

第六十三回  
參議院地方行政委員會會議錄第十二號

昭和四十五年四月七日(火曜日)

午前十時四十分開會

委員の異動  
四月一日

辞

四月六日 鈴木 強君 加瀬 完君

最高裁判所長官代理人	自治省稅務局長	警察廳交通局長	久保卓也君
最高裁判所事務局長	最高裁判所事務局長	降矢敬義君	
家庭局長	外山四郎君	外山四郎君	
常任委員會專門	鈴木	鈴木	
事務局側	武君	武君	

辞任 加瀬 完君 棚欠選任  
出席者は左のとおり。 鈴木 強君

- 本日の会議に付した案件
- 地方税法の一部を改正する法律案（内閣提出、衆議院送付）
- 道路交通法の一部を改正する法律案（内閣提出）

委員長 理事 事務局  
委員 原田 立君

○國務大臣(秋田大助君)　ただいま議題となりました地方税法の一部を改正する法律案について、その提案の理由と内容の大要を御説明申し上げます。

竹田 四郎君  
千葉千代世君  
和田 静夫君  
阿部 憲一君  
市川 房枝君  
秋田 大助君  
荒木萬壽夫君  
後藤田正清君

明年度の地方税制の改正にあたりましては、地方税負担と地方財政の現状にかんがみまして、第一に、個人の住民税、個人の事業税等について負担の軽減合理化をはかり、第二に、土地の評価がえに伴う固定資産税及び都市計画税の税負担の激変を緩和するため、調整措置を講ずることとし、第三に、市町村税源の充実に資するため、道府県民税及び市町村民税の法人税割りの税率の調整を行なうことをその重点といたしております。

以下、順を追つて地方税制の改正の概要について御説明申し上げます。

その一は、道府県民税及び市町村民税についてあります。個人の道府県民税及び市町村民税で

つきましては、住民負担の軽減をかるため、課税最低限の引き上げを行なうこととし、昨年の所 得税法の改正に伴う給与所得控除の引き上げのほか、基礎控除及び配偶者控除の額をそれぞれ一万円、扶養控除の額を二万円引き上げることとしたしました。また、障害者控除、老年者控除、寡婦控除及び勤労学生控除の額についても、一万円ずつ引き上げることともに、配偶者のいない世帯の一人目の扶養親族にかかる扶養控除の額を九万円とするほか、医療費控除の控除限度額を三十万円に引き上げることとしたのであります。なお、障害者、未成年者、老年者及び寡婦についての非課税の範囲を、年所得三十二万円まで拡大することとしております。

また、法人の道府県民税及び市町村民税につきましては、市町村税源の充実に資するため、道府県民税の法人税割りの標準税率を百分の五・六に〇・二%引き下げ、市町村民税の法人税割りの標準税率を百分の九・一に〇・二%引き上げることといたしました。

その二は、事業税についてであります。個人の事業税につきましては、個人事業者の負担の軽減合理化をはかるため、事業主控除を五万円引き上げて三十二万円にすることといたしました。

また、法人の事業税につきましては、企業における管理機能の本社集中の傾向に対応して、分割基準が事業活動の実態をより適正に反映するよう、従業者の数を分割基準とする製造業以外の事業を行なう法人で、資本または出資の金額が一億円以上のものについても、製造業を行なう法人の場合と同様に、本社の従業者の数を二分の一として算定することといたしました。

その三是、不動産取得税についてであります。

用に供される不動産の取得等について非課税とす  
るほか、農林漁業金融公庫の資金の貸し付けを受  
けて農業協同組合等が畜畜水産物の流通合理化の  
ための共同利用施設を取得した場合等における不  
動産取得税について課税標準の特例を設けること  
をいたしました。

その四是、固定資産税についてであります。固  
定資産税につきましては、土地の評価がえに伴う  
税負担の激変を緩和しつつその均衡化をはかるた  
め、昭和四十五年度分以降の各年度分の宅地等に  
対する固定資産税については、宅地等の評価額の  
昭和三十八年度分の評価額に対する上昇率の区分  
に応じて、前年度分の課税標準額に一割増、二割  
増し、三割増し、四割増しの負担調整率を乗じて  
得た額によって算定した税額を限度とする負担調  
整措置を講ずることをいたしました。

また、償却資産について所有権留保条件つき売  
買があつた場合においては、売り主及び買い主を  
共有者とみなして課税することとするほか、鉱山  
における粉じんの処理施設を非課税とする等負担  
の軽減合理化をはかるとともに、重油の水素化脱  
硫装置、廃油処理施設等に対する固定資産税の課  
税標準の特別措置の期限を延長することをいたし  
ました。

その五は、都市計画税についてであります。都  
市計画税につきましては、土地の評価がえに伴う  
税負担の激変を緩和するため、昭和四十五年度分  
及び昭和四十六年度分の宅地等に対する都市計画  
税については、宅地等の評価額の昭和四十四年度  
分の評価額に対する上昇率の区分に応じて、前年  
度分の課税標準額に三割増し、六割増し、九割増  
しの負担調整率を乗じて得た額によって算定した  
税額を限度とする負担調整措置を講ずることとい  
たしました。

その六は、電気ガス税についてあります。電気ガス税につきましては、電気に対する電気ガス税の免税点を六百円に、ガスに対する電気ガス税の免税点を千二百円に、それぞれ二割ずつ引き上げて負担の軽減をはかることいたしました。また、毛糸及び毛織物の製造に直接使用する電気に對して課する電気ガス税の税率を一定期間百分の四に軽減することいたしました。

その七は、軽油引取税についてあります。軽油引取税につきましては、課税の公平をはかる見地から、自動車の保有者に対し軽油引取税が課される炭化水素油の範囲に炭化水素とその他の物との混合物または单一の炭化水素を含めることいたしました。

このほか、地方税制の合理化をはかるための規定の整備等所要の規定の整備を行なつております。

以上の改正により、昭和四十五年度においては、個人の住民税におきまして六百五十四億円、個人の事業税におきまして三十九億円、合計七百三十八億円の減税を行なうことになりますが、一方、国税の改正等に伴い九十五億円の増収、また、都市計画税について新たに負担調整措置を講することにより、現行制度による収入見込み額に比し二百三十五億円の減収が見込まれますので、差し引き八百七十八億円の減収となります。

以上が、地方税法の一部を改正する法律案の提案理由及びその大要であります。

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上げます。

○委員長(山内一郎君) 本案に対する質疑は後日に行ないます。

○委員長(山内一郎君) 次に、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。

前回に引き続き質疑を行ないます。

質疑の方は順次御発言を願います。

○竹田四郎君 運転免許の取り消し等を受けた後

の免許の欠格期間のものが、一年というのが三年をこえない範囲内できめるということになつたわけであります。その内容は政令にゆだねられているわけでありますけれども、その政令の基準といふものは具体的にどういう内容なのか、わかつていればひとつ教えていただきたい。

○政府委員(久保卓也君) 現在は取り消しの基準を点数制度によりまして、総計十五点になります。場合に取り消しを受けるわけですが、そうして、一年間の欠格期間であります。今度は長期三年にいたそろといふわけであります。その場合に、それの悪質な違反につきまして、点数を付与いたしまして、現在でも十五点で取り消しになりますが、二十点、三十点のものも出てくるわけであります。しかし、それも一応の十五点として一年間の取り消しになつてゐるわけであります。それが、その従来二十点なり三十点なり、非常に高額な得点数になるものについて、三年あるいは二年の中を、取り消しの欠格期間の基準を与えるよとすると、いま政令の内容として考えておりますのは、三年は三十五点、二年は二十五点であります。これは初めての行政処分を受ける場合であります。今日の制度の場合でも、二回以上、あるいは一回以上前歴があつた場合には、その点数が下がるわけでありますけれども、そういうことをいたしますと、たとえて、一つ、二つ例をあげてみると、酒酔いによる責任の重い死亡事故のひき逃げをしたという事例の責任者が入っているのだろうと思います。これがどうですか。運輸関係の会社、あるいは普通の会社でもそろですが、そういう運送関係をやる点で、安全運転管理者といふのは具体的に事業の責任者が入っているのだろうと思います。これはどうですか。運輸関係の会社、あるいは普通の会社でもそろですが、そういう運送関係をやる点で、安全運転管理者といふのは御承知のように、いかにも多くの利潤を生み出していくか、あるいはいかにお客さんからの無理なサービスを受けるか、それにこたえていくかと、いうところがなければ、おそらく企業といふのは御承知のようにになりますと、とかく安全運転といふことがおろになります。

○竹田四郎君 もう一つの点は、今度は安全運転管理者ですか、これに対する酒酔い、免許証、あるいは過労、積載制限違反、こういふようなものに対する罰則の引き上げが運転者の罰則と同一になる、こういうことがあります。しかるところと私は思うのです。うんと小さなところではそういうのがあると思いますが、かなり大きな運送会社等になりますと、あるいはバス会社等になりますと、おそらく責任者がやつてているのじゃなくて、どっかかといふと、課長とか係長あたりが安全運転管理者といふようになつてゐる場合が

おそらくこれは運転手自身といふよりも、あるいは荷主とか、あるいはそこの事業者とか、そういうような者がむしろ、少し余分なけれども、これであります。その内容は政令にゆだねられているわけでありますけれども、その政令の基準といふものは具体的にどういう内容なのか、わかつていればひとつ教えていただきたい。

○政府委員(久保卓也君) いまの点はお話をとおけであります。その内容は政令にゆだねられているわけでありますけれども、その政令の基準といふものは具体的にどういう内容なのか、わかつていればひとつ教えていただきたい。

○政府委員(久保卓也君) 現在は取り消しの基準を点数制度によりまして、総計十五点になります。場合に取り消しを受けるわけですが、そうして、一年間の欠格期間であります。今度は長期三年にいたそろといふわけであります。その場合に、それの悪質な違反につきまして、点数を付与いたしまして、現在でも十五点で取り消しになりますが、二十点、三十点のものも出てくるわけであります。しかし、それも一応の十五点として一年間の取り消しになつてゐるわけであります。それが、その従来二十点なり三十点なり、非常に高額な得点数になるものについて、三年あるいは二年の中を、取り消しの欠格期間の基準を与えるよとすると、いま政令の内容として考えておりますのは、三年は三十五点、二年は二十五点であります。これは初めての行政処分を受ける場合であります。今日の制度の場合でも、二回以上、あるいは一回以上前歴があつた場合には、その点数が下がるわけでありますけれども、そういうことをいたしますと、たとえて、一つ、二つ例をあげてみると、酒酔いによる責任の重い死亡事故のひき逃げをしたという事例の責任者が入っているのだろうと思います。これがどうですか。運輸関係の会社、あるいは普通の会社でもそろますが、そういう運送関係をやる点で、安全運転管理者といふのは具体的に事業の責任者が入っているのだろうと思います。これはどうですか。運輸関係の会社、あるいは普通の会社でもそろいますが、そういう運送関係をやる点で、安全運転管理者といふのは御承知のように、いかにも多くの利潤を生み出していくか、あるいはいかにお客さんからの無理なサービスを受けるか、それにこたえていくかと、いうところがなければ、おそらく企業といふのは御承知のようにになりますと、とかく安全運転といふことがおろになりますと、とかく安全運転といふことがおろになります。

○竹田四郎君 もう一つ考えていただかなくちゃならないのは、これからおそらく自動車の運送等におきましても、コンテナ輸送といふのが非常に多くなると思います。で、おそらく車を持って行く荷主がコンテナに荷を積み込んで、そのコンテナを車に積み込むと、こういうような場合にですね、そのコンテナの中の重量が一体どのくらいあるか、これ

は実際問題なかなか私は運転者としてはわからぬと思う。あるいは場合によつては電話等で注文を受けている安全運転管理者等も、一体どのくらいの重量なのか、これもわからない場合が多いと思うのですね。そういたしますと、私はただ単に安全運転管理者だけではなしに、もしそういうことを強要した荷主ですね、こういふのは一体全然積載量の制限を違反しても何らの問題にならないということになるといふのは不公平だと思う。これらコンテナ輸送というのは非常に多くなつてくるだろうと思うのです。その辺は今後の改正において一体どんなふうにお考えになつておりますか。この点もひとつ考え方をお示しいただきたいと思います。

○政府委員(久保卓也君) いまの点も世上議論されるところでありまして、私どもも気がついておたしまして、刑法の共犯理論でやれる分野はやれ

るのではなかろうかと思ひます。しかしながら、それで不十分であるかどうか、これはいまの輸送の実態なども私よく存じませんので、その辺を見ながら、今後の問題として研究さしていただきたいと思います。

○竹田四郎君 それからその次は、違法駐車等の

場合の移動保管といふような、あるいはレッカーカー車を雇つてきた場合、その費用といふのは運転者等の負担にしてきたわけです。これは具体的にどのくらいありますか。実際に警察がこういう形

