

日では高速自動車道においては、建設省の見解では、緩行車において百キロ、普通車は百二十キロといった、国産車では追いつけないスピードを考えているときに、交通機関の歴史においては歩く人に対して踏み切りに注意すべしと、歩く人は一応控えてもらって、近代交通機関というのを先行させていた。こういう点から見たら、鉄道の方が自動車の方にその席を譲るときがきていて私は思っているのだが、そういう点から考えても、踏み切りの前で絶対停車しなければならぬ——これは許容条件がない。ただし書きがない。絶対停車しなければならぬというものは、どうしても鉄道優先、鉄道第一主義としか受け取れないのですが、その辺、立案者の考え方を、もうちょっと近代的な感覚をもつて、国民が理解し得るように話していただきたい。

○木村(行)政府委員 確に太田委員のおっしゃる通りに、現行法も、また今度の改正法案も、どちらを先に通すかという問題になると、やはり鉄道優先で、鉄道の通過を先にする。そして安全を確保した上で自動車は踏み切りを通過するという事になっておりますので、原理をいたしましては、鉄道優先の建前をくずしてはおりません。しかば、鉄道優先を切りかえて自動車優先に百八十度転回するということはなかなか大きな問題でありますし、また現状からいって若干無理じゃないかという感じもいたすのであります。太田委員のお考えのような新しい観点からの考え方ということも全然うなずけないわけではありませんが、やはり相当の乗客を乗せ、また非常なス

ピードで走ってくる列車でありますし、しかも急停車というか、徐行というものの関係からいいますと、鉄道優先という建前を棄てていくことについては若干いがかかと存するわけであります。

○太田委員 そうすると、非常なスピードと多数の人命を乗せてこない汽車の場合は例外と考えてよろしいのですか。

○木村(行)政府委員 列車が多数を乗せているかいないかというのを一々そのつど明定することもなかなかむずかしいのであります。そこらは若干含みがあるのではないかと存じます。それだからといって、人間を乗せていない場合は、その列車の通過はあつていいという事でも、技術上なかなかむずかしいのではないかと思ひます。

○太田委員 これは私は非常に心配することなんです。踏み切りというものの対する非常に基本的な考え方としては、列車はスピードが大きいし、それからまた破壊力もあるのだから、自動車のような弱いものではなくにやられる。だから自動車の方がとまって強いものに席を譲るのだ、これはわかるのです。その通りだと思ひます。しかし、それはあらゆる踏み切りから、少しばかりこれは行き過ぎがあるのじゃないかという点を私はちょっと不審に思つておるのです。

そこで、これは警察庁にお尋ねをすると少し専門外でございましょうけれども、踏み切りに関すること一つ古い話を承りたいのですが、鉄道ができてから今日まで、鉄道が踏み切りを通

過するとき、機関手が注意しなかつたために、鉄道営業法の何条かにあります業務上過失罪に問われたという事例はあるのですか、ないのですか。

○内海説明員 私、かわつてお答えいたしますが、詳細にわたりますのは後ほど調べまして資料として提出いたしたいと思ひますが、私どもの知つております範囲では必ずしも業務上過失で起訴されてない例はないわけではな

い、こういうふうな承知いたしてあります。最近の例といたしましては、鉄道ではございせんが、神奈川県におきまして占用軌道で電車の事故が起きました。これにつきましてもかなり広範に責任を追及いたしておりますので、これらにつきましても資料を提出いたしたいと思ひます。

○太田委員 もうちょっと承ります。が、鉄道係員がその職務上の義務に違反したり過失がありまして、そういう事故を起して人を死傷させたという場合、刑法上の罪はありせんか。

○中川政府委員 御案内のように、刑法に業務上過失傷害罪または傷害致死罪という罪がございまして、業務上過失傷害致死罪につきましては、鉄道の関係職員、船舶、すべてあらゆる危険関係業務に従事する者が該当するという事に相なつておるのであります。問題は、当該事案の場合の業務上必要な注意を怠つたか否か、かつたかという点が、結局当該業務の内容等によつて最終的には健全な常識で判断するという事に相なつてお

りました。常には警察といたしましては捜査を遂げて状況を明らかにして事件を究明しておるといふ状況であります。

○太田委員 その罪はどれくらいですか。

○中川政府委員 刑法二百十一條の罪であります。三年以下の禁固または、法律で千円以下の罰金になつておりますが、五十倍になりますから五万円以下の罰金、こういうことになり

ます。

○太田委員 これは中川さんに一つお尋ねいたしますが、鉄道営業法二十五條では、今の場合三ヶ月以下の懲役または二千元以下の罰金ということになつておるが、これはどうなり

ますか。

○中川政府委員 鉄道営業法関係は私も研究してお答えいたしますが、こういう特別法はそれぞれ主管省において御見解もあらうと思ひますので、主管省のお考えを一応お聞き願ひたいと思ひます。

○太田委員 今の鉄道営業法二十五條ですが、大抵二十四條と二十五條は私は重なるような気がするのです。二十五條というのは非常に多数の判例があるような気がするのです。たとえばカーブにおいて、カーブの見通しが悪く、向こうの踏み切りを人が通ると想像される場合には汽笛を鳴らすという事と、容易に直ちに停車し得るようなスピードで運転する職責を有するといふ判例がある。これは明治時代の大審院判例にあるのです。ですから踏み切りというものは、必ずしも汽笛を鳴らせばすぐ走れるというようなものではないでしよう。この点専門家の

中川局長にお伺ひいたします。

○中川政府委員 私ども、こういった特別法令は、研究するにやぶさかではないのであります。鉄道の主管省から御見解を承りまして、その意見を聞きながらいづれ検討しておりますので、一応權威ある鉄道関係に御回答をお願いしたいと思ひます。

○太田委員 鉄道関係のことは運輸省、労働関係のことは労働省ということになつてしまつと、仕事かひまになつてしまつた感じがするのです。これは鉄監局長にちよつとお尋ねします。踏み切りというのに対して非常な疑惑を持ちつてお尋ねしておるわけですが、この踏み切りというものは、元來は国鉄または私鉄の所有権があり、管理権があるとわれわれは考へておる。従つて、そこに自動車がかかる場合には、それは必ず注意するのだというやうなことも相なるうかと思ひますが、一々許諾を得てそこへ入るわけじゃないのだから、従つて今日の自動車の発達程度から見ると、そろそろ自動車時代が来たと思ひなければならぬ。かつて鉄道が新橋から横浜まで開けたとき、人力車やうば車や大八車、人間、車輪のついたものも足で歩くものも、全部踏み切りの手前において一たん停止させて汽車が通つたという前例からいって、今日、自動車を通る場合には汽車がとまるべきだといふのも行き過ぎではあるが、そういうやうな鉄道オンリーの思想をもう一ぺん考へる必要があるのじゃないか。この道路交通取締法の改正にあつてそういう疑問を持つておるんだが、はたしてあなたの方の御見解はどうか。

○山内(公)政府委員 踏み切りというものの性格は、現在これを法的に規定したのがございせん。それでわれわれとしましては、踏み切りの性格を法的に明らかにするために、立法を各省と協議して考えておるわけでございませうが、現在あります法規によりまして、道路法におきまして兼用工作物という名前が呼ばれておるのが唯一のものでございませう。兼用工作物というのは道路自体ではない、道路と鉄道と両方使うという趣旨の規定でございませう。これが現在の踏み切りの性格でございませう。物理的な性格を御説明したわけでございませうが、交通的な性格といたしましては、御指摘の通り鉄道は踏み切りについては優先通行権を認められておるといふことは、今まで慣習的にいわれております。しかし最近になりまして道路交通が非常に盛んになりまして参りましたことは御承知の通りでございませう。そこで従来のような踏み切りであるといふことは非常に問題になって参りましたために、踏み切りをどうするかというところが大きな問題になっております。世界的には、まず第一に交通量の多いところは立体交差をしなければならぬというのが通常の考え方でございます。まして、運輸省におきまして、建設省におきまして、できるだけ交通量の多いところは踏み切りという概念よりも進んで、踏み切りがないという方向に持っていくわけでございませう。これがわれわれのいたしまして近代交通のいくべき一つの姿であらうと思っておりますが、現在の段階において、それでは自動車と鉄道でどうするかと申しますと、鉄道は何といたしても相当のスピードで走らなければ

ならないわけにございまして、踏み切りの手前でスピードをダウンして走るといふことは、ほとんど鉄道の用をなさなくなるわけでございませう。自動車におきまして一たん停止といふことをやっておりますのは、これは何と申しますか、自動車自体の安全を考えてのこととございまして、自動車が出たところ、第三種踏み切り、第三種踏み切りといふのは、ちゃんちゃん鳴っているやつでございませう。あれで十分に注意をして走れば一たん停止をする必要がないわけにございませうが、今までの事故の趨勢から見まして、鳴っておきながらかわらず、その直前を突っ切つて走るといふものが非常に多い。また踏み切り事故は、それによりまして非常に大きな災害を起しますといふこととございませう。人命の尊さからいまして、一たん停止をして通るといふ方が、一応安全性を高めるといふ趣旨のものであらうとわれわれは考えておりました。鉄道側からの要請で一たん停止を要求しておるのではない、安全という見地から停止をされておるものだ、こう解釈しております。○木田委員 道路局長が御出席のようでございますから、道路局長さんの御見解を承りたいのでありますが、今日の交通事情から考えまして、鉄道と道路との平面交差、これは道のあるところと鉄道を作る場合もあれば、鉄道ができておるところにあつた道路ができるという場合もあります。踏切道といふものに対して、今、鉄道局長さんのお考えもありましたが、道路局長さんとしてはどのようにお考えになつて、どうあるべきとお考えになつていらっしゃるか、この御見解を承りたいと思ひます。

