

第八十四回
国会

参議院地方行政委員会會議録第十三号

(刷直しの分)

昭和五十三年五月十一日(木曜日)
午前十時四十二分開会

出席者は左のとおり。

委員長 金井 元彦君
理事 夏目 忠雄君
望月 邦夫君
志苦 裕君
神谷信之助君

委員

衛藤征士郎君
金丸 三郎君
熊谷 弘君
鈴木 正一君
鍋島 直昭君
成相 善十君
小山 一平君
佐藤 三吾君
野口 忠夫君
阿部 憲一君
上林繁次郎君
向井 長年君
前島英三郎君

國務大臣

自治大臣
國務大臣
(國家公安委員
会委員長)

政府委員

警察庁長官官房
長 山田 英雄君
警察庁刑事局長 鈴木 貞敏君
警察庁交通局長 杉原 正君
公安調査庁次長 鎌田 好夫君
運輸省自動車局
業務部長 梶原 清君

事務局側

自治省行政局公
務員部長 塩田 章君
常任委員会専門
員 伊藤 保君

説明員

警察庁交通局長 鈴木 良一君
通企函課長 広谷 干城君
警察庁交通局長 福島 静雄君
通規課長 三上 和幸君
警察庁交通局長 佐藤 道夫君
法務省刑事局刑 遠藤 承君
事課長 大高 英男君
文部省体育局学 吉末 幹君
校保健課長 幹君
通商産業省生活 吉末 幹君
課長 幹君
運輸省鉄道監督 吉末 幹君
局有鉄道部業務 幹君
課長 幹君

本日の会議に付した案件

○連合審査会に關する件
○道路交通法の一部を改正する法律案(内閣提出、
衆議院送付)

○昭和四十二年以後における地方公務員等共済
組合法の年金の額の改定等に関する法律等の一
部を改正する法律案(内閣提出、衆議院送付)

〔理事夏目忠雄君委員長席に着く〕

○理事(夏目忠雄君) ただいまから地方行政委員
会を開会いたします。

まず、連合審査会に關する件についてお諮りい
たします。

新東京国際空港の安全確保に關する緊急措置法

案について、運輸委員会に対し連合審査会の開会
を申し入れることに御異議ございませんか。

〔異議なしと仰る者あり〕

○理事(夏目忠雄君) 御異議ないと認め、さよう
決定いたします。

なお、連合審査会の開会の日時につきましては、
これを委員長に御一任願いたいと存じますが、御
異議ございませんか。

〔異議なしと仰る者あり〕

○理事(夏目忠雄君) 御異議ないと認め、さよう
取り計らいます。

○理事(夏目忠雄君) 道路交通法の一部を改正す
る法律案を議題とし、前回に引き続き質疑を行
います。

質疑のある方は順次御発言願います。

○志苦裕君 いろいろと九日の本委員会並びにき
のうの連合審査でも詳しくやりとりがありました
ので、私はそれを少しまとめる意味で若干お伺
いをいたします。

四十六年以來の大改正だと言われているわけ
でありまして、この提案理由を讀んでまいります
と、最近における道路交通の実情というものが
あるが、最近における道路交通の実情、言
えれば、四十六年以來の変化で現行法では賄
い切れない、対応し切れない実情というものが
前段にはあることになるわけでありまして、そ
れをひとつつかいつまんで御報告いただけます
か。

それ、もし主要な交通指標などがあれば、それ
らも引き合ひに出して説明をしていただくとあり
がたいし、そのついでに、私は外国のことにち
とも詳しくないんですが、諸外国、たとえ
ばアメリカとか西ドイツとか、そういうところ
と比べて日本の交通事情というのはどんな位置づ
け

にあるものか、その辺もあわせて説明をいただ
ければと、こう思います。

○政府委員(杉原正君) お答えをいたします。若
干指標その他を申し上げますのでお時間をちやう
だいすることになると思いますが、簡単に御説明
をしたいと思ひます。

四十六年以降、わが国の交通事故というものが
車の絶対数、ドライバーがふえるという状況の中
で絶対数そのものが減ってくるという傾向にな
ってきたわけでございますが、この四十六年から昨
年までの主な交通の指標につきましてまず御説明
をしたいと思ひます。

自動車台数、いま昨年の末で約三千三百万台で
ございますが、昭和四十六年を一〇〇にいたしま
すと一五七。それから免許人口が約三千七百万に
なっておりますが、これが昭和四十六年を一〇〇
にいたしますと一三二。それから交通の取り締ま
り件数約千二百万でございますが、これを昭和四
十六年を一〇〇にいたしますと一八六。信号機の
数、これが約七十九万九千交差点ということござ
います。これが四十六年を一〇〇にいたしますと
二六九。それから高速道路の延長、これが四十六
年を一〇〇にいたしますと五十二。三〇九、約
三倍ちよつと。それに対して交通事故、これは
典型的な死者について申し上げますと、昨年は
八千九百四十五人の方が亡くなりましたわけでござ
います。昭和四十六年を一〇〇にいたしますと
指数で五五ということになっているわけござい
ます。

○志苦裕君 五五は死者だけですか。

○政府委員(杉原正君) 死者だけでございます。
それから諸外国との対比で日本の道路交通、交
通安全という見地からどのように位置づけがされ
ているか、どのような位置にあるか、こういうこ
とでございますが、余り国際比較について適当な

ものはございせんが、実は若干遅くなりますが一九七五年、これは非常に國際的に權威のある言われておりますベルギーの交通安全研究財団が先進諸國の二十二カ國、英、米、仏、ドイツ、イタリア、全部入っておりますが、これの交通事故の死者数につきまして所要の換算を行つて、全世界共通して同じ死者の取り扱いにもう一遍換算をして、人口当たりどうなっているかというふうなのを見たものがございまして、これは日本では二十四時間の死亡事故でございまして、二十四時間経過して亡くなった方は死亡事故に入っておりません。それを世界全部のものを事故が発生してから三十日以内に交通事故で亡くなった人に全部換算をいたしますと、日本の場合には約三割ふえるわけでございます。ということと計算がされておりますが、それによりまして人口百万人当たりの死者数でイギリスが百十七人、次いで少ないのが日本でございまして、人口百万人当たり百二十七人の人が亡くなったという、この二十二カ國の欧米その他、欧米の先進國の中でそういうぐあいに位置づけがされておるわけでございます。

これは一九七五年の統計でございまして、実は日本の場合に去年もおとしもかなり大幅に減りましたので、昨年あたりのデータを基礎にして考えますと、またこれ正確でございせんが、ことによりまして、人口当たりの死者数はロンドンにあるいは超えて低い國になったかもしれないというふうに思ひます。これは若干自画自賛でございしますが、近日中にフランスの交通安全省庁委員会の総務委員長クリスチャン・ゼロンドさんという方が近く来られるようでございまして、来られる目的というのは、日本の交通安全対策ということでございまして、訪問目的は日本の交通安全対策が諸外國に比較して非常に進んでいるので、どういうことになつていふんだというのを視察に行きたいんだという通知をおとしい受けておりまして、そういうふうなことでかなり進んでいると思ひますが、諸外國のいろいろな取り締まり罰則の適用あるいは統計、そういったものがなかなか國

間で事情が違つたり、それから警察官のほかに軍隊のようなところで交通違反の取り扱ひをやつたりしているというふうなことで、なかなか正確な諸外國との比較ができませんが、あるところの段階まで来ているだろう。

それで、今度の法改正のねらいでございまして、関係機関あるいは國民各層の御協力によりまして、こうやって事故が年々減つてきておりますが、私どもの現場的な実感から申しますと、車とドライバーというものがどんどんふえていくという中で、絶対数をこれ以上減らしていくというのは年々非常に大きな壁にぶち当たつていくという実感でございまして。どういふところにそういう点があるかという一つのことは、やはり事故の中で歩行者と自転車乗りの事故が非常に減りなすんできたというふうな、ことしに入つてからなどは非常に去年対比で減り方が少なくなつてきているという状況でございまして。特に自転車というものの台数がどんどんふえていくのに対応して事故が減つていかないう問題が出てきています。それから例の高速道路、いわゆる先ほど申しましたように四十六年に比べて約三倍に延長が延びておりますが、この高速道路は一般の道路に比べて交差道路がありませんから、一般的には安全な道路であるわけでございますが、一たん発生をいたしますと、これはスピードが出ておりますだけに非常な重大事故に直結するという危険があらわなところで出てきておる。しかも単に走つていける車同士がぶつかるといふだけでなくて、故障車両にぶつかるといふふうなケースがハイウェイで非常に目立つてくるようになりまして。また故障車両のために大変多くの人がいよいよ逃げ場がありませんので、高速道路の上で立ち往生されるというふうなケースが非常に目立ってきています。

それからもう一つありますのは、最近経済成長の中で貨客輸送の中の貨物の分野をトラックが受け持つ量が非常に多くなつてきました。いわゆる貨物輸送の中のトラック輸送の占める割合が非常に高くなつてくる。それに関連をいたしまして、

特に過積みの問題がかなり大きくなつてきています。それからその他の点のスピード違反とか、あるいは過労運転というふうなものも非常に目立っておりますが、現場で処理をいたしてありますと、ドライバーが悪いというよりも、むしろドライバーにそういう走らせ方をしなせざるを得ないような雇用条件、使用条件というふうなものが事件の背後にその事件捜査の過程でうかがえる、これを何とかしなせざるを得ないというふうな問題、それから従来道路交通の中でいろいろの処理をしておりますと、運転の上手下手という問題のほかに、自分の使つていける車を車検を受けないで運転をしていける。車検を受けないというところは、したがつて強制保険を受けてないということもござい

ますが、強制保険に入らないで車を運転していき、あるいは車を買つても、まじめな人は庭をつぶしてでも保管場所をつくるんですけども、若手若輩な人というものは適当な保管場所を最初確保したということにしておいて、あと解約をして道に放置をしていけるというふうなドライバーがかなりふえておるようでございまして。これはドライバーが本場にドライバーとして適当であるかといううことになれば、やはりこの問題というのは考えざるを得ないのではなからうか、これは被害者救済という問題を考えても当然のことではなからうかというふうなことも等々の現状から、これの対策に本腰を入れないと、この厚い事故防止の壁が破り切れないという時代になるのではなからうかということを痛感いたしましたので、所要の改正を盛り込んで御審議をいただくことにしたということでございまして。

○志苦裕君 いまいろいろなお話を聞きましたが、いろいろと御説明のあったのを聞けば聞くほど、ただ単に道路交通法あるいは交通警察だけで事態の解決を図ることには相当の無理がある。もう少し広範な対策が要る。しかしその広範な対策のうち、外の方がなかなかおくれ出ているものだから、とりあえず警察だけでも前へ出ようか、そういう状況にどうか見えるわけでありまして。警察力ある

いは交通警察だけで対応し切れない幅広い問題を抱えておるのに、警察力だけで対応しようとするから無理が出てくる。その無理が刑罰の威嚇によつて行政目的を達しようという方向に走り出すと、これは大変困つたことになるわけですから、今度の立法姿勢がよく人の意見を聞いたと、ところが警察といふのは人の意見を聞かない代表的な役所なんでありまして、これがよく人の意見を聞いたという意味では、立法姿勢は評価されていふのであります。また当初何でもかんでも罰が多いのに、わりあい指導という面でのウェイトが高まつたと、こういう評価は一面であるんですが、それでもばつと勘定してみますと、かれこれ二十近い罰則の新設になつていけるわけですね、十幾つかあるうち二十。すいぶんふえたものだな。そこで日本といふのはとんでもない事故が多いのかと思つてさき聞いてみたら、いや世界じゃ一番死者少ない方ですと、こういうことになつてくる

と、何か罰則が率直に言つて多過ぎるといううな印象も受けるわけですが、その辺どうですか。○政府委員(杉原正君) 私ども事故が、一昨年二十四時間統計での死者が一万人を割つたと、昨年は九千人を割つたという一応の成果は上がつていふと思ひますが、死者死者といひましても、先ほど申しましたように九千人を割つたといひましても、実際に交通事故で亡くなった人といひましても、この三割ないしは三割五分は多いわけでございます。ということとは、一万人を超えた人が亡くなつていふのは年間六十万人を超えるわけでございます。そういう実情を考えますと、やはり私も少し減つたからといってもう大丈夫だということにはやはりならないという感じが、御承知のように何をどうすればこれ以上減るかということに心血を注いでおるわけでございまして。

今度のいろいろ罰則の強化という御指摘もございしますが、私もこれは罰則を適用することにねらいがあるのではなくて、片方の被害者を、何とかしてこういう被害者が出ないようにするには一体

どうすればいいのか、こういうことを守つてもらいたい、こういうことを守つてもらえばこの被害は起らないのだ、あるいはこういう違反をしなくとも済むようになるんだということでごさいます、私も権限を強化するがゆえに罰則をつけるということではなく、何とかそれを守つて事故を起こさないようにしてもらいたいのだという願いを込めたものでございまして、なかなかこれは本質が過失犯、よほど酔っぱらい運転とか覺せい刑でも打つてこうやるという、今度罰則を非常に引き上げたいということを考えているもの以外、自転車問題にしましてもあるいは高速道路のガス欠みたいな問題にしましても、こういうことを起してもらわぬためにどうするか。それを法律にこれ書かせなければならぬ、たとえガス欠を防止するためには一体高速道路に上る前にスタンドとかあるいは料金所とか、どういふところを何をすればガス欠が起らなくて済むのか、そういう行政的にやるものにもむしろわれわれ力を入れていくというのが本筋でございまして、どうしてもそれをやってもなおかつ行為を守つてもらえない人をやむを得ずやる、あるいは自転車等につきましては警察官が現場で注意をする、注意をしても聞かないでそのまま行くという人だけがその対象になるというふうな処理の仕方というふうなものを中心として、いやしくも罰則をどんどんどんどん適用して取り締まりのための取り締まりをやつて物事を処理していこうという考え方は、私ももちろんとすれば基本的には正をしていかなくてはならぬというふうなことを考へております。

○志苦裕君 私は交通違反をするのに甘い顔をせたいという意味ではないのですが、しかし一面、人のモラル、人の社会の生き方というふうなものが絶えずお巡りさんによって取り締まりの対象になつて、それに監視をされて生きておるというふうな、そういうものは好ましくない。罰則がなくて秩序が守られるものならそれほどこいことはないと意味で、とか最近は何とか立法何とか立

法ばかりの御時世を苦々しく思つておるわけでありまして、そういう意味で、わざわざ法律に書かなくても、最近などはたとえ年寄りがあるいは盲導犬が横断歩道を渡るのには別に法律で書かなくたってそういうのはちゃんと車はとまるという、そういうものであればいいわけでありまして、もうはしの上のおろしまでも何も規範として法律上に書くことはないという意味で問題の指摘をしたわけでありまして、答弁は了承しました。

そこで、かつて車と人が対立をしておつた時代には、車と人の力関係というのは違ひますから、車は悪いやつだということ、そういう一種の世論みたいなものもありました、それを背景にして、取り締まり、処罰というふうなものがぬきんでおつてもそう奇異には当たらない。しかしみんな車を持つようになつて、単に便利といううのではなくて、生活権の保障の一道具にもなつておるという、そういう生存権の不可欠の部分というふうなところまでなつてまいりますと、かつてのようにただ取り締まりばいいということにはならない。それを皆免許時代とか車社会とか言うのであります。

さて、そういう社会に突入をしたとなりますと、当然法そのものに新しい価値観が加えられなければならぬということになつてくる。で、この道交法の第一条の「目的」、これはこのままでいいでしょうか、かつての時代にくらべた道交法の目的であります。もし新しい価値観が盛られる必要があるとするならば、道交法の目的そのものにも何かほかのものが加わるという可能性も存在するわけでありまして、その辺の検討はいかがですか。

○政府委員(杉原正君) 基本的にはいまの道路交通法の目的は、安全とそれから円滑の問題、それから例の交通公害等を含めまして障害の除去、こういう点、それぞれの時代に対応して目的が改正になつてきておりますが、今回のいふものものを盛り込んでおりますのは、大体この目的の中で全部処理ができる、この目的をより完全な姿で達成

するために盛り込んだ所要の改正規定であるというふうな考へております。

○志苦裕君 道交法では「道路における危険を防止し、その他交通の安全と円滑を図り、及び道路の交通に起因する障害の防止に資する」、こうなつておるのですが、「その他」というのはこれ何ですか。それから「及び」というのはどれにかかるとですか。

○説明員(鈴木良一君) 道交法の目的の読み方でございまして、これは、「道路における危険を防止し」といいますのは、この「その他交通の安全」という言葉の例示の規定でございまして、したがうて、「交通の安全」という概念は入つてくる。むしろ「交通の安全」という概念が広がつていまして、その中に具体的な形として「道路における危険を防止」という言葉が入る読み方だということに理解いたしております。

それから、「及び」と申しますのは、これは道交法の目的の中に三つあるということであらわしておりました、結局交通の「安全」という問題とそれから交通の「円滑」という問題とさらに「道路の交通に起因する障害の防止に資すること」、この三つが道交法の目的である、こういう意味でございまして。

○志苦裕君 なるほど。この「及び」というのは、「安全」「円滑」及び「障害の防止」と、こういうふうに読むのですか、これは。

○説明員(鈴木良一君) そのとおりでございまして。

○志苦裕君 「危険を防止し」というのと「防止に資する」というのはこれはどこがどう違うのですか。

○説明員(鈴木良一君) 「危険を防止し」というのは、直接にそういうふうな形で防止するという意味でございまして、「資する」という意味は、そういうものに貢献をしていくということ、一段弱い作用を言うものというふうに理解をいたしております。

