

第七十二回 参議院交通安全対策特別委員会會議録第十号

昭和四十八年七月六日(金曜日)

午後一時八分開会

出席者は左のとおり。

委員長 西村 関一君
理事 岡本 悟君
神沢 淳君
阿部 憲一君
田淵 哲也君

委員 黒住 忠行君
橋 直治君
中村 慎二君
中村 登美君
橋本 繁蔵君
山崎 竜男君
野々山 一三君
森 勝治君
原田 立君
小笠原貞子君

国務大臣 運輸 大臣 新谷寅三郎君

政府委員 内閣総理大臣官 房交通安全対策 室長 秋山 進君
警察庁交通局長 渡部 正郎君
運輸省自動車局 長 小林 正興君
建設省道路局長 菊池 三男君

事務局側 常任委員会専門 員 池部 幸雄君
説明員

警察庁交通局長 寺尾 繁君
労働省労働基準 局監督課長 吉本 実君
日本国有鉄道理 事 阪田 貞之君

本日の会議に付した案件

○自動車事故対策センター法案(内閣提出、衆議院送付)

○委員長(西村関一君) ただいまから交通安全対策特別委員会を開会いたします。

自動車事故対策センター法案を議題といたします。

質疑のある方は順次御発言を願います。

○野々山一三君 私は、先般、運輸省、公安委員会、警察庁、建設省などに関連する主として四点について、各省庁のそれぞれの分野が違ふのでというお話で答えになったのは困るから、統一した考え方を述べてほしいということ、一つは、初心者マークと免許証の問題、それから一つは高速道路に対する規制の問題、それから車庫規制の問題、それから過積みの問題、これを中心にしてこれからどうするか統一した見解を述べてほしいということ、留保してあるんですが、この際、まず政府としてどういうふうな考え方なのか、これを示していただきたい。

○国務大臣(新谷寅三郎君) 先日の委員会で野々山委員から御指摘のありました過積みの防止対策、車庫の規制、高速道路における軽自動車の問題、初心者マークの問題につきまして政府の見解を求められたので、私は総理府の総務長官にもその点を伝えまして、関係の局長の方々にその点を要望いたしました結果、総理府交通安全対策室

を中心に関係省庁が協議をいたしまして、当面とるべき対策を策定いたしましたので、その詳細は政府委員から御説明をさせたいと思います。

営業用貨物自動車の過積載については、運輸省は車扱い運賃の励行について引き続き指導することによりその防止をはかるとともに、過積載の問題は、貨物自動車運送事業者が荷主に對して経済的に弱者の立場にあるところから生まれるものであることにかんがみ、通商産業省、建設省等の関係各省は所管の事業者団体(荷主)に對して過積載の防止及び車扱い運賃の励行について指導を強化する。

貨物自動車における過積載の防止については、貨物自動車における過積載の防止については、特に関係省庁の緊密な連絡を保ちながら、昭和四十七年十一月十日付関係省庁申し合せ及び交通安全実施計画に基づき下記の対策を推進しているところである。

四、重量計の整備による取り締まりの強化

一、道路運送車両の保安基準の強化等
昭和四十八年七月において制動装置等について保安基準の改正を行ない、規制を強化した。

(1) 貨物自動車の過積載については、街頭における取り締まりにより昭和四十七年においては、十四万二千四十二件の違反を検挙している。過積載の下命、容認等雇用者等の義務違反七千七百七十四件を検挙しているところである。今後関係省庁の連絡を密にして取り締まりの強化をはかる。

二、自重計等の改良
ダンプカーに取りつけられている自重計を平荷台のトラックにも取りつけるべく検討をしているが、自重計には精度、耐久性等に問題点があるため、運輸省が中心となって通商産業省及び警察庁に協力を求め共同で過積載防止装置研究会を設置し、自重計や荷台の改良等について検討を進めている。技術上の問題解決の見通しのついた段階において、制度化についての法制上の問題について検討を行なう予定である。

(2) 重量計は昭和四十七年度末で約千基整備済みであるが、今後道路管理者と警察の緊密な連絡のもとに整備を進めるとし、特に、高速自動車国道については、原則として各インターチェンジに設置する。

三、車扱い運賃の励行

(3) また、過積載をはじめ交通違反の取り締まりを強化するため、主要幹線道路に検問所を設けることとし、昭和四十七年度末までに四十九カ所設置済みである。今後検問所の増設を促進する。

五、労働条件の改善
貨物運送事業者における運転者等の労働条件の改善について労働省が中心となって監査指導を強化する。

六、事業者の監査、指導取り締まり
運輸省、建設省等の関係省庁が大型貨物自動車を使用する事業所の監査取り締まり等を安全確保の見地も加味して行なう。

総理府から都道府県知事に対し指導を行ない、大規模工事が実施される場合、地域住民の安全を確保するという立場から地方公共団体がリーダーシップをとって、地域ごとの連絡会の形で工事施工者、関係行政機関、地域住民等の関係者が資材輸送経路、輸送方法、車両通行時間帯等について話し合い、大規模工事に伴う安全問題に対処する。

八、自家用大型貨物自動車に対する措置の検討
特に、ダンブカーを中心とする自家用大型貨物自動車に関し、問題点の検討を進めているところであるが、総理府において運輸省の協力のもとに交通安全意識の高揚等を目的とするダンブカー協会の育成につとめる。

次に車庫規制について申し上げます。

政府は、路上の不法駐車や道路の不正使用の追放を目的として昭和三十七年六月自動車保管場所の確保等に関する法律を制定し、以後、数次にわたる政令改正により、当初の適用地域である東京、大阪、神戸等六大都市から順次適用地域の拡大の適用をはかってきたところである。特に、昭和四十八年三月の政令改正により、本年六月一日から同法の適用地域をすべての市並びに本年十二月一日からすべての町及び市街化の進んでいる村（七十カ村）に拡大することとし、車庫規制の強化について鋭意努力している。

同法の違反事件の取り締まりについては、昭和四十七年中には、六万二千九十九件検挙しているが、昭和四十八年七月一日から同法違反事件を交通切符で処理することとして手続の合理化、迅速化により取り締まりの徹底を期するとともに、違法駐車車両の撤去等による取り締まりの強化をはかることとする。

今後の問題として、関係省庁の協力体制を強化して自動車ディーラーに対する指導等により、同法の実効を確保するとともに、適用地域の全国拡大、車庫の継続的確保等について法改正の検討を進めることとする。

次に、高速道路における一〇〇〇CC以下の自動車の乗り入れ制限について申し上げます。

高速道路における一〇〇〇CC以下の自動車の乗り入れ制限について
現在のおが国の交通事情のもとにおいては排気量が一〇〇〇CC程度以下の車両について高速道路を走行させることはやむを得ないのでその走行を認めているところである。

現在のところ、一般道路事情等から見て、高速道路におけるこれらの車両の走行を禁止することは困難かと思われるが、国会審議の過程で野々山議員が表明された見解は、交通安全対策上有益であるので、今後はこれらに対する指導、取り締まりの強化、通行区分の採用、道路幅員に対応する制限等による規制や速度警報装置の取り付け等保安基準の強化の措置について十分配慮することとしたい。

次に、初心者マークについて

初心運転者に初心者マークを表示させることとした趣旨は、それによって、回りの交通に注意を喚起して事故の防止をはかるとともに、初心運転者に基本的な正しい運転態度を習慣づけるよう、その自覚を促すことを目的としたもので、この表示義務期間については、免許取得後一年未満の者の事故率が最も高い実情にかんがみ、一年間としたものである。

ところで、この期間を免許の更新期間に合わせ、更新時に再診断等を行なうことは一そう望ましい制度であることは申すまでもないところであるが、不適当な運転者については、別に行政処分によって排除改善する制度も整備されていることでもあるので、この制度を採用しているフランス、オーストラリアなどの例にならい、当面は現行の一年程度とすることが妥当と考え、推移を見ることがしたものである。

次に、初心者マークを免許証の交付時に交付することとは、原則的にはそうあるべきだと考えている。財源措置の関係で無償で交付する制度はとっていないが、試験場等での販売、指定自動車教習

所での記念交付の指導を通じて免許取得時の入手を配慮しているところである。また、ガソリンスタンドなどでの販売は適当でないとの考えはもとであるが、熟練者が通常はいやがる初心者の表示をすることはあくまでも例外の場合と考えられるのと、悪用者については、無謀運転の取り締まり規定によって担保しているところでもあるので、盗難、紛失、他人の車の借用時等の不時の需要を満たす便宜も考え、販売を制限する措置を特にとらなかつたものである。いづれにしても、初心運転者の資質の向上と事故防止をはかるため、初心運転者についての免許期間、適性診断について、すみやかに検討することとしたい。

以上でございます。

○野々山一三君 率直に言って、いま政府の統一した対処策が述べられたものについて、私自身も若干の具体的な文章上の注文もつけたことでありますんで、くどくどはこれについて聞くつもりはございませんが、数点について、この内容を補完的にその考え方を伺いたいという意味で伺いますんで、率直に答えていただきたい。

最初に、第一ページの三分の二ぐらい下がったところの区切りのところですね、一の末尾、つまり「保安基準の強化を行なう」というんですけれども、保安基準の強化そのものは、大ざっぱに五カ年計画によって保安基準を強化するということなんですけれども、試案があるかどうか、あつたら資料として示してもらいたい。私は率直に言って、いまの事態で五カ年計画で保安基準を再検討、強化するというのは、テンポがおそ過ぎるという率直な感じを持つ。で、ざくざくばらんに言って、運輸省で持っていられる保安基準修正五カ年計画試案とでも言うか、そういうものを私の目に付いたこととあるし、見たこととありますが、これでは速度がおそ過ぎる。つまり保安基準の修正対策がおそ過ぎるというのが率直な私の印象でございます。それを前置きしながら、一体どう考えるか、いまだいうものが試案としてあるか、これをひとつ伺いたい。

○政府委員（小林正興君） 自動車の安全規制につきましては、道路運送車両法に基づきます省令である保安基準というものによって車両検査——新車をはじめ車両検査の時点において監督するわけでございますが、先生御指摘のとおり、技術の進歩あるいは交通環境が非常に変化してきていると、こういったことに対応させて、いかにも五カ年計画と申し上げますが、まず最初に、従来から、この安全の問題については、技術の進歩がいわゆる日進月歩でございますので、現在までに法律制定以後二十七回、ほとんど毎年、多い年には二回に分けても、技術改良が確認された時点において保安基準の改正をしてきておるわけでございます。今回の五カ年計画と申しますのは、特に最近の高速道路等、交通環境が著しく変わってきていると、こういったこと、あるいは事故の態様、こういったことが変化してきてまいっておりますので、この際、自動車の安全確保についての技術的な方策につきまして根本的に見直そうと、こういうことで、運輸省にございまして運輸技術審議会に諮問をいたしまして、今後とるべき対策について計画的にこれを推進しようということと五カ年計画を定めたわけでございます。

この答申の内容につきましては、詳細な資料がもうすでにできておるわけでございます。昨年の九月にできておるわけでございます。先ほど総理府の安全室長が読み上げました現に今年度とった対策——ブレーキについてもございまして、あるいはサシワクの問題その他ございまして、こういった点につきまして五カ年計画の初年度としてとった対策でございます。したがって、今後、四十八年以降、今後四カ年間にわたりまして、全体としては六十三項目にわたっておりまして、これらについて目標年度を明確に定めて、一件ごとに明確に定めて保安基準を強化していくということにいたしておるわけでございます。詳細な内容につきましては、相当膨大な資料でございますので、こういった点につきまして

ては、いざれ資料を提出いたしましたして、また御説明を申し上げたいと思ひます。

○野々山一三君 たとえばですね、ごく最近、あれは五月からですかね、やりました点火時期調整、あれなんかは一つのお宅の指示に基づくものでしょう、運輸省の指示に。実際は、率直に申し上げて、踏切で一たん停止をする、アクセルとクラッチの調和がうまくいかない。いままでの状態で、信号でとまる。エンストを起す。これが実は渋滞及び事故の非常な大きな原因になっている要素があるんです。しかし、私は点火時期調整というものを否定するつもりはないんです。だけれども、ああいうようなものを体系的に考えてみますと、やっぱりもとはといえば車をつくったとき、つまり、つくる段階でもう根本的に対処されなければいけない。それが特に初心者などでエンストを起したりなんかすることが多いということなどは、考えてみますと、これは一例でございませうけれども、点火時期調整をやる、やればいいじゃないかというふうにだけしかとられない、印象的な言い方ですけれども、とられないために起こっている。これはもう審議会でもちろん検討されたことであると思うけれども、実際にドライプしている諸君の実情と合わないんじゃないかということが一つあるんです。

それから、今度はもっと率直な話をいたしますが、整備会社で調整をしてもらいますね。レッテルを張ります。一週間ぐらいたつたらいらつしやうから、またもとへ戻してあげます。これでは根本的な解決にならないどころか、全くこれは金取り商売の最たるものですね。これを監督していらつしやるのは運輸省なんですね。それで、しかも、これは率直に言って五千円ぐらいとるわけなんです。車をつくった企業、売った企業というのは、もうわかつておるわけですね。まあ、いま二千三百万台を越えるわけですね、あまりに一社が四分の一持つておったといひましようか。五千

円としてかける五百万台で二百五十億ですよ。企業の利益を考えたら一体どうかというところ、一千億以上の利益をあげている企業がばいあるわけですね。つくった、売った、あとは知っちゃいないわ、こういう考え方があの点火時期調整という問題にからみ、これが事故にからんでいるということとは歴然たること、しかも不正にからんでいる。つまり、持ってきたらまたもとへ戻してあげますよと、そういうことをやっているが、一体運輸大臣、こういうことに対してどういう行政指導をするつもりでしようか。対応策を含めて伺いたい。それが一つ。

それからですね、というように、保安基準の五カ年計画というものが非常にテンポが社会情勢に合わないというところのこれは一例と考えざるを得ない。この五カ年計画をもっと再検討して、促進するつもりはないか。

第三番目に、点火時期調整イコール排気ガス調整という問題が起りますね。そうすると、そこで言うならば、アメリカの例をとって申しわけないが、マスキー法というような法律を早急に立法化するつもりはないか。これが根本問題としての一例になるわけですが、この三点について大臣率直なひとつ見解を承りたい。

○国務大臣(新谷寅三郎君) 具体的な問題ですか、足りないところは政府委員からあとで補足させます。

一括して私の考え方を申し上げますと、自動車に急激にふえた。それからそれに対する指導監督の体制が運輸省としては手不足であり弱体だというふうなことがやつぱり全体に大きく影響していると思うんです。私も就任以来、この自動車の監督行政について、法制はもとよりですが、そういう、ほんとうにまあ自動車行政を的確にやるための、役所のほうの側から見ての整備ができていないかというところについては、非常に考えさせられる問題が多いんです。この点は、一、二の問題についてお話ししたけれども、これはやつぱりもう少し新年度にも関係の予算を要求しまして、その

体制をつくり直すようにこれは努力しなきゃならぬと思つておるんです。具体的な問題は政府委員からお答えさせます。

それから排気ガスの問題ですね。これは私の承知しているところでは、いまわが国でやろうとしているのは、これはまあ通産もありまうし、環境庁もありまうし、いろいろありまうが、自動車そのものについては、車両の関係で運輸省令で御承知のようにやっています。これは私は法的に特に研究したわけじゃないんですが、あえて法律、マスキー法みたいな法律をこさえずとも、道路運送車両法に基づく省令を強化することによりまして、法制的に私は可能だと思つておるんです。こういうもんでないかと動かしちゃいかぬというんですから、実効をあげられると思うんです。そこで、内容の問題ですが、実はこれは環境庁長官とも相談しまして、アメリカがああいうふうなマスキー法の実施を一年間延期せざるを得ない、こういうような結論を出しておるわけですが、それに対応して日本はどうするかといううなことがすぐ問題になります。私はまあ環境庁長官と相談しまして、いまの状態であればこれは可能であるだろうと、まあ現に、一、二のメーカーに対しまして、これはもう非常にわれわれのほうから技術的な指導をしたり協力をしてまして、相当いい結果が出てきておるわけです。で、三つの排気ガスの問題について、一体あの環境基準を満足し得るような施策といひますか、そういうものがもうできてきておるわけですね。これまた一年半か二年ありますから、その間われわれのほうも技術開発について援助をし、それから技術的な指導を与えてやりますと、新車についてはあの程度まではとにかいけるんじゃないかという、私はまあしろうとですけれども、そういう感じがしたものですから、環境庁長官とも相談して、これは日本は負けないと、本場のアメリカが知らぬけれども、ああいうことでくじけることはよくない。だから、どうしてもこれは五十年にはやりましよう

と、環境庁もそれでやってくれと、われわれのほうもそれでやりましようというので、通産大臣にもその結果を伝えまして、いまだにかく政府の意向としては、まだ発表はしていませんけれども、われわれは当初の計画どおりやるために最大限の努力をいたしますというのをいま表明しているわけでございます。これは私は技術者じゃないですから、個々の排気ガスについての具体的なそれを規制する機械装置とか、そういうのはよく知りません。知りませんが、包括的に聞いておるところは、非常に希望の持てる状態でございませう。ただ、現在でございまして、これをどういうふうに変えていくのかというのに相当これは時間がかかると思つたのです。これにつきましても、新車と並べて技術開発を盛んにいま急いでやっておりますから、すぐにマスキー法並みに全部の車がびたつといふことはあり得ませんけれども、非常にそれに近づいております。基準をつくってそれに準拠させて、まあ大気汚染については最大限貢献し得るのではないかとこのうにわれわれ期待を持って努力をしております。そういうような状況ですから、質問の趣旨があるいは私には答えられない点がありますから、政府委員から補足させますが、大体的な方向としてはそういうことでございませう。

○政府委員(小林正興君) ただいま野々山先生御指摘のおよそ三点について補足してお答え申し上げます。

第一の排気ガス対策と安全対策の関係でございますが、もともと安全の点につきましましては、従来から、自動車の性能の改良開発ということと並びまして、非常に技術的にも開発が、安全対策が進んでまいりました。技術の改良進歩に伴いまして、毎年保安基準を強化する改正をやつてきておたわけでございます。公害の問題は、この安全の問題と比べましてまあややあとに最近起つてきた問題でございまして、私もこの問題について技術的には専門ではございませ

が、排気ガス対策、公害対策をやる技術的な開発という点に過ぎない。と、ともすれば安全と矛盾する場合があり得るという点が非常にむずかしい点でございまして、排気ガス対策を強化すれば若干の安全問題を犠牲にせざるを得ないという面があるんじゃないかと、こういうようなことから、当然安全が最も大事でございまして、その安全をそこなつてまでというわけにいきませんので、なかなかこの公害対策技術というものの進歩が、どちらかといえば、おくれれてきておつた。しかし、最近の排気ガス問題の重大性にかんがみまして、この点については、五十年を目標に、もうすでに環境庁からアメリカのマスキー法の規制基準以上のきびしい基準が示されておるわけにございまして、こういった点について現在技術開発を進めておると、その際に、当然安全の問題はそこなうことなく公害の技術開発をしなければならぬ、これはそのとおりでございまして、

