

第六十八回国会
衆議院
地方行政委員会
議 録 第 十 八 号

昭和四十七年四月十八日(火曜日)

午前十時三十七分開議

出席委員

委員長 大野 市郎君

理事 上村千一郎君

理事 塩川正十郎君

理事 永光君

理事 山本弥之助君

理事 門司 亮君

理事 高島 修君

理事 橋本英三郎君

理事 村田敬次郎君

理事 桑名 義治君

理事 林 百郎君

出席國務大臣

國務大臣
(國家公安委員
委員長)

中村 寅太君

出席府縣委員

警察庁長官 後藤田正晴君

警察庁刑事局長 木庄 務君

安部部長 片岡 誠君

警察庁交通局長 佐藤 孝行君

運輸省鐵道監督 秋富 公正君

運輸省鐵道局長 林 一彦君

運輸省自動車局 野村 一彦君

運輸省自動車局 原田昇左右君

運輸省自動車局 小林 正興君

運輸省自動車局 隅田 豊君

運輸省自動車局 飯塚 良政君

運輸省自動車局 飯塚 良政君

建設省都市局 重元 良夫君

建設省都市局 重元 良夫君

建設省都市局 重元 良夫君

建設省都市局 重元 良夫君

建設省都市局 重元 良夫君

建設省都市局 重元 良夫君

建設省都市局 重元 良夫君

建設省都市局 重元 良夫君

建設省都市局 重元 良夫君

建設省道路局長 浅井新一郎君

速国道課長

参 考 人

(日本道路公団 前田 光嘉君

總裁)

地方行政委員会 日原 正雄君

調査室長

四月十八日

理事山口鶴男君同日理事辞任につき、その補欠

として山本弥之助君が理事に当選した。

四月十四日

風俗営業等取締法の一部を改正する法律案(内閣提出第一〇七号)

は本委員会に付託された。

本日の会議に付した案件

理事の辞任及び補欠選任

連合審査会開会申し入れに関する件

参考人出席要求に関する件

風俗営業等取締法の一部を改正する法律案(内閣提出第一〇七号)

道路交通法の一部を改正する法律案(内閣提出第七八号)

○大野委員長 これより会議を開きます。

内閣提出にかかる風俗営業等取締法の一部を改正する法律案を議題とし、提案理由の説明を聴取いたします。中村國務大臣。

風俗営業等取締法の一部を改正する法律案

風俗営業等取締法の一部を改正する法律案

風俗営業等取締法(昭和二十三年法律第二百二十二号)の一部を次のように改正する。

第四条の五の次に次の一条を加える。

(モーター営業の規制)

第四条の六 個室に自動車の車庫が個々に接続する施設であつて総理府令で定めるものを設け、当該施設を異性を同伴する客の宿泊(休憩を含む)に利用させる営業(以下「モーター営業」という)は、モーター営業が営まれることにより清浄な風俗環境が害されることを防止する必要があるものとして都道府県の条例で定める地域においては、営むことができない。

2 前項の規定は、現にモーター営業の施設が存する場所が同項の規定に基づく都道府県の条例で定める地域に含まれることとなつたときは、その含まれることとなつた日から一年間は、当該施設を用いて営むモーター営業については、適用しない。

3 公安委員会は、第一項の規定に違反してモーター営業を営んでいる者に対し、当該営業の廃止を命ずることができる。

第五條第一項中「又は第四条の二第二項、第四条の四第四項若しくは前条の規定により、営業の停止を命じようとするときは」を「第四条の二第二項、第四条の四第四項若しくは前条の規定により、営業の停止を命じ、又は前条第三項の規定により、営業の廃止を命じようとするときは」に改め、同条第二項中「公安委員会は、第四條又は第四条の二第二項、第四条の四第四項若しくは前条の規定による法令又は条例の違反の行為を」を「前項の場合において、公安委員会は、処分をしようとする理由」に改める。

第七條第一項中「若しくは第四条の五」を、「第七條第一項中「若しくは第四条の五」を、第

四條の五若しくは第四条の六第三項」に改める。

附 則

この法律は、公布の日から施行する。

理 由

善良の風俗を維持するため、都道府県の条例で定める地域においては、モーター営業を禁止するとともに、これに違反する者に対して都道府県公安委員会が当該営業の廃止を命ずることができるようにする必要がある。これが、この法律案を提出する理由である。

○中村國務大臣 ただいま議題となりました風俗営業等取締法の一部を改正する法律案について、その提案理由及び内容の概要を御説明申し上げます。

いわゆるモーター営業は、享樂的な風潮やモーターゼーションを反映し、ここ数年の間に近郊住宅地域等において急増しておりますが、今後もなおふえるものと予測されます。

このモーター営業は、個室に自動車の車庫が個々に接続する施設を異性同伴客に利用させる特殊な業態であることから、性の享樂場所として利用され、また、社会的にもそのように認識されておりますので、住宅地域、健全行楽地域等においては、これによってその清浄な風俗環境が著しくそなわれている実情にあり、また、最近、この種の施設においては犯罪の発生が増加する傾向を見ております。

このような状況にかんがみ、本法案は、モーター営業が営まれることによって地域の清浄な風俗環境が害されることのないよう、都道府県の条例で定める地域におけるモーター営業を禁止し、こ

れに違反する者に対しては、都道府県公安委員会が当該営業の廃止を命ずることができるようになるものであります。

次に、木法案のおもな内容について、その概要を御説明いたします。

その一は、個室に自動車の車庫が個々に接続する施設であつて総理府令で定めるものを設け、当該施設を異性同伴客の宿泊に利用させる営業をモーター営業とし、モーター営業が営まれることにより清浄な風俗環境が害されることを防止する必要がある地域として都道府県の条例で定める地域においては、これを営むことができないこととしております。

その二は、現にモーター営業の施設の存する場所が、モーター営業の禁止地域として都道府県の条例で規制されることとなつたときは、その規制されることとなつた日から一年間は、当該施設を用いて営むモーター営業については、禁止規定を適用しないこととしております。

その三は、都道府県公安委員会は、モーター営業の禁止地域においてモーター営業を営んでいる者に対しては、当該営業の廃止を命ずることができるとしてあります。

以上の措置に伴い、所要の罰則を設けることとするほか、関係規定の整備をいたしております。なお、改正規定は、公布の日から施行することとしてあります。

以上が、この法律案の提案理由及びその内容の概要であります。何とぞ、慎重御審議の上、すみやかに御賛同あらんことをお願いいたします。

○大野委員長 以上で、提案理由の説明は終わりました。

○大野委員長 内閣提出にかかる道路交通法の一部を改正する法律案を議題とし、質疑を行ないます。質疑の中し出がありますので、これを許します。山口鶴男君。

○山口(鶴)委員 最初に国家公安委員長と警察庁長官にお尋ねしたいのでありますが、最近の国会は、国民の知る権利の問題を中心にいたしまして、衆参両院を通じて、いろいろな角度からの質疑、論議が行なわれております。私は、この問題をあらためてこゝで蒸し返そうというつもりはございませんが、ただ、国民の一人として、各種の報道の中から、若干疑問に思つておる点がありますので、その点だけをお尋ねをいたしたいと思ひます。

それは、西山記者並びに蓮見事務官の逮捕に連をいたしました。新聞等を拝見いたしますと、逮捕されました翌日、五日であります。佐藤総理は、逮捕に際して事前に相談を受けたかという記者団の質問に対して、そんなものはない、警察が独自でやつたのだというふうにお答えになっておるようであります。ところが、七日になりますと、記者団に対して、——西山記者並びに蓮見事務官の逮捕は四日の夕方であつたようでありまして、四日朝の閣議に中村国家公安委員長が報告し、了承をされていることを認めて、その報告を黙つて聞いた、閣議というものはそういうものかということ、このお二人の逮捕については、閣議了解があつた上でこの逮捕をされたという趣旨の御発言を佐藤総理がいたしておるのであります。中村国家公安委員長が、四日朝、閣議に報告をされて、閣議了解をとつた上で逮捕に踏み切つた。特に、国家公務員法百十一條で、国家公務員にあらざる西山記者を逮捕されたわけでありまして、そういう意味で閣議了解をとつた上で逮捕をされたのか。そうではなくて、警察独自の御判断として逮捕に踏み切られたのか。その点いづれでありますか。国民の疑惑にひとつお答えをいただきたい。

○中村国務大臣 この事案は、山口委員も御承知のように、警察といたしましては純粋な刑事事件として取り扱つたものでございまして、閣議の了承とか閣議の決定とかいふものを必要とする案件ではございませんことは御承知のとおりだと思います。たまたま、あの日の朝、蓮見さんが、任意出頭という形で、自首の形というのですか、とにかく五時何頃に警視庁に出頭した。そしていろいろ供述を聞いてみると、西山記者に連が非常に深い。容疑が濃厚である。こういう状態であるので、西山記者に対しては、警視庁の同僚を通じて、任意出頭してもらうようにいま話しておるというところであるという、単なる話題といひますか、そういうことが事実であると新聞等にすぐ出ますので、たまたま閣議でございしたから、話題として話しただけで、閣議の了承とか、そういう性質のものじゃありませんことは御承知だと思います。そういう意味でございします。

○山口(鶴)委員 そうしますと、四日朝、中村国家公安委員長は、西山記者に任意出頭を求めて、そうして蓮見事務官のお話等で容疑があるので逮捕するつもりだという趣旨のお話を一応経過としてされた。それは閣議決定というふうなものではなかったが、閣議としてはそういうお話をされた。その後、四日の夕刻西山記者を逮捕されたということになるわけでありませんか。

○中村国務大臣 私が話したのは、逮捕とか何とかいうような、そういうところまでいってはいないのです。ただ、あの日の朝、蓮見さんが出頭して、いろいろ供述を聞いてみると、西山記者にかなり容疑が深いようであるから任意出頭を求めて聞く、そういうことをやっておるようである。こういうことを話しただけでございします。

○山口(鶴)委員 容疑が濃いつつ、その容疑は、国家公務員法百十一條であるというふうなお話はされたわけですか。

○中村国務大臣 そういう詳しいことまで話さうということではないのです。ただ、蓮見さんが出頭してきて、それに西山記者がかなり深い関係があるらしいので、本人に任意出頭を求めて聞くというのをやっておるようであるという、いま申し上げましたくらいのことばを言うだけでございします。

○山口(鶴)委員 そうしますと、一年三百六十五日、任意出頭を受ける方はずいぶんたくさんおるわけでしょうし、また、逮捕になる方もずいぶんあるだろうと思うのですが、そういうものを一々閣議の話題にされることはないと思うのです。そういう任意出頭なんというところで閣議の話題として提供されるというのは、一体一年間の閣議のうちでどのくらいあつて、どういふ性質のものについてそういう話題を閣議で提供なさる慣例でございしますか。その点をひとつお伺いしたいと思ひます。

○中村国務大臣 そういふかたいことではなしに、たとへて言いますと、浅間山荘事件というのがありますと、いわゆる赤軍派が山荘に立てこもつたというふうなことがわかつたような場合は、こういう情勢であるというのを言うわけであつて、その程度のことであつて、どういふものを閣議で報告するかという基準があるのじゃないと思ひます。単なるそのときの軽い話題になるようなもの。たとへて言いますと、蓮見さんが出頭したというふうなこと。これはやはりかなり午後夕刊等にも載つて、一つの話題になるというふうなことであつたことであつたから、基準とか何とかいうことでやつたものではございしません。

○山口(鶴)委員 長官にお尋ねを申し上げます。この問題は、特に西山記者の場合、国家公務員法百十一條のそのおかし等の容疑で逮捕に踏み切られたわけでありまして、これは、警察としては、純粋に刑事事件としての判断の上に立つてなされたというところに承してよろしいわけでありませんか。特に、国家公安委員長が閣議にこの報告をされたということになりますと、報道機関その他が述べておられますように、何か、閣議了解をとつた上での政治的な逮捕であるというふうな受け取りや、事実、そう私は思ふのです。その点、警察庁長官としては、一体どのような態度でこの逮捕に踏み切られたのか。この点だけ明確に

お答えをいただきたいと思ひます。

○後藤田政府委員 私、この事件につきましても、局長以下に、この事件は事が機密という問題に属することもあるし、同時にまた、報道との関係もあるということである。いや、かまひいことになるだろう、したがって、警察の姿勢を疑われないように、純粋に刑事事件という土俵をつくれ、その土俵の中で捜査の筋を追及せよ、土俵外の議論は一切耳をすななというのと、いま一点は、捜査の内容については、私までに報告をして、あと、いかなる方にも報告はいけな、警察法で定められたとおりの措置をしな、こういう点を申ししたわけでありま。

そこで、それでは一体大臣に任意出頭を求める報告したのはどういうことか、こういう御議論があるかと思ひますが、私も、国家公安委員長に対する報告は、これは、国家公安委員会というものが警察庁を管理するという立場にありまので、その管理権を発動せられるに必要な限度の報告を毎週する。こういうことにきめておりま。そこで、平たくいいますと、大体新聞紙上等でいろいろ論議せられる問題については、捜査の内容にわたらないという限度において御報告を申し上げる。こういうことに方針をきめておりま。

今回の事件につきましても、そういう意味合いから、今日の朝、早朝でしたが、私のところに報告がございました。いま大臣がお答えを申し上げた程度の、とりあえずの電話報告でございました。そこで、それならば、その程度のことにとどめて大臣に電話で御報告をしておこう、こういうことで申し上げたにすぎません。自來、国会等でいろいろやかましい問題になり、新聞等でも問題になりましたが、私は、捜査の内容にわたる事実関係は一切報告は申し上げなかつたというのが実情でございます。したがって、今回の事件について、政治逮捕であるとか、あるいは政治的事件であるとかいった、事実に基づかざるいろいろな非難、攻撃があつたことについては、私は、はなはだ残念に思つております。

以上でございます。

○大野委員長 山口委員に申し上げますが、たゞいま上程中の道交法と直接の関係のない問題につきましても、ひとつできるだけ御制約をいただきたい、本論をお進め願ひます。

○山口(鶴)委員 これですめておきます。委員長から交通整理の御指摘がありましたから、十分尊重して、簡単に打ち切っておきたいと思ひます。ただ、結局、警察庁長官がそういうおつもりであり、また、国家公安委員長がそういうおつもりであつたとしても、佐藤総理の口から、国家公安委員長からその報告があつて、黙つて聞いていたよ、指示したわけではない、しかし、閣議というものはそういうものだ、閣議というのは、報告があつて、特に異議がなければ、それは閣議了解したものだ、そういうふうな認識のものが閣議の趣旨だ、という趣旨の話をしておられる。そういうたしますと、後藤田長官がどう御意図であつたか、また、中村国家公安委員長がどう御意図であつたか知りませんが、とにかく、閣議の話題になり、閣議了解した上で四日の午後逮捕に踏み切つたというふうな疑われることは、私は、やむを得ないと思ひます。そうならば、これは政治的な逮捕ではないかということになるわけでありま。李下に冠を正さずというふうなことは、さういふ意味では疑惑を受ける逮捕のしかたになつたということが私も、そして是非に遺憾であり、遺憾であるということとを申し上げておきたいと思ひます。

それでは、次にお尋ねしたいのは、道路交通法で、特に、有料道路の事故の問題が最近たいへん多いわけでありまが、この問題につきましては、また、他の委員の皆さんからもお尋ねがあると思ひますので、私は、特に、高速自動車道の建設に対する建設省の態度をひとつ聞いておきたいと思ひます。

最近、東名高速道路ですか、がけくずれ等がございまして、交通が途絶するといふような状態が起きております。少なくとも、高速道路という

のは、わが國の道路技術水準の粹を集めてつくるべきものだ。でありますだけに、通過する人たちからもわざわざ料金を徴収しているわけでありまして、最近のように、どういふ事情が私も知りませんけれども、高速道路の交通が途絶するといふ事態が起きますることは、私は、非常に遺憾だと思ひます。最近の高速自動車道の通行途絶といふのは、一体どういふ手落ちがあつて、どういふ構造上の欠陥、工事施行上の欠陥といふものがあつてあつた事態が起きておるのであります。建設省の高速国道課長さんが見えのようでありますから、まずお答えをいただきたいと思ひます。

○浅井説明員 先生御指摘の高速道路の交通どめの問題は、最近、がけくずれにからみまして二、三起きております。特に、一月の十七日以降、中央道の岩殿山で大規模な地すべりが起きてまして、三月の二十一日以降交通をとめておるような状況でございまして。ごく最近では、東名の吉田インターチェンジのすぐそばで、これは地すべりでございませぬが、がけくずれで、約五百立米ばかりの土を処理いたしております。このほうは一晩のうちには片づきまして、交通どめになつたのは五時間ばかりでございまして、これはもう大体交通を確保しております。岩殿山の事故は、今後まだ四カ月くらいかかるというふうなことでございませ。

こういった事故がどうして起きるかというお話でございますが、この地すべりの問題につきましては、実は、われわれも非常に頭を悩ましておりまして、こういうものは、道路建設の際に、まず、ルートを選ぶ際に、そういう地すべりの危険箇所はなるべく避けるという方針で一応ルートを選んでおります。しかし、あつた高速道路の線形は、一般道路みたいに、そうへびまいたに曲がるわけにも必ずしもいきませんので、かなりゆつたりした線形で入れなければならぬといふ事情から、局部的には、どうしてもあつた地質の悪い箇所に入つていかざるを得ないということになり

ます。そうしますと、あとは、そういう箇所について、施工の際に十分調査をいたしまして、ボーリングあるいは物探といった調査をいたしまして、地質の状況を把握して、それに合うようなり面の保護法といふものを選びまして施工いたしておるわけでございまして。そういういたしまして、必ずしも当時わからなかつたいろいろなこまかい亀裂の問題、そういう問題が、その後の風化等、あるいは地震、そういうたような原因が蓄積されまして、いずれの日にか何かの形で崩壊するといふ事故があるわけでございまして、そういう場合には、なるべくそういう崩壊事故を事前にキャッチするように十分なバトリールをして、災害あるいは人命事故に至らないような配慮をしたといふことで、監視を強化するといふような方法をとつておるわけでございまして。

○山口(鶴)委員 いろいろな手当ては講ずるのかもしませんが、大体、地すべり地帯といふのは地質上わかるわけですね。それで、また、地すべり地帯に対しては、地すべり防止の工事をどうやたらいいのかといふことは、これはまた技術的にも明確になつておる問題だろうと私は思ふので、それが、高速自動車道を走らうとした地すべり地帯を通したり、また、どうしても地形上やむを得ないといふ場合に、その地すべり対策が欠けておるというふうなことは、私は、非常に遺憾なことじゃないかと思ひます。それが、市町村がつくる市町村道であるとか、あるいは府県がつくる府県道であるとか、あるいは市町村、国が道路公園を通じて監督もし、責任を持つてゐる。そういうたわが國の基幹的な道路であるべき高速自動車道でそういう事故が頻発するといふことについては、十分今後注意してもらわなければいかぬことだと思ひます。時間もありませんから、その責任がどうだこうだといふような議論はおきましよう。

そこでお尋ねしたいのは、そういう重要な高速自動車道をつくりまします際に、東名あるいは名神等

の高速自動車道の場合の用地買収は、日本道路公団が直接やったと記憶しているのですが、いかがですか。

○浅井説明員 先生御指摘のように、東名、名神、中央道の富士吉田線につきましては、大体公団が直営で買収いたしております。

○山口(鶴)委員 その後、東北自動車道あるいは関越自動車道等の建設が逐次進行いたしているわけでありまして、この用地買収はどういう形をとっていますか。

○浅井説明員 これは、大体昭和四十二年から、いわゆる東名、名神、中央道に次ぐ新規の高速道路ということで、全国的な規模で展開したわけについて各府県にお願いするという方針を立てまして、現在、直営と各府県委託という二つの形とコンバインしまして、並行的にやっております。

○山口(鶴)委員 この場合の委託は、単なる民法上の委託契約ということだろと思いますが、いかがですか。

○浅井説明員 これは、お話のように、民法上の委託契約ということでやっております。

○山口(鶴)委員 そうしますと、県がこういう条件でなければ委託に応じませんと言え、強制はできないし、ましてや、強制するようなことは一切ない。こう了解してよろしいわけですね。

○浅井説明員 おっしゃるとおりでございます。

○山口(鶴)委員 聞きますと、ある県は、この公団が示した委託契約で、すんなりのんだ。ところが、ある県は、いろいろな条件を付してたいへん困る。ほかの県はすんなりのんだのに、何であなたの県だけはいろいろな条件を付するのかわからない。これを現に公団が言っている事実があるんですが、そういう事実が誤りだと思ふのです。そういうような、私が指摘したようなことについては、一切御報告は聞いておりませんか。

○浅井説明員 委託契約に関するいろいろな問題につきましても聞いておりますが、具体的にどういふ県でどういふ契約に対してトラブルがあった

ということは聞いておりません。

○山口(鶴)委員 私、一点だけ確認しておきたいのです。国会でも議論があつて、これは単なる民法上の委託契約である、したがって、特定の県にこういう条件でなければいかなというふうなことを押しつけることは一切しない、あくまでも相互の話し合いでやるものであつて、ある県はすんなりのんだけれども、あなたの県はつまらぬ条件を付することはいいが、かといふようなことは一切言つてはならぬ、ということを経路公団に対して指導することを約束していただけますか。

○浅井説明員 よく実情を調べてみて、そういう方向で指導したいと思ひます。

○山口(鶴)委員 本来、国がいろいろな仕事を自治体にまかせる場合、これは地方自治法の別表等で、機関委任事務あるいは団体委任という場合をとるのが一番正しい姿だと私は思ふのであります。そういう場合は、当然監督権限を持つております。そういう場合は、当然監督権限を持つております。そういう場合は、当然監督権限を持つております。

○山口(鶴)委員 そうすると、それは、あくまでも、当該都道府県警察本部が自主的な立場で当該地域の道路交通事情を考えた上で、そういう申し入れをした場合がある。こういうことですね。実は、神奈川県警察本部が横浜市に対してそういう申し入れをしたという経過を聞いておりますが、その経過、その後の状況はおわかりでございますか。