○志苦裕君 なるほど。「資する」の方が弱いわけですね。たとえば、今度の共同危険行為の防止のように、ちよつと今までなかった新しい概念というふうなものが入つてきますよ。それは危険防止と言へば危険防止ですが、危険防止ということになれば、たとえば道路の構造なら構造のうなものをどうするか、あるいは「資する」方だか「防止し」の方だか、というふうなことになる、この法律にいろいろと幅広く盛り込めることになるわけですか、この第一条だけで。

○説明員(鈴木良一君) 確かに、「道路における危険を防止」ということでございまして、この道交法の目的は、いわゆる学問上で言います公物警察権の根拠法規であるというところでございまして、そういうふうな限りにおきましては、盛り込めていけるというふうな考へておるわけでございます。

○志苦裕君 いずれにしてもこの場合、道交法の第一条で言います道路の「危険を防止」あるいは「安全と円滑」、この場合人と物をいいますか、人と物があるわけですが、この「安全」というのはどっちにかかるとですか。仮に人と車といった場合に、車にかかるとですか、人間にかかるとですか、優劣があるのですか、これは。

○説明員(鈴木良一君) 人の場合もございまして物の場合も当然ある、あり得る。そういうことによりまして交通の安全を確保するということがあれば両方の場合が入る、含まれてくるというふうな解釈をいたしております。

○志苦裕君 そうすると、道交法自身非常に古い時代のもので、あんまりそんなに車が今日ほど出ていふような時代の法律の目的ですから、私は人と物というふうなものが仮に対立する状態であるといふ場合には車から人を守る、物から人を守るという安全な、そういう重みが第一条に、安全なら安全にかかつておるのかなというふうにも思つて聞いたわけですが、それはそれでいいですね。

○説明員(鈴木良一君) この場合の「交通の安全」は、やはり車の場合あるいは人の場合、そう

いうものも含めて考えるわけでございまして、いろいろなケースによりましては両方を調和させて考へていく、もちろん事柄によりましては優先、それの場合の優先といいますが、そういう問題はあろうかと思ひますけれども、そういうものを含めて交通の安全ということを考へていくという趣旨でございまして、交通の「安全」という言葉と交通の「円滑」というものは、ある意味では相矛盾する概念の場合もあるわけでございすけれども、これは両方を調和して持つていくという思想であらうという形で運用をいたしておるわけでございます。

○志吉裕君 わかりました。

そこで、文部省おいでしたね。いまもちよつとやりとりしたのを聞いたと思ひます。時代には車は悪いもんです、おっかないもんですと言つておつても済んだわけでありまして、皆免許時代、あるいは車社会、昔の徴兵検査じゃありませんが、一定の年になるとみんな車を持つと。人間の暮らしにはもう欠くことができない。車の悪口を言う者も自分が持つと、こういうことになってくるわけでありまして、そうやってまいりますと、この車あるいは車のある社会というものを人間の人格形成の中にも取り込んでいく、教育の中にも取り込んでいくというやうなことです。ただ単に車のメカニズムという、そういうもんじゃなくて、車を扱う人の自覚や、古くさい言葉で言へば道徳ということですね、そういうものも含めて車というものを扱つていかなければならぬのではないだろうかというふうに考へて、これをひとつ、たとえば教育の課程の中に私がいま述べているようなものを取り込んでいく必要があるんじゃないだろうか。事の順序として、いま車についてはどんな形で教育の中に入り込んでおるか。それからいま私の提起しておる問題についての見解を伺いたい、こう思ひます。

○説明員(遠藤丞君) 御指摘のように、交通安全教育といふ中には、一つには、もちろん交通安全に関する規則を教えるということがございます。そしてそういうことに基きまして日常生活の安全に必要な事柄をまず知的に理解させるということが一つ。その次に、それが実践できるようにということ、安全に行動できる能力や態度を育てる、あるいは習慣を育てるということ、をまあ目標にしてやっておるわけでございます。幼稚園におきましては健康という領域あるいは社会といったような領域を主としてそういった時間に当てておりますし、小学校におきましては、教科としては体育の時間、中学校においては保健体育の時間、そしてそのほかに学級指導でありますとか学校行事ということ、で、自転車の安全な乗り方といったようなことを、場合によつては警察官の方に講師として来ていただいて教えていただくというやうなこともやつております。そしてまず小学校低学年のころは歩行者、それから自転車に乗るということ、そして、そろそろドライバーとしての心構へに近いもの、大変重要になっておりますし、特に高等学校におきましては最近非常にオートバイ、自動二輪車の利用者がふえてまいつておりますので、まさにドライバーとしての教育、これももう知的な規則であるとか、運転技術といったやうなものはむしろ生徒の方が非常によく熟知しておりますし、もちろん免許の制度でございすから熟知をしておるわけでございすから、むしろ心構へと申しましようか、先生御指摘の道徳という言葉にも当たろうかと思ひますが、そういう問題。これがまた一つ間違ひますと暴走族といった方に入つていくわけでございすので、むしろそういう心理的な面、自己抑制ということの重要性といひますか、それを身につけさせるということに大変苦心をしておるわけでございす、なかなか十分な成果が上がつていない、高等学校の課程におきましては特にどうすればそれが実践できるやうになるかということに苦心をいたしておるところでございす。

○志吉裕君 それで、手を挙げて渡りましようとか、まあ小中あたりはもつぱら被害者にならないやうに教へておるわけですね。だんだん年をとると加害者にならぬやうにしましようというあたりは、やっぱりまだ薄いんじゃないでしょうか。扱い、全体に占めるあれが、その辺の点どうですか。

○説明員(遠藤丞君) 御指摘のとおりでございす、まあ若者がスピード感につかれると申しまうす、スリルを求めると申します、か、そういういわば本能的な動きといひます、か、心情がございすので、それがいけないということはもう口を酸っぱくして教へておるわけでございすけれども、一方そういう本能的な欲望というものがございすので、これを実践させるというやうな、皆無にするというこの方法について、教育の方法といふものについては、いろいろな試みを各地で各々学校でやつていただいておりますけれども、まだこれという決め手といったところまでまいつておりません、ここ数年毎年研究協議会を重ねておるわけでございす、その中でまだ模索の過程であるというふうに思つております。

○志吉裕君 これは皆さんの方でもうすでに気がついておられて検討されておるようですから多くは述べませんが、いまちよつと話にありました、私今度暴走族対策に入るわけですが、文部省、ついででありますから、私も、暴走族対策で今度いろいろと警察当局も苦心をしておるようでありまして、ただ抑えるだけで問題の解決にはならないという意味で、やっぱりああやって走るとかエネルギーの発散は若者の特権なわけでありまして、それをひねた大人が大事に抱え込むばかりじゃ何にもならないという意味では、一方でそういう、たとえば教育的な観点でそういうものを大いに発散をさせるといひます、か、善導するといひます、か、そういう施策というやうなものか、やっぱり用意されなければならぬのじゃないかと思つてゐるんであります、その文部省の方の側から見て、この今度の暴走族対策について、この法の対策について何か所見がありますか。

○説明員(遠藤丞君) 今回の法案の内容につきまして、特に文部省として申し上げるほどの所見はございせん。ただ、自動二輪車の利用について、特に高校生利用について、これにどういふふうな学校として対応していくかということについては、ある地域、ある学校ではこれを全面的に危険であるということで禁止しようという学校もございす、特別な遠距離の通学者に限つて許可制でこれを利用させるという方法もございす。そういう方法をとつておる学校もございす、ある学校ではまた将来よりドライバーになるために禁止をしないで、むしろ積極的に善導するための教育をするというやうな措置をとつておる学校もございす、そのやうな学校でも一たんだきな事故が起きますと、社会的な批判もございまして一時的には禁止の態度をとるかというこの繰り返しのやうなやり方をしておりますけれども、もうしばらくはつきりした——これが一番すくなくともまだまいつておりませんけれども、大きな流れとしては、皆免許時代にもう入つておるわけでございすから、一時的には禁止の措置をとるにいたしまして、やはりよりきドライバーとしての素地をつくつていくという方向に行くべきであらうという方向で、そのためのやり方を模索をしておるという状況でございす。

○志吉裕君 いわゆる皆免許時代、あるいは車社会と言われる新しい価値観をつけ加えなければならぬ時代に入つたわけでありまして、ひとつ教育、文部省の観点でもひとつよく研究をしてしつかりやつてもらいたい。

それから暴走族対策等に関連をしてみれば、文部省あたりがたとえば積極的なそういう施設の整備とでもいひます、か、そういうものについてこれは大胆に必要な施策を打ち出したらいひます、か、予算要求をしつたらいひます、か、そういうものといひます警察当局の対策とがうまく調和がとれないと、人間を鋳型におさめるだけ

では必ず別なところで噴き出すということを要望しておきたいわけであります。

そこで法案ですが、六十八条「共同危険行為等」「等」は何ですか。

○説明員(鈴木良一君) この六十八条の「共同危険行為等」の「等」と申しますのは、これは見出しでまとめて書いたものでございまして、この六十八条の本文の方では、ここにありましますように、「著しく道路における交通の危険を生じさせる行為」と、それからまた「著しく他人に迷惑を及ぼす行為」という二つの行為があるものでございまして、これを含めまして「共同危険行為等」ということでくくったと、こういうものでございまして。

○志苦裕君 そこで、もう時間もありませんから、これは私は、局長があくまでもこれはもう暴走族対策なのであつて、いささかもほかにこれを適用したり乱用したりする余地はないんだということとを口酸つぱくして御答弁になっておりますが、しかし、何分にもあなたがいつても現場にいるわけではないわけでありまして、現場の警察官に、たとえば共同の意思の認定も含めて任されるということになるわけでありまして、現場にいる警察官必ずしも質が均等だとは言えません。地域の実情に、人それぞれの人柄に、地帯の事情に、これはやむを得ない。

で、私はこの六十八条の条文だけだと余りこういう文章ないものだからなじめないんですが、「共同して、著しく道路における交通の危険を生じさせ、又は著しく他人に迷惑を及ぼす行為をしてはならない」というだけでは、いかにもけじめがないような気もするので、当然皆さんの方では、この六十八条だけじゃないんでしようが、六十八条の一種の取り扱い要綱みたいなものを必ず出すだろうと思ふんですよ。私は乱用を戒める意味であれば、もしその取り扱い要綱にどんな文言が入るかわからぬけれども、たとえば暴走族とは何か、あるいは危険を及ぼす行為とはどういう

行為だとか、あるいは迷惑をかける行為はこういう行為だとか、共同の意思というのはどういうことだとかというふうなことが、ここで答弁になっているようなことが法文に書いてありや一番安心できるんですよ。しかし、そんな長たらしい手紙みたいなものをここに書いておけないからで、それがそれだけにあなたがもう断固としてほかに適用したり乱用したりしないんだというのであれば、この条項の取り扱い要綱なもの、その中には恐らくいろいろな規定案が盛り込まれると思うんですが、そういうものを、本委員会の審議の経過をひとつ皆さん勘案しながらこの委員会に報告をする措置をとってもらえぬか、この六十八条についてはこういう通達なりこういう要綱で指導の万全を期しますというふうなもの、そういう措置をとってもらえぬかという気がいたしますが、いかがですか。

○政府委員(杉原正君) 御指摘の点は実に、私自身本当にこつともな御指摘だと思います。で、今度これを法案の構成要件を考えますときに、俗にわれわれが取り扱っております暴走族以外にいろいろな類似の形態の、いわゆる社会的な習慣として行われているようないろいろな行為がございまして、そういうものが何となくこの構成要件の中からは外へ出るようなものをどう表現したらこれだけに適用ができるかということでも十分考えたつもりでございまして、二点に分けて申し上げますと、まず一つ、いま私もこの第一線への通達の中で考えておりますのは、これは一つは具体的ないろいろな行為、客観的に見たどういふ行為を言うのかと、それからもう一つは共同意思というものがあつたが、共同意思はどういうものか、これは当然に示さなきゃならないと思つておりますが、一番の御心配のあります「行為」でございまして、具体的にどういふ行為が「ひとつ」の「共同危険」といふのはこれは他の交通に非常に危険を及ぼす行為、それから「迷惑」といふのは、これは直接的には前へ進めない、直接危なくはないけれども前へ進めない、いわゆる渋滞の面、円滑

の面で非常に迷惑を受けるというものを考えておりますが、大体「行為」の形態を言いますと、はっきり申しまして七つこれと考えています。それでこの七つ以外のものは考えない。

で、一つには、そういう共同意思の確認の仕方、それから「危険行為」は、これはもう具体的な形態を出して、形態を第一線に示して、こういう形態以外にはやらないということを示達をしようと思つておりますが、私どもが出します基本的な取り扱いの問題につきましては、こういうものでも指導しますということとを当委員会に御報告をいたします。

○志苦裕君 で、暴力団というのは法律用語にはあるのかないのか知りませんが、一応暴力団というものについて何がしかの概念規定があつて皆さんはちゃんとリストを持っています、あるいは暴力団が、私は暴力団として登録はしないんでしようが、一応事実上持っているでございましょう。それと同じことで、きのうあなたの連合審査の答弁でも暴走族というものが幾つでした、三百六十五グループあつて、まあグループをつくっていないものもあつて、そしてまあ六千人ぐらいおるとか、ああいふ話を聞いていますと、やっぱり暴走族というものは法律用語にはないが、いわゆる暴走族というものは概念規定があるわけですね。本当はそれがここに書かれるとほかに累を及ぼさないでいいんですが、それを書くには余りにも法律用語として未成熟だというのが恐らく除かれておるんでしようが、しかし法律で書くほど成熟してなくても通達やその他では書けるわけでありまして、暴走族といふのはその法律用語でなくてもいいです。常時どこどこにたむろしてとか何とかと、ここ何があるんでしょ、その点どうですか。

○説明員(鈴木良一君) 御指摘のいわゆる暴走族という定義でございまして、この道交法の改正案の六十八条に規定しております「共同危険行為等」であるとする場合に、暴走族と申します

のは、その二人以上の運転者が二台以上の自動車を連ねあるいは並進して進むという一つの条件、それから先ほど局長が申しましたような七つの態様でございまして、そういうふうな態様でもっての行為を共同意思で行う、そういうその結果交通に著しく危険を生じさせ、または他人に著しく迷惑を及ぼした、そういう行為、それをやる者を暴走族と、こういうふうに一応定義をすべきではないかと、こういうふうにご考慮しております。

○志苦裕君 私はちよつとどういふんですが、ただ行為だけと暴走族とは違ふと思うんですが、それはこの間のように集団走行しますと付和雷同性があつて云々と言われましたが、仮にサイクリング——本当に暴走族じゃないんだが仲間どこかへ遊びに行つた、走っているうちに気分よくなつてついそういう人様の迷惑になるようなことをする、これはあり得ます。しかし、それはいわば俗に言う札つきの暴走族ではないんで、たまたま集団になつたのでついそういう形態になつてしまつた、これはあり得る。これは別に悪いやつじゃないんだけれどもつい大ぜいの中でそういう気になる。これはむしろ指導とかそういうものの対象になるべきである。ところが間々こういうのが十把一からげて警察につかまつたということで大騒ぎになつて学校は退学というケースが現にあるわけですね。そういうところまで行つたのは文部省もおわかりになつていて、学校というものはだめな子供を教育するためにあるわけで、だめなのは学校から追つてしまつたんで、これはちつとも教育にならないけれども現実にそこまできく。しかも人格形成期には、それはたまにはみ出しますわな。はみ出した方が往々にして将来大物になるわけでありまして、皆さんの言うことばかり聞いているようなのは将来よくならぬですよ、余りいいものは。そういうのを何かちよつとしたときの心の勇みというふうなものがこれであつたとやられて、ずっと学校の退学までいくというふうな形にしちゃいけないという意味で、ばくは暴走族というのもある程度常習、出来心じゃ

なくてそれを誇りにしているようなやつを言うんじゃないかと思うんですが、そういう意味で。

○説明員(鈴木良一君) おっしゃるとおり暴走族というのになりますと、そういうふうな集団的に常習的にあるいは継続的という性格がどうしても必要になってくるだろうと思ひます。そういう性格を入れて、下部に通達する時にはそういう形で徹底をいたしたいと思ひます。

○志吉裕君 わかりました。その点はぜひ要望しておきます。

時間がありませんから、次に運輸省、お待ちせして済みませんでした。稲山委員と長い時間かけていろいろやりとりがありまして、いわゆる旅客自動車運送事業の運転者の常時選任といひますか、そういう問題についてお話がありまして、念入りなりとりが五月九日に行われましたから、私はそのことには触れませんでした。結果として質問の趣旨に沿うように努力を約束されましたし、そのために通達等を出して指摘されておる事項の調査や改善に役立てよう、こういうお話がありました。私はそれで結構なものでありまして、運輸省を信用しないわけではありせんけれども、なお念を入れてお願いをしておけば、その種の通達を出す作業に入るときにこういうことを調査する、こういうことの改善をしたいと思ふというふうなことで、念のために質問者もしくは当委員会の理事、私であります、理事である私も結構であります、連絡などして、なお意見を徴してもらいたい、こう思ひますが、よろしゅうございます。

○政府委員(梶原清君) お答えをいたします。先日の当委員会におきまして、稲山委員からアルバイト運転者の選任につきまして御質疑をちょうだいいたしました。その際、私も関係関係陸運局に對しまして実態の調査と適切な指導を行うように指示をいたしたいという御答弁を申し上げたわけでございます。これに当たりましては当委員会における諸先生の御意見を十分踏まえまして、また今後御意見をちょうだいいたしまして適切な指示ができるようにいたしたい、かように考へる次第でございます。また、それに当たりましては労働省とも十分協力をいたしまして、私どもが期待しておりますタクシーの運行の安全ということと、旅客サービスの確保ということに万全を期してまいりたい、かように考へている次第でございます。