○佐藤(寛)政府委員 お答え申し上げます。今日道路交通が非常にひんぱんで困難を来しております状況下におきまして、鉄道との交差問題、特に踏み切りが非常に多い、そのために御承知のように事故がほとんど毎日といつてもいいくらいあるわけでございませう。これにつきましては、道路の整備を担当しております建設省、私どももいたしまして、非常に大きな問題としてその改善方を考えておるわけでございませう。その考え方といたしましては、ただいま運輸省の方からお話のございましたように、まず踏み切りという形をなくしたい。特に主要な幹線の道路につきましては、踏み切りをやめて立体交差にいたしたい。まずこれをやらなければ、やはり根本的に解決はいたさない、こういうふうに考えております。従いまして、ただいま道路の方で実施いたしております道路整備五年計画におきましては、踏み切りの除去、つまり立体交差でございませうが、この事業をぜひふんたくさん実施いたしております。しかしながら、この立体交差事業というものは、一カ所当たりにはいたしても相当経費もかかることとございませう。また御承知のように必要とする箇所も非常に多いのでございまして、逐次そういうふうな改善をはかつて参りますが、今日のこの急な場合に、とうてい短時日には間に合いませんので、一方においてはただいま申しましたような立体交差という徹底的な措置を講じつつ、また一方におきましては、現在存在いたしますたぐさんの踏み切りを、要するに少しでも危険を除去するようにいたしたい。

それにはどうするかと申しますと、踏み切りの幅が狭いとか、あるいは見通しが悪いとか、そのほかいろいろそういう危険な踏み切りにしております地形的な、物理的な条件というものがございませう。さしあたりはこれらを少しでも改善をはかるようにいたしたい。そうして一方において、急に間に合はなから、同時に徹底的な踏み切りを除去するという措置を考えて参りたい、こういうふうに思つてゐるわけでございませう。特に踏み切りを除去して立体交差にするに申しましても、地方の道路と鉄道の踏み切りあたりは、この方法が比較的簡単にいくのでございませうが、都市、特に大都市の中の鉄道とこまかい道路、大きい道路もございませうが、こまかい道路との交差のたくさんあるような踏み切りに関しましては、これを除去すると申しましてもなかなか簡単に参りません。相当まとまった経費も要します。それらにつきましてはなかなか一ぺんというわけには参りません。事実そういうところの改善事業を実施いたしてはおりますが、同時に踏み切りの現状を講じていきたい、こういうふうにおきまして、必要な事業を実施いたしております。

○木田委員 そういふことでしようね。それはわかるのです。そこで鉄道局長にお尋ねしますが、さつき第三種踏み切りの話がありました。現在日本全国で第一種から第四種まで、各級踏み切りごとに何個設置されておるか、数字を出していただきたい。○山内(公)政府委員 ただいまの数字の問題であります。調べましてお答えいたします。○木田委員 じゃあ、お調べになる間、その他の問題でついでに道路局長にお尋ねしますが、私が申し上げたいことは、あまり幹線が列車がびゅうびゅう走るところの踏み切りを想定しておらない、専用線といふ交通量の少ないところを想定するわけですね。専用線といふのは停車場内からある特定の事業場まで、その貨主が自分の貨物の取り寄せその他に便宜ならしめるために引いた線、もちろんその敷設の費用は貨主が持つんだが、そのできました専用線といふのは国鉄に移譲しまして、国鉄のものになつてゐるわけなんです。さてそこで私の申し上げるのは、完全専用線の場合は問題ありませんが、国道、県道といふような道路の上に敷設された専用線の建築限界内の用地といふのは一体どうですか。これをお尋ねしておきます。○佐藤(寛)政府委員 それは法規的に何でございまして確かめたいと存じますが、県道、国道等を会社の引込線等が横切ります場合には、いろいろ手續を要しますが、その道路と引込線と重複いたします部分はやはり兼用工作物といふ扱いになつておるものと存じます。○木田委員 それは兼用工作物というならば一般の踏み切りと一緒ですね。鉄道専用線の場合そうなんです。そうすると併用軌道の場合の軌道の中というものは、これも兼用工作物ですか。○佐藤(寛)政府委員 軌道の場合は、道路なら道路面を軌道が占用する。こ

使用する、いわゆる法規的に占有でございします。

●太田委員 占用するが道路である。専用側線の引込線が県道、国道を横切った場合、その中はあなたは兼用工作物だと言いますと、考え方のウェーとというのは鉄道側に多くなるわけですね。鉄道のものでしょうか。

○佐藤(寛)政府委員 軌道は、御承知のように性格といたしまして、新設軌道というような場合もございますが、普通は道路などによく入っております。軌道というものになりますと、道路の一部の用地の一部を使用して、つまり占用してレールを敷く、こういうことに相なっております。それから鉄道の場合には、たとえば交差部分は鉄道と道路の両方の兼用工作物ということで、両方それぞれ責任を持って管理する、こういう形になっております。

○太田委員　その辺のところは、一般の町の人ならそういうふうに思うかも知れませんが、あなたたちは専門家だし、きょうは鉄監局長もいらっしやるのですから、専用線を敷くときに、業者の方に国道を渡りますか。ただ線路を敷かなくてくれというだけで、道路管理者はそれに許可を与えられるだけじゃないですか。

○佐藤寛一政府委員 鉄道が国道の道路の方向に通るという場合は実際問題としてございません。引込線等が国道であるいは県道を横切るという場合はございます。その場合には、たいたいは国道あたりを引込線が通ることを私どもとしては極力防止いたしております。先ほども申しましたように、道路、特に幹線道路は、現在の踏み切りですらも立体交差にするということです。

から、極力引込線の敷設を許さないようにいたしております。しかしながら、やむを得ずそれを許すときには、その付近の道路を将来改良いたします場合には、自費でもって立体交差にするというようなやかましい約束をいたしまして引込線を許可いたす場合もございますが、そういう場合には、国道面の一部あるいは県道の一帯を占用させるといふ手続をとっております。

○太田委員　もしも今の考えのようだとしますと、いわゆる引込線が通っておりますところの困道があるかないかということは、はっきりと私も今すぐ思い出せませんけれども、ないとは言いえないと思います。県道、市道、町村道、それぞれ引込線というのは猛烈に縦断しておるのですが、これは元来鉄道地内じゃない。道路である。鉄道地内へ立ち入りだったら科料問題で

すよ。無断立ち入りできないでしよう。鉄道営業法三十七条ですか、鉄道地内にみだりに立ち入った者は科料に処することになっておるのです。これらを鉄道地内とした以上は、ともかくにもよほどの用がない限りは通っちゃいけない。原則として通っちゃいけないという事なんです。ところが、道路があって、その間に鉄道専用線、引

込線を敷いた。道路管理者がこれに対して承認を与え、運輸省がこれに對して免許を与えて、その専用線を国鉄のものにした。ないしは地方鉄道のものにした。その線路の敷地の中は鉄道用地でございませうということにするなら、これは一般の常識と違ふと思うのではありません。道路に線路を敷いた。これは線路だけを認めたのか、通行を認めたのか、鉄道だけにそこは治外法権にしたのか

のか、治外法権にしなければ列車優先主義は通用しません。ところが実際には、工場などが休廃止をしました場合に、そういう線路をとるかといえども、線路だけはさびついたまま敷いてある引込線がたくさんあるのです。今度の取り締まりの建前からいけば全部とまらなければならぬ。そこでとまらなければ後援です。そういう引込線は一日に二回通るか二回通るかというように寡少なことから、全然通らないという廃線同様のものまでありますけれども、私は、国道、県道に作られたものは鉄道用地としてそこを分譲されたものではないと思う。どうです。その辺のところは道路局長よりも鉄監局長にお尋ねしてみたい。引込線が道路を横切っている、これは鉄道地内ですか。その建築限界内ですか。

りまして、引込線なりなんなの鉄道が横切っている場合には、その性質はただいま道路局長がお答えになりましたように、大体あとから道路を横切ってつけるという場合が多いと思いますが、その場合には、兼用工作物でなくて占用の許可を得たもの、かように考えるわけでございます。そういう国道

を横切る場合は大きな例ではないと思
うわけでございますが、その場合にも
やはり例はないわけではないと思うわ
けでございます。そのときに自動車が
とまるかどうかということは、警察方
面で御判断断わなければならないわ
けでございますが、大体そういうところ
には少なくとも警報器つきというもの
ができていますのでございまして、そ
の辺の安全は十分道路交通面から見

ただだけばつこうではないかと思ひます。鉄道しましては、一日一回とか二回とかいふ場合に常にとまつていただくというような御要請をする必要はないわけでございます。われわれの方で考えている踏み切りの保安は、そういう特殊なものではなくて、一般の交通のひばんな鉄道を考へているわけでございます。

○太田委員 その辺大事なところになってきました。そう、鉄監局長の御意見によります。そういうところはとまってもらわぬでもいいのだとおっしゃるが、警察庁長官、あなたの方には、とまらなければ徴役三月ですか、ないしは罰金だとおっしゃる。どうです、一日に一ぺんか二へんしか通らないところ、あるいは隣線同様になっている引込線でさえもとまらなければいけないというのは、どこからきたので

すか。やっぱりとまらなければいけないのですか。

○柏村政府委員　踏み切りにおきまする事故が非常に多いという実情からいたしまして、まず安全第一主義という観点で、多少交通の不便ということは忍んでいただいても、まず安全ということを第一に考えて、今回のような改正をいたしたい、こういう趣旨でござ

います。私どももできることなら立体交差であるとか、あるいは信号機を必ずつづけるというようなことにして、交通をできるだけ円滑にするということをはかっていたことが望ましいのではありませんけれども、そこまで直ちにいたしかねるという場合におきまして、やはり事故を防止し、交通の安全をはかるということを第一に考えまして、今回のような改正を立案した次第

でございます。

○太田委員 鉄監局長、さっきの第一種、第二種、第三種、第四種の踏み切りの数はわかりましたか。

○山内(公)政府委員 国鉄施設の合計で申し上げます。第一種の甲が三百三十四、第一種乙四千十一、第二種五百四十四、第三種三千六百八十八、第四種六万五千三百十八、総計七万三千八百九十五、ちょっと古いのでございますが、三十四年の調査でございます。

○太田委員 専門の用語ではわからない点がありますから、第一種、第二種、第三種、第四種をもうちょっと一般にわかるように、もう一度言葉をかえて説明して下さい。踏切番がついているとか、遮断機があるとか、警報機だけとか、何にもないというふうに、もう少し具体的に一つ……。

