



うかと、こんなふうに思うのですが、いかがでしょうか。

○説明員(須藤徹男君) 全般的には、ただいまお話しございましたように、融雪時期あるいは梅雨時期等につきましては、林野にかかる山地災害の未然防止ということで、林野庁長官から各都道府県知事なりあるいは當林局長あてに警戒を厳重にするよう警告を発しておるのでござりますが、

当該災害地につきましては、先生も御承知かと思  
いますが、上越線沿線は過去にほんと災害らしい  
い災害がなかったというような実績もございまし  
て、私どもとしましてはあの付近にも四十七年の  
調査のときに危険地を指定いたしておりますが、  
当該災害地はたまたまこの危険地に入っていますなか  
つたということでございまして、いわゆる森林の  
効用限界を越えた雨量なり積雪量であつたといふ  
ふうに私ども考えております。

に対して、もう一ヶ月ぐらい前から、あそこの個所を通ると、土砂崩れまではいかなくとも、非常に激しい斜面ですから、斜面から土がぞろぞろとおりてくる、どうも変ではないかと、そういうことを再三にわたって現場長を通して新潟局に異状の申告をしておるわけですが、現地から聞きますと、モチはモチ屋に任せておけと、いわゆる保線の方で何も言わないからいいではないかと。保線の方に聞くと、林野庁が管理するのであるから、林野庁が異状ないと言うんだからいいじゃないかというふうに、再三にわたって、その前兆とは言わないまでも、当該乗務員からおかしいという申告が二回、三回にわたってあったたとということなんですが、この点はいかがでしょうか。

○説明員(山岸勘六君) 先生も御承知のように、この列車が不通になつたという時点は十四日の午後でござりますけれども、すでに十二日からこの異状状況が把握されまして警戒に当たつておったわけであります。なお、それ以前に、いま先生が

おつしやられました乗務員からぼろぼろと砂利等  
が落ちてくるじゃないかというような話も確かに  
ございまして、保線員が調査いたしましたところ、  
その個所は、実は非常に近くではありますけれども、あの沢の近くには該当していない個所で  
あつたわけであります。いずれにしても、乗務員  
からもそういうたあの付近での話がありまして、  
保線の方としても警戒に当たつておつたわけであ  
りますが、十二日の朝保線員が異状を認め、そ  
れからずっと固定警戒をいたしまして、そして十四  
日の午後に至りまして、列車の運転に危険であ  
るという判断のもとに列車をとめているわけでござ  
います。したがいまして、私どもといいたしまし  
ては、乗務員の申告に対し何ら手を打たなかつ  
たというわけでもありませんし、私ども聞いてお  
るところで、乗務員の申告した場所、いわゆる  
一ヵ月ほど前からというお話しの場所は当該個所  
ではなかつたという点が一つ報告されておりま  
す。

な状態を把握するという前兆があるのであるのではなかるうか。そういう申告があつた際には、現場の助役従事なり区長なりあるいは保線の助役なり、同じ列車に乗ってみて現地を点検してみると、そのぐらいの慎重さがあつてもいいのじやないか。ですかねえ、私は、本件問題はやっぱり乗務員の申告を非常に軽はずみに見て——この土砂流出が十二日に始まって十四日まで非常にスローにおりてきたからよかつた。だから、不幸中の幸いで、もしもこれが一遍にぱっと落ちてきたら、もうあの民家も皆つぶれる。列車が来たら列車もぼろつとなってしまう。乗務員の申告を無視するというところに一つ問題点があるのじやなかろうか。この点の実関係については、わかれれば私はここで答えてもらいたいし、わからなければ、私がいま言つた譲事録をよく調べて、この実事関係については、新潟局なり林野庁が一体どの時点での土砂すべりの現象を把握したかとということを、この事故報告と現場の申告とは全然違いますから、ぜひ調査を

いと、こう思うのです。  
○説明員(山岸勘六君) 山田乗務員の異状状況発見につきまして、私も聞いております。一体どの時点での発動が行われたのかということにつきましては、高橋助役は確かに報告を受けているわけであります。ただ、高橋助役が保線支区に電話をしたところ、支区員がちょうど支区を留守にして表に出でておったというようなことで、結果的にこの軌道検査掛の発見によっての発動が早くなつた、というふうに聞いていいわけであります。  
なお、先生の御指摘の御疑問個所につきまして、私はまだもう一遍調査をし直してみたいと、このように思ひますので、御了承願いたいと存じます。

○目黒今朝次郎君 ですから、それは調べて報告してもらいたいと思うのです。

が、今回の土砂すべりで地震予告器が全然作動しなかつたというような現地の報告なんですが、これはどういうわけでしょうか、わかったところから御報告してもらいたいと、こう思うのです。

○説明員(須藤徹男君) 私の方では、崩壊が起こりましてからその後のつまり移動の経過を的確に把握するために予知器を設置した事実はございません。しかし、事前に私の方で設置しておるということはございません。

○目黒今朝次郎君 そうすると、結論として、この保安林はもう先ほど林野庁から言った年齢七十四林齢だと。こういうところである日突然こういう事故が起きるわけですね。そうすると、鉄道の線路であるとか、それから高速道路であるとか、国道であるとか、こういう関係の安全の確保ということになると、一体どうしたらいいのかと、いう点が、こう皆さんに問題を出す私自身もそういうことについて安全確保についてどうすればいいのかと、こういう点で非常に迷うのですが、やはりこういう事態が発生したということを急頭に置いて、林野庁の方では、より一層この保安林を確保する、土砂崩壊を防止する、そういうための念入りな点検とか検査の充実という点が必要だろうし、国鉄側としては、機械で探知することもいろいろ使っているようですが、しかし、なかなかこの探知というのは十分に発動しないといいう点もありますと、もつとこの菅林関係を強化するとか、あるいは林野庁と提携して線路巡回を密にするとか、あるいは一般道路の場合はやっぱり道路の点検もやると、こういうことにしないと、入梅時に入りまして不測の事態が起こるのじゃなかろうかと、こんな気もするのですが、この事故の教訓から、国鉄なり、林野庁なり、あるいは道路関係も含めて、今後どんな取り組みでこういう事故防止をするのか、お考えがあつたら聞かしてもらいたいと、各々からお願ひします。

○説明員(山岸勘六君) まず、一般論としまして、私ども、昨年の七月に大変な災害が新幹線、在来線とともに起こったわけでありまして、今年度

の構えといたしまして、いわゆる線区防災強化工事を昨年度の三倍ぐらいの枠の予算を計上いたしで対策にたいま当たっているところであります。なお、河川改修その他に伴う改良工事の推進につきましても、今年度は昨年にもまして力を入れているところであります。また、先ほど申しましたように、七百五十カ所も警戒個所があるということでございますので、これらにつきましては、さらに雨量計の整備、あるいは地すべり計の整備等を進めると同時に、事前の調査というものを推進してまいりたいと存するわけであります。

また、この四月に、ことしはまたまた、きょう林野庁の方もおいでになりますけれども、国有林の関連の土砂崩壊に基づく事故が三件発生いたしましたのであります。私どもいたしましても、林野庁と折々対策等について御相談をしておつたわけですが、六月の十三日に總裁から林野庁長官あての書類をもって御協力をお願いしているわけでありまして、先ほど申しました七百五十カ所のうちの幾つかにつきましては、当の林野庁と直接調査に御協力を願つて、あるいはまた、地形の非常にむずかしいところについては私どもとしては部外の学識経験者の御調査もお願いしているわけであります。なほ申しますが、何百五十カ所のうちの幾つかにつきましては、当の林野庁と直接調査に御協力を願つて、あるいはまた、地形の非常にむずかしいところについては私どもとしては部外の学識経験者の御調査もお願いするというようなことも含めて考えている次第であります。なお、大方の個所につきましては、私有林あるいは地方公共団体の所属する山野になつておりますので、それらにつきましても林野庁からの御指導を強くお願ひしているところでござります。

○説明員(須藤徹男君)

先ほどもちよつと触れましたが、昭和四十七年に全国的な激甚災害が発生いたしましたので、そのときを契機といたしまして、発生が予想される危険地域の実態を調査したのでござります。これらの危険地につきましては、從来から点検整備を図るように努めておりまして、緊要な個所から治山工事によりまして堰堤工あるいは谷どめ工あるいは土どめ工等を施工いたしましたのでござります。先ほども申し上げましたように、今年もそ

うです。そこで、河川改修その他に伴う改良工事の推進につきましても、今年度は昨年にもまして力を入れているところであります。また、先ほど申しましたように、七百五十カ所も警戒個所があるといふことでござりますので、これらにつきましては、さらに雨量計の整備、あるいは地すべり計の整備等を進めると同時に、事前の調査というものを推進してまいりたいと存するわけであります。

また、この四月に、ことしはまたまた、きょう林野庁の方もおいでになりますけれども、国有林の関連の土砂崩壊に基づく事故が三件発生いたしましたのであります。私どもいたしましても、林野庁と折々対策等について御相談をしておつたわけですが、六月の十三日に總裁から林野庁長官あての書類をもって御協力をお願いしているわけでありまして、先ほど申しました七百五十カ所のうちの幾つかにつきましては、当の林野庁と直接調査に御協力を願つて、あるいはまた、地形の非常にむずかしいところについては私どもとしては部外の学識経験者の御調査もお願いしているわけでありまして、先ほど申しました七百五十カ所のうちの幾つかにつきましては、当の林野庁と直接調査に御協力を願つて、あるいはまた、地形の非常にむずかしいところについては私どもとしては部外の学識経験者の御調査もお願いするというようなことも含めて考えている次第であります。なお、大方の個所につきましては、私有林あるいは地方公共団体の所属する山野になつておりますので、それらにつきましても林野庁からの御指導を強くお願ひしているところでござります。

○説明員(須藤徹男君)

先ほどもちよつと触れましたが、昭和四十七年に全国的な激甚災害が発生いたしましたので、そのときを契機といたしまして、発生が予想される危険地域の実態を調査したのでござります。これらの危険地につきましては、

いうような意味で長官から各都道府県知事あるいは管林局長に対しまして点検を十分するように、萬全を期するような通達を出しておるのでござります。

また、特に国鉄との関連でございますが、たゞいま国鉄の方からお話しがございましたような総裁名の御要請もございますので、林野庁といいたしましてもできるだけ協力をいたしまして危険個所についての立会調査あるいは防災対策の検討等をいたします。また、民有林等に対しましてはそれぞれの地方公共団体に十分指導してまいりたいと、いうふうに考えております。

なお、この現場につきまして十分打ち合わせを行つて事業を進めているわけでございますが、いま申し上げましたような国鉄沿線の要注意個所の実態把握につきましてさらに精度を高めていきたいというふうに考えておるのでござります。

○日黒今朝次郎君 林野庁にお伺いしますが、何とか四十七年から五十一まで閣議決定で千二百億円で終わるやつがまだ五〇%では、このような事故を考へると非常に恐ろしいので、これも早急にやるべきども、この五十年の段階ではわずか五〇%しか行われていない、こういう話を聞いたのですが、が、これは間違いないでしようか。民間の場合には、これは非常に心配だというふうにお話しでござりますので、私どもなお一層調査いたしまして手を打つてみたい、こういうふうに存じます。

○日黒今朝次郎君 まあそれは乗つている者の立場に立つて、ひとつ事故の起らない前に、金はかかるでしょうかけれども再検討を十分してもらいたいということを要請します。時間がありませんから、これはこれくらいにして、あとその他のお題は次回に譲ります。

このセンター関係で一つ教えてもらいたいのです。すが、今回のセンターの設立なり効果といふのは、一応法案でこう練りされたのですが、具体的に何をねらつてどういう効果があるのか、それを端的に国民にわかるように教えてもらいたいと、こう思うのです。

○説明員(須藤徹男君) 御指摘のとおり、残念ながら民有林に比較いたしまして国有林の治山の進捗状況が若干おくれておるのは事実でござります。

○説明員(須藤徹男君) 御指摘のとおり、残念ながら國有林に比較いたしまして国有林の治山の進捗状況が若干おくれておるのは事実でござります。

○日黒今朝次郎君 ジヤ、それは早急に来年度あたりを含めて完成するよう必要といたします。

それから國鉄側にもう少しお伺いしますが、この今回の土砂崩壊の関係がその前の二、三回の地震の関係か知りませんが、湯檜曾の第二トンネル

が、こう傾いていると。私もセンターに立つて見たのですが、頗りしているんです。ですから、何か現場の話を聞きますと、緊急の措置はやつたと言っていますが、やはり抜本的な——当面その緊急な措置はやつた。ある程度徐行はやつているところが、乗務員にしてみれば、お客様も含めて、このセンターが狂つていてトンネルがいつの時点でもまた崩れるかわからないと、こういうこともありますので、このトンネルの改修工事については早急に再検討なり善處をお願いしたいと、こういうふうに私は現地を見て感じてきたのですが、いかがでしようか。

○説明員(山岸勘六君) いまここに土木課長も参つておるのでありますけれども、一応専門家としては列車の運行に心配のある状況ではないと、いう判断に立つておられるそうであります。が、先生もぐらんになって非常に心配だということのお話しでござりますので、私どもなお一層調査いたしまして手を打つてみたい、こういうふうに存じます。

○日黒今朝次郎君 まあそれは乗つている者の立場に立つて、ひとつ事故の起らない前に、金はかかるでしょうかけれども再検討を十分してもらいたいということを要請します。時間がありませんから、これはこれくらいにして、あとその他のお題は次回に譲ります。

このセンター関係で一つ教えてもらいたいのです。すが、今回のセンターの設立なり効果といふのは、一応法案でこう練りされたのですが、具体的に何をねらつてどういう効果があるのか、それを端的に国民にわかるように教えてもらいたいと、こう思うのです。

○政府委員(勝田俊男君) 自動車事故対策センターでございますが、事故対策センターにつきまして、事業用自動車の運行管理者に対する指導講習、それから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の貸し付け、こういったことを主たる事業とするものでございますが、このセンターでは、警察庁の電子計算機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事故の証明、免許取得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、業務の内容が異なるわけでございます。しかし、いずれも交通事故の防止ということを目的とするものでございますので、それぞれの分野において

者の資質の向上と安全運転の徹底を図る必要があります。と考えておる次第であります。しかし、警察の性格上、その対策が、免許の試験とか、違反とか、事故を起こした運転者に対する行政処分などを面に主な取り締まりの面が置かれておりまして、運転者の利便の増進とか、あるいは優良運転者の賞揚等によって運転者の安全運転に対する関心を高めるなどの面につきましては必ずしも十分と言えない実情にあります。このような諸点を補完するためにセンターを設立いたしまして、運転免許取得後の運転者に対する累積点数の通報であるとか、経歴の証明、事故証明、運転研修等を実施することによりまして交通事故等の防止と運転者等の利便の増進に資することとしたものでございまして、このことによりまして事故防止の効果は大きいものとわれわれは期待をいたしているわざります。このことによりまして事故防止の効果は大きいものとわれわれは期待をいたしているわざります。このことによりまして事故防止の効果は大きいものとわれわれは期待をいたしているわざります。

○日黒今朝次郎君 そうすると、運輸省に自動車事故対策センターといふのがありますね、これと車の関連なり、あるいは免許の関係は交通安全協会いまして、このことによりまして事故防止の効果は大きいものとわれわれは期待をいたしているわざります。

○日黒今朝次郎君 そうすると、運輸省に自動車事故対策センターといふのがありますね、これと車の関連なり、あるいは免許の関係は交通安全協会や指定自動車学校で現在行つておるところもあると思うのですが、これらとの関連なり、あるいは整理統合といいますか、そんな関係はどうなるのでしょうか。

