問題があるかと思ひますが、私どもはあつちの厳重な監督規定を設けておれば、そういう監督の面におきましては国家機関と同じような責任を国家として負い得るといふことから、彼此考慮いたしますと、協会といふことが最も現実的に即した、しかもメリットもいふ上上げた点があるというところから、これに踏み切つたというところとございまして、

○田淵哲也君 いま説明を受けたような利点があるかと思ひますけれども、私はひとつデメリットとして、いままでの国がやっておる検査と二元的になるわけですね。今度は検査協会といふふうなもので一元的なものでなくて二元的になる。これはたとえば二重投資というふうなことになる。これはたまたま組織においてもやっぱ一元的にやつたほうが総体の人員としては少なく済むといふことが言えるのではないか、このような点はいかがですか。

○政府委員(野村一彦君) まあ二元的というものをどのように見るかということであらうと思ひますが、確かに一方は国が直接やる、片方は協会といふものをつくつてやるということでは二元的でございまして、しかしかりに国がこれを直接やるといひましたとしても、先ほど申し上げましたように、さいふは同じ車検特会のさいふを通じてやるといふことになるわけとございまして、今度の協会で行なう場合も、これは協会のもちろん会計になるわけとございまして、出資は車検特会からやりまします、その収入の源泉は手数料収入でございまして、そういう意味から言いますと、そのさいふの問題はあまり変わらない。

それから、その投資の規模その他から考えますと、これはまあ具体的に一つ一つのケースをとつてみますと、いろいろの点があるかと思ひますが、総体的には国で検査をやるといふに要する経費と、それからこの協会という形をとつてやる経費といふものは、私はコストの面から見ればほぼ同じものであるというふうな思ひ方とございまして、ただ現実的に国が、ここに私どもが考えておりますような規模のものをつくるのには、まあこれは相当いろいろの問題があつて、協会をつくるよりもタイミング的にはこれはおくれしてくるんじゃないやなからうかと、そういうふうな考えるわけとございまして、

○田淵哲也君 もう少し具体的に知りたいと思ひますけれども、現在まあ軽自動車保有台数は約六百万台、五百八十九万二千六百五十四台、これは昨年の十二月末の数字ですけれども、全自動車保有台数の約三〇%ということが言われております。

それから、これからの増加を見ますと、月間の増加は抹消を引いて約五万五千台、そうすると検査開始時期の来年の十月には七百万台を越えるといふことが予想されております。そうすると二年間での検査をやるわけですから、大体年間にはこれの半数ですね、三百五十万台の車両を検査しなければならぬ。これだけの体制がはたしてとれるかどうか、また間に合うのかどうか。来年の十月までにはそれだけの施設なり体制が間に合うのかどうか、この点いかがですか。

○政府委員(野村一彦君) まず、この協会とございまして、検査を開始いたしますのは、先生おっしゃいましたように四十八年の十月からでございまして、ただそのための準備といたしましては、この法律をお認めいただきましたならば直ちに同協会の発足をさせまして、そして準備を進めるといふこととございまして、まず協会の発足として、そして所要の規定等を整備して、そして関係の役員等を任命するとともに、土地の物色をする、それから施設の準備をするといふこととございまして、

土地の準備等につきましては、すでに昨年末あつた法案を国会に審議をお願いしようという案をかためました段階におきまして、地方の整備部長等を集めて、いろいろとこちらの考え方を説明をし、協会が発足するまでは地方の整備部長が事実上の産婆役をつとめるようにしようといふような連絡もいたしてございまして、そういうこととございまして、私どもとしては一年二、三ヶ月の間かと思ひますが、一年二、三ヶ月の準備期間がございまして、この間に施設の整備、組織の整備、それから人員の確保といふことをまあいままですてきまして、さらにラストスパートをかけてやるということであれば、四十八年に間に合うものと思ひます、またぜひ間に合わせなければならぬと、かように考えております。