の費用をかけて違法駐車をしている車を移動させたというのはどのくらいあつて、どのくらいの金額

になりますけれども、数が現在のところは少ないので、たとえば警察署で保管をした場合には、これ

は金を取らない。しかしながら、有料駐車場あたりに持つていて保管をさせた場合には金を取る

ことがあります。たとえば五百円なら五百円という金額にしよると考えたわけがありますが、いまお話し

のように、地方などにおきましては、民間の業者に委託いたしますと相当遠距離から来る場合にはあります。したがつて定額で押えた場合には、それで

は合理的でない金額になるおそれがあるというほど握りたしておりません。

○竹田四郎君 今度は交通巡視員にその是正措置

といふことをやらせるわけですね。これは私は相

当あると思うのですね、実際問題としてはね。交

通巡視員がそれを見つけた場合には、やはりすみやかに是正措置をとらなければならぬ。そういう

点は、おそらくいまおっしゃられたように警察がレッカーカー車を持っておるにしても、それで取りの

けるといふことについてもある程度限度があるだ

らうと思う。これから、こういう民間のレッカーカー車を利用しなければならないといふような事態といふものが相当あるだらうと思います。

それともう一つは、一体だれが支払うのか。運

転者が支払うのか、車の所有者が支払うのか、こ

ういう点についても明確さを欠く場合が非常にあ

るんじやないかと思うのですけれども、所有者のところへ持つていつたら、それは運転者のやつた

ことでおれは知らないのだ、そんなものをおれに支払わせるのはけしからぬじやないかといふよう

な問題点が出てくるし、今度は費用の額についても、これは高い安いといふような問題が出てくる

わけです。その辺、これは具体的にどのように指

して――反してといいますか、原則から別の一つの方針を自賠法で打ち出しておるわけあります

と、所有者につきましては、御承知のように自賠法の場合には、所有者が責任者、民法の理論に反して――

それから支払う者はだれであるかといいます

が、この場合には、やはりそりいった根拠をつくったのは運転者でありますから、運転者から金

を取るということにならうと考へます。

○竹田四郎君 ちょっと聞き落としましたけれども、いまの場合は、いままでは警察にレッカーカー車が

ある場合には、警察みずから費用でやつて、金

を取らなかつた。これは現在はまれですといふよ

うなお話でしたたが、今度かなり広くなつてくると

いうことになると、警察のレッカーカー車でやつた場合にも、大体その基準で取る。民間であれ公の警

察の車であれ、同じような基準で取る、こういう

ことですか。先ほどのお話をすと、何か実費をたまえにする。その辺があまり明確でないような

感じがするわけですが、その辺は一体どういうふ

うが、これは初め定額にしようと考えたわけであ

りますけれども、数が現在のところは少ないので、たとえば五百円なら五百円という金額にしよると考えたわけがありますが、いまお話し

のように、地方などにおきましては、民間の業者に委託いたしますと相当遠距離から来る場合にはあります。したがつて定額で押えた場合には、それで

は合理的でない金額になるおそれがあるといふほど握りたしておりません。

○竹田四郎君 今度は交通巡視員にその是正措置

といふことをやらせるわけですね。これは私は相

当あると思うのですね、実際問題としてはね。交

通巡視員がそれを見つけた場合には、やはりすみ

やかに是正措置をとらなければならぬ。そういう

点は、おそらくいまおっしゃられたように警察が

レッカーカー車を持っておるにしても、それで取りの

けるといふことについてもある程度限度があるだ

らうと思う。これから、こういう民間のレッカーカー車を利用しなければならないといふような事態といふものが相当あるだらうと思います。

それともう一つは、一体だれが支払うのか。運

転者が支払うのか、車の所有者が支払うのか、こ

ういう点についても明確さを欠く場合が非常にあ

るんじやないかと思うのですけれども、所有者のところへ持つていつたら、それは運転者のやつた

ことでおれは知らないのだ、そんなものをおれに支払わせるのはけしからぬじやないかといふよう

な問題点が出てくるし、今度は費用の額についても、これは高い安いといふような問題が出てくる

わけです。その辺、これは具体的にどのように指

して――反してといいますか、原則から別の一つの方針を自賠法で打ち出しておるわけあります

と、所有者につきましては、御承知のように自賠法の場合には、所有者が責任者、民法の理論に反して――

それから支払う者はだれであるかといいます

が、この場合には、やはりそりいった根拠をつくったのは運転者でありますから、運転者から金

を取るということにならうと考へます。

○竹田四郎君 ちょっと聞き落としましたけれども、いまの場合は、いままでは警察にレッカーカー車が

ある場合には、警察みずから費用でやつて、金

を取らなかつた。これは現在はまれですといふよ

うなお話でしたたが、今度かなり広くなつてくると

いうことになると、警察のレッカーカー車でやつた場合にも、大体その基準で取る。民間であれ公の警

察の車であれ、同じような基準で取る、こういう

ことですか。先ほどのお話をすと、何か実費をたまえにする。その辺があまり明確でないような

感じがするわけですが、その辺は一体どういうふ

うが、これは初め定額にしようと考えたわけであ

りますけれども、数が現在のところは少ないので、たとえば五百円なら五百円という金額にしよると考えたわけありますが、いまお話し

のように、地方などにおきましては、民間の業者に委託いたしますと相当遠距離から来る場合にはあります。したがつて定額で押えた場合には、それで

は合理的でない金額になるおそれがあるといふほど握りたしておりません。

○竹田四郎君 今度は交通巡視員にその是正措置

といふことをやらせるわけですね。これは私は相

当あると思うのですね、実際問題としてはね。交

通巡視員がそれを見つけた場合には、やはりすみ

やかに是正措置をとらなければならぬ。そういう

点は、おそらくいまおっしゃられたように警察が

レッカーカー車を持っておるにしても、それで取りの

けるといふことについてもある程度限度があるだ

らうと思う。これから、こういう民間のレッカーカー車を利用しなければならないといふような事態といふ

ものが相当あるだらうと思います。

○政府委員(久保卓也君) まず金額の面であります

が、これは初め定額にしようと考えたわけであ

りますけれども、数が現在のところは少ないので、たとえば五百円なら五百円という金額にしよると考えたわけありますが、いまお話し

のように、地方などにおきましては、民間の業者に委託いたしますと相当遠距離から来る場合にはあります。したがつて定額で押えた場合には、それで

は合理的でない金額になるおそれがあるといふほど握りたしておりません。

○竹田四郎君 今度は交通巡視員にその是正措置

といふことをやらせるわけですね。これは私は相

当あると思うのですね、実際問題としてはね。交

通巡視員がそれを見つけた場合には、やはりすみ

やかに是正措置をとらなければならぬ。そういう

点は、おそらくいまおっしゃられたように警察が

レッカーカー車を持っておるにしても、それで取りの

けるといふことについてもある程度限度があるだ

らうと思う。これから、こういう民間のレッカーカー車を利用しなければならないといふような事態といふ

ものが相当あるだらうと思います。

○政府委員(久保卓也君) 従来のあり方は、警察

のレッカーカー車と申しましても、主として東京、大

阪それから京都、神戸あたりが若干持つておる

とあります。たとえば美賀と申しましても、東京二十三区

あります。したがつて定額で押えた場合には、それで

は合理的でない金額になるおそれがあるといふほど握りたしておりません。

○竹田四郎君 今度は交通巡視員にその是正措置

といふことをやらせるわけですね。これは私は相

当あると思うのですね、実際問題としてはね。交

通巡視員がそれを見つけた場合には、やはりすみ

やかに是正措置をとらなければならぬ。そういう

点は、おそらくいまおっしゃられたように警察が

レッカーカー車を持っておるにしても、それで取りの

けるといふことについてもある程度限度があるだ

らうと思う。これから、こういう民間のレッカーカー車を利用しなければならないといふような事態といふ

ものが相当あるだらうと思います。

○政府委員(久保卓也君) 従来のあり方は、警察

のレッカーカー車と申しましても、主として東京、大

阪それから京都、神戸あたりが若干持つておる

とあります。たとえば美賀と申しましても、東京二十三区

あります。したがつて定額で押えた場合には、それで

は合理的でない金額になるおそれがあるといふほど握りたしておりません。

○竹田四郎君 今度は交通巡視員にその是正措置

といふことをやらせるわけですね。これは私は相

当あると思うのですね、実際問題としてはね。交

通巡視員がそれを見つけた場合には、やはりすみ

やかに是正措置をとらなければならぬ。そういう

点は、おそらくいまおっしゃられたように警察が

レッカーカー車を持っておるにしても、それで取りの

けるといふことについてもある程度限度があるだ

らうと思う。これから、こういう民間のレッカーカー車を利用しなければならないといふような事態といふ

ものが相当あるだらうと思います。

○政府委員(久保卓也君) まず金額の面であります

が、これは初め定額にしようと考えたわけですが、これは五百円なら五百円という金額にしよると考えたわけありますが、いまお話し

のように、地方などにおきましては、民間の業者に委託いたしますと相当遠距離から来る場合にはあります。したがつて定額で押えた場合には、それで

は合理的でない金額になるおそれがあるといふほど握りたしておりません。

○竹田四郎君 今度は交通巡視員にその是正措置

といふことをやらせるわけですね。これは私は相

当あると思うのですね、実際問題としてはね。交

通巡視員がそれを見つけた場合には、やはりすみ

やかに是正措置をとらなければならぬ。そういう

点は、おそらくいまおっしゃられたように警察が

レッカーカー車を持っておるにしても、それで取りの

けるといふことについてもある程度限度があるだ

らうと思う。これから、こういう民間のレッカーカー車を利用しなければならないといふような事態といふ

ものが相当あるだらうと思います。

○政府委員(久保卓也君) まず金額の面であります

が、これは初め定額にしようと考えたわけですが、これは五百円なら五百円という金額にしよると考えたわけありますが、いまお話し

のように、地方などにおきましては、民間の業者に委託いたしますと相当遠距離から来る場合にはあります。したがつて定額で押えた場合には、それで

は合理的でない金額になるおそれがあるといふほど握りたしておりません。

○竹田四郎君 今度は交通巡視員にその是正措置

といふことをやらせるわけですね。これは私は相

当あると思うのですね、実際問題としてはね。交

通巡視員がそれを見つけた場合には、やはりすみ

やかに是正措置をとらなければならぬ。そういう

点は、おそらくいまおっしゃられたように警察が

レッカーカー車を持っておるにしても、それで取りの

けるといふことについてもある程度限度があるだ

らうと思う。これから、こういう民間のレッカーカー車を利用しなければならないといふような事態といふ

ものが相当あるだらうと思います。

などに委託いたすにいたしましても、JAFが全部をやるということではなくて、JAFがおそらく小さな企業に下請させるといふような形をとらざるを得ないのではなかろうか。これはやはり非常に分散して起こること、それに対する常時の応急措置を持つていなければいけないということとの関係で、そなならざるを得ないのではなかろうかといふようにいまのところは見通しております。

○竹田四郎君 どうもその辺あまり確たる是正措置に対する処置というのですか、駐車違反を是正するというかまた具体的にそれを処置していくという組織的なあり方といふものが何かマッチしてないよう私は感ずるんです。全国にレッカー車があり余っている状態ではおそらくかろうと思うんですけども、そういう現在の駐車違反という自動車の台数と、そなした全国におけるところのレッカー車あるいはその他の索引車でもいいですが、そういうことを主としてやるという車の台数といふものは大体マッチしているんですね。駐車を是正するということになつても、いつまでたつたつて同じようになるといふことになれば、私はあまり、駐車違反の是正ということを新しい任務としてやるとしても、頗るだけどもいづれが出てくると思うんです。その辺の考え方私だけれども、実際それは正措置が具体的にみやかにできるといふ態度がないと、これは幾ら駐車違反といふことをなくさうとしても、現実問題としてはなかなかならない、こうしたことになると思うのですが、その辺のバランスといふものは全体としてとれている進めておるわけありますが、その団体で定款を

変えたりあるいは関係の役所と相談する作業が終わつてしませんので、ここで確たることを申し上げられないような状況であります。しかし、申しあげられるとは申しませんけれども、実態に応じて、その団体のほうで内容を充実していくからこそかかるといふようにいまのところは見通しております。

○竹田四郎君 どうもその辺あまり確たるは是正措置に対する処置といふのではなくて、駐車違反を是正するといふかまた具体的にそれを処置していくといふことの関係で、そなならざるを得ないのではなかろうかといふようにいまのところは見通しております。

○竹田四郎君 どうもその辺あまり確たるは是正措置に対する処置といふのではなくて、駐車違反を是正するといふかまた具体的にそれを処置していくといふことの関係で、そなならざるを得ないのではなかろうかといふようにいまのところは見通しております。

○竹田四郎君 これはいまの問題はひとつ明確に早くしていただきたい。これはせつかくなつた交通巡視員にしても、指摘したつていつまでもそのままにされているということになれば、一体指摘していいのか悪いのかといふ。そういう良心にも責められてくる場合もおそらくあるだらうと思うのです。そういう意味では、ひとつそういうことをきめたといふならば、それに対する是正の措置がみやかにできるようなる態勢を、これは早くつくつていただかないといけないのではないかと思うわけです。

○竹田四郎君 いまのこの解除になりましたものの理由の内訳の整理したものが手元にございませんので、後刻御説明したいと思いますが、自動車学校、いわゆる自動車教習所と称せられるものが、いわゆる有料でやつているものがどのくらいあるのですか。

○政府委員(久保卓也君) いまのこの解除になりましたものの理由の内訳の整理したものが手元にございませんので、後刻御説明したいと思いますが、自動車学校、いわゆる自動車教習所と称せられるものが、いわゆる有料でやつているものが千二百三十五校あります。

○竹田四郎君 この自動車教習所というのは、まあ大部分、警察を定年になられた署長さんだと何かとが天下つてやつてる場合が非常に私は多い

○政府委員(久保卓也君) 現在の指定教習所の大半は財團法人、あるいは實利法人もございますが、法人組織を持っております。そこで問題なの

○政府委員(久保卓也君) 現在の指定教習所の大半は財團法人、あるいは實利法人もございますが、法人組織を持っております。そこで問題のは、制度的にはだいぶよくなつてまいりまして、いまお話を技能の関係で申しますと、昨年の七月

