

第七十五回国院会議 交通安全対策特別委員会議録 第七号

昭和五十年三月十九日(水曜日)

午前十時十二分開議

出席委員

委員長代理理事 野坂 浩賢君

理事 大竹 太郎君 理事 片岡 清一君

理事 野中 英二君 理事 勝澤 芳雄君

理事 平田 藤吉君

理事 加藤 六月君

村田 敏次郎君 佐藤 守良君

太田 一夫君 井上 泉君

沖本 泰幸君 久保 三郎君

渡辺 武三君 小濱 新次君

出席國務大臣

國務大臣 (内閣總理大臣官房) 会委員長 福田 一君

出席政府委員

内閣總理大臣官房 交通安全対策室長

警察庁長官 竹岡 勝美君

建設政務次官 中村 弘海君

建設省道路局長 井上 浩男君

警視庁交通局参事官 鈴木金太郎君

警視庁交通局参事官 池田 速雄君

通企課長 山本 貞雄君

行政管理庁行政管理局管理官 德田 博美君

大蔵省銀行局保険部長 真島 健君

運輸省自動車局 参事官 宇津木 嶽君

運輸省自動車局 参事官 木間 俊朗君

自治省財政局交付課長 森 審一君

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)

○野坂委員長代理 これより会議を開きます。

本日は、委員長が所用のため出席できませんので、指名によりまして、私が委員長の職務を行います。

自動車安全運転センター法案を議題といたします。

質疑の申し出がありますので、順次これを許します。

○勝澤委員 自動車安全運転センター法案に対しまして質問をいたしますが、まず、この安全センターの必要性についてお伺いいたしたいのであります。

つたものを主たる業務とするものでございます。今回御審議をお願いいたしておりますこのセンターにつきましては、警察庁の電子計算組織による資料の活用により、処分直前の運転者に対する通知、運転歴の証明並びに交通事故の証明、運転免許者に対する運転研修等を行うことを主たる業務とするものでございまして、業務の内容におきまして異なるものがございます。

先生御指摘のとおり、交通事故の防止という点については目的を同じくするものでござります。このセンターは、現在の交通情勢のもとにおいて、交通事故防止に対する役割は非常に大きいと思いますので、事故対策センターとも緊密な連絡のもとに運営を確保するよう指導してまいりたい、こういうふうに考えております。

○勝澤委員 警察庁は警察庁の立場で必要だと言ふのであります。勝澤芳雄君。

て生活資金の貸し付けを行うことによりまして被害者の保護を図ることを目的としたとしておるわけでございまして、やはり一番最終的な目標につきましては同一のカテゴリーに属するものでございますが、その途中におきましてはやはりかなり性格を異にするのではなかろうかと考えております。

○勝澤委員 交通安全対策室長、総理府の見解をお伺いしたいのですが、同じ交通事故といふものについては目的を同じくするものでござります。この両方の方が最終的には目的が一つです。このセンターは、現在の交通情勢のもとにおいて、交通事故防止に対する役割は非常に大きいと思いますので、事故対策センターとも緊密な連絡のもとに運営を確保するよう指導してまいりたい、こういうふうに考えております。

○勝澤委員 警察庁は警察庁の立場で必要だと言ふのであります。勝澤芳雄君。

管であります自賠責の原資を使いましての被害者救濟なりあるいは運行管理者関係のドライバーの適性診断、それぞれの持つ専門分野の所管に大体限つております。その所管の分野を通じまして交通事故防止に資するということでございますので、現在の法体系なり、各官庁の所管事項から、これを一本にして総理府所管といふわけには少しきかねるのじやないだろうか、そういう考え方で、それぞれのセンターの設立をわれわれとしては容認したわけでございます。

○勝澤委員 行政管理庁の見解をちょっとお尋ねしたいのです。特殊法人については行政管理庁の方で一々審査をされているようではあります、何ですか、最近の認可法人というのですか、これは行政管理庁には関係がないというような話を聞いていたのですが、その経過をちょっと御説明願いたいのです。

○山本説明員 お答えいたします。

先生御承知のように、行政管理庁が審査の対象としております法人は、設置法二条四号の二に基づきまして、法律により直接に設立される法人または特別の法律により特別の設立行為をもつて設立される法人でございます。したがいまして、いわゆる先生がおっしゃいました認可法人というのは、行政管理庁の審査の対象とはしておりません。

その両者の相違といいますのは、御承知のように、いわゆる特殊法人といふものは、本来国が必要とします業務を行わせるために直接設立委員会を任命しまして、國の手によつて法人を設立すると、いふうな法人でございまして、いわば國の業務を代行する法人でございます。これに対しまして認可法人と申しますのは、特別の法律があるといふ点においては同様でございますが、ところが本來國以外の業務を行わすために民間等の関係者が任意の発意によつて設立する法人でございます。そういう意味合いにおきまして、行政管理庁は特殊法人のみを審査の対象としている、こういうことでございます。

○勝澤委員 もう一回ちょっと教えていただきたいことがあります。ですが、特殊法人の場合は国が必要とする業務を代行する法人、それから認可法人の場合は国外以外の業務ということですが、具体的にいまこれを当てはめてみると、あなたのところで言いやすいやつかどうかわかりませんけれども当てはめてみると、特殊法人と認可法人にした場合の点をもうちょっとと解説してみてくれませんか。

○山本説明員 お答えいたします。

あるいは警察厅からお答えいたした方が適当かもわかりませんが、私ども認可法人は審査の対象といたしておりますのであります。この安全センターについて申し上げますならば、これは後ほど先生詳しく御質問になると思うのですが、それでも、御承知のように、いわゆる交通違反の点数の通報業務、もしそういう法人をつくらなければ、それからまた事故証明、従来これは必ずしも必要業務ではございませんが、事實上警察署等で、いわゆる地方自治体で行つておることだと思います。それからまたいわゆる運転経歴証明業務、これも必ずしも現在必要業務として行われております。それからまたが、もしやるとすれば恐らく地方警察、つまり地方自治体で行われるだろうと思いまいます。それからまたいわゆる運転教習業務でございませんが、もしくは、いわゆる高度の運転教習業務でございます。通常は自動車教習所という民間のものが行つているわけでございます。高度の研修というのは現在でも似たようなことが民間で行われているやに聞いております。したがいまして、業務の性格といたしましては、本来國以外の、つまり地方自治体なりあるいは民間なりがやるような業務の性格でござります。したがいまして、そういう業務につきましては、國以外の民間等の関係者の発意によりまして任意に設立させるのが適当である、こういうこととござります。

○勝澤委員 よくわからないですね。どうもよくわかりませんけれども、國家公安委員長にお伺いしましょうか。

討すべきだと思います。

あなたは国家公安委員長の立場で、この事故対策センターと安全運転センターとダブつているということは言えないでしょうかけれども、國務大臣ですから、やはり國務大臣という立場で考えてひとつ――これに差しさわりのある意見を見なしたが、言つたからといって私は別にどうと思いませんけれども、何かやはりそういうことに対するようなことにならぬでしょうかね。

○福田(一)國務大臣 御質問の趣旨はよく私、理解をいたします。まあこういうものがよけいできる原因は何であるかというところを特に御説明をいただきたい、これもごめんともな御意見であると私は思うのです。

実際言うと、定年ですね、この定年法といふようなものをつくつたらどうかという意見も一部にあるわけです。これについては、ある政党等々においては、それはおもしろくないという反対意見もまたありますけれども、しかし、姿から言うと、まあ人生五十年と言つたのが七十になつてしまつたんですから、私ももう七十をオーバーしておりますし、せめてまあ六十くらいまでは少なくとも働いて、ただ、その後五年くらいの間は、あんまりどんどん給料を上げていきますと、これはまた年金問題にも差し支えますから、どこかそこいらで一応ストップをかけておいて、六十五くらいまでは働けるというくらいの考え方方が私はいまの時世では常識的なものだと思うのです。

そこで、運輸省と警察厅とでこういう似たようなものをつくるのはいかがなものであろうかという御質問は、よく私の理解するところであります。が、ちょっと違いを言えとおっしゃれば、警察の場合は……

○勝澤委員 いいですよ、それはよくわかつておるから。

○福田(一)國務大臣 まあわかつていらっしゃると思うのだが、やはり第一線の警官あたりは五十前後ということになりがちなんですね。警察の方がわりあいにそういう意味でも年限は、よその役

所も大体似たり寄つたりかもしれませんけれども、そういう問題も一部にあると思うし、それからね、あなたが指摘されたように、後どこかへ行くといつても、警備隊何とか、民間の警備本位の会社などいろいろな……（警備保障会社だ）自動車学校もある」と呼ぶ者あり）そういうようなところだけで、警官というのは私は余りいままではそういう意味では実際問題として恵まれていなかつたと思うのですよ。

いは見えある。の日、しれるのは、も、こそな立まいます。

れだけにやはり何かひとつここいらで考えてくるものだからなかなか犯罪捜査も、ある押さえる意味でも非常にむずかしいところがと思うのですが一生懸命に、まあよくがいま本でそんなこと言うとおしゃりを受けるかもぬけれども、やはり日本の治安を維持していくは全く警察だ。これは本当にその意味では私は一時何かいろいろな問題も出ましたけれどそれはやはり保守党であろうと革新であろういうことを離れて、警察というものが中正場で治安の維持に当たつていてくれると私は国家公安委員長としてもそう信じておるわけ

長、同じでいいわけですよ、全体的に見れば。これをやらないと、どうしても五十前後でどうも同期の者が次官になつておれたちが局長じや居づらいから外出なければいかぬということになつて、民間に行くか特殊法人に行くか、こういうものをつくるわけです。せっかくその人は役人になるかあるいは実業家になるか分かれて入ってきたわけですから、お互いの優秀な人材が競争し合っていく、片一方は役所で、片一方は民間で競争し合っていく。そして終わりは両方が大体ある年数が来たら社会奉仕でもやるようなシステムにすればいいわけです。それが民間に移る、こうなるから実は天下り、廻着といいろいろな問題が出てくるわけですよ。

書を出すということになつております、自來今まで所轄警察署長が証明書を出しているわけでございます。

次の四号業務でございますが、運転免許を受けるまでの教習につきましては指定自動車学校等で教習をやつておりますが、現在免許を受けた人は去年当たり約七〇%が指定自動車教習所の卒業生でございますが、それら免許を受けた後のそれぞれの業務についての教習、これはそれぞれの機関がその必要に応じて独自に教習をやつているというのが実情でございます。たとえば警察を例にとりますと、警察で白バイあるいはパトカーの乗務員、それぞれ各府県で基礎訓練、応用訓練をやりまして、その中から特別な人を選んで中央の研修といふようなことでやつていく。さらに高度のものは民間の施設に委託して研修をやるというようなことをやつてゐるわけでございます。たゞ、警

私は理屈で言われるともう頭を下げないわけにはいかないような気もするのですが、そういう情の面から——情を余り政治に取り入れてもいいかがかと思うけれども、私はやはり警察の関係の人にも何か一つくらいはあってもいいのじゃないか。何にもないのですよ、これは。私も最初説明を聞いたときに、あなただと同じことを言つたのですよ。似たようなものがあるじゃないか、どういうわけでそういうことになるのだと言つたところが、警察には一つもございませんという話を聞くと、むげにどうも、これまで類似のものを二つも三つもつくるということになればあれだけれども、一つくらいはひとつという、この一つくらいはというのには弱いのですね、やはり。まあ事実そういうことも政治というものに、ある意味でのよそとの比較で情の面も入れてもやむを得ない、これは私はそういう感じでお願いしようという気になつたわけであります。

な立場で沿岸の網おにぎりをして貰ふと利害がござります。いま國家公安委員長としてもそう信じておるわけです。

それだけにやはり何かひとつここいらで考えてやりたい、こういう気持ちが、あなたから率直に言えと言われると、知らぬ仲じやないですかね、あなたともすいぶん長いし、あなたと議論する気になれないわけなので、むしろお願ひを申し上げたいというのが私の偽らざる気持ちでござります。

○勝澤委員 まあ大臣から率直なお話を伺いましたて、ただ大臣一つだけ誤解されているのは定年制の問題です。私の言っているのは、五十前後の一番上の局長さんですね。この辺の行き場所をどうしても考へるわけです。ほかの人は、大体六十過ぎぐらいまで一般の職員は各役所みんないるわけです。ですから、その五十前後でおやめになる局長さんとか上方の方のクラスというのをやはりはか並みに六十ぐらいまでやるところいうものがなくして済むのではないか、そういう意味なんですね。

が来たら社会奉仕でもやるようなシステムにすればいいわけです。それが民間に移る、こうなるから実は天下り、廻着といろいろな問題が出てくるわけですよ。

ですから、いま言われた中で一部分だけ、定年制の問題で誤解されているような点がありましたから、ちょっと申し上げたわけであります。

それで今度は具体的な法律の中に入つてみたいと思うのですが、法律の第一条の目的で、運転経験の資料とか交通事故の資料、これは從来どういう扱いをしていたのか、それからその次の自動車の運転研修はどういうふうにやつてきたのか、それから目的の第四として交通事故の調査研究、これはどういうことをやつてきたのか、時間がなないものですから、まとめてやらないとあなたの答弁が長くて私の質問が短くなってしまうからまとめてやつているわけですから、すばすばと言つてくださればいいわけです。

○勝田政府委員 業務のところの一号業務、われわれは通報業務、こう言つておりますが、これは從来は組織的にはやつております。

が来たら社会奉仕でもやるようなシステムにすればいいわけです。それが民間に移る、こうなるから実は天下り、癱瘓といいろいろな問題が出てくるわけですよ。

ですから、いま言わされた中で一部分だけ、定年制の問題で誤解されているような点がありましたから、ちょっと申し上げたわけあります。

それは今度は具体的な法律の中に入つてみたいと思うのですが、法律の第一条の目的で、運転経験の資料とか交通事故の資料、これは從来どういう扱いをしていたのか、それからその次の自動車の運転研修はどういうふうにやつてきたのか、それから目的の第四として交通事故の調査研究、これはどういうことをやつてきたのか、時間がなさいものですから、まとめてやらないとあなたの答弁が長くて私の質問が短くなつてしまふからまとめてやっているわけですから、すばすばと言つてくださいといいわけです。

