

第七十五回 参議院交通安全対策特別委員会會議録第三号

昭和五十年二月十九日(水曜日)  
午後零時二十分開会

出席者は左のとおり。

委員長 吉田忠三郎君  
理事 黒住 忠行君  
中村 登美君  
目黒今朝次郎君  
阿部 憲一君

委員

小川 半次君  
加藤 武徳君  
土屋 義彦君  
中村 太郎君  
小柳 勇君  
太田 淳夫君  
河田 賢治君  
安武 洋子君

国務大臣

運輸大臣 木村 睦男君  
建設大臣 飯谷 忠男君  
国務大臣(総務府総務長官) 植木 光教君

国務大臣(国家公安委員長) 福田 一君

政府委員

内閣総理大臣官房交通安全対策室長 竹岡 勝美君  
警察庁交通局長 勝田 俊男君  
運輸大臣官房審議官 中村 四郎君  
運輸省鉄道監督局長 後藤 茂也君  
建設省道路局長 井上 孝君

事務局側

常任委員会専門員 池部 幸雄君

説明員

日本国有鉄道理事 山岸 勸六君

本日の会議に付した案件

○交通安全対策樹立に関する調査

(交通安全対策の基本方針に関する件)

(昭和五十年度における道路の交通安全対策関係係予算に関する件)

(昭和五十年度における陸上交通安全対策関係係予算に関する件)

(昭和五十年度における海上交通及び航空交通安全対策関係係予算に関する件)

(昭和五十年度における交通安全警察の運営に関する件)

(昭和五十年度における交通安全警察の運営に関する件)

(北陸トンネル内における列車火災事故に関する件)

○委員長(吉田忠三郎君) ただいまから交通安全対策特別委員会を開会いたします。

交通安全対策樹立に関する調査を議題といたします。

まず、交通安全対策の基本方針について関係大臣から所信を聴取いたします。最初に、植木総務府総務長官。

○国務大臣(植木光教君) 最初にこあいさつを申し上げます。

昨年十二月、三木内閣発足に当たりまして、総理府総務長官を拝命いたしました。微力でございますが、懸命の努力をいたしたいと連日精進をいたしておりますので、どうぞ、委員各位におかれましては、何とぞ御協力、御指導を賜りますようお願いを申し上げます。

今国会における交通安全対策特別委員会の審議が開始されるに当たり、交通安全対策に関する所信を申し上げます。

昨年中の道路交通事故による死者数は一万一千四百三十二人、負傷者数は六十五万一千四百二十二人であり、前年の昭和四十八年中に比べ、死者数において三千四百四十二人、二一・六%の減、負傷者数において約十四万人、約一八%の減と大幅な減少を示しております。

政府といたしましては、昭和四十五年に制定されました交通安全対策基本法に基づき、昭和四十六年度から昭和五十年年度までの五カ年間に対象として、交通安全基本計画を策定し、関係行政機関、地方公共団体及び国民の協力のもとに諸般の施策を講じてまいりました。昭和四十六年以降毎年交通事故が減少するという成果をみましたのも、このような総合的な交通安全対策が効果を上げてきた結果と考えられます。

しかしながら、死傷者の数は、なお年間六十五万人を超えており、国民生活に多大の不安を与えております。特に、交通上最も弱い立場にある幼児や老人に多数の犠牲者が出ていることは、まことに憂慮にたえません。

私は、昨年十二月総務府総務長官に就任したものでありますが、その際、交通事故の大幅な減少を明いニューズとして受けとめるとともに、今後さらに交通事故を大幅に減少させていかなければならないという決意を固めました。

本年は、交通安全基本計画の最終年度に当たりますが、この計画に基づき、現在の交通情勢に適合した総合的かつ計画的な諸施策を効果的に推進するよう努めていくつもりであります。

このような施策の実現を図るため、昭和五十年度の予算編成に際しましては、関係省庁の交通安全対策関係の予算の調整を行い、その結果、総額

約四千四百七十四億円を計上いたしました。

総理府所管の予算といたしましては、民間における交通安全活動の推進及び交通事故被害者の救済を重点施策としております。民間における交通安全活動の推進については、交通安全指導事業に對して助成を行うダンブカー協会の数を増加することとし、また、新たに交通安全母親活動の推進のための事業を委託することいたしました。被害者救済対策としては、都道府県交通事故相談所の支所の増設などを図っております。

以上、交通安全対策に関する所信を述べましたが、委員の皆様方の一層の御指導、御鞭撻をお願い申し上げます。

○委員長(吉田忠三郎君) 次に、木村運輸大臣。○国務大臣(木村睦男君) 昨年末に運輸大臣を命ぜられました。交通安全対策につきましては特に力を入れていきたいと思っておりますので、委員各位の皆さんの格別の御指導をお願い申し上げます。

運輸大臣といたしまして交通安全対策についての所信を以下申し上げます。

おおよそ、運輸行政を担当する責任者として、交通安全の確保こそ最も重要な課題であり、官民一体となって第一に取り組んでいかなければならないと考えております。

なかんずく、人命尊重が何物にも優先するという認識のもとに、交通安全業務従事者の自覚と知識・技能の向上、安全管理体制の充実、安全施設の整備を含む総合的な交通安全対策を長期的視野に立って強力に推進していく必要があります。

私は、就任とともに、この点に深く思いをいたし、機会あるごとに、事業者から現場第一線の人々に至るまで、おおよそ交通に携わる一人一人に事故の絶滅を呼びかけてまいりました。にもかかわらず、昨年来、大型タンカー、新幹線鉄道等の事故・

故障が相次いで発生するという事態を惹起いたしましたことはまことに遺憾であります。今後は更に決意を新たに、陸・海・空すべての分野において、交通安全の確保のための施策を一層強力に推進し、再び事故が起こることのないよう努めてまいりる決意でございます。

まず、海上交通安全の確保につきましては、昨年十一月の東京湾におけるタンカー衝突事故、今年初めのマラッカ・シンガポール海峡におけるタンカー座礁事故等を教訓として、航行管制システム、航路・港湾・航路標識の整備等、海上交通環境整備の推進を図るとともに、危険物積載船舶等の構造・設備の改良、運航要員の資質の向上、水先制度の改善等、船舶の構造・設備及び運航面における安全性の向上に配慮するほか、海事関係法令の必要な見直し及び航行指導の強化等による海上交通ルールの徹底を図り、事故の再発防止に努めてまいりる所存であります。

また、不幸にして海難が発生した場合の救助体制及び大量流出油防除体制の充実・強化等、被害の拡大の防止に努めてまいりることは申すまでもありません。

さらに、わが国外航船舶の海外における安全運航に關しましては、国際的な動向に十分配慮しつつ、適切な対策についての検討を進めてまいりる所存であります。

以上のほか、モーターボート、遊漁船等の小型船舶につきましても、昨年創設された検査制度及び小型船舶操縦士の免許制度の実施体制の充実を図るとともに、海上安全指導員による指導の実施等によりその安全確保に努めることといたしております。

次に、陸上交通のうち鉄道交通安全の確保につきましては、踏切道の立体交差化、構造改良、踏切保安設備並びに信号保安設備等、鉄道交通環境の整備を図ってまいりるほか、鉄道事業者の安全管理の徹底及び運転関係従事者に対する指導訓練の強化にも意を用いてまいりることを考えております。

特に昨年多発いたしました新幹線鉄道等の事故・故障に關しましては、線路、架線の強化、車両の取り替え、工事施行体制の整備等を図り、事故・故障の再発防止に万全を期してまいりる所存であります。

このほか、地下鉄道等における火災事故対策として、車両の不燃化の推進、設備の安全基準の検討等を図ってまいりる所存であります。

自動車交通につきましては、ここ数年、事故件数、死傷者数とも著実に減少しておりますが、運輸省といたしましても、自動車運送事業者の安全管理の徹底、自動車の構造、装置等に対する安全規制の強化、検査登録体制の充実等の施策を強力に推進してまいりてきたところであります。したがって、今後とも引き続きこれら施策を強化し、その効果を上げてまいりたいと考えておりますが、先般のスキー客送迎用バスの青木湖転落事故にかんがみ、大量レジャー施設への送迎に係る自動車交通の安全対策についても、関係機関と緊密な連絡をとりながら、事故の再発防止に努めてまいりたいと考えております。

このほか、自動車事故対策センターに対して、自動車事故被害者への生活資金貸付けの充実、全国的な支所網の整備等に必要の助成を行う等、事故の未然防止と被害者の救済対策の充実に意を用いてまいりる所存であります。

次に、航空の安全確保につきましては、航空保安施設、航空管制施設及び航空気象業務の整備・拡充を強力に推進するとともに、運航ルールに関する法規制の強化、騒音対策を含む空港整備、ハイジャック防止のための警備体制の確立、航空機乗員及び航空保安要員の養成体制の強化等を図ることといたしております。また、同時に、航空会社に対しましては、機材の点検整備の強化、運航乗務員の資質の向上等、安全運航管理体制の整備を強力に指導し、安全の確保を図ってまいりたいと考えております。

