

配がなくなるから、安心して歩道を歩くことができるというのです。これは結局いろいろあるのですが、私は、鉄道と言つてはおかしいのですが、複線の場合に恐らく歩く人は電車が、或いは汽車が来る方向の路線を歩くと思うのです。後から来る軌道を歩く人は恐らくないと思いますが、そういう点から見て安心感がある。これは人間の心理状態としても確かに思うのです。それから今までのように、急に後から来る車を左によけようか、右によけようかと迷うことがあります。だから対面交通は非常によいのだというのが約二百名以上あるのです。そのほかは別に。細かいのであります、事故が少くなつたというのがあります。その事故の少くなつたということは、対面交通は、右でも左でも人間が通るのをどちらかにきめておけばよい。要するに対面交通であれば……。事故が少くなつたということは、結局統計の面から見ると多いようですけれども、これは電車や自動車の台数、或いは自転車、荷車の台数が殖えたからであろう。比較する場合に、事故が確かに少くなつたということは実証できないのじやないかというふうな意見が多いのであります。それからよいほうで四番目は、自動車のハンドルが右側についてあるのでよいということですが、又そこからいろいろ／＼な問題が出ると思いますが……。それから五番目が、車と人の入り乱れがないので通行が非常にやさしく行われいいといふような、大体集計して見たのですが、前にも申上げましたように、そのうちの一一番は前か

から来る車の安全確認ということと、後から来る車の安全確認ということと、どちらも安心して歩行ができるということが大部分挙げられておるのではないかと思います。

それから悪いというのはどういうことかというと、このほうも調べて見ましたら、これは悪いという言葉は当らないのですが、とにかく五百人以上の場合は、大体習慣を破られるので困ります。これだけなんです。この習慣が新しい習慣ならないのですが、これは私の意見ですが、折角対面交通をやつても、今日から右側を歩くのだというのでも、急に変ることになつて、今度は左だというのでは習慣もなか／＼つかないのではないかということが多い。第二番目は、狭い道路になると混乱をする虞がある。これが第二番目であります。第三番目はこれは悪いとかどうこうというのではないのかといふのが多い。第二番目は、狭い道路になると混乱をする実行しないということ。子供たちはよくやつておるのですが、大人はしないのが多い。なぜしないかといふことに疑問を持つつたのですが、これは大人の調査で、自分が実行しない人が言つておるのです。それから四番目は、これはちよつと妙な意見なんですが、車に新しい規則をつけてくれといふのです。この新しい規則といふのは、私はちよつと見当がつかないのですが、例えば何と言いましょか。左側を通るのだということで何かそこに御意見を解釈できないのがあります。それは五番目に、どうせやるならば人の場合を全部左側通行にしてくれというのであります。それから六番目は、これはよくわかりませんが、正面衝突の危険があるので二つしか

大体今申上げましたようにいろいろな調査の結果から見ますと、対面交通は確かによいということを私も自分で事実交通の訓練などをしまして、又子供たちの交通自治会などの子供の話を聞きまして、或いは P.T.A.、母の会の会合で、子供の事故の場合に、それに対するところの対策の会がありますときに、やはり母親たちは、対面交通は確かによいというような意見が多い。こういうように私思いますので、皆さんの御意見を取りまとめて、ここに参考でありますけれども、発表した次第であります。

ましても、事情があるわけでございませんので、軽微なものや、或いは日本の現在の道路の事情や車輛の事情なども、十分配慮をして頂いて、そういう実態を無視して、何でもかんでも体制や罰金刑を科するというような現行法については、これは私ども適当でない。こういうふうに考えて、全国から数万の自動車同業者の署名を添えて、実は先般罰則規定の一部改正をお願いしたような次第でございます。そこで取上げられておりまする問題は、第七條に関する罰則並びに二十三條その他の罰則規定があるわけでございますが、これらは御承知のように、おしなべて三ヵ月以下の懲役又は五千円以下の罰金ということに相成つておるわけでございますが、私どもが、いろいろ自動車の運転手としての立場から申上げますと、先ず七條について申上げて見ますと、七條の第一項の一並びに四でございますが、これは自動車の操縦装置或いは操作装置に重大な故障があつた車を運転した場合の处罚でございますが、自動車の少くとも免許証を持つておる運転手が、操作装置やその他に重大な故障のある車を運転する馬鹿はないのであります。若し仮にこういうようなことが発見されたといったしましたならば、これは私どもが想像いたしますに、日本の車輛事情から来る運転中に起る軽微な、そうしたような故障ではなかろうかと思のります。併しながらこれにいたしましても、私どもは自動車そのものが古くなれば古くなつたほどに、三ヵ月に一輛検査を東京の場合には警視庁で受けるわけでございますから、従いまして車

検査までは車を使ってよろしいと、いう検査の合格になるわけでござります。ところが处罚は車輛を持つて来る者は、事業を営業しておる者には関係ないに、自動車の運転手にかかるて来るところに問題があり、更に又その处罚が罰金刑で全部やられておるということに問題があるのでござります。

それから更にこの中に飲酒運転がございますが、これは現行法では「酒に酔い」というふうに、いわゆる泥酔と、こういう恰好になるわけでござりますが、この解釈が取締る者によつてまちまちなのでござります。実は酒の好きな者と嫌いな者と、従つて量を多く飲んでも酔わない者、或いは量を多く飲むと直ぐ酔つぱらつて全然運転ができないくなる者とあるわけでござりますけれども、現在の取締を見ておりまして、酒の匂いがするということで处罚を受けておるというような例があるわけでございます。更に速度制限でございますが、速度制限につきましても、私どもいたしましてはいろいろ問題があるわけでござります。これは先ず一般的によくある例でござりまするが、交通の非常に頻繁な、例えば京浜国道のような道路でござりますと、御承知のように速度制限が高速度車、中速度車或いは低速度車でござりますが、これらが京浜国道をその速度に従つて参りますると、片面だけで三側になつて通行することになります。これが前方に参るものと手前に来るものと、合計いたしますと六側になるわけでございます。日本の道路でそのような道路はないのでございまして、従いましてどういたしましても、例えればト

○委員長(西郷吉之助君) 次に板山文
藏君。

○参考人(柳山文藏君) 警視厅交番第
一課長でござります。いろいろ御意見
があるようであります。私は実際警
視厅、警察でどういう方針でどんなよ
うなつくりをもつておこなつておき上げ

て、それによつて御説明を頂きたいと思ひます。この罰則の問題であります
が、第七條の無謀操縦のことにつきましては、これが二十八條へ行きまし
て、只今まで御説明があつたようになつて罰金並びに懲役と、罰金以上の刑になる
わけであります。こういう点についても少し申上げてみたいと思うのであ
りますが、この主として七條違反の關係であります。その七條をよく研究
してみますといふと、構造装置にただ
故障があつたのでは無謀操縦にならな
いのであります。特に「重大な故障」
というところに意味があります。「運転
の資格を持たない」第二号であります
。これは無免許運転であります。が、
このことについては、もう申上げるま
でもないと思います。「酒に酔ひ」であ
りますが、酒に酔つただけではないの
であります。「正常な運転ができない
處がある」こういうところに意味があ
るのであります。「たゞな、ハンドル」
第四号の問題でありますが、これも
「安全な操縦に必要な操作を怠つて」な
だ離したというだけじやなしに、その
上に安全な操縦に必要な操作を怠つ
た。

者に危害が生じない、事故が起らないかも知れませんが、こういう状態は必ず人の、一般通行者、或いは諸車の生命、身体、財産に危害が切迫しておる状況である。こういう状況のときに、無謀操縦として扱つておるのであります。それが正しい解釈だと思うであります。

そのほかのことにつきましても、只今荷物の積載のことがありましたたが、この二十八條によつて罰金以上の刑に処せられるのは、いずれも現実的危害、その後直ちに生ずるであろう危害を防ぐためにと、こういうことに実は重点があるのであります。これは警察官吏が諸車の乗車、積載又はけん引について危険防止のために特に必要があると認めたときは、その運転を一時停止し、この積載やけん引或いは乗車については、すでに許可があり、或いはない場合も、ある無しにかかわらず、つけ方、乗り方、引き方、これが特に危険がある。こういうことで、現実の行為としてその車を停めて、そして必要な処置をする。今後繰けて運転を繼續するため必要な処置を命ずる。その停止に従わなかつた。こういうことありましたら、これはその後直ちに重大な危害が予想される。許可、不許可の問題では実はないであります。そのほかのことも、いずれもそういうようになつております。従つて罰金以上の刑に值するだけの本質的なこの事故、同様の或いは類似の交通違反、交通事故を扱う警察いたしましては、非常にこれ

は慎重に考えまして、決して酔つてい
たから、息を嗅いでみたら酒臭がつ
から、これが泥酔運転だ。こういうよ
うなことはないであります。その結
果、更に正常な運転ができないとい
うふうに認められたときに、初めてこの
醜聞運転ということで、国警本部のほ
うからも調査が出ておりますが、これ
を御覧になりましてもおわかりになる
と思いますが、醜聞運転、醜聞して息
を嗅いで見、酒臭かつたということで
ありますならば、千八百十人昨年はあ
つたのです。それが本当に醜
聞運転として警察で取扱つたのは五百
十三人、こういう数字でありますて、
決して酔つぱらつたらみんな無謀操縦
だということではない。これは警察の
取扱いが、そのことについては罰金以
上である、その行為の本質の罰金以上
であるということについて、慎重な取
扱いの方針で臨んでおります。その結
果、決して今申上げたような一つ二つ
の或いは指摘されたようなことがあつ
たら、これはいわゆる間違いです。あ
まりの方針で臨んでおります。その結
果、決して今申上げたような一つ二つ
の或いは指摘されたようなことがあります
ことはよく私自覚いたしま
すが、さようになっております。そ
の点は刑の本質から取扱いを兼ねて申
上げましたのであります。又このこと
について構造装置なんかについては非
常に警察で制動装置、警音器、操向裝
置その他の構造装置については、莫大
な街頭の車体検査等を行いまして取扱
いはするのであります。それをおわ
ゆる構造装置上の無謀操縦に倣すると

いうことで検察官に送致する数は、非常にこれは少いのです。こういう点を御覧頂きまして、決してこの取扱いとして、何でもかんでもこう字句にあるというので、全部やつておるということではないのです。

それから、こういう意味におきまして、この罰金以上の問題として、実は私はもうこれでいい。このほうが、実は警察も慎重になるとか、一般の自動車を運転する人も、このほうがよろしい。こう考える点。それは一面においては、その行為が罰金以上の刑であるということで、非常に自戒いたします。善良な人ならば人ほど自戒いたします。そういふ面で、この違反を防ぎ、交通事故を防ぎ、円滑なる交通の実現を期するということができます。若し仮にこれに料料が加わつたといたしましても、最初に申上げましたように、懲役、罰金、料料ということになれば、この事犯はやはりこういう非常に重大な事犯でありますから、これは罰金に値する。従つてそれ以下の、今までは相当説教や戒告やいろいろなことで、再び間違いをしないようなどということにおいて、違反のないよう努めてきましたことが、こう軽い料料になるということで、或いはこれも、検察官に送るというようなことになりますといふと、結局料料だけ多く、勿論今までの罰金の中にも、検察官で認め、裁判官が見て料料になるものがあると思いますが、又今まで出なかつた者の中にも、若干の罰金になる者もある。結局は料料だけが余計に処分されれるようなことになりはしないか。というの、この取扱件数について送致件数が非常に少い。こういうところか

