

第七十一回国会 交通安全対策特別委員會議録 第二十三号

昭和四十八年九月二十五日(火曜日)

午前十時三十五分開議

出席委員

委員長 久保 三郎君

理事 大竹 太郎君

理事 左藤 恵君

理事 野中 英二君

理事 太田 一夫君

小此木彦三郎君

加藤 六月君

佐藤 守良君

渡辺 武三君

出席國務大臣

運輸 大臣 新谷寅三郎君

出席政府委員

内閣總理大臣官 房交通安全対策 室長 秋山 進君

運輸省船舶局長 田坂 鋭一君

運輸省船員局長 住田 俊一君

運輸省港灣局長 竹内 良夫君

運輸省鉄道監督 局長 秋富 公正君

運輸省自動車局 局長 小林 正興君

労働省労働基準 局長 渡邊 健二君

委員外の出席者

警察庁交通局長 寺尾 繁君

大蔵省主計局主 計官 宮本 保孝君

通商産業省機械 情報産業局自動 車課長 中村 泰男君

建設省都市局都 市再開発課長 後藤 国臣君

建設省道路局国 道第一課長 大島 哲男君

九月十九日

海上交通安全法の施行に伴う漁業者の転廃業補償に関する請願(木村武千代君紹介)(第一〇六四四号)

は本委員会に付託された。

本日の会議に付した案件

船舶職員法の一部を改正する法律案(内閣提出第七四号)

交通安全対策に関する件

閉会中審査に関する件

請願

一 東北縦貫自動車道開通に伴う川口市、鳩ヶ谷市の交通安全対策に関する請願(小川新一郎君紹介)(第四六二二号)

二 貨物自動車の安全輸送確保に関する請願(久保三郎君紹介)(第三五一九号)

三 同(野坂浩賢君紹介)(第三六九九号)

四 同(岡田哲児君紹介)(第三七〇〇号)

五 同(大柴滋夫君紹介)(第三七〇一號)

六 同(一件)(岡田哲児君紹介)(第三七五五号)

七 同(二件)(野坂浩賢君紹介)(第三七五六号)

八 同(井岡大治君紹介)(第四〇九九号)

九 同(三件)(野坂浩賢君紹介)(第四一〇〇号)

一〇 同(村山喜一君紹介)(第四一〇一號)

一一 同(森井忠良君紹介)(第四一〇二號)

一二 同(三件)(岡田哲児君紹介)(第四四七〇号)

一三 同(野坂浩賢君紹介)(第四四七一號)

一四 同(二件)(野坂浩賢君紹介)(第四五八五号)

一五 同(岡田哲児君紹介)(第四七二七号)

一六 同(野坂浩賢君紹介)(第四七二八号)

一七 同(二件)(岡田哲児君紹介)(第四八三六号)

一八 同(二件)(野坂浩賢君紹介)(第四八三七号)

一九 同(三件)(野坂浩賢君紹介)(第四九七三号)

二〇 交通安全早期解決に関する請願(原健三郎君外四百十九名紹介)(第四八三八号)

二一 貨物自動車の安全輸送確保に関する請願(一件)(野坂浩賢君紹介)(第五〇一五号)

二二 同(野坂浩賢君紹介)(第五一四九号)

二三 交通事故被害者救済制度の確立に関する請願(久保三郎君紹介)(第八一六九号)

二四 海上交通安全法の施行に伴う漁業者の転廃業補償に関する請願(木村武千代君紹介)(第一〇六四四号)

○久保委員長 これより会議を開きます。

船舶職員法の一部を改正する法律案を議題といたします。

法案に対しては他に質疑の申し出がありませんので、法案に対する質疑は終了いたしましたと存じますが、御異議ありませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○久保委員長 御異議なしと認めます。よって、さよう決しました。

三党共同提案にかかる修正案及び紺野与次郎君から修正案が提出されております。

船舶職員法の一部を改正する法律案に対する修正案(唐沢俊二郎君外二名提出)

船舶職員法の一部を改正する法律案の一部を次のように修正する。

第五条第三項の改正規定中「身体の障害その他の状態」の下に「又は操縦の技能」を「その他の設備」の下に「又は航行する区域及び推進機関の馬力」を加える。

第五条第四項の改正規定中「前項の規定による」の下に「身体の障害その他の状態に應ずる」を加える。

第八条の改正規定を次のように改める。

第八条第一項本文中「第五条第二項」の下に「若しくは第三項」を、「機関の種類」の下に「若しくは航行する区域及び推進機関の馬力」を加え、同条第三項を削る。

第十三条の改正規定の前に次のように加える。

第十二条中「同条第二項」の下に「又は第三項」を、「免許について船舶の機関の種類」の下に「又は航行する区域及び推進機関の馬力」を加え、「資格別且つ船舶の機関の種類別」を「資格別かつ船舶の機関の種類別又は資格別かつ船舶の航行する区域及び推進機関の馬力の別」に改める。

第十八条の改正規定を次のように改める。

第十八条第二項を次のように改める。

2 船舶所有者は、海技従事者がその免許について第五条第二項の規定による船舶の機関の種類について限定又は同条第三項の規定による船舶の設備若しくは航行する区域及び推進機関の馬力についての限定をされた者である場合においては、その船舶がその限定をされた種類の機関を有するとき、又はその限定をされた設備を

申し上げるわけでございます。

以上をもって私の説明を終わります。

○久保委員長 これにて両修正案の趣旨の説明は終わりました。

○久保委員長 これより原案並びに両修正案を一括して討論に入るのでありますが、別に討論の申し出もありませんので、これより採決に入ります。まず、紺野与次郎君提出の修正案について採決いたします。

これに賛成の諸君の起立を求めます。

〔賛成者起立〕

○久保委員長 起立少数。よって、紺野与次郎君提出の修正案は否決されました。

次に、唐沢俊二郎君外二名提出の修正案について採決いたします。

唐沢俊二郎君外二名提出の修正案に賛成の諸君の起立を求めます。

〔賛成者起立〕

○久保委員長 起立多数。よって、唐沢俊二郎君外二名提出の修正案は可決されました。

次に、ただいま可決されました修正部分を除く原案について採決いたします。

これに賛成の諸君の起立を求めます。

〔賛成者起立〕

○久保委員長 起立多数。よって、修正部分を除く原案は可決され、本案は修正議決すべきものと決しました。

○久保委員長 ただいま議決いたしました船舶職員法の一部を改正する法律案に対し、自由民主党、日本社会党、日本共産党・革新共同、公明党及び民社党の共同提案にかかる中村弘海君外四名より附帯決議を付すべしとの動議が提出されております。

この際、提出者から趣旨の説明を求めます。中村弘海君。

○中村(弘)委員 私は、ただいま議決いたしました本案に対し、附帯決議を付すべしとの動議について、自由民主党、日本社会党、日本共産党・革新共同、公明党、民社党を代表して、その趣旨を御説明申し上げます。

まず案文を朗読いたします。

船舶職員法の一部を改正する法律案に対する附帯決議(案)

政府は、本法の施行にあたり、船舶航行の安全確保に資するため、港内を航行する通船等旅客を運送する船舶については、補助者を乗り組ませる等安全に支障のないよう適切な指導を行うこと。

右決議する。

以上の附帯決議の趣旨につきましては、すでに質疑の過程で十分論議されており、委員各位には御承知のことと思いますので、説明は省略させていただきます。

何とぞ御賛同を賜りますようお願い申し上げます。

〔拍手〕

○久保委員長 以上で趣旨の説明は終わりました。本動議に対し別に発言もありませんので、直ちに採決いたします。

中村弘海君外四名提出の動議に賛成の諸君の起立を求めます。

〔賛成者起立〕

○久保委員長 起立総員。よって、本動議のごとく附帯決議を付することに決しました。〔拍手〕

この際、ただいまの附帯決議について政府の所信を求めます。新谷運輸大臣。

○新谷国務大臣 ただいまは、慎重御審議の結果、御採決をいただきました。まことにありがとうございます。

御採決をいただきました。厚くお礼を申し上げます。本法案の修正箇所につきましては、御審議の経過にかんがみまして、この趣旨の徹底をはかりますとともに、小型船舶の航行の安全になお一そうの努力をいたしたいと存じます。

なお、決議されました附帯決議の内容につきましては、その趣旨を十分尊重し、誠意をもちまして

て実施に当たる所存でございます。(拍手)

○久保委員長 なお、ただいま議決いたしました本案の委員会報告書の作成につきましては、委員長に御一任願いたいと存じますが、これに御異議ありませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○久保委員長 御異議なしと認めます。よって、さよう決しました。

〔報告書は附録に掲載〕

○久保委員長 速記をとめて。

〔速記中止〕

○久保委員長 速記を始めて。

○久保委員長 この際、請願の審査に入ります。本日の請願日程全部を一括して議題といたします。

本国会において本委員会に付託になりました請願は、全部で二十四件であります。

これらの各請願につきましては、理事会において慎重に検討いたしましたので、この際、紹介議員の説明等を省略して直ちに採否を決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〕

