

第三十四回国会 衆議院 地方行政委員会 議 録 第三十号

昭和三十五年五月十六日(月曜日)

午後二時三十七分開議

出席委員

委員長代理 理事飯塚 定輔君

理事 瀧三君 理事渡海元三郎君
理事 門司 亮君

池田 清志君

金子 岩三君

龜山 孝一君

鈴木 善幸君

津島 文治君

富田 健治君

二階堂 進君

山崎 巖君

太田 一夫君

川村 敏義君

安井 吉典君

大矢 省三君

出席國務大臣

國務 大臣 石原幹市郎君

出席政府委員

警察庁長官 柏村 信雄君

警察庁監 木村 行藏君

警察庁保安局長 長 内海 倫君

警察庁保安局長 長 倫君

委員外の出席者

五月十六日

委員加藤精三君、津島文治君、中島

茂喜君及び古川丈吉君辭任につき、

その補欠として二階堂進君、保科善

四郎君、池田清志君及び鈴木善幸君

が議長の名で委員に選任された。

同日

委員池田清志君、二階堂進君及び保

科善四郎君辭任につき、その補欠と

して中島茂喜君、加藤精三君及び津

島文治君が議長の名で委員に選任

された。

本日の会議に付した案件

道路交通法案(内閣提出第五八号)

(参議院送付)

○飯塚委員長代理 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
て私が委員長の職務を行ないます。

道路交通法案を議題とし、質疑を結
束いたします。太田委員。

○太田委員 ただいまから主として警
察庁並びに自治庁長官に、各条にわた
ります問題点の中で、これはというこ
ろだけ抜き出して、念のためお尋
ねをいたしますので、そのおつもり
でお答えをいただきたいと思ひます。

まず第四条の信号機の設置の条項に
関係することでございますが、これは
特に委任を受けた者が、道路における
危険を防止するために信号機を設置す
ることができるとありまして、この

例の中に、鉄道の引込線に対する信号
もこの考え方の中に入れて、できる
限り道路の平面交差になつておると
ころは信号機を設置して、道路交通の
円滑と安全をはかるようにいたしたい
という気持が警察庁当局にあり、運輸
省当局にも同意見があつたことを思い
出します。そうしますと、一番問題に
なりますのは、陸線同様のところで、
信号機等がないために、今度の新しい
法令によつて必ず停車しなければなら
ぬという義務が課せられて、非常

に運転者も過勞になりますし、交通の
円滑もまたそこなわれるわけでありま
すので、そういう類度の少ない引込線
などにおきまして、極力信号機をつ
けて円滑をはかるようにすべきだと思
う。こういう点につきまして、警察庁
当局といたしましては、この第四条に
基づいて、信号機の設置を極力関係方
面と打ち合わせの上実現される決意で
あらうと思ひますが、御決意のほどを
一つ承りたいと思ひます。

○木村(行)政府委員 今のお説の問題
につきましては全く同意でありますし
て、その線に沿つて極力実現するよう
に努力して参りたいと思ひます。

○太田委員 全く同意見で、それを信
頼をいたしますので、特に交通ひんぱ
んなところにおける工場引込線につい
ては格段の配慮をして、信号機を必ず
つけるということが一日も早く実現す
るようお願いいたします。

続きまして、第六条の混雑緩和措置
に関する問題であります。これは実
は非常に参議院以来議論をされて、こ
れがあとの七条とも関連をいたしまし
て、何か国民の集団的な示威行進まで
弾圧を受けるじゃないかという心配が
ありました。これに対して内海議長は、
小委員会などにおきまして、参議院で
も非常にこのことを考へておられ、わ
れはそういうことは考へておられない、
デモの弾圧など考へておられないとい
う真意を伝えたくものである。道の交通
がスムーズにいくことを考へる
以外に他意ないのであります。車両

の流れをよくするためだということが
本来の考へ方であるから、決してその
ような集団的な示威行進等を押えるとい
うことではない。そのために参議院にお
きまして第六条の修正もしていただい
た。こういうお話であつたように承り
ますが、その点は確かでございますか。

○柏村政府委員 ただいまお話しし
るに、第六条、第七條等に関しまし
て、参議院でもいろいろと御質問がご
ざいまして、われわれとしましては、
全くただいまお述べになりましたよう
に、内海議長の御説明申し上げたと
く、交通の円滑、特に車両の円滑なる
運行ということをぜひとも確保したい
という趣旨にはかならないのでありま
して、この第六条のみならず、道路交
通法によりまして労働運動に圧力を加
えるとか、これを阻害するといふよう
な考へは毛頭持つておりません。

○太田委員 よくわかりました。
次は第十五條についてお尋ねいたし
ますが、通行方法の指示を警察官が道
路歩行者に対してやりました場合、こ
れの言うことを聞かない場合におきま
しては、一万円以下の罰金と相なつて
おりますが、この適用の問題につきま
しては、右側通行並びに横断の問題、
それから横断禁止の場所では横断して
はならない、歩道の歩き方、こういう
ことにつきましては、取り締まりは、
注意をしてもどうしても聞かないとい
うような悪質なものをここでとらえて
罰するつもりだ。これはたしか中川刑
事局長の御意見だつたと承つておりま

すが、そういう気持が十五條の中にあ
るのでございますか。

○柏村政府委員 十五條につきま
して、ただいまお述べになりました通り
でございます。できるだけ警察官に
よつて指導をし、正しい歩行をさせる
というところに極力努める。どうしても
これにがえんじやないような悪質なも
のについて、やむを得ない場合罰則の適
用によつてこれを確保するようにした
い、こういう趣旨でございます。

○太田委員 その場合、もうちよつと
お尋ねしておきたいのですが、やむを
得ないといふことでございますけれど
も、これは自動車交通を軽く見て、歩
行者の保護を重点的に見ました場合に
は、この取り締まりが非常に空文化す
る。ところが歩行者の命を守ることに
と、運転者の円滑なる運転といふこと
をあわせて保護してやるといふかね合
わせから見ますと、これは必ずしも空
文でないと思うのですが、その適用に
ついてはどのようなウエイのかけ方
があるのでしょうか。

○柏村政府委員 確かにお話しし
るに、決してこれは空文化し、単におど
しといふような気持で作つたものでは
ございません。もとより歩行者の正常
な歩行といふことを確保すること、こ
れは歩行者の保護であると同時に、車
両等一般交通の円滑を期するゆえん
のものでありますので、先ほどお述べに
なりましたように、悪質なものについ
てはやはりしっかりと取り締まりを行
なつて、歩行者の保護のみならず、自動

車その他車両の運行を阻害しないよう
に、交通の円滑を期するという趣旨も
十分に考えて、運用に誤りなきを期し
たいと思います。

○本田委員 二十一条に關連をしてお
尋ねをいたします。軌道敷内の通行は
元來はできないことになっております
から、電車優先の思想が強いのであり
ますけれども、道幅が、左半分の道が
その車が通れない場合には、軌道敷内
に入ってもよろしいと許容されてお
ります。この左側を通れないというのは、
東京都内にもかなりあるわけです。
道幅としてはあるけれども、障害物が
あって通れない。そういうときには障
害物から軌道までの幅を考慮して、そ
れが通れないときには軌道敷内を通
たつて問題はない。こう思いますか、
それではよろしくご意見を。

○木村(行)政府委員 ただいまお述べ
の通りでけっこうだと思ひます。

○本田委員 次に何回をしますが、
優先車の問題ですが、優先の場合に、
軌道車の優先はあつても、どうしてバ
スの優先というものは考えられなかつ
たのか。この点は、バスの運転手の方
から、バスも優先順序としては相当優
先すべきものと思ひますが、これがどこ
にもいわれておらないのは不可解千万だ
という声があるのですが、それを入れ
なかつた理由を端的に御説明をしてお
いていただきたいと思ひます。

○内海説明員 立法いたします場合
に、バスの優先という問題は、関係方
面からもいろいろ意見がありましたので、
慎重に考えたわけでありましたが、
この道交法の規定の中におきますバ
スの優先規定というのは、先ほどお話
の軌道敷内通行における電車の場合、

あるいは緊急自動車というふうな特殊
なものにつきましては、それぞれの規
定をもつて規定いたしました。それ
以外のものにつきましては優先順序は
第十八条に書いてあります。一項及び
二項によつておるわけでありまして、
この十八條を設けましたゆゑは、そ
の重要性とかいうふうなことで優先順
序を設けますよりも、その通行してお
る自動車の大きさ、あるいはその持つ
ておる性能としてのスピード、あるいは
どこを通行させることがいいかとい
ふふうな考慮からこれをきめたのであ
ります。そういう意味で、バスを特別
に優先させる、あるいは特別に低くす
るというふうな考慮を考えたものでな
く、自動車一般として考えたものであ
ります。しかしながら二十七条におきま
して、その点につきましては特に考慮
いたしまして、進路を譲る義務のこ
ろにおきましては、第一行目の車両と
いうところで、カッコーバス及びトロ
リーバスにつきましてはこれを除きま
して、これらについては、二十七条に該
当する場合におきましては進路を譲ら
ずに、そのみずから進んでおるところ
を進むことができるというふうな觀念
を取り入れましたので、少なくとも道
交法全体としましては、この二十七条
においてバスは他の自動車よりも若干
優先的な性格を持たしてある、こうい
うふうに考えます。

○本田委員 二十七条の進路を譲る義
務についてお話をありましたので、つ
いでにお尋ねをしておきますが、なる
ほど大都市は大体をさうだろうと思ひま
すが、この進路を譲る義務は、普通の
自動車の場合は、最高速度によつて、
速度の早いものが先に行く、こうい
うことになるわけですか。そういう点につ
きまして二十七条は、そういうものに
追いつかれた場合はいかなる場合でも
スピードのおそいものはよけなければ
ならない、左に避けなければならぬ
というの原則としてはよろしいです
が、非常に交通のラッシュのひんぱん
なところにおきましては、左に曲がる
ことによつて、かえつて左から来る車
に接触するといふ危険があるのであ
つて、この運用はしやくし定木になら
ないように、事故を防止するといふ点か
らいつて、あるいは運転手同士の周
に、なぜ左に寄らないか、道路交通法
があるじゃないかといふことでけんか
になつて、妙な秩序の紊れが起きない
ように気をつけていただく必要がある
と思ひますが、その点はいかがでし
ょうか。