○志吉裕君 ぜひひとつ、そのようにお願いをいたしておきます。

〔理事夏目忠雄君退席、委員長着席〕

次に、この間の、これも稲山委員の質問に關連をいたしまして、私、例の七十五條第二項、政令に委ねられておるその基準の考へ方の提示を求めたわけでありまして、きょういただきました。なお念のために説明をいたしたかった。

○説明員(鈴木良一君) 七十五條二項の自動車の使用の制限の停止の基準についての考へ方でございますが、この基準につきましては大きく分けて四つあるだろうと思ひております。

一つは、具体的下命、容認行為の危険性という問題でございます。と申しますのは、七十五條一項の下命、容認行為の中には酒酔い運転であるとか、あるいは麻薬等の関係の運転であるとか、あるいは大變悪質な、特に悪質なもの、その次にランクされます無免許無資格の問題、あるいは最高速度制限、その他の過労運転とか過積み運転とか、こういうふうないろいろな種類の罪種が入っておりますので、そういうふうな具体的下命、容認行為の危険性というのの、一つは着目する必要があると思ひます。

それからもう一つは、そういう下命、容認行為に係る違反行為によりまして交通事故を起した場合は被害の有無、いわば結果の問題を一つ考へなければいけない、こういうふうな考へております。

それから三番目に、やはりそういうふうな下命、容認行為というものが過去にどの程度の違反歴があるかというふうな問題。四番目には、自動車の使用の制限に係るこ

うふうな使用制限を受けた行政処分というものを問題にしなければならぬのではなからうか、こういう四つの要素があると思ひます。

そういうことを中心に考へていくわけでございますが、一つは、先ほど申しましたように、大變悪性の強い違反、酒酔い、麻薬等の影響を受けている無謀運転の下命、容認行為というものをいただきます。やはり直ちにそういう使用停止をすべきではなからうか、こういう考へ方でございます。

それから、そういう下命、容認行為に係る違反行為によりまして、人の死傷に係る交通事故を起した、人身事故を起したという、大變結果の重大なものを巻き起したという者につきましては、やはり直ちに使用の停止を考へるべきではなからうか。

それから違反の種別には応ずることになろうと思ひますが、やはり反復して下命、容認行為をするというふうな場合、これはやはり悪性の強いもの順に、回数が少なくて考へなさいかぬと思ひておりますが、回数をもし同じとすれば、回数でもって差をつけていくというふうなことになるかと思ひますが、このことあたりをどういうふうな形にするかということを今後詰めなければならぬ、こういうふうな考へております。

それから行政処分を、こういうふうな下命、容認行為があつてこの自動車の使用の制限に係る行政処分をもうすに受けた、また、この下命、容認行為があつた、こういうふうな行政処分の前の歴のある場合には、やはり直ちに自動車の使用の停止をすべきであらう。そしてそういうふうな考へ方のもとにおきまして、その違反の内容、程度というのによりまして、日数でやはり差をつけていくべきであらう、こういう考へ方でございます。

また、日数は百八十日未満となつておりますが、最低の方は少なくとも十日前後の日数というふうな押さえて、それから順次必要に応じて日数をふやしていくことにすべきではなからうか。

か、こんなような考へ方を持っております。

○志吉裕君 反復して下命、容認、これは皆さんの考へ方というのは、反復というのは二度目からという意味ですか。

○説明員(鈴木良一君) さようでございます。

○志吉裕君 わかりました。

交通規制がいろいろ総合交通対策とかなんとかであちこちの自治体等でも行われるわけでありまして、交通規制というのは、いままであったのが急に車が通れないとか一方交通になつちゃうとかという、いろいろさまざまな変化を及ぼしますと、それに依拠して地域の暮らしや商売があつたわけでありまして、それがあつた日と遮断をされるわけでありまして、少なからず影響が出てくる。ましてそういう規制がその町そのものにとつては大した影響のない通過交通といひますか、そういうものにウエイトがある場合には全く被害ばかり受けるという事態があちこちにあるわけでありまして、当然そうなりまして地域の生活、生業と交通との調和ですね、というふうなものが考へられなければならぬのであります。警察の方の商売は余り生活とか生業の方よりは、車の安全と円滑の方を中心に考へると、どうもそつちの方がおろそかになるんですね。こういう事例があるわけですが、その辺の点の皆さんが総合交通規制なんかをする場合の心構え、それから地元そのうの利害との調和、それからその段取り、住民との相談とか、そういうものについてあちこちから苦情が来ています。概括的に考へ方を求めたいと思ひます。

○政府委員(杉原正君) 具体的ないろんな問題はまた規制課の方から話をしたいと思います。やはり私もこの交通規制という規制権というものを与えられておる、これはもう大變大きな権限であるわけでございます。これがこの交通安全対策に非常にはや大きな力も逆持っております。このことでございまして、いまのあれからいいますと、交通規制というものをやろうとしますと、もう住民の中に賛成と反対というのが必ず出る。こ

れはある道路を駐車禁止にする、一方通行にする
と必ず利害関係がつきまとう。そこで各県の段
階、署の段階、各ブロックをとって、物事をやる
ときにはかなり事前からの地元住民の方との相談
がなかったら、これはもう一方的には絶対できな
い性質のものでございます。これを最終的にある
面では事故防止ということでもやる場合もありま
すし、それからそこへ買物に来るお客さんの利便
のためにやるというふうなケースもございませ
うし、単に交通の安全と円滑ということだけでな
く、広いそういう経済活動、社会活動全般にある
程度地元の要望を聞きながら、いろいろな手法を
こらしてやっていくのが実態でございますが、一
〇〇%全員に賛成されないケースはございますけ
れども、事の事情を話をして理解をできるだけ得
ながら実施をする、しかも実施する場合にはい
なりばつとあすからやるということじゃなくて、
大体いつからこういうことになりまよという事
柄を地元住民に事前にPRをし、各種機関、団体
を通じてやるというふうなことを通じてやってお
りますが、徹底を欠いている面があるとすればさ
らにそういう慎重な配慮で対策を講じていくべき
だというふうに思っています。

〇志吉裕君 じゃあ、これはあれでしょう。よく
住民の意見を聞く段取りを講じているんでしょ
う。私は時間がありませんからこれはやめま
す。私は時間がある一定の期間、試行期間なら試
行期間にして、やっぱり悪かったらまた手直しを
するとかもとに戻すとか、こういうゆとりのある
やり方をぜひしてもらいたい、この点よろしいで
すね。

〇説明員(福島静雄君) 局長からも御答弁申し上
げましたが、商業地域あるいは住宅地域等におき
まして車両の通行禁止、駐車禁止あるいは一方通
行等の交通規制を行いますことによりまして、沿
道の生活にかなり影響が出るという点は御指摘の
とおりでございます。これらの規制を実施するに
当たりましては、十分地域住民の方々の御意見を
くみつつ、一たん規制を実施した後におきまして

も、必要があれば適正な修正を施していくという
ふうな考え方で、都道府県警察を指導している
ところでございますが、ただいまの御趣旨も十分体
しまして今後ともそういう方面の指導に努めて
まいりたいというふうに考えます。

〇志吉裕君 そういう意味でしようけれども、私
のところへたとえはこういうものも来ておりま
す。この交通規制は県公安委員会の半ば一方的な
実施なのであって、商工業者間では非常に困つて
いるとかいろいろ話もあるわけでありまして、
いまの答弁の趣旨を了としてそのようにひとつ進
めてもらいたいと思います。

最後にになりましたが、公安委員長兼自治大臣、
先ほどお伺いをいたしますと、確かに自動車や運
転免許人口がふえるに従って交通取り締まりの件
数、免許、取り消しの件数、いろいろふえており
ますが、ありがたいことに事故、死傷は減つてお
る、これは大変結構なことだと思つております
が、しかし世界的に少ないとはいっても、交通安
全施設の整備維持が万全だというわけでもない。
これらには当然のことながら予算等も伴うわけで
ありまして、自治体がそういう経費の確保も含め
て対策を万全に講ずると同時に、国においてもな
おひとつ大幅な経費の確保、積極的な施策を講ず
るようによ望したいのでありますが、見解を伺い
たいのであります。

〇国務大臣(加藤武徳君) 交通安全対策を進めて
まいります上では、ただいま御審議いただいで
おりますように、道交法の改正を行ひまして指導
取り締まりを強化いたしてまいりますことのみ
では万全ではないことは申すまでもないことで
ございまして、先ほど来御質問やまた答弁もござ
いまして、交通安全教育の面でも格段の配慮
をいたしてまいらなければなりませんけれども、
やはり施設の整備や信号機その他の機器類の整備
等もこれまた非常に重要でございます。ですから、
国の段階におきましてでもできるだけの予算確
保を行つてまいらなければなりませんし、また地
方でも相当の負担をしておりますが事実でござ

いますから、さような負担に対しましても地方財
政の面でも他に大きな影響を及ぼさないようなそ
ういふ配慮をいたしながら処置をしてまいらな
い、かように考えておりますので、そういう基本
の考え方でも今後努力をいたしてまいりたいと、
かように考える次第であります。

〇佐藤三善君 昨日から連合審査等で道交法の問
題については審議がされたわけですが、私は
それに関連して一つだけ質問してお答えをいた
したいと思つております。これは主として運輸省
に関連するわけですが、大臣の所用で時間のこと十
分承知しておりますが、最後に一言いただきたい
と思ひますので、しばらく時間をいただきます
と思ひます。

きのう、大臣の、連合審査の中で御発言がござ
いましたように、今度の道交法の改正の中では、
一つの大きな柱として身体障害者の保護安全、こ
ういふ問題を取り上げてみたいと思つたわけ
です。それと関連する問題ですが、身障者対策基
本法というのが四十五年に制定されております
ね。これの二十三条の中で、特に身障者に対する
経済負担の軽減を中心として、国または自治体
が努めなければならないというのを強調してお
るわけですが、その問題でいまの実態と対比します
と非常にその趣旨が生かされていまい、そぐわな
い実態に私はあると思ふんです。それはどうい
うかという、国鉄が昭和二十七年の四月八日に公
示百二十一号で出したいわゆる運賃割引の規則に
しましても、それから航空局が航空運賃の身体障
害者の割引制度の概要というものをそれぞれ制定
して出しておるわけですが、実態とそぐわない
点は何かという、この道交法の中でもそういう
ものがあるんじゃないかと私は思ふんですが、心身
障害児というところを、主として肢体不自由児
ですね、こういう方々を中心にとらえて、ところ
がいわゆるこの精神ですね、重度障害児である
とか、そういうものが、言うならば身障児全体の
とらえ方の中に外にこいつ置いておるんじゃない
かという感じがするんです。たとえばこの国

鉄の例を見ますと視覚に障害、いわゆる目が見え
ない。一種の中で耳が聞こえないとか、聴覚。そ
れから声が出ない、音声、言語障害です。こ
ういふ形になっておるんですけれども、いわゆる精
薄関係の重度というものはその他の中に置かれて
おると、こういうふうになつておるわけでは
ない、それがどういふ具体的な現象を示すかとい
うと、たとえばいま御存じのとおり、身体障害者
の中で重度の児童の施設というのは国の場合には
たった一カ所しかないわけですね、所沢の秩父学
園です。私はそのいま親の会の会長をやつてお
るのですけれども、地方の都道府県の段階など幾
つか施設があるんですけれども、確かにこの肢体不
自由児関係はいわゆる社会的に訴える力を持つて
いますから、また現実にはそれがいろいろな形の中
で社会全体の中でそういう施設をつくつたり措置が
とられてきています。ところが、重度の場合に
なると、都道府県段階ではなかなか、言うなら、
最近ようやく公立が出てまいりましたけれども、
ほとんど慈善事業でしか、こういうところがある
とおるといふ実態で、事実上この重度になると
なかなか扱うところが少ない。したがって、ある
一カ所、たとえば東京都であるとか、それから国
の場合にたつた一カ所しかないんですが、さうい
う仕組になつておるわけですね。で、さうい
う仕組になつておるんですが、やっぱり学園で
すから春、夏、冬の休みがある。同時にまた家庭
教育という面も重要な教育の一環ですから、で
すから、そこにまあひとつ夏休み、春休み、冬休
みは連れて帰つてくれと、こういうことになつて
おるわけですね。ところが、この国鉄運賃にしまし
ても、航空割引にしましても、いわゆる本人と一緒
でなければ割引の対象にならないという仕組にな
つておる。いわゆる保護者が、たとえば九州か
ら、北海道から東京にやつてきて、来るときの運
賃は割引の対象にならない。それから今度は、子
供を連れて帰るときには一人ですから割引の
対象にならない。こういうような実態が基本法の

中でうたわれておるように、そういう家庭というのは経済的にも大変な負担がかかっておりますから、ましていわんやそういうような実態から見ると、なかなか連れて帰ることができないという、こういう悩みをたくさん持つておるわけで、親の皆さんにしてみれば、で、そういうたまたまが一体どうしてできないのかということ、またこの条文をとってみると、いま言うように肢体不自由児を中心においているわけですね。たとえば重度のいわゆる精神というものは、障害児というのは、たとえば汽車に乗せても一カ所に、たとえば一つの席に据えておいても肢体不自由児の場合は頭はしっかりとついておるから、普通の人は体の苦痛はあっても大体お客に迷惑かけぬで七、八時間の旅行はできるのですよ。ところがこういう子供の場合には、ほとんど一時間過ぎたらもう、ちょっと異常な状態になりますから、結果的には汽車の利用ができない。こういう隘路があるのですけれども、こういった問題について、ひとつ実情に沿った措置というものをできないものかどうか。この点について、これは運輸省の所管だと思いますが、お聞きしたいと思います。

○説明員(吉末幹昌君) お答えいたします。ただいま先生の方から身体障害者に対する、いろいろ割引措置というものとあわせて、重度の精神薄弱者等に対する割引の問題というふうな趣旨のお話かと存じますが、現在国鉄では御承知のとおり五〇％割引というのを身体障害者について行っておりますけれども、そのほかいろいろ割引制度を国鉄としてはやっておりますのでございまして、実は御承知のような国鉄の財政危機の状況でございますので、国鉄で行っておりますこの割引問題につきましては、基本的に割引のそれぞれ性格を洗い直しまして、社会福祉政策的な面から行っている割引とか、あるいは文教政策上の必要から行われている割引等につきまして、それぞれ政策実行部門の負担とするように努力しなさいと、こういう実は附帯決議を御承知のとおり七十八回国会でいただいておりますのでござい

まして、私どもとしましては、その附帯決議の趣旨に沿いまして、関係の各省庁に必要な措置をとってくださいます。こういうふうなお願いをしまして、おつておるわけでございまして。そういう事情でございますので、お話がございました割引制度の拡大という問題は、国鉄の負担とそれをやるというふうなことは現状では非常に困難ではないかというふうなことを考へておるわけでございまして。

○佐藤三吾君 国鉄を呼ぶとそういうふうな金の問題にすりかえるんですけれども、私は現行のこの実態で国鉄がいま負担しておるのは大体二十億ぐらいですか、年間。その二十億のうちほとんど私が、中身の数字があれば出してもらいたいと思ふのですけれども、いわゆる肢体不自由児の人がどのくらい活用して、精神関係がどのくらい活用しておるか、数字がわかればひとつ発表してもらいたいと思ふのですけれども、いづれにしても恐らく精神関係については利用度が少ないのじやないかと思ふのです。利用できない仕組みになっている、この規定が、ですから金の問題じゃなくて実態に合ったような形にしたらどうかということをおつていられるわけでは。

○説明員(吉末幹昌君) 先生御案内のとおり身障者の割引規則というのを二十七年国鉄公示で決めておりますけれども、これの対象割引者は視覚障害あるいは聴覚、言語機能障害あるいは肢体不自由者と、こういうことでございまして、こういうものに該当するものとして身体障害者手帳をいただいている方々、こういうことでございまして、いわゆる精神薄弱という形のものとして対象に入っていないかではないかと存じます。

○佐藤三吾君 そうでしょう。ですから問題は、重度の場合には皆出でるのですけれども、精神でも出でるのですけれども、ただ問題は、いま言うように事実上使えない仕組みになつておるので、さっき私が申し上げたように。ですから、これは肢体不自由児の場合は頭しっかりしておるわけですから、一人でもできるわけでは。

わけです。ただ乗るときとおりるときの手助けがあればできるわけです。ところが重度の精神といふのは一人でも乗ることはもう絶対不可能なんですね、どうしてもこれは付き添いが必要になつてくる。その付き添いがいまま言うように事実上一往復というものは絶えずだめと、こうなつてくる。だから割引の対象にどうしてもならない、ここにこの趣旨が生かされてないと思ふのです。

○説明員(吉末幹昌君) 先ほど申し上げましたように、社会福祉政策としてそういう措置をいろいろ講ずるべきだということでございます。やはりそういう政策実施担当の方でその辺の措置もとりますという形がやはりついでまいりませんと、私どもやはり附帯決議の趣旨に沿わないではないんだらうかというふうに存じますので、国鉄の負担とそれをやるんだというふうな話は私どもとしてはやはり困難ではないんだらうかというふうに感ずるわけでは。

○佐藤三吾君 国鉄に行くところを逃げる。それから当事者、やつているところに行くところ、どこに行つてもそういう形になるんですけれども、しかし厚生省に参りますと、厚生省の方は私の方の所管事項に入つてないから、どうしてもやっぱり運輸省の方で結論を出してもらわなければならない、こつて言つていられるわけですね。これはやはりこつていう逃げの争ひじゃなくて、心身障害者の対策基本法というものに照らして国全体でどうするんだと、実態に合わないければ実態に合わせると、こつてい

