

第百二回 参議院地方行政委員会會議録第十八号

昭和六十年六月六日(木曜日)

午前十時開会

委員の異動

五月二十八日

辞任

補欠選任

五月二十九日

辞任

補欠選任

宮島 潤君

上田 稔君

安田 隆明君

出口 廣光君

野田 哲君

志苦 裕君

五月三十日

辞任

補欠選任

五月三十一日

辞任

補欠選任

六月六日

辞任

補欠選任

上田 稔君

藤田 栄君

出席者は左のとおり。

委員長

金丸 三郎君

理事

岩上 二郎君

松浦 功君

上野 雄文君

三治 重信君

委員

井上 孝君

大河原太一郎君

上條 勝久君

古賀雷四郎君

衆議院議員

代理 地方行政委員長

愛知 和男君

国務大臣

自治大臣

古屋 亨君

国務大臣
(国家公安委員長)

政府委員

警察庁長官

鈴木 貞敏君

警察庁長官官房

鈴木 良一君

警察庁刑事局長

金澤 昭雄君

警察庁刑事局保

中山 好雄君

安部局長

太田 壽郎君

警察庁交通局長

柴田 善憲君

警察庁警備局長

津田 正君

自治大臣官房長

土田 栄作君

自治大臣官房審

大林 勝臣君

自治省行政局長

矢野浩一郎君

自治省税務局長

関根 則之君

消防庁長官

常任委員会専門

高池 忠和君

員

警察庁交通局交

安藤 忠夫君

通企画課長

説明員

警察庁交通局交

通企画課長

総務庁長官官房
参事官
戸田 正之君

総務庁長官官房
参事官
小堺 英雄君

大蔵省主計局主
計官
吉本 修二君

運輸省地域交通
局長
神戶 勉君

運輸省貨物流通
局長
植村 武雄君

郵政省貯金局第
二業務課長
戸沢 真也君

郵政省電気通信
局長
長谷川 徹君

郵政省労働基準
局長
菊地 好司君

労働省労働基準
局長
長谷川 徹君

労働省労働基準
局長
長谷川 徹君

労働省労働基準
局長
長谷川 徹君

労働省労働基準
局長
長谷川 徹君

労働省労働基準
局長
長谷川 徹君

労働省労働基準
局長
長谷川 徹君

労働省労働基準
局長
長谷川 徹君

労働省労働基準
局長
長谷川 徹君

労働省労働基準
局長
長谷川 徹君

労働省労働基準
局長
長谷川 徹君

労働省労働基準
局長
長谷川 徹君

労働省労働基準
局長
長谷川 徹君

労働省労働基準
局長
長谷川 徹君

労働省労働基準
局長
長谷川 徹君

労働省労働基準
局長
長谷川 徹君

労働省労働基準
局長
長谷川 徹君

労働省労働基準
局長
長谷川 徹君

労働省労働基準
局長
長谷川 徹君

労働省労働基準
局長
長谷川 徹君

労働省労働基準
局長
長谷川 徹君

労働省労働基準
局長
長谷川 徹君

労働省労働基準
局長
長谷川 徹君

労働省労働基準
局長
長谷川 徹君

労働省労働基準
局長
長谷川 徹君

労働省労働基準
局長
長谷川 徹君

労働省労働基準
局長
長谷川 徹君

労働省労働基準
局長
長谷川 徹君

本日の会議に付した案件

○行政書士法の一部を改正する法律案(衆議院提出)

○住居表示に関する法律の一部を改正する法律案(衆議院提出)

○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)

○委員長(金丸三郎君) ただいまから地方行政委員会を開会いたします。

委員の異動について御報告いたします。

五月二十九日、野田哲君、宮島潤君が委員を辞任され、その補欠として志苦裕君、上田稔君がそれぞれ選任されました。

また、本日、上田稔君が委員を辞任され、その補欠として藤田栄君が選任されました。

○委員長(金丸三郎君) 行政書士法の一部を改正する法律案及び住居表示に関する法律の一部を改正する法律案を便宜一括して議題といたします。

まず、提出者から趣旨説明を聴取いたします。

衆議院地方行政委員長代理愛知和男君。

○衆議院議員(愛知和男君) ただいま議題となりました行政書士法の一部を改正する法律案及び住居表示に関する法律の一部を改正する法律案につきまして、提案の理由及び内容を御説明申し上げます。

まず、行政書士法の一部を改正する法律案について申し上げます。

御承知のように、昭和二十六年第十回国会における行政書士法の制定により、行政書士の地位は確立されたのでありますが、その後、国民に直接関連する行政分野の多様化、高度化等に伴い、行政書士の果たすべき役割は著しく増大しております。

これに対応して行政書士法の改正も幾たびか行われてきたところでありますが、最近の行政書士法の施行状況を見ますと、行政書士の業務のより適正な運営に資するためには、登録事務の一元化、登録の拒否及び取り消し、資格審査会の設置、行政書士の受ける報酬、自治大臣の援助等について速やかに法改正を行う必要があると考えられるのであります。

これが、本案を提出いたしました理由であります。

次に、本案の内容について御説明申し上げます。

第一は、昭和五十七年第九十七回国会の改正で、行政書士試験が国家試験に改められたことにかんがみ、行政書士となる資格の認定の全国的な統一を図る等のため、現行法では、都道府県の行政書士会が行っている行政書士名簿の登録を、日

本行政書士会連合会が一元的に行うこととし、これに伴い、所要の規定を整備することとしております。

第二は、行政書士に対する社会的信用の確保に資するため、行政書士の登録の申請をした者が心身の故障により行政書士の業務を行うことができない者または行政書士の職責に照らし行政書士としての適格性を欠く者であるときは、登録を拒否しなければならないこととしております。また、あわせて、行政書士の登録を受けた者が偽りその他不正の手段により登録を受けたことが判明したときは、当該登録を取り消さなければならないこととし、登録の取り消しを受けた者は、当該処分を受けた日から二年間は行政書士となる資格を有しないこととしております。

第三は、登録に関する処分の公正を確保するため、日本行政書士会連合会に会長及び委員四名をもって組織する資格審査会を置き、登録の拒否、取り消しまたは抹消について必要な審査を行わせることとしております。

第四は、現行法では行政書士の受ける報酬は、行政書士会の会則で定める額を超えてはならないとされておりますが、行政書士制度の成熟した今日においては、このような規制を存置することは適当でなく、また、類似の制度との均衡も考慮して、これを削除することとしております。

第五は、行政書士の資質の向上を図るため、自治大臣は、講習会の開催、資料の提供その他必要な援助を行うよう努めることとする規定を設けることとしております。

このほか、本法の施行に伴う経過措置等所要の規定を整備することとしております。

次に、住居表示に関する法律の一部を改正する法律案について申し上げます。

御承知のように、住居表示に関する法律は、昭和三十三年の第四十回国会で制定されましたが、当初におきましては、住居表示の実施に当たり、その合理化を追求する余り、従来の町の区域を全面的に改編したり、また町名を全面的に変更した

りしたため、山緒ある町名が消滅し、批判を招くような事例が少なくない状況でありました。

このような事態を改善するため、昭和四十二年の第五十五回国会において、住居表示の実施に当たっては、できるだけ従来の町または字の区域及び名称を尊重するとともに、住民の意思を尊重しつつ慎重に行うよう手続を整備する改正が行われたのであります。

しかしながら、その後の住居表示の実施状況を見ましても、なお一部の市町村におきましては、町名について従来の名称と縁もゆかりもない名称をつける等必ずしも適正とはいえない事例も見受けられるところであります。

そこで、本案は、このような状況を踏まえ、町名等はそれ自体が地域の歴史、伝統、文化を承継するものであることにかんがみ、住居表示の実施に当たって旧来の町名等がより一層尊重されるよう、町名等を定めるときは従来の名称に準拠することを基本とするともに、住居表示の実施に伴い変更された山緒ある町名等の継承のための措置を講じようとするものであります。

これが、本案を提出いたしました理由であります。

次に、本案の内容について御説明申し上げます。

第一は、街区方式による住居表示を実施する場合において、町または字の名称を新たに定めるときは、できるだけ従来の名称に準拠するとともに、読みやすく、かつ、簡明なものにしなければならぬとしている現行第五條後段の規定を削除し、同条に第二項を設け、まず、新たな町または字の区域を定めた場合には、当該町または字の名称は、できるだけ従来の名称に準拠して定めなければならないことを基本とし、これによりがたいときに限って、できるだけ読みやすく、かつ、簡明なものにしなければならないこととしております。

第二は、山緒ある町または字の名称で、住居表示の実施に伴い変更されたものについて、その継

承を図るため、市町村は標識の設置、資料の収集その他必要な措置を講ずるよう努めなければならないこととするともに、その事務について、自治大臣または都道府県知事は、市町村に対し、報告を求め、または技術的な援助若しくは助言をすることができるとしてあります。

このほか、本法の施行に伴う経過措置等所要の規定を整備することとしてあります。

以上が本案の提案の理由及び内容であります。これらの両案は、衆議院地方行政委員会におきまして、自由民主党・新自由国民連合、日本社会党・護憲共同、公明党・国民会議、民社党・国民連合及び日本共産党・革新共同の五党の合意に基づき、委員会提出の法律案とすることに決定され、衆議院で可決されたものであります。

何とぞ御審議の上、速やかに御賛同くださいますようお願い申し上げます。

なお、衆議院地方行政委員会において、政府は旧来の町名等をできる限り消失せしめないよう、市町村に対して指導すること等、町名等の保存及び継承に関し決議が行われたことを申し添えます。

○委員長(金丸三郎君) 以上で趣旨説明の聴取は終わりました。

これより両案に対し質疑に入ります。——別に御発言のある方は御発言を願います。——別に御発言もないようですから、両案に対する質疑は終了したものと認めます。

それでは、両案についてこれより討論に入ります。——別に御発言もないようですから、討論は終局したものと認めます。

これより直ちに採決に入ります。

まず、行政書士法の一部を改正する法律案を問題に供します。

○委員長(金丸三郎君) 全会一致と認めます。よって、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。

次に、住居表示に関する法律の一部を改正する法律案を問題に供します。

○委員長(金丸三郎君) 全会一致と認めます。よって、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。

上野君から発言を求められておりますので、これを許します。上野君。

○上野雄文君 私は、ただいま可決されました法律案に対し、自由民主党・自由国民会議、日本社会党、公明党・国民会議、日本共産党、民社党・国民連合の各会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。

住居表示に関する法律の一部を改正する法律案に対する附帯決議(案)

政府は、町名等の保存及び継承に関し、次の諸点について適切な措置を講ずべきである。

一 将来にわたって、旧来の町名等をできる限り消失せしめないよう、市町村に対して適切な指導をすること。

二 既に消失した町名等の復活については、これが社会的、経済的に大きな影響を与えることにかんがみ、その安定性を確保する必要があるが、市町村において総合的に勘案の上、旧町名等を復活せしめようとする場合には、地方自治法第二百六十条の規定によつて可能であるので、その旨の周知を図ること。

三 市町村が山緒ある旧町名等の継承を図るため、標識の設置、資料の収集その他必要な措置を講じた場合には、当該市町村に対する適切な財政措置について配慮すること。

右決議する。

以上であります。

ます。

○委員長(金九三郎君) ただいま上野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(金九三郎君) 全会一致と認めます。よって、上野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、古屋自治大臣から発言を求められておりますので、これを許します。古屋自治大臣。

○國務大臣(古屋亨君) ただいまの附帯決議につきましては、その御趣旨を尊重して善処してまいりたいと存じます。

○委員長(金九三郎君) なお、両案の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」と呼ぶ者あり)

○委員長(金九三郎君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

○委員長(金九三郎君) 道路交通法の一部を改正する法律案を議題とし、質疑を行います。

質疑のある方は順次御発言願います。

○佐藤三吾君 私は、今回提案された道交法の改正案について質疑に入ります前に、今問題になっておる問題で、指紋捺捺の処理について一言お聞きしておきたいと思ひます。

御案内のとおり、先ほどの十四日ですか、法務省の新通達の閣議決定によりまして、事態は新たな問題として、窓口である自治体で深刻な情勢になっております。私も、あすは北九州の現場に入っているこの問題の処理について実情を調査する予定をしておるのでありますが、各自治体は、先般の私の質問の際にも申し上げましたように、当該外国人のいらっしゃる自治体については

ほとんど言っていないぐらゐにこの撤回もしくは改善を決議なさっておるという経緯からかんがみても、今度の新通達に基づいてどう対応しようかということに苦慮しておるのが実情でございます。したがって、この問題につきましましては、これは単に法務省の問題ではございませんで、まさに自治体を所管する自治省の重大な課題であらうと思つてございしますが、この点についてどのように対応しておるのか、まずお聞きしたいと思います。

○政府委員(大林勝臣君) この外国人登録業務の問題につきましては先般来いろいろ御議論も伺っており、また地方団体からの御意見も私も拝聴をいたしておるところであります。

自治省といたしましては、こういった問題で市町村の窓口が混乱するということを大変憂慮いたしておるわけでありまして、ことしに入りましても数回の次官クラスの会合あるいは担当課長会議におきまして、その都度制度改正あるいは運用指導におきまして市町村の窓口が混乱しないように十分に法務省として責任を持って考えていただくように申し入れてきたわけであります。今回の通達につきましても、なお地方の側からいろいろ御意見が出ておるようでありまして、今後さらに法務省当局に対しまして適切な指導を重ねてお願いをしたい、こういうつもりでございます。

○佐藤三吾君 適切な指導とおっしゃいますが、法務省はもう既にあれで終わったと。(「こういう状況じゃだめだよ。審議するなよ。一般調査なら別だが、法案審査だったら協力しないよ。」と呼ぶ者あり) これは委員長においてひとつ。どうかね。

○委員長(金九三郎君) すぐ督促します。

○佐藤三吾君 それでは、委員長の督促をするというのを信じて、やります。

そこで自治省、適切な指導というけれども、法務省は既に終わったという見解を明らかにしておるんです。もうこれを動かす考えはないと、こういう事態で、自治体の側は率直に言つて、現実と

して新通達では対応できないと言つておる。しかも、指紋の問題については、登録事務を扱う現場の実務者の皆さんの声は、事実上更新の際には写真と照合したり、そういうことを含めて指紋まで確認する、そういう実態はない、こう言つておる。事実上、そういう意味ではこの指紋というのは実務的には無意味な内容になっておる。こういうことを考えたときに、自治省として適切なということは一体どういう指導なのか、いかがですか。

○政府委員(大林勝臣君) 問題は、この運用面におきまして地方の窓口と法務省の考え方にかなりそこがあるというところから出発をしておるところであります。御案内のように、この制度自体のあり方をどうするかという問題になりますと、これは法務省の機関委任事務ということで、自治省といたしましてこの制度をどうあるべしと、制度の内容、建前、そういう問題についてまでいろいろ注文をする立場にはないわけでありまして、結局は市町村の窓口が混乱しないように、地方の意見を聞きながら十分に地方の窓口が納得するような指導をやつてほしい、こう言い続けておるわけでありまして。

○佐藤三吾君 それでは当該自治省として僕は適切な方法じゃないと思う。この件については先般の質問の中で大臣に、直ちに法務省とその適切な指導をめぐつて所管大臣として処理すべきであると私は要求したのでありますけれども、経過はいかがですか。

○國務大臣(古屋亨君) この前佐藤先生からそういう話がありまして、閣議の前におきまして、佐藤先生からこういう意見があったということをお伝えしますのでひとつ善処方をお考えいただきたいということを開議の直前に、法務大臣に私は直接お話ししたところでございます。

○佐藤三吾君 お話しただけではこれはどうもならぬわけです。現場は七月一日をめぐる深刻な状態になっておるわけです。その認識が私は不足しておるのではないかと思ふ。

警察庁長官見えておりますから、ちょっと別な面からお聞きしますが、先般、大阪のこの取り締まりの担当をやつておる富田外事課長の五月十日のテレビの発言ですね、言うならば、指紋が嫌ならば本国に帰ればいいじゃないか、もし永住したいというなら帰化すればいいじゃないか、こういう発言をめぐつて現地では非常に大きな問題になっておりますし、これは現地だけでございせん。関係の国民の皆さんからもひんしゅくを買つておるわけですが、これに対して黒瀬警備部長が、「思つてもみない発言で遺憾である。」という談話を発表しているわけですが、聞きますと、昨日現在私が確認したところによりますと、本人は一回もこの問題について陳謝も釈明もしない、こういう事実なんです。したがって、現場では連日抗議が続けられておるようでございます。これに対して警察庁はどのような指導をし、対処しておるのか。それは当然の発言だと認しておるのか。長官からひとつお伺いをしたいと思います。

○政府委員(鈴木貞敏君) ただいま御質疑の件につきましては、富田外事課長でございますが、これは全く個人的な発言である、その真意は、日本には日本の法律がある、そういうことであるからこれを守つていただきたい、こういうふうな真意であつた、こういうふうに聞いております。しかし、その意が十分にあらわされていない、言葉足らず、こういうふうな発言であつたと私も思ひます。

○佐藤三吾君 それでは不十分で、どういう指導をなさつておるんですか。

○政府委員(鈴木貞敏君) 先ほど黒瀬警備部長というお話もありましたが、警備部長からも十分発言について注意するように本人に示達しております。

○佐藤三吾君 特に永住の朝鮮人というのは、御案内のとおり本人の意図で日本に來たわけじゃない、ほとんど戦前に日本国民として強制的に連れてこられたという経緯がある。そうして、敗戦

によって国籍を移籍した、こういう経緯を考えますと、これはもうまことに私は不謹慎な発言だと思ふのです。今あなたがおっしゃったように、日本の法律を守ってもらいたいというのが真意で云云というふうには、あの発言を見ると、到底そこまではできぬです。あなたはそれが真意だと言いますけれども、内容としては決してそんなものじゃない。これは当然責任をきちんとして、そうしてこの発言にそこがあったなら謝罪して、きちっと始末をつけるべきじゃないですか。それがやはり長官としての適切な指導じゃないですか。いかがですか。

○政府委員(鈴木貞敏君) 個人的発言とはいへ、やはりそれからたまたま影響その他も十分考えなくちゃいかぬわけですが、ともかく言葉足らずであつたということについては認めるところでございまして、直屬上司である警備部長、これが注意をいたしまして適切に指導しておりますので、御了承願ひたいと思ひます。

○佐藤三吾君 これは注意に値するような問題じゃないで、当該の該当者の皆さんから見ると、もうまことに不適極まる発言と言わざるを得ないと思ふのです。私は、これは恐らく外交問題までに発展しかなないような内容を含んでおると思ふのであつて、それだけに、そういうありきたりの注意だけでは済まされぬ。現にこの人がその取り締まりの担当課長をまだやめていないのだ。その本人がまだ発言も取り消してもいない、謝罪もしていない、この事実に対してどうするか、こういうことを聞いておるわけです。いかがでしよう。

○政府委員(鈴木貞敏君) お答えしましたように、この発言は全く個人的になされたものである、言葉足らずである、そういう点を受けまして、直屬上司である黒瀬警備部長としても本人に注意をした、本人としまして、こういう点につきまして今後とも誤解を招くことのないように十分注意していく、こういうことでございますので、そのポストにあつて上司から注意を受けた、

その意を受けて今後適正に仕事はやっていく、こういうふうに思ひます。

○佐藤三吾君 長官、今現場では連日抗議があれから続いております。ですから、そういう意味では、もうこれ以上時間ございせんから言ひませんが、私はひとつ適切な措置を早急にとつてほしい。そうして、今あなたがおっしゃったように言葉足らずじゃなくて、言葉が余つてゐるわけだ。余り過ぎてゐる。余計なことを言つちやうた。まあその余計なのが本心なのかわかりませんが、けれども、そういうふうにとられておるわけですから、これは私はひとつ指導をきちつとして、当該の人が今取り締まりの責任者ですから、それだけに問題があると思ひますから、そこも含めてひとつ十分適切な措置をとつていただきたいというところを要請しておきます。これは答弁要りません。

それから、大臣、あなたが新通達決定後の記者会見で言つた、北朝鮮の密入国者が日本を舞台に韓国をかき回すので指紋押捺が必要だ、こういう発言をなさつてゐることについて、先般の私のあれについて釈明はしましたけれども、取り消してないですね。これは今でもそう思つておるんですか。

○国務大臣(古屋亨君) 私はこの前先生に話しましたように、昨年の夏、日韓議員連盟の日本側の在日韓国人問題特別委員会委員長といたしまして、指紋の問題について日本は現在韓国と協力していかなければならぬ立場にある、ところがこの十年間に百五十件ぐらゐの密入国が北朝鮮からあつて、そういう人の調べた暗号機とか、そういう中には……

○佐藤三吾君 いろいろ言われぬで、どうなんですか、私が聞いておるの。

○国務大臣(古屋亨君) そういうことで、私、韓国の間でそういう事実があるということを申し上げておることは事実でございまして、私もそういう事実があつたことは私として承知をしております。

○佐藤三吾君 まづかつたと思つておるのですか。

○国務大臣(古屋亨君) そういう事実があつたというのを申し上げたのでございまして。

○佐藤三吾君 しかし、現実にはさつき私が申し上げたようなふうには伝はつておるわけですね。これについてはあなたは真意ですか、取り消すんですか、そこをきちつとしてください。

○国務大臣(古屋亨君) 私がそういうことを言ったのは、韓日議員連盟の間でも、協議会で韓国の議員さんにこういうことがありますよということをお願いしたのでありまして、そういうことを申し上げたというのをそのときに話した、これが真相でございまして。

○佐藤三吾君 それは、大臣、指紋押捺の新通達直後の閣議で国家公安委員長としての見解を新聞社は求めた、それに対してあなたはさつき言つたような発言をしておるわけです。取り消しをするのか、きちつとしてください。

○国務大臣(古屋亨君) 私はそういう事実があるということを申し上げたのでありまして、別に私はそれが違反であるとか、そういうことは正直に申し上げた次第でありまして、他意はございませぬ。

○佐藤三吾君 取り消さないというのなら取り消さないで結構です。またそれはそれで今後追及していきたいと思ひます。しかし、いづれにしてもその姿勢がさっきの大阪府警の発言にもあらわれておる。警察全体の中にそういう姿勢が出てまいりますと、これはどんなに自治省の立場から適正適正と言つても混乱を拡大するもの以外にはならないと思ひます。だから、そこら辺はひとつ今後とも十分配慮してやっていただきたいというのを、きょうは時間がございせんから、申し上げておきます。

そこで、次の質問に入るんですが、これは委員長、どういふことですか。

○委員長(金九三郎君) 今また督促しております。

○佐藤三吾君 法案の審議に入るのだから、少しきちつとしてください。

○委員長(金九三郎君) 今、連絡をとつておりますから。

○佐藤三吾君 理事と相談してください。休憩してください。私の審議時間使われたのじゃかなわぬ。理事にちゃんとやつて休憩してください。

○委員長(金九三郎君) それじゃ、暫時休憩いたします。

午前十時三十二分休憩

午前十時四十四分開会

○委員長(金九三郎君) 委員会を再開いたします。

休憩前に引き続き、質疑を行います。

○佐藤三吾君 今回の道交法の改正の中で、説明によりますと、衆議院の交通安全対策特別委員会の決議にこたえて法改正に踏み切つたと、こういう説明でございまして。しかし、その決議をした衆議院の交特委が今度の法案に対してまた附帯決議をつけておるんです。このことは何かといへば、交特委が決議した内容と出された法案が大幅に違ひがある。言うならば便乗的に、言葉は悪いのですが、改悪というか取り締まり強化というか、こういうようなことに対して附帯決議をせざるを得なかつたというのが私は実態だと思ふのですが、そのねらいは一体何ですか。

○政府委員(太田壽郎君) 御案内のように、現在の道路交通法は五十三年に大幅な改正がございまして、その後七年間、特に大きな改正というものはないうままに推移してきたわけでございます。その間、交通死亡事故等の情勢を見てみますと、五十三、五十四年以来、またその死亡事故の増加傾向と、その基調はますます強いものになつてゐるという情勢がございまして。特に内容的には、例えば二輪の問題とかいろいろ複雑な問題も出てきて、その辺の情勢を勘案いたしまして、交通事故対策として道交法の手当の方をお願いいたし

たいといふことはかねてからいろいろ考えてきていたところでございます。

ただ、座席ベルトの問題につきましては、これは非常に社会的な慣熟度といえますが、社会一般の受け入れ態勢というものが自然に整ってきた時期でないと法律で無理をしてやるべきものではないといふような認識も持っておりまして、けれども、今御指摘のように、前の通常国会におきまして衆議院の交通特別委員会の方でそういう御決議をされる。さらに、県レベルの議会でございますが、一道二十七県、さらに市町村の議会におきまして千二百七十八の議会におきましてシートベルトの着用推進に関する決議等をいただいているといふような、いろいろな背景というものが出てきているわけでございます。

そこで、私もといたしましては、今の座席ベルトの着用義務化といふものについての社会的な慣熟度といふもの、そういうものがかなり高まってきたといふ認識のもとに道路交通法の改正の試案といふものをまとめまして、昨年の暮れに新聞等に発表いたしましたわけでございますが、主要新聞等の論説等におきましてもかなり好意的といえますが、着用義務化は当然であろうといふような趣旨のような論説等が多かったわけでございます。そして、そういう面からも、この座席ベルトの問題については法制化をお願いするのに適した時期になってきているという判断をいたしましたわけでございます。

それから、さき申し上げましたように、七年間の交通情勢の変化といふものに対応して、どうしても法的な対応策を講じさせていただかなければ適切に対応できないという情勢も出てまいりましたので、今回お願いをいたしましたわけでございます。座席ベルトの今の衆議院での御決議等がなければ、あるいは座席ベルトの部分は乗せないで、それ以外の部分についてはこの国会でぜひ道交法の改正をお願いしたいという内容のものばかりでございます。

