

第百四回国会 衆議院 地方行政委員会 議 録 第十五号

昭和六十一年四月二十二日(火曜日)

午前十時三十二分開議

出席委員

委員長 福島 讓二君

理事 糸山英太郎君 理事 小澤 潔君

理事 西田 司君 理事 平林 鴻三君

理事 加藤 万吉君 理事 安田 修三君

理事 宮地 正介君 理事 岡田 正勝君

理事 石原健太郎君 理事 白井日出男君

理事 越智 伊平君 理事 坂本三十次君

理事 左藤 恵君 理事 長谷川 峻君

理事 中川 昭一君 理事 松田 九郎君

理事 細田 吉藏君 理事 佐藤 敬治君

理事 小川 省吾君 理事 元信 堯君

理事 細谷 治嘉君 理事 小谷 輝二君

理事 山下八洲夫君 理事 吉井 光昭君

理事 宮崎 角治君 理事 経塚 幸夫君

理事 藤原哲太郎君

出席國務大臣

國務大臣 (國家公安委員長)

小沢 一郎君

出席政府委員

警察庁長官 山田 英雄君

警察庁長官官房 鈴木 良一君

警察庁刑事局長 仁平 閑雄君

警察庁刑事局保 新田 勇君

警察庁交通局長 八島 幸彦君

自治政務次官 森 清君

自治大臣官房審 石山 努君

議官 消防庁長官 関根 則之君

委員外の出席者

総務庁長官官房 石出 宗秀君

参事官

委員の異動

四月二十二日

辞任

伊藤 公介君

宇野 宗佑君

五十嵐広三君

吉井 光昭君

同日

辞任

石原健太郎君

越智 伊平君

元信 堯君

森田 景一君

補欠選任

石原健太郎君

越智 伊平君

元信 堯君

森田 景一君

同日

補欠選任

伊藤 公介君

宇野 宗佑君

五十嵐広三君

吉井 光昭君

通商産業省生活産業局建築課 和田 正武君

運輸省地域交通局長 植村 武雄君

運輸省地域交通局長 福田 安孝君

運輸省技術安全課長 小幡 政人君

運輸省貨物流通局長 佐藤 進君

郵政省電氣通信局長 菊地 好司君

郵政省電氣通信局長 近藤 茂夫君

労働省労働基準局長 原 隆之君

建設省都市局長 湯浅 利夫君

建設省都市局長 島村 幸雄君

建設省道路局長 湯浅 利夫君

建設省道路局長 島村 幸雄君

建設省道路局長 島村 幸雄君

建設省道路局長 島村 幸雄君

建設省道路局長 島村 幸雄君

建設省道路局長 島村 幸雄君

建設省道路局長 島村 幸雄君

建設省道路局長 島村 幸雄君

建設省道路局長 島村 幸雄君

建設省道路局長 島村 幸雄君

建設省道路局長 島村 幸雄君

建設省道路局長 島村 幸雄君

建設省道路局長 島村 幸雄君

建設省道路局長 島村 幸雄君

建設省道路局長 島村 幸雄君

建設省道路局長 島村 幸雄君

建設省道路局長 島村 幸雄君

建設省道路局長 島村 幸雄君

建設省道路局長 島村 幸雄君

建設省道路局長 島村 幸雄君

建設省道路局長 島村 幸雄君

建設省道路局長 島村 幸雄君

建設省道路局長 島村 幸雄君

建設省道路局長 島村 幸雄君

建設省道路局長 島村 幸雄君

建設省道路局長 島村 幸雄君

建設省道路局長 島村 幸雄君

建設省道路局長 島村 幸雄君

建設省道路局長 島村 幸雄君

地方自治の拡充に関する請願(田中美智子君紹介(第三四九四号))
は本委員会に付託された。

本日(第三四九四号)の会議に付した案件

道路交通法の一部を改正する法律案(内閣提出第六一号)

○福島委員長 これより会議を開きます。

内閣提出、道路交通法の一部を改正する法律案を議題といたします。

これより質疑に入ります。

質疑の申し出がありますので、順次これを許します。山下八洲夫君。

○山下(八)委員 きょうは道交法の委員会審議でありますけれども、その前に、まず一言だけお尋ねしたいことがあるので、冒頭質問させていただきます。

大変マスコミをにぎわしましたから、それこそもう皆さんも御案内のとおり、四月二十一日午前二時ごろ、静岡県河津町の峰温泉の菊水館におきましてまた温泉旅館の火災が発生いたしました。

五十五年十一月二十日の栃木県の川治プリンスホテル以来、最近ではことし二月十一日の、同じ東伊豆町の、今回のところから比較的場所の近い熱川温泉のホテル大東館と、しゅつちゅう大きな火災が発生しております。今回におきましても、三人の方がお亡くなりになりました。また五十四人の方が重傷を負いました。お亡くなりになられた皆さんに對しましては、本日に私自身も心から謹んでお悔やみ申し上げたいと思ひますし、また重傷の皆さん、あるいはまた当日旅館を御利用なさっていた旅行者の皆さんに對しましてもお見舞い申し上げたいと思ひますが、いすれにいたしましても、このようにたびたび火災

が発生してくる、このことを考えますと、また同時にそういう中で二月二十日でございますか、マル適とよく言われておりますこの安全基準の立入検査が下田地区消防組合から行われ、そのときには問題なく、また三月にはマル適査察についても合格をしている、こういうような状況でありながらまたこのような大きな火災が発生してしまつた。一方では、これはマル適交付もだんだん信用度を落としていくのではないかと、私はこのような心配をするわけでございます。その点、まずマル適交付につきましてもどのような基準で行われているのかもう一度確認したいと思ひます。

また同時に、今回の出火原因、いろいろと言われております。あるいはまた、今報道では避難誘導、初期消火にも問題があったとされておりますが、これからもっともつと解明されてくると思ひます。また、火災報知機の問題も、例えば電話が鳴っているような感じだったというような声もあるようでございまして、一方では夜間当直につきましても本来は二名のところが一名であつたとか、いろいろとあります。消防への通報も、何か火災発生は一時五十分ごろで通報が二時十九分、この間若干の空白期間があつたりしているようでございまして、その辺を総合的に簡潔に一度御答弁をいただきたいと思ひます。

○閣僚政府委員 二月十一日の熱川の大東館の火災で多くの犠牲者を出した後、また今回こういう火災が発生をしたということは、私も火災予防について常々責任を持ち、指導を徹底している者といいたしましてまことに残念なことでございます。

御質問のマル適関係の問題でございますけれども、マル適につきましても、前々からその趣旨を国民の皆さんによく理解していただきますよう私どもとしては努力はいたしておるわけでござい

ます。これはいわば一定の、最低限の消防法規等の

要請を満たしておりますよということを表示するにすぎないわけでございます。それがあればもう絶対安心して寝られる、寝ていても大丈夫なんだというそういう安全を保障すると申しますか、そういうところまでのものではございません。したがって、「適」マークを交付されておる旅館にお泊まりいただいた場合においても避難路の確認であるとかといったことについて十分御注意をいただきたいということを申し上げているつもりでございますけれども、そういうことがまだまだ徹底をしない限りあるのではなからうかと思ひます。

また、旅館の防火管理者自身がいわばソフト面、管理面におきましてきちんとした防火管理を徹底させていただきませんと、「適」マークがあまりまでも必ずしも安全ではないということにさらけPRもし、周知徹底もさせていかなければいけないと考えているところでございます。

また、マル適の交付基準につきましては、二十四項目の消防法規及び建設省所管になりますけれども建物構造上の基本的な問題について法令の規定を満たしているか否か、それによって交付するか否かを決定しておるということでございます。

出火原因につきましては、現在調査中でございます。明確なことを申し上げられる段階ではございません。

それから、火災報知機につきましても、避難をされた宿泊客等のお話を伺いますと、鳴ってはいないというようなことは言われておるようでございますが、これも明確に何時何分にどういう形で作動したということについての確認はとれておりません。

それから、消防への通報でございますけれども、朝の二時十九分に一九番によりまして覚知をいたしております。消防本部に電話が通じたわけでございますが、それを受けて直ちに出勤いたしましたして、二時二十二分には現場に到着をしておるわけでございます。消防の対応そのものは的確であったと考えておりますが、先生お話を

ありました正確な出火時間が何時ごろであったのかという点についてはわかっていないわけでございます。

○山田(英)政府委員 お尋ねの火災事件につきましては、警察としましては、静岡県警察において現地下田警察署に署長を本部長とする捜査員百名から成る捜査本部を設置いたしまして、ただいま出火原因、構造設備、避難誘導等の実態を明らかにして、関係者の刑事責任の有無について究明すべく捜査中でございます。死体の検視、解剖、現場検証、経営者及び従業員からの事情聴取、宿泊客及び目撃者からの事情聴取等の捜査を行っているところでございまして、お尋ねの諸点につきましては、捜査の経過において十分に詰めてまいりたいと思っております。

○山下(八)委員 もう一点だけ、ちょっと消防庁の方へ御確認をとらせていただきたいと思うわけでございます。

マル適は安全でない、最低基準だという御答弁であるわけでございますが、国民一般からしますと、マル適があるかないかで一定の安全度をはかつて、また宿泊しようではないか、こういうような考えもあります。同時に、そういう中で、マル適は、マル適なんですから安心して泊まれるのではないか、安全ではないか、このような印象を何となく国民は強く持つておると思うわけです。そういうことから考えていきますと、あくまでもマル適は最低基準を満たしているんだというのではなくて、安全に宿泊できるんだ、このような内容にぜひしていただきたいということを強く要求しておきたいと思ひます。そうしない限り、消防庁の出しておりますマル適も信用できないということになれば、本当に消防庁自身もますます惨めになると思ひます。

もう一点だけあわせてお尋ねしておきたいと思うわけですが、温泉地を中心とした観光的な旅館街と申しますのは大体町村が多くて、特に消防行政も弱いわけです。組合消防にいたしまして、今回にしましても、もっと消防車があれば、

あるいは大きなはしこ車があれば、いろいろなことも考えられると思うわけです。特にそういうところに対しまして消防車等を中心とした器具、あるいはまた消防職員を含めたそういう充足率もいようなことをお願いしたいと思ひます。このことにつきまして、時間があるままので簡潔に回答させていただきたいと思ひます。

○閣下政府委員 マル適の性格でございますけれども、まさにマル適は法律に適合しているの「適」でございます。安全の「安」ではないのです。マル安ではないわけでございます。物的設備をきちつとしたしましても、それを管理するいわゆる常時管理者が、例えば避難路につきましても何か物を置いてしまつたりしますと避難路として使えませんが、その辺の常時管理者の人たちの心がけの問題、努力、注意、そういうものもかみ合せて初めて安全が確保されるものと考えますので、御趣旨はよくわかります。そういう方向に向かつて私も努力をいたしますけれども、直ちに安全を保障するためのマークに切りかえるということ、私は、私は実際問題としてなかなか難しいのではないかとふりふり考えております。

また、組合消防等におきまして消防施設の強化拡充等につきましては、私もできるだけそういった財政力の弱いところに重点的に力を入れまして整備を進めていきたいというふうに考えております。

○山下(八)委員 それでは、本来の道交法に移らせていただきます。消防庁、結構です。ありがとうございます。

まず、最初に長官にお尋ねしたいわけでございますが、昨年も道交法の改正が行われました。今回も提案されて、きょうこうやって質問させていただきます。五十三年に改正がなされて、五十四年から六十年といひますのは、七年間ぐらゐの期間があつたわけですが、昨年道交法を改正してまたとし、二年連続、なぜこんなに急いで改正する理

由があつたのか。また同時に、去年も改正しましたし、ことしも改正案を提出した、また来年も提出しよう、そんな考えがあるのかないのか。その辺につきまして御答弁いただきたいと思ひます。

○山田(英)政府委員 道路交通法の改正と申しますのは、昭和三十五年の法律制定以来、そのときどきのモータリゼーションの進展に伴つていろいろ必要な改正をさせていただいてございまして、逐一申し上げるまでもないわけですが、高速道路が供用される、あるいは暴走族が跳梁する、そういうような都度必要な改正を行つてまいりました。昨年、御指摘のとおり、シートベルト、ヘルメットの着用義務化、交通事故対策のために必要な改正を行つたわけでございます。

今回、二年連続でございますが御審議をお願いしております改正は、ことしから第四次の交通安全基本計画並びに第四次交通安全施設等整備事業五カ年計画のスタートの時期に当たるわけでございます。そういう諸計画において幹線道路の円滑化、交通の円滑化あるいは死亡事故の死者を八千人以下に抑止する、そういう目標達成のための手段として、現下の交通状況にかんがみまして、幹線道路、都市交通の円滑化を阻害しておりますので、その大きな幹線道路の円滑化、事故抑止目標の達成のために、その手段として道交法の改正を整備したい、かように考えて道交法の改正の御審議をお願いしているわけでございます。

また、毎年毎年やるのかというお尋ねでもございますが、特に来年この点を予定しておるというようにすることはございません。交通情勢の進展に伴つて、国民皆免許時代でございます、いろいろな方からの御意見を伺いながら、道路交通の安全と円滑の達成のために、今後とも必要な規定の整備、改正というものは行つていく必要があるかと思つておりますが、何を予定しているかという特別な予定は、目下のところございません。

○山下(八)委員 今回の改正の大きな内容としては、駐車対策、これが含まれているわけでは

す。去年、昭和六十年年度に一気に違法駐車の問題がクローズアップされたわけじゃない。もう長い長い時間、長い時を経過しているわけです。そうしますと、この問題なんかは、昨年の道交法の中で一緒に解決しても何ら問題のない、また不思議でもない大きな課題であったと思うわけです。これが今回、後ほど触れたいと思いますが、内容的には百八十度転換といってもいいような内容の改正案がまた出てきているわけです。私は、こういうことを考えますと、疑ってはいけないうわけですけれども、また来年も何か部分的に道交法の改正を出してやるのじゃないか、このような気がしてならなかったわけでありまして。昨年も質問し、またことしも質問し、ということになりますと、いろいろな法律があるわけですから、できればそのようなことも行革の一つとして、なるべく一回にまとめて、そして長期的な判断に立つて改正をしていただきたい。そういう意味では、できれば来年は行わない、少なくとも二、三年は間を置いてから、同じ改正をするのも提出をするんだ、このような環境づくりをぜひ要望しておきたいと思ひます。時間がありませんので、答弁はいいいたします。

それから、昨年も質問したわけですが、私は、どうしても納得いかない点があるわけですが、自動車の安全走行といいますが安全運転といいますが、特にユーザーの皆さん方が運転をするわけですが、最近、自動車にはカーステレオがついたりあるいはラジオがついたりテレビがついたり、MCA無線であったりあるいはパーソナル無線であったり、また自動車電話とか、試験に受ければアマチュア無線設置とか、要するに自動車に無線の関係がたくさんつけられるわけでございます。そういう中で私が特に強く感じますのは、パーソナル無線というものは大変簡単に取りつけることができるわけでございます。このパーソナル無線にいたしましても、一応郵政大臣の許可ということにはなっているわけでございます。私は、この取りつけを禁止しろと言うのではない

くて、今の状況を見ておきますと、昨年も質問いたしました、ハンドマイクというのですか、ああいうふうなものを付けて交差点なんかでよろよろしながらしゃべりながら片手運転をしている。一方では、安全対策上シートベルトをしなさい、安全運転のために警察は一生懸命努力をなさっている。このようないろいろな装備や運転には余り関係のないものがたくさん取りつけられるわけでございますが、そういう観点から、警察としてほどこのようなお考えなのか、ぜひお聞かせいただきたいと思ひます。

○八島政府委員 お答えいたします。

先生御承知のように、道交法には安全運転義務の規定がございます。運転者は、自動車を運転する場合にハンドル、ブレーキ等の装置を確実に操作し、道路、交通等の状況に応じて、他人に危険を及ぼさないような速度と方法で運転しなければならぬと規定されております。したがって、運転操作以外の作業に気をとられてしまうということは交通安全上好ましいことではないと考えております。しかし、そういう装置をつけるのをすべて禁止すべきだというふうにも理解していないわけでございます。装置をつける場合には原則として停車中に使用することというふうなことで必要を満たし、かつ運転上も支障がないという使い方もあるわけでございます。私どももいたしましては、新たないろいろな装置が開発される都度意見を聞かれた場合には、それを備えつける運転者にぜひそういう使い方をしてもらいたいというふうなことを監督官庁が十分指導した上で認めるようにしていただきたい、そういう意見を申し上げているところでございます。

○山下(八)委員 無線の場合は免許を取るとか許可を得るとか、そうすれば設置できるわけでございます。すし、電波につきましても郵政省で、また運輸省の方では車検を中心とした車両の最低限の安全をチェックする、こういう機関でもあるわけですが、また同時に、今道交法のお話がありま

したとおり、警察の方は特に道交法中心である、そういう中で私が今思ひますのは、個人タクシーですらちよこちよ今電話をつけまして、運転中にまた次の客の予約とか、こういう現場にも出くわすわけですね。確かに、今一定の指導で、電話にしましても無線にしましても、駐車をしてあるいは停車をして受ける。また、電話につきましてもそのような装置もついているというふうなことも言われておりますが、これはどこの機関が指導するのか、その指導機関もないような気がするわけです。だからといって、電波も国民に親しみやすい身近な電波にしないといけない、このことも私は理解できます。そういう中で、一定のルールと申しますか、これを法的にどう取り締まられるのか、これは、タクシーの無線ではございませんけれども、ハンドマイクではなくて、名称をよく知りませんけれども上から垂れたようなので前を向きながら話ができるとか、あるいは電話については運転席からは届かない、ベルがなったら近くに停車をしてそれからちゃんと電話に出るような位置に取りつけないとか、運転に差し支えないような一定の方法等のことについて、それぞれの役所はどのように考えられるのか、運輸省と郵政省、時間がありませんから簡潔に御答弁いただきたいと思ひます。

○福田説明員 お答えいたします。

ただいま御指摘のございましたパーソナル無線とか電話というふうなものを取りつけております自動車は安全運転と申しますか、そういうものについては基本的にはやはり使用の問題であるかというふうにも私どもも考えているわけでございますけれども、御指摘のように、場合によりましては運転操作に悪影響を及ぼすというふうなケースも考えられます。したがって、例えば自動車電話というふうな問題につきましては外からかかってくるようなケースがございますので、そういうものにつきましては応答の保留機というふうなものをつけまして、安全なところに停車してから使

うというふうなことを従来から指導しておるわけでございます。

○佐藤説明員 パーソナル無線でございますが、近年モータリゼーションが大変進んでいるということでございまして、国民の要望にこたえ、簡易な通信手段を提供するものとして提供された通信手段であり、今大変愛好されているものでございます。

この無線を車中で使用して交信する場合の操作でございますけれども、マイクを持ちましてボタンをプレスするという簡単な操作でございます。特に複雑なものでもないわけでございます。したがって、特段車の安全運行に支障を来すものではないと考えているわけでございます。

また、今フレキシブルマイクといいますが、そういう固定されたマイクの扱いについての御質問でございますけれども、これにつきまして電波関係法令におきまして、走行中の車の中でパーソナル無線を使用する場合、安全運転確保の観点から運転者が直接手にとって通話することを要しないという意味でのフレキシブルマイクの使用を義務づけるということは困難ではないかというふうなことでございまして、ただ、いづれにいたしましても、パーソナル無線の通信操作によって自動車の安全運転がおろそかにならないよう、運転者の方にそういうことを期待しているというところでございます。

○山下(八)委員 今、いろいろな形で交通事故もなかなか減少しない。交通事故を減少させるために一生懸命また道交法の改正がなされたりして努力がなされているわけですが、そういう意味では、例えば友達からの応答で、それを受けてつい夢中になっておしゃべりしている間に赤信号に気づかず事故に遭ったということもこれから起こるかも知れないわけですが、特に、パーソナル無線等は本当にこれから一番広範に普及していくでしょうし、また同時に、電話につきましてもこれからどんどん普及していくと思ひます。そんなことを考えますと、より安全運転の上からいきま

と、最終的にはユーザのモラルではないかと言
つてしまへばすべて同じでございますけれども、
そうであってもやはり一定の指導はこれからせ
ひ、これは運輸省あるいは郵政省、そして警察
庁、三者一緒に検討していただきたいということ
を要望して、次へ移らせていただきます。

冒頭ちょっと触れたわけでございますが、道交
法の改正、特に駐車問題につきましては今回百八
十度改正と言つてもいいのではないかと、そのよう
に私はとらえております。特に今回の提案理由説
明には「最近の都市部における駐車問題の深刻化
にかんがみ、時間制限駐車区間に係る制度を新
設するとともに、駐車違反車両に適正に対処する
措置を講じ、あわせて、「云々」というふうに書い
てあります。また、その中でその一といたしまし
て、「公安委員会、時間を制限して駐車できる
区間を指定して、従来のパーキングメーターのほ
か、パーキングチケット発給設備を設置、管理す
ることができるとし、その区間において駐車
する場合は車両にパーキングチケットを掲示しな
ければならない」等々書いてあるわけです。その
ように定めていく。特に、今回路上駐車車の拡大を
必然的に、申し上げますと、進めるわけござい
ますが、ちょっと建設省いらつしやいますね。

建設省にお尋ねしたいと思うわけですが、今東
京都内には、特に二三区には七万台ですが、今東
京都で八万台とか路外駐車場があるようなことを
言われておりますけれども、現実には今路外駐車場の
利用度、あるいは同時に現状は、道路にパーキ
ングエリア等をつくって拡大しなければいけない
ほど駐車場に困っているのか、その辺、いかがで
しょうか。

○近藤説明員 路外駐車場の整備状況でございま
すが、東京都部で約二十三万台ほどございま
す。現在の利用状況は必ずしも高くございませ
ん。平均的な利用状況ですと大体三割台というこ
とで、現在の利用状況としては必ずしも高くござ
いませぬけれども、今後その取り締まりが強化さ
れるということになれば、現在の路外駐車場では

対応できないということはお事実だろうと思つてお
ります。

○山下(八委員) なぜ利用率が低いのですか。

○近藤説明員 原因はいろいろ考えられるかと思
います。一番大きいのは、やはり違法駐車車の存
在があるということだろうと思つております。

○山下(八委員) 今回の改正の内容で、違法駐車
対策についてということ、車の運行には駐車車
場所の確保が不可欠である。その中で特に駐車問
題は都市づくりそのものにかかわる問題である。
警察としては、従来路外に十分な量の駐車場が整
備されることを期待しつつ、都市内においてはほ
全面的に駐車禁止規制を行い、現在の体制及び法
制のもとにおいて可能な限りの取り締まり強化に
努めてきた。しかしながら、路外における駐車場
については、現在のところ、質、量ともその需要
に応じ得る状態ではない。駐車場についての需要
と供給のアンバランスというようなことが書いて
あるわけでございます。

今、建設省の御答弁、お聞きになられたと思う
わけですが、警察庁の方としましては、路外駐車
場の確保についてどのような努力をなされたた
か、あるいはまた、駐車違反の取り締まりについ
てどのような努力を今日までなさってきたのか、
その辺につきましてお答えいただきたいと思いま
す。

○八島政府委員 現在の路外駐車場のうち、一般
の人が自由に駐車できる駐車場の台数は、私ども
が承知しておりますのは、東京都内で言えば約八
万台ぐらいというふうに承知しております。一方、
違法駐車車の台数でございますが、これは瞬間
の違法駐車台数としても約十六万台ぐらいあると
いうふうにわかつておりますが、そういうことか
ら考えますと、やはり一般の人が自由にできるこ
う意味での路外駐車場の余地は、実際上の現在
の違法駐車車を十分収容できるには至っていないと
いうふうに考えまして、したがって、ある程度
現在のパーキングメーター等の路上駐車車の余地
をふやしてまいりたい、こういうふうなことでご

ざいます。

もちろん、道路において駐車をするということ
はあくまでもやむを得ない措置として認めるべき
ものでございまして、本来は路外駐車場で皆揃え
るというのが理想でございますので、警察として
も、これまでも折に触れそういうことを関係機関
に御要望を申し上げてきたところでございまして、
それから今度の駐車の問題でございまして、そ
ういうことで、私どもは一方においてそういうス
ペースを確保すると同時に、必要な移動命令措置
に伴う標章の貼付等の改正もお願いしております
て、そういうことを総合的に実施することによつ
て現在の駐車問題はかなりの程度解決するのでは
ないかという期待を持っておりますのでございま
す。

○山下(八委員) 先ほど建設省の方から、大体路
外駐車場は三割程度しか利用されていない、この
ような答弁がございました。一方で、確かにど
こに駐車場があるのかわかりにくい、こういう点
で利用の落ちる面もあるかと思ひます。同時に、
路上駐車はなぜあんなに多くしているか。これは
少なくとも、やはり一方ではユーザのモラルの
問題が当然ございまして、同時に、今度警察の方
での道交法に対しまして教育の面、啓蒙活動と申し
ますが、この辺の弱さもあるのだろうと思ひわけ
です。

今回の改正の理由の中にございまして、捕ま
つた方が運が悪かったというふうな感覚ではないけ
ないというふうなことも、これはスピード違反につ
きましてもそうですけれども、一般的に交通違反と
いいますのは、どちらかといいますと運が悪か
つたと、罪意識を持たないわけですね。だけれど
私は、反則金とかあるいは罰金を高くすればする
だけ、それだけ運が悪かったのじゃなくて悪いこ
とをしたというふうなつながるか、いや、決して
そうではないと思ひわけです。それ以前に、やは
り何としましてもしつかりと指導をしていく、そ
のためには駐車をさせない。今、東京サミットあ
るいは在位六十一年の関係が知れませんが、これ

皇居周辺というのは駐車違反、ないんですね。本
当に見事に車は片づいていっているわけですね。一
方ではあれは指導の結果あつたように思ひなつて
いると思ひわけです。ですから、私は、指導の方法
を考えれば幾らでもあつたと思ひわけです。そうい
う意味では、まず部分的にパーキングチケットを
つくつたりするのはなくて、私は、まず今の路
外駐車車をどんどん利用しない、こういう方向
へ持っていくべきだと思ひますが、その辺の考え
につきましてもいかがでしょうか。

○八島政府委員 先生御指摘のように、駐車に関
する情報の提供の關係の事務は必ずしも従来十分
であつたとは思つておりません。そういうことも
ありまして、今回の改正案では道路使用適正化セ
ンターというものを設けまして、このセンター
が、駐車だけに限りませんけれども、駐車問題
につきましてもいろいろ情報提供なりあるいは相
談活動あるいは啓蒙活動等も行つ、そういうよう
なことによつてよりその種の事業を活性化いた
したいというふうに考えております。

それから、先生御指摘のように、本来やはり路
外駐車場に駐車をするというのが好ましい姿であ
るといふことは、私どももそのとおりだと考えて
おります。ただ、先ほども申し上げましたよう
に、現実には十六万台という違法駐車車があるとい
うことを踏まえまして考えた場合に、現在の路外駐
車場のスペースでは必ずしも十分ではない、そう
いう認識を持っておりますので、今回ある程度路
上駐車車のスペースを拡大するというのを考えた
次第でございまして。