○片岡政府委員 神奈川県本部から横浜市に対して、昨年の暮れに、駐車場について、市役所前の横浜公園と、それから地下鉄工事をやっております。その地下鉄工事と関連して、その河川敷の上に盛り土をして駐車場をつくつてくれというところ、二カ所について要望をいたしております。これは、路上にあふれておる違法駐車をきびしく取り締まりはやりたいのであるけれども、業務用の駐車需要がその辺には相当ある。したがって、路外の駐車場をぜひつくつてくれ、そしてそこへ駐車をするようにして、道路はできるだけ駐車を禁止して円滑をはかりたい。こういう趣旨で申し入れをしたわけですが、それに対して

めるようになっていくわけでありまして、この点、各都道府県警察本部が、当該都道府県知事あるいは政令指定の市長に対して、法律にこういう規定がある、したがって路上駐車場設置計画というものをとおたくの市でつくつてほしい。これはいいではないか、これはつくるべきであるというように申し入れをやつた事例があると聞いておるのですが、そういうような御指導を国家公安委員会としてはやつておられるのか。あるいは、警察庁としては、そういう申し入れを当該自治体の長にやれという御指導をやつておられるのか。この点いかがですか。

○片岡政府委員 一般的に、そういう申し入れをするようにという指導はしていません。ただ、当該都市の道路交通状況によつて、当該県の公安委員会なり、本部長が判断いたしました。駐車場をつくらうかどうかというふうな意見なり要望を出しておる事例があると思ひます。

○山口(鶴)委員 そうすると、それは、あくまでも、当該都道府県警察本部が自主的な立場で当該地域の道路交通事情を考えた上で、そういう申し入れをした場合がある。こういうことですね。実は、神奈川県警察本部が横浜市に対してそういう申し入れをしたという経過を聞いておりますが、その経過、その後の状況はおわかりでございますか。

○片岡政府委員 神奈川県本部から横浜市に対して、昨年の暮れに、駐車場について、市役所前の横浜公園と、それから地下鉄工事をやっております。その地下鉄工事と関連して、その河川敷の上に盛り土をして駐車場をつくつてくれというところ、二カ所について要望をいたしております。これは、路上にあふれておる違法駐車をきびしく取り締まりはやりたいのであるけれども、業務用の駐車需要がその辺には相当ある。したがって、路外の駐車場をぜひつくつてくれ、そしてそこへ駐車をするようにして、道路はできるだけ駐車を禁止して円滑をはかりたい。こういう趣旨で申し入れをしたわけですが、それに対して

て、若干いろいろいきさつがあつたようでございますけれども、最終的には、ことしになりまして、一月の末に、神奈川県の本部長と横浜の市長さんがここで会談をやりまして、お互いに協力してやろうということになりました。その後、関係の部局長が集まりまして、具体的な実施計画を現在検討しておるようでございます。それで、横浜公園につきましては、場所は必ずしも適当でないから別途考えよう、それから河川敷につきましては、一部立体駐車場を考へてみてはどうだろうかということ、そういう方向で、現在、両者で協議を進めておるといふのが実情のようでございます。

○山口(鶴)委員 駐車場法という法律があり、駐車場整備地区というものを設定し、路上駐車場の設置計画を立てるということが法律で義務づけられておりますから、当然そういうお話し合いがあり得ることだろと思ひます。しかし、この点、事情を聞きますと、市長に対して県警本部のほうからばつとそういう申し入れをやつたということが大きく報道されて、それに対して、いや、そんなことを言うても、駐車場をつくれればかえつて路面交通をさらに繁雑にするではないかというふうな市側からの反論があり、いろいろいたしまして、いま経過のお話がありましたようなことになつておるのだろと思ひますが、私は、そういうものは、警察が当該自治体に対していきなりばつと申し入れをするというふうなことではなしに、事務的なレベルでよく協議をされて、その地域の違法駐車をいかになくしていくか、当該地区の路面交通をいかにスムーズにやっていくかというところのごとを解決していくというところが好ましいことではないかというふうに思ひます。

ところで、建設省の都市再開発課長さんですか、お見えのようであります。こういう駐車場法、昭和三十一年五月十六日法律第六号、この駐車場整備地区あるいは路上駐車場設置計画といふのは、一体全国的にどのくらい進んでおるの

で、若干いろいろいきさつがあつたようでございますけれども、最終的には、ことしになりまして、一月の末に、神奈川県の本部長と横浜の市長さんがここで会談をやりまして、お互いに協力してやろうということになりました。その後、関係の部局長が集まりまして、具体的な実施計画を現在検討しておるようでございます。それで、横浜公園につきましては、場所は必ずしも適当でないから別途考えよう、それから河川敷につきましては、一部立体駐車場を考へてみてはどうだろうかということ、そういう方向で、現在、両者で協議を進めておるといふのが実情のようでございます。

○山口(鶴)委員 駐車場法という法律があり、駐車場整備地区というものを設定し、路上駐車場の設置計画を立てるということが法律で義務づけられておりますから、当然そういうお話し合いがあり得ることだろと思ひます。しかし、この点、事情を聞きますと、市長に対して県警本部のほうからばつとそういう申し入れをやつたということが大きく報道されて、それに対して、いや、そんなことを言うても、駐車場をつくれればかえつて路面交通をさらに繁雑にするではないかというふうな市側からの反論があり、いろいろいたしまして、いま経過のお話がありましたようなことになつておるのだろと思ひますが、私は、そういうものは、警察が当該自治体に対していきなりばつと申し入れをするというふうなことではなしに、事務的なレベルでよく協議をされて、その地域の違法駐車をいかになくしていくか、当該地区の路面交通をいかにスムーズにやっていくかというところのごとを解決していくというところが好ましいことではないかというふうに思ひます。

ところで、建設省の都市再開発課長さんですか、お見えのようであります。こういう駐車場法、昭和三十一年五月十六日法律第六号、この駐車場整備地区あるいは路上駐車場設置計画といふのは、一体全国的にどのくらい進んでおるの

で、若干いろいろいきさつがあつたようでございますけれども、最終的には、ことしになりまして、一月の末に、神奈川県の本部長と横浜の市長さんがここで会談をやりまして、お互いに協力してやろうということになりました。その後、関係の部局長が集まりまして、具体的な実施計画を現在検討しておるようでございます。それで、横浜公園につきましては、場所は必ずしも適当でないから別途考えよう、それから河川敷につきましては、一部立体駐車場を考へてみてはどうだろうかということ、そういう方向で、現在、両者で協議を進めておるといふのが実情のようでございます。

○山口(鶴)委員 駐車場法という法律があり、駐車場整備地区というものを設定し、路上駐車場の設置計画を立てるということが法律で義務づけられておりますから、当然そういうお話し合いがあり得ることだろと思ひます。しかし、この点、事情を聞きますと、市長に対して県警本部のほうからばつとそういう申し入れをやつたということが大きく報道されて、それに対して、いや、そんなことを言うても、駐車場をつくれればかえつて路面交通をさらに繁雑にするではないかというふうな市側からの反論があり、いろいろいたしまして、いま経過のお話がありましたようなことになつておるのだろと思ひますが、私は、そういうものは、警察が当該自治体に対していきなりばつと申し入れをするというふうなことではなしに、事務的なレベルでよく協議をされて、その地域の違法駐車をいかになくしていくか、当該地区の路面交通をいかにスムーズにやっていくかというところのごとを解決していくというところが好ましいことではないかというふうに思ひます。

ところで、建設省の都市再開発課長さんですか、お見えのようであります。こういう駐車場法、昭和三十一年五月十六日法律第六号、この駐車場整備地区あるいは路上駐車場設置計画といふのは、一体全国的にどのくらい進んでおるの

ですか。

○重元説明員 駐車場整備地区でございますが、全国で二十六の都市で三十一ございいます。この数字は四十六年三月末の統計の数字でございますが、先ほど申し上げましたように、駐車場整備地区は二十六の都市の三十一でございます。

それから、都市計画の決定いたしております駐車場は、百カ所、二万六千四百二十台分でございます。このうち、供用を開始しておりますのが六十六カ所、一万八千四百四十三台分ということでございいます。

このほか、都市計画によらない駐車場も数多くあるわけでございまして、これは、通常届け出駐車場と言っておりますが、面積が五百平方メートル以上のものについて法律上の設置基準等の適用があるわけでございまして、この都市計画によらざる駐車場、それから、大規模建築物を建築します場合に、一定の地区において駐車施設を義務づけるという制度になっておりますが、こういうものをいれまして、昭和四十六年三月末現在で約二十七万台分の駐車施設というものが整備されております。

○山口(鶴)委員 そういうことで、逐次路上駐車場設置が進められておるようでありますが、ただ、私、ここで考えたいのは、駐車場整備地区、「商業地域内において自動車交通が著しくふくそうする地区又は当該地区の周辺の地域内において自動車交通が著しくふくそうする地区で、道路の効用を保持し、円滑な道路交通を確保する必要があると認められる区域」となっておりますね。しかし、現実には、こういった駐車場をつくることがかえって道路交通のふくそうを著しく促進することにはなりませんか。どうですか。

○重元説明員 駐車需要の中にもいろいろあると思いますが、たとえば通勤とか通学というふうな交通もございまして、それから、業務上どうしても必要な交通というものがあつたわけでございまして、われわれ駐車場を整備する場合に、どうい

需要を駐車場整備の対象とするかという場合に、社会的あるいは経済的な状況のもとでどうしても最小限度必要な業務交通というのは、都市活動というものを考えます場合に必要である。したがって、商業地区あるいは業務地区等で最小限度必要なそういう需要に対しては、路外駐車場を整備すること、路上駐車等を見のがす場合よりは、交通の安全及び円滑に資する点がかえって非常に大きいのではないかと考えておりました。駐車場の整備すればかえって交通の混雑を増すのではないかと意見があることは承知いたしておりますが、必ずしもそうではないというふうに考えております。

○山口(鶴)委員 必ずしもそうではないと言いつた、それかどうか問題じゃないかと思つて、ただ、そういうふうくそうする地区に駐車場をつくる、そういう当該地区は、建設省がおやりになっておる地価公示法に基づいて地価の公示によつても、当然、坪当たり百万単位というふうな地価であることは間違ひありません。そういうところに警察のほうからつくれと言つても、自治体のほうとしては、第一、そういう土地を確保するのとなかなかないへんですし、また、その確保するための経費というものはばかにかかると。そういう中で、ふくそうするかどうかという議論もありましようし、同時に、そういう経費その他の面から言つても非常に問題があるのではないかと思つて、一体、そういうふうなものについては、どの程度建設省としては経費の援助をやつておるのですか。

○重元説明員 直接駐車場の整備に対して補助というふうな措置はとっておりませんが、都市計画で整備します駐車場は、公共団体が実施いたします場合には、都市計画の特許によりまして、道路の下あるいは公園の下等で整備する場合等ございまして、そういう場合には、開発銀行から長期低利の資金を融資するようあつて、それから、先ほどおっしゃいましたように、非

常に地価が高いということで、立体式の駐車場が非常に最近多くなりつつあるわけでございまして、そういうものについても、一定の資格要件を備える場合には、やはり開発銀行の資金があつて、それという場合もございまして。

なお、税制上も、償却等について、一定の場合には特別の恩典を与えるということでございまして。

○山口(鶴)委員 そういふことは承知して私ども問題にしておるのですが、自治体がかかる場合はどうか。起債だけじゃないわけでしょう。そういう中で、法律にあるからといって、冒頭申し上げましたように、警察のほうでぜひつくつてくれと、事務的に話し合ひをし協議することはけっこうであります。いろいろな障害があります問題であるだけに、法律にあるんだからこういふものをつくれというふうな高圧的な態度で自治体に臨むということは、私は、やはり考えていただきたいというのを申し上げたわけでありまして。

同じような意味で、専用レーン、優先レーンの問題であります。これも、つくつていて、これはなかなかむずかしいというところは私もよくわかります。わかりませんが、「総合交通体系について」という答申が出ましたね。これにつきましては、国家公安委員会あるいは運輸省、自治省、大蔵省、関係省庁集まりまして、経済企画庁が中心になりましてこれをまとめたわけですね。国家公安委員会もこれに参加しておられるだけに、いろいろ困難な事情があることはわかりますが、ぜひとも都市交通の一つの大きな問題の柱として、この専用レーン、優先レーンの問題については積極的に取り組んでいただきたいと思つております。

警察庁のほうとして、あの「総合交通体系について」という一応の答申も出ました段階で、これについては全国的にどのような形でお進めになる御計画が現在ございますか。お伺いしておきたいと思つております。

○片岡政府委員 私どもといたしましても、大量輸送機関であり、公共輸送機関であるバスの優先

レーンなり、あるいは専用レーンというものを、できるだけふやしていくという方向で各県を指導いたしております。現に、次第にその数もふえてまいつております。ただ、問題は、原則として片側三車線あれば非常にやりやすうございまして。しかし、片側二車線あるいは片側一車線のところにつくるのはいろいろ条件があつて、思ひます。そういうことも、現地のおおのの事情に合つた、一番問題のところからまず手がけていく、そして、実績を踏まえてさらに伸ばしていくという着実なやり方で拡大する方向に指導いたしております。

○山口(鶴)委員 これは、ひとつ積極的に前進をいただくようにお願いをいたしたいと思つておる。最後に、法律の関係のお尋ねを幾つかいたしておきたいと思つておる。実は、これは、わが党の山本委員からまずにお尋ねになった問題ばかりであります。ごく簡単に伺ひたいので、明確にお答えをいただきたいと思つておる。

今度の指定自動車教習所の技能検定員に関する規定の整備のうち、特に、路上試験に従事いたします職員に対して、みな公務員という制度をおとりになるわけでありまして、これは、本人が路上試験の際に取柄をするというふうな、本人が、いわば罪を犯した場合にのみこのみな公務員というの適用するものであつて、たまたま当該自動車教習所に争議等が発生をいたしました、組合員の皆さんがピケを張つておる、たまたま自動車教習に来られた方がおる、その講習をするためにピケを破つて検定員の方が外へ出ようとする、それをピケが阻止したという場合に、これがみな公務員だから公務執行妨害になるのだというふうな拡大解釈は絶対あり得ぬ、あくまでも、当該検定員の方の取柄等、本人が罪を犯した場合にのみこのみな公務員というの適用すべきものなんだ、かように理解してよろしいわけですか。

もつくってございますので、その辺、大体、運用上そう支障がないのではなからうか。こういうふうに考えております。

○山口(鶴)委員 誕生日ぐらゐ覚えていたのが普通だろと言われる。それはそのとおりだろうと思うのですが、ただ、問題は、誕生日前に気づくよりは、誕生日後のほうがうっかり失効というのが現実には少なくないのじゃないだろうか。だから、誕生日が来て誕生日というものを確認をする度合いのほうが、あと幾日たてば誕生日になるという認識の度合いよりはやっぱり強いんじゃないだろうかというふうに思うから、いま申し上げたような議論をしているわけであります。問題は、コンピュータとの関係もあるでしょう。ですから、この点、技術的にどういう配慮をしなければならぬのかということをご長々議論しても私はしかたがないと思ひますので、せつかつくかり失効をなくしてという親切心からの法改正ですからその親切さがより徹底するような形でさらにこの法律に検討を加えて、与野党が修正する。このほうが親切ではないのか。それからまた、コンピュータ等の操作の関係から言っても、こういう配慮をすればいいではないかということであるならば、私は、やはり、手直しすることを警察当局がお考えになってもよろしいのではないかと申すのです。この点は理事会等で相談をさしていただくという趣旨の法律改正である。それが、技術的な面から言っても支障がない、しかもうっかり失効をなくするという趣旨が徹底するということであれば、長官としても別に異議はない、異存はないということだろうと思ひます。いかがでしょうか。

月になるのか、こういう問題のようで、私は、率直に言つて、そうしたいことはない、五十歩百歩だなどというふうな気もしますが、実は、私も、私にとつては、五十歩百歩でないようです。私は、けさも這般の事情を聞きまして、事務上の観点で非常にめんどろがあるのだという話でございました。しかし、御質問の趣旨もございまして、なおよく検討はいたしたいと思ひます。

○大野委員長 林百郎君。

○林(百)委員 運輸省の人を呼んであるのです。その前に警察にお聞きしますが、警察では、欠陥自動車調査の資料がありますか。ありましたら、昭和四十五年度、四十六年度の欠陥車の届け出件数、対象台数をひとつ知らせていただきたいと思います。

○片岡政府委員 私どもとしましては、事件、事故があった場合に捜査をいたします。その過程で、運転手の過失だけか、あるいはその中でも、車の整備不良だけなのか、あるいはそうでなくて、本来その車に欠陥があるのかということも含めて捜査をいたしております。したがって、捜査の過程で、欠陥がある、あるいはあるのではないかと疑いを持つて捜査をした事例はございます。届け出というのにはございせん。

○林(百)委員 そうすると、欠陥車に基づく事故件数がわかりましたら、四十五年度、四十六年度、知らせていただきたい。

○片岡政府委員 欠陥車といった場合に、二つに分けて考えてみる必要があるのじゃないかと思つております。一つは、その事態においてその車に欠陥があった。つまり、本来、新車のときには欠陥がなかったのだけれども、使っているうちに、整備が不良のために車に欠陥があったという問題が一つ。それから、そうでなくて、新車のときからその車自身に欠陥があったのではないか。欠陥車と通常言っているのは、おそらくその後者の場合を申しておるのだと思ひますが、それで、そういうものにつきましたの捜査をいたしまして、送致いたしました事件は、四十五年の八月に、鳥根県

で、スズキプロンテの軽四輪バンにつきまして捜査をいたしております。それから、昭和四十三年の六月にニッサンエコーのマイクロスパス。これは京都と滋賀と前後してございまして、この二件につきまして捜査をいたしております。それからホンダN360につきましても、昭和四十四年の一月に、事故に關して捜査をいたしまして、送致をしておるということ。さらにもう一つ、昭和四十五年の九月に、ニッサンエコーのマイクロスパス、これは秋田でございまして、捜査をして送致をしておる。以上、そういうのがございまして。

○林(百)委員 はなはだ数が少ないので驚いてるわけなんです。それは、念のために運輸省に聞きますから、警察庁のほうもよく聞いておいていただきたいと思ひます。

運輸省にお尋ねしますが、欠陥車がどのくらいあるか、これは資料としていただいておりますが、記録にとどめるために念のためにお聞きしますが、四十五年度、四十六年度の自動車メーカー別の欠陥車の届け出件数、対象台数をひとつ知らせていただきたいと思ひます。国産車だけでございます。

○飯塚説明員 昭和四十五年度におきましては、国産車につきましては二十四件の届け出がございまして、対象台数は百四十九万五千九百六十六台でございます。それから、四十六年度におきましては、十件の届け出がございまして、対象台数は七十九万四千八百九十三台でございます。

○林(百)委員 メーカー別にひとつ言つてみてください。

○飯塚説明員 昭和四十五年度におきましては、自動車メーカーの名前を順次申し上げますと、トヨタ、日産、いすゞ、三菱、東洋工業、日産ディーゼル、日野自動車、本田技研、富士重工業、それから鈴木自動車工業でございまして、それから昭和四十六年度は、日産自動車、三菱自動車工業、東洋工業、本田技研工業、ダイハツ工業でございまして。

〔委員長退席、中村(弘)委員長代理着席〕

○林(百)委員 警察庁、いま運輸省からの答弁のように、四十五年度で百四十九万の欠陥車の届け出があるわけですね。あと五千九百六十六という数字がつくのですが、それから、四十六年度で七十九万四千八百九十三。こういう欠陥自動車届け出の前に進行されていることが考えられるわけですが、しかし、それが警察庁で事件としてあげた数はわずかに十に足りないということ、欠陥車に基づく交通事故の責任をユーザーに転嫁していることになるのじゃないか。百五十万近くの欠陥車の届け出があるというのに、この欠陥車に基づく事故はわずか二件か三件しか警察庁であげてないということはおかしいじゃないですか。

○片岡政府委員 欠陥車の数はなるほど多うございまして。しかし、私どもは、交通事故があつて、それを事件として捜査しているわけでございますから、その事故の捜査の過程で、その車にはたして欠陥があつたのかどうかというものの捜査をやっているわけでございます。欠陥車一般については、欠陥車となれば、御承知のように会社からコールを始終やつておるわけでございますが、そういうことで、欠陥車の数は多うございましてけれども、事故、事件の捜査の過程で、車そのものの欠陥ではないかという疑いを持つて捜査したのは以上の件数でございます。

○林(百)委員 四十五、四十六、二年度合わせて約二百万台以上のリコール車、要するに、欠陥車として各メーカーがリコールしている車があるのに、それは一応走らせてみて、そして欠陥があるからといってリコールしているわけなんです。その間に事故が起きたつて、それはメーカーの責任ではあつても、ユーザーの責任ではないかと思うのです。そういう点を警察庁としては、これは車の欠陥によるものか、ユーザーの過失によるものかというところをもつと的確に把握する。そういう調査の施設なり、あるいはそういう観点を持たないと、全く弱い者いじめになると思ひます。まあ、時間の関係で、その点はその程度にしておきます。

そうすると運輸省にお聞きしますが、いま言ったメーカーのうちのどういう車種かという、車種がわかりましたら言っていたください。

○飯塚説明員 現在手元にあるものでは、車種が明確にわかっておりません。

○林(百)委員 これは、昨日私もあなたに問い合わせて、車種はわからないという答弁だったのですが、私は、その点おかしいと思うんですね。欠陥車はどういう車種のものか欠陥車であったかというところがわかれば、警察庁のほうも、そうか、それではこの車種の事故は欠陥車に基づく事故かというようにもわかるし、また、ユーザーのほうも、そういう車種は欠陥車だということでも、事故が起きた場合も、そのことを抗弁として言うことができると思うのですがね。その車種が言えないということは、それこそ、国民の知る権利を運輸省で知らせないことになるのじゃないですか。それが一つ。

それから、警察庁のほうは、こういう欠陥車のことについて、運輸省と常に連絡はしているのですか。そうでなければ適正な捜査はできないのじゃないですか。

○片岡政府委員 中央段階においてもいたしておりますし、それから、事故があつて疑いの持たれたときには、陸運事務所の技術担当者の鑑定も求めますし、さらに、運輸省だけではなくて、大学等その他にも、事件そのものにつきましての鑑定依頼もしております。