○佐藤三吾君　そうしますと、この法改正でも

てこの当分は法改正の必要なし、こういうふうには理解していいですか。

○政府委員(太田壽郎君)　この座席ベルトの問題等につきましてはそういうふうには御理解いただいてよろしいと思いますが、ただ、今申し上げましたように、交通情勢といふのは非常に今激しく変化してきておりますので、やはりそれに適切に対応していくために所要の道路交通法の改正といふものは今後とも頻繁にお願いをしていくべきものではないだろうか。このたびの改正まで七年間改正をせずにまいったわけでございますが、やはり道路交通法の性格からいたしまして、適時適切に対応策がとれるように法律改正をお願いするといふのがこの法律に対する我々の方の姿勢であるべきではないかというふうに考えております。

○佐藤三吾君　それでは、衆議院の附帯決議がつけられておりますが、私は、いろいろございませうけれども、きょうは座席ベルトとヘルメット着用の問題を重点にやりたいと思うのです。

附帯決議の第一項、とりわけ「助手席同乗者の着用義務に対する運転者の責務については弾力的運用を図ること」、こういうことについてはどのように理解し、受けとめておりますか。

○政府委員(太田壽郎君)　まず、座席ベルトの着用義務化につきましては、法律上は高速道路、一般道を含めまして、前の席に座っている人について運転者とそれから助手席に座っている者、これについてはひとしく義務としてはかかるといふ建前というか、法文になっております。後ろの席の方については、運転者に努力義務という形で義務を課しているということでございます。

そこで、助手席の同乗者の着用義務といふものにつきましまして、諸外国でやっておりますように、着用しなかった場合の担保の措置といたしまして罰金をつくるということになりますと非常に事は簡単なんですがございませうが、これはやはり我が国の国情に合わないのではないかとということで、行政処分の点数でその担保をやってまいりたいという考え方を持っております。そうなりますと、結局

運転者の方に全部の責任がかかってくる。助手席に座った人が座席ベルトをしなかったその場合の責任は運転者が負うという仕組みになっておるわけでございます。

そうなりますと、例えばタクシーの運転手さんの場合に、お客さんを助手席に乗せる、それでそのお客さんがどうしても言うことを聞いてくれないという場合には、その場合にそのタクシーの運転手さんに行政処分の点数を科するというのは、これは酷ではないかということで、そういうような助手席同乗者の着用義務に對しましては運転者の責務といふのはおのずからケース・バイ・ケースでいろんな場合がございませうけれども、今のタクシーの運転手さんなんかの場合一番典型的な場合でございますが、こういう場合については例えば一声かけて座席ベルトをしてくださいといふことで、なおそれ以上お客が応じなかった場合には、運転手としては必要な責務を果たしたといふことでペナルティーを取らないといふような考え方をききと国会でも答弁申し上げてきておりますが、そんなような趣旨のことがこの「弾力的運用を図ること」といふ御決議の意味であろうといふふうに解釈いたしております。

○佐藤三吾君　今外国の事例も出ましたが、外国の事例でこの国はどうだと数字をいただいているんですが、その結果、違反の実態というのとはつかんでおりますか。

○政府委員(太田壽郎君)　違反の実態というものは、何件ぐらいこれによって罰金を取っているような事案が出たかといふような形の調査はいたしております。これは、私どもの方で罰金という制度をとらないといふことにはいたしましたために、そこまで実は調査いたしておりません。

○佐藤三吾君　私の調査というか、調べた内容では、余り罰金の事例が上がっていないようです。これはなぜかといへば、そこが外国のお巡りさんの気さくなところかもしれないんですが、これはほとんど何というか精神規定、こういうことで実際問題としては適用なさっていないようです。しかし、日

本の場合は、今の警察の実態からいふとそうはいかない。やっぱり義務違反があれば厳格に適用するのが皆さんの常套手段でございますから、そういうことから考えると、ここに今あなたがおっしゃったように、助手席について弾力的な運用を図ると言われども、その弾力的な運用の具体的な基準が何かつづいていかないで、思い思いにそれぞれの全国の警察官が勝手気ままに弾力的な運用を図っていったら、これはここではやられたけれどもこっちはやられてなかったと、まちまちが起ってくるんです。恐らくあなたの方は、その弾力的運用については内規が何か知りませうけれども、こういう基準というのをつくっておるのじゃないかと思うんですが、いかがですか。

○政府委員(太田壽郎君)　現在法案を審議していただいている段階でございますので、弾力的運用の中身といたしまして、例えば下位法令の政令とか、その種のものを定める際の基本的な御方針をここで示されたという面が一つございませうが、もう一つ、それからさらに現場での個々の警察官の認定に係る部分というのが確かに多いわけございまして、その部分についてどうやって対応していくかという問題がもう一つあるわけでございます。

具体的なその細かい指導基準といふんですか、そういうものはこの国会での御議論等を踏まえまして最終的に決めてまいりたいと思っておりますけれども、例えば座席ベルトの着用義務違反というようになことにになりました場合に、特に一般道路といふことに将来行政処分の点数を付与するといふようなことになっていった場合には、やはり幹線道路等を中心に最初はやっていくとか、そういうようなことがこの弾力的運用といふんですか、そういう中身として、個々の現場での取り扱いについての内容としては出てくるであろうといふふうに考えておりますが、さしあたっては、さき申し上げましたように、高速道路におきまして運転者の未着用といふか非着用、これに対してのみ点数を付与する。義務は、さき申し上げましたように一般

道路、高速道路を問わず、前の席に座っている人には着席義務というものはかかるわけでございませう。もちろん助手席は、さき申し上げましたが、義務はかかる。しかし、それを担保するいわゆるペナルティーといえますか、担保措置の方の行政処分の点数を付与するのは、さしあたって当面は、自動車専用道路を含みますが、高速道路におきます運転者の非着用、これのみに限定をして、それでやっていくという考え方でございませう。

○佐藤三吾君 高速道路を当面やっていく、しかし一般についてはそれなりに若干余裕を見ようという発言ですが、これは率直に言って、こういう行政処分というのは、十五点で免許とられてしまふわけですから、そういうようなものを口頭で、まさに胸三寸という言い方で僕はまずいと思うし、全国の警察官がこれに携わってくるわけですから、あなたのところは基準が何かきつとつくるのじゃないんですか。こういうしなさいという基準をつくるでしょう。それがあつていい。あるなら出して下さい。

○政府委員(太田壽郎君) お手元の方にさっき御了解を得まして「道路交通法施行令の一部を改正する政令案の骨子」という資料をお配りをさしていただいておりますけれども、今の御指摘の部分、こういう中には点数の部分がこの二ページの下の八というところでございまして、ここに表に書いてございまして、こういうものを政令の上ではつきりさしていくことになるわけでございませう。

○佐藤三吾君 これは「当面、高速道路運転者の非着席のみ」と、こうなつていますが、当面ということはいつからいつまでのことを言うのか。国費職員的身分移管の、ただし当分の間が二十八年間もかかっているわけですか。そういう意味ですか。

○政府委員(太田壽郎君) 高速道路の運転者の非着用につきましては、その行政処分を科することにつきましてはこの法律が成立した場合には、こ

としの秋の全国交通安全運動、その辺に間に合うように施行の手続を進めてまいりたいというふうな考へております。

それから、座席ベルトの効用といひますか、あるいは正しい着用方法、これについての非常に幅広い国民的なPR活動というものをやっています、それについての認識を深めていただいて着用率の向上を図るという経過を見まして高速道路の助手席、それから一般道路におきましてもそういう座席ベルトの効用というものの認識が深まって、ドライバーが着用をするということがだんだん高まってまいりまして、おおよそ五〇%ぐらいになつたときに一般道路についても行政処分の点数を付加するということを考へてまいりたいというふうな考へております。

○佐藤三吾君 どうもはつきりしませんね。次の問題に移りましょう。

一般道路の着用問題で「おおよそ過半数」と、こうなつておるわけですか。これは何の過半数ですか。例えば全国の着用の実態がおおよそ過半数になつたという意味なのか、もしくは各県ごとに過半数になつたらやるのか、一体どうなのか。どういふふうに受けとめていますか。

○政府委員(太田壽郎君) 私どもの方では、過去十年近く毎年交通安全運動等の場合に、日時を限りまして全国的に、高速道路あるいは一般道路におきまして座席ベルトの着用の実態調査というものを進めてきております。これはもうかなり実績がございまして、大体対象としてとらえる数は八万ぐらゐというものが母数になつておりますけれども、それでどういふ形で座席ベルトの着用がされておるかという推移を見てきておるわけでございませう。例えば五十九年の高速道路の運転者の着用率が二九・三%というふうな私どもの方の資料を前に出しましたこともございませうけれども、こういう数字は今申し上げたような経過でとらえた数字でございませう。この五〇%というのともそういう形で、県によつて既に五〇%近く、例えば県と

うところも現にあるようでございませうけれども、全国的にならしまして、大きな母数でいろいろブラスマイナス見まして、それで全国的な形で五〇%というのをめどにいたしてございませう。

それから、車というものは各県ごと縦横に動くというふうな性格もございませうので、一応特定の例えは東京都なら東京都だけ五〇%になつたところで着用点数を付していくというふうな形ではなくて、全国的な、今申し上げましたような総体の姿から見て五〇%を超えるという段階になりましたときに全国一律という形でお願いをいたしたいというふうな考へております。

○佐藤三吾君 あなたの説明、ちょっと私はわかりにくいけれども、どういふことなんですか。各県が県別に見たときに五〇%着用した、それから着用してないところがある、そうすれば、例えば大分なら大分が八〇%、宮崎が八〇%、東京は二〇%、こういう都会の方は二〇%から一五%、こういう場合もいろいろ出てくると思うんです。どこでとられた数字が過半数になるのか、それを聞いておるわけですか。

○政府委員(太田壽郎君) 今申し上げましたように、大分なら大分で千台とか二千台とかそういうような格好ですと積み上げてまいりますと、大体八万台以上の母数というものが出てくるわけでございませう。そういうものを積み上げますが、二〇%のところもあるいはあるかもしれないけれども、片一方で八〇%というところもある、しかし母数として八万なり、あるいはもうちょっと多くする必要があるかもしれないけれども、一応現在までは八万程度、この母数で見ました場合に、それが全国平均で過半数以上の人が座席ベルトをしていられるという状態になつたときに全国一斉に一律にやりたいというふうな考へております。

○佐藤三吾君 そうすれば、実際は五〇%とか六〇%という数字じゃなくて、ある一定時期に一定期間を置いて、おたくの統計用の調査をするために調べた数字が逆に言えば一つの基礎になつて、そしてそれが全体的に統計を見て五〇%を超えた

ときと、こういうふうな理解してもいいのかがございませう。

○政府委員(太田壽郎君) 大筋はそういう御理解で結構でございませう。

○佐藤三吾君 そうすると、これはあなたがそういうふうな受けとめておるなら、やはりまやかしいです。なぜかと言へば、ある一定時期に、一定期間に交通取り締まりをやる、着用点検調査をやる。そうすると、恐らくおたくの方は大々的に今検問中、こういうものをずっと出せば、警察官が向こうに見るといふことになれば、そのときは皆つけますよ。そんな数字を基礎にして、そうして五〇%を超えたから適用と、これはそういう意味じゃないんです。僕はこれを衆議院の方にどういふ意味だと、こう聞いてみたら、そんなあいまいなものじゃない。確実なきちつとした調査で全国各県が五〇%を超えたときと、こういう理解だと言ふんです。それはもう全然話が違ふじゃないですか。

○政府委員(太田壽郎君) さっきも申し上げましたように、夏のシートベルト着用の強調月間とかあるいは交通安全運動の期間とか、とにかくそういう期間に座席ベルトの着用率を調査いたしました、それでその得た数字を基礎にしたい。

それで、この調査というのはさっきも申し上げましたけれども、過去十年以上という実績がございまして、今度こういう附帯決議をいただいたというのでそれに合わせるといふようなことで小細工をするというふうなことは、ドライバーの理解と共感を得た形での法律の施行というのにはできないのと言ふまでもないところではございませう。で、そういうことは毛頭考へておりません。ただ、私どもの方といたしましては、全国的なそういう調査というものを過去にかなりの期間実績を積み上げてきておりますので、そういう延長線上で御理解をいただくと、今まで、例えばさっきも申し上げましたけれども、高速道路とか一般道路における着用率云々という数字も全部そういう形で積み上げてきた数字をもとに御議論いただいてい

るわけでございまして、そういう延長線上で御判断をいただくようにしたいということで考えているところでございます。

○佐藤三吾君 これはしかし、ちょっと私はそういう基準では認められぬと思うんです。なぜかという、さっきあなたも言ったように、これは本来ここまでは法が立ち入るべき性格のものじゃないというのが私の持論です。これはやっぱり努力義務で、教育、啓蒙を徹底することによって、その方があなたの命は安全になりますよ、そういう理解がいったときに性格のものを今あなたが持つたような方法でいくとすれば、これはトランプは次々に起こってくるという感じがしてなりませんか。はつきり、これは全国各県が五〇%以上、大多数がそういうことで納得した段階から着用義務のいわゆる行政処分の点を付していく、こういうふうにできませんか。

○政府委員(太田壽郎君) この座席ベルトの着用の問題についての基本的な姿勢といえますか、そういう問題について今先生がお話のようなそういうことがあることは事実でございます。ただ、いわゆる努力義務ということでは各国の実例を見ても、御案内のように十数年前から高速道路におきましては座席ベルトの着用の努力義務の規定があるわけでございますが、それでもなおかつ、さっき申し上げました私どもが過去十年積み上げてきた資料で申し上げますと、運転者が五十九年で二九・三%というところで、おのずから限界があるわけでございまして、諸外国の例におきましても、大体努力義務なりそういうことでやってこれる限界というのはおのずから三〇%前後といえますか、その程度が限界であるということが定評になっておりまして、そこでやむを得ず努力義務から正式の着用義務、さらに罰金で担保するということに進んでいるのが各国の実情でございます。しかし、日本におきましては、さっき申し上げましたように、行政処分の点数というところで担保していくという考えでございますが、そのもと

になる数字の取り方については母数を従来よりも若干ふやすというふうなことは考えていくべきことかというふうに思いますが、基本的にはやはり今までずっと積み上げてまいりましたという手法で調査をいたしまして、それで五〇%を超えるという事実を確認するようにしたいというふうに思っておりますのでございまして。

○佐藤三吾君 私は、この座席ベルトをつけるというのを否定したり、もしくはこれをつけた方が身の安全のためにプラスになるということを否定したりするわけじゃないんです。それが一つ、せめて高速道路の場合は私はやはり義務化もやむを得ないと思います。しかし、一般道の問題については、今言ったように、あなたの方は今度は、後ほどまた議論しますが、除外規定いろいろたくさんつくっておりますね。つくらざるを得ないような実態もあるわけですね。それで、この決議の中にありますように、「運転者の利便を考慮し、業務及び日常生活に支障を来さぬよう」と、こういうことになりまして、大変支障を来すわけですね。そういう性格のものであるだけに、私はやっぱり本人の自覚が第一。今あなたの説明の中にも、それが第一だと、こう言っておるわけですね。ですから、そこまでは大体意思統一ができるわけだから、この際この問題の処理については、一般道に限っては五〇%、いわゆる「過半数」ということは各県が過半数になるまでと、こういうふうにきちっとすべきだ。そうしないとトランプが起る、こういう気がしてなりませんので、この辺はひとつ修正をするか、その辺の回答をいただか、きちっとしていただきたいと思います。

○政府委員(太田壽郎君) 交通事故の実態から申し上げますと、御案内のとおり、高速道路におきまして自動車乗車中の死者数というのは、五十九年の例で申し上げますと、自動車乗車中の全死者数の約六%程度でございます。したがって、冒頭に申し上げましたような座席ベルトの着用義務化の交通事故防止上の効果といえますか、そういう点も考えあわせまして、やはり一般道路につ

いてこれを及ぼすということがどうしても必要になるという状況にあるわけでございます。ただ、過半数という取り方を各県ごとというふうにするか、私がさっき申し上げましたように車というのはいろいろ動き回るので、全国的に八万なりあるいはもう少し多い数の母数で調査して、それで結果を見るか、そのところの見解の相違といえますか、差があるのだらうと思っておりますけれども、私ももといたしましては、この座席ベルトの特に一般道路に対する行政処分の点数付与ということが非常に重要な意味を持っているという認識は持っておりますので、たとえ全国的にまとめた数字であっても十分納得がいただけると思いますか、当然であろうという、そういう状況が出てきてもちろん点数付与に踏み切るということでございます。ただ、やはり何かめどがなければいけないというところで、そのめどとして過去十年間、十年以上手法としても確立しているというやり方をしてりたいということでも申し上げておるわけでござい

ます。

○佐藤三吾君 その手法をさっき聞きますと、ある一定の時期に一定期間おたくの方でその特定道路で検証して、そうしてその一つの数字として五〇、六〇という議論になるわけですから、私はやっぱりそういう手法でやる以上は、またそれ以外に方法がないとするならば、それはそういう手法でやらざるを得ぬと思うんですが、そうであればこれは実態とはかけ離れた数字になるのです。そう予測します。ですから、そういうことからいって、この全国の各県が五〇%以上超えたときにこの附帯決議の言う「過半数」という理解に立つて、この附帯決議の「過半数」というのはそういう意味での過半数だと、こういう理解にきちっとして、そうしてやるか、少なくともこれから義務規定はつけても点数付与については五年間なら五年間猶予するとか、こういうきちんとしたものが無いと、これは私は大変なトランプが起こるような感じがしますからそう言っておるわけでござい

ますから、これはひとつはきちんとしていただきた

い。

○政府委員(太田壽郎君) これから私もこの法案が成立した場合には、さっき申し上げましたように、座席ベルトの効用とそれから正しい着用方法ということについて非常に幅広い、むしろ警察というよりも総務庁初め関係官庁、それから都道府県とか市町村とか、そういう自治体はもちろんです、民間の各種の団体を初めとして、非常に幅広いいわば国民運動的なPRといえますか、そういうものをお願いしたいというふうに今考えているところでございまして、そういうことになりまして、おのずから座席ベルトについての正しい理解というものを進み、着用率も上がってくるというふうになるわけでございまして、各県ごとということになりまして、ちょっと区域が狭過ぎるという感じがしますが、やはり車がいろいろ動き回るといような点もございまして、全国的な形での衆議院の附帯決議の「おおむね過半数に達した段階で」というのはそういう全国的な目で見た着用率ということで私ども解釈をいたしているわけでございまして、そういうことで御理解を賜りたいというふうに思っております。

○佐藤三吾君 これは衆議院の決議と警察当局の内容の受けとめ方は全然違いますね。私は、ベルトの着用そのものは否定しませんが、けれども、義務化に伴う点数付与についてはきちっとここで当委員会でも押さえておく必要がある、そう思います。ですから、これは委員長にひとつまた理事会にでも諮って議論していただきたいと思いますが、いずれにしてもこの問題については納得できかねることだけ、これ以上やりとりしてもなかなか進まぬと思っておりますから、明確にしておきたいと思っております。

そこで、次に移りますが、除外対象です。政令案を見させていただきました。これを見ると、「身体が著しく大きく、又は小さい」とあるが、著しくというのはいく何センチなのか、小さいというのはいく何センチなのか、これも定かじゃない。極めてこういう漠としたものが次々とあって、それか

ら「疾病等のため座席ベルトを装着することが適当でない」というのはどういう状態のことを言うのか、これも定かでない。それから、「三十九条第一項に規定する緊急自動車」というのは、これはパトカーのことですか。一般の庶民の皆さん、タクシーの運転手が言っているんですが、パトカーもつけるんじゃない、そうしないと言官民差別じゃありませんかと、こういう議論を聞きまして、いや、それはつけるだろう、警察が言う以上、警察官は長官初め皆つけるだろうと、これはそれが前提でなければ、そんな庶民だけ縛るような法律はだめだと言ったら、そうでしょうね、先生、頑張ってください、こう言っておいた。ところが、ちゃんとここに適用除外になっている。そのほかもう一つ、オの段階では「当該業務につき頻繁な乗降が必要」とされる自動車を運転する者、こういうことも言っておる。「当該」とは何のことなのか。それから、「突発事案に備えることをその内容とする公務に従事」する自動車を運転する者、「選挙用自動車を候補者が運転」というのがその後にいっています。これは私が前に言った内容だと思ふんですが、ちょっと具体的にこの内容を説明していただきたいんですが、時間が過ぎいまして、今私が言った問題についてだけでも結構です。

○政府委員(太田壽郎君) まず、イの「身体が著しく大きく、又は小さいため」と、これは何センチぐらいとか胴回り何センチ以上とか、あるいは背の高さが何センチ以下とか、ちょっと具体的な数字で実は申し上げにくいところがございます。座席ベルト自体というものが通常の大人といいますが、そういうものを対象にして、そういうときに効果が非常に出るというふうな設計をされております。したがって、非常に背が高いあるいは低い、あるいは背が太っているとか、いろいろそういう形になりますと座席ベルトが持っている本来の効用というものが正しく発揮されない、そういうような場合にはもう当然のこととして着用義務を課するのは適当でない

という考えでございます。

それから、ウの「疾病等の」というこの疾病というのは、一番典型的な例で申し上げますと皮膚病なんかのことで、そこを座席ベルトでこするということになるとよく悪いが、それから、この「等」の中には、例えば病気でございせんけれども、妊娠なんかの場合にどうも座席ベルトをするということが適当でないというふうな思われるような者も当然適用除外。それから、緊急自動車の問題でございせんけれども、これはパトカーとか消防車とかいろいろ緊急自動車がたくさんございせんが、これが現に赤灯をつけサイレンを鳴らして緊急自動車として走っている場合、こういうことを考えておるわけでございます。制服のパトカーにつきましては、今御指摘もございましたけれども、これはやはり原則として座席ベルトを締める、これは当然のことだろうと思ひます。ただ、例えば被疑者を護送している場合とかあるいは警ら活動に従事している、具体的な事件がございまして、それで警戒をしなから走っているという場合になりますとつけているのがちょっと無理だという場合もございまして、そういう場合は緊急自動車の者が除外されると同じような形で、この場合には除外をするというふうな考えております。

それから、オの方の「短い区間において」云々と、これは具体的には郵便の集配業務をやっている、それからあるいは清掃業務でゴミを現に集めるというような業務、それから宅配業務なんかもございまして、これも大体宅配業務とか牛乳の配達とか地域を定めまして、それでその地域の受け持ちということであるというふうなものと、頻繁に乗りおろしをするというふうなことになるいわゆる乗種というのがあるわけでございます。こういう人が現に頻繁な乗りおろしをする、ゴミを現に集めてましてそれから遠くのごみ捨て場まで持っていくという段階では座席ベルトをしていただきたいたと思うのですけれども、特定の割り当てられた地域で現に各個にごみを集めているというような場合

には当然のこととして適用除外。

それから、カの部分の「突発事案に備えることをその内容とする公務に」云々、これは典型的な例としてSPなんかを考えております。それから、選挙用の自動車を候補者の方が選挙運動しながら直接運転される、上の方の選挙では余りないかもしれませんが、そういう場合もあり得るものじゃないかということ、運転を直接される場合は当然のこととして適用除外というふうに考えております。

○佐藤三吾君 結果的に、今聞いてみると、例えばそういう細かい疾病の場合とかいろいろな場合でも細かい基準をつくらなきゃいかぬので、これだけではないかな私には各末端まで徹底しにくいんじゃないかと思ふんです。例えば妊産婦などの場合どうするか。それからタクシーの運転手でも、酔っぱらいも出てくるでしゅし、助手席に乗せるのに、そういうのを付けてくれと、いやおまえの車に乗らないと、お客が逃げてしまふ。営業妨害、そういう問題が次々起こってくるような気がするんです。

こういう点を考えると、私は、やっぱりもっと明確に予想されるやつを出すか、大体こういう法律に無理があるわけだから、本来ならベルト着用は点数付与しなきゃいかぬわけだ。つけなければこういう議論はしないわけだ。しかし、義務化にするとか何かつけなきゃならぬ、こうなるのでしゅ。だから、義務化をして義務であるということをつくるのはいいけれども、しかし点数付与という行政処分が出てくるという問題が起ってくるわけだ、この法案はそこをやっぱり無理がある、そういうふうな思いをしませんか。いろいろ言うやうに産婦の例とか事例とどうあるにや。百ぐらいあるでしゅ。そういう場合に一々あんな答えるわけにいかぬでしゅ。どうしますか。

○政府委員(太田壽郎君) さっき申し上げましたように、諸外国の例を見ましても罰金で担保するというような非常に強い担保措置がとられているというのの実情でございますが、日本の場合はそ

ういうのは適当でないというので、さっき申し上げたような処分にどうもなというものが適当だろうと思っておりますが、ただ非常に問題になります。ケースにつきましては、基本的には政令で、さらにその具体的な細かい適用事例といひますか、そういうものは国会におきます御審議等いろいろ御指摘いただいた点等を踏まえて、具体的に第一線の方へ徹底をさせるということで、法案が成立いたしました場合にはできるだけ早く全国の交通部長、交通指導課長等を集めて、その基本的な考え方というのを十二分に徹底させるような手だてというものは考えているところでございまして。

なお、タクシーの運転者の場合についてお話が出ましたので、ちょっと補足させていただきます。さっきもちょっと申し上げましたけれども、確かにタクシーの運転手さんというのにお客から乗せるように求められた場合、それを拒否できないという義務が一方にあるわけでございます。他方、こういう形で座席ベルトの着用義務というのがかかってくる、一種の義務の衝突といひますか、そういう形になるわけでございますが、助手席に乗るお客に、今も話がございまして、酔っぱらいとかいろいろな者がいる、そういうものの実態を考えた場合に酷にならないようにというところで、さっきもちょっと申し上げましたけれども、一声かけていただく、とにかく助手席に乗った方がいた場合に座席ベルトをしてくださいというのを一声かけていただければ、こでいう座席ベルトの着用義務というものをその運転手さんが果たされたというふうな、これは国会でも何度も答弁申し上げましたし、さっき申し上げましたようなそういう各種の会議で末端まで十分徹底させるというところで対応してもらいたいと考えているところでございまして。

○佐藤三吾君 それなら、例えばタクシーで遠方に行く場合、普通は高速道に入る。そうすると、大体お客は六人乗ります。運転手と一緒に前に三人、後ろに三人、真ん中の人は後ろも前もバンド