○勝田政府委員 業務のところの一号業務、われわれは通報業務、こう言つておりますが、これは從来は組織的にはやつておりません。

それから二号の経歴証明業務とわれわれ申しますが、これも從来はやつております。

それから三号が交通事故の証明業務でござります。これにつきましては、自賠法ができましたときにその施行令で交通事故を証明する書面をつけられ

かの必要に応じて各自の業務をこなしてゐるところが実情でございます。たとえば警察を例にとりまして、それぞれ各府県で基礎訓練、応用訓練をやりまして、その中から特別な人を選んで中央の研修というようなことでやつっていく。さらに高度のものは民間の施設に委託して研修をやるというようなことをやつてあるわけでございます。ただ、警察で民間の方の研修と申しますと、少年あたりを警視庁で、この間ごらんいただいたと思ひますが、ああいった形で少年についての教習をやつてあるという例はございますが、これも組織的にやつてあるわけではない。

それから自動車の安全な運転に関する技能の調査研究、五号業務でございますが、この業務につきましては、従来警察でやつておりますのはいろいろな統計資料の統計的な調査、分析ということを中心によつているわけでございます。このセンターではそりいった事故の分析につきましてもういいた統計のほかに個々の事例を取り上げ、生の事例についての調査研究をやつてみる、あるいはこの研修所との関連におきまして安全運転についての技能についての調査研究あるいは安全運転についての考え方、こういったものをどうすればいいかというような調査研究、あるいは従来どつてきましたいろいろな安全対策、そういうものの効果、これをどういうふうに見ていくかといふような調査研究、あるいは事故の予測、こういった問題をここで調査研究の題目に取り上げたいというふうに考えております。

○勝澤委員 じゃ時間がありませんからはちょっとおきまして、二、三だけちょっと聞いておきますが、「高度の技能及び知識を必要とする業務」というのはどういう業務なんですか。

○勝田政府委員 警察の白バイとかペトカーあるいは消防自動車、その他緊急自動車の業務あるいは高速道路を走ることを業務とするもの、こういった業務につきましては、特に危険回避訓練あるいは道路の状況の悪いときにおける訓練、そういった特殊な技能を持つていないと非常に危険であるというようなことでこの研修施設を設けまして、そういうところにおいて高速訓練なり、スキッドバンというようなものを設けまして、道路の路面の状況の悪いところの訓練、あるいは不整地訓練というようなことでいろいろな技能を教えて、こういった高度な訓練を要する業務についての安全運転を研修するというふうに考えておるわけでございます。

○勝澤委員 どうもよくわからないのですよ。運転免許を受けた者は自動車の運転ができるわけでね。高度の技能及び知識を必要とする業務に從事するもの」であっても、別にこの研修を受けなくて、普通の運転免許証があればできるわけですね。それはそなんですね。ですから「高度の技能及び知識を必要とする業務に従事するもの」というのは、義務的にこういう研修を受けなければならぬということではないのですね。この点どうですか。

○勝田政府委員 仰せのとおりでございまして、義務的にやるというわけではございませんが、そうした高度のものをやるについては、従来それが機関でそれを工夫しながらやっておるわけでございます。そういう面で、こういう施設ができた、そうした希望を受けて研修ができる非常に効果が上がるのではないかかといふに考えておるわけでございます。

○勝澤委員 次に、設立発起人はだれがどのような方法で決めるのですか。

○勝田政府委員 発起人はだれが決めるというこ

とではなくて、法律に書いてございますように、発起人が自発的にお集まりをいたくという形になるわけでございますが、要件といたしまして、その推進は、道路の交通に起因する障害の防止に関する学識経験を有する者ということになつておるわけでございます。そういう面では交通管理とか運転者管理について学識経験を有する方々、あるいは道路の交通に起因する障害の防止に関する学識経験を有する者ということになつておるわけでございます。そこで、こういった面では交通管理とか運転者管理について学識経験を有する方々、あるいは道路の交通に起因する障害の防止に関する学識経験を有する者ということになつておるわけでございます。

○勝澤委員 は、道路の交通に起因する障害の防止に関する学識経験を有する者といふことになつておるわけでございます。そこで、こういった面では交通管理とか運転者管理について学識経験を有する方々、あるいは道路の交通に起因する障害の防止に関する学識経験を有する者といふことになつておるわけでございます。

長が任命する」ということになつております。ただ設立の際には、発起人が理事長及び監事について推薦をされることになつております。監事は、監事となるべき者を指名する、設立の際には十八条の規定によつて任命されたものとなることになつておるわけでございます。

○勝澤委員 運輸省にお尋ねしたいのですが、自動車事故対策センターの役員は各省どういうふうに出ていますか。——それでは私の方から質問して確認します。

理事長の向井さんが運輸省ですね。それから理事の広瀬さんが運輸省、首都圏ですか、理事の近藤さんが大蔵省、それから理事の景山さんが運輸省、あと非常勤理事で今井さんが損保、それからもう一人非常勤で小久保さんが全共連、監事の田中さんが警察庁、こうしたことですね。いかがですか。

置きたいと考えております。本部には総務部とそれから業務部を一部、二部。一部では事故証明、それから調査研究、二部では経歴証明の業務をやらせたい。それから安全運転中央研修所というものを付設いたしたいと考えております。人員は、

本年度は百五十人程度で発足をいたしました。業務量の増大に応じて人員を充実してまいりたいと考えております。

○勝田政府委員 手数料の決め方でござりますが、できるだけ多くの方が気軽に利用できる手数料であるということが一点と、もう一点は、やはりこのセンターの運営に資するような額でなければならない、ということでございます。

それで、その第一点につきましては、事業費についてはおおむね手数料で賄えるような額を考えるべきであろうというような観点で、人件費、物件費というようなものを基本にしながら考えてまいりたい、というふうに考えております。

○勝澤委員 これは大臣、ちょっと申し上げておきたいのですが、手数料の金額がどちらよしで

きだらのやうが、手数料の全額の決算力がないで、
ね。これは全然別な話ですけれども、東名高速道
路の料金がこの四月から大体八割か九割ぐらい上
がるんですね。大変なことなんですね。結局、これ
は建設省と道路公団だけで決めるらしいんですね。
国会で別に議論もされたわけでもないわけで
す。

ですから、こういう料金の決め方というのには、やはり何かよほど考えていただかないと、いま局長は、事業費、人件費を一つのめどに、そこで手数料収入をとんとんにするぐらいのようなお話をいたしておりましたけれども、私は、当初の段階で料金を決めるときというのは相当細かな計算をして決めますから、わりあいと公平なものが出来ると思うのですが、ですからそういう段階で、一体どの辺をめどで、手数料収入で賄う範囲というのほどの辺なんだ、どの費用の部分だというぐらい

なところで決めておいていただいて、それから後、上げるときの上げ方というのは、見ると、これは何か事業報告か業務方法書によつて、対大蔵省の予算折衝の段階で手数料の額が決まるのじやないかという気がするのですけれども、そういうふうで、三支玉の手の上につけておけば、少しひらげても、

点で、手数料の決算方に置いても文書が多しけれどありますから、何か、手数料を下げるときはないのですけれども、上げるときの場合も、上げなければならない場合もあると思うのですから、その上げ方についても、外から見て納得するような上げ方、たゞ対大蔵省の予算折衝の中で、向こう

○勝澤委員 次に、センターの資金計画であります。実は資金計画について資料をいただいたわけではありませんけれども、考えてみますと、私自身がこの資金計画を見せていただきて、収入、支出、これで六千八百万ことしは、五十年度は借入金で
ついで、こうして、うこさまへつづります。
がめんどうを見てくれないからこれだけふくらま
してしまえということではないような運営の仕方と
いうものをぜひ考えていただきたいと思うのです
が、いかがですか。

○福田(一)国務大臣 御意見は十分参考にいたし
たいと思います。

り、してこうしたことまで入ってしておられます。自賠責の運用益、拠出金一億五千五百万というようなものが一応想定されているわけありますけれども、何か資金計画、五十年度、五十年度を見ても、一体こういうような事業収入になるのか、支出の方は、これはどうも人が決まっているようですから動かせないようですがれど

○勝田政府委員 結局、証明書を出しますその件
数の見通しにかかるとどうかというふうに思う
わけでござります。事故証明につきましては、從
来から年間百万件程度の事故証明を出しておるわ
けでございますが、五十年度についてはその四分
の一を一応見込んでおります。それで五十一年度
につきましては、これは各方面の予測でございま
すが、保険制度がいろいろ進んでくるというよう

なこととも関連をして、大体百三十万件程度になるのじやなかろうかというような客観的な予測もございますので、大体それでいいけるのじやなかろうか。

が、新しく始める業務でござりますので、五十年
度はまだこの制度はなかなか定着しないだらう。
そういうことで見込んでございませんが、事実
上、業務はできるだけ早く開始をしたいと思って
おりますが、五十一年度については、今までの
われわれの調査で、どうしても自分の点数を知り

たいといふ人を見ますと、どうしても知りたいといふ方が七%ある、できれば知りたいといふ方が一二%あるといふことで、一二%ばかりあるわけでござります。そういつたことを起算しますと、二百万程度にはなるけれども、なかなかそもそもいくまいといふことで、かなり厳しく見積もつて、あるいは通報業務の数を引くといふようなことをして、かたく見積もつて三十万件余りというふうに見ているわけでござります。今後この制度が、自賠責のメリットシステムといふような面について検討されているといふ話もございます

が、そういう面について活用されるということになると、かなり件数が伸びてくるのじやなかろうか。そういう面で現在の見通しの件数は、われわれとしてはきわめて控え目な件数を見ておるわけでございます。

三と手数料があるわけですけれども、この一号の
点数通報ですか、それから二号の無事故、無違反
証明、累積点数証明、運転経歴証明、運転免許証
明、三号の交通事故証明、この手数料はどういう
ことになるのですか。金額は大体幾らに予想され
ているのですか。

○勝田政府委員 一号の通報業務につきまして
は、本人の申請なしにこちらから一方的に通報し
て注意を喚起しようということでございますの
で、これは手数料を見る考えは持っておりません。

それから二号の経歴証明業務、三号の事故証明業務でございますが、これは結局、業務方法書で國家公安委員会の認可ということになるわけで、今後いろいろと御検討をいただくことにならうとうふうに思いますが、われわれは予算折衝の段階

で、事故証明業務については一件について三百円程度、経歴証明業務については一件について七百円程度とすることで試算いたしております。

○勝澤委員 法案三十一条に「照会」という項があるわけですが、これは義務的な規定なんですか。

○勝田政府委員 センターの業務のうちの一号、二号、三号という業務につきましては、警察の保管している資料を活用して行う業務でございますので、照会に対して警察が回答するというやや義務的な規定でございます。

○勝澤委員 そうすると、照会について、各地方はセンターに通知する義務があるものだ、こういふ理解でいいですね。

次に、法案四十二条で、一項に「必要な配慮を加えるものとする。」とあるが、これは具体的にどういう意味なんでしょうか。

○勝田政府委員 第一項にござりまする如き、府県警察とセンターとは緊密な連絡をとることになるわけでございまして、その業務の性格から見て、事故証明の場合は、府県警察の資料をいただいて仕事をやるということでございます。したがつて、事故処理の要領なり、事故処理の書類の様式が変わってくるというような場合には、あらか

じめ御連絡をいただいて、センターの業務に支障がないようになると、センターで高度のいろいろな訓練をやる場合に、府県警察の、特に技能のすぐれた方を講師として依頼するということに応じていく。あるいはセンターの仕事を進めていく上で、センターについての照会といいますか、証明書をいただきたいということの申込用紙でござりますが、府県警察なり府県の派出所、駐在所にそういう用紙を置いていただいて、一般民衆の利便に資する。そういった面の配慮があり得

ると考えております。

○勝澤委員 大臣から冒頭に率直な御説明がありまし、余り細かいことを質問しても、まだだ仮定の問題があるようありますから、以上で私の質問を終わります。

○野坂委員長代理 次に、平田藤吉君。

○平田委員 最初にお聞きしたいのは、この法律は一体だれのためにつくられるのかということですね。運転者全体のためなのか、国民の安全のためなのか。さつき大臣のお話を聞いておりまして、これはどうやら年をとられた官僚のためのもののような気もしましてね、思いやりも結構なんですか。これはどういうことなんだろうと、いうふうに考えまして、改めてひとつ御意見を聞かせていただきたい。

○福田(一)国務大臣 先ほどの御答弁、いささかざつぱんに過ぎたかもしませんが、交通事故が非常に多くございます。それをできるだけ少なくする。いま、まだ一万一千人ぐらいいの死者がある、五十万人前後の傷害を受けている人がいる。それが社会に与える影響、また交通事故による遺児等々の問題もありまして、こういふものができるだけ注意をしてもらうということもあります。それから、いままで見ておりましたと、運転事故を起こす者は、実際には二犯、三犯と重ねる例が多うござります。その人の性格によるのでしおけれども、そういう例が多いのです。そういうことを考えてみますと、あなたは注意をしないと今度は免許証を取り上げられますよと言つて注意を強く喚起する、こういふことをもございます。同時にまた、先ほども御質問がございましたけれども、とかく注意力が足りないばかりでなく、高速の運転であるとか、あるいは油がこぼれておるところを運転するような場合とか、そんなことはもうあたりまえだと思つてゐることでも、注意をしないと大変な事故を起こす場合がある。高速公路あたりは、追突して十何台も

一遍に事故を起こすようなこともあります。そういう点等々を考えてみますと、技術の再訓練をするような場所があつた方がいいのではないか。

○野坂委員長代理 そういう二つの面といいますか、注意を喚起する

ことと、技術を習得してもらうこと。

○平田委員 それからもう一つは、警察の業務のうちで、事故が起きたときに、証明書を書いてくれとかなんとか言つてよく警察へ来る。それで何も悪いといふわけでもないし、不親切にも扱つておりませんが、これは本来の目的ではないのです。これは

