

第三十四回国会 衆議院 地方行政委員会 議 録 第二十四号

昭和三十五年四月十五日(金曜日)委員会において次の通り小委員及び小委員長を選任した。

道路交通法案審査小委員

相川 勝六君 飯塚 定輔君
加藤 精三君 瀨田 彌三君
田中 榮一君 富田 健治君
三田村武夫君 太田 一夫君
川村 継義君 阪上安太郎君
門司 亮君

道路交通法案審査小委員長

相川 勝六君

昭和三十五年四月十五日(金曜日)

午前十時四十分開議

出席委員

委員長代理 理事 瀨田 彌三君
理事 飯塚 定輔君 理事 田中 榮一君
理事 吉田 重延君 理事 加賀田 進君
理事 門司 亮君

相川 勝六君 金子 岩三君
川崎 末五郎君 鈴木 善幸君
高田 富興君 津島 文治君
富田 健治君 三田村武夫君
山崎 徹君 太田 一夫君
川村 継義君 安井 吉典君

出席政府委員

警察庁長官 柏村 信雄君
警察庁保安局長 木村 行藏君
警察庁刑事局長 中川 董治君
警察庁保安局長 内海 倫君

委員外の出席者

警視總監 長 内海 倫君
警視庁保安局長 内海 倫君
交通課長

通商産業事務官 佐々木 学君
運輸事務官 黒住 忠行君
運輸事務局総務課長 黒住 忠行君
運輸事務局業務課長 梶本 保邦君
建設事務官 前田 光嘉君
(道路局長次長)

本日の会議に付した案件

小委員会設置並びに小委員及び小委員長の選任に関する件
連合審査会開会に関する件
参考人出席要求に関する件
道路交通法案(内閣提出第五八号)(参議院送付)

○瀨田委員長代理 これより会議を開きます。

濱地委員長には本日病氣のため出席できませんので、その指名によりまして私が委員長職務を行ないます。
まず小委員会設置に関する件につきましてお諮りいたします。すなわち、道路交通法案を審査するため、本委員会に小委員十一名よりなる道路交通法案審査小委員会を設置することとし、その小委員及び小委員長の選任につきましては、先例により委員長の指名に御一任をお願いいたしますが、これに御異議ありませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○瀨田委員長代理 御異議なしと認めます。よってそのように決しました。

それでは小委員に
相川 勝六君 飯塚 定輔君
加藤 精三君 瀨田 彌三君
田中 榮一君 富田 健治君
三田村武夫君 太田 一夫君
川村 継義君 阪上安太郎君
門司 亮君

を指名いたします。
なお、小委員長には相川勝六君を指名いたします。

なお、本小委員会の小委員及び小委員長から辞任の申し出がありました場合には、そのつど委員会に諮ることとし、またその補欠選任につきましては、委員長の指名に御一任願っておりますが、これに御異議はありませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕
○瀨田委員長代理 御異議なしと認めます。よってそのように決しました。

○瀨田委員長代理 次に諮りいたします。すなわち、道路交通法案について来たる二十二日参考人より意見を徴することとし、参考人の人選等につきましては委員長に御一任願いたいと存じます。これに御異議ありませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕
○瀨田委員長代理 御異議なしと認めます。よって、そのように決しました。

○瀨田委員長代理 次に、連合審査会開会に関する件につきましてお諮りいたします。

たします。すなわち、去る六日、道路交通法案について運輸委員会から連合審査会開会の申し入れがありました。この申し入れを受諾して、運輸委員会と連合審査会を開会するに御異議はありませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕
○瀨田委員長代理 御異議なしと認めます。よってそのように決しました。

なお、連合審査会開会の日時につきましては、運輸委員長と協議の上、追ってお知らせすることといたします。

○瀨田委員長代理 これより道路交通法案を議題とし、質疑を継続いたします。門司亮君。

○門司委員 きょうは大臣が見えておりませんので、大臣の提案理由の説明に対する質問はあとにさせていただきます。まして、最初に実質的なお尋ねをしておきたいと思っております。

最初に運輸省の方にお聞きしておきたいと思いますが、御承知のように昭和三十三年四月二十二日に、本委員会が交通事故防止に関する決議を行なっておるのであります。このことは委員会の決議であり、関係から、政府当局も大體御存じだと私も考えておりますので、そのことについてまず委員会の決議がどういふふう具体的に化されつつあるかという点を先に聞いておきたいと思っております。

ここで決議いたしましたものは、自動車運送事業の適正化についての問題であり、その中には「自動車運送事業の公共性にかんがみ、その事業の適正化による交通事故の防止をはかるため、さきに交通事故防止対策本部において決定された労働条件の改善、給与体系の適正化等の事項についてその完全な実現を期すること」ということを本委員会ではきめております。これらに対してどういふことが今日まで具体的に行なわれておりますか、もし事実があったらこの際御報告を願っておきたいと思っております。

○堀本説明員 ただいまお話しした交通事故防止に関する決議が当委員会ではなされましたことは、われわれも十分承知いたしておりますので、最近特に大きな問題になっております。運輸省といふ問題でございまして、何よりも重大な問題でございまして、機会あるごとにこの方向に向かってやって参つたわけでございします。特に一昨年あたりから、いわゆる神風タクシーというものがたくさんあるのにと、世論におアツプいたして参りましたので、運輸省といいたしましては、運輸規則の改正を行なうというふうなことをいたしたのでございします。

具体的には、いろいろの機会に、どういふふうな方法をとったかというところも繰り返して述べられておるのとはございしますが、一応大ざっぱに申し上げますと、まず乗務員に対しての休養施設の整備を義務づける、あるいはまた特定の陸運局長が指定する地域におけるハイヤー、タクシーの事業者に対して

しては、運転者の乗務距離の最高限の設定を義務づけるというふうなこともいたしております。それからまた問題のノルマの禁止というふうなこともいたしております。また運行管理者という制度を設けたのでありますが、特に運行管理者につきましては、当国会に、さらに道路運送法の改正によって法律事項とするように目下御審議をいただいておりますような段階でございます。そういうふうなことをいたす半面、特に事業監査ということを強力に行ないまして、それによって未然に事故の防止をするというふうなことも強力にいたしておるわけでございます。最高限の制限乗務距離の問題は、東京、川崎、横浜、それから京阪神の三地区において行なわれたのでございます。それからもう一つ、神風の問題の一つの原因になっておりますところの給与体系でございますが、要するに歩合給の比率が非常に多過ぎるというふうなことがこの神風を招来しておるのではないかと、もともとと安んじて日常的業務に携わり得るように、固定給の歩合を高めるべきではないかというふうなことから、そういう面の指導も行ないまして、その面も改善されて参っておりますわけでございます。そういうふうなことが旅客関係について言えると思っております。

それから貨物関係につきましても、やはり同じような方法をわれわれとしてとはとつて参つたのでありまして、休養施設とか、あるいは運行管理者等については全く同じでございますが、特に長距離の路線貨物の場合におきましては、運転乗務の適正と申しますか、そういうことによつて運転者の適正

な交番制を確立する、それによっていたずらに疲労が増すというふうなことののないような措置をとるようなこととにいたしておるのでございます。たとえばそれがためには予備運転者を配置調整するといふようなこともいたしておるわけでございます。それから適正な運行ダイヤというものを確立すること、ここからこままでの距離は大体何時間で運行するというようなダイヤを適正に作るによりまして、途中でいたずらに速力を出して事故を起こすことのないようにという方法もつたのでございます。またいわゆるトンボ返りと申しますか、行った先ですぐに折り返してまた乗務をするというふうなことがまた事故を増す原因にもなっておりますので、そういったことも改めて、十分に休養をとらずという指導もいたしておるわけでございます。特にいたしたところは、御決議のと、東海道、山陽線の定期路線トラックの業者三十六業者につきまして、運行管理、労務管理について特別監査を実施いたしましたのでございます。給与体系はどういうふうになつておるか、あるいはまた適正な運行ダイヤというものがはたして実際に設けられておるかどうかということも、特別監査を実施いたしましたし、それそれに警告を発すべき点については警告を発するということをいたしまして、業界を指導して参つておるわけでございます。この事故防止の問題は、機会あるごとにわれわれといたしましては推進していかねければならぬといふ大きな問題であると考えておる次第でございます。

○門司委員 今一応の御説明は承りましたが、実際はそれとは少し違うの

じゃないですか。きのうかおとしい
だったと思うのですが、神奈川県で砂
利トラックの積載量の検査をいたしま
したときに、大体七トンか七トン半ぐ
らいの車が一番大きいと思うのだが、
それに三トンのない四トンのけいに積
んでおいた車がかなりたくさんあつ
た。一トン以下の過剰をしておつたも
のはきわめてわずかであります。こう
いうものが平気で横行しておるのであ
りますから、今の御答弁については私
はあまり納得するわけに参りません
が、ここで聞いておきたいと思ひます
ことは、この問題を処置しようとする
ば、運転手だけをどんなに取り締まっ
てもどうにもなりません。ここに新聞
がありますが、そのときの運転手は、
そんなことを言つたつて、親方に言つ
てくれなければ、親方が積んでいけと
いうのだからしょうがないと言つてい
る。これはただ出先の運転手を幾ら取
り締まったところで取り締まりのでき
るものじゃないと私は思ひます。そ
れらについて、事業主といひますか、
そうさせる人たちに対する取り締まり
は一体どういふことが行なわれてお
るのか、その点をもう一度聞いておき
たいと思ひます。