はない。その場合にはどういふふうになるのですか。

○政府委員(太田壽郎君) これは条文の解釈になつて恐縮でございますけれども、要するに保安基準に定められたそういう座席ベルトがあるその席に座つたときということになっておりますので、今先生御指摘のように、タクシーだけじゃございませぬけれども、普通の乗用車の前の席の真ん中の席というのは、現在の保安基準では座席ベルトの装備が義務づけられてないわけでございます。したがって、そこに座つた方については、もし座席ベルトが任意でつけた場合であつたとしても、この法律によつて着用義務はかからないといふことになるわけでございます。これは保安基準の方の問題でございます。この問題については運輸省の方ともいろいろ御相談をしております。でございますけれども、少なくとも現在の保安基準上はそれが義務づけられてないといふことからいたしまして、結果的に、その真ん中の席の方については着用していかなくても、当然のこととしてこの法律上の義務はかからないという結果になるわけでございます。

○佐藤三吾君 ですから、そのほかに四十五年までの車にはこのベルトはないですよ。それとか、今おたくの調査で車台数を見ると、六%ぐらいといふのはない車がございますね。そういう車などはこの義務が課せられないと、こういうことになるわけですね。それに点数付与という罰則、行政処分をつけるといふことは、やっぱりどう考えても私は無理があると思うんですが、どうですか。

○政府委員(太田壽郎君) 御案内のように、運転席に二点式の座席ベルトを装備するように保安基準が変更されたのが昭和四十四年でございまして、その後、四十八年には運転席と助手席に二点式のベルトをつける。それから、五十年の四月になりまして、運転席と助手席には三点式、それから後ろの席には二点式の座席ベルトをつけるということになって今日に及んでいられるわけでございます。したがって、今御指摘のように、確かに

四十四年の四月以前に製造された車につきましては全く座席ベルトがないという結果になるわけでございますが、既に十六年もたつておりまして、實際上、町の中で有効に走っているというものはほとんどないのじゃないかというふうに推測をいたしておりますけれども、保安基準上そういう義務づけられてない車については、法律上この義務の規定は適用にならないといふことでございます。

○佐藤三吾君 もう一つ、あなたもそう言つてないと思うんですが、ベルトをつけたために、衝突したときに例えば首をつつて死んだり、それから内臓破裂して死んだり、事例はたくさんあるわけですね。ですから、これは絶対のものじゃないんです。これをつけたら絶対大丈夫といふものじゃない、そういうもので、しかも今言うように、今走っている車の中でも、あなたはそう言うけれども、最近、四十五年以前の車は、これができるということでもほとんど値上がりしてある。そういうことを考えると、一体ベルト着用というこの法改正が本当に私はあなたが言うような目的とは逆の現象すら起こっていると言つてもいいんです。ですから、これはやっぱり点数付与をやめるか、それから当分、五年間ぐらいはつけなかつたか、当委員会の審議を通してそこら辺はきちんと押さえておかないと弊害の方が出てくる、こういう感じがします。

いろいろ聞きたいんですが、そのほかの問題もちょっとございまして、一応この問題はこの程度にして、もう一つ先に進みますが、ヘルメットの着用の問題で一つだけ聞きます。

確かに、おたくの統計を見ましても、婦人の皆さんが非常に嫌がっています。しかし、これが完全義務化になりますとつけざるを得ない。ところが、原付といふんです、あれは今千四百万台ぐらゐあります。それから、オートバイが三百万台ぐらゐあります。そのうち、おたくの調査によれば、ヘルメットを六〇%は着用している、二〇%は着用していないけれども持つておる。しかし、残り

二〇%といつてもこれは分母が大きですから、これは言いかえれば今から買わなきゃならぬと、そういうことになりますから、ヘルメットがほとんど値上がりし始めておるんです。こういう現象が起つておるんですが、私はむしろ原付が九千キロもスピードを出せるというのが問題であつて、ここがやっぱり例えば性能として五十キロ以上は出せないような仕組みをきちんとすれば、こういうヘルメットといふものも必要なくなつてくるのだと思ふんですけれども、ここら辺の見解を含めていかがですか。

○政府委員(太田壽郎君) ヘルメットについて非常に幅広い御質問いただいたわけでございますが、確かに女性の一部分から、ヘルメットをかぶると髪が乱れるといふようなことで、何というかと髪が乱れるといふようなことは事実でございます。若干その意見があるといふことは事実でございます。が、原付といふのは御案内のように非常に弱い立場で、被害に遭うといふことになりまして、むしろ出しになっておるもので、どうしても頭とか顔に傷を残すといふようなこともなります。それで、そういう事故がかなり実は多いわけでございます。そういう点については十分PRをして、顔にけがをするよりは、ちょっと髪が乱れるけれども仕方がないといふような方向にみんなが納得してもらふように、これは一年間の猶余期間といふのをヘルメットの製造の関係から設けておりますので、その間にPRを徹底させてまいりたいと思ふように考えております。現に自動二輪の方につきましても、これはもうほとんどヘルメットをかぶつております。原付の方がそういう形でござい

それから、確かに車の性能は、御案内のように現在の原付といふのは時速三十キロしか出してはいけないといふことが決まつておりますけれども、実際は非常に技術が進みまして、かなりスピードが出るようなことになってきております。ただ、この辺につきましても行政指導で、これは私どもの方ではございませぬけれども、行政指導で六十キロ程度までしか出ないようにということ

指導が行われているわけでございますけれども、やはりそのくらいのもつというのとは突発的な事故が起きた場合の瞬間的な回避動作とか、あるいは坂を上る際にかなりスムーズに上るための能力とか、いろんな観点から必要じゃないか。ただ、今先生から御指摘のような点もございまして、運輸当局等とも十分連絡をして対策を検討してまいりたいといふふうに考えております。

○佐藤三吾君 今お答えいただきましたが、これは大丈夫ですか、一年ぐらゐの施行延期でもつて二〇%の充足がでますか。私は、さっきお話しございましたように、五十三年ですか、道交法の改正で、高速道で停車した赤い三角板を義務づけました。ところが、あれで業者は一気に十億円の利益が上がつたといふ。私は審議のときには過重載の方に重点を置いておつたもので、そこには気がつかないでたんだけれども、そういうことにはなりません。

○政府委員(太田壽郎君) 当時のそういう経験等も踏まえて、今回はヘルメットの問題につきまして関係業界の方の製造能力といふようなことにつきましても十分調査はいたしました。それで、さっきも先生からお話ございましたように、義務化することによつて新たに必要になるヘルメットといふのは約二百八十万個程度ではないか。ただ、千四百万台の原付といひましても、中にはかなり事実上死蔵しているといふか、使われない形のものもあるかと思ふので、実質的には今申し上げた数字より、必要となるヘルメットの数はもっと少なくなるのではないかと思ひます。年間大体販売数が二百四十万個ぐらゐ、それにそういう需要があるといふことになりまして、五十万個ぐらゐは十分製造が可能といふことと、約三百万個ぐらゐの製造能力もあるといふふうなこと。さらに、市場の在庫の推定で約百万個ぐらゐはあるといふようなことでございまして、今回に関しては、今御指摘いただいたような特別の値上がりとかそういうようなことはなくて、一年間あれば十分であるといふふうに考えており

ます。

○佐藤三吾君 道交法の問題では、以上の点が私が一番気にかかっておる点ですから申し上げておきます。どうしてもベルトについてはさっき言ったように御答弁を了解するわけにはいきません。これはひとつ後ほどまた機会を見てやりたいと思いますが、何とかひとつこの委員会の中で修正をするか、はっきりした確認をいただくか、その二つがない限り、私は容認するわけにはいきません。

そこでもう一つ、警察がせっかく来ておりますから、消防との関連で聞きたいと思いますが、タンクローリーのあの事故の問題で警察、消防庁が先般調査も行っておるようですが、これはいろいろお聞きしたいんですが、時間がございませうから、きょうは一つだけお聞きしておきたいと思うんです。

あのタンクローリーと同じような危険物搬送車というのが約六万台全国を走り回っているわけですから、その中で今回事故が起こった車両というのは極めて保安基準以上の装備を持った内容である事故になっておるわけですから、ところが、実際見ると六万台の中には、昨年東京消防庁と警視庁が調査した一斉調査の中でも二四％が違反車両、こういう実態にあるんです。そのうち大災害に直結する違反が十一件もあった、こういう事例も出てくる。こういうような状態であって、これに対してどのように対処しようとしておるのか。五十四年から五十八年の実績をおたくの方で資料をいただきましたが、それによっても約百五十四件の事故が発生しておる。こういう事例も報告されておるわけですから、私は、これこそ緊急に措置をとらないと、毎日火薬庫が六万台走っているようなものですから、極めて重大な問題だと思ふんですが、これはいかがですか。

○政府委員(岡根則之君) 御指摘がありましたように、私もどなたかしましては、保安規程を必ず遵守をいたしますように警察とも協力をいたしまして路上での取り締まりその他の徹底を図ってお

るところでございますが、残念ながら違反がゼロというような状態にはなっていないわけでございます。昭和五十九年で移動タンク貯蔵所、いわゆるタンクローリーにつきましては二三％の不適合車があるという状態でございます。こういう不適合車をできるだけ早くなくしていくために最善の努力をするように各消防署を指導をいたしておるところでございますが、実際問題といたしましては、事業所への立ち入り、それから先ほど申し上げました路上での抜き打ち的な調査、そういうものを通じまして、違反車両のないように今後とも最善を尽くしていきたいというふうに考えておるところでございます。

○佐藤三吾君 警察はどうですか。

○政府委員(中山好雄君) 危険物を運搬する車両、これはガソリンとかいったものあるいは高圧ガスなど、そういったものがございまして、これらにつきましては、警察といたしましてはその事故を防止しなければならぬということで積極的指導、取り締まりを行っておるところでございます。

昨年中の危険物にかかわる違反の検挙が全体で千五百八十九件ございまして、そのうち、輸送車両の違反検挙というのは六百八十四件という数字になっております。違反の内容としましては、危険物の運搬車両であることを表示する警戒標識をつけるのを怠ったり、危険物の取扱者が同乗をしなかったり、免状を携帯しなかったりといったような形式的、手続的な違反がその大半を占めるわけでございますが、中には静電気を除去するためのアース線が壊れているとか、あるいは積載容器的転落防止を完全にしていけないなどの事故につながる違反も見られました。運搬関係者に安全のための規則を厳守させる、そういう意識を高めるためにも、警察といたしましては今後も、たとえ形式的な違反でも取り締まりを進めてまいりたいというふうに考えております。

○佐藤三吾君 今度事故起こした車は違反車じゃないんですね。むしろ保安基準以上の堅牢な設備

を誇った車です。それすら横転してああいうふうになれば大変な事故になる。ましていわんや、今あなたがおっしゃったような違反の車が突っ走っておるといふような現状、こういったところに、消防庁長官が言うように立ち入り検査、抜き打ち検査、こういうことで対応できるものじゃないと私は思ふんです。ですから、むしろタンクローリーを含めたこういう移動火薬庫みたいなものはできるだけ走らせない。もっと言えば、こういうのが経営をやっているとしても採算が成り立たぬという方向に追い込んでいかなきゃ、誘導しなきゃいかぬと私は思ふんです。

ですから、高速道であるとかこれらについて私はこれこそやっぱり禁止する。もし例えば東名高速道路のトンネルの中であいつらタンクローリー車が突っ込んでおたら大変な事故になる。こういうことを考えると、長距離についてはできるだけ列車に移しかえていく、こういう政策をとるべきじゃないか。そうして、同時に、こういう一般道を走る場合には、今度も五十キロのスピードで事故を起こしたわけで、そういう意味ではやっぱりもっと制限をして、そして絶対安全運転をさせていく。こういうような所要の措置がとられていかないと、私は今以上の大惨事が起こってくるような気がしてならぬんです。そこら辺いかがですか。それを簡単にひとつ御説明をいただきたい。

○政府委員(大田壽郎君) 現在の根本的な運輸体系といえますが、そういう基本的な問題にかかわること、私どもの方の所管から若干はみ出るような感じもあるわけでございますが、御案内のように、最近鉄道によります精製品の輸送が行われておりますけれども、原油とされるのはほとんどがいわゆる精製基地に陸揚げをされる、それで精製基地から中継基地までトラックの方で運ぶというような形になっていくわけでございます。確かに、そういうことになりましたと、今回の事故のようになりまして、原油の輸送ということもなるわけでございますが、原油の輸送というものが、今先生がお話しのような国鉄に大きく振りか

わるということとは大きな解決策の一つだろうと思ふんですが、現実問題といたしまして、今申し上げましたような輸送実態というものが既に変化してきているわけでございます。

そこで、特にその危険なそういう車について走行実態に即した形で交通規制というふうなものに必要性が出てくるわけでございますが、これまでもこの種の車は大体いわゆる大型車になっておりますので、大型車の通行規制ということで、例えば東京都内におきましては、裏通り等については五十八年度末で約五百八十キロ、二千六百十八区間につきましては道路からの締め出しをしていくというのが情勢でございます。ただ、今回の事故が起きました、いわゆる環七みたいなあいつら幹線道路になりますと、こういうふうな締め出しをしていった場合でもかなり最後の方にまで残ってくる道路になるのじゃないかというところが非常に問題である。今回事故が起きました環七につきましては、最高速度は四十キロ規制、駐車禁止とか歩行者横断禁止、交差点の転回禁止、右折禁止等々の交通規制を幅広く可能な限り行っておりますが、交通規制の面からそういうのを完全に締め出すというのはなかなか難しい状況にあるというふうに考えております。

○佐藤三吾君 いずれにしましても、私は抜本的に緊急に対応しないと第二、第三が起ってくる。今、現に六万台が全国を走っておるわけですから、こら辺こそベルトに力む力をそっちの方に向けて庶民の安全を守る、こういうひとつ努力を消防庁、警察とも強く要請しておきます。

次に、先般私が質問して、どうしてもここだけはきちっとしておきたいと思いましたが、時間が足りずに残りましたので、消防庁、労働省にお聞きしておきたいと思ふんです。

私は、消防職員の勤務時間の問題で先般やりました際に、昨年調査やつただろうと、こう指摘したんですが、長官、どうしても調査をやつてない、実態わからない、こういうことだったので、結果的にこれはやつたわけですね。

○政府委員(閣根則之君) 勤務時間の調査につきましては、公式に外部に発表を意図いたしまして、統一的に実は私どもの公務員部の方で調査をいたしております。そのほかにも消防庁の中の内部的な資料を得ますために、公表するという前提でなしに調査はいたしているわけでございます。私が先申し上げましたのは、したがって公表できるような調査資料、まとめたものはない、こういう御答弁を申し上げたつもりでございます。

○佐藤三吾君 私は、公表できるときは問わなかったつもりなんです。やっただろうと。あなたは、やっつてない、こう言っただけですが、それはいいでしょう。もしやっつておるなら、その状況をひとつ提出していただきたいということが一つ。

それから、時間がございませぬから先へいきますが、同じ時期に全国消防長会が調査をやっていますね。それを見ますと、九百二十七消防本部の実態が出されておりますが、これはあなたもごらんになったでしょう。五十九年十月一日、調査を行っています。「59年消防現勢調査 全国消防長会」これを見ますと、九百二十七本部の中で、二交代制が八百七十六、三交代制が三十四、一部三交代制が十七、こういう分布になっています。この中で、勤務時間の実態が出ておりますが、毎日勤務、いわゆる日勤の皆さんの中では三十二消防本部が四十時間未満になっておる。これはどういふところなのか。それから、四十から四十四時間三十分というのが八百八十八になっている。

交代勤務になりますとがらっと変わりますて、四十時間未満が十四、四十から四十四時間が二百三十、四十四時間から四十八時間が三百八十一、労働基準法に違反する四十八時間以上が二百六十八消防本部になっている。そのうち、五十五時間から六十時間を現在やっておるのが五の消防本部がやっておる。これはどこですか。

それから、三交代の場合には、ほとんど四十八時間未満にいつています。

は未実施がある。実施していないのが二百八十消防本部、こういうふうに出ています。いかがです。

○政府委員(閣根則之君) 御指摘の「59年消防現勢調査」というのが全国消防長会の方から印刷物として公表されているというところにつきましては御指摘のとおりでございますし、また、その中の勤務時間等の数値につきましても、先生お話のありましたような数字が出ておるようでございます。ただ、この内容等につきましては、私も責任を持って申します、内容についてはこれがこういうことであるというところは承知をしていないところでございます。

ただ問題は、労働基準法との兼ね合いで問題があると思われまして四十八時間以上の勤務時間制度をとっているところが相当数あるという数字についてでございますが、私の方は別途、組合消防を含めまして内々の調査をいたしております。その結果によりまして、条例等の改正が適時適切に行われていないために四十八時間以上の基準をいまだ条例上持っているところが一部あるようでございます。しかし、実態につきましては、規則で四十八時間以内をいたしておりますし、実際の職務の割り振りを見ますと、実行上四十八時間をオーバーしているところというのはいないようでございます。今先生がお話になりました四十八時間以上の正規の労働時間をとっているところが相当数あるということについては、私もそれはさういふことにはなっていないというふうに考えておるところでございます。

○佐藤三吾君 この本の資料の十四ページの中を見ていただければわかるんですが、十四ページと十五ページ、こういうふうな原簿はなっておるんです、ところが、これに上に張っておるわけです。今実態を私が言ったところに、あなたが答弁したその答弁のやつをここに張っておるわけです。十五ページもちゃんと実態出しておるんです、こういうふうに。(資料を示す)ところが、その上にまたこれを張っておるわけだ。張っておるけれども、

はげば元が出るわけだ。僕は、はいだから元がちゃんと出ているわけです。しかし、なかなか苦慮したと思うんですよ。これを張りかえたものを見ると、四十八時間以上書くわけにいかぬものだから、実際今あなたが申し上げたように、五十五時間から六十時間が、東北が一消防本部、東近畿が一消防本部、中国が一消防本部、九州が二。五消防本部がそうだと出ている。それから、四十八時間から四十九時間を超えておるのが、北海道が十二、関東が九十二、東海が十七、東近畿が四十四、それから近畿が三、中国は三十七、四国は二十三、九州が三十六、合計二百六十四、こうなっている。それを今度新しい張っておるものを見ると全部、四十一時間から四十二時間、四十二時間から四十三時間と、こうランクをつくっておるの

が、たつた一つ一番最後に四十八時間と書いて、そして同じ数字が出ておる。二百六十四がこう出ている。だから、これはもう明らかに隠しようがないからこう出したと思うんです。出したけれども、ちゃんとしつぽは出しているわけなんです。だから、こういう実態はあなたが何ぼ否定しても、これは全国消防長会ですから、私は事実として認定せざるを得ない。時間ございませぬけれども、この問題についてそんなあなたのような見解じゃ認めるわけにいかない。これは直ちに勤務の実態を調査して、そして当委員会にこれをひとつ報告してもらいたい。いかがですか。

○政府委員(閣根則之君) 確かにこの資料につきましても多少私どもが問題があるのじゃないかと思われるようなデータが入っていることは間違いございません。消防長会で張っておりますので、その辺の状況も消防長会にただしてみたいと思えますし、私もどなたもいたしましては今まで外に公表できないような形で組合消防を含む勤務時間等の調査がなされていないというわけでございしますが、御指摘もございしますし、消防職員の勤務条件の改善を図っていくというの、これまた私どもの責任でもあるわけでございますから、この際、消防職員の勤務条件の実態、特に勤務時間等につきま

してできるだけ的確な現況の調査ができますように検討をしていきたいというふうに思っております。

○佐藤三吾君 労働省、こういう明らかに労働基準法違反が横行しておる。それをやはり正していくのが労働省じゃないですか、基準局じゃないんですか。ところが労働省は、基準法が五十六年に改正になりました、こういう特殊業務についてはいるところでも本則に基づいて四十八時間以内、そうしてそれが消防については五十八年の四月一日からは、これはもう完全に二年間の猶余期間を終えて施行になっておる。そういう中にもかかわらずこういう事例が生まれてきておる、この点についてあなたのところからすると、必ず地方公務員法で監督業務は、例えば公務員の場合には人事委員会、人事委員会がおらないところについては任命権者というところに委任されておるからどうしようもありませんというのがある方々の方の今までの例、しかし任命権者がこれをやっているわけだ。監督業務の委任を受けた監督署長にあるべき任命権者がこういう違反行為をやっている。これに対して、だから仕方がありませんでは私は済まされない。この点、一体どういう見解を持っているのか、それが一つ。

「委員長退席、理事岩上二郎君着席」もう一つの問題は、警察の場合にはそのことを予測しながら事前に四十一年から四十四年にかけて三交代制に、一万七千人の増員を含めて、切りかえてやっておるけれども、消防はさつき申し上げたようにやられていない現実。ところが、いわゆるこの規則二十六条から九条が削除された意味が消防職員の場合には完全に適用されていない。二交代制変わっていないという前提の中で、そうして基準法違反が横行している、こういう状況にもあるわけです。これは私はやはり労働省の怠慢の一つではないかと思う。法が確かに委任しておるというのとは何かといえば、少なくとも地方自治体の長は法律を施行するところだから、まさか法律違反をするはずがないという前提があるからこ

ういう法の措置がとられておると思うんです。しかし、あくまで労働基準法を全国の労働者に適用して、それを適正にしていけるのは労働者なんだから、同じ役所といえどもそういうことがあれば、僕は当然きちんと指導すべきじゃないかと思う。いかがですか。

○説明員(菊地好司君) 労働省といましては、労働基準法全体を所管している立場から、御指摘の点、労働者の労働条件にかかわる問題でございますので、御指摘の趣旨を踏まえまして、消防当局と十分話し合つて、適正な時間管理が図られますよう努めてまいりたいと思つております。

○佐藤三吾君 消防庁は労働省の協議があつたらどうしますか。それでも二交代制を堅持して、そして基準法違反を引き続きやめていく、そういうことですか。

○政府委員(関根則之君) 勤務時間につきましては労働基準法違反があるというふうには私も考えていません。しかし、御指摘もありましたので、そういうお話があるのであれば調査もいたしなうというのを先ほどから申し上げていたところでございます。仮に労働省の方から何か違反事項があるというお話がありますれば、消防庁といたしましては、法律を守らなければならないことではございますので、違反の事項のないよううにしていきたいというふうに考えておるところでございます。

○佐藤三吾君 だとすれば、消防の勤務体制は三交代制に、一部日勤を含んで切りかえていかざるを得ないというふうに思ふんです。なぜかといへば、規則三十三条によつて、消防職員についてはいわゆる一般の労働者に与えられている休息の一斉使用、自由利用ができないという仕組みになっていふ。その中で拘束時間を延ばしたり縮めたりするやうな、そういう発想のことでは、私はいつまでもたつて解消しない、三交代制に踏み切る指導を強める、そのことによつて労働基準法違反をなくしていく、こういうふうな受けとめていいですか。

か。

○政府委員(関根則之君) 私どもは、現在多くの消防本部で実施をいたしております二交代制でも、労働基準法で定めております勤務時間の規制の範囲内でやれる方法がちゃんとあるというふうなことを考へていくわけでございます。二交代制をとると直ちに労働基準法違反になるというものではないというふうなことを考へていくわけでございます。二交代制をとると、労働基準法をもし仮に守つていないところがあればそれは正していきたいと思いますというところは、直ちに二交代制をどんどんやめていく、二交代制について一切容認しないということまで申し上げていくわけではないわけでございます。二交代制というものは実際問題として、田舎の小さな消防本部等では実際の勤務の組み立て方として必要となつてくるわけが多いわけでございますので、二交代制をとらざるを得ない。しかし、そういう中におきましても労働基準法の要件を十分満たすやうな形で勤務時間の割り振りを組んでいくように指導をしていきたいと思つております。

○佐藤三吾君 これは労働省にも言つておきますが、協議をするに当たつて、二交代制、しかも規則三十三条で休憩時間の自由と一斉利用を阻まれておる労働者の場合のいわゆる四十八時間以内の勤務というところになりますと、どうしても三交代制以外にないと思ふんです。そこら辺は今長官と若干違ひますが、そこら辺も含めて私は指導なり協議をやつてほしいと思ふんです。これは普通の労働者と違ひはしないと思ふんです。これは普通の見解があればいいだいたいなんです。見解がなければ、私はそういう方向での指導をぜひお願いしておきたいと思ひますが、よろしいですね。

○説明員(菊地好司君) 御指摘の規則三十三条は、職務の特殊性、公共性から統一した休憩時間に関する基準の適用を外しているわけでございます。消防職員についてもその公共性、特殊性があるというところで現行法ができていふというふうなことに承知しております。いずれにしても、先生から指摘ありましたように、監督権限を直接持つており

ませんので、消防庁当局と十分事情を話し合つて、改める点があるとすればお願いしてまいりたい、かように考へております。

○佐藤三吾君 時間がありませんからもう一つ聞いておきます。給与です。

消防庁の説明によると、いうなら公安職給料表が適当である、こういうことを言つて、それができない場合は、行政職にはいづゆるそれに見合うだけのプラスアルファをつけた方がいい、具体的に一口で言えばそういう指導をやつていふですね。ところが、公安職給料表は百九十六で行政職給料表は七百二十六の実態にある。私はそんな指導は、消防職員の現状から見れば無理な指導だと思ふんです。なぜかと言へば、市町村から全部出向しておる部類もおるわけですから、したがつて、やはり行政職給料表にならざるを得ないと私は思ふんです。この点はあくまで公安職給料表を完全適用に持つていく決意なのか、その実態はともかくとして、そういう指導なのか、そこら辺が一つ。

それとも、行政職に持つていくとすれば、具体的な優遇策は一体どういうことなのか。例えばこれはあなたの主張によると、危険が多い職場であるとか、いろいろ特殊な勤務態様を求められる職場であるからという理由づけをしていますが、その例えれば恩給の二〇％とか三〇％とか、こういう補償をすれば足りるようなことなんです。そこら辺を考へておるのか、どつちなのか、その点をひとつまず聞いておきたいのが第二番目の問題です。それから三つ目に、あなたは、こういう勤務態様でいいのだという、拘束時間の中でいいのだという現実を給与問題に置きかえておるやうにこの説明書は書いていますけれども、これは私は大変な間違いだと思ふ。例えば消防職員といへども、本庁勤務の者ともしくは一般日勤の者もこれは消防の給料表適用を受けておるわけでしょう。それだけを区別するわけじゃないでしょう。その者と交代勤務の者とが一緒に使つておる給料表でも

