

第六十五回国会
衆議院
地方行政委員会
議録 第二十号

昭和四十六年四月十三日(火曜日)

午前十時三十一分開議

出席委員

委員長 菅 太郎君

理事 小澤 太郎君

理事 塩川正十郎君

理事 古屋 亨君

理事 小濱 新次君

理事 龜山 孝一君

中村 弘海君

永山 忠則君

村田敬次郎君

綿貫 民輔君

山本弥之助君

和田 一郎君

林 百郎君

出席國務大臣

國務大臣

(國家公安委員長)

荒木萬壽夫君

出席政府委員

内閣總理大臣官

房交通安全対策

室長

警察庁長官

警察庁交通局長

沖繩・北方対策

庁長官

自治省財政局長

長野 士郎君

委員外の出席者

文部省体育局長

校保健課長

運輸省自動車局

整備部車両課長

建設省都市局公

園緑地課長

建設省道路局路

政課長

建設省道路局企
画課長 井上 孝君
自治省財政局財
政課長 森岡 敏君

三月二十六日

地方財政法の一部を改正する法律案(華山親義
君外六名提出、衆法第二一〇号)

同月二十九日

地方公務員等共済組合法等の一部を改正する法
律案(華山親義君外六名提出、衆法第二二一号)

同月二十七日

ドライブイン等において酒類の販売を禁止する
法律の制定に関する請願(柳田秀一君紹介)(第
三〇三二号)

同(柳田秀一君紹介)(第三〇六八号)

同(櫻内義雄君紹介)(第三〇九七号)

同(田中榮一君紹介)(第三〇九八号)

同(濱野清吾君紹介)(第三〇九九号)

同(山田久就君紹介)(第三一〇〇号)

地方公務員退職年金受給者の医療制度改善に関
する請願(山本幸一君紹介)(第三〇三三三号)

四月二日

地方公務員等共済組合法改正等に関する請願
(山口鶴男君紹介)(第三一五三三号)

ドライブイン等において酒類の販売を禁止する
法律の制定に関する請願(谷垣專一君紹介)(第
三三八五号)

同月六日

ドライブイン等において酒類の販売を禁止する
法律の制定に関する請願(竹下登君紹介)(第三
五八六号)

同(栗山ひで君紹介)(第三五八七号)

同(池田頑治君紹介)(第三六八二号)

同(下部長巳君紹介)(第三六八三三号)

同(河村勝君紹介)(第三六八四号)

同(桑名義治君紹介)(第三六八五号)

同(宇都宮徳馬君紹介)(第三七三六号)

同(田中六助君紹介)(第三七三七号)

同(三原朝雄君紹介)(第三七三八号)

風俗営業等取締法にモーターの規制移管に関す
る請願(渡辺美智雄君紹介)(第三八四二一号)

市街化区域農地に対する固定資産税に関する請
願(高橋英吉君紹介)(第三八四二二号)

同月九日

ドライブイン等において酒類の販売を禁止する
法律の制定に関する請願(大橋武夫君紹介)(第
三九五二一号)

同(武部文君紹介)(第三九五二二号)

同外一件(小山省二君紹介)(第四〇二八号)

同月十日

ドライブイン等において酒類の販売を禁止する
法律の制定に関する請願(古井喜實君紹介)(第
四二二二一号)

は本委員会に付託された。

三月三十一日

地方債のわく拡大等に関する陳情書(関東一都
九県議会議長会常任幹事東京都議会議長春日井
秀雄外九名)(第一三三三三号)

地方財政運営の円滑化に関する陳情書(関東一
都九県議会議長会常任幹事東京都議会議長春日
井秀雄外九名)(第一三三四号)

旅館及びホテル等の防災設備費助成に関する陳
情書(近畿二府六県議会議長会代表京都府議会議
議長櫻井嘉次外七名)(第一三五五号)

町村税財源の充実強化等に関する陳情書(宇都
宮市堀田町三五七板木町村議会議長会長越井
金四郎)(第一三三六号)

山岳遭難救助のためのヘリコプター常駐に関す
る陳情書(岐阜県吉城郡神岡町岐阜県北アルプ

ス山岳遭難対策協議会長佐藤彰)(第一三七七号)
公共用地先行取得債のわく拡大等に関する陳情
書(関東一都九県議会議長会常任幹事東京都議
會議長春日井秀雄外九名)(第一六九九号)

地方交付税率等引上げに関する陳情書(宮崎県
市議會議長会長宮崎市議會議長鈴木荒利)(第一
九〇号)

零細事業者に対する税負担軽減のための地方税
法改正に関する陳情書(福岡県議會議長三苦欽
英)(第一九二一号)

区長公選制の実現等に関する陳情書(東京都千
代田区九段北一の一の四東京区政会館内二十三
特別区議會議長会長鈴木徳之助)(第一九二二号)

市街化区域内農地に対する固定資産税等に関す
る陳情書(東京都杉並区議會議長山岸義一)(第
二二六号)

地方議會議員の共済制度改善に関する陳情書
(高松市番町一の一〇の三七香川県町村議會議
長会長佐藤敬一郎)(第二二七号)

は本委員会に参考送付された。

本日の会議に付した案件

連合審査会開会に関する件

道路交通法の一部を改正する法律案(内閣提出
第九三三三号)

○管委員長 これより会議を開きます。

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。

本案について補足説明を聴取いたします。後藤
田警察庁長官。

○後藤田政府委員 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。

昭和四十六年四月十三日

第一は、交通管理のための規定の整備についてあります。

その一は、歩行者の通行の安全の確保のための規定の整備についてであります。

まず、第八条及び第九条の改正規定並びに第十三条の二等の規定は、歩行者の通行の安全と円滑な用道路等を通行する歩行者については、右側端通歩行の義務、横断歩道による道路横断の義務、道路の斜め横断の禁止等の歩行者の通行方法に関する規定を適用しないこととともに、警察署長がその沿道に車庫がある等のやむを得ない理由があるとして許可をした車両は歩行者用道路を通行することができることとするが、警察署長の許可を受け、またはあらかじめ禁止の対象から除外されていることにより歩行者用道路を通行する車両には特に歩行者に注意して徐行しなければならぬ義務を課せうとするものであります。

は、横断歩道により横断しようとする歩行者がいるときは横断歩道の直前で停止することができるような速度で進行しなければならぬこととし、ようとするものであります。

次に、第十条第一項ただし書き及び第十二条第二項の規定並びに第十四条、第四十四条第三号等の改正規定は、歩行者の通行方法について、がけ等があるため道路の右側端を通行することが危険であるときその他やむを得ないときは道路の左側端に寄つて通行することができることとし、交差点において道路標識等により認められていたときは斜めに道路を横断することができることとするほか、横断歩道の手前だけでなく先方についても五メートル以内の部分については停車及び駐車を禁止する場所にするなど、歩行者の安全に関する規定を整備しようとするものであります。

その二は、都市交通対策の推進のための規定の整備についてであります。

次に第二十條の二、第三十一條の二等の規定は、公共輸送機關の優先を確保するため、路線バス等優先通行帯を設けることができることとし、他の自動車は路線バス等が後方から接近してきた場合に混雑のためその優先通行帯から出ることができないこととなるときはそこを通行してはならず、また、その優先通行帯を通行している場合において後方から路線バス等が接近してきたときはすみやかにその外に出なければならないこととするとともに、停留所から発進する乗り合い自動車の進路の変更を他の車両は妨げてはならないこととしよとするものであります。なお、第二十條第二項の規定により、路線バス等の専用通行帯を設けることもできることとされております。

その三は、その他の交通方法等に関する規定の整備についてであります。

まず、車両等の交通方法に関する規定の合理化についてであります。

第三十六條、第三十七條及び第四十三條の改正規定は、交差点における優先関係については、先に入つた車両等の優先及びすでに右折している車両等の優先を廃止し、優先道路等を通行する車両等の優先、左方の車両等の優先、直進車両等の優先等に限るとともに、交通整理の行なわれていない交差点内において車両等が一時停止すべき場所を指定することができることとする等交差点における交通方法を合理化しようとするものであります。

第二條第一項第三号の二の規定は、本線車道とは高速自動車国道または自動車専用道路の本線車道により構成する車道をいうものとし、第七十五条の五、第七十五条の六、第七十五条の七、第七十五条の十等の規定は、本線車道における横断の禁止、本線車道に入る場合等における他の自動車との関係、本線車道の出入の方法、本線車道における故障等の場合の措置等について、高速自動車

第五十二條第二項、第五十三條第三項等の改正規定は、他の車両等の直後を進行する車両等の灯火の減光等の義務を新設するとともに、車両の運転者が不要な合図をすることを禁止しようとするものであります。

第六十二條等の改正規定は、交通公害の防止の徹底をはかるため、騒音防止装置またはばい煙等の発散防止装置が保安基準に適合しない車両を直ちに整備不良車両とするともに、これらの装置不備の車両の運転に対する罰則を現在の整備不良車両の運転に対する罰則と同一にしようとするものであります。

第七十一條第四号等の改正規定並びに同条第四号の二及び第五号の二の規定は、運転者の順守事項として、積載物の飛散防止義務、自動車のドアを開き、または車両等からおりる場合の安全確認の義務等現在各都道府県公安委員会規則で規定されている事項を法律に規定することとするともに、自動車または原動機付自転車から離れるときは、その車両の装置に応じ、その車両が他人に無断で運転されないようにするため必要な措置を講じなければならぬ義務を新たに設けようとするものであります。なお、自動車または原動機付自転車から離れるときの義務の違反につきましては、罰則を付さないこととしております。

第七十五條の十一の規定は、高速自動車国道及び自動車専用道路においては、自動車の運転者は座席ベルトを装着し、また同乗者に装着せざるやうにつとめなければならぬこととしようとするものであります。なお、この義務違反につきましても、罰則を付さないこととしております。

次に、道路標識及び道路標示の活用をはかるための規定の整備についてであります。

第十七條第五項、第三十三條第一項、第三十八條第一項、第四十三條第一項等の改正規定は、車両が入つてはならない道路の部分をしま状の道路標示で表示することができるとし、また、踏切、横断歩道または交差点において停止する場合の停止位置を表示する停止線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。

また、第八條第一項、第二十二條第一項、第三十條、第四十四條、第四十五條第一項等の改正規定は、その場所に適用されている交通に関する規制の内容を運転者等に明確に示すため、交通の規制は道路標識または道路標示によることを原則とし、道路標識等がない場合は法定の規則に従うこととするなど、道路標識等の活用をはかることとしようとするものであります。

次に、交通規制権限等に関する規定の整備についてであります。

第五條第一項の規定は、通行の禁止のほか駐車禁止等の規制についても、期間の短い交通の規制を都道府県公安委員会が政令で定めるところにより警察署長に委任することができるとしようとするものであります。

第一百十四條の三の規定は、高速自動車国道または自動車専用道路における道路使用の許可等の警察署長の権限については、都道府県公安委員会の定めるところにより、これらの道路における交通警察に関する事務を処理する警視以上の警察官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。

第二條第二項、第一百十條の二第三項から第七項まで等の規定は、道路法の規定に基づいて道路の管理者が設置した車道中央線、車線境界線、車道外側線等の区画線を中央線、車両通行帯、路側帯等を表示する道路標示とみなすこととするともに、車両通行帯の設置、法定の最高速度を定める最高速度の指定等現在も道路の管理者の意見を聞くかなければならぬこととされているもののほか、通行の禁止、横断歩道の設置等についても道路の管理者の意見を聞くかなければならぬこととし、さらに高速自動車国道または自動車専用道路における通行の禁止、追い越しの禁止等については道路の管理者に協議しなければならぬこととする等道路の管理者等との関係について規定を整備しようとするものであります。

その四は、交通方法等に関する規定の体系の整備

備についてであります。

第一章から第三章まで、第四章第一節及び第四章の二につきましても、交通方法に関する規定の理解を容易にするため、全体の体系を整備し、歩行者及び運転者の順守義務に関する規定と都道府県公安委員会等の交通規制権限に関する規定とを分離して規定しようとするものであります。

これに関連して、第四條、第五條及び第六條の規定は、現在各条項に別々に規定されている都道府県公安委員会、警察署長及び警察官等の交通の規制に関する権限をそれぞれ同一の条文にまとめ規定しようとするものであります。

第二は、運転者管理のための規定の整備についてであります。

その一は、運転者等に対する講習に関する規定の整備についてであります。

第七十四條の二第七項、第九十八條第六項及び第九十九條の三の規定は、運転免許証の更新を受けようとする者が講習を受けるようにつとめる義務、指定自動車教習所の管理者が技能指導員等に講習を受けさせる義務及び自動車の使用者が安全運転管理者に講習を受けさせる義務を新たに設けようとするものであります。

また、第九十八條の二の規定は、これらの講習を新たに都道府県公安委員会が行なうこととする

とともに、都道府県公安委員会が行なうこれらの講習の実施を総理府令で定める者に委託することができるとしようとするものであります。なお、運転免許の停止等の処分を受けた者に対する講習についても、規定を整備することとしております。

その二は、正しい交通知識の徹底をはかるための規定の整備についてであります。

第九十八條の規定は、道路を通行する者が正しい交通方法を容易に理解することができるようになるため、国家公安委員会がわかりやすい表現を用いて交通の方法に関する教則を作成し、これを公表することとしようとするものであります。この教則の内容は、法令で定める道路の交通の方法の

ほか、自動車のエンジンの無用なからふかしをしないこと等法令に規定されている事項以外で道路を通行する者が励行することが望ましい事項及び自動車等の構造、制動距離等、自動車等の運転に必要な知識についても定めることとしてあります。

第九十七條の改正規定は、法令試験及び構造試験に分けて行なっている現在の学科試験を統合して、自動車等の運転に必要な知識の試験とし、その試験は交通の方法に関する教則の内容の範囲内で行なうこととしようとするものであります。なお、これに伴い、運転免許試験の一部免除を定める第九十九條第一項について規定の整備を行なうこととしてあります。

その三は、その他運転免許に関する規定の整備についてであります。

第八十五條第五項、第九十六條、第九十九條第一項等の改正規定は、運転資格の適正化をはかるため、大型自動車免許の受験資格等として必要な自動車の運転の経験から小型特殊自動車の運転の経験を除外するとともに、短期間の外国旅行中に外国免許を取得した者については運転免許試験の免除をしないこととするよう規定を整備しようとするものであります。

その四は、事業所における安全運転管理の強化に関する規定の整備についてであります。

上の大型自動車等、一定の大型自動車の運転資格に関する規定の改正に伴い、必要な経過措置を設けようとするものであります。

第三条及び第四条の規定は、道路交通法の駐車に関する規定の改正により同法に現行の自動車の保管場所の確保等に関する法律の内容の一部が規定されることとなるに伴い、同法について必要な改正をし、これに伴う必要な経過措置を設けようとするものであります。

第五条の規定は、この法律の施行前にした行為に対する罰則の適用について、必要な経過措置を設けようとするものであります。

第六条の規定は、消防法、公職選挙法、道路整備特別措置法等道路交通法の規定を引用している法律について、道路交通法の改正に伴う所要の改正を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申し上げます。

○菅委員長 以上で補足説明は終わりました。

○菅委員長 これより質疑を行ないます。質疑の申し出がありますので、順次これを許します。村田敬次郎君。

○村田委員 それでは私は、ただいま御説明のありました道路交通法の大改正につきまして御質問をいたしたいと思います。

道路交通、安全交通の問題は、御承知のように、人と車と道という三つの要素からなる問題でございます。御承知のように、車の増加数というものは、昭和三十五年が三百三十万台、昭和四十五年には一千八百六十万台という、わずかに十年の間に五倍以上のいわば飛躍的な増加をしておるわけでありまして、また、人口増は徐々に行なわれ、同時にいわゆる都市化の現象というものが非常に進んでおるわけでありまして、特に東海道メガロポリスの地域であるとか、そういったいわゆる大都市を中心とする過密化というものが非常に

に進行しておるわけでございます。したがって、車が飛躍的にふえ、人口はまた都市化に伴って大都市周辺に集中をしていくとなれば、それに対応するいわゆる公共投資の状況でございますけれども、これがなかなか追いつかないといったようなアンバランスのために、交通事故死というものは急速に増加をしております。昭和三十五年には一万二千人であつたものが、十年後の四十五年には一万六千八百人となつております。さらに五年後の昭和五十年には二万人に達するであろうという見通しになっておるというところでございます。

こうした交通安全対策の問題について、今般道路交通法を大改正いたしました。これによつて相対程度効果をあげようという意欲はよくわかるわけでありまして、この道路交通法の改正につきましても、第一に人間優先が徹底されておるというの大きな特徴だ。たとえば昨年あたりから東京などでは歩行者天国が実現をいたしまして、通園、通学道路から自動車車を締め出し、歩行者の自由を確保する試みが行なわれるようになったのでございますが、いづれも従来の法律の拡大解釈か、法的裏づけが弱いままで行なわれた。これがあらためて法的根拠が明文化されたわけでございます。また、考え方ではなくて、法的にはつきり位置づけられたのは何としても大きな前進であると思ひます。

それからもう一つ、公共輸送優先の考え方が明示をされたというところであります。これはバス優先レーンの採用がそれでございますが、東京では現在でも七路線三十六キロについて実施され好評だといわれておるわけでございます。そういった性格からしてもっと推進してよいのではないかと思われるわけでございます。

こういったわけで、道路交通法の改正は、昨年の八月の飲酒運転の禁止、少年への反則金制度適用に始まりまして、昨年の暮れには自動車公害の規制が行なわれ、今回のこの改正案によつて歩行者天国であるとか、都市交通対策であるとか、ドライバーク教育等が加わつて、法的な整備は一応こ

れで相当整備をされてきたというふうに思われるわけでございますけれども、これで四十六年度を初年度とする交通安全五カ年計画に対処して、はたしてこの道路交通法の改正が交通戦争の有力な抑止力となるかどうか。道交法というものが交通安全防止に果たす役割りについては限界があるんじゃないかというふうにも思われるわけでございます。まして、また大臣から、この法律によつて交通安全対策というものがいかに推進されるか、それについての見通しを承りたいと思ひます。

○荒木国務大臣 大体、道交法は昭和三十五年に制定されて以来たびたび改正をしてきておりますが、これは都市化の現象が急激に進んだり、経済、社会の情勢が変動するに従ひましてそれに適応するための改正をしたのでありまして、従来たびたびの改正で、いま申し上げたような事情に即応するための改正をしたのでありますけれども、さらに今回、まあ抜けたところと申しますか、予想し得ざるいろいろな事情について、またさつきお触れになりましたような法の盲点とも申すべきところを明確に定めたということによつて、相当の効果をあげ得るものと存じます。

○村田委員 先般三月の三十日に中央交通安全対策会議が交通安全の基本計画を発表したわけでございます。これはさきに成立をした交通安全対策基本法に基づいて陸、海、空の安全施策を集成したというわけでございますが、五カ年間に歩行者死亡事故の半減を目標としておるというところで、非常にこれは政府としては意欲的な計画だと思ひわけでございます。

ところで、この予算でございますが、この予算について五千三百五十億円というものが一応計上をせられておる。この予算要求については、実はこの倍額程度の予算要求をして交通事故の半減を目ざしたのであるけれども、予算のほうから半減をいたしまして、これではたして交通事故が半減するかどうかということを心配するわけでございますが、この交通安全基本計画、そういったものによつて今後の施策というものが万全を期す

と考へておられるか、まずそれをお伺いしたいと思ひます。

○荒木国務大臣 当初の計画は、警察独自の立場で、自動車新税などの財源に期待して策定したものでございますが、現段階では、当初計画の規模に見合うだけの新規財源の措置を講ずることが困難となりまして、御指摘のように、遺憾ながら計画規模を縮小せざるを得なかつたものでございまして、しかしながら、交通安全対策の必要性にかんがみまして、財政事情の許す範囲内においてできる限りの規模の拡大につとめました結果、補助事業では六百八十億円、地方単独事業では九百二十億円、合計一千六百億円と閣議了解されました。これは三カ年計画の事業規模に比較しまして三・五倍に拡大されておるわけで、事業内容においても交通管制センター二十八都市、交通事故防止に直結する信号機、道路標識、道路標示の設置等につきましましては、当初計画の七〇％程度は見込まれておることになっております。したがつて、本計画と並行して行なわれまして道路管理者側の五カ年計画による歩道等の整備や交通取り締まり、運転者教育等の諸施策と相まみまして、弱い立場にある歩行者に関する事故につきましましては、大体半減を目標として努力してまいる所存であります。遺憾ながら、車対車の事故防止については、所期の計画よりいささか下回ることにはやむを得ないかと存じております。