○政府委員(勝田俊男君) 一でございますが、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、それから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の貸し付け、こういったことを主たる事業とするものでござりますが、このセンターでは、警察庁の電子計算機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事故の証明、免許取得者に対する運転研修等を行ふことを主たる業務とするものでございまして、業務の内容が異なるわけでございます。しかし、いずれも交通事故の防止ということを目的とするものでございますので、それぞれの分野において

また、指定自動車教習所でございますが、これは主として初心運転者、免許を取る前の運転者等の教習をやって免許を取らせるということでございまして、こういった面で運転者教育について非常に大きな貢献をいたしております。が、この点につきましてもこのセンターとは事業の性質が異なるわけでございます。  
まことに、安全協会につきましては、交通安全自強

の普及、あるいは運転者なり一般市民の方に対する安全教育という面について大変御努力をいただいているわけでございまして、交通事故防止について大変効果を上げていただいているわけでございますが、このセンターで行うような警察庁の持っている資料の活用ということについては必ずしも適当でないということでございますが、これもいざれも事故防止ということに非常に御尽力をいただいている団体であるということで、相協力をして事故防止に努力をいたしてまいりたいと考えておる次第でござります。

ま実際に五千萬の出資でやるという考え方ですが、いよいよ五千萬の出資で一体何ができるのだろうかといふ気がするのですが、それから発起人が七人以上の発起人、この発起人という方々はどういう方がいい一学識経験とか交通事故に経験のある方と、こう抽象的になっているのですが、提案者の皆さんとしてどういう構想を持つておるのか、そんなことをわかつておつたら参考までに聞かしてもらいたいと、こう思うのです。

拡大というような点から見ますと、事業の予算上の問題といふものにつきましては、財政傾向の面から見ましてはかなり安定した計画ができるのにやなからうかというふうに考へておるわけでござります。

○目黒今朝次郎君 わかりました。じゃ、事業計画というのはある程度おたくの方で青写真があるわけですね。できればそれをやっぱり参考までに出してもらいたいということを要望すると同時に、この組織人員は大体どのくらいですか。これは各県に置くのですか、中央と各県に。そうすると、中央は幾らぐらいで各県は幾らぐらいと、こういう構想があつたらそれも聞かしてもらいたいと、こう思うのです。

○政府委員(勝田俊男君) 発足に際しましては、中央は二十四、五人ということになるうかと思ひます。それから各県につきましては、県の事業費

するとなると、労働関係の適用が公務員法の適用になるのか、あるいはその他の特別立法の適用になるのか、わかつておつたら教えてもらいたい、こう思うのです。

○政府委員(勝田俊男君) 労働三法の適用は当然ございます。

○黒木今朝次郎君 わかりました。

それからいま発起人の話を聞いたのですが、いまから云々ということですが、これが成立すれば三ヵ月以内にできるわけですね。ですから、この際、衆議院でも附帯決議があつたように、いつも問題になつた役人の天下りといふようなことの批判を受けないよう公正な人事運営をしてもらいたいということになりますが、この衆議院の附帯決議を受けてどんな考え方でおるか、お答え願いたい

○政府委員(勝田俊男君) この発起人なりにつきましては、先ほど申し上げたような方々が自発的に集まつて発起人となつていただけるということをごいまでございまして、さらに役員の選任につきましては、当初は发起人が理事長と監事を副署名をいたしましたが、この辺でどう思つておられますか?

だく。御指名いただいた方の中から国家公安委員会が本人に要請する。理事につきましては、理事長が国家公安委員会の認可を得て任命されるという手続になつてゐるわけでございますが、こういつてセンターの生質から考案ましてこういった選

嘗につきまして十分学識経験のあるりっぱな方が任命されることになるものと考えております。

○目黒今朝次郎君　この法案を見ますと、運転経歴証明を出すと、こういうふうになるのですが、

いままではそういう規定がありませんから、就職の際などは御自由と、こうなつておるわけですが、

これはちょっと運用を誤れば個人の秘密保持と就職の際の機会均等を失うと、そういうまあ相手のあることですから選用される危険性があるのです。

やないかと、こんなように個人の個人権を含めて心配されるのですが、その点についてはどんな運用

と配慮を考えているか聞かしてもらいたいと思うのです。

○政府委員(勝田俊男君) 連転経歴の証明書でございますが、これは本人の自発的な意思に基づく申請に応じて出されるものでございます。そういうふた面で、無事故、無違反の証明など、本人のメリットとなる面で活用される場合が多いというふうに考へておるのでございまして、また、この経歴証明書のねらいは、あくまでも運転者の資質の向上、安全運転の懇願のために利用されることが本来の趣旨でござります。警察といいたしましても、安全運転管理者等に対しまして各般の機会をもとらえましてその趣旨の徹底を図りまして、御指導のような問題のないよう指導してまいりたいと考えております。

○目黒今朝次郎君 これはしつこいようですけれども、私は労働者を守る立場なり今までの経験からおえますと、やはり運転免許というものが非常に安全でということが必ず就職の機会均等に影響するということをいまから私は危惧するのですから、これらの問題については、この条文で補強するか、あるいは雇用関係を指導する労働省が、この立法と同時に、私がいま言ったことについては強要してはならないと、あくまでも本人の申し出だということをきちっとするような労働省の政

○目黒今朝次郎君 そうすると、参考までに、現  
在暴走の問題が社会の指弾を浴びているのです  
が、もう入梅時で不快指数が一〇〇%になるし、  
それから七月に入れば学校が夏休みになつて、い  
まさらこの問題がより深刻な社会問題になるので  
すが、私たちも子供を持つ親として子供には非常  
に苦労しますが、この暴走族対策について当面ど  
ういう措置で社会の批判にこたえようとしている  
のか、考えがあつたら聞かせてもらいたいと、こ  
う思うのです。

○政府委員(勝田俊男君) 暴走族の状況でござい  
ますが、一昨年は大変集団巻き込みの事件が起  
き、昨年は大変対立抗争が多かつたわけでござい  
ます。本年に入りましてからの状況でございます  
が、暴走事案の発生回数は二百七十四件でござい  
ました。それから参加延べ人員が三万二千四百五  
十一人、参加車両は九千六百七十二台ということ  
で、これはいすれも昨年をかなり大幅に上回って  
いるわけでござります。

こういったことから、暴走族に対する対策も、  
昨年は五月に通達という形で、單にこれは交通だ  
けの問題ではない、少年の問題もあるというふう  
なことで警察の総力を挙げてこれに対しても取り組  
むということにしたわけでございますが、本年も  
五月に入りましたから神戸なり岡崎で群衆を巻き  
込んで暴行するというような事案が起きました  
し、先般神奈川でも大規模な対立抗争事件がござ  
いましたが、そういった違法な状態といふものを  
決して放置することはできないわけでございまし  
て、そういった暴走族につきましてはこれを抑制  
するための基本的な諸般の対策が必要であるとい  
ふことで、私どもいたしましては、集団暴走や  
あるいは暴力事件、こういうものに対しまして  
は、やはり暴走族にいろいろなグループが分かれ  
て、事前にできるだけそういう動きを探知する  
ということを努めまして、その動向を把握しまし  
て、入った者についてもこういつたところでは正  
できるのではなかろうかといったことも考えてい  
るわけでございます。

○目黒今朝次郎君 もう時間が参りましたから、  
庭とか職場あるいは学校、その地域の方々のいろいろな理解、そして社会的な抑制というのも非常に大きいと思いますので、こういった方々にもよく御連絡をして抑制ができるよう努めます。まいりたいというふうに考えておるところでございます。  
また、この暴走問題につきましては、やはり家庭とか職場あるいは学校、その地域の方々のいるような場合については、行政処分も従来の処分よりもつくして、停止処分の期間を長くすることによって暴走行為をやらせないようにしようといふような総合的な対策を考えていきたいと思っております。  
さらに、暴走事案を繰り返して行うというような場合には、行政処分も従来の処分よりも非常に大きくなります。したがいまして、こういった少年に対する補導の面からも暴走族になるというような面を断つていこう。また、暴走族になつている者につきましては、これをできるだけ解体に導いていこうということも考えているわけござります。  
そこで、その辺の対応をいたしまして、まず第一に、その現場現場、あるいは事前にリーダーなどを呼びまして説得をして、違法なことはできただけやらないように事前に警告をまずやっていく。未然防止にまず第一の努力をする。さらに、そういう情報のある場合には、随所に警察官を配置しまして、暴走の途中におきましても検問をして暴走行為を続行することをやめさせるというような方策をとつておるわけござります。そういった中でも、なかなか機動力を持つておるものですから、全場所を検問で抑えるということもなかなかむずかしい面もござりますし、そういった中で対立抗争とか大変な暴力事犯を起こすというようなことになりますと、これはもう徹底的な取り締まりをやっていくという以外にはないわけでございまして、こうした悪質なグループに対しましては、やはり徹底的な取り締まりをやってこういった事犯を二度と起こさないように取り締まりをやっていきたい。  
また、この暴走族のグループの七〇%以上が少年でございます。したがいまして、こういった少年に対する補導の面からも暴走族になるというような面を断つていこう。また、暴走族になつている者につきましては、これをできるだけ解体に導いていこうということも考えているわけござります。

できれば私は、取り締まりと同時に、なぜ子供たちがそういうふうになつてしまふのかといういわゆる補導の面といいますか、あるいはその説得といいますか、そういう面を含めますと、この問題が余り大きくならないうちに文教委員会なりそういう委員会と、あるいは社会労働委員会などと総合的な何か対策委員会的なものを設けて、そこから子供たちが立ち直つてすぐくなつていくと、そういう方向に、まあ厚生省も関係がありますわね、これは若い衆の発散ですから。そういう総合的な対策を早急に国会内に設けて、一日も早くこの問題が絶滅するような方向につきましては御提案だけ申し上げて、あと御検討願つたらしくるべき機会にお答え願いたいと、私はそういう要望をして質問を終わります。

○中村太郎君 警察庁に二、三お伺いしたいと思ひます。

御同様にたえないところでございますが、昭和四十六年以降陸上交通事故はだんだん減つております。特に昨年は一万一千台に死者がなつたと申します。結構なことだと思うのですが、それども、まあこれは警察庁初め関係機関あるいは国界各層の強力な御協力があつたということです。こういうことになつたと思うのですが、そこで、御案内のように、全国一律に警察署単位で交通安全協会が設立されております。これは三十年になんなんという歴史を持つておるわけでござりますけれども、現在で総会員数は恐らく千八百万人ぐらいあるのじゃないかと思います。年間約百億円ぐらゐの経費を使って交通安全運動に挺身しておるわけでござります。この交通安全協会がいままでの交通安全上果たした役割り、交通安全協会があつたために交通安全についてどのように裨益するところがあつたかと、この評価をまずお伺いしておきたいと思うのです。

○政府委員(勝田俊男君) 交通安全協会の方々が、これは民間で自発的にできた団体でございまして、むしろ地域から発達して最後に中央の安全協会ができたというような経緯をたどつてお伺いしたいと思うのです。

けではございますが、その地域地域において非常にきめ細かい対策なりPRを持っていていっているということにつきましては、交通事故の防止について大変大きな効果があつたのじゃないか。最近におきまして、連続事故が減少してきているといただ、それ全体の中どれがどれだということはなかなか評価できないというふうには思いますが、それでも、交通事故防止について果たしてこられました役割りといふものは非常に大きいというふうに考えておりまして、われわれは今後とも交通安全協会のさらに活動に期待しますとともに相協力して事故防止に努力をしたいというふうに考えております。

○中村太郎君 そのとおりだと思うわけでござります。

ところで、単位交通安全協会を見ましても、あるいは県の単位にこれを見ましても、四十七都道府県全部あつて、そのうち財團法人が三十六、社団法人が十一で、いわゆる民法上の公益法人に相なつておるわけなんです。で、会員は、御案内のよう、全部自分の金を出して会費で運営している、官公庁の補助金でもほとんど當てにしないでやつておるという実態でござります。ところが、これだけの長い歴史を持つて、これだけの活動をやつておるにもかかりませず、今日、法的な地位の裏づけといふものは全然ないのですね。公益法人であるけれども任意団体ということになつておるのです。これが、実は、会員獲得の上で、あるいはより以上活発な積極的な活動をする上で、障害になつておるのであります。ですから、私は、たとえば交通安全基本法をつくるとき、あるいは道路交通法をつくるときに、従来の交通安全協会に対する法的な位置づけという問題が話題にならなかつたかどうか、話題になつたけれども法文化することができなかつたとすればその理由は一体何ですか。一體何か、この点を

○政府委員(勝田俊男君) 安全協会の歴史はいまお話しになつたとおりでございますが、本来民間の自發的な意思によつて出てきているということでおきまして、連続事故が減少してきているといたとおりで、それが民間の任意団体として非常にフリーに活動していただけでござりますが、法的な性格がいろいろと団体によって若干違つてある現にやつておる事業も各団体によって違つておるというようなこともあります。それで、まずはどのを規定することはなかなかむずかしいのではなかろうか。まあ、しかりたいうところで交通安全の面についても大変りっぱな成果を上げていただいたという点もあるかと思います。これを法的に位置づけるというこにつきましては、そいつたいろいろなきさつから見ましてなかなかむずかしい問題があつて現在までそういう形にはなつていないのじゃなかろうかというふうに思うわけでござります。

○中村太郎君 御承知のように、例のいわゆるダンプ規制法、この十二条の中では団体規制をしておりますよね。かくかく交通安全その他の事業をやる者については団体をつくれという奨励をしておる。しかも、これについては指導育成をしなきやいかぬということを言つておるのですよね。このダンプ規制法の中で言う団体の仕事を交通安全協会はほとんど総じてやつておるんです。片方においては、ある幾つかある中の一つの事業をやればそれは団体として認めて、それには指導育成するという条項がありながら、これだけの長い歴史を持つて、しかもりっぱな活動をしておる安全協会だけが置き去りにされるという理由は一体何ですか。このダンプ規制法との関連の中において特に、交通安全対策基本法、この中にいろいろな規定といふ点にむずかしい点があつた、ずばりと法律に書くという点について。そんなよ

うことで困難であつたといふうに考えております。

○中村太郎君 道交法の百八条でしたか、例の行政処分の強制講習、これに對する委託をやつております。そういう委託をする場合にも、やっぱりこの法律的な地位の明確化を図つておいた方がやりいいのじゃないですか。まあここで即座に入れますというわけにもまいりませんけれども、まあそれらの実態を踏まえて十分今慎重に実現するような方向の中で御検討いただきたい。これはそのことを申し上げておきたいと思います。

○中村太郎君 それからそれに連れて、交通安全協会の実態を踏まえて十分今慎重に実現活動、その中で特に安全の日、あるいはまた、春夏の交通安全旬間に、このときはほとんど役員の全員が出動して街頭指導をやります。先般の春の交通安全旬間に對しましてどのくらい会員が出動して街頭指導に当たつたか、把握されておりま

でここに挿入することができなかつたのか、検討なされたのですか。

○政府委員(勝田俊男君) 当時、道交法の内に入れるかどうかということについて検討をしたわけでござりますが、法的な性格がいろいろと団体によって若干違つておる現にやつておる事業もありまして、やはりそのものを規定することはなかなかむずかしいのではなかろうか。まあ、しかりたいうところで交通安全の面についても大変りっぱな成果を上げておられたという点もあるかと思います。これを法的に位置づけるというこにつきましては、そいつたいろいろなきさつから見ましてなかなかむずかしい問題があつて現在までそういう形にはなつていないのじゃなかろうかというふうに思うわけでござります。