○林(百)委員 それでは、警察庁でつかんでいる欠陥車の車種を言ってください。

○片岡政府委員 先ほど申しましたように、スズキ、ホンダ、軽四輪バンにつきまして、これは昭和四十五年八月二日、島根県で発生した事件でございます。これは鈴木自動車工業株式会社の担当部長を業務上過失傷害罪で送致いたしております。処分はまだ未定でございます。したがって、まだ裁判の結果は出ていないということでございます。

それからニッサンエコーのマイクロバス、これ

は京都と滋賀の事件でございますが、これにつきましては、京都大学の工学部の教授の鑑定をもとにしまして、おのおの対応地検に送致して、東京地検でそれととりまとめて捜査をした結果、不起訴処分になっております。

それからホンダ360につきましては、これも運輸省自動車局にも検付依頼をいたしましたし、東京地検等に送致いたしました。その東京地検で捜査をいたしましたけれども、構造上の欠陥による事故とは断定できずに、不起訴処分になっているようでございます。

それからホンダ360の事故は、兵庫県、神戸の事件でございますけれども、これは送致いたしましたところ、会社からリコールの指示が出ておるにもかかわらず、リコールしていなかった。現場でその回収をしていないという責任で、これは神戸簡裁で有罪になっておるようでございます。

それから秋田のニッサンエコーのマイクロバスにつきましては、やはり送致をいたしまして、これにつきましては、現在まだ処分がきまつていないというところのようでございます。

○林(百)委員 それでは警察庁にお尋ねいたしますが、それはどういう罪名で送致しているのですか。ユーザーを起訴して、ユーザーの抗弁があつて、それから調べているのですか。それとも、リコール車をリコールしなかったという会社の責任で起訴しているという意味ですか。どちらですか。

○片岡政府委員 会社のはうで回収責任のある場合は、会社がリコールしているのに、リコールしていなかったということで事故が起こっているという場合には、そういう角度で捜査をいたしております。

○林(百)委員 それはどういう罪名ですか。

○片岡政府委員 これは業務上過失傷害罪でございます。

○林(百)委員 それで、会社を起訴しているわけですか。

○片岡政府委員 いいえ。会社は、御承知のように法人は刑事責任はございませんので、結局は回収をしなかった責任者を送致しているということでございます。

○林(百)委員 では、会社が回収をしなかったからといって、法人を起訴するわけにはいかないから、自然人である当該責任者を起訴したというのは何件あるのですか。

○片岡政府委員 私の手元の資料では、検察庁が起訴し、有罪が決定しているのは、神戸の事件一件のようでございます。あとは、現在まだ検察庁において処分保留と申しますか、捜査を続けているものだと思います。

○林(百)委員 私の関知している限りは、それはむしろ、ユーザーのほうを起訴したところが、ユーザーのほうから欠陥車という抗弁が出て、そこで、欠陥車かどうかという鑑定が行なわれている。実際に、四十五年、四十六年度の二年間に二百万台もの欠陥車がリコールされているのに、会社の責任が追及されて有罪になったのはわずかに一件しかないというところは、これはまことに不合理きまる話だと思つております。だから、警察庁当局も、やはり欠陥車について科学的に調査をする施設なり何なりをつくつて、そういう点で、いやしくも、メーカーの責任に帰すべきものをユーザーのほうに責任を転嫁するようなことのないように、弱い者いじめにならないようにしなければ、幾らこんな道交法を改正してやっていたつて、事件数はほとんど横ばいじゃないですか。これは、あなた方政府のほうから出た資料を見ましても、もう四十六年度だけで被害者が九十四万、死者が一万幾ら、合わせて約百万人の死傷者が出ていますね。そして、件数は七十万、自動車の数は二千万台、こういう状態で、しかも、その中に四十五、六年度で二百万台もの欠陥車があるというところになれば、これをただ道交法を改正し――

道交法を改正するというと、ユーザーの責任を取り締まることばかりに観点が置かれて、こういう欠陥車をつくつておる会社の責任については何ら

問われていないということではなはだ不当だと思つております。そういう点を考慮してもらつて。これは、特に警察庁などは、そういう姿勢が、そういう考え方が、こういう時代になると非常に必要ではないかというふうに思つております。

それで、運輸省、先ほどお聞きしました車種、わかりましたら、各メーカー別に言つてくださいますか。

○飯塚説明員 現在集計しておりませんものから、各メーカー別にというのがちよつと出てないのですが……。

○林(百)委員 それでは、私のほうから言いますから、それが欠陥車になつていくかどうか、あなた、ちよつとチェックしてみてください。時間の関係で、どうも十分時間がありませんから。まず、日産ローレル。これは四十五年から四十六年前期の生産車です。ステアリングギアボックス内のベアリングが破損して、ハンドルが切れない。後部右のタイヤハウスの中に燃料タンクの取りつけボルトが突出しているため、タイヤチェーンがひつかかる。これはどうですか。会社側では、すでに対策を講じております。

○飯塚説明員 日産ローレルはリコール車に該当しておりません。

○林(百)委員 そうでしょう。まだ未公表なんです。未公表だけれども、欠陥車として対策はしているんです。そこが問題なんです。要するに、隠蔽回収をしたり、あるいは隠蔽に会社内で対策を講じていて、そして公表しないんです。届け出しないんです。そういうようなものを、私、いまあげているわけなんです。

それじゃ、日産のダットサントラックの四十五年生産車。これはどうですか。タイヤのホイールディスク、ロードホイールの亀裂により、タイヤがバーストする。これはどうですか。ありますか。

○飯塚説明員 該当しておりません。

○林(百)委員 これも、実は、欠陥があるということ、対策を講じているわけですね。それで届

け出をしていないわけです。私は、そういうものだけあげていきますから、ひとつ、そつちと照らし合わせてみていただきたい。

それほど、メーカーというのは、欠陥があることを知り切っていないから——型式指定規則でも、そういう場合は届け出なければならぬ。届け出た場合は、運輸省の承認も得なければならぬ。運輸省は、そういう届け出があった場合、場合によつては、自動車提出を命ずることもできる。

あるいは、道路車両法によれば、調査権もあるわけなんです。だから、運輸省の自動車局当局がいかにメーカーに甘いのか。あなた方、メーカーとなれ合っているんじゃないですか。

それでは、私、あけていきます。日産プリンスです。日産プリンス系統の乗用車及び小型トラックの四十五年生産車。ブレーキ、ホイール、シリンダーの作動が不良のため、ブレーキのききが悪くなっている。これはどうですか。

○飯塚説明員 リストにございません。

○林(百)委員 ございませんというもののばかりこれからあけていきますが、やむを得ません。

今度はトヨタに移ります。トヨタマークⅡバン、これは貨客車ですね。四十五年、四十六年生産車。これはブレーキが片ききで、何回も修理されているが、直らない。事故を起こしたり、起こしそうなことが多発しているトヨタマークⅡバンです。これは入っていますか。

○飯塚説明員 リストにはございません。

○林(百)委員 トヨタはトヨタで、すぐわかるんですよ。

○飯塚説明員 わかります。

○林(百)委員 その次がトヨタマークⅡで、乗用車です。四十五年生産車。これは、ステアリングシャフトの中間取りつけ部の溶接はがれのため、ハンドルが切れなくなる。これは、設計上ではなくて、生産上のミスだ。これも会社内部ではもう対策を講じている。しかし、届け出はしてないというわれわれの調査ですが、それはどうですか。入っていますか。

○飯塚説明員 リストにはございません。

○林(百)委員 そうしますと、トヨタマークⅡの乗用車は、四十五年生産分はいまないといいましたが、四十五年、四十六年、いずれもありませんか。トヨタマークⅡについては、さっき私が申しましたステアリングシャフトの中間取りつけ部の溶接がはがれたため、ハンドルが切れなくなる。これは設計上ではなくて、生産上のミスだ。そしてさらに、トヨタマークⅡで、四十五年から四十六年生産車では、後車軸のオイルシートの油漏れのため、ブレーキが片ききだ。さらに、トヨタマークⅡの乗用車、四十五年生産車では、フロント車輪のベアリング破損のため、走行中車輪がぐらぐらになる。このトヨタマークⅡは、バンも乗用車も、全部ありませんか。

○飯塚説明員 マークⅡにつきましては、燃料パイプ、それからブレーキブースターのバキューム・チェック・バルブ、こういうものについて、リコールの届け出がされております。

○林(百)委員 それは、トヨタマークⅡの乗用車のほうですね。バンじゃないですね。

○飯塚説明員 そうです。

○林(百)委員 それで、運輸省でどういう処置をしましたか。

○飯塚説明員 これは、欠陥の届け出がございましたから、リコール手続をいたしまして、一般の新聞等には公表いたし、それからあと、陸運局陸運事務所のような、私どもの出先のほうには書面を渡し、また、その他業界等も通じまして、あらゆるPR手段を講じております。

○林(百)委員 これは、四十五年から四十六年にわたって生産されているわけなんですけれども、それはいつ、何年度に届け出があつて、何台回収しましたか。何台リコールしましたか。

○飯塚説明員 トヨタのRT系、これは、コロナのマークⅡでございすけれども、昭和四十五年の六月十二日に届け出がなされて、リコール車の対象車両数は六万二千六百台でございます。それからあと、もう一つのほうにつきまして

も、これは四十五年の八月の六日に届け出がなされて、対象車両数は十一万七千三百七十二台でございます。

○林(百)委員 四十六年度には、トヨタマークⅡで届け出がありませんか。四十六年度も続けて生産をしておりますが、その四十六年度生産分は、四十五年のいまの欠陥が整備されなくて、後車軸のオイルシートからの油漏れでブレーキが片ききだというのが依然として四十六年にも続いておりますが、四十六年度には届け出はありませんか。

○飯塚説明員 該当していません。

○林(百)委員 実は、会社側の対策としては、四十六年度生産車、これも後車軸のオイルシートからの油漏れでブレーキが片ききをしている。こういうことで対策を講じているようです。

それでは、次をお聞きしますが、トヨタカローラはどうですか。届け出がありますか。

○飯塚説明員 トヨタカローラにつきましては、昭和四十五年の一月の二十日に届け出というのがございまして、これは小型四輪の乗用でございすけれども、ブレーキペダルの件についてリコールの届け出がなされております。それから、対象車両数まで申し上げますと、これは国外に輸出している面でもございまして、左ハンドルでございす。

それから、その次には、昭和四十五年の二月の二十四日に、やはり小型四輪の乗用車について届け出がされておまして、これはタンデム・マスタースリンダーのキャブについてが内容でございす。これも左ハンドルの国外車、対輸出車でございます。

同じく、昭和四十五年の二月二十四日に、やはりカローラについて届け出がされておますが、これもブレーキチューブ、これも左ハンドルの分で、対輸出車でございます。

それから、その次には、昭和四十六年の五月の十七日に、やはりカローラの乗用車について、これは荷物だというのがついておますが、その

仕切り板について、これはリコールの届け出がなされております。これも対輸出車用でございす。

大体、このカローラ系は、対輸出車が左ハンドルのために非常にリコールの件数がございす。昭和四十七年、本年に入りましてから、一月の十二日に、やはり燃料タンクのキャブについてリコールが届け出されております。これも対輸出車用でございす。

現在のところのデータはそういうデータでございます。

○林(百)委員 そうすると、こういう届け出はありますか。トヨタマークⅡの乗用車で、フロント車輪のベアリングが破損のため、走行中車輪がぐらぐらになる。これは乗用車ですね。それから、トヨタカローラで、高速で走行中トランスミッションがこわれて突然走行不能になる。雨の日はスピンして転覆のおそれがある。それから、同じくトヨタカローラ乗用車。四十五年生産車ですが、前輪のブレーキの片きき、引きずりのため、ドラムの交換をする必要がある。こういう欠陥の届け出はしてないですか。

○飯塚説明員 そういう欠陥の届け出はなされておられません。

○林(百)委員 私のほうの調査によると、こういう欠陥で会社が対策を講じている。この欠陥については届け出をしていない。こういうことなんです。そうすると、運輸省としては、そういう、いま言っている届け出がありますね。ことにカローラについては、輸出車についてもそういう欠陥があるという場合、その自動車の提出を命じて、それを走行させてみて欠陥の調査をしたことがあるのですか。

○飯塚説明員 カローラについてはございません。

○林(百)委員 ですから、そういう届け出がありましたら、これは型式指定規則にも、第十一條の四項に「運輸大臣は、変更の承認に關し必要があると認めるときは、第一項の申請をした者に対

し、当該申請に係る自動車の提示を求めることができない。」とあるのです。これは欠陥というよりは変更ですけれども、こういう自動車を提出させて——それから、昨年私がうるさく野村自動車局長にも言ったのですが、型式の認定が停止状態で、いつも届け出だけなされていることは不合理だ。これはやはり、自動車というものは、ですから、走行の状態でもテストをすべきだ。こういうことを昨年強く、いまお見えになりました野村局長に言いました。それで、昨日の間の合戦で、そういう施設もできたというのですけれども、これはその後カラーラについてはしてないのです。せつかくそういう施設ができたなら、それでやるべきじゃないですか。少なくとも、届け出のあったものについてはやるべきじゃないでしょうか。どうしてやらないのですか。

○飯塚説明員 自動車の新型審査につきましては、制動力とか、あるいは最高速度、あるいは走行騒音、そういうふうなもの発生状況については、テストコース等の走行試験で審査をしております。また、現在、台上进行試験機というふうなものを備えておられますので、現在の、そのテスト方法につきまして検討しておりますので、その検討が済みましたならば、これによっても行なうように現在検討しております。ただ、自動車の走行中の操縦性、安定性というふうな問題につきましては、現在、その試験方法とか、あるいは判定基準というものが非常にむずかしい、これは、外国でもそういうのはつきりした試験方法とか判定基準というものがあまりないという状況でございます。現在、私どものはうの交通安全公害研究所でその研究を鋭意進めておりますので、その成果を得た時点では、そういうふうなことで、テストの内容に盛り込むように考えてまいりたいと思っております。

○林(百)委員 もう一つ、三菱の十一トンダンブ。これは、から荷でブレーキを踏むと、右側へ約一分持つていられる。そのため事故が多発しているという事象があるわけですが、たと

えば事故例は、四十六年七月、千葉で一人死亡、二名重傷。四十六年九月、マイクロボスと衝突して事故が起きている。この三菱の十一トンダンブについては、欠陥車としての届け出をしてあります。

○飯塚説明員 欠陥の届け出はされております。林(百)委員 自動車局長の野村さんがお見えになりましたから、お尋ねしますが、いま、私が、欠陥車としてひそかに社内で隠匿回収をしたり、あるいは対策を講じて、そして、運輸省へは届け出ない例をずっとあげてみたところ、ほとんど全部届け出がしてない。届け出がしてあっても、社内ではこういう点に欠陥があるという、その欠陥については届け出がしてないということがわかったわけでは。

そこで、皆さんのほうでは、各自自動車メーカーに対して、その自動車について、届け出のあったものはもちろんのこと、届け出のない自動車についても、情報を提供させる、書類の提出を命ずる、その車についての性能、あるいはその後何か欠陥が見出されたか、あるいはクレームがついたとか、そういう報告を一体求めているのですか。求めていないのですか。自動車局長どうですか。

○野村政府委員 運輸委員会に出しております。先生のお話の途中でございしますが、いまの御質問にお答えいたしますと、私どもは、あらゆる情報を提供してもらいたい。メーカーからはもちろん、ユーザーその他から情報提供を待っております。ユーザーその他から情報提供を待っております。ただ、欠陥車という断定につきましては、なかなか技術的にもむずかしい問題がございますが、欠陥車になるおそれのある車というもののについては、各方面の情報提供を求めているわけではございません。したがって、情報を得られなかったら、それに基づいて十分技術的に検討して、それが欠陥車であるかという方針として、現に、いままで回収をいたしました車の中には、ユーザーからの情報提供に基づくもの等、い

ろいろの理由によって回収しているものもございします。そういう状態でございます。

○林(百)委員 そうすると、あなたのほうは、こういうことは知っていますか。メーカーが新車を出した場合に、それについてクレームが出てくる。そのクレームについての対策に関する技術会議を毎月一回くらいずつ会議を開いて、そして対策を講じている。こういうような事実を知りませんか。

○隅田説明員 メーカーが車を出しますと、ユーザーからいろいろな反響が出てまいります。それに対して、メーカーの中で対策会議を開いて、いろいろ事実はあるということを承知しております。ただ、そのユーザーからの反響といえますものは各種各様のものが含まれているだろうと想像しております。

○林(百)委員 だから、メーカーがクレームについて対策会議を開いて、ちゃんと技術もとって、部品をつくり直すというような措置をしているというふうなことに、そういうクレームについての会社の対策会議の記録というものを聴取するというようなことはしないのですか。

○隅田説明員 内部でどういふ会議を開いて、その記録をよこせということはやっていません。

○林(百)委員 私のほうでそれじゃ一例を申し上げますと、某社でつくっている自動車についてクレーム連絡会議をしているわけなんですけれども、これは四十五年の例を見ますと、四十五年の六月十五日、四十五年の七月十五日、八月十四日、九月十四日、毎月ですね。十月十五日、十一月十三日。その内容を見ますと、初めのところ、「新議題」と「継続議題」というのがあって、「新議題」は「今回初めて議題となったもの」、それから「新議題」は、「故障状況の説明及び質疑応答を行う」、「継続議題」には、「継続して議題となっており未だ解決しないもの」、それから「前回会議以後の対策進行状況の説明をする」、「『注意』として『①会議前日新議題を追加することもあります。』とあって、これを見ま

すと、たとえば「五二系ロードホイール(リムフランジ・ディスク)亀裂」とあって、「板厚アップ品のライン採用状況」、要するに、ロードホイールが亀裂するので板厚アップ品のラインを採用している。その状況ということで、まず四十五年の六月十五日を見ますと、「製造ロットを中心に製造上の原因について調査する」。さらに七月十五日を見ますと、「製造ロットについて不具合現品の材料分析の結果特に異常ない。しかし現実には亀裂。板厚アップを考えている。試作品八月末に完成。テスト結果良好なれば秋口に手配する。又製造上のディスクとリムのすき間嵌合度について精度をあげたい」となっている。それから八月には「8-70」と書いて、「ロットよりディスクとリムのすき間嵌合度精度向上実施済」、それから「板厚増加試作品」、リム三・二から三・五tにその厚さを上げている。ディスクも三・五tから三・八tに上げている。この板厚の増加試作品は「完成次第テストを実施する」。九月十四日には、「試作品完成し、テスト中」「結果のめぬ前に手配予定」。十月十五日の会議では「K四三テスト結果ではstg操作耐久は問題なし。高速耐久でディスクに亀裂が入った。(現行品と同程度)製作ミスによるものか原因を究明した上で手配したい」。四十五年十一月十三日、「板厚アップ品生産手配済」。

こういうようになって、毎月毎月一回ずつクレーム連絡会議を開いて、そして、どこに欠陥があるかというのを社内でも検討して、それについての部品を製作して、それをテストして、そして、そのかわる部品がテストに合格すれば、それを今度ディーラーにみんな手配する。そして、ユーザーから何かクレームがつかないでくれれば、ディーラーが、その上からきておる欠陥の部分に補う品物でそれを修理する。そして、そこで修理費をまた取る。要するに、欠陥のある車を売っておいて、そして、欠陥があると云ってくれば、待つてましたとばかり修理をして、そして修理費を取る。その修理には、もうちゃんとディーラーに、

こういうクレームが来るから、こういうクレームについてはこういう手配をしろ、こういう品物で手配をしろと言っているのです。ですから、こういう書類を——これはマル秘になっていきますが、運輸省はこういう書類の提出をさせることができるのです。御承知のとおり、道路運送車両法の四十六条並びに第百条によって、立ち入り検査までできるのです。そういうことをしなければ、会社の方で極秘に対策会議を開いて、欠陥のあることを認識して、その結果に対する部品を製作して、それをディーラーに渡して、そして、そのディーラーのクレームにこたえて、その部品を今度は欠陥の部分と取りかえることによって修理費まで取ってしまうというのを防がないのじやないですか。こういう会議の資料をやはり厳格に要求する必要があるんじゃないですか。そういうことをしているのですか。お尋ねします。

○隅田説明員 たいだいまの御指摘のようなクレーム会議の議事録といいますが、その内容を要求した例はございません。ただ、問題として私たちが重大に考えておりますことは、そういうものは保安上の問題として非常に重要でございまして、もし、それをメーカーがわれわれに何も知らせずに、ひそかに処理をするというようなことがございしますれば、これは重大なこととございします。そういう意味で、われわれといたしましては、メーカーに今後かなり強力な指導はしてまいりたいと考えております。

ただ、クレームの処理の部品の中には、保安上の問題として重要なものもございしますし、商品上の問題として重要なものもいろいろあると思ひますので、そこら辺のスペースはある程度考えてやらなければならぬと思ひます。

○林(百)委員 これは運輸次官にお尋ねします。御承知のとおり、道路運送車両法の四十六条には、保安上の十分の措置をしなければならぬとしておきながら、一方では、「且つ、これにより製作者又は使用者に対し、自動車の製作又は使用について不当な制限を課することとなるものであ

つてはならない」という条項があるわけですね。われわれは、これは公害に対する経済条項と同じだ、この条項は廃止すべきじゃないか、保安上必要な場合には、自動車のメーカーに対してある一定の制限を加えることも当然ではないか、こう思ふのです。この道路運送車両法の四十六条では、保安上、「道路運送車両の構造及び装置が運行に十分堪え、操縦その他の使用のための作業に安全である」ことを確保するものでなくてはならないと書いてありますが、一方では、企業のために、製作者に対して不当な制限となつてはならないとなつていて、ということになると、これは両立しないものがこの条文の中に含まれていると思ふのです。だから、これは当然廃止すべきだというように考えていますが、この点はどうでしょう。

○佐藤(孝)政府委員 御指摘の問題は、自動車の保安上の技術基準であつて、自動車の構造、装置の安全性の確保を原則とするが、同時にまた、技術の基盤が、自動車製作者における設計上あるいは製作工程上の創意工夫をばはみ、新しい技術の開発を妨げないよう配慮したものであつて、この規定が直ちに自動車の安全性の向上に支障があるとは必ずしも考えられませんが、今後自動車の安全の問題の重要性にかんがみて、現在いろいろ前向きで検討しているところでございします。