○委員長(西郷吉之助君) 次に萩原信治君。
○参考人(萩原信治君) 交通局の都合の立場から、委員長さんが言われたところの対面交通に対する運転者としての考え方を述べたいと思います。
対面交通が実施されてから、どういうことが運転手にとって対面交通はいいのだということになつたかというところは、従来、ともすれば歩行者と運転者というものは、対等の取締關係におかれなくて、運転手に対しては、見る、聞く、鳴らすというようなことが常に取締法規によつて強制されているにもかかわらず、歩行者に対しては、その点は案外道路取締といふことに緩慢であった。併しながら終戦後におきましては、歩行者に対しても、違反すれば相当の処罰をするのだというような法律ができました。ここにありますように統計を見ましても、歩行者の違反件数といふものは、実際はもつと多いんだけれども、ここに取上げられておるものは、歩行者がほんの僅かである。如何に運転者と歩行者を対等的に取締る方法ができたとしても、実際の運用はこの統計に出ている通り、歩行者に軽く、運転者に重いということが現実であります。そうしたような点から行きましても、この対面交通が実施されて、見る、聞く、鳴らすといふ、運転手にのみ課せられた問題が、歩行者自身に対しても、前面から車が来ることによつて、大きな注意を喚起

転者の立場としては、事故防止上、対面交通は尊重すべきであるという意見であります。そして対面交通が実施される過程において、運転手の望むところは、この、折角対面交通といふような制度が歩行者に作られた。事故防止上、作られたんだから、この訓練というものをよくやつてもらいたい。如何に対面交通がいいということになつたとしても、ひと頃、非常に歩行者訓練に努力を払つたのだが、最近では少しもその歩行訓練というものが、対面交通に対して訓練が努力されていない。これはむしろ努力してどんどん中年者以上の人に対しても、これを実施するようになしてもらいたいということが、対面交通に対しまずするところの運転者の意見であり、又対面交通はよろしいという理由であります。

それから第七條の無謀運転につきましては、今までそれ／＼トラックその他の立場から申上げておきますが、我々交通局の立場におきますと、今日道路運送車輛法という法律ができますとして、従来、ともすれば免許証を持つているという立場において、一方的に運転手にのみ事故その他操縦上の取締りについては、司法処分乃至は行政処分が科せられたものであります。運転手にのみ事故その他の操縦上の取締りが、罰金を科せられるという制度ができたということは、我々自身考えますと、非常に自動車の事故に対しして、又運転手の責任範囲に對して、いい法

律ができたということを率直にこの点は申上げたいと思います。従つてこの第七條の第一項にありますところの「構造及び装置における重大な故障その他の事由により安全に操縦できぬ車馬又は軌道車を操縦すること。」これに違反した場合には、二十八條によつて懲役三箇月以下乃至は五千円以下の罰金がある。この第七條の第一項は車輛法のたしか四十七條だかに、運転手として仕業、点検しなければならない、ということが十六項目かに亘つてあります。この仕業、点検については、当局等におきましては運転者が運行を開始する前に、それゞゝ適否といふものを、仮りにハンドル装置が適当であるか、否であるかというようなことは、運転者自身がそれにチェックして、それを運輸省のほうに、陸運局のほうに出させる。そういうふうにして構造上の不備といふものを事故防止上の見地から、補つて行くのだということに更にしております。そういうふうなことが現実に行われているとするならば、この第七條の第一項といふものは、決して仕業、点検が完全に行われているとするならば、そうした重大な故障を持つている車であるとか、全安に操縦できない車といふものを特出すといふ根拠はなくなるものであります。若し仮りにあるとするならば、それは出る場合には、仕業、点検して完全であつたのだけれども、材質の、目に見えない材質の不良等によつて、途中において車輪が抜けるとか、シャフトが壊れるとかがあり得ましよう。併しそうした場合に、この第一項が適用されることは我々から申せば非常に理不尽なことであると思うし、従つて今

日車輛法の第四十七條によつて、十六項目により仕業、点検して運転手が出るということになりますれば、よろしくこの第七條の第一項については、むろん私自身としては、削除してもよろしいのじやないかということを申上げるものであります。併しながら、これは交通局のバスというような場合には、今言いましたように整備営理者その他検査制度等々といふものが比較的完備いたしておりますから、そういうことが言えるのであります。が、小さい業者につきましては、なかへ今日そこまで整備営理制度といふものが完備しているとは、私もちよと考えられません。従つてこの労務管理の建設から行きまして、弱小經營体におきましては、運転者自身に対しまして非常に構造上不備のある事車を強制して使わせるようなことがあるのじやないかと、いうようなことも想像されます。又運転者自身といたしましても、車を運行しておりますことによりまして生計を立てております者ですから、そうした若干の故障等につきましては、經營者が使えと言われて場合には、自口の生計を立てる建前から言つても出る場合もあり得ると思うのであります。そういう弱小經營体におきまして、したような弱小經營体におきまして、そういうことが現実に行われざるを得ないような現在の過程にある場合においては、やはりこの第七條の第一項は、我々の立場からすれば廢止すべきと思うのであります。が、せめてこれを第二十九條のいわゆる「三千円以下の罰金又は料料」というほうへ、過程処置として、経過処置としては變えることが望ましい問題ではないかといふに考へるものであります。

それと最後にこの处罚という問題につきましては、今日司法处罚と行政处罚の二つが運転者にはあらゆる罰則として科せられて参りますが、それ以外に交通局等におきましては、局内处罚というものがあります。或いは一つの事故等によりまして、運転手が、職務として運転手をやつておる者が、昇給が停止になる。それから減給されるとかといふことが職務上における局内处罚になつております。従つて一つの事故件数等によりまして、内容は、事故の内容はいろいろあるにいたしましても、司法、行政、職務处罚と、三重の处罚が来るのです。従つてその点は非常に、運転を業として生計を立てている我々にとっては大きな痛手なのであります。従つてそうした面から見まするならば、全面的にこの罰則という問題については、軽減してもらいたいということを総括的に申上げるわけであります。この場合は、あえて我々交通局の人間ばかりでなく全国的の運転業者は、それからそうした経営者、会社の处罚であるとかいうものは、必ずしもこの一つの事故によって負担されると思います。従つてこの三重の处罚の問題については、これはあって交通局ばかりでなく、全日本の運転手にこの問題が全部かかつて来て居る問題ではないか。そういうように考えられまするならば、この私が申しますところのこの総括的に、この罰則といふものを軽減して生活を確保するようにしてもらいたいということを総括的に申上げるわけであります。

したが、御質疑がありましたらお願ひしたいと思います。

○若木勝誠君　板山さんになつと伺いたいのですが、この第七條のいわゆる無謀操縦に対し、罰金以上の刑が必要である。こういふうなお説であつたようあります、その際の御説明に、この科料という場合を挿入する必要である。こういふうなお説であつたようあります、その際の御説明に、この科料といふ場合を挿入すれば、或いは注意で以て終つたものが科料に処せられる場合があるのではないか。こういうようなお話があつたのであります。私はこれは非常に實際面白いお考へであると思うのであります。そこで同時に、この場合に罰金以上ということになりますと、違反として指摘した場合には、何とかそこに処理しなければならないということから、科料で済むような程度のものも、罰金の中に入れられてしまつといふよいう半面も又私は考えられるのじやないか。これが非常に、先ほどから実際には交通事業に携つておる方面と、あなたの方面との食い違ががあるのであるのじやないかと思う。私は、あなたとしては罰金以上とした場合には、刑を科するときには慎重にやると、取締者の立場としてはしなければならんといふお考へはよくわかるのでありますけれども、ところが実際に交通の係りの巡回になりますと、一旦掴んだ以上は、何とかしなきやならんといふ意識が自然に働いて来て、注意で終るところのが罰金以上に科せられる場合が却つて多くなるのじやないか。こういうことも私は考へられるのであります。その点からいたしまして從来も取締には、科料を入れておつたものをこれを省くようになつたところの最大の理由はどこにあるか。こういうふうな点

それと最後にこの処罰という問題につきましては、今日司法処罰と行政処罰の二つが運転者にはあらゆる罰則として科せられて参りますが、それ以外に交通局等におきましては、局内処罰というものがあります。或いは一つの事故等によりまして、運転手が、職務として運転手をやつておる者が、昇給が停止になる。それから減給されるとかそういうことが職務上における局内処罰になつております。従つて一つの事故件数等によりまして、内容は、事故の内容はいろいろあるにいたしましても、司法、行政、職務処罰と、三重の処罰が来るのあります。従つてこの点は非常に、運転を業として生計を立てている我々にとっては大きな痛手なのであります。従つてそうした面から見まするならば、全面的にこの罰則といふ問題については、軽減してもらいたいということを総括的に申上げるわけであります。この場合は、あっては、必ずしもこの一つの事故によつて負荷されると思います。従つてこの三重の運転業者は、それ／＼そうした経営者、会社の処罰であるとかといふのは、必ずしもこの一つの事故によつて交通局ばかりでなく、全日本の運転手にこの問題が全部かかつて来てござる問題ではないか。そういうふうに考えられまするならば、この私が申しますところのこの総括的に、この罰則というものを軽減して生活を確保するようにしてもらいたいということを総括的に申上げるわけであります。

したが、御質疑がありましたらお願ひしたいと思います。

○若木勝誠君　板山さんになつと伺いたいのですが、この第七條のいわゆる無謀操縦に対し、罰金以上の刑が必要である。こういふうなお説であつたようあります、その際の御説明に、この科料という場合を挿入する必要である。こういふうなお説であります。そこで同時に、この場合に罰金以上といふことになりますと、違反として指摘した場合には、何とかそこに処理しなければならないということから、科料で済むような程度のものも、罰金の中に入れられてしまつといふふう半面も又私は考えられるのじやないか。これが非常に、先ほどから実際には交通事業に携つておる方面と、あなたの方面との食い違ががあるのであるのじやないかと思う。私は、あなたとしては罰金以上とした場合には、刑を科するときには慎重にやると、取締者の立場としてはしなければならんといふお考えはよくわかるのでありますけれども、ところが実際に交通の係りの巡回になりますと、一旦掴んだ以上は、何とかしなきやならんといふ意識が自然に働いて来て、注意で終るところのものが罰金以上に科せられる場合が却つて多くなるのじやないか。こういうことも私は考えられるのであります、その点からいたしまして從来も取締には、科料を入れておつたものをこれを省くようになつたところの最大の理由はどこにあるか。こういふうな点

について伺いたいと思います。

○参考人(板山文藏君) 今の御質問、お話であります。省くようになつた理由といふことについては、実はこれは立法当时私はおりませんでしたし、その理由としては今申上げるととはできないのですが、今の御心配の点であります。が、欄んだ以上はどうしても、まあ悪く言えば物にすると。こういうお話をござりますが、これは実は罰金だけにそれができない。ここには非常に良さがあると思うのです。私が、軽ければといふようなことを考え、それじやいけないのでしょうが、やはり罰金だ。而もその上に、検察署でこの間全体を、交通違反を送つたその検察署のこれについてまとめたものを、報告を受けたのであります。一つの持合せがないのであります。それで、一概のその自動車を運転する人についても、その他車両を操縦する人についても、このことについては特に慎重でありたい。警察のほうも、それだけにそのことについては慎重を期する。この両面が行つて、非常に私はこういう方面からも結構なことである。

