

# 第七十五回国会 院 交 通 安 全 対 策 特 別 委 員 会 議 錄 第 五 号

(一三八)

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

三枝 三郎君

理事

勝澤 芳雄君

理事

加藤 六月君

前田治一郎君

井上 泉君

久保 三郎君

神本 泰幸君

渡辺 武三君

理事 片岡 清一君

理事 野中 英二君

理事 平田 藤吉君

佐藤 守良君

村田敬次郎君

太田 一夫君

紺野与次郎君

小瀬 新次君

植木 光教君

竹岡 勝美君

鈴木金太郎君

勝田 後男君

鈴木金太郎君

本日の会議に付した案件

自動車安全運転センター法案(内閣提出第三  
号)

交通安全対策に関する件

○下平委員長 これより会議を開きます。

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)委員

交通安全対策そのものは、御承知のよう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、調整を要するもろもろの問題が非常にたくさんあるわけでございます。そ

た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すが、これは私がたびたび指摘を申し上げてまいったわけですが、本当に

総理府の中での調整機能を十分に果たしている

だろうか、こう考えておりますと、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、本当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つたわけです。

たと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も、道路管

理は建設省であるし、信号の方は警察の方がやつておる。したがつて、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いますか、そういうものがなされなければならぬのですけれども、なかなかその総合性

につきというものを考えてまいりましても、道路管

理は建設省であるし、信号の方は警察の方がやつておる。したがつて、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いますか、そういうものがなされなければならぬのですけれども、なかなかその総合性

につきというものを考えてまいりましても、道路管

理は建設省であるし、信号の方は警察の方があつておる。したがつて、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いますか、そういうものがなされなければならぬのですけれども、なかなかその総合性

につきというものを考えてまいりましても、道路管

理は建設省であるし、信号の方は警察の方があつておる。したがつて、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いますか、そういうものがなされなければならぬのですけれども、なかなかその総合性

につきというものを考えてまいりましても、道路管

理は建設省であるし、信号の方は警察の方があつておる。したがつて、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いますか、そういうものがなされなければならぬのですけれども、なかなかその総合性

につきというものを考えてまいりましても、道路管

理は建設省であるし、信号の方は警察の方があつておる。したがつて、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いますか、そういうものがなされなければならぬのですけれども、なかなかその総合性

○植木国務大臣 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、関係各省庁間にますが、同時に、すでに御承知だと存じますが、交通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、随時会議を開いているのでございます。

先日も実は、私はいまお話しのように完全な調整機能を発揮いたさなければなりませんので、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だきまして、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ては、お説のような貸し部屋ではありませんが、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す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

的な考え方によつて果たしてそれが十分行われるであろうかどうか、こういう問題があつうかと思ひます。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ておる。そういう意味で、たとえば予算面を思いましたが、なかなかそれが十分に果たせないのではないか、こういう考え方を一部持つておる。そうしないと調整的な権能を果たさうと思つてもよくわからないところがある。また、こ

とに矢印をつけた方が交通の流れとして非常にいいのだけれどもと思うようなところでも、一向につけられないというような面がある。

したがつて、総合的に見て、一体どこでそれらが研究され、実際実施に移しておられるのか、あるいは管理者の単なる思いつきでやめてみたりやつ

かがお考えでしようか。かがお考えでしようか。それ関係省厅があるわけでございまして、それの省庁があるのは道路をどうするか、あるいは安全施設をどういうふうに充実させていく

てみたりやつておられるのかどうか、この辺がどうもはつきりしませんので、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つて、たとえばこのほど私、名古屋を歩いておりましたと、名古屋では矢印方向に大分テープが張られて、廢止をされた信号個所が非常に多くなつてしまつて、何のためにそれを廢止をしたのかといふうに自分自身が考へていきましたと、あるいは疑問に思う点もある。したがつて、各都道府県が統一をしていないくらいもあるうかと思ひます。そういう面は一体どういうことになつてゐるので

○勝田政府委員 名古屋の具体的な例につきまして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いろいろ変わつたというお話をございますが、昨年から都市における規制のやり方を総合的に考へてみようということで、いろいろと検討は始めているわけでございます。そういう過程の中で、都市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かろうかというような判断で、逐次そういった方向で検討を進めているのじゃなかろうかというふうに考えております。

○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だ、こういうふうに二つに分けてお考えになる方が多いわけですね。ところが、それは間違いではないであろうか。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ということですね。それが、それがえてして完全に分離をされて考へられてしまつて、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へ方が非常に多いわけですが、実際に車の流れをよくするということは、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。したがつて、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

流れのためにといふうなれば分離した考へ方なども、えつて間違つてしまふのではないであらうか、こう考へ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つたわけですが、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、こういうことを言つておられる。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、さらに排気ガス公害の問題、この両面をねらつておろうかと思ひますけれども、この車の総量規制といふものが本当にうまくいくであろうか。これも单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、これら両面があろうかと思ひますけれども、この車の総量規制といふものが本当にうまくいくであろうか。これも单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、これら両面があろうかと思ひます。

したがつて、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、警察庁が考へておられるこの総量規制、つまり、十大都市の一割減といふ方向は、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こう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ろうといふことで、そ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、こういった障害をとらえまして、そ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いるわけでございます。そういうふうに進めておりましたところの五十年規制の問題が出まして、排ガス対策としても、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をございました。