○中村太郎君 御承知のように、例のいわゆるダンプ規制法、この十二条の中では団体規制をしておりますよね。かくかく交通安全その他の事業をやる者については団体をつくれという奨励をしておる。しかも、これについては指導育成をしなきやいかぬということを言つておるのですよね。このダンプ規制法の中で言う団体の仕事を交通安全協会はほとんど総じてやつておるんです。片方においては、ある幾つかある中の一つの事業をやればそれは団体として認めて、それには指導育成するという条項がありながら、これだけの長い歴史を持つて、しかもりっぱな活動をしておる安全協会だけが置き去りにされるという理由は一体何ですか。このダンプ規制法との関連の中において特に、交通安全対策基本法、この中にいろいろな規定といふ点にむずかしい点があつた、ずばりと法律に書くという点について。そんなよ

うことで困難であつたといふうに考えております。

○中村太郎君 道交法の百八条でしたか、例の行政処分の強制講習、これに對する委託をやつております。そういう委託をする場合にも、やっぱりこの法律的な地位の明確化を図つておいた方がやりいいのじゃないですか。まあここで即座に入れますというわけにもまいりませんけれども、まあそれらの実態を踏まえて十分今慎重に実現するような方向の中で御検討いただきたい。これはそのことを申し上げておきたいと思います。

○中村太郎君 それからそれに連れて、交通安全協会の実態を踏まえて十分今慎重に実現活動、その中で特に安全の日、あるいはまた、春夏の交通安全旬間に、このときはほとんど役員の全員が出動して街頭指導をやります。先般の春の交通安全旬間に對しましてどのくらい会員が出動して街頭指導に当たつたか、把握されておりま

すか。——數です。

○政府委員(勝田俊男君) いま手元に数字は持つてないのでござります。

○中村太郎君 持つていませんか。山梨県で大体一万一千人なんですよ、延べ出動、十日間。これ

から類推しますと、御承知のように山梨県は百分の一ですから、大体百倍ぐらいは出でていると思うのですね。一番大きな活動の眼目でございます、街頭指導が。ところが、残念ながら、せつかく交通安全母の会あるいは役員が出まして一生懸命やります。しかし、万が一不慮の事故があつた場合、これに対する補償措置がほとんどないのですね。まあ場所によつて所によつては交通安全協会自体で見舞い規定をつくつておる。あるいはまた、市町村では市町村で補償規定をつくつておるところがあります。しかし、画一的なものは全然ない。やつていなかつてあるんですね。これは私は大きな問題だと思うのですね。消防と同じようなことをやって、一身をときには犠牲にしなきやならぬような危険の中で街頭指導をする。しかも、一方においては厚い救済措置があるけれども、これはもう全然ない。御承知のように、交通安全協会の出動は全部無料です。勤労奉仕なんですよ。ね。せめて、御苦勞願つているんだから、災害があつた場合の補償ぐらい最低限考へてやるべきだと思います。されども、このことに対する警察庁の考え方是一体どうなんですか。

○政府委員(勝田俊男君) 確かに、抑せのとおり

であるかというふうに思ひます。街頭に立つて交

通指導に当たつておられる方につきまして万一災

害があつた場合に、それに対する補償といふもの

を今後も検討していく必要があらうかと思いま

す。從来、場所によりましては、保険にかけてそ

れを實際に補助をするというよつてな形でやつてお

られるところもあるわけでござりますが、ただ、こ

うして街頭に立つておられるその立ち

方、これがいろいろな形のものがあるわけでござ

いまして、それをどういう形で色づけていくかと

いう点について、統一的に全部同じような形で法

的に色づけるという形になるのか、あるいは、そ

ういった形のものを行政指導といふような形でや

つていく方が適當なのかどうかというような問題

がござります。この点につきましては、総理府の方におきましてもいろいろと御検討いただいてお

りますので、われわれからもいろいろと検討いたしましてそういう方向が実現できるように努力をしたいと考えております。

○中村太郎君 あのね、少なくともこの立ち番、

街頭指導というのは、今まで約三十年間やって

いるんですよね、三十年間。今までに何らこれ

が検討されなくて、しかも、交通局長は、いまの

ような、これから検討したいと思うなんて言つて

ことは、これは交通安全活動の認識がないと言われ

ても私はしようがないと思うのですね。まのうき

うのことじゃないんですもの。とにかく三十年

間やって、しかも、先ほどお話しがあつたように、

そのことが交通安全上多く裨益しているんだとい

う御理解の中だとすれば、そのうはらの関係で

ありますするこういうことにつけばもつと周到な

用意がなされてしかるべきだと思うのです。す

べから、私は、いま各県あるいは各市町村区々にな

つておりますので、これはこういう方法で救済が

望ましいというよつてな一つの全国的な指針とい

うものを総理府とも御相談の上早急に確立してもら

いたいと思うのですが、いかがでござりますか。

○政府委員(勝田俊男君) 私ども從來から大変気

にはなつておらずでござります。そういう面

で、警察官の職務に協力援助した者の災害給付に

関する法律、そういうものができるまでそういう

ものをできるだけ適用してまいりたいというこ

とで努力をしてまいつたわけですが、法制的に大

変むずかしい問題があるよう思つてござい

まして、法的で解決できない場合については行

政指導という形で各県なりを指導していただくと

いうやり方もあるうかと思いますし、法制的な解

決の方法があるかどうかこの点につきまして

はさらに検討を進めてまいりたい、総理府の方と

よく連絡をとつて検討を進めてまいりたいと思

います。

○中村太郎君 総理府の対策室の方はどうお考

えですか。

○政府委員(竹岡勝美君) 私、昨年の十一月に交

通安全対策室長になりまして、第一線の警察本部

長をしておりました当時から、民間の交通指導員、その多くは交通安全協会の役員で、非常に貴重なボランティア活動をやつていただいておるわ

けです。その補償問題を調べてみますと、大体

最近は公務災害として扱う方法をとるべきだとい

うことと市町村長が委嘱なり任命をする形をとる

のがだんぶえきました。と同時に、一方で

は、安全協会の方でも掛金を出して民間の交通災

害保険に加入させて事故のあった場合は保険金を

支払うというような方式もとられております。そ

れから一部にはこれらの補償制度のとられていない

ところも残っております。そういうことで、こ

れはどうしても何とかして消防にも負けないぐら

い、あるいは自賠責の補償は出るとはいうもの

の、公務にあらずして公務とみなしてもいいもの

でござりますから、公務災害補償として扱うか、

あるいは従来の歴史がございまして各市町村区々にな

つておりますので、これはこういう方法で救済が

望ましいというよつてな一つの全国的な指針とい

うものを総理府とも御相談の上早急に確立してもら

いたいと思うのですが、いかがでござりますか。

○政府委員(勝田俊男君) 私ども從来から大変気

にはなつておらずでござります。そういう面

で、警察官の職務に協力援助した者の災害給付に

関する法律、そういうものができるまでそういう

ものをできるだけ適用してまいりたいというこ

とで努力をしてまいつたわけですが、法制的に大

変むずかしい問題があるよう思つてござい

まして、法的で解決できない場合については行

政指導という形で各県なりを指導していただくと

いうやり方もあるうかと思いますし、法制的な解

決の方法があるかどうかこの点につきまして

はさらに検討を進めてまいりたい、総理府の方と

よく連絡をとつて検討を進めてまいりたいと思

います。

○中村太郎君 それからもう一つ、例の道路交通

法九十八条の自動車教習所の指定の問題でござ

ります。御承知のように、これは一定の要件を備え

れば指定することができますといふ法律内容でござ

りますが、しかし、今までの実態をながめても

いりますると、指定することができるでなくして、

面について、教習所の実態についての監督につ

いては十分にそういうことのないように努力し

りませんので、われわれからもいろいろと検討いたしました。それで、その結果、ともしますと、指定教育

所の乱立というようなことで、それがまたひいて

は過当競争になっている。粗悪な運転手を養成する

ということとつながつておるのですね。これは私

は否めないと思うのです。したがつて、元来、

こういう法律用語の中で指定という言葉はほかに

あるんでしようか。私はこの道交法の九十八条

の教習所だけじゃないかと思うのですけれども

ね。まあいずれにしても、指定ということは、指

定することができるのが指定しなければな

いことにも残つております。そういうことで、こ

れはどうしても何とかして消防にも負けないぐら

い、あるいは自賠責の補償は出るとはいうもの

の、公務にあらずして公務とみなしてもいいもの

でござりますから、公務災害補償として扱うか、

あるいは従来の歴史がございまして各市町村区々にな

つておりますので、これはこういう方法で救済が

望ましいというよつてな一つの全国的な指針とい

うものを総理府とも御相談の上早急に確立してもら

いたいと思うのですが、いかがでござりますか。

○政府委員(勝田俊男君) 私ども從来から大変気

にはなつておらずでござります。そういう面

で、警察官の職務に協力援助した者の災害給付に

関する法律、そういうものができるまでそういう

ものをできるだけ適用してまいりたいといふ法律

で指定するといふ法律で整備工場などを

指定するといふ法律で指定するといふ法律で指

定するといふ法律で指定するといふ法律で指

定するといふ法律で指定する

たいと思ひます。

○中村太郎君 そうしますと、一定の条件がいろいろ書いてありますけれども、あれさえ數えば、多い少ないにかかわらず、需給にかかわらず、指定しなければならないという考え方で今後とも進むのですか。そして、うんと出れば、そのときは乱増が出てはならぬから指導の方だけでやるんだと、こういうお考えですか。それでそれが可能ですかね。

○説明（銚木金太郎君）お答えいたします、先生すでに御案内で、私の方から蛇足でござ

ますが、九十八条は一応政令で指定基準を定めています。政令の指定基準の最後の方に実際に合格基準——実際にテストしていますね、先生御案内のように。そういうのがございまして、その辺の今格の基準が、余りにも数が少ないので、一定のコースが非常に少なくて、その中からの合格基準でございますと、これはまた問題が残ります。やはり相当な数の中からの合格基準で一応指定の基準にしたというふうな関係もございまして、やはりその辺は先生の御指摘のとおり実情に即して運用していくしかねばならぬと考えております。ただ、最近の数字を申し上げますと、ほとんど指定教習所の数が固定しておりますが、ふえておらないのが実情でございます。

○中村太郎君 山梨県の一つの例で言います。と、大体人口四万人に対し、一校なんです。非常に厳しいんですよ。過当競争をやらざるを得ない。追い込まれている。そして、いまおっしゃられたのですが、いま言った「指定することができる」というのが指定しなければならないというふうに重点が置かれておって、後段で言わたしたことは比較的軽く言われている。これが実態です。したがつて、そういう面でいまおっしゃったようなことをこれからシビアにひとつやつていただきたい、これを要望しておきます。

うに学科だけですね。簡単な学科をやればそれで  
もって自由に求めることができる、自由に運転ができるということですね。これは、御承知のとおり、この法律制定の当時はまだよかつたかもしま  
ぬけれども、五十ccでも最近はものすごい性能を  
持っているんですね。大きな二輪車と余り変わ  
らないぐらいの性能を持っているんです。これが  
実はいまの暴走族の芽生えにもつながっているの  
じやないかと私は思うのですね。簡単に安直に運  
転できる、持つことができるということです。し  
たがって、これは、あえてむずかしい免許制度、  
試験制度にしなくてもいいのですけれども、せめ  
て講習会を、確実にこの者ならば乗つても差し支  
えないぐらいの講習会を義務づけることは、本人  
にとっても大事だらうし、一般大衆にとっても交  
通保安上大事ではないかと、こう思うのです。ま  
あいまの状態では、御承知のように、五十ccのバ  
イクを買ってくれなきゃ学校へ行かないぞと親を  
おどかしてみたり、家へは入らぬぞ、百姓はやら  
ぬぞと言つてみたりということなんですね。せ  
めて、こういう一つの厳しい基準をつくる、講習  
の義務づけというようなことをすることが、私  
は、技能の向上は無論、交通保安上も必要ではな  
いかと思います。ということは、四十八年の統計  
で御案内のとおりですよ。第一当事者としての原  
付第一種の事故は二万一千百四十四件、それで五  
百二十人が死んでいるのですよね。第二当事者ま  
でいきますると、これは相当膨大な事故が発生し  
ておると思うのです。したがって、事故の予防、  
こういう面からも、私は、どうしてもある一定の  
講習の義務づけだけは改正してやるべきではな  
いか、それは決してうきくなるとかむずかしく  
なるとかではなくて、本人のために大事ではなく  
かるうかと、こういうように考へているのですけ  
れども、お考えはいかがですか。

そういうことで、われわれとしては、いうのはある意味では非常に弱者者にもなりやすいということで、ら言いましても二輪車に対する安全のを今後ますます推進していく必ずふうに考えております。それなしに実科についても講習をしたお話しでございます。非常に数がますけれども、今後の問題としていただきたいというふうに思いました中村太郎君 それからこれも提

が、自転車対策の問題でございます。最近の自転車ブーム、これはすばらしいものがあるわけでございます。これに伴いまして、各地で自転車の正しい乗り方、そういうような指導が行われておりますけれども、これはまあいまをもって十分とするわけにはまいりません。このために、自転車事故が老人と子供に非常に多い。御承知のとおりでござります。そこで、交通弱者対策の一環として自転車乗りを歩行者並みに扱つたらどうでしようか。対面交通で、自転車は、いまの御案内のような事故の大部分が、並列行進というか、こつちへ自転車が行く、この横を車が通る、この事故が一番多いのですよね、この接触事故が。ですから、私は、歩行者と同じように自動車と対面交通したらば、これはどっちも気がつくでしようし、運転者はその方がやりやすいし。ですから、その中で自転車の歩道通行を奨励する。あるいはまた、今度は自転車と歩行者が競合するようになりますからね、そうなりますと。けれども、その中ではやつぱり歩行者優先だという行政指導をしていくけばこれは可能だと思うのですよ。そうすれば恐らく事故は半減すると思うのですが、これはまあひとつ提案です。いかがでございましょうか。

○政府委員(勝田俊男君) 幼児の事故がなかなか転車専用の通行帯をつくる。あるいは歩行者道路に自転車通行可というような形で一般の車両と自転車を分離をしていくという方策を考えているわけですが、ございまして、こういった点について今後ともに大いに推進をしてまいりたい。ただ、大多数は非常に自転車に乗っている方が多いわけですから、通行方法を急に変えるということについては、直ちにその効果が徹底するかどうかというような点についてやはり問題もあるのじゃなかろうかという気もいたします。そういう面から、これは慎重な検討が必要じやなかろうかというふうに思います。

○中村太郎君 それからこれはまあ古い話で警察庁も御案内だと思ひますけれども、去年の四十九年十月二十七日の「サンケイ新聞」に、「交通事故、全面的に見直しを」とあるんですね。これは、要するに、小学校一年生が横断禁止の標識を横断歩道の標識と間違えて渡っちゃった、そのため横断歩道でひかれて死んじゃつたと、こういう事故ですが、そのときの提言の中に、今までの標識というものはあくまでも大人向けであつた、あるいは自動車向けであつた、子供向けではない、ということが提案されているんです。特に、たとえば「横断禁止」の漢字にしても、小学校学習指導要領の学年別に漢字配当表によれば、「止」という字は三年生で覚える。それから同じく横断の「横」は四年生、禁止の「禁」と横断の「断」の字は六年生になつていて。これは私は貴重な提言だと思うのですね。今まで大人だけ相手にしておつて、自動車だけ相手にして、いまの標識全体がやっぱりそういう感覚の中とらえられることは、やっぱりこの際私も、私どもも長い間気がつかなかつたのですけれども、大事なことだと思うのですね。サブシステムの補助信号機、こういうようなものを考える必要があると思うのですが、やっぱり、きめの細かい、あるいは子供用、そういうところにも十分配慮すべきだと思うので、いかがでございますか。