最後に、運輸省が所管いたしております気象業務につきましても、気象的的確な予報や情報の提供

が交通安全に深い関係がありますことに留意し、気象業務の充実に努めてまいりる所存であります。以上、交通安全関係の重点施策について、私の所信の一端を申し述べてまいりました。私は、交通の安全行政の重要性を深く認識し、一層の努力をしてまいりたいと存じますので、何とぞ、委員各位の格別の御指導、御鞭撻をお願い申し上げます。

○委員長(吉田忠三郎君) 次に、仮谷建設大臣。○国務大臣(仮谷忠男君) 交通安全対策に關する諸施策について御審議をお願いするに当たり、一言所信を申し述べたいと存じます。

御承知のとおり、わが国の経済、社会の発展に伴う自動車輸送需要の増加と多様化に対処するため、政府としては、昭和四十八年度を初年度とする第七次道路整備五カ年計画を策定し、これに基づいて道路事業の推進を図っているところであります。

しかしながら、このような自動車輸送の増加は、反面交通事故の多発をもたらし、昭和四十五年には、交通事故による死者数が一万六千七百六十五人の多きに達しております。その後は関係者の懸命の努力により、死傷者は漸次減少の傾向にありますが、昨年一年間で、なお一万一千四百余人の死者と六十五万一千四百余人の負傷者の発生をみるといふいまだ憂慮すべき状況にあります。

このような事態に対処するため、昭和五十年度は、総需要抑制策下の緊縮予算ではありますが、交通安全対策につきましても、その重要性にかんがみ、一層強力な推進を図ってまいりる所存であります。

まず、道路の新設または改築に当たりましては、交通安全対策基本法の精神にのっとり、交通安全施設等の完備した道路を整備することとしております。

次に、既存道路につきましても、昭和四十六年度以降、交通安全施設等整備事業五カ年計画により、総合的かつ計画的に交通安全施設の整備拡充を図ってまいりましたが、昭和五十年度はその最

終年度として一層の交通安全施設の整備を進めてまいりたいと考えております。特に道路交通上弱い立場にある歩行者、自転車利用者を交通事故から守るための施設の整備に重点を置くこととしております。

また、既存道路における危険箇所の解消を図るべく道路防災事業を強力に推進してまいりることにしております。

第三に、踏切道における交通事故の防止と交通の円滑化を図るため、日本国有鉄道、地方鉄道等における踏切道の立体交差事業を推進することとしております。

第四に、道路管理体制を強化して道路交通の安全の確保と交通の円滑化を図ることとしております。特に、大型車両による交通事故の発生を防止するため、道路法に基づき、これら大型車両の通行に對する指導、取り締まりを強化し、その秩序正しい通行を確保するとともに、道路交通に関する情報の収集、提供体制の強化拡充を推進することとしております。

なお、交通事故防止及び児童、青少年の心身の健全な発達に資するため、都市公園等整備五カ年計画の第四年度として、都市における国民の日常生活に密着した児童公園等の基幹公園の緊急かつ計画的な整備の推進を図ることといたしてあります。

以上、交通安全に關する諸施策について所信の一端を申し上げましたが、交通事故防止のため今後一層徹底した総合的な交通安全施策を強力に推進していく決意でありますので、よろしく御願い申し上げます。

○委員長(吉田忠三郎君) 次に、昭和五十年度における道路の交通安全対策関係予算について説明を求めます。建設省井上道路局長。

○政府委員(井上孝君) お手元に「建設省」といおしたパンフレットがお配りしてございます。これに詳しく書いてございますが、要点のみをかいつままで御説明させていただきます。

一ページは、交通安全施設等整備事業に関する緊急措置法に基づきまして昭和四十六年から昭和五十年に至ります五カ年計画を策定して実施をいたしております交通安全施設につきまして、その整備の内容を申し上げますが、来年度におきましては、この五カ年計画の最終年度といたしまして、特に歩行者、自転車利用者の安全を図るため、歩道あるいは自転車道の整備を重点点にして実施をする予定でございます。実は、御承知のように、総需要抑制の予算でございます。道路整備事業費は、対前年比九三%、国費で七%減という予算編成になっておりますが、特にこの交通安全施設につきましては、法の示す緊急整備という観点から、最終年度の昭和五十年度も、こういう厳しい予算の中ではございますが、二ページの中ほどに書いてございますように、五百五十七億、対前年比わずかでございまして、五%増という予算を計上いたしまして整備をはかることにいたしましたわけでございます。これは実は五カ年計画の最終年度でございますので、五カ年の枠といたしましては四百五十億ばかりしか残っておりませんが、この枠を超えて今年度よりも五%増の事業計画を立てておる次第でございます。

また、この緊急措置法以外に、いわゆる歩道を設置しようにも、人家青橋でございます。非常に歩道が設置しにくい、そういうところには、交通安全上小規模なバイパス工事を行ひまして、いわゆる道路整備の改築工事と申しておりますが、バイパスを行って現道の交通の事故の防止を図ろうと、こういう事業を積算いたしますと、昭和五十年年度で二千二百四十九億円、この程度のもので予定いたしております。

次に五ページに参りまして、大規模自転車道の整備事業でございますが、昭和四十八年度から大規模自転車道の整備に国の助成をする方途を開きまして現在実施中でございますが、四十九年度におきまして事業費三十三億円をもって全国三十路線の整備をいたしておりますが、来年度はさらに九路線を増加いたしまして、四十三億円、三十九

路線の整備を見込んでおります。

次に七ページに道路防災対策事業でございますが、御承知のように、昭和四十三年度に発生いたしました飛騨川バスの転落事故にかなりがみまして、全国の主要道路につきまして災害危険箇所を点検をいたしましてその防災工事を逐次進めておりますが、四十六年度に再度調査をいたしました結果、全国で約三万五千カ所の防災工事の必要箇所がございまして、特に緊急に整備を必要とする約九千カ所につきまして四十八年度末におきましておのおの防災工事を完了いたしております。四十九年度以降は、残りの二万六千カ所につきまして逐次その整備を図っております。昭和五十年年度におきましては、七ページの一番下にありますように、五百七十四億円をもちましてこの事業を推進する予定でございます。

八ページ、九ページに路切道の立体交差化事業について書いてございます。昭和三十六年の路切道改良促進法の制定を契機に、今日まで路切道の立体交差化あるいは構造の改良というのを実施いたしております。その実施の結果がここに八ページ、九ページに書いてございます。来年度は、十一ページの最後に書いてございますが、六百五十九億円をもちまして単独立体交差事業四百二十九カ所、連続立体交差事業六十六カ所について立体交差化事業を進める予定でございます。

十三ページ以降に都市公園整備事業について書いてございます。都市公園は外国に比べましてわが国は非常に多くておることは十分御案内のとおりでございますが、現在、昭和四十八年度末で一人当たり公園面積が三平方メートルでございますが、昭和六十年にはこれを三倍の九平方メートルにするということを目標にいたしまして都市公園の整備を進めております。特に、交通安全に関係いたします交通公園につきましては、十四ページの一番下以降に書いてございますが、十五ページの上から五行目に「昭和四十八年度末において開設されている都市公園」と書いてございますが、これはミズプリントでございまして「交通公園」でござい

います。恐縮でございますが、御訂正願いたいと思います。昭和四十八年度末におきまして交通公園は百三十一カ所、来年度昭和五十年年度につきましては、十五ページの表にございますように、千九百四十四カ所、五百二十六億七千九百万円をもって実施する予定でございます。

十六、十七ページに駐車場整備事業が書いてございます。駐車場の整備につきましては、特に都市計画駐車場につきまして融資制度等を従来からやっておりますが、道路管理者である地方公共団体が道路の付属物として設置する駐車場に對しまして道路整備特別会計から無利子の資金を融資するという制度を四十八年度から実施いたしております。十八、十九ページにその辺のことは書いてございますが、五十年年度は、新規四カ所を増加させまして、継続四カ所と合わせて八カ所について十八億円の費用をもって実施する予定でございます。

次に、二十ページに高速自動車国道におきます救急対策でございます。交通安全基本計画の定めるところによりまして日本道路公団が基地を設置して行います自主救急、あるいは関係市町村長に對する日本道路公団による財政措置、こういったことで救急対策を講じておるわけでございますが、二十ページの下の方にありますように、十億円をもちまして来年度は実施する予定にいたしております。

二十一ページに、建設省において行っております道路交通安全に関する調査研究でございますが、この表にありますように、三億七千万円をもちまして調査研究を継続いたす予定でございます。

二十二ページには、道路の管理につきまして、交通安全上不法占用物件の排除、あるいは地下埋設物に對する監査、特に道路のたび重なる堀り返しを予防するために共同溝の建設を進めておりますが、二十四ページの表にございますように、来年度は公益事業者の負担も含めると百五十億ばかりの事業費をもちまして共同溝の整備を進める

