

第三十四回国 参議院地方行政、運輸委員会連合審査会會議録第一号

昭和三十五年三月九日(水曜日)午後一時二十三分開会

委員氏名

地方行政委員

新谷寅三郎君
西郷吉之助君
鍋島直昭君
鈴木壽君
基政七君
井野碩哉君
大沢雄一君
郡祐一君
小林武治君
白井勇君
館哲二君
西田信一君
湯澤三千男君
占部秀男君
木下友教君
松澤兼人君
松永忠二君
米田勲君
中尾辰義君
大竹平八郎君

出席者は左の通り。
地方行政委員

委員

三木與吉郎君
村松久義君
相澤重明君
大倉精一君
重盛壽治君
中村順造君
中村正雄君
松浦清一君
白木義一郎君
加賀山之雄君

委員

新谷寅三郎君
西郷吉之助君
鍋島直昭君
鈴木壽君
基政七君
大沢雄一君
館哲二君
湯澤三千男君
松澤兼人君
松永忠二君
中尾辰義君

運輸委員

委員

三木與吉郎君
村松久義君
相澤重明君
大倉精一君
重盛壽治君
中村順造君
中村正雄君
松浦清一君
白木義一郎君
加賀山之雄君

運輸委員

平島敏夫君
天竺良吉君
江藤智君
村上春蔵君
小酒井義男君
金丸富夫君
佐野廣君
重宗雄三君
谷口慶吉君
島島徳次郎君

國務大臣

運輸大臣 橋本 渡君
國務大臣 石原幹市郎君

政府委員

警察庁長官 柏村 信雄君
警察庁刑事局長 中川 薫治君
警察庁保安局長 木村 行蔵君
運輸省自 國友 弘康君
建設省政務次官 大沢 雄一君
建設省道路局長 佐藤 寛政君
事務局側

常任委員

常任委員 福永与一郎君
常任委員 古谷 善亮君
常任委員 会専門員

説明員

警察庁保安 内海 倫君
局交通課長

本日

の会議に付した案件
○道路交通法案(内閣提出)

地方行政

委員長(新谷寅三郎君) たいだいまから、地方行政、運輸委員会連合審査会を開会いたします。

ますから、どうぞよろしく御協力をお願いいたします。

それでは、道路交通法案を議題といたします。

まず、提案理由の説明を聴取いたします。

○國務大臣(石原幹市郎君) たいだいま議題となりました道路交通法案につきまして、その提案理由及び内容の概要を御説明申し上げます。

この法律案は、現行の道路交通取締法及び同法施行令を廃止し、新たに道路交通法を制定しようとするものであります。

現行の道路交通取締法は、昭和二十二年に制定され、以来、数次の部分的な改正を加えられて今日に至っているものであります。

この間わが国における交通事情は、自動車の急激な発達、普及及び増加に伴い、まことに著しく変化し、特に最近における大都市の道路交通は、同法制定当時と比較しますと、異常なまでに発展、変貌を遂げ、しかも、近い将来におきましては、さらに一層の複雑と困難が加わることが予想される状況であります。

このように実情に対し、現行法令の規定では、すでに、種々の点で不十分なことが痛感されるのみならず、今後の交通事情の変化には、とうてい対処し得ないものと判断されるに至りましたので、今回同法及び同法施行令について全面的に検討を加え、新しい時代に即応した道路交通の基本法としてこの法律案を立案いたしましたものであります。

この法律案は、現行法令と比較して、相当広い範囲にわたって規定の整備、新設をいたしておりますが、その重要な点は、次の通りであります。

第一は、法の名称を道路交通法とし、また、法の目的を明確にしたことであります。

この法律は、道路交通の基本法たる性格を有するものであることにかんがみ、現行の道路交通取締法という名称を改め、道路交通法とし、また、法の目的につきましても単に道路における危険を防止し、その他交通の安全をはかるのみでなく、積極的に交通の円滑をはかることを目的とするものであることを明らかにいたしました。

第二は、法体系を整備することとに、用語及び表現を平易化したこととあります。

現行法におきましては、道路交通の規制に関する基本的な事項が法及び施行令の両者にわたって規定されているのでありますが、これら基本的な事項は、すべてこの法律の中に規定することとして、法体系を整備し、また、国民のたれでもがこの法律を容易に理解し得るよう用語及び表現をできるだけ平易にすることに意を用いました。

第三は、交通の規制に関する規定を整備したこととあります。

そのおもなものは、交通規制のための道路標示の設置に関する規定を新設すること、公安委員会が区間または期間の短い通行の禁止または制限を警察署長に行なわせることができる規定を新設すること、自動車の最低速度に関する規定を

新設すること及び道路交通に関する調査を行なうための規定を新設すること等であります。

第四は、歩行者の通行に関する規定を整備するとともに、歩行者の保護の徹底をはかったこととあります。歩行者の通行につきましては、特に一章を設けまして、その通行方法の基本を明らかにしますとともに、これらの規定には、原則として罰則を付さず、違反者に対しては、警察官が必要な指示を行なうこととしたとあります。また、車両等の交通方法に関する規定において歩行者の通行の保護をはかることとしたとあります。

第五は、車両等の交通方法の合理化をはかったこととあります。自動車をはじめとする各種車両等の増加に伴いまして、現行規定では、車両等の交通の規制について十分な実効を期することが困難となるに至りましたので、車両の通行方法の基本原則、追越しに関する規制、交差点における通行方法、停車及び駐車に関する規制等について新たな規定を設けるとともに、現行規定についても全面的な検討を加え、車両等の交通方法の合理化に必要な規定の整備をいたしました。

第六は、交通の円滑をはかり、危険を防止するための措置を強化したこととあります。道路において車両等の通行が停滞したため交通が著しく混雑するおそれがある場合における混雑緩和の措置、違法駐車または違法工作物等の交通の危険を生じさせ、または著しく交通の妨害となるおそれがある場合における移動、除去、移転等の措置について必要な規定を設けるほか、酔っぱらい運転、過労運転等の無謀運転の

禁止、整備不良車両の運転の禁止等道路における危険防止の措置に関する規定を整備することとしたとあります。

第七は、雇用者及び車両運行管理者の義務についての規定を設けたこととあります。最近における交通事故及び交通法令違反の原因には、単に運転者の責に帰すべきもののみならず、むしろ運転者を雇用する者あるいは車両の運行を管理する地位にある者の責任と思われるものが多いことが痛感されることとあります。よって、雇用者は、その雇用する運転者に安全な運転を行なわせるよう努めなければならないこと、雇用運転者をして苛酷な条件のもとに運転させてはならないこととするほか、車両等の運行を直接管理する地位にある者は、無免許運転、無謀運転等を命じ、または容認してはならないこととし、これらの者が、運転者とともに、交通の秩序の確立に責任のあることを明らかにいたしました。

第八は、運転免許制度の合理化をはかったこととあります。運転免許の種別を整理してその簡素化をはかったこと、免許証の交付手続についてその不合理を改めたこと、免許についての行政処分の実効をはかる措置を講じたこと、各都道府県における運転免許関係事務の一元化、適正化をはかるため全国的な基準を命令で定めることとしたこと等運転免許に関する規定を整備して、運転免許制度の合理化をはかることとしたとあります。

最後に、罰則を整備したこととあります。現行法制定以後の社会情勢の変化及び現行の各種法令に規定する罰則との均衡を考慮して全面的に罰則を整備するとともに、過失犯の規定及び罰

罰規定を整備することとし、また、交通事故の原因に飲酒によるものが多い実情にかんがみ、運転者が交通違反を犯した場合において酒気を帯びていたときの刑の加重について規定する等罰則の整備をはかることとしたとあります。

以上がこの法律案の提案理由およびその内容の概要でございますが、何とぞ慎重御審議の上、すみやかに御可決あらんことを切望する次第でございます。

○委員長(新谷實三郎君) 本案に対し御質疑のある方は、順次御発言を願います。

○大倉精一君 ます、長官にお伺いしますけれども、この法律案は、国民の生活と権利に非常に重大な影響がある法律案でありますけれども、自治庁としては、いづつからこの法律案の作業に着手をされたのか。さらにまた、この法律案に着手するにあたって、現在の交通事情に対する御認識は、どういふような御認識の上に立つて作業を開始されたか。そういう基礎的なことについてまずお伺いいたしたい。

○国務大臣(石原幹市郎君) これは、自治庁でなしに、国家公安委員会の方であります。

御承知のように、現行の道路交通取締法は、昭和二十二年制定になったのであります。当時と比較いたしますと、車両の数等においても約十倍以上になっております。交通事故その他にいたしましても、これはもう、十倍以上そのスケールが大きくなっているものであります。そこで、三年ほど前から、この道路交通取締法の改正をしなければならぬという考えを起こしまし

て、だんだん準備しておったのであります。具体的にはいろいろ民間の意見を徴したり、懇談会等を開いて、具体的立案に入ったのは、たしか昨年の春ごろからであつたと思ひます。

○大倉精一君 この法案は、歩行者に非常に重大な関係があるのでありますけれども、特に自動車の運転を業としておる運転手諸君としては、死活にかかわると言つても過言ではないような、非常に重大なる法案でありますけれども、聞くところによりますと、この法案についての相談を受けなかつた、こゝろのことを聞いております。が、どういふ方々と御相談になつたか。あるいは御意見を聞かれたか。さらにまた、直接関係がある運転手諸君に意見を聞かなかつた理由が何かあつたのか。その点をまずお伺いいたします。

○国務大臣(石原幹市郎君) この法案を立案するに際しましては、できるだけ広く民間の意向を入れたと思ひます。道交法改正に関する検討懇談会という委員会のようなものを組織しまして、委員が約二十人おるのであります。その委員の中には、運転手、運転を業とされておるような人の代表も出ていた。いろいろ意見を参考とし、拝聴し、また広く新聞、評論家、評論界等の意見をもたたび聞きまして、当局としては、でき得る限り広く民意を徴して、この立案に当たつたつもりであります。

○大倉精一君 労働者の代表も入つておるといふお話でありましたが、ハイヤー・タクシの代表は入つておりますか。あるいはトラックの代表、そういうものはどうですか。

○政府委員(木村行蔵君) ハイヤー・タクシの関係は、大阪方面から西村という方が入つております。

○大倉精一君 提案理由の説明の中で、どうも私は少しふに落ちないところがあります。なるほどおっしゃる通りに、「自動車の急激な発達、普及及び増加に伴い、まことに著しく変化し」といふ文句におつしやっております。また、その通りだと思つております。最近では、一年間に東京都内においても十万台近くふえておつて、六十一年のオリンピックのときには、大体百万台になるのじゃないかという文句にもいわれておる状況であるが、そこで、この自動車の増加とともに非常に重大な問題は、自動車の事故が幾何級数的にふえておる。こゝろの事態から交通恐怖時代が出てきた。こゝろ言つても差しつかえないと思ひます。そこで私は、国民の皆さんの感情的なものとしましては、なるほど直接に自動車を運転している者に対しては、もっと強く処罰せよ、こゝろの感情的なものがあるかもしれないが、しかしながら、やはり為政者としては、こゝろのやうなことではなくして、ほんとうに現在の事態と将来に対する的確な判断と、それに対する総合的な施策、抜本的な対策、こゝろのものを考慮しなければならぬ。そでなければ、処罰だけでは、罰則だけでは、罰則の強化だけでは、語弊がありま

すけれども、こゝろのことによつてこゝろの事態が解消するといふことは考えられない。従つて、まずお伺いしたいことは、総合的な施策につい

て、どういふようなお考えをお持ちになつておるか。さらにまた、自動車は飛躍的に増加しておりますので、施策も飛躍的でないければならぬと思ひます。こゝろより観点から、どういふような施策がおりになるか。この点についてお伺ひしたいと思います。

○国務大臣(石原幹市郎君) 全く大倉委員御指摘の通りでございます。私もともといひまして、単に法律を作ることだけでやろうとおるのではないのでございまして、ご承知のように、先年、内閣にも交通事故防止対策本部といふものが設けられました。関係各省が出席して、いろいろ対策を練つておるわけでございます。それとまた、総合的交通施策といひましては、これは、私から申し上げるのも変なことでありますが、交通の基本であります道路につきましても、道路整備五カ年計画といふものを立て、国道はもとより、さらに将来は、地方道路に至るまで、抜本的な交通整備をやろうとしてゐる。運輸省その他を中心にいたしまして、国鉄その他の輸送機関の整備等についても、いろいろ年次計画を立ててやつておることは、私から申し上げるまでもないことであります。それらの対策と相待ちまして、しかし、このはんらんする自動車交通、ことに交通事故の頻発にかんがみまして、道路交通取締法の整備も、これは一日もゆるがせにできない。ことに、一昨年の国会でありますか、三十三年四月の衆議院地方行政委員会におきましては、交通事故防止に関する決議が行なわれておるものであります。国会の意思も尊重いたしまして、今回道路

路交通法案を提案した次第でございます。

○大倉精一君 今の答弁の中で、冒頭に、こゝろより問題は私からお話あります。理由の中を見ますと、これが「交通の基本法」と書いてある。交通の基本法といふことになれば、これだけ先行して飛び抜けてあるものじゃないと私は思ふのです。交通の基本法といふことになれば、これは、総合的な交通政策あるいは交通のあり方の上に立つて、基本法といふ名前が出てこなければならぬと思ふのです。そこで、今の問題につきましても、非常に前提として重要な問題であると思ひますので、これは、運輸大臣きようおいででありませうか。運輸大臣から一つ聞きたいと思ひますけれども、局長がおりますから、局長にとりあへずお聞きしておきたいと思ひます。

○政府委員(国友弘康君) 交通関係に關しましては、われわれとして、基本法の取りまとめも考えなければならぬと思つておりますが、これは、運輸省全体の問題でありますし、今後大いに研究していきたいと思つております。

○大倉精一君 本来ならば、これは運輸大臣がおいでになつて、この問題を十分聞いてからでないという、中へ入つていけないのです。これは、自動車の増加という問題と、いわゆる交通の輻湊という問題と事故という問題とは、同じようでは必ずしも私は同じではないと思ふのです。ですから、今度の法律で、交通の円滑化を期するといふ一項目が入つておるわけなんです、目的に、この円滑というものは、必ずしも

も事故防止と同一のものではないと思ひます。そこに交通の総合的な施策がなければ、円滑化もはかれつたないと思ひます。ですから、これは運輸大臣がおいでになつて、十分聞きたいと思ひますから、一つこの問題は保留いたします。

そこで、この法案をずっと私も通説をしてみました。この通説したところから受ける感じが、どうも、言葉が変かもしれませんが、やっぱこれは警察の作つた法律だ、こゝろよりまあ感じを受けるわけなんです。そこで、この法律といふものは、大体今まで関係法令、所屬法令といふものを法体系の中に整備して若干改正をした、こゝろより内容のよりに受け取れるようです。そのほかは、罰則を強化をした、こゝろより感じが私は非常に強い、そゝろであると思つております。そこで、こゝろより工合にいたしまして、こゝろより問題と、罰則の強化、警察官の権限の強化あるいは取り締まりだけが独走をしてこゝろより問題が解決できるかは思ふわけですが、こゝろより点について、一つ自治庁の方からお伺ひしたいと思ひます。

○国務大臣(石原幹市郎君) 先ほどかたがたび罰則の強化々々といふことを言われておるのをごさいまするが、現行法は、先ほども申し上げましたように、昭和二十二年の制定でございます。その後の物価指数、これらの変動といふものは、御承知のように、非常に大きく変化しておるのであります。そゝろより意味で、罰金刑のようなもの、これらの一般経済事情に適應するようものに引き直したといふことと、それから、その後いろいろ新しい

法令、たとえばメートル法などでも、これはもう非常な、違反に対しては、五万円以下の罰金といふような法体系が定められております。建築基準法等においても、同じような罰則を制定されておるのであります。まあ人命に非常な危険を与え、最もわれわれの国民生活に深い密接な関係を持つております。この法案でありますので、そゝろより事情を総合比較勘案いたしました。今回の罰則の整備ができたのであります。これは、特に罰則に厳罰主義でいふことといふような考えでないといふことを十分御認識をいただいております。

それから、取り締まりとか警察官の権限といふお話をされましたが、これはまあ、従来の法条では、非常に不明確なような点があつたり、一カ所にとまつておつたといふような点を、それぞれの部門々々に、警察官はその際にはどういふことをするのか、そゝろよりふりに明確化す、はつきりしたといふようなことで、まあいろいろなところ警察官のことが出てくるわけでありまして、それはそゝろより意味で、それぞれの条章に警察官の規定を入れたといふような、表現をまあ整理して、実態を明示したといふのが大体の考え方でございまして、これは各条文に当たつて御審議願ひしましたならば、御研究願ひしましたらば、十分おわかりができることと思ひますので、ごさいます。毛頭取り締まりとか権限の強化だけでこゝろより道路交通に對処しよ、そゝろより考えではございませぬ。

○委員長(新谷實三郎君) 大倉君に申し上げますが、運輸大臣はただいま予算委員会に出席中で、運輸大臣に對する質疑が今行なわれておる状態であり

ます。で、御質疑が済み次第に當委員会に出席するように要求してございすから、御了承願ひます。

○大倉精一君 まあこゝろより問題はですね。やっぱ政府の方で率直に言つた方がいいと思ふのです。罰則を強化するのじゃないと云われておつても、やっぱ強化しているのだ、これは、世間もそゝろ思つていますよ。物価指数といつても、今まで刑罰がなかったものが刑罰が加つておる。物価指数といふのは刑罰に關係ないでしよ。ですから、これは処罰を強化したので。罰則を強化したのだ。こゝろより理由で必要があつて強化したので。こゝろより言つて、国民に啓蒙した方が私はいふと思ふのです。ですから、今の御答弁は、これは水掛論になりますから、私は、これは罰則の強化といふことに考へておるのです。ですから、私は、今言つたように、罰則の強化だけではいけないといふわけなんですけれども、どうでしよ。もう一回そゝろいふことを長官一つ率直に、こゝろいふいふ必要があつてやはり罰則は強化したのだと、こゝろ言わなきや、これは審議にならぬですよ。物価指数といつたつて、刑罰が何が物価指数に關係があるのです。

○国務大臣(石原幹市郎君) それは、罰金の金額を比較すれば、確かに高くなつておりますし、あるいは刑の方でも、期間が多くなつておりますから、そゝろいふ意味では、刑罰が重くなつたといふことは言えると思ひます。が、しかし、厳罰主義でいくとか、そゝろいふ意味でこの罰則を直したの