○槐本説明員 お話のように、われわれが機会あるごとに指導をいたしましたが、よく問題を起こしますのがお話し。の砂利トラックでございます。私どもも新聞で見るたびに、また砂利トラックが問題を起こしたかというふうな非常に暗い気持ちになるわけでございまして、まことに先生のお話の通り、私どもも常日ごろさように考えておるわけでございます。大体砂利トラックを實際やっておりますのは、自家用の

トラックがほとんど大部分でございます。この点私どもとしては、営業用トラックの場合に比べまして、指導監督の面が同じようなわけにはいかない面があるわけでございます。もともと自家用トラックにつきましても、使用届け出義務はもちろん道路運送法によって課しておるわけでございますが、運転者の労働条件という問題につきましては、労働基準法の関係もございまして、またいろいろ警察取り締まりの関係等の面もあるわけでございまして、私どもとしては、もう機会あるごとにこの問題については関係各庁とは連絡をとっておるつもりでございます。

なお、運転者の問題と別に、経営者の問題をどうするかという問題があるわけですが、先ほども申し上げました通り、先ほど申し上げた道路運送法の一部改正を当国会で御審議いただく、というわけですが、われわれとしては、輸送の安全を確保するための保安命令というものを出し得るように改正を考へておるわけですが、ございます。もつともただいまでも一番ひどい場合には、いわゆる事業の停止とか免許の取り消しというふうな処分を行なっております。それからまた事業改善命令というふうなものも出して、おつたのでございます。法律に違反してない場合で、なおども社会的に見ておかし、もう少し妥当なことが行なわれないかといった場合に出すのが事業改善命令でございますが、法律に違反してゐる事実があるという場合に、事業者に対して営業の免許の取り消しまでいかないもう一つ前の段階において、一つの保安命令というものが考へられるのじゃないかということ

で、道路運送の一部改正をただいま御審議を願っておるような状態でございまして、お説の通り、ただ運転者だけを取り締まって万事終われりというわけのものでは決してないと私どもも考えておりますので、この点御了承いただきたいと思います。

○門司委員 私は、今の御答弁の中でちよつと気がかりなことがありますので、その点をもう一度聞いておきたいのであります。それは自家用車と一般営業用車との間に何か取り締まりの較差があるような御答弁があつたように拝聴しましたが、もしこういうことがあるとすると非常に大きな誤りだと思ふのです。自家用車であらうと営業用車であらうと、交通事故は同じなのです。ですから、自家用車だからよけい積んでもよろしいのだ、営業用車は積載量を規制するのだといふもの、考え方があるとしてもそれは、私は非常に間違ひだと思ふ。もし事故の原因の状態を比べて、大体ハイヤー、タクシーの運転手の事故が多いのか、自家用車の事故が多いのかといふこと、ことに酔っぱらい運転などというものはほとんど自家用車だ。だから、ものの考え方が今の御答弁のようなことでは承知するわけにはいかない。われわれが考えておきますのは、交通事故全体をどうしてなくするかということです。だからそこに自家用車と営業用車の区別をしてもし政府が取り締まりその他の手かげんをしている、あるいは考え方が違つておるといふことになる、これは根本からものの考え方を變えてもらわなければならぬ。自家用車だからこれはよろしいのだ、営業車だからこれは取り締まれという、法の前に不平等な取り締

まりをしてはならぬということ、皆さんの方がよく御存じだと思ふ。今の御答弁を聞いておきますと、何か法の前の差別があるような印象を受けるのですが、これはどういふことなのでしょう。自家用車であつたらしく何であつたらしく、交通事故をなくするためにきちんとしたものがあつていいと私は思ふ。それは自家用車で雇用主がないのだからというお話かもしれぬ。しかし実際の問題は、自家用車の免許を受けておつても、自家用車の免許を受けた人が運転しているわけじゃない。自家用車の免許を受けた人に雇用されたのはかの者が運転している。だから営業用車と何ら変わりがない。他人の仕事をして収益を得ておるか、あるいは自分の仕事をしてその中から収益を得ておるかというこの違いだけなのです。

運転や労働条件というものは何ら変わっていない。これはどうなのでしょう。今の御答弁では納得するわけにいかぬが、むしろ自家用車こそそれが多いのじゃないかという考え方を私は持つのですが、その点の取り締まりをもう一度御答弁願つておきたいと思ふ。

○梶本説明員 私言葉が足りなかつた点は申しわけございませんが、道路運送法を所管いたしております運輸省としましては、営業者に対する事業監督といういわゆる管理法規の面からと、それから自家用車に対する面と、道路運送法の規制の仕方が異なつておるという点を申し上げたのでございまして、交通事故そのものを事故としてながめまして場合に、それがバスであつたらしく、トラックであつたらしく、自家用であつたらしく、営業であつたらしく、交通事故そのものはやはり交通事故として問

題でございまして、いかなる面から考えましても、事故そのものは撲滅していかねばならぬものでございまして、私はそういうこととの相違を申し上げたものではございませんが、ただ少し言葉が足りなかつたかと思ふので、この点は追加させていただきますと思ふ。

と、非常に迷惑である。営利会社の車は、あなたは實際を御存じかどうか知りませんが、ラッシュ・アワーだけは割合ひんぱんに通す。しかし、日中の通らないようなときには、ほとんど通らないと言つていくらい通さない。公営事業の方はそれはいいから、やはり朝から晩まで計画的にずっと車を通す。そうすると、そこに必然的に赤字の問題が出てくる。こういう可能性を非常に持つておる。一つの行政のあり方として、民営との間の競争の問題が実は起こつてくる。そして地方の公共団体の経営する事業等の赤字が出てくるというふうなことが往々にしてあるのです。こういうものに対する監督は一体どこでせられておるか、運行上の状態を見られておるか。

○梶本説明員 この問題も、最近各方面からいろいろ御批判をちょうだいいたしておる問題でございまして、道路運送法百二十四条の規定がございまして、これは先生御承知の通りでございまして、道路管理者の道路管理上の意見を聞くというところになつており、それからまた昭和三十年の十一月に運輸事務次官と警察庁次長との間の覚書のあつても御承知かと思ふますが、その覚書によつて、都道府県公安委員会の交通安全上の御意見を聞く、こういうことになつております。そしてその御意見をちょうだいした上で実際の免許なり却下なりの処分をいたしておるようなわけでございまして、道路管理者あるいは公安委員会の方から、これは中型の車両でなければならぬというふうな御意見をちょうだいいたしました場合には、それを条件につけて免許をしておる、こういうふうな状態にたゞいままでございまして、たゞいままでバスについてのお話でございまして、貨物路線、トラックにつきましても、また本年に入りましてから特別に通達を出しまして、この問題につきましても、事業所の設置というふうな問題についても特に御意見を伺うようにというふうな全国の陸運局長に通達を出しておるわけでございまして、あえてバスといわず、トラックといわず、この問題についてはお説

はかなり迷惑をしておると思ふ。そういう路線の免許についての取り扱いというものが、私は考えてくるとそういうことになるのですが、運輸省の方針それから運輸省が今まで許可された考え方というものをこの際聞かしておいていただきたい。

○梶本説明員 もう一つこの問題で聞いておきたいと思ふことは、今のお話だと、三十三年ごろから、そういうことになつておるかもしれぬと思ふますが、大体過去にさかのぼつての免許の取り消しというふうなことはおそれるまいやたら、既得権の侵害だとか、ハチの頭だとかいふことで、うるさい問題が起こつておると思ふ。そういうところの問題があるかと思ふますが、それらの問題については政府はよく考えて、新しいという法律ができ、新しいという申し合わせがあるならば、できるだけそれに沿うように改善をするようなことができないかという事です。今からでもおそくないかと思ふ。どう考えても非常に無理だ。ことに運転手の疲勞ははなはだし。實際問題として、乗つておる方がひやひやして、途中でよろしくあれというふうなところがあるが、その点は一いついずれかの方法で氣をつけてもらいたいと思ふ。

もう一つ聞いておきたいと思ふことは、バス路線等に対する競争の問題がかなりあるわけですから、それで、この路線はAの会社だとか、この路線はBの会社だとか、先に申請したとか、あとに申請したとかいうようなこととで、同じ路線を三つ、まことにしておると、四つくらいは異なるが、このバスが通つておる。これは具体的に言いますと、公共団体の立場から言います

と、非常に迷惑である。営利会社の車は、あなたは實際を御存じかどうか知りませんが、ラッシュ・アワーだけは割合ひんぱんに通す。しかし、日中の通らないようなときには、ほとんど通らないと言つていくらい通さない。公営事業の方はそれはいいから、やはり朝から晩まで計画的にずっと車を通す。そうすると、そこに必然的に赤字の問題が出てくる。こういう可能性を非常に持つておる。一つの行政のあり方として、民営との間の競争の問題が実は起こつてくる。そして地方の公共団体の経営する事業等の赤字が出てくるというふうなことが往々にしてあるのです。こういうものに対する監督は一体どこでせられておるか、運行上の状態を見られておるか。

○梶本説明員 バスの運行回数の問題は、いわゆる事業計画の内容の一つをなすわけでございまして、この事業計画の内容を、一番最初に事業をします場合はもちろんございしますが、事業を始めてから変更いたしました場合は、これは認可事項になつております。従いまして、運行回数を、今まで十回やつておつたものを十五回にするとか、あるいは十回やつておつたものを五回に減らすというふうな変更の場合には、当然これは認可の対象になつておるわけにございまして、それは書面に出て参りましたものを、現状では陸運事務所の方で審査をいたしておることになつておるわけでございまして、もちろんそういう点は十分にダイヤの面で、一日のうちのある一定の時間だけに固まつてしまつて、他の時間帯は非常に空白になるというふうなことがないよう