○林(百)委員 じゃ、隅田さんにお尋ねします。が、欠陥車として届け出たものについては、その後の対策会議の資料を徴取していますか。

○隅田説明員 欠陥車として届け出たものについては、対策会議の資料という形で、ということでは、どういう意味かちょっとわからないのでありますが、われわれとしては、そういうことをやると、それでディーラーに対してどういうことをやるというこの報告をとり、それが厳密に行なわれするように、陸運事務所等すべてを通じて確認をしてやっていくということとございします。

○林(百)委員 あなたは各メーカーがクレーム会議を開いているということは知っていますでし

う。そんなことを知らない整備部長というものはいいですよ。クレーム会議をやっているのですから、その議事録を徴取して、運輸省独自の判断なり、あるいは適当な指示なりをすることもできるんじゃないのですか。どうしてそのクレーム会議の議事録の徴取を運輸省はやらないのですか。あなたはずきやらないと言つていたが、しかも、あることは知つていふと言ふのでしよう。

○隅田説明員 クレーム会議の議事録という具体的なものを取るのどうのという問題ではございせん、そういう問題がありますれば、報告をとるといふことは、われわれは今後ともやつていきたいと思つております。

○林(百)委員 マル秘としてメーカーが出しているのです。対策会議をやつて、部品までつくつて、それをディーラーに手配しているかどうかというようなことまでやつていくわけなんです。そんなことを知らなかったら、運輸省の整備部長の責任を果したことになるやしません。だから、国会で林委員の質問によるとそういうことをやっていると、日産なら日産の、毎月毎月の新車なら新車の、あるいはメーカーがつくっている車のクレーム会議の議事録を参考までに見せるといふことを言つてもいいじゃないですか。あなたはメーカーのところへ立ち入り検査したことが、部長になつてからありますか。

○隅田説明員 運輸省といたしましては、メーカーへの立ち入り検査というのは、指定自動車の監査という形で定期的に行つております。

○林(百)委員 あなたがやつたことがありますが、あなたがたとえ日産なら日産へ行つて、こういう車についてどういうクレームが出てくるか、それに対してどういう対策をしているかという書類を調べたことがあるのですか。

○隅田説明員 私が立ち入り検査に行つたことはございしません。

○林(百)委員 だから、部長が陣頭指揮をしないからまずいのです。それは、部長である以上責任がありますからね。たまには自分で行つてみ

て、どうなっているかということくらいは調べる必要があるのではないのですか。

そこで、次に御質問しますが、ホンダN360について東大の互理教授が行なつた鑑定書がありますね。これは運輸省は持つておりますか。

○隅田説明員 鑑定書につきましては、これは検査庁に出されたものでございしますので、私たち運輸省といたしましては、その写しは持つておりません。

○林(百)委員 写しは持つていないのですか。じゃ、見たことはあるのですか。これは欠陥車かどうかということで重大な問題になつていくわけでしょう。そして、運輸省の交通安全公署研究所と東大の互理教授から二つの鑑定書が出ておりますね。そのうちの東大の互理教授の鑑定書、これは、ことに重要だと思ふのです。これをあなたが見ていないということはないでしょう。運輸省が当事者ですものね。

○隅田説明員 問題の要旨については、担当のほうにお話があらつたと思ひますので、存じておると思ひますが、鑑定書の写しというものは、私は見ておりません。

○林(百)委員 これはいま公判が進行中ですから、弁護士なら写すことはできると思ふのです。あなたの所管の重大なホンダN360が欠陥車かどうかというところについての東大の教授の鑑定書が出ていふのに、それをまだあなたは見たこととない。そんな無責任な話がありますか。これはもう公判が進行中で、記録は公になるのですから、当事者の弁護士は幾らでも写すことはできるのですから、そのくらい運輸省として参考に見ることはできるのじゃないですか。どうしてそれを見ないのですか。

○隅田説明員 現在までのところは、まだ検査庁から入手はしてありません。

○林(百)委員 時間もありませんので、そろそろ結論に入りますけれども、私は、隅田整備部長の態度の消極性については、もうこの前もけんけんがくがくあなたに申し上げたのですけれども、依

然として直つておられない。自分でメーカーのところに入り検査したこともないし、自分でメーカーのところの備えつけの書類を見たこともないし、国会で聞くところによると、メーカーは秘密で対策会議を開いて、そして、結果について部品までつくつて、その部品をディーラーに手配をして——たとえば、さっき言った五二一系のロードホイールの亀裂についても、板厚アップして生産手配済みと書いてあるのです。ディーラーにみんな配つてしまつたかどうか……。こういうようなことがわからなくて、整備部長は行政指導できないと思うのです。それで、運輸省の自動車局関係の方々の態度が、何かメーカーとなれ合つていふという感じがしてしかたがないのですが、あなた方は、招待されて、メーカーと会つて、ごちそうになつたりいろいろしているんじゃないですか。そのようなことで、もう情が移つちやつて、思い切つた処置が課長や局長級はできないんじゃないですか。絶対ないと言ふなら、ここで絶対ないと言つてごらんない。私たちは、それに反証をあげるといへば反証をあげますが、少しメーカーとなれ合い過ぎやしませんか。それで結局弱いユーザーのところへ責任が行つて、それで、道交法の一部改正、道交法の一部改正、道交法の一部改正で、いつでも運転手を罪におとしめるようなことになつていつてしまふわけですよ。ところが、開けば四十四年から四十五年に届け出た欠陥車だけでも二百万台あるということですから、それが事故を起こさないはずはないですよ。そういう点についてどう反省なさいですか。私は、もう、どうしても、皆さんにもつとメーカーに対してきつた態度をとつてもらわなければならぬ。そうでなければ、結局弱いユーザーのところへ皆さんのそういうメーカーとなれ合いのしわ寄せが行つてしまふ。こういうふうに考えるのです。統計によつても、自動車が二千万台だといふのですから、国民の五分の一は自動車を持っているのですから、この人たちに不当な人権の侵害を来たしてはなりません。本来

メーカーが負うべき責任をユーザーに負わせるようなことはあつてはなりませんから、そういう国策の点から言つても、元締めである運輸省の自動車局関係の皆さんがもうメーカーに対してきつたこと、国会でこういうふうに論議になつたようなこと、あるいは秘密で対策を講じているというように思ふことも、厳重な調査をする必要があると思ふますけれども、運輸次官、これはどう思ふますか。

○佐藤(孝)政府委員 先ほど来の質疑応答を聞いていて感ずることですが、今日までのわが運輸省としての製造メーカーに対する規制なり管理監督は、必ずしも十分であつたとは思ひません。昭和四十四年に型式指定規則を改正したのも、何とかそういう問題を排除したい、かような考え方で改訂したつもりでしたが、これとて必ずしも完ぺきなものは言ひたいと思ひます。先ほど来質疑応答の中にございまして、かような考え方から、昭和四十五年七月、現在ある交通安全公書研究所を整備拡充するとともに、充実をはかつて、何とかいま御指摘のあつたような問題に対処してきたい。かように考えております。

○林(百)委員 野村さんについては、新聞でも、九州へ行つて業者と選挙運動をしたといふようなことまで書かれていふのですから、私はそれを現実に見たわけじゃないのですけれども、世間で、ただでさえそういう目で見るわけでも、自動車局長や整備部長とメーカーとのいろいろな関係というものは、世間では、ただでさえそういう疑いの目をもつて見られてゐるわけなんです。皆さんのはもう、李下に冠を正さず、瓜田にくつを入れなさいといふことで、ひとつ嚴重にメーカーに対して監視の目を届かしていただいて、そして、何千万というユーザーに道交法等の取り締まり規定によつて不当なしわ寄せが行かないように、メーカーが負うべき責任をユーザーにしわ寄せにすることにならないように、これから十分な関心を持つていただきたい。こういうことをお願いして、運輸省の自動車局関係の質問は、私は終

わります。それで、最後に警察庁に要請しておきます。きょうはどうも後藤田さんとあまり渡り合ひなかつたのですけれども、いづれまたそういうこともあると思ひますが、すでに明らかになつたように、人身事故を含む交通事故の中には、いまの情勢から申しまして、車の欠陥によるものが相当あるように思われるわけですね。だから、それを整備不良とか運転未熟ということ、ユーザーの責任にして罰則を適用するようなことがあるとするならば——また、そういうことも考えられるわけですが、全く手落ちになるわけであつて、交通事故には欠陥車によるものが相当あると思うわけです。しかし、これを流し寝入りをしてたりしている者が相当あるわけなんです。したがつて、欠陥車によるのではないかといふような疑いを持たれたものについては報告をさせ、そして鑑定をするなり、運輸省やメーカーに勧告をするなど、適切な処置をする必要があると思ひます。交通事故はすべてユーザーの責任という先入観から出発しないように、ユーザーの訴えをろくに聞こうとしないので事故処理をしないようにしていただきたいと思ひます。末端の警察官になつて、自動車の運転手に対して、これははなはだ失礼な言い方ですが、昔のかごかきか何かに對するやうな態度で、すぐ、免許証を見せろとか、免許証を取り上げるとか、そういうようなことが行なわれて目に余るものがありますので、将来、こういう自動車の欠陥をテストするような施設を警察庁としても持つて、いやしくもその被疑者あるいはユーザーからそういう抗弁が出た場合には、十分それにこたえて納得させるような施設が必要だと私は思ひますけれども、そういう点で、警察庁も、事故があれ

ばすぐ運転手だといふやうなことで行き過ぎのないように十分注意をしていただきたい。これを要請して、後藤田長官から答弁をいただきたい、私の質問を終わりたいと思ひます。

○後藤田政府委員 御承知のように、車の欠陥の問題は、事故、事件の防止上非常に重要な問題だと思ひます。私どもも、事故、事件発生の際には、これがはたして運転手の責めに帰すべきことなのか、あるいは車の欠陥そのものに起因するものなのかといふたやうなことは、捜査上十分注意をして、車の欠陥によるものであるにわかちをその責任がユーザーに行つてしまふといふたやうなことのないうちに十分——私どもとしても、捜査技術の開発、警察官の取り締まりの際の考え等、今日充実しつつありますけれども、まだまだ不十分な点があるので、こつた点についての警察自体の関係能力の向上という点に十分配慮をしてまいりたい。かように思ひます。

○中村(弘)委員長代理 この際、暫時休憩いたします。

午後零時五十一分休憩

午後二時二十二分開議

○大野委員長 休憩前に引き続き会議を開きます。

この際、理事辞任についておはかりいたします。

山口鶴男君から理事辞任の申し出があります。これを許可するに御異議ありませんか。

〔異議なし〕と呼ぶ者あり

○大野委員長 御異議なしと認めます。よつて、そのように決しました。

次に、理事の補欠選任についておはかりいたします。

ただいま、理事山口鶴男君の理事辞任に伴い、理事が一名欠員になりましたので、その補欠選任を行なうのでありますが、先例によりまして、委員長において指名するに御異議ありませんか。

〔異議なし〕と呼ぶ者あり

○大野委員長 御異議なしと認めます。それでは、委員長は、山本弥之助君を理事に指名いたします。

○大野委員長 次に、連合審査会開会申し入れに
関する件についておはかりいたします。

ただいま商工委員会において審査中の石油パイ
プライン事業法案について、連合審査会開会の申
し入れを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」

○大野委員長 御異議なしと認めます。よって、
そのように決しました。

なお、開会日時等につきましては、両委員長協
議の上決定し、公報をもってお知らせいたしま
す。

○大野委員長 内閣提出にかかる道路交通法の一
部を改正する法律案を議題といたします。

この際、おはかりいたします。

本案について、本日、参考人として、日本道路
公団総裁前田光嘉君の出席を求め、意見を聴取
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」

○大野委員長 御異議なしと認めます。よって、
そのように決しました。

なお、参考人からの御意見は質疑応答の形で
聞きをいたしたいと存じますので、御了承願
います。

○大野委員長 質疑を許します。小濱新次君。

○小濱委員 現在、交通安全の推進をはかるた
めにいろいろと行われておりますが、交通安全教
育、交通環境整備、交通監視体制の確立の必要
性が叫ばれているわけでございます。まず、教育
の中でも、免許取得試験について少しお尋ねを
したいと思っております。

これは交通局長にお尋ねしたいと思っておりますが、
ドライバーが路上で車を安全に走らせ、かつ事故
を防止するためには、直進がうまいくか、ある
いは進路変更がうまいくか、いろいろ項目がご
ざいますけれども、さらに重要なものは急ブレー
キのかけ方、ここにあらんだというが、いろいろと
これにはまた体験がたぐさございまして。私は、
交通のベテランにちよつと質問したことがあるの
ですが、交通安全とは何かと聞きまして、その
人は、車の正常な流れをつくる手法であると答
えたのです。もう一つ私は尋ねてみました。安全
運転とはしからば何ですかと聞いたところが、運
転技術とは、とまるところだ、とまるところ以外に安全確
保はない、一言でこの結論をその人は述べ
ておられました。現在、教習所でも、試験にお
いても、こうした最も重要である基本的なことが行
なわれていない。これは急ブレーキのかけ方とい
うことです。この問題については、私も非常に疑
問を持っています。この問題については、非常に事故
が多いので、少なくともブレーキテスト等は早急
に実施しなくちゃならないのではないかと考
えておるわけですが、こういう話を聞きましたので、
お尋ねをしてみたいと思っております。

○片岡政府委員 いまおっしゃいましたように、
急ブレーキの問題、これは、現在、私どもは教習
もいたしておりますし、試験もいたしております
せん。しかし、自動車交通の進んだ国、欧州とか
アメリカでは、やはり急ブレーキの練習をや
っております。試験にも出しているようござい
ます。二十キロぐらいで急ブレーキをかける
。それから今度は四十キロにする。六十キロに
する。八十キロぐらいまではやっておるよう
であります。百キロというのは危険でござい
ますから、あまりやっていない。しかし、八十
キロぐらいまでは急ブレーキをかける練習を
しているというところを聞いております。

私も、今後、初心者教育の中なり試験の中
で、やはりそういうスキッド訓練というのはや
っていくべきではないかというところで、そう
いう方向で、教習なり試験の中身をさらに安全
なほうに持っていくように今後やってまいり
たい。研究課題としていま考えております。そ
ういう方向

で今後検討を続けてまいりたいと思っております。

○小濱委員 そうですか。私も、非常に疑問に
思ったけれども、どうかと思いましたが、お尋
ねしたわけでございますが、急ブレーキをかける必
要のない運転が望ましいわけですか。ところが、
私も、やはり便乗してございまして、いろいろ
と必要な場面が出てくるわけですね。過去に
は急ブレーキはけしからぬというようなことば
もあつたように聞いておるわけですが、その
方針は方針として、路上における歩行者事故は、
車の直前に飛び出して起こす事故が多いわけ
です。前方不注意といつてしまえばそれまで
ですね。前方不注意といつてしまえばそれまで
けれども、その事故対策については、やはりと
まるところだ、とまるところの働きは、
熟練という、その技術が非常に大事になって
くるわけですね。急ブレーキこそは、事故防止
の、事故回避の最重要点であらうというふう
に私は思っています。いま御決意は伺いまし
たけれども、先ほど申し上げましたように、こ
れは早急に対策を講じ、実施すべきであると思
いますので、この点をよろしく願いたいと思
います。

さらに、これは後藤田長官にお尋ねを
したいと思います。私が、交通安全確保には、
ドライバーの質の向上と同時に、道路環境整
備が重要な課題であることは当然でございま
す。交通安全管理施設の整備が事故防止に効
果的であるという証明として、東京で大幅に
事故が減少していることが明らかになって、こ
れは報道されました。そこで大切なこと
とは、この管理施設は一地域だけの問題であ
つてはならないと思ふので、それで、その一
地域が整備されたとしても、そのしわ寄せが、
その付近の整備のおくれている地域に起こ
る現象が、その例がたぐさでございます。そ
れは、多くの人の意見として、定説になつて
おります。

私のほうは、その被害発生が非常に多い地
域をかかえておる。この意味が、局長、おわ
かりになつたでしょうか。神奈川県におきま
しても、相模原

であるとか、大和、藤沢、平塚、小田原あた
り、県下四十一管区の中で全部トップです。な
ぜあんなに広範な地域に事故が起こるのかわ
かりません。東京の非常に整備が進んでいる
地域から郊外へ出ていって、その常に行きつ
ておる場所に事故原因がある。整備のおく
れも当然目立っている。こういうことにな
るわけでは、この管理施設の整備のおくれ
ということ、それから、その付近という問題
が事故多発の原因になっていることは、もう
よく御存じのとおりでございます。

しからば、この原因の一端は何かということ
になると、いま申し上げましたように、予算
的に、現行の補助金制度の問題があるのでは
ないか。現行の補助金制度では、財政の少な
い、逼迫している地方自治体では、正直なと
ころ、そういう管理施設に回すだけの予算が
ないために整備がおくれている。これは当
然でございまして、しかも、自動車の普及率
というものは、地方のほうが高いのです。管
理施設の整備が悪いために、事故発生はま
すます多くなっている。こういう傾向にな
っている。こうしたことを考えたときに、最
も事故の多い地域に、国の責任において、長
官、ここを開きたいのですけれども、国の責
任において集中的に投資する必要があると思
うわけでございます。特に、こういう対策を講
じてやらなければならぬ地域に何かの方法で
対策を講ずるべきである。われわれはこう思
うわけですが、その点についての御所見、御
見解をひとつ長官から伺いたいと思いま
す。

○後藤田政府委員 仰せのように、交通事
故を防ぐという意味合いから、交通の管理体
制、管理施設を整備する必要があることは申
すまでもございせん。そういう意味合いから、
過去、三カ年計画を立て、また、今日、五
カ年計画を立て、第二年度に入っております。
全体として千六百億、地方単独がふえてお
りますので、ことしの決定では千七百億を
こえておると思ふ。

いったことで、何とか早く管理施設体制を整備したい。同時に、私のほうだけでなしに、建設省所管の関係での道路環境整備ということも相並行しながら、政府としてはできるだけ努力をいたしておきます。

御案内のように、そのやり方が、今日、補助金制度と地方単独経費との二通りになっております。計画全体から見ても、私は、この千六百億ないし千七百億という金で十分だとは考えておりません。これはやはり財政の状況ともらみ合わせて、これが許すならば、もう少し拡大を適当なチャンスにはやってみたい。かように考えておるわけでございます。ことに、御質問のように、地方の弱小の市町村等においてなかなかそういつた整備がうまくいかぬ、だから、これを国の責任で集中的にやったらどうかということは、これも一つの解決の方法であろうとは思いますが、今日の財政のたてまえから見まして、その国の責任とは何ぞやというのを考えた場合に、私は、ものによつては全部国でやるものがあるけれども、いいのじゃないかと思ひますけれども、やはり、たてまえは補助金の制度と地方単独にならざるを得ないのではないだろうか。その場合に、弱小市町村に対する財政上の措置としては、交付税で特別な配慮を加えていく。そして、こういった必要なものがほとんど整備がなされるように考えていくのがしかるべき方法ではなからうか。財政のたてまえ全体を変えろということになると、言うべくして実現はなかなかむずかしいだろう。むしろ、今日では、交付税の制度の活用ということが一番ベターではなからうか。かように考えております。

○小濱委員 いま、予算のお話がございますけれども、現在、こうした管理施設の必要性から考えて、その予算規模というの問題になるわけでございますが、さきに長官から、道路予算の三割くれば事故は半減できるというようなことを伺ったことがあるわけですが、いま要求額は五千億でしたか、その内容によつてまた違つてまいりますけれども、いまのお話ですと、千六百億

億ないし千七百億円というようになっておりますが、この交通管理施設費を要求していたことについて、三千五百億という大きな開きが出てしまつたわけですね。この減少した予算規模を、当初の五千億円に持つていけば何とか事故が半減できるわけですが、長官は、でき得れば拡大を考えたみたいと言つて、ちよつと私としては満足できないお答えでございます。五千億円でどうしてもすきである。そうして事故は半減すべきである。私どもはこう考えるわけですが、もう一度この件についてのお答えをいただきたいと思ひます。

○後藤田政府委員 御案内のように、五カ年計画の際に私どもが要求した金額は三千七百億でございます。それが削り削られて千六百億、ことし千七百億余りになっていまして、いづれにいたしましても、二分の一弱ということ、これで決して満足をしたしておりません。ただ、私どもが幾らきょうに主張いたしましても、財政という大きな壁が破れなかつたということで、力不足を痛感いたしております。そこで、やはり全体の国、地方の財政事情というものを私どもとしては十分考へつつ、必要な金は何とか確保したい。そういう意味合いから、先ほど申しましたように、適当なチャンスに、私どもとしては、私どもが考えているだけの安全施設を整備するに要する経費の獲得に努力をいたしたい。かような趣旨でございます。○小濱委員 ぜひひとつ最大の努力をお願いしたいと思ひます。

次は、監視体制及び事故対策について少しお尋ねをしていきたいと思ひます。特に急を要する問題は、私は、高速道路の問題であると思つております。私は、高速道路における走行車線を守らない。あるいはまた、高速道路であるにもかかわらず、流れを無視して、交通の流れの妨害をしている。こういうものがいろいろあるわけでございます。モラルの問題について、これを指導ないしは監視をすることが最も必要であるとわれわれは考えるわけですね。これらの問題について、これは基本的な問題になるかも

しれませんけれども、どういうふうにお考えになつておられますか。これは局長にお答えいただきたいと思います。

○片岡政府委員 仰せのように、高速道路自体、供用区間が延びてまいりました。それで、国の動脈としての道路でございますから、一般道路に比べますれば、規格も世界的水準で、よろしゅうございまして、一般的には事故は少のうございまして、しかしながら、スピードがついて出るものでございまして、相当スピードの高い車が走つておる。私どもとしては、運転者の教育もさることながら、現場におきます監視と申しますか、パトカーあるいは白バイによるパトロールの頻度を多くして、そして、現場で、先ほどお話しがございましたように、車線を守らない車、あるいは流れを乱しておる車に、マイクでいまだに注意しておられますが、そういう現場における注意、指導を通じていいマナーができていくというふう、今後とも交通の管理体制の強化をはかつてまいりたいというふうに考えておる次第でございます。