じゃないので、経済事情に合わずとか、他の法令との比較をしまして体系を整えたというのが主たるその目的でありまして、その結果罰金が重くなったり、あるいは期間が延びるということが生じておるのでありまして、この法の建前が嚴罰主義、重罰主義で行こうということから出たものでないということを私は御理解願いたいということとを申し上げたのでありまして、別に、これが他の法令と比較して、非常な過重な、重い罰を課しておる法令とは私はまあ考えていないのであります。

○小酒井義男君 私も、今大倉委員から指摘がありましたように、この警察庁から出されました「各種特別法に規定する罰則抄一覽」を見て、大倉君と同じようなことを実は考えたのですが、これに「物価指数対比表」という表がつけてあるんですね。こういう罰金というよりなものを物価指数でどう比較することが、私は非常に形式的に、実態に合わない比較の方法じゃないかと思うのです。物価と同じように賃金が上昇しておるかどうかということも考えません、罰金を取られることが、すなわち当事者の生活の上に非常に大きな直接の影響を受けるわけなんです。こういう考え方で罰金の額などがきめられておることだと思ひのです、この資料が出ておることは。で、そういうことはきわめて妥当でないと思ひのですが、そういう点の考慮が払われたのかどうか。こういう罰則が、この二重処分といわれておる行政罰と刑事罰と両方来ると、そういう結果が運転手の生活権にどういふ影響を与えてくるかということも考慮

されぬと、今の社会の実態に合致する法律にはならないのじゃないかというふうに思うのです。こういう点の考へ方はどういうふうであるか、承つておきたい。

○政府委員（中川董治君） 大臣からお答えになるに先立ちまして、ただいま御引用になりました資料につきまして御説明いたしまして、その後大臣からこれに対するお話があると思います。ただいまの御引用になりました印刷物は、確かに当庁で印刷いたしました。皆さんの御審議の御参考になるかと考えまして、印刷いたしました次第でございます。

ます。先ほども大臣からお話がございましたように、道路交通法の立案にあたりましては、公共の場所でありますところの道路を多数の人が平等に円滑に利用する、そしてお互いに、ぶつかって事故などが起こらない、こういうことを根本といたしておりますて、罰則によって人をおどかしてこれを守らしていこうと、こういう考えは立案にあたりまして全然考えておりません。それで、結局は、この公共の場所であります道路、すなわち公の施設の道路を多数の人が公平に、しかも円滑に、危険を伴わずに利用する、その方法を具体的にそれぞれ規定いたしました次第でございます。従いまして、多くの国民の方々がこの規定に従われまして、ほんとうになめらかに交通ができるということを根本の理念といたしておりますて、従つて、その事柄の規制につきましては、罰則を付していない規定も少なくないのであります。国民の方々の順法精神をまず期待するといふ考え方でありますので、罰則のみを念頭に置いて立案したものでないこと

をあらかじめ申し上げておきたいと思ふのであります。そう申しましたも、いろいろな規制がございまして、大部分の方々がその規制に従われ、円滑に交通が行なえることを期待するのでありますけれども、不幸にして若干このの規定に違反なさる方がある、こういう場合におきましては、現行法でも、他のいろいろな法定犯につきましても、罰則というものが一つの担保の役割をいたしておるということも、これまで事実でございますので、若干その規定を罰則の面から担保する役割は確かにあるうかと考えるのであります。それで、どれくらいこの法定刑を課するのが適当であるかということは非常に重要な問題であります、一つ一つの条文につきまして、單純に物価指數の値をもつてかけ算をして、それを倍加するとか三倍にするとか、こういう考え方で立案はいたしてないという趣旨を以下詳細に御説明いたしたいと思ふます。

ま、ごらんいただきました表について申し上げますが、これは、われわれ立案いたします場合に、六法全書などという法令集があるわけでございますが、その法令集のうちから、皆さん御案内のように、この道路交通法では、いわゆる法定犯に属する事項が多いのでありますが、一部自然犯もございますけれども、法定犯の概念に当てはまるものが多いのであります。従いまして、現行実定法にございます各種の法令中からおおむね法定犯と認められるものを中心といたしまして、ここに列挙いたしましたのでございます。これは、いろいろな皆さんの法令がございますので、また漏れもあらうかと思うので

ありますが、私ども事務に従事する者
といたしまして、いろいろ書きあげま
して、こう調べて参りますと、ここに
らんただけはわかると思いますが、
これを罰金刑につけて申上げてみま
すならば、五万円以下の罰金に当た
る罪が一番多いでございます。ここ
で拾い出しました犯罪について申し
上げますならば、ページで申します
ならば、十六ページからでございます
が、恐縮でございますが、資料につ
いて申し上げます。

の罰金に当たる罪をすつと掲げたのであります。十六ページから、五万円以下に罰金に当たる罪をすつと掲げたのであります。五万円以下の罰金に当たる罪の中には、いろいろたくさんござりますが、たとえば報告を怠つたということに對しまして、五万円以下の罰金を課した駐車場法もございます。あるいは、建築物等の除却命令に従わなかつたゆへをもつて、高速自動車国道法によりまして、五万円以下の罰金が法定されておるのであります。ただいま大臣が御引用になられましたケースについて申し上げますならば、二十一ページのしまいから四つでございます。が、非法定計量單位の使用禁止の規定違反の罪、これを先ほど大臣が御引用になられました。私も、計量法に基づきまして、メートル法以外の計量法を取引等に用いた場合におきましては処罰を受ける。またその処罰が、現行計量法によれば、五万円以下の法定刑に相なつておるのであります。その他各種の法令が一ぱいござりますけれども、たとえば、十九ページのしまいから四つ目をござんいただきたいと思つてあります。が、居室の採光及び換気装置が基準に違反する罪、建築基準法の定めによりまして、お互ひ建築をする

場合におきましては、建築が換気の装置をしておらなければいかぬ。たとへば、窓が一定の規定以上の大きさがなければならぬ、こういう規定があるのでございますが、それに違反したものに對しましては、五万円以下の罰金刑が法定されているのであります。この種の犯罪が相当数ありまして、ここに掲げたものだけでも、九十六ばかりの犯罪が五万円以下の罰金刑に当たる罪とされておるのであります。

それから三万円以下の罪でございますが、三万円以下の罪は、申すまでもなく、五万円以下の罰金に当たる罪といたしまして、反社会性に乏しいとされている犯罪でございますが、これにつきまして、たとえば、道路管理者の通行の中止命令等に従わない罪、以下四十五の犯罪が規定されているのであります。それで、詳しくごらんいただければ御了解いただけると思うのであります。現行各法令の大体罰金刑についてこれを申し上げますならば、大部分の犯罪が、一相当多数の犯罪が、言いかえれば、一番多い犯罪が五万円以下の罰金に当たる罪でございます。その次が三万円以下の罰金に当たる罪でございます。その次がもっと上の十万円とか、あるいは体刑が伴う罪とか、こういうことに相ならうかと思うのであります。比較的軽微な犯罪と申しますか、法定刑の一番低い犯罪が、最近では一万円以下の罰金に当たる罪と相なっているののであります。ずつと昔の法律につきましては別でございますけれども、最近の当院におきまして立法されるほとんどの法律は、罰金一万円未満を法定刑とする犯罪はほとんど見当たらないのであります。ごくわずか、たとえば、

議を御引例になりましたが、参議院の運輸委員会でも、交通事故防止に対する小委員会というものが従来持たれて、そうして熱心にやっておるのですから、根本的には私どもは反対しておるのではない。内容にいろいろ問題点があるのではないかとということで、いろいろ御質問申し上げるのですから、その点、誤解がないようにしていただきたい。

○中村順造君　ただいまの私どもの質

問に對しまして、長々と答弁がなされた。私は、これを聞いておりました。まさに問うに落ちず語るに落つたと、こういうよりな印象を深くするのですが、たまたま出された資料によりまして、物価指数ということも書いてございますが、この資料を見ましても、なるほど五万円とか三万円とかの最近の物価指数にスライドされたようなものだけがここに抜き書きされて出されておる。しかし、お言葉の中にもありました、今の罰金、過料、そのもの他現在の法律で考えてみますと、必ず

しもそういう万単位あるいは千単位になつておらない法律も私はあると思う。たとえば三十円とか二十円とか、こういう単位の罰金なり過料の法律もあると思いますが、それらの金額から見まして、必ずしも、この資料に書かれておるように、同じ国の同じ法律の考え方に立つて作られた法律が、一方では万単位、一方では三十円、二十円、こういう矛盾した点もあるわけでありまして、決して強調されるような、そのような筋合いのものは、私としては納得できないわけであります。さらに、今刑事局長のお話を聞いておりますと、先ほど申されたように、必ずしも

罰則の強化でない、こういうふうな前提のもとに答弁をされておるようでありますけれども、これは、何も私どもは内容に入つて、こういう点が非常に強化されておるのだ、こういう議論を今しておるわけではないのであります。ただ、この法律を見た場合に、罰則が強化されておるといふ心証を大まかに、大ざっぱに話しておるわけであります。それに対して、三万円がこうだ、あるいは五万円がこうだとか、あたかもそれが全面的に正しいという前提に立つて話されると、私は納得ができません。そういう考え方は、この法律の中には非常におおるべき要素を持つておるといふことを疑わざるを得ないのであります。なぜかと申しますと、今の議論から、まだ発展をしておりませんけれども、將來発展するとしますならば、たとえば、この法律の中の混雑緩和の措置とか、あるいは通行禁止とか、その制限とか、さらに行列等の通行あるいは道路使用の許可、こういうものを罰則を設け、さらにそれを総合的に運用する、こういう場合に、やはり何と申しましたも現場の警察官の権限を強化する傾向になる。従つて、そこにこの法律に基づくところの警察作用が非常に強化をされる。さらに、その運用の面につきましては、ただ単に道路交通の取締りということではなくして、ほかの目的でもこの法律が適用されるおそれが十分にある。たまたま刑事局長の答弁でありましたけれども、あなたの考へ方の発展するところはそこまで発展するのではないか。こういう点を私は非常に心配するわけであります。

が、この点は、一つあらためて、この法律によつてたゞ道路交通の取締りだけということか、それとも、私が今申しましたような他の方面にわたつてもこの法律は適用される。ことがあり得るかどうかといふことを長官から一つ明確にお答え願ひたい。

○國務大臣(石原幹市郎君) これは、地方行政委員会においても私はたびたび申し上げたのでございますが、道路交通の取締りから国民大衆の危険を防ぐ、こういうことのみから立案されておる法律であるといふことを重ねて明確にここで申し上げておきたいと思ひます。なお、これは刑事局長からお答えした方がよいのではないかと申しますが、罰金の、ほかにも二十円三十円のあるのじゃないかといふようなお話でありましたが、これはまあ全体的にその法律を改正してない場合には、總括して、それを二百倍にするとか三百倍にするとかいうたしか特別の法律ができておるのであります。そういうようなのは、全体的に改正をするときには、実情に合ったような罰金に直していきたいというのが今の立法の実態じゃないかと、こう思ひます。

○大倉精一君 これは本来地方行政の問題でありますから、本来の委員会において十分討議されると思ひるのでありますけれども、なぜ私がこだわるかといふと、考へ方が全然違ひからでます。私はこの法律を讀んでみて、これはもう国家権力の押しつけであり、そういう罰則の強化であり、取締りばかりが独走をしておる。こういったようなことに対して、これはちつとも強化して

ないのだ、物価指数だと、こうおつしやるのです。ですから、私はこう調べてみると、さつき申しましたように、懲役罰がないのが新しくふえておる。あるいはまた、六カ月の懲役罰が五年にふえておる。これは物価指数に關係ないじゃないか。こういうことを言つておるわけですか。そこで、あなたの方で、強化したのは、これはこういふ必要があつて強化したのであるといふに言われたいと、どうも私はふに落ちないわけです。そこが論点になるわけです。もう一回お尋ねするのでありますが、もう一つは、メートル法といふことをおつしやいましたけれども、メートル法の犯罪と交通犯罪を同じにするといふことは、これは私はちよつとふに落ちない。メートル法というのは、明らかに初めからごまかそうといふ犯罪意識があるわけですか。そして日本経済を攪乱しようといふ悪質なものです。交通事故といふものは、一がいに言えないのです。たとえば、交通事故を起しても、横から飛び込んできて自然事故を起した場合もあります。あるいはスピード違反といひまして、そこにはいろいろな要素がありましよう。メートル法は、初めから量目をこまかしてやろうといふ、そういうのとだいに違ひます。だから、メートル法が五万円だから、これも五万円ではないんじゃないか、そういう考へ方はおかしいじゃないか。そこで、さつき長くお話しになりましたけれども、ちよつとおかしい。何か物を売りにきたように、五万円でもうだとか、一万円でもうだとか、ですから、これはもう一回だけお尋ねをしておいて、あとは地方行政委員会でも十分基本的なもの

ですからやつていただきたい。刑罰を強化されておると思ひますが、どうですか。刑罰を強化されるということならば、どういふ理由で、どういふ必要があつたといふことを一つ説明していただきたいと思ひます。

○國務大臣(石原幹市郎君) 具體的の条章についての問題は、長官があるいは刑事局長から伺ひたいと思ひますが、考へ方の前提でありまして、先ほどからいろいろ申し上げておつても、なかなか御納得いきかねておるようでありまして、これは、率直に申し上げまして、改正する機会には、やはり他の法令なり、今の経済界の事情なり、常識に合うように法律を整備していかなければならぬといふことは、これはもう法律家でないに、一般のやはり常識から考へてもさうであると思ひます。そして、そういうふに、社会の事情に合はしてやつたといふことを今申し上げたのであります。これは、かたい言葉で言へば、整備強化といふように言へると思ひます。表現の方法としては、罰金の金額がふえ、体刑の期間も長くなつたのでありますから、確かにさういふ意味ではまあ強化といふことが言へると思ひますが、これは、ただ強化でなしに、整備強化といふ言ひですか、まあさういふ表現で言へると思ひますが、それから、まあここで大倉委員と論争するわけではありませんが、計量法の問題も、これは最初からごまかす意味だとかどうだとかおつしやいましたけれども、計量法といふのは、尺貫法を使つてはいけないうのは、尺貫法を使つてはいけないうのは、むしろこれこそ一つのメートル法にそん

をつけておるのはおかしいじゃないか、天下の悪法だと、メートル法を言われておる評論家もあるものであります。まあこれは、あなたと別に私は論争する意思はございませんが、堅持だけを申し上げておきます。

○大倉精一君 メートル法は、私の誤解であれば訂正しますけれども、そういう天下の悪法はやめたいと思ひます。そういう悪法にならぬでもないと思ひます。そこで、私はまだ納得できないのです。どうして納得できないかといふと、これは罰則強化じゃないかといふと、罰則は、非常に国民は大きな関心を持つておるのです。罰則は、つまり国民感情から言ふならば、運転手に罰則が強化されたからいじやないか、早くこれをやれとおつしやるけれども、ところが、運転手の方から見れば、これは大へんだといふことになる。おそらく私は罰則強化だと思ひます。お互い官僚じゃございませぬから、第何条はこうだといふようなことは言わぬでもいと思ひます。罰則を強化しなければならぬといふ観念に立つたならば、どういふ理由があつて罰則を強化しなければならぬのか、これは理由があつたはずですか。これは、一つ専門家にまかして作業してもらへばいいと思ひけれども、私の聞いているのは、この法案の基本であるところの罰則を強化しなければならぬといふふうにお考へになつたその基本的なものを一つ聞いておるわけです。あとは地方行政で大いにやつて下さ

○政府委員(柏村信雄君) 率直に申し上げまして、これは、ちよつと議論がこうなつてゐるような感じもいたしま

は、これはちつとも強化して

は、これはちつとも強化して

は、これはちつとも強化して

は、これはちつとも強化して

すので、ちよつと補足して御説明申し上げますが、罰則強化ということとは、確かに罰則強化だと思ひます、私は。しかも、その強化するにあたりまして、特に悪質なものには、今大臣からお話しになりました、物価指数であるとかいうような観点を越えて重くする。また、さほどでないものについては、物価指数等にこだわらず、倍率は少なくするというようにいたしたわけでございます。現実の問題としては、確かに罰則強化であります、現行法がいかに低い。その低いのは、やはり二十二年に制定されたということに根拠があるのではないと思ひます。

それから、実例として、そういう罰金刑等を重くしなければならぬという現実の問題としては、たとえば、修理工場の前に自動車不法に置いておく。これに、今たしか法定刑が三千円以下の罰金であります、裁判になりますと、これが五百円か千円というような刑がかけられる。そうすると、毎日々々罰金を取って、一月あつても、千円なら三万円、そうすれば十分にそれでいけるというやうなことで、これは、罰金をふやしたからというやうなことがなくなるといふこととありませぬ。

罰金をふやすといふこととあわせまして、そういう不法な物件というものについて、これを他に移すことの権限を特に警察官または警察署長に与えている規定もございます。そういうものと相対してやるつもりでございますが、罰則の強化という点については、それで御了承をお願いしたいと思います。

○大倉精一君 まあこの問題は、地方行政でうんとやつてもいいと思ひますが、罰則強化といふことをお認め

めになったので、強化した内容については、私はふに落ちないものがたくさんあるのだ。その一、二については、これからいろいろお尋ね等をする過程において出て参りますけれども、大いに地方行政の方で一つ、人が人を罰するので、軽々に扱わないで、物価指数がどうか、経済事情がどうか、そういうこととでなくて、ほんとうに国民の納得のいくやうなものを一つ十分論議してもらいたいと思ひます。そこで私は、さらに提案理由の説明の中で、お伺いをするのですけれども、先にちよつと触れたのですけれども、私の納得いかにない点は、「全面的に検討を加え、新しい時代に即応した道路交通の基本法としてこの法律案を立案」した、こうなつてゐる。そこで、「新しい時代に即応」というのでありますけれども、基本法といふことになれば、これはやはり一つの交通秩序なりあるいは交通の状態なりというものに対して、正常な状態といふことを想定して、その上に立つて、一つの基本的な国民の守るべきルールといふことが出てくると思ひます。私は正常な状態でないやうであります、新しい時代に即応した基本法といふことになる、現在に即応した基本法だから、現在のような交通混乱の時代、交通恐怖、こういうものの上に立つた法律であるのか、あるいは、これからだんだん政府のいろいろな施策よろしきを得て、そうしてこの交通事情が變つてきたら、基本法といふものはまた變つてくるのかどうか。この辺、基本法とどうなつてゐるのは、私は、基本法じゃなくて、これだけが独走して

ると思ひます。私は、そういう基本法はないと思ひますが、こつちう大だんびらふり回したやうな表現は適當であるのかどうか、お伺いしたいと思ひます。

○政府委員(柏村信雄君) これは、道路交通につきましても基本法と申しておるわけでございます、第一条に申します目的に沿つたものといふふうに理解をいたしておるわけでございます。この道路交通法は、しからば現在の非常な混乱しておるものに対するものなのか、正常化した時代のものになつてしまふのかといふ御質問でございますが、私は、両方を持つておる。今の混乱した状況に對しても、こつちういふやうな改正が必要である、この改正によつて、相当長い期間といふものは道路交通の正常化と申しますか、安全と円滑に資し得る法律ではないか、かろふかといふやうに考へておるわけでございます。