また、貨物の集配送の問題につきましても、現に警視庁等でやつておりますが、デパート相互間で荷物を共同で配達する。一例によりますと、二つのデパートが共同集配送でやつたので従来より四〇%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%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いくという方法もつていて、それによつても交通量を削減して

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、ただく、空車の走行ができるだけ少なくしていくとか、荷物の集配送等についてもできるだけ少なくしていくことと言つておられる。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、さらには排ガス公害の問題、この両面をねらつておろ

うかと思ひますけれども、この車の総量規制とは、直接規制ということはとても無理である、直接受規制ではなしに、一般の方が大量輸送機関に乗車やすいやうにしていくこと、たとえば通勤マイカーの方、これはかなりの交通量になつていて、何かといふうに思ひます。それで、それその都市の実情に応じて計画をつく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つていて、何かといふうに思ひます。それで、それその都市の実情に応じて計画をつく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つていて、何かといふうに思ひます。それで、それその都市の実情に応じて計画をつく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つていて、何かといふうに思ひます。それで、それその都市の実情に応じて計画をつくりやすいようにしていくこと、たとえば通勤マイ

空車走行ができるだけ少なくしていくたごう。そいつた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くなら、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。

このようないくつかの規制を組み合わせていくなら、限度はあると思いますが、一〇%ぐらいは何とか可能じゃなかろうか。もちろん各都市によつて、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かろうかという発想でございます。

そういう面でわれわれが考へておりますのは、直接規制ということはとても無理である、直接受規制ではなしに、一般の方が大量輸送機関に乗車やすいやうにしていくこと、たとえば通勤マイ

空車走行ができるだけ少なくしていくたごう。そいつた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くなら、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。

このようないくつかの規制を組み合わせていくなら、限度はあると思いますが、一〇%ぐらいは何とか可能じゃなかろうか。もちろん各都市によつて、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かろうかという発想でございま

す。

そういう面でわれわれが考へておりますのは、直接規制ということはとても無理である、直接受規制ではなしに、一般の方が大量輸送機関に乗車やすいやうにしていくこと、たとえば通勤マイ

空車走行ができるだけ少なくしていくたごう。そいつた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くなら、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。

このようないくつかの規制を組み合わせていくなら、限度はあると思いますが、一〇%ぐらいは何とか可能じゃなかろうか。もちろん各都市によつて、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かろうかという発想でございま

交通渋滞が起こつたり事故が起こつておる。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、バスレーンを拡大をしていきますと、どうしても道路の交通の流れというものが変化をしてくるのではないかだらうか。したがつて、一方ではそれによつて渋滞、事故というものが当然あるのはすぐござりますけれども、それらの対策は一体どう考えておられるのか。

な要望等があるわけでございます。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。また短時間需要に応ずるためには、パーキングメーターというようなものを設置して短時間需要にはじめていましょう。しかし、通勤してその車を置いておくというようなものは困りますよといふことで、駐車禁止を広げる一方、そういう短時間の需要に応ずるパークィングメーターといふものについても整備を進めてまいりたいふうに考えております。

資料によりましても、大変実は混雑度が強いわけです。したがつて、そういう現状を一方で踏まえながら、片方の交通規制を強化していくけば、当然どこかに流れが変形していかざるを得ないのです。したがつて、そちらの方の状況を十分に勘案をしながらやつていかないと、片方を抑えれば片方へふくらんでいくというような、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、余りにもちょっと対策としてどううかと思う。当然影響が及ぶる周囲につ

○勝田政府委員 われわれのやる交通規制も関係機関の御品力を見なければよろしく、と仰ることござ  
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けれども、この中のメンバーを見てまいりますと、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ですがれども、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。

それからさらには規制を強化いたしますと全く輸送機関というものが十分に完備されていないとどうしても問題が出る。そこで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ありますかと見てまいりますと、実際にはこの通勤地帯における公共輸送機関というのは大変な混雑ぶりでございまして、ほとんどの路線で定員の二倍以上ということになつ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りまする路線も実は非常に多いわけでございます。

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なれてきますと、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、こういう問題が出でまいるわけでござります。現状から考えますと、今まですら二・五倍といいういわば許容限度以上のようなところがこの通勤時間帯では非常に多く

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はあり得ると思いますが、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ろうかとうふうに考えておるわけでござります。

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ゃないかというお話をございますが、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うことはあるかと思いますが、これはそれぞれの都市の個々の事情に応じながら対策を講じていきた。マイカーが一般の公共交通機関とどくつら

では、あらかじめそういう方針を出されると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ろうか。本来ならば、すべてやめてしまって、公共輸送機関で運べば簡単に解決するかもしれないが、せんが、そうしたくとも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いけない。

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、オーバーに言えば殺人的な混雑である、そういうことが言い得るのではないかと思いますので、單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ろうか。総体的に見て活動を停止しろというなら別ですが、れども、やはり全体の動きの中でのいま動いているもの、不必要的動きがあれば別ですが、不必要的動きでなくて、みな有効的に動いておるとするならば、一方それをシャットアウトすれば、片方で

