

おきたいと思います。

○国務大臣(村田敬次郎君) この問題はパリ和平協定五原則は堅持をされておる、私はこのように承っております。

○政府委員(遠藤安彦君) 若干補足をさせて御答弁させていただきたいと思います。

当事者間の停戦の合意が崩れているのではないであります。かと申しますが、私どもが国際平和協力本部その他から聞いていけるところでは、カンボジアの一部の地域で武装集団による襲撃事件などが発生しているということは事実でありますけれども、これが全面的に戦闘が再開されるというような状況ではないというようなこと、それからボル・ボト派につきましても累次の機会にパリの和平協定を遵守するということを表明している、そういうことを総合的に判断すれば、パリ和平協定に基づく和平プロセスの枠組みというものは維持されておって、紛争当事者間の停戦の合意は存在すると認められるというように考へているのが現在の政府の考え方だというようには聞いています。

○岩本久人君 現状の認識についてはかなりギャップがあると思うんですが、この問題はきょうのこの法案審議の本題から若干それますからあしたの本会議に引き継がせていただくということになります。

それから、きょうの新聞のトップに「政府募集の選挙監視要員 カンボジア派遣初の辞退者」というのがありました。このことについても自治体職員はどうなっているのかを聞きたいと思いますが、急な話ですからこれは一番最後に質問をしたいと思います。

次に、警察庁にお伺いをしたいと思うのですが、御存じのように、四月八日に民間ボランティアの中田厚仁さんという方のあのような大変お気の毒な事件が発生をしたわけあります。この事件を通じて国民があれと思ったのは、やはりそいつたところには国会で大議論をして正式に赴いた

た自衛隊以外に大変善意の多くの力が注がれているということがわかつたということだと思つんであります。

それで、UNTACが実施している国際協力業務の中に非軍事部門として自衛隊が現在参加しております復旧部門というのがあります。そのほかに文民警察部門があるというふうに言われております。これの具体的な中身はどうなっているのか、何名の警察官が現在カンボジアを行つておるのか、その身分はどうなっているのかといふについて、できるだけ詳しくお伺いをいたしました。

○政府委員(城内康光君) お答えいたします。UNTACの文民警察部門ということで、全世界から、三十二カ国でございますが約三千五百名の要員が派遣されております。そのうち、日本からは昨年十月中旬から七十五名の警察職員が派遣されております。

○岩本久人君 任務といたしましては、現地の警察に対する助言、指導、監視といったところが中身でございます。

○政府委員(城内康光君) お答えいたします。身分関係についての御質問と思りますけれども、この七十五名のうちの四名は警察庁の職員で、警察庁からカンボジアの国際平和協力隊に派遣されております。残り七十一名は、所属しておられた都道府県警察を一たん辞職する形をとりまして、同じくカンボジア国際平和協力隊に採用されるという形をとつております。

○岩本久人君 警察庁の四名も考えなければいけないと思ひますので、それなりの準備をひとつよろしくお願ひしておきたいと思います。

○政府委員(城内康光君) 期間がおおむね九ヵ月という短いというわけではございませんけれども

一定の期間に限られておりますので、そうしますともう一回戻つてくるわけでございますから、その間このところは一応あけてある、こういう格好でございます。

○岩本久人君 そうでなくとも定数が非常に厳しく管理されておるわけですから、九ヵ月間が短いこの辺は今後やっぱり配慮をしてもらう必要がある、このように思つております。

それで、その七十五人の方たちの身分はさつき言われましたけれども、その方たちの給与はどういうことになつておるんですか。

○政府委員(城内康光君) 給与についてありますけれども、四名の警察庁職員は警察庁から、残る七十一名は総理府の国際平和協力本部から、それぞれ本俸等の支給を受けることになっております。

ただ、この国際平和協力業務に従事することによって支給される手当、例えは国際平和協力手当とかあるいは超過勤務手当などにつきましては、いずれの場合におきましてもこれは総理府の国際平和協力本部から支給をされるということになります。

○岩本久人君 ということは、自衛隊と同じように手当は一日二万円出る、こういうことですか。

○政府委員(城内康光君) これは勤務地などにおきましてそれぞれ区々でござります。任務において、例えば国境における監視などにつきましては二万円、それから地方勤務については一万六千円、それから、あとまた地域によって一万二千円あるいは八千円とか、それぞれ区々に定められております。

○岩本久人君 その方たちが万一事件事故等によって負傷したとか不幸にして亡くなつたといったときの補償はどうなことになつておりますか、お伺いいたします。

○政府委員(城内康光君) 万一事態における補償につきましては、国家公務員災害補償法による

補償のほか、賞じゅつ金の適用、それから内閣総理大臣の特別ほう賞金が支給されることになつております。

○岩本久人君 その方が無事任務を終了して帰国された後の処遇はどうなるのか。いずれにしても、命をかけてのことでありますからかなりの優遇ということでも考えておられるんじゃないかと思つんですが、その辺を含めてお伺いをいたします。

○政府委員(城内康光君) カンボジアに派遣された警官は大変厳しい情勢とそれからまた大変劣悪な生活環境の中で厳しい勤務を強いられておるわけであります。今のところ大きなけがとか病気もなく全員士気高く勤務しておるわけでありまして、まことに心強く感ずる次第であります。

○政府委員(城内康光君) 帰国した後の所屬については、本は私から表彰を行うなど十分その待遇について配慮してまいりたいと思います。また、それぞれの都道府県におきましてもしかるべきその労に報いるように私どもとしても指導いたしたいと考えております。

任務が終了してこちらへ帰国いたしました際には、私から表彰を行つて、できるだけ希望にかなうようにしたいということなんですね。

それで、警察庁長官の表彰状というのには金一封か何かつくんですか。単に紙切れ一枚ですか。

○政府委員(城内康光君) 表彰ということは、やはり私どもは名誉大事でござります。

○岩本久人君 警察庁長官が考へられてみて、行く前、行ってから、それから帰つた後、トータルとしての処遇は警察官と自衛隊とではほぼ同じだというふうに思われるか、あるいは勤務の中身を含めて警察官の方が厳しいと思われる不容易だと

思われるのか、そのことについてお伺いいたしました。

てほしいと要望して、この項は終えたいと思います。

○政府委員(城内康光君) なかなか一概には申し上げられないと思います。ただ、警察職員の場合

は現在二十一ヵ所に居住をいたしまして二十八ヵ所に分散して勤務をしておるわけであります。そ

の勤務先では二名あるいは四名という格好で勤務をしておるわけでございます。それでいろいろ問題

でありますコンボントムとかあるいはシェムレアブはそれぞれ九名ずつというような単位で勤務をしておるわけでございます。

自衛隊の場合ですともう少し大きな部隊単位で

おるということです。私がどもの場合

だったら例えば二名ということになりますと全部

自分でやらなきゃならない。持続的な生活ではございません。いろいろなところでいろいろな苦労

をしながらやっておるわけでございまして、なか

なかその苦労のほどは一概には言えないと思いま

す。ただ、各県からそれを優秀な者が手を挙げて来ておりますので、私どもよく連絡をとり合っ

ておりますが、大変士気高く頑張っておる、こう

いう状況でございます。

○岩本久人君 国会でも大論議をしたということ

もあって、自衛隊の場合は全国民的な注目度、関心も高い。だからそれだけ、十二分とは言わない

までも考得するいろんなことを予測して手当てをしてあるんではないかと思われますが、その点、

警察官の方は国會議論のときにそういう話もあつたなというような程度で実はいつどういう形で行

かれたのかといふことなど国民は知らなかつたこの事件で、ああそうかと。重装備をしておる自衛隊は比較的危険の少ないところ、丸腰に近い警察官とか選挙監視のそういうボランティアの方たちはとても危険なところで頑張つておるということが今回わかつたわけでありますから、そのところをひとつ今後十分配慮してあげます。

現在も指定作業は継続して進めておりますので、今後とも悪質かつ広域団体を優先的に指定し

てお伺いをいたします。

さて、本題に入りますが、暴対法の関係です。

まず警察厅にお伺いいたします。

一年少々たつわけですが、大変な御苦労

題成員の数で見ると指定された割合はどの程度に

○政府委員(廣瀬権君) お答え申し上げます。

昨年三月一日の暴力団対策法の施行以降、本日

までに十八団体が指定されております。これによ

りまして、全国の全暴力団構成員、これは平成四

年末現在で約五万六千六百人でございますが、こ

のうちの約七六%に暴力団対策法の網がかかった

ということになります。

○岩本久人君 法律の趣旨は暴力団対策でありま

すから、すべての暴力団を指定する、きっちり対応するというのが趣旨ではないかと思うんです

が、そのことについてはこの七六%というもので

大体の目的は達しつつあると、こう思われるんで

すか。その評価を伺いたいと思います。

○政府委員(廣瀬権君) この暴力団の指定につきましては、暴対法の趣旨が山口組ですかと福岡会

ですか。その評価を伺いたいと思います。

○岩本久人君 次に資金源の問題ですが、平成元

年の白書では一年間の暴力団の収入総額約一兆三千億円と推定をされておりますが、今回の改正に伴って警察厅が出ておられる資料にはこのこと

ころが明確になってないよう思います。私の見落としかもわかりませんが、平成四年度あるいは平成三年度の推定ではどの程度になつておるのか、お伺いをしたいと思います。

○政府委員(廣瀬権君) 現時点におきまして、警

察において把握している暴力団の収入はお示しの

平成元年度の警察白書において明らかにされたものでございます。その後この種の調査は行っておりませんので、現状がどうなつているかというの

は必ずしも正確にはわからないわけでございま

す。ただ、社会経済情勢の変化等に伴いまして、暴力団の収入も前回調査時に比べますとかなり増加しているというふうに考えられます。

この種の調査は暴力団活動の全体像を把握する

上極めて有意義であると考えられますので、今

後新たに調査をすることにつきまして検討してま

ります。

○政府委員(城内康光君) 暴力団というのは、

○政府委員(廣瀬権君) この調査につきましてはかなり事務処理に人員も要するということございまして、この調査をしたのは平成元年度だけです。そこで、この種の大きな調査はその後はございまして、この種の大きさの調査はその後はございませんので、かかるべき時期にやるべき検討してまいりたいというふうに思っております。

○岩本久人君 一言でいいんですが、平成二年度、平成三年度に、平成四年度もそうなんですが、調査をしようとしたかった主たる理由は何ですか。極めて重要な理由だと言わながらやってないと

いうことをすらっと言われますが、主たる理由を聞かせてもらいたい。

○政府委員(廣瀬権君) この種の調査はやはり相当事務量がかかりますので平成元年度のものを基

本にしているわけございますが、平成二年度、三年度というものにつきましては暴対法の整備ですか。極めて重要な理由だと言わながらやってないと

いうことをすらっと言われます。主たる理由を聞かせてもらいたい。

○政府委員(廣瀬権君) この種の調査はやはり相

当事務量がかかりますので平成元年度のものを基

本にしているわけございますが、平成二年度、三年度というものにつきましては暴対法の整備ですか。極めて重要な理由だと言わながらやってないと

いうことをすらっと言われます。主たる理由を聞かせてもらいたい。

○政府委員(廣瀬権君) 調査は今後の課題とさせていただきたいというふうに思います。

○岩本久人君 警察厅長官に伺いますが、今言ふ

れるのには、資金源というものは重要な資料にな

り得ると、けれども、余りにも業務が多くて忙し

くて手が回らない。つまり、人手が足りないとい

うことなんですね。そのところについてはやつぱり十分対応される必要があるんではないか。そ

ういう中にあるながらもさつきのよう、海外に派

遣をいたしてその穴を埋めないと、いうようなこと

も含めて、どのようにお考えですか、お伺いいた

します。

てそういう一兆三千億というような推計を出したわけでございます。そのこと自体が直ちに犯罪になるわけではありませんが、そういう実態を知りつつ事件を摘発していくことが大事じゃないかと思います。

現在は、一件でも多く、一名でも多くということで全警察署挙げての最重要課題として検挙、壊滅というところに精力を集中させておるわけでございます。仰せのとおり確かに人不足でありますけれども、しかしそういう限られた人員をその最重要課題に集中して運用していくことは大変大事ではないかと思います。そういうことでこのところをやってまいりまして、ある程度の効果を上げつつあるという状況でございます。

したがいまして、今暴力団長がお答えいたしましたように、いずれまた時を見てそういう目安となるような事柄についての調査をやってまいりましたが、いよいよ暴力団離脱希望者をやつてまいりたい、こういうことでございます。○若本久人君 いずれにしても、人手不足であることは否めないです。そして、その仕事の中身というのが相手であるだけに命がけの話であります。だから、そこのところにもっともっと重きを置いて考えていただきたい、やはり人手不足の解消のために増員ということも含めて考えてもらいたい。これは要望しております。

次に暴力団からの離脱の問題ですが、今回の法改正もその意味では非常にいい中身で私は積極的に賛成をしているところであります。離脱希望者に対し必要な措置を講ずると。その中で一番大事だと思われるのは、やはり社会復帰といいますか正常の業務にいかにつくかということではないかと思うんです。その意味では、公安委員会は各職業安定所と協力して積極的にその措置を講ずる、こういうことのようあります。まず、公安委員会としてどういう措置を講じておられるのか、お伺いいたします。

○政府委員(廣瀬権君) 今回御提案申し上げております法第二十八条の規定によりまして公安委員会が行います離脱希望者に対する援護の措置等の

具体例について申し上げます。

これは、暴力団離脱希望者を雇用する意思のある事業者、この受け入れ企業ができるだけ多く募集する。これが大変重要なことの一つでございます。また、暴力団離脱者と雇用しようとする事業者との面接に警察職員が立ち会うというようなことを考えてまいりたいと思います。さらに、必要に応じまして暴力団離脱者の経緯等を、どのようにして離脱したかというそういう経緯を事業者に説明するというようなこと、あるいはこの離脱者を雇用した事業者に対しまして暴力団がいろいろな嫌がらせ等を行うということとも十分考えられますので、そういう保護対策の措置の万全を期したいというようなことを考えております。

○若本久人君 次に、労働省にお伺いいたしま

全国の各職業安定所でこの種の相談件数が過去一年ちょっとで何件あったか、それからそれの中身は大体どういうものか、それでどんな効果があつたのか、具体的にお伺いいたしたいと思います。

○政府委員(岡山茂君) お答え申し上げます。

労働省いたしましては、やはり暴力団から離脱する意志を持っている人の社会復帰につきましては、その人の能力に合った職業につきそういう機会を提供していくことが非常に大事であります。そのためこれまでいろいろと警察署とも協力をいたしまして公共職業安定所におきましてそれらの御協力を申し上げておるわけでござります。

次に暴力団員の暴力追放運動推進センターあるいは警察と連携を図りまして離脱希望者に対する職業相談、それから具体的な紹介をするためにいろいろな相談、指導をやっておるわざでございます。また、都道府県段階に設置されども、具体的には、都道府県の暴力追放運動推進センターあるいは警察と連携を図りまして離脱希望者に対する職業相談、それから具体的な紹介をするためにいろいろな相談、指導をやっておるわざでございます。

○政府委員(廣瀬権君) 今回御提案申し上げております社会復帰対策協議会を通じましてこれらの方々の就職促進に努力をしております。

これまでのところ、その暴力追放運動推進センターあるいは警察から協力の依頼がございまして

相談をし紹介あるいは就職をした方につきましては、具体的に申し上げますと平成五年の三月末現在で就職に至りましたのが三十六人ということです。主な仕事は、それらの希望の方々は早く定職につきたい、こういう方が多いわけでございますので綿密な相談をしながらやっておるわけでございますが、やはり何といいますか住宅等の確保などを希望される方が多いというような状況でござります。

○若本久人君 なかなか大変でしうが、頑張ってください。次に、今回のこの改正案で暴力的要素行為の追加がありましたね、株式の買い取り等を要求する行為とか有価証券の信用取引を不当に要求する行為とか、あるいは競売の対象となるようなものを不当に要求する行為。こういったものが新しく追加になりましたが、この追加をされた基準、どういう観点でこれを入れられたのか、簡単にお願いいたしたいと思います。

○政府委員(廣瀬権君) 暴力団対策法成立後、広域暴力団の幹部が株の取引に関与した事案や暴力団員が株の取引を行う過程で証券会社やその株を発行した株式会社に対しまして不当な要求行為を行った事案のほか、最近の不況下におきまして倒産会社の抵当不動産の競売事案に暴力団が介入をして抵当権者等に対して不当な金品等を要求する行為、そういう事実が明らかになったところでございます。

このように暴力団員が新たな形態で一般経済取引へ介入するあるいは関与しているという実態にかんがみまして、民事介入暴力事案に的確に対処する観點から今回お願いしている改正法に盛り込まざります。

○若本久人君 この法律が効果を上げれば上げるほど、国民の中に浸透すればするほど暴力団側もその対策をいろいろ考えてくる。当然のことです。それで企業会員とかダミーの会社を使って実

質的には同じようなことをやる、こういうことがますとともに、そういうフロント企業等を公共工事から排除するというようなことも考えてまいりたいと思います。また今回の法改正におきまして、これは十条二項という規定でございますが、指定暴力団員が暴力的要素行為をしている現場に立ち会ってこれを助ける行為というのを御提案申立てしておりますが、この規定が有効に活用されなければそういうフロント企業が指定暴力団員を利用して行う暴力的要素行為を規制する上で有効なものになるというふうに考えております。

○若本久人君 資金源を断つということは極めて重要なことです。そのためには不当な形で得たお金や物を没収するということが必要だと思ふんですね。今回この没収の規定に入っていないようになります。今回この没収の規定に入っていないよう思ふんですが、その点はどうなっているのか、お伺いいたします。

○政府委員(廣瀬権君) これまた委員御指摘のとおり、不正収益の剥奪につきましては我々も大變

重要な暴力団対策の一つであるというふうに理解をいたしております。

この暴力団対策法を立法いたしましたときに暴力団対策研究会の意見をいただいておりますが、その際幾つかの留意点というのが示されております。一つは奪奪の対象となり得る不正収益というのは何であるか。それから暴力団の資金の流れは具体的にどのようになつてゐるのか。現行の刑事上の没収、追徴の運用状況はどのようになつてゐるか。そういうことについてどのようになつてゐるのかというような留意点が示されたところでございまして、それに基づきまして現在調査研究を進めているところであります。

今後とも鋭意この調査研究を進めてまいることにいたしておりますが、この問題につきましては法律上論点が広範かつ多岐にわたるところでございますので、論点を整理するため、近々暴力団対策研究会に憲法、行政法、税法、刑法、民法といった分野の法律学者をメンバーとする小委員会を設けて、そこで検討を進めていくというふうに考えております。

○岩本久人君 没収するためにはどうしたらいかといふことを今後調査研究すると、こう言われるので、とてもいいマニュアルが、手引がありまつたから御紹介をしたいと思うんです。

東京佐川から金丸信さんが強大な権力という暴力を使って五億円ほどやみ献金を召し上げた。それについては、いろいろあつたけれども最終的に二十万円の罰金で当面を糊塗した。それについて全国的に大変な批判があつて、そのため国会で慎重に議論した結果、五年の一月一日からは速やかに没収できる規定ができております。

そこで、この規定を一つの手本にされたらしいと思うので、自治省に、これはどういう考え方でこのようにスマーズにきつと没収の規定ができるか、中身をお伺いいたします。

○説明員(大竹邦実君) お答え申し上げます。

昨年十一月の各党合意に基づきますところの緊急改革によりまして政治資金規正法が改正されて

ございます。その中で、委員御指摘の違法な寄附

の没収、追徴の規定が新たに設けられたところでございまして、第二十八条に、寄附の制限等の規定の違反行為により受けた寄附に係る財産上の利益は、没収する。その全部又は一部を没収す

ることができないときは、その価額を追徴す

ることになります。

具体的に申し上げますと、政治資金規正法では寄附の量的あるいは質的制限等の各種の制限規定を設けているわけござりますけれども、寄附の総額あるいは個別の量的制限を超えてなされた寄附あるいは補助金等を受けている会社のする寄附など質的制限に違反してされる寄附等につきまして、その違法な寄附の受領者に対し没収、追徴を科すというものでございます。

○岩本久人君 警察庁長官も公安委員長さんも暴力部長さんも、今のは物すごく参考になると思ひます。ぜひ今後調査研究されるとときに、現実にそ

ういう改正になつたわけですから大いに参考にしてもらいたい、こう思つております。

それでは、時間が来ましたから最後に、さつき宿題にしておきました、自治省の担当の局長さんなどなかに聞きますが、きょうの新聞を見ると、五月二十二日からカンボジアの総選挙に対して自治体職員がかなりの人数カンボジアへ選挙監視要員として赴く、こうなっておりますが、その人数、それからどこの県の出身か、その身分はどうなるのか、待遇はどうなるのか、帰つてから

の処遇はどうなるのかということについて一括お答えをいただいて、私の質問を終わりたいと思ひます。よろしくお願いします。

○政府委員(遠藤安彦君) 現在選挙要員の候補者は縮ですが、国家公務員が五名程度、地方公務員が十数名、その他が民間の方といふやいにゅつております。それから、出身ということでお伺いますが、恐

らく各県別の内訳ということを委員お尋ねのことかと存じますけれども、最終的にまだ本人の意思確認その他の状況もござりますので、ここでは詳しい内訳は大変恐縮でございますけれども控えさせたいと思います。