○久保委員長 御異議なしと認めます。よって、さよう決しました。

本日の請願日程第一ないし第二の各請願は、いずれも採択の上内閣に送付すべきものと決するに御異議ありませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○久保委員長 御異議なしと認めます。よって、さよう決しました。

なお、ただいま議決いたしました各請願に関する

る委員会報告書の作成につきましては、委員長に御一任願いたいと存じますが、御異議ありませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○久保委員長 御異議なしと認めます。よって、さよう決しました。

〔報告書は附録に掲載〕

○久保委員長 この際、おはかりいたします。交通安全対策に関する件につきまして、閉会中

もなお審査を行ないたい旨議長に申し出たいと存じますが、御異議ありませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○久保委員長 御異議なしと認めます。よって、さよう決しました。

なお、議長への申し出に関する手続につきましては、委員長に御一任願いたいと存じますが、御異議ありませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○久保委員長 御異議なしと認めます。よって、さよう決しました。

次に、閉会中の委員派遣に関する件についておはかりいたします。

閉会中審査案件が付託になり、その調査等のため委員を派遣する必要が生じた場合には、議長に対し委員派遣承認申請を行なうこととし、その派遣委員、派遣期間、派遣地等及び承認申請の手続につきましては、委員長に御一任願いたいと存じますが、御異議ありませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○久保委員長 御異議なしと認めます。よって、さよう決しました。

○久保委員長 次に、交通安全対策に関する件について調査を進めます。

この際、政府より発言を求められておりますので、これを許します。新谷運輸大臣。

○新谷国務大臣 御調査をいただきましたカーフェリーの安全対策につきまして、私の考えを申し上げたいと思います。

カーフェリーにつきましては、これが旅客ときわめて燃えやすい自動車とを同時に積載しているという特殊性にかんがみまして、従来からその安全の確保につきましては、総合的な対策をきめましてこれを推進してきたところでありますが、なお最近、事故が相次いで発生していることから、去る八月二十九日、従来からの対策に加え、諸般の対策の強化をはかりました。カーフェリーの安全対策についてをきめまして、さらに万全を期することとしたしております。

先般、衆議院の本委員会におきまして実施せられました実情調査の報告により指摘せられました点につきまして、すでに次のようにその対策を進めております。

船舶の安全設備の充実につきましては、在来船も含めまして、消防設備、救命設備、脱出設備を重点的に強化することとしております。

運航ダイヤ等の改善につきましては、船舶の点検整備、操縦等のための十分な余裕時間を見込みまして、航路の状況等に適した航海時間となるよう指導することとしたしまして、また、運航中止条件を極力統一すること、運航管理規程の順守の徹底、運航管理者の資質の向上等により、運航管理体制の強化をはかっております。さらに、事故発生を想定した応急対策基準を整備することとしたしております。

乗組員体制につきましては、航路事情に精通した船舶職員または十分な実習訓練を受けた者を十分な数だけ配乗せるとともに、法令に定められた操縦を厳格に実施することとしております。

このほか、先般の対策は、指導監督体制の強化等も含めまして、総合的な安全確保のための施策を実施することとしておりますが、今回指摘され

ました事項は、これらの対策推進のための貴重な御意見として、この中に反映させてまいれる所存でございます。

○久保委員長 次に、質疑に入ります。

質疑の申し出がありますので、順次これを許します。井上泉君。

〔委員長退席、太田委員長代理着席〕

○井上(泉)委員 秋の交通安全運動が始まっておるわけですが、秋の交通安全運動は非常に成績が悪い。先般、高知県でも非常に事故が多いということがいわれておったわけですが、その中でも私、非常に気の毒に思ったのは、警察官がえんこ車のあと押しをしておると、その警察官が今度タクシイが突っかかって死なされた、こういう痛ましい事故を新聞で承知をしたわけですが、このタクシイの運転手は一体どういう労働条件の中で働いておったのか、このことについて御調査をしておると思うわけですので、御説明をお願いしたいと思います。

○寺尾説明員 お答え申し上げます。

この会社は勤務が二つございまして、八時三十分から翌午前二時零分までの分と、午前十一時四十五分から翌朝の午前五時四十五分までの勤務でございます。そうしてこの運転手は、事故の前日は週休でございます。事故の当日は午前十一時四十五分から就働いたしまして、走行約二百八十キロやっております。その間、輸送人員約二十三名を運んでおります。休みとしまして、午前十一時四十五分から一時三十分まで、昼食及び休憩を行なっております。さらに午後六時三十分から八時三十分まで二時間夕食、さらに八時三十分から九時三十分まで休憩、計三時間の休憩をやっております。したがって、この事故の当時は、午前一時三十分でございますので、九時に休憩を終わりました。約五時間その後運転を続けておったということになります。

○井上(泉)委員 この運転手は給料はどういう形態になっておったのか。リース制であったのか。○寺尾説明員 半額が走行距離に合わせてもら

という歩合給でございます。

○井上(泉)委員 そういうふうな半額しか——給与の半額というものは幾らですか。

○寺尾説明員 水揚げ額の五〇％ということでございます。

○井上(泉)委員 水揚げ額の五〇％の給料ということは、つまりこれは請負というか、いわゆるリース制というふうな解釈してもよろしいですか。

○寺尾説明員 リース制というわけではないと思いますが、給料の契約に基づく賃金形態であらうかと思っております。

○井上(泉)委員 自動車局長にお尋ねしますが、そういうふうな水揚げの半額が給与として支給される、こういうやり方はどうですか。これは問題ないですか。

○小林(正)政府委員 どういう賃金形態が適当かというふうな問題は、それぞれの業態におきましていろいろあるかと思っております。特にタクシイにおきましては、極端な刺激の給与というふうなものには事故を誘発する原因になりかねないというふうなことで、そういう点については労働省の二・九通達というふうなものを中心に監督、指導をいたしておるわけでございます。

ただいまのような水揚げの半額が走行距離に比例して歩合給として決定されるというふうなものが適当かどうかというふうな点については、これは非常にいろいろな意見はあらうかと思っております。しかし、もともと賃金をどういうふうな定め、またどういうふうな労働条件でやるかという労使間の問題でもございまして、運輸省といたしましては、極端な刺激の給与を行なっておるというふうなこと、また、そのために通常の事業者として守るべき車両管理等の経営管理というものが適当に行なわれているかどうかというふうなことを十分チェックしなければならぬわけでございます。給与制度そのものが適当であるかどうかというふうな点については、第一義的には運輸省といたしましては判断いたしかねる場合が非常に多いわけでございます。問題は、そういうふうな経営形

態をやっている会社に往々に安全問題等経営管理について適切でない場合があり得ますので、そういった点につきましては、十分監査等も行ないまして監督をいたしておるわけでございます。

○井上(泉)委員 なくなられた久保田巡査を追突したタクシイ会社の経営規模というか、これは大体どれくらい経営規模ですか。

○寺尾説明員 お答え申し上げます。

従業員が二百二十名、運転手は百九十名、うちタクシイ百八十二名、ハイヤー八名、車両は八十二台、うちタクシイ七十四台、ハイヤー八台というところでございます。

○井上(泉)委員 これくらいの会社、東京ではどれくらいの部類に属するか承知しませんけれども、こういうふうな労働賃金のしかた、つまり走行距離によってかせいだ水揚げの半額を報酬としてなにする。自動車局長、あいまいな答弁ですが、そういうことは好ましくないとおな自身お感じになるのが当然だと私は思うわけですが、そこで、労働省のほうにお尋ねをいたしますが、こういうふうな形でやっておるということは二・九通達に明らかに違反をした行為であると思うのですが、この点について御調査なさったでしょうか。○渡邊(健)政府委員 一般にどういう賃金形態をとるかということは、先ほども運輸省からもお話がありまして、それぞれ企業におきまして労使が話し合いで定めるべきこととございます。ただ労働者の保護のために、労働基準法の二十七条では「出来高払制その他の請負制で使用する労働者については、使用者は、労働時間に応じて一定額の賃金の保障をしなければならない」ということで、保障給を設けるべきことをきめております。そこで基準法自身では、保障給を設けるといいうことで、保障給の割合をどうしようということについては法律には直接規定されておりませんが、二・九通達では、水揚げ、運搬料等に対応して算定されるいわゆる歩合給制度が採用されている場合には、労働時間に応じて固定の給与とあわせて通常の賃金の六割以上の賃金が保障されるように保障給を定

めること、こういうことで指導をいたしておるわけでございます。したがって、いまのお話、私は詳細存じませんが、いま質疑を承っておりますところでは、この歩合給に当たると思われるのでありますが、歩合給自身それだけでどうこうということとはございませんけれども、やはり基準法の二十七条の趣旨、いま申し上げました二・九通達の趣旨からいまして、歩合給制度であっても、通常の賃金の六割以上の保障給を設けてあれば、二・九通達にも特に違反するわけではないわけでございます。