機関の能動力を得られないわけにならないとしていることを  
最初に申し上げたのでござりますけれども、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、そういうもののについてもその増発なり  
何なりができないかというような点についても当  
然検討されなければならないと思います。

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ったような問  
題の際に、それが経済的にどういう影響を及ぼす  
かというよ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すが、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くこと、ということ  
で、直ちに経済的な問題について非常に大きな影  
響が出るということではないのじゃなかろうかと  
いうふうに考えておりますが、さらに検討を進め  
て、と存します。

い。こういう中でござりますから、一体その辺をどう解決していくか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。

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、かなり吸収ができるのじゃなかろうかと想います。いずれにいたしましても、先生御指摘のようないろいろな問題について、それぞれの都市の実情に応じながら、きめ細かく配慮しながら進めていく必要があるのじゃなかろうかというふうに考え

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ぬ問題ではないだらうか。  
したがつて、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まいるわけです。その影響といふものは、ひとり交通の流れのみではなくて、商活動そのものにつきましても、あるいはさらには大

○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。実際にはその卸売市場で販売されたものが再び二十三区以外に持っていくれておる。これはどの程度かと調べてみましたら、鮮魚類のうちでは四三%が再

では大変慎重に、またきめの細かい配慮が必要だ  
ということは先生の仰せのとおりだと思います。  
駐車禁止の問題にしましても、現実に駐車禁止  
を広げる際に、それぞれの地域の方からいろいろ

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ておるわけですが、この

さく言えば物価の上昇にも影響があるのでない  
であろうか、こういうふうに考えるわけですが、  
その辺まで広範囲に考えられておるのかどうか。  
さらにはこれには当然排気ガス対策というもの

び二十三区外に出ておるわけです。中央卸売市場に鮮魚類がどんどんどんどん集まってきて、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分

くのものがまた出されている。野菜類で見ますと、七五%ぐらいが都内で売られ、二五%程度がまだ二十三区外に出る。

こういう状況があるわけなんですねけれども、こ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れていく一つの大きな要素ではないだらうか。いわばむだな交通量と言いますか、考えればもつと適正な配置ができるであろうと思われることが非常に見逃されてしまつておる、こういうふうに思うわけですが、こういう点についてはどうお考えでしょうか。

○勝田政府委員 確かに御指摘のとおりだと思ひます。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ようなものがかなりあるのじゃなかろうか、そういうものはやはりむだを省く、むだな交通需要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非常に役立つのじやなかろうか。ただ、警察であ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いませんけれども、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うようなことも努力をしたい、こういふように考えております。

○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、いわば物流といふ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、先ほど来お話を出ておりますように、交通安全的な対策的な見地から、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

あります。

ころでございまして、先ほどお話を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でござります。したがいまして、排ガス問題のみならず、交通総量の抑制につきましては、いまお話をございましたような物流面からもういろいろ考えていかなければならぬところでございますので、それも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。

さらにもた、先ほど申し上げました各関係局長

との交通総量の抑制につきまして各省がど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ところもございまして、私どもとしましてもそれぞれの立場から意見を交換したばかりでございました。いまお話を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おるのではないだろ

うか。道路一つとっても実は大変にお

くれておるということが言えると思うのですね。

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、日本と大差違つておるわけ

です。特に東京の場合等でも、いわば通過車両と

いうのが相当量あるのではないか。環七通りを見

ておりましてもその大半がトラックですね、ト

ラックがもう半分以上を占めておるというのが現

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

線というよ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であらうか、

こういふことを調査しているところもあるわけで

す。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から、その研究の資料

を見ますと、東京都の本当の都心部、東京都の中ではさらに中心部の五区とそれ以外との交通、これと外郭環状線をつくすことによっ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では大体一〇・七%、特に中心部の東京五区と五区以外との交通量が一一・七%程度減少するのだ、こういうふうに一つの減少効果の予測をいたしております。こういう面、いわば道路建設に至るまで全体的に見て、交通の流れをスマ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ろいろ起つてまいります公害を防いでいく、こういう面が考えられるわけでございます。

ところがいま現実のものとして起こつておる問題を見ておきますと、現状をそのままにしておいで、そこに起つてくる問題をどう解決するか、こうしたことのないわば場当たり的な論議が往々にしてなされておる、まだそれが大部分である、こう思うわけです。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くてはいけないが如きが、どうして都心の中にそういう動脈が必要だとするならば、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ていかなければいけないわけですが、こういう面はどうでお考えになつておられるのですか。

○植木国務大臣 通過車両がいろいろな問題を起

こしておる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傷者数の減少状況

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ようなことをい

たしましたところでは、死傷者数が減少いたして

いるということが現実の姿で出てまいつております。

したがいまして、そういう施設が必要でございま

す。したがいまして、この担当の省は建設省でございま

が、私どもいたしましたとしても、いま申し上げまし

たよろそなういう現実の数値で出てきております

交通安全対策設備の必要なものの一つといいたしま

して、強くそういうもの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

ます。

ただいま東京都のお話をございましたが、環状

七号線は、私も朝晩通つておる道路でございまし

て、大変な交通量でござります。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り

ていないという状況でござります。これはさらに推

進をしてまいなければならないと思います。そ

して、さらに御承知の東京湾岸道路が建設されつ

あります。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、もちろん完全ではありませんけれども、ある種の解決ができるのではないかというふうに考えます。