つて、交代勤務の特殊性を補償をする給与制度という論理は、これは通りません。ですから、そういう意味で、そういう無理な解釈をせずに素直に、消防職員は警察との関連があるというなら、警察職員そのものがもう三交代に完全に移行しておるわけだから、やはり消防もそういう勤務形態にして、そうして給与については今言つたやうに調整給をつけるとか、そういう所要の措置をとるとか、できない相談の方向じゃなくしてできる方向での改善措置をとる、こういう姿勢で私は臨むべきだと思ひますから、その点をひとつお答えを聞いて質問を終わりたいと思ひます。

○政府委員(関根則之君) 私どもは、消防職員の給与のあり方ないしは給料表のつくり方につきましては、一応統一した地方公務員全体の給料表のつくり方等についての公務員部の指導をもとにして具体的な消防職員の指導をしていくわけでございます。

当然、地方公務員の給与というのは職務の責任と実質的な困難性なり職務の実態というものの即したものでなければならぬという原則があるわけでございますので、そういうことから考へますと、消防職員の、特に現場での消防職員の職務の実態というのは警察と非常によく似ているのではないかと、ほかの事務職員に比べて現場の警察官とよく似ているのではないかと、たまたま警察官には公安職の俸給表というのがあるわけでございますから、そういう者については公安職の俸給表をお使いになるのが一番いいのではないかと、こういう考へ方を基本に持つております。ただ、しかし問題は、職員数が非常に少ないやうなところで、わざわざ公安職の給料表をわずかに十人か二十人ないしは三十人程度の消防職員につくるといふことは、人事交流その他の面から考へましても必ずしも適切ではないという考へ方もございまして、そういうところの消防本部におきましては行政職の俸給表を使つて、ただ行政職の一般の職員と勤務形態なり勤務時間なり、あるいは危険の内容その他が違ふところがあるわけ

でございますから、その分の調整をいたしますために、必要に応じて特殊勤務手当を支給するなり、あるいは号俸の格付を多少変えていくなり、そういうことで事態に応じた調整をすべきではなからうか、こういう指導をしているわけでございます。何か、何何でもすべて公安職等俸給表をとって、それに全部の消防職員を当てはめていくという考え方は持っていないところでございます。いづれにいたしましても、事態に応じて適切な給与のあり方というものにつきましてこれから指導をしていきたいと考えております。

と申しますのは、私も大変恥ずかしいことでございますが、警察におりました交通というものは直接担当したことはございませんが、二十九年の終わりに私の母が交通事故で亡くなりました。無免許スクーターにぶつけられて一時間で亡くなりました。私警視庁におりました、飛んで田舎へ帰りましたが、そのときに私の周囲の兄弟その他の女子の方の泣き叫ぶ状況を見まして、私は何とかして交通に対する政府の関与と申しますか、もっと大蔵省に金を出してもらおうということが一番必要だと自分で認識したような次第でございます。

ましてモータリゼーションが進んでおる場合には、どうしてもそういうことは言えないのでありますから、何とかして交通の事故を減らすための施設というものを一生懸命にやらなければならぬという私は考え方であります。今も私はその母の亡くなったときの周囲の方々の泣き叫ぶ声を覚えておりますが、そういうことを頭に置きました。私はこういうような泣き叫ぶ不幸な方が一人でも少なくなるように努力すべきではなからうかというところで、率直に申しまして交通問題の重要性というものをみずから認識したような次第でございます。

今のような構造上の制限の問題、街路の通行の制限の問題その他庶民の交通安全という見地からいろいろ検討したいと思っております。まことに私率直に申しまして失礼でございますが、そういう感じでございます。

午後一時十分再開することとし、休憩いたします。

午後零時十五分休憩

午後一時十二分開会

〔理事岩上二郎君委員長席に着く〕

○理事(岩上二郎君) 地方行政委員会を再開いたします。

午前中に引き続き、質疑を行います。

質疑のある方は順次御発言を願います。

○吉川芳男君 質問に入ります前に、与党の議員である私にこのたび百分という異例な長時間を割り当てていただきましたことに對しまして、委員長並びに理事の皆さんに深甚なる謝意を表するものであります。

まず、この道路交通法の一部改正の件につきまして、もう既に衆議院では審議が終わっているわけでございますが、議事録を拜見いたしますと、古屋自治大臣は交通安全に對しまして並み並みならぬ思い入れがございますか、意気込みといえますか、所信をお持ちのようでございますか、いま一遍参議院のこの委員会の席でひとつ御開陳願いたいと思っております。

○國務大臣(古屋亨君) 率直に申しまして、私は、交通の問題、特に交通安全という問題は国民の暮らしの上で、どうしても生活の安全確保の上では欠くべからざるものだという認識を前提として

その後交通事故は一時減りましたが、現在もこの数年来九千名以上のものでございますし、考え方は、自動車は普通の市民の敵とおっしゃる方もありますが、こういう現代の時代におき

は、安全教育といいますが、学校から五百メートル以内のそういう道路、学校のそばの五百メートル以内の国道その他につきましては必ずそういう施設をし、二分の一の国庫補助をしなきゃならぬという案を議員立法で出していただきましたが、二年間という限定された期間でありましたが、そういうような施設をすることができたのでござい

○政府委員(鈴木貞敏君) 御質疑の交通事故死者の増加、そういったものの原因、対策というふ

うな点でございますけれども、私も長い間の警察経験におきまして、戦後、昭和二十年代、三十年代、四十年代、五十年代と振り返って見ますと、まことに車社会あるいは交通戦争というふうな言葉が使われたりいたしまして、交通警察の比重が年々大変重くなっております。一線の署長等の仕事の内容を見ましても、交通事故とにばかり減らそうという日々の努力、これが年々やはり負担がふえておるということを痛切に感ずる次第であります。

仰せのとおり、交通事故死者が昭和五十四年、これが八千四百六十六人であったわけでございしますが、これが底でございます。最も事故死者の多かったのは昭和四十五年でございます。このときは一万六千七百六十五人、こういうことでございまして、五十四年にはほぼ半減を目前にするような状況であったわけでございしますが、残念ながらその後、反転現象を起してきておるといふのは御指摘のとおりでございます。

その原因は何であるかということでございしますが、これはまさに交通事故を減らすというものは国民行政といえますか、やはり警察だけ幾ら一生懸命やってもこれは減らされないわけでございまして、国民的な広がりの中でやらなくちゃならぬというふうな要素があるわけでございしますが、いろいろの点からアプローチは可能と思っておりますけれども、総論的に言えば、従来いろいろやってきた対策、すなわち交通安全施設の問題、それから交通指導取り締まりの問題、あるいはまた交通安全教育の問題、この施設と取り締まりと教育、これが大きな三つの柱にならうと思っておりますけれども、こういういろいろの対策が急激な車社会の進展に追いつけなくなっているということが総論的なこととして言えるのじゃないかと、こう思います。

一方、各論的に言えば、最近の死亡事故の傾向を見ますと、二輪車に係る事故、これが非常にふえておるといふのが特徴でございます。例えば昭和五十四年当時の二輪車乗車中の死者が一千五

百三十八人であったわけでございしますが、これが五十九年度中が二千三百二十二人になっておる。実に五一％、七百八十四人の増加、こういうふうな状況でございます。昭和五十四年と昨年の交通死亡者の差、これが七百九十六人になっておりまして、この数字はまさにこの二輪事故が交通事故死亡者を押し上げておる、こう言ってもよからうかと思っております。

こういったような現状でございますので、今回お願いしております法改正におきまして、この原付の右折方法の変更であるとかあるいは初心者の自動二輪車の二人乗りの禁止、こういった諸対策を盛り込んでおるわけでございします。その他、二輪車専用レーンの設定であるとかあるいは二段停止線の設置であるとか、あるいはまた原付安全技能講習、あるいはまた自動二輪免許取得時の講習というふうなことで、二輪車対策につきましましていろいろの手だてを尽くして努力しておるというふうな状況でございます。

今後とも交通社会の進展はどんどん続いていくわけでございします。警察庁といたしましてはもそれに対応した施策を講じまして、よりよい交通社会を築くように努力してまいりたいと、こう思うわけでございします。

○吉川芳男君 大蔵省の方いらっしゃいますね。今お聞きのとおりで、警察庁長官から、交通安全をするためには安全施設と取り締まりと交通安全教育が必要だと、こういうふうに総論を述べられた上に、各論の一部として、二輪車の急増があるということがお話があったわけでございしますが、私はこの質問をするためにちょっと担当官にお聞きしますと、どうも安全施設というか、信号機、それから標識、管制センター等いろいろあるわけでございますが、そういうものとあつたのは道路そのものの伸びが非常に鈍い。自動車数が六六％もふえているのに、この期間十年間では道路はわずか一〇％しか伸びてない。また、警察官の取り締まりはもうマキシマムにきている、一千四百万件一年間に処理をしている、二十万人の警察官ではもう限界にきているという嘆きといえますか、それにも近いような訴えもあったわけでございします。それに対して、それじゃ大いにその必要と予算化を要望すればいいじゃないですか、こうやりますと、これが大蔵省のゼロシーリング、マイナスイーリング、こういうことで頭打ちされている。大蔵省の皆さん方は、すべてに聖域がないと、こう言われるけれども、これは、人の命は地球よりも重たいという言葉をどのようにかみしめておられるのか、こういう交通安全に対して、また警察の要求に対していささか無慈悲な対応をしているのじゃないか。もう少し交通事故をなくするのには、直接ではないけれども、もう少し金銭の面で使ってくださいというふうな気持ちにおおなりにならないかどうか。ひとつその辺お聞かせ願いたいと思います。

○説明員(吉本修二君) 私どもも、交通事故をできるだけ減らして平和な安全な交通ができるような、そういうことが重要であるということは十分認識しております。先ほど大臣、警察庁長官からもお話がございましたように、政府の中では限られた財源の中で効率的な行政を目指しながら、できるだけ配慮を行いつつながら総合的にやってきておるといふのが現状でございます。特に交通安全関係では、例えば道路の歩道の設置であるとか信号機の問題も含めて、どうして必要ならざる限りというところではできるだけ配慮はしなければならぬということ、建設省、警察庁一体となつていろいろの施策を講じられてきておる。そういう中で、私どもとしても必要にして十分であると言えりかという御指摘はあらうかと思ひますが、限られた財源の中でできるだけ、少なくともこれだけあれば何とかなるというところの線では配慮しているやうな状況でございます。全体の財政状況については既に御承知のとおりでございますので、そういう中で限られた財源を効率的に特に重要なところへ配分しながらやっていただくということで、今後とも御協力をお願いしたいと思ひます。

○吉川芳男君 模範答弁とでもいいますか、大變抽象論に過ぎているわけでございしますが、今そのことについてやりとりする場席でもございせんので、今後ともひとつ大いに交通安全は世界の願いであるということも認識されて、ただ財政は切り込めばいいというふうな考え方はなくては、ひとつやってもいいことを要望して先に進みます。

次のシートベルトを聞く前に警察の方にも一言言いたいの、どうも交通の部門が非常に伸びている。交通部、どこの県でも交通部というふうに独立させているが、昔は警ら交通部という名前が、パトロールと交通とは一緒にやっていたので、最近ではこれを分けたために、パトロール、警らの方は違反や問題のあるような乗り方を見て、もう余り注意をなさぬ。それは交通の方がやるのだからというふうな形で、いわゆる専門分化がいささか過ぎているのではないかと。違法な行為や駐車違反その他見たら、そういうパトロールの警察官でも、何をするとしようというふうなことも積極的にいかかり合いを持つ、目を向けるというようにすべきじゃないかなというふうに思ひますが、それは質問の主体でございせんから、次の答弁のときにまとめて答弁くださって結構です。次に、シートベルトの装着の問題でございます。

先ほどもお話が出てましたように、高速道路においては義務づけをする、それから一般道路についてははしばらくの間努力規定にとどめておく、また罰則はなくて減点方式であるというお話も承ったわけでございします。また、助手席の義務化でございますが、先ほど体の大きい人、小さい人というふうな話も出ましたけれども、子供のような場合はどうなるのか、そういう場合の規定がないやうでございます。それから中にはやむを得ないでやっているとしようけれども、赤ちゃんをおぶっているような奥さんなども見かけることがあるのですけれども、こういうような場合はどういふふうに考えたらいいか。煩雑に乗りおり

が必要の場合、ごみの収集車というようなお話も承りましたけれども、非常に先ほどの議論でも、区分というか見方といいますが、そういうものが難しくなっておりますけれども、一線の警察官にはどういふふうな指導をなさっていくのか聞かしていただきたいと思います。

それとあわせて、この資料をもちいたときに、三菱総合研究所に、シートベルトを着用することによってどれだけ死亡事故がなくなるのかということをお聞きしましたところが、大体この死亡事故の資料のグラフにもありますように、シートベルトを着用していれば効果があつたと推定される人間は、してないために死んだ三千二百五十八人のうち二千五十八人が死なぬで済んだらう、その比率は六二％だ、こういうお話が資料にあります。それで話の中に、向こう五年とか十年後にはこれまた何千人とか死なぬで済むだらう、その資料の調査は三菱総研によってなされているというふうなお話を聞いていますけれども、私は、この問題について全く真剣に考え、対策を練っておる警察庁がみずからの責任と予想においてやれないことではないかと思うんです。何もシートベルトの装着の効果についてよそにお願ひしなければ権威づけられないというふうなことは、自信を持った私は行政ではないかと思うんですが、ひとつ警察のこれに対しての考え方を承りたいと思うんです。

○政府委員(太田壽郎君) まず、警察関係も含めての交通取り締まりに対する姿勢の問題でございしますが、先ほど先生からもお話ございましたが、たけれども、道路交通法の違反というのは昨年約千三百八十万件余り検挙いたしております。この数字は、昭和四十五年の数字を一〇〇といたしますと約二五七というところでございしますが、この間、この十年間に警察官の増員というのは御案内のように約二三％ばかりふえてはおりますけれども、交通の今の取り締まり件数というふうなもの、二五七というふうな指数から見ますと非常に低い増員にとどまっているというところでございます。

たがいてまして、交通の取り締まりにつきまして単に交通係だけでなくて、警察係がつかつて警察交通課と言つていました時代と同じように全面的にこれに当たつてもらつていこうという実情が第一線においてはあつてございします。

それで、特に警察関係が現認した明白な違反というもののつきまちは今後ともその場で厳重に注意する、また悪質な事案についてはやはり反則金なり何なり、違反事件としての処理をするということ、今後とも警察と力を合わせてこの問題に対応してまいりたいというふうになさつて考えております。

それから、法案の方の座席ベルトの着用の問題でございしますけれども、先ほどもちよつと申し上げましたように、いわゆる着用の義務といひますのは、この法律の規定によりまして一般道路、高速道路を区別せずに、すべて運転者及び助手席に座する人についてはかかるということでございます。ただ、これを担保するための手段といひまして諸外国ではほとんど罰金という制度を採用いたしておりますけれども、我が国の国情からいたしましてこれは不適當であらう、そこで行政処分の点数一点を付与するということにいたしたいというふうな考えをしておりますが、この行政処分の点数一点を付与するのはまず高速道路における非着用の運転者から始めようということで、先ほどもちよつと御議論ございましたけれども、一般道路の方につきましてはその着用率がおおむね五〇％を超える段階に至つて初めて行政処分の点数を付与するということに進めたいということと考えておるところでございます。

それで、子供の場合には、確かに現在の備えつけられております座席ベルトをいたしました場合にはかえつて弊害が起きるような場合もあるわけでございます。このお手元にお配りをさせていたいただきました政令案の骨子の一ページ目の一番下のところにございしますように、今御指摘がございました5の(1)のイの身体が著しく小さいためというふうなのは、これは子供のことでございしません

で、成人のことでございしますけれども、子供の場合は当然のこととして、座席ベルトをやつたのではかえつて緊急時に首に巻きつくようなことも起きないではない、非常に危険であるということ、この対象の外になるわけでございます。

子供につきましては、子供用のいわゆる装置というものが開発をされていゝるわけでございます。一部幼児用の幼児拘束装置という非常にいかめしい名前でございますが、昭和五十八年にJISでその規格が定められております。ただ、この問題につきましては、まだそれほど普及もしていない、それから保安基準に定められていない、いろいろ理由がございしますので、今回、この幼児用のいわゆる座席ベルトあるいはそれにかわるべきものの着用の問題については、この法案には織り込んでないという状況でございます。

それから、適用除外の問題等についてどうして政令案というふうな形になりますと、ある程度抽象的な面が出るのはやむを得ない面もあるわけでございますが、私どももいたしましてはこの委員会で御議論その他を踏まえまして、さらに細かい実施通達といひますか、そういうものを定めまして第一線の方に徹底をさせる。それで、法案が成立いたしました場合には早速にも全国の交通部長とか交通指導課長というふうな責任者を集めて、まず基本的なそういう細かい点についての指導をいたしまして、それを第一線の方に持ち帰つて、さらに個々の第一線の警察官の末端に至るまで徹底をさせるということをやつてまいりたいというところで考えております。

それから、将来におきます座席ベルトの効用といひますか、そういう問題でございしますが、お話をいたしました三菱総研の方で予測をしておられますものは、これは総務庁の方で調査をされた結果でございますが、私どもも、自画自賛といつてはあれでございしますが、自分のところで数字から一つの推計といひますものはもちろん可能なのでございしますけれども、それよりも総務庁の方でなされた調査結果というものをこういう公式の場合で

は使わせていただいているというふうな状況でございます。この内容等につきましては総務庁の方からお答えをさせていただきますと思います。

○説明員(戸田正之君) ただいま先生の方から、三菱総合研究所に委託しまして調査をやるというのはいさよと問題ではないかという御指摘ございましたけれども、ただいま警察庁の方から御答弁ございましたように、これは私どもが五年に一回交通安全の基本的な方向を決めます基本計画というものををつくる、関係省庁と御相談してつくるわけでございますが、その基礎資料、さらにはたまたまいろいろシートベルト関係の御審議をお願いしておるわけでございしますが、そのときのいろいろな御判断をいただく等、いろいろな効用と申しますか、そういうものがあるわけでございします。ただその際には、今御答弁ございましたように、やはりいろいろな対外的に非常に説得力のあるものでなければいけない、こういうことなわけでございます。かつ、それがすぐれて専門的な色彩がある分野でございしますので、したがひまして私ども、専門の機関にお願ひしまして、そこで学識経験者初め、具体的に東大の教授でございしますが、各先生方から成る委員会を設けて、そこには私ども、さらには警察庁初め関係省庁入つておりますが、そこでもって調査研究をやつたものでございまして、その結果等につきましては極めて妥當なものとして申しますか、いろいろな御審議等にたえ得るもの、こういうふうな考えております。

○吉川芳男君 今私は三菱総研にそういう効果があるの程度出るものかということ調べてもらつたといひかねて言つていゝるのじゃないのでして、警察にもちゃんとこのように五十九年の統計によれば三千二百五十八人の人が非装着者で亡くなつていゝる。しかし、これがもしシートベルトを装着していればおおよそその六〇％の二千人の方が助かつたのではないかと、外へ放されたとか、あるいはウィンドーガラスに頭をぶつたとか、あるいはウィンドーガラスに頭をぶつたとか

か計器周りにぶつけた、天井に突き当たったというふうなふうにちゃんと調べているんですが、それから三菱総研はどのようなシートベルトの効果があったというふうに見ているのか。何か五年後とか十年後には当然五、六千人ぐらい死ぬ場合二千八百人助かるのだとか三千人助かるのかというふうなシミュレーションで示しているようなんですが、そういう数字があったら聞かしていただきたい。

○説明員(戸田正之君) お答え申し上げます。

先生御指摘のシートベルトの効果の関係でございますが、いろいろな前提を設けてやっておりますのでございまして、その調査研究によりまして、着用率が仮に五〇%に向上した場合でございまして、その際は死者が約一千名程度減少するであろう。それで、ほとんどの方が装着しまして仮に九〇%まで着用率が向上したといたしますと約二千名減少する、こういう予測がなされております。

○吉川芳男君 えらい識者の割合にはラフな数字でございまして。まあ起こさない方がいいのですから、結構でしょう。

ダンブ問題が後に控えていますので、はしょってあとお聞きしたいと思いますが、今回の改正の中にバイクの二段階右折という制度があります。これは片道三車線の道路のみというふうになっていて、片道二車線の道路あるいは二車線もとれないような道路の場合は今までもどおり交差点に近づくところから寄って右回りということで、同じバイクで回り方が二つの方法になるのですが、そうなった場合に違反はどういうことになるのかということが一つ。道路によって回り方を変えるのだと言えませんが、それまででございまして、そこを聞きたいと思っております。

それから、騒音問題なんですが、発進に当たって空吹かしをして他人に迷惑をかけるな、こういうことになっておりますが、これは減点を、ペナルティーを科するという場合には当然警察官の取り締まりによるものだと思うのでございまして、

が、なかなかこれは警察官とやった人間との間に非常に口論になることが予想されるんです。そういう場合、一体何を以て立証したりペナルティー、減点を科する基準になるのか。例えば、これは七十一條に挿入することになるんですが、七十一條には、ぬかるみだとか水たまり、こういうのに乗り込んで他人に迷惑をかけちゃならぬ、これはそういうふうな泥をかけたければ残っていますけれども、音は一瞬のうちに消えてしまいうようなことですから、どういふふうになるのかお聞かせ願いたいと思うんです。

○政府委員(太田壽郎君) ただいま御指摘のように、現在では原付はすべて自動車と同じような右折の方法、すなわち交差点の中心点に寄りまして、それで右折をするという曲がり方を規定しております。これはかつては自転車と同じような曲がり方をするという規定になっておりましたけれども、御案内のとおり、道路交通に関する条約に加盟をするという関係で現在のような規定に変わったわけでございます。ところが、四輪車と二輪車が込み入って、しかも非常に多数走り回っている日本の道路状況ということから申しますと、右折の際の事故、しかも原付は非常に弱い立場にございまして、その事故が非常に多くなってきたというところで、条約上の問題をいろいろ検討いたしました。今、原案にございまして片側三車線以上のような非常に幅の広い道路におきましては例外的な措置を決めても条約に違反するものではないという解釈に到達いたしましたので、例外的な解釈を、そういう形でこの原案というか、改正案をまとめているわけでございます。

ただ、二車線のような道路におきましても非常に交通の状況が特別な条件があるところにつきましては、個別的に標識をもって二段階の右折をするというふうな形の措置もできるように規定しているわけでございます。

それから、逆に今度は片側三車線以上ございまして、二段階をする場合に滞留をする場所がどうしてうまくとれないというふうな特別な交差点なんかもあり得るわけでございます。そういうところにつきましては逆に標識をもちまして、この交差点では片側三車線以上の道路なんだけれども、ここは通常というか、現行法で決められているような右折をするというふうな措置もできるようにこの法文の体裁はなっているわけでございます。

そういうことで、確かにいろいろなるまで若干込み入ってくるということもあるかと思っておりますけれども、一応原則は、三車線以上のところは自転車と同じ二段階右折、それから、それ以下のところは現行法と同じ右折の仕方というので、あとは個別に標識に従って対応をしていただくということになるわけでございます。違反があった場合はどういふこととございまして、当面はやはりそういう新しい交通ルールといえますか、そういうものをよく知っていただく、なじんでいただくということ、講習その他の機会もとらえまして、十分原付の免許を持っている方に徹底してまいりたいというふうに考えておりますけれども、ある時期たちますと、決められた右折方法によらないで右折をされた場合は違反ということと、一応現在その種の違反について対応していると同じような対応ということになるかと存じます。

それから、騒音の問題がございまして、今お話しが出ておるわけでございますけれども、これは確かに今御指摘のような非常に立証上難しい点があるわけでございます。したがって、これにつきましましては、いわゆる罰則をつけるということにはいたしません。それで、いわゆる保安基準というものがございまして、騒音に対するハーダの面からの対応策というものができておるわけでございますが、その保安基準に合格しているような車でございます。この改正法の七十一條の五の三に書いてございまして、著しく他人に迷惑を及ぼすこととなるような騒音を

生じさせるような方法で急発進あるいは急加速あるいは空吹かしということをしていまして、保安基準に適合しているような車であってもやはり非常に迷惑な騒音を生じさせる、そういうことが可能になるわけでございます。そういうものをとらえて対応していく。この問題につきましましては、いわゆる暴走族あるいはこれに準ずるようなものの乱暴な運転というものを主として念頭に置いてこの種の騒音に対する規制を行いたいという考え方でございまして、いわゆる外見上今申し上げたような明白なもの、すなわち急発進、急加速あるいは空吹かしという、そういう外見上明白な形態のものに限って取り締まりを行っていくということになるわけでございます。

その場合でも、立証方法としては保安基準の違反なんかと違っていて、騒音計を持っていて何ホン以上なければいけないとか、そういう形のものではないので、いわゆる騒音計なんかではかかれる内容の騒音とはいささか違うわけでございます。そこには正常な社会通念といえますか、そういうものに照らして判断をする。具体的には、やはり近くからそういう苦情があったその直後のそういう騒音であるとか、あるいは警察官が現認する場合でもできるだけ客観性が保てるような形で、必要に応じて複数にするとか、いろいろやり方はあるかと思っております。そういうことで、一応行政処分の点数の対象とするということになるからには、やはり相手の言い分といえますか、そういうものについても十分聞いた上で対応していくということになるかと思っております。

今お話しのように、十分第一線の方に指導を徹底してまいりたいというふうに考えております。

○吉川芳男君 私は、交通安全の立場から、いわゆるダンブ規制法の問題について若干質問もしたいものです。当面の問題についてはこの程度にさせていただきます。

そこで、ダンブ規制法の成立のいきさつというもので、大分前になるものですが、少し

かいつまんで申し上げさせていただきますと、これは昭和四十一年十二月十五日、愛知県豊橋市において、朝八時五十分ごろ、登園の保育園児の列へダンブカーが突っ込んで、一瞬のうちに十人が即死、十八人が重軽傷を負うという痛ましい惨事が起きたわけでございまして、このことをいち早く警察庁はとらまえて、その日の十二時には直ちにダンブを取り締まるといふ異例の緊急通達を出しておるわけでございまして、国民の感情も非常に高まりまして、翌四十二年に議員立法によりまして、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、これがいわゆるダンブ規制法と言われているものでございまして、成立を見たわけでございまして。

