

参議院運輸委員會會議録第五号

昭和五十年四月十五日(火曜日)
午前十一時十三分開会

委員の異動

三月二十六日

辞任

藤田 正明君

補欠選任

山崎 竜男君

三月二十七日

辞任

山崎 竜男君

補欠選任

熊谷太三郎君

三月二十八日

辞任

藤田 進君

補欠選任

戸田 菊雄君

四月一日

辞任

宮崎 正雄君

補欠選任

藤井 丙午君

四月二日

辞任

戸田 菊雄君

補欠選任

宮崎 正雄君

藤井 丙午君

宮崎 正雄君

出席者は左のとおり。

委員長

宮崎 正義君

理事

黒住 忠行君

平井 卓志君

瀬谷 英行君

三木 忠雄君

委員

石破 二郎君

今泉 正二君

国務大臣

運輸大臣

岡本 悟君

政府委員

運輸省自動車局長

久次米健太郎君

運輸省自動車局整備部長

橋 直治君

事務局側

常任委員会専門員

宮崎 正雄君

説明員

行政管理局行政官

岩間 正男君

管理局管理官

和田 春生君

大蔵省主税局税制第二課長

木村 睦男君

厚生省社会局長

高橋 寿夫君

生課長

田付 健次君

井手精一郎君

池部 幸雄君

門田 英郎君

島崎 晴夫君

井手精一郎君

本日の会議に付した案件

○道路運送車両法の一部を改正する法律案(内閣提出、衆議院送付)

○委員長(宮崎正義君) ただいまから運輸委員会を開会いたします。

道路運送車両法の一部を改正する法律案を議題といたします。

本案の趣旨説明は前回聴取いたしましたので、これより質疑を行います。

質疑のある方は順次御発言を願います。

○黒住忠行君 道路運送車両法の改正で、関連いたしまして、少しく御質問申し上げたいと思います。現在、ことしの初めごろに恐らく車両数は二千七百万台を超えておられると思いますが、四十九年度末、三月末の車両数がどうなっているか、数字がわかっているとお知らせ願いたいと思います。

○政府委員(高橋寿夫君) 四十九年度末と申しますのは三月末でございますけれども、まだその数字の集計ができておりません。私も手元の一番新しい数字は一月末の数字でございますが、これによりまして自動車の総数は二千七百七十六万台でございます。

○黒住忠行君 二千七百万台といふと相当な数字でございますが、私は五十年年度いっばいには三千万台近くになるのではないかと推定をしておるわけでございますが、いまのような状況から見まして五十年年度いっばいにはそのようなことを考えていいのかわかりませんが、まあ自動車の最近の伸びからして特徴的なものがあるかどうか、そのことにつきまして見解を承りたいと思います。

○政府委員(高橋寿夫君) お答え申し上げます。最近のふえ方につきましては若干御説明申し上げますと、まず四十年から四十五年までの間、これは非常にふえた時期でございますが、大体年率にいたしまして一五%から二〇%ぐらいの勢いでふえております。ところが、四十五年ぐらいいから少しこのふえ方が鈍くなりまして、四十八年から一二年ぐらいいで推移してまいりました。四十八年度には八%というところで落ち込んでまいりました。このような傾向でございますが、今後のことにつきましては私ども、まあ先のことでありますので、なかなかこの正確な推計ができていくわけでありまして、大体年率にいたしまして、軽自動車以外の自動車では八%前後、軽自動車はほぼ横

ばいというふうなことでありますので、平均いたしまして年率六%程度で推移するのではないかと、そういたしますと、大体五十年度末の自動車の総数は二千九百万台ぐらいいになるのじゃないかと、このように考えております。

○黒住忠行君 そのように考えても相当自動車が増え、車両検査、登録等の仕事は、大変ふえてくる自動車に際しまして体制を整えていかねければならないわけでございます。その中で車両検査については陸運事務所の直接やりまします車両検査、それから指定整備工場のいわゆる民間車検、あるいは最近におきます軽自動車検査協会によるところの軽自動車の検査というふうにあるわけでございまして、従来この国の検査と民間車検というものをたとえ六割とか七割は民間というふうな方針はあったわけでございまして、最近における国の検査と民間車検とそれから軽自動車協会の検査、率からいいますとどういふような状況であるか。そしてまた民間車検の推進といふことが、今後につきまして、どのように考えておられるか、従来と方針は変わっていないかどうか。

○政府委員(高橋寿夫君) お答え申し上げます。御承知のように車両検査の仕事は、全国の陸運事務所五十三カ所にございまして車検場、そのほか支所、出張車検場等が二十一カ所ありまして合計七十四の場所で行なわれております。なかなかこれだけでは手が回りませんし、もう一つはまた民間の車両整備工場の技術水準を高めるといふふうなねらいからも、御承知のように民間車検の積極的活用ということを図ってきていただいております。

この民間車検率と申しますものは、年によりまして多少の上下がございまして、現在におおむね半分ずつ、国の検査場で半分、指定整備工場で半分というふうなことでやっております。私どもとい

たしましては、この率はもう少し民間車検の方のウェイトを高める必要がある、このように考えておりまして、現在全国で約一万の指定整備工場がございますが、この内容の充実を図りまして、目標といたしましては民間車検率七割というところを目標にがんばりたいと思っております。そして、国の直轄車検は三割でありまして、国といたしましては必ずから車検をするということだけではなくて、民間車検場の監督というふうなことをやりまして、間接的に車検体制を確保するということがやっていきたいと思っております。

それからなお軽自動車も新しく検査対象になったわけでございまして、軽自動車検査協会が軽自動車の検査を始めておりますが、まだこれは仕事を始めたばかりでございます。軽自動車検査制度が始まりましたときのいわゆる切りかえ検査というふうなことを並行してやっております状況でございますので、今日の数字はまだそのノーマルな姿を示すものではないかと思っておりますけれども、最近の軽自動車検査協会が扱いました件数を申し上げますと、四十八年度はまだ仕事始まったばかりでございますので非常に少なくて七十七万台でございますが、四十九年度は三百万台の検査をいたしております。

○黒住忠行君 いまの整備工場の仕事、指定整備、これを伸ばしていくという方針は正しいと思っておりますが、いま近代化その他役所も業界もいろいろ努力をしておるようでございますが、これがなかなか思うようにいかない。どういふところにその問題があるのか。そしてまた七割目標というのは前からの目標でございますが、なかなかここまで達成できない。どういふところに問題があるかと考えておられますか。

○政府委員(田付健次君) 指定工場の継続検査に對します寄与率をぜひ私どもとしてはふやしてまいりたいというところで従来も指導をいたしてまいりましたが、やはり近代化の計画の中で集約化を進めながらある程度の規模に育てるということがどうしても必要になってまいりますが、その場合

に私どもとしては可能な限りの融資、助成、指導等を行ってきけるつもりでございますけれども、やはり地域的な状況なりあるいは企業の経営者としての言わねばブライド的なものなどがある点がありまして、必ずしも規模の集約、拡大化ということについては直ちに反応をしないでいただけないという面もございまして、思うように任せないことがあるわけでございまして、なおこれから指定工場の育成をする必要性がありますので、地域的にもややきめの細い指導をしてまいりたい、このように考えております。

○黒住忠行君 いまの点で、近代化その他の努力を一方しているけれども次から次に新しいのが生まれてきてその政策が非常にやりにくいと言いますか、両立しない面があるんじゃないかというところを言われておるわけでございまして、これは認証という制度になつていっている、その認証基準等の見直しをする必要があるんじゃないかと思っておりますが、どうですか。

○政府委員(田付健次君) 御指摘のように集約化をする近代化を進めながら、片方では車両法による認証をするということが同時に行われておりますので、一見矛盾するかのうに見えますが、私もどもとしてはそのようには考えておりません。やはり車両法上の安全を確保するというために整備工場が確保してもらわなければならない最低の基準というものはこれはぜひ守ってほしい。逆に言いますと、そのような設備、そのような技能を最低線として確保していただければ保安上の分解整備というのができるということにならうかと思っております。

一方全く観点を交えて、業界事業としてどのような体制にすべきかという経営あるいは経済的な観点からの集約化、近代化というのは、これまた整備業界としてこれから勉強し、かつそれを達成する上には必要があるわけでございまして、そのようなことでそれぞれの意味があると思っておりますので、必ずしも矛盾しているというふうには考えていないわけであります。しかし実際問題

として見ますと、やはりその間にどうも感覚的にはそぐわない点を感じられますわけでございまして。私どもとしては認証基準を今後どうするかということについてはこれらの事情を今後とも考えていかなければなりませんが、認証自体の本身がやはり自動車の技術の進歩等に合せて変えていかなければならない点もございまして、基準自体の見直しというものは今後とも検討してまいりたい、こういうふうな考えております。

○黒住忠行君 次に軽自動車でございますが、軽自動車の規格につきまして現在三百六十ccという規格を引き上げることにつきましていろいろ検討が行われているように聞いておるわけでございまして、軽自動車というのはわが国独特の車でございまして、省資源といいますが、そういう面から見ても有効な車であると思っておりますが、その規格引き上げの作業はいま行われているはずでございますが、どこまで進んでいるのか、お答え願いたいと思っております。

○政府委員(高橋寿夫君) 軽自動車の特殊性なり日本の道路事情あるいは所得水準等に非常に適したものであることについては御指摘のとおりでございます。三百六十ccという規格をつくりまして以来、ずっと順調に伸びてきたわけでございまして、この数年間、何といいますが、大きいことはいいことだといふふうな世の中の風潮があつて、車を買う人が大きな車を買いたがるというふうなことがございまして、若干そういう風潮の影響を受けてかと思ひますけれども、軽自動車の伸びが横ばいになっておるわけです。このことは、しかし、省エネルギーあるいはスペースの節約というふうな点から私どもとしては余り好ましいことではない、もう一遍軽自動車の見直しということをする必要があると考えております。

一方におきまして軽自動車は三百六十ccというきわめて排気量が小さいものでありますから、最近問題になっておりますところの排気ガスの規制をするためにいろいろ装置をつけるためには三百六十ではちょっと足りないということになってき

ております。そこで、この三百六十ccという容積を排気ガス対策をするのに必要最小限度なところまで大きくしたいということ、いろいろな検討をいたしております。いろいろな案がございまして、利害得失その他検討いたしておりますが、今日まだこの線で行くんだという線がはっきり出ておりません。一案としてはたとえば五百五十ccぐらいをめどに検討はいたしておりますけれども、五百五十ccで行くんだということを決めたわけではございません。目下検討の進行中でございます。

○黒住忠行君 結論が出るのはいつごろですか。

○政府委員(高橋寿夫君) これは昨年の暮れに出ました中央公害対策審議会の答申によりまして軽自動車の排気ガス対策を完了すべき時期、これは一般の車よりも、一般の車のうちのいわゆる大型車並みに延ばしてありますけれども、しかし、ますますやはりこれを線をはっきりいたしまして、軽自動車メーカーがそういう生産体制に入る準備を整えませんかといひますので、できるだけ早くこの規格の線を決めたいと思っております。

○黒住忠行君 いまの準備期間その他も必要のことですから、計画的に処していかねばならぬわけですから、そういう点はなるべく速やかに明白にしたいだいた方がいんじやないかと思ひます。

もう一つ、小型自動車の場合に総排気量が二千cc以下、こういうわけですが、五十年、五十一年の規制に処するということになりますと、いま軽自動車の場合に言われたようにエンジン容量の増大が余儀なくされるわけでございまして、二千ccの枠をはみ出す車は物品税、自動車税等の面で不利な扱いを受けるということになるわけでございまして、小型自動車の総排気量二千ccということについてその枠の拡大あるいは撤廃について、まあ軽自動車の場合とちよつと似たような要素があるわけでございまして、これはどうでしょう。か。

○政府委員(高橋寿夫君) 排気ガス対策、特に五

十一年度規制をやりやすき場合に、いわゆる等価性重量一トンというところを境にいたしまして、一トン以下の車は〇・六グラム、一トン以上の車は〇・八五グラムというところで分けて、排気量つまり重さの大きい車ほど排気ガス対策がやりにくいというふうなことが実はあったわけでございます。そういうことから現在小型車の規格についてどういうふうな考えていったらいいかという問題についていろいろ議論をいたしておりますが、先ほど軽自動車のごときに申し上げましたように、従来日本の消費者の意識といえますが、必要以上に馬力が出る、そして排気量の大きな車、スビードの出る車、こういったものを使いたがるという消費傾向がございましたわけですが、これから考えられる自動車社会というものを考えてまいりますと、果たしてそれでいいんだらうかという反省をひとつする必要があると思えます。

いわゆる省エネルギーというふうなことから考えましても、われわれは必要最小限の排気量でいいはずであります。一方においてまた排気量の小さい車は公害対策がしにくいということもございまして、そういうことを両面いささか矛盾する要素もございまして、これらの兼ね合いをよく考えまして排気ガス対策を十分実施しながら、かつエネルギー効率のよい、つまりエネルギー消費の少ないそういう車を普及していくということが方向としては大事ではないだらうかと、そういうふうなことでいろいろ検討を進めているところでございます。

○黒住忠行君 次に、三月十八日付で「五〇年度排出ガス規制の実施について」という自動車局長通達が出ておりますが、その通達を出した相手方、そしてその通達の主たる内容について説明をしてくださいます。

○政府委員(田付健次君) この三月十八日付の通達は、役所側と民間団体側とに出しましたが、具体的に申し上げますと、役所といたしましては、各陸運局、沖縄総合事務局、それからなお私どもの方の交通安全公害研究所、軽自動車検査協会等でご

ざいます。それから団体といたしましては、自動車関係の団体でございますが、自動車工業会、車体工業会、産業車両協会、輸入組合、それから整備販売関係といたしまして整備振興会連合会、それから販売協会連合会、軽自動車協会連合会等であります。

この通達の意味でございますが、これは五十年の排気ガス規制が五十年の四月から実施されることになっておる点は御案内のとおりでございます。その実施に入りまして場合に保安基準の各条項をどのような内容で運用するかということをもとめたものであります。特にこの通達の特徴といたしましては、デフォルト・デバイスという問題が一つありまして、公害規制防止装置をつけてはいるのですが、ある特定の条件だけしか働かないというような装置を持ってこれますと困りますので、そのような内容のものがある程度制限をするということが一つ、それからさらに御承知のようにこれから触媒装置をつける自動車が出てまいりますので、触媒をつけました場合に考えられます熱害対策ということでどのような警報装置などをつけるかという点の細部、それからなおこれから公害の規制を満たしているということを確認していただくことになるわけですが、その証明をする方法といたしまして、自動車の種類ごとに型式指定を受けるものについては完成検査終了証、あるいは型式認定を受けるものについては排出ガス検査終了証という方法で、その自動車が公害基準に適合しているという旨を証明するような書類を添付していただきたいというような内容等が主な点であります。

○黒住忠行君 その通達の中で、記の2ですか、施行規則第三十六条第五項関係、その中の(3)にいわゆる公的試験機関について記載されておりますが、それらの試験機関で対応能力というが、東京以外にその機関が存在していない。あるいはこの通達では国立大学、公立大学等を含む地方公共団体の付属機関というふうなことも書いてありますけれども、それらの一〇モード、一一モード等

のことになりますという、試験も、施設、能力ということが相当大切であると思うのですが、その点はどうなっていますか。現在の試験機関、公的試験機関の状況、そして今後十分対応し得るかどうか、その点についてお答え願います。

○政府委員(田付健次君) 御承知のように、五十年以降排出ガス検査をいたします種類が二種類ございまして、一〇モード、一一モードと二種類の検査をすることになっておりますが、いずれもこれは新しい自動車、製作された自動車に対して適用されるわけでありまして、したがって、そのような設備ということになるわけでございますが、これはかなり大がかりな設備がございまして、できません。したがって、それが設置されております場所というのは、たとえばここに先ほど先生もお話されましたように、国あるいは公的な機関、大学等の特殊な場所に限られていくことになると思えます。

で、私もいたしましては、本来国が新車の性能がどのような性能であるかというのを全部調べるといふようにしたいわけですが、実は自動車ではなくて装置だけにつきましてこういう公害防止装置をつくりました、これについてはどのような性能があるかを評価してくださいというふうな仕事の種類もございまして、これも国が全部やるということになれば一番いいわけですが、さすがに、なかなか予算等のももありませんので、これをやるというわけには現状まいるませんので、このような種類のものにつきましては国にかかわるような、いわゆる第三者的な機関というものができなくておまして、これを利用してあります。で、その一つが日本自動車輸送技術協会という財団法人でございます。もう一つは日本車両検査協会という、これもまた財団法人でございますが、この二つの財団法人が持ちますガス施設によりまして検査を私どもとしては活用いたしておるわけでございます。

実際に五十年の規制に適合させる試験をこれから新車を受けるわけですが、今度は新車の方にいろいろな種類が、パターンがございまして、この先はお話申し上げました公的検査機関である程度の検査をしてもらうと考えております。パターンの自動車というのは、個別に、たとえば個人が携帯して、輸入して持ってくる外車のようなものでございまして、大量生産されるような自動車は考えておりません。御承知のように、大量生産される自動車は、大臣の型式指定を受けてまして包括的にその型式については安全基準に適合しているということになるわけでございますが、この指定をする際には当然私ども国の方の審査体制がそれに対応した審査をいたしておるわけでございます。そういう網にかからない全く一両だけで携帯して入ってくるという自動車が実はございまして、これは外国製の自動車でございますが、これにつきましても新車であることには間違いございませんので、本来なら国が全部やるというのが理想なんです。現在のところ国内車の審査体制に手いばいございまして、これにベストを尽くさなければならぬので、個別のものにつきましてはできるだけこの機関に証明をさせまして、第三者的な意味からガスの発生状態をチェックさせる、そのデータを私どもが見るといふことに活用しようということを考えておるわけでございます。現在この程度の輸入量であればこの二つの施設において十分その意味でのデータを提供してもらえらうというふうに考えております。もちろんこれは、ある意味においてそのデータが公正のものでなければならぬ、私どもそれを参考にするわけでございますので、これらの団体の業務の内容については、十分指導し、監督をしてまいりたい、こういうふうな考えであります。

○黒住忠行君 電気ガス工事の車、あるいは身体障害者用車、教習用車、特殊装束のトラック、こういうのはディーラーなんかで改造が行われるわけですが、そういう場合にもやっぱり検査を受けますと排出ガスの検査も受けるわけでございます。

が、それらに対する対応、その検査をやるのにいまの施設あるいは地方公共団体、付属機関、それから今後対応し得るかどうか、そこらは自信あります。

○政府委員(田付健次君) 型式指定の対象にならない、ある程度バリエーションがあります車について当然考えられるわけですが、公害防止装置の認定というのを別途行っておりますので、自動車としての指定ではなくても公害装置そのものの系統は変わらないうえに用途が変わっているという程度の類別があるかと思っておりますので、公害防止装置の型式認定制度を活用することによって、たまたま御指摘のような新車につきましては、国内車に關する限りはある程度活用できると、このように思います。

なお試験機関が、地方の公共団体等が持つものについてまでそういうようなデータの作成、またそれを私も利用するというのを広げてまいることになりますと、かなり監督も問題だらうかと思ひますし、実際にガス試験をします場合には、相当高度な技術が必要でございしますので、やはり信頼のおける試験ができるような体制が確認されませんとそういうデータの活用もできなからうかと思ひますので、私もとしては、できるだけだいたい申し上げましたような公害装置の型式認定制度、または先ほどお話しした団体による、試験施設による、試験の結果を利用してまいりたい、このように考えております。

○黒住忠行君 せっかくまあ排気ガス対策ですから、そういう場合におきまして、スムーズに仕事がいよいよにやっていたらいいと思ひます。それで今回の車両法の改正、手数料等の改定という点でございしますが、考え方につきまして要だけお話をひとつ答弁願ひたい。

○政府委員(高橋寿夫君) まず改正の必要性について簡単に申し上げます。

御承知のように、現在自動車の登録及び検査の仕事は、私も特別会計を運輸省の中につくりまして、そこで手数料収入を財源といたしまして

まかなつておるわけでありまして。軽自動車検査協会の場合につきましても、この私どもの車両検査特別会計という大きな屋根の下の一部門としてやつておるわけでございます。したがって、

国の直轄検査も、軽自動車協会のこの検査も、すべて自動車の登録あるいは検査の手数料によりまして、すべての施設あるいは設備あるいは人件費をまかなつております。したがって、年々施設を整備する経費とかあるいは職員の人件費等が上がつてまいりますと、手数料の引き上げが必要になつてくるという事態が起こるわけでございす。四十四年に法律改正いたしましたままでは、たわけでありましたけれども、そのころはまだ自動車の伸びがふえておつたのであります。今日まで約五年以上もつたわけでありまして、最近のように自動車の伸びが若干減つてはいる傾向になつてまいりますと、現在の法律にございすような限度額では、もう今後の車両検査特別会計の中の支出要因に對しては対応するだけの余裕がなくなつてまいりました。私もこの法律に基づきまして

実際の徴収額は政令で決めておりますけれども、この政令の額と法律の額を比べてみますと、もうほとんど法律の上限をすれまゝに政令がすでできております。

具体的に五十年のことについて申し上げますと、もしも現在の政令のままですと、百億円ぐらいの収入しかありません、手数料収入といたしまして、ところが一方におきまして必要とされる経費は百五十億円近くございす。そこで

どうしてもこの政令改定の前提といたしまして、法定限度額をお決めになつていただいている道路運送車両法の百二条の金額を減らしていただくという趣旨でございす。したがって、この百二条の手数料額の改定、おおむね二倍にいたしております。それが主な内容でございす。私もこの二倍に改定していただきますと、上限額の枠の中でさしあたり今年度は現行手数料に對して約五〇%の値上げをいたしたい。そうしますとまだ上

限度までに余裕がございすので、これは数年後必要があれば経費の増高等の状況に照らし合わせましてもう一遍政令改正をする余地を残しておきたい、こういうふうな考えでございす。

○黒住忠行君 大臣にひとつお聞きして質問を終わりますが、車両検査というのは、国の検査として民間車検あるいは軽自動車協会の検査等が行われておりますが、車両の保安ということと、それから公害対策といふことが、排気ガス問題、非常に重要な仕事でございす。そうして車両数も前よりは伸びがとまつたといつてもやはり六〇ないし七〇%はふえていくであろうという推定であるとすれば、車両検査という仕事の重要性はますます重大であると思つてございす。いまのような情勢を引くくめまして今後予算の面あるいは人員の面等につきましてひとつ充実をしていかなければならないと思ひますが、総括しましてこれらの問題に關する御所見を承りたいと思ひます。

○國務大臣(木村睦男君) 自動車の検査体制というものを中心にいたしまして考えますと、いふと、安全度を高めるといふことが、本来一番重要な仕事であるわけですが、それに加えて最近最近にその重要性が強調されてまいりましたのは環境基準、排気ガスの規制基準でございす。この二つが、自動車検査の場合に非常に重要な目的となつてまいつておることは御承知のとおりでございす。