○小濱委員 次は、前田日本道路公団総裁に御所見をお尋ねしたいわけですが、四十六年度一カ年間の高速道路における事故故障調査を調べてみましたところ、北海道、九州をまじえて八カ所あるようですが、この高速道路の中で、まず身近な問題として、東名と名神と中央、三カ所選んでみました。この三カ所の四十五年と四十六年度の一カ年間の事故、故障の内容を調べてみたところ、こういうふうになるわけです。少し比較をしていただきたいと思います。四十五年の事故故障件数は八千五百四十四件、死傷者の数は七千二百四十二人、故障件数は、これが大きく十三万五千九百九十九件、四十六年度はこういう数字になっております。四十六年度の事故故障件数は八千二百五十七件、死傷者数が四千五百二人、故障件数が十一万六千七百四十四件、こういう数字になっておるわけでございます。そこで、公団では、事故内容をどのようににあらに、また、その対策、将来の

計画をどのようにお持ちになつておられますか。非常に問題が多いので、今後予測される交通事故内容をわれわれは懸念いたしまして、基本的な問題ですけれども、総裁の御所見を承つておきたい。こう思ひます。

○前田参考人 ただいま小濱先生の御指摘のとおり、最近、高速道路におきます交通が相当ふえてきて、これに伴ひまして、事故の件数も、先生命指摘のとおり相当ふえてきております。われわれといたしまして一番懸念いたしておりますのは、高速道路におきましてはスピードが早いために、一たん事故がありますと、すぐ致命傷に至る場合が多うございます。このためには、道路そのものの本体に、交通事故にならないよう分離帯を設けるとか、あるいはまた、路線の行く方向を明確にするとか、あるいは、ドライバーが運転しやすいように防眩網を張るとか、あるいは運行のしやすい程度の照明をつけるとか、道路の施設の面にはこういう十分の配慮をしていくことが第一。しかし、中には、ドライバーのミスによる場合、あるいは、不心得によりまして事故を起こす場合がございますので、ただいま片岡局長からお話しがございましたように、われわれのほうにいたしまして、ドライバーに対するマナーの向上についての絶えざる訓練と申しますか、御注意を喚起しております。また、自動車の不良なものが入り込みますと、そのために事故を誘発しますので、できる限り、高速道路に入る事前に自動車の点検を十分お願いするようにいたしております。同時に、また、道路におきまして事故が起る前に不良な運転を早く発見することが大事でございますので、ただいま御指摘がございましたように、定期的あるいは随時パトロールを出しまして、路上を巡回いたし、これらと相まちまして、できる限り交通事故を減少させたいと思つておる次第でございます。

○小濱委員 道路建設については、何か、やはり研究しなければならぬ問題点があるのではないかと私どもも考えるわけです。走つてみまして、

非常に不親切な、ちよつとわかりにくい標識などがあるわけだ。気がついたときにはもう通り越してしまつたというやうなものもございすし、高低、カーブのつくり方等においても、非常にかだをゆすぶられるやうな、運転を誤るやうな振動を感じる場合が私たちもあるわけだ。それども、何かその辺に原因があるであらうと思ひます。これは非常に事故件数も多うございすし、死傷者も多い。特に、故障件数が、四十五年度は、一年間に三カ所だけで十三万五千九百九十九件。これは高速道路だけで、ほかの有料道路は入つておりません。しかも、三カ所の地域での故障件数が、四十五年ではそういう数字になつておる。四十六年度では十一万六千七百四十四件。こういう数字ですから、これが一たび、玉つき事故といひますか、あるいは追突事故を起こした場合にはどういふ結果になるかといふことを考えますと、生命の尊厳といふ立場から、いまからこれは慎重に対策を講じていかなければならない。こういうやうに考えるわけだして、これは建設のほうも十分指導、監督の任に当たつてもらわなくちゃなりませんが、総裁のほうも嚴重にひとつ御努力をお願いしたいと思ひます。

建設省の浅井高速国道課長さんに、いまの問題についてお答えをいただきたいと思ひます。

○浅井説明員 御指摘の問題は、高速道路をつくる場合の安全上の配慮といふことだと思ひます。が、先ほど、道路公団総裁からお話しがあつたこととございす。が、高速道路の事故件数といひましては、一般道路に比べますと、これは大体二分の一から三分の一の事故率で、比較的少ないわけとございす。が、何せ、非常に高速で走る道路とございすので、より一倍の安全対策が必要だといふことで、建設に際しても十分な配慮を払つてゐるつもりでございす。大体、わが国の高速道路は、水準から言ひましても、欧米の、特に一級品と言ひれておりますアウトバーンとほぼ同程度の規格のものでございまして、建設に際して特に注意を払つてゐる点は、縦断線形と平面線

形との組み合わせによる視覚的な不安感といふものを除くためのゆつたりした線形をまずつくつてゐること。それから、高速に對して、御承知のやうに、対面交通を完全に分離するといふことで、三メートル程度の中央分離帯を設ける。それから、路肩も二メートル五十センチないし三メートル二十五センチの広い路肩を設ける。この三つを主軸にいたしまして、設計、速度——高速道路は大体六十キロから百二十キロまでのケースであります。が、こういうものを目標にして、支障のない構造設備にしておるわけとございす。が、施設的にも、そのほか、先ほどあげましたが、いわゆるデリニエーターと申しておりますが、路側表示の柱、あるいはグレアフェンスといひつて、防眩のためのさく、それから一般に必要な照明あるいは道路標識、そういうものを十分立てておるつもりでございす。が、御指摘のやうに、標識などについて、その設置位置とか大きさ等につきまして一部御批判のある向きもございす。こういうものは、建設省、道路公団の技術者を常時糾合しまして、常に反省しながら、改めるべきものは改めていくといふことでやつております。

それから、先ほど、故障が非常に多いといふ御指摘がございす。が、これは確かにそういうこととございまして、この故障の中で非常に大きなものを占めてゐるのは、たとえば、いわゆるエンジンとか、ガソリン切れとか、パンクとか、そういうやうなものでございまして、これは車の欠陥に基づくものでございまして、高速道路の入り口には、こういう欠陥車が高速道路を走行しないやうにチェックするやうな整備の場所を設けたりして、なるべくそういうものをチェックするやうにしております。それにしても、高速道路の走行に適しないやうな車両が入つてくるということが非常に大きな原因になつてゐると思ひます。今後だんだん高速道路の交通といふものになれてまいりまして、全国的にも高速道路が普及してまいりまして、こういう問題は、その間のPR、指導等によつて徐々に改善されていくものといふやう

に考へておりますが、確かに、現状では交通事故が非常にふえておるといふこととございす。

○小濱委員 高速道路は一般道路から見れば事故が少ない、そういう率になつてゐるということと、たとえば、私のほうの相模原市の市の道路を带状につないだ場合には、千二百キロメートルまで延びるのです。道路をつなぐと、一市の道路だけで九州まで延びるのです。そういう割合率から見るとどうかといふ、そういう道路の延長距離の面からこれは問題になつてくるでしょう。そういう点で私が申し上げたいことは、ぜひひとつ——高速道路の場合には、事故が起つたときには大きな事故になるのです。たとえば、霧のロンドンでは、百五、六十台ぐらゐまで追突事故があつたといふことを聞いております。それから、西ドイツかどこかでは、二百七十七台ぐらゐまで一カ所で事故を起した例もあるやうであります。わが国では、せんだつての裾野の三十二台が最高になりました。こういうことと、高速道路での駐車は違反でございまして、もうあちこちにそういうやうな故障が起つて、もうあちこちにそういう故障車があるといふことになると、非常に危険視されるわけとあります。運転を誤り、あるいは事故を起したならばどういふことになるのか。インターも少ない、救急設備も少ない、逃げ道がないといふやうなことで、これはいまから対策を講じていかなければ、将来取り返しがつかなくなるといふことで、建設省にもこれは真剣に取り組んでもらわなければならない問題でありますので、もつとかたい決意でこの問題は重視をしていただきたいと思ひます。

もう一度ひとつ浅井課長から御答弁をいただきたいと思ひます。

○浅井説明員 おつしやいますやうに、高速道路上で故障のために路肩に駐車するといふことは、非常に大きな事故につながるケースが間々あるわけとございす。故障車になるべく少なくすると

いふのは絶対必要なことだと思ひます。これは、私どもとしては、そういう故障車になるべく早く適正な形において見つける、そして注意をするといふことで、むしろ防衛の立場でしかないわけとございす。が、そのほか、高速道路を走行する車に對するPRといふことから、そういう車が入らないやうに十分対処してまいらなければならぬと思ひます。われわれのできる範囲で、できるだけのことをやはりやつていかなければならぬので、そういう方向で道路公団と十分協議をしてやつてまいつておる次第でございす。

○小濱委員 それでは、引き続いて前田総裁、浅井課長にお尋ねをしていきたいと思います。が、中央高速道路の中で、調布―八王子―河口湖、この区間の、四十五年度と四十六年度、各一カ年の年別故障事故の問題を私調べてみました。これによりますと、四車線と二車線とに分けますけれども、最初に、四車線での事故件数は、四十五年度は百五十五件、四十六年度は百三十六件、死傷者数は、四十五年度は七十六人、四十六年度は三十四人となりました。二車線を申し上げますと、四十五年度の事故件数は三百八十三件、約二倍半になります。それから四十六年度の数は三百八十四件、これが約三倍になります。死傷者数は、四十五年度は三百六十三人、約五倍になります。四十六年度は二百八十人で、約八倍強。この四車線と二車線を比べますと、こういう大きな違いが出てくる。

それで、二車線の高速道路の計画変更といふこととですが、ここに着目しなければならぬであらうと私どもは考え、その必要性を強調したいわけとございす。これはもう絶対にやつてもらわなければならぬ。いろいろと内容を調べてまいりますといふと、こういう事例がたくさん出てくるわけとあります。事故防止には追い越しの線の本がらいは当然なくてはならないと思ひますが、二車線ではそれができない。このごろ羽田線は非常に事故が多うございまして、飛行機に乗りおくれたいやうな人がたいへんたくさんおります。それか

ら、羽田線は高速じゃないという人もおります。あそこに行くのならば予定より一時間ぐらひは先に出発しなければ、あぶなくて乗れない。モノレールを利用してはお客さん方がこのごろは非常に多い。こういう問題もございまして、一たび事故を起こすという、もうそれで高速道路の役目をなさなくなってしまうわけですね。こういう点で、総裁も非常にお感じになっているであろうと思ひますけれども、この問題についての絶対性から、その将来計画、これについての御意見、御所見を承りたい。

○前田参考人 たいい小濱先生御指摘のとおり、現在の中央道、そのうち、調布から八王子までは四車線、それから西のほうは二車線でございます。この関係もありまして、特に、二車線の区間におきまして事故が多いことは事実でございます。当初、この道路をつくりましたときに、四車線にしたいという意向もございましたが、当時の財政状況と、それからやはり道路でございますから、二点間を早く結びたいという、こういう要求の両方にはさまれて、残念ながら二車線の道路をつくりましたが、しかし、その後直ちに反省いたしましたので、事故の減少をはかり、同時にまた、交通量に対処するために、現在、取り急ぎまして、八王子から以西につきましては二車線拡幅の工事を進めております。工事の都合で、完成するのは四十八年になりますけれども、元来、高速道路と申しますと、左右を完全に分離して、追い抜き車線のできる、最小限四車線の道路が高速道路の本旨でございます。今後、われわれは、ぜひともそういう高速道路をつくりたいと考えておる次第でございます。

○小濱委員 浅井課長から、この問題についてのお答えをいたしたいと思ひます。

○浅井説明員 お話の二車線の段階建設の問題でございますが、これは、高速道路としては、元来四車線の分離された構造というのが原則になっておりまして、基本計画にも整備計画にもそのこと

が明示されております。ただ、全国的に展開していきまます場合に、資金的な問題から、やむを得ず、非常に交通量の少ない区間については二車線でもとりあえずあけるというのを一応やっておりますが、これは、たいい御指摘のような交通安全上の問題もいろいろございまして、資金が許せば逐次これを解消の方向に持っていきたいというのがわれわれの考え方でございます。逐次そういう努力をしてまいりたいというふうに考えておるわけでございます。

中央道につきましては、いまお話しがありましたように、これは鋭意四車線に広げる仕事をやっております。四十八年までは完全に広がって、四車線の本来の姿でやっていくことになると思ひます。

○小濱委員 いま、課長は、資金的な面と言われた。いろいろな内部事情はわかりまますけれども、とりあえず二車線というんですが、こういう事故発生の記録を見て、もう二車線しかできないというならば、それから、それに対する事故対策をきちっと定めまして、そして、その結果が出てくるような建設のしかたが大事じゃなからうかと私は思ひます。これは高速道路ですよ。まだそのほかにくさん有料道路があるのです。そういう点では、これは課長さんへの強い要望は避けますけれども、この年々増加する事故件数と事故死傷者という問題からは、特に総裁にもこれは努力を払ってもらわなくてはなりませんけれども、私どもは、その衝に当たる建設省の責任だろうと思ひます。たとえば、安全施設においてもそのとおり。その設備においても、これはいろいろやつたのとやらないのではたいへんな開きが出てくるわけですね。そういう点で、ひとつ、もう少し積極的にこの問題とは取り組んでいただきたいことを心をから要望申し上げておきたいと思ひます。

そこで、前田総裁に重ねてお尋ねしたいのですが、この事故のデータに載ってこない事故がたくさんあるわけですね。これはいろいろと個条書きにして私は御報告したいと思ひますが、まず浜松の

手前の三ヶ日、東京からあそこまでの区間をいろいろと調べてみました。ところが、この東名高速ができて非常にうるさくなつた。騒音の問題。それから夜中の事故発生時のサイレンが特にうるさい。こういうことで住民を困らせているという問題がございまして。緊急時のサイレンは法律に義務づけられておりますけれども、どちらにしても、このことは、住民は、非常に協力をした公園に對しては、いま恨みを抱いているというよう形になっているわけですね。

それから次に申し上げますと、東名高速道路ができたから、これは大井、松田付近ですが、大雨のときには異常出水、鉄砲水が民家に被害を与えているという問題。それが小さな河川に流れ落ちまして、川がはんらんする。住民はどこに苦情を持っていきようもありませんので、県に訴えて、砂防地域の指定を何とかというよう働きかけをやっている。こういう事例が現在ございまして、それから土羽の芝、御存じかと思ひますけれども、現地では、メキシコ芝だとかあるいは輸入芝だとか申しておりますが、正式の名前は何かかわりませんけれども、これを秋口に刈り取らないうちに、この芝が枯れまして、ひどい醜態をさらしているという姿があるわけですね。ここに運転手がたばこを灰に捨てます。それが風速にあおられて芝が燃え出す。こういうことで、たいへんに住民防衛が飛び出す。そしてようやく消しとめ、その時点で連絡があつて、消防署がかけつけてくる。こういう例がございまして。私は現地に行つて見ましたが、実際さういふ個所がございまして。そして、この芝刈りは、やる地域とやらない地域があるようです。道路一ぱい平行線まで芝が植えつけてありますので、たばこの火がまともに芝に被害を与えている。こういう形になっているわけですね。あの下のほうに、運転手の視力を狂わさないような色どりのものを植えるとか、あるいは燃えにくい芝を植えるとか、何かさういふ対策を講じなければならぬと、私は現地を見まして感じた

わけですね。さらに申し上げたいことは、中央分離帯の芝が同じく燃えておりまして、これがずうっと長く燃えているのですね。私は、なぜこんなに燃えたのだらうかと思つたところが、自動車が行る風速によつて、うちわであおいでいるような形になるんですね。そして、ぼんぼんそれが燃えていくという形、これはやはりいまの松田、厚木間にございまして。これに對してやはり消防団が活躍をいたしております。自動車事故にも火災はつきものでございまして、その問題についての対策も、早急に全地域を調査し、検討していかなければならぬのではないかと。こういうふうに私は感じたわけでございます。

それからもう一つ、苦情ばかり申したいへん申しわけないのですが、これは検討の資料に提供するわけですが、先ほども申し上げましたように、あの浜松の手前のはうと大井、松田、あの付近はミカンの山々のまん中を東名が通つていられるわけですね。並行してミカン畑がある。あるいはちよつと小高いところにミカン畑があつて、おいしそつになつておる。これを自動車をとめて折り取つていく、盗んでいくという例がたつたさんあるわけですね。〔静岡県か〕と呼ぶ者あり。静岡だつておこらなくちやいけませんよ。いま大石先生が発言しておられますけれども、ちやうど大石先生のところじゃないかと思ひますけれども、そういう被害が起つておる。現地へ行きますと、われわれが協力してりつぱな道路ができたのに、こういう被害が発生しているのだけれども、今後どうしてくれるのだという質問を私はされるわけですね。私も幹線自動車道の審議会委員をしていただきますから責任がないわけじゃないと思ひます。で、一生懸命おわびをしながらその対策をお約束をしているわけですが、こういう事例がある。

それから、さらには、排気ガスによつてミカンの木が最近被害をこうむつておるといふ事例が出ているのですね。十年、十五年たつて、ほんと

ら、羽田線は高速じゃないという人もおります。あそこに行くのならば予定より一時間ぐらひは先に出発しなければ、あぶなくて乗れない。モノレールを利用してはお客さん方がこのごろは非常に多い。こういう問題もございまして、一たび事故を起こすという、もうそれで高速道路の役目をなさなくなってしまうわけですね。こういう点で、総裁も非常にお感じになっているであろうと思ひますけれども、この問題についての絶対性から、その将来計画、これについての御意見、御所見を承りたい。

○前田参考人 たいい小濱先生御指摘のとおり、現在の中央道、そのうち、調布から八王子までは四車線、それから西のほうは二車線でございます。この関係もありまして、特に、二車線の区間におきまして事故が多いことは事実でございます。当初、この道路をつくりましたときに、四車線にしたいという意向もございましたが、当時の財政状況と、それからやはり道路でございますから、二点間を早く結びたいという、こういう要求の両方にはさまれて、残念ながら二車線の道路をつくりましたが、しかし、その後直ちに反省いたしましたので、事故の減少をはかり、同時にまた、交通量に対処するために、現在、取り急ぎまして、八王子から以西につきましては二車線拡幅の工事を進めております。工事の都合で、完成するのは四十八年になりますけれども、元来、高速道路と申しますと、左右を完全に分離して、追い抜き車線のできる、最小限四車線の道路が高速道路の本旨でございます。今後、われわれは、ぜひともそういう高速道路をつくりたいと考えておる次第でございます。

○小濱委員 浅井課長から、この問題についてのお答えをいたしたいと思ひます。

○浅井説明員 お話の二車線の段階建設の問題でございますが、これは、高速道路としては、元来四車線の分離された構造というのが原則になっておりまして、基本計画にも整備計画にもそのこと

にりつばに育つて、これからというときにいまや
られていくという姿があるわけです。私は知りま
せんけれども、お茶なんかどういう被害を受けて
いるのかということもお尋ねしようと思つていた
のですが、残念ながら、私は、向こうまでは調査
に行かなかつたものですから、それはまた大石先
生からでも発言していただきたいと思ひます。

こういう事故件数の記録に載つてこない地元の
苦情申し立てがたふさんあるわけですが、これが
どこへ行つていくかといふと、料金の所長
あたり口頭で、困るじゃありませんか、何とか
してくださうという程度でとまつていくよう
です。書類でお願いをしたという項目はない
ようです。こういう問題も起きないように対策を
講じて建設をすべきであると思ひますし、現在起
こつていふそういう問題点に対する対策——たと
えばそこに金網がある金網が、道路の両サイド
にメートル二十くらいある金網があります。そ
こに、昔の戦時中の鉄条網のような、有刺鉄線と
いうのですか、ああいうものが三本、多いので五
本くらい張つてありますが、あれは乗り越えてい
くにはちょうど手ごろの高さなんです。ですから、
車をとめては、ほんと乗り越えていって、そ
して折り取つていく。こういうことですから、あ
そこの対策を講ずればいいのではないかと。こう思
われるわけです。

そういう対策とか、いろいろと事件が発生して
おりますので、このことについての総裁の御所見
を承つておきたいと思ひます。

○前田参事 たいだいま、高速道路の走行に關し
まして、各方面に及ぼしておる被害と申します
か、苦情につきては、詳細に伺ひまして、まこ
とにあらがうございませう。われわれも、日ご
ろ、ただいまお話しのような事情を承知をしてお
り、また、個々に、具体的に対策をとつていふも
のもございませうが、簡単に御説明申し上げま
す、騒音につきては、去年までは、学校とか
病院とか、特に公共の施設で静穏を必要とする
ところにつきては、防音壁を建ててまいりまし

た。ただ、それだけでは足りない。さらに高速道
路の周辺の民家についても、高速道路の騒音が激
しい場所については防音壁をつくれという要望が
ございませうので、そういう点につきては、目下
検討中でございます。ただ、サイレンの点につ
きましては、私もさらに研究いたしますけれども、
非常時の場合でございませうので、道路公団として
どこまで対処できるか。ちよつとこれは検討して
みなければならぬと思ひます。

それから、水が出るということもございませ
うが、御承知のように、大井、松田の付近は、非常
に傾斜の大きいところに大きな高速道路をつくり
ましたので、沢あるいは川の流路がかなり変わ
りまして、その点につきては、われわれのほう
も、建設の際にできる限り配慮いたしましたが、
しかし、その後のお御迷惑をかけておる点につ
きましては、十分地元の方々と協議いたしまして、
被害の起こらぬようにしたいと存じております。
それから、のり面及び分離帯の芝生につきては
も御注意いたされました。われわれも実は非常
に困りまして、のり面を、防護さく、あるいは下
ライバーの見た感じと申しますか、緑でおおう
ということから芝を張りましたが、枯れた芝生につ
きましては、たばこの吸いがらでよく火が燃え移
ります。そこで、御指摘のように、ドライバーの席
からたばこの吸いがらを投げ捨てても、その
部分には芝のないように、芝の植え方をある程度
高いところにするとか、あるいは、よく落ちると
ころにつきては、芝がなくなつて他のものを張
るとか、また、芝につきては、冬枯れない
で、一年じゅう、冬季でも緑でしめておつて火
がつかないという芝を開発しようと思つて、今後
できまう道路につきては十分配慮をし、ま
た、現在の芝生につきては、危険な箇所につ
きましては、そういう改良策を考えております。し
かし、何ぶん、相当距離が長うございまして、し
かも、幾らドライバーにお願いをし、注意をいた
しましても、やはり吸いがらを投げける人が多うご
ざいませうので、非常に弱つておる現状でございま