赔償とかなんとか、そういうようなことを中心にした民事上の問題を取り扱つてゐる場合もあります。したがつて、こういふものは分離をしていよいよではないか。むしろ分離をして、警察は本来の交通専門にかかるということにした方がいいのではありませんか。

○平田委員 公安委員長、大変な思いやりがある

うふうに考えております。したがつて、各県では、小さいところで一人くらいで発足するという

県ができるかといふうに考えております。

○平田委員 公安委員長、大変な思いやりがある

りますか。

○勝田政府委員 先ほど申し上げましたように、発足当初は百五十人前後で発足をいたしたいといふふうに考えております。したがつて、各県では、小さいところで一人くらいで発足するという

県ができるかといふうに考えております。

○平田委員 公安委員長、大変な思いやりがある

うふうに考えております。したがつて、各県では、小さいところで一人くらいで発足するという

県ができるかといふうに考えております。

一応三年といふうに申し上げたわけでございま

す。三年間といふうに申し上げたわけでございま

す。

の件数でございまして、いま申し上げております
通報の問題は、違反をいたしましたと、現在点数制
度になつておしまして、それぞれ点数が入つてしま
ります。現在行政処分をするのは、六点に達す
ると停止になるといいます。そこで停止に
なる直前の方、四点、五点という点数にな
つた方に通報をして、違反を起こしますと停止に
なりますよ。注意して運転してください。安全運
転をしてくださいということがございます。そこで
停止になるといいます。そこで停止に
なる直前の方、四点、五点という点数にな
つた方に通報をして、違反を起こしますと停止に
なりますよ。注意して運転してください。安全運
転をしてくださいということがあります。そこで
停止になるといいます。

○勝田政府委員 数としましては、われわれのい

までの推定でございますが、今までの電計に入つておる点数から推定で、大体年間その程度

になるであろうということです。

○平田委員 だから、その通報を受ける者がそん

な数になりますかということを聞いているので

す。

○勝田政府委員 数としましては、われわれのい

までの推定でございますが、今までの電計に入つておる点数から推定で、大体年間その程度

になるであろうということです。

○平田委員 それから「業務」の第一号の運転経

歴書の請求、どれくらいの人が交付を求めるよう

になるだろうかということです。

○勝田政府委員 これは初めてやる業務でござい

ます。そういう面で推定はなかなかむずかしい

問題ではございますが、われわれが更新時講習の

際に、自分の点数を知りたいでござい

ます。サンプル調査でございますが、やつた例がござい

ます。そのデータを見ますと、どうしても自

分の点数を知りたいという方が7%あるわけでござい

ます。それからできれば知りたいという方が

3%余りあります。そういうことでございます。それを

そのまま運転者に掛けますと、かなりの数になる

わけでございますが、その中で、常時運転をして

いない方もありますし、それから全然違反をして

いない方もあるわけでござります。そういう方

を引いて掛けますと、二〇%と見れば二百万

ぐらいになるかと思ひますが、今度は手数料もい

ただくということになりますと、なかなかその程

度の数がそのまま出ると、いうわけにもいかぬであ

る。それからやはり無事故、無違反の証明とい

うものについて、これはぜひ自分は欲しいのだ

という方は、かなり出でくるのじゃないかとい

うに思います。非常に控え目に見積もつております

と、いうことで、資金計画の面では、一応三十万余

円という推定をいたしております。

○平田政府委員 第三号の、これは今まで事故証明

書と言っていたのですね、これの交付を申し

出する者は、どれくらいの数になるでしょうか。

○平田政府委員 これは従来から、ほかに適当な

機関もないということです、その業務を所轄警察署

実績から見ますと、年間百万件ぐらいのことと

でござります。われわれ各方面のいろいろな意見

を伺つたわけでござりますが、やはり今後の保険

制度の進展と、いろいろな観点からするならば、五

十一年には百三十万件ぐらいに伸びるのじゃなか

らうかということです。資金計画ではその数を推定いたしております。

○平田委員 今度はそれらを全部統合してやるわ

けですか。

○平田政府委員 そういうわけではございません

で、このセンターの特性を生かして調査研究を進

めてまいりたいということで、第一点は、安全運

転に関する調査研究ということで、安全運転研修所

でございますね、こういったものについて調査研

究を進めていきたい。

○平田委員 それから安全運転をするについ

て、どういう教育をすればよいかという教育技法

でございますね、こういったものについて調査研

究を進めていきたい。

○平田政府委員 それから事故分析でございますが、事故分析

は、数量的、統計的な分析はやっておるわけでござ

りますが、さらにそれにいろいろな学者さん方

の御意見も入れまして、心理的な要因とか、道路

工学的な要因とか、いろいろな要因を含めて、そ

れから個々の生きた事例を取り上げて、数字だけ

ではないに、生きた事例からその教訓をくみ取つ

て分析研究をさせてみたい。

それから従来いろいろ交通安全施策を講じてき

ているわけですが、その効果測定という技法につ

いては、なかなか十分に解明できがたい面がある

わけでござります。そういう面で交通安全施設

の整備あるいは交通取り締まり、そういうもの

がどのようない効果があるか、その効果と費用分

析、こういった面について調査研究をも進めてい

きたいということを考えておるわけでございま

す。

○平田委員 さつきのお話ですと、あの人数でそ

んなことができるのですか。

○平田政府委員 ここが中心になるわけでござい

ます。ここを中心にして、各界の学者先生

方、専門家の先生を委員に委嘱いたしまして、委

員会というようなことでいろいろと調査研究を進

めていくということを考えておるわけでございま

す。またこの内容も、今後逐次充実していきたい

と、いうように考えております。

○平田委員 いままでと聞いてきたのですけれど

も、いまの第五号の問題一つをとつてみまして

も、やはり何かけておかなければならぬ

つかないところに思ひます。実際にはこの

メンバーでもつてやれるはずのものでもないし、

研究しようとなれば研究所も持たなければならぬ

だらうし、どうでなかつたら満足なことはできつ

かないですよ。

○平田委員 そういう意味で、私はずっと聞いていきました

て、一つ感じますのは、結局免許を持つている人

全体会から見ると、大体二〇%ないし三〇%の人た

ちのためにつくると言つて差し支えないような

のだらうと思うのですよね。しかも実際にやる仕

事の中身をこれから聞いていきたいと思うのです

けれども、どうもそういう意味では、こういうも

のを別につくらなくても、ほかに考え方よりがある

のじやないかというように感じているわけです

よ。

○平田委員 各項の内容について、もう少し詳しく聞いてお

きたいと思うのですが、二十九条の一號ですか、

点数が限界に来ておるときには画面で通知すると

いう問題は、もともと警察廳にセンターをつくつ

たときに計画されていましたのですね。それから一

部には行わたってきたものじゃないかというふうに

思ひます。これが全面的にできなかつたのはな

ぜなんですか。

○徳田説明員 お答えいたします。

御指摘の点は、任意の自動車保険に関してかと思いますが、現在、任意の自動車保険にはすでにメリデメ制が導入されております。ただし、これは保険事故、つまり当該保険契約につきましては、無保険金を支払ったその事故に関連してメリデメ制を採用しているわけでございまして、たとえば保険契約前五年間無事故であれば、保険事故がなければ五〇%まで引くという制度になつております。

保険の本質数理の上からましまして、保険料率というものは、本来その保険契約の持つてゐる事故の可能性に関連して決められるべきであるという性格がございますので、保険事故の少ない、あるいは全然ないものは、それだけ保険事故の可能性が低いということで、このようなメリデメ制を採用しているわけでございます。

○平田委員 そうすると、自賠責にそれを導入したいという考えはないわけですね。

メリデメ制は、ある意味では交通事故の防止に非常に役立ちますので、自賠責保険についても極力その導入について検討すべきではないかということが自賠責審議会の答申でも出ているわけでございますが、ただ、御承知のとおり、自賠責保険は車両でございまして、運転者との結びつきが非常にむずかしいわけでございます。したがいまして、一応前向きの検討はいろいろやつておりますけれども、技術的にはかなり難点があるのでないか、このように考えております。

○平田委員 運輸省にお伺いしますけれども、この間の勝澤先生の要請で資料が出来ましたが、運輸省はこの問題については困難であるといふうに言つておりますけれども、なぜ困難なのかについてお聞かせいただきたい。

○宇津木説明員 お答えいたします。

ただいま大蔵省の保険部長からお話をありましたとおり、自賠責保険は車両の保険制度になつておるわけで、それがさらに無保険者防止のために車検制度とリンクされておる、こういうこと

になつておるわけでございます。いまさら申し上

げるまでもなく自賠責は強制保険でござりますし、被害者保護という社会保険的な性格を強く有しておりますから、保険料率といいたしましては、現行

保険対策、つまり保険を掛けてない事が全然ないが、強制保険の第一の主張とするところは、無保険者の差によって区別すべきではない、むしろ一

年からいつて絶対不可欠の要件であります。か

のような意味合いでおきまして、日本の現状から勘案いたしますと、無保険者対策といったしまして

は、現在の車検制度にリンクされました車両の保険というものがベストの方法であろうかと考えて

おるわけでございます。

かような趣旨から、車両の保険になりますと、車の保険歴というのがその車の危険度と結びつかないわけで、運転者による要素が多いわけでございます。

ただしからば、メリデメ制の導入がないから、それを使つておる運転者の方々によけいな負担をかけているかどうか、こういう点を検討してまいりますと、実は現在の保険事故、自賠責の関係でございますが、これで勘案いたしまります。

と、全体として見ますと非常に事故が少ないわけですが、これについてたとえばメリット

レーティング制度につきましては、いろいろものがあるわけでございますが、広く日本で行われておるような、たとえば一年間無事故であれば一〇%ずつ引いて最終で五割を引く、こうい

うような制度を仮に自賠責で考えてみましても、かかりますので、そういう点を勘案し、さらに車

の事故を起こす割合が非常に少ないことも勘案い

たしますと、大ざっぱに申し上げて大体保険料を二倍程度に引き上げなければならぬ。そうして五

年間無事故で過ぎて大体現行と同じ程度のものにならぬという結果になるのであれば、わざわざ苦勞したこともあるわけでございます。

また、そのほかいろいろな議論がございまし

て、本来自賠責保険は強制保険でござりますし、

被害者保護という社会保険的な性格を強く有して

おりますから、保険料率といいたしましては、現行

の車種別料率で十分であつて、さらに個々のユ

ニティの差によって区別すべきではない、むしろ一

年からいつて絶対不可欠の要件であります。か

なりますし、また、そのほか自賠責保険は、被

害者保護の見地から、事故が起きた場合の举証責

任を加害者に転嫁しておる、運用面におきましても実質的には無過失責任の原則をとつております

ので、形式的な保険金の支払いの有無、あるいはまたその金額、いうものが実質的な過失責任の有無、あるいはその度合いを反映していない、こう

いう点もあります。そこでメリット制度とはなんじ

まないのではないか。

いろいろこういうような議論等も一方ではある

わけでございまして、これらを総合いたしまして、さしあたりまして自賠責の方には、いわゆる

契約者単位の任意の保険と違いましてメリデメ制を導入するのは困難ではなかろうか、こういうふうに考えておるわけでございます。

○平田委員 大蔵省に聞きますけれども、損保業界では、このメリット・デメリット料率制度を、違反にもかかわり合い持たせた方がいいではないかといふいう論議が出てるようですが、どうお考えですか。

○徳田説明員 お答えいたします。

現在の任意保険のメリデメ制は、先ほどお答え

申し上げましたように、当該保険事故について現

実に起つたものを対象にしているわけでござい

ますけれども、本来保険料率と申しますものはそ

の保険契約の事故の発生可能性と結びつけること

が望ましいわけでございます。その点で申し上げ

ますと、やはり交通違反と申しますのは、すべて

それは必ずしもないわけでございますけれども

も、その一定のものは、やはり交通事故に結びつ

く可能性の多いものはかなりあるわけでございま

して、そういうものについてのデータがもし客観

的にかなり集積してまいりますならば、それ对

象にして保険料率に反映させるということも一つの方法ではないか、このように考えております。

○平田委員 どうも本音がそこいら辺にあるよう

にとれる。と言いますのは、さつきから警察で処理ができるじゃないかというふうに言つていただけれども、損保業界でいろいろ論議しているのは、

警察庁が集めたデータからえるようになつて、調べられるようにならうだといふような意

見までが出てるわけです。この法案でわざわざいうことを考へておるのですよ。また中には、各損保会社に警察庁のコンピューターをつけてしまつて、ほかない庄倒的部は保険業界の

警報が集められたデータからなるのだと、そしてその適用をひとつ広げて、こういう

ことを見つけて、それで、損保業界でいろいろ論議しておるわけだ。

保険業界は何でそんな理屈をつけるかといったら、任意のお客さんをうんととるためですよ。あなたは違反歴がないから、事故歴がないから半分にしますよといふようなことでお客様をお客さんをうんととつて、さしあたりまして自賠責の方には、いわゆる

契約者単位の任意の保険と違いましてメリデメ制を導入するのは困難ではなかろうか、こういうふうに考えておるわけでございます。

○平田委員 大蔵省に聞きますけれども、損保業界では、このメリット・デメリット料率制度を、違反にもかかわり合い持たせた方がいいではないかといふいう論議が出てるようですが、どうお考えですか。

○徳田説明員 お答えいたします。

現在の任意保険のメリデメ制は、先ほどお答え

申し上げましたように、当該保険事故について現

実に起つたものを対象にしているわけでござい

ますけれども、本来保険料率と申しますものはそ

の保険契約の事故の発生可能性と結びつけること

が望ましいわけでございます。その点で申し上げ

ますと、やはり交通違反と申しますのは、すべて

それは必ずしもないわけでございますけれども

も、その一定のものは、やはり交通事故に結びつ

く可能性の多いものはかなりあるわけでございま

して、そういうものについてのデータがもし客観

的にかなり集積してまいりますならば、それ对

警察庁にお聞きしますけれども、損保業界との話し合いはこの問題についてやつておるのですか。

○平田政府委員 直接にはやつておりません。

○勝澤先生の方から出されたように、役員の構成や何

かの中にちやんと組み込んであるのですよ。公安委員長が言つたように、警察官で一生懸命骨折つてきて年とった人を入れなればならぬといふことだつたら、みんな警察官の人を入れればいいのですよ。ところが、そうなつていないんだ。これは明らかにこの条項に関する限りにおいては、損害保険業界の利益を守ることに大きなウエートを置いているとしか判断できない。私は、どうしても今までの説明ではどれを聞いても納得できな