従来、自動車の両数が高度経済成長のころには飛躍的に毎年ふえてまいりました。それに対応する検査、その検査に必要な施設、要員を毎回苦勞をいたして充実にまいつたのでございす。最近自動車の両数の伸びはやや鈍化をいたしておりますけれども、先ほど来お答え申し上げておるように、ふえておることは事実でございす。そういう背景の中で、今後、自動車の安全度を高め、また排気ガスの規制を徹底する、定められた基準に合うように、新車の場合あるいは継続車の場合に検査を十分やうていくことのために、当

面自動車の整備行政があるわけでございます。そこで、検査につきましては、指定整備工場というものをふやしまして、すでに十年以上にもなるかと思ひますが、民間車検の能力を拡大するように努力をしております。今後ともこの方向は進めていくつもりでございす。現在大体五〇%近くになつておりますが、やはり私は理想としては七〇%ぐらいは民間車検で検査ができるようにしたい。あわせて、先般から開始いたしました軽自動車検査制度、これは特殊の検査協会をつくらせておつておるわけでございす。その財源もすべてこの自動車の検査登録の特別会計の中で処理をいたしておる。人件費もふえてまいりますし、機械化もだんだん進めてまいらなければなりません。ことに、排気ガス規制を強化いたします検査器械といふものは、相当性能の高い、また精密的なものでございすので、相当金額も張るわけでございす。そういうふうなことを考えまして、そのすべての財源でありますところの特別会計の収入が、現在の状況では賄いきれなくなつてきているところから、この際法律の改正をお願いいたしまして、現在法律で認められております限度額いっぱいまでちょうどいいをいたしておりますので、この限度額の幅を広げておいていただかせんと、その都度、適切な手数料の変更もできないわけではございすので、今回この法律の改正の御審議をお願いしておるわけでございす。まあこの法案を幸に通していただければ、かなり幅がでるわけではございすので、当分はその幅の中で検査体制に支障のないように、人員の確保あるいは検査器械の整備その他について御期待にこたえるように行政は進められていくし、また、いかなければならぬ、かように考えておるわけでございす。

同時に、先ほど申し上げましたように、民間車検場の整備も図り、また、軽自動車も相当今後ふえてまいることではございすので、検査協会の検査体制も充実をしていきたい、かように考えて今回の法案の御提案でございす。

以上のような考え方に立ちまして、今後一層、その御期待に沿うように、整備体制、検査体制というものを充実していきたい、このように現在考えておるわけでございます。

○瀬谷英行君 手数料の改定の理由について、いま大臣からお話がありましたけれども、限度額の幅を増大させなきゃならぬということですから、この手数料の改定によって収入増というものをある程度見込んでおられると思うんですが、これは総需要抑制とか、不況とかの影響によって、一年前、二年前とは多少これはその数字のじき方から手かげんをしなければならぬのではないかと気がいたしますが、そういう手かげんをした上で、景気の動向等をにらみ合わせて、一増収はどのくらいになるかということも、この金額的な点をまずお伺いしたいと思ひます。

○政府委員(高橋寿夫君) 先ほど御答弁申し上げましたこととさせていただきます。車の伸びが十年前、五年前に比べてはだんだん、だんだん落ちてきております。そういったことを十分数字として踏まえて、それでおおむね登録自動車で年率八%程度、軽自動車では横ばい、こういうふうな数値をもとにいたしまして、これからの伸びをはじいたわけであります。五十年年度におきまして大体二千九百万台ぐらい五十一年度で三千百万台ぐらい、五十二年度で三千三百万台、五十三年度で三千五百万台というふうにはじいたわけであります。私ども、かなり低目に見たつもりでございます。大体これでいけると思ひますけれども、予測でございますので果たしてどうなりますか、その点についてはまた御議論もあるいはあるかと思ひます。

○瀬谷英行君 車の台数じゃなくて、金額のことでお伺いしたわけなんです、料金というのは安ければ安いほど、それに越したことはないと思ひますけれども、こういうものは、いわゆる日用品を扱うような性質のものではない、一時的なものでもあるし、負担の限度額からいってそんなに遠慮する必要もないような気もするわけ

です。たとえば四百円とか、五百円とか、六百円とか、こういったような端数がありますけれども、常識的に考えれば、いまだきの相場から言えれば、手数料なんというものは思い切つて千円ぐらゐに上げちゃった方がいいんじゃないかという気もするんですよ、こういうのはしたのついた金額について言えば、それをこういうふうに刻んだというところは、収入の見込みというものをある程度はじき出した上でのことだろうと思ひますけれども、この収入の増というのを金額にしてどのくらいに見て、そして割り出したのかということ

○政府委員(高橋寿夫君) 私どもは先ほど御説明申し上げましたような年々の伸び率自体をもとにいたしまして、一応収入の推定はいたしております。たとえば五十年年度では手数料収入百四十六億円、五十一年度で百七十億円、五十二年度で百八十八億円程度の推定をいたしております。

いま先生の御質問の御趣旨は、手数料額についてでございます。手数料額は、この個々の項目ごとの手数料額を決めます場合、これは法定限度額を決める場合あるいは法令で実際に徴収額を決める場合、いずれにつきましても、実際にその登録なり検査に必要な原価をはじきまして、その原価をベースにいたしましてこれを決めるということにしてございまして、それを離れまして、政策的にうんと高くするというふうなこともいまままでやってきておりませんので、一般的に考えれば、もうちょっと高くすることも考えられるんじゃないかというふうな御意見もあるいはあろうかと思ひますけれども、そういう原則がございまして、その原則の範囲内で計算いたしました結果が、ごらんのとおり数字になったわけであります。

○瀬谷英行君 一般の手数料の点は、金額的にはまことに何百円という端数でもって大したことはないという気がしますが、これはたとえば一般のものの値段だったら、余り高く上げ過ぎると手控えて売れなくなってしまうといったようなことがあるので、こういうのは、そういう消費物価とは

また違ひわけですから、必要なものであるから多少安いとか高いとかによつて手かげんをするという性格のものじゃないわけですね。だから六百円が千円になったからやめとこうという人は恐らくないだろうという気がするわけです。だからそういう点はあんまり細かく、原価計算をした上でのことかもしれないが、あんまり細かくする必要もないんじゃないかという気もするわけです。

それから型式の問題ですけれども、これなんかの場合は、これはメーカーの負担になるわけだから、金額的にはまことにわずかなものではないかなという気もするんですが、この辺どういふ計算をしてはじき出されたのか、その点もお伺いしたいと思ひます。

○政府委員(田付健次君) 個々の手数料を計算する場合に、もう少し大まかに取つたらどうかというあたりがたいお話でございますが、私どももいたしましては、やはり業務の内容はそれに伴つておりますので、一応横並びをしたときに、なぜそのような差が出るのか、あるいは逆に言いますと、業務の質が違ふことによつてやはりそれぞれの差が出てこなければ理屈に合いませんので、多少細かい芸ではございますが、一応経費を計算いたしました上で算出をいたしておるもので、そのような結果になっておるわけでございます。

なお型式指定につきましては、その他の手数料と比べますと、一段と上げ幅が大きくなつておりますが、この点は過去の型式指定をしておりました当時と比べていただきますと非常に明瞭におわかりいただけると思ひますが、昔はわりあい指定の型式数も少なく、また自動車そのものにつきましても、いまから考えますとかなりゆつくりつづつていたということでもあらうかと思ひます。

が、その後、御承知の欠陥車問題が発生をいたしましたので、私どもの審査をいたします体制を急遽強化しなければならぬというふうなことが発生いたしましたので、私どもの方の研究所に審査部を設けるなど、かなりの要員数をふやすという事態も発生いたしました。最近五十年年度、五十一年度、

つい先ごろまでは四十八年度までのガス審査というところが新しくつけ加わりまして、過去にはなかった業務がまた拡充されてまいつてきておりますので、そのような経費がそれぞれかきましまして、ごらんのよう計算の結果になったわけでござい

ます。

○瀬谷英行君 むしろ細かな手数料の場合は、一応御意見を聞けばそれで間に合うということだから、それはそれでいいですがね。型式指定のような場合には、いろいろと考えていかなければならぬ問題があると思ひます。いわゆるメーカーの商業政策ですね、それを助長するというようなことであつてはいけないうし、むしろじみちな考え方を指導していく必要があると思ひます。政府としてはどうですか。その意味から言つて、こちらの方はもっと厳しくしていてもいいんじゃないかなという気がするんですが、これはかなり大幅な値上げというところの考え方の中には、厳しい行政指導という考え方が含まれてのことだといふふうに理解をしてよろしいのかどうか、その点をお伺いしたいのです。

○政府委員(田付健次君) いま御説明申し上げましたように、これからはやはり欠陥車問題、あるいは排気ガスに対する十分な対策問題等、いずれもまた今後とも続きますので、御指摘のような点については私どもとしては十分指導していきたいという思想が入つておるわけでございます。

○瀬谷英行君 日本の車は、本場に車に限らないんですがね、電気製品でも何でもそうなんですけれども、目先を変えて買わせようという点があるような気がする。これは日本のメーカーに共通した一つの競争心から出発しているのかもしれないが、余りいいことじゃないと思う。たとえばフォルクスワーゲンという車がちょっとこうが変わらない。しかし、性能はなかなかこれはすぐれているというふうな聞いております。私は性能等の問題については、素人だからよくわかりませんが、しかし見た目は変わらないうし、性能の向上については責任を持つといった姿勢が

メーカーには望ましい、んじゃないかという気がするんですよ。目先を変えてか、こうよくして、そして新しいものを作るべく売ろうといったようなやり方は、これは排除していかなくちゃいけません。そういう考え方は、行政指導の面でむしろ強化をしていく必要があるんじゃないかという気がいたしますが、その点は大任の方にちょっとお伺いしたいわけなんです。どういふふうにお考えになりますか。どうも外国のやり方が、その点は堅実じゃないかなという気がするんですが、日本のいまは車なんですけれども、車のみならず一般の電気製品、テレビ等についても、何か目先を変えて購買力をくすぐっていくといったような点があるような気がする。そういう点は、むしろ行政指導の点では戒めていくというのが筋じゃないかという気がするんですが、そういう指導という態度がいままで政府の方にあったのかどうか。それから今後の自動車の問題についても、これは自動車産業では世界的にも有数なお国柄になっているんですからね。政府は当然それは考えるべきだと思ふんですが、どうですか。

○國務大臣(木村睦男君) 日本の場合にはやはり自由主義体制、経済体制をとっておりますので、自動車の生産も自由でございますし、購買の方も自由であるわけでございます。そうすると、そこにどうしても自由販売競争というものが、競争原理が働きますので、そこでは御指摘のように毎年目新しい商品に衣がえをして販路を拡張しようという、こういうパターンが繰り返されておるわけでございます。しかし、全体的な節約、省資源、そういう観点から言いますと、従来のように百五十種類も実は型式でもあるわけでございますから、ということと要するに自動車の種類が百五十種類以上もあるというふうなことでございまして、これは本当に売らんかなであり、消費旺盛の時代であればそうしたことがもとで、日本の経済というものが維持されておったと言えないこともないんでございますけれども、いまや日本の経済は高度成長から低成長へと変わりつつある。

る、こういう現状に立ちましては、自然といまお話しのように、自動車の種類等も毎年毎年ちよつとどこかを交えて売り出すというふうなことは実情に合わなくなってくると思ふ。また、そういうことをやっておつてもそれは需要を駆り立てるといふほど需要の方にも余力は従来ほどないというふうなことではございまして、自然とそれは修正の方へいかなければならないと思ふ。しかし、基本的には自由経済であり、自由競争でございまして、ある程度の行政指導等については従来ともやっておりますけれども、統制経済のようなぐあいにはまいらぬことは、御理解をいただけると思ふんでございます。

そこでそういう問題が自然的に多少抑制をされる一つの機能は、実は今回の排ガスの規制の問題でございまして。御承知のように、五十年年度規制、五十一年度規制等々だんだん規制がやましくなつてまいりますというところ、ことに新車の場合にはその規制に合うようにエンジンその他を本当に開発をし、またかえていかなければならないということになりますと大変なことになるわけなんです。そういうふうなことから、また実施時期というタイミングの問題もございまして、メーカーの方も好むと好まざるにかかわらず、間口を収縮して、型式の数も減らしていくという方向に現在考えつつあるものでございまして、そういう点では非常に私は喜ばしい傾向にあると思ふ。

それからバス事業など公共大量輸送を担当します場合に、バスの車両の型を毎年毎年かえると、かえて値段も上がるというふうなことになるから、それが、バス事業も競争でございまして、できるだけ見ればよい、また乗り心地のいいものをというところになるのは自然の流れでございまして、結局そういうふうになつてきます。というところ、そのバスの車両の価格というものが運賃にはね返ってくる、そういう面もあるわけでございまして、これはもういふ以前からバス協会あたりでは、需要側の方で、つまりバス事業者の方で共同して、バス車両について注文をつけて、

同じものを皆さんが使うように需要者の側から供給者の方へ、メーカーの方へ注文をしていったらどうかというふうなことも指導してまいっておりますけれども、なかなかこれもおれわれが考えておるようなぐあいは進んでおりません。おりませんけれども、これもやはり周囲の経済事情が違つてまいりましたので、私はこういう点は今後さらに強力に推進していきたい、かように考えておるわけでございまして。全く御指摘のように、いろいろな方法を通じて行政指導によつて、多様な自動車のつくつて、とにかく販売合戦をやるといふ傾向には逐次歯どめをかけていきたい、このような考え方のもとに、われわれ整備行政あるいは検査行政をやるところから少しでも役に立つ方向に努力をしていきたいと考えております。

○瀬谷英行君 自由競争ということだけを強調されて、メーカーの勝手気ままな振る舞いを見逃していくというのには、行政当局としての正しい姿じゃないかと思う。やはり公害対策の点あるいは安全対策の点等から考えて、排気ガスの規制あるいは騒音の少ない車、安全上問題のない車といったようなことは大事なことであり、それから燃料資源の将来を考えると、なるべく燃料の消費の節約できるような車というものが望ましいわけなんです。ガソリンをまき散らして走るような車はこれは外車だけで結構なんで、そういうものが欲しいという外国の車を買つて、高い税金を払つて、こういうふうにして、そうして日本で作る車はなるべく堅実に、燃料の消費も少なくして済む、そういうふうなことに重点を置くべきだと思ふ。そういう点についての指導というものをさらに強化をする考え方がないのかどうかということも、この機会にお伺いしたいと思います。

○政府委員(高橋寿夫君) 先ほどもちよつとお話申し上げたこととございまして、私どももやはり日本の社会の現実というものを、あるいは非常に資源の少ない国であるということを考えますと、私は日本ではガソリンをたくさん消費する車を使い過ぎていてと率直に考えております。そこ

でもう少し自動車を小型車の方向に移行する、小型車という意味が三百六十ccから二千ccという定義の問題じゃなくて、要するに少しでも小さい車を使うようにしようということにしなければならぬと思ふ。このことをやる方法といたしましては、自由経済のもとでそういうことをやるためには価格政策しかございせん。価格政策を左右するものは税金でございまして。したがって、まあこの辺という標準的なもの以上の大きな排気量の車に対しては高い税金をかける、それからそれ以下の車につきましては、比較的安い税金をかけるというふうな税金面での操作を通じて、そういう需要を調整するということはできると思ふ。そういうことを、これは私どもだけでできませんので、政府の各関係機関十分よく相談いたしまして、できるだけガソリンを大きく食わない、そしてまたこの狭い道をふさいでしまわぬ、役に立つならばただ小さい車に間に合つて、こういう思想にだんだん変えていきたい。そして行政もそういう方向にやつていきたいというふうに私も真剣に考えております。

○瀬谷英行君 実際の性能等については私はよくは知りませんが、たとえば、ドイツのフォルクスワーゲンという車があります。このフォルクスワーゲンというのは言葉で言うところの国民車といったような意味を持っています。その国民車という考え方は、やはり燃料やある性能のいい車という意味で指導してつくられたのではないかと、いうふうな思ふ。これはヒットラーの政策の中で、こういう考え方があったというふうな話だ。詳しくは知りませんが、外国のことに聞いています。それは私はよく知らないから、その点をもう少し御存じだったらお聞かせ願いたい。

日本がこれから考える場合でも道路が狭くて、そして人口が過密であるということになると、

メーカー任せにしておけば、なるべくかつこうよく、スピードが出てというものをたくさんつくるようなことになるんじゃないかという気がするんですよ。一般の世間の人が考えていることは逆の姿が自動車行政には出てくるような気がするんですが、その点は、もつと運輸省自体としての強力な行政指導が必要ではないかという気がします。その点はどうか。

○政府委員(高橋寿夫君) お話しの御趣旨、本当によく私わかるわけでありすけれども、従来は世の中全体がハードな時代でございまして、強く、力があつて、スピードが出て、がんばりやうで、重いものがいんだという、それが一番安全なんだという思想があつたと思ひますけれども、それは自動車単体だけを考えればそうだと思いますが、お話しのように、スピードが出ないようになればいいじゃないか、そういうふうなことを、いわゆるソフトな思想をもつと入れまして、自動車単体だけではなくて、それを、単体を支えるいわゆる交通文明全体といひますか、自動車社会全体といひますか、そういうものの中で考えていくことによりまして、従来に比べれば軽くてそしてスピードが出ない車で、そして十分安全だ、快適だという車ができると思ひますので、そういうことも十分関係各省とも相談いたしまして、研究開発をしたいと思ひております。

○瀬谷英行君 いままで自動車といへばこれはガソリンという考え方だったんだけれども、ガソリンを使わないで公害の面、あるいは安全の面から考えて、電気を使うとか、あるいはこれはできるかどうかかわからぬけれども、太陽熱でもって蓄電池でもござえて、それで走ることでできるようなればガソリンの心配がなくなってくるわけですが、そういう新しいアイデアといったようなものを車に取り入れる研究は行われぬものかどうか。これは車いすなんかの場合でも、車いすにちょっと毛が生えたようなもので、しかも手動でなくて何らかのエネルギーを工夫できるようなものが出てくれば、これは身体障害者等にとつても

かなりの福音になるのではないかなという気がするんですが、そのようないままでになかったようなアイデアを車に取り入れるというところは、いまのところ研究はされているかどうか、またそういう研究をする考え方があるかどうか、その点をお伺いしたいと思ひます。

○政府委員(高橋寿夫君) 私は電気自動車その他の現在の石油系燃料を使わない自動車の研究開発という仕事は、まだ大学の研究室段階の仕事であると思ひております。と申しますのは、現実化との間にかんがりの隔りがございまして、電気自動車にいたしましても、性能の強く、つまり長もちのする軽い電池といふものはないわけでございますね。いまの電池ですと、電池の重さが車の重量の半分以上というふうなことになるてしまふ、そういう電池を積まなければ走らないということがございまして、もしここに電池の革命が起こつて、軽くて長もちする電池ができれば電気自動車はできると思ひます。しかしそこにはまだかなり越えなければならぬ技術の壁があると聞いております。

ただ、たとえば牛乳配達なんかのように、非常に近隣だけ回ればいいというふうなやつは、これはそんなにたくさん電池を積まなくても間に合うわけでありまして、たしかイギリスの団地なんかでは牛乳配達に電気自動車を使つてゐる。音もしなくて大変よろしいというのを聞いておりますが、そういう部分的応用はこれからもできると思ひますけれども、現在使つております二千七百万台の車ほとんどが新しい石油系燃料以外のものではない時代が来るのはまだ相当先であると思ひます。しかしながら、これは石油もいずれ底をつくわけでありまして、そういう意味で、新しい時代にどういった動力源がいいかという点につきましましては、研究室あるいは通産省の研究、またわれわれの研究、あるいは民間のメーカーの研究等々の知恵をしぼりましてやりたいと思ひております。

○瀬谷英行君 最後に、これは運輸省自体——通

産省にまかせるのもいいでしょうけれども、運輸省自体、交通政策の面から車の問題、これは動力源のことを含めて、モノレールであるとかあるいは自動車であるとかそういう、要するに人なり物を運ぶというものは、これは運輸省の所管なんですから、運輸省自体がその研究をするということが必要だろつと思ひます。必ずしも通産省だけの領分ではないという気がする。その種の研究をする体制といふものは運輸省として考えているのかどうか、その点を最後に伺ひて質問を終わりたいと思ひます。

○政府委員(高橋寿夫君) 私は、電気自動車は非常に問題、技術の壁が高過ぎますので先ほどのように申し上げましたけれども、新交通システム等につきましましては、これは相当現在の技術の延長でできるものがたくさんございまして、日本は東海道新幹線をつくつた国でありますから、その技術を延長すれば、新交通システムにつきましましてはかなりの現実的なものが考えられますので、現にもう実用段階に入つてゐるものもございまして、そういうことを含めまして、私も運輸省といたしましては、もちろんのこと、通産省その他に任せるだけじゃなくて、自分でもしっかりやるつもりであります。具体的には、安全公害研究所で研究開発をしてみたら、あるいは民間の自動車関係技術の試験研究をバックアップするという意味で試験研究補助金を出しましてこれを開発してもらつたというふうなことを考えてまいりたいと思ひております。

○委員長(宮崎正義君) 午前の質疑はこの程度にとどめ、午後一時四十分から再開することといたします。休憩いたします。

午後零時三十分休憩

午後一時四十五分開会

○委員長(宮崎正義君) ただいまから運輸委員会を再開いたします。質疑を行います。

質疑のある方は順次御発言を願ひます。

○三木忠雄君 まず最初に、この運送車両法の一部改正によつて、この特別会計の収支の見通しはどういうふうなぐあいなのか、その見通しについてまずお伺ひしたいと思ひます。

○政府委員(高橋寿夫君) もし五十年年度にこの改正をいたしました場合には、手数料収入が約百六億円しか上らない見込みでございます。それが、御提案申し上げておりますこととありますが、それができ上がり、そしてそれに基づきまして私ども予定しております五割増しの政令改正をいたしますと、五十年年度の手数料収入が百四十六億円になります。で、これに一般会計からの繰り入れ、これはいわゆる従量税を徴収するための経費を一般会計から繰り入れてもらつておりますが、そのお金、あるいは前年度の剰余金の繰り入れ等々入れますと、五十年年度の歳入は百五十五億円という予定でございます。

○三木忠雄君 そうしますと、この歳出予定ですね。特に業務の取扱費、あるいは施設整備費等の具体的な問題は、新しい業務はどういう問題に着手するのか、この点について。

○政府委員(田付健次君) 施設整備費の主なものにつきましましては、業務量の増に伴います検査場のコースの増設等が数多くございまして、そのほか新しく小牧に支所を設けるという機構の増設も考えて計画をいたしております。

それから、業務経費等につきましましてはもちろん増員に伴います人件費の増等が入つておりますが、軽自動車検査協会、スタートをいたしましてから現在までに土地、建物、器械等の購入をいたしてまいりました分につきまして、借入金で賄つていった分に対する見返りとしての十億の出資もこの中に含まれております。この点が先生の御質問の点に該当すると思ひます。