○内海説明員 確かにお説の点はござ
います。二十七条は道路交通の場合
における一般的な規定をいたしまし
たので、これを確保いたしますため
には、一方において通行区分帯を設け
る、あるいは道路の整備をはかるとい
うことで、この原則が十分活用できる
ように措置していかなければならぬ
わけでありまして、道路の実態により
ましては、二十七条が厳格に適用され
るとかえつて混乱を生ずることもあ
りますので、そういう点につきまして
は、その実情に応じて運転手の措置を
是認する、あるいは実情に応じて警察
官がさういふ面に対する指導をしてい
く、そして結果的に事故が起きたりあ
るいは混乱が起きないようにしてい
くといふふうな措置はとっておかなけ
ればならないと思ひます。

○本田委員 けつこうです。二十六条
でお尋ねをいたします。車間距離の保
持であります。追突するのを避ける
ことができるだけの距離を保つとい
うのは、実は言うべくして行なわれ
た事情が多々出てくると思ひますが、
こういう非常に微妙な規定で、追突し
た運転手が、前車の追突された車の非
常に不法な運転といふか、拙劣な運
転で事故が起きた場合でも、これによ
つて相当やられるおそれがある。これ
は一万円以下の罰金、飲酒していれば
倍ということになります。その場合に
前車の関係がありますから、あとの車
がぶつかった場合にも事情によつては相
当情状酌量がなされるべきだと思ひ
ます。この運用は十分でございませう
とお尋ねをいたしたのでございませ
うが、いかがでございませうか。

○木村(行)政府委員 この点につきま
しては、現行法の十三条に基づきま
して、政令の二十二条で「交通の安全
を確保するため必要な距離を保たね
ばならない。」という規定がありま
して、これが「急に停止したときにお
いてもこれに追突するのを避けること
ができるため必要な距離を、これから保
たなければならぬ。」というふうな
に若干具体的にになりました。もちろ
んこの規定の趣旨は、たとえ前の車
が急に停止しても、あとの車が追突し
て事故を起こさないようにという安全
確保のためでありますので、後車の
義務でありまして、その点では後車
の責任は追及されますけれども、し
かし前車の停車の工合によつては、
その実情に応じて情状が十分酌量さ
れることになるかと思ひます。

○本田委員 少し飛びまして、四十五
条の駐車を禁止する場所の条項につ
いてお尋ねをいたします。この第二項
は、右側に三・五メートル以上の余
地があれば駐車をしてもいいと裏から
読めるわけでありまして、この規定が
法的に駐車を認める、場合によつては
車庫がわりに道路を使うといふことを
暗黙に認めたことになるとは、ない
か、こういう心配があるものでありま
す。この運用並びに実際の取り締まり
についてはどのようなお考えでいら
っしゃるのか、お尋ねをいたします。

○内海説明員 この二項につきま
しては、立法の趣旨は、要するに道路
といふものに車をとめることによつて、
他の車がそこを通過していくといふこ
の妨害になるような形で駐車をしては
ならないという、むしろ道路の交通を
確保するための積極的な観点から規定
いたしましたもので、その裏読みとし
て、従つて三・五メートルあるところ
には青空車庫の格好でとまつてもい
いといふことを奨励するような形で規定
したものでござらざるをいふわけでは
ございまして、われわれとしては、ま
だ青空車庫を完全に禁止する規定の根
拠を持っておりませんが、他の関係法
令等とも十分連関を保ちながら、実
質的に青空車庫といふふうなものが
あつて、十分のことのないような努力を
十分していきまして、道路が道路とし
ての効用を発揮するように努めたい、
こういふふうに考えております。

○本田委員 ここでちよつと石原長官
にお尋ねをしておきたい。何か時間
の関係があまりだろうですか。……実
はその車庫のことに關連をいたしま
すが、車庫と關連をいたしますと、運
省の道路運送法とこれがうらはらの
關係で、いろいろ重大な緊密な關係も出

てお尋ねをいたします。この第二項
は、右側に三・五メートル以上の余
地があれば駐車をしてもいいと裏から
読めるわけでありまして、この規定が
法的に駐車を認める、場合によつては
車庫がわりに道路を使うといふことを
暗黙に認めたことになるとは、ない
か、こういう心配があるものでありま
す。この運用並びに実際の取り締まり
についてはどのようなお考えでいら
っしゃるのか、お尋ねをいたします。

○内海説明員 この二項につきま
しては、立法の趣旨は、要するに道路
といふものに車をとめることによつて、
他の車がそこを通過していくといふこ
の妨害になるような形で駐車をしては
ならないという、むしろ道路の交通を
確保するための積極的な観点から規定
いたしましたもので、その裏読みとし
て、従つて三・五メートルあるところ
には青空車庫の格好でとまつてもい
いといふことを奨励するような形で規定
したものでござらざるをいふわけでは
ございまして、われわれとしては、ま
だ青空車庫を完全に禁止する規定の根
拠を持っておりませんが、他の関係法
令等とも十分連関を保ちながら、実
質的に青空車庫といふふうなものが
あつて、十分のことのないような努力を
十分していきまして、道路が道路とし
ての効用を発揮するように努めたい、
こういふふうに考えております。

○本田委員 ここでちよつと石原長官
にお尋ねをしておきたい。何か時間
の関係があまりだろうですか。……実
はその車庫のことに關連をいたしま
すが、車庫と關連をいたしますと、運
省の道路運送法とこれがうらはらの
關係で、いろいろ重大な緊密な關係も出

てくるわけですから。そこで車庫の問題を必須条件として、車庫は必ずその車の常駐する近くに設けよということになれば、これだけではできないわけですから、運輸省の方の協力が要るわけですから。しかし、それはなかなかできないから、できるだけ青空車庫をなくしていきなさいという説明を前々から聞いておるのですが、そのほかにやはり一つには車庫の検査というのがございす。この車庫の検査も、路上検査というのとは、道路交通法上安全な検査であるかどうかという確認をするための検査であります。これは本来車庫というものが運輸省の管轄であり、陸運事務所のやることであります。そういう陸運事務所のやる現在の車庫というものがいろいろ問題にされておりますが、これは実際問題として、車がふえることに対応する人員の増加がない。こういう点に問題があるかと思ひますので、今とちがはず陸運事務所の編成をどうするかという現実の大変革ということは急にはなかなかできないように承りましたけれども、将来この車庫をしっかりとやる、道路運送法上の免許、許可の問題をしっかりとやってもらう。日本の国の道路行政、自動車行政というものを、取り締まりと行政の面と両方一緒にしてうまく発展的に一歩々々進歩する方向でやってもらうためには、よほど運輸省と緊密な連絡をしてもらわなければならぬ。

それから先回国務大臣はおいでになりましたのでしたけれども、通産省の方の意向を伺ったことがあります。通産省と運輸省と自治庁、両方に関係がありますが、オート三輪という非常な盲点になる車両がある。自動三輪車は、

今でも自動三輪免許に入っておるわけですから、あの長さというの、実は道路運送法、車両法によって無制限であります。それから積載トン数も従って無制限です。二トン半という大きなトラックにひとしいものがある。こういうものがあるかと思ひましたところ、運輸省では、そういう大きなオート三輪などを作ることは、安定にも問題があるからあまり賛成できないという意向でありましたけれども、やはり日本の国の自動車産業の振興という面からいって、通産省方面では若干問題があるやにも何っておる。それから事故の問題、車両の持つところの使命の問題、あるいは産業振興の問題と関連をして、この際日本の国の車種は、軽自動車も三百六十までだとかいわず、五百でも、車の容量によつては軽自動車でもいいじゃないか。こういうことなどの画期的な問題をあなたの方で再検討されて、三者で御相談なさるようなことも考えていらつしやるかどうか、お尋ねをいたします。

○石原国務大臣 第一点は車両検査等に関連します。陸運事務系統の組織、機構問題をどうするかという点だと思ひます。これはたびたび当委員会でも問題になり、参議院でも運輸委員会でも問題にございす。私も前々からこの陸運事務所の所屬、機構の問題について、ただいまの現状は何とか考え直さなければならぬのではないかと、この一人でございます。しかし、従来から登録とかあるいは車両検査とか、こ

ういふ事務については、どちらかといえば交通警察的な事務ではないかというふうに私はずっと考えておるところの一人でございますが、いずれにしても、現在の車両検査の事務の実態というものは、とにかくこれでは人員の点においても、あるいは施設の点においても不十分なものであると、現に新聞紙上等をときどきにざわしてありますように、相当いろいろな問題も発生しておるようございまして、陸運事務の組織、系統をどうするかということも非常に重要な問題であります。車両検査、車庫検査をもう少し徹底したものにしなければ、今のような形では、これは有名無実といひます。非常に弊害があるといふことについて痛感しておる一人でございます。何らかの機会にこれらの問題をあわせて解決をはかつていかなくてはならないのではないかと、思つておるものでございす。でき得れば運輸関係あるいは警察関係、地方行政関係等の関係者の間においても積極的にいろいろ御検討を願つて、役所の方と一体になつていい結論を出してもらいたい、かように思つておるもの一人でございます。

第二点の、オート三輪の問題につきましては、御指摘もございまして、警察当局でもいろいろ考えておるようございす。盲点というふうに御指摘になつたのでございす。この問題については今後とも検討して適当な規制を加えて参りたい、かように考えております。

