

内閣総理大臣 佐 藤 栄 作 殿

日本学術会議会長 朝 永 振一郎

(写送付先：科学技術庁長官・大蔵・文部・厚生・
農林・通産・運輸・労働・建設各大臣)

産業安全衛生に関する諸研究の拡充強化について（勧告）

標記のことについて、本会議第44回総会の議に基づき、下記のとおり勧告します。

記

現在わが国における産業災害にもとづく人的ならびに物的損害はおびただしいものがあるが、これは一つには、既知の対策が適切な形で実施されていないことにもとづくといえ、産業災害の発生機構ならびに予防対策についての科学的研究の立ちおくれが重要な原因となっていることは否定できない。したがって、これら諸問題の科学的研究の拡充強化は、わが国の産業の発展ならびに国民生活確保の上からとくに必要と考えられるので、本会議は政府にたいして次の事項を勧告する。

- 1) 大学において、産業安全ならびに産業衛生に関する共通講座・講座または学科をもうけ、これに関する知識を一般学生に普及させるとともにその研究を推進すること。
また、安全工学などに関する学科をもうけて、専門家ならびに専門技術者の養成にあたること。
- 2) 若干の大学に、専門別に分けた産業安全衛生に関する研究施設をもうけ、産業災害防止に関する基礎的総合的研究を推進させること。
- 3) 産業安全衛生に関する各省直轄研究所を、抜本的に拡充強化すること。
- 4) 交通災害防止に関する総合的研究を行なうため、本会議の立案する長期研究計画の線に沿って国立研究所をもうけること。
- 5) 産業安全衛生に関する研究を行なっている公立ならびに民間（公益法人など）研究所にたいして政府の助成を強化すること。
- 6) 前記の大学附属の研究施設、既存の産業安全衛生に関する諸研究機関の代表者その他専門研究者をもって、産業安全衛生に関する研究連絡協議会をもうけ、研究上の連絡調整をはかるとともに重大災害発生時における統一的調査実施を可能ならしめること。
- 7) 産業安全衛生に関する研究費の充実については、特別の考慮をはらうこと。

説 明

(1) 産業災害の発生状況と問題点、研究体制確立の必要性

一昨年には三井三池炭鉱で458名の労働者が一挙に死亡するという歴史上第2の規模の大爆発事故が発生したが、昨年には化学工場などで重大爆発事故がおき、今年になってからはいままでに既に3回も大きな爆発事故が炭鉱で発生し、山野炭鉱では237名の死亡者を出す悲惨事となっている。また漁船の沈没事故がひんぱんに報道されていることも周知の通りである。

しかし、これら一般に報道される労働災害は、災害全体の一部にすぎない。政府統計によっても労働災害によって年間死亡するものは7,000人を前後し、労災保険統計による災害件数でも100万件をこえ、実数はさらに多いと推定されている。

また、法定の業務上の疾病の危険にさらされている労働者数は労働省の調査（１９６３年）によっても１００万をこえるといわれるが、法定以外の実際の業務上疾病を加えるとすれば、その数はさらに上廻るものと考えていい。

さらに交通災害は、近年増加の一路をたどり、すべての交通災害の死亡者は、約１５、０００名に達し、負傷者は約６０万といわれるが、これも実実際より低い値であると考えていい。もっとも、この交通災害の一部は労働災害の一部と重なり合っているが、

このように、産業災害にもとづく人的被害は歴大な数に上るが、これによって多数の国民の生活が破壊され、本人とその家族は精神的苦痛をうけるばかりでなく、その経済的な生活の基盤を失ない、ときには被救恤層に転落するものさえ発生している。また国民経済的にみてもその損害額は莫大なもので、年間おそらく数千億円に達していると考えていい。交通災害についてもその損害の見積額は別として、産業災害についてのべた上述のことがすべて当てはまる。

一般的にいって、先進諸国に比べわが国では産業災害が多発する傾向が強い。災害統計の国際比較には種々困難をとまなうが、比較的問題の少ない死亡率についてみれば、炭鉱ではヨーロッパ諸国の３倍に達しており、とくに重大災害の発生件数においては数倍に及んでいる。また製造業についてみると、西ドイツ、イタリアに比べるとわが国はやや少ないが、イギリス、スウェーデンなどの２－３倍に達している。また、ソヴェトに比べると、炭鉱では約７０倍、建築では１０倍以上の災害率である。