○山下(八委員) ちょっと一歩先へ進みたいと思
ひます。
現在都内には七千七百基ですが、パーキング
メーターがある。今回、二万台ぐらゐにしたい。
あるいはまたパーキングチケット制度、一定の五
十メーター、百メーターの距離でメーターを設
置して、歩道のないところでも今度は設置しやす
いとか、いろいろな面があるかと思ひます。これ
だが、一方で今三割しか使われていない。これ

が大体十割近く、八割、九割と高まってきた、そういう中で、こういうものが次の段階の発想として出てくるのはまだいいと思うわけです。同時に、私は今パーキングメーターをちょっと簡単に調べてみたわけです。東京の場合は四十分以内で二百円。名古屋の場合は六十以内で三百円。考え方によれば名古屋の方が東京より高いわけですね。六十以内が三百円ですから、四十分で三割になるわけですね。名古屋あたりも、大体平均的な路外駐車場といえますか、私営の駐車場なんか、平均三十分以内二百円になっているわけでありまして、東京にしまして、私営の駐車場の方がパーキングメーターより高いわけです。

また、今回、わざわざ聞くところによりまして、このパーキングチケット制度は一時間単位のと二時間の二種類ぐらいつくろうか、あるいは一時間につき二百円から三百円にしようか、このような考えもあるようでございます。また、検討されているようでもございます。そうしますと、路外駐車場の方が路上駐車場より高いわけですね。それを考えますと、ますます路外駐車場をニューザーは使わないよ、ドライバーは使わないよということをしているのと全く同じだと思うわけです。じゃ、路外駐車場よりうんと高くする、これもまた難しいと思うわけです。高くすれば、国の機関がやっているのがこんなに高いんだから、我々ももっと高くしていいだろう、こういうことにもなると思うわけです。私は経済には素人でございますけれども、路外駐車場、特に東京なんか、駐車場経営として成り立つだろうか。そのことを考えても、私はなかなか成り立たぬだろうなと思

います。路外駐車場でありまして、少なくとも一台のスペースをとるのに、自動車の出入り等を考えますと、坪数で言いますと六坪ないし七坪ぐらいは必要であるわけです。じゃ、東京の土地がどれだけの価値があるわけですね。つい先日、六十一年の一月一日の土地公示価格が発表しました。千代田区にしましては中央区にしましては、二三区どれを見ても、私たちから見れば目

が飛び出すような金額であるわけですね。そうしましたら、これからそのような駐車場経営はますます成り立つてこない。そういう中で、特にこのような路上駐車、パーキングメーター制度なりを拡大すればするほど、今度は一般の路外駐車場を閉鎖しようという方向に逆に変わると思うわけです。その辺の考えについてどのようにとらえているんでしょうか。

○八島政府委員 路外駐車場の利用率が三割程度と申しますのは、月決め駐車場等も含めた利用率のように私どもは承知いたしております。したがって、一般の運転者が自由に利用できる駐車場の限って申しますと、もっと利用率が高くなる。私どもが承知しておりますのは恐らく六〇〇程度というふうに理解をいたしております。それから、先ほども申し上げましたが、そういう利用できる台数は都内の場合約七万台ということでございます。瞬間違法駐車台数の十六万台に比べますと必ずしも十分なものではないというふうに考えております。

そういうことで、ある程度路上駐車スペースを拡大いたしますが、一方において警察官の違法駐車移動措置命令等の権限規定も今回改正案でお願いしておりますが、こういうことによつてある程度駐車違反の取り締まりということも強化されますので、従来路上駐車料金が安いとか、そういうようなことで違法駐車をしている者が仮にあるとしても、そういうもののかんりの部分には取り締まりの強化等によつて路外駐車場の方に合法的に駐車することになっていくのではないかと、というふうに考えております。

それから路上駐車場の料金の問題でございますが、これは現在のパーキングメーターについても同様でございますが、あくまでも駐車場の料金とかあるいは道路使用の料金というような考え方ではなくて、パーキングメーターなりパーキングチケットなり、あるいはその維持管理、そういうものにかかる経費を賄うような手数料として定めておりますので、その手数料の積み上げの結果が具体

的な金額ということであられるわけでありまして。しかし、私ども今回の改正案でも、そういう駐車情報の提供なりあるいは車両の整理等の事務も公安委員会が行うように義務づけておりまして、そういう新たな事務も加わりますので、従来に比べて、積算をいたしますとそれよりも高くなるというふうな場所も出てくるかというふうに考えております。また、そういうことからしますと、路外駐車場の料金とそれほど大きな違いがないような実態になるんじゃないかというふうに考えている次第でございます。

○山下(八)委員 路外駐車場と料金の違いが余りないということより、私はやはり路外駐車場を育てる方向で考えていただかないといけないと思うわけです。特に、道路を何のために広くしたのかということだと思ふのです。これは少なくとも円滑に車が通過できるようにつくられていると思うわけです。やむを得ず駐車しないといけない車につきましては駐車禁止適用除外車もあるわけでございます。そうしますと、それ以外の車というのは、四十分とかあるいは一時間とか駐車する必要があるかどうか。例えば引越しのときは確かに駐車違反のところに半日なりあるいは一日かかるかも知れません。そのときは引越しの用で、手続さえとれば適用除外していただけるわけでありまして。そうすれば、私は、そういうものが方法として現行でもあるわけでございますから、十分にやっていると申すわけです。

そういうことから考えて、少なくとも、路上にパーキングエリアをやりますとか、あるいはパーキングチケット制をやりますとか、私は今の時代に逆行していると思うわけです。どこの道路を見ましても両側にずらつと、東京の場合、特に違法駐車しているのではありませんか。お巡りさんはそこへ立って何ら指導もしようとしません。あの車というの、見ていただくとよくわかると思うわけですが、七割は乗用車ですよ、自家用車。荷物の集配のためじゃないですよ。ほとんどが乗用車ですよ。そのことを考えますと、もっともっと指導す

ることが大事だと私は思うわけです。そういう意味で、私は、少なくともパーキングメーターなんか大都市からはなくして、全面一〇〇％駐車禁止にしていく、この方が正しいと思うわけです。その上に立ちまして、例えば宅配便とか郵便とかいろいろなものがございますが、そういうものにつきましてはそれなりに駐車禁止除外証を発行することとか、そういう運用面で幾らでも取り組むことができるかと私は思うわけですが、その辺につきましてはいかがでしょうか。

○八島政府委員 私どもも、駐車は本来路外駐車場に駐車すべきものであるということとは全く同じ考えでございます。しかし、現実の駐車需要の実態を見ますと路外駐車場では十分でないと考えられますので、ある程度路上駐車場のスペースを拡大したいということでございます。したがって、その路上駐車場のパーキングメーターあるいはパーキングチケットの設置場所につきましても、路外駐車場があつて、かつ十分に利用されないような付近には設けることを考えておられますし、それから、将来、現在はないけれども路外駐車場が整備されてそちらの方に十分収容する余裕があるようなことになれば、現在設けているパーキングメーターなりパーキングチケットなども撤去していくべきものであると考えております。

○山下(八)委員 いや、今日でもそんなこと、ないですよ。名古屋駅の新幹線口、あそこへ行つていただければ一番よくわかると思うのです。あの辺はほぼ路外駐車場があるのですよ。そのおきに、今幾らでもパーキングメーターが立っているのです。今おっしゃったこと、私は全然納得できませんよ。全く矛盾しているのです。それで、今度の法律が改正されますと、今後そういうのはすく撤去するのです。○八島政府委員 現在、路外駐車場があいていながら路外駐車場を利用しないで違法駐車をやっているという実態の御指摘でございますが、そういう実態があることはそのとおりでございます。実はこれは駐車違反の取り締まりの難しさからきて

いる面も多々ございます。と申しますのは、運転者が現場にいないということで、反則切符を切る事ができないという事が一つの原因でございます。そこで、呼び出し状等をつたりあるいはワイパーに挟んだりしているわけでございしますが、これにつきましては何ら法的根拠がないものですから、最近運転者も出頭しなくていいというふうなことで、なかなか取り締まりが進んでいないという事になってきているわけでございします。結局、取り締まりがなかなかできない難しさがあるという結果になっている面もあるということをお断りいたします。

○山下(八)委員 民活導入が今回されて、これにつきましても大きな問題点をたくさん抱えていて、私は後ほど質問しようと思ったわけですが、時間がありませんので、これは困ったなと思つてお断りいたします。

今、私が質問したのは、そんなことじゃないのです。先ほどの答弁から申し上げますと、要するにパーキングチケットあるいはパーキングメーターについては路外駐車場の付近には設置をせよとおっしゃったのです。今日、東京ですら七千七百基ですか、名古屋なんかも知れています。だけれども、不思議にパーキングメーターの設置してあるところに限ってたくさん路外駐車場がたくさんあるのです。よく見ていただくとわかると思うわけですが、だから、そういう意味では、まずそういうことを直してそれからかかっていくならわかりますし、それ以上に違法駐車というのは、何といひしても今度には民活でされるということでございますが、これは警察の権限の問題等を含めていろいろ大きな問題点をたくさん抱えていると私は思うわけですが、

そういう中で、路上駐車につきましては今まで放置していたところに大きな問題がある。もし百歩譲って、例えばパーキングメーターとかパーキングチケットをつくるのであれば、タクシーの運転手さんとか青ナンバーの運送業とか、プロド

ライパーがたくさんいらっしゃるわけですね。そういう方は昼になつても会社へ帰って食事できない。あるいは夜に帰れば、長時間運転は労働法でも禁止されているわけでございますし、そうすれば休息もできないわけですね。人間の生理現象もありません。ちょっと駐車しないといけません。パーキングメーターというのは、今のうちに朝八時から夜の八時まで、そういうような形で通してやるのではなくて、人間の生理現象を考慮して、八時から九時は大体朝御飯を食べる、十一時半から一時ごろは昼御飯を食べる、三時前後はどこでも一服をする、あるいは五時から六時ごろは食事タイムである、そういう時間帯を細切れで、プロドライパーなんかは休養や食事をするためにあちこち設置するのは、私はまだ一面では理解できるわけですが、

そうではなくて、路外駐車場の足りないから、それと同時に違法駐車を増やすためにということであれば、路上駐車をパーキングメーターによって合法化するわけではございません。これも大都市だけでやるわけですね。すべての四十七都道府県に設置するわけではないと思つて、そのことを考えますと、私はまず路外駐車場の確保へ全力を注ぐべきだと思つて、この辺をもう一度最後にお尋ねしまして、時間が参りましたので、私の質問を終わりたいと思つてお断りいたします。

○八島政府委員 路外駐車場の利用率を高めたり、そちらの方に運転者の人が努めて駐車するようになるという事は、私も大変好ましいことだと考えております。

○山下(八)委員 終わります。

○福島委員長 加藤万吉君。

○加藤(万)委員 山下議員の質問に引き続きまして、まず長官にお尋ねをしたいと思います。

長官、先ほどの御答弁で、総合交通体系の見直しを行う、したがって、法改正は来年度はやりません、こういうことでした。交通体系の見直しを

された後、法改正は出ますか。

○山田(英)政府委員 第四次の交通安全基本計画の実施のために当面必要な手段として、ただいま御審議をいただいております道路交通法改正案を提案させていただいたわけですが、今後におきましては、道路運転免許を取る自動車教習の問題あるいは全国を統制いたします高速道路についての交通対策とか、各般の問題があることは我々も十分に承知しておりますし、そういうものに対応するために、今お尋ねの中にもありましたわば技術的な対策というものはいろいろあるかと思つて、今後の交通情勢の変化に応じてその都度多くの方の御意見を徴しながら、交通安全と円滑を図るための努力はしてまいりたいと思つて、その一環として道路交通法の改正が必要であるならばその改正方も検討してまいりたい、かように思つております。

○加藤(万)委員 長官、どうも「その都度」という答弁がひつかかるのです。私、道交法の審議はこれで三回目ですね。暴走族がありまして、シートベルトがありまして、今度は駐車場、その都度なんですね。山下議員が言っているのは、もうその都度やられる状況じゃないのかという、もうそのことを実は言いたいのですね。自動車免許取得者は、これから十年先、全人口のうちの七千万で、十年前と比べると高速道路の普及率は大体二倍半ですね。これが一般道路と時では平面交差をし、時にはそこに流れ込んでくる。そうしますと、高速道路を走っている車が一般道路に入ってくる、その関係をどうとらえてみますと、例えば初心者が高速度道路を走って、そして一般道路へ入る、ないしは逆に一般道路から高速道路へ入る、この場合の事故が多いのじゃないですか。これは建設省にお尋ねしましたけれども、実は資料が出てまいりませんでした。パイパスがやはり高速道路と同じくらいふえているのじゃないかと私は思ふのです。

パイパスというのは、長官御存じのように、大抵一般道路と平面交差が多いのです。高速道路の

場合には迂回路をとりましますから、大抵直角的に交差する道路が多いですね。そうしますと、従来の信号の位置——パイパスの場合には速度制限が緩和されていますから、若干スピードが速いですね。そうしますと、信号の位置あるいは向かう方向、例えば右カーブをする場合の角度的問題、一般道路の場合には一般的に狭いと思なければいけませんから、等を見ますと、これだけ、この一つの例を挙げてみても、私はもう技術改正をする時期ではないか、こういう気がするのであります。

そこへもつてきて、日本の産業構造は、御案内のように第三次産業でしよう。先ほども引越しの荷物の問題等が出ましたけれども、引越センターなどが、最近第三次産業で非常に盛んになってまいりまう。単身者赴任、企業の側も単身者赴任は大体二年、多くても三年くらいですから、どうしても東京湾道路の問題で私申し上げましたが、今までの産業構造とは違つた産業がそれぞれ配置されてくる。例えば房総半島にハイテク産業が出てくる。内陸工業は、コンビナート地帯から出てくる鉄を中心とした内陸工業ではございせん、新しいハイテク産業です。こうなつてまいりますと、物の輸送の形態が従来の船それから貨車、これはなくなりましたね、貨車はもうほとんどなくなつて、物流センターが、航空基地を中心として工業地帯が形成される。物が非常に軽く小くなりなりましたから、勢い今度はトラック輸送が非常に多くなる。いわゆる第三次産業の発展というものと交通体系という問題は極めて重要な密接な関係を持っているのです。しかも、これはもう現在進行中ですよ。

こう見てまいりますと、長官が言つておりますように「その都度」ではもう間に合わないのじゃないですか。私は、今四次の交通体系の総合見直しがあるならば、それに合わせて法改正を検討すべきだ、こういう意見を持っていますが、いかがでしょう。

○山田(英)政府委員 御指摘の点、御意見、大変傾聴すべきであると思つて、私も同感の点が多

いわけでございますが、そういう基本的な重要な問題であればあるほど、やはり時間をかけて総合的に検討しなければならぬことが多かろうと思ひます。私も十分に交通情勢の変化に即した対策というものを検討してまいりたいと思つております。

ただ、基本的に、道路交通法においては交通に對するマナーといひますか、規制の基が規定されておるわけではございまして、安全教則においても、ドライバに対して高速道路を含めて必要なマナー、ルールというものを定めておるわけではございまして。そうしたものを守つていただく、同時に、道路交通法を運用して、変化する情勢に對していくという努力を日々我々繰り返しておるわけではございまして、そうした運用によつてカバーし得ないもの、新しい状況というものにどう対応するか、それが御意見の趣旨であらうと思ひますが、そのことを関係機関の方とも十分時間をかけて協議して、必要な対策をとつてまいりたい、かように思つておるわけではございまして。

○加藤(万)委員 その範疇でその都度というののはわかるのですよ。長官の言葉は、その都度であります、こゝう言うものですから、私もはいや、全体の範疇の中で緊急に必要なものはやりにやいかぬでしよう。

今度、総理がアメリカに参りまして、例の新しい経済構想を発表しましたね。これなんかは大変なことですよ。産業構造の転換と同時に、交通体系に物すごい影響を持つてくるものだと思ひます。思つてゐるのです。だから農産物の問題がそうです。これなんかでも今度アメリカとの一種の分業的な形になりますと、それでは農村は一体何になるかといへば、僕はハイテク産業あるいは広い意味での新しい空間のゾーンとしてどういふ人を配置するか、いわゆる住宅の方向にいくのじやないかなといふことを思ふのです。したがつて、日本の経済のスピードに合わせて、僕はやはり警察庁はいま少し速度を早めた、並行した審議、研究をされるべきだと思ふのです。

率直に申し上げまして、警察庁の場合には現業を持つていますからね。今度のサミットの問題でも、これはほゞまでの実戦部隊を持つてゐるわけですから、どうしても、私も何も仕事に忙しうと、何かその都度やろうじやないかといふ話になつてやうのです。ですから、現業を持つていらつしやるだけに、私はなかなか落ちついて全体の研究がでないのかといふ実は不安を持つてゐます。

例えば、公共交通の問題一つとつてみますと、名古屋がバスレーンを御存じのように中央分離帯に沿つてつくりましたね。私は、あれは、今のところは交差点におけるバス停です。すなわち、今でも、中間停車をするということになりますと、おりの乗客の歩道をどうするか、これは問題になります。今のところは交差点における信号待ちで乗客がおりてきますからいいですけども、例えばあのバスレーン、非常に評判がいいのです。評判がいいだけに、各都市で取り入れようとするれば、必然的にそうなるんじゃないですか。これは中間点でいわゆる信号待ちでないところでも乗客をおろさざるを得ない。その場合の歩行者専用道路をどうするか、これは今も課題です。

これは秋田市ですけれども、うちの同僚議員いなくなつちやいました。秋田市の雄物川の南側にバスレーンを今つくろうとしてゐるのだらうと思ふのです。ところが、バスレーンをつくるわけですから、当然道路幅を拡張しなければならぬ。その拡張することに対していろいろ地元で問題があるのだらうです。例えばその雄物川、私はその場所をはかりませんが、恐らく堤防との関係その他もあるのだらう、防災上の、建設省の方からなかなか許可がおりない。しかし、この場合に、公共交通がこの時期に、いわゆるモータリゼーションの時代で、勤労者あるいは勤め人の足が奪われるという時代に、公共交通を優先すべきだといふことが本法の、道路交通法のいわゆる中心的位置に座つてまいりますと、それが根拠法になつて、実はこのバス専用レーンはどうしても

道路を広げていたで、通勤者の足の確保、すなわち、それによつて自家用も含め、営業用も含め、かもしれないけれども、一般的な自動車の混雑というのを緩和することができるといふ。それが私は、道交法の公共道路優先という課題をどこかにきちつと入れる、これをどうも解決できるのです。これは一例です。

先ほど高速道路の問題を申し上げましたが、高速道路、これは長官がまだ長官になられる前に私はここで質疑したのですが、あのときには高速道路に對して、故障車があつた場合には三角の信号を後ろ側に置きなさい、摩耗したタイヤはスリッパがあるから、これはいけませんよ等々の審議をしたのです。ところが、今日高速道路がこれだけ——あれは五十三年だったでしようか、あの改正の審議は、それで、これだけ五十三—五十五年からずっと高速道路の延長競争で、ここに私は資料として持つてゐるのです、時間がありませんから言ひませんけれども、少なくとも十年前から比べたら二倍半です。こうなつてきますと、さてあれでよかつたのだらうかといふ気が実はしてゐるのです。

高速道路を走る場合の運転手の注意すべきことは、一般道路の注意事項とは違ひますね。私は初めて聞いたのですけれども、例えば水しぶきが違ふやうです。ワイパーに当たる水しぶきが。したがつて、前方確認が、一般道路が仮に五十メートルとするならば八十メートル先を見なければいかぬとか、それから、九十キロ、八十キロが速度制限だといふと、その場合におけるカーブのとり方はどうすべきかと、いろいろあるのだらうです。事例を挙げて私に説明してくれた人がいます。しかも、加藤さん、免許証をもらつて一年目じやこれは無理ですよ、こゝう言うのです。なぜかといふと、長官、高速道路は免許を取るために試験運転できません。できないでしよう、交通局長。今、高速道路を仮免許で運転ができます。できませんよ、できない法律になつてゐるのです。いや、法律になつてゐるかどうか知りませ

んが、少なくともそういう指導をされてゐるのです。その人が免許を取つて一年後に高速道路に乗りこえます。昔のように短ければ、それは君、まだ取つたばかりだから高速道路に乗りこえな、こゝう言うことはできません。しかし、現実、これはほゞまで長くなつてまいりますと、一年もたつたら乗らざるを得ないです。それが、高速道路を運転するための訓練が何もされてゐない。あるいは教習所における技能訓練あるいは学科を含めて、長官がおっしゃいましたマナーを含めてやつてゐないのです。これは、私は幾つかの例を挙げたのです。現在でもそこが必要なんです。

ですから、その都度ではなくて、もう既に道交法全体を見直す時期に來てゐるのです。物流の問題、高速道路の問題、それからいろいろ申し上げました。どうでしよう、新しい総合計画と同時に、いま少し研究のテンポを速められるべきじゃないでしようか。これは長官からお聞きして、同時に高速道路の問題は局長から。

○山田(英)政府委員 私の申し上げた趣旨が、ちよつと言葉の足りないところで御理解いただいていない点もあると思ひますが、御指摘の総合的な研究、対策の樹立の必要性というのを私も十分に感じております。

そういうことについて、警察庁の中におきましても、都道府県警察の現場の意見、関係者の方の御意見など十分に徴しながら研究しておるわけではございまして、法改正という形で何をいかなる手で打つべきかといふことについては、やや時間をかけた準備が必要ではないかと思ひますのが私の今の実感でございます。

そういうことで、その都度というその都度主義で申し上げてゐるわけではないわけではございまして、総合的な対策研究の中において、一つの事例について、例えば違法駐車の問題、あるいはいかにして解決すべきかといふ答えがでましたわけ、今回御審議をお願いしておるわけではございしますが、そういうカテゴリーごとの対策、さらに、御指摘の抜本的な対策といふこと、いろいろ

あろうかと思いますが、総合的な研究の中においてじっくりと対策を立てていきたいというのが私の気持ちでございますので、よろしく御理解賜りたいと思います。

○八島政府委員 高速道路の運転につきまして、一般道路の運転と違う留意事項が多々あることは御指摘のとおりでございます。

そういうこともありまして、現在、交通の教則で、高速運転をする場合の留意事項等を盛り込みまして、更新講習等の際にいろいろ指導していただくところでございますが、先生御指摘のように、これからますます高速道路が延長されるに伴って高速化時代を迎えますので、そういう安全教育の問題あるいは免許制度の問題あるいは訓練施設の問題等も、総合的にどういう対応をすべきかというところを検討してまいりたい、かように考えております。

○加藤(万)委員 きょうは審議の関係上時間が大変中途半端になってしまつて申しわけないのですが、交通局長、今、これから研究の対象にしますということですが、当面、教習所で高速道路に乗り出す運転者の教育指導を何らかの形で指示されますか。これはひとつ後で……

長官、高速道路における死亡率というのは一般道路に比べてどのくらい比重があるか御存じですか。——時間があるから私の方から申し上げますが、三倍です。そうですね。一般道路における事故、それに対する高速道路における事故と死亡との比率は三倍です。これはスピードがあるということもあるでしょう、それから、追突、玉突きという事故もあるでしょう。

次官、大臣がいたら私はここを言いたかったのですが、これで、免許を取るときに、今局長がおっしゃったように、高速道路を走る全然違った教育をしなければいかぬですよ。違つたと言えはおかしいですが、ただ今言ったように、カーブのとり方とかあるいは水しぶきの問題一つとってみても、一般道路を走るのとは全然違う。私も乗っていてそう思いますよ。これは教育されていないの

です。しかも死亡事故は三倍です。しかも、今高速道路は、御案内のように二・五倍延びているのです。これはさらに延びましようね。東京湾の横断道路なんかできたら、これはまた延びるでしょう。

しかも、これに加えて今度はバイパスです。バイパスは一般道ですね、有料道路、高速道路ではありません。したがって、これは御案内のようにほとんどが平面交差です。バイパスは速度制限が六十キロ、まあ速いところでも七十キロでしょう。七〇キロというのは私は余り見ませんが、まあ大体六十キロ以上ですね。それで、一般道路が四十キロ、これにすぐ入れるのですよ。これは運転者としては速度の感覚を、おれは六十キロで走っている、ここは大体このぐらいでいいんだ、今度は一般道路に入ったからちょっと落とそうかといつて五十キロ、これはもう完全に違反ですね。

私は、まだたくさんあると思いますよ、時間がないから言いませんけれども、まだたくさんあると思います。これだけを見ても、先ほどの長官のお話じゃございませんけれども、今直ちにやるべきことじゃないですか、あるいは個々の問題としても今やるべき事項じゃないでしょうか。道交法の改正の基本的な改革をやりなさい、それでなければ追いついていきませんよ。これからの日本の物流、第三次産業構造計画あるいは日本列島の新全線等を見てやりなさい。しかし、それが時間要するならば、緊急に必要なことは、駐車場の問題、都市における問題もあるでしょうけれども、もっとこの死亡事故あるいは事故件数その他を見て——例えば、午後から質問しますけれども、二輪車の事故は全事故の二五%でしよう、自動二輪を含めて。何ら出ていないじゃないですか。しかも、前回の法改正のときには、原付二輪車は三車線のところだけが、直線に行つて右へカーブしなさいということでしょう。二車線のところは、向こうから来る車、こちらから来る車の間に入つて右へ曲がらなさいというのでしよう。こ

こが一番事故が多いのですよ、今でも直すべきじゃないですか。しかも、二輪車の事故が二五%、そのうち高校生の事故が多いのでしよう。子を持つ身になつてみれば、高校生がバイクに乗つて学校へ行つて、行きがけに、この前も事故がありましたけれども、死亡事故を起こしたとしたら、それはたまらぬですよ。今でもやるべきことはあるんじゃないですか。そして、総合的な法体系というものをどう考えるか、これはもう長官のおっしゃったとおり、もし私どもの意見が酌んでいただけるならば、そういうことも含めてやるべきじゃないでしようか。どうでしょう。

先ほどの高速道路の問題については、これは私はお願いも含めて、今直ちに、少なくとも法律の改正ができないならば、教習所における教科科目として取り上げるべきだ、あるいは指導されるべきだ、こう思いますが、どうでしょう。

○八島政府委員 高速教習を指定自動車教習所等で行わせるべきではないかという御意見でございますが、実はかつて、高速道路がない県はこればやむを得ませんし、あるいはインターが非常に遠いというところも事実上無理でございますので、片道三十分以内でインターに行けるようなところにある指定自動車教習所については、高速教習をやるようにという一種の行政指導をした時期がございました。しかし、その後、実は、何とないまして初心者でございましてで現実的に一、二件事故が発生いたしました。そういうことで主として指導員の間から義務づけるのはやめてほしいという意見も出てまいりました。それで、義務づけはしないけれども、そういう教習ができるような教習所で希望者に対しては学科を二時間、それから技能も二時間、教習をやるように、こういう行政指導を現在やっているとところでございます。

○加藤(万)委員 もう時間がありませんから。私、当面の問題について幾つか質問しましたが、どうでしょうか、当面の問題も早急に検討すべき課題として問題を提起したのですが、全体の問題を含めて、その中の当面の問題として私が幾つか指摘した点を長官としてお考えになれることができませんか、これからの法改正までの間に。