○田淵哲也君 検査協会のこの車検場の数とか、広さとか、コース数、それから人員の規模についてお伺いしたいと思ひます。

○政府委員(野村一彦君) 検査協会は全国一本の組織を考えております。そして東京に本部を置きまして、全国各都府県に一カ所の支所、北海道に七カ所の支所、合計五十三カ所の組織を置くわけとございまして、職員といひましては、役員、職員、合わせまして五百四十名程度を考えております。本部は約四十名、地方は全部合わせますと五百名程度でございまして、

検査のコースといたしましては、大体全国五十三カ所に合わせまして六十四コース、といひますことは、東京とか大阪とか、そういう大きな都市におきましては一方所に二コース、ところによつては三コース程度のものが整備されるのではないかと、いふふうな考えております。大体、以上が概要とございまして、

○田淵哲也君 ただいまの規模で年間消化できる検査台数は何台になりますか。

○政府委員(野村一彦君) 大体、先ほど先生の

三百万台ないし三百五十万台ぐらいいをこなせるというところでございます。もちろん、これはいま申し上げました発足当時の検査協会の機構でございまして、こればかりが全部の検査をやるわけではございませんが、年間の検査としては三百万台ないし三百五十万台程度に平年度においてはなると考えております。

○田淵哲也君　そうすると、民間の指定工場でもやるわけですね。その分との協会でやる分との比率はどうなんでしょうか。

○政府委員(野村一彦君)　これも平年度でございしますが、平年度におきましては、私どもただいま考えておりますのは、おおよその見当といたしましてこの協会が約五〇%の検査をこなす。残りの五〇%を民間の指定整備事業でこなすということ、おおよそ五〇、五〇で所要の継続検査の件数をこなしていく。かような一応のめどを持っております。

○田淵哲也君　先ほどのお話では、大体一県当たり一カ所の検査場をつくるというお話があったわけですが、現在この登録車の場合では東京には四カ所の検査場がある。大阪には二カ所ある。それが今回の場合はそれぞれ一カ所ということですね。これは東京、大阪だけではなくて、どこでもそういうことは言えると思えます。すけれども、これは特に遠くから検査場まで持っていくというよりは、二元的にやるデメリットということを申し上げたわけですが、それだけの投資をするならばやはり一元的にして、新しくできる検査場というものは地域的に分散をして、登録車も軽と一緒に検査できるようにしたほうが、より便利ではないかと思えますが、この点はいかがですか。

○政府委員(野村一彦君)　先ほど申し上げましたように、現在登録車の検査場は、東京に支所、本所を含めて四カ所ございます。今度の検査協会ですら、軽の検査につきましても、東京にもおそくその支所のまた出先と申しますか、分室と

申しますか、支室と申しますか、そういうものが私は三カ所程度は必要であろうというふうに考えます。

それから、先生のおっしゃいました軽と登録車を一緒にしたらどうかと、これは先ほど二元的というおことばがございましたが、私は物理的な場所としては現在の登録車の検査場自身が、東京ではもう狭隘になっておる、そうすると新たな場所をつくる。そこにこれは財産区分というもののやり方はむずかしいと思いますが、そのかきねを接して隣で国がやり、隣で軽をやるというようなこと、これは用地の選定上私はできると思っています。そういうようなことは極力まあ両方の機関はたえ別になっても、連絡をよくするということは、これは安全行政上も必要なことでございまして、その点は実際の配置の面で考えていこうと、こういうふうにしております。

○田淵哲也君　現在、東京にある検査場の個所並びにコース数をお伺いしたいと思います。

○説明員(岡田豊君)　東京は、まず本所が品川にございまして、支所といたしましては足立と練馬と多摩にございまして。コース数は品川の車検場が八コース、それから、それ以外のところが六コースでございまして。

○田淵哲也君　それから、今度軽自動車の検査場をつくられる場合の東京の規模というのはどうなんでしょうか。

○説明員(岡田豊君)　先ほど御答弁で申し上げたのでございますが、現在私たちが試算をして計算をしております段階におきましては、たとえば東京の検査場を何カ所かコースというふうな計算は必ずしもしていません。全国的なものを全部、何といいますが、総合的に計算して平均単価で計算して計画を立てております。ただ一応、車両数その他から算定いたしますと、三コースぐらいになるだろうと考えております。

