

ず長期給付につきましては、先生御承知のように、公経済の主体としての地方公共団体が自分の十五というものは負担をしておるわけでござい

す。それから短期給付制度につきましても国庫負担を導入すべきじゃないかという御議論はいろいろあるわけでございしますが、これにつきま

しては、私もやはり地方公務員の共済制度が社会保険の一環でございしますので、たまたまとい

ましては、使用者としての地方公共団体と組合員とその費用というの折半すべきじゃない

か、かように考えておるわけでございします。ただ、この点につきましては、同じく先生御承知の

ように、昭和四十年の秋でございしますが、社会保障制度審議会あるいは社会保険審議会の答申にお

きまして、国庫負担の定率化という問題につきましても、今後私もそういったような点につきましても

は研究をしなければいけない、かように考えております。

○原田立君 この地方公務員共済のほうの赤字額、これは幾らぐらいなんですか。

○説明員(志村静男君) 具体的には長期給付の場合と短期給付の場合とは違ってくるわけでござ

いしますが、長期給付の場合におきましては、いわゆる責任準備金に相当するものが、昭和四十一年

度末におきましては、推計でございしますが、約四千四百億円、こういうことになっておるわけでござ

います。それから次に短期給付でございしますが、これは四十一年度末におきまして、全体といたしましては大体収支とんとんである、かように考

えておるわけでございします。ただ、もちろん昭和四十一年度だけの単年度収支というものをとつ

てまいりますという三十五億円の黒字、こういうようなかっこうになっているわけでござい

ます。○原田立君 千円ですね、そうすると四十七億五千五百八十八万円、これが短期給付の關係の赤字

だ、こういうことですか。○説明員(志村静男君) これは四十年度単年度にお

きまして、その収支でございします。ところが御承知のように実質的な収支計算ということになり

ますと、それ以外に過去の純粋の剰余金でございしますと、あるいは不足金補てん積み立て金で

ございしますと、あるいは支払準備金等がございしますと、それらをすべて合計いたしまして、具

体的に幾らになるかということ計算しなければならぬわけでございします。これはあくまでいま

先生が御指摘になりましたのは、昭和四十年度単年度における収支差、それが結局こういうような

赤字になっていることとございします。実質的な資産勘定、負債勘定ということになりますと、いま申し上げましたようないろいろの要素を

入れて、結果的に出てくる数字になるわけでございします。そういうふうな意味合いで申し上げ

ますと、昭和四十一年度末におきましては大体実質的には収支とんとんになる、かように私ども考

えておるわけでございします。○原田立君 詳しくわからないんですが、昭和四十年度単年度で四十七億からの赤字が出た、だけ

れども四十一年度においてはとんとんである、こういうことは、いままでたいへんプラスしてお

たのが赤字でだんだん埋まってきたのか、あるいは多少掛け金のほうを上げたのか、いままで

の赤字であったのがちやうどとんとんでよくなったのか、その点はどうなんですか。

○説明員(志村静男君) いまお尋ねでございしますが、四十年度におきましては、確かに単年度収支

におきまして四十七億からの赤字になっているわけとございします。それに対しては、昭和四十一年

度、単年度におきましては三十五億というよう

な黒字が出ておるわけでございします。さらにそれ

以外には、先生から御指摘がございましたように、いわゆる過去の蓄積というものもござい

ます。したがって、それらを合わせますと、四十一年度末の実質収支というのとはとんとん、こ

ういこととございします。それからまた、その過程におきましては、確かに掛け金等にいたしまして

も、これを上げて、そうして収入のほうはふやしている、こういった面ももちろんあるよう

な次第でございします。○原田立君 そうすると、二つの要素が含まれるというふうな意味に解していいだろうと思

うんですが、私ふしぎに思うのは、四十年度でこれだけの赤字が出た、当然四十一年度も赤字

がもつと出るのじゃないだろうか、また今後の見通しを見ても、四十一年度はうまいぐあいにと

んとあつたからいいかもしれないけれども、だんだんその赤字がふえていくんじゃないか、こ

う考えるんですけれども、その点の見通しはどうなんですか。

○説明員(志村静男君) 今後の見通しがどうなるかという点になりますと、正確にはなかなか困難

な点があるわけでございします。たとえば四十一年度の場合でございしますと、四十年度に比

べまして、だいたい改善をされておるわけでございしますが、その原因と申しますか、理由とい

うふうなもの、例年と比べてみますと、支出のほうにつきましては、例年と比べてみますと、大体対前年度比二〇%以上の

ものが伸びています。それに対しては、四十一年度の場合は一四%程度の伸びにとどま

っているわけでございします。それからまた、一方におきましては給与改定等もござい

てはだいが黒字になったという原因を一言に御説明したわけでごさいます。実体的にそれじゃそう簡単なのかというのでございませう。もちろんそんな簡単なものではございませう。これはいろいろ複雑な要素がからみ合っている。結論が出てくるわけでごさいます。ただ私も申し上げたいのは、四十年度まではやはり医療費の伸びというの、薬剤費の増等を中心にしたしまして、対前年度比二〇%をこえるというのが毎年毎年出てくるわけでごさいます。ですから、毎年毎年かりに給与改定がございまして、それに伴うところの掛け金の増というのとても追いつかない。したがって、その差がどうしても赤字というかつこうになって出てくるわけでごさいます。それに対して、昭和四十一年度におきましては、やはりこれは個々の共済組合におきましてこの経営努力あるいは組合員の方の自覚、あるいは地方公共団体におきましてこの健康管理というような点からいたしまして、だいぶ医療費の伸びというものが、前年度に比べて、数字といたしましては落ちてきたわけでごさいます。一方、赤字問題が非常にうるさいわけでごさいますので、個々の共済組合は単年度、ペイをするというたてまえから、掛け金の引き上げということも実行に移しておると、さらには給与改定等もございまして、当然掛け金の額も上がってくるというように、こと収入もふえてくる。その結果、だいぶ黒字が出てきて、短期経理としては好転をしてきたと、こういうことなごさいます。

○原田立君 どうもよく納得がいけないんです。同じ対象人員、同じワクの中で、そして前年度は四十七億からの欠損であった。このワクが拡大されたわけでもないのに、同じワクの中でありながら、四十一年度は三十五億プラスなんです。これは非常な激変じゃないですか、そうじゃないですか。

○説明員(志村静夫君) もちろんこの問題につきましては、先ほどから申し上げておりますのは、いわば収入と支出の差の問題でございまして、そういつたような観点からわかりやすく御説明申し上げたわけでごさいます。具体的な原因というところになりますれば、それ以外のいろいろな事情があるわけでごさいます。たとえば薬価基準でございまして、これは四十一年度におきましては下がっておりますので、そういったような面からの支出の伸びの鈍化というように、当然理由の中には入って行くわけでごさいます。それからそれ以外に、先ほどから申し上げておりますように、給与改定もございまして、それに伴って掛け金額というものがふえておるわけでごさいます。あるいは短期経理のたてまえが単年度、ペイでございまして、そういったような面から掛け金率、財源率を引き上げる、こういうこともあるわけでごさいます。

またさらに、それ以外には、個々の共済組合の経営努力あるいは組合員の自覚、そういったようなものが全体といたしまして作用をいたしまして、四十一年度は四十年度に比べて、見違えるような経理状態を示してきた、こういうことなごさいます。

○原田立君 今後のことというのを先ほどお伺いしたら、なかなかむずかしくてよう言えないというように意味の御答弁がありましたけれども、そうすると、じゃあ今後は現在のようないくつかの情勢であれば、こういうような赤字は出なくて、完全に経営ができるんだと、こう考えておられるようでありまして、ぼくは決してそうじゃないだろうと思うんですよ。またいろいろと情勢の変化等あって、赤字が出てくるんじゃないかと、たいへん心配するわけですよ。

それで問題は、国庫負担がもたらしていかるべきものじゃないだろうか。先ほど参事官は、国庫の補助も多少入れているというように意味の話があったけれども、地方交付税関係で計算の見合を入れてあるというように意味だろと思うんですよ。そうするとまた交付団体、不交付団体というものが分かれてくる。そこにも議論の問題があると思うけれども、それは先に、国庫の負担

ということが、補助金とか負担金とか、そういうふうなことで入っていかるべきじゃないだろうか。というのは、一条の二項でございまして、国は必要な配慮を加えると、そういうように法律にも出ております。それと関連して国庫の負担というものが入っていかるべきではないか、こう考えるんですけれども、この点どうですか。

○説明員(志村静夫君) 同じことを繰り返すようなことになって非常に恐縮なのでございしますが、短期給付の場合と長期給付の場合と違ふのじゃないか。やはりたてまえといたしましては、これは使用者と組合員とが折半で負担をするというのが私ども正しいというふうに考えておるわけでごさいます。こういったたてまえは、国家公務員共済組合の短期給付制度も同じでございまして、ただ、これは先ほど申し上げましたように医療費の抜本対策との関連におきまして、将来は国庫負担の定率化ということについても考えるべきではないか、検討すべきではないかというように、昭和四十一年の九月あるいは十月に出されました社会保障制度審議会あるいは社会保険審議会の答申におきまして述べられておりますので、私どももこういつたような点につきまして、将来はやはり検討しなければいかぬとは思っております。ただ、たてまえといたしましては、何と申しまして、使用者と組合員とが折半をするというたてまえが正しいというふうに考えております。

さらに、何と申しまして、地方公務員の共済制度と国家公務員の共済制度との均衡というものを抜きにいたしまして考えるわけにいきませんので、この際、地方公務員の短期給付制度だけが国庫負担の導入をはかるということも非常に困難な事態にあると、かように考えているわけでごさいます。

○原田立君 昭和三十七年九月にこの法律が施行されたわけでごさいます。それまでに至る国会の審議の上でも種々議論もされ、附帯決議が付されたわけでありまして、現在までに改善されたのはどの点か、あるいは当初から問題になっていながら改善されていないものはどういう点なんですか。

○説明員(志村静夫君) 新しい共済制度につきましては、昭和三十七年十二月一日から施行されたわけでごさいます。その当時から問題になりまして、現在におきましてもまだ解決をされていらないもの、あるいは解決をされているというようにあるものがあるわけでごさいます。やはり問題として依然として残っておるという問題につきましては、先ほどから先生がおっしゃっておりますところの国庫負担の問題でございまして、これが非常に大きな問題であらうかと思っております。もちろんそれ以外にも、問題としてはいろいろあるかと思っております。また、問題になって、これは解決を見ておるというようにものもございまして、たとえば地方議会議員の退職年金関係などにつきましては、退職一時金制度を認めるというように、これも解決を見ておる一つの問題になっておるわけでごさいます。

○原田立君 この年金のスライド制あるいはまた、いま話のあった地方議員のこと、あるいは通算期間の問題、これらは解決された問題であります。いまの国庫負担問題、これは未解決、こういうように私も理解しておるわけですが、将来もこの問題を検討しなければならぬだろうというお話ですけれども、あなたにお伺いしてどうかと思うのですけれども、将来というのはいつごろなんですか。ほんとうは大臣にお聞きすればいいのですけれども、あなたも来ておるし、政務次官も見えてますから、この点どんなふう内部で御検討になっておられるのですか。

○説明員(志村静夫君) 短期給付につきましては、国庫負担の導入ということになりますと、医療費の抜本対策との関連、これはやはり私も一番問題になるのではないかと考えておるわけでごさいます。また、先ほどから申し上げておりますように、社会保障制度審議会あるいは社会保険審議会の答申も、抜本対策との関連におきまして、国庫負担の定率化というように問題について検討され

るべきではないかというように、指摘しておられますので、私もいたしまして、共済の短期給付への国庫導入の問題が起るとすれば、やはりその医療費の抜本対策との関連においてこれが研究されるようになってくるのではないかと、かように思っているわけでございます。

○原田立君 いま、国会会で審議中の健康保険法の改正について、医療費の一部負担増の問題が自動的に地方共済にも作用すると、こう私は思うのですけれども、通った場合、地方共済にも作用すると、こう思うのですが、その点はどうですか。

○説明員(志村静男君) 御指摘のとおりでございます。

○原田立君 市町村職員共済の短期給付の赤字の問題は、昨年の地共済組合の一部改正の審議の際にも問題になりましたけれども、一部の組合においては、非常に高い掛け金にある現在、今回の健保の改正で、この上に患者の一部負担がかかれば、事実上の掛け金アップと同じになる、こう思われますが、この点はどうか。

○説明員(志村静男君) 確かに、その健康保険法の臨時特例というものが成立をいたしましたので、これが実施をされるということになりますと、入院時あるいは初診時の一部負担というものがふえる、あるいは薬剤につきましての一部負担というものも新設されますので、その限度におきましては負担がふえるというところは御指摘のとおりであるかと思ひます。ただ、私もいたしましては、その結果、短期経理の財政状況というものが好転をいたしてまいりますならば、やはりその分につきましては、掛け金を引き下げるとか、あるいは付加給付の充実をはかるとか、そういう面でもって措置をしていくのが妥当ではないか、かように考えておる次第でございます。

○占部秀男君 関連して、いまの志村参事官の御答弁ですけれども、地共済法の掛け金の負担のところに法としては明示してあるわけですね。それは健康保険のあれがそのままこちらのほうに影響するという点が……。それで、あなたは、掛け金を

を下げるというわけでも、いまの事態で掛け金の下がるような見込みは私はないと思うのですよ。もし、いまの一部負担の増加によって財政状態がよくなるのならば掛け金を下げますと、はつきり、それ言えますか。