身分関係でございますが、これは大体五月の六日ぐらいに、それまでに意思確認を行いまして、その違法な寄附の受領者に対し没収、追徴を行くことが最終的に確定をした要員候補者につきましては五月の六日ぐらいに国家公務員として採用をするということでござりますので、地方公務員から国家公務員に身分が切りかわるということになります。それから待遇でございますけれども、そうなりますれば待遇は国家公務員としての待遇になる。給与その他は国家公務員としての給与その他が支払われる、それから手当につきましても既に政令等で決まっております手当が支払われるということになると承知をいたしております。

それから、冒頭の御質問で辞退者のことが新聞に出ているけれどもどうなつておるかというお尋ねがあつたわけでございますが、私どもも新聞等でいろいろ報道があることは十分承知をしているわけであります。地方公務員関係で現在のところ正式にといいますか、私どもに各県から辞退されただとかいう正式の報告はまだ受けていませんが、もう一つは本人の生命、財産の危うさが連絡を私どもとしては受けていないところであります。

ただ、いずれにしましても、この要員の安全とそれから本人の意思確認ということは非常に重要なことであると考えていますので、本日の閣議の際にも自治大臣からその旨強く要請をしていただいたところでござります。

○岩本久人君 最後に一つ。

あいまいな態度、つまり命をかけて行くのに、五月二十三日からでしょ、五月六日に本人の意思を確認するということ自体が僕は極めて疑問のある答弁だと思いますね。確定はとうなのか、そして現段階でまだ人数が確定をしないとか。その人の家族のことやら職場のことを考

えていただきたいというように思います。えたら、確定していないということ自体が僕は極めて疑問のある答弁だと思いますね。確定はとうなのか、そして現段階でまだ人数が確定をしないとか。その人の家族のことやら職場のことを考

えて、一応おきたいと思います。

○国務大臣(村田敏次郎君) 自治大臣として一言お答えを申し上げておきますが、実はきょうの閣議後の記者会見でもこの問題の御質問があつたんです。

それで、岩本委員の御指摘された点はよく私は心で受けとめるわけですが、実施をするのはいわゆる協力本部でございます。したがつて、協力本部からの要請を受けて自治省としては選挙監視要員を募集するというわけですが、そのときに二つしつかりと要件を出しているんです。一つは本人の意思がしつかりと確認をされるということ。それから、もう一つは本人の生命、財産の危うさが絶対にないということ。この二つを条件にしておりまして、そして、国連のいわゆる平和協力活動にはこれはもう根本的に協力しなきやならないといふ趣旨でござりますので極めて熱心にやっておりま

ます。

ただ、新聞記事に私が一々お答えをする必要はないと思うんですが、先ほど政府委員からお答えを申し上げましたように、辞退の正式の連絡といふのは受けおりません。したがつて、これは協力本部の要請に基づく本人の意思の確認及び身体の安全の保全ということを原則として私どもはこ

うな答弁ではやめようと思ったんだけれども、そのような答弁ではやめるわけにはいかない。この新聞記事を見ても、そういうあいまいな態度が確信を持つて行けないと、こう言つてゐるわけですね。

ましてはそういう認識で進めておるところでござります。

○練訓弘君 先ほどもお答えございましたけれども、指定暴力団七十六%を現時点で指定して、そして日夜国民の安全といいますか安寧について努力をしておられる当局に対して、まず敬意を払わせていただきます。

そこで、「ことしの三月、警察庁が発表された文書がございます。「暴力団対策法」施行一年の結果と今後の課題について」、こういう文書でござります。その中に、「国民生活から暴力団の脅威を排除することにおいて一応の成果を収めたものの、未だ多くの課題を残している。今後とも、暴力団殲滅のための継続的な努力が必要」だと、こんな文書でございました。

そこで、具体的な問題について以下数点にわたりてお尋ねいたしました。

その第一点は、暴対法の施行によりまして暴力団の組織内部に動搖が起こっている、こういうことを伺っておりますけれども、中枢部はどのくらい取り締まつておられるのか、その具体的なことについてお伺いいたしました。

○政府委員(廣瀬権君) 委員御指摘のとおり、暴力団対策法の施行以降、取り締まりを中心といたしまして暴力団総合対策を強力に展開したところでござります。その結果、暴力団にあります、暴力団の傘下組織の解散数が増加したというようなこと、あるいは獲得資金の先細りといつてお尋ねいたします。

暴力団取り締まりに当たっては首領幹部等の中核部の取り締まりが重要でございますが、暴対法施行後一年間で例えば広域暴力団山口組の直系組長を二十四人検挙いたしておりますが、これは十一年におきます最高の数字となっております。また、この直系組長を初めといたしまして、全国の暴力団の傘下組織の首領級を八百三十人検挙したところでありますけれども、これも過去五年間

の最高であったということでございます。

引き続き中枢部の取り締まりを徹底してまいりたいというふうに考えております。

○練訓弘君 今お答えございましたように、過去最高の中核部の検挙率をやっておるんだ、こういふお話をございましたけれども、暴力団殲滅のためには何よりも今お話しにございましたように組織の中核部をちゃんととした形で処断をする、こういうのが大切ではなかろうか、そんなふうに思いました。したがいまして、今お答えがございましたけれども、さらに、今後具体的に中枢部対策に対してどのような考え方を持っておられるのか、その点についてお伺いいたします。

○政府委員(廣瀬権君) 暴力団の中核部に対する対策といしましては、犯罪検挙の徹底と暴力団対策法の積極的な運用、この二つが重要であると考えております。

犯罪検挙の徹底に当たりましては、個々の事案の背後関係をよく捜査いたしまして中枢幹部の責任を追及いたしますとともに、中枢幹部が指示して行なうことが大変多いフロント企業を利用した資金源犯罪、これの徹底した取り締まりに努めてまいりたいというふうに思っております。また、暴対法の運用につきましては、現行十条の暴力的要挙行為を要求するあるいは依頼する、こういうものに対しまして禁止規定があるわけでござりますが、これを積極的に活用してまいりたいというふうに思っております。

また、今回の改正案におきまして、内部統制行為であります加入の強要等あるいは指詰めの強要の命令等の行為に対しまして禁止規定を設けまして、上位者の責任追及を図ることとしたいというふうに伺っております。

○練訓弘君 暴対法が施行されましてから暴力団の不正当な資金獲得活動は変化してきている、こういうふう伺っておりますけれども、このたびの暴力的求め行為の改正はどのような行為を規制しようとしているのか、具体的にお示しいただきた

○政府委員(廣瀬権君) 最近におきます暴力団の資金獲得活動の特徴といたしましては、株式取引に介入するあるいは競売手続へ介入・関与するものが

すよう、一般経済取引に介入・関与するものが目立っております。

本法成立後、広域暴力団員が株の取引を行なう過程で証券会社やその株を発行した株式会社に不当な要求行為を行ったという事案を把握いたしております。

こうした暴力団の一級経済取引への介入、特に株をめぐります信用取引あるいは株の買取取り要求、さらには株価等が下がったというようなことで損失補てんを要求するといったこういう有価証券にかかる取引に関する不当要求行為を規制してまいりたいというふうに思っております。また、暴力団が介入して抵当権者等に対しまして不当な金品の要求を行なっているというような事案をつかんでいるところでございます。

こうした暴力団の一般経済取引への介入、特に株をめぐります信用取引あるいは株の買取取り要求、さらには株価等が下がったというようなことで損失補てんを要求するといったこういう有価証券にかかる取引に関する不当要求行為を規制してまいりたいというふうに思っております。また、暴力団が介入して抵当不動産を占有したり物件に暴力団の名称を表示するというようなことをいたしまして抵当権者に対しまして不适当に明け渡し料を要求する、あるいは張り紙をするというようなことを表示するというふうに思っております。

○練訓弘君 法第九条第十号で規制された不当株式買取取り要求行為は具体的にはどのような行為を指すのか、今も御説明ございましたけれども、御説明願いたいと思います。

○政府委員(廣瀬権君) 改正法第九条第十号は、例えば指定暴力団員ないしその関係者が株主であつたということになりますと会社の円滑な業務遂行が侵害されたりあるいは会社の信用が失墜するのではないかという会社関係者の懸念につれ込みまして、株式会社に對してみだりに株式の買取取り等を要求する行為、これを規制しようとするものでございます。

具体的な例と申しますと、株式会社が自己株式の買取をする行為が商法上禁止されておりま

す場合に、その会社の取締役が拒絶しているにもかかわらずその会社に對して自己株式を買取る行為を規制されるべき行為、こういうものが該当すると

いうふうに考えております。

○練訓弘君 今回の法改正で規制される不当競売妨害行為の実態はどうなっているのか、また典型的にはどのような行為が規制されるのか、御説明願います。

○政府委員(廣瀬権君) 最近の経済不況を背景にいたしまして、暴力団の新たな資金獲得活動といふお話をございましたけれども、暴力団がかなり目立つておるところでございます。

その実態としてどのようなものがあるかというところでございますが、一つはいわゆる占拠型とで申しますものでござりますが、例えば建物所有者の債権者から立ち退き料を要求するために架空の賃借権を設定して配下の者を住まわせて占拠するというような占拠型。もう一つは氏名等の表示型とでも言えるものでござりますが、競売建物の玄関等に立ち入りを厳禁する旨記載した暴力団の名称入りの張り紙をするというようなものでございまして、債務者から立ち退き料を要求するためには、債務者から立ち退き料を要求するためには架空の賃借権を設定して配下の者を住まわせて占拠するというふうに思っております。

○練訓弘君 法第九条第十号で規制された不当株式買取取り要求行為は具体的にはどのような行為を指すのか、今も御説明ございましたけれども、御説明願いたいと思います。

○政府委員(廣瀬権君) 改正法第九条第十号は、例えば指定暴力団員ないしその関係者が株主であつたということになりますと会社の円滑な業務遂行のためには、株式会社に對してみだりに株式の買取取り等を要求する行為、これを規制しようとするものでございます。

○練訓弘君 次は要望事項でござります。

るというふうにも伺っております。

はお聞きしたいと思うんです。

そこで、警察当局としては、暴力団から安心して構成員が離脱できるような万全策、あるいは今申し上げたように集中化を排除する、あるいは先は

○政府委員(廣瀬権君)　委員御指摘のとおりでございまして、暴対法施行以降、私ども一年間暴力団総合対策をやってまいりました。

他の岩本委員とのやりとりの中でも明らかになりましたように、収入源が何としても一番大切な、それを根絶する、こんな方途を全警察の組織を挙げて取り組まれるようになりたいです。同時に、先ほどもお答えございましたように自分たちは不斷の努力をすると、研究会を開催している、こんな事案に対して研究を重ねて臨機応変の措置をあるいは法改正をと、こんなお話をございまして。さしつけで申しますと、この暴力団の中では特に大きな課題がこの暴力団を利用する者、これに対する対策をどうしていくかということになります。いろいろな対策を打たなければならないわけですが、それだけれども、特に本年はこの暴力団利用者対策ということを最重点に掲げまして総合対策を講じてまいりたいというふうに思っております。

た。せひそのことを実行していただきますことを
御要望申し上げまして、質問を終わらせていただ
きます。ありがとうございました。

○長谷川清君 総理府が四月の十八日に世論調査の結果を発表しております。翌十九日には各社がいろいろこの報道をしております。

これによりますと、暴対法の効果はあったといふうに三割の方が答えており評価をされているのであります。その一方において、この答えの中を見ますると今後の課題らしきものが散見できると思ふんです。

「暴力団がなくならない」と言われている原因として、「問題の解決に暴力団を利用する人がいるから」というのが四九・三%、約五〇%いる。「暴力団の要求に屈して資金を提供する人がいるから」というのは四七・九%。また、今後の暴力団対策として約三割の人たちが、暴力団に資金を提供したり暴力団を利用したりするそういう企業、団体があつて、これを取り締まっていいからだと。こういった点などが挙がっておりますと結論的にいいますと、これはやはり取り締まりの強化を望んでいるという結果が出ていると想ります。

こういう点にかんがみまして、暴力団に対する資金の提供など一般の市民や企業が暴力団を利用するような行為、これ自身を根絶するための対策について今お考えがございましたなら

聞きました暴力団対策研究会の意見におきまして

も、今後の課題といたしまして、暴力的要挙行為を助長するような資金の提供など、これは一股市民の場合もあるいは企業の場合もございますが、

また、今回の改正案に關係をいたしまして、下位法令は一体どういうふうになつてゐるか、この点

そういう者が暴力団を利用するような行為についてその規制を強化する方向でさらに検討せよといふ御提言をいただいておりまして、今後とも、暴力団を利用するような行為の規制につきまして、どのような規制が可能であるかということについて引き続き検討してまいりたいというふうに考えております。

○長谷川清君　ただいまのお答えの中にもこの暴力団による行為の現状に立ち会つていて助ける行為の要件が示されていましたが、この行為の要件

ところのものを想定しているのか、その点をお聞きしたい。

○政府委員(廣瀬権君) 改正法十条二項におきましては、何人も指定暴力団員が暴力的 requirement 行為を行っている現場に立ち会いこれを助ける行為をしてはいけないという禁止規定でござります。違反者として想定しているものでござりますが、第一番目には他の指定暴力団員でございま

暴力的要挙行為の依頼者あるいはその関係者、さ
れるかという点でございますけれども、例えば

らには暴力的要要求行為を行っている指定暴力団員の属する暴力団の準構成員、さらには暴力的要要求行為を行っている指定暴力団員と交友関係にある者。いずれにいたしましても、暴力団と何らかの

関係のある者を考えているところで」さいます。
○長谷川清君 先ほど岩本委嘱の方のお答えにも
ございましが、この不正収益を削除するという

この点、私もこの点は厳しく扱うべきだ、こう思っておりました。お答えの中には、これは調査

研究を行うと細かい具体的なお答えがございましてそれで私は十分だと思いますが、やはり麻薬であるとか覚せい剤のようなこういうケースと同様にきちっと最後の答えを出していただくよう

にこの機会にお願いをしておきたいと願うのである。

ります。
また、今回の改正案に關係をいたしまして、下位法令は一体どういうふうになつてゐるか、この

○政府委員(廣瀬権君) まず、今回の改正によりまして国家公安委員会規則に委任することとされている事項についてお答えを申し上げます。

その一つは、法第十六条三項の人を威迫してその密接関係者を加入させる等の行為を禁止しているその条項でござります。この禁止行為に関する密接関係者の範囲がどこまでかということ、それから密接関係者を加入させること等の手段として

が、監視機関の行なうべき事項として、
行われる行為、この二つにつきまして国家公安委
員会規則において定めるということとされており
ます。

す。 まず密接関係者の範囲でございますが、その者
の親族あるいはその者を保護者とする少年、その
者が雇用する者または事業所等においてその者の
監督下にある者、こういう者を密接関係者として
規定してまいりたいというふうに考えておりま
すから、密接関係者を加入させること等の手

段として行われる行為といたしましては、法律には組抜け料等の要求や居場所等の情報提供の要求が規定されおりますが、これらのはかに、暴力団員が密接関係者に連絡をとることを求めて暴力団員が密接関係者に連絡をとることを求める旨を伝達するよう相手方に強要する、あるいは指定暴力団員が密接関係者に事務所に向かくことを求めているそういうものを伝達するよう

相手方に強要する、このような規制を考えているところです」といいます。

的不法行為等に係る法律としていわゆる麻薬特例法及び特定債権譲渡規制法を追加したことによつて、

ふうに考えております。

ども、この点の積極的な対応を求めるわけありますか。

○政府委員(廣瀬龍君) 先ほどお答えしましたとおりであります。が、警視庁もその組織を挙げまして暴力団対策に取り組んでいるところでございまして、例えばこの前御下問ございました新宿地区の暴力団対策でござりますが、これはかなり長期間機動隊を投入いたしまして街頭暴力の取り締まりに当たったということでござりますし、その他他の地域におきましても機動隊の投入あるいは警備公安部門あるいは刑務部門との連動したいろいろな捜査活動というのもやっているわけでございまして、決して警備公安偏重ということはないとうふうに思います。

○有働正治君 刑事警察を強化してこの暴力団等を含めました積極的な対応という点について、国家公安委員長としていかがでありますか。

○国務大臣(村田敬次郎君) 有働委員からの御質問でございます。

暴力団の存在は今や国民生活の平穏を確保する上で重大な脅威となっておりまして、暴力団の壊滅が国民的な課題である、こういうふうに認識しております。したがって、いかなる立場の人であれ、暴力団と知つてこれを認認したり利用したりすることはあってはならないと考えております。右翼を仮装する暴力団の存在というようなものがあることを考えますと、そのような団体と政治家が関係を持つこともやはりあってはならないと考えております。

いずれにいたしましても、先ほど来の一連の御質問の中ありましたように、国民と警察や関係機関が一体となった暴力団排除活動などをさらに強力に展開いたしまして、暴力団を社会的に容認するような風潮が社会から一掃されるようにならとも督励してまいりたいと思っております。

○有働正治君 それから、先ほど来、不正利益、マネーロンダリングの剥奪の問題でしかるべき対応を調査検討しているという話はありました。暴力団根絶の上でこの問題は極めて重要だといふ

とも言われたわけであります。そういう点からますと、この検討が急がれて具体化が急がれるというふうに私は考えるわけであります。国家公安委員長としてこの具体化を急ぐという点での積極的な決断を求めるわけであります。いかがでありますか。

○國務大臣(田村敬次郎君) 暴力団の一掃、このことについて、私と一緒にになって活躍をして責任の掌にある警察庁長官からも本年度のこれは重点事項であるということを年頭で言われたそうですが、私も國家公安委員長として警察全体を督励し、そしてまた社会の風潮をしっかり変えていくということをいつも考へておるわけでございまして、暴力団を容認するような空気をつくってはならない。これはやはり国家国民のためにぜひ一掃をしたいということで暴力団対策法の制定以来これらは各党にも大変な御協力をいただいておるところでございまして、今後もそういった決意で対応してまいります。

○有働正治君 最後に一問です。

先ほど来、十二条二項の改正問題が議論されました。何人も暴力的要要求行為に立ち会つたりこれを助けてはならないというこの問題であります。(「)この法適用の問題で具体的に一問だけお尋ねします。

○政府委員(廣瀬権君) お尋ねの件につきましては、昨年五月、愛媛県警察が右翼団体会長等四名を土木建設業者、これは町議でもあられる人ですが、これに対する恐喝容疑で逮捕したというものがござります。この右翼団体会長等は平成二年九月ごろから連日街宣活動を行いまして、その街宣活動を停止することの解決金名下に現金九百万円を喝取ったという事案でございます。警察といなしましては、そうした右翼団体会長等四名を検挙したことでござります。

警察として捜査活動を通じましていろいろの方のいろいろな話、いろいろな情報あるいはいろいろな事実、こういうことに接する機会はあるわけでございますが、警察がそうした情報あるいは事実につきましてこれを申し上げることができますのは当該人物を被疑者として検挙した場合、こういう場合だけ公表してまいりたいというのを基本姿勢にしております。なぜかと申しますと、多くの方々のいろいろな御協力を得ておりますが、そのときに警察側からはそういうことは一切申し上げないという条件のもとで御協力を得るという場合も多いわけでございまして、そうしたことを警察の方から申し上げるということになりますと警察の今後の捜査の運営につきまして多大な支障があるということでございます。

したがいまして、本件の質問につきましては答弁を差し控えさせていただきたいというふうに思っています。

ております。この法律によりまして暴力團を減らし最終的には壊滅に追い込むということでありますが、ここで大切なことは、暴力團員を壊滅に追い込むことはもちろんのことですが、今以上に暴力團をふやさない、新たに予備軍をつくらない。そこで私は思うのであります。子供たちが新たに暴力團員になることを防ぐことがもう最重要であると思います。これをまず最初にしなければいけないとと思うのでありますが、暴力團対策を進めると上の少年対策の重要性について大臣にお伺いしたいと思います。

○國務大臣(村田敬次郎君) 西川委員にお答えいたします。

人的供給源を断つという意味での暴力團対策を推進していく上でも少年の健全な育成を図っていく上でも、少年と暴力團の関係をしっかりと断ち切ることは極めて重要なことであると思います。暴力團対策法では既に少年に対する加入の勧誘等を禁止、本改正案でさらに入れ墨強要等を禁止、いろいろな措置をとつておるわけでございます。

西川委員の御質問にお答えして私は思うですが、いわゆるいじめであるとか暴力のいろいろな対応であるとかということは、これは日本だけのことじゃないんですね。有名な文献で例えばアル・フォンス・ドーデの「プチ・ショーズ」、ちびちゃんというのが随分前に出ておりますし、ヘルマン・ヘッセの「デミアン」というのでも物すごいじめが出てくるわけです。その中でデミアンに救われたりあるいは信仰によって救われたりする体験が出ておるわけです。

私は、大変この暴力團問題と少年との関係というのは国民の教育問題あるいは今後の問題を考える上で重要だと思っておりまして、暴力團対策法のしつかりとした施行と同時にいろいろな面でも総合的に考えてやっていかなければなりません。大臣としてはそのことをよく考えてやっていただきたい、このように思っております。

○西川潔君 御丁寧な御答弁をいただきましてありがとうございました。私も今大臣がおっしゃるこ

債に関する条例が適用されることとなつております。

○西川潔君 今お伺いいたしまして素朴な疑問が浮かび上がったわけですねけれども、例えば予算面でもう少しそのお金がふえればこういうところがもっとよくなるのにな、暴力団の予備軍ができるくて済むのになというようなことの部分というのはあるんでしょうか。

○政府委員(中田恒夫君) 各県でこれは措置される金額でござりますが、各県とも毎年増額等いるところでございますが、各県とも毎年増額等努力をしておるところでございます。