この法律の趣旨というのは、私から今さら申し上げるまでもございせんが、たまたま逐条解説のこの「提案理由説明の要旨」によりまして、「建設工事は年々増大の一途をたどっており、これらの建設工事に必要な土砂等を運搬するダンブカー等の大型自動車の交通量の著しい増大をもたらしております。ところで、これらの土砂等の運搬に関する事業者は、その大部分が零細規模の事業者であるため、自動車の安全管理等が十分に行なわれておらず、また、これらの零細事業者の過当競争は、土砂等の取引価格または輸送料金の低落を招き、その結果、これらの事業者の使用する大型自動車によるスピード違反、過労運転、積載制限違反等の交通違反が増加しているのが実情であります。こういう実態をとらまえて、「これらの土砂等を運搬する大型自動車による交通事故を防止することは、今日の社会における急務である」と考えるということでこの法律ができたわけでございまして。

そこで、四十二年の七月からことしまで十八年間たっているわけでございますが、しからばこの法律で期待しておる各県ごとのダンブ協会というものがどれだけできたかといえますれば、三十六県にできておりますが、いまだ全国を網羅するまでになっていない。十一県がまだ未結成である。

る。そしてまた、この全国協会というのよりやうく昨年できたというやうなものでありまして、甚だうも、ダンブのスピードから見ると、これは牛の歩みのように遅いと言わざるを得ないと思うのであります。

そこで、どうしてこんなにも遅くなっているのかということが第一点。それから、この法律は全条で二十三条になっておりますが、この法の目的はどの程度達成されていると見ていかうかというところが第二点。それから、ダンブカー、大型自動車の中で統計上どのくらい現在位置を占めているのか、台数があるか。また、これらの業者は一人一車とかあるいは代車と言われているようになっているんですが、非常に零細業者でありまして、この四点についてそれぞれの所管の方から承りたいと思ふのであります。

○説明員（小堀英雄君） 先生御指摘のように、ダンブカーによる交通事故の防止対策につきましまして、昭和四十一年の愛知県豊橋市において発生しました園児死亡事故をきっかけといたしまして、昭和四十二年八月に、このような悲惨な事故の再発を防止するために、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、いわゆるダンブカー規制法が制定されました。翌四十二年二月に施行されております。それ以後、既に十七年が経過しているわけでございまして。

この法律の目的を一口で申しますと、土砂等の運搬の用に供する大型自動車の使用について必要な規制を行うとともに、土砂等の運搬に関する事業の協業化等を図ることなどによりまして、土砂等の輸送に関する秩序を確立し、もって道路交通の安全に寄与するということであります。

具体的には、土砂等の運搬の用に供する大型自動車、その大部分がダンブカーであるわけですが、けれども、それを使用する者に対する措置といたしまして、まず運輸大臣、実際に陸運支局ということになりますけれども、運輸大臣に対する土砂等の運搬の用に供する大型自動車の届け出義務、

それからこの届け出を受けた車両に対する運輸大臣による表示番号の指定及びこの指定を受けた表示番号の表示義務、それから当該車両における自重計の取り付け義務、それから悪質な交通違反によって交通事故を起こし人を死傷させた場合などにおける運輸大臣による当該自動車の使用者に対する六カ月以内の期間を定めた車両使用の制限または禁止処分などの諸規定が定められておりますとともに、土砂等を運搬する事業者の経営の改善、交通安全活動の充実等の観点から事業者の協業化などの促進、交通事故の防止に関する事業を行うことを主たる目的として組織する団体、すなわちダンブカー協会のことですが、その内閣総理大臣または都道府県知事に対する届け出義務、それからこの届け出をしたダンブカー協会に対する国及び地方公共団体による指導及び育成などについて定めているところであります。また、こういう諸規定によりまして、各種の対策が国及び地方公共団体において実施されることになったところでございまして。

それで、その結果どのような効果をもたらしたかということでございますけれども、ダンブカーによる交通事故は著しく減少しております。昭和四十三年には発生件数一万九百二十九件、死者七百八十六人、負傷者数一万三千五百二十六人に達していたものが、昭和五十九年には発生件数三千四百四十六件、死者数七百七十八人、負傷者数三千九百八十四人と、約三分の一以下となっております。また、同じ時期におけるダンブカー一万台当たりの事故発生件数も八百三十件から二百四件と著しく減少しております。特にダンブカー規制法の主要施策の一つとして、各地においてダンブカー協会の設立を促進し、この協会による自主的な交通安全活動の推進を図ってきたわけでありまして、そのダンブカー協会加入車両の交通事故発生率というものは、五十九年において一万台当たり百十九件となっておりまして、協会未加入車両の二百五十四件に比べて二分の一以下となっております。

ダンブカー規制法の制定及び施行がダンブカーによる交通事故防止に果たした役割はこのように大きなものがあると考えております。しかしながら、ダンブカー一万台当たりの事故発生件数二百四十四件というのは、全車種平均の七十六件と比較いたしますと依然としてダンブカーの方が約二・八倍と高い率となっておりますので、今後とも関係省庁と密接な連携体制をとりながら、ダンブカー規制法などに基いて具体策を推進していく必要があると考えております。

それから、質問がダンブカー協会の結成状況といたことでございまして、それにつきましてあわせてお答えいたしますと、先生御指摘のように、このダンブカー協会の設立状況は、早いところはダンブカー規制法施行時点、つまり昭和四十三年二月でございまして、当時既に任意団体として発足していた新潟県ダンブカー協会が最初に公益法人として設立されまして、引き続き同年十月に愛知県ダンブカー協会が設立されたのを皮切りにして、その後全国各地の都道府県においてダンブカー協会が逐次設立されてまいりました。現時点では三十六都道府県において設立されている状況でございまして、したがって、まだ十一府県においてダンブカー協会の設立されていないという状況でございまして。

そこで、ダンブカー協会がカバーしている範囲、これを大型ダンブカーの車両数で見ますと、昭和五十九年三月末における全国三十六協会の加入率の平均は設立都道府県における届け出台数の三六・一％となっております。未設立府県を含めました全国の届け出台数との比率で見ますと三〇・七％ということになっております。

それから、ダンブカー協会にはダンブカー規制法の届け出義務がある大型ダンブカーのほかには小型ダンブカー、ミキサー車等が協会に相当数加入しております。昭和五十九年三月における全国の加入車両台数が七万一千六百五十五台となっておりまして、そのうち約六四％は大型ダンブカーということになっております。

それで、これも先生御指摘のように、ダンブカー協会の全国的な組織でございすけれども、これは既に昭和五十二年以降任意団体いたしましたまいったわけでございすけれども、これが母体となりまして、昨年六月二十六日付で社団法人全国ダンブカー協会が設立され、ダンブカー協会の全国的な活動というものが軌道に乗る体制ができてきたわけであります。

そこで、ダンブカー協会がまだ十一府県にできていない理由と申しますか、何でそう全国に行き渡らないのかというの御質問の中にありましたので、それについてもちょっと触れさせていただきますと、ダンブカー協会の性格でございすけれども、ダンブカー規制法第十二条に規定されておりますとおり、ダンブカーによる交通事故の防止を図ることを主目的として、しかもそれを自主的な交通安全活動を行うという事で果たそうという団体でございす。企業の経済的な団体ではなくて交通安全団体というところが特徴でございすので、直接的な経済的なメリットに乏しいという面がございすので、そのためダンブカー協会の設立の意義が理解されにくい。そのために設立に向けて働き回り、ダンブカーが備わらないと協会設立が実現しないという側面があるのではないかと考えております。

しかしながら、十四万七千台にも及ぶダンブカーによる交通事故防止対策は国や地方公共団体の努力だけでは十分な成果を上げることは困難でございすので、ダンブカー協会による自主的な交通安全活動の充実がそれに必要不可欠であると考えております。そのため、今後ともダンブカー協会の設立促進及び加入率の向上対策は一層推進すべきものと考えておりますので、当庁といたしましては今後とも任意設立の十一府県については関係部局、全国ダンブカー協会、砂利採石等の関係業界団体に対しダンブカー協会の設立の指導や働きかけを行うことによりその設立の促進を図っていききたいと考えておりますし、また既に設立され

ている三十六都道府県につきましても同様の手法で協会加入率の向上を図ってまいりたいと考えております。

それから、車両台数などについての御質問がございまして、その点につきましましては運輸省の方にお願ひしたいと存じます。

○説明員(植村武雄君) お答えいたします。

私どもの方に届け出ておりますダンブカーの台数でございすけれども、営業用、自家用合わせまして、合計で十四万七千二百八十六両でございす。

それから、その所有の形態と申しましようか、規模でちょっと申し上げますと、使用者数としては八万二千八百七十八者でございす。八万二千八百七十八者のうち五万八千九百二十七者は所有台数が一台、つまり一人一車の形の使用者でございす。概略そういうところでございす。

○吉川芳男君 今、総務庁の方から取りまてて長々説明いただきましたけれども、私はこれ限られた時間ですから、各条項にわたって満足すべき段階かどうかということに時間を割いて申し上げまさんと、第六條に自重計の取り付けと申すことが義務づけられております。ところがこれは、正確度はプラスに一五％、マイナスに二五％ぶれてもいいと、つまりプライマイズと四〇％はあやふやでもいいのだと、こういうものなので、これは時計でもしそういうことができたら時計じやない、おどけだ、こう言われるのじやないかと思ふんですが、そういうものを義務づけて一個七万円ぐらい、そして毎年の車検のとき、これが正確に動くかどうかということの認定を受けなきゃならぬ、この認定料金が七千円、これ一台にするの大したことはないかというけれども、十五万台に七万円かけると軽く百億の金になるんです。こんなのつけなくてもやっている人間が一番よくわかるんです。十トンダンブカーならボディは六立米、そして土砂の比重は一・六を前後にして大体〇・一ともぶれない、一・五から一・七

ぐらいにみんなおさまるでしょう。そうすれば、いわゆる水平積み運動を確実に守られればこのむだ金は何にも必要ない。

私がきょう質問するためかどうかわかりませんが、きょうの東京新聞には「違法ダンブ検査日光街道で特別取り締まり」と、過積載を十八台つかまえた、それから今度は電波法で三十三台。言うなれば、取り締まりしていると言えは無線機を持っていないからみんな横道に逃れると、こういうわけでございすから、こういうのを三十三台無線機を取り外させた、こういうわけでございす。

その中で、まだこんなことが行われているのかと私が驚いたのは、重量オーバーは十トン車に最高三十トン積んでいるという自動車があるそうです。何県から運んでいるのかを申し上げるとその県の人に御迷惑になると思いますが、岩波新書の「あゝダンブ街道」、これは大体千葉県から運んで、その他関東では栃木からも運ぶものありましよう。

そういう中で、何県のだれとかは言いませんけれども、四十トンも積んでいると、自分の目方入れて五十トンです。しかし、こういうのは一発屋といひまして、距離が片道百五、六十キロを往復で一回勝負。だから、取り締まりや人の目につく屋間は走らない。夜中から早朝にかけて走ると、こういうことになっているのでして、まだこんなものの取りつけを義務づけているのか、警察だってこういう違反車見つけたら、おい、おまえの自重計でもっておまえの荷物はかかってみると、警察はこう言っているではないのでありまして、みんな台貫ばかりのところへ連行して行かなければ正確な目方は出ないはずで。

そういうわけで、いわゆる水平積み、の励行とか、あるいはさし枠を取りはずせるとか、また明らかに積み載オーバーをしてきているという業者から、ただ安いから買うというような生コンの会社やあるいは砂利の方にもう少し目を向ければ、こういう前近代的な、まだこんなことが行われているのかなと思うことが私は行われなくて済むのではないかと思います。

○吉川芳男君 大分私も意気込んで申し上げた割合にはあつたが、肩透かしを食ったわけでございす。でも、どうもそれは余り寄りつきたがらないといひます。さわりたがらない業種になっているようです。もう少し親身になって、今交渉力をつけてまともな業界、業者として取り扱われるようにという要望があるなら、それではどうしたらそういう力のある業界になれるのかということについて、もう少し前向きに答弁してもらいたいものです。

「理事岩上一郎君退席、委員長着席」
ちなみに、この法律の第十二条によりまして、こういう団体ができたときは内閣総理大臣または

業化はこれはまた事例というものが非常に少ないわけでごいまして、私が今いろいろないたいただきました資料によりまして、こんな程度のものかないと、まことにどうも残念といいますが、慨嘆に

考えるわけにいかないと思うのです。
ただ、そういう法律がねらっておりながらなかなか実効が上がらぬということに対して、いら立ちとでもいいいますか、こういうことではいかぬと

省庁はそれぞれの関係出先機関それから関連団体などに通達を出すというという格好でこの優先使用が徹底されるようにということで努力してまいりました。

だといふうに冒頭申されましたけれども、この新潟県でさえも年間に国からは二百万程度のものしか出てないのであります、そしてそれと同額が県から出ておるといふ程度でございます。とこ

るが、昭和五十一年に軽油引取税が一挙に三〇％上がったというのに対しては運送事業者は、これは困る、ぜひひとつ割り返しをくれ、補助してくれというので、どういふいきさつか知りませんが、運輸事業振興助成交付金制度というものができたわけでごさいます、このお金は昭和五十一年から時限立法として発足したわけでごさいます、その後延長もありまして、当面は昭和六十二年までこの制度は続くということになっているわけでごさいます。

そして、私の資料では五十八年の予算に属するものをいただいているわけでごさいます、私はたまたまこれを見て驚きました。随分手厚い補助をして下さっている。都道府県から各県単位のバス協会、トラック協会に出るお金は、五十八年の予算ではバス協会に総額二十二億円ということでごさいます、これは大きいものです。それから、トラック協会には百四十四億円出ているんです。合計百七十億円。この中から頭はねしているというのはいささかと語弊がありますが、上納金が出されている。日本バス協会に六億六千万円、全日本トラック協会には四十三億四千万円というので、こういう事業をやっておられるかといえ、それぞれ立派なお仕事をしておられるようにございしますが、これほど手厚くこれらの業界にはしている。

しかし、同じ軽油を使い、そして土砂を運んでいるが、土砂はこれはむやみやたらに欲しくて買う者なんてないので、これはみんな公共事業につながつているんです。しかも、この土砂等をダンプが認可料金で運送したなら建設資材は一挙に倍になるだろう。これは私は別に誇張して言っているんじゃないんです。はつきりした根拠があるのですが、そういう細かいことは言いませんけれども、それほど重要な仕事をしている。

しかし、軽油税の値上げによって非常に物価に与える影響があるからという理由で、バス協会やトラック協会にはこれだけの多額の助成をしており、中には保養所までつくっておるんです。新潟

県とは言いませんが、ある温泉場に立派な保養所をつくっている。ところが、バスあるいはトラック協会の従業員は余り行かない、関古島が鳴いている。だから今度一般の人でもどうぞいらっしゃい、いらっしゃいで商売している。そのために民間業者も圧迫しているんじゃないか、こういう苦情まである中で、ダンプ協会は届け出を総理大臣にしない、六省庁でもって面倒見ますが、ふたあけてみたら一県で二百万。しかも国から出てくるお金の二分の一は強制賠償保険の基金から出てくるんです。一般会計から出ているのじゃないんです。

強制賠償保険の問題にしても、私はこの春一挙に五割も値上げするという話を自民党の政調会で承りまして、そんな膨大な値上げあるかというところでお聞きしましたら、昨年の参議院のある委員会で竹下大蔵大臣に向かって強制賠償保険はこのままでいいのじゃないのかということに対して、単年度は赤字であるけれども、累積黒字があるから当分上げなくても済むという答弁を大蔵大臣はしているのです。ところが、一年もたたないうちに五割も上げなきゃならぬということなら、これは補佐している官庁が大蔵大臣に言させていると同じじゃないか、私は言っています、どうしてそれじゃそんなに財政が悪くなったのかと言ったら、国の本予算が組めない、自賠責保険は随分もうけているそうだから半分よこせということ、五千億のうち二千五、六百億貸したというんです。どういふ形で貸したと言ったら、三年据え置きで四年で貸した、利息はもらいません、おおよそこんな会計間のやりとりがあるものかと私は驚いたわけでごさいます、そういうふうな自由自在にお貸しできる金があるならば、ぜひひとつダンプ協会に貸してやるような方法はないのかと私は言いたくない人なんです、そこまですぐと所管外になりますから申しませんが、これはどうも法律がねらっておるところと実際やっていることとは大分違うんじゃないかと思うんですが、これに対してひとつ御所見なり御答弁があったら聞か

してください。
○説明員(小堀英雄君) 私の方ではダンプカー規制法第十四条で言うております「指導及び育成」の関係について御答弁申し上げます。

これは先生も御指摘のとおりなことでございしますが、ダンプカー協会の設立、加入の促進及び事業の充実強化を図るための対策の一環でございまして、具体的には、国からダンプカー協会に対する補助金を出しているということでごさいます。これは昭和四十九年度から始まったわけでごさいます、当初はダンプカー協会の行う交通安全全指導事業に要する経費ということで、その一部を補助しておりました。さらに、昭和五十四年度からはダンプカー協会が行う協業化指導事業につきましても補助対象を広げるという形でやっております。そして、この補助金は昭和六十年年度の国の予算額といたしましては、一般会計と自賠責特会合算を合算して五千二百二十五万円となっております。その内訳は一般会計と自賠責特会、ほぼ半々ということになっております。それで、そのほかにダンプカー協会所在地の都道府県から、あわせて大体同額の補助がされてきているというところがございます。

したがって、こういった金額、三十六の協会で分けますと個々に相当小さい金額になっております、これでは足りないんじゃないかという御指摘もまた当然のことと存じますけれども、現在の厳しい国の財政事情のもとで精いっぱい補助金を確保できるよう今後とも努力してまいりたいというふうに考えております。

○吉川芳男君 もう時間が来ましたので、最後に申し上げておきますが、実はこのダンプカーの業界をどうしたらいいのかわからないことについては、五十三年にダンプカーによる交通事故防止対策懇談会、座長に宮崎清文氏になっていただきました、何回か寄り寄り相談して提言をなされております。その中にこういう文句があるのです。

難しい原因、「その最大の原因のひとつは、おそらくこの業界に特有な存在であるいわゆる一人

一車の法的位置付けがあいまいのまま放置されているということにあるのではないかと考えられます。法的な位置付けがあいまいのままでは、それぞれの行政分野でこれを的確にその対象としてとらえることはむずかしいでしょうし、また、それ故にこそ、一人一車の問題は、これまでそれぞれ行政の手の届かないいわば谷間に残り残されてきたのだともいえると思います。」というふうな指摘しているわけでごさいます。

私は正直言って、ダンプ規制法ができたおかげで、労働基準法にもつかまらない非常に一人一車の業者がふえているんです。なぜならば、雇用関係を結ばば、これは休日に関する協定あるいは時間外に対する年間百五十時間以上は残業さしなきゃならぬと、いろいろ難しい労働基準法での締めつけがありますから、それならもう雇用関係を切って、そして君たちにその車を月賦で買わせるから一人一車になれ、そして運賃だけもらおうようにしてやれというように実態はなっている。法律がねらっているところと逆な方向に行っている。つまり、決してやゆするのをごさいます。けれども、ダンプ規制法は逆に一匹オオカミ助長法という名前をつけた方が的確じゃないかと思うような実態になっているというのを私は指摘申し上げたいんです。

しかも、建設省でも二十八の業種に分けているわけでごさいます、そのどれにも属さない、とびや土工、大工のような職種にも当てはまらない。国勢調査をすれば、二百八十五項目も調査分類がありながら、こういう業界は自動車の運転者というだけで十把一からげになっている。

余談でございしますが、ちょっと私は国勢調査にはどういふ職業区分というものがあろうのか、政治家という区分はあるのかと聞いた、これはないの、何中央、地方の課長以上職の人というふうな区分があるそうでごさいます、官吏的公務員という区分があるそうですが、これが十

護士さんなんかはどうなっているのかといったら、これは裁判官、検察官、弁護士を含めて二万五千九百人いる。それじゃ、音楽家というのはどうなっているのかといったら、やっぱり九万四千人ちゃんというふうな国調では示されているんです。

だから、この提言にありますとおり、一体法的にこの省がぐちゃり受けとめてくれるかという事になりますと、まさにどうも谷間の中に呻吟しているというふうな言わざるを得ないと思うのでございます。

唐突に、限られた間で申し上げたので意を尽くしませんし、聞いていらっしゃる議員の皆さんも実態についてまだ詳しい御認識もいただかないうちに、どうも言い過ぎた点もございすけれども、最後に、こういう谷間にある業界の人たちに對して、どなたかひとつ締めくくって、こうすればよくなるぞというお話が承れたらお聞かせいただきたいと思います。

○説明員(小澤英雄君) ダンプカー運転者の法的位置づけということでは、交通安全の観点から、ダンプカーの運行という断面で共通的にとらえております。それで、運送業者であつても自家用であつても、共通的に土砂等の運搬に関する事業という事でとらえておきまして、通常、私どもはダンプカー事業者というように言いあらわしております。

しかしながら、その営業上の事業区分とは異なりますので、一人一車のいわゆる代車業者などがあるという形の営業区分で存在しているかということについてちょっとだけお話しいたしますと、ダンプカー規制法による届け出制度がございすので、その届け出の中で営業の区分といったものが出てまいります。それを集計いたしますと、大別して見ますと、使用者数、いわば事業者数の比率でいいますと、運送業者は五・七%、それで自家用使用者が九四・三%ということになっております。事業者の数でいうと、ほとんど大部分が自

家用使用者ということでございます。それで、この家用使用者の内訳を見てまいりますと、その中では一番多いのは砂利販売業ということで五六%、それから建設業が二四・八%ということになっております。そのほか砂利採取業、碎石業など各種の業態区分で出てまいっているわけでございまして、いわゆる一人一車の代車業者も事業区分としてはこういった各種事業種のいずれかに包含される形となっております。

それから、運転者の中で実質的に雇用関係にあると認められる方につきましては、これは当然労働基準法等の適用を受けることになると思ひますし、また協業化して運送業の免許を取得するという方もいるわけでございす。

いずれにしても、ダンプカーの事業者と申しますか、また実際にダンプカーを運転しておられる方々は大変厳しい労働の中で日本の建設産業を支える役割を担っているわけでございまして、そういう方たちの状況ができるだけ改善されるように、総務庁といたしましては関係省庁と密接な連携体制をとりながら今後とも努力してまいりたいというように存じております。

○中野明君 だんだんに御質問がございすので、できるだけ重複を避けてと思ひておりますが、気になることがありますからお尋ねしていただきます。

まず、先ほども出ておりましたが、原付の二段階の右折ですが、非常に今回の改正でややこしくなつて、原付に乗っている人に果たして徹底できるかどうかという気がするわけです。同じ改正をなさるのならば、全部一緒にしてあげた方が親切じゃないかという感じがしないでもないんですが、その辺はどういうふうにお考えになっておるかという事です。それが一点と、また今回の改正のようなやり方をすると、ラッシュのときにはかえつて渋滞が激しくならぬか。後ろで待っている直進車がいららしてはせぬかというようにな点を含めてちょっと心配になるのですが、その辺二点だけ最初に。

○政府委員(太田壽郎君) 今回の二段階右折の問題は、先ほどちょっと別な委員の方からの御質問にお答え申し上げましたけれども、かつては原付も全部今の自転車と同じような曲がり方をしていたわけでございす。ただ、道路交通に関する条約に加盟する関係で、自動車と同じような右折方法をするということが実は変わつたわけでございまして、その条約の効力というのはいまだにあるわけでございす。ただ、最近の交通情勢というのを見ますと、このままでは放置できないということ、条約に抵触しないいわば例外的な措置として今回のこの二段階右折ということに踏み切つたという形でございます。したがって、本当は全部かつてのようになり、あるいは自転車と同じ右折方法の方がわかりやすいわけでございす。

その辺の問題がございすので、非常に問題が多発しております。広幅員の交通量の多い交差点、それから広幅員ではないけれども非常に二輪車、四輪車の混合率が高くてそういう事故の発生が見られる可能性の高い交差点、こういうようなところについて例外的な措置として二段階の右折をお願いをするという形に実はなつたわけでございす。

ただ、御指摘のようなこともございすので、さしあたっては片側三車線以上の道路について、これはもう走っている方でしたらどなたでもおわかりになる非常に明瞭な区分でございすので、その道路について二段階右折をやつていく。それで、さつきちょっと申し上げましたような二車線のところの二段階右折というものは、そういうもののについての知識というものが十分広まった段階で広げていくという考え方を持っておるわけでございす。

それから、二段階右折ということにいたしますと渋滞なんかがかえつて広がるおそれがあるのじゃないかという御指摘がございす。これは現在非常に車の多いところを縫うようにして交差点の中心部に寄つていくわけでございまして、この際に非常に危険性がある。そういう面からの危険性というものは四輪の運転者は解放されるわけがございす。今度には真つすぐ行く場合に、二輪が突き当たつたところの交差点で滞留をいたしまして、それで直進をする四輪車の邪魔にならないかどうかという問題だろうと思ひます。

この辺の問題は、実は原付が非常に多い場合には全くないとは言えないと思ひますけれども、個別にそういう交差点については若干の滞留場所を設けてもらふというように、道路管理者との連携を十分にとりまして、そういう措置もとつていくように今考えているところでございす。

したがって、今お話しのような、この措置によつてかえつて非常に渋滞を生ずるというようになつてはならないように、個々の現場の問題でございす。道路管理者と十分協議をしながら対応してまいりたいというふうに考えております。

○中野明君 今のお話にもありましたが、規則を変えたりなんかするときは、なるだけわかりやすくするのが親切じゃないか、こう思うわけなんです。ところが、今回の改正で三車線のところは全部やるとのことになつておるのですが、今のお話では、ちょっと都合の悪いところはやらぬかもしれない、二車線でも将来は標識を掲げてやるところまでできるといふことになりまして、ますますややこしいなという感じを受けておるものですから申し上げておるわけです。しかも、この原付に乗っている人というのは相当な数に上りますし、特に女性も多い、そういうようなことから考えますと、よほどこれは徹底しないと混乱をして、かえつて事故のもとになるのじゃないだろうか、そういう心配をして申し上げておるわけなんです。