す。

それから、ミカンに対する問題もありまして、
これは先ほどお話がございましたように、具体的に
非常に御迷惑をかけて、用地交渉の際にも問題
になりまして、排気ガスのためにミカンの生育に
非常な被害がありましたところにつきては、
県の公正な御判断、御査定をいただきまして、一
定の補償をすることにしたしております。

ただ、最後にお話しの沿線のミカンが盗まれる
という点につきては、これはなかなかむずか
しい問題でございまして、われわれのほうといた
しましては、大体、高速道路というものは、路肩に車
をとめるべきじゃなくて、とめることは実は交通
法で違反でございまして、決してとまつては
ずはないと思つております。しかし、中には、お
話のように、いたずら半分にそういうことがある
と思ひますけれども、われわれとしては、高速道
路は、交通の支障もありますので、そういうふう
な他の目的のための駐車は絶対してはいかぬとい
うことでパトロールを強化する。しかし、人の物
を盗むということにつきては、もちろんこれ
は一般のドライバーなり通行者の公徳心につ
いては、外にございませう、われわれとしても、できる
限りそういうことのないように十分注意を喚起し
たいと存じます。

いづれにいたしましても、高速道路が相当交通
量がふえますと、われわれが当初想定し得なかつ
たいろいろな問題が出てきますが、しかし、これ
も、道路交通を円滑にし、同時に、付近の住民の
方々にも決して御迷惑をかけないようなことを考
へまして、いろいろ今後慎重に研究し、善処した
いと考へております。

○小濱委員 総裁にもう少し詳しくお話しいたし
ますと、低いほうののり面の一番下のところにみ
ぞができています。そのみぞに、いまの輸入芝が一
ぱい詰まつていくわけですね。みぞの役をしていな
い。それがあふれ出るわけですね。ですから、そ
ういう点をだれが調査をしているのか、だれがそ
の指導をしているのかという問題ですね。それか

ら、刈り取つた芝は、袋に入れるなりして持つて
いくならいいのですが、そこへ落とされるもので
すから、下が一ぱい詰まつていく。こういう状態
なんです。

それから、いまの道路の巡回、パトロール、こ
れの強化という問題についていろいろとお尋ねし
てみたところが、公団のほうでは、約二時間ごと
に一回ずつと通るだけなんです。これではた
して交通指導ができていくかどうか。巡回の強化
がなされていくかどうか。こういう問題が起こつ
てくるわけですね。その公団側のパトロール体制
の強化という問題と、それから事故発生時の電話
施設の距離が、どのくらいありますか、五百メー
トルか千メートルくらいですか、このくらいの間
隔にあるようですが、一つあるだけでいい。で
すから、いろいろと重なるまいかと、そう
いう一本の電話だけではどうにもならないとい
うことになるわけですね。いろいろとひとつ御研
究をお願いしたいと思います。このパトロールの強
化ということについて、いま言つたような私の調
査の内容になつておられるか。ひとつまた、これも
御所見を承つておきたいところであります。

○前田参事 道路の上における事故防止のため
に、私のほうもパトロールをいたしております
が、現在のところ、特にこの道路の施設が良好に
保たれておるかどうかということを見るための巡
回が、一日に二回程度回つております。しかし、
そのほか、交通の状況等を見るためのパトロー
ルもやつておりますので、公団といたしまして
は、全体としては、一日に、東名につきては、
昼間において約八回、夜間において六回、合
計十四回回つております。しかし、あるいはその
日の不注意等によりまして、ただいま御指摘のよ
うなことがあり、さっそく取り除くべきものを不
注意によつて取り除かなかつたということがあり
ましたことは、非常に残念に存じます。くれぐれ
も注意いたしまして、さらに、せつかくパトロー
ルをする以上は、よく見て事故のないようにした

いと思ひますし、それからさらに研究いたしまして、現在のパトロールの回数では少ないというところがありまふならば、もちろん予算措置が要りますけれども、パトロールの強化あるいは方法等につきまして改善をしたいと考えております。

○小濱委員 さらにお尋ねをしたいと思います。いま、高速道路にサービスマンというのがありますが、休息所。あの付近にはインターチェンジはないわけですか。あそこには軽い病人等はよく連れ込まれておられるわけですが、医務室あるいは診療所というようなのはあそこにはないようです。一人か二人くらい休めるような小さな部屋がある。そういう内容でございませうけれども、あのところに業者が出入りをする。そういう荷物を運ぶ道路ができておられるわけですが、これは嚴重にかぎがかつておられる。これはだれが保管しているのかわかりませうけれども、こういう体制になっておられる。何か問題があったときにインターチェンジを利用しなければならぬけれども、あれは緊急に利用させてもらわなければならぬ。その問題について、救急車なんか外からどんどん入ってこなければ急場には間に合いませんので、あそこ施設の計画を今後また新しくする必要があるのではないか。こういうように考えるわけですが、この問題についても御所見を承りたいと思ひます。

○前田参考人 御指摘のとおり、高速道路路上における事故を最も早い機会に処置するためには、出入り口が最も近いところにあることが望ましいわけでありまふ。現在のインターチェンジ以外のところにも、非常の場合には出入りができる設備があるところがございます。すべてのサービスマンについてそういうふうな施設があるわけではございませんけれども、場所によつて、われわれの過去の経験等によりまして、いわゆるインターチェンジのはかにも非常出入り口を設けております。現在のところ、現在の非常出入り口の程度で一応間に合つておられると思ひますが、ただいまお話しのように、災害の場合に、一刻も早

く被害者を救出するために、出入り口あるいは医療施設等につきましては、さらに研究したいと思ひます。

○小濱委員 いろいろとお尋ねいたしましたけれども、事故対策については、総力をあげて取り組んでいかねばならぬ問題でございませう。非常に関係の深い日本道路公団の總裁でございますので、以上のような問題を一そう慎重に御検討いたしまして、これが対策の実現を期していただきたいことを心からお願ひ申し上げます。總裁への質問はこれで終わらしていただきます。さらに、だいたい時間がなくなつてまいりました。これも交通局長にお尋ねしたいと思ひますが、けさのテレビでいろいろとニュースを見ますと、都内では、半分以上のけが人が、全部裏道の事故が多い。そういう交通事故の報道がござい

ました。そこで、幼児とか学生の指導は文部省かと思ひますし、老人は警察ではないのかと思ひわけですけれども、特にそういう種類の人たちに事故が多いわけですが、私は、この所管をどうのこうの言うのじゃありませんけれども、幼児、学生、老人の教育、保護対策が非常におくれておられるのですね。これがやはり急がねばならぬと私は考えるわけですが、そこで、この件についてどのように対策をお考えになつておられますか。これも一つお尋ねしたいと思ひます。

○片岡政府委員 いまお話しがございましたように、幼児あるいはお年寄りの交通事故が多いわけでございます。私もどなたかしましては、関係の行政機関、これは教育委員会であり、あるいは学校当局であり、あるいは幼稚園、保育所当局もございませうし、それから、老人の場合には、福祉行政関係の当局、あるいは福祉施設といったような面の協力も得まして、そういう本来の行政の面でも、安全教育のこういうことをやっていただきたというところを、データなりを差し上げて指導もやっていただいております。それと同時に、警察といたしましては、担当

者、たとえば婦人の交通巡視員であるとか、あるいは派出所の場合にも、その管内の老人なり、幼児のいる家庭には、個別的に、巡回連絡の場合に、交通安全教育についていろいろパンフレットを差し上げたり、あるいはそういうことをお話ししたりして、安全に関する知識と方法を指導してまいらうというやり方を現在もつておりますし、今後さらにそういう面でも力を尽くしていきたいというふうに考えております。

○小濱委員 さらにお尋ねしたいのですが、高速道路のパトロールの強化という問題については、先ほど總裁のほうから御意見を伺いました。そこで、この分駐の体制ですが、わずかな人たちがそこで昼夜にわたつて作業をしておられるわけですが、先ほど申し上げましたような問題は、やはり交通指導——私もこれはもう声を聞いているわけですが、百の対策よりも警官一人立て、こういう標語を言つてくれた人がいる。百の対策よりも警官一人立て。それは、昼夜立っているというところは無理かもしれないけれども、おまわりさんが一人いるとたいへん問題が少なくなるわけですね。たとえば浅間山事件のときに、各料金所に警官が配置にいたしました。いつも、夜の十一時、十二時ころになりますと、飲酒運転や、それから酒を飲んだお客が、必ず料金所をだだをこねていやらせを言つていくのだそうです。そういうことでたいへん苦慮しておつたところが、警官がそこへ全部配置にしたら、そういういやがらせが全然なかった、料金を払うともうさつと行つてしまつたというのですね。料金所ではたいへん喜んでおりました。こういう体制をぜひやつてもらいたいと思ひ、御無理かもしれませんが、そういう点で、高速道路には白バイはないのです。危険だからないのかと私も理解しておりましたけれども、この間、先月の末あたりでしたか、日曜日、私はちょうど祝祭をして厚木のインターにおりました。ところが、あの近所は非常に混雑でして、四十キロ、五十キロぐらいで、のろのろ運転

ですつと押されてくるわけですが、ちょうどそのときに、佐藤総理大臣も厚木のインターから上がつてまいりました。これは四、五台並んですつと行つてしまつた。私はこれを見てぼう然としたわけですが、白バイの必要性が起つてきた。そういうことで、白バイの必要性が起つてきているように思ふわけですが、特に、事故発生時には、白バイの機敏な運転操作のできるという体制、これはまた熟練者の必要性ということが叫ばれてくるでせうけれども、白バイの配置体制という問題について、これは、パトロールの強化という問題とあわせてひとつお考えをお聞きしたいと思ひます。

○片岡政府委員 仰せのように、現在、通常の場合にはインターチェンジに配置できるだけの警察官がおります。それがやはり一つ大きな問題だと思つております。

それから、いまの白バイの問題でございませうが、従来は、高速道路は、四輪のパトカーでパトロールするといつたてまででしてまいりました。しかし、交通量が非常にふえてまいりまして渋滞したような場合には、四輪車では行動が自由でございませう。したがって、そういう場合に、白バイもあわせ活用していくということを今後は考えていつたらいかいかならうかということ、検討をいたしております。

それから、幸ひ四千人の外勤交通警察官の増員めどもつきまされたので、これが実際に現場につきましますのは一年おくれでしか出てまいりませんけれども、その際に、各県に、高速道路における交通警察隊というものを独立させて、そして強化していく。できれば、インターチェンジに必ず一人配置できるようにしたいという線、いま各県を指導いたしております。したがって、あと一年くらいはたちますと、各インターチェンジに一人は警察官がおります。酒酔いとか、無免許とか、あるいは積載オーバーとかの車が来れば、それをインターチェンジの入り口でチェックできるような仕組みにしていきたい。このように考えて

おります。

○小濱委員 検問所を設けて注意を促すというようにすることも必要でございますが、先ほど前田総裁に数多くの問題点を申し上げましたけれども、あれだつて、パトロールの強化ということが実施できれば相当数減るのではないかとわれわれは見てゐるわけですが、この問題についても、ぜひひとつ、また御検討、御努力をいただきたいと思ひます。

特に、私が感じますことは、高速道路で事故発生の場合の事故車の排除の問題です。見ておりますと、レッカー車を取り除いておるようですが、これがなかなか来ないのです。この件は、警察庁としてはどういふふうな考え方をもちにやつておられますか。

○片岡政府委員 レッカー車の配備は道路公団のほうにお願いしておるわけでございますが、道路公団のほうも、日本自動車連盟あるいはその他の業者と契約しておりまして、事故があつて、事故の実況分が済めばすぐ排除にかかるという仕組みでやつておりますけれども、まだ、必ずしも十分に迅速にできていない向きもあるように見受けられますので、公団側とその点はよく相談をして、早くあと片づけができて、しかも、その事故が原因となつて連う事故が起こるといふことのないような体制を進めてまいりたい。そのように考えております。

○小濱委員 レッカー車の配備の急務ということでは当然であると思ひますので、よろしく努力をしてもらいたいと思ひます。

もう一つ申し上げたいことは、事故発生には火災がつきものなんです。ぱつとく。そのときに、たとえば大型の消火器あるいは消火弾がどこにあるのかということなんです。車の中には小さな消火器が搭載してありますけれども、あれだけでは、一面の火になつた場合に消火はできません。といつて、水をかけるわけにもいけません。たまたまあれよと見ているだけだ。そして、中に人がおつた場合には、今度はどうするか。その場

合の切断機の問題。アセチレンガス切断機というやうなものも外国では使つてゐるというふうにも聞いておりますけれども、こゝういふものの装備も何か考へておかなければいけない。たとえば、パトカーにおいても、白バイにおいても、それが緊急に現場に急送できるやうな対策も講じておかなければならないと思ふので、すけれども、この問題については、どういふふうな御見解をお持ちですか。

○片岡政府委員 仰せのとおり、わが国でも、これから次第に交通事故に伴う火災事故が多くなつてくると思ひます。事故処理車だとか、あるいはパトカー、それから誘導標識車といふのをつくつておりますけれども、そういう事故現場に参ります警察の車に仰せのやうな器材を積んでいく。現在も消火器は持つておりますけれども、さらに強力な消火用器材なり救助用の器材といふものも積んで待機しておるといふ体制に持つてまいるようにしたい。このやうに考へております。

○小濱委員 同じく局長にお尋ねいたしますけれども、今回、路上での試験が実施されるわけですね。いずれも運転をしてゐるのは受験者で、いわゆるしろうとです。それで、いろいろな地域の前提という問題もございまして、けれども、この地域において事故を起こした場合の責任は、これはだれがどのやうにとることになるのか、承つておきたいと思ひます。

○片岡政府委員 路上試験あるいは路上練習のときの責任のことだと思ひますので、お答えいたしたいと思ひます。

基本的には、ハンドルを握つて運転してゐる人の責任であると思ひます。しかしながら、同乗して指導してゐる人、あるいは試験をしてゐる人も独自に危険を防止する責任を負つておると思ひます。したがらして、そういう場合に、危険を防止することについて注意の懈怠があつた場合には、それなりの責任が生じてくるのではないかとと思ひます。しかし、従来から路上で練習をしております。それから、東京の場合では路上で検定も

いたしておりますけれども、そういう場合に若干事故がございました例を見ましても、試験官、指導員が刑事上の責任を問われておる例はごくわずかでございます。大部分がやはり運転しておる人の責任ということになるかと思ひます。

○小濱委員 さらにもう一点お尋ねしたいと思ひます。

最近の傾向といたしまして、ペーパードライバーといふのですか、免許を取得いたしましたけれども日常運転をしない人が最近ふえてゐるといわれております。初心運転者の遵守規定が一年を経過すれば適用されなくなり、本来の効果が薄くなるといわれてゐる。おわかりになりますでしょうか。その取り扱ひをどういふふうにしていくのか。初心者に対して遵守規定といふものがある。一年を経過すれば適用されなくなるといふ内容がうたつてある。で、本来の目的である効果が薄くなるじゃありませんか。ですから、こゝういふペーパードライバーに対しては今後どういふ取り扱いを考へていくのか。こゝういふことです。

○片岡政府委員 ペーパードライバーといふものは確かにございします。しかし、大部分の人は、免許証をとりましますと、全然運転しないという方はごく少数であつて、たとえばサンデードライバーと申しますか、通常の日は使つていないけれども日曜日には使うといふやうな方が多いのではなからうかと思ひます。しかし、仰せのやうに、免許証はとつたけれども、車も持たないし、全然運転もしないといふ方もあらうと思ひますが、数はごく少ないのではなからうかと思ひますが、考へております。御指摘の点は免許証をとつてあと一年間、初心者である旨の標示をして、初心者保護と同時に、初心者自身が初心者であるといふことを自覚して謙虚に運転するといふ制度をとつたわけでございますが、これも、ペーパードライバーであつたかどうかといふ証明のしかたもなかなかむづかしゅうございしますが、数も少ないので、大部分の方には影響のない問題ではなからうかといふふうに考へております。

○小濱委員 最後に、国家公安委員長がおいでになりましたので、一つだけお尋ねしてみたいと思ひます。

日本はいよいよ高速道路時代に入つてまいりました。事故防止あるいは事故発生時の損害を最小限に食い止める施策を真剣に考へていかなければならないときがまじつたのです。その施策が十二分に發揮されなければならないとも言われてゐる。中でも、高速道路は他の一般道路と異なりまして、一つの独立したものであつておるわけですね。私の言うのは高速道路であります。有料道路ではありません。いわば、閉鎖的といふのでしうか、そこで、その対策も高速道路の特殊性にかんがみて行なわれていかなければならない。こゝう考へてゐるわけですが、そこでお尋ねしたいのですが、監視体制にあたつては、高速道路の分駐の警察官の熟練といふことが非常に必要になつてくる。それから、命を的に活躍をしなければならぬといふ場面が非常に多うございします。これは、聞きますと、十年、十五年、二十年のベテランが配置をされておる。そのやうなわけで、高速道路に限つて、そういう熟練者の高速道路警察隊といふやうな、専門的に活動のできるやうな体制がこの辺で必要でないかと私は思ふわけですが、けれども、この点についての大筋の御構想、御所見を承つておきたいと思ひます。あと、でき得れば長官からお答えいただきたい。

○中村国務大臣 昨年の五月から、御指摘のやうな高速道路警察隊といふ組織をつくつて事故防止に当たるといふことになつておるようございします。

○後藤田政府委員 ただいま大臣からお答えいたしましたとおりでございますが、多少補足して御説明申し上げますと、仰せのやうに、高速道路の交通警察といふのは一般道路の警察とは質が若干変わつてくる面がございします。そのやうな意味合ひで、この指導、取り締まりに當る警察官については、やはり相当高い技能を持たせなければならぬといふことで、今日、鈴鹿等の施設を利用し

て要員訓練等もいたして、十分それだけの能力を備えた警察官を配当するという方針をとっておりますが、こういったやり方は将来とも充実すると同時に、御質問のような高速道の交通警察隊というものは、高速道の整備並びに高速道における交通の実態等をにらみ合わせながら、一歩ずつ先を見てこれを整備充実する必要があるという考え方で今日臨んでおります。

この高速道の警察について、巷間一部、直轄の国家警察でどうだという議論がございますが、私は、この方針はとらない。やはり、今日の都道府県警察を主体にしながら、警察法の第六十条でしたか、六十一條でしたか、この条文を十分活用すれば、何も基本の性格を変えることなしに十分対処できる。しかも、高速道交通につきましては、一般の道路との接点に非常に問題がございます。そういったこともございますので、今日の警察体制の中で、実態に合うように高速道警察隊の創設と運用をはかってまいりたい。かように考えて、逐次整備しつつあるのが現状でございます。

○小濱委員 長時間御清聴ありがとうございます。以上で質問を終わります。

○大野委員長 門司亮君。

○門司委員 最初に、私は、交通関係で、いま交通関係をやっておる両方に聞いておきたいと思いますが、沖縄の情勢については、政府はどう考えておりますか。五年間そのままだけというように、左ハンドルのままです。これをどうされようとするのですか。さしあたりは現行のままでいいというふうなことになるのでしょうか、将来これをどう考えられておりますか。

○片岡政府委員 先般の沖縄の特別措置に関する法律で、復帰後三年間はこれまでどおりとして、三年経過した後、政令で定める日から本土並みに通行方法を切りかえるということに現在なっております。

○門司委員 それはわかっております。それから、国際法としても、一つの国が一つの規定でなければならぬというところはわかっております。だが、しかし、国際法にそう書いてあるからといって、沖縄は、御承知のように、陸続きじゃないです。沖縄の場合は、往々にして陸続きである。各国とも陸続きである。それから、本土の場合には、外国との陸続きはないが、大体陸続きである。それから、北海道もそんなに遠いところじゃありませんし、四国はあっても、別にどうというところじゃない。沖縄はかなり離れているわけですね。だから、直ちに本土の規定でなければならぬ、あるいは国際法がこうなっているからこれではいけないというところはなないと思はれる。思われるけれども、どうしても国際法上一つにしなければならぬという解釈にお立ちになっているのかどうか。

○片岡政府委員 国際法上も、やはり、一つの国では同一の通行方法にしろという条約でございますので、それに抵触しないように沖縄等も整備したいという立場に立っております。

○門司委員 私は、大体そういうことが基準だと思っております。実際は三年間猶予ができるという規定があるとすれば、沖縄だけには従来の規定どおりにやったほうが、かえって交通が安全じゃないかという気が私はするのです。これでは、三年後に切りかえるといつても、その間に交通訓練ができればいいのですけれども、現行法でない限りにおいては、交通訓練しようといつたて、それは無理な話で、全然できないことになっておる。ただ規則だけ変えたら、いままでの左側通行を右側通行にするということでも簡単にできるかどうかというところは多少の疑問があります。

これは本土でも、御承知のように、対面交通にする場合には、従来左側通行であったが対面交通がいいということ、一応対面交通に改めたという事じやないかと言え、それだけだと私は考える。しかし、この場合は、自動車の構造が

違っているのです。ことに、バスなどはそう簡単に切りかえが一体できるかどうかということですね。ドアがいま右側で反対側にくついているますからね。普通の車ならばドアは両方にあるし、運転席が左か右かというだけの違いですけれども、バスなどはそうはなかなかないのじゃないかということになると、この間の負担を一体だれが背負うのかということになると、私は、やはり一つの経済問題がそこにも出てきやしないかと考える。だから、その辺の補償とか、その辺のことは通産省とどういふふうに話し合いができておりますか。

○片岡政府委員 仰せのように、一番の問題はバスの構造だと私は思います。切りかえに要する教育のほうは、一年くらい前から十分力を尽くしてやればできるのではないかと思いますけれども、問題は、主としてバスの構造、それから道路管理施設にも若干改良、変更を要すると思ひます。

