

第一百四十分会

参議院地方行政委員会会議録第九号

(一七〇)

平成九年四月八日(火曜日)

午前十時開会

委員の異動

三月三十一日

辞任

風間

昶君

補欠選任

大久保直彦君

四月一日

辞任

風間

昶君

補欠選任

大久保直彦君

四月三日

辞任

風間

昶君

補欠選任

大久保直彦君

四月四日

辞任

風間

昶君

補欠選任

大久保直彦君

出席者は左のとおり。

委員長

理事

峰崎直樹君

委員

関根則之君

竹山裕君

小林元君

朝日俊弘君

太田豊秋君

上吉原一天君

鈴木省吾君

谷川秀善君

山本牛嶋一太君

吉田正君

渡辺絹子君

國務大臣	西川 聰君
國務大委員	田村 公平君
國務大委員	白川 勝彦君
國務大委員	西川 聰君
國務大委員	白川 勝彦君

有効 正治君

西川 聰君

田村 公平君

白川 勝彦君

西川 聰君

白川 勝彦君

○政府委員(関口祐弘君)	このたび警察庁長官に就任いたしました関口でございます。	○政府委員(関口祐弘君)	本日の会議に付した案件
本委員会の先生方には、平素から警察行政方般にわたりまして格別の御高配を賜っておりますことに對しまして、厚く御礼を申し上げたいと存じます。	○政府委員(関口祐弘君)	○道路交通法の一部を改正する法律案(内閣提出)	○委員長(峰崎直樹君)
さて、最近、一連のオウム真理教関連事件等、日本の治安史上過去に類例を見ない重大な事案の発生を見ているところであり、かつた犯罪の凶悪化、広域化、国際化が進むなど、治安をめぐる情勢は極めて厳しいものがあると認識をしているところであります。こうした局面においてこそ、私どもは国民のための警察という原点に思いをいだしまして、その実現に向けて地道な努力を積み重ねいかなければならないと考えているところでございます。	本委員会の先生方には、平素から警察行政方般にわたりまして格別の御高配を賜っておりますことに對しまして、厚く御礼を申し上げたいと存じます。	道路交通法の一部を改正する法律案(内閣提出)	ただいまから地方行政委員会を開会いたします。
日本が沈没してしまったのではないか、そういう一	日本が沈没してしまったのではないか、そういう一	組織犯罪対策	たします。
このため、交通事故防止対策など市民生活に直結する問題につきましては、必要な方策を積極的に推進していくことはもとよりでありますけれども、現在からさらに将来に向けての治安を見通しろうと考えるところでございます。	組織犯罪対策	たとき、最大の課題というものは組織犯罪対策であります。	組織犯罪は社会的に大きな脅威を与えて
いるところでありますけれども、今後さらに社会の変化に応じまして巧みに変容し、さまざまな形で治安を擾乱させるおそれがあります。まさに、テロなり銃器なり薬物等々、各種に及ぶ組織犯罪との対決といふものが今後の治安の帰趨を決すると言つても過言ではなかろうというふうに考えて	組織犯罪	いるところでありますけれども、今後さらに社会の変化に応じまして巧みに変容し、さまざまな形で治安を擾乱させるおそれがあります。まさに、テロなり銃器なり薬物等々、各種に及ぶ組織犯罪との対決といふものが今後の治安の帰趨を決すると言つても過言ではなかろうというふうに考えて	いるところでございます。
まして、從来にも増して暴力団犯罪の取り締まりとなり、あるいは暴力団対策法の効果的な運用、暴力団排除活動の推進、こうした三つを柱といたしまして総合的な対策を推進してまいらなければならぬ、かよろに考えて、いるところでございます。	暴力団対策	暴力団対策につきまして、暴力団対策につきまして、從来にも増して暴力団犯罪の取り締まりとなり、あるいは暴力団対策法の効果的な運用、暴力団排除活動の推進、こうした三つを柱といたしまして総合的な対策を推進してまいらなければならぬ、かよろに考えて、いるところでございます。	いるところでございます。
いものが組織犯罪対策だと、こういうお話をございました。非常に二つとも重要な問題だと思いますが、非常に重要な力点を置いていかなければなりません。いものが組織犯罪対策だと、こういうお話をございました。非常に二つとも重要な問題だと思いますが、非常に重要な力点を置いていかなければなりません。	組織犯罪	組織犯罪	組織犯罪
の最大の課題として、日本のいろんなシステムを変えていくという大改革を、あらゆる行政、政治、経済の分野にわたってなし遂げていかないとい	組織犯罪	組織犯罪	組織犯罪

種危機意識まで持ちながら取り組んでいるところなんです。そういう中で、警察も当然、効率的な透明性のある能率のよい警察にしていかなければならない、いわば財政改革の一環として警察自身もそのらち外には置かれていない、そういうふうに私は考えるわけです。

その中で、特に警察というのは権力機構ですから、機構そのものが上の命令をきちっと下に伝え、それこそ上から下まで一体となって目的と本当に直接対決していくなければならない、そういう組織であるはずでございますから、その民主的な手続を下の方から上げてくるあるいは下の意見に丁寧に耳を傾けるということがなかなかやりにくい組織だろうと思うんです、できないということもではありませんけれどもね。

したがって、警察はほかの役所以上に風通しをよくしていく、下の意見がずっと上まで上がってくるようになる、しかも中でいろんな情報があるわけですがれども、そういう情報を、もちろん犯罪捜査に直接影響するようなことでは、警察の仕事が達成できぬといふようなことでは困るんですけれども、そうでない限りはできるだけ透明性を高めていくと、そういう努力も必要ではなかろうか。権力構造であればあるほど、そういうことに注意をしていかなければいけないんじやないか。そういうことをやらないと、長官が今おっしゃった国民のための国民に愛される警察にはなり得ないんじゃないと思いますけれども、その方面についてはいかがでしょうか。

○政府委員(関口祐弘君) 先生御指摘のとおり、ここ数年来の治安の情勢というものを見てみますと、これまでの私どもの知識なり経験ではかかることができないような事案というのが次々と発生をしているところでござります。国民の間には、今後何が起きるかということについての不安感というのもも存在していることは否定できないところかと存じます。

こうした変化の激しい状況下におきまして、私ども警察としましては変化に即応していかなければなりません。そういう中で、警察も当然、効率的な透明性のある能率のよい警察にしていかなければなりません。そういうふうに私は考えるわけです。

ばいがぬといふことが大命題でござります。そうしたことにこたえるべく、私、就任に際しまして、変化に即応するしなやかな組織づくりというものをしてまいりたいと考えているところでござります。

そしてまた、先生おっしゃられるように、警察というのは人が財産の組織でございます。そうした意味で、人生をかしていく、そしてまたそのために人を伸ばしていくことが必要なわけでございまして、何よりも組織内部におきましては風通しのいいと申しますか、職員一人一人が生きと仕事を精励できるような組織づくりというものに心がけてまいりたい、かよううに考えているところでございます。

○関根則之君 実はこの間、地行の先生方と一緒に、鮫洲の試験場を見せていただいたんです。それで、あそこに配置されている職員もそれから外部委託みたいな形で安全協会の方も働いていらっしゃいます。中の人たち、正規の警察官並びにそういう協会の職員含めて、お客さんが多いです。から大変忙しいんでしょう、みんな一生懸命やつております。その真摯な姿というのはよくわかるんですけど、何か暗いんだね、あそこのセンター全体が。刑務所へ来たような気が、そこまでいきませんけれども、何か悪いことをすると連れちやうじゃないかというようなそんな感じがちょっとする。廊下を歩いていても非常に暗い感じがしますね。照明の問題もあるんでしょうけれども、人の関係じゃないかと、一緒にいいでになつた先生方からもそういう声がちょっとありました。

それで、例えればいろいろ指示をしても、次はあるへ行ってください、ここへ行ってくださいといふのも、くださいいやないんだね。次はあそこ、八番、次は二十番、こういう割り振りなんですね。

ああいうところへ行く人は悪いことをしている人も来ているかも知れませんが、免許停止になつちやつて助けてくれというような人もいるのかもしれない。しかし、あの試験場へ行く人とどうのは社会の相当上方の人だつて来るわけですよ。だから、それならそれで、そういう人たちも一般的で通用するような言葉遣いというものも必要なんぢやないか。権力構造の中にいますから、何でもかんでも命令をしてきぱきとやりさえすればそれでいいという気になりがちなんぢやないか、そういう風潮がちよつとあるのかなと私は感じました。

しかし、警察はいろいろ努力をしているんだと思ひますけれども、何か悪いことをして警察に捕まつた人が恐れおののくのは多少必要かもしませんよ。しかし、警察といふのは一般の人たちがどんどん出入る民主的な場なんですから、そういうところへ、本当に裸の権力というものを持つてゐる側が注意を重ねて、余り権力的な感じを受けさせないで済むような配慮が必要じゃないかというような気がしてしようがないんです。

その辺について、長官にこういうことをお尋ねするのは失礼かと思いますけれども、上がその気にならないと下は警察官といふのは偉いものだと、いうような感じになつちやう気配もあるものだから、長官として何かその辺のところ、いま少し警察を明るく一般の国民に親しまれるような警察に持つていくためのお考え方なりそういうものが、もう長いことずっと警察においてになるんですけど、そういうものがおありになつたら御所見を承りたいと思います。

○政府委員(関口祐弘君) 私、何年か前に教養講座長というポストにいたことがござりますが、そのときに私ども警察官の市民への対応と申しますか接遇が必ずしもよくなかった、暗いといいますか、横柄だと思いますが、そんな声が國民の中にあるということを受けまして、当時私ども市民応接といふ言葉を使いまして、國民の皆さんと接触する言

薬遣いなりあるいはその他の環境問題等々につきまして、これを向上させようという運動を全国的に展開し始めたことを今思い出すわけでございます。

かつてよりもかなりよくなりつつあるとは思つておりますけれども、先生に御指摘をいただいておりますようにまだまだ改善すべき点もあるうかと思います。先生からの御指摘を十分踏まえながらまた全国警察を指導してまいりたい、かようになります。

○関根則之君 長官がそういうお気持ちであれば組織全体としても本当に、そういうことをいつも注意していませんとどうしてもマンネリに陥って能率のいい方へ行つちやうものですから、ついでい言葉遣いも荒っぽくなったり、いわゆる事務的になり過ぎたり、あるいは場合によると一般の人をつかまえて犯罪者に対するような対し方をするということにもなりかねないのですから、ぜひひとつ今ののような考え方で部下職員の指導をお願い申し上げたいと思います。

せつかく組織暴力のことについて長官が言及されましたので、ちょっとその辺のところをお聞きしたいのですが、このごろは構成員が大分減つてきました、暴対法施行後五年たつて大分浸透してきたというようなことも言われておりますが、構成員はその後どうなつておるのか。それから、テレビ報道などでも盛んにこのごろやつています。何か企業会員とというような形で、構成員からは外れるけれども、実際には住専を初めてとする金融の問題に絡んで債権の損切りなどという仕事を暴力団まがいの人がやっているというような話を聞こえます。そちらの方へ紛れ込んできているという話も聞くわけですが、その辺のところの実情はどうなつておりますのか、ちょっと御説明いただきたいと思います。

○政府委員(佐藤英彦君) 暴力団の勢力の推移でございますけれども、まず暴力団と言います場合に、我々は、便宜暴力団勢力という大きなくくりを一つとりまして、その中に暴力団員と準構成員

といふやうに分けております。暴力団員と申しますのは暴力団の構成員という意味でござります。これが現在では暴力団勢力七万九千九百人ということで、うち暴力団員は四万六千人でござります。暴対法が施行されましたのが平成四年の三月でございましたから、ちょっと時期をとりにくいでござりますけれども、この前後の時期と比較をいたしますと、暴力団員並びに暴力団勢力、いずれも一万人強減少をいたしております。

なお、減少した暴力団員につきましては、便宜構成員ということで把握をいたしまして引き続き視察をするという仕組みにいたしておりますのでその分準構成員がふえますけれども、にもかかわらず暴力団勢力全体として一万人強減ってきたということでござりますので、暴力団としては暴対法を定めていただきます等の効果により着実に減少をさせることができていてるといふやうに考えます。

なお、一番日のお尋ねでございます企業会員

云々でございますが、まず企業会員ということな

のでござりますけれども、以前確かに警察もその

ような用語を用いたことがござります。しかし、

暴対法が制定をされまして、暴力団といふものは

いわば違法な集団であるという法律上の位置づけ

をいただいたことを契機といつしまして、この企

業会員といふ言葉が暴力団の中において使われて

いる言葉なのでござりますから、我々としては

使わないようにいたしております。

意味といたしましては、暴力団が合法的な装い

をいたしまして収益を上げる企業活動、その中に

暴力団に上納する等の活動をしている者を総称し

て言つております。

御指摘のように、この種の活動に暴力団は傾斜

をしてまいっておりますので、我々としてはバブ

ル崩壊後の現在の経済状況というものを踏まえな

がら、この種の活動に対する視察、取り締まり、

検挙活動というものを強化してまいらなければ

いけないといふやうに考へておるところでござい

ます。

○関根則之君 民事への暴力団の介入というの

が非常に多くなつてきてる、それに対応するとい

う意味もあつて暴対法というのができたのではな

いかと、そういう認識を持っておりますけれども、

も、今回もさらに強化していくために暴対法の改

正を考えているようですから、それはそちらの審

議の方に譲りたいと思います。

暴対法ができて数は一万人ほど減った、それは

それで大変結構なこと、警察も一生懸命やつてく

れたその効果だと思いますが、しかし残念なが

ら、相変わらず日本には三大暴力団といふのがあ

るんですか、それらの組が団が知りませんが、そ

ういう人たちというのは依然として存在している

んですね。

私どもが選挙区へ入つて、一番末端の小さな商

売、飲み屋さんや何かをやつている人たちからい

ろいろな話を実は聞くわけです。何々組の人があこ

のごろ出てきてこの辺で勢力が強くなつたんだと

いうことで、しかもバッジをつけたような人を確

かに見かけるんですよ。そういう小さいところは

どうなかがりませんが、大きいところが堂々と

社会的存在として存在しているんですね。これは

暴対法をつくった効果が本当にあんただろうかと

いうことを、社会の実態としてはほとんど変化が

ないんですよ。

だから私は、三大暴力団というのなら、そのう

ちの一つの暴力団ぐらいいは解散しましたといふや

ることで、しかもバッジをつけたような人を確

かに見かけるんですよ。そういう小さいところは

どうなかがりませんが、大きいところが堂々と

社会的存在として存在しているんですね。これは

暴対法をつくった効果が本当にあんただろうかと

いうことを、社会の実態としてはほとんど変化が

ないんですよ。

○関根則之君 一生懸命やつていらっしゃるとい

うこととはわかつてゐるんですよ。ただ、目に見え

るような形で実態を変えていくといいますか、そ

ういう一つの戦略なり戦術を持って、一つの戦略

目標をきちっと決めてそれに向かつて具体的な細

かい戦術をしつかり組み上げて、ここのこところは

つぶしちゃうんだ、それをぜひやつてもらいたい

い。ただ、全般的にいろんなことをやつて攻めて

いつて壊滅状態に追い込むんだというのによくわ

かるんだけれども、本当にそういう戦略志向とい

うのがあるのかなという気がしてしようがないん

ですよ。

その辺のところを、せっかく長官が新しく就任

されて、抱負の中で組織暴力に対しきつと対

決していくということをおっしゃっているんです

から、そういった戦略志向のような取り組み方が

できぬないものか、ちょっと長官の考え方をお伺い

したいと思います。

○政務委員(佐藤英彦君) まさしく御指摘のとお

りでございまして、私どももそのため日夜努力

をいたしているところでござります。

数字でちょっと恐縮でございますけれども、先

生の御指摘の三団体、これは山口組、稲川会、住

吉会を指しておられるごとく理解をいたします

が、これが現時点ではおよそ三分の二の勢力を占めています。ただ、この三団体におきましては、暴対法施行前後におきましては三万七千から三万八千強の組員がおりましたけれども、現在それが三万強ということで六、七十人減らすことがでております。先ほど申し上げましたように、一万円減の六割はこの三団体の減でございます。

ただ、全体の暴力団が減つてくる、減らざるを得ない、取り締まりあるいは世論等々の効果によりまして減つてくるわけありますけれども、現

在の日本の暴力団の本質は、国民が努力をして得ました所得から理不尽に収奪をしていくというこ

とを本質とした団体でありまして、生きがための違法な集団と言つてよろしいかと存じます。したがつて、全体として包囲されてきているとい

ういう人たちというのは依然として存在している

んですけど、内閣理不尽に収奪をしていくとい

ういう人たちは、内閣理不尽に収奪をしていくとい

い込んだ、壊滅せらるんだといふぐらいいな目標設定はできまへんか。これは大きな問題でござりますので、公安委員長、いかがでござりますか。

○国務大臣(白川勝彦君) 関根委員から暴力団といふ問題に絞つての先ほどからのお尋ねでござります。

まず、暴力団についての私の一般的な考え方を申し上げますと、こういう組織といふのはいつの時代もあつたんだ、あるいはどこの国にもあるんだ、イタリアを見てみると、アメリカを見てみると、いろんな意見がありますけれども、果たして私はそんなんぢうかなと思っております。暴力団、少なくとも日本で言うようなあんな大きな暴力団といふのはある國の方が珍しいんじゃないでしょうか。例えばアル・カボネが率いた我々が知つているギャング団、私もシカゴに行ってまいりましたけれども、数百名のならず者の集まりであつた。そしてアル・カボネがいなくなることに、少くともそのグループは解散消滅した、こう聞いております。