に、現地においては十分に審査して

に、現地においては十分に審査して

に、現地においては十分に審査して

に、現地においては十分に審査して

おるものと私は考えております。運行回数そのものは認可の対象になっておるわけで、事業者が勝手に適当な時間にやるといふわけのものではない、いまのところないのでございます。

○門司委員 その程度の答弁でどうしようもありませんが、回数は実際違ふのであります。ラッシュ・アワーのときに十回通して、あとは通さない。だから十回通すようになっておつても、ラッシュ・アワーの都合のいいときにだけ通して、あとは交通の便、不便は考えないで通さなくとも、十回通したことになるのです。だから時間割までもちろんと許可しているわけではないと思ふ。そういうところにも問題がありはしないかと思ふ。

それはそれとして一応聞いておきまして、その次の問題として聞いておきたいと思ふことは、今も聞きましたように、また御答弁のありましたように、道路の幅と車の大きさというものが非常に大きな関係があるのであります。が、運輸省として一応お考えになつておられます。これは考え方だけを聞けばよろしいかと思ふのであります。道路の幅と自動車の幅というのは大体どのくらいの程度が妥当であるというよりなことが考えられておりますか。

もしお考えがあるなら、一つあなたの理想と考えられる線——これはわかりにくいかもしれませんが、私の聞いておりますのは、たとえば狭い道路に大きな車を通しますと、一台しか通らない。そして交差することができないから、片方はあとに戻つていかなければならないか、あるいはそこでいろいろなことをしなければならぬ。あるいは狭いところ、大きな車が歩くと、自転

車も通れない、人間はヤモリのよう壁に張りついていなければ通れないというよりなことがある。従つて理想的にいって、車の幅と道の幅の関係はどのくらいあればよろしいか。これは歩行者の関係もありますから、理想的なものとは一体どれくらいか、このくらいが理想的なものだといふことがあるはずだと思ふ。なければいけません。教へておいていただきたいと思ひます。

○堀本説明員 この問題は、御承知の道路運送法と並んでわれわれの一つの基準になつております道路運送車両法の中に規定があるわけでございます。そこで自動車の大きさというものはこれ以下のものではないとしないといふふうに書いてあるわけでございます。それにありますと、自動車の幅は二・五メートル以下ということになつてゐるわけでございます。運輸省は自動車の制限というものを必要以上に大きくし過ぎてゐるのじゃないか、けしからぬのは運輸省であつて道路の方でございますけれども、道路運送車両法がございましてからこの方はもちろん、道路運送車両法の前身でございます車両規則というものが終戦直後にできたのでございますが、それ以後今日まで、自動車の大きさを規制しております制限はただの一センチも運輸省としては変えていないのでございます。自動車の大きさというものは一定し続けておるわけでございます。別にこの十数年来、自動車の制限を徐々に解除して大きくして参つたというよりなことはございせん。この点は一つ運輸

省の立場を御了承いただきたいのでございます。そういうわけで、現在の道路というものが問題になるのだと思ふのですけれども、道路構造令というものは——これは建設省の問題で私から申し上げるのは失礼でございますけれども、五・五メートル未満のものが国道、都道府県道の中にも非常に多い、大半のように私も聞いておるわけでございます。ですから今二・五メートルの幅があれば、かりにすれ違ふとすれ違ふだけの道路があれば非常にけつこうだと考へるのでございますけれども、運輸省としましては決して自動車の幅をゆみやたらに大きくすることだけを念願として行政指導することか、そんなことはございせんので、終戦の方で一定した方針でやつております。それが国際水準であるわけでもございせんので、この点一つ御了承願ひたいと思ひます。

○門司委員 私は別に責めるわけじゃないのです。私も比較的こういう問題については実際はうといのです。商売人じゃありませんから。従つて法律を改正する場合には、できるだけあなた方の率直な意見をお聞きして、できればそのことによつて交通の安全を保つような法律をこしらへたい。また、いろいろな各省にまたがる問題であれば、各省にまた話をした、そうしてできるだけ改善をしていきたいというところと聞いておるのではありません。決してあなた方を責めて言うわけではありせんので、一つ率直に意見を聞かせていただきたいと思います。運輸省の意見としてはこういうものが望ましいということ。建設省は建設省としての言い分

があろうと思ふ。通産省は通産省としての言い分があろうと思ふ。おのおの言い分を聞いて、よりよい交通行政を打ち立てていきたいというのが私どもの念願でありまして、決して私どもは、運輸省はけしからぬとか、あるいは通産省はけしからぬとかいふことでこれを責めよう、責めたただけでものが解決するとは毛頭私どもも考えておりません。法律が法律ですから、特に私ども慎重な態度で進めていきたい、こういうふうな考へております。一つ各省に遠慮しないではつきりしたことを言つていただかぬと、問題がだんだんこじれてくると少しさうなると思ひますので、その点一つ御了承願ひておきたいと思ひます。

それで、今のお話のようなことで、運輸省としての見識がなさ過ぎるのではないですか。道路が狭いんだから仕方がないといふことがあるかもしれないが、しかし一応運輸省としての運輸行政に対する——道路の幅と車の幅、車の大きさというものの、大体どのくらいが妥当だといふ一応の線が出てくるはずだと思ふのです。たとえば道の二分の一以下でありたいとか、十分すれ違ふものが必要だとかいふようなものがどこかになければならぬと思ふのです。基準を持たないでやられてゐるのではかなわぬです。とにかく道の幅がどれだけあろうが、車の幅が広かろうと、そんなことは一切おかまいなしということになる。そういうものを規制する——という言葉を、もう少し行き過ぎかもしれないが、そういうものが運輸省の中にどうしてもしなければならないと思ふ。だから今の答弁でなくして、運輸省の理想的な

道路というものの、運送というものはこういうものだといふことを率直にお話し願ひませんか。

○堀本説明員 最大の自動車の幅二メートル半と考へました場合には、行き違ふ場合を考へますと、少なくとも私は五・五メートル以上なければならぬと考へております。それから一方通行の場合でありますと、やはり二・五メートルでございますから、われわれの立場とすれば三・五メートルはほしい、かように考へております。しかし、それは理想論でございまして、実際にはなかなかそれは参りません。しかし、そうかといつて自動車を通行させないといふことも、また社会的にも活動を阻害するといふふなことがございまして、退避所を設けるとか、途中一部行き違ひの個所だけは道路の幅員を広げるとかいうようなことによつて現実をうまくやつてゐるというのが今日の実情でございまして。

○川村委員 関連して、今、通産省のお話ですが、非常に狭い道路を大きなバスが通つておるといふよりな、そういう例ですね。それはやはり今までの、営業を認可されたという関係もありまして、これが何らか変更して交通の危険をなくするといふよりな立場から、たとえば路線の変更をさせるとか、その路線を運行することを取り消すとか、そういう処置はできませんか。

○堀本説明員 ただいまのお話でございしますが、実際に大きなバスが走つておる、そのバスを直ちに小さいバスに切りかえろといふふなことは、定員の問題にも関係して参ります。大きいバスで走んでおつたのを小さいバスに切りかえまして場合は、乗車定員の問

題も出て参りますし、またその大きなバスの処置をどうするかというふうなこともございまして、直ちに今走っておるのを切りかえろということも実際問題としては困難ではなからうかというふうにも考えます。もしそういつたことができるかといふことは、やはり運行回数を増さなければならぬ。今まで大きいので十回運行している、それを中型にかえまして、たとえば十五回運行しなければならぬといふふうな、輸送需要が一定であると仮定いたしました場合には、そういつたことも出てくるのではないかと、かように考えます。そうすると、今までの道路を十回走っておったものが、たとい中型になるとはいえ回数が増えるというふうな他の面での問題も出て参るわけでございますので、この辺實際問題を処理するにあたってはいろいろ問題があらうかと思ひますが、この問題につきましては、関係の方面と十分に意見をかわしまして、討議の上でこの問題はやつていきたい、かように考えております。

○川村委員 確かにお話しのようにこれは大へんむずかしいことだと思ひます。ただ門司委員に対する先ほどのあなたの答弁を聞いておりました、終戦後から運輸省としては車の規格等をどうこうしたということはない、そう言われましますと、道がだんだん狭くなったような感じを受ける。そうではないかと思ひます。そうすると、初めそういふ狭い道にそりうバスを認可されたということがすでに間違つておつた、妥当でなかった、こりうことが言えるのじゃないか。今日このように交通量がひどくなつてくる、だんだん変化して

参ると、当然それを変更される処置が必要になつてくるのではないかとわれわれは考えざるを得ないので。先般警視庁の方と私ちよつと市内へ出たのですが、よく土地の名前を覚えておりませんが、板橋方面でした。巣鴨の駅の近辺だったと思ひますが、滝野川とかいふ町があつたと記憶します。駅に通ずる道が繁華ですが非常に狭い。それに大きなバスが通つてゐるのです。

私は、ああいう大きなバスが初めから認可されたんだらうか、こりういふふうな疑問を持つてゐる。あるいは初めはそうではなくて、会社がだんだん需要にこたへるためではあらうけれども、大型のバスを持ち込んできてやつてゐるのではなからうか、こりういふことを感じたのです。私が今申し上げましたようなところをあのままにしておかれるといふことは、どんなにりつぱな交通網ができたと、不安といふもの、あるいは危険をなくするといふことは私はできないと思ひます。こりういふ点と、バスは昔から一定してゐるんだ、どうも困るといつて、今すぐ道を広げるわけにいかぬでしょう。こりういふことも、運輸省としても十分研究してゐるわけにいかぬと思ひます。何か各関係省と話をして、交通事故をなくする、交通の円滑をはかる、安全をはかるという点からすると、こりういふ点に検討を加えることができたなら、こりういふ路線はバスを通さないと、あるいは小さいバスに切りかえさせるとかなんとか、こりういふことをやるべきではないかと思ひますが、いかがでしょう。