○説明員(志村静男君) それは、お尋ねの点でございますが、これは個々の共済組合によりまして、具体的にどの程度の影響があるか、その結果、短期経理の財政状況がどうなるか、これは違ってくるわけでございます。で、私の申し上げましたのは、確かに健康保険の臨時特例法がかりに成立したとした場合、これが実施に移される、その結果、個々の共済組合によりまして、短期経理に対する影響は違ふと思ひますが、その結果ある程度財政状況がよくなったということでありま

すならば、これはやはり現在の短期経理の財源率につきましては、単年度経理というたてまえでございまして、そのたてまえからいたしまして、財源率というものは下げてよい、下げてよいといけるという組合も出ることは考えられるわけでございます。あるいはまた、自分のところは下げようと思ふならば下げられるけれども、それよりは付加給付の充実をはかっていたい、こういう組合もあるかと思ひます。ですから、やはりこれは、個々の共済組合によりまして、短期経理の財政状況に対するところの、及ぼすところの影響というものが違つてまいります。あるいはその結果どうするか、どのような措置をとることをその共済組合としては希望するかということも違つてまいりと思ひますので、具体的には個々の共済組合で御判断をいただく。ただ基本的な考え方としては、先ほど申し上げましたように、その結果、余裕ができるということであれば、財源率というものは下げてよいんじゃないか、あるいはまた付加給付の充実というものを回してもいいんじゃないか、こういうことを申し上げたわけでございます。

○占部秀男君 あまり、関連だからこれ一つだけですがね。いま言われたような考え方は、ある程度考へ方としては通ると思うのです。しかし、各

個々の共済の場合の実態上からすると、なかなかそうはいかぬと思うのです。というのは、かりに追加給付をふやそうとした場合にも、追加給付に対する公共団体の側の負担の問題があつて、そう簡単にはふやせないのです。また無理してやっておる追加給付のものもあるのですから、つまり組合員と公共団体との間の話し合ひで、公共団体のほうとしては、やむを得ずやっておるというふうな場合もあるのですから、なかなかそうはいかない。しかも今度の健保の特例の改正によって、組合員側は一律に経費がふえていくわけですね。ところが影響されると言つた団体、組合員側は一律にふえていきますけれども、公共団体としては、各組合、単位組合としては、財政状況では個々ばらばらな実情になつておる、こういうふうなあり方自体がやはり私は問題じゃないかと思ふのです。むしろ今度の健保の特例のはね返りというものを遮断する方向に持つていくのが、これは当然じゃないか。それをまた一律的な形の、影響に対する自治省側のいわゆる防衛的な措置として、組合員に負担をかけないという、防衛的な措置として、まずそのほうをとるべきじゃないか、かように私は思うのですが、その点いかがですか。

○説明員(志村静男君) 確かに個々の共済組合によりましては事情が違ひますので、これはなかなか一がいには申し上げることはむずかしいのでございます。むしろ私が先ほどから申し上げておりますのは、ある意味におきましては、現在におきましても、短期経理の財政状況が悪くないところ、そういうところを確かに念頭に置いて申し上げていくわけでございます。そういったところにおきましては財源率を下げる、あるいは財源率をそのままにしておいて、実質的な給付をふやしていくということがあります。それでは、現在すでに短期経理の財政状況が悪い、また掛け金も相当だ、こういうことになるのですが、その点につき

ましては、これはどうもおこたを返すようでございませうけれども、やはり、私も、それはそれなりに赤字が減ってくる、あるいは少しでも、消極的な意味かもしれませんが、財政状況がよくなってくるという点がございまして、そういう意味におきましてひとつ御理解をいただきたい、かように考えております。

○原田立君 先ほどもちよつと問題にしたのですが、地方公共団体が負担している長期給付の二五%について、この性格は一体どういふことなんでしょうか。

○説明員(志村静男君) 公経済を主体としての地方公共団体の負担金である、かように私も考えております。

○原田立君 ただ単なる財源措置として、交付税に繰り込んであるのか、あるいはまたもしそうならば、先ほど指摘したように、不交付団体の場合は一体どうなつてくるのですか、その点はどうですか。

○説明員(志村静男君) 実は財源措置をいたしましては、基準財政需要額で見えておるわけでございます。で、その基準財政需要額には同じように見えておまして、結果的に不交付になるといふわけでございますので、その点私も取り扱ひとして、片手落ちではない、かように考えておるわけでございます。

○原田立君 増加退職料の受給権者の放棄の選択期間が退職時まで延期されるわけでありませうけれども、すでに放棄してしまつた人とのバランスの問題はどうなるのですか。

○説明員(志村静男君) 確かに結果だけをつかまえてみますと、新法施行に伴い放棄をした者と、制度改正によりまして、退職の時点でもって選択ができる人との間においては、不均衡がある、考へ方によつては私も御指摘のようなことはあるかと存するわけでありませう。ただ実際問題として、増加退職料等を受ける権利を放棄した者は三名程度というように私も承知をしておるわけ

て直さなければならぬ、こういうようなこともあるわけでございます。さらにはまた、現在共済組合の組合員になっております方の大部分は、新法施行前の期間というものを持っておるわけでございます。そのような関係からいたしますと、恩給制度というものが改正になりますと、やはりこれとの均衡も考えなければならぬ。そうなれば当然地方公務員等共済組合法等の関係も改正しなければならぬ、こういうような点もありますので、それらの点とあわせて、今後とも私どもしかるべき点につきましてはお願いしていかなければならぬのではないかと考えております。

○原田立君　そのしかるべき点というのが問題だろうと思うのです。今回の提案されている法律は、恩給法の一部改正というところでの技術的な手直しというように、一番最初お答えがあったわけですけれども、地方公務員等共済組合法それ自体に、いまま参事官が言われたような、しかるべき点というようなものはあるのですか。またその附帯決議がついて、それを尊重してやるのだというような御答弁だったのですけれども、それはちょっと考え方によっては、附帯決議をつけてやれれば、言わなければ法改正しないでも、われわれ見ればそんな意味にもとれる、そんな悪意にとるのは別にして、もっと法自身にあるいはその運用自身に何か欠陥があるのではないかと。それはやっぱりするつきりと出して、そしてこういうふうな改革を加えていくんだという、もう少し前向きな姿勢でお答え願いたいと思うのです。

○説明員(志村静男君)　確かに問題点としてはいろいろたくさんあるわけでございます。現に、まあ先ほどから先生から御指摘もございしますような、国庫負担の引き上げであるとか、あるいは導入というような問題、あるいはまたスライド制の実施というような問題、いろいろ根本的な問題があるわけでございます。まあ、もちろん技術的な問題もいろいろそれなりにあるわけでございします。これらの点につきましては、私どももいたしまして、今後鋭意検討いたしまして、成案が

得られますれば、これはまあ国会に御提案申し上げて御審議をわすれずと、こういうことになるわけでございます。しかも一氣に結論を得るといふようなこともなかなかむずかしいわけでございます。これはまた他の制度との関連というものはございします。ですから、私もいたしましては、やはりそれらの問題につきましては十分横との連絡をとりながら、鋭意検討を進め、また成案が得られましたら御審議をわすれずと、こういうことをいまの段階では申し上げる以外にはないのではないかと、かように思っております。

○原田立君 これまで終わりにしたいと思うのですが、一条二項の先ほど取り上げた問題ですが、「国及び地方公共団体は、健全な運営と発達を図られるように、必要な配慮を加える」という、国の必要な配慮ですね。くどいようですが、もう一ぺん、地方交付税の基準財政需要額の繰り入れというように、これをさすのだと、先ほど参事官が言われたけれども、それ以外にもっと性格的にはあるのじゃないか、こう思うのですがね。

○説明員(志村静男君) 先ほど私が申し上げましたのは、国としての便宜供与ということでございます。たとえば、先ほど例をあげましたが、地方公務員の共済組合の中には警察共済組合というようにものがあり、警察共済組合は都道府県の警察職員のみならず、警察庁の職員も含んでいるわけでございます。そういったものと、そのような共済組合の事務に国家公務員たる職員というものが従事できる、こういったような便宜供与を与えておる、こういうことを申し上げたわけでございます。

○委員長(仲原善一君) 速記をやめて。
〔速記中止〕

○委員長(仲原善一君) 速記を起してください。
他に御質疑はございませんか。――別に御発言もないようですから、質疑は終局したものと認め、これより討論を行ないます。

御意見のおありの方は、賛否を明らかにしてお述べを願います。――別に御発言もないようですから、討論は終局したものと認め、これより採決を行ないます。

昭和四十二年度における地方公務員等共済組合法の規定による年金の額の改定等に関する法律案全部を問題に供します。本案に賛成の方の挙手を願います。

〔賛成者挙手〕
○委員長(仲原善一君) 多数であります。よって、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。

次に、吉武委員より、各派共同提出による附帯決議案が提出されました。よって本附帯決議案を議題といたします。

吉武君の説明をお願いします。
○吉武恵市君 私は、本法律案に対し、各派共同による附帯決議案を提出するものであります。案文をまず朗読をいたします。

一、年金のスライド制の実施については、すみやかに実効ある具体的措置を講ずるよう努めること。
二、長期給付に要する費用の公的負担割合を引き上げる等その改善に努めるとともに、短期給付についても国庫負担の導入を図るよう検討すること。
三、掛金及び給付額の算定の基礎となる給料の最高限度額は、公務員給与の実態を考慮し、すみやかに再検討すること。
四、遺族給付を受ける遺族の範囲は、組合員の収入により生活を維持していたものに限定されていくが、対象範囲を実情に即して運用できるように検討すること。
五、組合員の退職後、一定期間内に発病した場合においても、療養給付を受けられるようにすることともに、厚生施設等の利用もできるように検討すること。

地方公務員共済組合制度の運営は、特に近年の医療費等の増高により、その健全なる運営に支障

をもたらししている現在、各種共済組合制度との均衡を考慮して、公的負担割合の引き上げ、年金のスライド制の具体的措置、遺族給付等、実情に即した措置をすみやかに講ずる必要があると思われまますので、政府は適切な措置を講ずべく、鋭意検討することを求めるものであります。

何とぞ委員各位の御賛同をお願いいたします。
○委員長(仲原善一君) ただいま吉武君提出の附帯決議案に賛成の方の挙手を願います。

〔賛成者挙手〕
○委員長(仲原善一君) 全会一致であります。よって、本附帯決議案は全会一致をもって本委員会の決議とすることに決定いたしました。

ただいまの決議に対し、藤枝自治大臣から発言を求められております。これを許します。藤枝自治大臣。

○国務大臣(藤枝東介君) ただいま御決議になりました附帯決議につきましては、十分その御趣旨を体しまして、善処したいと存じます。

○委員長(仲原善一君) 審査報告書の作成につきましては、先例により、委員長に御一任を願います。午後二時まで休憩いたします。

午前十一時四十分休憩
午後二時四十五分開会
○委員長(仲原善一君) ただいまから地方行政委員会を再開いたします。

離島振興法の一部を改正する法律案を議題といたします。

提案理由の説明をお願いします。衆議院議員倉成正君。

○衆議院議員(倉成正君) 私は、自由民主党、日本社会党、民主社会党及び公明党を代表して、離島振興法の一部改正案の提案理由を御説明申し上げます。

現行の離島振興法は、本土から隔絶した離島の後進性を取り除くことを目的として、昭和二十八年に制定され、その後、数回にわたり一部改正を行ない、今日に至っております。この間、公共事業を中心とした離島振興対策事業の進展に伴ない

多年にわたる後進性の除去には、なおかなりの歳月を要するといえ、年々離島の面目を一新しつつあることはまことに喜ばしいことであります。

しかしながら、ひるがえって離島における教育、文化、厚生等の社会面を見ますと、公共事業の整備に比べて立ちおくれが著しく、これが離島振興上の大きな障害となっております。最近、政府は社会開発の一環として、僻地における教育問題並びに厚生医療対策を重点事項として大きく取り上げ、その推進を図っていますが、離島こそは、その置かれている自然的、社会的条件により、後進地域の縮図ともいえるべく、教育及び社会福祉面における国の強力な対策が、従来から強く要請されていたところでありま。

これにかんがみ、離島における塩害、風害等の特殊な気象条件により施設の損耗度が著しいこと、及び運賃コストの割り高等によつて工事費の増大が地元の超過負担を招き、そのため離島市町村の貧弱な財政力をもつては施設の完備が不可能である現状であり、この対策を早急に行なう必要があらま。

さらに、離島は水が乏しく、地形が急峻で、風も強く、さらに家屋が密集しているため、一たん火災が発生すると大火になりやすい条件にあり、離島の市町村財政をもつては前述と同様、消防施設の整備が困難な状態でありま。

したがって、義務教育諸学校施設及び同災害復旧、教職員住宅及び集会室施設、保育所施設、並びに消防施設の国庫補助率を引き上げて、地域の特殊性に応じた諸対策をさらに一そう推進する必要があります。

以上が提案の趣旨であります。何とぞ慎重御審議の上、すみやかに御可決あらんことをお願い申し上げます。

○委員長(仲原善一君) 御質疑のおありの方は順次御発言をお願いします。――別に御発言もないようですから、質疑は終局したものと認め、これより討論を行ないます。

業を中心とした離島振興対策事業の進展に伴ない多年にわたる後進性の除去には、なおかなりの歳月を要するといえ、年々離島の面目を一新しつつあることはまことに喜ばしいことであります。

しかしながら、ひるがえって離島における教育、文化、厚生等の社会面を見ますと、公共事業の整備に比べて立ちおくれが著しく、これが離島振興上の大きな障害となっております。最近、政府は社会開発の一環として、僻地における教育問題並びに厚生医療対策を重点事項として大きく取り上げ、その推進を図っていますが、離島こそは、その置かれている自然的、社会的条件により、後進地域の縮図ともいえるべく、教育及び社会福祉面における国の強力な対策が、従来から強く要請されていたところでありま。

