

第七十五回国会 交通安全対策特別委員会 議 院 交通安全対策特別委員会 議 録 第五号

昭和五十年二月二十六日(水曜日)

午後一時二十三分開議

出席委員

委員長 下平 正一君

理事 大竹 太郎君 理事 片岡 清一君

理事 三枝 三郎君 理事 野中 英二君

理事 勝澤 芳雄君 理事 平田 藤吉君

加藤 六月君 佐藤 守良君

前田治一郎君 村田敬次郎君

井上 泉君 太田 一夫君

久保 三郎君 紺野与次郎君

沖本 泰幸君 小濱 新次君

渡辺 武三君

出席國務大臣

國務大臣(総理 植木 光教君)

府総務長官)

出席政府委員

内閣総理大臣官 竹岡 勝美君

房交通安全対策 室長

警察庁長官 浅沼清太郎君

警察庁交通局長 勝田 俊男君

委員外の出席者

警察庁交通局長 鈴木金太郎君

大蔵省銀行局保 徳田 博美君

運輸省自動車局 深川 弘君

保障課長

本日の會議に付した案件

自動車安全運轉 センター法案(内閣提出第三二

号)

交通安全対策に関する件

○下平委員長 これより會議を開きます。

交通安全対策に関する件について調査を進めま
す。質疑の申し出がありますので、これを許しま
す。渡辺武三君。
○渡辺(武)委員 交通安全対策そのものは、御承
知のように各省に非常に大きな関係を持つてお
るわけでございまして、調整を要するものもろの問
題が非常にたくさんあるわけでございまして。その
ために総理府の中で、いわば調整機能を持った部
署があるはずでございまして、これは私がたびた
び指摘を申し上げてまいりましたが、本當に
総理府の中でその調整機能を十分に果たしてい
るだろうか、こう考えていきますと、非常に疑問点
が多い。交通安全対策室というものもあるけれど
も、どうも貸し部屋業をやっているのではない
か、各省を集めていろいろお話し合いをなされて
も、本當に調整をする権限をお持ちなのかどうか
すら非常に疑問に思う、こう前々から申し上げて
まいりました。

たえば道路あるいは信号等々の有機的な結び
つきというものを考えてまいりまして、道路管
理は建設省であるし、信号の方は警察の方がやっ
ておる。したがって、その辺を最も効率的に有機
的に結びつけるためには、当然その総合的な研究
開発といえますか、そういうものがなされなけれ
ばならないのですけれども、なかなかその総合性
というものが発揮されない場合が非常に多いの
じゃないか。こういう意味で、たとえば予算面を
見てみましても、そういう方面の予算化というの
が余りなされていらないのではないかと。そこで先
ほ言いましたように、極端に言えば貸し部屋業的
な各省を集めて相談をさせるといふことだけに終
わっているのではないかと、こういう疑問が依然と
してあるわけですが、その辺については長官、い
かがお考えでしょうか。

○植木國務大臣 お話しのように、総理府の中に
交通安全対策室がございまして、関係各省庁間の
交通安全対策の調整をいたしているわけでござい
ますが、同時に、すでに御承知だと存じますが、
交通安全対策本部というものが政府内に置かれてお
りまして、総務長官が本部長となりまして関係各省
庁の次官がこの本部の要員といたしまして、随時
會議を開いているのでございまして。
先日お申は、私はいまお話しのように完全な調
整機能を発揮したくないならなりませんので、警
察庁の交通局長、建設省の道路局長、運輸省の自
動車局長等にお集まりをいたしまして、直接担
当をしておられる責任部局の責任者とともに具体
的な問題につきましましていろいろ協議をしたばかり
でございまして。したがって、お説のような貸
し部屋業ではなしに、実質的にいま申し上げまし
たような具体的な施策というものを十分に展開す
ることができましように今後とも努めてまいりた
いと決意をいたしております。
○渡辺(武)委員 その場合、各省予算はそれぞれ
各省についておりまして、いわば総理府としての
調整的な御意見がありまして、各省間のセクト
的な考え方によって果たしてそれが十分行われる
であろうかどうか、こういう問題がある
うかと思えます。そこで私は、少なくともそうい
う交通安全に関する予算については総理府でまと
めるべきではないか、こういう考え方を一部持っ
ておる。そうしないと調整的な権限を果たそうと
思いますが、なかなかそれが十分に果たせない
のではないだろうか、こう考えるのですが、こう
いう考え方についてはいかがでしょうか。
○植木國務大臣 いま申し上げましたように、そ
れぞれ関係省庁があるわけでございまして、それ
ぞれの省庁が、あるいは道路をどうするか、ある
いは安全施設をどうしように充実させていく

てみたりやっておられるのかどうか、この辺がどうもはっきりしませんので、あえて実はお聞きをしておるわけです。あるいは地方の特性によって、たとえばこのほど私、名古屋を歩いておりますと、名古屋では矢印方向に大分テープが張られて、廃止をされた信号個所が非常に多くなっている。何のためにそれを廃止をしたのかというふうに自分自身が考えていきますと、あるいは疑問に思ふ点もある。したがって、各都道府県が統一をしていないくらいもあるかと思ひます。そういう面は一体どういうことになっているのでしょうか。

○勝田政府委員 名古屋の具体的な例につきましてもは、いま承知をいたしておりませんが、信号機の設置基準その他については指導をいたしておるわけでございます。信号の矢印その他についてはいろいろ変わったとお話でございますが、昨年から都市における規制のやり方を総合的に考えてみようということ、いろいろと検討は始めています。全体として見た場合にはこういう流し方がよいのじゃないかというふうな判断で、逐次そういった方向で検討を進めているのじゃないかというふうな考えをしております。

○渡辺(武)委員 信号機を見るときに、見方が二つあると思うのです。安全を保つためと車の流れをよくするため、こういうふうに分けてお考えになる方が多いわけですが、それは間違ひではないであらうか。つまり、車の流れをよくするということは、交通安全に重大な関連性を持つておることです。ところが、それがえてして完全に分離をされて考えられてしまふ。車の流れをよくする場合と安全とは別だといふような考え方が非常に多いわけですが、実際には、車の流れをよくすることは、運転者の心理状況からいって、車の渋滞は多分に交通事故につながる問題が多いわけですから、そういう面があるわけですね。したがって、その辺を総合的に見ていかないと、これは安全のために、ここは

流れのためにというふうなわけば分離した考え方だと、えてして間違ひしてしまうのではないであらうか、こう考えるわけでございます。

そこで、いま総合的な対策のお話があったわけですが、このごろの新聞を見ますと、警察庁そのものが十大都市の交通量を一割減らせ、こういうことを言っておられる。つまり、交通総量の規制でございます。これは交通安全上の問題、さらには排気ガス公害の問題、この両面をねらっておるかと思ひますけれども、この車の総量規制というものが本当にうまくいくであらうか。これも単なる思いつき程度の問題であるとするならば、デメリットの面、メリットの面、これら両面があるかと思ひます。

したがって、相当慎重にこれをやらなければならぬわけでございますが、警察庁が考えておられるこの総量規制、つまり、十大都市の一割減という方向は、どういうことを目標にして、あるいは具体的にはどうしていかうかと考えておられるのか、お尋ねをしたいと思います。

○勝田政府委員 先ほど申し上げましたように、昨年から都市の総合的な交通規制をやるということ、それぞれその都市における交通事故とかあるいは交通渋滞あるいは公害、こういう障害をとらえまして、それぞれを総合的にどういう形で解決するかという方策を進めておりました。その例の五十二年規制の問題が出まして、排気ガス対策としても、交通量を交通規制の面から減らさなければいかぬというお話でございます。

交通量の削減につきましては、本来交通需要というものをできるだけ減らさなくてはならないという方向で考えられるべきものだと思いますが、いま直ちにそういうことはできないという前提であれば、現在の交通需要を前提としながら、現在の交通手段というものを前提としながら交通の効率化を図っていく、それによつても交通量を削減していくという方向にかかわざるを得ない。そういう方向として、交通規制によつてそういう方向を

とつてまいりたい。

たとえば、できるだけ大量輸送機関を利用していただく、空車の走行をできるだけ少なくしていただく、荷物の集配送等についてもできるだけ片面輸送をなくしていただく、そういうようなことによつて、交通需要を満たしながら交通の効率化を図ることによつて実際の走行量というものが減らせるのじゃないかという発想でございます。

そういった面がわれわれが考えておりますのは、直接規制ということとはとも無理である、直接規制ではなしに、一般の方が大量輸送機関に乗りやすいようにしていくこと、たとえば通勤マイカーの方、これはかなりの交通量になっていくこと、この方については、それにかわるべき大量輸送機関については、バスの専用レーン確保すること、ことで現在もやっておりますけれども、それをさらに拡大をしていく。一方、都心部における駐車禁止というものを強化することによつてバスに乗りかえていただく、こういう規制によつてやるわけでございますが、これも警察だけの力でできるわけではございませんで、それに伴うバスの運行機関につきましては、それに伴うようなバスの増発をやつていただく、あるいはバスの運行系統を変えていただく、またそういう趣旨について一般の方の御理解をいただくことも必要であらうかと思ひます。

また、貨物の集配送の問題につきましても、現に警視庁等でもやっておりますが、デパート相互間で荷物を共同で配送する。一例によりますと、二つのデパートが共同で配送をやつたので従来より四〇多ほど車の走行量が減つた、あるいは横山町の間屋街で共同集配送をやつたので四〇多ほど車の量が減つた、あるいは駐車禁止、そういう交通規制の面からも促進をしながら御協力を得ていくという方法もつていこう。

それから、タクシンの交通量は東京あたりではかなりの分量になるわけですが、これも

空車走行をできるだけ少なくしていただく。そういう面では道路管理者側の協力も得て、タクシー乗り場もできるだけ整備をしていただく、そして流し禁止というふうな規制とあわせて空車走行を少なくしていく。

このような各種の規制を組み合わせていくならば、限度はあると思ひますが、一〇多ぐらいは何か可能じゃないか。もちろん各都市によつてそれぞれ都市の特性がございますので、一律なものではございませんが、基本的にはそういう考え方、それぞれの都市の実情に応じて計画をつくつて、その目標を達成するように努力をしていきたいというふうな考え方でございます。

○渡辺(武)委員 警察庁では全国へ指示をしておられるわけですが、それによりますと、都心部の全面駐車禁止あるいは生活ゾーンの規制をしたい、いまおっしゃつたバスのレーンの拡大を全国に指示をしておられるわけですが、これらのことどもは、決して私自身も悪いことではないと思ひますけれども、これらの規制を強化することによつて引き起こされる問題というものが非常に多くあるかと思ひますが、それらの問題をどのように解決しようとしておられるか、いわば総合的に勘案をされた上でこういうことをおやりになっているのかどうか、それがまず第一点ですね。

それから、都心部の全面駐車禁止というのがあるわけですが、この全面駐車禁止をする反面として、駐車場の不足による不法駐車といふ面、つまり、ビルの等には付置義務がついていますが、さらにいろいろな基準がございますが、それが十分に守られていない面が非常に多い。ためにむしろ都心にある商店街等々で車庫がどうしてとれないというところは、そこにおる従業員を使つてわざわざ郊外にまで車を持ち帰らせる、それによつて不必要な交通が起される、こういう問題が実は発生しておるのです。また、それによつて本当は起らなくてもいいようなところに

交通渋滞が起こったり事故が起こっておる。こういうふうなことが考えられるし、さらには駐車車を禁止しますと、その周辺部の路上駐車というものがふえてしまうおそれがある、こういう問題。

それから、バスレーンを拡大していきますと、どうしても道路の流れというものが変化してくるのではないだろうか。したがって、一方ではそれによって渋滞、事故というものが当然あるはずでございませうけれども、それらの対策は一体どう考えておられるのか。