○三木忠雄君 ここで、この値上げによつて、この検査登録料の数の数で、これは大体どのぐらゐの増加になるのか。過去三年間の大体検査要員の伸びですね、これをちょっとお伺ひしたい。

○政府委員(田付健次君) 毎年増員要求をしたしまして後削減等がございますので、実質的に実増いたしております状況を申し上げます、四十八年度六十七名、四十九年度百二十名、五十年九十九名という増加の状況でございます。

○三木忠雄君 これはまあ自動車伸びぐあいと、それから各地域によって、各県別によって自動車の伸び率が違ってくると思うんですね。この車検場等を含めて、この要員の確保の問題が私は非常に大変な問題じゃないかと思うんです。まあこの値上げ等によって要員が十分確保——この九十名の増によってこの車検場の要員確保が十分なのかどうか、この問題についてはどうですか。

○政府委員(田付健次君) これでもう満足しているかという点には実はなりません、私どもとしては今後とも増強に努めたい、こう思います。ただ、業務量がふえるに任せまして増員をするという点では決してございまして、私どもとしてはできるだけの合理化を図りながら最小必要限の増員をいたしておるわけでございます。たとえば、自動車の検査コースの器械を自動化するというようなことで人口を減らしますし、実際のペーパーワークもほとんど電算化にいたしました。これも効率化を図りました。さらに、御承知の実務検査の一部であります継続検査も民間車検工場に依頼するという形で継続検査の約半分が現在省略できる段階になっておりますが、このような努力をしながら、それでもなおかつ足りないという点につきましては増員をはかってきたつもりでございますが、今後ともこの点につきましては私どもとしても不備のないよう努力をしていきたい、こういうふうに思っております。

○三木忠雄君 これはいろいろ定員の問題があつて、容易には増員できない、これは運輸省だけでできない問題がいろいろあると思うんです。しかし、実際の九十名程度伸びていって、この自動車の伸びぐあいと合わせて、民間車検場、後で伺いたいと思いますが、実際伸びないわけです。この点から考えていくと、現場で働いてい

る人たちは非常にオーバーワークになっている点、私一、二の車検場を見ましてやはり一部偏っているんじゃないかという感じを受けるんですけども、この点はどういうぐあいになっているのか。それともう一つは、この九十名程度の増員で実際間に合うのか。本来ならばどのぐらい欲しいのか、どれぐらい必要なのかという、こういう数はいろいろ自動化との問題でなかなかはっきりした数は割り切れないと思ひますけれども、自動化の方向と、それから要員確保の問題、それから検査特別会計との関係を含めて、どの程度が実際にこの後人員増加すればいいのか、この点について。

○政府委員(田付健次君) 毎年毎年増員を査定されますが、この後その地区の自動車数、私どもの立場から言いかえれば業務量になるわけでございまして、その業務量、それからその県の地域的な特殊性、たとえば出張検査が非常に多い県あるいは少ない県とございまして、そういう点を考慮しながら全国的にまず私どもの方はその九十名ないし百名を配分いたします。それを陸運局の方でさらにきめの細かい調整を加えながら配っておりますが、絶えずその間に私どもとしては特殊事情は加味はいたしておりますけれども、基本的にはやはり公平な業務ができるようにということで努力をしております。やはり月末にどうしても業務量がおさまらない傾向がありまして、これが毎月末起こります。年々度末になりますとまたそれらしい集中がございまして、年末にもございまして、従来から非常に長い期間かけてそれらの平均化に努力をしてきたわけでございまして、メーカー、ディーラーの協力を得ながら、部分的には解決を少しずつしております。したがってこの点はまた私たちが努力しなきゃならないと思ひますが、具体的に私どもの職員が非常に苦勞してはいるのは、たとえばそのような時点が一番多いのではないかと、こんなふうな思っているわけなんです。なお、何名ぐらいあったらよいということでは

ございますが、私も多々ますます弁ずでございます。従来要求しております人数まるまるいたしては実はありませんので、できればそれが一〇〇%いただければありがたいと思ひますが、いざいざ具体的な決まった数字で何とかこなしていかなければいけませんので、先ほどお話ししたような合理化なり平均化なりも重ねながら、なるべく職員に無理をかけないように努力をしていきたい、こういうふうに思っております。

○三木忠雄君 たとえばことし何名要求して九十名になったんですか。

○政府委員(田付健次君) 五十年要求といたしましては陸運事務所にございまして三百三十一名要求しまして成立しましたのは三百三十一名であります。ただし削減というのがございまして、正味これ差し引きをしますと九十名という実員の増になると、こういうことでございまして。

○三木忠雄君 これに伴って実際三百三十一名のところ三百三十一名、実質上は九十名ですね。三分の一しか増員されていないわけですね。実際に三百三十一名運輸省としても必要だと認めるからこれは要求しているわけですね。この不足分が結局は、自動化がそんなに進んでいないとは思ひますが、自動化がそんなに進んでいないとは思ひますが、やはりこの分がオーバーワークになっているというのが実情なんです。特に大都市の車検場、検査場というのはやはりオーバーワークぎみになっているのが非常に多いわけですね。私も二、三の検査場を回ったときに、病氣もおちおちしておられないという職員がいるわけですね。もう追っかけて、自分が病氣するとはかの人たちに負担がかかって、本当にかげぐらいじゃ休んでおられない、普通だったから休みたいような病氣もあるけれども休めないというふうな実情で、実際こういう検査業務とか、現場で働いている人たちが非常にオーバーワークぎみになっているという点。やはり自動車の増加と、それから民間車検場が予定より伸びないという問題と、これがやはり大きなネックになっているんじゃないかということを私

感ずるんですけれども、この打開策をどうするかということですね。検査の施設の自動化の問題が具体的にどの程度進んでいくのか、何年後に大体こういう自動化と検査要員の確保の問題とがマッチした理想的な車検業務になるのかということとを、その見通しを伺っております。

○政府委員(田付健次君) もちろん国の検査官だけで車両法に定められております検査対象すべてを賄うというところは、先ほど御指摘のように長期計画を立てまして、その間の配分をするということになります。正確な数字はちよつと覚えておりませんが、現在約二百二十コースばかりでございます。全国に、その約半分まで自動化が終りました。先ほど御説明しましたように、毎年度自動化コースが、少ない数ではございますが着実に進んでおりますので、来年度もたしか七コースぐらいで器

械の投入をしていき老朽更新をする中でできるものもあつた、新しくコースをふやす分は初めから自動化を入れるということですので、先ほどお話しした七つというのは新しくコースをふやす分ですが、全体の自動化が進みますとピッチは大分縮小されておきます。そのほかに民間車検場につきましては現在継続検査の約半分が民間へいってありますが、これを約七割ぐらいまで上げたい、もちろんその上げるにつきますと現在なかなか伸びないというネックはございまして、この点につきまして私どもも十分実態をよく調べた上で、現状の制度について改善を要する点があれば改善をしなからこの拡大を図っていき、その両方で将来につきまして何とか切り抜きたい、こんなふうなことを考えております。

○三木忠雄君 民間車検のときに伺いますけれども、民間車検場、これは幾ら努力しても大体私はもう限界がきているんじゃないかという感じを受けるので、それと自動化の問題、確かに合理的

化になってくると思ふんです。しかしこの隘路がもう少し明確にやはり運輸省の方針としてこれの対策をやらなければならぬのじゃないかと、私は三月の末とか何か切りかえ時期には当然多くなるといふことは事情はわかりますけれども、平常業務においてもやはり府県別によつてはオーバーワークぎみになって、非常に業務が集中しているという点が私は考えられると思ふんです。この問題についてももう少し具体的にきめの細かい配慮をしていただきたいと思います。これは全県がそうなっているという実情では私はないと思ふんです。やはり大都市の車検場というのは非常に大きな問題に私はなっているのじゃないかと思ふんです。こういう点は運輸大臣、局長もこの人員確保は非常に苦労しているということですね。こういう点が民間車検場で何とかなえていくんだという確かに希望はあったかもしれないけれども、それが何年かたった今日においてうまくかなえられていないというのが私にこれ実情じゃないかと思ふんです。これの打開策をもつと具体的な面に目を配って対策を講じてもらいたい、こう思ふんですけれども、これは局長でも、大臣でも……。

○国務大臣(木村睦男君) 自動車車の車検関係の要員はすいぶん以前から非常に苦勞をされておられますので、毎回の増員の要求はいたしておるのでございますけれども、定員の問題だけは特別会計でやっても実は錢があるから何は取つてもいいというわけにいかぬものですから毎年苦勞しておるわけでございます。それでこちらの要求とおりにはいつも認めてもらつておりませんが、それにいたしましても、他の運輸省のいろいろな忙し職に比へますとかなり実情をよく政府も認識していままで増員してもらつてきております。しかし、何せ業務量の方がどんどんふえてまいります。それとのいままではイタチごつこのような状況でございます。しかし、まあ一ころに比へますとこれでも大分緩和したことは事実でございます。しかし三木さんの御指摘のように、まだまだ他のと

ころに比へますという仕事量も相当多うございしますし、また事実毎年運輸省としても定員の増加を要求しておりますように実際まだ人が足りないといふことでございます。

一面、民間車検場の充実も努力してまいっておりますが、これはいま五〇%ぐらいの整備を行つておるといふ状況ですが、これは今後とも一層努力をしてまいりたいと思ひます。

それから、だんだん機械化をいたしましてなるべく仕事量を減すようにはいたしておりますが、これも毎年努力はいたしておりますけれども、まだまだ十分ではないといふふうな状況に今日あるわけでございます。ここ当分はまだ増員を一生懸命になつて努力をして実現してやらなければならぬかな負担軽減といふことにもまいりませんが、しかしまあ一生懸命努力をいたしておりますので、ひとつその点も御理解をいただき、なお仕事の合理化につきますと今後できる限りのことはややつていってやりたい。そして、要するに事故のものを減らすことでございしますので、整備その他がございしますので、十分今後とも充実に努力をしていくつもりでございます。

○三木忠雄君 もう一つそれに関連して要員の問題で、交通安全公害研究所ですね、これの実態はどういうぐあいになっておりますか。特に要員体制の面で確立されているのかどうかということですが、やはり型式認定等によつて、排ガス規制のときでもすいぶん論議になった問題なんです。この交通安全公害研究所の要員が非常に足りないといふところから型式認定がおくれるとか、あるいは運輸省の方がおくれるので、通産の方でどうだこうだといふ意見も一部紙面等をにぎわしましたけれども、こういう問題のこの要員確保は十分でいていのかどうか、この点について。

○政府委員(田付健次君) 御案内のように、交通安全公害研究所ができましたのは昭和四十五年でございます。当時故障車問題が発生いたしましたので、当方の審査体制の強化をすべきであるといふこと

で急遽機構の改正をして研究所の中にさらに審査部も設けましてスタートいたしました。この時点におきましては、当時の審査部の要員は十六名、研究所全体といたしましては五十五人でスタートいたしましたわけでございます。その後、私もとしてベストを尽くしながら着実に伸ばしてまいりました。もちろん、目の玉の飛び出るようなにはね上がるということにはなかつたわけでございますが、しかし私たちがなりに努力をいたしてまいりまして、五十年におきましては研究所全体では七十九人、審査部要員といたしましては二十七人と

いう体制にまでなつてくることができました。

なお、五十年、五十二年対策の準備もかたがた進めておりました。五十二年対策のために従来シャシーダイナモーターというガス検査用の施設がございしますが、それをワンセット増設をいたしまして二セットで臨もうといふことで機械的な面におきましては五十年対策の審査、五十二年対策の審査についてはめどがついております。もちろん、人員が二十七名で十分であるといふことでは決まっておりますので、なお今後ともこの点は私どももお願いをして充実していきたいといふふうには考えておりますが、一応この体制で五十年、五十二年対策の審査は乗り切れるといふふうに考えております。

ただし、前記にメーカーをかなり指導いたしました。と、ある時期に固まつて持つてこられますと、これはとてもオーバーフローをいたしますので、この点はそういうことの調整をしながら現在作業を進めておる段階でございます。

○三木忠雄君 メーカーの調整がうまくできるのですか、これ。この型式認定ですね。この指定検査する場合に実際にメーカーの調整をやるとしてもなかなか不可能じゃないかといふふうに私は感ずるのですけれども、こういう問題で、やはり民間の手を借りなさいなれないと——検査をしながらやらないところはとも民間の業者の手が入つて実際の検査が行われていないといふようないやな風評を聞くような問題があるわけですね。

こういう問題はやはり公害研究所のこの体制が非常に弱いんじゃないか。予算の面でも人員の面でも、私は東京都の公害研究所調べました。これはまあきょうはこの問題に焦点をぼつて私質問する予定ではありませんからあれですけれども、東京都の公害研究所とこの運輸省のと比べたら予算の面においても調査研究の内容からいっても人員の内容からいってもはるかに東京都の方がすぐれているのです。これは、これは御承知のとおりでございます。東京都がそれだけ公害問題に、あるいはこういう車の問題に対してそれだけの予算をつぎ込んでいられるんですよ。これはまあ公務員の人員費の問題でいろいろ政府は攻撃するかもしれませんが、これだけやばい住民のこの命を守らないう問題に対する設備が東京都は非常に整つてい

るわけですよ。これは検査台にしたつて何にしたつて、東京都の方がよっぽどいっぱいですよ。

だからそういう点が国の機関が予算の面でいろいろ私は運輸省だけで解決できない問題があるうかと思ひますけれども、こういうところにはやはりもつと具体的に予算を確保、人員を配置をしていかなければ、幾らメーカーにしほれと言つたつてメーカーはもう検査は運輸省が責任じゃないか、通産省はもうこれは運輸省の手がおくれるから実際上はできないのだと言つて、五十二年規制でもいろいろ言いわけをしていられるわけですね。こういう問題はやはりこの必要な部門に積極的な手を打つていかなければ、しりぬぐいは全部運輸省がさされていられるような私は感じを受けるわけですね。この点についての、これ、運輸大臣に見解を伺つておきたいと思ふのです、この問題は。

○国務大臣(木村睦男君) なかなか同じ時期にこう立て込んでくるという傾向は確かにあると思ひます。それで、五十二年度の規制の型式の問題でございますが、まあこれも乗用車で大いところはトヨタとか日産とかいうところは車の種類で四十種類も五十種類もありますので、あの会社自体が新しい排ガス規制に合うような車をつくつて

型式指定を持つてくる場合に、一遍に三十なり四十なり向こうもできないわけでございますのでね、その辺でやっぱり向こうでもしほられますから多少自動的に調整はされております。

それから確かに私の方の研究も人員が十分であるとは思いません。思いませんが、いまの人員でまあ全力を上げていきますという、大体運輸省に最後にかかって二カ月前後あれば大体処理できると、こういうふうに考えておりますので、まあその辺をうまくメーカー側の方も、自動的にしほられますけれども、さらに運輸省の検査機能も考えてできる限り調整をとるようには指導したいと思っておりますが、現状はそういうことでございます。

○三木忠雄君 まあいやくも検査の面でね、そういう世間のいやな風評を聞くようではこれは運輸行政としても非常にまずい問題で、民間の手を借りてテストしている事例を私は新聞紙面等でやはり拝見しました。こういう点、人員の確保の問題あるいは集中化の問題、検査体制の問題がやはり不足しているような感じを私は実は受けるのです。こういう点はもっと抜本的にやはり目を通していただきたこの公害研究所の実効ある処置をとっていただきたと思っております。

それから先ほど出ました民間車検の問題ですね。特にこの民間車検がいま五割前後で当初七割の計画で民間車検を進めたと私は記憶しているのですけどね。実際上この問題がうまく進まない問題ですね。これと構造改善事業の進捗状況、この点についてまず伺いたいと思っております。

○政府委員(田付健次君) 指定工場制度を充足いたしまして、現在指定工場数が四十八年度末におきまして一万一千七百十五、四十九年度末、これはまだ来ておりませんが、推定で約一万三千七百、現在継続検査件数の約五〇%近くを賄っているという状況になってきておるわけであります。

一方、構造改善の進捗状況でございますが、御承知のように、いままでやってまいりましたのは

第一種構造改善計画という計画でございますが、これは主として企業の集約化をねらいました体質改善ということで進んでまいりました。五十年から新しく第二種計画としましてさらに知識集約化ということを目標に掲げました構造改善計画をこれからスタートすることにしたしておりますが、このようなことで、第一種、第二種と逐次経営企業の体質の強化を進めてきたわけでございます。

現在までの、したがって、第一種の従来やっております構造改善計画で企業の集約をいたしました状況を簡単に申しますと、その内容といたしましては、主なもの協業組合、協同組合でございますが、協業組合二百七十一、協同組合二百一十一、それぞれこれに入ります、参加いたします工場数等を合わせますと、約一万七、八千の工場がこれに加わっております、関係している、参加しているという状況でございます。

○三木忠雄君 構造改善計画で、確かに、進めてはきているんですけどもね。片一方、朝ほど質問になって、問題になっておりましたけれども、認定工場数が依然としてやっぱりふえていくわけですね。片一方では構造改善あるいは集約化を進めている。片一方では認定工場をふやしている。たとえば四十七年が六万二千から四十八年が六万四千になっていくわけですね。四十九年が六万九千。運輸省自体として、現在の七万軒に及ぶ自動車整備工場の体質強化、あるいは七万軒の整備業者に対してどういう対策をとるのが本来なのか、この点についてまず伺っておきたい。

○政府委員(田付健次君) これは一つの哲学でなければいけないと思うんですが、したがって、考え方はいかにによって非常に変わってくるだろうと思えますが、私も従来やってまいりました延長線と考えます場合には何々計画という、ありきたりの着物の話ではなくて、もっと実質的な議論をいたしますと、やはり自動車のお守りをする工場でありまして、そのお守りをする仕方によっておのずからの姿というものが当然求められ

てしかるべきであらう。したがって、いたずらに集約をするというふうな偏った考えの必要もないし、したがってかなり流動的な見方をしよてよいのではないかと。

ただし、いままでのような成長を一応終えた日本現状でございますので、過去の経験から、ほぼこれがあるべき姿というものがいままでの経験から大体出てきたものではないかと思うんですが、要約して申しますと大、中、小と三つぐらいになるんではないかと思うんです。たとえてよく私どもがお話ししますのは、病院を例にとっておりますが、やはり大きいものは総合病院的な存在意義として、そこへ行けば何でもできますというような大工場、それから逆に末端に参りますと、どんな山岳僻地でも自動車等が走っておりますので、こういうものに対する毛細血管的な意味でのサービスネットというものがあつてしかるべきであらう、そういうことになりまして、非常に小さな規模であっても、それが散在することによって意義がある。中間にこれの中堅企業業種が出てくるわけでございますが、たとえば一般の整備工場にもありますし、あるいは電装だけやるとか、車体だけやるとかいうことになりまして場合にも、それらしい中堅業種が出てまいります。大ざっぱに言いますと、私は大体その三種類ぐらいが整備工場の育て方としては一番無理のない、しかも従来経験からいって実質的なものではないだろうかと思っております。

そういうような育て方をする過程の方便として、いままで第一種計画について集約化、第二種計画——これから始まりますが、従業員の教育をやつていこうという内容でございますが、そういう計画がこれをサポートしていくということに私どもは考えておる次第でございます。

○三木忠雄君 この認定工場は、いまの部長の話からいいますと、山村僻地等に何かそういうものがあつていような感じの話を聞くわけですね。ところが、この認定工場をどんどん、どんどんふやすことによって整備の技能というのは低下して

きているんじゃないか、あるいは小型化して、あるいは整備業界の乱立になってやはり体質強化にならないんじゃないか、あるいはいい整備工場ができないんじゃないかという感じを私たちは強く持つわけですね。やはりいまの整備業界がそんなふうな、めっちゃくちゃにものなる業界で、魅力があつて、これから新たにやろうやというほどの現在の整備業界の実情じゃないと私は思うんですよ。それから考えますと、安易に認定工場をやはり許可を与えているような感じもなきにしもあらずだと私は思ふんです。この点についていかがですか。

○政府委員(田付健次君) もちろん認定いたしたあとでその事業の体質を強くする、よくするということは当然私どももお手伝いしなければいけない問題です。したがって、整備工場の質が悪くなつてせっかく整備してもらつてもかえつて悪くなつたというふうな悪評が出たり、いろいろ先生御指摘のようなことがあつてはいけませんので、私どもとしては整備士の技能検定をやる、あるいは整備事業の監査をする、責任者を呼んで研修をします、私どもとして考えられるだけのことは一応いたしておりますけれども、なおかつ、それを進める、さらに拍車をかける意味で、先ほどお話ししました構造改善計画の中にそのようなレベルアップを入れたらいいような事業を実は盛り込んで、言うなれば頼れる整備工場にしていきたいというところで努力をしているわけでございます。

ただその認定をするという趣旨が先生御承知のように車両法上の意図がございまして、最低限の安全上の確保ができるということのみを望んでおりますので、一応その制度で臨む限りにおいては需給関係の調整はできません。したがって、ある一定要件を満足すれば認めざるを得ないというのが現在の制度になっておるわけです。したがって先生の御指摘が出てくるわけですが、この間につきましてはやはり先ほど来申し上げたような構造改善計画等の、言うなれば経済的観点からする一つの指導の中でそういう啓蒙をし、経営者

の協力を求め、そして体質の強化を図っていくというところにすべきであらうと私は考えます。さらにこれを進めまして事業法的に何かしなければ、免許を受けなければ事業をしてはならないような感じの需給を伴った体制に持っていくにつきましてはや事業体が非常に細かいという点もありまして、したがって制約を加えると逆にその制約を逃れるという、言うなれば通常ある脱法的なものも従来の例から考えましてこの業界にはかなりあったわけでございますので、そういう危惧も私もにはあるわけでございます。したがって、一応余り無理をしない形で最低の線を守らせながら実態をむしろ逆に私どもの方で把握しやすくしておきまして、そして監督をするということで臨んでおる現行制度が一番よいだろうといまは考えております。

○三木忠雄君　そこが議論の分かれ目だと思うんですけれどもね。認証工場とておいて整備業者にしておくと、後、教育とかいろんな面で体質強化を図っていくという、実際それについていかなる業者を認証工場として認めているわけですね。ついでいかなるからおまえらはもうだめなんだという、こういう感じの今後の教育あるいは整備業界の体質あるいは認証工場をレベルアップしていくことになる、せっかく認証工場は取った、スタートしたは、実際この指導監督強化が厳しくてそれについていけないような状態になってくるという問題が、やはり脱落者が出てき、職業転換というような問題が出てくると思うんですけれどもね。

その問題よりもまず最初に認証工場を与えているのがちょっと私は安易過ぎるんじゃないかという、この点は検討すべき問題ではないか。あるいはもう七万軒もあるわけですから——私はふえることはけっこうだと思ふんです、実際上内容が整っていくのであれば、しかしもうある程度この七万軒の整備業者で大体この自動車の整備業界——地域によってはいろいろ検討しなければならぬところがあるかもしれないけれども、大