○大倉精一君 その御答弁も、私と少し認識が違ふと思ひます。これは非常時、平時両方に通用するとおっしゃいますけれども、今の罰則規定に関連しても、私はもつと交通が正常化になり、そしてさらにまた、一般の社会情勢も正常化になつてくれば、こんな大きな罰則をかける必要もない時代が来るだらうと思ひます。この罰則自体はやはり相当、今明瞭におつしやいませんけれども、この混乱した交通の時期において直ちに取締りを強化して、十分ではないかもしれませぬけれども、取締りなりあるいは事故防止の一助にしやう、こつちうお考えであると思ひます。これが平時と両方使えるのだといふことは、私は考へられない

のだ、罰則一つ見ても。その点どうですか。

○政府委員(柏村信雄君) 罰則は、先ほど私強化したと申しましたが、その前に、大臣なり刑事局長からお話し申し上げましたように、確かに現行法が低すぎる。従つて強化して、ある意味では、もちろん罰則だけによつて道路交通の安全円滑を担保しようといふ考えは毛頭ございませぬが、これも一つの交通違反といふものについての戒めになるといふふうには考へておるわけでございますが、しからば、非常にめつぱうもないやうな嚴罰主義で臨んで、罰百圓的にやつて、違反を戒めようとするものであるかといふと、そうではなくして、將來にわたつても、この程度の罰則といふものはやはり存続すべきじゃないか。もちろん理想としては、罰則なくして違反がないといふのが私は理想と思ひますけれども、いやしくもこつちうした法律につきましても、この程度の罰則はやはり存続してしかるべきものではないか。しかも、交通がだんだん円滑になりますれば、ますます違反といふものも、安全思想といふやうなものが普及して参るにつれて少なくなる。そういうまれなる違反について、何もこれをまた低めるといふやうな必要はないのじゃないか。その低める必要がないといふことにつきましては、先ほど刑事局長から申したやうな理由によつて、大体ほかの法令との均衡をとつたものとわれわれ理解いたしておるわけでございます。

○大倉精一君 まあ正常化になつて、事故が少なくなつても、こつちう罰則は低める必要はないといふお言葉は、非常に重大ですけれども、これは、

きやうこでは場所が違ひますからやめますが、これまた、一つ本委員会の問題になるかと思ひます。私は、今罰則だけを引例しましたから、あなたは罰則だけを言ひましたけれども、交通の規制なり、ルールなり、あるいは警察官の権限なりといふものは、今のやうな混乱時代と平常な時代と違ふと私は思ふのです。それをあなた、今両方とも入れるのだ、どうもそういう答弁だから、私は、これはどうも納得いかないから、二度三度お尋ねしなければならぬのです。あなたは、腹の中では、基本法だと言つていますけれども、今のこの状態における基本法だと、こつちう考へになつてゐるだらうと思ひます。私は、つとこれをいろいろ見てきたのです。そう思ふから、法案を見てみると、正常化になつたときには、私は違つてくるのじゃないかと思ひます。そこでさらに、こつちうやうな混乱が今日起こつてゐるけれども、この混乱のときに、この基本法を守れ、守らないと処罰するぞといふのは、こつちう混乱の原因といふものを政府全体がもつとまじめに探究しなければならぬと思ひます。そういうものは、今日の混乱なりあるいは交通不安といふものは、歴年にわたる政府の交通政策の無能な、なきにひとしいやうな交通政策の累積が今日の事態になつた。仕方がないから、これを権力をもつてつとやつていこう、権力独走といふ形にならざるを得ない。ほかの方が間に合はないから、とりあへずこ

れでもつていこう、迷惑するのは一般の市民ですよ。何か法案を見てみると、こつちは通つてはいかぬぞ、通つたら処罰されることになつてゐる。情状

七

酌量は条文の上ではあるでしょうけれども、政府の歴年におけるところの自動車行政なりあるいは交通行政というものの無能な累積がこうなつた。これを、国民の目をこちらの方に転換してしまふ。国民の感情に便乗してしまふ。国民は、いわゆる感情と申します

か、やはり単純なる思惑から、けつこ
うな話じゃないか、こうなってくる。
こういふところに非常に大きな問題が
ある。だから私は、先ほど自分の考え
も全部言っているのですが、あなたの
お考えと違ふから、どうもふに落ちな
いので聞いているのです。私はこうい
う考えを持っているのですが、長官と
うですか、あなたのお考えは。

ないのであります。現状に合うように、交通規制の法制を整備いたしました。て、国民大衆を保護していかなくやらない。こういうことは、私はやはり政治をやるものとして当然考えていかなければならない問題ではないか。かように考えております。

○大倉精一君　その何とかしなければならぬ、しなければならぬと言つて、今日まできちやつてゐる。何とかしなければならぬと言つてゐる間に大臣がおかわりになつて、また新しい大臣になつて、だめになつちやう。こういうことが重なつてきてゐるのですよ。それで、こんなことは何べん繰返してもしようがありませんが、三十三年に

す。怠慢と言つては失礼かもしれませ
んけれども、そういう累積を全部国民
に、嚴罰でもつて、嚴罰と言うと何で
すが、処罰の強化、あるいは権力の強
化、これでもつて押さへよう。こうい
うところに私は、この法案の非常に重
大な問題があると思うのです。ですから、
これは一つさらに地方行政の問題とし
てさらにまた関連があるからけつこ
うですけれども、私は、処罰をやれば
いいんじゃないかと、自分じや運転や
りまへんけれども、私、運転者の心理
というものをよく聞いたたり何かして
みますと、結局これが萎縮をするとい
う結果になるのじゃないか、たとえ
ば、具体的にいいますと、あの混雑
しておる所

に直結するから、それを取り戻そうと
いうことで、無理な運動をするといふ
悪循環もあるのだね。こういうこと
ろに少し錯覚がありはしないかと思
うのですが、どうでしょうか。一つ長
官、お答え願いたいと思います。そ
ういふ現象はありませんか。

○国務大臣(石原幹市郎君) 警察庁長
官の方から一つ。

○政府委員(柏村信雄君) 先ほど来申
し上げておられますように、あれわれ
も、罰則のみによつてこれを担保しよ
うという考えは毛頭ないわけでござ
います。ただ、罰則というものも、や
はり現行法の罰則はいかにも合理性に
欠けておる。従つて、今回全面改正の

つきましては、なるほど不法駐車して非常に交通の危険な妨害になっておるといふようなものを他に移す権限を与えたとか、違法工作物等についてこれを除去する権限を与えたといふような点は、確かに広がつておる面があるわけでございますけれども、全体としては、むしろ現在法律で簡単に規定して、政令に譲っておるといふようなものを法律に正確に規定するということにいたしましたのが主でございます。また、歩行者につきましては、現在違法の歩行をしたものは、それ自体罰則といふものがかけられる建前になっておるわけでありましたが、これを違法な歩行者については、その違法な歩行が

○国務大臣(石原幹市郎君) 先ほどもお答え申し上げたと思うのであります。が、政府におきましても、まあ十分ではございませんけれども、やはり交通総合政策というものは、いろいろ考えているわけであります。それが、さつき申し上げました道路五カ年計画であるとか、あるいは運輸行政においても年次計画でいろいろやつておられると思う。国鉄を初め、地下鉄を始め、それから建設省においては、さらに都市計画その他において都市交通の整備をはかるとか、いろいろなことをやつておられるのであります。何しろ急激な交通量の膨張でありまして、確かに交通量の膨張に追いつけないという現状ではないかと私は思うのであります。そういうところから、二十二年に作られた法律では、何とも実態に合わないからということで、整備されたのが今回の提案でありまして、まあいろいろ議論をいたしましたが、結局この現状は何とかなければなら

警察庁警備部警交交通課から出している「道路交通についての問題とその対策」というパンフレットがあります。この中でも、現在の交通の混乱あるいは交通事故に対する問題点がたくさん上げられております。そしてこの対策についてもたくさん上げられております。上げられておりますが、この中で、一体何がどれだけやられたかというのをずつと見てみると、ほとんどやられていない。こういう対策はあなたの方でもしなければならぬということをやつと述べておられるのです。ところが、何にもやられておられないのですね。そういうことはちつともやられずに、一番簡単な、法律を作ることや先にやられてしまふ。こういうところに私は問題があると思うので、いろいろお尋ねしているのですよ。ですから、今長官はいろいろおっしゃるけれども、一つ、在任中にはむずかしいかもしれませんが、やるやると言つてずつと済んでしまふのは怠慢なんで

を、運転者があふぶつかるぶつかると思つて、恐怖のもとに運転をやつておるとぶつかる、と、こう言いますよ。ここに立つてごらん下さい。落ちる落ちると思つていると落ちちゃう。そういうことで、処罰さえすればいいんじゃないかと、私は、これが非常に大きなあなた方の誤解じゃないかと思う。今まで処罰の強化は何回やられたか知りませんけれども、それによつて一つも事故は減つていない。しかも、運転者は、約三千円だからぶつつけてやろう、一万円になつたからやめてやろう、そんなものは一人もおらないと思う。でありますから、こういうところにあなたの方の錯覚があるのじゃないかと思ひます。あるいはまた、この処罰を見ましても、経済力といひますか、運転者の負担能力を非常にはるかにこえた金額になるのでありますけれども、自家用車を自分で運転するドライバーは別としまして、そうなると思つて

際に罰則も実情に合うように強化すべきであるという観点に立ちまして、その基礎としては、先ほど来申し上げているような考え方でいたしておるわけでございます。なるほどぶつつけるというよりなことにについては、御説の通りと思いますけれども、たとえば、スピード違反というようなものが非常に危険な行為でございますが、こういうものにつきましても、あるいは無免許運転というよりなことにつきましても、相当の金を持った人は、罰金などに科せられても大したことはない。まあこれは、金持ちであれば、何万円にしても大したことはないかもしれないんですが、やはりそこに戒める意味の相当効果のある罰則というものがやはり実情に合つて考えられなければいけません。のじやないかというふうに思ふのであります。

それから、先ほどお話のありました権限を強化し罰則を強化するというお話でございますが、警察官の権限に

けでは罰則は適用しない。それを警察官が見た場合に、正しい歩行をするように言つて、なおかつこれを聞かないで、無理に違法な歩き方をするといふものについて罰則をもつて臨むということにいたしましたわけでございまして、むしろこの点は、歩行者について法律を順守する気風というものが醸成されることを期待いたしまして、罰則をつけないといふことにいたしておるようなわけでございまして、そう個々に御検討をいただきますれば、権限強化という面はやむを得ざる——先ほど申しましたようなことについては新しく規定を加えておりますけれども、全体的には、警察官の権限をそう強化しておるものとは私考えていないわけでございします。

○大倉精一君　まああなたの方は、なるべく権限の強化という印象を与えなないようにと努力のあとが見えるののですが、答弁の中には、私は率直に言われてもいいと思う。先ほどの罰則と

同じように、こういう部面には権限を強化しましたということを、そういう答弁がないと、もつと率直でない、国民は納得しないと思うのです。それで、今歩行者についてそういう工合に仰せになったのですが、私は詳しくは勉強してはおりませんが、そういうことは書いてないですね。得てして運転者警察というものは、現地に於いて警官の裁量によつてどうでもやる。そのことをお知りになつておられるか。お知りになつておられないければ、一つタクシーに乗つて、スピード違反をやらせてみて、そして警官にとつつかまつてみられたらよくわかると思う。私もちよいちよいちそういう経験がありますけれども、現場の警官の裁量によつてどうでもなる。そういうことは、情状酌量ということはやはりどこにも書いてない。やろろと思へばやれる。そこに法律の危険性がある。そういう処罰についても、今、合理性がないので合理化とおっしゃいますけれども、私は二、三の例をあげますけれども、たとえば、法七十条に違反するといふと何万円かとられる、私は、七十条に何が書いてあるかと思つて見てみましたところが、あたりまえのことが書いてある。こういうことが書いてある。「車両等の運転者は、当該車両等のハンドル、ブレーキその他の装置を確実に操作し、」あたりまえのことである。「かつ、道路、交通及び当該車両等の状況に応じ、他人に危害を及ぼさないような方法で運転しなければならぬ。」あたりまえのことである。これに違反すると、何万円かの罰金をとられる。そんなばかことがあります。あるいはまた、信号

のない細い道路から大きい道路に行く場合に徐行しなければならぬ。あるいは一旦停車をしなければならぬ。ところが、今の東京の道路の状況を見れば、今、大きな道路は、ひっきりなしにトラックが通り、自動車を通つておる。そして狭い道路から大きい道路に出る場合は、出よう出ようと、そのチャンスは待つて並んでおる。先頭が出ると、続いてずつと出る。それによつて交通秩序が保たれる。ところが、法律によると、一台々徐行してとまつていかなければならぬ。そんなことをやつたら、どんなになりますか。かえつて、それを法律の通りやつたら、厳密にやつたら、交通秩序が乱れる。情状酌量があるかもしれないけれども、そんなことは書いてない。それがあれば、書いておかなければならぬ。あるいはまた、第二条によりますといふと、停車といふのは、このトラックは五分間で荷役せよの種類のやつて、そういうことは書いてあつて、これによつて罰金を取られるのがあたりまえ、ですから、あなた方は、今のは不合理だから、合理的に直すと言ふけれども、どう考へてみても、私は何べん読んでも合理性がない。どういふ点を情状酌量してかんべんしていただけるのですか。いかがですか。

○説明員(内海倫君) ただいまの大倉先生の点につきましては、やや技術的な点だけを御説明を申し上げたいと思ひます。この法律で、われわれといひましては、極力合理化といふ点を念頭に置きまして規定をいたしましたので、たとえば、先ほど御指摘になりましたした交差点等におきまして通行の原則、現行法に書いてありますことと、その内容におきましてはほとんど異なるのでありますけれども、たとえば現行法で、先ほどのような場合でも、あるいは一時停車することを義務づけられておるような点につきましては、種々検討いたしました結果、徐行すればそれで足りるという点から、むしろ先生のおっしゃいましたような点を若干考慮したものでございまして、ただ、その他の規定につきましても、先ほどおっしゃいましたような観点から見ていただきますれば、あるいはやや酷に失しておるというような規定の点も私はあろうかと思ひます。御承知のように、日本の道路の交通の状態を見ておきますと、非常に広い、条件のいい道路から始まりまして、非常に条件の悪い道路まで入りまして、それらをおおつてカバーするような規定といふものを一応作り出さなければならぬ法の宿命を持つておりますので、その点を私どもは苦心して規定いたしましたつもりであります。また、駐車点につきましても、貨物の駐車を、停車といふ状態をここに規定してあります。五分間といふところを除いた形で規定いたしますと、いかに貨物につきましても酷になりますので、特に貨物に関する限りは、五分以内は、継続して駐車しておつても、これは駐車とせずに停車として、たとえば、駐車禁止地における停車を認めていくといふ考え方にいたしておりますので、しからば、これを今度は、たとえば貨物の状態を考へまして、あるいは十五分といふようなことにいたしますと、今度は、駐車禁止をしなければならぬ場所十五分間も車をとめられまして、これは、どうにも駐車禁止の効果が出てこないという観点で定めましたもので、そういう点で、まあ私もとしましては、いろいろな技術的な検討を加えて、合理化をはかつたつもりであります。

○重盛壽治君 ちよつと関連して。どうもきょう私は、先ほどからこの法案の説明を聞いて、全部を詳細に知つてゐるわけでありませんが、お話をの中から出てくるところを見ると、道路交通法によつて道路の交通緩和をはかるのだといふことが中心であります。しかし、実際にはそうではなくて、この内容からいいますと、自動車の運転手、自動車業者等に対する一種の弾圧的な法律である。これは、いろいろ今まで罰金のことも出たし、いろいろ今問題が出たが、石原長官も、また柏村さんも、実情に沿つたように変えたのだとおっしゃるが、全く実情に沿わない私は変え方じゃないかと思ふ。一貫した考え方といふものも、もちろん罰則によつて今日の自動車行政が行なわれ、そしてそれが、自動車の運行がうまくいって、道路を国民が安心して通れるという時代にはない。特に皆さん方が一番承知しておる東京都の実態を一度外に出てごらんない。こんな法律を作つて、はたしてこれによつてやつていけるのか。この法律によつて予算を幾ら取つて、どういふふうに取り組みをやつていこうとするのか。その点、まずお聞きしなければならぬ。運輸大臣が来ておられ、先ほどから総合施策総合施策と言われるが、まさに総合施策が欠落している。自治庁と取り組みの側の警察庁とで

こういうものを作つても、運輸省が、あるいはこの自動車に関連してある自動車局長が、この法律で自動車行政がやつていけると考へておられるのか。これは、自動車局長にあつて聞きたいと思ふ。こんなことにしたならば、自動車はほとんど麻痺状態になる。今でも困つておる。なるほどスピード・アップ、たとえば、一つの例をとりますと、スピード・アップと柏村さん言つたのですが、スピードを出すことが非常に危険だと、その通りに考へられます。一応、けれども、東京のような場合で、ほとんど歩行者と同じように、場合によつては歩行者で詰まつてしまつて、いつも詰まつておるのだな、主要なところにくく。そしてよりやく今度はいいて、危険がないからといふことで少し走つていくと、今のスピード制限のうちに内では、もう自動車としての任務が果たし得ないぐらゐの状態に追い込まれておる。それを一々スピード過剰だといふかどで取り組みつていく、そういうようなことの考え方からいくなれば、何であるかといふと、これは道路取り組みの法律ではなくて、自動車運転手取り組み法だといふ、こういう考え方を持たなければならぬ。従つて、そういう罰則によつて交通緩和をはかつていくといふこの考え方、それから、自動車運転手等に特に苛酷な処罰を持つていくといふことに対して、私はもう絶対反対であります。どなたかが根本的に反対するものではないといふが、むしろ私は根本的にこれに反対する。こういう物の考え方であつては、私は交通緩和はできないと思ふ。どういふ点で、特に自動車行政をやつておる自動車局長なり運輸大臣と話し