なお先ほど運輸省からお話しございましたように、歩合給そのものは、ただいま申しましたように、保障給が一定割合で設けられて……。

○井上(泉)委員 保障給がないんです。水揚げの半分ということになっておるから、二・九通達に違反しておるでしょう。時間がないですから、簡単に答えてください。

○渡邊(健)政府委員 保障給があるかどうか私……。

○井上(泉)委員 いま警察が言ったでしょう。水揚げの半分が給与として支給されておるんだから……。

○渡邊(健)政府委員 保障給と申しますのは、歩合給で運行距離数なりあるいは水揚げに応じて一定割合を支給する場合でも、それが一定額に達しない場合は、こまでは水揚げが少ない場合でも出すという規定があるのが保障給でございます。そういう規定があるかどうかは、私ちょっとその企業については存じませんが、それは詳細調べまして、もし保障給がなければ二・九通達の趣旨には違反いたしますので、保障給を設けるように指導いたしたいと思うわけでございます。

○井上(泉)委員 これは私、警察庁もそれから運輸省のほうも労働省のほうも、このタクシー会社を一つの資料として、運送法に違反した点があるのではないか、あるいは基準法に違反した点があるのではないかと、そういう点を三者が共同して十分調査をして、ほんとうに善意をもって警察官がこのえんこ車のおと押しをしておるのに、これに

追突をして死に至らしたというふうなことをやった、そういうふうなことが行なわれた原因を徹底的に追及をして報告をしていただきたいと思うわけですが、その一番の中心になったのは運輸省の自動車局だと思つて、自動車局長の私の提案に対する御見解を承つて、この問題の質問を打ち切っておきたいと思つております。

○小林(正)政府委員 非常に悪質な交通事故が起こったというふうな場合に、当然警察でその原因調査をいたすわけでございます。また、問題の内容によつて、私どものほうにも通知があるわけでございます。特に先生お尋ねのような、会社の経営の中心に非常に事故を起こすような問題があるというふうな点につきましては、給与の問題でございまして、労働省とも十分密接に連絡をとりながら、具体的に当該会社を監査し内容の是正に求めたいと思つておるわけでございます。

○井上(泉)委員 こういう痛ましい犠牲になった警官がおるかと思うと、飲酒運転で相手を死に至らしめるというふうな警察官もおるわけでありますが、そういう点について警察庁のほうは、けさの新聞にも載つておつたのですが、飲酒運転をして衝突をして死なす、こういうことはやはり交通取り締まりをしておる警察官自体というものに対して、いかに教育というものが十分ではないか、こういうふうな思ふわけですが、これについての警察庁の見解を承つておきたい。

○寺尾(健)説明員 おっしゃるとおり、まことに申しわけない事故でございます。一言のことばもない次第でございます。

○井上(泉)委員 それでどうするかということ。一言のことばもないじゃ困るのですよ。こういうふうな警察官の無法な行為というものは、これはここのでなく、各地によく警察官の交通違反というものはあるわけですから、これについてどうするかということ……。

○寺尾(健)説明員 従来、間々警察官にも飲酒運転その他の事故がございます。このたびも栃木県で警部補の階級にある者が、しかも警察大学の入校

中でございましたけれども、事故を起こしたわけでございます。

私もこうしたものについて警察庁全庁あげまして、まず警察官から模範を示すことは当然のこととして強く指導しておるわけでございますけれども、ごく一部の者がこのような事故を起こすわけでございます。今後ともこうしたことのないよう十分監督指導を加えてまいりたいと思つております。

○井上(泉)委員 それから、交通取り締まりというものは交通警察官だけでなしに、私は高知の新聞で見たのですけれども、この秋の交通安全は単に交通関係の警察官だけでなしに、全警察官が交通警察官という気持ちで取り組んでやる、こういうふうなことが新聞紙上に出ておつて、これは非常にけっこうなことだ。そこに、路上に駐車違反をした車があつても、自分が担当でなければそれらめ顔をしておる、こういうふうな警察官の姿といふものは往々にして見受けるわけですが、そういう点で、警察官全体として交通安全にはやはり取り組んでいくということが、私は警察官のこうした無法行為をなくすることになると思つて、この交通取り締まりにあつた警察官全体に対してはどういうふうな指導をなさつておるか、その点も一度承りたいと思つております。

○寺尾(健)説明員 違反を現認いたしましたならば、少なくとも必ず声をかけて警告はいたすように、そして悪質な者につきましては検挙するように指導してございます。

ただ、私どももいたしましては、たとえば管内の外勤警察官といったようなものであれば、短時間の駐車というふうなものについてなかなか検挙ということとまではやりたくて、警告だけということにもなりかねませんので、そういう駐車違反につきましては、本部で隊を組みまして、あるいは警察署のほうで隊を組みまして巡回して、指導取り締まりをするといったような方策をあわせて用ひましてやっておりますわけでございます。

○井上(泉)委員 それは駐車違反なんかの場合には、別にステッカーを張りつけて何日に出頭せよ

というふうなことであれば、これはみないわゆる反則金を何千円も取られるわけですから、そういうふうなことで私は全警察官が意を用ひれば、ある程度交通違反というものも防止できることではないかと思つて、また警察官自身も、こういうふうな飲酒運転とか、あるいはスピード違反だとか、そういうことは行なわれないような仕組みになつておるのですが、そういう点についても厳重にひとつ指導していただきたいと思つております。

そこで、大蔵省の宮本主計官がおいでになつておると思うのですが、この間トヨタの自動車会社が学童福祉にトヨタ財団として基金三十億円を出す、基金三十億円をトヨタ自工が二十億、トヨタ自販が十億。こういう場合に、これは通産省の方にお尋ねするわけですが、これは税法の面では会社の経費から落ちるようになっておるのかどうか、このことを、承知しておれば説明を承りたいと思つております。

○中村(健)説明員 お答え申し上げます。

ただいま御質問の趣旨は、財団を設立した場合のその基金が、税法上どういう扱いになるかという点かと存じますが、ちょっと私も専門外でございます。詳細が答えにくいのでございまして、基金に出す資金自身は、特別経費とはならないのではないかと私は理解しております。

○井上(泉)委員 これは後日また調査をして報告を受けたいと思つて、大体自動車会社といふものは、自動車の結果としてまたたつところのいわゆる自動車三悪といわれるような自動車公害、自動車事故、交通渋滞、こういうふうなものをこの社会にまき散らしておつて、その罪滅ぼしの意味においての基金三十億でこういうことをスタートしておると私は思ふわけですが、しかしこういうことより、この三悪の公害、事故、交通渋滞をなくするための、いわば自動車としての安全性を中心とした方面にもっとメーカーが留意をすべきじゃないかと思つて、この点について通産省はどういうふうな指導をなさつておるか。

○中村説明員 お答え申し上げます。

御指摘のとおり、単に結果について基金というように形だけ処理するのではなく、生産段階において安全性に十分留意して設計等行なうべきは当然かと思ひます。私も自動車メーカーに対して、そういう線で指導をいたしております。安全規制につきましては、関係各省にわたる問題でございますが、メーカー指導という点で私も万全を期しておる次第でございます。

○井上(泉)委員 そういう指導をなさっておるというが、たとえば東洋工業の課長が車に対する批判をする、それはどうも好ましくない、こういう東洋工業の社長は首を切っておる、退職させた、こういうことが新聞で報道をされておるわけですが、私も事実「クルマなき社会への指向」という田中さんの記事を読んで、ほんとうに感心をしたわけですが、東洋工業が、いわゆる安全車をつくっていくというふうなことを指導しておるという会社で、こういうふうな問題を起したことになるのか。これは私企業のことであるからといって、そのまま放置をすべき問題ではないと私は思うのです。企業の内部から、こういう車公害をなくするためにはこうせよ、こういふふうな提言をなさなければならぬ、こういうふうな取り組まなければならぬ、社長のほうで、好ましくないからおまえはやめてもらいたい、こういうふうなことでやるといふ姿勢というのは、今日の自動車業者というものの、トヨタにしてもあるいは東洋工業にしても、もうけさえすればよい、こういう精神の中に経営というものがなされておるのではないか、こういうふうに思うわけですが、この「クルマなき社会への指向」という朝日ジャーナルへの投稿に対して東洋工業が退職させた、こういうことをあなたも承知しておると思うのですが、これについての御見解を承りたいと思ひます。

○中村説明員 御指摘の東洋工業の田中さん、企画部の課長さんが朝日ジャーナルに投稿されたことに関しての問題でございますが、私も新聞

でその事実を承知いたしました、会社側に確かめたわけでございますが、会社側としては、社長が首を切ったとか、会社のいゆる人事の責任ある立場の人から退職をさせたというふうなことではないと言っております。しかし、先生の御指摘の点、一般的な自動車メーカーの姿勢の問題として十分関係企業に伝えたいと思っております。