何れにせよ、わが国の災害率は、先進諸国に比べ著しく多いことは否定できない。

ところで、労働省統計による労働災害件数は炭鉱の場合を除くと近年低下きみであるが依然として多く、とくに近年重大災害が続発する傾向がある。また新しい職業病が生まれ、多くの労働者に脅威を与えている。これは、一つには、急送な経済発展、合理化政策の下で災害を多発させる諸要因が増大し、他方災害防止対策が軽視されていることにもとづくが、新しい設備、有害物質の安全化についての研究が立ちおくれしていることも無視できない。

諸外国に比べ、わが国の産業災害が多発しているのは、労働条件、生活条件などの低劣さに対応しているものであるが、既存の防止対策が確実に実施されていないことによるところが大きい。例えば労働基準法、鉱山保安法、高圧ガス取締法その他数々の立法によって安全化のための措置が指示されているが、それが確実に実施される条件にないようである。しかし、一般的にみて災害防止対策そのものの適正化についての諸研究が立ちおくれ、適切な対策が樹立されていない点も災害多発の重要な原因となっている。例えば、産業災害防止に関する研究機関の規模が小さく、研究費や人員の不足になやみ、所属する研究者の努力にもかかわらず、社会的要請を十分に満たすことができないこと、新しい技術開発にもとづく災害危険の防止についての研究の立ちおくれなどはそれである。

もともと、科学研究は、国民生活の向上と経済の発展に寄与すべきものであるが、現在の産業災害に関する研究体制と研究の発展の速度は、社会的要請に十分にこたえているとはいえないのである。

このような立場から、第４１回総会において、本特別委員会が設置されてより１年有余にわたってわが国の産業災害に関する規存の研究体制、研究の実状についてくわしい調査を行ない、その問題点を明らかにし、今後の改善方策について慎重な検討を加えてきた。その結果、われわれは、前記主文に示したような諸点を勧告としてとりあげたのであるが、次にその個々の問題点について説明を加える。

- (2) 大学に産業安全衛生に関する講座，学科目，学科などをもうけること産業安全衛生の確立を推進させるための大学教育の役割は，一つはこれに関する一般的知識を学生に普及させることであり，も一つは専門的技術者または研究者を養成することである。

産業安全対策の鍵となるのは，生産技術者である。これらの生産技術者は諸機械設備の設計に従事するだけでなく，生産技術面の管理的業務に従事するのであるから，この2重の意味で，安全対策の中心的な人物である。したがって，大学に在学中から産業安全衛生に関する講義をうけ，その知識をもって生産に従事することになれば，安全衛生保持の体制が著しく強化されるであろうことは疑いない。また，講座や学科目をもうけることによって，産業安全衛生に関する研究が推進されるであろう。

事実，このような立場から，ソ連やチエコスロヴァキアなどでは，すべての大学で安全講座が必須となっており，アメリカ合衆国でも多くの大学でその講座がもうけられている。

既にわが国でも，若干の大学で安全工学に関する学科目をもうけているところがあり，近年増加の傾向をみていることは喜ばしいことであるが，今後はこの傾向を強め，すべての大学においてこういう講座がもうけられることが必要な段階にあるといわねばならない。この場合，共通講座としてそれをもうけることも一案であり，それが必須科目とみなされるようになることが望ましい。

この他，産業衛生に関する学科目が工学部にもうけられることが望ましい。近代技術の発達によって他方で職業病や公害が発生しているが，これを防止するためには，設計者ならびに現場の技術者が衛生学の知識をもっていることが必要である。しかし，それだけにとどまらない。アメリカ合衆国の例でもみられるように，産業衛生工学ともいべき Industrial Hygiene といわれる学問分野が発達しているが，これは労働者の健康の保持と増強を確保するための研究分野ともいべきである。

こういうものがとくに必要となってきたのは，技術の発展，複雑化ならびに人間の健康への危険の増大にもとづくものといえるが，わが国でも同様の現象がみられるので，将来こういった学問分野の発展をみることは疑いない。そのためにも，工学部において産業衛生に関する学科目をもうけて，その基礎的条件をつくり上げて行くことが必要と考えられる。なお現在2つの国立大学に衛生工学科がもうけられているが，ここでいう Industrial Hygiene とはすこし異なった性格のものであることを一言しておく。

また，理農学出身者にも，生産現場に配置されるものが多くなりつつあるし，受験室に勤務する場合にも実験装置は災害の危険が増大していることを念頭におかねばならない。

これら理・工・農学部以外の大学の卒業者でも産業の場で指導的立場に立つものが多いが，そういう人たちが大学の講義の一部として産業安全衛生に関する知識をうけていることが望ましいし，必要である。例えば労務管理に関係する社会科学部門の出身者には，産業安全衛生の原論的なものとそれに関する立法についての知識が必要である。