まあそれから最初に申上げたように、この率から言つても、現在の危険、いすれもこれを見てみますというと、この先交通事故を、運転して行つたら自動車について言えばどこで事故を起すかわからん。こういうことが想像される場合が強い状態でござりますので、いずれもそれを拾い上げて見ましても、そういうことでこの率の面からも、両面から言つて、これで料科になつたら全体が下るが、却つてそれは、いわゆる起訴率が高いのですね。一般のほうが起訴率が低い。こういうことによりますといふと、それと一般の関係とを比べて、無謀操縦のほうが、送つた数についてそれは、非常に警察が慎重を期しておる。従つてこちらのほうでやつたものは、それに該当するものが多い。こういうことではないかと思うのです。これは向うでやることですから、私どものほうとしては、その理由は聞きませんが、警察がこれだけにこのことについて慎重にやつたのだということを私はその全体の数から見て、非常に喜んでおります。それだけに慎重にはやつております。従つてこれは送つたものは全部科刑されるということではあり

ません。勿論不起訴そのほか起訴猶予とかいろいろの処分がございます。それについては、こちらのほうでは異存はないのですが、今の御心配の点であります。が、欄んだ以上はどうしても、まあ悪く言えば物にする。こういうお話をござりますが、これは実は罰金だけにそれができない。ここには非常に良さがあると思うのです。私が、軽ければといふようなことを考え、それじやいけないのでしょうが、やはり罰金だ。而もその上に、検察

署でこの間全体を、交通違反を送つたその検察署のこれについてまとめたものを、報告を受けたのであります。一つの持合せがないのであります。それで、一概のその自動車を運転する人についても、その他車両を操縦する人についても、このことについては特に慎重でありたい。警察のほうも、それだけにそのことについては慎重を期する。この両面が行つて、非常に私はこういう方面からも結構なことである。

まあそれから最初に申上げたように、この率から言つても、現在の危険、いすれもこれを見てみますというと、この先交通事故を、運転して行つたら自動車について言えばどこで事故を起すかわからん。こういうことが想像される場合が強い状態でござりますので、いずれもそれを拾い上げて見ましても、そういうことでこの率の面からも、両面から言つて、これで料科になつたら全体が下るが、却つてそれは、いわゆる起訴率が高いのですね。一般のほうが起訴率が低い。こういうことによりますといふと、それと一般の関係とを比べて、無謀操縦のほうが、送つた数についてそれは、非常に警察が慎重を期しておる。従つてこちらのほうでやつたものは、それに該当するものが多い。こういうことではないかと思うのです。これは向うでやることですから、私どものほうとしては、その理由は聞きませんが、警察がこれだけにこのことについて慎重にやつたのだということを私は全部科刑されるということではあり

ません。勿論不起訴そのほか起訴猶予とかいろいろの処分がございます。それについては、こちらのほうでは異存はないのですが、そういうこと

で警察は捕えた物にするという心配は、これだからない。だから最初に申上げたように、罰金以上であるがために、一概のその自動車を運転する人、その他車両を操縦する人についても、このことについては特に慎重でありた

い。警察のほうも、それだけにそのことについては慎重を期する。この両面が行つて、非常に私はこういう方面からも結構なことである。

まあそれから最初に申上げたように、この率から言つても、現在の危険、いすれもこれを見てみますというと、この先交通事故を、運転して行つたら自動車について言えばどこで事故を起すかわからん。こういうことが想像される場合が強い状態でござりますので、いずれもそれを拾い上げて見ましても、そういうことでこの率の面からも、両面から言つて、これで料科になつたら全体が下るが、却つてそれは、いわゆる起訴率が高いのですね。一般のほうが起訴率が低い。こういうことによりますといふと、それと一般の関係とを比べて、無謀操縦のほうが、送つた数についてそれは、非常に警察が慎重を期しておる。従つてこちらのほうでやつたものは、それに該当するものが多い。こういうことではないかと思うのです。これは向うでやることですから、私どものほうとしては、その理由は聞きませんが、警察がこれだけにこのことについて慎重にやつたのだということを私は全部科刑されるということではあり

ません。勿論不起訴そのほか起訴猶予とかいろいろの処分がございます。それについては、こちらのほうでは異存はないのですが、そういうこと

で警察は捕えた物にするという心配は、これだからない。だから最初に申上げたように、罰金以上であるがために、一概のその自動車を運転する人、その他車両を操縦する人についても、このことについては特に慎重でありた

い。警察のほうも、それだけにそのことについては慎重を期する。この両面が行つて、非常に私はこういう方面からも結構なことである。

まあそれから最初に申上げたように、この率から言つても、現在の危険、いすれもこれを見てみますというと、この先交通事故を、運転して行つたら自動車について言えばどこで事故を起すかわからん。こういうことが想像される場合が強い状態でござりますので、いずれもそれを拾い上げて見ましても、そういうことでこの率の面からも、両面から言つて、これで料科になつたら全体が下るが、却つてそれは、いわゆる起訴率が高いのですね。一般のほうが起訴率が低い。こういうことによりますといふと、それと一般の関係とを比べて、無謀操縦のほうが、送つた数についてそれは、非常に警察が慎重を期しておる。従つてこちらのほうでやつたものは、それに該当するものが多い。こういうことではないかと思うのです。これは向うでやることですから、私どものほうとしては、その理由は聞きませんが、警察がこれだけにこのことについて慎重にやつたのだということを私は全部科刑されるということではあり

ません。勿論不起訴そのほか起訴猶予とかいろいろの処分がございます。それについては、こちらのほうでは異存はないのですが、そういうこと

で警察は捕えた物にするという心配は、これだからない。だから最初に申上げたように、罰金以上であるがために、一概のその自動車を運転する人、その他車両を操縦する人についても、このことについては特に慎重でありた

い。警察のほうも、それだけにそのことについては慎重を期する。この両面が行つて、非常に私はこういう方面からも結構なことである。

まあそれから最初に申上げたように、この率から言つても、現在の危険、いすれもこれを見てみますというと、この先交通事故を、運転して行つたら自動車について言えばどこで事故を起すかわからん。こういうことが想像される場合が強い状態でござりますので、いずれもそれを拾い上げて見ましても、そういうことでこの率の面からも、両面から言つて、これで料科になつたら全体が下るが、却つてそれは、いわゆる起訴率が高いのですね。一般のほうが起訴率が低い。こういうことによりますといふと、それと一般の関係とを比べて、無謀操縦のほうが、送つた数についてそれは、非常に警察が慎重を期しておる。従つてこちらのほうでやつたものは、それに該当するものが多い。こういうことではないかと思うのです。これは向うでやることですから、私どものほうとしては、その理由は聞きませんが、警察がこれだけにこのことについて慎重にやつたのだということを私は全部科刑されるということではあり

ません。勿論不起訴そのほか起訴猶予とかいろいろの処分がございます。それについては、こちらのほうでは異存はないのですが、そういうこと

で警察は捕えた物にするという心配は、これだからない。だから最初に申上げたように、罰金以上であるがために、一概のその自動車を運転する人、その他車両を操縦する人についても、このことについては特に慎重でありた

い。警察のほうも、それだけにそのことについては慎重を期する。この両面が行つて、非常に私はこういう方面からも結構なことである。

まあそれから最初に申上げたように、この率から言つても、現在の危険、いすれもこれを見てみますというと、この先交通事故を、運転して行つたら自動車について言えばどこで事故を起すかわからん。こういうことが想像される場合が強い状態でござりますので、いずれもそれを拾い上げて見ましても、そういうことでこの率の面からも、両面から言つて、これで料科になつたら全体が下るが、却つてそれは、いわゆる起訴率が高いのですね。一般のほうが起訴率が低い。こういうことによりますといふと、それと一般の関係とを比べて、無謀操縦のほうが、送つた数についてそれは、非常に警察が慎重を期しておる。従つてこちらのほうでやつたものは、それに該当するものが多い。こういうことではないかと思うのです。これは向うでやることですから、私どものほうとしては、その理由は聞きませんが、警察がこれだけにこのことについて慎重にやつたのだということを私は全部科刑されるということではあり

ません。勿論不起訴そのほか起訴猶予とかいろいろの処分がございます。それについては、こちらのほうでは異存はないのですが、そういうこと

○参考人(萩原信治君) 私は先生の弟で、ついやる通りだと思います。例として白バイというやつがあるわけです。自分が運行区間がきまつておるバスでさと白バイにつけられた。そうしてスピード違反だと言われた。このときは板山さんが言われた通りですよ。白バイに乗つておる警察官は一人です。この一人の警察官の認定によつて、お前はスピード違反したのだといふ認定によりて書類を出される。こうした場合に、今板山さんが言われたように、その一人の白バイの警察官がこれはスピード違反だと認定して出した書類を、事務室であるか上司か知らんが、これは間違つておるのだということは、恐らく言ひ得ない。まあ白バイの警察官の認定したスピード違反が間違つておるということを証明するのもも上司であり、又、事務官としてはないのだから、そうした場合に、当然今日でもおわれておる白バイの警察官一人の認定によつて罰金刑に行せられるということは、これは現実の問題なんです。これは私のところに現実あつたのです。

そうした場合に、板山さんが言われたような方法、手続をとつて間違はないのだということは、常識的にも私としては考えられないのです、その点は.....

警のかたぐと、それから大阪、或いは名古屋、神戸、それ／＼懇談会などを持つて、いろいろ話し合いをしておりますが、その場合に、只今の交通課長さんのように非常に話がよくおわかり下さるわけですから、実際に取締る立場に下がりますと、これは全然違うわけであります。そこに問題があるわけでして、警視庁などでも言つておりますが、交通警察官は、これはもう大体検挙した回数、これが点数制になつておるのが実情のようであります。従いましてこれに摘要されまして、書類を本庁なら本庁へ送られますと、大体これは処罰が来るということを運転手は覚悟しておるわけです。ただこの統計を見ますると、検挙回数と送致件数が違うようになりますけれども、今までそれを送られて、警視庁でそれが何と申しますか、検察庁のほうへ廻されず、警視庁だけで済んで見逃してもらつたという例は、私ども聞いておりません。先だつて京橋区でこういう例があるわけであります。これは私どもの組員でございますが、京橋管内でやはり摘発されまして、これが書類が警視庁のほうへ送られました。ところが、こういふときどうかと思いますが、丁度その運転手の知つているかたが、或る署の部長さんをやつておられますので、それに頼み込んで、京橋のほうへそれではといふことで、本庁からすぐ電話して頂いたのですが、そのときには、すでに書類ができてしまつたあとで、どうにもならないかつた。こういう例があるわけであります。いろいろ例がたくさんあるわけであります。ともあれ、もう警察官に捕つて書類を送られれば、それは必ず

来るということを言つても過言ではないと思います。それから私、ここで申上げておきたいのは、警察官が交通法規をよく御存じないという事例がたくさんあります。それから非常にまち／＼だという事例もあるわけであります。大蔵管内で、昨年でござりますがありましたのは、トラックが道路の傍へ交番の警察官の許可を得て駐車をしておいたところが、たま／＼そこを通り合せた交通警察官から、これについて処罰を受けたおわけです。これは同じ警視庁の管下の警察官でありながら、交番の警察官の許可を得て駐車をしておいたものを、交通警察官に言われて処罰を受けておる。こういうような甚だしい例があるわけです。そういうようだ、実際には非常に私どもは無理なものまでも罰金でやられております。それを警察官のかたは、そういうことを言つても、交通法規がこうなつておるではないかということ。それからもう一つは、これは非常に昔からあるわけでありますけれども、そういうような行為について、たとえ一言でも二言でも言葉を交しますと、これは悪質だといふことで却つて逆に重い处罚を受けてしまうような例が聞々あるわけであります。ですから、非常に上司のかたは、私どもの話をよくわかつて下さるわけありますけれども、なか／＼そりは現実には行つてゐない。こういうことであります。

