

第三十四回国会 衆議院 地方行政委員会 議 録 第二十九号

昭和三十五年五月十一日(水曜日)

午前十時三十九分開議

出席委員

委員長代理 理事飯塚 定輔君

理事田中 榮一君 理事加賀田 進君

理事阪上安太郎君 理事門司 亮君

相川 勝六君 龜山 孝一君

川崎末五郎君 高田 富興君

富田 健治君 中島 茂喜君

古川 丈吉君 山崎 巖君

太田 一夫君 佐野 憲治君

安井 吉典君 大矢 省三君

出席政府委員

警察庁長官 柏村 信雄君

警察庁刑事局長 中川 蓮治君

警察庁保安局長 木村 行藏君

運輸事務官 國友 弘康君

(自動車局長)

委員外の出席者

警視 長

(警察庁保安局長)

建設事務官 前田 光嘉君

(道路局長)

五月七日

委員高田富興君及び津島文治君辞任

につき、その補欠として小金義照君

及び中川俊思君が議長の指名で委員

に選任された。

同日

委員小金義照君及び中川俊思君辞任

につき、その補欠として高田富興君

及び津島文治君が議長の指名で委員

に選任された。

に選任された。

同月九日

委員富田健治君辞任につき、その補

欠として古川丈吉君が議長の指名で

委員に選任された。

同月十日

委員鈴木善幸君及び高田富興君辞任

につき、その補欠として富田健治君

及び今松治郎君が議長の指名で委員

に選任された。

同日

委員今松治郎君辞任につき、その補

欠として高田富興君が議長の指名で

委員に選任された。

五月六日

地方財政法第十八条の完全実施等に

関する諸願(細田義安君紹介)(第三

一七〇号)

同(北條秀一君紹介)(第三三三七号)

古物営業法の一部改正に関する諸願

(阪上安太郎君紹介)(第三三三三三三

号)

同月十日

地方公務員退職年金制度確立に關す

る諸願(池田清志君紹介)(第三四三

〇号)

古物営業法の一部改正に関する諸願

外四件(田中榮一君紹介)(第三四五

一七号)

全日制市町村立高等学校教職員の退

職手当全国通算に関する諸願(渡海

元三郎君紹介)(第三五一七号)

大規模償却資産に対する固定資産税

課税の改正に関する諸願(中村幸八

君紹介)(第三五一八号)

は本委員会に付託された。

五月六日

地方財政の健全化に関する陳情書

(愛知県議会議長橋本繁蔵)(第七〇

三三三三)

新市職員の給与引上げに関する陳情

書(土佐市議会議長西原貞)(第八〇

三三三三)

自動車運転免許年令引下げ反対に關

する陳情書(大阪府議會議長村主好

啓)(第八一七号)

地方債の利率引下げに関する陳情書

(札幌市議會議長齊藤忠雄)(第八六

〇号)

地方自治の強化及び健全財政の確立

に関する陳情書(泉佐野市議會議長

大工末由)(第八六一号)

地方公務員の給料引上げに関する陳

情書(札幌市議會議長齊藤忠雄)(第

八六二二二二)

街路灯に対する電気ガス税の免税措

置に関する陳情書(札幌市議會議長

齊藤忠雄)(第八七三三三三)

は本委員会に参考送付された。

本日の會議に付した案件

道路交通法案(内閣提出第五八号)

(參議院送付)

〇飯塚委員長代理 これより會議を開

きます。

浜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、私が委員長の職務を行ないます。

道路交通法案を議題とし、質疑を継

続いたします。安井吉典君。

て、私が委員長の職務を行ないます。

道路交通法案を議題とし、質疑を継

続いたします。安井吉典君。

〇安井委員 道路交通法案につきまし

ては、今日までずっと総括質問が統

き、たとえば特に問題になる酒気帯び

運転の問題、泥よけ、スピード制限、

道路環境の浄化の問題、踏み切りの問

題、あるいはまた道路の改良の問題

等、いろいろな面から問題点がとらえ

られてきたと思いますし、さらにまた

小委員会におきまして逐条について現

在審議が続いているわけでございます

ので、私はなるべく重複しないような

範囲で現在まであまり触れられていな

い罰則の問題とか、あるいは運転免

許の問題であるとか、そういったよう

な点について御質問をいたしたいと思

うわけであります。

まず初めに、この法律は全国一律に

適用になるわけでございますが、積雪

地帯における道路問題、それに関連し

ての交通規制等の問題についてお尋ね

をしたいと思ひます。私は北海道の出

身ですから、雪の中に半年以上閉じ込

められております東北や北陸や北海道

や、そういったような事情について身

をもつて体験をいたしておるわけです

が、十一月ごろからもう雪になって参

りますし、それがずっと三月ごろまで

道路そのものも雪の下になっておりま

す。その雪の上での交通というふうな

事情になるわけであります。雪がとけ

てから今度は凍上が始まります。道路

がものすごくうんで車輪が埋まってし

まうというふうな、そういう道路事情

に入ります。ですから一年間の大体半

分というものが非常にアブノーマルな

道路状態のもとで交通が行なわれる、

そういうことであります。そういうふ

うな事情の中から、たとえばスリップ

の事故とか、雪がずっと両側に積

もつてしまつて、それをブルドーザー

や特殊な雪はねの機械がたくさんでき

ておりますが、そういうようなもので

除雪をする。ですから道路の両側にそ

れが積もつて、箱みたいになつて

いる。その箱の中の交通だといつても

いいような事情です。その雪の高いと

ころから子供がスキーですべりおりて

きて、自動車の下になつてしまふ。そ

ういったような事故もいふぶんあるわ

けです。そういったような特殊な事情

も、この法案の中でもやはり考慮され

ていなければいけないし、さらにま

た、よりよい交通の確保のためには何

としても道路問題であります。道路

問題としてもこの問題の解決が積極的

にはからなければならぬと思ひま

す。

そこできょうは建設省からもおいで

でございますが、まず何をいしても交

通が円滑に進むためには、除雪の問題

が非常に大切だと思ひます。今日の段

階におきまして積雪地帯の除雪の問題

について、冬季交通を確保するという

問題について、政府はどういうふうな

御措置をされ、今後それをどうお進め

になるお考えか、その点から一つお聞

きをしたいと思います。

○前田説明員 積雪地域における道路交通問題は、お話しのように重要な問題でございます。実は昭和三十一年に積雪寒冷特別地域における道路交通の確保に関する特別措置法という法律が通過しましたことは御承知の通りでございます。この法律によりまして、道路五カ年計画と並行いたしました、昭和三十四年の二月に、積雪寒冷特別地域道路交通五カ年計画というものができまして、その計画に従いまして特別に積雪寒冷地における道路交通確保に對して施策を講じております。その施策の内容は、除雪、防雪、凍害の防止、大休こういうふうな項目につきまして、国道、地方道に分けて、それぞれ一定の基準におきまして事業を実施することにしたしまして、三十五年度におきましては、この計画に従いまして予算を計上し、これらの地域における交通の確保に努力をいたしておるわけであります。

○安井委員 積雪寒冷地帯におきましては、とにかく戦前においては、冬はむしろ自動車は通らないものだというふうな考え方があったと思います。ところが戦後米軍が入ってきて、ぐんぐん除雪をして車が走り出すというふうなところから、急に目が開けたような形で、今日まで建設省の方でも今のようなお話の御努力を続けておられるというところをお聞きするわけでありまして、ただ今の段階で、広い雪国の道路全部が今のような御措置で雪がはねられて、どこへでも車が入るといふふうな状態になっていないわけですか。つまり除雪される範囲というものはまだごく限られていて、たとえば北海道なら北海道全土の道路の中のはんのわずか

な部分しか除雪されていないわけですね。それ以外のところには車が走れないというふうな事情があることが一つと。それからもう一つは、都市の中の除雪でも、先ほど私は箱のようないふふうな中に申し上げましたが、一たん雪が、たとえば三十センチくらい降ったときに除雪する。その次にまた降るものから、また降る。そういうものが道の両側にずっと積もりまして、最初の除雪のときからその次の除雪、またその次の除雪、その除雪のたびに結局道幅が狭くなってくるわけですね。町の中の歩道、つまり町並みと、それから箱になった道路との間にはものすごい高さの雪が積もっている。火災なんか起きた場合、そういうものが非常に重大な事故の原因にも現になっているようにも思っています。そういうふうな除雪の仕方そのものにも問題があるように思っています。そこで今言ったように、除雪の質の問題と、いわば量の問題と、こういうふうな言えるかと思

いますが、そのためには、量をふやすという目的では、要するに除雪に對する国の予算というものが、もっともふえなければ交通の確保ができないというところで、さらにまた町の中の雪を十分に排除するというためには、もっと除雪の機械の問題でありますとか、あるいはまたはねた雪の運搬の問題とか、そういうふうな問題の解決が必要ではないかと思ひます。今後において、あるいは現在において、そういうふうな問題についてどういふふうな考慮がなされておられるのか。その点どうかお聞きせ願ひたいと思ひ

す。

○前田説明員 ただいま先生のお話し通り、現在の計画におきましても、積雪寒冷地域における道路全部が、この計画によりまして直ちに道路交通が確保できるという状態ではございません。予算の関係その他におきまして、一定の地域に限り、しかも一定の道路及びその道路の区間ということに限っておりますので、場所によりましては、まだこの計画によりましては積雪の障害を完全に脱却し得ないところもございまして、しかしながら、この計画につきましては、一般の道路計画と並行いたしました作っております関係上、できれば来年度ぐらいからさらに計画を変更いたしまして、さらに大規模な道路計画の一環として、こういう地域における道路問題につきましても十分な予算措置を講じて参りたいと考えております。それから除雪の執行方法でございますが、ただいま先生から御指摘がございましたように、できれば今後なるべく機械化によりまして、機械を十分整備いたしまして効率的な除雪その他必要な事業をしたいと考えております。

○安井委員 それが言葉だけに終わらないで、一つ積極的な御研究をいたしたいと思うわけですね。これと並んで大事なことは、除雪によつて何月かの雪のある期間交通が確保されましても、雪がすっかりなくなつてから、今度はさつき申し上げました凍上現象が始まるわけですね。これは完全舗装の終りました道路につきましても、問題は無いにいたしても、御承知のように大部分が砂利道であるわけですね。その砂利道もすっかり古くなって、初めはマカダム式のきつちりした積み方であつたと思ひますけれど

も、それがすっかり下が泥になってしまつて、表面の雪をはぐことによつて、今までは雪でおおわれている段階では、その雪に保護されて路面の凍上を防がれていたと思ひますが、それが除雪されることによつてじかに冷たい温度が地下にしみ込む。地下におけるいわゆる霜柱現象が起きて、それがすつかり雪がなくなつて道路の表面がからからにかわいてから下部の水が解け初めて、それがおもちを焼いたとき

のあんこが飛び出るようにぶつと飛び出してくる。そこを重車両が通るものから、それこそ文字通りの泥んこ道になってしまふ。そういうような状態が年ごとと続いているわけですね。これはもう冬に車が通れないよりも、むしろ春先になつて道路がすつかりかわいてからそういうような状態になつて交通が全く途絶するといふ場面が非常に多いわけですね。冬じゅうバスが通つていて、雪が解けてからバスが二カ月ぐらいの間ストップする。そういうような状態が現在まで続いているわけですね。これも除雪との関連において非常に重要なわけで、さっきの積雪道路の關係でその土を砂利に置きかえ

るといったような改良事業が今進んでいるように聞かれています。この問題はそういうふうな予算の問題によつて工事を進めるといふのと、もう一つは、やはりもう少し何か科学的な、これらの凍上現象を防いだりするといふふうな改善の余地もないかといふことを私どもしろうとながら考えるわけでありまして、その点についてはどうでしょう。

○前田説明員 だんだんと道路整備につきまして、ただいま御指摘のように積雪地域における問題、特に従来よりも東北地方あるいは北海道地域における道路整備といふものは進んで参りましたので、しかも、そういう地域において相当重車両が通る関係もありまして、最近、われわれの方におきましても特別にこの積雪地域における道路の構造につきましては、研究所あるいはその他におきまして研究をしながら、工事を進めております。今後はそういう研究に基づきまして、ただいま先生の御指摘になりましたような点も十分考慮しながら、特に重点の置かれる東北地方あるいは北海道地方における道路整備につきましては、技術的にも注意をしながら工事を進めていきたいと考えております。

○安井委員 いずれにしても、同じ日本の国のうちなんです。一年の半分だけが普通の自動車の交通時期で、あとの半分はもう、寝て暮らさないにいたしまして、非常に苦労した交通状態、その中において運輸をする人も苦労をされているし、車もずいぶんいたむわけですね。そういうふうな事情が一日でも早く改善できるような御努力を積極的になつて願ひたいわけですね。

そこで、これらの状況における交通規制の問題であります。先ほどちよつと申し上げましたように、車輪がすべるというふうな問題、これはチェーンを巻いてすべりをとめるとか、あるいはまた最近スノー・タイヤの問題も出てきておるようでありまして、そういうふうな事故防止についての特殊な配慮といふものが必要ではないかと思ひますが、そのすべるといふ問題について、車両の問題を扱う

○國友政府委員

○安井委員 同じく

と思います。です

1

とか、停車の問題

○木村(行)政府委

100

○安井委員 あと

を一つ十分に織り

1. *Journal of the American Medical Association*, 1997; 278: 1039-1044.