参ると、当然それを変更される処置が必要になつてくるのではないかとわれわれは考えざるを得ないので。先般警視庁の方と私ちよつと市内へ出たのですが、よく土地の名前を覚えておりませんが、板橋方面でした。巣鴨の駅の近辺だったと思ひますが、滝野川とかいふ町があつたと記憶します。駅に通ずる道が繁華ですが非常に狭い。それに大きなバスが通つてゐるのです。

○梶本説明員 ただいまのお話、私自身まことにごもつともなお話だと思ひます。私自身も、やはりこりういふ場合、合に遭遇いたしました、困るなと思ひますが、やはり日常生活においてこりういふことも、やはり日常生計においてこりういふことです。この問題は、一つ運輸省だけではなしに、関係方面と十分に協議をいたしまして、善処していくようにいたしたいと思ひます。

○田中(衆)委員 関連して、ただいま門司委員から道路の幅員とバスの幅員の関係につきまして御質問があつたのであります。私も毎日都内、それから地方の都市を自動車であつておりました、今門司委員から御質問になつたようなことを至るところで痛感を感じておるわけでありまして、そこで現在のバスの型式につきましては、おそろく日本の一定の型式なり世界の自動車製造会社の一定の規格といふものがございまして、これを一ぺんに小さくすることは、いろいろ輸出の関係とかこりういふ方面に影響するところが大きい。こりういふところは小型のバスを通すといふことが必要であらうと思ひます。現に私の住んでおられます麻布の十番街、昔十番々と云つていたところが最近非常に繁華しておりますが、バスが交換することが非常に困難な状況にございまして、一昨年からあそこを一方交通にいたしました、行きは麻布の一ノ橋から六本木に向かつて通しますけれども、帰りの車は、そのすぐ裏に路線がございまして、他の路線を通過させる。こりういふように一方交通でやらしたところ、利用する側はだんだんなれてきますと、それに順応いたしました。

不便を感じない状況にございます。数年前でありましたが、大井の省線の駅の前に細い商店街がございまして、ちよつと年末で松飾り等が店頭に突き出されて飾られて、そのために女学生がバスと電柱との間にはさまれて死したという事故もあつたように記憶いたしておるのであります。こりういふ事件でなくとも、往復の車馬の交換に非常に一般が迷惑をする。

従つてこの点は一応警察庁の木村さんにお伺いしたいのですが、全国の警察の方へ一ぺん照会をされて、非常に狭くて困るようなところについては、もしその付近に他の適当な路線があつたならば、バスとか大型トラックにつきましてはそこだけ一方交通にして、行きは普通の通りを通つても帰りは細い部分だけ他の路線を走るとか、何とかこりういふ便利な方法があるのではないかとと思ひますが、一度全国的にこりういふ点を御調査願ひまして、特にこりういふ現象のひどいところにつきましては、何とか運輸省と相談をされましてこりういふ措置を講じられたい。ただ注意しなければならぬのは、ときにその土地の住民の考え方が二つあると思ひます。交通はこりういふふうにしてもらいたいといふ者があつたとしても、その土地の繁華のためにせひ通して、それから現実に、そんなに交通が混雑しては困るのだ、商売にも非常に影響するのだといふのと二つあると思ひます。従つて、その土地の住民の意向等も十分参酌していただきまして、特にひどいところ、また事故の頻発する場所等は、一ぺん御調査を願つて英断をもつて一方交通にする。それ

はその部分だけでありますから、大して路線全体に影響するところはないと思ひますが、その点も一つ御調査願つたらどうかと思つております。都内でも相当こりういふところはあります。特に地方都市におきまして、私は、この間大阪へ行つたついでに奈良へ寄りまして、奥山めぐりの観光バスに乗つてみたところが、そのバスが家の軒と軒との間をすれすれに通つておりました、あの付近の住民の方々も非常に困つていらつしやるのではないかとと思ひました。それはほんの一例でございますけれども、こりういふ点一ぺん実情をよく御調査願つたらいいんじゃないかと考えております。

○木村(行)政府委員 ただいまの問題につきまして、お三方から実情についていろいろ申されまして、私も、私共、実は実態については全く同じような感じを持つてゐる場合がたゞさありません。従ひまして、現在もつと正確に実態を知りたいというわけで、今田中先生がおっしゃつたような事情について調査を求めておりますので、近いうちにそれがまとまると思ひます。それに応じてまた運輸省なり関係方面に十分な連絡もし、協力をしたいと思ひます。

○門司委員 今田中委員から聞かれましたこと、川村委員から聞かれましたことも、さつき申し上げました三十三年度の四月二十二日の本委員会の決議事項の中の一つでありまして、新しいこの法案を出される前提として、私どもはこりういふ決議をしておつて、大体今度の法律案の内容はこの決議に基づいて一と申し上げると少し言い過ぎかもしれませんが、こりういふような条件

がかなり取り入れられていると思ひます。しかし実際には、今同僚からお話のありましたようなことが具体的にまだなっていないところ、私ども非常に問題が残されていると思ひます。しかし、このことはいずれも法案の逐条審議なり検討いたすときに申し上げるとして、きよりは総括的のことだけお聞きしておきます。

次に通産省にお聞きしておきたいと思ひます。今のお話のようでございますが、通産省として、たくさんこしらえておきます車の最大限というものは、今どういふものができておりますか。積載量が幾らで幅が幾らで長さ幾らだということが通産省にはつきりわかっているはずですが、それを一つこの機会に教えておいていただきたいと思います。今の二・五メートルという運輸省の規定に合わないで、ほんとうの規定を教えてください。

○佐々木説明員 正確なところ、実ははなはだ恐縮でございます。記憶しておりましたが、トラックは大体積載量が十一トンが最高であります。それからバスはいわゆる八十人乗りが最高でございます。全長につきましては正確な資料を持っておりませんので、御必要ならばまた後ほど提出いたします。

○門司委員 通産省は少しおかしいですね。あなたのところでどういふものをみんな許可してこしらえさせているのです。その責任者が幅や長さがわからぬようなことで一体どうするんです。こんなでためていっているんです。通産省は一体何をしているんです。私はこんなことを言いたくはないのですけれども、日本の道路をどうするかという問題があるのです。

このことはさつき申し上げましたように、決してあなた方を責めようとして聞いているんじゃない。総合的に率直な意見を聞かしてもらって、そしてその中で総合的な対策をどう立ていくかというところを研究するんだ。これはほかの問題と違ひます。イデオロギー的に対立して議論する問題じゃありません。自民党と社会党と民社党が意見が違つて、イデオロギー的に議論をするのなら、これは問題が異なりますよ。しかし、これはそういう問題じゃないのです。イデオロギー的に議論のできない問題じゃありませんので、私どもはできるだけ実態を知つて、その上立つて、どうすればよろしいかということを含めなくてはならない責任があるんです。だから通産省が自分の所管でありながら、車の長さがわからないだの、幅がわからないだの、必要があればあとで出しますなんという不見識なことじゃ——必要があるから私は聞いているのです。今すぐ持つてきて下さい。持つてきてもらわなければ質問を続けません。そんな不見識なことをあなたの方で言うなら、私の方で持つてくる資料を申し上げましょうか。

○佐々木説明員 こまかな会社別の大さきについて私は詳細な資料を今持つておりませんので、さように申し上げます。たのびでございますが、これは運輸省で定められております道路運送車両の保安基準によりまして、長さとか幅とか、そういうものの最高限度が定められておるわけでございますので、その範囲内において、各種の大きさの車が作られておるということを申し上げたのであります。

○門司委員 そういふ答弁だけでなく、ほんとうのところを聞きたい。今運輸省は二・五と言ひますけれども、二・五以上の幅があるでしょう。実際にあります。それから長さにしても、もう少しはつきりした数字が出るはずですよ。中にトレーラーというものがあつて、これは二つつながつておるから長いので別ですよ。一つ運輸省の持つておる規格を出して下さいませんか。そうしなければ議論はできません。いつ出してくれませんか。それとも間違ったのやつですよ。いいかげんなことをすると、私の方も調査しなければならぬから……。

○佐々木説明員 本日の午後中に提出いたします。

○門司委員 それでは次に通産省関係をも少し聞いておきたいと思ひます。今輸入しております車、これについてはどういうことになっておりますか。日本の道路等に即しない、幅の広い、長い大きな車ばかりが私どもの気持からすれば見受けられますが、外車の輸入、駐留軍の使つておられますが、これは自家用車として連中が持つてくるのがかなりあると思ひますが、そういうものが無制限に許されておるのかどうか。道路行政と外国の車との関係を少し詳しくお話を願つておきたいと思ひます。

○佐々木説明員 昭和三十年度から外車を輸入いたしておりますが、大体三十四年度におきまして八百四十四台の完成車を輸入いたしております。用途は主として観光用と報道用であります。観光用につきましては運輸省であるとか、それから報道用につきましては需要者からの申請をとりまして、外割をいたしておる次第でございます。