もっとも，産業安全衛生に関する学科目の必要度は学科の種類によって異なるであろうし，また教授すべき内容もそれぞれの具体的な学科に対応したものでなければならず，したがって一率的に考えるわけにはいかないが，こういう配慮の必要な学科は決して少なくはない。事実ソ連などでは工学以外でも必須となっているといわれている。

最後に、大学に安全工学などに関する学科を設置することが望ましい。

さきにも指適したように、産業安全衛生についての専門家または専門研究者の養成が必要であるが、とくに現在その必要性の高いのは安全工学に関する分野である。これは、安全衛生の確保のためには技術的対策の確立が最も必要であるというだけでなく、この分野の研究がとくに立ちおくれているので、単に講座としてではなく、若干の大学に安全工学に関する専門研究者の養成にあたる必要がある段階にあるといっている。もっとも本格的な専門研究者の養成のためには、アメリカの大学で行なっているように大学院の設置が望ましいが、将来はそのような方向に進むとしても、さしづめ専門学科が設置されることが必要と考える。これが設けられるならば、それは同時に安全工学に関する研究を大巾に促進できる基礎的条件の一つとなるであろう。

3) 若干の国立大学に産業安全に関する研究施設を設置すること。

産業災害を防止するためには、何より産業災害を生み出す諸機械、諸設備、装置その他を安全化するための技術的諸研究が必要である。安全工学というのは生産工程に随伴して発生する事故または災害を未然に除去することによって、その健全化、能率化、人道化をはかろうとするものであって、災害原因を科学的に究明分析して普遍的法則を見出し設計計画の段階において、あらゆる災害を防止しようとするものである。もっとも既存の諸工学も安全について関心をもっていることを否定するものではないが、生産中心の諸工学にたいして、安全確保の見地から、他の諸科学とくに医学心理学的諸研究と結合しつつ、安全化のための技術的研究を進展させようとするものである。

こういう研究分野の必要性は、近代的技術の発展、複雑化にともなって高まってきたのであるがとくに近年、新しい技術の開発にともなって、現在の知識では予想され難い危険性が潜在するおそれのあるものが生まれ、安全確保の見地からの工学的研究の必要が強調されるに至っている。

また、多くの産業災害は、単に技術的欠陥のみにもとづいて発生しているものではない。災害は機械を動かす労働者の行動を通じて労働過程で発生するものであるから、災害それ自体は、労働者自身の諸条件、それを規定している労働条件、環境条件、生活条件、つまり、労務管理、生産管理などの経営的諸条件などによつても規定され、それと結びついて発生するものである。したがって産業災害発生メカニズムは、技術的条件を含んで心理学的あるいは社会経済学的視点からの研究が必要であり、災害防止対策の適切化のためには、法学的研究が絶対不可欠である。

しかるに、わが国では安全工学に関する研究は、一部の大学または各省直轄研究所において部分的に行なわれているにすぎず、その基礎的研究については立ちおくれているし、新しい技術開発にもとづく災害防止等についてはほとんど手がつけられていない。また、災害発生メカニズムとその防止策の人文、社会科学的研究については著しく不十分である。これらの研究機構の確立は急を要しているといわねばならない。

このため、産業安全衛生に関する総合的研究機関をもうけるのも一案であるが、われわれは、むしろこの際、若干の大学に各分野別の研究施設をもうけ、それぞれの大学の特殊性を生かして研究が深められることの方がより適切であろうと考える。

また、交通災害の激増にかんがみ、交通安全に関する研究部門の拡充強化は急を要することはいうまでもない。これについては後述する国立（各省直轄）の交通安全研究所の外、大学附属の研究施設をもうけ、そこにおいてすべての交通安全についての基礎的研究を中心に研究が行なわれるこ

とが必要と考える。

参考までに、われわれの私案を示せば当面次のものが考えられる。

- I 材料研究施設
- II 爆発火災研究施設
- III 環境改善研究施設
- IV 土木建築研究施設
- V 機械装置研究施設
- VI 交通安全研究施設
- VII 産業災害に関する人文・社会科学研究施設

(詳細は参考資料として示す)

(4) 産業安全衛生に関する各省直轄研究所の拡充・強化

現在 産業災害について若干の各省直轄研究所がもうけられているが、その規模・内容は、先進諸国に比べて著しく劣っており社会的要請に十分こたえているとはいえない。現存の各省直轄研究所の名称とその規模について示せば次の通りである。

