

第一百二十三回  
午前十時開会

## 参議院地方行政委員会会議録第五号

平成四年四月二十三日(木曜日)

午前十時開会

委員の異動

四月十七日

辞任

陣内

孝雄君

四月二十二日

辞任

土屋

義彦君

四月二十三日

辞任

谷川

寛三君

補欠選任

重富吉之助君

年子君

三重野

栄子君

出席者は左のとおり。

出席者

員長

理

事

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

員

す。

その一は、仮免許を受けようとする者で所定の届け出をした自動車教習所において自動車の運転に関する教習を受けている者は、その者の住所地または当該自動車教習所の所在地を管轄する公安委員会に対して当該免許の申請を行うことができるとしているものであります。

その二は、原付免許を受けようとする者は、公安委員会の行う講習を受けなければならないこととし、公安委員会は、原付免許に係る運転免許試験に合格した者が当該講習を受けていないときは、その者に対し、免許を与えないことができるとしているものであります。

その三は、免許証の有効期間の更新を受けなかつた者で、その者の免許が効力を失つた日から起算して六月を経過しないもの等について、運転免許試験の一部を免除することとするものであります。

その四は、自動車教習所を設置等する者の努力義務、自動車教習所を設置する者等の届け出及び自動車教習所に対する公安委員会の指導等について定めるものであります。

その他、身体障害者用の車いすの定義を明確化し、消音器を備えていない等の自動車または原動機付自転車の運転を禁止し、道路運送車両法第十九条等の規定を行政処分等に係る部分については道路交通法の規定とみなすこととする等所要の規定の整備等を行うこととしております。

以上が、この法律案の提案理由及びその内容の概要であります。何とぞ慎重御審議の上、速やかに御賛同賜らんことをお願いいたします。

○委員長(山口哲夫君) 以上で趣旨説明の聽取は終わりました。

これより質疑に入ります。

質疑のある方は順次御発言願います。

○上野雄文君 それでは、私から各般にわたりまして御質問を申し上げたいと思います。

いつも、私自身の出身地の栃木県が前年度人口十万人当たり死者数が日本のワーストワンというの

でいささか内心気が引けるような気持ちでこの質問を申し上げる、そんな気持ちになつております。

何とかしなければならない、そういう気持ちであります。ただ、事柄が事柄だけに大変細かい話にまで及ぶことになるかもしません。その

点はあらかじめ御了承いただきたいと思います

し、きのういろいろ各省庁の皆さんと話をしておりまして、最後に大臣に対する質問はどうなんですか、こう聞かれました。私はこのことに限つて

大臣の答弁をというふうに特に要求しようとするものではないし、今まで何回かの委員会で大臣のお話を聞いておりまして、まさに自治の第一線で頑張つてこられた方ですから幅広く物事をとらえておられるし、私の質問でここは一言触れておきたいと大臣がお思いになったところでひとつ議論に参加をいただけばいいのではないか、こう思つたりいたしております。

そこで、今届けられた資料によりましても、交通事故の死者の推移を見てみると、昭和三十四年からずっと五十年まで一万人を超える死者が出

ておりまして、五十一年から六十二年までは一人を割るという数字でした。それが、このところ六十三年以降また一人を超えるという数字になつてきておりまして、これも三年は二年に比べて少し減りましたが、全体的に増加の傾向と見ていいのではないかというふうに思います。実はう

ちの県の話をして恐縮でありますが、ことしに入りましてから物すごいピッチで死者がふえている

というような状況から見ても、これはまさに非常事態宣言だけでは間に合わないのではないかとい

うふうに思いたいぐらいであります。

今まで、平成元年に政府は非常事態宣言とい

うのを出したわけですが、三年度に第五次交

通安全基本計画を発足させて、同じく三年度に第

五次交通安全施設整備五ヵ年計画、こういうもの

を発足させたわけであります。今回の第五次の交

通安全基本計画はどのような目標を立てどのような

対策を行おうとしているのかを総務省に、そし

てまた交通安全施設整備五ヵ年計画ではどのよう

な点に重点を置いて施設整備を進めようとしているのかを建設省や警察庁に、それぞれの省庁から御見解を伺いたいというふうに思います。

○政府委員(質来誠君) ただいまの御質問についてお答えさせていただきます。

第五次交通安全基本計画についてどのような目標を持ち、またどのような施策を推進しようとしているのかということについてお尋ねでございますが、第五次五ヵ年計画は昨年の三月に策定され

たものでございます。これは、御案内のとおり、平成七年の死者数を一万人以下にいたしたいとい

う目標をもって定められたものでございます。こ

の一万円以下というのは、あらゆる努力をしてそ

の目標に抑えたいということでございますが、こ

の計画策定の基礎になりました當時までの社会経

済情勢、あるいは国民の願い、いろいろの諸情勢

をかんがみましても当時の専門的な研究成果では

一万三千五百人を超えるおそれがあるという見通

しの分析でございました。それをいろいろな対策

を講じることによって一万人以下にいたしたいと

いうのが計画の骨子でございます。そういう流れ

の中です。まず国民の願いであります国民のとうと

い人命を尊重するという基本的な理念のもとに、

何としても死者の根絶を目指して現実の経済社会

のもちろろんの情勢の変化を踏まえつつ、交通事故

の実態に十分に対応した総合施策を官民一体と

なつて強力に推進しよう、そういう基本的な考え方

でこの計画は成っております。それで、具体的な方策としては、当然のことと

ございますが、第四次までの基本施策というものを継続できるものは継続して、それに加えて新た

に交通安全対策として、特に一つは先ほど話題になつておりますが、交通事故の総合的な調査研究の推進を進めることと、もう一つは車両の安全性を確保することとでございます。さらにもう一つは、安全かつ円滑な道路交通環境の整備を図ることでございます。さらにもう一

つは、交通安全教育の推進を図ることでござります。またもう一つは、効果的な指導取り締まりの実施を行つてございます。また、交通安全推進体制の充実、強化を図ることでござい

ます。これに加えまして、増加の顕著な事故態様及び死者数の多い事故態様に対応した諸対策、例

えば自動車乗車中の死傷者を減らす、あるいは人口の高齢化に伴います高齢者の交通安全対策を進め、また自動車アームの若者に対する交通安全

対策を進め、二十四時間化によります夜間事故の一つといたしまして、大臣からお話をございました事故分析センターの問題、あるいは五ヵ年の

安全施設の計画とその実施、またシートベルトのキヤンペーンの強化、また自動車安全運転センターの中央研修所における実技型、体験型の研修の実施、また先般の運輸省の技術審議会の両車の

安全性等に関する答申が出来たというようなこ

と、また救急救助関係では、先般も試験が実施されました。救急士の養成等々、それぞれの省庁で若干時間はかかるうと思いますが、制度的な

洗い直し等を懸念にいたしているところでござ

ります。引き続き一万人以下を達成するべく努力

をいたしたいところでございます。

○政府委員(藤井治芳君) お答え申し上げます。

私ども道路管理者としての建設省いたしまして、道路の交通安全はまず基本的な第一の要件と認識しております。

それで、交通安全五年計画は、その中に既存の道路に対する応急的な措置、こういう考え方でございまして、まずもって道路整備を通じて交通安全に役立ちたいということから、人と車をできるだけ分離していく、これが基本的な考え方でございます。その際に、さらに車でも交通渋滞等々

ございますが、これは不要な車が町の中に入つてまた交通事故が起きやすくなる、こういうことから不要な車はなるべく入らないように分離していく。言ってみれば、環状道路を整備するとか誘導していく、バイパスをつくるといったようなまづ基本的な整備をする。そういうことが交通安全のボディーアローになるかと思つております。

そういうことを前提といたしまして、既存の道路につきまして、今回第五次交通安全五ヵ年計画とあわせて、高速道路における交通事故も非常に私ども憂慮すべき状況と認識しておりますので、そこで新たに高速道路等における交通安全に関する五ヵ年計画も発足させております。

歩道を広く使えるようになります、こういうこともあります。また、車いす、あるいは家から車道へ出るときに車が入ってまいりますと、このときに歩く人に邪魔になつたり、あるいはいろいろ障害があるといけませんから、歩道につきましても、従来はマウントアップ型といふことで全部高くしておりましたが、しかし、高くすることは車が入つてくるのを、不法進入を防ぐという意味でございますから、車道と歩道のところの境だけを高くしてあとはフラットにする、こういうフラット型、マウントアップ型というようなものもそれぞれの地域の実態に合わせて工夫しながら、歩道整備を最重点に今考えております。

さらに、そういう場合に歩道橋がございます。歩道橋がなかなか評判が悪うございます。高齢者の方々、身体障害者の方々に対する配慮といふことでござりますので、これらはなるべくスローパー化をふやしていきたい、あるいは極端なところでエレベーターあるいはエスカレーターというようなものも現実にもうついておりますが、そういうことも含めて、現実の箇所に応じた対策をこういう中でもやらせていただきたい、これが第一点でございます。

ける制度を創設させていただきました。第五次五カ年計画から自転車駐輪場も交通安全として実施いたします。

さらに付加車線、長く追い越ししができないなど  
うしても人間が心理的にいらいらし、それが事故  
を誘発いたしますので、ゆずりあいの車線と称して

おりますもの、それから、今現在自分がどこにいるか、これがわからないと、くるくる周りを見る事によつてまた事故を誘発するということから、ユーチャーのための地点標、キロポスト、今まででは管理者のためのキロポストでございましたが、ユーチャーのためのキロポストをつくる、こういったようなことのもちろんを考えながらこれがらやろう、これが第五次の主な内容でございます。

○政府委員(間根謙一君) 警察庁が行つております交通安全施設等整備事業の五ヵ年計画に基づきます施設整備事業の内容につきましてお答えを申上げます。

私どもの交通安全施設整備は、基本的に交通事故

故防止を図るという目的から行うものでございま  
すが、交通の事故防止を図るという施策といいた充  
まして、私どもはまず第一に交通安全教育の充  
実、そし、つとめて交通安全第一に、少し、と自ら、改

それから交通安全施設整備、それと指導取  
り締まりと二つの事項を柱として事故防止を  
図っているところでございます。交通安全施設整  
備事業はその中の施設整備の関係でございます。  
ただいま建設省の藤井道路局長から、道路管理

らに違法駐車に対して警告を発するような違法駐車抑制システム、それから夜間の事故を防止するため、夜間高速で走る自動車の速度を抑制するた

めの高速走行抑止システム、こういったものを管制センターのコンピューターの充実とあわせて行っているところでございます。

それから、標識、標示の高度化なども整備事業として行っています。反射式とか灯火式の道路標識を立てまして視認性を高め、運転者の事故防止意識に訴えるようなものをつけたいとうようなことでござります。さらに、居住環境の改善というようなことも配慮いたしまして、信号機の押しボタン化、押しボタン式信号機の整備でござりますとか身体障害者用の附加装置のつきました信号機等の整備といったような事業を行つているところでござります。

○上野雄文君 また個々の問題については後ほどお尋ねをすることにいたしますが、それぞれ皆さん大変な恵みを出して頑張つておられるな、こう思ふんです。

ただ、総務厅の方で根絶を目指してというふうに言われましたけれども、「言葉としては大変結構な言葉だと私も思います。でも、根絶するといつたら自動車を全部走らせるのをやめにしなければ根絶には絶対ならないだろう、私はそう思ってい

ただ、けさいただいた警察厅の方からの資料を見まして、確かに事故はふえてはいますが、免許

で、今秋田の方に行かれているそうですが、小池さんとのこの分厚いもの、「西独における交通事故対策調査報告」、とても読み切れるものであります。転免許人口がふえてきてればまさに大変な事故になってくるんだろうと思うんですが、小池さんのこの報告書の中でも、日本もだんだん、経済的にはもう超先進国のようですが、事故そのものも欧米化してきたんではないか、つまり車そのものの事故というふうになつてきているんではないかと。そこで、これらに對してどういうふうな対策をお考えなのか、それぞれの皆さんの答弁を聞いてみると予想外に時間を食つてしまふので細かいことは一々申し上げませんが、きのうお話し申し上げておりましたので、長官、どういうふうにこれから取り組んでいいらしいのか、お考えをお示しいただければと思います。

○政府委員鈴木良一君) 今日まで交通事故防止対策はいろんな角度から進められてきたわけでござりますけれども、やはりこれらの対策は、それとももう少し深みを持ったやり方がどうしても必要になるのじやないかというふうに考えております。特に、交通事故防止対策の中での事故の分析でございますが、私どもはどちらかといいますと今まで、違反原因を中心いて見てきたという形が多うございました。例えば、スピード違反であるとか、わき見運転であるとかというような形の見方でございまして、本当に事故が起きたときの心理状況であるとか、車の状況がどうであったのか、道路がどうであつたのかというところとの関連づけが今まで十分ではなかつたのではないかという反省があるわけでございます。

その上に立つて、やはり事故を減らすためにはもっと深みのある分析をして、それをいろいろの面に生かしていくことが必要であろうということで、今回交通事故の分析センターをおつくったのか、道路がどうであつたのか、わき見運転であるとかいうところとの関連づけが今まで十分ではなかつたのではないか

故が起る、起きないのが一番いいわけでござりますけれども、どうもある一定の確率で起きる。起きた場合に、起きたときは起きた後での被害軽減の対策というようなものもこれからどういうふうにあるべきかということを進めてまいりませんと、なかなかこれから事故の減少といふのは難しいということでございまして、今までそういうふう面での、若干十分でなかつたところをこれから手当てをして、さらに事故防止に邁進してまいりたい、かように考えておるところでございます。

○上野雄文君 私も、最初に申し上げなんですが、栃木県は非常に事故が多い、これはマナーが悪いというようなことを去年の暮れに関係者といろいろ話し合つたんですが、よく思ひやりの運転とか何かと書いてありますけれども、交通安全教育というのはみんな知つてはいるはずのものを守らないところに問題があるというふうに思うんです。教育というのは、交通安全教育だけではなくてすべての問題がそうだと思ってますが、やっぱり小さいうちからあらゆる機会を通じて身につけてもらおうということが大切なんであって、やはりそういうものが生きてくるような対策というのがどうしても必要じゃないか。

栃木県は昔から、恥を言うようですけれども、教育のおくれている県だなどといふ指摘をされました。よその県の名前を言うわけにまいりませんから、本の売れない県はことごとことごとこと、こういう何か三本指の中に入っているんだといふことを先輩から聞かされていましたけれども、そういう面で教育の成果というのがあらわれていなんじやないかというようなことを話し合つたのですが、文部省ではこういうことについてどういうふうにお考えになつていますか。

○説明員(中林勝男君) 学校におきます交通安全教育の実情でござりますけれども、その前に、幼稚園から高校生までの死者の数でありますと、合計いたしまして、年によつて差はありますけれども、八百人を超えるような状況でございまして、

急増しているというわけではございませんけれども、相当の数でございまして、痛ましい現状でありますと、このように思つてはいるところであります。御指摘の交通安全教育であります、小学校では体育、中学、高等学校では保健体育、そのほか特別活動などでも交通安全教育を行つてはいるところでございます。昨今の実情にかんがみまして、安全教育の充実を図るという観点から、教師に対する指導の充実ということで指導書をつくつておられるわけでございます。あるいは、高等学校につきましては、交通安全そのものの指導の手引をつくつて指導に努めておりますが、今回学習指導要領を改訂することになつておりますと、その学習指導要領の中には中学、高等学校的教科、保健体育の指導内容として項目を整備いたしまして、交通安全に関する事項を充実いたしたところでございました。

今後とも、小さい段階から交通安全教育の充実を図るということで精いっぱいの努力をしてまいりますとございます。

○上野雄文君 警察庁にお尋ねをいたします。

さつきも触れた小池論文などでも出ているわけですから、交通事故防止のためにいろんな対策がとられてきたわけです。例えば、シートベルトの着用義務を事故分析から見てみると、これは警察庁の資料提供というよりも新聞に出でておりますけれども、年々減ってきてるんです。どうしても面倒くさいということになるのかというふうに思いますが、初心運転者に関する新たな制度の創設、こういう道交法の改正が行われたんだけれども、西ドイツではこういったことが事故減滅に役立つ、こういうふうに言われてます。こういう問題についての警察庁での分析、そしてそれをもとにした努力、こういったものはどうなつているのかお聞かせを願いたい。

○政府委員(間根謙一君) 私どもがいろいろと講じております施策は、すべて交通事故の防止を図るという、その観點からござります。ただいま先生からお尋ねのごときましたシートベルトの着

用の義務化の問題も、初心運転者期間制度について仕組みを設けさせていただいたということも、いずれも事故防止に資するという観点からでございます。

ところで、シートベルトにつきましては、これもいわば事故分析の結果、シートベルトを着用していることが死亡事故の減少に確実に資するという、いわば統計的な資料をもとにいたしましてこのような制度をつくっていただきましたけれども、たところでござります。