バスの問題につきましては、運輸省のほうにあらかじめ切りかえのことにつきまして御相談もして、運輸省のほうで対策を立てていただくということ、いま進めております。しかし、これはバスだけの問題ではございませんので、いづれ政府として、総理府の交通安全対策室長を中心に、関係省庁が寄りまして、具体的な対策を立てるという方向で、いま仕事を進めております。

○門司委員 それから、さらに突っ込んで具体的な話を聞いておきたいと思ひます。

そうした場合に、本土から沖縄へ車を持っていくということになろうかと思ひます。外車が輸入される場合——これは本土も同じことですが、その場合、今後沖縄に輸出されるものはすべて右ハンドルだという規定を設けられますか。設けられませんか。いまのところは、それはどっちでもいいのです。

○片岡政府委員 担当は運輸省でございますが、あとでお話があるかと思ひますけれども、現在でも、法律的には、本土の場合に、右ハンドルでも左ハンドルでも、どちらでもいい。ただ、御

承知のように、型式指定のときに、国産車については右ハンドルをとるという指導をしておられるようでございます。そういうことで、私も、普通の乗用車の場合にはどちらでもいいのではありませんか、問題はバスの問題だといふふうに考えております。

○門司委員 それから、もう一つは、沖縄の運輸者に対する罰則の規定が、いま沖縄で実行しているものと本土とは多少違うような感じを私ども持っておりますが、この辺はどういう形で合わせられますか。三年は、いままでの沖縄の法規がそのまま生きていくという、こういうことですか。

○片岡政府委員 罰則も、沖縄の道路交通法は、本土の道路交通法をお手本として、条文も大体同じようになっております。罰則につきましては、本土復帰後直ちに本土法が適用されることになるわけでございます。

○門司委員 その辺も、この沖縄に対しては、本土に返ってすぐだということになると、一月ないのことで、罰則の面、それからことに運転者の面について、多少の混乱がありはしないかというふうに考えるのですが、いまの次元でどういう訓練をされておりますか。

○片岡政府委員 先般の国家公安委員会、御承知のように、道路交通法に基づきます教則というものをつくりました。そして、道路交通法をわかりやすく国民に徹底するためにつくったものでございまして、その教則の普及版をつくりまして、先生方にもお配りしたと思ひますけれども、その普及版を沖縄のほうにも送って、沖縄のほうでも使い始めております。そういうことで普及版ができるんじゃないかと思ひますが、ただ、右と左の読みかえだけが問題でございますけれども、あとは大体同じでございます。ただ、本土と若干違ひますのは、路線バスなどの優先通行帯、この制度が沖縄にはございせん。それから、交差点の進入禁止違反というふうなことで、そ

れから歩行者の側方安全間隔違反の問題、それから交差点の安全進行義務違反、それから急ブレーキ禁止違反、といったような、ごく最近の道路交通法の改正が沖繩のほうにはまだできておりませんので、その点、若干のものにつきましては相違がございます。あと大部分の規則は、ルールは同じでございますので、あまり混乱なく、復帰前後にスムーズに適用されていくのではなからうか。かように考えております。

○門司委員 よけいなことを言うようですが、いま、右、左の道だけだと言うけれども、右と左の道は百八十度違うのです。これは、ただ右と左の道といたってそれだけではない、左側通行が左側通行になったから、右と左の道といたってそれだけではない。それは車だけではないのであります。もともと関係が深いのは住民なんです。住民がそれを会得しておかなければ、逆の結果が必ず出てくる。これは車がそういうことになっているから、車の運転者が心得ていなければならない筋合いのものではなくて、人と車がぶつかる危険性があるものであって人がそれを会得しなければならぬということが一番大事なことである。そういう面はどういうことになっておりますか。何か特別な処置がされておりますか。

○片岡政府委員 御承知のとおり、五月十五日の復帰のときに、通行方法は従来どおりでございますので、そこで急変が起こらないように、三年間たつて、政令で定めるところによって通行方法の切りかえをやるということにいたしましたわけでございます。したがって、五月十五日復帰の日前後の変化は、ルールとしてはごくわずかなルールの相違だけでございますので、復帰前後の変化はそういう混乱がなくスムーズにいくのではなからうかと思えます。ただ、たとえば、いままで三十分という速度標識があったのを五十分というふうに変更をするといったような若干の手当で、相違はございますけれども、復帰前後に

は、たいした混乱なく、従来のルールがそのままほとんど生きているわけですから、問題は少ないのではないかと。先生が御心配され、御指摘になつておられる問題は、三年たつて右と左の切りかえをするときの大きな問題であらうというふうに私も考えております。

○門司委員 私は、あまりこんな問題で長くお話しをするのも要らぬと思いますが、もう一つ、非常に大事な問題は、アメリカの軍にどういう教育をしているかということです。これは、本土でも、彼らが駐留してきた当時は、米軍による交通事故はかなり多かったものであります。沖繩の交通の行政が変わつてきますと、これらの連中はそれによつてなれておられますから、この切りかえの教育は一体どこを通じてどういうふうに行われるかというところは非常にむづかしい。アメリカ軍に徹底してもらわねと問題が起こるということ。要するに、なぜ私がそういうことを言うかといふことは、アメリカの兵隊というのは、常時あそこにいるわけではないんですね。方々から集まつてきて、あそこには休養のような形で来る連中がやるんですから、まごまごしていると、法規が変わつてくるなど知つていないやつが——やうとやうといるかも知れませんが、あそこにはそういう連中がたぐさん来やしないかと思うのです。そして、どつちかといふと、軍のそういう行動が一切の沖繩の住民に優先するといふ今日までの慣習といふものはなかなかぬぐい去ることはできない。そうなつてきますと、本土よりも密度の濃い駐留軍の車であり、ことに、そういう法規が変わつたなどというところを全然知らぬ連中がやってくる。アメリカ本土から沖繩に駐留する場合は、ある程度の教育もできましようし、いろいろな問題が考えられるかも知れないが、しかし、戦地からすぐ始つてくる連中には始末の悪い者がいると思つては、本土と異なつたアメリカさんとの関係の注意、それから、それにどういう連絡がどこからされておるかということ、それがもしおわかりだつたら、はつきり言つておいていただきたい。

○片岡政府委員 現在も、琉球政府の警察は、高等弁務官あるいは軍の司令官、憲兵とよく連絡をとつております。復帰後は、駐とんの軍の司令官あるいは憲兵の責任者と十分連絡をとりまして、米軍の中で道路交通法の違反をしないように十分教育をしていただくというふうな措置を考えております。私も自身、先生御指摘の米軍の問題が一番心配の一つでございます。この問題で事故が起こるようでは問題があるということで、その点につきましては、現地の警察のほうも十分認識を持っておりますので、よく連絡をとつて、軍の内部でございましてからよく徹底していただくというふうにいきたいと思います。

○門司委員 念を押すようだけれども、よほど注意をしてもいいまいと、たとえばいまの高等弁務官といつたつて、あれは大体五月の十四日まで弁務官であつて、それから先は職がなくなるから、首もなくなるということ。全然変わつた形で沖繩では施行されると思うのです。たとえば、いままでの民政府であるといふようなものが今度は相手にならないといふ形。本土と同じような形で、軍は軍としての独立したものが出てくるのですから。同時に、人間の比率から申し上げましても、アメリカ人が非常に多いといふことである。アメリカの、シビリアンにいたしましては比較にならぬほどの車が走るであらうといふこと。こういうことを考えますと、沖繩復帰後のある一定の時期といふものは、交通行政にかなり混乱がありはしないか。その飛ばつちを受けけるのは住民である。こう考えるわけですから、この点は、特に施設庁その他と関係を持つていただいて、新しくできるアメリカの軍司令部——もちろんこれはどこに所属するかはわかりませんが、形の上では、あるいはハワイの軍政部になるかもしれない。沖繩は沖繩で、特別にそういう施設を彼らは設けるかも知れませんが、こういう問題を、特に沖繩の交通行政に対しては気をつけてもらいた

い。そのことは、いま申し上げましたように、本土からだけのものではなく、アメリカ人が始終参りますし、アメリカの自動車は、こつちからは右ハンドルのものを持つたつて、向こうさんは左ハンドルのものを持つてくるのですから、それが非常に多いといふことで、復帰後の一時期には、沖繩では、本土でわれわれが想像しなかつた交通上の混乱と犠牲者が出はしないかということがいまだ心配されるのです。この点は特に留意をしていただきたいと思います。

○大野委員長 来ておりますか。

○門司委員 運輸省に、一応大まかなことを、一つだけ最初に聞いておきたいと思つておられることは、交通行政に対する運輸省の役目というのはいくつまであるか。どうお考えになつておられるかという事です。私がそういう質問をいたしますのは、御承知のように、自動車の検査、運輸の計画、運行に対するあらゆる業務の許可、認可というようなものは、すべて運輸省が持つておられるわけでありまして、警察は、そういう運輸行政の中から出てきたものとあつて、とやうと警察があるものであります。トラックの形がどんなに大きくなろうと、どんなものをどういふふうにするかというところ、あるいはバスの関係にしても、タクシーの関係にしても、すべての許可認可というのは大体運輸省が持つておられる。いわゆる道路の上を走つておられるのは、すべて運輸省の管轄の中にいれられております。それから起こつた事故をどうしてなくすかといふことの規則は警察庁でやっておりますけれども、本体は、何といつても運輸省にあると思つては、一体どの辺まで運輸省は持つておられるのか。○佐藤(孝)政府委員 ただいま御指摘のように、陸上輸送所管といふのは、運輸省、建設省、警察庁にまたがつておるのでございますが、最近の経済社会の進展に伴い、輸送に対する行政需要が新しく発生してまいつております。たとえば、海上コンテナ輸送あるいはフレイトライナー輸送など

に見られるような、共同一貫輸送方式あるいは複合ターミナル構想はその一例であらうかと存じます。また、大都市における交通問題の総合的解決、過疎地域におけるミニマムとしての交通問題の解決も同様であらうと存じます。これらの新しい行政の需要に対応して、国民の福祉の向上に資することが、輸送を担当する運輸省の行政の責任であらうと考えております。

行政的には、御指摘のとおり、関係省が関連を持っていくわけですが、従来から、たとえば総合交通政策の樹立にあたっては、臨時総合交通問題閣僚協議会を設置して、政府としての政策を検討するなど、関係省間での行政の綿密な連絡調整をはかり、おのの所管行政の立場から英知を持ち寄って問題の解決に当たってきたところでございます。私どもとしては、今後とも関係省庁の連絡協調体制を密にして、御指摘のような行政上の欠陥が生じないように、今後とも努力してまいる所存であります。

○門司委員 私が非常にふしぎに思っておるのは、これだけ交通事故の問題が非常に多いときに——たとえば、自動車工業会が自動車の問題についていろいろ検討を進めております。きょう私、実物を持ってきてお示しをすればよかったと思うけれども、あなたのほうが十分お持ちだと思えますから持ってきておられますが、自動車工業会は、いろいろな角度から自動車の構造その他についての検討を進めております。本が私の手元にあるのは、大体向こうで検討したものをそのつど送ってもらいますので、かなり大部なものがございしますが、その中をずっとひっくり返してみると、みんな通産省が関係しているんですね。運輸省はちっとも関係していないのです。実際ペーシをずっとみて、自動車工業会との話し合いです。……私は、これを見てふしぎに思ったのですが、こしらえるのは、これは通産省なんですね。しかし、通産省の段階では、自動車はまだ路上におらないのだ。結局まだ上にあるのです。路上においてくれば運輸省の関係なんですね。

ね。運行の規定から、一切がつかい。こしらえる段階では、自動車工業会と通産省、その他のいろいろな役所との話し合いというものが必要だと私は思うのですが、これには運輸省がやはり一枚加わったほうがよろしいのではないかと気がするのですけれども、こういう点はどうですか。次官のほうではおわかりにくいと思いますが、当局のほうでは、いままで、自動車工業会との間に話し合いがなされておりますか。

○原田説明員 ただいまの御指摘でございますが、生産行政を担当いたしておりますのは通産省でございます。運輸省は、道路運送車両法に基づきます保安規定を定めておられ、そして、その車両の安全行政を担当いたしておられるわけでございします。したがって、保安規定で、いろいろな安全上、保安上の基準を定めます際に、十分自動車工業会の意見も徴します。また、ユーザーの意見も徴します。さらに、関係各省の御意見も伺いたして、十分検討の上保安規定を定めることにいたしております次第でございます。

○門司委員 いま答弁がございましたが、それはどこの役所であろうという形になっておりますか。私の調べ方も少し足りないのかと思ひますけれども、どこの役所が中心でそういう会議をされて、そうして万全を期せられておられるかということであると思いますが、いまのお話のように、こしらえるのは通産省でありますから、自動車工業会と一番近いのは通産省であることは間違いない。しかし、最近、欠陥車だとか何だとかいろいろ問題が出てくる。だから、直接の衝に当たっておる運輸省がこれらの問題にタッチして、いろいろな意見を述べ、そして自動車というものの対する総合的な考え方をやっていく必要がやはりありはしないかということですね。そうしませんと、欠陥車が増えていくからといって、さあたいへんどういふことができたかといって、さあたいへんどういふことでこれを運輸省に持っていくものにもならない。通産省でどうかする。役人のほうはそれでもいいかと思ひます。少しぐらいてんやわんやに違ったからといってたいしたことはない。だけれども、そのことのために事故が起って、その事故にあった国民は災難ですね。欠陥車だからしかたがないというところは言っていられないのであつて、その辺を考えると、日本の運輸行政というものにはもう少し一元化する必要がありはしないかと私は考えるのです。その辺は、運輸省としてはどうお考えになりますか。

○佐藤(孝)政府委員 確かに、御指摘のような点が当然あらうかと存じます。わがほうといたしましては、昭和四十五年の七月に交通安全公害研究所をより機能を充実いたしまして、ここでそういう欠陥車あるいは自動車の公害問題という問題をおのの専門に研究させております。したがって、先生御指摘のように、多少おそきに失した感があります。私どもとしては、運輸行政を担当する責任上、ぜひ国民の負担にこたえない。かような考え方から、この研究所を整備拡張して、問題の処理に当たっていただく所存でございます。

○門司委員 交通事故の問題は、単に運輸省の関係あるいは通産省の関係というだけではありませんで、これは建設省に非常に大きな関係があるわけですね。道路構造に非常に大きな関係がある。道路構造によって事故がどう起こるかということ、事故多発地点なんというものがよく書いてあるわけでありまして、これなどは、明らかに道路構造によるものだと考えないわけにはまいりません。そこで、自動車の事故に対してはほんとうに国民の安全を保持していこうとするには、きょうは時間もおそいからよくは申しませんが、いまのように行政がばらばらであつてはならないという感じがいたします。たとえば、世界の情勢を一応見てみても、アメリカの行政は州の力が非常に強いものですから、一応外から見るとばらばらなような行政に見えるのでありますが、実際は、あそこには、中央に一つの大きな交通安全委員会とでもいいますか、そういうものが一つあつて、こでいろいろなものを集約して仕事をしています。これは一つの行き方でありまして、それからフ

ランスの場合においても、外から見た目には、こもかなりばらばらな、アメリカとそう違わないぐらいいばらばらになってはいないかという気がする。しかし、それとて、一つの安全基準その他についての行き方というものについては、やはりきちんとしておる。西ドイツは、御承知のように、交通省という省を持っております。最初西ドイツが一九四九年ですが、西、東と分かれたときから、あそこには独立した交通省を持っております。大体、交通行政に関しては、形の上ではいろいろと、自動車をしらえるところ、あるいは道路をしらえるところというように、おのの専門的なものがあつて、そして、アメリカのように州の力の非常に強いところ等は、国がそういうものを一切がつかい引き受けてやるということも、いま申し上げましたように、一つの委員会がかなり強い力を持ってやっておりますことは、皆さんのほうがよく御承知だと思ひます。

そういうふうなことを考えてまいりますと、日本のような国土の狭いところ——外国の場合は国土が非常に広いのであつて、交通事故も非常に少ないようでありまして、アメリカの交通事故と日本の交通事故と大体比べてみると、自動車の台数当たりの件数というのになると、アメリカの四倍か五倍ぐらゐの日本の交通事故の量があると私は思ひます。こういう事故がどこから出てきているかということ。これはやはり考えなければならぬ。国土の狭いところ、これはたゞさんの車が走っているというところは一つ言えます。都市などがよく問題になるのでありますけれども、東京の道路というのはロンドンの九分の一しか持っていない。九対一だというような道路の幅。あるいは空地の面積というふうなことから考えれば、あるいは一キロ当たり走る車の台数の数から言いますと、日本は、外国の例から比べるとかなり密度がひどいものである。したがって、外国がこうだからあだから——いまちょっと外国のことを申し上げましたけれども、広い国土を持ち、広い道路を持つて

そこで、最後の、最後というよりも、むしろ最終的のことを先に言えば、いまさつき申し上げました一元的の交通行政のでき得る交通省というようなものが考えられないかということ。一年に百万の人間を傷つけ、殺しておる国というのはそうないのですよ。だから、ここにはこの行政だけを受け持つものが一省があつてもちつとも差しつかえないものと私は思う。総理をはじめ、人間尊重なんて言うけれども、このくらい人間を粗末にしている国は実際には少ないのじゃないですか。国の仕事というものは、いづれの問題も大事です。だけれども、人間の命というものの、人間のからだ

人の死を、あるいは百万近い負傷者が出るというこの姿は、どう考えてみても文明の姿ではない。御指摘のとおりだと思います。いま、国内で、いろいろの政治上やらなければならぬ課題がたくさんありますが、やはり、一番重大な問題は、この交通事故をなくするということであると思う。今日、国民ごとくの人々が、子供を持つておる人は、子供が外に出て家に帰ってくるまで、不安というよりも、恐怖感のような気持ちでこの交通事故というものに対処しておるということは、私は、これはたいへんなことだ、御指摘のとおりだ、と思います。そういう意味から、交通事故を

策を思い切つて立てなければいかぬ。御指摘のとおりでと思います。

○佐藤孝三政府委員　先生御指摘の点は、陸上輸送面だけでも、運輸省、建設省、警察庁とまたがっているではないか、したがって、総合的な交通体系ができていないために支障を来たしている、さらに、製造は通産省と、なお一元化されていない、もっと抜本的な対策を立てたらどうか、こういう御指摘だろうと存じます。政務次官という立場を離れて、政治家として考えたとき、私も全く同意見でございます。本来、現在の交通体系のように、追い詰められてから小手先で対策を立て

凶器が棺おけかという議論をしたことがあるというように私どもは聞いておりますが、いまや凶器ではなくなった、棺おけだという見方のほうがよろしいのじゃないかというところまで外国でもなつてきておる。人間と車との接触は、従来の日本の交通慣習その他から言いますと、いろいろな原因はあったかと思ひますけれども、いまの段階では、人対車というよりも、むしろ車対車という形の事故のほうが多くて、これが、事故があれば必ず大きいということ。たくさんの人が一ぺんに死ぬというのは大体車と車の衝突である。たとえば飛驒の高山で、子供の行列に車が飛び込んで、

十一人歩いていたらうちの九人を殺傷したという事件が二、三年前にありました。それから、横浜でもこういう事故が一つございましてたけれども、しかし、こういう事故はだんだん減ってきている。そして、逆にふえているのは車と車の衝突であつて、先ほど小濱君の質問の中にもあつたかと思ひますが、いわゆる追突事件というやうなものが非常にふえてきておる。だから、交通事故に対するもの考え方、見方というものは、やはり従来の觀念と変わった形の中で見ていかなければならぬ。そういったしますと、結局、さつき申し上げましたように、総合的問題がどうしても必要になつてくる。

これは運輸省に悪いことを聞くようですけれども、この機会に聞いておきたいと思ひます。これは、全国の私鉄、国鉄で無人の踏切はなくなるといふ方向で国会でもきめられております。議論をされておるのでありますが、いまだに無人の踏切が幾らあるかということがわかりますか。そして、警察庁では、無人踏切でどのくらいの事故があつたかということが大統計がありますか。なければ別にいまでもなくたって、あとでいいです。

○佐藤孝政府委員 いまあにく手元に持つておりませんが、さつき資料を、当委員会なり、あるいは先生のほうにお届けいたします。

○片岡政府委員 昨年の交通事故の中で、踏切事故が千二百二十四件ございます。ただ、この事故が、必ずしも無人踏切でなくて、警報機が鳴っている場合、それから、遮断機がおりようとして入るのに入るといふ場合も含めてでございしますが、踏切における事故が千二百二十四件ございます。

○門司委員 千二百二十四件ですか。そうすると、これの内容はもう少し詳しくわかりませんか。人がどのくらい傷ついて、どのくらいになつていのかというやうなことが、おわかりにならなければ、無理に聞かなくてもいいですけれども、最近の事故の一つの問題として、運輸省関係と道路行政との間で無人踏切がかなりあるといふこと。そして、ここで起こつた事故は、さつき申し上げましたように、いずれもかなり大きいというのと。小さな事故ではないといふことです。こういう事故がだんだん大型化してきているという傾向が非常に強いのでありまして、わからなければいいです。これを聞いたからといって、別にそれで事故が減るわけじゃないだらうと思ひますから……。

○大野委員 後刻またそれらの資料を提出してください。

○門司委員 これもこまかいことですが、例の車両運送等の許可の基準というやうなものが何かございまして、総合的にこういうものも考えられておられますか。私は、この考え方はよく然としておわかりにくいと思ひますが、実際は車が無制限にふえていくという行き方について、何かどこかでブレーキをかけるというやうな勘案がされていくかどうかといふことです。たとえば一つの地区を考へますと、これはタクシーの許可認可等についてはかなり配慮されているやうであります。一つの地区でどれだけの需要があるかといふこと、それにはどれだけの車があればいいかといふやうなことが当然考へられておると思ひます。ところが、問題になるのは、それと同じやうに、貨物の運送の計画ですね。ことに、例のダンブカーその他の許可認可というやうなもの、これもある程度事業量とあわせてやらないと、結局無理ができるというところは当然であります。こういう総合的問題をどこかでチェックするところがございまして、すべての車両について、この地区では大体この車はどのくらいあればよろしいんだ、この地域にはこういうものが必要だといふことが、乗用車のタクシーだとか個人の免許を出すときには、大体そういうことが考へられて一つのポイントになつておるやうですが、その他の車両についてはどうですか。

