

第六十八回 参議院運輸委員会會議録第十三号

昭和四十七年五月三十日(火曜日)
午前十時四十一分開会

委員の異動

五月二十六日
藤田 進君
補欠選任
矢山 有作君

五月三十日
若林 正武君
補欠選任
初村龍一郎君
稲嶺 一郎君
高橋 邦雄君

出席者は左のとおり。

委員長 木村 陸男君
理事 鬼丸 勝之君
江藤 智君
佐田 一郎君
森中 守義君

委員 岩本 政一君
岡本 悟君
菅野 儀作君
高橋 邦雄君
橋 直治君
初村龍一郎君
山崎 竜男君
伊部 真君
小柳 勇君
瀬谷 英行君
矢山 有作君
田代富士男君
三木 忠雄君
田淵 哲也君

政府委員

人事院事務総局
職員局長

防衛庁防衛局長

運輸政務次官

運輸大臣官房長

運輸大臣官房審
議官

運輸省港湾局長

運輸省鉄道監督
局長

運輸省自動車局
長

運輸省航空局長

運輸省航空局技
術部長

海上保安庁長官

海上保安庁次長

常任委員会専門
員

警察庁交通局長

通指導課長

防衛庁防衛局運
用課長

通商産業省公害
保安局工業保安
課長

運輸省自動車局
整備部長

山田 勇君

丹羽喬四郎君

江崎 真澄君

島 四男雄君

久保 卓也君

佐藤 孝行君

高林 康一君

見坊 力男君

栗栖 義明君

山口 真弘君

野村 一彦君

内村 信行君

金井 洋君

手塚 良成君

須賀貞之助君

吉田善次郎君

池田 速雄君

福田 勝一君

箕輪 哲君

隅田 豊君

(新潟港におけるしゅんせつ船の爆発事故に関
する件)

(高圧ガス運搬車のガス爆発事故等に関する件)

○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)

○国有鉄道運賃法及び日本国有鉄道財政再建促進
特別措置法の一部を改正する法律案(内閣提
出、衆議院送付)

○委員長(木村陸男君) ただいまから運輸委員会
を開会いたします。

委員の異動について御報告いたします。

去る二十六日、藤田進君が委員を辞任され、そ
の補欠として矢山有作君が選任されました。

また、本日、若林正武君が委員を辞任され、そ
の補欠として初村龍一郎君が選任されました。

○委員長(木村陸男君) 運輸事情等に関する調査
を議題といたし、質疑を行ないます。御質疑のあ
る方は順次御発言を願います。

○伊部真君 先般の委員会でご報告しておりました
西部バスの一連の事件について、内容をひとつ報
告を願います。

○政府委員(野村一彦君) 西部バスのチャージ問
題でございますが、斉藤さんの問題は、四十六年
十一月二十七日発生した経緯につきまして、会社
側から事実関係を聴取いたしましたところによれ
ば、次のとおりでございます。

第一に、調査の方法でございますが、当日、路
線巡視を行なっていました西武バスの職員三名
が、大宮市の西遊馬折り返し所において、運転手
が器具を用いて料金をこじあけて、チャージを
しているという現場を確認したものであります。

当時の状況は、巡視員が折り返し所付近の修理

工場の二階を借りて待機していたという事は、
そのとおりでございますが、その工場からバスま
での距離は約十五メートルということで、これは
双眼鏡を使ったというようなことはございませ
ん。そういう近距離の問題で、目で目撃したんだ
ということを会社側は申しております。

それから解雇でございますが、会社は事件当
日、本社で会議を開いて、就業規則の第五十三
条に該当するものとして、同じく就業規則第五十四
条の規定により、解雇する場合は三十日間の予告
によって解雇をするという規定がございしますの
で、懲戒解雇とすることを決定して、本人に口頭
で申し渡したわけでございます。その五十三條に
よりますと、「従業員が次の各号の一に該当したと
きは懲戒処分する」とありまして、幾つかの項目
があります。その中の第七項目として「社品又は
他人の私有物を盗んだりその他犯罪行為をしたと
き」、こういう条項に該当したという判断でありま
す。それから五十四條は、「懲戒はその程度に依り
減給、格下、出勤停止、昇給停止、解雇に
分ける」、解雇は「懲戒解雇は三十日前に予告す
るか又は予告しないで所轄監督署長の認定を経て
即日解雇する」、こういう規定によって三十日の
予告解雇をしたんだという、こういう会社側の説
明でございます。

それから自殺の問題でございますが、この斉藤
さんは、警察側の調査によりますと——これは会
社がこういうことを申し立てておるわけござい
ますが、その調査をしたのは、警察の調査による
というコメントがついております。それによりま
すと、十一月三十日、これは推定でございます。
アパートの自分の部屋で炭火をおこし、一酸化炭
素中毒により自殺をしたものと見られている。こ
の点先生のほうの御調査で、自動車の中で自殺を
されたというお話と食い違っております。これ以

上のことは現時点ではわかりません。

それで、こういう事実関係について、私もどういふことをしたかと申しますと、二十五日でございます。この問題の性質は、一つは、警察関係の刑事事件として、司直の手によって結論が出さるべき性格のものでありまして、これは、運輸行政の立場からその可否を論ずるという問題ではないのではないかと。しかし、こういうことが原因となつて労使間に紛糾が生じて、五月十九日、二十日の両日にわたつて運行ダイヤが乱れ、旅客輸送に相当の影響を及ぼしたということは、運輸行政を所管している運輸省として、まことに残念なことでございます。それで運輸省といたしましては、当委員会の審議の趣旨に沿ひまして、五月二十五日、ここで先生の御質問になつております日でございますが、私もその日の業務部長が、西武バスの専務とそれから常務を呼びまして、いま申し上げましたような事情を十分聴取いたしました。今後かかる事態の生ずることのないよう、次の事項について善処方を強く指示し、会社側もこれを承したわけでございます。

その一つは、現在労使間で話し合いが行なわれている検査方法の改善、これについて早急に結論を出すとともに、そのような社内問題で利用者に迷惑をかけて、公共の輸送機関としての使命を遂行できないようなことになつてはいけないということについて、十分注意をして善処すること、それから第二は、ワンマンバスの料金を収受する機器の改善でございます。これについて、所持品検査等の必要がなくなるような対策を検討し、将来においてもその利用者に不便をかけることのないよう、抜本的な対策を講ずることというように、とを、いわば説諭をいたしまして、また、二十七日でございますが、土曜日の日、私も専務を呼びまして同様なことを確認をしたわけでございます。

したがいまして、これは道路運送法あるいは道路運送車両法の違反という問題ではございませんが、それ以前のと申しますか、事は人権の問題であり、また労使間のそういう問題でございます。それで、運輸省としては、両責任者に懇々と説諭をして、今後の善処を十分約束をさせた、こういうことでございます。

御報告いたします。

○伊部眞君 大要、私が申し上げた点と相違はないようでありまして、そこで私は、一つは、昨年の十一月の斉藤さんの事件があつて、その後、今月に入つてこういうまたしても調査のやり方で紛争が起きていること、その結びつきを私は問題にしているわけですね。一つ一つを取り上げますと、その時点では間違ひのない処理かも知れないけれども、しかし、少なくとも一人一人の命を失つたという、この反省の上に立ちますと、やはり単に乘客から電話があつたというだけで疑いをかけて、その調査をする。しかもその調査の方法が問題なんです。これは、斉藤さんの場合でも、あるいはこの次の、今月の田口さんでしたかの場合も、問題になるのはやっぱり調べ方ですね。この点がまだ具体的に明らかでないようです。したがつて、その点の聞き取りになりましたか。たとえば斉藤さんの場合はどういふ調べ方をしたのかということ。それからもう一つは、斉藤氏を伴つて警察へ出頭したというのを言われておるが、そのことが事実かどうか。それからもう一つは、その次の五月十七日の滝山営業所の事件のときに、上半身を裸にしたということが言われておるけれども、その事実はあるのかどうか。その点はどうか。

○政府委員(野村一彦君) ただいまの問題ですが、斉藤さんを、会社の人が一緒に警察に行つたということはそのとおりでございます。つまり、斉藤さんと一緒に、会社の人が付き添つて警察に出頭したというふうでございます。

それから五月十七日の件でございますが、これは会社側の言うことと、それから先生の御調査になつたこととかなり違いますので、これはどちらが真相かということ、若干時日を経て詳細に調べないとわからないことでございますが、会社側の申し立ては、こういうことを言っております。

の申し立ては、こういうことを言っております。乗客から通報があつたので、同乗者の運送するバスが帰庫してきた際、門のところを営業所の次長が待つていて、人目につかないようにバスを修理工場まで誘導し、営業所長がバスの中で同乗者に事実関係について聞き始めたところ、同乗者は非常に興奮をして、みずから衣類などを脱いだ。営業所長はその行為を制止しようとした。つまり会社側の申し立てでは、衆人環視の中で会社側のほうが無理やりに、何といふんですか、上着を脱いで裸にしたといふことではなくて、修理工場の中に車を停めて、その人が非常に興奮して自分で上着を脱いで裸になつたんだという申し立てで、この辺は両者の言い分が違つておるわけでございます。そういう事情がございまして。

いづれにしろ私も、もちろん先生のおっしゃる通りに、単にこれは外部から電話で通報があつたといふことより以前に、労使間の信頼関係の問題であると思ひます。これは、こういう事件があつたあとでございまして、なかなか私はこの労使間の信頼関係の回復といふことはむづかしい点があるかと思ひますけれども、これはバス運送事業の基本として、労使間の信頼関係といふことを一日も早く確立していきまふと、結局、そのバスとしての、公共輸送機関としての使命を十分果たせないうことになつておるわけでございますから、私どもそういう点から、その労使間の信頼関係の回復といふことを、今後早く労使が協力してやつていくということに最も重点を置いて会社を指導していきたい、かように考えております。

○伊部眞君 このチャージ問題というのは、前にもかなり事件がありまして、これは女の子の問題なんかにたいへん問題になつた時期がありました。したがつて、これは会社としても、いわゆる企業側としても、あるいは指導すべき運輸省側としても、かなりこれは神経を使うべき性質のものだと思つておる。そういう意味では、ほかのバス企業と比較をして、就業規則の点で非常に大ざっぱなところがあったのではないかと。いろいろな気がいたします。というのは、ほかの企業では、たとえば労働協約の中で、チャージの場合の検査の方法といふものを具体的に申し合はせておるようです。たとえば、からだをさわつてはいけなうとか、調査といふものについては人権の侵害にならない程度に、やはりルールといふものを労使間できめておるというものが普通のものであります。西武の場合は、どうもその点が不十分であつたといふふうに言わざるを得ない。

そこで私は、そのことは別にいたしまして、どうしても理解がでないのは、これは協約上の問題であるし、かつまた運輸行政の問題以前の問題だといふのが、しかし具体的な、ワンマンだとかあるいは運行についての指導をやっているのは運輸省ですから、その点については私は責任は免れないと思つておる。そこで、私は大ざっぱに申し上げるけれども、七百十円のチャージの問題で、そして二階から調べて、そして、つかまえて直ちに解雇予告を通告をし、警察へ持つていくというやり方、このやり方は、私はどうして常識的に見てもひど過ぎるのではないかと。そのことが、結局やっぱり本人の自殺といふことになつてきたのではないかと。車の中でなくなつたか、あるいはアパートの中だつたか、そんなことはたいした問題じゃない。いづれにしても、子供や女房を養つてゐる、自分が自殺をせんならぬといふところへ追い込んだといふのは、その道筋が問題だと思つておる。私はこの点はやはりバス業務全体に対して、こういう事件に対しての指導といふものを、もっと運輸省としてもこまかくすべきではなかつたか、指導すべきではないか、再びこういうことの起きないように。そういうふうな、少なくとも何かの基準なり指導方針といふものを明らかにすべきではないかといふふうに思ひますが、この点はひとつ大臣にお答えをしたいと思います。

○国務大臣(丹羽喬四郎君) 企業の円満な運行は、もとより労使関係の正常な関係の確立にある

ことは申すまでもないことでありまして、そのもと、やはり労使の相互人間信頼ということが、やはりもとでなくてはならないと思う次第でございます。

そういう点につきまして、先ほど来御指摘がございました今回の事件は、まことに遺憾である。私は思っておる次第でございますが、しかしながら一面におきまして、不正をそのまま看過するというわけにまいらぬ次第であります。不正はあくまでも追及する。不正は追及するが、その取り扱い方におきまして、やはり人間性を失ってはいかぬという問題は、こういうふうな思ふ次第であります。その取り扱いが、ただいまお話がございましたように七百数十円というところで警察へ送ったことがどうか、こういう問題でございますが、これが機械の操作によりまして、七百数十円というの一回だったか二回だったか、いろいろの見方もあろうかと思う次第でございます。が、ともかく結果論といたしまして、その方のとうとい人命を失われたということは、やはり反省すべき点が非常にありと私は考へておる次第でございます。

何と申しまして、会社経営の根本というものは、労使のお互いの人間性の尊重、対人信頼関係を重視するというのがやはり私は一番もとである。人を見れば罪人と思へというふうなことではいけないのではないかと、こういうふうな思ふ次第でございます。そういう点は、これはただに運輸行政だけでございます。いろいろの企業を経営する上におきまして、一番大切なのはお互いの信頼感、その取り扱ひの当否によりまして非常にまた悲惨の事態も招くことがある次第であります。今回のこと、そういう点につきまして自動車局長から十分首脳部に申しつけさせた次第でございますが、将来とも十分、そういうことの再び起こらないように、私のほうも運輸行政上、企業の運営上におきましても注意すべき点は十分注意してまいりたい、こういうふうに思ふ次第でございます。

でございます。

○伊部真君 私、なくなった方に責任がいくようなことはしたくないのでありますけれども、この問題は、確かに斉藤さん自身にも問題がありましよう。しかし一面では、私は、これがワンマンであつたから起きたのではなかつたか、双方二人乗つておつて牽制するような事態であれば、それは起きなかつたのではなかつたか、七百数十円を落とすようなことに斉藤さんはならなかつたのではないかと。ワンマンという、省力化というものが、こういう事態をひき起こした原因ではないのか。あるいは、ほかのほうの機械と比較して、西武の機械はかなりずさんだと私は聞いております。ほかの、たとえば具体的な名前をあげてもよろしいですが、あの収受する機械についてはほかの企業よりも節約をして、そんなところに原因があつたとするならば、一切を運転者の責にしてしまふということには私は酷だと思ふのです。

したがって私は、そういうワンマンのあり方の問題について、さらに機械の、器具の選定の問題について、やはりこれは指導を強めなければいかぬのではないかと。特に、私はずっと前の委員会でも申し上げたのですが、いまの機械の取り扱いについては、よほど考えないといかぬ問題が多くあるのではないかと。たとえばお客さんの場合でも、前から乗つたりうしろから乗つたり、あるいは料金の収受の場合でも、両がえがあつたり、つり銭の制度になつておつたり、ほんとうにお客さんの利便というものは考へられておるのかということになりますと、この問題でも私は早急に指導方針というものを明らかにしてもらわなければならぬ。かつまた、このワンマンのあり方について、ひとつもう一ぺん検討する必要があるのではないかと。私はそういう意味で、今度の事件についてはこれ以上申し上げるつもりはありませんけれども、これを契機にして、少なくともこの機械の問題にしても、あるいは調査のしかたの問題にしても、それからワンマンの路線指定の問題にしても、あらためて企業者に対して指導基準を明らかにし、

にし、

○政府委員(野村一彦君) まず、ワンマンバスの指定の問題でございますが、これはワンマン制度が取り入れられました、昭和二十七年から取り入れられたわけでございますが、その後、道路事情の改良、あるいは各会社の運行管理体制の整備、そういうことに伴つて、逐次のワンマンバスが普及をしていくことは御承知のとおりでございます。そこで具体的には、このワンマンバスの指定の基準というものは、地方の陸運局長が省令に基づいて、現地の実情、道路事情、それから車両の状態を調べてこれをやるわけでございますが、従来全国について、必ずしも同じような取り扱いでなかつたというくらいはありましたので、この三月に、同じ基準でございますが、この運用について特にその調整をはかる、各局相互間が同じような取り扱いをするという方針のもとに、新しい通牒を出したわけでございます。これによつてワンマンバスの安全と、それから乗客の利便をそこなわないように、しかも企業の合理化ということから、ワンマンバスの円滑なる実施を考へるための通牒を出したわけでございます。

今後の問題といたしましては、もちろん私どもは、交通の安全とそれから利用者の利便ということとを、二つの大きな柱としてこのワンマンバスをやるわけでございますが、このワンマン化自体というものは、これはやはり私どもは、こういう労働集約度の高いバス事業において、その経営の合理化という点からこれは引き続き進めるべき問題だと考へております。要は、その安全性と、それから乗客の利便というものがそこなわれないような方向でいかに進めるかということについては、さらに検討していきたいと思つております。それから、ワンマンの料金箱の問題でございますが、これは先生御指摘のとおり、私どもも、まあ西武バスに限つたわけではございませんが、現在の料金箱のあり方については、相当改善すべき余地があると思つております。したがって、

昨年運輸政策審議会で、大都市におけるバス、タクシーの答申がありました際も、いわゆる料金の収受問題ということが論議されたわけでございまして、やはりなるべく早い機会に料金箱の規格といたしまして、そういうものを統一をして、現在のいろいろな、あるいは両がえの機械、まづ両がえをしてバラバラにして出す、あるいはそのまま、たとえば百円玉を出せば所要の額が納まつて、あとはつりが出るというような方式等を統一いたしますとともに、ここにありますように、器具を用いてこじあけたというようなことがないように、その料金箱の構造そのものも変える必要があるのではないかと思ひます。

それからまた、これに関連してでございますが、たとえばいまのような現金を払う、あるいは切符を買うというようなことはなくて、それよりもっと根本的に、たとえば外国でやつておりますような、トークンといふものが、現金でバスに乗らないで、メダルを使つて、そのメダルを支払いをするというふうな方法も、運転者の労働を軽減する意味におきまして、あるいはこういう不祥事を未然に防止する意味においても効果があるし、また、乗車の能率という点からも効果がある。そういうことについては、現在私ども検討しておるわけでございます。いずれ近い将来に、そういうことはぜひ実現したいと思つております。

いづれにいたしましても、このワンマンバスの管理運行という問題につきましては、労使の信頼感に立つた運営ということが、安全のためにも、利用者の利便のためにも最も必要なことと考へておりますので、ただいまの先生の御指摘を踏まえまして、私どもかねて研究をしておりますことをさらに早く推進するように、一西武バスの問題ではございませんので、これは今後とも十分意を用いて努力をしていきたい、かように考へております。

○伊部真君 一つ私は回答をいただきたいのは、私は、この斉藤さんの事件とこのあとのチャージ

のときの事件と、一貫して、一つ間違えたいへんな人権問題になると思うのです。その取り扱いについては、これは所管がどうかという問題ではないに、やはり人権侵害にならないような細心の注意は当然払わなければいけません、そのことについてある程度の労使間の申し合わせといえますか、ルールというものがなければいけませんことだと思ふのです。私はその衝に突いていないものだから言うのかわかりませんが、七百十円のやつを二階から見つけてつかまえて、そうしてどんな調べ方をしたか知らぬが、警察へまで連れて行って、解雇予告をすぐにやっているとやり方は、決して私はいいいことではないと思ひます。これは常識からいって、私はこれで人権問題で問題がないとはいへない。しかも、その後も再び電話があったからといって、そうして人を疑ってそれを調査をするというやり方については、これは一貫して、労働者に対する接し方としては、企業に私は大きな責任があると思う。そういう流れについてひとつ指導してもらいたいと思うのであります。その点はいかがですか。

○政府委員(野村一彦君) その点、先般米先生からの、いろいろの御質問の核心はそこにあつたと思ひます。したがういして、まず私が本席に出ておりましたときにすぐ連絡をして、業務部長が、専務とそれから労務を担当しております常務を呼んで詳細な事情を聴取して、また説諭と申しますが、そういう趣旨の指導をしたわけでございす。同時にまた、土曜日の日でございますが、私も専務を呼びまして、同じように事情聴取をして、そこでこれは根本的にはやはり人間の信頼感の問題でございますし、企業の姿勢の問題でございますので、これはよく会社としても反省すべき点は反省をして、そういう再び人権問題等が起つて、トラブルを起こすことのないようにという要望といひますか、説諭といひますか、そういうことは私も十分やりました。ございす。なお、これは一西武の問題ではございせんので、何べんも申し上げますように、これはやはり

労使間の人間的な信頼関係というものが回復されない限り、この公共輸送機関としてのバスの使命というものはなかなか遂行できないと思ひます。そういう意味の重要性といひますか、これは私も重ねて機会あるごとに、たとえばバス協会の会合等を通じて、機会あるごとにこれを強調をして、今後再びこういう不幸な事件が起らないようにしたいと、こういうことでございす。その点は西武バスの首脳部も十分了解いたしました。従来、西武バスは西武鉄道の子会社でございまして、重役陣等についても兼務があつたわけでございますが、最近ほとんど専任の、常勤の重役は社長以下専任をいたしまして、そういうことで経営体制も一部責任体制が明確になつたこともありますので、この機会に、特にそれをもつと突っ込んで検討し実施するようにという要請をいたしたわけでございす。そういう線では今後ともさらに指導していききたいと、かように考えております。

○伊部真君 もう一点私が申し上げておつたのは、ワンマンの関係ですね。ワンマンとこの問題についての関連というものを私は感ぜざるを得ないのでありますけれども、いずれにしても、いまのお答えの中に、ワンマンは経営の合理化という意味ではやむを得ないと、こういう話です。私はその前提として、大前提がなければいけません。それは、やっぱり後段に言われた安全性ですね、それから乗客の利便というものがそこなわれないという範囲内においてこれがなされなければいけません。経営の合理化が前面に出て、あとについて行くようではいかぬと思う。そういう意味で、私は、最近どうも労働力の確保という点に問題があるということに藉口して、ワンマン化がどんどん進められていくな気がしてなりませぬ。特に私はどうも理解できないのは、三月の十五日、局長名で「ワンマンバスの指定事務処理の改善について」という依命通達を出された。これは表題としては「事務処理の改善」でありますけれども、内容的にはかなりいままです。先ほど局長のあれでいきますと、地方自治体が権限を持つておつたものを、第一的には事業者にゆだねるというやうなことをしてあるわけですね。それは「指定基準」の仰つたところに出ております。おもなところを讀みますと、「天災その他の事由によつて状態が変化する路肩、路面、転落危険箇所等に係る運転上の危険の有無の判断については、これを第一的には事業者に委ねることとするので、指定に際してはその旨を指示すること」と書いてある。私は、何のために事業者のほうにゆだねなければならぬのか。少なくとも企業にとっては、やはり安全というよりも、むしろそれは合理化、企業の採算というのを考える。それは私は必然性はあると思うのです。その事業者に、なぜこれはゆだねなければならぬのか。これは事務処理の改善ではありませぬ。内容的に、私は路線についてワンマンカーに対する指定基準を緩和しておるんじゃないかと思ふ。こういう考え方は、私はいいいのか悪いのか非常に疑問が起ります。したがういして、これを出された真意についてお答えをいたしたい。

○政府委員(野村一彦君) 三月十五日の「ワンマンバスの指定事務処理の改善について」という通達でございますが、これは先ほど申し上げましたように、自動車運送事業等運輸規則、つまり省令に基づきまして、指定をするのは地方の陸運局長でございます。ただ、地方の陸運局長の指定というものが、地方によつて必ずしも適合性がなかったというやうな実情も、なきにしもあらずというところでございすので、私もいろいろ部内の会議の席上、そういう話が出てきました。それで、これを適合性のあるものとすると、ということ、それからもう一つは、指定の基準というものが抽象的に過ぎ、事業者あるいはその他の、企業に働く人たちから見て、必ずしも客観的に明瞭でない部分があるのではないかという意見もあつたので、まず事務処理を、第一の方針に、指定の基準は明確に定めて公開するという原則を

うたつておるわけでございす。こういう場合にワンマンバスは指定をするんだということでございます。

それを、たとえば車両の構造等について、こういうやうな条件、こういうやうな状態だといふ具体的な基準、それからあるいは通行する道路の経路、こういう道路を通過するこの地点からこの地点に行く場合とか、そういうふうな具体的な経路等について、あるいはたまたま道路の幅とか、あるいは何といひますか、道路の屈曲の状態とか、あるいは山間等におきましては路肩の状態、そういうやうなことに十分客観的に、事前に公示をして、そしてその基準のつとめて事業者が判断をする場合に、自分のところのこの路線はワンマンバスに適合するといふ判断を、まず企業者がしてもらつて、そしてその上で陸運局長のほうで審査をする、こういう意味でございす。あくまでも、ワンマンバスの指定をするといふことは、これはこの基準のもとに、この通達のもとに陸運局長がやるわけでございまして、業者におまかせをする、ゆだねるというわけではございせん。そういう意味から、第一的に事業者にゆだねるという表現は、あるいは適當でないかも知れませんが、そういう公開された客観的な基準というものを基づいて事業者が判断をして、そしてその判断を陸運局長で審査をして指定をする、こういうことでございす。

ただ仰せのように、私もワンマンバスの指定をする場合に、一番基本は、やはりその車両の安全、運行の安全ということと、利用者の利便と、それからさらには運転手等の労働状態に与える影響も考えなければならぬが、何といひます安全、利便というものが大きな問題でございすので、この大きなねらいを踏みはずすことのないように、これは私も十分にいままで注意しておつたつもりでございす。注意しなければならぬと思ひます。

それから、先ほどの斎藤さんの問題でございす。それが、これがワンマンバスであつたから起つた

のかどうかという判断は、私は非常に微妙だと思
います。結局、ツーマン時代におきまして、あ
るいは現に地方のツーマンの路線におきまして
も、やはりその問題がある個所もあるやに聞いて
おりますので、まあワンマン化が直接の原因であ
るとは、私も斎藤さんの件に聞いても考えたく
はございませんが、いざにいたしまして、何
べんも申し上げておりますように、労使間の信頼
の回復ということが第一でございます。したが
いまして、労働問題もございまして、それからあ
るいは人権問題もございまして、道路運送法
に基づいてバス事業を監督している運輸省とい
ましては、あくまでも人間関係の信頼感の確立
というものを基本にして、円滑な事業の運営がで
きるように指導していきたい、そういう実情でござ
います。

○伊部真君 私は、この文書の中でやっぱりに
なるのは「第一次」ということばなんです。あれ
が、どうしても、そうなりますと事実上はそこで
終わってしまうという私は心配を、形式上は別で
すけれども、そういう気がいたします。この問題
についての取り扱いは、十分ひとつ緩和に
ならぬように、あまりワンマンは当然のことだ
ということになりますと、これは出発当時の私
の心配が大きくなってまいります。その点は十分
配慮を願わなければならぬと思います。この問題
についてはまたあらためて、このワンマンの規制
の内容については機会を求めたいと思ひます。

もう一つ問題になりますのは、ワンマンの場合
にやはりもう一べん見直していかなくやいかぬの
じゃないかという気がいたします。これはいまの
チャージの問題もそうありますが、あるいは仙
台の爆発事故なんかを見ても、あの場合にやはり
一人でよかったのかどうかという問題も提起され
ると思う。二人であつたら必ずしも防げるとは言
い切れないかも知れませんが、やはりこの
問題は見直されなさいかぬことだと思ひま
す。

それからもう一つは、ワンマンにする場合に

は、その路線や状況を一番よく把握しているのは
運転者じゃないかと思う。したがって、私が感じ
られることは、道路交通法の七十条の関係から見
ても、運転者は安全に対する義務があるわけであ
る。運転者が直接の義務を負っているわけであ
る。したがって、ワンマンの路線を決定する場合に
は、やはり運転者の意見というものを聴取するとい
うことが必要ではないか。そうでないと、や
はり運転についての安全義務を負っている運転者
に対して、その起きたことだけを責任を負わすとい
うことは酷なのではないか。そういう意味で、
運転者もしくは運転者の集団である組合との協議
というものがやはり必要ではなからうか、私はそ
う思います。したがって、ワンマンの路線の決定
の場合には、そういう関係者との協議というものを
前提にすべきではなからうかと思うのでありま
すが、その点、いかがですか。

○政府委員(野村一彦君) この点につきまして、
会社内です。運行管理の責任を負うのは運行
管理者、直接その現場の責任を負う者はもちろ
ん運転者でございますが、その運転者の指導的立
場にある者として運行管理者というものがあ
るわけでございます。したがって、私どもは、ま
ず会社の中におきまして、そういう問題について
それぞれの持ち場持ち場の人々が十分協議をし
て、そして会社の意見というものを思想統一をし
て、私どもに意見を述べていただきたいというふ
うに思ひます。でないと、会社の意見と運転者側
の意見とが二元的になりまして、意見がまとま
らないということになりますと、私どもこれは判断
をするのに非常にむづかしい問題があるわけであ
ります。ですから、できるだけ会社の内部におい
て、現にそういうことで運行管理者と、それから
運転者のグループと、それから会社側というものが
相談をして、そして意見の一致を見て話を持
ってきておられるケースが多々ございしますので、こ
れは十分そういうふうな会社の意見としてま
た、部内でそういう意見も十分聞いた上で申
請があることが望ましいし、そういうふうな私ども

も指導していきたくて考えております。
○伊部真君 私もそう思うのです。ですから申請
の場合に、その条件として、そのような関係者の
意見を付して出してくるということになれば一番
いいと思ひます。したがって申請の中に、会社
だけの意見ではなしに、そういう場合に運転者の
意見というものが付されていくということが、一
番理想的だと思ひます。そういう問題についても
つ、私はいまここで回答を求めようとは思ひま
せんけれども、検討いただきたいと思ひます。
いざにいたしまして、私はこの西武バスの
問題を見まして、やはり一番問題なのは、形で指
導ができていないとか規制ができていないとい
うこと、私はものごとを処理してはならぬと思ひ
ます。中身を内容的に指導し、心が入っているのかど
うかというところに問題があるかと思ひます。
したがって私は、第一は企業の責任ではあります
けれども、やはりこういう問題が、少なくとも人
の命を失ったという大きな問題がありましたとき
は、やはりそれをひとつ大きな転機にして、もう
一べんいまのやり方がいいのかどうかということ
は、企業も反省しなさいかぬし、そして指導の
中身もやっぱり点検するという姿勢がなければい
かぬと思ひます。そういう意味で、私はこの問
題を契機にして、ぜひひとつワンマンの問題、そ
れから調査方法の問題については厳重に検討いた
さなければならないと思ひます。そのことを申し
上げ、要請をして質問をきくは終わります。

○小柳勇君 私は、去る五月の二十六日に新潟港
で爆発事故によって爆破されました、しゅんせつ船海
麟丸の事故について質問いたします。この事故に
ついて関係者から報告を求めます。
○政府委員(栗栖義明君) お手元に「ドラグサ
クシヨン渡船船海麟丸の新潟港における爆発事故に
ついて」という概要報告書を差し上げてございま
すので、これをござらんいたしながら御聴取いた
さしたいと思ひます。
まず、御報告申し上げます前に、これは私ども
の直轄部隊の第一線で働いている船でございま

けれども、今回の事故によりまして……。
○委員長(木村睦男君) 栗栖君、もう少し声を大
きくしてください。
○政府委員(栗栖義明君) 今回の事故によりまし
て死亡者も出ましたし、重傷者も出ましたし、多
数の負傷者も出しまして、この席をかりまして、
そういう方々に対して、心から申しわけない
というふうに存じておる次第でございます。
事故の概要につきまして申し上げます。お手元
の資料のまず一番末尾に沈没位置図という図面が
ついてございしますので、それをござらんいたさ
たいと思ひます。
事故が発生いたしましたのは、一ページに書い
てございまして、本年の五月二十六日の十一
時五十八分ごろでございます。
沈没した場所は、この図面をござらんいたさ
すと、ここに表示してございまして、新潟港
は御承知のように信濃川の河口でございまして。当
時は、一番左側にハッチしてございまして、うな
ところを作業してございまして、なお海麟丸とい
うのは特殊な作業船でございまして、走りながら
どろを吸っていくという船でございまして。これは、
信濃川から流れてくるどろによって港が埋まりま
すので、これを一定の水深に維持するというため
に、過去七年間作業に従事してまいりました船でござ
います。で、お手元にあります一番左側のハッチ
した区域の作業を終わりました、ここにもござい
ますように、三番目に「事故発生状況」という
ふうに書いてございまして、一応作業が終わりま
したので、海面から十二メートル五十センチで下が
つておりましたドラグアームを十メートルに上げま
して、もう作業はやめた状態で港内に向かって
走つておつたということでございまして。普通なら、
作業が終わりますと、大体この防波堤の付近で回
頭してまいるわけにございましてけれども、前方に
漁船が来たのを認めましたのでそのまま直進して
おりましたところが、左舷のドラグアームに、「接
触時」というふうに書いてございまして、これは
接地時というふうに御理解願ひたいと思ひます、

地面にくっついて走ってまいりますので、そういうふうな、何かさわったというふうな異常を感じまして、引き揚げようとしたところが、指示をしたところが、衝撃が起って沈没したというふうな報告を聞いております。なお、船内における火災は発生していません。

なお、沈没しております箇所は、その位置図にございます。東突堤の先端部から二百六十メートルぐらいたった場所でございます。なお、航路の、海に向かいまして右側の端から防波堤に寄ったところにかかって横断してあるという状態でございます。

被害の内容につきましては、二ページにございますけれども、次席船長——御承知のようにドラグアクションでございますので三交代で作業してございまして、船長が三人おるわけでございますが、次席船長の須貝さんが船内のサロンでなくなられましたが、二十六日の十七時ころ発見されております。それからなお司厨長の井崎さんにつきましては、まだ行くえがわかりませんので、船内はできるだけまなさがしたつもりでございますが、なお捜索してございまして、あるいは港の中、あるいは外側までも漁船、潜水夫を動員いたしまして鋭意さがしているわけでございまして、いまだ発見できないという状況でございます。

それからなお負傷者につきましては、現在入院加療中の方が十五名ございます。それから軽傷で手当てをして、一応現在のところ動けるという方が二十九名、それからなお、当時乗っていた方は全部で四十六名でございますが、大部分の方が大なり小なり傷を負っているというのが実態でございます。

それから物的被害でございますが、船の被害状況は、船体の左舷の中央部に大きな穴があいているというところが一点。それからもう一つは、先ほど申し上げましたように腕を出して、約二十七メートルの長さの腕を出して海底を引っ張りながら吸っていく、これをドラグアームと言っております。