そこで、先ほど具体的に先生が御指摘がありましたこの点火時期調節の問題でございまして、これは排気ガス対策を、オートドックスな技術開発の手法としては、当然アメリカもそうでございまして、大臣が先ほど申し上げました新車について漸次強化してきておるわけにございまして、具体的には四十八年におきまして、新車についての排気ガス規制というのを安全の問題と別にやってくるわけにございまして、この新車について技術開発に伴つて新車の排気ガス規制をやると、この際には安全の問題はさして心配はないわけにございまして、しかるに、今回点火時期調節というのを全国一斉にやつた、あるいは東京等の大都市については点火時期調節方式による装置、または触媒式の装置、浄化装置というものを取りつけるといふことを並行していたしましたものでございまして、ここに二つの問題点が起きたわけにございまして、

その一つが、若干安全等そこなうんじゃないか、どうしても、すでにできた中古車、これに急遽点火時期を調節したり、あるいは特別の装置を

つけるということになりますと、どうしても運転性能が若干落ちるといふようなことが言われておるようございまして、そういった点について、政府は慎重な態度で昨年の夏までしておつたわけにございまして、先生御承知のとおり、大都市における光化学スモッグ対策というものが、強く問題になってきておるわけにございまして、技術的改良を進めておる新車規制と並んで中古車にまでも特別な対策を緊急にとるべきだといふ積極的な結論に達したわけにございまして、当時、東京都を中心に触媒式の方式というものが研究をされておつたようございまして、そういった点を含めまして、運輸省としては昨年の秋に今年の光化学スモッグ対策の時期に間に合うように中古車についても排気ガス対策を並行してとらうということを決断いたしました、点火時期調節方式、それから触媒式方式の二つを含めました中古車対策をいたしましたわけにございまして、若干の運行性能が落ちると、しかし、これは私も慎重に配慮いたしまして、十分注意運転をすれば安全をそこなうことなく中古車対策ができるという確信を得ましたので実施したわけにございまして、

それからもう一つは、よく巷間いわれておりますのは、燃費がかかる、つまり燃料をそれだけ食うというところは、また逆に、排気ガス対策にもならないじゃないかというような批判もあるようございまして、この点については、若干の運行性能と、それから走行性能と、それから燃料費が若干かかるというような問題についても、やはり現下の排気ガス対策の重大性にかんがみまして、あえて踏み切つたというわけにございまして、御指摘のとおり、安全との関連で非常にむずかしい問題があるといふことについては承知いたしておるわけにございまして、これを矛盾なく解決するといふところにこの問題が非常に困難な問題があるわけにございまして、

それから第二点の、その点火時期調節方式をとりましたので、この点についてどうしてもすでにできた車に特別な装置を取りつけるというような

問題になりましたので、新車の段階からの規制でございませんでということと、それから急遽そのういつた方策をとつたということとでこのステッカー方式をとつたわけにございまして、これはあくまで新車規制というオートドックスな方式に合わせるという方式でございまして、先ほど先生御指摘のステッカーの不当な、不正な使用というやうな問題も一部あるいはあつたかと思うわけにございまして、そういった点については十分監督を強化いたしまして、この新方式が徹底するように、また適切に行なわれるように指導監督は当然強化していかねばならぬと思つておるわけにございまして、

それから第三点の安全基準のテンポにつきましては、先ほどもお答えいたしました、従来は毎年そのときにとり得る措置について、いわば部分的に毎年保安基準の改正をいたしたわけにございまして、先ほど申し上げましたように、五年と申しますと非常に長いようございまして、ひとつ五年の目標年度をむしろはつきり定めて、これが公害についてもマスキー法等の考えもそういうことでございまして、目標年度をはつきりし、しかも、五カ年間における各年度ごとに目標年度、しかも内容というものを具体的に検討、見直しを全般的にいたしまして、そうして今回安全基準の強化拡充方策というものを明らかにしたわけにございまして、先般の当委員会において野々山先生御指摘の、たとえば後写鏡の視界基準というやうな問題につきましても、これは五カ年計画の二年度または三年度にこれを行なうということについて、むしろ安全基準を強化する技術進歩というものを促進させようという意図でございまして、決して五カ年計画を定めたといふことが全体の安全規制のテンポをおくらすといふことにはならないといふふうに私も考えておるわけにございまして、

○野々山一三君 たいへん丁寧に答弁していただきました。これはけっこうですけれども、時間が長いかかるんで、要点をびしゃつと言つていただければ

こうでございまして、よろしく。

第二に過積みの問題と、それから重量計、軸重計それからそれをチェックするための警察庁としての考え方を伺いたいんですけれども、これによると、だいぶたくさん検査されておると、こういうわけなんです、これは検査という角度でいえば、取り締まりの対象物件という意味でいえば警察庁なんですけれども、これはいわゆるあれでしょう、軸重計のほうですね、警察庁でいえば、それから重量計のほうでいえば、道路局長お見えですね、この前資料を求めたところ、金はあるんで積極的につくり出すというお話だったわけ、これによれば、たとえば原則的にインターチェンジにはつくる、これはいわゆる高速道路ですね。幹線道路といういわゆる一級、二級の国道なんかについてどのくらいのスピードで——スピードというか——建設計画ですね、というものはどうお考えなんでしょうか。それから警察のほうでは軸重ですぐやれるわけですね、取り締まりを、ところが、向こうのほう、つまり建設省のサイドでいえば、何トン以上の車は走つちや困りますという角度でとらえるわけにございまして、これが一体化してないわけにございまして、両省で。そのために第一は、時間がないから言いますけれども、セットする計画がおそ過ぎるんじゃないか。そのために、これは過積みやちやいけないう行政的な法制的な取り締まり、指導ということはあるやうなことを前提にして、しかし金はあつたからつくり出すと言ふんだが、さて高速道路では原則としてインターチェンジには置くというふうには言われることはたいへんけっこうですけれども、使われるだめですね。実際はインターチェンジのゲート一ぱい口があつても使われないでばかりいるわけですね、それでなぜ使われないか、こう言ふと、場所がないから、車をためておかなければいけないから、こうおっしゃる。その考え方が私はやっぱり間違いだらうと思ふんですね。そういうものをよけい積んでいっちゃいけないんだという概念が市民の中に定着してくるよ

うにするためには使う。使う、つくる、それが使われる。使われるためには錢を取るときに車種が全部わかるわけですから、何トン以上はだめですというのをチェックするようなシステムを一緒に考えるにしなければならぬ。今度は建設省のほうでは、いや、わしのほうは取り締まりはできませんので、と大臣に逃げられるわけでございます。そこで、警察庁と建設省と両方に伺いたい。私の言うように、設備をセットするという考え方はよいやらないかということですが、それから今度は、建設省と警察庁とでそれをチェックする体制についてひとつ一元的な方策はないのかという二つのことについて伺いたい。考え方はわかりやすい、ここに書いてあることは。わかりやすいけれども、もっと積極的なチェックのしかたを通して過積みはいけないんだという気持ちを荷主やあるいはオーナーや運転者に認識してもらうということが必要じゃないでしょうか。そういうことを一体どうお考えなんでしょうか、少し簡単に教えてください。両省から。

○説明員(寺尾繁君) まず最初の、別々でよいかという点でございますが、私も、建設省でおつくりになったものを共通で使用させてもらってあります。で、統一見解で約千基と書いてございますが、あのうちで、前道路局長から御答弁しましたように、六十基が建設省である。そのほかに高速自動車国道で約二十基ございます。私も約六十基、そのほかに移動性のものが約八百五十基ございます。そうして固定式のないうちにおきましては、やむなく移動式のものを用いてございますけれども、固定式の分につきましては、私も設置しておる箇所、それから建設省の設置されておる箇所を通じて利用させてもらっているわけでございます。このことは同時に次のやり方にもちよつと関係があるんでございますけれども、建設省のほうは、二十トン以上の車は道路を通過してはならない。私も、道路の積み荷の重量超過をやっておるわけでございます。私も

がやりますときには、もう二十トン以上はすぐ出てまいるわけでございますけれども、いま一番問題にしておりますのは、この間も運輸省の整備部長とお話し合いましたわけでございますけれども、自動車と積み荷と合わせた重量を自動車の外部に表示することはいかがですかと言つて、むしろ運輸省のほうから御質問がございまして、そういう面について、そうすれば非常にやりやすいということ、お互いに検討いたしましたようにということ、申し上げたわけでございますが、これは運輸省と私もとの間の取り扱ひの統一の問題でございます。建設省については、いま申し上げたように二十トン以上と、私もがやります場合は両方が見られるということでございます。

○政府委員(菊池三男君) ただいま警察庁のほうからお話ございましたので、特に私もそのほうから足すことはございせんが、ただいま申しましたように、内容は若干違ひますけれども、やはりどちらをとっても共通しているものが非常にたくさんございます。そういう意味で、私もそのほうも重量計をつくり、また警察も重量計をつくり、私もそのほうがつくった重量計を、実際に取り締まりをやりますときに、道路管理者だけでは車は実とはまらないのです。そうしますと、どうしてもとまらないというか、とまってくれない。そうすると、どうしても警察官がいませんとできませんので、私もそのほうはいつも警察のほうにお願いをいたしまして、いつも一緒にやっております。それが高速道路の場合に、全部のインターチェンジ、それから特にサービスエリア等におきましては、必要なところにはつくろうというところで計画は進めております。ただ、インターチェンジのところにはゲートが、多いところは十五五もございまして、その全部につけることはできませんので、たいてい一番左側のところにつけてございまして、そして、大きい車はそこへ誘導し、そこで重量をかけ、オーバリーするものは通さない。それでも強引に通る者があつた場合には、その重量のメーターとそれから車の番号がすぐ写真

でとれるようにということで、そういう、同時にやれないかということいろいろテストしております。なかなか、ぼつと写真とその重量計と一緒にとることがむずかしいようですけれども、そういうようなことで、証拠も残しながら、もし逃げたしう者があればあとでそこへ違反の通知を出すというようなことをやろうというようなことも考えております。

それから先日もお話し申し上げましたように、たとえば国道等につきましては、現在重量計は、建設省でつけましたものと警察でつけましたものと、合わせて国道で約六十カ所ぐらいあると申し上げました。それで、これは直轄で管理をしていまして、大体一万二千キロぐらいの六十カ所でございますが、さらに八十カ所ぐらいつけていこう。そういたしますと、たとえば北海道のところもその中には入りますけれども、北海道等につきましては、相当間隔がありましてあままり問題にならない。関東なら関東地方だけを例にとりまして、もしそれだけのものが設置されれば、大体四十キロか五十キロに一カ所ぐらいにできるようになります。そうしますと、一カ所ですと、ええ、あと同じときに同時にやることは意味がございせんので、それぐらい設置すればいいじょうぶであるということ、一応いつまでにやるかというお話でございますが、五カ年計画の間にそれは全部設置を終わりたい。これも、非常に五カ年計画は長いからと早くやれというお話あると思ひますけれども、実は、これは用地が相当ありませんと、ただ重量計だけ置いて横へ寄せてとめても、今度は違反した車の処置に困ります。それから違反した物を、場合によれば、おろさなければなりません、というようにもございまして、どんなに少なくてもいま二千平米ぐらいは最低限というふうなことになるかと、そういう用地の取得がたいへん困難である。それから、もしそこへつくりますと、実は取り締まりをやりますと裏道へ逃げてしまふんです。すぐもう十分ぐらいたつとわかりまして、裏道へ逃げてしまふ。そうすると、裏道のほうがそつち道路でもないところにダンブが入りまして、そこら辺から取り締まりをやめてくれと言われる、そこで学童、子供たちが危険だというふうなことから、そうすると、なるべくそういう裏道のないところ、どうしても通らなければならぬところへつくらなければならぬという制限がありますので、たいへんむずかしいので、これは先ほど申しましたお金の問題じゃなくて、できるだけ早くそういう問題を解決しながら設置してまいりたいと思つております。

○野々山一三君 時間がなくなつちやうから、いろいろ聞きたいんですけれども、いまの過積み問題については、やっぱり六十カ所を八十カ所やしますと、それだけ聞いているとえらいよいふえるんだなという感じがするんですけれども、五年かかって八十ふえるということを開くと、ゆっくりしてらっしゃるなということになるわけでしょう。これは、あなたのおつしやること、よくわかるんですけれどもね。たいへん土地を買わなきゃいけないからおくれやうと、それから逃げ道があつちや困る、これがゆつくりする最たる理由になつてゐるんですよ。これは総理府交通安全対策室長、ひとつ、いまの菊池道路局長のお話というの、私はどうしても聞かえない。これは何と場所がなければいけないというの、ちゃんとかチェックしておいて、あとで呼び出してこらとやればいい、など、具体策は幾らでもある。すぐ建設省は土地の話になる。土地がなくなつて、取り締まりができないかという問題は、これは一ぺん総合的によく考えてもらひなさい。あなた方は知恵がある人ばかりの集まりなんだから。わしみたない知恵のないやつだつてすぐわかりまして申し上げておきますがね、対策室のほうでも、そういういまの二千坪要ります、抜け穴がありまふすなというお話は消してもらつて、早急な処置を講じてもらひたい。これは注文として申し上げておきます。

その次に、車庫規制の問題は、これは書かれて
いるもの、これで、結論から言うならば、ちゃん
とした車庫があれば車は持つちやいけませんと
いう考え方で、で、路面違反駐車はいけません、
それでそういうことをやった者は車を持って行き
ますという考え方が趣旨だと私は解するわけです
けれども、警察庁さように考えてよろしゅうござ
いますか。

○説明員（寺尾繁君） そのように私どもも考えて
おります。

○野々山一三君 次に、初心者と免許証の問題でございいます。この前も申し上げたように、初心者といわれる期間というのは一年です。免許証は三年更新でございいますね。そこで、ここに記載されているものは、結論を言えば、「初心者についての免許期間、適性診断についてすみやかに検討する」。初心者是一年で免許証は三年ですからね。

これは初心者期間が一年、そのときに免許証を交付する、再交付する、延長するという考え方ですみやかに検討するというふうに法律改正をしなされなければならない要素がありますね。そういう前向きで検討するというふうに解釈してよろしゅうございますか。これは警察庁及び運輸省でもその考え方がどうなのかということを両方聞きたいと思えます。

○説明員（寺尾繁君）　そういうことを含めまして、総合的にできるだけ早く検討したいという趣旨でございます。

○野々山一三君 次に、順番が逆になりますけれども、高速道路の、何というか、規制の問題でございます。これは道路管理者サイドにある建設省にも伺いたいんですが、高速道路に三車線もあるところがありますね。そうかと思うと一車線しかないような高速道路だとか。そこで一車線しかないという建設委員会でも問題になっていますが、いろいろの建設委員会というのは、高速道路の概念からいったらおかしいですよ。それがまず第一。そこへ持ってきて、私は一二〇〇と言っただけ

ども一〇〇になつちやつたわけですけどもね、「軽」というのではなくてシリンダーの容量で一〇〇〇ということの概念だろうと思いますが、一車線しかない高速道路などへ小さい車が入ることは非常な事故を誘発する、それから渋滞の原因にもなるということからして、これは管理者サイドから見ても小さい車は入れないということが私は必要だろうと思います。それから今度は二車線、三車線あるところでいうならば、小さい車はこしか通れませんがというルートをきちんとさせるということ、制度上もそれから取り締まりの観点から見てもきちっとすることが必要ではないかということを指摘をしているわけで、書かれているものの趣旨も大体そう読み取れるわけでございますけれども、あらためて念のために伺いたいわけですよ。

応能力的には八十キロ出してもだいじょうぶな能力を持っておりますので、能力を持っているものは通さないうことにはいかない。ただ、そういう八十キロの能力のものが百キロあるいは百二十キロ出しますと、それ以上大きい百キロあるいは百キロ以上の能力のものがスピードをオーバーするよりたいへん危険であるということは確かでございますが、これはやはり運転マナーというようなことのやはり指導ということ以外にはないと思いますけれども、それだからといって、制限することはむずかしいと思いますので、ここに書いてございますような形で、できるだけ端の左側のほうを通してもらうと、また、事実小さい車は左を通してもらうでございます。そういうようなことで、ここに書いてあるようなことで進んでまいりたいと思っております。

○政府委員(菊池三男君) 最初の一車線の高速道

○野々山二三君 警察庁はいかがですか。

路の問題でございますが、これは当初から一車線の高速道路は危険ではないかという議論が相当強

○説明員（寺尾繁君） いま道路局長からお答えがありました、ここで「通行区分の採用」と言っ

早く供用を開始する延長をふやして、少しでも利

だ、私もこの前も御説明申し上げたわけでござい
ます。三事線の問題でございます。た

に少ないところは、交通容量からいけば十分でありますので、片側一車線ずつの二車線という二車

て、小さな車の問題と同時に、大型車両が大きな荷物を積んでゆっくり走る、あるいは問題の多い、日本は非常に混合交通が多く、

危険がある。特に中央道の場合、交通が予想外に

りますことと、それから昨年——一昨年でありましたのですか、三車線道路の通行区分を改令できり

でも整備計画を出しており、片側一

ておりまして、おそい車は左ということを規定いたしました。それらの問題等もからめて十分検討いたしました。

車線というのが、全部で四千キロぐらい整備計画を出しているうちの七百キロぐらいございます。

○野々山三君 私が指摘している趣旨は、あな
してまいりたいという趣旨でございます。

れども、これはまた四車にして供用にするという
方向で逐次変えていきたいというふうに考えてお

たも一〇〇〇〇〇という数字をあげられたんですが、結局は小さい車が八十から百までという速度

それから幅の広い三車線のとこで、軽自動車

で走るわけですけども、これはゆっくりした車は左へという、そういう概念の問題ではなくて、

のような小さいものは一番左側の車線を使ったらどうかというのは、これは一つの交通の指導の間

これはこの道路は走ってはいけない、小さい車はあぶないから、つまりブレーキをぎゅっと踏んだ

題だと思えますけれども、これも当初小さい車は
高速道路を通すべきかどうかということ、これも

らひっくり返っていくわけですからね。これが一つ。それから、この前大型車の死角の問題も指摘

ずいぶん議論されたわけでありませうけれども、

をしたわけですが、大型車の横んちよへ

1

1

入ってきたら小さい車は見えないわけだしてね、それがマナーだけの議論ではやっぱり——私はそうありたいと思いますけれども——そうじゃないところがある原因になつて事故を発生させているということが問題である限りは、マナーに期待をするということだけではなしに、やっぱり規制をするということと両立させて事故を発生させないという概念、そういう思想でとらえていくことが正しいというふうに思ひますからね。参事官の