○田淵哲也君　軽自動車の台数は、東京の場合と全国と同じとすると、三〇%ということになりますと、まあもちろんコース数は――一コースででき

る検査数というのは、まあ軽自動車の場合には一般車よりも多いかも知れませんが、かりに同じだとすると、一般登録車が三十二コースあるから軽自動車の場合には少なくとも何コースか要るわけですね。軽自動車の場合はたくさん消化できるにしても、やっぱり十コース近いものがなければ消化できないのじゃないかと思いますが、三コースでできるんですか。

○説明員(岡田豊君)　一応、たぶん三コースで、私は計画をいたしまして東京を具体的にまだ設計をしたわけじゃないんですが、まず東京は、ほかの車と比べますと軽自動車の所有台数は全国平均からいくと率が低いほうでございまして。それから、業務的な検査をやるほうの、業務量といいますが、こなせる数と申しますか、これは普通の車よりもだいぶ高くなります。ことに大型のトラック、バスと比べた場合には、倍近い数が出てくるのじゃないかと思えます。それから新規検査をやります。ほとんど型式、メーカーから売られた車であるからと思えます。そういう意味で、普通の車と全部検査の質というものが変わってくるのじゃないかと思えます。われわれの検討した場合は、一番大きいところで三コースぐらいいあるといけるというふうに思っております。

○田淵哲也君　かりに、東京に何コースかある検査場を一カ所つくられるとしますと、先ほど私が申し上げた趣旨からいって、そういう軽自動車専門の検査場を一カ所つくるよりも、たとえば品川の八コースのうち一コースを軽自動車用に充てる、あるいは足立の六コースのうち一コースを軽自動車用に充てる、こういうようにしてやって、新しくできる検査場も一般登録車のコースをたとえば何コースかつくって、軽自動車のコースは一コースつくる。そうすると、利用者の側からすると非常に便利になるわけですね。遠いところから、わざわざ一カ所の検査場に行かなくても済む検査場を利用できるし、それがさらに一カ所ふえるわけですから、さらに便利になる。これは一般登録車の場合にもさらに便利になる。こういう面

から見ますと、検査協会をつくって、別に二元的にやるということは、非常に投資効率からいって悪いと思えますが、いかがですか。

○説明員(岡田豊君)　現在国が使っております検査用の機械は、軽自動車よりも大きな機械を対象としておりまして、これをそのまま軽自動車で行うことは非常にむずかしいと思います。もし、そういう意味で、国の現在の検査場で軽自動車をやるという場合は、機械はその分だけ入れかえなければいけないわけでございます。それからもう一つは、やはり業務には粗密がございまして、最大のピークのときは現在のコース数だけでもなかなかこなし切れないというような状態さえあるわけでございます。そういう意味では軽自動車というものは、やはりこれから軽自動車の追加してつくるということになりますと、やはり別につくったほうがかえっていいというのがわれわれの考え方でございます。

○田淵哲也君　たとえば、機械でしたら移転すればいいわけでしょう。まあそれは、若干ピットとか、そういうものがあればつくりかえなければいかぬ面もあるでしょうが、機械設備なら、これは移転すればできるわけですからね。それから、いまのところで一ぱいだというけれども、それならやっぱりほかにどんな検査場というものを増設せんといかぬわけですね。増設するときに、やはり軽の分と合わせてつくる。これが私は本筋じゃないかと思えますがね。この点いかがですか。

○政府委員(野村一彦君)　確かに、先生のおっしゃる通りに、同じ構内といいますが、同じ場所に軽と普通車と、その検査場を置いて、もっと有効にやれないかという御提案、これは私ども実は検討したわけでございます。ただそのときに考えましたのは、いづれにしろ、特に東京あるいは大阪みたいな大都会におきましては、軽のほうもそうでございますが、普通車の検査場も狭隘をきわめて、だんだんとこれから人員もふやし、施設もふやしていかなければならない。そういうところに、かりにいま先生のおっしゃいますように、