しかしながら、御指摘のように、このシートベルトの着用の義務化が行われました当初、つまり高速道路におきましては昭和六十年の九月から、高速道路以外の一般道路につきましては昭和六十一年の十一月からそれぞれ義務化といいますか、その担保措置として点数をつけるという仕組みを施行させていただいておりますが、当初は一般道路におきましても九五%以上、高速道路におきましては九九%以上の運転者の方々がシートベルトを着用していたのでござります。ところが、少しずつ装着の比率が低下してまいりまして、昨年の九月段階ではいずれも運転者席でございますが、一般道路では七四%強、それから高速道路におきましては八五%強といった方々がシートベルトを装着しているのみということで、その結果であろうかと思いますが、平成三年中における自動車乗車中の死者の中でシートベルト非着用の者が占める比率が義務化以来最高の七六・五%を占めたということでござります。私どもは、シートベルトの装着は確実に死亡事故の減少につながると確信をしておりますので、何としてもシートベルトの装着の比率を高めるべく努力をしているところでございます。

一例を申し上げますと、自動販売店の関係の方々と連携をとりまして、自動車のディーラーの方々がそのユーザーである運転者にいろいろな運転者教育といいますか、自動車に乗る場合の安全な乗り方というものを指導していただくような仕組みを現在設けてございます。その中でシート

ベルトの装着がいかに安全性を高めることであるかということを、私どもと自動車のディーラー団体の方々と一緒にまして自動車運転者の方々にその考え方をお示しするということを行つております。

それからもう一つの、初心運転者期間制度の方でございます。こちらの方も統計的な資料に基づきまして平成元年十二月にそのようなシステムを設ける道路交通法の一部改正をお願いしたところでございます。この初心運転者期間制度のシステムは平成二年の九月から施行されまして、昨年の九月で満一年でございます。この初心運転者期間制度と申しますのは、西ドイツその他の国々の例を参考といたしまして、運転免許を取つてから最初の一ヶ月間は慎重に運転をしていただくよう仕組みを設けまして、それにもかかわらず一定の交通事故違反、事故等を起こした場合には運転者教育といいますか、講習を受けていただくこととし、その場合に講習を受けなかつた方あるいは講習を受けた後、さらにまた一定の違反、事故を起こして基準点数以上に達した人につきましては、その免許取得後一年を経過後にもう一度試験を受けていただくという仕組みでございます。

平成三年九月、つまり昨年の九月に満一年が経過いたしましたので、私ども若干統計をとつて調べてみました。平成二年の九月、十月に免許を取つた方々につきましてフォローしてみたわけでございますが、確実にその方々につきましては、その制度を設ける以前に免許を取つて一年を経過した方々に比べますと事故の率、違反の率等すべて減少しております。このように、新しいシステムを設けることによつて事故防止を図るということも非常に有効なことだと存じます。

そのようなことで、今回も一つのシステムとして分析センター、それから運転者教育にかかる事項、それに暴走族の抑止のシステム等についての改正をお願いしているところでございます。

○上野雄文君　西ドイツの話をどうしてもこの小池論文を読みますと引き合いに出さざるを得ない

んですけれども、西ドイツの場合、一九七〇年に

一千九百四十三人もいた死者が、八九年には七千九百八十五人にまで減らすことができたということがあります。この初心運転者期間制度の問題は冒頭に述べられていた中に入つておりますが、救急救命の問題とも密接なかかわりを持つてゐるだらうと思つんです。

私は、救急救命の問題は常松先生がずっと一貫してなにしていますから、いろんな問題はひとつそちらにお譲りをいたしますが、こういう面での考え方というようなものについてどういうふうに取り組もうとしているのか、それも触れていただければと思います。

○政府委員 関根謙一君　今回私どもがお願ひをしております交通事故調査分析センターとして指定をするという仕組みの中で想定しておりますのは、ことしの三月五日に設立をさせていただきました交通事故総合分析センターの目的と事業でございますが、これは交通事故の原因の分析を通じまして、その分析成果を広く交通事故防止の活動を行つております関係の機関、団体に提供し、あわせて広く運転者の方々、国民一般の方々の交通安全についての意識あるいは交通事故防止、交通事故そのものについての認識を高めていただくために資するという考え方でございます。直接受けに救急医療体制の充実ということを目的としているものではございません。

しかしながら、私どもの考えております総合分析センターの事業の中身といたしまして行います事故分析においては、非常に多くの項目についての分析が必要でございます。先ほど長官から御答弁を申し上げました心的側面、道路の構造、車の構造等についての分析もまとめてござりますが、そのほかに医療関係についての分析、医療に至るまでの救急業務と申しますが、救急救助項目、医療項目、こういったような項目も分析可能なあるということです。そういうことをまず目的としてつくったためでございます。

でいるところでございます。しかしながら、救急

救助体制そのものの充実ということは、私どもの分析センターの事業としているところではございません。

ます。

道路における交通事故の原因を分析することに所管するということではございませんから、当面、今回の財團法人の目的事業から考えて、この三省庁だけで間に合うであろうということからでございます。しかしながら、将来、救急医療体制の充実ということもこの事故分析の事業とあわせて行うというような団体をつくるということでお

ります。しかしながら、救急医療関係について所管をしております省庁の御参加をいたくことは当然かと存じます。

以上は法人の所管という観点からでございます。法人の所管という事柄と、その法人が行う事業活動についてどういう機関の御協力をいただくかということは、これは全く別の問題でございます。御協力をいただく機関といたしましては、もちろん、医学についての知識のある方々、救急業務について知識のある方々を初めといたしました。いろいろな方々の御協力を仰ぎましてこの分析センターの目的が達成できるよう努めます。

○上野雄文君　わかつたようなわからないようなのは、やつぱり一人以下に抑え込もうというのであれば救急業務と切り離して物事を考へるということはできないだらうと思うんであります。せつかくスタート時点ではそういった人たちも入つて物事が考えられていたのに、それがなくなつてしまつたということの疑問はあるにしてしまつたということの疑問はあるにして

いますが、そのほかに医療関係についての分析、医療に至るまでの救急業務と申しますが、救急救助項目、医療項目、こういったような項目も分析が可能であるということです。そういうことも考えます建設省、それには車の安全性について所管をし、おられます運輸省、以上三省庁でそれぞれの資料を持ち寄りまして、それを分析し、あわせて事務局、それと道路に関する事項を所管しておられる方々に医療関係についての分析、医療に至るまでの救急業務と申しますが、救急病院の指定をやつたり、市町村では救急車の体制を整えたりというふうに、すばらしい道路ができる

わけですから、それに即応した、地域もそれなりの恩恵を受けるんですから、それに伴う支出が出てくるというのは、これはある程度はしようがないというふうに思える節もないわけではないんですね。

それは仕方ないことなんだ、こう思いますが、道路公団、建設省、それがばつとつくって、料金の設定の問題で承認をもらつとうことがついたりなどもしますけれども、つくった側はつくりつ放しで、その面での事故対策あるいは救命対策なんというのは、あなた方がやるのが当たり前だと言わんばかりのように、金を出す側からすれば、建設省で誤解のないよう、これは素直に物事を考えればそうでしょう、今までそんなものつくらなくてよかつた、ほかにもエネルギーを使うことができるという状態にあったのが、できたから思えます、それに即応します、自治体もそれに応じた負担もしましよう、こういうことが出てきたんだろうと思ふんです。

そこで父がセントーにはどういうやり方をするのかというのをきのういろいろ詳しくお話を聞かせていただきました。全国で二ヵ所、そして大体年間扱うのは一千件程度にしたい。全部で四千五百ぐらゐの編成で、そして一チーム当たり二百五

十件扱います、こういうお話を。週休二日制といふのが議論になつておりますて、大体百日差し引くと二百五十日、二人で一日一件、現場に行つたり、それから分析のための資料を集めたり、そしてさらにその集めた資料を分析したりと、いうことになつたら、これは大変ハードな仕事になつてしまふんではないのかなと思うんです。まさにゆとりなき活動をしなきやならないというようなことになるんで、私たちがちょっと考えただけでも大変な仕事だなというふうに思いますけれども、これはどういうふうに、結果としてそうなつちやつたんだから、私たちはつくつたからにはやらざるを得ないと、いう使命感に燃えておやりになるにしては少しきつ過ぎやしないかというふうにも思います。

さらには、この業務を充実していくということであれば新しい試みであるだけにぜひ成功させたい、こう願うだろうと思ふんですけれども、二カ所だけでなくともっとふやしていくとか、これは距離の問題もありましようし、じや近間だけしかということになつてくると、さつき申し上げた被害の実態とその軽減対策に関する調査研究でも、活動の分野の担当区域も物すごく限定せざるを得

なくなりで、きてしまふんではないか、というふうに思つたりしますけれども、この辺の取り組み、今想定しておられること、あるいはもう現にスタートしているわけですが、その実態などについて、さらに事故調査の内容などについてもどんなことを考えておられるのか、それも一緒にお聞かせをいただきたい、というふうに思います。

○政府委員(闇根謙一君) まず、体制についてのお尋ねでございます。

先生御指摘になりました一ヵ所ぐらいいの拠点を現地に置きたいというのは、そのように考えております。その一ヵ所でチームを一つつくりますが、一つのチームが四、五人で一つの拠点で十名、合わせて二十名体制ということを考えております。

ます。これはドイツの例なども大体四、五名と  
いったところのようでござりますし、諸外国の例  
等も参考にしております。その四、五名で調査の  
みを行うということで、分析の方は分析の専門  
家、これは学者の方々が中心でございますが、こ  
ちらの方は本部におきましてコンピューターを使  
いながら行うというものでござります。

そこで、その調査項目、調査の内容でございま  
すが、これはいろいろ多岐にわたりますが、それ  
ぞれの国事情等も参考とさせていただきつつ、  
さしあたり五百項目ぐらいの事柄について細かい  
調査を行なうこととしております。いろいろな客観  
的な環境についての調査から始まりまして、例え  
ば人につきましては、その人が前日ぐらいからど  
ういうような行動をとつてその事故のところまで  
至つたかにつきましての事柄でありますとか、心  
身の状態といつたようなことも項目としておりま  
す。さらに、車の状況それから道路の状況、安全  
施設関係の状況、それから急救救助に関する事  
項、医療に関する事項、こういったものでござい  
ます。

この項目のとり方でございますが、これは図面  
を一つの項目にしてしまいますと、それだけで細  
かく言葉で集めるということに比較いたしまして  
項目数が減つてしまります。ということで、これ  
も諸外国の例等も参考としつつ、一番その目的を  
達成するにふさわしい調査項目につきまして調査  
を行うこととしたい、そのような考え方でございま  
す。

○上野雄文君 大体この体制でどこまでやれるか  
というのは問題だと思うんですけれども、ただ  
それなりの分析をすれば、それが今度は仕事とし  
ては返つてこなければこれはどうにもならない  
と思いますし、それからさらに、そういう情報と  
いうものが広く社会一般に利用されるというよ  
うな成果を上げてこなければ、せっかく分析しても  
意味がないということになつてくるんではないか  
というふうに思つんです。こういう問題につい  
て、後ほど自動車の構造の問題であるとかその他

の問題について触れてみたいというふうに思つておりますけれども、小池論文によれば、調査結果の公開ということについて、有償で個人のプライバシーを守るといふ、そのことはもちろんのことですが、かなり細かいところまでそういう情報を出してゐるようありますけれども、その辺のことについては今どういうふうにお考えになつておられるのか、それもお聞かせをいただければと思つます。

ついでに、おたくで出した交通事故の白書によると、厚生省とそれから警察庁での死者の数のカウントの仕方が違うというようなこともありますけれども、その辺の問題についてどんな実態なのか、それもお聞かせをいただければありがたい、こう思ひます。

○政府委員(國根謙一君) まず、交通事故総合分析センターの事業によりまして得られた成果、分析結果の利用の仕方と申しますか、これをどのように提供するかについてのお尋ねでございます。

原則いたしましてその研究成果はすべて関係の方々、それを求められる方々の利用に供するよにしたいと考えております。しかしながら、プライバシーの問題がございます。そこで、この総合分析センターを道路交通法上の調査分析センターと指定させていただきまして、調査分析センターとしての地位においてプライバシー条項についての規律を定めることとしていただきたいというところでございます。

この法律案の関係で申し上げますと、百八条の十七というところで特定情報についての規定がございます。この特定情報と申しますのがプライバシーにかかる情報ということの意味でございます。これについての管理のあり方等についての規律をお願いしたいということでございます。さらに次の条文、百八条の十八で秘密の保持義務といることで、守秘義務についての規定を設けさせていただいております。これもプライバシーにかかる事柄でございます。このような一連の仕組みを設けまして、さらに、それを守つてもらうため

の監督命令に関する規定、最後には取り消しについての規定等が百八条の二十一、二十三といったところで規定を置かせていただくこととしております。

といつたようなことで、プライバシーに関する事柄、それから、それと同じことでございますが、直接の生データの提供は差し控えさせていたくことといたしまして、研究の成果というものは広く利用していただくようと考えたいというところでございます。

それから、二点目のお尋ねでございますが、厚生省の交通事故を原因とする死者の統計の数と私どもの交通事故統計でお示ししております死者数についての数字の違いについてでございます。

これは、私ども警察庁の交通死亡事故についての統計数字は、その統計を使用する目的が事故防止ということにありますて、例えば昨日の死者数等が何名であったということを広く関係の方々にお示しして、必要な対策を講ずるためにお役に立てていただきたいといったような目的で統計をとっているものでございます。厚生省の方の統計は、交通事故が原因となつて一年間に亡くなつた方は何人おられるかということを示す統計かと理解しております。そういたしますと、例えば平成三年中に交通事故を原因として亡くなつたという方の数字でも、交通事故そのものは平成二年に起つていて、それで平成二年の交通事故が原因で三年中に亡くなつたというような方もあるいは入るのではないかと思います。私どもの場合にはほとんにかく二十四時間でございますので、必ず事故の原因と死亡という結果が非常に密接につながつてゐるということで、いわば政策的にそのような統計をとつてしているところでございます。

しかしながら、近時、交通事故死者数についての国際比較でございますとか、いろいろな、直接の事故防止という目的以外の目的で使用される場合が多うございます。現在までのところは、世界的で承認をされております算定方式によりまして、例えは二十四時間以内に亡くなつた方を基礎

数とする国につきましては、三十日間で亡くなつた場合に換算する方式として一・三を掛けることとするということになりますとか、六日間で亡くなつた方を基礎数とするような国については、それら三十日に換算する場合に一・〇九を掛けるといったようある種の換算方式がござります。それによりまして国際比較をやつてゐるわけでござりますが、それはいろいろ不便でございますので、私どももいたしましても、来年、平成五年から三十日間で亡くなつた方、つまり事故の発生と死亡という結果の間に三十日以内の時間が経過した者をすべて交通事故死者数とするという統計も現在の二十四時間の統計とあわせて作成することとしたいということです。現在いろいろと検討しているところでございます。

○上野雄文君 それから、プライバシーにかかわつてお尋ねをしておきたいと思うのは、端的に申し上げますと、自動車の車種と死亡者との関係なんというのは、本当は自動車を使う側にしてみれば非常に大切なことだと思うんです。こういったものはアライバーに入りますか、死亡との関連について車種を公表するとかどうかというようなことは、そこのところはどうお考えですか。

○政府委員(閔根謙一君) これにつきまして、車種別でありますとか、要するにどの程度のことをお公表するのか国際的に承認された事柄であるかと、いうことを参考といたしまして検討してみたいと考えております。

○上野雄文君 これは運輸省はどうお考えになりますか、事故とメーク別、車種別のそういうものも明らかにすることですけれども。

○政府委員(堀込徳年君) お答えいたします。

大変難しい問題でございますが、私ども今直接的にどのメーカーのどの車が事故が死亡率が高いというデータは特に持ち合せておりません。いはスピードが出るのがとか、いろいろなことがある販売状況その他からたくさん売れているのがある言われていますけれども、現在持つていませんで、私どもは基本的には車そのものは全部構造基

準に合った安全な車である。最低限安全であると  
いうことでございまして、それ以後死亡事故とど  
う結びつかとということにつきましては、今後の  
分析センターの活用等にゆだねたいと思つてある  
ところでございます。ちょっと歯切れが悪くて申  
しわけございません。

○上野雄文君 これは、結果としてこういう結果  
が出ておるという話に言い方をえないと、死亡  
率が高いなんて言つたら大問題になると僕は思う  
よ。結果としてこういうことなんですねと云うこと  
で事足りるんではないか、こう思うんですが、こ  
やつぱりプライバシーに入つてしまいますが、こ  
の点は。まあいいでしよう。

それから、今つくばにJARI、日本自動車研  
究所、これが必ずしも同じようなことでないかも  
されませんが、今度の分析センターの先を行くよ  
うな形でスタートをしています。こういったもの  
との連携というか、一元化なんていうようなこ  
と、それぞれが別々にお持ちになつてゐるよりも  
総合的に動かした方がいいんではないか、さっき  
も言つたように、二カ所で非常にハードな分析を  
しなきゃいけないということを考えると、できる  
だけというふうに素人の我々は思うわけですけれ  
ども、どういうふうにお考えですか。