ですから、私は国家公安委員長になる前からでございますけれども、暴力団といふのは警察当局が、そして國家・社会が擧げてこういうものは許さないんだという不退転の決意があれば、いずれの日かは必ずなくすることができるんだというのが私の基本的な考え方であります。

そして、國らずも国家公安委員長に就任して以来、実は私もじつとそのことを考えて、刑事局長そしてまた暴力団対策部長と機会あるごとにこの話をし、かつ状況の細かい説明を聞いているところがございます。そして、委員が今おつしやったのはね、アル・カボネだってやられちやつたんではありますか怖がられる、そういう团体があるといふことは、たゞかりになつちゃつて、法務系統の仕事といふのは割かし時間がかかりますから、先へどんどん延ばされていつたんぢやまらないぢやないかといふふうな感じがするんで、その辺の見通しがもしありましたら教えてください。

こういうことを私からも奮励しているところでございます。

ただ、ビッグバン、二〇〇一年までございましたが、どうやらそのそこまでの数値目標といふ期限を付すところまでまだ私も考えておりませ

んでしたが、ひとつ真剣にそういう具体的な目標を設定して努力する、こういうことでまた一生懸命警察当局を督励してまいりたい、こう思つてお申します。

○国務大臣(白川勝彦君) 関根委員もまた閣口新長官も同じであります。

信の表明がありましたら、つけ加えさせていただきますと、私は就任以来、警察は強い警察であつてほしいと、それが一番警察の本質だと。これは國松前長官もまた閣口新長官も同じであります。が、じよ本当に強い警察とは何なんだらうか、これがどうかそれをいつも忘れずに職務に精励してほしいと、私はこう申し上げております。

○関根則之君 大臣は高い見識をお持ちであるとおっしゃるけれども、表社会へ出てきちゃうという問題がある。しかし、それはそういうものだからいつまであってもいいんだといふことにはならないんで、イギリスなんか現にないですからね、フーリガンとかああいうものはあるんですけども。そういう社会もあるんだといふようなお話をちょっと聞いておなさったのか。

それから、聞くところによると、何か刑事の損害賠償責任のデータといいますか証拠みたいなものを民事にも適用できると、そういうようなことを今法務省の方で考えているんで、そういう関係なんな連携がある。幡隨院長兵衛じやありませんけれども、ああいう話もみんなそうなんですね。後ろの世界との連携といふものがどうしても表社会へ出てきちゃうという問題がある。

それから、聞くところによると、何か刑事の損害賠償責任のデータといいますか証拠みたいなものを民事にも適用できると、そういうようなことを今法務省の方で考えているんで、そういう関係なんな連携がある。幡隨院長兵衛じやありませんけれども、組織犯罪法制の検討もあわせて進められており、法務省に対しても、組織犯罪法制の検討もあわせて進められており、法務省は同じなんですかから、警察サイドからも法務省に対しても、審議の促進なり制度づくりなりに早く協力していただくよう、ぜひひとつ働きかけをお願いしておきたいと思います。

○政府委員(佐藤英彦君) 御指摘のように、私ども、この改正案を立案する過程におきまして、大きな課題としてございました暴力団の不正収益の削奪、あわせて暴力団の被害者の救済を促進する制度といふものを何とか構築したいと考えたところでございます。

ただ、被害者対策を考えましたときに、この枠のなかもれませんけれども、目標とともにかくきで考えて、それに向かって戦略・戦術をきつこしらえてやっていく、そういう手法をとらないと、私は、今の日本のようなあんな大きな

あります。

お話しのよう、協議をいたしました際、法務省におきまして被害者全般に対する刑事手続あるいは刑事政策といふものを現在検討中だというお話をございました。それであるならば、それと一緒に、長官も新しくなったんですから、ぜひひつそんな戦略みたいなものをこしらえていただきたいということをまずお願ひしておきます。

あります。

・アマルガムの勢力が来たときに対応できるだけの能力を持った組織にまで発展しているのかどうか。それからもしそうでないということであればこれから強化していく必要があると思うんですね、もっともっと強化しなきゃいけないと思うんですが、その方策について具体策をお持ちであるのかどうか、お尋ねしておきたいと思います。

○政府委員(伊達興治君) 先生御指摘のとおり、我が国内でベルー同様の事案が起こるということを今後十分想定しておかなければならぬと思うのであります。

おっしゃるとおり、我が国の特殊部隊、S.A.Tといふ名前で呼ばれておりますが、これについて、その訓練の密度、体制、装備等々一層充実していくかなきやならないと、今回発生している事件を見ましてそのことを痛感しているところでございます。

私どもとしては、国内でこうした事態が起きれば何としても目的を遂げなきやならないわけでありまして、関係機関と十分協力しながら万全の対応をしてまいりますつもりであります。

S.A.Tにつきましては、現在、都道府県に二百名ほどの要員が用意されておりますが、さらに客観情勢の分析というようなところにも力を入れながら、施設、装備、こうしたもののが充実を図り、さらに実戦的な訓練の密度を一層上げて、いって目的に十分こたえたいたい、こういうふうに考えているところでございます。

○関根則之君 問題意識は十分認識をしていらっしゃって、そのための対応をしていただいているんだと思うんです。贝尔ーのあの事件は第一義的には接受國の責任ですから、贝尔ーを別にどうのこうの言つてもありませんが、日本でもし仮に起つたときにあんな状態になってしまったら、日本の警察の権威を疑われるといいますか、何をしているんだと言われるわけですよ。一次的には、日本の中にある外国公館だったたら日本の警察が責任を持って防衛していくかなきやいけないわ

けですから、そのときに対応策、対応手段を持たなかつた、準備ができていなかつたなんという話になるところはもう大変なことになりますよ。さればこれから強化していく必要があると思うんであります。

一つ、道交法に絡んで、どうも余り時間がないものですから。今、特殊法人等の廃止、統合、不必要なものはできるだけつくらないようにしよう、公益法人なども役所の方から口を出していろいろな仕事を独立的にやらせるとかそういうふうなことで、そこにまた多少利権が絡んだりしてやるのはよくないよといふようなことで、そういう公益法人の活動の制限といいますか、いわば民営化の方向に持つていいこう、余り役所はそういうものに手出さないでいいこうというような動きが全般的にあると思ひます。

○関根則之君 この交通安全活動推進センターと

そういう中で、今度、都道府県交通安全活動推進センターですか、随分長い名前ですけれども、それをむしろ法律で強化していくこうという法律改正が中へ入っているわけです。これは百八条の三十一ですか、センターのやる仕事の項目も大分ふえたようですが、どんな仕事がふえていくんですか。

○政府委員(山本博一君) 今回の法改正によりまして交通安全活動推進センターなるものを指定で

知ることになりますので、一般の団体がやりますにはなかなか問題点があるところでございます。諸外国で起こることをもちろん望んではおりませんが、仮に起つたときに、外国、先進国並みに対応できるような体制というのは早急にぜひきちんと、役職員に守秘義務を課すことができるようにしてより効果的にこの種の業務が推進されになるわけでございまして、こういうことによりまして、さらに交通安全が図られるところを考えているところでございます。

○政府委員(山本博一君) 今回、交通安全活動推進センターの指定ということを現在考えておるところでございます。

○関根則之君 この交通安全活動推進センターの大半が現在民間団体において行われている業務を列挙したものでございまして、これによりまして新たな業務をこの団体にやらせようというものは極めて少ないところでございます。したがいまして、これによりまして業務がどんどん拡大していく、それで法律制度としていろんな仕事をできるようになるという必要が本当にあるのかなという気がするんです。

例えば「交通事故に関する相談に応ずること。」というものが今度一項目入りましたね、追加されただけで、こんなことは今までやつてきてるんだじゃないかという気がするんですよ。それから、交通事故に関する相談に応ずる仕事というのは、これは弁護士の本来の仕事の中の一つであろうと思いまして、独占的に交通事故相談をこのセンターに与えるということでもないわけです。何かその辺のところが、法律が少し中へ深入りし過ぎるんじゃないか。一種の規制みたいな感じで、あれをけれども、これは現在、例えば安全協会とか、こういう民間の交通安全団体が種々の交通安全のための活動を行つてゐるところでございます。

○政府委員(山本博一君) 今回の法改正によりまして交通安全活動推進センターなるものを指定であります。この法改正によりまして、その義務を負う中で、より仕事がやりやすくなつていくという面もあるわけでござります。この法人が民間活動をよりやりやすくするためにやろうとすることでございますので、その点より詳しく御理解を賜りたいと思うところでございます。

○関根則之君 それはそれで結構なんです。ただ、今民間の公益法人等に対する規制の緩和だと聞かれて、官側が余り口を出さないで自由にやらせようじゃないかと、そういう方向との兼ね合いを十分考えて、いやしくも警察が天下り先を強化してつくつたんだと、これはできているものだからつくつたとは言われないんでしょけれども、そういうことを言われるようなことのないよう御注意をいただきたいということだけお願いしておきます。

せつかく建設省から来ていただいておりますの

で、道路上に街路灯をつけるとき水銀灯とナトリウム灯がありますね、あれはどういう基準で使い分けをしているのか、ちょっと御説明ください。

○説明員(原田邦彦君) 道路照明につきましては、夜間におきましてあるいはトンネルのように明るさの急変いたします場所におきまして、道路状況、交通状況を的確に把握するための良好な視覚環境を確保し、道路交通の安全、円滑を図ることを目的として設置されているところでござります。

#### ○道路照明の設置

に当たりましては、その技術基準といたしまして道路照明施設設置基準がござります。道路交通の安全、円滑が図られますよう照明設計の基準輝度、選定されます光源の種類など基本的事項を定めているところでございます。水銀灯やナトリウム灯などの具体的な光源は、この設置基準によりますほか、気象状況であるとか周辺地域条件などを踏まえまして、合理的かつ経済的になるように選定されているところでございます。

#### ○関根則之君

合理的な基準があつて、交通量だとか気象条件とかというもので決まっているんでしょうけれども、不思議なことは都県境でがらっと変わるもので、首都高速を走っていて、千葉県に入ると途端に黄色になるんですよ、白銀灯が。全然交通量は変化なしですよ。それから、国道もそうなんです。埼玉に入る道もそうです。環八が笛目通りと名前が変わった途端にナトリウム灯になっちゃうんですよ。ぐっと暗くなるんですよ、ぱつと。交通量なんか全然変わらない。あれは非常に不思議な現象です。埼玉県がひがんで言っているわけじゃありませんが、客観的な基準でやるんだったら、その客観的基準に則してやつてもらいたい。県境で変えるなんということはやあてもらいたいと思うんですが、課長さんで

すからこれは言つてもしようがないと思いますので、後々また個別問題として究明をしていきたいと思います。

#### ○小林元君 平成会の小林元でございます。

平成八年度の交通事故の状況でございますが、警察庁の資料によりますと、死者数は一万人台を割つたと。これにつきましては、警察の皆さん初め関係者の皆さんの努力、あるいは県、市町村、そしてまた運転者の自覚等相まってそういう結果が出たんだろうと大変実績を評価したいというふうに思つておりますし、皆さんの方々の努力に対しまして心から敬意を表する次第でございます。

しかし、交通事故の発生件数は残念ながらも伸び史上年最高というようなことで、記録を更新中でございます。それから、負傷者数は死者数を入れますと九十五万人台ということで、昨年よりも伸び史上年最高といふことで、記録を更新中という状況でございます。

#### ○先ほど関口新長官は、組織犯罪対策は大変大事

だと言いましたが、この一万人を超える死者あることは事実でございますけれども、そのようなもな状況で、最近余り交通戦争という言葉は聞かれませんけれども、一万人の死者が出ているあるいは九十五万人を超える負傷者の発生というようなことはやはり重大な問題であろうというふうに私は考えております。

そういうことで、交通事故を減らしていく、公共交通安全対策に力を入れようということにつきまして新長官のお考えがございましたら、突然でございますが、所信を御表明いただきたいと思いま

います。

交通安全対策は警察がその中心として進めるべきものであらうと思ひますけれども、警察だけの力ではまたいかんともしがたい。地方自治体の皆さん方、さらに国民一人一人の方々の理解、協力を得まして、これからも死者数を少くするよう最大限の力を尽くしてまいりたいと考えているところでございます。

#### ○小林元君

そこで、これは警察庁の昨年度の死亡事故の分析というんでしょか状況の資料をいたいでおるわけですが、これまで死亡事故を減らすためにはシートベルトの着用が大変大事であると、そういう方針で来られたと思いま

す。

そういう中で、この事故分析によりますと、非着用死者は運転中で大幅に減少、それから高齢者

の着用死者が増加というようになりますと確かに二千百四十五人が二百十一人減つた、それから六十五歳以上の高齢者につきまして

二百三十二人で着用死亡者が四十五人ふえたと。これは事実でございますけれども、そのようなも

のを、私は隠せといふことではありませんが、こ

れではいかにも着用しなくていいんじゃないいかといふことを大変心配しているものでございます。

要するに、もしシートベルトをしていたら死亡事

故には至らなかつたんじゃないかというようなこ

ともあると思いますし、一般的には四割ぐらいの効果があるといふことを言わせてシートベ

ルト着用運動をやつしているんだろうというふうに

考えております。

そういうことで、交通事故を減らしていく、

公共交通安全対策に力を入れようということにつきまして新長官のお考えがございましたら、突然でございますが、所信を御表明いただきたいと思いま

#### ○政府委員(関口祐弘君)

委員御案内とのおり、昨年九月よりに交通事故死者数が一万人を割つたということです。私はまだこれから努力をしなければなりません。まだまだこれから努力をしなければならないふうに思つております。

#### ○政府委員(山本博一君)

シートベルトの着用がどういうふうに考えておるのか、お伺いしたいと

#### ○政府委員(小林元君)

そういう単純な発表の仕方をされる

#### ○政府委員(小林元君)

と大変誤解をされるのではないか。シートベルト

#### ○政府委員(小林元君)

をしないでそういう事故に遭つたという割合は現

#### ○政府委員(小林元君)

実には七割近いわけですから、そういうことで今後とも慎重に取り扱いをいただきたいと、そういうふうに思いますし、シートベルト着用運動につきまし

等と大いに連携いたしまして、シートベルトの非着用の危険性と、それから着用効果が大いに高いなどということを積極的に広報しておるところでございます。

おかげさまで着用率は年々向上してまいりましたが、民間の調査ではございませんけれども、平成八年では運転席の着用率がほぼ七二%という数字も出でるところでございます。こういうこともありまして、昨年度はシートベルト非着用者の死者が大幅に減つたということになつたんではないかというふうに思つておるところでございます。

ただ、依然として交通事故死者に占める非着用者の割合は非常に高いわけでありますので、今後ともシートベルト着用率の向上ということにつきまして大いに努力をしていきたいと思っておるところでございます。

先ほど先生がおっしゃいましたが、締めておれば大体四割の人が助かつたんではないかといふことも言われておるようでございます。私ども定か

な数字は持つておらないところではございますけれども、平成七年に調査いたしましたところによりますと、運転席における致死率を見ました場合、着用しておる者が〇・二九%であるのに対し

まして、着用していらない者は三・二二%というぐれども、平成七年に調査いたしましたところによりますと、運転席における致死率を見ました場合、着用しておる者が〇・二九%であるのに対し

では今後とも推進をしていただきたい、こういうふうに考へておきたいと思います。

それと、今回の改正案には入っておりませんけれども、現在、少子化時代を迎えて、子供を育てる、子供は貴重な存在ということになっているわけでございます。それで、いわゆるチャイルドシートといふんでしょうか、そういうものがあるわけでござります。子供の死傷者も増加をしていくというような現状の中で、一月ごろでしたか、NHKのテレビでもチャイルドシートの問題が取り上げられておりますし、欧米ではチャイルドシートを義務化するということで法制化している国もあるやに聞いておりますが、その辺のことについてお考えがありましたらお願ひしたいと思いまます。

る、それからさらに交通安全業務計画を国家公安委員会が作成するというようなことになっている

わけでございます。お経はたくさんあれどあるはいいといふこともあらうかと思ひますけれども、どうも屋上屋というような感じがしないであります。

その辺の関係といいますか、基本計画、業務計画、今度は交通安全教育指針と、そしてまたそういう指針の問題につきましては、基本法では中央交通安全対策会議に報告をするというふうなことになつてゐるわけです。今回の指針については國家公安委員会で作成をするということになつておりますが、この辺のお考えについてお伺いしたいと思います。

○政府委員(山本博一君) 似たような用語がたく

涯にわたる交通安全教育の振興といった総合的な長期的な施策の大綱が定められ、交通安全業務

計画におきましては、各行政機関の長によりまして、交通安全基本計画に基づきます具体的な施策として体系的な交通安全教育の推進、子供に対する交通安全教育の推進というようなことが定められます。

これに対しまして、交通安全教育指針におきましてはさらに細かくなりまして、例えば高齢者に対する交通安全教育においては、昨今の高齢運転者の運転中の交通事故状況、高齢者の加齢に伴う身体機能の低下等の状況を踏まえた高齢運転者の方の運転方法等につきまして配慮していたしたことなど、交通安全教育の内容や方法を定めることになるところでございます。それぞれ性格が