午後零時七分休憩

○野坂委員長代理 午後一時二分開議
休憩前に引き続き会議を開き
ます。

○小濱委員 審議中の自動車安全運転センター法案につきまして、國家公安委員長並びに警察庁長官、それから大蔵省、それから警察庁の方々に個次質問をしていきたいと思います。多少ダブルの占もあるうかと思いますが、どうかひとつ誠意ある御答弁をよろしくお願いを申し上げたいと思います。

ないのだと、うふうに思うのですよ。見てごらんなさい。警備公安警察を。人員もふえるわ、警備もあるわ、予算の面でも大きい比率を占めている。刑事警察だと交通警察だと、こういう国民の本当の生命、財産、安全を守るという分野については非常にこれをしほっていく。これが現実ですよ。その上今度は警察で行っていたサービス業務まで全部切り捨ててしまおうという意図は、これはどう言つたって国民のためだとか、あるいは運転者のためだとかという理屈にはならない。しかも、この事故頻まで民間の損害保険会社が警察庁から取り寄せて仕事をするという段になつてくれば、個人のプライバシーにかかる問題にも関係

引き続い紺野議員の方から質問する予定になつておりますから、私はさうは時間が来ましたからこれで終わりにしますけれども、特に強調しておきたい点は、やはり警察の国民に対するサービスの業務をもつと充実させなさい、この面に人材を配置しなさい、そうして国民の期待にこたえる

ように一層努力することが大事だということを申し上げまして、きょうの私の質問を終わります。

○德田説明員 お答えいたします。
ただいま先生御指摘のとおり、自賠責保険には
メリデメ制の適用はございませんで、現在任意保険
自動車保険についてだけメリデメ制の適用があるこ
とでございますが、現在のメリット・デメリッ
トは、当該保険契約について事故がございまして
保険金を支払ったものを事故として扱いまして、
それに基づいてメリット・デメリット制を採用し
ているわけでございます。具体的には、無事故割
引の場合には、最大過去五年間無事故の場合には
五割引きまでするようなシステムになっていると
でございますが、ただいま先生御指摘の違反取
りの点でございますけれども、この点につきましても

の自賠責保険については、保険事故歴によるメリット・デメリット制度はとられていないが、任天堂自動車保険についてではこの制度が採用されてい る。今回安全運転センターの設置に伴い、従来の事故歴に違反歴の有無を加味したメリデメ制度によ 反映させる任意自動車保険を大蔵省は考えて いるようですが、この内容についてひとつ伺いたいと思います。

次質問をしていきたいと思います。多少ダブる点もあるうかと思いますが、どうかひとつ誠意ある御答弁をよろしくお願ひを申し上げたいと思います。

まず、国家公安委員長が他の委員会の関係でおられるようありますから、大蔵省にお伺いをしていきたいと思います。

まず、自賠責保険についてでありますが、現在

午後零時七分休憩
○野坂委員長代理 休憩前に引き続き会議を開きます。
質疑を続行いたします。小濱新次君。

○小瀧委員 これからの方針と、うものをお尋ねしているわけでございますが、前向きに考えるという御答弁でございましたが、任意保険にメリデメ制が採用され始めているということは、無事故運転者とそうでない運転者をふるい分けるとともに、優秀な運転者により安全な運転をさせる誘導にもなっていると私どもは考えておるわけでございます。しかし、強制保険は掛金が一律であるため誘導面に欠けているとも私どもは認識を持っているわけでございます。すなわち、被害者救濟そのものには役立つにしても、事故抑止には必ずしも役立たない面がある、こういうふうに考えております。

は、違反歴を保険の料率に反映させるという制度は、すでにアメリカなどでも一部実施しているわけでございます。

本来、保険料率と申しますのは、御承知の通り、当該契約の保険事故の可能性に関連して料率が決まるというものが一番望ましい、これが契約者の公平性という点からもあるいは交通事故の防止という点からも望ましいわけでございますので、その点につきまして、御指摘のように、違反につきましてある程度料率に反映させるということでも前向きに考えるべきじゃないかと考えております。この点につきましては、交通違反の中には今後交通事故につながる可能性のあるものとないものと恐らくあるでございましょうし、その辺はあります。この点につきましては、交通違反した者がある程度分けて取り扱う必要もあると思ひますけれども、いすれにしても、交通違反の多発した者が同時に交通事故についても潜在的な可能性を持つているということは十分考えられるわけでございますので、この点を保険料率に反映させることを考えていきたい、このように考えております。ただ、現在一応考えておりますのは、保険事故もそれなりに保険契約としては合理性がございますので、保険事故に関するメリデメ制に加えて交通違反によるメリデメ制を検討していく、このような方向で考えております。

○小濱委員 技術的に難点がある、検討するにしてもそういう問題等について非常に困難な見通しがあるというふうに私はいま伺いました。そこで、これは警察庁交通局長にお答えいただきたく思います。

ドライバーの事故、違反を適切に把握し、保険にスライドすることは、警察庁は技術的に可能であるかどうか、いかがでしよう。

【野坂委員長代理退席 勝澤委員長代理

制を早くから強制保険に採用し、事故抑止に役立
てている。こういふ話を私どもも聞いておりま
す。このようにドライバーの資質を加味したメリ
ット・デメリット制を強制保険に採用する意思が
あるかどうか、この問題について、これも大蔵省が
のこれからの方針にならうかと思いますので、
で、私はやはりこうした内容についてまず御見解
を承つて、それから本論に入つていただきたい、こう
考えておりますので、お答えをいただきたいと思
います。

○勝田政府委員 着席】

技術的な問題につきましてはなかなかむずかしい問題であつて、直ちにそれが可能なあるかどうかということについて結論を出さといふところまでまつてないわけございませんが、交通事故防止という観点から言いますならば、無事故、無違反、こういった運転者が優遇されるということが運転者の資質の向上に役立ち、交通事故の防止にも役立つものというふうに考えております。

○小濱委員 さらに局長にお尋ねしますが、直ちに結論を出すことは非常にむずかしいということではあります、しからば時間をおけば可能なのかどうか、この点いかがでしょう。

○勝田政府委員 警察庁は自賠責そのものの主管省ではございませんので、警察庁としてこういう形でやればできるじやないかということはなかなか結論を出しにくいという立場にあるわけでございますが、運転者の限定とか、いろいろな方法があらうかというふうにも考えているわけでございまして、そういう場で今後いろいろと討議、検討されるべき問題ではなかろうかというふうに考えております。

○小濱委員 長官、この点についてやはり御見解を承つておいた方がいいかと思いますが、いまお聞きのとおりであります。そういう点で当然直ちにということはむずかしいにしても、将来そういう考え方で、私どもはいわゆる可能なならば事故抑止のためにこのメリデメ制度を採用すべきではないか、こういうように考えるわけですが、これはやはり一番衝に当たつておられるそういう立場から長官の御見解をひとつ聞かしておいていただきたい、こういうふうに思います。

○浅沼政府委員 ただいまもお答えがございましたように、保険によりまして被災者の救済の万全を期するということと同時に、運転者に対してその資質の向上あるいは事故抑止という効果を考えますると、事故あるいは違反にかかるわりまして保険制度が導入されるということが私どもはきわめ

て望ましい形であるというふうに考えておりますので、先ほどからいろいろ技術的その他むずかしい問題もございますと思いますが、その所管のところにおきまして、十分に検討していただきことを期待をいたしたい、このように考えております。

○小濱委員 事故防止は御存じのように、ガードレールや歩道橋をつくるだけではなくて、このような制度面の改正も積極的に進めるべきである、こういうふうに考えまして、御見解を承つたわけでございます。

次に、これは警察庁にお尋ねしますが、安全センターの業務についてであります、法案第二十九条一項の四に運転に関する研修とこうあります。が、この研修の中身として何を考えてるのか。O勝田政府委員 研修の中身につきまして、一つは高度の運転の技能を要するものについての検討でございますが、こういった対象といたしましては、警察とか、消防とか、救急自動車、あるいは高速道路における運転といったようなものが高度の技能を要する運転ということになるかと思ひます。

こういった警察とか、消防とか、救急自動車、こういったものにつきましては、やはり急な場合に危険を回避するというような訓練、あるいはスキッド訓練と言いまして急激にカーブを切つたりするような場合もありますので、そういう悪い状況においても安全に運転ができるようにする訓練、これはスキッピングといふところに重点を置いて安全運転の技能を向上させていくということを、そういうことに興味を持つて安全運転に興味を持つてくるならば、暴走族というものにも参加しないようになるであろうし、現にそういうところに参加しているグループもそういうことからむしろ別の方向に、こういった安全運転の方に向興味を持つようになるであろう、こういった点で青少年に対する研修ということも考えているわけでございます。

○小濱委員 交通局長、さらにお尋ねしたいのですが、いまお話しになりましたこの高度の運転技能について認定する際の基準といいますかね、その内容については私もわかるような気がするのですが、したがって、どういう人を対象にして、どう

この業務につきましては、従来まではそれぞれの機関がそれぞれ自分で自分の業務の必要性に応じて独自に行つて来たのが実情でございます。たとえば警察例にとりますと、警察自体で各府県警察を要する業務につく者については特別の講習、訓練をやるというような形でやっておったわけでござります。現在警察がそれぞれやっておりまして、また騎士音とか、危険といふようなことでござります。現在警察がそれぞれやっておりませんが、こういったものについての全国的な練習をするというような形でやつておったわけでござります。そこで第一点は、青少年の運転の資質の向上ということでございますが、この業務は強制でございませんので、委託を受けてやるという形でござります。現在警察がそれぞれやっておりませんが、青少年の中にはスピードとかかっこよさというようなことに引かれまして非常に乱暴な運転をする者もいるわけでありまして、また騎士音とか、危険といふようなことでござります。高速道路における運転といつたようなものが高度の運転の技能を要するものについての検討でございますが、こういった対象といたしましては、警察とか、消防とか、救急自動車、あるいは高速道路における運転といつたようなものが高度の技能を要する運転ということになるかと思ひます。

こういった警察とか、消防とか、救急自動車、こういったものにつきましては、やはり急な場合に危険を回避するというような訓練、あるいはスキッド訓練と言いまして急激にカーブを切つたりするような場合もありますので、そういう悪い状況においても安全に運転ができるようにする訓練、これはスキッピングといふところに重点を置いて安全運転の技能を向上させていくことと、そういうことに興味を持つて安全運転に興味を持つてくるならば、暴走族というものにも参加しないようになるであろうし、現にそういうことからむしろ別の方向に、こういった安全運転の方に向興味を持つようになるであろう、こういった点で青少年に対する研修ということも考えているわけでございます。

○小濱委員 交通局長、さらにお尋ねしたいのですが、いまお話しになりましたこの高度の運転技能について認定する際の基準といいますかね、その内容については私もわかるような気がするのですが、したがって、どういう人を対象にして、どう

この業務につきましては、従来まではそれぞれの機関がそれぞれ自分で自分の業務の必要性に応じて独自に行つて来たのが実情でございます。たとえば警察例にとりますと、警察自体で各府県警察を要する業務につく者については特別の講習、訓練をやるというような形でやつておったわけでござります。現在警察がそれぞれやっておりませんが、青少年の中にはスピードとかかっこよさというようなことに引かれまして非常に乱暴な運転をする者もいるわけでありまして、また騎士音とか、危険といふようなことでござります。高速道路における運転といつたようなものが高度の運転の技能を要するものについての検討でございますが、こういった対象といたしましては、警察とか、消防とか、救急自動車、あるいは高速道路における運転といつたようなものが高度の技能を要する運転ということになるかと思ひます。

こういった警察とか、消防とか、救急自動車、こういったものにつきましては、やはり急な場合に危険を回避するというような訓練、あるいはスキッド訓練と言いまして急激にカーブを切つたりするような場合もありますので、そういう悪い状況においても安全に運転ができるようにする訓練、これはスキッピングといふところに重点を置いて安全運転の技能を向上させていくことと、そういうことに興味を持つて安全運転に興味を持つてくるならば、暴走族というものにも参加しないようになるであろうし、現にそういうことからむしろ別の方向に、こういった安全運転の方に向興味を持つようになるであろう、こういった点で青少年に対する研修ということも考えているわけでございます。

○小濱委員 交通局長、さらにお尋ねしたいのですが、いまお話しになりましたこの高度の運転技能について認定する際の基準といいますかね、その内容については私もわかるような気がするのですが、したがって、どういう人を対象にして、どう

する業務というものをどういうふうに認定するかということでございますが、この業務は強制でございませんので、委託を受けてやるという形でござります。現在警察がそれぞれやっておりませんが、青少年の中にはスピードとかかっこよさというようなことに引かれまして非常に乱暴な運転をする者もいるわけでありまして、また騎士音とか、危険といふようなことでござります。高速道路における運転といつたようなものが高度の運転の技能を要するものについての検討でございますが、こういった対象といたしましては、警察とか、消防とか、救急自動車、あるいは高速道路における運転といつたようなものが高度の技能を要する運転ということになるかと思ひます。

こういった警察とか、消防とか、救急自動車、こういったものにつきましては、やはり急な場合に危険を回避するというような訓練、あるいはスキッド訓練と言いまして急激にカーブを切つたりするような場合もありますので、そういう悪い状況においても安全に運転ができるようにする訓練、これはスキッピングといふところに重点を置いて安全運転の技能を向上させていくことと、そういうことに興味を持つて安全運転に興味を持つてくるならば、暴走族というものにも参加しないようになるであろうし、現にそういうことからむしろ別の方向に、こういった安全運転の方に向興味を持つようになるであろう、こういった点で青少年に対する研修ということも考えているわけでございます。