○山内(公)政府委員 第一種といいま

すのは、遮断機がついておるものでございまして、人がつくということは条件ではございませんが、通常人がつき、遮断機がつくというのが第一種でございます。それから第二種といいますのは、人がつき遮断機がつくことは同じでございますが、人が全部ついていない、早朝、夜間についてはいないというふうなものが第二種でございます。

す。第三種は、警報機がついているのを第三種といっております。第四種は、その他大体におきまして保安装置のないものが第四種というふうにご御理解願いたいと思います。

○太田委員　従つて、七万三千の中で六万五千というものが何にもない踏み切りだということから、今柏村長官もおっしゃつたし、先ほど道路局長もおっしゃつたのですが、踏み切りの改

善がいかに容易でないかということがわかるわけですね。しかもそういうことになると、今柏村長官がおっしゃった側線、引込線などで交通ひんばんでないところでも、なるべくならば信号機をつけるようにしたい。この信号機というのは道路交差上の警報機か、それとも信号機のこととおっしゃるのか、両方のことじゃないかと聞いておりましたけれども、警報機をつけることなども非常な金がかかるわけですね。一つつけるのに、大体現在二百方から二百五十万かかる。しかもこれを地方の地方鉄道などにやらせれば、固定資産税のかかる場合には百分の一・四です。そうすると、二百五十万の償却資産がふえれば、三万円からそれに対する税金を払わなければならないということになる。しかも償却資産です。これはあくまでも木もろもろ償却資産に入るし、踏み切りがあればガード・レールも作らなければならぬ。これも償却資産に入るというわけで、踏み切りをつければ、地方市町村はその税金によって非常に潤うわけです。こういう点なども踏み切りをつけさせまい、つけさせまいというふうなブレイクがかかっている。そういう点から考えても、非常に金のかかるものであり、あらゆる点で踏切道に安全装置をするというのを積極的に保護奨励するというような意図、政策が今までなかった。こういう点残念だと思ふのです。だから、今のようなもので一日に一回か二回しか通らないところは、運輸省の方では一々とまわってわぬでもないというのですが、われわれはそういうのを踏み切りとみなしたくない。踏み切りでない踏み切りとい

うようなものもこの際何かの表示が必要じゃないかと思うのです。踏み切りでない踏み切りの表示、この道のまんなかに一本あるけれども、これは昔海軍工廠に引っぱった踏み切りであつて、これは全然今は通らない、これは踏み切りじゃない。だから踏み切りでない標識をつけておいて、そこはノーストップで通れるようにすればいいと思う。先ほどからどうも鉄道地内という解釈ははつきりしていませんから、道路が主であるなら、線路が見えるからといって、それは踏み切りのようだけれども踏み切りではありません。ここに何かかぎ十字でもいいからマークをつけて、とまることをやめるといふことはできそうなお考えになったことはないでしょうか。

○柏村政府委員 踏み切りのうちでめつたに通らないところは踏み切りでない踏み切りだというお話でございませうが、やはり列車が通るところは踏み切りであるわけでございます。そういうのが、めつたに通らないからといって安心して行くと、事故が起こるといふこともあり得るわけなので、たゞいまお話しのようなものにつきましても、道交法上いろいろまた工夫する問題はあつたと思ひますけれども、原則的に、やはり踏み切りというもののについては、今回の改正のように、安全を確かめ、また信号機のないところでは一時停車という建前をとり、レールがあるけれどももう使っていないというやうなところは、これは踏み切りと見るべきでないと思ひます、そういうところにつきましても、お説のように表示をするならなんなり、適当な交通

の円滑をはかるような手段を講ずるといふことも可能かと思ひますが、将来の研究問題として考えてみたいと思ひますけれども、われわれとしては、やはりそのひんばんに通るとか、あるいはまれに通るとかいうことを抜きにして、とにかく踏み切りにおける安全といふものを確保していきたい、現在の段階はそこにあるのじゃないか、しかしながら、できるだけ信号機といふものを、これは府県費負担は補助金対象になるわけでございますが、信号機といふものをできるだけ財政の許す限りつけるように指導して参るといふ方向で行きたい、こう考えておるわけでありませう。

○木田委員 いや、踏み切りでない踏み切りはないという断定から言いますと、今長官が最後におっしゃった、できるだけ信号機をつけようといふところに結びつけてくれればいいのです。必ず信号機をつけて、常時その踏み切りのところ、その県道、国道には、一般に自動車に向かって青の信号がついており、汽車が来たときだけ赤になつて、入れかえて、汽車の方に対して青が出るということになれば、それはいいです。一日一回、二回とまるといふことも、しかし、実際の地方の今までの長年の習慣といふものは、そういうところは通らないとわかつているのだから絶対とまらないうことになつて、これを今度の道交法によって守らせようとするのがはたしてできるかどうか。しかも私は言うのですが、初め汽車が通つたときには、四つ輪のものも二つ輪もあつたでしょうが、あらゆる交通機関に対して、とにかく汽車が通るからとまりなさいといふふう

に言つた。これはそちらの方に主があつたから、新しい現代交通機関に敬意を表して、一般交通機関に注意すべしといふことになつて、一般のものに注意義務を課せられたと思う。ところが今度は、自動車といふものが五十キロからのスピードです。五十キロのスピードといふのは何メートルくらいスリップするのですか。停車しようと思つても、そう急にとまるものではない。舗装道路などにおきまして、あの専用線といふのはちよつとわからないです。広い道では、引込線があつて、何メートル先でこれが見つかるとお考えですか。

○内海説明員 自動車につきまして申しまれば、三十二キロのスピードでアスファルトのかいた道路を走つておる場合には、ブレーキをかけたままスリップする最大の距離を、一応計算上は十四メートルとしかふんでおつたと思つております。なお、数字で間違つておりましたら、後ほど訂正させていただきます。

○木田委員 五十キロなら何メートルですか。

○内海説明員 今、私三十二キロで覚えておりますので、後ほどすぐ調べましてお答えいたします。

○木田委員 五十キロですと二十二メートルくらいスリップするのです。だから、二十五メートルくらい先に見つけないと、その踏み切りというのは実にあふないですね。ところが、そんなに見つけれられないような標識はないです。だから、この際において、私は信号機をつけるという確約があるなら、そういうところはよろしいと思ふ。ないなら、それは、鉄監局長い

らつしやるが、どうです。汽車の線路に踏み切りをつけるというところは成り立ちませんか。汽車の線路をシャット・アウトする、遮断する。

○山内(公)政府委員 ただいま先生のお出しになつておる例は、ちよつと一般の踏み切りの概念と私違つてに考へておりました、といひますことは、大体軌道におきます場合と同じような状態でございます。一日一回か二回しか通らないという場合には、現実の問題として、汽車の方をとめるという施設をやつておることもあつたように私考へておりますので、そういう場合には、やはり道路交通といふものは、その道路におきましては優先通行権があつていいのではないかと。一日一回、二回の入れかえの場合と申しますと、大体旅客輸送ではございませぬ。貨物輸送でございます。専用線の場合でございますから、そういう場合には、汽車の方を道路の信号とめるといふことは、実際問題としてわれわれの方では可能だと考へております。

○木田委員 道路局長さん、どうですか。そういうことをほんとうに実施することについては、御見解いかがですか。

○佐藤(寛)政府委員 道路側といたしましては、どんな閑散な踏み切りでも、踏み切りがないことを希望いたします次第であります。新しい踏み切りの築造につきましては、私もとしましては、できるだけそれを避けていただくように、いつもそれは非常な努力をもつて交渉いたしておるのですが、ただいま先生の御指摘のようないろいろな場合が全国に若干起るわけでございます。

そこで、ごく閑散な踏み切りにつきましては、ただいま鉄監局長からお話がございますが、軌道の方を常時とめておきまして、そうして、一日一回か二回くらいならば、列車が通るときに信号を切りかえるというような事例もございいます。従いまして、そういうような特別な場合につきましては、いろいろそういうような交通指導上の措置を考へる必要があらうかと存じます。なお、そういう踏み切りを認識させる方法でございますが、これにつきましては、御承知のように、踏み切りそれ自身の標識を立てておきますと同時に、相当手前、これは直線部には最少三十メートルということになっておりますが、少なくとも三十メートルを離して、そこに踏み切りがあるという注意喚起する注意標識を立てさせるようにいたしております。

○田中(委員) 関連。ちょうど踏み切りの問題が出ておりましたので、ちょっと関連して質問したいと思ひますが、昨日吉祥寺の付近でオート三輪が上下の電車の中にはさまつてしまつたために、いわゆるラッシュ・アワーに直面しまして、通勤人の方々が、約十数万人の人々が新宿駅を中心に非常に擁擠しまして、ちょうど私もそのころその現場におりました、その擁擠した状況を見ておつたのであります。が、一体、あの事故の起こりました無人踏み切りは、新聞紙の報道するところによりますと、かつても事故があつて、地元から、かねがね何らかの警報施設とか、あるいは人を置いてくれということを要望しておつたということでございますが、その点はいかがでございますようか。

○山内(公)政府委員 まだ詳しい報告を聞いておりませんので、私も新聞紙上で見ただけでございまして、事故の状況、原因、その他詳しくは存じておらないわけでございまして、一般的な申しまして、いろいろ太田先生からも御質問ありますように、踏み切りの保安度を上げなければならぬということとは、われわれ考へてきておりました、また努力いたしております。特に大都市付近の踏み切りにおきまして、われわれは年々踏み切りのあり方というものを資料をとつて検討いたしておりますので、それで年々この踏み切りを上げなさいということを書いております。現在法律がございせんので行政指導いたしておるわけでございまして、大都市付近になりますと、年々車が多くなりますので、たとえばことし十カ所ある会社に、あなたのところは保安度を向上しなければならぬと申しましたところ、それで終わるかと思ひますと、また来年度は十五カ所にふえるという状態でございまして、逐次踏み切りの格上げに忙殺されておるわけでございまして、それで踏み切りの事故といふものは、汽車の方からいいますと年々事故は減つております。国鉄のごときは、運転事故の減り方は急速に減つてきておるわけでございしますが、この踏み切り事故だけは非常にふえておるといふ逆な傾向を來たしておりますので、いろいろ御指摘のあります第四種を第三種に格上げする、第三種を第一種に格上げするといふことは、計画的にやらせるようにいたしておるわけでございまして、それでも非常に不十分でございます。御指摘のありますように、一カ所遮断機を