○太田委員 よくわかりましたが、警察当局と運輸省当局とは、所管が違つたために、専門的なことはやはり専門の方が専門であつて、専門外は専門外という通例が適用されるのです。先回警視庁に参りまして、東京の交通の実態について説明を受けた際に、銀座通りないしは相当繁華街に定期路線のトラックが通る。こういう路線を免許しておることはまことに御説きしからぬ話だといふお話がありました。あるいは営業所を車庫がわりにしているといふような話がありました。特にその路線の問題につきましても、路線をどこにするかということも運輸省は認可をしないわけですから。大阪から東京まで、東京は隅田川沿いのどこに終点を置く、主たる経過地は名古屋、静岡、小田原、横浜、東京というふうになつていくわけですから。ですから、その間に普通のトラックが通れないところは通れないのです。通れない道のあるところは通れないのです。ですから銀座通りを通つて歩けば、銀座通りそのものは、公安委員会の立場におきまして、一日二十四時間のうち、これは何時から何時まで通つてはならぬといふふうにおきめになるべきだと思います。無条件で何でも通らせるというのではいけない。そういう点からいひまして、警察の考え方と運輸省の言ひ分との間に食い違いがある。

もう一つは登録の問題で、事故を起こした、ナンバーを調べたがわからぬ。運輸省は、陸運事務所は日曜日でもだれもおらずに連絡がとれないから、警視庁においては登録ナンバーは別に作つておられますといふお話である。これについて、なるほどそういうことはあるだろうと思つておりました。それは私の方は原簿を二部作りまし

て、一部は警察の方に出しております。こういうふうな説明です。してみますと、陸運事務所も相当取り締まりの方のことに配慮をし、日曜日などに事故があつた場合は、地方などでは必ず守衛さんがかぎのありかをわかつておられますから、その警察の方を案内をして、そのカードの番号を調べてもらへるようになっておるそうです。こういう点からいひましても、お互いに他省のやり方を非難するよりは、どういふふうにしたならばこれが一番よろしいかといふことで、大所高所から話し合ひをしていただく必要があつたと思ひますので、今のお話のように、車庫とか登録はどこでやつたらいいかといふことは相当重大な問題であります。十分一道路交通の全体的な発展のために、なわ張り根性を抜きのし、自治省にもなつたことですから大きくかまえて、人のものをとつたらいいような根性だけでなしにお考えをいただきたいと思います。それでよろしいですね。御同感でございますか。

○石原国務大臣 先ほどお答え申し上げましたように、私は、ことに自治省でどうしようという考えは全然ないのであります。先ほどから申し上げたように、もし整理すれば交通警察の方へくることが筋じゃないかといふふうに一応の意見を持っておるわけですから。しかし、これも私先ほど申し上げましたように、役所だけの検討でなしに、もっと大きな立場から国会あたりでも掘り下げて検討してもらつた方がむしろ早く解決点が出るのではないかと、こゝろいふ考えです。それでよろしいでしょうか。

○太田委員 けつこうです。特に軽自

防ぐ。ハンドルを放し、足でひつかけ、ひっくり返つて運転をするというより、なことをここで防ぎたい、こういふ御説明でありまして、いわゆる非常に悪い、

もなお泥はねをしたというときには、やはり情状酌量をいたしまして免責に相なるものだというよりなお話であったと思うのですが、適用の実際はどの

ける徐行ということになりますれば、泥が飛はない程度にスピードをダウンするということをもつて足りるわけでありまして、もし半分以下に下げること

一路局長がいらっしゃったときに、一休どれくらい日本の国は国道で通れなところがあるかというようなお尋ねにも、十分の御回答がなかったという

追及するという点が眼目であります。

○太田委員 次の七十五条の車両等の運行を管理する者の義務についてお尋ねをいたしますが、この七十五条も、

非常にハイ・ランクの人が責任者であるという点を運輸省の道路運送法の方では少し見のがしてある点があるから、道路運送法の運行管理者とは必ずしも一致しない。道路運送法上の運輸省でいう管理者に責任を押しつけて、実際の責任者に逃げ出されてしまつては、これは少し困る。無過失責任も問ふ必要があるのではないかとわれわれは考えるから、そういう意味で、ここでは道路運送法二十五条の二とは少し違つた意味の考え方である。管理職者というものの位置づけがしてある、こういう御説明であつたのであります。が、そういうことでよろしゅうございませうか。

○木村(行)政府委員 その通りでございます。

○太田委員 なお、こういう意味のお話もありました。これは五月十日の連合審査会の席上であつたと思つて、すが、確かにこの管理者というものは、心理的圧迫を受ける地位にある責任者だ、こういう表現の仕方、それから実態にかんがみてこれは決定をするのであつて、あらかじめ決定は絶対にしてない。従つて、抜け道を作られないように認定していくためには、事前に運行の直接管理者というのにはだれだといふ規定づけは道交法では絶対にしてない。雇用者の責任を追及する建前であるから、そういうふうな考へていただいてよろしい。こういうお話でありまして、それが当時井岡委員と、道路運送法上の管理者とこの道路運送法上の管理者の争いをめぐつてのいろいろなやりとりのもつたわけですから、これも、やはりこれはおつしやる通り、実質的な管理者、実質的な責任者が責任を負うべきであつて、形式的な人が責任を負うというところはやはりまずい。そういう点から言いますと、道路運送法二十五条の二で運輸省が運行管理者という職名を作つたことについては若干問題があるであつて、この職名にわれわれが感ぜられて、この体罰罰金にわれわれが感ぜられて、この体罰罰金に適用するということは困るわけでありまして、実際の管理者というのとはかなりハイ・クラスである。従つて、単なる下っ端の労働者を罰するということなる意図はここにはいささかもないのである。こういうふうなわれわれは理解しておりますが、これに對しましてはそれでよろしいですか。

○木村(行)政府委員 この七十五条の趣旨も結局は、無過失責任をした場合に、その運転の背後にある関係、背景にある関係を追及して、大もとは雇用者の責任にまで追及していくという面も規定も考へてあるわけでありまして、しかしそれ以前に、やはり直接この車両の運行管理をしておる者、いわゆる無過失責任を阻止し得べき立場にある、実質的なその立場にある者、そういう実力を持った者、またそういう権限を持った者といふものが、客観的にあるいは命令するといふようなことを防ぐための規定でありますので、必ずしも道運法の今度の一部改正にありましてこの運行管理者に左右される関係にはないと思ひます。

○太田委員 今の木村局長の最後のところは、道運法上に規定する運行管理者と一致する考え方ではない、こういう考え方ですね。私もそれでいいと思ひます。必ずこれが問題になりまして

ね。向かう方では、地位剝奪をこの運行管理者という名前をつけた人を対象として行なう。こつちの方は、さて運輸省が認定をして、そして責任の焦点だとしてた者を、こちらはそれを違ふと言ふと、何か相当問題が起きるよな気がしますから、運用上は一つ十分注意をしていただいて、運輸省の方の定義的ないろいろの処罰に同意があるなら、道交法上の認定の方が正しいのだといふくらいな権威をお持ちいただいたために、一そう一つ御研究をお願いしたいと思ひます。

それから七十七条の道路使用の許可の問題ですが、ここにはいろいろな祭礼行事など公安委員会の許可を得なければならぬようなことになるように思ひますが、街頭を使ひますところのいろいろな行事、その中にはたとへば地方の街頭におきまして宣伝の自動車を持ち出して、地方にいろいろな当面する時事の問題などを説明する会などというふうなものもありまして、民主主義時代の正しいいろいろな行動といふものをここであまりに押さへてしまひますと問題が起きるかと思ひますので、道路使用の許可をするというのには、道路交通の円滑安全のためであるのであつて、その大目的に大きな支障のない限りは、別段在来の慣行そのものをここで大きな制約をするつもりではないだらうと私は思ひますが、その点はそういうことでございませうか。

○木村(行)政府委員 まさにお話のような考え方でございます。従つて、今までよりも強く取り締まつていくといふような、あるいは不許可処分をするといふような考えは毛頭ございませう。要は道路交通の安全と円滑をはか

るといふこと、しかもその上慣例等に對しては、ある程度道路交通の円滑を阻害するものについてもこれは認めなければならぬといふような規定までいたして、できるだけそういうものは尊重して参らう、こういう考え方でございます。

○太田委員 けつこうでした。八十二条の沿道の工作物等の危険防止措置ですが、沿道に設置されておるところの工作物が、道路交通の危険を生じさせるようなおそれがあるときには警察署長はそれをやめさせ、除去することができるといふことになつております。そこで家といふのは多分含まないだらう、除去の対象にならないだらう、しかし植木の場合にはなるであらうというお話でしたが、えらい値段のする植木の枝を払ふといふのも困つたといふ意見が出ておりましたが、その辺の運用はいかがでございませうか、国宝的な植木は……

○内海説明員 八十二条では、小委員会で御説明申し上げましたが、いわゆる家屋等は入つておりませんが、植木等につきましては、それが明らかにならぬ限りは、それが明らかに植木がへいの外に非常に乗り出して、前方の見通しを全く欠いておる。こういうふうな場合に問題になるわけでありまして、その場合におきましても、一項は警察署長がその持ち主に對して必要な措置をとることを命ずる。こういうことになつておりますが、当然事柄を荒立てる必要はさらさらないわけでありまして、十分話し合ひをいたしまして、任意的にそういうものを処置して参らう。しかしながら、それが公益上どうしても大へん交通妨害になる、しかも相手方ではどうしてもこ

れはとらぬといふふうなことになるますれば、そこにおきましては公益といふものの確保上、八十二条の一項の規定があまりに限り必要な措置を命じなければならぬ。しかし、そういう場合におきましても、それが国宝であるとかいふふうなものでありますれば、おのずからそういう趣旨とかね合はせて検討していかねばならぬものでも、そういう場合におきましては、警察署長はもとより、公安委員会としても、十分非常識にわたらないように、相手の利益を必要以上に損害を与えないといふふうなことをいかに判断を持って臨むべきものと考へております。