○小濱委員 交通局長、さらにお尋ねしたいのですが、いまお話しになりましたこの高度の運転技能について認定する際の基準といいますかね、その内容については私もわかるような気がするのですが、したがって、どういう人を対象にして、どう

する業務というものをどういうふうに認定するかということでございますが、この業務は強制でございませんので、委託を受ける際に、おまえのところの業務は、一度かとかつこよさというような形でござります。現在警察がそれぞれやっておりませんが、青少年の中にはスピードとかかっこよさというようなことに引かれまして非常に乱暴な運転をする者もいるわけでありまして、また騎士音とか、危険といふようなことでござります。高速道路における運転といつたようなものが高度の運転の技能を要するものについての検討でございますが、こういった対象といたしましては、警察とか、消防とか、救急自動車、あるいは高速道路における運転といつたようなものが高度の技能を要する運転ということになるかと思ひます。

こういった警察とか、消防とか、救急自動車、こういったものにつきましては、やはり急な場合に危険を回避するというような訓練、あるいはスキッド訓練と言いまして急激にカーブを切つたりするような場合もありますので、そういう悪い状況においても安全に運転ができるようにする訓練、これはスキッピングといふところに重点を置いて安全運転の技能を向上させていくことと、そういうことに興味を持つて安全運転に興味を持つてくるならば、暴走族というものにも参加しないようになるであろうし、現にそういうことからむしろ別の方向に、こういった安全運転の方に向興味を持つようになるであろう、こういった点で青少年に対する研修ということも考えているわけでございます。

○小濱委員 交通局長、さらにお尋ねしたいのですが、いまお話しになりましたこの高度の運転技能について認定する際の基準といいますかね、その内容については私もわかるような気がするのですが、したがって、どういう人を対象にして、どう

た、運転技術は年齢などによって体力的、機能的に変化してまいりますね。皆さん方の中にも、免許証は持つておられるけれども二十年も二十五年も運転したことがないなんという人もいるのではないかと私は見ておるわけですが、そういう点で、こうした人たちの研修というものははどういうふうに考えておられるかなという疑念を持っておられますので、この二点についてお答えをいただきたいと思います。

○勝田政府委員 第一点の、高度な運転技能を要する業務というものをどういうふうに認定するかということでございますが、この業務は強制でございませんので、委託を受けてやるという形でござります。現在警察がそれぞれやっておりませんが、青少年の中にはスピードとかかっこよさというような形でござります。そこで第二点は、青少年の運転の資質の向上ということでございますが、青少年の中にはスピードとかかっこよさというようなことに引かれまして非常に乱暴な運転をする者もいるわけでありまして、また騎士音とか、危険といふようなことでござります。高速道路における運転といつたようなものが高度の運転の技能を要するものについての検討でございますが、こういった対象といたしましては、警察とか、消防とか、救急自動車、あるいは高速道路における運転といつたようなものが高度の技能を要する運転ということになるかと思ひます。

こういった警察とか、消防とか、救急自動車、こういったものにつきましては、やはり急な場合に危険を回避するというような訓練、あるいはスキッド訓練と言いまして急激にカーブを切つたりするような場合もありますので、そういう悪い状況においても安全に運転ができるようにする訓練、これはスキッピングといふところに重点を置いて安全運転の技能を向上させていくことと、そういうことに興味を持つて安全運転に興味を持つてくるならば、暴走族というものにも参加しないようになるであろうし、現にそういうことからむしろ別の方向に、こういった安全運転の方に向興味を持つようになるであろう、こういった点で青少年に対する研修ということも考えているわけでございます。

○小濱委員 交通局長、さらにお尋ねしたいのですが、いまお話しになりましたこの高度の運転技能について認定する際の基準といいますかね、その内容については私もわかるような気がするのですが、したがって、どういう人を対象にして、どう

せんだつて多摩川べりの教習所を見せていただきました。聞きますと、いと、各県にもそれらしいものは若干あるようですがれども、どうも完備されていない、放置されているという面、あるいはまた全然手をつけていないという地域、何とかいまから手をつけていけば各県にも相当の数のこういう訓練の場、教習所ができるのではないかと思っているわけですが、これは長官、今後の課題としてぜひ進めていただきたい。せんだつて拝見して、つくづくとそれを感じました。

○勝田政府委員 まず、事故説明の問題でござりますが、事故の実態から言いますと、事故の運転者が自分の住所地を管轄する警察署の管内で事故を起こすというのは半数以下でございまして、それ以外の地域あるいは県外で事故を起こすという例が多いわけでございます。現在は事故を起こした所轄署長が事故証明書を出しておるということをございますので、事故証明書をもらう場合には出かけていつて警察署からその事故を起こした所轄署長の証明書をいただくということになつて、

すから一ヵ所ということになれば、これはどこにそれを設置するかということで、相当不便ということで当然考えられるわけでございます。その点については、今後の課題ですから、ひとつよろしくお願いをおきたいと思います。

さらに、法案の第五条であります、安全センターの資本金についてお尋ねをしていきたいと聞いています。

うな観点からの推測でござりますが、これほぞが
知りたい、あるいはできれば知りたいというよろ
んな人のペーセントをかけねばもつと大きな数字に
なりますので、かなり控え目な数として見込んだ
数でござります。

五十二年度につきましては、交通事故証明につ
いては同件数の百三十万件、運転経歴証明につき
ましては三十二万件を見込んでおります。

卷之三

そうしうる点で、これはあくまでも私どもの要望であります。この点について、長官、何かお考え、御意見があれば、この際聞かせていただきたいと思いますが、いかがでしょうか。

轉署長の証明書をしたくないということにならでし
るわけでござります。
このセンターでは、どこからでも郵送で証明書
の交付を申請できるというたてまえになつております
が、またできるだけ利用しやすいようにとい
うこととで末端の派出所、駐在所にも申請用紙を置
いておくということになりますので、そういう方
面から不便になることはなかろうというふうに
考えております。また、センターがこういった仕
事を専門にやるということになるならば、そうい
った面で大いにいろいろとサービス面についても
開発努力をしていくということで、国民の方々に
御不便をかけるということはなかろうかというふ
うに考えております。

だようであります。これに違反歴事が証明などの手数料、こう思われますが、これらの手数料はどのくらい見込んでいるのかという問題、ひとつ五十年と五十一年と五十二年合わせてお答えをいただきたい、こう思います。

○**勝田政府委員** 五十年につきましては、七千五百万円の事業収入を見込んでおりますが、これにつきましては交通事故証明書の証明手数料を見込んでいるわけでございます。大体年間百万件、一月一日に発足すると見まして、三ヵ月分といふことで四分の一の二十五万件の手数料の収入を見込んでいるわけでございます。なお、五十年につきましては、経歴証明につきましては、なおその制度が一般に浸透するに期間がかかるということ

は時間の制約を受けておりますので、この問題についてはまた次回に譲りますが、ぜひひとついい発表されました件数を少なくしていくということです。私どもは鋭意努力をしていかなければならぬわけですが、残念なことに相当見込まなければならないような事業収入になつてゐるということであり遺憾に存じておる次第でございます。一層御努力をお願いをしたいと思います。

さらに第五条、今回の本法案に伴つて政府資金の出資の資本金は五千万円、これでは法案の目的及び安全運転センターの業務内容から見て十分な活動ができるのではないかのではないか。たとえば役員組織の構成の問題、この組織する評議員会のメンバー

○小濱委員　さらにセンターが交通事故証明を発行することになれば、事務所の設置状況から見て、警察署単位で発行している現在よりも、手続、発行日までの日数などで申請者に不便になるのではないか。たとえば神奈川県の場合は警察四十一管区、こう言われておりますが、それにセンターが一ヵ所できる。警察の方は負担は軽くなるけれども、そのセンターでその業務をつかさどるのでは、申請者に大変不便をかけるのではないで、か、こういう心配が数の点から起こつてしまります。

それから、経歴証明の業務について、警察で出さなければ信用がないじゃないかということです。ですが、このセンターにつきましては、法律に基づいて設立されるセンターだ、しかもこのセンターは一つだけ設立される、その名前はほかに使うことはできないということになっております。それで国家公安委員会の厳重な監督下に業務が行われるということをございますので、このセンターが周知されれば、このセンターの証明書というものは、警察の証明に劣らず十分に信用でき るよう理解されるものというふうに考えており

のやはり照会はあるのではなかろうかというふうに考えております。
それから昭和五十一年度でございますが、交通事故証明といたしましては、百三十万件を見込んでおります。これは各種の保険制度の発達、あるいはこのセンターができることによって利便になるというようなことで、交通事故証明の件数がその程度になるのではないかということをございます。それから経歴証明の件数につきましては、三十一万件、こう見込んでおります。これはわれわれ

○**勝田** 政府委員 費がせいぜいではないのか。政府は必要があればセンターに出資できるとなつておりますが、この点について追加出資する必要が生じてくるであろう、こう考えておるわけですが、この考えについてはいかがでしようか。

○**勝田** 政府委員 初年度に出資をいただきます五千万円につきましては、センターの事務所の借入金の保証金に充てたいというふうに考へておるわけでございます。

それから、今後の追加出資の問題ということございま

また、運転経歴証明は、警察の証明でないと一般に信用されないのでないか。センターからの発行と警察署からの発行と、その信用度という問題で心配が出てまいりますが、この点についてお

○小瀬委員 郵便で申請できる、そういう内容の
ようでもありますが、たとえば私の選挙区は大体
八十キロ四方と言われるよう広いわけです。で

の更新時講習のアンケート調査の結果、どうやら
ても点数を知りたいというような方のペーセン
ト、それとやはり無事故、無違反証明をもらいたい
いというような人がかなりいるであろうというう

ござりますが、それが不足するようなことがあれば追加出資をお願いをする、将来また特別の必要が生じたような場合には追加出資をお願いするということにならうかと思いますが、人件費、物件費

費等の事業費につきましては、手数料等の収入で賄えるようになってまいりたいというふうに考えているわけでござります。

○小濱委員 さらに交通安全の確保は府県の任務にもなって、これとの関係で当初警察では府県に 対しても出資を求める考え方のようでありました。

が、今後の問題として、府県に対する負担はどう考えているのか。御存じのように、地方自治法第

二条三項の八、都道府県の任務として、交通安全の保持を行うこととなっているわけですね。こういうことからひとつお答えを申いたきたい、こう

○勝田政府委員　御指摘のように、交通安全の業
思います。

務につきましては、国も府県も相協力して、力を尽くして事故防止に努力すべきものであろうかと、いろいろ考えて、次第でござります。

そこでこのセンターに、将来の問題として府県に出資を求めたらどうかという御指摘でございま

すが、この交通事故防止に役立つという趣旨につきまして、各府県でも十分御理解をいただけないと、いうような大兄によりますしご、将来の問題につ

て御協力の点について検討を進めてまいりたいと
いうふうに考えております。

○小濱委員 この問題では自治大臣と、こういうふうにお願いをしたいわけですが、ただいま局長から御答弁がございまして、國も県も財政困难のため、この問題は今後も検討するとしておられました。

日本も貿易も相協力して、また御理解ある御協力と、こういう話もございましたが、これまでも国の要請に基づく事務に

よつて、御存じのとおり地方自治体は超過負担が多くなっているわけですね。府県に出资を求めるなら、そこで見合つて才覚どおりで上をなさい。

うふうに私どもは考えます。

これについては、国家公安委員長は自治大臣でもあるわけですから、ひとつ考え方を聞かしておいで、いさぎこゝと見うつぱるべし。

○福田(一)国務大臣　ただいまの御質問でございますが、いまさしあたりの問題ではございません

けれども、将来出資を求めるような場合において

は、自治省としてもその際に交付税の対象とするかどうかかということは検討をさしていただきたいと思います。実は私、きょうここで御質問をいたしましたが、いまそこまでの用意をしておりませんので、自治省の局長も来ておりませんから、この法案が上がる前後まではそういうことについてもお答えができるよう準備をいたしたいと思います。

○小濱委員 地方自治法を拝見しまして、どうしてもこれはやはり国と県の協力が当然起ってくらゐな、そう感じました。そうなれば、いま財源危機と言われている地方財政にまた食い込んでいくわけですから、そこで自治省の特交等の配慮が当然起つてこなければならぬわけとして、これにはぜひひとつお考えの上に置いていただきたい、今後の検討課題ということでよろしくお願ひしたいと思います。

さらに、警察庁は肢体不自由者に対する運転免許取得についてどのように考えてられるのか。また、肢体不自由者が受けられる運転免許はどのようなものがあるのか。これはぜひひとつ考えてあげなければならない大きな課題であろう、こういうふうに考えましてお尋ねをするわけでござります。お答えいただきたいと思います。

○勝田政府委員 肢体の不自由な方が社会活動を行ふに際して自動車を必要とする場が非常に多くなってきているということをございますので、本人の安全とという要請も満たしながら肢体の不自由な方もできる限り免許を受けられるように配慮をするという基本的な態度で臨んできているわけでございます。このために、肢体の障害に応じましてどのような補助装置をつけければ運転ができるのか、また、どのような車種ならば運転ができるのか、こういったことについての相談、これをまずやりましょうということと、こういった問題につきまして十分に相談に応じていく。

われわれの基準から言いますと、こうした補助装置なり車種を使えばほとんどの人が運転免許が得られる、車種の限定とかあるいは補助装置につ

いての条件はつけられますけれども、ほとんど方が運転免許は得られる、その種類も障害の程度によって違いますけれども、軽い方についてはとんどの種類の免許が得られるということになります。いるわけでございまして、また、試験場等にきましても、肢体の不自由な方が便利に来られるよう、車いすの通れるようなスロープ階段を進歩等をするとかいったような施設の改善等につきましては、いま指導してやらしているところでござります。

○小瀬委員 私どももそうした方々から陳情を受けておりますが、肢体不自由者で免許取得希望者はどのくらいいるのか、それからいま御答弁がございましたけれども、肢体不自由者は免許を受ければどのような車でも運転できるのか、また昭和四十九年度中に肢体不自由者で運転免許を受けた人は何人くらいいるのか、この三点についてお答えいただきたいと思います。