ではもちろんなり

きな問題だと思い

そうかとい

滑にする上にも大

10

た。ですからそういうような意味で、交通安全協会というお話もございまして、けれども、政府自体が一つ積極的にそういったような面についての御配慮が必要であると思ひます。

そこで軽車両の問題だけではなしに、一般的な歩行者をも含めたいわけの交通安全教育という面につきましては、現在の段階でもまだまだといったような気がするわけです。最近の報道によりまして、子供の交通事故というものは決して減っていない。そういうふうなことも聞くわけでありまして、交通安全教育を学校教育の中に織り込むといったような問題、さらにまた歩行者教育の徹底、こういったような点について、この法の改正を機会にどういうふうな方向でお進みになろうというお考えか、その点を一つ伺ひます。

○木村(行)政府委員 ただいまの点は非常に重要な点でありまして、これは内閣に設置されておりますところの交通安全防止対策本部の席上において、具体的な案を提出いたしまして、その場合に文部省も出ておりました、学校方面のカリキュラムに十分に今後交通の問題を、それぞれの段階に於いて、相当の程度にだんだん高まっていくな形における交通安全教育をしてもらいたいということを、文書をもつて資料を出しております。また今後この法案が通過いたしました際には、さらに広報活動というものが非常に重要な問題になりますので、これにつきましても、具体的に、私たちの手元におきましても広報計画というものを立てております。この法案が通過しました直後、大体一カ月間を第一期といたし、さらに第二期といたしまして

は、七月から八月にかけて約一カ月半か二カ月くらいの間を第二期と考えまして、さらに第三期は、秋に全国交通安全運動の旬間が毎年行なわれておりますので、その時期を中心にして、相当それに盛り上がり期を期しまして、第三期の広報活動をいたして、あらゆるマス・コミ、あるいは関係団体、あるいは学校その他を活用いたしまして、すべて大がかりに一つPRをして参りたいということ、具体的な計画を立てておきますので、この点につきましては十分に万全を期して参りたいと思ひます。

○安井委員 この法案の審議も、衆議院段階でもだんだん終わりに近づいてきていますのでありますが、大体施行はいつごろというふうにお考えでございしますか。

○木村(行)政府委員 この法案にもありますように、通過後六カ月以内で施行したいと思ひますが、おおよそのめどは十一月中旬ごろかと思ひます。

○安井委員 先ほど交通安全協会のお話もございましたが、この拡充強化によつて道路交通についての啓蒙普及をしようという問題は、さきの衆議院の決議の中にも出ていたと思うわけでありまして、現在の全国的な活動の状況、さらに今後その組織の刷新や活動の拡充強化といったような面について、どのような御配慮があるか、その点一つお聞かせ下さい。

○木村(行)政府委員 現在日本交通安全協会という名称のもとに交通安全協会がございまして、これは各県におおむね県単位の交通安全協会がございまして、その県単位の

の交通安全協会を主としてメンバーにして、その連合体みたいな形になっております日本交通安全協会は、発足当時、一応財団法人として発足すべく、寄付行為も作り、定款も作っておりますが、遺憾なことに、今日までまだ財団法人になつておりません。従いまして、いわば一種の任意団体であります。この団体は、おおよそ毎年三百万円、ないし四百万円程度の予算をもつて活動しております。主として秋と春の二回総会を開きまして、その総会でいろいろな計画を立てまして、第一線である計画に於いて実行しておるのですけれども、おもな事業は、交通安全教育といひますか、パンフレットを出したり、あるいは関係機関との連絡を密にしまして、交通安全の協力をしていただいております。安全運動の協力をしていただいております。しかし、実際、率直に申し上げまして、必ずしも活動が十分でないというところは、この前の衆議院の決議の際においても論議されたように私たちが考えるのであります。従いまして、私たちの方におきましては、直接これを監督とかあるいはその役にたっているわけではありませぬけれども、非常に関係の深い団体でありますので、側面的に何らかの形において、安全協会というものを補つて充実した、あるいは強力な活動の面において、十分に協力すべきではないかというのを考えております。日本交通安全協会の責任者ともいろいろ相談をいたしております。そういう意味におきまして、できるだけ組織の上において、あるいは具体的な面において、さらに相当の飛躍をしていくような方向に協力いたすべく、いろいろ

検討、相談をいたしておる段階であります。

○安井委員 交通安全協会の全国規模のもの、あるいは地方規模のもの、それと違ふと思ひますが、国やあるいは地方公共団体が財政援助をするという問題ですが、現状はどうなつておりますでしょうか。

○木村(行)政府委員 日本交通安全協会に對しましては、国の補助はございません。また各府県の交通安全協会に對する国の補助も、もちろんございませぬ。ただ各都道府県単位の費用で、安全協会に補助金を出している県も相当ございします。もちろん出ていないところもありまして、出している県も相当ございします。

○安井委員 地方なんかへ行きますと、大部分が車を持つている人、あるいは運転者、あるいは地方公共団体の財政援助とでも申しますか、そういうふうなものでまかなつておるようでありまして、仕事の内容も、たとえば信号機を買つて寄附するとか、あるいはまた道路標識が十分国や地方公共団体が手が回らないので、安全協会が金を出して準備をする、そういったような動きがありますが、その信号機の問題や道路標識の問題は、それぞれ国や地方公共団体の当然の仕事であつて、交通安全協会にそれを持たせるということは、何かちょっと筋が違つていないかと思ひますが、どうでしょう。

○木村(行)政府委員 信号機なりあるいは道路標識なりにつきましては、当然国が補助金を出しまして、それに対応する額を都道府県費で出し、設置するというのが本筋の形でありまして、それにつきましても、私たちにおきま

しても毎年相当の予算を要求しまして、大蔵省と折衝しておるわけでありまして、大蔵省も、必要額の何分の一かに至らぬくらい、非常に不意な状況で予算が認められております。従いまして、現実においては第一線で、道路標識なり信号機について、設置すべき個所がなかなか設置されないという点もございします。そういう点につきましても、ほんとうにやむを得ざる手段で、安全協会なりに財的にそれを援助してもらつて設置するということ、これは、本筋ではありませぬけれども、やむを得ない措置としてそういうふうになつております。しかし、できるだけそういう点は解消いたしまして、国及び都道府県の責任で設置すべきではないかと私も思つております。

○安井委員 交通法規にいたしまして、国全体の道路における危険防止や、交通安全と円滑をはかるというふうなうたい出で、国の施策として強く打ち出されているわけですが、ですから、このような考え方を国民全部に知つてもらつて、それに協力してもらふということ、これは国の当然の仕事だと思ひます。また今言いましたように、信号機の問題や道路標識の問題にいたしまして、やはり地方団体あるいはときには国の場合もあると思ひますが、これも国の当然の仕事です。ただこの交通安全の問題に民間の関心を深めてもらふ、そういうようなことからこの普及教育の問題に民間の参加を求めてそれを進めていく、それがこの交通安全協会というもののほんとうのあり方だと思ひます。ところが、今言いましたように信号機を作つたり、道

路標識のお手伝いをする、それだけで終わるというふうなことであれば、これは本来の意味が全然ないわけですね。ですから、その交通安全協会が本来の実質的な交通安全活動というものをどしどし進めていくというふうな方向に御指導を願わなければいけないと思います。その際において、今申し上げましたように安全指導ということも国の本来の任務だとすれば、この交通安全協会にも国や地方公共団体が積極的に財政援助をしていく、当然国なら国がやるべき仕事をかわってやってくれているのですから、それを財政援助という形で安全協会に渡して、安全協会の協力を得ながら進めていく。こういうことは非常に望ましいことではないかと思うのですが、どうでしょう。

○亀山委員 関連。ただいま同僚安井委員の御質問、われわれもまことにごもっともと思います。それで今のお話の日本交通安全協会が財団にもまだようならぬというのはいまことに遺憾千万です。これは警察庁におかれて十分育成強化していただきたい。同時に、今安井委員のおっしゃいましたように国からの財政援助が当然あるべきだと思います。現に消防協会に対しても国費をもって補助をしておられる現状です。それは名目はいろいろあります。そういう点について警察庁当局は、三十六年度の予算にはぜひ強力でこれを要求していただきたと思うのですが、今の安井委員の御質問に関連して、その所信を一つお伺いしたい。

○柏村政府委員 安井委員並びに亀山委員からのお話、まことにごもっともであると存じます。国なり地方団体な

りの財政において十分にまかない切れないのを民間の団体においてむしろ現在の行き方というものは筋違いであると思います。安井委員のお話しのように、交通安全協会は非常にりっぱな目標をもって仕事をいたしており、またそういう方に推進すべきものであるというわけでございします。われわれといたしまして、当然国で持つべき道路標識であるとか信号機であるとか、そういうようなものは国、地方団体の負担として、出し、なおさらに国あるいは国民全体をあげて交通安全運動というものを推進していくべきこの情勢下におきまして、交通安全協会というものをさらに組織的にも財政的にも強化するために、国、地方団体がむしろそういう方向に援助をしていくということについて、私も今後できるだけ努力をいたして参りたい、かように思っております。

○安井委員 そこで名案があるわけですが、交通取り締まりによつてできた罰金をこちに回したら、どうですか。大体現在でも罰金は一年間に、この交通取り締まりの関係でどれくらい上がっているわけですか。それから今度まただいたい値上げをするようですが、だいたい増収になるのじゃないですか。その点どうでしょう。

○木村(行)政府委員 現在罰金の年収は、大まかにいって二十億くらいあります。今度罰金が増えれば、その比率通りにいきまされども相当上がるのじゃないかと思う。三倍とか四倍とかいうふうになると思っています。

○安井委員 大体十倍に値上がりしておるようですから、平均十倍ですか

ら、これは二百億くらいになるのかも知れませんが、その罰金をそっくりそのまま交通安全協会にというふうなことはならないにしても、そうしてまた交通安全協会が一生懸命にやれば国の罰金収入が減ってくるかもしれない。しかしそれは減った方がいいのですし、それをそのまま回せということに申しませんけれども、国が本来やるべき仕事をやっているのですから、そういう意味で積極的な財政確保の問題を、これは長官も今おっしゃいましたけれども、一つ積極的に前進をいたしたいと思うわけですが。

○阪上委員 今の交通安全協会の問題なのですが、これは実態をよく見ると、今補助金等が出ておりますけれども、実際これができ上がっていった原因を調べてみると、安全協会自体が交通安全の運動を展開するとかいうことは二の次であって、本来のねらいは、やはり寄付金を取って、交通警察が金がないためにどうにもならぬので、こういう名称のもとにこれを作ったというのが、私は歴史的なこれができたときの理由じゃないかと思う。そこで今われわれの同僚議員から、逆にこれに対して補助金をぶつけていこうという一つの話も出てくるのですが、今の段階における交通安全協会というものは、別に法的に規定されたものでも何でもない。従って地方自治法からいいますと、こういうものに補助金をぶつけていくというところは、寄付金、分担金、負担金等の禁止の法律の建前からいえば違反になるだろう。ただし、一定の財政規模の枠内において許されておる範囲内のことにはなろうか

と思うのです。そこでこういうものをとって育てていくということになるならば、そうして今言われたお説のように、国にかかわって交通安全をやっていく協会であるということであるならば、警察のこれに対する指導なり運用について、相当がらつと方向を変えた考え方を持たなくては行けない。それが今までのような寄付金集めの一つの道具にすぎないという考え方であるならば、私はやはり補助金の関係等については、私はやはり補助金を持つべきではないという考え方を持つべきです。しかしながら非常に交通警察が手狭で困っておる、こういった民間の協力というものが必要であり、しかも協力のあり方が、警察行政でやるべきものをかわってやるのだという考え方じゃないところのものに持つていく必要があると思うのですが、この点長官どうお考えになりますか。

○柏村政府委員 ただいま阪上さんのお話のように、交通安全協会のお話といたしまして、歴史的な経過は、目的としては確かに崇高なものを持ちつつ、現実にはそうでない筋違いな行き方をとつていた面が相当あったのじゃないかと私も思います。これは先ほど申し上げましたように、まさに是正すべきものであろうというのをわれわれも考えておりますので、特に今回の道路交通法の全面的な改正ということを通じて、交通安全協会も、本来そのうたわわっているような目的に沿って活発に機能を発揮できるように、われわれとしてはできるだけの努力をして参りたいと思つております。国なり地方団体の肩がわりをさせる、特に財政的に肩がわりをさせるというようなごさくな考え方というものは

の際拭拭して参りたい。そのためにはわれわれも大いに努力しなければいけません。国の財政あるいは地方財政の問題とも関連いたしますので、また皆様方の御協力も御支援もお願いしたいというふうに考えております。

○阪上委員 さらにこれに関連いたしまして、先ほど安井委員からお話がありました例の信号機等の設置に要する経費の負担が、こういった交通安全協会からも出ておるし、あるいは交通安全協会でもなくとも、その地域の部落会なりあるいは町内会等からも出ておる。そこで、そのこと自体についてとかく私は申し上げるのじゃないのですが、一般にながめて見ますと、どうも公安委員会、警察では、当然信号機をつけてもらわなければならぬようなところにつけていない。そうしてこれをつけてくれという陳情が山ほどあるわけなのです。ところが、なかなか公安委員会はこれに応じない。理由の一つとしては経費の問題がある。いま一つは、いろんな距離等の関係で、あまりにもひんぱんに自動車をとめるという円滑を阻害するのじゃないかという一般的なながめてみると、どちらかというと、やはり経費の面でどうもつけることができないというふうな場合が多い。そこで仕方がないので、それでは金を出してでも設置してもらわなければいかぬといつて、金を出して設置してくれといつて、寄付金まで集めて設置の申請をしその実現を要請するのですが、そこまでするまでもなかつたなかなか設置されない。聞いてみる

と、ただ単にそういう装置のための一時的な費用ばかりでなく、もっと深いところのものがあって、そのことのために——ある場合においては、直ちに警察官一名をつけるということにはならぬかもしれないが、やはり機械のことでですから、これに対しては常日ごろ十二分に検査もし、完璧を期さなければならぬということでもございましょうし、それからまた電燈料金の問題等も出てきて、維持経費が非常にかかる。こういうことから、なかなかそこまでいってもなおかつ設置に足りないというものが、今はなんとなくある現実の姿じゃないかと思う。さらに私はこの点について意見も入れてみたいと思うのです。この今回の法案等を見まして、この点については何ら十二分に措置がされていらないように思う。設置することができるといふことになっておるのですが、これを設置しなければならぬという強い義務的な事項は一つもない。この交通信号機については、他の条文によつて一定の交通量その他については公安委員会が調査するようになっておりますけれども、これは、何らかの一定の基準のものについて義務的にあくまでも設置しなければならぬというふうな方向へ強く持つていくことがほんとうに新しい交通法の行き方じゃないかと思う。これはどのポイントな問題を放置しておいて、何らかの義務づけがないというところに問題点があると思う。なお、道路の幅その他についても、ただ公安委員会が調査するということとで、調査しておいたって何の役にも立たない。これに対して、何か道路管理者に対して報告なり何なりする措置も全然講じられない。

あるいは国の補助金についても十分な措置がとれなかったということについては非常に遺憾でございますが、今回の改正を機会に、そういう点についても飛躍的に増強して参るよう努めて参りたいと考えております。

を強くお考えになっておかなければならないのじゃないかと思う。一歩譲つたとしても、どうせこれはわれわれは修正をしてもいいと思つておられますので、いじりますよ。ですから、ただ単に簡単に設置することができずにはなくして、設置することに努めなければならぬというふうなことをくわいまいで、表現の方法としてはその辺まで持つていっていいのではないかとはいふ考え方もある。どうですか、さらにもう一べん伺つておきたい。