○佐藤孝政府委員 御指摘のやうに、タクシー、乗用、トラック、バスその他の面で需要と供給のバランスを考へ、かつまた、安全性を確認した上で許可いたしております。詳しい基準は事務当局より答弁させます。

○小林説明員 ただいま政務次官から答弁がございましたが、それぞれの事業につきまして、事業免許制度を現在とっております。その免許にあたりまして、たとえば車庫の基準、あるいは車庫の前道路の幅員、そのほか事業管理上の基準といふやうなものを、タクシーあるいはトラック、それぞれば別に設けておるわけでございます。

○門司委員 これはいまだうなつておるのか。私、最近の調査をしておりませんが、一時期、ダンブカーがむやみやたらにあつた時期がございまして、その時期に、ちよつと見てみましたときに、現実の問題として出てきたのは、たとえば、私の住んでいる神奈川県に北海道ナンバーの車が来ておる。これらの諸君は地理はあまり知つておらない。それは、こつちに足らないから北海道から持つてくるのかもしれませんが、いろいろの問題で調べてみて、いや、それは北海道ナンバーの車であつて、ただこつちに雇われたから来ているのだといふことになる、免許の基準のときと多少違ひはしないかといふことが考へられる。ところが、また一方、ひるがえつて考へると、そんなことを言つたつて、北海道では雪が降つて、冬の間は仕事ができなから、出かせぎくらい少しはよくはないかといふ議論がないではない。こういうことも現実の問題としては考へられる。その辺の調整といふんです。そういうところをこの際やばりもう少し考へる必要があるのではないか。無制限に車がふえるという行き方等については、やはり多少の考へ方があるのじゃないかと考へられる。

それはそれとして、はしよつてお伺いをいたしますが、もう一つの問題は、先ほどちよつと話したことがありましたが、海の輸送と、陸の輸送と、空の輸送との、いわゆる三つの輸送の関係。私がさつき言いました交通省を設けてもらいたいといふことは、そういう三つのものが総合して考えられる時期だ、決して陸運だけを考へておるわけにはいかない、もうその時期に来ておるのだといふことです。私はそう思ふのです。たとえば海上だけを見ても、いましてフェリーが非常に発展をしているといふか、発達をしていくといふんです。おそろく、こし一ぱいぐらいくると、北海道から四国から、沖縄までは行かぬかもしれませんが、大体全国に通ずるかなりのものができようかと思ひます。といふのは、名古屋の港を見に行つたのでありますけれども、名古屋の港を見て、あそこから出るフェリーの計画等を見ると、非常に大きなものがある。

それから、その次に出てくるのがコンテナの問題。コンテナはいままで大体二十トン、四十トンといふやうなことになるやうですが、これも運輸省の関係では別に大きな問題にならぬかと思ひますけれども、道路構造との関係から見ると、四十トンといふ貨物を引つて走つていくのが、一体道路が耐え得るかといふ心配が出てくるのであります。また、日本の橋梁といふのは一体どれくらいあるのか。もつとも、こういう問題についても、運行的地域をきめて、そういう危険のないところを走らせるんだといふやうなら、これなら一時は間に合うかと思ひます。しかし、いまは高さが大体三メートル八十センチだと思ひますので、結局、四メートルあれば、いまのオーバブリッジの下はそつたして差しつかえなく走れる。しかし、現在でも、国道について、いまのコンテナの通れないガードといふものが一体どのくらいあるかといふことです。私はかなりあると思ひます。こういう問題が出てきますと、やはり、運輸行政といふものが、いまのやうなばらばらであつてはどうしてもいけないやうな気がする。鉄道のほうも、ガード

それはそれとして、はしよつてお伺いをいたしますが、もう一つの問題は、先ほどちよつと話したことがありましたが、海の輸送と、陸の輸送と、空の輸送との、いわゆる三つの輸送の関係。私がさつき言いました交通省を設けてもらいたいといふことは、そういう三つのものが総合して考えられる時期だ、決して陸運だけを考へておるわけにはいかない、もうその時期に来ておるのだといふことです。私はそう思ふのです。たとえば海上だけを見ても、いましてフェリーが非常に発展をしているといふか、発達をしていくといふんです。おそろく、こし一ぱいぐらいくると、北海道から四国から、沖縄までは行かぬかもしれませんが、大体全国に通ずるかなりのものができようかと思ひます。といふのは、名古屋の港を見に行つたのでありますけれども、名古屋の港を見て、あそこから出るフェリーの計画等を見ると、非常に大きなものがある。

の低いところは上げる必要があるでしょうし、それから道路にしても、ガードの低いようなところは上に上げる。何といっても、世界の運輸関係というのはそういう方向に進んでおりますから、日本だけがコンテナで困るといふわけにはいきませんし、結局そういうものが出てくる。したがって、四十トンの大きなトレーラーを走らせる道路というものは、一体どういう道路でなければならぬかということ。高さ等についても、通れないガードはやはり私はあると思うのです。これは、私もずっと前に一応調べたことがございますけれども、その数字をいま忘れてしまっていますけれども、大体おわかりになりますか。運輸省のほうで、こういう大きなトレーラーがガードが低くて下をくぐれないという、三メートル八十以下のガードは、主たる国道だけでどのくらいあるかおわかりですか。

○原田説明員 たいだいま御指摘にございましたコンテナでございますが、コンテナは、御承知のように、八フィート×八フィート×二〇フィート、八フィート×八フィート×四〇フィートコンテナというのが国際規格のおもなものでございます。そこで、その高さでございますが、八フィート×八フィートでございますと、高さは八フィートでございます。車両の面から申しますと、車両を含めまして三・八メートルあれば大体よろしいということになるわけでございます。現在の法令によりますと、道路の関係からは、道路構造の保全を主目的とした道路法によります車両制限令がございいます。それから道路運送車両法の面から保安基準があるわけでございますが、いずれも本年四月一日から、高さの制限については、従来三・五メートルでありましたのを三・八メートルに規制緩和をいたしております。

それからなお、長さ、重量等については、八フィート×八フィート×四〇フィートのコンテナにつきましては特認を要するということになりまします。特認につきましては、これも四月から手続を緩和いたしまして、二以上の道路にかかります

車両通行の許可手続は、一つの道路管理者に対して行なうだけでよろしい、その場合、道路管理者に五百円をこえない手数料を支払ったらい、というように緩和いたしております。それから、路線をあらかじめきめて運行いたします自動車運送事業用の車両につきましては、一年の期間を包括して一件の許可で足りるというように手続を改正しておる次第でございます。

○門司委員 私はそういう手続を聞いていたのではないのであつて、いま聞きましたのは、コンテナが通れないいわゆる主要国道といつては、国道に、ガードが幾つあるかということであつて、これは将来非常に大きな問題なんです。コンテナがだんだん発達してきまして車で走らなくなりまして、どこでも走れないんですから、高さが三メートル八十と言いますけれども、これは三メートル八十になつていくことは私も知つていて、さつきも申し上げたのであります。ところが、この三メートル八十ではガードが低くて通れないのがあるんです。そういうものは、道路構造として、もし運輸計画を立てる場合には改良しなければ、日本の本土に揚げてきて運びにくい、運べないということになると、コンテナの性能があまりいい結果にならぬということですね。最近のコンテナの形というのは、従来のコンテナと違ひまして、現場に行つてみますと、いろいろな雑貨が一つのものに積み合わせになつておりますね。いままでは大体一つのものの一つのもが入つておつたわけでありましたけれども、決してそうじゃない。そういうふうになつてきますと、コンテナというものの将来の使用量は、私はかなりふえてくると思う。そういう点から考えますと、いまのような許可手続を私は聞いていたわけじゃない。いままで、これは建設省にも関係がござい

ますけれども、四十トンの重量を持ったものが走り得る、たえ得る橋梁あるいは道路の強靱性というものは、非常に大きな問題なんです。最近の道路行政におきまして、いわゆる規定はいたしておりますけれども、この関係はよほどよく緻密に調べてもらいませんと、耐えられないということになると、道路をこわすということが非常に大きな問題になるんです。将来、このコンテナはふえると思う。ふえてくればふえてくるほどそういう問題が出てくる。たとえば、古い話をするようであります。戦時中では道路は大体十二トンくらいで、橋梁は八トンくらいのものであるのは六トンだったと思いますが、そのくらいしか運べないような規格に大体国道はなつておつたと思うのです。ところが、最近四十トンも通ることになつておりますので、そういう規格との関係が非常に大きな問題だと思ふ。

それと同時に、この場合に私が申し上げたいのは、ばかばかし長い。四十トンというのはかなり長いですね。どのくらいあるかわかりません。ばかばかし長いものが、トレーラーではなくて、あれが道路を走つて、交通をどれだけじゃまするかということ。同じ道路を走つて、これはですから、これを見てきまして、これはえらいことだぞ、こんなものがそこをうろうろ歩かれたら、一般の車がどれだけ障害を受けるかわからぬぞ、それからくわんの原因であつても、事故があつたら一体だれが責任を負うのだから、というふうな気がするんですね。かりに道路構造が悪くて事故が起つた場合には国家賠償をしなればならぬが、こういう場合にはだれが一体補償するのであるかということを考えると、こういう問題は、いまのような、ただ事務的な答弁だけでものが足りるわけではありませんが、運輸省が輸送の大部分を受け持つておるといふことであつて、許可、認可権がすべてあなたのほうにあるということは、道路行政との間にやはり何らかの話し合いがないわけにはいかないと思ふ。

もう大体予定の時間が来ておりますので、これ以上申し上げませんが、最後に、小さいことですが、これも一つ聞いておきたいことは、路上の駐車が非常に多いということが非常に問題になつておる。この場合に、これは警察の関係でしようが、あるいは、これも運輸省の関係かな。車庫の関係だから。その場合に、免許を取るときは、その車がいった先の車庫は考えていないでしよう。路上駐車というのは、願ひを出した人のおたくにある駐車場じゃないのです。免許をもらうときには、そこはやかましいことを言う。道の幅が狭いとか、広いとか、上の高さが高いとか、低いとか、それは非常にやかましいことを言うのだけれども、その車がいった先に、はたしてその車を置く駐車場があるかないかということとはあまり検討されてない。結局、車の免許を取るときには、自分のところに車庫があればよいというところになつて、あとは路上駐車のほうはおかまいなしになつていく。だから、路上の駐車は幾らでもふえるんです。これを何とか考える余地があるんじゃないかと私は思ふのです。それはいろいろ議論されていきます。たとえばビルを建てる場合には、そのビルに必要な出入りする車が大体わかるから、それだけの車庫のスペースを持たなければならぬとか、いろいろの問題はある。しかし、実際の問題としてはそういうことが考えられるのですが、こういう点は運輸省はどう考えますか。

○佐藤(孝)政府委員 具体的に各省にまたがる総合交通の一貫性がない点の御指摘の問題ばかりだと思ひます。したがひまして、先ほど来のコンテナ輸送の需要は今後伸びていくのだ、それに対して道路構造がそういう大型化に、しかも、コンテナ輸送の需要がより多いのにこたえる道路構造にはたしてなつていくかどうか、こういう点も当然御指摘の問題の一つだろうと思ひます。こういう点を踏まえて、先ほど来お答えしているように、総合交通を関係各省と連絡を密にして、英知を集めて、単なる出たとこ勝負じゃなく、政策の先取りという面でおそまきながら努力して、こういうものの緩和、並びに時代の要請にこたえていき

たい。かような考えで臨んでいるわけでございます。

○門司委員 いまのせつかくの次官のお答えですけれども、自動車局の係の人が見えていられるのでしよう。あなたのほうの関係なんだが、車の免許のときに、さっき言いましたように、自分の自宅にある車庫証明というものは必要だ。だけれども、その車が行った先のことはちつとも関連してないのだな。だから、路上駐車はたくさんあると私は思う。あの路上の駐車をなくしようとするば、とにかく自分はどうまで行くのだが、その行く先には必ず車庫があるかどうか、あるいは、道路のじやまにならぬところに置けるような場所が十分あるかないか——そういうようなことは検討していませんか。

○片岡政府委員 駐車場の問題は、建設省の都市局の所管行政でございます。ただ、私も十分連絡をとってやっておりますが、駐車場整備地区を都市計画区域決定の中でつくっていくというのは、そういう都市計画行政の一環としてとらえておるようでございます。ただ、だいたいでござりますけれども、まだ足りないというのが実態だと思えます。それで、私も少しもして、先生の申しやるところの、行く先の業務交通上の駐車需要のあるところで、路外の駐車場がまだ十分整備されていないというところにつきましては、どうしても路外駐車場の整備をやっていたらどうか、市の当局のほうにも要請もしておりますし、そういう場合もござります。

それから、それは言っても、これはなかなか簡単にまいりませんので、道路上に支障のないところは、業務用駐車場のための駐車時間の制限という、四十分はよろしい、三十分はよろしいという駐車規制をいたしまして、パーキングメーターを使って駐車需要に應ずる、そして、ローテーションを多くして、多くの人が公平に使う、しかし、その場所以外は駐車禁止をきびしくしていくというようなやり方を、現在、東京、大阪、その他大都市を中心に進めてまいっております。

○門司委員 私が聞いているのはそんなことではなくて、それはよくわかっていられるのです。駐車してはならないところに駐車してはいけないことはわかっていられるし、それから、パーキングメーターがどうのこうのと言いますけれども、こんなものは一体どこにどのくらいあるか。そこらへ出てごらんない。パーキングメーターのないところにとまってる車がうんと多いのであって、そういうことを議論しているのではない。だから、私が聞いているのは、たとえば、私なら私がAという会社へ行く場合、そのAという会社に私の車を置く駐車場があるかないかということ、交通のじやまにならぬところがあるかないかということ、そういうことがどの程度確かめられておるかということ。そういうことを確かめないで、ただ自分の家だけに車庫があればそれでよろしい、行った先でどこへとめようとおれのほうは世話をやかないのだ、あとは取り締まりで、変なところにとめていれば罰金を取ればいいじゃないかというようなことでは、いまの自動車行政は成り立たぬということですね。だから、かりに片側だけ通行するような標識を立ててごらんない。両方にずっと車が並んで、いい駐車場になつてしまふ。一方交通になつていから、まん中だけ車が通ればいいということ。これは一面自動車行政だけでは済まぬですよ。考えておいていただきたいのは、非常時、災害のときにあの車をどうするかという事です。それを考えると、私は身の毛のよだつ思いがする。地震でもあったらどうなるだろうか。車を動かさなければどうなるはしませう。車を動かしている人がどこに行つたのかわかりはしません。これは単に交通行政の上だけから議論する問題じゃないと思うのです。こんなことをして、火事でもあった日には、消防車も寄りつけないし、人間がどこへどう避難するといつたてたいへんなことになりはしないかという気がするのです。

だから、単に自動車だけの問題を考えて、取り

縮まりだけの問題を考えておるといふ筋合いだけではないのであって、さつきから申し上げておりますように、今日の自動車に対する行政というものは、ほんとうにそういう総合的な計画を立てていって、できれば市町村が大きな駐車場を方々に設けて、そしてそこに駐車をさせるという駐車場の設置が必要でしようけれども、これもなかなか急にいくわけではございません。それで、いま申し上げましたような、行く先に駐車場があるかないかということや許可の場合には確かめて許可をするというようにすることにすれば、本人のほうもそういう気持ちはあるのですから、たとえうそを言つて許可証をもらつても——いや、行った先に駐車場がございましてということ、おそろく許可を得ていると思うのですが、そういう何かのぬめがないと、いまのように、ただ認可を申請したときにだけ、何度も言うように、その家だけの庭先に車庫があればそれでよろしいのだ、行った先はどうでもかまわないのだ、自動車だから、走っているからかまわれないということではいまの自動車行政は済まないんじゃないか。これは新聞にときどき書いてあるけれども、自動車をとめるところがなから、朝六時にうちを出てくるとか、五時にうちを出ていって、つとめ先の手前で一時間ぐらい車の中で寝ているなんという笑い話も現実にあるんですよ。そういう問題が交通行政の一環としてはなくなるようなことをしておきませんと、いま言いましたように、自動車というのは、単に自動車だけの衝突、自動車による被害ということだけではもう済まされない時期が来ている。

地震対策を非常にやかましいことを言っておりますけれども、私は大正十二年の地震の経験があるのですが、いまこれがあつたらどうなるだろうか。これの持ち主をみんなさがして車を動かすわけにはいかぬのだから、一体これはどうするだろうか。こういう感じがしてならないのです。だから、いま言いましたようなことを話しておるのですけれども、それに対して運輸省はどう考えているかわかりませんが、許可するのは運輸省の関係

ですからね。

○小林説明員 運輸省の車両の許可と申しますのは、運送事業を営もうとする者に対して免許許可等を行なうわけでありまして。その際に、車庫を確認することは、先生御指摘のとおりでございます。ただ、ただいま御指摘の、一般に車両を保有する場合に、これは特別の許可は必要ないわけでございます。行つた先においての駐車場があるかどうかというように、行つた先については、御指摘のとおり、個々に確認しているわけではございません。

ただ、運輸省として現在やり得る点といたしましては、路線バスあるいは路線トラックのように、運行の経路がはっきりしている場合には、これを確認して、路上駐車あるいは交通の障害にならないような停留所を設けるといふようなこととか、あるいは折り返し地点を確保するとかいふようなことについては、できる限りの配慮はいたしております。基本的に車両を保有することについての制限といふものは、さういふことについては、問題ではないかと思いますが、さういふ点については、関係方面でいろいろ検討はされておるうちに聞いております。

○門司委員 もううちょうど五時ですからこれ以上聞きませんが、答弁を聞いていますと、私も聞いておることからはずれて、事務的な答弁だけしかどうも聞けないのです。事務的な答弁は大体承知いたしております。どういふことになつておるかというところについては、さういふことは私どもが聞いておりますのは、さういふことではやはり今日の交通事故はなくなるというふうなことです。それから同時に、単に交通事故と言つておりますけれども、いま申しますように、非常時、災害のときには、それだけ車が両側に並んでとまっておつたのではどうにもならないのです。だから、さういふ問題は、やはり一つの課題として取り上げてもらわないと、私のほうの受け持ちはこれだけだから、これだけしか知らないということになつたら、一体だれが責任を持っておるかということ

です。総理大臣にでも来てもらわなければ話がつかないということです。総理大臣に聞いたって、わしは何もわからぬと言ひだるうと思ひますね。私は、日本の車の事故はアメリカの約五倍の事故だと考えておりますが、これだけの事故比率を持つてゐる日本で、一年に一万人以上の人間が死んで、百万人のけが人ができるというのは、実際は普通の戦争どころの騒ぎじゃないでしょう。交通戦争と言ひますけれども、この戦争をしてゐる時期に、役所の行き方がばらばらで一体よろしいかどうかというについては、私は非常に大きな憤りを感ずつてゐるのです。さつきも言ひましたように、人間の命を大事にするとか何とか、理屈だけは言つておられますけれども、字に書くことは簡単だし、ことばに出すことはたやすいことです。しかし、ほんとうに人間の命が大事だといふなら、いまこそ日本は交通行政に全力投球してもちつとも差しつかえないと私は思ふ。ここにどれだけの予算を使つたからといつて、悪いと言ひ人は一人もいないと私は思つております。こういう時期に、いまのようなばらばらのことではどうにもならぬと私は思ふのです。

人がこちらに来るといふ、運行される技術の上では多少そういうことがされてゐることは私も承知をいたしておりますけれども、それにしても、海、陸、空の運輸計画というものが全く立つておらないと言ひたいくらいであつて、いま外国の例をちよつとあげましたけれども、一応そういう形になつておる。

それと同時に、運輸行政の一元化といふことをさつき聞きましたけれども、空は空で、あるいは陸は陸で、海は海で、この中で調整がつけば、ある程度の輸送の系統はできると私は思ふのです。こういう問題はこういう形で、これで運ばうじやないか、こういう問題はこういうふうにして、こゝろやろじやないかといふことができれば、いまのように、北海道から、あるいは青森から鹿児島まで、ばかばかしい大きな車を運送してゐるの、みたないことはなくなるだらうと思ふのです。同時に、そういう車というものは、いづれも土地勘はほとんどないと言ひたいくらいなんです。名古屋から来て、どこか、箱根の山の向こうあたりで運転手を取りかえるというような制度が多少ないわけじゃありません。そういうことをやつてゐる会社もあります。九州から来れば、山口で熊本の運転手は一べん帰つて、それから道を知つた

そこで、これは運輸省に聞くことがいいのか、あるいは中村さんに聞くことがいいのかわかりませんけれども、現在の段階でも、少なくとも、国家公安委員会がこういう問題を把握するといふのでなくして、総合的に世話をするといふために、総理府の中に、こういう運輸行政をつかさどる特別の権力を持った委員会というふうなものが何か必要じゃないかと私は思ひます。省をいまこしらへるということになると、各省のなわ張りがあつて、これはまたなかなかたいへんだと思ひますが、しかし、総合的の役割をする役所というのはどこか必要じゃないかと思ふのです。私は、最初は一省こしらへなさいと言つたけれども、省をこしらへるといつたつて、なかなかこれは各省で手放さぬでしょう。なわ張りといふのはなかなかうるさくて、われわれが考へてゐるようなわけにはいかないようですから、そこで、これを総合的に調整するところのいまの国家公安委員会のやうな、あるいは交通安全委員会という名前でもつけますか、そういうやうな一つの行政組織といふものが総理府に必要だと私は思ふんだけれども、そういうことを考へになるかどうかといふことを一応聞いておきたいと思ひます。

○中村国務大臣 交通安全対策等のための交通安全対策協議会というのがありますけれども、これは、いま門司議員が御指摘なさるやうに、根本的な解決をやるだけのかまゝではないと思ひますが、大体的方向としては、御指摘になつたやうな問題は、それぞれ今日の段階での大きな課題をついていらつしやうと思ひますので、今後の検討事項として、そういう方向でひとつ検討してまいりたい。かやうに考へております。

○門司委員 終わります。

○大野委員長 次回は、来たる二十日木曜日、午前十時から理事会、午前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。

午後五時四分散会

昭和四十七年四月二十七日印刷

昭和四十七年四月二十八日発行

衆議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局