ますが、これが半分以上吹っ飛んでいるというのが実態でございます。

事故の原因につきましては、ここに書いてございますように、爆発地点と思われる海底から磁気機雷用のコイルが見つかった。あるいは船体の左舷の外板のこわれた口が、内側にめくれ込んでおる。あるいは三番目に、左舷ドラグアームの大部分がなくなつておる。それから四番目に、目撃者が相当高い水柱が上がるのを見ておる。あるいは爆発音を聞いておる。それからブリッジの前面のガラスから火薬の反応が認められたというふうなことから、機雷の爆発によるものというふうな現在判定されております。

次に、事故が起りましたあとの、港内の一般の船舶の運航状況でございますが、この沈没位置図でござらんように、たまたま航路の端っこで事故が起ったということで、不幸中の幸いでございましてけれども、現在は百五十メートルの航路幅を持つておりますが、一般の船舶の通行には支障を起しておらないというのが実情でございます。

それからなお七番目に、海防丸の所属、要目等が書いてございまして、これは私どもの出先の、第一港灣建設局の新潟港工事事務所に所属してございまして、総トン数が二千四百二十トン。これは昭和四十年の三月に石川島播磨重工で建造されて、以来、この港で同じ作業に従事している船でございます。昨年の十一月に定期修理を終えて、まだ半年ぐらいたっていないという状態でございます。

なお、つけ加えますと、事故が起りましてから、現地に第一港灣建設局という出先がございまして、そこに事故対策本部をつくりまして、私も本省から技術参事官外一名を急行させまして、いろんな事後処理あるいは当時の情報の収集ということにつとめた次第でございます。非常に概要でございますが、以上でございます。

○小柳勇君 大臣に見解を聞きたいんですが、私は、去る昭和四十五年の九月十一日と十一月の十六日、二回、参議院の交通対策特別委員会、米軍投下による機雷爆発事件について問題を取り上げました。それは、昭和四十五年の五月九日に閣内海峽でしゅんせつ作業中機雷が爆発した、及びその過去にも二、三回ありましたから、たいへんなことだといふことでこの問題を取り上げました。

そのときに閣内から、政府の方針として次のようなことが発表されました。まず、しゅんせつ作業など港灣の作業をするときには、必ず投下爆雷があるかないかを十分探査して安全に作業する、そういう確約があるわけです。詳細はまたあとで質問いたしますけれども、したがって、今回の事故は、そのような新潟港全部を探索をして、一切もう投下爆雷はないということが確認をされてやられたならば、このような事故は発生しなかつたかと思ひます。一名の死亡と、おそらく行方不明の方も死亡ではないかと思ひます。これだけの犠牲を払っていることは、当局者の怠慢ではないかと思ひます。いろいろ具体的にも質問いたしますが、まず大臣の、この事件に対する見解を冒頭にお聞きしたいと思います。

○国務大臣(丹羽喬四郎君) まずお答えをする前に、こういった事故によりまして、とうとう人命を失いました。また、お一人はまだ極力捜索中でございますが、まだそういった生死が確定いたしておりません。御家族にとりましては、いかばかりかと思ひます。御家族にとりましては、極力捜索を進めさしている次第でございますが、それとともに、負傷者、乗組員に非常に不安を与えて、まことに遺憾に存する次第でございます。

実は先般来、いろいろ航空機の事故、新幹線の事故等が起りました際に、一般のそういった輸送機関に、企業に従事する方、また現業の方に注意を喚起いたしますとともに、異例の、運輸省職員に対しまして私から大臣の訓告をいたしまして、書類でございますが、書面で、十分に安全対策のために十分気をつけるようにというものをいたしました。

一週間前でございます。その直後に、またかかることが起きてまことに申しわけないことだと思ひている次第でございます。いまお話をいたしましたのが、私もこの事故を聞きまして、直ちにそういったような死者、行方不明者に対する対策を命じまして、技術参事官を直ちに現場に派遣をいたしました。また新潟管区に対策本部を設けさせまして、極力事後措置に当たらせまして、事後の対策につきましては、いま検討をしております次第でございます。港灣局長から話もございましたとおり、この地点は再三、いまでもしゅんせつをしておりまして、そして、いままでの常識でございますか、再びあの磁気装置でございますか、によつてする必要も、いままでの常識ではないといわれているところだつたのでございまして、それにもかかりませうか、ういふようなことが起きてまことは、まことに残念でたまらない次第でございます。

直ちに、そのことを聞きまして、港灣局長に命じまして、すでに一回しゅんせつした場所にありまして、やはり念を入れて、新しいしゅんせつをすると同じような気持ちでもって、磁気その他によりまして再び捜索をしてやるべきである、こういったことを命じまして、港灣局長もその点を十分体しまして、これからそういったような方法でやりまして、かかる事故の絶滅を期するとともに、港灣関係のそれらのしゅんせつの危険の事態につきましては、あらためて総点検をいたしまして、御承知のとおり掃海作業は、海上保安庁からただいまでは自衛隊に移つておる次第でございますので、自衛隊とも十分連絡をとりまして、再びこういったような機雷、爆発物によるところの被害が絶滅をするように、十分指導あるいは諸施策を講じてまいるつもりでございます。

○小柳勇君 最近、鉄道事故とか自動車事故が頻発いたしました。運輸省が総点検としての指令を出されたことは承知いたしております。しかし、幾ら書面を出しても、出先機関のほう、ある

いは現地のほうで實際行動しなければ事故はな
ならぬのです。今回の事故にいたしまして、昭
和四十五年十一月十六日の交通安全対策特別委員
会で山中総理府総務長官が、政府の方針として次
の事を言明いたしております。「残存機雷問題
の対処方針」に、今後、残存機雷問題につ
いて、下記により対処することとする。一はあと
で問題にいたしますが、省略いたします。二とし
て「港湾工事によって海底を掘はんような工
事作業が行なわれる場合には残存機雷の爆発の危
険が生ずることがあるので、運輸省港湾局、海上
保安庁等は、機雷が残存すると推定される海域で
行なわれるこのような工事の施行については、工
事の施工に当たり確実に機雷の探索を行なうよう
今後とも十分の指導を行なうものとする。」この
ように政府の方針を発表いたしております。した
が、この工事をする前に、この新潟港一帯、
完全に残存機雷があるかないかを探索されたかど
うか、その実態を御報告願います。

○政府委員(栗栖義明君) ただいま先生御指摘の
ように、港湾工事をやる場合に十分探索するとい
うふうな方針で、現在進んでまいっておりますわけ
でございます。ただ新潟港につきまして、その場合
に新しく航路を開き、あるいは泊地を掘
る、あるいは現在ある航路を深くするという場合
は、確実に実施してまいったわけでございます
が、新潟港のような場合は新しく拡張する場所
がなく、現在あります航路の水深を確保する
というための、繰り返して同じ水深に掘ってま
いったわけでございます。そういう点では、これ
は関係各省とも相談いたしまして、まずそういう
心配はないであろうというふうに考えまして、お
つところに、御指摘のように今回の事故が起こり
まして私ども大いに反省しておる次第ございま
すし、なおこれは、まあ私もから言いますと
ちょっと言いわけがましいかもしれませんが、
も、新潟につきましては、一応昭和三十六年にも
う掃海は終わったというふうに聞いてございま

て、したがって、その両方をならみ合わせま
して、関係方面とも現地で相談いたしまして、あ
の区域は、私どものほうでは結局昭和四十五年以
降、磁気探索その他の手当てはしてございませ
ん。

○小柳勇君 私、昭和四十五年の九月十一日及
び十一月十六日にここで問題を論議いたしますと
きに、次のようなことを発表いたしております
それは昭和四十年の十二月八日付、防衛事務次官
から海上保安庁長官に対する書面によりまして、
いま全国の日本の港に残存機雷が五千二百二十六発
残っておりますと、しかも新潟港には三百八十一
発残っておりますと、数字までちゃんと書いた書
面があったんです。したがって、このような
具体的な数字をあげて問題にいたしました。その
後、そのときにその論議をして後、このいま申し
上げたような政府の方針はきまりました。た
が、いま、この工事をするならば、たとえば三百
八十一発というものが若干不完全にいたしまして
も、工事をやる場合は、あるものとして探索を十
分にして工事をやるのが当然ではないかと思いま
す。現在の港湾局長の答弁では、探索をしない
で、実施したと言われておりますが、この政府の方針
に対して違反していると思いが、いかがです
か。

○政府委員(栗栖義明君) 先生御指摘のように、
探索するとう場合に、未掃海区域とあるいは既
掃海区域で手順は違いますが、事務的に申しまし
て、いろいろと関係方面と相談いたしまして、手
当てを加えて十分やるという基本的な方法で行
なっておりますが、ただ、先ほども私ちょっと、
反省してございまして申し上げましたのは、当時
の相談申し上げた時点では、先ほども言いました
ように、新しく泊地を掘るといった場合とか航路
の水深を深くする、そういう場合は当然やらなけ
ればいけませんけれども、繰り返して同じ水深に
維持する場合は、関係方面と相談してその場合は
省略してよろしいというふうに話し合いて、実
施してきたわけでございます。

○小柳勇君 さっきのこの説明図によりまして
も、海嶺丸は、深い航路よりも浅い方向に船首を
向けておりました、とまっております。したが
って、おそらくアームは浅いところをかい
いたのじゃないか。関門の場合も、二メーター
か三メーター、ヘドロの下に投下機雷は残って
おるわけですね。だから、これだけ航行するなら、
当然アームが下がって行って危険だということ
は、常識でなければならぬのではないか。しか
も、これを全然やらないで、掃海区域であつた
おつしやいすが、掃海区域であつたという証拠
が何かございまいしょうか。

○政府委員(栗栖義明君) 実は、機雷であるとい
うふうな聞かされておりますが、現在その因果関
係につきましては、まだ私も調査しております最
中で十分でございますが、ただ、一つ私ども
わからないので、いまこれから早急に検討しなけ
ればいかぬと思っておりますのは、先ほど申し上
げましたように、当時の当直の船長の話を聞きま
しても、海面から十二メーター五十、アームを
おろしたものを、作業をやめまして十メーターの深
さで走っていったわけでございます。したが
って、十メーターのところ、何かこうさわつた
ような感じがしたという報告があるわけござい
ますけれども、船長の話を聞きまして、航路内
を走っていったというふうな言っておりますし、
その辺、ちょっと私もよくわからないので、もう
一度早急に、その前後の模様を確認いたしたい
というふうな存じておるわけでございます。ただ、
そういう浅いところに入つたということと、
いまして、少なくとも水深十メーターのところ
を走っていったということは、実際にブリッジで
アームの深さをチェックしながら常に行つてござ
いますので、それからもう一つは、船に音響測深
機を備えておまして、絶えず水深の、どの辺の
深さのところを走っておるかということ、船長
が注意しながら走っておるわけでございます。た
だ図面にもございまして、爆破したあとの状
態は、御指摘のように航路から船首部が浅いほう

にひつかかっておる。これはショックで曲がつた
んだらうと思えないわけでございますけれども、
も、そういう状態になったというのが事実でござ
います。

○小柳勇君 ほかに地図がありますけれども、
相当浅いところに入つておるようです。その現地
の実態はまたこれは調査でわかりましようが、い
づれにいたしまして、政府の方針として、この
工事をやる場合には「工事の施行にあたり確実に
機雷の探索を行なうよう今後とも十分の指導を行
なう」——二人のなくなった方に対して、私は政
府を追及いたしますが、運輸大臣、だれの責任で
しょうか。責任者を出していただきます。
○国務大臣(丹羽喬四郎君) もとより私が運輸行
政の責任者でございますので、私の責任でござ
います。
○小柳勇君 じゃ、この事故を出したことによ
って、辞表を出しになりますか。
○国務大臣(丹羽喬四郎君) 非常に反省をして
いる次第でございます。再び事故の絶滅を期する
ために邁進したいと、こういうふうなたい
考えておる次第でございます。

○小柳勇君 いつも、事故が発生いたしまして問
題になるのですけれども、事故発生いたしま
す、書面を出しました。それでこの問題は解決
しないと思うのです。ちゃんと私はもう二年前
に、これだけ、新潟港には三百八十一残つてお
るそうですよ。しかもそれは、防衛事務次官から
海上保安庁長官にあつた書面です。その別表に数
が書いてあるでしよう。その議論の結論として、
政府の方針が出されておるわけですね。今後こう
いう工事をやる場合には、必ず完全になつてい
うことを確認してやりますと書いてあるでし
やう。ちゃんときまつておるでしやう。その政府の方針
に違反したならば、違反した責任をはっきりしな
ければ問題は解決しないのじゃないでしやうか
ね、今後とも。したがって、いままで、いまま
で、辞表出しますとおつしやれないかもわかりま
せん、しかし私は、この問題はいまここで納得でき

ませんから、あとずつと具体的に論議しながら、最後にまた大臣の見解をお聞きいたします。

それでは、現在の海防丸のように、ほかにも港をしゅんせつしている作業があると思ひますが、その実態を御報告願ひます。

○政府委員(栗栖義明君) 現在、海防丸と同じ種類のドラグサクションと申しまして、わが国で四つはございます。そのうち一ぱいは、民間の持っているしゅんせつ船でございます。残りの三ぱいは国が持つておりまして、一ぱいは名古屋を基地にいたしまして作業してございます。それからもう一ぱいは関門地区にございまして、現在、門司を基地にしてあの周辺のしゅんせつをやつております。それからもう一ぱいが、今回事故を起こしました海防丸でございますけれども、これは新潟港を基地にいたしまして、酒田、秋田、あるいは場合によりましては北海道の苫小牧港あたりの、そういうしゅんせつ作業に従事しておたつたわけでございます。

○小柳勇君 四はい動いておるようでありましたが、たとえば周防灘あるいは関門港などにも、あの書面によりまして残存機雷はまだありますけれども、海防丸の作業あるいは海防丸など、作業の前に、完全に米軍投下機雷がないかどうかを探索して作業をやつておられるかどうか、お聞きいたします。

○政府委員(栗栖義明君) 先ほどの先生の御質問にからむかと思ひますけれども、繰り返して申し上げますけれども、新しく航路を掘る場合、これは必ずやらなければいけません。これは例外規定がございまして、下が岩盤で、掃海したあと機雷がころがる心配がないところとか、あるいは、私今回の事件で反省してございまして、けれども、当時の常識からいまして、同じところを何度も同じ深さで繰り返して掘るところ、そういうところは省いてもよろしいということを進めてまいつたわけでございます。

で、ほかの地域につきましては、これはドラグ

サクションだけの問題でございまして、新しい従来工事を行なつていなかったところに構造物をつくるとか、岸壁をつくるとか、あるいは航路をつくるという場合は、必ず一ぺんチェックしてやれという指示をしてございまして、四十七年の十二月以降に、実績を申し上げますと、四十七年の三月まで、四つの港で機雷を九個発見してございまして、それから、それ以外に爆弾が十一個、砲弾が百九十二個、焼夷弾、それから機銃弾等小銃弾までございまして、千六百三十三個というものを、全体で十一港で発見しております。そういうふうな、先生が御指摘のような海域に対する掃海といひますか、事前調査というものは厳重に守つてまいりまして、こういうふうな機雷なり砲弾なりを見つけて、それを除去してもらつてから作業にかかつておるといふような実態でございまして。

○小柳勇君 海上保安庁長官が十二時から所用があるそうですから、早目に質問いたしますが、先般もここで発表しましたように、あと残存機雷五千二百六十六発の内容をもう一回言つておきたいんです。それは、浅瀬にありまして残存機雷が、船が航行する航路に流れないとは言えない。したが、いまして、今後の船の航行の安全という立場からもう一回言ひますと、数字は、東京湾が五十七、福岡湾が百十八、唐津湾が八十五、新潟湾が三百八十一、七尾湾が百五十七、敦賀湾が百十八、大阪湾及び紀伊水道に四百十一、播磨灘が三百七、広島湾が三百九十二、伊予、別府、周防灘合んで百二十九、その他若干、合計五千二百六十六発。ちゃんと、防衛事務次官が保安庁長官に出した書面の別表です、これは。それを二年前に私がこの委員会に発表してあります。その後、どのように航行安全のためにこの機雷の探索作業及び撤去作業をやられたか、長官からお聞きいたします。

○政府委員(手塚良成君) まず、いま先生御指摘のデータでございまして、さらにその後、海上自衛隊のほうで掃海をおやりになりまして、四十六年度末現在におきます私どもが入手いたしております

ます資料では、総計で五千六十二発残存機雷といふことになっております。

○森中義君 港別にわかつておれば……。

○政府委員(手塚良成君) これは、私どものほうは防衛庁からいたしておる資料でございまして、いま防衛庁の担当の方からさらにこまかい御説明をいただけたと思ひます。

海上の安全一般につきまして私どもも責任があるわけでございますが、具体的なこの機雷の処理につきましては、実は海上保安庁と自衛隊の間で歴史的に分担が変わつてまいっております。これはもうすでに先生御承知だと思ひますが、昭和二十年の十二月直後におきましては第二復員省の掃海部というところがございまして、その後二十三年の一月に、運輸省の掃海管船部というところがやられるようになりました。さらに、海上保安庁が発足しました二十三年五月には、運輸省からその仕事を保安庁の掃海課というのが引き受けることになっております。二十五年六月には、掃海課といふのはさらに航路啓開所という一つの大型の組織になりかわつておりますが、二十七年の八月に保安庁、現在の自衛隊が発足されました際に、この事務は、人とともに完全に自衛隊に移つて、自衛海上自衛隊においてこの掃海をおやりになる、こういうたてまえになっております。で、その中で海上保安庁といたしましては、いま触れましたように、海上の安全確保というきわめて総合的な任務を持つております関係上、本件については海上自衛隊と密接な連絡を保ちながら、こういった危険を排除するといふことをやつてきておるわけでございます。

その中で、私どもがさらに具体的にやつております対策、特にいま御指摘の、四十五年におきまして連続した事故の直後における関係各省連絡会議による、先ほどお読みになりました方針を順守いたしまして、私どもが現実の指導を行なつておりますやり方は、港則法三十一條によりまして、この工事に対する許可といふものを出しますところから、こういう機雷の危険性が懸念されますと

ころについては、先ほど港務局長からお話がありました探索といふことを十分にやるというようなことを、あるいは義務として条件とし、あるいは注意を厳重に与える等の指導によりまして、そういう危険の排除をするというふうなことをずつと続けてやつてまいっております。

なお掃海につきましては、掃海の済んだところと、それから未掃海のところがなお残つておるわけでありまして、先ほどの五千六十二という残存数があるわけでございます。そういうものを含みます未掃海区域につきましては、海上自衛隊におきまして極力そういう掃海を、事情の許す限り早急にやつていただくというふうな事務的連絡をお願いをやつておる次第でございまして、今回の事件につきましても、一応関係のところと打ち合わせをいたしました協議をもとにして、港務局におかれても、先ほど来御説明がありましたような措置をとられたといふふうに思ひます。

○小柳勇君 長官の答弁、もつとも主体性が、われわれはこうやりましたという答弁がありません。他省のことを説明なされた。それでは、この新潟港のしゅんせつ作業につきまして許可を与えられるときに、残存機雷の探索についてどのような措置をされたのか。その他につきましても、海上保安庁として、この残存機雷の撤去のためにどのような行動をされたのか、御説明を伺ひます。

○政府委員(手塚良成君) 今回の新潟の海防丸につきましては、三月十四日付で港務局から、四十七年度の第一期工事ということで、新潟港工事事務所長から新潟港長あてに工事の協議がなされております。で、この協議を受けまして新潟港長は、内容審査といふことをやりました結果、四十年までにしゅんせつをした水深を維持するためである、いわゆる維持しゅんせつ作業である、先ほど港務局長から御説明のありましたようなことで、航行船舶に支障を生じないような措置を講じながらこれをやるというふうなことで、端的に言いますと、従来の繰り返し、信濃川からの砂の流出で埋まつてくるやつを繰り返し毎年掘り上げる

という、同じ作業の繰り返しであるというように、当初の安全宣言をもとにして、そういった具体的な工事に伴う船舶航行に支障を生じさせないというように確認した後に、差しつかえないというように回答をいたしております。

一般的なこの除去の努力につきましては、先ほどの経緯あるいは従来の問題の起こりましたあととにつきまして、今日まで前後五回にわたりました、地方の現場に対して嚴重なチェックのしかたといえますか、作業のやり方といえますか、そういうものについての注意を喚起いたしております。現場におきましても十分注意はいたしておりますかと思いましたが、今回のような事態がさらに起こつておるといふことで、今後につきましては、なお一そう具体的な検討をいたさねばならぬと考えております。

○小柳勇君 それでは退席時間もう近いですが、もう一問。さつき関門港の残存機雷を言いましたので、約二千発、関門港は、これらの私が申し上げましたような、いま五千六十二とおっしゃいましたが、この残存機雷の数をお認めになりました、これから一体どういう作業をやつて危険を除去しようとするか。長官の決心を聞いておきたいのです。

○政府委員(手塚良成君) 一応現在までのところ、再三の海上自衛隊との御相談によりまして、機雷の感応機能というものは、すでにこれは完全になくなっておるといふことでございますので、一般船舶の航行そのものについては、まず危険がないというふうに言われております。私どももそれを信頼いたしておりますが、問題は、そういうところでもやはり、今回もおそらくそうであるかと推定されまされども、海底を攪拌する、あるいはこれに大きな何かショックを与えるようなもの、主として港湾のしゅんせつその他の作業、工事といふことに伴つての危険は、今回の事故の例に徴しましてもあるかと考えられます。そういう観点で、そういう作業につきましては、先ほど先生もお読みになりましたとおり、従来の連絡会

議で定められました探査ということに嚴重にやるように、さらに指導を強化をいたしたい、かように考えます。

それから未掃海区域につきましては、さらに海上自衛隊にお願いをいたして、そういう部分について、掃海の進捗をお願いをしたいというふうに考えます。さらに、今回の例にかんがみて、既掃海の場所は、一般航行船舶には一応危険がないとされておりますけれども、なおそれを再調査をいたしまして、何がしか、そういうものが感ぜられるところにつきましては、海上自衛隊なり関係方面とよく相談をいたしまして、その処理なりあるいは航行のしかたなりというものを検討をいたしたい、かように考えます。

○小柳勇君 じゃあ防衛庁に質問いたしますが、いま長官は探査いたしますとおっしゃいました。探査能力は一体どのくらいあるのか。これから一年間一生懸命やるといたしまして、私が申し上げました数字、五千二百六十六発、海上保安庁長官は五千六十二発とおっしゃいましたが、各この日本全国の港を探索するとして、一年間に一体どのくらい探査ができますか。

○説明員(福田勝一君) 最近二年間におきます実績でございますけれども、すでに九三%の、危険海域について掃海が完了しておたわけでございまして、二年間におきまして三十平方キロメートル、機雷の処分数にいたしまして二十二個ということでございます。

これは、先生先ほど仰せになりました四十五年の九月に特別委員会が御質問になられた際にも、たしか申し上げた記憶があるのでございますが、いま海上自衛隊におきましますところの掃海の能力、機雷の能力と申しますのは、海上における機雷その他の爆発性の危険物、こういうものを探知する能力、すなわち、これにつきましては音響探査の能力が中心でございまして、土砂の中に埋まつてしまつた機雷につきましては、現在の能力におきましてはとも探査しきれない、こういうことでございまして、しかし、それは申しまして

未掃海海域が約七%、すなわち広さにいたしました約二千三百平方キロメートルでございます。これにつきましては、前回の委員会の際にも申し上げたのでございしますが、ほとんどが四、五メートルを中心とした非常に浅い海域でございまして、いけすその他漁産物の施設がすでにつくられておまして、漁業関係者との話し合いをしながら、小型掃海艇を入れて掃海をするというところでございしますが、その話し合いが必ずしもスムーズにいかないという面もございまして、先ほど申し上げましたように、二年間の実績として三十平方キロメートルしかできなかった、こういう状況でございまして。

○小柳勇君 運輸大臣、お聞きのように、いま未掃海で、ぜひ掃海しなければならぬ区域が二千四百二十三キロ平米、私の調査では残つていてるわけですが、にもかかわりませず、いま防衛庁の報告は、二か年間であれだけの数字しか探査できません。一体、どうしますか。残存機雷の数も、大體長官も五千六十二発はお認めになりました。しかも未掃海区域、二千四百二十三キロ平米あります。これをやらなければまた事故が起こるでせう。二名のとうとう犠牲が、おなくなりになりました。あるいはまた関門で起こるかも知れません。あるいは大阪湾で起こるかも知れません。なぜ、こういう方向に予算をとつて、あるいは掃海艇あるいは探査の機器をつくつて早急にやろうとされないのか、二年前に私は声を大にして山中長官に言った。さう、ぜひここにきてもらいたかつた。衆議院の内閣でどうしてもはずせないという。また日を改めてやりますが、これだけ政府が言明をしまして、はつきり政府の方針として発表されておられます。それをやらないでいて、だれがやりますか。掃海の能力がないとおっしゃるでせう。運輸省、どうしますか。船舶の航行を停止しなければならぬ。あるいは港湾建設局の作業を、当分探査能力ができるまで一切中止しなければならぬ。聞くところによりますと、第四港建

では、いまこの話がつくまで、安全対策がつくまで作業をやめておるようです。私も言っておきました。あした問題が出るから、ちゃんと安全対策が出るまで作業はやめるべきであるかもしれぬ。きのう、その職員の代表の申し入れの中に、最後に「そう書いてあります。私ども不安ですから話がつくまで作業を中止したい、そのくらいの切迫したものを、現場第一線の人は持つております。命がけですね。掃海しなければならぬ。それはもう二年前に、予算をとりなさいといつてある。探査能力をつけなさいと。」

そのころの話では、いまは完全に探査できるのは、民間の会社一社しかないとおっしゃった。それでは防衛庁のほうでも予算をとつてやらなさいかと言つたら、それは防衛にはあまり戦略上必要がないやうですという、そういうべらぼうな答弁もありました。これは山中長官の答弁ですから、きょうはそれも確めたかつた。そのころは中曽根防衛庁長官ですから、中曽根君と話したら、どうも戦略上そんな探査までは必要ないやうだといふ、こう速記録に載つております。そういううでたらめなことで、とうとう人命がしゅんせつ作業に捧げられるというのでは、これは黙視することはできません。これからどういたしますか。これから早急にこれだけの探査をしなければならぬのですが、大臣の見解をお聞きいたします。

○国務大臣(丹羽喬四郎君) 今回の事件、先ごろ起こりまして引き続きまた起こりまして、先ほども私、意見を表明した次第でございますが、実際に遺憾に存する次第でございますが、まだ残り五千個も機雷がある。しかもその後掃海が、浅瀬が多くて、あるいはそういうたような船舶が掃海するに構造が適していない、あるいはまた漁業との関係といふことで、いま防衛庁から答弁がございしたように遅々としておくれいております、まことに残念に思つておる次第でございます。

港湾につきましては私も責任を持ちまして、港湾のしゅんせつにあたりましては再びこういうような事故を絶対に起こさないという態度で、再びしゅんせつする場所につきましても、新しい場

所をしゅんせつをするのと同じように、いろいろの機雷探知機その他の器具を用いまして、そうして十分周到なことをしてやるといふことを事故発生とともに決定をいたしまして、これを各地に十分周知徹底をいたしまして、そうして、これによりまして再びの事故の起こさないようにするといふことを決心をされている次第でございます。私も、いま御指摘がございました掃海業務につきましては、ただいま、御承知のとおり航行につきましては、いわゆる死機雷でありまして航行上は差しつかえないといふことでございますが、やはりこの未掃海区域が相当多いといふことは非常に不安でございますので、防衛庁に折衝いたしまして、防衛庁をして対策が早急に樹立をするように、私もとくど防衛庁長官と話し合いをいたしまして、積極的に対策に乗り出してもらうように、私のほうから強く勧奨する次第でございます。

○小柳勇君 港務局長に具体的に質問いたしますが、いま境港に民間のしゅんせつ船、それから海竜丸、海龍丸は名古屋、海龍丸は門司、それから新潟では海龍丸がやっておりますが、とりあえず境、名古屋、門司ですね、しゅんせつ作業をやっているところを、とりあえずその周辺の探索をやってもいいと思ひますが、いかがですか。

○政府委員(栗栖義明君) 私のほうも、防衛庁からいただきました危険水域で、未掃海区域、既掃海区域を問わず、先ほどの維持しゅんせつに類するものはちよつと例外的な、省略したケースもございますけれども、新しく掘る場合は必ずしもまでも厳重にやっております。先ほど申し上げましたように、いろいろと見つけております。そういうふうに見つかったという事実を踏まえまして、現在も、工事に着手する前は必ずやるといふ態勢で進んでおります。

ただ、先ほど先生御指摘のように、第一線の職員の方から、やはりかなりの不安が出てくるのは事実だと思ひます。で、当分の間そういう意味で、現在やっている場所ももう一べんチェック

するといふことは、まず早急にやらしたいといふことで、実は土曜日の日に、口頭でございますけれども、各地方の局長に指示いたしまして、いままでやってきた磁気探査の実態、あるいはそれが落ちこぼれがあるかないか、もう一べん確かめてくれ、それまではしばらく作業をやめてもよろしいといふふうなことで進めておるわけでございます。なお、ドラグサクシオンだけではございませんで、ほかのほうの機種でしゅんせつをやっている場所もございまして、これも一様に全部チェックして、現場の職員とも十分話して、職員が納得した上で作業してくれといふふうなことを早急に手配してございます。

○小柳勇君 次は補償の問題でございますが、この次席船長がなくなりました。その方の遺族年金が九十八万六千円だそうなんです、一時金でございます。もう一人の行くえ不明の方もおそらく殉職ではないかと思ひますが、人事院から見えておると思ひますが、たとえば先般のあさま山荘の警官の遺族に対する手当など、あるいはその他民間のこの種の犠牲者に対する退職金などと比較いたしますと、公務員の場合の殉職のあと始末が悪いのではないかと不満がございしますが、この点についてどのように考えておられるのか。

なお、民間の人が負傷いたしております。この民間の負傷者に対する援護は一体どうされるのか、お聞きをいたしておきます。

○政府委員(島田雄雄君) 今回の事故の詳細は、先ほど運輸省の方の御説明で承知したわけでございますが、当然、今回の事故で災害を受けた方は公務災害に該当するわけでございます。ただいま御指摘になりました須貝次席船長の、遺族補償の年金の場合でございますが、非常に少ないのではないかと御質問かと思ひますが、ただいま年金が九十八万四千円前後というふうなお話でございまして、年金の額は私も必ずしもまだ十分計算しておりませんので正確なところはわかりませんが、かりにいまお話しのように九十八万前後と仮定いたしますと、この方の奥さんの余命年数を

かりに三十年といたしますと、その年金額の合計は約三千万近い額になるわけでございます。もちろんその間、中間利息がございしますので、それを控除いたしたとしても、二千万近い額が支給されるという結果になるわけでございまして、現在の社会常識から見ても、必ずしも低いものとは申せないと言へるのではないかと思ひます。

ただ私も、この種の事故に対する補償が、現在国家公務員の災害補償法の補償水準に、労働基準法その他の社会保険制度との均衡をはかつてきめられております。したがって、そのよりな法律の規定がございしますので、一挙にこれを私どもだけで上げる、水準を改善するといふわけにはまいりませんが、ただ私も最近聞いておりますところによりまして、民間におきましては、労働協約なりあるいは就業規則等によつて労災をさらに上積みしている。労災の補償内容を若干上積みしている。いわゆる法定外給付がかなり出さされておるやに聞いております。したがって私どもとしては、そういう民間の法定外給付の実態を十分調査した上で、この補償水準の改善につとめていきたい、このように思っております。

ただ、今回の事故で巻き添えになった民間の方の補償については、私どもは承知しております。

○森中守義君 関連。

ちよつと補償の問題にいま入っているんですが、その前に防衛庁にひとつ聞いておきたい。防衛庁から出された資料で、鹿島灘は三港、つまり太平洋沿岸の危険海域四千四百二十九平方キロメートル、一〇〇％掃海、間違ひありませんね、にもかかわらず百六十六港まで残っている。それから福岡港は三港、九州沿岸で三千八百五十平方キロ、掃海一〇〇％、それに三百七十九港残っている。日本海沿岸で、酒田、新潟等約十港の中で六千三百九十四平方キロメートルが一〇〇％掃海、それに千三百三十三港。それから内海で一万九千六百六十平方キロに対して八七・八％、こういう掃海の状態であつて、なおかつ三千三百六十六

残っているという、この辺の問題がどうしてもわからない。

つまり一万一千八十港でしょう、全部でね。ただし、これも米軍の証言というよりも、いわば一種の推定だと思ひます。ところが、掃海の率が九三％終わつておつて、しかも残存数が五千六十二、約二分の一残っているわけですね。これは一体どういふような割り出しになるんですか。私はこういう数字からいけば、危険海域の見方が少し狭過ぎるのじゃないか。そう思ひませんか。つまり未掃海のもの七％しか残っていないんです。にもかかわらず残存数は、一万一千の約二分の一残っている。こういうことになれば、危険海域として見ている範囲というものがちよつと狭過ぎる。言いかえるならば、もっともつと広範な海域にわたつて危険地帯がある、こういう見方をすべきでないですか。検討したことありますか。これが割り切れない、どう考えてもね。

○説明員(福田勝君) 先ほどちよつとお答えした点なんですけれども、先生の御質問が、私どもの一番の掃海についての問題点になるのではないかと思ひますが、海上自衛隊におきまして掃海でございますが、機能的な面から申し上げますと、やはり海上における一般船舶の航行の安全という観点から、従来とも、水中にころがっているそういった機雷であるならば、音響探査器で十分探査し、それを除去し処分することができ、また、海上自衛隊としては、そういう能力を中心にして、この能力を伸ばしてきたわけでございます。したがって、米軍のパイロット等の報告を中心にして、海上自衛隊の持つべき危険海域につきまして、海上自衛隊の持つべきところのこの四十二隻、最近二隻ふえまして四十四隻になったのでございまして、四十二隻の掃海艇、三十六隻は大体三百トンの掃海艇でございまして、これはもう外洋も十分できる、相当深いところも掃海できる船でございまして、で、六隻が四十トン前後の小型掃海艇でございまして、その四十二隻の掃海艇が装

備しておりますところの探知機能というのは、先ほども申し上げました音響探知能力しかないわけでございますが、したがって、この仰せの海域につきましても、音響探知器によりまして全部まんべんなく洗っているわけでございます。