○井上(泉)委員 社長がこう言っておるんですよ。「社外発表は困る」そういうことを言われては困る。だから、「あの人が自ら辞表を出した」と聞いている」とか言っておるわけですが、人事部長は「本人がやめたがっているからだ。あんな論文では、課長としてはまずい」と、論文が原因であつたことを暗に表明。それから自動車企画部長は「自動車の将来はいつも論議することだが、それを外部に公表してはいけません。それは部内で徹底していることで企業としては常識だ」と、社外での、反自動車発言は許されない」ということを言っておる。「田中さんは「企業の内部発表は当然だ」と思う。企業の秘密事項を暴露したのでもなく、自動車一般の価値観を問題にしたにすぎない」「これはほんとうに子供三人の平々凡々なサラリーマンの家庭ですよ。その家庭の中の田中さんが出した記事によって、これで辞職をさせるといふような取り扱ひをする。これは東洋工業の経営が、車公害に対していささかも反省の気持ちがあるならば、むしろこういうふうな方に対してはもっと優遇すべきが順だと思ふのですが、こういう経営の姿勢のあり方というものは、私はこれは問題にせねばならないと思ふわけですが、その後の経過について通産省のほうは承知をしておるのかどうか、知っておるとするならば御説明を願ひたいと思ひます。

○中村説明員 ただいま申し上げましたとおり、私も会社側に確かめたところ、会社の社長が首を切りますか、辞職させるとか、会社の人事部長が辞職させるとかいうことではなくて、もちろん社内ではそういう問題についての批判があつたやうでございますが、本人から退職願ひを提出

したというふうな承知いたしております。

○井上(泉)委員 これは委員長、ひとつたとえばトヨタ自動車の会社の責任者あるいは東洋工業の会社の責任者、こういう人たちが委員会に参考人として出席を求め、今日の車公害についてのいろいろと御意見を拝聴したいと思ふわけですが、このことの取り計らいを機会を見てお願いをしたいと思ふんですが、委員長の御見解を承りたいと思ひます。

○太田委員長代理 理事会において協議をいたします。

○井上(泉)委員 それではその次に、建築物において駐車施設をつけるということが一つの義務になつておる、こういうこと。たとえば大きなビルを建てるときは、そのビルの面積に応じて駐車場をつくる、こういうことが建築基準法の中で定められておるようなことを聞かなくてはなりません。今日、車が大都市へ集中してくるということによって交通渋滞を来し、公害をまき散らしておるわけですから、そういう駐車場をつけてビルをつくるということ義務づけるよりも、むしろ駐車場のないビルをつくる、こういうふうにするべきではないかと思ふんですが、今日の段階において建築物に駐車場を施設することを義務づけるということは、これはもう時代おくれの措置でないかと思ふんですが、建設省の御見解を承りたいと思ひます。

○後藤説明員 駐車場につきましては、昭和三十一年に制定されました駐車場法という法律がございます、そこで都市の機能保持上必要な駐車場を、路上駐車場、路外駐車場、それからいま先生御指摘のありました大規模建築物の附置駐車場、この三つで対処するということになっておるわけでありまして、駐車場法の二十条以下では、大規模建築物、これは条例で定めることになっておりますが、大体一般的には延べ面積が三千平方メートル以上の建築物……(井上(泉)委員「それはもう時代おくれじゃないか」ということです。と呼ぶ)そういうものにつきましては、条例で駐車施設を

附置させることができるということでございます。都市における駐車場対策の基本的な考え方といしましては、実は昭和四十五年に都市計画地方審議会の答申がございまして、それでは、まず一般の大量輸送機関がある程度整備されている大都市におきましては、通勤、通学のためのマイカーの自動車交通というのは一般的に否定する。したがって、そのための駐車場は考えない。しかし、商業業務地区における業務交通というのは、これは非常に不定期であり、かつ不規則でありまして、当分やはり自動車交通によらなければ都市の機能が保持できない。したがって、これに対する駐車施設は考えるということでございます。そのほか、ショッピングとか娯楽のための駐車場も、ショッピング、娯楽というのが自動車交通によらなければ成り立たないところであるならば駐車施設を考える。こういう基本的な考え方になっておるわけでございます。

で、建設省といしまして、こういう考え方基本的に同意いたしております。現在、業務交通の発生源でありますところの大規模建築物にはやはりある程度の駐車施設を附置させなければならぬであろうという考え方に立っておりますが、しかし、三十二年、駐車場法ができましたから今日まで、自動車保有台数の増加であるとか、それから大規模建築物がどんどん建てられている事象であるとか、それから一般の道路がすでに交通容量がパンクするような状態であるとか、こういう事態があらわれておりますので、実は来年度この駐車場の設置基準について再検討するための調査をしたい、かように考えております。調査の結果を待って再考したいということでございます。

○井上(泉)委員 最後に、駐車の問題ですが、路上駐車に至るところで交通の障害になっておるわけですが、これは都市部においては、車庫証明がなければ車が買えなくなつてからは、この車庫証明がある限り、車庫証明があるのと同時に車庫があるならばこんなにたくさん路上駐車をするのはないと思ふわけですが、都市部における全面的な路上

駐車の禁止と車庫証明の徹底を期するということが今日私は必要じゃないかと思うのですが、その点については、これは交通取り締まりですから、警察庁のほうからそれについての御意見を承って私の質問を終わりたいと思います。

○寺尾説明員 路上駐車の状況でございますけれども、私も昨年、年間で約九十六万台の駐車違反の取り締まりをなし、またことしに入りましてから自動車保管場所の確保等に関する法律違反としての分といたしましても、約六万件取り締まりを行なっております。こういう実態から見まして、ずいぶん違法駐車が、あるいは長時間駐車がなされているということは考えられるわけでございます。

そこで、私もいたしましたし、車庫法を何らかの手直しをする必要があるのではないかと、このことで目下検討しております。総理府のほうで取りまとめた上で、各府、三府庁共管でございまして、相談をいたしまして、お互いに検討して善処してまいりたい。その内容の中には先生がいまおっしゃったような問題もすべて解決できるような方向でできるだけ考えてまいりたいということでも検討している状況でございます。

それから、先ほどの答弁の中で、ハイタクの給料の点につきまして、歩合給半額、これは間違いないのでございまして、さらに固定給、それから時間外手当もあるということとは間違いないようでございますので、訂正させていただきます。

(太田委員長代理退席 井上(泉)委員長代理着席)

○井上(泉)委員長代理 太田一夫君。

○太田委員 きょうは、中小私鉄並びに過疎バス並びに沖繩のバスの問題、それから尾小屋鉄道の交通事故の問題等についてお尋ねをいたしたいと思っております。

最初に、尾小屋鉄道、国道八号線におきましてこの非常な不幸な交通事故が、八月の二十二日であったと思いますが、発生をいたしました。小松市内におきまして二両連結の小さな貧弱な――

まあ貧弱なと言うと失礼であります、さきやかな通動電車に對しまして、朝九時ごろ、トラックが交通信号無視、警報機無視、二つの罪を重ねて衝突をいたしました。十数人が負傷をするという事故が起きました。幸いに死者はなかったようでありまして、元来、交通事故が発生するのではなからうかと心配をされておったところで、たまたまここに起きたのでございます。

この事故は、非常に交通量の多い国道に平面交差で中小私鉄である尾小屋鉄道のディーゼルカーが走っており、ここに原因があるわけであって、しかもそのために安全のかぎというものは二つあったわけですね、交通信号とそれに警報機と。ところが二つとも何ら役をなさなかったというところに非常なこの悲劇のもとがあるわけでありまして、これについて最初に警察庁のほうから、この交通事故の原因と今後の対策について承りたいと思っております。

○寺尾説明員 本件の事故につきましては、県のほうで約六百万近くの予算を計上いたしまして、遮断機つきの警報機を設置するということがきまっております。それが未設置の段階で本件事故が発生してしまったという状況でございます。したがって、遮断機がついておればあるいはというところも考えられるのでございますけれども、とりあえず相談いたしまして、事故後、本年の九月から手動式の遮断機を設置いたしました。踏切警手を配置すること、そして十月末日までは自動遮断機つきの第一種の踏切に直すということになっておるわけでございます。まあこういうふうに従来第三種の踏切であったわけでございますけれども第一種になり、遮断機がつくということもできるだけこういう幹線の道路につきましてはやっていかないとこういう事故が再び起こるわけでございますので、そうした方向に持っていくように努力したいと思っております。

○太田委員 寺尾さん、あなたにお伺いして的確なお答えができるかどうかはしませんが、県が六百万の予算で遮断機をつけるというのですが、県

というのはどういう責任があるのですか。あの踏切は将来立体交差をする予定であるので、必要な最小限の設備構造というのは暫定的にしておき、やがてそれに対する所要の費用というのは建設省で持つということに当時なっておったはずだ。県が出さなければならぬという理由でもないと思うのです。