たい、こう考えておりますので、おまかせ願いたいと思います。

○柏村政府委員 信号機の設置につきましては、もちろん合理的な交通の問題の検討から、当然ここにはつけるべきである、またこういうところにつけることはかえつてまずいというふうなものもございましょう。そういう点を科学的に検討して、やはり作るべきところには当然——これはできるといふことになっておりますけれども、警察としてやはり設置すべきものというふうなところに、何を申し上げておきます。それにつきまして、何と申しましても財政的な問題が基本になるわけでございます。科学的に検討して当然つけるべきところについていないというふうなことがないように、財政的に国、地方団体のこういうことについての関心を高めていく。警察として参るということにいたしたいと考へるわけでございます。法規で設置義務することができるといふことは、当然に設置すべきところには設置しなければならぬという、何と申しますか、そういう権限を与えられている限りにおいて、当然にそういう方向にいくべきものであらうというふうな考へるわけでございます。今まで十分にそういう点についての警察なりあるいは地方団体なりの関心が深まらなかった、

○阪上委員 そういふ御答弁ではちよつと満足ができないのです。私も長い間大阪の衛星都市の市長をやつておつたのですが、私のようなきわめて端的にものを言う男が公安委員会にねじ込んで、なかなかつけ得ないのです。費用が足らぬなら出そうじゃないか、こういうことまで言つても簡単につかない。大阪の場合でも、伊丹—京都間の国道なんかにおいても随所に切実な希望があるのです。そして毎年々々、住民は三年も四年もかかって陳情これ努めておるのです。そのしりはず自自治体を持つてきています。この交通信号機をつけるわけによつて市長の当選得票の度合いが変わるくらい影響力を持つておる。市町村長も一生懸命になつておる。これはほんとうの話なんです。ところがなかなかつかない。そこで今言われたような、長官の考へられているようなことではとてもこれはつきませんよ。まして設置することができるといふことでは、これははっきり言えば、ほうつておいたつて作つたつていいのですよ。いろいろ御意見もあるでしょうし、予算もあるでしょうけれども、予算の負担区分等については、別に考へられるのではないですか。現在の警察が府県警察であるからといって、府県にのみやらせなければならぬということにもなりやしないと思うのです。でありますので、やはりこれを義務づけていく方向

これは法律の文面を設置するようにならなければならぬとする、あるいは設置しなければならぬとかりにしてみる、その判断を公安委員会なり警察なりというものがするといふ建前にありますと、これはちよつと逆なことを申すようで申しわけございませんが、結局そういうことになつて財政的な裏づけというふうなことがかりにできないと、設置しなければならぬと判断にきていないのだというふうな言いのがれも——私はそういうことは好みませんが、行なわれ得るわけでございます。やはり十分に科学的に検討して、設置すべきところには設置し得るよう、財政的にも、また考へ方としても、そういう方に指導をして参るといふことが必要ではなからうかと思ひます。

それからやはり法にそういうふうな予算の伴う格好になつてくると思ふのですけれども、負担区分の問題で考へられるのですが、法でそういうふうな規制しておくことによつて、初めて各自治体とも力を入れて設置に努力するのじゃないか、こう思ふのです。この点は自治体運営をやつてごらんになつたらおわかりになると思ふ。法律でばしつときめると、予算に紐さざるを得ないので。そういうことからこんな

ていない。それと同じように、この信号機についても、設置義務というふうなものについては何ら確立されていらないということなのでありますが、こういうことも措置しなければやはりだめじゃないかと思う。これを義務づけるような法規に変わる考へ方はありますんか。

○阪上委員 そういふ御答弁ではちよつと満足ができないのです。私も長い間大阪の衛星都市の市長をやつておつたのですが、私のようなきわめて端的にものを言う男が公安委員会にねじ込んで、なかなかつけ得ないのです。費用が足らぬなら出そうじゃないか、こういうことまで言つても簡単につかない。大阪の場合でも、伊丹—京都間の国道なんかにおいても随所に切実な希望があるのです。そして毎年々々、住民は三年も四年もかかって陳情これ努めておるのです。そのしりはず自自治体を持つてきています。この交通信号機をつけるわけによつて市長の当選得票の度合いが変わるくらい影響力を持つておる。市町村長も一生懸命になつておる。これはほんとうの話なんです。ところがなかなかつかない。そこで今言われたような、長官の考へられているようなことではとてもこれはつきませんよ。まして設置することができるといふことでは、これははっきり言えば、ほうつておいたつて作つたつていいのですよ。いろいろ御意見もあるでしょうし、予算もあるでしょうけれども、予算の負担区分等については、別に考へられるのではないですか。現在の警察が府県警察であるからといって、府県にのみやらせなければならぬということにもなりやしないと思うのです。でありますので、やはりこれを義務づけていく方向

それからやはり法にそういうふうな予算の伴う格好になつてくると思ふのですけれども、負担区分の問題で考へられるのですが、法でそういうふうな規制しておくことによつて、初めて各自治体とも力を入れて設置に努力するのじゃないか、こう思ふのです。この点は自治体運営をやつてごらんになつたらおわかりになると思ふ。法律でばしつときめると、予算に紐さざるを得ないので。そういうことからこんな

たい、こう考えておりますので、おまかせ願いたいと思います。

○阪上委員 そういふ御答弁ではちよつと満足ができないのです。私も長い間大阪の衛星都市の市長をやつておつたのですが、私のようなきわめて端的にものを言う男が公安委員会にねじ込んで、なかなかつけ得ないのです。費用が足らぬなら出そうじゃないか、こういうことまで言つても簡単につかない。大阪の場合でも、伊丹—京都間の国道なんかにおいても随所に切実な希望があるのです。そして毎年々々、住民は三年も四年もかかって陳情これ努めておるのです。そのしりはず自自治体を持つてきています。この交通信号機をつけるわけによつて市長の当選得票の度合いが変わるくらい影響力を持つておる。市町村長も一生懸命になつておる。これはほんとうの話なんです。ところがなかなかつかない。そこで今言われたような、長官の考へられているようなことではとてもこれはつきませんよ。まして設置することができるといふことでは、これははっきり言えば、ほうつておいたつて作つたつていいのですよ。いろいろ御意見もあるでしょうし、予算もあるでしょうけれども、予算の負担区分等については、別に考へられるのではないですか。現在の警察が府県警察であるからといって、府県にのみやらせなければならぬということにもなりやしないと思うのです。でありますので、やはりこれを義務づけていく方向

それは法律の文面を設置するようにならなければならぬとする、あるいは設置しなければならぬとかりにしてみる、その判断を公安委員会なり警察なりというものがするといふ建前にありますと、これはちよつと逆なことを申すようで申しわけございませんが、結局そういうことになつて財政的な裏づけというふうなことがかりにできないと、設置しなければならぬと判断にきていないのだというふうな言いのがれも——私はそういうことは好みませんが、行なわれ得るわけでございます。やはり十分に科学的に検討して、設置すべきところには設置し得るよう、財政的にも、また考へ方としても、そういう方に指導をして参るといふことが必要ではなからうかと思ひます。

それからやはり法にそういうふうな予算の伴う格好になつてくると思ふのですけれども、負担区分の問題で考へられるのですが、法でそういうふうな規制しておくことによつて、初めて各自治体とも力を入れて設置に努力するのじゃないか、こう思ふのです。この点は自治体運営をやつてごらんになつたらおわかりになると思ふ。法律でばしつときめると、予算に紐さざるを得ないので。そういうことからこんな

たい、こう考えておりますので、おまかせ願いたいと思います。

○阪上委員 そういふ御答弁ではちよつと満足ができないのです。私も長い間大阪の衛星都市の市長をやつておつたのですが、私のようなきわめて端的にものを言う男が公安委員会にねじ込んで、なかなかつけ得ないのです。費用が足らぬなら出そうじゃないか、こういうことまで言つても簡単につかない。大阪の場合でも、伊丹—京都間の国道なんかにおいても随所に切実な希望があるのです。そして毎年々々、住民は三年も四年もかかって陳情これ努めておるのです。そのしりはず自自治体を持つてきています。この交通信号機をつけるわけによつて市長の当選得票の度合いが変わるくらい影響力を持つておる。市町村長も一生懸命になつておる。これはほんとうの話なんです。ところがなかなかつかない。そこで今言われたような、長官の考へられているようなことではとてもこれはつきませんよ。まして設置することができるといふことでは、これははっきり言えば、ほうつておいたつて作つたつていいのですよ。いろいろ御意見もあるでしょうし、予算もあるでしょうけれども、予算の負担区分等については、別に考へられるのではないですか。現在の警察が府県警察であるからといって、府県にのみやらせなければならぬということにもなりやしないと思うのです。でありますので、やはりこれを義務づけていく方向

それは法律の文面を設置するようにならなければならぬとする、あるいは設置しなければならぬとかりにしてみる、その判断を公安委員会なり警察なりというものがするといふ建前にありますと、これはちよつと逆なことを申すようで申しわけございませんが、結局そういうことになつて財政的な裏づけというふうなことがかりにできないと、設置しなければならぬと判断にきていないのだというふうな言いのがれも——私はそういうことは好みませんが、行なわれ得るわけでございます。やはり十分に科学的に検討して、設置すべきところには設置し得るよう、財政的にも、また考へ方としても、そういう方に指導をして参るといふことが必要ではなからうかと思ひます。

それからやはり法にそういうふうな予算の伴う格好になつてくると思ふのですけれども、負担区分の問題で考へられるのですが、法でそういうふうな規制しておくことによつて、初めて各自治体とも力を入れて設置に努力するのじゃないか、こう思ふのです。この点は自治体運営をやつてごらんになつたらおわかりになると思ふ。法律でばしつときめると、予算に紐さざるを得ないので。そういうことからこんな

たい、こう考えておりますので、おまかせ願いたいと思います。

○阪上委員 そういふ御答弁ではちよつと満足ができないのです。私も長い間大阪の衛星都市の市長をやつておつたのですが、私のようなきわめて端的にものを言う男が公安委員会にねじ込んで、なかなかつけ得ないのです。費用が足らぬなら出そうじゃないか、こういうことまで言つても簡単につかない。大阪の場合でも、伊丹—京都間の国道なんかにおいても随所に切実な希望があるのです。そして毎年々々、住民は三年も四年もかかって陳情これ努めておるのです。そのしりはず自自治体を持つてきています。この交通信号機をつけるわけによつて市長の当選得票の度合いが変わるくらい影響力を持つておる。市町村長も一生懸命になつておる。これはほんとうの話なんです。ところがなかなかつかない。そこで今言われたような、長官の考へられているようなことではとてもこれはつきませんよ。まして設置することができるといふことでは、これははっきり言えば、ほうつておいたつて作つたつていいのですよ。いろいろ御意見もあるでしょうし、予算もあるでしょうけれども、予算の負担区分等については、別に考へられるのではないですか。現在の警察が府県警察であるからといって、府県にのみやらせなければならぬということにもなりやしないと思うのです。でありますので、やはりこれを義務づけていく方向

それは法律の文面を設置するようにならなければならぬとする、あるいは設置しなければならぬとかりにしてみる、その判断を公安委員会なり警察なりというものがするといふ建前にありますと、これはちよつと逆なことを申すようで申しわけございませんが、結局そういうことになつて財政的な裏づけというふうなことがかりにできないと、設置しなければならぬと判断にきていないのだというふうな言いのがれも——私はそういうことは好みませんが、行なわれ得るわけでございます。やはり十分に科学的に検討して、設置すべきところには設置し得るよう、財政的にも、また考へ方としても、そういう方に指導をして参るといふことが必要ではなからうかと思ひます。

それからやはり法にそういうふうな予算の伴う格好になつてくると思ふのですけれども、負担区分の問題で考へられるのですが、法でそういうふうな規制しておくことによつて、初めて各自治体とも力を入れて設置に努力するのじゃないか、こう思ふのです。この点は自治体運営をやつてごらんになつたらおわかりになると思ふ。法律でばしつときめると、予算に紐さざるを得ないので。そういうことからこんな

たい、こう考えておりますので、おまかせ願いたいと思います。

○阪上委員 そういふ御答弁ではちよつと満足ができないのです。私も長い間大阪の衛星都市の市長をやつておつたのですが、私のようなきわめて端的にものを言う男が公安委員会にねじ込んで、なかなかつけ得ないのです。費用が足らぬなら出そうじゃないか、こういうことまで言つても簡単につかない。大阪の場合でも、伊丹—京都間の国道なんかにおいても随所に切実な希望があるのです。そして毎年々々、住民は三年も四年もかかって陳情これ努めておるのです。そのしりはず自自治体を持つてきています。この交通信号機をつけるわけによつて市長の当選得票の度合いが変わるくらい影響力を持つておる。市町村長も一生懸命になつておる。これはほんとうの話なんです。ところがなかなかつかない。そこで今言われたような、長官の考へられているようなことではとてもこれはつきませんよ。まして設置することができるといふことでは、これははっきり言えば、ほうつておいたつて作つたつていいのですよ。いろいろ御意見もあるでしょうし、予算もあるでしょうけれども、予算の負担区分等については、別に考へられるのではないですか。現在の警察が府県警察であるからといって、府県にのみやらせなければならぬということにもなりやしないと思うのです。でありますので、やはりこれを義務づけていく方向

それは法律の文面を設置するようにならなければならぬとする、あるいは設置しなければならぬとかりにしてみる、その判断を公安委員会なり警察なりというものがするといふ建前にありますと、これはちよつと逆なことを申すようで申しわけございませんが、結局そういうことになつて財政的な裏づけというふうなことがかりにできないと、設置しなければならぬと判断にきていないのだというふうな言いのがれも——私はそういうことは好みませんが、行なわれ得るわけでございます。やはり十分に科学的に検討して、設置すべきところには設置し得るよう、財政的にも、また考へ方としても、そういう方に指導をして参るといふことが必要ではなからうかと思ひます。

それからやはり法にそういうふうな予算の伴う格好になつてくると思ふのですけれども、負担区分の問題で考へられるのですが、法でそういうふうな規制しておくことによつて、初めて各自治体とも力を入れて設置に努力するのじゃないか、こう思ふのです。この点は自治体運営をやつてごらんになつたらおわかりになると思ふ。法律でばしつときめると、予算に紐さざるを得ないので。そういうことからこんな