少なくならぬ。それで、これはまあ大変痛ましく残念なことだというふうに思うわけでございます。そういう面で、特に幼児の場合には母親の教育が大変大事で、幼児と母親を含めました幼児におきまして強力に推進をしていただきて、それぞれ母親、幼児とともに百万を超えているわけでありまして、おそらく全体の一五%ぐらいの数字になるのでなかろうかと思います。そういう場でお標識等につきましてもできるだけ覚えていただく。まあ標識というのは大体図案化されておりまして、よく見せて話をすればわりに覚えやすいのではないかと思いますが、そういった点の努力をしていきたい。また、場合によつては補助的なもので言葉で「渡るな」というような表現をとる。警視庁なんかで一部やつておりますが、こういったことも考えて、やはりだれもが安全に見分けられるというような努力というものを考えていただきたい。特に幼児については非常に痛ましいということでおございりますので、努力をしてまいりたいと思います。

○中村太郎君 交通対策室長にお伺いいたしますが、例の土砂等を運搬する大型自動車による交通事故の防止等に関する特別措置法、これは長つたらしいのですけれども、通称ダンプ規制法ですね。これによつて、先ほど申し上げました十二条ですかによるダンプ、使用団体、これが生まれた原はどのくらいございますか。

○政府委員(竹岡勝美君) 現在十六道県です。

○中村太郎君 その目的はそこにつたつてあるのですけれども、そのダンプ協会に入つてゐる会員ですね。この実態調査はなされましたか。

○政府委員(竹岡勝美君) いま調べさせておりま

すので、間もなく数字がまいります。

○中村太郎君 いや、これは各地區で總理府や陸運局や警察の指導によつてダンプ協会をつくつてあるんですね。たとえば、山武郡土砂安全運転輸送協議会、埼玉県ダンプカー協会、いろいろありますよ。この中の会員資格は、土砂等を運搬

する車を所有する人、またはその所有する人を使つてゐる人、これが会員なんですよ。したがつて、巷間伝わるものすごいダンプがたくさんいましょう。中には、まるでやくざみたいな、関東組何々一家なんというやつをダンプの表面へ書いて飛び回つていますよ。こういう所有者が入つてゐるんですよ、実態は。実態はむしろこういう人がほとんど多い。一台持ちの一匹オオカミが多いんですよ。それらが入つて、まあ交通安全の指導というのは、現実に車を動かしているのですから、これは指導しなきやいかぬと思います。この発想の趣旨といふのはいいのですけれども、ところが、その中に、總理府交通安全対策室長が出しました——これは昭和四十九年七月五日に運輸省官房審議官あて対策室長から出でていますよ。この要綱をひとつごらんになつてください、ずうつと。「行政措置等における指導」からずうつと幾つも掲げてありますよ。おありになりますか。ありますれば、こういうことが書いてあるんですよ。

(4)に「国若しくは地方公共団体又は國若しくは地方公共団体が設立し若しくは出資した団体が行う大規模な工事の発注」その次に2に「ダンプカー協会の加入車の優先使用」と書いてあるんですよ。さらに、2の項の(1)に「発注当局がダンプカー協会加入車を優先的に使用するよう措置すること。<sup>(2)</sup>」に「民間における大規模工事において発注者等がダンプカー協会加入車を優先的に使用するよう指導すること。<sup>(3)</sup>」に「採石業者、砂利採取業者、砂利販売業者等がダンプカー協会加入車を優先的に使用するよう指導すること。」と、こう書いてあるのですね。ところが、いま言つた一匹オオカミの自家用車、これはいわゆる白トラックなんですよ。道路運送法百一条に厳禁しておる、自家用車を有償の用に供してはならないと、これに該当する車両なんですよ。そうすると、道路運送法では、自家用車の営業行為はやつてはいけない、白トラを取り締まれという指導をしてるんですね、運輸省は。そのやつてはならない違反車に仕事を優先的に与えろとは、一体これはどういうこ

とですか、法体系は。どうなんでしょうかね。私はこういふはげたことがあつていいのかどうかと思うんですね。これはやみトラックを助長する、育成する温床になつてゐるじやありませんか。同じ法律を、しかも総理府が、まあ言うならば法律の総元締めだ。他の法律のバランスの中でも考へていかなきやならない。それが一方的に白トライアを育成するようなそういう行政指導の通達を出していいのかどうか。これは正しいのでしようか、それとも間違いでしようか、この辺はどうなんですか。

○政府委員(竹岡勝美君) 御承知のとおりに、このダンプカー協会は、先生御指摘のとおり、ダンプカー個々の運転者の事故率が高いということ、ダンプカーに従事する者の安全意識が低いのじゃないだろうかということで、こういう団体を育成して、そしてそこで安全意識の高揚やなんかをその団体が主としてやれと、そういう自発的な土体をつくれという趣旨でこのダンプカー協会といふものの育成を進めておるわけです。そういうお互いが安全意識を持った者が持ち寄つてやれるようなダンプカーラーの協会ができるだけ育成するためには、公共事業なんかでもそういう団体をせつかくつくつてあるのなら優先的に取り扱つてやれという趣旨のものなんですが、あるいは中に、いまおっしゃるとおり、このダンプカーラーは全部で約二十万台ござりますけれども、このダンプカーラーの中にいわゆる道路運送法違反車両、いわゆる白ダンプといふものがかなりおることは、これは警察の取り締まりなり陸運局の取り締まりをやつていただいておりますけれども、事實上そういう違反車両が相当数あると思います。だから、そのダンプカーラー協会も、本来なら当然合法的な営業ダンプなりあるいは自家用ダンプというものの、合法的なダンプの集まりでありますけれども、中には自家用でありますから有償行為をしておるようなあるいは自トラがあるかもしれません、白ダンプがあるかもしません。これはダンプ全体の問題でござります。これはわれわれの方で十分取り締まりをや

り、あるいはダンプカー協会にそういう違法車は排除すべきだというよう指導しなければならないと思いますし、また、できますならばこれをできるだけ協業組織にいたしまして、そして、協業組織にしていただくなれば、運輸省、陸運当局の方もこれを営業用に認めようという方針もあるようでございますから、一匹オオカミ的な違法なダンプはこの協会からできるだけ排除しなければ——もあるものだとするならば排除しなければならない。ダンプカー協会そのものが違法であつてはならない。確かに、一部、茨城県のたとえばダンプカー協会の会長が、自分の会の中にもそういう違法なものがあるらしい、こういうものはできるだけ早く協業化して陸運の正式な営業許可をもらうように努めたいということを言っておりました。事実そういうことがあってはならないと思いますが、現実にあるとするならば、せっかくの補助金まで出して育成しようという協会でございますので、そういう違法行為を改善すべく努めたいと思います。今後一層努力をしたいと思います。

車を取り締まりますと、いう、言うならば交通安全対策室も警察行政の一環であることは間違いない。この当局がそういうものを黙認してこれに補助金を与えていたりに至つては、これは私は重大問題、由々しき問題だと思います。したがつて、この次の機会までに十分実態を御調査の上、非があるとすればこれは削除する、この指導要綱の中から。免許を持つて正式な職を持つておる者については当然こうする。いま、日本トラック協会では、官公庁に向かって、官公需の発注については営業車を使ってくださいと、当然のことながら使ひなさいと、白トライだめですということを言つておるんですよ。この要望、陳情と真っ向からこれは反対する。反対するどころじゃないのですよね。本質的に先ほど申し上げましたように法律違反の車を指導育成助長するようなやり方については私は納得できないと思う。したがつて、ぜひひとつこの次の機会までに十分御調査の上、納得のできるような御回答を願いたいと、こう思います。いいですか。

○政府委員(竹岡勝美君) 十分に調査して御回答いたします。

○中村太郎君 それから例の交通遺児の問題でございます。これは、去年の暮れでしたか、交通遺児の実態調査が出ております。あれを見ますと、実態はわれわれが考えている以上に無残なもの、悲惨なものであるという認識を私は強くしたわけでございます。御承知のとおり、いま大体十二万ぐらいの交通事故児があると言われておりますね。大体、交通遺児の母親が平均四十一歳、まあ三十代の事故なんですね。これが平均収入が三万円から五万円ぐらいということですね。この中で、特病身の場合の何らの救済規定がないんですね。それで、しかも、この人たちは、どういうことか私もわからんといんです、保護家庭を受けない。保護基準に適合するのですけれども、いやだと言う

んです。聞いてみましたら、嫁入りをする子供を持つてはいるが、世間体がはばかれてとても保護家庭になる気にならないと歯を食いしばってがんばっているのですね。私は、こういう実態を見て、改めて、時間がありませんから簡単に言いますけれども、その場合の病気した母親、交通遺児の家庭の貧困な母親の医療無料化の問題、あるいは子供だけの医療無料化の問題、これをひとつ真剣に検討してみてくださいとか、いまここで直ちにどうということにまいりませんけれども、それともう一つ、住居で困っているんですよ。三層に四人ぐらいいて、内職をやつてもう寝るところはないという状態、この実態をもう少し御検討いただいて、道があればひとつ研究していただきたいと、このことを要望して、私の質問を終わります。

○阿部憲一君 まず最初に福田大臣にお伺いしますが、この自動車安全運転センターの設置の目的といいましょうか、これを伺いたいと思います。

○國務大臣(福田一君) 実は、先ほども同趣旨の御質問がございましたのでお答えをいたしましたわけですが、この自動車安全運転センターの設置の目的でございますが、御案内のように、昭和四十九年には交通事故で亡くなる者が一万一千人までになりましたとして、大分減ったわけでありますけれども、しかし、負傷者というのはもう六十五万人というような程度でございまして、何と言つてもこの交通事故を防ぐことができるだけなくなるあらゆる方途を講ずる必要があるのでないか、こういう観点から考えまして、いろいろのこととがござりますけれども、交通安全部施設の整備や指導取り締まりはもちろんのこと、運転免許を取得しました後の運転者の資質の向上とか安全運転の徹底ということをなさなければなりません。まあ警察の方から考えますといふと、取り締まりということがどうしてもちよつと重点になりますして、何といいますか、運転者の利便の増進とか、それからあるいは非常にまじめにやっている人を何らかの形で表彰するというか、認めてやるというようなこと、それから運転者が安全運転をするということについてのもう今度失敗すると今度は免許証を取り上げられるんだとい

うようなこともなるべくわからせて、そして事故をなくするという努力を重ねていきたい。これにつきましては運輸省関係にもそういうものがあるわけですが、私はあらゆる面からあらゆる方法をもって運転による事故を防止することが必要であるという見地からいたしまして、運転免許証取得後の運転者に対しましても、どれくらいまもう累積の点数があるか、もう一つ交通事故を起こすともう免許証を取り上げられるぞとか、あるいは何かなりますよ、あなた方それはもう注意しなけりやいけませんよというようなことを言うとか、あるいは何か経歴の証明がぜひ欲しいといふような場合にそういうものを出してやるとか、あるいは事故証明を考えるとか、それから運転のもう一遍再研修をするようなことをいたしますとか、というようなことをやりまして、そして交通事故の防止と運転者等のある意味で利益を擁護するというようなことを兼ねてこの種のセンターをうまく活用して、そして先ほど申し上げた事故防止にひとつ大いに努力をいたしていくというのをこのセンターを設立する目的でございます。

なセンターを設けるということにつきましては、その重要性と申しましようか、それが本当に重要なものかとか、あるいはやっぱりあった方がいいからだというようなものか、そのような点について実は大臣のお考えを承りたい。といいますのは、実は衆議院の方でこの法案審議に当たりまして大臣からもいろいろとまた表面きの設置目的以外の目的もあったたよな御発言もあつたのですから、改めてその辺についてざくばらんにお伺いしたい。といいますのは、私、何も大臣の揚げ足を取るとかせつかくの警察庁の交通安全対策に水を差そなんというようなけちな気持ちは持つていませんけれども、しかし、やはりこうして困でもってこれだけのりっぱな運転センターをつくれられるわけですから、それについてのやはり担当大臣のお考えも承っておきたいと、こう思うわけでございます。

○国務大臣(福田一君) 衆議院においてもそういう御質問がございましたが、私は、一万四、五千人の死者が年間にあると、こんなこと、いうものは、これは戦争戦死者の例から見ましても、まあこんなことは古い話ですけれども、ほとんど一個師団全滅するようなことで、しかも六十五万人の負傷者があるということは、これは人命を尊重するといういわゆる民主主義というもの原則から言つて、個人の生命、身体を保護するということはどんなに手当てを厚くしてもそれで足りりとうような考え方では本当の意味でのいわゆる民主主義といいますか、人の生命、財産を守るということにはならないと思うので、方法があればたとえいささか重複するところがあつても二重、三重にそういう施設をつくつておくということは、決して意味のないことではないと私は考えておるわけであります。そこで、先ほど申し上げた趣旨に基づいて、やはり運転者等々にいろいろの注意も与え、あるいはまた再研修をするチャンスを与えるといふようなことを含めてこういうことをすることは意味のあることである。もとより、私

も、一応は自治大臣とかあるいはまた公安委員長という仕事を抑せつかつておるのでありますからして、何にも理由がないのに事をやるというわけにはいきません。ただ、幾つもいろいろのことがありますからもう君そんなにまでやらぬでもいいじゃないかというようなざつくばらんなお話しもあります。立つてこういう法案を提案いたしております。すけれども、しかし、当然理由があるから内閣においてもそれを認め、また予算的にもこれをある程度実施しようということが決まつたわけでござりますれば、二重にも三重にもそういうような意味で手当てをしておくことが必要であるという見地にいまして、私としては、人命尊重という立場から立つてこういう法案を提案いたしております。うに御理解をしていただきたいと思うのであります。

○阿部憲一君 私、いま質問申し上げたのも、結局、外郭団体そのものが、非常な有用な外郭団体もありますし、機能を發揮している外郭団体もありますけれども、その中にはほとんど有名無実といふやうなものも残念ながら見受けられますので、そのような意味におきまして、全般的な考え方からすればなるべく外郭団体はこれ以上ふやすべきではないというような意見を持つておりますので、そのことから、何もいまお尋ねしている交通安全センターが余り役に立たないセンターの方に属するとは思つておりませんが、ただ、外郭団体の乱造と申しましようか、そのようなことに通ずるのは非常に殘念だと思つておりますし、御承知のように非常に財政逼迫の折から、なるべくこのういったことに対しても慎重に審議して、それでどうしても設置する必要があるかないかというようなことを検討すべきではないか、こう思つたからお尋ねしたわけでございます。まだ、私自身、この必要性について、これはぜひなければ困るんだと、いま大臣の言われたように人命尊重という立場からすればこのよだな機関があればあるほど生命の安全を確保するために必要だというお考えはわかりますけれども、必要程度というものがござ

ざいますので、どの辺かということについて実は伺いたいと思つたわけでございます。  
そこで、とかくいま私はつきりは申しませんでしたけれども、警察関係の外郭団体としてやっぱり交通事故防止という大きな目的はあるにして、もう一つの目的としてはやっぱり警察関係にもこういった外郭団体がほしいんだというようなことからことさらにはいまの時点におきまして設置法案が提案されたのじゃないかとも勘ぐつたもんですからお尋ねしたわけですねけれども、その辺についてもう一度ひとつ大臣にお伺いします。

○國務大臣(福田一君) 先ほどもお答えをいたしましたところでございますが、私は人命尊重という意味で言えば、運輸省も、あるいは總理府も、建設省もあるいはまたわれわれの警察も、いろいろの意味でそれぞれ努力はいたしておるわけでございますが、しかし、数にして一万人以上の人人が死んでいるわけなんですね。それからまた、六十万人もの人人が負傷をしておる。これは何としても防止をするというか、そういうことのないようになる努力というものは幾らやつても、一人の人の生死の問題でもこれはもう重要な問題として今まで論議をされてきておるわけでござりますからして、こんなにたくさんのお死者があり負傷者があるということであれば、これを防止するということは、私は方法があればできるだけこれは努力をすべきものであると、こういう見地に立つておるわけであります。