○門司委員 ちょっと私は聞いておきたいのですが、今の説明ですと、この条文は行政代執行の五条と六条にひつかかるような気がするのですが、この関係はどうなつておりますか。これでやれるのですか。行政代執行法の五条、六条にひつかかるということになると、予算措置が必要になつてくると片方の法律には書いてあるのですが、その辺の関係はどうなつてますか。

○内海説明員 八十二条におきましても、第三項におきまして、前条の第三項から第六項までの規定は、この条文においていふゆる強制措置をとりまして、場合におきましてはこれを準用することにしたしております。それで私どもこの八十二条に限りませう、八十一条、八十二条、八十三条、いずれも物件に対する強制措置の規定を盛り込んでおるわけでございますが、これらにつきましては、結局真に道路交通の危険防止といふ度合いの高い公益を確保していくための規定でありまして、結局こ

の道交法自体によりまして、その要件及びその手続を規定いたしまして、これによって処理をしよう、こういうふうな考えでおりますので、特に詳しく八十一條におきまして、これらの場合における手続規定をいたしたわけでございます。

○門司委員 そうするとこの解釈していいのですか。行政代執行法との関係は——行政代執行法には大体同じような趣旨のことが書いてあります。そしてこれにおきましては、予算や何かの関係がおそらく私には出てくると思うのですが、問題はここにあるのです。警察で除去するのには費用がかかるか、その費用をだれが負担するかというところは、行政代執行法の方では相手方に負担させることができる、こういう法律になっているのです。ところが、この法律ではそういうことは抜けていたのです。そうすると、警察は費用をかけただけ損だということになります。当然除去すべきものを除去しなかつたそのことのために、警察としてはこれを除去した。しかし、それには費用がかかった。八十三條の保管の義務もありまして、その費用がかかった。その費用はだれが弁済するかというところになります。警察がするのですか。行政代執行法では相手方にその費用を負担させるように書いてあります。その辺との関係はどうなるか。

○内海説明員 これにおきましては大體同趣旨の考え方に基きまして、八十一條の第五項で「工作物等の除去、移転、改修、保管、売却、公示等に要した費用は、当該工作物等の返還を受けるべき占有者等の負担とし、その

費用の徴収については、行政代執行法第五條及び第六條の規定を準用する。」というふうな規定をいたしまして、大體同趣旨の規定をいたしたつもりでございます。

○門司委員 八十一條ではわかるのですが、八十二條と八十三條でちよつとあいまいな点があるのです。八十一條にはそうはつきり書いてあります。今聞いておきますと、八十二條と八十三條の規定が少しあいまいのようにどう考えても受け取れるのです。これでよければいいのですが、警察は費用を使った、それであと請求ができないというところになります。これも困るのですね。

○内海説明員 八十二條は第三項におきまして、それから八十三條におきまして、八十三條の第三項におきまして、それぞれ八十一條の当該規定を準用いたしておりますので、それによつて処理できるものと考えております。

○太田委員 八十四條に移ります。運転免許のところでございますが、先ほど石原長官に大體においての大ざっぱなことをお尋ねしたわけですが、ここではもう少し具体的なことについてお尋ねをしておきたいと思ひます。それは特にオート三輪の大きさのことですが、オート三輪の安定の問題から考えまして、あるいは免許の内容から考えまして、これは一千キロ、いわゆる積載量一トン未満でない、オート三輪として、日本の国情に合ふ自動車という概念から考えまして不適当じゃないかと思ひます。一トンくらいにとどめるべきじゃないか、これはどうです。警察庁として、一トンくらい以上で以上のものは作らないようにすべきだという何か積み重ねの努力は約束できるでしょうか。むずかしいでしょうか。

○内海説明員 生産面につきましては、御承知の通りの関係行政庁が多いわけでございますが、私どもは、事故防止あるいは交通の実態の観点から十分意見を申し述べ、関係省で十分検討いたしたい、研究もいたしたい、こういうふうな考えでおります。

○太田委員 私は、意見としては、地方の人たちの言います「国民の側から見ますと、オート三輪は山間やいなかを走るものだから一トン未満でよろう、こういうことを言うのです。それ以上のもは四つ輪にしてほしい、そう申します。この意見も一つ御参考にしたい。ただ通産省関係で、日本の車両工業、自動車工業の発展というのを考えますと、あまりそういう点に大きな影響を与えるのもいかに思うのですが、ただ、あまりしやくし定木になるのもいかにかという点は別の面から出てきます。それは三菱五〇〇の間題ですが、三菱五〇〇は五百CCであるから、これは軽自動車にならないから普通免許だ、こういうことになるわけですが、あの車は、諸データというのには私も詳しくは存じませんが、スビードの点におきまして、それから大きさ、長さ、高さとか、幅というものにおきまして、値段から見まして、軽自動車に属するものなんですね。三菱五〇〇を三百六十CC以上だから普通自動車だという格づけというものは、いささかしやくし定木になってお

るんじゃないかと思ひますが、やむを得ないものですか。

○内海説明員 一応たびたび申し上げておりますように、現行法を一部改めまして、普通免許としまして、現在の普通免許と小型免許を一本にいたしまして、それ以外のものは二輪、三輪、さらに軽自動車免許と、こういうふうなことにいたしておりますので、免許の面からいいますれば普通免許というところになります。確かにお話ししたような点は現実の上にはあろうかと思ひますが、何しろ現実には、免許のきまりました線に乗りましていろいろ巧妙に生産が行われているのが実態でございますので、私どもとしましては、絶えずそういう実態と照応しながら意見も申し出ていきたい、こういうふうな考えを持っておりますわけでございます。

○太田委員 まあこれは普通自動車の免許と軽自動車免許の二本建というものが、はたして一般自動車について妥当かどうかという基本問題になります。この法案の建前は一応了承しますが、あの三菱五〇〇という車の運転をする人の心理的な面から見ますと、ああいうのはあまり無理な運転をすれば必ず事故を起こしますし、相手の車の方が大きいのですから、あるいは小型車ではそれとちやうど運転はありませぬ。あるいは先ほど申しましたオート三輪の大型というものが、どっちみち積みましますものが荷物ですから、車が大きければ、それだけ少々相手をかすところ、おれの方は大したことはない、いざというふうな気持ちも動きまして、割合に事故の問題が起きようかと思ひます。できるならば、こういうところでもう少し革命的なものを考えていた

べきではないかと思ひますが、現状ではやむを得ないでしょうか。けつこうです。

○内海説明員 この規定そのものは、第三項で「その運転者席の横の乗車装置に当該自動車に係る第一種免許又は第二種免許を受けた者を同乗させ、かつ、その指導の下に、前項規定により指定された種類の自動車を運転することができるようになるまで、従つて、今お説のようなるものを法を自己自身が直ちに義務づけておるわけではございませんが、自動車教習所において練習のために使用する場合におきましては、たびたび論議をいたされましたように、九十八條で自動車教習所の指定基準というものを定めるようにいたしておりますので、それらの内容といたしまして、設備すべき自動車の仮免許を得たものを練習せしめる自動車というふうなものを内容として、そういう趣旨のものに明らかにしておきたいと、かように考えております。

○太田委員 わかりました。そうしますと、仮免許というものはずっと温存さしていくわけですから、私どもは仮免許が交通事故のもとになったり、交通混乱のもとになったり、あるいは仮免許というものは場合によっては必要が

七

あるでしょう。それは交通の実態に習熟させるという点に意味があるわけですから、そういう点では意味がありま

くのであって、低めなというようなお話を承っています。その内容というのとは相当確たる具体的なものをお持ちで、一歩でも前進した基準を作ろうという御決意でいらつしやると思いますが、そういうふうでございませうか。

○木村(行)府政委員 この指定基準につきましても、現在いろいろな資料を集めておりまして、その資料と、全国的な各都道府県公安委員会等で定めている実情を全部解剖いたしまして、さらに小委員会などでもいろいろお話が出ましたように、政令基準を定める前に、当委員会などの御意見、御協力をいただきまして、十分適正な基準を作りたいと思ひますが、方向といたしましては、一歩どころでなく何歩も前進した改善の方向に持つて参りたいというふうに考えております。

○木村(行)府政委員 それではもう少し内容についてお尋ねします。東京には一千坪ないし二千坪程度の教習所というものもありますが、こういうものが基準になるといふことは、今のお話からいって少し無理がありますので、おそらくもう少しと大きな坪数、教習所の規模も大きなものでなければならぬ、こういうことにならうと思ひますから、大体坪数はどれぐらいが妥当と現状において考えていらつしやうか。

それはもう一つは、指導員の資格はどのようにならうか。指導員の勤務時間は、東京あたりでは一日十時間ぐらい指導をさせてふらふらになってしまつておるといふ実態がありますが、やはり八時間勤務は天下の大道です、具体的にいへば、六時間教習、二時間研究という理想的な形態になるのが望ましいと思ひます。そういう指導員の指導の仕方の具体的な内容はどれぐらいのことをお考えになつていらつしやるか、こういう点でも少し差しつかえない点がありまして、あらかじめ承つておきたいと思ひます。

○内海説明員 施設の面積につきましても、今直ちに具体的な数字を申し上げることは、私としましてはまだほんとうの確信を持った基準を得るに至つておりません。それは全然考えていないわけではございません。ございまして、まず一つは、教習所の面積の単位として、一台の車に必要な運転練習面積が幾らであるかということ、従つて一時間に練習し得る自動車の数を何台と見ることに従つて、総面積もある程度伸縮性を持つてくるわけでございますが、私どもの今の考えとして、普通自動車の場合、大型自動車の場合等も分けて考えまして、一台について練習のために何坪要するかどうか、それから少なくとも教習所の基準として最低幾らなければならぬかという全体の面積との両方を規定いたしまして、最も必要にして合理的な数量を決定したい、こういうふうに考えております。