たい、こう考えておりますので、おまかせ願いたいと思います。

ものは数多く実現されてくると私は思う。これはぜひとも義務規定に変えてもらうように努力してもらいたい、こう思うのです。

○門司委員 ちよっと一つだけ関連して。今のやりとりを聞いておりますと、非常な不安が一つある。それは法律自身の性格ですが、今までの道路交通取締法というのを「取締」という字句を除いて、そうして大体基本法のよ

うな形で出されておるのだが、そこで問題になってくるのは、法の性格上これは交通の事故予防法であるのか、取締法であるのかというのを、まだ私も法全体を見て迷っているのです。どうも長官の答弁を聞いておると、やはり取締法のようなにおいがあるのです。これはほんとうに交通事故の予防法だという考え方が強く出てくれば、今阪上委員から話されたようなことは、ある程度規定づけられると思う。この法案の中に、やはりそういう予防法とあるならばもう少しはっきりしておいたらどうかと思うところが幾つかある。取締法ならば別ですよ。何

も事故の起こったときに出ていって取り締まればいいのだから、大してむずかしいことはないと思うけれども、予防法であるという原則が立てられるのなら、もう少しそういう直し得るならばやはり直さなければならぬところがある。幾つかありはしないか、こう考えるわけですか。だから、そこはどっちにウエイトを置いておいてなるのですか。説明では、今までの取締法から飛躍したような、あるいは基本法のよなことになってはいるが、取り締まりの基本法であつてはならぬと私は思うのです。やはり予防法の基本法でなければ

ばならぬと思うのですが、これはどうなんですか。それだけ聞いておけばいいのですかね。

○柏村政府委員 これは前々から申し上げておりますように、必要によつてもちろん取り締まりということもございしますけれども、この法律の精神というものは交通の安全、円滑を期するといふことが主眼でございします。そしてそれに対して必要な限度において取り締まりをするといふことがついで出てくる問題と考えておるわけでございします。

それから、ただいまの阪上さんのお話に私、お答え申し上げたわけでございしますが、公の機関について何々することができ、こう書いたのは、任意に自分の恣意で、やりたいときはやってもよろしいというふうな精神のものではなくして、やはりそういう必要がある場合には当然なすべきものであるという義務づけといふものがそこに精神にあるといふふうな解釈すべきものと私は思うのでありまして、できると書いてあるからやりたいときにやるのだ、やりたいくないときはやらないういんだというふうな法を解釈すべきものではなくて、いやしくも公の機関がそういう権限を与えられていれば、その権限を行使すべき必要がある場合に

おいては、行使しなければならぬといふような精神として解釈すべきであらうし、警察としても、またそういうふうな努力すべきであるといふふうに考へていられるわけでありまして。

○阪上委員 これは今言われたような精神的に義務づけたものであるという解釈ですが、わからぬことではないのです。しかしながら、もしそれが民間

でもって、これはどうしても交通信号機をつけなければならぬのに警察の方ではつけてくれぬ、だから一つおれたちの方でつけようかということになったときに、これは禁止されるのでしょう。この法文から解釈してそういうことは許されないのです。そうすると、これは私は先ほどからいろいろ実情を申し上げているのだが、やれないのですよ、実問題として。だからこの精神的な規定というふうな解釈は、わからぬことではないけれども、それじゃとても住民が望んでいる方向へは持っていけませんよ。今門司さんもおっしゃったように、単なる取締法でないといふことは、われわれも期待して、そういうふうな解釈しつつこの法案の審議をやっているのです。これはあなたの方でやらぬというのだったら仕方がないけれども、やらぬというのだったら、この法案は私は反対しなればならぬかもしれない。こういうことになつてくる。またこれは小委員会等でさらに検討することになつてしま

しょう。

○安井委員 今、門司委員からも阪上委員からも、取締法が予防法かという問題が出ましたので、その点にちよつと触れたいと思つていますが、この道交法の問題を中心としたしましていろいろな人と会つてお話をしてみますと、特に運転者の人たちが出てくる問題

は、この条文のそれぞれについての問題点よりも、警察官の取り締まりの態度といったような点に非常に大きく不満がうつせきしているといふようなことを、私も私でも知るわけでありまして。最近警察は学生ともあまり仲がよくないようでありまして、運転者と警察官と

いうのも、これまたどうも昔から、かたき同士というわけではありませんが、れども、あんまりよいようには見受けられませんか。こういうことを言います、予防が中心じゃなしに摘発主義といひますか、隠れていて交通事故を捕えようとする、それがどうも腹が立つてかなわぬ、そういうふうなことで

す。たとえばごみ箱の陰に隠れていたり、下水の中から顔をのぞけていて、スピード違反だとかその他の事故を摘発して、まあそれが交通取り締まりだ、そういうふうなあり方があるのがどうも気に食わないのだ、そういうふうなことであります。特に今回の場合において、警察官の権限の強化が全面的に行なわれているようでありまして、そしてまた一方において罰則の強化、こういうような面が強く出ておりますだけに、交通取り締まりのあり方

といふものについて非常に慎重な態度が要請されるのではないかと、そういうふうな思ひます。今、一般的に警察の取り締まりについてのいろいろな見方が行なわれているといふことを申し上げたわけでありまして、それについてどういふふうにお考えなのか、さらにまた、この新法を機会にどういふような方向にお進めになるかといふことな

か、一つその点お聞かせいただきま

す。

○柏村政府委員 一部の人は、確かにそういうふうな警察のやり方についての批判も私はあると思ひます。われわれとしては、警察といふものが、ただいまお話しのように、まず交通の安全、円滑を期するといふことに主眼を置いて、やむを得ざる場合の取り締まりといふことを的確にやっていくと

いう態度で、しかもその取り締まる態度といふものも、できるだけ民主的に懇切に行なうべきものであるといふふうに考へておるわけでございします。ただ非常に悪質なものに付きまして、やはり捜査の技術上、一般的には使わな

いような方法といふものもときにはございします。何か学生と警察、あるいは運転手と警察が仲が悪いといふようなお話でございしますが、学生一般と警察が仲が悪いといふことはないので、偏激なる学生、不法なる学生の活動といふものについての的確な取り締まりをするといふことは警察の責務でござい

官の一人々々のものの考え方や行動で問題が処理されるという場合が非常に多いわけですが、それだけに、私は物陰に隠れていて飛び出して摘発するからそれがいいとか悪いとかいうことではなしに、やはり法の直接の運用のまっ正面に立つところの警察官の見識の向上だとか、あるいはまた教養を高めていく問題だとか、そういうような問題が非常に大切なことだと思つておられます。オイコラ警察だとか、あるいはまた横柄な態度だとか、そういうようなものでなしに、ほんとうに今長官の言われた愛情を持って民衆に接するといひますか、そういうようなほんとうの態度で交通事故をなくし、安全をはかつていくというような態度でなければならぬと思ひます。そういうような点について、これはあとの問題があるものですが、これは先を急ぎますが、今までのような質問の中に、たいていこの取り締まりの問題が入るわけでありまして、私も、この問題だけは特に十分に御配慮をいただくことを特にお願ひしておきます。

今回の改正で罰則がだいぶ強化されているのも、結局被害を予防しようという意図から出てくると思うのでありますが、被害が起きた場合に対する措置の問題も、この機会に考えていかねばならぬ問題ではないかと思ひます。自動車損害賠償の制度が今日まで効果を上げてきていると思うのでありますが、現在の段階におきまして、たとえば死亡保険の場合、三十万といふ額が少し低過ぎやしないかというように、あるいはまた聞くところにより、加入状況がまだ十分でないという話もあるわけですが、

いふことが、現在の状況、将来への問題点、特に給付額の引き上げの問題について運輸省側のお話を聞きたいと思ひます。

○國友政府委員 自動車損害賠償保障法の関係で責任保険制度をとつておりますが、この保険によりまして被害者が救済されて、相当な実績を上げています。私も確信いたしております。

現在の加入状況を申し上げますと、総自動車で七八・五%、これは三十四年三月末現在であります。この加入率の悪いのは軽自動車及び小型二輪自動車等が特に悪いのであります。軽自動車等に加入しては、最初に使用いたしますときに届け出をいたし、この場合に保険に加入いたしますが、その後は大体使用車は届け出を履行いたしませんのでチェックする機会がなく、非常に悪い。そのために七八・五%というふうになっております。これらの点につきましては、運輸省といひましては加入率を向上させるために現在いろいろな手を打つつもりであります。来年度におきましては、加入率向上のために法案の改正等も考えたいと思つておられます。しかし、この加入率と保険の支払いとの関係は、加入率が悪いから保険の支払いが悪くなるという状況ではございませんので、加入しておらない自動車ももし死傷事故を起こした場合に、政府でかわりましてその保険金額に該当するものを支払いまして、さらに保険に加入してござらん加害者から取り立てるといふ方法をとつておるのであります。加入状況につきましては今申し上げましたような状況であり

ますが、昨年八月に保険料の値上げをいたしました。これは全体的な計算から申しまして、死傷が最初の予想よりは多かつたので、保険料の値上げをいたしました。その際にも、死亡三十万円の支払いは少ないではないかといふことが、大蔵省の付属機関であります責任保険審議会と問題として取り上げられたのであります。昨年保険料の値上げをいたします場合に、五十万円まで引き上げるものを一緒に実施いたしますと、保険料の値上げが非常に高くなることを考慮いたしまして、私の方といたしましては、五十万円に引き上げることをその際は延ばしてもいいというのを審議会では意見を述べ、そのような結果になったのであります。今後やはり被害者の保護を厚くしていかなければならないと考えております。被害者から申しますと、実は保険金三十万円を支払われた上に、たとえば五十万円という被害がありまますならば、差額の二十万円は加害者に直接請求することができるのであります。しかし保険金で支払われた方が早く簡単に支払われる点も考慮すべきであります。今後死亡の場合、保険金額を最高五十万円に引き上げるという点につきましては、私ども今検討しておりますし、保険審議会では当然取り上げられると思ひます。保険料の値上げ等も併うかと思ひます。これは実現の方向に向かつていくのではないかと私どもは考えている次第でございます。

○安井委員 今のお話の中で、引き上げの問題も日程に上りつつあるということでございますが、何をいつたて人間の間とうといふ命が三十万円では、幾ら何でも安過ぎると思つたのです。五十万円だつて話の外だと言いたいくらいであります。ですから、傷害その他についても、十分にそれにバランスをとつたようなことで全体的な引き上げといふような御措置を一つ早急にお進めいただかなければならないと思ひます。それから特に泥よけの問題で、私、この間の小委員会の論議の中からもその間が、罰金をつけたって何をしたって、現実の問題として、泥でよごれるなんという問題はなかなかくならないと思つておられますが、これは日本の悲しい現実だと思ひます。ですから、そういうような問題もこの損害賠償保険の形で処理できる方法はないか、そういうことをお考えになつたことはないか。つまり、女の人なんかが晴れ着で出ていくところにびしゃりと泥をかけられる。そういう場合に、この面からの救済の方法はないものか。これは私も思ひつきです。合理的なものであるかどうか、まだまだわかりませんが、そういうような物的補償の問題についてお考えになつたことはありませんか。

○國友政府委員 保険の関係で申しますと、人身事故と物的損害の場合がございまして、世界の立法例から申しますと、物的損害に對しましては保険をかけておるところがございまして、私どもが今実行しております自動車損害賠償保障法によりましては、強制保険でありまして、全体の人に加入させるのを建前にいたしております。日本は、今のわれわれの段階におきましては、やはり人身事故を主体にして保険をやつていくので、物的事故に關しましては、まだ強制保険の段階ま

でも安過ぎると思つたのです。五十万円だつて話の外だと言いたいくらいであります。ですから、傷害その他についても、十分にそれにバランスをとつたようなことで全体的な引き上げといふような御措置を一つ早急にお進めいただかなければならないと思ひます。それから特に泥よけの問題で、私、この間の小委員会の論議の中からもその間が、罰金をつけたって何をしたって、現実の問題として、泥でよごれるなんという問題はなかなかくならないと思つておられますが、これは日本の悲しい現実だと思ひます。ですから、そういうような問題もこの損害賠償保険の形で処理できる方法はないか、そういうことをお考えになつたことはないか。つまり、女の人なんかが晴れ着で出ていくところにびしゃりと泥をかけられる。そういう場合に、この面からの救済の方法はないものか。これは私も思ひつきです。合理的なものであるかどうか、まだまだわかりませんが、そういうような物的補償の問題についてお考えになつたことはありませんか。

でいき得ない。むしろ現在の日本の状況においては、保険金額を引き上げるという方向が先ではないかと考えておるのでございまして、ただ物的損害に關しましては、任意保険でかかます場合には当然そういう保険種別がありますので、当然入つておる会社もあるわけでありまして、ことに私どもの方としては、個人タクシーを今回、昨年の十二月に認めました場合には、人身事故に關します保険にかかると同時に、物的損害に關します保険にも加入せよといふことを指導いたしておるのでございまして、一般事業者におきましては、賠償能力も相当あると思つて、賠償能力の点においても、一回事故を起こすと、物的損害であつても相当負担になるということも考慮いたしまして、任意保険には加入せよといふことで、これは必ず加入するように指導いたしております。ただ晴れ着に泥をかけたからといって、これはその間にいろいろ問題があると思ひますので、これはその加害の自動車の責任問題を検討しなければならぬので、ここでできるか、できないかを申し上げることはちょっとできないと思ひますが、体系としては、現在そのような任意保険も加入させるようにしていく。加入しておる場合には被害者はその方で保護されますが、会社等でありまます場合には、直接損害賠償請求を会社に対してすることができるといふことを申し上げる次第であります。

○田中(榮)委員 簡単に関連質問で、ただいまの自動車損害賠償保障法につきましてお尋ねしたいと思ひます。か

し、たとえば酔っぱらい運転だとか無免許運転、あるいは罰金さえ払えばいいのだろつというような式のたちの悪い運転者の違反行為も目に余るものがあるわけですし、また道路の悪口を盛んに言いましても、きょう、あすのうちに日本じゅうの道路の幅が一ぺんに広くなつて、全部の舗装ができるといふわけでもないわけでありまして、また違反運転者が横行することによつて、正常な運転者が横行ますます運転者自身の生命にも非常な影響があるといふ点も考慮に入れば、罰則の問題もある程度は仕方ないのではないか、というふうなことも言えるだろうと思ひます。しかし、刑法のたとえば窃盗罪といったような罰則が強化されるといった場合に、どろぼうをしななければその罰則の強化は何ら意に介する必要はない。それと同じような筆法でこの場合の罰則を云々するわけにはいかならないと思ひます。それと全く質が違つたといふことをわれわれは知らなければならぬと思ひます。