○村田委員 ただいま申し上げましたこの交通安全基本計画については、いままで各省各庁で取りまとめられたいわばその施策をぐあいよく羅列をしたものという批判もあるわけでありまして、確かに総合的な施策としては、陸上、海上、航空の各分野にわたつて一応の計画は網羅をされたわけでございますけれども、言うならば、この計画が発表せられましたときの新聞論調等にも見られますように、いわゆる狭小過密な国土において今後ますます大型化し、高速化し、そして多様化をしていく船舶や航空機の問題あるいは自動車交通の問題、そういったものを前提として考へていきます

と、そういった従来の施策の単なる集約、整理だけでは根本的には交通安全策というものの解決はつかないのではないか。

そういった意味で、先ほど申し上げました道路交通法の改正とも関連をするわけでございますが、一つ一つは確かに十分検討をされておつても、交通体系の構造的な変化を把握してかかるのではありませんか、いわゆる前向きな施策とならないのではないかと批判が、これは一般的にあるわけでございます。そういったものに対して構造的に、立体的に対処する姿勢というものを大臣はどういうふうに考えておられるか、さらにお伺いいたします。

○荒木國務大臣 政府委員からお答え申し上げます。

○後藤田政府委員 おつしやるように、まさに今日の交通事情を考えますと、単なる当面の措置だけで十分であるとは考えられません。そこで、政府といたしましては、全体の交通の体系をどのように考えていくかということで、現在交通の総合対策を、経済企画庁が中心となりまして、関係省庁から人を出して、そこで鋭意検討をしておるようにな次第でございます。

そこで、やはりそうした場合には、たとえ昭和六十年なら六十年というのを一つの目安に置きまして、そのときにおけるわが国の総合的な交通需要がどのようになるか、その総合的な交通需要を海、空、陸、陸の中には自動車、鉄道、こういった機関別に分けて、その機関別がどのようにそれを担当するか、さらにはまた、全国的な輸送はどういう機関にどのようにやらせて、総需要がどうなるか、地域別にはどのようになるかといったような観点から、全体の交通政策の見直しを立てることになっていくかと思ひます。その上で、積極的な諸般の施策を進められることは当然でございます。

私どもは、警察の立場というものは、マイナス行政といえますか、消極行政でございます。そこで、私どもの立場の希望は、こういった積極行政

を進める場合にとかく忘れられがちなのは、そういった積極的な行政を進める際に不可避的に生ずる社会的なマイナス面、これをどのように埋めるのか、これが忘れられがちであつたのは否定し得ない現実だと私は思ひます。

そこで、今回の総合交通政策の中には、そういった場合の社会的な費用、当然避けてはならないマイナス面を埋めるための社会的費用をどのように見積もつて、それをどのような財源で考えていくか、こういうことを当然中に入れてもらいたいということ、私どもも、その政府の中の総合対策委員会に入つて現在計画を練つておるところでございますが、具体的内容については相当時間がかかろうか、かように考えます。

○村田委員 当然、後藤田長官がおつしやいますように、こういった総合的な交通対策というものは、経済企画庁がいわば幹事役になつて政府全体の取りまとめをしていかれるというのは、私は非常にポイントを得ておると思うのです。言うなれば、三月三十日に発表された交通安全基本計画というものはその母体をなすものであつて、これにもっともっと大きく前向きにプラスアルファをされていくのだ、こういうふうに了解してよろしゅうございませうか。

○後藤田政府委員 さような運びに相なつていくことを私も期待しております。

○村田委員 とところで、この交通安全基本計画の予算でございますが、先ほど私もちよつと触れましたが、交通安全施設等整備事業五カ年計画におきましては、これは昭和四十六年の二月十二日の閣議了解でございますが、いわゆる特定交通安全施設等の整備事業の規模を二千九百三十億円とする、それから地方単独交通安全施設等整備事業の規模を二千四百二十億円とする、したがいましめて、四十六年度以降五カ年間の施策の合計が交通安全施設等整備事業五カ年計画では五千三百五十億円というふうに向つております。警察庁の所管に属するものはそのうちの千六百億円であるかと承知するのでございますが、これのみでその基本

計画の五カ年の経費は足れりとしておるのでございますか。あるいは、これ以外に何かまだプラスアルファされるものがあるということでございますか。

○後藤田政府委員 私どもは、現状では千六百億の予算でやつてまい、かように考えております。ただ、交通の事情は、急激に予測し得ざる変化を来しておるものが過去の経験だと思ひます。したがつて、そういう事態になれば、その段階で考えるということもあり得ると思つております。

○村田委員 きようは内閣総理大臣官房の交通安全対策室長の須藤さんにおいでになつておられると思ひますが、いま警察庁長官のほうから警察庁関係の千六百億についてのお見通しがあつたわけでございますが、それ以外の総合的な経費を含めてどういふふうにお考えになりますか、伺いたしたいと思います。

○須藤政府委員 お答えいたします。

都道府県公安委員会関係の交通安全施設の整備事業五カ年計画につきましては、先ほど警察庁のほうから御答弁があつたとおりでございますし、それ以外にも、同じ二月十二日の閣議におきまして、道路管理者分のほうがやはり二千二百五十億円、それからさらに地方単独事業につきまして道路管理者分が約千五百億円というふうに見込まれておるわけでございます。

これ以外に交通安全基本計画のもとをなします具体的な裏づけといたしましては、踏切道の改良促進という問題があるわけでございます。お手元に、きようお配りをいたしました、去る二月八日に、交通対策本部決定いたしました、踏切事故防止総合対策というものを決定いたしました。これは四十六年度を初年度といたします。向う五年間にわたります踏切事故の防止についての総合対策の方針を決定いたしましたのでございます。

ただ、踏切事故防止につきましては五カ年間の予算につきましては、まだ決定的にきまつておるといふことではないのでございますが、四十六年度の予算におきましては、お手元に昭和四十六

年度陸上交通安全対策関係予算調書という資料をお配りいたしてございますが、この資料の二枚目に、踏切保安設備の整備、運輸省関係、それから次に踏切道の立体交差化等、これは建設省関係の予算というものがいづれも計上されておるわけでございます。踏切道の関係につきましては、まだ五カ年間の予算規模というものは決定するに至つておりませんが、今次国会におきまして踏切道改良促進法というものが、やはり総合防止対策と歩調を合わせまして、昭和四十六年度から向う五年間延長されるということになつたわけでございます。これに基づいてやはり今後財源措置がなされるというふうにお考えでおる次第でございます。

○村田委員 須藤室長の説明を了承したわけですが、けれども、つまり交通安全施設等整備事業五カ年計画の五千三百五十億円、さらに踏切道関係の経費等があるわけでございますが、これは交通安全対策の推進に際して、さらに総理府として予算等については、必要な部分は今後これを増加していくということになるだろうと思ひますが、その点の見通しはいかがですか。

○須藤政府委員 われわれとしてもできるだけ交通関係の予算の増額につきましては、関係省庁とも十分相談の上、努力してまいりたいというふうにお考えをしております。

○村田委員 私はきよう沖繩関係の質問をいたしたいと思つておるのでございますが、その前提としてちよつとお伺ひしておきたいのです。

新道路交通条約及び標識信号条約といったようなものがあるというのを承つております。これはどのようなもので、これに対して加入する方針、そういったものについて政府はどういふふうにお考えになっておりますか。

○後藤田政府委員 現在ございます条約は、一九四九年にジュネーブで作成されました道路条約と道路標識及び信号に関する議定書、これでございます。ところで、その後、世界各国とも交通事情がたいへん変わつてまいりましたので、一九六八

で、イギリスもおそらく右側通行に変わるの時は時間の問題ではないかと思うのです。そうなれば、アジア大陸でも中国が右側通行であり、韓国が右側通行であるという現実から申しますれば、いわゆるアジア・ハイウェイというふうなものが将来できるとすれば、それは当然右側通行になるであらう。そうすると、日本だけが島国だから取り残されて、左側通行でいいというふうな、国際情勢の現実から遊離したようなことが許されるかどうか。これは私は大臣の将来を見る目という意味でのお答えを要求したいのです。きよりの施策の問題ではありません。

○荒木国務大臣 お示しのような世界の大勢と申しますか、それがそういうふうになりましたら、晩においてどうするかという話は別かと思ひます。本土全体が現行制度のもとに動いてゐる。沖縄復帰に備えて本土をむしろ沖繩並みに変えるということは、あまりにも犠牲が大き過ぎて時期的にはいかがか。将来の問題としては検討を要することかと思ひますが、一応先刻お答えしたように思ひます。

○村田委員 私はこの問題は、将来を見通す目という意味で問題を提起しておきたかつたのです。したがらして、いままさに日本全国を右側通行にするという問題は、もちろん行政の最高責任者としてそういうことがお答えできないことはわかつておりますけれども、世界的な情勢からいえば、むしろジャーナリズム等の指摘をするのは、道路の車両は右側通行というのが国際的な趨勢なんだ。したがって、それに対応することも、やはり革新といったような立場で考えなければならぬ時期が来てるのではないかとこのことを申し上げたかつたわけなんです。

さて、沖縄問題に返りますが、先ほど交通局長の御答弁で、三カ年くらいでひとつ左側通行、本土並みに切りかえたいという考えが示されたわけでございますが、これにつきましては、当然三年たてば内地並みになるということであれば、先ほど述べた、たとえば車両の形態にいたしまし

ても、私の乗せていただいた沖繩のタクシの運転手さんが言ったように、形態も変わつてまいりますし、それからいわゆるつけかえの費用、いろいろの問題でたくさん費用が要してくると思ひます。そういつた費用についてどのくらいかかると思つておられるか、またその費用をどういうふうにして処置されるおつもりであるか、それを伺つておきたいと思ひます。

○岡部(秀)政府委員 通行区分を切りかえるという点に大きな問題になります。バスは、バスの入り口を切りかえなくてはならないという問題を最も大きな問題の一つです。それから標識を変えていく問題、それからインターチェンジの問題、こういうふうな大きな問題があるわけでございます。先ほど警察庁のほうからも御答弁がございましたが、大体三年を目途といたしまして、その間に準備期間を置きまして、本土と同じように切りかえをいたしてまいりたいと思つておりますが、それにつきまして、まずバスが約八百台ほどございいます。八百台ほどのバス、これが一斉に切りかえをやる、こういうことになると思ひますが、そうすると、その前にバスの入り口を変えるということができるのか、なかなかできない。それから、両側にバスの出入り口を設ける。これは、沖繩のバスはワンマンバスでございますので、両方に出入り口を設けておくというわけにもいかないという問題があるわけなんです。そこで、それじゃ左側に出入り口をつけて、しばらくの間安全地帯を置いて、そこで左からおりさせるというのをやるということも考えられておりますが、いろいろ考えなくてはならぬと思ひますが、いずれにいたしましても、切りかえるということになると、八百台のバスを、新車一千四百台といたしますと、三十二億円という費用がかかるという問題があるわけでありまして、そのほか、標識の問題等、いろいろありますが、これらの問題につきましては、対策庁といたしましては、原則的な考え方としては、できるだけこの切りかえによつて地元民に負担をかけないで切りか

えていきたいという考え方で進んでいきたいと思ひますが、それにつきましては、関係省庁と今後この問題を十分に詰めていきたいという方途でありまして、いまのところまだそれをどういうふうにするかという具体策までは至つておらないというところでございまして、考え方の根本といたしましては、以上のようなやり方でいきたいと思つております。

○村田委員 大事を問題ですから、もう一回確認します。いま例として、バスの入り口のつけかえとかインターチェンジとかおつしやられたのですが、おそれることは全般的に内地並みにすること、道路の標識にせよ、一般に交通安全施設といわれるものの全部を変えなければいけないわけですから、相当な経費が要すると思ひます。これは、いまの御答弁では、住民の負担にはならないように措置をするというふうに了解してよろしうございしますね。

○岡部(秀)政府委員 なるべくそういう考え方をモットーとしていきたいと思つております。

○村田委員 これは大事なことで、なるべくでは困るのですが、なるべくですか。

○岡部(秀)政府委員 個々のに詰めなくてはわかりませんが、考え方としてはそういう考え方ではないと思つております。いろいろ問題が出てくると思ひます。

○村田委員 そういたしますと、長官の御答弁は、なるべくだけではなくて、全般的に個人の負担にはならないように考えてやろうというあたにかいお気持だ。そういたしますと、市町村の経費もかかる。おそらく復帰をいたしますれば、沖縄県といふことになると思ひますが、そういう果や市町村の経費につきましては、どういうふうな措置をするお考えでございしますか。いまちやうど自治省の長野財政局長がおいでになつておられますから、承りたいと思ひます。

○長野政府委員 いまの交通関係の右左がかわつ

てくるというふうなことは、原則としては沖繩復帰に伴う問題でございます。したがらして、そのために要する経費といふものにつきましては、先ほどは住民に負担がからないようにというお話でございましたが、私どももいたしましては、やはり地方団体にも負担がからないようにすべきである、これは当然国の責任において措置をするものであるというふうな考えでおります。

○村田委員 後藤田長官、そうなりますと、もつぱら警察庁のほうでとつていただく経費が多かりと思ひますが、その辺のお見通しはいかがでしようか。

○後藤田政府委員 趣旨としては、長野財政局長それから沖繩・北方対策庁長官の言つたようなことが筋道だと思ひます。私の立場としては、できるだけそういう筋道に沿つて主張をいたしたいが、いろいろ困難な事情もあるかと思ひます。

○村田委員 それから、この際承つておきたいと存じますが、やはり沖繩に参りましたときに非常に問題になったこととございします。と申しますのは、現在返還交渉が急激に順調に進んでおつて、五月には調印されるというふうにも聞き及んでいるわけでございますけれども、沖繩におきましては、御承知のように、道路の管理者は米軍、琉球政府、市町村というふうに分かれておるわけでございます。特に米軍管理の軍道路は、沖繩における幹線道路の大半を占めております。これは、私、実態を視察いたしましたとき、バスで移動をいたしました、軍道路を通ることはきわめて多いわけでございます。これらの道路の延長は百十キロメートル以上に及ぶというふうにも聞いておりました、この軍道路の所属というものが一番大きな問題であると思ひます。また、交通安全対策にとつても大きな問題だと思ひますのでございしますが、この軍道路の管理権が本土に復帰した場合に一体どういうふうになるか、これは非常に重要な政治問題だと思ひますので、これについて、返還交渉の現在の時点で、どういうふうになつておるかを御答えていただきたいと思ひます。

す。沖縄の問題につきましては、左側通行に切りかわるのについて、先ほど来御要望申し上げておりますように、住民の方々それから沖縄の市町村あるいは沖縄県に対して、それが財政負担にならないようにひとつ十分政府として措置を願いたいということをお願い申し上げます。

それから、せっかく新聞に大きく出ておったのでございますが、高速道路における警察体制の整備方針といった問題、これにつきましては、まだ国会の委員会で質問されるのは初めてであると存じますので、ひとつぜひ承っておきたいのでございます。

今後は高速道路が非常にふえてまいります。そういたしますと、高速道路における警察区分というものが、いままでのような愛知県警察であるとか三重県警察であるとか、各県ごとに区分をされた警察体制では十分ではない。これは言うまでもないことであります。そういう場合に、いわば警察の広域行政と申しますか、広域パトロールと申しますか、そういった体制が当然必要になってくると思うのでございますが、その高速道路についての警察体制の整備方針の問題。

それから日本の高速道路にはいわゆる休憩所が非常に少ないのじゃないかと思うのです。ヨーロッパの高速道路、アウトバーンを走ってみればすぐわかることではございますが、そういうヨーロッパの道路行政に比べて交通事故対策が十分でないのではないかと、思うのでございますが、それについての所見もあわせて伺いをしたいと思います。

○片岡政府委員 高速道路におきます警察体制におきましては、今年四月一日から次のような措置をとることとしたしました。

まず第一に、高速道路を管轄する警視庁それから都道府県警察本部の交通部に高速道路警察隊を設けて、要員とか装備、器材の充実をはかることとした。

第二に、高速道路における警察活動の運営の広域的あるいは一体的な確保をはかることが必要で

ございますので、関係都道府県相互間の協力援助あるいは連絡調整が十分に行なえるようにいたしますとともに、府県警察が相互に権限を行使できる範囲を従来の二十キロメートルから五十キロメートルに広げました。

それから第三としましては、やはり高速道路におきます警察活動は都道府県警察が単位であるということは大前提でございますけれども、その間の一体的な運用が十分はかれますように、警察庁さらに管区警察局の指導体制を強化していく。そして管区警察局に高速道路管理官という職を置きまして、その管理官が各府県高速道路警察隊との連絡調整、あるいは場合にしましては指示をするようにいたします。

なお同時に、その高速道路におきます警察活動に必要な経費を国費支弁とすることによりまして、活動の強化をはかっていく、そういう措置をとりました。

○村田委員 休憩所の問題はいかがですか。

○富樫説明員 高速自動車道路におきますドライバーの休憩場所としての設備が少ないというお話がございました。ちよつといま手元に数字がございませんけれども、一応何キロに一方所という基準を設けて設置しているはずでございますけれども、いま御指摘のように、諸外国の例等もお話ございましたが、やはり安全で快適な運転をさせるために、特にりっぱなものというよりも、適当なものをこれから数をかなりふやしていく考えております。

○村田委員 まだたくさんお聞きしたいことがあるので、すけれども、時間がきてしまったので、きょうはもう一問か二問しかできないと思います。

が、この法律案を出しになるときに、非常に問題になったと思うのですが、路上練習の義務化及び指定教習員制度の新設については、警察庁では検討中だったというふうに聞いておるわけでございますけれども、このたびの道路交通法の改正に盛り込まれていないというのはどういふわけでご

ざいますか。

○片岡政府委員 路上練習を強化する、義務化する。それから路上試験をやっていくということにつきまして、私も案を考えたわけでございますけれども、その案の中に、そういう路上練習を義務化する場合には、練習を指導する人を十分に確保する必要があるのではないかということで、個人の指定路上教習員制度というものを盛り込んで案を検討いたしております。ただ、その案を関係向き、第一線あるいは関係方面にはかつてあります過程で、個人の指定教習員制度をつくらんと、それが将来わかりやすい機会に検定権を持たす必要が出てくるのではないかと、いふ点もございまして、私もそれはそういうものではないことをよく説明はいたしましたのでございまして、現在の指定自動車教習所の中の一部分あるいは非指定の自動車教習所のほうにも問題がございまして、よく私も趣旨の徹底をはかたつてもございまして、けれども、時間的に若干間に合わない面もございまして、一応今回の法改正からは見送りまして、今後さらに趣旨の徹底をはかり、なお検討すべき点があれば検討しながら、今回は見送りまして、近い将来に路上練習を義務化していくという方向で実施してまいりたい、このように考えております。

○村田委員 交通安全対策問題は、いわば一國の行政の一つの中心点でございますので、まだまだ聞きたいことはたくさんございますが、今日はこれにて終わらしていただきます。

○香委員長 土井たか子君。

○土井委員 まず警察庁の片岡交通局長にお尋ねいたします。

交通事故の発生件数を年齢別に見ていった場合に、どの年齢に一番発生率が高いかということにつきまして伺いたいと思ひます。

○片岡政府委員 一般的な交通事故そのものの年齢別につきましては、やはり活動する年齢の人が高いと思ひますけれども、歩行者事故については申し上げたいと思ひます。

歩行者事故につきましては、人口の年齢層を分母にとりました比率をとってみますと、一番高いのが三歳、四歳、その辺の幼児、それから七十歳ばかりの老人。大体カーブとしましては、三歳、四歳辺に大きな山がありまして、それから次第に低くなりまして、十四歳ごろが一番低くなつて、それから次第に上がりながら六十から七十で急カーブになりまして、また大きな山が七十代ぐらゐに出ております。大体そういうことでございます。

