

参議院地方行政、運輸委員会連合審査会会議録第二号

昭和三十五年三月十日(木曜日)午前十一時三十分開会

出席者は左の通り。

地方行政委員

委員長

理事

新谷寅三郎君

西郷吉之助君

鍋島直紹君

鈴木壽君

委員

白井勇君

湯澤三千男君

占部秀男君

木下友敬君

運輸委員

委員長

理事

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

委員

佐野廣君

重宗雄三君

島島徳次郎君

三木與吉郎君

村松久義君

大倉精一君

中村順造君

白木義一郎君

國務大臣

運輸大臣

國務大臣

政府委員

警察庁長官

柏村信雄君

運輸大臣

國務大臣

警察庁長官

警察庁長官

警察庁長 原田 章君
官房長 中川 薫治君
警察庁刑事局長 木村 行蔵君
警察庁保安局長 國友 弘康君
運輸省自動車局長 關盛 吉雄君
建設省計画局長 福永与一郎君
事務局 常任委員 古谷 善亮君
常任委員 倫君
警察庁保安局長 倫君
建設省自動車局長 倫君
建設省計画局長 倫君
事務局 倫君

説明員

警察庁保安局長 倫君
建設省自動車局長 倫君
建設省計画局長 倫君
事務局 倫君

本日の会議に付した案件
○道路交通法案(内閣提出)

○委員(新谷寅三郎君) ただいまから、昨日に引き続き地方行政、運輸委員会連合審査会を開会いたします。道路交通法案を議題といたします。御質疑のある方は順次御発言を願います。

○小酒井義男君 警察庁長官にお尋ねしますが、これだけの法律がいよいよ施行されるようになると、突然これだけのものを……これによると六カ月以内というところになってくるのですが、六カ月以内には、はたして自動車の運転者なり全体に対して周知徹底をさせるというところには私は非常に無理があるんじゃないかという気がするのです。その六カ月以内、もしこれが成立をして実行する場合、どれだけの、どうい

う方法でこれを徹底させるようなことをお考えになっておられるのか、それをつお尋ねしたい。

○政府委員(柏村信雄君) 本法は確かに全面改正でございますが、非常に条章も多くなっておりますので、非常に交通取締法と施行令を基礎にしておりますわけでございます。従いまして、昨日も申し上げましたように、この改正の趣旨、要点、そういう点につきましては、本国会の審議の過程を通じても相

当に周知されることに相なろうかと思っておりますが、なお、六カ月近い準備期間をもちまして、できるだけその向き向きにふさわしいガイド・ブック式なものを作り、徹底をはかって参りたいというふうに考えておるわけでございまして、まずまず半年近くの準備期間があれば十分に趣旨、要点というものが徹底して参るようにならねばならぬと考えておるわけでございまして、またそういう関係の向き向きにおきましては、やはり相当の関心をもって勉強もしていただけたらと思っておりますし、またしていただかなければならぬわけでありまして、それに応じてわれわれの方といたしまして、できるだけ徹底するような方策を考えて参ろうかと考えておるような次第でございます。

○小酒井義男君 たとえば、都市の一点が非常に大きい会社などではそういう点が非常に多いかと思っております。ところが地方へいって、まあ自家用車などの運転をしておるところへい

くと、相当何といひますか、便利の悪いところに運転する人が多いわけですね。そういうところに徹底させるというところは、私はなかなか困難じゃないかと思っております。国会で審議をされておるから、あるいは関心を持っておるからというだけでは非常に危険じゃないかと思っておりますが、もう積極的な方法をお考えのべきじゃないかと思っております。そういう点はどうか。

○政府委員(柏村信雄君) 警察の組織といたしまして、この問題につきましては、都道府県、さらにその前線であります警署単位に啓蒙運動を展開したいと思っておりますし、警察署の保官による啓蒙のみならず、大体警署単位に交通安全協会というものができておりますので、そういう民間の協会等を活用して関係業者あるいは関係者について趣旨の徹底するように組織的に運動を展開して参りたい、こう考えておるわけでありまして。