それからさらに、規制を強化いたしますと、公共輸送機関というものが十分に完備されていないという問題が出る。そこではいろいろ調べてまいりますと、現在公共輸送機関がどの程度であるかという問題が出ておるわけでございまして、上というところになっておるわけでございまして、中には許容限度である二・五倍以上の混雑を示しておる路線も実は非常に多いわけでございませう。

こういう状態が、いわば公共輸送機関として現実の面としてある。そういう中で、いわばマイカーによる通勤あるいは交通というものが規制をされてきますと、必然的にそういう人々がまた公共輸送機関に移行せざるを得ない、こういう問題が出てまいります。現状から考えますと、いまですら二・五倍といういわば許容限界以上のようなところがこの通勤時間帯には非常に多い。こういう中でございませうから、一体その辺をどう解決していこうとしておられるのか、あわせてお尋ねをしたいと思います。

○勝田政府委員 規制は交通の自由を制限するわけでございますので、それに伴う摩擦というものが出てくる可能性はもちろんあるわけでございませう。そういう面で、規制をする場合につきましては大変慎重に、またきめの細かい配慮が必要だということはお先生の仰せのとおりだと思ひます。

駐車禁止の問題にしても、現実には駐車禁止を定める際に、それぞれの地域の方からいろいろ

な要望等があるわけでございませう。それについていろいろな形で地域の方と話し合いをする。また短時間需要に應ずるためには、パーキングメーターというふうなものを設置して短時間需要には応じていきたいと思います。しかし、通勤してその車を置いておくというふうなものは困りますよというふうなことで、駐車禁止を定める一方、そういう短時間の需要に應ずるパーキングメーターというふうなものについても整備を進めてまいりたいというふうなことを考えておられます。

また、バス専用レーンの拡大に伴いまして、それ以外の路線について渋滞が出るのじやなからうか、交通量全体が変わらなければ当然そういう形になり得ると思ひます。また、過渡的に、ある程度バスレーンの方は順調に走りながら、そのとき以外についてはかなりの渋滞が出るということもあり得ると思ひますが、バスに乗ることによって逆に便利になるということで、大量輸送機関であるバスの利用を有効にするという面から、ある程度時間的に解決していく問題ではなからうかというふうなことを考えておられます。

公共輸送機関である電車、特に郊外電車が非常に込んでおつてなかなかそれに乗りかえられないじやないかというお話でございませうが、確かに東京の状況では郊外電車が非常に込んでおるといふことはあるかと思ひますが、これはそれぞれの都市の個々の事情に依りながら対策を講じていきたいと思います。マイカーが一般の公共輸送機関にどれくらいかわり得るかという数字についてはまだ算定はいたしておりませんが、バスについては、かなり取ることができるのじやなからうかと思ひます。

いずれにいたしましても、先生御指摘のいろいろな問題について、それぞれの都市の実情に依りながら、きめ細かく配慮しながら進めていく必要があるのじやなからうかというふうなことを考えておられます。

○渡辺(武)委員 私が御質問しておるのは、昭和四十九年度の運輸白書の公共輸送機関の輸送状況というところで見えておるわけですが、この

資料によりまして、大変実は混雑度が強いわけですが、片方の交通規制を強化していけば、当然どこかに流れが変形していかざるを得ないので、したがって、そちらの方の状況を十分に勘案しながらやっていかないと、片方を抑えれば片方へふくらんでいくというふうな、そういうような現象になるわけですから、抑えてみた結果あらわれる現象を待つておつて、それからまたそれへということでは、余りにもちよつと対策としてどうかと思ひます。当然影響が推定をされる問題については、あらかじめそういう方針を出されるべきに当然考えておかなければいけない問題ではないであらうか。本来ならば、すべてやめてしまつて、公共輸送機関で運ばば簡単に解決するかも知れませんが、そうしなくてはできない現実にあるわけですから、それらを一体どうするかということが当然考えられていかないとはいけません。

この表を見る限り、もう時間帯によれば、公共輸送機関というのは、オーパーに言えば殺人的な混雑である、そういうことが言ひ得るのではないかと思ひますので、単なる規制強化だけが本当に国民の生命と財産を守ることになるであらうか。総体的に見て活動を停止しろというなら別ですが、これも、やはり全体の動きの中でいま動いているもの、不必要な動きがあれば別ですが、不必要な動きでなくて、みな有効的に動いておるとするならば、片方それをシャットアウトすれば、片方にふくらんでいくという問題、これは当然考えておかなければならない問題ではないであらうか。

したがって、そういう都市交通の実態から見て、つまり片方やめろということになれば、当然その影響が出てくるわけですが、その影響というものは、ひとり交通の流れのみではなくて、商活動そのものに及ぼす影響があるのではなからうか、さき言へば物価の上昇にも影響があるのではなからうか、こういうふうな考えられるわけですが、その辺まで広範囲に考えられておるのかどうか。

さらにはこれは当然排気ガス対策というものが含まれておると思ひますが、そういうふうにより広範な対策の必要性から考えますと、先ごろ自動車排出ガス対策閣僚協議会というものが設けられておるわけですが、この中のメンバーを見ていきましたと、いわば広範な立場で物を言わなければいけないと思われる経済企画庁が全然入っていないように思われますけれども、本当にそういう広範な検討がなされておるのかどうか、この辺についていかがですか。

○勝田政府委員 われわれのやる交通規制も関係機関の御協力を得なければならぬということも最初から申し上げたのでございませうけれども、やはり郊外からの長距離のマイカーが現在の電車でなかなかかむずかしいということになれば、通勤バスの問題、そういうものについてもその増強なり何なりができないかというふうな点についても当然検討されなければならぬと思ひます。

それから、経済の問題につきましては、いろいろトラックをとめるとかなんとかいふたような問題の際に、それが経済的にどういふ影響を及ぼすかというふうなことについては、それぞれの官庁と連絡をしたことがございませうが、今回の場合につきましては、輸送の効率化を一応考えておる、できるだけ輸送を効率化していこうということ、直ちに経済的な問題について非常に大きな影響が出るというところではないのじやなからうかというふうなことを考えておられますが、さらに検討を進めたいと思ひます。

○渡辺(武)委員 それでは次に進みますが、いま東京の都心部に卸売センターというものがございまして、周辺地区から都心に対する交通量の増大がそれによって起きておるのではないかと。実際にはその卸売市場で販売をされたものが再び二十三区以外に持っていくか、鮮魚類のうちでは四三％が再び二十三区外に出ておるわけですが、中央卸売市場に鮮魚類がほとんど集まってきたり、それが相当交通混雑に影響がある。そこで売られたものが、再び東京の都心から二十三区外に約半分近

くのがまた出されている。野菜類で見ますと、七五多ぐらいが都内で売られ、二五多程度がまた二三区外に出る。

こういう状況があるわけなんですけれども、こういういわばセンターの配置の悪さと言いますか、それ自身もやはり物流という面から当然やはり考えらるべき一つの大きな要素ではないでしょうか。いわば適正な配置ができるであろうと思われ、それが非常に見逃されてしまっている、こういうふうにお考えでしょうか。

○勝田政府委員 確かに御指摘のとおりだと思います。大都市に直接需要がなくて、ただ大都市を通過しているだけというふうなものがかなりあるのじゃないか、そういうものはやはりむだを省く、むだな交通量を省くという意味で、都市計画の面なり物の流れの面で改善できるならば、やはり交通総量の抑制に役立つのじゃないか。ただ、警察でやります規制は現実にある需要を前提としてやらなければなりませんので、直ちにそれに警察が手をつけるというわけにはいかぬと思えますけれども、そういうことにつきましても、研究して、関係機関にも意見を申し述べるといふようなことも努力をしたい、こういうふうにお考えでしょうか。

○渡辺(武)委員 それでは総理府の方にお尋ねをいたしますが、いまの問題で、いわば物流という面から見て当然そういうことが考えられる、警察の立場ではなかなかあれでしょうけれども、総理府が全体として交通安全の調整機能を果たしていくという仕事の内容から見れば、私は当然そういうことが考えられてこなければいかぬと思うわけですが、そういう点については、総理府としてはいかがお考えでしょうか。

○植木国務大臣 交通総量の抑制につきましては、先ほど来お話が出ておりますように、交通安全対策的な見地から、また環境保全あるいは浄化の見地から施策をしてまいらなければならぬと

ところでございまして、先ほどお話がございました排ガス対策の閣僚協議会の中にも交通総量抑制グループというものが設けられておりまして、そのグループの責任者は総理府の交通安全対策室長が当たっているのをご存じです。したがって、排ガス問題のみならず、交通総量の抑制につきましても、いまお話しございましたような物流面からいろいろ考えていかなければならぬところでございまして、それをおあわせてこのグループにおいて協議をせられるべきものであると考えます。

さらにまた、先ほど申し上げました各関係局長に私のところにお集まりいただきまして、この交通総量の抑制につきまして各省がとるべき施策についていろいろ意見の交換をいたしました。具体的な案等についてもすでに研究協議のこともございまして、私どもとしましては、その立場から意見を交換したばかりでございまして、いまお話しがございました点につきましては、先ほどの交通総量抑制グループの中において、あるいはまた私どもの交通安全対策室を中心としたしまして関係各省庁との調整機能の発揮によりまして万全を期していきたいと考えております。

○渡辺(武)委員 交通安全の面では、わが国の場合はやはりまだ大変におくれているのではないだろうか。道路一つとってみても実は大変におくれているということが言えると思うのです。ヨーロッパあたりの都市と交通という問題をいろいろ見ていきますと、日本と大変違っているわけですね。特に東京の場合でも、いわば通過車両というのが相当量あるのではないかと。環七通りを見ても、トラックがもう半分以上を占めているというのが現状ではないか。

そこで、この東京の、首都圏のいわば外郭環状線というふうなものが計画をされたならば、一体都内の交通にどのような影響があるのかわかるか、こういうことを調査しているところもあるわけですが、これはシステム計画研究所というところが研究しておるわけですが、その研究の資料

を見ますと、東京都の本当の都心部、東京都の中心部に中心部の五区とそれ以外との交通、これが外郭環状線をつくることによつてどの程度交通量が減少するであろうか、東京都の都内と区域の部外とは大体一〇・七多、特に中心部の東京五区と五区以外の交通量が一一・七多程度減少するのだ、こういうふうな一つの減少効果の予測をいたしておるわけがございまして、こういう面、いわば道路建設に至るまで全体的に見て、交通の流れをスムーズにすると言いますか、あわせて安全を守り、さらにそれに付随している起つてまいります公害を防止していく、こういう面が考えられるわけがございまして。

ところがいま現実のものとして起つておる問題を見ていきますと、現状をそのままにしておいて、そこに起つてくる問題をどう解決するか、こういうことのみをいわば場当たりの論議が往々にしてなされておる、またそれが大部分であろう、こう思うわけがございまして。私はさらに視野を広めたそういう面からの検討というものが当然なされていかなければいかぬ、こう考えておるわけですが、これもやはり総理府の方ですか、そういう全体的な交通安全、物流あるいは公害という面から総合的に考えていかなければいかぬだろう。

たとえば環七通りというのが東京付近の一つのいわば動脈だとするならば、われわれ人間が生きていくために、あるいは経済活動をするために、あるいはものがなければならないことになれば、その動脈をどうわれわれの生活の中に影響のないようにしていくかという対策が当然考えられなければならない。私も思いつきでございまして、どうして都市の中にそういう動脈が必要とするならば、これはその両側に小公園、レクリエーションセンター等をすべて集合させて、そして道路の沿線にテニスコートとかあるいはプールとか国民の憩いの場をつくる。アメリカに行きますと、パークウェイというのがございまして、これも、道路の両側がそういう小公園になっておる。そして、そこが国民の憩いの場になっておる。そう