○政府委員(久保卓也君) 一部を停止されたり、指定を解除されたりといふよろくなつたか。その辺の実態を御説明いただきたい。

○政府委員(久保卓也君) 数力年の数字を申し上げますと、不正教習などをやりまして指定の解除になつたものが、四十一年で六校、四十二年が十

二校、一これは特別多うございますが、一四十三年が三校、四十四年が四校あります。で

○政府委員(久保卓也君) 内容といたしましては、正規の課程を終了していないのに卒業させた、卒業証明書を出した、つま

り卒業証明書の不正発行といふようなこと、それから検定の場合に不正な行為をやつたといふようなこと、あるいは教習内容を非常に短縮した、正規の授業どおりやらないでいたといふようなもの、そういうようなものが主として内容としてなつておるようあります。

○竹田四郎君 いまの、件数にいたしまして二十件ですね。それをさつきの不正発行とかあるいは不正検定とか、あるいは正規のものを短縮したもののが、いわゆる有料でやつているものがどのくらいあるのですか。

○政府委員(久保卓也君) この自動車教習所で受けた、そこでの技能試験といふのは免除されるといふような場合が多いと思うのですが、私はもう少しその辺はひどきびしくしたほらがいいのじやないか、こういうふうに思いますし、まあ自動車教習所といふもの自体が、会社なんか学校なんかあるいは任意の団体なのか、この辺も非常に不明確のよう思ひますけれどもね。これだけ交通事故といふのが起きてる限りは、そうした組織といふもの私は明確にしていて、やっぱりその試験といふものももう少しきびしくしたほらがいいのでは

ないだろか、こういうふうに思うのですが、その点についていかがでしようか。

○政府委員(久保卓也君) 現在の指定教習所の大半は財團法人、あるいは實利法人もございますが、法人組織を持っております。そこで問題のは、制度的にはだいぶよくなつてまいりまして、いまお話を技能の関係で申しますと、昨年

○政府委員(久保卓也君) 以降技能の課程を四段階、二十七時限のうち四段階に分けまして、これを一段階ずつパスしなければ次の段階に進まないということでそれぞれのチェックをするようにしてあります。そんじうことで、通常であれば三十時限で済んだものが三十数時限かかるといったよろなこともござりますし、それから路上教習といふのも、これも同時に昨年七月以降義務づけております。従来は二時間ないし五時間といふことであります。東京の場合は、教習所でわりと長い時間の路上教習をやつてなんかな一体どこにあるのだといふような卒業者いるところもありました。これを五時限ないし十時限——時限と時間との違いは、時限の場合に

五十分にいたしたわけであります。そういうふうに路上教習をやる時間は長く延ばしました。したがいまして、指導員が同乗して訓練をする機会が相当にふえておりますので、この点も昨年の夏以降は相当に向上了のではなかろうかと思ひます。しかしながら、お話をのように、どうも警察官の立ち会い臨席した場合の検査としからざる場合とでは、合格率が若干違うようであります。この点は、やはり警察官がいない場合の甘さといふものがはあるのではないかだろうか。全体とは申しませんけれども、そういう場合が報告されてまいりますので、そういうケースがあるのでなかろうかと思うのです。そこで、一つには、警察官の立ち会いの機会を多くするということをごぞいしますが、これは結局警察官の手をどの程度浮かせてくるかということをごぞいまして、これは免許関係その他交通警察關係の仕事の合理化ということです、手を浮かす努力をしております。

単に技能的な問題だけではなく、むしろ運転に対する場合における精神的な安定といふような問題といふものがやっぱり事故を防止していく上での非常に重要なポイントだし、そういうものを運転者に教えていく。自然に教えていく。あるいはいろいろな話の中で、そういう実際の運転の中で教えていくといふようなことが、私はかなり重要ではないかと思う。たとえば、自動車が詰まつている。いらっしゃ運転というようなことがありますけれども、ある程度年齢がいつでまいりますと、そういう場合に、その混雑によって失った時間あとで取らうなんていう気持ちというものは案外ないわけです。若い人は、どちらかというと、ここで失った時間を今度はすいたところでひとつかせぎ戻そうといふようなことがあるわけなんですね。ある意味では、私は、この運転技能指導員については、人間的にもある程度成熟をした人、こういう人たちをやっぱり指導員にしていく必要があるんじゃないだろうか。そろすれば、経験も豊かなになります。まあ二十一歳からということになると、なかなか私はそういう経験といふようなものも決して豊かではなさうと思います。そういう意味では、運転技能の指導員のそりした情操的な面といいますか、そういうような面をもう少しやつぱり豊かにしていくといふようなことが私は必要だらうと思います。そのかわりに、あるそういうものを得たところのりっぱな教習員といふ者については、これはかなり広い範囲においてそういう教習ができる。こういうふうな形をとるべきだと思うのですが、技能教習員といふものの資格については、共通的な、どこの教習所へ行ってもその人は教えることができるというような何か一定の基準といふようなもののがあります。か、どうでしようか。私はそういう面で、やはり学校の先生にも一つの免許といふものがあるわけとして、自動車においても、私はただ技術だけを教えるとはいふものの、やはりそれを抜きにした、たゞ單なる技能運転だけだということではやはり私は十分ではない、自動車の運転者の

精神的な問題というものの、やっぱりその教習の間で自然に、教える者と教えられている者との間で、それが通じ合っていくような、そういうことが必要じゃないだろうか、こういうふうに思うのですが、技能の上ではおそらくあるだろうと思いますが、それがあくまでもちょっとまだ十分な経験があるのかどうかということになりますと、一体どうなのか、こうじょうように感じますが、その辺いかがでしょうか。

○政府委員(久保卓也君) 技能指導員は、お話しのように二十一歳以上であり、かつ技能教習の知識とか技能についての公安委員会の審査に合格した者といったような技能関係が中心であります。しかし、そのほか、あるいは法令教習は二十五歳でありますから、構造教習は二十一歳、それから技能検定員が二十五歳と、しかしながら、それぞれのものが、やはり法令とか技能とかそれに関連する審査に合格したものとなつておられます。いまお話しのよくな、安全運転をやる場合にあたつての徳義といいますか、モラルといいますか、そういった面でのチェックがなされておらない。これは一つの問題であろうかと思います。それに関連しての、二十一歳という年齢が指導者として適当であろうかという問題もあろうかと考えます。そこで、私どものほうとしては、教習所の指導員とか検定員とかにつきまして、総合的にもう一度考え直してみたい。公安委員会における教養もこれでも現在やつておりますけれども、どういった教養がしかるべきものであり、また資格としてどういうものがしかるべきであるかといふことにつけて、再検討し直しておるところであります。いわゆる結論を出して、お答え申し上げたいと思います。

○竹田四郎君 その点、やっぱりりっぱな教師でただきたいと思います。

二つほど……。

指導者については、いま御答弁がありましたからこれは省きますが、教習所の認可基準といふようなもの、たとえば教習所の設備をどうするとか、指導員を幾人持つことが必要であるとか、こういう基準があるのかどうか。

それからもう一つは、この教習所の経営監督、並びに千数つかある教習所の経営内容はどうなつておるか。聞くところによると、非常に、何といいますか、授業料といふのですか教習料といふのですか、へらぼうに高いところもあるし安いところもあるといふうわざを聞いておる。そういう監督ができる得るものかどうか。どこでやつておるのか。この点ちょっと伺いたい。

○政府委員(久保寧也君) 教習所の指定の基準につきましては、これは道交法の施行令の三十五条に書いてありますて、いま私が申し上げましたような、指導員とかいろいろなものを、資格のある者を置くということ、それからコース敷地の面積の問題でありますとか、それからコースの種類、形の問題でありますとか、それから教習に関するいろんな設備の問題でありますとか、そういうふうなことが十数項目あがつております。これに従いまして、これになかつておれば自動的に指定をされるということで、言ふならば、認可あるいは許可と違いまして指定でありますので、そのとおりになるということであります。そこが許可、認可と違うところであります。それから營業内容でありますが、私どものほうで、この指定という範囲及び道交法にありますする範囲で指導監督をやつておるものでありますので、経営については、実は他の省庁のような監督のしかたはしておらない。しかしながら実質的な指導はしております、たとえば現在、おそらく一時間、東京あたりで千三百円から千四百円ないし五百円ぐらいであるうと思います。東京と埼玉の違いでも、近くであれば百円くらいであろうと思うのですが、それは環境の問題と、それからもう一つ、たとえば東京あたりでは敷地が狭いのですから、コ

うなことで、私どもの承知している範囲では、全般的にはそろ大きな開きはない。なぜかなれば、あまり取りますと安いほうへ行ってしまうということで、高く取りたいところもそう高く取れない。というのが実情のようであります。なお、全国的に見れば、廃止をする指定教習所が毎年十数校ございます。これはまあいろんな理由がありまして、うが、経営が不振になつてまずくなつたところもありましょうが、全般的に申えば、非常にもうかるということではないにせよ、わりとよろしいといったような概況のよう聞いております。

○竹田四郎君 それから、今度道路の右折禁止とか、一方通行とか、こういう規制が多くなると思いますが、この前千葉委員からも御発言があつたのですけれども、そうした規制というのが、言うならば公安委員会で一方的にやられる。だから、きのうまで通れたところがもう一夜明けてみれば通れないという形で、いや、これはきのう通れたから何かの間違いであろうと、入つていったら、隠れていたおまわりさんに「おいちよつ」と、こういうふうにやられる場合がかなりあるわけですね。そういう意味で、そういう規制をやるときに、これはやっぱり地域の人というのは、どういうところで、事故がどういう場合に起こりやすいか、この道をこういろいろ行くのはどうなのか、こういう関係といふものを地域の人はかなりよく知っていると思うのです。そういうことで、やっぱり道路交通を円滑にするというのは、地域の人の協力といふものは私はかなり求めなければいけない問題であろうと思う。そういうものなしのことはかなり多いと思うのです。先ほどからも言つているように、警察官をいかにしてその数を増やさと犯す、見ているところでは、これは引つかれるということで、やめるといふような場合といふのはかなり多いと思うのです。先ほどからも言つてはいるが、警察官をいかにしてその数を増やせるかということに非常に御熱心のようであつまつして、これでは私は實際何にもならないと思

う。ですから、右折禁止なりあるいは駐車禁止なり、一方通行なり、速度制限なり、こうしたものについては公安委員会だけできめていくといふことは、必ずしも私は地域全体からそうした交通安全に対する協力を得られる体制ではないだろう、いろいろな点では、実際に運転をしている人たち、こうした人たちの意見というものは私はかなり重要なだと思うのです。高速道路なんかの交通事故なんかにいたしましても、道路の構造が悪いために交通事故が起きる、こういうような場合も各所にあるわけです。ですから、高速道路なんかにおいても、路面の改造なんということはしばしばやっていますね。あるいは道路の勾配を直すなども、さらに一そらこうした交通規制あるいは交通関連いたしまして、私は公安委員会だけの考え方でそうしたものをひとつきめるということよりも、さくらに、道德なり、こういうものを全体的に守らせていくためには、やっぱりそれだけの一般的市民からの協力というものを待つてそういうものをきめいく、もつと民主的な方法を私はとるべきではないか。そういうて、それじゃ一つ一つを地元の人に集まつてもらつて何々といふことともたいへんだろうと思う。そういうのは都道府県単位に何らかの形で、ひとつそういう意見を聞くような諸問委員会なり審議会なりといふよろなものを作設して、そういう意見を聞きながら、ひとつ適当であるのか適当でないのか、こういうことをしてもなんとうに守れるのか守れないのか、こういふような点について一般の意見を反映させるような何かの組織といふものをつくって、その上でこういふことをやっていけば、より一般市民からの協力といふようなものが私は得られるのではないか、こういふふうに思うのですが、そういう点で、今度の改正ではすぐそういうわけにはいかないでしようが、その次に改正されるといいますから、そういうものを置かれたらどうだろりが、こういふふうに思ふのですが、いかがですか。

○政府委員(久保草也君) 適切な御意見だと思ひます。ただ小さな問題にまで一々はかるわけにもいきませんので、おそらく比較的大きなものになりますと、いろいろな形で聞いておるようあります。たとえば警察側が意見を、案を新聞に出します。そこで、それによっていろいろな反響を見ます。そこの反響に応じてその案を修正して、公安委員会が決定するというやり方をやっているところもあります。たゞ、やはり県に審議会ののようなものをして、そこで大きなものについてはかつているといふようなこともあります。あるいは署の段階でいろいろな会合があります。あるいは会そのものがございますが、そういうところではかるといつたようなこともあります。私どもといたしましては交通規制の強化を従来やつておりますが、その際に、常に地元住民の意見をよく聞き、その意見を調和させて実施しなさいということを言つております。ただ、たとえば大阪のこの前の四つの道路の一方通行の問題でも、御存じのように問題屋町のところでは相当地元の反対も強かつたわけであります。たゞ、大阪府に置かれた審議会のはうで結局しかるべきという結論が出て、これが実施された。あの場合にいたしましても、公安委員会の決定といいますか、公安委員会で意見決定をする場合には、相当科学的な調査もやつた上で、自信を持つたことではありますたが、しかし、そういった審議会の意見と十分調整させるために非常に時間がかかったということでありまして、私もととしては、必ずしも公安委員会の考え方だけで従来やつてきているとは思ひませんけれども、しきしそれを制度的に確立するか、あるいは事实上をいう形で、お話をような形で運営していくか、私どもとしても検討を要する問題であらうと考えます。