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して、私ども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。

○渡辺(武)委員 いま私は、いわば数々の前向きの対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すけれども、その調査を見ますと、乗車をする目的というものは六〇%が業務目的、こういうふうに答えておる。さらに、ミニバスの増加を希望するというふうに答えた乗客が九〇・一%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つて、ミニバスというものが相当利用度が高いのではないか、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、国民の希望に合つた方向で、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、これは時間帯によつては逆な面も出てくるかと思ひますけれども、そういう方向も当然考へられていくべきではないであろうか、こう考えるわけですが、いかがでしょうか。

○植木国務大臣 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、これにつきましては、ただいま運輸省が東京都と一緒になりましたて、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て、それによってどういうような効果があるかということなどをいたしていきますのでございまして、今後この効果が十分に發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す

○渡辺(武)委員 それでは、いまでは主として私は警察庁が方針として出されましたが、総量規制という面からいろいろ御質問を申し上げてきましたわけですが、次は安全の面から少し御質問をしたいと思います。

特に、交通事故死が年々減少をいたしておりますと、交通事死者があるということは、やはりなおなりにはできないわけでございまして、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ふことは当然のことでございます。

そこで、御質問を申し上げたいのですが、警察庁が五十年度の目標として、いわば交通事故死といふものを五%削減をさせたい、こういうふうに発表をしておられるわけでございます。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つたわけでございますから、その後だけ非常に大変だと思ひますけれども、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うものがあろうかと思ひますが、それによってどのような効果があるというふうにお考えになつておるのか、お聞かせを願いたいと思ひます。

ますね。これも前に申し上げたのですが、えてして警察官は、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つたかどうか、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、一歩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つていなければ意味はないわけで、事故が起つたおまえが法規に違反しただけしからぬということだけ終わつておつたのでは何ら価値がないと私は思うので、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のです。

○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そういういた配慮もかなりしりますが、われわれの方でとつておられます統計につきましても、第一線の意見も微しまして、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くうというような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縦密に調査をする方向に向かっているというふうに考えております。

○渡辺(武)委員 それでは次に移りたいと思いますが、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、こをおっしゃつておるわけですね。そこで私は、建設省分だけを取り出して調べてみたわけですが、

全施設が五倍以上に伸びているということになると、非常に効果が上がったかと思います。そういう點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いるわけでございまして、五ヵ年計画のいわゆる特定事業の関係でござりますが、総額は六百八十六億円でござりますけれども、昭和四十九年度末にはその七六・七%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、五ヵ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、わずかであります、昨年に比べて事業費の伸びを見せていただいているところでございます。

また、地方単独事業につきましては、五ヵ年計画の事業費が千五十二億七千万ということになつた

は国民の福祉を向上させるのだという考え方方に転換をしてもらつて、福祉予算だという関係からやはり増額を図つていくべきではないだろうか、こう考えますので、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いろいろな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

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、これでは不十分ではないか、やはりもつと調べなければいけないことがたくさんあると思う。そうしてそれらをデータにとつて今後の交通安全に資していく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つてその意見を求めるということも必要でしようし、そういう面から、お役所のセクト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。

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すて、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て、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から、あるいはそういう方向だとおっしゃりたいのだと思いますが、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

おりまして、昭和四十九年度末では七百六十六億八千万円で、七二・八%が達成される見込みでございます。昭和五十年度には、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して、これは昨年に比べましてかなりの伸びになつておるということとござりますので、事業費の面からしますならば、ほかの公共事業抑制という面から見てかなりの御配慮をいただいたというふうに考えております。

○渡辺(武)委員 実際がら見まして、かなりの増額にはなつていません。したがつて、本当にやろう

行する場合に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すが、つけなき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中心警察庁の方は御存じになっているのかどうか、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りながら、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るのだがなかなかうまい方法が見つかぬと考え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しょうか。

増進するという考え方をとるべきではないか。  
そう考えていけば、ことし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ります  
から、恐らくそういう考え方は実際にから見てい  
くと入っていいのではないか、こう考えるわけ  
ですが、私は本来的に考えて、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とらえていくべきではないで  
あるうか、こう考えるわけですが、いかがでござ  
いましょうか。

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る交通事故死者を絶滅させていこうという目標でござりますから、相当抜本的な対策を考えていかないといわば自然現象的に交通が混雑をしてきて減ってきただという、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うのですよ。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ってこの面は考えてもらわなければならない問題ではないか、こう考えておりますので、今後そういう面から、いわば安全施設という問題

○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ろうかと思います。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ない、乗客にもできるだけさせなければならぬという規定を設けたわけでござります。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すと、六・二%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ろうかということ