育委員会の協力というものがどうしても必要だろ  
うと。

ところが、この百八条の二十七には公安委員会はそういうことをやるというふうにだけ書いてあります。指針の方では関係機関と十分緊密な協力を図るよう努めるというふうに書いてあって、地方の方はその辺が抜けておるというふうに考え方につきまして大臣のお考えがありましたらお聞かせいただきたいと思います。

○政府委員(山本博一君) かなり細かい事項でありますので、私の方からまず御答弁させていただきたく思います。

○政府委員(山本博一君) チャイルドシートの問題につきましては、交通事故発生時における子供の保護に非常に高い効果を有するものであるということがありまして、諸外国でも積極的な活用が図られておるところでございますし、我が国におきましても年々普及が高まってきておるところでございます。

平成八年度には、民間の調査によりますと七・九%の者がチャイルドシートを使用しておるという状況が出てきておるところでございます。外国におきましては、ヨーロッパ、アメリカ等かなりの国におきましてチャイルドシートの着用が法制化されておるところもあるわけでございます。我

○小林元君 どうぞ前向きに検討いただきたいと  
いうふうに考えております。  
が国におきましては年々これが高まってきておる  
ところでござりますので、着用義務の法制化とい  
うことにつきましても今後積極的に検討してまい  
りたいというふうに現在考えておるところでござ  
います。

ものでございます。  
これに対しまして、今回お願いしております交通安全教育指針というものは、歩行者や車両の運転者に対しまして交通安全教育を行う者が、それを参考として効果的かつ適切に交通安全教育を行なうことができるようするため、交通安全教育の具体的な内容や方法等について定めようとするもの

されるわけでございます。これは訓示規定といいますか努力規定といいうようなことで、特に具体的なことは書いてないわけでございます。しかし、先ほどの御答弁にもありましたけれども、交通安全教育というものはひとり公安委員会だけできるものではないだらうといふに、先ほど大臣からもそういうお話をございました。これは県、

うかと思っております。  
決して警察の交通安全教育だけで物事が万全になるわけはありませんで、むしろすそ野の広い各市町村の交通安全教育があつて初めて物事が完結するものであらうといふやうに思つておるところでござります。こういう意味におきまして、私ども当然連携をしていかなければいかぬというこ

次に、国家公安委員会が交通安全教育指針を作成するということで、今回百八条の二十八の改正案が出ているわけでございます。交通安全対策基本法の二十二条によりますと、基本計画をつくる

抽象的に申しますとこうなるわけでございますが、より具体的に若干説明をさせていただきますと、交通安全基本計画におきましては、例えば生

特に基礎的な自治体である市町村の協力というものが非常に大事なところではないか。それからさらに、学校教育というんでしょうか、あるいは生涯学習、社会教育というものを担当されている教

とは考えておるところでございまして、そういう観点からこの連携の規定を入れさせていただいたところでございます。

民向けというようなことが今回の改正案の中にても  
出ているわけでございまして、住民の理解を深め  
るために住民に対する交通安全教育を行うと。公  
安委員会だけではこれはなかなか難しいんじゃな  
いかと思うんですね。

ですから、今お話をありましたが、市町村、教育委員会等と、あるいは交通安全団体もあると思思いますけれども、その辺と連携をして、運転者だけではなくて一般住民にも理解を深めてもらおうというような意味で、公安委員会も、あえて取り締まり対象の運転者や事業者に絞ることなく一般住民に対しても一步踏み出すということはいいのですが、さいますけれども、その辺十分連携をとりながらやつていただきたいというふうに考えておりまます。要望しておきたいと思います。

それから次に、民間の自主的な組織活動を促進するための措置というようなことで今回改正がされるわけでございます。

これによりますと、民間の自主的な活動を足進

○政府委員(山本博一君) 都道府県公安委員会が行います情報の提供、助言、指導等の措置は、交通安全における民間の自主的な活動の重要性にかんがみ、その自主的な活動の促進を図るために講じようとしているものでございます。したがいまして、都道府県公安委員会が指導を行うに当たりましては、基本的には相手方の自主性に配慮しつつ、相手方の求めに応じて、相手方の意向に沿った指導を行っていくものと認識をしておるところをございます。

相手方の求めがない場合に指導を行うこともありますですが、そのような場合の指導は、例えば歩

行者の誘導や道路における適切な車両の駐車についての街頭啓発活動が自動車の通行が頻繁な車道上にはみ出して行われているなど、相手方の活動が法令に違反していたり、交通上の危険が極めて高い方法で行われているときといった極めて例外的な場合に限られるものでありまして、民間の自ら的な活動に過度に介入することにならないよう今後とも生意をしてまいりたいと考えておること

の会のようだ。被害者の方が自主的に交通事故に遭わないよう指示するところは、やはり行き過ぎではないかというふうに思はれます。

○委員長(峰崎直樹君) 速記をとめてください。  
〔速記中止〕  
○委員長(峰崎直樹君) 速記を起こしてください。  
○委員長(峰崎直樹君) 速記をとめてください。  
○委員長(峰崎直樹君) 速記をとめてください。  
○委員長(峰崎直樹君) 速記をとめてください。

○小林元君　自主的な団体をいつても、確かにいろいろあるだらうと思うんです。例えば、交通安全協会は我々運転免許証を持つてゐる者の団体で、会員に対していろいろ安全教育をやつたりPRをするという仕事もやつてゐるわけでございます。あるいは、交通安全母の会とか娘のおばさんの方の会とか、そういう会があるかどうかわかりませぬ。

○風間栄司 平成会の風間でございます。  
まず、過積載についてお問い合わせですが、  
建設省さん、運輸省さんおいでになつていただい  
てはりますか。

○政府委員(佐藤信彦君) 細かい数字の資料は  
ちょっとお持ちしておりません。  
ただいまの御質問にお答えいたしますが、総重量につきましては道路に与える損傷という観点から一応の整理はされております。それはどういう形で整理されているかといいますと、道路、特に橋梁などに對して、車から橋にどういう形でどう

んけれども、そういうもの、いわゆるボランティアの方の指導というのは、柔道でも教育的指導というのがありますが、これはレフエリーが権限を持つているわけですね、指導とは言いながら。我々一般国民はこの指導という言葉は指導監督なんですよ。

あるわけですから、しかし車両大型化が進む中で、規制緩和を求める業界の声に押されてほとんど各種の規制はないと同然の状態になつてゐるというよくなことを聞きます。つまり道路管理者に申請をして受理されれば、重さでは三十六トンの大型トレーラーまで走行できるなど、もう事実上しり抜け同然だと、車の総重量の制限について

いう荷重がかかるしていくかといったことの整理がされているわけです。

おかしいんですね。助言をしますが、あるいはそういう組織活動を支援するために助言をする、助成をするというふうには受け取らないで、指導監督をするというふうに受けとめるのがどうも普通の感覚だと。ですから、特に先ほど関根委員からもありましたけれども、警察はイコール権力ですか、されど、これはどうしても指導監督と受けとめる、そ

車両制限令においては高速道路で三十六トン、建物は一本作されておりません、それが今Eの過積車に対する政府の姿勢と見られているところでもあります。

れば、この道路について推進力を与える度合いは一番マキシマムでもこのくらいといったことは、一応計算されております。そういう形での車両は、総重量は一般的には二十トンから二十五トンになつておりますが、車軸の軸重については十トンといたった規定になつております。それ以上の車両につきましても、もちろん車で運ぶ場合に分割でき

いただきたい。  
ですから、例えばダンプカー協会とかトラック  
協会とかバス協会とかのいわゆる事業者団体は、  
確かにこれは自主的に、法律に基づいてつくった  
んじやなくて自主的な団体ではあるでしょけれど  
ども、皆さんのが交通安全のために指導する指導対  
象の団体だとすると、これは法律上の権限がいろいろ

するに、車両法では二十八トン、制限令では三十一トン、建設省通達では三十八トンと、なぜこんなふうになつてゐるのかよくわからないわけですが。縦割り行政の弊害がこの総重量の規制という極めて部分的なところまで波及してゐるんではないか。ある意味では、今日の交通安全を脅かして、いる根源がこんなところにもあらわれてゐる。

ついて運ぶときもあるわけですか。こうしたふたつの形については道路に損傷を与えない形での特認制度というののがございまして、その運び方にある限定を与えましてそれ以上のものが取り扱うといった二つの扱い方でそういう重量というのが決められております。それは道路に損傷を与える度合いを画一化するという形での総重量でございます。

この法律 政令 通達の間でだんだん規制が緩

○説明員（福本彌蔵君） 貨物課長でございます

が、私たちもちょっと担当ではございません。

○風間禎君 今、道路局長から、建設省の関連の部分で御自身の省内での観点からの御答弁でございました。

僕が聞いているのは、要するに道路運送車両法では何トン、そして道路法車両制限令では何トンというふうにトン数を制限、決めている、建設省の通達では三十八トンと、この違いは一体どうい

うところから出ているのかというその根拠を聞いているんです。

○政府委員(佐藤信彦君) 今お話をありました三十八トンの車両というのは、これはちょっと私も資料を持っておりませんのであります。しかしトレーラーの規定じゃないでしょうか。トレーラーの規定ですと、普通の車、二十トンとか二十五トンと言っている車につきましては恐らく二軸とか三軸ぐらいが限度ですので、おのづからその車体のあれば決まってしまうわけですね。それから、トレーラーになりますとその軸がかなり多數にふえますので、そういうものについては一つ一つ車の必要性から認められているといった方

○風間禎君 全然納得できないです。要するに、さつきからトレーラーの話をしているんですよ。もう一回言います。道路運送車両法による保安基準ではトレーラーの総重量の上限は二十八トントン、それが道路法車両制限令においては高速道路で三十六トン、建設省の通達では三十八トンまで許可しているんです。何でこうなっているんですか、その根拠は何なんですかと聞いているんです。

○政府委員(佐藤信彦君) 三十八トンの車両というのは特車で決められている車だと思いますが、これは先ほど申しました通りに特別な認可を行って、許可を受けて、その許可条件に合った形で通行するという車でございます。したがいまして、全国自由に走るという形のものではないといふうに考えております。

○風間禎君 もう今の答弁納得できませんから、

また機会を改めてやります。こんなことで十分も

とられていたらかなわないで、同じことの技術的な答弁をやられて。ござります。

次に、運輸省も調査しておりますけれども、伝

えられるところでは、経費削減のための違法行為は運送業界ではもう公然の秘密とされているよう

でございます。過積載というのは氷山の一角と承知されているわけですから、昨年、全日本ト

ラック協会が運転手さん二千五百人を対象に行つた調査でも、六〇%の運転手さんが過積載を強要

されている、そして道路公団からも注意を受けています。なぜこれだけの実態が判明しているのに運輸省はその正常化に省を挙げて取り組まないのか、伺いたいんです。

○説明員(福本秀爾君) お答えいたします。

ケートは昨年の五月に実施をいたしておりますけれども、御指摘のトラックドライバーに対するアンケートは昨年の五月に実施をいたしておりますけれども、御指摘のとおり約六割の運転手が過積載を強要されたといいますか、そういう調査結果に至つてございます。

ただ、過積載は、御案内のとおり、トラック運転者の責務によってといふよりは、むしろその背後でございます。なぜかと聞いているんで

本年の四月から、トラック運転者の責務によつてといふよりは、むしろその背後でございます。なぜかと聞いているんで

本年の四月からその処分基準を大幅に強化いたしましたところがございますので、今後ともトラック事業者の指導監督に努めてまいりたい、こういうふうに考えております。

○風間禎君 今、本年四月というが、まだ八日しかたっていないのにどのくらい効果が出ているかわかりません。答弁はそういう答弁かもしれない

けれども、これまで運輸省はある意味では及び腰だったのかなというふうな印象をぬぐえないの

は、一般的のドライバーは怖くて走れないという意見が出ていてもかかわらず、この五年間で過積

載にかかる処分基準による事業取り消し処分を受けたのはたった一件ですよ。だから、過積載の取り締まりとか調査の体制に疑問を持つ声が圧倒的に多いわけです。

今、この体制の不備を補うためにこの四月からきることが判明しているのは御案内のとおりであります。なぜこれだけの実態が判明しているのに運輸省はその正常化に省を挙げて取り組まないのか、伺いたいんです。

○説明員(福本秀爾君) お答えいたします。

ケートは昨年の五月に実施をいたしておりますけれども、御指摘のとおり約六割の運転手が過積載を強要されたといいますか、そういう調査結果に至つてございます。

ただ、過積載は、御案内のとおり、トラック運転者の責務によつてといふよりは、むしろその背後でございます。なぜかと聞いているんで

本年の四月から、トラック運転者の責務によつてといふよりは、むしろその背後でございます。なぜかと聞いているんで

本年の四月からその処分基準を大幅に強化いたしましたところがございますので、今後ともトラック事業者の指導監督に努めてまいりたい、こういうふうに考えております。

ただ、過積載は、御案内のとおり、トラック運転者の責務によつてといふよりは、むしろその背後でございます。なぜかと聞いているんで

本年の四月からその処分基準を大幅に強化いたしましたところがございますので、今後ともトラック事業者の指導監督に努めてまいりたい、こういうふうに考えております。

○風間禎君 今、本年四月というが、まだ八日しかたっていないのにどのくらい効果が出ているか

わかりません。答弁はそういう答弁かもしれない

けれども、これまで運輸省に対するチェック体制も当然やられて

いると思います。高速道路の料金所は全国に五百カ所ちょっとあるわけでありますけれども、このうち九割が無人になっております。無人になって

いる、重量制限オーバーして通つているときに通行券にただ単にオーバーという印字しかされないわけですね。そこでとめられるということは一

切なく印字だけされて、出口のところで印字を見た人は、何も積載オーバーの印字を見るんではなくて料金の方の計算だけしかしないわけですか

しゃつたけれども、車両総重量のとり方が車軸一本当たり十トンというやり方、これを踏襲しているのは僕は問題だと思うんです。だって、今は單軸車ではないですから、ほとんどが多軸車が多い中で総重量がチェックできないことは当然であるわけで、こんなことがわからないわけはないわ

けです。だから、無人化しても、重量違反すれば例えば進入遮断機がぱんと出るとか、そういう指摘もあるわけです。

じゃ、なぜ今まで取り締まりをしてこなかつたのか、ということも問題点になるわけですから、その件について、道路公団がいいのか運輸省がいいのかわからぬけれども、納得できるようによつと説明してください。

○政府委員(佐藤信彦君) 過積載車両についてでございますが、これは料金所入り口のこともございますが、一般的のところで大型車両の多い路線におきましては、車両制限令違反車の指導、取り締まりを行う車両制限令等違反車両取締隊というの

を配置しております。これは警察とそれから関係機関と連携して取り締まりを行つてゐるところ

でございます。それで、平成八年度では一万二千台を超える違反車両の指導を実施しております。

それから、今お話のございました料金所入り口でございますが、まだ十分には設置が行き届いて

はいなかもしれません。軸重計と、それから重

さだけじやなくて高さの問題がありますので車高計、こういった機器はもちろん設置しているんですが、この軸重や車高の違反車の運転者に対しましては、軸重超過進入禁止といったような警告が電光表示板でぱっと出るようなところが最近できてきております。

これに加えまして、平成八年の十二月から、厚木インター、エンジンにおきまして軸重違反車両につきまして、自動料金所の入り口で通行券が発券されるんですけども、それが停止して中には入れないといったようなそういう強制排出的な措置を試行的に行っております。ですが、これもそれだけのスペースも必要ですし、それからその結果として没収を引き起こすこともありますので、今はまだ試行の段階でございます。そういうことも行っておるところでございます。

さらに、反復違反者につきましては講習会を実施したり、さらに悪質なものについては告発とかそういう厳正な対応を実施していきたいというふうに思つておるところでございます。まだそういう途上でございます。

○風間赳君 それでは次に、速度規制についてちょっと伺いたいんです。

豊かさの中のエアボケットとも言つべき交通事故に關して、総務庁が交通安全白書の中で、歩行者や運転者のマナーなどの個人的要因のはかに、自動車そのものにも着目した安全対策が必要だといふふうに指摘しています。これだけ多くの事故があるにもかかわらず、依然として未来に通用する派手な車の開発に血道を上げて、逆に安全な車づくりに金をかけているという企業の話は余り聞かない。

問題点は、自動車道路において最高速度が決められているにもかかわらず、市販されている自動車の多くははるかに超える車速を出せるようになつてゐる。僕の車だって百七十五キロまでついている。百七十五は出したことがないけれども、下り坂で百六十まで行く、高速公路では。要するに、制限速度を守るというのは運転者次第なんで

しょうけれども、政府を挙げて交通安全に、年間に二回も交通安全週間に設けてもう至上命題になつてゐるんだから、スピード超過ということを考えますと、自動車の速度規制装置のクルーズコントロールの装着を義務づけるべきではないかと私は思うんです。具体的に道交法二十二条でも、我が国の場合最高速度百キロメーター以上は出せないというふうになつてることから、これを