いういわば実際の住居との間における緩衝地帯を設ける、こういうことが当然考えられなければ、動脈は動脈としてやっておいて、すぐその隣に住居だ、これはもうやかましくて寝られないじゃないか、こういう苦情が住民運動として大きくなってくることは当然なことではございまして。それにはやはりどうすべきかという問題が総合的に考えられなければならないのではないかと。そうでなければ、あるいは環状線をつくって通過車両というものを排除するの、どうしても都心の中にそういう動脈が必要とするならば、その動脈から生活環境をどう守るか、こういう面が当然考えられなければならないわけですが、こういう面はどうかお考えになっておるのですか。

○植木国務大臣 通過車両がいろいろな問題を起しておりますことはお説のとおりでございまして、たとえば最近の交通事故死者数の減少状況を見ましても、この通過車両対策をいたしまして、別の迂回道路をつくるというふうなことをいたしたところでは、死傷者数が減少しているというところが現実の姿で出てまいっております。したがって、そういう施策が必要でございまして、この担当の省は建設省でございまして、私どももいたしまして、いま申し上げましたようなそういう現実の数値が出てきております交通安全対策設備の必要なもの一つといたしまして、強くそういうものををつくることを要請をし、また建設省は努力をしているところでございまして。

ただいま東京都のお話もございましたが、環状七号線は、私も朝晩通っている道路でございまして、大変な交通量でございまして、これに対しまして、さらに第八環状線の建設が進められ、大部分完成をいたしておりますけれども、一部分住民等の反対がございまして、まだ完全にでき上がっていないという状況でございまして。これはさらに推進してまいらなければならぬと思っております。そしてさらに御承知の東京湾岸道路が建設されつつありまして、これが完成をいたしましたならば、

いま御指摘のようなものについては、もちろん完全ではございませんけれども、ある種の解決ができるのではないかとこのように考えます。

御指摘の点につきましては、もうお説のとおりでございます。私も常々考えておるところでございますので、今後努力を続けさせていただきますと存じます。

○渡辺(武)委員 いま私は、いわば数々の前向きの方策でそういうことが必要なんだ、こう申し上げておるわけですが、先日東京都の交通局がアンケート調査をやったわけですけれども、その調査を見ますと、乗車をする目的というのは六〇〇が業務目的、こういうふうな答えをおる。さらにミニバスの増加を希望するというふうな答えを見た客が九〇・一〇あるわけでございます。

そこで、こういうアンケート調査によって、ミニバスというものが相当利用度が高いのではないかと、こう考えておるわけですが、この辺の指導は一体どういうふうにしていかれるおつもりなのか。全体としてやはり乗客、国民の希望に合った方向で、なるべくミニバスを使用することにより道路上の交通混雑をある程度防ぐ、これは時間帯によっては逆な面も出てくるかと思えますけれども、そういう方向も当然考えられていくべきではないであらうか、こう考えるわけですが、いかがでしょうか。

○植木國務大臣 お説のように、ミニバスの持つております有効性と申しますか、これにつきましましては、ただいま運輸省が東京都と一緒にしまして、協力し合いながら一種のテストをやっております。具体的に申しますならば、各官庁間にミニバスを運行いたしました。それによってどういような効果があるかということなどをいたしてございまして、今後この効果が十分に発揮できるという見通しがつきましたならば、運輸省といたしましてはミニバス運行について大いに推進をしていきたい、こういう考え方でございまして、御理解いただきたいと思います。

○渡辺(武)委員 それでは、いままでは主として

私は警察庁の方針として出されましたいわば総量規制という面からいろいろ御質問を申し上げてきたわけですが、次は安全の面から少し御質問をしたいと思っております。

特に、交通事故死が年々減少をいたしておるということは非常に喜ばしいこととございまして、けれども、しかしながら、まだまだ毎年一万人以上の交通事故死があるということは、やはりなおざりにはできないわけとございまして、さらに一段の交通事故防止対策というものが急務であるという事は当然のこととございまして。

そこで、御質問を申し上げたいのですが、警察庁が五十年の目標として、いわば交通事故死といふものを五割削減をさせたい、こういうふうな発表をしておられるわけとございまして、御承知のように、昭和四十九年度は、前年度に比較して相当大幅な事故死の減少があったわけとございまして、その後だけに非常に大変だと思えますけれども、これについてどのようにして実現をしようとしておられるのか、あるいはそれらの具体的な対策といふものがあるかと思えますが、それらによってどのような効果があるかというふうにお考えになつておられるのか、お聞かせを願いたいと思つてます。

○浅沼政府委員 ただいまお話がございましたように、交通事故はこの数年減少しております。しかし、まだ年間死傷者が六十五万人以上に及んでおるといふこととございまして、これは国民生活にとりまして非常に重大な問題であるといふふうな考えをしております。さらに交通安全対策を充実いたしまして、この交通事故の最近における減少傾向といふものを長期的に定着させまして、交通事故をできるだけ減少させていきたいといふふうな基本的な考え方を持っております。

そこで、ただいまお話がございましたように、特に交通事故の死者についてでございますが、過去最高が昭和四十五年の一万六千七百六十五人でございます。これを半分減らすという事を目標といたしまして、それには今後毎年五割ずつ死

者を減らしていくことを続けまして、今後二、三年のうちには一万人以下にする。その後さらに努力をいたしまして、半減といふ事か、八千人台まで交通事故の死者を押し込めようということと考へておるわけとあります。そのためには関係の機関及び関係諸団体と十分連絡を保ちまして、総合的な交通規制を推進してまいりたいと思つておられます。

それから、交通安全施設につきましても、今後さらに計画的な整備をしてまいりたい。また、警察といたしましては、街頭の交通指導取り締まりも強化をいたしますと同時に、交通安全教育等も一層普及徹底をはかると思つておられます。また、新たに自動車の安全運転センターを設置をいたしまして、運転者対策の一層の充実を図つてまいりたい。

このように、交通安全のためのあらゆる施策をこの目標達成のために結集して、その実現を図つてまいりたいと思つておる次第とございまして。

○渡辺(武)委員 総合的に交通安全対策を実施していただくといふのは非常に結構ですが、やはり一つ一つきめ細かく問題を処理していかないと、なかなか実効が上らぬと私は思つております。ただ漫然とやっておいたら何となく減つていった、交通が混雑するほど死傷者が減るわい、こういう問題では大変なこととございまして、総量規制等々によって交通量が適正になると、再び事故といふものが増加をしていってしまう恐れが出てくると私は思つておる。

そこで、いろいろ安全施設等がつくられるわけとございまして、そういう安全施設が現実につくられて、その投資効果といふものいけば追跡調査をして、そういう安全施設によって従来起こつておつたものがどういふふうな起らなくなつたとか、そういうことを当然やつてもらいたいといふことは、前々から何回も私はこの委員会でも申し上げておるのです。一つの安全施設ができた、その施設ができたことによつてどの程度効果が上がったのか。前の質問では、どうもそういう調査

をやつていないという御返事がこの二、三年前だったかあつたと思つてます。

それでは困るので、実際に国民の税金を使つていろいろ施設をつくるのだから、その施設をつくつたためにどういふ効果があらわれてきたかといふこともやはりはつきり把握をして、それによつて、効果がいいものであればやはりどんどんとつていくということも必要であるし、余り効果のないものであるならば、これはやはり考え直していかなくちゃいかぬ。そういう今後の一つの方策を立てるためにもぜひ必要なんだから、何となく漫然とやつてみて漫然と何か減つてきたわいといふことだけでは困るので、こういうふうなことをおやりになつておるでしょうか。

○勝田政府委員 各県の実情を申し上げますと、やはり事故の多発場所についてそれぞれの事故について細かい分析をやつておられます。その際には、道路管理者なりその関係の方と一緒に集まりましていろいろと分析をやつていく。それで、ここには信号機をつけよう、これは道路を少し削つた方がよからう、それをそれぞれ持ち帰りましてその対策を講じていく。それが全部が実現しておるわけじゃないのですが、われわれの経験から言いますとかなりの数が実現しております。そしてその翌年にそれぞれの地域について、その結果がどの程度出たかといふことをもう一回見直しております。それをするとかかなりの効果が出ています。

信号機につきましても過去においてそういった調査を、いま手元に資料を持ち合わせておられますが、信号機をつけた場合にかなり効果が上がるというデータはたしかあるはずとございまして。それそれぞれの地域、地域によって事情が違ふものから、各県においてはかなり細かくやつて、それに伴う予算の要求なり、国の補助金の要求という形で中央に出てきておるわけとございまして。

○渡辺(武)委員 それからさらに具体的に、たとえば警察官が事故の現場に赴いて事故調査を行い

ますね。これも前に申し上げたのですが、えてし警察官は、道路交通法に違反したかしないかという立場で調査をおやりになる。せっかく調査をおやりになるのだから、そこに交通環境の悪さはなかったかどうか、あるいは信号の不備はなかったかどうか、もう少し見通しがよければこの事故は防げ得たかどうかという面まで、いわば事故を処理することもその処理すること自身が交通安全に役立っていないかという意味はないわけで、事故が起こった、おまえが法規に違反した、けしからぬということだけで終わっておったのでは何ら価値がないと思ふので、どうかひとつ取り締まりの面も、そういう交通安全に結びつけた方向でやはり考えてもらいたいです。

それでそのときに、これは片岡交通局長でしたかにも申し上げたのですが、私は実際の警察官の事故調査等も見まして、これでは十分ではないか、やはりもっと調べなければいけないことがたくさんあると思ふ。そうしてそれらをデータにとして今後の交通安全に資していくということが総合的に必要なんだ。必要があれば建設省にも要請をして、そして道路担当者にも来てもらってその意見を求めるということも必要でしょうし、そういう面から、お役所のセクツ的な問題を乗り越えて、信号の面、道路の状態等々をあわせて考えてもらう。

それには、やはり警察というものは事故が起きればすぐ通報があるのだから、そこへ飛び出して、確かに道路もいい、見通しもいい、何も影響ないけれども、運転者自身が横を向いておったためにぶつかったという事故も非常に多いでしょうけれども、中には、交通環境そのものを直すことによってその事故が未然に防げ得たと思われる問題が私は当然存在をしようと思ふので、だから、そういう一つ一つのことどもが総合的に交通安全そのものに実りある結びつきをしていく、こういうことがやはり必要なんだ、こう申し上げておいたわけですが、その後どういふふうになつておるでしょうか。

○勝田政府委員 先ほど申し上げましたように、第一線においては現在をういつた配慮もかなりしつつあると思ひますが、われわれの方でつております統計につきましては、第一線の意見も徴し、まして、その事故原因について各種のデータをその中に入れて統計月報を改めて、そういう面からの統計も考えていこうという方向で進んでおりますが、第一線では、それぞれ個々具体的にはかなり綿密に調査をする方向に向かつているというふうな方向で考えております。

○渡辺(武)委員 それでは次に移りたいと思ひますが、全体的な予算は総理府がいろいろ調整を行つて、総額四千四百七十四億円を計上した、こうおっしゃつておるわけですね。そこで私は、建設省分だけ取り出して調べてみたわけですが、建設省分がたしか三百二十二億円ということになつておりました、対前年比プラス十億円、これだけの予算が計上をされておるわけでございます。物価上昇等を含めれば果たしてこれでどうかという疑問もあるわけでございますが、たまたま総需要抑制策というものが行われておりました、全体的な公共投資の予算というものは全般的に抑えるという方向の中です、あるいはそういう方向だと思つておられるのかと思ひますが、交通安全施設そのものは単なる交通安全施設、公共事業の一つという見方よりも、むしろ国民の福祉を増進するという考え方をとるべきではないか。

そう考へていけば、これは福祉予算というのは相当大幅に増額をされておるわけでございますから、恐らくそういう考え方は実際上から見ていくと入っていないのではないかと考へるわけですが、私は本来的に考へて、一万人以上の方の生命に影響しておる問題なんだから、当然、国民の福祉という面から考へていくべきではないであらうか、こう考へるわけですが、いかがでございますでしょうか。