○山田(英)政府委員 ただいま高速道路の教習の点について交通局長からお答えいたしました。が、そうした運用の面において我々努力すべきことはまだ多いと思つております。法改正という前段階でいろいろな運用、教育の面で努力を尽くしてまいりたいと思つております。

○加藤(万)委員 これで終わります。

○福島委員長 午後四時三十分より再開することとし、この際、休憩いたします。

午前十一時五十二分休憩

午後四時三十一分開議

○福島委員長 休憩前に引き続き会議を開きます。

質疑を続行いたします。吉井光昭君。

○吉井委員 まず、最初に消防庁にお尋ねをしておきますが、昨日未明の静岡県河津町峰温泉の菊水館の火災ではまた犠牲者を出したわけですが、去る二月十一日の熱川温泉火災事故の教訓がほとんど生かされていなかったということはまことに残念なことでございます。百十七人の宿泊客がいるのに深夜の警備員は一人きりで、火災の発生、客の誘導等には手が回り切れなかった、こういうことでございます。

そこで、消防法は夜間の防火管理体制について規定を欠いているということですが、客数に応じて何人というように最低限の基準を設けるべきではないか、このように思うわけですが、長官のお考えをお尋ねしたいと思います。

○関根政府委員 河津町の峰温泉におきまして、三人の犠牲者を出す火災が発生いたしましたことにつきましましては、消防に関する事務を所管しております私といたしましてまことに残念に思つております。ただ、ただいま御指摘の夜間の宿直ないしは夜

警の体制でございますけれども、この問題につきましては建物の構造でありますとかいろいろな複雑な要件が絡み合つて、いわば必要な警備員と申しますか、避難誘導員というふうなものが決まってくるわけでございます。したがって、なかなかこれを一律な基準を設けて、お客さんの数に対して何人という規定を設けるということが難しいものでございますから、実情に応じてその防火管理について責任を有する旅館の方が消防計画を実施に即してつくっていただきまして、その消防計画が現場に適合しているか否か、この問題につきましては現地の消防が見ているいろいろと指導をしていく、そういうやり方の方がより現実にマッチしたやり方ではなからうかというふうな考えまして、現法制上はそういう消防計画を通じて現実の指導をしていく、こういうことになつていくわけでございます。非常に事例が難しいものでございますから、なかなかこれを法制化するということとは実際問題として大変困難ではなからうかと考えておるところでございます。

○吉井委員　そこで、去る二月十二日の当委員会でも私は指摘をしたわけですが、建築基準法が適用されない古い木造建築、これは当然火災になりやすいわけですから、消防法を改正をしてその他の建物以上にやはり厳重な防火義務を課すべきではないかと思うわけですが、いかがですか。

○関係政府委員　確かに、木造の家屋というのは一たん火が出ましたときの延焼の速度は、一般的には鉄筋コンクリートでありますとかあるいは鉄骨モルタルづくりのいわば耐火構造の建物に比べると速いわけでございます。しかし、木造がすべて鉄筋よりも危険かという必ずしもそうではございません。先日大阪の生野区で起こりました、これは鉄骨モルタル塗りのいわば耐火構造の店舗併用住宅だったのですけれども、わずかに十坪近くのもので燃えて、二階に寝ておりました八人の方が亡くなつてしまふ、こういう事故も起こりましたし、東京のホテルニュージャパンでは、一応鉄筋コンクリートの建物があるという物すごいスピー

ドで火災が広がつていった。その結果として多くの方が亡くなつておるといふ事故もあるわけでございますので、私どもは、木造だからといって常に鉄筋よりも危険であるというふうには実は考えていない。むしろ、木造が危険で鉄筋は安心なんですよという考え方を一般国民に持たせていただくことを大変心配をしておるといふような状況でございます。

木造の建物でありまして、必要な消防上の規制というのは、例えば自動火災報知機でありますとか、あるいは避難路の確保でありますとか、消火器、消火栓の設置義務でありますとか、こういったものにつきましては必要な設備規制は私どもはいたしておるわけでございます。そういう消防器具を整備した上で、あとは管理者が本場に注意を払いながら火を出さないように、また火が出たときにははだだの訓練を通じてお客さんの避難誘導を的確に行うとかそういう訓練を繰り返す、そういうところに実際犠牲を出さないで済むような防火管理ができるのではなからうかというふうに考えているわけでございます。

したがって、確かに現在新しい木造三階の旅館をつくることは建築基準法ではできないわけでございますけれども、既につくつてあるものにつきましては、一応建設行政サイドでもその使用が認められておるわけでございます。そういうものにつきましては、ただいま申し上げましたような消防設備をできるだけきちんとつけていただくことで、かつその管理というものをきちんとやることによりまして、火を出さないように、また出た場合でも犠牲者を出さないで済むようなそういう防火管理を徹底していきたいと考えておるところでございます。

○吉井委員　こうした旅館、ホテルの火災というのがいわば連鎖反应的に起つて多くの犠牲者を出す、こういうことでございますが、消防庁はその都度原因究明やまた緊急通達を出して注意を喚起しているわけですが、この際、旅館、ホテル等の防火体制のあり方についてやっぱり関係者等を

集めて抜本的な検討をきちつと行うべきではないか、このように思うわけですが、いかがですか。

○関係政府委員　先日のと申しますか、二月十一日の熱川の火災を契機にいたしましたいろいろと、もちろん国会におきましてもいろいろと御意見をいただきましたし、また新聞等を通じて国民の皆様から取り組みにつきまして改善すべき点等の御指摘もいただきました。そういう指摘をいただきました。私どもの方といたしましては、例えば自動火災報知機につきまして仮に電源を切つてしまふ、スイッチをオフにするというふうなことがありましたときには自動的に赤ランプがついてきて、そういうことがお客さんにもわかる、そういうものを通じて、またスイッチを切るなどということが行われないうちにしよう、そういう具体的な検討したところでございます。このほか、例えばできるだけ簡便な方法で消防機関に対して通報ができるようなそういう機器の開発ができないかと、こういった検討もいたしております。消防庁の中にこのための検討委員会を組織いたしまして、関係の消防機関の方々にも入つていただきまして検討を続けているところでございます。今更重ねて河津でこういう火災が起きました大変残念に思つておるわけでございますが、河津の原因がまだ必ずしも解明されておりませんが、河津の例も含めまして、連続してこういった旅館における大きな火災が発生をしないよう、そのための抜本策につきまして引き続き私どもとしては検討を続けていきたいと考えておるところでございます。

○吉井委員　消防庁、結構でございます。じゃ、本題に入りまして、道交法につきまして基本的な考え方を長官にお尋ねしておきたいのですが、都市の交通の流れ、これは都市再開発事業、また大規模施設の新設、道路網の整備、また大量輸送機関の整備、物流システムの改善等都市の形態によって大きく変化してくるわけでございます。したがって、交通対策のあり方は、このような都市の形態の変化に対応した総合的な都市対策の一環としてきめ細かな対策が講じられるべきである、このように思うわけですが、長官の考えをお聞かせ願いたいと思ひます。

○山田(英)政府委員　お尋ねのように、交通安全対策の推進につきましては、都市に限らず、交通安全や交通事故発生状況あるいは国民の要望等を踏まえまして、交通安全施設等の整備のみならず、安全教育、交通指導取り締まり等の各種施策を総合的に推進する必要があるかと思ひます。特に、都市においてはこうした施策の総合的な推進の効果というものを上げていく必要があると思ひますので、今後とも努力してまいりたいと思つております。

○吉井委員　そこで、ちょっと建設省サイドにお尋ねをしておきたいのですが、建設省サイドのこの道路というものの対する基本的な考え方はいくまでも公道という立場である。したがって、極言すれば、これをいわゆる私的な駐車場に使用するということは建設省の基本的な考え方からいへば疑問があるのではないかと、そういう気がするわけですが、今回の道交法の改正はそういう気持で、今回の道交法の改正には全面的に賛成なのかどうか、この点いかがですか。

○近藤説明員　基本的には、道路というのは道路交通の場に使さるべきであつて、駐車場として利用されるのは好ましくないという考え方はございます。しかし、現在路外駐車場の整備が必ずしも十分ではないということで、違法駐車車の存在が相当あるというところで、それについての取り締まりが強化された場合には対応できない面がございますので、暫定的な措置としてはやむを得ない、そういう考え方をしております。

○吉井委員　建設省に続けてお尋ねをしますが、今回の改正案で予定しておる時間制限駐車区間を現在の約三倍に拡張することの理由の一つとして、警察庁は路外駐車場が質、量ともに不足をしているという点を挙げられておるわけですが、現在路外駐車場による収用台数は都内、それから全

国でどのくらいありますか。

○近藤説明員 私どもが把握しておりますのは駐車場法による駐車場ということでございます。都市計画駐車場とか届け出駐車場、附置義務駐車場というところになるわけでございますが、全国で附置義務駐車場を含めて約百七十万台、東京都の場合には二十万台でございます。ただ、都市計画駐車場と届け出駐車場に限りまして約七万台ということでございます。

○吉井委員 この収用台数は近年の車の保有台数の伸びといったものに比較してどうなんですか。車の伸びに比例をして駐車場もふえている、こういうことですか。

○近藤説明員 全国ベースで申し上げますと、車の保有台数の伸びを約二倍程度上回る形で伸びております。

○吉井委員 そこで、都内の路外駐車場の数は増加しておりますが、しかしその路外駐車場の利用率は都内で約三〇％、このように聞いておるわけですが、なぜこのように低いわけですか。

○近藤説明員 平均利用率で見ますと、やはりその三割程度という数字があるわけでございますが、その基本的な原因といたしまして、私どもの見方によりますと、やはり違法駐車場の存在が非常に大きいのではないかと、このように見ております。

○吉井委員 したがって、違法駐車場の取り締まりを強化すればその利用率は高まる、これは当然なことですが、またその利用率をもっと高めれば違法駐車台数は減少すると思われるわけですが、利用率向上のための対策をどう講じているか、またどう講じようとしておるのか、ここあたりはどうですか。

○近藤説明員 確かに利用率の低い一つの理由としては、現在その路外駐車場の存在についてのPRが不足している面がございます。したがって、私どももいたしましては何かの形でそういった面の路外駐車場の存在を明らかにすること、これが必要であろうと考えておりますし、実際六

十一年度から高崎市、神戸市で駐車場案内整備システム、これを具体的に現地に即して調査することといたしております。こういった方向で利用率を上げることに努めてまいりたいと思っております。

○吉井委員 違法駐車対策としては、路外駐車場の増加させるといことが基本であるということ、これはもう警察庁の指摘どおりだと思います。そこで、建設省が違法駐車を減少させるためにも、路外駐車場の増加させなければならないと思うのですが、こういう計画なり、またお考えはかがですか。

○近藤説明員 御指摘のとおり、路外駐車場の整備につきましては、建設省といたしましていろいろ努力しているわけでございます。現在、再開発事業関係の駐車場につきましては補助制度もございまして、それからまた、道路特別会計からの無利子貸付制度、さらには都市開発資金等によるあるいは開銀融資等による長期低利融資措置もございまして、そういったものを活用して今後とも整備に努めてまいりたいと思っております。

○吉井委員 そこで、建設省は五十八、五十九年度の二カ年にわたって、都内におけるこの駐車場の整備の方向性を探る「都市内駐車場整備の体系化に関する調査」を実施されまして、その結果がもう出ておると聞いておりますが、これを今後どのように具体化をしていけるつもりなのか、これはいかがですか。

○近藤説明員 今先生御指摘の調査結果では、いろいろ現状分析を一般的にした上で今後の基本的な考え方を取りまとめているところで、その中には助成の強化であるとか、あるいは駐車場案内システムによる駐車場の有効利用の推進とか、あるいは公共用地の活用、そういったことを提言しているわけでございまして、私どももそういったことを踏まえまして今後政策的に反映していきたいというふうに考えております。

○吉井委員 今、ちょっと例を引かれたわけですが、一般的に考えられる路外駐車場の増設の手段

は、例えば大規模な専用駐車場ビルの増設、これは東京都あたりではちょっと手が出ないかも知れませんが、先ほども、またこれに対する助成措置、これも先ほどちょっとお話しになりましたが、それから高速道路下の空間を利用するとか、また公園等の地下利用、また休日における役所関係の駐車場の開放、これも管理面にまいたいろいろ問題があるかも知れませんが、こうした問題についてやはり積極的に推進すべきだと思っておりますが、もう一度ひとつお尋ねをしておきたいと思っております。

○近藤説明員 確かに、今後路外駐車場の整備を促進しなければいけないという観点からは、先生今御指摘ありましたように、いろいろな工夫をして総合的に整備に努めていかなければいけないと思っております。したがって、今先生御指摘になりました、例えば専用駐車場を休日に公開するということについても、静岡市等では実際の例もございまして、確かに管理上の問題点がい

ろいろあると思いますが、今後検討してまいりたいと思っております。それからまた、いわゆる公共空間の利用につきましても、これは当然私どももいたしまして今後積極的に考えていかなければいけないと思っております。

○吉井委員 そこで、道路管理者である地方団体は駐車場法に基づいて道路上に駐車場を設けることができることになっておりますが、このような路上駐車場は昭和三十年代には七千台の収容能力があったわけですね。その後、東京、名古屋、京都でこれが全廃された。このように大都市を中心

に順次撤廃をされて、そして六十年三月現在では十道府県、十三カ所、二千台に減少しているわけですが、この減少の理由は何ですか。

○近藤説明員 確かに、路上駐車場については現在二千台程度ということで急激に減少いたしております。路上駐車場の基本的な考え方でございますが、駐車場法ではあくまでも路外駐車場が原則である、路外駐車場が絶対的に不足している地域について代替的な措置、暫定の措置として路上駐車場を認めるという体系になっているわけござ

います。現在、路外駐車場の利用状況というのは、先ほど申し上げましたように平均的には必ずしも高くないということから、その利用状況が低くなっている状況において、道路交通の観点から必ずしも好ましくない路上駐車場が逐次減少させられていった、そういうふうに理解いたしております。

○吉井委員 では、警察当局にお尋ねいたしますが、今お話がありましたように地方団体設置の路上駐車場が減少している、その一方で警察が路上の時間制限駐車区間を拡大をする、これはちょっと考えれば何か矛盾しているのではないかと思います。そのわけですが、いかがですか。

○八島政府委員 現在の路上駐車場の設置場所の問題もありまして、と申しますのは、そういうところに路外駐車場が整備されてまいりますと、その必要性がなくなってくることによって路上駐車場の場所が減少してきているという面もあるのではないかと、このように考えております。

そこで、警察が現在も、先生御承知のように、パーキングメーターによりまして短時間の駐車を認めているわけでございますが、このパーキングメーターの利用率に關しましては、所によってもちろん違いますが、全国平均で申しますとかなり高い利用率になっております。

ただ、残念なことは、最近違法駐車の実態と警察の取り締まり能力とのバランスを著しく欠いております結果、特に大都市においてパーキングメーターの駐車余地がなくなり、すぐそばに違法駐車をしていくという実態が出現してきているのも事実でございます。それから現在の違法駐車台数が東京都の場合には十六万台くらいある。それに反して現在パーキングメーターの設置基数が東京都の場合七千七百基でございますから、一方警察官が今後違法駐車移動措置命令等の措置を強化するということも考慮いたしますと、ある程度現在のパーキングメーターのような路上駐車スペースの拡大を図らなければ、どうしてもやむを得ない駐車をカバーすることができないのではないかと、

そういう考え方に基づくものでございます。

○吉井委員 この区間の拡大は現在の三倍にするという事です、この三倍という拡大の根拠、これはどこからどのようにして出てきたのか、また業務その他によってやむを得ず駐車しているという違法駐車台数が果たしてこれによってどの程度解消されるとお考えなのか、この点いかがですか。

○八島政府委員 三倍にいたします根拠でございますが、今回の改正に当たりまして各都道府県、特に大都市におきまして現在のパーキングメーター等の路上駐車のスペースをどの程度拡大できるかという調査をいたしました。所によって違いまして、特に京都等道路が本来非常に狭い、そういう道路が多いところは増設をするスペースはそんなにないところもございまして、一方かなり増設できるところもありまして、全国平均いたしますと約三倍、こういう数字が出てきたものでございまして。

○吉井委員 では、ここでもっと失礼いたします。

○福島委員 宮地正介君。

○宮地委員 きょうは大変もったいなく、大変に御苦勞さまでございまして。

最初に、大臣は現在はいっぱいドライバーですかどうか。

○小沢国務大臣 現在、ほとんど運転することはありませぬけれども、たまに休みのときにやることもございまして。

○宮地委員 たまにやるということはいっぱいドライバーじゃない、こういうふうに理解してよろしいですね。

○小沢国務大臣 そういうことになると思いますが。

○宮地委員 実は、私も昭和四十八年に免許証を取りまして、以来四回書き直しているわけですが、自分自身の体験を含めまして、いっぱいドライバーの問題について少しお伺いしたいと思っております。

長官、今皆さん方のいろいろなデータによりまして、いわゆる一七%違反者と言われるデータが出てくるわけですね。要するに免許証を持つていても八三%の方はほとんど無違反である。最初に、交通局長、その中にどのくらいいっぱいドライバーがいるのでしょうか。

○八島政府委員 まず、いっぱいドライバーの定義の問題がございまして、私どもは過去一年間に一回も運転したことがない、一年以上運転したことがないという人たちを一応いっぱいドライバーというふうにご考えておりますが、こういう人たちがどの程度、現在運転免許を持っている方の中にいるかというところにつきましては、時々免許証の更新等の際にアンケート調査をやっております。調べる都度、若干の差はございまして、おおむね一〇%から一五%の間というのが実態でございまして。

○宮地委員 こうしたいっぱいドライバーに対しての再教育といいますが、運転の教習、特に実地の教習、これはやはりやる必要があるんじゃないか。特に、今私なんかの体験を含めまして、三年来ますと私は眼鏡を持って、免許証を持って地元所管の警察に行きまして、目の検査をいたしました。過去一年間私は乗っておりませんから、無違反でございまして。そうすると、これはもう教習所に行つて教科の勉強もしなくても結構です、こういうことである期間が来ますと免許証がいただける、そういう対応は非常に今後たまたま私も乗る場合があるかと思いますが、そうした一般のいっぱいドライバーと言われる方々に対して、今後やはり教習所などに行つて、例えば乗る前に一週間くらい実地の訓練をするとか、そうした何らかのフォローをやっていくような対応というものも必要ではないか。この点についてはどういふふうにお考えでございましょうか。

○八島政府委員 御指摘のように、いっぱいドライバーが運転技能に不安を感じたままいきなり自動車運転することは、交通安全上も問題があると考えております。そういうこともありまして、

現在、指定自動車教習所では、希望者に対してであります、リフレッシュコースなどを設けまして、いっぱいドライバーの安全運転教習を実施している教習所がかなりありまして、約半数で実施いたしております。今後とも、御指摘の趣旨、そのとおりだと思つたので、教習所におけるいっぱいドライバーの教習がより充実されるよう指導してまいりたい、かように考えております。

○宮地委員 教習所も最近は大変に経営が難しい、新しい販路というかそういうものを求めていると思うのです。そういうことで、いっぱいドライバーに対する再教育の関心もやはり経営実態の中からも非常に新しい一つの方向じゃないか。そういうものも含めて、私はぜひ今後御検討いただきたい。また、これはもう刃の反面、余りこれを逆に厳しくすると、免許を取った者が今度は大変な制限を受ける。こういうことで、法的措置は私は反対でございまして、自由の中にもドライパーとしてのモラル、また技術というものをやはり常にある程度きちつとしておきまないと、これが大きな交通事故につながるのではないかと。心配しておりますので、今後ぜひそういった面におきまして、法で厳しく金縛りするのではなくして、現在の法的措置の中で十分できる範囲で、特に再教育問題については前向きに取り組んでいただきたい、こう思っております。

それから、長官、先ほども私はお話ししましたように、一七%ドライバー対策というのは、これが一番大事じゃないかと思うのです。やはりそういう面でも今回、罰金や反則金の引き上げが抑止効果をねらつて行われる。私は、反面非常に、これは消費者の立場から見ますと余り大賛成はできませんが、やはり交通事故の多発を防止する、こういう面から見まして、抑止力が低下しているのであれば、一部のそうしたドライバーが繰り返して違反を犯している。私も、この三年間に違反の検挙総件数が三千四百万件あった、そのうち七一%はこれらの一七%ドライバーによって犯されてきた、このところをどう今後力を入れて対策を講

じるかが今回の道交法改正の目玉ではないか、こう思っているわけでございます。この点について長官の御意見を伺いしておきたいと思つております。

○山田(英)政府委員 御意見のとおり、その一七%の違反を繰り返すドライバー、こういう悪質といひますか、ドライバーに対するモラルの向上を教育していくことが交通秩序維持のため一番必要だと思つております。そういう意味で、やや威嚇力を失つたと思われ、反則金及び罰金を、今回の法改正によって上げることをお願いしておるわけでございまして。これは過去においても四十八年に反則金を引き上げたことがあるわけでございまして、翌四十九年には交通事故死者数が前年に比較して三千人以上も減少したという事実がございまして。これは、反則金の引き上げだけが貢献したとは思いませんけれども、威嚇力の高まりが大きい寄与したことは間違いないと思つております。

そういう意味で、交通違反の取り締まりにつきましても、そうした悪質危険な行為を反復継続するドライバーに対する取り締まり、本当の意味の交通安全に寄与する取り締まりに重点を志向するよう第一線を指導してまいりたい、かように思っております。

○宮地委員 やはりこうした何回も何回も違反をする者に対して、そうした罰金とか反則金といういわゆる金銭的な面からの仕置き、これだけでは改善はなかなか難しいと思つたのです。やはり基本的にはそうしたドライバーのもう一度人間的な教育といひますか、資質の向上というものの大事ではないか。ただ、そうしたお金によって制裁を加えれば、それは一時的にはタクシーの運賃値上げと同じように、一時タクシーに乗らなくて、またその後数か月たつて乗り出すと同じように、そうした一時的な特効薬的なものにはある程度なると私は思ひますけれども、本質的にはやはりそうしたドライバーを、何回も何回も違反を犯して、ただ点数が十五点の中で減つていって免許が取り消しになる、これだけじゃ私は弱いんじゃないか。やはり何らかの再教育、それこそ日本国民の

一人として、また公的な運転免許、運転する者の人間の資質をもっと反省をして向上するようみずから努力するようという教育システムといいますが、こういうものも何らかの形で検討していきませんか、この一七％の常習犯はなかなかこれは手ごわい、こう思うのですが、そうした人間教育面からの角度からの問題については、長官はどのようにお考えでございましょうか。

○八島政府委員 具体的なお問題でございしますので、私の方からお答え申し上げます。

先生御指摘のように、ただ単に罰を科するとかそういうことだけで運転者の改善というのはなかなか図れないのが実態でございします。そういうこともありまして、現在、免許の取り消しに至る前に停止の段階でございしますが、免許の停止につきましては、一応任意ではありますけれども処分講習というものをやっております。講習を受けますとある程度処分の期間が短縮されるということもありまして、この処分講習の受講率は非常に高うございまして、ほぼ九〇％近くの人が講習を受けております。そういうことで、そういう講習の場におきましてできるだけ安全マインドを高めるような教育もやっておりますが、先生御指摘の場におきまして、何せ最近には特に反則金等がかつてに比較いたしますとかなり低額なものになっていくということもありまして、そういう努力にもかかわらず先生御指摘のように一部の者が繰り返し繰り返し違反を繰り返している、そういう残念な結果になっているのが実情でございします。

○宮地委員 ぜひ、今後この道交法改正を機会に、私はやはりそうした繰り返し違反をするドライバーに対して、これが集中的に大体わかっているわけですから、特に悪いのはブラックリストぐらい各都道府県本部で、各警察署管内ぐらいに、余り表に張るのはちょっといろいろプライバシーの問題があるでしょうから、警察署の受付あたり、少しそうした社会的な一つの制裁措置というものが必要ではないか。当然、大変な問題については裁判所の刑事犯というわけがあるわけでは

ありますが、やはりこの一七％ドライバーに対する集中的な今後の対策というものが、これからの交通戦争と言われるような、ますますモータリゼーションの進む中においての重要な問題ではないか、こう思っているわけですが、大臣、この点について所見をちょっと伺いたいと思ひます。

○小沢国務大臣 この点につきましては、先生御指摘のように、本当にこれは人間がやることでございしますので、どこかの国で行っておりますようにちょっとした窃盗をしても銃殺なんというふうなことであれば、その現象としてはなくなるでしょうけれども、それでもついでにわゆる道徳、道義的な向上心といいますが、単に罰金とか刑罰を強めただけでは、これが完全に払拭できないことは今の一七％の問題が示すところだと思ひます。したがういまして、そういう意味では、やはり御指摘のように運転者のモラルといいますが、そういう気持ちの持ちよう、認識、そういうものを改めるのが大事なことであらうと思ひます。したがういまして、今後警察におきましてそういう面での考え方といふものを、そしてまた啓蒙といふような教育といふものを、そういう点を十分留意していくかなければならぬということは、先生御指摘のとおり私も同感に感じておる次第であります。

○宮地委員 これは交通局長だと思ひますが、今回、超過速度二十五キロメートル・パー・アワー以上、三十キロメートル・パー・アワー未満の速度違反者に対する反則制度の適用の問題ですね。私たちは交通違反の三悪といふことをよく聞いておりまして、三悪というものは、まず一つは酔っぱらい運転、それから無免許運転、そしてスピードの二十五キロオーバー。これは恐らく二十五キロをオーバーしますと刑事犯になりますから三悪だ、こういうことになっているわけですね。この三悪の二十五キロが今度三十キロになる。これは見方によりますと何か緩和したような感じを受けるのです。この辺についての言ひ分は、私もいろいろ法案を見させていただきまして、皆さん

から御説明を大体聞いておるのです。このところ、国民の目から見て、何だ警察庁は、道交法を改正して今度三悪をかき上げたのか、こういう見方をされる嫌いがあるのです。この点について、交通局長はどのように弁解いたしますか。

○八島政府委員 先生御指摘のような疑問を、私も今までいろいろ御説明に歩いている段階で示される方もいらっしゃいました。私も今度二十五キロを三十キロに上げることにつきましては、基本的には安全には関係がない、こういう考え方をとっております。と申しますのは、二十五キロを三十キロにいたしましたも、従来の二十五キロ以上三十キロ未満の人につきましては罰金と同じような額の反則金を徴収されることには変わりがないということ、それから違反についての点数も付加されるということもございまして、したがういまして、罰としての機能には変わりがない。手続的に従来は簡易裁判所に行っておりまして、簡易な手続で反則金等を納めることができる、こういう変化があるというふうに考えまして、先ほど申しましたように安全には変わりがないという前提で今回の御提案を申し上げた次第でございします。