とほけてきているという感じがしますが、これはこれ以上繰り返しませんからね、私の言っている趣旨をよく体してやってもらいたい。すみやかにこの区分なりこの規制なりというものを処置をしてほしいという、これは希望としても述べておきます。これはひとつ、もしそうでなかったら私と

一緒に通帳して走りましょうよ。私も免許証を持っていますから、いまからでも行きますから。(笑聲)どうぞひとつそのつもりでからだを張ってやってみてください、ということを申し上げておきます。

次に事故対策センターそのものである。そのものについて私はこの前意見を述べておきました。つまり、言うならば、階層別、業種別、専門別の者によって構成されるセンター、つまりそういうセンターを運営する人ですね、人の構成について

うものをそういうことで対処していくということ
でなければいけないという趣旨のことを申し述べ
ておいたわけですが、これについてはどう
いうお考えがあるのか、あらためて伺いたいん

です。ちよつとつけ加えます。この前申し上げたように、この種のもの全部何とか法人という、まあ法律でできた法人ですけれども、インチキ法人が

多い。差しさわりのあるから名前はあげませんが、ここで。言えは胸にささつと刺さる人がいらつしやるはずですよ。幾らでも何とか法人というものをつくつて、そしてそれが集めた金を適当

にというような不法行為が一ぱい起こる、それが

一つ。こういうことをなくするためにという意味が一つある。それから、この種のもは、やっぱり申し上げや悪いんですけれども、これは建設省でもそうでなければ、ある審議会がある。直接その審議委員の人に会った。七十七、八で、こうやっていらつしやる。わかるかね、これ。そういう人が審議会の委員をやつて、そういう人が何とかセンターの委員をやつて、これだけの、こんな機能の進歩している世の中に合うですか。これは私は建設省にも建設委員会を注文をつけるつもりでだけれども、ひとり建設省だけじゃない。あらゆる機関がそういうところにある。これは別な機会にあらゆる審議会、そういうものがどういう年齢のどういう経歴のどういう人が全部の名前を出してもらいたいと思つておるんです。そういう意味で——きょうここで資料を要求するわけじゃないですよ——そういう意味で、第二に、何とかセンター、つまり事故対策センターというものの構成をいま私が指摘したようなものでつくる気持はないか。ないならない、あるならあると率直に言つてください。あるならあるとして、今後どうするか。これはひとつ大臣に聞いたほうがいいですね。ひとつ率直に伺いたい。○国務大臣(新谷實三郎君) 野々山先生のおっしゃるのはよくわかります。運輸省の関係で、私も就任して調べてみますと、非常に関係法人が多いんです。各局ともに相当の数の法人を持っています。これは一面からいいますと、数が多いことが悪いとは思いません。それぞれに、あなたのおっしゃる通りに、仕事とまっとうから取り組んでやってくればけっこうなんです。行政の一部分を分担してもらふんですから、けっこうだと思ひますが、まあ、中にはもう大体お仕事を終つたんじゃないかというふうなものがあるかもしれない。で、私は全部各局のほうから取り寄せまして、私自身が点検しているんです。これは、そういう意味でおっしゃるような趣旨よくわかるので、運輸省に関しては私はできるだけ要らないものは整理する、要るものはつくっていくと

いう方向で、これは皆さんにござんたいだいても恥ずかしいような外郭をつくらうと思つていま努力しておりますから、これはもう少し時間をかけていた方がいいと、非常にたくさん数がありまして、こんな厚い本ぐらいいなっているんですよ。もう少し時間をかけていただきたいと思います。それはしかし真剣にやっています。それからもう一つの御趣旨は、おそらく今度新しくつくる法人の構成がどうだと、はたして理事、監事、理事長以下それがほんとうに適当な人を選ぶのかどうかと、こういうことについての御注意だと思ふんです。これは気をつけます。で、いまおっしゃつたように、ただだれかにひとつこのポストを与えて、そして何かお小づかいでもというふうな意味の人事はやらぬつもりです。しかし、現在何か具体的に人事構成の案を持っていますかと言われると、私はいま持っておりません。これは通りました時に、なるべく早くこういつたものを関係当局からも意見を出させ、私自身も考えて、無用の人をただ顔だけ並べておくというふうなことにはしないように処理をいたします。これはお約束してもけっこうです。○野々山一三君 これはせっかく大臣、お約束をしますと、こう言われているんですから、経過をひとつ的確に私どもにチェックしてもらひまして、だめならだめというのを率直に言わしてもらひます。ぜひ間違ひのないように、二度とだめだと言われぬようにひとつやつてもらひたいことと、運輸省に関するこのみならず、これは政府関係機関にいろんな機関がありますね。これはついでの話ですが、ぜひ再検討してもらひたい。総理府——これは交通安全対策室長にこう言つてもいいけれども、総理府の方がいらつしやるわけですから、ひとつあなたが関係の機関の責任者に私の言っている趣旨を的確に伝えて態度で示してもらひたい。勉強しています、ではだめですからね。こんな厚いやつを勉強していただきます、じゃだめですから、一べんで明瞭にひとつすみやかに処置をしてほしいということを申し上げてお

きます。それから最後の交通安全協会、あれはひとつ日本じゅうの資料を出していただきたいと注文してありますから、ぜひ出していただくとして、あれはやっぱりチェックしないといけないと思うんです。私はずばり言つて、相当改革してもらひたい、ああいうもののあるところを。なぜか。免許証をもらひに行くたびに金を強制的に取られるわけですからね。ところが、その金がどこへ行つたか、ちよつともわからぬ。免許証をもらひに行く、このとおりの半分の紙に収入幾ら、支出幾らと書いてあるだけです。これで決算報告書などというふうなことで扱われている仕事、やられている仕事は何をやっているかという、事故をもみ消す仕事が一番最たるものです。そんな安全協会ってあります。それじゃかつこう悪いから、今度は交通安全協会(自家用)と書いたバトカがございいます。あれが世間に対するかつこうを整えているものだというふうには思ひます。これは交通安全局長、ひとつどういうふうな処理するか、お考えを伺いたい。○政府委員(渡部正郎君) 私、まだかわつたばかりで詳しい実情を承知しておりませんので、全国的には十分なお答えがでないかと思ひますが、私も先生御指摘のような地区、ことに地区の交通安全協会の運営につきましては、将来いろいろ問題があるというふうには感じております。御指摘の問題以外にも、やはり交通の情勢が非常に変わつてきているわけでございまして、交通安全協会の今後の運営といひますと、それについては検討すべき点が非常に多いんじゃないかと思つております。実は交通安全局長になる前に私愛知県の警察本部長をしていただいて、ここに地区の交通安全協会についていまでも実はいろいろ構想を立てている途中でかわつたわけでございます。一応愛知県の分は勉強もしてまいりましたので、意欲的にこの問題には取り組みたいと思つておりますので、いろいろ御指導をいただきたいと思ひ

ます。○野々山一三君 愛知県のことは勉強してきたというので、日本じゅうのことをひとつぜひあなたの所管として対処しなさんなぬのがあなたのいまの立場ですから、愛知県の話なんという、そんな話をしないで、率直に申し上げて、かくかくしかじかの方法をもって、世間から変なふうに見られないように、安全協会というものが存在する限り対処しますという考え方をこの委員会に示していただきたい。これは実態の資料は要求してありますが、これからどうするかというのを示していただきたいというのが私の注文なんです、いかがでしょうか。○政府委員(渡部正郎君) 具体的な内容についてはまだいろいろ検討したいと思ひますけれども、先生御指摘のような方向で早急に検討をして改善につとめたいと思ひます。○中村登美君 関連。少し時間をいただいて恐縮でございますが、時間がございますので、簡単に伺わせていただきます。警察庁の方にお伺ひしたいのですが、交通事故防止の一つの大きな要因であるところの免許証の取得のごときでございますが、現場の指導員からの声なのでございしますが、現在の自動車教習所で免許証を取得する方が大部分の現況でございますので、その現在行なわれております教習数をもう少しふやしていただけたらという希望が出ておりますが、そのようなお考えはただいまのところございせんか、どうですか。それから、もう一点は、免許証の書きかえの時期が今度は三年に一回でございますか、その際に、ただいま行なわれておりますような学科の講習みたいなものがございまして、それは点数などは関係なしに、ただ講習ペーパー(書けばそれで免許証をいただけること)とじゃなく、何点以上取らないと免許証を渡さないというぐらひのきびしいことになさつていただくことが、もう一回交通法規を思い直し、勉強するというところで、大

ですか、皆さんが行くというのは、ある程度、県
会議員であるから基本的に信用ができるというこ
とで飛び込んでいくと思うんですね。ですから、
国でやっている事故センターということによつ
て、ある程度安心して飛び込んでいって、すべ
てを話して相談に乗ってもらえるという、そうい
う気持ちにならなくてはならないかと。私も、そ
の県会議員のあり方を見ておりますので、そのよ
うな形が地方にできたらどんなにか皆さんがし
あわせではないかと希望いたします次第でござい
ます。

○原田立君 警察庁のほうにお伺いしますけれ
ども、最近の傾向として交通事故による死亡、負
傷ともにその数においてかなり減少していること
は、まことにうれしい限りであります。四十七年
の事故発生件数は前年に比べ六・二%の減少、死
亡事故件数は二・七%の減少となっているよう
ですが、しかし、その中身を見ると、死亡にお
いては一万数千人のぼっている。この数字は単に諸
外国に比べて多いとか少ないという問題ではなく、
生命を大切にすること、これを最大目標とするな
らば、死亡ゼロに挑戦してこそ初めて誇れるの
ではないでしょうか、まあ、一般論でありますけ
れども。

そこで、警察庁は昭和四十八年の目標を、死亡
事故を——死亡事故を推定するのはおかしな話で
すけれども——一万四千人台にはしたいとい
うことを言っておられるやに聞いておりますが、こ
の六月に入つてすでに六千人をこえている現状
から、はたしてその目標どおり事故を抑圧するこ
とができる自信はありますかどうか。

○政府委員(渡部正郎) お話しのうちに、ことし
は事故による死者の数を一万五千人以下にとどめ
るというのを一つの目標に努力しているわけでご
ざいますけれども、お話しございましたように、
現在すでに七千人をこえる死者を出しているわけ
でございます。例年後半期に入つて事故が増加傾
向になるといふのが通例でございます。その点か
ら考えましても、この一万五千人以下という目標

の達成も決して楽ではないと思ひますけれども、
今後あらゆる施策を強化いたしまして、少なくも
——もちろん、お話しございましたようにゼロが
一番いいわけでございますが、一万五千人とい
うのは一応の目標にすぎないわけでございますが、
せめてこの目標を達成するために全力を尽くして
取り組みたいと思つております。可能性があるか
というお話でございますが、なかなかむずかしい
とは思ひますが、私の個人的な感じから申しまし
て、決して不可能ではないというふうに考えてい
る次第でございます。

○原田立君 一万五千人台にはのせないように一
万四千人台でしつかりがんばろうということのよ
うですが、昭和四十八年はこれからまだ半年もあ
るわけですから、四十九年あるいは五十年とい
う先の見通しについてはどういふふうに考えて
いますか。

○政府委員(渡部正郎) 交通事故の背景にあり
ますのは交通そのものでございまして、交通の
状況は年々非常に激しく変わつてきております。
それで、交通事故の背景にありますが交通の状況の
予測というのが非常に困難でございます。そうい
う事情もございましてなかなか、つまり、まず、
ほうつておいたらどのぐらになるだろうかとい
う予測を立ててそれに対する対策を立てるとい
うことになるわけでございますが、その交通状況が
非常に変わりますので、事故の発生可能性とい
うものについての予測もたいへんむずかしいわけ
でございます。

それともう一つ、県といひますか、場所により
ましてモータリゼーションの進展の状況とか、そ
れから事故の背景にありますが事情が非常に違
雑な事情もございまして、全国的な傾向を出し
ますときにはなかなかむずかしい点があるわけ
でございますけれども、私もいたしましては、先
ほどお話しございましたように、最近わずかな
が減少傾向をたどつていられるわけでございます。
来年はもちろん再来年と、できるだけ減らし
ていきたいということで取り組んでいられるわけ

でございます。
県の各状況を見ましても、ふえているところも
ございまして、非常に減つているところも
あるわけでございます。そういうような状況を
よく分析しながらやはり大幅に減らしていきたい
と思ひますし、まだまだ減らす可能性はあるん
じやないかというふうに考えているわけござい
ます。

ことに、死亡事故の中でも歩行者、自転車乗り
の事故、これは交通弱者の事故でございますけれ
ども、これについてはそれだけに問題も大きいわ
けでございますので、半減の目標を掲げていき
たいということ、半減の目標を掲げていき
たいといふこと、これにつきましては特に努力を
していきたい、いつになるかといふことはな
かなか申し上げにくいわけでございますけれども、
できるだけ早い時期に歩行者、自転車につきま
してはせめて半減の目標を達成したいといふ
考えでおるような状況でございます。

○原田立君 運輸省のほう、いま警察庁が昭和四
十八年一万四千件台には何としても事故を食いとめ
よう、こういうことを言っている。これについて
どう心得ているのか、理解しているのか、決心し
ているのか、こういうわけですか。警察庁だけで
やるうたつてなかなかできる問題でもありません
し、警察庁と裏表みたいになつて、運輸省の自動
車局、それから建設省の道路局、そこら辺がしつ
かりやらなきゃいけないし、それをもう少し大き
く取り巻いて運輸省の自動車政策というものを、こ
ういふふうになつていくんだらうと思ふんですけ
れども、警察が昭和四十八年度は事故死者を一万
四千人台にしよう、ただ警察だけがぼうんと花
火を打ち上げたつて何もできないと思ふんです
よ。努力は一生懸命してくれてるんだらうけれど
も、結果はあえなくむざむざにも打ち砕かれたとい
うことになつてしまふ。そこで、総合施策として
運輸省あるいは建設省、通産省等を含めてのこと
になると思ふ。だから、聞きたいのは、一万四千
件台には事故を縮小しようと思ふ警察、いきり立つ

ているわけけれども、運輸省はどう心得ている
のか、建設省はどう考えているのか。また、今後
のことについては警察は、せつかく努力する
と、こう言つて、非常にばかした言い方をして
いる。だけれども、こゝろは各県を統括して総
理府の交通安全対策室で、むしろ、警察で目標を
出すだなんていうのじやなくて、あんなほうで
しつかりしたものをぼうんと打ち上げて、それで
各省は協力してやつていくと、こんなふうにしな
ければいけないじやないか、こう思ふんです。
まず一番最初運輸省、それから建設省、総理府、
こういうふうにしていただきたい。

○国務大臣(新谷實三郎) 各省にわたりますので
私からお答えしたいと思ひます。
おっしゃる通りに、警察は警察、運輸省は運輸
省といふふうに各省ばらばらにやつてたんじや、
これは効果が半減するわけです。それで、野々山
さんの質問がありまして、三つ四つの問題でござ
いましたけれども、これは各省で打ち合わせまし
た結果、これはこの問題に関する限りは、各省の
協力によつて事故対策が相当前進したと思ひま
す。こういうことを不断にやりまして、各省が一
つの問題についてお互いの分野から協力してい
くということが非常にいまの行政の上では必要だ
と思ひます。これはたまたまからいふと総理府が
やつていただくことになるのですけれども、たと
えば私どものほうでも、ここには載せませんでし
たが、また、事実上これはやらなきゃならぬこと
でもありますけれども、たとえば自動車関係業
者、まあ業界といひますか、そういうものの対
する指導をもつと徹底的にやらなきゃならぬ。
それから、免許証を持つて車を動かしている
人、これはたまたまからいへば警察庁といふの
かもしれません。しかし、これを使つて、そう
いふ運行をさせているといふような自動車業界に
やはり十分注意してもらわねえと事故対策になら
ない。私は、そういう点を総合しまして、何も
警察だけの目標じやなしに、これは政府として、
警察の考へておられる以上に自動車事故を

減少させるというような目標も必要かと思ひます。これについては、ちょうどいい機会にこういう事故センターというようなものができまして、こういう機会に關係各省が一致して、絶えず連絡をしながら事故対策に取り組んでいくという姿勢を持ってもらうように關係各大臣にも話したいと思ひます。

○政府委員(菊池三男君) 交通事故を減らそうということは、先ほども警察庁からお話しございましたけれども、これは単に警察だけの問題ではなくて、私どものほうも同じ問題でございます。これはお互いに協力してというよりは、警察も、それから交通取り締まりも、あるいは私も道路管理者といたしまして、共通の目標でやっております。したがって、いろいろたとえば事故が多発するような場所があるとすれば、これはまた道路上何か欠陥はないか、また、あるとすれば、もう少しそれをどう改良すればいいか、そういうようなことは当然必要でございますので、警察のほうと、これは中央もあるいは出先も、十分緊密な連絡をとりつつ、少しでも事故をなくそうということで現在進んでおります。

○政府委員(秋山進君) ただいま各省庁からお話があったと思いますが、先生から御指摘のとおり、私どもの任務はたいへん重大だと痛感しております。したがって、私どもは、先ほど大臣からお話がありましたようなことにつきまして、さらに努力をいたして、各省庁のそれぞれの施策を総合的に推進いたすように配慮してまいりたいと存じております。

なお、交通事故の死者の目標でございますが、昭和四十五年の段階で、五カ年計画で半減するというところで目標を立てまして、交付本部決定の基本計画をつくりまして、五カ年計画で各省にそれぞれの施策を進めていただいているわけでございまして、初年度、第二年度は大体ほぼ目標の数字を達成しております。四十八年度は第三年度になります。警察庁で一万四千台にしたい、一万五千を割りたいというのはまさにわれわれの悲願で

もございします。

○原田立君 悲願であるからこそのつしかりがなばつてもいいと、こう申し上げておるところです。

まあ、よいいなことを一言いえば、やっぱり日本各省庁縦割りのセクト主義だからいけないんだというところは、もう世間で何度も指摘されているところなんです。やっぱり、大臣が言っているように、横の連携を十分とってやらなければだめだと思ふ。各省庁各大臣に新谷運輸大臣からきちっと言うというお話を伺ひまして、これはひとつそのとおり実行してもらいたい。お願いします。

それから、総理府で調べた調査によりますと、交通事故による死者を出した遺族の三分の一は、一年以上たつても損害賠償金をめぐり加害者との話し合いがつかずに悩んでいる、というわけでありまして、そこで今回の法案では、これらの人たちに對してすみやかに事件が解決できるような対策を講じられてあると思うのでありますが、その点についてはいかがですか。