○勝田政府委員 仰せのとおり、交通安全施設が人命に関係する面は非常に大きいと思ひます。交通事故の死亡につきまして、四十年から交通安全

全施設が五倍以上に伸びているというように、非常に効果が上がつたかと思ひます。そういう面からこの予算につきましては格別の配慮をお願いをいたしてきておるわけでございます。五カ年計画のいわゆる特定事業の關係でございますが、総額は六百八十六億円でございますけれども、昭和四十九年度末にはその七六・七割が達成される見込みでありまして、本年度につきましては、五カ年計画の最終年度分として、事業費で百九十一億七千八百万円ということで、全般的には総需要削減ということで抑制されておる中で、わずかでありまして、昨年に比べて事業費の伸びを見ていただいているということでございます。

また、地方単独事業につきましては、五カ年計画の事業費が千五百二十二億七千万ということになつておりました、昭和四十九年度末では七百六十六億八千万円で、七二・八割が達成される見込みでございます。昭和五十年年度には、地方財政計画上は三百六十五億円が計上される予定でございます、これは昨年に比べてかなりの伸びになつておるといふことでございますので、事業費の面から申しますならば、ほかの公共事業抑制という面から見てもかなりの御配慮をいただいたというふうな考へております。

○渡辺(武)委員 実際から見まして、かなりの増額にはなつていない。したがつて、本当にやろうとすれば相当大幅な増額が必要ではないだろうか。ましてや、まだ一万人以上にも及んでいない交通事故死者を絶滅さしていこうという目標でございますから、相当抜本的な対策を考へていかないと、いわば自然現象的に交通が混雑してきて減つてきた状態という、私が先ほど言いましたようなそういう状態ではないかと思ふのです。だから再び交通規制、総量規制等によって交通がスムーズになつてくると、また上昇するということになつたら大変でございますから、私はやはり相当神経を使つてこの面は考へておらなければならぬ問題ではないか、こう考へておられますので、今後そういう面から、いわば安全施設という問題

は国民の福祉を向上させるのだという考へ方に転換をしてみたら、福祉予算だという關係からやはり増額を図つていくべきではないだろうか、こう考へますので、よろしくお願ひをしたいと思います。

時間がありませんから急ぎますが、警察庁から出ております「交通警察の運営について」、これに交通警察の運営に対していろいろの方針をお述べになっております。その中で、「交通安全教育の推進」という項の中に「座席ベルト、ヘルメット着用の普及」というのがあつておるわけでございます。

そこで、このシートベルトについて、現在車両保安基準の中には、車両にはその設置義務が課せられておるわけですが、道交法の中ではその着用義務は実は課せられていない。ただ高速道路を走行する場合には運転者のみ着用義務が課せられておる。ところが、これは罰則は何もないわけであり、つけなさいよという程度であるわけですが、実際のシートベルトによる効果というものを本間に警察庁の方は御存じになつておられるのかどうか、あるいは、その効果が非常に大きいということを知つておられるならば、着用の義務づけを怠つておられるのかどうか、あるいは着用率を非常に高めようとしておられるのかがなかなうまい方法が見つからぬと考へておられるのかどうか、この辺についてはいかがでございますでしょうか。

○勝田政府委員 シートベルトにつきましては、その着用の効果が大きいということは各種のデータから見ても明らかであらうかと思ひます。そういったことから、昭和四十六年に高速自動車道と自動車専用道につきまして、努力義務として着用しなければならぬという規定を設けたわけでございます。その後、鋭意その努力をいたしておるわけでございますが、残念ながら着用率が非常によくない。昨年高速道路で調査しましたところによりまして、六・二割という状況でございます。これはぜひとも今後事故をなくしていくという意味におきまして、シートベルトの着用をさらに積極的に

推進していく必要があるのじゃなからうかというふうに考えております。

現在車面保安基準で義務づけられており、最終的には本年中にトラックも義務づけられるということになるかというふうに思っていますけれども、現に走っている車という点から見ますと、全部がそういう装備を装着されているわけではないわけでごさいます、何多くなりますか正確な数字はわかりませんが、二割か三割ぐらいの車にはシートベルトの装着がないとごさいます。

一般的に、やはりPRがまだまだ不足している面もあろう、シートベルトをどうしてもつけなくちゃならぬという意識について一般的にはまだまだ高まっていない、こういう段階で、これを罰則をつけて強制するということについてはまだ問題があるのじゃなからうかというふうに思っています。

諸外国の例から見ますと、オーストラリアではシートベルトの装着を義務づけるときには二五歩が着装しておいた。それから運転者の調査をしますと、七五歩がシートベルトをつけることに賛成であるというふうな調査を得ております。そういう空気感を早くつくっていくということが大事だと思えます。

そういう面でもわれわれの方としましては指導監督をいたしてまいりたい。つまり、初心者運転免許取得のための指定自動車学校、こういう場合にシートベルトをつけることを習慣づけていく努力をしていきたい。さらに、更新時の講習についてもこういうことについての義務づけをしていきたい。さらに現在法律でも義務づけられている自動車専用道、高速道につきましては、関係機関とも協力をしてせひつけるようにというPRを進めてまいりたいというふうに考えております。御趣旨の線に沿ってできるだけ努力をしてまいりたいというふうに考えております。

○渡辺(武)委員 シートベルトの効果は非常に高いものでございまして、たとえばスウェーデンのボルボがいろいろ調査をしておるようですけれども、それによりますと、ベルトをつけていない場

合は二十キロの速度で走って走っても死亡事故が発生をしておる。ベルトの着用者が非着用者と比べてどういう程度になっているかと言いますと、負傷の頻度は大体二分の一になる。さらに死亡の頻度というのは十分の一だ。こういうふうないろいろな調査資料からボルボがその調査結果を発表いたしておるわけですね。

そこで、実際にシートベルトの着用を義務づけている国はひとりオーストラリアのみならず、ニュージーランドとかフランスとかアメリカ、イギリスとか、大変このごろふえてまいっております。これらはシートベルトというものが交通事故から命を守るという点からも、負傷を防止するという点からも、相当効果があるということから各国ともやっております。

さらにまた、いま申し上げました義務づけをしておる国々では、それぞれ実質は罰金を科しておるわけでごさいます。オーストラリアは大体二十ドル、フランスは四十から八十フランというふうな、日本の金に直しますと五千円から八千円というふうな罰金を科しておるわけですね。本日は罰金というのはいさぎよく方向じゃありませんが、全体的にはやはり着用を確実に履行せしめるという点からは半面やむを得ないのがあると思えますが、いずれにしても生命を守るという重大な任務があるわけですから、この辺はもっと積極的にやはりPRなり働きかけなりをしていかれるべきではないでしょうか。

私も高速道路をよく走りますが、少なくとも対面交通で見ている限り、相手方の車がシートベルトをしておるといふのはほとんど見当たらないのです。もちろん、二点ベルトと三点ベルトとありますから、三点ベルトでないものは対面交通では確認できませんが、むしろ三点ベルトでないとなかなか本当の効果はあらわれないという面もありまして、これはもう少しやはり認識を新たにしてい

たいで、なるべく早い機会に着用を義務づけられる、いわば道交法を改正するのだという方向を考えていただきたい、こう思います。最後にその件についてお尋ねをして、質問を終わりたいと思えます。

○植木國務大臣 いまお話のように、シートベルトの着用効果というものは私も深く認識をいたしておるのでございまして、運輸省及び警察庁においてそれぞれ、保安基準あるいは道交法の面からその義務づけの強化が行われてきているという事は御承知のとおりでございます。ただ、いまお説の罰則を付するということにつきましては、運転者本人の生命を守るべきものであつて、本人の自覚によるべきであるというふうな議論等もございまして、まだそれが制定されていないという状況でございます。この点については今後関係各官庁と検討を進めてまいりたいと存じます。

さらに先日、各省庁の局長にお集まりいただきました際に、このシートベルト着用問題についてもいろいろ意見の交換をいたしました。すでに道路情報センター等は、安全ベルトをつけましょうということもPRいたしておりますけれども、政府みずからもっと積極的にやるべきであらう、やろうということになりました。たとえば高速道路のゲートに大きく安全ベルト着用の標識を立てるとか、あるいは政府の広報、ラジオ、テレビ等を活用いたしまして、これで着用を皆さん方に訴えていくというようなことをございまして、御指摘の点、十分に私も認識をいたしておりますので、今後とも努力を続けてまいります。

○渡辺(武)委員 終わります。

○下平委員長 内閣提出、自動車安全運転センター法案を議題といたします。

○片岡委員 私は、ただいま議題になりました自動車安全運転センター法案について若干の質問をしたいと存じます。

まず、その法案の内容に入ります前に、ただいま私の先輩の加藤委員からもお話がございましたが、長官にあるいはまた交通局長に、私、あらかじめ統計などを用意していただくように言つてなかつたものですから、あるいは統計的にはちよつと言いくいかと思つていますが、ただ皆さんそれぞれの感じでお答えを願いたいのです。

最近、非常に交通事故が減つてまいりました。この減つてきたのはどこに大きな原因があるのか。これはいろいろあると思つております。交通安全対策は三つのEで、教育やあるいは取り締まりやそれからそれから技術方面、こういういろいろの面から総合的にやるべきだということが一般の常識でございます。そこで、この三つのうちのどれが一番大きな効果をあらわしたかということをおつとつ、勘で言うと私はまだ恐縮ですが、感じて言つていただきたい。

一体、いろいろ人間の心の問題、運転をする人の心がけの問題、道を歩く人の心がけの問題、そういう精神的な要素と、大きく分けて物質、物の施設の問題、これに警察の取り締まりが加わるわけですが、この物と精神的な要素と二つに分けたときに、どっちが主であるか。いままで交通安全で大変金がかかるのは、これは道路やいろいろな面で物の施設に大金がかかるわけですね。ところが、道路施設に余り金目がかかるから、そのものも余り効果がなかつたれば、それに大きな予算をかけてやることについては、かなり問題がある。

こういうことで、これをひとつ十分究極的に科学的、技術的に詰めていただいて、どれがどれだけの効果があるかということが言ひ得るのか、そういう何か一つの調べでもございませぬか、昭和四十五年以来交通事故が減つたということは、これは大きな成果であつたと思つていますが、どういふところに一番大きな効果があつたのかということ

を、片岡清一君。

をちょっとお尋ねしたいと思ひます。

○浅沼政府委員 御承知のように、交通事故が過去五年、死者や負傷者は過去四年、連続して減少してまいっておりますが、特に昨年は二〇〇以上の死者の減少というように大変大きな成果を上げました。

その原因といひますか理由といひますか、ただいま私としてはデータで科学的な分析をもつてお答えすることはできませんが、私の考えておるところを申し上げますと、やはりこれは交通安全施設を中心にした官民の、といひますか、政府と民間の、あるいは地方自治体の大変な努力がここに至つて実を結んだ。それは施設だけ——施設が目に見えて金もかかりますし目につくわけでございませうけれども、同時に、この交通戦争に対応して一人でもこれを救済し、一人でも減らさなければいかぬというような気持ちが結集しまして、それでこのような成果に結びついたので、私はやはりそういう意味で、まあいま先生三つのEというお話ですが、やはりこの金を非常にかけたというところ、それから交通事故防止にあらゆる層の人が立ち上がった、国民総ぐるみで努力したという結果だと思ひます。

ただ、今後これをさらに減らしていくというためには、もちろんいままでの努力をさらに続けていく、安全施設、これは手を抜けば事故がまたふえるという要素、そういうふえる要因がたくさんあるわけでございますから、この努力を怠つてはならないと思ひますが、しかしまた、何といひましても、最終的には事故を起こすのはドライバーでございますから、この一人一人のドライバーが安全運転を確実に忠実に守れば、これは大部分の事故がなくなるということは考えられるわけでありまして、そういう意味で、やはり運転者に対する事故を起こさないための施策といひますと、それは警察サイドにおきましても、考えてみますと、反省をしてみますと、いまだ必ずしも十分でなかつた面があるのではないかと、いふように考えますので、そこら辺はもう少し強力に推進をしてま