○政府委員(関根謙一君) 日本自動車研究所、J  
ARIでございますが、ここで行つております分  
析の目的は、直接には安全な自動車をつくるとい  
う観点からの分析かと存じます。交通事故総合分  
析センターの方は、交通事故防止を図るという観  
点から、自動車の安全性ももちろんでございます  
が、道路の構造でございますとか人の心理状態、  
あり方についての分析等も行いまして、運転者教  
育でありますとか道路の構造のあり方、あるいは  
交通安全施設のあり方等もあわせてそれらの研究  
開発に資するような資料を提供するということが  
直接の目的でございます。

しかしながら、重なり合う部分はかなりあろう  
かと存じます。当面はいろいろと、研究機関相互  
間でござりますので、お互いに便宜を図りつつ相

互の資料の交換等を行うということであろうかと存じますが、将来統合した方がいいというような考えでコンセンサスが得られるということであれば、そちらの方向に行くこともありますので、それぞれに存在の理由はあろうかと存じます。

いずれにしましても、研究機関相互間の問題ではござりますので、これは他の研究機関とも全く同じ関係に立つわけでございますが、一緒に活動した方がいいということとでコンセンサスが得られるということであれば、そのような方向に進むのではないかと考へておきます。

○上野雄文君 次は、交通安全の意識の問題、運転者のモラル、マナー、こういったことで、さつき文部省の方から小さいうちから教育に心がけますというお話をありましたけれども、具体的に交通安全というそのことに絞ってというよりも、何か人間としての生き方の問題といいますか、そういうものが基本になつてこないなどとも空回りしてしまう。成長してから、あなたが免許証を欲しければこういうことこういうことを守らなきやだめだよと言われば、免許証欲しさのためにこれは何でもはいはいと言つて聞くというのはもう当たり前です。けれども、それが身についているかないいかというのが一番問題なんであつて、これは交通だけの問題ではないかもしません。しかし、最も端的に死に結びつく、一万人を超える死者が出るんだよということをも同時に教え込んどおくと、いうことがどうしても必要だろうといふうふうに思つんですが、具体的にどうお考えになりますか、文部省の立場で。

○説明員(中林勝男君) 交通安全教育の具体的な中身の問題であろうと思います。

まず、交通安全教育の基本的な考え方でありますけれども、被害者にならない、あるいは事故を

起こさないという予防的な安全教育というのは、これはもう変わらず大切なことではないかと思つております。しかし、一方では事故の発生にどう対処するかという問題も今日的な課題になつてきておりまして、そのことにつきましてもいろいろと施策を進めていかなければならぬ、このように思つておるわけであります。モラルとかマナーの問題でありますけれども、これはやはり全人的な人格を成長させていくという中に交通安全教育というものを位置づけていかなければならぬと思つておるわけであります。

そこで、学校教育だけの問題ではございませんけれども、学校教育といつしましては道徳とか特別活動とか、あるいは交通安全教育につきましては保健体育などの教科を中心に、あらゆる教科と領域でもってこれを進めいかなければなりません。このように考えておるところでございます。

○上野雄文君 文部省、きのう私、県の教育委員会に電話をして、教育の現場でどういうふうにやつているのかというのを確かめたんです。それで、高校教育課へ電話したら、うちの所管じやないと言つたんだ。ああそうですか、どこだと言つたら、保健体育課だと。今お答えが出たように、保健体育の面で交通の問題を扱うというのはもう一つ私は実はほとんどこなかつたんですねけれども、そつちの方に任せておけばいいというんじやなくて、今おつしやつたように、全人格的な形成というのであれば、交通安全教育は保健体育なんですね。どういふうに私たちが思うでしようか。その辺のところ、これは今こうしてくれといふうには申し上げません。ただ、もうちょっとみんなにわかるような形での取り上げ方というのが正解なんじやないかというふうに、これは私の感じですけれども、申し上げておきたいと思います。

それから、警察庁の自動車教習のカリキュラムの見直しという問題がこことのころ新聞をすつと見ましても、三月二十五日、四月に入りましてから四月十七日、きのうというふうに出てきております。それで、きのうもいろいろお話を伺いまし

た。最短で免許を取つた人がどうも一番事故を起すというような話もきのう聞かされました、なるほどと、若けりや若いほどまた運動神経もぴんぴんしていますし、物覚えも早いというようなことをなつてくるんだと思うんです。こういうようなことなどから、今警察庁でお考えになつてある所問題についての見直し、そんなことについてのお考えをお聞かせいただきたいと思います。

○政府委員(岡根謙一君) 先生御指摘のように、最近の交通事故の状況を分析してみると、十代の若者が複数で事故を起こすといったパターンが目立つております。そして、その人たちにつきまして追跡調査をしてみますと、最短コースと申しますか、教習所で二十七限ぐらいで技能試験に合格しているというケースがかなり多いということで、現在の教習所における教習のあり方そのものが既に時代に合わなくなつてゐるのではないかと、うかということから、教習所における教習カリキュラムを、現在の自動車の性能であるとか若者の心理状況でありますとか、そういうものに合うように改正したらどうかという考え方で検討を進めているところでございます。

○上野雄文君 日光警察の交通警察官から聞いた話で随分古い話ですけれども、あんたエンジンブレーキかけていろは坂を下がらなくちゃだめだよと言つたら、どこについてるの、こう質問されたというんです。それから、雪道でみんな後ろにチエーンを巻いているんですね。前輪駆動車で女性ドライバーが一生懸命後ろにチエーンを巻いて、だめだと。だめに決まつてあるんです、前輪駆動なら前に巻かなきやいけないのに後ろに巻いたというような笑えない話などもあるんです。こうしたこと、あるいは雪道での操作の仕方などといた問題などについてもきめ細かく教えていただくような御配慮を願いたいものだというふうに思ひます。

さて、あと時間も大分なくなつてしまいまして、運輸省になるかと思いますが、側面衝突の基準の問題など、アメリカと日本では違うようですが、このきのう出た新聞広告をごらんになりますたか、やっぱり日本とアメリカでは側面のあれが違いますよつていうのを。本田とボンテックの比較です。随分痛いところをついてくるんだなと思うだけれども、輸出の車には、アメリカで売れませんからちゃんとやつてある、国内ではやらない。日本の国民の方は、そのところは、横からぶつけられてもこいつはまあしようがないんだとか思ひます。そついたところについての意識を高めるよしなやり方というものがどういうことで可能か。現在は学科と技能というのを分けた教習項目というものを付加することとしたいと申しますが、そのようなことでいいのかどうかという点でありますとか、その他、若者の特性を踏まえて教育をするようにカリキュラムが組まれておりますが、そのようなことでいいのかどうかという点についてはどうお考えですか。

○政府委員(堀込徳年君) おつしやるとおり、アメリカではそういうものを一九六六年九月から義務づけることになつております。このたびの運輸技術審議会の答申では義務づけというふうには至つておらないのでござりますけれども、決して

國民をないがしろにしているわけじやございませんで、答申の考え方といつしましては、現在アメリカの事故の実態と日本の実態をもう少し詳しく調べてみると必要があるだろ。と申しますのは、日本におきます側面衝突対策を講ずる必要があるということが一点ござります。

それからもう一点は、現在私どもヨーロッパと一緒に即した有効な側面衝突対策を講ずる必要があるということが一点ございます。

日本におきます側面衝突事故の実態といふものが現れずしも十分に把握されておらないんじゃないいか。それで、今後事故実態の把握に努めた上でこれに即した有効な側面衝突対策を講ずる必要があるということが一点ございます。

○上野雄文君 日光警察の交通警察官から聞いた話で随分古い話ですけれども、あんたエンジンブレーキかけていろは坂を下がらなくちゃだめだよと言つたら、どこについてるの、こう質問されたというんです。それから、雪道でみんな後ろにチエーンを巻いているんですね。前輪駆動車で女性ドライバーが一生懸命後ろにチエーンを巻いて、だめだと。だめに決まつてあるんです、前輪駆動なら前に巻かなきやいけないのに後ろに巻いたというような笑えない話などもあるんです。こうしたこと、あるいは雪道での操作の仕方などといた問題などについてもきめ細かく教えていただくような御配慮を願いたいものだといつておるわけでございます。

したがいまして、答申に従いまして今後側面衝突に対する研究をさらに一層進めますとともに、このたびの交通事故総合分析センターにおきまして、側面衝突の事故の調査の結果というものを、要するに一点に集中、ねらいを定めた事故分析をお願いいたしまして、その中から効果的な対策を講じていただきたい、かようと考えておるわけでございます。

○上野雄文君 日本の自動車はまだまだ育成していないかなきやいけないんだという段階は過ぎてゐるんだろうと私は思つてゐるんですけども、メーカーの方の要請で國民の安全、自動車の運転者の安全は二の次というふうに理解していいんですか。

○政府委員(堀込徳年君) 決してそのようなことはございませんで、私ども車の安全性を総合的に考へなきやならないということで、今回も乗員の被害、あるいは歩行者の被害、あるいはトラック、夜間、若者というようなことでいろいろ考えたわけでございます。特に乗車中の事故も、先ほど来御審議いたしておりますように、近年諸外国並みに四割を超すという状況になつてきておる

創生との関係があると思うんです。今度は単位をずっとと小さくして市町村別に、私は栃木ですが、かつては「栃」、それが「木」が入って「栃木」、こうなりましたけれども、そのぐらいの変化で、物心ついてから余りアートの表示が変わつてい

なつており、かつそれが守られていくということであれば、かなりの部分それでよろしいといいますか、いわば無謀運転を抑止するような効果が生まれによって生ずるということで、そういう観点からもその程度でも足りるという考え方でございます

解をまずお聞かせ願いたいと思います。

○國務大臣(塙川正十郎君) 最近、交通事故がよ  
り以上に多発化してまいりまして、いわば交通危  
機の深刻さというものが異常でございます。した  
がいまして、この際に交通事故全体をあらゆる面

さいますかたないまの死亡事故の中身といふものをもう少し分析する必要と申しますのは、例えば乗車中の人が四割以上亡くなっている、そのうちの七割、先ほどお話しになりました七六・五%ですか、シートベルトをしておらない。果たしてドアを強化してばんばんにしたときにそれで亡くなる人が助かるのか、あるいは大部分の人が車外放出、いわゆるドアがあいてシートベルトをしないでほり出されて亡くなっているのか、そちら

ない、市町村別にしてみれば、これはまたみんなの目にもつきやすくなってくるし、その地域のいろいろなナンバーを取りかえることやらしてみても、いつまでもあの人は前のところなんかやっているなというようなことにも気がつくだろうと思うんです。市町村別の表示も検してみたらどうかといふうに私なんかは思っているんですけども、どうお考えですか。

○政府委員(堀込徳年君) お答えいたします。

が、もちろん区域が細かくなればなるほどそのような効果が生ずるということがあらうかと存じますので、それであればその方がさらによろしいのかなという印象でございます。

から科学的に一度調査分析してその対策を講ずるべきであろう、こう存じまして、この分析センターを今回創設するということになつたのでござりますが、これを一つのきっかけにいたしまして、免許制度なりあるいはその他諸般の施設等を積極的に見直していきたい、こう思つております。そこで、今回お願ひしておりますこの法案は、交通事故対策に対する新しい時代に入つていただきたい、従来の交通政策よりも一步深く広く入り込んでいき

邊もう少し実態を知ってみませんと、単にドアを開いて厚くして丈夫にしたけれども変わらず側面の事故は減らなかつたじゃないかということになりますと、何のためにやつたかわからない。そんなようなことから、科学的なことをやりたいという

先生御指摘のように、ナンバープレートが市町村別であるということになりますと当該地域の住民にとって非常にわかりやすいわけでございまして、現在原動機付自転車につきましては、税金の関係もありまして市町村の名前で表示されて、

○委員長(出口哲夫君) 午前の質疑はこの程度にとどめ、午後零時四十五分まで休憩いたします。午前十一時四十八分休憩

たいというその意思の表示である、決意である、こう見ていただいていいんではないか、こう思つております。

ことではございませんので、決してメーカーのとかいうことではございませんので、御理解いただきたいと思います。

るところでございます。しかしながら、一般の乗用車につきましては、北海道から沖縄までいろいろ全国広範に移動するということから、ナンバープレートにつきましてはほかの地域におきまして

午後零時四十八分開会  
○委員長(山口哲夫君) ただいまから地方行政委員会を開会いたします。  
休憩前に引き続き、道路交通法の一部を改正す

形になつております。我々もまた関係省庁と氣を合わせましていろいろな施策を今日まで講じてまいりましたけれども、なかなかその増勢を食いとめるという形になつていないとこころがある

と、幾ら分解したって、これはどうにもならないなってくると思います。アメリカで採用しているのに日本で採用しない、というのはどういうわけだということにならざるを得ないんじゃないのかと思ひます。そういう誤解を受けないようにやつていいです。

小規模の区割りでなく、自動車の使用の本拠を管轄する各都道府県ごとの陸運支局の所在地、大体県庁の所在地になりますけれども、県庁所在地

る法律案を議題とし、質疑を行います。  
質疑のある方は順次御発言願います。

私どもは、今まで我々の必ずしも十分手だての  
講じてなかつた分野につきましても、この際さら  
に工夫をいたしまして、新たな出発点として交通安全  
事故防止に取り組んでいきたい、そういう形で交  
わけでございます。

それから、ナンバープレートの問題で、不表示車両対策というのが今度取り入れられることになつたわけですけれども、これと関連してといふか、いろんな事故が起つたときに一番先に目に付くのが、このナンバープレートの不表示車両ですね。それで、この問題をどうやって解決するか、これが課題だと思つてます。

の名前あるいは一般に判別しやすい名称というものを使つてゐるわけでござります。しかしながら、ナンバープレートの見やすさ、表示のあり方というのはいろんなところで御指摘を受けて いるわけでございまして、今後また関係

わけであります。この試みは当局の提案のように、あらゆる調査を行つて、科学的な分析を行つて、科学的なデータ等を駆使してこれから交通安全等の絶滅を期したい、こういうお考えのようあります。また、一方では交通安全の施設等も今

「くのかナンバー」。これが県単位だと  
思つておつたら、今度は陸運事務所単位なんですね。  
ね、名前が。あれは狹まつてくれば狹まつてくる  
ほど——六千二百万台を超える自動車ということ  
になつてきたら、電算処理してあるから検索は割  
合簡単だ、こういうお話をありますぐ、ふるさと

○上野雄文君 警察ではそのことについてはどうお考えですか。考えたことはありませんか。  
○政府委員(閑根謙君) 私どももいたしましては、ナンバープレートが必ずつけられるようになります。

案に対する私も大きな期待をかけているものであります。

そこで、まず法案を提出されるに当たって、提  
出者である国家公安委員長並びに警察庁長官の目  
めて安全対策、また指導の徹底等が図られるもの  
と思っておりますが、これらのことによりこの法  
案に対する私も大きな期待をかけているものであります。

第二部

してきたと思っております。特に、あの四十五年当時の事故数は一万六千七百六十五人も死者が出ておつたのであります。その後五十年代に入つて年々減少しまして、五十四年には八千四百六十六人、五十五年は八千七百六十人と、警察庁が目標としておりました八千人以下には達しておりませんで、大幅に減少を見たことは事実であります。

しかしながら、これはどういうことか、もちろん車の台数がふえた、ドライバーの人口がふえた、こういうこともあるかと思ひますけれども、一方では道路交通等はかなり整備をされていいるわけでありまして、再び九千人台、そして六十三年にはまた一万人を突破して、平成一、二、三年と連続一萬一千人台、こういう死亡者が出るというような状態であります。また、件数におきましても、五十二年の四十六万六百四十九件から平成二年には六十四万三千九十七件、こういうふうにかなり大きく増加をしているのでありますから、四次に及ぶ交通安全対策があらゆる手法で進められたにもかかわらず増高してきた、この要因が私どもにはどうもまだわからない点が多いわけであります。そこでどういうことが大きな要因になつてゐるのか、この点がわかればお聞かせを願いたい。これは総務庁と警察庁長官と両方にお伺いをしたいと思います。

○政府委員(賀来敏君) ただいまのお尋ねにお答えいたしたいと思います。

御案内のとおり、第一次交通戦争と言われておりました昭和四十五年当時からどんどんと時代が変わつてしまつて昭和五十四年には半減したといふことは、御指摘のとおりでございます。これは多くの国民の皆様を初め、国政に携わつておられる皆様方の御尽力のたまものであると感謝申し上げておるところでございます。しかしながら、再びふえてきたということで國民の皆様も憂慮されておられるわけであります。やはりこれにはそれ相応の社会的な背景があるように感じられます。