○参考人(板山文藏君) ちよつと、その場合の認定の問題でありますが、これは考えてみますと、白バイにはみんなスピード・メーターがついておりまます。併しこれによつてやると共に、

前の車も車輛構造によつてスピード・メーターがあることは当然でありますから、一人の認定と言いましても、このただ一人の認定といふようなことではなく、各方面から制約されているということを一言御了解を得たいと思うのであります。

それから検査と送致につきましては、これはこの数字に現われた通りであります。これは嘘でも偽りでもございません。私も送致しないそのままの書類を決裁しておることでもございませんから、この点を一つ、どうか御了承頂きたいと思います。

それから法規を知らないまち／＼。これは管トの警察官は数が多いでありますから、絶対にないとは申上げられません。あることも想像されます。そういう意味において、教養等には十分注意しておるのでござります。そして順次その成果も収めておるようになっておるのであります。まだ十分ではない。こういうことで若しそういう点がございましたら遠慮なしに一つ、本人でなくとも署名なり、或いは交通の課長さんでも、電話でも何でもよろしくござりますから、お知らせ頂きたい。こういうことを一言御了解を得たいと思います。

○岡本鑑祐君 一、お尋ねしますが、便宜、今無謀運転のお話が出ておりますから、それからお尋ねしたいと思ひます。

板山さんにお尋ねしたいのですが、私どもは立法の立場にありますて、第七條の立法のしかたが悪いのではないかと思つております。というのは、今お話を出ておるようにな「酒に酔い」とありますね。「酒に酔い」その他正常な運

転ができない虞」つまり酒に酔いといふのは、正常な運転ができる一つの場合になつてゐるんですね。ところが酒に酔いという言葉が非常に不正確なんですね。その泥酔と酒に酔いとの間ぐらから取締るべきじやなかろうか。どういう言葉がいいか、それはまだ私ども考えがつかないんですけど、そこで酒に酔いというと、その正常な運転ができぬことはない。でスポーツに例をとれば例えば、テニスをやつておつて、少し酒を飲んで、酒気を帯びるぐらいでなくして酒に酔つていても、非常にうまく行く場合がある。泥酔したら、勿論テニスはできません。だから酒に酔いという言葉がいけないのである「酒に酔いその他正常な運転ができる虞」とあるから、正常な運転ができない虞」である。だから、正常な運転ができない虞のものも、これはいけないと云ふので、引張つて行く傾向があると思う。そこで引張つて行きますけれども、これは送致するほどのものではないのですから、この通り階級運転で千八百件も検査されながら、送致せられたのが五百十何人ということになるんですね。そこでこれがなぜ科料がついていないかというお話をあつたけれども、それは科料にしないで、そんなものは、やっぱりこの場合は考えていいんだ。これは重いんですからね。その正常な運転ができないと認めないと云うような非常に重いやつなんですか、だから科料は別に考えていない。

そこで要するにそれ／＼の書き方が悪いんじやないかというのが、私の御意見を聞きたいと思ったところです。

で、それは一例ですが、又五の最高速度の制限ですね。これなんかも、実害が起らなければ大目に見るということ

とにしないと、例えば神宮参道のあそこは、環状線の交叉点で、非常にやかましかつた。私ども国会の自動車に乗

つて毎朝あそこを通りで、しようぢゅうう捕えられた。あそこの廻り角は、運転手はどうしても少し急ぐ傾向にある。

と思います。早く曲りてしまおう。信号機がついていますから、そのうちには止むに留まらぬまい。」

は二回連続でしたね」として、速力を
急ぐ傾向がある。そうするとすぐやつ
て来て、速力の今違反だ。こう来るの

です。併しそのときは、おつとも実害はなかつた。そういう実害のないものは、成るべく取締らないほうがいいと

思います。それは今言うよに泥酔をしておつたり、それから安全装置をすべきものを全然欠いておつたといふよ

うなものは、実害が起らなくても取締
らなければならない。なんどき実害が
起らからず申しますから。井戸、そり

起るが矢張りせんから、伊勢谷が、
いう人心の機微のある場合、少し速力
を出しすぎた。そうしてそれが実害は

何らないというような場合は、実害はないということから推して、この七條にあてないというぐらいの心構えが警

警察には欲しいと思ふおや。又法律に
ついても、そういうふうに規定すべき
だと思つております。どうですかこの

○参考人(板山文藏君) 只今の泥酔の
問題はいかにもつかまつてゐる、只今つる。

問題がながれ、おおむねでは只々の会話の通りであると私も思つておりますが、そういう意味において、この法が

のを一つ作つてくれないかというよう
なことで、私どものほうへ来たので、
これは望むところですから、非常に苦
労して一週間ばかりかかりて、一つの
問題を捉えて、横から縦から検討し
て、一つのところへ集めた特別なもの
を作つてやつたのであります。英訳され
て……。非常に喜んで幾たびかお礼を
言われるような法規を、実はやつたん
です。そうして向うは全面的に法規に
従う傾向にあります。

実は近く緊急自動車指定の問題について、国警から、いざれ全般的に連達が行くと思いますが、警視庁のほうには紹介が来ましたので、補給本部とも御相談いたしまして、これはもう指定をする。そして皆にその許可証を持たせる。緊急自動車については消防自動車とか病院車とか、それから工作車

とか、警察車だとか、こういうものを日本の法律と規則の同じものを日本の警視庁の指定証を全部持たせる。そういうの

して場合によつては、検査をしたとき
にそれをちゃんと示せるといふこと
今まで行つておる状況であるから、速

度についても、勿論これは違反は違反であります。ただこの取締の問題については、建設がある場合は、つゆる

しては、過度があつた場合にしかなく、駐留軍・軍属家族についての刑事裁判権の問題になるのであります。これは又

別になりますが、取締としては、一麻そういうことでできるわけではありません。

○岡本鑑祐君 そこで、その今まで占領治下にあつたときですね。向うの自動車は非常な速力で走つておる。それ

で事故もあつたでしよう。あつたが、まあ向うのほうは日本の法律では縛れんから、えらい速力を出している。日

イヤーなんかも便乗として、三万台とか
えらい速力を走つてゐる。そうして日
本の運転手がやつてゐるのだけは、ち
よつと速力を出しても取締る。これは
非常に私は間違ひであつたと思うんで
す。そこでまあ馬鹿に向うの車に遠慮
して、速力なんかでもまち／＼に制限
してあつたのじやないかと思うんです
が、今度は日本の法令によつて外国人
も縛るということであれば、或いは速
力の制限を少し変えなければならんと
思ひますが、事実上どうなりますか。
日本のような車の遅いのは、まあな
い。アメリカのニューヨークとかフイ
ラデルフィアとか、そういう大都会の
車が非常に多い所は、ああいうそら
速力でやついても、それほどの交通
量がないのだから、今までの車の速力
が、外國は非常に早く無制限、こちら
は又不當に速力が弱いというようなこ
とにになつておつたのじやないかと思ひ
ますが、実際問題として向うも縛らう
としているときに、今までの場所々々
の最高スピード制限、それをもつと上
げるというようなことになるんですね
どうですか、この点をお伺いしたいと
思います。

こうしうことを考えての措置であると思うのです。そういうことを考えたときに、これはまあ先ほどのお話をございましたように、実害という問題から考えたときに、日本の車であつても、交通事故の状況を見るといふと、運転の不注意や又そのスピードを出した場合のブレーキのきくきかないというようなことが、非常に大きな問題になるのです。こういうときにこの実害のほうから考えたときに、同じスピードの問題であつても、ブレーキがよくよく車となか／＼そうではない古い車とは、取締において幾つか考えなければならない面もあるのじやないか、そういう点をアメリカの車についても、まあ一応私はそういうことは考えなかつたのですが、全面的にこれは従うといつもりで考えておつたのですが、やはりこれは一つ考えるべきものじやないかということを考えており

○岡本愛祐君 私の御質問するのはつ
まり最高制限を余り抑えられておく
と、その違反車が多くなる。外国人も

違反し、日本人もこの上それに加えて違反が多くなる。だから最高制限といふものは、余ほど考観てもらわなければ

ばいがん、危険が非常に起るようになるその制限をして、なるたけ遅くすれば止ま、絶対には、やつこいうは

は危険が絶対にないから」といふ」など、
消極的な制限じや、不注意が却つて多
くなるのではないかというようなこと

です。

法などがありますね、これは最高制限の問題ではありませんけれども、余り遅ければ、却つて不当に人に

[View Details](#) | [Edit](#) | [Delete](#)

迷惑を及ぼすようなこともなりはないか。その点ですが、これは法律の範囲内でありませんから、あなたがたのほうでそういうことを考えて貰かなればなりません。

それから次に、対面交通の点についてお尋ねして見たいのですが、藤岡さんから理論的にいいお話を承りましたが、私も実は偶然ですが、同じようなことを考えておつたのですが、アメリカのハイ・ウェイなら対面交通は是非とも必要だ。あの通りに五十マイル、六十マイルというスピードでぶつ飛ばして来るのですから、後から来られたらとても危い。だから対面交通をさせなければならん。こういうふうに思ひます。夜間の場合も同様です。ところが日本の道路は、車道と人道の区別のあるところは別ですが、区別のないところは大抵狭いのです。それで自動車にどうしても中央を與える。又対面交通をやつて正面から来られちゃうと右側を歩けないので。左に寄つてしまふ。我々は我々の住いの近所を視察して、こういうふうに思うのです。この点は運転のほうに關係しておられる萩原さんとか伊坪さんは、どういうふうにお考えになりますか。どうも狭いところでは、非常に無理じやないかと考えるのですが……。

○参考人(伊坪福雄君) この問題は、私たち旅客のほうから見ますといふと、歩行者が対面交通を完全に実施していない。特に雨が降つた日には、ライトで照らそらうとする、道路の狭いところに歩行者が真ん中を歩いておる。そうするとライトに照らされて、そこですくんでしまう。非常に運転に支障を來す、こういうような面

がありますので、この対面交通といふもの、を今後においてどうしても実施していくとなつたならば、先ず歩行者から訓練して行かなければならん。その当局者といふものはただ交通安全週間とかいうものを設けて、その週間だけは、鳴物入りでやつておるが、それ以外には絶対にやつていいということがはつきり言えると思う。それは交通査のかたが、交叉点においては自分の指示に従わしておりますが、事一たび署に帰る途中においては、対面交通をやつていないところの、全然右側を交通していない者がおつても、何ら注意しようとはいしておりません。これは我々日常目撃するところであります。こういう面で以て置くならば、対面交通といふものは効果のないものであつて、却つて弊害があるものじやないかと、かようには思つております。

○岡本義祐君 この法律が出てからすでに五年近く、四年以上も対面交通をやつて来た。ところが今申しますように、今お話があつたように、徹底しないのですね。しよつ中安全週間とか、それから模範道路といふのは私のほうにもあります。が、やつておるのでなければ、模範道路でやつておるときかう崩れてしまう。そこには非常に無理があるのだろうと思います。長い間の習慣といふこともあるかも知れませんが、対面交通といふものが、狭い人