いらなければならぬ、このように考えておる次第でございます。

○片岡委員 私も大体同感でございます、これは施設だけではいくものではないし、またこれはドライバーが注意すればほとんど大部分が解決のつくものだというところでございませうが、ただ、人間というものはそういう機械ではございませぬので、精神状態がいろいろな状態にあるといひときを考へますと、これに一〇〇〇倍頼を置くといひわけにはいかぬと思ひます。

そこで私は、非常に急激に事故が減つてきたといひのは、分離交通、人間と車といひものを分けたといひことが、やはり一番大きな一つの原因ではないかと思ひます。そういう意味で、私は今後さらにこういつた分離交通の原則に従つて、高速道路あたりをぜひ早く整備してほしいという感じがするのでございませうが、ただ、残念なことには、総需要抑制で公共事業は大変抑えられて、高速道路が大変おくれるようになったことはこれは残念でございます。しかし、それは全体の調和の立場からやむを得ぬことと存じます。したがつて、私はやはり残る問題は、何といひても自動車の安全運転といひことに對してより多くのウエイトをかけて進んでいく、こういうことが大事だと思ひます。

そういう意味において、今度自動車安全運転センター法案を出されて、ここに新しい施設をつくられることは、私は一つの大変よいアイデアだと思ひます。

そこで私は、自動車はみずから動く車だと書かれても、しかし自動車はあくまで人が動かす人動車であるということがたまたまであると思ひます。いまお話のように、車を運転する人の安全運転が交通安全の基本である、こういうことが言えると思ひます。

コとネズミの関係みたいな関係になりがちでございます。ところが……「ネズミ取りだ」と呼ぶ者あり。だから言葉は余り適当ではございませぬ。何も運転者をネズミにしたわけではございませぬ。交通取り締まりといひものは、本来やはり罪人をつくるのが目的でなく、交通安全を維持して車の流れを円滑にしていこうといひことが、これが取り締まりの一番根本的な任務であると思ひます。と云つて、それなら警察がやたらにこれにこして、やわらかい態度をとつていくようにする、取り締まりの態度はやわらかくあつてほしいのでありますが、何もかも皆やわらかくなつてしまつたのではネズミもとらぬネコになつてしまつて役に立たぬ、こう思ひます。

そこで私は、警察官が余り表の芸としてやわらかくなり過ぎると困るから、そこで裏芸として何か一つ機關をつくつて、そして警察も非常にサービスマンを持つて、運手者の立場も考えながらやつていふのだといひことをあらわす何か一つの施設がほしいといひことを考へておつたのですが、この意味において、このセンターの設立の意義は大変私は画期的な意味を持つものであり、片方では厳しい取り締まりをするが、片方では衣を着て、そして運手者にサービスマンをして、今度またあなたがやるとえらい処罰を受けることになるから注意しなさいといひつてやる、そういうふうなことからこのセンターの発想が出たと思ひます。

私はそういうような取り方をしておるのでありますが、そういう意味で長官は、このセンター設立の趣旨が何であるか、その効果をどういふふうな期待しておられるか、そういうことについて簡単にひとつ御所見を承りたいと思ひます。

○浅沼政府委員 先ほど申し上げましたように、四十九年中の死傷者は六十五万人以上といふことでありまして、警察といたしましては安全施設の整備、指導、取り締まりの強化はもちろんでございませうけれども、やはり何といひましても運

転者の資質の向上、安全運転の徹底といひことが一番大切である。

しかしながら、ただいまも若干お話がございませうが、交通警察の日常業務が、交通の指導、取り締まりあるいは機動警らあるいは事故処理といふことに非常に時間をとられてしまつて、なほ休みもとれないといひように非常に忙しいのが現状でございますが、いま申し上げた運転者対策につきましても、警察といたしましては、免許の試験、あるいは違反事故を起こした運転者に対する行政処分といふ面に重点が置かれて、運転者の利便の増進あるいは優良運転者の賞揚といふことによりまして安全運転に対する関心を高めるといふような、いわゆるサービスマンの面におきましては、従来必ずしも十分ではなかつたと思ひます。

このような点を補完いたしますために、今回センターを設立いたしました、運転免許を持つておるドライバーに對しまして累積点数を知らせ、ひとつこれからはさらに一層慎重な運転をしない、あるいは必要経路を証明する、事故証明をする、あるいは必要な対象者に対して運転研修をやるというふうなことを実施いたしました、交通事故防止及び運転者の利便の増進に大きく寄与をいたしたい、このように考へておりました、こういう点での事故防止上の効果がきわめて大きいものがあるといふふうな期待をいたしておるところでございます。

○片岡委員 私は、ただいま長官が言われたように、また私がさきに申しましたように、警察の表裏一体の立場にあることによつてこのセンターの存在理由があるのだと思ひます。ところが、世に批判をする人は、何だ、去年運輸省で事故対策センターができたものだから、今度はそれに対して警察でも何かそういうものをつくらぬとおもしろくない、おもしろくないと言つてははなはだ失礼ですが、そういうことでつくられたものではないか、さらに皮肉を言う者は、警察のOBの受け皿をつくつたのじゃないかといふふうなこ

とを言う人があるのでございます。

これに対して、やはり警察側としては、そうではないのだと言って、そうならそれでやむを得ないのですが、そうでないのだというレーゾンデートルをはっきり国民に知らしていただくことが大事だと思っております。そうでないと、私はこれはそれその立場からの存立理由があると思うのです。が、ただし、同じような仕事をするのだから、自動車事故対策センターと何か合併して、それと一緒にやっていただく方がよいか意味があるのじゃないか、よけい仕事ができるのじゃないか、こういう考え方もあると思っております。

これらの問題について、長官でも、あるいは交通局長でも、どなたでもいいのですが、ひとつ御所見をはっきりおっしゃっていただきたいと思っております。

○勝田政府委員 設立の趣旨につきましては、ただいま長官からお話のありましたとおりでございます。いま、われわれまさにこのセンターが交通事故防止について大きな役割を果たしていただけるものというふうに期待いたしているわけでありませう。

〔委員長退席、勝田委員代理着席〕

なお、自動車事故対策センターとの関係でございますが、先生御承知のように、自動車事故対策センターにつきましては、事業用自動車の運行管理者に対する指導、講習、事業用自動車の運転者に対する適性診断、交通遺児に対する資金貸し付け、こういったことを主たる業務としておられるのに対して、このセンターは警察庁の電子計算組織による資料の活用によりまして、処分直前の運転者に対する通知、運転経歴等の証明を行うとともに、交通事故の証明、免許の取得者に対する運転研修、こういったことを主たる業務とするものでございます。業務の内容は異なっており、合併にはなじまないものだというふうに考えております。しかし、目的はやはり交通事故の防止という共通の目的を持った法人でございますので、それぞれの分野において特徴を生かし、役

割りを果たしてまいりたいと考えております。

○片岡委員 ただいまの御説明で、やはりそれぞれ独立の存在理由があるのだということについては一応の理解をいたしましたのでございますが、ただし、私は大変関係が深いと思っております。合併することとはなかなか大変でございます。業務が、少なくとも業務の上においては常に緊密な連絡をとりながら有無相通するということが大変大事な点でなからうかと存ずるのであります。ことに、適性検査等についての連絡、こういう点については、特に私はあとからお伺いしたいのですが、していただきたい、こういうふうに思っております。

いまは事故センターとの関係でございますが、もう一つ同じ警察庁で指導しておられる機関に、これは大変古い歴史を持ち、伝統を持っておられる交通安全協会、それからさらに指定自動車教習所がたくさんできてから、これを統括する協会ができております。それぞれこれは交通安全につき、また安全運転について非常な努力で教育をし、訓練をし、そしていろいろな資料を出して交通安全のために大変な成果を上げてきたりっぱな団体であると存するのでございます。

ところが、今度こういうものができると、私は、たとえば一番心配になるのは、安全運転についての調査研究をするということになっておりますが、調査をすれば当然資料が出てくる、あるいはまたその指導書が出てくる、こういうことには一般的に交通安全の指導書あるいは教育資料といったようなものをつくって一つの財源にしておったということだと思いますが、そういう点で、両方でお互いにかみ合ったり、あるいはダブるようなことになって何かおもしろくない結果が出るのではないかということが心配せられるのでございますが、その点はいかがでございますか。

○勝田政府委員 先生も御承知のように、交通安全協会あるいは指定自動車教習所、これはそれぞれ、安全協会につきましても、交通安全思想の普及及宣伝ということで大変な効果を上げていただ

ておるわけでございます。今日の交通事故の減少の一因もこういった普及活動が貢献しているところ非常に大きいと思っております。指定自動車教習所における初心者訓練というものも非常に効果があったと思っております。

ただ、このセンターの業務は、先ほど申し上げましたような業務でございますので、業務そのものについて直接重複することはなからうというふうに考えております。また、先生が御質問になりました調査研究の問題でございますが、これはいろいろと調査なり研究をして安全運転に資するた

めが直接現在安全協会がやっておりますが、この講習そのものに重複するということではなしに、いろいろな面でむしろ御利用いただくというふうな形にお使いいただけるのではなからうかと

いうふうに考えております。

〔勝田委員代理退席、委員長着席〕

○片岡委員 御説明によりまして大体わかりますが、それぞれ三つのものは非常に相似しておる仕事を同時にやるのでございますから、これは警察庁の指導よろしきを得ればそんなことはないと思うのであります。十分ひとつお互いに反発し合うことではなしに、お互いに相協力し合って二乗、三乗の効果があらわれるようにうまく指導していただきたいと思っております。その点を強く要望しておきたいと思っております。

これから私は、この法案の内容について二、三お伺いしたいと思っておりますので、時間の関係からひとつできるだけ簡単に答えをいただければありがたいと思っております。

法第四条の規定によりまして、センターは、一を限り、設立されるものとする、第五条によつて、政府出資により資本金五千万円ということになっております。このセンターは中央に一つだけつくるのか、それとも将来地方にも出店のようなものをおつくりになるのか。そうなること、出資金五千万円だけではとても物の用に立たぬと思うのであります。もちろん規定の中には、将来政府

の出資がふえる場合には資本金として繰り入れていくということが書いてありますので、これは恐らくそういうことも予想せられるのだからと思っております。

ただ私は、このセンターを運営せられるのに、経常費をどういう財源をもって運営していかれるのか、その説明が余りなされておられません。そういうために一体それが収支相償うのかどうか、それからそれが将来何らかの原因でだんだん赤字財政になったときには、結局これがまた国の負担になるのじゃないかということが私は心配せられるのであります。それらの見通しについてひとつひとつ御説明いただきたい。

と同時に、これは恐らく証明書をいろいろ発行される、そのときに手数料をお取りになるのだからと思っております。そういうものが必要な場合には、それは何かこの規定の中に手数料を取るのだということを書いておく必要があるのじゃないかと思っております。私は余り法律の専門家でないのでわかりませんが、その点の御説明、並びにこの資本金は政府から出るといふことになっておりますが、政府から出でなしに、あるいはいろいろの関係の民間の団体なりあるいは機関から出資してもらうというふうなことが必要になるのではないかと気がいたしますが、それらの問題もあわせて、どういう方針でおられるのかということをお伺いしたいと思います。

○勝田政府委員 センターは一を限って設立されるわけではございますが、これは統一的に運用されるということが必要だろうということ、一を限って設立されるということでございます。各府県にそれぞれ事務所を置くわけでございまして、五十一の事務所を置きたいというふうに考えております。

資金の関係でございますけれども、国は出資金として五千万円を出資する、それだけでございませうか、財源はどうするのだというお話でございますが、この五千万円につきましては事務所借用の保

証金という形に充てられるというふうに考えております。

センターの予算につきましては、認可予算ということになりまして、初年度予算については現在検討中でございますけれども、予算折衝時の一応の試算では、五十年度が三億五千万程度、平年度十億程度と考えております。