それで、けさほどの答弁にもありましたが、これでは行政処分が、原付の右折を違反したときには行政処分が一点と反則金が二千元と、こうなつておるのですが、これはどうなんでしょう。反則金というのは、今回のシートベルトの場合は反則金は全然なしということになっておりますが、原付の二段階右折の場合は二千元の反則金と行政処

分が一点。何かえらい厳しいような気がするのですが、その辺はどうなんでしょう。

○政府委員(太田壽郎君) これは右折方法一般に關しまして指定された右折の仕方をしなかった場合という事で、交差点におきます事故が非常に多いという実情にかんがみまして、現行法で定められているものでございます。

それで、今の右折のやり方が一部交差点によって変わるという事で、当初やはり特に原付の方方が十分その辺を御理解いただけず若干戸惑いといひますか、そういうことにならないとは言えないと思ひますので、当初は十分指導を中心にやっています。しかし、ある程度時期がたちまして、そういう交差点における右折方法というもののについての認識が深まった段階でこれまでの扱いといひますか、そういうことに順次移行していくといひることを考えております。

○中野明君 その次の問題ですが、今の考え方は私も一応了解できますが、なるだけ指導を重点に、点数を減らしたり、反則金を取るのが原則のような形でやられると、数が多いだけに非常に問題があるのじゃないかという気がいたしますので、指導を中心にお願ひしたいと思ひております。

それから、これは吉川委員もおっしゃっていましたが、騒音を生ずる行為等とところで、いただいた資料では、行政処分が一点で検討中と、こうなっております。もちろん反則金はなしと、こうなっております。これはやはり検討中となさっているところを見ると、この騒音を生じたというこの立証といひますか、なかなかこれが難しいのじゃないかと思ひますが、この騒音を生じる行為といひるのは、確かに私もそう感じておりますが、これは車を特別に改造したりして、もう暴走族のように自動的に大きな音が出る、こういうふうなものだけに限るといふような考え方はないんですか。

○政府委員(太田壽郎君) 暴走族のように車を特

に改造いたしまして保安基準の違反になるということになりますと、これは現行法でも一応取り締まりの対象になるといふことでやっております。ございまして、保安基準の上で若干問題がございまして、その点は運輸省の方にも御検討をお願いしておりますけれども、いずれにいたしまして、そういう場合には対応ができるわけでございますが、ただ、保安基準上全く問題がない車であっても使用の方によって非常に暴走音を出すというもののについて何らかの対応をいたしたい。この種の苦情といひますか、一〇番を含めまして、線の窓口といひますか、一〇番を含めまして、寄せられておりますのが実情でございますので、これに對して何とか対応してまいりたいといひることとお願ひしているわけでございます。

行政処分の点数を付与する問題につきましては、先ほどからいろいろ御議論もございまして、に、私どもとしては行政処分の一点を付与するといひる形で今検討いたしておりますが、法律上の種のの問題もございまして、お手元に御配付していただきた資料では、検討中といひること、で、若干余裕を持たさしていただいているといひる状況でございます。

○中野明君 これは先ほど議論がありましたように、確かにこれは警察官がそばにおるときにそんな大きな音をするといふのなら話わかるんですが、おらぬときに苦情が出てきて、それから被害者と加害者の口論になって、そこへ警察官が来てトラブルが起るというふうな気がしてならぬのです。ですから、その点行政処分にするからというところが起るのじゃないかという感じがするのです、やはりこれも指導といひますか、勧告といひますか、注意のようなどやった方がいいのじゃないかという感じがするのですが、検討中となつておりますけれども、これはやっぱり行政処分の点数を一点取るという事で検討中ですか。それとも、なしといひるか、どっちの方なんですか。

○政府委員(太田壽郎君) 私どもといたしまして

は、行政処分の点数を一点つけたという方向で検討いたしているところでございます。ただ、御指摘のように、非常に感じ方によつていろいろ変わる面といひますか、ございまして、私どももいたしましては、この運用に当たりましては、主としていわゆる暴走族とかあるいはそれに準ずるような、そういう人たちのこの種の行為といひるものに重点を置いて対応していく必要があるといひるふうに考えております。

○中野明君 ですから、ちょっとここでトラブルが起るのはいまだ点数を取るからだろうといひるふうに思ひますが、この辺にしておきます。

それから次の問題は、けさほど話がありました、助手席に、運転手の横に二人乗れるという車があるわけですが、最近乗用車ではだんだん減つてきているのじゃないかという感じがするのですが、今回のこのシートベルトを義務づけるといひることから考えて、二人乗れる車との関係といひますか、運輸省で何かお考えになつてゐるのかなという気もするんですが、前に二人乗れたら、真ん中の人は結局これをつけれないわけですから、完全に無防備といひることになりますね。そうすると、最近乗用車も運転手と助手席一人といひるような車が多いように思ひますが、トラックとかダンプは別に、乗用車で助手席に二人乗れるといひるのは、今でもそういう車をつくつてゐるんですか。運輸省の方、どうでしょう。

○説明員(神戸勉君) お答えいたします。

現在のところ乗用車に義務づけているシートベルトは先生御指摘のとおりでございますけれども、今回の道交法の改正によりまして、シートベルトの着用率の向上も、また使用者にとつてシートベルトが身近なものになるといふことも予想されますので、現在装備の対象となつていない乗用車の中央座席等につきましても対象とする方向で作業を進めていくところでございます。

○中野明君 ちょっと聞き取りにくかつたのですが、将来助手席に二人乗れるような車は、この法律ができたことによつて、助手席は一人乗れるよ

うなそういう車の様式になつていくんですか、その辺なんです。

○説明員(神戸勉君) 乗用車につきましては乗用定員そのものに見合つたシートベルトを装着する方向で検討を進めております。

○中野明君 わかりました。

それでは、違法駐車ですか、駐車違反の問題について入つていきます。

私もよく町へ出るわけですが、両側に違法駐車をしているというので結局、幅員が広いのに道路がもう半分以下でしか使えない、飛び出し事故もあつたり、それから交通渋滞の元凶になつてゐるような気がするのですが、駐車違反といひるは一体警察の方で検挙した数は全国でどれくらいになるんですか。

○政府委員(太田壽郎君) 五十九年中の駐停車の、停車もちょっと入れてございまして、駐停車違反の検挙状況でございますけれども、二百二十九万八千五百四十四件といふことでございまして、これは五年前の昭和五十五年と比べて、件数で約五十七万件、三三%の増といふふうになつております。今の数字は駐停車違反の両方を含めておりますが、その中で特にいわゆるレッカー車等によりまして移動保管をいたしました件数、これは駐停車違反ばかりでございまして、この件数を申し上げますと、昭和五十九年中は四十九万四千七百八十九件、これも五年前に比べて約九万件、二二%の増といふふうになつております。

○中野明君 だから、二百二十九万八千台といひるのは駐停車ですね。それで、今レッカーで持つていった数が四十九万ですか、これは駐停車違反がほとんどふえるといひることは運転手のマナーの問題なんではない。

それで、レッカーで連れていくのに、どういふのですか、レッカー車が足らぬのか人手が足らぬのか、あるいは駐車場がないのでレッカーで持つていっても置くところがないのか、その辺はどうなんでしょう。どうも私、清水谷の宿舎におるんですが、宿舎の前の通りはもうひどいものでし

て、両側駐車、もうそれこそ二十四時間じゅう、夜中もやっているみたいなんです。それで、立て看板はもう三メートルか五メートル置きにずっと立て看板を書いて、客待ちもいけませんというふうに立て看板も出ているんですが、どうも一向に減りそうにもないし、ああいうところはどうかでしよう、本当に取り締めておられるのかどうか、ちょっと気になるのですが、その辺も含めて御答弁いただきたいと思っています。

○政府委員(太田壽郎君) レッカーで移動してあります全国の件数は今申し上げたような状況でございますが、今御指摘が具体的な場所についてございましてけれども、確かに必ずしも十分でないところが多々あるわけでございます。

ただ、現在のレッカーの問題につきましては、これは道交法の五十一條の規定によりまして移動しているわけでございますけれども、これはあくまでも警察が主体となつて行っているわけでございますが、事実行為の方は整備費材の關係あるいは体制の問題等もございまして民間に委託をして行っているというのが実態でございます。

例えば警視庁の例で申し上げますと、レッカーの業者は四輪車の業者が十八業者で、レッカー車自体が百十九台、これが九十四署の管内のいわゆるレッカーの全体の体制でございます。そのほか、二輪車用のレッカーを引張る業者が一業者一台ということ、二輪の關係についてはこの業者と三十九の警察署が契約をしている。それで、確かにレッカー車自体の数の不足あるいは、やはり取り締まりをする主体は警察官ということになりますので、この警察官の配置の問題、いろいろ実は隘路といいますが、そういうのがあつたわけでございます。一概にどこがどうということとはなかなか申し上げかねるわけでございます。総体的には現在の体制のもとでかなり目いっぱいやっているという状況はあるわけでございます。それから、先ほど御指摘いただきました場所についてはちょっと今承知いたしておりますけれども、よく調べておくようにいたします。

○中野明君 レッカーで持つていくばかりが能くないと思います。それよりも、やはり取り締まりをして、それで違法駐車なら、ときどき見かけますけれども、札を張つて、そして後から呼び出しをするとか、そういう取り締まりをきちっとなさつたらもっと減るのじゃないかなという感じがしておつたのですが、だんだんふえてきているということですから、厄介なことだと思つております。

特に、この間見ておりまして皮肉な感じを受けたのですけれども、日産自動車が出して、東京の「SAN GUIDE」という本を出して、東京の名所旧跡を外国人に紹介している本があるので、すけれども、この本によりますと、東京の渋滞がまことにひどいので、自動車よりも地下鉄や国電に乗って回りなさいよ、こういう案内になつてゐるんです。自動車会社が出しているのではなかなか振るつた雑誌だと思つて見ているのですけれども、それほど東京の都心の渋滞というのはひどいということですから、この渋滞を解消するには、これはもうこれから先ますますひどくなるだろうというところから我々は想像できないんですが、その中の一つに、駐車違反なんか渋滞の一つの大きな要素になつてゐるのじゃないかと、そういう感じを受けてあえて申し上げるわけですが、どうもこういう日本を案内するガイドブックにこういうことを書かれるということ自体非常に日本としても恥づかしい話だという感じが、どここの国でも大抵渋滞はしてあります。それが、それなりの対策を講じてやってくるように思ふんですが、どうなんでしょう、渋滞の解消というものを根本的にどうお考えになりますか。何か方法、取り締まるだけじゃなしに、ほかに考へておられることがあるんですか。

○政府委員(太田壽郎君) 確かに今御指摘のように、これは都市構造に起因するようになり、大きな問題が背後にあるわけでございますが、私も、その中で今御指摘をいただきました現実、駐車違反をしてゐるものの秩序の回復といひますか、そ

ういうことを受け持つてゐるわけでございますが、これのともになりますのは、やはり必要な駐車場といひますか、そういうものの整備といひますのも非常に大事な問題ではないかというふうに考へております。

駐車場の方の問題につきましては、これは駐車場法等によりまして地方公共団体が設置するものとか、あるいは民間が設置される駐車場、さらにはかなり大きな面積の建物を建てる場合の付置義務駐車場とかというふうな、いろんなものが実はあるわけでございます。例えば東京都内で申し上げますと、大体そういうものを全部ひくると、約二十四万台程度の現在駐車可能台数があると言つておりますが、一方、警視庁が昭和五十七年に、昼間のある時期をとらえた瞬間の違法駐車台数というものを調査したことがございまして、ちよつと三年ばかり前になりますが、約十七万台という数字が報告されております。今の駐車場の利用率を半分ぐらいと見ますと、約数万台ちよつと不足をするというふうな形になるわけでございます。この駐車場の地域のばらつきというふうなものもございまして、実感としていたしましては、特に大都市部におきましては駐車需要に見合った駐車場の整備というものは必ずしも十分ではない、その辺の問題が一つの大きな問題ということ、警察の方といたしましては、そういうとき

に交通環境がそれほど大きな支障を受けないという状況が確保されるならば、短時間の回転が可能になるような措置といたしましてパーキングメーターの設置といふことでそれなりの駐車需要というものを満たす努力をしてゐるわけでございます。これは現在全国で約一万四千基ございまして、東京が約七千六百、大阪が千六百という程度でございますけれども、警察の方としては今の駐車取り締まりあるいは駐車需要にこたえるという意味でのパーキングメーター等の対策というふうなことを直接的にはやっておりますが、関係官庁とも十分連絡をとりながらこの種の対応をさらに進めてまいりたいというふうに考へております。

○中野明君 それで、もう一つやはり渋滞のもとになつてゐるのに、前も私申し上げましたが、駐車場なんかも大分つくつてきたやうですけれども、駅前の自転車の違法駐輪といふのですか、駐車といふんですか、先日駅前まで車で行ったのですが、入つていったらだんだん自転車両方に出来て、しまいいはそこでもう行かれぬやうになりまして、それでバックするの、後ろから車は来ているわ、えらい大騒ぎになつて、結局自転車を動かして前へ抜けたという経験があるんですが、そういう状況といふことが市民生活にも大変な悪影響を与えていると思ひます。だんだんに地方公共団体で対策を講じて駐輪場なんかもつくつてゐるところもあるやうですが、まだまだ不徹底といひますか、ひどかつたものですか、この点について自治省と警察の方に、この対応策、どういふふうな手を打つておられるかお聞きしたいんです。

○政府委員(太田壽郎君) 駅の周辺等のいわゆる放置自転車問題でございまして、これを根本的に解決するためには、今も御指摘がございましたけれども、設備を有します自転車の駐輪場、これを十分設置するといふことが必要になるわけでございます。警察といたしましては関係機関、特に地元の方公共団体等と十分協議をしながら、そういう団体においてこの種の駐輪場が設置されることをお願いをしてゐるという状況であります。ただ、そういうことで徐々にには駐輪場といふものも整備をされてきてゐる面も見受けられるわけでございますが、やはり自転車の保有台数といふのも年々ふえるという傾向もございまして、駐輪場の整備といふのがこれに十分追いつかないという面があるのは事実でございます。警察といたしましては、自転車利用者の法秩序に対する遵法意識の向上といふことを指導的な立場から主眼において行つておりますけれども、相当期間にわたつて放置された自転車につきましては、自治体において制定されております条例等に基づいて自治体で撤去されるということになるわ

けでございまして、警察もこれに協力をしていく。現場的な措置といたしまして、道交法に基づきまして、どうにもならない場合にはそういう自転車について五十メートルの範囲内ぐらいで動かすとか撤去する権限はあるわけでございまして、けれども、大体、いわゆる四輪車の違法駐車なんかと異なりまして、トラックで警察自体が遠くまで運んでいくというまでの必要性というのは現場の状況からなかなか出てきにくい。とりあえず五十メートルぐらい動かす権限がございしますので、その範囲で動かせば足りることはできるということになりますので、自治体を中心になりまして根本的な対策ということから取り組んでいただいて、警察はこれにいろいろな形で協力をしていくというのが実情でございまして。

○政府委員(土田栄作君) 自転車の放置問題、駐

輪場の問題についてでございますけれども、この問題につきましては、今まで主として市町村におきまして自転車の駐車の整備を中心に対策を進めてきていたところでございまして、ただいま委員御指摘のありましたように、まだまだ進んでいないところもあるれば、かなり整備の進んでいないところもあるというふうに承知いたしております。そういうふうなことで、自転車の駐車の整備のほかに、放置自転車の撤去整理、それから民間施設に対しまして、駐車場付近に自転車の駐車をよくりますといったようなことでの協力の要請、それから自転車の放置問題の啓発等の施策を関係機関と連絡しながら実施しているところでございます。

それから、御案内のように現在、国の方では議員立法によりまして自転車の安全利用の促進及び自転車駐車の整備に関する法律というものを御制定いただきました。これに基づきまして整備それからいろいろな施策を進めていくわけでございましてけれども、そのほか独自に自転車の駐車関係の条例を設定して、それぞれの市町村で独自にさらに上乗せして実施するという団体もふえていくわけでございます。六十一年の一月現在では、条例

を制定している団体が八十三あるということになっております。

いずれにいたしましても、まだまだ整備する必要があると見えます。この整備のための財源といたしましては、一つは公共事業の負担に對しますものにつきましては地方債を充て、それから単独事業で実施いたしますものにつきましても地方債を充て、それから、さらには交通犯則金、交通安全対策等特別交付金もこれに充てることができ、こういうことになっておりますので、これらの財源を活用いたしまして、整備のおくれを思いますし、私どもとしても、整備状況のおくれを思っています。私どもとしては整備の促進方というものを関係省庁協議しながら指導してまいりたい、このように考えております。

○中野明君 それで、先ほど私が申し上げました

道路へはみ出して、五十メートルぐらゐは移動できるものになっていくのですか。何かそういう措置でございまして、実際に自分が体験してみても、それで後から車は来るわ、前は進めぬわというところで、おとり自転車車を少し動かして、やっとなんかへ抜けたんですが、そういう事例があるということになると、これは本当地域の人たちも大変迷惑な話で、車に乗っていてもとんでもないところでもなければ、駅へ行けないというふうなことになるわけでして、そういうのは、近所には交番もあるでしょうし、絶えずパトロールして整理をされるというところまで手が届いてないんじゃないでしょうか、どうなんでしょう。

○政府委員(太田壽郎君) これは非常に数が多い

という問題もございまして、適当な駐輪場なり何なりが近くに設けられていないというふうな条件の整備が近々でございまして、いろいろなことで実は違うわけでございまして、道交法の五十一条の三項等で、今申し上げましたような必要やむを得ない場合に警察官は当該車両が駐車している場所からの距離が五十メートルを超えない範囲

内の道路上の場所に当該車両を移転することができるといふ、そういう規定があるわけでございます。しかし、何百台もずつついていまして、片っ端から押せ押せに寄せていくというだけでは、ちょっと車が入りやすくなるというだけにとどまってしまう程度で、なかなかやはり根本的な解決にならない。必要な駐輪場というものがつくられて、それでその自治体を中心にならなくてその駐輪場にそういうものを移していかれるというふうなことになるかと、警察の方でなかなかパトロールのたびにそういうものをとって、現実問題としてはなかなか難しいのではないかと考えております。

○中野明君 自転車には罰則はないわけですか。

○政府委員(太田壽郎君) 厳密に言いますと、罰則がかかる場合もあると思っております。ただ罰則がどうかという点にはなかなかなじみにくいんじゃないか。やはり現実には自転車と通動なり通学をする必要性、現在の住宅事情とかそういうもの、それからそれを受ける駐輪場というものに対する行政なり何んの手だてとか、いろんなものがやはり総合的に勘案されて罰則の適用という条件が煮詰まってくるわけでございます。片っ端から反則切符を切ったらいけないのだというわけにはなかなかまいらない、やはりみんなの納得を得られる取り締まりのあり方ということをお我々常に追求しておりますので、そういう点を考えて対応していかねばいけない問題だというふうに考えております。

○中野明君 それで、先ほどちょっと触れまし

たが、交通反則金の徴収なんです、これは銀行とか郵便局というふうになっていくんですが、そのほかに払い込むところはあるのですか。

○政府委員(太田壽郎君) 今御指摘のような道路

交通法施行令の第五十二条にも規定がございまして、日本銀行本店、代理店または蔵入代理店、まあ一般のいわゆる市中銀行は全部これに入るわけでございます。それから、あと郵便局、ただこの郵便局の中でのいわゆる簡易郵便局というのは含

まれません。そういうところで、日本銀行とその代理店の窓口と、簡易郵便局を除いた郵便局の窓口ということ、そこに納めていただくということになっております。

○中野明君 それで、私時々そういう苦情を聞くわけですが、何か通知をもらったからその通知に銀行と郵便局とに納付しろと、こうなっているわけですか。ところが、今おっしゃったように簡易郵便局では取り扱えないように現在になっているのです。そうすると、郵便局と書いてあるものから、よく間違つて簡易郵便局へ納付に行く人がおるようです。ところが、うちはそれは扱えぬのですというので、そのために期限がすぐれたとかそういう苦情を時々聞くんですが、郵政省の方はどういうわけに簡易郵便局はこれを取り扱えないんですか。

○説明員(戸沢真也君) 簡易郵便局で交通反則金

の収納を扱っていない、そのとおりでございますけれども、先生御承知のように、簡易郵便局というのは普通の郵便局と違ひまして、地域の方々の中から適切な方をお願いいたしまして、できるだけ経済的に郵政事業の窓口サービスをあまねくへんびな地方にまで広めたいというふうなことを目的にしてつくっているものでございます。したがって、その取扱事務の範囲もできるだけ容易なものに限る、あるいはその事務量につきましてもおおむね一人を標準としておるような事務量にするというふうな考え方をつくっているわけでございます。

したがって、交通反則金につきましては、御承知のように非常に納付期限が短い、それから仮納付、本納付といったような違いもございまして、そして納付期限内に納付されない場合はこれは最終的には刑事裁判手続にまで及ぶというふうなことで、この取り扱いに当たりましては非常に慎重を要する、あるいは受け付けた後も遅滞なくその事務処理を行う必要があるといったようなこととがございまして、できるだけ相互にチェックできるようなシステムが必要になってくるという

ことで、一人を標準にして仕事をしております簡易郵便局での仕事をやらせるのはちょっと難しいのではないかと、こういうぐあいに考えております。

○中野明君 今いろいろ理由を挙げられましたが、簡易郵便局法を読んでみますと、郵政大臣の委託で郵政窓口事務を行う者で、まず地方公共団体、それから農協、漁協、それから消費生活協同組合、そして五番目の順位として「十分な社会的信用を有し、かつ、郵政窓口事務を適正に行なうために必要な能力を有する個人」ということになっているので、ですから、交通の反則を起こさぬ方がいいに決まっておりますけれども、納付するときに、郵便局とわざわざ書いておいて、行ったらうちはあかんのだと、そんなだめな、今のあなたの説明を聞いておいたら、そんな能力のない人に郵便局を委託するということは、この法律からいって、してないはずで、何か国民年金の掛金というんですか、それは扱えるんでしょう。

○説明員(戸沢真也君) 現在簡易局で行っている仕事、郵便、貯金、保険といういわゆる郵政三事業の本来の仕事のほかに、国民年金のこれは支払いでございます。それだけを行っております。

○中野明君 ですから、国のお金も扱う能力は持っているわけですね。だから、ぜひこれは検討して、郵便の窓口事務の一つとして受け付けられるような検討をしてみたいと思っております。現在のこの書きようは本当に不親切だと思います。今答弁ありましたけれども、ここではそういうふう

に、簡易郵便局は除きますというふうに答弁なさっていますけれども、書類にはそんなこと書いてないですから、納付の通知をもらった人は郵便局だと思ってしまう。そうしたら、うちはだめなんですよと、非常に不満があるということもお聞きになつていいます。ですから、どこからでもいい、信用のあるところで手続をして入ってくればいいのじゃないかと思うんですが、郵政省はそういう苦情といいますか、要求というのは今ま

でお聞きになったことはないですか。

○説明員(戸沢真也君) この反則金を簡易郵便局でも取り扱うようにしてほしいという要望、従来からも再三ございまして。私もいろいろと内部的な検討は行っておりますけれども、先ほど申し上げましたように、本来簡易郵便局というのが郵便局のないようなへんびな地方で最低限の郵政サービスを提供するというところで、大体一人でやれる程度の仕事ということでその事務の範囲とかいったようなことを考えておりますので、検討はいたしておりますけれども、現状では非常に難しいということでございます。

○中野明君 それで、地方公共団体、市役所とかあるいは地方の町村役場、そういうところで受託をしているところもあるわけですね。それから農協もありまして、漁協もあります。だから、そういうところへでもちゃんと持っていくようなシステムにしてあげたら親切じゃないかと、そういう気がするんです。何かしゃくし定規で、それだつたらもう頭から、そんな能力のない人を任命しているのか、委託しているのかということにも我々反論したくなるわけですね、そういう苦情を私何件か聞いたものですから、それで窓口でもう気の毒で、本人がもう今から行ったら銀行は閉まっているしだめだということ、結局納付がうまくいって、それで後で文句を言われて困ったというような例があるものですか、あらえて申し上げているわけですから、ぜひこれは検討事項に入れてさらに検討していただきたいと思っておりますが、どうですか。

○説明員(戸沢真也君) 先ほど申しましたように、かねがねそういう御要望があることも承知しております。私も関係の向きとも相談しながらいろいろと検討はいたしております。ただ、申しましたように、現状での判断としてはちょっと難しいかなということでございますけれども、これは引き続き検討はさせていただきますと思っております。

【委員長退席、理事若上二郎君着席】

○中野明君 そうしますと、これはそれができない間は納付の通知書の中にも簡易局は除くとか何とか書いてあげないと不親切じゃないかという気がするのですが、その辺はどうでしょう。

○政府委員(太田壽郎君) 確かに御指摘のとおりだと思いますが、書類の面のことです。事務的に関係省庁とも十分詰めて、そういう方向で検討してまいりたいというふうに考えております。

それから、先ほどの自転車の駐車違反の際の問題で私ちょっと答弁間違えてまして、反則切符が切れるかのごとく申し上げましたけれども、自転車の場合の駐車違反、これは実は、もちろん駐車違反で証拠がそろった場合には事件になり得るわけでございますが、反則切符の手続には乗らない。したがって、いわゆる通常の刑事手続に従って立件送致するという形になるものでございまして。ちょっと訂正させていただきますと思っております。

○中野明君 それでは次の問題に移りたいと思いますが、先ほど吉川委員のダンブの問題でちょっと出ておりましたが、違法無線で非常に電波の障害が起きているというところをときどき私も耳にするのですが、同時にそういう強力な電波で妨害のような形になってくると、警察無線にもやはり影響はあるんじゃないかという感じも受けますし、同時に警察の無線の盗聴の防止という問題についても先日来デジタル化ということいろいろ努力はなさっているように聞いておりますけれども、まず一点として、妨害電波といいますが、違法無線の障害の状況というものを郵政省はどういうふうにつかんでおられますか。