○西川潔君 少年の非行を防止する活動も充実させていかなければならぬと思うわけですけれども、今お伺いいたしましたように、これらの方々への報酬というのも本当に微々たるものであります。お金がふえる部分でもうとい方向になればといふことがあります。また我々も一生懸命頑張りたいと思います。ごく限られた雑志家に頼るだけではなく、意欲を持つて少年の非行防止に当たつていただくためには一層充実した手当を支給したり、全国で活動している方々をさらにふやしていただきまして、一人でも二人でも少年を非行から救つてやることが暴力団をなくすことにもつながることだと思います。それが我々大人の務めではないかとまた思うわけですが、この点について、最後に大臣に御決意をお伺いして、質問を終わりたいと思います。

○国務大臣(村田敬次郎君) 今、政府委員からボランティアの御活動等についての説明があつたわけでございますが、このボランティアの方々への期待は非常に全國的にも大きいと思います。

御指摘の手当であるとかあるいは体制の充実にも十分配慮をしながらボランティアの方々の御労苦にもお報いをしなければ本当に申しわけありません。そう思つております。これからもボランティアの方々との連携をより一層緊密にしながら少年の非行防止に向かつてしっかり努力をしたい、このように思います。

○西川潔君 よろしくお願ひします。

○委員長(佐藤三吉君) 他に御発言もないようですから、質疑は終局したものと認めます。

これより討論に入ります。
御意見のある方は賛否を明らかにしてお述べ願いたいと思います。——別に御発言はないようですが、このより直ちに採決に入ります。
暴力団員による不当な行為の防止等に関する法律の一部を改正する法律案に賛成の方の挙手を願います。

〔賛成者挙手〕

○委員長(佐藤三吉君) 全会一致と認めます。よって、本案は全会一致をもって原案どおり可決すべきものと決定いたしました。

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(佐藤三吉君) 御異議ないと認め、さよ

う決定いたします。

午後一時二十分に再開することとし、これにて休憩いたします。

午前十一時四十八分休憩

午後一時二十一分開会

○委員長(佐藤三吉君) ただいまから地方行政委員会を開いたします。

この際、委員の異動について御報告いたします。本日、岡利定君が委員を辞任され、その補欠として須藤良太郎君が選任されました。

○委員長(佐藤三吉君) 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。

まず、政府から趣旨説明を聽取いたします。村田国家公安委員長。

たします。

この法律案は、運転免許行政の実情に応じ、運転免許の有効期間について優良運転者に係るものを延長するメリット制を導入し、普通免許等を受けようとする者に対する講習を受けることを義務づけ、外國免許の取り扱いを改善し、指定自動車教習所の制度を整備するとともに、最近における交通事故及び交通渋滞の実情等道路交通をめぐる情勢にかんがみ、警察署長等が違法駐車車両に対する車輪止め装置の取りつけ、過積載車両に係る積載物の重量の測定及び措置命令等を行うことができる」とすることとすること等をその内容としております。

以下、各項目ごとにその概要を御説明いたします。
第一は、運転免許に関する規定の整備であります。その一は、優良運転者の免許証の有効期間について、一定の高齢者に係るものをお除き、現行の三年から五年に延長するものであります。その二は、普通免許または一輪免許を受けようとする者は自動車等の運転に関する講習及び应急救護処置に関する事項等に関する講習を受けなければならぬこととするものであります。

その三は、公安部員会は外國免許を有する者に運転免許試験の一部を免除することができます。その三は、公安部員会は外國免許を有する者に運転免許試験の一部を免除することができます。それは本邦に上陸した日から起算して一年間その免許証に係る自動車等を運転することができるとしております。

その四は、指定自動車教習所の制度に関する規定検定員資格者証または教習指導員資格者証の交付を受けている者のうちからそれぞれ技能検定員、教習指導員を選任すること等について定めるものであります。

その他、免許関係事務の委託、臨時適性検査の実施、免許の取り消しまたは効力の停止に係る書面の交付及び免許証の保管等について所要の規定の整備を行うこととしております。

第二は、交通事故の防止等に関する規定の整備であります。

その一は、公安部員会は違法駐車行為が常態として行われている道路の区間であつて車輪止め装置の取りつけの措置によって違法駐車行為の防止を図ることが適當なものであることを車輪止め装置取りつけを図ることとし、警察署長は、道路または交通の状況から判断してその区間ににおける違法駐車行為を防止するためやむを得ないと認めるときは、その区間ににおける違法駐車行為に係る車両に車輪止め装置を取りつけることができる」とすることとするものであります。

その二は、警察官は過積載をしていると認められる車両の積載物の重量を測定することができるることとするとともに過積載をしている車両の運転車に対し過積載状態を解消するための必要な措置を命ずることができることとするほか、過積載をしている車両の運転に係る刑を引き上げ、積載物の重量制限の二倍以上の重量の積載をして大型自動車等を運転する行為を非反則行為とするなど過積載車両に関する規定を行つけるなど過積載車両に関する規定を整備するものであります。

その三は、速度超過に係る反則金の限度額の引き上げを行うこととするとともに、高速自動車国道等における速度超過四十キロメートル毎時までの違反行為を反則行為とするものであります。その他所要の規定の整備を行ふこととしております。

なお、この法律の施行日は、公布の日から一年を超えない範囲内において政令で定める日としております。

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ることをお願いいたします。

○委員長(佐藤三吉君) 以上で趣旨説明の聴取は終わりました。

質疑のある方は順次御発言願います。

○渡辺四郎君 私は、大変申しわけないと思うんですけれども順序を変えて、特に今大臣から御説明がありました趣旨説明の中での第二の二いわゆる過積載問題について少し時間をかけて、建設省、運輸省にも来ていただいておりますから、まずこの点から始めてみたいというふうに思うわけです。

私がなぜこれを最初に取り上げたかというのには、もう国家公安委員長である大臣もあるいは長官も御承知だと思うんですけれども、非常に古い歴史を持つておるわけです。その間、何回も何回も法律の改正をやる。それでもなおかつ後を絶たないということで、警察庁の方はダンプの運転手を中心とした罰則強化というような状況で臨んでおられたわけです。

それについても、やはり現在もなお続いているという状況の中で、私が政府の姿勢についてとやかく言うということではなくて、なぜこの問題はこんなに議論されながら長年続くのか、その背景は一体どこにあるのか、あるいは問題点はどこにあるのかということ等について、お互いに議論をしておられるいは改善策を見出さなければ、ただ罰則を強化するということだけであれば私自身あるいは我が党も賛成という立場には全く立てないわけですから、そういう視点からひとつ申し上げてみたいというよう思つたわけです。

第一番に、現在、約七〇%近くのダンプの所有者という方は、やはり一人一車といいますからダンプの所有者でありみずからが運転をする労働者でもあるんです。こういう方たちが実は一つは中心になつておるわけです。なぜそういう経過になつてきたのかということがここに書いてありますから、ちょっと読んでみたいと思うんです。

「ダンプの運賃問題を知つていただくためには、

まず、代車制度の生い立ちとその問題点を説明しなければなりません」と、ダンプの労働組合の方からいただいた資料があるわけです。

読んでみると、東京オリンピック以前は、ダ

ンプは建設会社や砕石会社が購入し従業員に運転させるためには雇用する側にさまざまな問題が出ました。まず、車両の購入、維持管理に係る過積載問題の問題。また、一年の中で忙しい時期は多大な経費の問題。また、一年の中で忙しい時期はと暇な時期との差が極端にあるため、暇な時期は仕事がなくとも従業員に賃金を支払わなければならぬという問題がある。また、忙しいときは残業代も支払わなければいけないという問題があるというのが建設産業特有の問題です。

また、事故などのときには、会社が車を持っておれば責任を負わなきゃいけないわけですから、も、一人一車でやれば、雇用者側、会社側には責任もない。かといって、例えば自社の雇用の運転手さんに過積載を奨励したりすれば罰則規定がありまして、そういう問題等があるのですから自

営業と言われるダンプの運転手さんにお願いをして、そしてやっておる。いわゆるこれを

代車雇用制度というふうに警察も言っておるようですが、谷間におつて日の当たらないダンプの所有者であり労働者であるんだと。こういう歴史を踏まえなければ、これはいつまでたってもやっぱり解

決しないんじゃないかな。

そういう中で、昭和五十三年の十月に総理府の交通安全対策室がまとめました。当時、ダンプカーによる交通事故防止対策懇談会が回数も六回以上やりながら非常に細部に触れた議論をされておりますね。その中で問題点もたくさん指摘をされておる。ところが、この前書きを読んでみますと、こういうふうに書いてあるんです。

この「ダンプカーによる交通事故及び違法運行の防止対策について」は、このような前後六回にわたる懇談の結果を、事務局の要望もあつて、とりあえず提言の形でとりまとめたものであります。

さて、懇談会において、おそらくは各委員がひとしく感じたであろう疑問を率直に表明するならば、ダンプカーによる交通事故防止について、この十数年間、同じようにむしかえされては、問題点がすでに指摘されていながら、なぜ、この十数年間、同じようにむしかえされているのかということあります。

これが前書きで指摘をしております。昭和五十三年に、十数年以前からこの問題が指摘をされながら蒸し返されてきておると。そしてまた今日で

五年が経過しております。合わせますと二十八

年。三十年近くたつても同じことが繰り返されて

おる。私はきょういろいろと議論して政府からも

たけれども、いろいろお話を聞き、自分でも調査

をしてみました。私なりに二つの問題点をまとめて

たわけですが、しかし、それについては後ほどお

聞きをお聞きしたいというふうに思つておりま

す。

たけれども、いろいろお話を聞き、自分でも調査

</

御案内のことかと思ひますけれども、まず、建設業者に対しましては土砂とか工事用の資材が過積載にならないようになります。これは自社所有のダンプの場合でございますが、そういったケース。それからまた、過積載を行つていると認められておりますが、そのような資材の納入業者からの資材の購入をして、建設業者でございますが、そういう指導をする。さらには、資材の購入に当たりましては資材の納入業者の利益を不当に害することのないようにということにつきまして建設業者に指導しているところであります。これは、建設業者といいましても、全体の建設業者だけではなくて、特に元請に対しましてはその旨下請企業に対する指導ということもあわせて行つてゐるところであります。

さらに、発注者という観点もござりますので、建設省におきましては、公共事業の実施に当たりまして請負業者に対しまして同様な趣旨の徹底を行ておりますし、また建設省の直轄工事の場合でございますけれども、発注の段階、これは個々でございますが現場説明時におきまして業者に対してその都度過積載というものを行わないよう指示も行つてきています。そういうことにならないようにという指導をしておりました。

今、通達が守られているかどうかということございますが、いろんな問題が指摘されていることは私どもとしても十分承知をしておりますけれども、私ども直轄事業の実施に当たりましては

過積載の原因といふようなことの建設省側の考え方でございますが、直轄工事におきましては、私ども先ほど申し上げましたような現場におけるきめ細かい対応によりまして適正な積載

というものの指導に努めているところであります

が、そのほか民間同士の契約においても同様な問題があるということで、先ほど申し上げましたよ

うな指導通達の内容といふものが基本的にはそ

うからまた、過積載を行つていると認められて

いるような資材の納入業者からの資材の購入をして、建設業者でございますが、そういう面

が残念ながらあるということで、その指導をこれ

からも続けていきたいというふうに思つてゐるところであります。

○説明員(鈴木朗君) 運輸省いたしましても、昭和五十三年の十月の提言ですか、あるいは昭

和五十六年、六十一年の関係省庁の申し合わせの趣旨を踏まえまして、関係機関あるいは関係団体と連携いたしましていろいろな施策を講じてゐるわけでございます。

具体的に申し上げますと、運輸省はトラック運送事業を所管しておりますので、まず、営業用のダンプカーを使用する運送事業者の方々に対しまして過積載防止のための指導を行つておられます。さらには、

悪質な場合には取り締まりを行う。こういうこと

をやっております。それから、道路運送車両法も所管しておりますので、これに基づきまして差し

止めを出すことになります。それから第三番目には、營業許可を得たいということを希望するような

事業者の方々に対しては、協業化を指導して許可を与えて、事業者という形で私どもの指導を受ける事業者になつていただくこ

とがまず最初に必要でございますので、全日本ト

ラック協会という全国団体がござりますけれども、こちらに全面的な協力をいただいて過積載の

防止について十分自覚を持っていただくというこ

とがまず最初に必要でございますので、全日本ト

ラック協会といふ組織がござりますけれども、こちらに全面的な協力をいただいて過積載の

防止について十分自覚を持っていただい

て、これが踏まえて実践をしていただくというこ

とによって初めて過積載というものが防止できる

ことになりますので、私どもとしても関係省庁等と

連携いたしまして、関係機関あるいは関係団体

と連携いたしましていろいろな施策を講じてゐる

わけでございます。

具体的に申し上げますと、運輸省はトラック運

送事業を所管しておりますので、まず、営業用の

ダンプカーを使用する運送事業者の方々に対しま

して過積載防止のための指導を行つておられます。さらには、

悪質な場合には取り締まりを行う。こういうこと

をやっております。それから、道路運送車両法も

所管しておりますので、これに基づきまして差し

止めを出すことになります。それから第三番目には、營

業許可を得たいということを希望するよう

な事業者の方々に対しては、協業化を指導して許可を与えて、事業者という形で私

どもの指導を受ける事業者になつていただくこ

とがまず最初に必要でございますので、全日本ト

ラック協会といふ組織がござりますけれども、こちらに全面的な協力をいただいて過積載の

防止について十分自覚を持っていただい

て、これが踏まえて実践をしていただくこのよ

うな指導が改善されないかという

ことについての理由のお尋ねでござりますけれども、やはりダンプカーの過積載を防止するために

は、運転者の方々はもとよりでござりますが、砂

利を販売する事業者の方などダンプカーを直接あ

るは間接に使用する事業者の方々、さらにはこ

れと取引関係にある方々を含めて関係者すべて過

積載の防止について強い自覚を持つていただき

て、これを踏まえて実践をしていただくこのよ

うな指導をして、このように考えております

が、そのほか民間同士の契約においても同様な問

題があるということで、先ほど申し上げましたよ

うな指導通達の内容といふものが基本的にはそ

うからまた、過積載を行つていると認められて

いるような資材の納入業者からの資材の購入をして、建設業者でございますが、そういう面

が残念ながらあるということで、その指導をこれ

からも続けていきたいというふうに思つてゐるところであります。

○渡辺四郎君 今運輸省の方のお話を聞きました

が、羽田の飛行場の拡張工事も運輸省なんです

ね。きょうの昼のニュースで、運輸大臣が成田の

二期工事問題で白紙に返す、そういう状態で話し

合いをするんだというお話をテレビに出でおりま

した。私、現にある羽田の拡張工事問題について

十分連携をとつてまいりたい、このように考えて

いるところでございます。

運輸省としては、引き続きまして対策を講じた

いと考へているわけでございまして、具体的に

は、トラック運送事業者の方々がやはり過積載の

防止について十分自覚を持っていただくというこ

とがまず最初に必要でございますので、全日本ト

ラック協会といふ組織がござりますけれども、

こちらに全面的な協力をいただいて過積載の

防止について十分自覚を持っていただい

て、これが踏まえて実践をしていただくこのよ

うな指導をして、このように考えております。

○渡辺四郎君 今運輸省の方のお話を聞きました

が、羽田の飛行場の拡張工事も運輸省なんです

ね。きょうの昼のニュースで、運輸大臣が成田の

二期工事問題で白紙に返す、そういう状態で話し

合いをするんだというお話をテレビに出でおりま

した。私、現にある羽田の拡張工事問題について

十分連携をとつてまいりたい、このように考えて

いるところでございます。

運輸省の中にあるながら、航空局がやつ

て、これまで関係省庁の申し合わせによりまして

、このままでは到底実現しないと判断された施

策が残念ながらあるということで、その指導をこれ

からも続けていきたいというふうに思つてゐるところであります。

○説明員(鈴木朗君) 今運輸省の方のお話を聞きました

が、羽田の飛行場の拡張工事も運輸省なんです

ね。きょうの昼のニュースで、運輸大臣が成田の

二期工事問題で白紙に返す、そういう状態で話し

合いをするんだというお話をテレビに出でおりま

した。私、現にある羽田の拡張工事問題について

十分連携をとつてまいりたい、このように考えて

いるところでございます。

運輸省としては、引き続きまして対策を講じた

いと考へているわけでございまして、具体的に

は、トラック運送事業者の方々がやはり過積載の

防止について十分自覚を持っていただい

て、これが踏まえて実践をしていただくこのよ

うな指導をして、このように考えております。

○説明員(鈴木朗君) 今運輸省の方のお話を聞きました

が、羽田の飛行場の拡張工事も運輸省なんです

ね。きょうの昼のニュースで、運輸大臣が成田の

二期工事問題で白紙に返す、そういう状態で話し

合いをするんだというお話をテレビに出でおりま

した。私、現にある羽田の拡張工事問題について

十分連携をとつてまいりたい、このように考えて

いるところでございます。

運輸省としては、引き続きまして対策を講じた

いと考へているわけでございまして、具体的に

は、トラック運送事業者の方々がやはり過積載の

防止について十分自覚を持っていただい

て、これが踏まえて実践をしていただくこのよ

うな指導をして、このように考えております。

○説明員(鈴木朗君) 今運輸省の方のお話を聞きました

が、羽田の飛行場の拡張工事も運輸省なんです

ね。きょうの昼のニュースで、運輸大臣が成田の

二期工事問題で白紙に返す、そういう状態で話し

合いをするんだというお話をテレビに出でおりま

した。私、現にある羽田の拡張工事問題について

十分連携をとつてまいりたい、このように考えて

いるところでございます。

運輸省としては、引き続きまして対策を講じた

いと考へているわけでございまして、具体的に

は、トラック運送事業者の方々がやはり過積載の

防止について十分自覚を持っていただい

て、これが踏まえて実践をしていただくこのよ

うな指導をして、このように考えております。

なぜこのようないくつかの改善が改善されないかといふ

ことについての理由のお尋ねでござりますけれども、やはりダンプカーの過積載を防止するために

は、運転者の方々はもとよりでござりますが、砂

利を販売する事業者の方などダンプカーを直接あ

るは間接に使用する事業者の方々、さらにはこ

れと取引関係にある方々を含めて関係者すべて過

積載の防止について強い自覚を持つていただき

て、これを踏まえて実践をしていただくこのよ

うな指導をして、このように考えております。

○説明員(鈴木朗君) 今運輸省の方のお話を聞きました

が、羽田の飛行場の拡張工事も運輸省なんです

ね。きょうの昼のニュースで、運輸大臣が成田の

二期工事問題で白紙に返す、そういう状態で話し

合いをするんだというお話をテレビに出でおりま

した。私、現にある羽田の拡張工事問題について

十分連携をとつてまいりたい、このように考えて

いるところでございます。

なぜこのようないくつかの改善が改善されないかといふ

ことについての理由のお尋ねでござりますけれども、やはりダンプカーの過積載を防止するために

は、運転者の方々はもとよりでござりますが、砂

利を販売する事業者の方などダンプカーを直接あ

るは間接に使用する事業者の方々、さらにはこ

れと取引関係にある方々を含めて関係者すべて過

積載の防止について強い自覚を持つていただき

て、これを踏まえて実践をしていただくこのよ

うな指導をして、このように考えております。

○説明員(鈴木朗君) 今運輸省の方のお話を聞きました

が、羽田の飛行場の拡張工事も運輸省なんです

ね。きょうの昼のニュースで、運輸大臣が成田の

二期工事問題で白紙に返す、そういう状態で話し

合いをするんだというお話をテレビに出でおりま

した。私、現にある羽田の拡張工事問題について

十分連携をとつてまいりたい、このように考えて

いるところでございます。

なぜこのようないくつかの改善が改善されないかといふ

ことについての理由のお尋ねでござりますけれども、やはりダンプカーの過積載を防止するために

は、運転者の方々はもとよりでござりますが、砂

利を販売する事業者の方などダンプカーを直接あ

るは間接に使用する事業者の方々、さらにはこ

れと取引関係にある方々を含めて関係者すべて過

積載の防止について強い自覚を持つていただき

て、これを踏まえて実践をしていただくこのよ

うな指導をして、このように考えております。

○説明員(鈴木朗君) 今運輸省の方のお話を聞きました

が、羽田の飛行場の拡張工事も運輸省なんです

ね。きょうの昼のニュースで、運輸大臣が成田の

二期工事問題で白紙に返す、そういう状態で話し

合いをするんだというお話をテレビに出でおりま

した。私、現にある羽田の拡張工事問題について

十分連携をとつてまいりたい、このように考えて

いるところでございます。

なぜこのようないくつかの改善が改善されないかといふ

ことについての理由のお尋ねでござりますけれども、やはりダンプカーの過積載を防止するために

は、運転者の方々はもとよりでござりますが、砂

利を販売する事業者の方などダンプカーを直接あ

るは間接に使用する事業者の方々、さらにはこ

れと取引関係にある方々を含めて関係者すべて過

積載の防止について強い自覚を持つていただき

て、これを踏まえて実践をしていただくこのよ

うな指導をして、このように考えております。

○説明員(鈴木朗君) 今運輸省の方のお話を聞きました

が、羽田の飛行場の拡張工事も運輸省なんです

ね。きょうの昼のニュースで、運輸大臣が成田の

二期工事問題で白紙に返す、そういう状態で話し

合いをするんだというお話をテレビに出でおりま

した。私、現にある羽田の拡張工事問題について

十分連携をとつてまいりたい、このように考えて

いるところでございます。

なぜこのようないくつかの改善が改善されないかといふ

ことについての理由のお尋ねでござりますけれども、やはりダンプカーの過積載を防止するために

は、運転者の方々はもとよりでござりますが、砂

利を販売する事業者の方などダンプカーを直接あ

るは間接に使用する事業者の方々、さらにはこ

れと取引関係にある方々を含めて関係者すべて過

積載の防止について強い自覚を持つていただき

て、これを踏まえて実践をしていただくこのよ

うな指導をして、このように考えております。

○説明員(鈴木朗君) 今運輸省の方のお話を聞きました

が、羽田の飛行場の拡張工事も運輸省なんです

ね。きょうの昼のニュースで、運輸大臣が成田の

二期工事問題で白紙に返す、そういう状態で話し

合いをするんだというお

行場の拡張工事の現場での過積載の実態のテーマなんです。先生方も見られたと思うんです。大臣、これは見られたですか。長官も見られたと思うんですねけれどもね。栃木県から、朝零時ごろから一人一車の所有者の運転手さんは行って、そして碎石場から貰い取りまして、そして羽田に朝四時半ごろ着いて、それにNHKの記者がずっと乗るわけですが、最終的に羽田で売り渡した。積んでおったのが三十五・二五キロだと。十トン車でしうから、約三・五倍あるいは三・六倍の積載量があった。