合つたか知らぬが、運輸大臣自体も、常に交通の緩和をはかり、そうして國民の便利をはかつていく。特に自動車行政に大きな重点を置いてやっておる。なるほどいろんな仕事をやって、僕らに言わせれば、若干売名的と言いたいところですが、個人タクシーというよりなものをやって、年末に七十人か八十人の者を許可し、あと千人にするか幾らにするか知らぬが、非常にたたくさんの人に期待だけ持たして、しかも、それが遅々として進まない。これが四月が五月に何台になるか知りませんが、そんなことをやる前に、どうして運転手を保護していくか、あるいはどうして道路をほんとうに國民が安心して通れるようなことにするかというところのいわゆる総合施策というものが、運輸省、それから自治庁、取り締まり側、さらには、言うならば建設、こちらでやはり話し合いをしていかなければ、私はこれは全部見ませんけれども、たとえば、道路をほんとうに國民のものとしてお互いに使つていくようにしようじゃないかというときに、一体東京都内の私は決してあの商人の人たちのことを別にどうこう申し上げたぐありませんが、あなた方が通つてみればわかる。自分の店頭の前は、ほとんど道路ではなくて、自分のうちのこれは宅地か何かと同じように使っているのです。そしてはなはだしいときには、横につけるべき自転車はおおむね縦につけている、あるいは三輪車も、いろんなものを放置しておるが、こういうものに對してどういうようなお考えを持ち、どういう取り締まりをしているのか、これも参考に一つ。この中に入つていると思ひます。

が、その処罰もお聞きしたい。たゞ私は、そういうことよりは、この処罰をして、ほんとうにこれでやっていけないということがまず一つ。どれだけ石原長官ががんばって、予算を取られればならぬ。守らしていかなければならぬ。守らしていかないと、今の現状で手が足りるのかという点で、今私に断じてできないと思う。できない法律を作って、先ほど大倉委員の言われたように、常にびくびくした形で自動車運転をやらせるといふことになれば、これは非常な大きな欠陥になってくる。一つの例を言っても、それは、朝のラッシュにバスが定員超過をしている。三万円以下の罰金といつても、一体だから罰金を取るのですか。事業主から取るのですか。車掌から取るのですか。運転手から取るのですか。私は、きょうは時間がないようですから、そこまで突っ込んで聞きませんけれども、これを一つ一つ条文的にお考えになったならば、やるべくしてできない。もしやろうとすれば、それは、一方向的に自動車の運転手や自動車業に携わる者に対する大きな弾圧の法規になってくる。このように考えるのですが、えらい散漫な質問ですから、わかりにくかったかも知れませんが、総合的に一体どういうふうにほんとうにお考えになつてゐるか。長官、柏村長官、自動車局長等から意見を聞いて、他の委員の質問もあろうと存じますから、もしこゝういふ形でこの道交法を改正するといふことに對しては、基本的にやはり研究をし直さなければいけないという考

えを持つものであります。一応御説明を願いたいと思います。

○国務大臣(石原幹市郎君) 交通問題にずっと関係されておりました重盛委員のことでありますから、実情はよく御存じでの御質問であらうと思うのでありますけれども、今回の法律がいわゆる嚴罰主義の、運転手その他のだけの取り締まりを目標にした法律であるように聞こえるような御意見であつたのであります。これは少し誤解といひますか、言い過ぎられたのじゃないかと思うのであります。この法律は、提案理由でもたしか申し上げたと思ひますが、まず交通規制の合理化をはかつて、ひどく簡単にいえば、道路標識のほかに、さらに道路標示などをこしらえて、一般の交通規制がうまくいくようにするとか、あるいは歩行者の保護に非常に重点を置いていた法律でありまして、歩行者の保護といふことを考えておる。それから、今御指摘になりましたような、道路に車を放置するとか、道路をわが物顔に使つておるとか、そういうことを徹底的に取り締まるように、場合によれば実力まで用ひまして、そういう車を除去するとか、施設を取り除くとか、そういう危険防止のためのいろいろの措置を加えておる。むしろ重盛委員の言われたようなことを非常に重点的に織り込んだ法律であると私どもは自負しておるのであります。それから、運転手を非常に目のかたきのように、罰則ばかり強化しておるといふことを言われますが、一面また、われわれは運転者の保護といふことも考えておるのであります。いろいろな事故を起こすに際しても、これは運転手だけの責任ではな

い。こういうノルマをしておる雇用主あるいは運転業務の管理者、こういう人にも場合によれば責任を分担してもらわねばならぬのじゃないかというようなことを、この法律の中にも今繰り込んでおるわけでございまして、いろいろの点を考えておるものであるということを一つ御理解を願いたいと思うのであります。

それから、この法律を施行するにあつたての今われわれの準備でございます。これは、やはり相当交通警察官を増員せねばならぬと思います。警察官は、御存じと思いますが、三年間で一万名の増員をはかつておりますが、そのうち四千名はこういう交通警察に当てたいというわけで、三十四年度から私どもはそういう計画で進めておるわけでありませう。また、こういう計画に即応して、いろいろの装備、施設、あとで御質問があれば、さらに当局からお答えいたしますが、いろいろのものを準備しておるということでございませう。

それからなお、今後の問題といたしまして、私はやはり、たびたび大倉委員その他の皆様から出ております総合施策というような意味で、運輸省なり建設省なりと緊密な連絡がとれるようにしなければいけないと思います。私の希望意見を言わしてもらいますならば、道路にいろいろのバスを入れるとかどうとかというときには、やはり公安委員会の意見をよく徴してもらつて、細い道路に不当な大型の車が入るとか、そういうことのないように、運輸省、公安委員会というものがもつと連絡のとれるような措置をとらねばならぬ。現状では、ある程度できてお

りまするけれども、まだ不十分なところが多々あり、意見の調整のできていないところがあるのでありますから、こういう意見もすみやかに調整をとりまして、もっと緊密な連絡を発揮しなければいけない、こういうように私は考えております。

○政府委員(国友弘康君) 自動車に關しまする行政が多岐に分かれております。権限がまた分かれておりますことも、皆さん御存じの通りでございますけれども、運輸省としては、運送員及び車両の保安技術の面で要請を行なつておるわけでありますが、この總合施策を打ち立てるといふことに關しましては、われわれこそ必要を感じておりました、その方面に努力をいたしておるわけでございますが、この道路交通法に關しましては、運輸省といたしまして、警察庁から協議を受けまして、罰則の点は別でございますが、全部にわたりました檢討をいたしまして、大体これで運用できるであらう、その他は、おおよそ運用を円滑にしていふように取り計らつていきたいといふことで交渉いたして参りました、政府提案にもなつたわけでございますが、しかし、総合的な施策といたしましては、先ほど石原國務大臣からもお話しいたしました内閣の事故防止対策本部でも審議をしておりますが、私どもの方から内閣の方に申しておりますのは、むしろ事故防止対策本部というよりな形ではなしに、もっと自動車に關しまする根本的な施策を打ち出すことを考へても何か総理府としても作ることを考へてもいいといふことを申しておるような状況でございます、

國保官庁で十分連絡を密にいたしまして、

て、交通政策の推進をはかつていき
いと考へておる次第でございます。

○重盛壽治君 先ほどから大倉委員の
言われるように、それは、地方行政委
員会が中心の問題でありますから、私
は、その問題についていろいろ申しま
せんけれども、私どもの運輸委員の立
場から考へるならば、何としても非常
に無理な法律である。このことがまず
第一。国友さんは、罰則の問題は別と
してと言われますが、罰則が別ならば
われわれも問題はない。けれども、こ
れほど罰則が強化されるということに
なれば、これは、運転手を一体石原さ
んはどこで保護するように作ってくれ
たか、たいへんありがたいことを書い
てくれたのでありますが、運転手を保
護するところがあるとするならば、私
は勉強不足かと思いますが、私の感ず
る限りは、結局、全部がやはり第一線
に立つて働く運転手にしわ寄せされて
いるように考へられる。特にどなた
か、そちらのはじで、三万円ぐらいの
罰金でもないじゃないかというふう
な言い方をされていましたが、三万円
の罰金を一回課せられれば、一月一
万円ずつは残りつこない。残るとして
も、三ヶ月ではだめになつてしまふ。
一月の生活は一回の罰金で、極端な
ことをいうと、できなくなる。しか
も、こういう形で罰則をし、私は、何
というか、警察官をふやして取り締ま
りを厳にしるという意味で警察官をふ
やせと言ふのじゃない。予算をできる
だけ取つて、実際にほんとうに法をよ
くするために法を守つてもらつて、い
い指導をしていく、そういう指導をさ
せなければならぬ。取り締まつて、罰
金だけ取ればいいというのじゃない。

ところが、実際には、柏村さん御存じ
かどうか知らぬけれども、第一線のさ
らにまた末端の方にいくと、一件つか
まえて上申すれば何とか、賞与のとき
か何か知らぬけれども、点数がよく
なつて、成績がよくなる。おれも少し
はやらなければ、どうも人並みに温情
主義じゃないののだという、冗談話
に警察官で言う人がいるので、警察官
をふやして、それからこの法律を出せ
ば、逆によけいに罰金を取られる人が
多くなるくらいである。私は、そうい
う意味でなくて、ほんとうに法律を徹
底させるという意味は、自動車の運転
手が、この法律を作つても、法を犯さ
なくてもやつていけるような状態にし
なければ、総合的な交通の安全とい
うものははかられないのじゃないかとい
うことを申し上げたいわけだ。それ
には、なるほど運輸省と建設省の關係
があるが、たとえば、東京の例を引く
と、これは東京都のことだから、そち
らでおやり下さいということになるか
もしらぬけれども、地下鉄工事をやつ
ている。よりやく直つたら、今度はガ
ス会社が来て掘り返す。それが今度直
ると、同じ所を電灯会社が来てやつて
いる。こういういわゆるばらばらな施
策をやつていゝ現状で、道路だけは一
つお互いに安心して通れる道路にしよ
うとしても、ほんとうに百年河清を待
つことになる。ですから、その点を
もつと厳密に掘り下げて、そして石
原さんの言われるように、通る人たち
も交通機関というものにどういう角度
で協力するかという指導をしていく。
そういう指導の方法が一体とられるの
か。先ほども、どなたか辭つばらい運
転云々というようなことを言われたけ

れども、なるほど辭つばらい運転が事
故の大きな原因ではあるけれども、私
は、この原因をもつと掘り下げるなら
ば、事故の一番大きい原因は、無免許
運転が一番だと思ふ。一方、あなた方
の下部機関では、そういつばな腕でな
い人に、どういう形か知らぬけれど
も、免許を出している。教習所を作つ
ても、その教習所で免許をやつて、実
地試験もやらすに、学科試験だけやつ
て免許をやるというよりなことをおや
りになつてゐるが、こういうことを考
へるならば、粗製乱造という言い方を
しなければならぬ。技術の未熟な人た
ちが交通量の多い所を運転するのが一
番事故の原因である。辭つばらい運転
がその次です。それから次がスピード
の出し過ぎというので、スピードの出
し過ぎというのは、優秀な技術者がス
ピードを出して起こした事故はない。
やはり未熟な人たちが、少し飛ばして
やろうというところに事故が起こつて
くる。だから、私は逆に言うならば、
これをどんどん取り締まるということ
を、これにも賛成しないけれども、す
るならば、もつと道路の見通しのきく
所はスピード・アップしてもいいよう
なことも別に考へてゐるのかどうか。
そうしなければ、自動車の生命とい
うものはもうなくなるのです。たと
えば、先ほど何回も言うように、ほとん
ど詰まっています。あなた方が登庁し
てくるときに、交差点ではほとんど詰
まつてしまふでしょう。それから見通
しのきく所へきて、やれいと思つて
スピードを出そうとすれば、これは二
十五キロ制限、二十五キロというの
はまあいいでしょうが、三十キロ以
内、――今どき三十キロぐらいで走つ

ておつたのでは、また詰まつてしまふ
という状態が起きてくる。こういう点
については、もう少し広範に考へても
らいたたい。まだ法律はきまつたわけ
ないから、お考え直し願ひたい。私
は、そういう意味から、国友さんには
運輸委員会の面でもたお尋ねします
が、こういう形で作られたならば、自
動車行政はおそくできない。このよ
うに考へます。そういう点を十分一
つ打ち合わせをして、自治庁と運輸省、
それから取り締まる方と、あるいはま
た、さつきから言われるバスの許可を
したり免許証を出したりする方と、そ
れから車の許可をする方と、みんなが
一貫してゐないところにも大きな総合
施策の欠けておるということも言える
わけだ。そういう問題は、やつぱり
十分、かなり広い角度から研究してこ
の法律を作り上げていくという考へ方
に立たぬと、これは法律だけで縛る、
罰則だけの法律だという形が残る危険
性がある。私はこのように考へますか
ら、一つこの点、十分御考慮を願ひた
いと同時に、国友さんにいま一ぺん一
つ、これでいいのかどうかを聞いてお
きたいと思ひます。

○政府委員(国友弘康君) 先ほど罰則
と申しましたのは、この道路交通法の
罰則がまとまりましたのは非常にあと
でございまして、罰則は、警察庁当局と
法務省当局とで打ち合わせになつて
おりましたので、われわれは、この道
路交通法のその他の各条について一つ
一つに当たつて見ただけでござい
ますが、この道路交通法に今規定して
ありますことで、われわれとしては、
自動車行政をやつていくに支障ないと
考へております。

○大倉精一君 罰則の点については、
いろいろ質問も済みましたので、時間
がたちますので、私は、この点につ
いては、さらに本委員会でも掘り下げて討
議をしてもらいたいと思ひます。す
けれども、その参考のために、一、二を述べ
て、次に移つていきたいと思ひます。

使用者の方へも罰則がある、こうい
うことでございまして、私は、ただ、
心配になる一点だけ例として申し上げ
て、こういう例があつたにあれば、検討
してもらいたいと思ひます。たと
えば、第七十五条二項ですね。これは要
するに、直接管理する地位にある者が
過勞、病氣その他で運転することを命
じたならば三万円の罰金、こういうこ
とになる。ですからこれは、お前、眠
くなつたら、車をとめて眠つておれ
よ。疲れたら無理しないでいいか
ら、とまつて休んでおれ、こう言つて
おけばいいのです。言つておけばいい
のですけれども、雇用条件その他に
よつて、運転手は過勞の状態であら
なければならぬという、そういういろ
ろな客観的な条件があつて走つた場合
には、これは処罰されないのだ。い
や、私はとまつて眠つておれと言つて
おきましたと、こう言えはおしまい
です。ですから私は、こういうところに
も抜け道があるのじゃないかと心配す
るのでして、本委員会の審議の際に参
考にしてもらいたいと思ひます。そ
れから、本来運転手の事故防止とい
うことは、私は、処罰じゃなくて、やつ
ぱり指導主義でいかなければほんとう
の成果は上がらないと思ひます。す
私は、いつかの運輸委員会、四、五
年前でございまして、言つたことが
あるのですけれども、たとえば、白バ

イが隠れておつて、スピード違反を見つけて、ぱつと飛んでいって一点かせぐ、こういうのじゃなくて、昔は、宮城タマヨさんがかつて質問をして、追及しておられたのですけれども、日比谷の交差点に非常に厳格な交通巡査が見えたそう。非常にこわかったそうです。こわかったけれども、その人は一べんも処罰したことはない。そこで、運転手がそこを通るときには、あそこをこわい巡査がおるといふことで、もちろんそこはもう交通違反は全然ない。処罰したことはない。こういう工合に、私は、根本的な考え方から、刑罰を重くして取り締まるというのじゃなくて、やはり指導をするという精神で事故防止をするという、こういうことが非常に大事じゃないかと思うのですが、これは、一つ今後審議の参考にしていただいて、遺憾のないようにお願いしたいと思ふ。

私は、私自身の参考のために資料を要求したいと思ふのですけれども、過去において処罰規定を改正した時期と、その後におけるところの事故件数の趨勢についての何か資料がありましたら、参考のために出してもらいたいと思ふ。

そこで、いろいろ申し上げたのですけれども、まあ処罰を反対するものじゃありません。処罰のないことはありませぬから、処罰を合理化してもらいたいといふこと、ただ、今の事故が営業車よりも自家用車に非常に多いといふこと、これは御存じの通りであります。そこで、自家用車については、私は、これはもうほんとうにスピードを享受する、町の非常に悪質なものである。これは大いに処罰してもらわ

なければなりませんけれども、そのとばつちりを、ハンドル一本でもって飯を食つておる運転手が食つては大へんであります。でありますから、私はこれをくどくどと申し上げておるわけなんです。こういう点についても、改正すべき点があれば、十分改正をしてやつてもらいたいと思ふ。

それから私は、先ほどから総合施策といふことを言つておりますけれども、結局、この法案だけが独走するのじゃなくて、こういう非常に重大な法案でありますから、この効果をあげるためには、関連する諸法令といふものを検討をし、さらに新しいものを新設するなら新設するといふ、そういうことが並行しないといふと、非常にびつこなものになるのじゃないか、私はこういうことを考えますが、今、政府の方では、ILOの批准を契機にして、これを関連法規の整備という名前のもとに、何か法律を應ずるようなことがおありになるようございませうけれども、そういうものじゃなくて、これこそほんとうに、今現実に町には、こう言つておるときにも死傷者が出ておるのでありますから、関係法規を一刻も早く検討して、整備しなければならぬと思ふのですけれども、そういうような検討をしておる点があれば、さらにまた、改正しようといふことを考えておられる法案なり何なりがあれば、これから新しく法律を作ろうといふものがあるれば、これらを一つ承つておきたいと思ふ。

○政府委員(木村行蔵君) ただいま大倉委員からお話がありました問題の敷点につきましてお答え申し上げます。先ほどから根本の総合施策

策についてのお話が非常にたびたび出ております。これは、全く大きな根本問題ではないかと思ふ。この道交法案を作ります過程におきましても、運輸省なり建設省なり、あるいは文部省なりに対しまして、これと関連しまして、道路交通が十分円滑に安全にいくようにというような観点から、だ

いぶいぶいろいろ強調をいたしております。ことに内閣にありましますところの交通事故防止対策本部におきましては、声を大にいたしまして訴えておるわけでありま。また、いろいろな資料も出しまして訴えておるわけでありまして、この法律の改正案だけすべてを解決することは全く無理でありまして、これと相並行しまして、いろいろな問題につきましまして、われわれも強調いたしております。

また、ただいまお話のありましたように、諸法令の点につきましても、われわれの方におきまして検討いたしております。それにつきましましては、それぞれの各省に對しまして要望もいたそうと思つております。

それから、先ほどお話がありました運輸省だけに對するしわ寄せがすべて非常に大ききつておるのではないかと、いろいろ御印象かと思ふすけれども、この法案におきまして非常に考えましたことは、運輸省がいろいろの相当無謀な運輸をせざるを得ないその背景には、やはり諸種の原因がある。これに関連しまして、その原因の実態を検討いたしまして、いわゆる運行管理者なりあるいは雇用者に対しては責任の所在を追及していきたいといふので、従来の道交法と変わった、一歩前進の建前をとつたわけでありま