それから指導員の資格要件につきましても、これは、これまで現在指導員の年令等について見ておきますと、まことに区々まちまちでございまして、私どもの考えでおります点からいいますれば、技術指導に当たります人については、少なくとも第二種免許を持つておる人であるべきだと考えております。また、年令におきましても、教習をいたします必要な教養と経歴を持つた者である必要が当然あらうと思ひます。

○木村(行)府政委員 ただいまのお説の通りでありまして、運転免許につきましても自動車教習所でやります教習の課程に対する問題といたしましては、基礎的な訓練を十分にみっちりやりまして、そうして一定水準以上の、十分にこれで運転さしても安全だというような標準に達した者につきまして、ただ一般の複雑な路上の実態になじませるといふ仕上げのための部分的な問題としてやらせる、こういう決意であります。

○木村(行)府政委員 よくわかりました。従つて関連をいたしまして九十八条の自動車教習所の指定の政令基準の内容について少しお尋ねをしておきたいと思ひます。これから教習所の指定をなさる基準は、できるだけ内容のいいものを多く奨励をしていきたい。従つて、基準はできるならば可能な限り高めてい

すので、そういうふうな職歴、経歴あるいは年令、資格要件というものについて最も妥当なものを設定したいと思ひます。それから労働内容につきましては、御説の通りでありまして、とりわけこういうふうな機械をきわめてデリケートな条件のもとに教えていくことでございまして、通常の労働条件よりはるかにその疲労度も大きいと思ひます。また、教え方のいかんが大へん大きく影響いたしますので、できるだけ潤沢な休養と潤沢な勉強をする時間を持つて、疲労することのないようにならうに考えております。

○川村委員 関連して私、希望を申し上げたいと思ひます。今度の道路交通法に伴つて幾多の政令ができるわけですが、その政令は、適切な政令の内容を御研究下さると思ひます。われわれ政令のことについてとやかくあれり立ち入る必要もないと思ひますけれども、できましたら政令を發布される前に、政令の原案というものができたところに一応見せていただいて、適当な論議等もさしていただけたらと思ひますが、そういうふうな措置がとれるならぜひやっていただきたいと思ひます。

○木村(行)府政委員 先ほどもお答え申し上げましたように、政令を制定する事前に案を当委員会にお示しいたしまして、御意見、御協力をいただきましたと思つております。

○木村(行)府政委員 今度の労働条件とか、あるいは教習所の経営の基礎とかいうことなんです、これは授業料と申しますか、一教程幾らだとかいう値段は、今のところ、あるいは今後、許可ですか、自由ですか。

○内海説明員 現在は、各県でそういう点について基準を設定いたしておるところもありますし、あるいは基準でなしに届け出でこういうふうにいきたいという形のものもあるようでございます。あるいは三百円、四百円、五百円と区々であります。この法に基づきまして、料金につきましては十分研究いたしまして、料金基準というものを設定したいと考えております。

○木村(行)府政委員 非常にいいことだと思ひますが、その場合の考え方としては、現在東京三百円、名古屋四百円、大阪五百円という段階になつておるわけですが、東京の三百円を基礎にすれば安さでございますけれども、東京の生徒の実態というものは、何だか知らだらした非常に長い期間多くの教習を経て初めて修了しておるような状態で、安いようであつて、総トータルになりまして、かなりのものを負担しておるようになり思ひます。従ひまして、これがそのためにどういふことになるかということ、皆さん目の前でござらんから、いらつしやる通りでありますから、東京の実情は実情としまして、さらに百尺竿頭一歩を進めて、妥当な授業料となれば、三百円はほんとうは安いじゃないか、三百円は安いから払うものが高くなるのでありまして、できるならば、これは四百円でもけっこうじゃないか、場合によっては五百円まで上げてもいいじゃないか。内容をよくするといふこと、早く修了ができるような教育内容、教習内容を備えていただくことの方に重点を置いて、授業

料の安いことはあまり奨励しないようにしていただきたいと思ひます。

それから、特に今の基準の点について、一車当たり何十坪になるとか、あるいは總体の教習所の施設の面積は何千坪以上ということをおきめになる場合にお考えをいただくとして、東京は一十坪以上、大阪は二十坪以上という規模の開きがありますけれども、もしもこれを非常に大きな規模にいたしました場合に、現在の東京の教習所、練習所が指定を受ける場合に、非常に不利な立場になります。東京という何かしら運転手養成の長い歴史の中から生まれた現在のやむを得ざるものに対して過酷であつてもいいかと思ひます。この点については、もしも東京の現在の諸条件が政令の基準に合致しない場合におきましても、既得の今までの立場というものはできるだけ尊重してほしいと思ひますが、いかがでございますでしょうか。

○木村(行)政府委員 授業料の点につきましては、御意見のところは十分参考にいたしまして、さらに研究を進めて参りたいと思ひます。それから東京のすでに千坪程度でやつております既存の教習所の面積につきましては、ただいまいろいろな事情もあろうかと思ひます。しかし、ここでどうこうというまだ結論は出ておりませんけれども、さらにその問題についても研究いたしまして、御相談、御意見を承りたいと思ひます。

さらに、先ほど川村委員からお尋ねのありました点について、誤解のないように補足してお答え申し上げます。お尋ねは、たしかこの法案の政令を定める場合に、事前に案を見

せてもらつて、いろいろ相談していただきたい、こういうお尋ねであります。お尋ねが聞き違へましたけれども、九十八条第一項の自動車の教習所の指定基準だけではなくて、その他の分についてもお尋ねがあつたと思うのであります。それにつきまして、九十八条の政令基準については、もちろん事前にいろいろお示しいたしまして御協力いただきたいと思ひます。その他の内容を持ったこの法案の施行に関する政令につきましては、必要があるものにつきまして、できる限り事前にお示しして、御意見を承りたいと思ひます。

○木田委員 よくわかりました。できればその際の心がまえとしては、おそらく三千坪というのは教習所の面積として決して広くないのでありまして、ある程度のスピードを出せば、三千坪くらいの教習所ではたちまちへいの向こうに突き抜けてしまふようになりまゝすから、これはできるだけ広い方がよろしい。よろしいが、その多数の土地があるわけではないから、その辺ののみ合わせは、具体的な例がありますから、十分御研究の上で善処してもらいたいと思ひます。ただ、そういうふうに進むというわれわれの心がまえは常に皆さんのお気持ちと一致しておりますので、この点については、できるだけいいものを基準面では高めていただくことが望ましい。ただ既得の人たちに大きな不幸を招かさないように御配慮のほどが望ましいと思ひわけでありまゝす。

そこで、運転者教習所の指定の問題が出てきますと、運転免許試験の一部を免除するという九十九条の適用問題

が出て参りますが、過般米のいろいろな御説明を承つておきますと、教習所の中においてどの程度のものを免除するかというところはなかなかむずかしい問題であるけれども、大部分を免除して口頭試験で通すか、大部分を免除して適性試験くらいで、あとはその教習所に一任をする。卒業免状をもつて試験に受かつたものとみなすかというよりなところについても、かなりの御理解があつたようであり、そういうことになる可能性もあるように承りました。が、運転試験免除の一部という範囲について少し御説明をしておいていただきたいと思ひます。

○木村(行)政府委員 これにつきましては、自動車教習所の指定基準を作る場合にいろいろな問題を考へて、教習所の種別といひますか、種類についても若干の差のあるものが出てくるかと思ひます。たとえば法令だけの試験とか、いろいろできるだけの試験の要望にこたへた、しかも適正なもの、また素質の向上したものを指定して参りたいと思ひますが、その他、国鉄その他バス会社連合でやつておる関係もいろいろあります。運転者技能訓練、いろいろな関係もありまして、この一部免除といふのは、大部分の免除ということも場合によつては考えられると思ひます。

○木田委員 全部免除してしまつてはいかかと思ひますが、十分公安委員会の指揮、指導、監督と相待つて、内容の整備充実、またそういうものによるむだな手数——むだな手数と言つては何ですが、今のようない意味のない試験によるところの運転免許証の交付などは是正してほしいと思ひます。ぜひ

十分御勘考いただきたい。最後に第八章罰則についてお尋ねをいたしておきますが、第八章罰則は、全体を見まして高い金額になり、懲役も付加されておりますし、過失犯さえ罰せられるということになりますと、

實際は直接の運転者が非常に困ることが多からうと思ひます。各種の場合に十分情状の酌量、運用の適正という御説明がありましたけれども、なかなかもつて運転者にいたしますと安心しておられない節もあるわけですね。そこで前回以来幾多のお話の中に、これからはこの取り締まり強化をして、オイコラ警察なんというふうな恐怖心を起こさせるようなことは絶対にないつもりである。こういう御信念の開陳もあり、道路の環境整備、道路の整備の整備といふことにつきまして十分配慮していききたい。決してただ単なるおかつびき根性によつてこの法案が作られたものでないという御説明がありましたので、われわれとしては非常に安心をいたしておるわけでありまゝすけれども、さらにこれが具体的な適用の場合に、そのような精神が実現されるためには、あらゆる交通取り締まりの第一線にある方の教養とか素質ということが問題でございますので、たしか承りますと、新任の巡査の方も必ず運転の経験をさせ、そして教養を高め、りっぱな警官として第一線に配置するつもりであるし、それから現在では交通の方面も重視されてきて、白バイの運転手になる者なども非常に希望がふえてきたから、二、三年先にはまことに制度の改善見るべきものがあろうというお話があつたのです。まことにそうなるてほしいと思ひますが、これからいかに