労働省	産業安全研究所	57名(博物館を含む)	研究部門	37名
	労働衛生研究所	58名	研究部門	46名
通産省	資源技術試験所	採鉱保安部	研究部門	84名
	北海道支所	九州支所を含み	計	約120名
警察庁	科学警察研究所	交通安全研究室	研究者	12名
(国鉄)	労働科学研究所	109名	研究部門	6名)
厚生省	公衆衛生院	労働衛生学部	研究従事者	6名

この他、東京工業試験所において、高圧ガス、火薬について、安全の立場からの研究者が一部所属している。

これらの研究機関の負弱なことは、これを他の諸国の研究所に比べてみると明らかである。

ソヴェトの労働安全研究所は6つで、それぞれ90~260名、計1000名と推定される従業員をもち、鉱山安全研究所は2つ、うちマキエスカだけで1,200名という規模である。労働衛生研究所、職業病対策研究所は16を数え、従業員合計は附属病院を含んで1,500名をこえるものと考えられる。これに比べわが国は、けた外れに小さい。欧米諸国についていえば例えばアメリカ合衆国の国立鉱山研究部門であるBureau of MinesのHealth and Safety Research and Testing Center 国立労働衛生研究所Field Headquarters U. S. public Health Service、西ドイツの国立材料試験所Bundesanstalt für material-prufung 国立衛生工学研究所Bundesinstitut für Borden Wasserund Lufthygiene、フランスの石炭総合研究所Cerchar などにおいても、安全工学ならびに産業衛生に関する研究が活発に行なわれ、何れもわが国よりも大がかりである。例えばU. S. Bureau of MinesのCenterは約400名、イギリスのSafety in Mines Research Establishmentは約385名、ポーランドは約1000名の石炭研究所をもち、その一部に保安研究部門をもっている。また、フランスのCerchar 研究所は人員約

432名でわが国のこれに当たる部門の3倍近く、予算も20倍をこえている。

もっとも、イギリスなどでは民間の団体による諸研究所が発達して、鉱山以外の分野ではそれが中心的地位を占めているが、これも資本主義の歴史が古いこと、民間団体でもある程度やりうる財政基盤と実績とがつくられていることによる。このような条件の乏しいわが国では、やはり産業災害防止のための科学的研究機関は、国立研究所が中心とならざるを得ないと考える。

以上の如く、わが国の各省直轄研究所は、その規模が小さく、研究費の不足になやみ、社会的要請に十分応じることができない状態にある。極言すれば、アクセサリーに近い存在になっているともいえる。一例をあげれば、鉱山以外の産業安全についての研究を分担している労働省産業安全研究所は、次の如き少数の研究者をもつにすぎず、研究上の分野もせまく、分業と協業の利益を活用できるにはほど遠い状態にある。

機 械 課	4 名 (課長を含む)	電 気 課	5 名 (課長を含む)
土 木 課	4 名 (")	指 導 課	4 名 (")
建 築 課	4 名 (")	博 物 館 課	4 名 (")
化 学 課	5 名 (")	所長1 部長2 計37名	
防 爆 課	4 名 (")		

これらの各省直轄研究所について、早急に機構を拡充し、安全衛生の各研究分野について、万遍なく研究が推進できるような体制がつくられることを必要と考える。(参考資料を参照)

このばあい、前記の大学附属の研究施設との関係が問題になるが、後者は基礎的系統的研究を中心に各省直轄研究所は、現場の安全問題に直結した諸問題に重点をおくという分業体制がとられることが望ましい。

(5) 交通災害防止に関する研究機関の整備強化

現在交通災害に関する研究は、一般の大学ならびに研究所関係者の行なう研究の他、道路交通については科学警察研究所、鉄道については国鉄労働科学研究所において行なわれているが、海上労働に関しては、主として財団法人労働科学研究所が行なっているだけで、本格的な研究所はなく、航空に関してはとくに見出されない。しかしながら、道路、鉄道などの交通災害の研究についても問題がある。

科学警察研究所の交通安全室は、わずか12名の研究員をようするにすぎず、本格的研究所とはいいがたく、現在の道路交通災害の死傷者60万の対策を研究する機関としては余りにも貧弱である。加えるに、交通災害は、警察の取締の立場から研究されることは適切ではないので、むしろそれとはなれた客観的研究を行ないうるような機関に改める必要があろう。また、国鉄の労働科学研究所は、109名であるが、そのうち26名は適性検査部門に属しているので本来の安全衛生の研究部門の規模は、64名にすぎぬ。もっとも、国鉄技術研究所では、技術的な立場から安全面を研究する立前となっているが、ソヴェトの国鉄技術研究所がその内部に技術的な安全対策研究部門をもち、さらに国鉄労働衛生研究所を別にもうけて、そこで心理学的ならびに医学的な側面から安全ならびに衛生面の研究を行なっているのに比べると、著しく見劣りがする。しかも、一般私鉄にはこういった研究機関をもっていないので、国鉄の研究部門が鉄道一般の安全衛生に関する研究を代行している形となっている。