○小酒井義男君 それから自動車の運転者だけでなく、当然これは事業者も、一般の通行人であるとかあるいは自転車に乗る人なども、やはり全体的にこれは周知をさせることが必要だと思っております。日本の場合はそういう点が非常に従来欠けておった。速度のおそい車が左側を行くような訓練がされておればいいのですが、所によると自転車や道路のまん中を走っておるようなことを往々に見受ける。そういう

う点に対する教育といひますか、訓練といひますか、そういう点が従来非常に欠けておったように思っております。そういうこともやはり行なえるような状態にならぬと、この法律で運転手の違反だけを追究していくというところは少し片寄った扱いになるんじゃないかというところが考えられると思っております。そういう点についてはどういふふうにお考えになっておるか。

○政府委員(柏村信雄君) 確かにたゞいまお話の点は最も重要な点であらうと思っております。今度の法案におきましても通行区分帯を設けるとか、また設けない場合におきましても、原則的に、ただいまお話のような速度の早いものを右から順次に通行するというような点につきましては規定をいたしておるわけでございまして、そういう趣旨の徹底、これは自動車のみならずあらゆる交通機関また歩行者等につきましてもあるいは自転車に乗る者につきましても、そういう趣旨の徹底というところがはかれ、いわゆる交通道徳が守られるということが基礎になると思っておりますので、ただいま御指摘のような点については特に力を入れて啓蒙宣伝というところをはかって参り、一般の協力心がから得られるように進んで参りたい、このように考えておる次第でございます。

○政府委員(木村行蔵君) ただいま長官からのお答えで十分かと思っておりますが、念のため補足してお答え申し上げます。特に自転車や歩行者

に關する周知徹底というのが事実上なかなかむずかしい面がありますので、非常に工夫しておりますが、第一におきまして、学校と警察との連絡会がほとんど全国的に相当できております。それを活用したいと思ひますし、また昨日も私文部次官のところへ参りまして、法案の大体のことを説明いたし、今後学校教育なりあるいは学校側に対していろいろ文部省に協力していただくことがたくさんある、ぜひお願いしたいということで、原則的にお願い申し上げてきたのであります。御協力の快諾を得た、そういう意味で自転車、歩行者に対します面におきましても十分努力いたしたいと思ひます。

○小酒井義男君 日本の場合は、道路が非常に狭くて、きのうからの質疑を聞いておつても総理府に交通事故防止対策本部というものを設けていろいろ検討しておるといふ話ですが、まだ検討中であつて、これが実際に具体的に進行しておるといふところまでいっておらないと思ひます。そういう条件の中で、交通事故の防止をするといふことで当面何をやるかといふことが問題になつて、この法律が整備をされて出てきた、こういうことに私はなつて思ひますが、この客観的な諸条件が、まだ非常に立ちおくれておるときに、運転手の責任だけにその解決を求めようと思はれるという印象を与えておると思ひます。そういうところに無理があるのじゃないかと思ひますが、そういう点は公安委員長にお聞きした方がいいかと思ひますが、そういう点は考慮されて、現在の諸条件の中でこれは妥当なものだと思ひます。

ておるかどうか、お答えを願ひたい。○国務大臣(石原幹市郎君) これは昨日も私申し上げましたように、やはり道路交通、運輸に關するやはり総合施策といふものと並行してこれはやつかないかなければならぬ問題だと思ひます。しかしその方の面も道路では道路整備五カ年計画、あるいは運輸の方ではそれぞれ計画をもつていろいろなことを並行してやっておられるわけですから、この交通輸送のこの状態のままで放置できないので、二十二年ごろにできた法律を今日のワークに当てはめてやつていこうといふことはやはり困難な情勢であります。これはこれでやはりやつていかなければならぬことも当然だろうと思ひます。しかし足らざる点をもつと緊密に連絡をして、総合施策の実を上げていくようにしろの新しい構想をもつて対処したいといふことを昨日も私からも申し上げておるわけでありました。そういう意味で御了解を願ひたいと思ひます。