第一線の取締官を教養なさるか、そういう決意についても一度承つておきたいと思ひます。

○柏村政府委員 ただいまお話しした点は非常に重要な点であります。法律上罰則の規定を強化いたしましたわけでありまゝす。これは各種の法令等との均衡や、また悪質なものについての十分な取り締まりをなし得るという体制を確立するためのものでございまして、この罰則の強化ということで直ちにこれのみによつて、またこれを主として交通の取り締まりを実施していかうという気持ちでは毛頭ございせん。ただいまお述べになりましたように、道路をよくし、また運輸行政等との緊密な連携をとつて、総合的な交通の円滑、安全を期していくような施策を十分推進して参る考えでございますが、何にもまして大事でありますのは、やはり第一線で取り締まりに当たる警察官の教養、態度の問題であらうかと思ひます。この点につきましては、ただいまお話ししたような御趣旨を十分尊重いたしまして、われわれとしても交通警察官の教養、また交通事務員以外の者についても、交通問題についての教養といふことについては極力努力いたしまして、御期待に沿うようにいたしたいと思ひます。

○安井委員 罰則の問題が最後に出ましたが、そのうち百九十九条第一項第十一号の例の第七十四条の雇用者の義務違反に対する処罰であります。が、この規定のうち、国家公安委員会または公安委員会がその七十四条の規定にある時間を拘束する業務として定める業務というふうな表現になつてい

るわけですが、大体どういふことを予想しておるわけですか。

○内海説明員 これは参議院で御修正をいただいた点でございますが、まず定める国家公安委員会または公安委員会の問題でございますが、これは一県内の状態につきましては都道府県公安委員会、それから二県以上にわたるいわゆる長距離運搬をいたしますものにつきましては国家公安委員会が定めたい。それから「第二項に規定する時間を拘束する業務として定める業務を課す」という意味は、七十四条の第二項でございますが、これは六十八条、速度の違反でございますが、速度違反をすることを誘発するように時間を拘束した業務を課して運搬させてはならない、あるいはそのような条件を付して運搬させてはならない、こう書いてあるわけでありまして、ただこの条文そのものは、スピード違反をするようなことを誘発するような時間を拘束した業務というものが不明確でありますので、そこでその不明確さを具体的に明確にする手段として、先ほど言いました二県以上にわたるものにつきましては国家公安委員会、同一県内におきましては公安委員会がその業務を定めるという考え方をここに出しておるわけでありまして、従いまして、これはなお私どもとして具体的に十分に検討をして、それを規定しなければいけないわけでありまして、最も端的にかつわかりやすく申し上げるならば、国家公安委員会が定める場合に、東京を起点といたしまして、たとえば東京の日本橋の例の標柱がありますところから大阪市のどこをこままでというものを一つの基準といたしまして、この区間

をたとえば十二時間あるいは十三時間で運行するということは、すなわちこの六十八条の規定に違反することを誘発するように時間を拘束して業務を課したものであるという認定になるわけでございます。また同じ県内におきまして、たとえば大阪でありましたら、大阪のどこをこままでこままでの間を何時間以内でこれを運行していけば、そういうふうな業務を課するという場合におきましては、これは公安委員会が具体的に定める時間を拘束する業務として定める業務を課する、こういうふうにいふわけですが、従いまして、これは逐次増加をいたしていくことになると思いますが、極端なことをいいますと、列車の時間表のような工合に、どこからどこまでを何時間で行く、ここに定めた時間以内の短い時間で行けというふうな実体的な業務を課した場合、すなわち七十四条第二項の違反になる、こういうふうな観点に立ちまして、この十一号というものを定めたものでございます。

○安井委員 それじゃ具体的におきめになるわけですね。やはり具体的なおきめがなければ、これは乱用といえますか、いろいろめんどろな問題がたくさん出てくると思うのです。そういう意味でその方向はよいと思うのですが、ただ気になりますことは、鉄道のダイヤみたいなものをずっとおきめになるにしても、これは夜と昼とはずいぶん違うと思うのです。たとえば衆議院から上野の駅まで、真夜中ですと十分くらいで乗に行けるのです。昼間ですと三十分もかかるのです。だからその点をやはりこの規定の中に十分織り込まないと、仏作って魂入れずといふようなことになりがちですが、そういうような点も御考慮をされるおつもりでしようか。

○木村(行)政府委員 この点については最も合理的で客観的に、あらゆるデータを集めて、たとえば問題になっている路線について、その路線それぞれの交通規制のスピード制限はどこからどこまで幾らと、また信号機がその場合に幾つあるとか、あるいは一時停止しなければならぬ社会通念上の実際の時間なり回数なりいろいろなデータが出てくるのです。もちろん夜、昼の関係、さまざまなデータ全部をできるだけ拾い上げて、精密に具体的に、しかも妥当な基準を作りたいと思います。

○安井委員 この罰則の問題につきまして、太田委員から御質問がありました。それにお答えがあったわけですが、私、この法律の中の罰則の定め方といふことが、法規定の方法として、罰則を各条に配置したということは画期的なできごとで、日本の法制史上にも特筆すべきことではないか、そういうふうに思います。そういうふうなわかりやすくするような措置が講ぜられたのはよいことだと思ひますが、それでもなおやはり罰則は非常に読みにくいわけですね。それが一応初めに参照条文があつて、それを開きまして、またほかの条文からの引用があつたり、三回か四回くらい繰り返さなければ、これはやはりわかりにくいのです。そういうことからいって、やはりこれはもっと現実に運転者にあるいは一般大衆に理解してもらふためには、もっととかみ砕いた書き方がぜひ必要ではないかと思ひます。現在ま

で道路交通法規でも、たとえばスピード違反とか、信号を無視したとかだとか、そういうようなことに対する罰則などというものは、これは大体において常識的にも含まれておると思ひます。ところが今度の法律の場合に、一番特徴的なものはやはり罰則規定だと思ひます。その罰則規定が百二十三条にあるわけですが、この規定も新しいだけに、一体それがどうなるのかというこの理解が全般的に行き届くにはだいぶむづかしいんじゃないか。しかし、この規定こそ一番早くみんなに知ってもらわなければいけない規定で、私もこれにしてみても、これを一わたり読んでみても、一体どれとどれとどれが罰則規定かということがすぐにはびんと理解されない、そういうふうな状態であります。ですから特にこの罰則規定は、これからの交通事故を直していくのは、運転者だけの努力ではだめなんだ、あくまで雇用主も同時に義務を負うのだし、国民もみんな関心を持たなければいけないという趣旨を一つ十分に普及しなければならぬと思ひます。特にこの罰則規定については、さつと読んでみても十くらいのケースがあるようにあります。これも非常に読みにくい規定になっております。あちこち引っぱり回しておる規定ですから、これはぜひ、そこに動いている人が道路使用の問題や積載制限の問題、たとえばそういうようなものに違反して、その罰則も、雇い主も、雇い主といひますか、法人やあるいは自然人でも同じであります。その代表者も罪になるのだというこの理解を、その例示的に示してお進めになるというのを特にお願いをしておきたいと思ひます。

○内海説明員 七十五条について言いますと、まずこの七十五条から直接この罰を受けるのは、車両等の運行を管理する地位にある者が直接ここで命じられるいは承認することによって罰を受けるわけですね。そして、これに基づきまして百二十三条の方で、この百十九条一項の十一号で、運行を管理する者の義務に違反した者の罰則をここに取らざるやうにして、これで受ける。そして百二十三条でその運行管理者の行為者を罰するほか、その運行管理者の属する法人または人に対しても各本条の罰金刑または科料刑をやるわけでございます。と同時に、その運行管理者がそういうふうなことを承認するといふこと、あるいは命じたことによりまして、運転者自身が結局これに該当するやうな違法行為を六十四条、あるいはこれは七十五条の第一項が無免許運転の規定でございます。六十四条の規定に違反した運転者として罰せられる。それから第二項でありますれば、六十五条あるいは六十六条の違反として運転者も罰せられ

る。従いまして結論的に申し上げますと、七十五条の規定違反がありました場合は、その運行を直接管理する地位にある者、それを使用しております使用者と、それからそれぞれ六十四条から六十六条までに該当する違法行為を行なった運転者、この三者が罰せられる対象になります。

○安井委員 株式会社についての罰則は。

○内海説明員 法人も、その場合に当然この百二十三条によって罰せられるわけでありまして、その運転を管理しておる地位にある者の使用者が法人でありますれば、その法人はその罰則の適用によりまして罰を受ける、こういう規定になっております。

○安井委員 役所の場合はどうでしょう、その雇用者はたとえ警視庁にばいぶん車がたくさんありますが、あまり例がよくなければ、どこかの県庁にしましよ。その県庁の車が、ここに雇用者に対する罰則がきつるな事故にもしなつたと仮定いたしますならば、おそろくないだろうと思ひますが、県庁の場合は罰則の対象はだれでしょう。

○内海説明員 府県の場合ならば、府県がやはりこの罰則の対象になるかと思ひます。

○安井委員 最後は自然人でしよ。

○木村(行)政府委員 ただいまの補足して申し上げたいと思ひますが、この百十九条の第一項第十一号の方は、云々の定める条件として運転者に車両を運転させた雇用者、こういうふうになつておりました、この雇用者は自然人をさしておるわけでございます。従いましてこれにつきましては、たとえ

ば県庁の場合に、法的解釈はどういうふうになりますか、人事部長になりますか、あるいは知事になりますか、あるいは自然人たる雇つてゐる方の者が雇用者になります。それと同時に、その雇用者の所屬している法人が罰則規定で公共団体も罰金を受ける、こういうふうになつております。

○安井委員 そうすると、府県ならいいのですけれども、国の機関はどういうことですか。たとえば、どうも警視庁が出てしまふのですが、それでは警視庁にしましよ。警視庁でもしやういふ事故が起きた場合の雇用者はどういうことになりますか。

○木村(行)政府委員 警視庁の場合は公共団体、地方自治体の警察でありますので、これは国ではありません。国の場合は刑罰の主体でありますので、国そのものは罰則の対象にはなりません。