それと、いまあなたのおっしゃったのは、それなら警察には外郭団体がないから一つぐらいつくつてもいいんじゃないのかというような意味のあれかと思いますけれども、それもないことだけは事実であります、外郭団体というのは、警察関係の分がないということは事実であります。しかし、それを理由にこういうものをつくるということでは、明らかの利便のためにだけつくるということでは、私はとしては職務の責めを免れるることはできないと

思っております。しかし、いま言ったような人命尊重ということが一つの大きな理由がございまして、そのため一生懸命努力をする、方法を考えるということが主でございまして、結果において警察関係にそういう団体がないことが実際の問題としてはある種の何らかの警察に対する、警察官の将来に対するあるいは一つの安心感を与えるとか、何らかの効果は出てくると思っても、それは副目的であって、本来の目的としてこれを推進していくということは私はできないと思っておるのでございまして、私が申し上げておる趣旨をひとつ十分に御理解をいただきたいと思うところでございます。

〔委員長退席、理事日黒今朝次郎君着席〕

○阿部憲一君 次に、法案の内容についてちょっと二、三お伺いしたいと思いますが、第一条の「交通事故等に関する調査研究」というのは、具体的にはどのような調査研究なんですか、簡単に御説明願いたいと思います。

○政府委員(勝田俊男君) 交通事故に直接結びつくいろいろな原因についての調査研究ということになるわけでございますが、まず第一に、運転の正しいあり方、安全運転の方法についていろいろ調査研究を進めていきたい。それに関連をいたしまして、安全運転を教えるためにはどのような教え方がいいかということについて調査研究を進めていきたい。それから交通事故について今までいろいろ細かい統計をとつておりまして統計的な分析はやってきているわけでございますが、そういうふうした統計的分析に加えまして、生の事故、そういうふうな安全対策についての効果、対費用効果、そういうものやつていいみたい。それから今後の事故の予測というようなことについても研究をしてみたい。それから今までいろいろとられておりますような安全対策についての効果を生ずるか、今後の安全対策を進めていく上に参考になるといふようなことで、そういうたった研究、主としてそういう

○阿部憲一君 いまの調査研究の内容についておきたいと考えております。  
かりましたが、いまあなたおっしゃった生の調査ですね、これはこれまでの警察でもって全部やつていたのじゃないかと思いますのでそれが重複するような感じがするのですが、その場合に、警察と一緒になつてこのセンターがやるのか、それとも独自の立場でもつて、たとえば生の研究、たとえば事故が起きたと、そら行けど、これはもう警察ではもちろん交通の関係の方は行きますが、それとまたセンターの方も行つてやるというようなることになるわけですか。

○政府委員(勝田俊男君) 従来、そうした大きな事故が起きますと、各府県警察でそれぞれその事故につきまして道路管理者なりとも同道いたしまして、その現場現場についてその事故の調査研究をやつしているわけでございます。私が申し上げましたのは、現場に行くこともありますからと思ひます、事故を数字にした抽象的な統計で全体で見るといふことでなしに、事故の詳しいデータを見地から学者先生などにも参加をしていただいて事故の本義を見きわめていく。統計的な範囲だけだとなかなか本質が見きわめにくいという点もござりますので、そういう大きな事故について具体的な事故例、具体的なものを取り上げて事故の本質といふものの研究を進めていきたいということがございます。

○阿部憲一君 そうすると、くどいようですがれども、たとえば大きな衝突事故があつたと。そちらも警官の方で行くと。それとは別行動といいますよりは同じ目的で行くようになるのですけれども、そういう形になるわけですね。

○政府委員(勝田俊男君) まあ簡単に言いますと、事例研究といいますか、現場に行つてやるというよりは、一つ一つの事例に基づいて研究をしていくということをございまして、今までやつ

ては統計で抽象的にどういう事故は何件あると、だからこういう点を注意しろということです。具体的な事故についてもそのデータをもつてきて、一つの事故について深めて研究をしてもらう、そこからいろいろな原因なり対策というものが浮かんでくるであろうということです。

○阿部憲一君 次に、役員という項目ですが、十八条の「役員の任命」となっていますが、これほどのような人がなられるお考えですか。

○政府委員(勝田俊男君) 役員の任命につきましては、当初は発起人が理事長及び監事となるべき人を指名するということになっております。その指名された者のうちから國家公安委員会が理事長及び監事をまず任命されるということになるわけでございます。その後は、理事長及び監事は国家公安委員会が任命し、理事は國家公安委員会の認可を受けて理事長が任命するという形になるわけでございます。この理事長なり理事、監事といわれる方につきましては、それぞれやはり道路交通のそれなりの方針について識見を有するりっぱな方が任命されることにならうかというふうに考えております。

○阿部憲一君 私ちょっとお伺いしたかったのは、その役員になる人がいわゆるお役人なのか、それとも民間人かということについて特に伺いたかったわけです。

○政府委員(勝田俊男君) 最初に申し上げましたように、一番最初に任命される方は発起人の方が一応だれが理事長になるかということを協議をして御指名いただく、あるいは監事になる方を御指名いただく、ということをなすので、われわれがだれがなるかということをちょっと申し上げる立場でないわけでございます。

○阿部憲一君 いや、そうすると、発起人のことになるわけですねども、発起人は「識見を有する者」となっておりますが、これについては、警察官は何か具体的なお考があるわけでしょ

お尋ねしております役員の、何といいましょうか、どういう立場の人を主に任命されるのかといふことについてのお考があつたら承りたいと思います。

○政府委員(勝田俊男君) 発起人につきましては、道路交通の障害防止について識見を有する方が自発的にお集まりをいただいて発起人になっていただく、というたてまえになつておるわけでございます。そこで、道路交通によって生ずる障害の防止について識見を有する方という方ははどういう方であろうかと、このことでお伺いしますが、これは交通管理なり運転者管理についての見識を持つておる方、あるいは道路工学なり運転者心理というところについて見識を持つておられる方、あるいは交通評論家、運転者教育ということについて非常に関心を持つておるし知識もある方、そういう方いろいろな方々がこの見識を持つておるという方にならうかと、思ひます。こういった方々につきましては、警察庁におきましても、交通警察のいろいろな問題についてときどき、臨時でござりますが、その問題に応じて人も違うわけでございますが、お集まりをいただいていろいろ御意見を承っているわけでございます。こういった方々が中心になつて発起人になつていただけるのじゃなかろうかというふうに考えておるわけでございます。

○阿部憲一君 「役員の任期は、三年とする。」となつていますが、これは何か根拠はありますか。

○政府委員(勝田俊男君) これは同種の団体、法人といろいろと比較し検討しましてやはり三年というのが長からず少なからず適当な時期じゃなかろうかというふうに考えた次第でございます。

○阿部憲一君 ちょっと細かいことをお伺いして恐縮ですが、役員の方々の報酬といいますか、給与といいましょうか、それはどの程度の予算を立てていらっしゃいますか。

〔委員長退席、理事官黒川朝次郎君着席〕  
○政府委員(勝田俊男君) 役員の方々の給与、これにつきましては、いずれも関係機関とも協議を

して最終的にはきめられるということになるうかと思いますが、役員につきましてはやはり役人の指定職の程度のものは考ねなければならぬじやなうか、そういう線で折衝を進めたいというふうに考えております。

○阿部憲一君 この役員、それから理事長ですか、その就任された方々は結局三年間の任期になりますが、いま世間でいろいろ言われております

かろうか、それが何か特別な基準とかをお考えですか。

○政府委員(勝田俊男君) 退職金等につきましては、無事故無違反であるということを証明してもらいたいという希望もかなりあるわけでございます。こういった点につきましては無事故無違反の効果、これはどのくらいお考えになつてますか。

○政府委員(勝田俊男君) 通報業務でございますが、これは、道路交通法令に違反した人について現在点数制によって処分をやつております。そこで、行政処分、運転停止の処分を受ける前に、処分直前の点数に達した場合、現在六点に点数が達すれば行政処分をやつております。一回行政処分を受けた者については四点の点数に達すれば行政処分をやれることがでありますので、その点数が直前の点数に達した者あるいは前歴のない方につきましては五点なりますので、その点数が直前の点数に達した者

でございますが、これは四点の点数に達すれば行政処分をやれることがあります。それで、その点数が直前の点数に達した場合に通報して、あなたはもう一回違反をいたしますと今度行政処分を受けることになりますからひとつの安全運転に心がけてくださいと、いう通報をするわけでございます。これにつきましては、試験実施的に福岡でやつた例はございます。データは必ずしも多くないわけでございまして、その点数を知りたいと、いろいろと意向調査をしたわけでございます。われわれもこれは更新時調査の際に若干の人が、過去に違反をした経験のある人につきましては、七%はどうしても点数を知りたいと、一三%

それで言いましても、通報をして注意喚起した人とそれから注意喚起しなかつた人とで、違反につきましては、その次に違反を犯した回数という点から見ますと、一年間で一五%ぐらい通報し

ます。つまり事故防止にかなり効果が出るのですが、いま世間でいろいろ言われておりますのじゃなかろうかというふうに期待しているわけ

でございます。

○阿部憲一君 二十九条の第二号に経歴証明業務につきましてはやはり事故防止にかなり効果が出るのですが、いま世間でいろいろ言われておりますのじゃなかろうかというふうに期待しているわけ

でございます。

○阿部憲一君 二十九条の第二号に経歴証明業務につきましてはやはり事故防止にかなり効果が出るのですが、いま世間でいろいろ言われておりますのじゃなかろうかというふうに期待しているわけ

でございます。

○阿部憲一君 経歴証明につきましては、無事故無違反であるということを証明しても

らいたいという希望もかなりあるわけでございます。こういった点につきましては無事故無違反の証明をやるということになります。これは運転者の賞揚といった面についていろいろ効果がそこにある。そういう面についていろいろ効果がそこにある。そういうことで事故防止にも役立つてくるのじゃなかろうかというふうに考えるわけでございます。それから運転の経験の証明、それから免許経歴の証明、それから累積点数について通知をするというようなことを考えているわけでございます。実は、点数につきましては、現在はどうしても点数になつているのですから運転者の中で点数を知りたいという希望がかなりあるわけでございます。われわれもこれは更新時調査の際に若干の人が、過去に違反をした経験のある人につきましては、七%はどうしても点数を知りたいと、一三%

ぐらいはできれば知りたいと、そういうことで、二〇%ぐらいの方が点数を知りたいと、そういうことを言っておられるわけでございます。そういう点から見ますと、運転者の利便あるいは要望にいたえると、いうことができるのじゃなかろうかと思ひます。

また、その運転歴なり免許歴というものは、自分がかつてこういう免許を持つておったんだというようなことについてやはり証明が必要であるというような場合、自分がなかなか——現に現在持つておる免許は免許証を見せねばわかるわけなんですかけれども、そういう場合に、こういった事情も出てくるのじゃなかろうか。そういった面でこれはいずれも運転者の要望が出るであろうというようなものについて運転者の利便に資するという面で出すわけでございまして、それが同時にまたできるだけいい証明をもらいたいということもあつて事故防止にも役立つてくるのじゃなかろうかというふうに考えているわけでございまして、これがいざなにあつて事故防止にも役立つてくるのじゃなかろうかと、いろいろな点から見てこれが事故を考えですか。

○阿部憲一君 私、この経歴証明業務、また経歴証明書を発行するということは運転者にとっては事実有効だと思いますけれども、逆にいわゆる就職する場合とか何かにそれを盾に就職の機会を失つたとかあるいは非常に条件が悪くなつたというようなことも起り得ると考えられるものですからお伺いしたのですが、この辺のところはどうお考えですか。

○政府委員(勝田俊男君) この運転歴証明書につきましては、本人の自発的な申請に基づいて初めて出されるというわけでございまして、やはり本人のメリットとか利便に資するためにこれを出そうというのが趣旨でございますので、こういったものがいま仰せの御心配なように使用されたことがないよう、これは十分にそういうことがないように指導してまいりたいというふうに考えております。

○阿部憲一君 その条の五号ですけれども、「自動車の安全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」と、こういうふうに書いてありますけれども、このようなことに当たつている機関が多くあるように思います。それで先ほどちょっと大臣にもお伺いしたことにも多少関連するのですけれども

○政府委員(勝田俊男君) 各省庁でそれぞれやはり交通事故防止ということに大変努力をしてい

る、そうして各省庁合わせての努力が交通事故防止に役立つてございます。建設省でいろいろ研究をして交通事故の関係についても努力してもらつております。それは、道路構造の面か

ら見て交通安全にどのようすれば役に立つて防

止といふことに努力していただいており、自動車の保安基準というような点から見てこれが事故

防止に役に立つてあるかと。あるいは運輸省でもいろいろ交通事故

が、そういう研究が総合的にまとめて生かされ研究もしていただいていると。そういうことで防

止といふことと努力していただいていると、自動車の保安基準といふ点から見てこれが事故

防止といふことと努力してまいりたいと考えてお

ります。

○阿部憲一君 研修のこととでちょっと伺いたいの

ですが、高度な運転の技能を要する業務というの

はどんな業務でしょうか。

○政府委員(勝田俊男君) 警察の車で言えば、白

バイとかそれから緊急用に使うパトカーとか、あ

るいは消防車、あるいは一般でも緊急車に指定さ

れているガスとか電気の緊急自動車、こういった

車につきましては、現在の道交法に決められて

いる一般的な交通ルールについてそれを除外規定を設けられているわけでござりますので、そういう

走行をする場合は大変危険も伴うわけでござ

いまして、それ以上に高度な技術が必要なわけでござります。そういう観点から、そういう高

度な技能を必要とするような方につきまして、緊急に避けるというような訓練、あるいは悪路を行

った場合にハンドルを取られてひっくり返ること

のないようになります、あるいは下に水が流れておる

ということで非常に車がスリップしやすい、スリ

ップしやすいような状況でも走らなくちゃいかぬ

というような訓練がありますので、そういうた

めの訓練、こういった訓練をすることによつ

てその業務が完全に遂行できるような訓練とい

うのをやつていきたい。あるいは一般の方であつても高度道路上をしようと走るとか、まあ一

般高速道路というのは非常にスピードがつきます

から——一般の方であつても普通の免許で走れる

わけでござりますが、高速道路については、非常

にスリップがしやすいとか、急停車した場合に非

常に危険であるとか、そういう問題がございま

る、そういう観点から、そういう問題がございま

まして、この運用益につきましては会社が自由に使えるというわけのものでありますんで、会社がもうけではならぬというふうに規定されておりまして一般の民間の金とは違うわけでございまして、これは從来からも事故防止用の資器材等に拠出していただいているという例もござりますし、まあ一般的の民間の金とは性格が異なるものであるというふうに考えておるのでございます。

○安武洋子君 ここ数年交通事故による死傷者が減少してきているわけですけれども、これはよいことだと思うのです。しかし、減ったといつて先ほど大臣も言われましたように、交通事故による死者が一万四、五千人と、そして負傷者が六十五万人にも上っているわけなんです。総理府にお伺いいたしますけれども、政府として一層の事故減少のために総合的な対策を講じられていると思うわけですから、その内容をお聞かせいただけますでしょうか。