○宮地委員 警察庁の方でおつくりになったこの解説書にも、昭和五十九年度の速度違反の検挙件数、昭和五十四年対比で二十五キロ・パー・アワー未満が一三％増に對しまして二十五キロ・パー・アワー以上は二六％増で、こつちの方が多いのです。これが今度三十キロ以上、こういうふうになりますと、こういう違反を犯していた連中はしてやったり、こんな嫌いになるとちょっと困るわけですね。これはお考えがあつて、また最近の高速時代、いろいろ時代の変化もありまして、私も理解はできますが、三十キロにかき上げたことによつて交通事故が、特に二十五キロから三十キロ間のこの辺がふえないようにぜひチェックをよろしく願ひたい。これは時間がございせんから、私は御要望にとどめておきたい、こう思っております。

もう一つ、これも交通局長にならうかと思ひますが、今回みなす公務員というのが出ます。これはどういう定義になっているのでしょうか。

○八島政府委員 職務の性質上、刑法等の適用について公務員と同じ身分を持たせる方がよいという者をみなす公務員としておるわけでございします。したがういまして、その効果といひましては、刑法の適用では贈賄罪の対象といひます。贈賄罪の適用を受ける、あるいはそういう事務を執行することが一種の公務と同じ扱いを受けますので、それに対する暴行とかそういうような妨害がありした場合に公務執行妨害を構成するといふような法的効果が伴うわけでございします。

○宮地委員 自治大臣、何か大分お忙しいようので、お隣の先生が大分ハッパをかけてまいりますので、また機会がありますから、どうぞゆっくり歩いていってください。

そこで、具体的にこのみなす公務員、これは今回公益法人、指定法人といふことで、全国レベルでは全国道路使用適正化センターの職員ですね。都道府県レベルでは都道府県道路使用適正化センターの職員がなる。これは実際、この職員はどんな仕事を主にやるのでしょうか。

○八島政府委員 道路使用適正化センター、都道府県のセンターの職員につきましては、大きく分けまして二種類の仕事をやっていただくことを考えております。一つは、主として運転者に対するサービス向上に関する事務でありまして、駐車その他の交通規制に関する情報の提供あるいは広報、相談活動に應ずるとか、そういうような業務でございします。もう一つの業務は、現在、道路使用許可の事務が結構多いございしますけれども、そういう道路使用の許可、例えば積み荷の高さが三・五メートルを超えるような場合は運送の途中の経路にトンネルがないとか、あるいはガードレールがないとか、橋梁の荷重の限度はどのくらいになっているとか、そういうふうな許可を与えるに於いてのいろいろな調査がございします。こういう調査につきましては、警察の委託を受けま

して、その下調査といいますが、必要な調査を行ってもらう、そういうものを前提として最終的に許可をすべきかどうかを判断する、こういうこと。この二つが主な仕事でございます。

○宮地委員 このみなす公務員の設定の一つのバックグラウンドに、一つは警察官の増員問題がある。警察官の増員問題については今までも行革の中で非常に厳しい対応でありまして、六十一年度予算では公安職員の二千八百八十名くらいを回して、何とか警察は増員にこぎつけた。六十年度ではほとんどゼロの状態であった。そういう行革の中で、警察官の増員が非常に厳しい現在の日本の財政事情、こういうものがやはりバックグラウンドにあつて、しかし年々警察の仕事というものが、特に交通警察の仕事というのは非常にふえて、また、非常に多角化している。そうした補完的な一つの対策として、このみなす公務員というものが設定された、こういうふうに私、伺っておるのですが、間違いないと思いませんか。

○八島政府委員 今回の道交法改正で、警察の行務の全部または一部を民間の法人に行わせることができるという規定が実は三カ所ございまして、一つは先生御指摘のように適正化センターに関する事務がございまして、これは先ほど申しましたように道路使用許可等の調査事務等を行わせるということがございます。

第二に、指定車両移動保管機関の規定がございまして、これは違法駐車車両の悪質あるいは危険な駐車車両をレッカー移動する、これもいろいろな予算上の制約等もありまして、警察が直接やるという制度ではこれ以上ふやすことができないというところもありますが、その関係の事務を指定車両移動保管機関にやっていただくということがございまして。

それから第三に、現在のパーキングメーターあるいは今度できますパーキングチケットに関する駐車場の情報提供あるいは駐車場の整理その他の事務を公安委員会がやるように義務づけますとともに、その全部または一部を指定した法人に行わせる

ことができる、こういう三種の事項がございしますが、いずれも御指摘のように、一つには、昨年は幸い交通事故の死者は一名だけで済んだけれども減少したし、事故件数あるいは負傷者数は五分の一に六割ふえておりまして、交通警察官の事故処理の事務だけでもそれだけ毎年ふえてきています。しかし、一方において、増員等は厳しく抑制されているという関係もありまして、民間の法人に一定の適切な指導監督が行われるような担保手段を講じながら一定の事務を民間の法人に行っていくように措置をいたしたい、こういうことでございます。

○宮地委員 最後に、長官に伺っておきたいと思

います。私は、このみなす公務員というのは非常にユニークな一つの新しい処方せんだと思っております。しかし、やはり公務員という名前がつく以上、先ほど交通局長もお話しございましたように、これは大変に重要な立場でございまして、例えば今までの都道府県の安全協会の職員なんかはここに入ってくるわけですね。そういう点で贈収賄とかいろいろな問題、いろいろな業者との接点になりますから、これは公務員ということであれば、大変に規律も厳しく要請されると思ひます。当然、監督規定というものをこれから設けていくと思ひますが、私は、そうした監督規定を設けるに当たりまして、このみなす公務員が「みなす」の方に余り力が入って国民からひんしゅくを買うようなことがあつては断じてならない、公務員、公僕としての厳正なる規律、また仕事に対する姿勢、こういうものが求められると思ひます。ぜひ、そうした監督規定の策定に当たりましてはそういう面の御配慮を十二分に踏んで対応していただきたい、こう思ふわけでございますが、この点についての長官の御決意をお伺い申し上げまして、終わりにしたいと思います。

○山田(英)政府委員 今回の改正の中に含まれております指定法人への事務の委託、これにつきましては、御指摘のように事務の執行が適正に公正

に行われることを担保する必要があると思ひます。そういう意味で、警察においても公安委員会においても所要の監督を行うわけでございまして、御指摘のとおり適正な運用が図られるよう配意してまいりたいと思っております。

○宮地委員 どうもありがとうございます。

○福島委員 吉井光昭君。

○吉井委員 では、引き続きまして、警察庁にお

尋ねをいたします。警察庁は、住宅地域、それから学校周辺、商店街等の住民の日常生活が行われている地域をとりえて、歩行者、自転車利用者の通行の安全とそれから良好な生活環境を確保するため、生活ゾーンと区域別を行って行っているわけですが、このゾーンと区域別の交通規制を総合的に組み合わせる生活ゾーンの規制を実施しているわけでございまして、今回のこの区間の拡大、これは良好な生活環境に影響を与えるものではないか。このような生活ゾーン対策と今回の区間の拡大との関連をどのように理解すればよろしいのでしょうか。

○八島政府委員 今回の改正によりまして、パーキングチケット等を設けることによりまして、場所がございまして、これは現に短時間の路上駐車利用があるところで、かつ、歩行者及び車両の通行あるいは道路利用者に支障を生じない範囲でそういう場所を決めてまいりたいというふうに考えておりますので、生活ゾーンについてもそういう障害の生じないような場所があれば指定することもあるかもしれませんが、原則としてそういう支障が生じるようなところでは設ける考えは持っていないところでございまして。

○吉井委員 この区間の拡大は、通常的に考えて自動車による都心への乗り入れを促すことではないかと思ひますが、ひいては新たな駐車需要といふものを増大させることにもなりかねないわけですね。これは大都市の交通総量抑制を緩和することになって、今までの方針に逆行するのではないかとも考えられるわけですが、いかがですか。

○八島政府委員 今回の改正でお願いしておりますのは、一つには御指摘のように路上駐車のスベースを一定の範囲内で拡大するというところでございまして、もう一つ、駐車違反に対する措置、移動命令の措置を行うことができるということもございまして、その意味ではある程度駐車場の取り締まりの強化が図られるというふうに考えております。したがって、現在東京都で十六万台あると推定されております違法駐車のかんりの部分が、むしろこれによって減っていくというふうに私も予測をしております。

○吉井委員 近年、住宅事情から郊外へ移り住んが増加をしつつある、こういうことですが、先ほどの都心の交通総量抑制を効果あらしめるために、いわゆるパーク・アンド・ライド・システム、これをより積極的に推進すべきだと思ひますが、最大のネックは、やはり最寄りの駅に十分な駐車場のスペースが確保されていないことだと思ひます。したがって、この確保のための対策は何か考えられているか、どうでしょう。

○八島政府委員 通勤通学等のマイカーをバスあるいは電車というような大量公共輸送機関に転換させ、都市への流入交通量の削減を図ることは、現在の都市交通対策を進めます上で極めて重要なことだと考えております。

バス路線あるいは地下鉄の延伸等による新駅の開業等にあわせて、警察といたしましては関係機関に御指摘のように駅周辺の駐車場の整備するよう強力に働きかけを行ってまいりましたところでありまして、最近では名古屋市の基幹バスレーンの整備に合わせた引山・バスターミナルへの設置あるいは福岡市の地下鉄箱崎九大前駅開業に伴う駐車場の設置等もあるように、私どもなりにそれなりの努力をやつてまいっているところでござい

ます。○吉井委員 次に、いわゆる商業業務地区ですが、この地区では業務目的の交通量が非常に多くなつてきている。したがって、交通渋滞や交通事

故が頻繁に起こっているわけですが、このような地区の事故防止対策として警察はどのような対策を講じていらっしゃるのですか。

○八島政府委員 御指摘の商業地区に限りませんが、駐車車両に衝突する死亡事故はこの五年間に約八割ふえておりまして、このほかに例えば二輪車等が駐車車両を避けようとして中央寄りに出て後続車両と衝突するような事故を含めると、違法駐車問題は交通安全上もゆゆしき問題となっております。特に、商業地区につきましては御指摘のようになりますので、駐車禁止規制あるいは通行禁止規制、歩行者天国等を強化しているところがございますが、問題は、やはり地域住民等がこの駐車問題をよく御理解いただいて、地域ぐるみでそのような違法駐車をなくしていくということも大切でありますので、駐車問題協議会を設置しまして違法駐車排除機運の盛り上げ等を図っているところでございます。

また、このような駐車対策と並行しまして、荷物の集荷、配送等の効率化を図るため、当面は今回改正をお願いしているような駐車時間制限規制区域の拡大を行いますとともに、今後とも関係機関等と連携をとりながら、特に商店街等についての総合的な駐車問題の解決を図ってまいりたい、かように考えております。

○吉井委員 今御答弁をいただきましたが、この時間制限駐車区域は幹線道路は避けてこうした商業地区等に設ける、このようにされているわけですが、しかし、これによって駐車禁止でない区域は拡大されるわけですね。したがって、交通の混乱や渋滞が増加をして、また子供やお年寄りの事故が増加することもあると考えられるわけですが、新しい区間の設定によって自動車の駐車に伴う往来がその地区で激しくなるということはどうも必至でございまして、ある意味でその区域の環境が悪化するということにもなりかねないわけではございません。したがって、今も局長から答弁がございましたように、区間の新設に当たってはその区域の住民の方々の十分な協議がなされなければなら

ないと思いますが、その御意向はいかがですか。

○八島政府委員 特に、生活地域、住宅団地等の場所につきましては、御指摘のように子供の交通事故その他の問題が増加する可能性もありますので、パーキングメーターやパーキングチケットを設置する場所につきましては十分そういう点も配慮しながら場所を決めてまいりたい。特に、現在でもスクールゾーン等につきましてはそのような規制を行っているわけですが、学童等が通行するようなそういう道路につきましては原則としてそういうパーキングメーター等を設けることはしないように指導してまいりたいと思っております。また、先生まさに御指摘のように、この問題は単なる規制だけではなくて地域住民に真に理解をしていただいてそういう協力をしていた、ということも極めて大切でございまして、地域住民等の意向を十分尊重しながら決めてまいりたい、かように考えております。

○吉井委員 この時間制限駐車区域の指定による駐車対策というものは、路外駐車場対策と同じく、基本的には総合的な都市対策の一環として決められていくべきものではないかと思うわけですが、したがって、この区間の指定に当たっては都市計画部門との十分な協議も必要と思いますが、いかがですか。

○八島政府委員 御指摘のように、十分協議しながら場所を決めてまいりたい、かように考えております。

○吉井委員 そこで、本来やるべき路外駐車場対策を講じないで今回のような措置で違法駐車を追認するというのは、ちょっと本末転倒のような気もするわけですが、今回の時間制限駐車区域拡大とあわせて路外駐車場の利用促進や増設の対策を講じないで、また数年後には同じような措置が必要になってくると思うのです。だから、ここでひとつ根本的な路外駐車場対策が必要ではないか、このように思うわけですが、長官、いかがでしょうか。

○山田(英)政府委員 御指摘のとおりだと思います。特に、都市部においては駐車需要も高いわけ

でございますから、交通安全と円滑を図る上からは、車両は基本的に路外駐車場に駐車すべきということであろうかと思っております。そういう意味で、我々は、今考えております短時間駐車需要にこたえるためのパーキングメーターの設置というのはやむを得ない例外的な場合だと思います。したがって、今後とも都市部における路外駐車場の整備、これが促進されていくことが重要だと考えております。関係機関とも十分に打ち合わせして、そういう方向が促進されるように努力してまいりたいと思っております。

○吉井委員 駐車場の問題でいろいろ問題点が指摘されるわけですが、自動車の保管場所の確保等に関する法律、これでは自動車登録するときだけ車庫証明というものが必要であるわけですが、果たして本当に車庫があるのかどうかのチェックがされているのかどうか、非常に疑問であります。またそのとき車庫があったとしても、その後の確認は行われておりません。したがって、この実態の確認システムを確立すべきではないかと思うわけですが、いかがでしょうか。

参考までに申し上げますと、自動車保有台数の増加に伴いまして自動車の盗難被害も増加傾向にございまして、現在全国で一日平均約百台に上る車両が盗難の被害に遭っているところでございまして、警察におきましては、自動車の盗難を認知した場合には、その都度いち早くコンピュータに車両ナンバー等必要なデータを入力するとともに広域的な手配をする一方、犯行後間もないような場合には自動車検問とか緊急配備等行いまして、被害車両の早期発見、被疑者の早期検挙に努めておるところでございます。

対策といたしましてはいろいろございしますが、いろいろなシステムを研究開発いたしておるわけでございます。一つは車両照会システムでございしますが、各種警察活動におきまして不審車両を発見したような場合には、直ちに車両照会を行います。即時に盗難車両か否かの回答が得られるシステムができておりまして、現在運用されているわけでございます。また、ことし四月からは、警視庁と五都県警察におきまして、パトカーに小型コンピュータを搭載しまして、パトカーから直接不審車両の照会を行うことができるシステムを試験運用中であるとして、既にこれまで四十台に上る盗難車両を発見、検挙をいたしておるところでございます。

このほか、こういった対策の前提といたしましては、まず車両の盗難を防止することが必要でございまして、また、盗難に遭った場合には直ちに警察に届けていただくことが大切でございまして、関係機関、団体等との連携のもとに一般に對しましても防犯指導を行うということで対処しているところでございます。

○吉井委員 次に、盗難車対策ですが、御承知のようにグリコ・森永事件や銀行強盗、また一連の過激派テロ事件、こうした凶悪事件に必ず出てくるのが盗難車であり、これを使った広域、スビード化した犯罪が最近非常に横行しているように見えますが、このような盗難車を利用した犯罪に対処するためにどのような施策、研究、また実用化がされておりますか。

○仁平政府委員 盗難車両対策につきましては、警察といたしましては重要な課題の一つと受けとめまして真剣に取り組んでいるところでございま

す。五十八、五十九年度の二カ年で車運転中の急死、亡くなった方が四十三人いた、このように報告されておりますが、そのうち二十七人が心臓などの病歴がある人なんです。そして、その三割がタクシーやバス等の営業車、そして事故と直結した

ものが九件となっております。こうしたことが私のおりまう山口県警の六十年度の交通白書にも出ているわけですが、こうした背景には、急激に進む高齢化社会、こうしたものからますますドライバーの高齢化が進んでいるということにも一つの原因があると思いますが、今後こうした高齢者ドライバー等の健康管理や、また免許更新のあり方について何か改善策を考えていらっしゃるかどうか、いかがですか。

○八島政府委員 御指摘のように、これから高齢化社会がますます進むにつれて高齢運転者の事故も増加してまいらうというふうに私も考えております。そこで、今後の安全対策の中で高齢者運転者の対策をどのように講じていくかということも一つの大きな検討課題であるというふうに理解をいたしております。

その際に、制度的に高齢運転者を、例えば更新の制度を改めるというような、一般的な規制を強化するということにつきましては、高齢者と申しましても先生御承知のように非常に個人差がありますので、一律に制度的に規制をするというところについてはなお検討を要するのではないかと。当面は、例えばお年寄りはそれなりに聴力や視力が低下するのは自然な事実でもございますので、そういう事実をよく理解をした上で安全な運転に努めていただくという意味で、更新講習等の際にお年寄りの学級のようなクラスを設けまして、お年寄りに伴う事故の特徴とかあるいは身体的ないろいろな能力の低下の特徴等をよく御理解いただく、そういう面でも今後検討する余地が残されているのではないかとこのように考えております。

○吉井委員 今後の交通安全対策ですが、当然、施設整備対策も重要でございますが、やはり私は交通安全教育の面にしっかり重点が注がれるべきだ、このように思っております。結局運転者の教育それからマナー、この徹底がいわゆる事故を撲滅していく最大の要因になってくるのではないかと

思うわけですが、例えば自動車教習所ですか、受ける教習もやはり技術面も無論大事ですが、技術面にも偏重するのではなくして、もっともところどころの教育面といえますか、これを重視する方向をとっていかねばいけないんじゃないか、このような気がいたします。いわゆる健康管理の面でも、また対症療法というのじゃなくていわゆる健康管理といいますが、そういうものに非常に力点が置かれる時代になってまいりました。事故が起きた、それからではもう遅いわけです、やはりこういった教育面というものをあらゆる角度からあらゆる場所徹底をしていかなければいけない時代に入ってきたんじゃないかと思うのですが、長官いかがですか。

○山田(英)政府委員 御意見のとおりだと思います。先ほどもお答えしましたように、交通安全対策というものを効果的に推進しますためには、単に安全施設の整備だけでなく教育を含めて総合的な施策というものを実施すべきであると思っております。特に、お尋ねの交通安全教育につきましては、第四次の交通安全基本計画におきましても生涯教育ということで位置づけられておりまして、これを体系的に実施していくことを重要な柱としております。

交通秩序を維持するということは、それに参加しているドライバー、ドライバーのみならず歩行者も同じでございますが、特にドライバーのモラル、これが向上していくことが大きな重要な柱であると思っております。そういう意味では、我々警察といたしましても、いろいろな機会に安全教育というところを重点としてその教育内容の一層の充実を今後とも努力してまいりたいと思っております。

○吉井委員 次に、違法駐車車両に対する措置の強化ですが、今回の改正案では、現場に運転者がいない違法駐車車両について警察官等が移動すべき旨を告知した標章を取りつけて、これをみだりに取り除いてはならない措置を講ずるということになっておりますが、現在のステッカーは法的根拠のない事実上のものであるため破られてし

まえばそれまでで、いわゆる逃げ得になっているものが多く、正直に出頭した者との間で不公平になっているというところが改正の一つの理由のようでございます。例えば、都内の場合瞬間路上違法駐車台数十六万台からすれば、そのすべてにステッカーを取りつけていったならば、これはもう事務量の点でもとても対応ができませんと思うわけですが、とすると、どんな基準でこのステッカーを取りつける車を選定するのですか。

○八島政府委員 今回の違法駐車車両の標章を貼付いたしますのは移動措置命令を下すべき違法駐車車でございます。その移動措置の命令を意味する標章を貼付することといたしております。したがって、そういう必要性の高いもの、例えば交差点内あるいはその付近あるいはバス路線、消火栓の前というような迷惑性あるいは危険性が非常に高いものに重点を志向してそういう命令を発するということになると思っております。したがって、標章の貼付もそういう違法駐車車に行われたいというふうに考えております。

○吉井委員 時間も余りありませんので、総務庁がお見えになっておりますのでちょっとお尋ねをしておきたいんですが、地方自治体の業務の民間委託、これは行革の観点から一般的には非常に結構なことだと思っておりますが、その対象業務に何を選択するかについてはやはり慎重でなくてはならない、このように思っております。そこで、総務庁は、このように警察業務を指定車両移動保管機関に民間委託することについてどう御見解ですか。

○石出説明員 お答えいたします。

交通安全の確保につきましては、先生御承知のように、ひとり政府行政サイドのみの努力によつては達成できるものではございませんで、これは官民が一致協力して推進すべきものと考えているわけでございます。したがって、私どももいたしまして、この交通安全に関する民間団体の育成につきまして大いに努めているところでございます。したがって、今般のこの違法駐車車

両の移管業務につきましても、機能的に活動できる民間の公益法人に委託することにつきましては交通安全上も望ましいことである、このように考える次第でございます。

○吉井委員 今回の改正で、指定車両移動保管機関のほか、道路使用適正化センターを設けて警察業務を委託することになっているわけですが、このように、法律上公益法人に業務を委託して委託金や補助金を支出する事例が一般に増加しているようですが、総務庁としては何らかの規制を行うべきではないかという気もするのですが、いかがでしょうか。

○石出説明員 お答えいたします。公益法人に対しまして委託しました業務の適正な運営の確保につきましては、先ほど警察庁の方からの答弁にもございましたように、適正な運営確保のための所要の措置を講ずるということでございます。適正な運営も確保できるものと、このように考えておる次第でございます。

○吉井委員 最後に、最近東京都心の主要道路における最高制限速度が時速四十キロから五十キロに引き上げられた。このように速度規制の緩和に合わせて実勢速度が上がることになりまして、事故による致死率が余計アップすることになりませんかというところでございます。例えば、新潟県警の資料によりますと、事故による致死率は時速三十キロを超えたとあと十キロ増すごとに二倍ずつの割合で高まっておりますということが指摘されているのですが、どうでしょうか。

○八島政府委員 一般的に申しますと、スピードが上がるに従って致死率が幾何級数的に高くなつていくということは事実でございます。ただ、現在の速度規制の見直しの基本的な考え方は、かつては必要であった速度規制であっても、その後安全施設が整備される、あるいは道路そのものが拡幅される、あるいは歩道ができるというようなことで、相対的に規制が厳しくなつてきている。つまり、道路環境なり安全水準との兼ね合いで速度規制値も決められるものである、こういう考え方

から、そういう道路について規制の見直しを全国的に進めてきているのが実情でございますので、規制を緩和したから直ちに事故がふえるというところにならないような場所について見直しをしてきているというふうに御理解いただきたいと思います。

○吉井委員 以上で終わります。

○福島委員長 岡田正勝君。

○岡田(正)委員 長官初め当局の皆さんに冒頭に申し上げておきますが、この委員会は格別精勵、きょうまでやってきておられるわけですが、特にきょうのごときは、私なんか今から三十九分やりまして、今度は二時間半待たないとなつた次がでないのですよ。そして、ようやくやらせてもらうのが十九分、こういう状態ですから、本当にとぎれとぎれの息遣いと言わんばかりの質問になるかと思ひますが、受け答えの方はひとつまじめに取り組んで、よくわかるように御回答をいただきたいと冒頭にお断りしておきます。

さて、第一の質問であります、前回に続いての質問です。

速度超過の反則行為とする範囲の拡大については、現在の実態に合わない速度規制を早急に見直す必要があると思ひますが、いかがでございますでしょうか。

○八島政府委員 先生御指摘のとおりでございます。速度規制は道路の安全施設その他道路交通環境の変化に伴つて常に見直しをすべきものだというふうに理解いたしております。このような観点から、最近全国的にそういう観点からの見直しをするように指導をしてまいりました。

そこで、この一年間に全国的にスピード規制を緩和したのが二千四百キロメートルに及んでおります。東京の場合には、まだ計画中で未実施のものもございますが、四次に分けて二百三十キロメートルにわたつて規制を緩和するという計画のように承認をいたしております。

○岡田(正)委員 ちょっとくどくなるようでありますが、長官、大臣がいっぱいしませんので長

官にお答えいただきたいと思ひますが、今お答えになりましたように、時々刻々と様子が変わつていつております。したがうして、実態に即してないから、だれでもというのにはちょっと言い過ぎかと思ひますが、速度制限を守られないところがある。そればかりか、制限速度を守つて車の流れを乱すような運転をしているとかえつて危険が大いという現状があります。そういう地点の見直しを行わずに、かえつて逆に今度はネズミ取りをするというように、規制の方だけを強化するのでは片手落ちではないかという国民の声があるが、いかがでございますか。

○山田(英)政府委員 先ほど交通局長からお答えしましたとおり、速度規制の見直しということについては鋭意努力しております。この点については、国民皆免許時代でございますから、国民の共感を得る交通警察行政でなければならぬ。そういう意味では、道路の構造の安全が許す限り法定速度に近づけることがよろしいのではないかと、こういう基本的な考え方としておられるわけでございます。そういう努力は続けておられるわけでございます。

すが、他方、速度違反といふのは三悪の一つにも数えられるくらい重大事故に直結する違反でございます。したがつて、死亡事故の大きな原因になつておる違反でございますので、この取り締まりというのにはなおさらにはできないと思つております。

ただ、取り締まりのあり方がお尋ねのようにいろいろな観点から眺められて御批判もある、これは十分我々承知しております。そういう意味で、取り締まりのための取り締まりはやはり排すべきである。当然のことでございますが、しかし、危険なスピード違反、時間、場所、道路状況において危険なスピード違反というものはやりの確に取締まっていかなければならない。ただ、そのときの方法については常にいろいろな方の御意見を伺つて、妥当な、納得のいく取り締まりを――私は交通部長会議でも、説教するなら切符を切るな、切符を切るなら説教するなという卑俗な言葉

でも申したのでございますが、やはり取り締まりを受けるドライバーの立場に立つて納得のいく取り締まりをするべきではないか、特に速度違反については今後そういう配慮をしてまいりたい、かように思つております。

○岡田(正)委員 第三次交通安全施設整備五カ年計画、これは五十六年から六十年までのことですが、その当初計画は千九百億円で、その実績は千三百一十一億円となり、その達成率は六十九％となつていて聞いております。達成率がこのように低い理由というのは一体何でございますか。

○八島政府委員 先生御指摘のように、第三次の特定事業の実施率が六十九％という大変低い実績にとどまつたことは、私もといたしましては大変残念に思つておるところでございます。

その理由でございますが、警察の安全施設予算は、財源が特定財源ではなくて、一般財源でありますところから、国の最近の厳しい財政事情が直に反映された結果でございます。

○岡田(正)委員 警察庁として第三次計画の達成率の低さといふものを、国の財政が厳しいからというお話を受けたんでありますが、それを踏まえて第四次五カ年計画については今後どのように取り組んでいかれるおつもりでございますでしょうか。

○八島政府委員 先生御承知のように、第四次の交通安全施設整備計画につきましては、依然として国の厳しい財政事情と第三次の実績といふものを踏まえて現実的な規模とせざるを得なかつたものでございまして、その結果、一千三百五十億という計画にとどまつております。ただ、私も、特定事業も地方単独事業も含めて全体の安全施設整備が第三次の計画を下回ることのないように、あわせて安全水準が低下することのないように計画を定めてまいつたところでございます。