○安井委員 そうすると、雇用主はこの場合はどういうことになるわけですか。——それじゃもう一度、警視庁の例が悪ければ、建設省ならいいですね。建設省の車が事故が起きた場合、それからもう一つは建設省直接ではなしに、出先の建設事務所の車が起きた場合、そういうふうないろいろな場合があると思ひますが、その二つの場合に分けて。

○木村(行)政府委員 国の場合、たとえば建設省の場合、地方ですといろいろ身分が違ひますけれども、建設大臣が任命しているという場合に、その任命された者がこの規定の違反になつておりましたときは、建設大臣が雇用者として一応観念的には処罰の対象になりますけれども、これは国の機関であり

ますので、国は罰則の対象にはなりません。ただ出張所、たとえば建設省の出張所であつても、これは国の機関でありまして、府県単位の土木出張所がございまして、その場合に土木出張所長のもとにある職員が、出張所長の名前で辞令をもらつておりました、その出張所長が雇用者になつておるといふ立場にある場合には、当然その出張所長が、府県の職員でありますけれども、雇用者として処罰の対象になります。その場合に法人たる府県が罰則の対象になる、こういうふうになります。

○安井委員 地方公務員の場合はそれでいいのですけれども、国家公務員の場合には、その任命権者も国の機関というわけで罪にならないというところで、たとえば建設省の出先の関東地方建設局というふうな出先があつて、その事務所もありません。そういうところの砂利を運ぶ運搬手というのは、おそらく建設大臣から直接任命じやなしに、その出先の人がおそろく法律上の任命権者になつてゐるのじやないかと思ひますが、その場合でも国の機関だから罰の適用はないという意味ですか。

○木村(行)政府委員 国の場合には、国自体は罰則の対象にはなりません、ただ出張所の場合に、その下にいろいろな車両がたくさんあつて、その車両の運行を管理しておる者が出張所長自体かどうかかわりませんが、その下に直接何かの自動車の運行を管理しておる者があつた場合には、その運行管理者は七十五条違反の対象になります。

○安井委員 その運行管理者は、いかに

なる場合でもなるでしよ。それは問題ないと思ひますが、つまり雇用者というのには運行管理者と違ふと思ひます。国じやなしに、任命権者が雇用者じやないでしよ。か、どうでしよ。

○内海説明員 雇用者が、二つの事柄が混同されてゐると思ひますので、七十四条の第二項におきまして、これは新たに今度は罰則を付されましたので、第二項に基づいて雇用者が違反をいたしました場合には、雇用者というものは——法人は、この間刑事局長が説明いたしましたように、犯罪の主体にならないという判例等がありますので、この場合には自然人をもつてその犯罪を行つたものといひますので、たとえば法人等でありましたら社長、そういう者が雇用者として罰せられる対象なり、その社長が罰せられず、それに伴つて百二十三条の罰則規定のはね返りを受けまして、今度はその社長が属する何々会社というものが罰金刑をもつて法人として処罰をされる。こういうふうなことになると思ひます、それから七十五条の場合におきましては、どこまでも処罰の対象にまず第一段階になります。その運行を直接管理しておる地位にある者が処罰の対象になり、そしてそれが雇用されておるわけでありまして、その雇用者が罰せられる場合には、その雇用者が罰せられるわけでありまして、その雇用者あるいは業務課長といふものが直接管理をする地位にある者であつて、それをさらに使用する立場にある社長が使用しておりましたら、その社長が百二十三条により罰則の対象になります。

○安井委員 その運行管理者は、いかに

もしました社長が「直接管理する地位にある者」ということで、この七十五条の処罰を受けた場合には、その社長を雇用しておるところの法人というものが、すなわち百二十三条の適用を受けまして罰金刑に付される、こういうふうな考え方でありまして。

○安井委員 つまり私は、普通の法人の場合は問題ないとして、国の場合、何かわかつたやうなわからないやうな内容であるわけなんです、その点も少しはつきりしていただきたいと思ひます。つまり任命権者というところじやなしに、その金がどこから出てゐるというやうな意味ですか。法人の代表者という意味は、いわゆる雇用者ですか。

○内海説明員 たとえば警察庁を例にとりますと、警察庁長官は交通課長の人事権を持っております、これを任命する権限を持っております、しかし私を雇用しておる者は国でございまして、警察庁長官が私を雇用してゐるわけでありまして、従いまして、雇用する立場におります雇用者というところになります、これは国でございまして、そうすると、先ほど私の局長が申し上げましたように、国というものは、国の法律に基づく処罰の対象にならないものでございまして、従つてこれは適用されないということになります、結局私を雇用しておる者はその場合において国であり、その国は処罰の対象にならない、こういうことでございまして。

○安井委員 そこで罰金の金額のことにつきます、この間もちよつとお尋ねしたわけでありまして、やはり運転者の立場からいうと罰金は重過ぎる。

一口に言つてこの法律についての印象はそこに尽きてゐるようです。だから反対が出てくると思うわけでありまして、この間、この罰金の問題についての質問に対するお答えでは、ただ單純に十倍にするという趣旨ではない。それぞれのケースについて現実に考えていくんだ、そういうふうな新しい考え方であつていくんだ、そういうふうなお答えであつたわけですが、たとえば信号を無視した場合に現在一體幾らなのか、それから今後新法によつて実際にどれくらいになるお見込みでしょうか。

○内海説明員 現行法におきましては、信号無視は体刑ではなくて三千円以下の罰金、科料だけでございます。それが今度の新法では三月月以下の懲役、三万円以下の罰金ということになつております。そこでそれが実際にどういふふうになつておるか、あるいは実際に現行法のもとで処罰を受けておるかという実情でございます。私の知りません限りでは、今まで罰金の範囲も、三万円以下の罰金というところでございますが、一般的には千円の罰金がおおむね一番通例の決定になつておるかに思ひます。それ以上の場合にはあまりたくさんはないように思つております。

○安井委員 私のお尋ねしておるのは、そのマキシマムだけがそういうふうに変つたわけですね。しかしその通りに現実の刑の判定、量刑もなされるのか、そういう点です。これは裁判所がきめるでしょうから警察がどうとあることじゃないにしても、やはり立法者としてきつちりこまかなところまできめる必要はないにしても、ある程度

度の予想というものは必要じゃないかと思うのです。そういうふうな意味で、たとえばマキシマムが三万円以下というものが三万円以下という方向に変わったわけですね。その場合に、信号無視がかりに従来千円だとすれば、單純に十倍の一万円ということになる。うなのおつもりでこの法案ができておるかどうか、そういうことです。

○木村(行)政府委員 そういふ單純な機械的な計算で、従来おおむね宣告刑が千円であつた、それが今度は法定刑が十倍になつたので、さらに今度宣告刑が一万円になる。こういうことは考えられないのであります。やはりそれぞれの事犯の実態に応じて、また、たとえばその事犯にも背後にはいろいろな原因があるわけですから、これらのいろいろな情状を酌量してケース・バイ・ケースが出てくるのであります。必ずしも十倍に宣告刑も上がつてくるというふうには考えられないのであります。

○安井委員 つまり、新しくできた法案によつて全く新しい観点から量刑が見直される、そういうふうに理解していいわけですね。

○木村(行)政府委員 まさしくその通りであります。新しい法として十分に全く新しい観点から検討されるべきこととであります。

○安井委員 最後に、この法律案の表現の問題であります。小委員会でも、当該という言葉が三百幾つもある。これを何とかならないかというので、いふん論議がかわされたわけでありました。それは一例であります。その他にも理解にずいぶん難儀な点がだいたいあるわけです。ことに当該

という言葉は、これは法律用語としてはもう相当長い沿革を持つておるわけ、それがそのまま機械的にこの法律の中にも出てきたんだと言へばそれまでであります。しかし、罰則を各条項ごとにカッコ書きで入れたというふうな画期的な法制史上に残るような法律規定の方法を講じたこの際ですから、できればそういうふうな難儀な言葉を取り除くということに御努力を私どもとしては願ひたかつたわけでありまして、今回はそれがたとい見送られたにいたしましても、次の改正というふうな時期には、そういうふうな問題について全面的な御検討をいたして――

特にこの法律は、運転者はもとより自転車運搬する人から荷車を引く人までみんな適用があるわけですから、それだけきつめて大衆的な性格を持つてゐる法律ですから、そういうふうな点について今後十分に御配慮を願ひたいと思つておられますが、これは一つ大臣から、今度はこうする、当該をなくすとはつきりおっしゃつていただきたいのです。

○石原国務大臣 この法律を制定するにあたりましては、各界からいろいろ代表の方々に集まつていただきました。正式な諮問機関というわけでもございせんが、懇談会のようなものを数回開いて、その趣旨等も入れ、できるだけ平易に表明するつもりであつたのであります。いろいろ立法技術といふ点から、書き方等においてやや生硬なところも若干あるようでありまして、参議院でも、そういう趣旨を入れまして相当の修正も加へ、ことに罰則など各条項にすつと引き出して、最も大衆にわかりやすいように相当手

直しめされたのであります。しかし、ただいまの御意見十分尊重いたしました。また今後機会ある際には一そう平易なものにしたいと思ひます。

○川村委員 大へん時間もたつておりますが、私一つ気になるところがあります。これは小委員会でもあるいは話が出たかも知れません。また今太田さんの方からあるいは出たかも知れませんが、ちよつと中座しておりましたので……

それは五十一條関係ですが、違法駐車に対する措置がありますが、第一項でこうする、第二項でこうする、第三項でこうする、こう並んでおります。第四項に参りまして、「前項の報告を受けた警察署長は、第二項に規定する場所以外の場所に当該車両を移動することができ、」というふうな規定になつておられますが、これは今ここでどうというわけにもいかぬかも知れませんが、大体どこに直される考えなのか、警察署に持つていくのか、どうなのか、その辺のところがちよつと気になるのです。