○門司委員 私はそういうことを聞いておるのではないのです。車の大きさというもののについては何も制限しないのでそのまま入れておられますか。

○佐々木説明員 現在のところ制限しておりません。

○門司委員 そうすると、国内で制限をしても何もならないということですね、結論は……。国内でどんなものをこしらえて道路との規格を合わせようとしても、外車が自由に入つてくるのでは、国内だけを規制しても何にもならない、こういうことになりませんか。ついでだから聞いておきますが、道路の幅その他等、運輸行政の上から見て、今運輸省の意見ではトラック二・五という幅の制限をしておるといふのが、乗用車についてはそういうものを一切制限も何もしていませんか。

○佐々木説明員 乗用車につきましては、道路との関係においての生産制限というようなことは現在のところ考へておりません。いなかつたわけでありまして。しかし、今後こういうふうな事態にだんだん参りますので、運輸省なりと連絡して十分検討していきたいと思ひます。

○門司委員 どうもおかしなことがなつてきました。乗用車でもそうですが、トラックなどもそうでしょうが、それでは一応建設省の道路を受け持たれておる方に最初聞いておきたいと思ひます。これは、日本の道路、橋梁は、一体積載貨物はどの程度までのものを運行することができるといふような基準がありますか。もしあればこの際示していただきたいと思います。

○前田説明員 現在道路の構造に關しましては、道路構造令によりまして幅員、それからその他道路交通に必要な基準を作つております。

○門司委員 私の聞いておりますのは、道路の幅も一つの基準があることに間違ひございません。問題は、日本の道路が悪いと言われている一つの原因に、道路の持つておられる力と、上を走つておる車の積載しておるものとバランスが破れておるのではないかとおもうのです。われわれの記憶しておる戦前の道路行政における基礎というものは、大体普通の場合で十六トン、橋梁で十二トンでありまして、これが国道の一つの基準であつたと私は記憶しておる。そういう基準がそのままであるというところになれば、これは現在の道路行政上の非常に大きな欠陥がそこに一つ出てきておるといふことが考えられなければならぬ。つまり、道路の強靱性というものは六トンとか十トンとか。ところが、車が十トンなり二十トンなりを積んだものが上を通るといふことになれば、道路の強さと上からの強さというものの比が破れてしまつてどうにもならない。橋梁においても同じことであります。従つて、道路行政自体の基準というものは、私は、必ず国にはなければならぬと思ひます。いわゆる第一国道といふようなところでは、道路の強靱性は何トンまでの車を運び得るか、橋梁は何トンまで通つてもこわれない橋梁だといふことがなければ、日本の道路行政はめちやくちやであつて、どうにもならぬものが出てくると思ひます。幾ら建設省が道路をこしらえても、これよりも強いものが上を歩いて、あとからあらとからこわして歩くのでは、さいの川原の石みたいなものでどうにもならぬ

と思う。その辺の基準がもう少し少しはつきりわかりませんか。

○前田説明員 道路構造令におきましては、現在構案あるいは高架の道路その他の構造物につきまして、道路の種類によりまして、一応二十トン、多少道路の交通量の少ない場所につきましては十四トンという基準を設けております。ただし、これは新たに道路を改築もしくは新築する場合の基準でございますので、現在の道路ですべてこの設計荷重に耐えるかどうかという問題は問題でございます。

○門司委員 実は問題はこの辺にあるかと私は思うのです。さつき申し上げましたように、戦前の比率というものは非常に低いのです。その道路が今日まで残っている。残っているというより大部分なんです。その上を新しい非常に大きな車が通つておる。その結果が今日のような道路の非常に悪い状態を来たしておると思うのですが、どういう形で道路整備をしていくかというところについて、運輸省と通産省と建設省との間に何か話し合いをされたことがございますか。

○前田説明員 ただいまのお話は、自動車道路との関係における自動車の構造に関する点だと思ひますが、この点につきましては、道路法に、道路の交通及び自動車との関係につきましての基準を設けるような規定がございますので、その基準を作るために過去数年來検討を続けてきておりましたけれども、先ほど来お話がございましたように、道路の現状及び社会一般の交通に対する要望その他の関係で、かりに道路の大きき及びこれとの関連においてきめる自動車その他の制限を作ること

につきましては、いろいろ議論が出ておりました、まだ実は成案を得ておりません。しかし、最近特にいろいろ問題が出ておりますので、何とかして近い機会に成案を得たいと思つておりまして、目下関係方面と折衝しております。

○門司委員 この道路の構造について、今お話では大体二十トン、十四トンと、こう言われておりますが、こういふ二十トンに耐え得る道路は、日本の国ではどの辺にどのくらいあるか、わかりませんか。

○前田説明員 道路と申ししましても、一級国道につきましては近くほとんど改良が済みますので、一級国道についてはこの荷重に十分耐え得ると思ひますが、それ以外の国道及び地方道につきましては、キロ数も非常に多い上に、現在まだ道路というものは名ばかりでございます。実際道路でないような実態もございまして、この荷重に耐え得る道路の量はそう多いとは言えないと思ひます。

○門司委員 そうしますと、この道路の整備計画は、道路の幅幅並びに整備ですか——この幅の問題も大きな問題ですから、整備の中に幅幅も入れておいてもらふねと思ひます。単に舗装することが整備のように考えられておるが、私はそうではないと思ひます。やはり幅幅までも考えて整備をしてもらいたいと思ひます。さつきから、運輸省の御答弁もはなはだいいいなものであつて、私もこれをうのみにするわけには参りません。往復するところで五メートル半ぐらいはメートルの二分の一、一尺七寸しか両端が

あかない。これでは人間も通れなければ何も通れない。じつとしていけば通れると思ひますが、動いているのですからこれは通れません。

それはそれとして、大体建設省が現在の社会機構に合わせた道路の整備をしようとするものの中には、道路構造の強靱性というものが一つと、それから幅を広げることが一つと、大体この二つがあらうかと私は思ふのであります。この辺に対する計画が何かござい

ますか。

○前田説明員 御指摘のように、道路の整備には、舗装のみならず改築と申しますか、幅幅その他全般が含まれておりますが、幅幅につきましては、道路構造令に幅幅に関する規定がございまして、道路の交通量と道路の重要性に応じて、また道路の所在が平地部あるいは山地部その他の状況によりまして、それぞれ基準がございまして、この基準によりまして、今後改良すべき道路について改築をしておるわけでございます。

○門司委員 私は、そんなことを聞いておるのじゃない。そんなことは当然りまえることだ。聞かなくたってわかる。計画があるならその計画をいつきりしてもいいということを言つておるのです。大体の目標として、今の国道、県道、それから要するに産業経済に直接の関係があるものと考えれば、市町村の主要道と目されるものについて、日本の現状における車の大ききあるいは交通の状況等を勘案して、大体このくらいでよからうという考え方に至るまでの計画が建設省になければならないと思ひます。その計画が

あるなら書類ではつきり示してもらいたい。

○前田説明員 道路の整備は、現在五カ年計画によりまして計画しております。本年度はその五カ年計画の第三年度でございます。この五カ年計画におきましては、高速国道、一級国道、二級国道、都道府県道、市町村道、それぞれの道路を種別によりまして整備計画を立てております。ただ、現在の財政状況におきましては、一級国道については、この五カ年計画におきまして七〇〇程度は完成できますけれども、二級国道以下の道路につきましては、整備すべき量が相当ございまして、そのうちわずか何割という程度しか実は整備できませんので、五カ年計画を引き続き数回繰返すことによつて、日本の道路を完成したいと思つております。

○門司委員 これは建設委員会でございます。いままへから、そうやかましいことを言おうとは思ひておりましたが、政府の発表しておる五カ年計画というものは、実際には五カ年でやる仕事の量を示したというだけであつて、道路の整備計画ではない。こういうふうに解釈していいですね。

○前田説明員 一級国道以外のその他の道路につきましては、その分量が相当膨大でございますので、わずか五カ年間でこれが完全にはできるとは考えておりません。

○門司委員 それで大体問題はつきりします。そうすると交通との関係で、道路整備五カ年計画では、現在の交通状況緩和はほとんどできないと解釈しておいても差しつかえございせんね。

○前田説明員 現在の五カ年計画は、五カ年計画を立てた当時の道路の状況を少なくとも維持するといつても可いとおりましたけれども、最近自動車交通が非常に激しくなつてきておりますので、五カ年計画の規模を拡大しなければ、むしろ道路の実態は自動車交通の伸びよりもおくれいていきはせぬかという心配をしておる状況でございます。

○門司委員 伸びよりおくれっているのじゃないのです。大体全部がおくれっているのです。だから問題が防止しようといふこと、交通を安全にしようといふことは、基本の問題はやはり道路だと思ひます。ところが道路の整備計画は、今の答弁ではこれはどうにもならないのですが、それはそれとして、それ以上ここで聞いても困難だと思ひます。

次に聞いておきたいと思ひますことは、非常に混雑しておる場所の交差点の整備を建設省としてはどういふ形でお考えになるか。今お話のありましたように、いろいろな工夫はされておると思ひます。あるいは片側通行にしたりして、いろいろな整備をされておることは思ひますが、非常に込込んでおるこの交差点をどういふふうに整備されるお考えがどういふのか、もしお考えがあつたら一つ教えておいていただきたいと思ひます。

○前田説明員 まず道路と鉄道との交差点を申し上げますが、現在の道路の状況を申し上げますと、鉄道との交差しておる箇所は実は七万程度でございます。そこでこの交差点につきまし

ては、できるだけ立体交差としてこれを整備することが最も大事だと考えておりますので、五カ年計画におきまして、最も交通の多いところを選びまして、それをできるだけ数多く立体交差にしたいと思ひまして、現在五カ年計画におきましては、そのうちの重要な箇所三百六十カ所につきまして、事業費三百四十億円によりまして、主要幹線につきまして立体交差にしたいと思ひてわれわれ努力しておりますのでございます。