で、そこでもって発見されるものについては、もちろん除去、処分をしているわけでございますけれども、年月がたつうちに海中で土砂に埋もれてしまったもの、あるいはそれほど沖合でなくて波寄せぎわに近いところ、こういったところの残存機雷というものは、陸地からのヘドロ等の流出物であるとか、あるいは波そのものの作用によりまして、非常に土砂に埋もれやすいというところが一応推定されるわけでございます。で、一たんどろに埋もれ土砂にもぐってしまいますと、海上自衛隊が設置しております音響探知器ではもうどうにもならないということでございまして、自衛隊法におきまして、海上における機雷その他の爆発性危険物の除去、処分と、こういう任務を付与されているわけでございますが、それはやはり現在の海上自衛隊の持っているそういう能力に着眼してそういう規定になっておるわけでございます。また、先ほど小柳先生からお話ございました関係各省の連絡会議におきまして、やはりこういった泥中に埋まったものについては、海上自衛隊ではもう能力がないということとを前提にいたしまして、海底を撈拌するとかいうそういう工事をする際には、どうしてもやはり磁気探査能力を持っている民間の会社等に委託して、あるいはそういった会社に工事を頼んで探査をしていただく以外にないということとを前提にして、一連の政府対策というものがきめられていくわけでございます。すなわち太平洋沿岸、九州沿岸、日本海沿岸、これは港湾も含めまして、私どもの持つておりますこの掃海艇を中心にする能力においては、一〇〇％やっているわけでございますが、しかし、先ほど言ったような泥中のものについては、もうどうにもならない。

で、現在残っておりますのは、ほとんどが内海

でございます。大阪湾、播磨灘、安芸灘、広島湾、こういったところ、もちろん一部門門港等の近くもございしますが、こういったところについては、先ほども申し上げましたように、漁業に専従していらっしゃる方のいけすその他の漁産物の施設等がありまして、話し合いをしながら逐次掃海をやらしていただく。これはいづれも四、五メートルから、せいぜい十メートルぐらいのところでございます。こういったところが未掃海になっております。それが全体の七割というところでございます。よろしくお願いいたします。

○森中守義君 聞いたことをもう少し正確に答えてください。いまのお話からいけば、たとえば太平洋沿岸の一〇〇％掃海、にもかかわらず百六発残っております。これはもう、じゃあ危険はない、いまの説からいけば、泥土の中にずっと沈下しているから、あぶなくないから放置するという意味ですか。要するに、掃海機能として対象にならぬ、したがって危険はないから、もう掃海率一〇〇％のところは、どのくらい数が残っておりますとも放置するということ意味ですか、打ち切るという意味ですか。

○説明員(福田勝一君) 海上自衛隊の現有能力では、どうにもならないということでございます。ただ、いま海上自衛隊を中心にして、泥中の機雷等についての磁気探査という方法がございすけれども、これは先ほど小柳先生からお話がありました、民間の日本物理探査という会社がそういう能力を持っておるわけでございますけれども、これは非常に会社側も、そういう機械の性能については秘密にいたしておりますので、海上自衛隊におきましても、独自にそういう方向で研究開発にはいそしんでおるわけでございます。そういうものが開発されれば、その時点において、こういった泥中におきましますところの機雷の探査ということもやれるということになるわけでございます。ただ、私どもが申し上げておるこの一〇〇％と申しますのは、いま持つておる能力によつてやったことでございますし、また一般の船

舶の航行につきましましては、まず安全が保証できる、こういう状態であるわけですから、ひっかかますということになれば、もう話はおのずから別と、こういうことでございします。

○森中守義君 そうすると、結局危険海域というのは、この資料に示されておるものがあくまでも危険海域とみなしておる、他に拡大をしてみなす必要はない、そういうことに理解していいのですかね。

○説明員(福田勝一君) これは米軍のパイロット等からの証言、報告、そういったものを中心にして、危険海域は三万四千三百三十三平方キロメートルであるという、そういう報告の集計ができております。したがって、これで危険海域というのはいま間違いないということで押えているわけでございます。その危険海域につきましまして、海上自衛隊の持つておる能力でもって、もちろんこれは海上自衛隊が引き継ぐ以前におきましては、海上保安庁あるいは第二復員省、そういったところがやっておるわけでございますが、そういったソーナーを中心とします能力でもって掃海したのが九三％、こういうことになるわけでございます。

○森中守義君 運輸大臣、いま防衛庁の説明で大体ものの考え方がはつきりましたが、そのとおりでよろしいんですか。要するに五千六百二十二発残っていて、あと、これがどのくらい処理されるかということ、〇・三％しかないのです。そういうことだね。

○説明員(福田勝一君) 七割でございます。○森中守義君 ちょっと待った。八七・八％だ、内海はね。そういうことだね。約一二・二％、残余の掃海率というものは、その中に、内海の三千三百六発というものがあつた。その程度の掃海率という問題が残る。それから、その余の掃海率一〇〇％のところは、さっきの防衛庁の考えからいけば、放置される、こういう計算になりますね。そこで運輸大臣、いまの探査機能ではどうにもならぬと。しかし、さしずめという意味になる

のか、あるいはさっきの説明では、さらに新規に機雷の開発をして可能な限りというふうな意味にもとれるけれども、どうなんですか、内閣としては、政府としては、まずは危険がなからうというならば、掃海率一〇〇％のところ、残存数が相当あつてもそのまま放置されるつもりですか。それとも、積極的に取り組んで、五千六百二十二発というものは残存数を処理されるつもりですか、どうですか。

○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、もとより航海の安全が第一でございますので、できるだけ安全確率を高めることが一番の主眼でございます。政府といたしましては、その目的に向かひまして機雷の開発、その他あらゆる手段を通じて、そうして残存の機雷、その他の爆発物の除去に徹底的につとめたいと、このように思っております次第でございます。

○森中守義君 これは、いまのようなことに抽象的政治的発言では了承できません。非常に具体的な事実問題です。それと、二年前にすでに小柳君から二回ほど問題が提起されて、先ほどお話があったように今日に至つておるわけですから、私はこの問題の処理については、質問を後日に譲つておきます。もう一回これはやらないとあぶなくてしょうがない。

○小柳勇君 そこで、このいまの防衛庁に対する問題は、さっき政府の方針、「残存機雷問題の対処方針」の第一項に、防衛庁の責務をちゃんと書いてあるわけなんです。最後だけ読みますと、「一部に残された未掃海海域については、通常の船舶航行の安全に及ぼすおそれがないと推定されるが、なお、地元との調整を図りつつ、防衛庁(海上自衛隊)が未掃海海域の掃海作業を行なう。」と書いてあります。したがって、この残りした二千四百二十三キロ平方メートルが掃海しなきゃならぬ。しかも五千六百二十二発というものがあつたならば、予算を組んで短期間に掃海作業をやることは、これは政府の方針でなければならぬと思ひます。だから、さっきのように、民間の

ほうがすぐれておりまして海上自衛隊は捜査能力がないでは済まされませんから、これは後日、防衛庁長官にもここに来てもらって、また問題をひとつ徹底的に究明することにいたしました。

さっきの私の質問の中で、民間の死傷者に対する補償の問題は、これは人事院じゃないかと思えますから、運輸大臣から御答弁を求めます。

○政府委員(栗栖義明君) 民間の方が、魚釣りをやっておられた方が足に負傷されたというふうな報告を聞いております。それは私どもの手でできるだけの、入院加療はもちろんでございますけれども、お見舞いその他十分のことは、できる範囲でさせていただきますというふうに考えております。

○小柳勇君 魚釣りだけでですか。死亡者一名、行方不明一名、それから入院加療十五名、軽傷二十九名ですが、魚釣りの人、民間の人が何名いるんですか。

○政府委員(栗栖義明君) 先ほどの報告書の中には入ってございせんが、私たたいま承っておりますところは、一名というふうに聞いております。

○小柳勇君 いままでのところで問題は解決いたしました。したがって、当初に私は運輸大臣に責任を迫りました。その問題も含みまして保留いたしました。もう一回、防衛庁長官なり山中総務長官がこれだけはつきり政府にかわって言明しておりますから——当時は担当がはつきりしなかったんです、二年前は。で、彼が来ましてこういうふうな答弁したんですが、きょう出席できませんから、後日またこの問題は質問いたしたいと思います。

○田淵哲也君 関連。

ただいまの問題に関連しまして、一点だけ確認をしておきたいと思ひます。二十七日に、全日本海員組合のほうから運輸大臣に申し入れをしております。一つは再掃海を行なえということ、それからもう一つは、新潟港の安全が確認されるまでは、大型船一万吨以上のものの入港は止めさせろ、それからしゅんせつ作業は中止しろ、これを

申し入れてありますけれども、掃海の件、いろいろ御答弁がありましたけれども、この大型船の入港の件についてどういう措置をとられたか、お伺いをしたいと思います。

○政府委員(須賀貞之助君) お答え申し上げます。

一般に、新潟港に限らず、巨大船の入港につきましてはいろいろ問題の多いところでございますが、現在、産業界全般の燃料構造からいいますと、いろいろ問題が多いところでございまして、遠隔の地にCTSあるいはシーバス、そういうものの建設、あるいはそこからのパイプラインによる誘導といったようなことについて、抜本的にいろいろ考えなければならぬと、こういうふうな考えでおるわけでございまして、現在、新潟港だけに限って特にしてはいるわけではございません。

○田淵哲也君 今回の問題、たまたま機雷の爆発事故が起きたわけですが、新潟港の底の泥の中には、まだかなりたくさん機雷があるというところが予想されております。特に新潟港の場合には比較的浅くて、二万吨以上の船が入る場合には、底をさぐることがかなり多いということが報告されておるわけですが、そういうところ、この大型船入港の際に、やはり機雷に触れて爆発事故を起こす危険性があるのではないかと。この点の安全性が確認されるまでは、少なくとも大型船の入港は見合わせるべきだと思ひますけれども、この点いかがですか。

○政府委員(須賀貞之助君) お答え申し上げます。

一般的に申しまして、底をさぐるような船が入るというところは、もとより機雷のあるなしにかかわらず、非常に問題のあるところでございまして、これはもちろん入るようにはなっておりますが、いかがでございますか。そういう意味におきまして、しかし今回こういう事件が起きたので、さらに注意して、港長においていろいろ指揮するようにというのを伝達してあるわけでございまして。

○田淵哲也君 しかし、現に一万吨以上の船が入っているわけでしょう、新潟港には。こういうものがやはり触雷する危険性があるから、今回の事故を契機にして、新潟港の再掃海をやるなり、安全性が確認されるまでは、少なくとも一万吨以上の船は入港させない、こういう方針を出すべきだと思ひますけれども、いかがですか。

○政府委員(須賀貞之助君) そういう点について検討していきたいと、こういうふうに考えておるわけでございまして。

○田淵哲也君 検討といいますが、そうすると、まだそのまま入港を許しておりますと、また引き続き事故が起きる可能性もあるわけですね。少なくとも安全性が確認されるまでは即時中止すべきではないかと思ひますが、いかがですか。

○国務大臣(丹羽喬四郎君) ただいま、先ほどからの御指摘がございましたが、海員組合からの抗議、海上航海安全の点からもございまして、早急に現地におきまして関係各省と連絡をとりまして、どの程度それができるか、そして具体的に御安心を願うということをお願いいたさせていただきます。そして御納得を得たい、こういうふうに思ひます。

○瀬谷英行君 議事進行について。

いままでの質疑を聞いておりますと、防衛庁側の答弁が非常にあいまいです。つまり、小柳委員の場合は、前回の防衛庁長官の言明を引用していろいろと質問しているんですけれども、答弁は、結論的に言うと、防衛庁側、海上自衛隊のほうでは、もうこれ以上はできませんという言い方です。それから、機雷が泥の中に埋まってしまうものはこれはしかたがないんだと、こういう言い方ですね。だから、あたかもこの沈没した船も、どろの中へ埋まっている機雷にぶつかったかのように聞こえます。要するに、これは運輸省の分野であって、防衛庁のほうは関係ないんだというふうな聞き取れるわけです。しかし、いままでの経緯からいいますと、そうはいかないんです。

ね。海上自衛隊の持っている船と海上保安庁の持っている船と、おのづから性能が違うと思うんです。特に掃海艇といったような、機雷を掃除をするという役目は、昔は海軍の仕事であって、運輸省の仕事じゃなかった。海軍の仕事というところであれば、今日でいえば海上自衛隊が当然、特に戦時中の機雷なんかは掃海をする義務があると思うんです。

だから、この点に防衛庁長官に出席をしてもらって——いまの能力じゃなかったかありません。民間にまかせますなんて、こんなばか話ないですよ。もうけ仕事でやっている民間会社に、こんな大事な仕事をまかせていいということにはならぬと思うんです。だから、責任の分野を明らかにする必要があります。これは運輸省がやる仕事なのか、海上自衛隊、防衛庁でやる仕事なのか、これをはっきりさせないでお互いに責任の突っかけ持ちみたいになってしまつて、また第二のこういう事故が起きないとも限らないじゃないか。その意味では、この委員会にぜひ防衛庁長官の出席を求めて、そして防衛庁としての責任の感じ方、責任のとり方、これからの対処のしかたというものを述べてもらう必要があると思う。

時間的には、もう午前の委員会は打ち切つていい時間じゃないかと思ひますので、午後の委員会には、ぜひ防衛庁長官もしくは当時の責任者であった総理府長官等の出席を求めて委員会を再開をされ、この保留された問題について、さらに継続をされるように要望したいと思います。

○委員長(木村睦男君) 本件につきましては、午前中はこの程度とし、午後は一時四十五分に再開いたします。

これにて休憩いたします。

午後零時四十二分休憩

午後一時五十三分開会

○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。

休憩前に引き続き、運輸事情等に関する調査を議題とし、質疑を行ないます。御質疑のおありの方は順次御発言を願います。

○小柳勇君 防衛庁長官にお聞きをいたします。

午前中、新潟のしゅんせつ船「海麟丸」の米軍の投下機雷による爆破事件について質問いたしました。私は、昭和四十五年の九月と十一月に、関門港における機雷によるしゅんせつ船の事故を契機に二回質問をしておたのでありますが、ちょうど二年たちました今日、なおこのような事件が起きました。

そこで、問題にいたしますのは、昭和四十五年のこの事件の対策として、政府は次のようなことをきめております。これは国務大臣の山中貞則君から交通安全対策特別委員会に報告された内容であります。「政府は、今後、残存機雷問題について、下記により対処することとする。」この第一項の最後のほうにこう書いてあります。「一部に残された未掃海海域については、通常の船舶航行の安全に關してはほとんど問題ないと推定されるが、なお、地元との調整を図りつつ、防衛庁（海上自衛隊）が未掃海海域の掃海作業を行なう。」このように書いてございまして、午前中防衛庁の運用課長からの答弁によりますと、掃海能力というものが非常に少ない。私どもの調査によりますと、まだ掃海できてない海域が二千四百二十三キロ平米あります。にもかかわりませず、防衛庁の掃海能力が非常に少ない。一体どうして残存機雷五千六百二十二発を完全に掃海して航行の安全なりしゅんせつ作業が完全にできるようにすればよいのか、こういう問題点にぶち当たりました。で、しゅんせつ作業というのは運輸省がやるわけですが、掃海能力が小さいのを二年間放置しておいて、なおこれだけの残存機雷があつて安心してしゅんせつ作業ができないような情勢であるのに、予算も取らない、しかも海上自衛隊の掃海も十分でないという情勢では、防衛施設庁長

官の怠慢ではないか、こういう結論でここへ来てもらったわけですが、まず、午前中の論議の過程、論議の内容については係官から報告があつたと思ひますから、これに対する長官の見解をお聞きしておきたい。

○国務大臣（江崎真澄君） しゅんせつ船の「海麟丸」が、二十数年を経た今日、米軍の投下した残存機雷によってあいつことになりましたことは、まことに遺憾なできごとだと思つております。御指摘の点であります。確かに、防衛庁としては、これは自衛隊法九十九条によりまして、この機雷の処置並びに危険物の除去ということとは重要な任務の一つになっております。しかし、これは海上に浮遊しておるもの、大体海中で確かめ得る範囲内のものをどう処理するか、こういうふうな防衛庁では受け取つておるわけでありまして、したがって、いま手元にあります資料を見ましても、太平洋岸、九州沿岸、日本海沿岸、たまたまこの新潟港及びその付近というものも、浮遊機雷を含む、防衛庁として手の及ぶものについては一〇〇％処理をしたと、こういうことになっております。これはきつと午前中からの審議で御存じのとおりだと思ひます。ところが、新潟港付近だけでもこの五千六百二十二の機雷数からいいますと、三百七十七個残つておる、そしてどうしてそれが一〇〇％なのか、これは私どもも素朴にそういう疑義を持つわけでありまして、先ほど私内閣委員会へ出ておりましたが、そのあといふ係の者から事情を聴取いたしました。これはどうも地下に——地下といふんです、沿岸海域、あるいは河口、今度の新潟の場合はまさにそれに類するわけでありまして、そこで埋まつておる機雷といふものがどうも処理しにくい。それから、御承知のように、内海においては九〇％、七十何％といったような地域もあるわけ、一体これはどういふことかということには、これは小柳さん前から深い関心をお持ちであります。が、いけすかあつたり、あるいはノリ採取があつたりというふうなことで、ここにはそんな機

雷はないからやめてくれ、たぶんあるだろうというんだが、なかなかそこへは入ることが事実上許されないというふうなことで、そういうものが行なわれないんだ。今度の新潟の場合は、一応自衛隊としては、届け出のあつたもの、またこちらで探索をし得て爆発をさせ処理したもの、そういうものを含まれますと、これはまさに一〇〇％である、こういうわけですね。そこで、さつき御指摘になりました、当時の処理方針、これは山中総務長官のところまで定められたものによりまして、その第二項におきまして、海底を攪拌するような港灣工事が行なわれる場合は残存している機雷の爆発の危険性があるの、運輸省港灣局及び海上保安庁は工事実施責任者に対しこのような工事の施行前に確実に機雷の探索を行なうよう十分の指導を行なう、こういう一項目があるわけでありまして、これは、防衛庁自体には、この埋没しておるものの探索能力、これが現実にはありませんので、そこで業者をこれを使かせておる、同時にそのことは運輸省の港灣局及び海上保安庁が御指導を願う、こういうことに役所同士の仕組みといひます。任務分担はなつておるわけでありまして、したがって、こういう事態が起つたこととそのものはまことに遺憾であります。防衛庁としてはどうも今度の場合は手の届かないところにあつたというふうな考へておるわけでありまして、そうかといふと、これは終戦処理の重要な一環でありますので、今後二度とこういうことの繰返しがありませぬように、現在の予算措置では埋没機雷を探知するという施設は持ち合わせておりませんが、今後はこれはやはりなお総務長官等々を中心にして検討の要あり、こういうふうな考へておるような次第であります。

○委員長（木村睦男君） この際、委員の異動について御報告いたします。

本日、稲嶺一郎君が委員を辞任され、その補欠

として高橋邦雄君が選任されました。

○小柳勇君 いま長官の答弁を聞きますと、非常に無責任な言ひをすると思ふんですよ。これから工事をやるという港灣について運輸省が探索しなければならぬということが書いてありますからこれはやるでしようというふうなことで、もう一つは、海上自衛隊には探索能力がない、これを認めておられるわけですね。そこに問題があるわけですね。午前中にも運用課長がそう申しました。二年間の実績はこれでございまして、米軍の投下機雷の問題があるのであります。そういうところに問題があるの、まあ予想よりも、報告によつてつくられた防衛事務次官から海上保安庁長官に対する書面の中に各港の残存機雷の数の端数まで書いてある。これはもう政府として認めておるはずですよ。だから、未掃海区域に機雷があるのか、掃海区域に残つておるのか、その点に若干問題はありますけれども、たとえば新潟港については掃海いたしましたという前提があるでしよう。だから、運輸省港灣局としては、あらためて探索しないままにしゅんせつ作業に入つておる。ところが、事故が起きました。だから、掃海、未掃海を問わずさつき私数字を申し上げましたけれども、東京湾なり、大阪湾なり、関門なり、新潟なり、港に残存機雷の数がわかつております。ならば、その海上自衛隊が、さつきの報告では、四十二隻、小さいものを含んで掃海艇を持つておると言われるけれども、もしこれで足らなければ、予算の中に組んで掃海艇をふやして、短期間にその残りました五千六百二十二発のどこかにある機雷を掃海しなければならぬのではないかと。ところが、そのことをこの前私が山中長官に質問したら、山中長官は自分の守備範囲ではないのであるから中曾根防衛庁長官に聞いたというわけですね。当時の防衛庁長官に。そのときの返事が、ここに答弁として速記に残つておる。これは問題でありますから、私ちょっと

読みまして、防衛庁の姿勢だと思えますから、聞いておかなければなりません。あなたのいまの答弁にも関連があります。どういふことかといま「今日まで関門海峡を中心としてまいった措置並びに現状、それから先生の御質問になりましたこと等にも関係する問題点、こういうもの話をしまして、」これは中曽根長官に話した。「これは過去の第二次大戦のときのものであるが、しかし今後このようなことが日本の内地を攪乱するに効果があるのだといふことで使われたら、」これは戦争です、これはわれわれは戦争なんかと思っておりますが、「使われたら、原始的な過去の戦術、これは日本においては有効だといふことになりはしないかといふことで、中曽根君もそこまで知らなかったわけでありまして、すぐに調査をして返事をよこすといふことでありまして、防衛庁の局長より、それは戦術的に実は要らないのです」といふことであります。おたくのほうの防衛庁の局長が、そのような港に投下機雷で敷設するといふようなこと、それを除くようなことは、戦術上必要はありませんと、そういう答弁があった。原始的なそういう戦術は使わないという意味でしょう。それが一つ、「いふことは専守防衛の場合であっても、そのような形の海底の土中に半分埋没したり、ころがっていたりするようなものは、あまり現在のところは私たちのほうとしては、国の防衛なり、あるいは民間の輸送物資の船が通るとき等について、そういう心配はあまり要らないのだといふことを戦術的に説明しておりました」と、もうそういうことを、埋没したやつを取り除くようなことは戦術上もう考えていないという意味でしょう。「これは私はよくわかりませんが、いま一つは、これが実は特許なのであって、いま日本の民間の企業が一社だけ持っておるといふのは、たまたまその外国の特許を取得しておるといふことであって、これが国の名において、自衛隊だからといってすぐわがりましたといふて、」磁気探査の能力を備えた小さな船でいいのですが、大した金額

ではないにしても特許の問題があつて、すぐに自分たちでかつてにそれを組み入れるわけにはいかない」と、戦術上そういうような掃海艇が要らないといふのが一つ、現在日本の会社でもって探査能力があるその船といふものは外国の特許を買ってあるのであるから、防衛庁といへどもそんな船をたくさんつくるわけにまいらぬと、こういうのが防衛庁としての姿勢であつた、そういう返事が持つていけるような探査能力のある船をつくらせて防衛庁が残つておる投下機雷を掃海するといふような意思はないといふことをちゃんと答弁してあります。それを問題にしていきたいのは、新潟港などでもうだれいじょうぶと思つたのにあんな事故を、あんな始末でしよう。あるいは大阪湾や、あるいは瀬戸内海でも起こるかもしれないから、いまの探査能力が非常に少ないようですから、もっと予算をふやして船をつくらせて、その方面にうんと力を入れたらどうか。運輸大臣はさつき、防衛庁ともよく相談をして早急に探査をして、そしてこれで残りました残留機雷を一日も早く撤去して、安心して航行なりしゅんせつ作業をしたいと答弁されました。で、たぐさんの予算を防衛庁も毎年取られますが、このように港がしゅんせつ作業すら安心してできないような情勢で置かれておるわけにまいらぬのではないかと、運輸省が言おうが言まいが、防衛施設庁としての任務であるならば、予算を取って船をつくらせて、ひとつ短時間の間に残留機雷を掃海してもらいたいと思つた、どうですか、そのことを聞きたいんです。

○国務大臣(江崎真澄君) 御質問の点は、さきわ重要であることは私もわかりました。ただ、さつき御指摘の部門につきましては、掃海艇を隻数をふやす話ではなくて、いわゆる土中に埋没しておる機雷をどう探知するか、その探知能力を防衛庁が持つて持たないかと、こういう点だと思つます。そこで、いかに役所のこれはセクトを露呈するような話を私ども政治家がする必要もありませんし、したくもありません。だから、これは早急に——四十五年に総務長官が中心になりました運輸省や防衛庁や海上保安庁等々関係者を集めてこの統一見解を出しております。したがって、防衛庁が無責任であつたとはこれ私言えないと思つて、読み上げました、もうくどくど言いますと、さつきもせんが、第二項で、海上における、何といひますか、海上を攪拌する、攪拌するやうな港灣工事が行なわれるときには、たとえ一社であつても機雷探知機によつて十分探知しなければならぬと、今度のしゅんせつ船の場合は攪拌したわけじゃないやうですが、これがしゅんせつの付属器具をそのまゝにしてこう曳航してきたもののようですね。それに当たつたんですか——というふうに私聞いておりますが、そういうことから言いますと、今度の場面は、たまたま十分海底を攪拌する仕事であるにもかかわらず、土中に埋没しておる機雷探知が十分に行なわれていなかった。これは防衛庁の責任だと言われまして、それは民間なりしかるべき機関を通じてそういうことをやるというには何と責任を回避するつもりはあります。こんなことが起こつていはいはずはあります。から、今後もうそういうまた機関の横の連携を密にしまして、二度とこういうことのないやうに努力をしてまいりたいと思つます。これは海中の魚雷ばかりでなくて、地上に残されておる魚雷の埋没の爆弾がございます。この爆弾の処理につきましても、御承知のとおり、これは地方公共団体が警察に申し入れる、その警察が地方公共団体との合意において、防衛庁に処理能力がありますので、防衛庁へ委嘱される。そうすると、われわれは実費をもってそれを処理する。負担は、砲弾を掘り起こしたり、特に人家稠密のところは立ちのきをつけたりなんことに、何百万円とこの経費が要ります。したがって、これも別な委員会で議論になりまして、すみやかにひとつ山中総務長官を中心にして調節をはかり、ただ

地方公共団体にその経費を全部まかせていいものではなからうといふことで、今日前向きに解決方を考えることで意見を統一しておるやうなわけでありまして。したがって、この魚雷の点におきましても、こういうことが二度三度繰り返さないやうに、十分ひとつ、前回の総務長官が調整に立つたという経緯もありますので、運輸省その他関係省庁と話し合いをしまして、努力をしたいと思います。○小柳勇君 いまの長官のことばでは、もう新潟港は掃海した区域であるから積極的に防衛庁で掃海する必要はなかったんだ、だから運輸省のほうで工事する前にちゃんと探査しておけばよかったんじゃないかといふやうな気持ちのようです。ただ、おたくからもうたつた表でも、新潟港に落ちました感応機雷が七百八十一の中で、処分されたものが四百四、残存数が三百七十七といふ表が出ています。そうしますと、三百七十七の残存機雷はちゃんとやっぱり撤去するだけの熱意を持つてもらふと、これは掃海区域ですから知りませんでは責任ののれだと思つます。だから、作業をする前に運輸省が探査することも必要です。同時に、残存数がわかつていふ以上は、掃海区域でも、ちゃんと掃海艇が足らなければつづいて、あるいは海上自衛隊が積極的に残存機雷を掃海しますと、そういう姿勢をいまこゝで求めてわざわざ御出席願つていふのですから、もう一回見解を聞いておきたいと思つます。○国務大臣(江崎真澄君) 御趣旨はよくわかりました。私、運輸省が悪いと言つた覚えはございません。これは、どがが悪いかといふことについては今後十分調査されるでしようし、特にそういう判断はもとめ役であつた山中総務長官等々が判定をされることは私は妥当であらうと思つます。したがつて、ただ過去の昭和四十五年の取りきめがこうであつたといふことを申し上げたわけでございますが、これは小柳委員が御指摘になりますように、それで国家の仕事というものはいいはずのものじゃありませんので、こういうことの繰

り返しのありませんように、防衛庁としても十分協力して、あやまちなきを期したいと思ひます。

○瀬谷英行君 防衛庁が持っている船ですね、この中には、先ほどの答弁では、掃海艇は四十二隻でしたか、三百トンクラスのが三十六隻と、四十トンクラスが六隻とか言いましたね。その程度では何千個という機雷の大掃除するのはたいへんだと思う。間に合わないですね。しかし、防衛庁の現有勢力、これは相当船があるわけですが、これらの船に掃海艇としての能力を設けて、そしてその機雷の掃海に極力当たらせるといふことはできるんじゃないかというふうに思うのですが、一体どういふものか。海上保安庁の持っている船というのは機雷を掃海するという任務にはできてないという気がするので。いま機雷なんていうのは昔の武器だというけれども、アメリカがベトナムへまた機雷を敷設するなんというのをやっているわけでしょう。だから、敷設する以上は、それを掃除するという道具も当然なきゃならぬと思うんです。そういうことはどが研究を担当してやるかという、防衛庁が一番適任だろうとだれが考えたって思ひますよ。だから、当然防衛庁としてはもう少し積極的、ふだんは、平和なときには用はないわけですから、こういうものをせつせと掃除をするというぐらゐのことをやらなきゃいかぬと思うんです。それと、これはもととはといえどアメリカがまたた種ですから、アメリカのほうだつてやはり、知らぬ顔をして、まきつばなしにして、あとのことは日本の船が沈もうがどうしようがかまわないというのは、これは無責任だと思ひます。だから、またたほうのアメリカのほうでおそろく掃海艇の気のきいた船も持っているんじゃないかという気がいたしますが、アメリカにも協力させるといふ折衝をしてもいいんじゃないかと思ひます。土中に埋没しちゃったものは手が下せないと言ひますけれども、これは何千個もあつていつぶつかったら爆発するかわからぬというんじや、特に新潟の場合は港の口ですよ。人家でいへば、門のつたすぐのところにマムシか

何かいたというやうなものなんで、通り道にこんなものがいたんじやあぶなくて歩けないということになりますから、これは責任の所管を云々する以前の問題として、最も適役なのは防衛庁であるという考え方に立てば、防衛庁が現在の船の設備を改善するなり何なりの方法を講じてでも、日本の近海のこういう物騒なものは全部一掃するといふことを率先してやるべきではないか。私は、政府がそういう考え方に立つた場合でも、これは防衛庁が担當してやるのが妥当だといふふうに考へますが、その点は長官としてどのように考へになりますか。

○国務大臣(江崎真澄君) 長い経緯がありまして、アメリカ軍もこの掃海には当たつたわけですが、占領中。それが、かつての旧海軍、解体までは旧海軍もこの掃海に当たつたというところで、海上保安庁へ、あるいは防衛庁へ、こうだんだん移つてきたわけでありまして、防衛庁も従来政府として与えられていた任務においては一〇〇%の事を処してきていた。いやはしまだ五千発も残つていて何が一〇〇%か、この点ですね。まさに御指摘の点は重要だと思ひます。したがつて、さつきもお答えしましたように、こういう不備がありますので、山中総務長官を中心に関係省庁がまた再度合議をして、小柳議員が四十六年に御指摘になつた、それからまたこれが出てきた、またこの次出た、そういうことの繰り返しになりませんよう、これは政府の姿勢として努力をしてまいりたい、こう思ひます。ただ、現有の艦艇をそれじや掃海艇に簡単に改造できるか、どうも私そういう専門知識がありませんから、防衛局長にどうだといつて尋ねてみますと、そう簡単には変わりませんと言つておられます。これは小柳議員にも私さつきお答えしたように、今度の場合は、掃海艇の能力の問題じゃなくて、いわゆる土中に埋没してある機雷の探知機を政府が一つも持つてない、こういうことだと思ひます。それは山中裁定によつて、民間に一業者があるから、それによつて土中を撈拌するやうなときにはよく精査するよ

うにと、こういうことになつておられますから、そういうことにゆだねておつたわけですが、それがこういうことを引き起こした以上は、民間会社の一機関にゆだねて政府は知らぬ顔というわけでも過ごすわけにまいらぬと思ひますので、これは繰り返し申し上げますが、十分ひとつ横の連絡をとつて結論づけたいといふふうに考へております。

○小柳勇君 防衛庁長官、いまの問題は、これはいま答弁のように早速に手をつけてください、ひとつお願いいたします。

○国務大臣(江崎真澄君) これは前向きによく検討いたしましたして善処したいと思ひます。

○小柳勇君 次は、去る二十五日の午後起りしました姫路市国道二号線における水素ガスボンベ車爆発事件について質問をいたします。

○説明員(池田連雄君) 先般、姫路市におきまして、高圧ガスの運搬車が関係いたしました交通事故によりまして高圧ガスが爆発いたしましたして、死者二名、負傷者二名、それから家屋四戸が全半焼する事故が発生いたしましたので、その概要につきまして御報告いたします。

まず、発生いたしました日時、五月二十五日の午後一時三十五分ごろでございます。発生いたしました場所は、姫路市の市川橋通二丁目、幅員が六メートル、歩車道の区別のある国道二号線上でございます。ちょうど信号がございまして、信号で停止中の数台の車がございまして、そのうしろに第三当事者でございまして高圧ガスの運搬車が停車していただけてございます。この高圧ガスの運搬車は、尼崎市にございましてマルエス工運と申します運送会社所属の自動車でございます。高圧ガスのボンベ二十二本、内容にいたしまして約二百立方メートルの高圧ガスを積んでいただけてございまして、そのうしろにさらに枚方市の普通乗用車一台が停車してございまして、第一当事者でございまして大型自動

車が追突いたしましたして大事を引き起こしたという事件でございます。この第一当事者は、東京都の中央区にございまして奥山運輸株式会社という運送会社の大型トラックでございまして、ちょうどこのトラックが第二当事者でございまして普通自動車に追突いたしましたして、この普通自動車を押しつぶすやうな形で第三当事者でございまして高圧ガスの運搬車に激突したといふことでございまして。その結果、第三当事者でございまして高圧ガス運搬車のうしろのとびらをこわしまして、鉄製のとびらでございまして、このことによりまして、積んでおりました高圧ガスのボンベ二十二本を結んでおります。バルブと結んでおりますパイプがございまして、そこから高圧ガスが流出いたしましたして爆発を起したといふことでございまして。その結果、第一当事者は追突いたしました瞬間に路上に投げ出されまして死亡する、それから第二当事者の普通自動車の運転者につきましては、押しつぶされたやうな形で車の中で死亡されたといふ事故が起きております。

なお、爆発によりまして直ちに火災になつたわけでございますが、ちょうど対向してまいりました第四当事者がございまして、普通自動車でございまして、その運転手の方も負傷された、それから歩道上を歩行されておりました歩行者も一人が負傷される、こういったことになりました。同時にまた、火が近くの家屋に移りまして、左側でございまして、ちょうど南側の家屋三軒ほどが燃えたわけでございますが、二戸が完全に全焼、一戸が半焼した、それから右側の、反対側でございまして北側の家屋一軒がまた全焼する、こういったやうな事故が発生いたしましたわけでございます。警察といたしましては、普通、現場に出まして、現地の整理、それからその他に当たりました後に捜査を開始いたしておりますが、捜査につきましては、まず第一当事者でございまして大型貨物自動車の運転手の過失あるいはそれによつてあります何かの問題があつたんじゃないかという点と、高圧ガ