○土井委員 いまお答えになりましたような通行者について、特に発生率の高い年齢などを意識して、このたびの法改正の中ではどのような配慮がございましたでしょうか。ひとつその点からお聞かせいただきたいと思ひます。

○片岡政府委員 まず最初に幼児の問題でございますが、幼児の事故を分析いたしますと、自宅から百メートルぐらゐの距離で事故にあつて、人が六割ぐらゐも占めております。幼児の場合は、活動範囲が相当限定されておまして、大体自分の家の近くで遊んでおつて、あるいは何かの用事で出かけていつて事故にあつて、という現状でございます。したがって、私どもは、先般来いたしております裏通り対策と申しますか、生活道路対策と申しますか、道路そのものを幹線道路と生活道路に分けて、その生活道路から通過交通をシャットアウトしていくという方向の施策をいたしております。

今回の法律案の中にも、そういう裏通りあるいは細街路の通行の禁止を十分できるようなにして、ただ、どうしてもやむを得ずそこに車を持つて、人が来た場合には、警察署長の許可でステッカーをつけて入れるようにして、通過通行はシャットアウトするという規定を設けてございまして、それを的確にいたしまして裏通り対策を十分やりまして、子供さんたちあるいはお年寄りの場合も、自分の家の周辺で車にはねられる危険がないような状態をつくらせていきたい、このように考えております。

○土井委員 いまの御趣旨はよくわかるのですが、ならば、その裏通りの通行については警察署長の許可がなければ通行できないと一応原則的には考えることができるわけではございませんか。そうしますと、その場合の警察署長の権限、つまり許可基準と申しますか、そういうものが具体的に明らかにされていなくていいかと思うのです。それは特例を認めるということですね、その内容を特設しなければいかぬと思うのです。そのことについては別に政令で定めるといふことになると思うのですが、現にこの法律が施行されるまではおそろく政令も準備されるでしょうけれども、その点についてはいまの基準を特設するという点、どういう車両については通行を許可するか、どういう場合に限って許可するとかというふうな、限定措置の具体的な内容についてはもうあるお考えがあらわになるはずだと思うのでありますが、いかがでございますか。

○片岡政府委員 二つの場合が考えられると思います。一つは、署長の許可にかかわらずしめなくて、交通規制そのものからあらかじめ除外していく車がございます。たとえば郵便車であるとか清掃車のように、車の形態をだれが見てもすぐわかるような車、そういう車は、この通りの車両の通行禁止をやるときに初めから除外例として除いておきます。それから車の形だけではわからないような、たとえば乗用車であれば、だれが乗っているか、どういう目的に使われているかということとはわかりませんが、そういうものについては署長の許可にかかわらずしていくという基本的な考えでございます。

その署長の許可の基準として少なくとも最低限言えることは、その沿道に車をもち車を持っている人、まずそれは通行ができるようにしなくてはなるまいと思ひます。ただ、その家にたずねてきた人をどうするかあるいはタクシーを乗り入れるときはどうであるとか、タクシーの場合にも病人を運ぶときはどうだろうかとか、これは非常に芸のこまかい問題になつてまいらうと思

います。それから、その地域、地域の性格、そこが住宅地帯であるか商業地帯であるかあるいは工業地帯であるかという点によつてもまた様子が変わつてまいらうと思ひます。したがつて、基本的な基準につきましても、私も第一線を指導してまいりますけれども、さらに府県公安委員会が基準をきめて、最終的には署長が管内に住んでおられる方々と十分話し合つて、納得するまでという最終的な基準はきめていくというやり方が一番妥当ではないか、そのように考えております。

○土井委員 その場合に問題になりますのは、これは一応歩行者道路と考へての上の話ですから、あくまで歩行者優先という原則を曲げてはいけな問題だと思ひます。ですから、いまの基準を特定される場合にも、歩行者の立場というものを何よりも重要に考へて、そういう立場で特定の基準をはつきりと確かめられるということが大事じゃないかと私は思ひますから、その辺にさんにお考えにならないように、ひとつしつかりとお願ひしたいと思います。

それから、いまの幹線道路のほうの問題なんです、幹線道路につきましても、いまどういう措置が考へられているわけでございますか。

○片岡政府委員 幹線道路につきましても、安全かつ円滑に車が通行できるように手だてを考へていきたい。したがつて、幹線道路のほうは安全施設を完全整備していく。これは道路管理者と協調してやるわけでございますけれども、歩道はつけていく、横断歩道は整備する、信号機も整備する、ところによれば横断歩道橋なり地下道も整備するということ、歩行者も安全だけれども、車も円滑に流れるというふうな基本的な考え方だと思ひます。

ただ、幹線道路の場合に、非常に渋滞した幹線道路を流す場合に、できれば信号機の処理あるいは交差点の処理をうまくして、すべての車が円滑に流れるような努力はまずいたしたいと思ひますけれども、それでもなおかつ問題があるときには、何らかの車を優先させて通すという施策もあ

わさ考へていかざるを得ないと思つております。**○土井委員** 幹線道路も、たいへん交通ひんぱんな場所についての事例をどうしても考へておかなければならないと思ひます。いまの横断歩道で間に合う場所はまだそれでもまだと思ひますけれども、どうしても横断歩道で十分効果をあげられないという場合には、おつしやつたとおり、横断歩道橋を設置するといふことがどうしても必要になつてくるだろうと思ひます。いま場所によつて違いがあるとは思ひますが、主要幹線で非常に交通ひんぱんな場所と、それから交通がさほどひんぱんでない場所と一応考へられるところと、それからゆるやかだといふふうに考へられる場所と、歩道橋の利用率はかなり違いますか、どうでございますか。その点いかがでございますか。

○片岡政府委員 御承知のように、交通が非常に、車両の交通もひんぱんである、それから歩行者の横断利用も非常にひんぱんである、たとえば大阪でいえば阪急百貨店の前であるとか、あるいは東京でいえば五反田、渋谷その他そういうターミナルのところでは横断歩道橋が十分に活用されていると思ひます。それからもう一つ、そういうひんぱんではないけれども、学校あるいは幼稚園のそばであつて学童あるいは園児の安全をはかるために設けられた歩道橋については、学童、園児が有効に使つていられると思ひます。しかしながら、ところによりますと、必ずしもその横断歩道橋の利用率がよくないといふところも現にあると私は思ひます。

○土井委員 これは運転者の側からいろいろ意見を聞いてみますと、横断歩道橋があつて、かえつてあぶない場所といふのが最近目立つといふような意見を私はよく聞くのです。特に先ほどおつしやいました通行者の中で、交通事故の発生率からいふと多いと考へられている幼児であるとか老人なんかは、横断歩道橋の利用をおつくりがたいといふのはこれに事実なまなかつたりいたしまして、たいてい横断歩道橋のある付近で事故が起

つてゐる。こういう事例といふものは、それを利用していないといふところに主原因があつたりいたします。で、やはり横断歩道橋の問題といふものがこのままでいいかどうかといふ問題は一つあると思ひます。ただ、ここで一つ申し上げたいのは、今回の法改正で第二條の三項の「一」を見ますと、「次に掲げる者は、歩行者とする。」といふ中に「身体障害者の車いす又は小児用の車を通行させている者」といふものが入つておりますけれども、これは一応歩行者とみなすわけですから、こういった方々がいまのような方式の横断歩道橋については利用できるかどうかといふ問題が現にあると思ひますが、いかがでございますか。

○片岡政府委員 現行法と中身は同じなのでございますけれども、そのような人たちは横断歩道橋を十分に渡るものとは私は考へておりません。

○土井委員 といふと、そういう人たちはその交通ひんぱんな場所には出かけられないといふこととちよつと遠慮していただきたいといふことになるわけでございますか。

○片岡政府委員 私の所管ではございませんけれども、横断歩道橋で、ひんぱんなところでしかも利用率の多いようなところでは、外国の例にもありますように、日本でも若干で始めていっているところがございますけれども、そういうスロープ式のものをつくつたり、あるいは場合には、エスカレーター式もあるのかもわかりませんが、身体条件の悪い方々も横断歩道橋を利用できるように形態のものがあるといふことは私は思つておりますが、あとは道路管理者のほうから……
○宮繁説明員 いま横断歩道橋の利用につきましている御答弁がございました。建設省といいたしましても、いままでは敷をふやすといふことで精一ぱいでございます。全国で大体五千以上横断歩道橋ができたわけでございます。しかし、利用者の側の方で、いまお話がございましたような身体障害者の方で車いすで利用される方には、い

まの階段方式では横断歩道橋は通行できません。そういう意味で、これからはスロープ式のもの、あるいはたとえ階段でありましても、老人の方や子供さんが渡りやすいように傾斜をゆるやかにすると、そういうようなものをつくっていききたいと考えております。ただ、スロープなんかにはいたしません、若干沿道沿いの人家の前を横切ります距離が長くなりますので、いろいろ問題等もございませうけれども、特に子供さんの通行の多い場所とか、あるいは付近に特別な施設がありまして身体障害者の方の車いすの通行が多いような場所につきましては、いま申し上げたようなことも考えていきたい、こういうふうに思っております。

○土井委員 いまの御答弁も、それは一そう考慮して、より実効性のある交通安全環境をつくるという一つの環としてある問題だと思っておりますが、やはりこれは歩道橋を必要だだけつくるということは私は目下急を要する問題だと思っておりますけれども、そういう意味で、いまの御答弁の趣旨を伺うことができるわけです。

そういたしますと、さらに交通安全の環境をつくることから考えまして、利用率の高い、実効性というものをより多くあげる安全対策としては、いまあるような歩道橋、さらにはいまおっしゃったような改善された歩道橋のみで十分かどうかというところも考えていかなければならないと思っております。そういうことについて、いかがでございませう。それ以外に何か歩行者の安全対策として、特に先ほどから問題にしている幹線道路の交通ひんばんな場所、考えられる方策というものはないものでございませうか。

○片岡政府委員 先ほどの繰り返しになるかと思っておりますが、交通ひんばんな道路では、歩行者の通る道とそれから自動車の通る道とをできるだけ、できれば完全に分離していく。これは縦の方向にも横の方向にも分離していくということが一番基本だと思っております。縦の方向に分離するのは歩道をつけていく。歩行者の通るのは歩道であ

る、車の通るのは車道である、これを完全に分離するというのが一つだと思います。それから横の方向は、横断歩道をつくって信号機を整備していく。しかし、おっしゃる通りに、交通量の多いところでは横断歩道橋にしたり地下道にして、立体的に分離していくことができれば一番望ましいと思っております。そういうこととあわせて行なっていると思っておりますけれども、幅員が片側二車線以上、往復四車線もあるような道路では、名古屋市中では市街路でありまして中央分離帯をつくっております。そしてその上に金網をつくっております。これは自動車の夜間の眩惑防止にもなると同時に、事実上歩行者の横断を物理的にとめていつているわけでございます。横断歩道橋以外では渡れないように、まん中へ行っても網があるものですから向こうへ渡れない、こういうやり方をとっております。これは東京、大阪にもあまりなくて、名古屋市内に非常に普及しておりますけれども、いい知恵だと私は思いますので、そういうものを方々に普及していけば、あるいは横断歩道橋の外横断による事故が相当数防げるのではないかと、このように思います。

○土井委員 いまおっしゃったのは一つの例でございませうけれども、その網を張って、むしろ半ば強制的に、歩道橋のほうに向かわなければ横断できないという方向で強制するというのも、もはや手だてとしてはそこまできていっていると思っております。しかし、もう一つ、心理的な抵抗なしに利用できるような横断のあり方がありはしないかというところで、私たちなんか考えるのは、地下道方式などでございませうが、現に地下道方式というものが問題にされて年久しいにもかかわらず、これが歩道橋ほどにはあまり活用されていないと思っております。活用というのは、現に建設されていないと思うわけですが、その点について、何が原因になつていのかという点なんかでわかりになれば、この際お伺いしたいと思っております。

○宮繁説明員 現在ございませう横断歩道橋の数

は、先ほどちよつと申し上げましたように、約五千数百でございませう。そのうち先生いま御指摘の地下の横断通路が約四百カ所くらいございませう。地下でございませうと、やはりあまり抵抗がございませうと、いろいろ渡りやすいわけでございますけれども、実は、こう申してはなんでもございませうけれども、一カ所当たりの単価が、普通の地上式のものでございませうと大体一千万くらいいかりますけれども、地下に入れますと、大体その三倍から四倍くらいかかるわけでございます。金額が多かかりますので、あとの維持費が若干多くなります。

それから最近はいくらもなりましたけれども、一時これは管理面の不備もありまして、夜、娘さんなんか一人で地下道を通るのがこわいとか、いろいろございませうけれども、そういう点もかなり改善されました。私も道路管理者といたしましては、いまのところは駅前の繁華街、市街地の場合にそういう地下の横断歩道をつくるようにいたしておりますけれども、今後そういう地下が適当であるような個所につきましては、上に出ております横断歩道橋じゃなくて、多少お金がかかりますけれども、地下道もつくってまいりたい、こんなふうに考えております。

○土井委員 おもな理由は経費ということだと思っておりますが、その辺はむしろ人命尊重の点からいいますと、打開する問題ではなからうかと思っております。やはりそういう点で自治省あたりが予算をどう考えて取り組むかという姿勢の問題としてもあらうかと思っておりますが、そういうことについてはいままでいかがお考えでいらつしやいますか。担当の方、自治省はいらつしやらないですか。

○宮繁説明員 財政局長がいままでいたのですが、

○土井委員 それでは時間の関係で、質問を先に進めたいと思っております。

それで、いまの交通安全対策からいまして、小さい子供たち、特に毎日通園、通学をしなきゃならない子供たちの安全対策というのを重視して、忘れてはならない問題だと思っております。

そこで、幼稚園や小中学校の通学、通園児に対する対策として、文部省のほうではいままでもどいどういうふうなことをお考えになつていらつしやるかという点などを、あらましてけつこうです。まずお伺いしたいと思っております。

○橋本説明員 お答えいたします。

まず学校におきまところの交通安全教育と申しますのは、児童、生徒の心身の発達段階に応じて、自分のみならず、人の命も尊重するという観点で交通安全教育を行なっております。それからまた、学校そのものの設置につきましては、これは直接私の所管ではございませうけれども、新設の場合には、学校施設指導要領というのがございまして、その中で、学校の敷地といたしまして安全なところでなければいけないという指導をいたしております。それからまた、通学区というふうなものが義務教育についてはございませうけれども、そういうものににつきましては、交通安全の安全とか、あるいは子供が通いますところの距離の問題とか、そういうことを勘案しながら、市町村の教育委員会等で通学区をきめておるといふことにならうかと思っております。

するかということ、他人に対して自分がどう対処するかということよりも、環境整備をわれわれがやっつて、そして子供たちに対して安心して通学でき、通園できるような環境整備をまず心がけないと、私は言う資格はないと思うのです。だから、そういう点からしますと、いま学校周辺なんかを考えました場合に、交通が非常にひんぱんな場所では、先ほど来おっしゃいましたとおり、歩道橋の設備なんかもだんだん考えられて、しかもそれが十分なものになるように配慮されておられますけれども、しかし、なおかつ考えてまいりますと、どうしても幹線道路を横断しないといふ自分の小学校に行けない、中学校に行けないといふことが、校区の関係で定められておるといった場合、しかもいまだ校区は地理的条件で定められていたわけですから、この際、交通事故発生率が激増しているといふことにかんがみて、徹底した交通安全という立場から考えていったら、交通安全対策を基準に置いた校区の取り扱い方というものに立ち返って、再検討を進めてもいいのじやないかという考えを持っているのですが、文部省とされましては、こういうことについてはいかが考えですか。

○橋本説明員 校区の指定につきましては、私先ほど申しましたように、直接の所管でございませうけれども、現在市町村の教育委員会、あるいは特殊な学校につきましては都道府県の教育委員会が、法令の規定に基づきまして、実際に即してやっております形になっております。その場合の基準になりますのは、学校への距離とかあるいはその間の、先生のおっしゃいましたような交通事情とか、そういうこと等を勘案するわけでございまして、そこで一番基本になりますのは、子供の心身の発達に際したところの日常の通学といえますが、距離的な問題とか、そういうふうなことがありまして、そういうふうなものが保障されるということが、日常のことでございますので、一つの基本的な問題になるかと思ひます。ただ、そういう場合に、いろいろな事情を勘案

いたしました場合でございしますが、いま先生おっしゃいましたような、交通安全というふうな点についての配慮と申しますか、そういうものも一つの大きな要素になっておると思ひます。

ただ、その交通安全に対する配慮ということだけでは、いま申しましたように、割り切れない問題の中にあるかと思ひますけれども、そういう場合場合には、たとえば通学路におきまして、その交通の規制と申しますか、あるいは通学路といふところに、特にお願いいたしまして歩道橋をつくるとか、そういう施設設備を強化していくといふふうなことを道路管理者とか、あるいは警察、公安委員会関係といふようなところにお願ひしてあるという実態だろうと思ひます。

○土井委員 いままで都道府県の教育委員会のほうでいろいろケース・バイ・ケースで事案を勘案して、適当な措置を講ずるよう指導しているとおっしゃるのですが、学習指導要領なり何なり、文部省の各都道府県教育委員会については、いままでの教育内容についての指導というのは、私たちが見ておまして、どうかと思われるぐらいにびしびし指導をおやりにするに比しますと、こういう交通安全対策についてどういふふうに取り組むかということ、どうももう一つ十分に組み込まれていないような向きを私は見るのです。いままで教育内容については、半ば干渉というような批判を受けるぐらいいろいろやられているわけですが、こういう問題こそひとつびつちりやっていたら、私が、私は、民主教育あるいは子供の健康や命を守る第一歩だと考えるのだけれども、どうもおやりになつていただきたいことについては手ぬるくて、どうかと思ひますことについて必要以上にいろいろと御指導を賜わっている向きがあるようです。こういう点については文部省さんのほうの姿勢一つで、各都道府県の教育委員会の取り扱い方というのがだいぶ違ってくるのじやないかと思ひますので、ひとつ校区のあり方についての再編成ということについても、少々距離が遠くなる短くなるの問題じやないもので、地理

的条件ということももちろんあるとおっしゃいますけれども、少々距離が遠くなったって、より安全であるといふのにこれは私はないと思ひます。ですから、そういう点からしますと、父兄の気持ちとしては、交通安全対策といふものを十分に考えた上での校区の編成といふのは大歓迎だと思ひますが、ひとつそういう点についての御配慮をいただきたいものだと思うのです。

それから、先ほど通学路におけるいろいろの安全対策をお述べになりましたが、そこで一つお聞きしたいのは、通学路で線のおぼさんだとか、あるいは交通指導員といふものを通学時に出して、学童や園児なんかの交通整理に当たるという地域があることは御承知ですか。

○橋本説明員 存じております。

○土井委員 その線のおぼさん、交通指導員といふのは、身分はどのようなことになっておますか。

○片岡政府委員 それは区々でございまして、ところによりまして、正式の市町村の職員になつていられる場合もございまして、教育委員会の場合もございまして、それから臨時職員の場合もございまして、雇いになつていられる場合もあるということ、地方地方の事情によつて区々でございまして。

○土井委員 その立場で、交通規制に対する権限があるということが認められておるわけですね。

○片岡政府委員 交通規制あるいは交通取り締まりに対する道交法上の権限はございせん。

○土井委員 では、いま実際上線のおぼさんや交通指導員といふものが、通学時の園児や学童を相手に交通整理に当たるということなんでございまして、この問題についてはやはり交通規制という意味をなさないかどうか、ひとつお答えいただきたい。

○片岡政府委員 主として学校の近くの横断歩道の学童保護に当たつておるのが実情だと思ひます。したがつて、横断歩道に対しては道交法上の歩行者保護の規定がございまして、横断歩道を人が渡ろうとすれば、車は必ず一時停止しなければならぬ。その横断歩道を人が通るぞというこ

とを必ず運転者にわかりやすく知らして車を止め、車がとまったのを見て子供さんを渡すという事実上の行為をしている。したがつて、横断歩道の保護につきましましては、道路交通法でちゃんと規定がございまして、それをおぼさんや子供の判断にまかせないで、おとなである線のおぼさんたちが車のほうに、横断歩道に入っているぞというのを確認して、車を止めて渡すといふのが現在の事実上のやり方でございます。