○門司委員 その点はあとで運輸省との関係で実はよくお聞きしたいと思ひていたのですが、お話しになったから聞いておきますが、私の聞いておりますのは、主として鉄道の踏み切りでなくて、平面的普通の十字路その他で非常に混雑しているところがあるのです。こういうところはどういう配慮が行なわれておるかということですが、それについて何かお考えございませんか。

○前田説明員 それは場所によりましては、局部的な改良という方法を用ひまして、あるいはその場所だけ幅員を広げるとかその他の方法によりまして、交通が円滑にいくように、あるいは事故の起こらないように配慮しながら、改良につきまして努力いたしております。

○門司委員 そういふ実際のところがありますか。理屈だけ、この答弁だけでは困るのですが、実際にそういうことを行なつておいてなるところがございませうか。あつたら一応私も見せていただきたいと思ひていますが、どういふ形がよろしいか。

○前田説明員 私の方もそういう方針で、特にこれは地方道だと思ひますが、地方道を調整する場合に指導しておりますので、今ここで具体的にどの場所が当たるか、記憶しておりました。

○門司委員 それは計画がなければないで、実際になければ、ここで理屈だけ言つておつても、なかなか道路交通はよくならないのですがね。

次にもう一つ建設省に聞いておきたいと思ひますが、建設省に何か道路の審議会がありますか。この仕事はどいういふ仕事を大体やっておりますか。

○前田説明員 道路審議会は、道路法に基づくとこの機関でございまして、その職務は、大臣の諮問に應じて「道路整備計画、一級国道若しくは二級国道の路線の指定又は道路の構造及び工法その他道路に関する制度を調査し、又は審議させるため」となっております。

○門司委員 確かにその通り書いてあります。これは書いてある通りのことだと思ひますが、問題になりますのは、道路に関する事業といつておりますが、道路に関する事業といふのが、今申し上げましたような、大規模な運搬といふことが一つの大きな使命になつておるのが道路だと思ひます。その上に現象的の交通の状態でできてるわけでありまして、従つて物を運ぶという形の上で道路がどういふ姿がいいか、いわゆる道路構造その他に関する一つの考え方と、もう一つは、その上を走つております交通の量の問題を考えないでは私はいけません。ただ、今お読みになつただけが任務であることは間違ひがないと思ひますが、この

審議会が、そういう道路行政その他について調査された資料がございませうか。

○前田説明員 ただいま先生の御指摘になつたような資料をこの審議会として持つておるとは、思ひません。ただ審議の内容につきましては、道路の構造に関する資料は、政府の方におきまして道路構造をきめる際にも、この審議会に對しましていろいろ御検討を願ひまして、また毎年度の予算につきましても、道路審議会において適切な答申あるいは御助言をいただきまして、道路整備が一刻も早くできますように努めております。

○門司委員 これもあり問答してもわからぬと思ひますが、最後に一つ聞いておきたいと思ひますが、さつきから聞いておられますのに、審議会ではいろいろ議論されておると思ひますが、私ども建設省にぜひ聞かしておいていただきたいと思ひますことは、建設省の立場から見た道路運送、それから交通の行政上大体この辺でよろうと考へられるまで道路を整備していかうとするには、ほんとうに今の五カ年計画が当てにならないといふことになれば、緻密な計画がございませうか。たとえばさつき申し上げましたような、車を十分に往復のできる幅に道を広げていく、あるいは小さな幅に道を狭くする、二十トンとかあるいは十四トンとかいふような大きなものは私は要らぬかと思ひますが、少なくとも道路を整備していかう、あるいは橋梁を永久橋にかけかえていかうといふようなことで計算された数字がございませうか。もしあるなら一つこの際示しておいてもらいたいと思ひます。

○前田説明員 ただいまの御質問に直接の答えにならぬと思ひますけれども、現在の五カ年計画の状況をちよつと申し上げますと、現在の五カ年計画につきましては、二級国道について考えますと、この五カ年計画が終りますと、改良済みが約四〇％になる予定でございませう。そういたしますと、この五カ年計画以後におきましては、六〇％の改良をする必要がある、こういうことになります。都道府県道について考えてみますと、これは主要な都道府県道につきましては約四二％になつておる。でございませうが、一般の都道府県道につきましてはこれよりほつと率が下がりますので、今後五カ年計画を相当強化していかないと、完全にわれわれが考えておるような、今先生の御指摘になるような程度の道路の状況には相当時間がかかると思ひております。

○門司委員 これは相当時間がかかるのはわかりますが、私が要求しておるのは、そういう数字を一つ明らかにしてもらいたい、こう考えておるのです。建設省から出してあります白書などを見ても、主要市町村道なら市町村道の長さとかのくらいあつて、どのくらい整備されておるかといふのがあるのです。あなたの方から書いてある書類が出ておるのです。従つて、それを完成するにはどれくらいかかるかといふことであつて、費用の見積もりと年限さえわかればそれでいい。そういうものがもしあるとするならば、この際出しておいてもらいたいと思ひます。

それから時間もございませうし、どうですか委員長。

○横尾委員長代理 三十分までよろしい。

○門司委員 あと幾らも時間がございませうから、ごく大筋だけをこの際何つておきたいと思ひますが、こういう形で今三者に聞いてみますと、結局道路に對しまして考え方というものは、それぞれ別になつておつて、そうして一向これが総合されたところがないやうであります。これにつきまして、警察側の意見を聞いておきたいと思ひます。こういう交通行政と道路行政と、それから通産省が自動車を中心としておられます。そのほつちであつて、そうしてはつきりしたものがつかめないやうな立場に立つておる。従つて、こういう立場の中で起つてくる事故といふものがしつこく寄せられてくるのは、これは警察が一切を背負うといふことになるので、道が悪かつたとかやうな、建設省はその起つた事故については、大して責任も感じていないければ、またこれを取り締まらう、あるいはなくしようとも考えていないらしい。通産省は通産省で、自動車は勝手にこしらへるが、その自動車をどういふ影響をしておるかといふことをあまり考えていないらしい。そうなつてきますと、責任の所在というものはつきりしないので、そうして一番終末の処理、終末処理という言葉を使えば悪いかもしれませんが、終末の処理は警察で行なうということにならうかと思ひます。警察の立場から、今申し上げました三つの省の意見がおのの異なつておるということについて、これを何とか統合して、そうして

できるだけ交通事故をなくするという形の上で考え等があるなら、この際一つ警察側から意見を聞かしていただきしたいと思います。

○柏村政府委員 先ほど来門司委員からのお話のございましたように、この道路交通につきましては、建設省、運輸省、またそれに関連する生産というようなことで通産省、私どもの方と、いろいろ関連する省庁が多くあるわけでございまして、率直に申しまして、今までこれらの間の連絡協調というものが十分であったということは申し上げかねると存じます。お互いに努力はして参りましたが、決して十分に行なわれておったとは申せない。たとえば先ほどお話のありましたバス路線の認可につきましても、ようやく三十三年度においてあつた覚え書が出た。しかし、その前に許可されたものの、また一たん許可されたものについても、それを変更する場合等についても、補償も必ずしも十分でないと思う。これはわれわれの方からのいろいろの申し出についても、不十分の点もあつたでありまして、また運輸省等についての道路交通の安全という面からの配慮というものも、あるいは十分でない点もあつたかと思うので、たとえば先ほど運輸省の方からお話のありましたバスの幅二・五メートルということと、ずっと前からそういうことであつて、それ以下ということであつたにいたしまして、建設省の方からお話のございましたような道路法に基づく車両制限令などがやはり話し合いがつかずにおる。たとえば二・五メートルのバスを往復させるという

ことでありますれば、欲を申せば間が○・五メートル、両わきに○・五メートルとつて、六・五メートルあれば非常にスムーズにいくというふうに考えられるわけでありますが、それ以下の道路が非常に多い。そういう意味においては、道路の整備ということも大いに拍車をかけていただく必要があると思ひますし、またそれが急速になし得ないという状況におきましては、これこれの道路においては二・五メートル一ぱいでない、それに応じたバスのみを許す、あるいは先ほど田中委員からお話のありましたように、一方交通というようなことを考えるという問題も多々あるかと思うのであります。こうした総合的な施策の推進ということが今まで不十分であつたという点につきましても、われわれ当局として深く反省をし、今後こういう道路交通法等ができますことを機会に、またそれぞれの省において関係法令の整備改正ということも行なわれるわけでございしますが、そういうものについて個々ばらばらでなく、総合的にこれを推進していく組織と申しますか、組み立てをはつきりとさせて参りたい。参議院において修正可決になりました場合におきましても、附帯決議においてそういう趣旨のことが要望されておるわけでございまして、われわれとしては、今後特にこうした道路交通上の総合行政の推進ということに努力を重ねて参りたいと考えておるわけでございします。

○門司委員 きょうは大臣が見えておられませんから、この問題に対してこれ以上のことを聞こうとは思ひません。が、次に聞いておきたいと思ひます。

とは、これは具体的問題であります。が、交通警察に関するものの方で、警察庁としては、交通行政は非常に大事な行政でありまして、これはさかのぼると私は議論があるのであります。が、今までの感情を捨てて、ただこれだけを取り出して話をしますと、実際問題としては、都市の警察行政といふものは、最近では強盗や殺人や、いろいろな刑事犯がたゞさんあろうかと思ひます。それから青少年の不良化もありまして、警察行政の一番大きなものとして社会的なものは、何といつてもやはり青少年に対する一つの対策と、それからあとはこの交通の問題が一番大きな問題だと思ひます。毎年一万余の人間の命を殺しておるといふことである。だからの話であります。毎年の関ヶ原の戦争をしておるようなものに見えても、人間はそれくらいしか死んでいないといふことが話されておる。従つて警察の行政の中で道路交通行政を担当するやうな何か特別のものがあつて、これを一般警察行政の中に入れておくといふことは実際はどうかと思ひますが、そういう点についての考え方はございせんか。