○小柳勇君 通産省に御質問いたしますが、一般高圧ガス保安規則を読んでみまして、今回のこの事故のように水素ガスボンベが落ちて直ちに爆発

造になっておりまして、現実には水素ガスボンベと
 いうのは路上に散らばっておりません。したが
 いまして、その現在の規則で一般的に十分であるか

ル以上のタンクローリーが、いま二千二百四十カ
台、石油タンクローリーが二万四千九百十台、硫
黄その他の危険物車両が四百八十九台、これらの

れを下げるためには、やはり行政監督官庁の力
もかりまして事故のないように努力を重ねてま
いりたいというふうに考えております。

○説明員(箕輪哲君) 通産省の行政を御説明させていただきます。

容器自体につきましては、先ほど申し上げましたように、容器の強度につきましては定期検査を受けねばならないということにしております。それから輸送につきまして現在定めておりますことは、いろいろ細かいことが書いてございますけれども、移動監視者を乗せなければならぬとか、あるいは事故が発生した場合の連絡体制あるいは応援体制を確立しておかなければならないとか、あるいは移動経路等を記載した移動計画書を通産局に提出させる。通産局はそれを受けて、人家が多いところ、あるいは交通量の多い道路というところ、あるいは通産局が指定した道路と

とっております。移動計画書が確認された場合には、移動計画書の内容を管区の警察、都道府県及びその消防担当課にそれぞれ連絡をさせるということにしております。こういうようなことでも事前の防止措置というものは講じておるわけでございますけれども、一たん事故が起きた場合どうするかということでございます。この点につきましても、実は昨年の九月に省令を改正いたしました。これは民間のいわゆる自主保安活動の一環として考えられておるわけでございますけれども、地域の防災協議会をつくりまして、一たん事故が起きた場合には、直ちにその防災協議会の加盟メンバーが現場に飛んで行く、そうして専門的な知識を持っている者の立場から事故の広がりやを防ぐという活動をするということになっております。ほぼ全国に現在では設置が見られておる次第でございます。

○小柳勇君 この事故が発生いたしましたのは、姫路市の国道二号線なんですね。いまお話によりますと、運搬を許可する場合に、都市のどまん中などを通らないようにするということですが、これは定期的な行路かどうかかわりませんか。マルエス運送社というのが輸送認可されて高圧水素ガスを運搬しておるわけですが、そのときは

行路の指定があるのかどうか。これはどちらかわかりませんが、私は、通産省でやるのか自動車局でやるのかかわりませんが、行路の指定までやりまして、これ以外に通ってはならぬといつて運搬許可するのかわりか、その点どちらでもいいから御説明願いたい。

○説明員(箕輪哲君) 実は、制限道路というものを全国で百十六カ所ばかり設けてございまして、そこを通る場合には警察の了解をとらせるといふことにしております。ただ、今回事故が起きたのは国道二号線の姫路の市内につきましては、実は制限道路というところにはございせん。○小柳勇君 その場合、制限する場合に、たとえばうしろからトラックが来てぶち当たったことも予想しながら、その車がみずからの過失で事故を起こす場合と、他動的に事故を起こす場合と、そういうものを考えながら制限道路を制限して運行の許可を与える、こういうことでございますか。

○説明員(箕輪哲君) 御指摘のとおりでございます。○小柳勇君 わかりました。それでは、あと自動車局に、大型トラックの奥山運輸ですね、これの会社の内容と、それから運転手が出た二十六日に奥山から東京にUターンするような行程であったようでありまして、このような若い青年運転手が、遠方、しかも何泊かしながら運送しているような実態をどう思われるか。この奥山運輸の内容と、この運転手の行程などについて御説明をお願いいたします。

○政府委員(野村一彦君) 奥山運輸株式会社は、東京都の中央区日本橋箱崎町に本社を置きますのでございまして、私も道路運送法の免許ではいわれる区域トラックに属するものでございまして、これはいわれる中小企業でございまして、区域トラックの事業区域としては東京、千葉という二都県を持っておりまして、資本金は四百万円、車両十九両で、従業員が三十三名という小規模の

会社でございます。で、この運転者、なくなりまして真田さんという方は、五月二十四日の午後三時に鉄板コイルを積んで本社を出まして、それから東名高速を経由して京都に行くと、そうして京都に泊りまして、二十五日の十時に京都でその積み荷をおろして、そしてそこでまた京都市内に泊まると、二十六日に京都を立てて具に向かつて行くという予定でございました。二十四日の午後三時に車を出たというところは確認されております。その後の詳細な途中の経路等はわかりませんが、二十五日に十時ごろ京都で荷物を一べんおろして、そしてその後、二十六日に京都を立つ予定でありましたのが、計画より一日早く二十五日に事故の現場付近を通りまして、十三時三十分

に事故を起こしたということがはっきりいたしております。したがって、一日予定よりは早く現場を通過しておるといふことでございます。その間の事情につきましては、本人がなくなっておりますので、それから運行のいろいろの記録簿、本人の車に積んでおります記録簿等もなくっております。それから現在私どもは、現場におきましては、警察庁、検察庁等と、あるいは奥山の商工部等と連絡をとって、共同現場検証に参加いたしておりますが、それと同時に、本社そのものの調査については、東京陸運局からさつそく調査を開始しております状況でございますが、何分責任者が現地に行っておりまして、まだ現在のところ本社の調査の状況は十分明らかでない、こういう事情でございます。

○小柳勇君 この前こども問題にいたしましたけれども、この大型トラック運転手の年齢の問題ですね。この前の警察庁の調べでも、二十歳から二十四歳ぐらいの運転手の事故が一番多いということ。で、二十二歳のこの青年が、二泊ぐらゐの行程を与えられて、一任されて運転している。新聞によりますと、居眠り運転ではないかという事です。こういう事態を考えますというのと、運転は、出て行きますという、自動車の運転手というのはもう一人でやらなければならぬ仕事でございますが、大型トラック運転手の年齢の問題もあらためて考えたを得ないような気がいたします。なお、そのほかにこれに類似する会社で長距離運転で許可を得ながらやっているようなものがたくさんあると思うのです。中小企業で、まあ指導もたいへんな問題であります。このような事故が発生いたしましたのを契機に何かチェックしなければならぬのではないかと思います。自動車局長から見解をお聞きしたいと思います。

○政府委員(野村一彦君) 仰せのように、中小企業の区域トラックで、相当大型の車を運転をして、相当の距離を物資を運んでいるという例は、相当多いわけでございます。しかも、その運転者の中に、年齢的には、先生前回も御指摘になりましたように、相当若い運転者の人が多い。これは、トラック運転という業務が非常にやはり肉体的に元気のいい若者が必要であるし、またそういう人が従事しているのが多いという現実でございます。私も道路運送法の立場でこのトラック事業を監督しておる者の立場から申し上げますと、やはりこういう人の健康管理、労務管理といううなことを会社が十分適切に配慮をして、そうして労働条件の改善とか、給与とか、そういう問題につきましても、あるいは運行計画の指導という問題について、これは十分配慮しなければならぬ問題であると思っております。なお、運転者の年齢の問題等につきましては、これは前回も警察のほうから御答弁がございましたが、私も、客観的事実として若年の運転者が確かに多いということでございますが、この点については、さらに警察等とも、今度の調査、あるいは警察の捜査に関連して、いろいろと御意見を伺う機会が多いと思っております。要は、私どもの立場から見ますと、労務管理なり、健康管理なり、あるいは運行計画の指導といううなことをもともと適切にやらなければならぬ、かように思っております次第でございます。

ます。

○小柳勇君 あとは要望であります。通産省並びに警察庁、このボンベ二十二本を束にして積んであって、うしろからの衝撃でこれだけの事故が起るということについては、ボンベの強度なり積み方などについて若干問題を抱えておりますけれども、現地を見ておりませんからこれ以上質問いたしません。皆さん専門ですから、これに類似した事故がまた起こりませんように、ひとつ数々の御配慮なり御指導をお願いいたします。

以上で質問を終わります。

○委員長(木村睦男君) 他に御発言もなければ、本日の調査はこの程度にとどめておきます。

○委員長(木村睦男君) 速記をとめて。

【速記中止】

○委員長(木村睦男君) 速記起こして。

この際、本日、航空事故が伝えられておりますので、セスナ機の航空事故につきまして、この概要の報告について発言を求められております。これを許します。丹羽運輸大臣。

○国務大臣(丹羽喬四郎君) 横浜航空のセスナ機、本日北海道の紋別空港から丘珠空港に向かいまして飛行中、たゞいま行く不明になっております。まことに残念な報告で、申しわけない次第でございます。具体的な詳細につきましては、航空局長から御報告申し上げます。

○政府委員(内村信行君) 現在までの状況を御説明申し上げます。

まず初めの第一報は十一時二十三分ごろこちらに参ったわけでございますが、丘珠の空港事務所からの連絡がございまして、横浜航空所属のJA五六一二号が滝川—滝川というところは旭川と丘珠の中間にあるところでございます。滝川上空九時四十九分に札幌タワーとコンタクトを最後に音信なし、丘珠着予定は十時七分というところで、通信搜索を開始というふうな情報に基づき第一報でございました。それから次いで十一時一分発の情

報、これは十一時二十三分にこちら受け付けております。これによりまして、十時四十四分北部分面航空隊、十時四十五分に札幌北警察署の、両機関に対して協力を要請し、通信搜索中である、こういうのが第二報でございます。それによりまして、今度は十一時四十三分に当方の技術部長から、横浜航空のJA五六一二に関する搜索救難詞整本部の業務を千歳空港事務所に委任するという旨を東京、千歳、丘珠の各空港長に指示しております。

そこで、本航空機のフライトプランを申し上げますと、これは出発法が、JA五六一二、これは有視界飛行方式で行なっております。それから飛行機はセスナの四〇二、これは双発のセスナ機でございます。所属は野崎産業でございます。野崎産業から横浜航空株式会社がリースをしており、というふうなものでございます。それから出発地は紋別でございます。紋別を九時七分に離陸、それから速度は百七十五ノット、それから八千五百フィートの高度をとるようフライトプランには書いてあります。それから経路は、紋別空港から藻谷岳、それから旭川、滝川、それから丘珠空港、こういうふうな経路になっております。丘珠到着予定が、先ほど申し上げましたように、十時七分、燃料搭載量が三時間、それから搭乗者数は、機長が一名、それから整備士一名、それから旅客が八名、運行者は横浜航空でございます。それからさらに、その後の状況といたしましては、十一時四十分現在におきまして、陸上自衛隊のバートル一機が旭川と滝川の間の両側十マイルの区域において高度千フィートで搜索中、それから次に陸上自衛隊のHUI-B一機が滝川—丘珠間の両側十マイルの高度千フィートで搜索中、それから三番目に陸上自衛隊のLM一機が滝川—丘珠間の両側十マイルの区域において高度千五百フィートで搜索中、それから十二時二十四分現在で海上保安庁のビーチクラフト一機が石狩湾を搜索中というところでございます。それからその後、先ほど入りました情報で、これはまだはつきりい

たしておりませんけれども、北海道警察のほうから十三時五十五分美幌の西五マイルの地点で搜索機が機体らしいものを発見したというふうな情報が入っております。これについてはまだ未確認でございまして。

以上がいまままでの経過でございます。

○委員長(木村睦男君) 速記をとめて。

【速記中止】

○委員長(木村睦男君) 速記を起こして。

○山田勇君 きのうの新聞で発表されておりました瀬戸内航空についてのヘリコプターの遭難事故が続いて二件ございます。それについてわかれ詳細に御報告願いたいのです。

○政府委員(内村信行君) 本件につきましては、技術部長から御説明いたしたいと思っておりますが、その前に、先ほどの搜索に關連いたしまして、東京航空局長と本省の技術部の事故調査課長を直ちに現地に派遣するということになっております。では、いまの件につきましては技術部長から……。

○政府委員(金井洋君) ただいまのヘリコプター事故ですけれども、これは瀬戸内航空という高松に本社がありまして使用事業の会社でございますけれども、続けて二件同じヘリコプターが事故を起こしたということで、非常に残念に思っております。これにつきましては、大阪航空局から現地に事故調査専門官を派遣しまして事故調査中でございます。また詳しい報告は来ておりませんので、いま原因について申し上げることはできませんけれども、一つは工事用のコンクリート—生コンを運搬中、地上にある生コントラックにヘリコプターの着陸装置、これをスキッドと申しますけれども、このスキッドが接触した事故、こういうことで、もう一機につきましてはまだ詳細にわかっておりません。

○委員長(木村睦男君) 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。前回に引き続き審査を進めます。質疑のあり

の方は順次御発言を願います。

○田代富士男君 私、午前中、午後を通じまして、午前中は海の事故であります「海麟丸」の事故の問題が審議されている途中に、ただいま航空局長から報告がありました横浜航空セスナ機のごえ不明の事故報告がございました。私はいまままでまだいままから長い期間がかかると思いますが、先日羽田で日航機が出発直前におきまして、あわや——人命的には被害者は、生命に及ぼすような被害者はありませんでしたが、もしも間違っているならば重大事故になっているという大きな事故が起きております。この日航機におきましては、操縦士のミスとも言われておりますし、整備のミスとも言われております。このように考えてみますと、私は、今回の横浜航空のこの問題も、そういうところの一連の關係があるのじゃないかと思うわけなんです。先日の羽田航空の問題と合わして、航空局長、いかがでございますか。

○政府委員(内村信行君) 最近二つの日航機及び国内航空の大きな事故を起こしました。それから、私どももいたしまして、何とかして航空事故がなくなるようにということで、こちらの保安施設の問題、あるいは会社におきまして整備の問題と同時に、極力いろいろな努力をしたつもりでございます。しかし、残念ながら、やはり先ほど先生御指摘のような事故がまたあとを断ちませんし、それから引き返さというふうな現象もまだまだ続いている状況でございます。それにつきましては、私どもも、まあ皆さまに言われるまでもなく、あるいは立ち入り検査を行ないますとか、社内体制を見るとき、いろいろな角度からそういう事故を未然に防止すべく努力はしております。いろいろと皆さまに御心配をおかけするような事態ができることについては、まことに申しわけなく思っております。何とかして事故というものをなくす

べく、今後とも十分努力はいたしたいと思っております。

○田代富士男君　そこで、運輸大臣、まあ大臣になられてまことに事故連続で、大臣が直接現場にいらつしやるわけではございませんですけれども、まあここで審議をやっている——この前の全日空機と自衛隊機との衝突のときも、ちょうど審議の最中だったと思うのです。で、この委員会の最中に、きょうもこういう事故が起きておりますが、いま航空局長が、整備等万全を期しているけれども、こういう問題が起きていくことをいまま申されました。それで、先日、今度は陸上であります。新幹線の先日の静岡におけるあの事故でございますが、あれは保安上からそういう取りかえをした直後にああいう事故を起こしている。事故を未然に防ごうと思つて、そういう部品の取りかえをした直後に、そういう事故が起きていく。まあ日航機の場合、あるいは全日空の場合、整備の問題で、整備が行き届いていないとか、こういう面があるのです。陸上の、新幹線の場合においては、整備を完全にするため取りかえた直後に事故が起きていくと、こういう、何か知らないけれども、一貫した問題点が感づかれないわけなんです。まあそういうところで、いまもう陸海空ともに運輸省の範囲内におけるところの事故が総花的に起きているわけなんです。まあ大臣も、ほんとうに責任を痛感していると、おそらくそのように申されると思いますが、大臣としても、この問題を、先日から新聞を見ますと、大臣からいろいろ通達が出たとか、いろいろ新聞を通じて、あるいは通達を通じて知っておりますけれどもね。これは何か欠けていると思ふんですけれども、大臣、どうでしょうか、この問題。

○田代富士男君　先ほど海難事故につきましても、至らざるをおわびをした次第でございますが、私、就任以来、引き続き重大事故が連続をいたしましたのに続きまして、最近におきましてまた事故が続いて起こっております、何とも国民の皆さまに御不安を与えまして、非常に申しわけなく思つておる次第であります。すでに御承知のとおり、私、就任以来、交通の一番の基本の問題は、何と申しまして安全輸送が第一である、あらゆる施策につきましても安全を第一にするということをあれいたしまして、たとえば航空の保安施設の整備にいたしまして、従来は五年のものに三年に短縮をしてこれをしろということを示していまやしている次第でございます。四十七年度予算におきましても、安全施策につく予算を第一にせよということをやっている次第でございます。また今回、航空につきましても、航空庁の昇格には至りませんでしたが、次長あるいは管制部長というような航空機構の充実、また御指摘をいただきました航空事故対策調査委員会の設置というようなことも御審議願つて、専心事故対策、事故の未然防止のために、微力ではございますが努力を重ねておりました。先般も、先ほど申しましたとおり、関係機関はもちろんでございますが、省内、また現地、運輸省全体を通じて安全対策のあれを——いままで大臣がそういった事故につきまして省吏一人一人にまで出すということはなかったさうでございます。そこまですたしましてやっている次第でございますが、私の不敏のいたすところ、不徳のいたすところ、非常に国民に御不安を与えまして、何とも申しわけないと思つておる次第でございます。この際、事故の原因を早急に明らかにいたしますとともに、さらに御鞭撻をいただきます。これらの事故絶滅のために万全の策をとりたい、こういうふうに申しまして、私の責任を果たしたい、こういうふうに思つておる次第でございます。

○田代富士男君　私は、ただいま委員長から、きょうは車両法の審議についてということでございますから、ほんとうはこのまま調査の資料を要求いたしまして、まあ私も審議をしたいと思ひましたが、きょうは車両法の法案の質問を私したいと思ひますが、ここで委員長にお願いがあります。私もこの調査を、こういう交通事故、陸海空に起きている、これだけの大きな問題が連続して起きております。これはただ単に済ますわけにいきませんし、私も本来でしういまのまま続けたいと思ひますが、そうしますと、車両法の審議もありますから、後日でけっこうでございます。私自身、この交通事故に対する質問をしたいと思ひますから、時間を与えていただきたいことをお願いしたいと思ひますが。

○委員長(木村睦男君)　理事会にはかつて善処いたします。

○田代富士男君　じゃ、よろしくお願いいたします。

○委員長(木村睦男君)　ちょっと速記とめて。

〔速記中止〕

○委員長(木村睦男君)　速記を起こして。

○田代富士男君　ただいまも事故の問題につきまして申し上げましたが、この車両法の本質というものの、その安全交通のために、軽自動車普及が膨大した、安全性の確保及び公害の防止のために軽自動車に対して一般車と同様に検査を実施するといふ、こういう趣旨でこの法案が提出されているわけなんです。まあこのような法案を出されても、いま言うように、陸海空ともにこういう事故が連続しているような状況なんです。これはほんとうに姿勢につきましても、いま大臣に申し上げましたけれども、この問題自身ももつと突っ込んで私は質問していきたいと思ひますが、そこでまず、このうちの趣旨に沿ひたいと思ひますが、まあ自動車整備士の技能テストでございますが、技能検査の合格者の推移について私はまずお聞きしたいと思ひます。それと同時に、そのように合格した人が現在現役として従事しているのはどのくらいになっているのか、まずその方面から御説明をお願いしたいと思います。

○政府委員(野村一彦君)　自動車の整備に当たつております整備士の合格件数でございますが、昭和四十三年、これは二級整備士、三級整備士合わせて九万九千四百七十五名でございます。

○田代富士男君　新人の教育機関の修了者数はどのくらいですか。

○政府委員(野村一彦君)　自動車の整備に当たつております整備士の合格件数でございますが、昭和四十三年、これは二級整備士、三級整備士合わせて九万九千四百七十五名でございます。

○田代富士男君　新人の教育機関の修了者数はどのくらいですか。

○政府委員(野村一彦君)　自動車の整備に当たつております整備士の合格件数でございますが、昭和四十三年、これは二級整備士、三級整備士合わせて九万九千四百七十五名でございます。

○説明員(隅田豊君) 新人の養成施設の修了者数は、この養成施設には新人と再教育と両方ござい
ますが、そのうち新人のほうの養成施設の修了者
数は、四十五年度で一万六千七百二十三名です。
○田代富士男君 いまこちらが知りたいという数
字をちょっと私受け取れなかったのですけれど
も、概略として申されたのが、まあ一応整備士
の中で、現在従業しておる人は約半分ないしその前
後じゃないか、私そのように——こまかい数字あ
りませんからよく理解できませんけれども、その
ように私は一応理解したいと思ふんですが、それ
で、私考えることは、いまの飛行機の事故とい
い、自動車の事故といひ、そういう整備という目
に見えない、こういうことに力を注がなければ、
事故を未然に防ぐことはできないと思ふんです。
ところが、いま申しますとおりに、そういうせつ
かんの資格を得ても、その半数の人が歩どまりを
するという、定着率が非常に少ないわけなん
です。私は、この点は、自動車の車両台数はま
すふえていくのに対して、やはりそれに見合
うべきそういう整備士というものも底分の増加を
していかなければならぬけれども、その線を引
いた場合に反対の結果が出ていくという、どうし
て定着率が少ないのか、こういう点についてど
うにお考えになつていらっしゃるのか。

○政府委員(野村一彦君) 整備士の定着率が低い
原因等について、私いろいろ基本的な問題がある
と思ひます。その一つは、この整備事業という
のが、社会的地位と申しますか、たとえば航空機
とか、船舶とか、そういうようなものの整備関係
の業務に比べて、まあ必ずしも社会的地位が高
くないというところは、それだけにまたこの事業
そのものが中小企業が非常に多くて、企業基盤
というものが弱い。また、それに關連して、何とい
いますか、従業員に対する労働条件なり、そういう
ものについて、まだまだ他の産業、類似の産業に
比べると低いというところから、やはり若い技
能者にとって必ずしも魅力ある職場にはなつて
いない、そういうことだと思ひます。しかしなが

ら、先生も御指摘のように、安全確保という面
から見ますと、自動車の整備というところは非常
に重要な業務でございますから、これの、何とい
いますか、いま私が申し上げましたような問題
点、難点を少しでも改善をして、定着率を向上
させるというところが、結果的には私は安全に
大きく寄与する問題として、これと真剣に取
り組みたい、かように考えております。

○田代富士男君 いまの局長のお話は、私も理
解できますけれども、現在の若い人の中にはこ
うな整備士になるという人なかなかな少な
いのじゃないか、どちらかといえば、すべての
条件といひ、厚生施設とか、そういうものが
整備している大企業とか、そういうものに流
れがちじゃないかと思ひますが、いま申され
るとおりに、同じ整備の面であつても、航空
機、船舶の整備士よりも低い目で見られる、
そういう問題点ですね、社会的な評価とい
いますか、労働条件といひますか、こういう
面が低い。同じ整備士同士であつても、その
ような格差といひますか、そういうものがある
わけなんです。今度はもう一つ大きい立場で
いいますと、これは各官庁関係でも見られる
ことですが、事務系統の人と技術系統の人と
見比べると、事務系統の人の方が、同じ立場
では、どうしても事務系統の人が、同じ立場
ですけれども、一歩上のような感じで見られ
ます。技術者といひますのはどうして一歩下
の感じがして見られておられます。これは国
鉄の中におきましても、交通問題におきま
しても、安全という目的からするならば、一
番大事なところじゃないかと思ひますが、こ
ういふ面を實現しなくちゃならないと思ひ
ますが、こういう点の問題はどのようにお考
へなされておられるのか。あるいは、今後こ
の面を、ただ単に社会的な評価や、労働条件
や、そういうものを改善すればよいという問
題ではないと思ひます。

が、大臣はどのように取り組んで、根本的な
見えない原因という面には、こういう問題は
原因の一つの大きなものになるのじゃないか
と思ひますが、この点はいかがでございますか。

○国務大臣(丹羽清四郎君) ただいま田代先生
から御指摘がございましたが、私もその点は
痛感をしていて、次第でございます。戦後、御
承知のように、官庁におきましては、人事の
改革をいたしました。事務系統、技術系統を
平等に取り扱うようにしていった次第でござ
います。もともと戦前におきましては、むしろ
初任給やなんかは、同じ学校を出ますれば、
技術系統のほうが優遇したという時代もござ
いました。そういう点では、また今日の状況
は必ずしもそうでもない、こういうような点
がございました。私ども、ことに具体的な現
行行政をやっている者といひましては、そう
いふ一々整備士の人々、また通信士、あら
ゆるそういう技術系統の人々をいかにして
確保するかということが一番の大問題でござ
います。この方々を養成する、そうしてまた
この職分をやはり自分のほんとうの本職と
して長くここに持つていく、定着させるとい
ふこと、これからの行政の一番大きな問題
ではないかと思ひます。公務員といひまして
は、やはりこういう点におきましては、公務
員といひましては、やはりこういう点にお
きましては、業務、技術、両系統の改革を
どういうふうにするかという問題もござい
ます。もう一つ、また一般の方々に對しま
しては、そういう方々、ことに中小企業に
對しましては、いま御指摘がございました
ように、厚生の施設をどういうふうにして
いくかということがやはり一番大きな問題
で、現業を担っている運輸省とも十分につ
きあひ、やはりそういう点では労働省とも
十分につかひ、それから中小企業に從事す
る技術者の厚生、あるいはそれらの人の
生活環境の改善というものをとめてまいり
ます。いまお話がございましたように、一番
大切な人たちの確保が非常にむずかしいの
ではないかというところを痛感している次第で
ございます。今回の軽自動車検査を強化いた
します機構をつくります場合におきましても、
一番の問題は私は率直に申し上げてそこに
ございまして、いま私も、再び問題が起
こりつつありまして、申しわけない次第で
ございますが、交通安全の問題におきま
しても、あるいは管制官、あるいは通信
官、またその下におきます通信士、それ
から氣象官、その他のそういう技術関係
の人々をいかにして確保してこれを整備
するか、定員だけがあつても現実に人が
ふえないという悩みを持つていて、次第
でございます。これからの私もサービス
行政の一番の問題にそこにある、こ
ういふふうに痛感をしていて、次第
でございます。

○田代富士男君 ただいま、二級、三級の整備
士の合格者といひますか、そういう人たちが、
四十四年、四十五年、九万九千台、ある
いは七千台、六千台、約十万人の合格者
が出ておつて、この人たちが従事して
おるのは約五〇前後であるといひます
けれども、いまお聞きいたしました
が、現在一級の技能検定が行なわれて
いない、これはどうしてそのように
現在一級の技能検定が行なわれて
いないのか。運輸省では検討中とい
うようなことでも、答弁をしていら
っしゃるのか、どうしてそのように
行なわれていないのか、その点
ひとつ。

○説明員(隅田豊君) 現在までの状況を御説明
申し上げます。
整備士制度が発足いたしましたから、ちやうど
民間の整備工場の拡大と申すようなものが
非常にマッチしてございまして、底辺のほう
で申しますと、ことばが悪いようござい
ますが、三級整備士、二級整備士の養成
のほうにどうしても重点が強く傾いた
わけでございます。これは法制制度から
見ましても、三級の整備士、これは一
応整備管理者とか、あるいは整備工場
における整備士保有率との関係とか
いうことで、まず法的な基準とかね
合いがございまして、二級整備士も、
同じよう

ではないかということを感じておられる次第で
ございます。今回の軽自動車検査を強化いた
します機構をつくります場合におきましても、
一番の問題は私は率直に申し上げてそこに
ございまして、いま私も、再び問題が起
こりつつありまして、申しわけない次第で
ございますが、交通安全の問題におきま
しても、あるいは管制官、あるいは通信
官、またその下におきます通信士、それ
から氣象官、その他のそういう技術関係
の人々をいかにして確保してこれを整備
するか、定員だけがあつても現実に人が
ふえないという悩みを持つていて、次第
でございます。これからの私もサービス
行政の一番の問題にそこにある、こ
ういふふうに痛感をしていて、次第
でございます。

に、検査主任者、そういう意味で、法律の制度と義務づけがございす。そういう義務づけられている整備士を補充をしていくということにわれわれの努力が十分行なわれておりまして、一級整備士をいままでも余裕がなく、検討を続けていくだけにとどまらないうことは事実でございます。

今後の問題といたしましては、四十五年三月に、これは自動車局長が私的に設けたのでございす。整備士制度の調査会を設けて、その際に、一級整備士のあり方というものについていろいろと議論をしていただきました。その結果、整備士の社会的地位の向上、あるいは職業的魅力を上げること、こういうようなことを考えても、法律的な裏づけは別になくても、やはり一級整備士制度というものは活用すべきじゃないかという御答申がございました。いまこれを受けまして、具体的に試験としての一級整備士をどういうふうを実現するかというところを検討している段階でございまして、同じ検討中でも、前よりは一歩進んだところでやっております。

○田代富士男君 前よりも進んだとおっしゃるけれども、一歩前進一歩後退で、同じところを歩んでいるというふうなことで、これも強いそういう声が出されておりますから、これは希望意見として、私から声を代表いたしまして申しておきまして、いま同じ検討中でも前向きであるということとでございますから、ひとつよろしく御検討をお願いしたいと思います。

次に、私は、衆議院あるいは参議院段階を通じまして、もういろいろ検討し尽くされておりますけれども、あらためて私は質問の關係上質問いたしますが、指定整備基準につきまして簡単に御説明をお願いしたいと思います。

○説明員(岡田豊君) 御質問の趣旨は、新しく軽自動車の車検をやる場合の指定工場の基準ということではよろしいでしょうか。

○田代富士男君 それと同時に、いままでの分。○説明員(岡田豊君) 現在行なわれております指定整備工場の技術上の基準は、面積、それから工員の数、それから機械というもので一応きめております。それに対して、軽自動車につきまして新しく指定をする場合には、機械の種類等につきましては、おそろく同じ名前の機械の種類をきめざるを得ないだろうと思ひます。

種類を申し上げますと、検査用の機械といたしましては、ブレーキ・テスト、ヘッドライト・テスト、サイドスリップ・テスト、スピードメーター・テスト、一酸化炭素測定器、音響計、こういうようなものでございす。こういうようなものをやはり軽自動車の指定整備工場といえども持たないわけにはまいらなうと思ひます。ただ、実際上の機械そのものになりますと、軽専用の機械というものは、やはりある程度安いと申しましようか、小型のものになるであらうということとは予想されます。それから面積につきましては、まだ決定的な数字をきめていないわけにございせんが、やはり車両が比較的小さなものでございすので、所要面積も若干は少なうございす。いま急いでございすので、最終的な結論は、いま急いでございすので、できるだけ早い機会に、この法案が成立いたしますれば、すぐにも出せるように、いま鋭意検討中でございます。

○田代富士男君 いま御説明されましたけれども、指定整備の基準につきましては、それぞれいろいろ定められているその範囲内で審査されておりますけれども、これも声でございすけれども、そういう現在ではどうかといえ、いま話されたような機械設備、そういう機械がそろっていないのか、合格できないのか、そういう点の検討といふものが非常にきびしいんだ。それよりも、いまさっきから私ちょっとお尋ねしておきました、一級のどうして試験をやらないのかといった面も、そういう点でございす。整備士の腕といひますか、やはり五年、十年、十五年、二十年と経験

した人のその腕というものは何ら評価の対象にされてない、判断の基準にされてない。ある面では、その腕の確実な場合もあります。これは決定的なものじゃありません。その経験の上から、そういう意味におきまして、判定基準におきまして、こういう指定整備の基準というものに、整備士の経験といひますか、豊富な経験というものの判定の基準に入れるべき方向にいったらどうだろうか。ただ単に、指定されたそういうものもろの機械が設備されたならばそれでよし。しかし、その機械を操作するの人間で、その人間自身が未熟であるか未熟でないかは、その機械の効率というものは、もう根本的に違ひがあると思ひます。そういう意味から、ただ単なる基準は基準でなくして、そういう整備士の豊富な経験というものの判断の基準にすべきじゃないだろうか、このように思ひますが、いかがでございますでしょうか。

○説明員(岡田豊君) お説もとてもございまして、私たちも、指定整備工場の指定に際しましては、整備工場の技術能力をできるだけ加味したいと考えてございす。現在やっております制度を申し上げますと、まず一つは、工員の中で国家試験に合格した整備士が最低三分の一はなくてはならないというのが一つでございます。

それからもう一つは、指定整備工場といへども、工場を設立いたしました、直ちに指定をするというだけではなくて、一応ある程度車検を受けようございますので、この車検を受けに来た間の工場ごとの検査成績、これをとりまして、検査成績、結局合格率の悪い工場に対しては指定をしない、こういうような運用もやっております。

○田代富士男君 いま申されるとおりに、その実績でいろいろやっております。認定工場から、優良認定工場、指定工場と、このように段階を踏んでやっております。そのように認定工場は今後進められていかれるとは思ひますが、それなくしてはならない、そういう基準がございす

が、それぞれその規定の範囲内において行なわれておりますが、陸運局といたしまして、そういう指定整備工場を監督していく立場にあるわけなんです。この監督がどうでもいいというわけにはまいりません。この監督というものは一番大事じゃないかと思ひますが、ここで私心配する点の一つあるわけなんです。というのは、監督の要員数と指定工場数の増加という関係ですね。これが、いまさっきも申し上げましたように、これは監督不行き届きであるというふうな——これは数字の面からでございますよ、こういう感を深くするわけなんです。いまさっきは、自動車の車両増加数と整備士の数とのバランスというものがとれていないということを私は申し上げましたが、大臣よく聞いておいていただきたいことは、そういう傾向がこれすべての面に出ているわけなんです。こういう指定整備工場を監督する監督要員の年度別の推移、それから指定工場の推移というものを、私が調べた範囲内のことと申し上げますと、まず監督の要員数は、昭和四十年が十名、四十一年が十二名、四十二年が十四名、四十三年が十四名、四十四年十四名、四十五年十三名、四十六年五十一名、四十七年八十四名、まあこのように私が調べた範囲の推移でございます。これに對しまして指定工場数が、昭和四十年で八百十二です。これを昭和四十年で監督要員の人がどれだけ担当したくはならないかと端的に言いますと、八十一・二ということなんです。一人で八十一・二の指定工場を監督しなくちゃならぬ。まああくまで数字の上でございす。それは監督要員の能力によつて違ひがございす。あくまで数字で割り切った場合、これが四十年は八十一・二でございす。四十四年になりますと——まあ四十四年は監督要員十四名と申しました。それで指定工場数は二千百十八です。そういういたしますと、約百五十一ぐらゐ。百ちよつと、百五十ぐらゐになります。それから昭和四十六年——昨年度になりますと、要員数が五十一、指定工場数が五千八百六十九、これは百五十七・七。このように監督要