○岡田(正)委員 そこで、長官、これは予定外でございますが、今のお答え、私は非常に正直に答

えていらつしやると思つたのです。一般財源でございますから、国の方の財政が非常に厳しいというので結局は達成率が落ちてくる、それから第四次の予算要求も抑え込まれるというふうなことで、せめて地方分と合せて第三次の実施率よりは下がるかぬようにせないかぬという決意のほどはよくわかるのです。だが、大臣おられぬからあれですが、警察庁長官、ここらで大蔵大臣に対して猛然と怒りを燃やさなければいかぬのじゃないですか。国民の生命と財産を預かるための施策でしょう。それを国の予算が少なからぬといつて抑え込まれた。その抑え込まれた反動として、今度は反則金が増えたと国民は思つたのです。国が予算を出さぬから、仕方がないから、安全施設をやらぬわけにもいかぬし、それじゃあ反則金をちよつと上げるか、取り締まりをもうちよつと厳しくいけ、そうすれば打ち出の小づちで何ぼでも出てくるぞと言わんばかりの――警察庁長官が考へておるといふのではないですよ、大蔵はそういう考へ方が根つこにあるのじゃないのか。だから、そういうことに対しては、国民の生命財産を預かる一番大蔵の要に立つておる長官の立場として、大蔵大臣に対して一言も二言も顔を険しくして文句を言つてもらいたいと私は思つておるのであります。さぞかし言つていらつしやると思つたのですけれども、決意はいかがですか。

○山田(英)政府委員 この交通安全施設の財源という問題は、私も今後とも十分御指導いただきながら研究していかなければならないと思ひます。御指摘のとおり大変重要な予算でございます。

そして、昨年度の予算要求におきましても、御指摘を待つまでもなく猛然とやつたわけでございます。これは経緯を申し上げるとあれでございますけれども、当初は警察庁予算にシーリングがかつておりましたので、実は単年度八十五億円の計上しかできなかったわけでございます。他の経費も重要でございますから。しかしながら、百億円を超えなければ先ほど交通局長がお答えした規模

の三次五計を上回る計画はできなかったわけでございます。要求以上にとり、要求しないものをとるというの、大蔵官僚にとっては、大蔵大臣以下考えもしないことのようにですが、それを、猛然とかみつきまして百一億とったわけでございます。これは予算要求史上例のないことのようにもございまして、来年度以降も御指導いただきましてさらに猛烈と努力することをお答え申し上げたいと思います。

○岡田(正)委員 長官の決意を承りまして、非常に力強く思いました。ぜひ、ひとつ今後とも頑張ってくださいと思います。

さてそこで、この抑え込まれた第四次五カ年計画の財源が国分で三百二十五億円減少しておると聞いております。国家予算できちんとこれを確保すべきではないか。今かみつきたけれども、なかなかそうはいかなかったというお話は承ったのでございまして、三百二十五億円の減少というのはちょっと大きいなという感じがするのではありませんか、いかがでございましょうか。

○八島政府委員 第三次の特定事業の事業規模は先生御承知のように千九百億でございまして、その実績が千三百一十一億だったわけでございますが、私どもは当初安全施設の計画を立てるに際しまして、少なくとも第三次の規模を若干でも上回る計画にいたしたいということで二千億にいたしました。その二千億と現実と決定された規模千三百五十億の差が六百五十億円でございまして、それを国の補助金分ということで二で割りますと、先生御指摘のような額になるわけでございます。

この分につきましてはそのまま事業を実施しないというところではございまして、事業の実施区分を見直しをいたしました。と申しますのは、見直しをしまして地方単独事業として実施することにしたのは、信号機の新設と大型標識もしくは可変標識に関する事業でございます。この両者を地方単独事業に回しました理由は、先ほど申しましたように財源的に非常に厳しい情勢があるので現実的な額とせざるを得なかったということがも

ちろん大きな理由でございまして、それ以外にも、最近では特に大府県におきまして信号機が多過ぎるんじゃないか、それが結局かえって交通渋滞を招いているのではないかという意見が開始しております。こういう一方、また地方の県ではまだ信号機が足りないという県もございまして、そういうようなことで、信号機の新設につきましては、どうもその必要性に都道府県間のバランスが非常に変わってきている、アンバランスになってきておる。こういう実態が開始しておりますので、まさに都道府県の実情に応じて設置することにしたかどうかということが一つございまして、それから大型標識の問題につきましても、最近標識が多過ぎるんじゃないか、いわゆる標識ジャングルじゃないかということで、御承知のように通常標識は都道府県の単独事業として従来も実施しているものですが、大型標識をつくることによりて視認性を高め、それによってまた標識の整理統合も図れるんじゃないかということで、あわせて大型標識の整備も都道府県単独事業にしたところであります。ただ、単純に事業だけを押しつけるというところでは地方としても困りますものから、その点につきましては関係省庁に十分お願いをいたしまして、地方財政計画の基準財政需要額にも計上していただき、交付税等の財源措置も講じることによって全体の計画を、第三次よりも若干でありますけれども上回るような計画といたしましたところでございます。

○岡田(正)委員 非常に丁寧な御説明でよくわかりました。ちょっとこじつけたところがあるようにですね。それで実際に言いまして、それは信号機が多いという声もあるかも知れませんが、しかし、信号機をつけてくれと何ほ言っても予算がないからつけてくれなところもたくさんあるものであります。それから、カーブミラーのごときは、つけてくださいと言っても地方ではなかなかつけてもら

えない。それから、せっかくつけていたカーブミラーが、どういう関係か知りませんが、いつの間にか真っ白けになっちゃって、あれはどういう現象か知りませんが、全然見えないのですよ。それで、それがそのまま放置をされて、早く取りかえてもらいたいと言っても、取りかえていたことができない。そのためにごつごつんこといった。それはカーブミラーが悪いから事故が起きたとは言いませんよ。だけれども、カーブミラーがあっても、見えぬカーブミラーというんじや処置ないじゃないかという地方の声がたたくさんあることも、ひとつ頭に入れておいてください。

次に、今、御説明がありましたようなことで、その二分の一の三百二十五億円が、国の分が今度抑え込まれたわけでございますが、予算をよく見てみますと、地方の負担分が二百五十五億円、これをまたさらに見ると、今の改正による反則金の引き上げによる増収額にほぼ見合った金額となつていんじゃないか、国はするいぞという指摘があるのであります。一方で国の負担を減額しつつ、地方の増額分を反則金の引き上げによって賄うつもりではないかという誤解をドライバーの皆さんは持っているのではありませんか。そういう誤解が生じやすいのであります。国の予算を減額して、国としての責任を放棄して、そしてドライバーの反則金にその財源を求めているのじゃないかといった国民の声ですね、これに對しましては、当局の見解はいかがでございましょうか。

○八島政府委員 私ども、今回、反則金あるいは罰金の引き上げをお願いいたしましたのは、挙げて交通事故を防止するためでございまして、その理由は、現在、反則金の額が十三年間上がっていない結果、相対的に低額なものになっている。その結果だろうと思ひますけれども、一部の運転者が繰り返して繰り返して違反をしているという実態がございまして、この際、反則金を引き上げることによって罰としての機能を回復したい、こういう目的でお願いをしているところでございまして。

なお、御承知のように、今回の第四次の交通安全施設整備計画につきましては、既に昨年の暮れの段階で全体の計画及び特定事業の計画というものができておりました。その財源として反則金を値上げするものであるとすれば、むしろ昨年中にこのような改正をお願いしなければいけなかったものでございまして、決してそういう意図ではないということをお断りしたいと思います。

○岡田(正)委員 次に御承知したいと思いますのは、自動車教習所の問題についてであります。昭和五十九年末現在で、全国の指定自動車教習所の数は千五百カ所と聞いております。五十九年の指定自動車教習所の卒業者の数は約二百三十九万四千九百人に上っております。同年の運転免許試験合格者の七八・二%を占めていると聞いております。しかし、法的には一定の職員と設備などに關する基準が満たされておりましたならば、その教習所の指定を受けることができる、こうなっております。法的には道路交通法の九十八条にその規定があるだけです。それで、自動車教習所の社会的役割と交通安全教育の観点から、現在の教習所を改編いたしまして交通安全に資する運転教育を可能とする機関として位置づけるために、業法として自動車教習所法のようなものを制定してはどうであらうかと思ひます。いかがでございましょうか。

○八島政府委員 先生御指摘のように、指定自動車教習所制度につきましては、現在極めて簡単な規定が置かれておるだけでございまして、ただ、その規定におきましても「自動車の運転者の資質の向上を図るため」という一応社会的役割を明確に規定しているところでございまして。また、法律の条文は確かに極めて簡単な条文でございまして、先生御承知のように、具体的な教習の内容なり、あるいは指導員や検定員の資格の問題なり、そういうような実質的に必要な事項につきましては政令にゆだねられておまして、政令及び総理府令の段階ではかなり詳細な規定が設けられてお

りまして、適切な運営が図られるよう十分指導監督ができるような仕組みになっているわけでございます。そういうことでございますので、現時点で特別に自動車教習所法のような独立の法律を設ける必要があるかどうかにつきましてはなお検討させていただきます、かように考えております。

○岡田(正)委員 次、白トラ、白バス、運転代行取り締まりの問題についてお伺いをいたします。

自動車運送業界におきましては、白トラ、白バス、運転代行といった行為が依然として後を絶っておりません。道路運送の安全や輸送秩序の確立を妨げているのであります。白トラ、白バス等の違法行為については、道路運送法を初めとする関係法規の厳格な適用をもって今後とも取り締まりの強化徹底を図るべきではないかと思っております、いかがでございますでしょうか。

○八島政府委員 白トラ、白タク等の行為は、輸送秩序を乱すだけではなく、乗客の安全面でも問題があるというふうに思っております。そういうことで、その取り締まりの強化に努めてきているところでございますが、最近はその手口が非常に悪質、かつ巧妙化してきておりまして、その捜査、立証上に多大な時間と労力を要しているのが実情でございます。そのような中にありまして、警察といたしましては工夫を凝らして取り締まりを強化してきておりまして、ちなみに昨年中の検挙状況を申し上げますと、白トラにつきましては三百八十三件、これは五年前に比較いたしますと五四四%の増加でございますし、また白タク、白バスにつきましては五年前に比べて約四倍の増加というような状況となっております。今後とも運輸当局等との連携を密にしまして、違反情報等の把握、検挙した業者、使用車両等の行政措置等が十分行われるように配慮してまいりたい、かように考えております。

○岡田(正)委員 運輸省、いかがですか。

○植村説明員 運輸省といたしまして、先ほどの交通局長の答弁と全く同じでございます、輸

送の安全の確保、また運輸事業の秩序を維持するという見地から、従来から取り締まりをやつてきたつもりでございます。今後とも先生の御指摘も受けて精いっぱい努力してまいりたい、このように思います。

○岡田(正)委員 運転代行については、警察庁が第二種免許の義務づけを検討していたと聞いておったのですが、その後一体どうなったのでございましょうか。

○八島政府委員 運転代行に限らず、白タクとか白トラというようなものにつきましては、先ほども申し上げましたように非常にその安全上も問題があるというところで、かねがね道交法の立場でこの取り締まりを強化するよう余地はないかどうかというようなことを検討してまいっております。ただ、御指摘の運転代行につきましては、白タクの禁止規定との関係あるいは事故の実態等の問題もなお検討を要する点がございますので、改正案に盛り込む段階には至っていないというのが実情でございます。

○岡田(正)委員 これは後の質問のときに冒頭に答えていたかと思いますが、今質問しましたこの運転代行のいわゆる第二種免許義務づけの検討という問題については、今回答になって出ませんでしたが、今後十分検討をしていくというふうに受け取っているのでしょうか。

○八島政府委員 運転代行の形態が、先生御承知のように、多分に白タク類似行為的なものが多いわけでございます。そういうことで、現在の白タクの禁止規定との関係の問題とかあるいは事故の実態等、もう少し調べた上で判断をいたしたい、かように考えておるところでございます。

○岡田(正)委員 警察庁としてそのための改正案を、これは念を押さうであります、今国会に提出をされると聞いておったのでありますが、その提出されなかった理由というのは、先ほどのい

ゆる御答弁と同じですね。

○八島政府委員 そのとおりでございます。

○岡田(正)委員 運転代行などタクシー類似行為をなくすために取り締まりが不可欠だと思つてお

ります、さて、運輸省としては今後どういうふうに対応していくおつもりでございましょうか。

○植村説明員 運転代行業に名をかりまして、先ほど来御質問の違法な白タク行為というものがあれば、それは旅客の輸送の安全の面からも、また正規のタクシー事業の適正な運営という意味からも問題がございます。そういうことで、違法な代行行為につきましましては、従来から私も取り締まっております。今後とも警察当局と十分連携を密にしまして、その強化に努めてまいりたい、このように思います。

○岡田(正)委員 次、道路の掘り返し規制についてであります、道路のたび重なる掘り返し、これは国民からも大変なひんしゅくを買っております。公共輸送に支障を来しておるの苦情が全国各地から相次いでおります。それから、これは特に年度末、大変な苦情でございます、このための経済的な負担というの言うまでもありませんが、ドライバーの受容の限界を超えたものは交通政策としても放置できないはずであります。

主たる原因というものは、工事主体のいわゆる連携が欠落しておるからでありまして、道路行政及び交通規制行政の怠慢は免れないというところではないかと思っております。政府といたしまして、こうした批判をどう受けとめていらっしゃるか、そのことについてお答えを願いたいと思っております。これは建設省も、両方お願いいたします。

○原説明員 御説明申し上げます。

先生御指摘のように、ドライバーの方々に大変御迷惑をおかけいたしております。ただ、御理解をいただきたいたしておりますが、この掘り返しに伴う工事というものは主として二つござい

ます。一つは、道路管理者が道路の機能を回復したりあるいは向上させたりするためにまいりますところの道路の舗装の打ちかえでございますとか、拡幅でございますとか、そういった工事がござい

た公益事業、公益物件の埋設のための掘り返しというのございまして、この二つ目の道路の占用工事が、国道でございますとか市町村道でございますとか、道路の種類によっても異なり、あるいは大都市、地方という地域によっても異なり、また年度末とか年度初めとかいう時期にもよって異なりますが、道路の掘り返し工事全体のおおむね八割から九割程度がこの占用工事というふうに見えておるわけでございます。そこで、この占用工事を根本から防止するために、共同溝の整備というものを私ども昭和三十八年以来いたしております、現在までに二百キロメートルの共同溝が整備をされておるわけでございまして、今後ともこの共同溝の整備によりまして道路の掘り返しの防止を進めてまいりたいというふうに考えておるわけでございます。

また、先生、むだな掘り返しというふうにおっしゃいましたけれども、私どもせっかく公共事業として道路の舗装を新しくいたしました後にすぐ掘り返すということでは大変申しわけないわけでございます、さような観点から、これは昭和三十七年でございますが、道路の舗装工事、打ちかえ工事をいたしました後、五年とか三年とかその舗装の種類によつて異なり、その間は掘り返し工事をさせないということとを厳守をいたしてまいらるつもりでございます。

こういった二つの措置をとるといふことのほか、連携が悪いではないかという先生の御指摘でございますが、道路工事と占用物件の工事、あるいはガスと電気といった占用工事同士の工事の調整といったことを図りますために、公益事業者、警察等の御協力も得まして、毎年度、年度の初め、その年度に行います工事の場所、種類あるいはやり方といったものを、計画をお互いに調整をいたしまして、できるだけドライバーの方々に御迷惑をおかけしないというよう努力をしております。また、御指摘の趣旨に沿いましてなお一層努力をまいりたいというように思っております。

○岡田(正)委員 運輸省、いかがですか。

○植村説明員 運輸省といたしまして、先ほどの交通局長の答弁と全く同じでございます、輸

○八島政府委員 道路工事等によります無秩序な道路の掘り返しは、御指摘のように交通渋滞の大きな原因となるばかりでなくて、交通安全上も重要な課題であるというふうに私も理解いたしております。政府といたしましては、このようなことを防止するために、昭和四十五年十一月六日に「地下埋設工事等による道路の掘り返し規制及びこれによる事故の防止に関する対策要綱」というものを事務次官会議で申し合わせを行いまし、これに基づきまして、大規模工事につきましては一応実施時期等について関係機関において調整をすることといたしております。ただ、これらの調整対象とならない臨時的なものあるいは小規模な工事等も多々ございまして、それが結果的にしゅちゅう掘り返しているというようなことになつてゐるのも事実でございまして、今後ともできるだけ全体として調整が広がっていくように私どもとしても努力をしてみたい、かように考えております。

○岡田(正)委員 時間がありませんで、この最後の一問だけにとどめさせていただきます。今の答弁でよくわかりました。しかしながら、せつかくの御努力をなさいました。いわゆる大規模なもの、大規模の工事については調整が一生懸命とられておるようでございますが、大規模のものをやろうと、小規模のものでちょっと掘ろうと、道路が寸断されることは同じなんです。十メートル穴がほげとるからとかあるいは五十センチほげとるからというので状況が変わるのじゃありませんでね。工事の大小にかかわらずドライバーの受ける迷惑というのは大変なものなんです。

それで、今、共同溝の関係を全国で二百キロメートルやっておる、私、非常に認識を新たにいたしました。どこをやっておるのか、今度一遍見せていただくとありがたいと思っておりますが、どんなこの工事を延ばしていただきたい。いわゆる公共事業を延ばしていくための予算は、私は極端なことを言うたら、共同溝に半分ぐらい持ってい

つてもいいのじゃないかなというふうに思つておるのであります。今度為替差益がたっぷりと言つたら言い過ぎかわかりませんが、少しおもうけになりましたところもたくさんあるわけですから、そういうところはどんどん全部地下へ埋設がえをしてもらうというのに便乗をするというふうなこと、建設省、私はこれから脚光を浴びるような仕事を共同溝の關係でたいに頑張つてもらいたいと思つてますが、建設省の御意思はいかがでございますでしょうか。

それから、警察庁におかれましては、こういうふうな大規模は調整できているのですが小規模はなかなか調整ができておりません。そういう關係で、これはもちろん国道だけじゃありません、市町村道、県道もあるわけですからなかなか大変だと思つてますが、全国に対して道路管理者あるいはその取り締まりの管理者という立場からいたしまして、もっと厳しい、勝手に道路は掘らせぬぞという厳しい態度をとつていただくように期待をしたいのでありますが、いかがでございますでしょうか。續いてお答えください。

○原説委員 私ども建設省といたしましては、掘り返しの防止という観点のみならず、歩行空間の確保とか都市防災機能の向上あるいは都市景観の向上といった側面から電線類の地中化というような施策を進めておるわけでございます。そういったことの意味も含めまして共同溝の整備には今後とも万全の努力をしてみたいというつもりでございます。

それからもう一つ、細かいものに手が回らないという点につきましては、これは私もそれなりの理由がございまして、現在埋設物件の管理あるいは把握というものを、道路管理者におきまして手がきかなければならぬ、調整がうまくできないという原因になつておるわけでございます。

(委員長退席、小澤(潔)委員長代理着席) そうですね、意味から、昨年度から占有物件の埋設位置、あるいはいつごろ埋めたのかという時期

等々を総合的に管理し把握するために、コンピュータマッピングという技術を利用いたしましてシステムを構築してこういうことにいたしました。今後このシステムを活用することによりまして先ほど御説明いたしました工事調整の会議というものの精度を高める、あるいはこのシステムを活用いたしまして工事調整の新しい手法の開発に努めようというふうなことを検討してまいりたいというふうに考えております。

○八島政府委員 警察といたしましては、御指摘の趣旨に沿つて努力をいたしてまいりたい、かように考えております。

○岡田(正)委員 ありがとうございます。

○小澤(潔)委員長代理 経塚幸夫君。

○経塚委員 最初に大和信用債券の事件についてお尋ねをしておきます。

これはもう四月十八日に大阪府警が摘発したようであります。この郷田社長は元豊田の社員で、全く手口も豊田商事と同じような手口でやつておるわけでありまして、被害者もお年寄りが中心で約千人、二十億とか言われておりますが、これは、一番最初に警察がこういう違法行為を知つたのはいつごろですか。

○新田政府委員 豊田商事の例の事件が発覚して以来、この商法の持つ問題点は広く知られるところとなつたわけでございますが、警察といたしまして、この商法がどのようなふうな広がつていくのかということに関心を持って被害の防止あるいはその後判明した事件の検挙といったような対処を進めておつたわけでございます。

こうした一連の流れの中にありまして、今おっしゃいました大和信用債券株式会社につきましては、昨年の末にいろいろな情報から見まして犯罪性が大変高いという判断をいたしまして重点的に情報収集に当たつてまいつたところでございますが、このたび心証が得られましたので捜査に踏み切つたということでございます。

○経塚委員 去年の暮れに犯罪性が強い、こう判断されて今回の摘発に出たということでありませ

が、これはどうなんでしょうね、去年の六月にも大阪市内で一女性性が告訴しておりますね。それから大阪府の消費者保護センターの例によりますと、もう既に五十九年に四件相談を受けておる。昨年度は十四件、急増したんですね。それで去年の九月に大阪府警に連絡をとつた、こう言つておるわけなんです。早くその摘発をしてあげればこんな被害が広がらずに事は済んだのではないかと、こういう意見も出ておるわけでありまして、その点はいかがですか。

○新田政府委員 豊田商事に関連した人は大勢おりまして、その後いろいろな事業といひましようか、そういう活動をいたしていることは承知いたしておるところでございます。しかし、犯罪というところで摘発する以上、しかるべき信頼のある情報でなければならぬわけでございまして、そういった数ある情報の中から精査いたしておりましたところ、昨年の暮れになって非常に確からしいという確実な情報をつかんだということから、これを重点的に見てまいり、そしてこのたびの捜索に移つた、先ほど御答弁申し上げたとおりでございます。

○経塚委員 今摘発したのは出資法違反の容疑だと聞いておるのですが、詐欺容疑についてはどうなんですか。

○新田政府委員 現在の容疑は預かり金ということとでございます。なお、この捜査を進めていく段階で新たな容疑が出てくれば、そういった容疑についても立件いたします、捜査を進めるといふことは当然でございます。

○経塚委員 豊田商事のときにも私はお尋ねをしたわけでありまして、これは明らかに詐欺罪が成立をする、豊田商事に対してはもと手厳しくなせ手を打たなかつたのかという法曹関係の批判もあるわけでありまして。こういうことが二度とまかり通らないように、これはぜひ手厳しくやっておいてほしいと思うのです。

官にお尋ねをしたいと思いますのであります。私が通産省に聞きましたら、この事件は知っておいた、明らかに投資法あるいは証券取引法でつかの容疑はある。では、警察に連絡をしたのかと言うと、いや、これは大蔵所管にかかわることなので全然連絡はしなかったし、する考えも持っておらなかった、こういうことなんですね。これは全くの縦割り行政で、それで、この事件につきましては私の大阪の事務所へも何件か相談がありまして、通産の方へ行かしたわけでありましたが、通産は、弁護士に相談をしてくれ、こういうことで振ってしまつたのです。それで、私の事務所でも独自に解決をしまして、七割か八割金を取り返させたわけでありましたが、いまだに大口が一件取り返せずに事務所であつたままになっておるわけでありまして、これは各省庁間の連携を密にする対策が必要じゃないかと思うのです。大阪府の消費者保護センターも警察とは情報の交換はやつておるといふことでございしますが、こんなに事件が相次いできますと、都道府県の担当の窓口それから通産、警察、場合によつては法曹関係者も入れる必要があるのじゃないかと思うのです。何か半ば常置的な連絡機関が必要じゃないかと思うのですが、その点いかがですか。

○山田(英)政府委員 この種事犯は、消費者保護といひますか弱者保護といひますか、そういう観点から捜査を徹底的に行ふ必要があると我々は考へております。そういう意味で、四月に保安部に生活経済課というものを新設し、また各府県警にも同種の課を設置いたしまして、全国的に警察相互の連携をとつて捜査を強力に進めておるわけでございます。今、その捜査の過程において、御指摘の関係機関からの情報収集、これは私もその必要性は痛感しております。本事件について、当然に警察独自の情報以外に関係機関からの情報を入手しておるわけですが、御指摘の点については、事件捜査のいろいろな教訓を積み重ねて、広く関係機関に呼びかけてまいりたい、かように思つております。

○経塚委員 ぜひ、ひとつ早急にそういう体制をとつて、こういう事件が再発しないように対策を講じていただきたいと思います。

次は、指定自動車教習所問題についてお尋ねいたします。

指導員の労働時間の問題であります。昭和五十三年、参議院の交通特別委員会が審議をされましたときに、労働基準局長は、大体一日一人一時間、それで八人が限度、こうお答えになつておるわけですね。続いて警察庁の交通局長も、労働省がおつしやつたことはそのとおりであります、こういう御答弁をなさつております。今日もこういう見解に変わりがありませんか。

○八島政府委員 御指摘の件につきましては、当時の杉原交通局長は「理想的な姿として」といふことで申し上げたのでございまして、そうすべきだといふふうに答弁したとは承知しております。私も、基本的には、本来労働時間につきましては労使交渉によつて定められるべき問題でありまして、また警察は中立的な立場にありまして、労働問題につきましては原則として介入しないという立場をとつております。ただ、現実的に過酷な労働時間によりまして教習の質の低下につながるようなことがあれば、その範囲内で教習所を指導監督しておるところでございまして、このようない観点から、今後とも指定自動車教習所に対して指導監督を行つてまいりたい、また、必要に応じて労働省とも協議してまいりたい、かように考へております。

○経塚委員 その当時、望ましいといふことでの御答弁であることは承知いたしております。しかし、「月刊交通」の一月号に運転免許課長の論文が掲載されておりますが、その中でも、いわゆる教習所の質の高い教育がマナーを十分備えたドライバーを社会に送り出す上で極めて重要だ、こういうことを述べられておるわけでございますが、過酷な労働条件のもとではなかなか至れり尽くせりの教育ができないと思うのです。こういうことで五十三年の御答弁があつたと思ひます。こ

の際にも、労働省とも協議、検討してまいりたいという御答弁になつておるわけですが。

ところが、労働科学研究所の調査によりますと、東京、神奈川、静岡、京都、大阪など主要な都市で、九時間以上が九八％という結果が出ておるのです。十時間以上も六八％なんです。こういう状況では行き届いた指導教育が保障されないと思ふのです。だから、行き届いた指導によつて教養の高いドライバーを送り出すという使命から見れば、やはり労働時間においてもそういうことが保障されなければならぬと思ふのであります。が、当時の状況から見ますと残業時間なども改善どころか悪くなつておるのです。時間短縮の問題、それから稼働台数に対する入所生徒数の問題について、もちろん労働省との協議は必要であります。が、しかるべく指導をやるべきだと考へておるのですが、その点いかがですか。