ふうに考えております。

現在車両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

ことになろうかというふうに思いますけれども、

現に行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

けでございまして、何%になりますか正確な数字は

わかりませんが、二割か三割くらいの車にはシ

ートベルトの着装がないということでございます。

一般的に、やはりPRがまだまだ不足している面

もあるう、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

があるのじやなかろうかというふうに思います。

諸外国の例から見ますと、オーストラリアでは

シートベルトの着装を義務づけるときには二五%

が着装しておった。それから運転者の調査をしま

すと、七五%がシートベルトをつけることに賛成

であるというような調査を得ておられます。そ

ういった空気を早くつくっていくということが大事

だと思います。

そういう面で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、初心者の運

転免許取得のための指定自動車学校、こういった

際にシートベルトをつけるということを習慣づけ

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った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ぜ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

まして、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がれど

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おつ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つておるかと言いますと、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。こういうふうに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ペルトリコとか、大変このごろふえてまいっております。そして、特にことしじゅうに義務づけをしたいと検討している国々もスウェーデン、アメリカ、イギリスというふうに逐次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るわけです。

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、それぞれ実は罰金を科しておるわけでございまして、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ようないふる日本に直しますと五千円から八千円となるが、全体的にやはり着用を確実に履行せしめるという点から半面やむを得ないのがあると思ひますが、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、この辺はもつと積極的にやはりPRなり働きかけなりをしていかれるべきではないだろうか。

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おる限り、相手方の車がシートベルトをしておるというのはほとんど見当たらないのを聞いておるといふ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がれど

も、それによりますと、ベルトをつけていない場

いただいて、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

思います。

○植木國務大臣 いまお話をうへて、シートベル

トの着用効果というものは私どもも深く認識をいたしておりますのでございまして、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なれてきておるとい

うことは御承知のとおりでござります。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よ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して、この点については今後

関係各省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

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

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

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

す。

一休、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、どちらが主であるか。今まで交通安全

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変金がかかるわけです。ところ

が、道路施設に余り金目がかかるから、そのも

のがもし余り効果がないとすれば、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

あります。

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ということが言いたいのか、そ

う何か一つの調べでもござりますが、昭和四十

五年以来交通事故が減ったということは、これは

大きな私は成果であったと思いますが、どういう

ところに一番大きな効果があつたのかということ

○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

が、長官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言ってな

かったものですから、あるいは統計的にはちょっと

言いにくいかと思いますが、ただ皆さんそれを

お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。

これがいろいろあるとあります。交通安全部

か。これはいろいろあると思います。交通安全部

策は三つのEで、教育やらあるいは取り締まりや

らそれからやはり技術方面、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ひ

とつ、勘でと言うとはなはだ恐縮ですが、感じで

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、どちらが主であるか。今まで交通安全

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変金がかかるわけです。ところ

が、道路施設に余り金目がかかるから、そのも

のがもし余り効果がないとすれば、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

あります。

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

の効果があるということが言いたいのか、そ

う何か一つの調べでもござりますが、昭和四十

五年以来交通事故が減ったということは、これは

大きな私は成果であったと思いますが、どういう

ところに一番大きな効果があつたのかということ

をちょっとお尋ねしたいと思います。

○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りましたが、特に昨年は二〇%以上の死者の減少というようなことで大変大きな成果を上げました。

その原因といいますか理由というものを、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とした官民の、といいますか、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って実を結んだ。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りますけれども、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集結しまして、それでこのような成果に結びついた。だから、私はやはりそういう意味で、まあいま先生三つのEといふ話をですが、やはりこの金を非常にかけたということ、それから交通事故防止にあらゆる層の人立上がりが立った、国民総ぐるみで努力したという結果だと思うのです。

ただ、今後これをさらに減らしていくというためには、もちろん今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、この努力を怠ってはならないと思いますが、しかしながら、何といいましても、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設というもの、それは警察サイドにおましても、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い面があるのではないかというふうに考えますので、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して、これは施設だけではなくものではないし、またこれは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、これに一〇〇%信頼を置くとかし、人間というものはそういう機械ではございませんので、精神状態がいろいろな状態にあるというのつくものだということでございますが、ただしいうわけにはいかぬと思います。

そこで私は、非常に急激に事故が減ってきたというの、分離交通、人間と車というものを分けておるところが、やはり一番大きな一つの原因で見えて金もかかりますし目につくわけでござりますけれども、同時に、この交通戦争に対応して道筋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すが、ただ、残念なことに、やはりそういう意味で、まあいま先生三つのEといふ話ですが、やはりこの金を非常にかけたといふこと、それから交通事故防止にあらゆる層の人立上がりが立ったことはこれは残念でござります。しかし、それは全体の調和の立場からもやむを得ぬことと存じます。したがいまして、私はやはり残る問題は、何といつても自動車の安全運転ということに対応してより多くのウエーブをかけて進んでいく、こういうことが大事だと思ふのでござります。

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が一つ機関をつくって、そして警察も非常にサービス心を持って、運手者の立場も考えながらやっているのだということをあらわす何か一つの施設がほしいということを考えておったのですが、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、そうして運転者にサービスをして、今度またあなたがやるとえらい处罚を受けることになるから注意しなさいと言つてやる、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うのでござります。

私はそういうような取り方をしておるのでござが、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、その効果をどういうふうに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います。

○浅沼政府委員 先ほども申し上げましたように、四十一年中の死傷者は六十五万人以上ということでありまして、警察といつしましては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うのであります。

そこで私は、自動車はみずから動く車だと書くけれども、しかし自動車はあくまで人が動かす人車であるということがたてまえであると思います。いまお話をのように、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うのであります。