○寺尾説明員 失礼いたしました。資料がちょっと間違っております。建設省の間違ひでございます。

○太田委員 じゃ重ねてお尋ねいたします。

その費用の出場所について責任の分担についてはよくわかりましたが、それでは、いま踏切の表示がある、それにちゃんとりっぱな警報機があつて点滅信号しておるにもかかわらず、その信号が見えなかった。それからもう一つは、道路交通は信号機は赤が表示されていたのに、それが見えなくて突っ込んできたところのトラックというものがあつた。今度六百万で遮断機がついたらそういうことはなくなるという保証がございしますか。

○寺尾説明員 実は警察の信号機につきましても四十一年の事故のあと、危険防止のために信号機をつけたわけでございます。事故防止のために警察側もそれを行なったのでございしますけれども、いま先生おっしゃいますように、警報機が鳴つておつてもそれを通過するというのが、事故を起こした者についていろいろ調べてみますと、約三分の一以上もおる、わかつておつてそれを通過するといふ者までおるような状況でございます。したがって、遮断機がついておれば完全に防止できるというわけのものじゃございませんけれども、少なくとも現時点で考えられます限り、遮断機があれば、立体交差にしない限り、最も進んだ安全対策であらうかと思うわけでございます。

○太田委員 秋山さんいらっしゃるから、秋山さんにひとつ答えてもらおう。

遮断機ができて、交通信号があつて、電車の踏切の警報機がある。警報機という機械と遮断機、それから道路の交通信号機、これがあればもう絶対にそういう事故は起きないと思いませんか。

○秋山政府委員 通常の運転者であれば安全な走行をすると思存しますが、ただ、非常に無謀な運転手につきましては必ずしも保証しがたいと思ひます。全く完全にするためには、立体交差が一〇〇%完全だと存じております。

○太田委員 まことに御明答であると思つたのです。明快な御答弁をいただきました。それでなくては、わが国の軌道交通と道路交通の安全関係は解決されません。かぎは確かにそこにある。

そこで、鉄監局長いらっしゃいますから、鉄監局長さん、あなたにお尋ねをいたしますが、あの尾小屋鉄道というのを検討してみますと、まあ言うならば、昔は非常に存在価値のあつた鉄道だ、いまはわずかに九往復、言うならば常に通らない鉄道という感じを自動車の運転手諸君に与えておると思ひますので、したがって、なめられておると思うのです。そのなめるといふことは油断をするということになりまして、警報機があつても見えなく、踏切があつても見えないという状態になる。ところが、そこで立体交差という大上段に振りかぶつた施設を講ずるとなつたならば幾らになるか知りませんが、セメント高のおりから、まさに天文学的な数字になつていく。そういうことになりまして、一時は、わが国の交通政策というのは中小私鉄はバス化の指導をするというふうな時代がありました。いまそれがとまりまして、国鉄のローカル線を含めて、言うならば軌道というものを再認識する時代が来てるように思ひますが、ただあそこは、残念ながら電車じゃなくて油を使うディーゼルカーでございます。したがって、これはバスもえらい違いはない、エネルギー資源の問題からいって大きな違いはないわけなんです。問題は、将来あの鉄道をどういうふうな指導して、どうして安全を保つか。あれがほんとうに死傷者が出て多くの賠償金を払わなくちゃならぬような問題が起きたときに、相手の運転手君のほうにその負担能力がなかったときには、自賠保険だけでよろしいというわけにいかないだろうと思ふ

のですね。そういうようなときに、会社倒産のうき目を見るようなことになりかねない。どういうふうに関後安全という点からあの交通機関を指導なさるおつもりか、何かお考えがなおありますら、御発表いただきたい。

○秋富政府委員　ただいまいろいろと御指摘がございましたが、まず中小私鉄に対する運輸省の今後の方策はいかにという問題につきまして、お答え申し上げます。

中小私鉄は、現在、旅客中心あるいは貨物中心いろいろなございますが、いわば大手私鉄あるいはこれに準ずるものを除きますと、六十四社でございます。しかし、これの鉄軌部門は、ほとんどの会社が赤字でございます。運輸省といたしましては、この問題につきましては、まず、大体ある一定量の輸送量がございますところにつきましては私たちといたしまして、近代化補助あるいは踏切の助成ということを行ないますとともに、適時運賃の改定も行ないまして、会社自体の企業努力あるいは増収努力と相まって、これを存続していくという方針でございます。

また、逆に、一定量以下のところにつきましては、ただいま先生がおっしゃいましたバスとの総合交通的に考えまして、これはむしろバスに転換していくべきであろう、かように考えております。ただ、その場合には、並行道路の整備あるいは冬季におきましてのバス輸送の確保といったような、地元の方々に対する足の確保ということは絶対必要と考えますけれども、それが可能である場合には、バス転換を行なうべきであると考えております。

それから、その中間にあります中小私鉄でございますが、これにつきましては、とても企業努力あるいは運賃改定だけではやっていけないので、これにつきましては、国と地方公共団体が折半いたしましてこの存続をはかっていくということとで、来年度におきましても、そういった方向でいま予算の要求を出して、今後さらに財政当局と詰めていきたい、かように考えております。

それから、いまの尾小屋鉄道の問題でございますが、これは昭和四十五年に比べまして、四十七年につきましては、その輸送人員は大体七九兆というふうに減じておるのでございます。それから、これは一日に八回の旅客運送、一回の回送と合わせまして九回の運行を行なっている状態でございます。この会社は、歴史は非常に古い会社でございますが、その後のモータリゼーションあるいは過疎化の現象ということによりまして、経営成績は悪くなつてまいりました。しかし、バスというもののためには、現在まだ道路が整備しておりませんために、毎年、国といたしましてこれに対して助成を行ないますし、また、昭和四十六年以降は、地方におきましてこれと同額のを助成するという事で、現在助成措置を講じて、その存続をはかっている会社でございます。

何とかディーゼルカーの運転を継続しようとして非常に苦心をしいらっしゃったわけです。これはひとつあなたのほうも考えてもらいたいわけですよ。

そこで、建設省のほうにお尋ねをいたしますが、国道第一課長さんにお尋ねしますが、かつてこういうことがあったそうです。それは、あちらのほうの担当の地方の建設局の方だと思いますが、新潟地建の課長補佐の方がかつてあの会社においてになった。あなたのほうは、最初の約束どおり、十何年前からの約束で立体化、立体化という話が進んでおるから、立体化の要請をなさいますけれども、しかし、いささか本心が不明な点があるように思うので、こういうようなことで、奥歯にものはさまったような言い方で、かりに鉄道をやめるとしたならば、幾らぐらいの予算が要るもの

○太田委員
いま鉄監局長おっしゃったように、

か試算を出してみてくださいませんか、こういう

中小私鉄はほとんど赤字だというような実態でありまして、この間も九社か何かが連名で運輸省のほうに最後の要請書をお願いしたという話があるのですね。それは、助成を大幅にふやしていただけますか、できなければわれわれは線路をめぐらなければならぬのだ、それは認めてくれますかというようなことになっているようです。開き直ったような文章ですが、せっぱ詰まっておると言ったほうがほんとうだろうと思うのです。そこで、このささやかな尾小屋鉄道でも、この辺の交通機関としてはこれしかないわけなんで、言うなら愛媛すべきディーゼルカーが一日八往復お客を運んでおる。これは一人に足らないようでありましてけれども、数千人の人を運んでおるといふこの使命というものは、この辺の産業と文化と住民生活にはなくてはならないものだということになれば、何とか存続をさせたい。その手段としては、鉄道であるかバスであるかといういまのお話だつて一つありますね。あまり交通量の少ないところにおいては、いまでも転換したほうがよからうという御指導方針のようでございますが、その御指導方針もここには達しておらないわけで、いまま

ことがたしか三年前こそら前にあったそうです。そこで、会社としても国の方針というのはそういう方針になっているのかなとふと思った。それが今日の各方面にあの立体化をおくらせ、その間の八月の事故が起き、なおかつそこで何百万だかの、六百万でまた遮断機をつけるということですが、これはだれが考えてみてもずいぶん合理的なことじゃないので、いまの鉄監局長さんのお話もありつつ運輸省の御方針もある、建設省の何かしら一つのお考えもあるようで、ついでに、この立体化という大上段に振りかぶった約束をいま実行しようとする、二けたの十何億という金が必要だと思いますので、そのようなことも、いささか私も必ずしもそれが最上の策と思いませんので、何か建設省のほうも、向こうから言わせて、あるいは向こうからさじを投げさせて、せっぱ詰まって自滅したときにやめてもらえば金が出なくて済むからその地方の交通需要というものに見合った代替交通機関等の整備に力をかしつつ、いまの交通安全をはかるということをこの際考えてほしいと思うのです。が、この交通安全対策について、事故をめぐる今