う記事がきょうありました。東京では濃度を〇・五%以下にする、まあ国の基準と若干違ひますが。しかしたとえば大原交差点といふのがいつも汚染で問題になつておりますが、これは、大原交差点は極度にひどいということいろいろ問題になると思いますが、交通混雑といふ形だけで、そういう交差点に対する通行制限あるいは迂回しないうよなことがいまでは行なわれてきたわけがありますが、これからおそらく、まあ通産省にしてもあるいは運輸省のほうにしても、一酸化炭素の排出基準というものをきめていくだらうとは思います。それは一つの車の排出基準でありまして、そういう車がたくさん通れば、一つの排出基準は確かに合つていても、環境的には空気の汚染度といふものは非常に高くなる。それが特にいろいろなその周辺の人々に空気汚染で迷惑をかけるというようなことになりますが、これからは、ただ自動車が混雑している、あるいは交通が混雑しているということだけではなくし、おそらく東京都あたりでは、そういう点で主要な交差点にはそうしたメーターもこれからつけられることだらうと思います。まあメーターがついていてもなかなかむずかしい問題でありますしょうけれども、こういう点は、交差点あるいはその道路が混雑することによって、空気の汚染という問題に対してある一定の時間限るなり、現在はここは汚染しているからひとつはを回つてくれ、こういふような交通制限というものもこれから進めていかないと私はいけないと思うのですが、いまのところはたゞ交通の混雑だけでそういう問題をやつているのでしようけれども、今後そういう地点が多くなるだらうと思いますが、そういうものに対してもひとつ交通制限というものをやつしていく、場合によつては、私はこれは交通警察官の健康上の問題にも関連してくるだらうと思うのです。そういう意味では、ある程度は警察もそういうメーターを持って、汚染されるおそれがあるというときに交通の迂回等を指示して、すみやかにその地点の空気の汚染といふものを解消をしていくといふ



○政府委員(久保卓也君) 二千九百人。  
○原田立君 二千九百人。こういうような悪質な者に對しては、一年をこえるもの、すなわち二年、三年のようく重くしていこう。こういうわけですね。そうすると、それは当然悪質運転なんだから、そのくらいの処置をされるのはあたりまえだらうと思うのですが、そういう人たちも、自分で故意にやつてそういう悪質なものになるのと、故意でないもの、どうしようもなかつたものといふやうなものが出てくるだらうと思うのですが、そうすると、そういう事故者の救済措置ですね。これはいま罰則の強化ということなんですかねども、救済措置のほうはどういうふうになるのですか。  
○政府委員(久保卓也君) これは、いま故意とおしゃいましたが、事故でも二年以上であれば、死亡事故でありますから、故意ですと殺人になつてしましますので、故意と言われましたのは責任の重いということだと思いますが、したがいまして責任の重いもので、たとえば酒酔いで、責任が重くて死亡事故を起こしたもの、これは二年でありますし、先ほど申しましたように、酒酔いによる責任の重い死亡事故で、さらにひき逃げをした者、これが三年になる、こういったことで、事案自体としては非常に悪い事案である、しかしながら、警察の調べなりあるいは本人のいろいろな状況なりで、自分がそれに値しない、もつと軽いはずであるという不服があれば、これは公安委員会に不服の審査請求もできますれば、裁判所に行政訴訟もできるということであります。

起きたと大きな事故になるようには思いますが、それとも、そうなると、やはり交通事故対策、安全対策とでもいいますか、交通事故絶滅という面をもつともつと強調して、いこうとするならば、やはり自家用乗用車、自家用貨物、これに対するもつと適切な処置といふものが行なわなければならないのじやないだらうか。こういうふうに思うのです。それで、営業関係及び大きな会社等なんかは、安全運転管理責任者ですか、そういうのがあって十分でありますから、そのが、安全運転管理者もいるのだろう、勢い自分の気のおもむくままに運転するといふ、ようなことで、これが往々にして事故が多発する要因になつてゐるのじやないだらうかと、こう実は思うわけですから、その点はどういうふうになされておられるか。過日参議院の一般質問でお伺いしたのですが、時間がないものですから簡単に飛ばしちゃつたので、その点簡単に御説明願いたいと思います。

は、安全運転管理者を通じて間接的にコントロール、管理する。あるいは安全教育をほどこすことが可能であります。問題なのは、いまお話をありましたように、商店などで一、二台しか持っていないところ、それからもう一つはオーナードライバーであります。そこで、昨年来私どもが各県へ指示しておりますのは、一、二台しか持っていない商店であつても、個々に当たるわけにはなかなかまいらないかもしませんが、それらもやはり商店街とか、商店の組合であるとか、いろいろな組織なり団体なりを構成しているわけでありますから、警察はそういうた組織団体に接近をして、そこを飛び石として、個々の商店に対する教育をやつてもららうといふような問題。それからオーナードライバーにつきましては、一つには、自家用車組合でありますとか、あるいは日本自動車連盟でありますとか、そういった自家用車を持つておる団体、組織を通じまして、その中で交通安全全運転のキャンペーンをやつていただき、ということ、これは従来やつておりますが、さらにもう一つは、オーナードライバーといえども、大体大きな企業に属しているか、あるいは何らかの組織団体に入つておるわけでありますので、そういうたところでも安全教育をしてもらえるよう、警察から働きかける。実は今度の安全運転期間中につきまして、その前の時期にそういうことをやるよう指示をしておるわけであります。これで各県は相当動きつつあります。ただこの中で、一、二民間企業側から心配をしておりましては、会社が自分の職員に対して、オーナードライバーに対して安全運転の教育をした場合に、何か事故を起こした場合に、会社の責任になるのはなかろうかという懸念をしておることもあるつたようであります。が、通常の場合はそういうことはあり得ませんから、自信を持つて会社なり企業なりは、その組織団体の防衛という観点からも、経済上の防衛という観点からも、オーナードライバーに対して安全教育をしてほしいということを警察からいろいろ要望をし、かつ、そういうた安全教育をする際の協力をする

分野であり、かつまた従来なされておらなかつたところではないかと考える次第でござります。

○原田立君　いま道交法の改正なんかでも、事故が起きてからものをどうするのか、あるいは事故が起きないようにするにはどうしたらいいのか、こういう大きな一本柱になつてゐるのじやないかと思うのですが、事故が起きないようにするためのいまの自家用車、そういうような面についての、いわゆる何か事前にチェックをするようなそういうことは考えられてゐるのかどうか。たとえば普通の車ですと、一年間で車体検査をやらなければならぬ検査義務がある。あるいは許可証も、三年間で更新するためのそういう期間がきめられている。義務があります。その一年とか三年、それをもう少し短縮してやるような、そして安全運転というものをもつと強化していく、こういうようなことは考えられておらないか。要するに、もう少し事前にチェックする期間を早くするようななそういうようなことは考えておられないかどうか。

○政府委員(久保■也君)　現在運転者の数が二千五百万ばかりであります。が、いずれ数年のうちに三千万にならうと思ふんです。三千万いるということは、いま更新が三年ですから、一年間に更新をする人が一千万人おるわけであります。そこで、一千万人の更新者に対しても何をやるかといふことがきわめて重要であります。その数に相応する、ふさわしいやり方を考えなければいけないわけであります。そこで、実を言いますとこの三年がいいかどうか。むしろ長いほうがいいんじゃないかという意見もだいぶあるわけでありますが、三年を二年、一年にいたしますと、非常に膨大な数になつてくる。これは事務量でとてもかなわないというのが一つ基本としてあります。もう一つは、三年であつても、なおかつわれわれがやるべきところが残されておるんではないかといふ問題があります。で、これはたとえば更新時、更新のときに講習をするわけですが、それ

義務づけの問題はどうであるかというようなこと、あるいは更新が、身体上の検査をやるだけで更新が行なわれます。まあフリー・パスに近いわけではありませんが、その際に何らかのチェックを行なうべきではなかろうかという問題もあります。これも義務づけにそろいつたチェックを行なう問題が出てまいります。もう一つ、身体的な検査と申しますが、もう少し適性検査といふものを加味して行なえないだらうか。現在ではこの適性検査をやるために、精密なものには相当な長時間を要しまして、何十万、何百万といふものに対するわけにはいかない。簡単なものにしまするとその精度が落ちるということで、いま申し上げました何百万から千万に及ぼすという更新者に対する運転適性検査としてふさわしい適当なものが今日はない。これはそれぞれ開発をしてもらっているところであります。そういう問題につきまして、私どもとしてはこれも総点検し直しております。そこで、これらの結果を待つて、できるならば法律改正の中には盛り込みたいというふうに考へているわけで、そういう形でのほうが、期間短縮ということよりもさらに実のあることではなかろうかというふうに考えております。

○原田立君 交通安全運動といふのは、これはもう毎回やっているんだらうと思ふんですが、いまお話をあつた運転免許の取得者が現在二千五百万人、ことし年末になると三千万人になるだらうというそいうお話をされども、この交通安全運動期間における各種交通安全教育活動の中の法令講習会参加数といふのを見てみると、四