これにかんがみ、離島における塩害、風害等の特殊な気象条件により施設の損耗度が著しいこと、及び運賃コストの割り高等によつて工事費の増大が地元の超過負担を招き、そのため離島市町村の貧弱な財政力をもつては施設の完備が不可能である現状であり、この対策を早急に行なう必要があらま。

御意見のおありの方は、賛否を明らかにしてお述べをお願いします。——別に御発言もないようですから、討論は終局したものと認め、これより採決を行います。

離島振興法の一部を改正する法律案全部を問題に供します。本案に賛成の方の挙手を願います。

〔賛成者挙手〕

○委員長(仲原善一君) 全会一致であります。よって、本案は全会一致をもって原案どおり可決すべきものと決定いたしました。

審査報告書の作成につきましては、先例により、委員長に御一任願います。

速記をとめてください。

〔速記中止〕

○委員長(仲原善一君) 速記を起こして。

道路交通法の一部を改正する法律案を議題といたします。

提案理由の説明はすでに聴取しておりますので、これより補足説明をお願いいたします。新井警察庁長官。

○政府委員(新井裕君) 道路交通法の一部を改正する法律案につきまして、補足して御説明いたします。

まず、第一条の改正規定から御説明いたします。

第一は、横断歩行者の保護をはかるための車両等の通行方法の整備についてであります。

第三十八条第二項及び第三項の規定は、交通整理の行なわれていない横断歩道を通過する車両等について、横断歩道の直前で停止している車両等の側方を通過してその前方に出ようとするときは、その横断歩道の直前で一時停止しなければならないこととし、また、横断歩道及びその手前の三十メートル以内の部分においては、前方を進行している車両等の側方を通過してその前方に出てはならないこととしようとするものであります。

現行規定におきましても、車両等は、横断歩道を歩行者が通行し、または通行しようとしているときは、一時停止してその通行を妨げないようにしなければならぬこととなっておりますが、また、横断歩道の手前の三十メートル以内の部分には、追い越し禁止場所となつておりますが、歩行者の通行を妨げないようにするため、横断歩道の直前で一時停止している車両等の側方を通過してその前方に出たため、あるいは、いわゆる追い抜き等、追い越し禁止に触れない形態で進行中の車両の側方を通過してその前方に出たため、前車の陰になつていた歩行者の発見が困難で、横断歩道上で交通事故を起こす車両が少なくないことにかんがみ、さらに横断歩道における歩行者の保護の徹底をはかるようとするものであります。

なお、この改正に関連して、横断歩行者の保護に関する規定を第三章第六節の二にまとめて規定することとし、あわせて現行の第三十八条の規定と第七十一条第三号の規定の関係を整理することとしております。

第二は、大型自動車による交通事故を防止するための所要の規定の整備についてであります。

その一は、第六十三条の三の運行記録計による記録に関する規定についてであります。これは、道路運送車両法に基づく命令の規定により大型貨物自動車等に運行記録計の備えつけが義務づけられることとなつたことに伴い、これらの自動車を、運行記録計が不備な状態で運転させ、または運転することを禁止して運行記録計による記録の励行をはかるとともに、これらの自動車の使用者に運行記録計による記録の保存を義務づけようとするものであります。

その二は、第五十七条、第七十五条、第九十九条等の積載制限違反の防止に関する改正規定についてであります。これは、積載重量または積載量の制限に違反して自動車、荷車等を除く車両を運転した場合の罰則を、三万円以下の罰金から三月以下の懲役または三万円以下の罰金に引き上げるとともに、このような違反は、運転者のみに責任を負わせるのは適当でないと考えられる場合もあることから、安全運転管理者、その他車両の運行を直接管理する地位にある者がこのような

積載制限違反の運転を下命し、または容認することを禁止しようとするものであります。

その三は、第八十五条、第八十八条、第九十六条等の大型自動車の運転の資格要件を引き上げるための改正規定についてであります。

第八十八条第一項第一号及び第九十六条の改正規定は、大型自動車免許の資格年齢を現行の十八歳から二十歳に引き上げ、及びその運転免許試験は、普通自動車免許、大型特殊自動車免許または軽自動車免許を現に受けており、かつ、これらの運転免許の期間が二年以上の者でなければ受けることができないこととしようとするものであります。なお、厳重な規律と監督のもとに大型自動車を運転する者については、資格年齢の特例を、一定の技量に達していると認められる者については、運転の経験の期間の特例を認めることとし、この特例を受ける者の範囲をそれぞれ政令で定めることとしております。第八十五条第六項の規定は、資格年齢の特例を認めたことに関連した改正であります。

第八十五条第五項の改正規定は、同項の政令で定める大型自動車の運転の資格要件である運転の経験の期間を二年から三年に引き上げようとするものであります。

第三は、運転免許の行政処分の制度の合理化をはかるための改正についてであります。

その一は、第三十三条の二の運転免許の効力の仮停止の制度に関する規定についてであります。

第三十三条の二第一項の規定は、運転免許を受けた者が、負傷者の救護等の義務に違反したとき、酒酔い運転をして死傷事故を起こしたとき、または居眠り運転等危険性の高い違反行為をして死傷事故を起こしたときは、その交通事故が発生した場所を管轄する警察署長が、その者の運転免許の効力を、その交通事故があつた日から起算して二十日を経過する日まで仮停止することができるとしようとするものであります。

第二項から第八項までにおいては、仮停止をした後の弁明の機会の供与、仮停止を受けた者の運転免許証の提出義務、仮停止を受けた者が都道府県公安委員会によって運転免許の効力の停止を受けた場合の処分期間の通算等、この制度について必要な事項を規定することとしております。なお、運転免許が取り消された場合の運転免許の欠格期間への通算については、第八十八条第一項第六号の改正によることとしております。第七十七条の五第九項の規定は、国際運転免許証を所持する者に対する準用規定であります。

その二は、第四十四条の二の規定についてであります。これは、運転免許の取り消し、停止等の事務が激増している現状に対処して、これらの処分の迅速化をはかるため、運転免許の保留及び効力の停止に関する事務を都道府県公安委員会が警視總監または道府県警察本部長に行なわせることができることとしようとするものであります。

その三は、第四十二条、第四十四条等の改正規定についてであります。これは、精神病者等の身体的免許欠格者であることの認定は、医師の診断に基づいて行なうべきものであることにかんがみ、臨時適正検査の方法を総理府令で定めることとするるとともに、処分の迅速化をはかるため、指定の医師の診断に基づいて身体的免許欠格者であると認定した者については、聴聞を行なわないで運転免許を取り消すことができることとしようとするものであります。

第四は、その他所要の規定を整備することについてであります。

その一は、第七十五条の四の改正規定についてであります。これは、片側三車線の構造を有する東名高速自動車国道が新たに建設されることに伴い、高速自動車国道の左側部分の高速通行路に三の車両通行帯を設けることができることとしようとするものであります。

その二は、第五十三条及び第二百二十条の合図違反の過失犯の処罰規定を設けるための改正であります。最近における高速交通の発達によって重要度の高くなつている合図の励行をはかるようとする

るものであります。

その三は、第七十一条、第二百二十二条等の改正規定についてであります。これは、現行の第七十一条第二号から第四号までの横断歩道における歩行者の保護等に関する規定の違反について酒気帯び加重の規定を適用できることとしようとするものであります。

次に第二条の改正規定について御説明いたします。この改正規定は、交通反則通告制度を新設するためのものであります。

第一は、第二百二十五条の通則規定についてであります。

第一項は、この制度の対象となる反則行為について定めようとするものであります。反則行為は、自転車、荷車等を除く車両等の運転者がした違反行為で別表の上欄に掲げるものとしておりますが、別表の上欄に掲げられていない違反行為は、比較的軽微なものであつて、現認、明白でおおむね定型的な交通方法に関する違反行為であります。なお、反則行為の種別は、政令で定めることとしております。

第二項は、この制度の適用を受ける反則者について定めようとするものであります。同項各号に掲げる者は、反則行為をした者であつても、反則者としていないこととしております。

第三項は、反則金の意義及び反則金の額について定めようとするものであります。反則金は反則者がこの制度の適用を受けようとする場合に国に納付すべき金銭でありまして、反則金の額は、別表に定める限度額の範囲内で、反則行為の種別ごとに政令で定めることとしております。

第二は、第二百二十六条の告知に関する規定についてであります。

警察官は、反則者があるときは、反則行為となすべき事実の要旨及び反則行為の種別を、また、原則として出頭の日及び場所を書面で告知するものとし、告知をしたときは、その旨を原則として反則行為が行なわれた地を管轄する警視總監または道府県警察本部長に報告しなければならぬ

こととしております。なお、居所または氏名が明らかでない者及び逃亡するおそれがある者については、この制度を適用することができないので、告知をしないこととしております。

また、少年につきましても、告知をしないこととしております。

第三は、第二百二十七条の通告に関する規定についてであります。

告知の報告を受けた警視總監または道府県警察本部長は、告知を受けた者が告知されたとおりの反則者であるときは、理由を明示して反則金の納付を書面で通告することとしております。この通告は、反則者が告知された出頭の日及び場所に出頭しないときは、通告書を送付して行なうこととなりますが、この場合には、通告書の送付に要する費用もあわせて通告することとしております。

また、告知を受けた者が告知されたとおりの反則者でないときは、その旨を通知することとし、この場合に、告知が反則行為の種別を誤っているときは、正しい種別の反則行為について通告することとしております。

第四は、第二百二十八条の反則金の納付及びその効果に関する規定についてであります。

反則金の納付は、任意であります。その納付は、通告を受けた日の翌日から起算して十日以内に、政令で定めるところにより、国に対してしなければならぬこととしております。通告書の送付に要する費用の納付についても同様としております。そして、この手続に従つて反則金等を納付した者は、その通告の理由となつた行為について公訴を提起されない、すなわち刑事訴追をされないこととしております。

第五は、第二百二十九条の仮納付に関する規定についてであります。

告知を受けた者は、告知を受けた日の翌日から起算して七日以内に、反則金に相当する金額を仮納付することができることとし、仮納付をした後に、通告を受けたときは、通告に従つて反則金を

納付した場合と同様の効果を受けることとしております。なお、仮納付をした者に対する通告は、通告書によらずに、公示の方法で行なうことができることとしております。

また、誤つた告知に基づいて仮納付をした者に対しては、仮納付された金額をすみやかに返還しなければならぬこととしております。

第六は、第二百三十条の反則者にかかる刑事事件に関する規定についてであります。この規定は、この制度の適用を受けることができる者が、直ちに刑罰を科されることがないようにするため、反則者の刑事事件に関する訴訟条件について規定しようとするものであります。

第七は、第二百三十一条及び第二百三十二条の規定についてであります。これらの規定は、道警察本部長の方面本部長に対する権限の委任及びこの制度の実施に關し必要な事項の政令への委任について規定しようとするものであります。

次に、第三条の改正規定について御説明いたします。

この改正規定は、第一条の改正規定中第九十六条第二項において軽自動車免許について規定し、第二条の改正規定中別表において軽自動車について規定することとしております。運転免許の種類としての軽自動車免許及び自動車の種類として、昭和四十年の道路交通法の一部改正によりまして、昭和四十三年九月一日から廃止されることになっておりますため、これらの規定をさらに改正しようとするものであります。

最後に、附則の規定について御説明いたします。

第一項の規定は、この法律の施行期日について規定しようとするものであります。

第二項から第六項まで及び第十二項の規定は、大型自動車の運転の資格要件を引き上げるための改正、運転免許の効力の仮停止の制度の新設、交通反則通告制度の新設に伴い、必要な経過措置を設けようとするものであります。

は、交通安全対策特別交付金の交付及びその用途、その毎年度分の総額、本来の用途に充てなかつた場合の返還命令等について規定しようとするものであります。

第十三項の規定は、自動車の保管場所の確保等に関する法律の違反行為のうち、道路交通法の違反行為と同一に取り扱われているものについて、交通反則通告制度を適用するため、同法を改正しようとするものであります。

以上が、道路交通法の一部を改正する法律案のおもな内容であります。何とぞよろしく御審議をお願いいたします。

○委員長(仲原善一君) それでは、質疑のおありの方は順次御発言をお願いします。

○中村喜四郎君 いま警察庁長官から新しい道交法改正の要旨の補足説明を聞きましたが、大体その要旨とするところは、歩行者の優先の原則を打ち立てようということ、さらに大型自動車による事故が多いので、これに対する事故防止の規定を整備、充実していこうと、その問題点となつてゐる運行記録計による記録及び保存の義務、積載制限違反の罰則の強化、下命、容認の禁止、さらに第三点としては、免許の効力停止制度の新設をしよう、四番目には、運転免許行政処分分の合理化の問題、それから反則金制度の新設の問題等、このように大體法改正の要旨を私は考えるわけでございましてけれども、現在の交通違反の累増する状況は、警察庁の統計を見ますと、検挙件数だけでも年間で五百三十万をオーバーしてゐると。その中で科刑を受けた者、この人が四百万、免許停止になつたのが百三十万という膨大な数字になつてゐる。車の台数も自動車、原動機付で千三百万台をオーバーするという状況、悲惨な交通事故の状況を見ましても、年間で五十三万人以上の負傷者ができるといふこの事故の実態、事故の原因となるものが車両によつてする場合に、法規を守らなかつたこと、あるいは酔っぱらい運転をしたといふこと、スピード違反をしたと、こういうことが重なつて五十三万件という痛ましい負傷者