努力を私はひとつやつてもらいたいと思ふのです。時間がありませんからこれ以上はきようは言いませんが、今後この問題についてはひとつお追及して聞きたいと思ひますけれども、これは自治大臣も都道府県が認可したり許可をするという関連も持つていられるわけですね。したがつて、大臣のひとつ見解をお願いして私の質問を終わりたいと思ひます。

○国務大臣(加藤武徳君) 社会福祉の拡大強化はきわめて重要な課題でありますことは申すまでもございせん。そういう中におきまして、現在の心身障害をお持ちの方に対して割引措置が必ずしも十分であるとは言いがたいのでありますから、これが拡大強化はきわめて重要な課題でございます。毎年度予算編成におきまして、自治省なりあるいは国家公安委員会という立場ではございせん、私も一政治家として今日までも努力をいたしてまいつておりますし、またこれからも努力をいたしてまいりたいと、かように考える次第であります。

○委員長(金井元彦君) 午前の質疑はこの程度とし、午後一時三十分まで休憩いたします。午後一時三十分まで休憩いたします。

午後一時四十五分開会
○委員長(金井元彦君) ただいまから地方行政委員会を再開いたします。

道路交通法の一部を改正する法律案を議題とし、休憩前に引き続き質疑を行います。質疑のある方は順次御発言願ひます。

会の事務所の選挙事務長あるいは共産党京都府委員会から告訴、告発をしております。これにかかわる問題をこれからお尋ねをしたいと思うんです。

まず最初に、警察当局にお聞きしたいのは、例の公選法の二百三十五条の第二項の虚偽事項公表罪、この問題ですが、これは有権者の公正な判断を損なわせる、そういう行為ですから、したがって選挙の公正を期するという点では重要な犯罪行為と言わざるを得ないと思うんですが、この点いかがでしょうか。

○政府委員(鈴木貞敏君) お答えいたします。

公職選挙法の二百三十五条の二項は仰せのとおり虚偽事項の公表というものを規制しておる条項でございます。この法文によりまして、「当選を得させない目的をもつて公職の候補者又は公職の候補者となろうとする者に虚偽の事項を公にし、又は事実をゆがめて公にした者」ということ、これは「禁錮」あるいは「三十万円以下の罰金に処する」という規定でございます。したがって、この法条からも十分に察せられますように選挙というものは、地方に限らず、選挙人の自由を表明する意思によって公正に、公明に行われる、それを担保するというものがこの公選法の根本的な趣旨であらうと思っております。そういう意味で公選法上もそういうふうな位置づけをしておる、こういうふうな理解いたします。

○神谷信之助君 さらに、この虚偽事項の、虚偽事実の公表が、一般の人たちが行うという場合はもちろんですが、相当の地位にある人が、そして社会的影響力のある人がそういう虚偽事項の公表を行うという場合は、より一層重大な選挙違反行為と考へざるを得ないと思っておりますが、この点いかがですか。

○政府委員(鈴木貞敏君) いまの御質疑の趣旨が取り違えているかもしれませんけれども、地位の高下にかかわらず、とにかく一人一人有権者としての大切な問題でございますので、そういう意味で地位の高下、財産のいかん、そういったものを

問わず、それぞれ国民の一人一人が均てんして、そういうものとして守らなくてはならぬ条項であらう、こう思います。

○神谷信之助君 個人が一般的にそういうことを言いふらすという、そういう場合と、相当の地位にある人が多数の人を前にして公然とそういう虚偽事実を述べるということは軽重がありますね。そういう意味で、私はより、何といひますか、社会的に相当の地位にある人あるいはより社会的に影響力のある人、そういう人がそういう虚偽事項の公表をするということは、より選挙の公正を期する上からいっても大きい影響を与えるわけだから、当然重大視せざるを得ないと思うんですが、この点はいかがですか。

○政府委員(鈴木貞敏君) もともと公選法ではその地位あるいは職種と申しましょうか、そういうもので特に厳格にそういう地位によって生ずる職務といふものか、そういうもので、たとえば公務員の地位利用違反であるとか、そういうものは特別にそれぞれ罰せられるというふうな規定があるのにも御承知のとおりでございますが、虚偽事項公表罪につきましては、地位いかにによって刑の罰則の軽重が云々というふうな規定はございません。したがって、この法条に従ひまして具体的な事実に応じてそれぞれ判断されていく、こう思います。

○神谷信之助君 だから具体的にそういう事実というものを行為によって判断をされるわけですね。その点では情状の問題です、そういう情状の問題では、そういう影響力なりその行為自身の公正な選挙に対する阻害状況といひますか、阻害の程度というところは考慮に入れざるを得ないと思ひますが。

さらにもう一つ時間がありませんから続けて言いますが、しかもそれが同一の構成人、数人あるいは数カ所において相当の地位にもあり影響力を持つてい人があるという虚偽事項の公表を行うというところになります、これは組織的な行為と考へざるを得ない要件というものが生まれてきま

す。そうなるより一層この点はこの公表罪について取り締まりをする場合重視をせざるを得ないという状況になると思ひますが、いかがですか。

○政府委員(鈴木貞敏君) ともかく公選法の各条の違反につきましては、警察としまして厳正公平というところを中心に大変苦勞してやっておりますが、先生も御理解願えらると思ひます。いま御質疑のような点につきましては、個々具体的にそれぞれのケースに応じて慎重に判断して処理するところ、こういうことで一般的にこうこうと言うのはとでございいます。

○神谷信之助君 それじゃ具体的に話を進めていこうと思ひますが、法務省は見えてますか。

五十三年度の三月二十六日付で杉村としまき選挙事務所長の選挙事務局長島三郎氏が告発人となつて被告前尾繁三郎氏、同じく小林弘明氏に係る公選法第二百三十五条第二項の虚偽事項公表罪に關する告発、これがなされておると思ひますが、これは現在どういうような措置をされ、どのような捜査段階になつておるのか、この点差し支えなければ聞かせていただきたいと思います。

○説明員(佐藤道夫君) お答え申し上げますが、ただいまお尋ねの事件につきましては、京都地方検察庁に告発がございまして、同地検におきまして厳正公平に捜査中であるということでございます。

告発事実の概要というものは、先般行われました京都府知事選挙あるいはまた参議院議員の補欠選挙等をめぐりまして対立候補者に関する虚偽の事項を公表したということでございますが、京都地検におきましては関係者を取り調べると、あるいはまた所要の証拠物を収集する等の捜査活動を鋭意進行中であるといふことでございます。

○神谷信之助君 いま指摘されたのは前尾繁三郎氏と小林弘明氏に対する告発ですが、これは、三月の二十三日の夜に舞鶴の中央公民館で開催をされました林田候補の個人演説会場で、三百名余

りの聴衆に向かつて、杉村候補の当選を得させない目的をもつて、いづれも事実と反することを知りながら、被告前尾繁三郎氏、杉村候補が共産党員であることは間違ひありません等と演説、同小林氏は、杉村さんというの、民青の育ての親で、純粋の共産党員であります。などと演説し、もつて、公職の候補者に関する虚偽の事実を公にしたものである。というのが、その事実内容なんです。

が、これに續いて、それだけではなしに三月の二十五日付ですか、同じく長島氏による告発が三月二十日夜の演説会場における津田幹雄氏、それから三月十七日夜における演説会場における西脇尚一氏のそれぞれの演説について虚偽事項公表罪で告発をしておるということも御存じでしょうか。

○説明員(佐藤道夫君) 告発状によりまして、ただいま先生御指摘のような事実が記載されておるようでございます。

○神谷信之助君 これらの被告前尾のいま申し上げました四名は、いづれも自民党の党員であり、衆議院議員あるいは府会議員あるいは市会議員です。したがって、いま検察当局の方はこれらの内容について事実関係について捜査をされておるという御答弁ですが、単に個々の問題ではなしに、同一自民党の党籍があり、しかも衆議院議員であり府会議員であり市会議員であるという立場の人、したがって、この点では組織的犯罪行為という要件も当然考へられるというように思ひますが、この点は捜査当局もこれからの捜査の結果いかんによつてはそういう方向に發展する可能性といふものはあり得るわけでしょうか。

○説明員(佐藤道夫君) お尋ねの事件は文字どおり具体的なケースでございますので、具体的な内容にわたることは適当でないと思ひますが、一般的に申し上げますならば、検察庁におきましては公職選挙法違反事件あるいはこのような事件に限らずその他一般の事件も含めてでございますけれども、常に背後関係あるいはまた内在する諸般の状況等を十分踏まえて事案の真相の解明に当た

るということでございます。

○神谷信之助君 それではもう一つ法務省に聞きます。

昭和四十六年四月八日付で、明るい革新大阪府政をつくる会事務局長の荒木伝氏外一名の告発で、衆議院議員中山正暉氏を被告発人として虚偽事項公表罪による告発を行つています。これがすでに処理をされておりますが、不起訴になつていないということですが、この不起訴の理由ですが、嫌疑猶予あるいは微罪、あるいは罪とならず、嫌疑なしというふうになると聞いておりますが、この件の不起訴の理由、これはどれに該当するのでしょうか。

○説明員(佐藤道夫君) ただいまお尋ねの事件に該当すると思われまふ事件が、昭和四十六年四月八日付で、告発人荒木伝氏外一名から被告発人中山正暉氏に対してなされております。罪名は公職選挙法違反ということでございまして、この事件につきましては、同年すなわち四十六年の八月三十日付をもちまして不起訴処分に付されております。

不起訴の理由ということでございますが、すでに事件は終結いたしました七、八年を経過しております。事件関係記録も検察庁において廃棄済みでございますので、不起訴理由の詳細は一切不明でございます。

○神谷信之助君 一切不明だということですが、起訴猶予あるいは微罪という場合は犯罪の構成要件を満たす、しかし情状酌量して不起訴する、公訴提起を必要としないということでありまして、もし、罪とならずあるいは嫌疑なしというのは犯罪を構成する要件自身がないことにならうかと思ひますが、この点はいま廃棄してしまつてわからぬというお話ですが、どちらであらうかというふうにかえられますか。

○説明員(佐藤道夫君) 不起訴の理由といたしましては、ただいま先生御指摘のとおり嫌疑なし、罪とならず、起訴猶予等の理由があるわけでございますが、本件につきましてはちよつと推察いた

しかねますので、いかなる理由で不起訴処分に付されておるかということとはちよつと正確にお答えいたしかねるわけでございます。

○神谷信之助君 それじゃ、罪とならずとか嫌疑なしということになれば、それは中山氏の行った演説内容、それが事実であつた、虚偽ではなかつた、そういうことにならなければならぬということになるわけでしょうか。

○説明員(佐藤道夫君) 一般的に申し上げますならば、ただいま先生御指摘のとおりでございますが、そのほかにいわゆる犯意がないとか、あるいは事実の真実性が証明されたとか、いろいろな理由で犯罪が成立しないということがございまして、これまた大変恐縮でございますけれども、一概に申し上げることはちよつと現在いたしかねるわけでございます。

○神谷信之助君 重大な問題なんです。罪とならずあるいは嫌疑なしということであれば、それは中山氏が演説内容としたのは、黒田氏が共産党員であつたという虚偽の事実を大阪駅前街頭演説でやつたわけですね。そのことについての告発です。それから、それが嫌疑なしということになれば、黒田さんが共産党員であつたということが確認できたというところ、確認ができたといふれば、一体どういう確認があつたのかということが問題になるし、この場合検察庁がそういう確認をする——実際問題として、捜査の上で確認ができるようなことがなされたのか。そういうことが、告発人の方とは、これは大阪の社会党の責任者並びに共産党の責任者がそれぞれやつてゐるわけですね。そして知事選挙に擁立をするときには、政党に所属をしていない無党派の人であるということを確認をして、そして擁立をしてゐる。そういう客観的事実が一面でありながら、いやそれは共産党員であつたといふ認定をするといふれば、これは重大な問題になつてゐるはずだと思ふんですが、だから恐らくそういうことじゃないし、起訴猶予ということでも、不起訴ということではなからうかというふうに私は思ふんですが、その点はどうなんですか。

か。

○説明員(佐藤道夫君) ただいま申し上げましたとおり、大変恐縮でございますけれども関係記録一切が廃棄されておりますので、私自身本件の告発状も拝見いたしておりませんので、いかなる事実をもちまして告発されておるか、また検察当局がいかなる理由をもちまして本件を不起訴処分に付したのか、かかる場所におきまして正確に申し上げるというだけの自信はございません。

ただ、申し上げますならば、一般的には虚偽事項とされた事実が真実であつたという場合と、一応虚偽ではあるにしても、それを公表した御本人が真実であると思つたという場合と、二色のケースがあつたかと思ひます。本件の場合はどちらの方であつたか、これまた明確にはちよつと申し上げかねるところでございまして。

○神谷信之助君 そうすると、本人が共産党員であるということとを信じたという場合も嫌疑なしあるいは罪とならずといふ、そういう結果になるといふようにいまのお答えお聞きしていいんですか。

○説明員(佐藤道夫君) きような場合にはわれわれの方で申しますいわゆる犯意がない、罪を犯す意思がないということになりますので、いま先生御指摘のような罪とならず、あるいは嫌疑なしといふような裁定理由にならうかと思ひます。

○神谷信之助君 犯意は、当選を得せしめない目的をもつて、そういう犯意、そういう目的をもつて行つてゐるわけですから、この点はひとつもうちよつと進めてみます。

そういうことで四十六年当時の大阪の知事選挙で黒田候補が共産党員であつたといふような虚偽事項、その事実を公表して、結果として不起訴になつた。それに味をしめて今回の京都の知事選挙で林田陣営が大々的に組織的にそういう虚偽事項の公表を行う、こういうことがなされてゐます。とりわけいま取り上げました中山氏ですが、これは三月十八日、京都の山科区の錦山小学校における演説会でこう言つてゐるんです。街頭演説をや

つた、ちよつと私と同じ年の石原慎太郎が来たとき、二人でマイクを持って、そして皆さん氣をつけてください。日本では共産党のことをアカと言ひます。今度出てきた黒田という男、名前を見てもうそつきた。アカのくせにクロダと言ふ。これが公選法の二百三十五条違反、選挙妨害、それで調べてみるということで検察庁に呼ばれて、中山さん、あなたどうして黒田が共産党だと知りましたか。私、公安調査庁で調べました。そう言うところから、公安調査庁で調べて、もう来てくれるなど、ついにもう呼び出しがなかつたと言つてゐるんです。これはここにテープもありまして、中山さんの演説シーンは、内容は、だから四十六年のときにそういうふうを言つた、それがどうも起訴にならなかつた。検察庁も認めてくれた。そういうことでのうのうとこういう演説をやつてゐます。

そこでちよつと公安調査庁に聞きますが、この中山さんは公安調査庁に行つて調べたと言ふんですが、黒田さんが共産党員であるかどうかといふことは公安調査庁へ行けばわかるわけですか。

○政府委員(鎌田好夫君) 一般的に申し上げます、公安調査庁として職務上知り得た個人の秘密事項を他へ漏らすといふことはいたしておりません。

○神谷信之助君 そうすると、中山さんが公安調査庁に調べに行かれたといふ事実はあつたのでしょうか。

○政府委員(鎌田好夫君) 今回の質疑の御通告がありまして調査いたしましたけれども、現在までのところ、この四十六年の選挙に絡みましてそのような事象があつたといふことはうかがわれません。

○神谷信之助君 そうするとこれはうそであるんですね。公安調査庁で調査をなさつてもいいのに、にそういうふうにおつしやつたといふことになるわけですね。そこで法務省の方に聞きますが、検事の方は、中山さんがおつしやつてゐるやうに公安調査庁の名前を聞くとふるえ上ると、これが検事やとい

うようにおっしゃっているんですね。そういう状況なんではないですか。

○説明員(佐藤道夫君) ちよと御質問の趣旨がはつきりつかめなかつたのでございますけれども、いやしくも検察官が公安調査庁の名前を聞いてふるえ上がったと、こういう意味でございまいやうか。

○神谷信之助君 そうおっしゃっている、中山さんが。

○説明員(佐藤道夫君) 検察官を信頼していただきたいと思います。

○神谷信之助君 まさか、そうだと思うんですよ。ところが、ここでも中山さんはそれを大衆の前で言っているんですね。まあ公安調査庁も検事も候補者でありませんか、この場合は中山さんがどんなうそを言おうと虚偽事項の公表罪にはなりませんよ。しかし、こういう演説をして、黒田さんがアカだ、あるいは共産党員だと言ったことは、検察庁もそれを承認した、認めた事実なんだと、そして片一方では今度は杉村候補は共産党員なんだと、こういうやり方ですね、これは私は許せないと思うんですけれども、こういう点について告訴、告訴状というのは京都地検に出されましたけれども、同時に京都府警本部の方にも同一内容のものが提出をされておりますが、この点は刑事局長聞いておられますか。

○政府委員(鈴木貞敏君) 今回の知事選及び参議院補選を含めまして私の方で聞いておりますのは、京都府警でそれぞれの分野から十四件の告訴、告訴が来ており、現在鋭意捜査中である、こういうふう聞いております。

○神谷信之助君 法務省の方にお伺いしますが、いま一連のことをお話ししましたが、四十六年の事件で不起訴にした、それが廃棄処分をされて不起訴の理由がわからない、こういうことでもう一つはつきりしないんですけれども、その不起訴処分にしたことによって味をしめて、そして今度は京都の知事選挙で中山さん自身が言うだけじゃないに、前尾さんを初め自民党の府、市議員多数が