十四年春では二百三十一万一千五百六名、約一割なんですね。まあこういうところにまじめに出でてくるような人は事故はないんだらうと思ふんで

こういう法令講習会参加等のことを自発的にやっているんだらうと思ふんです。まあちょっと強制

と、こんなふうなことを考えたり、あるいはまた何かそういう方途といふものはなければならぬべきではなかろうかという問題もあります。こ

れも義務づけにそろいつたチェックを行なう問題が

出でます。もう一つ、身体的な検査と申しますが、もう少し適性検査といふものを加味して

行なえないだらうか。現在ではこの適性検査を

やるために、精密なものには相当な長時間を要

しまして、何十万、何百万といふものに対する

わけにはいかない。簡単なものにしまするとそ

の精度が落ちるということで、いま申し上げまし

た何百万から千万に及ぼすという更新者に対する

運転適性検査としてふさわしい適当なものが今日

はない。これはそれぞれ開発をしてもらっている

ところであります。そういう問題につきまし

て、私どもとしてはこれも総点検し直しておりま

す。そこで、これらの結果を待つて、できるなら

ば法律改正の中には盛り込みたいというふうに考

えているわけで、そういう形でのほうが、期間短

縮ということよりもさらに実のあることではなか

らうかというふうに考えております。

○原田立君 交通安全管理といふのは、これはも

う毎回やっているんだらうと思ふんですが、いま

お話をあつた運転免許の取得者が現在二千五百

万人、ことし年末になると三千万人になるだらう

といふお話をされども、この交

通安全運動期間における各種交通安全教育活動の

中の法令講習会参加数といふのを見てみると、四

十四年春では二百三十一万一千五百六名、約一割

なんですね。まあこういうところにまじめに出

でくるような人は事故はないんだらうと思ふんで

こういう法令講習会参加等のことを自発的にやつ

ているんだらうと思ふんです。それで、もうちょっと強制

と、こんなふうなことを考えたり、あるいはまた法令講習会の参加数をもつとずっと増大するようになりますが、わりと受講をしておるとい

うな、何かそういう方途といふものはなければならぬべきではなかろうかと思ふんです。まあどうして

かことうあります。さらにこれをふやす場合に

ないんじやないか。もちろん、ただ単に道交法の

説明だけではなくしに、当然そこにはいろいろと交

通安全に対することも教習の中に含めるだろうと

思いますけれども、そういうふうなことを強化し

ていけば、もう少し事故は少なくなるんじやない

だらうか、こういうふうにも思ふんですけれど

も、そういう点は御検討になっていますか。

○政府委員(久保車也君) ただいま申し上げまし

たように、私どもとしては、更新時の更新という

のがひとつめ手になるわけでありまして、安全

運動期間中ににおける法令講習といふのは、どうも

われわれの言うならば安全教育、あるいは市民に

対するサービスの一環といふことであつて、これ

を義務づけるということは非常にむずかしい。し

かしながら免許証を更新するときには、ひとつ

転換期でありますから、この場合に講習を義務づ

けるということは考え方のではなかろうかと考

えているわけで、実はそういう方向で、法的な問題も

若干あるものですから、検討しておるわけであり

ますし、先ほど申し上げましたように、単に講

習を義務づけましても、出席をしただけで、中身

をちゃんとよく覚えてもらわなければこれまで意味

がないということで、問題は講習の内容である。

しかも、単に法令なりあるいは知識を教えるだけ

ではなくて、技術的な問題あるいは判断力を養成

するというような問題、そういうようなことに役

に立つよくな講習であるべきであらうといふこと

で、この点は先ほども申しましたが、若干の機材

の開発を必要といたしますので、これを依頼して

おるわけでありますが、そこで、そういったよ

うに内容をよくした上で、できるならば義務づけ

をしたいという方向で考えております。ところ

で、いまは義務づけをいたしておりませんが、更

新時講習が大体受講率が八八%、人數にいたしま

すと、年間で五百三十万人ぐらい受けおるとい

うことです。まあ三年に一回であります

から、今までのところでは五百数十万といふ程度であります。わりと受講をしておるとい

うな、何かそういう方途といふものはなければならぬべきではなかろうかと思ふんです。まあどうして

かことうあります。さらにこれをふやす場合に

ないんじやないか。もちろん、ただ単に道交法の

説明だけではなくしに、当然そこにはいろいろと交

通安全に対することも教習の中に含めるだろうと

思いますけれども、そういうふうなことを強化し

ていけば、もう少し事故は少くなるんじやない

だらうか、こういうふうにも思ふんですけれど

も、そういう点は御検討になっていますか。

○政府委員(久保車也君) いや、更新受講数で

法令講習の参加数ですか。

○原田立君 ちょっとへん聞き漏らしちゃつ

て申しあげないのですが、五百数十万といふのは

法令講習の参加数ですか。

○政府委員(久保車也君) す。

○原田立君 そななつてくると、あと免許資格を

取得する、それまでの講習、すなわち教習所の訓

練、それから資格を取得した後のチェックのしか

た、こういうふうな二つ、前後の二種類に分か

れると思うんです。それで自動車教習所で、先ほ

ど竹田委員のほうからお話をあつたけれど

も、ほんとうに厳正な適切なそういう教習がなさ

れてるんだらうかどうだらうか。ただ単に条項

に基づいて習つてあるからいいじゃないかといふ

ようなことではないに、やっぱりそのところは

人間がやることでありますから、流動的になるん

だらうと思ふんですが、この教習内容ですね、そ

こ辺は厳正に保たれているかどうかといふ、そ

ういうチェックのしかたはもちろん警察でやつて

おられると思うんですが、そこら辺が厳正にやら

れているんだらうか、どうだらうか。

それから、またあとでお聞きしたいと思って

おったんですが、高速自動車道路がたいへん、い

ま三本大きなものができておりますが、そこの事

故の発生率といふものはたいへん多いし、これも

教習内容には入つてゐるだらうとは思ふんです。

実際の講習ですね、頭だけの訓練じゃなくて、実

際のそういう高速道路におけるところの講習、そ

ん重くなるわけですが、どんなふうに指導なさつておられるか、それを伺いたいと思います。

○政府委員(久保車也君) 初めのほうの問題につきましては、法令、それから構造、技能、安全運転の知識、それぞれの科目に分けましてきわめて

詳細、具体的に基準をつくっております。で、そ

れに基づいた教育が行なわれておりますし、ま

た技能検定につきましても、試験官の主観が入ら

ないようく客観的に把握し得るような項目を相当

詳しく書いてあります。

〔委員長退席、理事安田隆明君着席〕

したがいまして、私どもが準備をして、昨年から今

年の初めにかけてそういうものを作成して教習所

に配つてあるわけであります。そういうことの

結果、私どもが作成いたしている基準なり教科目

の内容なりについては、ます相当なものがでけて

いるとは思ふんです。しかしながら、問題はその

とおりにやつてあるかどうかが問題でありますか

詳く書いてあります。

〔委員長退席、理事安田隆明君着席〕

ら、そこで実際に各教習所における教習の

内容なりについては、ます相当なものがでけて

いるとは思ふんです。しかししながら、問題はその

とおりに行なわれておるかどうかといふチェック

をいたしております。これが今後は、取り消し

に——指定の解除にならないまでも、卒業証明書

の発行を停止するというような処分にかかるべく

のとおりに行なわれるがどうかといふチェックをいたしております。それが今後は、取り消し

に——指定の解除にならないまでも、卒業証明書

と事故がたくさん起きた。そろすると、その運転者はどこで許可をとったのか、そういう資格取得校の責任につながっていくよ。

ことはお調べになつたことがありますか。お調べになつていればお話を願いたいし、そういうところでの教習所が、非常に——そこで教習を受けた、資格取得した人は事故は皆無であるというようなのは非常に優秀な自動車教習所であろうと思われます。ところがたくさん出るようなのは、これは少しおかしいんじやないか、こういうふうに見てかまわんじやないかと思うのですが、それは非常に優秀な自動車教習所であろうと思われます。

○政府委員(久保卓也君) お話をとおりであります。そこで、従来はそういうことができませんでした。そういうデータを取つておりませんでした。しかしながら、昨年の十月から電子計算機の入りました運転者管理センターが発足いたしております。そこで、従来はそういうことができませんでした。そういうデータを取り出しまして、指定自動車教習所を円滑に実施をするといふことを考

ります。

○原田立君

先ほども竹田委員の質問の中にはこのデータを入れてあります。ところで、現在私どものほうでは点滅制度を円滑に実施をするといふことを考

ります。

○政府委員(久保卓也君)

お話をとおりであります。

○原田立君

先ほども竹田委員の質問の中にはこのデータをとりましたが、施行令三十五条によって十

数項目きめてあるが、これに合致すれば指定する

のです。

○原田立君

先ほども竹田委員の質問の中にはこのデータをとりましたが、やはり自動車教習

所も一つの営利団体であろうと思うのです。もう

かるようにしなければ成り立つていかない。こう

いうふうなことで廃止とか何とかいうようなも

のがあるのじやないかと思うのですが、やはり自

動車教習所が、経営内容が健全であつて、そし

てスタッフもちゃんとそろつていいといふよ

うことです。

○原田立君

この教習所の問題と、それからマイ

カ一族の問題と、二つ御質問したのですけれども、結論は、局長の御答弁の中では、警察では數

が、人員が少ないものだから、そこまで思ふよ

うにいかないという結論だらうと思ふのです。それ

では道路交通行政としては非常に後向きの姿勢で

はないか。この点は強く、もつとマイカ一族等

の事故発生に対するもう少しきつい規制といふも

のが当然あつてしかるべきじゃないか、まあ私そ

んなふうに思ふのです。その点ひとつ今後も御検討いただきたいと思うのですが、どうでしょ

うか。

○政府委員(久保卓也君)

私の先ほどの答弁は、

総合してみるとときわめて前向きであると私自信を

持つておるのでですが、ただ、人手がもつとあれば

もっとできるということだけは言えるのであります。

人手が不十分のために私どもの行なえないと

ころがあるということについては、ある面では一

歩前進し足りない面がありますけれども、ほかの

路における運転技能の習得については、当然学校で教えてはおりますけれども、実際上の運転はさせておりません。これは現在の高速道路で試験運

転をさせる、仮免許で試験運転をさせることが危

険であるということもありますし、それから、これ

を高速運転のできるような練習所をつくることは

相当な金を要しますことでもありますので、北海

道はともかくといたしまして、一般的には困難で

あります。そこで考えられることは、単にいま学科な

り知識なりで教えていることだけでは足りません

ので、シミュレーターをつけることにいたしてお

ります。先般高速道路運転のシミュレーターが一

応きましたが、それはまだ私どもからすれば不

満足でありますので、もう少し開発を進めて、そ

ういうものを逐次でき上がつたものから指定自動

車教習所に備えつけで教習をさしてまいりたい、

かのように考えておられます。

○原田立君

先ほども竹田委員の質問の中にはこのデータをとりましたが、やはり自動車教習

所も一つの営利団体であろうと思うのです。もう

かるようにしなければ成り立つていかない。こう

いうふうなことで廃止とか何とかいうようなも

のがあるのじやないかと思うのですが、やはり自

動車教習所が、経営内容が健全であつて、そし

てスタッフもちゃんとそろつていいといふよ

うことです。

○政府委員(久保卓也君)

私の先ほどの答弁は、

総合してみるとときわめて前向きであると私自信を

持つておるのでですが、ただ、人手がもつとあれば

もっとできるということだけは言えるのであります。

人手が不十分のために私どもの行なえないと

ころがあるということについては、ある面では一

歩前進し足りない面がありますけれども、ほかの

助金なんかのようなものは出ておるのですか。そ

の点はどうでしようか。

○政府委員(久保卓也君)

補助金は全然出ておりません。それから経理的な監督の面であります

が、こういった助長行政の分野が各省でどういう

ふうに行なわれておるか私も存じませんけれど

も、経理内容をしっかりとさせたために、たとえ

ば先ほどちょっと御質問もありましたような時間

が、この前予算委員会での

どもね。ということは、この前予算委員会での

一般質問のときに、局長の答弁の中に、昭和四十

五年度の交通事故の発生については極力押えてい

きました。ということは、この前予算委員会での

一般質問のときに、局長の答弁の中に、昭和四十

五年度の交通事故の発生については極力押えてい

ました。私ちよつと御質問もありましたような時間

が、この前予算委員会での

どもね。ということは、この前予算委員会での

一般質問のときに、局長の答弁の中に、昭和四十

五年度の交通事故の発生については極力押えてい

ました。私ちよつと御質問もありましたような時間

が、この前予算委員会での



りませんが、いざれはそういうたるものも整備して、必要に応じては整備していくべきであろうと思います。

○原田立君 少年交通反則通告制度の適用対象者の拡大ということで、少年に対する問題がここに出ておりますが、やっぱり元々反則金というのは本人に払わしてこそ罰則的な意味が加味されるだらうと思いますが、反則金制度ですね、ああいうふうなものが出てくるといふのは、法のたてまえからいつても非常に意味が半減するんじゃないかと思います。大臣もこの前あまりよくないものだというような御答弁がありましたが、こういふうな保険が出てくると、法をつくった基本の精神といふものが非常になくなってくるんじゃないか。かようにも思つてます。大臣もこの前あまりよくないものだと、どうでしようか。

○政府委員(久保卓也君) これはおっしゃるとおりであります。昨年この問題が表面化したときに、相手どもは業者に嚴重に申し入れをしたわ

りますが、いかんせん何らの法律にひつかりませんし、私どもに監督する権限もございません。したがつて、連中はやればやり得とい

うかになつておるのですが、しかし問題なのは、どうもこれでやつていつたのでは加入した善

良な加入者が将来損をする場合がある。二、三年前にも名古屋でこの種のケースがありまして、こ

れはつぶれそなになつて本人が金を持って逃げた

といふ事件のようであります。こういふことで将来犯罪につながつてくる可能性もある。しかも、いまの法律ではこれにも触れない。しかも、いま

の話のように反則金制度といふものを無にするものであるといふうな観点で、私どもとして

は実態調べながら、これは何らかの立法を必要とするのではなくらかといふうに考えており

ます。立法をする場合に、大蔵省になりますか、ど

こになりますか、その辺まだ相談いたしておりますが、近いうちにといふ約束はできないかも

せんが、近いうちにといふ約束はできないかも

せんけれども、実態をよく調べた上で、そういう方向で検討してみたいと、かように考えて

おります。

○政府委員(久保卓也君) これは全く運輸省の仕事であります。私は新聞の記事以外の知識はござ

いませんが、先ほどもマイカー族のこと等を申し上げたのでありますけれども、一時ダンプカーで

すね、あれが一人一台車を持つて営業している

と、非常に労働過重で、一生懸命何回もやらない

こと、もうからないために無謀運転もやるといふ

ことで、そのダンプカーに対する対策等がこれ

はまあとられたわけありますけれども、結局一

人といふういう対象のものですね、これを何と

かしなければいけないといふように思つてます。

せつかく御研究願いたいと思うのであります。

それと、またもう一つ別な面で、これで最後に

したいと思うんですが、今回タクシーが料金の値

上げをした。これはいろんな諸般の事情があつた

んだろうと思つてますけれども、やっぱり運転者の

増収をさせて、もつと気も軽くそして仕事ができ

るようになつて、値上げの許可なん

だらうと思つてますけれども、やつぱり運転者の

迷惑にならないよう、ほかの自動車の迷惑にな

らないような技術は習得させなければならぬと思

います。そういう上において初めて免許を手つ

きまして、やはり事故を起こさない、また人に

迷惑にならないよう、ほかの自動車の迷惑にな

らないような技術は習得させなければならぬと思

います。しかしそれは大いに改良し

たいと思います。しかしそれは大いに改良し

たいと思います。

それと、またもう一つ別な面で、これで最後に

したいと思うんですが、今回タクシーが料金の値

上げをした。これはいろんな諸般の事情があつた

んだろうと思つてますけれども、やつぱり運転者の

増収をさせて、もつと気も軽くそして仕事ができ

るようになつて、値上げの許可なん

だらうと思つてますけれども、やつぱり運転者の

増収をさせて、もつと気も軽くそして仕事ができ

るようになつて、値上げの許可なん

まして、たゞ、外国の例から申しますと、たゞそれには更新が五年おきに更新されるとか、あるいは一ぺん免許をもらつたら一生もらえる、あるいは六十歳までは途中の更新が要らないのだというようないろいろな制度がございますが、いずれにせよ、わが国の場合に、こんなに事故の多いときに上の措置を講ずべきである。で、先ほど申し上げました更新をやつておるというは八八名にも及んでおりますけれども、一応任意の形で、やる内容についても私どもまた十分だと考えておらぬい。特に判断能力を養成するとかいうようなこと、そういう面で、あるいは技術的な面で欠けるところがあると、そこで更新の際に一種のペーパーテストをやることの可否、それからでき得べくんば運転適性検査ということがやれるか、これは、先ほど申し上げましたように、いずれは一千万人を毎年対象とする作業でありますとか、そういうたことも考えられます。そういうようなこと、それからもう一つは、講習を、いまの任意制のものを義務化するとかいったような問題、こういうようななれば事故の前歴者でありますとか、そういうたごとに問題についてそれを問題点がございますので、いま総合的に洗い直しておるところでありますて、これらは整備された上で、次の法改正の中にあらわれてくるものと考えます。