後の方針について、建設省のお考えをこの際伺っておきたい。

○大島説明員 昭和三十三年当時に国道をつくりまして、そのとき、将来立体化をしようということとで工事を進めたわけでございます。

当時は交通量も少なく、電車回数も少のう
ざいますが、現在でも踏切道改良促進法によりま
す基準台時に達しておりませんので、その辺の工
事のやりぐあいにつきましてどうしようかという

もちらつとおっしゃいましたように、四十六年當問題がございますと申しますのは、先ほど先生時に会社のほうから軌道をやめてもいいというよな話がございまして、それでございまして、せっかくくりっぱな立体交差をつくりまして、国費のむだづかいあるいは興費のむだづかいになるおそれがあるということであるいろいろな検討をしている中でございます。

○太田委員　大島課長にもう一言だけお尋ねしておきますけれども、いろいろ検討されているというところですが、これは一つ運輸省の指導方針もせよと思うのです。いまの補助だけでもやっていけない。だんだん赤字が大きくなっていくというところもありますし、地方では、積雪地帯であります。冬などに道路が凍ってバスが通らぬから困るところで、必ずしもなかなか将来の交通機関にいて一定した意見がないようですが、もしももう少し地方住民並びに監督官庁、各方面の意見がまゐることができれば、ある程度会社の意見、いうものも少しこちらのほうから教えてやって、事態を改善なさったほうがいいのではないかと、う気がするんです。よく運輸省と連絡をとって、この交通安全についてひとつ積極的な対策を講じられるようにお願いしたいと思います、そのいかがですか。

○大島説明員 交通安全の立場から関係各省と
いろいろ話をしてみまして、努力してみたいと
います。

○太田委員 そこでもう一度鉄監局長にお尋ね
いたしますが、六十四柱みな非常に赤字になっ

おりますが、運輸省所管の、あなたのほうの所管の地方鉄道整備法というのは、言うならば、いまの時代に最もふさわしいように「地方鉄道の整備を図る」とにより、産業の発達及び民生の安定に寄与することを目的とする。言うならば、この中の法文は、かりにほかの全事業などによって配当ということができても、鉄道軌道そのものの赤字に對しては補助できるようにしておる。いまの、幾らでしたかね、本年度の補助予算というのは、わずか二千五百八十七万五千円欠損補助というのがある。まあ法律があるから、運輸省があるからこの二千五百八十七万五千円というのを計上されておるような気がするんですが、これはどうも時代の要請にそぐわない。これ、どうお考えです。どうするつもりです。

○秋田府委員 現在は、御指摘のとおり、三社三路線でございまして。これは並行道路のない場合に限定してございまして。しかも、実際の欠損額まるまるでございまして、その六〇弱弱というところもあるわけでございまして。私たちは、先ほど申し上げましたように、単に並行路線がないというところだけを補助の対象にしないで、さらに今後並行路線はかりにございまして、やはり鉄道を存続していかないと地元の交通というものが確保できないというところ、しかし、企業努力あるいは運賃改定あるいは踏切とか近代化助成だけではやっていけない、こういったようなところにつきまして、現在約十数社につきましての路線でなく、一けた大きい額でふやして、来年から地元と国と両方で折半いたしまして、やはり今後も鉄道として存続すべきもの、これは国、地方の助成をもって存続していく。しかし、非常に輸送人員も少なくなつてまいりまして、バス転換の可能性などところにつきましては、総合交通の立場から、これは地元の御理解もいただきまして、バスにかえていきたいという従来の考えは変わっておりませんが、すべてを総合的に考えて国の助成を手厚くして拡大してまいりたい、かように考えて

おります。
○太田委員 二十五億あるならいいが、二千五百萬なんというところに非常な政策の不在を感じております。これはひとつ思い切った大幅なる増額を求められるべきだと思います。

そこでついでに、かりにバス転換するとしても、地元民の反対等がありましてそう思わしくありませんが、バスに転換せれば、バスで赤字がでる。そしてバスの路線そのものが枝葉のほうから枯れていって、だんだんだんだんと赤字路線は撤去されて、そうして地方住民には不便を与える。しかも現実には、バスの経営が赤字であるならば、この安全運転という立場からいって非常な手が抜かれてくるわけです。各地にいろいろな実例があるわけですが、申し上げると非常に差しさわりのあるから申し上げませんが、整備について手をはたし、検査についても手を抜く、全くおそろしい問題が発生しつつあるように思ふのであります。

そこで自動車局長にお尋ねしますが、あなたのほうは今度の八十七ブロックなんていって、整備法にはないのですが、八十七ブロック十二億八千万円でございまして、過疎バスの助成予算というのは、これまた金額はかなり大きいように見えますが、これだけではとてもこの間に合わない。この間参議院で、大蔵省の宮本さんでしたか、とにかく四十六年度に比べれば数倍の予算にしたと自動車補助金のことを言っておたが、十二億八千万、まさにこれはつかみ金でございまして。相当大幅に上げないと、自動車の路線を維持しつつ安全運転ということにならぬと思ひますが、局長いかがですか。

○小林(正)政府委員 地方のバスが年々過疎化してまいりまして、したがって、この路線を維持するために相当の補助金が必要だということとは、先生御指摘のとおりでございまして。現在の制度を四十七年度から始めておりまして、四十八年度十三億の予算を執行すべく現在具体的な作業に入っておりますわけですが、今後の見通し

といたしましては、相当助成を強化する必要があることは御指摘のとおりでございましてけれども、現在の制度で何とかこの数年はバスを維持することができるとは思ひませんが、来年度におきまといふわけではございまして、来年度におきまして、バス路線を維持するという目的に照らしまして、若干の制度改善もあわせて考えていきたいと思つております。

○太田委員 大蔵省の主計官にお尋ねをいたしました。今日予算要求が、各省の案案が出ておると思いますが、いまの鉄監局長の御答弁によつても、かなり今度にはたを要するの要求をされておる。自動車局長も飛躍的な増額を目ざしていらつしやるようなことばであります。大蔵省としては一体どういう方針で査定に臨まれるのか、ひとつこの際明らかにしていただきたいと思ひます。

○宮本説明員 お答え申し上げます。
二つの点がございまして、まず最初の中小私鉄の話でございまして。大蔵省といたしましては、最近におきます中小私鉄の経営難と申しますのは、やはり構造的な原因があるのじやなからうか、これは、やはり人口が都市に集中いたしまして、どうしても地方におきま人口の減少が非常に著しいという点と、もう一つ、やはり自動車等他の輸送機関の発達という点とがございまして、まさにこれは構造的な問題ではなからうか、こう考へております。したがって、鉄道を維持していきまためには、経済合理性からいいますと、鉄道経営の抜本的な合理化を進めることが必要だろつと思つてございまして、経営の合理化とか、それから省力化を実施いたしまして、なお経営が困難であるという路線があるわけでございまして、これは原則的には、先ほど鉄監局長も御答弁がありましたように、道路を整備いたしまして、バス転送のほうへ転換をはかるというのが一番いい方策ではなからうか、こう考へるわけでございますが、しかし、道路の未整備のような状態でございますとか、あるいは鉄道を運行して

いきませんと住民の生活に非常に支障が生ずるといふようなものにつきましては、運輸大臣に御指定いただきましたものにつきましては、欠損補助を行なつていこうという考へでやっております。ただ、御指摘のように、欠損補助額が二千五百萬といふのは非常にわずかでございまして。この点につきましては、いろいろと見直しといふふうな機運にもございまして、先ほど先生御指摘のように、いまちようど予算要求がございまして、運輸省ともいろいろ話し合ひながら、個々の路線につきまして、突っ込んだ分析等もいたしまして、いろいろ考へていきたい、こう思つております。

それから、第二番目の過疎バスの点でございまして、私先ほど申し上げましたように、確かに鉄道が維持できないものにつきましては、原則としてバスへ転換するほうがいい、こう申し上げておりました。この点につきまして、私ももといたしましては十分考へていきたいと思つておりますけれども、原則的には公共輸送機関として維持していくためには、どうしても最低限の輸送人員が要するのではなからうか、こういうふうに考へております。ただ、最低限の輸送人員が得られませんが、住民の足といふものの確保ということが公共的に非常に必要になつてきておるわけでございまして、生活路線といふふうなことで知事や指定いたしました路線につきましては、国と都道府県が折半して補助をしようじやないかという点で、四十七年度から実施いたしてあります。

先ほど御指摘になりましたように、この前参議院のほうで御答弁申し上げましたが、四十八年度はかなり増額いたした。こう考へておるわけでございまして、まだまだ足りないという御指摘でございまして。この点につきまして、先ほど自動車局長から御答弁ありましたが、たゞいま要求の数字をちようだいしておりますので、国会審議等のいろいろのことでも私も聞かしていただいております。まあ公共輸送機関としての限界と、それから公共機関としての機能発揮、その辺