予定でございます。

二十五ページには、大型車両等による事故防止対策でございますが、特に過積載トラック等による事故が非常に多く、かつ、これが大きな事故につながりますので、警察関係機関と緊密な連絡をとりまして、道路管理者サイドといたしましては主として重量計等の取り締まり機材を整備するというところで、警察と一緒に事故防止対策を講じております。

二十六、二十七ページには、車両の安全な運転に資するための道路交通情報の充実について書いてございますが、特に昭和四十五年度に発足いたしました財団法人日本道路交通情報センターの活躍によりまして、逐次通行者に対する的確な道路交通情報の徹底を図っております次第でございます。

最後に、二十八、二十九ページには、交通事故の相当部分がダンプトラックを主体とする建設業者による事故でございますので、私も建設省といたしましては、あらゆる手段を講じてあらゆる機会にこの建設業者に対してダンプトラック等による事故防止対策をいろいろと指導、指示いたしておりますが、特に悪質な者につきましては、三十ページの上に書いてございますように、指名停止等の措置を講じまして、建設業者のダンプトラック等による交通事故の防止の徹底を図ってきたいというふうに考えております。

またことに取り急ぎまして恐縮でございますが、以上で説明を終わらせていただきます。

○委員長(吉田忠三郎君) 次に、昭和五十年年度における陸上交通安全対策関係予算についての説明を求めます。総理府竹岡交通安全対策室長。

○政府委員(竹岡勝美君) 昭和五十年年度陸上交通安全対策予算につきましては総理府からお手元に配付しておりますこの予算調書によりまして、関係各省庁の分を合わせて一括御報告申し上げたいと思います。

この調書の一ページの上段欄外に書いておりますとおり、経費の総額は四千四百七十四億一千八百

万円でございます。昭和四十九年度予算額四千二百八十億一千万円に比しまして、百九十四億八百万円、約四・五%の増加となっております。これは一般会計予算の伸び率二四・五%に比しますと低くなっておりますけれども、交通安全予算全体の約八〇%強を占めております公共事業関係予算が総需要抑制のために前年度並みに抑えられたということから影響しておると思いますが、その中でも警察庁、建設省の特定交通安全施設にうきましては若干の増額が図られておるところでございます。また、道路交通環境の整備に要する経費以外の経費につきましては、前年度に比しまして約四二%の増加となっております。

まず、調査一ページの道路交通環境の整備につきましては、三千八百二十五億四千九百万円を計上し、昨年とはほぼ同額になっております。

その内容の(1)の交通安全施設等の整備は、特定交通安全施設等整備事業五カ年計画に基づくものでございます。この内容といたしまして、⑦の交通管制システムの整備(警察庁分)は、九十五億八千九百万円、対前年度比七・五%増を計上しておりますが、交通管制センター施設二十四カ所の整備、あるいは新設六カ所の増設、さらには約七千三百基の信号機の増設、その他警察関係の道路標識等の交通管理施設等の整備に要する費用につきまして補助するための経費でございます。⑧の特定交通安全施設等の整備(建設省分)は、先ほど道路局長から説明があったと思いますが、歩道約千八百十キロ、自転車道七百四十キロ、立体横断施設百十三カ所、約一千六百基の道路照明等、道路管理者分として負担したまたは補助する経費でございます。

(2)の改築事業による交通安全対策事業(建設省分)、これも先ほど御説明になりましたが、この経費は、小規模なバイパス等の建設の整備に要します経費につきまして負担したまたは補助する経費でございます。

(3)の道路防災対策事業(建設省分)、この経費は、落石、なだれ等を防止するための道路施設の整備、

路肩整備、交通危険箇所等の局部的改良等に要する費用について負担したまたは補助する経費でございます。

(4)踏切道の立体交差化等、これは(運輸省分)(建設省分)がございまして、四百五十四億二千六百万円、対前年度比二・三%の減となっておりますが、⑨の約二百六十カ所の踏切に對します保安設備の整備、それから二ページに入りまして、⑩の新規、継続を含めまして約四百二十九カ所の立体交差、六十六カ所の鉄道高架等、踏切道の立体交差の整備に要します費用につきまして負担したまたは補助するための経費でございます。

(5)交通安全対策特別交付金(自治省分)は、御承知のとおり、交通反則金収入額に相当します金額を地方公共団体が執行します交通安全施設の設置等に要します費用に充てるため、地方公共団体に交付するものでございます。四百九十五億九千五百万円、対前年度比二・一六%の増加となっております。

次に、(6)基幹公園の整備(建設省分)は、道路局長の説明がございましたが、二百十三億五千七百万円、対前年度比一・三%の増加となっております。この経費によりまして約千五百十九基幹公園、四百二十五カ所の都市基幹公園等、児童及び青少年の遊び場を確保するための費用につきまして補助するための経費でございます。

(7)校庭開放事業(文部省分)は、三億七千四百万円、対前年度比一・一%の増となっております。本年度さらに五百校を増設いたしまして、全体五千校に對します費用につきまして補助するための経費でございます。

2の交通安全思想の普及につきましては、九千九百万円と少額ではございますが、対前年度比五二・六%と大幅な増額をいたしております。

その内容は、(1)の総理府所管のグランドパーク事業者の交通安全指導のための経費七百万円、(2)の警察庁所管の全日本交通安全協会に對します交通安全に関する広報事業等の委託費及び日本道路交通情報センターに對します道路交通情報提供業務の

委託費等合わせて二千三百万円、三ページに移りまして、(3)の文部省所管の日本交通安全教育普及協会に對します交通安全教育研究等の委託費六百万円、(4)家庭児童の交通安全事故防止を図るため、交通安全巡回等を行います母親クラブの活動に要する厚生省所管の経費五千五百万円でございます。

等に要する経費でございます。

3の安全運転の確保につきましては、合計で百九十一億一千四百万円、対前年度比三〇・四%の増となっております。

(7)自動車事故防止対策等(運輸省、沖縄開発庁分)は、一億八千二百百万円、対前年度比四二%の増でございます。自動車運送事業者、鉄軌道事業者等の監査指導を行うための経費でございます。

(1)の安全運転センターの設立(警察庁分)は、交通事故の防止を図るため、運転に關します各種資料の提供サービス、交通事故に關する調査研究等を行うことにより、自動車運送者科等の利便増進に資することを目的といたしまして自動車安全運転センターを新たに設立するための出資金五千万円を計上しております。

(8)自動車検査登録業務の処理体制の整備(運輸省分)は、百五十五億八千七百万円、対前年度比三五・七%の増となっております。この経費は、検査施設の増設、検査登録要員の増員等、自動車検査登録業務の処理体制を整備するための経費でございます。

(2)の運転者管理センターの運営(警察庁分)は、四億九千七百万円、四十九年度に比して若干減少しておりますが、電子計算組織によります同センターの運営経費でございます。

(9)自動車運送者労務改善対策(労働省分)は、千八百百万円、ほぼ前年度と同額でございます。自動車運送者の労務管理の改善を促進するための自動車乗務員手帳制度の普及等に要します経費でございます。

(3)交通取締用車両等の整備(警察庁分)は、八億七千三百万円で、わずかでございまして前年度に比して減少しております。交通取り締まり用四輪車、同二輪車、交通事故処理車等を整備するための経費でございます。

(1)の救急業務施設の整備(自治省分)は、七千三百万円、対前年度比三〇・八%増となっております。救急活動の迅速化を図るため、救急指令装置四十基の整備等に要します費用でございます。

(4)交通取締体制の充実強化(警察庁分)は、九億六百万円、対前年度比一四・四%の増となっております。ひき逃げ事件あるいは悪質な重要交通事故事件等の捜査活動の強化及び違法駐車取り締まりの強化等に要する経費でございます。

(2)の救急医療施設の整備等(厚生省、沖縄開発庁分)でございますが、九億七百万円、対前年度比四・五%の増でございます。この経費は、適切な交通事故に對します治療を行うため、救急医療センターの整備等に要する費用について補助するための経費でございます。

四ページに移りまして、(5)の交通事故裁判処理体制の整備(裁判所分)は、一億九百万円、対前年度比二・七倍となっております。これは交通事故事件裁判処理要員といたしまして十三名増員する等、交通事故にかかわります裁判の処理体制を充実強化するための経費でございます。

(4)の通勤災害保護制度の実施(労働省分)は、四百六十七億七千万円、対前年度比五〇・七%増を計上しております。被災労働者及びその遺族の給付金の増額等を図ろうというものであります。

(6)の交通事故処理体制の整備(法務省分)は、八億九千二百万円、対前年度比八・八%の増となっております。交通事故検察処理要員五十人の増員

(5)の交通事故事故相談活動の強化(総理府分)は、一億五千五百万円、対前年度比三四・七%の増となっております。この経費は、既設の交通事故相

談所八十九カ所の充実を図るほか、新たに支所九カ所を増設するための費用を補助するための経費でございます。

(6) 法律扶助事業の強化(法務省分)は、七千二百万円、四十九年度よりわずかに増加しております。法律扶助協会が行います貧困者に対する交通事故の法律扶助事業に要する費用について補助するための経費でございます。