大事じやないか。

問題の根っこを全然じどうとしないで、幾ら

交通安全部、ボランティア出てください、何とかセ

ンター、推進センターで教育しますと、そんな話

じやないんであつて、むしろ製造物責任法のもう

少しも車の性能としてそれ以上のものであつて必

でござりますけれども、そなだからといつて必

ずしも車の性能としてそれ以上のものであつて必

けないことにもならないんであらうといつてあ

いに思つておるところでございます。そういう観

点から、私どもとしたしましては、できるだけ規

制速度で走つてもらひような指導をしていくとい

う観点で警察としての活動を積極的に行つてお

るところでございます。

○風間赳君 だったら、最高速度を百三十キロま

でにすればいいんじやないんですか、それも一つ

の選択肢ぢやない。そこはどうですか。

○政府委員(山本博一君) 自動車をどのような構

造のものにすべきなのか、またどのような性能を

持たすべきなのか、これはそれぞれの所管の役所

におきましていろいろ検討されておるところと存

じておるところでございます。私どもとしまして

は、先ほど申しましたように、安全な速度で走

るよう運転者に対して働きかけていくということ

がその責務かといふぐあいに思つておるところでござります。

○風間赳君 時間がありません。終わります。

納得できないんで、一問目の質問についてはき

ちつとまた後ほど、ぜひ委員長の方からも、答弁

を、私は質問通告をちゃんととしていますからね、

とんでもない話なんです。

○委員長(峰崎直樹君) ただいまの風間委員の意

見について、これは建設省、再度答弁に立ちます

か。

○政府委員(佐藤信彦君) いえ、そうではあります

せん。ちょっと資料を持ってきておりませんの

ろでございますし、今後ともこの方向で対処してまいりたいと思つておるところでございます。

○風間赳君 ですから、根っこ部分をどうする

かという観点に立つて警察庁も考えていただき

ました。こたえていただきたいと思います。

○大別綱子君 日ごろ交通安全に携わっている皆

さんの御努力に心から感謝を表するわけでござい

ます。

統計表を見て実はびっくりしているわけでござりますけれども、平成八年度の免許の保有者数が

六千九百八十七万四千八百七十八名、そして自動

車保有台数は七千百四十五万八千七十二台と、こ

うなっています。そして、こういう状況の中で、

平成八年度は死亡事故というのが非常に減つてしま

りました。九千九百四十二名の死者と統計上は

出ているわけですから、免許人口一人万人当た

りの死者は一・四二、自動車一万台当たりの死者

数は一・三九と、これはもう十年前と比べますと

非常に小さい数字になつてきています。免許者数と

か保有台数がこれほど拡大されているにもかかわ

らず、事故で死亡する方といふのはだんだんと

減つてきている状況というの、関係者の努力を

一定程度評価できるのではないかというふうに思

うわけでございます。

○委員長(峰崎直樹君) ただし、本年度なんですかね。

現在で、前年度と比べると非常に死者数というの

がふえている。三・五%ふえて前年度よりも八十

一名ふえているというような統計資料を見せられ

ております。せっかく少くなり始めているの

に、またことし増加してしまつては大変なことだ

なという思いをしながら、春になつて新しく免許

の努力をしていただいて重大事故が発生しないよ

うに御努力をいただきたいと思います。

そういう観点の中で、今回、道路交通法が改正

をされるわけですから、しかし改正の中身に

よつて、スピード違反とか過労による居眠り運転

が少なくなつていくかどうかというのは、ちょつ

とこの法案の改正では必ずしも担保できないので

はないかという思いがいたします。そういう思ふを込めて今回質問をさせていただきますので、的確な答弁をしていただきたいというふうに思うわけですが、どうぞお聞かせください。

今回、この法改正の中で第二十一條の二を設けました。そして、第六十六條の二を設けました。そして、七十五條の二でその処分といいますか、それについても規定をされているわけです。車両の運転者が最高速度違反または過労運転をした場合には、公安委員会は車両の使用者に対して必要な指示をすることができるとしていると、また指示後一定期間以内に同様違反行為が行われるとときは自動車の使用を制限することができるといううございました。

考えておりますものは、例えは運転者に対しましてあらかじめ目的地までの経路や所要時間を適切に指導すること、それから最高速度違反が行われることを前提とするような運行計画を是正することと、また運転者に対しまして最高速度を遵守して運転するよう教育を徹底することなどを考えておるところでござります。

○大淵綱子君 その運転者の使用者に対して、最高速度違反行為の防止に配意をした運行計画などをきちんと義務づけるということとも入りますね。

○政府委員(山本博一君) そのとおりでございます。

○大淵綱子君 そこを確認させていただいて、過労運転のところも、運転者の過労運転の防止に配慮をした適切な乗務時間の設定等をきちんと義務づけるようにしていただきたい、そこを答弁していただきたいと思います。六十六条関係。

○政府委員(山本博一君) そのような内容を考え

ろで、それらをやろうとしていることがこれは全部帳消しなになっちゃうんです。骨抜きの法律なんですよ。そう思いませんか。答弁願います。

○政府委員(山本博一君) 二項の規定の趣旨は、この種の行為に対しましては、自動車運送事業者や第二種利用運送事業者に関しましては、事業監督行政庁であります運輸省におきましても運行管理の実態を把握しており、道路運送法、貨物自動車運送事業法等に基づき行政処分を行つてしているところでござります。

したがいまして、この種の行為につきましては、警察と運輸省とが密接な連携を図ることによりまして、それぞれ道路交通法や道路運送法によります権限を的確に行使し得るんじやないかという観点から規定をしたものでございまして、両者が協力して使用者の責任を追及していくことになるとではないか、こういうように思つておるところでございます。

○大別綿子君 表向きはそうなんですね。警察庁と運輸省と協力をしながら的確に取り締まつて事故を防いでいくんだということで規定されてい

る。

しかし、道路交通法というのはあくまでも取締

当該勧告の対象となる荷主が行う事業を所管する大臣の意見を聽かなければならぬ。」というものが入っているんです。こういう二項が入っているために、通産省や農水省やそれぞれ関係の荷物を運ぶ業者の荷主を所管する大臣と事前折衝しなければならないという項目が入っているんです。このことを私たち側は非常に懸念して、この法案の成立過程の中で、この項目があることがこの法の適正な実行を図るために妨げになるんぢやないかということを強力に言った経過があるんです。そのときに答弁された方は、そういうことはならない、的確に運用して実効性を高めていくと長々と答弁しているんです。では、運輸省に聞きますけれども、この荷主に対する勧告が発動されたことがこの八年間にござりますか。

○ 説明員(福本秀爾君) 様 答えいたします。

荷主勧告制度がこの八年間に発動された件数は一件もございません。

○ 大瀬綱子君 では、この勧告制度を導入する経過は何だったんですか。

○ 説明員(福本秀爾君) 先生御指摘のとおり、過積載その他スピード違反等々もございますが、いわゆる運行の安全を確保するために、トラックの事業者あるいはトラックの運転手だけをいわば規制するということでは不十分である、その背後にございましてそういう過積載あるいはスピード違反

のような規定をお願いしておるところでございま  
す。

○大洲綱子君 二十二条の二の一項の中に「違反行為を防止するため必要な措置をとる」というふうに書かれていますが、必要な措置とは何ですか。

○政府委員(山本博一君) この必要な措置として

考えておりますものは、例えは運転者に対しましてあらかじめ目的地までの経路や所要時間を適切に指導すること、それから最高速度違反が行われることを前提とするような運行計画を是正することと、また運転者に対しまして最高速度を遵守して運転するよう教育を徹底することなどを考えておるところでござります。

○大淵綱子君 その運転者の使用者に対するとおりでござります。

○大淵綱子君 そこを確認させていただいて、過労運転のところも、運転者の過労運転の防止に配慮をした適切な乗務時間の設定等をきちんと義務づけるようにしていただきたい、そこを答弁していただきたいと思います。六十六条関係。

○政府委員(山本博一君) そのような内容を考えておるところでございます。

○大淵綱子君 ちゃんと言つてください、言葉で。

○政府委員(山本博一君) 最高速度違反を行ふことを前提とするような運行計画を是正することですね。

○大淵綱子君 六十六条の方ですよ。

○政府委員(山本博一君) 失礼をいたしました。申しわけございません。

過労運転を防止するための必要な措置といたしましては、あらかじめ運転者に目的地に到達するまでの休憩場所を指導すること、過労運転が行われることを前提とするような運行計画を是正すること、点呼等により運転者の健康状態を常時監視することなどを考えておるところでございまして、このようなことで対応してまいりたいと思っております。

○大淵綱子君 ありがとうございました。そこをきちんと踏まえて対応していただきたい。

しかし、それをやつたとしても、二十二条の二の二項で、関係官庁の事前協議が必要というところ

ろで、それらをやろうとしていることがこれは全部帳消しなになっちゃうんです。骨抜きの法律なんですよ。そう思いませんか。答弁願います。

○政府委員(山本博一君) 二項の規定の趣旨は、この種の行為に対しましては、自動車運送事業者や第二種利用運送事業者に関しましては、事業監督行政庁であります運輸省におきましても運行管理の実態を把握しており、道路運送法、貨物自動車運送事業法等に基づき行政処分を行つていては、これでございます。

したがいまして、この種の行為につきましては、警察と運輸省とが密接な連携を図ることによりまして、それぞれ道路交通法や道路運送法によります権限を的確に行使し得るんじやないかという観点から規定をしたものでございまして、両者が協力して使用者の責任を追及していくことになるのではないか、こういうようになっておるところでございます。

○大別綿子君 表向きはそうなんですね。警察厅と運輸省と協力をしながら的確に取り締まって事故を防いでいくんだということで規定されています。

しかし、道路交通法というのはあくまでも取締法でしょう。そこは警察厅として行いたいということを明快に全面に出して主張しないと、事前協議をしなければならない一項をもつてして、スピード違反をしたり過労運転を無理にさせている使用者に対して指導しなきやならないときに、運輸省に行って、この業者に対して指導してもいいかどうかなんてやらなきゃならない。それで、運輸省側がどうぞと言えればいいですよ。ところがそろはならないのです。

なぜならないかというと、実例がございます。先ほど来、過積載のことでお話をありましたけれども、過積載を規制するため平成元年に荷主に対する勧告制度というのが法律化されたんです。これは貨物自動車運送事業法の六十四条规定で、それらをやろうとしていることがこれは全部帳消しなになっちゃうんです。骨抜きの法律なんですよ。そう思いませんか。答弁願います。

当該勧告の対象となる荷主が行う事業を所管する大臣の意見を聽かなければならぬ。」ということのが入っているんです。こういう二項が入っているために、通産省や農水省やそれぞれ関係の荷物を運ぶ業者の荷主を所管する大臣と事前折衝しなければならないという項目が入っているんです。このことを私たち側は非常に懸念して、この法案の成立過程の中で、この項目があることがこの法の適正な実行を図るために妨げになるんじゃないかということを強力に言った経過があるんですね。そのときに答弁された方は、そういうことはならない、的確に運用して実効性を高めていくと長々と答弁しているんです。

では、運輸省に聞きますけれども、この荷主に対する勧告が発動されたことがこの八年間にございましたか。

○説明員(福本秀爾君) お答えいたします。

荷主勧告制度がこの八年間に発動された件数は一件もございません。

○大淵綱子君 では、この勧告制度を導入する経過は何だったんですか。

○説明員(福本秀爾君) 先生御指摘のとおり、過積載その他のスピード違反等々もございますが、いわゆる運行の安全を確保するためには、トラックの事業者あるいはトラックの運転手だけをいわば規制するということではなくて、その背後にござりますそういう過積載あるいはスピード違反を強要する荷主に対しても適切な対処をとる必要があるということでこの条項が設けられたと理解しております。

○大淵綱子君 では、平成元年から本日まで、それに当たる事案というのはなかったんですね。

○説明員(福本秀爾君) 本件に該当するであろうということは、私どもの各派出の運輸局あるいは陸運支局を通じまして、常日ごろ審査といいますか十分な検討をいたしておりましたが、必ずしも最終的に荷主の責任まで到達し得る案件はなかつたということをございます。

○大淵綱子君 そんなことと言わないでください

よ。 今更何用。」後此筆者之筆の如きは、

請書を出すような行政処分の強化をしなければならないことになったのはなぜなんですか。

年間、荷主都合による制限が引受けられていかし  
いことも事実でござります。

会の方からいわゆる規制緩和につきまして大変厳しい御指摘もちよだいをいたしたわけでござります。その際に、私どもの貨物自動車運輸行政全般について大幅な再検討といいますか見直しを実施したところでございます。

その際に、この在宅勤務制度が重視される以前は、もう少し手順を明らかにしていく必要がある。四月から、過積載等が行われました場合には荷主勧告が出るというのはかなり苦しいのではないかということを部内で検討いたしまして、その結果、本年の方々に協力要請書をお出しする、あるいはそれ

がたび重なるようなことでござりますと警告書を  
発出するということからスタートするということ

○大瀬納子君 平成元年十一月五日の参議院運輸  
でこの制度を設けたということです。

委員会の中でも、あなたがおっしゃったようなことは言われているんですよ、具体的に対応する

と、そして、過積載も荷主の責任に負うところが十分大きいということの中を行われているんですね。そこで、あなたがおつしやるような二二をき

そして、あなたがおっしゃるところが、とにかくちっともやつて荷主勧告をやりますと言つてはいるんですね。ところが、この間できなかつたといふこと

とは、この第二項の所管をする関係の大臣あるいは関係官庁と協議をしなければならないという一

項目に妨げられたと私は思っているんです。ですから、そのことを、不要な項目であるならば削除するなり、監督する行政、取り締まりをやらなければならぬ官庁としてそこはやっぱり毅然としてやらなければならないと思うんです。

○説明員(福本秀爾君) 具体的に申し上げますと、貨物自動車運送事業法に基づきまして、車両の使用停止、各違反項目がござりますけれども、その項目ごとに私ども処分の内容を決めておりまして、それを点数表示いたしております。そういう違反点数が何点かに累積をいたしますと、その段階で車両使用停止からさらには事業停止さらには許可の取り消しという形に至る仕組みが、これも平成二年の十二月から実施をされておったところでございます。

ただ、先ほども申し上げたんですが、許可の取り消しに至った事業者は一件しかなかったということも事実でございます。そういう意味で、過積載等々につきましては、その事業者がたび重ねて違反を犯すという事例がたくさん見受けられるということで、いわゆる累犯の方々を中心に大変厳しく処分をするということで、この四月からその処分内容を大幅に強化いたしたということでございます。

○大洲綱子君 少しおくればせながらでござりますけれども、法律にきちんととうたつてある荷主主義告というようなことが行われて、運送に携わっている弱小の人たちが不当な処分を受けるようなこととのないようにならなければなりません。

そこで、白川大臣、今度の法改正なんですかけれども、当初私たちが説明を受けたときは、この二十二条の二の二項というのは載っていないかったんですね。非常に明快に「最高速度違反行為に係る車両の使用者に対する指示」というところの中でも、先ほど私が山本局長に答弁を求めた具体的な施策も盛り込まれて、これを道路交通法の改正の本文にするというふうにして御説明をいたいたいんです。そして、何日かたつたら修正案といううな形で、運輸省の事前協議が必要だという文意が入ったものが私たちの手元に届いた。これは明らかに業界側の圧力としか思えないわけです。

こういう法案づくりをやつたのでは、國家公安委員会の取り締まりの道路交通法が骨抜きにされていくということを私たちは黙つて見逃すわけにはいかないんです。それで、きょうあえてこうして取り上げているわけでございま。このことに関して先ほども荷主の勧告の例を申し上げました。これはもう明らかに第二項があるために弊害になつたと私は断じてもいいというふうに思います。

取り締まりをする法律としては極めて不似合いな中身になつてゐると思ひますけれども、委員長と

○國務大臣(白川勝彦君) 私はちょっと性質が違う  
してはどうお考えですか。

うと思います。というのは、荷主への勧告というのではなく、運転手が過積載をしてはならないあるいは

業として車両を運行する者がそういうことををしてはならないということと、あくまでもそこにお困

いをする人が、例えばこれをやらなければ仕事をとるとかならないとかということで圧をかけると、あら二三歩引いてしまって、それまではなり生産する

そういうふうだと思ってますが、それにかなり懶惰な方だと思います。そういうことでこういう制度が発動されなかつた、だからこれが骨抜きだといふ

委員の御主張は、ちょっと私は今回のこれと同じで  
ようで行きないとと思うのでござります。

というのを、運輸省もよく聞いてもらいたい。  
いんですが、あくまでもこういふことはそちらの

業務の話なんです、本来的には。こんなことを守れないようであれば、運送業者等を所管している

役所として本来恥ずかしいことなのであります。ですから、警察がやる以前に運輸省としてやらなければなりません。二二〇ナシレジ、警察にててから

ければならないことだけれども、警察としても必要があればやると、いうことであります。が、逆に事前にそうち、うり、運輸省としての処分を別途して、いろいろ

ちらはどうなつてゐるんだと、一次的には多分本  
かもしれない、あるいは警察としてはするが、そ

来は運輸省が監督官厅としてやるべきことだらうと、そういうことを含めてやるつもりでございま

す。

そういう面では、こんなのがあるから運輸省の方がそういう悪徳業者を守るためにいろんな変な条件をつけさせるなどということに屈するほど警察庁は非力な役所ではありませんから、お任せください。