す。そういう意味におきましては、私たちは、いろいろな実態というものを、実情を基礎にいたしまして立案いたしたのであります。そういう状況でございませう。

○大倉精一君 結局まあ何も無いといふことなんですけれども、これは、私は委員長から要求してもらいたいのですが、これはとてもきょう一日では終わらないと思ふから、この次に、総合施策をやる担当のたとえば課長とか局長とか、場合によっては総理大臣も、これは非常に大事なものですから、そういう担当の人に来ていただいて、こういう点について十分一つお聞きしたいと思ふのです。これは、あとからまたあれしませうけれども……

そこで私は、この際二、三質問をしておくのですけれども、これは参考のために、あなたの方からほとんど担当の部面について強力に押していかなければ、実現できないことありますから、一つ御意見だけ伺つておきたいと思ふのですが、先ほどからいろいろ各省間のばらばらな行政のために、どうも効果的な行政施策ができない、こういう意見がありました。私もその通りだと思ふ。今私が一々例をもつて申し上げる必要もないと思ふのです。たとえば、ほかのような話ですけれども、地下鉄の所管一つがきまつていない。道路の下を穴を掘つていくと、これは道路の下だから建設省、道路の下じゃなくといふと、これは運輸省だと、穴はどこへ掘つても同じですけれども、ですからこれは、道路の下を掘るな

ずつと下まで行くと、アメリカまで行つてしまふのではないかといふこと

になります。こういうことで所管が違ふ。ですから、名古屋あたりで地下鉄をやろうとすると、名古屋駅から篠島までは、道路の上を通つてゐるから運輸省、それからすつと道路の上でない所を行くから建設省、こういうことでもたもたして、いまだに片がつかないでいる。こういうことは、数え上げればきりがありませんが、そこで従来、今どなたかがおっしゃつたように、各省間の協議会なり委員会なりといふものがあつたやうでございませうけれども、そういうものが効果的な運用をされておつたかどうか。私は決してそうではないと思ふけれども、その実情について、どなたか一つ詳しい方に御説明をお願いしたいと思ふ。

○政府委員(木村行蔵君) 内閣に交通事故防止対策本部というのがある。まして、もちろん非常に強力な機関として、何と申しますか、非常に成果を上げたといふことは申し得ないかもしれませんが、そこに関係各省集まりまして、それぞれ資料を持ち寄り、また、当面の重要な問題について協議をいたしまして、それを持ち帰つて、各省の所管に應じてこれを推進するといふやり方をいたしておるわけでありまして、たとえば、神風タクシーを解消するといふようなことにつきましても、また騒音防止の問題にいたしましても、また最近、先ほどお話もございました、た、工事がまちまちに行なわれることについての道路上の工事の調整というよりなことについて、この第三の問題は、あまりまだはつきりした効果が出ていないやうでございませうが、第一、第二は相當に成果を収めておるのではないかと、先ほどから考えております。

○大倉精一君 私の聞いておるのは、神風タクシーというのは内閣に設けたと言いますけれども、新聞にじゃんと書かれて、何かやらんという調子が悪いから設けただけであつて、ああいうもので根本的なことにはならぬと思うのです。今までのところの情報なり、あるいは聞いてみますと、うと、各省間の連絡協議会なり委員会なりがあつたそうでありまして、これはほとんど委員が代理で出て来たり、あるいは欠席したりして、うまくいかなかつたというのをちよいと聞くと、そういうことではこれは何にもならぬ。しかも、各省間のなわ張りというものは、今言つたように非常に激しい。そこで私は、そういう意味ではなくて、法律でちゃんと権限を与えて、一つの時間給ぐらひは与えるメンバーにするところの調整機関なり、あるいは総合機関なりというものを設ける必要がある。法律でもって権限を与える。そうでもしないと、各省間のものはだめだと思ひます。本来ならば、これは行政機構をすっかり変えなければいけません、なかなかそうはいかないと思ひます。ですから、行政機関はそのままにして、そのおのおのにわたつたところのものは、そういう法律でもって権限を与えたところの行政機関を作らなければならぬと思ひます。私は一つ長官に御意見を伺ひ、また運輸大臣おいてになりませんので、局長からでも伺ひして、もし御賛成であれば、その方に向かつてどんどんと担当者に働きかけてもらひたい。

○国務大臣(石原幹市郎君) ただいまの大倉委員の御意見は、非常にけつてうな御意見であると思ひのでありまして、現在でも、公安委員会といふか、警察庁、運輸省、建設省、この道路とバスその他の問題については、いろいろ話し合ひはよくしておるのであります。そういう委員会式のものにでもして、常時連絡をとるような方法を講ずるといふことも非常にけつて出、実現できるように私も努力してみたいと思ひます。

○政府委員(国友弘康君) 私どももいたしましては、今石原国務大臣から御答弁がありまして、けつてうな御意見の方であると思ひますし、その方向に推進していきたいと思ひております。

○大倉精一君 今、長官は常時連絡機関と、こうおつしやつたのだが、私の言つたのは、そういうことじゃなくて、やはり法律を作つて、そういうものを立法して、権限のある一つの機関を作る、こういうことなんです。それで作れば、いろいろ今までやつておられたことに毛の生えたやうなものを作つても何にもならぬ。たとえば、道路の舗装あるいは道路建設をやつてみても、三十トンのトレーラーが出てくる。これは、別名で言へば、道路破壊機です。こういうものがどんどん出てくる。こういうものの調整も何もありません。あるいは産業あるいは工業力がどんどん発展して、あるいは変圧器や何かでも、従来は分解して搬送していたが、それじゃ採算がとれぬから、そのまま三十トンでも四十トンでも搬送しなければならぬという事実もある。その間に何の連絡もない。ですから、私の言つてゐるのは、法律でもつ

て権限を与えたものを作れ、そうして時間給ぐらひは加へろ、それをもう一回一つお伺ひしたい。

○国務大臣(石原幹市郎君) 大倉委員の言われましたことは、せんじ詰めれば、結同行政委員会のようなものでも、ということになるのかと思ひますけれども、これは、現在の行政組織法その他からいまして、大臣の権限をさらに越えるやうな一つの機関ということにもなる場合もあるかと思ひまして、これは、私ここで即答はできませんけれども、なかなかめんどろな問題だと思ひます。先ほど私が申した程度の常時連絡協議会をはかるやうな機関、それだけでも私は非常な進歩だと思ひます。そういう意味で、御趣旨をよく参考にして、今後善処したいと思ひます。

○大倉精一君 それじゃ後日、担当課長ですか、局長ですか、担当は総理大臣ですか、に來ていただいて、とくと私は意見を承つてみたいと思ひます。従来に毛の生えたやうなものとやうなものにはならぬと思ひます。技術的な委員会か、行政委員会かなにかわかりませんけれども、そういうものは一つ御検討を願つて、一つ強く要望しておきます。

それからもう一つは、運輸手の関係でありますけれども、これは、警察庁の方でも、営業用の運転手の常態の運転については、雇用関係が非常に大きな問題であるといふことは、もうすでに御承知だと思ひます。それで私は、この交通関係、公益関係にある労働者ですね。これを普通一般産業並みに労働賃金、労働時間、労働条件といふものを労働者の交渉だけにほうつておいていいものか悪いものか、ここに大きな問題があるのではないかと思ひます。ですから、これは何らかの法制措置をする必要があるのではないかと、こゝろ工合に考へるのです。たとえば、私は運輸委員会でもよく問題にしておるのですけれども、今メトロ・タクシーといふものがある。長いことこれはストライキをやつておる。やつておれば、それだけこれは市民の足を取られておる。長い間にわたつて免許事業活動をやつていない。公益事業活動をやつていないわけだ。私は仙仙に行きましたところが、仙仙では、四百台のタクシーが、二百台五日間ストライキをやつておる。ありはせぬですよ、あそこにはタクシーが。そういうものを放置しておいていいものかどうか。こゝろ工合にいわゆる交通行政の一つの大きな問題があるのじゃないか。あるいは、労働問題だからおれは知らない、こゝろ工合にふうなものじゃない、私は思ひます。その点についてどうなんですか。これは、何か抜本的にそういう点について御検討されたことがあるかどうか。どなたに伺つたらいいかわかりませんが、取り締まりをする限りにおいては、そういうこともやつぱり考へなければならぬ。こゝろ工合に法律を作つた側からどういふものか、もう一ぺん御意見を伺つておきたいと思ひます。

○政府委員(柏村信雄君) 営業関係の運輸者の業務につきまして、雇用関係から生ずるいろいろな制約があり、これを正常なものにして、安全な運転が確保されるようにするといふことは、非常に大事なことであらうと思ひます。でございますが、労務管理の面あるいは営業内容の面になりますと、これはまあ所管のことを申してはなはだ恐縮でございますが、やはり運輸省なり労働省なりにおいて十分御検討願ふものにはあるまいか。ただ、それが違反等に結びついてくると、そういう危険性があるといふやうなことにつきまして、われわれとしても、いろいろの防止対策といふものを考へて参ることに相ならうと思ひます。こゝろ工合に七十五条とか、あるいは罰則におきまして罰則規定といふやうなものに今度表わして参つたといふやうに考へておるわけでありまして。

○大倉精一君 私は、そういう抽象的なことではなかなかおさまらぬと思ひます。たとえば、東京都内を何キロ走ると、こゝろ工合にやうな問題がありました。三百六十五キロ、ところが、これはスピードを守つて走れば三百二十キロくらいじゃなく、これは警察庁のお考えじゃなく、これは警察庁の方でも、大体客待ち時間も含めて東京都内を走れば三百二十キロ、それを強引に三百八十キロ、三百六十五キロといふのは、どういふところから出てきたかわかりませんが、これはスピード違反をやらなければ走れない。現実には、こゝろ工合に思ひます。計算したところでは、三百六十五キロが最高だ。最高だといつても、やはりこれは業者の方からできるだけ走つてこいという、ノルマになるのです。危険ノルマです。はなはだしいものは、今じゃなくともしませんが、四百キロ走つて、お客さんから名刺か何かの証明をもらへばいいのだと、あるいはまた、車庫に帰るのに、バックして帰るとメー

ターが戻つてしまふと、そういうようなことで、これはもうそういうことはなかなかうまくいかない。そこで私は、そういう関係から、トラック運転手の争議なりタクシ運転手の争議といふのは、一般の産業の争議と違つて、あ

ずに処罰してしまふ。賃金を上げるためにストライキをやつておれ、これでは片手落ちじゃないか。そういう点について、私は取り締まる側の意見を伺つておきたいと思ひます。

○政府委員(柏村信雄君) たいだい大倉委員のお話、まことに大事な問題であらうと思ひます。今までは、運用上と申しますか、実際の指導につきまして、運輸省等と、われわれ警察側といたしましては、相当に運転者の立場に立つて、運転者が安全に運転できる条件といふものをせひともかなえてもらいたいといふことで、運輸省が指導をいたしてゐるやうなわけでござい

ます。これは、本年度よりも来年度は三千万増の補助金を組みました。従ひまして、少なくともその倍額以上が県費と対応額で、合せて六千万ぐらゐる形になつておられます。そういう状況で、今、国の財政不如意な際でありま

す。これは、本年度よりも来年度は三千万増の補助金を組みました。従ひまして、少なくともその倍額以上が県費と対応額で、合せて六千万ぐらゐる形になつておられます。そういう状況で、今、国の財政不如意な際でありま

る。表面は賃金争ひですが、それは交通安全の闘争と私は思つておる。そこで私は、この際立法化する必要があるのじゃないか。こういう交通関係に携つておるバスあるいはトラックあるいはタクシ、こういうものの労働条件に

○大倉精一君 最後に、私は二点だけ伺つておきたいのですけれども、まず第一番には、どんなりつぱな法律を作つても、それを実行する裏づけがなければ何にもならぬ。一体こういう法律をお作りになつて、これをちゃんと実行していくだけの予算なり人員、定員なり、そういうものの裏づけがあるのですか。これは運輸省と両方に聞きたい。こういうものなしに、文章だけ作つておいて、それは一体だれがやる

○政府委員(柏村信雄君) この法律の実行を確保するといふことにつきましては、まず何よりも、この法律が国民一般に理解され、特に交通に關係ある人たちに深く理解され、この法律を順守して、交通安全、円滑を期せうとい

○政府委員(木村行蔵君) 補足してお答え申し上げたいと思ひますが、この道交法の改正といふものを予想いたし

○政府委員(国友弘康君) 運輸省とい

る。表面は賃金争ひですが、それは交通安全の闘争と私は思つておる。そこで私は、この際立法化する必要があるのじゃないか。こういう交通関係に携つておるバスあるいはトラックあるいはタクシ、こういうものの労働条件に

○大倉精一君 最後に、私は二点だけ伺つておきたいのですけれども、まず第一番には、どんなりつぱな法律を作つても、それを実行する裏づけがなければ何にもならぬ。一体こういう法律をお作りになつて、これをちゃんと実行していくだけの予算なり人員、定員なり、そういうものの裏づけがあるのですか。これは運輸省と両方に聞きたい。こういうものなしに、文章だけ作つておいて、それは一体だれがやる

○政府委員(柏村信雄君) この法律の実行を確保するといふことにつきましては、まず何よりも、この法律が国民一般に理解され、特に交通に關係ある人たちに深く理解され、この法律を順守して、交通安全、円滑を期せうとい

○政府委員(木村行蔵君) 補足してお答え申し上げたいと思ひますが、この道交法の改正といふものを予想いたし

○政府委員(国友弘康君) 運輸省とい

る。表面は賃金争ひですが、それは交通安全の闘争と私は思つておる。そこで私は、この際立法化する必要があるのじゃないか。こういう交通関係に携つておるバスあるいはトラックあるいはタクシ、こういうものの労働条件に

○大倉精一君 最後に、私は二点だけ伺つておきたいのですけれども、まず第一番には、どんなりつぱな法律を作つても、それを実行する裏づけがなければ何にもならぬ。一体こういう法律をお作りになつて、これをちゃんと実行していくだけの予算なり人員、定員なり、そういうものの裏づけがあるのですか。これは運輸省と両方に聞きたい。こういうものなしに、文章だけ作つておいて、それは一体だれがやる

○政府委員(柏村信雄君) この法律の実行を確保するといふことにつきましては、まず何よりも、この法律が国民一般に理解され、特に交通に關係ある人たちに深く理解され、この法律を順守して、交通安全、円滑を期せうとい

○政府委員(木村行蔵君) 補足してお答え申し上げたいと思ひますが、この道交法の改正といふものを予想いたし

○政府委員(国友弘康君) 運輸省とい

る。表面は賃金争ひですが、それは交通安全の闘争と私は思つておる。そこで私は、この際立法化する必要があるのじゃないか。こういう交通関係に携つておるバスあるいはトラックあるいはタクシ、こういうものの労働条件に

○大倉精一君 最後に、私は二点だけ伺つておきたいのですけれども、まず第一番には、どんなりつぱな法律を作つても、それを実行する裏づけがなければ何にもならぬ。一体こういう法律をお作りになつて、これをちゃんと実行していくだけの予算なり人員、定員なり、そういうものの裏づけがあるのですか。これは運輸省と両方に聞きたい。こういうものなしに、文章だけ作つておいて、それは一体だれがやる

○政府委員(柏村信雄君) この法律の実行を確保するといふことにつきましては、まず何よりも、この法律が国民一般に理解され、特に交通に關係ある人たちに深く理解され、この法律を順守して、交通安全、円滑を期せうとい

○政府委員(木村行蔵君) 補足してお答え申し上げたいと思ひますが、この道交法の改正といふものを予想いたし

○政府委員(国友弘康君) 運輸省とい

る。表面は賃金争ひですが、それは交通安全の闘争と私は思つておる。そこで私は、この際立法化する必要があるのじゃないか。こういう交通関係に携つておるバスあるいはトラックあるいはタクシ、こういうものの労働条件に

○大倉精一君 最後に、私は二点だけ伺つておきたいのですけれども、まず第一番には、どんなりつぱな法律を作つても、それを実行する裏づけがなければ何にもならぬ。一体こういう法律をお作りになつて、これをちゃんと実行していくだけの予算なり人員、定員なり、そういうものの裏づけがあるのですか。これは運輸省と両方に聞きたい。こういうものなしに、文章だけ作つておいて、それは一体だれがやる

○政府委員(柏村信雄君) この法律の実行を確保するといふことにつきましては、まず何よりも、この法律が国民一般に理解され、特に交通に關係ある人たちに深く理解され、この法律を順守して、交通安全、円滑を期せうとい

○政府委員(木村行蔵君) 補足してお答え申し上げたいと思ひますが、この道交法の改正といふものを予想いたし

○政府委員(国友弘康君) 運輸省とい

る。表面は賃金争ひですが、それは交通安全の闘争と私は思つておる。そこで私は、この際立法化する必要があるのじゃないか。こういう交通関係に携つておるバスあるいはトラックあるいはタクシ、こういうものの労働条件に

○大倉精一君 最後に、私は二点だけ伺つておきたいのですけれども、まず第一番には、どんなりつぱな法律を作つても、それを実行する裏づけがなければ何にもならぬ。一体こういう法律をお作りになつて、これをちゃんと実行していくだけの予算なり人員、定員なり、そういうものの裏づけがあるのですか。これは運輸省と両方に聞きたい。こういうものなしに、文章だけ作つておいて、それは一体だれがやる

○政府委員(柏村信雄君) この法律の実行を確保するといふことにつきましては、まず何よりも、この法律が国民一般に理解され、特に交通に關係ある人たちに深く理解され、この法律を順守して、交通安全、円滑を期せうとい

○政府委員(木村行蔵君) 補足してお答え申し上げたいと思ひますが、この道交法の改正といふものを予想いたし

○政府委員(国友弘康君) 運輸省とい

ておらぬ。今度でも、大臣は、運輸委員会におきまして、道路交通、道路行政は重点的に考えまして云々というりっぱなお話でありました。ところが、お金を見てみると、わずかに四千万しかふえておらぬ。あるいは、人員は九十名、それも損害賠償の方に十何名、こゝろなると、自動車は東京都内で十万台ずつふえるというのですが、これは、四千万円くらいじゃかえつて減ですよ。増にはならぬのですよ。自動車がどんどんふえて、陣容はどんどん減つていく、相対的に、こういうことでは、法案を作つても何にもならぬ。たとえ、町にはやみトラックが走つていゝる。やみ自動車が堂々と法律の前で走つておつても手がつかぬ。こんなことでは、法律を作つても私は何にもならぬと思ふ。ですから、守れない法律は作らぬ方がよいと思ふ。ですから、そのいふ点について、きよりは大臣がおらぬから、大臣が見えたら、私はあらためてお聞きしたいと思ふ。それでなかつたら、これはもうとんでもないことになつてしまつて、これはただ立法の遊戯にすぎなくなる。