○柏村政府委員 御指摘のように、交通警察が特に近年において非常に重要性を増して、都市警察行政におきましては、一そうその点が重視されておる。お説の通り私も考えております。青少年の不良化防止対策の問題、それから都市における交通の安全円滑という問題は、警察の最も重視すべき問題と考えておるわけでございします。

こういう意味におきまして、一昨年度の改正をしていただきました、おくれはせながら警察庁に保安局を新設し、交通問題を従来警備局において担当いたしておりましたものを保安局に移し、保安局において青少年問題と交通問題を特に重視して所管するというようなこともいたしたわけでございします。また、従来の科学捜査研究所を科学警察研究所に発展させまして、ここに交通と防犯少年部を設けまして、いろいろの科学的な究明をするやうに相なつておるわけでございします。この交通問題につきましては、そういう意味におきまして警察として最も重視をいたしておる問題でございします。ただ、これがいろいろ警察の各般のものと関連もいたすということもございします。これだけを独立にすることができるといふことは、将来警察の組織の中においていよいよ交通の重要性というものが確立されていかなければならぬといふことについて、それに応ずる機構の整備強化というやうな点、また運送上のいろいろな研究改善という点について、特に努力をして参らなければならぬといふふうに考えておる次第でございします。

○門司委員 今お話を伺いましたが、単に警察の中に一つの課がふえた、あるいは部がふえたといふことではなない。また地方の警察にこれに即応したものが私ではできておると思ひますが、問題になりますのは住民との結びつきでありまして、御承知のごとく、各警察にこれらに關係をした業者その他が集まつて、あるいは交通協会のような

ものをこしらえておることもございします。そうしてときどき腕章を巻いて自分たちの手で整理をしていくという行事の行なわれておることも知つております。しかし、これは単なる行事その他ではないと思ひます。あの機関こそ、もう少し調査研究する実態に直していく必要があるのか。一方では業者の人たちが何人かの人を出して交通整理をするのだと言ひながら、運転手に強く、積載量等についても無理をして積ませるという行為が片一方で行なわれておる。表面だけはいかに交通行政に協力しているやうな姿が出ておる。私はそう考へて見ておるのです。あれは一面ゴー・ストップのやうなところに立つて協力されていることにはある程度の感謝はささげるけれども、しかし、本質的にこの連中がやつておるのかどうかということについて疑問がある。そういうところで私はやはり警察はごまかされてはならぬと思ひます。だから、ああいう協会ができておれば、これについても、もう少し本質的なものの話し合いが進められる何らかの機関が――機関というほどのものでなくとも、これは具体的に各都道府県なり警察署単位に、お互いがこういう交通事故を起こさないやうにしたい、それには運転手だけを取り締まるということではなくして、管理者も雇用主も、あるいは自分の仕事をしておる諸君も気をつけていく、こういふ、道路行政に対する真摯な機関がこれ必要ではないかといふことが考えられるのですが、これは制度的にすることが必要なのか、あるいは今のやうなことで任意的でいいのかと

いうことは、これは多少検討の必要があるかと思いますが、そういうものは一応考えられませんか。

○柏村政府委員 現在各府県また警単位等に交通安全協会というものが設けられ、また全国的にも日本の全体についての交通安全協会というものがございいます。しかし、これは各地域によってその活動状況もまちまちであり、決して十分の機能を果たしておるとは考えられないわけでございます。ところが、この民間の組織によつて、これが交通安全の普及徹底であるとか、交通技能の向上であるとか、そういうような点について果たし得る役割というものは非常に大きいものがあるかと思ひます。交通は結局国民全体のものでございいますので、そうした民間の協力、むしろ民間の自発的な推進というものが期待されるわけでございます。ただいま御指摘のような点につきまして、交通安全協会のみならず、いろいろそうした機構、機能というものについて、もさらに検討して、御期待に沿ひ得るようになれるだけの推進をはかつて参りたいと思ひます。

○門司委員 あと時間もありませんから多くを聞かせませんが、これは運輸省も通産省も建設省も一緒に十分聞いておいていただきたいと思いますし、もし御答弁ができたならどうかからでもよろしくございしますが、交通事故に對します責任の所在です。これが非常にあいまいであつて、交通事故というのは、何といつても運転手がひいたのだから運転手が悪いのだというので、何でもかんでも一応運転手が悪いことになつてゐる。それから、ひかれて、

あるいは衝突をされていろいろな被害を受けた人は、一定の法律できめておる保険が何かによる賠償はあるようでありますが、大体その程度で終わつておる。ところが、交通事故の原因をずつと探してみますと、今申し上げましたように、各省にわたるいろいろな原因があるかと思ひます。先ほど田中委員からお話がありましたけれども、道が狭いために電柱と自動車の間にはさまれたというものは、これは運転手の責任でもなければ、本人の過失でもないと思ひます。やはり道路行政の過失だと思ひます。そんな道路の狭いところをそのままにして大きなバスを認可したということになれば、政府の責任だと思ひます。あなたの方の言葉でいへば国家賠償法との関係になりますか、これはどういふふうに考えればいいですか。どうもそういうものが至るところにたくさんあるのです。道が、よけようといつてもよけようがないじゃないか、こんな狭いところではよけようがないじゃないかというところで結局事故が起る。それはだれの責任かというところになつて、そんなところを通つておつた方が悪いといふことになる。道も、うっかり歩けないことになる。そういう問題について何か解決の方法をお考えになつてゐるかどうかでございますか。

○柏村政府委員 今お話しのように、道路上におきます事故の責任というところは、きつめて多様に考えられるわけでございます。個人個人の不注意、あるいは交通道徳が守られないということに基因する場合もございましょうし、また運転手の過失等による場合もございましょう。しかしながら、やはり先ほ

ど私が申しましたように、大きく申しまして総合行政の欠陥、また交通道徳の普及と民間の協力の不十分、また協力を推進するに於いてのわれわれの努力の不足というようなことが、いろいろかみ合つておるようなことではないかと思ひます。何よりもそういうことにつきまして、今回こうして改正法案が成立した暁におきましては、十分に法の趣旨の徹底を警察としてもはかつて参りますと同時に、関係各省それぞれ分野において協力して、総合的な交通行政の円滑と安全ということに力をあげて努力して参る以外にはないのではないかと、いふふうに考えておる次第であります。

○門司委員 最後に聞いておきたいと思ひますことは、今日の交通事故に對して直接関係のある運転者の事故に對する取り扱ひの問題であります。現在の状態では、運転者の身分というよりも、現れておられない方がありはしないかと私は考えられるのです。この点について、交通の問題だけでなく、さつき申し上げましたような、あるいは長官から今話にありましたように、かなり複雑なものがこの行政の中に、かなりありと思ひます。それを現在の制度だけで裁判といふか、これを処理するといふことは、かなり不合理がその中に生まれてきはしないかと考えられるのです。従つて、この交通事故に對する問題だけを特別に審査し、あるいはものをきめていく機関、これも大げさに言へば交通裁判所というものにならうかと思ひますが、そういう大げさなものでなくてもいい。今の公安委員会でもやつておりますが、これ

も非常に問題があるのです。公安委員会も非常に人員の少ないところであり、また、実際を見てみますと、何件かが固まつてきてそれが審議されておるといふようなことで、その間に運転者の意見というものは、まあこれは今の法案では聴聞会を開くようなことを書いておられますが、実際はなかなか意見が入れられておらない。だから、そういう何か特殊のものをこしらえて、そこで運転者の言ひ分を十分反映するような機会を与えるというようなことはできませんか。

○中川政府委員 非常に重要な問題だと思ひますが、現在の法律並びに今度の改正の方で考えておるのをまず申し上げ、今後研究すべき問題は、その次に申し上げたいと思ひます。今度の改正案で考えておりますのは、行政処分等につきましては、御指摘の公安委員会の聴聞制度、これが一つであります。それから刑事裁判等ににつきましては、御案内のように刑事裁判の弁護制度、被告人の権利、こういうことで運転者の方の言ひ分は聞く、こういう二つの制度が現在あるわけですが、その制度はいずれも運用上大いに法の目的を達成するよう努力しなければならぬのは当然だと思ひますので、今後とも大いに努力したいと思ひます。さらにそつと含めて、それ以外に、運転者の方の民事及び刑事の責任というのがあるわけですが、民事の問題は、私たち直接関係しておりませんけれども、運転者の方にしてみれば重要な問題でございします。民事、刑事及び今度の行政処分という三つの責任関係について、言葉は不適当かと思ひますが、苦情処理機関といつた

考え方の構想が成り立つか成り立たないか、こういうことについて今後研究して参らなければならぬ問題だと思ひます。そういう構想で私ども今後とも研究を進めたいと思ひますけれども、特別裁判所を設置してはいけなという憲法上の規定もございします。で、そういうことも念頭に置いて、しかも憲法に矛盾しない方法で民事、刑事にわたつて運転者の方の言ひ分を中心にして、何が彼らを救つてくれたかというその原因を深くさかのぼつて考えるという機関を、現行憲法の範囲で考えることができるかどうかということは大へん私ども疑問に思ひます。ですから、そういう問題が今後の研究問題であらうかと思ひます。ちやうど法案が参議院で審議されたときにも、その種の御意見がございまして、附帯決議で、そういう問題も研究するようにと御指摘もございします。で、私ども現行法の運用を今のようになつて、今言つたことを現行憲法のもとにおいて生かす方法を一つ考えてみたい、こう思つておる次第でございします。