このような現状は、交通災害の規模と適切な対策樹立の緊急性からみても、まことに不十分であるといわねばならない。

前述した如く、海上の交通災害についての本格的研究所を欠除しているが、周知の如く漁船の災害死亡率は炭鉱のそれをはるかに上廻っているし、小型鋼船、機帆船の災害率は高い。また、航空機の発達にともなって、その災害事故は増加するおそれがある。したがって、これらの分野での適切な対策を樹てるための科学研究の必要性は、今後一層高まるものとみななければならず、権威ある研究機関の設置が必要と考えられる。

以上の現状にかんがみ、われわれは、総合的な交通災害の研究機関を設立することが必要と考える。ここで総合的なものが必要というのは、交通災害発生メカニズムが相互に似ていること、とくに道路交通と鉄道交通の間では相互に交錯していることにもとづく。なお、参考資料としては、陸上交通に関する研究所の内容を試案としてかかげた。

(6) 産業安全衛生に関する公立ならびに民間研究機関への助成の強化

前記の直轄研究所のほか、若干の公立ならびに民間研究所があるが、その数は至って少なく、その点イギリスなどところがうところである。

公立大学としては、三重県立大学に産業医学研究所があるが、専任の研究者はいない。都道府県立としては大阪府立公衆衛生研究所のなかに研究員18名を含む労働衛生部がある程度である。

民間研究所としては、以前三井産業医学研究所があったが、三井鉱山の合理化政策のなかで消滅し、いまでは財団法人労働科学研究所と、中央労働災害防止協会の労働衛生サービスセンターがある程度である。前者は従業員100名のうち、研究部門の従事者69名であって文部省の民間研究機関助成金をうけている。後者は研究従事者11名の規模である。

以上の如く、わが国の産業安全衛生に関する公立あるいは民間研究機関の数も少ないが、公立については、研究機関は一部サービスの面をもっているのであるから、それが主要産業地帯にもうけられることが望ましく、民間研究所については、それが独自の研究分野を開拓しているので、国立研究機関を補うものとしてその存在意義をもっている。したがってこの種の公立ならびに民間研究機関を発展させることが必要と考えられるので、政府は積極的な助成策を強化することを望むものである。

(7) 研究連絡協議会の設置

産業安全衛生に関する科学研究は、とくに総合的な研究を必要としている。前述したように産業災害が、技術的欠陥のみにとどまらず、個人の条件、労働条件、生活条件などの諸要因と相互に結びついて発生するものであるから、研究それ自体も理工学、農学、医学、心理学、社会学、法学、経済学などの各専門分野の協力の下に行なわれる必要があるのみならず、同一の専門分野でも、相互に連絡調整をはかり、分業、協業の実を上げることが必要である。このために、われわれは、前記の諸研究施設、研究所の代表者の他、大学での専門研究者をもって、研究連絡協議会をもうけ、それが前述の機能を果たすことが必要と考える。

さらに、この研究連絡協議会は、重大災害の発生に当っては、統一的な調査機関としての役目を果たすことも可能であり、かつそれが必要と考える。この理由は次の通りである。

現在、重大災害が発生すると、各種の取締機関からの調査が併行して行なわれるのが常である。

例えば、化学工場の爆発に際しては、警察、労働基準、通産、消防などの諸機関の調査が行なわれ、資料のうばいあいとなることもめずらしくない。しかも、災害発生のメカニズムについてときとして素人に近いものが調査することもあるのであるから、適切な調査の実施は困難である。したがってこういう重大災害が生じたときには、権威ある調査機関が中心となって傘下の研究者のなかからその災害事故調査の適任者をえらんで統一的に調査を行ない、その根本、原因を摘発し、その調査結果をもととして各取締機関が事後の処置を行なうことが一部の人たちから要望されてきているが、このような統一的調査機関としては、この研究連絡協議会は役立つものとする。というのは、この協議会には、その傘下に各種専門分野に属する多数の研究者を網羅しているからである。しかも、このような調査を通じて、今後の研究の発展に役立てることができるという利点もある。

(8) 研究費の増額の必要

産業安全衛生に関する諸研究費は一般的にいて著しく不足している。

広く災害に係したものととしては、自然災害、公害などであるが、この何れも科学研究費の特定課題としてまとめられ、ある程度研究を前進させつつあるが、産業安全については、いまのところほとんどみるべき研究費は与えられていない。