ところが、運転者と取り締まる警察官との間の、いわゆる取り締まる者と取り締まられる者との関係、これはいままでのいわば敵対関係と言いますが、比喩が余り適当ではございませんが、ね

コトネズミの関係みたいな関係になりがちでござります。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ん。何も運転者をネズミにしたわけではありません。交通取り締まりというものは、本来やはり罪のつくるものだということでございますが、ただし

転者の資質の向上、安全運転の徹底ということが一番大切である。

しかしながら、ただいま若干お話をございましたが、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まして、なお休みもして車の流れを円滑にしていくことが、これが取り締まりの一一番根本的な任務であると思うのでございます。と言って、それなら警察がやたらにこにこして、やわらかい態度をとつていくようにする、取り締まるときの態度はやわらかくあつてほしいのであります。何かもとも皆やわらかくなっ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、こう思うのでござります。

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が一つ機関をつくって、そして警察も非常にサービス心を持って、運手者の立場も考えながらやっているのだということをあらわす何か一つの施設がほしいということを考えておったのですが、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、あなたがやるとえらい处罚を受けることになるから注意しなさいと言つてやる、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うのでござります。

このような点を補完いたしましたために、今回センターを設立をいたしまして、運転免許を持つておるドライバーに対しまして累積点数を知らせて、ひとつこれからはさらに一層慎重な運転をしないでくださいと、運転免許証明をする、事故証明をする、あるいは必要な対象者に対しまして運転研修をやるというようなことを実施をいたしまして、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、このように考えておりまして、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うふうに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ってこのセンターの存在理由があるのでとは思うのです。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の整備、指導、取り締まりの強化はもちろんではないか、さらに皮肉を言ふ者は、警察のOBの受け皿をつくったのじゃないかというようなこ

とを言う人があるのでござります。

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つて、そうならどうでやむを得ないのですが、そうでないのだというレーヴンデートルをはつきり国民に知らしていただくことが大事だと思うのです。そうでないと、私はこれはそれまでの立場からの存立理由があると思うのですが、たしかし、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、それと一緒にになってやつた方がよけい意味があるのじやないか、よけい仕事ができるのじやないか、こういう考え方もあると思います。

○勝田政府委員 設立の趣旨につきましては、たゞいま長官からお話をありましたとおりでございまして、われわれまさにこのセンターが交通事務の防止について大きな役割りを果たしてくれるものというふうに期待いたしているわけであります。

〔委員長退席、勝澤委員長代理着席〕  
なお、自動車事故対策センターとの関係でござりますが、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、交通事故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いるのに対しまして、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、こういったことをを行うことを主たる業務とするものでございます。業務の内容は異なつております、合併による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つ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、やはりそれを  
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たのでござりますが、たゞ  
しかし、私は大変關係が深いと思ひますので、合

併するということはなかなか大変でございましてよ  
うが、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ずるということが大変大事な点でながろ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、こういうふうに思います。

しまの警察署ナンバーとの間もござりますが、もう一つ同じ警察署で指導しておられる機関に、これは大変古い歴史を持ち、伝統を持っておるところの交通安全協会、それからさらに指定自動車教習所がたくさんてきてから、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たりつばな団体であると存ずるのでござります。

ところが、今度こういうものができますと、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つておなります。ですが、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、こういうことになります。ところが交通安全協会ではそういう一般的な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つたということだと思いますが、そういう点で、両方でお互いにいがみ合つたり、あるいはダブルのようなことになつて何かおもしろくない結果が得出るのではないかということが心配せられるのでござりますが、その点はいかがでございましょうか。

全協会あるいは指定自動車教習所、これはそれをされ、安全協会につきましては、交通安全思想の普及宣伝ということで大変な効果を上げていただい

ておるわけでございます。今日の交通事故の減少

の一つ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いますし、指定自動車教習所における初心者の訓練というのも非常に効果があつたと思います。

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りますので、業務そのものについて直接重複することはなかろうということに考えております。また、先生が御質問になりました調査研究の問題でござりますが、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の調査研究をやるということになりますが、こしが直接受託しておなじみのところからいろいろな調査研究をやることになります。

○片岡委員 御説明によりまして大体わかります  
が、それそれ三つの中のものは非常に相似てゐる仕事  
を同時にやるのでござりますから、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ふ  
ふうな形にお使いいただけるのではなかろうかと  
いうふうに考えております。

のであります。十分ひとつお互いに反発し合ふことではなしに、お互いに相協力し合つて三乗の効果があらわれるよううまく指導していただきたいと思います。その点を強く要望しておきたいと思います。

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いますので、時間の関係から少しつつできるだけ簡単にお答えをいただければあります。

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  
て、政府出資により資本金五千万円だということ  
になつております。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

なものをおつくりになるのか。そうなると、出資金五千万円だけではとても物の用に立たぬと思ふのであります。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、これはほんらくそういうことも予想せられるのだろうと思ひます。

経常費をどういう財源をもつて運営していくかそれのか、それの説明が余りなされておりません。そういうために一体これが收支相償うのかどうか、それからこれが将来何らかの原因でだんだん赤字財政になつたときには、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るるのであります。が、それらの見通しについてひとつ言ふならば、こゝへこゝへ、そつと日本につづ