の実態を示している。また事故を受ける人、被害を受ける人たちの事故の実態を統計によって調べてみると、飛び出しとか車の間から飛び出した、こういうことによる負傷事故がきわめて多い現実、また外国との交通事故の統計比例等を見てみても、自動車の台数に比例し、信号に比例し、そしてまた自動車一万台当たりの負傷者がどの程度か、こういうことを外国と比べてみますと、日本が非常に多いということ、こういう現実から私は法改正をせざるを得ないことになったんであると、こういうことはよく認識できるわけでございますが、私は最初に、冒頭に申し上げましたように、法の改正の要点をずっと突き進めていきますと、問題点になる点が幾つかあるはずでございますので、私はそれらの問題について具体的にひとつお聞きしたいと思っております。

まず、第一には、この反則金制度の問題でございますが、この点につきましては、私は先進諸国のもろもろの例を考えましても、あるいは現実日本にいまの罰金制度の中で、ごく軽微なものでも警察に呼び出され、ほとんど一日取り調べを受ける。さらに検察庁に行かなくちゃならない、裁判所に行かなくちゃならない、こういう実態の中で、この問題の反則金のあり方、軽微にすると、そして二度と再び起こさないような教育をするという点、こういう点から考えると、反則金制度そのものに対しては、私は基本的に賛成するわけでございます。

〔委員長退席、理事吉武恵市君着席〕

うただいまお尋ねがございましたように、全然新しい制度でございますので、来年の四月から施行するという一般の改正規定からははずしまして、これだけは七月から施行するということにいたしました。その間に一般の市民にも十分に周知徹底させる方法をとると同時に、ただいま問題点として御指摘に相なりましたように、これを實際に取り扱う警察官に対して十分に指導をいたしまして、取り扱ひの要領をできるだけ具体的に明示いたしまして、間違ひのないようにいたすつもりでございます。まだ具体的にこういうことをいたしますというところまでは至っておりませんが、これが可決された暁には、できるだけ早い機会にそういう周知徹底のための運動を起こしたいと思っております。

○中村喜四郎君 さらに反則金の最高限度額は、それぞれ法律によって定められているけれども、その運用等については政令でそれぞれの処置をするはずだと思っておりますが、この政令で定める方法は、どういふふうになりますか。

○政府委員(鈴木光一君) 法律で出ておりますのは、各種類の最高限度額を書いてございます。一番危険性の高い種別を取り出しての最高額を規定をいたしておるわけであります。そうしてこの限度額の範囲内におきまして、さらに詳細な各種別ごとにわたりまして政令で定めることになっておりますが、その政令で定める額は、一応従来の科刑の実績を参考にいたしましてきめていくわけでありまして。

○中村喜四郎君 そうしますと、政令で定めるといふこのきめ方は、従来の科刑の経緯等を勘案してきめるといふわけでございますが、いまの反則金の場合には、先ほど長官から説明がありましたように、定型的な現認できるものということにするわけですが、その場合に、私どもはたいへん皆さんからいただきました、法律で定められていた最高限度額等についても幾多の疑問があるわけなんです。

疑問の一例をあげてみますと、たとえば警告器を鳴らす問題、あるいは左折右折の問題、免許証の不携帯の問題、これに対してはたゞいま大型車では最高限度として五千元、普通車では四千元、原付で三千元というふうな反則金の限度額としての例が示されておるわけでございますけれども、かりに警告器を鳴らすという場合、警告器を鳴らす場所が危険な場所とか、あるいは坂ののぼり坂とかでそれぞれ規定されておりますが、それ以外のところで鳴らした場合、クラクションを鳴らした場合、当然これは反則行為として現認されたものは反則金の対象になるわけですか、いかでございましょうか。

そこでもう一つ、同じクラクションを鳴らし、警告器を鳴らすのに、大型が警告器を鳴らした場合に最高五千元、普通車で四千元、原付三千元という、こういうふうな最高限度額を示しているのは、どういふことでそういう基準を出されているのか。免許証不携帯の場合でも同様の措置が要請されているか、いかがでございましょうか。

○政府委員(鈴木光一君) 法律の別表の中に示されております限度額は、たとえば百二十条の反則行為の中いろいろな反則行為の種別があるわけでございますが、駐車違反とか通行区分違反とか合図違反とか、灯火違反とかいう、いろいろの規定がございまして、そのうちの最も危険性の高いものをもって限度額といたしましたわけでございまして、その違反の種別によりまして、さらにこの限度額の範囲内において、危険性に応じて低くきめていくということになるわけでございます。

したがって、御指摘のように警告器の吹鳴の問題につきましては、従来禁止されておるものにつきましては、これはおそろく大型、普通等の区別なしに定められるようになるかと思っております。なお検討中でございますけれども、そういう大型の場合に非常に危険なもの、小型の場合には危険性が少ないという違反種別もございまして、しかし大型、小型を通じましてこれは同じだという、危険性の同じだという違反の類型もあらうかと思っております。そういう危険性を常に考えながらきめてまい

りたいと思いますが、これは従来裁判の場合の科刑の実績を参考にいたしましてきめてまいりたいということでございます。

具体的に、いまの吹鳴の違反のことにつきましては、の予定しております反則金の額につきましては、説明員から答弁させていただきます。

○説明員(綾田文義君) ただいまの警告器の吹鳴につきましては、警告器を鳴らすべきところで鳴らさなかった違反というのは百二十条でございまして、五千元、四千元、三千元、それからみだりに鳴らしてはいかぬところであらう鳴らしたのには百二十一条で、四千元、三千元、二千元となっております。

そこで、先生の言われました前者の鳴らすべきところで鳴らさなかったというのは、これは非常に危険でありまして、科刑実績を見ますと、やはり大型と普通と原付と区別が分かれております。で、大体まだこれは案であります、三千元、二千元、千円という案を考えております。それから、みだりに鳴らしたという場合には、これはすべて同じ千円である。不携帯も同様に、車種にかかわらず千円であるというように考えております。もちろん警告器の場合には、現在と同じように、非常に軽いものにつきましてはすぐ取り締まるというものはなく、現場で注意したりすることもあるわけでございます。

○中村喜四郎君 そうしますと、こう解釈していいわけですね。たとえば警告器の場合等においては、最高限度額はこうなっておるけれども、現実の問題としては、従来の科刑に見合せて、政令で定める場合に規定する、こういう考え方でいい。

○説明員(綾田文義君) はい、大体そういう考え方でございまして。ただこの科刑実績の平均額を大体充てるわけでございまして、科刑実績の平均額と、今度の制度で変わります点は、駐車につきましては、特に二輪車の原付の駐車違反はいまの科刑実績よりは少し軽くなる、それからこの三番目にあります原動機付自転車と小型特殊自動車につ

きまして、現在の科刑よりは千円程度軽くするということ、その他は大体科刑実績の平均額というふうな考えでございます。

○中村喜四郎君 わかりました。それで定型、現認的なものという考え方がいまして、私は非常に第一線で問題になることが多いのじゃないかと思ひます。たとえばクラクションは鳴らしたか鳴らさないか、こういうような問題、左折右折の場合、方向器を右に出し、左に走って折れたという場合、当然これは行為としては右に回る合意図行為をして左に回っている、それで右折左折をして左に回っている、そういう場合に当然現認、定型だという判断で、もしかりにこれは意地悪くやつたらば、いつでもそこに証拠のない中で争わなければならぬ事態が起こると思ひますが、いかがですか。

○政府委員(新井裕君) ただいまのお尋ねの点は、現在の制度でもあり得るわけでございまして、御承知のように送致の手続が交通事故については簡易化されておまして、切符を発行しておりますが、今度の制度になりますと、かりに告知書というものを交付することになりますと、大体あの切符に似通ったものになるわけであります。したがって、ただいまお尋ねがありましたように、現認した行為で、その一回限りの瞬間的なものでありますから、たいへんむずかしいことがしばしば起こると思ひますけれども、これはしかし、いままでも比較的、全然紛争がなかったとは申せませんけれども、大体は大きな紛争なくいつております。

それから先ほどもお答えいたしましたように、五百万件の違反を検査しております。そのほかに現場で説諭したものが五百万件ございします。現在説諭にとどめておるものを、この制度になったら意地悪く取り立ててやろうというふうなことは、最も慎むべきだと思ひますので、この点は今後はむしろいまでもよりそういう点はできるだけ慎重な方法でやるように、させるように指導したいと思っております。

○中村喜四郎君 わかりました。

そこで、反則金を現認する場合、しかも反則金の額もその場で決定される状況なわけですが。それは第一線の警察官に全権を委任された形において、それが行なわれるのが、今度の反則金制度の意義であるかと思ひますが、問題は、いま長官が言うたように、取り締まりに当たる警察官の態度いかんというものが大きなポイントになってくるんではないか。もしこれが行き過ぎた行為になった場合には、この法の趣旨は、警察が交通取り締まりをやつて事故を防止しようという崇高な使命から相反した形において、国民から離反する形に私はなつていくんじゃないかと思ひます。さつき冒頭に私が、反則金制度等について警察官の教養を高め、理解を高めていたきたい、これを徹底しろと言つた趣旨もそこにあるわけですが、その点をひとつ十二分に気をつけていたきたいと思ひます。

そこで、この反則金の問題で、少年に適用しない根拠はどういうところなのか、ひとつお聞きします。

○政府委員(新井裕君) ただいま前段でお話ございましたことは、私も衆議院の審議の際にも繰り返して御注意をいたしましたし、私も自身としても、相当慎重にやらなければならぬと思つておりますので、今後これを具体的に第一線にどういうふうな徹底させるか、先ほど冒頭でお尋ねがございましたように、最も大事な問題だと思つております。

ただ、第一線に全権があるというのは、若干誤解がございまして、金額その他は政令等できつときめておまして、結局第一線の現場の認定が問題である、それがいままでよりは直接的な効果を発するといふ意味において、いままでよりも第一線の認定の重さが加わるということでございますので、そういう点について、警察官の認定で金額まで左右されるということはないということをお含み願ひたい思ひます。

それで、少年の問題につきましては、実は去年

この案をつくりまして、ことしにかけまして各方面に御意見を伺つたときに、原案としては少年にも適用するといふ原案で、学者あるいは関係の識者の方々に御意見をお尋ねいたしました。率直に申しまして、賛否相半ばいたしておりました。

当然免許証を獲得してある、危険性を伴つたものの運転を許されておる以上は、全責任を帯びるべきであるといふ御意見もありました。また反対に、いまの少年法のたてまえからいふと、それは言つても、少年にすぐこれを適用するといふことは行き過ぎじゃないかという御意見もありまして、それらを勘案をいたしまして、結局少年にはこれを適用しないということに決定いたしました。その一番大きな理由は、御承知のように、法務省が少年法を改正しようといふことで提案をいたしておまして、今度の国会にはできれば提案をしたいといふことでやっておられた。ところが、主として最高裁の事務当局と意見が合わないといふことがございまして、そういう少年の取り扱いについていまだ論争があつて、決着がつかないのに、これだけ先ばしつてやるといふのは、私もどうしてもしても行き過ぎじゃないか。

それからまた、実質的にそれがはつきりいたしませんと、言うことを聞いた少年は、制裁として反則金を払うと、御承知のようにいまの実態から言いますと、家庭裁判所へ行く、大体不開始処分になるのが七割から八割ございします。そうなるに非常な不均衡にならざるを得ない。いわんや反則行為より重い行為につきましても、同様に不開始処分になる。軽い者は、正直といひますか、従順な者は納めて、それでとられてしまふというふうなことで、不均衡じゃないかという議論もかいたございまして、少年にはこの際適用しない、先の問題に延ばそうと、こういうようにいたしましたわけでありまして。

○中村喜四郎君 説明を聞くところからですけれども、私は、文部省関係も総理府関係も来ておりますから、ひとつお聞き取り願ひたいと思つてお

ります。

いまの少年法の関係から、やむを得ずそうせざるを得ない実態はよくわかるわけでありまして。しかし違反の実況というか、少年の犯す交通違反の実況というものは、まあ、昨年あたりの状況を見ますと、警告だけで百七十七万件、検挙件数で八十三万八千件、その中で無免許運転をやつていふ少年が二十二万、スピード違反をやつていふのが十八万といふ、こういう数字が出ておつて、この人たちが違反だけではない、重大な交通事故を起こしている事例が数多くあるわけですが。しかも少年が免許証をとつて車を運転している、車を運転するといふことは、当然責任を持つてゐるわけですが。こういう観点からいいますと、私も、単にいまの少年法だけで、これを、こういう状況だからこれに適用しないといふことで、納得はいかないのだけれども、しかし法のたてまえ上、一挙にこれを問題にするわけにはいかないわけでございますから、総理府や文部省等におきまして、少年の交通違反対策等については、十二分にこれは考慮を払わなくてはならぬと思ひますのでございします。それらにつきましては、後刻私それぞれの担当の方にお伺ひをしたいと思いますのでございします。

さらに、今度も歩行者優先の原則が打ち立てられて、これは従来もそうであつたわけですが、今度の場合等におきましては、割り込み禁止といふようなことで、絶対横断歩道における歩行者に優先権を与えようといふ、こういう趣旨はわかるわけでございますけれども、皆さんも自動車に乗つてみればわかりますように、自動車に乗つていふときは、横断歩道を横断したり、あるいは横断歩道のないところをずっと入つてきて、ゆうゆうゆう入つてきて、いふやうに、自分が歩いていふときは、自動車に突つ込まれてくるのが非常にやりにくさるという状況が非常に多いわけでありまして、この横断歩道を通行する場合に、かりに事故が起きた場合でも、一〇〇%自動車の運転者にすべての罪を着せられ