あちこちの演説会場でこういう虚偽事実を公表する。これは罪にならない。こういうことで組織的にこういう有権者の正しい判断を阻害する行為がなされている。こうなりますと私は、先ほど法務省の刑事課長は、そういう背後関係、それから背景といいますか、そういうものを十分調査するとおっしゃっていますからどうせ明らかにするでしょうが、こういう点については私は厳正に捜査を行う必要があるというふうに思いますが、その点は間違いないと思いますが、いかがですか。

○説明員(佐藤道夫君) 検察当局といたしましては、公職選挙法違反事件につきましては、これがいわゆる選挙の公正を阻害する重大な犯罪であるという認識を持っておりまして、常に厳正な立場で事犯の取り締まりに当たっておりますということでございます。

○神谷信之助君 そこで、これらの事件で前尾さんらいわゆる被告発人の取り調べというのはもう終わっているのでしょうか。

○説明員(佐藤道夫君) 具体的な事件のことでございますので、どのような関係者を取り調べたか、あるいは被疑者の取り調べをしたかどうかというふうなことは、大変恐縮でございますが答弁は差し控えていただきたいと思います。答弁はすれにいたしまして、事案を処理する場合におきましては所定関係者を取り調べるといのが検察の一般的な方針でございます。

○神谷信之助君 じゃ続いて次の問題に移ります。先日記し続行行われまして参議院の地方区の補選の場合ですが、上田候補の方の選挙運動用の個人ビラです。こういうビラですね。ここに証紙が張ってあります。裏には公約その他が出ています。これは公選法の百四十二条一項二号のビラ、参議院選挙でよくことを許されている、証紙を貼付して頒布できるビラだと思うのですが、その点の確認と、そしてこのビラの頒布場所というのは御承知のように制限をされていると思うのです、街頭演説の場所とか。そういうビラであるということについて、いかがでしよう

か。

○政府委員(鈴木貞敏君) いまお示しのビラ、証紙の張ってある法定ビラという前提で、私もちょっとここからよく見えないのですが、そういう前提でございしますが、先ほどおっしゃいましたように百四十二条の三項、「文書図画の頒布」ということではございなりビラ、こういったものが各種選挙に際しまして頒布の方法その他が規制されているところは御承知のとおりでございます。普通散布してはいけないということでございますし、また「政令で定める」云々ということも施行令の方で詳細に頒布すべき場所が規定されておまして、いまおっしゃったように、選挙事務所内であるとか、あるいは立会演説会の会場の入り口であるとか、あるいは街頭演説会の場所であるとか、あるいは個人演説会の会場内であるとか、こういう四カ所にしぼられておるといふようなことか、ございまして、それ以外の方法では配れないというふうな公選法の立て方になっておるわけでございます。

○神谷信之助君 ところが、このビラが四月の二十一日の午前六時ごろから七時三十分ごろまで、ですから一時間半ほどですね、京都の山陰線の國部駅前の広場、ここで出勤途上の人たちがあつたその周辺を歩いている人たちが、これらに無差別に配布されたわけですね。当然そこには上田候補の街頭演説会が行われてはおりませんでした。こうなりますと、明らかに、いま局長が言ったように、頒布してはならない場所での配布をしている。まさに公選法違反の行為だと思ふのです。したがって、四月二十一日付で府会議員の野中広務氏らを含めて八人を田中耕一郎氏外一人が告発をしております。これについて法務省の捜査状況はどうでしょうか。

○説明員(佐藤道夫君) お尋ねの事件につきましても、本年四月二十一日告発人田中耕一郎氏外一名から告発が出ておまして、ただいま京都地検におきまして鋭意捜査中であるということでございます。

○神谷信之助君 刑事局長お伺いしますが、いまごらんのようなビラで、いま局長もおっしゃったように、候補者本人のおる街頭演説の場所その他を含めて四カ所に頒布場所が限定をされています。したがって、それ以外のところでまいている現場を見つけたら警察官というのはどういう措置をする必要があるのでしょうか。

○政府委員(鈴木貞敏君) 一般論でございしますが、それぞれのケースに応じて的確に処理するということでございます。

○神谷信之助君 その的確に処理するということですが、まいていっているのを見る、それからそのまいていっているビラがそういうビラである。そうするとこれは頒布をする行為は違反行為であるということがわかりますね。そういう場合、警察官としては、そういう犯罪行為を防止する立場から、注意をしてやめさせるとか、あるいは警告するとかなんとかの措置をする必要があるんじゃないでしょうか。

○政府委員(鈴木貞敏君) おっしゃるとおりでございます。そして、それぞれの態様に応じて、ある場合には警告もあるでしょうし、警告に従わないというところで引き続き強引にやるといふようなことであれば検挙もやむを得ない場合もあるかと思ひます。それぞれのケースに応じて違反としての正常なあれに戻すための措置をとる、こういうことになるかと思ひます。

○神谷信之助君 その次は、ビラをまいていっている人、告発人らが、そのビラはここではまけないビラだということを警察には言っている。しかし、そのビラがそういう頒布場所が制限をされているビラであるかどうかを現認をしないで見逃すという行為、これは許されるのでしょうか。

○政府委員(鈴木貞敏君) ただいまの國部警察署云々の件につきましては、昨日質問通告を受けましてから、実は私の方で府警の方にどういふ状況であったか調査をしたわけでございますが、そう

いう通報がありましたケースがあったようでございます。で、これは、二十一日の件としまして、國部警察署にその日の朝、名前のわからない男の方からでございまして、申告があつて、こういうふうなビラをまいて、これは違反じゃないかという電話連絡がございましたので、幹部に連絡の上にかくその現場に赴いたようでございます。ところがすでにそのときにはそういう状況は全然なく、確認に至らないで終わつてしまつた、こういうふうな報告を受けている次第でございます。

○神谷信之助君 通知を受けて行つたらもう遅かつた。うまい報告があるものだと思うんですけれども、事實は、六時から七時半の間にそういう行為が行われていると。そこで、それはここではまけないビラなんだと、違法であるということを目指して抗議をする、しかしなお配布をしている。そこで國部署に対して、駅の電話を借りて二回にわたつて、二人が一人一回ずつです、二回通報しています。國部署の方は、早朝なので担当者が来ればひとまず連絡をいたしますと、こういうことだつた。翌日弁護士と一緒に國部署へ行きまして、たゞには、捜査課長ですか、その方は、初めて聞きましたと答へて言つたそうです。ところがその後、五月の一日の午前に告発人の田中耕一郎君らが國部署の長谷川捜査課長に会いまして、連絡を受けて署員が現場で配布しているのを確認をいたしました、こう言つてゐるんです。確認をすれば警告をするのがあたりまえではないか。現に違反行為がなされておつてそれを見逃すということではこれは警察官として許される行為なんです。か。そういう状況ですから直ちに京都地検に告訴、告発をせざるを得ない、こうなつてゐるんです。そういう違反行為がなされてゐる状態が野放しにされるということは、警察法の第二条の不偏不党の原則から言ひまして、あるいは公選法の七条の公正な執行をやらなければならぬという警察官に対する義務規定から言ひしても、これは重大ではないかと思うのです。しかも、先ほど言

いました虚偽事項公表罪の問題もそうです。府警本部に対してその都度、告訴、告発状を京都地検に届けると同時に府警本部に渡してゐます。しかし、そういう告発をしてもその行為が続いてゐる。それに対して警察は捜査もしようとしなさい警告を出そうともしない。こういうことは一体どういうことなのか、こういうふうに思うんですが、いかがですか。

○政府委員(鈴木貞敏君) いま先生のおっしゃつた國部署管内の事實は私の方の聞いている事實とちよつと違ひまして、違反の現場を見ながら放置したというふうなことは私の方として、いろいろ詳細に聞いた結果でも出ておりません。おっしゃるとおり当日午前七時十分ごろ加入電話で男の氏名不詳の方が駅前で証紙を張つた上田候補の経歴等を書いたビラを配つてゐるがあれは違反ではないかと、こういう申告がございまして、さらに一、二分後に別の男と思われる人からも一回あつた。それで当直員が直ちに幹部に報告しまして、七時半現場に着いてみたところがすでになつた、何にもなかつた、こういうふうな報告を受けておるわけがございまして、違反の現場を現認しながらそれを放置したという事實は私の方に報告として上がつておらないわけがございまして、もし仮にそういうことであれば、これはきわめて遺憾なことである。やはり違反の現行を認めた場合にはそれを的確に速やかに処置をとるといふのが、やはり警察の言うまでもなく当然とるべき措置であらう、こういうふうに思ひます。

○神谷信之助君 現場に駆けつけた署員がビラの配布行為自身は現認をしてゐるようによい捜査課長は告発人らに言つてゐます。ただ、そのビラが違法であるかどうかというところまでは確認できなかったというように言つてゐます。私は、いづれにしてもしかし、その現場に駆けつけた署員が、まいていた人たちが全部もうおらなくなつたんじゃないし、現場にいたこと、野中氏らがおつたというところ、これも署員は國部署は知つてゐる。だとすれば、違反のビラを配布したのかどうかについ

て調査をするということとは当然すぐなされなければならぬと思ひます。この点はどうでしょう。○政府委員(鈴木貞敏君) いずれにしても、このケースにつきましては報告を昨日それぞれ受けた段階では、先ほどお答えしたような内容になつておりました、そういう状況であれば京都府警として國部警察署のとりた措置として別に瑕疵はない、こういうふうな私自身思つたわけでありまして、いづれにしても昨日通告後聞いた状況では、そういうことで府警として私の方に事實を率直に知らせておる、こういう前提で私申し上げておるわけでありまして、どうも前提が違ふようでございます。そういうふうな私たちは理解しておるわけでありまして。

○神谷信之助君 だから、きのう言ひましたから、そういう点では時間的關係で十分事實關係を調べることはできなかったと思ひますから、これは後でちゃんとしてもらいたいと思ひます。

そこで、もう一つ報道によりますと、知事選返取り締まり本部を解散したという報道が五月九日付で京都の關係新聞に一番に報道されてゐます。その内容を見ますと、特に目立つたのは組織的な戸別訪問、法定外文書配布で杉村敏正候補派の応援に立つた藤原ひろ子代議士の事務所や自宅が文書配布容疑で捜査を受けたほか、檢舉された四グループが同代議士と同じ法定外文書を配布しており、組織的な指令によるのは間違いないといふことで、さらに追及を続けるというふうな報道であります。早速私京都の府警本部の広報課に電話をして、新聞記者会見の内容について、これは報道ですからだから間違つてゐるといふかと思ひましたから、各紙の報道がありますが、大体似た内容というのには報道されてゐる事實と報道の記事と間違ひあるのかないのか、違ふ点があつたらおつたといふことを言ひました。そうしたら大要そういう発表をいたしました、お話をいたしました、こういう回答でした。ですから、府警本部の新聞記者会見ではこういう報告をなされた

というように思ふんです。ところが、先ほど刑事局長がおつちやいましたように、國部におけるビラまき行為にしろ、それから先ほど問題にしました虚偽事項の公表罪に關する問題にしろ、あるいはその他諸共連合の選挙妨害の幾つかの事實、これらの文書の写しは全部京都府警本部にも渡してゐます。これらはこの新聞報道によると、もう捜査を済んだのか、もうしないかということになつたのかと受け取れる内容になつてゐます。私はそういうことはあり得ないと思ふんだけれども、この点について刑事局長の見解を聞きたい。

○政府委員(鈴木貞敏君) 選挙取り締まり本部、御承知のとおりそれぞれの選挙では警察のやはり総力を挙げまして厳正なる違反取り締まりということと担保をするために取り締まり本部を設けておることは御承知のとおりでございます。また一連の京都の選挙が四月九日あるいは二十三日ということと接続して行われましたので、相当長期にわたる取り締まり本部の設けがあつたことも当然でございます。解散の時期が五月九日ということもまあ投票が終わつてある時期になれば、やはり、看板を外すといひましようか、そういう措置をとるわけがございまして、タイミングその他も合ひのものではなからうかと思ひます。しかし看板を取り外しまして本部解散といひましても、いろいろの告訴、告発事件を初め、捜査中の事件を放棄するといふことは、これはもうもとよりそういうことではございませんで、やはりそれぞれの事實に応じて人をかけ、誠実に迅速にこれを処理するといふふうな体制は当然残して置くわけでございます。記者発表その他でどういふ内容を言つてどうなのかといふことは、私も全然承知しておりませんし、聞いておりませんけれども、残つておる事實につきましては誠実に迅速に処理するといふことで京都府警は努力しておる。こういうふうな聞いておるわけでございます。

○神谷信之助君 残つてゐる事實とおつちや

したが、私がいまちよつと奇異に思っているのは、恐らくこんなことあり得ないと思つてゐることは、残つてゐる事案といふのが杉村派にかかわる違反行為のみで、林田陣営にかかわる告訴、告発、先ほど言ひましたが、非常に多くの十数件で、二十数件行つていますが、これらは当然捜査を継続されるはずだと思ふんですけれども、そういうことについては新聞記者会見で触れてない。だから私は奇異に感じてゐるんです。私はそういうことはあり得ないだらうと思ふんです。この辺ひとつはつきりさしてもらいたい。

○政府委員(鈴木貞敏君) われわれ警察の立場として、党派、政党その他によりまして選挙の結果をいゆる区別してそれぞれ言うということとは絶対あり得ないということでございます。

○神谷信之助君 最後に公安委員長にお伺ひしたいのですが、御承知のように四月二十八日にわが党の国会議員団の名前で申し入れたしました、この件について、いま選挙違反の事案といひましてもいろいろあつて、ついうかりいまだの慣例でということでは大臣も御経験のこともあることだし、その点では十分選挙の公正を害するものなもので、それが一方的に、片一方の陣営だけが捜査をされて、そして相手方は何らそれとされてないというふうな、そういう状態といふのはこれは納得できるものではないという点を申し上げたいと思ひますが、いま刑事局長が公正に、しかも選挙の結果いかにかわらず断固としてやるんだということですから、これはここでは京都において京都府警本部が行つた新聞記者会見の内容が、恐らく府警本部の行つた発表の内容すべて報道してゐるものではないであらうというように好意的には解釈しておきますけれども、ゆめしかしそういうことがあつてはならぬ。しかし、現実には九日付の京都における一般新聞の報道はまさにそういう報道しかない、全部が。この点私は非常に重大だと思ひますが、公安

委員長としてこの点警察本部に対するそういう厳正、しかも公正な態度を厳守するという点についてはの所見を承つておきたいと思ひます。

○国務大臣(加藤武徳君) 選挙が公正に行われますることが、民主主義の大前提でありますことは申すまでもないことでございます。したがつて、厳正公平に行われなければならぬ選挙につきまして違反事実等がありといたしますならば、警察といひましてはこれに厳正に対処してまいる、これが根本の考え方でございます。いかなる選挙の場合におきましても、また政党政派のいかに問はず対処いたすべきものでありますことは申すまでもないことでございます。いま御指摘がございましたように、二回にわたつてまして京都の選挙につきましては共産党の衆参両院の議員の方が私を訪ねてこられました、たゞいまお話をございまして、私はその都度刑事局長に對しましてかようかやうなお話があつたと、選挙違反に對処するに当たつては厳正公平でなければならぬことは申すまでもないことであつて、さうに對処してゐるとは思ふけれども、さらに念を入れて申すように、かように申したのであります。なおかつ先週の土曜日に、私は京都を訪問する機会がございまして、二回にわたつての申し入れのございまして、直接伝えてきた、かやうなことでございまして、今後におきまして選挙違反に對処するに当たりましては厳正に公平に對処してまいると、かやうな決意でございます。

○神谷信之助君 それじゃこの件は終わりますから法務省関係は結構です。

委員としてこの点警察本部に対するそういう厳正、しかも公正な態度を厳守するという点についてはの所見を承つておきたいと思ひます。

○国務大臣(加藤武徳君) 選挙が公正に行われますることが、民主主義の大前提でありますことは申すまでもないことでございます。したがつて、厳正公平に行われなければならぬ選挙につきまして違反事実等がありといたしますならば、警察といひましてはこれに厳正に対処してまいる、これが根本の考え方でございます。いかなる選挙の場合におきましても、また政党政派のいかに問はず対処いたすべきものでありますことは申すまでもないことでございます。いま御指摘がございましたように、二回にわたつてまして京都の選挙につきましては共産党の衆参両院の議員の方が私を訪ねてこられました、たゞいまお話をございまして、私はその都度刑事局長に對しましてかようかやうなお話があつたと、選挙違反に對処するに当たつては厳正公平でなければならぬことは申すまでもないことであつて、さうに對処してゐるとは思ふけれども、さらに念を入れて申すように、かように申したのであります。なおかつ先週の土曜日に、私は京都を訪問する機会がございまして、二回にわたつての申し入れのございまして、直接伝えてきた、かやうなことでございまして、今後におきまして選挙違反に對処するに当たりましては厳正に公平に對処してまいると、かやうな決意でございます。

○神谷信之助君 それじゃこの件は終わりますから法務省関係は結構です。

ないというように思ひます。この点は交通安全対策基本法にも強調されてゐるわけで、この見地からこれら二点について質問したいと思ひます。

まず過労防止の問題なんです。道交法の六十六條は、「何人も、前条第一項に規定する場合のほか、過労、病氣、藥物」等々というようにありますが、この過労についてどういう基準をお考えか、まずこの点お聞きしたいと思ひます。