(7) 自動車損害賠償責任再保険特別会計による補助等(運輸省分)は、三十二億五千万円、対前年度比四二・八%増を計上しております。⑦の交通遺児の助成金増額等を図るための自動車事故対策センターを助成増額するほか、⑧の交通事故相談の業務あるいは救急医療機器の整備等に要する費用について補助を行うものでございます。

(8) 脳神経外科等の充実(文部省分)は、整備可能な大学におきましては四十九年度で一応終了いたしましたので、五十年度は予算を計上いたしておりません。

六ページに移りまして、5のその他の欄でございますが、内容は、(1)の自動車安全性向上に關します研究等に要する経費(通産省分)、(2)自動車事故防止に關する研究開発に要する経費(運輸省分)、(3)道路交通安全対策に關します調査研究に要する経費(建設省分)及び(4)交通安全に關する調査を実施するとともに、母親の交通安全意識の高揚を図るための事業を全国交通安全母の会に委託するに要する経費(総務省分)等、合計五億二千四百万円、対前年度比一九・九%の増となっております。以上、概括いたしまして、昭和五十年の陸上交通安全対策関係予算について御報告をいたします。

○委員長(吉田忠三郎君) 次に、昭和五十年度における海上交通及び航空交通安全対策関係予算について説明を求めます。運輸省中村審議官。

○政府委員(中村四郎君) 昭和五十年度におきます海上交通及び航空交通安全対策関係予算について御説明申し上げます。

お手元に、縦長の用紙で横書きの「運輸省」と書いてある資料をお配りしてございますので、これに沿って御説明申し上げます。

まず、海上交通安全対策関係予算でございますが、一部未定ものを除きまして合計百九十三億六千九百万円を計上してございます。これは前年度と比較いたしまして十六億七千万円、およそ九・四%の増加と相なっております。

その内訳を御説明申し上げますと、まず第一に、交通環境交通安全施設等の整備といたしまして百三十億八千二百万円を計上してございます。

内容としては、東京湾口、瀬戸内海、関門航路等の航路整備のための経費七十七億四千百万円、避難港におきまして防波堤の建設、泊地のしゅんせつ等のための経費四億八千八百万円でございます。そのほか、シーバス建設調査のための経費がございまして、これは港湾事業調査費の一部でございますが、現在実施計画を作成中でございますので、金額は未定となっております。以上の港湾関係予算は、第四次港湾整備五カ年計画に基づく最終年度分のものでございます。次に(4)航路標識の整備のための経費として四十八億五千三百万円を計上してございますが、この中には、船舶の動向を把握して、その管制、情報提供等を行います海上交通情報機構整備のための経費が含まれておる次第でございます。

第二に、船舶の安全性の確保といたしまして一億三千百万円を計上してございます。

内容としては、当省が船舶の検査を行いますための経費が七千四百百万円、小型船舶の検査を実施するため昨年設立されました日本小型船舶検査機構に対する出資等のための経費が四千万円でございます。それから、船舶の安全対策として、各種船舶の安全基準の整備等のための経費が千七百万円ございますが、これが前年度と比較して若干減少しておりますのは、安全基準等の作成が終了したものがあつたためでございます。

次のページに参りまして、第三に、安全運航の確保といたしまして一億九千二百万円を計上して

でございます。

内容といたしましては、海上交通安全対策として海上交通安全関係法令の円滑な施行のために関係者に対する法令内容の周知等を行うための経費一億二百万円がございまして、次に(2)から(4)までといたしまして、旅客船の安全対策のための経費、乗船指導監督のための経費、船員災害防止指導のための経費が掲げられてございます。それから海技従事者国家試験等の実施のための経費七千五百万円がございまして、これが前年度に比べて減少しておりますのは、前年度予算に含まれておりました小型船舶操縦士の実技試験を実施する機関に対する助成が終了したためでございます。

第四に、警備救難体制の整備といたしまして五十九億三千九百万円を計上してございます。

内容としては、海上保安庁においては海難の防止と救助のため毎年その体制の強化を図つてきておりますが、巡視船艇及び航空機の整備強化のための経費として五十三億百万円を計上し、巡視船艇の代替建造等を行うとともに、航空機及び航空基地の整備を行うこととしております。また、海難救助体制の整備のための経費として六億三千八百万円を計上し、海上保安通信体制及び救難防災対策の充実強化を図ることとしております。

最後に、海難防止に關する研究開発のための経費として、備考にございましておりの諸研究を実施するための経費二千六百万円を計上してございます。以上が海上交通安全対策関係の経費でございます。

次に、ページを繰っていただきまして、航空交通安全対策関係予算でございますが、合計七十九億七千七百万円を計上してございます。これは前年度と比較いたしまして百億八千五百万円、およそ一六・六%の増加と相なっております。

その内訳を御説明申し上げますと、まず、交通環境交通安全施設等の整備といたしまして五百八十六億六千七百万円を計上しております。

その内容といたしましては、空港の整備のための経費として四百四十四億五千万円を計上し、滑走路、誘導路、エプロン等の基本施設及びILS等の航空保安施設の整備を推進することといたしております。また、航空路整備のための経費は百三十五億八千九百万円でありまして、これにより航空路監視レーダー、管制情報処理システム等の管制施設、VOR、DME等の航空保安無線施設等の整備を行うことといたしております。それから(3)といたしまして、航空気象業務の整備のための経費六億二千八百万円がございまして、

次に、第二として、安全運航の確保でございますが、これには九十億九千万円を充てております。その内容としては、空港の維持運営のための経費六十億一千万円、航空路施設の維持運営のための経費十九億七千二百万円及び航空保安施設の検査のための経費十一億八百万円でありまして、このうち航空保安施設の検査のための経費が二十二億円余減少いたしておりますが、これは前年度に航空保安施設の作動状況について検査を行うための航空機を購入したという特別な理由によるものでございます。

第三に、航空従事者の教育訓練の充実でございますが、これには三十一億四千四百万円を計上いたしております。その内容といたしましては、航空保安大学校及び航空大学校の運営及び教育施設の整備を図るため、航空保安大学校関係経費六億二千四百万円、航空大学校関係経費二十五億二千万円を計上いたしております。

最後に、航空事故防止に關する研究開発につきましても、備考欄にございましておりの研究を実施するために必要な経費七千六百万円を計上してございます。以上が航空交通安全対策関係予算でございます。簡単でございますが、これをもちまして海上交通安全対策及び航空交通安全対策関係予算の説明を終わらせていただきます。

○委員長(吉田忠三郎君) ちよっと速記をとめて。

(速記中止)

○委員長(吉田忠三郎君) 速記を起こして。

○委員長(吉田忠三郎君) 国家公安委員長から所信を聴取いたします。福田国家公安委員長。

○國務大臣(福田一君) 本委員会の開催に当たりまして、国家公安委員会の委員長といたしまして一言あいさつを申し上げますとともに、所信の一端を申し上げて、一層の御指導と御協力を賜りたいと存ずる次第であります。

委員各位には、平素から交通問題について多大の御尽力をいただいております、まことに感謝にたえません。

御承知のように、わが国の交通事故は、関係機関を初め、国民各層の方々の懸命な努力によりまして、昨年で四年連続して減少するという画期的な成果をおさめ、特に死者数においては、昭和三十七年と同じ一万人台にとどめることができましたのであります。

しかしながら、年間の交通事故による死者数は、いまなお六十五万人を超え、国民生活に重大な脅威を与えており、特に子供や老人層に依然として多くの犠牲者を見ておりますことは、憂慮にたえないところでございます。また、都市を中心とした交通渋滞や排出ガス、騒音等による生活環境の悪化も、なお深刻な問題であります。

そこで、本年は、関係機関と一層の緊密な連絡のもとに、歩行者及び自転車利用者の保護を最重要点として、交通事故による死者数の減少傾向を長期的に定着させ、過去の最高であった昭和四十五年の一万六千七百六十五人の半減を目標に、二、三年のうちに一万以下に抑えることを目指すとともに、住みよい生活環境の実現を期すべく、真に実効のある諸対策を実施してまいり所存であります。

このため、都市総合交通規制の推進、交通安全施設の計画的整備、交通指導取締り活動の活発化、運転者を初め広く国民一般に対する交通安全教育の充実・強化を強力に進める考えでございます。

ます。特に、運転者対策の充実・強化については、自動車安全運転センターの設置など、格別の配慮をしてまいり所存でございます。

委員各位の一層の御高示と御鞭撻を賜りますようお願いいたします。私のあいさつといたします。

○委員長(吉田忠三郎君) 次に、昭和五十年年度における交通警察の運営についての説明を求めます。警察庁長官(勝田俊男君)。

○政府委員(勝田俊男君) 二月一日付で警察庁交通局長を命ぜられました勝田でございます。何とぞよろしく御指導をいただきますようお願いいたします。

昨年中の交通事故は、お手元に配付しました資料にもありますとおり、発生件数、死者数、負傷者数とも大幅に減少し、史上最高の減少数を記録いたしました。特に死者は昭和四十六年以降四年連続して減少してまいりましたが、特に昨年は約三千百人も減少し、昭和三十七年と同じ一万人台にとどめることができましたのであります。