なぜそういうことまでしなければ生活ができないかということを今私は運輸省なり建設省の方にも申し上げましたが、建設省の方のお答えでは何か元請業者を含めて指導しておると。このテーブに入ってるでしょ。おたくの直轄事業で、千葉の道路建設事業のいわゆる廃土の問題で千六百数十万円で元請には契約をした。ところが、本当に仕事をしたダンプの運転手の四人の方たちに聞いたら二百八十六万円ぐらいです。千六百数十万円の請負金額で、具体的に仕事したのは二百八十万円近くでやつておるわけです。だから、業者を指導したというふうに言いますけれども、一番えぎ苦しんでおる一人一車のダンプの労働者といふのはそういう実態でしよう。

この間ありました過積載によっての鉄道事故、あの成田線の踏み切り事故の資料をちょっと見させていただきました。この方は山砂を運んでおりますけれども、山砂なんかは山元で売る場合には一トン幾らじゃありませんね。車一台幾らということで売るわけですから、そうすれば適正に積載量の十トン車に十トンを積んでも例えば一万五千円あるいは二万円払わなきゃいけない。三十トン積んでも四十トン積んでも一万五千円あるいは二万円。それを今度は売りに出すわけですから、そうすればやっぱり余計積んで一台幾らの単価を落としていくといふことで売りに出ると思うんです。

この方の計算を見てみますと、十トン車で適正

の積載量でいった場合に一台運んで五十円にしかならない。東京二十三区の一立米当たりの単価が二千五百円。十トン車で無理して七立米積んだというような計算をして、山元に一万五千円を払いますと五十円にしかならぬ。その中でやっぱり三倍から四倍という積載量を積んで、そういう中で生活をするという実態なんです。

NHKのこのテーマに入っておりますのが先ほど申し上げましたように栃木県からの問題です

が、それをお聞きをする前に私は私自身が浅い経験があるものですから建設省なり各六省庁にお尋ねをしたわけです。例えば成田なら成田で使

ねました。これは実は大臣それから長官の特にお二人にしてもらわなければ、公共事業関係で積算する方はそれはなるべく安くという感覚がありましょうけれども、これをこう抑えている場合に私はいつまでたっても直らないということが第一点あると思うんです。

トラック一台でいい少量のバラスか砂、あるいは多くて十トンあるいは二十トンまでぐらいのそ

の程度の骨材であればある程度の距離から搬入で

きるでしょう。ところが、羽田の空港の拡張工事

とか高速道路の建設工事とかいった場合には、大

量の砂が要るし大量の碎石が要るわけです。そ

うしますと、今、日本の半分以上を碎石しておると

いう栃木県の碎石場に指定をするわけです。山砂

であればやっぱり千葉に指定をするわけです。

そうしますと、先ほど言いましたように、公益

法人による実勢調査価格に基づいてやっておりま

すと言いますけれども、ここにありますが何も

運搬距離は見ていないわけですね。東京都内の取引価格は幾らでござりますというふうになつてお

るわけですよ。そうしますと、三立米が五立米ぐ

らいでいい、使用量はそれでいいという部分と、

申上げましたけれども、いろいろきょうはやり

とりするということでなくて、問題点をお互いに

探つてみたいという立場から一番大きな原因は私

はここにあるという実は判断をしたわけです。

ところが、私自身も実はあきれ返つておるわけ

ですけれども、六省庁が先ほど言いましたよう

にありますから、そうしますと、さつき成田

で運送費が決められたりあるいは単価が決められ

ております。受注する方としては言われた金しかも

れないわけですから、そうしますと、さつき成田

の事故の問題も言いましたけれども、三倍四倍の

過積載をしなければ生活ができないという実態が

ある。

だから、そこに原因があるというのを私は冒頭

出しました。その中で、いわゆる受取人側につい

て、運んでまいります碎石を現場で買う方につ

いて、五十六年と六十一年にそれぞれ協議をして通達を

いたいと、運輸省の方はこういうふうに言っておるわけです。

私は少しの経験があるというふうに言います

が、例えば碎石なんかの場合、その用途によつて

は強度を要求する部分があるわけです。安山岩の

ばらばらになつたような部分でいいのか、あるいは

羽田みたいに何万立米と要るあるいは何百万立米

と大量に使う場合は遠距離から運ばなきゃいけない。ですから、先ほど申し上げましたこのテーマ

に入つておるダンプの運転手さんは朝の午前零時

から。

NHKの記者が何でこういう深夜からやるん

ですか。もちろん流れがいいでしょ。それも一

つあります。それは警察だって夜の夜中まで私

はしないと思う。やっぱり警察の取り締まりも夜

になりますと薄くなる。何で自分で違反と知り

ながらもそういうふうにダンプの労働者はやらな

きやいけないのか。私は陳情を受けたときにこう

言わされたのが非常に印象に残って、ここで皆さん

NHKの記者が何でこういう深夜からやるん

が、例えば碎石なんかの場合、その用途によつて

は強度を要求する部分があるわけです。安山岩の

ばらばらになつたような部分でいいのか、あるいは

羽田みたいに何万立米と要るあるいは何百万立米

と大量に使う場合は遠距離から運ばなきゃいけない。ですから、先ほど申し上げましたこのテーマ

に入つておるダンプの運転手さんは朝の午前零時

から。

私は少しの経験があるというふうに言います

が、例えば碎石なんかの場合、その用途によつて

は強度を要求する部分があるわけです。安山岩の

ばらばらになつたような部分でいいのか、あるいは

羽田みたいに何万立米と要るあるいは何百万立米

と大量に使う場合は遠距離から運ばなきゃいけない。ですから、先ほど申し上げましたこのテーマ

に入つておるダンプの運転手さんは朝の午前零時

から。

NHKの記者が何でこういう深夜からやるん

が、例えば碎石なんかの場合、その用途によつて

は強度を要求する部分があるわけです。安山岩の

ばらばらになつたような部分でいいのか、あるいは

羽田みたいに何万立米と要るあるいは何百万立米

になると思うんですけれども、運輸省の方は今羽田の飛行場の拡張工事をやっている。新木から大体運んでおるダンプが一日に百数十台。これは営業車どうか知りませんが、大体やっぱり三倍ないし三・五倍ぐらいの積載量積んであります。このダンプを見ればそうなっておりますから、これを十トン車で適正な積載量でやった場合には三倍四倍のダンプが必要なわけです。百台で済んでおるダンプでもかなり交通渋滞を起こす。

だから、ダンプの労働者の皆さんなるべく交通のすいたときということで夜中を使っておる。それで三倍四倍のダンプが往復することになりますとかなりの交通渋滞も起りますよう、また、ダンプがあるかどうか私はよく知りませんけれども、そういう問題も出てくる。これは建設省、運輸省もそうですが、工期にも大きく関係をしてくるわけです。工事の施工期間そのものに。ところが、施工期間を契約で結ぶ場合には大体このことについてはこのくらいの期間と、それそのものもダンプを何時持つておるからということです。恐らく建設省も運輸省も計算はせぬでしょう。何万立米、何十万立米要るからこの単価が幾らだとはじいて金額と数量だけ計算すれば設計はそれで済むでしょう。元請はそれを受けます。あるいはベンチャーを組みます。そうした段階では、工期も官公庁の方から、発注側の方からのやっぱり強い主張が通るわけですから、そうしますと、交通渋滞とかは別に考えずに受け側の方としてはやっぱり発注される側から要求されば工期内で完成しなきゃいけないという状態が出てくる。そういうもろもろの問題を考えなければ、冒頭申し上げましたようにこれはやっぱり直らないといふ気がしてならないわけです。

もう一つお聞きをしたいのは、これは六省庁皆さんから警察局も含めてそうですけれども、五十六年に先ほど言った「過積載を行つていると認められる資材納入業者から資材を購入しない」と、こういう行政通達も出して関係団体を指導

したわけですよ。それはもう古いわけですけれども、六十一年にはそれが消えて、そして今度の改正法にも載つてないわけです。これは警察がやっぱり一番私は求めなきゃいけない問題じゃないかと思うんです。幾らやつたって事業者、事業が完成すればいいわけですよ。

私は、やっぱり本当に交通渋滞をなくす、あるいは過積載をなくす、交通違反をなくすというこども事業が一番主張すべき点だというふうに思っていますけれども、今度の改正案には出でないから警察局にこれはお聞きをしたい。そして、建設省とそれから運輸省、私が言いましたように、積算単価についてひとつ各省庁の現にやつておる内容について、単価の算出方法についてお聞かせ願いたいと思うんです。

○政府委員(関根謙一君) 六省庁の一つとして私もども入っておりまして、過積載問題につきましていろいろと解決方法を模索している役所の一つでござります。

五十三年以降、数次にわたりいろいろな申し合わせを行いました。五十三年の当時は、使用者、これはダンプを含めまして車の運転者を雇つてい方、車の持ち主であります使用者が運転者に対して過積載運行をするように要求しあるいは容認した場合、下命、容認の場合に、運転者のみならずその使用者をも罰するという仕組みを置いていた年でござります。

これによりまして、この道路交通法五十三年改正法は十二月に施行されたものでございますが、そこで、今回お願いしておりますのは、運転者に対する責任の追及の仕組みを合理的に改めていただきたいということをさしますが、あわせまことに運行が激減したと申しますか大幅に減ったのでござります。ただその際に、後から調査してまいりまして、使用者責任ということがある種の誤解を生みまして、荷主さんも荷受け人の方にも責任が及ぶというふうに伝わったように伺つております。その結果かと思いますが、とにかく過積載運行は減りました。

しかしながら、その次の五十五年くらいから、

実はこれは使用者だけが責任を負うのであって荷主さんやら荷受け人については責任が及ばないのだということがわかつてきました。それではということで、使用者責任を解除するように一人一車制でございますとか、ダンプを持たないで碎石業者なりディーラーなりそういう方々が經營をでござります。そこで、五十六年、六十一年では、今度は車の改造に着目いたしまして差し料等容積を大きくするような仕組みを考え出して、また過積載運行が始まったという経緯がございます。

そこで、五十六年、六十一年では、車の整備業者についての検挙を一生懸命努力したわけでございますが、その結果、例えば昨年の三月検挙した事例でございますが、千葉県の改造業者が昭和五十五年から約十二年間にわたりましてダンプ車約五百台を不法改造したという申し合ひました。五十六年の当時は、使用者、これはダンプを含めまして車の運転者を雇つてい方、車の持ち主であります使用者が運転者に対して過積載運行をするように要求しあるいは容認した場合、下命、容認の場合に、運転者のみならずその使用者をも罰するという仕組みを置いていた年でござります。

私はそれを忠実に履行していると考えておりますが、いろいろ施策を講じました結果、いろいろその施策に対する対策がシステムを受ける側で講じられまして依然として過積載運行が後を絶たず、しかも容量がどんどん大きくなりまして交通上非常に危険を及ぼしており、また付近の住民の方々も迷惑をこうむるということで苦情がござります。

このテープも示しました。この実態は御存じだと思います。現に過積載で運ばれておる。しかし、それは先ほど言いましたように、現場着の単価が立米当たり一千九百六十円だ。山元で千四百円払わなきゃいけない。新木から持つてきますと片道二百キロある。ですから、リッターで一キロ、私免許証持たぬものですからよくわかりませんけれども、リッターでダンプが例えば二キロ走るけれども、リッターでダンプが例えば二キロ走ると山元なんかで計算をしてみても燃料代が五千円、六千円要るんじやないかというふうなことで、一つの計算ですがこういうふうな計算も出でるわけです。

ところで、先ほど私が申し上げました建設省なり運輸省が出ております一立方メートル当たりの購入価格の二千九百六十円というのは、三十五トン、四十トン積んで持つてきてそこで取引をされておる市場価格が組まれておるということなんですね。だから六省庁一緒ですよ、先ほどから何回も申し上げますように、量が多ければトントン当たり三百円安くなると書いてあります。逆に安くなると書いてある。安くなるんじやなくて運搬キロは

遠くなるわけですよ。

しかし、それを物価調査会が出してあります建物価の資料から見てみますと東京二十三区内というのとそう変わらない。その積載量そのもの、通常取引をされておる単価ですから、三十トンも三十五トンも過積載で運んだその価格を立米当たりで割つた単価がこの調査会の単価として出でるわけですよ。

だから、この調査会が単価そのものが市場幾らで取引されておるかということを調査して出しさえすればいいんでしょけれども、問題は三十五トン、四十トンという積載しながら持つてきて、そのことによって市場の取引がされておるという実態を私は抜きにしてさつきから言いますように解決しないんです。

ですから、今局長がおっしゃったように荷受けの方もいろいろですね、今度の改正案の中でも協力を願うようなことになつておるとおっしゃるんですけども、荷受けというのがもともと、金丸さんのとき問題になりましたゼネコンじゃないですかれども、やはり今もう公然と、日本の大きな公共事業だってそういう元請、下請、孫請と言われておるわけで、中間搾取があるのが当たり前だというような風潮になつておるわけです。

そうしますと、成田の飛行場を請け負つたのは碎石業者でもないわけでしょう。土砂を運搬するダンプの運転手の皆さんじやないわけです。元請が請け負つておるわけでしょう。その元請は今度滑走路なら滑走路の基礎をする部分だけ下請に落とした。その間に例えばマージンを一〇%か一五%が本社経由でとった。下請はその次の孫請に落とす。その金がいろいろと言われておるようになりますけれども、金丸さんの私財の蓄積になつたというような話をありますけれども。

だから、そうでなくて、今私が申し上げたいのは、市場単価が決まつておる、物価調査会が出しておるその単価そのものに問題がありますよと。ことを一つ六省庁が一緒になつて、そして警察もその部分を徹底して検討されて調査をされて公共

事業発注する各省庁にお願いをしなければ、幾ら罰則強化をしてもこれは直らないということを私

は申し上げておるわけです。そういう点で、今度の改正案についても冒頭申し上げましたが、問題点が余りにあり過ぎるんじやないかという気がして実はならないわけです。

このテーブで、NHKで放映した内容で見てみますと、羽田の空港現場での碎石一立米当たりの売り渡し価格が二千九百五十円で、これに対してダンプ一人一車による碎石販売者は、山元で一立米当たり千四百円を払い、残りの千五百五十円で経費をすべて賄わなきゃいけない。これには途中の燃料費もあります。それから車の損料もありま

す、タイヤの摩耗度は非常に大きいわけですから。それにプラス税金があつて、家族の生活がなきゃいけないわけですから、法定の積載量でやつた場合にはもう仕事せぬでほかの野良仕事をした方がいいんじゃないかというくらいの収益しかな

いわけです。ですから、三倍四倍積んで初めて一日に三万円ないし四万円の収益がある。それから燃料費を払つたり車の損料を払つたり、そして税金を納めたりといふ生活をしておるのが実態であるわけです。

いろいろ申し上げましたけれども、あとで税金を納めたりといふ生活をしておるのが実態であるから、ひとまず私は今日は問題提起をお願いします。

ですから、ひとつ公共事業を発注する建設省あるいは運輸省にお願いしておきたいのは、先ほど建設省の問題で千葉の廃土の問題を言いましたね。NHKの放映にあるように、事実であれば、正式には千六百八十万だつたですかの請負金額で、一番最後に受けたダンプの運転手の方は二百八十六万ぐらいで受け取つておる。私も行政に携わった経験があるわけですが、確かに入札を小さく分けるということは行政上非常に仕事の量がふえますから面倒だとは思つんです。元請の千六百数十万円で請け負つた業者は幾らでダンプの皆さんにいます。最後に国家公務員委員長と警察署長官の方

と最低価格引きますね、これ以下で請け負わした場合は次は君はもう指名停止をするよと。建設業

にしても土木業にしてもそろでしよう。敷き札を敷きましょうが、最低価格。それから下じや仕事ができないという観点に立つて引き札を引くわけですからね。

だから、そういう点から見て、例えば下請、孫請を許したというふうに仮定をしても、ダンプの運転手さんたち、一人一車の人たちに対しては、例えばこの量全部を搬出してもらう、指定場所に持つていつてもうといつた場合の最低の請負金額はこれだと。これ以下で渡した場合には次回からの指名については例えば指名停止をするとか、そういうことをやつぱり地建なり自治省の各自治体が指導をしていただかなければ、たたいてたたいてたかれて末端に来るお金というのは大体公共事業の発注額の半分ぐらいと、こう言つている

でしょ。そういうことをなくすためにも、あと国会内でもそれぞれ入札制度問題についてはお互いに議論になっておりますが、しかし、これはそつちの方に余りかかる問題ですね、こういう

孫請、下請というのは。だから、そこの方をぜひこれからは六省庁一緒になつて検討してもらいたいと思います。

それから、委員長、特に委員会の方に実はお願いをしておきたいと思う。後で委員長に会の中の小委員会があります。これは暴力団法と風俗法の関係の部分を中心に専門的にやつていた小委員会でござりますけれども、今私いろいろと問題点を長々申し上げましたが、ひとつ小委員会の方でもこの問題を一緒に含めて検討していくたゞく、そして各省庁とも協議をしていただきたい、そしておきたいと思うのですが、地方行政委員会の中の小委員会があります。これは暴力団法と

○國務大臣(村田敏次郎君) 先ほど来、渡辺委員から御質問に対しまして、公共事業の施行者であります建設省それから運輸省の担当者から、また取り締まりの責任者である警察署の交通局長から、そしてただいまは警察署長官からの御発言がありました。

まさにこのことは、渡辺委員が非常に広範な研究を御披露なさいましたように、事故を起こしたくて運転する方はないわけでございますし、また過積載によつて非常に重大な事故が起つりやすいという実態がある。そして、六省庁の申し合わせに基づいて非常によくいったときもあるけれども問題はまだまだ解決していない。これはもう各省がその問題点を指摘するだけでは事実進まないわけありますから、私も自治大臣、国家公務員長として過積載問題に各省庁とよく御相談をしながら積極的に早く対応しなければならないと思ひます。

○委員長(佐藤二吉君) 委員長に問われた問題に

言つたら拡大をした。当初何か大型車だけぐら

と思います。

○政府委員(関根謙一君) 車輪どめの仕組みは、

○渡辺四郎君 つきましては、理事会で協議します。

が検討の対象じゃないかというふうに、私たちも今より詳しくは聞いてなかつたんですけれども、途々

○渡辺四郎君 もうそのことでやりとりするあれはありますんけれども、確かに多くの学識経験者

違法駐車対策として欧米各国で採用されている仕組みでございます。

軽雀は最後にしておきます。せひ今のお私を申し上げた二つの問題を中心にひとつ改善を図つてもらいたい。そうすれば大体改善されてくるんじやないかと思います。ですから、公共事業を発注する方の官公庁としてはやっぱり一立方メートル当たりの単価の積算基準に十分やっぱり運搬距離を適正化で運んできて生活ができるようなそういう単価をぜひひとつ組んでいただき、そして元請業者を含めて、先ほど言いましたように、これ以下で下請、孫請に落とした場合には次期の指名を遠慮してもらうとかあるいは停止をする。こういうやつばかり強い行政指導も同時にしていくべきだなさいということをお願いしておきたいと思います。

○政府委員(城内康光君)　お答えいたします。
運転免許の保有者が六千四百万人を数えておりますし、また車の台数も八千三百万台の多さに上ております。また、交通事故というものは御承知のように大変事故が多発しておりますので、現在交通安全問題については国民全部の問題になつておる、ということになります。

あるいは国民の多くの皆さんの御意見をいただきながら国会に出す前に法案の整備をしていく、それは提案者としては当然のことだと思うんです。ところが、その骨格が出た段階で、まだ審議会も何もそういう専門家の皆さんのお意見を聞く前に骨格を発表してしまうでしょう。車庫法のときたってそういうふうに私は思っておりましたけれども、来た段階では大きく変わってしまった。それにはやはり大型車をつくっておるところもあるうし小型車をつくっておるところもあるうし、タクシーの運転手さんの皆さんの関係もあるうしあるいはト

我が国でそのための器具といいますのは、実は現在の道交法の五十一条であったかと存じますが、違法駐車車両を他の場所に移動した場合ですが、そのときに車輪どめを盜難防止のために設けることができるというので、これは五十五条の九項に「車輪止め装置の取付けその他必要な措置を講じなければならない。」旨の規定がござります。ここで用いております車輪どめというのは七キロ以下でございますが、要するにエンジンをかけても自動車が動かない程度の重さのものでございます。