○八島政府委員 先生御承知のように、現在の指定自動車教習所の教習時間は五十分単位で実施しております。残りの十分を休憩時間としておる。ところもありまして、あるいは労働時間にしては、ある程度あるようでありまして、いづれにいたしましても、全体としての勤務時間がどうなるかという問題は、季節的な要因によつて非常に繁忙の時期にはそれが一時的に非常に長いことになることもあるだらうと思ひます。そこら辺の問題は基本的にはあくまでも労使間で決めるべき問題であると思ひます。

ただ、くだいようであります。私も、私どもとしては、そういう長時間労働によつて安全な運転者の育成に支障が生じるというふうな事態になれば黙過しておくことはできない、そういう観点から今後とも労働省と協議しながらそういう面について十分関心を持って指導をしてまいりたいと思ひます。

○経塚委員 これはぜひ指導を強めておいていただきたいと思います。

次は、過積問題についてお尋ねをいたします。

通産省、お見えになつておりますか。最近、粗悪セメントが随分問題になつておるわけですが。私の手元へも関係者からたくさん写真が参つておりますが、大変なび割れでありまして、大阪の吹田市の市営住宅などは、建築後わずか十五年で全部取り壊したというふうな例も出ておるわけでありまして。粗悪セメントと生コン車の過積みの問題との関連でありますが、これはどういふふうにお考へですか。

○和田説明員 今の先生の御質問でございすけれども、生コンクリートの輸送におきます運搬車の過積みとコンクリートの品質の関係につきましては、現状では必ずしも明らかではないといふことでございまして、当省といたしましては、工業技術院におきまして運搬車の生コンクリート積載量と品質の関係につきまして調査検討を行つておるところでございす。

○経塚委員 明らかでないといふことでございす。素人判断から見ても、洗濯機の中へ容量以上に物を詰め込んでしまつたら、これはうまいこと洗濯機が回らずに行き届いた洗濯ができぬといふことははつきりしておるわけですが、恐らく生コン車も同じことだらうと思ふのです。容量以上に詰め込んだら、ばあつと回転せぬわけですからうまく攪拌ができない、それが粗悪セメントの要因になるだらうといふことは容易に判断がつくわけでありす。

そこで、警察庁にお尋ねをしたいと思います。この容量以上に過積みをするといふことについては、ある程度一定の幅はお認めになつておるわけですか。

○八島政府委員 違反でありますものを認めるといふことはございせん。

○経塚委員 ことしの三月十一日に大阪地方裁判所第一民事部へ宇都宮グループ桜島生コンが準備書面を提出しているのです。この裁判所に提出した準備書面の中にこういう文言があるわけでありす。「一トン車であれば、五、四で一トン五〇キログラムとなり、四・五パーセントの過積

みとなるが、地方自治体や都道府県においても交通渋滞回避の意味もあってこの程度のもは現在黙認されており、何らかの行政措置が取られたり或いは道路交通法違反として処罰された事実は一切ないのである。こういう準備書面を提出しているのです。係争中の事件の内容は、労働賃金の問題でこれと関係ないわけであり、少なくとも裁判所で、その中で労働側から過積みの問題について指摘をしたところが、桜島生コンが今言ったような準備書面を提出しておるわけですね。だから、これだけを見ますと、交通渋滞の中で一定量上下は目こぼししてらっているのだという意味なんです、こういうことはいいわけですね。

○八島政府委員 先生御指摘の裁判の事例につきましては、私、現在具体的に承知いたしておるのではありません、その事件について意見を申し上げるのには差し控えていただいたいと思ひますが、一般的にいまして、特に過積載に限らず、警察の取り締まり体制等も考慮して、悪質重大な違反を重点に取り締まれているという実態はあろうかと思ひます。

○経緯委員 こういうことが公然とまかり通りますと、先ほど申し上げましたように粗悪セメントの要因にもなりますし、何よりも働いている人あるいは交通安全上重大な問題でございます。

そこで、続いてお尋ねをしたいと思います。が、もうこういう過積みが公然とまかり通っているのです。これは警察も、運輸、通産などと連絡会議を持って取り締まっておるようであり、すが、減らないばかりかふえる一方なんです。そこで、関係者が自発的に摘発をしようというところで摘発を始めて、私の手元へいわゆる過積みの証拠になる送り伝票がたさん来ているのです。

これはもう現場でその車をとめて、そして送り伝票を協力してくれということを出せさせたりするんですけれども、ほとんど宇部セメントグループなんです、やっておりますのは、ここに伝票をございますけれども、これは大成建設あて

に港生コン株式会社と五立方メートル、いわゆる過積載を認めた送り伝票なんです。最近では悪質になってきて、伝票上は規定どおりというようにして、実態は過積載というようなことでやっております。こういう実態についてどういう取り締まりの体制をとるのか。これは車、道路上を通行してものを運ぶだけでは運輸手の責任になってしまふ。したがって、大事故などは、何回も忠告をしておるにもかかわらず違反を重ねる企業について、立入検査とかあるいは指導をやるということ抜きにしては解消できないと思ひます。

こういう企業は、聞いてみますと、過積みをやらぬことにはもう屋敷抜きだというふうなことで労働者を脅迫するとか、あるいは賃金をカットするとかいうようなことまでやっております。でありますので、そういう立ち入った対策を講じないことには一掃できないのじゃないかと思ひます。が、その点いかがですか。

○八島政府委員 過積載違反につきましては、荷主あるいは運送業者が結む構造的な違反である場合が多いのが実態でございます。運輸者の責任追及だけでなく、これを下命、容認した使用者、運行管理者等の背後責任もあわせて厳しく追及してきています。今後とも、警察といたしましては、その背後責任の追及の徹底を図りますとともに、事件を検挙いたしました場合は、所管行政庁による的確な行政措置が行われるような関係行政庁へ通報して、総合的にこの種の事案が防止されるよう努めてまいりたい、かように考えております。

○経緯委員 ぜひ、ひとつ実効ある対策をとってほしいと思ひます。

次に、レッカーの移動についてお尋ねをいたしますが、「道路交通法改正案の解説」、警察庁交通局企画課監修、これを見せていただきましたが、移動保管事務の活発化ということ、レッカー移動することは違法駐車の状態を解消するために最も強力、かつ、効果的な方法である。」と

て「都道府県の一般会計予算の枠にしばられていたため大幅な増加は望み得ない」、「予算にしばられることのない公益法人にこの事務を委託し、レッカー移動を活発化し、真に効果の上がる違法駐車車両の排除体制を作ることが必要である。」という説明されておるわけであり、

「小澤(潔)委員長代理退席、委員長着席」
ここでちょっと疑問が起きますのは、今は思うようにレッカー移動できない、なぜかといへば、それは予算に縛られておる、今度の案でいけば予算に縛られずにレッカー移動ができる、こういうことになってくると、違法駐車をやりようによつては全部レッカー移動させることもできる、こうなるわけであり、そういうふうな解釈してよろしいのですか。

○八島政府委員 違法駐車につきましては、現在の道交法では、とりあえず五十メートル以内に適當な移動場所があればそこに移動しなさい、五十メートル以内に適當な移動場所がなければそれ以外の場所に移すという規定になっておるわけでございます。それから、駐車違反につきましては、後で反則金を徴する等のことによつては現実には生じている交通の障害が除去できない。交差点の中の駐車のような場合は、とにかく早くその駐車を移動させなければいけないわけでございます。こういう極めて迷惑性の高い、あるいは危険性の高い違反が、東京の場合で申しますと八千台ぐらゐあると、私どもは推定いたしております。しかし、現実には一日にレッカー移動しておりますのは六百台でありますから、一割にも満たない。そういう必要性がありながら移動できないでいる、そういうのが実態でございます。その理由は、先ほど先生御指摘のよう

に、一つには現在の公安委員会予算の制約があつて、国だけではなくて都道府県も大変厳しい財政事情にありまして、必要なレッカー移動がなかなかできないというのが現実でございます。そういうものを指定車両移動保管機関に行わせることによって、また収入等も直接指定車両移動保管機関に入るような仕組みにすることによつてよりレッカー移動を活発化したい。とは申しましたも、違反はすべてレッカー移動をするというふうなことはなくて、おのずから悪質、迷惑性の高い、先ほど申し上げましたような駐車車両中心にレッカー移動をしていくことになるかと考えております。

○経緯委員 そうすると、さしあたって東京では今八千台ぐらゐが移動しなければならぬ、ところが現に六百台しか移動できない、今度の改正案によれば八千台ぐらゐいける、こういうことになるわけですね。

時間が参りましたので、もう一問だけお尋ねしておきますが、ステッカーです。これは例えば私が大阪から車に乗って東京へ来る、それで駐車違反してステッカーを張られる、ところが親の急病だとか何とかで警察へ寄る暇がなくて大阪へ戻つた、そうするとこれは張られた警察へ行かぬと、はがしてもらえぬわけであり、これははがしてもらうのにまた大阪から東京へ来るんです。救済措置は全然ないわけですか。はがしてもらうのはまた張られた警察へ行かないといかぬわけでしょう。その点はどうか。

○八島政府委員 違反車両に貼付いたします標章は運輸者が見やすいような場所に貼付することといたしておりますので、原則としてそういうようなことは予定をしておりませんけれども、仮にそういう事案が生じた場合には、その離れた場所の最寄りの派出所なり警察署に連絡をしてもらひまして、その指示に従つて、場合によつてはかわりに措置をしていただくというふうなことになるかと思ひます。

○経緯委員 そうしますと、法文上は張った警察へ出頭しなければならぬとされているのですが、今の御答弁だと別の警察に出頭してそれをばすということも可能なんですか。法文上はそれは受け取れぬわけであり、そこは何か特別措置を講ずるわけですか。

○八島政府委員 レッカー移動したものに貼つて貼付した標章をはがすのは警察署長の名と責

任において行うものでございますので、警察署長の名と責任において行うものであれば差し支えないというふうに解釈をいたしております。

○経費委員 終わります。

○福島委員長 加藤万吉君。

○加藤(万)委員 大臣がお見えになれませんから、午前中の質問に引き続きまして関係ある事項を先に御質問させていただきます。

交通局長にまずお聞きしますが、先ほどから若干出ておりました初心運転者の講習実施、これは任意でやっておるわけですが、この中で原付、二輪、普通、それぞれやっておりますが、原付と二輪の割合はどのくらいでしょうか。今手元に数字がなければ、大体どのくらいの割合で講習を受けていますか、ちょっとお聞きしたいと思うのです。

○八島政府委員 原付の安全技能講習につきましては、昭和六十一年中の数字で申しますと九六・五％という状況でございますが、自動二輪車につきましては、現在手持ちの資料がございませんので後ほど御報告申し上げます。

○加藤(万)委員 ベーパードライバーの人がもう一遍講習を受けることもありますけれども、これは神奈川県資料から、全国大体そのくらいじゃないだろうかと思われのですが、原付と自動二輪で講習が大体五〇％です。私、この数字を見ましてびっくりしたのです。なぜ原付なり自動二輪がこれほど再講習を受けるんだらうか。やはり事故件数が極めて多いということと自動二輪が急速に使用されているということに原因がある、こう私は見たのです。恐らくこの見解は間違いないと思うのです。そして、その自動二輪が五十から四百ccまで十六歳以上だれでも取ることが出来る。しかも、それが販売をされている。そういう中で一体どの層が一番自動二輪を使い、同時に事故が多いんだらうか等々精査してみますと、高校生とか、もちろん年代が若いわけですから若者の層が非常に多いのです。

そこで、午前中ちょっとお聞きしました、学校が免許を持たせないという教育があります。それが

から、公安委員会と連絡をとりまして、だれが持っているのか、そういう者に事故が起きないかという、いわばやや監視的なものを持った形で生徒を指導しようというのがあります。現実にはどこでも取れる、どこでも買えるという状況があれば若者は乗ってしまうと思うのです。結果として、数字はききょうは申し上げませんが、高校生が大変な事故を起こして死亡事故が率として高い。私はその層が取るもの、そして乗るもの、だという前提でこれからは対処された方がいいと思うのです。免許証を持たせないという学校当局なり公安委員会の連絡をとってやるという指導方向よりも、むしろそれは取るもの、だという前提でこれから指導されることが必要ではないか。

そこで、これは一つの案ですけれども、例えば五十ccを持った者が百二十五ccを取る、百二十五ccを乗り切れた者が今度四百ccを取る、そういうことを検討してみようではないか。

さらに、何と云っても経験と先ほどから言われております交通安全教育あるいはマナーの不足、この面は一種の熟練の問題ではないですね。技術の問題ではないです。これは車社会と言われる世の中ですから、それなりに車に対する教育を極めて重視をしなければならぬ、そういう時期にきていると思うのです。

私、ある教習所に参りましたら、原付の自転車というのですか、これに乗っている人は主婦の人が多いですね。そして、再講習を受ける場合が非常に多いのです。そこで子供さんを預かっておるのです。一種の保育室のようなものがありまして、これはどの教習所でも最近ではサービスしてやっているようです。そこに塗り絵が置いてあるのです。そして、その塗り絵を子供にかかせるのです。その塗り絵は全部交通安全に関する塗り絵です。これは鶴見の教習所でやっています。大臣、御参考までにここに持ってまいりましたが、これがその本です。子供たちが読んでくれる本です。これは自主販売、自主教育ですね、自主的に教習所が教えているのです。ここにあるのは塗り

絵です。表にはきれいにこういう絵が書いてありまして、全部これは、交通安全の標識をよく見なさい、そしてあなたの交通はどが間違っていないかという指示をしています。そして、その裏が全部塗り絵になっているのです。こういう式になっております。これを塗り絵をしながら交通安全の幼児教育をやっている。私は感心しました。これは初歩的な教育でしょう。しかし、こういうことが教習所で取り上げられていく。これは後で、自治省の方も、こういうことを一遍交通反則金からくる交付金などで善処するということも考えてもいいんじゃないかと私は思うのですけれども、そういう教育がだんだんと積み重なっていくと、もちろん主婦は覚える、あるいは青年も、あるいは学生の諸君もそういう意味で交通安全教育というものを覚えていく、そういうシステムをこの際検討されてもよろしいんじゃないでしょうか。

同時に、全体の事故のうち二五％が原付ないしは自動二輪ですから、そうなりますと、私も、私どもが決めました道交法、いわゆる三車線以上では歩行者と同じように右折しないかというところは改正をすべきではないでしょうか。二車線においては歩行者と同じような角度で曲がる、対向車の間に挟まって自動二輪があるという、そこは今回の法律の改正でも改正すべきではなかったか、私は実はこう思うのです。

時間がありませんから全体を通して申し上げましたけれども、教育について、そして次の法改正に対応する問題点について、交通局長の御見解を求めておきたいと思っております。

○八島政府委員 原付あるいは自動二輪車の免許の取り方につきまして、御指摘のように、最初は排気量の低いものから徐々に排気量の大きいものに移っていく、そういう取らせ方をすべきではないかという御指摘でございますが、まことにそのとおりでございます。現在では試験場におきましてもあるいは指定自動車教習所におきましても、まず取るのは小型二輪から取りなさいという指導をしております。この面の指導はかなり徹底

底をしております。

それから、自動二輪の現在の事故の実態を分析してみますと、まさに先生のおっしゃるように、運転テクニックの問題ではなくて、安全マインドが欠けているがゆえの事故、例えば単独事故、カーブでは当然スピードを落とすべきであるにもかかわらずスピードを落とさないで転倒する、あるいはガードレールに激突するといった形態の事故が非常に激増をいたしております。こういう実態にかんがみまして、先般自動二輪車の教習所におけるカリキュラムを改正いたしました。学科講習を四時限、技能講習を一時限ふやしました。身は、法令の知識を教えるのではなくて、事故の怖さ、あるいは物理的な法則といいますが、例えばカーブではどのように遠心力が働いていくのかという内容の講習時間を延長したところでございます。

最後に、原付の二段階右折の問題でございますが、御指摘のように、できるだけ二段階右折で右折をするということが好ましいと私も思っております。ただ、二段階右折をいたします場合には、交差点の中で信号が変わるまで待つていなければならぬ、そういう問題がありまして、現実問題としては、片側二車線以下の道路では交差点の中に滞留をする場所がない場合が多いものですから、原則として三車線以上の場合に二段階右折をする。なお、片側二車線以下でも二段階右折をすることが差し支えないような道路については、標識でそのような表示をすることによって二段階右折をしてもらっているというのが現在の法律の建前でございます。

○加藤(万)委員 午前中の高速道路における仮免の場合の実車の問題も含めまして、これは公安委員会の方でそういうものが走ったらむしろ高速道路が停滞してしまうんじゃないかという反対意見もあるようです。そういうことは私は承知をしております。しておりますが、先ほど言いましたよ

うに、道路のキロ数がこれだけ延びてまいりますと、その意見と一体実際の事故との関係ではどうだという議論が当然あるべきでありますから、今の原付の問題も含めましてぜひひとつ御検討いただきたい、こう思います。

大臣がお見えになりましたから大臣にお聞きをしますが、今度は反則金が上がりますと、例の交通安全対策特別交付金が、例えば六十年代と同じような税率にあったとしますとどのくらいふえるかといふと、本当は大臣の見解を聞きたいのですが、時間がもったいないですから申し上げますが、反則金で三百億円ふえるのです。罰金から反則金に今度は回りますから、二十五キロから三十キロに上がりますから、結果百二十億、四百二十億ふえるのです。さて、四百二十億ふえますと、六十年代の交通安全対策特別交付金は、六十年代は六百四十一億、それから六十一年度が六百九億、恐らく一億超えますね。先ほどもある議員からこの指摘がありました。それだけお金が増えるんだから、したがって一般会計における国の支出分は六十二年度から減りますよ。

実は大臣は前の御質問はお聞きになっていなかったのですが、第三次交通整備計画は千九百億円あったのです。地方団体はお金がありませんから、その裏づけをする裏負担ができませんでした。結果的に千三百五十億です。警察庁が考えた道路整備計画の遂行ができなかったのです。交通安全特別交付金は目的財源ですけれどもふえませんが、警察庁がおっしゃっているような仕事ができるのです。ところが、大蔵省から見ますと、今までは罰金に取ってよかったものが反則金で今度は百二十億もいくんだから、その分だけ何かでカットしろ、こういうことが六十二年度の予算の編成段階では必ず起きるに違いないと思っているんです。現に第四次総合計画では三百五十億カットする、こういう話が出ていますので、今までの分が、そんなことを考えてまいりますと、今度の反則金に見合ったものを地方財政の需

要額として配置をしませんとその分をカットするということが出てきますよ、六十二年度予算には、需要額はそのままですと地方団体の負担は六十一年度と同じですということになります。反則金だけ浮いた分はどこへ行くか。一般財源の中で国から出すべきものをカットしますよということになります。これは六十二年度予算編成では必ず起きる問題です。先ほど岡田先生も指摘をされました。大体そういう方向になるでしょう。交通局長、大臣は聞いていませんからね。先ほどの岡田先生とのやりとりのところなんです。私も実は質問をしようと思ったのですが、岡田先生に先を越されましたから私はこれ以上質問しませんが、どうですか。

○八島政府委員 先生御承知のように、交通反則金の収入はそのまま特別交付金という形で都道府県に配分になっておりますが、公安委員会の安全施設分として使用できる分はそのうちの約三〇％程度でございます。それ以外の部分は都道府県あるいは市町村の安全施設の整備の財源になっているものでございます。したがって、特交金の額では地方単独事業の安全施設の整備が十分に行われるわけではございませんので、従来から都道府県の一般財源の予算を公安委員会の安全施設分としてかなり充てているのが実情でございます。

そういうことでございますので、今度反則金を上げたからといって、公安委員会がそのまま使用できるものでもございませんし、従来からも一般財源でそれなりの財源的な裏づけをやっているわけでございますので、今回、非反則から反則に移ったからといってその分を減らすというようなことには絶対にならないように、私も私も気をつけて予算折衝をやつてまいりたいと考えております。

○加藤(万)委員 大臣、まだおのみ込みができませんけれども、よく聞いていてください。基準財政収入額がそれだけふえるわけだから、何らかの形で予算編成にきますよ。先ほどの

第三次の整備計画、警察庁が予定された計画よりも三百五十億実際にはできなかったのですから、それを充足する意味でも、この辺はぜひ頑張つていただきたいと思うのです。

次に、軽油引取税についてお聞きをしたいと思ひます。これは御承知のように都道府県税であります。この金は、都道府県によって一般財源の中で繰り入れていきますから、もちろん一般財源として交通安全関係にそれを使用する場合もあります。この軽油引取税のうちの一部分が、今度はバス協会、トラック協会ないしは公営のバス事業にそれぞれお金が配分されていきます。これは、軽油引取税ができた経過が、値上げした分はそちらの目的的なものに使うことも含めまして国会で可決したものですから、それが使われています。

この使い先について自治省の事務次官通達でそれぞれ出ています。例えば、それはドライバーのいろいろな供用の問題に使用しないとか休憩所に使用しないとか、いろいろな目的が指示されているのです。今度それを受けた地方の、府県段階のトラック協会、バス協会がそのうちの三〇％を中央への出捐金という形で出しています。これによって、長距離輸送のためのトラックサービスセンターその他をつくつていくということになっているのです。事実上、全国十九カ所にその設備をつくつていきます。

さて、その金は中央に吸い上げられておりますから、トラックサービスセンターをつくる場合の管理監督は一体どこだろうか。一番根っこは軽油引取税から出て、都道府県が支出をしているわけですから、それに対する事務次官通達が出ておまして、使用目的はこういうことですよ、こうなっています。ところが、中央にいった場合には、例えばトラックサービスセンターをつくる場合には長い距離、私の聞いているところでは往復で大体六百キロぐらいで、今全国で十九カ所つくつて、また六十一年度は八カ所つくつていくことですが、これは地方自治体がどういう関係で関与するのだ

ろうか、どこに何をつくつてほしいか、これが権限としてない、あるいは関与できない仕組みになっているのです。私のところなんかは高速道路がたぐさんあるものですか、例えばその中間点に小規模な休憩所をつくつてほしいという要望があります。その要望を都道府県知事が要請する場がない。使用目的は自治省の事務次官通達で出ているのです。運輸省、これはどういうことになっているのでしょうか。

○小幡説明員 お答えいたします。

先生御指摘のように、県レベルの地方のトラック協会が都道府県から交付金をいただきまして、そのうちの三〇％を中央の全日本トラック協会の方に中央出捐金として集めてございます。その集めておる趣旨は、トラック事業というものは全国的な規模で広域的な活動をしておりますので全国的な観点から見た上で施設の整備等が必要であるということ、全国事業を行うという観点から中央出捐金という形でいただいているわけでございます。その事業の執行については運輸大臣の承認を得ることになっておりまして、その承認を、運輸大臣にいたします場合には、自治省に協議をさせていただき、その了解を得た上で承認するという仕組みになってございます。

○加藤(万)委員 財政課長にその前のことで聞こうと実は思ったのです。大臣は着いたばかりで御理解がちょっと難しいようですからこれは除きますが、今の問題、運輸省からそういう話がありましたが、今度の問題、自治省は御相談を受けられたことがありませんか。

○湯浅説明員 ただいまの軽油引取税の交付金の関係につきましては、税務局の方で所管をいたしております。それで、毎年度、ただいま運輸省の方から御説明のとおり、事業計画の認可に当たっては合議がございまして、お互いに了解したところでトラック協会の方に承認するというシステムになっているわけでございます。

○加藤(万)委員 そういたしますと、トラックサービスセンターをつくるという事業団的なもの

の、事業主体があるわけですが、その事業主体に
対する指導あるいは監督、五十九年度では都道府
県のパス協会へ運輸事業振興交付金として出たお
金が二十二億、トラック協会には百五十二億、公營
のバス事業には三億、そのうちの三〇％が中央へ
出金金として、バス協会の六億六千万、トラック
協会の四十五億七千万、それを使ってそれぞれの
トラックステーションをつくるわけです。

自治省と運輸省とは、運輸省が決めた計画に対
して自治省はそれは通知を受けています、こうい
うお話ですが、この場合、都道府県知事の各振興
交付金として交付したものに對しての関与という
のはどういふ形になるのでしょうか。——ちよっ
と難しいですか。関与というのは、例えば高速道
路の中間点にバスステーションをつくってほし
い、静岡県知事が東名高速のこの辺につくってほ
しいといった場合、もちろん大きなエリアはあり
ますが、そのほかに中間点に休憩所、休息所、仮
眠所をつくってほしい、こういう要求というものは
この中に地方団体としての意見反映がどういふ
形でできるかということがわからないのです。何
かあってしかるべきだと思ふのです。これは後で
トラック運送運転手の労働条件にかかわる問題で
お聞きしますけれども、どうしてもそういうものが
欲しいと言っているのです。——時間が経過し
ますから、これは財政課長、あなたに宿題で預け
ておきますから、どういふ形で関与の仕方がある
のか、もしも現在ないとするならばどういふ形で
これから運輸省との間で——あなたの方で承認し
たというのですから、そういうものに対する自治
体の関与のあり方をぜひ私にお答えをいただきた
いと思ふのです。

運輸省にちよっとお聞きしますが、この十九カ
所のトラックサービスセンター、皆さんよく知っ
ているのでしょいか、トラックの運転手さんは、
たくさん利用しているのでしょうか。利用状況と
いうものについて運輸省が調べたことがありまし
たらお聞かせください。

○小幡説明員 お答えいたします。
現在十九カ所のトラックステーションが供用済

みでございすけれども、利用規模を踏まえて設
置させていただいておりますことと、それから運
営面につきましては独立採算で運営可能かどうか
ということも、実は設置の際の基準にしております
関係上、現在のところ予定どおりの利用状況に
はなっておりません。

○加藤(万)委員 予定どおりの利用状況といつた
って、数字がなければ明らかにならぬじゃないで
すか。トラック関係の労働組合がありますが、そ
れが調べたところでは知っているという人は九・
六％です。十九カ所あつて九・六％というのは随
分少ないなと思ひました。それからそういうのが
あるのを知らないという人が三〇％です。知って
いるけれども利用しないという人が五四％です。
知らないという人と知っているが利用しないとい
う人を合わせますと八四％です。

高速道路におけるトラックの事故、これは午前
中警察庁とやりとりしましたけれども、大変なん
ですね。一般道路における事故から起る死亡
と、高速道路で起る死亡事故との比率を言いま
すと、大臣、三倍なんですよ。いかに高速道路が
事故発生、しかも重大な事故が発生するかとい
うことがおわかりになると思ふのです。

さて、それではそういう事故というものは何で
起るのだからか。過積の問題が一つあります。
あるいは労働時間の問題があります。あるいは今
日における過当競争の問題があります。過当競争
がありますからどうしても運行距離を長距離をと
るといふような問題もあるようです。

幾つか重要な問題点がありますけれども、私は
この際、過積の問題と労働条件だけに絞つてみた
いと思ふのです。労働省、お見えになっておりま
すけれども、どうでしょう、トラック運転手の一
年間の労働時間は今のくらいでしょうか。

○菊地説明員 御指摘の労働時間の件でございま
すが、全産業合計で見た場合に年間の総実労働時
間が二千百十時間になっているのに対して、
道路貨物運送業では二千五百六十八時間とかなり
長い時間になっております。