つけますと二百万円程度かかるといひますので、国鉄におきましても、私鉄におきましても、財政状態が豊かでございますれば、その踏み切りの格上げよりも、第一種の踏み切りはすべて立休交差にすべきだといふ最終的な目標を持つておりますが、にもかかわらず、ごらんのような状態でございまして、運輸省としては、何らかの手を打たないとこの問題は解決しないといふふうに考へております。

○田中(委員) 関連質問です。からなるべく答弁も簡単にお願ひしたいと思ひます。今、太田委員から、自動車三十二キロの速度で十四メートル、スリップするという話であります。先般京浜電車の生麦で鉄材を積んだ自動車の事故がございました。あのときに現場で再度試験をいたしましたところが、当時出しておつた電車の速度と同じ速度で運転車が自動車を発見して直ちにブレーキをかけて、その走つた距離が百七十メートルだといふことを私知つておりますが、今日の首都の発展状況は、大休西へ西へと発展しておるわけであります。今後日野、八王寺を中心にして東京の大都市がさらに延長されて、それから通勤者も非常にふえる。運輸省におきましては、中央線の複々線化も計画されておるようでありますが、私は、中央線なんかは、今どき無人踏み切りがあるといふこと自体が間違ひじゃないかと思ひます。少なくとも中央線等に関しましては、踏み切り等は全部何らかの施設を講ずるのが当然の義務ではないか、かように私は考へておるわけであります。予算の関係で非常にむづかしいと思ひますけれども、やはり中央線等に関しまして

は、事故防止のために何らか徹底的な踏み切り施設をやるように一つ御努力願ひたいと思ひます。

それから一昨年、有名なシャンソン歌手の黒木麗子嬢が踏み切りで轢殺されました。その際も電車会社の方では、黒木さんの方に過失がある、こういうことで、何と見舞金を一万円しかくれない。親子二人が死んで見舞金が一万円です。貨物自動車でちょっと人をいためても今どき十万円、五十万円の見舞金はくれる。ところが、あつた大きな軌道会社は、黒木さんに対する見舞金が一万円。そこで芸術家の方々があまり気の毒だといふので、みんな金を集めて現場に親子地蔵を今作りまして、行人の涙を誘つておりますけれども、これとても一坪の土地を貸してくれぬかということに對しても、なかなか承知しなかつた。ようやく半坪くらい土地を借りて今親子地蔵が立つておりますけれども、電車会社等が踏み切りの施設をせよ、と、そうして通行人が過失があつたからといって、一万円の見舞金で事を済ましてしまふといふことはあまりにも冷酷ではないか、私はかように考へるのであります。見舞金をよけい出せし合ひです。これはお互い同士の話し合ひです。そこまでする運輸省側としては監督できないかもしれせんけれども、少なくともこうした悲惨な事件が再び起こらぬように、踏み切りの施設に對しましては、国鉄御自身はもちろんのこと、私鉄に関しましては厳重なる警告、勧告を発していただきたとして申し上げた次第であります。その点いかがでございますようか。

○山内(公)政府委員 具体的な事故の場合は、私よく存じませんのでお答えいたしかねるわけでありますが、結論といたしまして、われわれ自身すでに三、四年以来、この踏み切りの事故に關する立法といふものを考へております。なかなか各省に關係がございまして、できないわけでございしますが、運輸省は御承知の通り何といたしても保安といふものを一番重視しております。役所でございますので、今後とも事故をなくするように善処して参りたいと思つております。ただ立休交差の問題をお触れになつたわけでございまして、立休交差の問題は非常に金がかかるわけでございまして、特に都心付近の立休交差となりますと、ほとんど高架にしなければならぬといふ大事業でございます。ために非常にむづかしいのでございまして、だからといって、これを等閑視しては行かぬのでございまして、国鉄におきましても、今年全国で三十カ所くらい立休交差を進めております。今後ともできるだけ予算はそちらの方に振り向けまして立休交差を進めて参りたい、かように考へております。

○太田委員 今のお話にもあるのですが、踏み切りのことに關連して先ほど私申し上げたのですが、一カ所二百万ないし二百五十万という踏み切りの施設を一事業者に課して、しかもなお地方税を取っていくという考へ方は、実は非常に心臓の強い話なんです。どうなんですか。踏み切りに必ずこれから警報機を作る、警報機を作るよりも第一種といふことですが、第一種は人間によつて上げ下げする、これはどうあふない踏み切りはないのです。自動車

の運転手に言わせれば、人間が上げ下げする踏み切りで、そばに立っていいばいいのだが、そういう人間がボックスの中に入っているという、いいと思つてさつと上げたらどうする。今の国鉄の方は傷害罪になるかもしれないが、とにかく事故で命をなくする、財産をこわすということがあつては、いかにだれの責任かといつてみてもしようがない。だから、必ず踏み切りの前では今までとまっていたのですよ。自動車の運転手の用心のいいのは必ずとまる。一番安全なのは警報機ないしは警報機つき遮断機なんです。機械が故障ならちんちん鳴り出すのだから、機械が一番正しいと思うのですが、機械をつけようといふと二百から二百五十万かかるといふと、年間二万から三万円の固定資産税も納めなければならぬとすると、償却を埋めていかなければならぬとすると、えらいことなんです。だから自治庁においては、できるだけそういう踏み切りの整備を促進するためにも、財政力の弱いものに對しては思い切つた特例でも考えなければならぬと私は思うのだが、この点どうでしょうね。

○松島説明員 お尋ねの点、具体的に私どうすればいいのか、ちよつと見当もつきかねますけれども、たとえば御指摘の信号機等を備えつけた場合の固定資産税を減免しろというふうな御趣旨であるいはあろうかと思ひます。一定の企業を営みます以上は、社会に對します安全を確保しつつ事業を営むのが当然事業の経営者の責任であります。そういう意味におきましていろいろな資産もあり、それに税金が課せられるというのもまた当然ではないか

と考えるのでございます。従いまし、今御指摘の信号機だけをとりえまして固定資産税の減免の對象にするというふうな具体的な問題でございませうならば、なお慎重に検討を要する点があるのではないかと考えております。

○太田委員 それはもし経営者の責任といふのが安全確保のための責任だとするならば、無人踏み切りが九割もあるといふことで、国鉄總裁を初めとして各会社の社長は全部この際一べんに立ててもらいたいと思ふ、もしそうであるならば……それは今の中央線ですえ無人踏み切りがある、これは国鉄です。ましてや私鉄においては、二百万とか二百五十万要するような踏み切り警報装置が簡単に買えるはずがない。しかも買つたのがあたりまえだといふような配慮のない考え方では、踏み切りが今後整備拡充されるはずはないです。非課税なんて特例は幾らもあるでしょう。大企業では一〇〇の電気税だつて無税でしよう。非課税は幾らでもあるのだが、そういう社会の公共企業の場合は、第四種が六万五千三百十八カ所、九割もあるのかという点を考えてみると、これが按本策を講じていかなければならぬとやれませんか。だから今の話で、鉄監局長のおっしゃるようになるべく遮断機をつけるように、あるいは警報機をつけるようにということは私は非常に賛成だ。ぜひもうしてもらいたい。そのためにはさらにこれを何とかしなければならぬといふような、その他でできるような方法を講じていかなければならぬ。あな

たの責任だからやりなさいといふことなら、これは何もやらなければいい。お互いに自己防衛の本能がありますから、道路交通なんか作らぬでもいい。だが苦勞して自動車にひかれたと思つてはいますか。みんな本能があるといつて、あまりにも原始的なものにまかせてしまつては、近代生活の中でとても改善はできません。ですから、あなたの今お考えになつてい

る——警報機の非課税といふことは、償却資産の中でたまたま問題があるといふことを申し上げたのですが、もう少しなせつかないかという点も御検討いただきたいと思ふ。まことに持つて遺憾千万だと思ふのです。

そこでもう一つ、先ほど鉄監局長にお尋ねしましたが、そういう全然通らない踏み切りについては、これは常時とめておくといふことも差しつかえないとおっしゃつた。そうするならばそういう踏み切りは、どうですか、全国にどれくらいあるといふことがほゞ想像がつかますか。一日ほとんど一回か二回しか通らない引込線の踏み切りがどのくらいあるか。

○山内(公)政府委員 そういう踏み切りが幾つあるかといふことは、ちよつと手元に資料がありませんけれども、かつまたあまりそういうところの監督ということも事業として監督はしておりませんので、詳細な報告は聞いておりませんので、私は、それはわかりません。

○太田委員 それでは警察局長官にお尋ねしますが、今の道路局長並びに鉄監局長のそれぞれの方面の御意向はあらうと思ふのですが、汽車の方は遠慮していらつしやる、私の方はとめてもらへばとめてもらつてもいいとおっしゃるのですが、そうしたら今度はそういうところは道路の方に信号をつけて、道路は常時青、汽車の方は赤という信号はどうですか。交通量がある程度以上のところを全部いけるという御約束をいただけますか、この法案を実施するについて……それともやれないですか。

○柏村政府委員 これは望むこととしてはお説のように私もいたしたいと思ひますが、ここで私が約束しても、財政上の問題とかいろいろございまして、まずまず実行不可能ではないかと私は思ひます。できるだけ漸を追つて御趣旨のような方向に持っていくように努力したい、こう考えております。