のじやないかと思います。それをチェックするの  
は、もちろん常時そういう指導を事業所なりあ  
るいはまた所管庁において実施すべきだと思いま  
すけれども、免許を与える際に、要するに人命を  
いかに尊重しなければいかぬかというような教育  
を受験者に教育すべきだと思いますけれども、ま  
たその結果をテストする、ちょっとむずかしいこ  
とかと思いますけれども、その面においてどのよ  
うなお考えを持っておられますか。

○政府委員(久保卓也君) いまの御質問もありと  
よく出る御意見でありまして、私どもその必要性  
を認めております。そこで今度の法改正の中でも  
、教習科目を車に法令、構造、技能と書かない  
で「その他」というふうにしたのも、そこに理由  
があるわけございまして、そこで問題は、どう  
いうような教習のしかたが適当か、さらにまた検  
査、チェックが可能であるかどうか、ちょっと私  
も自信はございませんけれども、そういう方向で  
やりたいと考えております。

○阿部憲一君 近来、交通事故問題も非常に大き  
な問題でありまして、その死傷者の数から見ます  
と、私たちが知っている悪性な伝染病、コレラ  
とかペストといふものよりもっと大きな被害を  
与えておるような気がする。むしろ戦争と比べま  
して、その死傷、殺人などにおいては地域戦争に  
比べてむしろ多い、非常に大きな問題であります  
。そんなことで、この交通事故に対する政府の  
姿勢というものに対して、私どもはどうらかとい  
うと、まだまだなまぬるいのじやないかといふ感  
じを持っています。そこで、ちょうど大臣お見え  
になつてるので、大臣に一言お伺いして私の質  
問を終わらせていただきたいと思いますけれども  
、かつてアメリカのケネディ大統領が、交通事故  
事故防止対策は、これはひとりただ警察行政だけ  
故に対して、全国民が交通事故と戦え、そしてア  
メリカを守れというような表現をもつてテレビで  
全国に訴えたことがございます。この交通安全、  
はじめ政府ぐるみ、国民総ぐるみでこの交通戦争

といわれる機械文明のひすみ、これは是正に真面目な取り組むべきだと私は考えておりますが、この占めの考え方を承りたい。

今回のこの改正案を見ますと、そのような弊意、交通戦争をなくそうというよろな熱意がいざか欠けているようなふうに感じられるのであります。先ほど局長の御答弁の中にも、だんだん何%かずつでも死者がふえている、このよな見立でなくて、むしろ私ども姿勢としてはこの死傷者をなくする、死者を減らしていくのだ、そして最後には死者をなくするのだと、そのよな姿勢が必要じやないかと思います。また、一方、自動車の利用によりまする犯罪増加があります。まあ三倍円事件もございますが、このよな犯罪に対する防止策、それからまた現在、朝晩繰り返しておられる大規模なラッシュ対策、これらについても私どももつとこのよな問題について、重要課題につきまして、今度の改正で織り込まれるといふに予想しておいたのですけれども、それが見られないで非常に残念に思っております。これは結局各省間のなわ張りというよなものも一つの原因じゃないかと思いまして、大きな障害をなしているのじやないか、こういうふうに思います。いずれにいたしましても、私ども大臣に特にお願ひ申し、またお伺いしたいことは、この交通対策につきましてもつと真剣にひとつやつてもらいたい。大臣のお考えを承りまして、私の質問を終わらせたいと願っています。

○國務大臣(荒木萬壽夫君)　お説のとおり、交通事故といわれるくらいの慘情を呈しておると申すべきでございましょう。国民総ぐるみの対策を立てていかなければいけない重大問題だと私も心強くあります。自動車のマーカーをはじめとして、自動車を運転する者も、また歩行者も、もうあらゆる関係においてそれぞれの立場において教育、研究等も必要でございましょうし、総合的な対策こそが望ましいと思います。警察関係の担当範囲のことにつきましても、今度の改正立法では十全とは申し上げがねます。いろいろ残った課題がありま

すけれども、これまた第二次の改正の機会となるべく早めまして、それまでに十分検討を加えて善処したいと存じます。

○市川房枝君 交通の安全、交通事故の減少というのは、現在の日本において非常な大きな国民的な課題だと思います。したがって、この道交法の改正に関連していろいろ伺いたいことがござりますが、時間の関係がありますので、まあ二、三の点について伺いたいと存じます。

最初に、交通反則金の問題について伺いたいと存じますが、交通反則金の歳入の予算といふものをお立てになつてあるようですが、ほんとうはこれは常識的に考えますと、何だかおかしいみたいで、交通事故、交通違反があることを予想して、そして予算をつくるというわけなんで、ちょっととおかしいと思うのですが、まあ、しかし、一応予算をお立てになつてあるようですが、どのくらいの予算をお立てになつていますか、それをまず伺いたいと思います。

○政府委員(久保草也君) おかしいとおっしゃいますように、ときどき見込み違いがござります。しかし四十五年度の見込み額は、歳入を百八十九億見込んでおります。ところが四十三年度において歳入がもつとあるであろうと思つたものがなかつたものですから、その分を返さなければいけません。これはいまの法律のたてまえでそりなつておられます。その分が三十一億でございます。つまり四十三年度において三十一億の見込み違いをしてしまつた。つまり、もつと取り締まつてくれるであろうと思つたものが取り締まつてくれなかつたといわれる方があるかもしれません、その数字の違います。そこで四十五年度の歳出予算是八十七億になつております。約百八十億の歳入見込みに対しても三十一億を引きますので、各県に配付します金額は実質上八十七億、三十一億を返すということになります。歳出の予算は八十七億になつております。

○市川房枝君 その反則金として収入のあつたお金は、地方自治体の安全施設の費用に使われるのは

すになつておりますね。その分配のしかた、あるいはどういう施設に幾ら使われたのかといふ、そ

○政府委員(久保卓也君) これは反則金の用途は道交法に書いてあります。道路管理者及び公安委員会における安全施設と救急車ということになります。ところがこれが特別交付金として各県に配付されるわけでありますし、各県のみならず、市町村に参るわけですが、これは各県及

なるものですから、その分として幾ら使ったといふことが何ともわからないということになります。したがいまして、この反則金を財源とする父兄会員を含めて、一般財源とあわせて安全施設にどう付金されても、それに使わない場合もあり得るといふことになります。

○市川房枝君　そうすると、自治体によつては、特別に安全施設、救急車のための費用として配分されても、それに使わないのであります。

○政府委員(久保草也君)　この点は、私どもが調査をしておるわけではございませんで、自治省がやつておられるかもわかりませんが、私どもの聞いておる範囲では、安全施設というのを間違えまして、たとえば非常に零細な金額になりますと、黄色い旗を配つたといいますか、予算で購入したこというような例もある。これは不適当な例として私どもは聞かされたわけであります、が、そういうことから言いますと、ゼロということになるとほんせないかもしれません、私調べたわけではございませんので、責任を持つてお答えできませ  
ん。

○市川房枝君　それは自治省の方がお見えにならないとあれですか、それは別の機会に伺うことになります。

ところで、この法律の改正案には、少年の反則金制度を適用するということになつておりますが、これが実施されると反則金の収入がふえますね。どのくらいふえるのか、予定をしておいでになりますか。

○政府委員(久保車也君) これはあとでも制度の問題としてお話を出るかもしませんが、反則金は本人の任意になりますので、警察官が反則の通告をいたしましても払わない場合があります。それから、家庭裁判所に参りまして裁判官が反則金の納付を指示しても払わない場合もありましようから、明確には計算できないと思いますが、かつて私どもが大ざっぱな計算をいたしました場合に、十億前後のような数字をちょっと記憶いたしておりますが。

結局それだけ違反が多いということになつて、あまりよくなないわけなんですねけれども、金を握つている警察庁、それから配分に当たつてはいる自治省なんかにしますと、やはりふえるということを喜ぶといいますか、そういうような傾きになつてくるんじやないかしらんという心配があるわけです。が、予算をさしき伺つたんですが、そうするとその予算になるべく近づけたい、そろすると取り締まりをきびしくする、それは警察の手心である程度よけい反則金もふやそらか、ふやすまいかといふことも、ある程度の操作で、運営のしかたでできることなんじやないかと思うんですが、そういう矛盾といいますかを感じるわけなんです。

これを私は、ちょうどギャンブルの場合ですね、ギャンブルの監督官庁だと自治省、あるいはギャンブルを実施している自治体は、売り上げがあふえることを喜ぶ、ますますふやすように努力をしておいでになるんですが、一体、もうかると、いうことは損をする人たちがいるからであつて、その損をした人たちがどんなに困っているか、あるいはそこから犯罪が起きる、あるいはその家庭が破壊されているという悲劇は、全く無視しているという現実がギャンブルの場合にあるわけなんですねけれども、これは少し違いますけれども、やはりちょっと似通つたような点があるようなんですね、その点はお扱いになる警察庁なり自治省なりの態度といいますか、というところが、私はよほどその点を気つけていただきたいといふ気持ちがす

○政府委員(久保卓也君) この問題は、実は私はよりも長官のほうが反則制度ができましたときの事情を御存じなわけなんですねけれども、その当時また議論されたところのようであります。そこで、それじゃどういうふうになつていいかと申しますと、違反検挙が一番多かったのは昭和四十年で、五百万件くらいございました。この反則制度が採用になりましたのは四十二年、つまり法改正は四十二年であります。その際にいまお話しの趣旨の御意見が出たようであつまして、四十二年のときに、取り締まりやすいような軽微な違反を追つかけるというような取り締まりをやつてはいけない、合理的かつ妥当な取り締まりをやらなければいけないといふ次長通達が出され、その方針に従つて指導が行なわれました。四十二年のときに違反検挙が四百五、六十万件くらいであったと思いますが、ここ一两年は四百万件前後で、数字は減つております。先ほどの数字の見込み違いであります。ところに影響があるのではないかとと思いますけれども、しかも、もちろん損得でこの問題を議論するのはたいへんな間違いであります。第一線の取り締まりに当たる警察官にとってみれば、この反則金は大蔵省に入ろうが自治省に入ろうが、県に入ろうが、全然無関係のことであります。これは何と考へても、その違反の取り締まりを実際にやる、あるいは県の幹部がそういうことで指導をするということは、ます無縁にお考えいただいてけつこうだと思うのです。しかも、反則金を財源にする特別交付金が各県に参りまして、いま申し上げましたように、公安委員会に全部くるというわけじゃありませんで、実際は道路管理費——県なり市町村の道路管理者のほうに大部分が参ります。で、具体的な数字はなかなか計算上出ないようでありますけれども、公安委員会の一で、もし損得で申すならばわりの悪い商売で、あらうと思います。

けれども、そこは人間の弱点ですから、やはり自分が扱つたところのお金が多くなればちょっと楽しいみたいになる。それが私はこわいところだと思いますから、たてまえは、いまおっしゃるようなたてまえであるべきははずですが、お含みおきをいただきたいと思いますが、一体、この反則金制度そのものが採用された経過は幾らか存じ上げているのですけれども、とにかくこの制度によつて交通違反が減少した、事故が減つたということにどの程度役立っているかどうかということは、どうでしようか。

○政府委員(久保早也君) これはたいへんむずかしい御質問でありまして、交通事故が毎年、先ほども申し上げたような圧力でもつてふえておる、それをいろいろな法改正、制度の改正、あるいは対策の結果によつて、どういうふうに減少したかということを立証しにくいわけであります。そこで、たとえばある信号機を設置したために、その信号機の交差点の付近における事故が、その後とその後とでどう減つたかという数字は、もちろんござりますけれども、それとも、厳密にいえば同じ期間であり得るわけではございませんので、厳密な比較にならない。そこで一般を通じてどういうふうに役立つたかということをなかなか御説明しにくいで、その点ひとつ御了承をお願いしたいと思うのですが。

○市川房枝君 その点がある程度、なかなかわりにくいと思うのですけれども、見通しがつかないと、今度はそれを少年に適用する場合に、これは役立つてゐるんだ、だから少年にもすれば結果はいいのだという一つの証拠になりますけれども、その点がはつきりしないと……。

○政府委員(久保早也君) いまの少年の問題にひつかけてお話しになりますと、むしろお話をしいいと思います。これは数字で申し上げるわけでもございませんが、最高裁からもお話しになると

Digitized by srujanika@gmail.com

が裁判所で行なわれております。しかし、何さま年間六十万件に及ぶ少年事件でありますから、全部が全部手厚く裁判所が扱うというわけにはまいらない。そこで、一部厚いもの、薄いものといいう薄闇関係が出てまいります。そこで、薄く残されているものを反則金といふもので一応カバーをして、そこで裁判所に行く数が、少しその減った分だけは手厚く保護的、教育的措置を講じていただいているということで、私どもの立場からいたしましてと、警察は警察の措置を講じ、裁判所は裁判所で從来より以上の教育的、保護的措置を講ずるといふことで、少年事件全般についてはよりよい保護が行なわれるのではないかという感じを持つております。

○市川房枝君 今度の反則金制度を少年に適用しようというのは、警察の御主張だったと思うのですが、それの一番の主張ですね、その理由、それからいまの状況では困るんだといいますか、そういう点をもう一べん伺いたいと思うのです。

○政府委員(久保卓也君) 具体的な数字は最高裁判のほうからお話しのほうが適当だと思いますが、私どもも最高裁の資料でありますので。そこで、大きつぱなことを申し上げますと、現在の少年法の実施されましたのは昭和二十四年だそうであります。ですが、その当時の道交法違反が六千件であったというふうにいわれております。今日はいま申し上げましたように六十万件、百倍になっております。つまりこの種の事件のみならず、昭和の二十年代あるいは三十年代初期に比べて、今日はいろんな分野で大量化時代、マス時代になっておるわけであります。たとえば教育というものが、個人教育なり個人教授なり、あるいは寺小屋教育がよりいいのかわかりませんけれども、いまや一つの教室が千人、二千人の場合に、どういう教授をやつたらよろしいかという問題、そういうふた大量化時代に相応して何をどういうふうにやっていたらよろしいかというのが、いまの課題であろうと考えるわけであります。