と、自動車の横断歩道のところではびたつとまわっているという、こういうことが事故を少なくする大きな原動力ではなからうかと思う。したがって、こういう問題については、歩行者優先の原則は当然ではあるけれども、歩行者に対する交通法を守る施策については、どのようにしてやるか。私は警察のほうにひとつお伺いし、後刻文部省、総理府等についてお尋ねしたいと思ひます。

○政府委員(新井裕君) お説のとおり歩行者の優先につきましては、今度幾つかの改正をいたしたわけでありまして、事故が起つた場合に、すべて運転者が悪くして歩行者が悪いときにならないことも、また当然でございまして、しかるにいまの日本の現状では、どうしても運転者のほうが悪くて、歩行者のほうがよいという判定を受けるのはおかしいという意見は、実はしばしばお聞きいたします。たとえば突然子供が横町から飛び出してきて、それで間に合わなくてひいた。ところがそれに対しても、もつとゆつくり走つていけばとめられたじゃないかというふうな理屈をつけて、運転者の責任にするというふうな実情でございまして、これは日本の各地でいろいろ聞きますけれども、最後になりますと、どうしても強いものが遠慮すべきだというふうな気持ちが強くて、なかなかこれが払拭されない。

この間も衆議院でもそういう点に強く御希望がございましたし、われわれとしても、できるだけそういうことについて、実質的に運転者に責任を課したいものについて、いま申しましたように、もつとゆつくり走つておれば、とめられたじゃないかという仮定の上に立つての責任の転嫁

というふうなことは、できるだけ避けたいと思つております。結局私は、いま中村委員が例におあげになりましたように、横断歩道は歩行者優先、横断歩道以外はそのかわりむしろ歩行者が悪いというふうな一種の社会的な慣行というものをできるだけしなやかに強く、事あるごとに説得していき、打ち立てるほかにないんじゃないかというふうな考へております。

したがって、一応は、横断歩道の事故は、歩行者優先、横断歩道以外のところを歩いた場合には運転者優先、それで運転者が優先の場合に、歩行者側から抗弁するならば歩行者側のほうから抗弁する、歩行者優先について、運転者側に抗弁することがあれば、抗弁をするというところに、だんだんすべきじゃないかと思つておりますが、いまの日本の訴訟の扱い方というものは、一方だけが悪く一方が善くないという立て方が非常に多い。また、訴訟法においても、举证責任というものは常に原告側にあるような形でありますけれども、刑法等をとってみましても、アメリカとかヨーロッパの法律は、举证責任というのは、適当に両当事者に分配してあるようなものが多いようでありまして、そういう点の風習がどうもなじまないで、举证責任というものが時によつてやっぱ被害者側にあるのだ、加害者側にもある程度その弁明ができるのだというふうな風習に持つていかなければ、なかなかここで議論しても、そんなことを言つても、死んだやつがかわいそうじゃないかという議論のほうに勝つてしまつて、なかなかうまくいきません。

私も親しい人からときどき相談を受けまして、自分は絶対に悪くないと思つてゐるのだけれども、相手の子供が死んじゃつたら、やむを得ない、できるだけのことをするから、処分はできるだけ軽くしてほしいというふうな陳情がございまして、そういうことで、なかなか日本の人情論というものを一気に突きくずして、冷酷に割り切るというわけにもいかない点もございまして、確かにお示しのように、今後の大きな問題で

はないかと思つて、そういう点についての一般の気持ちに訴へる方法を考えると同時に、警察官としても、現場の取り扱いのときには、できるだけそういう点を慎重に考へていくようにしなければならぬと思ひます。これもまた、ある程度定型化してやりまさんと、どうもあのおまわりさん、あつちのほうに味方してゐる、いやこつちに味方してゐるということ、問題になるものですか、できるだけ定型化したもので、第一線にやらしたい、こういうふうな考へております。

○中村喜四郎君 その長官の言う気持ちはよくわかる。強い者、大きい者が弱い者に最後には護らなくちゃならぬ、私はよくわかるわけなんです。ただ問題は、私は今度の法改正等におきまして、免許証の仮停止その他の諸問題が大きく浮かび上がつてくる。特に働く労働者等は、免許証一本に家族の生活をかけてゐる、こういう状況なわけ、私はやはり国民に対して、歩行するときの横断歩道等々の問題は、警察だけでは、これは警察は微々たるものです、その力というものは、私は国民の力をここに結集するような安全教育体制というものを、当然整えておかなければならぬ、こう思ふわけでございます。

問題を進めまして、私は法の取り締まり関係の警察官の問題に少しく触れてみたいと思ふのでございまして、取り締まりに当たる警察官等の苦勞はわかるわけ、その交通整理の中、交通整理をし、スモッグの中で病気になるわけ、さらしてゐる苦勞、よくわかるわけでございますが、しかし、この交通安全という、あの新しい法の運用ということにつきましても、さらに警察官には使命が大きくなるわけでございますが、警察官の教養というものを非常に大きく考へなければならぬのではないかと考へる。その教養の一つに、警察官の免許証所有の問題がございまして、一線警察官を含めて、免許を所有してゐるのはどの程度になっておりますか。○政府委員(新井裕君) 大体七割ぐらい、いろいろの免許をまぜますと、第一線の警察官は保有し

てゐるという計算になります。○中村喜四郎君 七割という、いろいろの免許をまぜて申しますと、第一種原付、第二種原付とか、それぞれのものを含んだものと想像するわけですが、普通、自動車といわれる大型、普通、軽自動車等の免許証を持つておるパーセンテージはわかりませんか、わからなかったらけっこうでございます。

○政府委員(鈴木光一君) 軽免許以上という約六〇%、その他二輪免許と原付を含めると七七%ということになります。〔理事吉武恵市君退席、理事林田修紀夫君着席〕

○中村喜四郎君 六〇%、あるいは全部を含んで七七%と承つたわけでございますけれども、私は交通取り締まりに当たる警察官が、法だけではななくて、運転技術についても精通しておらないために、いままでしばしば理解のない、あるいは未熟な判定をするような場合もなきにしもあらずなわけでございます。できることなら、私は警察官は、たとえば交通取り締まりの警察官でなくて、いなかに行きますれば、駐在所のおまわりさんは必ず交通取り締まりに当たる、その方々が持つておらない、持つておらないで取り締まりに当たつてゐる。こういう現実もあるわけですから、全警察官が免許証を持つような方途は考へられませんか。○政府委員(新井裕君) ただいまの数字も、実はこの数年、一般の風潮として、だれでも自動車の運転をするのはあたりまえだという風潮もありましたけれども、中村委員のおっしゃいますように、警察として取り締まる以上は、運転免許証を持つべきであるという強い要請もありまして、非常に強い勧奨をして、あらゆる機会に運転免許を取つていただけるようにした結果、こういう数字になっているわけでありまして、実は来年度の予算要求には、初任の警察学校ではもうすべて、運転免許を取つてゐる者はもちろんでありますけれども、取つてゐない者には取らせる、取つてゐる者は、

さらにその技量を向上させるというような施設をつくるために必要な予算を要求したいというふうに考えております。

○中村喜四郎君 私にはやはり免許証を取らせるといふ、義務づけるといふ意味においては、国家がこれに対して、警察官が自動車免許を取るための助成措置、場所も考えると同時に、助成措置を考えなければいけないと思うのです。それで、実際に免許証七七％、六〇％は持っております。ペーパー免許になっておられる場合も多く私にはあろうかと思うわけでございます。いまの取り締まり警察官が自動車に乗ることは、おそらく恐怖症におちいつておられる場合も考えられる。なぜ恐怖症におちいつたかという点、警察官が、かりにわずかな事故を起こした場合でも、世論のきびしい反響を買うために、できるだけ、乗ることは乗るけれども、自分では運転しない、運転したくないと、こういう風潮があることを、私は警察官の一般の人を見て感ずるわけなんです。まさにそうだと思うんです。

二、三日前に出た警察官の交通事故、あるいは千葉のあの交通違反等々が新聞に大きく報道されました。ああいうものは論外でありますけれども、日本全国で先ほど申し上げましたように警告件数が五百万をこえる、検挙件数が五百万をオーバーしている中で、昨年、一昨年起きた全警察官の事故は五十六件、五百万の中で五十六件、ほんとうにりょうりょうたるものであつても、何か警察官に対するきびしい世論があることを考えると、免許を持つていても乗れない。それじゃ意味がないから、私は警察の機関の中で、自動車を常に練習できるような施設と時間を与えることが必要ではなからうか。また全国各地に千百六十校も自動車教習所があるのだから、そこと連絡し合つて、常に自動車の練習に精励できるような方法、そうして自動車運転者の、ドライバの心理をみずからも体験するような方途をとつていただかなければならないと考えますが、長官のお考えはいかがですか。

○政府委員(新井裕君) 結局自分で私用の車を運転する場合と、公用の車を運転する場合と二つあるわけであります。公用の車を運転する運転者の技能というものは、相当高度でなければいけないというので、再訓練をいまでも若干はやつておりますけれども、初任者に訓練するのと並行してやりたいと思つておりますが、結局公用の車には乗らないけれども、私用の車を持つておられる者は相当またおられるわけであります。こういう者は、紙の上で免許証は持つておられるけれども、実際には運転しないという者の中には、われわれとしても運転させたくない者が実はございます。そこで、いま各県でそういうテストをやつまして、ほんとうに運転できる者、運転できる者のうち、相当高度の技能を要する緊急自動車運転できる者、緊急自動車以外の公用の自動車を運転できる者、私用の自動車でもむしろ乗らないことを勧奨する者という事で、各県で種別して管理するようにしております。

したがいまして、その一環として、御指摘になりましたような練習するチャンスを与えるという意味で、警察に施設がなければ、警察以外の施設を利用するということもあり得ますし、大いにやらせたいと思つております。

〔理事林田修紀夫君退席、理事吉武恵市君着席〕

○中村喜四郎君 よくわかりました。だから、来年度の予算要求等においても、十分免許証獲得のための国の助成措置や、その他あるいは設備等についても、さらに現場警察官の運転技術の高揚という点については、力を注ぐような施策を十分打ち立てていただきたいと思うわけでございます。

警察官の問題については以上です。

さらに私は車に乗るドライバ、運転者の問題についてお尋ねをしたいと思います。冒頭に申しましたように、原動機付自転車を含めまして千三百万台、免許証所有者が日本の人口の四五人に一人ぐらいずつ、二千二百万の人が免許証を持つてゐる。この人たちが道路を走っているわけ

ですが、そこで事故が大きく起きるわけなんです。法の取り締まりだけではなく、この運転者対策に対して十分な措置を講じなくちゃならないと思うわけでございますけれども、いままでの事故の事例を見ていきますと、技術が悪くて事故を起こしたという例は比較的少なからうと思つてゐます。日本の運転免許というものは、世界最大のむずかしい運転免許試験だといわれております。

私は事故というのは、車は運転の技術じゃない、心の運転だ、心の運転がいわる車の運転だ、こういうふうに解釈するわけですが、そういう立場から、運転者対策についてお尋ねしたいわけでございますけれども、運転免許の試験を受けるときに法規試験が行なわれるわけでございますけれども、法規の試験はもう少し平易化して、そして大衆化して、国民に理解されるような試験の課題等が、新聞社等の協力を得て、その問題が新聞に掲載されて、なるほどこういう問題だなという、すべてが理解できるような、そういうふうな法規、道徳を含んだ問題にしていくべきではなからうかと思つてゐますが、まずこの免許を取る際の法規試験のあり方についてお尋ねしたい。

○政府委員(鈴木光一君) 法規試験の内容につきましては、従来からできるだけわかりやすいようにということと、それから落とすための試験という事で非常に意地の悪い問題もありましたし、それから、必ずしも重点的な、ほんとうにドライバに必要なものだけに限つてやつたほうがいいじゃないかという御意見もありまして、そういう方向に私どものほうも各府県を指導し、また重点的な問題につきましては、私どものほうで選定しまして、この中から出さないかということ指導しているわけでございますが、なお若干御指摘のようない点で至らない点があると思つております。今後さらに検討してまいりたいと思つておりますが、なおお尋ねの中に法規だけでなくて、いわゆる交通道徳の問題も出したらどうかという御意見につきましては、交通道徳ということの問題の出し方が非

常にむずかしい問題もございますし、また、交通道徳というものを試験科目に入れていくということになりますと、法例も改正しなければなりませんので、そういう点は検討したいと思つてゐます。

そこで、またもとへ戻りますが、なるべくわかりやすいということで、私どものほうで監修いたしました、全国交通安全協会が出しております「みんなの守る交通法規」というわかりやすいパンフレットをつくりまして、これを全ドライバに持つていただく、それから、これから試験を受けようという方々にも、これから問題を出して、これを活用していただくというのを考えて、わかりやすい、しかもドライバにぜひこれだけは知つていってもらわなければいかぬという重点的な問題を出していくという方向でやつてゐるわけでございますが、なお御意見の中にありましたので、さらに検討してまいりたいと思つてゐます。

○中村喜四郎君 私は「みんなの守る交通法規」、非常にいい本だということで読ませていただきました。私自身も持つております。ただ問題は、私は法規問題がやかまし問題だといふけれども、法規問題ほど、警察が試験に出題する問題ほど難解な問題、少しひねくれた問題はなからう。弁護士さんでも受からないような問題が一ぱいある。あれはもう少し平易にわかるように、そうしてこれは身につけるような問題を考へていただけたらどうかと思つてゐます。