○説明員(長谷川徹君) ただいま御質問の、妨害の状況につきましては我々監視課で把握しております。また、警察御自分で御説明された方が適当だと思っておりますが、いかがでございますでしょうか。

○中野明君 それじゃ警察の方で。

○政府委員(鈴木良一君) 最近の警察無線に對し

ます妨害は非常に頻繁にございまして、これは実は妨害につきましまして意図的な妨害と混信等がなかなか明確に判別できない場合もございましてけれども、五十九年中の妨害回数には年間約一万七千回でございます。これは年々増加しております状況でございます。

○中野明君 それで郵政省は、こういう違法の無線機といいますが、それらは電波法に触れるわけですが、その違反の件数というのはどれぐらいあるものですか。

○説明員(長谷川徹君) 先生の御質問に對しましてお答えいたしますには、ただいまデータを持っておりませんが、警察だけではなくて、全体の不法局のデータといたしましては、我々が確認いたしましたところ、五十九年度では約七千件であるというふうに記憶しております。

○中野明君 そういうような場合はどうなるのですか。検挙というのか、電波法違反をした場合には免許取り消しとか、おたくの方で何かそういうことに処分はされているんですか。

○説明員(長谷川徹君) それはその都度ケース・バイ・ケースで違いますが、もちろん極めて悪質であると思われれば不法無線局に對しましては告発等適切な処置を講じております。その他初めて行いましたような違反、または割合に無線の知識がなく行われるような無線に對しましては指導等で処理いたしております。

○中野明君 それで、どういふんですか、遠距離を走る大型のダンブというんですかトラックといいますが、そういう中に違法な無線機を備えて走っているものですか、結局なかなかつかまらぬのですか。短時間ですけれども、テレビに妨害が出てくるわけですね。そして、すぐ走り過ぎて行ってしまうものですか、どこかでとまってやられるのならばすぐわかるわけですねけれども、非常にそういう苦情が私の国元でも多いんです。それで、何とか取り締まっていきたいという声も随分ありますけれども、これは今私が申し上げましたようにすぐ走り去ってしまうものですか、なかなか

これが犯人だというふうにつかみにくいので困っている面もございますが、ぜひこれは強力に指導もしてもらわないといかぬなという感じを持っております。

それで、警察の方は、この前もお尋ねしました、いわゆる盗聴を防止するためにデジタル化というふうになっているのですが、これは大抵見通しはもうついたのですか。何年先ぐらいになりますか。

○政府委員(鈴木良一君) 昨年度、五十九年度の予算費で面倒を見ていただきました、また本年度の予算でもこのデジタル化の整備費を充当していただかして、現在携帯無線機につきましては本年度予算全部消化いたしますと約六〇%、それからパトカー等の車載通信系、これは受令機を除くわけでございますが、その整備が約五〇%に達する見込みでございます。あと残りますものにしましては六十一年度以降の予算折衝を通じて措置を決めてまいるのでございますが、本年度を含めまして実質二年余で整備をしてまいりたい、かように考えております。

○中野明君 わかりました。

それじゃ、次にタンクローリーの問題に入りたいと思いますが、けさほどもちょっとお話が出ておりましたが、五月の六日でしたか、環状七号線で大型タンクローリーが横転炎上いたしました事故になったわけですが、これについての原因といたしますか、これはいろいろ言われているのですが、これは消防庁でしょうか、運輸省でしょうか、この横転事故の原因はどうつかんでおられますか。

○政府委員(中山好雄君) ただいま御指摘の五月六日に発生しました事件につきまして、警視庁におきまして発生直後から今日までの数十名の捜査員を動員して、運転者や目撃者からの事情聴取、あるいはガソリン、軽油の流出原因、出火原因などの説明を急いでいるところでございますが、事故の原因も複雑に絡み合っておりまして、専門家による事故車両の鑑定なども必要でございます。したがって、その事故原因、事故の経過等について

解明されるまで、まだこれから相当の期間がかかるかと思われまます。

○政府委員(関根則之君) 横転までに至りました経緯につきましては警察の方が専門だろうと思えますが、ひっくり返りましてから火の出た経過等につきましては我が方の領分になるわけでございます。

もちろん消防といたしましても現在調査中でございますので、最終的な結論が出てくるわけではございません。できるだけ急いで真の原因究明を進めていきたいというふうに考えておりますが、現象的には、いずれにいたしましてもタンク本体の前の方の鏡板のすぐ近くに十二センチほどのひび割れができておりました、そこから中に入っておりましてガソリンが漏れておるわけでございまして。その漏れたガソリンに何らかの原因で火がついたのではないかとというふうに考えて調査を進めているところでございまして、また危険物が七つの部屋に分かれて収納されているわけでございまして、六番目の部屋の上部にございまして安全装置なりあるいは蒸気回収装置等が横転をいたしましたときに破損しておりました、その部分から相当程度のガソリンが流れ出した形跡がございまして。それにも火がついて延焼拡大がなされたのではないかとというふうに考えております。

なお、火源につきましては電気系統のスパークとかあるいは横転時の路面との衝撃火花等が考えられるわけでございまして、これらについて具体的な明確な原因を突きとめるべく現在調査中でございます。

○中野明君 運輸省、今回のこのタンクローリーの事故は牽引車特有の弱点であるジャックナイフ現象だという説もあるようなんですが、その辺はどう見ておられるんですか。

○説明員(神戸勉君) お答えいたします。先ほど警察庁また消防庁の方からお答えがありましたように、関係省庁において事故原因の究明に当たっているわけでございまして、運輸省としまして、事故発生事業者に対しては法令の遵

守状況等の特別監査を実施しますとともに、種々の面から事故の原因の究明中でございます。今のところその作業中でございます。

○中野明君 伝えられるところによりまして、消防庁が何かこの問題で安全基準の見直しも含めて検討委員会をつくったということをお伝えしてくださいますか、この辺はどうなんですか、説明してください。

○政府委員(関根則之君) 私どもは、あの事故は危険物の規制行政上、極めて重大な意味を持って危いものというふうに受けとめておりまして、事故発生直後直ちに、もちろん消火作業を急いだことは申すまでもございせんが、事後の問題として申しまして、原因究明、それから今までありました安全基準等、またその後の消火活動をどうやら被害を最小限度に食い止めることができるのかという点とまで含めまして検討をするべく消防関係者、すなわち自治省、消防庁は当然のこと、消防に当たりました東京消防庁その他の主な消防の部隊の代表も加まして検討会を組織をして、既に三回ほど協議を進めたところでございまして、

この検討委員会で直ちに最終的な結論まで出るかどうか、対策の最終仕上げまでできるかどうか、なかなか難しいのではないかと私は考えておりますが、いずれにいたしましても問題点の洗い出し、それからこういう可能性が対策として考えられるのではないかとといったような方向づけと申しますか、そういうものをとまかく急いでやりたいというふうに考えておるところでございます。

さて、さらにそういう問題点の洗い出しが終わりまして、具体的に例えればタンクの構造部材の強度をさらに増していく必要があるとか、あるいはそのために具体的にどの程度の有効な対策があるのか、そういう具体的な問題になりますと専門家を求めたとしても具体的な検討会といえますか、研究会といえますか、そういうものも必要になってくるのではなからうかと、現在のところ考えております。

いずれにいたしましても、早いところ問題点を洗い出しまして、根本的な対応策というのについて我々としては積極的に取り組んでいきたいというふうに考えております。

○中野明君 運輸省、さっきお答えいただいたんですが、どうですかね、牽引車でやっているわけですから、ここに急ブレーキをかけたたりなんかしたときに後ろが前へドンと当たってひっくり返るとか、そういう牽引車独特の構造的な欠陥ではないかという点は私も幾らかわかるような気がするんです。素人ですけれどもね。その危険性についてはどう考えておられるんですか。

○説明員(神戸勉君) お答えいたします。ただいま先生御質問のように、トレーラーでございますとジャックナイフ現象というの、そういう構造面から、ある面でもそういう現象というのは、後ろの積み荷というものが満載しているとき、空のとき、いろいろな条件がありますので、そういう可能性はあるかと思えます。

ただ、それにしても、新車のときにそういうようなことについての姿勢の安定性と申しましようか、そういうようなことについて一応の基準というもので審査をしているわけでございまして。ただ、全然そういう現象がないというわけにはいかないというの、は事実であらうかと思えます。ただいま、先ほどお答えしましたように原因を究明中でございますので、その原因が究明された結果、構造面で必要となれば、我々としてもそういうような措置を講じていくことを検討したいと思っております。

○中野明君 空のときは大して事故も起こらぬでしょうけれども、そういう牽引車にそういう危険物を引っ張らせるといのは、やはりこれは今後の課題として問題じゃないかという感じがします。二度とこういう事故が起こっては困るわけですから、牽引車が危険物を積んで走る、ほかの荷物ならまだある程度わからぬことはないんですけれども、ガソリンとかそういう引火しやすい爆発物を牽引車で引っ張るといのは、以前はな

かったようですが、一つの車でタンクを積んで走っていったのがだんだん大きくなってきて牽引車になってきたということでしょうから、その辺が非常に心配だという人がかなりおられるようですので、そういう点も含めてぜひ検討してもらいたいなと、こう思います。

次の問題に移りたいと思います。

これは先日、横浜でしたか、警官の制服を使っているということで銀行強盗があつて大問題になったわけですが、先日もちよつと新聞を見ていますと、筑波の万博で警官をつくりの制服を着て駐車が客引きを強引にやっているというような記事が出ておるんですが、これについては何かお調べになったですか。

○政府委員(中山好雄君) 御指摘の件について調べてみますと、科学万博の会場周辺で、一部の駐車場でございまして、警察官と紛らわしい服装をしている者が自動車の誘導をしているということはあるようでございます。ただ、一般私人が警察官の服装と紛らわしい服装をするというのは決していいことではございません。これに対する規制としましては、軽犯罪法の一、五号といたのがございまして、これは、資格がないにもかかわらず、法令により定められた制服あるいはこれに似せてつくつたものを用いた者、これは拘留または科料に処する、こういう規定がございまして、これで問題するということもあり得るわけでございますが、本件の場合にはちよつと色が違うなど、直ちに軽犯罪法違反ということとはちよつと即断できない面がございまして、しかし、早急に指導して、そのような紛らわしい服装を着て車両の誘導等をするということのないようにしてまいりたい、こう存じております。

○中野明君 先ほども申し上げましたように、横浜では本当のやつを着て事故を起こして、それでも大変な騒ぎになったわけですね。こういうのは何かほかに取り締まる方法というのはないんですか。普通の人にはちよつと紛らわしかったらわかりませんね。何かネズミ色の制服で制帽、交

通安全の腕章をつけてライトつきの棒やメガホンや警笛といった小道具なども持って、そしてここへ駐車せよ、ここから先へ行ってはいけませんというふうなことを言うて客を誘導しているんですか、引つ張つた、こういうことで、確かに駐車場も倒産したりしているところもあるようで、非常に万博周辺の当て込んだ人が随分損害を受けて大変な騒ぎになっているように思われます。こういうことを今おっしゃつたように何か取り締まる法律というのはないんですか。

○政府委員(中山好雄君) ただいまも申しましたように、軽犯罪法違反というのが一つございまして、それから、いわゆるガードマンにつきましては警備隊法によりまして制服と明確に識別することができ服装を用いなければならぬ、こういうのもございまして、今回の場合のような、一般の業者が自分のところの従業員という場合には軽犯罪法の適用ができるかどうかという問題でございます。それよりも、その前にそれで問題することが難しいようなケースもございまして、十分科学万博関係につきましては業者の指導をして、そういうことのないように努めてまいりたいと存じます。

○中野明君 そうすると、これはもう指導する以外に方法はないということですね。今後そういうのが出てきたときに困るのじゃないかと、そういう気がするわけですね。ですから、何かそういうことが紛らわしくて、それによつて迷惑をこうむつて後で苦情が来るというふうなことで、やはり何か手だてを考えないといかぬのじゃないかという感じがしますが、その辺はどうなんですか。

○政府委員(中山好雄君) 当面はやはり軽犯罪法の適用ということで対処してまいりたいと存じます。

○中野明君 警察自身が起こしたということになれば、これは警察もある程度反省もしてあれするんですけれども、警察以外の人が警察と間違ふようなことをして、そしてそれが警察の不信につな

がるということになったらこれはたまらぬですから、そういう点、何か手だてはないものかなという感じがしておつたんですが、それよりほかには手がありませんか。警備会社はきちんとした警備会社の法律でそういうことしちゃいかぬというところになっているわけですね。そうですね、難しいものだ。わかりました。

それじゃ、次の問題に移りたいと思います。交通取り締まりの方法なんですけれども、長官もきょうはおいでになつていらっしゃるんですが、これは取り締まられた方、検査された方からは非常に評判が悪いんです。というのは、おれだけがやっているとばかり、ところがたまたまスピード違反とかあるいはルール違反で捕まつたと、それは違反した方が悪いんですけども、逆に反感を持つというふうなことで非常に評判が悪いんですが、特に、どういふんですか、交通取り締まりを通常ネズミ取りというふうな言い方をされて、それが一般的になつていらっしゃるんです。お耳にも入っているのじゃないかと思うんですが、ネズミ取りというふうな表現をされているわけですね。これはどういふことでネズミ取りと言われるのか、取り締まりの責任者はどう考えられますか、このネズミ取りという言い方。

○政府委員(太田壽郎君) 取り締まりの基本的な姿勢といふんですか、その問題については長官が申し上げることにいたします。今のネズミ取りの部分でございまして、私も特別に承知はいたしておりませんが、何と申しましても、違反をしたドライバーをネズミに例えるというふうなことは我々も毛頭考えていないことではございまして、どういふ理由でそういうふうになつてゐるか承知いたしておりません。

○政府委員(鈴木貞敏君) 先生の今言われました取り締まられた場合に悪かつたというふうなお言葉もあつたわけでございますが、交通事故というものは交通秩序を乱し交通違反をするから起きるのである、こういうことであると思ひます。が、今こういふような車社会ですべての人が交

通というものにかかわつてゐる、こういう社会でございまして。そういうことで、先ほど来駐車の問題、そういう自転車の放置の問題、いろいろございまして。

要すれば、警察官が見ていなければ違反を承知しながらそれが行われておるといふ一般的な現象、残念ながらそういう現象が非常にこの車社会の中で多いわけでございます。私たちは、そういう意味でやはり法律がある、したがつてそれをすべての人がだれが見ている見ないにかかわらず守る、こういうふうなものが一つ土台にあれば事故は本当にもつと少なくなる、こういうふうにも思つてございまして、しかし、いづれにしましても、そういう中であつて我々の取り締まりの基本というのは、午前中いろいろな議論のありましたように、やはり国民の支持と納得といひますか、そういうものに基かないといかぬ、やみくもにとにかく全部検査すればいいという問題でもなからう、駐車違反の問題であれば、それぞの地域の状況、駐車の実態、そういうものを十分見て悪質なものややはりやるといふ、おのずから重点的な問題もあると思ひます。

そういうことで、取り締まりといふのはやはり交通事故をなくするための大きなかたまりである私たちも確信しておりますし、それ以外に安全施設の問題であるとか安全教育の問題であるとか、非常に多角的な総合的な手をいろいろ打つていかなければならぬんですが、残念ながら、取り締まりというものはこれは事故防止の本来に今や大きな柱になつてゐるというところを全国的ないろいろな状況を見て痛感せざるを得ない、こういう実情でございまして。しかし、その気持ちとしてはやはり納得性、国民の支持を得られる取り締まり、こういうことで全国警察官心を合せてやつてまいりまして、一人でも死者が少なくなるようにひとつ努力をしていきたい、こういう気持ちでござい

○中野明君 今の御答弁にもありましたように、結局事故防止ということ、それからいふゆる国民

の納得のいく、これが一番大事な基本だと思ふんですが、それが私がさっきから申し上げているようにネズミ取りと言われる一つの理由は、先日もタクシーに乗っておりましたら、タクシーの運転手さんが言うのに、あのお巡りさんは信号の向こう側に立ってするのが本当なのにこっち側におるというの、違反するのをこっちの方で待つておる、そしてそこで捕まるんだ、点数稼ぎやっていると、こういうようなことをタクシーの運転手が我々に教えるわけです。事故を起こさぬように、そして納得のいくような取り締まりとか指導とか言うのなら、信号の向こう側におって、ここは直進する車はこっちの車線入ったらいけませんかというのを教えてあげればいいのに、反対側の信号を越えたとこで待つておって、違反してきたのをこりやとて、そこで捕まえる。それがネズミとりと言われる理由と違うかなというふうに私は感じました。

そういう取り締まりの方法というのはやはり現場に、今長官がおっしゃったような事故を起こさないように言うのなら、そっちの手前で、この車線へは——東京なんかは地方の人も出てきますから、余りわからぬ人は車線の違うところへ入って、直進しかできないところではかへ回るところの車線へ入ってしまったというならそこで注意をあげればいいのに、行つてしまつてからこりやと捕まえる、それがネズミとりだと言われている理由じゃないかというふうな感じがするんですが、あるいは随分おつてスピード違反を押さえるとかということのようですが、その辺はどうなんでしょう、どういふ基本方針で指導なさっているんでしょうか。

○政府委員(太田壽郎君) 交通取り締まりの基本的な姿勢としては、ただいま長官から申し上げましたように、取り締まられる側も含めまして、国民の支持と共感といいますか納得が得られる、そういう姿勢というものをまず堅持することが基本でございます。

ただ、今の肥大化したしました車社会、五千万

人のドライバーがいるという中には、実は非常にいろいろな人がいるわけでございまして、中には警察官の姿が見えなければ相当荒っぽい違反もする、それで結局違法した運転をしているドライバーに非常な迷惑をかける、ひどい場合には事故を起こすというふうな人な人がいるわけでございまして、したがって取り締まりの態様といたしまして、かなりいろいろな形で多様化した対応というものも必要だろうというふうに考えております。

もちろん、今お話しのように、単にいわゆる件数稼ぎといひますか、そういうようなことのためだけにやるような取り締まりというのはもちろんやらないというふうにいたしておりますが、警察官の姿がいれば、まずその目の前で違反をするというものはこれこそどうにもならない、そういう者の中にはたまにはいるわけでございまして、けれども、大体の人は、少なくとも警察官の姿があれば道交法を思い出してそのとおりの運転をしようというものが通常でございまして、ですから、やはり取り締まりの方も、今の肥大化した車社会というものを最低限秩序立てていくためにはいろいろなやり方があるということではございまして、単にいたずらに件数稼ぎだけに走っているというふうな印象を与えるようなことのないようにということの基本に据えながら対応しているところでございまして。

○中野明君 要するに、今おっしゃったように、警官の姿が見えても違反する人で、よほど悪質な人でないとやらぬということですから、なるだけやはり違反をしまつた終わりの時点に立っていないで、違反をする前のところへ立っているような取り締まりの仕方を徹底された方が、こういう大変な言葉がはやってこないのじゃないかという感じがするんです。

これは、確かにそういうことは皆さん方の耳には直接入らぬかもしれませんが、一般のドライバーの人は皆そういう言い方をしておりますから、そういうことがやはり反感を持たれること

になつて理解と納得が得られないということにも通じてくるわけですので、どうぞその辺は留意をしてお願ひをしたいと思います。

それから、毎日のように暴力団の抗争、山口組と一和会の抗争で、最近は何らかダンブでバックして突っ込んだとか、発砲しながらダンブで突っ込んだとか、そういうことで毎日のように事件が報道されているんですが、何か山口組と一和会が分離して一年ですか、一年で兵庫県の方でそういう会合があるということで、警察の方としては道交法を発動してこの対策を講じるとかというふうなことが伝えられているんですが、これは道交法を発動してどういふことをされようとしているのか、その辺どうなんでしょうか。

○政府委員(金澤昭雄君) 暴力団の対立抗争につきましてはいつも御説明をしておりますが、きのうまで一月二十六日以来百十八件の抗争事件が発生しております。その一番中心となつております山口組ですが、実はきのうが山口組の定例幹部会というところになっております。前回やりましたときには、それをめぐって一和会の方がいちいち仕掛けてまいりまして、三宮の路上でけん銃の発砲事件があった、こういうケースでございまして。

したがいまして、今回、きのう行われまして前回に増して地域住民に非常に危険な状態になる、こういうことで、兵庫県警の方といたしましては強力にこの定例会の中止を勧告をしておつたわけでございまして、なかなか勧告に応じないという状況でございまして、したがって、会合を強行する場合に警察としてはどういふ対応があるかというところをいろいろ検討したわけでございまして、その中の一つとして、道路における危険を防止するために公安委員会が交通規制をすることができ、こういう規定がございまして、その道路における危険というものはまさしくこの場合の危険でございまして、その規定を適用して署長権限で交通規制を行う。それをもとにして通行止め、事務所などに立ち入りを禁止する、こういうことでや

ていこうという、そういう腹づもりをしまして中止勧告をやりましたところ、二日前になりましたが会合を中止する、こういうふうになつたわけでございまして。

今までも暴力団取り締まりにつきましては、刑法を初めといたしまして各種の法令、例えば道交法にいたしましていろいろな機会にこれを適用して検挙を行つておるわけでございまして、今後あらゆる法令を駆使して取り締まりを強化していきたいというふうに考えておるわけでございまして。

○中野明君 何か私、直観的に道交法を適用して阻止ができるものだろうかというふうに思つたもので、それから、そんな手ぬるいことではないのだからという感じを受けたもので、それから、たまたま高知へ帰るとまた発砲事件が、先生帰つてこぬ方がいいですよと言われるぐらい帰つたときに起こるんです。それで、大阪や神戸のようなところではないんですけれども、それでもやっぱり忘れたころ——忘れないですね、まだ一月からですからね。それが毎月、月に何回か起こっているわけなんです。そういうことで最近ではだんだんもう一般市民に影響が出てくるようなやり方になつてきているものから非常に心配をされているわけなんです。

どうかひとつ、長官も悪質事件には厳重にということで訓示もなさつたようですが、ぜひこれはグリーコ・森永もそのままだ犯人の検挙にも至つておりませんし、暴力団の抗争も、それこそ新聞に載らない日はないというぐらい毎日出ているというふうな状態でありまして、なお一層の取り締まりといひますか、事故の再発防止のために全力を挙げて取り組んでいただきたいと思います。長官としてこの種の問題について再度御所見をお聞かせしたいと思います。

○政府委員(鈴木貞敏君) 仰せのとおり、山口組と一和会の抗争事件、連日続いております。死者も多数出ておる。一般の国民の方にも被害が出た

ケースもありますし警察官も受傷しておる、こういうことでございまして、今の段階で残念ながら、これが収束するとか、いわば手打ち的なもので両者が和解するという模様は見られませんが、依然として残念ながら続くということでございます。しかも、これが全国的な広がりの中で行われておるということでございます。それぞれ定員の少ない県におきましても、未然防止を含め、一般の県民に被害が出ないような警戒体制その他も日夜を問わずやっているわけでございしますが、とにかく、いずれにしろこの暴力団を壊滅するということは我々警察としての非常に大きな重点的な目標でございます。

しかし、残念ながら社会的な存在として非常に根強く存在するという事実でございます。これを壊滅するというのは我々警察の全力投球はもとよりでございますが、何といいたしても、大方の国民一般のこれを排除するという強いひとつ決意がなくちゃいかぬということも思っているわけでございまして、そういう意味で、いろいろ公共施設からの排除を含め、国民的な運動の中で彼らをひとつ排除していくという機運がやはり土台にないといけませんので、そういう点も関係省庁ともいろいろ協議しながら一歩一歩いろいろの手を打っているわけでございます。これから全力でひとつ取り締まりに当たっていくことを申し上げておきます。

○中野明君 それじゃ、最後になりますけれども、けさは同僚委員からも指摘がございましたが、シートベルトです。これをつけるのは、高速道路は確かにおっしゃるとおりで私も納得しておるんですが、一般道路にこれを義務づけて、そして行政処分が行われるということになりますと、これはやはりドライバー全体の合意と納得ということが必要でしょうから、よほどこれは慎重にお願いをせざるを得ないと思っておりますが、最後に大臣、公安委員長もございしますので、この点はただ簡単に、ちょっと資料とてみたらもう半分やっているというふうな状況で安易に踏み切る

ということじゃなしに、ある程度、どう言ったらいいでしょうか、状況を当委員会にも報告もしていただいたり、あるいはこういう状況であるという中間的な報告もしていただいて、そして、いつごろからそろそろ一般道路にもしたいというふうなことをおっしゃっていただくようなお気持ちはおありですか。

○国務大臣(古屋亨君) こういう交通の問題は国民の協力ということが一番前提だと私は考えております。したがって、高速道路はやるというたしにしても、一般道路をいつやるかというところは、先ほどの御意見もございましたが、ひとつ慎重に私は考えまして、そういう状況につきまして、例えばこれは私の個人的な考えであります。今、本院におかれましては風俗営業等の小委員会等も設置されておるやに聞いておりますので、そういう場面も活用させていただきまして、時々刻々、こういうふうでございまして、いろいろなことを御報告しながら、また先生方の御意見を聞きまして、私は慎重に一般道路につきましてはこういう問題を考えていきたい。一般道路にやりまして実行されないうちは本当におかしいことで、やっぱり国民の皆さんがそういう気持ちになる、それがいつかということも警察だけの判断ではなくて、私は皆さんの御意見を承りながらするということに意義があると思っております。そういう点は今のような小委員会等におきまして連絡しながら進めていったらどうだろうというふうに私は考えております。

○神谷信之助君 きょうは特に法案に即した質問に集中をいたします。したがって、午前中からの同僚議員の質問と重なる面もあるかと思っておりますから、できるだけ重複を避けていきたいと思っております。

まず最初は原付自転車ですが、これの右折方法の改正問題、三十四条の改正ですが、これ、いわゆる多通行帯道路、三線以上のところ、これはまあ先ほども同僚議員からありましたけれども、ラッシュなんかに何台かつなげた場合、向かい側へ