が、対面交通といふものが、狭い人道、車道の区別のない通行路においては、どうしてもそこにそういう無理がある。実はこの法律を我々が審議をしましたのであります。そのときにすれどももうそういう問題があつた。今度政府から出している改正点の一つであ

る交差点では直近を早廻りする。その間とかいうものを設けて、その週間だけは、鳴物入りでやつておるが、それ以外には絶対にやつていいということがはつきり言えると思う。それは交通査のかたが、交叉点においては自分の指示に従わしておりますが、事一たび署に帰る途中においては、対面交通をやつていないところの、全然右側を交通していない者がおつても、何ら注意しようとはいしておりません。これは我々日常目撃するところであります。こういう面で以て置くならば、対面交通といふものは効果のないものであつて、却つて弊害があるものじやないかと、かようには思つております。

○参考人(藤岡長敏君) ちよつと先ほど申しました対面交通の効果について、世間は余りに大きな期待をかけ過ぎておるのじやないか。それほどの大きな期待は実はさせるべきじゃないのか。じやないから。従つて大騒ぎして交通事故なんかで、対面交通をまるで何ともやつておるのじやないか。こういうことでも併せ考へると、運転手としては、事例、四例で歩いておるのであります。こうした場合に、前方から車が来るところによつて三例のものが一例になつておる。事故防止から言つたら、交渉の運転手は全部がやるべきだと言つまく行けるでしよう。この二、三年のうちにうまく対面交通を守つて、元の左側通行でやつておられた時代のように、それを承わつておきたいと思います。

○参考人(秋原信治君) 先ほども言つたように、折角四年八ヵ月に亘つて、負けたお蔭といふか何か知らんとかの一つ覚えのようにやらなくていいじやないかといふ気持さえするのであります。

○参考人(秋原信治君) 先ほども言つたように、折角四年八ヵ月に亘つて、負けたお蔭といふか何か知らんとかの一つ覚えのようにやらなくていいじやないかといふ気持さえするのであります。

が指導するのではなくて、将来の日本というような立場から、先生がたが當々として指導なさつておる。このことは、今日だんく逆コースというように社会情勢がなつて行く過程の中で、こういつた比較的単純な、訓練によつては必ずなる。今民主主義だとか何んとか言つても、なか／＼中等以上の人に民主主義の何たるかが、如何に渗透しようと、総司令部でも言つておるからといふことで問題にして皆様がたのおいでを頂いたのであります。が、これで当局者が、藤岡さんなんかは安全協会のほうの協会長で、たしか交通安全協会の協会長をなさつておられるのであります。今まで以上に対面交通について民衆を指導と申しますか、それをしてうまく行けるでしよう。この二、三年のうちにうまく対面交通を守つて、元の左側通行でやつておられた時代のように、それを承わつておきたいと思います。

もう一つは、歩行者についても、やはり事故防止観念を植付けるために、やはり対面交通を守つたほうが、歩行者自身の自覚が生れて来る。それは、やはり対面交通でやつたほうが、もう一つは、今日の歩行者が、法規がどうあるようと、一例で歩かないで三例、四例で歩いておるのであります。こうした場合に、前方から車が来るところによつて三例のものが一例になつておる。事故防止から言つたら、交渉の運転手は全部がやるべきだと言つまく行けるでしよう。この二、三年のうちにうまく対面交通を守つて、元の左側通行でやつておられた時代のように、それを承わつておきたいと思います。

○参考人(村田寧君) 私も対面交通を実施したい一人であります。実際この対面交通の指導をし得ない人、或いはその場に直面していない人は、いろいろな意見があると思うのです。この終戦後殆んど日曜は全部街頭に出で、そうして子供の交通訓練に力を尽して来たわけであります。それが結局子供がそういうような危害があつたために、一人でも交通事故を防ぐしたいという考え方から、一月一日も抜かずやつておりますが、学校においても結局廊下を歩くのでも、対面交

これは言うまでもなく心身の健康は保健と安全教育、更に精神衛生から見たところの不良化防止である。この安全教育の観点として、交通安全というものを私は力説したわけであります。その意味から札幌に参りましたときには、廊下の真ん中に白線が引いてあって、子供が右左、いわゆる筋頭で対面交通の右側交通をやるから是非学校でも教育してほしいという父兄の切なる響きから、右側交通をやつておるという話を聞きまして、率先して、帰りましてから東京へ来て始めたわけであります。それから子供は右側を通ることにおいて、何とか子供の交通運転はないかということで、このたび警視庁から黄色い四角の交通班の標識が出たのであります。あれよりも早く私は交通クラブというものを真似た赤のトップの信号を作った。信号を作ることとは規則の違反かも知れないけれども、とにかく子供の信号としないで、ただ標識の気持で、子供は手を出して、停まれ、或いは進めという気持で、そういうものを作れば、これは自動車を運転する人に対しても、できるだけそういう事故も少くなるし、お互に協力して本当に明るい交通が建設されるのじやないかというような気持から、大体私もやつておるつもりであります。

いつまでも考へるのです。若しあの橋の上を今までのようく左側交通をしておつたら、自動車の警笛によつて、どうやら驚かわからぬ。雨が降つておる日でも、雪の日でも、ああして橋梁の上の交通を見ても実証される点があると思います。これは折角、子供なりその父兄なりの大半の人々によつて訓練すればできる場合もあるのですから、今後一年や二年で対面交通云々は非常にむずかしいと思ひます。私はちよつと考へたのですが、対面交通は廃止されるのか、或いは対面交通を変えるのかと、いろいろ考へた。それにいろいろ自動車や何かの機構も変えなければならん。バスの出入り口も改良しなければならん。いろいろな点から習慣云々と叫んでいたがら、而もこゝに踏み合せて機構改革の上において、何かの誰か野心を持つておるのじやないかと私は考へておるのであります。現在の状態であれば、対面交通が必要である。対面交通が必要であるとすれば、人間は右側を交通しなければならんということは、あらゆる機構の基準から見てもわかる事であつて、できれば、これはどこまでもこれをやつて頂きたい。このために事故が非常に減つておる。

やたらに許可して、街頭に立看板がある。あの街路樹のそばに出ておる。或いは道路使用も非常に緩慢であつて、これをもつと徹底したならば、対面交通と相待つてこの成果は十分上がる。対面交通が悪いために事故が起るのでなくして、道路にいろいろなものを放置してあつたり、或いは看板を見通しきかないところに許可しておるというため、交通の事故が防げないじやないかということを私は考えております。

この点は、前にもお話をありましたように、対面交通を実施してほしいということをお願いするわけであります。

○岡本謹祐君 板山さんにも一度お尋ねしますが、対面交通によつて事故が殖えたという例は、警視庁にはございませんか。

○参考人(板山文藏君) 別に、対面交通をして事故が殖えたという具体的な現われは、実はございません。

○岡本謹祐君 そういう統計がありますか。

○参考人(板山文藏君) これは、ですから具体的の、対面交通のときとそうでないときを比べて見て、対面交通になつたがために事故が殖えたといふことは現われて来ないのであります。事実はござります。

それから昨年は、対面交通をしなかつたがために事故が起きた例が、いわゆる右側を通行しなかつたがために、第一原因になつて、事故を起した歩行者がある。そういうような事例があります。

○参考人(村田享君) 今のに附加えますが、実は千住で泥酔の運転手がひき殺したという事件は、私はあの節非常

○委員長(西郷吉之助君) ほかに御意見ございませんか。
それでは参考人の御意見は……
○参考人(萩原信治君) ちよつと……
○委員長(西郷吉之助君) それでは簡単に願います。

○参考人(萩原信治君) 簡単にやりますから……。先ほどもそう言つたのですが、第七條の第一号について、運転手が仕業前に点検すべき箇所というものは、今日車輛の整備法といふものができて一年を経過しております。従つて第一号にある構造、装置等について、運転手が仕業前に点検すべき箇所といふものは、十六の項目によつて定められております。従つて車両法の四十七條による十六項目の運転手がしなくちゃならないところの仕業、点検といふものが、完全に行われておる現在において、この第一号といふものはむしろ削除したほうがよいのじやないか、又削除しないまでも、第一号に該当するような仮に事故があつたとすれば、あるとすれば、それはその運転手が仕業、点検十六項目を完全にやつておるとすれば、運転手の過失とは言い得ないと思ひます。この場合は、むしろこれには、こうしたような過失が起きた場合には、先ほどもちよつと言いましたように、運転手が点検することの不可能な場所によつて、こうした一号に該当するようなことが起きたのであつて、この場合は、運転手が一号に該当する

○委員長(西郷吉之助君) それでは、これにて参考人の御意見の御発表は終ります。終りに臨みまして、参考人の各位に対しまして委員会を代表いたしまして、本日はこの法案に對しまして貴重な御意見を聽取できましたことに對して厚くお礼申上げます。それでは午前中はこの程度にして休憩いたします。

午後零時三十六分休憩

午後二時二十分開会

○委員長(西郷吉之助君) それでは、只今より委員会を続行いたします。本日は先般に引き続きまして、道路交通取締法の一部を改正する法律案につきまして、質疑を続行いたします。

○原虎一君 質疑ですけれども討論的に修正意見を申上げなければならぬかと思ひますが、よろしうございりますか。

○委員長(西郷吉之助君) その点一つ、原委員の修正のお考えをお述べ願いまして、それについて一つ皆さんの意見を聞きましよう。

○原虎一君 そういたしますと、この午前の委員会におきまして、参考人六名から聞きました点から考え方をして、第七條に違反したものが悉く第二十八條で三ヵ月以下の懲役、五千円以下の罰金に処せられると。まあ午前中の参考人の陳述、参考人と之間の質疑

等においても、まあ監視厅当局からの参考人の説明を聞きまして、例え第七條の第五項にあります速度制限に違反しても、これは三ヶ月以下の懲役、五千円以下の罰金であります。ところが速度制限は大事なことでありますけれども時に応じて臨機の处置として、当然既定制限の速度よりか幾分それを超過したほうが郵便のいい場合におきましても、そこを取締つておる警官の知識、警官の素質にもよりますが、その警官の認定で、速度違反には間違いないのですね。併しづくべのそれが機械的過ぎるのであつて、こういふときは、当然罰金並びに懲役いずれかを適用される。これはあまりに法が機械的過ぎるのであつて、こういう点については、やはりむしろ罰せられない。勿論検察当局の裁判上の、裁判を受けるのでありますが、裁判を受ける場合におきましては、こういう問題に対する反証を挙げて、被告人なる運転手が原告側の警官の起訴状というものに十分反駁するだけの反証を持つていなわけなんです。機械の故障とか何かになりますれば、これは事実が証明しますが、速度違反ということになりましたとしてこれはなかなか反証を挙げて裁判官の正しい判決を受けるということは、事實上不可能であります。でこそこで注意を喚起するという程度のものでありますならば、注意の喚起又は料でいいわけであります。その点からいふうになつていることも考えられ

の第二十八條の罰則の中に、科料をも加えるとすることが正しいと信じます。そうすることによつて違反行為を容易に運転手がやるというふうな者はも持つかも知れませんが、恐らく私はその逆であるうと、いうことが考えられますので、そういう点について、取締当局の見通しと言ひますか。考え方をもう一度伺つて置きたいと思います。