○川村委員 関連して。長官、ちよつとお聞きしますがね。今、太田さんがお尋ねしていることの中心は、ほとんど鉄道として使われていないような踏み切り、それを通ずる場合、踏み切り場合に一々停車していかなければならぬといふことになつてくると、それを急ると罰せられるといふところに、非常に交通の円滑といふ面から問題があるのじゃないか、こういうところに一つの問題点があると考へて御質問なさつてゐる。それで先ほど長官がおっしゃつたように、これは交通の安全という点から考へますと、鉄道を踏み切り場合にはやはり停車をして確かめてから通過することが望ましいことですね。ところが地方に参りますと、工場が使つておる引込線、そういうものがたくさんあります。またその工場がすでに仕事をストップして、引込線はそのままあるけれども、もう使つていないといふような引込線が残つております。そのほか私鉄関係のそういうものが県道を横切つたり何かしていること

ず安全という観点に立ってこういう改正を考えたわけでございますが、ただいま太田委員また川村委員からお話しのような特殊なものにつきましては、当然行政的に——法律はこのようにきめておりまして、運用上適宜な方法を考えるということについては、われわれとしてもできるだけ御趣旨に沿うように指導して参りたい、こう思うわけでございます。

○木田委員 あと門司さんがちょっと関連質問があるそうですからお許しいただきたいと思うのですが、今の問題を鉄監局長にお尋ねするのですけれども、そういう休廃止の、工場の方で全然作業しておられないので実際使わないという引込線を、そのまま免許しておくと、問題があると思う。どうしても鉄道の方はこだわるんですね。道路交通取り締まりの上からいうと、取つてしまふということにしておいた方が問題はないと思うのですが、一回か二回というようなところは、今のようには注意するということは、柏村長官のお話のようによくわかるんだが、全然通らないというところも、今、今の話ですと、運用上適宜な方法を考えるとおっしゃるが、どうもできそうもないような気がしてわれわれは心配するのです。そのまま取つてしまふということをお考えになる必要があると思ひますが、それはできますか。

○山内(公)政府委員 全然使っていない線であれば、もちろん取らなければならぬものでございます。ただ引込線というものはなかなかつかみにくくて、本省では措置しにくいので、御指摘の点は各陸運局に十分監督させまして、もしそういう事実があれば、業者

に取るように勧奨なり命令なりさせるようにしたいと思ひます。

○門司委員 関連しての、際限聞いておきますが、踏み切りの問題で、この法律には大して関係ないようなことを私は聞きたいと思う。踏み切りの事故で、今のようになると、かまらぬかというところも事故の原因であるが、非常に厄介な事故を起こすのは、往々にして踏み切りの上で故障する。手前であつて、そのままスタートして故障が起る。たとえば今太田さんがお尋ねのようないふこともそうですね。停車が間に合なかつた。そういうものについて何か考へておられますか。これはあるいは道路運送車両法に關係するのかもしれないが、事故が起ることは同じなんです。しかもこういう事故はひどいのです。必ず大きな事故になるのです。これを何か考へていますか。

○山内(公)政府委員 線路上で故障して事故を起こすという問題でございますが、その場合には踏切番がついておられます。上、下の鉄道に対しては上はきまつております。無人のところにおきましては、運転手がその危険を知らせるということになるわけであります。しかし根本的にいいますと、その問題は整備の問題にならうかと思ひますので、自動車関係におきましても車検の監督を厳重にやるということ、対策の大きな問題ではないかと思ひます。

○門司委員 今せっかく運輸省から見えてくるようですが、そういう場合の事故防止は、現行法では運転手が知ら

せることになつてゐる。だがその知らせ方が、夜中だの日暮れときなどは、たとえばハンカチを振つたくらい程度では事実上わからないのだ。踏切番に備へつけてある発煙筒をたくというやうなことになる。かなり遠いところからでもわかる。一方運転手の方はただ合図しろということ、踏切番のいるところには必ずそれを防止するための処置がとられておるのだが、踏切番のいないところでは運転手がその責任を持つておるが、その運転手が事故を知らせる手段というものは現在はいふまでもない。そういうところに問題がありはしないかと思ひます。もし車にも発煙筒を積んでおいて、運転手がそれをたくというやうなことになるれば、踏み切りの上で車が故障して、それに衝突するという事故は案外防げるのではないかと思ひます。いずれの場合でも、認めて急ブレーキをかけたが間に合なかつたというのが大部分なんですね。全然知らずに突つかけたというのはいふまでもない。そういう事故は、おのずからやり方によつては、完全に止まるはずだと思ひます。だから運輸省の方の關係からはどうですか、運転手にやはり発煙筒なら発煙筒をたく知らせるということをや務めていって知らせるというのをか。そうしなせんと、なかなかこの種の事故はなくなるのではないかと

○國友政府委員 踏み切り事故等の場合に、運転手として非常信号をいたしますわけでありまして、現在自動車運送事業に携つておられます事業用自動車の場合には、赤色旗や赤色合図灯等

の非常信号用具を備へつけることにさせておられます。これは発煙筒を持つておられますものもございましてけれども、大体赤色合図灯等で合図をしておるわけでありまして、一般の自家用自動車に關しましては、実は道路運送法の規定がそこまで及んでおりませんし、私の方もそういう規定をしておりません。が、事業用自動車に關しましては、今、非常用信号旗を備へつけなければならぬという規定を置いて勵行させておられます。

○門司委員 私の言つておりますことは運転手の責任になつておりますが、先ほど申しましたように、赤い旗のハンカチくらい、あるいはシャツをぬいて振り回したくらいでは、これは日暮れなどでは見つかからない、わからないのです。大きな発煙筒でもたかれば、これはかなり遠くからでも見えますと思ひます。道路運送法の關係で、全部の自動車に事故防止の観点からそういう装置をせよということができるといふか。今やつてないからあんな事故が起るのです。生束だつて、踏み切りの上に何分かつて、まごまごしているうちに電車が飛んできて、ブレーキがきかなくてあんな大きな事故を起こしておるのです。だから、どうしてもしそういうものを防止するのには、そういう信号が早くわかるやうな手段以外にないのじゃないですか。発煙筒を一本か二本持たせるといふたつて、大して大きな金もかかりませんし、運転手を訓練しておけばやれると思ひます。

○木村(行)政府委員 事業關係の方の運輸ですと、道路運送法の關係でありましても、相当多数の自家用關係

の運輸の場合がありますので、道交法の問題でも、確かに今門司委員の御指摘の点については、道路交通の危険防止という観点で全然關係はないとは申せないと思ひます。それ、それぞれの運輸者が、運輸する場合に、踏み切りを通る場合が多いのですから、発煙筒を持つておれば一番万全だと思ひますけれども、まだ現在の私たちの研究ではそこまで踏み切つておりません。しかし、必要なことは考へられますので、できれば行政指導として自家用についてはいろいろ指導してやる場合も考へられると思ひます。

○門司委員 どうもおかしいですね。そういうことはいふことだといふなら、法律に早く入れて万全を期したらどうですか。これは自家用車であらうとなかろうと、事故の起るのとは同じことですから、行政指導でも徹底すればそれでけっこうだと思ひます。何も必ずしも法律でなくともよろしいと思ひます。法律をこしらえて罰則をくつつけようなどことをするよりも、むしろ行政指導で徹底する方がよろしいと思ひます。これは一つ真剣に考へておいてもらいたいです。大して金のかかることでもありませんし、大した苦勞でもありません。同時に、そういう場合の運転手の心境というものは、何かの方法で早く知らせたい、そうしてその事故を防止したいということなんです。その心境にこたえるだけのことが法律になかつたということが法律の欠陥だと思ひます。これは大して金のかかる問題でもありませんし、むしろかしい問題でもない。踏み切りの事故を考へてみると、大部分というものは、何らかの方法で電車あるいは汽車が早く知つてお

に上ります。先ほど私は警察庁に照会して普通の犯罪による死者を調べてみたのですが、昭和三十四年度、普通の犯罪による死者は二千百四十三人です。これに交通事故による死者一万七十九を加えて一万二千二百二十二、つまり普通の殺人とかそういった犯罪によつて生命を失う者よりも、交通事故によつて生命を失う者が五倍以上ある。大へな問題であります。長官もここにおられますが、テレビでよくやる

「事件記者」、殺人事件が一つありますと、必ず捜査本部を設けて厳重な捜査を行なわれます。これは人命を尊重する意味から当然であります。しかしながら、殺人事件によって、犯罪によって生命を失うことも、交通事故によって生命を失うことも、同じ生命を失うのです。どうして交通事故による人命の損傷を防ぐかというところに、私は道交法の基本的なねらいがなければいけないと思う。人間の生命は尊

います。私はずっと法務委員をいたして、現在もやっておりますのですが、法務委員会においても、交通犯罪調査のための特別小委員会を作つていろいろ研究したことがあります。しかし、なかなか手がつかぬ。そこに道交法が出てきたのでありますから、私は一つ完璧なものにしてもらいたい、こう思うのであります。

いろいろ意見めいたことを申し上げますが、いつでしたか、これは皆さんごろんなった方もあると思ひます。

か、私がテレビを見てみると、題名は忘れましたが、ある自動車会社の顧問弁護士がどうも会社のいうことをきかない。会社のいうことをきかないで、

専務だか社長だかの友人らしい弁護士ですが、最後にその友情を捨てて会社を去る場面があった。その最後の場面が今でも私頭に残っておりますが、彼は会社の二階から三階の窓から街頭にはらんする自動車をながめて、人間の住む場所がなくなったと嘆いた。まさにその通りだと思ふのです。これをどのように整理していくか問題だと思ひます。そこでこれだけ自動車が増えたが、この自動車の走る道路はどうなるか、道路局長がおりますから聞きますが、自動車は十倍以上にふえた。それに積載する物資もおそらく十倍以上にふえているでしょう。これだけ自動車が多くなつたが、道路はそれに比較してはたして整備されているであらうか。今から十年前と十年後の現在と、全体の道路関係はどうなっているか。その点、道路局長の頭の中に持つておられる感じだけでもいいですからまず御説明願ひたいと思ひます。幾ら取り締まり法規を厳重にしても、道路がそれに伴ひませんと、どんな自動車交通量がふえ、道路がいつまでも狭いのだということでは意味をなさないので、交通量と道路の関係がどうなっているか、建設省の立場から現在をどういうふうにお考えになつてゐるか、十年間を顧みて御説明願ひたいと思ひます。