○政府委員(竹岡勝美君) ちょうど昭和四十六年に交通安全対策基本法というものが施行されまして、各省庁の持つております交通安全対策を総合的に国並びに地方公共団体が総合した計画をつくらうということで四十六年から現在五十年までの交通安全計画を進めておりまして、その中の大きな柱は、交通安全施設の整備関係、それから交通安全教育関係、あるいは交通指導取り締まり關係、こういったものに重点を置いて、あるいは児童公園とか、子供の遊び場とかあるいは交通労働者の保護とか、そういった各省庁が関連します交通安全事故の大半を盛り込みまして、この計画に基づいて現在やつております。ちょうどこの昭和四十六年の交通安全基本計画ができましたその年から交通事故が非常に減少してきた。特に大きく減少した大きな原因は、やはり交通安全施設が非常に伸びたということも大きな原因であろうかと思つております。今後もこの交通安全基本計画を進めていきたいと思つております。

○安武洋子君 重ねてお伺いしますが、いまおしゃつた中で警察が担当すべき業務というのほど

のようなものだとお考えになつていますか。

○政府委員(竹岡勝美君) 警察が担当しますのは、警察はもとより道路交通法の主管官庁でござりますから、交通規制関係、それから交通指導取り締まり関係、また交通警察が持ちます信号機とか横断歩道等の交通安全施設の整備、それから運転免許関係を警察が持っておりますので、ドライバーに対しまして交通安全教育、ドライバーの資質の向上、こういった点が主たるものであろうかと思います。もちろん免許関係を持つておりますから、不正な者に対する行政処分等もありますかとおもいます。

○安武洋子君 警察厅として、交通警察の目的、任務、それからさらにそれを達成する上での具体的な業務の柱、これは何か、お伺いいたします。  
○政府委員(勝田俊男君) 交通警察の目的でございますが、交通警察の仕事は主として道路交通法に基づいて行つておるわけでございまして、一つには、交通事故の防止、交通安全の達成ということでござります。また一つには、交通の円滑、流れを円滑に図つていくことです。  
さらには、道路の交通に起因する障害の防止ということです。最近いろいろ交通に伴う交通公害、こういったものにつきましても道路交通の方の範囲内でできることはやつていこうということです。こういった点が交通警察の主たる仕事に相なつておるわけでござります。

そこで、こういった目的を達成するための手段として、こういったものにすぎないことをお聞きいたしましたけれども、いま申し上げましたいすれの目的につきましても警察だけで達成できる力のもとに達成したいというふうに考えております。  
○安武洋子君 勝田政府委員は、三月二十日の衆議院の交通安全対策特別委員会の中の御答弁ですが、この中で、安全センターで考えておりまます業務は、必ずしも警察が直接やらなければできない業務ではなく、サービス的性格の強いものだ、このような業務は他に適当な機関があつてやり得るならそこでやつてもらう、その方が効率的

題になつております運転免許、あるいは運転者に対する行政処分、こういったものを中心として仕事を進めているということになるかと思いまます。

○安武洋子君 総理府にお伺いいたします。今度の法案についての説明を見ますと、交通警察業務の一部を独立させて法人にゆだねると、こういうふうになつておりますので、運転者管理部門、から、サービス部門、それから運転者管理部門、この一部を独立させて法人にゆだねると、こういふうになつております。もちろん免許関係を持つておりますから、不正な者に対する行政処分等も、お伺いいたしました。

○政府委員(竹岡勝美君) 今はまさに警察が所管します運転者の安全教育、これに重点を置きました団体でございまして、この一つが運輸省等には自動車事故対策センターが運輸省の所管する関係について行つております。それぞの官庁のあり方によりまして、一部そういうものを法人に任せせてやるといふことを思つております。もちろんそれぞれの各省の法人がダブらないよう、あるいは各省の法人関係が交通安全で協調できますように十分に連絡し合うことは私どもも努めたいと思っております。

○安武洋子君 勝田政府委員は、三月二十日の衆議院の交通安全対策特別委員会の中の御答弁ですが、この中で、安全センターで考えておりまます業務は、必ずしも警察が直接やらなければできない業務ではなく、サービス的性格の強いものだ、このような業務は他に適当な機関があつてやり得るならそこでやつてもらう、その方が効率的

けです。私は三点伺いますので、この三点について御答弁をお願いいたしたいと思いますけれども、こういう御発言、これから考えられますのは、警察がやるのにいま安全センターに委託しようとされている業務はふさわしくないのかどうか、これが一つです。それから第三点は、他に委託した方が効率が上がるというのは、警察はサービス的な業務を軽視なさつていらっしゃるのかどうか。この三点をお答えくださいませ。

○政府委員(勝田俊男君) 今度安全センターでやらせようと考えております業務は、交通事故処理につきましては從来から警察でやつておる。それからそれ以外の業務につきましては、今回こういふたものがやることが適当じゃなかろうかということでのこのセンターにやらせるという業務でございましょう。

○政府委員(竹岡勝美君) 今回の安全運転センターはまさに警察が所管します運転者の安全教育、これに重点を置きました団体でございまして、この一つが運輸省等には自動車事故対策センターが運輸省の所管する関係について行つております。それぞの官庁のあり方によりまして、一部そういうものを法人に任せせてやるといふことを思つております。もちろんそれぞれの各省の法人がダブらないよう、あるいは各省の法人関係が交通安全で協調できますように十分に連絡し合うことは私どもも努めたいと思っております。

そこで、こういった目的を達成するための手段として、こういったものにつきましても警察だけで達成できる力のもとに達成したいといふふうに考えております。  
○安武洋子君 勝田政府委員は、三月二十日の衆議院の交通安全対策特別委員会の中の御答弁ですが、この中で、安全センターで考えておりまます業務は、必ずしも警察が直接やらなければできない業務ではなく、サービス的性格の強いものだ、このような業務は他に適当な機関があつてやり得るならそこでやつてもらう、その方が効率的

上していくのじやなかろうかというふうに思うわけでございまして、民衆、国民の利便という点から見ても、こういった機関がやることが一層効果的に行われるのではなかろうかということを考えるわけでございます。また、こういった機関にやらせるることは、警察はサービスというものをやらぬということじゃなかろうかとということを御質問でございますが、われわれは、警察の一一番のサービスということは、事故防止に役立つ、街頭において直接活動をして一人でも多くの人が事故にかかることを街頭活動によつて防いでいくということが警察の大きなサービスじゃなかろうかというふうに考えておるわけございまして、また、国民の目から見ましても、國民により利便になるよな機関があつてそれにやらしくいく、それに適当な指導をやるということは國民により一層利便になるということであれば、そういうふうに考えておられる次第でござります。

○安武洋子君 いま警察としてのサービスは事故

防止のために街頭に行くことだというふうな御答

弁がありましたが、じゃ、警察はデスクワ

ークのサービス業務といふのは交通安全にはさ

どう寄与しないと、こういうふうに受け取つてよ

ろしうござりますか。

○政府委員(勝田俊男君) デスクワークのサービ

ス業務といふのは具体的にどういうこと——いま

のよなことでおっしゃっているのか、どういう

ことをおっしゃっているのかわかりませんが……

○安武洋子君 いえ、街頭とおっしゃるから。

○政府委員(勝田俊男君) やはりほかに適当な機

関があつてそれにやらせることができるかどうか

という問題であるかと思います。適当な機関がな

くてどうしても警察でなければやれないというよ

うなことであるならば、警察でやらざるを得ない

ということになる仕事もあるうかと思ひます。現

に、交通警察の面におきましても、各種の交通の

情報、これは警察に入つてくる情報でござります

けれども、これを道路交通情報センターを通じま

せんかということを工夫していただいて、一般の

運転者の間に定着した情報として流れ非常に利

便になつておるというふうなことでございまし

て、そういうものができる前はやはり警察とし

て申し上げたわけでございます。

○安武洋子君 いまの御答弁を聞いておりまして

も、やはりデスクワークのサービス業務といふの

は本来警察がやるべきものじやないと、こういう

ふうなお考へに立つての御答弁としか受け取れな

いわけですけれども、それともう一つ、非常に多

忙であると、だからどんどん本来の業務である街

頭に出していくといふうなことで、警察も多忙な  
んだからといふうなことも御答弁にあつたと思  
うのですけれども、一体、人手が足りないのです  
か、人手が足りたらおやりになるおつもりがある  
のですか、その辺をお伺いいたします。

○政府委員(勝田俊男君) 私は事務の性格から見て申し上げておるわけでございまして、人手がそ  
れはあるに越したことはないわけであります。  
あればあつたでやはり警察の仕事としてできるだけ警察でなければならない仕事というものに力を入れていくということになるかと思うのでござい

ます。

○安武洋子君 重ねて伺いますが、じゃ、デスクワ  
ークのサービス業務といふのは交通安全にはさ  
ほど寄与しないと、こういうふうに受け取つてよ  
ろしうござりますか。

○政府委員(勝田俊男君) デスクワークのサービ  
ス業務といふのは具体的にどういうこと——いま  
のよなことでおっしゃっているのか、どういう  
ことをおっしゃっているのかわかりませんが……  
○安武洋子君 いえ、街頭とおっしゃるから。

○政府委員(勝田俊男君) やはりほかに適当な機  
関があつてそれにやらせることができるかどうか  
という問題であるかと思います。適当な機関がな  
くてどうしても警察でなければやれないというよ  
うなことであるならば、警察でやらざるを得ない  
ということになる仕事もあるうかと思ひます。現  
に、交通警察の面におきましても、各種の交通の  
情報、これは警察に入つてくる情報でござります  
けれども、これを道路交通情報センターを通じま  
せんかということを工夫していただいて、一般の  
運転者の間に定着した情報として流れ非常に利  
便になつておるというふうなことでございまし  
て、そういうものができる前はやはり警察とし

て申し上げたわけでございます。

○安武洋子君 御答弁を聞いていましたら、警察  
はそれをそのままお伝えするつもりでございま  
す。

○政府委員(竹岡勝美君) これは警察がやられて

もよいし、また警察の内部の事情があつて警察の

きないような仕事に専心をしたいといふうに考  
えております。

○安武洋子君 具体的に伺いますけれども、じ  
か、人手が足りたらおやりになるおつもりがある  
のですか、その辺をお伺いいたします。

○政府委員(勝田俊男君)

私は事務の性格から見て申し上げておるわけ  
ですね、五点ありますけれども、この一つずつ  
の業務、これがなぜ警察でやらなくてよいと考  
えになるのか、その根拠をお聞かせください。

五つについて全部一つずつお答え願います。

○政府委員(勝田俊男君)

警察でやるよりはセン

ターにやらした方がペターマーであるといふうに考  
えになるわけでございます。

まず、運転業務につきましても、それはどうし  
ても警察でやらなくちゃならぬといふ仕事ではな  
いわけございまして、それによつて運転者の利  
便に直接影響があるという問題でもないわけでござ  
いまして、運転者に対するサービス的な情報の  
提供という業務でございます。

○政府委員(勝田俊男君)

警察でやらざるを得ない

ことのないように思ひます。

○政府委員(勝田俊男君)

対する更新時の講習等につきましても、安全協会

に委託してやつてゐるわけでございます。

○安武洋子君 ちょっとお答えが違つております。

いま現在安全センターに委託をされようとし  
ている業務があるわけなんです。いままだ警察に

はそれ以外にも委託をなさるおつもりの業務があ  
るのかないのか、そういう業務があるのかないの

かということなんですね。

○政府委員(勝田俊男君)

現時点では考えていません。

○安武洋子君 じゃ、もう安全センターに委託な  
さつたら、ほかには委託可能な業務はない、こ  
う受け取つてよろしうございます。

○政府委員(勝田俊男君)

現時点では考えていな

いということござります。

○安武洋子君 じゃ、安全センターができるば、  
警察は国民へのデスクワークのサービス業務は全  
く何もない、こういうことになると思うのです  
が、それでよろしいわけですね。私は、日夜第一  
線で働いていらっしゃる警察官の方は、国民に親  
しまれる警察官にならう、こういう努力をされて  
いると思うのです。ところが、警察は、いまの御  
答弁のように、国民に対するサービスの部門、こ  
れは切り捨てて民間に委託をなさる、こういうふ  
うなことで、衆議院の御答弁の中にもあつたと思  
いますけれども、警察に事務手続や申請に来ると  
かたい印象を持たれるから、やわらかい法人をつ

くつてやると、こういうふうなことを言われているわけなんです。つまり、サービスカットをしてますますかたいこわい警察になると、こういうイメージづくりが進むということになれば、第一線で親しまれる警察官であるうと努力をされているんですか、お伺いをいたします。

○政府委員(勝田俊男君) サービス業務を全部カットするというお話しでございますが、そういうわけじやございませんで、ほかに適当な機関がなければ、警察に来ているいろいろな御相談もあるわけでございまして、そういった相談についてやは

り警察で受け取っているいろと親切に相談に乗っているわけでございまして、警察の受けている相談業務の約半数は交通問題についていろいろと御相談に見えているわけでございまして、騒音が大変やましいから取り締まってくれとか、その他いろいろな相談もあるわけでありまして、こういった相談に乗っているわけでございまして、こういった相談はやはり警察に来ていただいて警察に話をしていたかないとなれないとかおこなえもできない、それに対する対策も立たないといふことで、いろいろな国民の方々の御要望にこたえ、それに対する対応をしているわけでございまして、そういう面で国民の声にこたえて仕事をやっていくということを切り捨てるという考えは毛頭もないわけでございまして、まして、交通警察につきましては三千二百萬の運転者とそれから一般国民というものを対象とした仕事をやっているわけで、日々の仕事を通じてそういうサービスをしているという誇りを持って仕事をしております。

○安武洋子君 そうはおっしゃいましても、現実に今度の法案でサービス部門の一部と管理部門の一部を警察でやらなくてよいのだということを委託をされている、それにはつきり姿勢が私は出ちよつと論点を変えてお伺いいたしますけれど

も、昭和四十四年の十月から点数制度が実施されているわけですが、ここ十年間の交通違反の推移、これをお伺いいたします。

○説明員(池田速雄君) お答えいたします。

昨年の道路交通法違反の状況でござりますけれども、総件数が八百八十三万三千四百七十二件と

いうことになります。なお、十年前の四十一年に例をとりますと、五百十二万一千四百八十五件の違反、こういうことになつております。

○安武洋子君 違反がふえている、そういう原因はどこにあるとお考えでしょうか。ずっとふえてきている原因ですね。

○説明員(池田速雄君) 一つは、検挙の関係上もござりますけれども、ちょうど昭和四十二年から

は反則制度といふものができまして軽微なものにつきましては軽微な措置がとられるようになつたというような点もあらうかと思いますが、さらに申し上げますならば、いろいろな交通の規制等も、より交通が複雑になつてしまりますので、そ

れに対応するような規制のされ方をしてきたとい

うようなこともございましょう、背景には運転者数の増加と、こういったものが一番大きな要素であろう、こういうふうに考えております。

○安武洋子君 昭和四十四年の五月に点数制が実施されておりますけれども、「人と車」という本

の中で当時の警察庁の交通局運転免許課の原田春吉警視正という方が「点数制度の発足にあたつて」という文書を発表されております。その中

で、点数制度発足時ですね、今回提案なさって

いるふうなことがわかるわけです。私、資料を

持つて来ておりますけれども、いま時間がありま

せんので読み上げませんけれども、この点数通知

制は警察がやる仕事だというふうに考えておられ

たといふことがこの文書を読んでも明らかなか

れません。なぜこれをやりにならなかつたのか、

その理由をお伺いいたします。

○政府委員(勝田俊男君) 四十四年に運転者管理

センターが発足しましたときに、運転者管理センターの一番のねらいとしますところは、不正免許の取得を防止するということと、それから点数制度による行政処分の実施ということであつたわけであります。その際に、いま考えております通報制度というようなものについてもできればいいのじやなかろうかというような検討はされたわけでござりますが、当時はこの管理センター発足でそういったデータの導入とかその他非常に多忙であつたということと、第一線におきまして交通の仕事が非常に忙しくなつていて、ちょうど交通事故がふえている最中でございました。そういうことで第一線におきましてもなかなか受け入れがむづかしかつたという情勢でござります。そういう点で、まあこれは特別法的な地位に影響を及ぼすものではないということで、第一線でできるところはひとつ考えてみたらよからぬではないかといふふえている最中でございました。そういうことで第一線の判断に任したわけでございまして、そういうことでこれが実施できなかつたと