特に、昭和四十年代あるいは三十年代の後半になり見られましたのは、いわゆる強者である車が歩行者や自転車に衝突して事故を起こしていく。そうしたことでいたいけな子供さんあるいはお年寄り、お年寄りと申しましても比較的それが歩行者の歩行中の事故が多かつたようと思われます。そういうことで信号機の設置などがあるは横断歩道だとが道路環境の整備等々、いろいろと安全部門を含めた物的な措置が膨大な予算を投じて整備されたのも、歩行者対策あるいは自転車対策等々で急激に進んだのも事実でございます。そういうようなことで昭和五十四年あたりまではめきめきと効果をあらわした、また国民の盛り上がりも強かつたのも事実でございます。

しかしながら、このよろいわゆる物的な手段で安全を確保できるものばかりに、都市効果と申しますか、車がどんどんふえ、しかもまたドライバーのマナー等もありましようし、いわゆる社会的状況が大きく変わつてきておるもの御案内とのおりでございます。例えば、昭和五十六年と平成三年を対比いたしましても、車はわずか十年ほど間に四割以上ふえているということでござります。またドライバーの方も同じようなふえ方をしている。それぞれ、自動車も六千万近い状況でござりますし、ドライバーも六千万人を超えると、いうような状況、それと自転車がまた急激な勢いで、今や六千九百万台の自転車、この狭い道筋に車と自転車と歩行者が混在化しておる。御案内のとおり、物流面も国鉄から貨物が道筋に移りましたように、物流面も変わっておる。そういうような社会的な背景と、もう一つは、國民生活もその経済活動も含めまして夜型化しているというこ

いたいた直後あたりと比べますとかなり低下している。特に若者の免許ドライバーの増加の要因もあろうかと思ひますが、若い人を中心にしてシートベルトの非着用の死者が増加している。また、この十年間で六十五歳以上の高齢人口が九%から今や一二%を超えてきておる。特に交通事故死者で見ますと、七十五歳以上のいわゆる後期高齢者ともいう年齢層の方の事故が多いというようなことでございます。

こういうもうろの要因が複雑な形で絡みまして、大変残念なことでございますが、交通事故が再び増加の傾向をたどつておるという状況でございます。

す。

警察庁の資料によりますと、自動車乗車中の死者数は、検証の結果、シートベルトを着用している人が一九・一%、二割を下回つてゐるのであります。着用していないなかた人が七七・七%、こういった、そういう調査をしたものがございます。それによりますと、目的地が比較的近いところだからシートベルトをしなかつたというのが一番多くございます。それと、面倒くさいからということ、もう一つは窮屈だから、こういうような理由が、しない理由の大半のようでございます。しかし、シートベルトは、科学的に申しまして、やはり着

○政府委員(岡根謙一君) 私どもも、ただいま総務庁の交通安全対策室長から御答弁申し上げましたような認識を持つております。

それに加えまして、さらに、特に若者についてございますが、規範意識の低下、それから車の危険性についての認識が不足しているといつような点、さらに、車の性能が非常に向上してまいりましたが、それに合った技能教習がうまく行われているかどうかという点等についていろいろ問題があるのではないかという認識を持つております。あわせまして、各省庁がいろいろ所掌する責任の範囲内で努力をしているわけでございますが、それらをまとめる総合的な施策というものに、もう少し努力する必要があるのではないかという点も考えております。

といったようなことで、今回私どもいたしましたことは、総合的な施策に資するための事故分析のシステムを設けさせていただきたいといつことと、運転者教育について工夫をするような仕組みを設けさせていただき、あわせて暴走族に対する対策の仕組みも講じることができるようにお願いしたいということで、法律案を御提出申し上げておる次第でございます。

○野別隆俊君 シートベルトの着用のことが出来たから、後でやつもりでしたがまず最初に、条文に入る前にお尋ねをしておきたいと思いま

用していれば相当な率のいわゆる救命をすることができるということも世界的な事実でござりますし、また、我が国においてもそういうような分析がなされているところでござります。

いろいろな今申し上げましたような心理的な理由もあるうかと思いますが、一つは、法律が皆様方のおかげで制定されたときは国民の皆さんも関心が高まつたと思いますが、そういう法律も、落ちついてくるとだんだん見識が結果的に弱まるようないくつかの側面があろうかと思つております。

そういうことで、やはりシートベルトをしていれば命が助かる、あるいは何かが比較的小さくて済むんだという、そういう科学的な理解を深めるとともに、知識として持っていたくだけでなくして、それを契機にして着用していたくというよう誘導していくキャンペーンを強めなければならぬと考えております。そのために警察当局の指導、取り締まりとあわせまして、何としてもこれは警察のためにやるというものでございませんで、本人とか家族、あるいはまた関係者のためにやるわけでございますので、家庭とか地域とか地域で、草の根的に盛り上がるようなキャンペーンの推進をしなければならないということで、昨年来特に強化いたしておりますところでございます。

また、これは官庁だけでなく、多くの民間の団体、多くの国民の皆さんに理解を賜らなければならぬということで、ことしの一月に既にシートベルト着用推進協議会を設けるなど、効果的なキャンペーンを工夫し、一部春の交通安全運動では若い人に关心を持っていただくような形でクイズを導入したりしているところでございますが、国レベル、地方自治体のレベル、また民間のレベル等々にも普及させるべく、今後ともキャンペーンの強化に努力していきたいと考えております。

して、シートベルトをしていないと法律面でも不利益を受けるということをわかつていただくようになります。しかしながら、そのような努力の結果、昨年のシートベルト非着用の取り締まり件数は、一昨年の取り締まり件数に比べまして四〇〇%ほど上がっているのでござりますが、取り締まりのみによつて目的を達成することはほとんど不可能でございます。

ただいまの賀来室長の御答弁にありましたとおり、私どもも、それぞれの運転をする方々がシートベルトを着用することの効果を本当にわかつていただきとすることが何よりも大事なのではないかと考えております。そのわかつていただき方法といたしまして、自動車のディーラー団体の方々にもお願ひいたしまして、自動車を販売する方がそれを買われるユーザーに対して、安全な自動車の使用方法ということの一環として、シートベルトをつけることがいかに大事であるかということを伝えていただくことなどもあわせて行つて顶こうところでございます。

○野別隆俊君 今、推進をしてきて一時はなかなかよかつたが下がつてきているというような答弁のようではあります、そこで県別で結構でござりますから、シートベルトの着用率の高いところから上位三県ぐらい、下位三県ぐらいをお聞かせ願いたい。

○政府委員(齋来敏君) 今たまたま資料を持ち合させておりませんが、シートベルトの着用の比較的よくないところは、県を挙げさせていただいて恐縮でございますが、京都府、大阪府、このあたりが余りよくないということでございます。関東周辺でも比較的いいところと余りよくないところとございますが、東京都は比較的いい方でございます。長野県とか宮城県とかいうところは極めていいような地域でございます。正確な資料はまた後で。

○野別隆俊君 私は、着用率を高めるためにそういった模範になるような事例等を各県に指導する、いいことはやつぱりできるだけみんなまねをしていいような地域でございます。正確な資料はま

していただいた方がいいと思うものでありますから、ぜひひとつそういう事例を挙げて、そしてこういう運動を高めて事故を防ぐ。今さつき申し上げましたように、二割もしていかつたというふうに大きな原因があるわけでございますから、ぜひそのような指導を徹底していただきたいと思います。

いうことを前提として、その場合にはその方々にいろいろな迷惑をかけることのないよう配慮しながらの表現でございますが、先生御指摘のよつた趣旨のつもりで規定を設けさせていただいているものでございます。

○野別隆俊君 私は表からとすることを申し上げてゐるわけでありまして、本人がそういう場合は

○政府委員(閩根謙一君) これで不十分であるか  
協力をしなきゃいかぬのだという気持ちになることの方が多い大事じゃないか、それもあってしかるべきじゃないか、そういう精神条項的なものぐらいはつくつて協力をさせる、そのことはやっぱり大事なことじゃないか。裏からおやりになつて実効上がることで、あれば、私はあえて申し上げませんが、この問題については将来検討をしていただきたい、このように考えますが、どうでしようか。

どうか、実際に運用方法を見まして、不十分であるということであれば検討させていただきたいと考えます。

○野別隆俊君 次に、今度の改正案の中にも出ておりますが、消音器の取り締まりの点でございま

見ておるよう見ているのであります、これでは一定の取り締まりができにくい、今度法改正をやらざるを得ないということになった理由、やっぱり今までの現行法ではこういう点が非常に悪かったのだ、今度の法改正によつて、今私が申し上げました消音器を外したり、カットしたりして、これがけたたましい音が聞こえなくなるようだ本体いけるかどうか、この確信のほどもついでにお聞かせ願いたいと思います。

○政府委員(関根謙一君) 暴走族の数は、大体ここ数年変わっておりません。ただ、暴走族のグループがふえております。と申しますことは、一つのグループの構成員の数が少なくなっているということを意味いたしまして、それも影響があろうかと存じますが、本当に少人数で夜間迷惑を与えるような爆音を発して走るという形態の暴走行為が増加しつつございます。

そこで、現在のこの種の事犯に対する取り締まりの仕組みでござりますが、先生御指摘のお通り、道路運送車両法、この法律に基づく命令の規定に違反しているわけでござりますが、それに対する手当でいたしましては、御指摘の道路交通法六十二条の規定でございまして、この規定をよく見てみますと、道路運送車両法またはこれに基づく命令の規定に、「適合しないため交通の危険を生じさせ、又は他人に迷惑を及ぼすおそれがある車両」ということで、適合しないだけではこの处罚の対象になりませんで、適合せずかつその結果交通の危険を生じさせるか、または他人に迷惑を取り締まりの実務といたしましては、音をはかりまして、その音が道路運送車両法とこれに基づく命令で定める基準を超える場合を他人に迷惑を及ぼすそれがあると判断いたしまして取り締まりを行つてあるところでござります。ところが、音を基準とした取り締まりというのは非常に難しいのでござります。特に夜間音を発している車を見つけた場合に、その音が犯罪に該当する音を行つてあるところでござります。音をはかりまして、原動機付自転車免許を受けようとする者に技能講習が法制化されましたが、まずこの趣旨についてちょっとお伺いをしたいと思います。

○政府委員(関根謙一君) 原付講習の法制化をお

を出してもらう必要があるというようなこともございます。

願いしている趣旨についてのお尋ねでござります。

めで何らかの施策を考えたらどうかとのお話をございまして、私どももその御趣旨に沿うように検討いたしますと御答弁を申し上げました経緯がござります。

で、とにかく道路運送車両法等の規定に違反するということと自体が暴走行為を生む、あるいは交通に危険を及ぼすおそれがあるということは客観的事実でございますので、その点に着目をいたしまして、今回、法律案の表現で申しますと、第七十一条の二という規定でございますが、消音器を外したり、あるいはその機能に著しい支障を及ぼす

ような改造を加えたという客観的な事実、外形を備えていれば、そのこと自体を取り締まることができるというようにしていただきたいということでお願いをしているところでございます。このよ

うな仕組みができますれば、まずそういう外形の車に乗っている人がいれば、その人が音を発しな

くともまずこの規定に当たることになるというこ

とでもありますし、とにかく一々音を発してもらいまして、その音をチェックするという必要がございませんので、この取り締まり要望というの

実に国民の間で申しますが、人々の間で非常に高い要望の事項でございますが、その御要望に沿うことができるものと考えております。

○野別隆俊君 言うなれば今までの法では、現物

付自転車の免許を取得する際には、学科試験と適性試験のみでございまして、技能試験は課されておりませんので、原付免許を取りましてもそれだけでは実は乗ることができないということがございまして、実際上の問題といたしまして、原付免許を受ける方々は大体年間に五十万人以上ござりますが、その方々に公安委員会の方で交通安全協会等に委託したりしながら、原付免許を受けた方あるいは受けようとする方に講習を行つていると

いうのが実情でございます。この講習は、実際に一〇〇%人によって二回ぐらい受ける人もござりますので一〇〇%を超える数字に統計上はなりますが、まずまず一〇〇%の方が受けられております。では、そういう事情があるのであれば何も法制化する必要はないのではないかとの御疑念がおありかと存じますが、これを法制化する趣旨は、一つには原付の技能講習についてカリキュラム等をきちんとしたものにして、それぞれの講習の内容がばらばらにならないようにしてみたいということが一つございます。

それからもう一つは、一昨年、平成二年の十一月七日に神戸地裁でこの原付の技能講習につきましての判決がございました。当時、決算委員会でも取り上げられた問題でございます。その判決と申しますのは、原付技能講習はそもそも法律上根拠がないのにそれを受けさせられた。講習手数料二千五百円、この講習手数料は法律に根拠なしに払わされたのであるから返せといふ訴えが講習を受けた方から兵庫県を相手といたしまして神戸地裁に提起されました。その結果の判決が平成二年十一月七日の判決でございまして、それは、法律

最近は警察の方の方針が変わったんだろかと。横断をしながら二、三人でそういう話をしているわけです、人の方が危ないわけですから、青信号でも。そういうことを、一つの冗談とも言えるわけですが、確かに効果的であろうかと思ひますが、それでも確かに効果的であろうかと思ひますが、これがけでしょ、が、やつぱり人より車の方が優先。人が通つている状態なのに、人が一人通ると車は

すぐまた出てくる、こういう大変危険な状態にあります。こういったことについて、交通担当の方々はお調べになつておるのでありますか。時間が

わづたんだろか、今はもう人間じゃない、車優

先になつたんだというような話をしておりました。この点について伺います。

○政府委員(閔根謙一君) 横断歩道での車両の一時停止義務につきましては、道路交通法の三十八条一項のただし書きに規定がございます。この一時停止義務というのは重い義務であると私どもは考えておりまして、取り締まりの場合には十分念頭に置いて取り締まつてもらうように指導をしているところでございます。そもそも取り締まりの基本方針は、悪質、危険、迷惑性の高い違反から順に取り締まるという方針でございまして、この一時停止義務違反と申しますのは、危険性の高い義務違反という認識でございます。

しかしながら、そのようなこととあわせまして、車間距離の確保の問題とか、走行車線をみだりに変えないといったマナーの問題とか、幾つか頭に置いて取り締まつてもらうように指導をしているところでございます。そもそも取り締まりの基本方針は、悪質、危険、迷惑性の高い違反から順に取り締まるという方針でございまして、この一時停止義務違反と申しますのは、危険性の高い義務違反といふ認識でございます。

しかししながら、取り締まりについて以前に比べて余り目立たないではないかとの御指摘かと存じます。

ですが、確かに取り締まり件数を見てみると年々低下しております。十分この点注意いたしまして、今後さらに一層この点について配意するよ

うに努力したいと存じますが、取り締まるということの手法の一つといたしまして指導、警告という方法がござります。そのような手法を多く用い

つづつ、特に悪質な一時停止違反の場合には刑罰と申しますか、不利益処分をもつて当たるというよ

うな方針で進めさせていただきたいと考えます。

○野別隆俊君 この点について一回調査をしてい

ただいて、今言わたったように悪質でなければやっぱり指導、警告で徹底してやつていただきたい、

このように考えます。

次は、高速道における多重衝突が、この前も北海道で起きました。あれは雪も関連をして大きな

被害になつたわけであります。この起くる原因にもいろいろあると思いますけれども、警察の方

としては、ああいつたことの原因はいろいろあるが、どのような原因が多いのか、まずそれをお聞かせ願いたいと思います。

○政府委員(閔根謙一君) 高速道路での多重衝突事故は、多くの場合悪天候下で起こるということがございまして、そのような走行の環境の悪いところに適した運転をしていないということが大き

な理由の一つかと存じます。

しかしながら、そのようなこととあわせまして、車間距離の確保の問題とか、走行車線をみだりに変えないといったマナーの問題とか、幾つか問題点はある、このように認識をしております。

○野別隆俊君 いろいろあると思いますが、車間距離の問題が一番大きな問題だと思いますけれども、最近大型トラックなどが多くなっておりますので、しかもここのいう自動車に限つて急いでいる自動車が多いようでございます。片方二車線の場合に、トラックが追い越し線に入つてくるのが多い