○小酒井義男君 それから、歩行者の場合ですが、対面交通で歩行者右側というところになつてからも、相当期間が過ぎておるのです。ところがこれは東京の都内においても、私も出かけていって体験をすることですが、右側を行こうとするとなかなか歩けない、相変わらず左側をどんどん来るのです。ね、こういう問題が長い間かかつておつても、しかも東京都においてさうもそれが実行されておらぬといふのが日本の現状なんです。従来、これは左側通行をやつていた長い慣例もありますから、これが直らないで今度の法律を短期間に徹底させようといふことが

言われておるのですが、この歩行者の例などを見ても私はなかなか困難じゃないか。むしろ歩行者などの問題が根本的に解決されるようなことがもつと積極的に行われるべきじゃなかったかと思ひます。この右側通行というやり方は、この現状においては実効は上がつておる。このままで放任をするのか、それをさらに徹底させるようなことを考えておるか。むしろ、さうでなしに、従来の慣例からいって左側の方がいいのだから左側通行に変えるか、そういうことについて御検討されておるかどうか。

○政府委員(柏村信雄君) 歩行者の右側通行の問題は、確かにお話のようにいまだ徹底してない面はあると思ひますが、たゞ、右側通行を定めまして当初、世界の各国におきましては、対面交通といふことは、これはどうして必要である、これは趨勢から言つてさうであつて、また実際にさういふふうに行なわれている国が多いわけでございます。ところが、従来、日本人は左側通行をやつておつた。それで対面交通にした場合に、人間を左側にして車を右にするかといふ問題があつたわけでございますけれども、車を右にするといふことになつてくると、いろいろな信号機であるとかあるいはバスであるとか、すべての機械装置といふようなものについて非常に莫大な経費が伴うといふことで、従来通り車両等は左、人間は右といふことにして対面交通の制度を定めたわけでございますが、その後、確かに不徹底な面はございますけれども、小学校、中学校等においては相當にこの面の指導がされておるわけでございます。若し世代

におきましては右側通行といふことがかなり徹底をできております。先般、内閣におきまして世論調査をされた際におきまして、右側通行によるという者はやっぱり大多数でございます。そして、そういう点から現在におきましても相當に右側通行といふことが進んでおるといふことは言えると思ひます。しかし、確かに不徹底な面がございますので、今度の改正を機会にいたしまして、この面につきましては推進をはかつてやつていきたいと思つておる次第でございます。今から左側にまた戻すといふような考え方、これは研究もいたしました。が、さういふことはやはり今までもずっと徐々にはございまして右側通行に転換しつつある。世論調査等についても、さういふことがはつきりするわけでございます。で、その方をやはり推進をして、できるだけ早く正規な通行によるように持つていきたいといふふうな考えておる次第でございます。

○小酒井義男君 運輸大臣は時間の關係があるさうですからお尋ねします。が、今度法改正によりまして、定員あるいは貨物の積載量を超過した場合の処罰が、罰金刑を科されることになるわけでありまして、貨物の場合ですと、これは事業者の責任で無理に積ませる場合がある、あるいは運転手自身も承知の上で積む場合もあるでしよう。砂利トラックなどの例を見ると、ある程度のこゝろいう方法も考えられないことではないと思ひます。ところがこれをバスの場合に置きかえてみると、たとえばラッシュ・タイムであるとか、地方の回数の非常に少ないバス路線などにおいて、それに乗らないと出勤に