○説明員(広谷千城君) 過労運転の認定の問題についてのお話をございしますけれども、御承知のように過労運転の違反になります場合は、過労の状況が正常な運転ができないおそれがあるという状況が、かやうなわけでございまして、その認定に当たりましては最終的には個々のケースについて具体的に認定をする必要があるわけでございしますけれども、その個々のケースにつきまして判定をいたします場合に、おおむねどういふところを判断の基準にしておるか、見るポイントにしておるかというところでございします。

果が運転にあらわれてきておるんではないかどうかというふうな点ももちろん判断の基準になるわけでございます。

それから時間的な要素というものもございまして、非常に疲れの激しい夜間運転であるかどうか、あるいはその運転の期間中における休憩の状況はどういうふうになっているか、こういう点もあるわけでございします。また気象等の条件につきましてもこの要素になるわけでございまして、たとえば積雪、凍結、濃霧というふうな状況が運転の過程で出てくるといふふうなことがございしますと、これがまた過労の条件になってくる、かやうな点がございします。そういうふうないろいろの、そのほかにも人の要素であるとか、車の整備状況でございしますとか、日ごろ通りなれておる道であるかどうか。いろいろな要素があるわけでございしますけれども、こういうふうなものを総合的に判断をいたしまして、その人が過労の状況にあるかどうかということを具体的に認定をしておる、こういう状況でございします。

○神谷信之助君 そうして過労の状況で事故が発生をしたということになりますと、ドライバーに對する対処といふのはどういふことになりますか。

○説明員(広谷千城君) 過労の状況で運転をした運転手の方に對する道交法上の責任というものももちろんあるわけでございしますけれども、まあわれわれといたしましてはそういうふうな過労の運転といふものがなされる背景というものがあつてはならないか。こういうふうな点、これ当然考えなきゃならぬわけでございまして、過積載あたりでも何回か申し上げておられますけれども、その違反をさせおるといふんですか、その背景をつくつていう捜査を十分にしなきゃならぬという方針のもとでやつておるわけでございします。

○神谷信之助君 警察の方としては結局は事故が起つてからその過労の背景を見なきゃならぬ、こうなりますから、やっぱり過労の状況を起させない条件をつくるというのが、これがきわめて

質要になるわけですが、したがって、その点で労働条件の改善とか賃金及びその賃金体系ですね、これらの改善というのが非常に重要な要素をなすであらうというところは一致できると思えますね。

そこでタクシーの場合について、これは運輸省の方にお聞きしますが、昨年五月タクシー料金の値上げが認可されたわけですが、この場合そういう点も考慮をして労働条件の改善にこの値上げ部分が充てられることを重視をして、この認可をするに当たってもそういうことを考慮されたというように聞いています。運輸省の方はこの点について具体的にその後どういうような指導をやられているのかどうか、この点をお伺いします。

○政府委員 梶原清君 私どももいたしましては、タクシー事業者に対して日ごろ運転者の給与状況を改善するように十分指導監督をいたしておるわけですが、特に運賃改定等に当たりましたもその点漏漏のないように指導いたしておるところでございます。

○神谷信之助君 具体的にどういうように給与改善なんかが行われたり、あるいは労働時間、賃金体系、これらについてどういう改善が行われたかという調査とか、そういうものはなされてないわけですか。

○政府委員 梶原清君 給与体系、給与水準等につきましては労使の間で決定されるべき性格のものでございますが、私どもといたしましては労働省と緊密に連絡をいたしまして、労働条件の改善、向上につきまして業者を指導しておるところでございます。

○神谷信之助君 一つずつ聞きますが、一つは、いまの過労問題ですが、過労防止の違反率の調査を京阪神の陸運局ですか、査察をなさったというデータをとっていただきましたが、このいわゆる運輸規則の二十一条違反ですね。これは大阪で四二・三％、神戸が一六・五％、兵庫が六八・七％、京都一九・六％と、東京の方は定期監査らしいですが二四・九％という何が出ていますが、この違反か

どうかの基準は、運輸規則の二十一条及び労働省の四十二年の二・九通達、これらを基準にしてこの査察あるいは定期監査をなされているのかどうか、ちょっと確認をしておきたいと思えます。

○政府委員 梶原清君 タクシーの安全な運行、それと旅客サービスの確保を図ります観点から、先生御指摘の自動車運送事業等運輸規則第二十一条の規定がございまして、「旅客自動車運送事業者は、過労の防止を十分考慮して、一乗務員の勤務時間及び乗務時間を定め、一乗務員の勤務時間決定にあたりましての過労防止という点でございまして、これは先ほど御指摘の労働省労働基準局長から四十二年二月九日に出された通達いわゆる二・九通達等を基準にいたしまして適否を判断しておるわけでございますが、私も関係の事業者を適時監督をいたしまして、その遵守状況を確認しますと同時に、違反者につきましては十分な指導監督あるいは適切な処分をいたしておるところでございます。

○神谷信之助君 これらの査察あるいは定期監査ですか、これらの結果は公表されているわけですか。

○政府委員 梶原清君 先ほど先生から大阪陸運局管内のものにつきましてお話がございましたが、大阪の場合には運賃改定後の状況につきまして査察を行って、それを違反の条項ごと件数を発表いたしましたわけでございます。その他の陸運局につきましてはそのような公表はいたしておりません。

○神谷信之助君 どうでしょうね、まあわれわれから言わすと、その違反の事業者自身も公表して、そして改善の努力を迫まるというのをしなかつたらなかなかないと思うけれども、せめてそういう違反件数あるいは違反率といえますか、そういうものを大阪陸運局だけがやったというだけじゃなしに、全国的にそういうことをやって、そして業界自体にもやってもらう、そこで働く労働者自身も自覚をしてもらう、そ

ういうことをなくしていくことをやっていますかと思えますが、いかがでしょうか。

○政府委員 梶原清君 先ほどお答えをいたしましたように、大阪陸運局の場合も違反条項につきましての概況を公表したわけでございますが、そのような公表の仕方は今後やっていくように努力はいたしたいと思えますけれども、個々の事業者の個々の違反につきまして、これを公表するかどうかというところは慎重に検討すべき内容だと思えます。

○神谷信之助君 お気持ちはわかりますが、やっぱり悪質な者、それからなかなか指導しても言うことを聞かない者、こういうのはどんどん明らかにしていかなければ、なかなかこれ長期にわたって取り締まる側が忙しくなるばかりだと、こういうふうになるわけですから、この点ひとつ要望しておきます。

その次、運輸規則の二十一条の二の「乗務距離の最高限度」の問題ですが、現在東京では最高限度が何キロになっているか、そしてそれはいつ決まったのかという点について報告してもらいたいです。

○政府委員 梶原清君 東京地区につきましては、三十三年六月に陸運局長が地域指定を行いまして、これに基づいて法人事業者の隔日勤務の場合には三百六十五メートル、個人タクシーの場合は二百キロと、こういうことで届出がなされておるところでございます。

○神谷信之助君 三百六十五キロというのは、二の三項三号ですね、「算出の基礎を明らかにすること」というのが決められておりますから、その根拠基準というものが明らかにされていると思うのですが、細かいやつはいずれですよ、恐らく交通状況とか輸送実績、これらを基準にして決められているんじゃないかと思えますが、この点いかがでしょうか。

○政府委員 梶原清君 それにお答えをさせていただきます前に、先ほど御答弁いたしました中で、法人事業者の隔日勤務の場合三百六十五メー

トルと申し上げたかと存じますが、これは三百六十五キロメートルの間違ひでございますので、まず訂正をさせていただきますと存じます。それから御質問の最高乗務キロの関係でございますが、この規則にもございますように、算定基礎を明確にして届け出るということに相なっておりますわけでございますが、これは各地域におけるそれぞれの労働時間、ハンドドル時間、走行キロ等を綿密に調査をいたしまして、事業者の方においてそれを検討いたしまして、それを明示をいたしまして届け出があるわけでございます。

○神谷信之助君 三十三年の六月の当時三百六十五キロと、東京都内で最高限度がこういう決定がなされたわけですが、ところが調べてみますと、東京における登録自動車の台数は三十二年度末で十九万台、それが四十二年度末で百二十七万台、それからことしの五十三年一月末現在で二百七十二万台にふえているわけです。そうすると、これはもう交通状況というのとは違つてきますね。三十三年当時出せたスピードと現在におけるスピードと、これが渋滞状況その他でうんと変わってくるわけでしょう。それなのにこの最高限度が変更にならないというのは一体なぜでしょう。

○政府委員 梶原清君 先生御指摘のように、この二十年來非常に自動車が増えてまいっておりますので、先生御指摘のような数字になつておることは事実でございます。そこで乗務距離の最高限度につきましては、先ほど申し上げました昭和三十三年に三百六十五キロメートルというところで届け出があつたわけでございますが、その後これが変わつていないということも事実でございます。これにつきましては何キロメートル走行するのが可能であるか、あるいは適切であるかという点についての議論になるかと思うわけでございますけれども、走行する場所、走行する時間、交通渋滞の程度、それから高速道路の利用の有無等諸条件に大きく左右されるわけでございます。昨今の情勢から見ますと、夜間走行する事例が多々ございます。

し、あるいは高速道路を利用する割合というの
相当ふえてきておるわけでございまして、これ
一概にいま先生の御指摘の事情だけをもちまして
決めていくというとはむしろかしい事情にあるう
かと思ふわけでございます。

○神谷信之助君 この最高限度は業者の方が計算
をして、そして陸運局へ届け出るわけですね。そ
れは三十三年六月に届けたままでちつとも変更が
ない。変更すれば陸運局に届けなければならな
い、こうなっていますね。この三百六十五キロと
いうやつが届けられてそしてそれ以後ずっと変わ
っていない。その三百六十五キロが妥当であるか
どうかというのは当然陸運局では検討しなきやな
らぬでしょう。妥当でなければ指導しなければなら
ぬと、こうなりますね。それがずっと二十年來
動かぬままというのは私はどう考えても不思議な
感じですね。しかも交通事情はうんと二十年前で
すから月とスッポンほど違ふと、そういう状態
のまま見過ごされていくということが一体どう
なのか。私はこの点現段階でひとつ見直しをする
必要があるんじゃないだろうか、あるいは検討す
る必要があるんじゃないだろうかというように思
うんですがね。大体何で最高限度を決めるんだと
いうことですね。この点はどうでしょう。

○政府委員(梶原清君) 一番最後の点でござい
ますが、昭和三十年の当初でございまして、東京都
内あるいは大阪市内等におきましていわゆる神風
タクシー問題というのが発生したわけでございま
す。それに対処するために最高乗務距離というの
を決めたこのいきさつがあるわけでございま
す。その後いま先生御指摘のような推移をたどっ
てまいっております。現在なお三百六十五キ
ロ、東京都内でございましてその三百六十五キ
ロで運用してまいっておりますわけですが、
これは先ほども申しましたような個々のケースに
応じまして非常に事情が違つてまいるわけでござ
いまして、高速道路が非常にふえましたような、整
備されましたような現在、高速道路を利用するケ
ースも相当ございます。また遠距離運送のものも

ございまして、それから先ほど申しました夜間運
行というのもございまして、一概にこれをどう
うというところが非常にむずかしい状況にござい
まして、現在のところ最高限度としての基準とい
う性格から見まして、現段階で直ちにこれを変更す
る必要性というよりも、この監査等を通じまして
事業者の過労運転とかそういうことのないよう
に厳格に指導監督をしていくというところの方が、そ
ういう必要性の方が高いのではないだろうか、こ
かように考えておるわけでございまして、なお、こ
の最高乗務距離の問題につきましては、先生いま
御指摘もございましたので、今後実情を十分調査
検討をいたしまして対処してまいりたい、かよう
に考えておる次第でございまして。

○神谷信之助君 高速道路が二十年前から言うた
ら確かにふえていますね。しかし、その高速道
路が事故があつたりなんかして渋滞を起してか
えつて進めないという、そういうことで今度道交
法の改正もあるのですから、だから高速道路が
ふえているから最高限度はそのまゝにしておいて
もいいということにはならない。逆に都内のスピ
ード制限はずっと強まっていますね。それから
台数もふえていますから、渋滞の状況、これらを
考えると、大体いまお話があつたように、これを
決めたのは神風タクシーを防ぐ、それからスピー
ド違反防止、それから同時に過労防止でしょう。
だから過労とスピード違反、これが交通事故発生
の中でも非常に大きい部分を占めていたわけだ
からね。その発生の一つの要因になつてはいし
ないか、この辺の認識についてひとつ指摘をして
検討してもらいたいと思ひます。

○政府委員(梶原清君) 私どもいま先生御指摘の
ありましたような観点からの特別の調査をいたし
たことはございせんけれども、東京都区内にお

きます法人タクシーの走行状況につきまして標準
的な三十五社の実績を見てみますと、昨年度、昭
和五十二年におきましては一日平均三百十四・
六キロメートル、こういうことになっておるわけ
でございまして。

○神谷信之助君 大体これが、そういう実績を基
礎にしたやつが運賃の原価計算の一つの要件にな
るように聞いているのですが、そうですね。

○政府委員(梶原清君) 標準的な会社の成績でござ
いますので、これを運賃改定等を行いますとき
の基礎の一つの数字として使つておるわけでござ
います。

○神谷信之助君 これは実績の平均ですからね、
私はこれは問題があると思ふんですよ。実際にタ
クシーの運転手の皆さんでいろんな条件がありま
すから、ハンドルの時間十六時間としてスピード違
反をやらないで一体どれだけの走行距離があるの
か、あるいはそこへ客待ちなり渋滞状況いろいろ
あるでしょうが、それを大体実際自分らでやつて
みますと、東京都内の場合二百八十から二百九十
キロになつておるのです。しかしそんな速度で走
つておつたのでは飯が食べませんから、実際問題
としてはお巡りさんのおらぬところやったら適当
にスピードアップすると。そうやって水揚げを上
げないことには生活ができない。それが実績です
よね。それでなかつたら一斉取り締まりや言うて
ワーワー言うてタクシーの運転手さんもワーワー
言つて対応措置を考へるなんていうことをせぬで
いいわけですね。実際はそうでもしなかつたら水揚
げは上がらないし、生活ができないからやるわけ
です。それでさういふところでありさういふこと
で、皆それそれひつからぬようにしよう
と、こうなるわけですね。実際実績というものは、だ
からさういふ意味でいうとスピード違反で走つて
いる距離、それを逆に言うたらそれだけの距離走
らぬことにはいまの給与体系では最低食えないと
いうことで、タクシーの運転手の皆さんが悪戦苦
闘している数字です。そうすると、これを基
準にしてそして原価計算をしますと、運輸省は確

をして、それを認めて原価計算の内容にも入れる
ということになりますとね、スピード違反を公認
していることになるのです。結果的には。片一
方では取り締まりをやるわけですね。だからひつ
からぬようにうまいこと走れよということをは
うていることにもなる。これはさういふ意味でひ
とつ私は運輸省自身も、さういふ交通違反をせず
に実際に走るといふとどういふ状況になるのか、
いろんな実験をしてみたりあるいは協力求めて
やつてみたり、さうして実績をつかまないと、そ
してまたそれを基礎にして労働省の方も賃金体
系その他についての指導なり援助もしないと、そ
れはいつまでたつてもさういふ状態はなくなる
か。

○政府委員(梶原清君) 運賃改定に当たりまして
は実績も一つの大きな根拠になるわけでございま
すが、標準原価をはじましてまたいろいろの諸
条件を勘案をいたしまして運賃改定をやつておる
わけでございまして。また、単に経営の立場だけ
なしに、これを大幅に運賃を改定いたしました場
合にはお客さん離れということも考へなさいけ
ませんので、経済的な情勢、一般経済の情勢とい
うことも踏まえて適切な運賃改定ということ
に努力をいたしておるところでございまして。今後
さらに運賃の作業につきましては、先生御指摘の
趣旨も踏まえて慎重に適切な運賃改定が作業
ができればさういふ努力をいたしたい、かように考
へる次第でございまして。

○神谷信之助君 もう時間がありませんからほか
の問題もやらないかぬので、この問題は後まだ
聞きたいことも大分あるんですが終わります。
で、交通安全基本計画にもわざわざ運転者の労
働条件の適正化ということを明らかにし、それ
に基づいて労働省の方も二・九通達を出してやつ
ておられるし、さらに昨年は全乗連に五月十日付の
通達を出されています。こういったことで一定の
努力はなされているんですけれども、先般当委員
会でも問題になりましたように、リース制度とか

あるいはオール歩合給制度とかいふのが現にまだ存在をしておる。労働省でしかたの調査でも、毎年五月の調査を見ても、全産業平均の労働時間及び労働賃金、これ見てもハイタク関係の労働者の労働時間は長いし、賃金というのは低いしという結果も出てくるという状況ですね。ですから、これ交通事故をなくすために道交法のいろいろな基準、罰則その他を強化するという、あるいはさらに取り締まりを強化する、そういうしとまらした死亡事故を含む重大事故も発生するわけですから、そういう点も考えなきゃならぬわけですね。けれども、しかし総合的にやっばりこういう点を含めてやらないとどうにもならぬと、この辺公安委員長、もう時間がないので単刀直入に聞きますが、国務大臣として御出席いただいているのはお一人ですから、閣内でもこの交通安全基本計画を見ますと、りっぱに全部書いてあるんですよ。ところが実際にはなかなかその施策が進まない。この辺のところを私どもはやっばり道交法を今回改正をするというならば、それにマッチして、こう

いった問題についてそれぞれのように各省、労働省は労働省、運輸省は運輸省で改善措置をして、そうして警察の方が右往左往して取り締まりに狂奔せんらぬということにならぬように、あるいは違反者をつくるということだけが目的でありませんから、そういう点での総合的なこの対策をもっと本心に考えてもらうということがなかったら、罰則ばかり幾ら強めてみても、取り締まりをなんぼ強化をしてみても、これは解決しないというふうに思ふんですね。この辺のちよつと御見解を聞きたいと思ふんです。