ところで、その運転者という中におきましても、いろいろな種類があると思ひます。私流の分け方ではないとすると、三つに分けて、第一番目は職業的な運転者で、交通事業に従事する労働者としての運転者、つまり黄色いナンバー・プレートを持った車の運転者、それからもう一つは同じく職業的な運転者でありまして、自家用車を持つてゐる個人や会社やあるいは官公庁、商店等の自動車の運転者、白ナンバーの車を運転する労働者であるところの非職業的な運転者で、第三番目は、いわゆる非職業的な運転者で、オーナー・ドライバといわれるもの、この三つの種類だと

思います。この分類でいいますと、この罰則の問題等に特に反発の激しいのは、交通労働者である運転者の場合に多いと思います。ですから政府は、この改正案の最も大きな特徴はこの罰則にあるわけでありまして、これらの人の疑問に親切に答えてやる義務があると思うのです。この罰則の強化は雇用労働者である運転者への影響が特に大きく、たとえば罰金が十倍になつて、三千円以下というのが三万円以下というふうになつていくわけでありまして、タクシーなんかは乗りまして運転手と話し、罰則がずいぶん強くなつたがどう思うのだと言つたら、五万円とか三万円支払えといったつても払い切れません。だからむしろ懲役にしてもらつた方がありがたい、そういうようなことさえ言う人たちもおります。これは一口に言える問題ではないと思いますが、雇用労働者である運転者の場合と、オーナー・ドライパーとしての運転者の場合とで罰則の適用についてどういふ差をつけるか、こういうふうな質問に対して、これはどうもお答えがしにくいだろうと思うのですが、それぞれのケースによつてこれは違ふと思うのですが、この法律全体における罰則の適用について、私は三種の運転者の区分をしたわけでありまして、何かそれぞれについてのニュアンスがあると思うのです。これは一般論ではお答えが非常にしにくいと思いますが、そういうふうなことにいつてどうお答えになるか、一つお聞かせいただきます。

○内海説明員 御質問にそのまゝのお答えになるかどうかわかりかねるのでございますが、もし的確をはずれておりましたら、あらためまして御答弁申し上げますが、現在私どもの方で交通事故のいろいろな分析を行なつております。一般的に行なつております分析は、やや平板になつておりますので、ともしばば表に出ました事故原因の分析は、運転者の責めに基づくというふうに出ているのでありますけれども、詳細にこれを検討いたしますと、必ずしも運転者の責めに帰すべからざる事故も少なくないわけでございます。それらにつきましても私どもの手元に報告のありますいろいろな重大事故というものの分析を私どもの手元で加えておきますが、それらの内容について若干御説明申し上げますと、そういうふうな分析の対象にいたしました事件が、昨年度におきまして三百八十七件あるわけでございます。その中で、その事故の原因が必ずしも直接的に運転者の所為に基づくものとみるにはやや酷に過ぎると考えられるものを採らしてみますと、まず第一点は居眠りというふうな、雇用関係にその原因を求め得ると認められるものが、三百八十七件中、十四件あることがございます。その例を申し上げますと、徹夜運転のために起こつた事故というものが五件、それから非常に休憩時間が少なく、一昼夜以上連続勤務をさせられたものが二件、夜おそくまで運転を命ぜられたものが二件、その他四件、こういうふうなものがございまして、それらの内容をつぶさに見て、その一、二の例を申し上げますと、たとえば砂利トラックが夜十一時過ぎに無免許の助手に運転をさせておるうちに、助手も疲勞して居眠りをした。あるいは夜勤をしたが、運転手が、わずかに一時間くらいしか

休憩がとれておらず、連続運転をしたというふうな例が出ております。それから次に道路の欠陥というふうなものを原因として起こつております事故が、三百八十七件中五十三件ございまして、そのうちで路端が脆弱であるとかあるいはその他の理由で路端がくずれおつたというふうなものが二十七件、あるいは先ほどのいわゆる険路でございますが、でこぼこ等の道路によつておつたものが十一件、あるいは山くずれ、橋その他がこわれておるといふふうなことで七件、道路工事場が非常に不整備なために、そこに乗り上げたもの三件、大きな穴にこがはつて転落したというふうなものが二件、路面が脆弱であつたためのもので三件、こういうふうなものがあるに、本来当然使用者によつて車両が整備されておらなければならぬはずにもかかわらず、そういうふうな整備が行なわれておらず、運行を強行せしめられたというふうなことで起こつておる事故が二十一件ございまして、それからこれは両方の責任でございますが、踏み切り警手が油断あるいは怠慢のためにやつたものが二件、踏み切り場内が非常に狭過ぎたために立ち往生したというふうなために起こつたようなものが三件、こういうふうなものが三百八十七件の事故の中で考えられるのであります。またこれを警視庁の統計について見ますと、警視庁の分析しております一万四千余件の事故中、道路欠陥に基づくというものが約二千百件、踏み切りの警報機の故障であるとか、あるいは街路灯がないとか、ある

いはバスの停留所の位置が不良であつたとか、あるいは信号灯に欠陥があつたとか、いろいろ理由はございまして、そういういわば交通安全施設の欠陥に基づくものと認められるものが約一千件ございまして、こういうふうな事件を一応私どもの手元ではつきり数字としてあげ得るものをあげたわけでございますが、こういうふうな事件につきましても、たとえばそれを運転者を主体とした事件にいたしましたも、これを事件捜査いたします場合にも、あるいは事件として送致いたします場合には、それらを十分に反映して事件を送りますので、これらのそれそれの今申しましたものの裁判結果については、私まだ承知してこれを申し上げる資料を持つておりませんが、これらにつきましてもは運転者に対する責任追及というものは、十分それらを酌量した上で措置されておるもの、かように考へておるわけでありまして、われわれとしても、事件捜査の場合におきましても、極力その事故あるいは違反について、運転者だけを唯一の責任者として追及するという態度を捨て、何がその事故を起させたかについての緻密なデータを調べ上げた上で、事件として処理するようにしようというきびしい指導をいたしておきますので、一がいにすべてこの罰則に規定されてあるから、それがそのまま適用されていくというふうなことのないような考え方及び態度をもつて臨んでおる次第であります。

○安井委員 今の御答弁の中で、雇用者側に多分に責任のある問題によつての運転者の事故、あるいはまた道路が欠陥を持つておりましたことによつて生ずる事故、その他いろいろな問題が、その運転者の事故という形に現われてきたというふうな御説明も聞かされたわけでございますが、たとえば労働管理が不十分なことから過勞を生じている、その過勞運転の禁止というふうな規定もあるわけでありまして、これも好んで過勞運転をやろうという人はないはずで、あるいはまた車両の整備が不良であるにもかかわらず、それを好んで運転しようという者もないはずで、そういうふうな場合には、使用者の責任追及、いわゆる罰則規定というふうな問題も、今度の法改正の場合に考慮されているのは、これは一つの進歩だと思つていますが、しかしながら、そういうふうな場合においても、相変わらず運転者の責任追及を求められて行なつておるわけでありまして、その点、運転者の立場からすればどうして理解できない。こういう言い方がなされておるわけでありまして、今のお尋ねをさらに具体的な問題として一つ御説明いただきたいと思つております。

○中川政府委員 お説のように、なるべく交通の安全と円滑をはかるというこの妨げとなる根本をついていく、刑罰ばかりで解決する問題ではありませんが、刑罰としてもそういう考え方をすべきではないかという点については同感に考えているわけでございます。お話のありましたように、罰則規定とか、雇用主の義務とかいうふうな点について今回の改正で考えたけれども、たとえば六十六条で過勞運転した運転者自身についても刑事罰をかけた

るのほうかと思う、こういう御趣旨のようには拝承したのであります。お氣持の点は私も十分同様に考えるのでありますが、たとえばこういう過労運転をすることが弊害があるというところは御了解いただけると思ひます。その過労運転を防止するために刑罰で担保する面を考へて参りますと、その元凶といふか、その大もとをなした事業経営とか、そういうことにつきましてもそういう担保をしなればならぬといふことはいいんですけれども、実際にそういう行為をやることを許しておくといふことになりまして、これはまたいかぬかと思ひます。で、両方を刑事責任に担保して参る。ただしその罪刑の適用の仕方は、これは現行刑事訴訟法で起訴便宜主義の建前もありまして、また裁判でも情状その他によつて判断されますので、その情状その他によつて判断されるという刑罰法令全体をお考へ願つて、運用の面におきかへてお氣持のようには十分生かされると思ひますけれども、実際に実行するといふ面を全部刑事罰からはずしていくといふのも現行法にある関係もございまして、いかかかと考へまして、実行行為者も一応刑事罰の対象にする、こういう格好にいたしました次第であります。

くと思ふのです。つまりその事業主の命令にそむくことによつて——その命令は違法かもしれないけれども、彼の首の問題にこれはつながらなくて、その首の問題にこれがつながらなくて、一方の道を行くといふことになれば、この道路交通法の過労運転の禁止の規定が立ちふさがつてくる。ハムレットのやうにその間で悩まなければいけないわけですから、そういうふうな弱い雇用労働者としての立場に対する考慮が、どうもこの法文の規定だけには見えないわけですから、これはもう裁判所の判断に最後にはまかされる問題だと思ひますけれども、それがこの法律の文面そのものに見えないといふところに、今のやうな運転者側の疑念といふものが強く出てくるのではないかと考へなければならぬと思ひます。ですから、今私が一つあげましたその具体的な例について、一つ重ねて御説明いたしたい。

○中川政府委員 よくわかるのであります。たとえば他の例で申しますと、自分の親が悪い親であつて、子供がどうしてもどうしようもないといふ場合、どうしようもないと家置いてもらえないから、どうしようもない場合において、その子供の罪という場合と同じ格好になると思ひます。そういう場合は、だからといって、子供は親から言われたらどうしようもないといふことになると困りますので、両方刑事罰に付す。ただし、その子供の場合は非常に情状酌量すべき点がありますので、これは刑事法令全般の見地からいまして——条文がないとおっしゃいましたけれども、いいて申しますと、刑事訴訟法の二百四十八条に「犯人の性格、年齢及び境遇、犯罪の軽重及び情状並びに犯罪後の状況により訴追を必要としないときは、公訴を提起しないことができる」、こういうことができて、そういうことは、思ひつきでなく、そういうことがあつたらうという趣意を解釈しなければならぬと思ひます。その他によつて考へていく。そうしてこゝういふ場合に大へんに当該運転者の方の意思能力を奪つた状態、極端に申せばビートルを突きつけて動け、こゝういふ場合におきましては、これは無罪になるわけでありまして、意思能力ある限りにおきましては、やはり刑事罰として設けるということが妥当でなからうかと思つておるのであります。

○安井委員 運転者は、もうこの法律でさへ試験を通るのにやつとなんでですか、刑事訴訟法までおそらく読んでいないでしようから、それだけに非常に心配になるだらうと思ふのです。だから、そういう面を一つ十分に説明をしてあげる必要がこれはあるのではないかと考へるわけですが、さらに運転者側からの罰則の問題について特に不満の大きい問題は、事故が起きた場合には、罰金刑その他の刑事罰が一方にあるし、他面においては免許証の取り上げといったような行政罰もある。いわゆる二重罰の姿じゃないか。さらにまた、重大な過失によつて刑事罰を受けた場合には、賃金不払いなんというやうな問題も労働基準法でさえ認めてゐるのだし、そこまできなくとも、社内罰といふか、そういうやうなものも考へられるじゃないか。そうなりますと、いわゆる二重罰から三重罰というやうな形になるではないか。それではあまりにも過酷だ、そういうやうな言い方もなされてゐるのはお聞きと思ひますけれども、こゝういふ点についてもう少し解明していただきたいと思います。

○木村（行）政府委員 その問題につきましては、刑事罰は、御案内の通り刑事政策の目的からいいますと、その司法処分として課せられる罰であり、また行政処分は、それだけの行政目的に向かつて処分されるわけであり、従ひまして、たとへば刑事罰を課したことと対応してそれに見合つて行政処分をするという直接の関連はございせんが、それぞれ並行してやらなければならぬわけでありまして、そういう意味合いにおいて、当然目的が違ひますので、両方それぞれの目的に従つて実施されるわけでありまして、しかし確かに、刑事罰も受け、行政処分も受ける。ことに運転免許の停止を受けて、その期間生活の道が絶たれるといふやうな点からいいますと、酷な面も全然考へられないといふわけではありませぬので、従ひまして、この法案におきまして百三條の第三項で、運転免許の効力の停止を受けた者は、その人の自発的な意思によつて申し出があり、また一定の講習を受けさせまして、その講習を無事終了して、いわゆる運転免許の停止を受けた原因であるその不適正な点、あるいは順法精神の点、あるいは技能の点などについて原因が除去されて、無事に講習を終わりました際には、その者に対して停止期間を短縮する。場合によつては講習期間を短縮した残りの分については全部停止処分を短縮してなくしてしまうといふことはあり得るわけでありまして、その面につきましては、先ほど安井先生からお話がありました事情を勘案して法案に入れたやうな状況でございまして、

○安井委員 この講習は、期間はどれくらいで、経費はどういうことになつておりますか。

○内海説明員 期間につきましては、その講習をすべき内容によりまして考へなければならぬと思ひますが、私どもの今案として、また現在事実上いふやうな講習を執行しておる関係からいへば、二日以内の範囲で考へていくべきではなからうか、こゝういふやうに考へております。それから費用につきましては、これもいろいろ問題はあるかと思ひますが、現在の段階におきましては、都道府県公安委員会が主催する講習でありまして、その主催者の負担になるかと思ひます。ただ特別に実費を要する場合におきましては、その分についての講習費用としての実費の弁償は相手側に対して負担させるという考へを考へております。

○安井委員 行政罰については、今のやうな救済規定は一応あることはあるわけでありまして、その司法的な処分といひ、行政的な処分といひ、それはもうそれぞれの筋道を立てた形で行われるには違ひないと思ひます。しかし、現実にはそれは同一人の上において現れてくるわけですから、同時に、自分の勤め先における処分といふことによつて、その間賃金がもらえないといふやうな事態が起きてくるわけですから、こゝういふことになりまして、オーナー・ドライバーの場合でありまして、少なくとも一番最後のいわゆる社内