○大糸綱子君 国家公安委員長の力強い御発言でござりますから、ぜひ頑張っていただきたい。ただ、問題点として提起をさせていただいたわけでございます。

それともう一つ、行政改革で役所を簡素化していくこうという流れの中で、交通安全教育の問題についても、警察庁と運輸省との中で分かれてやりますようということにこの法案ではなってしまっている。当初は一体化させて、先ほどありました都道府県交通安全活動推進センターですが、そこに統一をさせて、交通安全教育はそこを主体に一でやろうという発想だったと思いますけれども、出てきた法案は運輸省と警察庁で分割をして扱うというようなことになっています。こうなった経過については運輸省、どうですか。

○説明員(三宅哲志君) 運輸省といたしましては、事業用自動車の事故防止対策といたしまして、從来から、それぞれの運送事業法に基づき運行管理者制度を設けまして、運行管理者がそれぞれの事業者の運転者の安全教育を行っているところでございます。

具体的な方法といたしましては、一定の条件を備えた者の中から選任されましたが十一万五千名の運行管理者に対しまして、特殊法人自動車事故対策センターが毎年一回、関係法令、事例の解説、一般的な交通安全教育その他運行管理業務について講習を行いまして、この講習を受けた運行管理者がそれぞれの事業者の運転者の安全教育を行っているということをございます。運送事業者も、それを監視させていただくということをございます。

○大糸綱子君 ゼヒ、二重行政的なことにならぬよう、連携をとりながら適切な交通安全指導を行っているということをございますし、これを監視させていただくということをございます。

出したことであるならば、毅然としてそこは賣るべきだと私は思うのですけれども、そこでも調整をされてしまったことに対しても、ちょっと遺憾かなというふうに思います。

それから、今回の法文の中で、百二条の二の中  
で、軽微違反者の扱いについて、ボランティア活動  
と言つてくれるなどいうことだつたのですけれど  
も、社会活動に参加をするということをもつて罪  
を消されるということが入つたわけです。果たし  
て取り締まり側の法文としてこんなことでいいの  
かなと思いますね。

びつくということはあるわけでござりますし、信号無視なども軽微の中に入っているとすれば重大な事故に結びつく可能性はあるわけです。それらの軽微な違反に対して、社会活動に参加をすれば全く全部免責をされてしまうというような甘い考え方で本当に交通事故の撲滅につながっていくのかどうかということを私はただしておかなければならぬと思います。いかがですか。

○政府委員(山本博一君) 今回の改正案におきまして、軽微な違反を行った者につきましては、行政処分を課すことなく、講習を行い再び道路交通の場に復帰してもらおうということを考えておるわけでございます。これは、比較的軽微な違反を行つた者につきましては、過去の蓄積の結果といたしまして、講習によりまして十分安全な運転者に改善ができるということが認識されたことによるものでございまして、これによりましてかえって安易な対応になるということはない、かようと思つておるところでございます。

私どもは社会参加活動と申しておりますが、これは体験的な交通安全活動をやつていただくことによりましてより交通弱者の立場から物事を見ることができるのではないか、より実践的、体験的な講習だといふ位置づけておるところでございまして、形態におきましてはいわゆるボランティア活動をされる方々と同じような構図にならうかと思いますが、その目的とするところは全

○大淵絹子君 もう時間が来ていますが、最後に一問だけ。

九十九条の六項で、欠格運転者に対する三年から五年の欠格期間というのを設けたということと少しは前進した、よくなっているわけですからでも、欠格運転者というのは運転することに欠落をしている人だというふうに思ふんですね。そういう人に、五年後であろうとなぜ免許をまた取れるチャンスを与えるのですか。これはおかしいですよ。被害者の人たちからすれば、日本は全く甘い。まさに運転してはならないような人が運転免許をまた取って、また次の死亡事故を起こすというようなことが明らかになっているにもかかわらず、この欠落者、欠格者に対してもと厳格に、ドイツなどは永久に免許を取ることができない法律になっているわけで、そういう飲酒運転をして死亡事故を引き起こしたような悪質な運転者についてはもう二度と免許を取らせないぐらいの強力な法体系でなければ、また同じことを繰り返すということがあると思うんです。

だから、今回は一步前進ですけれども、ここはそういう被害者の方たちの切実な声があるということを申し上げて、私の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。

○委員長(峰崎直樹君) 午前の質疑はこの程度にとどめ、午後一時まで休憩いたしたいと思いますが、政府委員の側、答弁の内容をもう少し簡潔に、また要領よくやっていただきたいということをお願い申し上げて、休憩いたします。

午後零時六分休憩

○朝日俊弘君 民主党・新緑風会の朝日でござります。

質疑のある方は順次御発言願います。

午前中に引き続きまして、今回提案されておりました道路交通法の一部改正案について、幾つかの点についてお尋ねをしたいと思います。

まず冒頭に、私自身は、今回の改正案について、これまで検討されてきた幾つかの課題について、一定程度積極的に取り入れる形で改正案が提出されているという点で全体としては評価したいと思いますが、その実施に当たって十分に留意しなければいけない点あるいは今後に残された課題等もあると感想しますので、そうした問題についてお尋ねしたいと思います。

まず最初に、今回の改正で、交通安全と円滑に資するための民間の組織活動等の促進を図るために規定の整備ということで相当部分の新しい項目が盛り込まれております。そこで、ここで言う「民間の組織活動等」とは具体的に今どういう性格の団体の活動を想定されているのか、幾つかの例示を含めて現状の概要についてお聞かせいただきたいと思います。

○政府委員(山本博一君) 民間の自主的な組織活動とは、地域住民等が組織する民間の団体が自主的に行う交通安全教育、児童・幼児等の歩行者の誘導、広報啓発活動等の交通安全活動のことです。

具体的には、例えば幼児交通安全クラブが行う幼稚児、児童に対する交通安全教室、地域の交通安全母の会が行う児童の通学路通行時の誘導活動、また地域の交通安全協会が行います違法駐車防止、シートベルト着用促進のための街頭での広報啓発活動などを想定しているところであります。警察といたしましては、こうした草の根的な団体の活動を活性化するため、交通事故の発生状況等の情報を提供するなどいたしまして、その指導育成を図つてまいりたいと考えておるところであります。

御説明いただいたわけですが、こういう幾つかの民間組織と関連する省庁との関係についてお尋ねをしたいと思います。

いたいたした資料に基づいて調べましたところ、これらの中間組織に対しても関連省庁から補助金などが出されております。全部をお尋ねしてもとても時間が足りないと思いますので、きょうは二つ程度補助金として総務省から交通事故実態調査等委託費が二億四千万計上されておりまして、そのうち一億六千万余が民間調査機関に支出されているというふうに伺っております。どういう団体にどんな調査を委託したのか、これも主なものだけ結構ですのでお聞かせいただきたいと思います。

○説明員(湯井貴晴君) 総務省では、交通安全対策を推進していく中で、各種民間団体に委託して交通安全に関する事業や調査研究を実施したり、交通安全活動を実施する民間団体に補助金を交付しております。

まず、平成八年度には、地域社会における交通安全運動の推進に重要な役割を果たす母親の交通安全に対する意識の高揚を図るため、社団法人全国交通安全母子会連合会に委託して交通安全母子活動推進事業を実施しております。また、交通安全全对策を総合的かつ効果的に実施するため必要的な調査研究を民間の調査機関に委託しておりますが、主なものとしては、財団法人交通事故総合分析センターに対して委託した交通安全対策の効果評価の充実強化に関する調査研究及び自動車相互の出会い頭事故の防止対策に関する調査研究、財団法人日本交通安全教育普及協会に委託した高齢者の交通安全行動調査などがあります。

○朝日後弘君 それでは、もう一つ具体的な問題として、関連する民間団体の一つであります社団法人全国ダンプカー協会、この協会には総務省の交通安全管理対策費補助金として約三千万、ほぼ同額を地方公共団体が負担する、さらに運輸省の特別会計から約三千萬、そしてほぼ同額

体からということで、合計しますと約一億二千万円相当が公的な形で補助をされております。

この分について、補助金の目的あるいは政策的な意味についてお尋ねいたします。

○説明員(楊井貴晴君) 総務庁では、交通安全対策費補助金を社団法人全国ダンプカー協会に交付していますが、これはダンプカーによる交通事故の防止を図ることを目的として都道府県のダンプ

カー協会が行う交通安全教育、広報活動、自主パトロール等の活動に対し補助金を交付しているものです。ダンプカーによる交通事故は、一般の車両による交通事故と比較して保有台数当たりの事故発生率が高く、一たん事故が発生すると重大な結果となることが多いため、ダンプカー協会が行う事故防止への自主的な取り組みを促進すること

はダンプカーによる交通事故防止に重要な役割を果たしています。

○朝日俊弘君 今、二つの事例をお伺いしたのですが、お聞きしますと、例えばこの全国ダンプカー協会への加盟率は必ずしも高くなくて、むしろ加盟していないダンプカーの持ち主が多いというふうに伺っております。

この二つの例を取り上げたのは、こういうさまざまなものから、運輸省から、あるいは自治体から等々、相当程度の補助金なり委託費が出されているわけですが、そういう財政的な支援措置が本当に目指すべき政策目的に沿う形で活用されているのかどうか、もう少し厳密にチェックをしていく必要があるのではないか、こういうことを申し上げたかったわけあります。

今回の改正で、改めて民間の組織活動の促進を図るために公安委員会に情報の提供とか助言のための措置を何項目か盛り込まれております。この点についてはきょう午前中に関根委員から御指摘がございましたが、今回、なぜこういう形であえて法律に明記したのか、その意味といいますかあるのはその意図するところについて、この点はぜひ国家公安委員会委員長にお尋ねをしたいというふうに思います。

○国務大臣(白川勝彦君) 私がちょうど就任した

ときが、九年ぶりに交通事故死者を一万人以下に抑えることができるかできないかと警察当局が懸念していますが、これはダンプカーによる交通事故の防止を図ることを目的として都道府県のダンプ

カー協会が行う交通安全教育、広報活動、自主パトロール等の活動に対し補助金を交付しているものです。ダンプカーによる交通事故は、一般の車両による交通事故と比較して保有台数当たりの事故発生率が高く、一たん事故が発生すると重大な結果となることが多いため、ダンプカー協会が行う事故防止への自主的な取り組みを促進すること

はダンプカーによる交通事故防止に重要な役割を果たしています。

○朝日俊弘君 今、二つの事例をお伺いしたのですが、お聞きしますと、例えばこの全国ダンプカー協会への加盟率は必ずしも高くなくて、むしろ加盟していないダンプカーの持ち主が多いといふように伺っております。

この二つの例を取り上げたのは、こういうさまざまなものから、運輸省から、あるいは自治体から等々、相当程度の補助金なり委託費が出されているわけですが、そういう財政的な支援措

置が本当に目指すべき政策目的に沿う形で活用されているのかどうか、もう少し厳密にチェックをしていく必要があるのではないか、こういうことを申し上げたかったわけあります。

○朝日俊弘君 今、意図するところについて御説明をいたしましたが、きょうはこれ以上ありますので、ぜひそういう点に留意しながら活動の促進に当たっていただきたい、こういうことを申し上げておきたいと思います。

○国務大臣(白川勝彦君) 私がちょうど就任した

今回の改正では、もう一つの大きな項目として高齢者の保護を図るための規定に関する整備が盛り込まれております。例えば高齢の歩行者に対する努力しているときでございましたので、警察関係の仕事で最初に私自身が取り組んだのはこの

課題でございます。

その活動を通じてつくづく感じたことなのであります。

命に努力しているときでございましたので、警察関係の仕事で最初に私自身が取り組んだのはこの

課題でございます。

その活動を通じてつくづく感じたことなのであります。

命に努力しているときでございましたので、警察関係の仕事で最初に私自身が取り組んだのはこの

課題でございます。

実態もありますところから、今回の改正におきましては、高齢歩行者が道路を横断しまでは横断しようとされている場合において、高齢歩行者から申出があったときには、警察官等その他その場に居合わせた者等は高齢歩行者を誘導するなどしきれども、当然の配慮を法律の中で明記したとあります。

その点で私は一応評価をしてよいと思います。

ところで、今回の改正点についての新旧対照表を見せていただきました。そうしますと、第十四条には従来から、目が見えない者、幼児等の保護者が交通事故を減少するわけございまして、今回その規定が設けられておりまして、第五項に高齢の歩行者に対する努力規定が追加されています。しかし、それには限られたいろいろな制約がありますし、常にというわけにいかないわけであります。

そこで私は、この第十四条の中に、例えば障害者に対する保護あるいは支援に関する規定が全く明記されておりません。これは明記されてこなかった何らかの理由があるのかどうか。

もし明確な理由がなければ、御存じのように昨年、障害者プランがスタートをしておりまして、ノーマライゼーションということでこれから障害者の皆さんもどんどん町に出る機会もふえてくるのではないか、またふえてこなきやいけないというふうに思っているわけです。そういうことと身は考えております。

○朝日俊弘君 今、意図するところについて御説明をいたしましたが、きょうはこれ以上ありますので、ぜひそういう点に留意しながら活動の促進に当たっていただきたい、こういうことを申し上げておきたいと思います。

以上の者は死亡事故を起こす比率が他の年齢層に比較しまして極めて高くなっているという事実がございます。そして、高齢者は一般に加齢とともに身体的機能が低下する傾向を有します。七十五

歳以上の者の身体的機能は他の年齢層のそれよりも極めて低いものとなつてきており、それが運転に大きな影響を与えていたのではないかというぐあいに思うところでございます。

以上のことから、高齢者講習を受けなければならぬ者の範囲を七十五歳以上としたものであります。しかし、現行の道路交通法におきましては、七十五歳以上になると身体的機能の低下により運転に支障を生ずる者の割合が高くなるという観点から、七十五歳を超えて免許証の有効期間が五年になることがないこととされており、運転にござります。

○朝日俊弘君 次に、この制度の一番のポイントは、身体的機能の低下を自覚していただくための講習というのをどういうふうにやるかということが一番のポイントだと思います。その講習の具体的な内容についてはどうなことをお考えなのか、ちょっとお尋ねしたいと思います。

実は先日、委員会で鶴洲の試験場を視察させていただきました。その際に、余り時間がなかったんですけど、高齢者の皆さんのがCRT運転適性検査を実際にやっておられる場面を見せていました。そのときはなるほどなと思ったんで、帰りのバスの中で、果たしてこのCRT運転適性検査は適切な検査方法と言えるのだろうかということをやや疑問に感じながら帰ったわけであります。

高齢者のドライバーの皆さんに、みずから加齢に伴う心身の機能の変化を自覚していただこう必要だというふうに思うわけです。そういう意味では、今後、具体的な講習の中身については実施段階までにさらに研究や工夫が必要ではないかといふふうに感じているんですが、この点はどのようにお考えでしょうか。

○政府委員(山本博一君) 委員御指摘のとおり、

そこで、高齢者講習につきましては、運転適性検査器材等により各種の反応検査や動態視力検査等を行いますとともに、それらの結果をも踏まえ、実際に車に乗っていただく等のこともいたし

ます。しかし、安全に運転できるようにするために、それらの結果をも踏まえ、実際に車に乗っていただく等のこともいたし

ます。しかし、安全に運転できるようにするために、それらの結果をも踏まえ、実際に車に乗っていただく等のこともいたし

ます。

○朝日俊弘君 これは意見として申し上げておりますが、確かに運転動作ということになると身体機能の低下が問題になると思いますけれども、判断の問題になるとやはり心身総合の機能を的確に評価する必要が出てくると思いますので、余り身体機能だけにとらわれないで、そういう高齢者の実質的な運転能力あるいは運転に際する判断などを含めた具体的な方策をぜひ実施段階までにきめ細かく検討していただければというふうに思います。

関連しまして、私はこういう講習の必要性は認められるわけですが、ちょうど鶴洲の試験場にも高齢者相談コーナーというのがありました。何かいろいろな講習をやって、いかにみずから的能力がそれだけ低下しているか自覚をしていただくということも必要なかもしませんが、むしろ高齢者のドライバーの皆さんとのよりきめ細かな相談、支援機能といいますが、そういうことがより充実され活用されてくることが今後さらに重要になつてくるのではないかと思います。この点についてはどんなふうにお考えか、お尋ねいたします。

○政府委員(山本博一君) 現在、都道府県警察におきましては、運転免許試験場または運転免許センターに運転適性相談窓口といふものを設けまして、同時に運転適性検査を実施する運転者等からの相談に応じ、運転に関する個別指導を行つて、高齢運転者や身体に障害を有する運転者がおつしやいました、警視庁におきましては高齢

者専用の適性相談窓口を設けて対応いたしております。

今後、高齢運転者がますます増加することが予想されるわけでございます。高齢運転者の支援方策といたしまして、相談窓口体制の一層の充実といふことにつきまして私どもは今後努めてまいりたいと思っておるところでございます。

○朝日俊弘君 時間が参りましたので終わります。一言だけ。余り指導指導というふうにおっしゃらないで、相談、支援する機能というふうにこれからぜひ配慮していただければと思います。

○有働正治君 私は、法案に関して幾つかお尋ねします。

一つは、民間非営利団体への交通安全情報提供の問題についてであります。

改正点といたしまして、百八条の二十六に、交通安全のための民間活動を促進するため、関係する機関及び団体の活動と調和及び連携を図りつつ、情報の提供、助言、指導その他をすることが盛り込まれているわけであります。民間の非営利団体、NPOが重要な社会的役割を果たす時代になつているわけであります。そういう中で交通安全全のために活動する民間団体、グループの役割は大きいわけであります。