○土井委員 そうしますと、その線のおぼさんなり交通指導員なんかの指導に過誤があつて、そしてその結果事故がひき起こされたといふことです。それじや、その責任はいずれにあるわけでございますか。

○片岡政府委員 基本的には事故を起こした運転者にあると思ひます。ただケース・バイ・ケースで違ふと思ひますけれども、現にやつていのは、自動車ややつてくるかどうかを見て、信号機もない横断歩道の話をしておられますが、信号機があれば信号機に従つて車を止めさせ、歩行者があるのに信号機を無視してやつてけがさせれば、自動車の運転者の責任です。それから信号機がない場合には、自動車や来た場合に旗を出したるいは手で合図をして車を止め、そして確認してから子供さんを渡しているわけですから、かりにそこに事故が起つた場合の責任そのものは、線のおぼさんに来るのではなくして、車を運転して事故を起こした、子供をひいた自動車の運転者にある、このように考えております。

○土井委員 もちろん線のおぼさんや交通指導員については、交通規則等々の一応の知識を授けるというふうな機会には十分持つた上で整理に当たらせるということになつてはいるはずでございます。私は本来こういう問題は交通警察官が取り扱うべき問題じやなからうかと思ひます。ただ、特にこういう通園時あるいは通学時に線のおぼさんや交通指導員がこういう問題に当たらないければならぬといふことは、本来やらなければならぬ交通警察官の数が不足しているために、こうい

う措置が講ぜられたのだといういきさつが考えられるわけですが、その点についてはどのようにお考えでいらつしやいますか。

○片岡政府委員 御承知のように、交通巡視員制度というものを一昨年から設けたわけでございまして、現在四千五百名の交通巡視員の定員のワクが全国にございます。これは主として学童の保護の任務に当たり、あわせて駐車違反の取り締まりもやるという制度でございます。現に勤務員が街頭に出始めておりますけれども、この制度ができて、児童、幼児の保護の面では相当手厚くなつてまいつたと思ひます。従来、仰せのように、警察官も出ておりますけれども、それだけで十分な保護ができなかつたために緑のおばさんのような制度もできましたし、ほんとうに自発的にPTAのおかあさん方が学童の保護をしておられるところも地方に行きますとまだ相当ございます。そういうことで警察の本来やるべきことは、私どもも定員をふやしたりあるいは交通巡視員制度をつくるなりして強化してまいりたいと思ひますけれども、現状はまだ必ずしもそれで十分でないというところ、そこでこういう制度が生まれ、あるいは自由意思でおかあさん方が学童保護に当たつておられるという形だと私は思ひます。

○土井委員 いまの警察人員の問題になつてまいりますと、むしろ人員増強ということにすぐ走りながらなんですけれども、現在ある定員の範囲内でも、私は取り組むことをしていこうとすれば、もつともつとできるのじやないかと思うのです。

特にいま申し上げているような通学、通園時における児童や園児に対して警察が配慮をして、交通警察官に保護に当たらせるといふことを安全対策の上でもつと講じていくということ、それはいまの警察の人員をふやさなくたってできることじやないかと思つてゐるのですが、いかがですか。

○片岡政府委員 これは一時的に、たとえば安全運動の期間中だけやるというのではだめだと私は思ひます。恒常的にそういう体制をとるのには、いまの定員の中ではすべてをカバーすることはむ

ずかしからうと思ひます。しかしながら、私どもとしては、少なくとも学校周辺の地域につきましては、朝の通学時にできるだけ多くの警察官を、交通係だけでなくて、各署、駐在所の警察官をも横断歩道に立てて学童の保護に当たつていくという方向で第一線の指導をいたしております。

○土井委員 いま警察行政の中で、交通安全対策というのは非常に重要ではあるけれども、重要になつてゐるかどうかということが、私、実は問題だと思ひます。警察人員のワクというものはやはり限界があるわけですから、その中でこういう交通安全対策を最重要にするかどうかというところで配分のワクもおのずから変わつてきかぬかという気がするのですが、こういう問題はどうかということになりますか。

○後藤田政府委員 もちろんおつしやるように、警察官の総定員のワクはきまつておりますので、その定員のワクをそのときどきの治安の情勢に応じて合理的に配分して使つていく、これは大前提でございします。

今日、交通の重要性ということとは私どもでは第一に置いております。そういう意味合ひから、交通にはできるだけ人員を配置する、こういうことをやつておりますけれども、実際問題として年間の取り締まり件数が五百万件、こういった数でございします。そうしますと、内部の取り締まりの事務の処理、取り調べその他の処理人員に追われ、街頭に立つ警察官が不足してくる、こういう悩みを持つております。内部で合理化をやるにしてもやはり限界がある。全体としては警察の人員は今日不足をしてゐると考へております。したがつて、警察の人員はやはりふやさなければならぬ、こういう考へ方でございますが、他面国全体の労働給源その他を考へますと、警察官といふものは仕事の性格上、とんでもない者を採用するといふわけにはまいりません。やはり質といふものを考へていかなければならぬ。そういうことを考へると、労働給源の面から一つの壁に突き当たつてくる。そこで、子供さんの保護の仕事であるとか老

人の手を引くとかといったような仕事は、外に出る仕事ですから気の毒とは思ひますけれども、警察もこの際婦人の労働力の活用といふものをもう少し考へていかなければいかぬであらう、こういうふうに一つは考へます。

と同時に、昨年からお願いしましたような交通巡視員の制度、これも今日大体九割が婦人だと思ひますが、そういう制度をつくつて、主として通行の保護と同時に駐車違反の取り締まり、こういったような比較的定型的といひますか、そういう仕事をお願いするといふことでふやしておるわけです。私はそういったことで警察官全体もふやしたい。しかし、中身は婦人労働力の活用といふことを考へていひのじやないか。同時に、交通等については、いわゆる警察官と違つた身分を持つた警察職員も充実をしていく、こういう線दैいくのが一番いいのだ、こういうふうに考へております。

○土井委員 婦人労働力の活用というのは、外見はまことにけつこうなでございしますけれども、しかし、要するに、それは、男性が警察官については適当なものであり、確保できないという御趣旨から、ならば婦人のほうに回そうじやないかといふふうなことで求められてゐるのが婦人労働力に對しての要求だと私は見てゐるのです。いまの答えから申しまして、そういうふうな趣旨だと思ひますが、そういうことで交通安全対策として取り組めますか。

○後藤田政府委員 警察の仕事というのは非常に激しい仕事でございします。したがつて、婦人の生理的条件といふものを私どもは考へざるを得ない。そこで、やはり男子警察官を主流として考へるのが当然で、別段婦人をべつ視する意味で、男子が足らぬから婦人、こう申しておるわけではございしません。仕事の性質上、そういうことで婦人警察官といふものをもう少し活用したらどうだろうか、私はこういう考へ方です……。

○土井委員 そういうことになつてきますと、だんだん婦人問題ということに問題が發展してまい

りますから、そういうことについては別の機会に私はゆつくり論じたいと思ひますが、きょうはもう時間の制限もありますから、先を急ぎまして、ひとつ最後に私、お尋ねしておきたいことがあるのです。

それは、この法律改正によりまして、百九条の二に「公安委員会は、総理府令で定めるところにより、車両の運転者に対し、車両の通行に必要な情報を提供するようにつとめなければならぬ。」という条文がございします。そして片や四条の五を見ますと、「道路標識等の種類、様式、設置場所その他道路標識等について必要な事項は、総理府令・建設省令で定める。」とございします。これについてひとつお伺ひしたいことがあるのですが、よく自動車で通行いたしておりますと、たとえば東京から横浜や川崎のほうへ向かつて走つてゐる途中に、横浜まで何キロとか川崎まで何キロという標識がございします。あれがどうも県道と国道によつて、同じ川崎といひ、同じ横浜といひても、どこを目標地点として、東京のある特定の地点からはかられるのか、その目標地点といふものが一定してゐないやうなんです。現にそういうことで、兵庫県下にございしますキロ数を表示しております道路標識を見ますと、まことにずさんだといふ事実が明るみに出まして、県道と国道とでこの取り扱ひが違つてゐるじやありませんかといふので、ぜひこの問題にされてゐるといふ実例がございします。これにつきましては、今回こういう法律で取り扱ひの、一応様式だとか種類だとか道路標識等について必要な事項といふのは総理府令・建設省令で定めるところになるわけですから、この取り扱ひの具体的な、どこに目標地点を置くかといふ基準なんかについても、やはりこの際明らかにしておく必要があるのじやないかと思ひますが、こういうことについて何かお考へになつていらつしやるかどうかをひとつお伺ひいたします。

○富繁説明員 ただいまお話のございました道路標識の件でございしますけれども、標識につきまし

ては、公安委員会が設置いたしました規制標識、たとえば駐車禁止というような規制のための標識と、道路管理者が設置いたします案内標識、いまお話しした横浜まで何キロというような標識、それから、路切がありますというような警戒標識。いま申し上げました案内標識、警戒標識につきましましては道路管理者が設置いたしております。いま御指摘ございました、兵庫県の例でございましたある地点まで何キロという案内標識でございまして、道路管理者が設置いたしております。それで、一応、たとえば横浜なら横浜まで何キロという場合には、市役所とか、そういった行政の中心地点までの距離を表示することにいたしております。

ただ、いま先生から具体的に、標識に出てくる距離が少しおかしいんじゃないかというお話がございましたが、実は道路を改築いたしますと、距離が長くなったり短くなるといふような例もありまして、あるいはそのときに一緒に標識も直さなければいけないものをそのまま設置しておいたという例かとも思いますけれども、そういう点につきましては、今後十分調査いたしまして、ドライバーの方、一般市民の方に迷惑のかからないようにいたしてまいりたいと思っております。

○土井委員 いまおっしゃったようなそういう道路標識について、この距離が市役所なんかを中心にはかるとかいうふなことがはつきりされていればいいのですが、事実は、調べてみますと、違ふようであるが、国道と県道で、たとえば建設省が国道で求められているのがいわゆる幹線道路の分岐点までの距離をはかっていたり、それから県道では同じ地名についての距離を掲げます場合に、一番兵庫県境に近いところを基準にはかったり、そういう点からいいますと、これは全然でんでんばらばらな方をしていっているわけでございまして、いまお答えになりました趣旨とはちよつとキロ数の取り扱い方が違ふというのを私は申し上げていっているので、その点この際統一しておく必要が

あるのではないかと思います。いかがでございませうか。

○宮繁説明員 いま御指摘のような点十分検討いたしまして、基準等もやや不整備の面もございしますならば、そういう点も整備いたしまして、統一的に距離の標示ができるようにいたしたいと思っております。

○土井委員 まだほかにもござました問題がありますけれども、一応これできようは私、質問を終わりたいと思ひます。

○菅委員長 午後一時三十分再開することとし、この際、暫時休憩いたします。

午後零時三十八分休憩

午後一時三十九分再開

○菅委員長 休憩前に引き続き会議を開きます。この際、連合審査会開会に関する件についておはかりいたします。

道路交通法の一部を改正する法律案について交通安全対策特別委員会から連合審査会開会の申し入れがありましたならば、これを受諾することといたしたいと存じますが、御異議ありませんか。〔異議なし〕と呼ぶ者あり

○菅委員長 御異議なしと認めます。よつて、さうに決しました。

なお、ただいま議決いたしました交通安全対策特別委員会との連合審査会の開会日時につきましては、両委員長協議の上決定いたし、公報をもつてお知らせすることといたしますので、さよう御承願いたします。

○菅委員長 道路交通法の一部を改正する法律案について、質疑を続行いたします。土井九か子君。

○土井委員 午前中お伺いしたいことがございしましたが、御出席がなかったため、ひとつ保留にしておりました問題をこの際お伺いしたいと思ひの

ですが、県道、市町村道における歩行者の安全対策からいたしまして、地方財政の上で、いままでどういふふうな配慮を特に講じられてきたかというのを、ひとつお伺いします。

○森岡説明員 交通安全施設の整備の財源につきましましては、一つは、地方で単独に実施いたします事業の財源に充てるため、特別交付金といたしまして地方に交付をいたします反則金収入をもつて、単独事業を推進していくことについていたしております。いま一つは、補助事業、単独事業を通じまして、地方交付税の基準財政需要額に必要な所要額を算入してまいります。さらに起債の面におきまして、かなり大規模な、歩道橋でありますとかいふものをつくりまします際に地方債の充当をするというふうな措置をあわせて、財源措置はかなり適切にとつてきておる、こういうふうな考え

ております。

○土井委員 その起債の面で、いま問題にされました歩道橋なのですが、現に歩道橋の改善といふことがしきりにいわれておりますし、さらに状況によりますと、人道、歩道について、やはり条件からすると歩道橋よりも地下道のほうが思ひます。たといふ条件がある場合が多々あると思うのです。たとえば商店街のまん中だとかあるいは歩道の幅が広くないとかいわれるような場合——店舗が前にある、やはり歩道の利用度からいって、できる限りその面積を歩道橋のために広くとらないというふうな点から考えて、地下道の設置といふことを要求する向きが多いと思うのですが、いままでにそういう要求に十分こたえてきてなかったというくらいはありはしないかと思うのです。考えてみますと、おそろくは歩道橋よりも地下道のほうが経費が多かる。大体歩道橋一基について一つ地下道をつくるうとすると、経費が概算三倍から四倍くらいかさむといふことでございしますが、そういうことについてはいままでどういふふうにお考えになつていらつしやいますか。

○森岡説明員 補助事業について申し上げますと、交通安全施設整備法で、地下歩道につ

ても補助対象にすることになつております。補助率は通常二分の一でございします。また単独事業につ

きまして、いま御指摘のように、経費がかなりかかるもの

ですから、横断歩道橋のほうをやはり早くたくさんつくるというふう

に、いままでの行き方はなつてきておると思ひます。その結果、それほど多くはございせんが、四十五年

度でも、地方債の申請がありまして地方債の充当をいたしましたのが、単独事業で二、三件ございします。おそろく御指摘のように、今後そういうものはふえてまいるといふふうに考えます。その市町村の財政の状況ないしは事業の規模などを十分見まして、必要なものは地方債を充当していくという

ことで措置してまいらる必要がある、そのように考えております。

○土井委員 地下道についての要求がふえてくるという側面はもとより事実でございしますが、さらにそれを積極的に促進するといふ姿勢をとつていただいて、それをやはり財源確保という方向でひとつぜひとも御努力いただきたいというふうなことで午前中は話を進めてきたわけでござい

ますが、この節、やはり交通安全対策の中では、歩行者保護という側面から、この問題はかなり積極的

に、しかも徹底的に取り組まれているのじやないかと私は考えております。その点の御配慮をひとついた

ただきたいと思ひます。

○森岡説明員 交通安全施設の整備につ

きまして、緊急措置法に基づきまして、各府県、市町村でそれぞれの計画を立てまして、それをい

わばまとめ上げまして交通安全施設整備計画とい

うのをつくつてまいります。そういう過程におきま

して、御指摘のような点も十分留意しながら、関係各省と相談いたしまして万全を期していきたいとい

うふうに考えます。

○土井委員 それじやこれで終わります。

○菅委員長 山本弥之助君。

○山本(弥)委員 交通安全につ

きまして、警察は非常に御努力を願つておるわけであり

ますが、昨年の春秋の交通安全週間もその成果をあげたとは

私も思えないわけですが、本年も非常にマンネリズムにならないように苦心をなすつて、前期、後期に分けられまして、前期は子供の安全を守る、後期は不当なるいは無謀な運転等の取り締まりをやるというふうなことで御努力を願つておるわけですが、選挙期間に際会した関係もありまして、新聞等で見ますと、昨年同様、成果があつたと思えないという記事を見ておるわけでありまして、これにつきまして、どういふ結果になりましたか、お聞かせ願いたいと思ひます。

○片岡政府委員 大体御指摘のございましたように、今回は少し構想を改めて、前期、後期というふうに分けまして、前期につきましては、ちょうど児童の入学時でもございまして、学童保護とあわせて歩行者の保護を重点にしたキャンペーンをいたしましたわけでございます。その中で老人と子供というものを特に強調いたしましたわけでございますが、不幸にして四月五日から四月十日までの六日間の交通事故の発生状況は、人身事故が一万七百五十五件、前年比六百五十六件増でございます。それから死者が二百五十三人、これも前年比二十一人増。負傷者が一万三千七百九十一人、これも前年比七百二十三人増という不幸な結果に相なつたわけでございます。一週間の問題でございますので、なかなか確たる原因もわからないのでございますが、ちょうど先生御指摘のように、選挙運動期間中もございまして、したがって、警察官の配置も若干そちらのほうに食われておつたという面もあるかと存じますし、またマスメディア、マスコミも主として選挙のほうに取材あるいは報道の力が注がれておつたというふうな面もあるいはあつたのではないかとこのように考えております。私どもとしてはまだ遺憾でございますが、これから引き続き、特にまた後期の安全運動を控へまして、何と申しましても歩行者、特に老人と幼児の交通事故の防止に努力を続けてまいりたいと思つております。

○山本(弥)委員 今回の道交法の改正は、従来か

らわれておりましたように、歩行者の安全の確保あるいは都市交通対策の推進といつたしましては、公共輸送機関の優先確保、さらにはい問題になつております。運輸者管理のための規定の整備という重要な点につきまして、全面的な改正——おそろいまで毎年の部分的な改正を、今回の改正によりましてある程度まで道交法の改正はかつこうがついたという改正ではなからうかと思つておりますが、しかし、これらの改正によりまして、交通安全週間には相当の交通安全警察官を動員せられて、事故の減少あるいは撲滅をはかるという努力をしていただいているわけでありまして、それにつきまして昨年よりはむしろ情勢は悪くなつておるといふ状況であるわけでありまして、法の改正あるいは交通安全対策本部の各省はらばら行政を統合せられての交通安全基本計画の策定というふうな、私は相当積極的な姿勢をとられ、またあとで御質問いたしたいと思ひますが、交通安全施設整備五カ年計画というものが作成されておるわけですね。実際に取り締まりの衝に当たつておられる公安委員会なり、あるいは警察庁とされまして、当面死傷者あるいは交通事故の減少という、あるいは死傷者のこときは半減というふうな目標のもとにおやりになると思ひます。春の状況だけでは判断つかぬと思ひますけれども、一応かつこうの上でこれらが整備せられて、今後交通対策に力点を置いて進められるという体制で、五カ年計画策定の初年度において、ことしこそある程度まで事故を減少できるというふうな御判断に立つておるかどうか。これはなかなかめんどりの問題でございまして、けれども、一応私はそういうふうな決意でかからなければならぬと思ひます。そういうお見通し等についてお聞かせ願ひたいと思ひます。

○片岡政府委員 先生御承知のように、一昨年に比べての昨年は、一昨年に比べての一昨年より増加傾向は鈍化し始めております。本年に入りましては一月から三月までの累計におきまして、発生件数において一・一%、それから死者数において二・二%、負傷者数において三・二%、発生件数、死者、負傷者ともども幸い昨年比で減少傾向を示しております。私どもとしては、この減少傾向の時期をとらえて、さらに事故が減少するように、何とかしてことしは昨年よりも相当数事故全般としても減つたという形に追い込みたいと思つております。特にその中でも弱い道路利用者である歩行者、午前中から言われております老人、幼児、その辺の事故につきましては、絶対数を減らすというところで力を入れてやりたいと思つておりますし、また私どもが力を入れればやりますものであるというふうな、そんな確信をもつて現在仕事を進めております。

○山本(弥)委員 交通安全施設の整備にいたしましても、多少景気の影響を促進する必要があるというところで、公共事業の早期発注というふうなことが政府でもいわれておるわけでありまして、本年度の予算からいいますと、私ども必ずしも施設整備費が十分とはいへないのではないかと、かように考へるわけでありまして、どうかこれを最優先的に、早期に施設が整備できまうように、私は、警察庁とされては最優先的に整備に着手願ひたい、そのことが多少とも、不十分な予算でも早い施設の整備によりまして交通事故を防ぐことができる。施設の整備をいたします間も、やはり依然として、それだけ施設のあり方によりましては交通は渋滞する場合もあり得るわけでございます。どうか早目に最優先で施設をしてもらいたいというのを要望しておきます。