をどのように調和させていくかということを考えながら査定したいと思っています、こう思っております。

○太田委員 大体御答弁はつきりしております。よくわかるわけでありまして、筋が変化した事態というものがあなたのほうにも写っておりますようでありまして、けっこうです。

ただ、前向き前向きといっても、一千万ふえても前向きのような感じがしますが、そういうふうなものはちいものではなくて、二千五百万円の中私鉄の赤字補助を二十五億にするとか、十二億八千万円の自動車生活路線、いわゆる多くの過疎バスの地帯の補助金を少なくとも五十億ぐらいいにするとか、そういうようなことが望ましいのであって、その方向でひとつ大いに大蔵省としても考えていただきたい。ただ、おっしゃった中に、交通政策の中におけるバスへの転換万能主義がまだ残っておりますが、これは地方住民に非常に抵抗があると同時に、わが国の燃料政策、エネルギー政策からいってもはつきり検討を要する点がありまして、電車がよろしいところはできるだけ電車を残すということのほうが私は本筋だと思う。この点は時間ありませんから、あとで議論させていただきます。

最後に、自動車局長と寺尾参事官にお尋ねいたしますが、沖繩のバスのハンドルを右ハンドルにする件につきましては、いよいよその実施期日が迫ってきているように思うわけですが、そこで、それはいつごろということに大体内定したのか、それからその改造の費用についての積算等がなされたか、その補助等についての具体案はきまってきたかどうか、これについてそれぞれ両方からお答えいただきたいと思います。

○秋山政府委員 沖繩の交通方法の変更につきましては、先般閣議決定によりまして、昭和五十一年度を目途に準備を進めるということで、具体的な時期については閣議決定で設置された対策本部で十分検討した上で決定することとしたしております。

○井上委員 泉委員長代理 紺野与次郎君。きょうは交通安全の問題について、次元を多少変えまして、バイコロジです、それ

○小林(正)政府委員 沖繩の通行区分の変更に伴いまして、私どもに一番大きな関係がございますのは、御指摘のバスのハンドル位置の改造の問題でございます。この問題につきましては、五十一年度中切りかえ実施ということをめどに、相当準備期間もかかるわけでございますので、現在すでに事務的に検討を始めておるわけでございますが、こういった法律の改正によりまして、通行区分が変更され、さらにバスのドアの位置というものを考えなければならぬということになりますので、こういった点について運輸省といたしましては積極的に切りかえ措置、それに対する財政援助措置等も含めまして、検討に入りたいと思います。

○太田委員 五十一年度中にこれは実施するといまして、この準備に入らなくちゃならぬというお話であります。もういよいよ近づいておるわけで、秒読みが始まっておりますものではないかと、すみやかにひとつ具体案をきめて、あちらの足を守るためには、ある程度すみやかなる財政援助の内容の具体化の決定ということ、急がなければならぬと思ひます。同時に、海洋博を控えて交通の安全問題をいろいろ議論されるべきでありますから、バス会社というものが必ずしも成績がいいわけじゃないわけで、あまり財政援助が薄いと、これはどんなことになるかわからないという非常に心配があるわけです。海の風に洗われて車体等ははるばるでありますから、すみやかに更新しなければならぬと思ひます。この際、沖繩の本土復帰の記念事業の一つとして、全バス新車をもって提供するくらいは好意があつてもいいと思ひます。ぜひひとつ、これは親切に考えていただきたい、早急に内容もきめていただきたいと思ひます。それが、その将来の交通機関の態様をどうするかというところにつながついていくわけですから、お願いしておきます。

○井上委員 泉委員長代理 紺野与次郎君。きょうは交通安全の問題について、次元を多少変えまして、バイコロジです、それ

○井上委員 泉委員長代理 紺野与次郎君。きょうは交通安全の問題について、次元を多少変えまして、バイコロジです、それ

れからサイクリング、こういうことがモータリゼーションの中でたいへん脅威を受けているという問題を少し明らかにして、その対策の強化、これをお聞きしたいと思ひます。

最初に具体的な問題を言いますと、最近、京浜急行電鉄ですね、これの三浦海岸駅でサイクリングを営業としてやっておりますけれども、約三百台の自転車を用意してやっております。ところが、この九月に岩堂山一宮川間で、二十一歳の女性が行方不明で、頭部の内出血で死亡したですね。それから、すでに四十六年度にも高円坊という地区で、自衛隊のトラックと衝突をして若い女性が即死をしております。

〔井上委員 委員長代理退席、太田委員長代理着席〕

それから、同じ年に若い女性が同じように、その当時十七歳ですね、城ヶ島公園の入り口から下り坂で石垣に衝突をして頭蓋骨にひびが入りました、人事不省におちいって、これは生命は取り戻せましたけれども、現在でも後遺症に悩んでいるというふうなことが起きておりました。しかも、こういう事件の起きておるところは、ほとんど同じ個所で多発しているということですね。

これは三浦市の三崎消防署の救急車扱いをちょっと調べてみますと、四十六年度で九件、四十七年度で七件、四十八年度に、五月までですでに八件、二十四件起きておりますが、そのほか、パトカーその他が別の統計で、これは別勘定になっております。三浦市立病院でも、四十五年の四月から四十八年九月一日までの扱いでも、三十五件がこの間に発生して、同じサイクリングのあれて傷害が起きております。

ですから問題は、これらの営業用のサイクリングですね、これの安全確保に対して責任を持つている監督官庁、これはどこかということ、それからどういふ安全確保の義務づけをこれらの営業用のサイクリングをしているところに対してやっているかどうか、この点について最初にお聞きしたいと思ひます。

○秋山政府委員 最近における自転車ブームにつきましては、私どももいたしましては、現在、わが国の道路の事情は必ずしも自転車の安全通行に適しているとは思ひませんので、むしろこれらの道路環境の整備がまず先決であつて、いわゆるバイコロジ熱というものが過熱することにつきましては、好ましいこととは思っておりません。

次に、貸し自転車等の営業を監督する主管の官庁はどこかというお尋ねでございますが、これにつきましては、はつきり申し上げまして、それをずばり監督する主管の官庁はございません。ただ、具体的な安全対策につきましては、たとえば警察においては具体的な場所における交通規制その他の安全対策を行なっており、道路構造上の危険防止については建設省が行なっており、自転車の構造、装置自体の問題については通産省が指導しております。

○紺野委員 これはやはりたいへんな盲点じゃないかと思ひます。自転車は、現在日本の国民が持っているのは三千五、六百万台じゃないですか。そして去年の生産は七百万台ですね。ことしの生産は九百万台ともいわれております。今度は、一方では現在の自動車は大体二千五、六百万台じゃないでしょうか。毎年六百万台以上の生産が行なわれるという猛烈なこういうモータリゼーションの中で、しかも自転車もいわば国民的な規模でほとんど広がつていっております。こういう状態のもとで、政府が、これに対する安全の問題について責任の官庁が統一されたものがないということ、これは重大な欠陥だと思ひます。これについては直ちにやはりいまのような現状を改めて、そしてモータリゼーション及び自転車、バイコロジというものの、及び普通の歩道を歩む人たちの安全のために、やはり統一的に監督をし、指導をするいわゆる機関というものをぜひつくる必要があると思ひます。その点についてはどうですか、いまのままでいいというんですか。

○秋山政府委員 最近におけるバイコロジブームの中であつて、特に自転車の事故が頻発して

る状況でございますので、これに対する対策につきまして、関係行政機関が力を合わせて推進してまいりたい、こう存じておりますが、特にレジャー関係の営業につきましては、こうした貸し自転車営業だけでなく、いろいろ危険が伴うような営業がございます。これらを含めまして、全体的に関係機関と十分協議をいたしまして、必要な安全対策を統一的に早急に強化し、また確立してまいりたいと存じております。

○紺野委員 今度は具体的にその点についてもう少し突っ込んで聞いてみますと、たとえばいまの京浜急行ですね。この場合にはサイクリングモデルコース、こういうふうに宣伝をして、そしてモデルコースなるものを実際にわれわれが調べると、写真でとってきましてけれども、これによって見ても、これは片側一車線の自動車道路なんです。これで見ますと、自動車が両方来るといふと、もう全然すき間がない、こういう道路、自動車道路です。ここに對してモデルサイクリングコースであるといふふれ込みで、これを営業用に使っている。そして海見えるサイクリングコース、こういったけれども、実際に何がをした人は、そういうポスターを見てやってきたんだけれども、どこまで行っても自動車道路だった、それで非常に不安になりこわかった、こんなときも自動車きたらどうなるだろうと思つてぞつとしたことを言っておりますけれども、こういうふうな道路条件でこのような誇大宣伝をして、モデルサイクリングコースであるといふふなことをいっていることに對して、これははたしてこういうことを許可できるかどうかです。営業的に見てもこういうのは資格が疑われると私は思うのですけれども、どう思いますか。