渡って方向を変えるわけですね。だから、その道路は相当な隅切りやって、何台かがそこに滞留できる状態にならないと非常に危険になるわけでしょう。だから、一台目が行って方向転換しようとして、二台目はその後ろへ、三台目はその後ろへとちゃんといきまね。心理として、重なって横に方向変換して何台かが並ぶという状況が起こる可能性が非常に強いんです。そうすると、今度はその曲がろうとする方の道路がこれも三線以上あって広ければ一定の専用レーンみたいになり場所をつくったりすることができなくても、二線なりあるいは一車線という場合になつてきますとその辺が危険になる。だから、後続の直進車に、前へ出過ぎていたらねられる、接触する危険があるし、今度は右折する方へ青になつて行こうとするときに左折する車の陰になるわけでしょう。特にバイクで小型ですから、この辺の危険が非常に感じられるんです。

だから、これは実際に先ほど道路管理者とも十分話をして具体的に決めていきたいということですね。すけれども、その辺のところを相当慎重に十分な措置をしないと危険になる。交差点の中心に向かって寄っていくのは、あれはものすごく危険なんです。僕も危ないなと思うのだ。だから、右折をこういうふうな二段階方式にするのは適切だと思ふけれども、その点がちょっと心配なんです。この辺はひとつどういうふうにお考えか。

○政府委員(太田壽郎君) 確かに御指摘のような問題点があるわけでございますが、この点につきましてはやや個別の交差点の問題というふうな考えられますけれども、一般論をいたしまして、道路管理者と十分連絡をして隅切り等の措置をとる、必要な滞留車両がとまれるような場所を確保するというのが基本でございまして、それがどうにもできないという場合には、三車線以上の道路については二段階右折をするということになりますので、逆にその交差点では二段階右折でなくて現行法の右折方式をやるという標識を出し

て、若干危険はあるのでございますけれども、現行のスタイルで、中心部に寄って行って右折をするという方式にするということを考えておりますが、できる限り道路の改良なり何なり、そういうことで対応してもらいたいというふうに考えております。

○神谷信之助君 今の点はひとつ慎重にしてもらいたいと思ひます。

それからもう一つは、先ほどの御答弁伺っている、指定する道路、これはこれから新事例も検討されるようなんだけれども、その場合の指定の基準というのはどういうふうにお考えなんですか。

○政府委員(太田壽郎君) 法律案によりまして御案内のように、片側三車線以上の道路については原則として全部二段階右折という形になるわけでございますけれども、今申し上げましたような特定のところににつきましてはそれぞれの標識で現行法の右折方法に戻すというようにすることによっていく。ただ、三車線ない、要するに二車線以下の道路でありまして場所によりまして二段階右折を標識でやることもできるという規定になっておりますが、これにつきましては、まず原則の三車線以上の道路の二段階右折というものが定着いたしましたから、それを見きわめた上で二車線以下の道路の標識による二段階右折というものに踏み切ってまいりたいという手順を考えております。

○神谷信之助君 手順は先ほど御答弁になったので、その場合に指定する基準ですね、例えばその道路の混雑度といいますが、非常に混雑するところを中央に、右に寄っていくのは危ないです。それから、そういう混雑度あたりが中心になるのじゃないかというふうに思ふんです。その辺がひとつどういう基準かということ。それで、混雑ということになれば、例えば時間帯をお考えなのかどうかという問題がある。例えば夜になった方が交通量がうんと少なくなるというふうな場合、今までどおりすうっと行く、気持ちとして人間だれし

し、その一声をかけたのかかかってないのかということに客に警官が聞いたと、こうなると、これは営業そのものにもひっかかってくるし、うるさいなど、こういうふうにもなってくるので、この辺についての考え方をちょっと聞いておきたいと思っています。

○政府委員(太田壽郎君) ややケース・バイ・ケースという面もないことはございせんけれども、基本的にはやはり当該運転者の方に一声かけたかどうかというのを聞くという方向で対処してまいりたいと思います。

○神谷信之助君 その点はひとつ確認をしておきたいと思っています。

それから、その次は除外例の問題です。政令の基準はきょういただきましたし、これで当面は高速道路ですら問題はないと思うのだけれども、今度一般道路に適用をするということになったときに、実際にタクシの運転手から意見を聞いたのだけれども、防犯上の問題がある。

京都にもときどきタクシ強盗みたいなのがあって、あれは去年の暮れでしたか正月でしたか、僕の知っている運転手がその事件に遭ったんで、すれども、後ろからがとやられて、それでどうしようか思つて、ちょうど壁があつたから壁にバンと車をぶつけて、その衝撃のときにさつと逃げ出して助かったわけなんです。だから、恐らくこれベルトしておつたら飛び出せぬわけでしょう。だから、高速道路の場合はタクシ強盗ちよつとしない。したがって、一般道路で深夜というか早朝というか、夜中にそういう事件が起こつても助けを求めにくいようなそういう状況とか、そういう場合は除外をするということ、あるいはタクシの運転手自身がどうもないと思つたら、不安を思わなきやベルトしていればいいのだけれども、おかしいぞと思つても必ずしてなきやならぬということになるかしらんけれども、その辺のところを一体どういうふうに考えるかという点について見解を聞いておきたいと思っています。

○政府委員(太田壽郎君) いわゆるタクシ強盗的なことでございませうけれども、最近では非常に発生は少なくなつてきておりますけれども、年間百件ちよつとぐらゐ、態様はいろいろございませうけれども、発生を見ていろいろございませうと思つて、確かにそういう際に防犯上支障になるのではないかと、そういう危惧を持たれることは一応理解できるわけでございますけれども、ただ、例えば今先生が御指摘のような、そういう脱出方法なんかとするような場合には、むしろ座席ベルトをしていただく方が安全というふうなことになるかと思ひます。

そういうふうなことで、それから防犯上の面からは、かつては運転者席の背後にプラスチック製のボードをつけるというのが非常に一時、はやつていたわけでございますが、最近では若干減つていくような感じもいたしますけれども、この防犯の面につきましてはまた関係の業界の方ともよく相談をするという方向でまいりたいと思ひますが、基本的には、タクシの運転手さんというのはやはり現在の車社会の中でいわれる一種のリーダーみたいなものでございまして、模範的な立場で一般のドライバーを引っ張つていっていただくというふうな立場にもございまして、深夜を問わずにかく常時、運転をされるときには座席ベルトをきちつとしていただく、正しくしていただくというところでお願いをしたいというふうに考えております。

○神谷信之助君 基本的には、僕もいろいろタクシの運転手さんに話を個別に聞いてみましたが、プロですからそういうのはちゃんと守つてやらないかぬと同時に、やっぱり事故を起こさないということが第一なんです。だから、事故を起こした場合は被害をできるだけ少なくするといふ、ベルトの方はそういう意味ですから、そういう差がありますね。それから、今の局長のは、前のガラスが割れるような衝突したら自分がやられますが、こつちの方は意識的に当たるんだからそんなにきつう当たる必要はないんですよ。相手が、

あつと、こうなつてゐる間にさつと逃げ出す。それをベルトしてゐる方が安全やというのにはちよつと筋違いだと思ひますよ。

それから、これも同僚議員からもずっと出ていましたが、それで行政処分一点、これは私はやっぱりどうかと思ひます。例えば駐車違反は道路を狭くして事故の発生状況を強めるから、そういうのについては行政処分をするとかいうような問題があるでしょう。あるいはスピード違反も事故発生の原因になる、そういう可能性が強い。しかしこれは、シートベルトをつけたことによつて事故が発生しないんじゃないでしょうか。事故が起つた場合の被害を少なくするということですか、事故の発生と直接関係がないものなんです。一番いいのは事故が発生しないように安全運転をすることが大事なんです、それで何ぼ運転をする方が安全運転を心がけておつても、後ろから追突する車もあれば向こうから暴走してくる車もあるんで、だからそういう点で身の安全を守るためにやるのであつて、シートベルトそのものが事故の発生を防ぐということではないんだ。それに行政処分一点というのは、スピード違反とか駐車違反とか、ほかの問題と筋が違ふのじゃないか。

だから、これは同僚議員からもあつたように、これはやはり自律的に運転者のモラルを確立をしていく、そういう運動にすべきではないのか、そのことが私は今非常に大事になつてゐると思ひます。だから、一点という行政処分はひとつ再検討してもらうということ、あるいは少なくともみんなに徹底するまで五年なら五年間は準備期間としてやつて、そして一般道路も含めて全体としてそういう習慣になつてくるという状態を待たした上で必要であれば考える、こういうことでやる必要があると思ひますが、この辺もう一度ちよつと聞きたいと思ひます。

○政府委員(太田壽郎君) 確かに、座席ベルトの着用義務違反という問題については、今の御指摘のようなスピード違反とかなんとか、そういうものと若干質が異なるという面があることは事実で

ございませう。ただ、現在座席ベルトの着用を義務化して諸外国で罰金をほとんどつけて担保までしているというのには、やはり単に運転者自らの命の問題だけじゃなくて、同乗者あるいは対向の車と関係の当事者の生命の問題とか、それから事故が起きた場合にその運転者なり何なりが車外に放出されるか、そういうようなことに伴ひまして、より大きな事故が生ずるおそれがある。あるいはそれに伴う交通渋滞とか、さらに強いて言いますと、民事上あるいは刑事上等の社会的な責任、責任の加重の問題とかいろいろ問題があつて、言ふなればドライバーとしての社会的責任というものを十分この車社会の中で果たしていくためには座席ベルトの着用というものがぜひ必要だ、単に個人の命の問題だけじゃないんだという観点から、諸外国においても罰金までつけてその担保というものをしているわけでございます。そういう観点から、現在の行政処分という問題、これはやはり車社会の中で車を運転していくに足るだけの素質なりそういうものを持っているかどうかというのを一つの基準にしているわけでございます。そういう点から言ひますと、やはり行政処分を行う際の一つの資料として最低の一点というものを付する、それだけのやはり座席ベルトの着用という点についてはドライバーの社会的な責任としての重みがあるのじゃないかという判断に立つて行政処分の点数一点ということにしたとしてゐるわけでございます。

それで、そういう観点から申し上げまして、さつきもちよつと申し上げましたけれども、努力義務なり何なりということでは、おのずからドライバーの心構えというものにもどうしても差が出てくる。説得なり努力義務なりという規定では、日本の場合高速道路の現状というのが十何年も前から努力義務の規定があるわけでございますけれども、これは何のペナルティーもないということでも、相当やましく、年に少なくとも二回の春、秋の安全運動あるいは夏のシートベルトの着用強化月間とかいろいろものを設けてましてやつてお

りますけれども、やはり三〇〇程度が限界である。諸外国の例を見ましても大体そういう実情でございます。したがって、やはり法律によって着用を義務化するという事で、ベナルレーのあるなしは別といたしまして、そこに単なる努力義務とは全く質が異なるドライバーの心理的なニュアンスの差というものが出てくるわけでございまして、そういう点で義務化をお願いしたい。それから、行政処分点数については、さっきから申し上げておりますような漸進的な形で進めてまいりたいということを考えているところでございします。

○神谷信之助君 どうも私は、やっぱり今の交通局長の意見には賛成できぬですね。十年間いろいろな運動をやったけれども、ちっともつけないじゃないか、言うことを聞かぬ、だからベナルレーを科して強制をせなぬと云うことですからね。だから、これは今度はベナルレー一点ですと云うて、それで先ほどの秋の交通安全運動や何かで宣伝をする。だから、おどしと一緒に強制をしていくという形で、それで一般道路にその状況に応じて拡大をしていくと、こういうことでしょうか。その考え方自身がどうにも私はいかぬと思ひます。

社会的責任という問題をおっしゃる。同乗者の問題もおっしゃる。これは当然なんだから、問題はやっぱり事故を起こさないことでしょう。だけれど、先ほども言ったように、運転者自身が事故を起こさないようにして、相手があるから、その点については、事故が発生すればその事故の原因について責任を明確にし、それぞれ業務上過失致死とか、いろいろな罪になるわけでしょう。だから、問題は事故を起こさせないために行政処分と反則金の制度でスピード違反や駐車違反その他いろいろやるわけですね。そういうことなんです。

今度のこれは、事故を起こさないことじゃないです。仮にも不幸にして事故が起ったときに、できるだけ被害を少なくしよう、こういう趣旨です。だから、後部座席の方は努力義務にしております。それからシートベルトがまだついていない助手席の真ん中の人は別につけなくてもよろしいよと。だから、つけないでも事故さえなければいい。仮に事故があった場合には、前の席の真ん中に座っている人は場合によつたら失明するかも知れぬ、あるいは大けがをするかも知れぬ、命を失うかも知れぬ。それはそのときしようがない、横の二人はベルトで守ってあげましょう、これは今そんな形になっているんですから、それに行政処分一点をつける、このところは筋通らぬですよ。一点をつけますよ、事ほどさように重大な行為なんですよと云うのとちよつと違ふと思うので、この辺は私は問題だと思ひます。

いつから一般道路に拡大するかという点については、先ほど公安委員長が同僚議員の質問に対して、国会の我々の意見も十分に慎重にやっいていくということですから、もうこれは繰り返しませんけれども、これはなかなか影響が大きい問題ですからね。それで、我々はやっぱりこれはみずから、それから一緒に乗せている人の命も預っている責任ですから、自律的に、自覚的にみずからがつけるという習慣をどうつけていくか、それをしなかつたらベナルレー科そうと云う、そういうことじゃないに、これは教育的手段をとにかく最高度にやらないかぬ問題ですというように思ひます。この点はまた先ほど同僚議員も言っていましたように、理事会でよく検討して協議をしてもらいたいというように思ひます。

それから、その次の問題に移ります。次は手数料の問題ですが、今度は「実費を勘案して」ということになって、法定制の緩和をなさつたのですけれども、これは去年の百一国会の地方公共団体関係手数料に係る規定の合理化に関する法律案の審議のときにも申し上げたのだけれども、これはどうなんですか。「実費を勘案して」ということは、実費を限度にするのか、実費を上回るのか、この辺はどういうふうにお考えですか。

○政府委員(太田壽郎君) これは実費をまきに勘案するという事で、上回るとかそういうことではないと思ひます。

○神谷信之助君 これは去年のときにも大分議論があつたんです。一般的に手数料は、事務ないしサービスに対する反対給付ということを実費なんだから、財政収入を上げるということを目的にはしない。ただ、特許の特許料なんかは独占するこゝとによって経済的利益を得るから、そういう場合にはそれらを考へて、実費を超えて決めるというものが部分的にあるけれども、一般的には実費なんだということなんです。この辺は今までなら法律事項ですからそれについて国会で議論ができませんが、今度は実費を勘案してそちらでお決めにするわけですから、国会で審議をしたり、チェックをしたり、あるいはストップをしたり、そういうことはできない状況になりますから、その点は実費を超えないものというのを確認しておきたいと思ひますが、その点はよろしいですね。

○説明員(安藤忠夫君) ただいまの実費の問題ですが、実際にかかる費用ということで、厳密には個々具体的な一件一件の事務で費用は変わるかと思ひますが、標準的な一件ごとの経費を算定してそれで額を定めるといふことで、そういう趣旨で「実費を勘案して」定めるといふふうにいたしてゐるわけでございます。

○神谷信之助君 この辺はひとつ実費ということをやつてもらいたいと思ひます。

そうしたら、もうきようは時間ですから、これで終わります。

○理事(若上二郎君) 本日の質疑はこの程度にとどめ、六月十一日午前十時開会することとし、散会いたします。

午後五時三十分散会

五月三十一日予備審査のため、本委員会に左の案件が付託された。

一、住民基本台帳法の一部を改正する法律案

住民基本台帳法の一部を改正する法律案
住民基本台帳法の一部を改正する法律
住民基本台帳法(昭和四十二年法律第八十一号)の一部を次のように改正する。

第一条中「届出等の簡素化」の下に「を図り、あわせて住民に関する記録の適正な管理」を加え、「行なう」を「行ふ」に、「増進し、あわせて」を「増進するとともに」に改める。

第三条第一項中「行なわれる」を「行われる」に、「努めなければならぬ」を「努めるとともに」に、住民に関する記録の管理が適正に行われるように必要な措置を講ずるよう努めなければならぬ」に改め、同条に次の一項を加える。

4 何人も、住民基本台帳の閲覧又は住民票の写し、住民票に記載をした事項に関する証明書若しくは戸籍の附票の写しの交付により知り得た事項を使用するに当たつて、個人の基本的人権を尊重するよう努めなければならぬ。

第六条に次の一項を加える。

3 市町村長は、政令で定めるところにより、第一項の住民票を磁気テープ(これに準ずる方法により一定の事項を確実に記録しておくことができる物を含む。以下同じ。)をもつて調製することができる。

第七条中「事項を記載する」を「事項について記載(前条第三項の規定により磁気テープをもつて調製する住民票にあつては、記録。以下同じ。)をする」に改め、同条第七号及び第八号中「あらたに」を「新たに」に改め、同条に次の一号を加える。

十三 前各号に掲げる事項のほか、政令で定める事項

第十一条及び第十二条を次のように改める。
(住民基本台帳の閲覧)
第十一条 何人でも、市町村長に対し、住民基本台帳の閲覧を請求することができる。

2 前項の請求は、請求事由その他自治省令で定める事項を明らかにしてしなければならない。ただし、自治省令で定める場合には、この限りでない。

3 市町村長は、第一項の請求に対し、政令で定めるところにより、住民基本台帳に代えて、住民基本台帳又はその一部の写し（第六条第三項の規定により磁気テープをもって住民票を調製することにより住民基本台帳を作成している市町村にあつては、当該住民基本台帳又はその一部に記録されている事項を記載した書類。第四十四条において同じ。）を閲覧に供することができ

4 市町村長は、第一項の請求が不当な目的によることが明らかなき又は住民基本台帳の閲覧により知り得た事項を不当な目的に使用されるおそれがあることその他の当該請求を拒むに足る相当な理由があると認めるときは、当該請求を拒むことができる。

（住民票の写し等の交付）

第十二条 何人でも、市町村長に対し、住民票の写し（第六条第三項の規定により磁気テープをもって住民票を調製している市町村にあつては、当該住民票に記録されている事項を記載した書類。以下同じ。）又は住民票に記載した事項に関する証明書（以下「住民票記載事項証明書」という。）の交付を請求することができる。

2 前項の請求は、請求事由その他自治省令で定める事項を明らかにしてしなければならない。ただし、自治省令で定める場合には、この限りでない。

3 市町村長は、第一項の住民票の写しの交付の請求があつたときは、特別の請求がない限り、第七條第四号、第五号及び第九号から第十三号までに掲げる事項の全部又は一部の記載を省略した写しを交付することができる。

4 市町村長は、第一項の請求が不当な目的によることが明らかなきときは、これを拒むことができる。

5 第一項の請求をしようとする者は、郵便により、同項の住民票の写し又は住民票記載事項証明書の送付を求めることができる。

2 住民基本台帳に記録されている者は、自己又は自己と同一の世帯に属する者に係る住民票に誤記又は記載漏れがあることを知つたときは、市町村長に対してその旨を申し出ることができる。

第十五条 次の一項を加える。

3 市町村の選挙管理委員会、前項の規定により通知された事項を不当な目的に使用されることがないよう努めなければならない。

第二十條 次のように改める。

（住民票の写しの交付に関する規定の準用）

第二十條 第十二條第一項、第二項、第四項及び第五項の規定は、戸籍の附票の写しの交付について準用する。この場合において、同条第二項中「自治省令」とあるのは、「法務省令・自治省令」と読み替へるものとする。

第三十七條を削り、第三十六條を第三十七條とし、第三十五條の次に次の一條を加える。

（住民に関する記録の保護）

第三十六條 市町村長の委託を受けて行う住民基本台帳に関する事務の処理に従事している者又は従事していた者は、その事務に関して知り得た事項をみだりに他人に知らせ、又は不当な目的に使用してはならない。

第四十四條第一項中「附記」を「付記」に、「二千元」を「五千元」に改め、同条第三項を削り、同条を第四十五條とし、第四十三條の次に次の一條を加える。

交付を受けた者は、五万円以下の過料に処する。

本則に次の一條を加える。

第四十六條 前二條の規定による過料の裁判は、簡易裁判所がする。

附則

1 この法律は、公布の日から起算して一年を超えない範囲内において政令で定める日から施行する。

2 この法律の施行前にした行為に対する過料に関する規定の適用については、なお従前の例による。

五月三十一日本委員会に左の案件が付託された。

（予備審査のための付託は同日）

一、住民基本台帳法の一部を改正する法律案

五月三十一日本委員会に左の案件が付託された。

一、道路交通の安全確保に関する請願（第六五三八号）（第六五五七号）（第六六四二号）

この請願の趣旨は、第三七一〇号と同じである。

第六六四二号 昭和六十年五月二十二日受理

道路交通の安全確保に関する請願

請願者 秋田市将軍野東四ノ一三ノ三中 田忍 外六十九名

紹介議員 福岡 知之君

この請願の趣旨は、第三七一〇号と同じである。

第六六四三号 昭和六十年五月二十二日受理

町村の下水道事業に対する地方財源の充実に

請願者 岡山県英田郡美作町栄町三八ノ二 美作町長 古田稲城

紹介議員 加藤 武徳君

現在、下水道は長期的展望にたち、計画的に整備が進められているが、特に下水道ストックが著しく不足している町村については、その整備の推進は緊急課題となつてゐる。しかしながら、下水道は建設に膨大な経費を要するとともに、建設後も恒常的に多額の維持費を必要とし、財政力の乏しい町村は地域住民の要望に対応するため困難な状況におかれてゐる。ついでに、このような状況を一日も早く解消し、町村部の住民も都市部の住民と等しく下水道整備の利便を受けることができるよう、次の事項について実現を図られたい。

査会を置く。

2 資格審査会は、日本行政書士会連合会の請求により、第六條の二第二項の規定による登録の拒否、第六條の五第一項の規定による登録の取消し又は第七條第二項の規定による登録の抹消について必要な審査を行うものとする。

3 資格審査会は、会長及び委員四人をもつて組織する。

4 会長は、日本行政書士会連合会の会長をもつて充てる。

5 委員は、会長が、自治大臣の承認を受けて、行政書士、自治省の職員及び学識経験者のうちから委嘱する。

6 委員の任期は、二年とする。ただし、欠員が生じた場合の補欠の委員の任期は、前任者の残任期間とする。

7 前各項に規定するもののほか、資格審査会の組織及び運営に關し必要な事項は、自治省令で定める。

第十九條の見出しを「(行政書士でない者の業務の制限等)」に改め、同條第一項中「行政書士会に入会している」を削り、「但し」を「ただし」に、「定」を「定め」に改め、同條の次に次の一條を加える。

(資質向上のための援助)

第十九條の二 自治大臣は、行政書士の資質の向上を図るため、講習会の開催、資料の提供その他必要な援助を行うよう努めるものとする。

第二十四條中「第十八條の三」を「第十八條の五」に改める。

附則

(施行期日)

1 この法律は、公布の日から起算して一年を超えない範囲内において政令で定める日から施行する。ただし、附則第九項の規定は、公布の日から施行する。

(経過措置)

2 この法律の施行の際現に改正前の行政書士法(以下「旧法」という。)の規定により行政書士会

にされている登録の申請は、改正後の行政書士法(以下「新法」という。)の規定により日本行政書士会連合会にされた登録の申請とみなす。

3 この法律の施行の際現に旧法第六條の五第一項の規定により行政書士会にされている登録の移転の申請は、新法第六條の四の規定により日本行政書士会連合会にされた変更の登録の申請とみなす。

4 この法律の施行の際現に旧法の規定により登録又は登録の移転の申請をしてゐる者に係る手数料については、なお従前の例による。

5 旧法の規定による行政書士名簿の登録は、この法律の施行の日(以下「施行日」という。)以後は、新法の規定による行政書士名簿の登録とみなす。

6 旧法の規定により行政書士会が行つた登録に關する処分不服がある者の審査請求(施行日前に旧法第六條の三第二項の規定により提起された審査請求を含む。)については、なお従前の例による。

7 新法第六條の五の規定は、施行日以後に新法第六條の二第一項の規定により日本行政書士会連合会にされる登録の申請に係る登録について適用する。

8 行政書士会は、施行日において、行政書士会に備へた行政書士名簿その他行政書士の登録に關する書類を日本行政書士会連合会に引き継がなければならない。

9 行政書士会及び日本行政書士会連合会は、施行日前に、あらかじめ、その会則を新法の規定に適合するように変更するため必要な措置をとらなければならない。

10 施行日の前日において事務所の所在地の属する都道府県の区域に設立されている行政書士会の会員であつた行政書士は、施行日において、当然、当該行政書士会の会員となる。

11 施行日の前日において事務所の所在地の属する都道府県の区域に設立されている行政書士会以外の行政書士会の会員であつた行政書士は、

施行日において、当然、従前の行政書士会を退会し、当該都道府県の区域に設立されている行政書士会の会員となる。

12 この法律の施行前に旧法の規定に違反した行為に係る新法第十四條及び第十七條の規定の適用については、なお従前の例による。

13 この法律の施行前にした行為に対する罰則の適用については、なお従前の例による。

住居表示に關する法律の一部を改正する法律案
住居表示に關する法律の一部を改正する法律案
住居表示に關する法律(昭和三十七年法律第百十九號)の一部を次のように改正する。

2 前項の規定により新たな町又は字の区域を定めた場合には、当該町又は字の名称は、できるだけ従来の名称に準拠して定めなければならない。これにより難いときは、できるだけ読みやすく、かつ、簡明なものにしなければならない。

第九條の次に次の一條を加える。

(旧町名等の継承)

第九條の二 市町村は、由緒ある町又は字の名称で住居表示の実施に伴い変更されたものについて、その継承を図るため、標識の設置、資料の収集その他必要な措置を講ずるよう努めなければならない。

第十條第三項中「第八條及び前條」を「及び第八條から前條まで」に改める。

附則

1 この法律は、公布の日から施行する。

2 改正後の住居表示に關する法律(以下「新法」という。)第五條の規定は、この法律の施行の日以後に新法第五條の二第一項の規定により公示される案に係る町又は字の区域について適用し、同日前に改正前の住居表示に關する法律第五條の二第一項の規定により公示された案に係る町又は字の区域については、なお従前の例による。

よる。

昭和六十年六月二十日印刷

昭和六十年六月二十一日発行

参議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局

C