いうのが実情でござります。

○安武洋子君 人手が不足をしているということですか。

○政府委員(勝田俊男君) 当時、第一線では、いろいろと交通の第一線業務で非常に事故も増加し

ている最中で、それぞれそういう面に全力を傾注しておるということで、そういう面の仕事をまではちょっと手に及ばないということで直ちに略

み切ることができなかつた点が多かつたように記憶しております。

○安武洋子君 じゃ、いまのお答えからは、人手さえ十分あればできると、こういうことになると思ひます。私は、いま安全センターに委嘱をなさうとしているお仕事ですね、センターで行う

べきことだといふふうなことですけれども、私は、それどころか、警察でやるのがあたりまえ、警察でやられるのがふさわしいと、こういうふうに思います。御答弁をお伺いいたします。

それから第五点、調査研究の件でそれども、これも從来から警察の中でやつておられる、データも豊富に持つておられる。この警察でやるのがよ

りいいことだといふふうなことですけれども、私は、それどころか、警察でやるのがあたりまえ、警察でやられるのがふさわしいと、こういうふうに思います。御答弁をお伺いいたします。

○政府委員(勝田俊男君) まず、点数通報の問題でございます。先ほど答弁いたしましたように、

点数通報をやつたらどうかという検討がされた事実はございます。それが結局できなくて今日に至つているということは、やはり警察の仕事とし

ては、第一線の警察というの仕事があればすぐに現場に出て行ってこれを処してくる機関でござ

りますので、なかなかそういうところに手が回らなかつたというのが実情であろうかと思います。

そこで、今回、こういった業務をもう一回やつてみようという場合に、どういうところにやらせれ

ばいいだらうか、これは警察でやるか、こういったセンターでやるか、どちらがいいかという比較考量の問題にならうかというふうに考えるわけですが、こういった業務は、まあ必ずしも警察でやらなければならぬ、警察でなければできないという性質のものでもないので、そういうセンターや専属的にやらせるということが、それを専門にすることによってさらにサービスの向上なり何なりに力が尽くされるのじやなかろうかといふふうに考えるわけでござります。

また、経験証明の業務でございますが、これも

今回初めてやろうとする業務でございますが、い

ま申し上げたと同様な理由で、やはり警察でな

ればできないという業務でもないわけでございま

すし、経験証明のあり方その他についてやはり専

門的にいろいろと研究をして水準の向上を図つて

いこうということが一層サービスの向上になるの

じやなかろうか。

また、事故証明の問題でございますが、これ

も、本来、事故証明は自賠法ができる際に事故を

証明する書類が必要である、どこでやるかという

こといろいろと協議をした結果、まあ当面警察

が事故処理をしているから警察でやる方がいいの

じやないかということでやつてきたわけでござい

ます。こういった経緯のものでございまして、特

に今回こういった機関ができれば、むしろこの機

関にやらした方がすつきりするのじやなかろう

か。そういう面でこれを専門にやるということ

になれば、やはりその利便の面でいろいろと研究

がされて一層水準の向上が図つていかれるのじや

なかろうか。

また、研修等につきましても、これは一般の運

転者の研修、これも受け入れてやるわけでござい

まして、これ自身警察で必ずやらなきゃならぬと

いう性質のものではない。こういったものを専門

にやるところであるということの方が一層効果が

上がるのじやなかろうか。

また、調査研究等につきましても、調査研究に

専念される機関という形でやつていた大田の方が

一層効果が上がるのじやなかろうかといふふうに考へているわけでございます。

○安武洋子君 センターが発足しましても、必要

な人員というのは最初は百五十人、だから各県で

は二、三名ずつです。しかも、事故証明の発行、

運転訓練、それから交通にかかる調査研究、これ

は従来から警察がやっておられたそういう延長線

上です。それから点数制度も、先ほども言つたよ

うに最初から御自分のところの仕事というふうに

考へておられたわけです。だから、今度発足する

仕事の中で新しくふえるのは経験証明だけと、こ

ういうことにならうかと思うのです。ですから、

こういうことをする新しい業務に対して人員を配

置したところで大した人員じゃない。警察がやつ

たところで公権力の行使に影響が出るほどの人員

が何かすつきりすると、こういうふうなことでは

私は困ると思うのです。大臣、いかがでしよう

か、これは元来警察でやるべきだと私は思います

けれども、いかがお考えでしょうか。

○国務大臣(福田一君) まあいろいろお話しを承

つておったわけでございますが、警察は何といつ

ても治安の維持というのがまず第一の目的でなけ

ればなりません。それからもちろんサービスとい

うことが必要でございます。しかし、警察がやつ

ておりますうちでそれぞれの各地の交番がやって

おる仕事は相当の意味でいわゆるサービス的なこ

とをやつておると思うのです。たとえば、迷い子

が出たとか、それをどうしてやるとか、道を聞か

ればどう知らしてやるとか、火事があつたとき

のサービスがたくさんあると思うのですね。だか

ら、私は、サービスの仕事を警察でやっていけな

いという意味はないと思います。これからもでき

るだけ警察はやらなければならないと思ひますけ

れども、その一部であります交通関係の死傷者が

非常に多く出ている。先ほども申し上げましたけ

ども、一万一千人も二千人も人が死に、六十数

万人も負傷する。そうしてこの気の毒な交通事故

の母子家庭が十二万戸もある。こういうのを伺と

しても防ぐようにせんやならぬというたてまえで

お伺いいたします。

○国務大臣(福田一君) ただいまあなたのお話し

を承つておりますと、警察が大いにサービ

スをやるんならどんどん警官をふやして街頭に出

しゃつたかと思ひますが、いま地方公共体が歳入

に不足を生じて、あるいはいろいろ面で苦

労をしておるときに、そうぞう警察をふやすとい

うこと私は困難ではなかろうかと思うのであり

まして、本来、物の効用と、いうものは、そこに勤

だたくさんサービス関係のものが残つておると私

は考へておるのでござります。そういう意味で、

あなたがサービスという点に非常に重点を置いて

いただいておるお気持ちちはよくわかりますけれど

も、それだからといってこういうものをつくるこ

とがかつて警察がいわゆる大衆に親しまれる警

察にならないのじやないかというお考へのよう

に承るのであります。私はそうではなくて、本来

外に出て、まあ警官が交番その他のにおいてあるい

か、これは元来警察でやるべきだと私は思います

けれども、いかがお考へでしようか。

○国務大臣(福田一君) まあいろいろお話しを承

つておつたわけでございますが、警察は何といつ

ても治安の維持というのがまず第一の目的でなけ

ればなりません。それからもちろんサービスとい

うことが必要でございます。しかし、警察がやつ

ておりますうちでそれぞれの各地の交番がやって

おる仕事は相当の意味でいわゆるサービス的なこ

とをやつておると思うのです。たとえば、迷い子

が出たとか、それをどうしてやるとか、道を聞か

ればどう知らしてやるとか、火事があつたとき

のサービスがたくさんあると思うのですね。だか

ら、私は、サービスの仕事を警察でやっていけな

いという意味はないと思います。これからもでき

るだけ警察はやらなければならないと思ひますけ

れども、その一部であります交通関係の死傷者が

非常に多く出ている。先ほども申し上げましたけ

ども、一万一千人も二千人も人が死に、六十数

万人も負傷する。そうしてこの気の毒な交通事故

の母子家庭が十二万戸もある。こういうのを伺と

しても防ぐようにせんやならぬというたてまえで

お伺いいたします。

○安武洋子君 街頭に出て親切にするということ

ならば、どんどん人手をふやさせて街頭に出て親

切になさるべきだ、そして警察はもつとサービス

部門をふやしてこそしかるべきじゃないかといふ

ことや、まあ私は何度も言つております

ふうに思ひますので、まあ私は何度も言つております

ふうに思ひますので、まあ私は何度も言つ千方百

うに思ひますので、まあ私は何度も言つ千方百

うに思ひますので、まあ私は

はまいりませんけれども。

はあろうというふうに思いますけれども、全体と

したか

いう氣もいたします

いう気もいたします。

最初にお伺いしたいのは、今回のセンター法案は簡単に言いますと運転者の自己管理に対する要請を強めていくというのが中心であるうかと思うのです。そこでお伺いしたいのは、運転者の資質

○栗林卓司君 向上してほしいというんですか、根拠に基づいて向上するだろうと予測をされるんだけです。

○政府委員(勝田俊男君) われわれが直接扱つて  
いる仕事から言いますと、直接の道路環境——道  
路が歩車分離が完全にできているかどうかという  
ような問題、あるいは安全施設が完全にできてい

○栗林卓司君 大臣の時間の都合もありますから、深くは議論いたしません。ただ、センターに渡した部分があるとしても相当部分が残るはずで、そういうことを後の議論につなげたいので申し上げているわけですが、話題を戻して、吉田君といふ

低下するのか、どういう見通しを持つておいででございますか。質問を省く意味でもう少し申し上げますと、運転免許者がふえてくると思います。どういう人たちが今後運転免許を持ってまいるのか。それから昨日の状況の中で社会的な不満感というのがどうなつていくのであらうか。それやこれやを考えながらどういう展望をお持ちでござりますか。

それが注意をしなければいけません。ただし、期待して、その限界がどこにあるかということも同時に考えておかなければいけないだろう。事故の原因は決して一つではありません。その意味で、今回センターをつくらながら、大いに運転をする者は努力をしなさいということは全く贅費でございますが、それだけにやだねておけるのだろうかという観点で見た場合に、向上してほしいという願望はわかりますけれども、果たしてどう

○栗林卓司君 四十八年の一万台当たり事故件数を見ますと、営業用の普通乗用自動車となります

車台数に応じて事故が伸びておりますので、仰せのとおりではなかろうかというふうに考えております。

いくのじやなかろうかというふうに考えておりま  
す。社会的な教育というようなものも徹底してい  
きましょうし、一般の方々の車に対する考え方と  
いうものいろいろと批判的の面を含めて高まつて  
きておるというような面は当然運転者の面に反映  
してきて、資質というものは高まつてくるであろ  
うと思いますし、そういうことを期待しております。

○政府委員(藤田俊男君) 見通しと言われますと大変に困るわけでござりますが、まあわれわれとしては資質は向上してほしいという願望を持つておるわけで、ただ、社会の動きだけに任しておつてそれじゃ向上するだらうかということになると、なかなかそういういかぬ面があると思います。そういういた面では、その向上のための施策といふものをいろいろと考えていかなくちゃいかぬ。このセンターの設立ということもそういういた面の資質の向上に役立つであろうと思ひますし、また、同時に、運転環境というようなもの、それが悪くなれば、運転者の資質いかんにかかわらずいろいろな問題が出てくる可能性もある。そういういた面で

のですが、一万台当たりで千六十四件、自家用普通乗用車、ちょっとと当てにならないというのが一万台当たり百九十四件、ほぼ五分の一。なぜこういう数字が出るのだろうか。かたがた、じゃ自家用とはいしましてもよつちゅうこう動いている人はどうなんだろうかということで普通貨物をとつてみますと、一万台当たり二百十一件。最も運転能力も高いし自己管理能力も高いだろうと思われる営業用普通乗用自動車が一万台当たりなぜかくも際立つて事故件数が高いのか、どの辺に常識的な理由があるとお考えになりますか。

○政府委員(勝田俊男君)　いまお話しがございましたように、走行キロ数がやはり非常に長いといふことで、走行が一つの原因であろうかと思いま

○栗林卓司君 そこで、よく交通量をどう管理するかというときには、道路容量ということが言われたりします。これは頭の中ではなるほどわかるようになりますが、実際の行政上の基準とすると、道路容量というのはなかなかつくれたものではないと思います。そこで、その絶対的な基準といふのはないとあきらめるとしても、相対的な基準といふものが考え得るのだろうか。これも、平たく言いまして、いまよりふえたたら困る、いまのままでいい、いまよりはとにかく減らさなきやいかな。その意味で、どこに限界があるかは理論的に立証し得ないまでも、少なくも目で見ながら、はだで感じながら、相対的な道路容量というものが行政基準として言えるのじやないかと思ひますが、この点はいかがですか。

そういういた面が運転の面にどうあらわれるかといふ点につきましては、なかなかこれは推測もむずかしい問題だと思います。これは運転だけの面から推測するということもむずかしくて、社会全般の動きがどうなっていくかというような推測の中で考えなくちゃいかぬというふうに思うわけでございますが、まあいろいろとほつほつとしたこと

○栗林卓司君 その運転環境というのは、具体的に言ふと最も何を頭に置いていまお答えになります。  
そういうといい運転環境のものではやはり運転者の方も資質が向上してこざるを得ないという面もあるうかと存じます。そういうた面で、やはり幅広い施策というものを考えていくことがわれわれの願望を達するためにも必要であろうかといふふうに考えております。

す。まあ、しかし、いまの御指摘だと、やはり走行キロだけではないのじやなからうかという御指摘でござります。これにつきましては、やはりこういった運転者の置かれている環境というものが影響をしてきている面もあるのじやなからうか。これも勘でございまして、いろいろな事故のデータなりから出した数字じゃございませんので、私も大変自信のない言い方で恐縮でございますが、そういう面が影響しているのじやなからうかと

が、この点はいかがですか。  
○政府委員(勝田俊男君) 道路の容量がどれぐら  
いであるかという点については建設省あたりでも  
いろいろと御検討をもいただいておりますし、われ  
われも、道路容量はどれくらいであるか、あるいは  
は一定の速度のもとにおいてどれくらいの車が入  
るかというような点についても検討しているわけ  
でございますが、いまの大都市の状況から見る  
と、ほぼ限界に近いのじゃないかという気がする

わけてもいります。

さらに、道路容量のほかに、一定量以上の交通量になると、いまや排気ガスという問題もそれ 加わってきますので、そういうた面から見ると、道路容量の面から見ても、それ以外の面から見ても、何とか交通総量を減らす方法を考える必要があるのじゃなかろうかという気がいたすわけでございます。

聯住近接していれば新たな交通需要は生まれません  
んですけれども、それが全然分離されて職だけで  
あるといったしますれば、新たな膨大な交通需要が  
生まれる。そういう意味合いで警察としては直  
面する大きな問題があるであろう、こういうふう  
に考えておきます。

○栗林卓司君 という前段で大臣に伺うわけです  
が、先ほども言われたように、とにかく一個軍  
團、大変な数が死傷しているのだということを見

では、本當はもう余り自家用車などというものはこれ以上ふえない方が國のためにはいいのじゃないかという私は考えを持つておるのであります。特にまた、東京都内あたりは、もつとこう自動車の自動車なんというのは絶対認めないくらいの方途が考えられていいのではないかということを実はしばしば言つておるわけであります。あなたのおっしゃる意味は、交通量が多いということは事業が起きたことによつて交通量が大きくなると思うが、その点をどう考えるかというお説だと思うのであります。これはやはり事業といいましても、非常に大きい工場をつくるというような場合にはすぐにこれは目立ちますから考え得るところがあるのであります。また取り締まりもできるのであります。