それからもう一つ、これは、この際お伺いしたいのですが、今度百二十四条ですか、非常に膨大な法律でありまふすし、それからなかなか内容がこまかく、一回で読んでもわからないところがずいぶんありますが、こういうものを自動車の運転手はもちろんのこと、一般大衆にどうやって知らせるのですか。知らないうちに大衆が罪を犯して、そして罰金を取られる。情状酌量としてはありますが、そんなことは、どこにも法律の文章の中には出てない。一体どうやってこれを国民に周知徹底させるのか。具体的な方法についてお伺いしたい。

知徹底させるのか。具体的な方法についてお伺いしたい。

○政府委員(相村信雄君) 確かにこの法案は膨大なものでございませう。現行法は、法律がたしか三十何条、政令が八十条くらいございまして、これをまとめまして、まあ政令の相当部分を取り入れまして、これだけのものになつたわけでありませう。法文も、できるだけわかりやすい文句を考えたいわけですが、何分にも法律でございまして、やはり法律的に正確ということとを期しますと、ちよつとわかりにくいという面も出てくるのはやむを得ないかと思ひますが、われわれといたしましては、この法律を単に新聞等に書いてもらふということだけではない、解説的なパンフレットとか、あるいはわかりやすいガイドブック式のものもできるだけ作りまして、その向き向きに応じて趣旨が徹底するようにはかつて参りたいと思つてゐるわけにございませう。われわれがいたすだけではない、また、マスコミの機関等にもできるだけ協力をいたさまふしと考へておられます。

○大倉精一君 これは、マスコミといひましても、最近のテレビ等は、賛成賛成といふだけでもつて、さつぱり具體的に解説しておらない。ですから、私が心配することは、やはりこれは画期的な法律だと私は思ふんです。改正案じゃないかと思ふんです。これは、国民の生活と権利義務に密着するものであり、しかも膨大なものであり、しかもこまかくわかりにくいものである。こういうものに対して、国民に対して知らしめるということが大事です。国民は、知らないがために処罰をされるだけなく、知らされないうちに処罰されるわけです。この罪は政府に刑罰でもつて償わなければならぬ。こういうばかんなことはなと思ひます。ではありますから、これはぜひとも、是非は別にして、やる場合においては、十分周知徹底されなければいかぬと思ひます。だから、きよりはまあいろいろな質問をいたしたければいい、どうも納得できないのです。何にも総合的なものはない。先ほどは、たとえば、これは運輸委員会でもやることでありませうけれども、営業車の運転手の賃金、労働条件の問題を出したけれども、これも、そういう低賃金でなければやつていけない経営者があるかもしれな。そうすれば、やはりこれは運輸行政になつてくる。そういう根本的なものにさかのぼつて対策を立てなければ、私どもはどつても、この法律だけが独走することについては、あくまでも反対しなければならぬと思ひます。独断的なやり方については……

○委員(新谷實三郎君) 連合審査の問題につきましては、地方行政委員会、理事会においてよく打ち合わせをいたしました上で、さらに運輸委員長

とも相談の上、決定したいと思ひます。

○白木義一郎君 簡単に尋ねておきたいと思ひますが、この法案については、「単に警察的な取り締まりの根拠法ではなく、むしろあらゆる国民が安全に道路を通行するために積極的に順守すべき道路交通の基本法である」と理解されるべきものであると考へまして、現行の道路交通取締法という名称を道路交通法と改めることとした。と、こゝろの説明があるのです。が、なるほど制限的な取締法という名称を避けて、単に交通法と改めたというところについては、非常に感心しておりますが、そこで、これはわれわれに非常に密接な法律なので、少なくとも病人で寝ている以外には、全部この法律に影響される事柄だらうと思ふので、非常に膨大な法案についてどう周知徹底するかといふことは、今長官の答弁がありましたが、それは長官の今後の努力を信頼いたしまして、ただ、六カ月の施行の準備期間として、その間に周知徹底すると、これはまことにけつこうなことだと思ひますが、その間に、われわれも、身近に接触する問題ですから、そのPRの一助も果たしたいといふような立場から、若干の不明なところをお尋ねをしておきたいと、こゝろ思ふ次第でございませう。

最初、第五十一条の第二項ですが、「交通の危険を防止し、又は交通の円滑を図るため必要の限度において、当該車両の駐車の方法の変更その他必要な措置をとり、又は当該車両が駐車している場所からの距離が五十

メートルをこえない道路上の場所に当該車両を移動することができ、」自動車警察官が取り締まりの都合上五十メートルどこかへ移すというようなことなんですか、これは、やむを得ない場合にこゝろの措置をとるのも必要かと思ひますが、一体どういふ方法で、ブレーキのかかった、人のいない自動車をよそへ移すかといふことを一つお聞きしたいと思ひます。

○政府委員(木村行蔵君) 駐車してゐるいろいろな実態によつて違ひますけれども、たとえば、この法律に駐車の方法が規定しておりますけれども、その方法と違つた方法で、現に交通の妨害になつてゐるという場合に当たつた場合には、あるいは駐車場の方向を変えたり、方法を変えたりする場合もありませうし、それから、若干手なりあるいは人力で押して、少し移動していけば妨害を防げる場合もあります。しかし、そういう場合には、クリーン・カーとかレッカーといふものがございまして、いわゆるつり上げて移動する、こゝろの方法もとられると思ひます。この五十メートルをこえないといふのは、大体そこに運転手が戻つてきて、ちよつとちよつと見ればわかるかと、あるいはちよつと歩いてみればわかるかと、こゝろの常識的な範囲を考へたわけでありませう。

○白木義一郎君 次には、六十五条の、これは別の委員会でも質問されたことと思ひますが、先ほど申し上げた通り、PRといふ意味でお尋ねしておきたいと思ひますが、何人も、酒に酔ひ、車両等を運転してはならない。」これは六カ月以下の懲役五万円

以下の罰金、こういうことになっておりますけれども、「アルコールの影響により車両等の正常な運転ができないおそれがある状態にあることをいう。」、「このところどういうふうな判断をして違反者を判定するか、この点、お伺いしておきたいと思う。

○政府委員(木村行蔵君) この規定は、現行法でもほとんど同じような表現の規定がございます。いわゆるめいいてい運転といいますが、酔っぱらい運転でございまして、どの程度アルコールを体内に保有すればめいいていになるかどうかというところは、非常に個人の差がありまして、また、同じ個人でも、状況によって違いますので、一がいに言い得ませんけれども、結局、原因は酒を飲んだことにあり、それから、状態は正常な運転ができないというおそれのある状態をキヤッチした、こういうことであります。現実には、現在すでに街頭でもやっておりますように、アルコール検知器というのがございます。北川式検知器と申しますけれども、風船袋がありまして、それに一定量の呼吸を吹き込みまして、ドラック・メーター、いわゆる体温計みたいな形のメーターがあり、そのメーターに、いわゆる呼吸に含まれているアルコール、酒気の程度と申しますか、それが現われてきまして、さらにそれがリトマス試験紙に移しますとある程度色がでてくる。その色によってめいいてい程度というものが技術的には判定され、また、それだけでやるのではなくて、実際の顔色あるいは態度その他諸般の状態を総合的に判断しまして、正常な運転ができない程度の酔っぱらい

い運転ということをやつちすることになっております。

○白木義一郎君 これは、それぞれ量によつて大へん違ひするので、むずかしいことだらうと思ひますが、そのようにしていろいろ苦心をされておられることをお聞きしておき程度にしておきまして、その次の六十六条の、「過労、病氣、薬物の影響その他の理由により、正常な運転ができないおそれがある状態」で車両等を運転してはならない。これも六カ月以下の懲役、五万円以下の罰金と、こういうふうになって

いますけれども、この過労とか病氣、そういつたようなものの判定をどうするか。これもあつとお伺いしておきたいと思ひます。

○政府委員(木村行蔵君) この過労、病氣などの程度といふことは、基準といふことが、こういうことにつきます。客観的にこれだという標準なりあるいは学問的にこれだという程度だといふことは、なかなかきめにくいと思ひます。しかし、これも、実は先ほど申しましたように、現行法第七條に、酒に酔ひたうに、現行法第七條に、酒に酔ひたうに、その他の事由によつて正常な運転ができないにかかわらず運転するといふことを無謀操縦として禁止しております。その中に入つてゐる事項を今度分けて、これだけの事由を取り上げたのであります。従ひまして、結論的に申しますと、やはり正常な運転ができない程度の精神的あるいは肉体的な故障といふことは、そういう状態をいう以外に實際ありません。従つて、ただの疲労程度でなくて、相当程度の疲労、または病氣も、いわゆる本人が非常に猛烈なせきをして、そのせきが運転中に非常に影響があるというふうな場合

もあるでしょうし、それぞれのケース・バイ・ケースで判定しないと、一応具体的に客観的な基準といつて線が引きにくいと思ひます。

○白木義一郎君 これは、野球の選手なんかも、試合の終わった場合に相当な過労になつてゐるわけですが、そこらあたりをきめるのも、これもなかなか大へんなことだらうと思ひます。

その次に、六十七條の第二項の、「前項の場合において、当該車両等の運転者が引き続き前二條の規定に違反して車両等を運転するおそれがあるときは、警察官は、その者が正常な運転ができる状態になるまで車両等の運転をしてはならない旨を指示する等道路における交通の危険を防止するため必要

な応急の措置をとることができ。」非常に具体的な欠く「必要な応急の措置」と、この辺にわれわれは、いかなる措置をとるか、あるいは、それによつてはいささか人権じゅうりんの心配がある、このようにわれわれしうろとは考へるわけですが、御説明をお願いしたいと思います。

○説明員(内海倫君) 私からかきまして……この六十七條の二項の規定は、先ほどの前にあります無免許運転あるいは酔っぱらい運転、あるいは過労、病氣、薬物の影響その他の理由により、正常な運転ができないおそれがある状態を運転する、こういうふうな運転がありまして、たとえば、六十五條の酔っぱらい運転を例にとりますれば、実際に酒を飲んで、ふらふら状態で運転しておる状態にある運転を警察官が阻止いたしました、それ自身一応この六十五條の適用によりまして処理

いたしますが、さてそれでは、そのままだ酔っぱらい運転をおはれ続けるのだというところで運転をされたのでは、やはり道路上における危険は去らないわけでありまして、そういう場合に、おきまします措置、これを第二項でめいたものであります。従ひまして、そういうふうな状態をさらに引き続いて運転するおそれがあるときは、警察官は、その運転者に対して、正常な運転ができる状態、まあ酒の場合でいいますと、そういう正常な運転ができる状態——酔いがさめるまで一応運転をしないようにしていただく。従つて、それは別にどうこうするといふよりも、車から離れて酔いをさます、そういうふうな措置をとる。あるいは、どうしうしても本人がぐでぐで、どうにもならないといふのであれば、住所を聞いて、その関係の人に連絡をして迎へて来てもらう。こういうふうな措置をするといふふうな一つの例示をあげまして、道路における交通の危険を防止する必要な応急の措置をとる。すなわち、今言ひました必要な応急の措置といひますのは、あるいは電話をかけて何するといふふうなことも、必要な応急の措置として考へておるわけでありまして申し上げれば、そういうこと

であります。

なお、先ほどおつしやいました、これによつて人権を侵害するおそれありといふことにつきましては、もとより私もどもいたしましては、絶対にこの規定において行き過ぎのあるといふふうなことをないような厳格な指導をいたしたいと思つておりますが、私ども

の考へております措置は、どこまでも

その運転しておる人の生命を、身体を保護するといふ観点から発したサービ

ス措置であり、あわせてまた、それを

継続することによつて他に危害を及ぼす影響を防止しようとする、両面の目的を持ったものと考えております。

○白木義一郎君 こういう点については、さらに慎重にPRをやつていただ

きたいと思ひます。

次に、これは大倉委員からもちつたお話がありましたが、第七十條の安全運転の義務、「車両等の運転者は、当該車両等のハンドル、ブレーキその他の装置を確実に操作し、かつ、道路、交通及び当該車両等の状況に

他の装置を確実に操作しない運転というものが非常に危険の原因になりますので、これを規定いたしました。しかし、実情を見ておきますと、実際の交通事故の原因、あるいは他の交通の非常に妨害になるような運転が行なわれる実態について調べて見た場合、たとえば、ハンドルをおもひの半分にくるくる回していき、あるいはブレーキを適当に踏んだり離したりして、遊び半分の運転というものが実際しばしば行なわれている例があるのでございます。もとより、たくさん運転者の中であらうから、その数からいえば、きわめて少数であることは当然でございますけれども、さらに、「道路、交通及び当該車両等の状況に応じ、他人に危害を及ぼさないような方法で運転しなければならぬ」といふ規定は、たゞにこの道交法に、自動車は必ずしも運転をしなければならぬという規定はないのであります。従つて、わずかにこういうふうな曲曲運転をかりにいたしましたとしても、これを取り締まる規定はないのでございますが、それから、そういう点で、それが他人に危害を及ぼすような方法で、しかも、非常に交通量の多い道路でそういう運転をやることになる、これは非常に安全を害することにも、他の交通に危害を及ぼすことにもなりますので、そういう観点から第七十条というものを作りました。従つて、第七十条の法律的な観点から申しますならば、他の前の方にいろいろ規定しております交通方法等の規定の中で定めたいものとして、この運転者の義務の中に第七十条を設けたのであります。従いまし

て、本質的には、まことに当然のことを規定したのでございます。

○白木義一郎君 予想通りのお答えをしていただけたわけでございますが、実は、われわれ取り締まられる方の側としたしまして、これは非常にあぶない法律なんです。どこから違反をききつけて、それを取り締まろうとしてできなかった場合、全部ここにしわ寄せができるというように思いますからして、一つ長官もよく御検討をお願いしたいと思います。

次に、六十八条のスピード違反のことににつきまして、第七十四条の「雇用者」の義務」というところの第二項に「雇用者は、雇用運転者が第六十八条の規定に違反することを誘発するように時局を拘束した業務を課し、又はそのような条件を付して雇用運転者に車両等を運転させてはならない」といふ最も高速度の順守という、雇用者の最も守らなければならぬことですが、これはわれわれも、うっかりすると、ちょっといいやうな事件であつて、すなわち、汽車の時間が長いから、国会の運転手に、急いでくれというやうな場合に、よく該当する問題じゃないかと思ふのですが、そこで、この七十四条には処罰の規定がないように思ふのです。こういうやうな、雇用者の方から不用意に違反を誘発するやうなことがあつた場合に、ただ運転者だけがその罰則を受けるというのかわいそうなやうな気がしますが、この点、お伺いしておきたいと思ふ。

○政府委員(中川重治君) お示しの七十四条二項には、それ自体罰則はないのでございますが、場合々々によろうかと思ひますが、極端にスピード違反

を具体的に命令したようなことが証明される場合におきましては共犯で罰せられると、こういう場合があるからかと思ひます。ところが、ここに七十四条二項に書いてありますのは、誘発するやうな時間でございますので、具体性がないうちの点におきまして罰則を規定したさなかつたのでございますが、こういう誘発的なことにつきましては、関係者の順法精神に待ちたいと、こういう精神でございます。

○白木義一郎君 それと同じように、トラックが荷物を運ばうとするときに、荷主から強制をされる場合がありま。これは、運転手としてどうしてやらざるを得ないやうな場合がしばしばあるだらうと思ひますが、このときの問題もついでにお伺いしておきたいと思ひます。

○政府委員(中川重治君) 荷主が当該車の制限範囲をこえてたくさん積めということを具体的に指示したということが明確に証明される場合におきましては、共犯で罰せられることになりま。及び共同正犯の共犯で罰せられることになりま。

○白木義一郎君 次に、七十一條の条文は、歩行者の優先の原則ということから、これも非常に身近であり、かつ大事な、しかも、事故防止にはぜひとも守らなければならぬ規定が書かれてありますが、この中で、泥よけ器をつける、こういう表現があります。が、将来この泥よけ器をつけることを義務づけるのか、あるいは雇用者の義務にも、七十四条の第三項に、「泥よけ器を備える等の必要な措置をとらなければならぬ」とこのように出ておりますが、これは、将来この法案が改訂

された際には、必ずやらなければならぬか、やらなければならぬとすれど、処罰の規定がないわけですから、この点もはつきりしておいた方がいいように思ふのです。

○政府委員(木村行蔵君) 七十一條の方からお答え申し上げたいと思ひますが、これは「泥よけ器をつけ、又は徐行する等して、泥土、汚水等を飛散させて他人に迷惑を及ぼさないやうにすること」と迷惑を及ぼさないというところが法的な義務がございするが、泥よけ器を必ずつけなければならぬという義務は課してありません。しかし、将来どうかという問題につきましては、泥よけ器自体の性能について、いろいろな疑問もありますし、また、その費用の問題もありますし、諸般の状況から考えまして、すぐ近い将来にそれを義務づける法的な規定を作るといふ意思は目下のところございする。それから、七十四条の三項で、雇用者の側にこれと対応する規定を入れました。これは、運転者が今申し上げたやうな規定に違反することのないやうに、「車両等に泥よけ器を備える等の必要な措置をとらなければならぬ」といふやうなふうになつておりました。泥よけ器をつけてやれば、それはもう一応義務を果たしたことになるが、それを付けない場合でも、たとえば非常に天候が悪いと、あそこは道が悪いという場合に、バスならバスで、タイム・テーブルの変更なり、ある程度の時間の余裕をテールで組むといふやうなやり方もあるでしょう。まあそういうことで、「等」というところ雇用者の義務をうたつておるわけですが、従いまして、泥よけ器そのものを

つける義務というところについて、法定的にこれをお願いしてございせんし、また、近い将来にそれをやるというところもまだ考えておりません。

○白木義一郎君 次は、七十六條の第四項の第七号、「前各号に掲げるもののほか、道路又は交通の状況により、公安委員会が、道路における交通の危険を生じさせ、又は著しく交通の妨害となるおそれがあると認めて定めたる行為」との項と、第十一條の隊列、非列あるいはデモ行進、そういうやうな取り締まりとの関係ですね。この条文の第十一條の三項との関係は、どつちか一方でこれは取り締まれるのじゃないかと思ひます。またこれは、今論議されておりますデモ規制法ですか、ああいうやうなことも関係があるのじゃないかと、このように思ふのですが……

○政府委員(相村信雄君) ます十一條につきましては、これは、行列等の通行の方法を定めたものでございする。この七十六條の四項七号と申しますのは、これは禁止行為でございまして、六号まで具体的にこう書いてございするが、そのほかにも、たとえば東北地方あたりで、非常に寒くなつて水が凍るといふやうな場合に、いつからいつまで道路に水をまいてはならないとか、そういうやうな地方的に禁止する行為というものがあつて得るわけございまして、そういうものを全体に画一で考えずに、地方々々の実情に応じて公安委員会が定めた行為を禁止行為としてとり上げよう、こういう考え方でございします。