○国務大臣(加藤武徳) 今回の改正案におきまして、御指摘がございましたように罰則の強化をいたしている点もねらいの一つでございますけれども、しかし、これは違反をいたしました者を処罰をいたしますことが目的ではないのでありまして、要は交通の円滑と安全を確保すると、この点がねらいでございます。したがって、悪質の者に對しましては一罰百戒の実を上げなければなら

りませんけれども、しかし何もかにもみんな処罰の対象にする、かような考え方はない方針でなければならぬ、かように強く思つておるところでございます。

それから警察の力のみを持っていたとしても指導取り締まりに十全を期し得ないことは申すまでもなく、ことに指導の面におきましては運輸省や労働省と十分に連携をとりながら進めていかなければならぬ、かような考え方のもとに計画も策定されておるのでありますから、計画を計画どおりに推進してまいりますために、今後関係省庁と十分な連携を保ちながら取り運んでまいりたい、かように考えているところであります。

○神谷信之助君 大臣の答弁は、答弁としては非常に結構なんですけれどもね。実際にそれを実効あらしめていたいただきたいということを特にお願いしておきます。

次に過積みの問題ですが、これももう時間がありませんので少し一括してただしいきたいと思ひますが、過積載関係の五十二年検査状況をお聞きしますと、積載違反、対象が運転手ですが、これが十五万四千七百五十八件ですか。それから罰則規定に基づくものが、運送会社、雇い主、これらが四千七百二十四件。下命、容認、これは運行管理者等が対象で千五百十三件。それから教唆、幫助、これは主として荷主に對してですが八件。こういう数字をお聞きをしました。若干誤差はあるかもしれませんが、余りにも運転手に過積載についての追及というのが大きい。この点、雇

われている立場ですから弱さがあるわけですね、運転手の方は。したがって、雇い主なり使用者あるいは荷主の強制が一つの大きな原因になつてい

るんですが、処分を受けるのは運転手とわかつてい

るんですが、好んで運転手の方が過積載をするはずはないというのを考えますと、こういう五十二年度の検査状況を見るとどうもぐあいが悪いというように思ふんですね。今度はその点で使用者に對する責任を明らかにする改正がなされたわけですが、この辺についての見解をまず簡単に

聞かせていただきたい。

○説明員(広谷千城君) お答えいたします。われわれといたしましては、過積載の背後と申しますか、過積載をさせる背景、しなきゃならぬ背景があるというところは取り締まりの現場を通じてまでも感じられるわけでございますが、単に運転手だけを処罰するというところでこの問題が解決できるというふうには考えておりません。したが

いまして、この違反を発生させている原因をつく

というところで種々の工夫をこらしながら努力をいたして

荷主なりに対する背後責任の追及というものを

おるわけでございます。なほ一層の努力をいたしていき

なほ、昭和五十二年中の数字でございますけれども、荷主を中心といたします教唆、幫助犯が十八件を検挙いたしております。

○神谷信之助君 これも京都の一例ですがね。これは一人親方の砂利運搬をやっている業者なんです。この方は日産ディーゼルの八トン車一台持

て、そして長池建設資材株式会社という山砂利屋

ですが、そこから近畿生コンや京都小野田レミ

ン、こういったいわゆる生コン屋のところまで運んで

るんですが、その仕入れ販売運搬日報ですが、八

トン車です。これをみますと大体十八

トン、十八トン、十八トン、十六トン、八百五十

トン、十八トン、八百四十、十七トン、五百という

に全部オーバーです。ですから何回かやっばりひ

つかかるわけですね。それでどうとう免許取り消

し処分になったんですね。ところが、これいやはやと言つたら運ばしてもらえぬでしよう。だから私は、こうやってちゃんとあると、業者にこれだけ運ば言われて、そしてまあ違反とわかつてい

ても運ばぬことには首になつてしまふし、使

ざいますので、従来から構造改善事業とか、あるいは運輸事業振興助成交付金の有効な活用ということによりまして経営基盤の強化を図る。また、一方昨年度から監査員制度を新設をいたしました。本年度で十五名各陸運局に配置をしまして輸送秩序の改善向上のために努力をしておるところでございます。

○説明員(大高英男君) 通産省といたしましては、砂利等を運搬いたしますダンブカーの過積載の問題につきましては、かねてより関係業界団体等を指導してきたところでございます。本年におきまして四月にこの過積載の防止対策の強化というところで、やはり関係のそういった業界に対して通達も出してあります。なお、今後はこういった過積載が行われないよう関係省庁とも連携をいたしましてなお一層指導を強めていきたいと、このように考えております。

○神谷信之助君 これなかなかそういう答弁なされていくけれども、実際問題としてできないんですよ。京都で舞鶴港から外材が二十七号線から九号線、連日走っていますけれども、大体これも過積載なわけです。これなんかは、何といたしますか、積み場所がもう限定されていますからね、だからそこで業者団体が自主的に荷重重量計といいますかね、置いて、そして業者団体として過積載を規制すると、それで警察の方は時々なれ合いをせぬように立ち入りすると、指導をしますと、途中でまあ違反じゃ言うてつかまえることが能じやないんですから、そういう方法を呼びかけて考えとか、それぞれありますね、積み場があるんですからね。その積み場のところでひとつそういうことがやれるような方法を運送業者、荷主側含めてそれぞれ考えてもらおう。それに対して警察も一緒に協力してそういう指導もしていくことが一つ、もう一つは、結局いまの構造改善事業とおっしゃいますが、結局、先ほど言いましたように運賃のダンピングがやられているわけですから、無理をして積まないことには食っていけないと、こうな

つてきますと、一人親方だとか資力の弱い企業は弱肉強食でつぶされていくわけでしょう。だから、力の強い者だけが残ってしまう、そういう構造改善事業になったんでは、これはぐあいが悪いわけなんです。共存共栄ができる、業界全体として発展ができる、そういう方向を考えなきゃならぬわけですからね。この辺は取り締まりの方法と、それからそういう業界に対する指導と現実の過積載をやらせないということを含めて大事じゃないかと思うんです。

それからもう一つは、荷主が積み場合に伝票をちゃんとつけさせて、それを持って走る。そうすると運転手の責任じゃないわけですね。だが過積載したかということもはつきりするでしょう。こういった方法も一つ考えられるのじゃないかという問題もありますし、それからトラックの最大積載量で出ているんですが、あれをもっとわかるようにして大きくして、そしてばつと見ただけでもこれはおかしいということがわかるようにするとか、いろんな方法も考え、総合的にひとつ考える必要があるだろう。この辺やらないと、いつまでたってもこれは解決しないのじゃないかというように思うんです。これは先ほどの過労防止の問題とも同じですけども、そうしないとか取り締まりが結局強まるだけでは、小さい業者がどんどん先ほど言いましたようにつぶされていくということになりますし、だから、この辺の指導をひとつ特に強調しておきたいと思えます。

その次の問題に移りますが、もう時間がありますから簡単にいいますが、実は聴覚とか言語障害者の運転免許の問題ですが、これは諸願も出て当委員会でも議論をしたわけでありまして、この道交法八十八条に、御承知のように耳の不自由な方等については免許は与えないという規定がありますね。これは今回の道交法の大幅な改正の際になぜ削除されなかったのかという点です。それ九十一條によつて体の不自由な方に対してはいろんな操作といえますか、をして、そして免許を与えることができるということで、これによつて

いま耳の不自由な方約六千人に対して片一方では資格を与えているわけですね。そういう補聴器をつけて九十ホンが十メートル後方で聞こえればよろしいということとで、その方にも与えていると、こうなっています。しかし、八十八條の資格を与えることができない者の中には、そういう耳の不自由な方などがだめだという規定がそのまま残っているんですよ。私はちょっとこれは矛盾しているんじゃないかと思うんです。だから、その条件を消しても、九十一條では体の不自由な方についてはそういう器具をつける、補聴する道具を使うことによつて初めて免許を与えることができるという規定があるわけですから、当然削除すべきではなかったかと思うんですが、この点の見解をひとつまずお聞きしたいと思うんです。

○説明員(三上和幸君) ただいま先生からの御指摘のように聴覚障害者につきましては運転免許につきましては、四十八年の八月から補聴器使用を条件にいたしまして六千九百九十四人昨年まで免許を取られておるわけでございます。昨年一年で千二百三十三人の方が免許を取られておるわけでございます。

それで私どもとしても、聴覚障害者が社会生活の上で現在のような車社会において十分活動できますように、御指摘のように九十一條の条件というところでかなりの聴覚障害者につきましても免許が取れるような措置を講じておるわけでございまして、今回この道交法の改正の中に取り上げておりましたが、今回この道交法の改正の中に九十一條の条件という方はつきましても、これは全く聴覚がないという方につきましても、これは全く聴覚がないという方につきましても、補聴器を現在に条件にいたしてありますけれども、補聴器条件なしにどういう形で免許が取れるかというのを考えてまいりたいということとで、その代替手段としてはどういふものがあるのか、こういうことにつきまして十分専門家の意見も現在聴取をして検討をいたしておるところでございます。

それからもう一つ、今回は取り上げておられます理由は、一つは、現在まで六千九百九十四名の方が

聴覚障害で取られておるわけですが、この方々のいわゆる事故の問題というふうなものもフォローして調査をいたしておるわけですが、これも、現在の一般の聴覚者の事故よりも若干、いわゆる免許取得者全体と、それから聴覚障害者の免許取得者のいわゆる事故の状況というふうなものも見てまいりますと、若干その事故率が上回っているというふうなこともございます。いろいろと慎重な運転をされているとは思いますが、それでも、そういう状況もありますので、聴覚障害というものがどういふふうな影響があるのかという点、もう少し見定めて、その面を十分検討した上でいわゆる聴覚障害者の免許付与を私どもとしては十分に考えてまいりたい、まあそうすることが聴覚障害者の安全にとつても必要でありますし、また一般の方にとつても必要だと、そういうことで、私どもとしてはなるべく、社会生活に必要になってまいりました免許の問題について十分真剣な検討をいたしておるというのが現状でございます。今取り上げておるわけは、そういった専門家のいろいろな状況も聞きましてそれに対する、いわゆる補聴器というふうなことではなくて、何らかのもっと適切な代替手段というものをとつて免許を付与できるような方法はないかと、こういう方向でいろいろと検討をいたしておるというのが現状でございます。

○神谷信之助君 時間がもう本当にありませんから言いますが、私は、何度か、運転免許を与え、取れるようにしたいということで研究をし、調査をしているとおっしゃるけれども、聞いたら、いわゆる六千名余りの運転免許をもらった人の事故の状況、事故発生率はどうかんだと聞いたら、それは調査してないというんです。一体何をしているんだらうというふうに思うんです。この問題についてはアメリカで非常に研究が進んでいるんですけれども、アメリカの調査では、「聴力障害者は自動車事故に大きく関係していると思われぬ。」という者は非常に注意深い運転手である。あるいは「運転に於ける警戒信号の大部分は

視覚を通じて受入れられる。(米岡自動車協会の調べによると、上記信号の九七%は視覚によって把握されている)「そういうようなことも明らかにされていますし、さらに、全警運転者と非警運転者、これが事故及び違反において大差がない、全警運転者群の過半数が無事故ないし一回事故者であった、すなわち警が運転危険の決定的条件ではないということがアメリカでも立証されているんですね。そういう調査をどどんいような角度でやられていますけれども、残念ながら日本では余りそういう点がやられていないというように思っています。で、前回、音を光に変える装置というのを厚生省の方で予算をつけて研究をされたわけですが、これもお聞きをしようと思いましたが時間の関係で省略しますが、来年度からは厚生省の方では、そうじゃなしに今度は警運転者の方々、聴覚言語障害の方々に運転を訓練をしてもらって、そしてその訓練技術を身に習得をすれば事故なしに運転が可能かどうかという、そういう調査研究を五十四年度からやろうという、そういうお話も聞いておりますが、私は実際、私自身は運転できませんが、運転をされている皆さんの話を聞くと、視力です、視覚によるのが圧倒的に多いわけで、したがってミラーを全方向がわかるようなミラーにする、少なくとも後方の相当の部分がみえるようなミラーの装置にするとかいう方法も考える必要があるだろう。この間の、音を光に変える装置ですと相当金がかかりますからだれでもというわけにはいかぬでしょう。もっと簡易にやれる方法、あるいは全警の人が実際に運転の技術を身に付けてそしてやってみて一体どうなのかという実験も繰り返してやってみれば一定のあれが出てくるでしょう。それを、何といえますか、八十八条で免許を与えない不適格者というその項目で、すでに六千人余りにわたって運転免許を与えながら、それが削除されずに残されているというのは、私は警察当局の怠慢だと思っています。そういうことをやらなきゃならぬ。調査、研究をしようと思えば急げばやれるんですし、あるいは厚生

省と協力してそういう実験をやつてもうようすればもっと早くできるわけですね。ですから、これは私は、電話をかけて仕事を、印刷なら印刷の仕事をやつておつて、電話で仕事を注文受けるわけにいかぬわけですから、走らにやいかぬのやから、あるいは物を運ばにやいかぬのやから、ところが車にも乗れないという状況で、実際の生活の条件というのは非常に狭められているわけでしょう。こういった点も考えると、私はこれは重大な人権問題だということに思いますから、この点ひとつ、もう時間もありませんから、その点を強調して一応きょうの質問終わりたいと思ひます。

○説明員(三上和幸君) 先ほど先生事故について全然調査しておられないというお話がありましたけれども、私も十分この点も考へて、六千九百四十人の方でどういふような事故を起こしているかというふうなことで、現在、全六千九百四十人の方で二百五十四件の交通事故が起きております。それになるわけですから、健康者全体の事故というものをみてみますと三・八%、三・八%というふうなことで、そう大きくは変わっておりません。しかし若干多い。そこで、そういう形のもをこれを過大視してどうしようということではなくて、確かにそういう状況もあるもので、これはしかも私もはいま補聴器条件の方で十分意思疎通のできることを含めてそういう方がこれだけの事故があるということもありますので、私もは免許をやりたいと一生懸命考へておるという意識ではなくて、そういう行政の責任としてはやはりその方も事故に遭われては困る、しかし社会生活には欠くべからざるものになりつつある、この調和を何としても図つてまいりたい、われわれとしてはそういう前向きに何とかしてまいりたいと思ひます。

それから、アメリカの例いろいろお話ございましたけれども、確かにアメリカの州ではかなり免許を全警の方でも耳の聞こえない方につきまして

も出しておるところがございますけれども、また出しておらないところもあるんです。それからフランス等でもそういうことで、ソ連なんかでもそうでございますが、いろいろ各国の事情違ひますが、私も日本は日本として安全な形で、耳の聞こえない聴覚障害者の方が安全に運転できるということに専門家の意見も聞きまして進めてまいりたい、これを現在も私も考へており、いろいろその条件を整備してまいりたい、厚生省当局とも十分協力をしてまいりたいという考え方でございます。

○向井長年君 大臣、先般の大臣の所信表明で、最近の流動する社会情勢に的確に対処するため警察体制の充実強化を図ることが急務である、このためには昭和五十三年度においては人口が急増している、新興住宅地域がどんどんふえてきていて、したがって、ここに派出所等の増設をやらなければならぬ。あるいはまた日本赤軍の今日の状況に対する対策も進めなければならぬ。あるいはただいま問題になっておる新国際空港の警備問題等々です、そういう問題について地方警察官のいわゆる増員、三千四百人の増員を行うこととしたい、こう言つておられるわけです。また、警察官の質の向上並びに処遇の改善についても配慮してまいらなければならぬと、こういうことを言われておるんですが、そこで三千四百人の増員の根拠は何ですか、そしてまたこれで十分であるのか、まず私はお聞きしたいと思ひます。

○国務大臣(加藤武徳君) 御指摘がございましたように、昭和五十三年度におきましては三千四百名の地方警察官の増員をいたしましたのであります。増員のフアクターといつたしましては、ただいま御指摘がございましたようなフアクターを基本にはいたしておりますけれども、しかし必ずしも正確にどのフアクターに幾らという計算ではなかつたのでございまして、たとえばいま御指摘がございました中には、留置場看守の三交替制のことには触れておりませんが、これもまた増員のフアクターに計算をいたしておるのであります

のと、それから十分であるかどうかという御指摘でございますが、五十三年度の予算編成が行われます段階では、たとえば成田の問題を考へてみまう場合には、今日のようないきなり状況にならうことは予想いたさなかつたのでございまして、その増員は必ずしも十分であつたとは言いがたいのでありますから、ただいま空港警備隊の新設を検討いたしておる、かようなことでございまして、したがって、結論的に申しますならば、必ずしも正確なフアクターではございせんけれども、地方財政の現況等にかんがみまして三千四百名程度でやむを得ないのではないかと、かような結論になつたのであります。しかし、このことが十分であるとは考へておらないのでありますから、今後機会を得まして増員の問題等に対処してまいりますと同時に、また警察官の待遇改善等につきましても、あるいはまた質の向上につきましても、格段の配慮をしてまいらなければならぬ、かように考へておるところであります。