○政府委員(小林正興君) 事故が起きてから示談に相当な時間がかかるという問題があるかと思ひます。今回御提案いたしました自動車事故対策センターにおきまして、こういった賠償問題につきましましては、一つの問題は弁護士法七十二条の非弁活動の禁止事項というのがございますので、直接的にはこれに抵触しないということが必要でございます。こういった点を十分配慮して、たとえば日弁連の交通事故相談センターというところと同じ特別会計から補助金も出しておるわけでございします。そういった相談センターと弁護士さんの方のやっておる交通事故相談センター、こういったところと緊密な連絡をとりまして、し

かあるべき資格者を紹介するというようなこととか、あるいは自賠責保険の請求、こういった問題につきましまして懇切な指導を行なうというようになことをいたしたいと思ひます。

また、賠償問題に直接介入するわけではございませんけれども、被害者に対して必要な立て

かえ貸し付けを行なうということがおもな業務の一つになっておりますので、こういった点から結果的には賠償問題がスムーズに解決するということに側面的な協力もいたせるのではないかと思ひます。

○原田立君 保険料率と今後の事故防止という点については各方面から注目を浴びている問題であります。従来自賠責の収支は赤字続きだつたが、四十八年度にはこれがやつと黒字になった。そこで今後問題になることは、現在の保険料率をどのようにしていくかということであろうと思ふ。んではあります。死者減少の一つの方法として安全ベルトの着用というものが最も効果的であるといふことが世界じゅう言われておりますが、しかし、わが国にはいまだベルト着用率がわずかに一%というふうになっております。ほとんどベルトに對する関心がない。いまの段階で、そこで考えられることは、ベルト着用者には保険料の扱いを有利にするような制度を考えたらどうか、こう思ふんですが、そこら辺の考えはいかがですか、大蔵省。

○政府委員(小林正興君) この安全ベルトの着用が非常に事故防止上効果があるといふことが、あるいは被害を非常に少なくするというようなことで、現在私どものこの保安基準というものにおきましても安全ベルト装着の義務づけを行なつておるわけでございします。ただ問題は、装着を義務づけただけでこれを實際に使用するかどうかという点になつてきます。今後まだまだ問題があるろうと思ふわけでございします。先生御指摘の方

向で今後検討したいと思ひます。

○原田立君 警察庁、これ、いまの自動車局長話があったように、装着するのは義務化されていふと。だ、ちゃんと使うかどうかは義務づけがない。だから、これは道交法の改正が必要なのですね、安全ベルトの問題については、そこら辺どういふふうにするのか、今後の考えですね、わかつたら言つてください。

○政府委員(渡部正郎君) お話しのとおり、道交法の七十五条の十一というのに、高速自動車国道等での自動車運転をする場合の運転者の装着、それから同乗者に装着させるようにしなければならぬという規定はございしますけれども、罰則はございしません。訓示的な規定になつて

わけでございます。現実にはこの座席ベルトの装着率と申します。現実には装着されている状況を調べたものがあるわけでございしますけれども、この調査した日の時点におきましては、首都高速道路では二・〇三%、中央高速道路では一・七%、一般道路では〇・八%。これはことしの四月の五日から十六日まで警視庁で調べた調査でござい

ますが、いま申し上げました数字のとおり、現実の装着率は非常に低いわけでございします。御指摘のように、座席ベルトの装着というものは、ことに死亡事故の減少には非常に効果があるというふう

に考えているわけでございします。法律のたてま

いはいま申し上げたところでございしますけれども、警察といたしましては今後一そう装着率を向上させるためにいろいろ警察としてやれる対策、キャンペーンも必要だと思ひますし、その他い

んな指導的なことも必要だと思ひますけれども、装着率の向上についてはできるだけの努力をしていきたいと思ひます。お、将来装着の義務化につきましても検討してまいりたいというふうに思つておる次第でござい

手でいろいろやるということではなしに、頭をうしろにささえるものでございますので、若干事情が違ふんじやなからうかと考えております。義務化という性質にはなじまないんじやないかと、このように考えております。

○原田立君 新しい法案ができればいままでの運行管理指導センターは当然新しいセンターに吸収されるわけでありますが、ここで問題なのは、職員教育という面では野放し状態であるように思うんですが、この点について御説明願いたい。

○政府委員(小林正男君) 新しい自動車事故対策センターが適性診断あるいは運行管理指導の講習をいたすというのが非常に大きな業務の一つでございます。現在ですであまり運行管理指導センターというものは、全く同様の業務をやっておるわけでございますので、現在ですであまり九つのセンターはこれに吸収いたす予定にいたしております。

なお、後段の、この適性診断等に従事するいわゆる専門家の養成の問題につきましては、現在でございますが、事実上は新しいセンターに移っていただくという予定を考えておりますが、さらに各県に支所ができるわけでございますので、そういった各支所に今後置かれます適性診断に携わる方々の養成については、法案成立後最重要事項といたしまして養成をはかってまいりたいと思っております。

○原田立君 現行の自動車運転免許証の制度について、現在の書きかえ制度は三年ごとになっておりますが、この三年の周期は一体何を根拠にしているのか。まあ、若い人については三年も持つていられるかと思うんですが、四十代、五十代の人については、三年もたてば老化現象が激しく、非常に危険率も高くなるのではないかと。そういうところで、三年というのは何か考えたらいけないのか。このたびの法案により、事故防止のための適性検査制度が従来にも増して充実した制度となることから、一年に一回ぐらいは適性検査を実施できるようにしちやうかと思

が、その点はいかがですか。二点。

○政府委員(渡部正郎君) 免許証の有効期間につきましては、昭和二十四年までは五年間でございますが、その後二年間に変更されて、昭和二十八年以降現在の三年間ということになっているわけですが、考え方としては、この運転者の身体に欠陥や故障が生ずる等のことで、その者が自動車等を運転するのに適さない状況になっていないかどうかを検査するというのがこの制度の趣旨でございます。三年というのをどうしてきめたかという点につきましては、まあ過去の経験上おおむね三年ごとに行なうのが適当であろうという判断に立って現在三年になっているようにございます。

また、この三年に一回行なわれるところのいわゆる定期検査でございますけれども、この定期検査と定期検査の中間にありまして、免許を受けた者が免許の不適合事由に該当するようになったのではないかと疑ふに疑われる場合には、その者について臨時に適性検査を行ない、もし不適格者となつていけばこれは排除するという臨時適性検査制度というの道交法の百二条に規定されているのでございます。また、御指摘の年齢によつて更新期間に差をつけることも考えられますけれども、いま申し上げました臨時適性検査の制度もございまして、それから御案内の点数制度がございまして、ある一定の点数に達すれば運転を制限するという制度もこれと並行してあるわけでございます。また、一応私どもとしては臨時適性検査制度と点数制度によつて大抵現行の三年の制度の運用上大きな支障はないというふうに考えている次第でございます。

○政府委員(小林正男君) 適性診断を毎年一回行なうようにしたらどうかという御質問でございますが、適性診断は運転者に対しては必ずやめる交通カウンセリングの業務でございますから、理想からいえば、先生御指摘のとおり、毎年ひんぱんに行なうということが望ましいと思つてございしますが、現在第一段階といたしましては、受け入

れ能力を、適性診断施設をできるだけ早く全国的に整備いたしました。現在、ただいま警察庁から御説明がございましたが、運転免許の有効期間が三年であるというふうなこともございまして、できれば第一段階としては三年間に全国のみず第一義的には事業用の運転者がこういった適性診断を受けるようにいたすというのが当面の目標でございます。理想といたしましては、先生御指摘のとおり、毎年行なうという方向に将来持っていくと思つております。

○原田立君 中央高速道路調布市と杉並区高井戸間の七・七キロが昭和四十一年から工事を続けてきて、四十五年、都の住宅供給公社島山北住宅の一部住民が、自動車騒音と排気ガスがひどくなる、これを解決しない限り開通を認めるわけにいかない、こういうことで着工ができて現在に至つていふように聞いておりますが、地元住民にも納得のいくような解決策を出し、そして何らか前進しなければいけないんだらうと思つてござい

も、その点についてどういうようなプログラムがあるのか。過日現場へ行つて私も見てきました。そして、七百七十メートルのまだ着工できない区域など見えてきましたけれども、自動車局長、あれは着工しないほうがあたりまえであつて、着工したらおかしい話ですよ、現場としては。約二十ばかりの五階建て、六階建てのアパート、あのまんな中にござつと入るんですからね。どうしてこんな計画を立てたのかなどというふうに実はふしぎに思ひながら現場を見てきたんです、ほんとうに。だけど、すでに大部分ができておるんで、ほんとうに、何らかしなればいけないんでしようね、おそろく。私、そうだと思うんです。何らかしな手を取ればいけないんだと思つたけど、ただ手をこまねいて見ていただけではあれはもう解決しませんよ、ほんとうに。何かシェルター構造にした場合は何とかなう案も一応拝見いたしましたけれどもね、ほんとうに納得させられるのかどうか、そこら辺の見通しも聞きたいと思つたけれども、おもには日本道路公団がやるんだらうと

思つてございまして、それを取り扱う係の人というんですかね、こつちの姿勢ではないかと思つてございまして、誠意の示し方でも言ひましようかね。まあ、いわゆるお仕事気分ではと通告して、聞かなかつたからまたある程度期間を置いてまた通告して、なんてなことを何年もやってたつてこれは解決しないと思つた。そんなことで、その一連のずつとで上がった道路を見、それでまた欠けている部分を見て、そしてこんなばく大な予算をかけてこれだけつくつたのに、たったこれだけの区域でこれだけ利用できないというのは、これ自体おかしい話ですよ。もっと積極的な姿勢で解決する方向に努力しなければいけないと思つてございまして、いかがですか。

○政府委員(菊池三男君) ただいまの中央道の島山の地区の問題でございますが、私も、ただいま先生からお話しございましたように、これはもう早急に解決を迫られておる問題でございます。実はもう前後ができておまして、まん中の八百五十メートルぐらいがまだ工事が着工できない。しかも、そこが島山の北住宅の団地の中を通つております。これは歴史的には、同時に計画がございまして、まだ住宅の建たない段階だったんですが、住宅のほうは早く建ちますので、先に入居したということでありまして、しかも、それにいたしまして、やはり騒音等によります環境対策は考えなければならぬと思つております。そこで、いま先生からお話がありましたように、道路の上に、シェルター構造と申しまして、こう、ふたをかけてしまふ。ちやうどトンネルみたいなフードの形で二百五十メートルほどの区間だけフードにいたしまして、そうすれば排気もそれから騒音も直接外に出ないというふうなことで、そういう形でやります。もしまた、そういう形でやりますと、高架道路の上にそういう場合にはまた別の問題が出てまいりますので、そういう場合はまたそれなりに移転ということが必要ならば、またそれに対する措置も講じましようとい

うようなことで、これは公団とそれから東京都と、それからこれは都の住宅供給公社の建てておる建物でございますので住宅供給公社、それから地元の直接の方々、四者協議会というものをつくりまして、もう第一回が四十六年の十二月ですから、一年半ほど前から話し合いを始めておりまして、そうしてその最終的な、いまのわれわれの考

えております範圍では、もうこれが精一ぱいだろうと思ひますそういう案を示して、いま地元の方々と話を進めております。つい先日、六月三十日もまた第五回目の打ち合わせがあったようでございます。まだその段階ではオーケーということになつていないようであります。シェルターにした場合、いろいろな細部の問題についていろいろ御質問があり、それに対して道路公団が答えておりますけれども、いづれにいたしましても、現在調布布で中央道ができておりまして、調布でおりました

車が、あと国道二十号線が非常に込むものですから、二十号線あるいはその裏のほうの道へ入って、あの地区が非常にそのために交通事故がふえ、困っておられるという話も承っております。また、首都高速道路の四号線といっておりますが、新宿まで行っておる道路が、ここの秋ぐらいには環状八号線まで開通できると思います。そういたしますと、この八百五十メートルの区間だけがネックとなつてそれが利用できないために、その附近に非常に交通の渋滞が起こる、混乱が起きるということでございますので、これは私どものほうも必死でございます。なるべく早く着工したいと思っております。しかし、直接の地元の方々の御了解が得られないとなかなか着工できませんので、何か、通り一べんの話し合いをしておるんじゃないかというようなお話もございましたけれども、公団といいたしましては、それどころか、もうせっぱ詰まった段階まで来ておりますので、誠心誠意、話を詰めてなるべく早く着工したいというふうに考えております。

○田淵哲也君 初めに自動車事故対策センターの設立の目的というのは、一つには事故発生防止

ということ、それからもう一つは被害者の保護の増進という、この二つの目的があるようであります。私はこういう問題について取り組むためにこういうセンターを設立されるという趣旨には全く賛同するものでありますけれども、若干疑問の点がありますので、以下順次ただしていきたいと思います。

まず初めに、この事業の一つの柱である自動車事故防止事業でありますけれども、初めに、現在政府あるいはその他の団体で取り組んでおる交通事故防止対策というものがどのようなものがあるか、これは非常に大きな問題ではないかと思うのであります。かなり多岐にわたって総合的な政策というものが自動車事故の防止には必要であると思ひますけれども、現在政府並びに各団体でやられておるものにどういうものがあるか、概略説明をいただきたいと思います。

〔委員長退席、理事神沢浄君着席〕

○政府委員(秋山達智) 交通事故防止のための根本的な対策といたしましては、第一は交通事故防止についての長期的かつ総合的な対策を樹立してこれを強力に推進する。これにつきましては昭和四十六年三月、交通安全対策基本法に基づきます交通安全基本計画を作成いたしました。この計画におきましては、昭和五十年までの長期的な展望に立つて交通事故、特に歩行者事故による死傷者の抑制をはかるということに重点を置きまして、交通安全施設の整備、交通安全思想の普及徹底、それから安全運転の確保、車両の安全性の確保、交通秩序の確立、被害者救済対策の強化等の交通安全施策の大綱を定めまして、これを積極的に推進することとしております。

第二には交通安全施設の実施に要する予算の重点的な投入でございますが、この点につきましては、昭和四十八年度当初予算において、交通安全施設の整備を中心といたしまして、交通安全施設に要する予算として総額三千三百四億円、前年度比三〇・四増を計上しているところでございます。今後とも安全施策の実施に要する予算の重点

的な投入については努力したいと思っております。

第三は交通事故の防止についての国民各層の積極的参加体制の確立でございますが、交通事故防止は政府の施策のみによって達成できるものではなく、官民一体となって交通安全を推進することによって初めてその成果をあげることができると思われますので、全国交通安全運動の強力な推進等、これらの施策によりまして交通事故防止について国民が積極的に参加するよう体制の確立にとめてまいりたいと思っております。

非常に抽象的なことで恐縮でございますが、さらに御質問がございますれば、御要望がございましたら詳しく申し上げます。

〔理事神沢浄君退席、委員長着席〕

○田淵哲也君 ただいまの御答弁にもありますように、交通事故の防止というのは非常に幅の広い仕事だと思えます。そして、それを担当しておられるのは、政府の各省庁をはじめとして、各種団体におきましても、自動車の事故の防止事業の中で政府から補助金が出ておるものだけとりましても、東京自動車運行管理指導センター他八ヶ所、それから全国自家用自動車協会、さらに運輸転者の安全運輸推進事業としては、東京タクシー近代化センター、大阪タクシー近代化センター、全国トラック交通共済協同組合連合会、交通安全全国民運動推進事業としましては、全日本交通安全協会、このようにたくさん団体もあるわけですから、ところで、今回この自動車事故対策センターというものができるわけですが、いろいろな広範な交通事故防止事業の中で、自動車事故対策センターの果たす役割りあるいは位置づけ、ということのほうを考えればいいのか、この点についてお伺いをしたいと思います。

○政府委員(小林正興君) 自動車事故の防止体制といいますが、防止施策というものは関係各省にわたり非常に広範である、また、その実施機関というものも、ただいま先生の御指摘のとおり、直接政府がやるもの、あるいは民間団体がやるもの

の、非常に幅広くかつ奥行きも深くやっておりますね、
けでございます。そういった際に、当然それらは

全体的に総合されて国全体の施策としてならなければならないというところで、総理府中心に、全体の施策が総括され調整されて、しかも、できるだけ体系化されておるわけでございます。ただ、それぞれの施策が関係各省によって推進されるとたしにしても、やはりその相互間に連絡調整をとるにいたししても、若干そこに補完しなければならぬようなすき間といえますか、そういった点でも考えられるわけでございます。また、運輸省ともいたしましては、運輸省の交通安全施策というものを、できるだけ先生御指摘のとおり、位置づけと申しますか、体系的にやっていきたいというふうな考え方もございまして、運輸省の主としてやっております車両自体についての安全、事故防止対策の推進ということが一つございしますが、もう一つの点といたしましては、車の使用、まあ運転ではございますが、その運転の取り締まり指導ということでなくて、運行指導といえますか、こういった点につきまして、事業用自動車についてては道路運送法で運行管理制度というものをすでに設けておるわけでございます。こういったように、物の行政だけでなく、運行のしかた、あり方というようなものについては、事業用自動車につきましては、単に運転免許行政だけでなく、もう少しきめこまかい運行管理指導をしていこう、こういうことを従来から考えてきておるわけでございします。今回の事故対策センターの一つの大きな業務として、適正診断を行なう、あるいは運行管理の指導講習を行なう、こういうようなことも、自業用自動車につきましては、非常に運行の態様というようなものが、バスあるいはトラック、それぞれ特殊なむずかしい態様をなしておるわけでございます。単に自動車ドライバーが個々に注意をする、あるいは規則を守るといっただけではなくて、一つの運行がシステム化されておるわけでございます。そこにはいろいろな道路状況に即応した注意運転、あるいはバスであればそれが

日によって変わるというようなことから、いろいろ点呼あるいは運行管理指導をやっておるわけでございます。また路線トラックなんかで見ますと、夜間高速走行をやるといふような問題もあるわけでございます。そこでこの運行管理指導をより一層強化しよう、こういうようなことで、その一つの手段として個々のドライバーについては適性診断というようなカウンセリングの業務を行なうというようなことで、あるいはすでにきまっております運行管理者というものが事業場ごとに定められておるわけですが、こういった運行管理者に対する指導講習というようなものを現在の法制のたてまえでは陸運局長が行なうことになっておるわけですが、全国、運行管理者だけでも五万数千人あるわけでございますので、こういったものについてこのセンターが指導講習を強化していくと、こういうところにならうがあるわけでございます。一口に申しますと、たくさん事故防止対策制度があるという中で、この事業用の自動車につきましては運行管理制度というものがすでにとられておる。これをきめこまかく強化していくと、こういうことがこの事故センターの業務の一つでございますもの位置づけと申しますか、性格かと思ひます。

○田淵哲也君 もう少し具体的にお伺いをしたいのでありますけれども、三十一條の第一項の第一号、事業用自動車の運行の安全確保をつかさどる者に対する指導、講習、第二号の運転者の適性診断——事業用ですね、それから、第六号の自動車の事故防止の防止に関する調査研究とその成果の普及、この三つだけが事故防止事業としてあげられております。そのほか七号の附帯業務、それから、八号でその他の達成に必要な業務といふことにあるわけですが、これは運輸大臣の承認を要するといふことになっておられますけれども、前にあげたこと以外にどういふ業務が考えられておるのかといふことをお伺いしたいと思います。