○門司委員 時間がちやうど一ぱいになりましたからこれだけしか聞かせませんが、問題になりますのは、実際上の問題としてわれわれが運転者その他と接触をして参りますときに起つてくるのは、交通違反については、ほとんどと言つていいほど運転者の方にあきらかであるといふことです。とつつかまったら最後だ、おれたちの言ひ分は聞いてはくれないのだ、だからできるだけ早く処分してもらふために、それでよからうといふことを言つてしま

も非常に問題があるのです。公安委員会も非常に人員の少ないところであり、また、実際を見てみますと、何件かが固まつてきてそれが審議されておるといふようなことで、その間に運転者の意見というものは、まあこれは今の法案では聴聞会を開くようなことを書いておられますが、実際はなかなか意見が入れられておらない。だから、そういう何か特殊のものをこしらえて、そこで運転者の言ひ分を十分反映するような機会を与えるというようなことはできませんか。

○中川政府委員 非常に重要な問題だと思ひますが、現在の法律並びに今度の改正の方で考えておるのをまず申し上げ、今後研究すべき問題は、その次に申し上げたいと思ひます。今度の改正案で考えておりますのは、行政処分等につきましては、御指摘の公安委員会の聴聞制度、これが一つであります。それから刑事裁判等ににつきましては、御案内のように刑事裁判の弁護制度、被告人の権利、こういうことで運転者の方の言ひ分は聞く、こういう二つの制度が現在あるわけですが、その制度はいずれも運用上大いに法の目的を達成するよう努力しなければならぬのは当然だと思ひますので、今後とも大いに努力したいと思ひます。さらにそつと含めて、それ以外に、運転者の方の民事及び刑事の責任というのがあるわけですが、民事の問題は、私たち直接関係しておりませんけれども、運転者の方にしてみれば重要な問題でございします。民事、刑事及び今度の行政処分という三つの責任関係について、言葉は不適当かと思ひますが、苦情処理機関といつた

考え方の構想が成り立つか成り立たないか、こういうことについて今後研究して参らなければならぬ問題だと思ひます。そういう構想で私ども今後とも研究を進めたいと思ひますけれども、特別裁判所を設置してはいけなという憲法上の規定もございします。で、そういうことも念頭に置いて、しかも憲法に矛盾しない方法で民事、刑事にわたつて運転者の方の言ひ分を中心にして、何が彼らを救つてくれたかというその原因を深くさかのぼつて考えるという機関を、現行憲法の範囲で考えることができるかどうかということは大へん私ども疑問に思ひます。ですから、そういう問題が今後の研究問題であらうかと思ひます。ちやうど法案が参議院で審議されたときにも、その種の御意見がございまして、附帯決議で、そういう問題も研究するようにと御指摘もございします。で、私ども現行法の運用を今のようになつて、今言つたことを現行憲法のもとにおいて生かす方法を一つ考えてみたい、こう思つておる次第でございします。

○門司委員 時間がちやうど一ぱいになりましたからこれだけしか聞かせませんが、問題になりますのは、実際上の問題としてわれわれが運転者その他と接触をして参りますときに起つてくるのは、交通違反については、ほとんどと言つていいほど運転者の方にあきらかであるといふことです。とつつかまったら最後だ、おれたちの言ひ分は聞いてはくれないのだ、だからできるだけ早く処分してもらふために、それでよからうといふことを言つてしま

う。そして早く外へ出ていって働かなければならぬのだというあきらめがかなりあるのです。それではほんとうの法治国としての態度あるいは新しい憲法に沿ったものではないのであつて、やはり運転者の意見を十分尊重して、そして事の所在を明確にしていこうということが、この際どうしても考えられなければならない。そういたしませんと、こんな法律ができて問題はないかなか解決しない。運転者の心理というものは、大抵あなた方も御存じだと思ふのですが、刑罰が重くなれば事故が減ると思ふのは間違ひだ。どうしてかといふと、罰金が重くなれば、それを返済するためにまたかせがなければならぬ。かせがなければ返せない。そうすると、どうしても無理が出てくる。こういう悪循環を繰り返して行くのです。だから、罰金が重くなつた、刑罰が加重されるようになったからといって、交通事故は減らないと思ふ。まごまごすると逆にふえる。そういう心理がありますから、そういう心理に對してどう対処していくかということについては、やはり運転者が理解し納得のいくような機構、制度がなければならぬ。事故を起さなければ、どんな事故でも運転者が悪いということできめつけられるのであつて、おれたちの言ひ分は通らないのだ。さつき申しましたように、警察へ行つて向かうの言ひ通りに書いて、早く始末をしてもらつた方がいいのだということであきらめてしまふ。そういう立場にありますので、今度の法律でかなり罰金が重たくなつて、これではかろうと考えると、大き

のがあります。そういうものについては、きめるまでの間に半年くらい時間がかかるのです。そうすると、その間に運転者の意見を聞く機会が必ずあると思う。それを親切に聞いてやる心がまえが、ちつともないのじゃないか。ただ手続だけおこなつていふということではなく、そういう点についても少し総合的な――それから運転者に対する理解、要するに事故を起さなかつたことが、次に事故を起さなかつたという心がまえになるような親切な態度が必要ではないかと思ふ。これは運転者自身に聞いてみると、必ず取り扱ひについては問題があると思ふ。ほとんど運転者の意見というものは、いれられない。この辺等についても、やはりこういう刑罰の重い法律をおこなうことになるならば、十分配慮していただきたい。そして運転者の意見を聞いてもらいたい。

○相村政府委員 ただいまお話の点一々ごもつとも存じます。先ほど来申し上げておりますように、総合的な対策について十分配慮して参ることはもちろんでございますし、また運転者の言ひ分を十分に聞く、それには何よりも警察官の態度として、指導的申すところと語弊があるかもしれませんが、あたにかい気持で親切に処理していくという心がまえがなければならぬ。これは私も日ごろやかましく申して、いろいろ指導をいたしておるわけでございますが、まだまだ細部において十分な点が少なくないと思ふ。こういう点は十分に警察官の教養等にも意をいたしまして、國民が納得するような、もちろん法に触れる者について厳正な処置をとるといふことは必要ではあります。一面において、そうした厳罰主義をもつて事を片づけていくというふうな考え方でなしに、ほんとうに協力態勢で、お互いに理解し合ふというふうな態度をもつて事に当たつて参りたいというふうに考える次第でございます。

また最後の、この法律の改正されます場合に、おきます趣旨の徹底の問題でございますが、これについては、特にこの前参議院における審議の過程においても、御注意がございました。わかれわかれとしても、約六カ月の期間をこの準備期間に置きまして、その趣旨の徹底をはかる。これも単にお題目に一般的な趣旨の徹底、教養といふことでなしに、小学生に對しては小学生に對することく、また業者に對しては業者に對することく、運転手の方に對してはこれに對することく、それぞれ立場々々に応じた趣旨の徹底、教

な間違ひだと思ふ。刑罰が加重されたからといって決して減るものじゃない。道路行政とか、環境、いわゆる交通行政の整備の不完全なところに問題が起ころのであります。決してこれでは私は減らぬと思ふ。

従つて最後に聞いておきたいと思ひますことは、刑罰によつて事故をなくしようといふよりも、むしろ私がさつきから申しましたような、関係各省に統合された対策というものが十分立てられると同時に、運転者の苦情を十分聞き得る施設、場所をこの際こしらへてもらいたい。このことは私はできると思ふのです。できると思ふことはどういふことかといふと、調査をとられる、それから罰金がくる。こういう行政処置を受けるのはかなり時間がかかるのですが、一面からいふと、三十三年の決議の中には即決で早く問題を処理してもらいたいといふことが書いてある。しかし、このことは運転者に対する処罰ではありません。道路で一つ事故が起ると、警察がまごまごして、人を通さなかつた、あるいは自動車車の運行を自分たちの職務の關係から妨げる――と言つた、あなた方に怒られるかも知れない、とおくらす。轢死した人があつても、その死骸を動かすことができない。けが人があれば、早く治療に行くことが先でなければならぬ、一応警察が確認しなければならぬといふよりない。こういう問題が出ておこなつてしまふ。こういう処置は早くしてもらいたい。実際の運転者に対する処置は、今の制度でも時間がかかる。特に重い三カ月、六カ月の者、あるいは罰金が現行法で一万円、多いのは四万円とい

養といふことをできるだけいたして参りたいと思ひますし、それに必要なためのある程度の予算も國費において用意をし、また府県についても、そういうことについてできるだけ趣旨の普及徹底のための広報宣伝活動を促して、おるような状況であります。この点は、この法律が単に改正されたといふことではなくて、この改正によつて得られる實質上の法的な利益という問題以外に、この改正を機会に、國民に、この道路交通法についての理解と協力といふものを十分高めていただくということが、また一つのこの全面改正の大いねらいでございますので、特に最後のお話の点についてわれわれとしても努力をして参りたい、こう考えておる次第でございます。

○續議員長代理 本日は、これにて散會いたします。
午後零時三十二分散會

昭和三十五年四月十九日印刷

昭和三十五年四月二十日発行

衆議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局