御承知のように一年間に九百万人の人が試験を受けるわけなんです。そうして三百万程度ということになっていきますと、これは国民全体の問題になつてくる。したがつて、問題等を平易にわかりやすい、これは必要だといふものを収録して、それらを中心として問題を出し、それらが新聞等にもひとつ協力をいただき、学校教育機関の中にも協力していただいて、そうして全体で交通法規の問題を、交通道徳の問題を考へるような仕組みに、免許というもののあり方を、免許の出題を、これは法を改正しなくてもできる問題ですから、

問題の出題方向を考えていく必要があるかと思
います。その点については後刻十分の御検討を
いただきたいと思います。

さらに、免許更新が、二千二百万人の人が免許
を持っている人、この免許は三年おきに必ず書き
かえをやっていくわけですが、適性検査を、目
の検査とかその他をやっていく。私はあの適性検査
だけではなく、交通法規がこんなに変わってくる
のだ。しかも道路の状況は変わっていくのだ、車
の構造も変わっていくのだ、こういう現実からす
ると、三年に一回の免許更新の際に、法規や構造
の講習、あるいはできれば、ペーパードライバー
の人もあるわけですから、こういう人に対して講
習を受けた上で免許更新をするというふうな、新
しい機軸を出す必要があるのではなからうかと思
うのです。

特に交通安全という問題から考えて、私は試み
にこういふことをテストしたことがあるのです。
タクシードライバーの運転経験十五年以上の人十二、三人、
警察のパトカー運転の人三人、自動車教習所にお
寄りいただきまして、三十分間の練習をして、そし
て教習所の学生が卒業するときに受ける七十点の
合格点に、皆さんが三十分間の練習で合格するな
らば、懸賞金五万円出しようと言ったことがあ
る。やってみたのです。十五、六年の経験を持
った人、パトカーの人が七十点の合格をとれな
かった。一人もとれなかった。とれなかったとい
うのは、現在の警察の指導というものが安全教育
というのを主体としておるので、その採点の際
に、少なくとも安全確認をしなければならぬ場所が
二十五、六カ所もある。左右確認をしなければならぬ
め、あるいは踏切の場合もしなければならぬ、こ
ういふテスト方法をとっているために、現にドライ
バーでいつも運転している人たちは、なれてしま
っているのだ、安全確認やその他の手続を見忘
れがちなために合格しなかったという、こういう
事例もあるわけなんです。そういうことから考え
ると、許される範囲内において、三年目に免許更

新する際に、どうしても学科の講習を、できれば
技術講習等も受けさせる措置をとってみたいら
うかと思うのですが、この点はいかがでござい
ましょうか。

○政府委員(鈴木光一君) 御指摘の点、まことに
ごもっともでございまして、私どものほうで従
来、行政指導でございまして、全国で半数
ぐらゐの府県で、警視庁を含めまして半数ぐらゐ
のところで、免許更新の際に講習を実施してござ
います。簡単な講習でございまして、たゞさんの免許
書きかえ人がおりますので、あまり時間をかけて
やるというところまではまだいっておりませんけ
れども、いわゆる交通安全の講習というものを実
施しております。私どものほうは、さらにこの実
施を拡大いたしまして、行政指導でそういった
安全教育の講習をやってまいりたいと思つてござ
います。これを義務化することにつきましては、い
ろいろ問題点もございまして、今後検討してま
いりたいと思つております。講習の内容につきま
しては、御指摘の点を参考にしまして、さらによいもの
にしていきたいと思います。

○中村喜四郎君 警察庁長官、わかります、い
まの局長の話。だが、私は、ここまできたらば、
その程度の手を打たなければならぬ事態がやつ
てきたんじゃないか。百一条の二項の中に、何かこ
れをつけ加えるような方法で行政指導の面がび
しといけいばいいけれども、いかな場合には、
そういう措置をするような考え方もぜひござい
ただきたいと思つてございまして。

それと同じような問題でございまして、
違反者の講習の場合ですけれども、昨年あたりの
場合でも、百四、五十万の免許停止になった者が
ある中で、わずかに二時間か三時間の講習を受け
た者が七十万ぐらゐ、百三十万、百四十万のこの
交通違反者の、単に違反を起こして免許停止に
なつて、停止期間があけるのを待っているのじゃ
なくて、私はその際には、積極的に講習を受けさ
せるような義務づけを考えたらどうかと思つて。少
なくとも、スピード違反や、あるいは交差点の、

あるいはその他の法規違反をやつたために免許停
止になつておるわけではございまして、実はこれ
は百三条の八項につけ加えて、この中を生かして
義務づけるようにしたらどうか。

○政府委員(新井裕君) ただいまの御意見は、要
するに自動車の交通事故を防止するためには、運
転者の対策をある程度はつきりいたしませんと、
防止するのには限度があるというのを前提とされ
ての御意見だろふと思つて。私どもも、運転者
の免許そのものをルーズにしておりまして、街頭
に出てから、違反が出てから取り締まつたり、講
習していただくというのではうまくないというふう
に考へます。そこで講習制度というものを、違反者
につきましては数年前から相当活発に行なつてお
りまして、お手元に資料差し上げてあります。講
習を受けたのが百二十万というところで、相当上
がっております。これをもう一歩進めて、義務化し
たらどうかという御意見だと思つて。これはい
れ来年度、私どものいま考へております例の点数
制度、免許証の停止なり、取り消しなりにつ
いて点数制度を考へたらどうかという、検討をして
おりますので、その際あわせて検討してまいり
たいと思つて。そうなりますと、講習それ自体も
一種の行政処分になりますので、そこらのかね
合が非常に問題になると思つて、十分に
時間をかけて検討してまいりたいと思つてござ
います。

○中村喜四郎君 まあガードレールをつくり、踏
切を整備し、横断歩道をどんなに整備しても、乗
る運転者が順法精神がなければ、絶対にこれは交
通安全は確保できないわけですから、これは冒頭
に申し上げましたように、免許更新の際の法規、
学科等の講習や、あるいは違反者等に対する講習
の義務づけというものについては、これはもう安
全という立場から、ひとつ真剣に、具体的に研究
をしていただきたいと思います。

そこで、この自動車の免許証を取るための運転
者の養成機関の問題について私はなおお尋ねした
いと思つてございまして、現在、三十五
年の道交法改正によつて、新しく指定自動車教習
所が生まれて、その数は千六百十何校に達して
おるわけではございまして、この卒業生が年間に百
九十万オーバーしてございます。この人たちがそれ
ぞれドライパーになつていくわけではございませ
ん、この指定教習所というものが、国では指定
をするけれども、警察ではこれを監督するけれど
も、助成措置というものは全然ないわけなんです。
助成措置は全然ないわけなんです。そのために、
場所によつては過当競争におちいり、乱立にな
り、学生の、卒業生の質を低下させているという
問題も起きています。これは御承知のとおりでござ
います。私はドライパー養成機関、年間百九十万も
卒業する学生に対する、教習所に対する国の姿勢
の問題について、どうあるべきかというのを長官
にお尋ねしたいのです。

私は現在のように設備を整えれば、コースがで
れば、車がそろえば、それで指定をするのだとい
う、申請があれば、条件がかなれば指定するとい
うこの制度にメスを加えて検討する時期ではな
からうかと、いわば指定ではなく、認可制度にこ
れを持っていく時期になったのではなからうかと思
います。それについてお答えをいただきたいと思います。

○政府委員(新井裕君) 実はこの自動車教習所の
いまの指定制度、もう限度にきておる。認可制度
にして、もう少し国が関与し、あるいは助成をし
て、内容を充実したらいいんじゃないかという
のが、最近二、三書きものにもなされて、私
どものところにも届いております。これは運転者の
養成のための学校というものは、中村委員御案内
のように、言つてみれば日本独特の制度でござい
まして、車が各家庭に普及して、小さいときから親
のそばで子供が自動車をいじつたり、ながめたり
して、そして習得をして、警察に行つて免許証
をもらうというふうなアメリカ的な行き方と比べ
まして、たいへん対象的でございまして。日本もや
がてそうなるのではないかと考えています。日本もや

うであります、少なくともこの五年や十年の間は、いまのままでいくんじやないかと私も想像いたしております。

そして、この内容を充実するためにどういう方法がいいのか、いま御提案になりましたような方法がいいのか、いまのままでもう少し監督を強化するのがあるのか、あるいは認可ではなくて、ある程度の基準に達したものをもう一つふりにかけて助成措置を講ずるというふうにするのがあるのか、そこいらについて非常に問題がございます。

いまお話がございましたように約二百万の運転者がこの学校の門をくぐって世の中へ出てまいるわけでございます。この人たちが、確実に安全な運転者であるという保証は、あるほうがほんとうは望ましいわけでございます。しかし、たいへんむずかしい問題、もし認可にするということになりますと、相当の基準というものをふるいにかけるなければならぬということになりますと、現存の学校制度、いままで指定しておいたものにさらに認可するというものを作ると、A級とB級といふふうにするのかつくらないのか、そこいら非常に問題でございます。ただ御案内のように、確かに一時ほど教習所の経営も楽ではなくなっております、現に少しづつづつふれてくるものも出てきています状況でございますから、これは自由経営だからまかせておいていいというふうに言い切れないものがございまして、十分に検討していかなければならぬ問題だと思っております。

○中村喜四郎君 直ちに認可制にすることということが困難とするならば、次善的な方法として、指定をする場合に、人口とか地域的配慮とか、そういうものを頭に描きつつ、そして公益委員のような公正な第三者的な考え方を持った審議会を公安委員会の中に置いて、公安委員会が委嘱して、合理的に指定するように持っていくことがまず第一ではなからうかと思ひます。御承知のように薬局の場合は法律で、薬事法で定められており、浴場をきめる場合には浴場法があり、さらにはたばこ、

酒という場合においては専売法の中に置かれておる。タクシーとかハイヤーとか運輸業という場合には、これはもう公聴会等を開いて十分検討した上でなされておるわけでございますが、いまの指定自動車教習所の場合には、基準がはっきりしておりまして、八平方メートル以上のコース面積を持つて、そして教官がこういう資格の者がいればいいということで、これはきびしい規制だと思ひますが、あの規制は私はそういうことを考えておつて、しかも現実には私たちが類推いたしますと、日本全国で千六百六十五校教習所があります。

その一教習所で投下される資本というのは、少なくともコースや土地代、建物を含めまして二千万円程度、車が三十台平均としても二千万円以上、四千五百万円から五千万円の投下資本が二校当たりでされております。日本全国で五百数十億の投下された資本が、ただ指定すればよろしいというために、人口三万、四万のところに学校ができてきたために、お互いに過当競争になってつづけてしまふ。現在指定取り消しになった学校を含めまして、六十何校やめておる。しかも、昨年あたりの状況を見ますと、一年間に三千人の人が指導員に採用になって、二千八百人がやめていくという状況、そういう不振の状況にあるわけなんです。

そういうことを考えていきますと、私はドライバの養成というものは明らかに教育事業であり、公共事業であるという立場から、十分勘案してかかるべきものだと考えます。したがって、直ちに法の改正、認定ということができないとすれば、指定をする場合に、行政指導の上において、公安委員会の中に審査会等を設けて、第三者の意見を聞き、地域的配慮をはかつて、過当競争におちいらざるような措置をするということが、当然いまいすぐにでもやらなくちゃならない考え方だと思ひますが、あらためて長官のもう一度御答弁をいただきたいと思います。

○政府委員(新井裕君) たいへん具体的な御提案でございますので、これを重要参考案といたしまして、さらに検討をいたしてまいりたいと思ひます。

ます。

○中村喜四郎君 さらに私は長官にお尋ねしたいのですが、ドライバのこういった指定自動車教習所の養成機関は、教育事業や公共事業という観点から、監督もし助成もし、育成もしてほしいと思ひますが、私の考え方誤つておりましようか。

○政府委員(新井裕君) 程度の問題はございますけれども、そういう段階に到達しておるのじゃないかと私も感じております。

○中村喜四郎君 それでは一応警察庁に対する御質問はこの程度にいたしまして、なお後刻ちよつとお尋ねしたいことがありますが、私は主税局、大蔵省関係のほうにお尋ねしたいと思ひます。

いま私が申し上げましたように自動車教習所というドライバ養成機関、百九十年間養成されているというこの機関、この機関は、私は公の機関、公共的性格を持った機関、施設と考えるわけでございますが、大蔵省、通産省等の皆さん方は、レジャー産業のような、こういうふうな見解が比較的とられていることが多いわけです。それは、たとえば通産省等における中小企業金融公庫の融資の場合においても、甲乙丙の基準があるけれども、パーやあるいはそれに類するものと同じような取り扱いを受けて、融資対象になつていないような現状なわけでございますが、こういうことに対しては、まず大蔵省の考え方どうですか、これは公の機関と考えられましようか、どうでましようか。

○説明員(大倉真隆君) 私からお答え申し上げるのは適当かどうかわかりませんが、長官が先ほどおっしゃいましたように、程度の問題はございまいしょう。運転者を養成するという事柄の中に公共性があるというところ、これは否定できないと考えます。具体的な問題につきましては、ちよつと私の所管からはずれるものですが、お答えを留保させていただきます。

○中村喜四郎君 私は、単なるサービス業ではない、教育事業、公共事業という観点、先ほどの長官と同じような考え方を持っておるわけです。そこで私は教習所における問題につきまして立ち入ってお尋ねしたいのですけれども、教習所で使うガソリン税の問題についてお尋ねしたいわけでございますが、ガソリン税は、道路整備の目的的性格をもつて課されているものと思ひますが、いかがでございまいしょうか。

○説明員(大倉真隆君) お話のとおり揮発油税は、もともととはそうではございませんでしたけれども、現状におきましては、この収入金額を道路整備の財源に使うということになっております。