このような成果を上げ得ました要因には種々あると思われまますが、関係行政機関、団体を初め、国民各層の方々による長年にわたる総合的な交通安全対策の積み重ねがようやく実を結びつつあることを示していると考えます。

申すまでもなく交通事故は、直接人命を損傷するほか、平和な家庭生活を一瞬にして崩壊するものであるだけに、最近における交通事故の大幅な減少は、国民生活の安全と福祉に大きく寄与するものであり、その社会的意義ははかり知れないものがあります。

しかしながら、交通事故の実態を分析してみますと、なお問題が残っているものであります。

その一つは、交通事故全体の中で、歩行者、自転車利用者と老人、子供の死者の占める割合がきわめて高いこととあります。死者の中で、歩行者が三六%、自転車利用者が一一%を占めており、合わせて四七%にもなり、欧米各国における歩行

者の死者の割合が、イギリスを除いていずれもわが国より低く二〇%前後にとどまっているのに比較し、問題であります。また、十五歳以下の子供の死者は一三%、六十歳以上の高齢者の死者は二三%であり、合わせて三六%となっております。

次は、都道府県間や都市間といった地域間の事故率の格差が大きいこととあります。たとえば昨年中の人口十万人当たりの死者数は、都道府県別では、一番少ない東京都の三・八人に對し、一番多い茨城県では二一・四人であり、また、都市別に見ますと、同様に都下東村山市の死者の死者ゼロに對し、山口市の二八・四人となっており、このような大きな地域間の格差を解消していくことが今後の課題であります。

これらの問題のほか、都市を中心とする交通渋滞の激化、自動車排出ガス、騒音等による生活環境の悪化などの問題も次第に深刻化しつつあります。

このような諸問題を抱えて、また、史上最高の死者減少率を記録した昨年の後を受けて、今後引き続き死者の減少傾向を持続させていくためには格段の努力が必要であると考えております。道路交通の問題はきわめてむずかしい時期に差し加かっているといえますが、警察といたしましては、最近の交通事故の減少傾向を長期的に定着化させ、死者数を過去の最高であった昭和四十五年の一萬六千七百六十五人の半分にすることを目標に諸施策を結集し、二、三年のうちに一万人以下に抑えることを目指しております。

本年においては、この目標を達成するため、歩行者と自転車利用者の保護を最重要点に関係機関との連絡を密にして、都市総合交通規制の推進、交通安全施設の計画的整備、街頭における交通指導取締り活動の充実、交通安全思想の普及徹底などの諸施策のほか、ただいま大臣のあいさつにもありました自動車安全運転センターを軸とする運転者対策の強化など新たな施策を取り入れて、総合的な交通安全対策を展開してまいり所存であります。

以下、これらの対策の主な点について申し上げます。

第一に、都市総合交通規制であります。人口十万人以上の都市を中心に、種々の規制を組み合わせた総合的な交通規制を、昨年から三年を目途に進めていますが、今年も引き続き重点施策として進めることといたしております。住宅地、商店街等の日常生活の営まれるいわゆる生活ゾーンについては、歩行者天国、遊戯道路を設けるなど、自動車の通行禁止、一方通行、あるいは最高速度の大幅制限、駐車禁止等の規制を面的に実施し、通過交通を初め自動車を裏通りから締め出し、安全で静かな生活環境の確保を図りたいと考えております。

また、大量輸送機関であるバスについては、バス専用レーンの大幅な拡大を図るとともに、バスの近接を感知するバス優先信号の設置もさらに進めるなど、バスの優先対策を大幅に強化することといたしております。

駐車対策としては、都市中心部を中心に広域にわたる駐車禁止規制を強化するとともに、駐車需要の大きい業務地域等については、パーキングメーターを設置して駐車時間制限の規制を推進する考えであります。

なお、五十二年規制の延期に伴う排出ガスによる公害防止についても、さきに申し上げました生活ゾーン対策、バス優先対策、広域駐車規制などの間接的な方針を通じ、大都市における自動車交通量のおおむね一割を目標に交通総量の削減を図るとともに、信号機の調整などによって交通の流れをよくし、停止回数を少なくすることにより、一酸化炭素、窒素酸化物等の排出ガスの減少に努めてまいりたいと考えています。

また、速度規制については、単に事故防止のためのみでなく、排出ガス、騒音、振動といった交通公害の削減を図り、また、ガソリンの消費節約にも資するといった観点から、都市においては原則として四十キロメートル毎時の規制を進めていくところでありま。



なお、自転車の安全利用の促進を図るため、自転車専用通行帯、自転車歩道通行可などの交通規制を、自転車安全利用モデル都市はもちろん、その他の地域についても積極的に推進し、連想的に組み合わせた自転車道路網の整備に資してまいりたいと考えております。

第二の交通安全施設の計画的整備については、都市総合交通規制とらばらの関係にあるものであり、交通規制の推進と相まって、信号機、道路標識等の交通安全施設の早急な整備を図る必要があります。

特に、さきに申しました都道府県間や都市間における地域格差を是正するためにも、地方都市における交通安全施設の整備が急務とされているところであり、公共事業抑制方針の中においても、人命にかかる緊急度の高い事業であることにかんがみまして、投資規模を落とさないよう関係機関に特段の配慮をお願いしている次第であります。

第三に、運転者対策の充実強化を進める一環として、自動車安全運転センターの設立を進めてまいりたいと考えております。

この自動車安全運転センターは、警察庁が持つております運転者に関する資料を活用して、交通違反等により行政処分を受けることとなる直前の運転者に対しあらかじめ注意を喚起すること、無事故、無違反運転者等に対して運転経歴を証明すること、交通事故の証明をすることなどの資料提供を行うほか、安全運転のための研修、交通事故防止のための調査研究等を推進し、交通事故の防止と運転者等に対する利便の増進を図ろうとするものであります。

以上は、本年度推進しようとする施策のうち、主なものであります。その他の対策につきましても、お手元に配付の資料より御理解くださるようお願いいたします。

○委員長(吉田忠三郎君) 以上で関係省庁の説明聴取を終わります。

○委員長(吉田忠三郎君) 続きまして、北陸トンネル内における列車火災事故に関する件について質疑を行います。

質疑のある方は順次御発言願います。

○目黒今朝次郎君 きょうは、北陸トンネルの事故の性格から、公安委員会や関係の大臣が全部いる中でたまたまと思ったわけですが、国会の御都合でありませんから、当面必要な点だけ一応質問いたしまして、関係方面その他については引き続き質問していきたいと思っております。

北陸トンネル事故は、昭和四十七年十一月五日夜、北陸線の北陸トンネルで発生したものでありまして、亡くなった方が三十名、一酸化炭素などで負傷者が五百六十九名、非常な社会問題になった事故であります。この問題については、四十七年から国会の運輸委員会あるいは交通安全委員会を取り上げられてきたわけですが、昨年の十二月二十七日、福井地方検察庁がこれを起訴したと、こういうことになったわけでありまして、したがって、われわれもいたしましては、あらゆる委員会が努力してきたことが最終的には起訴という状態になったわけですが、この時点で運輸省なりあるいは国鉄側に聞きたいのは、時間がありませんから、いままで約二年有半、国会においてこの問題に対する取り扱いについていままで答弁したことについて、起訴という事実があつても変更があるかないかという点をまず冒頭確認したいと思ひます。いままで国鉄総裁、運輸大臣あるいは関係政府委員、説明員、すべての方々が行った証言については、この時点でも変わりがないというのを私は確認したいと思ひますが、いかがでしょうか。

○説明員(山岸勤六君) 国鉄といたしましては、いままで申し上げたことについての考え方の変更は毛頭ございません。

○目黒今朝次郎君 そうしますと、この起訴状についておたくのほうでも読んでおられるのであります。この起訴状の中で言っている車掌の石川さん、それから機関士の辻さんの起訴の事実、

国鉄側なりあるいは運輸大臣が答弁した事実と食い違いがあるかどうかという点について見解を聞かしてもらいたい。まず運輸省、それから国鉄側と、両方からお願いします。

○政府委員(後藤茂也君) 突然のお尋ねでございまして、起訴状をよく調べ、かつ、過去における大臣、政府委員、説明員の御説明を詳細に調べた上で御返事いたします。

○目黒今朝次郎君 納得できませんね。この起訴状は少なくとも十二月二十七日に入っているんです。もうきょうは二月十九日です。これだけの期間がたつておいて、鉄監局を中心とした運輸省がいまだに検討していないなんというところは、私は答弁は満足できません。それはどういふわけですか。三十人が亡くなって、五百六十九人も負傷しているんですよ。これだけの重大事故に遭つた事案について全然調査をしないという怠慢は、これは承認できません。