員数の伸びが指定工場数の伸びに比較にならないほどおくれしているわけなんです。これで十分な監督ができるわけではないと思うわけなんですけれども、この点どうでございましょうか。私は端的に数字の上で割り切った数で申しでも、私の調べた範囲内で申し上げておきますけれども、だからいままさっきも私は整備士の数の増加と車両の増加とバランスがとれてない一面を申し上げましたが、一番大事な監督官庁の監督要員がこのように伸びてないというところは、これはどういうことですか。どのように対処されるのか、まずこの点をお聞きしたいと思うのであります。

○政府委員(野村一彦君) 指定整備工場の数、それに対応する監督要員の数につきましては、先生がたまた御指摘になりましたとおりであります。私どもは、この指定整備工場ができました当初は、確かに、おっしゃる通りに、たとえば四十年八十一・二人、一人で八十一・二工場平均見ておった。これは私端的に言ひまして、発足当時でありまして、わりに余裕があった、対象工場の数から見ても余裕があったというところであると思ひます。しかし、その後工場の数もふえまして、私どもも監督要員の増強について要求をいたしまして、まあこれに必ずしも満足すべき数字ではございませんが、たとえば四十五年、四十六年、四十七年という数を並べて見ますと、一人当たりの工場数は、四十五年百二十七、四十六年百二十七、それから四十七年は百五と一ことで、大体横ばいでございまして、四十七年からはかなり工場数も減っております。と申ししますのは、実は先年の法律改正におきまして、この指定整備工場の監督要員の定員も、あるいは人件費、物件費、これが車検特会の中に編入されたわけでございまして。そういう意味で、いわゆる定員獲得の面におきまして、特別会計である車検特会に編入されまして一般会計よりは定員がやや取りやすいというふうなこともありまして、私どもも、そういう業務の関係はもちろんのこと、そういう状態になっております。したがひまして、確かに

当初の数とそれから途中の数と比べますとかなりの開きがありますが、私ども、現在まあ百工場をわずかにこえている数でございまして、これを少しづつ下げるとともに、監督要員の質の向上をはかるということで、今後の監督体制を実質的に強化していくというふうなことにつとめたいと思っておりますので、よろしく御指導をお願いいたします。

○田代富士男君 いま局長は、局長の立場で答ええになったと思ひます。そのようにお答えになる以外にこれはしようがないじゃないかと思ひます。実情が実情でございまして。まあ質の向上をはかりながら、百以上の工場を担当していくには、それ以上に方法は、すぐに育つわけじゃありませんから、ないと思ひますけれども、私が心配するのは、予期しないところから事故が起きてしまったら終わります。きょうのセサナ機に八名の乗客が乗っていらつしやるとわれわれはこの委員会でも聞いておりますけれども、その家族の人というものはどういう気持ちだろうかと私は思ひます。そういうところから、もしもそういう監督漏れから事故が生じた場合に、どこが責任を持つのか。それで私は、監督要員の仕事の内容について、あわせて、どういふことをおもしろく一人でも百あるいは百五十の工場を担当できるとおっしゃるんですから、どういふ内容の仕事をしていられるのか。だから、私自身が何か仕事をする場合に、それはもう百の工場も担当できるものじゃありません。だから、どういふ仕事の内容、なさつていらつしやる内容ですね。私が一番心配するのは、監督漏れから事故が起きた場合に、その責任はどこにあるのか、その点もあわせてお聞きしたいと思ひます。

○政府委員(野村一彦君) 指定整備の監督要員につきましても私が申し上げましたが、これは二つの観点からやつておると言えると思ひます。一つは、まず一般の認証工場の中から従来は優良認定工場が認定されて、それを經由して指定工場を陸運局長が指定するわけでございますが、その指定をするときに、指定の申請者がはたして指定の条件に合っているかどうかということをチェックするというのが一つでございまして。これは、陸運局の整備部におります監督要員がそういう意味でやつておるわけでございます。それからもう一つは、陸運事務所におります者は、大体年に二回ほど現在の指定されております指定整備工場の現場に行きまして、そこで法定の帳簿と、それから実際の業務と、その指定整備工場をやっております業務というものを監督をするというところでございまして。これは現場監督でございます。したがひまして、もしその現場に行きますときに、実際にそこで車の整備をしておるあるいは指定工場で指定工場としての検査をしておるといふ現場にぶつかりましたならば、そこで実際の整備の模様あるいは検査の模様を实地に見るといふようなことをいたします。それから、指定整備工場としての要件が、指定当時は具備されておるはずでございしますが、その後いふんな情勢の変化から、いふんな人間の問題、あるいは物的施設の問題、そういうものが整備されておるかどうかというふうなことで、それから整備関係の指導的立場にありまして管理者等が一般の自分の部下職員等に対してどのような教育をしておるかどうかというふうなことに、現場で実際にその人たちに当たつて質問をし、また帳簿を見、そういうことをやりまして調査をしておる、こういう状況でございまして。

○田代富士男君 責任の問題。

○政府委員(野村一彦君) 失礼しました。責任の問題でございしますが、これは私非常にむづかしい問題があると思ひます。指定整備工場の指定というところは、指定を受けた整備工場が整備をした、それで事故が起こつた、こういう問題について、どういふ責任か、国としてのどういふ立場かと申しますと、これは指定整備工場の整備あるいはそれに続く検査によつて起こつた事故かどうかという事実の判定、これは裁判の判定が最終的に問題になると思ひますが、これが一番の基礎

であると思ひます。したがひまして、かりにその整備工場の整備ないし検査に責任があるというところが明確になりますれば、それは当然その整備工場というものがまず責任を負うべきものだと思います。これに対して、その整備工場を監督している私たちが国はその監督責任を負う。その車両事故についての直接責任というものは、その事故の被害者と申しますか、そういう方に対しては、事故の原因者となつたものが負う、それに対して私どもは監督の責任を負う、こういう立場でございまして。

○田代富士男君 これも、いろいろ私は現場の人の意見を聞きました。管理者の立場じゃありません。管理者の意見じゃありません。いま陸運局あるいは陸運事務所担当官の人が、そういう申請がなされたときに、調査に行くとか、あるいは定期的な巡回というふうな場合に、往々にしてなれ合い的な面が多々あります。そういうところにも指摘されたわけなんです。そういうところ、なれ合いでこういうことを済まして、いま私がどうして事故の責任はどこにあるかということをお尋ねしたかといへば、もちろん陸運局にかかってくるというところはまあよほどのことがない限りはないでしょうけれども、一応は監督官庁としてそれだけの責任を持つていかなくちやならないし、これだけの担当工場数がふえればふえるほど、どうしても監督の目の行き届かない面は出てくると思ひます。そのバランスがとれてない点を私は指摘しているわけなんです。そういう点と、なれ合いという問題点につきまして、ひとつ、これも要望でございしますが、声を代表して私は申し上げておきたいと思ひます。そういう点、この答弁は要りませんから、私はこの程度に責任を云々しようと思つておりません。これをやりましますとまたいへんなことになるだろうと思ひますから、これは避けておきます。

それで、いま私は、一つは整備士と車両の増加の数と、いまは監督要員数と指定工場の数との比較から申し上げました。もう一つこのバランスが

とれてない点を申し上げますと、今度は自動車の台数の伸びと検査要員ですね、この関係を私は申し上げたいと思うんですが、まあ聞きましていた時間もないんですが、私が把握した数をもってお尋ねいたしますと、検査要員が、四十二年には七百六十三名、四十三年には七百九十七名、四十四年には八百十二名、四十五年には八百五十九名、四十六年には九百三名、四十七年には九百五十五名です。で、四十二年度を一〇〇としたしまして指数にいたしますと、四十三年が一〇四、四十四年が一〇六、四十五年が一〇三、四十六年が一〇八、四十七年が一〇九と、こういう指数になるわけなんです。これに對しまして、検査の対象となります車両、検査対象車両数ですね、これが四十二年度は七百七十五万二千五百六十二、四十三年は九百四十五万五千四百六十五、四十四年になりまして一千二百三十三万九千九百三十三、四十五年は一千二百九十五万六千六百二、四十六年は一千四百六十六万二千七百、それから四十七年は、ちょっとはつきりわかっておりませんが、推定では約一千六百万ぐらいじゃないか。そこで、同じく四十二年を一〇〇としたしまして指数を出しますと、四十三年は一二二、四十四年は一四五、四十五年は一六七、四十六年は一八九、四十七年は、千六百万と一応仮定いたしますと、約二〇〇ちょっと出たぐらいの指数が出てまいります。

かわかりませんが、さほどの違いはないと思います。こういう点に對しまして、大臣は交通問題の根本は安全ということが第一だと言われますけれども、これで私は安全を保てるというわけにはちょっといかぬじゃないかと思いますが、大臣、いかがでございますでしょうか。

○国務大臣(丹羽喬四郎君) 申しわけない次第でございますが、率直に言いますと、御指摘のとおり危険が非常にありますと私もお考へておる次第でございます。何といたしまして、やはり安全のための検査、チェックにチェックを重ねまして安全を高めるといふことが一番そういう面において必要である、こういうふうに私は思っている次第であります。それがために、専門的なそういう人たちの確保——私も先ほど申し上げましたが、それが一番必要である。ところが、ユーザー、また車両のふえるに從いまして、実はたいへん申しわけない次第ですが、それに追いついてこなかったというのが現実の状態じゃないかと思ひます。これをいかに早急に取り返すかということが一番の私は大きな問題であらうと思ひ次第でございます。

○田代富士男君 大臣もいま申されるが、適正な監督指導と申される監督要員につきましては、いまさつき申し上げました、こういうような状況です、大臣御承知の。適正な監督指導がなされるならばよろしいですけれども、一見してアンバランスの面を私は申し上げております。それで、民間車検に問題がなかったならばそれはよろしいですが、大きな問題をかかえているわけなんです。だから、そういう点について申し上げたわけなんです。この法律案の提案の趣旨説明のときに話されましたけれども、軽自動車は今度こういう法律にのっとるようになっていくというところになりますと、車検の業務量が増大してくることは間違いないじゃないかと思ひます。そして、国が行なう継続検査につきましては、これも私が調べました数字ですけれども、車検対象自動車数が約一千四百万台じゃないかと思ひます。それから軽車両は大体六百万台——内訳は省きまして、大体六百万台ぐらいじゃないか。そういういたしますと、この法律案の趣旨どおりになりますと、少なくとも五割近くの業務量が増加することは間違いない。そこで、今回、協会をつくって、全体としてこれをやるうじやないかと、そういう趣旨でございますが、施設とか、こういう設備というものは予算も取られてありますけれども、そういう

かかわりませんが、さほどの違いはないと思います。こういう点に對しまして、大臣は交通問題の根本は安全ということが第一だと言われますけれども、これで私は安全を保てるというわけにはちょっといかぬじゃないかと思いますが、大臣、いかがでございますでしょうか。

○国務大臣(丹羽喬四郎君) 申しわけない次第でございますが、率直に言いますと、御指摘のとおり危険が非常にありますと私もお考へておる次第でございます。何といたしまして、やはり安全のための検査、チェックにチェックを重ねまして安全を高めるといふことが一番そういう面において必要である、こういうふうに私は思っている次第であります。それがために、専門的なそういう人たちの確保——私も先ほど申し上げましたが、それが一番必要である。ところが、ユーザー、また車両のふえるに從いまして、実はたいへん申しわけない次第ですが、それに追いついてこなかったというのが現実の状態じゃないかと思ひます。これをいかに早急に取り返すかということが一番の私は大きな問題であらうと思ひ次第でございます。

○田代富士男君 大臣もいま申されるが、適正な監督指導と申される監督要員につきましては、いまさつき申し上げました、こういうような状況です、大臣御承知の。適正な監督指導がなされるならばよろしいですけれども、一見してアンバランスの面を私は申し上げております。それで、民間車検に問題がなかったならばそれはよろしいですが、大きな問題をかかえているわけなんです。だから、そういう点について申し上げたわけなんです。この法律案の提案の趣旨説明のときに話されましたけれども、軽自動車は今度こういう法律にのっとるようになっていくというところになりますと、車検の業務量が増大してくることは間違いないじゃないかと思ひます。そして、国が行なう継続検査につきましては、これも私が調べました数字ですけれども、車検対象自動車数が約一千四百万台じゃないかと思ひます。それから軽車両は大体六百万台——内訳は省きまして、大体六百万台ぐらいじゃないか。そういういたしますと、この法律案の趣旨どおりになりますと、少なくとも五割近くの業務量が増加することは間違いない。そこで、今回、協会をつくって、全体としてこれをやるうじやないかと、そういう趣旨でございますが、施設とか、こういう設備というものは予算も取られてありますけれども、そういう

ちでもやっぱりひとつ安全の面に協力してやろうということが起こっていただくことが、これからやはり社会連帯責任と申しますか——決してこっちが責任回避をするわけじゃございませんが、将来をうなづいてまいりますと、いたづらにただ権力関係の対立というところでなくて、やはり共同の責任でやっていくという面も漸次助長してまいるといふことに私はなるかと思ひ次第でございます。それらをやはり勘案をいたしまして、適正なる民間の方の御協力をいただくという方向に進まざるを得ないし、またそれを適正な監督指導をいたしまして、そういうふうにして持っていくかなうじやない、こういうふうにして持っていく次第でございます。

この指数で私聞きしたいんですが、四十二年当時比で検査要員の負担が倍近くになっております。四十七年が、検査要員の指数が一〇九、そして検査対象車両が二〇〇をこえてくる。このように、いままは陸運局の監督要員と指定工場数との問題を申し上げましたが、今度は検査要員と検査対象の車両が、四十二年当時比で倍、このように倍の負担をしてくるわけにはない。これじゃ正確な検査が保証できるとは私は考えられません。

○田代富士男君 私は、この三つのデータを出しまして大臣にお願いしたいことは、ほんとうに——委員会が質問に対する答弁というところじゃないと思ひますけれども——特にこの問題は痛切に感じていただまして、対策を講じていただきたいと思ひます。ここがいろいろな問題の根本じゃないかと思ひますので、この点要望としてお願いしておきます。

○国務大臣(丹羽喬四郎君) これは、私は、原則としていたしまして民間車検に移行せざるを得ないのが現状じゃないかと、こういうふうにして思っている次第でございます。と申しますのは、これは申しわけないと言えさういふことでございますが、国家公務員でそれだけの検査官を整備することはなかなか現在の実情では容易じゃございませぬ。それからまた、一面におきまして、そういう高速機械——自動車の利用がどんどんとふえてまいります。また、一般の民間の方におきましても、そういうたような技能を修得された方も非常に多くなつてきております。さらにまた、官庁につとめるといふことでなく、事業を営むなる、将来は事業家になるというふうな方で、やはり民間でそういうたような技能を持つていられる方も相当に多い、こういう事情でございます。いま、いろいろ問題が多いという田代先生からの御指摘でございますが、先般、茨城の行政監察局あたりの手痛い勧告もございました。いろいろ問題がございしますが、やはり将来といたしましては、そういうたような民間の方々も、さらにこの安全の面は、役所だけにまかしているのじやない、自分た

ちでもやっぱりひとつ安全の面に協力してやろうということが起こっていただくことが、これからやはり社会連帯責任と申しますか——決してこっちが責任回避をするわけじゃございませんが、将来をうなづいてまいりますと、いたづらにただ権力関係の対立というところでなくて、やはり共同の責任でやっていくという面も漸次助長してまいるといふことに私はなるかと思ひ次第でございます。それらをやはり勘案をいたしまして、適正なる民間の方の御協力をいただくという方向に進まざるを得ないし、またそれを適正な監督指導をいたしまして、そういうふうにして持っていくかなうじやない、こういうふうにして持っていく次第でございます。

予算においてこれを設置することはできるかわかりませんが、問題は人の問題じゃないかと思ひます。何回も申しますとおり、それを実施運用していくのは、しよせんは人ですから、人の問題という面を——私はこの法案を何回も私なりにこれを読んでみました、私なりに読んでみましたところ、そういう面というものがあまり配慮されてない、甘過ぎるのじゃないかと、私はこういう感じがするのですけれども、局長どうでしょう。

○政府委員(野村一彦君) 人の面、これから自動車の検査をやっていくにつきまして、特に軽自動車検査の対象にするにつきまして、先生が先ほど来御主張のように、人間といいますが、人間の技術なり、そういう能力なり、あるいはその人の勤勞意欲というものが大きな要素であるということ、お説のとおりだと私も思ひます。実は、今の法案をつくりましたときに、その配慮が足りないのではないかと先生のお説でございすが、私もこれは発足当時におきまして中央、地方合せて約五百四十名ほどの人を予定しておるわけでございますが、この中で中心となるべきいわゆる技術者は約二百四、五十名あるいは五六十名かと思ひます。その中で、いわゆる資格を持った自動車の検査員、軽自動車の検査員なる者は百二、三十名でございすが、こういう人々を採用するにあたりましては、国の公務員から希望する人の転職を期待することもありましようし、それから一般の民間の工場出身の方で適任者があればその方をお迎えするということがありましようが、その百二、三十人程度の自動車検査員をお迎えするということでございます。そして、この場合、もちろん法律には書いてございせんが、この方々の待遇につきましては、いわゆる普通の公団、公社と同じような待遇を考へまして、同じような年齢経験の公務員よりは多少低い待遇が与えられるのではなからうかと、これはもうこの協会の予算として定められるべきものでございすが、したがひまして、その方々の待遇等についての具

体的なことは法律に書いてございせんが、考へ方としては、そういうことで協会の計画を立て、予算を組むということになると思ひます。

○田代富士男君 まあ局長は局長なりに調査をされたと思ひます。私は私なりに、私もあちこちから知り合ひがあります。全国と言へばおそれ多いかわりませんが、調べようと思つたら調べることではございますが、聞いてみましたら——局長も、これだけの法案を出しになる以上は、いろいろやはりここまですべて重ねたというものはいいんだけれども、私も思いますけれども、ちょっとまだ甘い面もあるんじゃないかと思ふんですね。いま話を聞いておりますと、もうこれ予算もついたので、五、百何十人なんというのはいくらでもいらないかと——そういう考えもないと思ひますけれども、私はそういう受け取り方をしようがないわけですから、だから、いま町の指定工場では人手不足だということ、これはもう局長も、あるいは大臣も、それはもう部長も、御承知のとおりだと思ふのです。そしてまた、いま小型はやっていけるけれども、軽自動車までは手が回らない、第一場所がないんだと、どうしてこれなのだと、しかしそれはやろうと思へばやれぬことではないけれども、今度は資金面やそういう面ではどうすることもできないんだと、人を誘おうとしても金がないとか、それはいろいろ問題があります。そして第一、指定整備工場までなつたらよろしいんですけれども、ただ単に町の整備屋さんといひますか、一般に修理屋さんという実態は、どういう実態かというのです。なまの声は、修理をやっているというのです。経営は成り立っていないかというものが結論です。十人のうちで八人、九人まででございしょう。だから、どうしてそれを切り抜けているかといへば、自動車の中古車を購入して、その整備工場、部品の取りかえをやつて、中古車の売買をして、そしてからくもそういう整備工場の体面を保つてくたさい。だから、その整備工場の仕事の範囲、陸運局で定められた仕事内容を十とするならば、

そのうちの三分の一も力を出していませんよ。あとの三分の二は販売のほうに力を入れている。技術者であるべき人が、そういうような状況になっているんですよ。だから、この問題というものは、もつと私は実情を把握をしていただきたいと思ふのです。

それから、いま、軽自動車の要員につきまして、国の公務員の中から、あるいは一般の民間のそこから来るならば優遇をいたしますと、このように申し上つていらつしやいます。そこで、軽自動車の整備というものは、一級、二級、三級といういろいろの階級がありますけれども、軽自動車の場合、これはだれでもできるというのじゃないが、初步的な人でもこれはある程度つとまるんじゃないか。このエンジン、こういう人たちの考え方、人生観というものはどういふところにあるかということ。ただ単なるエンジンとしてあるんだからいいんじゃないかと、ここが私は誤差が生ずるものになるんじゃないかと心配をしていられるのは、最初、局長、あるいは大臣がおっしゃる通りに、それだけの要員がそろつていよう、補充もしますという、それは局長おそろくそう答弁されるかわかりませんが、エンジンの人生観というものは、私がここで指摘するまでもなく、局長御存じだと思ひますが、こういう指定工場というのは、おむね、大体、会社の系列がありまして、三菱は三菱、日産は日産、日野は日野と、大体経営同列の会社になりまして、その方面の技術はたんのうなんですけれども、ところが、そのエンジンというものは、それだけじゃなくして、よその会社、どういふ仕事でもやりたいという、そういう気持があるわけなんです。大体二年から三年で次から次にかわつていって、それから、軽自動車は今度やりますと、軽自動車がある程度マスターした人は今度は小型へ、小型を覚えた人は普通自動車へ、普通自動車が終わつた人はディーゼルへ、次から次へと移つていく、そういうふうなものがエンジンニアの実態です。そういうすべのものが

に移つていつて自分の技術を修得しようというのが、エンジンニアのそういう人生観の一つになっているわけなんです。だから、一番最初の軽自動車の整備といひまして、初步的な人は次から次へ補充するとおっしゃるかも知れぬけれども、定住をするということはない。そうすると、技術を向上さすということ、これはちょっと考へざるを得ないんじゃないかと思ふんですね。こういう面から私は考へまして、そしていまの整備工場自身が、指定工場にしましても、整備よりもそういう販売のほうに力を注いでいる現在の問題、私はこういうところ、現在の業者の実態というものを知つてるところで、現在の業者の実態というものを、私はいま短い時間ですけれども申し上げたわけなんですけれども、だから運輸省としてもこういう点を知つた上でもつと対処すべきじゃないかと思ふんですが、大臣いかがでございませうか。

○国務大臣(丹羽喬四郎君) 私も、自分の選挙区に、後援者のうちに相当やっぱ整備工場をやつておる人がおられます。いま田代先生おっしゃつたような傾向も十分あることを私知つております。また、最近のエンジンニアの方は、いわゆるエンジンニア・セールスマンとなりまして、そのほうが利益があるからと、こういうふうな傾向も私よく知つておるような次第でございすが、それから、これはまあ必ずしも軽自動車に限りませんが、やはり簡単な機械より複雑な機械、そして技能も上るし、それから自分たちの収入をよくするといふことを望むことは、これは人情の常でございすから、そういう点はよほどこれは勘案をいたしまして、始めまして、またその人たちの交流、また整備工場なんかのそれらに対処するところのいろいろの強化、指導ということがやはり一番必要になつてくるんじゃないか。始めにそれが、整備員が充足されたからといって安心はできないと、こういうふうにも私は思つておる次第でございすが、その点はよく自動車局長にも私は申しつけるつもりでございすが、

○田代富士男君　そこで私は、指定整備事業者には、今後軽の車検も代行せざるという趣旨になつておるんですから、それについては、陸運当局といたしまして、いま申し上げたような実態です、これはもうほんの一部でございますから、そういう面から助成策をもっと講じていくべきじゃないかと、私はそのように思ふんです。もしもそれがとれないとするならば、これはまあ車検というのは本来は国がやるべき立場のもので、現実には引き受け手も少ないんです、いま申し上げたような土地の問題、資金の問題、人手の問題、いろいろな問題から、だから、そういう本来国がやるべきだから、もう一歩考えて、これは民間にまかざるに国が責任を持つてやるべきじゃないかと、私はこのような意見も持っているんですけれども、大臣どうでございますか。

○国務大臣(丹羽喬四郎君)　確かに、これはやはり国のほんとうの重要な検査事務でございますから、国がやるべきであるということ、やはり私は正論じゃないかと、こういうふうに思う次第でございます。しかし、先ほどから申し上げたように、なかなか公務員の人員の充足というところは、より具体的な問題になると、非常に率直な話、むずかしいことでございます。私も、今回は、運輸省は現業関係であるからというので予算面でも相当に増員を認めていただきましたけれども、しかし私どもの期待をするだけのことは、定員の増加も全体の望んだ三分の一ぐらゐに減つてゐる。よその省よりは非常に増員になりましたけれども、そういうような傾向でございます、したがういふものを一べんに確保するということとはなかなか実際は容易じゃない。

それからまた、いま一応申しましたが、軽自動車に限つてやるという方針で臨んだ次第でございますので、そういう点も勘案をいたしまして、いわゆるこの認可法人——特殊法人でもない、民法上の法人でもない、しかも監督権、その検査のための国の監督が十分にきくような、特殊の、いま

までもガス事業やなんか、その他の検査のほうでもやつておるようでございますが、そういうった形態をとるようになつておる次第でございます。その点はひとつ御了解を願ひたいと、このように思う次第でございます。

○田代富士男君　そこで、大臣も、国で車検をやるのが当然の姿であると、このように申されまして、まあ当然、私は、そうしていきなれば、いままで以上の効果も出てくるかも知れませんし、まあしかし、それはますますできるものじゃないということも承知しております。

それで、それはその程度にしておきまして、この車検制度というのが、これは一面では事故を未然に防ぐ、この趣旨にありますと、同時に、「安全性の確保」あるいは「公害の防止」という、そういう面も含まれておりますけれども、車検やつたから安全だと、そういうふうになつておりますが、車検の直後に事故を出している場合が非常に多いのです。何のために車検をやつたのか。車検がイコール安全というわけにはいかないわけですね。それで、この整備不良という、そういうものが車検合格という場合も多々あるわけなんです。

そういう面では、私は、車検という問題につきましても、車検が終わつた直後に事故を起こしてゐる。だから、安全性の確保というけれども、安全性の確保じゃないんじゃないかと、車検とは何ぞやと、私はもう一度車検とは何かということを問ひ尋ねたいような感じがしてならないわけなんです。その点、一番車検の目的は運輸省として何に置いていらっしゃるのか、その点ちよつと聞かしていただけないでしょうか。

○政府委員(野村一彦君)　車検のねらい、目的は何かという端的な御質問でございますが、私も、車検と申しますのは、この自動車の場合は、車の物理的な構造、装置から見ても、検査を受けたときにおいてその車が保安基準に合致しておるということを確認をするということでございます。もちろんそういう意味の判定でございますが、たとえば車検期間が一年とか二年とかあるわけ

でございますが、これはその一年とか二年とかというものを国が安全を全面的に保証をするという性質のものではないと、安全は、検査に合格をしただけではなくて、やはりそのユーザーが、日常のユーザーとしての整備を適正にし、安全な運転を行なつていくということ、車の構造、装置と、この三つの柱が重なりまして初めて安全というものが保てるものでございまして、車検の目的は、その物理的な構造、装置の面から見ただ車の安全性を判断すると、こういうことでございます。

○田代富士男君　この車検制度の欠陥につきましては、衆議院の段階におきまして、私、会議録を読みまして、いろいろ車検制度の欠陥につきましても事実を指摘されておりますが、私もそのとおりだと思ひます。だから、車検自身も、やはりもう一度総点検するなり、これを根本的に考え直す必要が私はあるんじゃないかと思ふんです。これは一番大事なことでないかと思ふんです。しかし、今度は、車検だけではなくて、車検と同時に必要なのは、定期点検といふんですか、これをあわせてやらなかつたならば、いま局長おっしゃるとおり、ユーザーに対する、日ごろからやつておきますと、まあその三本立ての一つとしてのその意味の話をされましたけれども、私はその点一番大事じゃないかと思ふわけなんです。だから、大臣どうですか、車検とか、定期点検とか、こういう面に対してこれだけいろいろ問題が指摘されておるわけなんですけれども、いままでどうやってきたとおっしゃいますけれども、今後特にこれとこれとこれとやっていくという何か大臣としてのお考えがあるならば、それを示していただきたいと思います。

○国務大臣(丹羽喬四郎君)　実は、そういうたような車検の問題につきましては、最近、昨年の秋ごろでしたか、交通安全対策会議が開かれて、そのときに民間の方から、最近中古車の事故が非常に多い、中古車の検査もやっぱりやるべきじゃないか、こういうような御意見が出ました。いろいろ

数字を私そのときに述べられましたのを——ちよつと整備部長連れてまいりましたが、私も中古車の検査もやるべきじゃないかと、こういうあれを申しましたんですが、それはなかなか事務的に非常にむずかしいというので、定期検査をちゃんとやる、定期検査をやつて、そこでもって補充をするから、こういう話でございまして、それじゃまあ定期検査をきつちやる、これは義務づけられておりますし、これをやるから、こういうことで私も了承した次第でございますが、ただいま局長が申しましたように、御答弁申し上げましたように、ユーザーの操縦のしかたその他におきまして、せつかく車検を出しても、いま出てすぐ事故を起こすのは、これは検査が悪かつたかあるいはまた操縦者が悪かつたかわかりませんが、操縦のしかたその他によりまして、車検から車検の間、事故がないということ、これは絶対保証できない次第でございます。定期検査をしようという、やはり義務づけられておることは十分にこれを守らしていくという習慣をつけてまいりませんか、せつかくの安全を保てない、こういうふうには思つてゐる次第でございます。先ほど申しましたように、私は中古車にやつたらどうかということを注意した次第でございます。そういうことでございますから、定期検査は十分これ指導していくものと、こういうふう

に考えておる次第でございます。

○田代富士男君　それで、問題を取り上げれば切りがございせんけれども、いまこの法律の提案理由の趣旨説明のところにもありましたとおり、軽自動車最近はずいぶん、六百万台といふふうになつてきたと、そういうところでこの問題が取り上げられたわけなんですけれども、自動車の検査制度あるいは整備制度自身に問題があるという点を、その他のいろいろバランスがとれてない点、そういう問題点をいま数字もあげまして指摘をいたしまして、それで私は一番心配すること、この法律の実施が四十八年の十月一日から実

施をしないと、このようにされてあるわけなんですけれども、これだけ大きな問題がまだ残って、未解決な問題が多々あるにもかかわらず、これは来年十月といいますが、ちょっとそれ以前の段階に非常な問題があるんですから、はたして十月一日から実施できるかどうかという点はちょっと考えざるを得ないと思うんです。だから一部の業者の人に端的に聞いてみました。十月からできますか。まあお役人のおやりになることだから、やると思えばできるかわかりませんが、われわれはできないと思います。われわれは返ってくるんですから、この問題よりもそれ以前の問題を片づけてもらいたいという、そういう声がありますけれども、これに対してはいかが答えていたでしょうか。

○政府委員(野村一彦君) ただいま先生の御指摘のように、現在の国会でこの法案をお認めいただきますまでも、一年数カ月といえますが、四十八年の十月まで一年わずかの日子しかない、その間に協会の設立の準備、あるいはいま御指摘になりましたいろいろな問題の再検討なり改善という御懸念、私は、先生のお立場としていろいろ各方面御調査になった結果を踏まえての御質問よくわかるわけでございます。ただ、私どもとしましては、軽自動車検査というものはもう二、三年前から、これは検査をすべきであるということが委員会の御質疑等を通じて国会の論議としてもお取り上げになったことでございますし、私どもも事務的に検討して、そういう結論でやってきたわけでございます。したがって、これは一年の間、に協会自身の人員を確保し、施設を整え、機械を整備するといふような準備をもちろんながらなかりません。これは一年間という長いようでありまして、これは一年間といいますが、私どもこれをつくりますまでには、何と申しますか、地方の整備部長の会議をもうすでにいますで二回ほど招集しまして、この協会ができるまでは産後役というふう

うに考えて実際の準備、調査、いろんなそういうものといえますが、土地の物色なり要員の確保のためいろいろの問題点を検討するように指示してございまして、私は全力をあげて四十八年の十月から検査ができるようにしなければならぬと思ひますし、また、これはぜひ私どもやり得る体制にあると思ひます。ただ、民間の指定整備工場につきましては、これはいろいろの要件がございまして、指定整備になり得る工場が四十八年の十月に全部一斉に発足するというにはこれはまいらぬと思ひます。そういう意味で必ずしも足並みがそろわぬではないか、特に先生がお尋ねになりました、民間の方々の間からいろいろ不安があるとおっしゃるのにはあるいはそういう意味かと思ひますが、国にかかわるべき代行機関の設置、これにつきましては、いま申し上げたようなことから極力努力をいたしまして、十月一日に必ず間に合わせるようにしたい、また、しなければならぬ、このように確信いたしている次第でございます。

○田代富士男君 そのような決意でこの法案を提出されたと思ひますから、そのことに對して私はできませんよ、何とも言えないと思ひますけれども、実際、業者の間からもそういう心配がされてある大きな問題を含んだ法案であるということを知っていただきたいわけなんです。

それと同時に、問題は、安全性の確保というところがいわれておりますけれども、ちょうどいまから一年ぐらいい前でございまして、自動車の欠陥車騒音がずいぶん起きました。そういうわけで軽の信頼性についても云々されておりますけれども、軽を含まして欠陥車の問題につきまして今日どのくらい問題にあがっているのか、簡単にけつこうでございまして一応御説明願つたらと思ひます。

○説明員(隅田豊君) いわゆる欠陥車の問題と申しますのは、昭和四十四年から起きているわけでございますが、現在までの数字を申し上げますと、四十四年から現在まで二百二十件の届け出

がございまして、

○田代富士男君 年度別にお願ひします。
○説明員(隅田豊君) 年度別に申し上げますと、四十四年度は百六十五件ございまして、四十五年度は三十四件ございまして、それから四十六年度は十八件、四十七年度は現在まだ三件ございまして、これに對しまして軽自動車は、たゞいまの中の内数でございまして、四十四年度に十九件、四十五年度四件、四十六年度一件、四十七年度現在ではまだ行なわれておりません。

○田代富士男君 いまこれはおそろく届け出の件数だと思ひますが、そうしますと、届け出の件数は、四十四年に百六十五件のうち軽関係は十九件、四十五年三十四件、四十六年十八件、四十七年が三と、いまこのような届け出の数を示していただきましたが、これに届け出がありました、それに対する対象の台数はどのくらいあるんですか。

○説明員(隅田豊君) 対象の台数は、四十四年全件数におきまして二百五十七万台でございます。それから、それに対して軽自動車十九件の台数は百三十二万八千台でございます。四十五年は百四十九万七千台に對しまして八万四千六百台で、それから四十六年は七十九万六千八百台に對しまして十二万二千三百台であります。四十七年は八百四十四台に對しまして現在ゼロでございます。

○田代富士男君 いまお聞きいたしましたような、こういう欠陥車の数字が出ております。軽自動車の場合もいろいろあるでしょうが、小型や普通自動車の場合は軽に比べて数字の上でちょっと多いような感じを受けるわけなんです。だから軽自動車の安全確保という面もわかります。しかし、このように対象にするならば、軽も対象であるけれども、小型、普通自動車の場合はよくいかに対象にしなければならぬじゃないかと思ひます。この点についてはいかがお考えでございますか。