それから第五項に参りまして「公示しなければならぬ。」という書き方をいりますが、そういう車を直したのをいつまでも取りにこない、全然手がかりがないというふうな車については、一休いつまで保管しようと考えておるのか。あるいは政令等できめるというところになるかも知れませんが、そのようなところはどうかお考えになつておられますか。私が気になるのは、これはおそらく事例はないと思ひますけれども、乗り逃げなどとしておいて、はつたらかしておいて捨ててしまふ。そんなばか

はないと思ひますけれども、そういうことが予想されると同時に、これまた非常に突飛な想像なんです。二台も三台も四台も五台もということになると、警察ももてあまらずのじゃないか、こういうことがちよつと気になるのです。

○内海説明員 御説明申し上げます。第四項は、ここにありますように五十メートルをこえない範囲で警察官が移動できるという規定を二項に書き置きました。この五十メートルといつておりますのは、私どもの立法の趣旨は、移動いたした場合は、運転者がもとの場所に帰つてきて、心理的にそうびつくりするといふ感じを受けることな

く、見渡した場合は、移動されておるところがわかる範囲を大体五十メートルといふことで設定いたしました。その範囲内で移動するところがそれをこえて、五十メートル以内のところでは自動車移動させる場所がないといふふうな場合には、これは警察署長の権限に移しまして、移動できるというふうなことにいたしました。この場合には、いわば運転者が発見しにくい場所を持つていくことにならうと思ひますので、特に警察署長の権限とし、従つて警察署長がその車両を保管しなければならぬ責任を設定いたしましたわけであり

ます。この場合どういふところに移動するかという問題であります。でき得べくんばその本人が比較的容易にわかりやすく、同時にまたその車が被害を受けることのないような場所を選んで移動すべきものであります。場合によりまして有料駐車場に保管する、あるいは警察が近い場合には警察署あるいは警察の持つております場所

に移動するといふふることにならうかと考へております。

それから最後の御質問の、まあ万々例はないけれども、私どもも実は万々ないといふこと、そういうものが全然見当たらない場合、これを売却するとかあるいは換価処分するといふふうな規定はここではないといふところ、自動車といふふうな相当高価なものでありますし、できるだけこれは善良に保管をして正規の使用または所有者に返すことに努めたいという努力をいたさなければならぬが、それでもなお出ない場合は、遺憾ながらその法規定的におきましては、その所有者が出てくるまで警察署長は保管の責めに任じて当たらなければならぬといふこと、であります。従いまして、この法律を施行いたしました後、そういうふうな事例が非常に出るような形になつて参りますれば、あるいはこれに對する措置をあらためて考えなければならぬと思つておりますが、今までの盗難の場合その他乗り捨ての場合といふふうな実態から考へても、必ず所有者が発見されておる状態にかんがみまして、貴重な財産でありますから、勝手に換価処分するといふふうな規定は今回の法規定的におきましてはいたしておりません。

○川村委員 わかりました。そこで今第五項の問題ですが、保管したときには、所有者、使用者に對して保管を始めた日時、場所なんかを通知しろ。こういうことになつておりました。どうしてもそれがうまくいかぬときは、所有者の氏名、住所を知ることができないときは、政令で定めると

ろにより、政令で定める事項を公示しなければならぬ。この規定してあります。この政令の内容をどう考へておられるかといふこと、それから乗り捨て等はおそらくないと思ひますけれども、自動車あるいはその他の場合があつた場合、保管といふ問題になつて参ります。遺失物法というのがあります。あつた法律によつて処分されるのか、あるいは別の政令によつて処分しようとしておられるのか、それはどう考へておられるのか、ちよつと聞かせておいて下さい。

○内海説明員 この法律五十一條に基づいて警察官が処置した場合は、どこまでも五十一條に規定してある趣旨によつて処分をいたさなければならぬ。それから盗難品である認定いたしました遺失物として処理いたしました場合は、遺失物法による規定に基づいて処置する、こういうことにならうと思ひます。

○大矢委員 こういう機会がないと思ひますので、ちよつと一点だけ……今問題になりました罰則の点、これはしばしばこの委員会でも問題になりました。二重罰の問題であります。いわゆる免許証を取り上げられて罰金を取られる。それは運転手としては非常に過酷な取り扱ひといふことで、前にも、もし免許証を取り上げるような場合には、専門家といひますか経験者といひますか、そういう者を入れて聴聞会を開かなければならぬといふことをここでできたことがあります。そこでそれを実施するかといふは、かえつてそれがめんどうだといふので、ちよつと罰金を取つていく。聴聞会を開いてその免

許証を取り上げないかわりに罰金をうんと取られて、かえつて迷惑しておるといふことを直接運転手からしばしば聞いておる。そこでこの問題は、今説明を聞いておられます。そういうふうなことをしないで、十倍になつていくけれども、そういうことはないと答へますけれども、法律といふものができてきたら、その法文通り解釈して裁判所はやるということ、実際に取り扱ひ交通の経験者がみずから運転手の立場に立つてものを処理するならば、私は無理はないと思ひますけれども、それを一たん離れますと、そういうふうなわけにいかぬ。現に私の知つておる人でも、罰金を払おうと思つても、免許証を取り上げられて仕事ができない。それでいろいろ工面して持つていくと、それで足らない。罰金を払うか、免許証を取り上げられるかどつちか、手錠を前に置いて脅迫です。そういうことを現にやつておるのです。であります。私はこの法律には罰則は、いろいろ説明を聞いておられます。大して心配はないように聞こえますけれども、私は實際問題として非常に心配であります。そこで、これは質問の途中にいろいろ問題になつておりましたように、こういうものは取り上げるとか、何ほ以上の罰金になるような事犯といふものに對しては、もつと何か本人にも十分言ひ分を与へ、それから社会的に見てどうしたものか、厳罰にしなければならぬといふような、いわゆる公平なといひますか、多くの意見を聞いてきめようというものがなければ、結局今度の罰則といふものは、私は過酷な二重罰をとられるのではないかと非常に心配

をいたします。何も法律に基づかなくともできるはずなんです。公安委員会なんかでいゆる政令とか、いろいろなんものがあつたが、そういうことについてもあるし、取り扱ひについても配慮がなければ、私は今までのこのやり方を見ておられます。これは大へんなことになる。この点を非常に心配したから、前にもそういう聴聞会を開くことになつておつたけれども、どうもそれがうまく運営されておらぬからして、今後それを厳重にやつて、そういう無理はしない。それから二重罰といふこと、對しても十分考慮するといふことの一つの何か考へがあるのか、か、いや、これは法律ができればあるいはそういうことはいない方ないのだと考へられるのか、その点は私は非常に心配ですから、一つ最後に罰則の問題についてこの機会にお尋ねをしておきたいと思ひます。

○柏村政府委員 この運転者の違反について、罰金と行政処分といふわけの行政罰と兩者が並行して行なわれることにつきます。これは、本委員会においてもたびたび申し上げておるわけで、これはやはり事の性質上やむを得ないものであらうと思ひます。しかし行政処分につきます。一定の処分以上のものでなければ公安委員会における聴聞制度といふものを現在活用いたしておるわけでございます。これは當然慎重に今後運用して参りたいと思ひます。それから先ほど木村局長が、罰金が機械的に十倍になるわけではないと申し上げましたのは、私も結果的にそう相なるだらうと思ひますが、現在他は他の法令と比べて罰金が非常に低いわけでございます。これは見よう

によつてはそれでいいのだといふお考へもあるかと思ひますが、そういう他の法令との比較において今度罰金額を上げたといふことは事実でございます。現在各種の法令と比較して、最高罰金が低くなつておれば、裁判所の判断としては、その低いものに應じてこれの三分の一にしようとか、五分の一にしようといふことになつて、低いという実質を見ながら、やはりこういう判断について合理的な課税をいたすように配慮があるものと思ひます。そういう意味におきましては、最高刑が高くなつたのに比例して高くなるということ、必ずしも付随して起こるわけではないと思ひますが、ある程度こういう法の改正がありますれば、やはり悪質なものについて刑罰が重くなるというところ、これはやむを得ないことであらうと思ひます。できるだけその運用につきます。先ほど来申し上げておりますように、われわれとしても十分に注意をいたし、また警察官の教養等につきます。努力をして参りたい、こう考へております。

○龜山委員 実は同僚田中榮一委員が、安保の地方公聴会に出られましたので、私にきよう質問事項を託して行きましたので、その質問事項の要旨を朗読して当局のお答えをいただきます。

一、最近交通ひんぱんな道路上をそば屋、すし屋その他の配達業者が、自転車、スクーター等を片手で運転して、あたかも大衆に誇示していること、き態度で得々として運転していること、通行する自動車その他の車両の運行にはなほだしく危険を感じさせる場合が多く、新法第七十條の規定から当然

禁止すべき事項と考へるが、政令その他の法令でこれを禁止する意向であるかいなか。

二、片手運転の競技会、たとえばそば屋の出前持ちが行なわれているが、競技会の開催は片手運転を奨励する結果となり、適当でないと思うが、かかる場合に警察は中止の警告を発するかいなか。

以上二点であります。御答弁を願います。

○木村(行)政府委員 この二点の問題は、御趣旨まことにごもつともだと思ひまして、十分に研究いたしたいと思ひますが、関係条文といたしましては、法案の第七十一条の運転者の遵守事項の中で、第一項の第七号で、それぞれの道路の状況または交通の状況に応じて公安委員会が道路の危険を防止し、交通の円滑をはかるため必要な場合には規則を定めて十分に遵守事項を制定することができるわけです。ですから東京や大阪など非常にひんぱんなところで、とてもそれがあふないという認定に立ちますならば、それぞれの公安委員会においてこの点について制限し得る。こういう二点については非常に御趣旨ごもつともだと思ひますので、積極的に研究いたしたいと思ひます。また七十条のいわゆる安全運転の關係にもからんできますので、両者相待つて研究をするつもりであります。

○飯塚委員長代理 次会は明十七日午前十時三十分より開会することとし、本日はこれにて散会いたします。

午後四時五十九分散会