それから、この交通安全基本計画で対策本部にお聞きしたいと思ひますが、いろいろままとつてつた文章になつて出ているわけでありまして、これから陸上交通の安全につきましては、第二節の「講じようとする施策」を総合的に推進されるものと思ひますが、問題は、これらの施設整備の面と、いまのモータリゼーションの時代における自動車の増加との関連でございます。いま景気は多少後退をしているよ

うであります。総理の所信表明等によりまして、五年もたてばいまのGNPをさらに倍にすることができるといふような、経済成長面におきましては前途に非常に明るい希望を持つておられるようであります。したがって、交通体系における輸送機関としての自動車の役割もこれに伴つて大きく伸びるのではないかと、いわば自動車も増加していくのではないかと、その増加に対応して交通安全基本計画というのはいさう考へ方できているのか、その考へ方をお聞かせ願ひたい。

○須藤政府委員 お答え申し上げます。

このたび中央交通安全対策会議で決定をいたしました交通安全基本計画でございますが、この計画は大体におきまして、自動車交通の面におきましては今後自動車台数は相当伸びるのではないかと、それで、自動車の台数の伸びと交通事故による死傷者数の推移というものが、非常に密接な関連を示しておるといふふうに見えておるわけでございます。われわれといたしましては、大体昭和五十年におきましては自動車は約三千万台というふうなところの数字になるのではないかとこのように考へまして、それに応じて一体交通事故はどのくらい発生が予想されるかというところをいろいろ計算をしたわけでございます。結局昭和五十年におきまして自動車台数がそういうふうになりますと、交通事故による死者が約二万人程度になるのではないかと、そのうちの歩行者の死者が約八千人をこすのではないかと、負傷者に至つては約百七十万人に達するのではないかと、こういうふうな一応自動車台数の伸び、それに伴う交通事故の増加というものを予想いたしまして、それに基づきまして安全計画というものを立案した次第でございます。

○山本(弥)委員 昭和五十年に三千万台といふと、現在約一千八百万台です。倍までいきませんが、倍近くなるわけですね。そうして死者が二万人というお話でしたが、それに対応するものもろの計画というのは、現在の一千八百万台の自動車、これに対する現在の交通安全対策それ自体

が、現在の一万幾らの死者が当然だというようなことであればこれは問題ないと思うのですけれども、これも相当減少しなければならぬということを取り締まり当局が努力しているわけなのです。そういふときに、現在でも一方交通、あるいは子供、老人の安全のために規制をやるわけです、裏通りは車を通さないとか、あるいは大量輸送機関の優先交通を確保する。大量輸送機関の優先確保ということとは、それだけ一般自動車の交通が渋滞するかも知れませんが、条件が変わらなければ、そういうことをしてまでも死傷者をなくするという努力をしているわけですから、これらのことを考え合わせると、三千万台になるという昭和五十年——五十年後ですが、そういうことに対応しての整備計画といいたしましては、予算の裏づけも十分ではないわけですね。三千万台になる対応について、一千六百億の整備計画をやつて、その五十年計画が完了した場合に二万人の死者を減らしていきけるというふうなお見通しが出てまいりますものかどうか。私は、趨勢の数字よりも、交通安全対策の目的を果たすということが重点じゃなからうかと思うので、もしそれが重点であるとするならば、五年後の三千万台にあるいは交通事情が伴わないということであれば、警察の要求する予算というものはもう少し大振りに増額して、五十年計画でなく三千万計画で早く完了するということができれば、現在の情勢より悪くなるというふうな感じがするわけですよ。

まず対策本部のほうから、趨勢に対応してどう考えていくか。これは政府としても交通事故の対策については相当重点を置いていっていると思うのですけれども、その見通しですね。それから公安委からは、警察として交通取り締まりをしてまいりまう上に警察の期待するようないわば国民に安心感を与えるような取り締まりが現在の予算あるいは整備状況その他で可能であるかどうか、その辺の見通しをお聞かせ願いたいと思います。

○須藤政府委員 今度の四十六年度から始まりまして五十年計画を実施しない場合には、先ほど申し

上げましたように、交通事故による死者が約二万人、そのうち歩行者が八千人程度ということになります。実は、この五十年計画を実施した場合に一体どの程度の効果があるかということにつきまして、私どものほうで関係省庁、さらに学者等の意見も加えまして一応この効果というものを試算したわけでございます。その試算した結果を御説明申し上げますと、五年後の昭和五十年に八千人をこす歩行者の死亡者が出る、それがその五十年計画を実施した場合に、これはあくまでも計算ではございまして、四千六百五十二名のマイナス、これだけ減らせるのではないかとこのように計算をしたわけでございます。その内訳を申し上げますと、都道府県公安委員会の管理にかかります信号機その他の安全施設で千七百七十五名の減、それから建設省と道路管理者の管理にかかります歩道等の安全施設における効果でございまして、これが二千五百四十六名。パーセントにいたしますと、信号機等で三八・二%、歩道その他で五四・七%。そのほかで七・一%、三百三十一名程度のマイナス、これは踏切の立体交差、構造改良その他の対策による数字でございまして。

これはあくまでも従来の安全施設の事前事後の調査、さらには学者等の計算も入れて出した数字でございます。もちろん交通事故につきましては、いろいろな要素が複雑にからみ合つて発生するわけでございます。安全施設だけで完全に事故を撲滅するということは無理があるかと思ひますが、一応この安全施設でこの程度の効果があるんじゃないかという計算をした次第でございます。もちろんわれわれもいたしまして、今後の交通事情によりまして、ものごとをすべて弾力的に対策をしていくということが必要であらうというふうな考えでおる次第でございます。

○片岡政府委員 いま対策室長のほうからお話のございましたが、私も少しは、このまま放置すれば昭和五十年には八千人になるであろうという歩行者事故を四千人以下に、できれば三千五、六百人ぐらいいまで押さ込むということに至

上命令として考えておりますし、またそれは可能ではないか。ただ、自動車同士が衝突したり自動車単独で起こす事故につきましては、先生御承知のように、年間十数%の伸び率で自動車事故が急激に増加しております。この状況からしますと、自動車一台当たりの事故を減らすことは可能でございます。しかしながらその絶対数を減らすというのは相当至難なわざであらうと私も思ひます。ただ抑制したいという方針で仕事を進めております。またその程度は可能ではなからうかという考えに立つて仕事を進めております。

○山本政府委員 そうしますと、警察の取り締まりからいへば、自動車同士の事故はともかくといふたしまして、歩行者の事故については、現在の安全対策施設が整備されれば減少することができるといふことは、ある程度まで見通しが立つていふと言えらるわけですね。そういうことであれば、ぜひそういうふうな努力をお願いしたい。私もどうも予算から見まして不十分じゃないかという感じが深いのであります。あとからではおそいわけでありまして、本年度は五年計画の初年度でございますが、警察の立場をいたしまして十分検討せられまして、これを三千万計画に縮めるなり、あるいは年度途中においてことしの状況を見て来年度から五年計画の整備費を増額するなり、当然取り締まり面から見ての要望をなさるべきではないか、かように私は考えますので、その点の要望を十分していただきたいと思います。

なお、施設整備の内容についてお聞きする時間も与えられていないようではありますが、せっかく建設省からお見えになつておりますので、道路にいたしまして、農村地帯は別といたしまして、交通量がふえると思われる大都市を初めといたしまして中都市等の国道あるいは二級国道、主要県道といった幹線道路ですね。岩手県におきましても、主要県道等につきましては相当舗装、改良がなされて整備はいたしております。しかし、集落のところは人車道の分離というところまで手が

回っていないわけですね。この五年計画で少なくとも人車道の分離というようにすることができるといふことか。それからもう一つ、いまのやり方は今度の改正法にもあるわけですが、線を引くとかあるいはコンクリートのブロックを一定の間隔に並べまして人車道を分離するという方法をよく小都市ではとつておるわけなんです。盛岡のようなか都市におきましても、そういうところが相当あるわけなんです。これはある意味において、場合によつては危険ではないかというふうな感じが私どもとしておるわけなんです。そういうことも人道ができたんだということに入れますと、私は将来の問題は、事故の減少なんといふのは思ひもよらぬというふうな感じがするわけなんです。今度の総合計画では、文部省は教育の立場から学校教育あるいは社会教育等をやつておられますが、もう一つついでに建設省にお聞きしておきますが、古くから児童公園等の整備ということについて整備を急いでおられるようでありまして、今年度の予算におきましても、相当の箇所、児童公園というものの整備を考えておられる。もちろん、こういうふうな交通事故のふえないう以前には、いま幼稚園に行つておられます幼児教育といひますか、通学をしておられる児童に対する交通安全教育というものは行なわれたわけでございますが、学校に行つていないお子さんも、子供のときに知らず知らずのうちに交通道徳を身につけるという体制のために、この交通公園というふうなものの整備を推進するといふ計画がもう数年以前からあつたと思ひます。これがどの程度に推進をされておるか、その辺の点をお答え願ひたい。

○井上説明員 御指摘の道路のことについて私からお答えいたします。

今度の五十年計画によりまして歩道の達成の目標でございますが、ただいま御指摘のようなか都市の市街地を含めまして、交通安全施設整備の観点から指定をされました道路——これは交通量と事故率から指定をいたしました。指定されました

いうものを次官通牒といたしまして各都道府県知事に流しまして、この要領に従いまして現在四十五カ所ができ上がっております。明年度は一カ所

をつくる予定でございますが、これが大体三千万ないし五千万程度の経費がかかります。用地は別でございます。したがいまして、一カ年で完成させるといふことがなかなかむずかしい問題でございますが、二ないし三カ年計画に基づきまして実施をしてまいりたい、こういうように存じております。

○山本(弥)委員　それいたしますと、五年間に児童公園は人口一万人について四カ所というものは達成できるわけでございますか。

それからもう一点、いまの交通公園というのは、四十五カ所といいますと、今後の計画からいきますとどういうことになりましようか。人口二十万以上の都市にはほとんど一カ所くらい交通公園ができ、逐次十万台の市にまで及ぼしていくという計画がおありになるのかどうか、お聞きしたいと思います。

○川名説明員　児童公園の整備計画等を含みます公園の整備計画につきましては、現在まだ政府案といたしましての長期計画あるいは五カ年計画といったものを持っておりません。現在立案すべく準備をいたし、検討中でございます。四カ所と申し上げましたのは、私どもの現在の構想といたしまして、昭和六十年を目途に考えておる考え方でございます。

第二点の交通公園につきましては、当面は大都市特に七大都市を中心として出発をいたしまして、三十万、二十万という都市に逐次おろしてあるわけでございます。これも一定の計画と申しますか、当該地域の御要望に基づきまして予算の範囲内で取捨選択、緩急の順序をつけまして、逐次実施をしていくという状況でございます。

○山本(弥)委員　そういつた施設を、どうか建設省におかれましても計画的に推進を願いたいと存

じます。
なお、道路局にお聞きしたいと思うのですが、

す道路に、まず細路でございますと私道でござ
います。実は道路局は道路法による道路しか地方
行政上管轄がございませんので、手が伸びないわ
けでございます。ただ、それにつきましては、建
築基準法によりまして、最小路幅がきまつてお
ります。

それからもう一つは、都市計画の観点から、そ
ういった市街化するところは、先行的に都市計画
決定をいたしまして、重要な道路は計画決定をし
て網をかぶせております。そこにはもちろん家が
建てられない。家が建てば道路になるように築造
するということで、民間業者の宅造には処してい
るという実態でございます。

ただ、私どもの道路局といたしましては、昨年
の十月に閣議で決定をいただきました道路構造
令、これは道路の築造の技術的な基準で幅員とか
勾配をきめております。そういう構造令を大改正
いたしました、主として人と車、あるいは自転
車、歩行者と自動車の分離ということを主体とし
た構造の改正をいたしまして、ことしの四月から
施行になっております。私どもとしては、道路法
上でつくっていく道路はもちろんのことでありま
すけれども、各道路管理者でございます末端の市
町村長さん、そういう末端のところでも、こう
いった民間業者の宅造の際、その他市町村道を整
備する際に、この構造令に準拠してやっていただ
くということを期待もいたしますし、また行政的
に指導してまいりたいというふうに考えておりま
す。

○山本（弥）委員 大体わかりました。いづれまた
お聞きする機会があるかと思ひます。

そこで、もとの問題に戻りまして、三千万台の
自動車の増加、これは運転手が当然必要になつて
くると思うのでありますが、運転手の質の低下そ
の他いろいろな問題も出てくるわけであります
が、この三千万台というのはいまの経済情勢から
いって必要やむを得ない数字なのか、あるいはそ
ういう趨勢なのか。もしその趨勢がある程度まで
施設の整備とか合わない場合、あるいは国土の

狭い日本におきましては別にかわる対策を考へるというより、合理的に台数というものを、うしろ向きになるかもわかりませんけれども、この程度までは抑制してもいいんだというふうな検討は、対策本部ではなさつておられないのか、ただ趨勢と経済発展の関連からこの程度はどうしても必要な台数ということになるのか、ほうつておけばそういうふうになるだろうということなのか、その辺検討されたことがあるわけですか。

○須藤政府委員 いまの御質疑非常にむずかしい問題でございますが、私どものほうといたしましては、やはり現在の日本の国民所得あるいは経済発展というふうなものについて考えますと、自動車というものはこのまゝいけば相当伸びるのではないかと、やはり自動車の持つ特別なモビリティといえますが、運転してどこへでも任意の場所に移動できるという自動車の持つ特性というものをから考えまして、今後自動車をもちたいという国民は相当多い。したがって、ほうつておけば、今後日本の経済の伸びも考えますと、三千万台程度になるのじゃないかという推定をしたわけでございます。もちろんこれは不急であるとかあるいは要らないのじゃないかと、別にそういうような価値判断をしてそういう数字を出したというわけのものではないわけでございます。ただ、現在の日本の体制下におきましては、これを押えるといえますか、それは非常にむずかしい問題ではないかというふうに考へておる次第でございます。

○山本(弥)委員 私、むずかしい問題だと思ふのでありますけれども、うしろ向きに減らすということ自体が、いまの情勢からいってなかなか困難な問題かも知れません。しかし、警察の確信があまりになつても、おそらく二万人になつたり二万五千人の死者が出るということになれば、これは何としても四千人減らす五千減らすといわれても、そういう結果になれば、死者を出さないという努力と同時にほかの手を打たなければならぬ。たとえば大衆交通機関の優先交通ということ

になれば、自家用車に乗らぬでバスに乗ることが便利でいいんだという一つのあれなんです。それはある意味においては自家用車を買わなくても大衆輸送機関によつて済まされる。大きくいえば、地下鉄が整備されれば自家用車を買わなくてもいいということも関連いたして、いわば自動車の入り得ない生活道路の規制を続けていくことによつて、いろいろその辺にある自動車を必要とする店舗あるいはその他の事務所がその他のところに移動せざるを得ないということも考えられるわけでありまして。いわば、不要とはいえないまでも、ある程度まで不急の自動車の規制をするというのと、今度の改正法は大きく関連を持つておるのじゃないか。これは公害との関連で昨年改正が行なわれましたが、それらということになれば、広域的な交通規制も行なわれる。いわば自動車を持つておつても利用できないあるいは不急の自動車は規制をせざるを得ないということも間接的に行なわざるを得ないのじゃないか。広域的な規制も、自家用車は考へになつておられるかどうかからいへば、ある程度まで都心の乗り入れを規制する、パークイングは周辺に置く、あるいは大局的に見れば、都市の改造等に関連いたしまして、自動車を多く持たざるを得ない者は都心から郊外に移転させるんだというふうな体制というものも、私は考へておくべきではないかと思ふのであります。要は、今後どうしても自動車が増える趨勢はやむを得ないとしても、人命優先あるいは歩行者優先というふうな考へ方に立てば、何らかの方法で自家用車は間接的に抑制せざるを得ないということになると思ふのです。そのことから考へますと、一連の考へ、たとえば今日道交法の改正で運転者の管理のための規定の整備等によりまして講習を強化する、あるいはさらに免許を受けるときには講習を受けさせる、あるいは指定教習所の技能指導員の講習をやる、あるいは自動車は何台以上持つておる者の安全運転管理者の権限を強化するといふような問題等を考えますと、運転者もある程度規制する、それによつて自動車の増加

を食い止めるという一連の方法があると思ふのです。これはどうしても私は強化してもらわなければならぬと思ふのです。

今日教習所というものは非常にふえていくわけですね。急にふえていくわけですね。ここ何年間に中都市におきまして、一カ所くらいであったのが二カ所、三カ所になつていく。五、六万の都市でも二カ所になつていく。とか三カ所になつていく。盛岡市内においてはもう数カ所以上になつていく。あるいはそれだけ自動車をかうことになると思ふのです。そうすると、そういうのが運転している車が事故の原因をつくるということになるわけでありまして。私は自動車のふえるのがやむを得ないとするならば、指定教習所のふえていくというのには、やはりもうかる、営利的に採算がとれるということが一面あつて、損をしてまでも公共団体とかあるいは公益法人以外が教習所をどんどんつくるということではないかと思ふのであります。もうかからなければつづけていくと思ふのです。もうかるというところは、ある程度まで、極端にいへば、粗製乱造せざるを得ないという実態にあるのではないかと。そうすると、そういう面の十分な内容の指導監督、あるいは要員を、公安委員会によりまして技能指導員等も承認するわけですが、持つてなければ再整備を命ずるということになつておるようでありまして、やはりその技能指導員も十分公安委員会が講習を何回もいたしまして指導すると同時に、徹底した運転者を養成するという方向に行きましょと、これはいろいろつばな対策をおやりになりまして、次から次に総合的な対策としてはあつちこち欠陥が出てまいりまして、おそらく警察庁の事故を減少し、死傷者を減少させるという確信というのは、らつていくと思ふのです。こういう指定教習所の強化ということ、午前中も質問がありまして、交通局長から答弁もありましたので、私は触れませんが、私は思い切つておやりにならぬといかぬのじゃないかと思ふのであります。指定教習所

等に対する監督指導という面につきまして、今後どういふふうにおやりになりますか。

○片岡政府委員 指定自動車教習所でございますが、現在実質免許証を毎年交付する、新しい免許証を持つ者の八五%ぐらいは指定自動車教習所の卒業生でございます。したがって、初心者、教育機関としては何と申しても一番中核になる機関だと私も思つております。したがって、この指定自動車教習所の指導育成あるいは監督の強化ということにつきましては、常時私も力を入れておるところでございますが、今回の法改正を御提案申し上げておる中で、一番指定自動車教習所を中心になつて教育をやつていく指導員、指導員に対する公安委員会の講習を全面的に強化していく、そして指定自動車教習所の管理者はこの公安委員会の講習を受けさせなければならぬという義務を課すことになつております。この指導員、中には非常にりつぱな指導員が多いと思ひますけれども、やはり能力からいって見劣りしたり、あるいは教え方について問題のある指導員も、たくさんの中にはあると思ひます。そういうものの資質の向上をしていくというのが一つの方向でございます。

それから同時に、現在指定自動車教習所の教育の中で、最低二十七日間の実技の教育をしておりますけれども、その中で路上練習を大体六時間ないし十時間義務化されております。路外の練習よりもこの路上練習のほうに将来はウェイトを次第に移していつて、ほんとに道路路上で安全に運転できるという初心者次第につくっていくという方向に今後とも指導してまいりたい、このように考へております。

○山本(弥)委員 いま技能指導員は教習所ごとに必要な数を置くことになつていくと思ふのです。が、その場合に、技能指導員にふさわしいかどうかというところは公安委員会が認定するわけですね。そして教習所ごとになつておるわけでありま

ね。そして教習所ごとになつておるわけでありま

ね。そして教習所ごとになつておるわけでありま

すが、ある程度まで必要な要件というものを整備されまして、このごろはまあやりみたいになつておるわけでありすが、何々士、みんな一つの資格で、必ずしもそれに右にならえするというわけではありませんけれども、ある程度まで運転ができるということではなくて、やっぱり指導員としての資格から、やっぱり資格基準というものを整備して、それはどの教習所でも通用できるような、いい指導員が引っぱらだこになるようなことになれば、指導は強化されて——いい指導員がいる、やっぱり、技術的にもあるいは指導もいいんだというように、競争してそういう者を置くというように教習所になつてほしいと私は思うのですが、そういう意味で、そういう一定の資格要件のもとに、どこへ行つても通用する指導員というような制度はお考えになりませんか。