労働省は、労働衛生研究費をもっているが、年間150万円にすぎず、各研究者にはわずかの金額しか割当てられていない。文部省の科学研究費についても、産業安全衛生に関するものはごく少額で、その必要をみたすにはほど遠い。交通災害に関しては、近年科学技術庁の研究費がでて増額されるに至ったが、それでも十分な額とはいえない。とくに今後必要と考えられている工学関係の研究費は、設備などに膨大な額を必要とするので、現状では、研究を急速に推進させるだけの状態にはない。

またとくにここで強調しておきたいことは、産業安全衛生についての研究は、各大学の教授以下の研究者が大部分を占め、それが研究費の不足に苦んでいる事実である。したがって産業安全衛生に関する研究を急速に推進させるためには、十分な必要研究費を与え、研究意欲を振起し、積極的な研究への参加が望まれるのである。

参考資料 (I)

国立大学に附属設置すべき研究施設に関する試案

施設名	部門名	研究内容
I 材料研究施設	(1)材料物性部門	気体、液体、固体の高温または高圧性、極限状態の物性に関する研究
	(2)材料強度部門	材料の疲労、劣化、腐蝕、応力、破壊機構非破壊検査等に関する研究
	(3)特殊材料部門	防音、防振、断熱、遮蔽等の特殊目的の材料物性
II 爆発火災研究施設	(1)燃料基礎学部門	火焰反応、発火機構、反応性気体力学に関する研究
	(2)爆発基礎学部門	爆発理論、爆発転移機構、衝撃波に関する研究
	(3)危険性物質部門	自然分解、混合危険、自動反応、反応抑制発火危険性、有害危険性に関する研究
	(4)火災工学部門	防火、耐火、消火、燃焼機器に関する研究
	(5)爆発工学部門	防爆、耐爆、ガス爆発、粉塵爆発、凝相爆発の防止に関する研究
	(6)高圧工学部門	高圧容器、高圧配管、高圧ガス爆発、安全装置に関する研究

施設名	部門名	研究内容
Ⅲ環境改善 研究施設	(1)換気計画部門	局所換気，エアカーテン方式，坑内通気等の研究
	(2)排ガス浄化部門	排ガスの集塵，脱硝，脱臭等に関する研究
	(3)排液処理部門	工場排水の処理方法に関する研究
	(4)産業都市計画部門	新産業都市，コンビナート等の都市の安全化の総合計画
	(5)避難計画部門	災害発生時における避難施設に関する研究
Ⅳ土木建築 研究施設	(1)土質基礎工部門	堀削，盛土法面の安定工，構造物基礎の安定工に関する研究
	(2)建設施工部門	建設施工中の異常外力とそれによる構造物の災害防止に関する研究
	(3)工事計画・管理部門	品質管理，資材運搬，施工計画，安全管理に関する研究
Ⅴ機械装置 研究施設	(1)機械設計部門	工作機械，運搬機械，土木機械などの安全設計に関する研究
	(2)装置設計部門	各種装置，配管，弁などの安全設計に関する研究
	(3)電気設計部門	電気機器，配線，静電気，避雷などに関する安全設計の研究
Ⅵ交通安全 研究施設	(1)道路部門	信号機の集中制御，横断施設，車輛および歩行者の防護施設ならびに交通規制に関する研究
	(2)鉄道部門	高密度運行の合理化と信号，踏切，障害警報などの保安装置に関する研究
	(3)港湾部門	避難港湾設置，航路の拡張，しゅん濇，航行保安，防波堤，港口設置に関する研究
	(4)航空部門	離着陸施設，積御施設，航空路，航空管制周辺規則等に関する研究
	(5)人間工学部門	操縦者の知覚，疲労現象を研究するとともに分全操縦に適する車輛設計に関する研究を行なう。
Ⅶ産業災害 に関する 人文社会 科学研究 施設	(1)心理学部門	災害発生機構の心理学的研究 精神衛生学的研究
	(2)社会経済学部門	災害統計の研究，災害発生の社会経済学的諸条件の研究，災害の経営学的研究
	(3)法学部門	安全衛生法規，労災補償の研究，監督機構等の行政学的研究

所要人員

	教授	助教授	助手	教官	事務管	雇員	傭人	計
材料研究施設	3	3	6	6	2	7	4	31
爆発火災研究施設	6	6	12	12	3	14	7	60
環境改善研究施設	4	4	8	8	2	9	5	40
土木建築研究施設	3	3	6	6	2	7	4	31
機械装置研究施設	3	3	6	6	2	7	4	31
交通安全研究施設	5	5	10	10	3	12	7	52
人文社会科学研究施設	3	3	6	2	2	6	2	24