そこでお尋ねします。

交通安全部協会のみならず、民間の自主的な団体にひとしく情報は提供するという立場にあるのか、現にそうなつてあるのか、まずは基本姿勢をお尋ねいたします。

○政府委員(山本博一君) 改正案第百八条の二十六の第一項におきましては、都道府県公安委員会による改正点といたしまして、百八条の二十八の四項の改正に関連する、第百八条の二十八の四項の改正においてお尋ねするわけであります。

○有働正治君 次に、「交通の方法に関する教則」という冊子について、「道路を通行する者が適正な交通の方法を容易に理解することができるようになります」、第百八条の二十八の四項の改正に関するお尋ねするわけであります。

○政府委員(山本博一君) 先ほどもお答えいたしましたが、都道府県公安委員会による情報提供が適切に行われるよう十分指導してまいりたいと思っておるところであります。

○有働正治君 次に、「交通の方法に関する教則」という冊子について、「道路を通行する者が適正な交通の方法を容易に理解することができるようになります」、第百八条の二十八の四項の改正に関するお尋ねするわけであります。

○政府委員(山本博一君) 先ほどもお答えいたしましたが、都道府県公安委員会による情報提供が適切に行われるよう十分指導してまいりたいと思っておるところであります。

○有働正治君 次に、「交通の方法に関する教則」という冊子について、「道路を通行する者が適正な交通の方法を容易に理解することができるようになります」、第百八条の二十八の四項の改正に関するお尋ねするわけであります。

この教則本のこととであります。私がよく拝読させていただきました。ここに現物を持ってまいりましたけれども、この教則本は免許センター等へ行きますとかなりごみ箱に捨てられているという状況もあるやうに承知しておるわけであります。その中でおもしろくないという意見も出されているやうに聞いています。

この本の発行者は、財團法人全日本交通安全協会と社団法人全日本指定自動車教習所協会連合会、毎年二千万冊ほど発行されているやうに聞いています。書店で買えば一冊三百円ぐらい、単純計算しますと六十億ですか、相当の金額に匹敵するんではないかと、そういう計算ですけれども、

積極的に提供するお立場であるということで間違いないわけですね。

○政府委員(山本博一君) そのとおりでございます。

免許の取得、更新のとき配られるわけですが、その費用は取得、更新の費用に含まれているようあります。

そこで、私はお聞きしたいのであります。

これらの本がもとと読まれ活用されるように、毎年同じ特定の団体につくらることの再検討を含めて、内容の改善、要是これが理解され活用されていく、そういう点でかなり御意見もあるようです。この点についてどういうお考えであるか、お尋ねいたします。

○政府委員(山本博一君) 「交通の教則」は、法令で定める道路の交通の方法等を平易な用語で表現したものを作成、公表することで、歩行者や運転者の方が適正な交通の方法を容易に理解することができるようになります。知識の普及を図ることを目的として作成、公表しているものでございます。

警察庁といたしましては、このような教則の趣旨を踏まえまして、従来より、歩行者や運転者の方々がその内容を容易に理解でき、かつ「交通の教則」を折に触れ活用していただけるよう、平易な表現を用いることに配意するとともに、昨年は携帯電話の使用に関する記述を加えるなど、法令改正やその時々の交通情勢を的確に反映したものがございました。いろいろ御意見を貰うよう努めてまいりたところであります。今後ともその内容の充実に努めてまいりたいと思つております。

なお、「交通の教則」、先ほど先生がお示しになりました普及版でございますが、これは作成団体が任意に作成しておるものでございまして、より内容が充実したものとなるよう、また私ども機会を見てそのような指導をしてまいりたいというふうに思つておるところでございます。

○有働正治君 これは警察庁交通局監修とちゃんとなっているんです。だから、皆さんが監修しているんです。

そこで、国家公安委員長にお尋ねしたいのであります。

国家公安委員長白川勝彦と達筆でサインして前

書きをお書きになつておられます。その中で「この本を常時車に備え、折にふれて活用していただきたいへん幸いです」と当然のこととしてあります。

その旨記載されて、そのことを関係方面に強く要

望されておられる。そういう点で、前書きの筆者として国家公安委員長にお尋ねするわけであります。今、担当局長もお述べになりましたけれども、これについて改善していただきたいという要望もかなりあること

は事実のようであります。したがつて、前書きを書かれたは担当大臣といたしまして、その点で必要な見直し等を行つて、検討して善処願いたいと思うわけであります。いかがでありますよ

うか。

○国務大臣(白川勝彦君) 私も昔、免許証を取ったときに、いろいろな本がありますが、割合にこの教則というのはその後も、免許は取ったけれども実際に運転するときからぬことというのが結構出てくるので、自分で確認する意味でも読んだなんという記憶があります。

いずれにしましても、物にはベスト、最高といふものはないわけでございまして、改善の努力が必要なわけでござります。いろんな御意見を賜り、この発行者において漸次改善をしていただきたいと思いますし、また監修をする立場にある警察庁交通局としましても、いろんな意味で発行先の方にこうしたらどうかというようなことについてお

ります。

○政府委員(山本博一君) 委員御指摘のとおり、生活にゆとりのある社会を実現するためには、高齢者や視覚障害者を含めた歩行者が安全に通行できる交通環境を築き上げていく必要があるものと考えております。

そのため、各都道府県警察におきましては、現場の信号制御の見直し等につきましても常に実態に合った信号制御を行うよう努めておるところでございます。例えば歩行者用の青信号の長さの設定などにつきましては、最近では平成七年

年中の死亡事故のうち半数近くが交差点及び点付近で発生しているという状況であります。その中で高齢者が非常に比率が高いという状況であります。

その安全対策上とりわけ重要な信号機について

であります。どうも渋滞対策を優先させるために、交通状況に対応する信号機の時間配分の見直し、調整を行つておるのは間違いないかと見ざるを得ないわけであります。政府は、交通管制センターによる信号機の運用や古い信号機を高度な信号機に取りかえることなどを通して歩行者の安全を一定は考慮されていることは知つていますけれども、実態に合わない状況、そのため歩行者が交差点を渡り切れないうちに車を通す状況等々、その結果お年寄りの方々が交差点を安心して歩けない状況、こういうのが広がつてきているという声が出されているわけであります。聞くところによると、歩行者の歩行速度を秒速一メートルとして信号機の時間を設定されているようになります。

今や高齢化社会ということが言われているわけでありまして、歩行者の安全優先、とりわけ高齢者が安心して交差点を歩けるよう努めとりを持つた信号機の時間配分を行うという点で、今後十分調査し、必要に応じて実態に合った検討、改善を求めるわけであります。いかがでございましょうか。

○政府委員(山本博一君) 委員御指摘のとおり、信号機の表示時間を見直し、高齢者等が安全に横断できるようにする信号機も整備されてきております。また、信号の各表示の秒数につきましては、各信号機の時間配分によつて、歩行者が安心して交差点を歩けるよう努めたりを持つた信号機の時間配分を行うという点で、今後十分調査し、必要に応じて実態に合った検討、改善を求めるわけであります。

また、最近では高齢者等の交通弱者が押しボタンやペンドントを操作することによりまして歩行者が安全に横断できるようにする信号機も整備されてきております。

また、信号の各表示の秒数につきましては、各信号機の時間配分によつて、歩行者が安心して交差点を歩けるよう努めたりを持つた信号機の時間配分を行うという点で、今後十分調査し、必要に応じて実態に合った検討、改善を求めるわけであります。

○有働正治君 この本の発行が、警察の外郭団体であります交通安全協会の利権とされている限り内容の改善も難しいんじゃないかなと、こういう国定といふことにつきましては、最近では平成七年ごとに測定を行いまして所要の修正を行つたところでございます。

○有働正治君 この本の発行が、警察の外郭団体であります交通安全協会の利権とされている限り内容の改善も難しいんじゃないかなと、こういう国定といふことにつきましては、最近では平成七年ごとに測定を行いまして所要の修正を行つたところでございます。

最近の調査によりますと、十数年前に比べまして高齢者を含めた歩行者の全体的な歩行速度は若干速くなつてきておる傾向も出ておるようでございまして、こういう実態調査を踏まえながら調整を行つておるところでございます。

○有働正治君 高齢者だけの調査というのはやつておられないのではないかと思うわけであります。

そういう点で、交差点内のしかも高齢者の方もお述べになりましたけれども、これについて改善していただきたいという要望もかなりあること

は事実のようであります。したがつて、前書きを書かれたは担当大臣といたしまして、その点で必要な見直し等を行つて、検討して善処願いたいと思うわけであります。いかがでありますよ

うか。

○政府委員(山本博一君) 歩行者用の青信号の長さにつきましては、歩行者が安全に横断できるように、青信号の表示開始から渡り始めれば渡り切れる秒数を最低限といたしまして、交差点ごとに横断者の人数等をも考慮しながら設定しておるところでございます。

また、最近では高齢者等の交通弱者が押しボタンやペンドントを操作することによりまして歩行者が安全に横断できるようにする信号機も整備されてきております。

また、信号の各表示の秒数につきましては、各信号機の時間配分によつて、歩行者が安心して交差点を歩けるよう努めたりを持つた信号機の時間配分を行うよう、交差点ごとに車線数等の道路構造や交通量等をもとにしていろいろ設定しておるところでございまして、いろいろ先生が御指摘のありました事柄はそれぞれ各交差点ごとに配慮されておるのではないかと思つておるところでございます。

○有働正治君 いや、今後どうするかということです。そんな今までの答弁じゃダメですよ。改善するところは改善するようになります。

○政府委員(山本博一君) 今後とも実態をよく調査し、実態に合わせた、また歩行者が安全に渡り切れる信号設定ということにつきまして努めてま

いたいと思つておるところでございます。

○有働正治君 次に、目の御不自由な方々に対する信号機の設置問題でお尋ねいたします。

一つは国会前の道路です。国權の最高機關としての国会前の道路で、目の不自由な方々に対する信号機、視覚障害者用付加装置が設置されていない。日の御不自由な方々を含めまして、国会に請願をされるあるいはいろいろ要望をされる、そういう点で私はちょっといかがかなとかねがね思つていただけであります。

そういう点で、国会前の道路につきまして速やかにこれを設置していただき、これは私ひとりだけではなく、また我が党だけでなく、超党派的に一致して国会としても要望していいような内容ではないかもと思うわけでありまして、速やかな善処を求めるわけであります。いかがでござりますか。

○政府委員(山本博一君) 視覚障害者用信号機の整備は障害者の方々の安全確保のために非常に重要であります。警察としましてはこれまでその整備を積極的に推進してきたところでござります。

議員会館前の信号機を視覚障害者用のものにする件につきましては、現在警視庁において設置を検討していると聞いておりますが、設置に向けてさらなる検討を進めてまいりたいと考えております。

○有働正治君 ですから、国会前は大体来年度以降とか、できるだけ速やかにやるような意向で対応願いたい、これは国務大臣としての大臣にも善処願いたいという点と、全国的な設置状況を見ますと、例えば信号機全体の設置数の中で視覚障害者用信号機の比率を見ますと、北海道三・一%、宮城二・六%、東京三・三%、千葉五・六%、神奈川四・三、愛知七・〇、京都一〇・九、大阪六・三、兵庫三・九、広島一・八、福岡三・三と必

ずしも十分ではないと見受けたわけで、この全国的な問題を含めまして、大臣、一言お願いであります。

○國務大臣(白川勝彦君) 議員会館前の視覚障害者用の信号機につきましては、私からもまた機会を見て警視庁の方によくお願いをしておきたいと存じます。

全国的に視覚障害者用信号機あるいはお触れになりました高齢者等の交通弱者の安全を確保するためにもいろんな意味で信号機の改善を図らなければなりません。運輸省にお尋ねします。

エアバッグ、私も九五年四月十三日の本委員会でこの問題を質問し、積極的に対応する旨の答弁もありました。法律上の義務化への抵抗感もかなり少なくなっているという点から、法律の義務化になつてているのか、お示しいただきました。

もう一つは、かなり高まつたやに聞いているわけでありまして、法律上の義務化への抵抗感もかなり少なくなっているという点から、法律の義務化になつているのか、お示しいただきました。

○説明員(下平隆君) エアバッグにつきましては、運輸者は從来から、自動車メーカーを指導するあるいはユーザーの皆さんにエアバッグというものについての安全情報を提供するということになりました。普及を図つてしまいりたいといいます。

○有働正治君 ですから、国会前は大体来年度以降とか、できるだけ速やかにやるような意向で対応願いたい、これは国務大臣としての大臣にも善

處願いたいという点と、全国的な設置状況を見ますと、例えば信号機全体の設置数の中で視覚障害者用信号機の比率を見ますと、北海道三・一%、宮城二・六%、東京三・三%、千葉五・六%、神奈川四・三、愛知七・〇、京都一〇・九、大阪六・三、兵庫三・九、広島一・八、福岡三・三と必

のエアバッグを法制的に義務化してはどうかといふ点でございます。

自動車が衝突をいたしました場合に乗員を保護するという装置につきましてはシートベルト、エアバッグなどがあるわけでございますけれども、シートベルトは車が正面から衝突した場合だけではなく、斜めからぶつかった場合とかいろいろすぐれた効果がございますので、日本だけではなく欧洲でもシートベルトの装備を義務化して自動車の安全を確保している、こういう状況にございま

す。

一方、エアバッグはシートベルトと相まってこれを補完するような機能を有しているものだといふうふうに私もは考えております。シートベルトに加えてエアバッグを義務化するという点につきましては、現在の我が国の基準が欧米と比較しても同じ水準に至つているということもございます。一方ですべてのユーザーにそのコストの負担を強いるということにもなるわけでござります。

今後とも、運輸省としましては、自動車ユーザーが自動車を購入する場合にエアバッグを希望する場合には、これを的確に購入できるように体制を整備して、その普及を図つてしまいりたいといふふうに考えております。

○有働正治君 自治大臣は九五年四月十三日、当時は野中自治大臣でございましたが、このエアバッグの普及を望むという御答弁と同時に、法律上の義務化について、関係省庁、業界等と広く連携をとりながら積極的に検討していく重要な課題だと、こういう答弁をされておられるわけであります。

そこで、白川大臣といたしましても、事故防止

用しないとそんなに効果はないということのようあります。ですから、何よりもシートベルトをきちんと着用するということを前提に、さらにそこにエアバッグがあると非常に万全になるということあります。先ほどチャイルドシートの話もありましたが、それもまだ義務化されていない、こうい

う諸般の段階の中で、いろんな意味を考えながらバランスの問題もあるうかと思ひます。そういうことを私は一つ一つ考えながら、義務化といふことも非常に大切なことは思いますが、何でもかんでも法律で決めていくということにつきましては、私は慎重であるべきものは慎重であるべきだと思っております。

シートベルトを法定化するときに、私は、みずから命を守るのは運転者みずからのお責任であると同時に、自動車を運転できる人間はその程度のことは自分で判断できるんだから、それを法律で義務づけるのはどうかと、実は反対というか、そういう意見を申し述べたことがございます。ですから、私自身は、交通事故を防止するといふことについては有働委員と同じでござりますが、あれもせい、これもせいという形で全部法律でがんじがらめに取り締まるというのはちょっと私としては考えを異にいたします。ですから、全體としてのバランス、その他費用等があるんじゃないかなと思っています。

○有働正治君 前大臣とは少し後退されていると、こういう答弁をされておられるわけであります。

どこで、白川大臣といたしましても、事故防止とのかかわりでこの有効性、有用性というのは明らかだと考えるわけであります。法律上の義務化の問題についても所見を求め、積極的な検討、対応を求めるべきであります。

○國務大臣(白川勝彦君) エアバッグの効果につ

いて、どのよろな状況のもとでどう取り調べを

あるので、その点が一点。

具体的な問題として、小杉元巡査長は現在どこ

にいて、どのよろな状況のもとでどう取り調べを受けておられるのか、かかるべく国民の前に示し

尋ねします。

次に、國松長官統撃事件の捜査状況についてお尋ねします。

小杉元巡査長の供述とのかかわりで、この問題

は現在どういう捜査状況になつてゐるか、国民の

前に明らかにしていただきと、いうことが特に大事

であるので、その点が一点。

それから、二点目のお尋ねでございますが、こ

ていただきたいと思うのであります。

○政府委員(伊達興治君) 警察庁長官狙撃事件につきましては、警視庁南千住警察署に警視庁の公安部長を本部長とする特別捜査本部を設置しまして銃撃搜査を推進してきたところであります。警視庁の小杉元巡査長が本事件の犯行を自認する供述をその後したことから、事案の重大性にかんがみまして、現在は警視庁の総力を挙げて事案の解明に取り組んでいると承知しております。

小杉元巡査長が同事件の犯行を自認する供述をしておりましたとおりでございます。これで警視庁において事情聴取を進めるとともに、その供述について、目撃者に対する再度の聞き込みやけん銃の搜索等の裏づけ捜査を銃撃進めてきたところであります。

これまでの捜査におきましては、小杉元巡査長が同事件の実行犯であるか否かを判断できる段階ではないのであります。事件に関与していた疑いもあるということで、検察当局とも連絡を取りつつ捜査を進め、事案の全容解明を図つているところでございます。

もう一点の後段の部分であります。小杉元巡査長につきましては、都内においてごく普通の生活をしておりまして、弁護人を通じて連絡をとれるような状況にあると承知いたしております。警視庁におきましては、引き続き弁護人または本人と適宜連絡をとりながら所要の捜査を行っていると承知しているところでございます。