○片岡政府委員 現在先生おっしゃいますように、この技能指導員につきましては公安委員会が審査をいたしテストをやっております。これは教え方、それから実際に車を運転してみても、そういう教え方も技能も十分であるかどうかというように実技も含めてテストをやっておりますが、各県で基準が若干ずつ異なっております。したがって、一つの県で審査を受けて指導員になりましたとしても、よその県に行く場合には必ずしもそのまま通用しないというのが現状でございます。もつとも十数県ではお互いにその審査はするけれども、よその県で指導員をしていた人については、書面審査だけで済ましていくというように扱いをしていく県もございまして、若干区々でございます。私も私どもとしては、審査の基準を全国的に同じような方向に、しかもレベルを高めるといふ形で指導してまいって、一つの県で審査に合格した人は、よその県に行つても引っぱらに通用するといふような方向で行政指導してまいりたい、そのように考えております。

○山本弥委員 そうしますと、一定の資格を持った者として、公的に認定するといふような制度の整備というものはお考えになつておりませんか。全体のレベルを向上させるという指導だけにとどめる。看護婦の資格みたいな、そういう引っぱらな資格として認定するといふような制度をお考えになるべきじゃないかと思いますが、いかがでしょうか。

○片岡政府委員 とりあえずその行政指導でレベルアップをまずはかいていきたい。そしてそれで十分でないという点がございましたら、その時点になつて検討いたしたい、現在はそういうふうに考えております。

か。全体のレベルを向上させるという指導だけにとどめる。看護婦の資格みたいな、そういう引っぱらな資格として認定するといふような制度をお考えになるべきじゃないかと思いますが、いかがでしょうか。

○山本(弥)委員 次に安全運転管理者の権限強化ということは、私は事業所の従業員の運転手の交通道徳を高める上において非常にいいことだと思つております。しかし、これは事業主あるいは使用主の考え方によつて、安全運転管理者の権限は強化されても、実際効果があらがるかどうか、実効をあげることに目的のわけですね。それで十分この指導といひますか、これは労働省になりまして警察になりましてかわりませんが、指導と、多少事業主の意に反しても管理者が引っぱらに事故を起こさないといふ——これから事業の発展に伴ひまして自動車もふえると思うのであります。やはり交通事故を起こさない、そのためには会社の経営上から運転者のことを十分考へていく。これは労働条件にも関連して行くと思つていく。そういうことについては十分御指導を願わなければ実効があらがないと思つております。それと同時に、管理者が、運転者の労働条件あるいはその他特に必要な問題はどの程度か——国鉄では事故の起きないような、一定の基準で運転時間とか休憩時間といふようなものが厳重に執行されておるわけでありまして、そこまで厳重にやらないまでも、稼働時間とか、あるいは疲労回復、あるいは疲労の上で注意義務が十分でないといふような体制で運転させることは事故のもとでありますので、それらの労働条件なり、あるいは一応平均の稼働時間あるいは疲労度が極端にならないような基準といふようなものをつくりまして、管理者にそういう指導ができるかどうか、よく調査を願

ひまして、それからさらに一定の運転者の労働条件の中にそういうものを基準として示すといふような体制に持つていくことが、事故を防ぐ大きな力になるかと思ひます。そういうことをすべきたと思ひますが、いかがでしょうか。

○片岡政府委員 私、仰せのとおりだと思ひます。そういう点につきましては、たとえば拘束何時間であるとか、あるいは実働何時間、その中で実働何時間連続何時間ぐらゐにすべきであるとか、あるいは高速道路の場合であれば、たとえば連続走行キロ二百キロから二百キロとすれば、必ず十分休憩をとるとか、そういう具体的な数値についても研究が国鉄その他で十分行なわれていくようにございまして、あるいは長距離のトラックの場合にも相当厳密な労務管理が行なわれているようにございまして、したがって、私どもの法律の対象になつておりますのは、家用の自動車でございます。そういう営業用の自動車に比べれば、若干いまだルーズな面もあるかと思ひます。したがって、したがって、営業用の運行管理者に該当するぐらゐの権限をこの安全運転管理に關しては独立して権限を行使できるように仕組まなければならないと思つております。それから具体的な運行計画を立てるにあつてのそういう労働条件についてのきめ方その他につきましても、今後講習その他を通じて十分に指導してまいりたい、そのように考えております。

○山本(弥)委員 最後にお聞きしたいと思ひますが、いまの事故は運転者の側におきましても歩行者の側におきましても、わが国の急激なモータリゼーションの結果、いわゆる交通道徳といひますか、交通常識といひますものが対応しないままに來たといふきらいが確かにあると私は思ひます。それをいま交通安全対策本部を中心といたしまして、府県、市町村にそういうものがあつて、施設を含めましてあらゆる角度から交通安全対策をやつておられるわけですが、今日この交通問題は国民あるいは地域住民ぐるみ取り組みなければなら

ない問題だと私は思ひます。それは児童の父兄側にいたしましても、あるいは直接ハンドルを握つている家用車の運転者にいたしましても、あるいは被用者としての営業運転者にいたしましても、すべてを網羅してこの問題に取り組みといふ姿勢が必要ではないか。そして早く自動車の増加に対応するような交通常識を身につけるということが、施設の整備と関連いたしまして重要になつてくる、こう思ひます。そこで、対策本部は、やはり中央官庁の相互連絡というようにできましておられるわけですが、各県の公安委員会に、私はできれば法的な機関にいたしたいと思つておりますが、それまでも、公安委員会が交通問題にもつと取り組むのだという姿勢から、一般地域住民との接触をはかるという意味におきましても、交通安全協議会あるいは審議会といううなものをも公安委員会に設置いたしまして、そして常に各方面の協力をはかる必要がある。交通問題につきましましては、交通安全協会というのがありまして、全国の交通安全協会には国の予算から補助金を出しまして、交通に關連する情報あるいは宣伝活動をやつておられるようであります。各県にも交通安全協会があつて、警察の傍系団体みたいなかつこうで、いま交通安全に取り組みしております。私は、決して悪いとは思ひません。それなりに効果をあげておると思つて。しかし、じかに各層の声を公安委員会が——多少人数が多くなつてもいいと思ひます。あるいは手当等も増額になつても、そういうことに惜しむべきではないのであります。各層を網羅した委員を任命いたしまして、そして協議会あるいは審議会といふかつこうで、あらゆる角度からこの交通事故を減少させる、あるいはなくするといふことに、公安委員のみならず積極的な姿勢を示す。私は、極端なことを言へば、交通警察官は、誠意をもつてやれば、多少ことばは荒くても——何といつても地域住民のためですから、死傷者をなくするといふ意味では、態度とか何とかいふようなことよりも、誠意をもつて交通事故をなくするといふことであれ

ない問題だと私は思ひます。それは児童の父兄側にいたしましても、あるいは直接ハンドルを握つている家用車の運転者にいたしましても、あるいは被用者としての営業運転者にいたしましても、すべてを網羅してこの問題に取り組みといふ姿勢が必要ではないか。そして早く自動車の増加に対応するような交通常識を身につけるということが、施設の整備と関連いたしまして重要になつてくる、こう思ひます。そこで、対策本部は、やはり中央官庁の相互連絡というようにできましておられるわけですが、各県の公安委員会に、私はできれば法的な機関にいたしたいと思つておりますが、それまでも、公安委員会が交通問題にもつと取り組むのだという姿勢から、一般地域住民との接触をはかるという意味におきましても、交通安全協議会あるいは審議会といううなものをも公安委員会に設置いたしまして、そして常に各方面の協力をはかる必要がある。交通問題につきましましては、交通安全協会というのがありまして、全国の交通安全協会には国の予算から補助金を出しまして、交通に關連する情報あるいは宣伝活動をやつておられるようであります。各県にも交通安全協会があつて、警察の傍系団体みたいなかつこうで、いま交通安全に取り組みしております。私は、決して悪いとは思ひません。それなりに効果をあげておると思つて。しかし、じかに各層の声を公安委員会が——多少人数が多くなつてもいいと思ひます。あるいは手当等も増額になつても、そういうことに惜しむべきではないのであります。各層を網羅した委員を任命いたしまして、そして協議会あるいは審議会といふかつこうで、あらゆる角度からこの交通事故を減少させる、あるいはなくするといふことに、公安委員のみならず積極的な姿勢を示す。私は、極端なことを言へば、交通警察官は、誠意をもつてやれば、多少ことばは荒くても——何といつても地域住民のためですから、死傷者をなくするといふ意味では、態度とか何とかいふようなことよりも、誠意をもつて交通事故をなくするといふことであれ

ない問題だと私は思ひます。それは児童の父兄側にいたしましても、あるいは直接ハンドルを握つている家用車の運転者にいたしましても、あるいは被用者としての営業運転者にいたしましても、すべてを網羅してこの問題に取り組みといふ姿勢が必要ではないか。そして早く自動車の増加に対応するような交通常識を身につけるということが、施設の整備と関連いたしまして重要になつてくる、こう思ひます。そこで、対策本部は、やはり中央官庁の相互連絡というようにできましておられるわけですが、各県の公安委員会に、私はできれば法的な機関にいたしたいと思つておりますが、それまでも、公安委員会が交通問題にもつと取り組むのだという姿勢から、一般地域住民との接触をはかるという意味におきましても、交通安全協議会あるいは審議会といううなものをも公安委員会に設置いたしまして、そして常に各方面の協力をはかる必要がある。交通問題につきましましては、交通安全協会というのがありまして、全国の交通安全協会には国の予算から補助金を出しまして、交通に關連する情報あるいは宣伝活動をやつておられるようであります。各県にも交通安全協会があつて、警察の傍系団体みたいなかつこうで、いま交通安全に取り組みしております。私は、決して悪いとは思ひません。それなりに効果をあげておると思つて。しかし、じかに各層の声を公安委員会が——多少人数が多くなつてもいいと思ひます。あるいは手当等も増額になつても、そういうことに惜しむべきではないのであります。各層を網羅した委員を任命いたしまして、そして協議会あるいは審議会といふかつこうで、あらゆる角度からこの交通事故を減少させる、あるいはなくするといふことに、公安委員のみならず積極的な姿勢を示す。私は、極端なことを言へば、交通警察官は、誠意をもつてやれば、多少ことばは荒くても——何といつても地域住民のためですから、死傷者をなくするといふ意味では、態度とか何とかいふようなことよりも、誠意をもつて交通事故をなくするといふことであれ

ば、それはやさしいことばを使えとか、そういうことでなければ民主警察ではないというようなことは私は考えません。国民のためであればことはどうでもいい、ほんとうに誠意をもって当たればいい。そういうある程度まで信念に燃えた交通警察官を養成するというところからいっても、そういうことばとか何とかいうことの弁護をする委員会にもなると思うのです。公安委員会みずから、交通事故をなくしていこう、警察官は多少乱暴な口をきくかも知れぬが、死者がでたら責任者がでたら取り返しがつかぬのだ、とうとう人命の取り返しがつかぬのだ、こういうことで皆さん方をお願いするのだというような姿勢を、私は公安委員会はとるべきだと思ふ。そういう意味合いにおきまして、そういう広い協議会を設けるべきである。なお、今後信号機にいたしまして、道路標識にいたしまして、おそらく交通の取り締まりの基準は信号機だとかあるいは道路標識等というものの依存をしようと思ふのであります。そういうものをよりよきものにする、あるいは十分認識をしようというところからいまして、広い各層の、あるいは家庭の主婦がおつていいわけであり、あるいは現業の運転者がおつていいわけであり、そういう方々を委員とする協議会あるいは審議会というものをつくって、公安委員のみならず交通問題に取り組むのだというように、強い姿勢がいまは必要ではないのか、かように考えておられるわけであり、そういう審議会をぜひつくつてもらいたいと私は思つております。御見解を承りまして、質問を終わらせていただきます。

○須藤政府委員 私のはうから一言お答え申し上げます。

まさに交通事故の防止につきましては、御指摘のとおり、全国民がこの問題に徹するということが何よりも大事なことは、申すまでもないところでございます。私どものほうは、交通安全に關しまして関係の中央各官庁、各省庁の連絡、調整をやっているわけですが、それ以外に交通

安全対策基本法の仕事を担当してあるわけでございますし、各都道府県におきます交通安全対策の主管部局というものの指導もやっております。でございます。すでにほとんどの府県には知事を会長とした交通安全対策協議会ができておりますが、昨年の六月に交通安全対策基本法が制定されました。交通安全対策基本法に基づきまして、都道府県に都道府県交通安全対策協議会というものを設けることにしております。これは知事であるいは警察本部長その他のメンバーを入れます。これが一つの組織として都道府県の交通安全対策協議会というものを構成いたします。交通安全計画を策定するというところになっております。さらに市町村においてもこういうものを置くことができるようになっておるわけでございます。大体におきまして、現在ほとんどの都道府県に本部あるいは企画室等に交通安全対策室というような組織がすでにできておるような次第でございます。私どものほうにいたしましては、こういった都道府県の組織というものを対しまして、今後さらに指導を強めてまいりたいというふうに考えております。

また、私もこの指導に当たりまして、単に都道府県段階だけで交通安全の仕事をやるだけでなく、市町村というものもほんとうに交通安全のために動員できるようなことを考えた上での対策を立てるという、これを交通安全の指導の中心にしておるというところでございます。御指摘の点につきまして、今後とも一その努力を払う所存でございます。

○山本(弥)委員 長官にひとつ御答弁願います。

○後藤田政府委員 いま須藤委員のほうから御説明がございましたけれども、これは役人が中心の会議でございます。先生おっしゃいますような地域住民あるいは実際にハンドルを持つている人あるいは婦人といった、そういう団体を代表するあるいは学識経験者といった方が必ずしもメンバーでございませんで、現在私どものほうは、

御承知のことだと思ひますけれども、たとえば警察視庁の場合は交通モニター制度をとっております。それから県によりますと、安全対策の推進協議会というふうな形をとつたり、いろいろ県によつて形は違ひますけれども、輸送機関の業界の代表者あるいは労働組合の代表者の方々と、議会の代表者の方とあるいは歩行者の方々と、委員会の代表者の方とを構成する協議会がある。これは交通安全行政をやる場合の諸問題の組織が現にございます。またそれを私どもは有効であると思ひますし、伸ばしていきたいと思つております。ただ、これを法制上取り上げるといふことは現段階では考えておりません。また法制的な制度にするのはたいていのかどうか。むしろ目的に合致した、そのときそのときの、構成員も変えながら、一番目的に合ったような生きかたを活用していくという一つの考えではなからうかと思つておりますので、先生のおっしゃる趣旨は私もよくわかつておりますし、そういう面でも私も指導してまいりたいと思つております。

○山本(弥)委員 いまのお話は、任意の協議会みたいなものは各県にあるわけですか。——その活用をはかりながらいまの問題を積極的にお考え願ひたいと思ひます。公安委員というものは民間から選ばれるべき——私は場合によつては公選のほりが好ましいと思ふのでありますが、知事の任命でも、とにかく民間から出る公正な機関なわけですが、どうも公安委員が表面に出てくるといふことはほとんどないわけですね。もつともあまり公安委員が出てくると、指揮系統その他もうまくいかぬのかもわかりませんけれども、しかし、民主警察を確立していくときには、一般の声を聞くということ——公安委員会が第一線に出て最も重要な問題については、そういう意見を聞くということが必要ではないか。私は警察の事故を減らすことについての自信に信頼をいたしますけれども、これは容易ならぬ問題だと思ひますよ、この交通事故をなくするといういまの趨

勢から考えますと。予算も十分だ、人車道の分離も一〇〇%五年間でできると言つておりますけれども、予算要求は査定を受けているわけであり、半分になつてもいいのだ、やるのだという気持ちには、これは予算の範囲内でやるという努力はつこうですけれども、今後の五年間の情勢といふのは、いろいろの意味におきまして非常に変わるのじゃないか。そういういたしますと、事故がふえてまいりますと、施設が十分でないといふことの非難も当然受けましよう。受けますが、現実に取り締まつておる警察官に対する非難が当面きびしくなる。その非難に対してどう民間の協力を求めていくかというときには、単に人集めて任意的に相談するということではなくて、お願いして

ののだという正式の機関で公安委員会が一般の住民の方々と話し合ひ、それがいまの交通事故をなくするという最も重要な警察の当面している問題なんです。公安警察の問題も、赤軍派だとか何とかいろいろの問題もありましようけれども、一応平穏に向かいつつあるような、ゆだんはならぬけれども、平穏に向かいつつあるという情勢に、いま死傷者を多く出しておる交通問題を、警察の取り締まりの立場からこれにどう対処するかということは当面の重要問題である。したがつて、そのためにはやはり一般の司法警察とかの協力も必要ですが、これは限度があると思ふので、交通問題だけはいかにみんなのふところに飛び込み、みんなの協力を得ても十分だということはい言ひ得ないわけでありまして、従来の行きがかりにとらわれることなく、正式に皆さんの協力を求めるという組織を確立するといふことは私は必要ではないかと思ひますので、十分検討を願ひまして、そういう体制を早くつくつていただくことを要望いたしまして、質問を終わります。

○青委員 和田一郎君。

○和田(一)委員 最初に交通局長にお尋ねいたしますけれども、いままでの各委員の方々の質問を聞いておりました私にも感じるのでありますが、いかに法律が変わつても、また道交法が改正されても、そ

の法を運用するのは人であるという問題ですね。私はそれが一番大事だと思います。交通事故も、よく見ますと、結局は運転者の不注意です。また不届きしぐな考え方の人もいます。そういう面でもそこにもっとウエートを置いていかなければならぬんじゃないか。そういう意味で、実は先ほどテレビで放送してありましたけれども、けさ八時ごろですか、新潟県の六日町だと思いましたが、あそこで十九名の小学校の子供たちが横断をするために待っているところへライトバンが飛び込んで、そして五人の子供たちが二カ月から六カ月の重傷だという。いまのおかあさん方が一番心配なのは何かという、行っているらしいやいとわが子を送り出して、帰ってくるまでがほんとに心配だ。私は先ほどニュースを見ていました、何とこの運転手は常識きわまるじゃないか。そこでアナウンサーの解説によりますと、前の車が、子供が横断しかけたのでとまった。ほかの車ととまっているのに、その間隙を縫ってうしろから突っ込んできた。完全な非常識。しかも免許取りたてで二カ月だ。たとえ何十年の熟練者であつても、またきのう取りたての人でも、一たん自動車を持ち出せば同じなんです。そういう変な、まあわれわれから言えば、不適格者にどうして免許を与えたかということが問題じゃないかと思うのです。その辺をもっとさかのぼって強力にやっつけていかなければ何にもならないと思うのです。そういう意味で、きょうの六日町の事故の概要をひとつ説明していただきたい。

○片岡政府委員 いまお話のございました事故の概要で、第一報として入っておりますのを簡単に御説明します。

けさの午前八時二十五分ごろ、新潟県の南魚沼郡六日町の国道七号線の路上で、いま申されましたように、集団で登校中の児童の中に突っ込んだわけでございますが、横断歩道の手前で一時停止をしないで突っ込みまして、大腿部骨折などで四名が重傷、他の十五名が軽傷、計十九名の子供さんたちがけがをしたわけでございます。その運転

手自身は現在逮捕いたしましたして取り調べ中でございます。道交法違反並びに業務上過失傷害罪などで取り調べをいたしておりますが、その後、その状況そのものにつきましてはまだその程度しかわかっておりませんが、横断歩道には信号機がなく、また交通整理員もいなかったというこのようでございます。