七十億円ぐらゐの道路事業を全国に実施いたす予定で準備をいたしている次第であります。そのようにいたしまして従来道路の整備に努めてゐるわけでございます。また実際その実績もさだめしごらん下さつてゐるものと存じますが、一級国道等につきましてはかなり整備の進んだ部分もござんてはなさい。しかしながら、ただいま御指摘のように、最近の自動車の発達は私どもの予想外のものでございまして、相当地道路整備事業を実施いたしてありますが、この自動車交通の激増にはなかなかに追いついて参らないということ、全国的に見た一言で申しました実情でございまして。特に東京とか大阪とかいう大都市におきましてはその傾向が激しゅうございまして、自動車数の増加、交通量の増加はとてつもなく、道路の整備も相当やっておりますが、しかしながらそういうわけではなかなかに追いつかない。大都市にはもう一つ非常に困難な問題がございまして。道路をいじりますにあたりまして、人口も稠密でございまして、人家も従つて密集してゐる。のみならず、また堅牢建築物がそこになくさん存在するといふようなことで、非常に困難があるわけでございます。しかしながら、それらの困難もやはり努力を払つて打開して参らなければなりません。御承知のように、大都市は大都市で相当の街路事業を実施いたしております。そこで東京などで申しますと、交通量の多い道路で、まだ道路として整備できておらないところがたくさんございまして、早く整備するようにいたしたい。しか

しながら、相当整備できておるところでも、その道路が自動車のために一ぱいになつておるといふような実情を、東京なら東京の各地に見るわけでございます。従ひまして、一方においては街路の整備をはかると同時に、たとえば特に混雑いたします交差点等につきましては、また特別な整備を考へる。たとえば街角を削除するとか、将来必要であつたら交差点を立体交差にするとかいふこともいろいろ考へて参らなければならぬかと存じます。ただそれらの整備にもなかなか困難が伴いますし、またそれだけで交通が解決するといふものでもないやうであります。最近の東京あたりを見ますと、そこで御存じのように、東京におきましては自動車幹線道路を考へておるわけで、高速自動車道路を考へておるわけで、高入つて参ります自動車専用道路に必要なら都内の各所に導くやうに、ただいまそういう計画をもつて事業の実施をいたしておるわけでございまして、これらいろいろ道路側をいたしましては、多面的な事業の実施をもつて改善をはかりたいと考へてゐるわけでございますが、こうした建設事業と申しますか、土木事業だけでも必ずしも解決はむずかしいのぢやないか。一方におきましては、せつかく作つた道路をいろいろなものに占用しておるといふやうなものもございまして、それからまた、自動車の駐車というやうなものもございまして、道路を自動車を通る通り方そのものの問題もございまして、そういういろいろ複雑な問題もございまして、関係方面とよく御相談いたしまして、私もといひましたはできるだけ道路

整備を進める。そうして作つた道路を有効適切に使用していただくやうに警察方面にもお願いして、なるべく作つたものをうまく使用していく。いろいろの考へ方を合はせまして今後の道路交通の激増に対処して参りたい、こう考へておる次第でございまして。

○三田村委員 今の道路局長の御説明はわかるのでありますが、端的に申しますと、画期的な、抜本的な対策を立てませんと、ただ従来の行政的な考への中でのものを判断されると、私は解決しないと思ふのです。なるほど、全国を歩いてみて、地方へ行きますとなかなか道路はよくなつてゐます。しかし東京都内をこらんなさい。十年前と今とどれだけ変わつてゐるか、一つも変わつてゐないやしませんよ。なるほど人口は密集しておりますが、そこに人家が多いのですから、なかなか道路の問題は困難を來たします。この間も私は品川からこつちへ来ると、道路の拡張絶対反対期成同盟会というピラがたくさん張つてある。ふざけた話だと思ひます。しかしこれは現実なんです。現実だからそのままで仕方がないといふことでは意味をなしません。東京都が路面電車を廃止してしまふとか、あるいは今おつしやるやうに全部高速道路、高架道路にするとか、あるいは何かとしまして、それでなければ自動車の制限をせんとか、どつちかしないとか意味をなしませんよ。私は、運転手だけ金縛りしてもどうにもしようがないやつてしまふと思ふのです。こういう点は根本的に考へていただきませんか、どうにもならぬと思ふ。それから今局長がおつしやつたやうに、せつかくある道路をめちゃくちゃにしてゐる

のはばらばらの役所です。東京都が何かの事業のために掘り返した、やうやく道のコンクリート舗装をやつたと思つと、一月もたたないうちに今度は電電公社が電線を引くために掘る、ガス会社が掘る、ふざけた話です。交通妨害をやつてゐるのは役所のような気がする。交通妨害の責任者はどこにあるか、わけがわからぬやうな気がする。こういうことをでたらめにやつておつて、法律だけ整備しても意味がない。こう申し上げたい。よほど勇気を持って根本的な対策をお立てになりませんと、交通地獄は片つきません。私はそう思ふ。このごろうっかり時間を制約されて車で飛ばしていくと、ひどい目にあつて、きのうまで無事に通れた道が通行禁止をやつてゐる。掘り返しをやつてゐる。しかもできたばかりの道を掘り返してゐる。何のことだと私は思ふ。これはガス会社もやりません、電電公社もやりません、東京都もやるし、方々の役所がやるのです。これは何とかならぬですか。これは交通全体の安全、この法案の目的にうたつてゐるやうな大目的を完遂するために、特別の機関でも作つて何とかしませんが、これは恥をさらすだけだと思ひます。四年か五年先にオリンピックが来ますが、こんな体たらくでオリンピックなんかやれやれやしませんよ。一つこの機会に根本的に考え直していただきたいと思ふのです。私は、いづれそのうちにもみんな来てもらつて、政府の根本的な考えをただそうと思ひます。そしてしっかりと方針をきめてもらいせんか、これはどうにもならぬ。全く交通地獄です。先ほどあげまし

た統計でも、交通事故による死亡者の数でも、普通の殺人による被害者よりも四倍も五倍もある。一体どういうことだと言わざるを得ない。これはなれつになつてしまひ、毎日毎日警視庁の前のこの交通事故による死亡者五名、負傷者三十何名と書いてあるのを見て通るだけであつた交通事故かと思ふだけだ。これではいけない。しかも、変な言い方をいたしますが、殺人罪による被害者は、被害を受けた者に何らかの理由か原因がある。全然ない者もあります。いきなりぱかんと殺される者もありますが、それがあつたところが交通事故による死傷者は、全く無過失で生命を失う場合もある。しかも非常に立場が弱い。死に口なしで、死んでしまつてゐる。だから原因がどこにあるか立証の道がないのです。結局はひかれ損、死に損といふことになる。こういうことは、今の福祉社会とか文化国家という日本の立場からいくと、私は最大の恥だと思ふ。どうやつてこの問題を解決していくかといふところに私は大きなねらいがなければいけないと思ふのであります。

○三田村委員 今お話し通り、営業車については認可制でありますから、これはコントロールしていい。自家用車は野放しじゃないですか。このごろ歩いてみますと、白ナンバーがずらつと並んでゐる。それもがたがたのあふなくてしようがないような白ナンバーがずらつと並んでゐる。何か小さな商売をやつておつても、自家用車を持たない店のこけんにかかわるような気がだんだん出て参りまして、むちやくちやに自家用車がふえる。昔は自家用車を持つ場合にも許可が要つたのです。これはちゃんと車庫を作つて一定の条件を整えないと認めなかつた。今は自家用車は認可制じゃないんです。自由なんですよ。届けつぱなしじゃありませんか。

○三田村委員 登記の要件とおつしやありますが、もちろん登記の要件はあると思いますが、それで登記を拒否されるような例はないのでしょうか。つまり自由だといふことでしょうか。

○三田村委員 大体確定いたしました。所有権を持つております場合には登録を許されております。

○三田村委員 私は、自家用車のふえ

は、ふえてはおりますが割合緩慢でございますが、自家用車のふえ方が圧倒的なわけであります。ことに最近はそのうちのまた小型あるいは軽自動車の方々が非常に多いという状況を示しております。

○三田村委員 登記の要件とおつしやありますが、もちろん登記の要件はあると思いますが、それで登記を拒否されるような例はないのでしょうか。つまり自由だといふことでしょうか。

○三田村委員 大体確定いたしました。所有権を持つております場合には登録を許されております。

○三田村委員 私は、自家用車のふえ

第一類第二号 地方行政委員会議録第二十三号 昭和三十五年四月十四日

ることをここで制限しようと申し上げるのではないのですが、道交法を作つて交通法を整備しろ、交通の安全をはかるといつても、今のうちにむちやくちやに車かふえてくると、私は実際問題として処置がないと思ふのです。それは人の自由は尊重しなくてはなりません。個人の自由ももちろん尊重しなくてはなりません。所有権も保護しなければなりません。憲法にある通り、やはり公共の福祉というものが頭になきゃいけないので、自分は車を買つたんだから乗つて走ることが自由だ、物を積んで走ることが自由だ、人が迷惑しようとしたが迷惑しようとは、そんなことは勝手だといふことは私は許されぬと思ふ。そこに考慮がないと私は非常に問題だと思ふのです。営業車は、もちろんその営業によつて利益を得る業でありますから、これには許可制に対する条件も資格も要りましよう。しかしながら、営業車にしろ、自家用車にしろ、路面を走ることとは同じことなんです。そして、それによつて交通を複雑にし、事故を増加せしめ、人命を損傷することは同じことなんです。その個人の自由は尊重しなればなりませんが、対社会的に与える影響というものがまた考慮に置かなければ私は意味をなさぬと思ふ。こういう点についてはどうですか、何かお考えはございませんか。

○三田村委員 自動車に關しましては、実際今ふえ方は非常に多いのでございすが、問題になつておりますところは、大都市の都心部におきまして非常に交通が輻輳しております。その他都心部とか何と云ふことではなくて、全国的な数字を申し上げますと、