体体質は整っているんじゃないかというような感じを——いまもう忙しくてもう整備工場をうんとふやさないとその地域はもうどうにもならないような整備工場ばかりあるんじゃないかと思ふんですけれどもね。そういう点から考えたら、やはりもう少し新しく今後認証する基準を強化するとか、せっかく簡単にいっていただけども、指導強化のために脱落していくような認証工場を幾らつくってもこれは意味ないと思ふんです。看板は七万軒あるけれども実際働いてない認証工場があるんじゃないかと思ふんです。こういう点はやはり、もう少しある段階で制度を変えるなりあるいは検討するなり、もう少し認証工場の基準をやはり強化するなり、その点の手を加えていい時期じゃないかと私は考えるんですけれどもね。これはどうですか。

○政府委員(田付健次君)　御指摘のように、地域的に見ますと言ふなれば認証工場の過疎過密等あるかと思ふますが、全体的な傾向から申しますとまだ依然としてふえております。まあそれは裏返しをしますと、やはりある程度需要があるということだろうと私は思ふんです。さなきだにこれがら省資源、省エネルギー、新車買入べからずというところで、かなり老朽化するまで車を大事に使うという時代がやがて来ると思ふます。それだけにこの整備需要というのはいくつか衰退しないんだらうと思ふんですが、ただ御指摘のように、工場のあり方そのものにつきましては先ほど話した制度とはまた別の問題として工場の中身そのものとしてはどのようなレベルにすべきかという点は私どもとしても絶えず時代の変遷を見ながら、それに合わせて変えていくと、中身を強化していくという意味においての認証基準の言うなれば強化のような問題はこれから検討していきたい、こんなふうに考えております。

○三木忠雄君　それから、この構造改善事業が進まない一つの問題点というのは何ですか。
○政府委員(田付健次君)　構造改善事業の中身はいろいろございますが、一般的ないわゆる理論で

はなくて、感覚的にどうも進み方が遅いという感じがいたしておりますのは、主としてこういう協業組合的なものがあるように進まないというところだろうと思ふんですが、やはりこの点は個別の企業者が自分の城に閉じこもって、お互いに力を出し合わない、共同して何かいいものをつくらうとすると、そういうことに対してはやはり危険を抱くというところが実際に作業をいたして現地などでやってみますと、一番感ずるネックの点であります。そうかと言つて無理押しをいたしまして、関係の事業者の方に共同組合を無理につくらせるというふうなことをいたしますと、これはいいやいや集まるわけでございますから、せっかくの精神が生きてないわけですし、かえっていろいろな弊害を生んでしまふ。そこにやはりあくまで自発的に企業者が力を合わせるという環境が出てきませんと、この組合がなかなか伸びないということになります。したがって、私どもとしてはいろいろに機会をつかまえて、主として振興会が主体になるわけでございますが、経営者を対象にいろいろな話をしてそういう土壌をつくつていくという状況でございます。

○三木忠雄君　それで、実際上民間車検場のふえないネックになっている問題は、やはり大都市等を例にとりますと、都心部で土地がもう高くて買えないわけですね。それから、民間車検場つくつてもそれはどのメリットがあるかどうかというような問題が、それだけの土地を購入し、やって効果があるかどうかという問題があると思ふんです。あるいは民間車検の指定工場の許可基準、これが土地のある地域と都心部あるいは市部の中心になつていような地域と同じような条件下では、この指定工場の民間車検場の許可という問題は、やはりある段階でこれ見直すべきではないかという感じが私受けるんですけれども、この問題についてはいかがでございますか。

○政府委員(田付健次君)　御案内のように指定工場、いわゆる民間車検工場と呼んでおります工場は、

先ほど御説明したように、言うなれば国にかわりまして国の補助として継続検査を代行するという機関として育ててまいりました。したがって、やはりその骨子はいくまで信頼性であり、公正厳正な形で事業を行なうということではないとまずいということになるわけでございますが、そういうことからかなり認証工場の中でも優秀な工場を対象にして指定工場というところをつくつてまいりましたわけでございます。なおかつ、自動車の検査というものは、県別ではなくて全国一斉に同じ方針で同じレベルで行われておりますので、従来は指定工場基準という指定工場にいたします場合の基準につきましても、全国画一的に同じような体制をつくるということで臨んでまいりました。

ただ先生御指摘のように、大都市内で土地がなかなか入手できない、しかしもう少し少しやれば指定工場になれるというふうなケースであるとか、逆に田舎の方にいきまして土地は広い、施設もいっぱいできたんだが、どうも回りに車の台数なり余りなくて役所が言っているような実績をなかなか上げられない、その成績——車検実績を言ふならばつくろつていかなければいけませんので、そういう点で基準に入らないというふうなことも最近まま耳にいたしますので、従来とておりました方針は変えるつもりはございませんが、なおそういう局所的なむしろ地域的な面につきましまして細かい配慮ができないかどうか、この点については検討していきたい、こんなふうに考えております。

○三木忠雄君　これは運輸大臣、それから自動車局長、特に全国的な問題じゃないと思ふんです。しかし、東京や名古屋や大阪とかこういう地域は、実情が車検場へ持つていくための車の交通事情から考えてもやはり特殊な問題があるわけですね。まあ出張所も置いてありますけれども、あるいは民間車検場をつくることも実際上できなくないが車検のための交通混雑というところがある程度私は問題だと思ふんです。したがって、こういう中心部、市部、都市部においてはやはり民間車

検査場あるいはそれにかわる何か国の機関をつくるわけにいかない現状で民間車検査場をふやすという方針ですから、この指定工場をいま部長の言ったような点でもう少しゆるやかというか、やはりその地域の実情をもう少し加味した民間車検査場の設置とか、あるいは車検制度の導入という問題を考えるべきじゃないかと、こう考えるんですけれども、この点についての答弁を伺いたい。

○政府委員(高橋秀夫君) たとえばバス、トラック、タクシーなどの免許の場合の基準はおおむね都市部あるいは大都市部なんかにつきましては基準がきついわけてございますね。車両数の形も大きくないといけないし、したがって、当然その収容するスペースも広くなきゃいけないということになってくるわけです。同じ原則を整備工場の方に適用いたしますと、いま先生御指摘のように矛盾が起こってくるわけです。そこで、やはりその矛盾を解決するものとしては、しかるべき場所に適正な広さの整備工場用地を手当てするという点に對して私どもなりあるいは地方公共団体なりが土地のあつせんとか、あるいはそれに必要な資金の融資等のお世話をするのが本格的な解決の方法だと思ひます。したがって、まあこれからのたとえば車検公害というふうな、町の中に車検場があるためにうるさくてしょうがないというふうな近所の苦情もだんだんふえてくると思ひますので、そういう意味でそれも含めまして特に都市部におきまして整備工場の適正な配置、用地の確保、施設の整備についてどういうふうな国あるいは公共団体がバックアップしていくべきかという点について検討をいたしたいと思ひます。

○三木忠雄君 これはぜひともやっていた方がいいと思ひます。これは将来の、次にお伺いしたい問題としてNO₂とかHCとかCO測定する問題に絡んでくるわけですから、特に五十年規制車に対する車両検査の場合、COとかHC、あるいはNO_xは今後問題ですけれども、大体これの車両検査の要項

とか、あるいはこの測定器ですね、HCのテストあるいはCOのテスト、これを整備業者が実際に購入しなきゃならない、このための負担というものが非常に整備業者には大変な問題になっているわけですね。この問題については運輸省としては融資の方法いろいろ考えていらっしゃるでしうけれども、具体的にこのHCの測定器等についてはどういうふうな考え方で臨む考えですか。

○政府委員(田付健次君) これはちよつと問題を整理してお聞き取りいただきたいと思ひますが、現在やっております公害規制は二種類ございまして、新車のためにする規制と、それから現在使っております使用過程車のためにする規制と二種類ございまして、混同いたさないようにお願いしたいんですが、五十年規制、五十二年規制と通称言っておりますのは、新車に対する規制でございまして、これはメーカーが審査をいたします。もちろん、その指定をする前に国として審査部が審査をいたすわけでございまして、それと全く別に結果的にその新車が使用過程として入るわけですから、その意味ではつながりがございまして、実際に使用過程に入った段階では車検場で例の定期検査というのを受けることになります。

○三木忠雄君 その問題を聞いています。○政府委員(田付健次君) これは今度はユーザーが受けることになります。したがって、車検場の検査と、それから定期的にユーザーが整備する場合に整備工場でのチェックと二種類が出てくる。したがって、先生の御指摘のテストは、そのユーザー段階での整備工場でのたとえばテストだと思ひますが、現在COとHCにつきましましては、すでに車検場で検査することにいたしておられます。COは、四十五年からCOのアイドル規制を始めております。それからこしの一月から乗用車のHC規制を始めております。来年度、五十年でございまして、五十年度になりましたらトラックにつきましてHCの規制を始めたいという予定をいたしておるわけです。したがって、私どもとしましては車検場に全部現在の

ところCOとHCメーターは備えつけを完了いたしました。それから現在整備工場に対してその備えつけを進めている段階でございまして。ただし、これはいまは義務化をいたしてございせん。自動的に検査場で検査をいたしますと、当然省もそのアフターフォローをいたしますので、整備工場にはおのずからして備わつていくというのが現状でございまして。いずれそれは画然とした姿で認証の一つの基準としてテストを持たなければならぬということを決める時期がくると思ひますが、現在までの段階ではテストそのものになり技術的に開発が行われておりますので、まだこれならいいところまできてない状況もございまして関係で、現在のところ規制いたしてございせんが、そういうようなことで現在COメーターにつきましてはほとんどの工場が持ち、HCにつきましては部分的に整備工場が備えつけを始めたところ、現在のところでは指定工場にはほとんど備わつたと思ひます。

これらの機器につきましては、やはり先生御指摘のような金額がかさみますので、私どもの方から融資方を中小企業庁を通じていたしてございす。現在までにこれは中小金融公庫からの貸し出し実績を聞いてみますと、約九億円貸し出しをしていて、こういうようなことが報告されておりますが、このほかにももちろん中小金融公庫以外の政府関係機関の金融機関もありますので、それらのものを利用しながら事業者が設置を進めていると思ひますが、その設置につきましては、そのようなことで融資のあつせん方を私どもとしては関係庁にお願いをしていて、そして促進をしていて、という状況でございまして。

○三木忠雄君 このHCメーターですね、これは義務化をするあれですか、今後の認証工場の認可とか、あるいは現在の認証工場にもこのテストは義務づけると、こういう運輸省の方針ですか。○政府委員(田付健次君) これは義務づけをするのが正當なかわかりませんが、実は車検場の

方が一足先にどんな車も検査を受けなければならぬ、HCの検査を受けなければならないといったしてしまひましたので、当然つけるだろうというところで考えておりますが、先ほどお話ししたように、機器のある程度の基準を明確化するなり、機器の技術的なレベルが固定して安定するなり、その辺の時期が見計らえれば将来は当然工場には備えつけられなければならない一つの道具でございまして、そういうようなことの基準化も検討してまいりたいと、こういうふうな思ひつております。

○三木忠雄君 いま使っているのが余りよくないという、こういう感じの発言だと思ひますけれども、そうすると新しく開発されますね、それをやはり運輸省が規定をして全国的にそれを義務化すると、こういう考え方にとるんですか。それともいまのHCメーターは現状で使えるものはそのままいいと、新しく開発されたものについても、ないところはそれを採用していくと、こういう形なのか、そこが私たちが非常に問題なんです。義務化されてHCメーターこれ一本使えと、こういう形になってやばり三十万、五十万のものを認証工場に全部備えつけしなけりやならないと、こういう問題になりますと、非常に整備業者の体質上からいって非常に負担になってくると、融資あつせんといつても實際融資あつせんを受けれるところは比較的良好な工場なんです。やはり経営が苦しいようなところは書類面とかいろいろ問題点があつて、そういう義務化されても融資がなかなか受けられないうと、こういう問題に対するネットワークをどうするかということですね、この点についての考え方。

○政府委員(田付健次君) まさに先生がさばり御指摘になったようなことが実は問題点に入つておりました。たとえばHCメーターはごく最近型式基準を決めまして規定をいたしましたので、HCメーターにつきましては、将来とも今後決めたHC基準で測定器としてはまかなえるであらうと、こういうふうな思ひつていますが、COメーターに

ついで、先ほどお話ししたように、四十五年にもうすでに始めたものですから、その当時あったテストを備えている業者の方もいらっしゃるわけですが、これまた型式がたぐささんごさいますので、その当時のものが全部だめなのかどうか、これは非常に問題がありまして、あるものはいいい、あるものはいいいものもあると思います。ですから、そういうふうな個別にどれがいい、どれが悪いというところも選別しなければなりませんし、さらにいもお話がありましたように、たとえば共同使用的なものもあるいは可能性が考えられますので、テストの個別の規制をするかどうかというところまで徹底するかどうかですね、この辺の問題もいろいろありますので、そういう点を含めて検討していきたい、こういう意味で申し上げたつもりでございます。

○三木忠雄君 そうしますと、このHCの方は大體開発計画が、具体的なものはわかりませんけれども、いろいろテストが開発されていると思うんですけれども、大體何年ごろに開発される見通しなんでしょうか、いいのがですね。あるいは義務化しようとするのは、大體いつごろに義務化しようと考えているのか、この点について。

○政府委員(田付健次君) ちょっと私の説明がまづかたかもしませんが、現在HCメーターは完成したものができております。で、これにつきまして運輸省が型式として認定をいたしまして、この品物はいいですよということをやっておりますので、HCメーターの方は今度私も推薦するものでやっていけると、こういうふうな思っておりますが、しかし、それらを全体いつごろ備えつけの義務化をするということについては、やはり先ほど来いろいろ問題が出ておりますので、また私も同じように考えておりますので、時期等につきましては慎重に考えたいと思っております。

○三木忠雄君 それではその次に触媒の浄化装置ですね、これがいま全国的に普及しているわけですね。これも耐用年数が約——いろいろ考え方も

あるでしょうけれども、実際三年ぐらいたと、こういうふうな言われているわけですね。これらの取りかえとかあるいは車検等の問題については、現在の整備の技能で大體できるのかどうかですね。この点についてはどうですか。

○政府委員(田付健次君) これから、触媒だけではございまして、いろんな新しい機器が出回ってくると思えます。したがって、それをフォローする整備業界がそれをマスターしなければなりません。したがって、私もとしてはそれが非常に大きな仕事にこれからなるだろうと思っておりますので、先ほど来お話ししました構造改善計画の中に乗せまして、メーカからスパーディーラー、それにサブディーラー、さらに一般専業者という順序に恐らく技術の流れが流れていくであろうから、それをサポートしながらそういう面での技術的な世話が末端までできるようにしていきたいと考えております。で、当面、触媒の問題につきましては、新車として型式指定をします場合に、最低一車検期間もたなければ困るというところで、私も三万キロの耐久テストに合格することを条件にいたしておりますので、先生のお話のあった程度の距離は私は十分いけると、こういうふうな思っています。

なお、これから出てまいります触媒は、中身にテレットという流体が入っておりますので、これを取りかえることになりませんが、現在私もメーカ等から聞いてある情報では、取りかえ作業そのものはそうむずかしいことではないであろうとあります。したがって、問題は、むしろその流体についております貴金属をどう回収するかということの方が問題のようでありまして、この辺の言うならばリサイクルのシステムが問もなくでき上がると思っています。で、現に触媒をつけて出すメーカについてはその準備がいまもう始まっておりますので、恐らくメーカとすぐ直結しておりますディーラー、そこについております整備工場、この辺あたりがそのリサイクルのまず最初のネットになりまして、逐次技術が浸透していくだろう、

こういうふうな考えておりますが、いずれにしても技術的にそれらのものが可能になるように私どももフォローさせていただきますし、逐次可能な範囲が広がっていくという状況になるだろうと考えております次第でございます。

○三木忠雄君 これはアメリカのEPAで指摘をされておるうちに、触媒装置に関する二次公害、この問題について、これは実際は環境庁の範囲になつてくると私は思いますが、運輸省としても今後二年なり三年後にはやはり車検上の問題が出てくると思うのです。このときに対する対策、いまから私は——硫酸の問題が公害かどうかという問題は、これは日本の中でこれから論争されなかならない問題だと思えますけれども、この問題自体は、公害かどうかの問題はこれは環境庁の問題にしても、運輸省として車検上いろいろこういう問題がやはり出てくると思うのです。これについて、公害研究所に当たって陣容から言っても限られたものでありますし、新しい研究をしなかならない分野の問題ではないかと思うのです。これに対する取り組み方は現時点ではどういうような考え方になっているのか、この点について。

○政府委員(田付健次君) この硫酸ミスト問題は、少し機構の複雑な点がございまして、先ほどお話し申し上げました触媒に貴金属を使います。その貴金属がいわゆる触媒作用をしてくれるわけですが、それ自体は変化をいたしませんで、いわゆるHCとかCOを減らすという操作をしてくれるわけですが、その反面、実はそこを通過するガスがそれらと作用いたしますことによつていわゆる硫酸ミスト的なものが生まれてしまうという、逆の今度はデメリットが出てまいります。したがって、アメリカ等のように非常にガソリンの中に硫黄成分の高いところ、しかも、使っている乗用車のCCも非常に高い、三千、四千、五千CCというようなものを使っている国では、かなり大きな排気量の中にこの硫酸ミストを発生する要素が出てくるわけでございますので問題であろうと言わ

れておるわけです。逆に、日本の方は、現状において全く問題なし、完璧であるというところまではいっておりませんけれども、現状におきましては幸いなことに日本のガソリンの硫黄が非常に少のうございまして、まずまずその心配はなからうというふうな考えておるわけでありまして、ただ、この問題も技術的な将来の問題として私どもとしては取り上げてまいりたい。もちろん運輸省だけでなく環境庁等も当然取り上げることと思えますが、私ももの方におきましてはいろんな技術の評価を先ほどお話しした交通安全研究所等をやっておりますので、その中の一つの研究のテーマとしてこの問題を取り上げようと、現在基礎的な調査を少しずつ進めておりますが、なおこの硫酸ミストそのものを発生させて、それを捕捉してそれをばかるといふことにはかなり技術的なむずかしさがあるようでありまして、まずその測定の方から取り組みなければならぬだろうというふうな考えられておりますが、私どもの交通研究で逐次その問題を処理していきたいと、こういうふうな考えております。

○三木忠雄君 これはやはり日本の規制車が、トヨタ、日産にしても大體〇・二五まで下げるようにすればほとんど触媒装置を使わなければならぬというふうな体制で開発されているわけですね。これからいいますと、確かにアメリカと日本とはガソリンの状況がいろいろ違うという問題点は私にはあると思えますけれども、やはり起こってからじゃ問題になってくるわけですからね。起こつてこういう問題が発生してからどうだこうだと言つてみたつてこれは始まらない。しかし運輸省はそういう問題に対する、やはり研究所でしっかりした研究体制を組んで、こういう問題がないと思われただけでは困るわけで、まああの柳町の鉛公害みたいな形で、また再度こういう硫酸ミストの問題で起こつてきては相ならない問題ですから、これに対するやはり厳重な研究と、もっと先取りするような体制でこういう問題は研究をしていただきたい、このことを私は強く要望しておき

たいと思います。これに対する答弁をいただいて、私の質問を終わりたいと思います。

○政府委員(田付健次君) 御案内のように五十一年度暫定値と言われておりますが、五十一年度規制値が一応決まりました。これについてのいろいろな具体化をするために関係閣僚協議会が設けられまして、その中に技術開発の問題、税制の問題、総量の問題等テーマを決めて議論をしている最中でございます。その中に、私どもとしても当然参画をいたしておりますので、この問題もひっつけて、関係省庁の協力を求めながら、先生の御心配になることがないようにいろいろと努力をしてみたい、こういうふうに考えております。

○岩間正男君 それでは、まずお聞きしたいのは、今回の車検料の値上げでどれほどの増収を見込んでいるか、これについて。

○政府委員(高橋寿夫君) 五十年度的につきましては、約五十億円でございます。

○岩間正男君 この増収によって、設備の改善とか、それから国民へのサービス、こういうものがどの程度向上すると考えておられますか。

○政府委員(高橋寿夫君) この財源によりまして、まず車両の登録検査に必要な要員の充実を図るわけであります。先ほども御答弁しておりますように、この百三十一名の予算定員の増加が認められまして、これによりまして本年度の車検登録の定員は二千五百九十八人、約二千六百人になるわけであります。その要員の充実というのを主たる柱といたしまして、そのほか必要な場所に必要な検査コースを整備する、あるいは検査器械の自動化を図る等のことに充てることについておられます。

○岩間正男君 車検場は別に増設しないですね。コースだけが、どのぐらいですか、五コースぐらいですか。

○政府委員(田付健次君) 五十年度的におきましては五コースでございます。

○岩間正男君 それから要員ですが、これはいま増員についてありましたけれども、同時に一方

じゃ総定員法の第三次削減を受けるわけじゃないですか。最終的にどれぐらいになるのですか。

○政府委員(高橋寿夫君) 今年度百三十一名の予算定員の増をいたしておりますが、今度逆に減らす方の話といたしましては四十二名でございます。そういたしますと、差し引き八十九名ふえることとなります。

○岩間正男君 そうすると、車検料が上がるわけですが、具体的なサービスとしては五コースの増設と、それから要員を八十九名ふやす、こういうことだけなんですか。

私は第一に、こういう中で民間の車検ですね、これに対して委託をやっているわけですが、この現行のやり方について基本的などういうふうな考えておるのですか。七割まで民間に委託をするんだというふうな方針を一時とられた。しかし、現行は半々ぐらいになっているわけですか。——これがやはり非常に問題だと思っておりますけれども、どういうふうなこれは基本的に考えておられますか。将来民間の方をふやす、そうして陸運局の車検場はふやさない、こういう方針をとっておられるのですか、この点はどうなんですか。

○政府委員(高橋寿夫君) 民間車検率七割という目標を持っております。現状はいま先生御指摘のように約五〇対五〇でございますが、私どもはこれからどんどんふえてまいります業務量に對しまして、私たちの予算定員の伸びは追いつきません、正確には、そこで、民間車検の指定工場をふやしたい、七割まで持っていきたいと思っております。そのことは、私どもの直轄車検場の仕事があふえなくて済むというだけでなくて、やはり民間の整備工場の技術水準が上がるという結果も出てまいりますので、そういうふうな方向を進めてまいりたいと思っております。

○岩間正男君 しかし、車検の目的というのは、安全とか公害、こういうものをなくすためにやるわけでしょう。これを担保するための検査は、これは営利企業によって私はどうもうまくいかぬじゃないかと、そういう面が必ずこれは出てきて