○加藤(万)委員 二千五百時間ですよ。仮に平均
のものを引いても一年間で約四百時間長いので
す。

労働省、もう少し皆さんに御理解を得るために
お聞きしますが、この二千五百時間というのは一
年間の休日あるいは一日の所定労働時間とはどの
くらいの時間になるのでしょうか。例えば休日とはど
のくらいとっているのだからか、一日の所定労働
時間はどのくらいの長さをとっているのだからか。
ちよっと資料があつたら説明してください。

○菊地説明員 手元に詳細な資料を持ち合わせて
おりませんが、年間を通じて約四百五十時間労働
時間が長いということになりますので、年間の総
労働日数が何日であるかということとかかわりま
すけれども、一日平均二時間程度長いという感じ
になるかと思ひます。

○加藤(万)委員 もちろん、これは休日、休暇も
少ないですね。過労なんですよ。私は玉突きとい
う事故を何回か調査といましようか、遭遇した
ことがあります。過労なんですよ。

そこで、労働省にいま一週お聞きしますが、こ
んな長時間ではだめだということで労働省で指導
されておりますね。一応こういうことは、当面の
目的と将来的にはこうしてほしいというものが
出ていると思ひますが、これを説明してください。

○菊地説明員 御指摘のとおり、労働省といつた
まはしては、自動車運転手の特性に基づきまして労
働基準法で定めます最低労働条件はもとよりで
すけれども、そのほかに拘束時間、一勤務から次の
勤務の間の休息期間、運転時間、休日労働の回数
の制限、賃金制度のあり方などを盛り込んだ改善
基準に基づきまして行政指導を進めております。

なかなかその進捗率が減少しませんが苦勞して
いるところではございますが、労働時間全体の取り
組みとしては、向こう五年の間に年間二千時間と
いう目標で全体的な指導を進めておるところで
ございます。

○加藤(万)委員 全体の目標を二千時間にしよ
う、こういうわけですね。大体、今残業を止めま

して一般の産業、二次産業だと思ひますが、二千
百時間前後ですね。それより百時間減らそう。し
かし、現実にはこれだけの労働時間で働いている
こともこれまた事実なんですね。

そうなりますと、事故発生を防ぐにはどうして
もサービスステーション、いわゆるトラックの運
転者の休養、休息の場所が必要だと思ふのです。

運輸省、私はなぜ必要かということ、実は労働
時間だけに限定して今やりとりをやつたのです
が、どうでしょう、この次につくられるトラッ
クサービスステーションなどについては、今やり
とりしたことを含めまして、もっとミニ的な、大
規模なものではなくても休息、休憩時間を与え
る、そういう施設をつくる計画を一遍、どうい
う会議があるかわかりませんが、そこで論議
ができませんでしょうか。

○小幡説明員 お答えいたします。

先ほどお答え申し上げましたトラックステーシ
ョンは、実は全国的な見地から設けようと思つた大規模な
トラックステーションを考えてございした計画
でございす。そのほかに、実は県レベルのトラ
ック協会、この交付金を使いまして、先生おつ
しやられましたような小さい形の、ミニトラッ
クステーションと称しておりますが、そういうもの
の整備も実は進めておるところでございまして、
現在全国十カ所供用されております。

今後計画がございしますが、先生おつしやられ
た趣旨の中で労働時間の問題、特に深刻でござ
います。その中でこういう施設が労働者、特に運
手さんの労働環境の整備という面で非常に大事
なものだということを考へておりますので、そう
いう見地からさらにまた全土協あるいは県協を指
導していきたいと思ひます。

○加藤(万)委員 ちよっと、そこにそのまゝい
てください。
そのミニステーションないしは中央のトラッ
クステーション、そういうものをつくるときに、地
方団体の御意見もひとつ聞いてもらう、同時に、
中央の方ではあるようですけれども、労働者代表

を入れてそういうものの計画に対して諮問をするとか意見を述べてくれとか、そういう機会は得られないでしょうか。

○小幡説明員 お答えいたします。

全国団体の全日本トラック協会、ここで実は交付金の全国の三割分でございますけれども、この実施方法、中身につきましては、実は審議会を設けてございまして、その席には都道府県代表の方にも入っていただいた形で御審議いただくという仕組みをつくってございます。

それともう一つ、全国団体の執行につきましては、先ほど申し上げましたように、運輸省が承認する際に自治省に協議申し上げてございますけれども、その際にどういう形で都道府県の方々の御意見を承るか、これにつきましては後ほど担当の部局と御相談させていただきたいと思っております。

それからもう一つ、特に運転手さんを抱えます労働組合の御意見をいうことでございしますけれども、我々この問題に限らずトラック運送全般につきまして、実は物流政策懇談会というものを設置してございします。この構成メンバーは、我々役所とトラック協会、それと労働組合、この三者構成による懇談会でございしますが、こういう場で、実は交付金の問題につきましても小委員会をつくりまして、いろいろ御意見を伺う機会を設けてございします。

○加藤(万)委員 中央で審議会があり、それに何らかの形で参加しているという話を私は聞いておりますが、地方の段階でもそういうミニの施設をつくる場合に、例えば都道府県段階でもそういう意見が諮問できるようなシステムをぜひ強化してほしい、こう思います。

先ほど過積の問題がたくさん出ました。一年間に検挙というのでしょうか、しているのは大体十万件と聞いておりますが、間違いないと思いませんか。

○八島政府委員 昭和六十年中の過積載違反の取り締まり件数は十万六千七百五十六件でございします。

○加藤(万)委員 運輸省に聞きますが、この過積に対して運転者の責任を大分問われています。同時に、過積をした事業主の責任も問われていかなければならぬわけですね。先ほどやりとりがありましたが私は詳しくは言いませんが、さて、運輸省が事業主を監査して過積を摘発したものは何件ありますか。

○小幡説明員 お答えいたします。

ちょっと数字が古くて恐縮でございますが、五十九年度におきます処分件数は千三百四件でございます。

○加藤(万)委員 長官、せっかく警察が十万件です。これは本当のところ言って大変だと思っております。いわゆる重量のはかりの上に載せて、台ばかりが狂っていないか狂っているかとかという論争をやりますが、とにかくもやっているといるのが十万件ですよ。事業主監査は千三百件ですよ。先ほどもちょっと御議論がありましたけれども、過積の責任が一体だれにあるのか。私は、最近、いろいろな過当競争から見まして、その責任はどうも事業主に大変あるんじゃないか。したがって、事業主監査をもっと強化するというのが重要だと思っております。まあ、いいや、多少警察も余分に大目に見てくれるところもあるだろう、と言ったら、ないというふうな交通局長答弁しました、そういうことも含めて。しかし、とにかくにもおまえさんがたくさん運んでくれなければおれのところ成り立たないよ、事業主監査をやっても大して処分受けないから、こういう意識があるのじゃないでしょうか。

しかも、トラックの交通事故、特にプロドライバーの交通事故による死亡事故、多いですね。物は大型です、ぶつかったら大体死亡だ。トレーラーで事故を起こした場合、九五%ぐらいの死亡率ですよ。大型特定自動車でも六五%ぐらいの死亡率ですよ。

この前、渋谷で例のトレーラーが転覆しまして火災を起こしましたね、大きな事故。当委員会でも取り上げたいです。私は非常に残念だと思った

のは、あの事故の検事側の公訴が、最終的には運転手の責任ですね。これは、ここに資料を持っていきますけれども、事業主の責任じゃないのです。私はここでも言ったのです。これは運輸上のミス、それも、トレーラーの部分と運転席との、ジャックナイフとよく言うんですけれども、そういう技術的な問題じゃないか等々も含めて、運転手の責任よりもむしろ事業主の責任を問われるべきじゃないか。しかも、私は川崎臨港の地帯に行っているところ聞いた。加藤さん、こういうことはどうしても朝早く走らないとやれぬもんです。運転手のミスでいつも片づけられるけれども、たまにもんじやないですよというのが現場の労働者の意見ですよ。

十万件検挙して千三百件しか監査がない、ここに問題があるのです。交通局長、この場合の事業主の刑罰はどのくらいですか。

○八島政府委員 運転者と同じ刑罰だったと承知しております。

○加藤(万)委員 そうじゃないでしょう。過積み監査——ごめんない、僕の質問が悪かったかもしれせん。こういう意味です。業務監査をやりました、改善命令を出しまして、改善命令に沿わなかったときの事業主の刑罰はどのくらいですか。

○八島政府委員 運送上の罰則でございしますので、不勉強で承知いたしております。

○加藤(万)委員 たしか三万円だと思っております。運輸省、そうですね。お答えを要りませんけれども、大体三万円だと思っております。

長官、今度、反則金最高五万円ですよ。これは不合理と思いませんか。反則金の値上げは行なったけれども、事業主の改善命令に服さなかった場合の刑罰は三万円ですよ。これは、道路を走っている車の責任が常に運転者にあるというその発想からくるものですよ。

労働省にお聞きをしますけれども、労働者災害補償法が変わりました。あれは基準法で直したん

ででしょうか。あのときに、建設関係のジョイントベンチャーがありまして、事故を起こしたときにだれの責任か、現場の責任か現場監督の責任かというところがありまして、これは現場監督の責任ではない、元請の会社の社長責任だということ、ジョイントベンチャーするときに、わざわざだれが最高責任者になるべきかというのを決めただんです。そして、工場における災害が起きた場合には現場の操作をやった者のミス、同時に監督責任、同時にそういう安全装置を行わなかった社長のミス、いわゆる事業主のミス、そこで対象にすべきだということで法改正したことがあるのです。そしてその場合の事業主の責任は、たしか執行猶予まで入ったと思うのです。懲役刑というんですか、禁錮刑というのかわかりませんけれども。

実は、私はその事件に遭ったことがあるんです。そうしたら、この社長、私はそんなことで刑罰を受けるのは嫌だということをやめちゃったんですよ。やめちゃいましたら、ワンマン社長だったもので、いろいろお願いして、とにかく刑罰は少しいやわらかくして罰金刑くらいにしてくださいなんという話をしたことがあるのです。それで実は記憶に残っているのですけれども、多少私の記憶が間違いないら、後で直します。

これに比べて、今言ったような過積みの問題を含めた事業主責任が余りにも小さい。小さい結果として、監査しても何もあんなもの三万円を払えばいいんだ、これで終わっちゃうんじゃないでしょうか。私は、この法案を審議しているときに、皆さんがよくおっしゃいました、取り締まりのための取り締まりはしなさんな。あるいは反則金を上げることによって何か取り締まりが強化をされたというだけに一般の市民は思いますよ。問題は、反則金なり罰金がかかることと並行して、全体の今の社会におけるいわゆる犯罪といっているものでしょうかどうかわかりませんが、そういうものに対する罪刑の処分が片手落ちになっているのです。ここに愚嘆の言葉が出

てくるのです。

どうでしょうか、交通局長、私は、この法案の罰則その他を読みまして、罰金とかあるいは反則金の内容を読みまして、このくらいの額がおつしやるように、三十何年ですか、改正してから今日までです。それから妥当かなということ、実はそれによつて事故の抑止ができるかどうか、そういうふうには実は極めて好意的に理解していただんです。ならば、一方における過積みの問題もそういう処置をしなければだめですよ。そういうことがないから、警察は取り締まりのためにやったのじゃないか。あるいは先ほどの議員の質問もありました。入額が多くなる、そのことをもつて、そのためにおわき反則金を上げたのではないかという声が出ちゃうんですね。

どうでしょう。これは運輸省の方には、事業監査を強める方向、同時にこの事業監査による改善命令その他を含めてもう少し強力な処置を行うべきではないかというところに対する御意見を聞きたいと思うのです。警察庁には、今言つたような経過を含めて長官の方に求めます。御意見をいただきたいと思います。

○山田(英)政府委員 過積載の検査あるいは予防対策についての御意見は、私もまことに傾聴に値すると思つておりました。

警察の努力をいたしましては、御答弁申し上げておりますように、運転者を検挙するだけで足りるわけではないという認識を十分持つております。そういう違反を命令し、また容認した使用者の背後責任というのは刑事罰をもつて担保されておりますから、その背後責任の追及というものは徹底するようにかねてから努力いたしております。さらに自動車の使用制限処分というような行政処分もございます。この厳正な実施にも努めていられるわけでございます。しかし、結局、御指摘のように、自主規制といふか業界自体が、使用者自体が過積載といふものについて反省をして、それを改めることにならなければ根を絶つこ

とはできないと思つております。そういう意味では、まさに御指摘のように行政分野における努力、業界への指導というものが強力に行われなければならぬと思つております。私も警察としても、取り締まりの結果を単に通報するということにとどまらず、今後とも関係行政当局へ強く要請してまいりたい、かように思つております。

○小幡説明員 お答え申し上げます。

先ほど、五十九年度におきまして千三百四件の処分をしたと実は申し上げたわけでございますが、我々が監査いたしました事業者数は三千二百二十九でございます。それに対して千三百四の過積みが認められて処分をしたということでございます。

それから、我々の方の処分と申しますのはいわゆる刑罰ではございませんで、道路運送法に基づきます行政処分でございます。そういうことで我々の処分の内容といたしましては、一番多いのが車両の使用停止というふうな形で事業者としての責任を追及する、そういう形のものでございまして、我々の方も、先生御指摘のように、この過積み問題というものは非常に構造的な問題で難しい問題だと思つておりますけれども、過積みそのものが健全な事業の育成という見地を離れて、さらにまた社会的な罪悪感であるという見地から、実は取り締まりという行政上の監査について力を入れているところでございます。五十八年度の処分件数が実は九百七でございました。それが五十九年度に至りまして千三百とふえているわけでございますけれども、これは我々の方の監査の方針といたしまして過積みを最重点として監査しておるというこの結果でもございまして、今後ともそういう方針のもとで過積みについての徹底的な指導を行いたい、このように考えているところでございまして。

○加藤(万)委員 行政上の処分については、先ほど私が言いましたように、三万円だといふ話を聞いていますが、これは間違いですか。今、車両制限の問題はもちろんあります。これをもつ

と強化される必要があるのじゃないか、行政上の処分としても、いかがでしょうか。

○小幡説明員 お答え申し上げます。

我々の方は行政法規に行政処分をする権限を盛つてやらしていただいているわけでございますが、それとあわせて刑罰問題、これにつきましては、一般基礎法たる道路運送法、それに加えて実は道路運送法というところで事業者についてそういう規定があるわけでございます。その辺の軽重の問題につきましては、実は我々専門ではございませんで、法務省、そういうところとの御相談の上でございまして、仕組んでございまして、そういうところと十分相談してみたいと思つております。

○加藤(万)委員 大臣、二つ大臣の見解を賜りたいのです。

一つは、午前中は大臣お見えにならなかったから、警察庁の長官と質問のやりとりをしたのですけれども、それはこういうふうに小間切りの法律の改正をする、今のいろいろな状況に於いてこれは短期的にどうしても解決せなければいけません、ひとつ駐車場をつくるための措置をしてほしい、あるいは罰金を強化してスピード違反その他をなくしてほしい、これはわかります。しかし、全体の今の日本のモータリゼーションなりあるいは車社会と言われる中では、もうもはや道交法の基本的な改正をすべき時期に来ているのではないか、こう思つていられるのです。これは午前中に余り触れませんでした、特に公共交通の優先的な法整備というものが、これだけの中心で働いている通勤者、労働者、サラリーマンを含めて、公共交通の確保というものを法の中心に据えながら、同時に今起きているさまざまな問題、例えば先ほど午前中は高速道路が非常に延びている話をしまして、あるいは初心者乗車の極めて困難ならば、教習所における初心者教育は高速道路に乗って実車の試験をやる、そういうこともやたらどうか。

例えば、大臣のすぐそばですけれども、秋田市

の雄物川のそばにバス優先レーンをつくらう、そのために道路の拡幅を求めよう、こうしましたら、ちょっと待った。それはせき堤の問題もあるでしょう。バス優先レーンのために当該建設を許可するわけにいきませんというふうなことも含めて、バス優先道路の建設計画がはかっている。あるいはマンションが最近物すごく多いですね。マンションの場合に駐車がどうなっているんでしょ

うかね。私、ここに資料を持つてまいりましたけれども、マンションに入居する人の条件があるのですが、その入居条件には、当マンションには駐車場がございせん、したがって自動車をお持ちの方は駐車できないことを承知で入居してください、こうなつていられるのです。これはここに資料がありますからお見せしてもいいのですけれども、この場合には私は駐車場をちゃんとここに持つていまして、これは路上駐車だ。いわゆるマンションといふものがこれだけ起つてくる場合に、その面も含めて道交法の基本的な改正に着手すべきだ、こう思つて午前中長官とやりとりしたのですが、ひとつ大臣の御見解を聞きたいと思つて

す。それから、今当面の処置としてもいろいろ法律の改正が必要ですよ。そして、例えば自動二輪の問題に対する講習の問題、あるいはカーブのとり方の問題、今は行政処分で行われている運輸省関係の運送の問題、それに連なつて道交法上の法律上のアンバランスの問題、これらも含めて、当面、この法案の成立と同時に検討しなければならぬ問題が含まれているのじゃないか、こう申し上げたのです。この二つの点に対する大臣の答弁をお聞きしたいと思つております。

○小沢国務大臣 今日、車社会、いわゆる国民皆免許、皆保有者というふうな状況の中にあるわけでございますが、このモータリゼーションが国民経済の向上とともに急速に普及いたしまして、それを完全に受け入れる例えば駐車場その他を含めました都市の環境あるいは道路交通事情、そ

のです。道交法上の公共交通の設定が今何項目あ

るだろうかといつてみましたら、バス優先レーン
の問題も含めまして、条項としては極めて少ない
ですね。私は、本法第一条ぐらいに、道交法の目
的の中に、公共交通の要件を確保するために他の
ものについてはというぐらゐの配慮というものが
ぜひあつてほしい、こう思います。

二つ目に、駐車違反の取り締まりでありますけ
れども、最高裁で駐車違反に対する、五分間停車
に対して違反だという判決がおりましたね。これ
は争ひになったのは、たまたま運転者が電話をか
けに行つて、その間に捕まつた、しかも乗車して
なかつた、これは道交法上からいくと確かにその
とおり書いてあるのです。運用上大体五分間く
らい、こういうふうになつておるようです。いわ
ゆる常に運転する状況のもとに車はとまっていな
ければならない、すなわち運転者は乗っていないけ
ればそこに駐車してはならない等がこの判決の理
由になつたわけですね。ところが、同僚の山下議員
が質問いたしましたように、今、車社会ですか
ら、先ほどの引越しの場合に、さて五分間で済
むだろうか。これはとても済みませんね。私は、
そういう場合の何か営業用の標識を業者に与えて
やるというの、一つの方法じゃないかと思つてお
るのです。しかし、これは乱用その他があります
から、警察庁としてはなかなかできない、こうい
う御意見でした。しかし、少なくとも営業用に限
つて言うならば、最近の高層ビルの中の集配、集
めたり配つたりするという状況の中ではいかにも
五分間ではという気がするのです。どうでしょ
う。営業用の集配の駐車などというものについて
は、事業用車両については取り締まり上特段の配
慮が必要ではないか、こう思うのですが、いかが
でしょうか。

○八島政府委員 現在、先生御指摘のように五分
以内につきましては道交法の定義で駐車にならな
い、貨物の積みおろしの場合でございますが、こ
ういうことになっております。この五分間をもつ
と延ばすかどうかにつきましては、実際の必要性
から考えますと必ずしも貨物の積みおろしに限り
ない場合もございますので、一律的にこの五分間
を延ばすことについては困難な面があるかと思
います。

また、先生御指摘のように特定の業種あるいは
目的を限つて取り締まりをやらないということ
を、要は取り締まりの目的の取り締まりにならな
いように、適正な取り締まりにこれからも努
めてまいりたい、かように考えております。

○加藤(万)委員 ビルの中などに入つていま
す、率直に言つてお客さんと話をしておつたら五
分とか八分とかいう時間帯がなかなかわからない
ですね。ですから、今もうやっておられるよう
ですけれども、マイク等によつてこの車は駐車違反
ですと、いわゆる事前のそういう警告をせしめ
てもらいたい。その上立つて、なお営業車につ
いてはそういう指導上の配慮をしていただくこと
が必要だろふと思うのです。どうでしょう、この
ことは実行できるでしょうか。

○八島政府委員 今後とも駐車違反の取り締まり
につきましては、適正な取り締まりを行つて
まいりたいと思つております。

○加藤(万)委員 質問時間が参りましたので、最
後に二点だけ局長に御見解をお聞きしておきたい
と思うのです。

私は、君、ステッカーを張つたのは取つても罰
にならないよと言いましたら、何だ、おれは損し
ちゃつたというのが大分いましたよ。罰になるも
のだと思つておつたのです。逆に罰にならないも
のだと思つておつた人もおりました。今度これを施
行しますと、営業関係をやっている人は大分認識
を、それぞれの会社を通して今度はこうなる、二
万円の前金を取られるぞというところは言われると
思うわけですね。しかし、自家用車その他はまだ認
識が相当浅いのじゃないでしょうか。そういうこ
とを考へてみますと、施行前に相当の周知期間と
いうものが必要ではないかと私は思うのです。し
たがつて、周知徹底するための措置についてどう
いうお考えでしょうか。

それから、きょうの議論でずつとありました速
度制限についても、連合審査ではうちの沢田議員
から、こんな閑散としたところで四十キロという
ことはないじゃないか、あるいは深夜を走るとき
には仮に五十キロと書いてあつても若干のオー
バーがあつてもそういうものは指導上取り締まる
という意見がございました。そういう深夜の道路
あるいは極めて閑散とした道路でも、先へ行けば
混雑するからこゝは四十キロという制限があるか
もしれません。そういう場合の取り締まりにつ
いては、そういう配慮も当然取り締まりの中に加
へて行つていくことについてはどうでしょうか。

○八島政府委員 周知の徹底の問題でございます
が、標章をはがすことは今後罰則が適用になると
いうことも含めまして、施行が明年の四月一日に
なつておりますので若干時間的な余裕もございま
すので、十分周知徹底を図つてまいりたい、かよ
うに考えております。

それから、深夜等の速度規制の問題でございま
すが、速度規制を行つたのは主として安全上の
見地から行つてゐる場合が多いのでございませ
ん。大都市におきましては地域住民の騒音に対
する苦情、そういうものも配慮して規制を行つて
いるところもございまして、むしろそういう安眠
ができないとかいう苦情は深夜に集中するわけで
ございませう。そういうこともありまして、速度規
制そのものはそういうところではなかなか緩和で
きないという場所もございませうが、結局この速度
違反の問題につきましても、最後は常識的とい
いますか、要するに取り締まりのための取り締まり
にならないように配慮して行つていくことにいた
したいと思つております。

○加藤(万)委員 大臣、連合審査から私も同僚
と二人で三時間近く討論させていただきました。
私、きょう一日じゅうずつと聞いておりました、
各議員の先生方も本当にいろいろな角度から道交
法の見直しが必要だということを言われている気
がいたしました。私も何点か申し上げました。ぜ

ひ、そういう観点に立つて、今回の法の中には盛
り込まれない部門も含めて、あるいは全体的なこ
れからのモータリゼーションという、車社会とい
う問題も含めて一層の御検討と、この次に出てく
るときは少なくともまた肉の細切れかと、きょう
の質問じゃありませんけれども、行つたり来たり
ということがないように最大の御検討をいただき
ますことをお願いしまして、質問を終わりたいと
思います。ありがとうございます。

○福島委員長 岡田正勝君。

○岡田(正)委員 国家公安委員長、先ほどお留守
の間に警察庁長官はいいことを言つたんです。
法改正に当たつては国民の共感を受けるものにす
べきである、また、妥協的な納得のいく内容にしな
ければならないと考へておられます。いいことを
言いますね。そして、現地の取り締まりに当たり
ましては、これまた名言ですよ、切符を切るなら
説教するな、説教するなら切符を切るな、こうい
う指導をいたしております、まことにいいことを
言われたと思つて、委員長はどう思われませ
うか。

○小沢国務大臣 まことにいいことだと思いま
す。私が答弁するより長官が答弁した方がいん
じゃないかと思つてます。

○岡田(正)委員 それでは、暴走族の取り締まり
についてちょっとお尋ねをいたしますが、前回の
道交法の改正によりまして騒音運転等についての
取り締まりができるようになりましたが、その検
挙の状況はどうでありますか。また、共同危険行
為の検挙件数はいかがでございますか。

○八島政府委員 前回の道交法改正でお認めいた
だきました騒音運転の罰則規定でございますが、
昨年九月以降本年三月までの検挙件数は二千二百
五十六件となっております。例年これからの時期
が暴走族が活発化する時期でございまして、今
後この改正規定を積極的に運用してまいりたい、
かように考へております。また、共同危険行為の
検挙状況につきましては、昭和六十一年中で件数で
二百件、人員で五千三百二十八人検挙いたしてお

ります。これは対前年比それぞれ件数で五%、人で四%ほど増加しております状況でございます。

○岡田(正)委員 これはちよつと予定外でございますが、この暴走族の諸君がよく使っておる改造車というのがありますね。名前はどういうのか私よくわかりませんが、ああいう改造車が平然として出てくるということに一般の市民は大変な怒りを持っていらっしゃるんですよ。これの取り締まりは一体どうなっておりますか。

○八島政府委員 道路運送車両法上の保安基準に合致しない整備不良車両のうち危険性のあるもの及び著しく迷惑なものにつきましては、道交法の整備不良車両運転の規定で取り締まることができるようになっております。そういうものに該当しないものにつきましては運輸省の方で整備通告等を出しまして、それを守らなかった場合に初めて罰則が働くようになっております。

○岡田(正)委員 今後暴走族をなくすためにはどのような施策をとっていかれますか。

○八島政府委員 暴走族の八〇%は少年でございます。したがって、暴走族問題は少年問題でもございまして、ひいては社会問題でもある、そういうところを私どもはしております。したがって、今後暴走族対策を進めるに当たりますと、地域ぐるみ、家庭ぐるみ暴走族を放逐する、そういう機運を盛り上げることがぜひ必要である、そういうふうな考えておりますので、今後とも警察の取り締まりを徹底すること、もちろんでございすけれども、あわせて国民が力を合せてその追放に努力していくように警察としても働きかけてまいりたい、かように考えております。

○岡田(正)委員 これも予定外でございすが、よく道路を走っておりますと、単車の走行が目に余る走行をする人が随分おりますね。車の間をちよろちよろ縫って、乗っております我々でも危ないことをするなあと思うのでありますが、あれをすることによって快感を得ておるかも知れませんが、一般市民の中には、ああいうことをさせぬ

ように単車は左を通るなら左を通るように規制ができぬものなんでしょうか、こういう素朴な意見がありますか、これはいかがですか。

○八島政府委員 一般的に車はキープレフトという原則がありまして、できるだけ一番左の車線を走るといふ原則がございす。また、単車等は御指摘のようにジグザグ的な通行をやるわけでございますが、それは一般的に申しますと安全運転義務に違反するといふ場合が多いであろうといふふうに考えております。ただ、取り締まりといふわけでも、警察官が現認すれば取り締まりができるわけでございますけれども、警察官が見ていないようなところではなかなかそういう違反もやらないものでございすから、私どもは基本的には二輪車の安全運転につきましては、できれば二輪車専用レーンとかそういうレーンを設けることによつて二輪車と四輪車の通行を分離するといふことが最も好ましい形態であるといふふうに考えております。