世界の水準からは日本が非常に劣つておるといふことがいえるのでございすが、それはたとへば自動車の保有密度というようなものを申し上げてみますと、一台当たり二・六人何人かといふ数字が世界的にあるわけでございますが、それによりますと、アメリカは一台当たり二・六人であるが、イギリスあたりは八・〇人でございします。イタリアが三・〇人、日本は一台当たり一・三一人、世界平均が二・五・〇人になつております。このような状態で、全国的に見ますと、実はまだ日本の自動車の保有密度というものは世界各国に比べて非常に薄いわけでございますが、都心部におきまして、日本の特殊事情と申しますか、非常に道路も狭いし、人口が密集しておるといふような状況で、非常に今の錯綜した交通状況を呈しておるわけでありまして、こういう点から、先ほど三田村先生から御質問にありました道路の整備といふことは一番必要であらうと思ふのですが、この点私どももいたしましてはいろいろな点がございしますが、先ほど先生も、たとえば自動車の制限とか、生産制限というか、そういう方面のことまでは考えておらぬとおつしやいましたが、交通規制等にもよりまして、都心部における交通の流れを円滑にするといふことは、私どもとしては最初にやるべき必要なことではないかと思つておりますので、私どもから申しますと、たとえば大量交通機関の輸送を優先にして、地下鉄の建設というようなものをわれわれが最近進めておりますのは、そういう観点からなるといふようなことでそういう措置を

講じておりますが、むしろ乗用車よりは路面で申しましてもバスの方を優先通行させる、そういう形の方向に持っていくべきだと考えておりますが、そういう面でも交通の規制、交通の調整、通行の調整というようなものがなさるべきだと思つております。

○三田村委員 今自動車局長のおつしやることはよくわかるのです。世界の水準から見れば、日本の自動車保有量ははるかに低い。これはもとより当然であります。しかしはるかに低いから平均二十五台程度に自動車を増すといつても、通り道がないのです。一方で自動車ばかり道に一ぱいになつてしまつて、どうぞお急ぎの方は歩いて下さいといふのが日本の現状なんです。自動車ばかりふえて、自動車が道の上にくぐりくぐりなつてしまつて動きがとれぬといふことは決して名譽になりません。文化国家として日本の名譽にならない。やはり道路を整備して、貨物自動車は道路の左側、右側びしやつと並んで、乗用車は乗用車でしやつと通るといふ形に道路を整備されてから車をふやしませんと、車ばかりふえてしまつて道はこのままでは何ともしやうがない。車の数のふえることは決して日本の名譽にも何にもなりはしないと思ふ。もっと住みよい、歩きたい、通行しやすい日本の現状にしませんと、交通を整備せんと、私は意味がないと思ふ。自動車局長、自分のお考えになつておると思ひますが、私は、自動車の生産制限をしようといふのではない。自動車を持つてを制限しようといふのではない。しかしながら、自動車の所有を認めるということ

一

は路面を走るということが前提なんですよ。道路を走るということが前提なんです。人が乗って走るか、物を積んで走るか、いずれにしても道路を走るといことが前提なんです。その道路というものが、交通関係が今日のような状態では困るから交通の基本法を作ろうという現在ですから、それに見合うように諸般の行政的措置がとられませんか意味がないということをお話し上げる。私は、ここでこの法案に手を入れて、自家用車についてもその所有を制限しようというのではないのです。これは政府全体としてお考え願いませんと、今のような状態で、運輸省の方では、自動車はなるべくふえた方がいい、それに見合うように道路を早く整備してもらいたいというお気持ちだけはわかるのです。けれども、それでは道路局長がここにいられますが、建設省の方でどんな道路を作っても、自動車が増えなくても、世界の水準に至るまで自動車をふやしても支障のないようにしようとおっしゃって、建設省は予算上制約があつてなかなか困難だとおっしゃる。予算上の制約があるだけでなくて、道の分岐一つするのでも、自動車道路拡張絶対反対同盟を作つてがらばる日本です。三軒か五軒の連中が道路の上にあぐらをかいて寝ころんでしまつと、分岐めもできないという日本の現状じゃありませんか。こういう問題をどう解決していくかというのを考えませんか。私は問題は解決しないと思ひます。先ほど申しましたように、東京の路面電車というものは早くはいだ方がいいと思う。そして高架路面を作つて、自動車がどんでん走る。そういう

形にして、子供でもおとなでも、もつと安心して、路面は自由な気持ちで歩ける道路政策をやらなければならぬと思ひますが、今の現状ではできやしませんよ。東京都の責任者も私はここに一番来てもらおうと思ひますが、こういうでたらめなふざけたやり方ではとてもできやせん。せつかくこの法律を作るなら、根本の問題を正していかなければ、私は意味ないと思ひます。この問題はもつと掘り下げていきたいと思ひますが、時間がなから私はきょうはあとにいたしますが、どうぞ警察庁当局もあるいは建設省も、運輸省も、十分この点は御検討願ひたいと思ひます。政府全体の責任です。政治を實際に具体化していくのは行政官庁です。行政官庁は、運輸省は運輸省、あるいは建設省は建設省、警察庁は警察庁、別々じゃありません。これは国民のためにあるものだから、国民のためにあるあり方はどうあるべきかというのを私は政府全体として考えてもらひたい。これは特に強く申し上げておきます。

それから、交通事故による死亡者が年に一万人もあるということですが、これは私はあまり世界に誇り得る数字ではないと思ひます。殺人事件による被害者が二千何百人で、交通事故による死亡者が一万人というのは恐ろしいことです。そこで、これは小委員会でも掘り下げてみたいと思ひますが、本来私の専門は法務でして、法務委員会でも一べん問題になったのです。行為能力と犯罪能力の問題です。運転免許の資格条件は、大体大型は十八才以上、普通自動車は十六才以上、それから普通の自動車に原動機をつけるのは十四才以上、そうしますと、自動車というものはわれわれの足であると同時に、道路上を走るときには凶器になる。人殺しも可能なんです。ところが、刑法上の立場から申しますと、二十才未満のものは未成年で、ほんとうは犯罪能力はないのです。普通自動車の運転免許は十六才か十八才以上なら与えられるのでしよう。いづれにしても刑法上の犯罪能力と行政上の行為能力とは性格が別になつてゐる。故意か偶然か過失か知りませんが、人の生命を断つことは、拳銃で生命を断つことも、自動車で生命を断つことも、その度合いにおいては同じことなんです。その場合に、行政上の行為能力と刑法上の犯罪能力とはここではっきり区別がついてくる。私は、人の生命を損傷する交通事故がこのように多くなれば申し上げないのですが、これくらい事故が多い場合、つまり事故で生命を失うものが普通の殺人より四倍も五倍もあるという現状から言うならば、私も、この犯罪能力と行為能力の問題を一応検討しておく必要があると思ひます。これは専門の中川刑事局長にお伺ひいたしますが、こういう点をお考えになつたことはありますか。

○中川政府委員 御承知のように、道路におきまして事故を起こすのは、子供の割合とおとなの場合によつて、実害は全然一つですから、刑事責任の問題は、御案内のように、二十才未満は少年法、十四才になればまた別の問題、こういうふうに年令ごとに犯罪責任論で――先生御専門ですが、刑罰の体系としては責任ということをお考えざるを得ない。ただし、結果において実害が起ころのがあり、いろいろなことを考へなければなりませんので、たとえば道路交通法案におきましても、刑事責任として問う面と、運転者の適格性として行政処分を問う面と、こういうふうに区分けして、両者を考えながら調和を考えたつもりでございましてけれども、お説の点は刑法上の責任の關係とを論議しては成り立つと思ひますけれども、現況で、十八才になった者が事業をやる場合において、こういう文明の利器を全然使わせないのは一考を要する点もあるのだ、あれやこれやを考へてこういう法案にならざるを得ないではないかと思ひます。先生の御見解はよく理解できるのですけれども、あれやこれやを考へ、行政事務の問題も考へ、刑事責任の問題も考へ、利用者の便益も考へて、こういう調和を持たせざるを得ない、こう思つてゐるのです。

○三田村委員 今の刑事局長のお話ですが、これは立案当時問題にならなかつたのです。法務省なんか打ち合わせ研究をされたことがありません。私はなかなか問題だと思ひますが、もちろん行為の当事者、十八才になつたから自動車運転をやりたい、商売をしたい、これによつて自己の生計を立てていきたいといふことはわかりません。だけれども、そうでもない者もあり。今のカミナリ族かなんか知らぬけれども、運転免許をとつて遊びのためにやるやつだつてあります。そのことによつて人の生命を断つことという、刑事裁判の傾向から見ても、警察の扱いを見ても、おれはお前を殺すと拳銃で殺した場合の刑量と、交通事故によつて人の生命を断つた場合の刑量と、何か知らぬが非常に違ふ。軽い。警察自身も、先ほども僕は申し上げたのですが、殺人事件があると特別捜査本部を作ります。ひき逃げがあつた、人が死んだといふので、特別捜査本部を作つた例は聞かない。そこにもこの考え方のどこかにちがひがあるような気がするのです。だけれども、被害者の立場になれば同じです。自分の大事なだんなさんを殺されてしまつて、細君は子供を抱えて路頭に迷う。あしたから食う道に困る。これは拳銃で殺された場合と同じなんです。憲法で保障する基本人権、生命を尊重しろという立場からすれば同じことなんです。どこかにちがひがあるような気がするのです。刑事責任の面でもそうです。十八才になればそういう行為能力があるのだから、免許を与えることもよいでしよう。けれども、それによつて交通事故も多くなり、人を殺す場合もあり得る。しかも、刑事責任の場合になると、未成年で取扱いが違ふ。こういうことでは何かおかしいやうな気がするのです。これはもういいですが、それならそのように何か行政上、刑事上の経過規定とかさういふものがなければならぬやうな気がするのですが、どうですか。

○中川政府委員 先生おっしゃることはまことにものごとでもして、その点も考へまして法務省とも打ち合わせたのです。結局は少年法の問題になるのです。少年法では、御案内のように、二十才未満の者が犯した行為については例外なく少年法の適用がある。これ