んです。見ていてますと、本当は普通の路線を走っ

ていただければいいんです。前を走っているのろ

のろ運転のやつを追い越すために追い越し線に

入つてくるならわかるんですけれども、もう追い

越し線をずっと走つて、ここにも一つは問題

があります。

同時に、トラックと小型車が後ろにいるという

ような場合、ある程度車間距離をとつております

ても、その前の車は、小型の場合は見えにくわ

けであります。車ごとにびしつとレーンを決める

ということは無理といたしましても、できるだけ

車が忙がしいので、朝出かけるときに、家か

ら八百メーターぐらいしかないんだけれども、幼

稚園にいつも送つていきました。また、帰りに迎

えに行つた。しかし、その日は迎えに行く時間が

狂つたんでしょうか、一人で帰る途中に子供が横

断歩道で車にひかれて亡くなりました。そのとき

に言われた言葉は、私が家の近くの道を子供と一緒に

歩いていたり横断歩道を渡る練習をしつけておけ

る。これは一回調べてほしいんですけど、小さいと

かわり一人で行くよりか二人、両方でいつもどつ

少ないとかもしれない、本当に訓練がされておれ

ば、非常に気をつけて子供は行くものです。その

ときは、本当に運転がわからない

ことがあります。運転ができない子が五歳、六歳になつてふらふらする。行くべきか行かぬべきか、青、赤の信号を

うまく見分けることができないような子供もいる

わけであります。

○政府委員(閔根謙一君) 大型車あるいは大型貨物車のための車線を指定することができる条件といたしましては、車線数がかなり多いという前提

が必要かと存じます。現在、高速道路について見

ますと、九三%以上の高速自動車国道につきまし

て側面二車線以下でございますので、その場合に

車線を大型貨物車用として使つてしましますと

円滑な交通流を確保するという点でなかなか困難があろうかと存じます。客観的にそのような道路

構造上の条件あるいは交通量の問題等を勘案いたしまして、それでそのようなことが可能かどうかと存じます。

○政府委員(閔根謙一君) 大変難しい御下問でございますが、交通安全教育ということで、実地に体験させながら教育を行つてこれが最も効果が上がる方法であるということは先生御指摘のとおりかと存じます。

ただ、保育園との間の送り迎えの問題と申しますのは、交通安全教育とは別の要素も多々あります。たゞくことはないかなという感じでございます。どうも申しわけございませんが、そういう印象でございます。

○野別隆俊君 確かに難しい問題かもしれませんのが、道路を二人ぐらいで子供が手を握り、りりしくて、本当に気持ちのいい歩き方をしていいですね。これは一回調べてほしいんですけど、小さいときから訓練したら事故率はかえってそっちの方が少ないかも知れない、本当に訓練がされておれば、非常に気をつけて子供は行くものです。そのときは、本当に運転がわからない子が五歳、六歳になつてふらふらする。行くべきか行かぬべきか、青、赤の信号を

うまく見分けができるような子供もいる

わけであります。

遠い保育所、幼稚園に行く場合もありますから、それは事情によつて違うケースはありますけれども、私は正しい教育を小さいときから親がしつける、このことを基本に置かなければいけないかという気がしてなりません。今の時代はえてして過保護の方向をとりかちであるが、そのことが正しいと私はどうしても思えないんです。その辺については今後研究をしていただきたい

それから、交通安全運動について、保育所とか幼稚園でどのように取り組まれているのか、小中学校における交通安全に対する教育指導の徹底はどういうふうにして図られているのか。それから、一番問題になります十六歳から二十四、五歳の青年、高校生の場合は学校でおやりになるのかもせませんが、青年の人たちの教育というの是非常に難しいのですが、これは職場とか地域とかそういうところで道交法や安全運転についていろいろな指導をするようなことが行われているのか。もう一つは、高齢化社会で高齢者、特に六十五歳以上の事故が非常に多い、こういう状態が出ていますが、これに対する指導はどういうふうに行われているのか、お聞かせ願いたいと思います。

○説明員(高岡賢治君) 先生御指摘のとおり、小さい子供のうちから交通安全指導をするということが大事でございまして、事実幼稚園での指導は、特に正しい道の歩き方とか集団の登下校とかいうようなところから始まりまして非常に多くの時間を交通安全指導に割いているという実態もございまして、これはもっと一層進めていきたい、こういうふうに思っております。

また、小中学校につきまして、発達段階もござりますから内容は多少違いますけれども、保健体育あるいはホームルーム等の特別活動で指導を進めます。高等学校では、特に将来の運転者になると、このことを考えましてマナーというようなことを中心に指導することになつております。特に今回学習指導要領の改訂というのがございまして、今までの高等学校、中学校の保健体育の交通安全の位置づけに比べまして非常に大きな位置づけをいたしましたので、これをもとに各地域での指導の充実に努めてまいりたい、こういうふうに思つておるわけでございます。

なお、文部省で例えれば十八歳以上の青年に対しやるということについてはなかなか先生御指摘のとおり難しい問題でございまして、特に学籍等を持たない場合には関係機関がそれぞれの役割分

担で進めなくちやいかぬかと思つておるわけでございますが、社会教育面でもいろんな学級が最近学校になっておりますので、そういう中で交通安全が取り上げられるケースが多く見られます。非常に盛んになってございまして、そういう中で連携してまいりたい、こう思つております。

○野別隆俊君 私は、自治省も、それ以外の総務省も警察署もそうであります。十七省で安全運動を春秋に全国的にやつていただいておりまして、この成果は大きいと思いますが、最近マンネリ化してきてるんではないかという気もいたします。この辺で活を入れると申しますか、各自治団体あたりで広報なども毎月ないし二ヵ月に一回ぐらい出されていますが、その他各種団体、会社等においても交通安全に対するいろいろな指導、それから交通事故の問題など、もう少し国民的P.M.をすべきではないか。職場でもなかなか聞くような機会がない、地域でも余りない、そうすればどこでやるかというと、新聞のように家庭に送り込んでそいつたものを見ていただくような運動をするべきではないか。一回、国民運動的に各種団体で総合的にこういう運動をやって徹底する。交通事故に対する問題や安全指導の問題について、今年の春秋やつてあるのは、車社会の車社会の運転をみんなが一回やろうじゃないか。

交通事故の死者が一万人を突破している現実を皆さんに知つてもらつて、事故がこういうことで起こりやすいんだということもP.R.して、特に若い人たちの事例などを挙げまして、日中よりも夜間の事故が最近多くなっている、晩の灯が入つて日没から朝までの事故が大変多くなつておりますので、そういう国民運動を起こすべきではないかということについて、きょうは自治大臣もお見えでござりますから自治大臣、そしてまた総務省の見解、警察署長官の考え方をお聞かせ願いたい。

○政府委員(賀来敏君) ただいまの御質問にとりあえず総務省の方からまず第一次的にお答えさせ

ていただきたいと思います。

交通安全はまさに国民的な課題でございまして、国はもとより地方自治体、民間団体、また国民の皆さん一体となってやらなければならぬ対策であることは先生御指摘のとおりであろうかと思います。特に現代は車社会、車が歩行者をはじめとする他の車両とのかかわり合いがございまるるなどの基本の前提にならうかと思ひます。また加害者になり得るという前提で、先ほどいろいろな形で車社会とのかかわり合いがございましたが、その基本の前提にならうかと思ひます。また被害者になります。国民一人一人がやはり他の方を思いやるというような、そういう運動が必要であろうかと思ひます。

高齢者の方が最もおくれておるというか、諸外国よりさらに我が国は高齢化が進んでおりまして、それが急速になつておりますので、高齢者に御案内とおり春秋の交通運動も実施されておりますが、どちらかいうとマンネリ化しているのではないか、惰性になつてゐるのではないか、あるいはまだ安全感覚が麻痺しているんじゃないかというそれぞれの厳しい御指導もいたいでいるところでござります。そういう意味で、春の交通安全運動のほかに、一部高齢者に対する安全運動も組織化されつありますが、年がら年じゅう毎日やつておるというのもおのずと緊張感がないということで、国民の多くの活動が活発になる、例えば年末年始に焦点を合わせた運動であるとか、三月の卒業期あるいは年度末、四月の新年度に焦点を合わせたいわゆる安全運動、あるいはそのミニ版といつたようなもの、またゴルデンウィーク等に対する事故の防止活動、また夏の暴走族対策等々、いろいろな形で、国のレベルで、地方自治体のレベルで、またそれぞれの地域のレベルで活動が展開されているところでござります。

今申し上げましたのは、総論的になりますが、これももう少し活性化するということ、実は私どもは上滑りしているんじやないかといつよう反省もしているところでございます。と申しまるいはそのミニ版といつたようなもの、またゴルデンウィーク等に対する事故の防止活動、また夏の暴走族対策等々、いろいろな形で、国のレベルで、地方自治体のレベルで、またそれぞれの地域のレベルで活動が展開されているところでござります。

これもまた自治省等もござりますが地方自治体、総務省等もござりますが、総合調整官庁といいたしまして國の横のレベルで、また國のレベルの安全運動も百二十数団体の協賛を得ておりますのでそういう団体への働きかけ、また自治省等もござりますが、地方自治体、総務省等もござりますが、車が人をはねるということだけですとあ





て御協力をお願いしているところでござります。

○説明員(橋本鋼太郎君) 建設省といたしましても、交通事故を防止するため官民が一体となつて協力してまいりたいと思っております。このため今回のセンターの設立に際しましても、この分析センターの設立の趣旨にかんがみまして建設省といたしましても、防護さくとかあるいは標識、こういう交通安全施設の関係の団体、あるいは道路そのものを建設しております道路建設に關係する団体、例えば日本道路建設業協会、あるいは交通安全に關係するいろいろな団体について幅広く参加を呼びかけているところでござりますので、今後ともそういう団体に御協力を引き続きお願ひしてまいりたいと考えております。

○常松克安君 目標金額。

○説明員(橋本鋼太郎君) 出資といたしまして、おおむね十億円ということを考えて現在進めておるところでございます。

○政府委員(関根謙一君) 私どもといたしまして、大体百億を目指にして、十億、十億、五十億で七十億、あと三十億足らぬのですが、よろしいでございます。

○常松克安君 今度は警察庁になるわけであります。

○政府委員(関根謙一君) お金のことを小さかしく申し上げ

ても、建設省、運輸省と一体となりまして、交通安

全に御理解をいただくいろいろな業界に残りの額

の寄附を仰ぎたいということで努力をしていると

ころでございます。

○常松克安君 お金のことを小さかしく申し上げ

ているのじやなく、あくまでこれは国家的な国民

の合意ということであれば、暴対法のときも申し

上げましたけれども、寄附金をもつて事を進める

と、寄附を出されたところのデータが公表できな

いとか、ひもつきになつてしまわないか、こうい

うふうな懸念で細部についてお尋ねをいたしたわ

けでございます。こういう大事業は国民挙げての

ことでありますから、一千億程度政府が担当して

やつて当然のものであります、事業として。これ

を、財團をつくつてそういうふうなところから寄

附を受ける。後ほどまたこれは運輸省、建設省に

対してデータについてお伺いいたしますけれども、ドイツの方向を見ましても、これは連邦政府の直轄であります。政府が全部賄つておるわけであります。それより以上のことを委託したハノーバー医科大学については、政府からまたその金額に見合つものを全部出しているわけです。ところが、日本のは逆であります。こういうふうなことで果たしてこの目的というものが達せられるのであろうかという疑念を持つておりますから、ひとつこの意見というものが、あつたことを深く留意しておいていただきたい。

次には、目的について申し上げますけれども、交通事故の防止と交通事故による被害の軽減、こう書いてありますけれども、この被害という人は命は入つておらぬですか。

○政府委員(関根謙一君) 御提案申し上げております法律案の第百八条の十三の規定についてのお尋ねかと存します。

この民法の法人は、「交通事故の防止及び交通事故による被害の軽減に資するための調査研究等

を行うことにより道路における交通の安全と円滑

に寄与することを目的として設立」されるもので

ございます。この「被害の軽減」の中には、当然のことながら人の命は最もとうといものとして想

定されております。

○常松克安君 人命尊重の規範なくして行政の根

本は成り立たないわけでありますから、当然、今

おつしやいましたように、人命尊重の上からいつ

ても人の命、交通事故における死者、こういうふ

うなことであります。午前中から上野先生の御

指摘になつたお話、鋭くつかれる質問を聞いてお

りまして、果たしてそれがこの中にあるんだろう

かと深く考えさせていただきました。

物事の中途半端は、忌み嫌われる第一であります。

○常松克安君 中途半端で、事半効の今まで効果を出せ

す。中途半端で、事半効の今まで効果を出せ

と、いつて出せるものじやないわけであります。そ

して考えますと、例えて申しますと、調査項目

は、ドイツは二千項目、日本は五百項目である。

私は心配をなすところは、勝田市に中央研修所

ができ上りました。看板にもパンフレットの中

にも、救急医療をきちと教えます、こういうふ

うになつております。現場は何もありません。そ

れを尋ねますと、努力目標だとおっしゃった。努

力目標で一番大事なのは人命じゃないかと言いま

した。そうしましたらお答えは、あれをつくると

大事だとは今わかる、しかし第一義は事故の分析

をどうしても諸団体、皆さんが声を大にして求め

られるならば受け入れます、やつてもいいです。

やつてもいいですから、そういうふうな部門につ

いては大学の医学部に委託をして、そしてこの財

団がベースを進めるうちににおいて途中でそういうことも考えております。こういうふうに私は善意に理解をしているんですが、これで間違ひございませんか。

○政府委員(閑根謙一君) 交通事故総合分析センターがその目的を達成するため事業を行なうわけでございますが、その目的を達成するための事業活動として必要なことは一切行うこととしたい、このように考えます。

○常松克安君 それで一安心いたしました。やつとこれで少し先が見えてまいりました。しかしそのときには、もう最初のスタートのときに、例えばこの評議員の中の五十名以内と書いてある学識経験者、この中には医学部の教授がちゃんと入つておるんでしょうかどうでしようか。

○政府委員(閑根謙一君) 評議員としては、交通工学関係の先生の御参加のみかと存じます。しかしながら、調査研究委員会といふものが事故分析業務、研究業務についてのブレーン的な役割を果たす機関でございます。こちら辺であるいは御参加願うことを検討してみたいと存じます。

○常松克安君 入っているんじやなくて、これら検討するということでしょうか。入っていると聞いたな。

○政府委員(閑根謙一君) 調査研究委員会は、実はまだ研究業務に入つておりますので、完全にでき上がっているものではございません。積極的に……。

○常松克安君 ちょっと後ろに聞いてください。後ろからもった資料にちゃんと書いてある。はつきりしてよ。

○政府委員(閑根謙一君) まだできておりませんが、これからつくる段階でいろいろな分野の方々、総合センターの目的を達成するために行なう業務に必要な知識をお持ちの先生方に御参画を願うという考え方でございます。

○常松克安君 じゃもう一度、ここは大事なところですから確認させてください。被害というのは人命だ、こうはつきりおっしゃいました。そし

て、その業務の目的の中に委託という字も入つております。人命のとうさを認められて、それらを運営していくのにこの研究委員会が設けられました。としたならば、これは検討じゃなく、必ず入ることを考えます。

○政府委員(閑根謙一君) 当然に入るとの考え方でございます。

○常松克安君 例えて言いますと、その中で一つ、これから検討かもしれません、一応立案されましたのは、ドイツにおけるところの総合研究所なるものをもつて研究され、それ以外の諸

外国のものも参考にして立案されたものである。ですから、非常にドイツ形態というものの示唆が多く入っている。としますと、そういう学者の先生方に対して、ドイツでは既に救急医療というものを業務の目的にはつきり持っております。そして、どのようにしてこの人が死なねばならないか、たか、この重症はどうにして助かったか、九

十二項目一件一件について全部データを集めて救命率を八四%に上げた、この行政効果が報告されております。こういうふうなところに至つて研究委員会の項目の中へ入れていただけるのでしょうか。

○政府委員(閑根謙一君) ドイツの事故分析の例を参考として調査項目を決めるようさせていたいと存じます。

○常松克安君 じや、中に入れるということの判断で理解をさせていただきたいと存じます。

○政府委員(閑根謙一君) まだできておりませんが、幾つかのメーカーはやはり自社の車に対しても、日本でも、企業名を言うとなんでございますが、商品のイメージというものがダウントしないようにということで懸命に追求しているわけだと思います。このたびの自工会からの寄附金の拠出なども、各社ともそういうデータも得られるところです。

○常松克安君 そういう質問をしたということ

のですけれども、私の理解が誤りでしようか。医科大学の方のチームとしてはそのようなものと理解しておりますが、あるいは誤りかもしれないませんので、よく調べて後ほど御報告申し上げます。

○常松克安君 じゃ、今度は逆に言います。運輸省にお尋ねします。

急なことで恐縮ですけれども、今そちらの答弁の中にありましたけれども、乗車中の死亡が四〇%を占める。そのときに、例えれば業者をきちっと指定して、ベンツという会社は、自分のところの車が高速道路において事故を起こしたならば、政府や民間団体の依頼を受けるとすぐ飛んでいくわけです。そうして、その事故分析、人の命に関するようなものを全部対応しているわけです。逆に、これまでの車の構造上の面の、

政府や民間団体の依頼を受けるとすぐ飛んでいくわけですね。そこで、午前も出ました日本自動車研究所といふところに委託しているわけでございます。

○政府委員(堀込徳年君) お答えいたします。

○政府委員(閑根謙一君) ドイツの事故分析の例を参考として調査項目を決めるようさせていたいと存じます。

○常松克安君 じや、中に入れるということの判断で理解をさせていただきたいと存じます。

○政府委員(閑根謙一君) まだできておりませんが、これおきまして、先ほど少しこの辺のところは誤解があるんじゃないかと思いますから、ハーバー医科大学に委託をしたものは、一チームが医者一名、そして心理学者一名、技術者二名、