○渡辺四郎君 そうしますと、今度の改正案の会長がおっしゃった五十一条の中で、ここで「違法駐車行為の防止を図ることが適当なもの」とは

それでは、その次に入ります。
まず長官、私は冒頭お伺いをしたいというふうに思つておりますしたけれども、どうも警察庁が出す法律の改正案、前の官房長にも私言つたことがありますがあつたことがあります。長官の局長当時にお話ししたことがあると思うんですけれども、どうも国会に出る前あるいは議員に説明をする前に外部に報告をする。これは車庫法のときもそうだったわけです。警察としては非常に厳しい態度で車庫法の改正問題を打ち上げた。ところが、国会に来た段階ではもぬけの殻になつておつたし、この当時私は言いましたけれども非常に圧縮をされておつた。

野ではないかというふうに考えておるわけでございます。そういたしますと、この道路交通法の改正ということを考えます場合に、私どもが一応をいたき台をつくりまして、それについてできるだけは國民各層の御意見を取って、そしてそういう各層の意見を聞きながら政府案をつくるというそういう方針がいいんではないかと私どもが考えておるわけであります。私どもがそういう試案として、いたき台として発表して、いろいろな御意見を吸収してやつと政府の改正案という形になる。それについて国会で御審議を願う、こういうことでござります。

ラック業界の人たちの意見もあるうし、異なった意見があるわけです。そういうわけで、余りにそうちうものを出してしまえば同じ仕事をしながらやっぱり相反する意見もあるわけです、駐車禁止の問題だってそうですけれども。

ですから、そこらは一般の行政と違った部分があるから、罰則強化じゃないですよ、そういう部分については多くの学識経験者を含めた皆さんたちの意見を聞きながら、法案になつて煮詰ました。段階で発表するなら別と思うんです。そして、必ずと言っちゃ大変失礼ですけれども、国会の途中で法案が出てくるのですから、できるなら国会

を、車輪止め装置取付け区間として指定することができます。」というのが一項にありました。(第一)項の方では「警察署長は」ということで、これはこういうふうに判断をすればどこでもできるというふうになつておりますから、そうしますと、東種とかなんとかは関係なく違法駐車をしておつて警察署長がそういうふうな判断をすれば車輪止めをかけるんだというふうに解していいわけですか。

やっぱり法律案というのは、特に警察行政というのはどうしてもサービス行政もありますが取り締まり関係の部分が大きくなってくる。そういうことになりますと、それぞれの団体から、いやそれ自体は大いにやつてもらいたいという人といや絶対に反対だという人と、たくさんの圧力がかかってくると思う。そうすれば、本当の私はやっぱり警察庁がねらった行政の方向というのはなかなか難しいんじゃないかな、そういう気がします。今度の車輪どめの問題だって、当初から見れば、逆に

冒頭申し上げたようなそういう国民行政としての非常に広く問題があるものですから、私どもは私どもなりに、もちろん私どもも草案をつくる段階でもいろいろ学識経験者とかそれぞれの専門家の意見は聞きますけれども、やはり広くそれを示しして、各層で意見を伺って、そしてやつと政府案をつくる、こういうようなものであろうと申します。そういうことで、国会に一応の政府案ができる段階で御審議を願う。こんなふうに考えておるわけでござりますので、御理解いただきたい

の冒頭に出していくだいて、それはいろいろ関係もありましようけれども、そういうことを実はお願いをしてきたわけです。もう私の方の主張だけ申し上げておきたいと思う。

改正案の内容について入っていただきたいと思うんですけれども、五十五条の二の交通事故防止関係についての車輪どめの問題で、車輪どめというのは私は全然感覚がないものだから、これは大体どのぐらいいの太さの器具で、それと重さはどのくらいあるのか、まずはお聞きをしたいと思います。

駐車を防止するための仕組みでござります。
あらかじめ車輪止めを行うことがあり得る区間
というものを広く広報する必要があるということ
で、その区間をあらかじめ定めておきます。これ
はこの規定にござりますように違法駐車が常態と
して行われていると認められる道路の区間でござ
いまして、例えばこの辺であれば六本木の道路な
んかはそれに当たりうるかと思います。そういうた
ところであらかじめ広報しておきまして、そこで
さらに二項の規定でござりますが、交通の状況等

から判断して違法駐車行為を防止するためにやむを得ないと警察署長が判断した場合にはその車輪止め装置を取りつけることができるという仕組みでございます。

そこで、どういう場合が違法駐車を防止するため車輪止め装置を取りつけざるを得ないような違法駐車行為であるかとの判断でございますが、一つは、大型車のようにレッカー移動が物理的に不可能であるような車は該当しようかと思ひます。しかし、決してそれのみではありませんで、どうしても違法駐車をした人がだれだかわからないというような、頻繁に違法駐車を繰り返す車両であって、しかもだれがやったかわからぬといったようなものについてもこういう装置を取りつけるということはあり得ると考えているところでございます。

○渡辺四郎君 そういう判断のもとに設定をするわけでしようが、先ほどお聞きをしましたように、今かなり交通巡視員という女性の方もたくさんおられるわけです。よく見ますと、お一人あるいは二人で巡回の方が小さなパトカーに乗って回っております。そうしますと、数珠つなぎみたいにずっと違法駐車が区域内にあると、あの車には七千円ぐらの車輪止めの器械といいますから余計は積めないと思うんですけれども、そういう問題もこれは一つ出てくるんじゃないかという気がします。

同時に、もうこれは素人の考え方かもしれませんのが、逆に交通渋滞を起こすんじゃないかと。今までであれば例えば巡視員の方がチョークで書いたりいろいろ張ったり何やらしてくれて、後は本人が運転して警察署に行つて反則金を切られたり何やらしておりましたけれども、動かそうと思っても動かない。そうしますと、警察署に連絡をして、署の方から警察官が来ていただいて、そしてその車輪止めを外してもらわなきゃいけないわけでしょう。時間も余計かかりますし、そんな警察官の多いところは私は余りないと思うんだけれども、交通関係の警察官がもしわらなかつた場合はは

一体どうするのか。おらなかつたらとは大変失礼ですけれども、今手が回らない、もうきょうじゅうはだめだよといった場合に、自動車の所有者は一たんそのまま帰らなければいけない。

今までだってどうしても邪魔になるという部分についてはレッカー車で持つていておりますけれども、おたくからいたいた資料を見ますと年々減ってきておるわけでしょう。レッカー車の移動なんかは減ってきておるわけですね。平成二年から平成三年を見てみると一万五千件減つておるわけです。それで、平成四年もわずかですけれども二百七十件が減ってきておる。

そういう一つの状況も出てきながら、なおかつ今度は余計に私は交通渋滞を起こすんじゃないかという素人の感覚、心配かもしれないけれども、車止めをするために所有者が来ても動かないう。警察に連絡するけれども、巡視員の皆さん仕事が忙しいから、そういう状況が続いた場合にはなかなか来れない。お聞きをしたいのは、それでは自分が発見をして、何時間以内に警察はその現場に来てくれるのか。そういう保証がなければ、片一方だけは何か厳しくやっておるようですが、片一方ではいや忙しいから行けぬよといった場合には、一日も一日も放置をされるというこれが実際はどういうふうにするつもりか。

○政府委員(鶴根謙一君) レッカー移動の場合と比較して申し上げます。

レッカー移動の場合には大体受け取るまでに平均四十分ぐらいかかると言われております。まず警察署に出てきて、それから自動車の保管場所のところまで行きまして受け取つてくる。警察署に来た場合に交通違反の処理手続が十五分ぐらいかかるということございます。ということで四十分ぐらいかかるという見当でございますが、車輪止めを外すという場合には、警察に連絡していただきますと警察の方でその現場に出向いてまいります。そこで外すのはせいぜい一二分でござります。あとは必要な処理手続で、こちらの方は

レッカー移動の場合と同じ程度の時間でござります。それから、全体としては駐車場まで取りに行く時間がそれとも、おたくからいたいた資料を見ますと点のお尋ねかと存じますが、この場合には五十一条の二の第七項に規定がございまして、二十四時間以内に外さなければいけない旨の規定を置いております。レッカー移動の場合は大体二十四時間以内に九〇%以上の方が取りにこられます。九五%以上だったかと思いますが、でございますので、それよりも若干手間が省けるということからですと、二十四時間以内に大部分の方が警察に通じます。レッカー移動の場合は大体二十四時間以内に九〇%以上の方が取りにこられます。九五%以上だったかと思いますが、でございますので、それよりも若干手間が省けるということから二十四時間以内に外さなければいけない旨の規定を置いております。

それから、では、おれは受け取るのは嫌だといふことでそのまま放置しておいたらどうかという点のお尋ねかと存じますが、この場合には五十一条の二の第七項に規定がございまして、二十四時間以内に外さなければいけない旨の規定を置いております。レッカー移動の場合は大体二十四時間以内に九〇%以上の方が取りにこられます。九五%以上だったかと思いますが、でございますので、それよりも若干手間が省けるということから二十四時間以内に外さなければいけない旨の規定を置いております。

○渡辺四郎君 私が言つたのは、確かに局長が

おっしゃる車止めを外す操作時間というのはわざかでしょ。三分間でできるでしょ。そうではなくて、今までであれば駐車違反ということで表示をしながら出頭してくるようステッカーを張つたりなんかしておつたでしょ。

ですから、自分でだれも好きこのんとする人はおらずですよ。これは一番最後に国家公安委員長に聞きますけれども、やはり人も生きておりますし企業も営業しながら生きておるわけですから、

おらぬですよ。これは一番最後に国家公安委員長に聞きますけれども、やはり人も生きておりますし企業も営業しながら生きておるわけですから、

そうしますと違法とは知りながらもそこに駐車をしなければ仕事ができないという問題だつてあります。私はこれはいいとは言いませんよ。あること

だつてあるんです。今みたいな日本の駐車場の体

制ではやっぱり続くと思うんです。

しかし、違法駐車をなくさなきゃいけないとい

うのは一緒に取り組まなきゃいけない問題ですか

は車庫法の改正のときにいろいろ問題になりました。やはり建設省を含めて公営駐車場をどうつ

くしていくか、あるいは駐車場をふやさなければ

日本の中でも車六千数百万台あるわけですか

ら、それに対して車庫は一体何ぼあるのか、駐車

場は何ぼあるのか。先ほど言いましたように、人

は生きておるし、社会は回つておるわけですが、企

業は営業しておるわけですから。そういう点につ

いて、やっぱり自治大臣として、国家公安委員長

として、公営駐車場、駐車場の増設についてひ

つ決意を聞きたいと思います。

○國務大臣(村田敬次郎君) 先ほど來政府委員か

らお答えを申し上げておりますように、まさに道

路の面積が少ない、そしてまた駐車場が足らぬ
い、車は多い、交通の事情はどんどん増していく
ということで、違法駐車問題は警察の取り締まり
だけでなく、関係行政庁、団体の協力、取り組
みが不可欠であると認識をしております。特に今
渡辺委員が御指摘になりました駐車場の整備拡
大、駐車場の有効利用の促進などを進めることが
必要であると考えます。

平成二年の道路交通法の改正後、警察としても各方面に駐車場の建設をお願いしており、警視庁の調査で、都内の十台以上収容の駐車場は平成元年と平成三年度を比較いたしますと八十四万台から百十八万台分に三十四万台分、約四〇%ふえております。このように徐々に駐車施設が増加しつつあるものの、駐車場の整備は、用地確保の問題やあるいは採算性の問題などによって、いまだ十分とはとても言えない状態だと思います。

今後とも、公當駐車場だけではなく、民間の駐車場の建設も促進するために、駐車場附置義務条例の制定強化、駐車場建設に対する補助、融資制度、あるいは駐車場整備地区の指定、駐車場整備計画の策定などについて関係機関に働きかけてまいる所存でございます。

警察庁長官それから交通局長は非常に広範な教養のある人でございまして、そういうことも考慮しながら進めてくれておると思いますが、私は國家公安委員長としてよく警察庁長官と御相談をしてま

す。

○渡辺四郎君 それでは、次の問題に入つていき

○政府委員(閔根謙一君) 資格制度を持っているところで更新制を加味しているものというのはちょっとと私も今直ちには思い浮かびません。しながら、運転免許に関するましてはむしろそういう期限を定めている例が国際的に多数でござります。

なぜそうであるかということを考えますと、自動車の運転はいわば危険な行為であるということを前提といしまして一般的にはこれを禁止して

いところを言いましたけれども、先ほど言いましたように、岩國さんは自分の体験からということでおでアメリカなりイギリスなりフランスの問題等も言っておりますし、特にイギリスは七十歳、フランスは死ぬまでだというようなことも言ったわけですね、それではイギリス、フランスで圧倒的に交通事故が多いかどうかという問題もありましようけれどもね。

これは長官どうですか。私はやっぱり今の警察

私どもも、臨時行政改革推進審議会で意見を求めるされました際に、国民の負担軽減という点は確かに非常に大事でございますが、あわせて、世界的に今問題となっております交通事故防止に資するような仕組みをお願いしたいということでお願いをしてまいったところでございます。

○渡辺四郎君 そうしますと、優良運転手だけを五年にしたというのは、交通事故を減らすために、交通事故防止に役立てるために優良運転手だけを五年にしたということですね。

今、局長はいろいろ五年以下とか十年以下の短

いるわけでござりますが、一定の技能、知識、運性を備えたということと、基準に達した者につきましてはその禁止を解除するという意味で免許を与えるという仕組みでございます。その期間といふのは、その技能、知識、適性がどの程度継続するか、あるいはどの程度の間隔でチェックしていくか、さらには安全に運転できるかということについての判断によるものと思ひます。

アメリカ等では大部分の州が四年以下でござります。カナダも大部分が三年以下。オーストラリアは五年以下というやういで、この以下と申しますのは、一年、三年、五年の中から自分で欲しいものを選択していいというよくな仕組みをとっているところもござります。そういうものでございますが、いずれにしましてもこういうところでは一定の間隔を置いてその運転者の適性なり知識なりをチェックした方が安全性確保のために合理的であるという判断のもとにそういう制度をとっているものと考へます。

かかるよりは褒める方が教育的な効果が大きいと
いうようなことを申します。だめな者を低くする
よりは、そういう優良であれば三年が五年になる
んですよという言い方の方が行政としては効果が
大きいんではないのかなと思います。
それから、なお三年を五年にということできま
いますが、五年をさらにまた何年と、五年から
出発するというのはそういう考え方もあると思いま
すけれども、先ほど交通局長が答弁いたしまし
たように、行政の簡素化の要請が一方にあると同
時に、もう一方で交通事故を減らさなきやならな
いという要請もあるものですから、そういうったと
ころを考えて、三年、五年と、そういう仕組みに
し、かつ三年から五年へ向けてみんながそういう
努力をしていただけたそういうインセンティブに
した、こういうふうに私は理解しております。

○渡辺四郎君 警察庁の方はそういう考え方でやっ
たと。私も以前、優良運転手については、警察の
やり方が信賞必罰であるならば、優良運転手の皆
さんについては何か待ち点をふやすとか何か検討
され

行政全般から見た場合には、これは一番仕事の多い業務量がふえておる一つの実態なんですね。だから、そういう点から見ても、やっぱり簡素化のため、そして今はもう車は人の生活に欠かせない、生活の一環に入つておるわけですから原則五年で優良運転者はプラスをする。そういうことで一挙に踏み切つてよかつたんじゃないかといふ気がします。今局長からもお聞きをしましたが、あえて優良運転手だけを五年にしたということを強調したい点があれば、ひとつそこを強調して言つていただけませんか。

○政府委員(城内康光君) 今御質問にありましたように、今度考えております制度というのは、三年として、そしてまた優良運転手については五年へ延ばすと。つまり、皆が優良運転者であるよう誘導するといいますか、そういうインセンティティブにしていい状態をつくっていきたいということをございます。

私は素人で教育のことはよくわかりませんが、

行政全般から見た場合には、これは一番仕事の多い、業務量がふえておる一つの実態なんですね。だから、そういう点から見ても、やっぱり簡素化のため、そして今はもう車は人の生活に欠かせない、生活の一環に入つておるわけですから、原則五年で優良運転者はプラスをする。そういうことで一挙に踏み切つてよかつたんじゃないかといふ気がします。今局長からもお聞きをしましたが、あえて優良運転手だけを五年にしたということを強調したい点があれば、ひとつそこを強調して言つていただけませんか。

○政府委員(城内慶光君) 今御質問にありましたように、今度考えております制度というものは、三年として、そしてまた優良運転手については五年とへ延ばすこと。つまり、皆が優良運転者であるように誘導するといいますか、そういうインセンティブにしていい状態をつくつていただきたいということをございます。

私は素人で教育のことはよくわかりませんが、しかるよりは褒める方が教育的な効果が大きいと、いうようなことを申します。だめな者を低くするよりは、そういう優良であれば三年が五年になるんですねよという言い方の方が行政としては効果が大きいんではないのかなと思います。

それから、なお三年を五年にということをございますが、五年をさらにまた何年とに、五年から出発するというのはそういう考え方もあると思いまますけれども、先ほど交通局長が答弁いたしましたように、行政の簡素化の要請が一方にあると同時に、もう一方で交通事故を減らさなきやならないという要請もあるのですから、そういつたところを考えて、三年、五年と、そういう仕組みにして、かつ三年から五年へ向けてみんながそういう努力をしていただけるそういうインセンティブをした、こういうふうに私は理解しております。

○渡辺四郎君 警察庁の方はそういう考え方だと。私も以前、優良運転手については、警察のやり方が信賞必罰であるならば、優良運転手の皆さんについては何か持ち点をふやすとか何か検討

それでは次に入っていきます。たくさんあります
が、時間がもうあと三十分程度しかありません
から、なるべく簡単にお聞きをしていきたいと思
います。

受講が義務づけになるわけですが、お話を聞きまして新規の免許取得者のみだということです。こらはもうそれで結構だと思うんですが、受講の義務づけが除外をされるのは公認の自動車習習所の卒業者が除外をされて、あとはもう除外される部分というのはないわけでしょうか。

○政府委員(関根謙一君) 応急救護処置として私が考えておりますのは心肺蘇生法と止血法でござります。でございますので、そういう点に知識があるということが法律上認められている医師、看護婦、救急救命士等の方々につきましては、当然にこのような義務を重ねて課することはしないという考え方であります。

○渡辺四郎君 それでは消防の方の新たに設置した救急救命士も入るということですね。

看護婦というふうに一口に言われましたけれども、看護婦なんかもいろいろ幅が広いものですから、そこらは後から詳細な検討をされると思いますから、省略しておきたいと思います。

それでは、この部分については受講料は別に徴収をするのかしないのか、あるいは全国的に統一をするのかどうか、お聞きをしておきたいと思います。

○政府委員(関根謙一君) 受講料につきましては、政令で定めることとしておりまして、全国均一ということを考えております。その額でございま

○渡辺四郎君 それと、その講師は一体どういう人を持っていくのか。大学の医学部の教授を持つていいのか、あるいは教習所の中の技能検定員の中からそういう資格を取っていただいた人たちに指導させるのか。そうすれば、そういう人たちの資格というものは一体どういう資格になっていくのでしょうか。

○政府委員(関根謙一君) 現在、そういう指定自動車教習所あるいは都道府県の公安委員会において応急救護処置を教える指導員の養成につきまして研究会の提言等を踏まえ検討しているところでございますが、おおむね四十時間程度の応急救護の処置について講習を受けた人というものを考えております。指定自動車教習所一校当たり一二三人程度の人がそういう資格を持つていれば十分に対応できるという考え方でございますが、将来的には指定自動車教習所にあつてはすべての教習指導員についてこの種の教える資格も持っていたら大いに期待をしているところでございます。

なお、公安委員会における講師は警察官等でございますが、警察官の場合には救急法についての素養がございます。しかしながら、今回こういう仕組みを設けるにつきましては改めて講習を受けてもらうということを考えております。

○渡辺四郎君 それは後で国家公安委員会規則に定めるということになつております問題もあるようですねけれども、四十時間程度の講習を受けてそれを終了すればその人たちが先生になつて教えてもらひたいということらしいんですね。

例えば消防の救急救命士の場合は一つの資格要件です。だから、間違った応急救護の方法を教えた場合にはまた大変な問題というのも出でてきますでしょう。だから、確かにたくさんの人に知つてもらひるのは、教習所の技能検定者の皆さんたちに知つてもらひるのは必要ですけれども、今局長が

おおしゃったように、将来はもう全員がそういう資格を持つておって教えていいたらいいんじゃないかということでやりますと、これは粗雑になつて私は逆に危険性が出てくるのではないかということを注意をしてやつていただきたいということを要望しておきたいと思います。

全く素人で申しわけないのですが、この改正案の中の行政処分逃れに対する道交法百三条の二の免許証の効力停止との関係で一応聞きたいわけですが、期間についてはその当該者と協議をして決めらるのか、あるいはそうでなければどのくらいの期間を保管期間というふうに考えておるのかというのが第一点です。

それから二つ目は、私が素人と言つたのは、免許証の保管といいますけれども、これは実質的には、その現場で行政処分を受けていない人を見つけた場合、悪く言えばその現場で免許証を取り上げるわけです。警察からいえば預かり証を書くわけですが、こういうことで見ればやっぱり一つの押収ではないかと思うんです。そうしますと、日本の刑事訴訟法の令状主義との関係で、こういう点から見た場合一体どういうふうに警察庁は考えておられるのか。そこらをひとつお聞きしてみたいと思います。

○政府委員 関根謙一君 今回、百四条の三といふことで、行政処分逃れをしている人を発見した場合の措置をつくっていただくようにお願いしているところでございます。運転免許人口は先ほど長官が御説明申し上げましたように六千四百万人ございます。そのうち、免許の取り消し、停止等の行政処分を受ける人は毎年百七十万人くらいおられます。百七十万人のうちの五万人ぐらいが取り消し処分、百六十五万人ぐらいが停止処分でござります。