○政府委員(野村一彦君) 先生御指摘のように、この欠陥車といわれるものの数について、たゞいま

数字を申し上げたわけでございますが、私も、軽であろうと普通自動車であろうと、この安全につきましては、すなわち構造装置の面につきましては道路運送車両法の保安基準という同じものさしでやっておりますわけでございます。で、その構造装置の面からこのものさしに合わない、すなわち、これをそのまま放置すれば構造装置の欠陥のゆえに人命にかかわるような重大な事故を起こすという客観的な意味で濃厚なものが欠陥車でございますから、そういう意味におきまして、私は軽であろうと普通車であろうと、同じようなものさしでやっております。そして、それを回収すべきものは回収するということとは当然やらなければなりませんし、今回これが検査に軽が対象になるにつぎましては、特に軽についてその点を重要視していくということは御指摘のとおりでございます。

○田代富士男君 まあ、これは欠陥車となった場合には軽も小型も普通車も変わりがない、欠陥車という尺度からいってこれと取り組んでいっていきましょ、そういう比較対照というものは当てはまりませんと、そういう意味もわかりませんけれども、それで私は、じゃ一つお尋ねいたしますけれども、ちょうど昨年の――一年はど前でございますし、最近も私、名神なんかにいよいよ走っている場合に見受けたことがあります、本田の軽四輪です。この一番欠陥は、私が言うまでもなく局長御承知のとおり、前の車輪の左側の車輪がいつも飛んでいります。名神なんかにいよいよ一番の特徴になっていります。本田の軽四輪の特徴です。前の車輪の左側の車輪です。これが本田の軽四輪の場合は、どうしてか知らぬけれども飛んでしまつて、そうして転覆している。それで私は一応そういう方面の技術者の人に聞いてみました。私はエンジニアではございませんが、どうしてこの車両法がかつていまして、その人は、本田の軽四輪のそれは何かフロント関係のアーライメントの欠陥じゃないか。だからこれはタイヤとス

プリング、あるいはクッションしたときの角度だとかタイヤの角度、そうして精密検査をして、欠陥車としてこれは突き出された。これはちょいちょい起きている。それで整備工場の人に私聞きました、本田の車にはそういう欠陥が多いかと。本田の車というのは前の車輪の左側が飛びのくが本田の軽四輪です、これが一番欠陥です、こういうような実情を私聞きました。

それで、これは一年ほど前に——これはあらためてここで話しているのじゃないのです、この問題は。ちょうど一年ほど前に、これは自動車会社同士の争いといえはありますが、ある会社が本田の車を購入して、それをい言うように精密検査して、本田の軽四輪のその欠陥というものを指摘したというところでも争いが始まった。そして今日まで、本田も改良を加えたと思えますけれども、本田の軽四輪の古いのは前方左車輪が飛んでいく心配がある。しかし、これは一般に、専門家の人は内々に知っておりますが、あまりそれを公にしますと販売に影響があるから言わない。しかし名神高速なんか走っている場合に、そうなったらどうなりますか。私もとときたま見る場合がある。だから、こういう欠陥車に対する指導というものは、いま小型も普通も何も関係ないとおっしゃるけれども、これは本田の軽四輪の欠陥に対する指導はどのようにされたのか。一年前のことでございます。お願いします。

○政府委員野村一彦君 本田の軽自動車という具体的なものについてのお尋ねでございます。これについて、先生御案内のように、一年くらい前でございまして、訴訟事件になって、本田のN300は欠陥車であるということで告発をされました。そして裁判所においてこれが論議をされたということでございます。その過程におきまして、裁判所のほうから東京大学の車両工学の先生に対して鑑定依頼がございました。それから、私どものほうの交通安全公署研究所に対しても、これは地検のほうからその鑑定の依頼がございました。そして、その結果、特に東京大学の先生の鑑定をさ

れる途中においては、その試験場において走行試験を係官の立ち会いのもとにやったということがございまして。しかしながら、裁判の結果は、刑事事件としては欠陥車であるという断定ができません。また、民事事件といたしましては、その刑事事件に付帯する民事事件としては、損害賠償の訴えが係属して行なわれて、これが裁判所において審理をされているということでございます。私も欠陥車という問題につきま

しては、やはりそれが構造装置の欠陥であるというところ、つまり運転が悪いための事故ではない、あるいはその整備の状況が悪いための事故ではない。もっぱら、あるいは主として申しますか、その車両の構造装置の悪いのが原因であるというのが欠陥車でございますから、世間でよく欠陥車、欠陥車ということがいわれておりますけれども、はたしてそれが構造装置に起因する、物理的にそういうものに起因するかどうかという判定は、実は私は技術的に非常にむずかしいことであるかと思えます。本田の車につきましまして、たとえば先生がおっしゃいましたようなんなその風評と申しますか、評判があるというところは私も実は聞いています。そのものずばりの事故であるかどうかというところについては、いままでまあ裁判的にはまだ結論が出ていないという状況でございます。ただ、私も決してこれに、だからこのまま問題ないのだということではございませんで、これはまあ引き続き技術的にも検討していかなければならない問題だと思えます。

それから、私が先ほど申し上げました、ことが足らなかつたかと思いますが、軽も普通車も同じように欠陥車としてわれわれ取り扱っていくから問題ないのだといったつもりではございませんで、扱い方について、軽であろうと普通車であろうと区別はなくて、同じその保安基準というもので指導していく、したがって軽だから甘く見ると、その辺は御了解いただきたいと思えます。

欠陥車の問題については、いまお答えいたしましたような次第でございます。

○田代富士男君 欠陥車の問題につきましては、局長の答弁のとおりだと思いますけれども、もう私もでも、その業者から聞きましてしようとなりに大体説明がわかるような感じがするのですが、それが一件や二件の——前輪車の左側だけ飛ぶというの、あちらもこちらもと、多々例が出ております。だからもつとその点は、事故が起きてから事故対策よりも、事前のそういう指導とい

いますか、その点ははっきりしているわけですが、いまいろいろ運輸上の欠陥と整備上の欠陥、構造上の欠陥、いろいろ説明されたこともわかりますけれども、運転だけでも同じ、前の左の車輪が飛んでしまうというところは、一部の業者ではそれは一つの、業者間では話題になっておりますから、こういう点は裁判で決着をつけるとか、そういうような事務的な解決よりも、いま大臣がたびたび申されますように、安全性の確保という面から言うならば、私は、監督委員の要員不足という点がこういうところにもあらわれてきて、一年たつた現在も裁判に寄らなければ結論を見ないというやうなふうになってくる、これを心配するわけなんです。監督委員がはたしてまあ余裕があるというところまでいかないにしても、その事故でもしも一命を失ったならば、ああ補償問題だ——これは金銭の問題ですけれども、そういう問題じゃないのです。いつも大臣が言われる問題を、私はその点をいままさきから言っているわけなんです。そういう面から一人でも事故を起こしちゃうらぬ、どうすれば事故を最小限度に、起こるものを起こしちゃうらぬけれども、どうすれば最小限度にこれをとめることができるかということに言っているわけなんです。だから、局長がいまさっきの欠陥車の問題について、軽だからどうということはないとおっしゃったのは、私はどちらかというと数字から出していくのが好きなものですから、数字できょうも何回も出したのとおり、数字の面からいくなれば、軽よりも小型と普通のほう

が多いんだから、同じ車検やるにも、軽にも力入れなくちゃならぬけれども、より小型と普通の車検に力を入れ、整備に力を入れ、監督委員もふやして、すべてのそこをやっていくならば、これももつと防げたんじゃないだろうか。そういう面で現在の車検に対してもつと力を入れるならば、いま起きている事故も未然に防がれるんじゃないかと、そういう意味で私は申し上げているわけなんです。それは私も同じ精神でございますと局長あ

るいは大臣もお答えになるかわかりませんが、今、今回の法案の趣旨説明もそういう精神だと思いますが、根底にはそういうものが流れていると思

うわけなんです。そういう面でも私も申し上げた次第でございます。そういう意味から、その本田の軽につきましましては、まだ裁判でとか、そういうことを言わずに、徹底的にこの問題をやっていただ

きまして、私、ちゃんとこういたしましたという報告をください。これは私もこのままにしておくわけにいきません。私自身がしろうとなりに聞きまして、どこまでどうされたかということ、どう改良したのかということをお願ひいたします。大臣調べてください。その点ひとつよろしくお願ひいたします。

それで、次に移りますが、この法案の提案理由の説明を開きました、私もまた、このあと法案そのものに対して質問をいたしますけれども、この法案に対する必要はないと言われるかわかりませんが、一つは、もう衆議院あるいは参議院の委員会を通じまして出された問題でございますが、いまさっきも、新しい協会を設置するにあたっては公務員の中からも、あるいは一般民間の方からも採用していきたいと、そういう意味の局長の答弁がなされたわけなんです。往々にしてこういう外郭団体の一つとみなされます協会というものにつきましましては、天下りの問題がいつもいわれるわけなんです。だから、運輸関係の官僚の天下りになるんじゃないかと、こういうような心配がされているわけなんです。だから、そういうこ

とはありませんと答弁されるかわかりませんが、そういうような声も私は聞いております。

それからもう一つは、どういう声があるかといえ、これは業者の声でございます。業者の声を代表して申し上げますと、私がここので説明するまでもございせんが、普通車の場合には必ず車を保持つか、あるいはモータープールの証明がなかったらば、これは普通車は購入できないわけなんです。ところが、軽四輪の場合は車庫証明がなくても簡単に手に入るし、月賦で簡単に手に入るから、運転さえできれば簡単にというわけで、どんどんどんどんこの軽四輪が、いまでは家庭の主婦の間にも、手軽だからということ、まあかっこうよくなくてきております、軽四輪も。そういうような家庭まで入り込んできているというふうなことで、これは業者のほうでは小型も含めまして自動車メーカーがこういう軽四輪の進出をおそれて、こういう法案をしばつたんじゃないでしょうか。車検となりまして、だんだんとしばつていきますと、今度は、いままででしたらば軽四輪の場合はそういう車検があるわけじゃないですから、有効期間まで、動くところまで乗れるわけです。今度車検がありますと、すぐ警官にも、道路においてこういう検査にあつたというふうな場合もあるわけなんです。そういうわけでは軽四輪の売れ行きが少なくなるんじゃないか、これはそういう大手の自動車メーカーの圧力に屈したんじゃないか、いま大臣も、局長も笑つていらつしやいます。これを私は代表として申し上げておきます。こういう声がある。

それともう一つは、あとでまた私は法案の中でもその問題をお尋ねいたしますが、これは税金の取り立ての代行機関のような機能を発効するんじゃないか。そういうような声も聞かれます。あとで各項目ごとに聞きますけれども、そういうような端の端の声があります。三つともそういうことありまふと、おそらく答弁はそう返ってくる、おそらくさうだとわかつておりますが、こういう声もあるわけなんですけれども、大臣どうで

ございますか。

○国務大臣(丹羽喬四郎君) 一番先の天下りの点でございます。これは先ほども、これは国家機関でやるべきじゃないか、こういういろいろ議論もございました。いまでも運輸省まあ直轄でやった次第でございますけれども、今度新しくつくりましたも業務内容につきましては全然国の機関と違わないような協会でございまして、いわゆる天下りという意味でございますが、適任者はやはり運輸省からも、率直に申しまして出したい、こう思つておる次第でございます。ただ、これが退職者だから出すとか、そういうふうなわけの養老院のといふますか、よく非難を受けております。そういうことは絶対にしない。ことに新しき機関の発足でございますから、ほんとうの意味のよい人でございまして、これも出すにやぶさかでない。こういうふうなむしる君、行つてくれというふうな人を出そうかと、もし、それは適任者がございまして、決して天下りのことは私は絶対にしないということはお約束をいたすつもりでございます。

それから第二の点でございますが、私はまあその点は非常に寡聞でございますが、そういう大業者からの話の一つも聞いておりません。これは御承知のとおり国会におきまして、要するに軽四輪についても十分そういう安全面についてすべきじゃないかというのを再三、私が就任する前に御審議がございました。それに基きまして、私もそれはごもつともであるということ、で今回踏み切つた次第でございます。その点は私は全然聞いていない次第でございます。

第三の点は、いわゆるいま盛んにいわれております重量税の問題、御提案でございましたが、これはイコールフットイングの点からいまして、いろいろな輸送機関におきまして、何と申しますか、それはまあ個人が持つので非常に負担もかかるかわかりませんが、ほかの機関と比較しまして、道路はほとんど国と地方団体が全部やりまして、レールはただである、そういうことで

いまイコールフットイングの点が非常にいわれております。先般も、それゆゑに、いままではトラックにかけなかつた税金も、重量税もかけております。そういう意味ではやはり軽自動車も一応負担を願う、こういうことでございまして、別に、それがために特別にするということではございせんので、御了解願いたい、こう申し上げておる次第でございます。

○田代富士男君 大臣が答えになるとおりだろふと思ひます。そういうことがあつては私はいろいろな見方がありますが、いろいろな見方をすればいろいろとなつてしまつたのか、ということになつてはなりませんし、そういう可能性は考えられないこともないわけなんです。いま大臣が、そういうことはありまふとおっしゃるのですから、そのまゝの姿勢で進んでいただきたい、私はこれは希望でとめておきたいと思ひます。

それで、今度、改正法案の内容につきまして少しお尋ねしたいと思ひますが、法案には若干の政令あるいは省令、委任事項が含まれておりますけれども、それらの内容につきまして、ちよつとお答えしていただきたいと思います。まあ若干と申しまして、何十何百条ありますけれども、まず一番最初に、二ページの一行目の五十八条ですが、ここに「運輸省令で定める」とありますが、まず二ページの第五十八条から、簡単にけつこうでございます。

○政府委員(野村一彦君) 五十八条でございますが、これは「運輸省令で定める軽自動車」、二輪の軽自動車を考えている、こういうことで二輪の軽自動車ということ省令にうたう予定にいたしております。

○田代富士男君 それから同じように最初ざつとお尋ねしていきますが、四ページの七十三条「運輸省令で定める」に改め、とありますが、この「運輸省令」ですけれども、これにつきまして、○政府委員(野村一彦君) 軽自動車についてはその前面及び後面の見やすい位置、二輪の小型自動

車についてはその後面の見やすい位置と、そういう位置を書くように考えております。

○田代富士男君 それから六ページの、七十四条の二の五、「所要の経過措置は、運輸省令で定める」と、このようになっておりますが、この内容は何でしょうか。

○政府委員(野村一彦君) これは天災等の事由により協会にかつて国が検査を行なう場合などの検査記録簿の引き継ぎ、そういうふうなことにいつて所要の規定を設ける、こういう予定でございます。

○田代富士男君 それから九ページ、七十六条の十の二「前項の事業計画書に記載すべき事項は、運輸省令で定める」。

○政府委員(野村一彦君) 事業計画書の記載事項といたしましては、検査業務に関する計画、それから資金の調達方法及び使途、それから協会の組織、そういうようなものを省令で定めたいと思つております。

○田代富士男君 それから一八ページですが、「業務方法書」の中の「2」でございますが、「業務方法書に記載すべき事項は、運輸省令で定める」とありますが、この点について。

○政府委員(野村一彦君) 業務方法書について記載すべき事項としましては、検査業務の実施の方法、それから検査業務を行なう時間及び休日、検査業務を行なう場所、検査手数料の収納の方法、そういうことを省令で書きたいと思つております。

○田代富士男君 それから一九ページの、七十六条の三十の三、「検査事務規程で定めるべき事項は、運輸省令で定める」、この点をお願いします。

○政府委員(野村一彦君) 検査事務規程で定めるべき事項として予定しておりますものは、検査申請の受理方法、検査の実施方法、自動車検査証などの交付に関する事、それから検査記録簿の記載方法、そういうものを考えております。

○田代富士男君 それから「軽自動車の検査設備」ですが、七十六条の三十一に、「協会は、軽

自動車の検査事務を行なう事務所ごとに、運輸省令で定める基準に適合する」と、運輸省令……。

○政府委員(野村一彦君) 必要な検査設備としてはサイドスリップテスト、ブレーキテスト、一酸化炭素測定器、音響計などの自動車検査用器具、機械を考へております。

○田代富士男君 それから軽自動車の検査員のところですが、「軽自動車検査員は、自動車の検査について運輸省令で定める一定の実務の経験その他の要件を備える者のうちから、選任しなければならぬ。」運輸省令という内容ですが……。

○政府委員(野村一彦君) 軽自動車検査員を指名いたします場合の要件として考へておりますことですが、第一は、いわゆる国の自動車検査官の経験を有する者、それから第二は、いわゆる普通の自動車につきまして、自動車検査員、指定整備工場の検査員でございますが、その検査員の経験を有する者、それから第三は、その他自動車検査官と同等以上の知識及び経験を有すると認められる者というふうなことで、具体的に検査員を任命するにあたっての知識、経験の資格といいますが、そういう資格をここで書きたいというふうに考へております。

○田代富士男君 それから二二ページの七十六条の三十八です。「この法律に規定するもののほか、協会の財務及び会計に關し必要な事項は、運輸省令で定める。」

○政府委員(野村一彦君) これは一般に認可法人等で定められていいますと同じような経理の原則、それから収入、支出など予算、それから資金計画、決算報告書、そういうふうなものにつきまして、いわゆる認可法人の財務及び会計に關する規則というふうなものをここで定めたいというふうに考へております。

○田代富士男君 それから八ページの七十六条の七です。「協会は、政令で定めるところにより、登記しなければならぬ。」登記手続の政令ですが……。

○政府委員(野村一彦君) これは特殊法人登記令という政令が昭和三十九年政令第二十八号でございますが、その政令の中に軽自動車検査協会というものを加えるという政令の改正を予定いたしております。

○田代富士男君 それから一一ページ、七十六条の十四条、「理事長となるべき者は、前条第二項の規定による出資金の払込みがあつたときは、」というところですね、ずっと政令ですが……。

○政府委員(野村一彦君) 先ほど申し上げました特殊法人登記令という政令で、同じ政令でございます。

○田代富士男君 二九ページ(経過措置)の第二条の四行目、「この法律の施行の日から起算して二年をこえない範囲内において政令で定める日まで、この法律による改正後の、」ずっとあります、この政令。

○政府委員(野村一彦君) 現在使用いたしております軽自動車、この検査を始めるにあたりまして、届け出の古い順に検査を受けるということ考へておりますが、その検査を受ける時期を規定する予定にいたしております。

○田代富士男君 三二ページの第四条「前二条に規定するもののほか、この法律の施行に關して必要となる経過措置は、政令で定めることができる。」この政令ですが……。

○政府委員(野村一彦君) これはいわゆる法律に基づいた政令でその施行に關する具体的な経過措置を考へるわけでございまして、いわば落ちこぼれのないように、念のために「政令で定めることができる。」と書いてございしますが、現在のところ、特にこの政令で経過措置を設ける必要はないものと考へておりますので、現在の段階においては、これはまだ検討いたしております。検討いたしておりますと申しますか、必要は特にないというふうに考へております。

○田代富士男君 この問題につきまして、その理由をまた明らかにしてもらいたい点をお聞きしたいと思ひましたけれども、あとの関係もござい

すから、あとにこれ譲りたいと思ひます。

そこで、いまもる私質問してまいりましたけれども、今回、軽のみをわざわざ認可法人として進もうとしていらつしやるわけなんです、いまさつきも私はちょっと申し上げたわけなんですけれども、この車検の制度というのは、やはりいろいろ分けるよりも、一本化のほうがいいんじゃないかろうか。大臣も、本来は国でやるべきである、これが本来の姿である、そういうような大臣のお話もございましたが、今回、軽のこの法案が実施されるようになりまして、この車検制度というものが、まあ陸運局の立場で言うならば三本立て、あるいは軽を入れますと四本立てという、こういうような複雑な組織というものになるわけなんです、こういうふうに、行政指導をする立場といたしまして、三本立てあるいは四本立てということは好ましくないんじゃないかと私は思ひますし、大臣も、本来の姿勢は、国でやつて一元化をはかるのがほんとうの姿勢じゃないかと言ひますけれども、この点についてはいかがでござい

ましようか。

○政府委員(野村一彦君) 先生の御指摘のように、こまかく申し上げますと、普通自動車と指定整備工場、それから軽自動車がこの検査協会とそれから指定整備工場ということで、こまかくいいますと四本立てということになるかと思ひます。ただ、私も考へておりますのは、この検査をやります基準といひますが、検査の可否を判定する具体的な基準となるものにつきましては、道路運送車両法の保安基準というものがございまして、道

路運送車両法の保安基準というものがございまして、道

路運送車両法の保安基準というものがございまして、道

路運送車両法の保安基準というものがございまして、道

路運送車両法の保安基準というものがございまして、道

路運送車両法の保安基準というものがございまして、道

を下すということが行なわれれば、厳正公平な検査ができるものと思ひます。その点につきましては、従来から両者の連絡協議等をし

ば行なつておりますし、また検査官、検査員の養成、それから研修、教習につきましては、国としてできるだけ力添えをして、そして協力をして

おります。したがうして、同じ保安基準を適用して検査を行なうということで、できるだけその両者の意思の疎通をはかつて、検査の実施が酷にならないようにつとめたいというふうに考へて、

次第でございします。

○田代富士男君 次に、いまこの法案の審議をして

おりますけれども、この法案が成立したと一応仮定いたしますと、公布された場合には、これを

施行するまでにいろいろなスケジュールがあると思ひます。そういうスケジュールはどういう準備をされているのか。また大臣から具体的なスケジュールにつきましてもお尋ねしたいと思ひます。

○政府委員(野村一彦君) これが国会で御承認を

番最初の発起人のことは、この七十六条の九に、「協会を設立するには、自動車の安全性の確保について学識経験を有する者七人以上が発起人となることを必要とする」と、このように法第七十六條の九にございまして、発起人は今度はだれが選ぶのか、だれを発起人にしようとしているのか。また、いつ発起人がきまるのか。この点についていかがでしょう。

○政府委員(野村一彦君) 発起人はだれが選ぶかという御質問でございますが、これは、こういう協会を設立したいという、この自動車の安全性についての学識経験を有する方々がみずから相談らって、何といひますか七人以上の方が集まってそういう御相談をなさるといふことでございまして、したがって、これがいつごろかということとは、この法律が制定、公布されたならば、そういう方々がこれに基づいて、私どもの先ほど申し上げましたような政令、省令、そういうものに基いて相談らってその設立の準備をされる、こういうことでございまして。

○田代富士男君 じゃあ、次の七十六条の十に、「発起人は」と、この条文がございまして、それでは、発起人が申請をしようとなつておられますが、まだ発起人がだれかきまつていないわけなんです、発起人は、いま局長のお話のとおり、まだ現時点ではきまつていない。それなのに設立認可を申請することを規定するといふのは、ちょっとここではどうなんでしょうかね。発起人がきまつてないわけなんですか。設立の認可を申請しなければならぬ」と、こうなっているのですけれども、発起人が、または、こういう定款とか事業計画書は「それじゃあ、今度は二項に「事業計画書に記載すべき事項」とありますけれども、事業計画書はいつ提出するのか、この点の関係どうでしょう。

○政府委員(野村一彦君) いま申し上げましたように、この法律が成立いたしましたならば、その学識経験者、七人以上の方が集まって、そして、その方がいよいよ発起人会というふうなものを組織

して、その発起人会で、そこに必要があれば、その方々がその発起人の命を受けて業務に従事するような方々を選んで、そしてそういう方々が、先ほど私が申し上げましたこの法律に基づく政令、省令でございまして、その政令、省令で規定してある定款に記載すべき事項、あるいは事業計画書に記載すべき事項、そういうもののつとめて具体的なものとしての計画案をつくられて、そしてその発起人会の意思としてそれを運輸大臣に申請をしていく、こういう段取りでございまして。

○田代富士男君 そうしますと、七十六条の今度十一になりますね、七十六条の十一。いま局長も言われましたが、認可申請についてどのような基準に基づいて判断されるのか。また大臣は、学識経験者からのそういうような申請がございまして、大臣はだれに意見を求められるのか。この点はいかがですか。

○政府委員(野村一彦君) この七十六条の十一でございまして、これは運輸大臣は、認可の申請があった場合において、申請の内容がこれこれである場合には、設立の認可をしなければならぬ。つまり、これは大臣というものがこの協会の設立の認可をされるというところは、大臣の自由裁量行為ではなくて、この法律の要件に合致する限り、いわば規則裁量と申しますか、そういう意味で大臣は、これは認可をしなければならぬということとで、特に諮問機関にはかゝるとか、そういうようなことではございまして、大臣は普通の、運輸省の次官以下の補助スタッフを使って判断をされる、その結果、条件に合致してれば、これは規則裁量として認可しなければならぬ性質のものである、こういうことを七十六条の十一はうたつたものである、かように理解しております。

○田代富士男君 そうした場合ですね、まあい局長が言われるように、大臣のところで許可にならない場合もあり得ると思うんです。許可だけじゃなくて、許可されない場合がある。許可されない場合はどうされるんですか。まあ却下ということもあり得るが、そういう場合は、これどうい

うふうになるんですか、七十六条の十一。
○政府委員(野村一彦君) これはまあ法律上の問題と事実上の問題と二つの側面から考えなければならぬと思います。

法律上の問題といたしましては、これは先生からお尋ねございませんでしたが、七十六条の四というところに「協会は、一を限り、設立されるもの」ということがございまして、これが一つの大原則でございまして。協会は全国に一つのものであるということでございます。それから七十六条の十一は、いま私が申し上げましたように、その条件に合致する場合には、運輸大臣は設立の認可をしなければならぬということでございます。この七十六条の四が大前提でございまして、たとえば複数の認可の申請がございました場合には、この七十六条の十一で審査をして、そして内容的にすぐれているほうを大臣が認可をする、したがって、すぐれてないほうはまだ却下されることになるわけでございまして。そして、一つが認可されれば、七十六条の四に返りまして一つに限り設立をされるということでございますから、あとの法人は設立される余地がない、法律的にもないということでございます。

それから事実上の問題といたしましては、一つが設立されましたならば、この七十六条の五にありますように「協会の資本金は、一億五千万円とし、政府がその全額を出資する」と。四十七年度予算でお認めいただきました政府出資の一億五千万は、その設立を認可されたほうの法人に出資金として渡るといふことにもなります。そうすると、あとの者は出資金がなくなるといふことでございまして、法律上の面からもまた事実上の面からも、七十六条の四と七十六条の十一との関係から、ただいま私が申し上げましたようなことになつております。

○田代富士男君 いま局長から御丁寧に七十六条の四のことについてお話しされましたが、これはわが党の松本議員が衆議院でお聞きしておりましたから、ダブって聞く必要はなからうと。もし

よければ私お尋ねしたいと思いましたが、こちら同僚の松本議員がこの点については質問しておりましたから私は省略をいたしました。それでいまこちらのほうでお聞きをした次第でございまして、まあそういうわけで、いま七十六条の十一の点はほぼ理解をいたしますけれども、今度七十六の十二でございまして、この場合ですね、発起人が推薦する人とありますけれども、発起人が推薦する人というのは自分も含むのかどうか、この点はどうでございましょう。

○政府委員(野村一彦君) 法律上は自分を含むものと考えられます。しかし、これは含む場合もあるかと思ひますが、実際上は、これは含むことにはならないと思ひます。この場合は、

○田代富士男君 この場合は、じゃあ含まないわけなんです。そのように理解してよろしうございませぬ。

○政府委員(野村一彦君) 実際上はこの理事長以下役員は兼職禁止でございまして、これは発起人の方は発起をして、その理事長になるべき方を推薦すればそれで任務が終わるということになるので、含まないということになると思ひます。

○田代富士男君 次に、七十六条の二十八でございまして、「業務方法書」のところですが、ここでは「業務の開始前に」とありますが、業務の開始とはいひつか。まあ業務方法書を定める省令は、いまさっき私、省令、政令をお聞きいたしましたけれども、この業務方法書を定める省令といふのはいつごろできるのか、この点についてお答え願ひます。

○政府委員(野村一彦君) 七十六条の二十八の「業務の開始前に」といふ業務は、この法律に基づいて協会が協会としての正式の仕事を開始するということでございますので、四十八年の十月一日でございまして。

それから、その業務方法書に記載すべき事項は、先ほど私が申し上げましたが、この協会が本来の検査業務を行なうために必要な、公団、公社

等が普通定めておられますところの業務方法書、あるいは団体が定めておる業務方法書と同じように、その協会の役員、職員が業務を行なうにあつて準拠すべきいろいろのルール、そういうものをここで書いておるわけでございます。

○田代富士男君 次に七十六条の三十ですが、ここで検査事務規程を定める省令がありますけれども、これも、いまさっきも私聞きましたけれども、これもいつごろできるのか、いまのことと同じじゃないかと思ひますけれども、大体いまの答弁と同じだと思ひますけれども、ここでそういうような要綱案があるならば示していただきたいと思ひます。

○政府委員(野村一彦君) 先ほどの御答弁に時期をちょっと申しおくれまして申しわけございませう。時期は、この国会で法律をお認めいただきましたならば、できるだけすみやかにまず政令をつくり、次いで省令をつくるということで、これは夏ごろまでに、いまお尋ねの省令も、先ほどの業務方法書の省令と、その他の省令ももう一、二カ月のうちぐらいつくりたいと考えております。

それから先ほど申し上げましたその省令でございます。たとえば検査事務規程では、検査申請の受理の方法、それから検査の実施はどういう実施の方法をやるか、それから自動車検査証の交付等に関するところ、それから検査記録簿の記載の方法、そういうようなことを法文のていさいをもつて書くというのが現在まで私どもが考えております要綱案の骨子でございます。

○田代富士男君 七十六条の三十七ですが、これは退職金等の問題が述べられてるところですが、給与、退職手当というのはどのように考えられておるのか。役員はともかくといたしまして、職員を集めるための一つのポイントになると思ひます。いまさっきから大臣も、優遇をしてというようにおっしゃいますけれども、これに對してどういうお考えであるのか、この点をお願ひします。

○政府委員(野村一彦君) 職員等に対します給与及び退職手当の支給の基準でございますが、これは私ども、この協会と類似の他の公社、公団、あるいは既存の認可法人、そういうものとのバランスを考えて、また先ほどから大臣が言われましたように、特に技術関係の仕事の人が相当多いわけでございますから、そういう点も十分考慮をしてきめたいということで、大蔵省といろいろ折衝をしておるわけでございますが、考え方としては、おおよそ同じ経験あるいは年齢の国家公務員よりは多少いいというふうな水準になろうかと思ひます。

○田代富士男君 それはやってみなくちゃわからないことではございまして、それはそのような決意で進んでいられたいと思ひますが、しかし、それも黒字にならなければどうなるかわかりませんし、そこで、資金計画についてお尋ねしたいと思ひますけれども、料金値上げをしないとする場合、単年度黒字はいつごろになるのか、あるいは累積黒字はいつごろになるのか、この点につきましてお尋ねします。

○政府委員(野村一彦君) ただいまのところ、この四十七年と八年は準備でございまして、四十八年の十月から業務が開始されるということになります。したがって、当然四十七年、四十八年は単年度赤字になりまして、四十九年が平年度になって、四十九年度、単年度では収支を通じまして二億の黒字になる。また、したがって累積赤字は消えませんが、単年度で見ますと二億程度の黒字になるという想定でございまして。

○田代富士男君 それから第四節の「業務」のところいろいろ揭示されてありますが、協会の業務については法第七十六条の二十七、ここに一から六まで規定されております。それで一番の検査事務については当然だと私も思ひわけなんです。二、三、四、五、六までの事務、業務はなぜ協会がやらなくてはならないのか、ほかに方法はないのか、私はこのように思ひわけなんです。この問題が一つです。

それから特に二、三、四号ですが、協会が、いまさっきも私ちょっと申しましたが、軽の納税率を高めるためにというふうな、こういう声があるというところをいま大臣に申し上げたのは、実はこのところでございます。これは納税率を高めるための機関だというふうな印象を免れないわけでございますけれども、この点はいかがでございましょうか。

○政府委員(野村一彦君) いま先生の御質問のうちに、七十六条の二十七の第一項の二、三、四号というものは、いわゆる国税あるいは地方税、あるいは自賠責の保険の契約、そういうものについてのチェックをすることになっております。これは、現在こういうような税金につきましては、現在の検査対象車におきまして国の陸運事務所が、それぞれ国の機関として国あるいは都道府県のそういう税の事務に協力をするという意味におきまして、陸運事務所でもこれと同様のチェックの事務をやっておるわけでございまして。したがって、この協会が国にかかわるいわば代行機関として、この協会の検査をやります場合に、現在、陸運事務所でやっておるのと同じような事務をこれはやるといふことが、この国及び地方の機関としての相互間の一つの業務の円滑な遂行に協力をするという意味のものでございまして、もちろんこれはあくまでも本業といえますが、ほんとうの業務は、これは第一号にあります軽自動車検査をするという、これが主体でございまして、そういう意味で、他の国の機関に、地方公共団体の機関に協力をするという協力業務でございまして、あくまでもこれは検査が主体の業務というふうに御理解をいただきたいと思います。

○田代富士男君 次に、第一節の「目的」のところですが、七十六条の二ですが、ここで検査事務と関連する事務の内容と相違点について説明をお願いしたいと思います。

○政府委員(野村一彦君) 軽自動車の検査事務といたしましては、具体的に申し上げますと、次のとおりでございます。まず新規検査をやる、それから

車両番号の指定をやる、それから自動車の車検証の有効期間の短縮をやる、あるいは継続検査の実施をやる、臨時検査をやる、そういうふうないわゆる広い意味で検査と一口に言っておりますが、そういうような事務をやるわけでございます。それから、そのほかに軽自動車検査ファイルの管理をやるということがございます。これは軽自動車の検査関係の書類を一括いたしまして、ファイリング・システムでファイルしておる。そういうふうないわゆる現場、実際に機械を持って自動車を検査する事務と、それから、それに付帯する関係記録の整理、保管、そういうような事務をすべて包含しておる、こういうことでございまして。

○田代富士男君 次に七十六条の二十二です。まず第一は、「役員は、営利を目的とする団体の役員となり、又は自ら営利事業に従事してはならない。」、こうありまして、「ただし、運輸大臣の承認を受けたときは、この限りでない。」と、このように「ただし、」があるわけなんです。で、このことは「ただし、」があるわけなんです。ただし書きの内容について何を想定していらっしゃるのか、お聞きしたいわけなんです。それと次には、どのようなときに運輸大臣の認可を受けることとしているのか、この点につきましてあわせてお願いしたいと思います。

○政府委員(野村一彦君) この団体の役員でございまして、七十六条の二十二は役員についての規定でございまして、その思想の最も端的にあらわれておりますものは、七十六条の二十に、「次の各号の一に該当する者は、役員となることができない。」と書いてございまして、そして第一の「政府又は地方公共団体の職員、これはまあ当然のことでございますが、第二号、三号に自動車関係のいわゆるメーカーとかユーザーあるいは整備業者、販売業者、そういう会社役員、あるいはそれに關する事業者団体の役員、そういうものは役員になることができないということが書いてございます。これは検査協会が国にかかわって業務を遂