罰とでもいうようなものはないでしょうし、あるいはまた免許証が取り上げられたというところによって経済的な影響は受けるものでありましようけれども、それほどこまで、雇用労働者である運転者の程度までには、このいわゆる二重罰とでもいうものの苦しさは身に感じないというふうなことでないかと思ひます。ですから雇用労働者である運転者の場合に、特別にこの問題の罰則が強く現われてきているという点において、それらの人たちがから不満の声が上がってくるのではないかと思います。事故を起こした、違法な行為を起こしたというところは、それはもういかなる立場においても、いかなる立場の人においても、当然に問題にされるべきでありますけれども、雇用労働者である運転者の場合に極端に強く現われてくるというところに、何か割り切れない感を感じるわけでありま

す。ことにこういうふうな、たとえば三重罰なら三重罰というふうな姿の中に入りましたことを考えた場合には、これによって賃金がもらえないし、罰金は払わなければいけないし、そういうふうなことで経済難が生活難に入っていく。そして免許証が返って参りました何日かあとのにおいては、それで積み重なったその経済問題の解決のために、たとえばこの人がタクシーの運転でありましたならば、もうめちやくちやに走り回って、今までの補いをつなければならぬ。それが神風タクシーというふうな姿になって新たな事故を誘発する、こういうふうなおそれもないわけではないと思ひます。だから先ほど来私申し上げておりますように、雇用労働者の場合においては

そういう立場にあるから、何らかの穏やかな方法を講じようというの、これはおかしいように思ふわけでありますが、この法の運用の面からは、これは十分に考慮が払われなければならないと思ひます。そのことは、その運転者を保護するというだけではなしに、新しい交通事故を起こさせないという立場からも非常に大切なことではないかと思ひます。時間が過ぎて参りますので、もう深入りはいたしませんけれども、そういう点について十分の一つお考えを願わなければならぬと思ひます。

そこでこういうふうな事故を起こした場合の罰金はとも払えないので、月賦払いで払えないかとか、あるいはまた過酷な会社側のノルマの結果として生じた事故による罰金の場合には、そういうものを一つ会社負担にするようにすべきでないかとか、そういうふうな話を聞くわけですが、この点についてはどうお考えになりますか。

○中川政府委員 罰金刑について月賦とか日賦とかいうことを考える問題は、この法律の罰則に限らず、罰金刑の執行として今法務省でも研究して参っているのですが、まだ成案を得ませんけれども、この準備会において草案というものが一応未定稿で出されております。そういう趣旨のものが今織り込まれて研究されておりますので御了承いただきたいと思います。

それで今お話しした事業用関係の運転者の諸君については、いろいろな全体の仕組みの関係上お気の毒な点があるというところにつきましては、御説はよくわかるのであります。そこで、そう

いった事業ということに伴って運転者が交通違反もすれば、事業全体が交通の安全という方面から逆の方向にいつてもらつては困りますので、こういう点は事業監督——これは運輸省の方で事業監督をやつていらっしゃるが、運輸省の事業監督と道路交通法の各種の規定とが円滑に施行されるために、そういう事業が健全といひますか、道路の安全確保という角度からうまく運営されるというふうな、行政活動が各省協力のうちに仕組んでいく、これが根本だと思ふのであります。過般神風タクシーの問題等が起りましたときに、警察庁として関係の方面と打ち合わせたのも、この趣旨で打ち合わせたのであります。この法施行後におきましても、同様のことを考えなければならぬので、事業の内容が交通の安全と円滑を確保するこの法律に即応して運営されるように、運輸省とも協力いたしまして、そういう事業関係者が安んじてこの交通安全を守り、この法律を順法できるような態勢に仕組んでいくことが根本かと考えますので、そういう行政活動は大いに各省協力してやらねばならぬ問題である、こういうふうな考えでおる次第であります。

○安井委員 あとにおっしゃつたような問題はほんとうに同感でございます。事業主そのものが、交通事故という問題について、自分の運転者の行動は、そのもとになる経営の問題がきわめて影響があるということを常に理解して経営に当たつてもらわなければいけないと思ひますし、そういうところにもまたそういうふうな事業主自体、底の浅い日本経済の中小企業者の立場

での苦しさもあるし、せんに詰めたらずつとまた政治が悪いのだというふうな話にいつてしまわないとも限らないわけでありますが、この問題はほんとうに直接監督の立場にある各省が十分に御注意を願わなければいけない、特に運輸省の責任は重大だと思ひます。そういうふうな意味で特段の御配慮を願わなければならぬと思ふわけでありますが、今ちょっと新刑法というふうなお話が刑事局長の言葉の中にございまして、過失損壊罪ですか、その見定が新しくこの法案の中に出てきていますわけでありませんが、私も新刑法案を見ておりませんが、私も新刑法案の中での取り扱いはどうなつていましょうか。というのは、つまりこの法律だけのものではなしに、むしろ刑法の規定にこういつたような考え方が入れらるべきではないかというふうな意味をも含めて一つ伺いたしたのであります。

○中川政府委員 この改正案におきましては、御指摘のように、過失による建造物損壊罪の規定が現行刑法においてありませんので、現在の交通の違反の状況等にかんがみまして、この特別法で新しい罰を規定いたしましたのでございますが、刑法全体といたしまして今法務省で研究をしておるのですけれども、まだ草案の草案という段階でございます。今刑法総則のことにつきましては罰金の分納という便を申し上げたのでございまして、ことに各省の方につきましてはさらにまた検討を進めておる最中でありまして、まだきつちとした成案はありませんが、一応の成案といたしましては、過失による建造物損壊という罪を改正刑法案で

は考えたらどうか、こういう考え方のために一応規定を置いておるような次第であります。繰り返して申し上げますが、これはまだ法務省の案ではないのだということを法務省もしばしば言明しております。法務省の案を作るにつきましては、法務省の刑事局内に在るの学者、先生方にお集まりを願つて、小野博士を議長といたしまして一応検討したもので、それを各方面の御意見を十分に聞いて、関係各省はもろんのこと、さらに国民大多數の意見を勘案して法務省の案を作りたい。さらに法制審議会というものがあつても、私もその委員の一人でありまして、私もその法制審議会の議に付して最終的に案を確定したい。こういう意味でありますので、法務省もしばしば申し上げておりますが、その案の中に、お話しした過失による建造物損壊罪は規定いたしておる次第でございます。

○安井委員 案の中にあるわけですね。

○中川政府委員 その通りでございます。

○安井委員 いずれにいたしまして、これはまた新しい罰の規定ですけれども、罰はふえるばかりで、道路交通取締法から、名前は道路交通法となつて、取締の二字が減つたわけですが、罰則の方はべらぼうにあつた。そういうふうな印象がきわめて強く、それをどう処理するかということについて問題はあろうと思ひますが、たとえば五万円以下あるいは三万円以下というふうな規定がある点について、この当該条文に当たるものは、五万円以下

とあるのだけれども、実際は何もかも五万円になり、何もかも三万円になるのである。まあそういったような誤解とでもいいですか、そういうふうな考え方も実はあるのではないかと、ううううな気がいたします。ですからそういうような意味で、一体この程度のものなら三万円以下のうちの幾らくらいになるのだ、五万円以下の罰金の中のどの程度になるのだ、まあ一種の罰金の相場表とでもいいですか、そういうようなものが示されれば、もっとその問題の理解がしやすいのではないかと思ひます。特に第九十九条の第一項の場合には三月以下の懲役または三万円以下の罰金、第二項の場合におきましては、それらの中の一部についての過失による犯罪は五万円以下、そういうふうな見方からだけではないか、この表から見方からだけではないか、ううううなとられ方もするわけです。ですからこれは禁錮ですか、懲役ですか、懲役の問題、これも過失の問題の処理の場合には含めた考え方、五万円にしたのだというふうな小委員会での御説明もあつたわけでありまして、御説明も、ううううな点について、一般になかなか理解が行き届かないように思ふわけでありまして、相場表という言い方はおかしいし、これは裁判所が定めることであるわけでありまして、もっとも、ううううな点について、何かこう、一般にわかつてもらうような方法を講ずるお気持はありませんか。

○中川政府委員 御質問が二つあるようです。まず前から申し上げますが、ここにあります法定刑はマキシマム、最高限をきめておけることは確かでございます。それで裁判の実際は、その最高限の罰を課する場合がないとは申しませんが、そういうことは比較的少なく、先ほど私が申しましたように、犯行の動機とか情状とかその被害の程度とかいうことを勘案して、はなはだしきに至りましては起訴猶予されるか、起訴されても執行猶予がつく場合がある。こういう事例が数々あることは御存じの通りでございます。それで現在裁判の相場といふことについて、御質問の御趣旨はよくわかるのでございますが、お話しにもございまして、裁判所のおやりになることに僕らが介入することはどうかと思ふことを御了解いただきながら申すのでございまして、まあ情状その他によつては執行猶予その他の場合もある。それから非常に悪質な場合におきましては、その最高限の罰が課せられることがある。こういうことで、ずつとどういふ相場かということになると判例法みたいになるのですけれども、そういう程度で御了解いただくよりは、御了解いただくかと思ひます。第二点の第九十九条の一項の罪と二項の罪について、前者は三万円以下、後者は五万円以下にございまして、前者につきましては故意犯でございまして、これは体刑がついておるわけですから、故意でございまして、後者は体刑にございまして、百九十九条の場合には体刑にございまして、過失の場合には体刑にございまして、注意義務の怠り方が大へんな怠り方であつて、被害が重大な場合におきまして、それが故意犯たりせば

体刑になつたであらうという事項につきましては、三万円をこえるというふうな場合があり得るという想定でございまして、法定刑に相なつておるもので、御了承願ひたいと思ひます。

○安井委員 それはケース・バイ・ケースで、これはもちろん裁判の事項であります。大体スピード違反で従来二万円というのは今度は大体二万円になる。それくらいはこれは裁判官がここに裁かれるわけでもない、お尋ねするのはおかしいかもしねえ、けれども、立法者の御意図としてはそういうふうなことでございまして、

○中川政府委員 私どもこの立案に際しまして、法務省その他の関係の向きとも十分打ち合わせをしたのでございまして、現在罰金が安いからこれを十倍にしたいといふような簡単な考へで立案したのでないものでありまして、最近の刑罰法令をずっと見て参りますと、ただいま申しました今度の改正草案でもそうでありまして、科料は現行法では千円が最高限でございまして、これも、これでは五万円と、こういうふうなことになる。次第もありませんが、大体最近でございまして各種特別法を見ましても、五万円以下の罪といふのが大部分であります。よく私申すのでございまして、尺とか、貫とか、そういう計量方法を取りました証明のために用いられ五万円以下の罰金になる。このうちのひとつの例でございまして、大部分の法令は五万円以下の罰金、通常の形になっておるもので、そういう程度等を考えまして、この改正案では一万円以下、三万円以下、五万

円以下、こういうことを中心に規定したような次第でございまして、他の法令との調和をはかるといふ点が主たるねらいでございまして、御了承願ひたいと思ひます。

○安井委員 といいますと、今まで二万円であつたものが機械的に二万円になるというのではなく、新しい規定の、つまりマキシマムの範囲内で新しい観点から判断が下される、そういうふうに理解していいわけですね。

○中川政府委員 この法律が全面改正でございますので、この法律全体の精神を見て、裁判官は、新しい観点から裁判をされるものと期待いたしております。

○安井委員 罰則の問題は、時間もたふ過ぎて参りましたし、小委員会でもいろいろ論議があると思ひますので、そちらへまかせて、最後に運転免許制度の問題について、三、三お尋ねして終わりたいと思ひますが、今度の制度改正によつて、運転免許試験がむずかしくなるといふふうな巷間言われてゐるわけでありまして、むずかしくなるのか、やさしくなるのか、その点どうでしょう。

○木村(行)政府委員 今度の道交法案の通過を契機にして、将来実施する場合に、特に運転免許試験そのものをむずかしくするといふ意図はございませぬ。ただ運転免許試験の基準やその他の必要な事項については、政令で定めまされるので、その場合に、できるだけ適正な合理的なものにして、試験のやり方についても、もっと本質的にいろいろな根本問題を考へていきたいと思つておられますので、特にむずかしくするといふ意図はございませぬ。

○安井委員 現在やつております試験制度について、特にこういう点を改めなければいけないといふふうにお考えになつておられます点がございませぬか。

○内海説明員 現在各県で運転免許試験を行つておられますが、特に今後私どもとして重視していきたい点としましては、心身における適正検査につきましては、さらに合理的なものにしたいと考へておられます。それから法令の試験につきましては、必ずしも、これは世上いろいろ言われておるほどにクイズ的なものとのみ私は感じておるわけで、その穴に落ち込んだらば試験に受からないといふふうな形のクイズ的な試験の出し方といふものは基本的に改め、正確に交通法令の知識が検定できるというふうな形の試験に合理化していきたい。それから技能につきましては、現在もそれぞれの試験官によつて適正に行なわれておると私どもは信じておられますが、さらにその試験官の質を統一いたしまして、それによつて齊一な技能試験ができるようにしたい、こういうふうな点を考へておられます。

○安井委員 法規がずいぶん変わるわけでありまして、今度新しく再試験をするとか、講習をやるとか、それはどういふふうな御考えですか。

○内海説明員 現に運転免許を持つてゐる方に対して、新しい法令が出たというゆゑをもつて、あらためて再試験をするとか、再審査をするというところは全く考へておりませんが、いろいろな機会、あるいはいろいろな方法をもつて、新しい法令が正確に浸透していくという措置は極力講じたいと考へ

ております。

○安井委員 適正検査の問題にも関係があると思いますが、身体障害者の場合、この資格は、九十六条に基づいて八十八条第一項第三号に、「政令で定める身体障害のある者」というふうな規定がありますが、これはどの程度にお考えになりますか。

○内海説明員　これらの政令の基準につきましては、現在も研究所を中心に行なひまして、私どもはもとより、医学者、心理学者その他専門家等にも十分意見を聞いた上で設定したいと思ひますが、この政令で定める身体障害者の欠格条件というものは、一応この法の法案に書いておきますように、いづれ完全に身体障害ということになります。