○和田(一)委員 いまの御報告または報道だけで考えますと、あそこところは横断歩道を設置してはいたけれども、NHKのニュースを見ましたらしいのです、NHKのニュースを見ましたらしいのです、横断歩道をつくってもらいたいという申請のほうも、ただ声だけあがっておつて、そういう働きをしていなかった。そういうこともアナウンサーの解説は言っておりました。テレビの写真を見ましたも、そこにまだらの横断歩道のベンキが塗ってなかったのですね、見ましたところによりますと。ですから、その面もあると思うのです。横断歩道をつくってなかったという一つの面もある。もう一つは、どう考えましても、結局は運転手の無謀な操縦です。そうしますと、先ほど山本先生からもお話がありましたけれども、現在指定教習所ですか、よく看板を見ますと、実地試験免除と書いてあります。私は大体いまから十八年くらい前に免許を取ったわけですから、その時は警察でやっている試験場へ行って免許を取るわけですから、一回でパスできることはほとんどなかった。普通で六、七回、最悪の場合は十回くらい行かなければならなかったのが昔の免許証ですね。ところが、いまは何十時間か乗れば実地試験免除というのです。以前のほうが道路はよくなかった。いまのほうがもっとも技術的には向上しているけれども、それなりの免許証はばかに簡単にもらえるというのです。その点私は非常にふしぎに思うのです。大体八五%が指定の教習所である、あとの一五%というのが公安委員会のある試験場を通るわけですね。じゃ、大体どういふのを基準にして免許を

与えるのかという問題になってくると思うのです。ね。その点についてはどうでしょうか。

○片岡政府委員 指定自動車教習所の場合は、最低二十七日間の実技の教科課程を組んでおるわけでありまして。現実には、大体通常いわれておりますのは、その人の年齢と同じ期間だけの時間数を技能の練習をしない免許証は取れないということとなんです。たとえば二十五歳の人であれば最低の二十七日間で取れるけれども、五十歳の人がやれば五十時間かかるというのが大体常識になっているようにございます。それから試験場での試験は、いまでもおそらく数回受けないと通らないような状態だと私は思います。と申しますのは、試験場へ受けに来るときには十時間くらい練習して受けに来るといふようなケースが相当ございまして。試験場へ何回でも行って、落っこちては受け、なれていって、そして通っていくというのが、直に試験場へ受けに来る場合の大体通常のやり方だと私は思っております。

それからもう一つは、指定自動車教習所の場合は、御承知のように、技能検定員というのが別に指導員以外にございまして、そして検定員の検定のしかたは、大体試験場の試験官のやる試験のやり方と同じ水準でやるという指導を現在もしております。大体二十七日間やれば全部卒業できるといふような仕組みでは必ずしも指定教習所は運用されていなくて、場合によりまして、指定教習所を卒業するの、女の方なんかではやはり四、五十時間かかって実際に練習をして、やっと卒業できるという方も相当数あるようにございまして。これも非常にむずかしい問題でございまして、じゃ、長くやればやるほどいいのかという、これは逆に指定教習所がもうけ過ぎていふのじゃないかという別の面の批判もまた出てまいります。したがって、私どもとして指導してあります基準は、試験場における試験官と同じような基準で、公正に技能検定員が検定をやるという方向で現在も指導しております。今後もしそういう方向で指導してまいりたい、こういうふうに考

えております。

○和田(一)委員 私も自分が何もうまいからというわけではありませんが、ずいぶんたな人もいふわけですね。よくこんなのが免許証をもらっているな、一べん長官を乗せて走ってもらいたいくらいです。実際問題として何回も落っこつてはそこで練習していくというの、私は極端だと思っております。これはいわゆるお金がない方じゃないかと思っております。教習所は高いのです。少なくとも十から十五万払わなければ免許証を取れないわけですね。それだけかかっちゃやうわけですね。何十時間習つてもへたな人はへたですね。じゃ、そこでもうけ過ぎていふじゃないかという、いまあなたのおっしゃった議論は、私は一番いいのは、いずれにしても免許証というのは公安委員会が発行するわけですね。公安委員会、教習所を出た人も全部やつたらどうですか、もつときびしく。国政モニターが最近交通を調査されましたね、いろいろな問題を。これでも、免許取得を厳格にしろと言っている。私はこの点で事故は半減できるんじゃないかと思うのです。その点、ひとつ長官、どうでしょうか、その考え。

まあ教習所はいろいろな情実も出てくるのじゃないかと思ひます。大体またでいわれているのは、二十何時間乗ればもらえるんだということ、しかも大々的につかいかん板で、実地試験免除です。それが一番魅力です。そういう点で、教習所を通じてきた者を厳格に公安委員会が検査する、へたな人はもう一べんやり直してもらい。そうしなければはつきりとしたものは出てこないと思ひます。長官、ひとつ答えてください。

○後藤田政府委員 運転免許については、日本の場合はいろいろ欠点もありましようけれども、諸外国と比べますと、非常にやかましい国だと私は思ひます。しかし、まあ御説のように、自動車の教習所、指定のものを卒業した者についても全部公安委員会が試験をするというの、また一つの方法だと思ひますけれども、私はやはり諸外国と比べて日本の特色は指定教習所制度があるというこ

とだと思ひます。したがって、将来とも指定教習所をよくしていくという方向で問題を解決すべきではなからうか。したがって、また指定教習所に對する監督指導という面は従来以上に強化をする必要があるだろう。同時にまた、指定教習所に行き得ない人をどのように救済するか。これについてはやはり路上の運転の義務づけ、同時にこれを指導する一定の資格を持った者というように制度をつくってやっていくのが一番いいのではないだろうか。公安委員会がすべて試験するというのはちろん一つの方法だけれども、今日七百万の受験者がございます。こういう点等を考え、さらにはまた日本の一つの今日のやり方といった面も考えまして、現在の制度を生かしながらやっていくのが一番いいのではないか、かように考えております。

○和田(一)委員 今回が公明党で交通安全対策の実態調査、いわゆる意識調査だけれども、やりました。それでどういう結果が出ております。質問は、四十三年一月以降あなた自身または身の回りの方で事故により死亡された方がをされた方がありますか、こういう質問です。それに対していわゆる事故経験者の有無ですけれども、回答者の五三・四％があるというのです。ですから、国民の二人に一人が事故を経験している。長官もそちらのほうは専門家でございまして、いまのそういうことは、当然だと思ひますけれども、二人に一人が事故を経験している。私も実は事故を経験しております。これはとにかく苦しいですよ。事故を経験してない人はわからない。自分で分かって自分でないような状態のときがあるのです。そういうことから考えまして、人命尊重というの、これはことばの上だけでですよ。私は運転者を徹底的にチェックする必要があると思うのです。そういう点で一番いい方法は、長官もそれがいよいよという発言もいまちよつとありましたけれども、何とか厳格にやってみてほしい。実地試験のほうも、教習所から実地試験免除をされて集立つていく人に対しては、そこへたとえは専

門の交通の方を派遣して、経費は人件費だけでいいのですから、そこで見たつていいじゃないですか。何十日と一諸に乗つていまして、情実ということも出てくるのじゃないですか。そういう面での点はひとつ御一考願ひたいと思ひます。そしてもう少し議論を進めてからまた長官にその点について御答弁していただきたいと思ひます。

いまうしろのほうに運輸省の方がいらつしやいますので、お聞きしますけれども、極端に低くしている座席があるのです。乗つたことがありますが、とにかくハンドルを持ちますと、目の高さがフエンダーですよ。かっこいいんだそうなんです。若い人は。私なんか乗つてみますと、実に危険です。もうこの辺が目の高さです。しかもスプリングを普通のやわらかいのをはずして、短いかたいスプリング、いわゆるスポーツ・スプリングにするのだそうです。それで行きますと、急カーブが切れるのだそうです。急カーブを切るとギョッと言ひますね。それがかっこいいんだそうです。そういう神経。人の歩いていないところ、道路以外でやつてもらえればいいと思ひますけれども、そういうのがちまたにうろつてゐる。ああいうことは安全性について実問題としてどうですか、その点ひとつお答え願ひたい。

○飯塚説明員 先生のいまお述べになりました車は、スポーツカーのようなものと思ひますけれども、現在はスポーツカー等につきましては、新型の自動車として性能等は本省において審査してから販売するようルールになっております。それでございまして、一応市販されてユーザが買われてからスプリングをかえたりそういうこともあると思ひます。この点につきましては、なかなかその実態を調べることがむづかしいというふうな状況でございまして、そういうふうなことは自動車メーカーが自動車をつくること、製作意図に反して使われておるような状況でございまして、自動車メーカー等を通じ、あるいはその他の団体、関係官庁等と十分連絡をとりまして、車のメーカーが意図した構造で使うというこ

とは、今後とも行政指導していきたいと思ひます。

それから座席が非常に低くて視野が目の辺から上にあるということもございまして、加速速度を出すというところ……(目の上だつたら見えぬじゃないかと呼ぶ者あり)非常に座席が低いのは見えにくいというお話でございまして、競走用自動車については、空気抵抗を少なくするために、流線型にするというふうな方向で車を製作してありますが、普通市販されている自動車につきましては、前部視野について十分であるというところは、非常に少ないと思ひます。しかしながら、この点についてもそういう点を十分注意しながら、今後の車の構造等について審査その他の方法をやつてまいりたいと思ひます。

○和田(一)委員 競走用自動車のことをお伺ひしているのじゃなくて、そういうのがちまたに走っているのです。買つてから改造するのです。それも普通の乗用車を改造するのです。スプリングをかたくしまして、短いを使ひますと、ものすごく振動があるのです。ですから、アスファルト以外ではとてもじゃないけれども無理です。いなか道ならおなかのあたりがたつたかえるくらいです。きわめてスピードが出るそうです。しかもスピードを出しながらカーブを切れるわけですね。そういうことで若い人たちがそういうふうにしたがるのです。それじゃ、それで安全かという問題なんです。いま新聞を見ますと、たいがいの新聞に自動車の広告が出ていますよ。どれを読んでも垂涎三尺でしよう。買いたいという気持ちが出てくる。若いような、年配の方に向くような車もありませんけれども、若向きのが多いのです。最近乗用車だつてうしろが競走自動車型になりましたね。うしろの窓がふさいである、そういうものもあるわけですね。いすれにしても、結局はどんな車を持つたつて乗る本人の問題です。普通の自動車にタイヤの幅の広いのをくつつけて乗っているものもあるのです。そういうことは運輸省として野放し

にしているのでしょうか。タイヤの幅を広くすれば抵抗がそれだけ大きいものですから、スリッパが少くないということ、早く発進できる。だから短時間で何十キロにも行くという。町の中でこんな必要が現在あります。そういうのが野放しになっているところ、この交通事故がおさまらないのです。結局は交通事故というのは人の問題です。あくまでも人の問題。そういう感覚の方に免許証を与えるということが問題だと思ひます。かっこいいですよ。それでけがさせられたのじゃ、こっちはたまたまのものじゃないです。私も実は、かっこいい、無免許で、しかもけたをはいた、そういう青年にうしろから追突された経験があるのです。そういうふうなめっちゃめっちゃな、また若者のそういう冒険心をあおるような車を野放しにしておいていいものかどうかというのを私は運輸省の課長さんにお聞きしたわけですね。私も現在たくさん走つていますから、ガソリンスタンプに行けばスプリングは取りかえられるのです。乗つてごらんになったことがありますが、課長さん。

○飯塚説明員 そういう車は、まだ私自身乗つたことがありません。

○和田(一)委員 お年寄りですから……。 (笑聲) じゃ、運輸省のほうとしては、そういう車の安全性はどうかということはお考えになったことあるのですか。

○飯塚説明員 メーカーが設計した車、その懸架装置、特にスプリング等をつけてにかえるというようにすることについては、使ひようによつては危険な場合もあると思ひます。

○和田(一)委員 じゃ、メーカーがちゃんとつくつたのを取りかえるということは危険性があるから、今後どうされるおつもりですか。

○飯塚説明員 私どものほうでやっております車両検査等でも、自動車検査官が車の下のほうから見まして下回り等は検査しております。それで一応目に見える範囲で、どうもこれはおかしい危険

そうだとするものについては、これは不合格にしたり、あるいはもう一度再検査をしたりというふうなことをしております。ただ、実際上の問題といたしましては、市販されて、カーキチと申しますか、車に熱心な若者等が自分でスプリング等をかえてしまふということについては、これはなかなか発見がむずかしいというふうなこともございまして、そういう車についてはメーカー等を通じて、あるいは整備関係の団体等も通じまして、そういうふうな改造等がないようにというふうなことにしまして、今後指導するようにいたします。

○和田(一)委員 それはほんとうですね。いま、今後指導するというふうにおっしゃいましたけれども、いままでは何もやってなかったわけですからね。それで車検のときは、これは整備工場から持っていくか、あるいは自分で整備工場のほうでちゃんとやって、黄色いのを塗りまして、きれいに——きれいな車でも黄色く塗ってあれば車検を通った車なんです。そのときだけなんです。車検をもらったら、まずスタンドでリフトで上げてスプリングを簡単に取っかえられ。です。それから、そういう部品をつくるのをやめさせれば一番いいのじゃないですか。その辺をひとつ厳格に、またそれが危険性があるか安全かということもがっちり検査して、さっそく手を打っていただきたいと思うのです。

○飯塚説明員 十分検討いたします。

○和田(一)委員 それからもう一つ、トラックの特に荷台の改造をしているのが相当ある。これは運輸省にお聞きしますけれども、特にダンプカーが富士山型というのですか、富士山型に積むのです。そうすると、横側はいいわけですけれども、前と後ろがくずれおそれがあるわけですね。だから、前と後ろをぐっと上げちゃいます。見上げるようなダンプカーが走つておるのです。あれは一目瞭然で、規定積載量の二倍から三倍まで積めるとわかつちやうですね。それなのにどうしてそういうことをやらせるかという問題なん

です。どうなんですか、それは運輸省のほうでは。

○飯塚説明員 ダンプの差しワクと称します、いま先生のおっしゃいました荷くずれ防止装置でございまして、この点につきましては、昭和四十一年の十二月十七日付の通達でダンプカーの事故防止の差しワクの禁止というふうな通達が出ておりました。これでもって私どものほうは、差しワクをつけるというところは禁止をするような行政指導をしております。そしてこれは現在でもその方針は変わっておりませんで、そういう方針でやっております。

それから、車検を済んだからからかつて使用中につける車があるということでありましてけれども、この点につきましては、私どものほうの自動車検査官が、警察とこれは共同して街頭検査をする際に、差しワクをつけておるダンプカーについては整備命令をかける等の措置を講じまして、改善をはかっております。

○和田(一)委員 では、交通局長のほうは、それはどういうふうに取り締めておるのですか。

○片岡政府委員 積載違反については、御承知のように、台貫所を設けたところで取り締まりをしております。

差しワクの問題は、保安基準に定められた装置を備えつけていないわけでもなし、十分調整をはかられるかどうかという問題についても問題がありますし、その辺取り締まりについては若干問題があると思ひます。御承知のように、今回の改正で、保安基準に適合しておるかどうかというふうな道交法自身の手当もいたしましたので、これ自身が保安基準に明確になつておれば、これは基準違反としての取り締まりが従来よりはるかに適確にできるように相なると思ひます。

○和田(一)委員 保安基準というのはいずれか、たとえば地上から二メートルとか二メートル五十とか、そういうふうなことでいいですか。

○片岡政府委員 全体の高さ、それから幅、長さもございまして、それ以外に道路運送車両法に基

づく保安基準のきめ方によつてはつきりきまれば、その違反という形で、私どもは道交法上の取り締まりが可能になつてくると思ひます。

○和田(一)委員 私、前にもこの問題でお聞きしたこともありますが、実際問題として定量をオーバーしなければダンプの業者は食つていけないのが実際なんですね。しかも交通が激しくなつておるから、たとえば砕石の産地から東京にいままで往復を二回やっていた、それができなくなつてきて、それでオーバーしておる。そういうことを今後逆は逆に業者は見込んで、運賃を下げるといふことも行なわれまして、ダンプの運転手さんは食べるのがたいへんです。それでいすれにしても、積載量を違反しなければ生活が成り立たないというのが現状でございます。その積載量を違反できるように差しワクがはつきりしてある。それは必ずしも看實に乗つてなくても、私はいいと思うのですが、どうなんですか。

○片岡政府委員 私どもは、積載違反として取り締まりをするときは、やはり正確に幾らオーバーしておたという立証が刑事事件として必要だと思ひます。

それからもう一つは、なるほど仰せのようなことで、私も実態はそうだと思いますが、私どもとしましては、やはり積載違反そのものが、安全な運転の角度からいっても、危険な問題だと思ひますし、たとえ骨材の値段が上がるようなことがあつても、厳格に取り締まりをやつていくという考えでおります。

○和田(一)委員 とにかく積載量違反でブレーキなんかききつこないですから、運輸省の方の御答弁もありましたとおり、ひとつ至急に検討してもらいたいと思ひます。

それからもう一つは、大臣に今度はお聞きしたいのですが、最近の報道で、新入生がおかあさんに連れられて、入学の帰りか何かちよつと忘れましてあれども、おかあさんが弟とおにいちゃん、いわゆる一年生ですね、手を引つ張つて横断歩道を歩いておた。弟がかけたしたので、こういう

かつこうになつて、弟が前に行つて、そして兄貴は普通の速度で歩いておた。そこに回つてきた車にひかれて、おにいちゃんが死んでしまったというのが出ていました。私、ほんとに痛ましい事故だと思ひます。正規の横断歩道を歩いておたのです。それでひかれて死んでおるのですね。しかも、母親の目の前で。こんな痛ましい事故、私、ないと思ひます。

よく横断歩道のところに黄色い旗がありますね。あの旗は、たとえば何かクラブであるとか、また何となくという団体からほとんど寄付された黄色い旗なんです。その子供たちがその旗をちゃんと上へ持つておれば、運転手にはたとえ小さな子供であつても、その旗は確認できたと思うのです。だから、横断歩道には必ずあの旗を置く。しかも、あれは消耗品ですから、どんどんかえていけばいいんです。これはひとつ予算を出して完備すべきじゃないかと私は思ひます。けれども、その点どうでしょう、大臣。

○荒木国務大臣 横断歩道に備えてある黄色い旗、なるべく備えたほうがベターであると思ひます。しかし、運転手が、子供がその旗を持つていようといふと、横断歩道のところで注意義務を果たせば、事なきを得たかと思ひます。それでも万全を期する意味においては、旗を備えておいたほうがいい、備える措置を講じたほうがいいと思ひます。

○和田(一)委員 おつしやるとおり、私はベターにしたいだいたいと思ひます。それでは、現在のあれは、どういふところから予算が出てくるかという問題で、どうなつていますか、現状は。

○片岡政府委員 多くは安全協会、これは県単位あるいは地区の安全協会、あるいは近くの町内会とか、それからあるいは有志の寄付、大体そういう形で出ておるものと、私、思ひます。

○和田(一)委員 あれ、一本幾らぐらいいですか。

○片岡政府委員 私、つまびらかにしませんが、

おそらく数十円でできるものじゃないかと思ひます。

○和田(一)委員 大臣、一本数十円でできるんだそうです。これはひとつ大臣の努力で——もうほんとうに子供たちがかわいそうなんです。しかも、あの旗は持つて帰るんじゃないで、往復してあるわけですから、そんなに要らないわけですね。まあ破損もあるでしょう。交通安全協会であるかというところでしたけれども、いろいろ聞いてみますと、あれはほとんど寄付ですね。これはひとつ大臣、ベターにするのが一番いいとおっしゃったけれども、私はベターにしたいだきたいと思ひます。このことは考えていただけませんか、この点について。

○荒木国務大臣 これは、やはり交通安全協会それ自身、もしくは安全協会の世話で寄付にしたほうがよくはないかと思ひます。寄付する人も関心を持つ。運転者もそれとなくわかつてくる。事の重大性を認識させる意味においても、寄付のほうがかえってよくはないかと思ひます。

○和田(一)委員 そうしますと、置いてあるところと置いてないところがあるわけですね。しかも、寄付を強制するといふわけにいきません。その点について何か考えられませんか。それは寄付もいいと思ひます、確かに。地域住民がそういう意識で置くのですから、いいと思ひますよ。しかし、置いてないところはどうか、寄付のないところはどうか。まさか公安委員会のほうから寄付を出せといふわけにはいかぬと思ひます。その点について何らかの手を打てませんか、しょうか。