ふうな中において車の構造の安全、いろいろ研究されました。こういうデータというものをどのように分析していらっしゃいますか。

○政府委員(堀込徳年君) 私どもは、四八年から車の構造に関して事故調査をやっておりまして、このやり方はハーバーと似たようなことで、あるいは先だったんじゃないかというようなことで自負しているわけでございます。正直言つて、私どもの職員が二十四時間、警察庁にお願いしまして一一〇番が入るのを待つて行くというこ

とで大変な苦労をしたわけでございますが、結果局、それが我々の行政では手に負えないということで、午前も出ました日本自動車研究所といふところに規制のために活用されているところでございます。

○常松克安君 国民の皆さんには不理解なところがございまして、そのデータというものは一体時速何キロでやつておるんだろう、四十キロでやつておるじゃないか。我々、高速を走るのは百キロだよ。それを四十キロでやつてそのデータがまことしかに言われる、これが国の行政の研究か、こういふふうな一部の不理解でございます。

私は、そこを今論じてゐるのではなくして、そういう過去のデータというものを事故分析センターのところへ全部提出されますか。

○政府委員(堀込徳年君) 事故のデータ、例えばタイヤのスリップ痕からこれは何キロでぶつかってこれは何キロだというようなこと、いろんなデータを私ども持っています。こういうデータは、今後の分析センターのいろんな分析の中で御提供申し上げないとうまくリンクしないんじゃないかということでございますので、当然必要に応じてといいますか、支援するために出していくつもりでございます。

○常松克安君 事故分析センターとしては、運輸省のみならず各省庁にわたって事故分析のために必要とされるようなものは協力願つて全部そこで集約されるんでしょうか。

○政府委員(関根謙一君) 研究機関相互間の協力関係あるいは行政機関相互間の協力関係等を通じまして、できるだけその総合分析センターの目的を達成することができるよう資料を集約したい、このように考えております。

○常松克安君 建設省にお尋ねいたします。

高速道路上におけるいろいろな研究をなされ、データを持ついらっしゃるわけでありますけれども、一部は公開、一部は非公開となつております。この非公開の部分のデータは何を指すんでしょうか。

○説明員(橋本鋼太郎君) 今御質問でございますが、具体的にそれが一部非公開になっているかちょっと承知しておりませんが、多分一般的の例といたしましては、具体的な事故の調査をした結果、個人的な関係のデータが入っているというようなことでそつなつているのではないかと推測しております。

○常松克安君 こういうお話を聞いておりますのは、結局また局長の方へお願いするわけですから、データの公表、一般の方でも交通事故に非常に知識の深い方、学者、交通評論家、いろいろいらっしゃいますが、そういう方々が何かパネルディスカッションしてこつあるべきだと言つたときに、ただ個人としてでもこういう件に対してもデータの公開を求めたときに、それに対応されるんだろうか。

そこで一つひっかかりますのは、建設省、運輸省にいたしましても出せないものがあるわけです。その出せないものといつよりも、建設省がオーケーしないのに当方だけでは出せません。うちは、国の補助金もろうてますから研究はしております、データもあります、しかし運輸省の親方さんの方から許可がなきや出せませんと。守秘義務、あるいは言葉をかえて個人のプライバシー、

こういうようなことで、非常に情報公開へのこだわりが多々これから出てくるんじやなかろうか。せっかく事故を分析し、今後それに寄与して行政面で生かしていくとしても、だめだと。なぜだめか。その財團というのに警察庁が行かれ、建設省、運輸省のOBが行かれてしまつたら、なおのところそこでカットされるんじやなかろうか、そういうような危惧があつたら、一体何のための、だれのデータなんだろうか、こうなつてくるわけなんです。

そこで、お教え願いたいんです。そのプライバシーに関するものについては、一体何のデータのかつて、隣にだれが乗つていたとか、どこに行くたとめであったとか、身体的特徴としてどういうものであるとか、いろいろなものが入つてしまつります。そのような事柄はいわばプライバシーに属することだと思います。それから、犯罪捜査の一環として証拠として持つているようなものについて調査をさせていただくようなこともあります。そのような場合も、これはプライバシー

ではないかもしれません、秘密に属する事項といふことで公にすることについては差し支えがある事柄だというふうに考えます。これはアライバーーではないかもしませんが、秘密に属する事項といふことで公にすることについては差し支えがあります。そのふうな場合も、これはアライバーー

○常松克安君 過日、交通工学の大学教授さんがこうおつしやいました。例えば、自動車工場においてボルト一本、これが中へ踏み込めばいいけれども、外へ出でる。最近の交通事故で前面衝突した場合はこれがネットになつて複雑骨折の原因に多々なる、こういうような指摘があるわけであります。これが分析センターでいろいろ検討されるわけですが、そういう人命に関するようなことになつてしまつた場合の公開ということはやはり無理なんでしょうか。

○政府委員(関根謙一君) えでみませんと公平な判断ということにはならないかと存じますが、一般的、抽象的に申し上げますと、調査、分析が学問の成果として示されたものの、そのようなものは客観的なものでございますから当然公表して差し支えないものではないかと考えます。

○常松克安君 これは聞きとめておいてください、総務庁がこういうふうに勧告しておるものですから、いかと存じます。

「①當該各省庁の枠をこえた総合的な観点からの調査分析は行われていない、②交通工学、医学、心理學等の多方面の専門家の活用は不十分である、③専門家が直接事故現場に立入った調査分析は行われていない」、これが総務庁から出た勧告なのでございます。これはもう当然今までそれがために御労辛苦さつて今回三省庁で一本化して、そういうことがあってはならぬからやろう、こういうふうになつてきた。こういうふうに認識しておるわけでありますから、そのデータの公開についてはどうか政令、いろいろな計らいのときには検討を十分にしていただきまして、また当委員会にも御報告いただければ幸いかと存じます。

最後につきましては、今度はもう一段立場を変えますけれども、教習所の問題でございます。教習所の中で最近、早い方がいい、安い方がいい、便利なのがいい、免許取る方はそういうような感覚は常に持つものであります。そうするとどうなるかというと、教習所で大体原則論で一日二時間の実習を、うち四時間も六時間も八時間もできますよ、お客様などぞいらつしやい。その実習が時間的にうまくかみ込むならないですが、しかしながらからは、最近何でも実習さえよければ、点数がよければ通つてしまつ。これを承知して警察庁の方もこれからカリキュラムの見直しというふうなお考え、非常に適切な結論であらうと思います。

しかし、教える側の自動車教習所についてありますけれども、今回の法改正で自動車教習所の法的位置づけが明確になりました。交通事故抑止

のために初心者運転教育の充実を官民一体となり図らねばならないことは言つまでもございません。自動車教習所について、指定教習所と指定外の教習所とともに商業ベースや簡便さではなく交通事故防止を追求するより適切に警察庁としても指導助言していく必要があるんではなからうか。お伺いしますと、片方は協会に入つてない、こういうことがばらばらで、警報としてもこれからきちっと事故防止のため努めようとしてもなかなかその受け皿というものの複雑性もこれありとも聞いております。協会一本化という努力も業界にしていただくとした上で、あくまで交通事故防止という立場においてこれまでからの指導助言というものを考えていただけないものか、こういうふうに思うんですが、いかがでしょうか。

○政府委員(関根謙一君) 先生御指摘のように、自動車教習所には指定自動車教習所と指定外の自動車教習所と二種類ございます。今回お願いをしております法律案、もしこれを法律としていただきました場合には、そのいずれに対しても公平に公安委員会の方で指導助言、その他の役務の提供を行つこととしております。いずれも教習の水準を高めることによって事故防止に資したいという観点からでございます。

そこで、指定自動車教習所につきましては一つの団体がございますが、指定外につきましてはやはり団体がございますが、そこに加盟しない方々もおられます。いろいろの役務の提供をする場合あるいは御要望を承る場合に、団体に加盟していただいて、団体を通じて意思統一といいますか、共通の意見を御提供いただき、私どもの方としても共通に公平にサービスを提供できることが最も希望ましいわけでございますので、できるだけその団体に御加盟いただき、お願意をしたいという希望は私どもも持つております。

○常松克安君 もう一度最終的に大臣に。

今分析センターの経過を全部聞かせていただきましたが、いろんな諸条件があつたわけです。存

じておるんです、厚生省、消防庁が参加でき得なかつたというこの辺のところ。しかし、被害といふことは、人命尊重の上においては救急医療といいますか被害者を救つていくといいますか、これを重大視していただきまして、この範囲をこれからまた拡大してもその問題を中に入れていく、こういう考え方で大臣の最後のまとめの答弁をお願いしたいと思います。

○国務大臣(塙川正十郎君) 私も、この分析センターの今後の業務等につきましてどのように運営するかということは、隣の警察庁長官も、よく相談をしながらやつていこうと思つています、こう言つてますので、そういうときに御趣旨の点はよく生かすようにお話をしておきます。

○諫山博君 交通事故調査分析センターについて御質問します。

全国で一つだけ指定すると規定されておりますけれども、これは既に設立されている財團法人交通事故総合分析センターを予定しているのであります。

○政府委員(関根謙一君) 先生御指摘のとおり、現在設立されております財團法人交通事故総合分析センターを、もし法律を通していただきましたならばこの法律上の交通事故調査分析センターとして指定することを予定しております。

○諫山博君 警察の文書で、交通事故の構成要素という言葉が使われています。運転者、道路環境、車両、この三つの側面から交通事故がなぜ発生するのかということを調査研究することになると思います。ただはつきりしておかなければならぬのは、交通事故の原因といふのは技術的に解明すれば済むという問題ではないということであります。

例えば、運転者の責任、とか居眠り運転だったのではないかとか不注意だったのではないかとか運転手個人の問題が取り上げられますけれども、運転手が事故を起こす背後に長時間労働がある、過積載の問題がある、こういう点を無視するわけにはいかないわけです。道路環境についても

同様です。道路環境と大型トラックあるいはトヨターとの利害関係というのは非常に深いものがあります。車両の欠陥が道路交通事故の原因であつたかどうかという問題を考えましても、これは技術だけでは解決できません。明らかに技術的なミスがあつても、社会的な要因でこれが隠されています。車両の欠陥が道路交通事故の原因であるということは大いにあり得ることです。

そこで、私が心配なのは、分析センターの人的な構成です。これを見ると、理事長は前人事院總裁、専務理事は前警察大学校長、そして七名の非常勤理事の大半というのは業界代表です。例えば、自動車メーカーとか損保協会とか自動車連盟とか、とにかく業界代表が中心的な役員に座つてゐる。これでは業界寄りの原因調査にならぬだろくかということが心配です。

もう一つは財政の問題です。センターの財政は、基本財産で多数の団体に協力を要請するとなつております。恐らく資金の協力をするのは業者団体ではなからうかと思ひます。業者団体あるいは業者が交通事故の責任を負わなければならぬかもわからぬというときには、業者代表から莫大な資金援助をもらつてゐる、これで公正な交通事故の原因が追求できるだらうかということです。収入の問題を調べてみましても、寄附金が中心になつております。恐らく寄附をしてくれるのは自動車のメーカーとか、あるいは販売会社とか損害保険会社とか、そういうところが寄附をして分析センターの基本的な財政を分担することになると思います。つまり、人的な面から見ても金銭的な面から見ても、これは業者主導の調査機関にならないか。

私は、この弊害を避けるためには、例えは役員の中に運転者の代表者、なかなか選定が難しいと思ひますけれども、労働組合の中から運転者の代表を選ぶなど、民間のいろんな研究団体の代表を入れられないかということです。この人たちは本当にじめに交通事故を絶滅したいというその熱意で頑張つておられるわけです。ですから、労働組合の代表を入れていただく、これはもうぜひ実現していただきたいけれども、民間のさまざまなものでどういう立場で御参加いただけるか、検討し

くつても、警察の天下り先になつてみたり、あるいは業界寄りの研究調査であつたら余り効果が上がらないだらう、これが一番の心配です。どうでしようか。

○政府委員(関根謙一君) 先生御指摘のように、今回設立いたしました財團法人交通事故総合分析センターは官民挙げての組織ということで、基本財産は民間から仰ぐというように考えております。また、役員の構成は先生御指摘のよくな構成でございます。しかしながら、これは研究機関といたる性格の色濃い法人でございますから、いわばその行う事業は学問的な分析が中心でございまます。そこに偏りがあつうはずがないと確信をしております。ただ、その分析の成果をどのように利用するかということ、公平性を疑われるおそれなしとしないと考えまして、その点は監督官庁でございます建設省、運輸省、私どもともども、そのような疑いを持たれることのないように、分析の成果が広く一般の方々に利用できるよう努力をしてまいりたいと存じます。

ただ、そうではございますが、先生おつしやられました労働組合の関係の方の参加も考えたらどうかとの御提言でござります。私どももそのよう

に考えますので、何らかの形で検討してみたい、このようになります。

○諫山博君 労働組合の代表を検討していただくのは非常に結構です。私は質問してよかったです。

もう一つは、民間のいろんな研究団体の代表を入れられないかということです。この人たちは本

の中でもトラック労働者の長時間労働というは

恐るべきものです。私は、労働省から資料をいたしました。一年間に何時間ぐらい働いているの

うのは今は世界で有名になりましたけれども、そ

の中でもトラック労働者の長時間労働というは

恐るべきものです。私は、労働省から資料をいたしました。一年間に何時間ぐらい働いているの

うのは今は世界で有名になりましたけれども、そ

の中でもトラック労働者の長時間労働というは

恐るべきものです。私は、労働省から資料をいたしました。一年間に何時間ぐらい働いているの

うのは今は世界で有名になりましたけれども、そ

てみたいと存じます。

○諫山博君 なぜ私がこういう問題を提起したかというと、交通事故の原因というのは技術だけではなく科学的にも階級性があるわけ

です。

○諫山博君 なぜ私がこういう問題を提起したか

か



○政府委員(関根謙一君) 過積載の件数は、平成三年の取り締まり状況で申し上げますと七万七千件余りを検挙しております。

○諫山博君 これは恐らく認知した違反事件でしょうか。その中で、処罰までいったのが何件ぐらいたりますか。

○政府委員(関根謙一君) ただいま申し上げましたのは取り締まり件数でございますので、すべて処罰の対象となつていて理解しております。

○諫山博君 私は、過積載のことを少し細かく質問したいと思うんですけれども、過積載で相当違反件数があつたようですね。けれども、どういう内容の過積載が多いですか。

○政府委員(関根謙一君) 今手元に確たる根拠を持つて御答弁申し上げているわけではございません。私の印象でございますが、砂利の関係ではないかなという印象でございます。

○諫山博君 要するに積み過ぎです、規定された重量以上の品物を積んだということでしょう。

○政府委員(関根謙一君) 基本的には運転者は

れば、運転者、運行管理者、使用者、あるいは荷主とかいろいろあり得ると思いますけれども、過積載でどういう人が処罰されていますか。

○政府委員(関根謙一君) 基本的には運転者はすべてでございますが、過積載の場合には、道路交通法の七十五条の規定によりまして、その運転者を使用する者に、もしその運転者に対して過積載をすることを命令したり、あるいはその運転者が過積載することを認めたりした場合には、その使用者をも処罰するという規定がございます。これに該当する件数が平成三年で千三百五十一件ございます。

○諫山博君 労働者の話を聞きますと、自分は規定以上の重さの品物を運びたくないけれども、雇われている以上しようがないんだ、これを断つたら首になってしまいます。使用者との関係を改めてもならないと言っています。ところが、使用者側の話を聞きますと、過積載なんかやりたくないけれども、

荷主さんから強要されると断るわけにはいかぬ、この品物をいつまでにどこそこに運んでくれと言えます。

わざわざ、この過當競争の中で断り切れない。

こういうことで重層的に違反の責任が出てくる

と思いますけれども、必ず処罰されているのが運転手だ。私はもう不合理でしようがないんで

す。過積載しなかつたら首になるかもわからぬと

いうような場合に、いや私は運転しませんとは、普通の人は言えないのです。この場合は、やっぱり運転手は処罰しないわけにはいかぬのですか。

○政府委員(関根謙一君) 刑法の一般理論の問題かと存じますが、いわば期待可能性の問題として、使用者の方から過積載することを命ぜられて過積載で運転した場合に、運転することがいかにも無理がないというような事情があれば別かと存じますか、そういう特別の事情のない限り、法律に過積載して運転することを禁止する規定がある以上、処罰を受けることもやむを得ないことではないかと存じます。