○説明員(山岸勤六君) 先ほどお答え申し上げましたように、国鉄といたしましては、かねて来申し上げましたことに変動はございません。起訴状の一つ一つの事項に対しまして食い違いと申しまして、起訴状、検察庁の言ひ分との食い違い等につきましては、また法廷その他におきまして私どもの方あるいは弁護人を通じて私どもの一貫した考え方を申し上げていきたい、このように考える次第であります。

○目黒今朝次郎君 私が聞いているのは、前段で、衆議院も参議院も交通安全特別委員会なり運輸委員会でも大臣も総裁も答弁したことと変わっていないとすれば、私の見解では、これは全然食い違っていると思うんですよ、この起訴状は、それについておたくの――簡単なものですからね。四枚か五枚です。これは、焦点は二カ所しかないんですよ、焦点は、なぜとつたのか、なぜ走らなかつたのか、それだけです。ところが、列車火災が起きた際にはまずとつて消さないというのが国鉄の規則でしょう。それをやつて機関助手は殉職したんでしょう。機関士はかろうじて生きた。

かろうじて生きた職員に対して、国鉄側は総裁表彰までやつてほんとうに御苦労であつた。当時の新聞も御苦労であつた。それを全部否定しているんですよ、この起訴状は。ですから、私は、ここで公安委員長と運輸大臣と総裁と三人おつて、一体いままでの国会の権威とその関係はどうなのかということを開きたいと思つたんです。きょうは遺憾ながら公安委員長はおられませんから、これについては不満なんだけれども、これ以上答弁しなければどうしようもないです。きわめて怠慢ですね。返事できませんか、運輸省。

○政府委員(後藤茂也君) お尋ねの点につきましては、先ほど御説明申し上げたとおりでございます。

○委員長(吉田忠三郎君) 鉄監局長ね、そういうことだけでは質疑者も納得しない、こういうことです。委員長として聞いておつても、あなたのその程度の答弁ではちよつと理解できません。質疑者は、具体的にトンネルの事故の問題を提起して、それに新たに起訴されたという事実、それと同時に、起訴された方にも、当時は、関係省庁の諸規定、諸法に従つて行動した、表彰も受けている、それをなぜ起訴されるのかという疑問を持っているとばくは思ふんですが、その関係を答えなければ質疑者はやはり納得しないと思ひますから、もう一回あなた答弁してください。

○政府委員(後藤茂也君) お尋ねは、起訴状に書いてあること、この事件について大臣、政府委員、説明員がこれまで御説明したことと食い違いがあるのかないのか、そういう御趣旨に承つております。この事件は、たまたま御説明いたしましたように、四十七年に起つて、一年前に書類が送検され、そこで検察当局がいろいろと検討をいたしました上で起訴したものと承知しております。で、起訴状の細かな点につきましては、さらに、この過去二年間に於ける、あるいはそれ以上かもしれませんが、国会におきます政府関係者の御説明につきまして、詳細にこれを点検せずにごく軽く御説明することは適當でないと思ひま

す。それで、私は先ほど御説明申し上げたような御返事をただだけでございまして、その点検の上で御説明することがあればその時点で詳しく私どもの御説明をさせていただきたいと思えます。

○目黒今朝次郎君　じや、逆に質問しますが、この北陸トンネル事故が起きてから運輸省なり国鉄側として列車運転にかかわるトンネル内のこういう火災について、取り扱い規程を改正したか改正しないか、改正したとすればどういう点を改正したのか、その改正した点があれば改正とこの起訴がどういう関係があるかということについて説明してもらいたい。私の聞く範囲では、具体的には改正していない、指導強化はしておるけれども改正はしていないと、このように存じておりますが、その点についてお答え願いたい。

○説明員(山岸勸六君) 四十七年の十一月六日この大事故發生以來私ども、部外の先生方をも含め、鋭意現在の國鉄の設備あるいは取り扱いを含めまして問題點の解明、さらには、狩勝の実験線區、あるいは宮古線におきますトンネル内の実物実験試験等を通じて、最近によりやくこの二年の研究を踏まえまして私ども取り扱い物につきましても今後改正をしていく必要があるという段階に現在到達いたしております。したがいましてその過程におきます新しい勉強あるいは新しい設備等の増強等につきましても第一線の職員にできるだけ知らせてまいっておりますけれども、實際の取り扱い方についての基準の改正というものは、いま申し上げましたように、部外の先生方を入れた委員会におきましてようやくその方向での結論がなされつつある段階であります。三月中には最終的なこの委員会からの報告を總裁あてにしようだいすることになっております。現在私どもそれに並行して勉強いたしておりますが、改正はできるだけ早く取り扱い等の改正もいたしたい、このように考えておるわけであります。

○目黒今朝次郎君 結局、結論は、いま長々の説明がありましたが、結論は、改正をしない、と、改正の内容について現在検討中だと、そ

ういうことですね。そうしますと、現在の規定に従って自分の命をかけて努力した辻機関士が起訴された、車掌も起訴された。もうこれから裁判でやられるわけですね。現実には列車は運転しているわけですよ。北陸トンネルは条件のいいトンネルですね、複線化で、もっと悪いトンネルがしばしばあるわけですよ。三月十日の博多新幹線では四〇％以上がトンネルだ。こういう状況の中で一体現にハンドルを持っている機関士であると、車掌さんはどういうふうにすればいいんだろうか、北陸トンネルと同じような類似事故が発生した場合に、われわれ国鉄の職員としてどういう処置をするのがいいんだろうかと非常に迷っているんですよ、これは遺憾ながらも。毎日送っている。こういう迷った状態で機関士なり車掌さんが運輸事業に携わるといふことは、これは交通安全から見れば最大の悪です。ですから、早急にこれは、きょうは逃げられてもしようがありませんが、こういうきわめて矛盾した条件で置かれていることについて、運輸省、国鉄側、公安委員長を含めて、やはり私の質問に対して答えられるような調査と意見の調整をしてもらって、ぜひこの問題について私はやりたい。

私の見解から言わせれば、辻機関士も、それから石川さんという車掌さんも、これは食堂車が火災を発生した、こういう火災発生の被害者ですよ。そうでしょう。国鉄が老朽車両を使って食堂車の火災さえ発生しなければ、こういう案件はなかったんでしよう。本当の犯人は老朽車両ですよ、そうじゃないでしょうか。その点を全然検査側は追及しないで、単に車掌と運転士さえ罰すればいいと。亡くなった機関助手は殉職ですよ、そうですね。助手は亡くなったんですから、これは殉職ですよ。本当に国鉄神社に祭られておる殉職で、生き残った車掌と機関士は罪人ですよ、これは。私はこんなばかげた社会的公平はないと思うんです。私に言わせれば、本当にそこまですると思えば、加害者はやっぱり国鉄だ、社会に対しては。私は、桜木町事件である

とか、そういう事件のように、国鉄総裁なりあるいは運輸大臣が責めを負うべきだ、社会に対しては。一機関士、車掌を罰したってしょうがないという気持ちなんです。私は、この二人は被害者だ、という観点から物事をとらえておりますから、ぜひ早急に意見調整をして次の委員会で継続してもらいたい。

同時に、私は、これは聞くところによりますと、非常にトンネルの多い区間については機関士一人では大変だと、こういう事故も想定しますと、やっぱり二人乗せてこういう特殊条件にしてやるべきだということについても考えを持っていますから、これらの問題についても、きょうは時間がありませんから、職員局長が来ているようでありますが、ぜひやってもらいたい。

それからもう一つ、北陸トンネルに事故が起きていろいろな防災設備をつくりましたね、何億という金をかけて。あの何億という金をかけた北陸トンネルの整備について全国のトンネルにやってもらいたい。それから整備した後の補修の責任者がだれなのか。検査したり点検したりですね。補修の責任がきかめて不明確だ、機械はつけれどもだめだということが言われていますから、そういうことについても私はきょうは委員会で問題を提起しておきますから、次の委員会での問題について相当時間をとって私は追及したい、あるいは考え方を聞きたい、こう思っておりますから、きょうは時間の関係で問題点を提起しておきます。次回は継続してやりますから答弁できるように御準備を関係庁間でやつてもらいたいと、これを含めて終わります。

○委員長(吉田忠三郎君) 鉄監局長ね、さわめて質疑者は明快だと思ふんですね。ですからあんなたの答えもさわめて慎重なんですけれどもね。この委員会はいつ開かれるか、これから理事会で決めてもらいますが、いずれにいたしましても、質疑者が言っておられますように、早急に運輸省それから国家公安委員長――まあ警察庁でも無論いいですよ、それと国鉄が、この起訴状と当時国鉄が

とつた措置と、それから当時衆参で当然国会で問題になりまして、それぞれの省庁大臣、関係者が明確な答弁をされています。これは会議録を調べればすぐわかりますから、お答えのようにぜひそういうものを精査をして、つまり統一的な答弁をしなければならぬと思いますよね。そのように努力いたしますことを私からも求めておきたいと思います。