て明らかにしていただきたい。その内容について、  
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だ  
うと思いますが、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から  
ということを書いておく必要があるのじゃないか  
と思うのですが、私は余り法律の専門家でない  
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うことになっています

が、政府からだけでなしに、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をしてもらうというようなことが必要になるのではないうかという気もいたしますが、それらの問題もあるわせて、どういう方針でおられるのかということをひとつ伺いたいと思います。

○勝田政府委員 センターは一を限つ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らうと、いうことで、

府県にそれぞれ事務所を置くわけだ。じきじまして、五十一の事務所を置きたいというふうに考へておられます。

として五千万円を出資する、それだけでどうですか、財源はどうするのだというお話をございますが、この五千万円につきましては事務所借用の旨



なつておるようで、これが運輸審議会でも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ほしいということ、多分運輸審議会でも話があつたと思いますが、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を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、任意保険というのの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、ぜひ一つこの運転歴・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との証明をもらつてくれば、このことによつて保険料金を削減されるというようなことが本当に可行

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。そういう点で、どういうふうに、大蔵省の保険部長さんを見えておるようですが、現在どういうようなことがそういう点に関して行われておるのか、また、将来さらに入れき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、その他の国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ン・オートモビル・アソシエーション、AAAというところなんかでは、自分で保険をやっておる。そして、しお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AAAがかわって保険契約をしてやるというふうなことまでやっておるようでございますが、そういう点についての考え方伺いたいと思います。

○勝田政府委員　運転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つて当たりたいというふうに  
考へているわけでござります。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

本人の便のためにそういうことも考えております  
が、本人の有印の申請書を必要とするといううこと、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いたしております。したがいまして、こういった文書を偽造して申請をするというようなことになりますと、有印私文書偽造罪、封書を開披した場合には信書開披罪というようなことで秘密が保たれることにならうかと思ひます。委任を受けてまいった場合には、証明書を出すことになりますが、委任を十分に確認した上で間違いのないよう処理をいたしたいというふうに思つております。

○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、保険料の割り増し、割引といつたようなものに活用できなかつて御質問に閑しましてお答え申したいと思いますが、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ふものを主眼に発足できました制度でございまして、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ります。そうした場合には、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の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おりまして、しかもそれなりのメリットを受けておるという段階におきまして、そういう車を運行させることによります利益を享受する者、あるいはまだその車の運行につい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らまして、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拡張責任を転換する等強化しておるのが、現在の制度になつておるわけでございま

の場合は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できたのがこの制度でございます。

したがいまして、そういうことと相まちまして、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とできておりますこの強制保険制度は、車単位と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ので、その車が事故を起こせば、車の持ち主が運転しておっ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しておった場合でも、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も、これはやはり車の保険から支払われるということでもらまして、被害者保護に万全を期す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いう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えてメリット、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ず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、こうした場合に、じゃ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・保険体系上、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う点から出てきております点、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たいと思ひますが、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することは、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。そういうことは、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りますと、そうすると、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ったメリット、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ましたが、現状ではなかなかむずかしいという状況になつておるところでございます。  
なお、任意につきましては、所管しております大蔵省の方からお答え申し上げることと思います。  
**○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、過去一年以上連續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して、一年無事故の場合には一割、それからだんだん増やして、五年無事故の場合には五割というよ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は二〇%割り増しをし、五件であれば一〇〇%割り増しをする、こういう制度でございます。

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う点から出てきております点、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たいと 思いますが、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は、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、大部分の人があ割引ということになるわけでございまして、そうすると、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ったメリット、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ずかしいという状況になつておるところでございます。  
なお、注意につきましては、所管しております大蔵省の方からお答え申し上げることと思います。

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つた、いわば交通事故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つ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つてございます。

日本の場合には、残念ながら今までのところこういう違反につきまして的確なデータがそれままでしたので、適用されていなかつたわけでござりますけれども、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やないかと私は思つております。かたがた交通事故防止にも非常に役立つと思われますので、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、このようになっております。

○片岡委員 ただいま一番最後の大蔵省のお話のとおり、こういう制度がせつ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いるものなんかも十分よく御研究になつて、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います。

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や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今まで研究されたことと思いますので、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ろしくお願いしたい。

ついでございますが、運転事故歴はあつち

こつち振り回されると本人のプライバシーにも大変傷がつくことになりますので、大変重要な問題だと思います。ただし、バスの運転手とかあります。これが大変大事だと思います。これらはもう多くの人たちの命にかかる問題ですから、公共的な運輸機関の運転者に対してはぜひそれを実行していただきたいと思いますが、これに關してどういう考え方を持つておられるか、長官でも局長でもよろしくございますが、ひとつお聞かせ願いたい。

○勝田政府委員 個人タクシーの免許等についても、過去に無事故無違反の証明が入り用でございます。われわれといだしましても、本人の申請に基づいて出すわけでございまして、その業態に対する監督は所管ではございませんが、公共機関については、そういった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だきながら、なぜか、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、全面的に審査センターに移したいというふうに考えております。また、その方が一般の方にも利便になるのはなからうかというふうに考えておきたいと思います。