いるわけですね。したがって、やはり国の検査を基本にして行うというのが当然だというふうに考えますが、このところ、一体現状で——ことに公害問題が非常に起こっている、そういう中で基本的などういふふうな態度をとるのか。民間にいたしても、先ほどから問題がいろいろ投げかけられておりますけれども、いろいろ不十分な問題があり、あるいはまた、実際これを政府が検査をするように厳密にはいかな面もやっぱり出てくる、こう考えるのですが、この点どうですか。運輸大臣、いかがですか。私は、やっぱり政府は、国の基本方針としては、これは安全、それから公害をなくす、これを基本としているんだ、こういう立場に立って考えれば、いまの民間委託の問題というものは相当これは問題のあるところだ、こういうふうな思っているわけけれども、この辺の基本的な態度を明確にしてほしいと思っております。

○政府委員(高橋寿夫君) 民間の整備工場が約七万工場ございまして、そのうち一万までよりすぐりまして、一万工場が指定整備工場であります。いわゆる民間車検をやつて国の代行ができる資格のある工場でございます。これは一定の基準に従いまして非常に厳しく選定をいたしておりますので、この技術水準というものは決して低くなることはないと考えております。

それから、先ほど五対五という国と民間の比率を七対三に変えていきたいと申し上げましたけれども、そういういたしますと国が三割で済みますから、そうすると直轄検査の定員が余裕が出ます。この余裕の出た人間は民間の指定整備工場の監督指揮に当たるという形で、常に国の検査官が指定整備工場の監督をいたしまして技術水準が下がることを防止するというふうなことを思っております。

なお、民間の工場で車検整備が終わったものがそのまま車検が終わったことになるわけではなくて、そこで車検整備をいたしました結果を国の検査場へ持ってまいりまして、そこでもう一遍検査官がチェックをして、それで初めて車検が終わる

わけでありまして、あくまでも省略されますのは、現車提示と申しまして、実際に車を車検場に持ってくる手間が省けるだけでございます。実際に、これは車検に合格をしたという認定をする法律上の権限は国の検査官に付されておりますので、民間に任せると言っても、それは事実行為を任せるだけでありまして、そのことによって大事なこの検査の眼目でありまして、その安全あるいは公害防止ということが損なわれることはないと思っております。

○岩間正男君 私は基本的な態度について言っているんです。国の責任でこれをやるのか。それとも、営利企業ですか。やっぱり民間の車検というものは、この営利企業に任せて、果たして一体公害とか安全を本当に貫くことができるかどうか。そうでない問題はたくさんあるでしょう。私は一々指摘しませんが、なかなか手抜きされて、それで非常になおざりになっている、そういう例もたくさんこれは聞いておるんです。そういう点から、基本方針としてはどうなんだと、こう聞いている。民間に委託するメリットは一体どこにあるのですか。何のためにこれは民間に委託をするのですか。国でこれを貫いてやるべきだと思ふだけどもね。そして、民間に委託すれば手数が余ると、要員が余ると。それを今度は民間の方に監督として派遣するんだ。そういうことをやるとすると体制ががらっとこれは変わってくるわけですね。質が変化しますよ。この点やが先について問題になるのじゃないかと思ふので、この点を明確にしておく必要があるのではないかと、こう思ふんです。どうですか。

○政府委員(高橋寿夫君) 私は、このことに限らず、すべて同じ考え方でいいと思うのでありますけれども、民間の技術レベルその他がまだ非常に低い場合には、国がすべてをまる抱えて直轄でやるということが必要だと思ふますけれども、漸次民間のレベルが上がってまいりました場合には、国が全部やらなくてそれを分担させる方がいいと思ふます。そういうしませんが、すべてのことに對

しまして国が直轄でやるという体制を堅持いたしておきますと、国の予算、定員が幾らあつても足りなくなるといふことは、ひいてはやはり国の財政硬直化、あるいは税金の負担がふえる結果になりますので、私どもは国の関与というのには必要最小限度にとどめまして、あとは民間でできるところはやらせる。しかしながら、先ほども申し上げましたように、そのことによつて営利企業だからいいかげんにやるとかということがあるということとを担保するために、国の検査官が監督をするという体制で行つてしかるべきであると考えております。

○岩間正男君 結局は、財政負担の面から民間委

託をやるわけですね。そこが一番中心になるんだらうと思う。私はその点が問題だと思っんですね。これは、非常に大きな問題になっている排気ガスの問題ですね、それから安全の問題でしょう。こういう問題をやるには、国の政治姿勢として、責任を持ってこれを貫くかどうかというところにあるのであって、これはそういう点ではやっぱり行政の政機構というものはどうあるべきか、この問題にこれは戻っていくわけです。私たちはそういう意味ではやはり行政の民主化ということを、この前もこれは気象庁の問題のときに問題にしたわけですから。これは本当に民主化されるのかどうか。本当に国民のサービス、これを貫くのか。何よりも安全に立つなら、いまの財政負担というようになおそらくそうでしょう。これは民間委託をやっている理由というのは財政負担なんで、金がかかるから、それで結局、要員を置けば公務員が多くなる。結局それだけの負担が多いから、それよりは民間委託でやった方がいい。この考え方なんです。この考え方というのは企業の中にこれはあるんです。もっとあるんですね。そういうふうになるというところ、私は、このところに問題が出てくる。この点ではやはり基本的な体制というものを明確にしておかないと、だれが責任を持つのか。後で検査官が行って検査をするのだとか何とか

いま言っていますけれども、そうならないといけないところがあるでしょう。実際は、もう民間に委託をすれば、そこで相当これは手抜きをやられて、そのまままかり通るというような、そういうふうな事態。われわれはそれはいろいろ聞いているから、そういうことを言っているわけです。この点は、これは十分に私は運輸大臣にやっぱり検討してほしいと思う。いやしくもこれは国民の生命の安全に関する問題です。ことにいま一番大きな問題になっている排気ガスとの関連の問題、ここが一番大きな問題になるわけですから、この点から言えば、やっぱり責任の主体はどこにあるか。どうなんでしょうか、この点ちょっとお聞きしたい。

ですか、この点ちょっとお聞きしたい。

○國務大臣(木村睦男君) まあ國のやります行政の事務の中にはいろいろあるわけでございますが、その中で、純粹に技術的な問題、つまり行政的な自由裁量が入るとか入らぬとかといったようなものでなくて、技術的に解決のつく、見れる、そういった行政の中の一つがこの自動車の検査であると私は思うわけでございます。そうしますとというと、行政事務を合理化していく、それから國が最終的には責任を持って処理しなければならぬという事務でございますけれども、このような純粹に技術的な問題は、最終的な責任を持つまでは民間の機関に任して、そしてできた結果について國が責任をとると、こういう仕組みを堅持しておけば私は國が無責任であるということにはならないと思うわけでございます。で、この検査の仕方も、最終的には陸運事務所においてこの検査合格かどうかという認定をするわけでございますから、その仕組みは外してはいないわけでございます。ですから、こういうふうに量的に、しかも技術的な問題の行政は、一つの処理の仕方としてこういった民間車検場というふうなものを認定工場として指定をしてやるということは、私は行政としては一つの前進ではないかと考えまして、当時スタートしたわけでございます。したがって、それではこういう民間に任したのが、最終的には陸運事務所がチェックをして検査合格は認めるが、しかし、

その間にやはりいろいろと、後から見れば不備の点もある、あるいは粗漏の点もあるではないかと、いう御指摘は確かにあろうと思います。それには、常にこういった工場を、臨検といいますか、検査官が行って平素の検査状況を監督する、そしてまた、そこで整備をしました車が事故を起こす、その事故の原因が不整備にあったというふうなことで、民間車検場の責任に帰すべきことで、そういう事故が起こるといふふうな場合には指定の取り消しという措置もあるわけでございます。そういうふうな監督の手段を講じまして円滑にこういう機関を使って検査機能が發揮できるというふうにやることは、私は行政の一つの対応としては前進であらうかと思うわけでございます。あくまでもしかし、民間に委託し、最終的に運輸省が責任を負うとはいいながら、その間のいろんな過ちやあるいは粗漏というふうなものは、極力防ぐような方法は監督によってやるという行き方であつておりますので、今後とも欠陥はためていかなければなりません、いい方向は伸ばしてさらに充実いたしていくことが適切であらうと、かように思います。考えてこの行政を進めておるわけでございます。

す。

○岩間正男君 私は基本的な方針、ことに行政の民主化、そして國民の安全を守る、生命を守ると、そういう点から基本的にどういう、一体態度をとるべきであろうか。これは非常にやっばり問題をして先に行っているいろいろはらんでますよ。七割にしていくと、現在は五対五だろうけれども、結局、人員を一方で削減していく、検査をするといったって、そういう検査の人員を保有するだけだんだんまた縮小していくようなかっこうになつていくわけです。しかし当然これ問題なんです。公害がこんなに問題になつている。そして實際は、業者の方で公害というものを本當に守るといふ態度になつているかというのと、そうならないと、いろんな問題を起こしているんです。そうすると、そういう民間の整備工場なんか、そういう業者と全然関係なしというふうに言えない問題も出て

くる。そうすると、貫けるかどうかという問題、当面五対五でいくわけですが、いつごろからこれ移行するんですか。徐々に変えていくという、そういうことですか。そうすると、民間委議の方法を主流にすると、こういうことですか。このところがさっぱりはつきりしないんですね。基本態度としても貫けない。私はいまの説明だけじゃ、これ納得できませんよ。しかし、これだけでやっているわけにもまいりませんけれども、現状は五対五ですか。五対五でも、これははつきりやはり国の、政府の、安全を守る、公害の被害から守る、国民の命を守ると、そういうような立場からの体制を強化するための車検の体制というものを民主化していくと、そして本当に国民の方に目が向いて、そういうものにしていくと、そういう基本態度をとるとすれば、やはりそれに対する即応した体制がとられていくか。第一の要員の問題、さっき出ましたけれどもこの要員はどうですか。事業量とはかくとんどんふえていっているわけですね。これに、マッチしない、そういう体制になっているんじゃないですか、これはどうですか。

○政府委員（高橋秀夫君） 私ども、車の伸び、それからその車の伸びに伴いますところの事業量の

れからその車の伸びに伴いますところの事業量の

伸び、これと実際の人員の伸び、これらをずつと経年的に比較して見まして、業務量の増に対しては見えておりません。このギャップを埋めるもの、といったしましては、検査器械の自動化等のこともやりまして、要員の伸びきれないところについて、はそういつたことで埋め合わせておりまして、ますますバランスはとりつつ仕事をしてくていると考えております。

○岩間正男君 例として、あなたたちの出された資料なんです、四十六年度、これが登録車、小型二輪、それから軽自動車、これで二千三百三十六万台、そうして人員が二千二百四十七人。四十五年、これが二千九百六十六万台、これは推定の上、うですが。そうして人員がこれに対して二千五百九十八人。車両は五年間に一・四倍に伸びている。

要員の方は一・一億。こういうことになりますから、必ずやつぱりここからアンバランスが生まれてくるんじゃないかと、こういうふうに思うわけですね。

で、今度のせつかく料金——車検料を上げると、そういうことなんですけれども、人員の増加というものがこれに伴わないじゃないか、したがって、そこからくるアンバランスをどういうふうに埋めるのか、これは非常に重要な問題じゃないですか。結局は、非常にその要員の労働強化が起こりますよ。労働強化は、結局その結果、手技の検査をやる。それがどこにつながるかというと、はっきりこれは事故につながるわけでしょう。だから、国民の生命の安全ということを考えるなら、やはりその辺は、もっと私は充足されていく必要があるんじゃないかと思う。

それで一つ、わかりました。民間に委託するんだから、国の車検の体制というのは、これはもうだんだん縮小するんだと、そういうような考えを持つていられる。そういうものがやっぱりかぶさってきているんじゃないかと思えますね、今度のこういう考え方の中に。だから、車検料上がるんですから、上がるだけのやっぱりこれに即応するサービスというものは、当然これは伴わなきゃならぬ。さらに、それだけじゃいかぬと思うんです。大体、これ問題なんです。大体、これが特別会計になって独算制になっているわけでしょう。こういうことですから、もっと本間に国民のそういうような生命の安全を守る、国民を公害から守る、そういう体制を置くということになれば、もっと私は独算制の枠内だけの操作で、これでもってこれを賄っているからこういうところに落とされてくるのであって、もう少しやっぱり本間に、三木内閣はことに、公害をなくすと、そして本間に国民の生命を守るんだと、国民の福祉充実、優先の政治をやるんだと、そういうことを言っている立場から考えると、それはなるほど、きれいごとを言っているけれども、実際は、やられていく方は逆に行っている。その実態をやっぱり私は

政治的には見なくちゃならない。これはどうですか、労働強化は起こっていませんか。そしてそれによって、その結果は、被害は国民に行くわけだ、事故に。どうなんですか。

○政府委員(高橋寿夫君) 私は、私どもの直轄しております車検場に関する限り、全国的に眺めまして、労働強化というところは起こっていないと思います。業務量の増と定員の増、それを補うための検査機器の自動化等の努力によりましてはほぼ均衡はとれていると思います。ただ、場所によりまして、やはり全国七十四の検査の現場がございまして、それぞれ現場現場に比べてみれば、定員の、たとえば一年に百三十一名予算定員でふえた、純増で八十九名と申しまして、これは七十四の現場に分配いたしますと、現場によつては、ある年は一人も来なかったという年もあるかもしれないわけでありまして、そういう意味で、短期的あるいは地域的にはアンバランスが起きる現場も出てくるかもしれないが、それはすぐに翌年補正するというような形でやっておりますので、大局的に見ましてそう大きな労働強化は起きてないと思っております。ただ、今後いろいろ安全面あるいは公害対策の面で新しく検査を要するようなポイントがふえてくると思えます。そういうした場合に、従来やっていた検査業務プラス新しいまた検査項目がふえるというふうな場合には、当然、業務量の増になりますので、そういうことに対しては、十分あらかじめ計算いたしまして、それに見合う増員を要求してまいりたいでございます。

○岩間正男君 これは局長でも、大臣でも、現場をやっぱり具体的に視察をしなければいけない。視察をするのだということではなくて、突然不意に行つてみたらいいのですがね、車検場へ。そうすると、いまのような答弁にならぬと私は思つてます。われわれも見ますから、いろいろ見聞いて、やっぱり大変なことですよ、大変なことですよ。それから地域的に場所によつてはアンバランスでそういう事態も起こつておるといふ、その

地域的な問題なのです。そういうことは絶対起こしなきゃならぬ。ことにこれは非常に安全に関する問題だから私はそう言っている。どれだけの一体それで節約ができるのか。だから総定員法とまた絡んでくるわけですが、この総定員法がそういう中で一方では当然この作業量がふえているのに伴わない、実際はそれよりもはるかに少ない人員の増加をやむを得ずやっておる、そういう中で一律に第一次、第二次、第三次というふうに切つてきているのはどういふわけなのです。私はこの辺の検討について何回もこれはいままで口を酸っぱくして言っているわけですが、どういふことなのですか、これ。この総定員法というものは私はさっぱりわからぬ。時代おくれだつてこの前も言いました。省庁の場合にこれは時代おくれだ、こんなの。これは高度経済成長時代の、そういう時代のこれはもうむしろすでにおくれたものだ、そういうふうに行つておるのですが、今年度も第三次やると、これはどうですか。

○政府委員(高橋寿夫君) 総定員法につきましては私も各省といましては、いわばこれを受けて実行せよと迫られる方の立場でございますので、大変毎年毎年人事担当者も苦労しているわけでございます。したがって、私どもからいいますと、御答弁に對しまして御返事するのは控えまして、たしか行政官理庁から見えておると思つたのでその方からお願ひいたしたいと思つております。

○岩間正男君 管理庁からちょっと。

○説明員(岡田英郎君) ただいま先生御指摘の面でございますが、公務につきましましては一般にコスト意識とかあるいは経営意識というふうなものが働かにくいというふうな御指摘が諸方面からございまして、そのために機械やあるいは定員の面でもかいたしますと安易に膨張しやすいということもまた御指摘の多々あるところであるわけでございます。こういった御批判におこたえすると同時に、一方では社会経済情勢というものの变化、これに對應いたしまして行政需要というものの時々

刻々変化してまいる次第でございます。そういった行政需要の变化というものの対応いたしまして定員配置を適正化しなさいけない、あるいは効率的な行政の実を上げなければならぬ、こういった見地から政府全体として弾力的な定員管理が必要であるということから定員の計画削減というのをやっている次第でございます。こういった意味で、御指摘の陸運局、陸運事務所、これにつきましてもたとえば先ほど自動車局長の方から御答弁ございましたように、事務の簡素合理化あるいは機械化、さらには登録事務の電算化であるとか、あるいは車検につきましましての指定整備率の向上でありますとか、あるいは検査用器械の自動化でありますとか、そういった簡素化なり合理化なりというふうなものを図りつつ、一方においては定員の削減の工夫をして、同時に私ども何も定員削減ばかりをしておるわけではございませんで、一方ではこういった事務の合理化を推進しながら削減をして、他方、社会経済情勢の变化というものの対応いたしまして増員が必要な部門というものはあるわけでございます。

特に先生御指摘のように、国民の安全というふうな事柄に關しましては、たとえば運輸省の例でございます。航空局の航空管制官とか、ただいま先生から御指摘のございました陸運事務所の車検要員であるとか、こういった部門につきましましては運輸省の方と十分に御協議を重ねながら増員を圖つてきているというところでございまして、これは先ほど御答弁があつたかとは思いますが、定員削減が始まりました昭和四十三年以降、陸運事務所につきましては九百九十一名でございます。約千人ほどの増員をこの八年間に圖つてきております。年度未定員で見ましても、昭和四十二年度には二千六百三十三人、この間に三割強というふうな増員を圖つてきている次第でございます。そのあたりよろしく御了承をお願いしたいと存ずる次第でございます。

○岩間正男君 同じような答弁です、この前とね。

だから、まあこれは委員長に要望しておきますが、委員長、行政管理局長官を一通り呼んでやらなくちゃね。とにかくこれは政治が問題なんです。情勢が変わっている。ところが実際はいまのようなことは必ず言うわけですよ。あなたたち、実際は削減するときに何か理由づけなくちゃならないから、これはやるわけだ。

実態に入って、実際に調べてみてやっているのかと、私は具体的に聞きますがね、たとえば宮城県の場合ですね、これは仙台の苦竹にある車検場ですね、これは年間の検査数、これが一日平均どのくらいになっているか、それから四十七年度、八年度、そうしてこれに対して要員はどういうふうになっているか、これちょっと知らしてほしい。——ちょっと話しておきますが、私の時間はやっぱり制限されますから、全部尽くしたいと思えますから、なるだけ要を得た私のお聞きしたことに即応するような答弁をお願いしますね。

○政府委員(田付健次君) 宮城の検査場につきましては一日当たり検査両数が平均いたしまして四十七年度三百四十六、四十八年度三百六十七。定員でございしますが、四十八年度の宮城の定員は十六名でございします。

○岩間正男君 ついでにこれは全国的な、全部を聞くわけにいきませんので、神戸の場合、ちょっとお聞きしたいのですがね、兵庫県。

○政府委員(田付健次君) 神戸の検査場の四十七年度の平均一日当たりの検査両数は五百九十九、四十八年度一日当たり五百九十四でございまして、定員は四十八年度二十一名でございします。

○岩間正男君 いまのようなことですが、大体これは一日の予約数が最近の様子を出すと四十八年から五十年度ですね、これはわかりませんか。これはまだ推定になりますか。統計が出てないから。○政府委員(田付健次君) 四十九年度末の分がまだちょっと入りませんので、ちょっとわかりません。

○岩間正男君 私たちも聞いたのですが、六百六十台、一日の予約件数。それで神戸検査場の整備

車両課要員の数は四十八年から五十年内、二十二名。そのうち検査従事者が十名。五十年度についても増員はされていない、こういうのですね、これはいいですか。そうなっていますか。この要員はどうですか、要員の穴埋めはわかるのですか。○政府委員(田付健次君) 私どもの方が把握いたしております数字で申しますと、神戸の定員は四十九年度二十名、五十年度も二十名、増員はしてないというの事実のようでありまして、定員は二十名配分いたしております。

○岩間正男君 たとえば従事者ですね、実際検査をやっている人、そして検査台数が六百六十台、大市民間の指定工場の場合ですと一台の実験に要する時間というのは大体どれくらいになっているか。これは機械化もされていないでしうから、時間かかるでしうがね。どのくらいですか、二十分ぐらいと聞いていますが、大体そういうことですか。

○政府委員(田付健次君) 私どもも正確な数字をつかんでおりませんが、おおよそ見当で大体二十五分から三十分ぐらいじゃないかというふうに思っております。

○岩間正男君 神戸検査場の場合、これは車検の実際の検査時間というのは三百三十分、一台当たりの平均延べ検査時間、これで計算するというと大体五十分間ということになるんですね。こういうことになるというところが非常に手抜き検査とか、それから一人で——しかもこれは十人で六百六十台ですから一日六十六台も検査をしないかやならぬ、こういうふうになるわけですね。しかも五分間に制動、それから速度、前輪整列、前照燈、CO測定、それから下回りビット、この六つの検査をするということになっている。そうすると、これはとてもやりかねるんじゃないか、こういう事態が起こっている。これは物理的に不可能なそういう問題がはらまれているんじゃないかと思うんですが、これはどうですか。○政府委員(田付健次君) いま私どもが自動化コースを設定いたしますと、ステーション内に、

検査コース内に五つのステップができております。たとえば一つのステップはブレーキの試験をする。一つのステップはヘッドライトとサイドスリップテストをやるといふようなことで、五つの言うならばテストバーがございまして、それを通って一台の検査が完了するわけでございます。一つのスポットごとに常軌的には私も大体二ないし三分かかると思っておりますので、普通ですと大体十五分ぐらいはかかる予定になっておりますが、もちろん車の程度によりまして、その五つのステップの中には下回りの検査のテストもございまして、非常に程度のよい車はさつと終わってしまふということもあるかと思っておりますから、あくまで標準でございしますので多少短くなるケースもあり得るかと思いますが、一応その程度の時間で考えております。もちろんそのケースによりましては先ほどお話ししたような伸縮がございしますが、手抜きをしているような状態であるというふうには私どもは考えておりません。

○岩間正男君 これは実際一緒に当委員会とどこかのそういう過密なところに少し行ってみるといいますね。六十六台、しかも五分間でいまの何をやる、これは大変なことですが、やっぱりその衝に当たっている人が一体疲勞しないのかどうか、疲勞度をやっぱり考える必要がある。その疲勞度の結果が手抜きになったり粗満になったりする。その結果がどこにいくかという、これは事故につながる。こういうことを考えますという、人命尊重という立場から考えると、私はやっぱりこういう点は再検討される必要がある。それから管理庁はこういうところを、これは見えていないでしよう、書類でやっていることが多い。実際こういうところを見て、この実態から逆に本当にいまの問題、先ほど申しました削減の問題等も真剣に考えなきゃならぬ。機械的なんです。よくわかってるんです、私は。長年この問題見てきたから。しかもどうですか、この検査の精密さというのはいろいろな検査の項目というのはいろいろなふえていくんじゃないですか。現状はのまじやないん