○政府委員(柏村信雄君) 只今原委員のお述べになりましたことについてお答えを申上げたいと存じますが、この第七條の無謀操縦の規定は交通事故防止上極めて重要な規定であると考えておるのであります。午前中に本委員会においてお呼び出しになりました参考人の意見等に徴しましても、重要な規定であるだけに又罰則が現行法上罰金以上の刑になつておるというようなところからいたしまして、これが取扱いにつきましては、極めて慎重に処置をしておらしておられるよう考へられるのであります。

只今お話をありました速度制限超過の問題にいたしましても、東京警視庁の管内におきます二十六年中の表をお手許に差上げてござりますが、検査件数に対しまして送致件数五・四%ということになつております。これらの点からみましても、恐らく第一線におましましては、この罰則等と睨み合せまして、只今お述べた如きましたような情状上許しがたきものでは、これを送致するに至らないで、警告その他によつて処置をいたしております。例えは無免

許運転等につきましては、二八・七% という送致率でござりますが、これなどは恐らく練習しておる者がひょつとして道路に出たというような場合におきまして、これを直ちに罰するということは、如何にも氣の毒であるといふようなものに対し、その事情によりて、これを送致せずに注意を與える程度にいたしておるのではないかと思うのであります。

構造、装置の点につきましては、御覽のごとく統計において〇・二%の送致率ということに相成つておるわけでありますて、これらの点につきましては午前中にいろいろ、実際のかたのお話を伺つたのであります、例えば現行法の二十三條の二におきまして「道路を通行する諸車又は軌道車は、命令の定めるところにより、法令で定められた危険防止及びその他の交通の安全のために必要な構造及び装置を備えていなければならず、且つ、これらは、調整されていなければならない。」更に第三項に参りまして「当該警察官又は警察吏員は、第七條第二項各号の一に該当し、又は第一項の規定に違反する車馬又は軌道車の操縦者に対し、交通の安全のため必要と認める応急の措置を指示し、並びにこれらの使用主又は操縦者に対し、命令で定める様式により、必要な構造若しくは装置を備え、又は必要な調整をすべき旨の警告書を交付することができる。」といふような規定もございまして、たゞ單に、違反事項があつたとすることを、直ちにこれを送致いたしまして罪に問うとうな規定もございまして、たゞ單に、違反事項があつたとすることを、直ちに講じておるようなわけでございます。

更に先ほど参考人も申しましたように、こういうことは好ましいことではございませんが、現在罰金以上の刑といふことに一定せられておりますし、それによりまして相当重いもの、情状酌量できないようなものを送致するという建前にしておりますところが、更にこれに科料というものが附せられる場合におきまして、先ほどからお話をありますような速度制限超過であるとか、或いは私先に申しました無免許運転というようなものについて、轍々と科料というようなものを適用して行くというようなことも、むしろ交通安全という面からみて、必ずしも策の得たものではないのではないかと、いうふうにも考え方されるわけでありまして、やはりこの第七條の規定違反につきましては、現行法通りにしておいて頂きまして、例外的に起りまする警察官の不當なる取締りとか教養の不足という点につきましては、今後とも十分第一線の係官といふものの教養に努め、そうした不当な処置の起らないよう万全の策を講じて行きたいと、こういうふうに考えておるわけであります。

なるのでありますから、ただ私は、科料というものが加わることによりて、運転手、業務者の心理的に来る影響を心配するだけであつて、現在において取締が正しければ、取締それが正しいものでありますならば、決して科料なんかと言つて、私はそれではどうう心理上に影響があるということを考えるだけであつて、それは取締法規の上から言つて何ら矛盾もなければ、取締の上から言つて不便が一つも起るわけではないわけであります。この点を私は申上げているのです。いわんや先ほど言つたようなスピード違反なんといふものは、これは罰金にされた場合において反証ができないのですから、事実上において……。それからスピード違反を裁判所へ廻された場合において、大体に裁判所に第一回に呼び出されて調べられる。これに事が違うとなれば、第二回目の裁判にかかる。そして今度は、判決の場合に呼び出されるというと三日間、少くとも三日間は潰れるわけです。そうすると六百円なり七百円なりの収入が三日間というと二千円ばかりが潰れてしまうのです。日曜や夜間に裁判所へ呼び出されることはないですから……。そういうことを考えれば、当然これは科料があつて然るべきじゃないかといふわけなんであつて、どうも当局の陳述は、私が「又は科料」という四字を入れ

れることによつて、非常に罪が軽くなつて来て、それじや取締が困難だと言はんばかりの御説明ですけれども、それは私は納得できない。ただ私の心配するには、そういう科料だからといふので、科料ができたということと、運転手に運転手の行為をできるような心理上の影響を與えてはならんというだけのことであつて、それを申上げておるわけであります。

○政府委員(相村信雄君) 私の答弁が、非常にまずかつたために誤解を招いたかと思いますが、私も科料を入れることによつて一般的に罪が軽くなるということを申上げたのではないでありますし、むしろ今まで罰金以上の刑にしておつたというために、他の犯罪等とも比較いたしまして、罰金以上に相当すると認められるようなものについてのみ送致をいたしておつた。従つて科料程度のものについては、むしろ警告を與えて爾後を戒めるということを申上げたのではないかと、いうふうな措置をとつておつたものが、今度科料が入ることによつて今までの罰金以上の刑にあつたものが科料になるというのでなしに、むしろ科料の分だけが罰則として処えるような結果になりはしないかという点を申上げたわけであります。

なお只今原委員の仰せになりましたような運転者についての心理的な影響ということも、やはり当然考慮しなければならない問題かと考えております。

○原虎一君 この点は、今第一に言われた点は、午前中の運転手、即ち業務員の陳述でもわかりますように、逆なんですね。あなたが今言われたように、軽いものが今度は科料ということ

になれば、却つて運転手の毒じやないかというよりか、科料で済むようなものを罰金にされるために、三日も裁判所へ呼び出されたまゝ。この心理が陳述されているわけですね。あなたの言われるようだ、現場の警官がそれをから運転手から、午前中のようないいあんなの言われるような扱いをされておればこの法律もよろしいし、陳述はないわけですね。

それで午前中の陳述にもありましたように、生活費の比率としても、罰金の割合になりますと、現在の罰金は給料の二五%乃至三〇%とられる。昔は二%或いは多くても三%、そういう点から言つても重過ぎる。厳罰主義だと。こう言つておるわけですが、ですから問題は、取締る側と取締られる側の問題でありますけれども、現実が、警視庁の上のほうの諸君が考えるように行われておりますれば、こから、現実にはまる法律に直して行つたほうがいいのじやないかということを申上げるわけなんです。これ以上は議論が重なりますから、大体このくらいにしたいと思います。

○委員長(西郷吉之助君) それでは、ちょっとと速記をとめて下さい。

午後二時四十一分速記中止

午後三時二分速記開始

○委員長(西郷吉之助君) それでは、速記を始めて頂きます。

他に御質疑ございませんか……、では質疑は起きたものと認めて御異議ございませんか。

〔異議なし」と呼ぶ者めり〕

されどはこれより討論に入ります。御意見のおありのかたは、それも賛成です。お修正意見がございました場合は、さういうあなたの言われるような扱いをされておればこの法律もよろしいし、

○委員長(西郷吉之助君) 御異議ないものと認めます。

それではこれから運転手から、午前中のようないいあんなの言われるような扱いをされておればこの法律もよろしいし、

されどは、中途半端のままでこの右側通行が将来励行されるということについて、中途半端のままでこの右側通行がは、却つて道路上の危険というものの統計が示しておるごとく増大一途であつて、必ずしも減少はしない。

で、どうしても右側通行をこのまま続行するということであるならば、もつと取締り指導、指導方面に、官民一致

で、将来的に左側通行をこのまま続行するということであるならば、もつと取締り指導、指導方面に、官民一致

うあります。やはりなおりません。で、このままの状態で数年辛抱してみても、それがうまく行かないことであれば、今岩木君のおつしやいましたように、私ども左側通行に返つたほうがいいと、こういうふうに思ひます。なお原君の御修正によりまして第七條等の違反に科料を明瞭にしてお述べを願います。否を明瞭にしてお述べを願います。なお修正意見がございました場合は、この討論にお述べを願います。

○原虎一君 私はこの第二十八條中「懲役又は五千円以下の罰金」を、「懲役、五千円以下の罰金又は科料」に改めることを提案いたしますと同時に、その他の部分につきましては、賛成の意を表すものであります。

○委員長(西郷吉之助君) 他に御意見ございませんか。

○若木勝蔵君 私は原さんの今の提案に対しまして、賛成するものであります。從来におきましても、速度の違反です。従来におきましても、速度の違反に対するとか或いは構造、装置の違反であるとか或いは故障車運転の違反については、これは科料の程度で罰せられ

ておるということが多かつたのです。それをとにかくそれらを含んだものを強く科することは、私は現在の運転手のいわゆる業務上から見まして、非

常に過酷であるよう思つてあります。この際現行法に科料の部面を入れて、これを緩和するということにつきましては賛成するものであります。

○委員長(西郷吉之助君) 他に御発言ございませんか。

○岩木哲夫君 原君の提案の趣旨に賛成します。ただ一つ附け加えておきたいことは、この法案の審議過程においては、この法案の審議過程においては、関係指導方面において、極めて適切な熱意と手段を欠いておる点が

あります。現在の車馬と人と一緒に通行いたします道路の有様を見ますと、殆んど対面交通の原則が守られないのです。法律にきめられてあ

るところと、甚だ違つておる。当局もこれを是正する努力をしておられるよ

うあります。中央を通り人は左側を通行するという状況であります。法律にきめられてあ

るところと、甚だ違つておる。当局もこれを是正する努力をしておられるよ

うあります。ただ一つ附け加えておきたいことは、この法案の審議過程においては、この法案の審議過程においては、関係指導方面において、極めて適切な熱意と手段を欠いておる点が

あります。ただ一つ附け加えておきたいことは、この法案の審議過程においては、この法案の審議過程においては、関係指導方面において、極めて適切な熱意と手段を欠いておる点が

あります。ただ一つ附け加えておきたいことは、この法案の審議過程においては、この法案の審議過程においては、関係指導方面において、極めて適切な熱意と手段を欠いておる点が

あります。ただ一つ附け加えておきたいことは、この法案の審議過程においては、この法案の審議過程においては、関係指導方面において、極めて適切な熱意と手段を欠いておる点が

○委員長(西郷吉之助君) 全会一致と認めます。よつて原案提出の修正案は可決せられました。次に只今採決されました原君の修正にかかる部分を除きまして、内閣提出にかかる本法案全部を問題に供します。修正部分を除いた原案に賛成の諸君の挙をお願いいたします。

〔賛成者挙手〕

○委員長(西郷吉之助君) 全会一致であります。よつて道路交通取締法の一部を改正する法律案は、全会一致にて修正可決されました。

なお本会議における委員長の口頭報告の内容は、本院規則第百四條によりまして、あらかじめ多数意見者の承認を経なければならぬことになつておられます。これは委員長におきまして、本法案の内容、本委員会における質疑応答の要旨、討論の要旨及び表決の結果を報告することとして御承認願うことに御異議ございませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○委員長(西郷吉之助君) 御異議なしと認めます。それから本院規則第七十二條によりまして、委員長が議院に提出する報告書につき多數意見者の署名を附することになりますから、本法案を可決せられましたかたは、順次御署名を願います。