○有働正治君 最後でございます。警察庁長官にお尋ね申し上げます。

新長官としてのこの事件の全容解明への決意と今後の捜査方針、それから白川国家公安委員長に全容解明への決意、この点を最後にお尋ねして終わります。

○政府委員(関口祐弘君) 警察庁長官狙撃事件は治安に対する挑戦ともいべき極めて重大な事件である、そしてまた警視庁の元警察官がこの事件の犯行を自認する供述をしておりますことは、全國の警察に対する国民の信頼にかかる重大な問題

題であると認識しているところでございます。

本件につきましては、ただいま警備局長が答弁いたしましたとおり、現在警視庁において所要の捜査を銃撃進めているところでございます。これまでの捜査におきましては、元警察官がこの事件の実行犯であるか否か判断できる段階ではありますけれども、事件に関与している疑いもありますので、警視庁におきましては検察当局と十分な連絡をとりつつ捜査を進めているところであります。

○國務大臣(白川勝彦君) ただいま警備局長並びに警察庁長官が述べたとおりでございます。

國家公安委員会といしましても、治安に対する努力を実らせまして、いかにしてもこの事件の検挙、解決を図つてしまいたい、かように考えていい励をいたしているところでございます。

○西川潔君 よろしくお願いいたします。

毎朝、皆さん方もそうだと思いますが、私も何紙かに目を通させていただきます。せんたつて、読売新聞の「編集手帳」のコーナーを読ませていただきました。今回の道路交通法に関する内容で心に深く刻まれた一節がございましたので、ちょっとこちらで御披露させていただきたいと思うわけですが、三月二十三日の紙面からです。

その女性がやつてきた時、自動車教習所の職員たちはつづり痴ほう症による徘徊と思つたといふ。六十二歳だったが、十歳以上老けて見えた◆思いつめた表情だったわけは、あとになつて分かった。がんで余命六ヶ月との告知を受けたのだ。残されたわずかな時間、施設にいるご主人を頻繁に見舞いたいと、免許取得を思つ立った◆十月入校。病院に行く木曜日以外は、一日も休まなかつた。仮免まで若い人なら十数時間ですむ課程に何と百二十時間。雪国の

長い冬、足に霜焼けもできたが、「この年になつて初めてできた」とむしろいとおしむ風だった

◆免許証を手にしたのは十ヵ月後の昨年夏。十歳以上若返つて元気で車を運転して当校に現れた。新潟県中央自動車学校の新保芳孝さんが雑誌「自動車学校」でこの女性を紹介している◆道路交通法の改正案が今月、国会に提出された。増え続ける高齢者ドライバーの安全確保が改正の大きなポイントで初心者用の「若葉マーク」にあたる「シルバーマーク」新設も盛り込まれている◆改正案が目指すのはお年寄りの元気と共に存できる社会だ。新潟の女性は、その後もご主人のもとへ変わらずに通つている。免許証は余命宣告を吹き飛ばすお守りにもなつたらしい。

と、大変心打たれる紙面でございました。

〔委員長退席 理事朝日俊弘君着席〕

○國務大臣(白川勝彦君) 現在、国民生活にとりまして自動車はなくてはならない生活手段になつたと、こう言って過言ではないと思います。その一方では、年間七十万件以上の事故が発生し、九十万人以上の方が負傷し、御案内のとおり一万人前後の方々が毎年亡くなられている。しかし、この二つの要請を何としても我々は達成していかなければ、成績した車社会の実現に努めてまいります。

○西川潔君 次に、午前中に風間先生の方から質問が出たんですけども、車は最高でも百キロ

速歩行者と車、便利さと安全さがともに共存できるようなそういう社会をつくりたいということです。しかし、そこに規制がない以上は、これはリミッターという部品がついておるわけですから、例えば六十、七十、八十にセットしますと

中で、よい意味で警察庁は規制には消極的と申しましようか、それはどういうことかと申しますと、できるだけ規制に頼ることなく人間のモラル、道徳を重視されているよう私は感じるわけですけれども、このあたりの基本的な考え方をお伺いしたいと思います。

〔理事朝日俊弘君退席 委員長着席〕

○政府委員(山本博一君) 交通の安全と円滑を確保するためには、国民の権利を制限あるいは義務を課すという規制も重要な手段であると認識しておりますが、他方、運転免許保有者が七千万人に達し、いわゆる国民皆免許と呼ばれるような現在の車社会の実情を考えますと、規制のみに頼るのでなく国民一人一人が交通安全に関する意識を高めていただくことが重要であると考えておるところであります。

このため、警察といたしましては、従来より関係機関、団体等との連携のもと、年齢別、地域別、職域別等各種の交通安全教育や全国交通安全運動における広報啓発活動等を通じまして積極的に国民のモラルの向上を図ってきたところであります。

このため、警察といたしましては、従来より関

係機関、団体等との連携のもと、年齢別、地域

別、職域別等各種の交通安全教育や全国交通安全

運動における広報啓発活動等を通じまして積極的に国民のモラルの向上を図ってきたところであります。

このため、警察といたしましては、従来より関

係機関、団体等との連携のもと、年齢別、地域

別、職域別等各種の交通安全教育や全国交通安全

運動における広報啓発活動等を通じまして積極的に国民のモラルの向上を図ってきたところで

とされています。まず、その目的からお伺いします。

○政府委員(山本博一君) 最近の交通事故死者数を年齢層別に見てみますと、六十五歳以上の高齢者が四年連続して最も多い層となっております。また、そのうち歩行者の死者が約半数を占めているという現状でありまして、このようなことを踏まえますと、交通事故死者を減少させるためには高齢歩行者の保護が重要な課題と認識しておるところでございます。

警察では、従来から弱者感応信号機の整備を図るなど高齢者に優しい道路交通環境の整備に努めてきたところであります。高齢者の中には、加齢に伴う運動機能低下等によりまして、近づいてくる車両に気づくのがおくれたり道路を横断する速度が遅くなったりして交通事故に遭う方がおられますので、そのような方の通行の安全を確保するため、運転者に一時停止または徐行する義務を課すこととしたのが今回の改正の目的であります。

○西川潔君 きょうこうした内容の質問をさせていただきますといふことをいろいろなところでお

話をさせていただきますと、全国いろいろ声をかけていただきて、講演等にも寄せていただくんですけれども、いろんなことを言われるんですね。時間の関係でお願いはできないんですけども、例えば今最高齢では百四歳ですか、百四歳とか百五歳の人が現実に運転をなさっているし、個々にそういうことをいろいろ言われるんですね。この間も講演を行きました、高齢の方々がと言ふと、高齢といふことを言うなというふうに言われる。どう呼んだらいいんですかと言ったら、老人、もちろんいかぬと言うんですね。どういうふうにお呼びさせていただいたらいんでしょうかと言つたら、舞台の前まで来られました。それが日々本当に現実なんですね。

董、幼児に対する保護規定が既にございます。しかし、そうした中でも、例えば聴覚に障害を持つ方のお話では、運転者からすると、お年寄りや子

供が歩いています、あるいは車いすを利用されてしまう、一方、歩行者としても、エンジンの音やクラクションの音で危険を察知することはできるんで

すけれども、聴覚障害者の方の場合はそのどちらもあり得ないわけですから、後ろから車が来た場合は横を通り過ぎて初めて気がつく、そして猛スピードで行ってしまう、ああ危なかったなど、こ

う感じるわけです。

また、子供たちが学校へ通うときなんかでもそうですねけれども、おうちから気をつけて行ってらっしゃいと言われて伸び伸びと登下校させてや

うですけれども、おうちから気をつけて行ってらっしゃいなど、道の狭い車の多いところなんかでは

本当にそう思うわけです。道というものが余りにも車が中心であって、逆に歩く人が車におびえな

がらの生活を強いられていると言つても僕は言いつづけではないと思うんです。

そういう意味では、この新たな七十二条といふものが道路交通法の心臓部分と言えるのでは

ないかと思うわけです。つまり歩行者保護といふ点については、お年寄り、子供、障害者はもちろんのことですが、歩行者すべてに対する思いやり

というよりもむしろ遠慮するぐらいの意識というものが需要ではないか、私も運転者の一人として

うかと思いますけれども、一言御答弁をいたさないといふふうに思っています。

○国務大臣(白川勝彦君) 私は昨年の就任以来、交通事故といふのが今改めて大きな問題になつて

いるということを痛感いたしました。国家公安委員会の場でもまた警察庁幹部にも、現場の警察官が交通安全を取り締まるとして防止をするといふ

この活動はもちろん一番大切であるけれども、それだけに頼るというのでは不十分であるといふこと

とで、特に国民の交通安全に対する意識を高めなきな期待を抱くわけですけれども、一方、ハード面の整備によつて歩車共存を図るというのも重要な問題ではないかと思います。

次に、コミュニティーゾーンの形成事業についてお伺いをしたいと思います。

○西川潔君 よろしくお願いいたしたいと思いま

す。

運転者の意識改革といふ点では、今回、運転者対策として導入される社会参加活動においても大きな期待を抱くわけですけれども、一方、ハード面の整備によつて歩車共存を図るというのも重要な問題ではないかと思います。

その中で、車と人がお互いに譲り合つて両者を共存させるという考え方が最近大変注目を集めています。

いるわけです。車社会の先進国でありますヨーロッパ諸国では、早くから交通の静穏化といふ考

え方が大変重要な都市交通政策の一つとして位置づけられているわけです。例えば、道路におきま

しては狭窄によつて車道の一部を狭くするとか、あるいは路面を盛り上げるハーブなどを活用して

自動車の交通を抑制する、日本では十七年前に大

阪市が全国に先駆けて取り組んだわけですけれども、その後の国の補助事業になりまして全国各地に

広がりつあるわけです。最近では、交通安全対策よりむしろ景観を中心とする道路整備に傾斜す

る面が強くなつてかえつて危惧するという一面も出ております。

それを全戸に配れるようなことを真剣に考えようじゃないかということで、警察庁の内部においてもどこから費用を調達するかというようなことを含めて今鋭意努力中であることを申し上げます。

ただ、警察庁の取り組みを今申し上げたのでございまして、今後は、これらの規定も踏まえまして、車両の運転者が高齢歩行者などに優しい行動がそれより意識の啓発に積極的に努めてまいりたいと

思います。

○西川潔君 どうぞよろしくお願ひ申し上げたい

と存じます。

予算委員会等々でも年金の併給のこと、医療のこといろいろ御質問させていただいたんです。

今回の改正を機に、国家公安委員長として、この

交通安全に対する呼びかけですけれども、本当に

お願いしたいのは、全国津々浦々一軒一軒に配布するぐらのそんな、何とかしてもらえないかな

というふうに思ふんです。御無理な点も多々あります。

警視庁等においてはもう既に七、八種類のビラをつくってそれぞれ必要なところに今回特

に配つておるんですということで、警察庁の要請に基づいて各都道府県では特に広報啓発用のビラを重視している、こういうふうに聞いております。

ただ、警視庁の取り組みを今申し上げたのでございませんが、きのう私、羽田空港で行われました

指摘されるまでもなく、そういうことをしようと

いうことで今努力しています。

ただ、警視庁の取り組みを今申し上げたのでございませんが、きのう私、羽田空港で行われました

指摘されるまでもなく、そういうことをようと

いうことで今努力しています。

ただ、警視庁の取り組

しかし、人と車が共存していくために住民の声を最大限に尊重しながら地域の道路整備を進めていくという意味でこの事業には期待をするわけですけれども、今後はこういう事業をどういうふうに進めていかれるのか、お伺いをしておきたいと思います。

○政府委員(山本博一君) コミュニティ・イーゾーンにつきましては、議員御指摘のような事例が数々

積み重ねられてまいりまして以来、このたび初めて第六次交通安全施設等整備事業五ヵ年計画において重点施策の一つとして位置づけられ、全国的に組織的に展開されることになっておるところでございます。

このゾーンは公安委員会が行う交通規制と道路管理者が行う道路改良を組み合わせて実施するものであります。平成八年度を初年度といたしまして五年間で全國約三百カ所の整備を予定しておりますところでございます。今後とも建設省と連携を密にいたしまして、積極的、効果的な推進に努めてまいりたいと思っておるところでございます。

○西川潔君 次に、交通事故の被害者対策についてお伺いをしたいと思います。

毎年一人万人近くの方が交通事故でお亡くなりになるわけですけれども、特に歩行中あるいは自転車乗車中に亡くなる方が四千人近くいらっしゃいます。私も身近に交通事故で御家族を亡くされた方を存じ上げておりますが、その立場になってみると本当にこの悲しみや苦しみは理解できません。地域によっては家族の会を結成されて支え合ったり、また社会に働きかけたり、亡くされた方は外国にまで家族の方が行かれて勉強されて、また国内で活躍をされておられるような方もたくさんいらっしゃいます。

そうした中で、警察における被害者対策というものも被害者の方々にとりましては心の大きな支えになつてゐると思います。この点については、近年、警察におかれましては被害者の立場に重点を置いた取り組みが行われていると伺つておりますし、承知もしておりますが、今後とも一層の施

策の充実を改めてお願ひしておきたいと思うわけですけれども、長官、いかがでしよう。

○政府委員(関口祐弘君) 警察は社会秩序を乱す者に対しまして厳然と対処する、その一方におきまして、犯罪の被害者の方あるいはまた事故の被害者の方々には温かい手を差し伸べていかなければならぬ、かように考えているところでござります。

そのような観点から、先生お尋ねの交通事故の被害者やその遺族の方々に対しましては、被害者連絡制度の実施、自動車保険や福祉に関する制度の紹介などの施策を行つてきているところであります。今回、道交法改正におきましては、交通事故相談に応することを都道府県交通安全活動推進センターの業務として位置づけることとしております。

今後とも、警察といいたしましては、交通事故の被害者の方々と痛みを分け合うような気持ちで被害者対策を真摯に進めてまいりたい、かように考へておるところでございます。

○西川潔君 すばらしい御答弁をいただきまして、本当にありがとうございます。よろしくお願ひを申し上げたいと思います。

最後の質問にさせていただきます。交通安全教育についてお伺いをしたいと思います。

以前にも、聴覚に障害を持つドライバーへの対応として、手話通訳あるいは字幕スーパーを講習ビデオに入れてもらいたいという質問をさせていただきました。先日、大阪の新聞に、聴覚障害者の対応として交通安全講習の際に婦人警官による手話通訳が行われたという記事をこちらにも持つてまいりました。されど、日ごろから大変高うございます。ぜひこの場合にも、講習ビデオに手話通訳を入れるなど細やかな配慮をされたいと思います。この点については、長官の御見解をお伺いして、質問を終わりたいと思います。

○政府委員(関口祐弘君) お尋ねの聴覚障害者に配慮した講習の導入といたしますが、警

察といったしましては、障害のある方々が社会の構成員として地域の中でともに生活を送れるようになります。また障害者の場を広げ自由な社会参加が可能となる社会を構築するために、障害者対策を極めまして、重要なものとして位置づけまして、その積極的な推進を図つておるところでございます。

具体的に申し上げますと、交通安全教育の場におきまして、聴覚に障害をお持ちの方の利便と気持ちは配意した講習が行えるよう、手話による会話ができる警察官等の活用なり、あるいはまた字幕スーパー入りのビデオの整備等の体制の確保に努めているところであります。が、今後さらにきめ細かな対策が講ぜられるよう、引き続き都道府県事故相談に応することを都道府県交通安全活動推進センターの業務として位置づけることとしております。

今後とも、警察を指導してまいりたいと考えております。そこでいまして、今後定めることとしておりまして、この時期、交通安全運動を行われております。私も昭和三十八年に免許証をもらいまして、一年間、平均すると多分一万から一万二千キロぐらい今も車を運転しております。そういう意味ではこの時期、出前の交通安全教室だとか、あるいは町内会、関係各位の方々がテントを張つて、各交差点、危ないところで大変な運動をしておることにつけは感謝を申し上げます。

交通事故というのは、加害者も被害者も大変嫌な思いをするものでございます。昔導入されました通称若葉マーク、この若葉マークをつけているために初心者だということと隨分いじめられたり幅寄せを受けたりする、かえってない方がいいんじゃないかということとあえてつけない人もいっぱいおるのを長い経験で承知しております。

○田村公平君 春というものは人事異動があつたり、児童生徒では入学式があつたり、まさにこう

いう時期、交通安全運動を行われております。私も昭和三十八年に免許証をもらいまして、一年間、平均すると多分一万から一万二千キロぐらい今も車を運転しております。そういう意味ではこの時期、出前の交通安全教室だとか、あるいは町内会、関係各位の方々がテントを張つて、各交差点、危ないところで大変な運動をしておることにつけは感謝を申し上げます。

交通事故というのは、加害者も被害者も大変嫌な思いをするものでございます。昔導入されました通称若葉マーク、この若葉マークをつけているために初心者だということと隨分いじめられたり幅寄せを受けたりする、かえってない方がいいんじゃないかということとあえてつけない人もいっぱいおるのを長い経験で承知しております。

今度、俗に言う高齢者マーク、シルバーマークをつけけるがために他のドライバーから若葉マークと同じような嫌がらせといふか、いじめといふか、そういうことがないよう、保護規定の意味であります。間違つてもそういうことのないよう御当局の奮起をお願いいたします。