収入といたしましては、交通事故の証明書は年間百三十万件くらいになるのではなからうか。運転経歴証明書、これは年間三十二、三万件というふうに考えております。こういった交付手数料などを予定をいたしているわけでございまして、こういった点から見まして安定した運営が行われるものというふうに考えております。

なお、当初におきましては初年度の備品等もありますために、自賠責の滞留資金の運用益から支出について協力を得るよう検討を進めているところでございます。

なお、民間からの出資につきましては、この組織の特性上、出資するということが影響が後にまでわたるといふことを避けるために民間からの出資については受けないという方針でございます。

○片岡委員 自賠法からの援助をもらうというふうな場合、これは何か規定に書いておかなくていいのですか。国の資本金だけと書いてあるのですが、それはどういふことになるのか。それからさつき申しました事業収入として証明書の手数料を取るといふようなことも書いておく必要があるのではないかと気がするのですが、それをもう一遍御返事願いたい。

それと、いま手数料収入で収支相償うのだという御説明ですが、ほかの委員の方もこれは一体うまくいくのだからかというふうに御心配になつておられる点がありますので、収支予算、こういうものをやはり各委員の方に後から配っていた方がいいのじゃないかと私は思います、委員長、そういう手続をお願いしたいと思います。

○勝田政府委員 資金計画につきましては、事業計画書を作成をする、そして認可を得るというこ

とになっておりますので、その事業計画書に書き込まれる。ただいま申し上げましたような自賠責の益金の受け入れというふうなものについては、そこに書き込まれるという形になるかと思ひます。

それから手数料等につきましては、業務方法書に書き込まれて、これも国家公安委員会の認可を得るというところで手数料を取り得るということになるわけでございまして。

○片岡委員 それではさらに法九条によりまして、センターを設立するに当たっては、道路の交通に起因する障害の防止について意見を有する人七人以上が発起人となつてつくるのだと書いてありますが、この発起人はどういふ人を選ぶ予定なのか、いま何か御予定があればひとつお漏らし願え

ばよければこの本質がわかるかと思つております。そしてまたその役員に、何か数がここに書いてございますが、資本金が小さい割りに理事の数が多かつたり評議員の数が多かつたりするやうな気がするのですが、これは多過ぎることはありませんか。一体やつていけるのですか。理事の手当なんかよけい出すことになり心配ですが、ちよつと御説明をお願いしたいと思います。

○勝田政府委員 認可法人ということでございますが、民間の発意によつて認可を受けて法人として成立するということでございます。したがって、発起人はそういう有志の方にお集まりをいたしまして発起をしていただくということになるかと思ひますが、この法律にございまして、道路の交通に起因する障害の防止に意見を有する人、さらにこのセンターの業務との関連という

ことを考えてみますと、交通管理なり運転者心理について意見を有する方々、それから運転者心理、交通工学などに関する専門家あるいは運転者教育に関して意見を有する方々、その他交通評論家、こういった方で、センターの趣旨を理解し、その目的を推進する熱意のある方が当たられることにならうかというふうに考えております。

警察庁におきましては、従来から交通警察の関

係につきまして造詣の深い方々にとときお集まりをいただき、そのときの問題につきまして御意見を伺つておるわけでございまして。交通警察懇談会というやうな形で御意見を承つておるわけでございまして。いま申し上げたやうな専門家の方々がそういう懇談会のメンバーにも入つておられるわけでございまして、こうした懇談会に示されておるということもございまして、これらの方々が中心になつて発起人会が構成されるというやうなことになるかというふうに考えております。

なお、役員につきましては、当初は発起人でもって理事長と監事については推薦されるということになりまして、その他の役員については理事長が任命されるということになるかと思ひますが、それぞれ適任の方が選ばれることにならうかと思ひます。

役員の数につきましては、センターの業務の内容容あるいは同種類の規模の法人と比較してみますと、多くも少なくもない、まあ適当な数であろうというふうに考えております。

○片岡委員 われわれは本当は、この発起人は一体どういふ人がなるのか、やはりその人ずばりをお伺いしたいという気持ちはあるのですが、しかもまだ法律案ですから、これから通るか通らぬかわからないのにそんな先走つたことを言つてくれと言ふのも無理かと存じますので、大体いまの御説明で了承したいと思ひます。

次に、法第二十九条第一項第一号の業務の内容についてちよつとお伺いしたいのですが、第一号のその旨を書面で通知するという通報でございまして、どういふ場合にどういふ通報をするのか、それを簡単にちよつとお伺いしたいと思います。

○勝田政府委員 現在行政処分につきましては点数制度をとつておるわけでございまして、それで全然処分のない方につきましては、六点になると停止処分になる。処分歴が一回ある方につきましては

ございます。そこで、処分歴のない方につきましては、点数が四点、五点に達したときに、今度違反をする、処分歴一回の方につきましては二点ないしは三点に達したときに通報をする、それによつて注意を喚起する。

実は試験的にこういうことを福岡県でやつてみまして、その効果でございますが、通知をした人と通知をしない人との間にございまして、違反については一五〇ぐらいの差がある。通知をされた方の違反が少くない。事故につきましては一・二・五の差がある。ごく一部分の調査でございますが、全般的なことは直ちに判断できないと思ひますが、やはり相当な効果があるものと期待いたしております。

○片岡委員 それでは次に、二号による運転経歴証明書でございますが、この証明書というものは本人の意思に反して悪用されるやうな場合を考えますと、これはいろいろの場合があると思ひます。そこで、これはちゃんとやはり本人でなければ取れないやうにすることが必要であると思ひますが、ただ委任状を持つて行ったときにどうするか、またそういう場合にその秘密がどういふやうに保たれるのか。事務をとつておる人たちに守秘義務があるのだからと思ひます。今度認可法人になつたのもやはりそういうところに意味があるのじゃないかという気がいたしますが、それらのことについて内容を考えておられることをお示しいただきたいことと、さらに運転歴ないしは後から当然事故歴も中に入ると思ひますが、これがせつかくセンターによつて運営せられるのでござい

ますから、これをもち交通安全に役立つやうに利用する、こういうためには、やはり保険との関係をいまして私、考えてほしいと思ひます。たとえば自賠法での保険、これについても、しよつちう事故を起こしておる人はやはり掛金を高くすると、事故歴のない無事故運転の人には掛金を軽減するといったやうなことができれば、私は非常にいいと思つたのですが、自賠法は車本位に

なっておりますので、これが運輸審議会でもぜひひとつ事故歴を考えながらこの保険掛金の増減、軽減等について運用のできるような何か仕組みを考えてほしいということ、多分運輸審議会でも話が合ったと思いますが、この自賠法関係で一体それができないのか、できるのかということと運輸省の保障課長にお伺いしたい。

と同時に、さらに任意保険、これは私は後から申したいのですが、任意保険というのはもっと広くやるべきであるという考え方ですが、この任意保険の中には、ぜひ一つの運転歴、事故歴を利用して、本人が自分は事故歴がないのだということの証明をもらって、このことによつて保険掛金を軽減されるというようなことが本当に行われる、はつきり行われるということになれば、私は、このセンターの仕事がよけい大きなメリットを持つてくると思うのでありますが、そういう点で、どういふふうな、大蔵省の保険部長さん見えておるようですが、現在どういふようなことがそういう点に關して行われておるのか、また、將來さらにこれを研究してやる意思があるのかないのか。これはアメリカあたり、その他の國でも大変やかましく言われております。アメリカのアメリカーン・オートモビル・アソシエーション、AA Aというところなんかでは、自分で保険をやつておる。そして、しょっちゅう事故を起こしておるために、普通の任意保険では入れてくれないという場合には、そのAA Aがかつて保険契約をしてやるというふうなことでやつておるようでございますが、そういう点についての考えを伺いたいと思ひます。

○勝田政府委員 運輸経歴証明業務についての保秘の問題でございますが、保秘についてはわれわれも細心の注意をもちて当たりたいたいというふうな考へておるわけでございます。証明書の申請は本人に限るということにいたしておりますし、その実効を期するために、センターに直接申請がある場合には、免許証で本人を確認をいたします。それから郵便局利用の払い込み通知票による申請、

本人の便のためにそういうことも考へておりますが、本人の有印の申請書を必要とするというところ、交付は本人の住所地に封書で発送するという措置を講ずることにはいたしております。したがうまして、こういった文書を偽造して申請をするというふうなことになるかと、有印私文書偽造罪、封書を開封した場合には信書開封罪というふうなことで秘密が保たれることにならうかと思ひます。委任を受けてまいつた場合には、証明書を出すことになりませんが、委任を十分に確認した上で間違ひのないように処理をいたしたいというふうな思ひでおります。

○深川説明員 お答え申し上げます。

私ども所管いたしております自賠責保険に事故歴を反映させて、保険料の割増し、割引といったようなものに活用できないかという御質問に關しましてお答え申したいと思ひますが、先生御承知のように、この自賠制度は、そもそも被害者の保護というものを主眼に発足してきました制度でございます。そのためには加害者の被害者に対する賠償責任をだれに負わせるのが一番適切かということがいろいろ論議されたわけでございます。そういう場合には、当然、車を運転する運転者が相手に損害を与えたのだから、それを賠償するという形にするのが民法の通常原則であるわけでございますが、しかしながら、やはり車というものが非常に普及いたしてございまして、しかもそれなりのメリットを受けておるといふ段階におきまして、そういう車を運行させることによりまして利益を享受する者、あるいはまたその車の運行に關して支配権を持つ者に本来それ相応の責任を持たせるのが妥当ではないかという議論が非常に強く出てまいりまして、これがいわゆる車の保有者責任の強化ということでもございまして、自動車損害賠償保障法第三条に、保有者の責任を通常の民法原則よりもさらに挙証責任を転換する等強化しております。現在の制度になつておるわけでございます。

これはもちろん、たとえばオートドライバーの場合のようにみずから車を持ち、みずから運転する場合には両者が一致するわけでございます。しかしながら、現実には職業運転手としてその会社あるいはその団体等に雇われまして、いわゆるお抱え運転手として運転しておる方もたくさんおられるわけでございます。そういう場合に、やはり事故の賠償責任というものを、当然その利益を享受する会社等に負わせるという形でもできたがこの制度でございます。したがうまして、そういうことと相まちなしで、被害者保護のためには、やはりその賠償責任というものを十分カバーできるようにということでございます。この強制保険制度は、車単位ということになつておるわけでございます。そういう観点から、車単位の保険でございます。そういう観点から、車単位の保険でございます。その車が事故を起こせば、車の持ち主が運転しておつて起こした事故であつても、あるいはそのお抱え運転手に運転させておつた場合でも、場合によれば人に貸してその車が事故を起こした場合には、これはやはり車の保険から支払われるということでもございまして、被害者保護に万全を期するという体制をとつておるわけでございます。そういうことでございますので、確かに気持ちの上からは、事故を起こす人と起こさない人との間にその保険料に差をつける方が公平ではないか、またあるいは事故抑止に効果的なものも期待されるのではないかと議論がしばしば出てまいるわけでございますが、そういう点いろいろ検討はいたしたわけでございますが、やはり被害者保護を主眼とするこの制度におきまして、事故を起こす運転者というものを中心に考へてメリット、デメリット制度を導入するということは、自賠制度としては非常にむづかしい問題があるというので、いろいろ検討したわけでございます。時間が長くなりまして大変恐縮でございますが、そういう場合に、じやドライバー保険にすべきかという点は、先ほど申し上げましたような観点から、むしろ現在の制度が、現在の損害賠償保障体系上、企業者責任を重視してそういう賠償

能力のある、その車を保有し、それを運行支配し、その利益を享受する者にかけておるといふ点から出てきておる点、なかなか調和をするということが非常に困難なのが実情でございます。