そこで、私どもとしましては、基本的に少年の問題について教育なりあるいは保護なりが重要である。それが基本であるということを否定したことはまだ一回もございません。それはもちろん尊重しながら、いまの大量化時代をどう処理していくかということが、道交法の立場で言いますと反則金という制度である。つまり從来薄く扱われておったものについて、一応反則金という形でカバーしてしまうと、そのカバーし切れないものについて、つまり悪質なもの、たちの悪いものについては、やはり家庭裁判所が個々の保護的、教育的措置をやつしていくべく、比較的軽微であり、かつ定型的なものについては、反則金という一つの反省の機会を与えることによって処理をするということで、両方がうまくいくのではなかろうか、双方を通じてよろしいと、単に少年に反則金を適用することのは是非だけではなくて、裁判所との関連においてよろしくなるであろう。そういうふうに考えるわけであります。

○市川房枝君 この間のこの委員会のある御質問に対して、警察署長官でしたか、免許成人といふことを言わされましたね。免許を与えていたから、それはおとななど……。

○政府委員(久保卓也君) 私が申しました。

○市川房枝君 その意味をもう一遍おっしゃってください。

○政府委員(久保卓也君) 私は法律の専門家でもございませんし、いまの問題については、お見えの家庭局長と申しますか、最高裁のほうでは御反対になるだらうと思いますけれども、少なくとも学説としてはそういう考え方があるようでございまして、たとえばドイツの法諺で申せば、結婚は成人をつくるということばがあるそうであります。つまり結婚をした者については、結婚という事柄に關してはおとなと同じである。同じに扱われるといふ法諺のようであります。が、それと同じに、免許については、免許を与えた範囲においては、その人は免許関係につい

ではおとなである。全般についてすべておとなであるという意味ではございません。つまり、その根源にあるところは、少年というのは一体何であるかという問題であります。この前も申し上げたわけでありますが、イギリスで十八歳以上に選挙権を与えられた、そうすると選挙法上は十八歳からおとなになる。ですから、これは少年なり成人なりをどうとらえるかの問題であろうと考そられますが。少年一般というものが存在するのか、あるいはそれぞれの立場において少年が存在するか、その辺が問題であります。從来少年一般というものが存在したというのが少年法の考え方であります。現在は当然少年法がありますから、その点は変わらないわけでありますけれども、ただ道交法のよな今日きわめて非常に多くの人を処理しなければならないものについて、それに若干の例外を認めたと、しかもその中でも悪いものについては家庭裁判所に行くんだ、個別的に審査が行なわれるのだと、いはう裁判所の原則、あるいは少年法の原則といふものは貫かれてゐるといふことで、一種の妥当な結論が出ておる。そういう意味での免許成人説といふことがあります。これについては学説の中でも賛成する人、あるいは反対する方もおられるかもしません。

○市川房枝君 その局長の議論からいいますと、いまの少年法の趣旨を認めないとすることになると、やはりませんか。特別少年に対する犯罪は、これを刑罰主義でなくして教育、保護といふ立場から対処するというのが少年法の現在のたてまえだ、と思います。

○政府委員(久保重也君) 私は少年法を担当しておりませんので、きわめて明確に御答弁はできないわけであります。しかし、少なくとも現に存在する少年法といふの精神は当然是認するわけであります。いま申し上げたことは、そういうような考え方方がそれぞれの分野にあるということを申し上げただけです。ですから、私どもはいまの少年法の上に立って、道路交通の少年事件の違反をどう処理するかということについて、若干例外と

申せば例外的な措置を講じていただこうと、そういうことであります。したがつて、少年法の精神といふものは、たとえ悪いものについて個別的に裁判所が審査する、たとえば反則金につきましては、警察官が告知をする場合の金額と違つて、上下の幅を認めましたり、あるいは期間を定めて裁判所がやるんだといふ裁判官の措置、そういうのもありますし、それから保護措置という問題も残されておりますし、そういうた少年法のたてまえと精神の上にのつとつて、いまの道交法違反の大量化時代をどう処理するかと、若干例外と申せば例外的な扱いを認めていただきたい、こういうことであります。

○市川房枝君 一体何歳から成人と見ていいかといふことは、いろいろありますよけれども、少なくとも現在の少年は肉体的にはかなり早く成人、おとなになつておりますけれども、やはり精神的には必ずしもおとなになつてない。その間に精神と肉体とのアンバランスがある。そこにいろいろ問題が起こつてきているし、少年に対する取り扱いも、おとなとは別に考えなければならぬ、まあこういう考え方方が私は常識的といいますか、私もその立場に立つておるわけなんですが、今度の道交法で罰則を少年に適用する、成人として適用するということは、非常に件数が多くなつてゐるのだ、一体家庭裁判所がいままで扱つていたのだが、家庭裁判所のやり方が不満だといふか、手が届いていないといふことが、警察庁のおっしゃりたいことだらうと思ひますが、私どもが承知している限りでは、家庭裁判所は相当によくやつてゐるといいますか、けさ私は委員会に来る前に、日本青年館で行なわれております東京家庭裁判所少年交通部の二輪車の運転者に対しても、違反者に對しての一講習会をちょっととのぞいてまいつたのですけれども、二百人くらいの中で十七歳が一番多そでした。なかなかみんな静粛に講義を聞いておりましたけれども、これなんかもきわめて初步の人たちらしいのですけれども、そういう教育は相当の効果をあげていると私

どもは承知をしておるのでありますけれども、家庭裁判所はそれについてどういうふうにお考えに

○最高裁判所長官代理者(外山四郎君) ただいま  
少年及び少年の取り扱いについてのきわめて御理  
解の深いおとこばがありまして、私ども感銘して  
おるところでござりますが、交通事故の家庭裁判  
所における取り扱いにつきまして、いま東京家庭  
裁判所の処理の状況の一部を御紹介がございまし  
たが、全国的にこの種の事件の処理状況を見ます

と、確かに審判不開始、不処分というよろんな形で事件が終了しているものが八〇%ないし八五%あることは事実でござります。しかしながら、この

審判不開始、不処分の事件について、家庭裁判所が何もしないで野放しにしておるというわけですが何もしないで野放しにしておるといふわけですかね（こゝで、ミヒコ。）エミツ先生、貴を

はがしてございません 少年の本性 資質 環境等に応じて、あるいは違反原因に応じて、たゞいま御紹介ありましたような講習等が行なわれて

おります。さらに試験観察を利用して少年のその後の状況を観察しますとか、あるいは保護者や雇い主に対する指示や警告をいたしますとか、学校

との連絡をはかりますとか、少年に対する厳重な訓戒、指導、誓約書をとるというような措置を事実上行なっております。現在そういう措置が事実

上にとどまつておりますのは、少年法上、少年の保護処分の種類がきわめて少ないわけで、御承知のように少年院、教養院等への送致ある、<sup>よほ保護</sup>

観察というようなものしかございませんので、交渉事件の多くはそれらの処分には不向きなものが多くあります。ところが、吉良口によれば二

多くござります、「たがって新男性には沒有上不開始、不処分」ということになつておりますけれども、ただいまのような事実上の教育的な措置を

ところで再犯の防止をはかっておるわけございま  
す。なお、全体の約二〇%程度のものにつきまし  
ては、事案がきわめて軽微であるという場合に当

たりまして、必ずしもそのような保護的な措置がとられておらない部分がござります。

にお考えでしようか。おとなの場合でもあるわけですが、おとなの場合と少年と比べて、私は少年のほうが反則金を払えばそれでも済むというふうな考え方、本来そのほうが多いと思うのですけれどもね。だからおとなでも、反則金がどの程度一体違反の減少というか、事故の減少に役立っているかということをさつきも伺つたわけですが、少年の場合は私はもっと役に立たないのでないか、そういう考え方ですね。警察はどういうふうにお考えですか。

○政府委員(久保卓也君) 私は逆の意見を持つておりますが、おとなと同じように、しかるべきは早くしがつたほうがよろしいということは昔からいわれております。したがいまして、違反をしたときに、それに対する何らかの措置といらものは早いほうがきき目があるというのは、これは一般的の原則論でありましょが、そういうことと別に、やはりお金を何がしか払うということは、本人の保護教育ということであることをながら、社会に対する責任をそれで果たすことになりますし、また、数千円といえども少年にとっては痛いわけであります。よく、少年が払えなければ親とかあるいは雇用者が払うから意味がないというお話をござりますけれども、親なり雇用者が喜んでお金を払うわけはございません。やはり訓戒なりお小言なり、何といっても本人の違反につながるところの事故がだれしもおそろしいわけでありますから、そういう機会をこの反則金といふものが与えてくれるであろうということは考えられます。また、おとなと同じでありますから、反則金だけで済むわけございませんで、何回か繰り返せば行政処分ということで点数制度がありますので、反則金と点数制度というのは車の両論として運転者行政にあるわけでありまして、累犯をすれば点数が重なって行政処分を受けるということです、これまた一つ一つが反省の機会になるのですからうかといふように考えております。

○市川房枝君 少年の反則制度がもし施行されましら、いま家庭裁判所交通部関係でやつており

○最高裁判所長官代理人(外山四郎君) 反則金を払いました少年は家庭裁判所に送致されないこともありますので、その分だけ家庭裁判所に参ります少年が減ることになります。

○市川房枝君 そうすると、それだけ教育を受けないと少年がふえるということですね。いま局長さんは、早くかかるほうが引き目があるというお話をだつたのですが、私ども婦人といいますか、母親のむしろ立場から言えば、しかつたって、なかなか子供は聞きやしませんからね。やはり教育する、よく話して納得させるという行き方でないと効果がない。だから交通違反の場合も、少年の場合、ことにはこれは初めにやはりできるだけ教育の機会をつくって、そうして納得させて、やはり違反をしちゃいけないのだなどというふりに持っていくことが私は必要だと思うのですが、警察の態度は、しかばいいのだ、罰すればいいのだ、引っぱればいいのだというふうなところへどうも重点が置かれているような気がするのですが、警察はいわゆる教育という問題については、どういうふうにお考えになつていますか。

○政府委員(久保卓也君) しかるということは、おこるといふことを違いまして、しかることによつて何らかの効果を期待するわけです。そういう意味で申し上げたわけであります。ただ、いま先生が言われました範囲においては正しい、もちろんそのとおりだと思います。ところで、具体的に本人とよく話し合い、本人によく反省を求め、そいつた教育なり保護なりを、六十万件を対象にしてできるか、事実上の問題が残るうかと思います。ですから、先生がどらんになつたものはもうそれでよろしいわけです。六十万件にものぼるが、今度は、たとえば私どものほうで反則金で処理をした残りの者が裁判所に行きますから、裁判所が從来は一時間なり三時間なりやっておつたものが、今度は数が減つた分だけ時間がふえるわけです。本人が納得いくように五時間なり四時か。

間なりに時間がふえてまいるわけです。これは敷字の計算であります。そろすれば結局、反則金に該当する行為ですからいたいことはございませんけれども、比較的悪い行為をした者が裁判所に送られて、そこで本人も納得いくように十分に教育を施していただくということであれば、比較的悪いほうについて手厚くそういった措置が講じられるという意味で、私は、警察と裁判所が二位一体となつてうまくいくのではないか、そういう期待を申し上げたわけであります。

○市川房枝君　家庭裁判所がおっしゃるよう、教育を受ける少年たちの数が減るという具体的な事実があるわけですね。それが罰金、反則金によつて一休補えるかどうか、私はそうは考えられぬわけですが、まあこれは考え方の違いでしょから議論をしてもしよがないですね。

家庭裁判所のほうに伺いたいのですが、私は会度のこれは非常に重大な問題だと実は思うのです。少年におとなと同じような反則金制度を適用するということについて、家庭裁判所は御賛成なさいましたか。

○最高裁判所長官代理者(外山四郎君)　大量な交通事故事件を効果的にかつ能率的に処理いたしますことは、成人の場合に限らず、少年の場合でも必要なことございます。ただ、少年の場合には、健全なドライバーに育成するという目的で、再犯防止のために教育的な措置が必要である、一般的にこう考えられるのです。

ところで、経過から申しますと、警察庁で道路交通法の一部を改正する法律案の試案を御発表になります以来、私どもとしても問題点を指摘いたしまして、いろいろ協議を重ねてまいりました。ただ、昭和四十二年にこの制度が衆議院の地方行政委員会で審議されましたときに、少年へも適用するように検討せよという趣旨の附帯決議がござりますことなどから考えましても、また反則金といふものが、これを納付することによって、少年に反省の機会を与える効果を持つということも否定できない面がござりますし、そういう意味