○勝田政府委員 肢体不自由者で免許を取りたいという希望者につきましては、どうもつまびらかな数字がございません。四十九年中に肢体不自由の方で条件を与えて免許を与えた方は二万一千三百四十六人ということをごぞいまして、そのうち大型普通免許が一万八千四百人、二輪免許が一千四百九十九人、小型特殊免許が九十三人、原付免許が千六百四人ということをごぞいます。

それで、免許を受けねばどんな車でも運転できることもございますが、標準試験車を使用した場合にはその免許に対応する自動車を運転することができます。それからノークラッチの車両、こういった車両ならば適当でございましょう。というふうに、相談に応じてこれでお受けなさいといふことも言うわけでございますが、そういうことの車両に限って運転をできるということにするわけでございます。

○小瀬委員 免許取得の希望者はつまびらかでないという御答弁でございました。また、車種について

ついては御説明がございましたが、四十九年度中の免許取得者は条件つきで二万一千七百四十六人、こういう数字が出た。これは相当まだいるなという感じを私ども受けます。こういう点で、肢体不自由者あるいはまた色盲の人、それから耳の不自由な人などに対して、最近の車需要の増大に伴いまして免許を希望する人が相当ふえていることが明らかでございます。これらの肢体の不自由な方の免許取得に対する当局の理解あるそういう計画というものが当然出てこなければならぬ、こういうふうに考えるわけでございまして、これは最後にもう一点質問いたしまして、国家公安委員長からもこの点についての御見解を後でお聞かせいただきたい、こう思いますが、最後に色盲問題でお尋ねをしていただきたい、こう思っております。

免許の欠格事項として色盲者には免許を与えない現在、わが国にも約五十万ないし六十万人の対象者がいる、こう言われているようになりますが、どうして免許を与えないのか、この理由をひとつ御説明をしていただきたい、こう思ひます。

○勝田政府委員 免許を与える場合には、その免許で運転することによって本人並びに他人が障害を受けない、ということがやはり条件として考えられなければならない、というふうに考えるわけでございます。そこで、完全な色盲ということになりますと、やはり免許を与えることについては問題ではなかろうか。しかし、信号機が見分けられない、赤、青、黄がそれぞれ見分けられるという程度の方、色弱と言いますか、そういう方については免許を与えても差し支えないわけでございまして、現にそういう方については免許を与えておるわけでございます。

○小濱委員 わが国だけが与えていない、こういうことになっているようでございますが、歐米各国など交通先進国では免許を与えているようですがね。

うことじゃないです。だから道交法の第八章といふのは罰則だ、この罰金といふのは違反に対しても科せられるものであります。九章の反則金といふのは反則行為に対して科せられる。章が別にないっておるじやありませんか。同じじやないです。

ふうはここでとめておきますから、局長さん、あなたも御就任早々意欲に燃えていらっしゃるわけになりますから、輝ける警察庁の交通局の伝統に立脚して、もっと深く御検討を賜りますよう希望をしておきます。

に、やはりそういうふうでいいと思うのです。事故を防ぐ安全運転、交通の安全と同時に交通秩序の確保でありますから、取り締まりというような意味の強い態度も必要ですけれども、やはり愛きょうのある取り締まりをやらないと、國民から取り締まりが離反していく。離れていきます。

ておるのでしょうか。最近、一車線しかしない県道等に猛烈に大型ダンプが割り込んできたりいたしまして、両方から突っ込み合いをして動きがとれないというようなことをしばしば起こしておりますが、どうなんでしょうか。

○池田説明員 道交法の各本条に規定している違
反につきまして罰金を科しているわけでございま
すが、同時にその違反行為につきましては、法律
で定めます先ほど御指摘の反則行為が該当するも

警察庁にお尋ねします。これは長官、あなたからお答えしていただく方がよろしいかもしませんが、だれでもよろしい。

通事故証明書を今度センターで出してくださる。結構のような気もするのですが、今まで各警察署で出していただいたものがセンター一カ所にならっては、五十一地方事務所があること、二千五百

のとして挙げられているものにつきましては反則行為、こういう扱いをいたしております。したがいまして、違反という言葉が誤解を招くかと思いますれば、たとえば通行帯の違反でございまして、そぞと、違反という客観的な事実がございまして、それは同時に罰則も科せられているわけでございますけれども、たとえば通行帯の違反でございまして、それともう一つ、反則行為として処理する。それともう一つ、反則者とするかしないかという問題がございまして、

りとおっしゃつていらっしゃるが、一齊取り締まりという言葉がこれは概念として使われておりますが、これは検挙を目的とするいわゆる純然たる取り締まりであるのか、交通秩序を守るための指導導行為を中心とする取り締まりであるのか、指導導行為に対する取り締まりというものに対するウエートというのには現在どうなっておりますか。

○浅沼政府委員 交通警察をいたしましては、街頭における指導及び取り締まりに相当な力を割いておりますが、

○勝田政府委員 今までそれぞれ事故を起こしました署の署長名で証明書を出しておるわけでござります。事故を起こすところというのは必ずしも自分の住居の管轄署内ではなくて、半数以上は自分の署外で事故を起こしているのが実情でござります。そこで、証明書をもらうために出かけていくということになるわけでございますが、今回は郵送でひとつ受け付けてやりましょうということであります。いまでもその管内の方をおられるわけであります。できるだけこのために御不便にならないように、手近の派出所、駐在所、そういうところへ行けば申請書があるので、それで払込みで証明書の申請を出せるというような形にして、できるだけ御不便をかけないようにしていこ

のをつくったわけでございます。この改正に当たりましては、一定の限度以上のものの通行を原則として禁止し、しかもその違反者に対して告発によりまして直罰を与えるという制度が開けたわけでございまして、それ以来関係道路管理者等の指導に努めております。いま御指摘のような事態もございますので、私どもといたしましては、全国の道路管理者を指導いたしまして、車両制限をしておることを明示する道路標識、ガードレール等の整備を進めるとともに、公安委員会等の関係機関と連絡を密にして、車両制限の適正な運用に努めたいと思っております。ただ、いま御指摘のようなところ、この車両制限令を適用するに当たりまして、たとえばバス路線とかそういうところで適用すると非常に不便になる、バスの運行がストップしなければならぬと

かるもの、こういうふうになつておりますので、
違反云々がどうか、こういう御質問でござります
と、たとえば通行帯違反も同時に刑罰違反の行為
であり、また反則行為に該当する行為でもある、
こういうふうになりますので、全体をとらえての
御質問では、その個々に応じて恐らく返答が違う
てくるものと思います。御理解いただきたいと思

それから、一齊取り締まりの問題でございますが、やはり極端なスピード違反でありますとか、しましても目的は交通事故を一件でも減らす、事故を減らして安全円滑な交通が確保されることが、申し上げるまでもございませんが目的でございまして、その観点からいたしまして、第一線の活動が適正妥当に行われるよう指導いたしております。

○太田委員 理解をとおっしゃいますけれども、理解できないところでございましてね。道交法でも八章、九章、章を分けておるでしよう。罰金を科す場合は違反行為とはつきりしておる。反則金を科す場合には反則行為としておるのに、なぜ同じものでござりますと言つて二つを一緒にわざとことさら違反という言葉によつて包まなければならぬのかというところがおかしいですね。これを議論しておりますと長くかかりますから、き

みずから危険のみならず大きく交通の危険を招来することは申すまでもないところでありまして、そういう事故に直結するような違反についてはこれを厳しく取り締まる、しかし、その根本は、事故防止のためにドライバーあるいは歩行者等の一般の方の協力を得ながら指導を重点にしていくということであるべきであるというふうに考えております。

また考え方でいくと、どうふうに考えておりまして、結局そり御不便にならないように処理できるのではないかと考えております。
○太田委員 それはサービスですね、利便の増進ですから、かえつて不便になるようなことじや困るわけですから、その点は十分考えていただきたいと思います。

まおっしゃるような現象があちらこちらに発生しておるかと思いますけれども、いまおっしゃいましたようなダンプトラックというようなものは非常に危険でございますので、さらに関係道路管理業者を十分指導いたしまして、公安委員会とも協議をして処置するよう努めたいと存ります。

○太田委員 それでよろしいですね。そういう方向でやっていただければ結構だと思いますが、道路管理者といつても、なかなか県知事さん忙しいの

次に、建設省にお尋ねをいたします。

向でやつていただければ結構だと思いますが、道路管理者といつても、なかなか県知事さん忙しいの

車掌は乗っておらない。こういうよう負担力のあるところはワンマンであるが、負担力のないところがツーマンだということは矛盾だと思いますが、安全のためにそれは仕方がない。

そういう場合に、バスの補助金を算定するときに、キロ当たりの事業費、営業費というものの限界、天井額を設けておいて、そしてそれ以上かかってそれは知らないよ、そちらの方の勝手な事情であるから、われわれはそれ以上のものは認めないと、せっかく赤字補助の制度をつくりながら頭打ちになつておる。それは弱小の交通機関に対し非常に冷たい結果になつておりますが、その点いかがですか。

○真島説明員 お答えいたします。

私たちが現在やつております地方バスに対する補助金の査定の問題かと思ひます。原則といたしまして補助対象経費、これは補助対象路線で当該の会社が実際にかかつた運送費を対象にいたしますが、御承知のように会社経営、いま民営で三百六十八ございまして、非常に経営のいい会社、それから放漫経営と申しますが、努力の足りない会社、いろいろございますので、実際問題といたしましては、各ブロックごとに標準原価といふのを定めています。これはそのブロック内の会社の全体の平均でございまして、この平均に満たない欠損でございますれば、当然金額出しますが、非常に経営努力の足りない会社にはある程度経営努力をしていただくというたてまえで、この標準経費を上回る部分については査定をいたしておる、こういうことでございまして、地方地方によりましていろいろなケースが出てくるかと思ひますけれども、そのブロック内の会社で平均的にこのぐらいであるという経費を非常に大幅に上回るような経営というものについては、そこまでやつてめんどうを見ていはちょっとと過保護になるのじやないか、こんな感じでございます。したがいまして、地方と申しましても、やはり同じような状況にあるブロックの中での平均を頭打ちの限度に考へるのが妥当ではないか、こういう考え方でや

っております。

○太田委員 それは業務部長、原則論はそれでよろしいが、これは福田自治大臣もいらっしゃいますが、安全のためにそれは仕方がない。されども、交付税だって一般交付税の基準財政需要額と収入額というものがあるわけです。それでいても、交付税は交付税でございますけれども、交付税にはちゃんと態容を見て補正していけない場合にはちゃんと態容を見て補正しておるわけです。さらに第二交付税、特別交付税がある。あなたの方も態容補正しなければ、私は不合理だと思う。

たとえば鉄道なんかの場合は、実例を見ますと、二百五十円実際に運送費といいますか、経費はかかりますのに、実際のあなたの方の平均値とから七割、三割切つておる。三割切り捨てておる。そのため運送省というのはわからないところだなあという空気がどれぐらい満ちておるかわからない。これはせっかくいい制度ですから、簡容補正を少しおやりになる必要がある。それは合理化しない——合理化といつてはなんですが、むだ経営をしているところを奨励するという意味ではありませんよ。中村次官もいらっしゃるが、あの行動力をもつてしてたつて、いまの話で、渋滞する道路は依然として渋滞しておる。ひとつそれは

態度補正を考えてください。これは研究課題としておきます。時間がありませんから、最後に自治省にお尋ねします。

私は、交通と地方自治という大問題が一つあると思います。時間がなくなつてしまつたので、いまのところは、いろいろごめんなさい。でも、この問題について、地方道路といつてはなかなか中央といいよりは地方の道路でござりますが、地方道路の整備計画については、自治省としては何かそういう町づくりと一緒に考えて——どんどん外へと逃げ出す住民、通勤距離の拡大、交通事故、交通渋滞、そしてその中に、道路が狭いままでにのたうちあえいでいるという状態に對して、いま自治体が一番困つておるのは財源がないということ。この問題を解決するにはどういう方法があるとお考えでしようか。

○森説明員 お答え申し上げます。

道路の拡幅の問題につきましては、これは一般の道路事業の範囲内の問題だと思いますが、それにつきましては、道路整備五カ年計画等に基づきまして、国庫補助事業の地方負担分あるいは地方単独事業分、こういうふうなものを地方交付税の一一番いいところでありますから、それはやるべきであります。これが、地方自治とか民主主義とかいうものが衝突したりなくなつたりするわけです。

自分で自分の住んでおるところは、自動車で一時間歩いて土を落とすだけだというところが多いです。だから、自動車に適正な位置を与えること

あります。参考までに五十年度の額を申し上げますと、市町村道で道路橋梁費としたしまして四千五百三十億円算入いたしております。

それから、いま一つの待避所の問題につきましては、これも交付税は交付税でございますけれども、特に、先ほどもお話をございました反則金というものがござりますが、これが、予算額は本年度総額で四百九十六億円でございます。この交通安全対策特別交付金と申しますものは使途が特定されておりませんけれども、昨年、四十九年度におきましては、いま建設省と運輸省とやつておったことにより二十キロになり三十キロになる。これはひととつ交通政策の中で適正な位置を与えるために、御努力をいただきたいのであります。

そのためには、一つ具体的にお尋ねしておきた

いのは、いま建設省と運輸省とやつておつたことあります。ですが、道路の幅員が狭いために非常に交渉が困難しておるところがたくさんありますので、そこでその対策を県知事に尋ねますと、大抵それは道路を拡幅すること、一部拡幅、バイパスをつくる、それから待避所をつくる、こういうことですけれども、その金ありません。何がこの問題について、地方道路といつてはなんですが、まあ中央といいよりは地方の道路でござりますが、地方道路の整備計画については、自治省としては何かそういう町づくりと一緒に考えて——どんどん外へと逃げ出す住民、通勤距離の拡大、交通事故、交通渋滞、そしてその中に、道路が狭いままでにのたうちあえいでいるといふことは、一つの利便を提供するというサービス機関のようになりますけれども、第一線の交通警察官の取り締まりというのは、とかく取り締まりたいのです。それは、自動車安全運転センターといふのは、一つの利便を提供するというサービスのための取り締まりに流れることが多くて、国民の怨嗟の的になることが多いのです。そんなところで張つておらなくたつてあちらで張つたらどうかというときに、あちらの方では張らなくて、張らぬでもいいところで女子供をつかまえて、それスピード違反だ、それ左折違反だ、それ駐