○秋山政府委員 具体的に三浦のサイクリングコースにつきましては、御指摘のとおりコースはすべて公道でございますが、したがって、自動車等と混合交通をしている状況でございます。しかしながら、自転車と自動車の混合交通につきましては、こうした営業用の自転車のはかに実際に地元の方が通る自転車もございまして、したがって、特に自転車の規制ということについては、具体的な場所については全面規制ということとは困難だと考えられますが、しかしながら、現在利用されている道路について、特定の路線を指定して自転車の利用の安全をはかつていく措置を講じてまいりたい。たとえば歩道の区分のない場所につきましては、駐停車禁止の路側帯を設置する等の安全対策を講じてまいりたいと思つております。

また、最初に御指摘になりましたように、こうした公道についてあたかも自転車専用道路があるかのような宣伝をしていることについては、まことに好ましいこととは存じておりません。

○紺野委員 現に死んでいるんですね。しかも、もう少しで死にそこなつた若い婦人なんかは、会社側では、全然これに對する一銭の金もいわずに補償する義務はないんだといふことで、これは四十六年からのすけれども、ずっと一貫してこれをいけば放置してきているんですね。こういう会社側として、当然これは営業者としてやらなければいけないいろいろな施設、こういうものをやらないで、そして事故が発生したところについてはもう何人も何人も反復してそういう事件が起きているのであって、そういうところに対しては、これは乗っちゃならない、そういうところに人がちゃんとついて監督をして、そうしてそういう事故が発生しないようにやはり人を配置するとか、あるいは先ほどの、今年九月にやはり同じように死んだ方がおられるわけです。岩堂山というところは非常に遺難が多いところですね。そういうところは對しては、やはり人を置いて、そしてそこでは乗らないようにするとかいろいろの注意を与えるとか、そういう自動車と一般の自転車を混用するといふところを営業用に、しかもモデルサイクリングコースであるかのように宣伝してやっていると、これに對しては、やはり嚴重な規制と施設、それから人の配置、こういうような営業に對する規制措置と指導ですね、こういうことが必要でないのかどうか、こういうことについて具体的にどの官

庁が、たとえばいまの京急に對してこういう指導をするところはどうなのかということも、あらためて聞いておきたいと思つております。

○秋山政府委員 ただいま御指摘のような事態については、特に被害にあわれた女性につきましてはまことにお気の毒と存じております。また、こうした営業について十分注意がなされていないといふことについては遺憾に存じますが、現在の法律体系のもとにおいては、これに對する救済の方法といふものにつきましては、なかなかむずかしい点があるかと存じます。ただ現状におきましては、特に地元警察において、会社に對して、特に観光シーズンについては監督を強化し、会社に對し安全運転の指導を徹底して行なうということと、自転車の整備点検を確実に行なうということと、それから危険箇所等については看板等で注意を十分喚起するよう常に申し入れ、指導をしていくところでございまして。

これに對して会社側は、危険箇所を示す立て看板を建て、あるいは受け付け時に注意書のパンフレットを配付したり、あるいはビーチホテルで交通情報をマイクで広報する、あるいは技術者に依頼して自転車の整備を週三回行なう、出発時にはハンドブレーキについては指導員が点検する、あるいは自動車コース内を随時巡回して指導しているといふような状況でございまして、これもこうした事故が起つたことでは不徹底の面があるかと思つております。これにつきましても今後十分指導してまいりたいと思つております。

ただこうした営業について、一本で監督し指導する役所はどこかといふことでございまして、これにつきましては、先ほど申し上げました関係行政機関、その他の行政機関も関係すると思つて、十分協議いたしまして早急に結論を得たい、こういうふうに考えております。

〔太田委員長代理退席、井上(泉)委員長代理着席〕

○紺野委員 そういう点で、営業用のサイクリングについては、實際上営業者のほうも監督官庁は

どこかわからないと言っているんですね。でありますから、そういう点いまだがおっしゃつたいろいろの看板を立てるとか、あるいは自転車点検をするとか、いろいろのことを一応言っておりますけれども、私たちがこの材料を持っておりましても、ほとんどこれは一般の人たちには知られていない。実際徹底してないですね。われわれが突っ込んでいったからあつてつくつたようにも見えないようなもので、ほとんどこれを見たら人がないといふような状態のものなんです。ですから、監督するところもあいまいである。そこからくるいろいろの安全施設あるいは対策というものが全く弛緩して、そして営業者自身の安全という営業上の道義ですね。第一番にそのことを考えてやるといふ姿勢が第一疑われる。非常に弱い。現に犠牲者が出たことに對して、麗々しく多くの弁護士さんの名前を連ねて、権利義務は、調べたところが何にも私たちに責任を負うことではないやうだといふふなことをおどかしのような形でやってくるという、全く安全について無視した態度だと私言わなければいかぬと思つて、これは一つは行政官庁自身、この安全対策について抜かつておる、欠落しておる。そういう意味では、あらためて嚴重に、これからサイクリング及びバイコロジの必要といふのが問題になつてくるだけに、行政官庁の側での責任体制をすみやかに確立して、万全の取り締まりをして、指導をしてもらう必要があるのじゃないかといふふうに思つております。

それから、その次の質問ですが、今度は通勤用のいわゆるバイコロジですね、自転車通勤が自動車の公害その他の問題と関連して見直されてきているのです。そういう点から見ても、これから地方都市あるいは大都市においても、あらためて自転車通勤といふことが見直されてきていると思つて、これに對する施策といふか、今度はいわゆる通勤対策等々の新しい要求が出てくるわけですから、政府として今後そういうことについてどういふような施策をやるかといふものか。

また、いままでも予算その他についてこの点についてどの程度の金を使つて自転車道路の整備——先ほどあなたが言いましたけれども、つまり道路環境ですね、これをどういふふうに改善しようとしておるのか。この点についてちょっとお聞きしたいと思ひます。

○秋山政府委員 ただいま御指摘のような状況にかんがみまして、短距離の交通手段としての自転車の機能を再評価して、自転車の安全利用をはかるために、去る七月二十五日に関係省庁で申し合はせをいたしまして、次のような対策を進めることとしたしております。

一つは、自転車の安全な通行を確保するための道路環境の整備についてでございます。特に通勤、通学、買い物等の自転車の交通の需要の多い地域については、自転車の安全な利用をはかるために自転車道の整備をする、あるいは歩道段差の切り削りを行なうというようなこと、これは道路管理者が行なうことであります。

それから公安委員会が行なう、たとえば自転車の歩道通行とかあるいは路側帯の設置、自転車専用通行帯の設定等の交通規制、これらを推進しまして、自転車の通行の安全が確保されるような道路網を一定地域につくっていくということをまず行なう。そしてこれらの安全が確保された地域においては、自転車の駐車場の整備、これは駅前広場とかあるいは高架の下とかそのほかの広場に自転車の駐機場、つまり自転車置き場を確保して利用の便をはかるというようなことを行ないます。

第三番目には、さらに自転車の安全な利用に関する広報活動を推進してまいりたい。つまり自動車と違いまして、自転車はいわゆる運転免許というものが要りませんので、しるうの方がすぐ手軽にお乗りになるということで、交通法規についても知らない方が多い。自転車の乗り方自体についても非常に危険な乗り方をしている、整備のしかたも悪いというようなことがあつては、安全を確保できませんので、特に交通安全教育の普及をはかり、自転車の安全な利用のための交通環境が

整備された地域については、自転車の活用、どこかの道を通つたら安全かという広報活動もさらに推進してまいりたい、こういうふうと考えておる次第でございます。

なお、これを推進するため、当面モデル地域を全国六十三都市に設定しまして、これが効果的な推進をはかつてまいりたいと存じております。

また、予算につきましては、特定交通安全施設整備計画に基づきまして、自転車道の整備費という経費を特に建設省予算で相当多額に計上しているわけでございまして、これを重点的に使用して安全をはかつていくということを聞いております。具体的な数字については、手元に持ち合わせませんので、御了承願ひたいと思ひます。

○紺野委員 では、そういう点について、予算をできるだけ年度の予算あるいはことしについてもふやして、地元の人たちの要求等に応ずるようにしてもらいたいと思ふのです。そして自転車の専用道路をできるだけつくる。いわゆる自転車を優先する地帯ですか、要するに自転車優先の道路、こういうものも従来の自動車道路の中に設定するとか、できるだけ自転車道が安全に通れる道路の網の目をつくっていく、ふやしていくようにして、いま、いわゆるモーターゼーションだけという道路構造であると思ひますけれども、今後それを自動車、自転車、人道とバランスのとれた道路をつくつて、バイコロジも安全という方向を強化してもらいたいということを最後に申し上げまして、私の質問を終わります。

○井上(泉)委員長代理 本日は、これにて散会いたします。

午後零時三十八分散会