それでもう一点申し上げさせていただきます。思ひますが、その場合、確かに事故を起こした人について高い保険料、起こさない人に安くということ、これは公平の観点からしごく当然に思われるわけでございますが、現実には事故を起こします人はごく一握りの者でございます。そういう観点から、こういうメリット、デメリット制度を導入するということになりますと、大部分の人が割引ということになるわけでございます。すると、もともと割引を受けるためには非常に高い保険料を最初から設定して、そして事故を何年間か起こさないでいて、そして本来に近い安い保険料になる、こういう形になるという面も出てまいりますので、そういう観点から、直ちにいまの自賠制度にこういうメリット、デメリット制度を導入するということについては、関係各省いろいろ検討はいたしたわけでございますが、現状ではなかなかむづかしいという状況になつておるところでございます。

○徳田説明員 お答えいたします。

任意の自動車保険につきましては、メリット制、デメリット制が採用されております。このメリット制と申しますのは、無事故割引制と申しまして、過去一年以上連続して保険金の支払いがなかつた場合に保険料を割り引く制度でございます。一年無事故の場合には一割、それからだんだん逓増いたしまして、五年無事故の場合には五割というふうな形になつております。またデメリット制は、過去一年間に事故を起こした場合に、たとえば三件起こした場合に二〇割増しをします、五件であれば一〇〇割増しをする、こういう制度でございます。

ただ、この場合の事故はただいま申し上げます

たように、保険金を支払った事故でございまして、保険金を支払うに至らなかった、いわば交通違反についてはいまのところ制度として取り入れられていないわけでございます。これは先生が先ほど御指摘のように、実はアメリカにおきましてはこういう保険金を支払った事故とそれからそれに至らなかった違反と両方含めましてメリット制、デメリット制を適用している場合が少なくないわけでございます。

日本の場合には、残念ながらいままでのところこういう違反につきましての確なデータがとれませんでしたので、適用されていなかったわけでございますけれども、こういう交通違反と申しますものは潜在的には交通事故につながる、こういう保険金の事故につながるわけでございますし、これを制度に取り入れるということは非常に意義のあることじゃないかと私は思っております。かたがた交通事故防止にも非常に役立つと思われまので、今後センターにおきましてそういうような事務が取り扱われることになりますとすれば、任意の保険制度につきまして積極的に取り入れを検討してまいりたい、このように考えております。

○片岡委員 たいだいま一番最後の大蔵省のお話のとおり、こういう制度がせっかくできたのですから、ぜひひとつ前向きにアメリカのやっておりますのなんかも十分よく御研究になって、積極的に御指導をいただきたいということを私は強く要望いたしておきたいと思っております。

自賠法については、これは被害者保護に徹するか、それともやはり運転者の自覚を促して交通安全の立場の考え方をひとつ前面に押し出すべきか、これは大変むずかしいところでございますから、自賠法ということからあるいは今日のやり方以外にないのじゃないかということでございます。そういう点について十分いままで研究されたことと思っておりますので、一応了承いたして、任意保険についてはぜひひとつそれを御採用いただくようお願いいたします。

こつち振り回されると本人のプライベートにも大変傷がつくことになりまので、大変重要な問題だと思えます。ただし、バスの運転手とかあるいはタクシの運転手、こういう公衆のための公の運輸業務の採用については、ぜひセンターから運転歴をもちつてくることを義務づけるということが大事なんじゃないかと私は思っています。これはもう多くの人の人命にかかわる問題ですから、公共的な運輸機関の運転者に対してはぜひそれを発行していただきたいと思っておりますが、これに關してどういう考えをお持ちされるか、長官でも局長でもよろしゅうございしますが、ひとつお聞かせ願いたい。

○勝田政府委員 個人タクシの免許等については、過去に無事故無違反の証明が入り用でございます。われわれといたしましても、本人の申請に基づいて出すわけでございますが、その業態に対する監督は所管ではございせんが、公共機関についてはそういう方が運転することが望ましいというふうに考えます。

○片岡委員 運輸省の方に来ていたかかなかつたので、その問題は詰めようと思つても詰められませんが、ひとついまお話しのように、少なくとも私はバスの運転手あたりはぜひ運輸省とお話をくだすって、ダンブカーはちょっと無理かもしれせんが、少なくともバスの運転手についてはこれを義務づけることが大事なことだと思つて、警察庁長官、そういうことについてどういふお考えをお持ちされるか、運輸省に対して交渉される意思があるかないか、それをちょっと一言お願いしたいと思つております。

○浅沼政府委員 交通事故防止のために公共輸送機関の運転手に対してこれを義務づけるかどうかということは、事故防止の効果から見ますと非常に有効な方法であると考えますが、また反面、先ほど申し上げましたように個人の経歴でございまして、本人の申請のみからこれを発行するということに非常に慎重な方法でこの発給を考へておる立場もございまして、その点をよく

彼此検討いたしましたして、なおまた運輸省等主管者からもよく意見を徴しまして、御趣旨の線を十分に考へながら結論を出したい、このように考へております。

○片岡委員 大変くだいようでございしますが、私は公衆輸送機関については、これにある程度の強制力を持つようなことが大変大事だと思つて、前向きにぜひ御検討願いたいと思つております。それから、もう時間も大変切迫してまいりましたが、交通事故の証明の問題は全面的にセンターに移してしまわれるようですが、移管してしまふのかどうか。もしそうだとすると、これから公の機関同士でその証明を必要とする場合、これはやはりセンターに頼んで出すということになるのか、その辺のことをちょっと簡単に御返事を願いたい。

○勝田政府委員 事故証明については、一応現在、一般の方々から要望されておるものにつきましては、全面的に事故センターに移したいというふうに考へております。また、その方が一般の方にも利便になるのではなからうかというふうに考へているわけでございます。

それから、官公庁からの照会につきましては、官公庁間の協力義務というふうな形で、従来どおり警察で出すということになるかと思つております。○片岡委員 それからこの業務のうちの第四号にありますが、これはどういう場合に行うのであるか、これをひとつ具体的に説明していただきたい。いま警察では道交法の違反者の処分を軽減するために講習をやっておられると思つて、これとの関係はどういうふうになるのか。それからまた研修の場所を別にやるのか、あるいは各都道府県にこうした研修場所を別々にやるか、これは相当の金がかかると思つて、どういふふうに考へておられるか、その点を明らかにしてもらいたい。

業、ガス事業、保存血液の応急運搬、こういった緊急自動車運転する人々についての研修、あるいは高速道路において自動車運転する業務に従事する者についての研修、その他自動車の運転に關し高度の運転の技術を要する者についての研修ということでございます。処分者講習とは特別の関連はございません。

その中身としましては、そうした高度の技術ということでございますので、不整地運転とかスキッド、スリップするような状態をつくつておつてそこで安全に運転できるかどうかといったような訓練、あるいは危険回避運転訓練、こういった訓練の技術と理論について研修を行いたい。第二に、青少年の關係でございしますが、最近の青少年はスピードのみに関心を持ちがちであるというふうなこともございまして、そういういたため非常に危険な無謀な運転もやるといふことでございまして、そういった運転者に対して安全技術の訓練を行つて、運転テクニックの向上に關心を持たせて、基本的な安全運転の研修を行う、こういうことによつて事故の防止を図りたい。いずれもこれは強制にわたるものではないに、申し出に応じてそういう研修を行うということでございます。

この研修の場所につきましては、現在場所を物色中でございますので、将来においてかかるべき場所を設置してこのような研修を行いたい。そういった際には追加出資の規定もございまして、そういうこと等によつて行うようにいたしたいというふうに考へております。

○片岡委員 もう時間が来たようでございますが、もうすぐ済みますから、もうちょっとお願いいたします。自動車運転者の安全運転を確保するためには、安全運転の研修をする以前にもっと大切なことは、運転者としての適性があるかないかの検査をするということが大変大事なことだと私は思つております。事故をしばしば起こすという運転者、すなわち

事故の常習者、または違反をしょつちゅうやっておるといふ、事故を起こさないまでも違反常習者をとらえている学者が調べたところによると、これらの運転者の間にはある一定の性格の欠陥がある、まあ非常にせつちかちかであるとか、自己顕示欲が強いとか、いろいろなことが言われております。あるいはまた、てんかん病というあわを吹いて倒れるのははっきりしておるのですが、てんかん性の人間というのがかなりおるといふことが言われております。これはなかなか発見がむずかしい。さらに精神病者、これもいまさら言うまでもなく、これはしょつちゅう気が狂っておるといふ状態でもなく、やはりときにそういう状態が起きるといふ場合が多いのでございます。早発性痴呆症であるとか、いろいろ学問的に言われておりますが、ところがこれが実際なかなかわからぬ。

それで、前に警察庁が運転免許の欠格者としててんかん病あるいはまた精神異常者、こういうものの証明をつけてこなければ、運転免許を受けさせないというようなことを一遍やられて、結局それがなかなか実行がむずかしいということでおやめになったのであります。そういうことから、これは大変むずかしい問題だが、それをほつておきますと、結局やはり現に運転しておる人の中に相当のてんかん性の人あるいは精神病者があるということ、はつきりしておる事実だと思っております。これは全く気遣いに刃物というのですか、大きな殺人の機械を渡しておるようなことであります。交通安全上大問題だと私は思います。

そこで、この安全運転センターというのは、そういうことに対して大いに関心を持っていただかなければならぬ大事な機関であると思いますが、私が前に西ドイツへ行っている調べましたときには、たとえは一定期間に四回か五回以上事故を起こした場合、あるいはまた違反をやつたような場合には、必ず適性検査を受けなければならぬ、その一定の適性検査を受けなければその免許証を返さない、あるいはまた取り上げた場合には

再び交付しない、そして運転免許の再受験をさせないというようなことを実行しておつたのであります。これはいづれも各州の機関において適性検査所というのを設けてやつておるといふのであります。

私は、先ほどから言いましたような、非常に危険な者が現に運転しておる、そういう場合、事故を頻発するあるいはまたしょつちゅう違反を繰り返すというようなことは、やはりそういう一つの適性から見ればはなだ不適当な人間がそういう場合に適合するといふように思いますが、事故センターで適性検査の試験をやつておられるようですが、これと連絡させられて、そして一定期間に何回かの事故を起こした場合、せひひとつ適性検査をはつきりやらなければだめだ。

いまも何かどうも精神病の疑いがあるといううなことが公安委員会で認められたときには臨時適性検査というのをやることになっておるようですが、これは精神病であることの疑いが濃いと云うようなことではないと云うか、やれぬことになつておるのですが、もつと私は、さつき言つたように事故を何回か起こしたらせひそれは受けなければだめだ。適性検査の確率というのは何か学問的になかなかむずかしいと言われるが、それは一〇〇〇多様なものではないのですが、交通安全のためにせひそういうことを強制的にやつていただく、義務づけるということが、私は交通安全の大変大事な一つの使命であると思つておるのですが、それについて御見解を承りたい。

○勝田政府委員 適性の問題は大変むずかしい問題がいろいろあるわけでございますが、先生の非常に貴重な御意見を拝聴しまして、今後とも努力をしてみたいと思つておるに考へますが、現在の実情を御説明申し上げておきたいと思つておる。

先ほどお話のございました臨時適性検査、これは交通事故その他の際にどうも様子がおかしいという場合にやるわけでございますが、それ以外に、事故を起こしたり交通違反を繰り返すという

ようなことで行政処分を受けた者、これにつきましては、行政処分が短期、中期、長期とございませうが、中期以上、四十日以上でございませう。具体的には六十日、九十日、百二十日、百八十日、こういう人につきましては心理学的な適性検査、ペーパーテストをやつておられます。そのほかに科学的な検査機器を用いた適性検査をやつておられて、それぞれの特長に応じて個別指導をやるという制度をやつておるわけでございますが、そのやり方等につきましても今後さらに検討を進めてまいりたい、こういうふうに考へておるわけでございます。

○片岡委員 現在もやつておられるということでございますが、それをさらにもつとしっかりしたものに、現在警察に適性検査の機関が十分備わつておるならいいのですが、私はさつき言いましたように、事故センターとも連絡をしながら、お互いに有無相通して、ますます大きな成果が上がるように御工夫をいただきたいということを強く要望いたしておきます。