じやないですか。非常に過密化している、どうですか。○政府委員(田付健次君) 検査事項につきまして、私どもの省令の中に検査場で検査をする項目を決めておりますが、御指摘のように排気ガス規制がふえたり安全の強化が入りますと、当然検査項目がふえるということにはなります。○岩間正男君 昭和四十七年九月の運輸技術審議会の答申によって自動車安全基準の強化が決められており、五十一年までに改正予定の保安基準が六十三項目になることになっている。安全基準の強化に伴い毎年十数項目の検査項目が新たにふえていくのがこれは現実じやないですか。そうじやないですか。○政府委員(田付健次君) 現在、御指摘の長期計画に基づきまして保安基準の改正を進めておりますので、毎年改正をする都度検査項目がふえていくことは事実でございします。

○岩間正男君 そうすると、この辺はもう少しやっぱりこれは測定してみる、疲勞度とかそれから労働の実態というものを検査してみたらどうかね。それで実際はこの衝に当たっている検査官の疲勞度、それからいろいろな点から私は検討してみることがある。こういうことが非常にやり行政の民主化という点で、その場で働く人がとにかくその仕事を遂行する一つの意気込みを感じ、しかもそれがちゃんと保障されるといういろいろな条件、その中には賃金の問題もありましようし、労働時間の問題もありましようし、休憩の時間もありましようし、そういうような要件を満たして、しかも生き生きと国民の前に奉仕をする、そういう体制こそが実は官庁機構の民主化なんです。これなくして、それで国民に面を向ける政治であるとか、福祉優先だとか、国民優先だとか、こんなこと言ったってどこを向いて言っているかわからない。その言葉の行きどころが由に消えている。現実にはさっぱり即応できない。それで、一方では何かというと、どんどん総定員法がまかり通っている。いまだにまかり通って

いる、過去の遺物がまかり通っている。だから、どうしたってこれは、委員長お願いしますよ、行政管理局からきょうお見えになっていらっしゃるんですけども、また同じ答弁をされたんでは私もやりきれないから、やっぱりそのうちに——そのうちに結構ですが、管理局長官に出てもらいたい。総定員法とかみ合います、この問題は、ここのでぶつかっているんです。実際はあなたたちも困っているんじゃないですか。実際は困ったなと腹の中ではそう思いながら、まかり通ってやむを得ずやっているとというのが事実じゃないですか。運輸大臣どうですか。どうもそんな顔をしておられるように思っていますけれどもね。

こういう点について、やっぱり私は十分に考えていたんだというのと、もう一つ新たな問題として、特に五十年から排気ガス規制の検査をどうするかという問題が新たに加わってくるんです、これに。検査の項目がたぶんふえてくる。とにかく五分でいろいろ何を検査しなければならぬ。それを一日に、神戸の例ですと、六十六台一人でこなさなければならぬ。そこへもってきてどんな検査の項目が非常に過密化していく。そこへもってきていまま大きな問題になっている排気ガス、この規制の検査をどうするか、この問題が加わってくるわけでしょう。それで、五十年排気ガス規制車はすでに三菱自動車、本田技研それから東洋工業等から販売されている。五十年規制車もすぐに生産体制に入る段階を迎えているんじゃないか。規制車の検査をどうするか。この検査体制を一体車検では政府はとることができるとかどうか、これはどうなんですか。

○政府委員(田付健次君) 五十年規制車自体の検査の仕方というしまして、テンモード、イレブンモードを検査場ですというところは現状においては不可能であります。これは相当な設備が要りますので、これはできません。しかし、一般の使用過程車と同じように、その自動車の排気機関等から出ます一酸化炭素それから炭化水素がどの程度

量を出しているかというところは別の方法でチェックをする方法がありますので、すでに一酸化炭素につきましては四十五年から、HCにつきましてはことしの一月から実施をいたしております。将来NO_xがやはり問題になろうかと思いますが、この点につきましてはテスター、容易にかつ保守もできる、車検場の現場ですぐ使えるというそういうシステムをもつてくればならぬと思いますので、現在その開発を急いでいる最中でございます。

○岩間正男君 開発を急がなくてはならないのは、公害問題が問題になって、国会でも大衆議論され、国民の重大関心を引いてからすでもう七年になりますか。そのあたりやっぱり同じ答弁をしたのです、そういう問題について開発する。それで、いまCOとかHCの場合一応まあこれについてメーターを備えたということはお聞きしました。しかし、問題はNO_xの場合ですね、これをどうするかという問題が当面としては大きな問題じゃないですか。現在はどうしているのですか、現在はいま、排気ガスの規制というものが五十年規制、五十年規制が言われておるが、実際は具体的に現場のところでこれが本場に守られているかどうか、その規制数値は正しくこれは維持されているかどうかというのを調べることに、ここが最も肝心なところであつたらぬ。私はこのところは車検の今後の一つの焦点だと考えてもいいと思うんです。そうでしょう。これに対する体制をどうとっているかということが実はここで論議されなければならぬのです。そういうことは全然空回りして、全然そのことはたな上げになって車検料だけ上がった、これはまかり通れない。こんなことではこれは許されない問題です。これについて現状どうなっているか、それからこれに対して政府はどういう態度をとっているか、この点ををはっきりしていただきたい。

○政府委員(田付健次君) まず、新車を世の中に送り出します前に運輸省の審査をいたします。その審査のときに、三万キロもたなければ合格にさ

せておりません。なおかつ先生御承知の〇・六あるいは〇・八五というNO_x基準がいろいろ議論されましたが、その基準値が守られているかどうかというのを、車が大量生産された後におきましても監督をいたしております、一応その状態で普通の使い方をしている限りにおきましては、まず三万キロの間は所定の基準値をオーバーすることはなからうという体制にまで新車の体制を持つていったわけでございます。残った問題は、実はその出た車がNO_xがどのくらいオーダリーになったであらうかということがチェックできる体制がなければいけないわけでございますが、実はここに一つ技術的な問題がございますのは、NO_xはHCやCOと比べましてエンジンをかき回して、せまいと出てこない性質がございます。したがって、もし車検場でやるといういたしますと、相当な回転、相当な負荷をかけないとこのNO_xははかれないという実は技術的に非常に困った問題があるという、これについてやる方法はないわけではございませんが、その方法について、どのようにすれば簡便でしかも正確なデータがとれるかということとをいま技術的に検討をいたしているわけですが、私どもとしては、NO_xの検査をしない、あるいはガスの検査をどちらでもよいということに臨んでいるのは決してございませんで、手数料の値上げをお願いするがた、当然公害に対する対策につきましてもいろいろなテストを開発していききたい、こういうことを考えているわけでございます。

○岩間正男君 非常に困難だが開発をするというふうな言われてから、これはもう数年たっているんじゃないですか。どこまで行っている。実際は全然手がついていないんです。単に空文句じや困る。

○政府委員(田付健次君) 運輸省に科学技術の開発を助成する制度がございまして研究補助金というものを持っておりますので、それで各種の開発を進めておりますが、このNO_xテストにつきましても、一部その補助金を利用いたしまして開発

をいたしております。現にそれらしいものはできつつありますが、果たしてそれが先ほど先生の御指摘があったような、忙しなさな車検場に持ち込みまして、耐久性がある製品として、テスターとしてやってくれるかどうかについてまだ問題がいろいろございしますので、その点を詰めているというのが状況でございます。

○岩間正男君 これは現在、シャシーダイナモと言っている、これを持っているのはメーカーとそれから公害交通研究所ですか、これしかないというんです。こういうものはしかし備えるべきだと、こうお考えになつていらっしゃるでしょうね、開発を急いでおられるんです。車検場に、やっぱりこれは当然公害の完全な調査をやる、測定をやるんだと、そういう立場から言えば当然これは備える、これは備えなきゃあが悪いんでしよう、どうなんですか。

○政府委員(田付健次君) もちろんシャシーダイナモメーターを備えて、テンモード、イレブンモードをやるのが一番正確でございますが、恐らくそのためには一台のために半日使ってしまうということでは実際の使用に耐えられませんので、直接そのものを調べなくても、何か間接的に最終目標が相關的に調べられればよろしいわけでございまして、私どもがいま考えておりますのは、シャシーダイナモメーターではなくて、別途の方法で荷重をかけてチェックする方法が開発できないかというところをいま調べているわけであります。ただし、もう一つテクニックがございまして、これからやりますいろいろな触媒装置そのものを持つ自動車といえますのは、いきなりNO_xを調べなくても、実は触媒そのものの耐久キロはどのくらいであったか、あるいはEGRと言いまして排気ガスの還流装置がございまして、還流装置の機能が目で見てもよくわかる状況でございまして、そういう点の機能が十分確保されているかどうか、要するに公害に関連する機器をチェックすることによって、状態をチェックすることによってある程度のNO_xの濃減化が可能でございしますので、もち

ろんそういう手法も使うわけです。しかし、シャシーダイナモメーターを使うというやり方にいたしますと、これはとても車検場は耐えませんが、別途の方法をいま開発をしているという状況であります。

○岩間正男君 ある程度とおっしゃったが、ある程度ですね、チェックをするのは。それだけではできませんが、そのものじゃない。そのものでやればはつきりこれは調査するような体制をとらなきゃ、公害がこれほど現状で騒がれている中で、体制としては非常に立ちおくれないかというふうに思っています。現在は、排ガス規制数値は、メーカーが最初型式指定をやる、この検査のときに、車種別に作成したサービスマニュアルによって検査していく。それに頼っているだけで、検査が通ればもうこれは……、車検段階ではいま言ったように十分にその根源をつかむというところはできないわけですね。運輸省としてはNO_xの測定器がないんでそれができないと。そこで、排ガス規制装置が正しく動いているかどうか、そういうことを調べるだけだと、こういうことですね。そうですね、さっきおっしゃったのは。しかもそれは二年に一度ということですね。車検のときでしよう。そんなことでこの公害問題まかり通れますか。いまこれだけ大きな問題になって、開発はしていると言われども、その開発はとも非常にはつきりした段階になっていない。具体的なものになっていない。そういうことになりまして、私は非常にこの点はひとつ穴になるんじゃないかと思うんですが、この点はどういうふうに煮詰めていくのか。

公害の問題というのは、公害を規制するという方針が決まって、それを具体化するにはどうするか。そして何と云ったって車検の場というのは大きな場ですから、ここではつきりNO_xを測定すると、その数値を明確にすると、そしてその数値に違反した者は規制すると、こういう体制をとらなければどうして公害をなくすことができますか。ただ、そういうものを、装置が正しく動いているかどうかという、間接です、間接検査なんだな、そのものじゃない。こんな間接検査によって推定するということじゃこれは科学的なものじゃありません。したがって、この点、公害とここで対決するといふ姿勢にはならぬわけです。だから、どうしますか、この点、もっと私は明確にしてほしいんだね。この点がやっぱり車検の——しかもいま法案審議なんだから、この法案審議の一方では、とにかく車検料の値上げということとでさつと何でもなさそうに通つてしまふけれども、しかし、その裏づけになる運輸行政、自動行政そのものは一体どうなんだと。一体公害との対決をどうするんだと、この問題が問われているんですね、いま。これに対してやっぱり運輸省の、政府としての態度を明らかにするということは国民に対する義務ですわ。これはどうですか、運輸大臣。この点も少しはつきりさしてほしいですね。いかがでしょう。

○国務大臣(木村睦男君) 岩間委員のお話いろいろ伺っておるんですが、いまでも、排ガスの規制は別として、車両の整備にいたしまして、自家用車にいたしましてという二年に一回、営業のタクシー等は一年に一回ですから、それでも、一年間はたつたらしにしておいていいのかもしれないこと、それじゃ半年あるいは毎月やらなきゃいかぬ、毎月やればより一層徹底するということも言えるわけでございますが、その辺は結局車を持つておる者がみずから自分で整備するということが前提で物事を考えますと、車を持つておる者が全然、排ガスにしてもあるいは車の整備にしても、もうほったらかしで、検査でなきゃもう毎日でも検査しなきゃいかぬということにもなりますので、これはやはり第一義的にはユーザーが保守もやる、一生懸命車の整備も図るということと物事を考えておりますので、その辺はひとつ前提条件として御理解をいただきたい点であるわけでございます。

そこで、今度は排ガスの問題でございますが、ことに五十一年度から規制になります窒素酸化物、これにつきましてはいま整備部長がいろいろ御説明申し上げたように、なかなかこの検査の機械というものが相当な機械でございますので、その開発にも努力いたしておるわけでございます。そこで、これにつきましては五十二年の三月が実施時期になりますので、それまでの間にそれらの開発もいたし、またいい機械が外国であればそれを輸入するとかいろいろの方法を講じて、これはそれ以後におきましては検査に支障ないようにしたいと考えておりますし、そういうふうにしたければ、せつかくその排ガス規制が効果がないということになりますので、この点はわれわれとしてはそのタイミングを考えながら整備をしていきたいと考えております。

それからそれ以後におきまして、民間車検場等で窒素酸化物の検査ができぬではないかというお話でございますが、それまでにそれらについて検査ができるように、もしも全部の民間車検場をそれが装置もできないということでございますと、この点だけは別のその設備のある民間の車検場、あるいは陸運事務所の車検場等で必ずその検査が受けられるようにするとか、あるいはいま整備部長が申し上げておられますように、間接的にその検査の効果が測定できるような方法も研究しておるようでございますので、それらもあわせまして、この実施の時期までには検査ができればいい体制に持つていきたいと、そういう方向で今後努力をするつもりでございます。

○岩間正男君 委員長にお願いしておきますが、いまとにかくNO_xの開発というのはすでにもう何年か前に約束されて、それが遅々として進んでいないわけですから、説明はありましたけれども、やっぱり具体的な。そこで私は、どこまで進んでいるのか、これは資料として要求したいと思うのです。貸してはいいです。やっぱりこれは非常に重要な問題ですから。この資料は、どこまで持っているのか、いまだという手段をとってどう

なっているのか、見通しもあれば見通しもこれは出してもらいたい。これはいいでしょうね。これが一つ。

それからその次にお聞きしたいのは、型式指定のとき検査をする、それに頼っているんだということですが、その指定の仕方ですね。これはどうなんですか、これは本場に立ち入って調査を、検査しているんですか。今度行政監督をやる必要があると思うのです。これはもう任しているんじゃないですか。サービスマニュアルですが、これによって向こうの立てた、そして車種別に向こうで立てたプランでやっている。その結果についてこれを査定すると、そういうことで認定しているんじゃないですか。これはどうなっているんですか。

その次に、もう一つお聞きしたいのは、今度は型式指定車の抜き取り検査をやるでしょう。これは大量生産の場合には一%までで行われておるわけですか。これもどのような方法でこれは行われているのか。それからその結果がどのようなものか、これは当然私は国民の前に公表すべきだと思っておりますが、公表する考えがあるように聞いておりますけれども、これははつきりここで、この席上でばつきりやっぱり公表すべきだと、こういうふうにはおっしゃることはできませんか、どうか、この点お聞きしたい。

○政府委員(田付健次君) ちょっと先生のおっしゃった意味がよくわからない点があるのですが、第一点は、こういうことではないかと思うのですが、実は型式指定を受けさせますときに、そのできた車——もちろん指定にならないと世の中に出回らせません。指定を受けた後、それが使用過程に入るわけですが、そのときにユーザーが買った車をどう整備したらいかなという物差しがないとわかりませんので、一応それにつきましましてはメーカーにマニュアルをつくらせております。これはやはり車は全部個別に違いますし、特殊な構造もありますので、それは専門家であるメーカーが、あなたがこの車をお使いのときはこういう点

○説明員(井手精一郎君) 障害者の運転免許証でございすが、これは私ども直接には数字を押さえておりませんけれども、警察庁で承った四十一年度末の障害者の免許と申しますか、免許証に

ろいろ条件がついているわけでございます。たとえば義肢、義足をばめて運転をしないというふうな形で交付されたものが八万五千件というふうになっております。

それからいま先生がおっしゃいました数字、四十九年度中に交付をいたしました件数が約三万二千件、かように承っておりますわけでございます。

○岩間正男君 私たちも下調査をやってみましたわけですが、ちよつと違っているのだな。四十五年度の調査で、これがいま言ったように大体約四万人免許を取っている。いろいろいまの種類があるでしょう。それで、いま現在下肢、それから体幹機能障害者の使用する二千cc以下の乗用車に対して自動車物品税をこれは免除してありますね。下肢、体幹機能障害者というのは、これは大体四十二万と聞いていますけれども、そうですか。

○説明員(井手精一郎君) 下肢切断、下肢機能障害の方々、合せて三十三万六千人、そのほかに体幹機能障害の方が十三万でございますので、合せて約五十二万近くになります。

○岩間正男君 これらはできまして後でちよつと資料として出していただきましょうか、厚生省は一番おわかりだと思います。私どもの調査は十分でないかもしれませんが。

そこで、お聞きしますが、この下肢、体幹機能障害者が五十万ですか、その中で運転免許を取得している身障者の方は、四十八年度末で約四万人、こういうことになりますという、これは八割くらいになりますか。結局、自動車物品税を免除していても、車両費の高騰や修理価格の値上げを初めとする自動車維持費の高騰、ガソリン税、自動車重量税の負担の増大、こういうことで自動車をもちたくてもなかなか購入できないと嘆いている身障者が非常に多いわけですね。こういう問題について厚生省は、現在身障者が使用している自動車に自動車重量税が課税されている、このことについてどういふふうな見解をお持ちになるか。私はこれは免除してもいいのじゃないかというふうに思うのですが、どうでしょうか。

○説明員(井手精一郎君) いま先生おっしゃいましたように、障害者の場合、下肢障害という方で、足がわりというところになっておりますので、私どもはなるたけいろいろな形の援助をいたしますと同時に、経費がかからないようにしていただくのが希望でございますけれども、自動車重量税の場合につきましては若干趣旨等が違いますので、相談はいたしておりますけれども、非常にむずかしいというふうには実は承っているわけでございます。

○岩間正男君 大蔵省の方にお聞きしますけれども、私は厚生省の処置はまあ実際の条件に合ったそういう思いやりのあるやり方だと思うのですけれども、これはどうなんですか、免除をするそういう方法はないのか、どういふふうにこれは考えていますか。

○説明員(島崎晴夫君) 自動車重量税をなぜかけているのかということから申し上げたいと思っております。

御承知のように、自動車が走りますといういろいろな社会的費用がかかります。道路の建設であるとかあるいは公害の発生とかそういう問題でございます。そういう社会的費用、これを自動車の走行を行う者に負担を求めるといふ趣旨で自動車重量税をかけているわけでございます。こういう重量税課税の趣旨にかながみまして、その自動車の持ち主がだれであるか、あるいはどういう用途に供するかということにかかわりませず、およそ道路を走行する自動車でございますと一律に課税するといふたてまえをとっておりますし、それがまた自動車重量税の本旨であろうと思っております。そういう観点から考えますと、確かに身体障害者の方はお気の毒だとは思いますが、やはりその方の運転する自動車の走行によりまして、ほかの方々の運転する場合と同様に社会的費用、社会的負担というものは発生するわけでございますから、この方々についてのみ自動車重量税を免除するあるいは軽減するということは、税の性格から申しましてできないことだと考えております。

○岩間正男君 これは税の体系上ぐあい悪いと言わんのですか。一方で自動車物品税は、これは制限がありますけれども、これは免税されているんだね。それとの関連しかがですか。

○説明員(島崎晴夫君) おっしゃいましたように、物品税の場合には下肢、体幹の不自由な方につきましては免除をいたしております。しかし、自動車重量税と物品税とはその税の性格が異なりまして、物品税は一方におきまして奢侈品という趣旨、あるいは他方におきまして奢侈品という性格に着目して課税しているわけでありまして、そこには身体障害者がお使いになるという場合に、それを免除するということができる性格上のゆとりがあるかと思っております。しかし、自動車重量税の場合には、社会的費用を負担していただくという趣旨でありますから、これは皆さんに一律に負担していただくのが社会的にも公平であろうということでございます。

○岩間正男君 この辺の税の説明があつたわけですが、これは何とかならぬものですか、これに對して厚生省の措置とか、それから運輸省の措置で、というのは、身障者にしてみれば、これはせっかく免許証を取つて、そうしてしかもこれは取りたいという人もずいぶんあるわけですね。ことに身障者の職業の問題が大きな問題になっているのですから……。自動車というのは足なんです。だから結局、そういう点から言つと、補装具というふうなもので取り扱つています。現在、厚生省、身体障害者福祉法に基づいて、肢体不自由者に対して補装具を無料で、または一部負担で交付、修理している。で、補装具というのは、これは義肢ですか、車いすですか。こういうような場合には、これはいま言ったような方法をとっているわけですが、自動車に對してそういうような方法をとるといふようなことは、これはできないのか。たとえば厚生省のこれは予算措置としてやつていけば、いまの税の問題は、一応税は税で、これは大蔵省が取るにしても、その税を今度は厚生省のそういう予算措置としてこれはやつていくという

ようなことはあり得るわけだね。そういう方法をとれば私は方法があるのじゃないかというように思うのだが、どうなんですか。

○説明員(井手精一郎君) 私どももいたしましては、障害者の方々は自動車を大衆有用に利用できない余地が大部分のわけでございます。したがって、その自動車をなるたけ入れやすいようないろいろの措置を考える。たとえば低利長期融資をいたしますとか、あるいは自動車に障害の程度なりあるいは種別に應じて改造するなりというふうなもの援助を実はやっているわけでございます。ただ、先生お話しございました補装具と申しますのは、義手でございまして、あるいは義足でございますとか、あるいは車いすでございますとかいふような、障害の手足を補う身近に身につけるものというふうなことで、実は公費で交付をしているわけでございますが、自動車につきましては、まだそこまで実は考えていないわけでございます。まして、自動車の維持費その他につきましても、全般的に考えました場合に、所得保障の充実でいくのがいいのか、あるいは個々のそういう問題を取り上げて御援助申し上げるのがいいかというふうな議論もございまして、少しく検討していかないといけない問題であらうと思っております。ただ、いづれにいたしましても、下肢障害の方々に對する自動車の有用性というものは私も十分認識しているわけでございますので、それらの維持費等も含めまして、できるだけ軽減をするような措置をこれから検討してまいりたい、今後とも検討してまいりたい、こういうつもりでいるわけでございます。

○岩間正男君 厚生大臣お見えになっておられますから、これはまたの機会にしますけれども、これは伝えてくださいな、そういう要望がある。自動車はこれはやっぱり無料貸与をするというところ、これは不可能じゃないようですね。そういうような措置をこれは考えてみてほしいんじやないか。十分にこれは考えてほしい問題です。義肢のようなものはこれは貸与しているんです。自

自動車をもっと拡大すればやっぱり大きな意味でのこれは足なんですね。それで本当の社会復帰ができるように、これはあらゆるそういう援助を行うべきだというふうには私は考えますから、したがって、その問題を、これはいまの税の上ではなかなか体系上めんどうくさいことがあるというふうな話だが、それを今度は予算措置として考える可能性は十分にあるんじゃないか。