おけるとか、あるいは列車の時間に間に合わないとかいふような路線が私にはあるのじゃないかといふことが考えられるのです。そういう場合に、それでは定員だけ乗せてあとは、定員外の乗客は断わるように車両をふやせばいいじゃないか、まあ取り締まりの側からいへばさういふことが言えるでしょうが、実際の今日の交通事情、あるいは自動車事業の経済的な実態などから考える場合、あるいは、さういふことをやることによつて、現在の運賃ではとても経営が不能になる、車両をふやす経費がかさんでいくから、運賃の面に今度はそのしわ寄せが来るというふうな、こういう各方面に波及をしていく問題があると思ひます。定員を嚴格に守ろうとする場合に、人間の場合ですと、制止して、もう乗るのはやめてくれ、定員だからやめてくれと言つて、車掌なり運転手なりが確認をして出発をしないと、超過しておるといふことになる、嚴格にいくと、これはもう罰金なんです。さういふことで押し問答をしておつたのじゃ、都市の場合でしたらあとから来る車がたまつてしまふといふ心配もあるし、あるいは時間的にも無理ができて、運転の面には今度は無理ができてくるというふうな面が出てくるのじゃないかと思ひます。さういふ点が少し、實際これを嚴格に守つていこうとすると無理な点が出るんじゃないかと思ひますが、自動車行政を直接監督されておる運輸大臣の立場として、さういふことで實際実行が可能かどうか、どういふふうにお考えになつておるか、お尋ねしたいのです。

○国務大臣(橋本渡君) 今御指摘のあ

りました点は、ごもつともな点がある
のでありまして、やっぱり一定の定員
だけで、あとを乗せないというこ
は、今おっしゃいましたような実
の場合に遭遇しまして、定員を越して
乗せた場合に、厳密にいつて、定員を
越しているから法的違反になる、これ
は私は、定員の常識的な一つの見解か
らえば、安全というのをむしろ基
準において考えるべきであつて、そ
ういふ場合には、やはりあまり法的な嚴
格性ということよりも、現実面に面した
面で法的運用をむしろ拡張解釈といつ
てはなんですが弾力性のあることを
やつていく方がいんじやないか。法
というものは、これはやはり社会の幸
福、安寧のためにあるのですから、そ
の法それ自身が、守ることによつてか
えつて実情に即しない事態が起つた
場合において、その法に照準すること
は、かえつて法の精神を私は被却する
というやうな理論の論文を書いたこと
があるのですが、少なくとも、そ
ういふ点において、法は一定の固定した立
場をとりますけれども、実際に適用
すべきものは流動しておるのだから、
その流動する現実について、これをど
う安全の観点からコントロールする
かというのを考えたいのじやないか
といふことを考えますが、私もま
だ条文等を見ておりませんが、私も
法の運用はさういふことでやつたら
いんじやないかと思つたのでありま
し、特にバスのごとき、たとえば定員以
外一切乗せないといふことも、實際今
の日本の経済事情あるいはその持つ
ておる路線の性格等からいつてもど
うかと思つたので、さういふ点は私は、あ
る点まで弾力性を持つて考えたいい

んじやないか。また、前段におつし
ました貨物の積載量の超過のよう
な場合においての処罰対象が運転手に課
せられるという場合ですね、多くこれ
は、私の考えでは、むしろ事業主がよ
けいに積ませるということが實際的な
姿じやないかと思つたので、さういふ点
も運転手がはたして責任をとつて、そ
ういふ場合に処罰の対象となるところ
の妥当性といふことが、さういふこと
ももつと實際は掘り下げてみなければ
ならぬと思つたのですが、これは自動車
局長から。

○政府委員(国友弘廣君) バス等の定
員につきましては、自動車の乗車定員
は、道路運送車両法の第四十二条に基
づきまして、道路運送車両の保安基準
という省令の中で定めておられます。
自動車の検査に定員を記載することに
なつておられますが、これが今度の法案
の五十七条と関係を持つてくるわけで
ございますが、今、大臣からお話
がございましたけれども、路線バスにお
きましては、戦後、車両の増備等も相
当行なわれましたが、朝夕のラッシュ
アワー等におきましては、まだまだ混
雑をしております状況が見受けられま
す。で、運輸省としては、バスに
ついては車両検査をいたします場合に
は、満員の状態におきまして安全に
運行できるように考え、さらに、保安
基準の面におきまして、車両の構造
とか機能等の点につきましても、十分
その満員の状態に耐えるやうな保安基
準を定めておるのでございますが、乗
車定員につきましては、一般成人の正
常な体位を基準として現在指定してお
りますが、先ほど大臣からお話のあ
りましたやうに、現在の状況におきま