多數意見者署名

堀 未治 石村 幸作
林屋龍次郎 宮田 重文
原 虎一 中田 吉雄
若木 勝誠 岩木 哲夫
館 哲二 岡本 愛祐
○委員長(西郷吉之助君) 御署名頒れはございませんか、……ないものと認めます。

○委員長(西郷吉之助君) その次に小委員会を開きますから、小委員のかたはお残りをお願いしたいと思います。本日はこれにて散会いたします。

午後三時十二分散会

六月四日予備審査のため、本委員会に左の事件を付託された。

一、警察官等に協力援助した者の災害給付に関する法律案(衆)

二、警察官等に協力援助した者の災害給付に関する法律案(衆)

三、遺族給付(協力援助者が死亡した場合におけるその遺族に対する給付)

四、葬祭給付(協力援助者が死亡した場合における葬祭を行う者に対する給付)

五、打切給付(協力援助者が療養給付開始後三年を経過しても負傷又は疾病がなおらない場合における給付)

六、前項に掲げる給付の外、協力援助者が負傷し、又は疾病にかかり、そのため從前得ていた業務上の収入を得ることができない場合において、他に収入のみちがない等特に必要があるときは、休業給付を行うことができる。

七、(給付の範囲、金額、支給方法等)

八、第六條 前條の給付の範囲、金額、支給方法その他給付に関し必要な事項は、国が行う給付についての実施機関は、國家地方警察本部とする。

九、前條の給付の範囲、金額、支給方法その他給付に関し必要な事項は、國家公務員災害補償法(昭和二十六年法律第百九十一号)の規定を參しやくして政令で定める。

十、第十條 給付を受ける権利は、譲り

国家地方警察の警察官に協力援助したこととに起因するものについては、国が市町村警察の警察吏員に協力援助したこととに起因するものについては、当該地方公共団体がその給付を行ふものとする。

二、給付の原因である災害が、警察官等に協力援助した者災害給付に関する法律案

三、第一條 この法律は、警察官等に協力援助した者の災害給付に関する法律案

四、第一條 この法律は、警察官等に協力援助した者の災害給付に関する法律案

五、第一條 この法律は、警察官等に協力援助した者の災害給付に関する法律案

六、第一條 この法律は、警察官等に協力援助した者の災害給付に関する法律案

七、第一條 この法律は、警察官等に協力援助した者の災害給付に関する法律案

八、第一條 この法律は、警察官等に協力援助した者の災害給付に関する法律案

九、第一條 この法律は、警察官等に協力援助した者の災害給付に関する法律案

十、第一條 この法律は、警察官等に協力援助した者の災害給付に関する法律案

種類は、左に掲げるものとする。

一、療養給付(協力援助者が負傷し又は疾病にかかりた場合における必要な療養又は当該療養に対する費用の給付)

二、障害給付(協力援助者が負傷し又は疾病にかかりなおった場合における必要な障害に対する費用の給付)

三、遺族給付(協力援助者が死亡した場合におけるその遺族に対する給付)

四、葬祭給付(協力援助者が死亡した場合における葬祭を行う者に対する給付)

五、打切給付(協力援助者が療養給付開始後三年を経過しても負傷又は疾病がなおらない場合における給付)

六、前項に掲げる給付の外、協力援助者が負傷し、又は疾病にかかり、そのため從前得ていた業務上の収入を得ることができない場合において、他に収入のみちがない等特に必要があるときは、休業給付を行うことができる。

七、(給付の範囲、金額、支給方法等)

八、第六條 前條の給付の範囲、金額、支給方法その他給付に関し必要な事項は、国が行う給付についての実施機関は、國家地方警察本部とする。

九、前條の給付の範囲、金額、支給方法その他給付に関し必要な事項は、國家公務員災害補償法(昭和二十六年法律第百九十一号)の規定を參しやくして政令で定める。

十、第十條 給付を受ける権利は、譲り

(損害賠償の免責)

第七條 国又は地方公共団体は、この法律による給付を行つた場合においては、同一の事由については、その個別の限度において、國家賠償法(昭和二十二年法律第二十五号)又は民法(明治二十九年法律第八十九号)による損害賠償の責を免がれる。

(給付の免責及び求償権)

第八條 この法律による給付を受けべき者がこの法律以外の法令(条例を含む)による療養その他の給付又は補償を受けたときは、その給付又は補償の限度において、この法律による給付の責を免かれる。

九、第一條 この法律による給付を受けたときは、国又は地方公共団体は、その個別の限度において、この法律による給付の責を免かれる。

十、第一條 この法律による給付を受けたときは、国又は地方公共団体は、給付の行為に因つて生じた場合において、給付を受けたべき者が当該第三者から同一の事由につき損害賠償を受けたときは、国又は地方公共団体は、その個別の限度において、この法律による給付の責を免かれる。

十一、第一條 この法律による給付を受けたときは、国又は地方公共団体は、給付の行為に因つて生じた場合において、給付を受けた者が第三者に対して有する損害賠償の請求権を取得する。

十二、第一條 この法律による給付を受けた者は、二年間行わないときは、時効により消滅する。

十三、第一條 この法律による給付を受けた者は、譲り

- (19) 第百一十二条第二項《長の決選投票における同点者の場合》を削る。

(20) 第百十三條第二項第四号中「地方公共団体の他の選挙」を「同一の地方公共団体の他の選挙」に改める。

(21) 第百五條第九項中「前項の規定により」を削除。

(22) 第百十七條及び第百十八條を次のように改める。

第一百十七條 削除
第一百八條 削除

(23) 第百十九條第三項中「第一項の規定により道府県の議会の議員の選挙と都道府県知事の選挙又は都道府県の教育委員会の委員会の委員の選挙を同時に行う場合の選挙の期日」及び「少くとも三十日前に都道府県の議会の議員の選挙と市町村の選挙を同時に行う場合にあつては、二十日前」に削る。

(24) 第百二十三條第一項中「第三十六條【一人一票】」の下に「及び第六十二條【開票立会人】」を、「選挙会の区域が同一であるときは、」の下に「第七十六條【選挙立会人】に規定するものを除く外」を加える。

(25) 第百二十九條を次のように改める。

第一百二十九條 削除
第一百二十九條中「若しくは」を「又は」に改め、「又は第百十七條第二項《長の決選投票の場合》の規定による告示の日」を削る。

(26) 第百三十條第二項中「中央選舉管理委員」の下に「及び当該選挙事務所を設置した都道府県の選挙

- (28) 第三百三十一條第一項中「又は都府県知事」を「都道府県の教育委員会の委員」とする。
 「一箇所まで設置することができる。」を「一箇所とする。」に、第三項中「又は教育委員会の委員」を「又は市町村の教育委員会の委員」に改め、同項但書を削る。

(29) 第三百三十七條の次に次の二條を加える。

(30) 第三百三十七條の二 年齢満二十年未満の者は、選挙運動をすることができない。

2 第三百三十七條の二 年齢満二十年未満の者は、選挙運動をすることができない。

(31) 第三百三十八條の次に次の二條を加える。

(32) 第三百三十九條但書中「湯茶」を「茶葉湯茶及びこれに伴い通常用いられる程度の菓子をいう。」に改める。

(33) 第百四十一條第一項を次のよう改める。

主として選挙運動のために使用される自動車(道路交通取締法(昭和二十二年法律第百三十号)第二

- 條第五項に規定する語車をいう。以下同じ。」拡声機及び船舶は、公職の候補者一人について、左の各号に規定するものの外は、使用することができない。

一 衆議院議員、自動車一台 又は船舶二隻及び船員一員

参議院(地方選出)議員、都道府県の議会の議員、都道府県の教育委員会の委員並びに地方自治法第百五十五條第二項(区を設ける指定市)の市の議会の議員、長及び教育委員会の委員の選挙

1 参議院(全国選出)議員の選挙 又は船舶二隻(兩者を使用する場合合は通じて)及び拡声機三箇

三 市(第一号の市を除く)町村の議会の議員、長及び教育委員会の委員の選挙

同條第一項中「証明書」の下に「自動車と船舶については両者通用する証明書」と、「第三項中「表示」と「表示」の下に「自動車と船舶については両者に通用する表示」とを加ふる。

- 及び第六号但書を削り、第三号を
第四号とし、以下一号ずつ繰り下
げ、第一号及び第二号を次のよう
に改めらる。

一 衆議院議員の選挙にあつて
は、公職の候補者一人につい
て一万枚。

二 参議院（全國選出）議員の
選挙にあつては、公職の候補
者一人について五万枚、參議
院（地方選出）議員の選挙にあ
つては、公職の候補者一人に
ついて三万枚。

三 都道府県知事の選挙にあつ
ては、公職の候補者一人につい
て三万枚。

同條第一項中「第三号」を「第四
号」に、「第四号から第六号」を「第
五号から第七号」に改める。

(35) 第百四十三條第一項中「掲示す
ることができない。」の下に「但し、
第一百四十四條（參議院全國選出議
員の選舉運動用ポスター）に規定
する場合は、この限りでない。」を
加え、同項第三号中「主として選
挙運動のために使用されるそり」
を「第一百六十四條の四（連呼行為の
制限）但書の規定により連呼する
ことができる場合に使用される自
動車以外の諸車」に改め、同項第五
号を削り、同條に次の二項を加
える。

3 第一項に規定する立札及び看
板の類は、縦二百七十三センチ
メートル、横七十三センチメー
トルを超えてはならない。

4 第一項の規定により掲示する
ことができるらようちんの類の
は、それぞれ一箇とし、その大きさ

- (36) さは、高さ八十五センチメートル
ル、直径四十五センチメートル
を超えてはならない。
院全国選出議員の選舉運動用ボス
ター」に改め、同條第一項を次の
ように改める。
選舉運動のために使用するボス
ターは、參議院(全國選出)議員の
選舉の場合に限り、掲示すること
ができる。但し、その數は、公職
の候補者一人について、二万枚を
超えることができない。
同條第二項中「當選選舉に関する
事務を管理する選舉管理委員會」
(參議院全國選出議員の選舉に
いては中央選舉管理委員會)を「由
中央選舉管理委員會」、「參議院(全
國選出)議員の候補者のポスター」
については、本人の申請により、
を「當該候補者の申請により」と
改め、同條に次の一項を加える。
4 第一項のポスターには、その
表面に掲示責任者及び印刷者の
氏名(法人につては名称)及び
び住所を記載しなければならな
い。

(37) 第百四十五條第一項中「第一百四
十三條文書圖画の掲示」第一項第五
号」を「前條」に改め、同項に次
の但書を加える。
但し、橋りょう、電柱、公算住
宅その他命令で定めるものについ
ては、この限りでない。
同條第二項中「第一百四十三條第
一項第五号」を「前條」に、「その記
有者又は管理者」を「その管理者」
(居住者を含む)、管理者がない
場合にはその所有者」に改める。

(38)

第一百四十七條第一項中「〔ボスターの数〕を〔参議院全国選出議員の選挙運動用ボスター〕」に、第二項中「〔百四十三條第一項第五号〕を〔第四十四條〕に改める。

(39)