子さんという二十才の美しいお嬢さんだそうです。この人は千葉医大の方と、それから自動車会社の方の協力で、特殊な自動車をこしらえたわけです。普通だとアクセルやクラッチ、ブレーキは両足を使って操作するわけですが、この特殊な自動車ですと、一つのレバーで片手であやつるだけで十分に操作ができるという仕組みになっているそうです。しかも、この特別装置は取りはずしが自由で、はずすと普通の自動車になるのだそうです。今一生懸命練習をして、一日も早く免許を取って町を走りたいと言っておりますが、この人は足が全然きかないわけです。こういうお嬢さんのドライブの夢もかなえてやる可能性はありますか。

る者と何ら異ならないという認定をい
たさな限りは、免許を交付すべきで
はないと思いますし、また従ってそな
いう認定ができる者であれば、身体障
害のゆえをもって免許を拒否すべきま
のではない、こういうふうに思ってい
ります。

○安井委員 道路交通法全体を貫くも
のは、やはり人間を大事にしたいとい
うヒューマニズムだと思ふのです。し
かし、この足が全然悪くて表に一歩も
出られないお嬢さんを、自分の力で大
地を思う存分走り回ることができるよ
うにしてやるのも、これも一つのヒュー
マニズムだと思います。ですから大き
なヒューマニズムと、もう一つの個々
的なヒューマニズム、それをからみ合

下いろいろな角度から研究いたしましたりまして、たとえば施設の大きさをどうせれくらいにしたらよからうというような問題、あるいは指導員、教習員の資格の問題、あるいは人数の問題、自動車台数の問題、あるいは教科内容の問題、諸般の状況を全部検討いたしました、できるだけ教習所としての実用性を持ってものを指定して参りたい。そういうことでありますので、各都道府県の現行の教習所のいろいろな実態を今検討いたしております。その実態に応じまして、改善の方向に持っていくたいと思っております。

○安井委員　私、よくわからないのですけれども、各公安委員会、ここにだにふ基準に差があるようですね。それな

ばやはりりできる限り基準の高いものにそろえていく、そういうふうな御針でなければ改善という言葉が当てまらないと思うわけがあります。ですから基準の低い方にそろえるということになりますと、むしろ全体的に程を落としてもいい、そういうふうになれますので、その点はやはり高いにそろえていく、こういうお考えでくのが当然でないかと私は思うのです。しかしその際においても、既得権を持つておるもの——既得権という言葉が当てはまるかどうかわかりませけれども、そういうような問題はこは尊重していかねければならないと思います。ただ、あくまで原則は引き上げる、そういうお気持ちでお進めを願

が、これに準ずる程度のものを考えていきたい。従いまして、具体的な点を言いますと、片足がないとか、あるいは片手が全くないということ自体は、非常に大きな身体障害でありますけれども、同時にそれが他の義手、義足をも、同時にそれと対応する自動車に特別な装置をつけて、その自動車を運転するという形であれば、これは身体障

○内海説明員 具体的にその人が、どういう装置を付した車を、実際にどの程度の運転できるかという、多くの実験を必要としようと思いますが、私どもとしては、現行法のもとにおいては、かなりきびしく身体障害のある者は比較的単純に欠格、あるいは試験を落とすというような考え方に立っておりますが、その点は極力状況に応じ

わしたところに問題の解決点が出てくるのだろうと思うのです。特別な装飾を自動車そのものに施すことによつて、その自動車に限って免許をしてやるとか、そういうような措置が、これは運輸省にも関係があると思いますけれども、考えられていいことではないかと思うのです。その点一つ十分にご検討をお願いしたいと思います。

全体的に改善という意味は、一番基礎のりっぱにそろっている方にそろえよう、そういう御意図ですか。

○木村(行)政府委員 各都道府県のご安委員会が指定しております全国多数の自動車教習所がございますが、それぞれブロック的な、地方によっても歩常に違ひわけです。大阪方面では坪坪三千坪以上、東京都内では千坪以上、

なければならぬのではないかと思う
です。重ねて伺います。

○木村(行)政府委員 先ほど改善と
し上げたのは結局そういう意味であ
りまして、できるだけ基準の高い方向
合わせて作りたいと思いますが、し
し、その場合にただ坪数だけが問題
はありませんで、いろいろ検討され
べき問題があります。その場合に坪

害があるにかかわらず、なお運転適正の面においては認め得るという者にななるうかと考えますし、そういう点で、何がほんとうの意味の運転免許を出すことのできな身体障害者であるかということについては、慎重に検討を加えて政令を定めたいと考えます。

○安井委員 さつき引用した週刊雑誌に、こういう記事があります。脊髄破

て運輸し得る道を聞くということとは考
えるようにしたいと思うっております。
す。反面、何と申ししましてもこうい
う日本のような交通事情のもとにおい
て、他に危害を与え、他に大きな交通
の妨害を生ずるおそれのあるような運
転をする行為でございますから、その
人に同情するあまりに、安易に免許を
出していくということも、真に行政の

最後に、今回の規定の中で、自動車教習所について政令で基準を定めるといふような規定がございまして、全国的な統一をとりたいというような御意見もあるようにうかがうわけであります。ですが、その点どういふふうなお考え方でおられますでしょうか。

○木村（行政）政務委員 今度の法案では、政令で一定の基準を作りまして、

いろいろな施設の大きさについても差があるわけであります。それぞれの都府県の実情もあらうかと思えますけれども、全国的に一応の共通の基準も作らなければならぬと思いますので、なだいま直ちに、たとえば一番大きな母も高い程度に全部ならずという結論を出すというふうにも言いかねますし、出さぬとも言いかねるわけでありま

などは一つの場合かと思いますが、その他に幾多の条件がありますので、それらの条件を総合判断しまして、できるだけ基準の高い方向に合わせて参るという考えであります。

○安井委員　今おっしゃるように、これは単に坪数だけの問題ではもちろんないので、今日の交通事故の激増といったような面においては、教育的

裂による両下肢機能喪失ということ
で、生まれつき両足のきかない女子
が、ふとしたきっかけで自動車の運
転を習い覚えた。これは埼玉県鈴木

目的を実現することではないと考えますので、少なくともそういう場合において、所定の条件のもとで運転する限り、それは通常の状態において運転す

その基準に適合するものに限って自動車教習所としての指定をするということになるわけであります。従いまして、この政令の制定につきましては目

す。十分にそこらの關係を勘案しまして適正な基準を作りたいと思つております。

○安井委員　改善という表現からい

要素が教習所の中にもっとやはり強くなってこなければいけません。ということなのです。というのは、この間、新聞にこんな事件が出ておりました。

ひき逃げです。何が駐車しておった三輪トラックの上に息も絶え絶えな交通事故の人が乗っていた。それで気がついて、一体どうしたんだらうというところ、いろいろ情勢を判断してみると、結局前にひいたトラックが、そのひかれた被害者をすく隣のどこかの三輪車の上に乗って、自分はお逃げたままに逃げていく。そういう悪質な事故については、罰則は幾ら強くても強過ぎることはないと思うわけでありまして、こういったような点も、運転ができればいいんだ、車がかくぶつからないで走りさえすればいいんだ、そういうような考え方で運転を習われた。だから何をしてもいいというわけではないにしても、やはり教習所の中にはもっと教育的な要素が強くなければならぬと思うわけです。そういうような点を加えまして教習所の質の向上という点に十分御配慮を願いたいということ。

もう一つは、運転免許試験の免除規定、九十九条に、指定自動車教習所の発行する卒業証明書に有する者に対して免許試験の一部を免除するというふうな規定もございまして、これも政令で内容が規定されることになっているわけでありまして、その内容についてどういうふうなお考えがあるか、それもお聞かせ願いたい。

○内海説明員 その運転免許試験につきましては、この前の条文の九十七条で、次の各号について行なうということ、適性それから技能、法令知識、構造及び取り扱い、こういうふうなものを試験の対象にいたしておるわけでありまして、教習所を卒業した者につきましては、これらのうちの一部

を免除するということを考えておるわけでありまして、何を免除することがいいかという点につきましては、なお十分検討したいと思っておりますが、現在多くの県において指定しております自動車教習所の卒業生に対する試験の一部免除は、おおむね技能試験、ここので言います「自動車等の運転について必要な技能」それから「自動車等の構造及び取扱方法」こういうふうなものに免除いたします。適性と法令の試験は公安委員会がそれを行なっているという例が最も多い例でございまして、現在各都道府県で行なっております一部試験の実情、それによってどういふような功罪があるかということをおわせて検討いたしました。一部免除の方策を決定いたしましたと思っております。

○安井委員 その内容についてまだ御検討中だそうでありまして、その教習所の質的な向上を一方においては、かような意図を含めまして、適度に質のいいものから順々にランクをつけて、その程度に応じて免除の幅を考慮していく、こういうふうなお考えでいらっしゃるわけですか。

○内海説明員 そういうふうなことも考えの内容には取り入れることはできるかとも思いますけれども、ただ教習所の指定に際しまして、たとえば格付けをして、さらに一級教習所においては、この程度、二級教習所においては、この程度、というふうな考え方をとることが適当であるかどうかという問題については、なお検討する余地があると思っておりますので、検討します上ではそういう問題も考えたいと思っておりますが、結論につきましては、それらを検討した結果、いわゆるこの教習所の

卒業生というものが、ほんとうにりっぱな運転者としてできるような体制を基本の考え方として問題を考えたいと思っております。

○龜山委員 関連して。一つお願いをしたのですが、九十八条ですね、つまり自動車教習所の指定に関する第一項の「政令で定める基準に適合するもの」とあるこの政令については、制定される前に、あらかじめ当委員会において御報告を願いたいと思っておりますが、警察庁長官のこれに対する御答弁を願います。

○柏村政府委員 この九十八条の政令は、影響するところも非常に大きいので、われわれとしても慎重に検討したいと思っておりますが、先生方の御協力もまたいただきたという点で、御趣旨に沿うようにしたいと思っております。

○飯塚委員代理 太田委員。

○太田委員 最初に建設省にお尋ねをいたしました方がいと思うのです。現在日本の国の一級国道、二級国道で自動車が行き来しないという道がかなりあるのです。三十三年度末におきましては、一級国道におきましても八キロの不通箇所があったというのですし、都道府県道におきましても一万三千キロ以上も通れない道があるのです。その通れない道と、もう一つ問題になりますのは、橋の重量制限でございまして、一トン未満でなければいけない、三トン未満でなければいけない、あるいは四トン未満でなければいけない。こういうのがあるのです。それは一体どれくらい現在制限されておるか、総体的な数字をお説明いただきたい。

○前田説明員 現在道路の整備がまだ

十分でございませぬので、ただいま言われましたように、特に地方道におきましては相当箇所自動車の通行に不適当な場合がございまして、ただいまその具体的な数字につきましては資料を持ち合わせておりません。それから橋につきましても、橋は数がたくさんございまして、木橋からその他古い橋にいたしましては相当数ございまして、そのうちどれが何トン通行に適するかというところにつきましては、各道路監理事務所におきましては知っているかと思っておりますが、私、ただいま資料を持ち合わせておりませんので、相当数に上りますし、これは全体的な調査も詳細にわたってはできていないと思っておりますので、せっかくお尋ねでございますけれども、資料につきましては調査のできたときにいたしたいと思っております。

○太田委員 道が通れなくて、そうしておいて、自動車の方に絞り込みを強化するということは本末転倒でありまして、たとえば警察庁がこの法案を立案されるのでも、日本の道路がどうなっておるかという把握がない場合には、先ほどの罰則の加重とか、あるいはそれは当然であるという問題も結論はどの道に行きましても必ず橋梁に制限があります。橋梁の重量制限などというものはけしからぬ話でありまして、当然これは無制限にどの車でも通るという建前ではなければならぬと思っております。それが無数にある。しかもなお三十三年度末に県道において一万三千キロ以上も通れない道がある。町村道などはどれくらいあるかわからない。道というものを管轄なさる建設

省としては、その完全な把握があつてほしいと思つたのですが、ないとすれば、あらためてこれはお調べの上お聞きしましたら報告していただきたいと思ひます。

そこで一つ建設省にお尋ねいたしますが、今週に道路車両制限令を出したというので運輸省と相談していらつしやいます。道が狭いから大型の車は入ってはいけない、定期バスは入ってはいけないということになるだろうと思ひます。そうすると、今の道路の実情が把握されていないのに、道路車両制限令なんというのは本末転倒だと思うのですが、そういう動きがあるのですか。

○前田説明員 道路の実情は今申しましたように、ことに地方道におきましては、まだ完全に自動車通行に適しない場所がございまして、反面、道路がありましても、大きな自動車あるいは特別な重量の自動車その他が通ることによって、道路自体に対する影響が悪いし、あるいは通行する自動車その他が場合によっては一緒に通行する人に対しては危害を起す場合もございまして、道路と自動車の関係について一定の制限を置くべきであるという御要望、御意見は相当強くございまして、このことにつきましては実は道路法にも、そういう道路との関係において通行する自動車の構造についての制限を設ける根拠の法規がございまして、それに基づきまして一つの案を作りまして、目下運輸省と相談をいたしておるのでもございまして、

○太田委員 あまりりっぱな御意見だとわれわれには思えない。今の話で、橋がどれだけ通れないかわからないけ

れども、とにかく自動車は制限して、なるべく自動車は通れぬように制限しておけば、道はどんなに悪くてもかまわぬだろうというように聞えるのです。現在人間の命にしても大事かもしませんが、バスにしても、トラックにしても、必ずだれか乗っているのですよ。この道は大丈夫だろうと思つて行きました、山の向こうを回つたところはがけがくずれていて、ほとんどすれすれでなければ通れないようなところは幾らでもある。それは県道にも第二国道にもある。こういうことを考えますと、道の整備ということを重点に考えなければ、この交通法というものは全くの空文に帰さなければならぬ運命にあると思ふのです。そこで警察庁にお尋ねいたしますが、七十一号の七号というのは、橋のキャパシティが少なからず通れないときには、そこは通つてならないという、そういうことを意味しているのですか。

○木村(行)政府委員 橋が非常に悪くて通行に危険な場合には、一応道路管理者がその面で通行制限なり通行禁止をするわけでありまして、七十一号の第七号では、直接それを規制しているわけじゃありませんで、むしろ第七条の第一項で、公安委員会が判定しまして、道路における危険度とか、あるいは安全をはかる、円滑をはかるという特別の必要があるときには、区間を定めて、歩行者や車両の通行の禁止や制限をすることができ、この規定で規制することはあり得るわけでございます。

○太田委員 今お話があつたのです、橋の重量制限は道路管理者がやる。それが今おっしゃつた第七条第一項で公安委員会がこれからそういうことをやる、そういうことになるのですか。