本件に関する質疑はこの程度にとどめます。

本日の調査はこの程度にとどめ、これにて散会いたします。

午後一時四十五分散会

二月十七日予備審査のため、本委員会に左の案件を付託された。

一、自動車安全運転センター法案

## 自動車安全運転センター法案

## 自動車安全運転センター法

## 目次

第一章 總則(第一条—第八条)  
第二章 設立(第九条—第十四条)  
第三章 管理(第十五条—第二十八条)  
第四章 業務(第二十九条—第三十一条)  
第五章 財務及び會計(第三十二条—第三十九条)  
第六章 監督(第四十条—第四十一条)  
第七章 雜則(第四十二条—第四十四条)  
第八章 罰則(第四十五条—第四十八条)  
附則

(目的)

第一条 自動車安全運転センターは、運転免許を受けた者の自動車の運転に関する経歴に係る資料及び交通事故に関する資料の提供、自動車の運転に関する研修の実施並びに交通事故等に関する調査研究を行うことにより、道路の交通に



起因する障害の防止及び運転免許を受けた者等の利便の増進に資することを目的とする。

(定義)

第二条 この法律において、次の各号に掲げる用語の意義は、それぞれ当該各号に定めるところによる。

一 自動車 道路交通法(昭和三十五年法律第百五号)第一条第九号に規定する自動車及び同項第十号に規定する原動機付自転車という。

二 交通事故 道路交通法第七十二条第一項に規定する交通事故という。

三 運転免許 道路交通法第八十四条第二項の第一種運転免許及び第二種運転免許という。

(法人格)

第三条 自動車安全運転センター(以下「センター」という。)は、法人とする。

第四条 センターは、一を限り、設立されるものとする。

(資本金)

第五条 センターの資本金は、五千万円とし、政府がその全額を出資する。

2 政府は、必要があると認めるときは、センターに追加して出資することができる。

3 センターは、前項の規定による政府の出資があつたときは、その出資額により資本金を増加するものとする。

4 政府は、センターに出資するときは、金銭以外の財産を出資の目的とすることができる。

5 前項の規定により出資の目的とする金銭以外の財産の価額は、出資の日現在における価額を基準として評価委員が評価した価額とする。

6 前項の評価委員その他評価に関し必要な事項は、政令で定める。

(名称)

第六条 センターは、その名称中に自動車安全運転センターという文字を用いなければならない。

2 センターでない者は、その名称中に自動車安全運転センターという文字を用いてはならない。

(登記)

第七条 センターは、政令で定めるところにより、登記しなければならない。

2 前項の規定により登記しなければならない事項は、登記の後でなければ、これをもつて第三者に対抗することができない。

(民法の準用)

第八条 民法(明治二十九年法律第八十九号)第四十四条及び第五十条の規定は、センターについて準用する。

第二章 設立

(発起人)

第九条 センターを設立するには、道路の交通に起因する障害の防止について識見を有する者七人以上が発起人となることを必要とする。

(設立の認可等)

第十条 発起人は、定款及び事業計画書を国家公安委員会に提出して、設立の認可を申請しなければならない。

2 前項の事業計画書に記載すべき事項は、総理府令で定める。

第十一条 国家公安委員会は、設立の認可をしようとするときは、前条第一項の規定による認可の申請が次の各号に適合するかどうかを審査しなければならない。

一 設立の手續並びに定款及び事業計画書の内容が法令の規定に適合するものであること。

二 定款又は事業計画書に虚偽の記載がないこと。

三 事業の運営が健全に行われ、道路の交通に起因する障害の防止及び運転免許を受けた者等の利便の増進に資することが確実であると認められること。

第十二条 国家公安委員会は、前条の規定により認可をしたときは、遅滞なく、発起人が推薦した者のうちから、センターの理事長又は監事となるべき者を指名する。

2 前項の規定により指名された理事長又は監事となるべき者は、センターの成立の時に於いて、第十八条第一項の規定により、それぞれ理事長又は監事に任命されたものとする。

(事務の引継ぎ)

第十三条 前条第一項の規定により理事長となるべき者が指名されたときは、発起人は、遅滞なく、その事務を理事長となるべき者に引き継がなければならない。

2 理事長となるべき者は、前項の規定による事務の引継ぎを受けたときは、遅滞なく、政府に対し、第五条第一項の規定による出資金の払込みを求めなければならない。

(設立の登記)

第十四条 理事長となるべき者は、前条第二項の規定による出資金の払込みがあつたときは、遅滞なく、政令で定めるところにより、設立の登記をしなければならない。

2 センターは、設立の登記をすることによつて成立する。

第三章 管理

(定款)

第十五条 センターは、定款をもつて、次の事項を規定しなければならない。

一 目的

二 名称

三 事務所の所在地

四 役員に関する事項

五 評議員会に関する事項

六 業務及びその執行に関する事項

七 財務及び会計に関する事項

八 定款の変更に関する事項

九 公告の方法

2 定款の変更は、国家公安委員会の認可を受けなければならない。その効力を生じない。

(役員)

第十六条 センターに、役員として、理事長一人、理事四人以内及び監事一人を置く。

(役員の職務及び権限)

第十七条 理事長は、センターを代表し、その業務を総理する。

2 理事は、定款で定めるところにより、理事長を補佐してセンターの業務を掌理し、理事長に事故があるときはその職務を代理し、理事長が欠員のときはその職務を行う。

3 監事は、センターの業務を監査する。

4 監事は、監査の結果に基づき、必要があると認めるときは、理事長又は国家公安委員会に意見を提出することができる。

(役員の任命)

第十八条 理事長及び監事は、国家公安委員会が任命する。

2 理事は、国家公安委員会の認可を受けて、理事長が任命する。

(役員の任期)

第十九条 役員の任期は、三年とする。ただし、補欠の役員の任期は、前任者の残任期間とする。

2 役員は、再任されることができない。

(役員の欠格条項)

第二十条 政府又は地方公共団体の職員(非常勤の者を除く。)は、役員となることができない。

(役員の解任)

第二十一条 国家公安委員会又は理事長は、それぞれの任命に係る役員が前条の規定により役員となることができない者に該当するに至つたときは、その役員を解任しなければならない。

2 国家公安委員会又は理事長は、それぞれその任命に係る役員が次の各号のいずれかに該当するときは、その他役員たるに適しないと認めるときは、その役員を解任することができる。

一 心身の故障のため職務の執行に堪えないと認められるとき。

二 職務上の義務違反があるとき。

3 理事長は、前項の規定により理事を解任しようとするときは、国家公安委員会の認可を受けなければならない。

(役員の兼職禁止)

第二十二条 役員は、営利を目的とする団体の役員となり、又は自ら営利事業に従事してはならない。ただし、国家公安委員会の承認を受けたときは、この限りでない。

(代表権の制限)

第二十三条 センターと理事長との利益が相反する事項については、理事長は、代表権を有しない。この場合には、監事がセンターを代表する。

(代理人の選任)

第二十四条 理事長は、理事又はセンターの職員のうちから、センターの業務の一部に関し一切の裁判上又は裁判外の行為をする権限を有する代理人を選任することができる。

(評議員会)

第二十五条 センターに、定款の変更、業務方法書の変更、毎事業年度の予算及び事業計画その他センターの運営に関する重要事項を審議する機関として、評議員会を置く。

2 評議員会は、評議員二十人以内で組織する。  
3 評議員は、道路の交通に起因する障害の防止について識見を有する者のうちから、国家公安委員会の認可を受けて、理事長が任命する。

(職員の任命)

第二十六条 センターの職員は、理事長が任命する。

(役員及び職員の秘密保持義務)

第二十七条 センターの役員若しくは職員又はこれらの職にあつた者は、その職務に関して知り得た秘密を漏らしてはならない。

(役員及び職員の公務員たる性質)

第二十八条 センターの役員及び職員は、刑法明治四十年法律第四十五号(その他の罰則の適用)については、法令により公務に従事する職員とみなす。

第四章 業務

(業務)  
第二十九条 センターは、第一条の目的を達成するため、次の業務を行う。  
一 運転免許を受けた者が自動車の運転に関し

道路交通法若しくは同法に基づく命令の規定又は同法の規定に基づく処分違反したことにより総理府令で定める場合に該当したときに、当該違反をした者に對し、その旨を書面で通知すること。

二 運転免許を受けた者の自動車の運転に関する経歴に係る総理府令で定める事項を記載した書面を、当該運転免許を受けた者の求めに応じて交付すること。

三 交通事故に関し、その発生した日時、場所その他総理府令で定める事項を記載した書面を、当該事故における加害者、被害者その他当該書面の交付を受けることについて正当な利益を有すると認められる者の求めに応じて交付すること。

四 運転免許を受けた者が自動車の運転に関し高度の技能及び知識を必要とする業務に従事するもの又は運転免許を受けた青少年に對し、その業務の態様に應じて必要とされ、又はその資質の向上を図るために必要とされる自動車の運転に関する研修を実施すること。