○政府委員(小林正興君) 具体的に三十一條に業

務を列挙してございますが、それ以外の目的達成業務といふことは、たとえば事業用自動車以外、自動車の運転者、まあ自家用の運転者、こういった運転者に対しても適性診断を実施するといふようなことの必要性も考えられますので、こういったものにつきましては目的達成業務といふことで今後把握していきたい。

それから、もう一つの業務といふことは、交通遺児というような被害者に対する貸し付け業務がございまして、まあ、正確には遺児といふことにはならないけれども、たとえば自動車事故によって不具廃疾となった被害者の子供といふようなことも考えられるわけでございます。こういった被害者の子供につきましては、遺児に準じましてやはり育成費の貸し付けをいたしたいかがかと、こういったものが現在考えております具体的な業務でございます。

○田淵哲也君 そうしますと、交通事故対策といひましても、このセンターでやろうとしておることは、運行の安全確保をはかるための指導とそれから適性診断ということになるわけでありまして、これは、きわめてこの事故対策の業務の中のごく一部にすぎないと思ふんですね。ところが、この名前のほうは、「事故対策センター」といえば、交通事故については何でもやるような感じを与えるわけですが、この点はいかがでございますか。

○政府委員(小林正興君) このセンターの名称につきましましては、法律案作成の段階でいろいろ検討をいたしました結果こうなったわけでございます。確かに先生御指摘のとおり、一つの方法としては、具体的な業務内容に即した名称をつけるというところが一番わかりやすいわけですが、このセンターの業務が、事故の未然の防止策といふものと事故後の被害者に対する救済策といふ二つの柱になっておるわけでございますので、こういった点をどうしても総合しなければならぬといふようなことで、総合した概念をいたしまして「自動車事故対策センター」という名称をつける

ことにいたしましたのでございます。

○田淵哲也君 これは、こういう名称をつけられたことからわれわれが感ずることは、当面はこういった業務に重点を置いておつても、将来はもっと広範に事故対策といふものをこのセンターでやろうとする、そういう考え方、構想があるのかどうか、この点はいかがですか。

○政府委員(小林正興君) ずっと将来ということになりますと、これは非常にむずかしい問題でございますが、当面は、当然第三十一條の「業務」に列挙してあります業務、さらに先ほど御質疑がございましたが、第八号で目的達成業務といふようなもので先ほども御答弁申し上げましたが、具体的な二つの業務、あるいはこの法律の一条の目的から見まして、それにふさわしい業務について今後若干追加されることがあるという程度と考えております。

○田淵哲也君 それに関連して、このセンターの財源の問題に触れたいと思ふのでございます。いまのところ、政府からの出資、補助、貸し付けは自賠責特会から出すということになっておるわけですが、将来はどうなんですか、やっぱりそれ以外の政府資金といふものを出す考えがあるのかどうか、お伺いをしたいと思います。

○政府委員(小林正興君) 国全体のこの事故防止対策については、先ほど来の関係各省の施策、主として一般会計を中心としておるわけでありまして、ただ、道路なんかにつきましては道路特別会計があるかと思ひますが、そういった一般会計をはじめとしましてそれぞれの会計において考えるわけでございますが、今回のこのセンターは、自賠責特別会計の滞留資金の利息というものを、資本金は補助金、財源をいたしましてこのセンターの設立を考えたわけでございます。これは自賠責審議会の答申の線に沿つて、その滞留資金を活用する範囲内でやるべき業務といふことで考えておるわけでございますので、一般会計からの手当てといふことについては考えておりません。

○田淵哲也君 自賠責の特別会計を使うとします

と、これは自賠法との関係というものも出てくるわけですね。自賠法の第一条に自賠法の目的が書いてございますけれども、これは原則的には保険による被害者の救済がその本来の目的だと思ふんですね。それで、そのもしその運用益なりあるいは資金的に余裕ができるならば、やはり保険金額の引き上げとかそういう方面に使うべきであつて、それ以外の交通安全事故防止事業をやるといふことは、この自賠法の精神から見てどうなのか、お伺いをしたいと思います。

○政府委員(小林正興君) 確かに自賠責審議会の答申におきましても、保険料の引き下げに充てるほか自動車事故対策に活用すべきであるといふ答申になっておると思ひます。したがって、先生御指摘のとおり、当然自賠責資金の財源でございますので、これは保険の限度額の引き上げ財源とかあるいは保険料を引き下げる財源、いずれにいたしましても直接的にはそちらに充てるべきでございますが、そのうちのごく一部を自動車事故対策に充てるということでございます。

先ほども申し上げましたが、適性診断等の業務にこの資金が使われるということは、自賠責の会計に對してしまつても、これが事故低減効果があるといふことでいい結果を与えるわけでございますので、その資金を使う許される範囲内かと思ひます。

○田淵哲也君 四十四年の自賠責審議会の答申にも「責任保険も総合的な交通安全対策の一翼をになうものとして、可能なかぎり事故防止に役立つ制度をとり入れ」といふようなことがありまして、そして「間接的には収支の改善に寄与する」といふ効果をも期待すべきである。しかし、「もちろん、真の交通安全事故の防止は、責任保険の範囲を越える問題であり」といふことでもあるわけですね。だから、交通安全対策といひましても、この自賠責保険の資金を使ってやるべき分野と、それからそれ以外の施策としてやるべき分野と、これは分かれると思ふんですね。この自賠責保険の資金を使ってやる交通安全事故防止対策とい

うのはおのずから一定の限度がなければならぬ
と思うんですね。この点はどうかでしょうか。

○政府委員(小林正興君) 確かに、自賠責の財
源、資金でございますので、おのずから自動車事
故防止対策になるから、あらゆるものについて使
われて差しつかえないというようことは非常に
問題があると思います。おのずから財源的な限界
もございまして、また、その性格上からも、おの
ずから限界はあるかと思うわけでございまして、
事故防止になるものについてはすべて自賠責
の財源がふさわしいというふうに考えているわけ
ではございません。

○田淵哲也君 そうしますと、やっぱりどっかで
これは線を引いておかないと、たとえばこの自賠
責がほとんど黒字になる、あるいはその保険料率
引き上げによってほとんど資金に余裕が出てくる。
余裕が出てくると、それで交通事故対策もや
ればよいというようにもなってくるわけでは
ない。その場合に、ほかのたとえば自動車を使っ
ておる人から目的税的に取って交通安全施設をつ
くるとか、あるいはそのほかの一般財源で交通安
全対策を進めるとか、そういう事業とこの自賠責
特会との関係というものをどこかではっきり線を
引いておかねばおかしいのではないかと思う
わけです。この点はどうかですか。

○政府委員(小林正興君) このセンターをつくり
ましたときの自賠責特会の運用益のまたその一部
を活用するというようなことから、おのずから財
源の量においても制限がございまして、また、そ
の財源の性格が自賠責特会でございますので、そ
ういった点から、何と申しますか、おのずからの
限定はあるかと思ひます。で、現在、この事故
防止対策あるいは被害者救済、いずれにいたしま
しても自賠責特会から補助金等で支出をいたすわ
けでございますが、そういったものにつきまして
はわれわれとしては厳格に解して、予算におき
ましても当該団体が行ないます業務の内容とい
うようなものについてこれは一般会計でやるべき
ものというふうなものについては自賠責特会から

支出すべきではないと、むしろ国全体の財源から
やるべきものだというふうに考えるべきでござい
まして、そういった点については個々の問題につ
いて、具体的に、しかも厳格に解していくべきだ
と思っております。

○田淵哲也君 まあ、自賠責制度そのものはやっ
ぱり被害者の救済がその本来の目的ですから、た
とえば交通違反の救済とか、こういう問題につ
いてこの自賠責の余裕資金を使うというのは私は比
較的すなおにうなずけると思うんです。ただ、事
故防止となれば、ここにあげてある安全運行の確
保とか適性診断の程度なら常識的に見てまず差
つかえないのではないかと気がしますけれども、
しかし、何らかの限界とかその考え方の区切
りというものがないと、ちよつと理屈としても納
得できない面があると思うんですが、その辺の限
界はどこに置かれるんですか。たとえば自賠責が
ほとんど黒字になったような場合ですよ。本来は
保険限度額の引き上げに充てるべきだと思ひま
す。今回は限度額の引き上げをする前にほかの事
業に金を回すわけですね。だから、その際、一定
の歯どめとか限界というものを設けておかないと、
黒字がほとんど出てきたから限度額の引き上げに
回さないでほかの事業をほとんど拡大するという
ことになる、ちよつと本末転倒するのではない
かと思ひますが、この点、いかがですか。

○政府委員(小林正興君) 確かに滞留資金の運用
益と申しまして、これは自賠責収支の黒字でござ
いますから、これは限度額あるいは保険料に還
元するべきものでございまして、しかしながら、そ
の運用益の活用方策の一部といたしまして行な
うわけでございまして、これらについては今回、
たとえば具体的に適性診断業務に充てるというよ
うにすることにしましては許される範囲内だとい
うふうに判断いたしましたのは、従来から運行管
理指導センターに對しましては自賠責特会から補助
金を出しておたわけでございまして、そういった
点から判断いたしまして、財政的な、何といいま
すか、規模、金額のワクといひますか、そういった

点と、それと業務の性質というものと両方から
判断いたしましたので、このセンターに行なわれま
す事故防止事業というものをこれに限って認めるこ
とにいたしましたわけでございまして、したがって、今
後これがどこまで広げられるかということにつ
いては、その事故防止事業そのものの内容によつて、
先ほど来申し上げましたように、やはり厳格に解
していくべきものと思っております。

○田淵哲也君 この事業の範囲については運輸大
臣の承認ということになっておりますので、大臣
からもこの点についての見解をお伺いしておき
たいと思ひます。

○国務大臣(新谷實三郎君) いま政府委員から御
答弁したとおりでございます。

それから、やっぱり自賠責の特別会計から出す
経費でございますから、自然、やっぱり自賠責保
険の目的というふうなものからのおのずからこれは
制限があると思ひます。したがって、非常に
黒字が出た場合にそれをどう使うかということに
なりますと、やはり料率の引き下げとかあるいは
限度額の引き上げとかいうようなことにまず第一
に手をつけるべきで、ただ、事業の種類をふや
したり、今度のセンターにもっともつと多くの金
をつぎ込むというふうなことは、これは自賠責保
険の特会の本来の目的から第二義的になるんじや
ないか、私はそういうふうな考えでおるわけでござ
います。

○田淵哲也君 私は自動車事故対策センターが事
故対策についてもっと包括的に事業を拡大してい
ただくというのはいいと思うんです。ただ、自賠
責特別会計に依存する限りはおのずから額にお
いても質においても制約が出てくる。したがって、
将来においてはこの自賠責特別会計に依存するだ
けでなくて、もつとほかの財源もつぎ込んで事業
を拡大するということが必要ではないかと思ひま
す。この点についてはどうお考えですか。

○政府委員(小林正興君) 先ほど申し上げまし
たが、将来自動車事故対策センターがやる業務と
いうものがこの法案のさらに別に大きなものが考

えられるといった際に、それは自賠責の特別会計
の財源にはふさわしくない、しかも、ふさわしく
ないが、しかし、このセンターが行なうことが非
常にその業務がふさわしいというふうなものが将
来出てきた場合には、これは当然法律上の問
題でもございまして、また、そういったものにつ
いては一般会計から財源を得ましてもなおかつこ
のセンターが行なうにふさわしいというふうな業
務が出てきた場合に、絶対あり得ないとい
うことは申し上げられませんが、当面考えられま
すのは、具体的に列挙したもののほか、やはり制
限の第一の目的を達成のために必要な業務、し
かも、それは運輸大臣の認可を得て個々に判断を
するということになつておるわけでございま
すので、現在のところ、一般会計の財源を当てに
してこのセンターが何らかの業務を考え得られ
ないかということについては、現在全く白紙でござ
います。

○田淵哲也君 そうすると、確認しておきたいん
ですが、あくまでも自賠責特別会計というもの
に限定をして、その範囲内で事業を考へるとい
うことでもない。将来、事故対策センターとして
必要な業務が出てくれば、一般財源あるいはその
ほかの財源をつぎ込むこともあり得るというふう
に解釈していいんですか。あるいは逆に、あくま
でも自賠責特別会計の範囲内でこのセンターとい
うものを運営するんだ、だから、それ以外に必要
な事故対策事業でも、自賠責特別会計から出すに
ふさわしくないことはセンターではやらないんだ
と。どちらに解釈すればいいわけですか。

○政府委員(小林正興君) ただいま先生のお説の
後者のほうでございまして。

○田淵哲也君 それから、この適性診断の問題で
すが、適性診断の効果についてお伺いしたいと
思ひます。

○政府委員(小林正興君) 適性診断の効果につ
きましては、現在民間の団体でございまして自動
車運行管理指導センターが国の補助金を受けて
四十五年度にいわゆる追跡調査というものをいたし

あるいは弁護士関係の団体等との連絡をとる必要はあるかと思いますが、直接の業務といたしましては、それは非常に困難かと思ひます。

それからもう一つの未亡人の職業訓練、あるいは救急医療施設、リハビリテーション施設の設置、運営についてこのセンターができないかという御質問かと思ひますが、これらについては被害者救済、特にそのうち救急医療施設については自賠責の答申にも積極的にうたわれておるわけでござい

ます。また、そういった点から自賠責特会からみても毎年約二億の金が補助金として救急医療施設に対して出されておるわけでござい

ます。それからリハビリ施設につきましては、自賠責共済を行なっています農業協同組合あたりでは、すでに二カ所のリハビリ施設を設けておる。それもやはりいわゆる運用益を活用してやっておるというものの一環でござい

ます。現在直ちにこれらの業務について直接センターが行なうという事は考えられておると思いますが、これらについては被害者の保護に当る問題でござい

ますので、今後いろいろ研究検討をいたしたいと思ひます。

○田淵哲也君 ほかには交通事故の被害者の救済のためのいろいろな団体、民間団体もあるわけですね。これらの団体の業務とこの事故センターとの関係とい

ますが、競合するものとか、そういう点はどうなんでしょうか。

○政府委員(小林正興君) この法律案策定当時から一番直接関係がありましたのは、交通遺児育英会という機関がすでにございまして、ここにおいてやっている業務と今回このセンターが行なう予定の業務との関係について関係者とも十分協議をいたしたわけでござい

ます。現在ござい

ます。現在ござい

ます。現在ござい

ます。現在ござい

ます。現在ござい

ました。したがって、そういった既存の機関とダブルするということはまずいわけ

でございます。もう一つは、このセンターが、法人ではござい

ますが、国が出資いたします特殊法人で、た

くさんの監督規定があるわけ

でございます。特に

役職員につきま

す。公的業務に準じ

た。業務を行なう、あるいは運行管理の指導を行なうという

こと、あるいは自賠責の財源で貸し付け業務を行なう、自賠

責の周知宣伝を行なう、こういうようなことからい

まして、それらの業務に精通していると申

しますか、専門の方々を選ば

べきであるかと思ひます。

もう一つの点は、このセンターが、法人ではござい

ということ。あるいは、強制保険であるという性格から、これが最低限度を担保するものであるというような性格もあるかと思ひますので、そういった点から任意保険との関連というようなものもやはり慎重に検討をせしめなければならないわけだと思ひます。そういうこともろもろの問題を十分勘案しながら、限度額引き上げにつきましてもはなればなれば早く専門の自賠責審議会にはかつてきめていただきたいという基本的な考え方でございます。

○田淵哲也君　まあ、少し抽象的な答弁でわかりにくいんですけども、たとえば自動車の死亡事故補償の場合にやっぱり問題があることは事実なんです。たとえば航空機、鉄道の場合は、平均額にして、過去の最近の例を見ても一千万円をこえております。補償額は、自動車の場合は、その交通安全対策室の調査によりまして、四十七年度で大体確定した補償額というものが三百万円ないし七百万円。それで一番多い中位数的なものが五百万円ないし六百万円。航空機や鉄道に比べては大体半額なんです。これは非常に問題だと思ひます。同じ死ぬなら自動車にはねられて死んだら損だ、やっぱり飛行機で落ちて死んだらどうかということになるわけですね。これは航空機と自動車というだけの理由でこれだけ差がつくというのはいささかおかしいと思ひます。こういう点から考えて、もちろん、これは自賠責保険の問題だけではないと思ひます。具体的に交通自動車事故で死んだ場合には判決あるいは確定額そのものが低くなつておるといふのは、やはり自賠責の限度額が五百万円にきめられておるといふことが影響しておるのではなからうか。この点についての配慮がやっぱり要すると思ひます。

それからもう一つは、この最低保障というものの考え方をどう考えたらいいかということですね。やはりこの他の判例というものを参考にして考えるべきなのか。その判例を基礎にして、そのうちの何割は自賠責で負担してあとは個人で負担しろという考え方でいくのか、あるいは、もっと社会保障的な考え方に立つて、交通事故で死んだ人は

とにかく生活に困らないようにするんだと、だから、収入の多い人は三千万円とか四千万円とか賠償額はなるかもわかりませんが、そういうたくさんは出せないけれども、とにかく生活に困らないだけは最低限度保障するという考え方に立つべきなのか。その辺の具体的な額についてはこれから検討を要することだと思ひますけれども、その考え方について若干お伺いをしたいと思ひますがね。

○國務大臣(新谷寅三郎君)　これはいまの損害賠償とかいうようなものではございませんから、損害賠償額が裁判所でどうきまつたか、それと見合せていかなきゃならぬということじゃあないと思ひます。で、まあ自動車の事故、いろいろな原因によつて事故が起こるわけでございますから、この自賠責によつて保険金をもらつたから、別に民事、刑事関係の法律関係が消滅したというわけではないと思ひます。でございますから、これはもう少しほかの航空は航空、また自動車は自動車、電車は電車というふうないろいろな積み重ねられて、そしてその原因が必ずしもこういうふうな保険制度によつておるものじゃないですね。自動車についてはこういう特殊の保険制度ができたわけでございますから、その点を考えながら、まだこれから先、この保険の限度額を引き上げるかどうかというふうなことにきまつては、なおもう少し基本的に検討し直さなければならぬ部分が私たくさんあると思ひます。これだけ取り上げて、裁判所できまつた損害賠償額が幾らだからこれもそれに追隨するんだとか、あるいは、一般の民事訴訟を妨げないんだからこれは低くてもいいんだとかというふうなことをまだ考えるのには、少し研究題目が多いんじゃないかと、私はこういうふうなことを考えておるわけでございます。これはいづれ審議会もあることでございますから、もちろん限度額を引き上げますと、黒字になつていけばいいんですけれども、単純に引き上げると保険料率の引き上げということに結びついてくるわけですから、そういう保険の改訂の内容というふうな