○委員長(山口哲夫君) この際、委員の異動について御報告いたします。

本日、谷川寛三君が委員を辞任され、その補欠として野村五男君が選任されました。

○諫山博君 期待可能性の理論を持つてこない限り、運転者の責任は逃れられないというのは、余りにも気の毒です。期待可能性なんというのは、日本じゅうの犯罪事件で一年間に一件か二件判決が出るかどうかというぐらいのものでしょ。

○政府委員(関根謙一君) 基本的には運転者は運転の場合は、運転者、運行管理者、使用者、あるいは荷主とかいろいろあり得ると思いますけれども、過積載でどういう人が処罰されていますか。

○政府委員(関根謙一君) 基本的には運転者は

法で二十トンという限度が決められているんですねか、ちょっとそれを教えてください。

○説明員(小杉昭夫君) お答えいたします。

道路運送車両の保安基準におきましては、車両総重量が二十トンというふうに決まっております。

○諫山博君 条件違反といふのは、言葉をかえれば、許可手続を得ずに二十トン以上の品物を運送することになるんじゃないですか。道路運送車両には違反しませんか、罰則があるかないかは別

として。

○説明員(小杉昭夫君) 保安基準の緩和に違反した場合は、私どもまず手続きとしまして、認定を取り消すということにするわけでございます。自動車検査証に基準緩和車両につきましては、一定の条件が書いてあるわけですが、この認定の取り消しの際、自動車検査証の備考欄に書いてありますいろんな条件を消却するということになりますが、当該使用者は当該車両を使用できな

いという状況になるわけですが、そのような状況に至つても、運行した場合は、車両法違反ということで所要の措置がとられるということになるわけ

でございます。

○諫山博君 警察に質問します。今私が言つたよ

うなやり方で単体物でないものを四十トンぐらい運ぶというのは、道路法に違反するんじゃないですか。

○諫山博君 警察に質問します。今私が言つたよ

うなやり方で単体物でないものを四十トンぐらい運ぶというのは、道路法に違反するんじゃないですか。

○政府委員(関根謙一君) 道路法を直接所管する立場にないので正確かどうかわかりませんが、道路法の規定による限り、道路法四十七条の二の規定で、基準緩和を受けた場合には、車両総重量二十トンを超える重さとなる場合にも道路管理者の付する条件のもとで通行することができるという規定がございます。

そこで、そのような道路管理者による許可手続を経ずにもしそのようないふたとしたならば、道路法の規定に違反するということになるのではないかと存じます。

○諫山博君 道路交通法にも違反しますか。

○政府委員(関根謙一君) 道路交通法の場合には、積載重量の最大限は道路運送車両法の車検に記載する重量、これを超えない限り違反に当たら

○説明員(小杉昭夫君) 今言いましたように、基準緩和の条件違反といふことで、直ちに車両法違反に当たるというふうには考えておりません。

○諫山博君 条件違反といふのは、言葉をかえれば、許可手続を得ずに二十トン以上の品物を運送することになるんじゃないですか。道路運送車両には違反しませんか、罰則があるかないかは別

として。

○説明員(小杉昭夫君) 保安基準の緩和に違反した場合は、私どもまず手続きとしまして、認定を取り消すということにするわけでございます。自動車検査証に基準緩和車両につきましては、一定の条件が書いてあるわけですが、この認定の取り消しの際、自動車検査証の備考欄に書いてありますいろんな条件を消却するということになりますが、当該使用者は当該車両を使用できな

いという状況になるわけですが、そのような状況に至つても、運行した場合は、車両法違反ということで所要の措置がとられるということになるわけ

でございます。

○諫山博君 警察に質問します。今私が言つたよ

うなやり方で単体物でないものを四十トンぐらい運ぶというのは、道路法に違反するんじゃないですか。

○政府委員(関根謙一君) 道路法を直接所管する立場にないので正確かどうかわかりませんが、道路法の規定による限り、道路法四十七条の二の規定で、基準緩和を受けた場合には、車両総重量二十トンを超える重さとなる場合にも道路管理者の付する条件のもとで通行することができるという規定がございます。

そこで、そのような道路管理者による許可手続を経ずにもしそのようないふたとしたならば、道路法の規定に違反するということになるのではないかと存じます。

○諫山博君 道路交通法にも違反しますか。

○政府委員(関根謙一君) 道路交通法の場合には、積載重量の最大限は道路運送車両法の車検に記載する重量、これを超えない限り違反に当たら

ないということになりますので、もし車検証にその重量が記載されれば道路交通法違反には当たらないということになります。

○諫山博君 なぜこんな細かい法律議論を聞きますかといいますと、トラックの運転手に聞きますと、明らかに単体物として緩和条件を得ているのにばらばらに分解できる品物を積んで、警察は全然取り締まらない、警察で取り締まる権限はないんだといつて見逃すという不満があるんです。だから私は、そんなはずはない、明らかに法律に触れるわけですから、刑罰に触れないとは考えられないと思つて聞いたんです。そういうのを警察が知らずに通せば別として、現認すればやはり刑事事件として検挙すべきではないでしょうか。

○政府委員(関根謙一君) 道路法の規定に違反した場合には、その違反行為に対して罰則がござりますので、これにつきましては刑罰を適用するということにならかと存じますが、道路運送車両法の規定違反ということになりますと、先ほどの御答弁のとおり、罰則規定がないとのことでござりますし、またその場合には道路交通法違反にも多分当たらないのではないかと思ひますので、その規定違反ということの検挙とということはないと思います。

○諫山博君 運輸省に質問します。

トラック労働者が過積載をやめるためにはやはり過積載であるかどうかが自分にすぐわかるような機械が欲しいという希望があるんです。例えば自重計というのがあるそうです。車に装置して何トンの重さになつてあるかを自重する、これを早く開発してもらいたいというのが要求ですけれども、どうなっていますか。

○説明員(小杉昭夫君) 先生ただいま御指摘のとおり、トラックの積載重量を正確かつ客観的に把握できる機器、いわゆる自重計と言われておりますが、これの整備が過積載の防止に役立つものと私どもも認識しておりますが、現在開発されてい一般のトラック用の積載重量計につきましてはまだ精度等に問題があるという点が指摘され

ております。現実にはなかなか普及していない状況にございます。このため、先般私どもの省内に大型トラック積載重量計調査研究委員会を設置しまして、積載重量計に関する現在の技術水準等の問題点を把握するとともに、その実用化の可能性について現在鋭意検討を進めているところでございます。今後この検討結果を踏まえ、所要の対策を講じてまいりたいというふうに考えておりま

○諫山博君 建設省に二点質問します。

これも労働者の要求ですけれども、重量計といふのがある、数が非常に少ない、もつとこれをたくさんつくってくれ、自由に重量計で自分ではかかるようにしてもらいたい、もう一つは高速道路で駐車しようと思つてもなかなか駐車場がない、非常に困る、駐車場をもつとたくさんつくってくれという要求がありますけれども、どうですか。

○説明員(有賀長郎君) 過積載の車両の通行でございますが、これはもちろん道路の交通上危険でありますけれども、それだけではなく、道路を傷めることにもなるわけでございまして、その防止というのは極めて重要な課題であると認識いたしております。

御指摘のよう、従来からも重量計の設置に努めおるわけでござりますけれども、さらに今後とも重量計の整備には努めてまいりたい、かよう

に考えております。

○説明員(荒牧英城君) 高速自動車国道におきま休憩施設の整備につきましては、過労運転の防止とか交通安全の確保のために重要であるといふうに認識しております。このよくな観点から、サービスエリア、ペーリングエリアにおきま

す駐車升についてもその増設に努めておりまして、平成三年度におきましては全国で千五百二十台分を増設したところでござります。

特に交通量が多く休憩施設が混雑しております。

○説明員(小杉昭夫君)

先生ただいま御指摘のとおり、トラックの積載重量を正確かつ客観的に把握できる機器、いわゆる自重計と言われておりますが、これの整備が過積載の防止に役立つものと私どもも認識しておりますが、現在開発されてい

一般のトラック用の積載重量計につきましてはまだ精度等に問題があるという点が指摘され

も、平成三年度末には八千六百六十七台分という

ことで約二倍となつております。このうち、特に大型車用の駐車升につきましては重点的に整備をしておりまして、この間約三倍の増設となつております。平成四年度以降につきましても、混雑状況を把握し、サービスエリア、パークイングエリアにおける駐車升、駐車スペースの整備を計画的に進めてまいりたいと考えております。

○諫山博君 次は、佐川急便の関係で質問します。

佐川急便でさまざまな労働基準法違反、労働安

全衛生法違反というのが以前から指摘され、さら

に一番新しい資料も、きのうですか、公表された

ようです。これを見て驚くのは、例えば割り増し

賃金違反というのがあります。平成二年では全国

平均九%、佐川グループで検査した事業所では一

五・四%、こういう数字が出ていますけれども、

一一番新しい調査結果はどうなっていますか。

○説明員(山中秀樹君) 私どもも、昨年の十一月、佐川急便グループの所属事業所五十一事業所

に対し、先生御指摘の労働安全衛生法あるいは労働基準法の違反状況について臨検監督を実施しております。その結果、御指摘の割り増し賃金を適正に払っていないという違反に係るものにつきましては、五十一事業所のうち十三事業所ございました。率にいたしまして二五・五%でございました。

率にいたしまして二五・五%でございました。率はふえているわけです。

○諫山博君 そうすると、平成二年よりかずつと

そこで、割り増し賃金違反の内容が労働省の資料で発表されておりますけれども、これを見る

と、所定の割り増し賃金を払っていない、深夜労働をさせていながら、それに見合う割り増し賃金を払っていない、こういうことになつてゐるよう

ですけれども、これは賃金の不払いですから、残業させてまともに残業手当を払わないといううん

ですから、大変惡質だと思ひますけれども、こうい

う違反行為が出てきたら、どうしているんです

○説明員(山中秀樹君) 先生今御指摘のとおり、

今回の臨検監督で、割り増し賃金の違反で時間外の労働分を払っていないというもののや、あるいは

深夜労働をやらしたのに割り増し賃金を払っていないという事例がございました。これにつきま

しては、その違反については、通常私ども臨検監督をする場合はそこでそれを改めろという是正勧告を出します。それにつきまして、ある一定期間

経過後、その状況を監督署の方に報告させておりま

す。その意味で、これについては直つているものというふうに理解いたしております。

○諫山博君 就業規則に関する違反というのも結構多いです。これも例えは平成二年を見ると、全

国平均では一六%けれども、佐川グループでは三八・五%という数字が出ました。今度はどうですか。

○説明員(山中秀樹君) 今回の十一月の臨検監督では、基本的に就業規則を作成し、それを監督署に届け出なければならぬという法律になつてお

ります。それに関する違反が五十一のうち三十四事業所ございました。率にして六六・七という

ことで非常に高率であったわけですが、就業規則について、これはちょっと特殊事情が一つございまして、実は佐川急便グループはボーナス制度を新たに導入いたしました。それに伴つて変更届を監督署に届け出なければならぬんですね

で基準法違反というふうになつております。

○諫山博君 貨金台帳違反というのも多いです。

全国平均に比べてはるかに率が高いでしょ。

台帳は適正に所要事項を記載して備えつけるとい

うことと、罰則もござります。これにつきま

して、從来は賃金台帳もなかなか上手に整備されていなかつたんですが、だんだんと整備されてきて

おりまして、今回の違反状況を見てみますと十一

事業所ございましたが、どうもその書き方、書く内容が、例えば残業をやったのにもかかわらず残業の賃金が書いていなかつたりという記載漏れとかというような違反が多うございました。

○諫山博君 いろいろ労働基準法違反についてやむを得なかつた事情を弁護してあげているようですが、それとも、しかし、とにかくこれは刑罰の伴う犯罪行為なんでしょう。問題は、これに対しても労働基準監督署が厳正な処理をしてきたかどうかでしょ。この数年間どのくらいありますか。

○説明員(山中秀樹君) 最近ですと六十一年に二件書類送検をいたしております。

○諫山博君 それ以後はありませんか。

○説明員(山中秀樹君) ございません。

○諫山博君 六十一年に違法な時間外労働をさせた疑いで二件送検した。しかし、違法な時間外労働というのはその後もずっと続いている。数を挙げますと、労働省が認知しただけでも、昭和六十二年に二十六件、平成元年に十二件、平成二年に十二件、これは全部送検した事件と同じような労働基準法違反。二件送検して事足りるとするのではなくて、なぜもつとこういう問題をその都度処理していくかなかつたんでしょうか。

○説明員(山中秀樹君) 先生御指摘のように、六十一年に二件書類送検いたしました。それ以降、私どもは四回にわたり全国一齊ということでこの労働基準法等について法違反が認められるかどうかといふことで臨検監督を実施してまいりました。今回こういう結果で私どもまことに遺憾だといふふうに思つております。

基本的に、私どもがこういう臨検監督をやりますと、先ほど申し上げましたが、そこでは正報告を出させまして、それで、そこについて是正されたということを確認することになつております。その意味では是正されれば基本的に違法状態がなくなりますので、そういう意味で指導の範囲内でございますが、ただ、この労働基準関係法令罰則

つきでございます。私どもは、重大悪質な事業主に対しましては司法処分を行つていて、これが対処するという方針で從来から対応いたしております。

○諫山博君 是正勧告をした分については是正されただしかほかの職場で同じような違反が新たに発生しているということになるんですか。

○説明員(山中秀樹君) 労働問題、これは日々の問題であります。なかなか毎日毎日追つかけておるわけにもいきませんが、基本的に私どもは全國に監督官を配置いたしまして、各事業所を臨検監督して、その違法状態の是正を図つておるということでございます。

先ほどのまた繰り返しになりますが、そういう違反について、悪質な問題事業主に對しては司法処分という形で対応いたしておるというふうに御理解いただきたいというふうに思います。

○諫山博君 一般論はわかりましたけれども、佐川にそういう措置をとつたことがありますか。

○説明員(山中秀樹君) 佐川急便について六十一年以降司法処分に付してはおりません。その意味では正方等一定の努力をいたしておりますので、悪質なという、司法処分を行うに至つていなさいというふうに考えておりまして、司法処分を六

年で正方等一定の努力をいたしておりますので、悪質なという、司法処分を行うに至つていなさいといふふうに思つております。

○諫山博君 佐川急便について六十一年以降行つていないという御理解をいただきたいというふうに思います。

○説明員(山中秀樹君) 先生御指摘のように、六十一年に二件書類送検いたしました。それ以降、私どもは四回にわたり全国一齊ということでこの労働基準法等について法違反が認められるかどうかといふことで臨検監督を実施してまいりました。今回こういう結果で私どもまことに遺憾だと

いうふうに思つております。その意味でこういう形でやるのは異例だというふうに御理解いただきたいと思います。

〔理事野別隆後君退席 委員長着席〕

○説明員(山中秀樹君) 私どもは今まで四回全国一齊監督といふ形で対応いたしておりまして、ある意味でこういう形でやるのは異例だというふうに御理解いただきたいと思います。

やるというのは、ある意味で繰り返し非常に労働基準法違反を犯す可能性があるということで、こういう異例な形でやつてきたということをございます。○諫山博君 その中で、総勘定元帳が紛失したことがあります。しかしほかの職場で同じような違反が新たに発生していることになります。

○諫山博君 その中で、総勘定元帳が紛失したところが随分問題になつていますけれども、その事実は御存じですか。

○説明員(山中秀樹君) ちょっと私、承知いたしておりません。

○諫山博君 そうですか。これは運輸省は承知しております。○説明員(石井幸男君) 新聞で読んでおります。

○諫山博君 総勘定元帳が紛失するということは、これは相当大きなことで、何か不正行為が絡むとか、そういうことでないと通常起きないことですけれども、どういう実態だったのか調査しましたか。

○説明員(石井幸男君) 私ども貨物自動車運送事業法という法律を所管してございます運輸省におきまして、そこでトラック事業を営む者に關するさまざまな許認可等を行つておりますけれども、直接総勘定元帳等とかわりがあるようなことについてはその貨物自動車運送事業法でいろいろ規制する範囲外のことだというふうに理解しております。特別調査はいたしておりません。

○諫山博君 これは随分前から問題になつて、しかもこの一部がマスコミの間にも出回っていると

いうことで問題になつたわけです。運輸省でどこかそついう問題を調査している機関はないんですね。

○説明員(石井幸男君) 特にないと承知しております。

○諫山博君 これは随分前から問題になつて、しかもこの一部がマスコミの間にも出回っていると

いうことで問題になつたわけです。運輸省でどこかそついう問題を調査している機関はないんですね。

○説明員(石井幸男君) 特にないと承知しております。

○諫山博君 警察庁長官、大体お聞きだと思いますが、それとも、これほど問題になつておる佐川急便で総勘定元帳が紛失をした。この中にたくさん

政治家の名前も出てくる、暴力団がうごめいています。だから、土曜日と日曜日は仕事をし

し、日本でも広まつてしまつたし、公務員も週休二日ないんだ、静かな町を取り返すんだという立場で土曜日曜はトラックを走らせないようにしよう

といふふうか。しかし、これは私は一省庁の力では

○政府委員(鈴木良一君) これは、総勘定元帳が紛失といいますか、盗難かよくわかりませんけれども、そういう状況になつていているということがございまして、お話をとおり、盗難かもしれない、あるいは暴力団の関係もあるかもしれませんけれども、そういう状況になつていているということがございまして、お話をとおり、盗難かもしれない、