この行政処分は、本人に書面が到達したときには効力を生ずるということあります、百七十万人のうちの七万人ぐらいの方がその書面を受け取

ござります。そのうちの三万人ぐらいの方は実は住所がどうしてもわからないのでございますが、そういった人たちでも再度事故を起こしたりあるいは違反をして捕まつたりあるいは検問でわかつたり等で見つかることがござります。その場合に、従来はそのまま免許証を返してしまっていたのですが、もともと行政処分対象者である人でありますので、その行政処分の書面を受け取つてもらおうべく公安委員会に出頭してほしいということでお免許を預かって、そのかわりに保管証を渡すという仕組みを設けさせていただくものでござります。

これはあくまでも行政処分という行政目的を達成するための手続でござりますから、刑事手続、犯人を処罰するという目的の手続ではございませんので、刑事訴訟法の手続とは別個に考えているところでございます。

その期間でございますが、これは出頭するに必要な程度ということでおおむね十日前後を考えておりますが、事情によつてもつと長くかかる場合がある。例えば御本人が九州に住んでおられる方で、その方が北海道で捕まつたというようなことが仮にあるとしますと、かなり出頭するまでに時間がかかることもありますと、そういうふうな事情は十分考慮して期限を定めることとしたい、このように考えております。

そうですかといふことでの返事はちょっと遠慮させてもらひたいと思います。

それからいま一つの問題は、行政処分を不服として係争中の者もおりますね。この間、事件があつたでしょう。それで逆に警察の方が敗訴した

ついては解任権が認められておりますが、九項目は、公安委員会は本人に対し「弁明及び有利な訴訟の提出の機会を与えるなければならない。」となつてゐるわけです。なぜこれを削除したんですか。

○政府委員(関根謙一君)　そのとおりでござります。
○渡辺四郎君 次に、交通安全協会問題について
少しお伺いをしていきたいと思うんですが、なぜか

教えていただきたいのですが、全国に自動車の免許試験場の付近とかあるいは警察署の付近に行政書士の方がそれぞれ事務所を持って業をなしておられますね。行政書士法の第一条にはこう書いてあります。「他人の依頼を受け報酬を得て、官公

ことがありましたね。そういう人については一
取り扱いはどうなるんですかというの
が一点と、
それはもちろんそういうことはないといふうに

確信を持っておりますが、免許証を保管しておる、その中で他の犯罪に利用しないという歯どめはどこでするのかということをひとつ明確にしておいてもらいたいと思います。

にござります。行政不服審査法の規定によりまして異議申し立てをするということもござりますし、行政事件訴訟法の規定によりまして処分の取り消しを求める取り消し訴訟を起こすということもござります。

しかしながら、これらの場合には既に処分が力を感じておしまして、その効力を争うという形でござりますので、その裁判なり審査の結果、その事実関係について誤りがあったということではございません。又、進行していくと、

○渡辺四郎君 間違つておつたから取り消すとい
うことは、自分の取り消しをやうということは十分あり
得ることでござります。

警察は民主警察とはいながらやっぱり怖いもん
う簡単な問題じゃない。受けた方の身になれば、
えはそれで済むかもしませんけれども、そういう

ですよ。だから、そういう感覚でおるということをひとつ警察庁の方は頭に入れて現地の方の指導をしていただきたいと思います。

次に入りますが、自動車教習所の技能検定員等の身分保障問題です。今度の改正案の九十九条の二の五項では、資格者証を一方的に返納を命ずることができるというふうになっております。六項で「技能検定員資格者証」に関して必要な事項は、国

家公安委員会規則で定める」というふうに言わ
れております。現行の九十九条の八項で確かに公
安委員会が指定をする自動車教習所等の管理者に

については解任権が認められておりますが、九項は、公安委員会は本人に対し「弁明及び有利な証拠の提出の機会を与えるなければならない。」と規定しているわけですが。なぜこれを削除したんですか。

やっぱり自動車学校の場合はかなり労働条件問題で労使の争いがあるわけですね。これはいいことじゃない。お互いによければ争いはないわけですが、争いがあるのは事実なんです。そうしますと、一方的に解雇して裁判ざたになつたり何やらするケースが余りにもあるのですから、何で今まであって公安委員会が管理者に対して義務づけをしておった部分の九十九条九項を今度の改正案で削除するのか。そういう点をひとつ明快にしていただきたいと思います。

○政府委員(関根謙一君) 先生御指摘のとおり、不利益処分をする場合に、あらかじめ弁明の機会を与えるあるいは有利な証拠の提出の機会を与えるということが行政の一般原則でございます。

今回、私どもこの規定を十分に念頭に置きつゝなおあえてこの種の文言を入れませんでしたのは、この当百一十六国会に政府といたしまして行政手続法を御提案申し上げる準備をしているということを聞いておりまして、この行政手続法の中で一般的な形ですべての不利益処分については事前聴聞手続を置くという規定があるのですから、もし行政手続法が成立した場合には、今度道路交通法のこの規定を行政手続法の施行に伴い關係法律を整理する法律といったような法律で削除するようになります。

ということでお、いわば二度手間になるという考え方から、この際この部分についてはあえて規定しなかつたところでござりますが、仮に行政手続法が間に合わないということであれば、先ほど先生が御指摘になりました国家公安委員会規則で現行の規定とほぼ同様の規定を置くこととしたい、このように考えております。

○渡辺四郎君 では念を押しておきますが、もしも行政手続法が間に合わなければ、国家公安委員会規則で九十九条の九項に見合う身分保障の措置

○政府委員(関根謙一君)　そのとおりでござります。
○渡辺四郎君 次に、交通安全協会問題について
少しお伺いをしていきたいと思うんですが、なぜか

教えていただきたいのですが、全国に自動車の免許試験場の付近とかあるいは警察署の付近に行政書士の方がそれぞれ事務所を持って業をなしておられますね。行政書士法の第一条にはこう書いてあります。「他人の依頼を受け報酬を得て、官公

今度の改正問題の中で私が質問を申し上げるかと
いうことについては大体おわかりだと思うんで
す。

いに、週刊現代の十月十日号を初め、「交通安全協会とカネ」の不透明を衝く」ということで、非常にいろいろな視点から交通安全協会のあ

り方についての指摘それから事実関係が列挙されておりまして、だから公安委員長は見られたと思ふんですが、これを見られてどういうふうにお感

じになつておるか。ついでですから、そうすれば、交通安全協会をこういうふうにえていきたい、あるいはこういうふうに持つていきたとい

う考えがあれば、一緒にお聞きをしたいと思いま
す。

た交通安全協会について、特に週刊現代の記事やいろいろな御指摘がありました。

の中心的組織でございまして、そして啓発宣伝活動と地域に密着した各種の交通安全活動を推進し

してはいるものと認識しております。ただ、こういった点をいろいろ御指摘がございまして、今後とも交通安全協会の活動が交通安全に寄与するところ

に国民に疑問を与えることの全くないよう指導していくかなければならないと思っております。

というものは公益法人で、都道府県段階の交通安全協会それから警察署単位の安全協会、それから各自治体の中に、専従者はいませんが事務局は電話

がかかるべき受けるという程度の各自治体との安全協会もあるわけです。これはそれなりに交通安全に対するPR活動なんかも一緒にやるときに行

事に参加をしながらやつておるという、それは
知つております。

めにさらに委託した方が合理的であるというものの、
があればそれを委託することができる。その場合に、
委託を受けた法人の関係者は守秘義務がかかる
からくるというような仕組みをお願いしている
ところでございまして、この公安委員会が行政機
関として行う行政の事務の一部は委託できるとい
ふことでござります。

ただいまの免許申請者が申請書を提出するといふ事務は申請者という個人の事務でございまして、公安委員会の事務ではございませんから、この新しい改正規定はその申請書に係る事務については一切影響を及ぼさないという性質のものでござります。

○渡辺四郎君 くどいようですけれども、それで、は今おっしゃった中での問題は地区的安全協会なんかには委託はしないというふうに確認していくわけですね。

○政府委員(鶴根謙一君) 公安委員会の事務ではございませんので、公安委員会が申請書を作成する事務をだれかに委託するということはあり得な

○政府委員(関根謙一君) 公安委員会の事務ではございませんので、公安委員会が申請書を作成する事務をだれかに委託するということはあり得ないというふうに理解しております。

○渡辺四郎君 では最後に、先ほどちょっと大臣にもお話をしましたけれども、問題は、地区の交通安全協会が警察の署内にあるんです。それは便利な点もあるでしょう。でありますけれども、大体一つの警察署に、事務局長という人は大概警察のOBが多いんですが、あと二、三名の女性の方がおります。

そういう中で、確かに安全協会に入りなさいと
いうのは任意ですよという説明はあるようです。
しかし、免許を初めて取つて一番最初に更新に
行つたときとか、いろいろ後から聞いてみます
と、あれは警察に納めた金じゃなかつたですかと
いうふうに言つんですね。安全協会の会員になる
ために今はいろいろあるようですがれども大体年
額三百円ですね。三年分ですから九百円か一千二百
円かなんか知りませんが取つておる、私は免許証
は持たぬものだからよくわからんせんけれども。
それで、私の秘書にも聞いてみた。すると、確かに

に安全協会に入りなさい、任意ですよ」という話はありました。警察で取られるからと、こう言うわけですね。だから言われるとおりに出しました。それで息子に聞いてみた。息子もやっぱり同じことを言うわけです。

今の免許更新が三年に一回ですか。六千万人以上の免許取得者がいらっしゃる。三分の一ずつ更新していくたということで年間二千万人ですよ。二千万の人たちから三百円ずつもらったら、全部は協会に入ってない、例えば八〇%近くの千五百万人が入っておると三百円にして幾らになります。その金は全く会員には何も收支の決算の報告もないわけです。あるのは三年に一回の更新前になります。あなたの更新時期はいつですむというはがきが送られてくる。それで、福岡の場合であれば三年間でたった一回のはがきをもらうだけで九百円納めなければいけない。これが地区の安全協会の問題なんです。

【理事岩本久人君退席 委員長着席】

ですから、安全協会はやっぱり別に出てもららなければ、家賃払わなきやいけないから恐らく地区の安全協会置いていないと思うんです、だから恐らく警察署の中に恐らく便宜供与で私はあつておるよ

思うんですけれども、いろいろ言いたいことはあります。が時間が来ましたから、最後に、国家公安委員長として安全協会の今後の方向についてもう一回御見解を聞きたいと思います。

○國務大臣(村田敬次郎君) 渡辺委員に先ほども申し上げたところがありますが、交通安全についての交通安全協会の協力ということは非常に大事

なものだと思います。ただ、そのあり方について、これは国家国民のための組織であると思いますから、いやしくも一般に疑惑を受けることのないよう、この点は十分注意をして、そしてまた今後前向きに仕事を進めていたぐくように対応していくかなければならないと思います。

私は、全職員を集めて異例の訓示をした。幹部職員も動搖しているのだから、職員はもちろんだ。運用が中止になるのか皆心配している。「皆さんに心配かけたが、予定どおり運用することになった」。隊員たちから笑みがこぼれだた。「ヤッター」という感触がずしりと伝わった。クスをちよつと読み上げさせていただきます。

こうして、一五人の職員に支えられて、P A L₂を街に走らせることができた。

今後、関係法令の改正によって全国的に赤バ イが走る日が来ることを期待したい。

こんな、何かの雑誌に載せられる原稿だと思いま す。ぜひこの間のお約束どおりにひとつ政令改正 をお願いしたい。こういうことをまず冒頭に御要 求申し上げます。

実は先ほど来二時間にわたって渡辺委員から今 回の道交法等に関連をしたさまざまなお問題につい

て中身の濃い質疑が交わされましたので、私は重複を避けながら、以下数点にわたって御質問申し上げます。

まず、最初は過積載の問題であります。

この問題に対しましては実は私どもに何回となく陳情がございました。もちろん私どもだけではなくて恐らく各党各委員に同じような陳情がなされ

その内容は、自分たちは零細業者である。一人一車のダンプ業者、全国的には約十四万人の人たちがそんな仕事に携わっている。しかも、ダンプ業界の九〇%がそんな人たちである。こんな話ではありました。そして、さらに続けて、実は公共工事というのは期間が限られている。秋から年度末にかけて工事が集中する。年間では約二三百五十九日。雨の日もあるし風の日もある。そんなときは働きができない。しかし、今回の法改正は一定の評価はするものの実は私どもに対しても大変なわ寄せじゃないか。公平を欠くではないか。こんな地の叫びを当局に訴えていただいて、幾らかでほんの少しひらつ行政に自分たちの苦衷を反映してほ

今回の法改正の第五十八条の五の一項二号によれば、過積載の情を知りながら売り渡したり引き渡してはならないという改正がございますけれども、荷受け者に対する規制が欠落をしている、これがからだの苦に自分がたの声を反映してない。こんな実は地の叫びの要請でありました。そこで、これから一つ、二つ御質問申し上げま

今後この辺のことをひとつせひ法案の中に盛り込んでいただきたい。それは荷受け者に対しても同様の規制をしてほしい、こんな要望でございました。

今回、規制の対象から除外された理由はどの辺にあるのか、お伺いいたします。

○政府委員(関根謙一君) 御指摘の五十八条の(五)の一項第二号の規定でございますが、これを特に山元と申しますか売り手側、引き渡し側の行為として規定をさせていただきましたのは、過積載をして規制をさせていただきましたのは、過積載と

なることの事情を承知していながら引き渡したり売り渡したりする行為はその結果過積載運転をするを得ないという状態を積極的につくり出すということになることから、特に要求とかそういう明確なあるいは積極的な働きかけがなくともこれでは行政命令の対象とする必要があるという判断からでございます。

いうふうな気がいたしまして実は検討させました。結果は、先ほど運輸省のお話がありましたように、実は契約の内容にかかるものだから一部でも公開するわけにはいかぬ、こういうようなことで実は公開ができなかつた。

いますけれども、「運搬費の積算は、原則として運輸省東京陸運局が定める「一般区域貨物自動車運送事業運賃料金」及び数量により計上する。」

うので自治省と建設省の事務当局で協議会をつくりて早急に検討しよう、こういうふうに御返事をして、非常に建設大臣も喜んで帰られたと思う

うでござります。

ても公開するわけにはいかぬ。こういうようなことで実は公開ができなかつた。

というような方針を定めておられます。

それで、できるだけ透明にそしてまたガラス張りにというのにはこれはもう政治資金規制あるいは政治改革の中心点でございますが、今審議官からい

他方、過積載をして到着したところで待ってい
る買い受け側の方でございますが、こちらの方に
つきましてもしそこで引き取らないということがあ
りますと、またどこかへ戻っていかなければな
らないということもあるわけでございますが、い
ずれにしましても、荷受け側につきましては、默
示、明示の要求があるあるいは働きかけがあると
いう時点で行政命令の対象とすれば十分に対応で
きるという判断から、引き渡す側と到着地点で待
ち受ける側とで若干表現を異にしたということ
でございます。

○統訓弘君 先ほどの渡辺委員との質疑の中で過
積載問題についての政府委員からの御答弁では私
はちつとも問題は解決しないんじやないか、こん
なふうに思っています。

いろいろ検討すべきだと。こんな議論の中でも、この過積載問題を契機に、いわば積算単価の中にそういう標準的な経費がどのくらいとして見込まれているんだと、こんなことを公にすることによってこの問題の解決を図れるんじゃなかろうか。同時に、過積載の問題だけではなくて、特に末端の例えは鉄筋工とかあるいは配管、配線工など、そういういわば労働契約的な単価がどのくらい積算をされているのかということを明らかにすることが私は大切ではなかろうかという気がいたします。

ぜひこの点を大臣が閣議の場でも、あるいは六省庁の協議の場でも事務当局に過積載の問題を契機にそういうことを公にしたらどうだということとのひとつ指示をしていただければ大変ありがた

り努力を失わせあるいは建設業者の真剣な見直しも誘発するおそれがあり、また、事後の公表も以降に発注される同種の工事の予定価格を類推させることとなり結局は事前公表と同様の問題を招来するので実施すべきでないというような答申になつてゐるわけでござります。

そこで、御指摘の積算基準の各品目の標準単価を公開すべきではないかということなのでござりますが、各品目の標準単価そのものを公開することは、ただいまの予定価格を公開すると同様の結果を招来するおそれがあるというようなこと、それからまた、民間の契約にも影響を与えるおそれがあるということから慎重に検討すべき問題ではないかと考えてゐるわけでござります。

お話し申し上げたように、事前にそれが漏れる非常に公正取引を阻害するというおそれがある。私はもう四分の一世紀ほどになるのでござります。私が愛知県で水道部長、建築部長をいたしました。そして、実務もこれははある程度知つてゐるわけですが、そういうた公正取引の建設から、しっかり事前に守らなければならぬ秘密と、そしてまた、事後にこれが公明に行われたものであると国民、県民一般に知られることが同時に必要でございます。

今、例えは閣議の席上で紹介をしたらどうかと問題点だと思います。関係六省庁でよく協議を申上げ、いわゆる公共事業が適正にそして公明に行われていくような管理を建設省あるいは運輸

そこで、国家公安委員長であり、かつ全地方団体を指導しておられる大臣の立場でお伺いをしたいと思います。

○政府委員(松本英昭君) こんなふうに思ひますけれども、御所見を伺います。

か、いすれにいたしましても、入札手続等につきましては関係省庁とも協議しながら適切に対応してまいりたいと考えておるところでございます。

省 農林水産省とも 諸りながら進めてまいりました。
い、このように思います。

先ほども明らかにされましたように、公共事業は御承知のように実際に地方が七〇ないし八〇%の仕事をやっております。国が直接出されるのは二〇ないし三〇%。そういう意味で自治大臣

すので、最初にちょっとと私の方からお答えさせたいなどをお許しいただきたいと存じます。

○國務大臣(村田敬次郎君) 今、事務的な問題につきましては自治省の政府委員から非常に詳細な答弁を申し上げたところでございますが、統委員のお引きになられました過積載問題に關連する公

その他をやってまいりました。しかしながら、今政府委員並びに大臣から御心配をされるような、そういう例えは一部のダンプ関係あるいはそれぞれの労働審議について公にすることが私は御了解

各地方団体に対する指導というのは私は大変な重みがある、こんなふうに思います。

るためには予定価格が的確に設定されるとともに受注者が的確な見積もりを行うことが基本であり、このため、どのような品目により積算するか

正な入札等々の問題について、一般的にお答えを申し上げたいと思います。

のような契約制度あるいは契約単価云々ということにはならないと思います。ほんの一部なんですね。一方では厳しく規制をしながら、一方では一

も、たまたま御承知のように新宿に都庁舎がができました。三十八万平米のあの大きな都庁舎を建設する際には大変な土量が出たわけで、そこで同じ

など積算の基本的な考え方等の積算基準ができる限り公表し、その妥当性を世に問うとともに受注者の的確な見積もりに資することが必要であると

来られたのです。これは、今非常に政治改革そしてまた透明な行政というような時期において、これをぜひ公正にやっていきたいのでいろいろな問

体どのくらいのわばこの工賃に対して我々の核算がなされているのかということを知らない。あるいは知っていてもそれに文句を言えない。そんな

ような過積載の問題が発生をいたしました。陳信策として私は例の積算もございました。その解決策として私は例の積算を公にすべきではないか、そうすることによってこの問題の解決になるのではないか、こう

されているところです」とあります。

題について御相談をさせてもらいたい、こういうお話をございました。中村建設大臣は御承知のように非常にまじめな立派なお人柄でありますから、私はそれに対して、非常に重要な問題だと思

弱い立場の人に対しても行政が温かくやはりこの際踏み込んでいく、門戸を開いたらどうなんだろうか、こういうことを私は申し上げているわけなんですね。ぜひこのことを事務当局としても大臣と

のが加わってもこの七十二条の第一項前段の法解釈は変わらないものと、こういうふうに確認をしてよろしいですか。

○政府委員(関根謙一君) 裁判の結果の予測にわたることでございますので全く個人的な見解にならうかと思いますが、現行の百十七条の規定の解釈につきましては変わらないであろうと考えております。

○長谷川清君 私が聞いておりますのは、百十七条はいわゆる判断の問題ではなくて罰則の規定でしょう。七十一条における判断がアウトかセーフかによって百十七条の適用を受ける、こうなりますね。三年以下の懲役または二十万以下の罰金と、こうなってまいります。

そこで問題なのは、七十二条における運用それから解釈が今まではどちらかというと今読み上げたように重いものではなくて比較的に軽いという判断になつております。そこに今回義務づけをするわけですから、三時間ではありますか、これはもつと綿密にやる方がいいのかもしれませんけれども、例えば三時間教わりました、免許証欲しきに試験では合格で免許証をもらうでしょうけれども、こういう事故などいうものは五年後に起こるのか十年後に起こるのか、あしたすぐ起こるわけじゃございませんから、そんなものは実際に運転手一人一人は医者じやございませんのです。飛んでしまっていると思うんです。

それどころか、大変なことをしたときには動転をしているはずでありますし、そういう状況の中で手を下して、もし後において医学上それが死因であるよ、こうなる場合があり得ますね。