それから、最後にもう一つ、簡単にお願ひしたいのでございますが、これは大変大きな問題でありますので、ひとつ長官に、大臣になつたつもりで返事をさせていただきます。

今日、自賠法によつて、死亡の場合は一千万円の補償が出るようになっております。それからまた、けがの場合でも最高八十万までいくことになつておるのでございますが、私が前にいろいろ調べたところによりますと、現在六十五万人の年間負傷者がございます。大数計算でこの大体二割が生まれもつかぬかたわになつておる、後遺症を受けておるといふ場合が多いのでございます。もちろん後遺症の残つたときには自賠法でさらに補償されることになつておるわけですが、しかし、やはり一生涯かたわになるということは、耐えられない被害者の大きな損害であります。今日の物価高の状況において、こういう一千万円あるいは八十万円というものが本日に今日の経済状況において適切なものである、これで一応補償とし

ては十分である、十分とはいかないまでも、少なくともこれだけなり附つておる、こういうふうな自賠責任者の方で、運輸省で考へておられるかどうか、これをひとつ深川保障課長にお聞きしたいのであります。

○深川説明員 先生御指摘とおりの、自賠責の保険金限度額は、現在死亡につきましては一千万円、それから傷害につきましては八十万円、後遺症が残りました場合に、その等級に応じて最高一千万円から三十七万円でございますか、それまでの障害等級に依つた保険金が支払われることになつておるわけでございます。

この金額につきましては、一昨年の十二月に当時の賠償水準等を勘案して改定いたしましたものでございますが、最近におきます経済情勢の変動等にかんがみまして、あるいはまた裁判等におきます賠償水準というものを勘案して、さらに引き上げるべきではないかという御指摘が出ておることは事実でございますので、私どももいたしましては、この自賠制度が被害者保護のための基本的な、いわゆる賠償責任を担保する制度であるといふ観点に立ちまして、先ほど申し上げました交通事故事件裁判等におきます賠償の例、賠償水準といったようなもの、あるいは保険収支の推移といったようなものを勘案しながら適時見直し等を行つてまいりたい、かように考へておるわけでございます。

○片岡委員 私は、よもやこれだけで最近の被害者に対する十分な補償であるとは考へられておらないと思つておる。諸外国における例なども伺つておるのですが、これは前からいろいろ調べたものによりますと、相当大きな差がございます。したがつて、日本のいまの自賠法だけでは被害者に対する救済措置としてはどうも十分でない、はなはだ不十分である。ほんの最低のものをや補償しておるといふ程度にすぎない、かように思つておるわけでございます。

今日全国に十方から十二万の交通遺児がおりまして、これは零歳から十八歳までの者ですが、その中の九割までが母子家庭であり、そのまた九割以上が低所得者である。交通事故にかかるとは低所得者が多いのであります。まあお父さんが一生懸命働いて疲れてうちへ帰るといふようなことで、高所得者の人といふよりも、九割以上が低所得者であるといふことをごさいます。それからそのうちの五割が生活保護を受けておる人である。

しかも母子家庭のうちの母親の三人に一人は病氣または病氣で定職につけないでいるという悲惨な状態であるといふこと、交通遺児育英会の玉井専務理事が新聞の囲みの記事で書いておるものを見ますと、そういう統計が載っております。これは専門家の統計でございますから、決していいかげんなものではないと思ひます。そのものずばりの本当に正確なものであると思ひます。私はそういうふうな、いまや社会の不正を是正するといふ意味においても、この交通被害者の生活を保障するといふことは大変大事なことだと思ひます。

そのためには、いまの自賠法だけでは解決のつく問題ではありませんが、これはどうしても任意保険でもっとよけい補償がなされるということがぜひ必要であると存じますが、何か調べたものによりますと、任意保険のいまの普及率といひますか、それはまだ半分にも満たない四八%だと言われております。これを何とかして私は一〇〇%に上げなければならぬといふふうに思ひます。

私は、そういうためにも、その一〇〇%に上げるということこれは行政指導でやらなければならぬことではあります、これを強制するといふことはなかなかむずかしいと思ひます。そこで、これを一〇〇%にする一つの方法として、アメリカの各州で、これは全部の州ではございせんが、一つの制度がつけられておる。それはファイナン

ス・レスポンシビリティ・ローといふのであります。まあ財政保障法といふのでございせんか、そういうのがございせんか、

これは非常に強制的にやるのと、そうでないのとはございせんか、そういうふうな任意でやりながらほとんど半強制的にやっておるのがございせんか。

それはどういふのかと申しますと、事故を起こして人を死傷させたという場合には、その車をそこで領置してしまふ。警察側で領置してしまふ。そうしてその当事者が、自分はこれこれだけの保険に入っております、あるいはまたこれこれだけの財産を持っております、だからこれこれだけの賠償に対しては十分な賠償がございせんか、これをいゆるトラフィックコミッションナー、まあ各州の交通総監といふのでございせんか、それに示す、つまり警察当局に示さなければ、車を動かさない、領置したまま動かさない、こういう制度ができておるのでございせんか。

私は、これは被害者保護のためには大変重要な、効果的な制度であり、しかもこれは運転者による安全運転を本心に心がけさせる非常に大きな成果のある方法だと思ひます。これも直ちに日本へ持っていくといふことも、なかなかむずかしいでございせんか、しかしこういうのも一つの方法だと思ひます。

警察庁でこれを研究しておられるかどうか、研究しておられなければ、これをひとつ研究していただいで、そうしてぜひ何らかの方法でこういふ効果のある方法を私は講じていただきたい、こう思ひますので、その意思があるかどうか、御検討いただいでかどうか、その点でひとつ明確な御答弁を要求したいと思ひます。きょうは大臣がおられまので、ひとつ浅沼長官と交通局長、よろしくお願ひします。

これは非常に強制的にやるのと、そうでないのとはございせんか、そういうふうな任意でやりながらほとんど半強制的にやっておるのがございせんか。

それはどういふのかと申しますと、事故を起こして人を死傷させたという場合には、その車をそこで領置してしまふ。警察側で領置してしまふ。そうしてその当事者が、自分はこれこれだけの保険に入っております、あるいはまたこれこれだけの財産を持っております、だからこれこれだけの賠償に対しては十分な賠償がございせんか、これをいゆるトラフィックコミッションナー、まあ各州の交通総監といふのでございせんか、それに示す、つまり警察当局に示さなければ、車を動かさない、領置したまま動かさない、こういう制度ができておるのでございせんか。

私は、これは被害者保護のためには大変重要な、効果的な制度であり、しかもこれは運転者による安全運転を本心に心がけさせる非常に大きな成果のある方法だと思ひます。これも直ちに日本へ持っていくといふことも、なかなかむずかしいでございせんか、しかしこういうのも一つの方法だと思ひます。

警察庁でこれを研究しておられるかどうか、研究しておられなければ、これをひとつ研究していただいで、そうしてぜひ何らかの方法でこういふ効果のある方法を私は講じていただきたい、こう思ひますので、その意思があるかどうか、御検討いただいでかどうか、その点でひとつ明確な御答弁を要求したいと思ひます。きょうは大臣がおられまので、ひとつ浅沼長官と交通局長、よろしくお願ひします。

浅沼政府委員 たいだいまのお話にございせんか、たうに、事故防止と同時に被害者の保護といふことが非常に重要な問題であることは、私どもも先生おっしゃるとおりであるといふふうに考えま

わが国のいわゆる自賠責の関係では、いまの経済事情からいたしまして、これも御指摘のように、必ずしも被害者保護に、救済に十分でないといふこととございせんか、いゆる任意保険の普及拡大によりましてこの救済にさらに万全を期するといふこと、そういう考えのもとに関係行政機関が指導をしておられるところでありまして、今回の安全運転センターが運転経歴証明書を発行いたしますと、この任意保険にいわゆる割引制度といひますかメリット制度が導入されるということになる、そういう可能性がきわめて高くなるわけでありまして、そうしますと、無事故、無違反の優良運転者等がより安い保険料で保険に入れるといふことのために加入が促進される。たうに、お話しのように一〇〇%に近づけるような任意保険の加入の促進がこれによって図られるといふ効果も私どもは期待をいたしてございせんか、これによって被害者救済の徹底に大きく貢献することになるのではないかと申すのでございせんか。

また、御指摘のアメリカの制度、これは運転者の十分な賠償能力が運行の要件であるという制度であるように承知をいたしてございせんか、でも、なお今後これらの制度を十分に研究をいたしまして、関係機関と十分に連絡をとりまして、一層の被害者救済の施策を進めたい、このように考えております。

勝田政府委員 長官の御答弁に尽きると申すわけにございせんか、現在保険証明書を持つていない運転者につきましては、無免許運転と同じ罰則の適用で取り締まられているわけにございせんか、そういう面での車庫の領置とは違ひますが、担保と

いふ点についての取り締まりはやっていますか、担保と

は、ひとつ十分に検討を進めてまいりたいと思ひます。

片岡委員 私はもうこれで終わりますが、ぜひひとつこの問題を、アメリカの制度を御研究いただいで、これが日本のどういふふうに取り入れられるか、これをぜひ真剣にお考えいただきたい。いま社会的公平といふ問題が三木内閣の大事な

大きな柱でございせんか。いま自動車がいけるような面において公害をまき散らしておる。何とかもう少し自動車の数を減らさなければならぬといふようなこともいろいろ考えらるわけにございせんか、しかし、自動車を買っちゃいかぬといふようなことはなかなかむずかしいと思ひます。公害をまき散らし、そして非常に危ない物を運転する、こういうときに、少なくとも車を所持する者に対しては、それ相応の義務を果たす、義務を負うといふことは、社会の公平の原則から言うて当然のことだと思ひます。

そういう意味において、私は、車を所持する者は、もし万一のことがあったときには相手方に対して十分な賠償責任を負えるという状態において運転されるのが交通安全の基本的な問題だと思ひますし、この被害者保護の救済の措置をそのものずばりでやる前にこれを何とか予防する、そして何らかの方法においてさらに一段とこれをギヤラン

ティーする方法を警察庁としても大いにお考えをいたいただくのが当然の責務である、こういうふうに思ひますので、その点を強く要望いたしまして私の質問を終わります。ありがとうございます。

下平委員 勝澤芳雄君。法案に関連して、審議を促進するためにちよつと資料を要求しておきたいと存じます。

自動車安全運転センター法案に關しまして、業務方法書、それから予算、事業計画、資金計画、これは当初の場合とそれから平年度になつた場合、数字を挙げて、安全センターの収支状態がわかるようにひとつ出していただきたいと存じます。

それから次の問題は、最近の交通事故の死傷者の減少の原因の分析をして資料に出していただきたいと存じます。

それから三番目は、今後の事故の減少のための具体的な施策、これについての資料をお願いいたします。それから大蔵省の徳田保険部長と運輸省の深川

保障課長にお願いしたいのは、先ほど質問に対して答弁がございました。この自動車安全運転センター法案を審議する中で、いまお二人の答弁したことは、質問者が出てくるたびに同じ質問が出てくるところです。ここにおいて聞いた人はわかるわけですけれども、聞いていない人からは同じ質問が出てくると思えますから、ひとつこの法案に対する保険の関係の見解を何かメモにして――きょう答弁されましたけれども、次に審議するまでに議事録も出てまいりませんから、保険関係について、大蔵省の任意保険の関係、それから運輸省は自賠法の関係ですから、これをせひひとつメモにしてお出し願いたいと思えますが、よろしゅうございますか。

○下平委員長　なるべく早い機会にいまの資料を委員会に提出していただくように、それぞれ関係当局で整理をお願いしたいと思います。

次回は、公報でお知らせすることとし、本日は、これにて散会いたします。

午後三時五十六分散会

昭和五十年三月十一日印刷

昭和五十年三月十二日発行

衆議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局

Y