もう一つ、これと関連しまして運輸大臣にお伺いするんですが、そういう点からいった、こういう社会的要請から考えたら、この車検料のようなものは、どうですか、これは国庫助成すると、この費用は、そういうようなことで検討する必要があると思いますが、この法案の審議の最後に当たって、これについて御考慮いただけませんか、どうですか。

○国務大臣(木村睦男君) 身体障害者の方等に対するいろいろな援護の方法として二通り考え方があろうと思うのです。それはその方たちの個々のいろいろな出費あるいは個々の行動についての援助するやり方と、全般的に身体障害者だということによって援助をするのと二通りありまして、大體筋は、全般的に身体障害者という立場でいろいろ援助するということの方をとっております。したがって、その問題との絡みもございまして、それから車検等につきましましては私も研究してみたいと思ひます。せっかくの御提案ですから、ただ、身体障害者の方が使われるからといって特殊の車両でないものから、ですから、その車両は身体障害者の方がしよつちゅう使わなければいけません、それ以外の人には使つちやいかなというにもなっております。いかにぬかがあろうかとも思ひますので、とにかく一つの御提案として検討させていただきま。

○和田春生君 まず最初にお伺いしたいんですが、この改正案として出てきておりますけれども、これらの手数料の最高限度額を事細かに一々法律で決めておかなければならない理由は何ですか。

○政府委員(高橋寿夫君) これは私の見解では、

戦後の日本国憲法下におきます各種のこの種の手数料が大体こういう流れになった時代がございます。ちょうどこの道路運送車両法をつくったころがやはりそういう時代でございまして、事細かきものでやはり法律で書くんだ、国民から強制的に取り上げるものは法律で書くんだというところでございまして、軽微なものは政令に委任するといふ立法例も散見されるようございまして、けれども、何と申しても、この現在法律で決められておりますものを政令に委任するといふふうに変えるその改正の理由というものは、なかなかやはり法制局などの審議の過程でも相当むずかしい理屈づけがなければいけないということがございまして、このことはまことに先生御指摘のとおり私も非常に痛感する問題でございまして、

次回の法律改正のときまでに十分検討をいたしまして、ぜひこの次はそのようなことにございまして、はそういう基本的な議論を詰めるいとまがございまして、一応従来の方法によりましてお出しした次第でございまして。

○和田春生君 憲法まで持ち出すと話が大変大げさになるわけですがね。特にこの場合は、御承知のように自動車検査登録の特別会計法が設けられておいて特別会計になっておるわけですね。一般会計からの繰入金には自動車重量税の納付の確認と税額認定に関する事務費である、あとは全部独立採算制になっているわけですね。全国民を対象にする強制的な税金であるとか、あるいは社会保険関係の負担であるとか、特に法律的に必要なものについてこれは法律で定めようということでもいいと思ひますが、こういうのは原則として、検査をするその費用についてはユーザーあるいは型式指定の場合には製造者がそれぞれ負担する、こういうことなんですから、また車検工場を持つているところはそういうところのそれぞれ関係者が負担するわけなんです。何も最高限度額を法律で決めておく必要はないので、政令に委任をして適当

なところでやればよろしいわけだと私は思ひます。もしそれがずいぶん高いものが決められていゝるんなら、国会に国政調査権があるわけですから、これはずいぶんためめじゃないかとチェックすればいいわけですね。これ、一々国会でこまめに審議するんじゃないかと、もっと重要な問題がたたくさんあるわけですから、そちらにエネルギーを割いた方がいいというふうには思ひます。どうなんですか。その点大臣にちよつとお伺いしたいと思ひます。

○国務大臣(木村睦男君) いみじくも私の考えているとおりのことを御指摘をいただいたわけでございます。今回は、全く同感でございます。今回は、自動車局長が申しましたようなことで、法律改正でこのままで出しておきますけれども、次回にはぜひひとついまの御意見が通りますようにわれわれも必ず努力をいたしますので、委員の皆さんもぜひひとつその線で御協力をいただきたいと思ひます。

○和田春生君 この件については、たとえばこの手数料の費目を見ても、自動車の型式指定の場合には一万五千元が二十二万円というふうに変化はかと比べて大幅に広がっている。この理由について以前にお尋ねをいたしましたけれども、結局公害関係その他でいろいろ自動車の設備ですね、性能等について複雑なものが出てくるし、それにいろいろな検定をする、検査をするというところについても手間暇かかる、そういう問題も今後社会の進歩いろいろな状況の変化に応じて出てくると思ひます。その都度国会にかけなくていいようにやはり適正な金額を決めようというためには、今国会では間に合なかつたというところはありますが、ぜひそういうふうにして機動的に運用される方が能率的な、行政上非常にプラスになると私は思ひます。

それからもう一つは、これと関連してですが、自動車の検査その他についてやはり台数が非常にふえてきておりますし、今後ともふえ方は鈍るにしてもどんどん減っていくことはまずない。

さらにいろいろな関係で手間暇かかる、何もかも政府でやるといふ形にするの大変高い政府についていくわけですね。社会保障とか福祉の面でお金をかけるというなら結構なんです、こういうふうなことにいつかは将来できるだけもう大幅にというか、どうしても必要なことだけ残しておいて、民間に任せたい。そうして民間の行う検査とかそういうものを、国の機関としては適正に行われているかどうかをチェックすると、そういう形でやはり行政の効率化を図っていくということが必要だと思ひます。単に手数料の最高額を法律で決めるか決めないかという技術的な問題だけではない、今後のこういうような検査体制という行政の進め方についても、そういうふうな考え方を進めていくことは、一見いいように見えて非効率とむだ、またそこまでするんではないか、そういう点について運輸大臣の所見をお伺いしたいと思ひます。

○国務大臣(木村睦男君) すでに御承知のように、民間車検場、車検の制度をつくりましたのも、実はいまの和田委員の御指摘のような考え方からスタートをいたしましたのでございまして、最終的に責任だけは政府がとる。しかし、こういった純粹技術上の行政、こういったものは自由裁量の余地もない問題でございまして、適切な民間機関にその最終的な過程に至るまでの技術的な検査等はやらしていただいて差し支えないではないかという思想から出ておるものでございまして、今後ともこういう考え方はさらに進めていきたい、かように考えておるわけでございます。できるだけ行政の手を省いて国の費用も節約するという思想もあわせてこの考え方には含まれておるわけでございます。

○和田春生君 今回の法改正案はきわめて簡単な内容でございまして、いま言ったことについて大臣からも御答弁がありました、こういう問題については、法律でわざわざ決めておかなければ

この請願の趣旨は、第一九八九号と同じである。

第二〇一六号 昭和五十年三月十四日受理

住民の立場に立つた新幹線対策の確立に関する請願

請願者 栃木県宇都宮市茂原町二ノ一〇三

大越敏男外三十名

紹介議員 粕谷 照美君

この請願の趣旨は、第一九八九号と同じである。

第二〇一七号 昭和五十年三月十四日受理

住民の立場に立つた新幹線対策の確立に関する請願

請願者 栃木県宇都宮市茂原町一、〇五七

ノ一五 保坂清外七十四名

紹介議員 片岡 勝治君

この請願の趣旨は、第一九八九号と同じである。

第二〇一八号 昭和五十年三月十四日受理

住民の立場に立つた新幹線対策の確立に関する請願

請願者 宮城県仙台市中田町安久四一 小

林とみ外九十四名

紹介議員 片山 甚市君

この請願の趣旨は、第一九八九号と同じである。

第二〇一九号 昭和五十年三月十四日受理

住民の立場に立つた新幹線対策の確立に関する請願

請願者 栃木県宇都宮市中戸祭町八一八

石崎旭外五十四名

紹介議員 川村 清一君

この請願の趣旨は、第一九八九号と同じである。

第二〇二〇号 昭和五十年三月十四日受理

住民の立場に立つた新幹線対策の確立に関する請願

請願者 栃木県河内郡上三川町東夢沼一、

〇四五 水室恵子外六十六名

紹介議員 神沢 淳君

この請願の趣旨は、第一九八九号と同じである。

第二〇二一号 昭和五十年三月十四日受理

住民の立場に立つた新幹線対策の確立に関する請願

請願者 栃木県宇都宮市新里町一ノ二七九

福田九平外五十七名

紹介議員 久保 亘君

この請願の趣旨は、第一九八九号と同じである。

第二〇二二号 昭和五十年三月十四日受理

住民の立場に立つた新幹線対策の確立に関する請願

請願者 栃木県宇都宮市茂原町一、〇六一

ノ六 岩永義雄外六十五名

紹介議員 工藤 良平君

この請願の趣旨は、第一九八九号と同じである。

第二〇二三号 昭和五十年三月十四日受理

住民の立場に立つた新幹線対策の確立に関する請願

請願者 栃木県小山市天神町一ノ四ノ八

堀越康蔵外七十九名

紹介議員 栗原 俊夫君

この請願の趣旨は、第一九八九号と同じである。

第二〇二四号 昭和五十年三月十四日受理

住民の立場に立つた新幹線対策の確立に関する請願

請願者 栃木県安蘇郡葛生町富士見町五ノ

一七 武藤信治外九十四名

紹介議員 小谷 守君

この請願の趣旨は、第一九八九号と同じである。

第二〇二五号 昭和五十年三月十四日受理

住民の立場に立つた新幹線対策の確立に関する請願

請願者 栃木県宇都宮市南高砂町一ノ二

一 菊地長子外六十名

紹介議員 小柳 勇君

この請願の趣旨は、第一九八九号と同じである。

第二〇二六号 昭和五十年三月十四日受理

住民の立場に立つた新幹線対策の確立に関する請願

請願者 栃木県小山市大字栗宮二、四八三

星野四郎外六十七名

紹介議員 小山 一平君

この請願の趣旨は、第一九八九号と同じである。

第二〇二七号 昭和五十年三月十四日受理

住民の立場に立つた新幹線対策の確立に関する請願

請願者 栃木県宇都宮市高砂町三一ノ三一

田村カネ外四十二名

紹介議員 佐々木幹子君

この請願の趣旨は、第一九八九号と同じである。

第二〇二八号 昭和五十年三月十四日受理

住民の立場に立つた新幹線対策の確立に関する請願

請願者 栃木県宇都宮市上横田町七九一ノ

四 湯山慶治外八十四名

紹介議員 沢田 政治君

この請願の趣旨は、第一九八九号と同じである。

第二〇二九号 昭和五十年三月十四日受理

住民の立場に立つた新幹線対策の確立に関する請願

請願者 宮城県古川市駅前大通二ノ五ノ三

増田武男外五十五名

紹介議員 志苦 裕君

この請願の趣旨は、第一九八九号と同じである。

第二〇三〇号 昭和五十年三月十四日受理

住民の立場に立つた新幹線対策の確立に関する請願

請願者 宮城県玉造郡岩出山町池月字下宮

町四一 佐々木哲也外五十六名

紹介議員 杉山善太郎君

この請願の趣旨は、第一九八九号と同じである。

第二〇三一号 昭和五十年三月十四日受理

住民の立場に立つた新幹線対策の確立に関する請願

請願者 宮城県仙台市原町苦竹樋下北一〇

ノ一〇 小関昭外九十三名

紹介議員 鈴木美枝子君

この請願の趣旨は、第一九八九号と同じである。

第二〇三二号 昭和五十年三月十四日受理

住民の立場に立つた新幹線対策の確立に関する請願

請願者 横浜市港北区太尾町四四二 飯田

広外九十九名

紹介議員 鈴木 力君

この請願の趣旨は、第一九八九号と同じである。

第二〇三三三号 昭和五十年三月十四日受理
住民の立場に立つた新幹線対策の確立に関する請願

請願者 栃木県宇都宮市茂原町一、〇六一ノ四 常盤アヤ子外八十九名
紹介議員 瀬谷 英行君
この請願の趣旨は、第一九八九号と同じである。

第二〇三四号 昭和五十年三月十四日受理
住民の立場に立つた新幹線対策の確立に関する請願

請願者 栃木県宇都宮市上横田町七〇九ノ一 五月女貢外七十二名
紹介議員 田中寿美子君
この請願の趣旨は、第一九八九号と同じである。

第二〇三五号 昭和五十年三月十四日受理
住民の立場に立つた新幹線対策の確立に関する請願

請願者 栃木県宇都宮市上横田町七三二 高田セシ外九十三名
紹介議員 竹田 現照君
この請願の趣旨は、第一九八九号と同じである。

第二〇三六号 昭和五十年三月十四日受理
住民の立場に立つた新幹線対策の確立に関する請願

請願者 栃木県小山市神島谷一、〇七〇 柳田久男外八十五名
紹介議員 竹田 四郎君
この請願の趣旨は、第一九八九号と同じである。

第二〇三七号 昭和五十年三月十四日受理
住民の立場に立つた新幹線対策の確立に関する請願

請願者 栃木県宇都宮市峰町二七五ノ二 鈴木博外九十九名
紹介議員 対馬 孝且君
この請願の趣旨は、第一九八九号と同じである。

第二〇三八号 昭和五十年三月十四日受理
住民の立場に立つた新幹線対策の確立に関する請願

請願者 栃木県小山市神島谷六七三ノ六 水柿勝雄外八十八名
紹介議員 辻 一彦君
この請願の趣旨は、第一九八九号と同じである。

第二〇三九号 昭和五十年三月十四日受理
住民の立場に立つた新幹線対策の確立に関する請願

請願者 栃木県小山市駅南町三ノ四 松下 清司外九十四名
紹介議員 鶴岡 哲夫君
この請願の趣旨は、第一九八九号と同じである。

第二〇四〇号 昭和五十年三月十四日受理
住民の立場に立つた新幹線対策の確立に関する請願

請願者 栃木県大田原市浅香町三、五七六 高木一美外八十三名
紹介議員 寺田 熊雄君
この請願の趣旨は、第一九八九号と同じである。

第二〇四一号 昭和五十年三月十四日受理
住民の立場に立つた新幹線対策の確立に関する請願

請願者 栃木県芳賀郡茂木町林五九五 茂垣一夫外七十九名
紹介議員 田 英夫君

この請願の趣旨は、第一九八九号と同じである。

第二〇四二号 昭和五十年三月十四日受理
住民の立場に立つた新幹線対策の確立に関する請願

請願者 栃木県黒磯市豊浦九二ノ一一 星幸一外九十四名
紹介議員 戸叶 武君
この請願の趣旨は、第一九八九号と同じである。

第二〇四三号 昭和五十年三月十四日受理
住民の立場に立つた新幹線対策の確立に関する請願

請願者 栃木県下都賀郡壬生町北小林一〇 二二ノ二八 大垣良久外九十九名
紹介議員 戸田 菊雄君
この請願の趣旨は、第一九八九号と同じである。

第二〇四四号 昭和五十年三月十四日受理
住民の立場に立つた新幹線対策の確立に関する請願

請願者 栃木県宇都宮市徳次郎町三、一六 三山口豊彦外八十三名
紹介議員 中村 波男君
この請願の趣旨は、第一九八九号と同じである。

第二〇四五号 昭和五十年三月十四日受理
住民の立場に立つた新幹線対策の確立に関する請願

請願者 栃木県河内郡上河内村芦沼三、一七七 小島蔵二外九十四名
紹介議員 中村 英男君
この請願の趣旨は、第一九八九号と同じである。

第二〇四六号 昭和五十年三月十四日受理
住民の立場に立つた新幹線対策の確立に関する請願

請願者 栃木県宇都宮市上横田町七二ノ一 齊藤久外九十四名
紹介議員 野口 忠夫君
この請願の趣旨は、第一九八九号と同じである。

第二〇四七号 昭和五十年三月十四日受理
住民の立場に立つた新幹線対策の確立に関する請願

請願者 栃木県大田原市新富町二ノ七ノ五 北条博外九十四名
紹介議員 野田 哲君
この請願の趣旨は、第一九八九号と同じである。

第二〇四八号 昭和五十年三月十四日受理
住民の立場に立つた新幹線対策の確立に関する請願

請願者 栃木県大田原市宇田川六一四 伊藤 藤甲外九十九名
紹介議員 野々山一三君
この請願の趣旨は、第一九八九号と同じである。

第二〇四九号 昭和五十年三月十四日受理
住民の立場に立つた新幹線対策の確立に関する請願

請願者 栃木県河内郡河内町中岡本四、九一八 落合喜一外九十一名
紹介議員 羽生 三七君
この請願の趣旨は、第一九八九号と同じである。

第二〇五〇号 昭和五十年三月十四日受理
住民の立場に立つた新幹線対策の確立に関する請願

請願者 栃木県宇都宮市峰町三ノ七 山本

清司外八十一名

紹介議員 秦 豊君

この請願の趣旨は、第一九八九号と同じである。

第二〇五十一号 昭和五十年三月十四日受理

住民の立場に立つた新幹線対策の確立に関する請願

請願者 栃木県宇都宮市中央一ノ一一ノ九

加古哲也外九十四名

紹介議員 浜本 万三君

この請願の趣旨は、第一九八九号と同じである。

第二〇五十二号 昭和五十年三月十四日受理

住民の立場に立つた新幹線対策の確立に関する請願

請願者 栃木県宇都宮市桜一ノ四ノ一一

大貫厚一外九十四名

紹介議員 藤田 進君

この請願の趣旨は、第一九八九号と同じである。

第二〇五十三号 昭和五十年三月十四日受理

住民の立場に立つた新幹線対策の確立に関する請願

請願者 栃木県宇都宮市上戸祭町八九ノ六

松岡正外九十四名

紹介議員 前川 旦君

この請願の趣旨は、第一九八九号と同じである。

第二〇五四号 昭和五十年三月十四日受理

住民の立場に立つた新幹線対策の確立に関する請願

請願者 宮城県仙台市清水沼二ノ一一ノ一

二 原敏外九十四名

紹介議員 松永 忠二君

この請願の趣旨は、第一九八九号と同じである。

第二〇五五号 昭和五十年三月十四日受理

住民の立場に立つた新幹線対策の確立に関する請願

請願者 栃木県宇都宮市今泉町一三〇 岡

川比子外九十四名

紹介議員 松本 英一君

この請願の趣旨は、第一九八九号と同じである。

第二〇五六号 昭和五十年三月十四日受理

住民の立場に立つた新幹線対策の確立に関する請願

請願者 栃木県宇都宮市新二ノ二 村上ア

イ子外九十四名

紹介議員 宮之原貞光君

この請願の趣旨は、第一九八九号と同じである。

第二〇五七号 昭和五十年三月十四日受理

住民の立場に立つた新幹線対策の確立に関する請願

請願者 栃木県宇都宮市花園町二ノ六

山谷シモ子外九十四名

紹介議員 村田 秀三君

この請願の趣旨は、第一九八九号と同じである。

第二〇五八号 昭和五十年三月十四日受理

住民の立場に立つた新幹線対策の確立に関する請願

請願者 栃木県宇都宮市操町八ノ二三 今

井ケイ子外九十四名

紹介議員 目黒今朝次郎君

この請願の趣旨は、第一九八九号と同じである。

第二〇五九号 昭和五十年三月十四日受理

住民の立場に立つた新幹線対策の確立に関する請願

請願者 栃木県宇都宮市茂原町九四二ノ一

一 桑原一栄外九十四名

紹介議員 森 勝治君

この請願の趣旨は、第一九八九号と同じである。

第二〇六〇号 昭和五十年三月十四日受理

住民の立場に立つた新幹線対策の確立に関する請願

請願者 茨城県結城市小田林本田二、一七

六ノ三 鳩山忠外九十四名

紹介議員 森下 昭司君

この請願の趣旨は、第一九八九号と同じである。

第二〇六一号 昭和五十年三月十四日受理

住民の立場に立つた新幹線対策の確立に関する請願

請願者 栃木県河内郡南河内町薬師寺三、

三一一 小久保悦子外九十四名

紹介議員 森中 守義君

この請願の趣旨は、第一九八九号と同じである。

第二〇六二号 昭和五十年三月十四日受理

住民の立場に立つた新幹線対策の確立に関する請願

請願者 栃木県宇都宮市西三ノ二ノ四 関

口貞二郎外九十四名

紹介議員 矢田部 理君

この請願の趣旨は、第一九八九号と同じである。

第二〇六三号 昭和五十年三月十四日受理

住民の立場に立つた新幹線対策の確立に関する請願

請願者 栃木県宇都宮市大塚町七ノ八 山

崎菊枝外九十四名

紹介議員 安永 英雄君

この請願の趣旨は、第一九八九号と同じである。

第二〇六四号 昭和五十年三月十四日受理

住民の立場に立つた新幹線対策の確立に関する請願

請願者 宮城県仙台市新北町三ノ七ノ一

小野寺良子外九十四名

紹介議員 山崎 昇君

この請願の趣旨は、第一九八九号と同じである。

第二〇六五号 昭和五十年三月十四日受理

住民の立場に立つた新幹線対策の確立に関する請願

請願者 栃木県宇都宮市東浦町一六 長正

行外九十四名

紹介議員 吉田忠三郎君

この請願の趣旨は、第一九八九号と同じである。

第二〇六六号 昭和五十年三月十四日受理

住民の立場に立つた新幹線対策の確立に関する請願

請願者 栃木県宇都宮市平松本町六九 今

井清三外九十四名

紹介議員 和田 静夫君

この請願の趣旨は、第一九八九号と同じである。

第二〇八〇号 昭和五十年三月十五日受理

住民の立場に立つた新幹線対策の確立に関する請願

請願者 名古屋市南区豊郷町二ノ五三 千

草恒男

紹介議員 藤川 一秋君

この請願の趣旨は、第一九八九号と同じである。

第二二六五号 昭和五十年三月十八日受理

住民の立場に立つた新幹線対策の確立に関する請願

請願者 北九州市八幡西区楠橋七〇五ノ一
前田達外四千二百三十五名

紹介議員 近藤 忠孝君

この請願の趣旨は、第一九八九号と同じである。

第二二六六号 昭和五十年三月十八日受理

住民の立場に立つた新幹線対策の確立に関する請願

請願者 横浜市金沢区六浦町四、八四二
山岸清美外千十四名

紹介議員 山中 郁子君

この請願の趣旨は、第一九八九号と同じである。

第二二五二号 昭和五十年三月十七日受理

個人タクシーの事業免許三箇年ごと更新制度廃止に関する請願

請願者 東京都大田区西馬込二ノ一七ノ一
四西巻方 杉本勤吾外百十五名

紹介議員 三木 忠雄君

「個人タクシー事業者免許の三箇年ごと更新」の制度を即時撤廃して、終身免許にしたい。

理由

個人タクシー事業者は、

- 1 交通違反については、司法、警察当局による罰金、運転免許停止・取消し等の刑事・行政処分を受け、営業違反については、道路運送法による処罰を受ける外、タクシー業務適正化臨時措置法により、タクシー近代化センターを通じて営業停止、免許取消し等の処分を受ける。
- 2 肢体・視力が不自由になつた場合、営業免許は自動的に返納させられ、健康管理維持について、陸運当指定の医療機関の定期健康診断を受ける等、万全が期されている。それを病氣休業が多いからと、一方的に営業免許の期限を短縮するなど酷なことである。