○中村喜四郎君 そうしますと、教習所等におけるガソリンというのは、道路の上を、公道の上を走るものではなく、一つの構内で走るものであるわけですから、道路整備のための目的的性格からすれば、これは免除の対象になるべき性質のものではなからうかと思ひますが、いかがでましようか。

○説明員(大倉真隆君) 御指摘のような考え方には、確かに一つ理屈があるかというふうに思ひます。ただ私どもの立場から申し上げますと、ガソリン税が目的税であるというところは、ガソリン税収入をあげて道路整備に使うという意味でございまして、非常に窮屈に道路の上で使うガソリンだけが課税になるなんていう考え方はとっておりません。したがって、たとえば大きな工場の中で、これは道路でも何でもなければ、物を運搬するのにガソリンを使う、あるいは燃料用に使うというの、当然ガソリン税は課せられていくわけでございます。それから、かりにその点のある程度窮屈に考えようとしたとしても、やはり、いまお話しした、教習所の仮免を受ければ、当然道路に出て走るわけでございますし、仮免を受けるまで教習所の敷地の中で走っているときに使うガソリンというものと、道路の受益関係というものは、むしろいま私が申し上げたような例よりはもっと近いのじゃないか。要するにいずれ自動車動かすことを覚えて、そうして道路を使っ

て車を走らせる、そのために練習している段階、これまでも道路財源と直接的関係がないから切り離すべきだということになりますと、率直に申し上げまして、税制の立場からはなかなかお受けいたしかねるような気がいたします。

○中村喜四郎君 税制の立場からむずかしいと言われども、私は、税制の立場から当然考慮すべき性質のものと考えています。たとえば自動耕うん機等、農村で使うもののガソリンの免税については、ガソリンの量がどの程度使われて、その一部が車に使われているかどうか、なかなかわからないという観点から、ぜひ判断に苦しんだ結果、ことしあたりは免税措置の肩がわりとして、農免道路のように九十七億八千万という今年度の予算にも組み込んでこの見返りをしているわけですから、先ほど申しましたように、そこで乗った者がやがて外に出て車に乗るのだからというこの理屈は、私はどうにも納得いかないわけですから、それで自動車教習所の場合は、明らかに農村における自動耕うん機とは違って、ガソリンが一時間走れば幾らかかるんだという、一人の学生が卒業する場合に、最低限度何時間自動車に乗らなくちゃならぬということ、法律で定められているわけですから、大型を乗る場合に幾ら、普通車の場合は幾らという、その消費量等についても十分なデータがこれは出ているわけですから、現実に私どもが類推いたしますと、千百六十五校で、ガソリン税と道路譲与税を含めまして、一キロリットル当たり二万八千四百円が課税されておりますので、これを総計しますと、全国の教習所が納めるガソリン税というのは三十五億を突破しているわけでございます。そういう現実を考えると、車の走るために要する油の量も、一時間のキャパシティも全部わかる。そういうことからして、しかも教習所が教育事業であり、公共性を持っているという現実から、私は公共性とさらに主張するならば、安条条約等においてアメリカ軍の使うガソリンに対しては免税措置がされている、飛行機に対しても免税措置がされている。こういうことから

考えると、きのうは防衛二法案について国会で論争になったけれども、一年間に百九十万くらいの方卒業生が出、二千万のドライバーが、日本の人口の四・三分の一を持っているというところは、私の理論からいけば、見えざる潜在自衛力を持っている、潜在戦力を持っている。あの大東亜戦争以前の、運搬技量を持っていない姿から考えて、日本国民が四人に一人免許証を持つということ、こういうことから考えていけば、大きな社会的影響があるし、公共的な性格を持っている。そうしてこのことが行なわれなかつたならば、教習所がなかったならば、学校の庭なり道路で、無免許の事故を起こすことが、昨年も相当あったということ、故を考へてみると、私はここで単に税法上の問題、税制上の問題からいけば、道路目的税からいえば、はつきりとうなずけない、どうですか。

○説明員(大倉真隆君) 最初に申し上げましたように、中村先生のおっしゃるような御意見にも、確かに一つの角度があるが私も思います。ただ、私のいま一つの立場からお答えさせていただきますと、一つは、先ほど申し上げましたように、道路の上を走らないのだから、そういうガソリンからは税を取らないということでものを考えますと、たとえば広い工場敷地の中で車を走らせたかどうか。大学の自動車部員の練習のために大学構内を走らせたかどうか、非常に範囲を一体どこで切るのかという問題のむずかしさが出てくるように思っています。

それからおっしゃいます公共性の問題というところは、これは私もただけではなくて、やはり関係の当局のほうとも御相談して、こういう自動車運転技術教習という事業の公共性というものをどのくらいに——まあことは悪いのでございませうが、どの程度のランクのものとして考えるのか、それに對して国が助成すべきであるのかどうか、すべきとすればどういう手段があるかという全体の問題になるような気がいたしますので、いま直ちに教習所で使うガソリン税をまけるということ、一番いい方法だというふうにお答えするのは

お許しいただきたい、こういう趣旨でございませう。

○中村喜四郎君 二課長さんの立場としては非常にむずかしいことだが、単なるサービス業という問題ではなくて、公共的な性格を多分に持っているということだけはまず御理解いただいたと思いますから、ひとつ帰りまして、省の幹部の皆さん方と会って、この問題を十分御検討いただきたいと思うのです。

で、先ほどの洗たく屋さんがガソリン使った、いろいろな人が使う、それと同じじゃないかということですが、この考え方は少し改めてもらって、私は直ちにこれができないとすれば、第二の問題をひとつ御質問したいのですけれども、ガソリン税を免税できないとすれば、あなたの方の考え方でできる方法として、それにいわゆる公共事業として助成措置を——こういう公共的な性格のものをさらに助長する意味におきまして、自動車教習所における自動車や固定資産等に対する減価償却、耐用年数の問題について、ひとつ御考慮をいただきたいのですけれども、たとえばコンクリート舗装の場合十五年、アスファルト舗装の場合十年、簡易舗装の場合三年という耐用年数がきまっておりますが、現実には、いま警察庁で示された基準でコースをつくっている場合には、アスファルトの場合に十年という寿命は絶対にならないです。三年程度でこわれてしまふわけです。それは十年というのは、建設省の基準から大蔵省はとったわけですが、それは下水溝や側溝が完備されている場合に十年の寿命を持つていくわけですが、教習所のコースの場合は、下水溝や側溝があつたのでは教習車の運転が不可能になるわけですから。だとすれば、簡易舗装と同じように、耐用年数は三年程度に、あるいは五年程度に短縮すべきが至当ではなからうか。

また、自動車の耐用年数の場合にも三年間、普通車の場合三年だけれども、三年たつて、あなた方が現実にお考えになればわかりますように、かりに七十万の車が入つた場合に、二年たつてこれを下取りに出す場合には二万ないし三万の金になつてしまふ、自動車教習所の場合そういうことを考えると、ガソリン税はできないとするならば、耐用年数については、これは国税局長の判断でできるわけですから、あなたの考え方、いかがですか。

○説明員(大倉真隆君) 非常に具体的な御質問でありまして、耐用年数につきましては、先生御承知のように、ことしの法人税法の改正でも償却を非常に弾力的に行なえるように全般的に法人税そのものを直しております。具体的に法定耐用年数に比べて非常に損耗度が早いというものは、それに見合ったような償却ができるというふうな御理解いただきたいと思ひます。

それから自動車の場合も、非常に損耗度が早ければ、もちろん、そういう償却もできますし、また、下取りに現実に出されるのであれば、それは償却のかわりに下取りのときの帳簿価額と売却値の差額は当然損金になるという意味で、投下資本は回収できるわけでございます。税法上はそういうふうな御理解いただきたいと思ひます。

○中村喜四郎君 たいへんわかりましたようですが、それじゃひとつ、そういう問題について具体的な資料を整えて、その当事者からそういうものが大蔵当局に要請された場合、耐用年数等については十分考慮すると、こういうことに理解、解釈してよろしうございませう。

○説明員(大倉真隆君) ちょっと一言だけ申し上げておきたいのは、私が御説明申し上げました耐用年数と申しますか、償却の弾力的な運用というのは、非常にケース・バイ・ケースの問題として私も考えておりますので、自動車教習所のアスファルト道路は、一般のアスファルト道路に比べて何年にするものというものの考え方ではなくて、栃木県にあるこの教習所は一年で終わり、東京都のここはもっと早く終わるというふうな、ほんとうに現実に即した償却をやっています。そういう考えでございませう。

○中村喜四郎君 それは少し私は理解できないの

ですがね。道路交通法できまつて、コースのつくり方も、舗装のしかたもほとんど規定され、それに従つて、指定をされている条件としてはすべて同じ条件にコース等は置かれていたわけですが。また車の実際の状況についても、そのようなことはどこでもデータが出ていますから、取りまとめで、そういうものもケースバイケースとして考えていただければいいんですが、そういう申請があつた場合には、ひとつ十分御考慮をいただきたいと思うのです。

さらにもう一つは、この物品税の問題ですが、こういうところで使う自動車等は教える材料——教材じゃないでしょうか、そういう解釈は成り立ちませんか。

○説明員(大倉真隆君) 物品税につきましては、いろいろと物品税独特の議論がございますが、現在のところ、これよりもっと先に、営業用の自動車は、集配用の資産なんだから、これから物品税をとらなくたっていいではないかという非常に強い御意見がございます。そういう問題も含めまして、物品税の改正を行なう機会がございますときには、十分検討したいと考えております。

○中村喜四郎君 自治省のほうにお尋ねしたいのですけれども、いまと同じような例で、軽油引取税は、ガソリン税と同じような考え方は成り立ちませんか、いかがでしょうか。

○説明員(石川一郎君) 軽油もガソリンも同じような性格のものでございますので、ただいま大蔵省からお答えしたとおりの考え方を私も持っております。道路の目的財源ではございますが、道路を損傷するとか、そういうことと直接関連があるわけじゃないですね。現在の軽油引取税は、そういう観点から、たとえば国が使うとか、地方団体が使うとか、そうしたもののについても広く負担を求めているという考え方でございまして、

○中村喜四郎君 船舶とか鉄道あるいは農林漁業用、こういうものに対しては免税措置が行なわれているわけですから、これらの問題につきましても、

も、それらと並行して——時間があまりたつてしまっていますから、ひとつ大蔵省とも考え、あなた方も考えまして、先ほどのような公共的な立場からこの問題を御判断をいただきたいと思うのです。

○説明員(石川一郎君) 軽油もガソリンとはほぼ同じ考え方をとるべきだと考えておりますので、よく両省で連絡をとって検討いたします。

○中村喜四郎君 それじゃ文部省のほうにお伺いします。時間もだいぶ私取つてしまつて申しわけございませぬけれども、もう少し時間をお借りしたいと思うのでございませぬけれども、先ほどから警察庁のほうからの御説明がありましたように、私が質問を投げかけましたように、少年の交通違反というものが非常に多くなつて、少年の交通違反だけでも百十七万六千件という四十一年のデータがあるわけですが、その中で検挙件数が八十三万八千件、無免許者が二十二万、スピードをオーバーしているのが十八万三千件というふうな、こういうふうな実態が示しているわけですね。しかも冒頭に申しましたように、この交通事故の原因となつて、歩行者の違反の状況を見ると、飛び出し、車の直前直後の横断、信号無視、こういうのが非常に多いわけですね。さらに、この交通事故の中で、児童の交通事故の痛ましい数が非常に多いわけですね。

それで、その児童の交通事故の状況を見ますと、学校から帰った三時から五時ごろ、五時ごろから六時ごろの交通の被害を受ける児童がきつめて多いということですね。しかも、それは、土曜とか日曜とかに、その比率は大きく上がつておるわけですね。こういう少年の痛ましい事故を考えると、あるいは少年の交通違反の実態を考えると、文部省のほうでは交通安全に対してどのような教育態度をとっているか、まずお伺いしたい。

○政府委員(赤石清悦君) 御指摘のように、学童において交通事故が非常に多くなつて、社会問題になつて、これは御指摘のとおりでございます。しかし、教育はなかなか、その教育体系がいろいろ緻密に組み合わされておりました。

いろいろな必要な場合に、そのつどそのつど改変することが困難な状況にございます。さらに、御指摘のように、交通事故から子供を守り、また将来正しい歩行者となり、正しいドライバーとなるための基礎的な教育の重要性は、これはどうしても重要なものである、こういうことで、数年来教育関係者で検討してまいつたところでござい

ます。

しかし、昨今の情勢にかんがみまして、現在の教育課程において、必ずしも十分交通安全教育がなされない状況にあるにもかかわらず、これをほつておくわけにはいかないと、現在の教育課程の範囲内におきまして、各教科、道徳、特別教育活動、または学校行事等において、若干交通安全教育関係で示された事項を総合修正いたしまして、交通安全指導の教育体系を昨年来検討し、つくつたのでございます。

この目的といたしましては、特に中小学校の児童生徒に対して、危険な交通事故からいかにすれば自己の身を守るかということの教育と、もう一つは、先ほど来御指摘がございまして、その学童が将来成長して、普通のおとなとなり、もしくはドライバーとなつたような場合におきまして、交通安全規則を守り、正しい歩行者となり、さらには御指摘のような正しい運転手、運転者となるのに必要な教育を目標として、この二つをねらいといたしまして、交通安全教育を考え、かつ指導しておるのでございます。これは主として小中学校でございまして、さらに高校生になりますと、御指摘のように、通学途上におきまして、いろいろ自転車なり、もしくは原動機付でございまして、そういうものを利用するようでございます。また御指摘のような、きつめて残念なんですけれども、交通違反起こす事例もございまして、そこで高校生を対象にいたしまして指導をいたします。さらに徹底を加えたいと考えております。すでに高校長協会におきまして、この問題を取り上げまして、高校生において、この問題は単にみずから交通事故から守るだけではなく、