参考資料（Ⅱ）

各省直轄研究所の拡充計画試案

ここに示したのは、大体5ヶ年程度を考慮にいたったもので、決して理想的なものではなく、当面の必要最低限として考えており、それ以上に拡充強化されることにこしたことはない。

もっとも、ここでは、重要な研究所を重点的にとりあげたとどまる。とくに産業安全研究所は、現在はアクセサリーに近い存在であるから、拡充計画が大きい、この拡充によって、研究は格段に深められると考える。

(1) 労働省産業安全研究所

組織は管理部，研究部，博物館に分ける。人員は243名とする。（現在57名）

1. 研究部

研究部門の組織は、つぎの6研究部，21研究室とする。人員は177名

第1研究部 28名

加工機械研究室	加工機械，機器，工具等の安全に関する研究
運搬機械研究室	運搬機械，機器等の安全に関する研究
材料研究室	機械，機器等の材料の疲労，劣化等および非破壊検査に関する研究

第2研究部 33名

仮設構造第1研究室	足場，支保工機橋等地上仮設構造物の安全に関する研究
仮設構造第2研究室	土留，きりばり，トンネル支保工等地下仮設構造物の安全に関する研究
応用地質研究室	土圧，岩圧，落盤予知等に関する研究
施工研究室	建設工事の落下物防護墜落防止設備，その他施工上の安全に関する研究

第3研究部 33名

電力設備研究室	発電電，送配電の設備および工事上の安全に関する研究
電気使用設備研究室	需要側電気設備の安全に関する研究
静電気研究室	静電気に関する研究
弱電応用研究室	機械設置等の安全のための弱電応用に関する研究

第4研究部 33名

危険物第1研究室	気体および液体の危険物に関する研究
危険物第2研究室	粉塵および固体の危険物に関する研究
防爆電機研究室	防爆電機の材料，構造試験等に関する研究
防爆施設研究室	機器および装置の防爆構造，安全装置等に関する研究

第5研究部 27名

環境安全研究室	機器および作業環境の安全化に関する研究
人間工学研究室	災害予防のための人間工学的研究
保護具研究室	保護具に関する研究

第6研究部 23名

安全管理研究室	管理組織および安全教育等に関する研究
災害分析研究室	災害の原因分析および統計に関する研究
作業行動研究費	作業態度および動作等に関する研究

2. 管 理 部

管理部は、つぎの3課とする。 人員は42名

庶務課	人事, 会計, 営繕, 厚生, その他
企画課	研究に関する企画, 総合調査, 連絡, その他
工作課	研究のための工作および設備, 機器等の保守

3. 博 物 館

博物館は東京と大阪にあるものを拡充する。人員24名

(1) 東京産業安全博物館 人員13名

管理課	安全博物館の管理および運営
指導課	安全教育相談および指導

(2) 大阪産業安全博物館 人員11名

管理課	安全博物館の管理および運営
指導課	安全教育, 相談および指導

(2) 労働衛生研究所

- 労働衛生研究所の研究部門は現在、職業病部(17部), 労働環境部(17名), 労働生理部(11名)の三部であるが、これらの部のみでは最近の急速な産業技術の発展に伴う、労働者の新しい健康障害とその予防を研究することは困難なので、新たに産業上使用されているあるいは使用されようとしている毒性未知物質の毒性予測技術の研究のための中毒実験部(13名), 労働者の健康状態の疫学的研究のための労働衛生疫学部(11名)及び精神労働の研究を強化するための労働心理部(11名)の三部を新設する必要がある。

- S P E用動物実験室並びに機器測定室を新設する。

(649.5 m² × 3)

- 模擬坑道の新設(安全研究所屋外実験場構内)

(3) 資源技術試験所 保安研究部門拡充計画

現在、資源技術試験所では、採鉱保安部、北海道、九州支所が相連けいして保安研究を実施しているが、研究員総計84名(採鉱を含む)であり、採鉱研究担当者も保安研究を分担している現状で、しかも研究自体が実用化のため、大型化しつつあり、数多い研究を円滑に遂行するのに極めて不十分である。従って保安部を新設してこれに対応させる。

資源技術試験所 保安研究部門(研究員84名 採鉱を含む)採鉱保安部(研究員46名)

第1課	(採鉱, 鉱山火薬)
第2課	(鉱山保安, 坑内保安用品)
第3課	(鉱山機械, 機器防爆)
第4課	(工場等保安)