なものについてももう少し見きわめて、審議会なんかの意見も十分聞いて、いまおっしゃつたような非常にこれは基本的なむずかしい問題でございますけれども、自動車の事故というもののについては、自動車の事故としてこういう特別の制度ができた上に立つて限度額の問題は考えなければならぬまい。ただ、一般的に言へば、政府委員から申しましたように、いまの五百万円とかあるいは五十万円とかいふのは、少しいまの社会事情から見ると低過ぎるんじゃないかといふことは言へると思ひます。これについては、もう少し財政状況をみて、できるだけ事情が許せばこれを引き上げるようにわれわれも考えてもらつたほうがいいんじゃないかと思ひますけれども、いづれにしても、この審議会が基本的にどういう態度をとりましか、もう少し審議会の中で討議してもらわぬと、そういう基本的な問題がきまつてこないんじゃないかと思ひます。

まあ、当面これはとにかく充足していただいて、非常に当面困つておる問題でございますから、充足していただいて、ひとつ当面の問題に取り組みしてもらいたい、こういう考えでございます。将来、長い先をもつて、制度的にえらいこれを見渡して、将来はこういたしますと、こまごまいかなきゃならぬといふことをきめておるのではないかとあります。今後十分研究をしながら進めていきたいと思ひます。

○田淵哲也君　限度額を引き上げとか、それから料率の改訂の問題については、どういう手順でいこうか結論が出るのか、お伺いをしたいと思ひます。

○政府委員(小林正興君)　これは大蔵省に自賠責審議会というものがございまして、そこにはかつてこの問題を処理するわけでございますので、私もいたしましては、大蔵省と十分事前に協議をいたしまして、なるべく早い機会に審議会に諮問をしていただくように考えております。

○田淵哲也君　終わります。

○小笠原貞子君　この自動車事故対策センターの業務の中に、自動車事故の発生を防止するため運

行管理者に対して安全確保上必要な指導及び講習を行なうとか、また適性診断を行なうとかいふような当然の業務が入つておるわけですね。しかし、交通事故そのものを考えますと、いろいろと指導したりまた適性診断をなすつても、交通事故そのものが起きないような万全の対策というものが立てられない限り、これはいつもあと始末の問題にしかすぎないんじゃないか。その中でも非常に問題になりますのは子供の交通事故、特に私は母親なんかの立場から考えまして、この子供の交通事故に対して、いまもうおかしな人たちが非常に真剣に考えていらして、早急に何とかしてほしいというのがいまの切実な願いなんです。そして子供と年寄り、九歳未満の子供、六十五歳以上の死亡者というものを調べてみますと、歩行者事故全死亡者数の五三〇という過半数が年寄りと子供で占められておるといふことでございます。特に子供の場合は各国等調べてみますと、またこれが日本の場合は非常に多うございます。東京の場合には十二歳以下で一五%、そしてニューヨーク、ロンドンでは十五歳以下でも多くて九%、モスクワが七%、西ベルリン五%、パリは一%というように、非常に外国と比べて子供の事故というのが多いということが特殊な状態だと思ひます。それがどういふところに事故が起こつてくるかといふところを調べてみますと、やはり裏通りとかいわゆる生活道路、ここの子供の事故というのが非常に多いわけなんです。

そこで私は、質問に入ります前に、考え方として、私も子供のときは道路、まあ家の前の細い道路というの遊び場でございますね、そこでろろ石で絵をかくたり、陣取りやったり、ケンケンやったりと、まことに楽しい生活の場でございます。ところが、現在どういふことかといふと、もうまさに、いつでもわが党が言いますように、歴代自民党政府の大企業優先、「つくらんかな、売らんかな、あとは事故となれ、公害となれ」といふような、これはどなたもおっしゃつておりますモーターゼーションの政策の結果、こう

いうような通路にまで車が入らざるを得なくなってきた。そして子供の事故が多くなってきた。こういうことを考えますと、私はほんとうに事故というものの、特に子供の幼い命を奪うという事故に對しての姿勢の問題ですね、やはり未来の国民である子供たち、最も大事にされてしかるべき子供たち、児童憲章の「児童はよい環境で育てられる」というような、ほんとうに子供を大事にしなければならぬという最低の切実な問題が、ここでむざむざと殺されていってしまうというようなこと、たまらないですね。私は、やっぱりこういう子供たちの、公園もない、遊び場もないという、まの子供たちのことを考えれば、少なくともそういう子供たちの事故が一番多くなっている細い裏通りというようなものをやはり子供のために返してほしい、その子供のためにこういう道路を返してほしいということが一番切実な願いで、私もそれはもう当然主張しているつもりです。こういうような子供たちの交通事故を守るためのこの裏通りの問題、特に緊急に必要とされるような状態に對して一体どういうふうな政策で取り組んでいこうとされるのか、まあ、いろいろとすったことともあるかと思いますが、その問題についてまず最初にお伺いしたいと思います。

○政府委員(秋山進君) 子供の交通事故及び老人の交通事故について、その数が残念ながら最近の交通事故の死者数の減少傾向に比しまして、幼児については増加しておるという状況でございます。また六十歳以上の老人については横ばいでございます。私もといたしまして、昨年来この子供と老人の交通事故を未然に防止するということを交通安全対策の最重点として、いろいろな施策を総合的に推進していきたいということで努力しているところでございます。具体的には、やはり交通規制あるいは交通安全施設の設置というような対策を総合的に実施していかなければならないのでございますが、特にやはり通学道路あるいは遊戯道路というものの確保ということを実施しまして、いわゆるスクールゾーン対策さらには

広めてセーフティゾーンというところまで持っていきたいということで、特に警察あるいは建設省に御努力を願って、さらに私どものほうにいたしましては、こうした母親あるいは子供さんたち、教育関係の方々に安全思想の普及ということを進めてまいりたいということで努力をいたしているところでございます。

○政府委員(渡部正郎君) 警察といたしましては、いまのお話のように、子供と老人の事故がなかなか減らないというのが最大の悩みでございます。もう一つ、御質問にはなかつたのでございますけれども、サーキット族といいますが、若い人の暴走、この三つがどうしても減らない。ことに子供の事故の場合には、九歳以下というお話がございましたが、幼稚園にあがる以前の子供さん、これは人口一万人あたりをとりますと非常に事故率が高い。それから老人の方も七十五歳以上くらの方の人口比の事故率が非常に高いということ、考えてみますと、この三つに共通した一つのあれがございます。何といいますが、コミュニケーションが非常にむずかしい。お年寄りの方はやはり急激な交通状況の変化になかなか追いつかないという点もございまして、小さいお子さんはなかなか話してもわかってくれぬというあれがございます。それから若い方はまた違つたあれで、スピードに酔うと申しますか、なかなか話してもわかってもらえない。要するにコミュニケーションのできない層の事故対策というものは非常に一つのポイントになつてきているのではないかと思います。それから、そういう点で、安全教育のやり方も、従来とは違つたアプローチのしかたでくふうをこらしていかなければならぬということいろいろ考えているところでございますが、子供の事故について申しますと、いまお話にもございましたように、やはり道路——子供にとっては道路が遊び場だといふのはどうしても否定できない面があると思うわけでございます。これからは——従来もやってまいりましたけれども——交通規制におきまして、基本的にはやはり通過交通と地域交通という

ものを分離するという考え方に立ちまして、地域交通は安全なものにしていかなければならない。地域交通を主にする地域におきましては、子供さんは、たとえ車が通つていても大きい事故は起こらないぐらいに車の交通というものを押え込んでいかなければならぬんじゃないだろうか、そういう観点に立ちまして、地域交通と通過交通の分離ということ組織的に広範囲に実施していきたい。もうちょっと広く申しますと、やはり車が道があればどこを通つてもいいという時代はもう終わったのではないだろうか。やはり日本の道路は非常に複雑な構成を持っております、事故対策上もいろいろむずかしい点はあると思ひますけれども、やはりその町なら町の道路全体の使い方というものを考え直す必要があるんじゃないだろうか。つまり、交通の流れというものを、より安全でより効率的で、そしていわゆる自動車公害の少ない形で流れを再編成していくと申しますか、そういう、何といいますが、システムのな規制というものをやっている中で、それでやはり交通から生活の場を確保するということをまず大前提としてやらなければならぬんじゃないだろうか、と考えております。子供さん自身につきましては、ちびっ子広場とか子供公園というの必要だと思ひますけれども、非常に必要なのは、たとえばすぐうちの前に出てちびっ子と遊ぶとか、ことに三輪車に乗っている子供さんがよく事故にあつたわけですが、三輪車を乗り回したりとか、そういうのは離れてはだめなんではないかと、子供さんの生活の場の近くに三輪車でも何でも乗り回せるところがなければだめだということではなからうかと思ひます。そういうことで、遊戯道路というふうなものを積極的にやってきていくわけでございますが、現在全国で八百十九区間あるというふうなところでございまして、私はこれじやとでも足りない。これはもっと飛躍的に多くしていかなければならぬんじゃないだろうか。地域交通を主にした生活圏の中で、やはり自動車を締め出して子供さんが遊べる、うちの近くで遊べると

いう、そういう道路の確保、——名前はいろいろあると思いますが、「遊戯道路」というような呼び方をしているところもございまして、あるいは「網の目規制」というようなことで、車が通る中の道路は車を通さないで、そこは子供さんの遊び場にするというふうな考え方、「網の目規制」というようなことをやっている県もございまして、そういう形で、やはり子供さんの生活というものを道路というもので確保していくような規制というものを非常に積極的にやってまいりたいというふうに思つておるわけでございます。

老人につきましては、老人クラブその他の安全対策というのがあるわけでございますけれども、老人クラブにおいてにならない老人の方の事故が非常に多いわけでございまして、県によりましては、年間平均して十回ぐらい、老人の家庭、ことに家族のいらいしやらないひと住まい、あるいは夫婦だけの老人の家庭をおまわりさんが訪問して、いろいろ交通のことを中心にお話しするというようなこともやっているわけでございます。老人の交通事故対策についても、うちに引込んでいこうという考え方があつたわけでございますが、私はそれはやっぱりだめなんだろうと思ひます。老人の方はさびしい毎日を送つておられるわけですから、やはり町へ出て社会の空気に触れてこそ生きがいがあるわけでございまして、老人の事故対策も、ただ引込んでおられるだけではだめだ。やはり安全な道路、安全な通行というのを確保して、老人の方の社会的な生活というものをささえるような形でこのことをやっていかなければならぬというふうな考え方をしているわけでございます。現状はたいへん不満でございますけれども、いま申し上げましたような考え方に立ちまして、御指摘のございました小さい子供さん、それから高齢者の老人の方の対策につきまして積極的に進めてまいりたいと思ひます。

○小笠原眞子君 たいへんけっこうな姿勢だと敬意を表すわけですが、子供の交通事故の第一が「飛び出し」になつております。その飛び

出し事故、いまおっしゃったように自宅から百メートル以内の事故というのが非常に多い。六割から約八割が五百メートル以内での事故で、飛び出しということになって、表では出ていまして、いろいろな努力をいらつしやるということはおもひます。たとえばこういうのをお出しいただきまして、たいへんきれいな本で、いか悪いか評価は別にして、お出しただいて、いいことも承知しております。しかし、こゝで言わなければならないことは、これを出されたときにある大新聞にこう書いてありました。これは「安全教本」と言っているわけですが、安全教本を取り上げて、「政治」にこそ欠陥だとか大きな見出しでこれは批判されているわけなんです。この教本は日本の政治が原因療法を怠っているために起っている子供の事故をせめて保護者の力で少しでも減らそうという対症療法の一つにすぎない」と。御努力はわかりますけれども、まさにそのものずばりの指摘がなされているんです。私も中を見ました。田中角榮中央交通安全対策会議会長の自筆のサイン入りで、「両親をはじめ社会のおとなが幼児のどんな行動に注意して保護することが望ましいか」ということを教えるんだということが書いてあって、中身もいろいろ問題はあるわけですが、確かに親も注意しなければならぬという点はあると思います。しかし、もう親が四六時中子供のあとを追っかけているということとはとても不可能なことです。そして子供自身に幾ら言っても聞かなくても、子供というのは、先ほどおっしゃったみたいに、衝動的に飛び出してしまふというふうなことで、こういう悲惨な事故が起っているわけなんです。だから、こゝで言えることは、母親の注意が足りないから、母親、注意しろということでも済まない。また、子供を考へてみたときに、ヨーロッパの子供は飛び出さないで日本の子供は飛び出しやすいという区別があるというわけでもないわけですね。そうすると、先ほどおっしゃいましたように、やはりそういうふうな子供

の状態を見、また母親も特にいま共働きが多かったり、いろいろと物価も高くなっていますから、買ひものだって一べんで買えなくて方々安いところをさがさなければならぬというふうなことで、子供を追っかけて歩くことができないというふうな状態を考へますと、先ほどおっしゃった中の、そういう子供に必要な部分というものは、どうしてもここに車を入れないという分離ですね。通過と地域の分離とおっしゃっていました。それをどうしても実行していただかなければ、この事故というのは幾らいままでのような対策立てられても、ほんとうに何にも役に立たないような結果になるんじゃないかというふうな言っていると思うんですね。スクールゾーンなんかをおつくりになりましたね。それで統計見せていただいたら、スクールゾーンで事故が半減したというふうな数字も出てますね。そうすると、そういういい教訓があるんだから、だから時間帯を、スクールゾーンの時間というのではなくて、それを一日一ぱいとするとか、そのスクールゾーンを学校のわずかの期間というのではなくて、さっきおっしゃったような一定の、私も「安全街区」と言っていますけれども、そういうものをつくるというふうなことで根本的な療法をこゝで考へない限り、あくまで対症療法、あとからあとからという追っかけ仕事になるんじゃないか。そのことは、おたくでさっきおっしゃっていただいたの、たいへんよかったですと思ひますけれども、そういうふうなたいへんいいお考えをお持ちだけれども、それじゃあそれを一体的にどういう計画でこれぐらいをめぐらしてやっていくというふうなそれができないと、姿勢はいくらでもさっぱり立ったままで動かないというんだとこれ、しょうがないわけなんです。そこで、前向きな先ほどの御発言、どの程度前進して進んでいただけたのか、いままでの御計画というふうなもの、まあ、年次計画というものを立てていらつしやるのか、どうか、そういう点を伺わせていただきたいと思ひます。

○政府委員(渡部正郎君) 現在具体的な年次計画については検討中でございますが、近く結論を出したいと思ひついでございまして、最近の、いま申し上げたような関係の規制の進め方、どういふふうに進んできたかというのをちょっと御参考までに申し上げますと、遊戯道路につきましては先ほど申し上げたとおりでございますが、現在の数はあまり多くはございませんが、テンポといひましては、四十七年の三月と四十七年の十二月の比較の数字をここに持っているのでございますけれども、遊戯道路につきましてはこの期間で約一・八倍ぐらいにふえております。また通学、通園の道路、これも二倍近くに同じ期間ふえております。それから直接子供さんの関係ではございせんが、買ひもの道路等も一・二倍ほど、二割ほどふえてきております。これまでも相当テンポあがってやってきた状況は一応うかがえるわけでございますけれども、最近の事故の状況を見まして、先ほど御指摘もございましたし、私も申し上げましたとおり、子供の事故が非常に大きくクローズアップされてきておりますので、早急に具体的な計画を立てまして、やはりあまり長い期間では間に合わないと思ひますので、私の心づもりでは、全国的にいろいろ条件も違つてむづかしいとは思ひますけれども、少なくとも子供の事故の非常に多い地域につきましては、一、二年の間に相当徹底した子供の交通規制をやってみたいというふうな考へておりますので御了承いただきたいと思ひます。具体的な計画ができてきたことは、これはまた何らかの機会に御説明させていただきますと思ひます。

○小笠原貞子君 いま伺へばけつこう努力していらつしやるという実績のように伺えます。それで、年次計画検討中で、近く結論を出したいというふうなお話でしたけれども、その「近く」というのはいろいろとございまして、ひどいものになりますと、五年ぐらいたつても「近く」というのがございまして、大体「近く」というのはどれぐらいをめぐらしていらつしやるのかというのをひとつ伺ひたいと思ひます。

それから、いろいろの道路、先ほどおっしゃいましたような道路、私も調べてみました。それけれども、そういう名前がつかなくとも狭い道路、たとえば三・五メートルぐらいの道路というところの事故というのは非常に多く出ているわけなんです。で、この道路でいいますと、市街地の中のそういう事故の起る危険があるところの延べキロ数に対して、そして現在規制されているキロ数ですね、それが大体どれぐらいの率になっているのかということですね。買ひもの道路だとか何だとかいうのはいろいろとなすつていらつしやると思ひますけれども、その三・五メートル以下のそういう道路ではどういふような状態になっていますでしょうか。

○政府委員(渡部正郎君) 三・五メートル以下の道路の規制率はどのぐらいかという御質問のように承つたんでございまして、ちよつと手元に資料がございせんので、パーセントはちよつとわからないと思ひます。

それから、市街地と、それからあんまり交通量の少ない山の中の……

○小笠原貞子君 農村なんかの場合ね。

○政府委員(渡部正郎君) そういうこともございまして、市街地というか、生活圏が問題だろうと思ひます。一度調べまして研究させていただきますと思ひます。

○小笠原貞子君 「近く」というのはどれぐらいの近くでございましょうか。

○政府委員(渡部正郎君) これは、その規制の最終目標をどこに置かうかということもあると思ひますけれども、一つは、やはり遊戯道路にいたしましては、予算の伴うものでございまして、標識その他を立てなければならぬということでございます。実際のやり方としては、交通安全施設の予算というものは、国の予算とそれから県の予算もございまして、県の独自の計画ということもございまして、私のつもりでは、大体全国的な方針を県に示しまして、それに対応して県は県独自の

の予算がございまして、やれるだけ、その年の年次計画をそれぞれの県に立てさせて、それをまとめたというふうな考えでおります。その点につきましても、ちょっと具体的にお答えできないのは申しわけない次第でございますけれども、そんな段取りで、たとえば五カ年計画というふうなものを立てるにいたしても、ことしの目標はどうかということとを県ごとに具体的にきめて、それで、何かちよつと単にラッパを吹いたというふうな形にならないような形で、各県の実情に応じた進め方をしたいと思ひます。