○白木義一郎君 次は、免許の欠格事由というところで、第八十八條に、

大型の免許については十八才、それから二輪免許、軽免許及び第二種原付免許にあっては十六才、この年令で、現在走る凶器といわれる乗り物に対する免許の資格が与えられるわけですが、なお、刑事未成年者の違反があるのじやないかと思ふのです。いわゆる十四才以下の子供が交通違反をしたときには、これはまあ全然少年法の立場から取り締まれないというよりな心配もありまして、それから、十八才になれば大型の自動車運転できる、このいうふうになつておられますけれども、この条文とそれから少年法の関係、十八才になれば自動車に乗れる、いわゆる成年並みに扱っていくのか。それとも少年法の改正を予想してこのいうふうになつてゐるのか。大へん十六、七才でスリルを味わうにはまことに便利な免許規定じやないかと、このように心配するわけですが、むしろ交通事故の防止という建前からいへば、このような危険な年令の人たちには、むしろもう少し免許年令を上げて、そうして違反に対してはある程度の罰則を設けておくと、このいうようにわれわれは考えるんですが、御意見を伺つておきたいと思ひます。

○政府委員(相村信雄君) この法案におきまして、従来現行規定におきましては、普通免許と小型自動四輪車免許を分けてあつたのを一つにいたしましたわけでございます。それで、小型自動四輪車免許は、現行法で十六才以上これを受け得るということになつておりますので、一つに、普通免許一本にいたしました際、普通免許を十六才と、現行法では普通免許十八才でありますのを十六才まで下げるといふことにいたしましたわけですが、この理

由といたしましては、確かにたまたまお話しのような、少年のスリルを味わう危険性といふことも、もちろん一部考えられるわけでございますけれども、運転技能の点から見ますと、普通自動車と小型自動四輪車とは構造上若干の差異はございますが、普通自動車は小型四輪車に比べて非常に高度の運転技能を必要とするというよりなわけでもないように思ふのであります。また、自動車台数につきましては見ましても、普通自動車は、昭和三十四年七月末現在で十四万二千台余でございます。これに對しまして小型自動四輪車は、その三倍半くらい多い五十二万三千という台数になつておられますし、また、現在のが国の自動車の生産状況を見ましても、小型乗用自動車普及いたしまして、大きい方は、貨物自動車の大型化という傾向があるわけでございます。普通自動車の台数は今後ますます減少していくんじゃないか。一方現在発給されております第一種の普通免許の件数は、昭和三十四年の七月末におきまして二十七万六千七百件というに相なり、第一種の小型自動四輪免許が四十一万六千ということになつておりますが、先ほど申し上げましたように、実際に動いてい

る車といふものは、小型自動車が五十二万三千で、普通自動車が十四万二千と、このいうことで、実際に普通免許を受けている人でも、小型を使つてゐる人が非常に多いという実情であります。したが、だんだんその傾向が強くなるんじゃないかといふことになりまして、現在十六才で認めておられます小型四輪車といふものを上げて十八才にするといふことは、これはやはり趨勢と

申しますか、大きい観点から言つて、やはり非常に制約を加えるといふことに相なるんじゃないか。一部確かに御指摘のような危険性といふものもありまして、この辺は非常に慎重に考えたのであります。特に就職等につきまして、十八才未満で、いわゆる高等学校時代に免許を取つて、そしてこれがやはり就職の、まあ一般の民間の商店とか、そういうようなところの就職などにはやはり相当効果があるといふようなことにもなりますので、この際、やはり思い切つて、現在小型に認めておられます十六才のところにおろしていく。それでも現在より弊害がそう増大するものではないか。いい面が、またさつきも申し上げたように、プラスの面が相当にあるのではないかと、このうに考へて、十六才にいたしましたわけでありまして。

それから少年法との関係でございますが、これも、お話しのように、道交法違反について、少年を成年並みに扱うといふことも一応考えられるんであります。非行少年の性格の矯正、環境の矯正といふようなことを考へております。少年法の基本的な精神とか、法体系といふことを考へますと、この道交法だけについて少年事件の特別の例外的取り扱いをするといふことは、ほかの法令違反の少年事件といふよりなものとの関連からしても、はたして妥当なものであるかどうか、もちろん、これは検討を要する問題だとは考へておりますが、道交法の改正を機会に、これだけについて少年事件といふものを考へるといふことは、ちよつと踏み切りがつかない。もう少しやはり深く全体

を考へて対処すべきものではないかといふふうに考へてゐる次第でございます。

○白木義一郎君 最後に、一点だけお伺ひしておきますが、これも大倉さんから話がありましたが、非常に従来の取締法と比較しますと、今度の法案は、非常に罰則が前と比べていろいろ議論の余地はありますけれども、前法令と比較しますと、非常に強くなつてゐるという立場から、どうしてもこれは取締官の指導主義といふことの徹底をせよともやつていただきたい。それにつけても、もうおわかりのことと思いますが、一例を申し上げますと、役所へ行つても、都会議員の名刺と参議院の名刺とでは受け付けの者の態度が違ふ。このぐらゐの権力に對しては人間は敏感であり、また、スピード違反をサイレンを鳴らしてつかまえるとき

の気持ちもまた格別な味があるのじやないかといふことも想像するわけでございます。ですから、できるだけ限りの交通の混乱防止、事故防止があくまで建前である。取り締まり罰則を科するのは、やむを得ず科するものであるといふような警察官の教養指導に、長官は全力をあげていただきたいと思ひます。それから最後に、これは全然別問題なんです。ちよつと気がついたところでお話ししておきたいと思ひますが、先ごろ神奈川で火薬庫の爆発があつた。そのときにアメリカの兵隊さんが非常に応援をして、災害救助に功績を立てた。その兵隊に対する長官が表彰をなすつたことは、まことに時宜を得た、適切な方法である、この思ふわけでございますが、それについて、表彰者を役所へ呼んでそうして国民の代表

として表彰するよりも、むしろあゝいりやうな一つのこゝろいう混乱した世の中に起きた美談のような事件に對しては、長官が心からそれを感謝し表彰する意味で、国民の代表として当方から先方へ出かけて行つて、そうしてねんごろに感謝を伝達する、このいうよりな心がまえがあつていいのじやないかと、これは、私がその記事を見たときに感じたまますをちよつと見た機会にお話をしておきたい、この思ふ次第でございます。

○政府委員(相村信雄君) 第一の、この法律の運用につきまして、警察官ができるだけ指導的な立場に立ち、取り締まりといふことよりも、指導性をうんと発揮するようになつてお話し、まことにこゝろもたつてありまして、この道交法は、道路の上における危険防止と安全、円滑といふことを基本にして、それをまあこゝろがついてゐるわけでございます。それを達成するについて、やむを得ない違反等悪質な者について取り締まりをもつて臨むといふことはもちろんあるわけでございますが、要は第一の目的を達するといふことに重点を置いて、警察官の指導力といふものを十分に親切に行ない得るようになつて、できるだけ力を注ぎたいと思ひます。それから、先ほど今のアメリカ人の問題は、実は、お話しのように、こちらから持つていくといふつもりでおつたのでございまして、本人としては、ぜひとも警察官の長官室に行つて受けたいと、このいうことで、御夫婦で来るといふことであるのでなしに、こちらから出向くといふことではない、これを願つたわけでございます。

は、本人がそれを非常に希望したわけ
でございます。

○中村順造君 時間がたいぶおそくな
りましたので、簡単に二、三質問した
いと思ひます。委員長にお伺いします
が、建設省関係の、道路局長かどなた
か、ここにお見えになつておりますで
しょうか。

○委員長(新谷實三郎君) 道路局長が
先ほどから見えております。なお、政
務次官も見えております。

○中村順造君 それでは、どなたでも
けっこうでございますが、自動車の関
連、あるいは交通量の関連でございま
すが、私どもが車で町を歩きます場合
に、先刻来いろいろ議論されておりました
ように、罰則を強化すればこの混
雑が緩和するとか、あるいは現在の道
路交通が円滑にいくというふうには
私は考えておりません。なお、政治の
面からいたしましても、何か不都合が
あれば、直ちに処罰をもつてこれに対
処するということは、大いに考えな
きやならぬ問題だと思ひます。罰則を
強化することによって——そういう政
治をとること自体にも多くの問題があ
るうかと存じます。車に乗って考え
た場合に、どうしても、この罰則とい
うことが先に頭にくる以前の問題とし
て、道路の容量、あるいは、これはま
あ運輸省とも関係があるわけでありま
すが、その容量の中で運転をされる自
動車の種別、こういうものが非常に痛
切に感じられるわけでありまして。先
ほど大倉委員からお話ございましたが
けれども、まあ一つの例として、道
路を何回も、同じ所を次から次に掘り
返していく、連う目的で掘り返してい
く、こういう問題もありますけれども

も、さらに、それ以外の問題として、
道路容量の問題、いわゆる道路に關す
るところの政策の問題、年々自動車は
大型化していきまして、道はどうして
も狭いという感じを受けるわけであり
ますが、新しい道路を設けるとか、あ
るいは道路を拡張するとか、道路政策
全体に對する考え方が、最近の道路交
通に關して考えられるかどうか。なお
かつ、その点につきまして、具体的
に、それでは今日まで、私の今申し述
べましたような内容で配慮がされたとい
う実例があれば、この点を一つお伺
いしたいと思ひます。

○政府委員(佐藤實政君) 道路交通の
事故の防止につきまして、先ほど来先
生方の御心配を承つておたつ次第でござ
います。私も、私も建設省、道路を作
る方の側から申しますと、結局、結
局、道路を整備することが非常におく
れております。ですから、こういう
ようなことが起こるのであると、こ
う考へまして、先ほどからまあいろいろ
恐縮して伺つておたつ次第でございま
す。私どもの方の道路の整備の立場か
ら申しますと、まあ自動車もろ
くに通れないような非常に悪い道路、
無理をして通れば、交通量が多いから
でなく、自動車の交通そのものによつ
て交通の危険というものが起こり得
る、交通の安全を保持したいという
ような、そういういわば前時代的な道
路、こういうものもたくさん控えてお
りまして、実は、一面においてこれらの
整備を進めなければならぬ。それか
らもう一つは、たとえば、東京の近
くのように、道路そのものは、一応幅
相当あるし、それからまた、舗装もで
きておる。おるけれども、それらに對し

て利用される交通の量が非常に多い関
係で、実際の交通にあつては危険な
場合が、そして事故を起こすような場
合が、たくさんあるものがあるわけに
ございまして。ただいま先生の御指摘によ
りまして、これらの後者の、道路の交
通能力といふことも考へておかなばな
らぬ。それらに對してどういう方針を
持つておるかという御質問のように承
りましたので、それについて若干事情
を御説明申し上げたいと思ひます。

私どもは、常に道路を利用いたします
各種の交通の——車両ばかりではござ
いません、交通の種類によりまして、そ
の交通量の調査をいたしております。
これは、全国的には五カ年間に一回ず
つ、五年ごとによつております。これ
はもう過去おそく六、七回にわたつ
て、この五年ごとにずつとやつてお
るのでございます。全国にやつてお
す。こうしたこの全国的な調査をし
て、いろいろ資料を持つておるので
ございますが、最近のこの交通量の激増
の状況は、五年ごとの調査などではと
うてい間に合わないといふことから、
重要道路の交通量その他交通の実態に
つきましては、中央並びに地方の各機
関と協力いたしまして、ほとんど毎年
そういう調査をいたしております。そ
して現在はいくつかの状況であるけれ
ども、この道路が、この交通が、数年先
になるとどういふふうになるかとい
う予測を、交通量などの推定もいたし
ております。

まあ具体的に申しますと、第一
二京浜国道、一級国道一号線ござい
ますが、これなどは、現在ごらんの上
りな状態で、もうすでに飽和いたして
おります。それから先、横浜を通つ

て、湘南、箱根を通りまして、大阪ま
で参ります道路、一級一号でございま
すが、この一級一号の道路などを見ま
すと、いふと、部分的には、今申しまし
たように、もうすでに飽和に達して、
どうにもならないような状態になつて
おる。全体的に申しまして、ただいま
私どもの調査の結果の推定では、昭和
四十年ごろになりますといふと、全
面的にこれは交通容量を超過いたしま
して、非常に交通のより混雑を来た
す、こういう推定でございまして。

それで、こういうような交通推定を
常にいたしておるわけでございますが、
そこで、たとえば第二京浜国道の
ような場合につきましては、すでに私
どもといたしましては、さらにあの京
浜間の交通を緩和いたします一つの計
画をもつて、実は三十四年度の予算を
もつて、この新道路の築造を考へてお
る次第でございまして。

そういうふうには、この各地の道路に
つきましては、交通の実情と、それから
それが将来どういふふうになるかとい
ふ、それからまた、事故などがござい
ましたときには、いろいろと警察関係
でお調べになつておるようございま
すが、道路の方で、そのお調べになつ
た実情をよく伺うとか、あるいはま
た、道路自体でこの調査をいたすとか
いたしまして、将来の交通の伸びに
応じて、支障のない道路を作つて参
るよう心がけていくつもりでございま
す。

○中村順造君 お話はよくわかりまし
たが、この交通量の調査に關連する
わけでありまして、お話を承つており
ますと、非常にけっこうな調査がされ
ておる。しかし、最近では、五カ年ご
だといふことでは実情に合わないとい

こともおわかりのようでありまして、
そこで私は、その調査の結果、明らか
にそういう面について、道路の交通量
から見ても、これはまずいといふふうな
結論が出る場合があると思ひます。
せつかくそういう結論が出た場合に、
それでは、それがどういふ面で生かさ
れておるか、これは国友自動車局長に
もお尋ねをいたしたいと思ひますが、
そういうふうな道路の容量が限界に
来ておる。しかし、この法律は全国で適
用されるものであります。地方によ
りますと、そういう限界に來ておる道
路の容量の中で、さらにバス、トラッ
クあるいは定期便、こういうものが逐
次許可あるいは認可になつて營業を開
始している。こういう場合もあろうか
と思ひます。これがもし、今道路局長の
話にありましたように、その調査の結
果、こういうものが非常に有効に措置
をされるということになりますなら

ば、この自動車の道路の交通というこ
とにつきましては、若干その面からの
規制も受けて円滑に交通がいく、ひい
ては事故も少ない、こういう結果にな
るうかと思ひます。これらの関連性
につきまして、もう一回、その調査結
果がどういふふうになつておるの
か、それからまた、これを受ける側の
自動車局としては、許可認可に關連を
してどういふ考へ方であつておられ
るか。この点に關連して伺ひたい。

○政府委員(佐藤實政君) 五年ごとに
全国的に調査をいたしております交通
調査の結果は、取りまとめまして相
当大部なものでございまして、取りま
とめて活版印刷をいたしまして、相当
部数という資料を作つて、私どもの
方としては、関係方面に、御利用下さ

る方面に、皆さんに差し上げてござります。これは、建設省が実施いたしました全国的な正式な交通調査でございます。そのほか年々必要に応じてやっておりますものは、これは必ずしも全国の道路も全部やるといふわけではございませんで、そろそろ交通対策を考へなければならぬと思われるもので、その他必要に応じて実施してゐるのでございますが、それは必要に応じての調査でございますから、その調査いたしました結果をいろいろ研究いたしまして、将来の交通の事情等を調査研究に発表するとか、その研究報告会に発表するとかいふような形で、なまの調査そのものだけでなく、いろいろそれを関係方面にはお知らせをするように努力をいたしております。それから、いろいろいろいろした調査は私どもの方でやっておりますが、同時にまた、運輸省、それから警察方面、また各地方団体がそれぞれ必要に応じてやっておりますので、なるべく総合的に資料を集める必要がございますので、私どもの方といたしましては、そういう資料がございまして、その結果をちやうだいたしまして、それをまとめるような努力もいたしております。

○政府委員(国友弘康君) バス等の免許に關しましては、これは道路運送法に基いて意見聴取をいたしておりますが、道路管理者の意見を聴取する。それから公安委員会の意見は覚書によって提出いたしておりますが、公安委員会の意見も聴取いたしました。運輸省で措置いたします場合には、道路管理

者及び公安委員会の意見をそのまま取り入れて今措置をいたしております。ただ、最も古く免許された路線につきましては、東京の郊外地帯というところ、非常に狭い道路に大型のバスが走っておりまして、危険な状態であるといふこともいわれ、われわれもそれを痛感しております。ですから、これらの事項に關しましては、具体的にその場所その場所を解決をいたして、警察当局も打ち合わせまして、すでに数件、場所々々によりまして解決をして、できるだけそのバス及びその他の自動車交通が円滑にいくような措置をいたして、おるのが現状でございます。今後でもできるだけの方面につきましては改善をはかつていきたいと思つております。新しいバス路線の免許については、道路管理者とか公安委員会の意見をそのまま尊重して措置をいたしたいといふふうに考へております。

○中村順道君 それでは、先ほど来この点につきまして、いろいろ関係各当局で意見の調整なり打ち合わせをする機関を設ける、しかもそれが権威のあるものを設けようという御意見もありましたので、私といたしましては、願くはそういう機関が設けられて、そして今申しましたようなことが非常に高い見地から配慮されるというのを望むわけでありまして、たまたま運輸大臣がお見えになりましたので、これはやはり、道路交通といふことと陸運行政と申しますか、自動車行政全般に關連をする問題として、私の方は長い間宿願を持つておつたわけでありまして、たまたま所管の自治庁長官もお

られますので、それぞれ一つここで御意見を承ることができずならば、お聞かせを願ひたいと思ひますが、と申し上げますのは、それぞれの地方にありまして、陸運事務所、この陸運事務所が現在、これは私どもも今さら説明するまでもなく、非常にあいまいな存在であります。説明する必要もないと思ひますが、そういうことで、私どもは、運輸委員としていろいろお話を今日まで承つた中では、ぜひ陸運事務所の所屬については、運輸省に一つ貫して所管していただくべきだ、こういう要望もしばしば承つておりますが、そういうことも、やはりこの道路交通なりあるいは陸運行政を全般的に見ました場合に、その必要もあろうかと考へます。たまたま二人の大臣がおられますので、この際、一つこの点に關する御意見をお聞かせしたいと思います。

○國務大臣(橋樑渡君) 最近の交通事故並びに輸送の錯綜につきましては重大なる問題になつておりました。一日もゆるがせにできない段階にきておるので、われわれも、毎日新聞等を見ましても、これは容易ならぬことである、いろいろ苦慮いたしておるのであります。従つて、今回の国会にも、自動車審議会といふものを作る予算等を要求いたしました。法案等も出して、おるような次第でありまして、さういふ承りますように、総合的な立場からやれば、この問題を解決しなければならぬ。ことに都市交通については、これはもう大へんなことになつておるので、都市交通の審議会においても道路部会といふものを設けて、いろいろ検討をお願いしておるようないう次第であります。今、中村委員からお