北海道支所(研究員17名)

第1課	(鉱山保安, 坑内保安用品)
第2課	(鉱山機械)

九州支所（研究員21名）

- 第1課（ 鉱山保安，抗内保安用品 ）
- 第2課（ 鉱山機械 ）
- 第3課（ 試験炭鉱，採鉱，保安，鉱山火薬 ）

拡充計画 研究員増56名（採鉱保安研究員140名）

保安部（新設）（研究員51名）

- 第1課 鉱山保安（爆発，火災等）
- 第2課 鉱山保安（落盤，運搬等）
- 第3課 機器防爆
- 第4課 鉱山火薬，発破保安
- 第5課 工場等保安

九州支所（増員）（研究員26名）

第3課 試験炭鉱における研究員5名増

現行採鉱保安部は採鉱部とする（研究員46名）

参考資料（Ⅲ）

交通安全研究所についての試案

部	研究室	研究内容
道路交通 研究部	(1)交通規制研究室	交通の円滑化，歩行者の安全をはかるため交通規制の研究
	(2)信号集中制御研究室	信号機の運動を中央で一括制御するための制御装置に関する研究
	(3)交通経済研究室	交通経済に関する資料の蒐集と研究，交通災害統計の研究，災害コスト，交通労務管理の研究
	(4)排気ガス研究室	排気ガスの分析，その防止方法の技術的研究
道路施設 研究部	(1)交差点研究室	交通容量を増大させるための交差点およびその附近の設計，信号機の設置方法，交通処理の合理化に関する研究
	(2)横断施設研究室	横断歩道の設置標準と安全横断のための簡易施設の研究
	(3)防護施設研究室	ガードレール，凍結防止装置，路面すべり防止工等車輛の運行を安全にするための防護施設の研究
	(4)道路照明研究室	横断歩道，トンネル，橋梁，交差点などにおける道路照明施設に関する研究
	(5)高速道路研究室	高速道路における縦横断線形，登坂車線，分離帯および道路標識に関する研究
車 輛 研 究 部	(1)材料研究費	車窓ガラスの飛散防止，パンク防止タイヤなど部品材料の事故防止に関する研究を行なう。
	(2)振動研究室	路面凹凸によって生じる車輛振動を軽減し運転時の安定をはかる研究を行なう。
	(3)標示照明研究室	方向指示器，制動燈など車輛の具備する燈火，ならびに前照燈の自動減光など標示燈，照明燈に関する研究を行なう。
	(4)護身装置研究室	車輛の衝突時における乗客の安全をはかるための護身装置に関する研究を行なう。

積 荷 研 究 部	(1)放射性物質研究室	左の各種物質についての危険性の尺度，その測定方法に関する研究 これらの物質についての格付，包装，容器，積荷，荷卸し方法などについての研究
	(2)毒性研究室	
	(3)爆発性物質研究室	
	(4)高圧ガス研究室	
	(5)低温研究室	
	(6)調 査 係	国際資料の蒐集
運転従事 者研究部	(1)適性素質の心理学的研究室	知能，視聴覚機能，知覚運動機能，情意，性格など精神的機能の研究
	(2)適性素質の医学的研究室	身体的，生理的諸機能の研究
	(3)運転者の訓練教育に関する研究室	訓練方法，安全教育の研究 運転技術の検査方法
	(4)運転疲労研究室	労働時間，休息，疾病，アルコールなどに関する研究

人 員

所 長	1 名
研 究 部 長	5 名
研 究 室 長	23 名（うち1名係長）
研 究 員	80 名
補 助 者	100 名
管理部 人員計	25 名
計	243 名

6 - 4 2

庶発第1087号 昭和40年12月13日

内閣総理大臣 佐 藤 栄 作 殿

日本学術会議会長 朝 永 振一郎

〔 写送付先：科学技術庁長官，大蔵，文部，自治各大臣
人事院総裁 〕

大学助手・研究補助者の待遇改善について（勧告）

標記のことについて，本会議第44回総会の議に基づき，下記のとおり勧告します。

記

科学者の待遇改善については，その重要性にかんがみ，本会議はこれまでしばしば政府に勧告を行なった。しかし，未だ十分に改善の実があがったとは認められず，はなはだ遺憾である。

特に大学の助手および研究補助者は，今回実施した実態調査によっても，大学における研究と教育とについて重要な役割を果たしているにもかかわらず，その待遇は，きわめて憂慮すべき現状にあることが判明した。

よって政府は科学者待遇改善の一環として，大学助手，研究補助者の待遇につき，次の事項に関し