○岡田(正)委員 これから申し上げることは国民の声なき声でございすので、声なき声を発する一般の国民といふのは警察の人に直接今から私が言うようなことを言うのはおつかないという感情を持っておりまして、しかし私には言いやすい、こういう立場でありますので、私ども政治家の立場というものは国民の声を代弁するといふ役目がありますので、気分を緩さぬように聞いてくださいます。それで素直にお答えをいただきたいと思つてあります。

そこで、まず第一にお尋ねをいたしますが、今回の法改正というのは、車洪水の社会の中で国民の生活と安全を守るためという大目的のためにやるものであつて、その中身といふのは取り締まりに重点というよりは指導に徹するといふことが法の精神ではないかと私は思うのでありますが、いかがでございすか。

○八島政府委員 私どももできることならば指導だけにとどめたいわけではあります、逆に指導だけにとどめずとまた法律を守らないという人も出てまいりますので、しばしば申し上げております

すように、やはり検査をいたします場合も取り締まりのための取り締まりにならないように適正、妥当な運用を図つてまいりたい、かように考えております。

○岡田(正)委員 そうすると、法の精神というものは、反則金や罰金を取るということが目的ではないといふふうに言い切れますか。

○八島政府委員 反則金の限度額及び罰金を引き上げることにはしましたのは、先生の御質問の趣旨とは違ふかもしれませんが、それを取ることによつて罰的な機能を回復しようといふ意味もございすので、その意味では取るということが目的であるといふことにもなるかと思ひますが、要は交通の安全のために引き上げる、こういうものでございす。

○岡田(正)委員 さて、そこで反則金や罰金は法を守らぬ人があるからそういう場合にはいたし方がない、取り締まらざるを得ない、こういう二義的な考えではあります、しかし国民の安全を守るためにやっているのだ、こういうことでよくわかりました。

さて、先ほどの質問と関連をしますのであります、国の予算を減らされた、減らされた分だけが反則金で増収になる、この仕組み、これは決してそうではありません、予算を組んだのは去年の暮れでありまして、この法律は今出しているものでありまして、決してそんなことは考えておりませんといふことであります、思想的に反則金で安全施設をつくっていくのだという考え方は、これはどうも余り感心しないのですよ。いかがなものかなと私は思つておりますのでありますが、いかがですか。

○八島政府委員 先生御承知のように、現在反則金につきましては、一度国庫に入りまして、そのまま同じ額が都道府県に交通安全施設等の整備のために配分されておりますが、これはすべて公安委員会の安全施設に使われているわけではございせん、むしろ三〇%程度しか公安委員会の安全施設に使われていないわけでございます。そ

ういうことで、そういうふうにはいたしましたのはこの反則制度を制定いたしました段階で、安全施設を整備するために取り締まりを強化するといふようなことにならないようにするといふ配慮もあつたわけでございます、そういうことを御理解いただきたいと思います。

○岡田(正)委員 善良な国民はみんな法律を守ろうと努力しているのですよ。いろいろ取り締まりがあります、今から取り締まるよといふことを事前に通告をしておいて、言葉は悪いのです、これからだんだん言葉が悪くなりますよ、隠れたりしないで堂々とやたらどうなのですか、こういう声があります、いかがですか。

○八島政府委員 隠れて取り締まるというようになことを意識的に行つていくことではないと思ひます。結果的に、例えばそういうメーター等が設置してある場所が一定の広場等が必要でございすので、道路から少し離れたところにそういうメーターと測定器とを備えてついているといふことはあると思ひますが、いずれにしても、先ほど長官が答弁申し上げましたように、やはり国民意識と遊離しないように、今後取り締まり面でも十分気を付けてまいりたい、かように考えております。

○岡田(正)委員 もう一遍、さっきの質問に返るようであります、反則金ゼロを目指して指導をしていくというのが本当じゃないのでしょうか。

○八島政府委員 それが理想ではございすけれども、理想はそうであつても現実にはなかなかそうならないことがございすので、取り締まりもある程度はやらなければいけない、こういうふうな考えております。

○岡田(正)委員 そこで、これは言つた、言わぬといふことになるかもしれませんが、声なき声が伝えてきたところによりまして、納税者である善良な国民をつかまえて——このネズミ取りです。隠れておる分です。通行人がそれを、ははあ、こんなものでやっておるんかいと立ちどまつて見ておると、来た来た、カモが来たと言われる

そうであります。まさにネズミ取りを仕掛け、おなをかけるというこの姿勢は、一体何事ですか、これは。国民の批判がこれに一番大きいのです。ネズミ取りに対して一番批判が大きいのです。いかがでございますか。来た来た、カモが来たというの。

○八島政府委員 私どもは、速度の取り締まりにつきまして内部でネズミ取りという言葉を使ったことはございません。運転者をネズミ扱いするような表現は努めて慎むよう指示をいたしておりますが、気持ちの上でそういうような取り締まりをやることがないように従来から十分指導をしているつもりでございますが、御指摘のような事実があるとなれば、今後そういうことのないように指導の徹底を図ってまいりたいと思っております。

○岡田(正)委員 私が道交法の今回の審査をするに当たって一番気になっておるのは、ここなんです。それで、とにかくいかがですか、隠れて取り締まるなどというのは、あれは国民から見たら確かに隠れていますよ。ひょっと出てくるんですからね。これはまさに通りよるネズミが大きな猫が出てきてびびりたまるような、よう事故が起きぬものだと思うくらい国民はたまげているんです。あんなことなことは今後一切やめる、こういうことが言えませんか。これは長官かな。

○山田(英)政府委員 およそ違反というものはよくないという前提に立っていただきたいと思うのです。警察官がいるから違反をしない、いないからする、こういう状況が違法駐車蔓延状態を招いている一因でもありますし、いろいろ交通違反が絶えない、それで人身事故も減らないということにつながっているわけでございますので、私ども御指摘の公開取り締まりといたしますか、ただいまこの路線で取り締まっております、あるいはあす何時から何時まで取り締まりますという方法ももちろん使っております。しかし、そういうことを知らせないで違反があった場合に取締るというのも当然やらなければならぬと思っております。ただ、先ほど交通局長からお答えしておりますように、

に、方法その他は反感を持って迎えられないように十分に注意したいと思っております。

○岡田(正)委員 やりかけたことはなかなかやめられぬということだと思つたのですが、当局にも意地がありますからね。しかし、このことだけは知っておいてください。とにかく国民から今警察が何をしても批判されるかといったら、ネズミ取りです。恐らく、警察に対して余り協力する意思を持っていないなあという連中をつかまえてごらんない、ほとんど一〇〇%ネズミ取りの恨みを持っています。だから、余りよくないことだと思つたのです。だからできれば、私の希望をいたしましては、こういうネズミ取り的な、隠れておつていきなり飛んで出て、ちょい待ちというふうなことだけはおやめになった方がいいというふうに希望を強くしておきます。

それから、これはちょっと話が変わりますが、ネズミ取りに使つておるのは、あれは何か電波の高級な機械ですね。そうじゃありませんか。あれは何というのですか。

○八島政府委員 定置式の光電管を利用した測定器でございます。

○岡田(正)委員 さて、その定置式の光電管の機械の誤差は幾らでございますか。

○八島政府委員 現在使っております速度測定器の誤差は、考えられるのはコンマ以下でございますが、それでも事実上上下回っているにもかかわらず規制速度を上回ることのないように、ある程度のアロウアンスをつけるようにいたしております。

○岡田(正)委員 これは電波法の免許はお持ちにならぬでも使えるのでございますか。

○八島政府委員 電波法の免許は必要ないと承知いたしております。

○岡田(正)委員 これも声なき声でございますが、駐車違反の取り締まりをなさることも結構であります。一目見てこれはヤーさん、暴力団の車だな、これは偉い人の車だと思われるような高級車に対しては遠慮しているという声があります。が、事実ですか。

○八島政府委員 そういふことはございません。ただ、けさほど来申し上げておりますように、現実には運転者がいない場合に取締りがなかなか難しいという実態はあろうかと思つてます。

それから、先ほどちょっと申し上げましたことを訂正させていただきますが、リーダー免許については電波法の免許が必要であるということのようでございますので、おわびして訂正させていただきます。

○岡田(正)委員 それを取つておきに残しておこうと思つたのですが、先に訂正されましたね。そこで、これはもう質疑時間が終了しましたのでこれ以上申し上げないことにいたしますが、例えば今のスピード違反取り締まりの定置式電管の操作におきましても、電波法の免許を持った人が全部おるとは限っていませんね。これがもしアメリカであったらどうなりますか。アメリカ人というのは割と開放的ですから、あなた免許証を持っていますか、見せてくださいと言われて持つてなかったら、逆に告訴されますよ。それは大丈夫ですか。あれ四人一組ですつとみんな控えておりますが、あれも全部免許持っておるとはつきり言えますか。

○八島政府委員 レーダースピードメーターにつきましては、必ず免許を持っておる者が一人はいることになっております。

○岡田(正)委員 なつておるそうですから、私も素直にそう理解いたします。

最後に、国家公安委員長並びに警察庁長官に一つだけ申し上げて終わりたいと思つてますが、実はこの声なき声の中にこういうものもあるのです。実はたくさん車がとまっておるから、全然知らない町であつたので車がとまっているからそこへとめてもいいんだと思つて、とめた。それを例えれば午後二時であつたと思つて、そこで、その店で品物を買つて出てきた。所要時間十分間。ところがその間に、いわゆる五分間ですね、五分間を過ぎたからといつてばんと駐車違反の札を張られたのです。それでよく注意して見ておつたら、ここは駐車違反だからだめなんですよということを注意しないで、さっき言つた、来た来た、カモが来たぞというのと一緒で、やつたやつた、あと何分というのでばつとやる、こういうことをやつていゝのではないかとさき疑いたくなるほどタイミングがよ過ぎるという声も実はあるのです。

ですから、国民の生命と財産を守り、安全を守るために一生懸命努力をしていただいておりますことはよくわかるのでありますが、先ほど警察庁長官が言われましたように、国民の共感を得るものにした、妥当な納得のいくものにした、切符を切るんなら説教なんかするな、説教するくらいなら切符を切るな、少なくともこの長官の精神で、国民が、ああ、いきましたか、と言つて笑つて頭をさするくらいのもつと和やかな取り締まりになるように、開かれた警察になることを期待をいたしまして、質問を終わります。ありがとうございます。

○福島委員長 経塚幸夫君。

○経塚委員 最初に、大臣にお尋ねをいたしますが、今の質疑答弁の中でも、取り締まりのための取り締まりにならないように、こういうことがいろいろ論議になっておりますが、私は先ほど引用させていただいたが、この「道路交通法改正案の解説」、警察庁交通局企画課、これを讀ましていただきたが、今度の重要な三つの改正についてこう言つてゐるのです。「路外駐車場に駐車余力がありながら、その駐車料金を惜しんで、路上に違法駐車をする例が増えており、取締りを受ける確率の低さと反則金の額の低さが相乘的に作用して違法駐車に拍車をかけている。」だからこれを引き上げるといふことですね。それから二つ目には、「ワイパーに出頭通知の用紙を挟んでもこれを破つて駐車違反を繰り返す」、これをできないようにする。それから三つ目には、「レッカーによる移動も現行法上可能であるが、移動すべき対象が余りに多く、予算、体制等の制約下で実効ある十分な措置がなされていない。」こ

れを改める、こういうことなんです。

そうしますと、今度の発想が取り締まりのための取り締まりにならないようにとおっしゃいますけれども、これを読む限りにおいては、発想がやはり取り締まりのための取り締まりを目的にして今回の改正が提案をされておる、こう受け取らざるを得ないのであります。その点が一点。それからもう一つは、こういう取り締まりの強化のみによってこれだけの違法駐車問題が解消の方向に向かうと大臣がお考えですか。その二点、いかがですか。

○小沢国務大臣 先ほどの岡田先生の御質問をずっと聞きまして、また先生の御質問をいただいたわけですが、法律は取り締まりのための取り締まりになつてはならない、それは当然のことです。実は私、先ほど来のお話を聞いていて小学校のころ読んだ漫画を思い出したのです。あるところの殿様が領内の代官さんを全部集めて、その代官の領内の一年の施策を尋ねた。それがたまたま犯罪の問題に及びまして、各代官は、私は十人泥棒を捕らえた、私は二十人捕らえたと言つて報告した。ある人が私は一人も泥棒を捕まへませんといふことで、殿様が大怒つて、おまえはサボつておるのではないかと詰問した。詰問したならば、いいえ、私の村には一人の泥棒もおりませんでした、そう答えたというのを思い出したのでありますけれども、まさに警察のそして政治の要諦はそこにあるのだと思ひます。したがうして、そういうような考え方のもとに、そうしてまた今後ともその精神をもって対処してまいりたいと思ひます。(発言する者あり)

○経塚委員 なかなか大臣の答弁がさえてきたという評価が右の方から聞こえてまいりましたけれども、それはまさに理想でありまして、それでは、今回の改正の精神が大臣の今お答えになったような精神で臨まれておることであるとするとすれば、もっとほかに打つべき手があったと私は思ふのです。

続いてお尋ねいたしますが、大臣はこれをごら

んになりまして、大阪の道路交通を考える会、ことしの三月十三日に出されたもの。——ごらんになっておられない。六十一年一月十六日、都心部駐車対策推進本部、これも大阪でございますが、意識調査、これはごらんになりましたか。これはごらんになっておりませんか。——それでは、大臣は長官に聞け、こう名指してございまして、私は長官に聞く意思はございませんでした。が、大臣の名指してございまして、長官いかがですか、二つの文書、ごらんになりましたか。

○山田(英)政府委員 その意識調査、見たことございせん。

○経塚委員 ごらんになっておられないということであればこれに触れざるを得ないわけでございますが、これは一つは大阪府警本部が中心になつて調査されたもの、もう一つは大阪府警本部が要請をしてそして大学の先生が委員長になつてつくられたいわゆる交通、特に駐車問題解決の提案でございます。

時間の関係もございまして詳しく触れるわけにはまいりませんけれども、ここで触れておりますのは、例えば大阪の都心部の例であります。駐車需要が一日六十八万台、収容可能が八万三千。パーキングメーターを仮に三倍にするとしても三千ちよつとということになるわけでありまして、この結果によりますと、駐車需要の一五％なんです。それから、この府警本部が一斉に行いました世論調査の結果では、仕事で車を利用する人を中心にお調べになった。路上駐車を四五％がやつてゐる。理由は駐車場が足りない。それから事業所の場合は、来客用の駐車設備が四台以下かあるいは全くないというものが六五・六％なんです。事業所の調査の中から、小売店の場合は一、四以下しかないというものが五一・四％なんです。

それで最後に、この対策として何を望みますか、こういう問いに對しまして、自治体への要望、これは大規模な低料金駐車場をつくつてもらいたい、事業所の場合これが八四・七％なんです。

ね。実態はこういう状況なんです。

それですから、パーキングメーターを仮に三倍にふやしたとしても、先ほど申し上げましたように、二割にも収容能力が達しないわけなんです。そうすると、取り締まりのための取り締まりにならないようにと思ひました。この三つの改正の重点からいけば、これは結局取り締まりを目的にした取り締まりをやらざるを得ないようになると思ひます。また、そうやつたところでこれはもう大幅な解消にはならないという答えが出てくると思うのですが、その点はいかがですか。

○八島政府委員 今回の改正をお願いしましたのは、現在の違法駐車の実態が交通の円滑化を害し、あるいは路線バスの路線にはびこつて著しくバスの運行を阻害する、あるいは最近駐車車両に衝突して死んでしまふ事故がこの五年間に八割ふえているというふうなことで、交通の円滑化あるいは安全上の観点から現在の違法駐車を何とかして減らすことができないかということが一つございまして。

しかし、一方において御指摘のように、どうしても駐車をしなければいけないけれども付近に路外駐車場等がないという駐車需要にもそれ相應にこたえていかなければいけないということ、短時間、時間を限つて駐車するスペースを拡大するという措置をあわせてとらしていただこうと思つてゐるわけでございます。それともう一つは、現在ございまして路外駐車場につきましても必ずしも十分に利用されてないという実態もございまして、そういう余裕のある路外駐車場の駐車スペースも含めまして、現在のパーキングメーターの基数の約三倍程度にふやすことによつて何とか、どうしてもやむを得ないような駐車需要をカバーしてまいりたい。必ずしも十分ではないかもしれないけれども、一応、道路交通の円滑化等を害するということ実態との兼ね合いにおいてできるだけ用地を確保したい、こういうことでございます。

○経塚委員 私がお尋ねしておりますのは、少々取り締まりを厳しくしても、こんな状況ではこれ

は解決つきません。先ほどの御答弁で局長は、東京の例を挙げればまあ六百台レッカーで移動している。これを今度は公益法人に委託するということになれば予算の枠にとらわれずに、悪い言葉で言えば何ぼでも引張つていけるわけですから。だから、こういうことがどうなんふえていくという結果になりかねぬ。私はそれは憂えておるわけでありまして、根本的に今の駐車場不足対策をどうするかというのを真剣に論議も深め、これの解決策を出さないことにはこれは決着つきません。

これも同じく府警本部の調査の結果でありますけれども、取り締まりについてどう考えるかという点であります。厳し過ぎる、今のままでよいと答えたのが小売店で五四・四％です。一般ドライバーで四三・五％です。それから、それな今後の対策をどうしたいかという問いに對しまして、取り締まりを強化せよというのが一三・一％なんです。府警本部はかなり広範な調査をやつてゐるのです。一般ドライバー、それから事業所です。事業所の場合もいわゆる工場、企業、それから小売店。これは違反者も調査をやつてゐるわけですが、違反者の方は取り締まりに對してどう考へてゐるかというところは例としては省いておきましよう。これは取り締まられた当の本人でありますから。これを除きましても取り締まりを強化すべきだというのは一三・一％なんです。それで駐車場のふやすべきだというのが六六・九％なんです。七割近いわけなんです。これはこういう一般の世論にどう対応していくかということを今問われてゐる問題だと私は思ふのです。それで世論調査の結果、この資料についてお読みになりましたか、こういうことをお尋ねしたわけでありまして。

そこで、ここで大きな三つの提案が行われております。この点について長官と大臣の所見をお伺いしておきたいと思ふのであります。

都市構造の抜本的改善を含めた対策が必要だということを前段に書きまして、一つは駐車施設

の利用促進。これはなぜ駐車場が利用されないかという点の最大の原因として、どこに駐車場があるのかさっぱりわからない、料金が安い云々ということもありまうけれども、表示されておらないというものが最大の原因として回答の中で挙げられております。

それから二つ目には、駐車施設の整備促進でありますけれども、この整備の中身は公共駐車場の建設問題、これが非常に多いわけですね。

それから三つ目の問題としては、今の駐車規制の見直しをやるべきじゃないか、こういう一般的な通りの駐車規制ではなしに、どこをどういうふうにするか重点的にやるかなどの見直しをやるべきだ。そういう三つの提案が行われております。そして最初に申し上げましたけれども、都市構造の抜本改造、これはいわゆる交差点の立体交差の問題だとかあるいは物流施設の見直し、こういうものが提起をされておるわけでありまして、その点につきましまして長官と大臣の御見解を承っております。

○小沢国務大臣 ただいま先生の御指摘がありました具体的な三点につきまして、その点は警察におきましても従来とも真剣に考えてきた問題であらうと思ひますが、そういう問題点のあることは事実として存在するわけでございます。したがいまして、今後ともさらに改善する策を講ずるべく努力をしましなうかならぬと思ひます。

ただ、先ほど加藤先生の御質疑にもございまして、そういう前提条件となる、主として大都市の機能になりますけれども、そういう構造的な全般的改革というものが相伴つていけませんとなかなか実現は言うべくして難しいと思ひますので、その点も含めまして今後対処していかねばならないと考えております。

○山田(英)政府委員 もう大臣のお答えしたとおりでございますが、都市機能、道路交通の安全と円滑が阻害されているということは事実なんです、違法駐車の大変な蔓延で、大阪においては交差点にすら二重駐車をしているという実態があ

る。これは見逃したいことです。それで、私もも路外駐車場の増設なりそこへの誘導案内の広報、これを徹底して行いべきだということとは全く同感であります。関係機関にお願ひしてまいりたいと思ひますが、警察の立場において今申し上げた違法駐車蔓延をここで断ち切らないことには、住民から大変な不満が寄せられている。そのための必要やむを得ざる対策だということをご理解いただきたいと思ひます。

○経塚委員 終わります。

○福島委員長 これにて本案に対する質疑は終了いたしました。

○福島委員長 これより討論に入ります。
討論の申し出がありますので、これを許します。経塚幸夫君。

○経塚委員 私は、日本共産党・革新共同を代表して、道路交通法の一部を改正する法律案に対して反対の討論を行います。

今回の改正案は、違法駐車対策を重点に、反則金を引き上げ、出頭を義務づけ、レッカーによる移動保管体制を強化するなど取り締まりを一段と厳しくすることを改正の骨子としているのであります。

もちろん、安全を大きく阻害する悪質な駐車違反を重点的に取り締まるなどの対策は必要なことではあります。今、最も求められていることは、駐車対策を初め物流システムの見直し、交差点の立体化、公共交通機関の拡充など人命尊重の交通環境への転換であります。

駐車施設を例にとつてみても、五十九年度、全国車の保有台数が四千四百五十四万台に達しているにもかかわらず、駐車台数は百十七万台で、一万台当たり二百六十三台にすぎないのであります。駐車対策こそまさに急務であり、取り締まり強化では根本的解決策にならないことは余りにも明白であります。

大阪の道路交通を考える会が行った調査結果では、駐車場の増設を求める者六六・九%に對し

て、取り締まり強化を求める者は一三・一%にすぎないのであります。

ところが、改正案では、移動保管についても取り締まりを一段と強化する内容となっております。移動保管の業務を公益法人の指定車両に移動保管機関に委託する理由として、予算の枠に縛られず十分効果を挙げられるようにと述べておりますが、もし、このようなことが実施されるなら、違反車が無制限に移動保管されかねないのであります。

昭和四十六年の改正によって、それまで移動保管車が「著しく交通の妨害となる」場合に限りしか認められなかった結果、移動保管件数が一季に七・五倍に急増したことを見ても、明らかであります。

また、道路、交通状況の調査などの業務が民間に委託されようとしておりますが、これらの業務は道路使用の許可など署長の権限行使のために必要な調査であり、本来警察の責任において直接行うべきものであります。

以上が主な反対の理由であります。
最後に、道路交通取り締まりに名をかりた人権侵害事件について触れておきます。

警察法二条二項では、警察は「いやくも日本国憲法の保障する個人の権利及び自由の干渉にわたる等その権限を濫用することがあつてはならない。」と規定、警察官の人権侵害や職権乱用を厳しく戒めているのであります。また、昭和四十二年の道交法改正の際にも、「いやくも取締りのための取締りとならないよう周到な配慮と責任ある指導を行なうこと。」との国会の附帯決議も行われたのであります。

憲法、警察法、国会附帯決議に反することのないよう申し添え、討論を終ります。

○福島委員長 これにて討論は終局いたしました。

○福島委員長 これより採決に入ります。
道路交通法の一部を改正する法律案について採

決いたします。

本案に賛成の諸君の起立を求めます。

〔賛成者起立〕

○福島委員長 起立多数。よつて、本案は原案のとおり可決すべきものと決しました。

○福島委員長 この際、ただいま議決いたしました法律案に対し、平林鴻三君外四名より、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・革新共同五派共同提案による附帯決議を付すべしとの動議が提出されております。

提出者より趣旨の説明を求めます。平林鴻三君。
○平林委員 私は、この際、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・革新共同の五派を代表し、道路交通法の一部を改正する法律案に對しまして、次の附帯決議を付したいと思ひます。

案文の朗読により趣旨の説明にかえさせていただきます。

道路交通法の一部を改正する法律案に對する附帯決議(案)

政府は、次の事項について所要の措置を講ずべきである。

一 交通の指導取締りに当たっては、交通事故の防止、公共交通の健全な維持・発展をはじめとする良好な都市交通環境の保全の見地から、いやくも取締りのための取締りを厳に慎み、広範の徹底と指導に力点を置いた交通行政の徹底を図ること。

二 都市における交通環境の改善に資するため、今後の交通行政においては、バス、軌道等の公共交通優先の行政思想の確立と徹底を図るとともに、関係業界に対する長時間運転・過積載等の改善指導の徹底、営業用車両の駐車・休憩施設の整備、専用・優先バス・レーン等の促進等、総合的な施策を展開すること。

三 時間制限駐車区間の設定に当たっては、バス路線に対する配慮等大都市交通の現状を勘案して設置基準を設定する等慎重に対処するとともに、交差点周辺、バス・レーン等における違法駐車車の排除に努めること。

四 指定法人及び職員の活動については、独自の取締り権限を有するかどうかのような誤解を与えないよう特段の配慮を払うとともに、指定法人によるレッカー移動については、警察署長は移動の必要性の判断に当たり危険性、迷惑性の強いものに重点を指向すること。

五 違法駐車車両に対する標章の取付けについては、危険性、迷惑性の強いものに重点を置く等適正、妥当な運用に努めること。また、運転者等による標章の除去に対する罰則については、施行前に十分周知徹底を図ること。

六 駐車違反の取締りに当たっては、駐車理由等に配慮する等、その危険性、迷惑性に応じ適正、妥当な運用を行うよう取締りの現場への徹底を図ること。

七 速度制限については、常に実情を調査し、交通実態に応じたものとなるよう、検討・対処すること。

八 反則金の限度額の引上げに伴う反則金の引上げ額の決定に当たっては、慎重な検討を加えること。

九 法令の改正に当たっては、国民への周知徹底を考慮し、頻繁な改変とならないよう配慮すること。

右決議する。

以上であります。

何とぞ皆様方の御賛同をお願いいたします。

○福島委員長 これにて趣旨の説明は終わりました。

採決いたします。

本動議に賛成の諸君の起立を求めます。

〔賛成者起立〕

○福島委員長 起立総員。よって、本動議のとおり附帯決議を付することに決しました。

この際、小沢国務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。小沢国務大臣。
○小沢国務大臣 道路交通法の一部を改正する法律案につきましては熱心なる御討議をいただきまして、厚く御礼を申し上げます。

政府といたしましては、審議過程における御意見並びにただいまの附帯決議の趣旨につきましてはこれを十分尊重いたしまして、交通安全対策の推進に万全の措置を講じてまいり所存でありますので、どうぞ今後とも御指導、御鞭撻のほどよろしくお願いいたします。

長時間にわたる御審議をいただきまして、まことにありがとうございます。

○福島委員長 お諮りいたします。

ただいま議決いたしました法律案に関する委員会報告書の作成につきましては、委員長に御一任願いたいと存じますが、御異議ありませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○福島委員長 御異議なしと認めます。よって、さよう決しました。

〔報告書は附録に掲載〕

○福島委員長 次回は、公報をもってお知らせすることとし、本日は、これにて散会いたします。

午後九時十九分散会

昭和六十一年五月十日印刷

昭和六十一年五月十二日発行

衆議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局