○政府委員(関口祐弘君) 私、記憶が間違つてなければ、

○政府委員(山本博一君) 高齢運転者が当事者となつた交通事故を防止するためには、高齢運転者自身が自分の加齢に伴う身体機能の低下というものを自覚して慎重な運転を心がけることが大切であります。が、このほかに周囲の運転者も高齢運転者に対し思いやりを持って運転することが重要であります。

したがいまして、今後定めることとしておりまして、このドライバーに対しまして高齢運転者者に対する周知徹底を図りたいと思つております。それとともに、運転免許の更新時講習等種々の運転者教育の機会を通じまして、一般ドライバーに対しまして高齢運転者者に対する周知徹底を図りたいと思つておるところでございます。

また、今回の改正案では、シルバーマークを表示した自動車に幅寄せ、割り込み等を行うことを禁止することとしております。このような悪質なドライバーに対しましては、適切な指導、取り締まりを行つてまいりたいと思っておるところでございます。

○田村公平君 私、記憶が間違つてなければ、ここ十年間ぐらいはスピード違反も駐車違反も捕まつてないはずですが、それ以前に、かつて七号で後ろからあおられまして、それでスピードを上げたら、ぼこっと覆面パトカーのてかてかがついてスピード違反で捕まりました。そういうケースも間々あるのですから、特に若葉マークと違いましてシルバーマークの場合は高齢者の方であります。間違つてもそういうことのないよう御当局の奮起をお願いいたします。

さて、先ほど来いろんな御質問がありましたが

これで、お伺いをしておりまして、どうも我が国には道路行政や警察行政はあっても、総合的な交通政策がないような気が大変強くしております。その中で、例えば交差点に行きますと、これは具体的にどういうことをお考えになつておられますか。

議がいっぱいあります。右へ曲がると何々役場に行くとか、左へ曲がると何々町へ行けるとか、その手前には駐停禁止があったり、速度制限があり、これがすべて管轄が役場であれば市町村、国の出先機関であればそれぞれ、それプラス民間のいろんな広告物があるのですから、非常に交差点での事故が多いというふうにこの統計にも出ておりますけれども、そういう縦割りの弊害はなたけ関係各機関で調整をしてきれいにしていただきたと思います。

今、道路公団歳入をなさつております鈴木道雄さんという方が、かつて四国地方建設局の局長当時、単身赴任なものですから、八十八ヵ所、いわゆるお四国さんを自分で運転して回つたら、我が省の道路標識を見て行つたらなかなか目的のお寺に着かないという笑えぬ事実があつたことも御本人から聞いておりますので、これは関係各位の努力をお願いしたいと思います。

そこでお尋ねをしたいんですが、きょうは建設省にも来ていただきたいと思いますが、こういふ三角形のマークで、石がころころ転がつておるようなことを图案化して落石注意という標識がありますけれども、落ちてくる石を避けるのに具体的にどのようにしたらいいかということをその標識を出しておるところに聞きたいんです。これは道路防災対策室にお伺いします。

○説明員(宮本泰行君) 道路は、先生御存じのとおり、人間の暮らしを支える上で大変重要な役割を担つておるということで、安全で安心して利用できる災害に強い道路ネットワークの確保を図ることが大変重要だというふうに認識しているわけでございます。

このために、建設省を初めとしまして、道路管理者においては従来より落石に対する点検を実施しまして、その結果に基づいて重点的に防災対策を実施しているところでございます。特に平成八年と九年度におきましては新たに防災総点検というような形で実施しているところで、その点検結果に基づきまして落石防止対策の一層の充実を

図つていきたいというふうに考えております。

今後とも必要な点検対策を継続実施いたしまして、安全で安心できる道路ネットワークの確保に努めてまいりたいと考えております。

○田村公平君 おたくの前の室長の酒井孝さんと

いう方がおられたときに、私どもの高知県で二名ほど死にましたね。つい最近は高知県の北川村と

亡したけれども、ほとんどニュースになりませ

ん。きのうは鹿児島の方で地震があつたので、三

十トンの石が落ちてきたというのはちょっと写真入りで出来ましたけれども、人間の数が多く死んだからえらいとか一人だからよくないとかいう意味ではありません。十人単位でありますと大きな

ニュースになりますが、東京あたりでもし三十

ンぐらいの石が落ちてきて人が死んだりしたらこ

れは恐らく責任問題まで発展するのでしょうか上

げられない。

そういう中で、霞が関の論理が動いて施策が行

われているような気もしておりますのですか

○説明員(宮本泰行君) 道路は、先生御存じのとおり、人間の暮らしを支える上で大変重要な役割を担つておるということで、安全で安心して利用できる災害に強い道路ネットワークの確保を図ることが大変重要だというふうに認識しているわけでございます。

このために、建設省を初めとしまして、道路管

理者においては従来より落石に対する点検を実施しまして、その結果に基づいて重点的に防災対策を実施しているところでございます。特に平成八年と九年度におきましては新たに防災総点検といふ形で実施しているところで、その点検結果に基づきまして落石防止対策の一層の充実を

道であります。次が市町村道、それから主要地方道、それからいわゆる一般地方道、それから高規格道というんですか自動車専用道路、それから俗に言う高速道路ということになつております。

そこで、国道課長にお尋ねをしたいと思っておりますけれども、一般国道、例えばわかりやすくいいますと五十五、五十六号線、あるいは三十二、三十三号線、これは大変格式のある古い国道です、昔で言う一級国道です。自歩道すらない道路なんですね。そういうところで、例えば家族連れで運転しておってトイレに行きたい、トイレもな

いんです。あるいは眠気を催してそのまま行つた二十九号線、これは大変格式のある古い国道といつても自歩道すらない一番から九十九番の国道であります。

そういうことで、たしか平成三年十月に一ヶ月間、高速道路等は御案内のとおり二十キロないし二十五キロ置きにサービスエリア、パークリングエリアがあって情報が得られますけれども、普通の道路にはないものですから、道の駅というのをたしかモデル事業でおやりになって、全国展開をしておるようによく承知をしております。

そういう道の駅のハード面はよろしいんですが、ソフト面で、いわゆるITSをにらんだ、單なるカーナビとかVICS情報だけじゃなくし

かからもう一つは、いわゆるワイヤを張つて、石が落ちてくれればワイヤが切れますから、そうすると信号が発せられるような防災設備もいっぱいあるはずです。どうかそういうことを、これからも道

駅、どちらも道の駅の事業でござりますが、これは従来です

て、きめ細かいソフトウエアの集積場としての道

の駅、どのよう取り組んでおられるか、お尋ね

ます。

○説明員(城内求行君) 御指摘をいただきました

道の駅の事業でございますが、これは従来です

と、道路の交通機能ということで着眼点が自動車を早く通すんだという方にいささか向きがちであつたものを、道路利用者に休むスペースをつく

るという交通安全上の視点も加味いたしまして、道路利用者の方に駐車場の休憩施設を提供する、

この資料によれば昨年は一万人を切つたという

ことありますけれども、毎年一万人近い死者が

出ている。その発生率じゃなくて件数では、一

番がいわゆる一般国道、つまり一番から九十九

番、昔で言うところの一級国道、そして三ヶ国

で整備をしているといったものであります。道の駅を使いまして、道路利用者の方に地域の道路情報をありますとか観光情報を得られるようにして

いるところ全国で三百十三ヵ所を整備してまいりました。何らかの道路の情報でありますとか地域の情報を出せるようになつてあるところが約八割ございますので、そういう基礎的なところであります。

そこで、国道課長にお尋ねをしたいと思っておりますけれども、一般国道、例えばわかりやすくいいますと五十五、五十六号線、あるいは三十二、三十三号線、これは大変格式のある古い国道です、昔で言う一級国道です。自歩道すらない道

路なんですね。そういうところで、例えれば家族連れで運転しておってトイレに行きたい、トイレもな

いんです。あるいは眠気を催してそのまま行つた二十九号線、これは大変格式のある古い国道といつても自歩道すらない一番から九十九番の国道であります。

そういうことで、たしか平成三年十月に一ヶ月間、高速道路等は御案内のとおり二十キロないし二十五キロ置きにサービスエリア、パークリングエ

リアがあって情報が得られますけれども、普通の道路にはないものですから、道の駅というのをたしかモデル事業でおやりになって、全国展開をしておるようによく承知をしております。

そういう道の駅のハード面はよろしいんですが、ソフト面で、いわゆるITSをにらんだ、單

なるカーナビとかVICS情報だけじゃなくし

かからもう一つは、いわゆるワイヤを張つて、石が

落ちてくれればワイヤが切れますから、そうすると信号が発せられるような防災設備もいっぱいあるはずです。どうかそういうことを、これからも道

駅、どちらも道の駅の事業でござりますが、これは従来です

て、きめ細かいソフトウエアの集積場としての道

の駅、どのよう取り組んでおられるか、お尋ね

ます。

○説明員(城内求行君) 御指摘をいただきました

道の駅の事業でござりますが、これは従来です

と、道路の交通機能ということで着眼点が自動車を早く通すんだという方にいささか向きがちであつたものを、道路利用者に休むスペースをつく

るという交通安全上の視点も加味いたしまして、道路利用者の方に駐車場の休憩施設を提供する、

この資料によれば昨年は一万人を切つたとい

うことです。それで、どしゃ降りの雨で下手をする

ことがあります。その情報は一般国道では全然

入つてこないんです。そこまで行つたら通行止めになります。

現実問題、軽四輪クラスだと迂回路がありますけれども、そんな大きなトレーラークラスには迂回路がありません。その情報は一般国道では全然

入つてこないんです。そこまで行つたら通行止めになります。

なんですね。それで、どしゃ降りの雨で下手をする

ことがあります。その情報は一般国道では全然

入つてこないんです。そこまで行つたら通行止めになります。

現実問題、軽四輪クラスだと迂回路がありますけれども、そんな大きなトレーラークラスには迂回路がありません。その情報は一般国道では全然

入つてこないんです。そこまで行つたら通行止めになります。

なんですね。それで、どしゃ降りの雨で下手をする

ことがあります。その情報は一般国道では全然

入つてこないんです。そこまで行つたら通行止めになります。

そこで、時間の関係で三番目の質問に移らせていただきます。

それぞれの規格に応じて都道府県、市町村であると思ひますけれども、所管官庁は建設省であります。警察の所管は警察庁、各都道府県警になると思います。こととの連絡が密にされ、その情報を受けるのは一般のドライバーですから、警察無線なんかいわけですから、そういうことについての協議、今の御説明では道の駅に関するても趣旨はわかるんですが、車が通れないと一番困るわけです。今までの考え方は、A 地点からB 地点まで可及的速やかに車が通ればいいという発想だったんです、おまえら勝手に走れと。だけれども、そうじやない時代に入ろうとしているときに、そこらは警察との連携はどういうようになさっていらっしゃるか。

○説明員(城廻求行君) 確かに私ども今交通管理をさせていただいておりまして、ある一定の雨が降りますと通行止めにする、そのときのやり方といえば、現地にゲートをつくっておりまして、そこで閉めるということをさせていただいているます。

その現地まで行かないで閉まっていることがわからないということではないという御指摘だと思います。その場合でもできるだけ早く、例えればラジオ情報等でお知らせするということは御指摘をいただいており、警察の方々とも連携をとつてなるべく早く出すということで努力はしているわけであります。必ずしも十分ではないのではないかという御指摘だと思いますので、こういった道の駅といった施設を最大限利用して、もう少し手前の方で情報がわかる状況にしていくこととすることで我々としても努力をしていきたい。情報を出すに当たっては当然私どもだけでは及ばないところがございますので、警察庁の方とも從来からも連絡をとっておりますけれども、より一層その点についても努力をしてまいりたいと考えております。

○田村公平君 ちょっと答えになつていらない部分があるんですね。

○説明員(城廻求行君) 説明が稚拙で申しわけなかつたと思ひますが、おっしゃるとおりのところが現状ではあると思います。したがいまして、そういうところを補完する意味でも、手前の方に道の駅という施設をつくってそこで情報を出す、例えば天気の悪いときにそこに寄れば時の状況がわかるというような仕組みをつくつていく必要があるかと思ひます。

まだ緒についたばかりとは申しませんが、少し経験も浅いところもございまして、幾つかの事例は出てまいっておりますが、全国的にはまだこれからだということで、我々としても努力をしていきたいと思ひます。

○田村公平君 山本局長にお尋ねをします。

そういうことで、今聞いてみたら城廻国道課長の話はちょっとかみ合わない思いが私ははあるものですから、警察としてはそういう情報を道路管理者である、国道であれば建設省の何々事務所、何々出張所とかいろいろ細分化されています、それは縦割りの組織ですけれども、協力していく気はおありでしょうね。

○政府委員(山本博一君) 御指摘のように、道の駅という施設におきまして道路交通情報が利用できればこの上ないことであらうとこう思ふて思つてゐるところでござります。このようなところから、各地域におきましてはいろんな試みがなされておるところでございまして、現在道の駅と警察の交通管制センターとは直接的につながつてゐるところは余りないわけであります。中間機関いたしまして日本道路交通情報センターから利用いたしまして、道路交通情報センターからファクスで道の駅に情報をとりまして刻々と提供

非常に効果的な方法でありますので、今後ともこういう方法などを利用いたしまして、より情報が入手しやすくなるように私どもも十分協力していきたいと思っておるところでございます。

○田村公平君 各省庁間のセクショナリズムをなるだけ廃止していただいて、そして情報というのは——今情報の話を何でしたかといいますと、ちょっとおもしろい統計を見せてもらつたんです。関東地域では五大紙の意見がほとんどあります。関東新聞では五大紙の意見がほとんどあります。関東新聞などから東奥日報とか高知新聞とかそういう田舎の声というのはなかなか通らないものですから、ぜひそういうことも御留意をしていただいて、立派な交通行政をしていただきたいということをお願いして、私は質問を終ります。ありがとうございます。

○委員長(峰崎直樹君) 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。——別に御意見もないようですから、これより直ちに採決に入ります。

道路交通法の一部を改正する法律案に賛成の方の挙手を願います。

〔賛成者挙手〕

○委員長(峰崎直樹君) 全会一致と認めます。

よって、本案は全会一致をもつて原案どおり可決すべきものと決定いたしました。

小林君から発言を求められておりますので、これを許します。小林元君。

○小林元君 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、平成会、社会民主党・護憲連合、民主党・新緑風会、日本共産党、一院クラブ及び自由の会の各派共同提案による附帯決議案を提出いたしました。

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)

し、その実効に遺憾なきを期すべきである。

一、最近の交通事故増加の現状にかんがみ、交通安全施設の一層の整備、道路交通環境の改善等を図るとともに、交通安全教育の充実、救急・救助体制の整備等関係機関が一体となつた総合的な交通安全対策を積極的に推進すること。

二、現下の交通情勢を踏まえ、交通違反の取締りは、悪質・危険性の高い違反及び迷惑性の大きい違反に重点を置き、一層の推進を図ること。

特に、凶悪化、粗暴化、非行集団化を強めている暴走族に関しては、暴力団対策部門等との連携強化等を積極的に行うとともに、行政処分及び再発防止措置の徹底を図ること。

三、軽微な違反を犯した者が講習の内容として選択できる社会参加活動は、運転者の資質の向上に資する活動に限定するとともに、学習効果が上がるよう十分指導すること。

なお、受講に当たっては、受講者の意向を十分に尊重すること。

四、高齢者の交通事故死者が増加している現状にかんがみ、高齢者の特性、交通実態等を踏まえた交通安全教育を一層推進すること。特に、七十五歳以上の者に対する講習については、加齢に伴う心身の変化を自覚できるよう内容の充実を図ること。

五、交通安全に関する民間団体等に関しては、主体的な活動が効果的に推進されるよう助言・援助を行うとともに、政策目的達成の成果について随時点検を行うこと。

六、速度違反、過積載、過労運転等による重大事故が多発している現状を踏まえ、使用者、荷主等の背後責任の追及を含め、再発防止のための指導・取締りを一層強化するとともに、関係機関・団体等と連携した事故防止のためのキャンペーン等各種施策を積極的に推進すること。

1

七、交通情報の提供に関しては、交通の円滑化及び事故防止の観点から、交通管制センターを中心内容の精度に留意した交通情報の収集・提供機能の拡充を図ること。  
なお、交通情報を提供する事業者に対しては、地域住民の交通安全及び生活環境に十分配慮するよう指導すること。

八、チャイルドシートの義務化、運転中の携帯電話の使用規制等の諸課題について、交通安全確保の観点に立って、引き続き検討・協議し、早急に結論を得るよう努めること。

九、本法の運用に当たっては、施行前に国民への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、本委員会における論議を十分踏まえること。

右決議する。

以上でございます。

○委員長(峰崎直樹君) 何とぞ委員各位の御賛同をお願いいたします。  
○委員長(峰崎直樹君) 小林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。

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

○国務大臣(白川勝彦君) 道路交通法の一部を改正する法律案につきまして、大変御熱心な御審議をいただき、速やかに御可決いただきましたことを厚く御礼申し上げます。

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り所存でございます。

今後とも御指導、御鞭撻のほどをよろしくお願ひ申し上げます。

○委員長(峰崎直樹君) 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(峰崎直樹君) 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。  
午後二時四十分散会

平成九年四月二十二日印刷

平成九年四月二十三日発行

参議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局

C