○木村(行)政府委員 道路管理者がやりまして、さらに公安委員会で別に特別に公安委員会で道路標識を立てまして禁止、制限をしなくてもいい場合は相当あるかと思ひます。しかし状況によつては、やはり公安委員会独自にその橋について道路標識を立てまして、通行禁止にすることもあり得るわけでありまして。

○太田委員 公安委員会が指示しなかつたら、四トンの橋を七トンの車が通つても差しかえありませんね。罰則はありませぬ。念のために聞いておきます。

○前田説明員 道路法にも規定がございます、道路管理者は、橋につきましても、構造計算または試験によりまして、安全と認められる限度をこえる重量の車両につきましては、危険でございますので、その通行を禁止することができるといふ規定がございます。この規定によりまして、個々の橋につきましても危険なものについては通行の制限をしておるわけでございます。

○太田委員 だから、道路管理者は制限とか禁止をすることができましから、四トンなら四トンと制限をする、そこまではいいのです。ところが、あなたの方の橋とか道といふのは、めちやくちやにそういうところばかになんです。これは走れないですよ。どこにも、前方に四トンの制限の橋何カ所あり、それ以上の車はここからどちらまで回られたしなくて書いてない。その橋のところまで行かなければわからない。ところが行ってから、さあ帰

れといつたつて、大きな車だと帰れないじゃないですか。帰ろうとしたら谷底に落ちなければならぬ。自動車が谷底に落ちるか落ちぬか、通れるか通れないか、一か八かでやることになる。それが実情でしょう。あなたはそういう実情を把握されておられないものだから、東京都内だけ歩いておるから大して苦になりませんが、何も両国の橋のような橋ばかりじゃないのです。だからそういう橋を渡つても、その場合にはこの道路交通法では無罪ですねとお尋ねしておるのです。警察庁の方からお答え願ひたい。

○木村(行)政府委員 実際の第一線の実情を申し上げますと、橋梁その他につきまして、あるいは道路についても、そうですが、特に橋梁につきましては、詳細に警察独自でもその実態を調査しまして、非常に危険性のある場合には、何トン以上の重量を積載して運んでおるといふものについては危険であるといふような実態を、具体的に結論が出たものにつきましては、具体的な相当数の箇所につきまして、それぞれの各府県の公安委員会が、第一次的にはやはり道路管理者側である県あるいは市町村当局に、それに見合う道路管理者としての通行禁止制限を出してもらひたい、こういうことを実情としてはいましておられます。しかし中には公安委員会において独自に出しておるところもあると思ふのでございます。

○太田委員 公安委員会が禁止の制限をしない限りは、道路法上の問題に限定されておるといふことはよくわかりましたから、それでいいと思ひますけれども、建設省の道路局長、せつかくいらつしたわけですから、この車両制限令の構想につきましては、よほど慎重に考えていただかないと、あなたの方はそう考える、運輸省もこう考えるさうはしませんけれども、これは警察庁との関係もあつて、三者それぞれ完全な一致を見るまでは、怪々にこれをやっていたことは、かえつて交通といふものを麻痺させる結果になるから、その点は直すことが第一だといふことを深く、あなたの方も常におしやつておることでありまして、十分慎重に考えていただきたいと思ふのです。

○木村(行)政府委員 実際の第一線の実情を申し上げますと、橋梁その他につきまして、あるいは道路についても、そうですが、特に橋梁につきましては、詳細に警察独自でもその実態を調査しまして、非常に危険性のある場合には、何トン以上の重量を積載して運んでおるといふものについては危険であるといふような実態を、具体的に結論が出たものにつきましては、具体的な相当数の箇所につきまして、それぞれの各府県の公安委員会が、第一次的にはやはり道路管理者側である県あるいは市町村当局に、それに見合う道路管理者としての通行禁止制限を出してもらひたい、こういうことを実情としてはいましておられます。しかし中には公安委員会において独自に出しておるところもあると思ふのでございます。

○太田委員 公安委員会が禁止の制限をしない限りは、道路法上の問題に限定されておるといふことはよくわかりましたから、それでいいと思ひますけれども、建設省の道路局長、せつかくいらつしたわけですから、この車両制限令の構想につきましては、よほど慎重に考えていただかないと、あなたの方はそう考える、運輸省もこう考えるさうはしませんけれども、これは警察庁との関係もあつて、三者それぞれ完全な一致を見るまでは、怪々にこれをやっていたことは、かえつて交通といふものを麻痺させる結果になるから、その点は直すことが第一だといふことを深く、あなたの方も常におしやつておることでありまして、十分慎重に考えていただきたいと思ふのです。

ちろんこちらの規制や処罰は受けないわけでありまして。

○太田委員 公安委員会が禁止の制限をしない限りは、道路法上の問題に限定されておるといふことはよくわかりましたから、それでいいと思ひますけれども、建設省の道路局長、せつかくいらつしたわけですから、この車両制限令の構想につきましては、よほど慎重に考えていただかないと、あなたの方はそう考える、運輸省もこう考えるさうはしませんけれども、これは警察庁との関係もあつて、三者それぞれ完全な一致を見るまでは、怪々にこれをやっていたことは、かえつて交通といふものを麻痺させる結果になるから、その点は直すことが第一だといふことを深く、あなたの方も常におしやつておることでありまして、十分慎重に考えていただきたいと思ふのです。

○木村(行)政府委員 実際の第一線の実情を申し上げますと、橋梁その他につきまして、あるいは道路についても、そうですが、特に橋梁につきましては、詳細に警察独自でもその実態を調査しまして、非常に危険性のある場合には、何トン以上の重量を積載して運んでおるといふものについては危険であるといふような実態を、具体的に結論が出たものにつきましては、具体的な相当数の箇所につきまして、それぞれの各府県の公安委員会が、第一次的にはやはり道路管理者側である県あるいは市町村当局に、それに見合う道路管理者としての通行禁止制限を出してもらひたい、こういうことを実情としてはいましておられます。しかし中には公安委員会において独自に出しておるところもあると思ふのでございます。

○太田委員 公安委員会が禁止の制限をしない限りは、道路法上の問題に限定されておるといふことはよくわかりましたから、それでいいと思ひますけれども、建設省の道路局長、せつかくいらつしたわけですから、この車両制限令の構想につきましては、よほど慎重に考えていただかないと、あなたの方はそう考える、運輸省もこう考えるさうはしませんけれども、これは警察庁との関係もあつて、三者それぞれ完全な一致を見るまでは、怪々にこれをやっていたことは、かえつて交通といふものを麻痺させる結果になるから、その点は直すことが第一だといふことを深く、あなたの方も常におしやつておることでありまして、十分慎重に考えていただきたいと思ふのです。

○木村(行)政府委員 実際の第一線の実情を申し上げますと、橋梁その他につきまして、あるいは道路についても、そうですが、特に橋梁につきましては、詳細に警察独自でもその実態を調査しまして、非常に危険性のある場合には、何トン以上の重量を積載して運んでおるといふものについては危険であるといふような実態を、具体的に結論が出たものにつきましては、具体的な相当数の箇所につきまして、それぞれの各府県の公安委員会が、第一次的にはやはり道路管理者側である県あるいは市町村当局に、それに見合う道路管理者としての通行禁止制限を出してもらひたい、こういうことを実情としてはいましておられます。しかし中には公安委員会において独自に出しておるところもあると思ふのでございます。

それからトン数の点でありますが、実は積載トン数等につきまして、トラックの場合に道路運送車両法施行規則の方ではトン数制限はありませんが、道路運送法の方で貨物自動車運送事業として認められますものは二トン以下でありますので、現在三輪車の積載量というものは二トン以下のものだけでございます。そういう状況でございまして、法規上は無制限のようになっておりますが、事実上ただいま申し上げましたようなのが現存車の最大のものであります、それ以上のものは技術上できないのではないかと考えております。

○太田委員　今の答弁の警察庁の取り締まり当局は間違いないとお考えになりますか。――お困りのようですから、もう少し御研究の上あらためて機会を得てお答え下さい。私は、もっと大きいことがあるということを実際に知っているんだから……。二トン以下だったら大して大きなものではないです。大体施行規則の運輸省令七十四号別表に不備があると思うのです。だからオート三輪の大きなものをどんどん作って、丸ハンドルにして、自動車のような形にして、三輪免許をとればそれでよろしいということにするから、事故を多く起こすのです。とにかく今までの例から見しても、オート三輪はどおそろしいものはないのです。これはくつばきでなくてげたばきで運転しますし、地下たびでやったり、からだは少々よごれたってかまわないような格好をしているし、車体は少々傷がついてもかまわないような車体だし、これとトラックが一番いけな

○内海説明員　かわりまして答弁いたします。お説まことにごもっともでございますまして、実はいろいろな人の意見では、三輪免許はなくして四輪免許でもいいのか、あるいはその他の方法でやってもいいのではないかとというような説もあるでございますが、事実三輪自動車事故も多うございますし、そういう点を考えまして、今後も三輪免許につきましては、三輪自動車の性能に対応したそれにふさわしい試験を行ないたい、これは十分考えていきたいと思っております。

○太田委員　やはりそういうお考えが、実際に近いと私も思います。ただ問題は、運輸省がまるでトラックとひとしいくらい、長さにおいても、積載量においても、そういうオート三輪を免許して製造を認めているところに一番問題があるのです。オート三輪というのは、自動車、四つ輪になる前の過渡的な存在ですから、どこいなかの道とか、山の方に主として運転使用されるものですから、なるべく小型のものであり、道の大きさにそぐうようなものでなければならぬと思うのですが、これを野放しにされておる。しか

○國友政府委員　三輪等の場合、これは先ほど申しましたような技術的な基

準から申しまして、道路運送車両法に基きます車両の保安基準で規定しておりますけれども、これら保安度を十分に見ていきますことがわれわれとしては必要であると思いますし、三輪の場合にやはりトン数の制限は、先ほど申し上げましたのは道路運送法上小型貨物自動車運送事業として把握するには二トン以下でありますので、道路運送車両法上はそういう制限はありませんけれども、しかしあまり三輪トラックが大きくなって参りますと、やはり軸重の関係とか、接地圧の関係とか、そのほかで安定度が悪くなって参

○太田委員 警察庁としていかがですか。オート三輪の大きさについて、何か御所見ございませんか。

○木村(行)政府委員 ただいま國友局

長からお答えがありましたことと同様の意見でありまして、あまり大型化しますと安定度というものが非常に失なわれてきますし、道路を通行する場合に非常に危険であります。そういう点もありますし、道幅の関係もあります。そういう意味で、道路の交通の円滑化という点でも問題があります。同じ意見でございます。

●太田委員 従つて今後運輸省としては、メーカーに対する指導方針は、法の整備と相待つて極力小型から大型に至る四輪自動車製造の製造に中心を置くように指導なさるものと考えてよろしゅうございしますか。

○國友政府委員　三輪自動車につきましても、これはやはり必要性及び経済性に応じて作っておると思いますので、安定度の高いものでなければいけません、三輪を極力作るなということとは申せないと思います。しかし安定度の高い四輪を作り、三輪車について安定度の高いものを作るように指導したいと思っております。

○太田委員 警察庁、三菱五〇〇はこれほどに入りますか。

○木村(行)政府委員 まことに浅学にして非才なものですから、三菱五〇〇

○内海説明員 私もよく知らなかったのでございますが、三菱五〇〇というのは小型自動車という形になりますので、道交法上は普通自動車に区分けいたしておりますので、従いまして免許も普通自動車免許ということになります。

○太田委員　三菱五〇〇が普通免許になるということを考えますと、もう軽自動車と普通自動車とは同じになってくるのです。そうしてみるなら、オート三輪も前輪が一つという特殊なもので、気筒や構造は違いますが、走る道も一緒なら守るべき法令も一つなんですから、これも特別に簡単に免許証

を出すというように対象じゃないというように思うのです。免許証を出すやり方というのは、交通事故を防ぐと同時に、場合によっては自動車産業の発展ということも考えなければなりませんし、取り締まりによって萎縮させることはいけない。発展の方向もあわせて考えていかなければいけませんから、よほど慎重な配慮が要りますけれども。三六〇ならば軽自動車免許だ、五〇〇になれば普通自動車だ——トヨペットもダットサンも外車も全部普通自動車になるでしょう。そうなりますと、あなたの方の今度考えられたところの改正案というものは、少しばかり時代に合っていない点があるのではありませんかと思う。走るスピードは一緒ですよ。スバル三六〇にしたって八十キロや九十キロは出るのです。三菱五

○もトヨベットもダットサンもそのくらい。スピードには大きな差がないのに、ただエンジンの容量が少し違うから、三六〇上がった下がったという事で軽免許と普通免許とかわるのものがかかと思う。事故というのは、いかなる場合でも走っておるうちに起こるのだから、軽自動車におきましては、事故を起こさないような教育が必要になる。オート三輪だってそうだと思うのです。そういうふうな考えますと、先ほどいろいろ話もあったのですが、教習所の内容というのはよほどよく考えていただきますと、形式的にどうでこうでというわけにいかぬと思う。特に今の試験なんというのは、少しクイズめいた試験が多かったものですから、大へん問題が起こるのです。が、今後は優良な教習所というのは、そういう点からいきましてもほとんど育成して、試験などは、技術も学科も全部免除してやればよろしい、私はそう思う。そこまでいかなければ、とても皆さん方の今の一ぺんの公安委員会の試験だけで——これだけのものを分けているが、こんな分け方は実情と少し違っている。軽免許だ、三輪免許だ、普通免許だ、大型免許だといったところで、これはまことに魂が入らない気がするのです。ぜひ一つその点につきましては、オート三輪の免許をどうするかということが一番中心になるわけですが、オート三輪免許について、内容をよく考えていただき、運輸省は、これを作ることについて施行規則の方でも野放図になっているというようなことのないように考えていただきたいと思うのです。

時間がおそくなりましたので、きよ

うはこれで終わりますが、最後に長官に、今皆さん方どなたも三菱五〇〇のことをよく御存じないという点から考えて、もうちょっと実情に合うような試験制度をやるんだという御方針だけは、御同感だろうと思うのですが、いかがですか、お答えをいただきたいと思ひます。

○柏村政府委員 確かに御説の通り、実情に即して、実情に合うように運営をいたして参らなければならぬと思ひます。御説に全く同感でございます。

○飯塚委員代理 本日はこれにて散会いたします。

午後一時五十五分散会