○諫山博君 これは、事実は警察庁はつかんでおりません。

○政府委員(鈴木良一君) 私も、まだちょっと定期的に報告を受けておりませんけれども、今申しますと、どうやらこのほど大きく報道されましたよ。三つでどうだと政治家が話を持ちかけたという話は随分前から広がつてます。

○諫山博君 これが恐喝の材料にも使われたと報道されているわけですよ。三つでどうだと政治家が話を持ちかけたという話は随分前から広がつてます。

○政府委員(鈴木良一君) 私も、まだちょっと定期的に報告を受けておりませんけれども、今申しますと、どうやらこのほど大きく報道されましたよ。三つでどうだと政治家が話を持ちかけたという話は随分前から広がつてます。

○諫山博君 たとすれば被害者は政治家のようですから、私は警官が何らかの形で事実を調べて、かかるべく題で報道されているんです。これは恐喝未遂され

たとすれば被害者は政治家のようですから、私は警官が何らかの形で事実を調べて、かかるべく糾明しなければならないと思いますけれども、どう

うでしょうか。

○政府委員(鈴木良一君) 今お話しの点も含めて調査をいたしております。

○諫山博君 次に別な話です。

私は、トラックの労働者と話してなるほど感心したことがある。それは、土曜日と日曜日はト

ラックや大型トレーラーなどは走らせない日にしようとじゃないか、そういう運動を始めているんです。

政府に対してもそういう陳情が出ているはずです。週休二日というのはこれは世界の流れだし

し、日本でも広まつてしまつたし、公務員も週休二日

ないんだ、静かな町を取り返すんだという立場で

土曜日曜はトラックを走らせないようにしよう

できないと思います。第一、使用者だけではなくて荷主の関係をきちんと解決しないと処理できません。これはどこの所管か知りませんけれども、音頭をとるとすれば私は運輸省だらうと思います。そういう要求が組合から出ていることは御存じだと思いますけれども、どう思われますか。

○説明員(石井幸男君) 先生も十分御承知のことと存じますけれども、トラック運送事業、これは我が国の物流の大宗を担つております基幹産業でございます。国民経済あるいは国民生活に欠くことのできないものであることは言うまでもないところでございます。したがいまして、一律に土曜日曜の走行を強制的に禁止するというふうなことはなかなか難しいのではないかとうふうに考えております。

しかしながら、トラック業界におきまして週休二日制の導入を促進していくと、いうふうなことは非常に重要なことだと考えております。それは安

全でかつ良質な輸送サービスを提供するというふうな観点からも重要なことでございますし、また

もう一つ、平成二年十二月に私どもの運輸省の審議会でござります運輸政策審議会、こちらから御答申をいただきまして、その中にも提言されておりますけれども、貨物自動車運送事業の今後の健

全な発展ということを考えますと、それは優秀な人材確保ということが不可欠でございます。そ

ういった意味からも週休二日制の導入の促進といふことは重要なことだと考えてございます。

私も運輸省の調査によりますと、何らかの形で週休二日制を導入している比率というものはかなり伸びてきてございます。しかしながら、全産業に比較するとまだその導入はおくれている状況にある、こういうふうに認識してございます。

そこで、運輸省といたしましては、これまで業界団体に対しまして地域別の一斉休日の実施でござりますとか週休二日制の導入、これにつきましても指導してきておりますけれども、今後とも完

全週休二日制の実施が行われますようにそちの

方

向

を

向

い

い

い

い

い

い

い

い

い

い

い

い

い

い

い

い

い

い

い

い

い

い

い

い

い

い

い

い

い

い

い

い

い

い

い

い

い

い

い

い

い

い

い

い

い

い

い

い

い

い

い

い

い

い

い

い

い

い

い

い

い

い

い

い

い

い

い

い

い

い

い

い

い

い

い

い

い

い

い

い

い

い

い

い

い

い

い

い

い

い

い

い

い

い

い

い

い

い

い

い

い

い

い

い

い

い

い

い

い

い

い

い

い

い

い

い

い

い

い

い

い

い

い

い

い

い

い

い

い

い

い

い

い

い

い

い

い

い

い

い

い

い

い

い

い

い

い

い

い

い

い

い

い

い

い

い

い

い

い

い

い

い

い

い

い

い

い

い

い

い

い

い

い

い

い

い

い

い

い

い

い

い

い

い

い

い

い

い

い

い

い

い

い

い

い

い

い

い

い

い

い

い

い

い

い

い

い

い

い

い

い

い

い

い

い

い

い

い

い

い

い

い

い

い

い

い

い

い

い

い

い

い

い

い

い

い

い

い

い

い

い

い

い

い

い

い

い

い

い

い

い

い

い

い

い

い

い

い

い

い

い

い

い

い

い

い

い

い

い

い

い

い

い

い

い

い

い

い

い

い

い

い

い

い

い

い

るあるわけですけれども、それを見ておりますと、ほんんどが運転者なり歩行者なり、とにかくその人々の感情に訴えたものが圧倒的に多いわけです。今大分看板が多くなりましたけれども、交通安全協会あたりがさまざまな運転手なり歩行者の感情に訴えた看板がよくありました。結局、感情に訴える、注意力を喚起するというのはだんだんエスカレートしていくんです。どぎつくなっています。血をばつと飛び散らしたようなのがあって、そこに危険とか何か書いてあるというのもあったわけですけれども、感情に訴える注意力喚起というものは、やはり斬新なものが出てまいりますと、警察官の人形が立っていたりパークーのなにがあつたりしますと最初はあつと驚くんですけど、だんだんなれてきますともう慢慢化してまいりまして、そういう意味では感情に訴える注意喚起の防止策というのは限度がある、こういうふうに思うわけです。

法律を提案しているわけでございますが、この分析センターが目的としております事故防止の活動の一環といたしまして、運転者教育に資するといふための資料の提供と、いわるものもあるわけでございます。いろいろな心理的な手法、技術的な手法、あるいは知識による手法等あらうかと存じます。そういうものを併用して交通事故防止が図られるよう努力したい、このようを考えます。

○星川保松君 事故の生じたところに、これはやっているところもあるようですが、それも立っていきます。そうすると、ある一定のところにピンが集中して立つというところが出てくると思うんです。そうした場合はそこは事故多発する何かの原因があるですから、そういうところを重点的に科学的に分析して、その原因を突き詰めて、その原因は一つでないかもしません、道路事情もあるかもしれません、運転者が錯覚を起こすようなこともあるかもしれません、いろいろあると思いますけれども、それでその原因除去のために、例えば道路を改良すべきであるというようなことを道路の管理者に対しても勧告するとか、あるいは運転者が何か錯覚を起こすようなことがあるとすれば、そこに防止のための対策をするとか、そういうことを私はやるべきだということを前から感じておったわけです。そういうことものたびの分析センターではやるということなんでしょうか。

○政府委員(閑根謙一君) 分析センターは、道路の改良とか交通安全施設の配置の関係とか運転者教育とか車の安全性確保のための改良とか、そういった各種の施策に資するための材料を提供したいということで、ただいま先生御指摘になられましたような事故多発地點についての分析等を科学的、多角的に行うものでございます。総合分析センターの成果を交通事故防止のための手法の開発のために活用したいということで、今回この法律を御提案を申し上げているというところでござります。

とか運転者の心がけといふようなことはかなり安全教育という中で行われておるようですがけれども、これは科学的に分析したその結果を難しくなく易しく、運転者が理解できるような形でどんどん学習の中に取り入れていっていただきたいと思うんです。

ただ、一般的な危険に対する安全対策ということはそういうことでもいいんですけれども、その地域にそういう箇所があるわけです。そのところを、年じゅう通っている人はそれはわかつてゐるかもしれませんけれども、今度初めてそこを通るようなドライバーの皆さんにはそれがわからぬわけです。それで、危険という表示はよくありますけれども、それが単なるおどかしのようなものなのか、あるいはそこは事故多発で本当に危険なのか、危険としても、どういう事故が起きていいのか、どれほど危険なのかといふことがわからぬわけです。

それで私は、これは科学的にかなり分析をした上でなければできないと思いますけれども、何らかの形で危険度といふものを、地震のように震度何はというようなことでもいいですから、危険度というものをまず色で、赤色は最高危険だ。それから桃色は何だと、そういうふうな一日で危険度がわかるような表示がなされれば、初めて通るドライバーにとっては安全運転のために非常参考になる、そんな考え方今まで持ってきてるんですけども、その点についてはどうお考えでしょうか。

方向で検討してみたいと存じます。○星川保松君 今まで道環境ということが主であるという話でありましたが、二番目は、運転者の心理が非常に大きな事故の要素になつてゐると思うんです。それで、自分も運転してみて、職業運転者の場合は健康管理とか何かも方法はあるわけです。ところが、全くの普通の一般のドライバーにとつてはだれも健康とか何かについては心配してくれませんから、常に心理状態も自己診断をしなければならないわけなんです。それで、いろんな心理状況で車を運転しているわけなんですね。例えば、どこかへ行つてけんかをしてきたそうするとやっぱりいらいらしながら車を運転しているわけなんです。それから貰ひ金を取りに行つたけれども取れなかつたということでかりかりしながら運転する、それから身内のだれかが急病になつた、これは大変だということで心配しながら運転をする、どういう場合に運転しちゃいけないなんて言うてくれる人いないわけです。かなりこういう心理状態も事故につながっていると思うんです。

私は、事故は起こしたことありませんけれども、実は違反を二度ばかりやりました。一回は一時停止のところを停止しないで行つてしまつたこと、それから右折禁止のところを入つていつしまつたんです。そのときのことを自分で考えてみると、やはり何かあって正常な心理状態でないようなとき、かつかしているような状態のときにはそういうことをやつてしまうということなわけですか。それで、何とか心理状態と危険との関係を科学的に分析してそれをよく運転者にわかるようにできないものか、こういうふうにも思つてゐるんですが、その点についてはいかがでしょうか。

○政府委員(閔根謙一君) 今回の総合分析センターで行います事故分析は、先生御指摘のような心理学的な面、医学的な面、工学的な面等々あわせまして多角的に分析をするというものでござります。そして、その分析の結果につきましては、

この法律の条文の中にもございますが、広く一般的に「交通事故に関する知識の普及及び交通事故防止に関する意識の啓発を図る」という観点で活用させていただかくというものでございます。心理的にどのような場合にどの程度危険であるかといふのは個人によって随分違つかと存じますが、それもまた何らかの学問的な成果として客観的なものが示されるということであれば、ぜひ広くこのようない手法を通じてドライバーの方々にお示ししたい、このように存じます。

○星川保松君 この間ある駅で電車待ちの時間が

ありましたのでお土産屋さんのところをのぞき込んでおりましたら、ストレス測定のおもちゃみた

いなもの、それはそのところへ指を何秒間か当

てていて、表示、運転不適とか、こういうふ

うに出てくるよつなものがあれば、そういうもの

も私は難しいことじゃないといふような気がする

んです。そして、常に自分のストレス状態を知

りながらやるということになればもつともっと事

故は防げるんではないか、こんな気をしておりま

すが、そういうのは今はいんじょか。

○政府委員(閑根謙一君) 現在はそのような機器

が開発されたといふようには聞いておりません。

しかしながら、事故分析の成果といたしまして、

それを活用する方法の一つとしてそのような活用

方法をすることがあるはあり得るかも知れない

といふことで期待はしておりますが、現在のところそのようなものが開発されたとは聞いておりま

せん。

○星川保松君 ゼひそういう研究に応援をして

やつていただきたい、こう思つております。

それから三番目は、いわゆる車の問題でござい

ます。私どもの四十年ほど前の車のことは極めて

単純な構造をしておりまして、エンジンの調整

なんかは自分でやらなければならぬ。タベット調

整とかいろいろなことを自分でやる。ディストリ

ビューターは分解して自分でポイントを磨くと

か、エンジンがかからなければクラシック棒を持つ

てきて前から差し込んで回すというようなこと

で、当然車の構造やなんかはよく知つていないと

車は動かせないんです。エンジンがスマーズに回

転している状態を維持するためにかなりの技術が

必要なわけです。それから、今度は運転して走る

のに、ダブルクラッチを使わなければギアが入ら

ないわけなんです。それで、今みたいに坂道なん

か走るようになつて、いませんから、力も弱いもの

ですから、かなりギアエンジをうまくやつて惰

力をつけていかないと坂道も登れないわけです。

私なんかは、中古車に乗りまして、かたがた道で

溝に落っこちたらホイールがすばっと抜けまし

て、ホイールだけがちやちやちやつと走つていっ

たことがありました。それから、ギアのエンジ

棒がすばんと抜けてきたり、ひどい車だったわけ

です。

しかし、今から考えてみると、それだけに車

の構造なり性能というものをよく知つておつたと

いう気がするんです。ですから、道路の状態に合

わせてエンジンもしていかなきやならない、運転

もしなきやならない、アクセルも踏まなくちやな

らない、ブレーキも使わなくちやならないといふ

ことです。非常に運転が面倒だったわけですが

れども、今の車はそうじやないんです。もう何も

しなくていいといふようなことで、そのためには

パンクしてもタイヤ交換もできない方が今大勢い

るんだそうです。この間自動車屋さんから聞いた

うんです。私ではとても考えられないような状

況なんですかね。車の性能はよくなつてきている。

車自体が、コンピューターだと思つんすけれど

車が今開発されている、こうしたことですかね

ます。私ども交通安全について所管をしておりま

す立場からは極めて望ましい事態でござりますの

で、その方向をさらに進めていただくよう努め

してみたい、このように考えます。

○星川保松君 あなたは、メーカーが格好よりも

安全の方に進んでいます。こういうふうにおつしや

りますけれども、私から見ますと、ドイツとか

それからスウェーデンあたりの車の安全性を高め

る努力からしますとまだまだ足りないんじゃない

かといふ氣がしています。ですから、そういう点

で、車の構造は上がるけれども、いわゆる安全のコ

ストを考えればそれは引き合うんだ。こういうこ

とにしようといふことで大分開発が進んでい

る。だから、そうすることによって安全のための

車のコストは上がるけれども、いわゆる安全のコ

</div

連合参議院の各派共同提案による附帯決議案を提出いたします。

案文を朗読いたします。

道路交通法の一部を改正する法律案に対する附帯決議(案)

政府は、本法施行に当たり、次の諸点に留意し、その実効に遺憾なきを期すべきである。

一、最近の厳しい交通事故増加の現状にかんがみ、一層の交通安全施設の整備、道路交通環境の改善・充実等を図り、交通安全対策に万全を期すよう努めること。

二、関係各省庁は、緊密な連携のもとに、交通事故調査分析センターの事業が民主的かつ適正に行われるよう配慮するとともに、同センターによる事故調査及び分析の成果が、効果的な交通安全対策の樹立等に生かされ、ひいては交通事故の減少に結びつくよう努めること。

三、国家公安委員会は、交通事故調査分析センターに対し、その業務の運営に際して個人のプライバシーの保護には万全の配慮をするよう指導すること。

四、国家公安委員会は、交通事故調査分析センターが行う毎年度の事業計画等の作成に当たっては、本法改正における当委員会の審議内容が反映されるよう配慮するとともに、適宜その活動状況について報告すること。

五、原動機付自転車技能講習については、原動機付自転車の事故防止が図られるようその内容の充実に努めること。

六、交通事故調査分析センターの事業を行つに当たっては、救急医療の充実にも配慮すべきこと。

七、警察行政の推進に当たっては、常に市民の意見の反映に努めること。

八、本法の運用に当たっては、施行前に国民への十分な周知徹底を図るとともに、本法に係る政令等の制定及びその運用に際しては、本委員会における議論を十分踏まえること。

平成四年五月八日印刷

平成四年五月十一日発行

右決議する。  
以上でございます。

何とぞ皆さんの御賛同をお願いいたします。

○委員長(山口哲夫君) ただいま野別君から提出されました附帯決議案を議題とし、採決を行います。

本附帯決議案に賛成の方の挙手を願います。

(賛成者挙手)

○委員長(山口哲夫君) 全会一致と認めます。

よつて、野別君提出の附帯決議案は全会一致をもつて本委員会の決議とすることに決定いたしました。

○國務大臣(塩川正十郎君) 道路交通法の一部を改正する法律案につきましては、大変熱心な御討議をいただき、御可決いただき、厚く御礼申し上げます。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御趣旨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る所存でございます。

今後とも御指導、御鞭撻のほど、よろしくお願ひ申し上げます。ありがとうございました。

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

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○委員長(山口哲夫君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

本日はこれにて散会いたします。

午後四時三十九分散会