ある程度再犯の抑制力といふものも持つておる。ようと思われるわけでござります。で、私どもいたしましては、この制度の少年への適用を全面的に否定するという態度でなくて、少年の特性と家裁の手続との調和をはかるように、いろいろ具体案を出しまして、警察厅と協議をしたわけでございます。ことに、少年のおいりやすい事故に結びつく可能性の大きい危険な行為について、あるいは違反を繰り返します少年等につきましては、この制度の適用を除外してはどうかといふことで、さらには検討いたしましたわですが、この適用除外について、いろいろ実施面での困難があることは、なかなか結論が出なかつたわけでございます。結果的には、警察厅のほうでいままの思想に基づきまして、事故の危険に結びつきやすい行為をした少年で、相当重い累犯である、すなわち行政処分の前歴を有するような者については、当初の案と変わりまして、適用を除外するというような修正をなさいましたと、それから家庭裁判所に少年が送られてまいりました場合に、特別な家庭裁判所らしい措置を一つ認めるというようなこと。それからさらに、これは事實上の運用の面でござりますけれども、反則行為を犯した少年は、反則金を納付しても家庭裁判所に通じた。御承認になりました。知だけはするといふことも御承認になりました。そういうような点など、それからまた、先ほど申しました前回の附帯決議の御趣旨等を参考いたしまして、大局的な見地から、今日の交通事情等を考慮まして、法案提出にはあえて反対しない。積極的な賛成ではございませんけれども、そういう態度をとつたわけです。

省の意見です。それに関連していろいろあるのですが、それでこの問題は、私はこれは今度の反則金を少年に適用するのにやはり関連している。率直なことはで言いますと、家庭裁判所は外堀を埋められたのだと、あと少年法については、どうなさいますか。

○最高裁判所長官代理人(外山四郎君) 私はこの措置を適用することが、少年法の上における年齢引き下げと当然に結びつくものではないと考えております。少年法の改正問題の中で年齢引き下げを主張する方もおりのようでございますけれども、その点につきましては、絶対反対の立場でございます。ただ、この反則行為につきましては、きわめて大量であり、かつ比較的軽微なもののが交通違反事件の中で反則行為とされております。いわば定型的な行為であります。その行為類型によって定型的な処理がなされるということも、あながち否定できない面があります。そういう点から考えました特別な措置でございまして、これが一般的の非行事件に対してもこのような類型的な処理、あるいは刑罰優先的な思想というものが入り込む余地はないと思いますし、もしそのようなことがありますれば、絶対反対でございます。

○市川房枝君 大臣がおいでになつておりますから、大臣にちょっと伺いたいのですが、警察のほうは、たたらどうかという議論があることもこれはわかつておりますが、この問題は非常に結論を出すのがむずかしい問題でもあり、また微妙な問題です。ただ、今回の道交法改正の際の少年に対する反則金適用という問題と、先ほど先生のおっしゃった外堀埋め論あるいは埋められない論、こ

○市川房枝君 私に与えられた時間が参りましたので、ほかの問題は省きますが、少年に反則金制度を適用することについては、御承知のとおり日本弁護士連合会は反対をしておりましく、それから家庭裁判所関係で少年たちの世話をしております少年友の会、これは主として婦人の人たちが会員ですが、熱心な反対を表明しているわけですね。それは一に少年に対しての保護を徹底していただきたい、こういう意見でありますので、そういう意見のあることをひとつお含みになっておいていただきたい。警察としては、できる範囲内ではやはりそういう措置をとっていただきたいという希望を申し上げておきまして、私の質問を終わりたいと思います。ありがとうございます。

○委員長(山内一郎君) 他に御発言がなければ、質疑は尽きたものと認めて御異議ございませんか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○委員長(山内一郎君) 御異議ないと認めます。それでは、これより討論に入ります。

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。——別に御意見もないようですが、いますが、討論はないものと認めて御異議ございませんか。

〔「賛成者挙手」〕

○委員長(山内一郎君) 挙手多数と認めます。

それでは、これより採決に入れます。

道路交通法の一部を改正する法律案を問題に供します。本案に賛成の方の挙手を願います。

よつて、本案は原案どおり可決すべきものと決定いたしました。

○熊谷太三郎君 私は、ただいま可決されました法律案に対し、自由民主党、日本社会党及び公明党の各派共同による附帯決議案を提出いたします。趣旨説明を省略し、その案文を朗読いたしま

す。

道路交通法の一部を改正する法律案に対する附帯決議（案）

政府は、交通事故死傷者の激増と、交通公害により、国民生活が不當に侵害されている実情にかんがみ、人命尊重の立場から、交通環境の整備、自動車排気ガスの規制、交通教育の普及徹底、交通労働者の労働環境の向上、救急医療施設の整備等、総合的交通安全施策の強力な推進を図るべきであるが、なかんずく、本法施行に当り、次の諸点に留意して万全の措置を講すべきである。

一、酒気帯び運転をするおそれのある者に酒類を提供し、飲酒をすすめることの禁止措置は、営業者のみならず、一般市民に指導徹底させるよう実効ある方途を講ずること。

一、少年運転者に対する安全教育について、指導の徹底を期すること。

一、交通巡視員制度の運用に当つては、取締りに偏しないことはもちろん、歩行者、運転者への安全指導を細切に行なうこと。

右決議する。

以上でござります。

何とぞ委員各位の御賛成をお願いいたします。

○委員長（山内一郎君） 熊谷君提出の附帯決議案の採決をいたします。

熊谷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（山内一郎君） 全員挙手と認めます。

よつて、本附帯決議案は全会一致をもつて本委員会の決議とすることに決定いたしました。

ただいまの附帯決議に対し、荒木国家公安委員会委員長から発言を求められておりますので、こ

すが、御相談、いかがでござるか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

(2) 地方税法第七十二条第六項の第二種事業に対するもの、第二種事業に相当する事業に係る最近

前年度分の個人の事業税の課税の基礎となつた所得金額及び納稅義務者数

の際、これを許します。荒木國家公安委員会委員長。

○委員長(山内一郎君) 御異議な  
う決定いたします。

○國務大臣（荒木萬壽夫君）　ただいま御決議になりました附帯決議につきましては、その御趣旨を十分に尊重いたしまして、努力してまいりたいと

本日はこれにて散会いたします。  
午後一時三十五分散会

事業に対するもの 第三種事業に相当する事業の基礎となる個人事業主の数及び所得額

○委員長(山内一郎君) なお、本院規則第七十一  
条により議長に提出すべき報告書の作成につきま  
しては、これを委員長に御一任願いたいと存じます。

四月三日予備審査のため、本委員会に左の案件を付託された。  
一、地方交付税法の一部を改正する法律案

## 地方交付税法の一部を改正する法律案

地方交付税法の一部を改正する法律

地方交付税法（昭和二十五年法律第  
百三十三条第五項の表の市町村の項中

(1) 下水道費  
經常経費  
人口集中地区人口  
態容補正

4 下水道費  
(1) 經常経費

人口  
密度補正及び態容補正

4 3  
保健衛生費  
清掃費  
人口

段階補正、態容補正及び寒冷補正

### 3 保健衛生費

### (1) 經常經費

## 態容補正及び寒冷補正

4 清掃費  
（1） 經常経費

---

人口

び寒冷補正、密度補正、態容補正及び寒冷補正

第十四条第三項の表の基準税額等の算定の基礎の欄中「個人に係るものにあつては人口、法人及び法人でない社団又は財団で代表者又は管理人の定のあるものに係るものにあつては」を「前年度分の均等割の課税の基礎となつた」に、「当該道府県の区域内における前年度分の法人税額から直

昭和四十五年度に限り、同年度分として交付すべき交付税の総額は、第六条第二項の規定により算定した額から、昭和四十四年度における借入金の額に相当する額から昭和四十五年度における借入金の額に相当する額を控除した額と三百億円との合計額を減額した額とする。

(1) 地方税法第七十二条第五項の第一種

事業に係る個人業主の数及び所得額

の種類	地方団体	経費の種類	測定単位	単位費用
一 警察費		警察職員数	一人につき	一、六二〇、〇〇〇円〇〇〇錢
二 土木費				

五 産業経済費	1 農業行政費	農家数	一 戸につき	一 三、四〇〇〇〇	一 戸につき	一 一、二〇〇〇〇	一 一、二〇〇〇〇	一 一、二〇〇〇〇	一 一、二〇〇〇〇
	(1) 経常経費		一 ヘクタールにつき	六〇〇〇〇	一 ヘクタールにつき	九、八〇〇〇〇	一 ヘクタールにつき	一、六〇〇〇〇	一 ヘクタールにつき
	(2) 投資的経費		一 ヘクタールにつき	六〇〇〇〇	一 ヘクタールにつき	一、八〇〇〇〇	一、八〇〇〇〇	一、八〇〇〇〇	一、八〇〇〇〇
2 林野行政費	2 林野行政費	林野の面積	一 人につき	一 三、八〇〇〇〇	一 人につき	九、八〇〇〇〇	一 人につき	一 一、二〇〇〇〇	一 一、二〇〇〇〇
	(1) 経常経費	林野の面積	一 人につき	一 一、二〇〇〇〇	一 人につき	一〇、〇〇〇〇〇	一 人につき	一〇、〇〇〇〇〇	一 一、二〇〇〇〇
	(2) 投資的経費	投資的経費	一 人につき	一 一、二〇〇〇〇	一 人につき	一〇、〇〇〇〇〇	一 人につき	一〇、〇〇〇〇〇	一 一、二〇〇〇〇
3 水産行政費	3 水産行政費	水産業者数	一 人につき	一 一、二〇〇〇〇	一 人につき	九、八〇〇〇〇	一 人につき	一 一、二〇〇〇〇	一 一、二〇〇〇〇
	(1) 経常経費	水産業者数	一 人につき	一 一、二〇〇〇〇	一 人につき	一〇、〇〇〇〇〇	一 人につき	一〇、〇〇〇〇〇	一 一、二〇〇〇〇
	(2) 投資的経費	投資的経費	一 人につき	一 一、二〇〇〇〇	一 人につき	一〇、〇〇〇〇〇	一 人につき	一〇、〇〇〇〇〇	一 一、二〇〇〇〇
4 商工行政費	4 商工行政費	商工業の従業者数	一 人につき	一 一、二〇〇〇〇	一 人につき	九、八〇〇〇〇	一 人につき	一 一、二〇〇〇〇	一 一、二〇〇〇〇
	(1) 経常経費	商工業の従業者数	一 人につき	一 一、二〇〇〇〇	一 人につき	一〇、〇〇〇〇〇	一 人につき	一〇、〇〇〇〇〇	一 一、二〇〇〇〇
六 その他の行政費	六 その他の行政費	道府県税の税額	千円につき	九五〇〇〇〇〇	千円につき	一七〇、〇〇〇〇〇	千円につき	一七〇、〇〇〇〇〇	千円につき
	(1) 徴稅費	恩給費	人口	六八二〇〇〇〇	人口	六一〇〇〇〇〇	人口	六一〇〇〇〇〇	人口
	(2) 恩給費	その他の諸費	面積	九五〇〇〇〇〇	面積	一〇〇、〇〇〇〇〇	面積	一〇〇、〇〇〇〇〇	面積
7 災害復旧費	7 災害復旧費	災害復旧事業費の財源に充てるため発行を許された地方債に係る元利償還金	千円につき	九五〇〇〇〇〇	千円につき	一〇〇、〇〇〇〇〇	千円につき	一〇〇、〇〇〇〇〇	千円につき
	8 特定債務還賃	事業費の財源に充てるため発行を許された地方債に係る元利償還金	千円につき	一五〇〇〇〇〇	千円につき	六一〇〇〇〇〇	千円につき	六一〇〇〇〇〇	千円につき
九 特別事業債償還	九 特別事業債償還	公共事業費等特定の額を許可して特別に発行された地方債に係る元利償還金	千円につき	一三五〇〇〇〇	千円につき	一五〇〇〇〇〇	千円につき	一五〇〇〇〇〇	千円につき
一 消防費	一 消防費	道路の面積	一人につき	一、〇七〇〇〇	一人につき	一、〇七〇〇〇	一人につき	一、〇七〇〇〇	一人につき
二 土木費	二 土木費	道路の面積	一 平方メートルにつき	一、六〇〇〇〇〇〇	一 平方メートルにつき	一、六〇〇〇〇〇〇	一 平方メートルにつき	一、六〇〇〇〇〇〇	一 平方メートルにつき
1 道路橋りょう	1 道路橋りょう	道路の延長	一 メートルにつき	七〇〇〇〇〇〇〇	一 メートルにつき	七〇〇〇〇〇〇〇	一 メートルにつき	七〇〇〇〇〇〇〇	一 メートルにつき
(1) 経常経費	(1) 経常経費	道路の延長	一 戸につき	四、五〇〇〇〇〇〇	一 戸につき	四、五〇〇〇〇〇〇	一 戸につき	四、五〇〇〇〇〇〇	一 戸につき
(2) 投資的経費	(2) 投資的経費	道路の延長	一 戸につき	一、〇七〇〇〇〇〇	一 戸につき	一、〇七〇〇〇〇〇	一 戸につき	一、〇七〇〇〇〇〇	一 戸につき
2 港湾費	2 港湾費	港湾（漁港を含む。）における係留施設の延長	一 戸につき	一、〇七〇〇〇〇〇	一 戸につき	一、〇七〇〇〇〇〇	一 戸につき	一、〇七〇〇〇〇〇	一 戸につき
3 経常経費	3 経常経費	港湾（漁港を含む。）における係留施設の延長	一 戸につき	一、〇七〇〇〇〇〇	一 戸につき	一、〇七〇〇〇〇〇	一 戸につき	一、〇七〇〇〇〇〇	一 戸につき









昭和四十五年四月二十三日印刷

昭和四十五年四月二十四日發行

參議院事務局

印刷者 大藏省印刷局