○向井長年君 次は、処遇の改善の問題にもいま触れられましたが、特に治安維持、あるいはまた犯罪捜査、交通取り締まりと、職務上非常に危険な生命をかけた場合もあり得る、そういう危険性を伴う職務であるわけですね。したがって、そういう中から考へれば、国民から見れば崇高な職務である。このためには士気を高揚しなければならぬ、あるいは質の向上も図らなければならぬ、そして職務に専念できる条件整備をやらなければならぬということなんです。その条件整備とは何ぞ、これはもう言うまでもなく処遇の改善ですよ。処遇の改善について今日まで、四十四年六月警察庁に設置された警察官給与制度研究会ですが、こういうものでございまして、その意見を得て人事院に要望いたしております。そういうことをやり、あるいはまた国家予算なり地方財政計画、こういう中でのいろいろな折衝を圖らなければならぬと思ひます。しかしながらこの問題は、私はずつと一貫いたしますと、現在の教員です、学校の先生方の人材確保法に基づく給与改定がずつと行

れておるんですよ。何だと思つたら、それが全部免許証取り上げられて何やら調書書かされて、それで私は警部補に、これきのうまで一方通行じゃなかったのかと言つたら、そうでしたと、きょうからこれは一方通行になりましたと、こういうこととなんです。これどういうことなんです。それだつたらそれだけ警察官が五人も六人もそこで待機して、しかも違反挙げるんだというような態勢とるんだつたら、なぜ一方通行になつたところに一人でも立つて、きょうから一方通行になりましたよと、ここは通つてはいけません、あっち回りなさい、なぜこの指導をしないんですか。こういふことは各所にありますよ。それがやはり善

意の違反に対する指導ではないか。違反を起こさしめぬというのが目的でしょう、にもかかわらず違反をさして、そして罰金を取る、それで罰金はどこへ入るんですか、この罰金は、予算化しておるでしょう、あの違反金ね、これは本末転倒じゃありませんか。私は取り締まりというものは、先ほど概念聞いたのは、そういうことなんです。概念は違反を起こさせないための行政指導をやるというのが本務であって、たまたま悪質な違反者に徹底的究明をする、あるいはまたたまたま違反しても、これは注意を喚起して善意であれば、事件起こしやいかぬぞという形で私は指導するのがたてまえではないか、こういう感じがするんですが、この点どうなんですか。

○政府委員(杉原正君) 先ほど取り締まりに関連しまして向井委員から御指摘のありましたことは、私はそのまま非常に深刻に受け取って現在考えておるわけでございます。もう国民皆免許といいますが、交通の関係というのは本当に国民全部が対象の行政でございます。取り締まりが年間に千三百万件、しかもこの三千七百万のドライバーというのは三年に一遍必ず警察に来られるというふうなそういう状態を考えると、これだけ膨大な行政、対国民の皆さんと接している部門というのはほかに余りないだろう。そこで私も本当に警察の万般の仕事がそうでございますが、国民の皆さん方の理解と協力のないところに警察活動なんというのはいずれ得る道理がないわけでございます。したがって、今度のこの道路交通法の改正というものを機会に、私もいまままでの交通警察のあり方、特に取り締まりについて取り締まりのための取り締まりがあったり、それからそこに違反があるから取り締まれという形式的なことをやったりというふうなことが国民の皆さん方の理解を得られる道理がない。むしろそういう力は指導に向けるべきであるということを非常に痛感を感じておりました、国民皆免許時代と言われるこの新しい車社会に対応して、われわれの指導、取り締まりもまさに今度の道交法改正を契機にし

て時代を画するような新しい方法というものを模索し、導入をしていきたいという強い決意しております。

なお、この反則金の問題が御指摘ございましたが、実はこの反則金の問題は罰金と全く同じでございますが、国の財政法のたてまえで、歳入歳出はすべてこれを予算に計上しなきゃならない、歳入というものは会計年度における一切の収入をいふということになっておりまして、これは罰金も大体同じような形で毎年こう予算化されておる。このこと自身これは一つの仕組みだものだからやむを得ないと思ひますが、現場的な、現場に對する指導はこれはわれわれとしては非常に残念なんですけれども、一つの仕組みでやむを得ない、しかし、こういうものが計上されておるからといって、これはいささかの拘束もないものとして理解をしてほしいということでございますし、またその点はこれから第一線に重ねてその趣旨を徹底をしていて、本当に悪質なものに重点を指向する、他は指導を重点に措置をしていくというこの決意で臨みたいというふうに思っております。

○向井長年君 私はもう余り多く言いませんが、何はともあれ、いま言われたように、これ警察官にノルマ与えているんですよ。そのノルマというのは指導のノルマにしないやね。その違反、反則者、違反を挙げるノルマを上げるなどいけませんよ。それは悪質なやつは徹底的にやりやい。しかしそういうことは、あなたたちはそういうことを言っている、あるいは場合によつて地方へ行って、本部長かその辺はそのぐらゐのこと考えることもあるかもしれぬ。しかし現場の警察官は、やつぱり決められたことばちとやろうとしますよ。あるいはまた場合によれば警察官の行き過ぎもありますね。こういうノルマを与えたり、あるいは何か制度で、これ何かそういうものを摘発したら手当でもあるのですか。ないんですよ。そういうことであるならば、やはり功績になるようなこと、違反を挙げたら功績だとい

うようなものの考え方はいけないんで、悪質なやつは大いに功績にしたらいが、一般の善意な国民が違反して罰金取られるとだれも思っていないんですよ。できるだけそういう交通安全のためにお互い注意し、啓蒙しなきゃならぬと思ひますけれども、現状の形は必ずしもそうじゃないですよ。

これは私は一つの例をいま申しましたけれども、それだけじゃないんだ、もう一つあるのですよ。相当以前ですけれども、大阪で私も走っておった。大阪で、あれ五十キロ制限ですか、そこを五十五か六十で走っておったんですよ。走っているのあたりまで、前の車が全部その距離で走っているんだから、同じ間隔ですつと走っているんですよ。私のところだけほんとはとめよつた。私が国会議員とかそんなもの知らないんですよ、向うは。ばつととめた。なぜとめたんだらうと私は不思議に思つた。とめるのやつたら前の車も全部とめたいいいじゃないかと、同じ間隔ですつと六十キロ近くで走っているではないか、こう言つたら、機械出してくだあだと言ふから、なるほどこれは超過してんだから仕方がない、こつちも違反したんだからね、運転手が、私の秘書が。じつと考へてみりや前の車は全部大阪ナンバーだ、後ろも大阪ナンバー、私のやつだけ奈良ナンバー、はーん、これは県外のやつだからといってやりよつたなと、こう私は思つてね、君たち何だと、大阪府警は少なくとも県外のやつは取り締まつて大阪のやつは取り締まらないのか、こうばくが言つたら、そうじゃありませんよ、なぜ前の車をとめない、番号覚えてるだろう、こう言つたんだが、これは事実知りませんよ、他府県やから取り締まつたのかどうか、偶然だったのか知りませんけれども、全部が同じ間隔で走っているんだな、五十五キロぐらゐ出たんですよ、ぼくは余り知らないけれども、寝ていましたから。だからね、これも善意ですよ、前が走っているんだからいいかなと、ぼくは知りませんから、運転手は知っておるんだらうけどね。したがって、そういうものをばつととやられて、忙しい

さなかに時間とられて、調書書かされて、それで私はその間じつとしていなければならぬ、行けないもん。本当にそういう形をもう少し親切にやつたらどうですか。違反は違反で罰金取られても仕方ありませんよ。しかし、ちよつと行き過ぎもあるし、あるいは指導もおかしい。

だから、そこら私は、一、二自分の体験を言いましたが、私だけの問題じゃないと思う。国民全般に非常にそういうことを感じておりますよ。で、先ほどの一方通行の問題も、ちよつとこういうパッジをつけておつたものですか、先生、けしからぬですよ、これは、きのう私はここを走つていましたと、それがきょうになつたら、こないして罰金取られるのですと。免許証をよこせと言つておるのですな、タクシの運転手にね。これは、やはりいけないことはいけないけれども、もう少し親切な指導をやつていただいて、そして質の向上を図つていただきたい、これを強く要望して私は質問を終わります。ありがとうございます。

○委員長(金井元彦君) 他に御発言もなければ、質疑は終局したものと認めて御異議ございませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○委員長(金井元彦君) 御異議ないと認めます。それでは、これより討論に入ります。御意見のある方は、賛否を明らかにしてお述べを願います。――別に御発言もないようですから、これより直ちに採決に入ります。

道路交通法の一部を改正する法律案の問題に供します。

本案に賛成の方の挙手を願います。

〔賛成者挙手〕

○委員長(金井元彦君) 全会一致と認めます。よつて、本案は全会一致をもって原案どおり可決すべきものと決定いたしました。

志苦君から発言を求められておりますので、これを許します。志苦君。

○志苦裕君 私は、ただいま可決されました道路

取り締まりもまさに今度の道交法改正を契機にし

て時代を画するような新しい方法というものを模索し、導入をしていきたいという強い決意しております。

うようなものの考え方はいけないんで、悪質なやつは大いに功績にしたらいが、一般の善意な国民が違反して罰金取られるとだれも思っていないんですよ。できるだけできるだけ交通安全のためにお互い注意し、啓蒙しなきゃならぬと思ひますけれども、現状の形は必ずしもそうじゃないですよ。

さなかに時間とられて、調書書かされて、それで私はその間じつとしていなければならぬ、行けないもん。本当にそういう形をもう少し親切にやつたらどうですか。違反は違反で罰金取られても仕方ありませんよ。しかし、ちよつと行き過ぎもあるし、あるいは指導もおかしい。

交通法の一部を改正する法律案に対し、自由民主党・自由国民会議、日本社会党、公明党、日本共産党及び民社党の各派共同提案による附帯決議案を提出いたします。

案文を朗読いたします。

道路交通法の一部を改正する法律案に対する附帯決議(案)

道路交通の当面の課題は、交通事故をさらに抑制し、生活環境との調和をはかりつつ、交通の円滑化を実現することにある。よって政府は、改正法律の周知徹底に努めるとともに、すみやかに左の諸点に留意し、善処すべきである。

一 国民皆免許の段階に即応した健全な車社会の実現を図るため、運転免許制度及び学校・社会における運転、安全教育の在り方を検討し、改善をはかること。

二 総合的な交通安全対策の確立をはかるため、国民各階層の意見を十分反映させるよう配慮すること。

三 暴走族対策として新設された「共同危険行為等の禁止」の規定が正当な政治活動、労働運動等に適用されることは絶対許されないもので、立法趣旨の徹底をはかること。

四 積載制限違反等悪質な道路交通法違反行為が、事業者、荷主等によって助長されている状況にかんがみ、すみやかに、これが防止のため労働条件の改善を含め、根源的、かつ、総合的対策を積極的に推進すること。

五 旅客自動車運送事業の運転者の選任については、関係法規の趣旨に準じ、適切な指導監督を強化するよう措置すること。

六 道路交通の規制は、地域社会の生活・営業活動等に重大な影響を与えるものであることにかんがみ、住民の意見が十分反映されるよう措置すること。

七 沖縄県における交通方法の変更に当たっては、交通に混乱を生ずることのないよう通行方法の周知徹底、道路の改良等、交通安全確保のため適切な措置を講ずること。

八 聴覚言語障害者の運転免許資格については、所要の措置を講じ、安全を確認のうえ、取得できるよう努めること。

九 交通の指導取締りの適正を期するため、警察官の資質の向上に努め、いやくも「取締りのための取締り」とならぬよう周到な配慮を行うこと。

以上でございします。

○委員長(金井元彦君) ただいま志苦君から提出されました附帯決議案を議題とし、採決を行います。

本附帯決議案に賛成の方の挙手を願います。

〔賛成者挙手〕

○委員長(金井元彦君) 全会一致と認めます。よって、志苦君提出の附帯決議案は全会一致をもって本委員会の決議とすることに決定いたしました。

ただいまの決議に対し、加藤国家公安委員会委員長から発言を求められておりますので、この際、これを許します。国家公安委員長。

○國務大臣(加藤武徳君) 政府は、ただいまの附帯決議の趣旨を尊重いたしまして、万全の措置を講じてまいりたいと存じます。

○委員長(金井元彦君) なお、審査報告書の作成につきましては、これを委員長に御一任願いたいと存じますが、御異議ございませんか。

〔異議なしと称する者あり〕

○委員長(金井元彦君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

○委員長(金井元彦君) 昭和四十二年以後における地方公務員等共済組合法の年金の額の改定等に関する法律等の一部を改正する法律案を議題といたします。

済組合法の年金の額の改定等に関する法律等の一部を改正する法律案につきまして、その提案理由及び内容の概要を御説明申し上げます。

政府は、恩給年額の増額を図るため、恩給法等の一部を改正する法律案を今国会に提出いたし、御審議願ったところでありますが、地方公務員共済組合の退職年金等の額の改定につきまして恩給法等の改正内容に準じて所要の措置を講ずるほか、寡婦加算の額の引き上げ、掛金及び給付額の算定の基礎となる給料の最高限度額の引き上げを図る等の措置を講ずるとともに、地方議会議員に係る退職年金等の増額改定措置及び地方団体関係団体の職員に係る年金制度等について地方公務員共済組合制度の改正に準ずる措置を講ずる必要があります。

以上がこの法律案を提出いたしました理由であります。

次に、この法律案の概要について御説明申し上げます。

第一は、地方公務員共済組合制度の改正に関する事項のうち恩給制度の改正に伴うものについてであります。

その一は、恩給年額の増額の措置に準じ、地方公務員共済組合が支給する退職年金等の額について増額することとしております。すなわち、その額を、昭和五十三年四月分から約七%増額する措置を講ずるとともに、昭和五十一年度の退職者のうち同年度中に改正が行われた給与条列等の給料に関する規定の適用を受けずに退職したものに係る年金額の改定についての特例措置を講ずることとしております。

その二は、恩給における最低保障額の引き上げに伴い、退職年金、廃疾年金及び遺族年金の最低保障額を引き上げる措置を講ずることとしております。

その三は、恩給における増加恩給の増額及び公務扶助料の最低保障額の引き上げに伴い、公務による廃疾年金及び遺族年金の最低保障額を引き上げる措置を講ずることとしております。

その四は、恩給における老齢者等に対する普通恩給等の算出率の特例措置の改善に伴い、年金条列職員期間等を有する七十歳以上の老齢者等に係る退職年金、廃疾年金及び遺族年金の算出率の特例について改善措置を講ずることとしております。

第二は、その他の地方公務員共済組合制度の改正に関する事項でございします。

その一は、遺族年金に係る寡婦加算の額を引き上げることとしております。

その二は、掛金及び給付額の算定の基礎となる給料の最高限度額を三十八万円に引き上げることとしております。

第三は、その他の制度の改正に関する事項であります。すなわち、地方議会議員共済組合が支給する退職年金等について、年金額の改定に關し所要の措置を講ずるとともに、地方団体関係団体の職員の年金制度等について、地方公務員共済組合制度における措置に準じて所要の措置を講ずることとしております。

以上が、昭和四十二年以後における地方公務員等共済組合法の年金の額の改定等に関する法律等の一部を改正する法律案の提案理由及びその内容の概要であります。

なお、衆議院で御審議いただきました際、施行期日を公布の日とする等の修正が行われております。

何とぞ慎重御審議の上、速やかに御可決あらんことをお願い申し上げます。次第であります。

○委員長(金井元彦君) 本案に対する質疑は後日に譲ることとしていたします。

本日はこれにて散会いたします。

午後四時散会

に達したとき（遺族である子を有する妻が六十歳に達したときを除く。）は、同年五月分以後、その額を、第一項（遺族年金を受ける者が妻であり、かつ、遺族である子を有しない者である場合には、同項及び第二項）の規定に準じて改定する。

5 法の規定による遺族年金の額（法第九十三条の五又は第二項（前項の規定によりこれに準ずることとされる場合を含む。）の規定の適用がある場合には、これらの規定により加算されるべき額に相当する額を控除した額）が、次の各号に掲げる年金の区分に応じ、当該各号に掲げる額に満たないときは、第一項の規定にかかわらず、昭和五十三年六月分（同年六月一日以後に給付事由が生じたものについては、給付事由が生じた日の属する月の翌月分）以後、当分の間、その額を当該各号に掲げる額とする。

一 六十歳以上の者又は遺族である子を有する六十歳未満の妻が受ける年金で法の規定による遺族年金の額の計算の基礎となつた組合員期間のうち実在職した期間（次号及び第三号において「実在職の期間」という。）が退職年金の最短年金年限に達しているもの 三十六万円

二 六十歳以上の者又は遺族である子を有する六十歳未満の妻が受ける年金で実在職の期間が九年以上のもの（前号に掲げる年金を除く。） 二十七万円

三 六十歳以上の者又は遺族である子を有する六十歳未満の妻が受ける年金で実在職の期間が九年未満のもの 十八万円

6 前項の規定の適用を受ける遺族年金を受ける者が妻である場合には、次の各号のいずれに該当するかに応じ、同項の規定により算定した額に当該各号に掲げる額を加えた額をもつて、当該遺族年金の額とする。この場合においては、第二項ただし書の規定を準用する。

一 遺族である子一人を有する場合 四万八千円

二 遺族である子二人以上を有する場合 七万二千元

三 六十歳以上である場合（前二号に該当する場合を除く。） 三万六千元

7 法の規定による遺族年金を受ける者が昭和五十三年六月一日以後に六十歳に達したとき（遺族である子を有する妻が六十歳に達したときを除く。）は、その達した日の属する月の翌月分以後、その額を、第五項（遺族年金を受ける者が妻であり、かつ、遺族である子を有しない者である場合には、前二項）の規定に準じて改定する。

8 第一項、第四項、第五項又は前項の場合において、第一項第三号に掲げる年金を受ける者又は第四項、第五項若しくは前項の規定の適用を受ける年金を受ける者が二人以上あるときは、そのうちの年長者の年齢に応じ、これらの規定を適用するものとする。

昭和五十三年六月一日印刷

昭和五十三年六月二日発行

参議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局

D