〔参議院全国選出議員の下に〕〔これに類する通信類〕を含む。〔以下同じ〕を加え同條に次の一項を加える。

3 前二項の規定の適用について新聞紙及び雑誌とは、選挙運動の期間中に限り、左の條件を具備するものをいう。

一 新聞紙にあつては毎月三回以上、号を逐つて定期に有償頒布するものであること。

二 第三種郵便物の認可のあるものであること。

三 当該選挙の選挙期日の公示又は告示の日前一年以来、前二号に該当し、引き続き発行するものであること。

四 新聞紙にあつては社団法人日本新聞協会その他社団法人たる新聞協会の会員、雑誌にあつては社団法人日本出版協会、社団法人全国出版協会その他社団法人たる出版協会の会員であること。

(40) 第百四十八條の二 何人も、当選加える。

〔新聞紙、雑誌の不法利用等の制限〕 第百四十八條の二 何人も、当選を得若しくは得しめ又は得しめない目的をもつて、新聞紙又は雑誌の編集その他の運営を担当する者に対し金銭、物品その他の財産上の利益の供與、その供與し申込若しくは約束をし又は黙認接待、その申込若しくは約束をして、これに関する報道及び評論を掲載させることができない。

産上の利益の供與、その供與し申込若しくは約束をし又は黙認接待、その申込若しくは約束をして、これに関する報道及び評論を掲載させることができない。

新聞紙又は雑誌の編集その他の運営を担当する者は、前項の供與、黙認接待を受け若しくは要求し又は前項の申込を承諾して、これに選挙に関する報道及び評論を掲載することができない。

2 新聞紙又は雑誌の編集その他の運営を担当する者は、前項の供與、黙認接待を受け若しくは要求し又は前項の申込を承諾して、これに選挙に関する報道及び評論を掲載することができない。

3 何人も、当選を得若しくは得しめ又は得しめない目的をもつて、新聞紙又は雑誌の編集その他の運営を担当する者に対する報道及び評論を掲載することができない。

3 何人も、当選を得若しくは得しめ又は得しめない目的をもつて、新聞紙又は雑誌の編集その他の運営を担当する者に対する報道及び評論を掲載することができない。

〔新聞紙、雑誌の人気投票掲載の制限〕

(42) 第百五十一條の次に次の二條を加える。

〔選挙放送の公正確保〕

第百五十一條の二 日本放送協会及び一般放送事業者は、選挙に關し、虚偽の事項を放送し又は

事実を歪曲して放送する等表現の自由を濫用して選挙の公正を害してはならない。

〔選挙運動放送の制限〕

第百五十一條の三 何人も、この法律に規定する場合を除く外、放送設備（有線電気通信設備を含む。）を使用して、選挙運動のために放送をし又は放送をさせることができない。

〔立会演説会の見出し〕

第百五十二條の見出しを「〔義務制公營立会演説会〕」に改め、同條

中「〔百十七條第一項〔決選投票の場合〕の選挙を除く。〕」を削る。

〔立会演説会における演説者〕

第百五十二条第一項中「五千」を「四千」に、第二項中「五万」を「四万」に改める。

〔立会演説会における演説者〕

第百五十二条第一項〔決選投票の場合〕の選挙を除く。〕」を削る。

〔立会演説会における演説者〕

第百五十四条第一項〔決選投票の場合〕の選挙を除く。〕」を削る。

〔立会演説会における演説者〕

第百五十四条第一項〔決選投票の場合〕の選挙を除く。〕」を削る。

〔立会演説会における演説者〕

第百五十四条第一項〔決選投票の場合〕の選挙を除く。〕」を削る。

〔立会演説会における演説者〕

第百五十四条第一項〔決選投票の場合〕の選挙を除く。〕」を削る。

〔立会演説会における演説者〕

第百五十四条第一項〔決選投票の場合〕の選挙を除く。〕」を削る。

都道府県は、地方自治法第百五十條第二項〔区を設ける指定市〕の市の議会の議員及び市町村長の選挙については市町村は、それぞれに改める。

〔連呼行為の制限〕

第百六十六條の四 何人も、選挙運動のため、特定の候補者の氏名若しくは政党その他の政治団体の名称又は演説会若しくは街頭演説の告知を連呼してはならない。

〔個人演説会の使用〕

第百六十四條の二 個人演説会〔個人演説会〕に規定する施設以外の施設を使用してする場合を含む。〕においては、選挙運動のため、録音盤を使用して演説をすることが妨げない。

〔街頭演説〕

第百六十四條の三 選挙運動のためにする街頭演説〔屋内から街頭へ向つてする演説を含む。〕以下同じ。〕は、演説者がその場所に駐り、第二項に規定する証明書を携帶する者が現在し、但し、同項に規定する標旗を掲げた場合でなければ、行うことができない。

〔標旗〕

第百六十四條の五 前三條の規定による街頭演説及び連呼行為に

おいては、選挙運動に従事する者（運転手、助手その他労務を提供する者を含む。）は、公職の候補者一人について、十五人を超えてはならない。

にあつては各十五〕を交付する。

4 第一項の証明書及び標旗は、当該公務員の請求があるときは、これを表示しなければならない。

〔連呼行為の制限〕

第百六十六條の四 何人も、選挙運動のため、特定の候補者の氏名若しくは政党その他の政治団体の名称又は演説会若しくは街頭演説の告知を連呼してはならない。但し、前條に規定する標旗を掲げて、第百四十一條第一項〔自動車、拡声機及び船舶の使用〕の規定により選挙運動のために使用される自動車若しくは船舶の上において又は道路交通規則〔自動車、拡声機及び船舶の使用〕に規定する諸車で自動車通取法第二條第四項〔諸車の定義〕に規定する諸車で自動車以外のもの（一台に限る。）の上ににおいてする場合は、この限りにおいてする場合は、この限りではない。

〔標旗〕

第百六十四條の五 前三條の規定による街頭演説及び連呼行為に

おいては、選挙運動に従事する者（運転手、助手その他労務を提供する者を含む。）は、公職の候補者一人について、十五人を超えてはならない。

一七

る場合においては、その演説会開催当日、当該議員候補者の氏名及び党派別並びに演説会開催の日時及び会場を表示する立札一箇を、会場前の公衆の見易い場所に見易い方法をもつて、掲示しなければならない。

7 議員候補者は、第一項の個人演説会の告知のため、ポスターを掲示することができる。

8 前項のポスターは、タブロイド型（長さ四十一センチメートル、巾二十八センチメートル）とし、命令で定めるところにより、必要事項を印刷の上、議員候補者一人について、四百枚を交付する。

9 第百四十五条（ポスターの掲示箇所）及び第一百四十七條（文書図画の撤去）の規定は、前二項のポスターの掲示について、準用する。

10 第一項の個人演説会につき選舉運動のために使用する文書図画は、演説会場外においては、第七項の演説会告知用のポスター及び第一百四十三條第一項第四号（演説会場における文書図画の掲示）の規定により使用することができる（ようちん）（一箇に限る）。外、掲示することができない。

〔他の演説会の禁止〕

第二百一條の四 衆議院議員の選挙においては、選舉運動のためによる演説会は、この法律の規定により行う立会演説会及び個人演説会を除く外、いかなる主義をもつてするを問わず、開催

することができない。

〔選舉公報の字数の制限〕

第二百一條の五 衆議院議員の選挙における選舉公報の掲載文字は、字數五千五百を超えることができない。

〔選舉運動に関する支出金額の特例〕

第二百一條の六 衆議院議員の選挙における第一百九十四條（選舉運動に関する支出金額の制限）及び第二百九十五條（選舉の一部無効及び繰延投票の場合の選舉運動に関する支出金額の制限）の規定による選舉運動に関する支出金額の算出の基準となるべき金額は、四円とする。

〔選舉運動期間中の政党その他の政治活動〕

第二百一條の七 衆議院議員の総選挙においては、政党その他の政治団体は、その政治活動のうち、政談演説会及び街頭演説（連呼行為を含む）の開催並びに宣伝告知のための自動車の使用及びポスターの掲示について、准用する。

〔政党その他の政治団体の機関紙誌〕

第二百一條の八 政党その他の政治団体の発行する新聞紙及び雑誌については、第一百四十八條第三項（新聞紙及び雑誌の定義）の規定にかかわらず、前條第一項但書に規定する政党その他の政治団体の本部において直接発行する機関新聞紙又は機関雑誌で、自治府長官に届け出たものに限り、第一百四十八條第一項及び第二項の規定を適用する。

〔當選の効力に関する争訟における潜在無効投票〕

第二百九條の二 当選の効力に関する争訟における潜在無効投票

〔同條第二項〕を削り、第三項（ボスターの検印、型等）まで

〔同條第二項〕に改める。

〔同條第二項〕を削り、第三項（前項）を「前項」に、「その決定がいつた日」を「その決定書の交付を受けた日又は第二百十

五條（決定書の要旨の告示）の規定による告示の日」に改め、同項

〔同條第二項〕を削り、第三項（前項）を「同條第三項」を

〔同條第二項〕に改める。

〔同條第二項〕を削り、第三項（前項）を「同條第三項」を

〔同條第二項〕に改める。

〔同條第二項〕を削り、第三項（前項）を「同條第三項」を

〔同條第二項〕に改める。

〔同條第二項〕を削り、第三項（前項）を「同條第三項」を

〔同條第二項〕に改める。

〔同條第二項〕を削り、第三項（前項）を「同條第三項」を

〔同條第二項〕に改める。

〔同條第二項〕を削り、第三項（前項）を「同條第三項」を

〔同條第二項〕に改める。

〔同條第二項〕を削り、第三項（前項）を「同條第三項」を

〔同條第二項〕を削り、第三項（前項）を「同條第三項」を

〔同條第二項〕を削り、第三項（前項）を「同條第三項」を

項（ボスターの検印、型等）まで

定による告示の日]に改め、同項を第二項とする。

〔同條第二項〕を削り、第三項（前項）を「前項」に、「その決定がいつた日」を「その決定書の交付を受けた日又は第二百十

五條（決定書の要旨の告示）の規定による告示の日」に改め、同項

〔同條第二項〕を削り、第三項（前項）を「同條第三項」を

〔同條第二項〕に改める。

〔同條第二項〕を削り、第三項（前項）を「同條第三項」を

の候補者及び当選人に対する買収
及び利害誘導罪】若しくは第二百

二十三條の二（新聞紙、雑誌の不

法利用罪】に改める。

運動用のボスター』を『參議院全 二百六十三條第七号中』選挙

國選出議員の選舉運動用ポスター

「一」に改め、第十号中「施設(設備

を含む]]の下に、第64回

及び第百六十四條の五《標旗を要

する場合の運動員の腕章)の規定

「による腕草」を 第十一号中(第百

の掲示」の下に「及び第百七十五

條の二（投票記載所の氏名等の掲

示】を加え、同様に次の二号を加える。

十三 第二百一條の三第六項

『個人演説会場の立札の掲示』

の規定による掲示及び同様第
八項（四）演説会等申用等

アート「個人演説会告知用ポスター」の規定によるポスター

に要する費用

第二百六十四條第二項中「前條

第六号から第九号まで「前編第
六号、第八号、第九号」と、第三

項中「当該市町村」を「当該地方公

「共団体」に改める。

附則第六項中一大島支序管內十

「大島」を「大島郡三島村及び十島

村」に改める。

別表第一中「苦小牧市」を
美苦

「小牧市」に、「一ノ関市」を

度関市へ、「塩籠市」を「古川市」

に、「能代市」を、「大館市」に、

第三部

昭和二十七年十月二十七日印刷

昭和二十七年十月二十八日發行

參議院書院局

印刷者 大藏省印刷局