○小笠原貞子君 先ほど三・五メートルの資料がないとおっしゃいました。私のほうは実は調べてまいりまして、おたくのほうで伺わせていただいたんだと思ひます。三・五メートル道路の総延長が約八十九万キロメートルになっております。そのうち未改良の道路——まあ、でこぼこのいなか道みたいな感じだと思ひます——それが五十五万キロメートルとおっしゃってました。残ります三十四万キロメートルが大体市街地の細い三・五メートル以下の道路だと、こういうふうな数字を出していただいたわけなんです。そうしますと、三十四万キロメートルが大体そういう事故が発生しやすいと見られる道路でございまして、それで全国的な統計を調べてみましたら、四十七年の十二月——去年の十二月でございましてけれども、三・五メートル道路で規制されているのが八キロ弱なんです。そうすると、そういう道路で規制されているのを見ても、パーセンテージで出してみると、約〇・三％くらいだということに計算されてきたわけなんです。だから、これではやっぱり、たいへんいい考えだけれども、それをもうちよつと前進させていたいただきたいことを私申し上げたいわけなんです。それで、これはどうしても一日も早くやっていたきたいんだけれども、そうすぐというわけにはいきませんので、いまおっしゃったように、全国的にやっていたかなければならないことで、そうすると、やっぱり全国的にいまおっしゃった

ような標識の問題、予算の問題もありましょうから、それなりの時間というのは待たなければいけないと思ひますから、それを早急にしていただきたいということ、そのことを全国の各自治体にきちつとその趣旨を、なぜこういうことが必要かという趣旨を徹底させて、協力してもらいたいということですね、大事な点は、そうしないから計画がずるずると延びましたというふうなことでは非常に困りますので、各自自治体に必ずその要望を出して、そうして早急に計画というものを立てていただきたいんです。私たちにとって一番不満なことは、まあ大きな計画というのはほとんど出されるわけですね。道路建設の何カ年計画だとか、それから新幹線何カ年計画なんという、ああいうのはちゃんとできるけど、ほんとうに子供の命を守ってほしいところは、さっぱり何カ年計画というのはいまだに出ていないというのは、口で何と言われても、命を粗末にしていられないというところの裏づけにしかならないと言わざるを得ないわけなんです。だから、そういう点を、この際もうはつきりさせていただきたい。必ずそれについての具体的な年次計画を立てて、そういう事故を未然に防ぐということを徹底してお約束いただきたい、そう思ひます。その辺のところ、御決意のほどをしっかりとラッパだけではなくてとさつきおっしゃったけれども、さつきはだいぶいいラッパだったですからね、そのところをしっかりと願ひします。

○政府委員(渡部正郎君) 三・五メートル未満の道路の中で自動車の通行禁止をしているという道路、これは百二十六キロほどございます。区間は四百七十八区間でございまして、これは自動車の通行禁止をしているということでございまして、それから、いまお話のございました点につきましては、御趣旨をよく体しまして、各県にも十分な連絡をとりまして、具体的に計画を進めてまいりたいと思ひますので御了承いただきたいと思ひます。

○小笠原貞子君 この問題について最後の御意見を伺いたいんですが、過日、東京都の専門委員会の報告というものがございました。その「この対策としては幹線道路に囲まれた一定区域を交通事故や車公害から守るため『居住環境区域』に指定し、この区域内の道路では車の通行を最大限に制限するほか時間帯によつては通学、遊戯、買物などの専用道路を設定し、車の運行を全面的に禁止する」というような点だとか、それから「幹線道路以外の裏通りでは、スピード制限、一方通行などのなまめるものではなく、各所に柵を設け通り抜け出来ないよう袋小路方式(ゾーシシステム)とする」。これは都心、郊外の住宅地いずれにも適用でき、車減少にたいへん効果がある、というふうな、都のほうの専門委員会で報告された環境区という問題があるわけで、私はこれはたいへん大事な問題だと、そう思ひます。これにたいへん問題だ、というふうなふうにお考えになつていらっしゃいましたでしょうか。

○政府委員(渡部正郎君) 生活圏を交通の危害から守るという考え方に立ちまして、従来でも、たとえば大阪府の田辺地区、関目地区のような総合的な交通規制、あるいは愛知県でユニット規制というのをやっております。これはいまお話のございましたような通過交通と地域交通を分離いたしました。地域交通が主になる地域の生活の安全をはかることを第一に考えた規制、しかも、総合的な組み合わせ規制ということで実施しているわけでございますが、こういうような規制の考え方というのは今後非常に必要だと思ひます。ございまして、愛知県でやりましたユニット規制は、これは数はよく覚えておりませんが、相当数やっております。実施前と実施後の死亡事故の発生状況の比較をいたしますと、約六、七割死亡事故が減つているというふうな状況でございます。そういうことで、やはり生活圏という考え方に立つた総合的な規制、これはやはり都市部におきましては、ことに全国的に強力に推し進めるべきであるというふうな考え方を推し進めてまいります。

○小笠原貞子君 その点、総理府さんのほうも、関係各省と協議いたしまして、特に昨年の春以来交通安全運動において子供の交通事故防止を取り上げまして、いわゆるスクールゾーン対策というのを強く推進してまいっております。秋の交通安全運動にも重点的に取り上げまして、これが整備を各都道府県並びに市町村に對しても呼びかけまして、ただいまおそれる安全運動の準備対策が、それが必要でございまして、その目標に向かって作業を進めてもらつていられる状況でございまして、いま警察庁からお話しになりましたような施策と申しますのは、各都道府県警察、それぞれ相当幅広くやっているとございまして、試験的にやっているとございまして、それが試験的にやっているとございまして、総理府といたしましては関係各省と連絡をとりましてこれが推進に十分力を尽くしてまいりたいと、こう思ひます。

○小笠原貞子君 スクールゾーンからもう一歩拡大して、その「生活環境区域」というところに積極的にのおたくのほうで各府県と連絡をとりながらやっぱ計画なども御相談いたしまして、早急に実行していただきたいということを重ねてお願いしておきたいと思ひます。

それでは次に、今度は、被害者でなくて加害者になるタクシの運転手の労働条件なんかの問題なんですけれども、タクシの運転手が二十四時間です、まあ、まるまる一睡もしないでハンドルを握つていられるというふうな事象があるわけなんです。その結果もう過労から居眠り運転して事故を起こすというふうなことが、ついせんだって北海道へ参りましたら、もうあつちこちで起きていられるというふうなことがありました。北海道の労働基準局では、四月の中旬に、全道八十四のタクシ会社を監督されたわけなんですけれども、この結果、その八十四のタクシ会社で時間外労働をさせていると、かといふような、そういう違反の件数というのはどれくらい、何社くらいあったかというふう

うな点、いかがでございますでしょうか。

○説明員(吉本実君) ただいまの御指摘でございますが、北海道局におきまして、四十七年度に監督を実施いたしました事業場は百六十五件でございます。それから四十八年度現在まで、先ほど御指摘のありました八十四件ということでございます。それに対しまして、いわゆるいま御指摘のような労働時間の関係の時間外労働あるいは休日労働の限度を越えているというふうに思われるものがほとんどでございますが、そういった違反事業場は四十七年度につきまして百三十七件、四十八年度につきまして七十五件というふうなことでござっております。

○小笠原貞子君 五月十七日なんですけれども、札幌市の「団地タクシ」というのが札幌労働基準局から書類送検されているというのを新聞で見ました。この会社の場合は、六十四人の業務員のうち七人は、一月二十一日から一カ月間、最高五時間、延べ七十一回も時間外労働をさせられたと、その上公休も全然とらせなかったというふうになって、非常に悪質だということで送検されたわけなんですけれども、こういうような悪質な違反事項といえますか、こういう条件というのがほかの会社なんかでたぶんあるんじゃないかなと思うんですけれども、その辺の状態、どういふふうに見ていらっしゃいますでしょうか。

○説明員(吉本実君) ただいま御指摘の「団地タクシ」の件でございますが、御指摘ございましたように、これは七人——私どもの報告では男子の運転手につきまして八名、それから女子の運転手につきまして一名についてそれぞれ時間外労働あるいは正規の休日に休日労働をさせておいたというふうなことで、五月十五日に送検をしているという実態でございます。

それからなお御指摘の、ほかの事業場についてどうかという点でございますが、現在までのところ、四十七年につきまして先ほど御報告いたしましたような中の三件が司法処分いたしましたして、四十八年につきましてはただいまの一件でございます。

ます。

○小笠原貞子君 それじゃ今度は函館なんですけれども、六月十八日に函館労働基準監督署長から函館ハイヤー協会会長平形由勝氏あてに要望書が出されているわけですか。それは「自動車運転者の労働時間等管理の徹底について」と、この中で「本年度監督実施の結果から見ると、なお依然として連勤、長時間の時間外労働等の法令違反の事実が認められ、然もその程度、態様は重大であり、かつ従前の状態に比較し改善のあとがみられないものもあり、加えて労使間の不安定による紛争も認められ、このまま推移するときは、司法処分も考慮せざるを得ない実情であります」と、だから管理についてしっかりとやらなさいというのが出されているわけなんですけれども、こういうものが出されてから函館の業界のほうでこれをどう受けとめてどういふふうな姿勢に変わってきたかというふうな、改善されたような面が見受けられるでしょうか。おわかりになりますか。

○説明員(吉本実君) ただいま御指摘のように、五月十五日付をもちまして四月に管内の事業場に對しまして一斉監督をした結果を地区のハイヤー協会長にあてて文書で警告を発したところでございます。それに基きまして業界自身としては、ただいま御指摘のような警告を内容に持つておりますので、十分自覚をして今後の処置に当たられると思っております。その結果につきましては必ずしもまだ把握しているわけではございません。なお、これらにつきましては、さらに適当な時期にその結果等も勘案したいというふうに思っております。

○小笠原貞子君 要望書を出されてもそれがほんとうに生かされて改善されていなければ、せっかくお出しになっても何にも役に立たないわけでございますね。私いろいろと調べさせていただきまして、二十四時間走らせっぱなしという会社もけっこうあるわけなんです。私、時間があんまりなかったのわづかのところしかもらえてきませんでしたけれども、三つの会社のタクシのタ

コメーターの写しをもらってきたんですけれども、ほんとうにほとんど休みなしでやっていると聞きます。これは、幾らプロでも事故を起こさないのが不思議なくらいな状態だと、また、運転手さんなんかにも知っている人がいたら、いや、よくお客さんというののんびり寝ているよ、なんてね。もう、いつ、自分寝るかわからない状態だなんて言われるぐらい、運転手さん自身が、もうたいへんな労働強化で、不安に思っているやうなわけなんです。そうしますと、こういうような実情の中で要望書が出されたということ、大体その要望書が生かされて改善されるかどうかというふうな点検ですね、出さなければならぬ。あとの点検というのはどれくらい時間をおいて点検なさるようになっていくのか。それとも、そういうことはしないで、出ただけだという状態です。いままでこれだけの、それから、もしそういうこと、要望書を出したけれども、言うことを聞かないという場合には、徹底的な処分といえますか、そういうようなことを考えていらっしゃるのか、その辺のところはいかがでございますでしょうか。

○説明員(吉本実君) こういった警告を發しました、そのあとのフォローの問題でございますが、自動車の関係の監督につきましては、現在全国的には春秋の交通安全週間を中心にしたしながら実施をし、なお、社会的いろいろな問題がある事業場につきましては特別に監督をし、あるいは労働者側からの申告がある場合にはそれに基きまして監督をする、こういうふうな態度でやっております。この函館の場合の後の計画書におきます計画自体を十分把握してはおりませんが、おそらく基本的にはこの秋の安全週間に際してさらにそういった点を調べていくだろうというふうに思いますが、その間におきましてもなお依然として同じような事例が見受けられるというようなことを察知いたしましたらば、それに基きまして監督もやぶさかではないというふうに思っております。

○小笠原貞子君 全国のたくさんの方々に一々この点検なさるといふのはもう限られた人員の中でたいへんだと思えます。だから、それは無理かもしれないけども、たとえば労働者のほうは知っているわけですね、こういう要望書が出された。で、自分としてはこれがいつ改善されてくるかというわけですから、労働者のほうでこういう要望書が出されたのうちの会社はさっぱりそれで改善してくれないよというところで、基準局を通してまた再度それについての善処してほしいというふうなことが出てくるわけですね。そんなときにすみやかにまた善処していただくということなんですけれども、具体的にどの程度の力でもってそれを行政指導ということをしてきて効果があがるものなんでしょうか。

○説明員(吉本実君) 次の安全週間の際に監督を一般的にはやっていくと思っておりますが、その間におきまして、ただいま御指摘のように労働者側からの申告がございすれば、当然署にいたしましては直ちにまた監督をいたします。そういう手はずになってございしますから、当然そういう形で進められると思っております。

それから、なお改善の仕組みについて効果がないかどうかという問題でございますが、それぞれのこういって管内の業界の会長にあてましてそういった文書を出したということによりまして効果というものは、いままでの例でいけばかなりあるのではないかと、いふふうに推測しております。それからまた、悪質と思われる者につきましては送検という形で処理をし、きつい処分も辞さないというふうな形で進んでおりますので、そういった点をさらに徹底していったらいいかというふうな思っております。

○小笠原貞子君 それじゃ、次に運輸省のほうにお伺いしたいんですけれども、大体、大臣、こんな状態があるというふうなことで、御存じでいらっしゃいましたか。

○国務大臣(新谷實三郎君) 概括的には知っております。

○小笠原貞子君で、私、ここで申し上げたいことは、これは労働者の問題だから労働省だけの問題だというふうなとられ方で逃げられてはたいへん困るわけなんです。運輸省としてもこういう状態というものを的確に知っていただきたいし、そして自動車運送事業等運輸規則第二十一条の安全運転のための労働時間を定める規定というものがございます。それから、道路運送法の三十条の二項で改善命令も出せるというような監督官庁でもいらつしやるわけですね、業界に対しては。そうすれば、こういうのを運輸省として業界がいまどういふような状態なのかというような実情を調査されたことがあるのか、また、その調査がいま言つたような実情なものですから、当然ひびいたものが出てくると思うわけなんですけれども、それに対して運輸省としての改善命令とかいろいろな行政指導というような具体的措置というものをとおりになつたことがおありでしょうか。

○政府委員(小林正興君) 非常にタクシー事業の労働者の労働条件、特にいま小笠原先生の御指摘の勤務時間の問題、こういったことから、これが私どもの運輸行政としては事故につながる、あるいは利用者のサービスの問題にもつながるといふようなことで、古くは神風タクシーの問題、最近では乗車拒否の問題等、非常に全国的にこれが重要な問題になってきたわけでございます。そこで現在の制度といたしましては、直接私どもでこの労働条件の監査というようなことはいたす権限もございませんし、また能力もございませんが、先ほどの労働基準局での春秋二回のきつい監査もございまして、そこで基準局の監査の結果を陸運局に通報していただきまして、そしてその通報内容によりまして私どもとしては具体的に特定の会社に対して立ち入り検査をいたすことにいたしました。おられます。で、立ち入り検査の結果、当然改善を要するような事態が発見された場合には、ただいま先生御指摘の道路運送法三十条の二項で改善命令を出す、こういうことになっておるわけでございます。したがって、具体的な個々の案件に

つきまして、労働基準局の通報に基づいて必要な調査、監査をいたして、適切な処置を講ずることとしたしております。

○小笠原貞子君 運賃値上げのときだけ労働条件の改善を運輸省も入ってきめてくだすっているのをですけれどね、そのあと実際の会社側がそれをやっているかという、いまみたいな状態でございますので、たいへんいろいろとお仕事も多くていらつしやいましょうけれども、やっぱり交通安全対策上これは私は非常に大事な問題だと思いますので、労働省から言われてやるというんじやなくて、運輸省ももっと自主的に労働省に聞いて、そして積極的にこういう問題が起こらないような交通安全上の対策というものをぜひとっていただきたいと、そういうようなことを私はお願いしたいわけで、期待してよろしいですか。

○国務大臣（新谷實三郎君） 局長から申しましたような監督規定もあります。で、私のほうは自動車局局であったという局があるもんですからね、ほんとういいますと、権限は警察のほうであつたり労働基準局であつたりするんですけれども、事故がありますと私のうちへ電話をかけてくる人が多いんです。ずいぶんあります。そういうときには自動車局に言いましたくて、こういう事件があつたと、すぐに調べてくれまして適切な措置をとっております。で、自動車局ですから、何でも自動車のことなら自動車局局局へ行つたらいいというような多少錯覚がありまして、権限以上にそういう問題についても忙しく取り組んでおけることは事実でございますから、できるだけのことはしたいと思ひます。

○小笠原貞子君　最後に法案とちよつとかけ離れるようでございますけれども、緊急な国鉄の事故がございましたので、大臣もいらつしやいますことですからちよつとお伺いさせていただきたいと思ひます。

これに七月の四日に、北海道の函館本線で通学列車などでございますね。満員の列車デッキから女学生三人が振り落とされ、うち二人が頭などを打って即死しました。で、一人がけがをしました。

で、ここは電車やディーゼルカーと違って、客車のドアが走行中も開閉できる古い型のために、満員になると終戦直後の混雑のようにデッキにみんなぶら下がるというような状態だったわけなんです。で、七月四日の午前八時ごろこれで事故が起こったわけなんです。で、美明署の調べでは、峰延という札幌と岩見沢の間なんですけれども、峰延駅を発車して約三百メートル、まだスピードは出ていなかったが、いつもと違って一たん支線に入り、本線に移ったため、ふだんはゆれないのにポイントの切りかえのところで大きくゆれたと。で、通学列車で峰延の駅から約百人が乗り、

いつもほとんど満員の列車だった。特にこの日は久しぶりの小雨で、生徒たちはかばんやかさを両手に持っていたのと、いつもはゆれたことがないのでデッキの手すりなどにつかまっていなかった人がいたらしいと。助かった一人の子供さん、学生さんがデッキに一番最後に乗ったわけですね。で、いつもは駅員がうしろを押してくれるのだからきょうはいなかったと。二百メートルほど走ったところで突然右側に大きくゆれ、飛ばされた。デッキには高校生が一ぱいだったと。こういうような状態なんですね。これはまことにかわいそうなことをしまして二人とも死んじやったわけなんですよ。それで、こういう事故が突然起こったんじやなくって——ここは私の主人も高校の教師をしておりましてしょっちゅう通勤していますね、とってもたいへんだと言っていた線なんですね。それで何とかということで、特に美唄市というのがございますね、やっぱりそ

の沿線で。その美唄市のPTA、高校、校長の連名で本年の四月、北海道総局にこんな満員じや困るわねと、車両を増結してくれと要請書を出しているわけなんです。ところが、その要請書に対して国鉄さんからの御回答というのが出てるわけなんですけれども——これ四月に出ています。三月に要請書を出した。——中身は、「当該列車の増結については、車両需給、車両運用上、早急な解決は困難であるが、事情は十分承知したので、

通学の実態を考慮し、改善に努力したい」というお返事が来たわけなんです。で、三月に出されてすぐにそれで善処していただけ死なないで済んだのということが私一番残念なんですけれどもね、この列車の状態というのを調べていただきましたら、乗車率二三四%なんです。特に学生たち、いまかばん重いを持っていますし、雨が降ったりかざだんていいますと、もう当然それはいへんだっと思うんです。それにドアが開きっぱなしという状態で乗ってっただんと思うんです。で、重傷を負って入院していらっしやるです。