行するという性質から、業務の厳正、公平な執行を担保するための規定でございます。したがって、それと同じように、この七十六条の二十二は、「営利を目的とする団体の役員となり、又は自ら営利事業に従事してはならない。」前に申し上げましたように、その関係業務の会社、自動車関係の業務の会社あるいは団体の役員になってはいけない。しかしながら、なお自動車に關係なくとも、たとえば航空会社あるいは海運会社あるいはその他の商會会社の役員にもこれはなつてはならないという規定でございます。七十六条の二十二の前後は、「ただし」という場合は、しかしながら、その業務が自動車の業務と全く關係がない、しかも、その役員になろうとする方が非常に自動車の検査等の業務につきまして学識経験の深い方で、また徳望も高い方で、いわば余人をもつてかえがたいような方であれば、その方がたまたま自動車とは關係のないどこかの営利事業の役員であつても、これは特に大臣の認可を受ければ、承認を受ければやむを得ないのではないかと規定で、そういう余地を残しておこう、自動車に關係のある会社あるいは団体の役員は、これはもう絶対にならないわけでございますが、自動車に關係のない会社あるいは団体の役員であれば、そういう特認の道を開いておこうと、こういう趣旨の規定でございます。

○田代富士男君 その次が「(代表権の制限)」になつておると思いますが、七十六条の二十三ですが、「協会と理事長との利益が相反する事項については、」とあるわけなんです、協会と理事長との利益が相反する事項とは具体的にどういふことになるのでしょうか。

○政府委員(野村一彦君) これは具体的にいろいろあると思いますが、非常に極端なわかりやすい例を申し上げますと、たとえば理事長がある土地を売却しようとする、その土地を協会が検査協会で購入しようとする場合には、これはまさに理事長個人の利益と検査協会の立場が衝突するといふことになつて、そこで理事長がそのまゝの立場で売却の相談が行なわれるといふことは適当でございませんで、万が一そういうことになれば、それは理事長はその代表から、その件に限ってははずすと、そういうような具体的な、理事長の個人的な、何といふか利害と協会の立場とが全く相反する立場に立つといふ場合のことをいっているわけでございます。

○田代富士男君 次に七十六条の二十九、「(軽自動車検査事務の開始等の届出)」のところですが、ここに規定してありますと、おりに、「当該事務を開始する日」といふところになるのか、また事務所の所在地はきまつてゐるかどうか、この点はどうか。

○政府委員(野村一彦君) 協会が軽自動車の検査事務を開始する日でございますが、これは四十八年の十月一日でございます。

それから、運輸大臣に届け出なければならぬその場所、これは、まだもちろん協会そのものが設立してございませんで、きまつていないわけでございます。協会が設立されたならば、その協会の本部の所在地がここにいう「所在地」になるわけでございます。

○田代富士男君 次に、七十六条の三十一、「(軽自動車検査員)」のところですが、軽自動車検査員として役人から転出した場合、いまさっきも、公務員の中からというお話も出ておりましたけれども、そういう場合の取り扱いについてどうされるのか、この点お願いいたします。

○政府委員(野村一彦君) 取り扱いについては、本人がそういうことを希望し、また私どもも適任であると認めて、協会との間に話がついて、国の検査官が協会の検査員に転出するという場合には、これは原則は、国の公務員をやめて、そしてこの協会の職員として採用をされていくといふことになるはずでございます。ただ、この協会の仕事とそれから国の仕事というものは非常に密接な關係がございまして、特に発足当時におきましては、先ほど大臣も言われましたように、役員について、公務員の中で適当な者で惜しいと思うような人でもあればむしろ出すべきではないかという御意見、これは私も、具体的な検査官についても、たとえば国の中では惜しいと思うような人であっても、発足当初は、むしろ、指導の中核となるような検査員として協会に出したいといふような人があれば、出したいといふことも考えております。したがって、そういう者については、身分の継続、たとえば公務員は当然の間、休職にして、そして身分をつなげておいて、また国に帰つてこれというようにことをやりたいと思ひまして、ただいま人事院その他、総理府の人事局ですか、そういうところと相談をしております。また返答は得ておりませんが、私どもこの点、極力強く交渉をして、何とかこれを實現させたいと思つてゐる次第でございます。

○田代富士男君 まあ総理府ともいま検討中だとおっしゃいますが、具体的にあげますと、年金等の問題の取り扱いはどうなりますか。

○政府委員(野村一彦君) かりに休職という制度が認められれば、その方は、長期給付について、こちらの国家公務員の長期給付の年金のあれを納めれば通算されるということになるわけでございます。やめていった方は、これはもう年金等はもちろん通算されません。

○田代富士男君 じゃ、今度は逆の立場で、軽自動車の検査員から公務員に登用される場合の扱いはどうなるんですか。

○政府委員(野村一彦君) 軽自動車の検査員から公務員になるというケースでございますが、これは一般的に申し上げますと、現在の国家公務員といふものは、上級、中級、初級、いろいろございまして、それぞれの公務員の試験に合格した者でないといふと、原則として公務員として採用できないといふことになっております。ただ、非常に技術的な職、あるいはなかなかそういう一般に試験等によりがたい職については、人事院のほうと協議をして、選考任用の道も開けておるわけでございますので、かりに自動車検査員の方を検査官に登用するといふようなことになつて、選考任用

と申しますか、公務員試験を受けなくても公務員になれるような処置、これを人事院と協議して定めなければならぬと思ひます。この点につきましても、必要があればそういう道を開くようにしたい、かように考えております。

○田代富士男君 次に、その三項ですが、「(協会)は、軽自動車検査員を選任したときは、その日から十五日以内に、運輸大臣にその旨を届け出なければならぬ。」このように規定してあります。届け出の内容が、具体的などのような届け出を出すのか、内容は何か、この点について。

○政府委員(野村一彦君) これは、先ほど申し上げましたように、実際にその検査をする中心となるべき人物でございますので、選任をしましたならば、その人の氏名、それから経歴、それから資格と申しますか、そういうようなものを、要するに本人の氏名及び経歴というものを中央において把握をすると同時に、運輸大臣はこれを一定の場合に解任権を持っておりますので、そういう意味からその人の人事を把握しておかなければならぬという意味の、そういう人事記録を含む氏名、そういうものを届け出すといふことでございます。

○田代富士男君 それから、第七節の「(解散)」のところですが、七十六条の四十一の解散については、どのような場合に考えられるのか、この点につきましてお願いいたします。

○政府委員(野村一彦君) これは、他の類似的法律にもこういう規定があるわけでございますが、解散については、いまこの協会について具体的に考えますのは、これはもう、この法律を改正をして軽自動車の検査をやめるといふようなことにならぬ限り、この協会は解散するといふことではないものと考えております。

○田代富士男君 大臣にもう一回、くだいようでございませうけれども、いま七十六条の三十二のところでもちょっと聞かれましたけれども、私はどうしても、検査員をいま公務員の場合

からも一般からというような意向がありましたけれども、いまから一年半ぐらいにちよつとこれだけの人がすぐできるだろうか、私心配でならないわけなんですけれどもね。だから、いまさっき大臣は、まあ何とかいろいろの方法ということをおっしゃいましたんで、すけれども、こう一々規定された内容でいきますと、なかなかむずかしいんじゃないかと、私はそのように感ずるんです。大臣、一年半後の四十八年十月一日からでいいでしょうですか、延期になるようなことはないんですか。

○国務大臣(丹羽喬四郎君) 先ほどお答えを申し上げましたように、検査員が百数十名でございすけれども、これは何としても確保したい、十月一日までに、それゆえに、ほんとうはもっと早く発足をしなければいけない次第でございす。が、一年半ばかりの余裕を持ったのも、御承知のとおり、それが一つの大きな原因でございす。そういうことで、ぜひともこれは確保をいたしまして、そうしてこの時期におきましては発足をさせたいと、こういうふうに思っております次第でございす。

○田代富士男君 審議の時間が五時三十分までとされておまして、ちよつと五時三十分でございすから、私、終わらなくちゃならない立場になりましたけれども、いま私あらためての申し上げませんけれども、いま申し上げましたとおり、ひとつ安全の確保という点につきまして今後とも対処していただきたいと思ひます。

私は時間を厳守いたします。以上で私の質問を終わります。

○田淵哲也君 前の質問に引き続いて質問を行ないたいと思ひます。

まず、検査協会の車検場の設置についてお伺いしたいと思ひますけれども、全国で何カ所、それからコース数は幾つですか。

○政府委員(野村一彦君) 全国で、車検場と申しますか、その支所の数は、沖縄、北海道はもちろんのこと、各府県を含めまして五十三カ所でございます。

います。コースの数につきましては、東京、大阪等の、大きな需要が予想される地区は三コース、それに次ぐような都市は二コース、その他の県におきましては、一カ所の支所で一コースというふうに考えまして、全部で六十四コースを考えております。

○田淵哲也君 愛知は何コースですか。

○説明員(岡田豊君) 愛知は三コースでございます。

○田淵哲也君 そうすると、いまちよつとコース数の面で疑問の点があるわけですが、登録車の場合、東京では二六コース、大阪では十四コース、それが軽自動車の場合には、それぞれ三コースということになるわけですか。もちろん、登録車といひますか、軽自動車と登録車の各県別のシェアはそれぞれ違うわけですが、東京で調べてみますと、軽自動車で四十万台の保有台数があります。大阪では四十一万五千台、愛知では三十四万三千台。特に東京、大阪で四十万台の軽自動車の車検を三コースで消化できるかどうか、私は非常に疑問だと思ひますけれども、この点いかがですか。

○説明員(岡田豊君) 私たちのほうの試算をもとにして御説明させていただきますと思ひます。

軽自動車と申し上げましますと、この検査が始まります四十八年度の軽自動車の数を一応われわれの試算では、東京で五十万台と見当つけております。この五十万台の軽自動車に対して、三コースのコースをつくることといたしますと、一コース当たり三万四千両の検査をやると、一つの単位を持つておりますが、その計算でいきますと、計算上は二・八五コースあればいいということになります。これを切り上げて三コースと計算になります。普通の自動車の場合、車両数は御指摘のとおりでございますが、これを四十七年度のたとへば東京の品川車検場、これを例にとつて御説明申し上げますと、品川の車検場には四十六年度末で八コースのコースがございす。これに対して検査件数というものは二十一万件で

ございす。これはまず一つの要素といたしましては、指定整備というものが相当な数になつておるのでございす。それからもう一つは、軽自動車の場合には全部有効期間が二年で一定しておりますけれども、それに対して普通の検査、これは二年のもの、一年のものいろいろござつております。車両数だけで比較いたしました場合に、必ずしも車両数だけで計算するわけにはいかないわけでございますが、検査件数というもので計算いたしますと、いまの計算になるわけですが、東京の品川を計算した結果を申し上げますと、品川で現在、普通の車ですと、一応一コースで二万七千件やるといふ計算でございす。これで申し上げますと、七・七九という計算になります。一応八コースでやれる、こういう計算でございす。

○田淵哲也君 そうすると、東京の場合、三コースで検査できる台数は何台になりますか。

○説明員(岡田豊君) 五十万両で二・八五コースという計算になりますので、五十万両、三コースということになりますと、これの約一割増し、約五十五、六万両ということになりますか。この場合は軽自動車でございます。

○田淵哲也君 三万四千台というのは年間の車検の台数でしやう。

○説明員(岡田豊君) ちよつと申しわけありません。車両数が五十万でございすので、指定整備の五〇%のまず負担率をとりまして、有効期間が二年でございすので、四十八年度でまいりますのが、またその半分になります。以上でございす。

○田淵哲也君 この場合、指定整備の五〇%ということを前提にしておりますけれども、東京の場合それが可能だと思ひますか。

○説明員(岡田豊君) 一応、現在のこれは全国的な計算をベースとして考えておりますが、東京におきまして、この現在の整備工場、これが小型を対象にしてできるものが大部分でございす。が、こういうものが指定整備におきましてほしい機械の追加をしないで軽自動車の指定整備に

なることは可能でございす。これを一応試算をいたしました結果が五〇%というもので可能だというふうになつております。

○田淵哲也君 この指定整備の問題につきましてはあとでも触れますけれども、次に、これだけの車検場をつくるのにどれだけの費用がかかるか、その内訳をお伺いしたいと思ひます。

○説明員(岡田豊君) 現在予定しておりますところの借り入れ金の総額が四十七年、四十八年にかけて、四十七年で十五億、四十八年八億五千万、合わせて約二十四億を借り入れる計画をしております。

○田淵哲也君 もう少し詳しく、たとえば一コース当たりどれくらいの土地を手当てして、どれくらいの設備がかかるかと……。

○説明員(岡田豊君) 現在の計画を詳細に申し上げますと、検査場といたしましては、一コースの検査場をつくることといたしますと面積が約千平米でございまして、全国的な平均単価としては一平米当たり一万五千円を計画いたしました。それによつて一コースの用地の買収価格を千五百万円という計算をしております。それから一コースの場合の検査の検査場の土屋、これが百五十平米の建物を考へております。この場合の金額が約五百万になります。それから事務所が必要でございす。が、この場合には六十六平米の事務所を一応考へております。この金額が三百十七万になります。その他付帯設備等がございまして、さらに機械設備を追加いたしますと、一コースにつきましての金額は三千百万円になります。全体で六十四コースございまして、これを全国的なトータルの数字で申し上げますと、全体で施設整備費の総額は約二十億という数字でございす。

○田淵哲也君 この場合一コース当たり千平米というふうに見ているわけですが、現在、登録車の場合、東京においては約二千平米余り、大阪では五千平米あるわけですね。軽自動車の場合には車が小さいから若干少なくいいと思ひますけれども、ところが、現在この東京の検査場というのは、

もうすでに狭くて路上に一ぱい駐車をしなければならぬ、こういう状況だと聞いております。少なくともこの大阪ぐらいの広さがなければ十分ではない。そうすると、いかに軽自動車といつても、一コース千平米というのは少し狭過ぎるのではないか、こういう感じがしますが、いかがですか。

○説明員(隅田豊君) 先ほど申し上げましたとおり、東京で現在の品川の車検場がコース数といまして計算上七、七九コース必要というコースになっておりますが、一応われわれのほうは持つております施設基準から申しまして一ぱい一ぱいの広さだと、こういうふうに計算をしております。大阪のほうは確かに坪数といましては若干の余裕を持つておりますが、いまのところでは、路上にオーバーフローして非常に御迷惑をかけておるといふところまで東京でもまだいってありません。

○田淵哲也君 それから次に、協会の収支計画についてお伺いしたいのですけれども、この収支計画の中で、業務収入というのは四十八年度九億一千万、四十九年度九億、こういう金額があるわけですから、これの試算の内訳をお伺いしたいと思ひます。

○政府委員(野村一彦君) ただいま先生の御質問のように、業務収入といまして四十八年度九億一千万、四十九年度、平年度で九億といひ見込みを立てております。この試算の根拠といひましては、御案内のように、四十八年度は十月一日から、つまりその年度の後半期から検査業務が開始され、収入が入ってくるわけでございます。そうしますと、大体現在六百万台と予想されておりますこの軽自動車というものが、二年の期間で検査が始まります。そうすると、大体半分の三百万台の検査が行なわれるであろうといふこととございまして、その三百万台の半分くらいが、この四十八年度は入るであらう。そうすると、まあ一件の検査手数料を六百万と仮定いたしますと、大体九億一千万、四十九年度は平年度にな

りますから九億という想定でございます。

○田淵哲也君 そうすると、先ほどの整備部長のお話とちよつと食い違ふと思うのですが、これはそうすると検査を受けるとき対象車は全部車検場でやるという計算になっているわけですね。半分、指定整備でやるのと、検査料収入はそうならないと思ひますが……。

○説明員(隅田豊君) こまかい計算を申し上げますと、たとえば九億一千万の場合、新規検査に相当いたします新車が、まず収入としてございまして、これが手数料が四百円でございまして、件数が四十八年度は六十六万件になります。それからあと項目だけ申しますと、中古の新規検査がございまして、これが指定整備を経てくるものと一般のいきなり来るものとございまして、これが四百円と六百円の手数料でそれぞれ計算をいたします。それから継続検査に來るものに、指定工場のもので一般のものでございまして、これにさらに既存の車で制度の移行のために來るものとございまして、これまでも一応計算に含めた結果でございまして、これまでも一応計算に含めた結果でございまして、

○田淵哲也君 いまお伺いしますと、検査料は車検をやった場合に六百円、それから新規の場合、指定整備の場合は四百円ということでありまして、けれども、これは現在の小型車と同じ料金です。軽自動車で小型車と同じ料金を取るといふのは少し高過ぎるのじゃないかと思ひますが、どうですか。

○説明員(隅田豊君) 一応この原価計算をいたしまして組み立てたわけでございまして、もちろん個々の車に合わせて、詳細に非常にこまかく手数料を分類するといふことは不可能でございまして、六百円と四百円に分けましたものになります。これは、基礎的のベースになりますところの費用と申しますか、は全部一応両方に共通のものと考へまして差を求めましたところが、検査をやるということと、やらないということによって違つてまいりますところの人員費分の相違、これを人工計算の上から出して計算したものでございまして、その差が二百円と、こういうこととございまして、

○田淵哲也君 その点も私は質問したいと思つていた点ですが、いま申し上げた点は、軽自動車と小型車と全く同じ料金というのは、軽自動車のほうが高過ぎるのではないか、こういう点を申し上げたわけでございます。

○説明員(隅田豊君) 小型車の中にもいろいろな範囲がございまして、実際上の先ほど申し上げたような人工計算をいたします場合に、軽自動車にかかります。何といひますか仕事の量と、それから小型車の中でもかなりの量を占めておりますところの、大衆車両と申しましうか、千CC以下程度の車両とは、あまり検査の業務量的にも違わない点がございますけれども、わざわざここでもう一つランクをつけるということを選じたわけでございます。

○田淵哲也君 そうすると、かりに軽自動車が六百円、四百円といふふうになりました場合でも、将来、小型を引き上げるといふことはないわけですね。軽自動車とは常に同じということを前提にして考へていいわけですね。

○説明員(隅田豊君) 現段階で定めましたときには、一応、小型六百円といふことが先にございまして、その上で定めまして、四百円、六百円と同じになりましたが、原則的には常に同一であるという原則が必ずしも立つたかどうかといふことは問題があるかと思ひます。しかしながら、将来われわれのほうもたぶんそんなことになるであらうと推定はしております。

○田淵哲也君 それから先ほどの点ですが、検査をやる場合と新規指定整備の場合、二百円しか違わないわけですが、これは一般経費が両方にかかるといふこととすけれども、たとえば、その土地の手当てにしろ、施設の手当てにしろ、全部これは検査をやる車のためのものです。そういう経費はどうなっているわけですか。

○説明員(隅田豊君) その経費は一応、検査をやるという基本的な考え方から統一されるものでございまして、両方に含めて考へております。

○田淵哲也君 一般的に考えると、その新規とか指定整備の場合は、書類だけなんですね。書類がくるくると回つてくるだけで、それだけで四百円取られるのは非常に高い感じがするわけですね。片一方は車の上から下まで見てもらつて六百円といふのは、四百円に比べたら安いんじゃないか。本来は、やはり検査のための設備とか土地とかいうものは、検査をする車の費用にかけるべきじゃないかと思ひますが、この点はいかがですか。

○説明員(隅田豊君) こまかく議論いたしていきまして、もちろんそういういろいろな問題があるわけでございますが、土地の面積にいたしまして、そうなりますと、事務所の上屋の部分はどうする、あるいは駐車場の面積はどうする、いろいろな問題点が出てまいります。それから指定整備のほうにおきましても、指定整備の監督委員の問題、あるいは指定整備に伴うところのいろいろな事務経費、これも特別会計の手数料としては入ってまいります。ですから、指定整備とそれから検査といふものの差を見ていく場合には、国の場合でも、どこでも一応分けるかといふのはいろいろ問題がございまして、一応、検査をやるというたてまえをきめましたときに、基礎的にかかる部分といふものを共通にして、その上で検査の実施の部分が、ないといふところの差を見たといふのが現状でございまして、

○田淵哲也君 指定整備の場合は、大体民間の指定整備事業者で検査をやっているわけですが、検査をやつて責任を持たしているわけですが、しかも、そういうものの書類を扱わせるだけで四百円も取るというの、ちよつと取り過ぎだと思ひます。やっぱり指定整備で、それだけ民間の業者で金をかけているわけですから、国がそういうものの何かかすりを取つていふような気がいたしますけれども、これはもつと差をつけていいんじゃないかと思ひます。

○説明員(隅田豊君) そういう考えもあるかと思ひますが、たとえば新規検査のほうにおきましても、自動車メーカーのほうでもって型式指定自

動車として新規検査を受けに来るものには現車提示の義務はございません。省略されて事務手続だけで済みます。この場合でも、小型自動車におきましては、型式指定分は、四百円に対して要するにその差を、二百円の差をつけております。大体こういう前例もございまして、それにならったというところでございまして。

○田淵哲也君 特に型式指定なんというのは、四百円も取るのはちょっとべらぼうだと思ふのですがね。もちろん、その前の、型式指定するためのいろいろな検査のために費用がかかると思ふますけれども、すべての新車について一台四百円も取るといふのは、ちょっとこれ、べらぼうな気がしますが、そもそもその四百円、六百円というきめ方自体がおかしいと思ふますけれども、どうですか。

○政府委員(野村一彦君) 先ほど来、田淵先生の御質問、非常にまあ何といふますか原価計算的に、あるいはそのために要する労力その他の基礎になる積算、それを非常に精密におやりになつての御意見で、私もその限りにおきましては、理論的に非常に同感するところが多いわけでございます。ただ、現在の検査手数料のたてまえでございます。また、自動車の大小の分類、あるいは検査の態様の分類といふものがわりに大きな分類になつておりました。たとえば法定限度額も七百万というふうにして、現在の法律で定められている最高限度は、すべての検査を通じて七百万というふうにならされて、その枠内で、いま申し上げましたような二百円とか五百円とか、あるいは四百円、六百円という区分があるわけでございますが、今度は、それをさらにもう少し整理をいたしまして、大まかにと言つてと語弊があるわけでございますが、原価計算的なその根拠といふものを必ずしも精密に反映してはおりませんが、四百円、六百円という二段階に分けようという、そのほうがまあ単純明快でいいという私どもの考えからやつたこととございまして、確かに原価計算的には、先生のおっしゃるような、もっと細密な区分があつて

しかるべきではないかという御意見、私も理論的にはそのとおりだと思ふますが、そういう事情で四百円、六百円という区分をしたいと思ふてゐるわけでございますので、御理解いただきたいと思ひます。

○田淵哲也君 先ほど民間車検の指定整備と検査協会とやる検査との比率を大体半々ということと言われたわけですが、これは初めから半々の比率でできるといふ見通しですか。

○政府委員(野村一彦君) この点につきまして、現在の、国の検査とそれから指定整備とのそのパーセンテージにつきましていろいろ論議が行なわれまして。私もかつて、四十八年に民間を七割、国を三割にしますというのを申し上げたわけでございますが、その後いろいろと検討いたしましたので、この一つの努力目標としてそのパーセンテージといふものを掲げてはおりますけれども、必ずしもこれに執着してはいないという態度でございますが、この軽自動車につきましても、平年度において国が半分をやリ、それから指定整備が半分をやるといふことを一応のめどにしておるというところでございまして。ただ、四十八年十月一日に指定整備が全部一斉に指定が行なわれて、そしてフル稼働するかと、おそろくそういうことにはならないと思ひますので、フィフティ・フィフティと申し上げておりますのは、平年度になつてからということ、これも必ずしも固執すべき絶対的な目標といふふうにはリジッドには考えておりません。

○田淵哲也君 現在、整備業で構造改善事業が進められておりました、これが進められまると、指定整備工場がどんどんふえてくる。そうすると、この指定整備率というのが上がってくるというふうな考えられます。そうすると、軽自動車の場合は将来はやはり指定整備の率が高くなるのではないか。これは、こう考えていいわけですか。

○政府委員(野村一彦君) 先生の御質問のようによつてございまして、私も四十六年度において

は、ほぼまあ所期の目標に近い進展をいたしておると考えております。で、その構造改善が進んだらば、将来、指定整備率も上がるかという御質問でございますが、いまお答えしました五〇%よりもっと多くなるかという御趣旨とすれば、私は、結果においてあるいは多くなることもあり得るといふふうには思つておりますが、必ずしもそういう指定整備率を上げることが直接、構造改善の目標にしているわけではございませんが、結果として多くなることはあり得るといふふうには考えます。

○田淵哲也君 軽自動車の保有台数というのは、パーセンテージでは年々減つてきております。三十九年度で三九%、それから四十七年度では三〇%、五十一年度では推定二五%。また、絶対的な台数も、ある試算によれば、四十九年度でピークに達して七百二十五万台程度、こういうことがいわれておるわけですが、これと、将来、民間の指定整備工場がふえてきて指定整備率が上がつてくれば、私は、その協会とやる軽自動車の車検数というものは減つてくるのではないだろうか。そうすると、この手数料収入も予想どおり入らなくなる。さらに、将来のこの軽自動車の伸びを考えると、いままでは、免許が簡単だとか、車検がないとか、あるいは自動車税が安いとか、まあいろいろな特典があつたわけですが、今この車検制度の実施でだんだんメリットがなくなつてきつてくる。それから国民の所得が増大するに従つて、軽自動車から小型車、大衆車に移りつてくる。こういう点を考えますと、将来やっぱ保有台数はだんだん減つてくる可能性もある。それに、さらに指定整備率が上がつてくると、検査協会というものは、せつかつくつても無用の長物化するおそれがあるのではないか。この点はいかがですか。

○政府委員(野村一彦君) 今後の軽自動車の伸び等につきましまして、ただいまの先生のお話、確かに私も一つの貴重な御示唆だと思ひます。ただ、私も考えておりますのは、指定整備率が上がつても、その指定整備率を無理に維持していくという、ある一定のパーセンテージ以上に維持していくということに現在固執する気持ちはございませぬし、先ほど大臣が申し上げましたように、より厳重に監督しながら指定整備の質を落とさないようにしていくということとはなかなかむずかしいことで、構造改善の結果、そう大幅に指定整備率がぐんぐん上がつて、そのために、国の代行機関である検査協会の業務がだんだん減つていくということには私は直ちににならないのではないかと思ひます。もちろん、この検査協会というものをよくくりまして業務を遂行する以上は、これが十分の機能を果たすように、私も、いろいろな予算措置その他の措置を講じなければなりません。それと相まって指定整備事業を、特に軽のよう小さな車についてやる場合には、指定整備工場の整備能力、検査能力の質を落とさないような配慮をしてやらなければなりませんので、その点につきましては、先ほど田代先生でしたか御質問ございましたように、検査協会の検査とそれから指定整備工場の検査の結果が質的に大いに差があるというふうなことになることはまことに不都合なことでございますが、そういうことのないように、質、量の両方が両々相並んで成り立つていくような施策を講ずるようになつてほしい、かように考えております。

○田淵哲也君 次に、検査の具体的な内容についてお伺いしたいと思ひますが、軽自動車の車検の具体的な内容について、どのような基準に従つて、どの程度の検査をするのかお答えいただきたい。

○説明員(岡田豊君) 軽自動車といへども検査の具体的な内容については必ずしも差があるわけではございません。現在の国の車検場において行なわれております検査の実態を御説明申し上げます。まず、入つてまいりますとスピードメーターのテストが行なわれます。それからコースによつて若干手順の差がございしますが、それと一緒に、次の段階でブレーキテストにかかつてブレーキの測定が行なわれます。それからサイドスリップ

テスターのところで前輪関係の整列——アライメントという部分の測定が行なわれます。それからヘッドライトテスターにかかりまして、ヘッドライトの明るさ及び方向の問題がございます。その間におきまして、場所によりいろいろの場合がございますが、一酸化炭素のアイドリングの測定が行なわれます。それからビットあるいはリフトにかかりまして、検査官の手によって下まわりのいろいろな部分の検査が行なわれます。まあ、大体全部入れますと以上でございます。もちろん、車によっては特に音が大きいとかいうような問題がある場合には、音量計を持ち出して音の検査をするということもございます。こういうようなことの定性的な申しますか、検査のあり方につきましては、軽自動車といえども、普通の車といえども変わりはございません。しかし、軽自動車の場合には、先ほどからいろいろ施設等の点で御説明を申し上げておりますが、機械そのものにつきましては軽自動車専用の、若干小さいと申しますか、したがって扱いの簡単な機械で行なわれるために、たとえば、実際トータルの時間だとか、人工だとか、こういうものになりますと、若干やはり変わってまいらうと思ふんです。

○田淵哲也君 排気ガスの問題について少しお伺いしたいと思ふますが、現在、軽自動車の場合と一般の自動車の場合と、この排気ガスの規制の許容限度は違いますね。大気汚染防止法第十九条の一によって定められた自動車排出ガスの許容限度という表を見ますと、軽自動車の場合には、一酸化炭素については、道路運送車両法施行規則第六十二条の三の検査の際、つまりこれは型式認定の場合ですか、その場合にフォー・モードで三%以下、アイドリングのときで四・五%以下、こういう一つの限度があるわけです。

それからは、炭化水素の場合は、やはり上と同様の場合は、ここで検査されるだけで、アイドリングで○%としますと、一般の車検のときに特にこれは検査する必要はないんじゃないかと思ふますが、この点はどうか。

○説明員(隅田豊君) 現在の保安基準におきましては、軽自動車は車検が行なわれておりませんので、車検の際には一酸化炭素の濃度というものの規定は、現在はまだ置いてございません。しかし、四十八年十月から軽自動車の車両検査を開始いたしますまでは保安基準を改正いたしまして、普通の自動車と同じような一酸化炭素のアイドリング濃度の規制をする予定でございます。

○田淵哲也君 それから、一酸化炭素の規制について現在登録車の場合ですけれども、国の規制は五・五%となっておりますね、新車の場合を除きまして。ところが、東京都の場合は条例で五%と規定しております。この場合、東京都の検査場はどっちで検査しておるのですか。

○説明員(隅田豊君) その前にちょっと数字を補足説明をさせていただきますが、いま先生のおっしゃいました数字は、確かにきょう現在施行されております数字ではございますが、四十七年十月からは四・五%に下げたということがすでに保安基準としては公布されております。

それから東京都との差でございますが、もちろん、東京都陸運事務所における車検場も車両法の適用を受けた車検場でございますので、当然道路運送車両法の保安基準に従った基準で行なわれております。

○田淵哲也君 ことしの十月から四・五%になるというのを言われておりますが、反面、東京都ではさらに四%くらいにしようという動きもあるようです。そうすると、この東京都の基準と国の基準と違うわけで、その場合やはり都条例があるとするならば、その条例を尊重するなり、少なくとも、東京都の車検場では現在は五%ですべきじゃないかと思ふますが、この点はどうなんですか。

○説明員(隅田豊君) 国の車検場で行ないますもの、ないし今度の協会もそういうことになると思ふますが、国の法律に従いまして強権をもって行ないますところの車検場におきましては、これはやはりその法律上のルールに従ってやらざるを得

ないだらうと思ふます。東京都の条例と申しますのは一つの勧告基準でございますまして、それに合わないからといって、それに罰則を適用するということにはまいらない基準でございます。車両検査というものは、それに合わない場合には不合格の処分をいたさなければなりません。そういう意味ではやはり国の基準を適用せざるを得ないと思ふます。

○田淵哲也君 それから、この排気ガス等は車検のときに検査してもほんとうはあまり意味がないと思ふます。特に軽自動車の場合、一年に一べんということであるならば、あんまり意味がないのではないかと。したがって、この定期点検整備がどうしても必要だということになりますけれども、この定期点検整備というものが必ずしも徹底されていない、これはやはり罰則がないからではないかと思ふのです。もう少し強力な強制方法というものは考えられないですか。

○政府委員(野村一彦君) お説のように定期点検整備といふのは、ユーザーの自主的な点検というところに非常に期待をしておるものでございまして、罰則がございせん。ただ、これに罰則をつけて、これを強制するということ、私、二つの点から問題があると思ふますが、一つは、法律技術的に、どういふ罰則をつけるかということがなかなかむずかしいという点と、それからもう一つは、やっぱりこれはユーザーの自覚にまっとうな、そういう性質のものであつて、事柄の性質上、そういう罰則になじまないのではないかと、いうことでございます。ただ、そういう罰則のない定期点検整備を普及徹底させるということは、これは非常にむずかしいわけでございますが、私ども非常に考えが、あるいは甘いとおっしゃられるかも知れませんが、いま申し上げましたような理由で、罰則の裏づけでなくて、何かこれをもつと普及徹底させる方法を考えていきたいということとで、ステッカー運動とか、いろんなことをやっておりますが、この軽の検査、対象車に軽になることによりまして、従来、とかく定期点検整備に

おいても、問題のあった軽についての普及は、私は相当進むのではないかと思つておりますので、ひとつよろしく御指導をお願いしたいと思ひます。

○田淵哲也君 次に、指定整備の問題で若干お尋ねしたいと思ひますが、現在の指定整備の数は幾らですか。

○政府委員(野村一彦君) 四十六年の十二月末現在で、指定整備工場は七千二百二十八でございます。

○田淵哲也君 その指定工場の中で、軽自動車の車検整備が行なえる工場というのはどれくらいありますか。

○説明員(隅田豊君) 現在の指定整備工場の中で、軽自動車の車検が行なわれると考えられます工場を調べてみますと、約その半分ぐらいではないかと想像しております。

○田淵哲也君 先ほどのお話しのように、半分以上あるわけですか。

○説明員(隅田豊君) 現在の指定整備工場が、大体、平均いたしまして年間約四百台程度しかまだやっておりませんが、これは私たちのほうのいろいろ実態調査その他から見まして、まだ、整備能力と申しましうか、会社のほうに合理化の余地が残つていふように見ております。この残つております部分を、軽自動車の増加と、それから指定整備の一般的な増加と、両方である程度吸収していくんだらうと思ひますが、そういうような面も含めまして、それに、さらに、軽自動車特有の問題ではございますが、車のメーカーのほうのディーラーの関係のほうにおきまして、現在、これから軽自動車専門の整備工場をつくつていくという動きがございます。これがやはりある程度のもので全国的にできてまいりまして、それぞれのものを合わせますと、スタートのときに、五〇%のあれば可能であらう、こういうふうな考えでおります。

○田淵哲也君 軽自動車指定工場の基準について、これは特に問題になるのは、面積と人員だろうと思うのです。現在、軽自動車の専門の修理工場は、ほとんどが零細企業で、五人以下のところが九割ぐらいあると言われておりますけれども、ところが、指定工場の基準となれば、広さ、人員というのはどうなるわけですか。