3 住所等の異動については、タクシー近代化センターで事業者乗務証の登録・発行が行われ、運転免許証更新ごとに事業者乗務証も更新されるので十分チェックされているはずであり、個人タクシー事業者が加盟を義務付けられている協会でも十分把握できるといふように、ガンジガラメの規制を受けているから、改めて陸運当局が三箇年ごとの事業免許更新を行わなくとも、その目的は十二分に達せられている。なお、法人タクシーには、この制度はなく、永久免許制である。

四月四日本委員会に左の案件を付託された。

一、長野県内の気象業務整備拡充に関する請願（第二四八四号）

一、測候所の縮小、気象通報所の廃止反対及び福島県内の気象事業の拡充に関する請願（第二五八二号）

一、離島航路運賃のすえ置き等に関する請願（第二七五七号）

一、沖繩航路の改善に関する請願（第二七五八号）

一、外洋に出る旅客船と内航大型貨物船に無線電信の設備等に関する請願（第二九〇一号）

第二二四八四号 昭和五十年三月二十四日受理

長野県内の気象業務整備拡充に関する請願

請願者 長野市大字南長野長野県議会議長 高橋 樹

紹介議員 夏目 忠雄君

上田気象通報所の廃止、諏訪測候所の夜間閉鎖等、地域の気象業務を低下させるような計画が実施されるように聞いているが、本県の特長な実情を理

解され、これらの措置をとりやめるとともに、気象業務の整備拡充を図りたい。

理由

本県は、立地条件上、自然災害が発生しやすい、水害、凍霜害、震災等の危険に脅かされている、この中であつて気象台の発する気象情報は、これ等の災害を未然に防ぎ、農業等各種産業に多大な貢献をしている。

第二五八二号 昭和五十年三月二十六日受理

測候所の縮小、気象通報所の廃止反対及び福島県内の気象事業の拡充に関する請願

請願者 福島市蓬萊町二〇 菅野光雄外百八十名

紹介議員 村田 秀三君

この請願の趣旨は、第八四七号と同じである。

第二七五七号 昭和五十年三月二十七日受理

離島航路運賃のすえ置き等に関する請願

請願者 鹿児島市山下町一四ノ五六鹿児島県議会議長 佐多宗二

紹介議員 柴立 芳文君

離島航路運賃を現行どおりにすえ置くと共に、離島航路整備法による適用航路の拡大と航路補助の全国わくの増加を図りたい。

理由

最近離島航路運賃の大幅値上げ申請が相次いで行われているが、これが認められると離島における物価高騰に拍車をかけ、離島住民の生活をますます圧迫して、その影響ははかりしれないものがある。

第二七五八号 昭和五十年三月二十七日受理

沖繩航路の改善に関する請願

請願者 鹿児島市山下町一四ノ五六鹿児島県議会議長 佐多宗二

鹿児島県が隣県としての使命を果たし、相互的な発展を期するため、沖繩航路運賃同盟の決定事項を早急に改善されたい。

理由

沖繩県が米國施政権下にあつた昭和二十六年に結成された沖繩航路運賃同盟は、沖繩県への物資輸送の安定的確保を図るため組織されたもので、京阪神・沖繩間を中心とした運賃協定、配船指定等を内容としており、本県・沖繩間の運航にとつては極めて不合理な制度であつて、対沖繩物資輸送の拠点である本県の使命を阻害し、県内中小海運業の進展にも大きな支障となつてゐる。

第二九〇一号 昭和五十年三月二十七日受理

外洋に出る旅客船と内航大型貨物船に無線電信の設備等に関する請願

請願者 東京都千代田区霞が関二ノ一ノ三 船舶関係労働組合連絡協議会内 天野和治

紹介議員 久次米健太郎君

外洋に出る旅客船はすべて近海区域を航海区域とすると共に、千六百総トン以上の内航貨物船には無線電信を設備し、無線通信士の配置を義務づけるよう法律を改正し、航行安全、人命救助の設備を向上されたい。

理由

しれとこ丸のような大型高速の船舶が無線電信を設備していないのは、航行区域が沿海区域として認められていないことにあるが、実際は沿海区域を離れ、近海区域となる海域を航行することは、あらかじめ予定されている。本来的には、沿海区域は沿岸を視認しながら航行するような小型船のものであつて、大型船が高速航行するのは危険であるが、沿海資格船として、カーフェリー旅客船ばかりでなく、二万三千総トンの石炭専用船をはじめとして、相当数の大型貨物船が内地各港間を無線電信を設備することなしに航行しており、これ

請願者 宮城県仙台市原町五ノ三ノ一二
山田勝男外百一十一名
紹介議員 片岡 勝治君

この請願の趣旨は、第一九八九号と同じである。

第三〇〇四号 昭和五十年三月二十八日受理
住民の立場に立つた新幹線対策の確立に関する請願

請願者 宮城県仙台市原町五ノ二ノ一〇
庄司運平外百二十八名
紹介議員 片山 基平君

この請願の趣旨は、第一九八九号と同じである。

第三〇〇五号 昭和五十年三月二十八日受理
住民の立場に立つた新幹線対策の確立に関する請願

請願者 宮城県仙台市原町五ノ一ノ四三
浦喜代子外百十四名
紹介議員 川村 清一君

この請願の趣旨は、第一九八九号と同じである。

第三〇〇六号 昭和五十年三月二十八日受理
住民の立場に立つた新幹線対策の確立に関する請願

請願者 宮城県仙台市古宿町四丁目 木戸
武男外百二十四名
紹介議員 神沢 浄君

この請願の趣旨は、第一九八九号と同じである。

第三〇〇七号 昭和五十年三月二十八日受理
住民の立場に立つた新幹線対策の確立に関する請願

請願者 宮城県仙台市古宿町一ノ二〇 原
田幸作外百二名
紹介議員 久保 亘君

この請願の趣旨は、第一九八九号と同じである。

第三〇〇八号 昭和五十年三月二十八日受理
住民の立場に立つた新幹線対策の確立に関する請願

請願者 宮城県仙台市古宿町四ノ四鈴丸荘
内 佐々木瓜子外百十九名
紹介議員 工藤 良平君

この請願の趣旨は、第一九八九号と同じである。

第三〇〇九号 昭和五十年三月二十八日受理
住民の立場に立つた新幹線対策の確立に関する請願

請願者 宮城県仙台市古宿町一ノ六ノ三
金内留吉外百十三名
紹介議員 栗原 俊夫君

この請願の趣旨は、第一九八九号と同じである。

第三〇一〇号 昭和五十年三月二十八日受理
住民の立場に立つた新幹線対策の確立に関する請願

請願者 宮城県仙台市古宿町一ノ五九 斎
藤まさよ外百十四名
紹介議員 小谷 守君

この請願の趣旨は、第一九八九号と同じである。

第三〇一一号 昭和五十年三月二十八日受理
住民の立場に立つた新幹線対策の確立に関する請願

請願者 宮城県仙台市古宿町二ノ六 鈴木
秀夫外八十九名
紹介議員 小柳 勇君

この請願の趣旨は、第一九八九号と同じである。

第三〇一二号 昭和五十年三月二十八日受理
住民の立場に立つた新幹線対策の確立に関する請願

請願者 宮城県仙台市古宿町四ノ三二ノ一
鈴木静雄外九十五名
紹介議員 小山 一平君

この請願の趣旨は、第一九八九号と同じである。

第三〇一三号 昭和五十年三月二十八日受理
住民の立場に立つた新幹線対策の確立に関する請願

請願者 宮城県仙台市古宿町四ノ二ノ二
角アバート内 神尾和徳外百二名
紹介議員 佐々木静子君

この請願の趣旨は、第一九八九号と同じである。

第三〇一四号 昭和五十年三月二十八日受理
住民の立場に立つた新幹線対策の確立に関する請願

請願者 宮城県仙台市古宿町四ノ一〇ノ
二 斎藤三郎外百二十四名
紹介議員 沢田 政治君

この請願の趣旨は、第一九八九号と同じである。

第三〇一五号 昭和五十年三月二十八日受理
住民の立場に立つた新幹線対策の確立に関する請願

請願者 宮城県仙台市古宿町四ノ一三ノ四
高橋重吉外百十名
紹介議員 志吉 裕君

この請願の趣旨は、第一九八九号と同じである。

第三〇一六号 昭和五十年三月二十八日受理
住民の立場に立つた新幹線対策の確立に関する請願

請願者 宮城県仙台市長町六ノ九ノ一〇
高橋みづの外八十一名
紹介議員 杉山善太郎君

この請願の趣旨は、第一九八九号と同じである。

第三〇一七号 昭和五十年三月二十八日受理
住民の立場に立つた新幹線対策の確立に関する請願

請願者 宮城県仙台市長町六ノ九ノ二 高
橋豊彦外百九名
紹介議員 鈴木美枝子君

この請願の趣旨は、第一九八九号と同じである。

第三〇一八号 昭和五十年三月二十八日受理
住民の立場に立つた新幹線対策の確立に関する請願

請願者 宮城県仙台市長町六ノ七ノ三 阿
部三男外百二十四名
紹介議員 鈴木 力君

この請願の趣旨は、第一九八九号と同じである。

第三〇一九号 昭和五十年三月二十八日受理
住民の立場に立つた新幹線対策の確立に関する請願

請願者 宮城県仙台市長町六ノ七ノ一五
後藤芳子外百二十四名
紹介議員 瀬谷 英行君

この請願の趣旨は、第一九八九号と同じである。

第三〇二〇号 昭和五十年三月二十八日受理
住民の立場に立つた新幹線対策の確立に関する請願

請願者 宮城県仙台市中田町字町四五 丹
野弥一外八十二名
紹介議員 田中寿美子君

この請願の趣旨は、第一九八九号と同じである。

第三〇二二号 昭和五十年三月二十八日受理

住民の立場に立つた新幹線対策の確立に関する請願

請願者 宮城県仙台市長町六ノ七ノ四 及

川清美外百二十四名

紹介議員 竹田 現照君

この請願の趣旨は、第一九八九号と同じである。

第三〇二二号 昭和五十年三月二十八日受理

住民の立場に立つた新幹線対策の確立に関する請願

請願者 宮城県仙台市長町六ノ九ノ一九

小野寺博外百二十四名

紹介議員 竹田 四郎君

この請願の趣旨は、第一九八九号と同じである。

第三〇二三号 昭和五十年三月二十八日受理

住民の立場に立つた新幹線対策の確立に関する請願

請願者 宮城県仙台市長町六ノ七ノ五 富

田かよ外百十九名

紹介議員 対馬 孝且君

この請願の趣旨は、第一九八九号と同じである。

第三〇二四号 昭和五十年三月二十八日受理

住民の立場に立つた新幹線対策の確立に関する請願

請願者 宮城県仙台市長町六ノ八ノ七宮城

計算センター内 結城三智子外百

二十一名

紹介議員 辻 一彦君

この請願の趣旨は、第一九八九号と同じである。

第三〇二五号 昭和五十年三月二十八日受理

住民の立場に立つた新幹線対策の確立に関する請願

請願者 宮城県仙台市長町六ノ八ノ四〇

松田小一郎外百二十一名

紹介議員 鶴岡 哲夫君

この請願の趣旨は、第一九八九号と同じである。

第三〇二六号 昭和五十年三月二十八日受理

住民の立場に立つた新幹線対策の確立に関する請願

請願者 宮城県仙台市長町六ノ八ノ三六

三浦ひさよ外百二十六名

紹介議員 寺田 熊雄君

この請願の趣旨は、第一九八九号と同じである。

第三〇二七号 昭和五十年三月二十八日受理

住民の立場に立つた新幹線対策の確立に関する請願

請願者 宮城県仙台市長町六ノ八ノ三八

植野英雄外百二十一名

紹介議員 田 英夫君

この請願の趣旨は、第一九八九号と同じである。

第三〇二八号 昭和五十年三月二十八日受理

住民の立場に立つた新幹線対策の確立に関する請願

請願者 宮城県仙台市長町六ノ八ノ三八

板橋はる外百二十一名

紹介議員 戸叶 武君

この請願の趣旨は、第一九八九号と同じである。

第三〇二九号 昭和五十年三月二十八日受理

住民の立場に立つた新幹線対策の確立に関する請願

請願者 宮城県仙台市長町六ノ八ノ一九

栗野政雄外百十九名

紹介議員 野田 哲君

請願者 宮城県仙台市長町六ノ七ノ九 小

泉うた外百十九名

紹介議員 戸田 菊雄君

この請願の趣旨は、第一九八九号と同じである。

第三〇三〇号 昭和五十年三月二十八日受理

住民の立場に立つた新幹線対策の確立に関する請願

請願者 宮城県仙台市長町六ノ七ノ一二

武田みち子外百十九名

紹介議員 中村 波男君

この請願の趣旨は、第一九八九号と同じである。

第三〇三一号 昭和五十年三月二十八日受理

住民の立場に立つた新幹線対策の確立に関する請願

請願者 宮城県仙台市長町六ノ七ノ一二

中居とめ子外百十九名

紹介議員 中村 英男君

この請願の趣旨は、第一九八九号と同じである。

第三〇三二号 昭和五十年三月二十八日受理

住民の立場に立つた新幹線対策の確立に関する請願

請願者 宮城県仙台市長町六ノ八ノ三〇

大胡久子外百十九名

紹介議員 野口 忠夫君

この請願の趣旨は、第一九八九号と同じである。

第三〇三三号 昭和五十年三月二十八日受理

住民の立場に立つた新幹線対策の確立に関する請願

請願者 宮城県仙台市長町六ノ八ノ一九

栗野政雄外百十九名

紹介議員 野田 哲君

この請願の趣旨は、第一九八九号と同じである。

第三〇三四号 昭和五十年三月二十八日受理

住民の立場に立つた新幹線対策の確立に関する請願

請願者 宮城県仙台市長町六ノ八ノ三二

志子田満外百十九名

紹介議員 野々山一三君

この請願の趣旨は、第一九八九号と同じである。

第三〇三五号 昭和五十年三月二十八日受理

住民の立場に立つた新幹線対策の確立に関する請願

請願者 宮城県仙台市長町六ノ八ノ三四

橋本きよ外百十九名

紹介議員 羽生 三七君

この請願の趣旨は、第一九八九号と同じである。

第三〇三六号 昭和五十年三月二十八日受理

住民の立場に立つた新幹線対策の確立に関する請願

請願者 宮城県仙台市長町六ノ八ノ三五

庄子さかへ外百十九名

紹介議員 秦 豊君

この請願の趣旨は、第一九八九号と同じである。

第三〇三七号 昭和五十年三月二十八日受理

住民の立場に立つた新幹線対策の確立に関する請願

請願者 宮城県仙台市長町六ノ一二ノ一六

小林みよ子外百十九名

紹介議員 浜本 万三君

この請願の趣旨は、第一九八九号と同じである。

第三〇三八号 昭和五十年三月二十八日受理
住民の立場に立つた新幹線対策の確立に関する請願

請願者 宮城県仙台市長町六ノ一二ノ六
柿沼キヌエ外百十九名
紹介議員 藤田 進君
この請願の趣旨は、第一九八九号と同じである。

第三〇三九号 昭和五十年三月二十八日受理
住民の立場に立つた新幹線対策の確立に関する請願

請願者 宮城県仙台市長町六ノ一三ノ二一
上村日出子外百十九名
紹介議員 前川 且君
この請願の趣旨は、第一九八九号と同じである。

第三〇四〇号 昭和五十年三月二十八日受理
住民の立場に立つた新幹線対策の確立に関する請願

請願者 宮城県仙台市長町六ノ一三ノ一五
鈴木浩子外百二十四名
紹介議員 松永 忠二君
この請願の趣旨は、第一九八九号と同じである。

第三〇四一号 昭和五十年三月二十八日受理
住民の立場に立つた新幹線対策の確立に関する請願

請願者 宮城県仙台市長町六ノ一三ノ二五
高橋貞男外百十九名
紹介議員 松本 英一君
この請願の趣旨は、第一九八九号と同じである。

第三〇四二号 昭和五十年三月二十八日受理
住民の立場に立つた新幹線対策の確立に関する請願

請願者 宮城県仙台市長町六ノ一三ノ一
鈴木利夫外百三十九名
紹介議員 宮之原貞光君
この請願の趣旨は、第一九八九号と同じである。

第三〇四三号 昭和五十年三月二十八日受理
住民の立場に立つた新幹線対策の確立に関する請願

請願者 宮城県仙台市長町六ノ一三ノ三二
高橋サトシ外百三十九名
紹介議員 村田 秀三君
この請願の趣旨は、第一九八九号と同じである。

第三〇四四号 昭和五十年三月二十八日受理
住民の立場に立つた新幹線対策の確立に関する請願

請願者 宮城県仙台市長町六ノ一三ノ三二
高橋茂夫外百三十九名
紹介議員 目黒今朝次郎君
この請願の趣旨は、第一九八九号と同じである。

第三〇四五号 昭和五十年三月二十八日受理
住民の立場に立つた新幹線対策の確立に関する請願

請願者 宮城県仙台市長町六ノ一三ノ三〇
富田次男外百三十九名
紹介議員 森 勝治君
この請願の趣旨は、第一九八九号と同じである。

第三〇四六号 昭和五十年三月二十八日受理
住民の立場に立つた新幹線対策の確立に関する請願

請願者 宮城県仙台市長町六ノ一四ノ一五
佐藤邦三外百二十七名
紹介議員 森下 昭司君

この請願の趣旨は、第一九八九号と同じである。

第三〇四七号 昭和五十年三月二十八日受理
住民の立場に立つた新幹線対策の確立に関する請願

請願者 宮城県仙台市長町六ノ一四ノ一五
佐藤そめ外百十九名
紹介議員 森中 守義君
この請願の趣旨は、第一九八九号と同じである。

第三〇四八号 昭和五十年三月二十八日受理
住民の立場に立つた新幹線対策の確立に関する請願

請願者 宮城県仙台市長町六ノ一四ノ二一
手島清一外百六十五名
紹介議員 矢田部 理君
この請願の趣旨は、第一九八九号と同じである。

第三〇四九号 昭和五十年三月二十八日受理
住民の立場に立つた新幹線対策の確立に関する請願

請願者 宮城県仙台市長町六ノ一四ノ三〇
佐竹こん外百三十五名
紹介議員 安永 英雄君
この請願の趣旨は、第一九八九号と同じである。

第三〇五〇号 昭和五十年三月二十八日受理
住民の立場に立つた新幹線対策の確立に関する請願

請願者 宮城県仙台市長町六ノ一四ノ二九
佐竹ヒロ子外百二十一
紹介議員 山崎 昇君
この請願の趣旨は、第一九八九号と同じである。

第三〇五一号 昭和五十年三月二十八日受理
住民の立場に立つた新幹線対策の確立に関する請願

請願者 宮城県仙台市長町六ノ一四ノ三五
鈴木達郎外百名
紹介議員 吉田忠三郎君
この請願の趣旨は、第一九八九号と同じである。

第三〇五二号 昭和五十年三月二十八日受理
住民の立場に立つた新幹線対策の確立に関する請願

請願者 宮城県仙台市長町六ノ一四ノ二
平野トモ外百四十一名
紹介議員 和田 静夫君
この請願の趣旨は、第一九八九号と同じである。

第三〇五三号 昭和五十年三月二十九日受理
住民の立場に立つた新幹線対策の確立に関する請願

請願者 横浜市港北区日吉町一、七二四
篠繁外三百九十名
紹介議員 藤原 房雄君
この請願の趣旨は、第一九八九号と同じである。

第三〇五四号 昭和五十年四月一日受理
住民の立場に立つた新幹線対策の確立に関する請願

請願者 川崎市中原区上平間一、三〇一日
立アバートA二三 大野康子外百九十名
紹介議員 藤原 房雄君
この請願の趣旨は、第一九八九号と同じである。

第三〇五五号 昭和五十年四月三日受理
住民の立場に立つた新幹線対策の確立に関する請願

願

請願者 横浜市鶴見区獅子ヶ谷一、〇八七

武藤忠外二百三十名

紹介議員 藤原 房雄君

この請願の趣旨は、第一九八九号と同じである。

第三一四二号 昭和五十年三月二十九日受理

地下鉄九号線(千代田線)引込線の営業線化促進に関する請願

請願者 東京都足立区綾瀬二ノ三八ノ四

向後昭三外五百六十名

紹介議員 三木 忠雄君

帝都高速度交通営団地下鉄九号線(千代田線)の引込線の次の区間を営業線化するように促進せられたい。

足立区綾瀬三ノ一ノ一(千代田線綾瀬駅)から足立区北加平町三(地下鉄車庫)の区間

理由

一、足立区は、人口六十一万人を有し、増加の用途をたどっているにもかかわらず、都市交通機関は、東武線(併線地下鉄日比谷線)と常磐線(併線地下鉄九号線)のみである。

二、足立区東部地区の人口は、地下鉄九号線北千住―綾瀬間の開通年(昭和四十六年)には、七万七千余名であつたが、昭和五十年一月一日現在では、約九万五千名となり、わずかに四箇年間にその増加率は二三パーセントに達し、今後更に増加する傾向にあり、これら多数の地域住民の通勤・通学・日常生活上こうむっている不便・不利益が解消される。

三、地下鉄九号線綾瀬駅から引込線が当区東部地区の中央部(北加平町)まで敷設されており、当該営団当局は将来の営業線化を予想し、新駅予定地を谷中二丁目に確保済みとのことである。

地下鉄九号線(千代田線)引込線の営業線化促進に関する請願

請願者 東京都足立区加平一ノ二ノ三四

中村定外五百六十名

紹介議員 黒柳 明君

この請願の趣旨は、第三一四二号と同じである。

第三三〇〇号 昭和五十年三月三十一日受理

長野県内の気象業務整備拡充に関する請願

請願者 長野市大字南長野長野県議会内

岩本忠雄

紹介議員 木内 四郎君

この請願の趣旨は、第二四八四号と同じである。

第三五九二号 昭和五十年四月二日受理

東北新幹線の建設促進に関する請願

請願者 岩手県盛岡市内九一〇ノ一岩手県

議会議員 高橋清孝

紹介議員 岩動 道行君

東北新幹線の建設を促進されたい。なお、東京、盛岡間の建設については計画どおり推進されたい。

理由

東北新幹線の建設は、国土の均衡ある発展を図る上から極めて重要な使命を持つものであり、東北地方の地域開発を積極的に推進するために緊急不可欠のものであるが、国の総需要抑制策等の影響により、建設工事が遅延し、東京盛岡間の昭和五十二年開通が危ぶまれており、誠に遺憾にたえない。

第四号中正誤

第三段 行 誤

元 三 一 国労・公労 国営・公営 正

昭和五十年四月二十四日印刷

昭和五十年四月二十五日発行

参議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局

W