さらに加害者とならないような、正しいドライバーとなるための必要な教育を施す、こういう方向に現在相なつております。

○中村喜四郎君 体育局長の理想と信念、念願することはわかりますけれども、現実にはこういう問題は差し迫つた問題で、ただそういう計画や、こういうしたいというところだけでは足りないわけですね。私は具体的に聞きたいのです。いまのような着想をどう実を結ばせるか、こういう点で学習指導要領の中に安全教育の位置づけはどうやっているか、時間の割り当てはどうやっているか、これをひとつお伺いしたい。

○政府委員(赤石清悦君) 交通安全につきまして、特別の教科をつくつておるか、そういうことはなかなか現在の教育体系のもとにおきましては困難なことではございます。先ほど申しましたように、たとえば社会科とか体育科とか、理科とか、あるいは道徳、あるいはまたクラブ活動、もしくは学校行事、安全の日とか、朝会、朝礼等におきまして、総合的にこういう交通安全指導の時間、もしくは指導訓練の機会をつくるように指導はいたしております。大体何時間というふうにはなかなかきめがたいのはございまして、月二時間とか、そういうふうな時間をせめてとって、もちろん学校のいろいろな事情もございまして、もちろん学校のいろいろな事情もございまして、交通安全指導の手引を準備いたしました。そういう交通安全指導をしてもらうように、特に昭和四十二年から具体的な指導を展開しているものでございます。

○中村喜四郎君 いまの教育課程審議会が安全教育がどんなふうに取り上げられておりますか、課程審議会のほうでは。

○政府委員(赤石清悦君) 現在、御指摘のように、教育課程審議会におきましては、いろいろな社会の実態に合いました教育内容を編成すべくさらに検討を進めております。保健体育の面におきましては、御指摘のように、こうした安全教育、交通事故等からの安全教育、あるいはまた学校給食とか、あるいは体育の問題が特に取り上げられて

おりますが、現在のところ、まだ全部審議が完了してはおりませんけれども、交通安全教育についてはきわめて各委員とも熱心でございます。ただ、御承知のように、なかなかこういう教育体系はまとめるまでには時間がかかりますので、いま直ちにでき上がるというわけにはまいりません。

そこで、先づ来から申し上げましたように、現行の学習指導要領からしても、これは最大限交通安全指導ができるように私も解釈いたしました。そして、そうした方々に分かれております交通安全指導に関するいろいろな指導を、こういう交通安全教育の体系下において指導できる、こういうふうな指針を示したわけでございます。もちろんこういう前提に立って、さらにそれ以上に、現在の教育課程審議会におきまして、一そう交通安全指導につきましても徹底した指導内容が樹立されるのではないかと期待いたしております。

○中村喜四郎君 まあ都会の子供たちの交通事故の状況を見ておきますと、狭い道路で事故にあったという場合がずいぶんあるわけでございます。これは遊び場の問題あるいは遊び場所のないという問題です。昔、私たちの子供のころは、羽子板遊びも、ボール遊びも路上でやったものが、路次がいまはすべて自動車によって、オートバイによって占領されている。こういう遊び場のない実態というもので悲惨な交通事故が起きているわけですね。児童公園とか児童遊園というのも都市公園法で定められた四分の一程度しか日本全国にないということ、これは私たち政治家の責任ではあるけれども、これらについては政治家として解決していかなければならぬけれども、私が体育局長に依頼するのは、学校の開放、校庭の開放、土曜、日曜における開放等についてはこれは十分考慮していただかなければならない問題だと思っておりますが、それらについては、体育局の方ではどのように指導しておるか、学校の開放の問題についてひとつお答えいただきたいと思います。

○政府委員(赤石清悦君) いろいろの子供の体育

もしくは遊びのために、使われていない場合における学校施設の開放ということ、これは、年来世論として叫ばれた点でございます。ただ、御承知のように、学校を一般社会に開放するということになりますと、学校の管理という問題といつても対決いたしまして、なかなか困難な事情のあることは申し上げるまでもございません。そこでこれをどうしても進めたいということで、国といたしまして若干学校開放に必要な補助金、これはまあたいたことではないと思っておりますけれども、一面においてそういう補助金も二、三年来から計上いたしておりますし、また、各都道府県におきましても、一番学校開放できめ手は、教員にたよらずとも、だれかが放課後、日曜等におきまして、学校が十分その安全が管理できるという態勢にできるような、だれか人間がそこにおるといったようなことは叫ばれておりますので、そうした特別な人員を配置しまして、学校が一般、広く子供の利用に供せられるような状態にされると、こういう道が徐々に都道府県なり市町村当局によって進められつつあると存じます。もちろんまだ十分な状態にあるとはいえないと存じますけれども、非常に最近そういう機運が醸成されてきておることを御報告できると思っております。

○中村喜四郎君 体育局長の学校開放についての管理がむずかしいことはわかります。しかし、わかっていても、なおかつ私は子供たちに遊び場所を与えていかなければならぬ、そういうふうな考えののです。いまの学校の先生方が時間、教え終われば、あとは宿直等については他の人がやるのだというこの考えの方で学校が運営され、管理されている中では、私はどういわずかしと思っております。したがって文部省としては、いまの交通事故から子供たちを守るという観点から立って、学校の先生方の協力態勢をどう整えていくか、その上で管理態勢をどう整えていくか、あるいは管理者をどう置くか、こういうことは、やはり私は積極的に取り組んでいただく必要があるんじゃないかと、あの広場の中で子供たちがすくすくと伸びる

ことは、遊び場のないアパートの三階、四階の中でじっとしている姿を考えると、私はやっぱり教育的な考慮の上から、あるいは政治的な考慮の上から、そこらのことは積極的に取り組んで考えるべきではないかと思っております。この点はお答えいただかなくてもけっこうですから、ひとつ慎重に御検討をいただいて、教育者の皆さん方の御協力、さらにはPTAの御協力をいただくような措置をひとつ御検討をいただきたいと思います。

最後に、体育局長さんに、いまのドライバーの問題で、学校の先生方に交通事故、交通違反が比較的多いということに残念なことなんです。某県における実例等を見ましても、ひき逃げをやったり、あるいは酒を飲んで人を殺傷したという事例が幾つか見られることは、これは先ほどの警察官と同じように、教育界に対するきびしい世の中の批判の中から特に取り上げられるものでありますけれども、しかし、警察官で取り上げられたと同じように、自己反省をしておると同じように、私は教育者の交通事故、交通違反の問題につきましても、絶対に起こさないようなひとつ措置、考え方を各県に通達しまして、自粛する態勢、安全教育をする立場の皆さんが、ひき逃げ事故を起こしたということがあったら、百日の説法へ一つということがありますから、どうかそういう意味で、先達として教育界に對しましてきびしい、そして強力な指導をなされるようお願いいたします。この点についてはお答えもいただかなくともけっこうですから、どうかこういうふうな世の中のきびしい批判を受けまいように指導をお願いいたします。

たいへん時間がなくなりましたのですけれども、もう一つだけ最後に私は総理府のほうにお尋ねしたいと思うのでございます。三十五年に交通法が改正になったときに、衆議院及び参議院において附帯決議が付されたわけでございます。そうしてまず総理府あるいは警察庁、運輸省あるいは建設省、それぞれの省が十分

な行政的な連絡措置をとって交通安全対策を立てよと、こういうような附帯決議がなされたわけであります。それに基いて総理府の中にも交通安全の協議会が生まれて、関係会議が生まれて、そうしてあなたの方のように陸上交通安全本部というものが生まれてわけですけれども、これらは交通安全に對する総合的な行政指導をやっているはずと思うのでございますけれども、私どもの目に写るところ、何かその実績、その行動力というのが具体的に出ていないように思うのですけれども、たとえば閣僚会議あるいは協議会というものは、年間のくわいずつ開かれて、どんな具体的なことをやっているか、ちょっとお知らせ願います。

○説明員(日出菊朗君) お答えいたします。政府における交通安全施策につきましては、御指摘のとおり、現在総理府に設けられております交通安全対策本部を中心にいたしまして運営いたしております。この交通安全対策本部は、総理府の総務長官が本部長でございます。交通安全に關係のある関係省庁の事務次官が部員となつて構成されております。さらに關係各省庁の局長クラスをそれぞれ

の要員といたしまして、いわば下部機構として幹事会を設けて、具体的な安全対策を推進いたしておるところでございます。さらに、高度の重要な案件につきましては、交通安全関係協議会におきまして、それぞれの施策につきまして、御審議を願ひ、方針をおきめいただいております。

最近におけるおもしろい仕事の内容につきましては、たとえば、昨年の十二月の初旬に、愛知県の猿投におきまして、園児等が大型ダンプカーによる大きな被害を受けた事件が発生いたしました事情にかんがみまして、交通安全対策本部決定いたしました事故防止等に関する特別措置についてと、こういう本部決定がなされております。さらに、この本部決定は、交通安全関係協議会におきまして、了解を得ておるわけでございます。

やっておるかというのを申し上げますと、た
いま申しましたダンプの規制に関する特別措置に
つきましては、交通安全施設等整備事業三カ年計
画による事業の実施の促進、これをまず第一にや
るところでございます。さらに第二にいたしまし
て、大型貨物自動車に対する取り締まりの徹底
等、これは、緊急に措置を要するので、直ちに關
係各省庁においてお願いいたしておるところでござ
います。さらに第三点といたしまして、学童の
事故防止の徹底と、こういうことで、この三つの
柱を中心にして、対策を進めてまいったわ
けでございます。

で、その結果といたしまして、二月の十三日
は、学童・園児の交通事故防止の徹底に関する当
面の具体的対策について、という、こういう交通
対策本部の決定をいたしておるわけでございま
す。これは、先ほど申しました、大型自動車によ
る事故防止等に関する特別措置に基づきまして、
交通安全対策本部の中に学童事故防止対策専門部会を
設けまして、この専門部会におきましていろいろ
検討いたしました具体的内容を関係各省庁に指示
いたしまして、御協力願っておるところでござい
ます。

さらに、ことしの四月一日には、御承知のと
り、大阪の泉南町における南海電鉄の踏切事故が
発生いたしましたわけでございます。こういう重大な
る踏切事故防止にかんがみまして、踏切事故防止
対策の強化について交通安全対策本部決定をい
たして、これまた、具体的に内容を関係各省庁と
検討いたしまして、それぞれ、御協力をお願いい
たしまして、ただいま実施いたしておるところで
ございます。

さらに……。
○中村喜四郎君 ちよつと待ってください。あな
た方の交通安全対策本部が、三十五年から、改正のと
き附帯決議をかけられて、具体的にどういふこと
をやっているかというのをたくさんお聞きした
いのですけれども、ひとつ資料をいただけません
か、そうして私検討をいたしまして、あなたのと

ころへ疑問とするところはお尋ねに行きますか
ら——時間が長くなっておりますものですが、
資料をいただいで検討するというにいたした
たいと存じますが、それでけっこうでございま
す。

ちよつと最後に、いろいろ私、具体的な問題そ
の他についてお尋ねしましたが、交通安全の問題
は非常に、どれを取り上げておむずかしい問題で
すが、いわばガードレールをつくり、横断歩道をつ
くり、あるいは踏切を整備するだけでは、日本
の交通安全というのを確保されないわけでござい
ます。問題は私はドライバーの人、この取り締ま
りだけではなく、人だと思ふ。その人の国民運動
を展開することについては、きよう御出席の各省
庁とも十分ひとつ御検討をいただきまして、私ど
も政治の場においても、これを十分検討したいと
思いますが、ひとつさらに交通安全の前進のため
に御努力をお願いしたいのでございます。

特に私は、警察庁長官には、今度の交通法の改
正については反対論もありましたし、それぞれあり
ますけれども、私は冒頭に申し上げました、現実
の情勢からいけば、これは最低限度のものであ
る。さらにこれは整備強化していかねばなら
ない問題が数々あると思うのです。警察官が権
力主義になるとかワシマンになるとか、ファシ
ョになるとか、こういうことが言われますけれ
ども、私は逆に、この交通法の生まれ出ること
によって、警察官の仕事が、第一線の人たちの仕事
が非常に過重になってしまふのではないかと、精銳
の取り締まり官が、事務もやらなければならな
い、反則制度の問題等々も考えますと、非常に気
の毒に思ふくらいです。しかし、これは、交通安
全の問題は緊急を要する問題ですから、ひとつこ
の法の趣旨が曲げられないように、全警察官に対
して教養を豊かに、取り締まりが教育的に、しか
も安全が確保されるようなひとつ対策を特に願
いまして、長い質問でありましたけれども、終
わらせていただきます。

○理事(吉武恵市君) 本案に対する本日の審査は

この程度にいたします。

○理事(吉武恵市君) なお、参考人の出席要求に
ついてはおかりをいたします。

道路交通法の一部を改正する法律案の審査のた
め、参考人の出席を求めるとし、日時、人選
等につきましては、委員長に御一任願いたいと存
じますが、さよう決することに御異議ございませ
んか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○理事(吉武恵市君) 御異議ないと認め、さよう
決します。

本日はこれにて散会をいたします。

午後五時六分散会

七月十一日本委員会に左の案件を付託された。(予
備審査のための付託は六月二十六日)

一、離島振興法の一部を改正する法律案(衆)

七月十三日本委員会に左の案件を付託された。(予
備審査のための付託は六月二十三日)

一、道路交通法の一部を改正する法律案