車掌は乗っておらない。こういうよう負担力のあるところはワンマンであるが、負担力のないところがツーマンだということは矛盾だと思いますが、安全のためにそれは仕方がない。そういう場合に、バスの補助金を算定するときに、キロ当たりの事業費、営業費というものの限界、天井額を設けておいて、そしてそれ以上かかってそれは知らないよ、そちらの方の勝手な事情であるから、われわれはそれ以上のものは認めないと、せっかく赤字補助の制度をつくりながら頭打ちになつておる。それは弱小の交通機関に対し非常に冷たい結果になつておりますが、その点いかがですか。

○真島説明員 お答えいたしました。

私たちが現在やつております地方バスに対する補助金の査定の問題かと思ひます。原則といたしまして補助対象経費、これは補助対象路線で当該の会社が実際にかかつた運送費を対象にいたしますが、御承知のように会社経営、いま民営で三百六十八ございまして、非常に経営のいい会社、それから放漫経営と申しますが、努力の足りない会社、いろいろございますので、実際問題といたしましては、各ブロックごとに標準原価といふのを定めています。これはそのブロック内の会社の全体の平均でございまして、この平均に満たない欠損でございますれば、当然金額出しますが、非常に経営努力をしていただくというたてまえで、この標準経費を上回る部分については査定をいたしておる、こういうことでございまして、地方地方によりましていろいろなケースが出てくるかと思ひますけれども、そのブロック内の会社で平均的にこのぐらいであるという経費を非常に大幅に上回るような経営というものについては、そこまでやつてめんどうを見ていはちょっとと過保護になるのじやないか、こんな感じでございます。したがいまして、地方と申しましても、やはり同じような状況にあるブロックの中での平均を頭打ちの限度に考へるのが妥当ではないか、こういう考え方でや考へるのが妥当ではないか、こういう考え方でや考へるのが妥当ではないか、こういう考え方でや考へのが

車違反だとやつておる。そこで指導ということ、愛さうのある取り締まり即指導という、指導に重点を置かれるべきだということでお尋ねしましらば、警察庁長官は、非常にそういう点は同感である旨の御答弁をいただきましたけれども、國家公務員長としても、本当に取り締まりは、取り締まりのための反則金かせぎだとか点数かせぎではなくして、真に交通の安全と秩序の確立、同時にこれは国民の協力を得てやれる取り締まりといふことになつて、喜んでもらえるものをひとつつくり上げていただきたいと思いますが、いかがですか。

○福田(一)國務大臣 先ほどからのお話でございまして、交通のために自動車を使うことが近郊の都市からの通勤者を非常にやすやすとすることになる、ところが、道路事情がこれに間に合わないということで、それは困るじゃないかというお話をございますが、ごもっともだと思つております。

私は、実を言いますと、過密過疎という問題はここいらでもう一遍またあれしませんと、道路をよくなした、保育所ができた、学校ができたなどとまた人が入ってくるわけです。入ってきたからといふのでまたつくると、また入ってくるわけですね。イタチごっこをしているのがいまの現状だと私は思うのです。

事業所税というのをつくったのも、その都市で事業をやっているから、それはもうその恩恵を受けているのだから、お金を出してもらおうということなんだが、いま言われたように、自動車でも夜はベッドタウンの方に行くといふのは、そして入ってきた場合、住民税の場合は半々くらいにしなければ、これはちょっとおかしな話で、ここいらはひとつもう一遍、相当大きな問題になるけれども、考え直してみる必要がある。

同時にまた、過密過疎といいますか、こういうものも根本的に考えませんと、だんだん過疎地帯

はむやみに小学校を売らなきやいかぬとか高等學校も閉鎖したなんということになつて、そうして過密地帯はもうむやみに高等学校が足りないのだ、中学校もというようなことになることは非常に問題だと私は思つておりますので、お説のよう思つております。

それから、後の問題でございますが、確かに取り締まりが、おいこらというような調子になつたと言えば私道とかなんとか、そういうようなところはもうあまりあがらがないようにして、そして公に通る大きな道路等々においては相当やはり考えていく必要がある、お説のようにそういう方針でやるべきではないか、かように考えておる次第でございます。

○太田委員 終わります。

○渡辺(武)委員 次に、渡辺武三君。

○勝澤委員長代理 昨年度の全国の交通死者数が一万一千四百三十二人ということになりました、これは時系列的に追っていきますと、四年連続で実は大変に減少し、水準としては昭和三十七年度の水準にまで大幅に減少したということでございます。各省それぞれが安全に対する努力というものを着実に実らせたということで、一応の評価はできると思います。しかしながら、まだまだ年間一人万人以上の交通死者というものが現実に発生をしておるわけでござりますから、本筋の交通安全

二十九条の一号を見ていきますと、いわば行政処分直前の免許保持者に注意を喚起するためではないであろうか、こういうふうに解釈をするわけだと思います。しかし、それだけでは、いまも前段で申し上げましたように、安全教育の向上などが安全思想の普及という面から見るとやや効果が薄いのではないかであろうか。つまり、免許保持者が行政処分という実害を受けるのを避けるために、一歩手前の人たちを何とかしてやろう、こういうことでござりますから、若干後追い的なおががする。

したがつて、運転免許を保持している方々の教育、これは後段でも申し上げようと思っております。したけれども、つまりペーパードライバーというのがたくさんおります。こういう人たちが免許は取つたけれども直ちに運転をしない、三、四年たつて初めて車が手に入つてそれで乗るという方も間々あるわけでござります。そういたしますと、そこまで先ほどお話のございましたペーパードライバーの関係でございますが、更新時講習をやりましても、実地訓練ということでありませんのを期待できるのじやないかと考えております。

そこで先ほどお話のございましたペーパードライバーの不安であるといふ方がおられるのじやないかというふうに思つてあります。これを制度化するということについては、これからまだ検討の必要があるうと思つます。県の自動車安全運転学校等の施設、そいつたものをこういった面に活用できないかどうかという点については検討をしてみたいといふふうに考えております。

いまして、そのための一環として今回この安全運転センター法案というものが提案されておると思うわけでございますが、私はこの機会に、この法案の中身だけではなくて、教育とか環境とかいろいろな一般的な安全施設の問題についても若干お尋ねをしてまいりたいと存じます。特に、今回提案されております安全運転センター法案の中の業務の部分について若干御質問申し上げたいと思ひます。

この安全教育の中でも、いわゆる運転免許保持者に対する安全教育、これを主眼にしておられるようでございます。従来、運転免許保持者への安全教育がともすれば実はおくれがちであったのですが、それから見れば一つの前進であらう、こう思うわけでございます。その面ではこれも評価できるわけでございまして、このセンターの設立そのものに対しては私は賛意を表したいと思います。

この法律では、先生御指摘のように一号業務は、点数が四点なり五点、処分一回受けたものについて二点なり三點、こういう人について、もうあなた今度違反しますと処分になりますよということで安全運転をしていただこう。また、経歴証明の中で無事故、無違反というものについてひとつ証明してくれといふことについては証明をいたしました。しかし、それがやつてきたといふことが証明してもらえるといふこと、これはできるだけ安全運転に心がけようといふことは事故、無違反でおれはやつてきたといふことが証明してもらえるといふこと、これはできるだけ安全運転に心がけようといふことは期待できるのじやないかと考えております。

そこで先ほどお話のございましたペーパードライバーの不安であるといふ方がおられるのじやないかというふうに思つてあります。これを制度化するということについては、これが運転免許保持者のものの教育といふものをやることは、こう考へるわけでございます。

す。

○渡辺(武)委員 次に、二十九条の第四号、これに因連をしてちょっとお尋ねをしてみたいと思います。

いわゆる二輪車の暴走族というものがこのごろ大変に実は問題になつておるわけでございます。これは社会問題のみならず、青少年問題としても実は大変な問題であるかと思います。

こうした暴走族に対する安全教育というのが、この安全運転センターで果たしてやられる計画になつておるのかどうなのか、あるいはまた別な問題としてこのような重大な社会問題となつておる暴走族に対してはどのようにしていこうとなさつておられるのか、この辺をちょっとお聞きをしておきたい。

○勝田政府委員 暴走族につきましては、もう先生御承知のように、騒音、振動、危険運転といふようなことで大変ひんしゆく買つておられるわけです。最近、去年あたりは暴力団が多いの対立抗争事案を起こすというような事態にもなつておりますので、警察としましては総力を挙げて総合的な施策によつてこれに対処していくというようなことで、こういった問題のおそれのある県につきましては対策本部を設けまして、交通ばかりでなく少年係とか、場合によつては機動隊も出してこれに対処しようということで対処してきておるわけでございます。その対策の基本としましては、やはり安全運転教育、それから指導取り組み強化、あるいは家族、雇用者に対する対策、こういった三本の柱でやっておるわけでございます。

安全運転教育につきましては、交通安全指導所というようなところ、県によりましては交通機動隊が中心になりまして、そういった少年について白バイ隊員によつて安全運転の講習をやっていく。どうやら安全かといふような講習をやって危険な運転をやらせないというような教育をやつていこう。それから取り組みでございますが、昨年中に二万八千五十一件、一昨年の二倍以上の取り締ま

りをやつておりますので、こういった暴走族が集団で暴走行為に出るのを未然に防いだ件数が一千四百件余りあるわけでございます。それから少年係等とも連携をいたしまして、ひとつできるだけ解体をしようということで、こういった暴走族の解体につきましても百三十グループばかりの解体をやつしている。

それから管理者等を通じての対策といたしましては、学校、家族、雇用者、こういった関係の方々と連絡を密にいたしまして、個人指導に力を入れてまいりたいと考えております。

この暴走族対策としてのセンターの役割りといふお尋ねでございますが、このセンターでは四号に書いてございますように「運転免許を受けた青少年に対し、その業務の態様に応じて必要とされ、又はその資質の向上を図るために必要とされる」訓練ということで少年に対して、少年はとにかくこよい運転をやりたいとか、スピードの速い運転をやりたいというようなことに走りがちでありますので、本当の運転というのではなくてテクニックであるというようなことで、安全運転技術の向上をここで研修をする。それによつてそういったサーキットがいのものに興味を失う、したがつて暴走族になる芽を事前に絶つていく。暴走族になつておるグループについてもここで研修をして是正していくくというような研修もこのセンターを使ってまいりたいと考えております。

続きまして、環境整備の問題について若干お尋ねをしていきたいと思います。

警察庁が目標として定められました毎年五百ずつ交通事故死者の減少という問題、これに関連をしまして、当然やはりいろいろな環境整備、つまり道路の改善だと安全施設づくりというものがなされいかれるのではないか、こう思うわけですが、そのまず第一の問題点として道路の問題があるのではないかだろうか。

道路問題といえば、やはり交通事故を減少させ最大の効果を持つものは、混合交通から分離交

通、こういうことであろうかと思います。つまり歩道と車道との分離、こういうことがやはり相当重要な問題である。さらには、都市内を通過する道路を整備する、そして普通の人との混合交通をなくしていく、通過車両は別にバイパスをつくつて通過をさせる、こういうような道路行政ということが考へられるわけでございます。さらにはま

いうようなことをやつて、極力高校とも連絡を密にしてまいりたいと考えております。

○渡辺(武)委員 いろいろな事例を見てみますと、ブラックエンペラーなんというような集団もあるようでございますし、いろいろこれら

の暴走族が集団をつくりまして、相当社会的に暴

威をふるつておると申しますが、のさばつておるといいますか、こういう現象が非常に多く見られるわけでございますから、十分にその辺の問題に対処していただきと自身が交通安全にも非常に大きな影響を及ぼすのではないか。私ども自身がマイカーを運転しておりますときどきそういうのに出くわすことがあるわけであります。

大変御苦労の多いことであろうと思りますけれども、何としてもこれは絶滅しないかければならない問題であろう、こう考えておりますので、考えられるあらゆる対策をとつて絶滅をひとつ期していただきたいというよう特に特に要望しておきました。

続まして、環境整備の問題について若干お尋ねをしていきたいと思います。

警察庁が目標として定められました毎年五百ずつ交通事故死者の減少という問題、これに関連をしまして、当然やはりいろいろな環境整備、つまり道路の改善だと安全施設づくりというものがなされいかれるのではないか、こう思うわけですが、そのまず第一の問題点として道路の問題があるのではないだろうか。

○渡辺(武)委員 方針は結構でございますが、具体的に五十年度の建設省分の交通安全施設の予算を見ていますと、つまり三百二十一億円といふことになつておりますが、前年度に比較して十億円の増加、これは物価の上昇分を勘案をいたしましたが、そのままであると、むしろ対前年比はマイナス、こういうふうに相なろうかと思うわけでございます。したがつて、いま申し上げておりますように、総体的に交通事故死者を減少させていこうという大方針のもとにそれに付随をして道路環境整備をよくしていこうという方向が打ち出されておるにしては、予算がそれに対応していないのではないか、こう考へるわけですが、いかがございましょうか。

○井上(孝)政府委員 御指摘のとおり、五十年度予算におきましては、総需要抑制策のために道路予算は残念ながら大幅に減らされた次第でございました。道路整備特別会計におきましては、事業費

考えられていかなければならない、こう考えられるわけでございますが、これらの方向に対しても建設省としては一体どういう方途を持っておられるか、お聞きをしておきたいと思います。

○中村(弘)政府委員 お答えいたしましたが、お聞きをしておきたいと思います。

道路の新設または改築を行つたりましては、交通安全対策基本法の精神にのつとりまして、歩行者など自動車以外の交通にも十分配慮をいたしまして、交通安全施策等の完備した道路を整備することにいたしておりますが、歩行者交通の多い場合には、当然歩道・分離を積極的に推進しておるところでございます。