が現行法なんです。その少年法の考え方は、先生御専門ですからここで話をする必要はないのですけれども、その中で、道路交通取締法だけは別にしようという考え方がまず頭に浮かびまして、研究の問題の一つだと思つたのです。今後も研究いたしますが、ただいままでの研究の結果をいたしましては、少年があらった、その少年が刑法の過失傷害をやつてゐる。これは刑法犯です。それから道路交通のスピード違反をやつてゐる。これは交通法違反です。その後者の部分だけを別の裁判所でやつて前者は少年法でいくというところは、事実的に困難であるという問題に達するわけですから、それで道交法だけを少年法からはずすというところは、そういう面からいふと、犯罪は一体です。それからスピード違反をやつて人を殺してしまふ。人を殺した面については過失傷害事件、スピード違反は道交法違反、こうなつてしまふと、別の裁判機関、審判機関でやるといふことが不可能に近くなつてしまふというところが一つ。それからもう一つは、ことに三田村先生御心配の青少年犯罪対策、いろいろあるのですが、青少年犯罪の中にいせつ行為をやる青少年がおります。これは刑法犯、青少年犯罪でカミナリ族、これは道交法違反、青少年犯罪を刑事裁判所と少年審判機関とに分けちゃうというのどうか。こういうことになりますので、どういたしまして、犯罪の種類によつて審判機関を分けちゃうということが困難な面と不適当な面が出てくる。そこで考えましたのは、現在の審判機関を少年法の通りとし、また刑事裁判所の通りとし、その運用の面で考えるという

ことしかないんじゃないか。同時にまた、この問題は少年法全体の問題として、刑法犯であらうと、道交法違反であらうと、年令問題を考へるか、また年令の問題だけでなしに、少年法の審判方式をさらに研究する。こういう問題が確かにありますので、少年犯罪対策として、少年法の問題は、今後の研究問題であらう。こういうふうな、現在私どもいろいろ先生の御疑念について勉強いたしまして、法務省とも相談してゐる。今日の結論はそうだけれども、これは大きな問題でございまして、諸先生の御指導を得ながらさらに研究して参りたい、こう思つております。

○三田村委員 私、今刑事局長がおつしやることはわかります。しかし、私の言うのはそうじゃないんです。裁判所の手続の問題じゃないんです。つまり犯罪能力のない者に行政上の資格を与えて、犯罪を可能ならしめる条件を付与する。言葉は非常にややこしい言い方ですけども、つまり二十才未満の者、少年法の年令規制の問題はありますけれども、なかなか困難です。十八才に引き下げるということはないかなかなか困難です。困難ですが、現在二十才未満は少年法の適用を受けるのです。これはいわゆる完全な犯罪能力を持たないという肉体的条件、精神的条件をここで法は認めておる。言葉は非常に悪い言葉ですが、その者に自動車運転免許を与えるということとは、ときにこれは殺人の凶器になる。営業用にしろ、自家用にしろ、行政上の法的資格を与えるんですよ。それが免許証さなければ、これは資格はないですよ。免許証を与えることによつて、法的に行政上殺人の凶器を街頭に持ち出して、これを公衆の中に入つて込んでいく資格条件が与えられるんですよ。それがいいか悪いかという問題を私はここでやつてゐるのです。十八才以上の者で、自動車運転をやりたい、それを業としたという人の立場はわかります。わかりますけれども、その人を保護するために、二人でも三人でも別な人、善良な第三者の生命が危険にさらされる、ないしは生命を失ふということがある。私の理論は、その者の立場も考えなければならぬじゃないかというのです。そういうことを考へられたことがあるかということなんです。

○中川政府委員 そういうことを非常によく考へておられますが、結局お説のように、刑罰体系は年令ごとに段階がございまして、十五才であるかないか、十八才であるかないか、二十才であるかないか、これによつてだんだん違つてくる。二十才にならぬと完全にならぬ、これは仰せの通りであります。ところが、別の角度等もありますので、そこは適当な調和点を出さざるを得ないのではないかと、こういうふうな考へるのです。それで、お説のような少年対策というものは、別問題として大いに今後の問題として考へたい、こういうふうな思つております。

○三田村委員 ちょっと警察庁長官に伺いますが、これは私の昔からの持論ですが、近ごろの警察のあり方なんです。これは道交法にも関係しない問題ですが、私は、何かすつきりしないような気がするので、さういふことは、敗戦以来、占領政策の犠牲性といひますか、警察の本来の仕事は刑事行政、こ

ういう方向にだんだんしぼられてきた。しかし警察本来の任務は行政なんです。つまり犯罪なき社会、事故なき社会といふことが警察の責任でなければいけないのだ。端的な言ひ方をしますと、悪いことをした者があつた場合に、つかまえてこれを裁判に付するといふなら、検察と裁判があればいいのです。警察は、その補助機関であつていいのです。警察本来の仕事は、この道交法に今度新しく書かれたように、危険をなくすることです。従つて、つまり罰則に書かれるその行為以前、警察の行政措置といふものが、最も重要でなければいけないと思ふのです。もちろん満州事変、シナ事変以来権力といふものが政治を支配して、さうして警察があつたかもしない。あつたやうな時代もありました。いわゆる警察国家時代もあつたのですが、これは警察本来の姿ではなかつたのです。警察本来の姿といふものは、そもそも日本で最初に、明治五年ですか、警察ができたときに、警察の本来の使命、主たる任務は行政警察だ、こういうふうなうたわれておるのです。われわれも多少警察のことは勉強もし、研究もしたことがあるのですが、中川さんあたりは御存じないかも知れませんが、警察の歌といふのを歌つたことがありません。わが帽章の祖か

うれば愛の光あり わが帽章の祖かうれば正義の光あり」そこに警察本来の使命がなければいけない。道交法でも、運転手が違反を犯さないか、違反をやらないか、違反を起こすことばかりねらつておつてつかまへさせ、事故を起こして人の生命を断つてから

警察が出ていつたつて、意味がないのです。さうでなくて、交通事故をなくするための警察、人殺しをしない前の警察、威力、権力だけ欲しい警察でなくて、ほんとうに民衆の中に溶け込んで、非常にすなおな形でこの交通を流していくという警察、そういう形に思ふのです。点数かせぎになつてしまつて、あそこの交番は道交法違反何点、この警察は道交法違反今月何点という、そういう点数かせぎになれば、ますます交通事故による違反件数だけがふえてきて、私は正常な交通行政にはならないと思ふ。そういう点を私はもつと、先般の委員会であつた言つておられました、掘り下げて考へていただきた。つまり、同じ指導するのでも、私はよくぶつかるのですが、運転手は、つかまつたら最後だ、罰金を取られる、免許証を取り上げられる、さあ逃げろといつて逃げよう。逃げたあとに人をつひく。こういうこともあり得るのですから、駐車していいなといふところに車がおつたら、こは駐車場じゃありませんよ、とめてはいけませんよ、こういつて、おまわりさんが駐車禁止の区域には駐車しないように常に行政指導をする。あのおまわりさんは親切だ、あそこを車とめちゃいけないという気持ちをみずから持つて来事故がなくなる。やつ、おまわりが来たといふ。さあ逃げろ、さあ逃げろ、さあ逃げろ、さういふこともありません。これが行政警察から、司法警察、刑事警察に警察がいつの間にか移つてきた。私は、警察本来の任務といふものは事故なき警察、犯罪なき警察、ここまでこなければ

ば警察に対する信頼は高まりません。よ。仰げば愛の光あり、仰げば正義の光あり、ここに警察の信頼が深まっていくので、そういうことで今の警察の一番大きな仕事は交通警察です。この面の技術的な指導も要りましょう。しかし精神的な指導をなお深くやってもいい、わかれが車に乗っていても、あるいは歩道を歩いていても、それは常々に目に映る。考えさせられるのはそういう問題です。一つ警察庁長官、もちろんベテランの長官ですから、私の申し上げるようなことは十分お考えになつておると思いますが、そういった問題についての、今度新しい道路交通の基本法をお作りになるこの立場から、ただ法を整備して、罰則を整備して行政指導を便宜にするということだけではなくして、一体どうしたら交通事故はなくなるのだ、一体どうしたら交通事故によるけが人はなくなるのだという、人命を守っていくのだということについても、この法案を新しく出される立場に立つての御所信をこの際伺つておきたい。

○柏村政府委員 ただいま非常に大事な基本的な問題について三田村委員からお話がありました。私も全く同様に考えるわけでございます。警察はもちろん犯罪が起こりましたときこれを鎮圧し、検挙するという司法的な立場もとるわけでございますが、それよりも、そうしたことがないように犯罪の予防、また公共の安全と秩序を保つ、人の生命身体を守ることが基本になければならないということは、常全警察についても特に注意を喚起しつつある問題でございます。ただいま

お話の、愛と正義に立脚して警察というものが民衆の中に溶け込んで、そうしてできるだけ犯罪のない社会、生命、身体が守れる、生活権が確保される社会というものを築き上げるように警察は努めて参らなければならぬと思います。今回の法の整備につきましても、この法の整備自体も私どもいろいろ長きにわたつて研究いたしました。警察の立場としてあらゆる角度から改正すべき点を盛り込んだつもりでございますけれども、先ほど来お話しのように、単に一片の法律によつて日本における交通の安全と円滑ということとが期し得られるわけのものではないと思ひます。道路の整備はもちろんのこと、その他交通道徳の高揚というう

うな点について、ほんとうに国民的な高まりが出てこなければ、とうていその法の目的は達し得ないと思ひます。われわれとしまして、この法の改正自体に非常な意義を認めておりますものの、これを参議院におきまして非常に御審議いただき、また貴重な修正をしていただき、さらに附帯決議もしていただいたわけでございますが、満場一致でこれを議決していただいた。結局国民の法律であり、国民が守るべきものであるということを徹底いたしました。国民の協力のもとに、理解のもとに、この法の施行を円滑に行ないたいという気持でおりますし、またこの法の施行にあつて警察官としてとるべき方向としては、ただいまお話しのようによ、できるだけ予防的な立場、指導的な立場、しかもその根底に愛と正義の精神を持つて貫いていくということについて、さらに一そう私ども全警察を督励し、指導して参りたい、

こう考えておる次第であります。
○續編委員長代理 では、本日はこれにて散会いたします。
午後零時五十六分散会