○栗林卓司君 いま大臣は知らないとおっしゃいましたけれども、本当にみんな知らないのです。いま五%とおっしゃいましたが、そういう数字もあります。「〇%」という数字もあります。ただ言えることは、想像以上に少ない。そこで、実態が何かというと、ほとんど業務交通なんです。業務交通を説明するのは工場では本当はないんです。事務所であり、ホテルなんです。新宿副都心と申し上げたのは、すでに三本高層ビルが建っているわけです。さらに追加一本が建とうとしているわけです。これが大変な交通需要を喚起するであろうことは間違いないと、こう置いてみますと、これは通勤を幾らいじめてみても解決にならないわけです。そのときにはどうなさいますかということを

りふやされたら困る、いまのままでよろしいとい  
う大変常識的な枠組みで判断をしながら行政的に  
対応するということは大変むずかしいことでしょう  
うかとお伺いしているのです。

厳格な議論は抜きにして、第一線の行政官としてもうとにかくこれが目いっぱいいんだと感じてゐるときで、そこで交通需要を起すようないろ

をつくらうというよな場合にはひとつ考えにや  
いかぬではないかという御趣旨であれば、私はご  
もつともな御意見であり、われわれとしても考え  
ていかなきやならないと思つておりますが、一般

もはその方の都市計画の専門ではございませんで  
すが、私ども通常交通規制を行う場合に一番問題  
になりますのは、やはり交通需要をどうさばくか。  
交通需要そのものを減らすわけにはまいりませ  
ん。交通需要を都市内の人なりそれから車の流れ  
というもののなどをどう合理化して組み込むかとい

ていいたらいいんだろう。たとえば国家公安委員会として交通安全の責任者として考えてみたときに、そういう問題についてどういうアプローチをしていったらいいとお考えになりますか。まずその点の問題についての御見解と、あとその後段の部分と承りたいと思うのです。

うふうなことであろうかと想います。そういう意味合いにおきまして問題になりますのは、やっぱ  
り、非常に古い言葉ではあります、職住近接と  
いうことに相なるかと存じます。私どもが専門家  
の御意見などをお聞きいたしますと、やはり新し

が元気を発散する手段としてのスピード違反とい  
うやつをやるのが大きく事故をふやしておるのだ  
と思うのです。大体、私は、まあ日本のような国

○國務大臣(福田一君) それはちよつと……。

ふじ

の小さいものがふえるようになりますと、何というか、通うためにといいますか、東京へ自家用車が乗り入れるというのとはまだちょっと違いますからして、そこいらをどう判断していくといいか、なかなかむずかしい問題があろうかと存じております。

警察の問題もさることながら、都市計画というような観点から建設省あたりが十分にひとつ研究をしてもらわねばならないかと考えております。

○栗林卓司君 そこで私がお尋ねしたいのは、建設省というのは交通安全に関する主管官庁でございましょうか。都市計画の問題ですと、いま大臣がお答えになつたのは、そういう分野について公安委員会としてかまわなくてよろしいのですか、あるいはどのような形で実際に国家公安委員会としての交通安全という観点からの政策を押し込んでおいでになるのか、その道が開かれているのか開かれていないのであるのか。

○説明員（鈴木金太郎君） 御趣旨の点、私は建設省の話をする立場にはございませんで、されど

開かれていないのか。

うに記憶しております。

○栗林卓司君 いま大臣は知らないとおっしゃいましたけれども、本当にみんな知らないのです。いま五%とおっしゃいましたが、そういう数字もあります。一〇%という数字もあります。ただ言えることは、想像以上に少ない。そこで、実態が何かというと、ほとんど業務交通なんです。業務交通を説明するのは工場では本当ではないんです。

も、一応安全施設の緊急整備五ヵ年計画といふのがあります。これは私どもの方と建設省の方で共同で一応計画をお願いするようとしているわけでございますが、そういう意味合いにおきまして、いま交通安全に関する主管官庁といふふうに考へてもよろしいのではなかろうかと考えております。

○栗林卓司君 そうしますと、建設省の方もおいでですから一応引き続いてお伺いしますと、交通容量と交通安全との見合いで、建設省がみずから、たとえば今度新宿の副都心にもう一本高いのが建つけれども、これは從来の建築基準あるいは都市計画という観点だけではなくて、そこから派生する交通需要をどうやって管理するかということも含めて認可許可をしなければいけないとまで考へているということになるのでしょうか。

○説明員(野呂田芳成君) 先生いま御指摘の部分は、交通量に見合った容積率がこの場合問題だと思ふのですけれども、この容積の規制というものは建築基準法に基づいて規制を行つております。それで、この容積率を決める場合に、将来の建築需要をまず出しまして、それに必要な道路とか下水とか上水の整備の現況あるいは計画というものを勘案して容積率を決めていくという手順をとっています。たとえば、いまお話しが出ました高層ビルを建つられることが可能な地域というものは商業地域でござりますけれども、この商業地域の容積率の決定に当たりましては行政通達で基準を設けておりまして、たとえば商業地域につきましては原則として十分の四十、五十、六十というかっこ一〇〇%としますと、十分の四十といふのは四階建てといふことになりますが、地下ができますと地下一階であれば上が三階ということになるのですが、そういうことで定めている。その場合に原則として私どもは十分の四十を基本としていくべきであるといふふうに指導しております。ただ、現実には、十分の五十とか十分の六十といふものを決めておりますけれども、その場合は商

業地として特に土地の高度利用を図らなければならぬという場所でございまして、その場合は必ず共同で一応計画をお願いするようとしているわけでございますが、そういう意味合いにおきまして、いま交通安全に関する主管官庁といふふうに考へてもよろしいのではなかろうかと考えております。

○栗林卓司君 そうしますと、建設省の方もおいでですから一応引き続いてお伺いしますと、交通容量と交通安全との見合いで、建設省がみずから、たとえば今度新宿の副都心にもう一本高いのが建つけれども、これは從来の建築基準あるいは都市計画という観点だけではなくて、そこから派生する交通需要をどうやって管理するかということも含めて認可許可をしなければいけないとまで考へているということになるのでしょうか。

○説明員(野呂田芳成君) 先生いま御指摘の部分は、交通量に見合った容積率がこの場合問題だと思ふのですけれども、この容積の規制というものは建築基準法に基づいて規制を行つております。それで、この容積率を決める場合に、将来の建築需要をまず出しまして、それに必要な道路とか下水とか上水の整備の現況あるいは計画というものを勘案して容積率を決めていくという手順をとっています。たとえば、いまお話しが出ました高層ビルを建つられることが可能な地域というものは商業地域でござりますけれども、この商業地域の容積率の決定に当たりましては行政通達で基準を設けておりまして、たとえば商業地域につきましては原則として十分の四十、五十、六十といふのは四階建てといふことになりますが、地下ができますと地下一階であれば上が三階ということになるのですが、そういうことで定めている。その場合に原則として私どもは十分の四十を基本としていくべきであるといふふうに指導しております。ただ、現実には、十分の五十とか十分の六十といふものを決めておりますけれども、その場合は商

業地として特に土地の高度利用を図らなければならぬという場所でございまして、その場合は必ず共同で一応計画をお願いするようとしているわけでございますが、そういう意味合いにおきまして、いま交通安全に関する主管官庁といふふうに考へてもよろしいのではなかろうかと考えております。

○栗林卓司君 そうしますと、建設省の方もおいでですから一応引き続いてお伺いしますと、交通容量と交通安全との見合いで、建設省がみずから、たとえば今度新宿の副都心にもう一本高いのが建つけれども、これは從来の建築基準あるいは都市計画という観点だけではなくて、そこから派生する交通需要をどうやって管理するかということも含めて認可許可をしなければいけないとまで考へているということになるのでしょうか。

○説明員(野呂田芳成君) 先生いま御指摘の部分は、交通量に見合った容積率がこの場合問題だと思ふのですけれども、この容積の規制というものは建築基準法に基づいて規制を行つております。それで、この容積率を決める場合に、将来の建築需要をまず出しまして、それに必要な道路とか下水とか上水の整備の現況あるいは計画というものを勘案して容積率を決めていくという手順をとっています。たとえば、いまお話し出しました高層ビルを建つられることが可能な地域というものは商業地域でござりますけれども、この商業地域の容積率の決定に当たりましては行政通達で基準を設けておりまして、たとえば商業地域につきましては原則として十分の四十、五十、六十といふのは四階建てといふことになりますが、地下ができますと地下一階であれば上が三階ということになるのですが、そういうことで定めている。その場合に原則として私どもは十分の四十を基本としていくべきであるといふふうに指導しております。ただ、現実には、十分の五十とか十分の六十といふものを決めておりますけれども、その場合は商

業地として特に土地の高度利用を図らなければならぬという場所でございまして、その場合は必ず共同で一応計画をお願いするようとしているわけでございますが、そういう意味合いにおきまして、いま交通安全に関する主管官庁といふふうに考へてもよろしいのではなかろうかと考えております。

○栗林卓司君 そうしますと、建設省の方もおいでですから一応引き続いてお伺いしますと、交通容量と交通安全との見合いで、建設省がみずから、たとえば今度新宿の副都心にもう一本高いのが建つけれども、これは從来の建築基準あるいは都市計画という観点だけではなくて、そこから派生する交通需要をどうやって管理するかということも含めて認可許可をしなければいけないとまで考へているということになるのでしょうか。

○説明員(野呂田芳成君) 先生いま御指摘の部分は、交通量に見合った容積率がこの場合問題だと思ふのですけれども、この容積の規制というものは建築基準法に基づいて規制を行つております。それで、この容積率を決める場合に、将来の建築需要をまず出しまして、それに必要な道路とか下水とか上水の整備の現況あるいは計画というものを勘案して容積率を決めていくという手順をとっています。たとえば、いまお話し出しました高層ビルを建つられることが可能な地域というものは商業地域でござりますけれども、この商業地域の容積率の決定に当たりましては行政通達で基準を設けておりまして、たとえば商業地域につきましては原則として十分の四十、五十、六十といふのは四階建てといふことになりますが、地下ができますと地下一階であれば上が三階ということになるのですが、そういうことで定めている。その場合に原則として私どもは十分の四十を基本としていくべきであるといふふうに指導しております。ただ、現実には、十分の五十とか十分の六十といふものを決めておりますけれども、その場合は商

業地として特に土地の高度利用を図らなければならぬという場所でございまして、その場合は必ず共同で一応計画をお願いするようとしているわけでございますが、そういう意味合いにおきまして、いま交通安全に関する主管官庁といふふうに考へてもよろしいのではなかろうかと考えております。

○栗林卓司君 そうしますと、建設省の方もおいでですから一応引き続いてお伺いしますと、交通容量と交通安全との見合いで、建設省がみずから、たとえば今度新宿の副都心にもう一本高いのが建つけれども、これは從来の建築基準あるいは都市計画という観点だけではなくて、そこから派生する交通需要をどうやって管理するかということも含めて認可許可をしなければいけないとまで考へているということになるのでしょうか。

○説明員(野呂田芳成君) 先生いま御指摘の部分は、交通量に見合った容積率がこの場合問題だと思ふのですけれども、この容積の規制というものは建築基準法に基づいて規制を行つております。それで、この容積率を決める場合に、将来の建築需要をまず出しまして、それに必要な道路とか下水とか上水の整備の現況あるいは計画というものを勘案して容積率を決めていくという手順をとっています。たとえば、いまお話し出しました高層ビルを建つられることが可能な地域というものは商業地域でござりますけれども、この商業地域の容積率の決定に当たりましては行政通達で基準を設けておりまして、たとえば商業地域につきましては原則として十分の四十、五十、六十といふのは四階建てといふことになりますが、地下ができますと地下一階であれば上が三階ということになるのですが、そういうことで定めている。その場合に原則として私どもは十分の四十を基本としていくべきであるといふふうに指導しております。ただ、現実には、十分の五十とか十分の六十といふものを決めておりますけれども、その場合は商

ら見ていいのかどうか。そういうことになれば、むしろ、建設省なら建設省とか、そういうところが見る方があるいはいいのじゃないかと思います。もちろんわれわれが連絡をとらにやいけません、これは。連絡をとつて、そうして、本当に言いますと、東京都ほどよく下水を掘り起こしたり道路を掘り起こす都會は世界じゅうにないと思うのです。これは明らかに過密な状況に置かれて、そうしていままでそれを無計画につくったものですから、だんだん後から後から要求ができるたんびに、そういう、いや地下鉄道だ、今度は上下水道だ、今度はガス管だ、今度は電線も下へ埋めるんだと、一々みんなやつておる。ここに私は非常に大きな問題があるので、都市計画というものが本当は一本に、たとえば海外にあるように下に一つの大きなマンホールといいますか、隧道みたいなものを持つてそこへ全部入れてしまふような計画をつくればいいのですけれども、そこまでいつていなものですからまことに遺憾だと思うのですが、われわれとしても、御趣旨は十分考えて、そうしてそういう面も考えながら建設省なりあるいは東京都なりによく連絡をしながら問題の解決に当たつていかなければならないかと考えます。

○栗林卓司君 時間ですからこれでやめますが、最後に一つだけ大臣にお伺いしますのは、おつしやるよう行政の整合性、総合性の問題だと思ふのです。それは当然建設省がござりますからとうお答えですが、建設省にしても、從来から生い立つてきた畠といふものがありますから、なかなか交通事故といふ切り口で物事を見直すと、どうができますかというと、どうも私は自信がない気がいたします。一方、都市計画法にしても、都道府県知事、これを建設大臣が認可するわけですが、協議対象部署というのは、農林省、環境庁、通産省、運輸省、それぞれみな御堪能の方々の集まりですが、交通事故安全という角度で見直すだろうかというと、これも私は不安な気がいたします。そこで、実際に第一線で安全問題を見ている、し

かもその交通政策の欠陥を身にしみて味わつてゐるはずの警察のノーカウをそこに織り込むことを考えたらどうかと思ひますが、これは意見だけにとどめます。

いずれにしても、政策は総合的にしていかなければいけぬ。と考えたときに、センターの部分を法人に分離独立させることが本当によかつたんでしょ

うか、この点だけお伺いしておきたいと思います。

○國務大臣(福田一君)

私は、警察の業務のうち

で

警察とい

う

の

仕

事

が

非

常

に

重

大

な

仕

事

が

あ

る

が

あ

る

が

あ

る

が

あ

る

が

あ

る

が

あ

る

が

あ

る

が

あ

る

が

あ

る

が

あ

る

が

あ

る

が

あ

る

が

あ

る

が

あ

る

が

あ

る

が

あ

る

が

あ

る

が

あ

る

が

あ

る

が

あ

る

が

あ

る

が

あ

る

が

あ

る

が

あ

る

が

あ

る

が

あ

る

が

あ

る

が

あ

る

が

あ

る

が

あ

る

が

あ

る

が

あ

る

が

あ

る

が

あ

る

が

あ

る

が

あ

る

が

あ

る

が

あ

る

が

あ

る

が

あ

る

が

あ

る

が

あ

る

が

あ

る

が

あ

る

が

あ

る

が

あ

る

が

あ

る

が

あ

る

が

あ

る

が

あ

る

が

あ

る

が

あ

る

が

あ

る

が

あ

る

が

あ

る

が

あ

る

が

あ

る

が

あ

る

が

あ

る

が

あ

る

が

あ

る

が

あ

る

が

あ

る

が

あ

る

が

あ

る

が

あ

る

が

あ

る

が

あ

る

が

あ

る

が

あ

る

が

あ

る

が

あ

る

が

あ

る

が

あ

る

が

あ

る

が

あ

る

が

あ

る

が

あ

る

が

あ

る

が

あ

る

が

あ

る

が

あ

る

が

あ

る

が

あ

る

が

あ

る

が

あ

る

が

あ

る

が

あ

る

が

あ

る

が

あ

る

が

あ





昭和五十年七月一日印刷

昭和五十年七月二日発行

参議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局