また、既存の道路に対しましては、交通安全対策案により安全施設の整備拡充を図つているところでございますけれども、今後は、いま先生がおっしゃいました通り交通安全を対象とした交通整備することにいたしておるわけですが、歩行者交通の多い場合には、当然歩道・分離を整備することにいたしておるわけがあります。

歩行者交通の多い場合には、当然歩道・分離を整備することにいたしておるわけがあります。

道路の機能別体系化を進めることなどによりまして、歩行者など生活道路における通過交通を整備することにいたしておるわけですが、歩行者交通の多い場合には、当然歩道・分離を整備することにいたしておるわけがあります。

道路の機能別体系化を進めることなどによりまして、市町村道などの生活道路における通過交通を整備することにいたしておるわけがあります。

できるだけ排除し、そういう混雑から抜け出させ、あわせてこういった道路の整備を強力に推進していく方針でございます。

○渡辺(武)委員 方針は結構でございますが、具體的に五十年度の建設省分の交通安全施設の予算を見ていますと、つまり三百二十一億円といふことになつておりますが、前年度に比較して十億円の増加、これは物価の上昇分を勘案をいたしましたが、そのままであると、むしろ対前年比はマイナス、こういうふうに相なろうかと思うわけでございます。したがつて、いま申し上げておりますように、総体的に交通事故死者を減少させていこうという大方針のもとにそれに付随をして道路環境整備をよくしていこうという方向が打ち出されておるにしては、予算がそれに対応していないのではないか、こう考へるわけですが、いかがございましょうか。

○井上(孝)政府委員 御指摘のとおり、五十年度予算におきましては、総需要抑制策のために道路予算は残念ながら大幅に減らされた次第でございました。道路整備特別会計におきましては、事業費

で対前年の九五%、国費で九三%というようすに、道路整備特別会計が昭和三十三年に始まつて以来初めて経験する大幅な減でございます。しかしながら、先ほど来、先生おっしゃいますとおり、交通安全施設の整備というのは、ちょうど五ヵ年計画の最終年度でもござりますし、この際、気を緩めることなく、前年よりいささかでも伸ばしていただきたいということで、こういった非常に厳しい中から、事業費で五百五十七億、国費でさつき先生おつしやいましたよな三百一十七億ばかりというものを捻出いたしまして、これでも対前年比、全体が減つております中で、わずかではございますが、伸ばした次第でございました。政府委員としでこういう席で大変恐縮でございますが、年度途中でももしもややせる機会がございましたならば、さらに一層あやしたいという気持ちがいつぱいでございます。全体が総需要抑制で減らされたという御事情をひとつ十分御了承願いたいと思います。

また、五ヵ年計画の最終年度でございますが、四十六年に始まりました五ヵ年計画を、金額としては完全に遂行できるという見込みでござります。

○渡辺(武)委員 これはこの前の委員会でも実は申し上げたことなんですが、多分そういう答弁が返つてくるであろう、いまの情勢の中では総需要抑制のために全体に予算が抑えられているので、やむなくこういう結果になりました、こういう御回答であろうと私も考えておるわけですから、しかし私は、それではいけないとと思うのです。本来的に総需要抑制という枠の中で交通安全そのものを、いわば住民福祉を向上するのだという観点からとらえるべきではないか。何万人かの人命が失われておるのであります。何万人かの人命が失われておると、どういう重要な問題を、單なる景気抑制策の一環として考えられてもらつては困る。これはやはり普通の道路と違いますから

ね、交通安全に資するための道路ですから、このためだけはやはり住民福祉という観点からとらえるべきではないか。景気を抑制をするというその枠の中に組み入れるべきではない、私はこういう考え方を持つわけでございます。

そういう面から見れば、確かに一般的な福祉といふものは総需要抑制のこの予算編成の中においても、やはり現実には相当高度にアップしているわけですよ。ところが道路予算に関する限りは、金額的に十億と言いましても、これは道路わざでありますよ。これが道路予算に満たないわけですから、いわば物価上昇を考えればダウンというふうに見なければならぬ。

そうしますと、これも同じように、やはり景気抑制策として考えられておるのではないか。そもそも、やはり現実には相当高度にアップしているわけですが、私は道路わざであってはいけないのでないのか。少なくとも多くの人命が失われておるという問題に対処していくうとしておる問題ですから、これは私は、やはり国民福祉という観点でとらえるべきだ、こう実はこの前の委員会でも申し上げたのです。たまたま建設省お見えになりませんでしたから、きよ聞いておきたい、こう思つて実はおいでをいただいたわけでございます。私の予想にたがわず、総需要抑制のためにという御答弁でございますが、実際にそうであつてはいけませんよ、交通安全特別委員会をつくつて本当に人命を尊重していくことを、こう一生懸命やつておるわけですね。そして警察庁は五名ずつ交通死者というものがいる歩道橋の分離と歩道橋の利用率、非常に悪いようでございますが、これは安全施設、まあ歩道橋もあるでしようし、歩道橋の利用率、非常に悪いようでございますが、これが自身はなぜ悪いのかの追跡調査を十分考えなければいけないし、ウォーリンでしたかパリでした所がなければ当然達成できません。これだけ厳しい、中で年々減少をさせてきて、昭和三十七年度の歩道橋をやはり協力的にとつていかないと、この目標を達成することはできないのではないだろうか、こう考えておるのであります。

そういう意味ではひとつこれから道路行政、特

に道路交通に資するという道路行政については別に考えておらず、いわば人間の、国民の福祉を守るという観点で予算の確保に十分に努力をいたさないわけですが、次官にひとつ決意をお聞きをしておきましょうか。

○中村(弘)政府委員 お答えいたします。全く先生のおっしゃるとおりでございまして、実は予算折衝の場合におきましたが、私は道路局長の顔を見るのも悲しいぐらいの気持ちでございました。ということは、いかに道路に対する予算が少なかったかということです。

私は、いま先生がおっしゃいましたように、交通安全とということから考えておきますと、国民福祉という観点からいたしましたが、少くとも考え方から道路といふものを見詰めていかなければいけないというふうに考えておりますので、全く先生のお言葉をむしろ力強く感じておるわけでございまして、今後そういう面で一生懸命私たちも努力させていただきたいと思うわけでございます。

○渡辺(武)委員 幾ら応接しても実績が上ががらぬと何にもなりませんから、実績の上がるようになりますが、なんばつていただきたいと思います。そういう意味で、バイパスの建設とかあるいは歩道橋の分離とかいうものもさることながら、それに付随したいわば安全施設、まあ歩道橋もあるでしようし、歩道橋の利用率、非常に悪いようでございますが、これ自身はなぜ悪いのかの追跡調査を十分考えなければいけないし、ウォーリンでしたかパリでした所がなければ当然達成できません。これだけ厳しい、中で年々減少をさせてきて、昭和三十七年度の歩道橋をやはり協力的にとつていかないと、この目標を達成することはできないのではないだろうか、こう考えておるのであります。

なお、長期的には五十一年度からできれば五ヵ年計画を拡大改定いたしまして、安全施設整備の長期計画を立てて、新しい段階で実施してまいりたいというふうに考えております。

実際を見てまいりますと、大体比例をして交通安全に寄与しておるということがわかるデータが実は出てきておるのですね。したがつて、予算が減少されていくといふことになるところは大変なことにになるのではないかといわざるを得ないぐら

をしていきますと、そういうことが言えるのではな
いか、こう思ふわけですですから、その辺十分に留
意をいただきまして、今後ともに安全施設の整備
についてはひとつ格段の御留意をお願いをしてお
きたいと思います。

教育の中で最も優先をされなければならないのは、つまり事故率の高い幼児と老人であろう、こういうふうに実は考えるわけでございます。これは警察庁がお調べになつたこのグラフによりましても、幼児は大体二歳から六歳までぐらいが交通事故率が多い。中でも三歳が一番高い。そして成年の部で十三歳から十五歳ぐらいのところが非常に高い。さうと老人では六十五歳、七十歳をピー

クにいたしておりますけれども、こういう三つの山が実はグラフ上あらわれてきております。やはりこれらに対する対応をしていかなければなりません。児童自身は実は判断力がまだまだ足らぬわけでございますから、当然保護者であるべき母親の方が多いと思いますけれども、母親に対する安全教育、こういうものが普及をされなければならぬと思ひますけれども、それらの体制は一体どうなつておるのか、あるいは現在おやりになつておるならば、現状をひとつお聞かせ

○勝田政府委員 確かに御指摘のように児童の死亡率が高いわけでございます。そこで児童の態様から見ますと、やはり家庭なり家庭の付近の事故が多い。それから中には保護者の同伴中の死亡事故がかなりの比率を占めておるという状況でございます。確かに先生御指摘のように、母親教育といふのが大事だらうと思います。母親の顔を見て喜んで走つていつて事故に遭つたというような例もござりますので、子供の行動特性といったようなものについて母親の方に十分に御理解をいただくというような教育が必要だらうかと思います。そういった面から、児童と母親とをグループにした児童安全クラブというようなものを、県の方

ともそれそれ連絡をとりながらできるだけ育成をしていこうという形で現在やつておりますが、全国で、昨年九月現在の数字でございますが九千三百五十九のクラブがあつて、九十九万人の子供が中に入つて、保護者が九十四万人、全体の数からいうと、まだ比率としては低うござりますけれども、こういった組織、それから社会教育の面においても母親についての安全教育を推進していただきよう、関係の向きにもいろいろ御連絡をすくよう、あるいは交通安全協会等を通じて地域地域でも母親教育をやっていく、こういう努力を続けていきたいと考えております。

また、児童の事故の場がやはり家庭の付近だということ、生活道路についての安全対策、状況によつて交通を遮断しても遊戯道路その他の道路をつくっていく、そのような対策も講じてまいりたいと考えております。

○渡辺(武)委員 このグラフを見て、いきましても、児童と老人の交通安全を守るためにやはり環境の整備、特に建設省の協力が必要だということがグラフの上ではつきりあらわれていると思います。特に一番高いのは七十歳という老人だ、こういうことになつておるわけですが、いわば若干歩行に困難を来してくる、あるいは運動神経が鈍づてくるという老人の方々が非常に事故率、事故率が高い、こういう結果になるわけです。それらの人の命を守るために、はつきりした歩道分離といいますか、間違つて転んでも車にはぶつからない、そういう配慮が当然必要になつてくるわけですから、これもひとつ建設省によるしくお願いしておきたいと思います。

それから、特にこのごろ警察庁が十万人以上の都市に対して積極的に交通安全を推進していくこういう方向を出していらっしゃると思いまます。そこで私、実は十万人以上の都市と十万人以下の都市と比較をして調べてみたわけでございますが、十万人以上の都市はわが国では百六十八市ございます。それから十万人以下の都市が四百八十九市ございます。そこでこれらの都市の実際の死

によって交通を遮断しても遊戯道路その他の道路をつくっていく、そのような対策も講じてまいりたいと考えております。

○渡辺(武)委員 このグラフを見ていまして、幼児と老人の交通安全を守るためにやはり環境の整備、特に建設省の協力が必要だということがグラフの上でもはつきりあらわれていると思います。特に一番高いのは七十歳という老人だ、こういうことになつておるわけですが、いわば若千歩行に困難を来してくる、あるいは運動神経が鈍ってくるという老人の方々が非常に事故率、事故死率が高い、こういう結果になるわけです。そ

者数を調べてまいりますと、むしろ十万人未満の都市の方が多いことがデータの上でわかつてまいります。

だとするならば、特に十万人以上の都市に対し、のみ重点的な施策を行なうということも、やはりある程度考えてみなくてはいかぬ。データの上から見ると、十万人以下の都市の方が交通事故死が多いとするならば、本来的にアクションをとる原則的な手法としては、むしろその数値の多いものからアクションをとつて一つ一つつぶしていくくいうのが一番合理的な手法でございますから、その辺もひとつ十分に考える必要があるのではないか、こう考えておるわけですが、いかがでございましょうか。

○勝田政府委員 先生御指摘のとおり、十万人以上の都市が十万人当たりの死亡率が一番低くて、それ以外の都市それから郡部というふうに死亡率が高くなっているわけでございます。

ところで、いま警察庁が十万以上の都市について進めております都市総合対策、これ以上の都市においては、交通の過密とかいろいろ交通の問題が複雑な形で起こってきている。したがつて、一律の規制ではだめなんで、いろいろな障害の要素を絡めた総合的な対策をこれらの都市については積極的に推進をいたしなさい、こういう趣旨でございます。

それから十万人以下の都市につきましては、どちらかといふとそういう問題よりもやはり死亡事故といふものが中心になつてくる、そういう面から、これはやはり事故防止ということに一番の重点を置いて対策を進めていきたい。そういった面について、幹線道路の問題とか、それから規制の問題につきましても、そういった防止の点から、のきめの細かい規制というものが必要になつてこうよろかと思います。

ただ、歴史的に見ますと、やはり十万人以上の都市にはかなり事故が多発しましたし、大都市に初めは集中しておつて、これらの地域についてかなりの対策が講じられてきて、十万人以上の都市の全

○勝田政府委員 先生御指摘のとおり、十萬以上の都市が十万人当たりの死亡率が一番低くて、それ以外の都市それから郡部というふうに死亡率が高くなっているわけでございます。
ところで、いま警察庁が十萬以上の都市について進めております都市総合対策、これ以上の都市においては、交通の過密とかいろいろ交通の問題が複雑な形で起こってきている。したがつて、一律の規制ではだめなんで、いろいろな障害の要素を絡めた総合的な対策をこれらの都市については積極的に推進をいたしなさい、こういう趣旨でござります。

体の死亡事故の全死亡者の中における比率が減ってきた、それが全体の死亡事故の減少にかなり貢献しているということとも事実でございます。そういった現象が逐次移ってきたということがあろうかと思います。そういう点で、現実に死亡事故の高い十万以下の都市につきましては、そうした事故防止ということを重点に置いた規制その他の対策を強力に今後推進していく必要があるうかと考えております。

昭和五十年三月二十八日印刷

昭和五十年三月二十九日発行

衆議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局

C