○片岡政府委員 できれば大臣がおっしゃる通りに、そういう有志の寄付によるのがいいと思ひますが、また先生のおっしゃる通りに、それじゃ欠けるところもあるというので、そういうところは各県にある安全協会をよくにらんで補完していくというやり方で、十分やっていくのじゃないかと思ひますので、そういう方向でひとつ指導していきたいと思ひます。

○和田(一)委員 いま大臣がおっしゃいましたとおり、たとえ旗があつても、また旗を掲げておいても、結局は運転者の問題だといふ大臣からの話がありましたけれども、長官、いかがでございますか。運転者の先ほどの問題で、いわゆる免許を与える問題で、いろいろ厳格にされるという話がありましたが、公安委員会が検査するといふのは問題かも知れませんが、いまのような、または行政指導ぐらいでは、そういう——何といひますか、私はいまの免許のとり方は昔から考えればいふん簡単だと思ひます、ただ金とひまがかかるだけの問題です。それよりもほんとうに免許証をとる試験はむずかしいといひ、そういう意識を与える必要があると思ひます。大臣も、たとえ旗があつたつて運転者の問題だとおっしゃいました。その点について警察のお考えをもう一べん聞かしていただきたい。

○後藤田政府委員 要するに、交通事故といふのはモラルの問題だと思ひます。その中の一つは、まず運転者になるというときに、そういうモラルを守られる人間であるかどうかということも非常に重要な要素だと思ひますが、私は、試験制度そのものについては、今日ほぼ確立してある日本のやり方、諸外国と違つてやましいそのやり方、その中身を改善していくということがベターではなからうか、かように考えます。

○片岡政府委員 若干補足して御説明いたします。先ほどの指定教習所の試験の場合に、何かがあるのではなからうかというふうなお話があつたと思ひますが、指導員が一人の、たとえば私を教えた場合には、検定員は全然教えないで試験官のような立場で、自分の教えた人は絶対検定しないという運用を現にやつております。

もう一つは、ときどき試験場の試験官が参りまして立会検査と申しますか、立ち会つて試験の検定のやり方を検査しております。それから、場合によりまして、免許証を試験場へもらい来たときに集めまして選別して、御本人の御了解を得て試験場で技能テストをしてみて、その指定教習所で検定を受けた者がほんとうにどのレベルまで達しているかという、そういう検査のしかたもときどきやつております。抜き取り検査のような、そういうやり方をやつておりますが、私は指定教習所の卒業生が、試験場に直に試験を受けに来る者とは比べて、そう安易に卒業させられておると思つておりません。ただ、先生の御指摘がありました問題なのですが、私も要は人間の注意、人間の問題だと思ひます。ただ、アメリカでもよくいわれるのですけれども、キャン・ノット、ドウ・ノット、ウイ・ル・ノットといふような言い方でよく説明されますが、運転できる技能につきましては、キャン、できるかできないかといふことと、そのテストなり教育は十分できると思ひます。それからドウ・ノットといふのは、法規を十分知つておるかどうか、それに従つて運転するかどうか、これも教育なりあるいは学科の試験でテストのほうでもできると思ひます。問題は、ウイ・ル・ノットといふ範疇に属するものだと思うのです。法規も知つておる、運転技術も持つておる、しかしあやつて法規違反をやつたり乱暴な運転をする。これは教育でもなかなか困難な問題だと思ひますし、それを一回の試験で見分けるというの、これは困難な問題だと思ひます。問題は能力もあるし法規も知つておるのだけれども、そのとおりにはやらない人たちが、そういう運転者に対してどういふ対策をしていくかというのが私の頭痛の種であります。それをどうしていくかという問題が最大の問題ではなからうか、そのように考えております。

○和田(一)委員 運輸省に聞きますけれども、ラジアルタイヤというのが盛んに宣伝されております。あれはどういう意味で——ラジアルタイヤがいま盛んに売り出しが始まつておるのですが、説明願ひたい。

○飯塚説明員 ラジアルタイヤは、車が高速を出す場合、走行安定性が普通のタイヤよりはいと

いうふうなことで、これが使用されております。

○和田(一)委員 高速という、大体何キロぐらいですか。

○飯塚説明員 法令上のことではなくて、通俗的なことばで申し上げますと、数十キロ以上走つた場合には、ラジアルタイヤのほうが普通のタイヤよりはいいといふことでございします。

○和田(一)委員 数十キロというのは、大体どの辺を数十キロといふんですか。

○飯塚説明員 高速道路でございしますと百キロといふことでございしますけれども、タイヤの性能から申し上げますと、数十キロ以上、それから百キロ前後まで出した場合には、ラジアルタイヤはその性能を発揮するといふふうなことでございします。

○和田(一)委員 普通の道路でラジアルを使つて——高速時の安定性を保たなければならぬといふのでラジアルタイヤをどんどんいふ宣伝しておりますけれども、じゃ、いままでは交通事故はどうだったかという問題ですね。とにかく六十キロが最高でしう、普通の路上では。しかも市街地は四十キロ、五十キロです。あのラジアルタイヤは確かにそういう性能はあるかも知れない、百キロ以上になれば。普通は必要ないのじゃないかと思ひます。ああいうことでどんどん宣伝をします。そのほうに私は問題があるんじゃないかと思ひます。そういう人たちは、これは喜びますよ。しかも発進時にスリップのあれが少ないらしいですね。だけれども、相当にあれは調整が微妙らしいですね。そういうことをいふとどんどん宣伝してやる必要があるでしょうか。どう思ひますか。

○飯塚説明員 高速道路でなくて、普通の市街地の道路を走る場合には、ラジアルタイヤ等は使わなくても——使わなくてもというよりも、こういうふうなものでなくて、普通のタイヤで十分だと思ひます。

○和田(一)委員 そうしますと、普通のタイヤといふのは大抵既になつてゐるのです。ラジアル

ルタイヤというのはぼつぼつになつてゐるのですね。そうすると、その走行性はどうなんですか。高速性よりも走行性のほうは。

○飯塚説明員 高速時には、ラジアルタイヤ等を使う場合には、ちやうど自動車がつたつと道路に吸いつくような高速走行性はあるというふうなことでと思ひます。

○和田(一)委員 いずれにしても、これから科学が進んでまいりますから、いろいろな安全性も考えられるでしょうけれども、あまり若い人を刺激するようなそういうことはやめてもらいたいと思ふのですけれどもね。運輸省はどうなんですか、そういう考え方は。先ほどのスプリングの問題であるとか、座席を取りかえたり、またマフラーを抜き取つて大きな音をさせたり、それからひどいのは、前のバンパーを取つてしまつて走つてゐるのがありますね。それからペンキで色を塗つてゐる。とにかくいろいろなふうに改造してゐるのがあります。それは自由かも知れませんが、また極端な宣伝をするとか、若い方々のそういう心をそそぐという、こういう考え方がなくなれば、私はもっと事故が減るんじゃないかと思ふのですが、運輸省、どうでしょう。これは局長もひとつお答えいただきたいと思ひます。

○飯塚説明員 この種の問題につきましては、これは二、三年前もこういう問題がございまして、私どものほうといたしましては、通達を用品業界とかあるいは部品業界等に、この種の射幸心と申しますか、そういう若者を惑わすような、こういうようなものについては好ましくないというふうなことにについては通達をいたしました。

それから自動車工業会等のメーカー団体につきましては、自動車の性能だとか、そういうふうなことを誇張するような過大宣伝、そういうふうなものは十分考へて、しないようにしてもらいたいというところを、これは通達あるいは会合、そういう際におきまして、そういう筋からはそういうふうな指導は何かやっております。

○片岡政府委員 若い人たちはやはりスピード感

といひますか、特に加速性能のいい車を好むようです。またそこをねらつての広告というものが多々あります。私も見受けました。しかし、私も多々見受けました。スピードを楽しまるは道路以外の施設で楽しんでほしいことだと思ひますし、道路上はやはりスピードの加速性能よりも、たとへばオートクラッチのような安全な運転ができるような方向へ、担当行政も指導していただきたいと思ひますし、私も側面的にそういう方向にいくようにやつていきたいというふうに考へております。

○和田(一)委員 では次に、また話題を変えまして、高速道路での事故ですけれども、これはものすごく悲惨な事故があるらしいのです。高速道路ではほとんど死亡事故につながるというんです。たとえば名神を走りましてもまたは東名を走りましても、大体百キロが最高です。あの高速道路を百キロでなくて八十キロくらいに落とせばいいか。その点どうですか。たとへば事故が起きててもそこまではつながらないのじゃないかと思ひます。

○片岡政府委員 御承知のように、高速道路の制限速度としては、百二十キロとか百キロとか八十キロとか、大体三つに分かれておるようでございます。私も、私どもは、百二十キロ区間はございまして、私どもは、現在規制としてはこれを百キロに押さえて考へております。百キロくらいは、天気がよくて車さえ整備されておれば、そうそれ自体危険なこととは私はないと思ひます。ただ問題は、車がよく整備されてなかつたり、それから高速走行の初歩的なテクニックも十分覚えなない人が運転してゐるというところにあるかと思ひますし、特に雨天その他道路条件、交通条件の非常に悪いとき

に、晴天のときのような走行——車間距離のとり方一つにしても、そういうような走行をしてゐるということも事故の原因になつておるといふことも考へられますが、そうでなくて一般的に百キロそれ自体を必ずしも下げる必要はないのじゃないか。

か。

ただ、私も現在考へておりますのは、これは道路公団と一緒にそちらの方向で検討してゐるわけですが、霧が出たあるいは雨が降つて路面がぬれてきたというふうな場合には、速度標識そのものを可変式にしておいて、そのときには八十キロにしろ、六十キロにしろというふうな案内も兼ねたような交通規制を、道路条件に合ったようなあるいは気象に合ったようなやり方をしたいというところによつて事故の減少をはかつてまいりたいというふうに考へております。

○和田(一)委員 いまの局長のおことばで、整備されていけばいいじやうぶだ、整備されていらない車に乗つたりまたへたな運転をした場合はあぶないだろうということですが、結局ぶつかるのは両方とも悪いのじやなくて、片一方が悪いのですね。片一方はちゃんと運転しておつて、やられて死んでしまふわけですね。これはえらゐ迷惑——迷惑どころじやない、どうしようもないわけですね。こういう点もあるわけですね。いまの高速道路というのは信号もなくスムーズに走れるというのが高速道路であつて、普通の道路はスムーズに走れませんから、その点だけでも十分恩典があると私は思ふのですが、スピード性についてひとつもう一べん御検討したいと思ひます。

もう一つお聞きしますけれども、トラックの運転台。これは運輸省にもお聞きします。トラックの運転台が高いですね。特にキャブオーバーというのが高いです。二階に乗つて運転してゐるようなものです。最近できた車は相当下のほうにあるのがあるのですね。特に起重機なんか積んであるのは、乗用車と同じような運転台ですね。あれはどつちが安全性があるのですか、運輸省の課長さん、わかりますか。

○飯塚説明員 最近大型車両で運転台が低くなつてゐるというのは、大型トレーンカーと申しますか、あの種のものです。そしてあの種のものでは運転台を前に出して、そしてぐつと低くしてあります。そしてこれは普通の前車軸の前のほうに

運転台をつくつておまして、これは車両構造上から検討してみますと、前二軸の場合に、その運転台が下げられるような、強度上はそういうふうになつております。そして現在のところでは、車両構造上前軸が単軸の場合、一つの軸の場合には運転台をずつと前に出して低くした場合には、前のオーバーハング状態に運転台があるのですが、その強度が、一軸では現在ではちよつと保てないというふうなことでございまして。ですが、この運転台を低くしたほうがいいのか、あるいは現在のうちに高いほうがいいのかというところは、これは現在専門家の間でもいろいろ議論が分かれてゐるようでございます。

運輸省だけ低くしまして、その上のはうにまだ車両構造物があるといつたような場合には、たとへばガード等を通る場合にはぶつかつてしまふというふうなこともあつて、運転台というふうなもののがどの程度にあつたらいいかということとは、車の視野の問題とも関連しまして、現在いろいろ検討をしてみたいということをいたしております。

○和田(一)委員 それからガードレールの問題。これは警察のほうにお聞きしますけれども、ガードレールが道路の両端にあるわけですね。実は一昨年から前ですけれども、私のほうの近くで、子供たちが通学するときに、五、六人一列になつてガードレールのくさりにくつくつくつと歩いてきた。カーブになつておりました。そこへ車がまづすぐ突つ込んできて、ガードレールと自動車にはさまれてめちやめちや、というよりもからだがぐにやぐにやになつてしまつた。ガードレールさえなければ、たんのほうに飛びおちられたわけですね。そういう事故もあるのです。ガードレールというものは、自動車さまのためにあるのか、人間のためにあるのか、どつちでしょう。

○片岡政府委員 私、両方あると思ひます。町の中で歩道をつくる場合に、歩道ができないようなところにガードレールを置かしまして、ガードレールの外は道交法上歩道と見るといつたような場合、あるいは歩道があつても横断歩道外横断が多

いようなところでは、ガードレールを歩道の上に置いて、そして車と歩行者を区別して、車から歩行者を守るといふ使い方もございます。しかしながら、御指摘になりましたような場合は、これは本来自動車から転落することを防止するため、あるいは自動車の視線誘導のためにつくったガードレールだと思えます。おそれくそのときつくった道路管理者は、歩行者がそこを通ることを念頭に入れてなかったのだと思えます。したがって、むしろ本来あるべき姿は、そのガードレール自身が悪いのではなくして、歩行者の通るべき道を別につくるなら、そのガードレールの外につくるのが本来の考え方ではなからうかと私は思います。

○和田(一)委員 そのガードレールが悪くなくて、自動車の運転者が悪かったといつてしまえばそれまでなんですけれども、いずれにしても子供たちを守るとか、または歩行者を守るとか、そういうのに徹して、ああいうガードレール等は設置しなければならぬ。それはそれらも同じ考え方だと思えます。

そこで、路側帯ですか、今度そういう法改正になります。路側帯というよりも、外側線であるのと私とつたのですが、道路の両側に白い線を引きます。あの線の外側が路側帯になるわけですね。その路側帯が極端にとれないところが一ぱいあるわけですね。ほんの道路の路肩一ぱい一ぱいに線が引いてあるのです。一体何のために線があるのかというところもあるわけですね。そういうような場合はどうなるのですか。

○片岡政府委員 そうい場合には、歩行者はその路側帯の外を歩けという規定には今度はないのであります。歩行者が通れる十分な幅がある場合には、線の外側を路側帯として、歩行者はそこを歩くように。ただ、車のほうには車道外側線、エッジラインですね、その線から外にはみだり通行してはいけません、そういう使い方をしております。さらに路側帯の幅は相当広いところもございます。広いところでは、場合によつたら自転車もそ

の外側を通るといふような、具体的なおのの場所の状況によつて整備のしかたを変えていきたいと思えます。

○和田(一)委員 そこで、そういうところではやむを得ない場合がありますけれども、大体メートルないし五十センチくらいの路側帯がある、そういうところに白い線を引くわけですね。白い線を、先ほどのガードレールをそこに置いて、完全に歩道を分離する。またはガードレールでなくして、丸い、背の低い鉄柱が埋まっていますね、いずれにしてもそういうふうにはつきりしない、さらに道路自体が狭く感ずるのではないかと、これも考えられますけれども、ガードレールのつけ方ですが、とにかく歩行者を守るといふそういう方向に、これからどんどん持っていくていたいただきたいと思えます。ガードレールというのはメートルどのくらいでできるものですか。

○片岡政府委員 実はガードレールをつくっておりますのは道路管理者でございます。私、正確な数値存じておりません。あとでまた御報告いたします。

○和田(二)委員 三千元かそこらでできるようですが、たいした金額ではありませんので、全道路に、家の出入り口などはあけても、これだけでも完備してしまえば、相当歩行者に対する事故はなくなるのじゃないかと私は思いますが、この点についてはさらにひとつ御検討願いたい。それから通学道路について、通学道路の整備のことではいろいろの計画をおつくりになつておりましたけれども、きょうのいわゆる六日町の事故、これは明らかに通学道路の事故です。そこに横断歩道もない。しかもそこは国道らしいのです。たくさんの子供たちが学校に行くためにそこをひやひやしながら渡る。そういうふうにいまだに通学道路が整備されておられません。相当目こぼしといえますか、ずさんといえますか、あると思うのです。これはひとつ道路管理者のほうにも局長のほうからうんと警告——警告ではおかしいのですけれども、連絡していただくと同時に、

特にそういう危険な個所に、先ほどもどなたから話がありましたけれども、制服のおまわりさんに立っていただいたらどうでしょう。

○片岡政府委員 二つに分けてお答えします。初めの、そういう危険な、今日の六日町のような事故に対する対策として、先般の道路法の改正で、道路管理者のほうから歩行者専用道路あるいは自動車専用道路をつくるという改正をやっております。この発想は、いま申し上げたように、非常に交通のひんばんな国道を通過して登校せざるを得ないような学童のために、近くの、それと並行する町村道を簡易舗装でもして、自転車と歩行者はそちらへ回す、国道のほうには自動車オンリーにする、そういうことを具体的にやる仕組みをつくつたわけでございます。それから、今度の五カ年計画の予算の中にもそれを盛り込んでおるようでございます。それから、道路管理者のほうの努力も、やっ

とこれからそういう形で地につけてくることだと思えます。私どものほうも、できるだけそういう要望もいたしますし、それから、できるだけ登校時間帯に警察官を立てるよう指導してまいりたいと思えます。

○和田(一)委員 時間がありませんから、あと一問だけで終わらせていただきます。最近欠陥車のことで相当騒がれて、運輸省でいろいろ検討されておりますけれども、何かホンダN360という車の大きな事故があつて、そしてそれをどこかで検査されておりましたけれども、その結果がどうなつたかというのをひとつお知らせ願いたいと思えます。

さらに、もう一つ、ニッサンエコーという、これはバスだと思つておられるけれども、これがたくさんの人を乗せて落ちた、それも欠陥車であつたという騒ぎがあつたように、私、記憶しておりますけれども、その点についても、どのようになつていくか、ひとつお知らせ願いたいと思えます。○飯塚説明員 ホンダN360につきましては、これは軽自動車でございます。たしか昭和四十一年ごろに、新型の型式認定ということで、その際に

は、高速時における走行安定性ということ審査しております。その他のいろいろな試験は合格しております。そして、その後のいろいろな新聞紙上等で欠陥車じゃないかといふふうな記事が出まして、それから正式裁判となつたと記憶いたしますが、現在東京地方検察庁から、私どものほうに付属の交通安全公署研究所というのがございますが、そこに鑑定依頼がございまして、昨年の十二月にその試験が行なわれたと聞いておりますが、その結果についてはまだ公表されておられません。そういう状況でございます。

それから、あとはマイクローバスのニッサンエコーでございますが、あの件につきましても、私どものほうの審査では、これはプロペラシャフトの危険回転数と最高速度が出る場合のプロペラシャフトの回転数との比率が、それが一つの問題点でございますが、この点につきましては、新型自動車の私どもの審査時にはぎりぎり合格をしております。ただ、その後事故が発生いたしました。欠陥車問題ということで、この点につきましても東京地方検察庁から交通安全公署研究所に鑑定依頼が来ておりました。その結果はまだ公表されておらないということになっておるわけでございます。

○和田(一)委員 それはいつごろ出るのですか。○飯塚説明員 これは鑑定でございますので、私どもも行政庁といたしましては情報を聞くという程度でございます。東京地方検察庁のほうで直接私どもの交通安全公署研究所と連絡したというふうになつておられますが、ホンダN360についてはもうそろそろ発表されるころだと聞いておりますけれども、正式の期日はいつかというところについてはまだ情報入手しておりません。

○和田(一)委員 とにかく車の安全性については運輸省は責任があるのですから、どんどんそういうことは情報を得て、そしてもうどんどん生産している会社に注文をつけて、とにかく人命尊

重の立場から大いに張り切ってもらいたいと思ひます。

以上で終わります。

○菅委員長 次回は、明十四日午前十時から理事会、十時三十分から委員会を開会することとし、本日は、これにて散会いたします。

午後四時五分散会

昭和四十六年四月二十三日印刷

昭和四十六年四月二十四日発行

衆議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局