かあさんがこう言っていられしやるんですよ、国鉄だと思って安心していた、というわけですね。私鉄なんかでは事故が起こるけど国鉄さんは宣伝がじょうずだから絶対信頼しているわけだから、まことにそこそこ申しわけないみたいですに国鉄だと安心していたとおっしゃっていましたね。そして、子供は急ブレーキや振動などでこわいときがあるけれども、列車の中に入りたいたけれども満員で入るに入れないんだと、そう言っていられしたわけなんです。そこで、まあこういう状態というのはいもう御存じじゃないし、特にPTAや高校の校長先生が連名で具体的にいま何とか通勤列車増結してほしいというような要請が出されていたのにこれが改善されていなかったということなんです。これはもう私はまさに国鉄の責任問題だと、そう思うんですけれども、それ、どうお考えになりますでしょうか。

○国務大臣(新谷實三郎君) 国鉄が来ていますか

ら、国鉄から。

○説明員（阪田貞之君） この七月四日の事故につ
きましては、ただいま先生のお話しのうちに、若
い女学生の方が二人なくなられ一名が負傷されま
した。まことに私どもとしてぎんきにたえず心や
ら哀悼の意を表する次第でございます。

ただいま先生からお話しございましたように、
ことしの三月に美唄の高校、校長先生の連名で、
ただいまお話しのとおりのお話がございますて、

また同じような回答をいたしました。と申しますのは、ただいま私どももいたしましたし、車もフルに使っております。車そのものもなかなか北海道内にはございませんでした。また、この車の運用というのは、ただこのだけ走っているんではございませんで、同じ車をいろんな使い方をしております。そんな関係で、ここの増結いたしましたも、あるところへ行きますと、これが十五両になつてしまつたりいたしまして、そこにまた一両増結いたしますと、線路に入らない。じや途中で取つた方がいいじやないかということになります。取つた方がいいじやないかと、またその入れかえ、あるいはその取つた一両の置き場、これらが滝川とかその関係のところになかなか見当たらないで、北海道といましては、早急にこれディーゼル車を私ども本社からもらつてそれで早く解決したいという立場に立つたようでございす。それでこのような状態のままで推移して今回の事故になつてしまつたわけでございますが、こういう通勤対策は、全国で各所にございまして、また御要望もたくさんいただいておりますが、なかなか一気にすべての車をそのまま処置するということがたいへんむずかしいために、混雑度の激しいところ、あるいは非常にそれが長距離にわたつて御迷惑をかけるようなところを逐次整備してまいりまして、年々よくはなつてきています。存じているのでございす。またその過程においてこのような事故が起きたということは、ことに残念にたえない次第でございます。

○小笠原貞子君 ちよつとそこはつきりさしてください。車そのものが北海道では足りないということをおつしやいましたね。それから、その列車がどこからどこまでの区間の列車なんですか。だからここでもふやしてもよその隣の駅へ行つたらはみ出ちゃつたりするということで増結がでないというやうな意味のことをおつしやつたんじゃないんですか。それから、それをはずすということになれば、入れかえ作業でたいへんだと、そのできないところをさちつともう少

し、もう一度言つて下さい。できないところ。○説明員(阪田貞之君) ちよつと非常に専門的になつて恐縮でございますが、この車は小樽の函館寄りの仁木というところから参りまして、それから滝川に参ります。滝川からまた今度は小樽へ帰つてまいります。それで小樽へ参りましてから今度は札幌の列車になります。札幌から今度は手稲まで回送されて、手稲から今度は八三〇列車という列車になります。このときに、現在ここの十五両のところは一両増結いたしますと十六両になります。十六両になりますと、いろいろな、留置線その他の関係でこれではなくなります。

○小笠原貞子君 留置線の関係で。そこで、ここの使用上とできませんので、どこか途中の、いま申し上げましたやうな滝川とかあるいは小樽とかどこかで、この区間だけ一両増結したものをどこかで今度は途中で取りはずさなくてはなりません。そうすると、今度、取りはずすためには、それだけの時間と場所が必要になつてきます。それをいゆる私も構内作業と申しております。構内作業にいろいろまた問題がございす。そこでさしあたりの対策をいたしまして、いま本州側からともかく客車二両を何とか捻出したしまして……

○説明員(阪田貞之君) 留置線の関係で。そこで、ここの使用上とできませんので、どこか途中の、いま申し上げましたやうな滝川とかあるいは小樽とかどこかで、この区間だけ一両増結したものをどこかで今度は途中で取りはずさなくてはなりません。そうすると、今度、取りはずすためには、それだけの時間と場所が必要になつてきます。それをいゆる私も構内作業と申しております。構内作業にいろいろまた問題がございす。そこでさしあたりの対策をいたしまして、いま本州側からともかく客車二両を何とか捻出したしまして……

○小笠原貞子君 ディーゼルを。○説明員(阪田貞之君) いえ、客車でございす。○小笠原貞子君 客車そのものがないから持つてくるというわけですね。○説明員(阪田貞之君) はい、そうです。本州から二両客車を見つけて、それを北海道へ送りまして、ただ、これは北海道用にできておりませんので、さしあたりはこの夏場の分はともかくこれです。このごとく、本州からともかく車を二両持つていつて早急に処置しよう。それから、あと構内作業が、増結のこの一両をあつてどこでどういうふうに構内作業を処置するかは北海道総局内でもう一ぺん頭をひねつてくれということで、大体その処

置をできるという返事をきようもいたしました。それで、さしあたりは増備の車両として、六両編成を七両編成にさしていただく。また、長期的には先ほど申し上げましたやうに、これは先ほどの北海道総局としても、早急にディーゼルカーにしたという計画を持っております。ディーゼルカーにいたしますと、さつきお話しのとびらがあなくなりますので、こういう事故はなくなります。で、ただ、ことしすぐというわけにはまいます。なので、大体来年の八月ごろまでには入る予定でございます。

○小笠原貞子君 いま、だから私が詰めたかったらわかんないわけですよ。さっきのあなたの答弁では、列車が足りません、構内作業がむずかしいですということではないか話しかなさんなかつたわけでしょう。だから、私は、それじゃ、できるまでどうなるんだということとびくりしたわけですよ。それで私が再度質問したら、そうしたら、車二両入れます、そうして構内作業もできるといふ返事が来まして、さうして、なぜ、それ、率直におつしやらないんですかね。それで、待つてくださいよ——それで構内作業がどうとか言うけども、仁木から滝川へ行くわけでしょう。峰延というのはその間ですからね。だから、仁木から滝川の間で、滝川ではすすといふような構内作業ができるのはあたりまえなんです。それは、さういふことで、結論としては二両持つてきまして、さうして構内作業もできるやうになりましたと、だから増結が二両の要求だけれども一台で済ますということなんです。結論的には、それはたいへんけつこうだと思ひます。それじゃあさういふことができるのに、なぜこの要望が来たときにさういふことを検討されなかつたのかというんです。

○小笠原貞子君 ちよつとそこはつきりさしてください。車そのものが北海道では足りないということをおつしやいましたね。それから、その列車がどこからどこまでの区間の列車なんですか。だからここでもふやしてもよその隣の駅へ行つたらはみ出ちゃつたりするということで増結がでないというやうな意味のことをおつしやつたんじゃないんですか。それから、それをはずすということになれば、入れかえ作業でたいへんだと、そのできないところをさちつともう少

○小笠原貞子君 客車そのものがないから持つてくるというわけですね。○説明員(阪田貞之君) はい、そうです。本州から二両客車を見つけて、それを北海道へ送りまして、ただ、これは北海道用にできておりませんので、さしあたりはこの夏場の分はともかくこれです。このごとく、本州からともかく車を二両持つていつて早急に処置しよう。それから、あと構内作業が、増結のこの一両をあつてどこでどういうふうに構内作業を処置するかは北海道総局内でもう一ぺん頭をひねつてくれということで、大体その処

置をできるという返事をきようもいたしました。それで、さしあたりは増備の車両として、六両編成を七両編成にさしていただく。また、長期的には先ほど申し上げましたやうに、これは先ほどの北海道総局としても、早急にディーゼルカーにしたという計画を持っております。ディーゼルカーにいたしますと、さつきお話しのとびらがあなくなりますので、こういう事故はなくなります。で、ただ、ことしすぐというわけにはまいます。なので、大体来年の八月ごろまでには入る予定でございます。

○小笠原貞子君 いま、だから私が詰めたかったらわかんないわけですよ。さっきのあなたの答弁では、列車が足りません、構内作業がむずかしいですということではないか話しかなさんなかつたわけでしょう。だから、私は、それじゃ、できるまでどうなるんだということとびくりしたわけですよ。それで私が再度質問したら、そうしたら、車二両入れます、そうして構内作業もできるといふ返事が来まして、さうして、なぜ、それ、率直におつしやらないんですかね。それで、待つてくださいよ——それで構内作業がどうとか言うけども、仁木から滝川へ行くわけでしょう。峰延というのはその間ですからね。だから、仁木から滝川の間で、滝川ではすすといふような構内作業ができるのはあたりまえなんです。それは、さういふことで、結論としては二両持つてきまして、さうして構内作業もできるやうになりましたと、だから増結が二両の要求だけれども一台で済ますということなんです。結論的には、それはたいへんけつこうだと思ひます。それじゃあさういふことができるのに、なぜこの要望が来たときにさういふことを検討されなかつたのかというんです。

○小笠原貞子君 ちよつとそこはつきりさしてください。車そのものが北海道では足りないということをおつしやいましたね。それから、その列車がどこからどこまでの区間の列車なんですか。だからここでもふやしてもよその隣の駅へ行つたらはみ出ちゃつたりするということで増結がでないというやうな意味のことをおつしやつたんじゃないんですか。それから、それをはずすということになれば、入れかえ作業でたいへんだと、そのできないところをさちつともう少

○小笠原貞子君 客車そのものがないから持つてくるというわけですね。○説明員(阪田貞之君) はい、そうです。本州から二両客車を見つけて、それを北海道へ送りまして、ただ、これは北海道用にできておりませんので、さしあたりはこの夏場の分はともかくこれです。このごとく、本州からともかく車を二両持つていつて早急に処置しよう。それから、あと構内作業が、増結のこの一両をあつてどこでどういうふうに構内作業を処置するかは北海道総局内でもう一ぺん頭をひねつてくれということで、大体その処

置をできるという返事をきようもいたしました。それで、さしあたりは増備の車両として、六両編成を七両編成にさしていただく。また、長期的には先ほど申し上げましたやうに、これは先ほどの北海道総局としても、早急にディーゼルカーにしたという計画を持っております。ディーゼルカーにいたしますと、さつきお話しのとびらがあなくなりますので、こういう事故はなくなります。で、ただ、ことしすぐというわけにはまいます。なので、大体来年の八月ごろまでには入る予定でございます。

○小笠原貞子君 いま、だから私が詰めたかったらわかんないわけですよ。さっきのあなたの答弁では、列車が足りません、構内作業がむずかしいですということではないか話しかなさんなかつたわけでしょう。だから、私は、それじゃ、できるまでどうなるんだということとびくりしたわけですよ。それで私が再度質問したら、そうしたら、車二両入れます、そうして構内作業もできるといふ返事が来まして、さうして、なぜ、それ、率直におつしやらないんですかね。それで、待つてくださいよ——それで構内作業がどうとか言うけども、仁木から滝川へ行くわけでしょう。峰延というのはその間ですからね。だから、仁木から滝川の間で、滝川ではすすといふような構内作業ができるのはあたりまえなんです。それは、さういふことで、結論としては二両持つてきまして、さうして構内作業もできるやうになりましたと、だから増結が二両の要求だけれども一台で済ますということなんです。結論的には、それはたいへんけつこうだと思ひます。それじゃあさういふことができるのに、なぜこの要望が来たときにさういふことを検討されなかつたのかというんです。

された。そうしたら雪が降るといふのは、もう岩見沢なんかでもこのごろ十二月の末にならなければ雪降りませんからね。そうしたら三月から十二月までの間、雪降る車が来ないから待ってろと言ふからこういう事故が起こつたとな私がおこるわけですよ。そこにやっぱり国鉄さんの姿勢がほんとうに、こういう事故が起きてからでなかつたらこういう対策を立ててくれないというのが、非常に私はたいへんことが荒くなりましたけど、ね、娘さん殺した親の身にしたら、私はたまんないと思うんですよ。だから強く言つたわけなんです。だから、いつでも、こういうことが起きてからやられるということがもう絶対ないようにしてほしいということですね。

それから、おたくからいろいろ書類でもらいましたら、そうしたら関係者は電気機関士がだれで、車掌がだれで、駅長がだれだというようなことなうですね。これは私は国鉄の労働者に責任があるというような転嫁は絶対してもらいたくないですね。これはもう国鉄そのものの不十分さがこういう事故を起こしたんだという率直な気持ちで反省していただいて今後の問題を取り組んでいただきたいと思います。

具体的な質問ですけれども、遺族、重傷の方への補償というものをどう考えていらっしゃるか、今後の対策はどうかということですね、一つ。それはおたくのほうから答えていただきたいと思えます。

それから運輸大臣に申し上げたいんですけれども、いま国鉄——運輸委員会のほうでもめていますけど、ね、ほんとにこういう事故を考えると、ますます問題なんです、今度の十カ年計画の値上げなんというの。大体ああいいう日本列島改造のための国鉄再建計画なんというので十兆何ぼですか、十兆五千億でしょう、これから十年間の投資というの。その十兆五千億の投資の中で通勤対策費は幾らだと調べてみたら、水増しありますよ、ほんとうは通勤対策じゃなくて、設備投資に入っているのも含めたって七千億なんです。六・七

％しかないんですよ。だからこういうことが起きるんですよ。新幹線とか大企業の輸送ばかり——共產党得意のところですけどね——そういうことばかり一生懸命なさるから地方のこういう問題が起きる。また、これ次々どこで起きるかわからないということですよ。だから、私は、北海道だけのこの問題を取り上げるといふこと

は、こういうことが全国で起きないという保証はないんですよ、いまの国鉄の姿勢を見れば。そうすれば、当然全国的にこういう悲惨なことが二度と起きないような、そういう対策というものを真剣に考えて、値上げするときにいつもおっしゃいますよ、安全運転をしますと。それから、詰め込み、あれ減らしますなどと言うけど、何回値上げされたって、せいぜい二九〇％が二七〇％になっただけのもんでしよう。だから、そういうような姿勢をもうどうか改めてください。そうして、ほんとうに安全ということを第一に考えた国鉄であってほしいということですね。その辺のところをしっかりと大臣の御所見を承りたい。それであと具体的な補償の問題を。

これで最後にいたします。

○國務大臣(新谷寛三郎君) 値上げの問題、国鉄運賃の改定問題までお触れになりましたが、これは参議院のほうじゃ運輸委員会に共産党いらつしやいませんか同じようなことをお尋ねになりませんが、衆議院では同じようなことを再々お尋ねになりました。それは十二分に私の考えを述べてございますから、速記録でごらん願いたい。いまお話しになったような単純なことではないのでございます。

それから、私はいまおっしゃった具体的な事件を見まして、いま聞いたんですが、新聞も拝見しました。どんなことがありまして、いまあなたがおっしゃったように、私はやっぱり航空機もそうでございます、船もそうでございます、自動車も、国鉄も、やっぱり人命の尊重ということがこれはもうどんなことがあっても第一義的に考えるべきだと、しよっちゅうこれは関係者に言ってお

るわけです。これにしましても、私は具体的に知りませんし、その事件をどうしたらよかったかというところについての判断が間違いかもしれませんが、振り返ってみますと、やっぱりデッキのドアがあいていたということが、これが事故につながったんじゃないでしょうか。

○小笠原貞子君 締められないんです。

○国務大臣(新谷實三郎君)　　そういたしますと、いまおっしゃったような混雑率を緩和するということも根本でしようね。しかし、駅員や車掌にもよく話をして、今後デッキのドアについて、これはもうどんなことがありまして、多少乗りおくれしてもこれは締めるで、そうして人命を守るんだということを駅のほうでも注意する。同時に、これは地元の方ですから、あなたのほうでもお知らせしたいのは、女子高校生ですから、暑くてもドアをあけないように、これは、やっぱり乗客の御協力もないと、ただ駅側だけ言いましたも、な

かなかこれは実行ができないと思うんです。で、お互いに、国鉄側も乗客側も協力しまして安全を守るように、さっきお話のあった子供さんの飛び出しなんかも一緒です、これは。お互いに、そういういった人命安全といううなものがほんとうに国民全体のはだにつくような、そういうような環境をお互いにこれから努力をしてつくっていかないと、人命軽視と言われますね。だから、その点は、全く私もよくわかります。国鉄に対しては、そういうことは強く指示するつもりでございますが、地元のほうにも、よく、その点、徹底するようにお願いしたいと思います。

○説明員（阪田貞之君） 初めに御

た補償にしましては、ただいま警察のほうで取り調べが進んでおりますので、その結果を待ちまして、私どものほうとしては誠意をもってできるだけの処置をいたしたいと存じます。

それから、今後の対策につきましては、私自身、いま安全担当をしておりまして、先般の北陸の事故のときも、朝六時に聞くなり現地に行つて、こういうことを言つてはたいへん失礼でござ

いますか、いやというほど、こういうときのお気の毒な姿、それから御遺族の御関係、ほんとうに身につまされて私自身としてはやっておるつもりでございます。そのために、少なくとも、国鉄を信頼し、利用していただいている方々がなくなられるというのはもつてのほか、負傷されることすら一件もなくすべく、現在鋭意努力しているわけでございます。ただ、たいへん、なくなられた方にこう言っちゃ失礼でございますが、非常に、全国でこういう通勤緩和の要望もたいへん多くて、十分、地元の御要望を一〇〇%満たすということとはなかなかできないんで、相当な程度やってはおりますけども、たまたまやり残した中にこのようなことになって、御遺族の方々にたいへん御迷惑をかけているということばざんきにたえないとところでございますが、今後、できる限り、いま以上に人命尊重を第一としまして、安全対策には万全を期してまいりたいと思います。

○小笠原卓子君 一両増結とい

に、いつから増結していただけるんですか。ディールは来年の八月ごろまで待たなければならぬわけですね。いまの増結は大体いつごろ……、一番緊急にしていたらいい。

○説明員(阪田貞之君)

います。
○小笠原貞子君　そうですか、ありがとうございます。
ました。

○委員長(西村関一君) 他に御発言がなければ、
本案に対する本日の質疑はこの程度にとどめます。
本日はこれにて散会いたします。

午後五時二十三分散会

六月二十九日本委員会に左の案件を付託された。

一、ドライブイン等において酒類の提供を禁止する規制の強化に関する請願(第三三三・三四号)(第三三三・三五号)

昭和四十八年八月二日印刷

昭和四十八年八月三日発行

参議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局