○説明員(岡田豊君) いろいろ、何度もお答え申し上げておりますが、まだ、確定的な数字で申し上げる段階に至っておりませんけれども、広さにつきましては、いままでの普通の指定整備工場よりは、若干少な目の広さになるだろうと思っております。それから人工につきましても、一応七〇%ぐらいの人工で軽自動車はやれるということが考えられますけれども、同時に、採算性から申しますと、それよりも、普通の車よりは量を多くやらなきゃならぬという問題がございますので、人間につきましても、どの程度の人数になるか、これも現在検討中の段階でございます。

○田淵哲也君 それから、現在の指定工場の約半数が、軽自動車の車検整備がでけると言われましたが、こういうところでは、軽自動車専門の車検機器というものを持っているわけですか。

○説明員(岡田豊君) 車検機器の中に、実はいろいろございますが、現在の小型車の中でも、非常に下のほうの車と申しましょか、その車を主として対象にしておりましょか、その工場等におきましては、そのままで軽自動車の車検の可能なものもあるいはあるかと存じます。それから、やはりどちらかと言え比較的大きいほうの小型自動車を対象としたしておりますところにつきましましては、これは専用の機械を入れなければならぬという問題は生ずるだろうと思えます。

○田淵哲也君 これは、非常にラフな調査ですが、どこまで信頼性があるかわかりませんけれども、大体いまの指定工場は、たとえば軽自動車をやる場合にたちまち差しつかえるのはブレーキ、スター、スピードメーター、テスター、それから排気ガス、スターというふうにいわれておるわけ

です。それで、ブレーキ、スターでも現在の指定工場の大体八割ぐらいはやはり三トンのクラスのブレーキ、スターだと。軽自動車の場合には三トンのクラスのブレーキ、スターではちょっと無理で、やはり一トンの半程度のものが必要だろうということがいわれております。そうすると、このブレーキ、スターというものを新たに入れなければならぬ。スピードメーター、テスターも大体同様である。それから、排気ガス、スターは現在ほとんど燃焼式を使っておるわけですが、軽自動車の場合は炭化水素が多く出るので燃焼式では非常に不十分だと。これもかえるとするとやはり金がかかる。それから、機械だけでなく、たとえば、ピットとかそういうものにしても、軽自動車専用のものがあるいは車検場というものをやる必要がでるかもわからない。それだけの投資をしてはたして採算に合うかどうか疑問だとすると、いまの指定工場ではやはり軽自動車の整備を進んでやれたらとところは少ないのではないかと、こういうこともいわれておるわけですが、この点はどうか考えられておるわけですか。

○説明員(岡田豊君) そういうふうないろいろやはり一番最悪の場合で申し上げますと、確かにいま先生お話しのとおりブレーキ、スター、スピードメーター、テスター、それからCO、スターをかえなければならぬという問題が出てくるだろうと思えます。しかし、現在われわれのほうとしていろいろ調査もいたしておりますけれども、かなりの工場がある程度は共用の機械を持っているというところも事実でございます。たとえばCO、スターのほうにいたしましても、ある銘柄につきましましてはこれは四サイクルの軽自動車をつくらせておるもので、その系統につきましましては問題はないうようなものもございまして、その系統の車を使うところでは、大体どちらかといえますと、燃焼式でないものを入れておるということがございます。それからもう一つは、われわれのほうとしては目下いろいろと開発をさせておるの

でございますが、たとえば、三トン以上のものに何らかの簡単な改良でもって軽自動車ができるようになる方法、それからCOの場合でも、活性炭を使うというふうなアダプターをつけることによって炭化水素の影響を除去するというような方法、こういうことが技術的に可能性がかなりございまして、目下検討中でございますが、明るい見通しを得ております。

○田淵哲也君 それから指定工場の場合、検査機器というのはいがい備えなければならぬわけですが、これも、この検査機器の使用は、大体一工場当たり年間約四百台ぐらいの自動車を検査するのにはブレーキ、スターからヘッドライト、スターから検査機器を全部据えつけなければならぬ、これは非常に効率が悪いわけですが、したがって効率をよくするために、たとえば認証工場で整備を行なったものを指定工場に責任をもって検査をしてやるということとは考えられないものかどうか。

○説明員(岡田豊君) 指定整備工場と申しましても、整備工場というのには必ずしも指定整備の仕事しかしてないわけではございません。そういう意味では指定整備が四百台程度からブレーキ、スターが遊んでおる、必ずしもそういうことではないだろうと思えます。これは当然の問題でございます。たとえばブレーキのテストなどというのには普通のユーザさんがちよつと調べてくれと入ってきても使わうわけでございます。そういう意味から申しますと、四百台であつたらブレーキ、スターが遊んでおるとは私たちが必ずしも考えておりませんし、指導面から申しましてもなるだけそういうものは活用しろ、こういうことを積極的に進めておられます。四百台をどうしていいかというようなことは、そういうことで解決がつくだろうと思えます。

それからもう一つ、最後の御提案のほうでございますが、現在の認証工場が共用の検査場を持つてそれでもって指定整備を行なうという方法でございますが、これはたとえば協業組合をつくるのかというふうな面で、前国会での車両法の改正によ

りましてそういうめどもつけさせていただきましたので、その改正の線に沿えばかなりのところまでやれるだろうというふうに考えております。

○田淵哲也君 次に、構造改善の問題について簡単に触れたいと思いますが、構造改善による自動車分解整備事業の近代化はどのように進捗しておるかお伺いしたいと思います。

○政府委員(野村一彦君) 構造改善につきましましては、昭和四十六年度を第一年度といたしまして、現在まで一年の間、構造改善と取り組んだわけでございます。それで、現在の時点の実績を申し上げますと、まず、集約化の問題でございますが、集約化の形態といたしまして合併、それから出資、これが二百二十四企業が参加して三十五グループができております。それから協業組合は八十四グループができてまして、これは参加企業は八百六十五でございます。それから協同組合は百三十六、これは参加企業は五千七百五十八。それから業務提携をいたしましたのが六十六件、百三十四企業というところでございます。これはいづれもグループ化あるいは業務提携の数字でございますが、このほかに適正規模企業として単独でその構造改善に参加しておりますのが千九百三十三企業でございます。そのほか転産業、一転産した企業が十、廃業した企業が五百八十七ということ、全部を合

メートル以下の工場しかつくない。そうすると、最低の認証工場でも五十・二五平方メートル要るわけですね、小型二輪、軽自動車の場合。だから住居地域では認証工場はできないし、当然指定整備工場の場合は最低でも六十平方メートルです。か、こういうものはできないということになっていくわけですね。こういうものとの関係はどうなんですか。

○政府委員(野村一彦君) おっしゃる通りに、大都市におきましてそういう立地上の制限があるというところであります。それに従わざるを得ませんので、住宅地域では、いま先生の御指摘のような基準の土地が確保できないものはこれは場所を別に選ばなければならぬという問題になってくるかと思ひます。

○田淵哲也君 たとえば現在、杉並地域ですね、これはこういう住宅地域に指定されておるためにほとんどの工場が認可をもらっていない。認可をもらっていないから、構造改善の近代化設備資金も都の施設合理化資金というものももらえない、こういうことで構造改善を進めるにも進められない、こういう状態があると思ふんですがね。これについてやっぱり適切な対策というものを考えていただかないといかぬと思ふんですが。

○説明員(岡田豊君) たとえば、確かに杉並区等のような住宅密集地域に整備事業の構造改善計画を実施して大規模な工場をつくるというようなことは、おそらく最近の公害問題その他の世上の反応から見てこれは不可能だろうと思ひます。自動車の整備工場の分布の問題もいろいろございすけれども、やはり集約的な大きな工場というのは、ある程度住宅地域を離れてつくらざるを得ないのは、これはもう国民生活との関係だろうと思ひます。ただ、そういう場合に、いろいろ今度は自動車を持つてという立場の国民の利便も考えていく場合に、われわれがいろいろ指導しておりますところは、まあ窓口的な申しししょうか、整備工場も工場そのものはある程度工場地域に移転をさせましても、使用者と密着いたします

ところの窓口的な業務というものはそういうところに設ける、こういうことは必ずしも認証とか、構造改善とかいうことと関係なくできるわけございまして、営業のやり方としてこういうふうな行政指導をしてまいりたい、こういうふうに考えております。

○田淵哲也君 たとえば、五十平方メートルという制限があるわけですが、ここで五十平方メートルの工場をつくった場合ですね、これは認証がやっぱりされないわけですか。

○説明員(岡田豊君) 認証基準に適合しない工場を認証するわけにはまいりません。

○田淵哲也君 この整備事業の実態を見ますと、現在、四十七年三月で六万二千六百二十二企業というところになっております。しかも、その七割ぐらいが従業員五人以下の零細企業である。そして片方では整備業の近代化、構造改善を進めてグループ化によって適正規模化するということを進められておるわけですが、一方でほとんど零細企業はふえるわけですね。四十四年からの例を見ましても、年々大体三千工場くらい減っておるわけですね。しかも零細工場はふえておるわけですね。片方で適正規模化しながら、片方で零細企業をふやしておるというものは、これはどうも矛盾じゃないかと思ひますけれども、これを改善するためにやはりふえるときにあまり零細といひますか、いかがわしいものをたくさんつくらないかということがあるではないかと思ひますが、この点いかがですか。

○政府委員(野村一彦君) 先生のたゞいま御指摘のように、零細の企業が多いということはそのとおりでございます。ただ、現在私どもがいちおう一般の認証工場の認証というのをやっておりますのは、これは免許とか、認可とかと違ひまして、分解整備事業の需給調整の見地から認証というものを認可としてやっておるわけではございせん。これは文字どおり認証という非常に珍しきことばでございますが、いわば普通で言えれば登録と同じでございます。一定の要件を具備して

おるものについては、それを登録しておるのと同じように認証をするということでございます。そういう意味で需給調整はやっておりません。で、またこの問題については、特に今後とも需給調整を一般の分解整備事業についてやるつもりはございせん。ただ、構造改善等のその中で中核となるべき企業への何といひますか、企業基盤の強化の政策は、これは中小企業対策として私ども当然やらなきゃならぬと思ひますが、それを認証という段階でセレクトして需給調整をするという方法によりまして中小企業対策は中小企業対策として、そういう構造改善なり、何なりを通じてやっています。か、かように考えておるわけでございます。

○田淵哲也君 それからもう一つの、構造改善の柱に作業制度の向上という意味があげられておるわけですね。これは安全性あるいは公害の除去、こういう点から考えても当然だと思ひますけれども、特に最近の高速度あるいは排気ガス公害、それから騒音公害、こういう面から見ましても、私は認証許可基準というものを再検討する必要があるのではないかと。特にオイルバランスとか、排気ガステストとか、音量計とか、ヘッドライトテストとか、こういうものは当然認証工場で備えつけなければならぬと思ひますが、いかがですか。

○説明員(岡田豊君) 確かに自動車の使用の態様がだいたい変わってまいりましたし、また、自動車が使われることによって世の中に与える影響にも新しいものが非常に多くふえてきております。そういう意味で、最低基準といへども認証工場の持つべき機械というものの中公害関係の機械あるいは御指摘のような高速度性能、高速走行に対する機械とかいうものを考慮していくということ、今後の問題としては十分検討に値する問題だと考えております。

○田淵哲也君 それから、現在二級整備士をとれば検査主任者の試験を受けられるわけですね。それでその資格をもらえばすぐ事業を始められる。そうすると二級整備士をとるのには大体六年

くらいでとれるわけですね。これももう少し経験年数というものを上げる必要があるのではないかと。先ほどから質問にも出ておりましたけれども、一級整備士は規定だけあって現実にはない、こういうものの活用も考えるべきではないかと思ひますが、いかがですか。

○説明員(岡田豊君) 検査主任者と申しますものは、いわば主任技術者でございます。事業を始めるということの資格要件をすべて備えて与えるべきものじゃございません、そういう意味で、やはり整備士といふものの裏づけだけちょっと理論的にも裏づけることはなかなかむずかしいわけでございます。事業を始めるための資格ということになりますと、これは安全性の立場からの問題だけではないまして、ちょっと現在の法域からはなかなかむずかしいのではないかと考えております。

○田淵哲也君 たとえば一級整備士というものを現実につくって、もう少し経験を積んだ者に事業を始めるようにさせると、そういうことは考えられないんですか。

○説明員(岡田豊君) 一級整備士をつくり出す場合でも、やはり一級整備士というものは整備士という中での一級でございます。経験を積み重ねる必要がある、それが現在の検査主任者の資格として不足ならば、一級整備士をとるかあるいは二級整備士というものの資格の中の経験を上げさせるか、これはそれぞれいろいろやり方があると思ひます。

○田淵哲也君 最近の零細整備工場がふえる原因として、六年ぐらいどこか都会の整備工場で勉強して、すぐ今度は国へ帰って二十歳余りの者が事業を始める、こういうことが非常に手軽に始められるわけですね。手軽に始められるというのは悪いことではありませぬけれども、それがはたして自動車と安全性とかあるいは社会性から見た場合に妥当かどうか、もう少しその基準を上げてもいいんじゃないか、こういう意見もかなりあるわけですが、そういうお考えがございまして

うか確認をしたいと思ひます。

○説明員(隅田豊君) 業界のはうにおきまして、何とか新しく出てくる事業者を押さえられたいかという声があることはわれわれも十分承知をしております。われわれはいたしまして一応考慮をしております。それは、やはり先ほど先生の御指摘にもありましたが、公害あるいは安全に對して従来よりも高度のものを整備工場の最低限度として要求する必要があるれば、必ずしも需給の問題と無関係に上げる必要は考慮する必要があるだろうと考えております。

○田淵哲也君 それから最後に一点だけお聞きしたいと思ひますけれども、自動車重量税について「当分の間、届出軽自動車」として云々ということがあるわけですね。「当分の間」というのはいつまでを考へられておられるわけですか。

○政府委員(野村一彦君) これは現在審議をお願いしております法案を出しますときに、当然輕税についての重量税のことが問題になったわけでございます。そこで、いろいろ大蔵省とも折衝し、法制局とも折衝いたしました結果、その輕税を検査の対象にしても、当分の間、自動車重量税に關しては届け出自動車と同じように扱ふ。すなわち、重量税については七千五百円一回限りの納税でよろしいということにしたわけでございます。ここに「当分の間」ということにつきましては、実は私どもはつきりした了解というものは大蔵当局との間にはございせん。もちろん、私どものはうからこの「当分の間」というものをいふような發議をするつもりは毛頭ございせんので、私どもとしては現状をできるだけ維持していきたいといふふうに考へておられるわけでございます。

○山田勇君 だいたい時間も過ぎたようですし、重複するところは避けて端的にお伺いをいたしますので、よろしくお願ひいたします。

今回の道路運送車両法の一部を改正するということは、軽自動車を持する者に對しては、これまで車両検査がなく、したがって、それに要する費用と申しますか、失費がなくて済んだのが、四

十八年の十月からは車両検査の義務づけでユーザの負担がふえるという、まあ軽自動車族にとつてはありがたい法の改正であります。軽自動車族という、どちらかといへば車はほしいが普通自動車は買えない、購入する余裕がないといった人々が多いのではないと思ひます。が、そういう人々にとつては少しでも出費が少ないほうがよいことは申すまでもありません。しかしながら、一方モータリゼーションの發達によるメリットに反して、そのデメリットと申しますか、交通事故や排気ガスによる公害等を考へますとき、軽自動車といへばその車両点検を嚴重にして人間の生活環境を守るといふことも十分に意義のあることと私は考へております。

すでに各委員と当局側との間に数々の質疑応答がなされました。ここで端的にお尋ねいたしますが、論議の中でただ一点だけ局長がお答えになつていない点がございます。と申しますのは、この理事者の問題でございます。これは小柳委員が一番最初に聞いたんですが、法律的にも技術的にも青水の陣を敷かれて一つのこれは立法をなされるのですから、いろんな質疑の中で私はもう感嘆するべき答弁もありました。その中で協会の理事長となるべき者をまだ全然選考してない、人事案件は片づいてないということですが、実際に片づいてないんですか。

○政府委員(野村一彦君) その理事長となるべき者につきましては、法律にございすように、その發起人会が推薦をするわけでございます。發起人会についても、まだあれでございすので、發起人会そのものはできておりません。したがって、起人選につきまして全く現状白紙でございす。

○山田勇君 私は局長、それがおかしいと思ひます。少なくとも、これは民間企業にたとえた一つ一つの会社をつくるわけですね。すでに既成の車検をやるものがあるわけですね。それを新しく小型だけをという新しい会社をつくるのですか、民

間企業のレベルで言へば、その会社をつくるのにその長たる者が選任されないといふことは私おかしと思ひます。だからその点がはつきりしてない。その發起人七人、じゃ發起人七人の根拠は何ですか。

○政府委員(野村一彦君) 發起人七人は、その法律に書いてございすように、「自動車の安全性の確保について学識経験を有する者」ということになつております。これについてはもちろんまだ具体的にきまつておるとは聞いておりませんが、私もが知り得た情報としては、たとえば、大学の自動車工学の先生とかあるいは私どもの大蔵の諮問機関でありますところの運輸技術審議会の自動車部会の委員になつておられる学識経験者、そういう方々の間で、輕の自動車の検査を国としてやるべし、そうして、その実施主体として輕自動車検査協会をつくつてやつたらどうかという動きがあるといふことは昨年の夏以来御存じのことでございます。そういう方が寄り寄り、われわれが音頭をとつてこういう協会の設立發起に当たらなければならぬんじゃないかといふことを御相談になつておられるといふことは、私ども情報として存じておりますが、現在まあそういう状態でございます。

○山田勇君 この学識経験者であると認定をする人はどなたでございすか。

○政府委員(野村一彦君) これは、法律に「学識経験を有する者」と書いてありますので、これを認定といひますか、運輸大臣がやはりこの認可をするものとして学識経験者といふことを運輸大臣が一応認定をする、こういう立場であらうと思ひます。

○山田勇君 私はこの法律の前文といひますか、前段はたいへん賛成すべき点があると思ひます。が、その例の協会の問題になつてきますと各委員も質疑があつたと思ひますが、官僚の天下りだといふふなことがよく言われております。その中でこれだけの大きな法律をつくり、協会の運営するといふのに、なおその理事長といひますか、そ

の發起人七人もまだきまつていないといふのは、私は常識としてちよつと考へられないのです。(「まだ上がつてない」と呼ぶ者あり)ですから法案が上がつてないという声もありますが、しかしこの法律をつくるまでのいままでのプロセス、いままでの質疑答弁の中で、りっぱにすべての面に何一つ漏れなく答へられるのに、最終的なものに対してない、これは一番大きな問題だと思ひます。もちろん、技術的なことも、行政的なことも、法律的なことも大切でしょうが、何よりもこの協会の運営する理事長がきまつてない、發起人の七人も全然きまつてないといふところに私はまずこの法律の不備があると思ひます。ですから、そういうことがはつきりきまつないからこそ、官僚の天下りの対策だといふふうなことを世間で言われるゆゑはそこにあると思ひます。じゃ絶対にこの發起人の七人ないし理事長となる人は運輸官僚の出でないといふことは言えますか。

○政府委員(野村一彦君) この發起人の七人の方でございますが、私が先ほど申し上げましたように、大学の工学部の自動車工学の先生とか、あるいは運輸技術審議会の自動車部会の委員とか、そういう方々が十数名の中からこういう、われわれが發起人になつてひとつやるべきではないかといふお話があることは私が先ほど申し上げたわけですが、したがって、七人のソースとなるべき方はたくさんと申しますか、いま申し上げましたように十数人の方がおられて、そういう方が具体的にそれじゃだれとだれがなるかといふこと、これは法律が通つて仕事が始まれば早いと思ひます。ただ、いま先生の御質問の中に、運輸省の官僚、OBは絶対に入らないかとおっしゃいましたが、たとえば、運輸省のOBで前の交通安全公署研究所長は、いまある大学の工学部の教授になつております。あるいはその方が發起人になられるかも知れません。そういう意味で、OBが絶対に入らないとは私は申し上げかねると思ひます。

それから理事長ないし理事の候補者ですね、これはもちろん、私どもが内々と申しますか、こういう方々がおるではないかというように、いろいろと下せんかと申しますか、目見当をつけている方々はおるわけでございますけれども、まだ、私どもがそれを大臣にあげたり、あるいは次官にあげたりする段階ではないので、まあいろいろなそういう学識経験者の先生方の設立準備の話の中に、複数の方の名前が出てくるということはあるわけでございますが、それはまだ事務的に固まっておりますので、それをまとめて大臣、次官にあげる段階ではないという、そういう意味で白紙でございます。

○山田勇君 よくわかりました。まあ、軽自動車のこの法律というのは、安全性の確保とか、公害の防止とかという点がこの法律の趣旨だろうと思えます。その点が、そういうような問題でばけてしまわないように格段の御配慮をいただきたいと私は思います。そういうOB、学識経験者のりっぱな人がこういう協会に就任してはいけないという意味を私は言っているのじゃないのです。そういう人があつてこそ、初めてこの法律も生きてくるのですが、しかし、そういう人事案件的なものはつきりとしたほうが私はすすめるのじゃないか。これはけすの勘ぐりといわれればそれまでですが、そういうようなことが往々にしてあるということをおし述べておきたいと思ひます。

そこで、先ほど各委員の質疑の中で、この協会の職員の定数、職種とか、身分とかいうことは、私もここで聞いておりましたのでよくわかりますが、この協会は定年制はあるわけですか。

○政府委員(野村一彦君) これは、法律上この定年制というものはございせん。しかし、まあ協会が発足いたしますれば、公団公社等で申し合はせといひますか、内規の定年があるようでございますが、そういうようなものはおそらくできるのではなからうかと思つております。それ以上の現在具体的な定年制の考え方、法律上の定年制はもちろんございせん。

○山田勇君 続いて、この車検制度の全般的な問題についてお尋ねをいたしますが、この車検の終わった車は、営業車なら一年とか、普通車なら二乗ります。自家用車なら二年と、また、軽自動車についても二年といったふうな、次の車検までの期間があるわけですが、この車検の意義と申しますものはどういふことでしょうか。

○政府委員(野村一彦君) 車検の意義と申しますのは、この自動車検査をいたしました時点において、その自動車の構造装置等の物理的な面から見て、その自動車が運行をしても安全であるということが認定される。つまり、その時点において物理的な構造装置の面からの安全性というものを認定をする、こういうことであらうと思ひます。

○山田勇君 私も全くそのとおりだと思ひます。まあ、私なんかこの車検を済ました車に乗るときは、高速道路を走つても安心した気持ちで車検の終わった直後は走れるわけです。これといふのは、この二年間のこの車の安全を、国が一つ認めたと理解してよいと思ひます。また、この車検の済んだ直後にそういうふうにして安心して乗っているのにもかかわらず、車検直後、走行中に車の欠陥で事故があつた場合、この責任は一体だれが負うのか、国の責任だろうと私は思ひます。これは、先ほど田代委員からもそういうような質疑があつたと思ひます。重ねてお尋ねいたします。

○政府委員(野村一彦君) この車の構造、装置のミス、つまり検査のミスに基づいて事故が起こつたということが確定いたしますれば、それは当然検査を行なつた協会の責任でございます。ただその場合に、国がそれに対してどう責任を負うか、たとえば国家賠償法の対象になるかどうかといふことについてはいろいろと問題があるかと思ひますが、一応、法制局の行政解釈をいたしましては、国家賠償法にありまして「国又は公共団体」といふその「公共団体」の中にこの検査協会も入るものといふ一応の行政解釈を出しておりますが、まだ最終的には——それは政府部内の最終的な行政解釈と言へるかどうか疑問があると思ひます。

○山田勇君 国がその賠償に応じたといふふうなケースございせんか。

○説明員(隅田豊君) 最近におきまして裁判中のものが二件ございせん。まだ結論は出ておりません。

○山田勇君 車のこの検査法は、国がみずから行なうのと民間の指定整備工場と二種類あると思ひます。従来の車検における国と民間の比率はどうなつておりますか。

○政府委員(野村一彦君) 現在の検査対象車につきましては、四十六年度の時点で申し上げますと、国が六〇%を検査をし、四〇%を民間の指定整備工場が検査をしておる、こういうことでございせん。

○山田勇君 今回の軽自動車については全部協会が検査をするんですか。

○政府委員(野村一彦君) この軽自動車につきましても、国にかかわるべき代行機関として協会が検査をいたしますとともに、四十八年十月一日以降は国で定める条件に合致したもののについては民間の指定整備工場を認めるという方針でございます。したがって、そのパーセンテージについてはまだ確定的なことは申し上げられませんが、平年度におきましては大体国が半分を——国が、平年度に、協会の半分をやり、あとの半分を民間の指定工場がやるであらうということが一応の目安になつております。

○山田勇君 改正法律案のこの条文についてお尋ねをしますが、第七十四条の二の三項の「運輸大臣は、軽自動車検査協会が天災その他の事由により軽自動車の検査事務を円滑に処理することが困難となつた場合において」とありますが、「困難となつた場合」とはどういふ場合ですか。

○政府委員(野村一彦君) これは、ここにございまして「軽自動車検査協会が検査をやるわけでございますが、天災その他の事由によつてその軽自動車検査事務をやれなくなつた場合、これはおそらく地域的なものでありましようが、そういうつまり地震があつて軽自動車のその検査場がつぶれた、あるいはその検査コースがめっちゃめちゃになつて物理的に検査をできなくなつたというふうな、そういうふうにある一定の地域におきまして検査協会が検査協会としての機能を失つた、営まなくなつたというふうな場合にはこれは国が最後の担保として検査をするという余地を残しておるものでございせん。

○山田勇君 続いて、第七十六条の五の二項の「政府は、必要があると認めるときは、予算で定める金額の範囲内において、協会に追加して出資することができ」とありますが、これについて少し具体例をあげて御説明をいただきたいんです。

○政府委員(野村一彦君) この法律にございまして「政府は、協会の資本金は、一億五千万円とし、政府がその全額を出資する」というのが第一項にございせん。この一億五千万円は、現在お認めいただきました四十七年度予算におきまして車検特会から出資をするというところで予算が成立してございせん。したがって、今後この協会が業務を営むにあたりまして、なるべく資金コストの安い金を使つて業務をしていくということがこの協会の合理的、能率的な運営のために必要でございせんが、そういう意味におきましては、その金利のかららない政府の出資金をよけいに導入するといふことが望ましいわけでございます。したがって、四十八年度あるいは必要に応じては四十九年度におきまして、さらに、政府の出資金をふやしていく要求を私どもはしたい、かように考えておるわけでございます。冒頭、岡本先生の御質問がございましたときに申し上げましたが、ただいまのところ四十八年度にはこの政府の出資金を三億円ほど、これは要求でございますが、私どもいまから要求したいというつもりでおります。

○山田勇君 この協会設立のいわゆる競願があつた場合、法案では一つしか認めないことになつておりますが、その選考はガラス張り、国民の納得のいくような方法がとられると思ふんですが、そういう場合はどういふうな形で競願を受理するわけですか。

○政府委員(野村一彦君) もし二つ以上の設立の申請がありまして場合には、もちろん、これは運輸省として当然世間に発表してこういうものの競願の申請がある。その内容はこういうことでございまして、そして大臣の御指示のもとに私ども事務当局で審査をして、結論が出ましたならば、それはかような理由でこちらのほうにござつておる。したがって、これを認可することにしたというところは当然これは公表をして、皆さんの御批判に耐え得るような公正な結論を出したいと、かように考えております。

○山田勇君 この法案が改正の趣旨どおり、軽自動車等の安全性の確保と公害の防止という所期の目的を達するに役立てばもちろん言うことありませんが、実際の運用に至るまでは紆余曲折がまだあると思ひますが、とにかくモーターリゼーションの発達は初めに申し上げましたように、人間生活にはかり知れない利便をもたらしたと同時に交通戦争、交通地獄と呼ばれるように、一年間年間一七、八千人の尊い犠牲者を出してあります。また排気ガスによる公害は人体におそろしい影響を与えております。形式的な検査制度を幾ら整備しても、その基本になる人間の生活環境が、ひいてはこの自然を守るといった理念が失われていては、仏をつくつて魂を入れたとえのようには目的は絶対に達せられせん。いろいろ役人の天下りのためとか、税金を取りやすくするためとか、庶民感情からこのような議論の出るのもまあ役所仕事といわれるものの制度に私は血が通つてないことに起因すると考えます。この法改正の基本的な精神を最後にもう一度大臣にお聞きしまして、私の質問を終わります。

○国務大臣(丹羽喬四郎君) ただいま山田先生から御指摘がございましたとおり、役人の天下りのためにつくつた機関である、あるいは税金を取るための機関であると、とかく言われている次第でございまして、もし、そういうようなことがございましてはほんとうに国民に対して申しわけない次第でございまして、これはまあ御承知のとおり、先ほども先生から御指摘がございましたが、軽自動車にはいままでは検査はなかつた、安く手に入る、これを検査を踏み切るかどうかというところは、私も再三その点は考えた次第でございまして、ところがやはり国会の御審議におきまして、すでに六百万台にもなるこの軽自動車をそのまま放つておいていいかどうか、やはり先ほどもお話がございましたが、構造の点におきましてやはり十分安全性を確かめる必要がある、そういうお話が非常に強く出た次第でございまして、その趣旨を踏ましまして、私どもいたしましては、何と申しまして交通の安全対策、この強化が第一でございまして、その趣旨の通りまして今回出した次第でございまして、したがって、今今回の協会のできた場合におきましては、理事長、理事をはじめといたしまして、またいろいろの機関、そうしてまたその取り扱い方につきましては安全を第一の主眼といたしまして、ほかのいろいろの機関には十分こたえられるようになりつづけるものをつくつてまいりたい。こういうふうにしておる次第でございまして、また、その間におきましてよろしく御指導をいただきますれば幸いと思つた次第でございまして、

○委員(長木村睦男君) 他に御発言もなければ、質疑は終局したものと認めて御異議ございませんか。

○委員(長木村睦男君) 他に御発言もなければ、質疑は終局したものと認めて御異議ございませんか。

○委員(長木村睦男君) 他に御発言もなければ、質疑は終局したものと認めて御異議ございませんか。

○委員(長木村睦男君) 他に御発言もなければ、質疑は終局したものと認めて御異議ございませんか。

○委員(長木村睦男君) 他に御発言もなければ、質疑は終局したものと認めて御異議ございませんか。

○委員(長木村睦男君) 御異議ないと認めます。それでは、これより採決に入ります。道路運送車両法の一部を改正する法律案の問題に供します。本案に賛成の方の挙手を願います。

○委員(長木村睦男君) 多数と認めます。よつて、本案は多数をもって原案どおり可決すべきものと決定いたしました。なお、審査報告書の作成につきましては、これを委員長に御一任願いたいと存じますが、御異議ございませんか。

○委員(長木村睦男君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

○森中守義君 私は、ただいま可決されました道路運送車両法の一部を改正する法律案について、自民、社会、公明、民社及び第二院クラブ共同提案による附帯決議案を提出いたします。

○委員(長木村睦男君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

○委員(長木村睦男君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

○委員(長木村睦男君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

○委員(長木村睦男君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

○委員(長木村睦男君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

○委員(長木村睦男君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

○委員(長木村睦男君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

○委員(長木村睦男君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

送、大都市通勤通学輸送、中長距離大量貨物輸送等の各分野においてますます重要性を増しており、総合交通体系確立の観点からも、将来にわたってその使命の遂行が強く期待されることとあります。

一方、国鉄財政は、経済社会の変動と輸送構造の変化に伴い、昭和三十九年度に赤字に転じて以来急速に悪化の傾向をたどり、国鉄が今後国民経済及び国民生活における使命を全うすることができなくなるおそれが生じてまいりました。このため、政府といたしましては、第六十一回国会において成立した日本国有鉄道財政再建促進特別措置法に基づき、昭和四十四年度以降十年間を再建期間として、各種の財政再建対策を鋭意推進してまいりました。

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

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

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

運賃改定を行なうことも真にやむを得ないものと考えた次第であります。

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

次に、この法律案の概要について御説明申し上げます。

まず、国有鉄道運賃法の改正の内容について申し上げます。

第一に、鉄道の普通旅客運賃につきましては、その賃率が現行では営業キロ一キロメートルごとに五百キロメートルまでの部分については四円二十銭、五百キロメートルを超える部分については二円五銭となっており、遠距離運賃減制の是正をも考慮しまして、六百キロメートルまでの部分については五円十銭、六百キロメートルを超える部分については二円五十銭に改定することといたしております。

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

第三に、貨物運賃につきましては、制度の合理化をはかるため、車扱い貨物運賃の等級数を現行の四等級から三等級に圧縮するとともに、その賃率をおおむね二五パーセント引き上げることといたしました。

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

次に、日本国有鉄道財政再建促進特別措置法の改正の内容について申し上げます。

第一に、昭和四十七年度予算案作成を契機とし、

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

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

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

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

以上が、この法律案を提案する理由であります。

なお、この法律は昭和四十七年度四月一日から施行することといたしておりますが、衆議院において公布の日から施行する。ただし、第一条及び附則第四条の規定は公布の日の翌日から施行すると修正されております。

何とぞ慎重御審議の上、すみやかに御賛成いただきますようお願い申し上げます。

○委員長(木村睦男君) 本日は、この法案に対する趣旨説明の聴取のみにとどめておきます。

○委員長(木村睦男君) この際、本日の航空事故について官房長から発言を求められております。これを許します。

速記をとめて。

〔速記中止〕

○委員長(木村睦男君) 速記を起こして。

高林官房長。

○政府委員(高林康一君) 本日のセスナ機、横浜航空の事故につきまして、先ほど、大体十七時ごろでございましたけれども、現地におきまして分監山という山がございまして、その四百五十メートルぐらいの山の中腹に当たるところでございまして、おそろくセスナ機、当該横浜航空のセスナ機と見られますところの機影が、札幌方向に向かってあるという道警からの連絡がヘリコプター調査によりましてあつた次第でございます。それによりまして、道警が約五十名の警官を出しまして、その現地へいま向かいつつあるというのが先ほど、五時ぐらいの状況でございます。

なお、以後の詳細がわかりましたら、また、そのつど御報告申し上げたいというふうに考えておりますが、いまのところ機影がかなりばらばらになつておるという状況でございます。生存者についての確認はまだされていないという状況でございます。

とりあえず御報告申し上げます。

○委員長(木村睦男君) 本日はこれにて散会いたします。

午後七時一分散会

第八号中正誤

参議院事務局

三 二 三 二 二 四 三 三 名 二 百 三 十 四 名

正 誤