○片岡委員 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ような形で、從来どおり警察で出すということにならうかと思ひます。

○片岡委員 それからこの業務のうちの第四号にあります自動車の運転に関する研修であります。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いますが、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とすればつくらなければならぬのですが、これには相当の金がかかることになりますが、どういうふうに考えておられるか、その点を明らかにしてもらいたい。

○勝田政府委員 研修業務の内容でございますけれども、警察とか消防とか救急あるいは電気事務に於ける研修を始め、安全運転の研修をする以前にもつと大切なことは、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うのです。

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して、将来においてかかるべき場所を設置してこのよくな研修を行いたい。そういった際には追加出資の規定もございますので、そういうこと等によつて行うよういたしました。

○片岡委員 もう時間が来たようですが、もうすぐ済みますから、もうちょっとお願いします。

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つと大切なことは、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うのです。

業、ガス事業、保存血液の応急運搬、こういった緊急自動車を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を運転する業務に從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して、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りますので、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ようなことでもございますので、そういったためにも利便になるのはなからうかというふうに考へておきたいと思います。

○片岡委員 それからこの業務のうちの第四号にあります自動車の運転に関する研修であります。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いますが、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とすればつくらなければならぬのですが、これには相当の金がかかることになりますが、どういうふうに考えておられるか、その点を明らかにしてもらいたい。

○勝田政府委員 研修業務の内容でございますけれども、警察とか消防とか救急あるいは電気事務に於ける研修を始め、安全運転の研修をする以前にもつと大切なことは、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うのです。



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。交通事故にかかる人は低所得者が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うようなことがありますで、高所得者の人というよりも、九割以上が低所得者であるということでござります。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気または病気で定職につけないでいるという悲惨な状態であるということ、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りますから、決していいかげんなものではないと思います。そのものばかりの本当に正確なものであると思います。私はそういふうに、いまや社会の不公正を是正するという意味においても、この交通被害者の生活を保障するということは大変大事なことだと思います。

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、これはどうしでも任意保険でもっとよけいの補償がなされるということがぜひ私は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いますか、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。これを何としても私は一〇〇%に上げなければならないというふうに思うのであります。

私は、そういうためにも、その一〇〇%に上げるということはこれは行政指導でやらなければならぬことであります。これを強制するといふことはなかなかむずかしいと思います。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ませんが、一つの制度がつくられておる。それはファイナンス・レスポンシビリティ・ローというのであります。まあ財政保障法というのでしょうか責任法というのでしようか、そういうのがございます。

ござりますが、そういうふうに任意でやりながらほとんど半強制的みたいにやつておるのがございます。

それはどういうのかと申しますと、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う。警察側で領置してしまう。そしてその当事者が、自分はこれこれだけ補償に対しては十分な賠償ができますという証明書をその場で見せるか、持たない場合には後からそれをいわゆるトラフィックコミッショナー、まあ各州の交通総監というのでしようか、それに示す、つまり警察当局に示さなければ、車を動かせない、領置したまま動かせない、こういう制度ができるのでございます。

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安全運転を本当に心がけさせる非常に大きな成果のある方法だと思うのであります。これも直ちに日本へ持つてこいといつても、なかなかむずかしいでしようが、しかしこういうのも一つの方法だと思います。

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て、そうしてぜひ何らかの方法でこういった効果のある方法を私は講じていただきたい、こう思いますので、その意図があるかどうか、御検討いただけるかどうか、その点でひとつ明確な御答弁を要求したいと思います。さようは大臣がおられませんので、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 ただいまのお話をございましたように、事故防止と同時に被害者の保護という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うふうに考えま

必ずしも被害者保護に、救済に十分でないということでございますので、いわゆる任意保険の普及拡大によりましてこの救済にさらく万全を期すということ、そういう考え方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す。今回こ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ると、この任意保険にいわゆる割引制度といい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す。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るということのために加入が促進される。ただいまお話しのように一〇〇%に近づく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う効果も私どもは期待をいたしておりまして、これによつ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いうふうに考えております。

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承知をいたしておりますけれども、なお今後これら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思うわけでございますが、現在保険証明書を持っ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っているわけでございまして、そういう面で車の領置とは違いますが、担保という点についての取り締まりはやつているわけですがございます。御指摘のような問題につきましては、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て、これが日本的にどういう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。

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うようなこともいろいろ考えられるわけですが、しかし、自動車を買つちゃいかぬというようなことはなかなかむずかしいと思います。公害をまき散らし、そして非常に危ない物を運転する、こういうときには、少なくとも車を持つ者はそれに対するそれが相当の義務を果たす、義務を負うということは、社会の公平の原則から言うて当然のことだと思うのであります。

そういう意味において、私は、車を持つ者は、もし万一のことがあったときには相手方に対しても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ことが交通安全の基本的な問題だと思いますし、この被害者保護の救済の措置をそのものすれ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つとめをギャ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だきのが当然の義務である、こういうように思いますので、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した。

○下平委員長 勝澤芳雄君。

○勝澤委員 法案に関連して、審議を促進するためになんか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関しまして、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。

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  
くると思うのです。ここに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  
問が出てくると思いますから、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いますが、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きように、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