そのうちによると、こういうふうに解釈すべきであると思ひます、これは同じ意味合いで法務省としてはどうでしょうか。

○説明員(大泉隆史君) 種々の法規等の変化によりまして通常の人に要求されます注意義務の程度といふものが変化するということは一般論として

はあるかと思いますけれども、救護義務違反に関する裁判所の判断は先ほど申し上げたようなところでございます。

今、委員御指摘のように、事故という異常な事態のもとで通常人が通常期待される注意を果たしたかどうかということによって判断されるものと考えられます。そのようなことで、具体的な事実関係で実際はどう判断されるかということはなかなか申し上げかねるわけでございますけれども、一般的には、そういう事故という異常事態で通常人にどのようなものを期待するのか、それに反した不注意というものが認められるかどうかといふことが問題にならうかと思います。

○長谷川清君 関根局長にお伺いするんですが、解釈が今おっしゃるようにケース・バイ・ケースですから、いろんなケースにおいてアウト、セーフはあるはずです。それを問うてゐるのではないかと云ふことです。今は立法委員であります局長としてその点について変わらないという答えを欲しいんですが、いかがですか。

○政府委員(関根謙一君) この原案を起案した者の一人として、もう変えるつもりであれば七十二条にその旨明確に規定したと私自身は考えます。私自身がそういう規定を置かなかつた形でそういう原案となつたわけですが、立法院階段の一人として、もう変えるつもりであります。では変えるつもりは毛頭なかつたということです。

○長谷川清君 そういう説明でござりますので、これは警察庁長官それから大臣、そのことを政府の統一見解として確認してよろしくござりますね。

○長谷川清君 そういう説明でござりますので、これは警察庁長官それから大臣、そのことを政府の統一見解として確認してよろしくござります。

○政府委員(城内康光君) ただいま関根交通局長から御答弁したとおりでございます。

○国務大臣(村田敬次郎君) 今、警察庁長官及び交通局長から御答弁申し上げたとおりでございま

るよう考へてみると、これは五十三年の五月に参議院の地行委員会において、附帯決議の中でこう書いてございます。この過積載の問題については、「これが防止のため労働条件の改善を含め、根源的、かつ、総合的対策を積極的に推進すること」となつております。こうなつておらず、あります。

よく考へてみると、これは五十三年の五月に参議院の地行委員会において、附帯決議の中でこう書いてございます。この過積載の問題については、「これが防止のため労働条件の改善を含め、根源的、かつ、総合的対策を積極的に推進すること」となつております。こうなつておらず、あります。

○長谷川清君 それでは次に、過積載の件に移りたいと思います。これはもう既に渡辺、統西委員の方から述べられておりましたとおり、私もこの現状認識と意見は同様でございます。したがいまして、その延長線上に立ちまして私は私としての質問をしたいのですが、関係省庁とともに努力してまいります。

これまでの諸対策によりまして一時的にはかなり過積載の状況が改善された例もございますが、現在においても一部地域においては依然として差し控えを装着したダンプカー等の過積載による違法運行の事例が見られるという残念な状況にあることもまた事実でございます。今後とも過積載問題の解決に向けて関係省庁とともに努力してまいりたいと考えております。

○長谷川清君 建設省にお伺いをしたいんですけれども、この過積載という問題は、酒気帯び運転であるとかスピード違反であるとか運転手個人が心がければ防げるケースとはわけが違つていて、経済的、構造的いろいろな現状がある。だからこそ、これは五月にそういう附帯決議を行いました。

その五ヵ月後の同じ五十三年の十月には、総理府交通安全対策室において出されました「ダンプカーによる交通事故及び違法運行の防止対策について」という中で、「適正な輸送の実施に必要な費用の確保」として「適正な運行を前提として必要な費用が確保されるための措置が講ぜられなければならぬ」というふうになつております。恐らくこの段階にあっての認識はびつたところの附帯決議を足場に置いていたと思うんですね。

そこで、私は総務省にお伺いをしたいんですけども、総務省はこの附帯決議というものを受けた関係する省庁にいろいろと会議その他の対策をとつたはずでございますから、その点の経過それからポイントについてお伺いしたいと思います。

○説明員(松岡泰生君) お答えいたします。

昭和五十三年の道交法の改正を契機といたしまして、政府としては関係省庁から成る過積載防止対策連絡会議を設置いたしまして関係省庁の連携のもとに施策を推進してきておるところでござります。特に昭和五十六年及び六十年には、この

連絡会議での検討をもとにいたしまして、関係事業者、団体に対する指導の徹底、差し控えの装着等ダンプカーの不正改造防止、指導の徹底、過積載による違法運行に対する取り締まりの強化、公共交通工事における過積載防止措置、関係機関の相互協力等を内容とする関係省庁申し合せを行つてき

ます。昭和五十三年の特集、私もたまたま先ほどのN.H.K.の三十分の特集、見たわけあります。要点は全部書きとめましたけれども、そのときにも出ておりましたのは、これは經營が成り立たなくなつて、ダンプを買っても車に社員として乗っていたものが、だんだんこれからボイントについてお伺いしたいと思います。

○説明員(松岡泰生君) お答えいたします。

昭和五十三年の道交法の改正を契機といたしまして、政府としては関係省庁から成る過積載防止対策連絡会議を設置いたしまして関係省庁の連携のもとに施策を推進してきておるところでござります。特に昭和五十六年及び六十年には、この

対し支出はトータルすると七百万ちょっとと超える。手に入る生活費は年間三百万を切るという状況が報道されているわけであります。こういうような具体的な数字というものは当たっているのかどうか、そういう点についてひとつお伺いをしておきたいと思うわけであります。

○説明員(風岡典之君)　ただいま先生の方から、
当初の単価に比べてダンプの運転手の方々の収入
が非常に低いということを具体的に数字をもつて
御指摘いただきました。率直に言いまして私ども
細かい実態まで正確に把握しているわけではござ
いませんけれども、御指摘のようなことをたびたび
び御指摘いただいているということは事実でござ
います。

いうものとのギャップが非常に大きいということだと思うんです。

そういう点において、今都道府県単位に過積載を防止するためのいろんな連絡協議会が、せつとく各省庁も集まり当事者も集まっている、しかしこれが何か形骸化しているというふうに聞いておりますから、この問題についてはぜひそこらを活性化していただきたい、本当に現状の中でそういう根源的な問題を解決しながら、そして、法は一歩できたら必ず守っていくもの、権威を高めしていくようにあるべきだと思っております。

次は、そういう問題ともかかわるわけでござりますけれども、今の道交法といふこの分厚い法律の中でも、いわゆる自動車教習所の問題が九十八点

答弁はもう時間がありませんので結構です。
○有働正治君 私は今回の改正点の中心の一つ
あります過積載問題に絞って質問いたします。
まず、委員長にお願い申し上げます。資料配
り取り計らい、よろしくお願ひ申し上げます。
〔資料配付〕
もとより、我が党は過積載を是認する立場に
りません。現場の労働者も同様であります。一
も早くこれをなくしたいと願つて、そのための
任ある行政の対応、ネックになつています問題
解決を求めて、必死の思いで要請、陳情などを
り返しているところであります。私は問題の所
を明らかにするために、まず、行政指導の歴史
経過と行政の問題についての指摘について、事

付であります。されど、ひいては過積載等が恒常化するという悪循環となつてゐる」と、このように指摘しているわけではありません。

さらに、別のくだりでは「過積載等の違法運行が常態化する要因が、報酬が出来高払いであり、かつ、その単価が過積載をせざるを得ないようないくつかに定められることが多いのである」と指摘しながら、「公共工事の発注予定価格の積算における『実勢価格』は、実態として過積載等による輸送のなかで形成された価格であるので、その積算方式のあり方について関係省庁において更に何らかの検討が加えられることとなる」と述べてゐるわけであります。

以上のように、この懇談会報告は過積載問題の

のあそこだけ出ております。私はこれをそこの抜き出して自動車教習所法というものを立法化するということが結論的に必要である、こう思ふのであります。

ハードな部分とソフトな部分。できるだけ運転手一人一人の自覚というものを促し高める。一方においては、これは時間がかかるでしょうければとも、地域社会の中においての各企業であるとかあるいは団体とか、いろんなものとの一体化の中で、そういうものを充実させていくという方向が非常に対に大事になってくる。現に昨年の十月時点における交通事故の状況も発生件数が五十六万六千四百十一件で昨年よりも二万七千もふえております。死亡者もふえております。負傷者も六十八万八千人と二万三千ふえている。年々歳々こういう車につわる事故というものはふえております。いろいろな問題が出てくれば、それでまた法制化する。相

化が求めます。先ほどの委員の話にも触れられたところですが、既に十五年前の昭和五十三年、一九七九年十月、総理府交通安全対策室が資料としてまとめました「ダンプカーによる交通事故防止対策懇話会報告」「ダンプカーによる交通事故及び違法運送の防止対策について」の中で、「ダンプカーによる交通事故防止については、問題点がすでに指摘されていながら、なぜ、この十数年間、同じようにむしかえされているのか」という指摘があります。つまり、十五年前の報告で十数年前からということは、今から數えますと三十年前から既に問題が指摘されていたということになるわけであります。

このときの懇話会報告でも、過積載等の違法行為の背景といしまして、ダンプカー事業者は經濟的に弱い立場にある一人一車が大部分であるが、一人一車を使用する骨材業者、建設業者も

根底に、骨材価格が低く抑えられる問題、さらには公共事業の発注価格の問題があることを既に明らかにしているわけであります。

そこで、まず確認を求めます。この懇談会報告に私が指摘したような点が挙げられていましたけれども、この点間違いないか確認を求めます。

○説明員(松富泰生君) この申し合わせにつきましては、先ほど申し上げましたとおり、五十三年の道交法の改正を契機としまして、関係省庁で設けました過積載防止対策連絡会議の場で検討した結果に基づいて行つたものでござります。その検討においては、五十三年の懇談会の提言についても十分踏まえて行つております。

○有働正治君 つまり、私が述べたことが含まれているかどうか。それは間違いないですね。端的にいっていいんです。

○説明員(松富泰生君) 提言におきましては、先生前段先ほど申されたところでございますが、当

こういうありますというものは、ぎりぎりのところ必要な場合がありますけれども、実情といううえにマッチングさせていくというそういう視点で立って、できるだけソフトな部分を拡大していくようだ。ちょうどさうは長官もいらっしゃる大臣もいらっしゃるので、そういう点を最後にお願いして、私の質問を終わりたいと思います。

た中小企業が大半であること、骨材価格が主として輸送単価の操作によって調整されることが多いこと、一人一車の報酬は輸送量と距離に応じて求められる出来高払いが普通であり、一人一車が積載または長時間労働を前提とした輸送単価なっていること、これらが「骨材業界の過当競争的な体質」とあいまって骨材の価格を低位に固定する要因とも言える。

面の措置といったしましてということをもつけ加えられております。どういうことを言っているかと申しますと、

実際に種々の制約があるのも事実であり、当面の措置として、関係事業者間において骨材等の取引価格を決定するに際しては、水平積み運動を実施することにより必要となる運送費用の

確保について配慮されるよう関係省庁において建設業界等に対し適切な指導を行うとともに、その成果としての骨材等の価格の変動分は公共工事の発注予定価格の積算において可及的速やかに反映させるよう措置すべきである。こういう内容も実はつけ加えられておるわけでございます。

このような内容もあわせまして、検討に際しましてはこの提言の趣旨を踏まえているということを申し上げました。

○有働正治君 私の指摘があることも認められたわけであります。もちろんそういうことがあることは私は重々承知しています。答えは質問に対して端的にお答えいただきたい。

この懇談会報告の三年後の昭和五十六年八月二十九日に、「過積載による違法運行の防止に関する当面の対策について」という六省庁の申し合わせが行われています。この懇談会は関係六省庁のOBが委員に加わって、この報告も六省庁に渡され十分承知しております。五十六年のこの六省庁申し合わせは五十三年のさきの懇談会報告を踏まえて行われているはずだと聞いていますが、その点間違いございませんか。

○説明員(松富泰生君) そのとおりでござります。

○有働正治君 そこで、建設省にお尋ねします。

公共事業では、元請のゼネコンが直接かあるいは下請会社がダンプ事業者から運賃込みで骨材を購入する仕組みになっています。この仕組みの中で、さきの懇談会報告にもありますように、中小業者が多い骨材業者は過当競争の中でダンプ事業者に対しては価格をぎりぎりまで引き下げる。そういう中で、長時間労働の中で収入を一定得るには過積載せざるを得ないような結果を生み出しているわけであります。十五年前の懇談会報告で指摘されている問題点が今日も依然として解決されていない状況があるわけであります。さきに各委員からお話をございましたNHKのテレビ、私も見ました。そのことを明確に指摘しています。

そういう点で、今日なお結果として過積載をせざるを得ない。地域によりまして落差はあるまいが過積載が一定常態化している実態があると認識しているわけであります。建設省としてどうこの実情を掌握しておられるか。先ほど総務省は残念ながら存在すると述べられたわけでありますけれども、存在の有無について簡潔にお述べください。

○説明員(城処求行君) 私どもの工事を発注する際に際しての考え方を御説明申し上げたいと思います。

○有働正治君 結果としてあるかどうかです、それはわかっています。どう認識しているか。過積載があるのかないのか。

○説明員(城処求行君) 今申し上げましたように、直轄工事につきまして例えば大規模な工事などにつきましては、あらかじめ採取地を決めるとか、あるいは都市内を中心にしてありますけれども、リサイクルを徹底したいということでありサイクルに関しましては再資源施設へ持っていくといふこと、あるいは残土の処理ということにつきましては処分地を決めるというような処置を講じまして、発地それから着地ということを押さえて管理をしているということでございますので、少なくとも直轄工事については過正積載について徹底しているところだというふうに御理解をいただきたいと思います。

○有働正治君 それは極めて認識が間違つている。そのほかの分野では存在するということは認めただけであります。極めて問題だと私は見るわけであります。

そこで、この懇談会報告にあります公共工事の発注予定価格の積算における「実勢価格」は、実態として過積載等による輸送のなかで形成された価格である」としてきました。その後一定の改善が行われたにもかかわらず過積載が存在しているということから見て、公共工事の発注価格となる実勢価格というのは過積載を一定含んだ価格が結果としてベースとならざるを得ないというふうに考えるわけでありますけれども、建設省、簡単に。

○説明員(城処求行君) お話をございましたとおり、物価調査会それから経済調査会というところで積算資料をつくりております。それは全国の各地域ごとに、それから各資材ごとに調査をしていくというものでございます。したがいまして、そ

いてその単価をはじくわけであります。その場合、異常に高かつたりまたは逆に異常に低い価格の取引、つまり異常な枠外のものはサンプリングと認識しているわけであります。建設省としてどうこの実情を掌握しておられるか。先ほど総務省は残念ながら存在すると述べられたことであります。

その前提の上に立ってであります。問題は過積載との関連であります。価格算出上過積載が一定常態化していることはそのほかは認められたわけであります。こういう過積載が一定常態化していれば、そのもとで市場の実態調査をもとにして算出されれば、過積載が常態化している例えば関東地域などでは四倍五倍という極端な過積載はサンプリングから外されても、いわば二、三倍というのがかなり多いというその実情から考えてみますと、理の必然の帰結として、過積載を一定含んだ前提にした価格が実勢価格としてあらわれてござるを得ないことになるわけであります。そして、これが公共工事の発注単価として決められていくと、理の必然の帰結として、過積載を一定含んだ前提にした価格が実勢価格としてあらわれてござるを得ないことになるわけであります。そして、これが公共工事の発注単価として決められていくと、理の必然の帰結として、過積載を一定含んだ前提にした価格が実勢価格としてあらわれてござるを得ないことになるわけであります。そして、これが公共工事の発注単価として決められていくと、理の必然の帰結として、過積載を一定含んだ前提にした価格が実勢価格としてあらわれてござるを得ないことになるわけであります。

○説明員(城処求行君) その一般的な状態がすべて過積載で占められているということではあります。そこでお尋ねします。懇談会報告でも「公共工事の発注予定価格の積算における「実勢価格」」をきり答えてください。

○説明員(城処求行君) 市場調査の結果の市場価格でございます。そういう調査の中にはそういう要素を当然含んでいるわけでございますので、御意見ございました点が全くないと言いかけるかといふふうには思います。

○有働正治君 正直に答えた方がいいですよ、あなた。

次に進みますけれども、この問題を突き詰めて考えますと、骨材の価格が運賃込みで取引されるとか問屋などが幾らで売ったのか、またはゼネコンなどが幾らで買ったかなどを市場の実態に基づいてお得意さんへ配達サービスつきで販売しました。

の調査の際にも取扱量が多くて信頼度の高い生産者あるいは事業者をヒアリングしているわけでございますので、現在発行されている資料の中では工事の発注予定価格の積算において可及的速やかに反映させるよう措置すべきである。そういう内容も実はつけ加えられておるわけでございます。

ているのと同じ仕組みになつてゐるわけであります。

載ということがあるわけです。

特に今御指摘になつたのは過積載という非常に

車両を運転することを要求すること。となつて

したがつて、遠距離から届けざるを得ない業者はほど定量積みでは採算が合わなくて、二倍三倍あるいはそれ以上の過積載をして採算をとらざるを得ないということになるのが現実であります。

ここで、お配りいたしました配付資料をごらんいただければ幸いであります。資料一はダンプカーに取りつけられていますタコメーターの記録であります。田の一一番外側に数字が書いてあります。田の一一番外側に数字が書いてあります。

す、ゼロから二十四まで。これは午前零時から二

十四時までの一日の時間であります。メーターの

記録があるところ、コピーでちょっと見にくく点

があらうかと思いますが、地震計の波のような形

があらわれているところは運転が行われている時

刻を示しているわけであります。

夜中の二時前後に発送して、現地に着いて、そ

して持つてくるなりして二時間前の仮眠をし

て、また八時前後に積み荷をおろし、また場合によつては引き取つて午後四時五時六時ごろまで走

り続ける。積み荷を引き渡す。そして、家に帰つ

て食事をしたりおふろに入つたりしてすぐ寝て

も、またすぐ夜中に起きて仕事に出なければなら

ない。極めて過酷な状況に置かれているわけであ

ります。十分な睡眠さえとれない。ダンプの労働

の方にお聞きしますと、我々は分割睡眠だと述

べておられました。こうした過酷な労働条件を強

いられて、かつ過積載をしてでも走らなければ生

活ができないということがダンプ労働者の、事業者

の実態であります。

それでは、なぜもと近いところから骨材を買

えないのかということになるわけですが、例えば

羽田空港の拡張工事の場合、栃木県の葛生が砕石

の生産量全国一千葉県が山砂の生産量の全国

一。したがつて百キロも離れた千葉と栃木から買

い入れざるを得ない状況があるわけであります。

四百三十兆円の公共事業を進めていく中で、羽田

と同様のことがあちこちで起こり得るわけであります。

公共事業推進、そしてまた日本経済の土台

を築く仕事をしておられるながら、その内容は過積

載といふことのあるわけです。

いずれにしても、公共事業とのかかわりで申

ますと、過積載が常態化している点では政府の責

任は非常に重いと私は考えるわけであります。本

当に政府は本気で過積載をなくす決意があるとい

うんであれば、実態を考慮して、何十年も問題が

解決していないことから考えてみましても、その

大もとでありますこういう公共事業の発注単価と

なる実勢価格について、大臣、ここからが大事で

よく聞いていただきたいんですけども、従来の

やり方の枠にとどまらない新しい視点に立った研

究見直しが私は迫られていると言わざるを得ない

わけであります。どうしても公共事業の単価の改

善が必要であると考えるわけです。

その点、政府の閣僚として、また政府及び地方

自治体の公共事業について指導助言する立場で

あるのであります。どうしてこの単価改善なしには考えら

れないのであります。ところが、これまでの道

交法は、ダンプ運転手の取り締まりを強化するだ

けで過積載を承認で引き渡しまたは引き取る業者

の側に対する取り締まりを考慮されてこなかつ

た。ここに問題があるわけであります。過積載せ

ざるを得ない単価を要求する骨材業者や建設業者

そしてその頂点にあるゼネコン、これらに対する

方法を駆使してでもきちんと対応するというこ

とであろうかと思うんですけども、その点そぞ

うにありますゼネコンにまで要求行為があつたこと

であります。まして、その頂点そぞうに

ありませぬゼネコンにまで要求行為があつたこと

であります。まして、その頂点そぞうに

ありませぬゼネコンに

の交通安全総合対策を決定、交通安全に関する諸対策を推進されております。また、今年度からは参加実践型の高齢者交通安全教育推進事業を実施されると伺っておりますが、これまで実施された高齢者の交通安全対策と今後の対策の方向についてお伺いしておきたいと思います。

であると思っております。また、これから高齢化が進むにつれて高齢者の交通安全対策もますます必要になつてくるんじやないか、こういう認識で考えております。

政府といひたしまして、昭和六十三年の九月六日、
に交通対策本部におきまして高齢者の交通安全全般
合対策を策定いたしました。高齢者の方に対する
交通安全教育を推進していく、それから高齢者の方
にとって安全な道路交通環境を整備していく、
高齢者の方が利用しやすい公共交通機関の整備を
進める等々といった内容を盛り込んでおりま
して、その推進を図ってきたところであります。

さらに、平成四年、昨年の九月十日には、関係省庁、関係団体で構成いたしました高齢者交通安全推進会議というのを開催いたしまして、高齢者の交通安全対策をさらに強化する必要がある、こういう考え方から「今後の高齢者の交通安全対策の推進について」というのを決定したところでございます。今後、この決定に沿いましてより一層効果的かつ総合的な対策を講じていきたいと考えているところでございます。