普通車の検査場の一部分をやめて、そして別に軽車を入れるというのをやりまして、結局は普通車のものをどこかにふやさなければならぬという、いわば漸増の態勢にある検査場の設備の拡大の要求があるわけでございますから、そういう点を私も検討はいたしたのでございますが、一応別個の組織とすること、一応といいますが、別個の組織にするということにいたしましたわけでございます。ことに、具体的な土地あるいは機械設備等の交換分合といいますが、彼此融通し合つて、そしてできるだけこれを有効に使うということは、これは私も新しい検査協会の建設費を少なくするためにもぜひやりたいし、やらなければならぬ。具体的にはそういうめどもある程度立っているところもある、こういう状況でございます。

○田淵哲也君 現在、検査場に行くのが非常にこれはたいへんなんです。整備した車を非常に混雑しているところを長々と時間をかけて行く。これが交通混雑を増すということにもなっているのですから、やはり検査場をつくるならば、できるだけ地域的な配分ということを考えて、そして軽自動車の場合も、一般登録車の場合も、できるだけ一元的に計画を組んでやるようにしていただきたい。たとえば東京以外の、各地方の県でも、現在一般登録車の検査場は一カ所というところが非常に多いわけです。そうすると、軽自動車の検査場をつくるときには、それぞれそのところに軽自動車のコースも、一般登録車のコースもつくるようにしたほうが一般の利用者からすると、きわめて便利だと思ひますけれども、そういうお考えがあるわけですか。

○政府委員(野村一彦君) 土地の事情にもよると思ひますけれども、私もできるだけユーザードと申しますか、自動車の検査を受けに来られる方の利便というものを考えまして、いろいろな制約はあると思ひますけれども、土地の物色ということ、これはまあ比較的地方におきましては、いろいろな条件もあると思ひますが、大都会に比べて

やりやすいと思ひますので、そういう利便については、これは考慮して場所をつくりたいと思ひます。

○田淵哲也君 ことに、場所だけではなくて、そういう二カ所ができた場合に、こっちは一般登録車専門だ、こっちは軽自動車専門だということにせずに、こっちの一部で軽自動車をやらせる、新しくつくるところも一般登録車ができるようにする、そういう共用といいますが、一緒に検査場の中で両方ができるようにする、そういうお考えはないのですか。

○政府委員(野村一彦君) ただいまの点は、これは国の車検特会で整備する土地及び施設、それから検査協会の財産たる土地及び施設でございますから、その辺の区分がこれは会計処理上明確にできるならば、たとえば隣りのコースというようになことで会計処理上の確にできるならば、私はそういう方法も可能であろうと思ひますが、その辺さらに研究してみたいと思ひます。

○田淵哲也君 それが片一方が協会で違ふから、人格が違ふからできないということならば、私はこの協会をつくるというのはやはりおかしいのじゃないか、こういう気がするわけです。この点いかがですか。

○政府委員(野村一彦君) 先生が同じ場所とおっしゃいました意味は、これは広い敷地の中で、ここからこっちは国の土地、ここからこっちは協会というような分け方ができれば、私はこれは会計処理上も適当にできると思ひます。ただ一つの上屋の下に、ここからこっちは国だ、ここからこっちは協会だということにしますと、非常にこんがらかりますし、特に、補修費なり修理費等の配分等をめぐつていろいろ問題があると思ひます。技術的に可能なような方法で、極力投資上むだにならないような方法、これは私極力検討してみたいと思ひます。

○田淵哲也君 これはぜひ現在車検に行く非常な不便さを解消する意味において、せつかくこの軽自動車の検査体制をつくるときに、それだけの

投資をされるわけです。これはもう検査協会がやるうと、国がやるうと、国家的にそれだけの投資をするわけですから、その投資をできるだけ利用者によりなようにしていただくことをお願いしたいと思ひます。

あとまた質問が残っておりますけれども、時間の関係で本日はこれで終わりたいと思ひます。

○委員長(木村睦男君) 本案につきましては、本日はこの程度とし、これにて散会いたします。

午後五時三十分散会