五 自動車の安全な運転に必要な技能に関する調査研究その他道路の交通に起因する障害の防止に資するための調査研究を行うこと。

六 前各号に掲げる業務に附帯する業務  
七 前各号に掲げるもののほか、第一条の目的を達成するために必要な業務

2 センターは、前項第七号に掲げる業務を行ううとするときは、国家公安委員会の認可を受けなければならない。

3 第一項第一号から第三号までに規定する書面の様式は、総理府令で定める。

(業務方法書)

第三十条 センターは、業務の開始前に、業務方法書を作成し、国家公安委員会の認可を受けなければならない。これを変更しようとするときも、同様とする。  
2 前項の業務方法書に記載すべき事項は、総理府令で定める。

(照会)

第三十一条 センターは、第二十九条第一項第一号から第三号までに掲げる業務を行うため必要な事項について、警察庁又は都道府県警察に照会することができる。この場合において、警察庁又は都道府県警察は、照会に係る事項をセンターに通知するものとする。

第五章 財務及び会計

(事業年度)

第三十二条 センターの事業年度は、毎年四月一日に始まり、翌年三月三十一日に終わる。  
(予算等の認可)  
第三十三条 センターは、毎事業年度、予算、事業計画及び資金計画を作成し、当該事業年度の開始前に、国家公安委員会の認可を受けなければならない。これを変更しようとするときも、同様とする。

第三十四条 センターは、毎事業年度、財産目録、貸借対照表及び損益計算書(以下「財務諸表」という。)を作成し、当該事業年度の終了後三月以内に国家公安委員会に提出して、その承認を受けなければならない。

2 センターは、前項の規定により財務諸表を国家公安委員会に提出するときは、これに、予算の区分に従い作成した当該事業年度の決算報告書並びに財務諸表及び決算報告書に関する監事の意見書を添付しなければならない。

(利益及び損失の処理)  
第三十五条 センターは、毎事業年度、損益計算において利益を生じたときは、前事業年度から繰り越した損失をうめ、なお残余があるときは、その残余の額は、積立金として整理しなければならない。

2 センターは、毎事業年度、損益計算において損失を生じたときは、前項の規定による積立金を減額して整理し、なお不足があるときは、その不足額は、繰越欠損金として整理しなければならない。

(借入金)

第三十六条 センターは、資金の借入れ(借換を含む。)をしようとするときは、国家公安委員会の認可を受けなければならない。

(財産の処分等の制限)

第三十七条 センターは、総理府令で定める重要な財産を譲渡し、交換し、又は担保に供しようとするときは、国家公安委員会の認可を受けなければならない。

(給与及び退職手当の支給の基準)

第三十八条 センターは、役員及び職員に対する給与及び退職手当の支給の基準を定めようとするときは、国家公安委員会の承認を受けなければならない。これを変更しようとするときも、同様とする。

(総理府令への委任)

第三十九条 この法律に規定するもののほか、センターの財務及び会計に関し必要な事項は、総理府令で定める。

第六章 監督

第四十条 センターは、国家公安委員会が監督する。

2 国家公安委員会は、この法律を施行するため必要があると認めるときは、センターに對し、その業務に関し監督上必要な命令をすることができる。

(報告及び検査)

第四十一条 国家公安委員会は、この法律を施行するため必要があると認めるときは、センターに對しその業務に関し報告をさせ、又は警察庁の職員にセンターの事務所その他の事業場に立ち入り、業務の状況若しくは帳簿、書類その他の物件を検査させることができる。

2 前項の規定により立入検査をする職員は、その身分を示す証票を携帯し、関係者に提示しなければならない。  
3 第一項の規定による立入検査の権限は、犯罪捜査のために認められたものと解してはならない。

第七章 雑則

第四十二條 センターは、その業務の運営について、都道府県警察と密接に連絡するものとする。

2 都道府県警察は、センターに対し、その業務の円滑な運営が図られるように、必要な配慮を加えるものとする。

(解散)

第四十三條 センターの解散については、別に法律で定める。

(大蔵大臣との協議)

第四十四條 内閣総理大臣は、第三十七條又は第三十九條の規定による総理府令を定めようとするときは、大蔵大臣に協議しなければならない。

2 国家公安委員会は、次の場合には、大蔵大臣に協議しなければならない。

一 第二十九條第二項、第三十條第一項、第三十三條、第三十六條又は第三十七條の規定による認可をしようとするとき。

二 第三十四條第一項又は第三十八條の規定による承認をしようとするとき。

第八章 罰則

第四十五條 第二十七條の規定に違反した者は、一年以下の懲役又は十万円以下の罰金に処する。

第四十六條 第四十一條第一項の規定による報告をせず、若しくは虚偽の報告をし、又は同項の規定による検査を拒み、妨げ、若しくは忌避した場合には、その違反行為をしたセンターの役員又は職員は、十万円以下の罰金に処する。

第四十七條 次の各号のいずれかに該当する場合には、その違反行為をしたセンターの役員は、三万円以下の過料に処する。

自動車安全運転センター

自動車安全運転センター法(昭和五十年法律第 号)

(法人税法の一部改正)

第六條 法人税法(昭和四十年法律第三十四号)の一部を次のように改正する。

第二十部

交通安全対策特別委員会会議録第三号 昭和五十年二月十九日【参議院】

一 この法律の規定により国家公安委員会の認可又は承認を受けなければならない場合において、その認可又は承認を受けなかつたとき。

二 第七條第一項の規定に違反して登記することを怠つたとき。

三 第二十九條第一項に規定する業務以外の業務を行つたとき。

四 第四十條第二項の規定による国家公安委員会の命令に違反したとき。

第四十八條 第六條第二項の規定に違反した者は、一万円以下の過料に処する。

附則

(施行期日)

第一條 この法律は、公布の日から起算して三月を超えない範囲内において政令で定める日から施行する。

(経過措置)

第二條 この法律の施行の際現にその名称中に自動車安全運転センターという文字を用いている者については、第六條第二項の規定は、この法律の施行後六月間は、適用しない。

第三條 センターの最初の事業年度は、第三十二條の規定にかかわらず、その成立の日に始まり、昭和五十一年三月三十一日に終わるものとする。

第四條 センターの最初の事業年度の予算、事業計画及び資金計画については、第三十三條中当該事業年度の開始前に」とあるのは、「センターの成立後遅滞なく」とする。

(所得税法の一部改正)

第五條 所得税法(昭和四十年法律第三十三号)の一部を次のように改正する。

別表第一第一号の表中自動車競技会の項の次に次のように加える。

別表第一第一号の表中雇用促進事業団の項の次に次のように加える。

自動車安全運転センター 自動車安全運転センター法(昭和五十年法律第 号)

(印紙税法の一部改正)

第七條 印紙税法(昭和四十二年法律第二十三号)の一部を次のように改正する。

別表第二中市街地再開発組合の項の次に次のように加える。

自動車安全運転センター 自動車安全運転センター法(昭和五十年法律第 号)

(登録免許税法の一部改正)

第八條 登録免許税法(昭和四十二年法律第三十五号)の一部を次のように改正する。

別表第二中雇用促進事業団の項の次に次のように加える。

自動車安全運転センター 自動車安全運転センター法(昭和五十年法律第 号)

(地方税法の一部改正)

第九條 地方税法(昭和二十五年法律第二百二十六号)の一部を次のように改正する。

第七十二條の四第一項第三号中及び国際協力事業団を「国際協力事業団及び自動車安全運転センター」に改める。

第七十三條の四第一項中第二十七号を第二十八号とし、第二十六号の次に次の一号を加える。

二十七 自動車安全運転センターが自動車安全運転センター法(昭和五十年法律第 号)第二十九條第一項第四号又は第五号に規定する業務の用に供する不動産で政令で定めるもの

第三百四十八條第二項に次の一号を加える。

三十一 自動車安全運転センターが自動車安全運転センター法第二十九條第一項第四号又は第五号に規定する業務の用に供する固定資産で政令で定めるもの

二月十七日本委員会に左の案件を付託された。

一、国道五十一号線水戸市渋井町、浜田町の事故多発地点に歩道橋等交通安全施設設置に関する請願(第二五二号)

第二五二号 昭和五十年一月三十一日受理

国道五十一号線水戸市渋井町、浜田町の事故多発地点に歩道橋等交通安全施設設置に関する請願

請願者 茨城県水戸市渋井町七五 室賀裕外八十名

紹介議員 多田 省吾君

国道五十一号線水戸市渋井町、浜田町周辺の交通事故多発地点に歩道橋等の施設を緊急に設置されたい。

理由

同地点は、五十一号線のなかでもとりわけ事故が多く、付近住民歩行者との間に死亡事故も発生しており、さらに、バス停、小・中学校への通学横断道のあるところである。(資料添付)

昭和五十年二月二十七日印刷

昭和五十年二月二十八日発行

参議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局