○西川潔君 ありがとうございました。
親やお年寄りを大切にしない町や国は栄えない
と申します。高齢者の交通事故については、歩行者、
自転車の利用者の割合が多くなっておりま
すが、先ほど局長の方からは、ここ数年では自動車
事故が大変多くなった、年々増加しておるというこ
とで進めておるところでござります。
お話を伺いたいわけです。
今回の改正案では、優良運転者の運転免許の有
効期間の延長について、七十一歳は四年、七十二
歳以上は三年と高齢者には特別な規定となつてお
るわけですけれども、この年齢を設定された理由
をお伺いしたいと思います。
○政府委員(関根謙一君) 高齢者の方々の視力等
の運転適性の平均を調べた結果によるものでござ
いますが、あわせまして諸外国の高齢者の扱い方
をも参考とさせていただいております。
おおむね七十歳が基準でございまして、イギリ
スの場合などは、七十歳を超えると、それまで更
新制がなかったところに更新制を導入するとい
ふことにしておりますとか、イタリアの場合には
有効期間十年と定めつつ、五十歳を超える者につ
きましては有効期間を五年に短縮、短縮といいま
すか縮小する。オランダはイギリスと同様七十歳
を基準としているというようなことで、多くの国
が七十歳を基準として制度を変えるというよう
にしております。私どもも、いろいろな有識者の
方々それからこの問題について利害関係を有する
方々、多くの方々から御意見をいただきまして、
その得られた結果、コンセンサスということで日
本の場合には七十五歳を基準にしてはどうかとい
うことございました。
そこで、七十五歳までの方に優良運転者とい
う仕組みを設けるとしますと、七十歳の方について
は五年、七十一歳の方については四年、七十二歳
の方については三年、こういう仕組みが一番合理
的ではないかということでこのような案を御提案す

○西川潔君 たくさん僕なんかの場合はお便りをいただきますので今局長にお伺いしたわけですけれども、素朴な疑問ですが、大臣は免許証をお持ちで運転なさいますか。

○國務大臣（村田敬次郎君） 先ほどから高齢者の運転ということに関連して私に質問があつたとしますと、私は非常に抵抗感を感じるわけでござります。年齢というものは自分が若いと思っているかどうかということに基準があると思うんで、私は若いと思っておりますので、その意味で御認識をいただきたいんですが、残念ながら私は免許証を持っておりません。

○西川潔君 力強い御答弁ですからお待ちかなと思っておつたんですけども、さようでございますか。全くそのとおりだと思います。私ももう一十七、八年ずっと今もお年寄りの施設、現場で勉強させていただいておりますが、お元気な方々がたくさんいらっしゃいますし、四十歳代でも痴呆になられる方も実はいらっしゃいます。

今、手元に僕は新聞を持ってまいりましたが、それでもって大臣にお伺いしたんですけども、九十八歳で現役最高齢ドライバーという方がいらっしゃいます。七十五年間無事故無違反。日暮れは百歳まで運転をしたい、こうおっしゃっておられます。記事の中では、天気のいい日にハンドルを握るのが長生きの秘訣、人間を年齢で区別するのはどうかと思う、年齢に縛られず常に緊張しているのが心身ともに若さを保つ秘訣だと、こうおっしゃっておられます。

高齢者ドライバー御自身は運転には自信を持っているという方が多いようですが、心配でたまらないない。やっぱり我が家もそうです。うちの父は大正四年生まれでこの間まで運転をしておりまして五十年間無事故で表彰をしていただいたわけです。以前、私は労働委員会におきまして、定年制問題の議論の中で、歴年齢と個々の人間が持つ機

総理府が昨年行った交通安全に関する世論調査では、何歳ぐらいまで自分で運転できますか?という問い合わせに対しまして、男性は七十五歳ぐらいまで、女性の場合は六十五歳までと考える人が統計の中では一番多かったです。また、増加する高齢者の事故の防止に有効な方法といたしましては、高齢者の運転免許取得の制限、検査の強化を挙げた人は三五・八%と二年前の前回の調査より九ポイント上昇しているわけですが、年代別に見ますと二十から四十歳までの人は四〇%以上が賛成しているのに対しまして、一方、制限の対象となる五十歳代は三三・七、六十歳以上が二三・四%と、やはり年代が高まるにつれて賛成が減っています。

私もこの定年制について考えてみたわけですけれども、現時点ではどちらがいいかということは言えないまでも、国民が関心を持っている問題であるということは、この調査でこういう結果が現実に出ております。この運転免許の定年制について警察庁ではどのように考えておられるか、お伺いいたします。

○政府委員(関根謙一君) 定年制という言葉についてでございますが、これは免許を受けている方々について、その方々の技能、適性、知識等運転免許に必要な用件にかかわりなく一定の年齢に達した場合には免許の効力を失わせるという制度をお考えかと存じます。もしそうだといったしますと、先ほど来御議論がござりますように、高齢の方々はそれぞれ個人差が非常にございまして、お元気な方は本当に百歳でもお元気でございますし、そうでない場合には随分若くとも適性を失うということもあるらうかと存じます。そこで、そのような一律に一定の年齢に達した場合には免許の意見を耳にすることが多くなりました。

心に考えるのはいかがなものでしようかという質問をさせていただきました。最近、新聞紙上の読者投書欄では運転免許そのものの定年制について賛否両論の意見を耳にすることが多くなりました。

す。

それから、託児コーナーなどの施設につきましては現在までのところそういうものは余り多くないと考えておりますが、今後は御指摘のような傾向があることは確かであると考えますので、この点につきまして前向きに検討してまいりたいと考えております。

○西川潔君 お願いします。ありがとうございます。

○委員長(佐藤三吾君) 他に御発言もないようですから、質疑は終局したものと認めます。

○有働正治君 私は、日本共産党を代表して、本案に対し修正の動議を提出いたします。その内容は、お手元に配付されております案文のとおりでございます。これより、その提案理由と趣旨を御説明申し上げます。

もとより、我が党は過積載を是認する立場にはありません。しかし、質疑の中で明らかにしましたように、これまでのダンプカー等の過積載対策はその根本的な解決のために公共事業等の発注単価の改善等が不可欠であることが指摘されていたにもかかわらず、これらについて関係省庁の実効ある対策が講じられないまま運転者に対する取り締まり強化のみが先行してきたと言わざるを得ません。

今回の政府原案に含まれる過積載に関する改正は初めて荷送り人及び荷受け人に対する取り締まりの規定が設けられるなど一定の評価すべき点はあります。しかし、荷受け人の頂点に立つゼネコン等の過積載要求行為をどのように立証するのか等、実効あるものとするためには今後の運用を引き続き見守る必要があると考えます。この点から、荷受け人及び荷受け人に対する取り締まり及び罰則の規定の新設は当然だとしても、運転者に対する罰則の強化は、過積載をして行う者はいないと

当事者のだれもが言うとおり、いたずらにダンプ

事業者の生活と営業を脅かすだけであり、現行の罰則規定で十分であると考えます。

以上の点から、本修正案は、過積載車両の運転者に対する罰則の二倍引き上げ及び反則金とする改正をやめ、従来どおりの罰則及び反則金とする改正をやめ、従来どおりの罰則及び反則金とするものであります。

最後に、過積載の根絶を目指して、運転者に対する取り締まり強化のみに終わらず、政府が速やかに総合的かつ抜本的に実効ある対策を講じられるよう願って、提案理由及び趣旨説明をいたしました。

○委員長(佐藤三吾君) 何とぞ速やかな御可決をよろしくお願ひ申し上げます。

○委員長(佐藤三吾君) これより原案並びに修正案について討論に入ります。

○委員長(佐藤三吾君) 御意見のある方は賛否を明らかにしてお述べ願います。——別に御発言もないようですから、これより直ちに採決に入ります。

○委員長(佐藤三吾君) 本修正案に賛成の方の挙手を願います。

〔賛成者挙手〕
○委員長(佐藤三吾君) 少数と認めます。よつて、有働君提出の修正案は否決されました。

〔賛成者挙手〕
○委員長(佐藤三吾君) 次に、原案全部の採決を行います。

本案に賛成の方の挙手を願います。

〔賛成者挙手〕

○委員長(佐藤三吾君) 全会一致と認めます。

よって、本案は全会一致をもって原案どおり可決すべきものと決定いたしました。

岩本君から発言を求められておりますので、これを許します。岩本久人君。

○岩本久人君 私は、ただいま可決されました道路交通法の一部を改正する法律案に対し、自由民主党、日本社会党・護憲民主連合・公明党・国民会議、民社党・スポーツ・国民連合・日本共産党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、次の事項について万全の措置を講すべきである。

一、運転免許証の有効期間については、優良運転者制度の趣旨に基づき、更新期間が原則として五年間となるようその運用に努めること。

二、学科、技能一体化教育の導入に際しては、自動車教習所における検定員及び指導員の資質の向上を図ること。また、既存の検定員及び指導員の新規資格の円滑な取得に配慮することともに、雇用の不安を招かないよう配慮すること。なお、技能検定員等に対する資格者証の返納を命ずるに当たっては、あらかじめ当事者が弁明の機会を与えるなど慎重に対処すること。

三、教習カリキュラムの全面見直しに際しては、内容について精査及び充実を行うなどの措置を講じ、免許取得者の過大な負担増を招くことのないよう必要な措置を講ずること。

四、実効性のある応急救護処置の社会的定着を図るため、習得機会の拡大、講習内容の充実に努めるとともに、本改正によって本法第七十一条第一項前段の解釈に変更はなく、交通事故現場における応急救護処置の実施者が、新たに同項前段の適用による不利益を被ることのないよう周知徹底を図ること。

五、車輪止め装置の取付けによる違法駐車の取締りに当たっては、交通渋滞の解消と違法駐車防止の観点に立ち、危険性、迷惑性の高い違反に重点を置く等適正かつ妥当な運用を行うよう取締り現場に対する指導を徹底すること。

六、道路交通法の一部を改正する法律案に対し、自民党

は、委託費の収支、業務内容など、その運営について厳正公正を期するよう指導すること。また、免許申請に係る行政書士法違反に対する対処すること。

七、免許関係事務の公益法人への委託に際しては、委託費の収支、業務内容など、その運営について厳正公正を期するよう指導すること。

八、交通違反の取締りは、現下の交通情勢を踏まえ、悪質又は迷惑性の高いものに重点を置くこと。また、行政処分においては、事実認定について慎重な対応を行うこと。

九、指定自動車教習所への警察職員の立入り、行政処分に係る書面の交付を受けていない者に対する措置、及び臨時適性検査の実施については、適正に運用すること。

十、過積載を防止するため、運送事業者、自動車の使用者及び荷主・荷受人等に対する指導を強化するとともに、その責任の所在の明確化に努めるなど適切な措置を講ずるほか、重量測定機器等の整備の拡充、自重計の早期開発とその装着義務化に努めること。

十一、国及び地方公共団体が実施する工事及び輸送における過積載行為を防止するために、定量積載を踏まえた実例価格等で発注するなど必要な措置を講ずるとともに、関係省庁による各都道府県における過積載防止対策連絡会議の充実・活性化等連携の強化を図ること。

十二、本法の施行に際しては、その趣旨の国民への周知を徹底するとともに、今次法改正に伴う政令及び總理府令の制定及び運用に当たっては、本委員会における議論を十分踏まえて、今後、本法の改正に当たっては、十分な期間を設けて検討を行い、体系的整備に努めること。

右決議する。

以上でござります。

何とぞ皆様の御賛同をよろしくお願いいたします。

○委員長(佐藤三吾君) ただいま岩本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

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(佐藤三吉君) 全会一致と認めます。

よつて、若本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。

ただいまの決議に対し、村田國家公安委員会委員長から発言を認められておりましたので、この際、「これを許します。」

○國務大臣(村田敏次郎君) 道路交通法の一部を改正する法律案につきまして、大変熱心な御検討をいただき厚く御礼を申し上げます。

政府といたしましては、審議経過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ります。

今後とも、御指導、御鞭撻のほどをよろしくお願いいたします。ありがとうございました。

○委員長(佐藤三吉君) 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(佐藤三吉君) 御異議ないと認め、さよう決定いたしました。

本日はこれにて散会いたします。

午後五時三十五分散会

〔参考〕

道路交通法の一部を改正する法律案に対する修正案

道路交通法の一部を改正する法律案の一部を次のように修正する。

第五十七条の改正規定中「改め、同条の付記中「第百十九条第一項第三号の二」を「第百八十八条第一項第一号又は第二項の罪に当たる行為(第二十二条の規定によりこれを超える速度で進行してはならないこととされている最高速度を三十キロメートル毎時(高速自動車国道等においては四十キロメートル毎時)以上超える速度で運転する行為を除く。)」

第五十八条の次に四条を加える改正規定のうち第五十八条の五の付記中「第百十八条第一項第二号等においては四十キロメートル毎時以上超える速度で運転する行為を除く。」

第五十八条の五の付記中「第百十八条第一項第二

号の三」を「第百十八条第一項第一号の二」に改めること。

第一百三十三条の二の改正規定を削る。

第一百八十八条第一項第一号を改め、同項第一号の二に該当する者を除く。」を加え、同号】を

次に二号を加える改正規定中「次の二号」を「次の一号」に改め、第二号の二を削り、第二号の三を

第一号に改め、第一号の二とする。

第一百八十八条第一項第三号の二に規定する「積載物の重量の制限を超える」に改める。

第一百三十三条の改正規定中「第一号の三」を削除する。

第一百一十条第一項第九号及び第十五号中「国際運転免許証」を「国際運転免許証等」に改める。

第一百三十三条の改正規定中「第一号の三」を削除する。

第一百十九条第一項第三号の二を改め、同号の次に二号を加える改正規定中「第百十九条第一項第三号の二中「運転した者」の下に「前条第一項第二号の二に該当する者を除く。」を加え、同号】を

「第百十九条第一項第三号の二」に改める。

第一百三十三条の改正規定を次のように改め

第一号に改め、第一号の二とする。

第一百一十条第一項第九号及び第十五号中「国際運転免許証」を「国際運転免許証等」に改める。

第一百三十三条の改正規定中「第一号の三」を削除する。

四月九日本委員会に左の案件が付託された。

一、自動車教習所の充実に関する請願(第九一六号)、(第一一六号)

一、坂本弁護士一家等の行方不明事件の早期解決に関する請願(第一一五二号)

第一一六号 平成五年三月二十六日受理

自動車教習所の充実に関する請願
請願者 横浜市磯子区中里町一、〇二二二五ノ五二三 首藤文人外九十九名

紹介議員 鈴木 譲君

この請願の趣旨は、第七一九号と同じである。

第一一六号 平成五年三月三十日受理
自動車教習所の充実に関する請願
請願者 兵庫県尼崎市稻葉荘四ノ二〇ノ一
一辻直子外九十九名

紹介議員 有馬 正治君

この請願の趣旨は、第七一九号と同じである。
第一一五二号 平成五年三月三十一日受理
坂本弁護士一家等の行方不明事件の早期解決に関する請願
請願者 新潟市寄居町七〇四ノ一 目黒武尚

横浜弁護士会所属の坂本弁護士一家や新潟県における行方不明者の中には、事件や事故に巻き込まれた疑いが濃厚にあり、その安否が憂慮されると

第一百八十八条第一項第一号又は第二項の罪に当たる行為(第二十二条の規定によりこれを超える速度で進行してはならないこととされている最高速度を三十キロメートル毎時(高速自動車国道等においては四十キロメートル毎時)以上超える速度で運転する行為を除く。)	大型自動車、大型特殊自動車、トロリーバス及び路面電車(以下「大型自動車等」という。)	五万円
大型自動車及び自動二輪車(以下「普通自動車等」という。)	普通自動車及び自動二輪車(以下「普通自動車等」という。)	四万円
小型特殊自動車及び原動機付自転車(以下「小型特殊自動車等」という。)	普通自動車及び自動二輪車(以下「普通自動車等」という。)	三万円
大型自動車等	普通自動車等	五万円
小型特殊自動車等	普通自動車等	四万円
大型自動車、大型特殊自動車、トロリーバス及び路面電車(以下「大型自動車等」という。)	五万円	三万円

に改める。

第一一五二号 平成五年三月三十一日受理
坂本弁護士一家等の行方不明事件の早期解決に関する請願
請願者 新潟市寄居町七〇四ノ一 目黒武尚
紹介議員 吉川 芳男君
横浜弁護士会所属の坂本弁護士一家や新潟県における行方不明者の中には、事件や事故に巻き込まれた疑いが濃厚にあり、その安否が憂慮されると

ころである。これら事件が、関係当局の懸命な努力にもかかわらず、いまだ未解決、未解明なことは県民に強い不安を与えていた。殊に、坂本弁護士一家行方不明事件は、基本的人権と社会正義の実現を使命とする弁護士とその家族に対する、何者かによるら致事件と思われており、民主主義の根幹にかかるだけでなく、事件発生以来三年以上が経過することから、一家の生命に危険が迫っていると考えられ、一刻も早い救出と真相の解明が望まれる。ついては、これら行方不明事件の早期解決に向けて、強力な捜査、捜索を継続されたい。

京では住宅地の固定資産税評価額が平均で五倍～六倍へ引き上り、商業地の最高は二十倍以上となることが明らかになっている。自治省では、税負担の軽減措置で大幅な引上げにならないと伝説しているが、住宅地では平均で毎年5%～10%、商業地は平均十五%～二十%引き上げられることになる。大企業中心の一極集中開発は急激な地価高騰をもたらし、複合不況の上に固定資産税の大幅な増税が実施されると地代・家賃の上昇に連動し、国民の生活、営業を更に直撃するとともに、都市部では住めなくなる。については、国民の暮らしと営業を守るために、次の事項について実現を図られたい。

一、従来の固定資産税の評価方法を抜本的に変え地価公示価格の七割評価を行はず、固定資産税の評価方法、税率、免税点などについて抜本的な見直しを図り、住民や中小零細業者については、税負担の思い切った軽減措置を行うこと。都市計画税も同様の措置を講ずること。

二、大企業の所有する事業用資産に超過課税を行い、低利用・未用地への課税強化を行うこと。

三、年金生活者、低所得者などに対する課税を特別に考慮し、軽減措置を行うこと。

四、農業と都市部の住環境を守り、宅地並み課税となつた農地への課税を大幅に軽減すること。

法律第六号の一部を次のように改正する。
目次中「第三条の四」を「第三条の八」に改める。
第三条第一項第二号の次に次の二号を加える。
(一) 前二号の所持に供するため必要な銃砲又は刀剣類の管理に係る職務を行う國又は地方公共団体の職員が当該銃砲又は刀剣類を當該職務のため所持する場合
第三条の二第一項中第五号を第六号とし、第四号を第五号とし、第三号を第四号とし、第二号の次に次の二号を加える。
(二) 前二号の所持に供するため必要なけん銃部品の管理に係る職務を行ふ國又は地方公共団体の職員が当該けん銃部品を當該職務のため所持する場合
第三条の二第一項中「前項第五号」を「前項第六号」に改める。
第三条の四第三号中「次条第一項第三号」を「第四条第一項第三号」に、「第三条の二第一項第三号」を「第三条の二第一項第四号」に改め、同条第四号中「第三条の二第一項第三号」を「第三条の二第一項第六号」に改め、同条第六号中「第三条の二第一項第三号」を「第三条の二第一項第四号」に改める。
第一章中第三条の四の次に次の四条を加え
る。
(譲渡し等の禁止)
第三条の五 何人も、次の各号のいずれかに該当する場合を除いては、けん銃等(第三条第一項第六号に規定する銃砲に該当するものを除く。以下この条及び第三条の七において同じ。)を譲り渡し、又は貸し付けてはならない。
(第三条第一項第二号の二に掲げる場合に該当してけん銃等を所持する者が、その職務のため、同号に掲げる場合に該当して当該けん銃等を所持することができる者又は第四条の規定による当該けん銃等の所持の許可を受けた者に当該けん銃等を譲り渡

二 第三条第一項第三号に掲げる場合に該当してけん銃等を所持する者が、同項第二号の二に掲げる場合に該当して当該けん銃等を所持することができる者又は第四条の規定による当該けん銃等の所持の許可を受けた者に当該けん銃等を譲り渡し、又は貸し付ける場合

三 第三条第一項第七号に掲げる場合に該当してけん銃等を所持する者が、同項第二号の二に掲げる場合に該当して当該けん銃等を所持することができる者又は第四条の規定による当該けん銃等の所持の許可を受けた者に当該けん銃等を譲り渡し、又は貸し付ける場合

一 第三条の二第一項第三号に掲げる場合に該当してけん銃部品を所持する者が、その職務のため、同号、同項第四号又は同項第六号に掲げる場合に該当して当該けん銃部品を所持することができる者に当該けん銃部品を譲り渡し、又は貸し付ける場合

二 第三条の二第一項第四号掲げる場合に該当してけん銃部品を所持する者が、同項第三号、第四号又は第六号に掲げる場合に該当して当該けん銃部品を所持することができる者に当きる者に当該けん銃部品を譲り渡し、又は貸し付ける場合

三 第三条の二第一項第六号に掲げる場合に該当してけん銃部品を所持する者が、同号に規定する業務のため、同項第三号、第四号又は第六号に掲げる場合に該当して当該けん銃部品を所持することができる者に当該けん銃部品を譲り渡し、又は貸し付ける場合

五
三

附則

- 1 この法律は、公布の日から起算して一月を経過した日から適用する。
(経過措置)

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

第三号中正誤	
ベジ	段行 誤 正
四 一 西	いたします。
八 四 三	いたします。
リ リ 三	人口問題研究
五 三 四五	源單位 原單位
約八百人	人口問題研究所
約八百人の	約八百人の
第四号中正誤	
ベジ	段行 誤 正
三 二 九	見受けられます
七 二 七	見受けられます
土地を	見受けられます
都庁	見受けられます

平成五年五月十九日印刷

平成五年五月二十日発行

参議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局