話になりました陸運事務所の所屬の問題であります。陸運輸送といひましては、私としては、運輸大臣といひまして、石原長官にお願いを申し上げておるの、ぜひ陸運事務所を運輸省側に一つ一本の筋の通るように移管してもらいたい。これは、最近の白タクの取り締まり等の問題等におきましても、その知事のかんによりまして、御存じのように、地方長官のもとに隸屬して、関係もありまして、長官のかんによつては取り締まりもやらない。だから、違法行為も野放しになつておるといふこともあるのであります。それらがひいて事故を起こし、犯罪を誘発するといふことでもあるのであります。また、予算その他人員も運輸省側からやっておるような関係もありまして、できれば運輸行政の一環としてこれは一元化してもらいたい。また、これに動いておる職員も、労働組合等がしばしば陳情に参りまして、身分等の不安等も感じておるような状態でもあります。私、私が運輸大臣になりましたから、石原長官にこの問題を投げかけて、今交渉をしておる次第でありまして、どうか石原長官、御了承をお願いいたします。

○國務大臣(石原幹市郎君) 自動車行政の統一といひますか、陸運事務所の問題につきましては、ただいま橋樑運輸大臣からいろいろお話のございましたように、私と橋樑大臣の間でもいろいろ意見の交換をしてゐるわけでありまして、実は私もかつて地方長官をしまして、陸運事務所といふものが配下にあつて、どういふ形になつてゐるかといふこともよく承知しておるものであ

ります。そこで、この系統の一本化といふことについては、私もあえて異論を持つておるものではないのであります。ただ、この現在の錯綜した自動車行政のうちで、いわゆる車体の登録であるとか、あるいは車体検査の登録であるとか、いろいろものはむしろ交通警察の行政で管掌した方がよいのではないかと、私はこれは昔からの意見を持つております。ことに戦前におきましては、こういう行政は一切いゝわゆる交通警察行政であつた。戦後の警察制度の変革に伴ひまして、今日のやうな形になつておるのであります。が、しかし、今日の事態からいへば、こういう面の行政は、むしろ人員においても機構においても整備しております。交通警察の範疇に入れた方がよいのではないかと、まあこの点が私と運輸大臣との間でまだ意見の調整のつかない問題でありまして、まあ自治庁、警察庁、運輸省の間でこの問題に何らかの結論を得たい。まあ結論を得るには、私と橋樑運輸大臣の間の時期が非常に短いのでないかと、私自身は思つておるのであります。御存じのように、一朝一夕に簡単に切り切れないものが多々あるものであります。陸運事務所を系統機関の一本の筋に置くといふことについては、私は、その線でもできる限りの今研究と調整努力をしつつある段階でございます。

○中村順道君 大へん私はやぶへびのやうなことになるが、今、石原自治庁長官の最後のお話でございますが、警察の方にまかしたらどうだろかといふお話がありました。この点、私は反対であります。申し上げる

までもなく、警察は最近非常にお忙しいようでありまして、何か勞使の間でもなかなかおやりになるようでありまして、そこまではとても手が回らぬと思ひます。従ひまして、やはり交通の取り締まりということなら別でありますけれども、この観点からするところのいわゆる陸運行政あるいは交通政策というふうな面からは、やはり懸案となつております陸運事務所の歸属の件につきましては、私はあえて運輸委員であるからということで申し上げるわけではありませんけれども、いろいろ従来の歴史、経過等にかんがみまして、さらにその仕事に實際に携わつておる人たちの意向まで考えますときには、やはり本来の運輸省に歸属をすべきではないかというふうな考え方があるわけでありまして、これは、たまたま今檣橋運輸大臣と石原國務大臣の間では非常に話がつけやすい、こういふ話もせつかくございまして、一つつけやすい時期に明確につけていただくということをお願いいたすわけであります。

う面につきましては、また別な視野から一つ配慮されてよいのではないですか。これは多くの実害者から陳情に基づく私の要望でありますので、この点には、一つ御配慮いただきたいと思います。

○大倉精一君　これは自治庁長官にお伺いするのですけれども、お伺いするというよりも、ただいま陸運事務所の話が出ましたので、参考のために一つ聞いてもらいたい。

私も、どうもやはり樞樞運輸大臣の方へ軍配を上げる方でありまして、そういう立場からやるのですが、最近やはり地方にこれをおろした場合に、一長一短があるでしょうが、いろいろな弊害が私はあると思うのです。特に心配されることは、県知事が昔と違つて公選でございますから、そういう關係から、宇党野党の県議員といふものが出てくるのではないかと。むしろこれは中立はあると思うのですが、それ以上へ下へおろせば妙なものが出るのではないかと。

ようであります。こういうことが今でもあるのだから、今度は、向こうへ行つてしまつたら大へんなことになるんじゃないかという気がするのです。

こういふ数々の弊害がありますから、これは一つ、自治庁長官は地方におら

れたのだから、みな同意向でそういうことにいかぬだろうと思えますけれども、そういう点についても、十分一つお考え願いたい。そういう点についても御意見を伺っておきたい。

○国務大臣(石原幹市郎君) 先ほども私触したのでありまするが、陸運事務所が知事の下部機構にあるということについては、私は必ずしもそれに賛成しておるものじゃないのであります。陸運事務所は陸運局の系統に一本化していいと私は考えておるのでありまするが、しかる、先ほど申し上げましたように、この交通警察の見地から、むしろ自動車の登録であるとか、あるいは車体検査のようなものは、交通警察が握った方が実態に即するのじゃないか、大へん運輸省なり陸運当局に対しておるいは失礼な言い分かもしれない。

を十分一つ尊重してもらうようにお願いしたいと思っています。

それから、道路局長おいでになりますので、関連して質問したいのですけれども、先ほど中村さんの方からいろいろ御質問がありました。今、都市

の交通で最も妨害になるのは道路工事
なですね。しかも、どうも一月過ぎ
になりますというと、年度予算を消化
するために方々一斉に道路工事が始
まつてくる。こういうことがいまだに

消えない現象なんですけれども、こういうものは、年間平均して道路をやり、やむを得ないものは夜間やるとか、そういうような措置がとられないものか。毎年々々、どうも年度末になりますというところ、道路工事が集中して、非常に混乱が起こってくる。こういう現象があるのですけれども、一つこれに対する措置についてお伺いしたいと思います。

○政府委員(佐藤寛政君) 都市の交通を阻害いたしております原因の一つとしては、道路工事も確かに重要な要素ではございまして、私どもとしては、非

と区が工事をするとか、いろいろそれぞれ
の分担によって各機関で実施いたして
おりますが、国が直接実施いたして
おります直轄の事業に対してまして
は、修繕工事は、ただいまは夜間やら
せるようにいたしております。これは

全部ではございませんが、その場所に
応じまして、むしろ昼間は一応掘った
ところをかぶせまして、そうして交通
のじゃまにならないようにいたし、そ
うして工事は、再び夜になるとそれを

掘り起として実施する。すいぶん経費がかかることでございますが、交通のそりじゃまにならないという関係から、そういふふうにいたしたいとおります。これは、直轄はそういふふうに実施いたしておりますが、非常に混雑する道路につきましては、各機関で実施いたしております。いわゆる補助事業、あるいは単独の事業につきましては、なるべくそういふふうに実施してもらうように懇願いたしておるわけでございます。東京都自身の工事などでは、一部そういふふうにしていくれておるところもあるようでございますが、また

それから、これは非常にこまかい話でありますが、これもまた自動車局長とあるいは警察当局とのどちらかという問題かもしれませんが、先ほど白木委員からも御指摘ありましたが、私は運輸委員として、全国各地から、自動車の泥よけですか、これによる実害の例証をあげて、たくさん陳情を受けておる。いろいろ先ほど来罰則強化ということもいわれておりますが、これがただ単に徐行すればそれでよろしいとか、あるいはつけてもつけなくても原則だと、こういうことでは、現実には実害があるわけでありまして、こうい

もう一つは、自動車というものの性格から、一つの地域に限定されたものじゃなくて、広範囲にわたってこれはやはり運行され、広い行動範囲にわたるもので、さらにまた、各県によって富裕県も貧乏県もある。あるいは条例によっていろいろ違う。こうなってくるという、やはり自動車行政の一貫性ということについて非常に問題が出てくるのではないか。私がちょっと聞くところによるとという、ある県では、免許をするについては、県の方へ寄付せよ、一台について幾ら寄付せよ、寄付をもらって免許するという所もある

んが、今の現状から考えましたならば、その方が実績を上げるのじゃないかというので、自治庁とか、いわゆる地方制度の機構にほしいというのじゃない、むしろ警察の方に統一した方がいいのじゃないか。前はそうだったのです。それで非常な実績を上げておったのであって、それを言うておるのでありまして、自治庁の問題じゃないのであります。

○大倉精一君　まあお二人おいでになつて、これ以上あれですから、どうか一つ一長一短あるところを十分御勘案願つて、運輸関係の意見というもの

常に頭を悩ましておるのでございます。これには、道路を掘りますには、道路工事以外に、下水、ガス、電気、いろいろございしますが、ただいま御指摘になりましたような道路工事自体も確かにその一つであると存じておるわけでございます。そこで、ただいまの道路工事のやり方でございますが、御承知のように、東京都内を例にとりまして申し上げますというと、一級国道というような最重要路線の修繕は、国直轄で実施いたしております。それから、その他の道路は、これは都が工事するとか、あるいは、東京の場合です

全面的に夜間工事というところまでは
いっておられないようでございます。従
いまして、これらにつきましては、私
ども工事を実施いたします関係機関と
いたしましてよく相談いたしまして、
できるだけじやましないように、御
指摘のように、夜間実施いたした方が
非常に有効である場合には、極力そう
いうやり方をやるように、その他諸般
の交通をじやましないという点では、
研究を進めて参りたいと考えておりま
す。

○重盛壽治君 運輸大臣が最後に申し
わけに来てくれたが、だいぶおそくなつ

てしまつて、非常に運輸には関連性のあるこの法案の審議で、残念だつたと思ひます。あとから国友自動車局長に聞いていただければ幸いです。この法案は、何といつても運輸行政の上には、特に自動車行政の上には非常に大きな影響を持つ法案であります。そこで、先ほど来自治庁長官や警察庁長官その他の関係者にいろいろお尋ねをし、またお願ひをしておつたのであります。どうしてこの法案は、ちようどおひでになつておる自治庁、運輸省、建設省、警察庁、特にこうした部面が一体になつて解決していただかなければならぬし、その一体の角度から見て作り上げていかなければならぬ法律であらうと私は考へるのであります。そこで、そういう方針でもちろんおやりになつてきたという答弁はあつたのであります。これを固め上げるまでには、さらにその方針を強化をしてもらうべきではなからうかと思ひます。ここで言うのは、あるいは言い過ぎであるかもしれせんけれども、すでに道路局長が、五年先には、また京浜国道といえども詰まつてしまふであらうと言われるが、交通量というものはますます発展していくのか、あるいは膨張していくのか、そういう姿が現われることは考へなければならぬ。時たままた四年後にはオリンピックの大会が開催される。これは私はあえてあなた方にオリンピックの能書をいろいろ言うわけではありせんけれども、オリンピックが単なる国民の体位の向上であるとか、あるいは各競技種目によつて強力な選手を作り上げるといふことではなくて、それを契機として、できるならば、これは私どもも若

千関係者の一人として考へることは、日本の将来の方向づけを一つ考へたい。その方向づけの一端としては、いわゆる観光日本としての姿を、そこを契機として、いまだなかつた絶好な機会を利用して一つ盛り上げてみたい。そうすることのために、従来のような——今決して石原長官と橋樑運輸大臣とのやりとりを聞いて、それがけしからぬとか何とかいうことではございませぬけれども、従来やもすればなわ張り的な立場にいて、道路は自動車行政はうまくいかなかつた、自動車のつながつてはかりいて、一つも走らなかつたやないか、あるいは、取り締まりが厳にしようまいかなかつたのじやないか、外国人が大へん感情を害したのじやないかというふうな、いろいろの問題等が起ることも考へられるし、私は、何といつても、それとを契機として、今申しますように、観光日本の実現、さらには、あなた方とは少し感覚が違ふかもしれせんけれども、平和国家の日本の姿といふものは、こういうきれいな姿でやつていくのだという実態を見たい。従つて、えらい戦争準備なんかをした姿を見せるべきでは、文化的な推進した姿を見せるべきであると思ふ。そういう意味合いからいつて、どうしてもやはり総合施策という線に大きく踏み切つてもらなければならぬし、そういうためには、こういう何かのやほり契機がなければならぬのではなからうかと存じますので、こうした法案を作つていくときに、それら一つ含めて、もう四年先といつてもすぐであります。特に道路の問題などを一緒に解

決していくことになれば、これは、今からやつてもあるいはおそいかもしらぬぐらゐの問題でございすので、そういう意味合いで、総合施策委員会のようなものをつくり設置をしていただきたい。これは、あるいは予算委員会でお願ひすることであるかもしれせんけれども、たまたまきよりのようにそつていただいたことがないので、この法案に関連した問題として、一つお願ひをしておきたいと存じますし、さらに、自治庁長官、運輸大臣のこれに対する御意見があるならば、聞かしていただきたい。

○国務大臣(橋樑渡君) ただいま非常な適切なお話がありまして、私もかねてからこの道路交通問題については非常に心配もして、かつまた、今日のようにはばらばらであつてはだめだといふ考へ方を持つておつたのでありまして、今般道交法の上程されるにあたりまして、警察関係、自治庁関係及び建設省、私たちの方と共同で、この問題をやはりやらなければならぬ段階に来ましたので、ちようど明日交通閣僚懇談会等もありまして、建設大臣もいすれ出られますし、自治庁長官も出られますから、その会のあとでも一つ御相談を申し上げたいと思つております。

○松永忠二君 今お話を聞いておりますと、今までも非常に道路行政なり、警察の行政が円滑にいくことに努力をしてきたというお話をなさつておるわけなんです。たとえば、私たち、きのう東京都内を一巡してみても、こういう話も具体的に出来るわけですね。第二京浜国道について、たとえば道路構造令によつて分離帯が両側に作られて

いる。まん中へ分離帯を持つてきてくれれば非常に衝突も起らない。そこで、まあそういう点を再三再四交渉しているが、事実上それができていない。そのために非常に事故も多いと言つておるわけですね。また、今の道路を掘り起す問題等についても、中仙道の方へ行く道路は、第二国道も、両方ともいじつておるということなんです。そのために道路の運送が非常に幅狭している具体的な事例もあるわけですね。それから、今陸運事務所が行政の移管の問題について出てきています。御承知のように、運送法について政令で作らなければできないといふことで、特にバスの免許の問題について政令で基準を作るといふことが、事実上いまだな行なわれていない。そのためには、建設省やまたは公安委員会の意見を聞かなければならぬといふ申し合はせもできていないし、そういうものは、すでに二十九年や三十年からできていくにかかわらず、その免許が運輸省において割合にルーズに行なわれているというところに、所管について異議が申し立てられる理由が出てきていると思つておる。非おつしやる通りに、聞いておると、非常に円滑に連絡がとられていくようなことをおつしやるけれども、事実上は、非常に連絡はうまくいっていないわけですね。うまいといふ法改正もしなければできないという実情にあるので、こ

違つておる。こゝろに点について、やはりもう少し率直に私たちもお聞きをしなければいけないし、また、この道路交通法を通すにあつて、建設省と運輸省の果たす責任というものを明確にしてもらわれない限り、道路交通の責任を警察庁だけが一方的に負ふことはできないといふふうに私たちは思つておる。その点について、両方からのおもひを一回答弁をしていただきたいと思つておる。

○国務大臣(橋樑渡君) ひとつはお話でありまして、その点、率直に言つて、十分に連絡ができておらず、かつまた、実現しておらないことが、今日この道路法をめぐつて一つ協議会を作つたらどうかといふような提案をされて、答弁しておるような事態であります。従ひまして、今後は一つそういう線に沿ひまして、今ネックになつてゐる問題、あるいは運輸省等においても直すべき点が多々あると実は認めるのであります。その点は、バスの問題等におきまして、せまい所をバス一ぱいに走つておる。それで交通事故を起しておる。しかし、一方には、どうしてもバスを通してくれといふような切実な要求等がある。そういう場合等において、バスの大きさはどういふふうな規格し、交通事故を少なくするの、あるいは、乗る人員を少なくして、小さいバスを何台も通すといふふうにするか、何らかのやほり点を工夫して、道路をすぐ直せない所は、要求する道路交通量を運ぶといふ一つの使命を勘案して、そこに妥協的な常識的な解決をするといふことをやられるべきだと思つて、先般私、衆議

院の運輸委員会の方においても、そういうことを申して、自動車局長にも、至急研究もし、かつまた、そういう措置もとるよう指示しておるような次第であります。その点は、今後十分気をつけるようにいたしたいと思ひます。

○政府委員(佐藤寛政君) 交通関係の各機関に対しては、いろいろ連絡をとっておるつもりでございますが、なお不十分な点につきましては、今後さらに注意いたしまして、手落ちのないように連絡をとって参りたいと存じております。ただいま御指摘の、道路とそこを通る車との関係につきましては、実は道路法の方に、道路が非常に狭い場合におきましては、その道路の構造との関係で、そこを通る車両を制限することができると、政令でそういうような規定もございします。つまりあまり狭い道路に対しては、大きな車を通ることを制限することができ、ような措置があるわけでございします。

実は、この政令の設置にきましては、本日ではなく、すでに数年前からこういうことを考えておったのでございします。これは、先般の地方行政委員会におきましても申し上げておると存じますが、従来たびたびそういうことを考えたのでございします。狭い道を大きな車を通すことを制限することは、交通事故を防ぐ上から申しまして有効でございしますが、同時に、また一面、交通利用者の不便といふことも考えなければなりませんので、そこにむずかしいところがあるわけでございします。ただいまこれらの問題につきましても、具体的に必要があるだろうというようなことで、運輸省、警察方面とも御相談いたしておりますが、その他こうした

問題につきましては、十分御連絡をつけるようにさして参りたいと考えております。

○委員長(新谷實三郎君) 残余の質疑は次回に譲ることにいたしまして、連合審査会は、明日午前十時から開会することになります。

本日は、これにて散会いたします。

午後五時六分散会

昭和三十五年三月十六日印刷

昭和三十五年三月十七日發行

參議院事務局

印刷者 大藏省印刷局