しては、いまだ日本の経済の事情等も
考えなければなりませんし、現在の定
員、自動車検査証に記載してある定員
をそのまま守らせるといふことは、ま
だ、さういふ段階までは来ておらな
い。しかし、われわれとしては、一日
も早く事業が改善されまして、その方
向にいくことがいいと思つております
が、自動車検査証に記載しております
定員、すなわち、乗車定員と申してお
りますものと、安全度を考慮した定員と
いうものがあり得るのではないかと、
現在の状態においては考へておるわけ
であります。

○小酒井義男君 自治庁長官、今のよ
うな――私は、貨物の場合とハイヤー、
タクシーの場合と、バスの場合とは違
うと思つたので、これを積載超過とい
つて一律に規定することに非常な無
理があるのじやないか、私はさうい
ふに思つておるのです。電車でも、
国鉄の車両、客車でも、これは定員が
あるわけですね。さういふ場合の超
過、これも完全に超過しております。
さういふ場合の問題とこれとの関連を
どうお考えになつておきめになつてお
るか、お尋ねしたい。

○国務大臣(石原幹市郎君) この定員
の問題は、現行法にもあるものであり
ますが、それで、今おっしゃいましたよ
うに、貨物と人の場合とはやはり若干
違ふと思ひます。貨物については、こ
れはもう危険といふことから嚴重な
制限であります。人員の場合は、
ちよつとといふ方がどうかと思つたので
あります。サービスの定員のきめ
方を若干考慮に入れておるもので
ありますから、危険とか安全とい
うことから考えれば、ある程度の余裕

は、これはもう、もちろんあると考へ
られるので、そこで、取り締まりの実
態にあたりまして、画一的には考へ
ていないので、今おっしゃいましたよ
うな点については、十分なゆとりを
持つた考え方でやつておると思つた
のであります。しかし、まあ理想からい
えば、今言われたやうな地域において
も、できるだけ、さういふラッシュ・
アワーなどには、もう少し車をたくさ
ん出してもらうやうに、なるべくこれ
を守るやうにしたいと思つたと思つ
ておりますが、取り締まりについて
は画一的な考えではやつてない、こ
ういふことを申し上げたのであります。

○小酒井義男君 私は定員以上にすべ
てのものが乗せられるといふことは、
やはり好ましい状態ではないと思つて
おりますが、現状ではやはりそれは少
し無理な点がある。長官がおっしゃ
ておるやうに、車をもつと増発するよ
うにということにするには、やはり道
路の条件もよくならなければ、混雑を
一そう刺激することにもなるのですか
ら、それはやはり総合的に判断しない
と、車の面だけでは私は解決のつく問
題じやないと思ひます。ある程度幅を
持たしたといふことですが、しかし、
末端において法律にさういふゆりに
記してあれば、さういふ点について従
来もあつたのですが、従来と違ふので
ね、今度は、従来は罰金といふやうな
ことはなかつたですね。

○国務大臣(石原幹市郎君) ありま
す。
○小酒井義男君 ありましたか。しか
し、この点は私はやはり非常に問題点
だと思つたので、まあ運輸大臣なり運
輸省の意見なり、今の自治庁側の答弁

なりは、私も地方行政委員会におい
て十分これは今後の法案の審議に一つ
取り入れていただきたいことを、私は
地方行政委員の皆さんにお願ひを申し上
げておきたいと思ひます。

○大倉精一君 今の小酒井君の質問に
対して運輸大臣は、まあ法律というの
はうまく運用すればいいのだ、さうい
うやうな御答弁があつたやうに思ひま
す。もちろん私も法というものは適用
すべきもの、運用すべきものと思つ
ておる。しかし、その言葉の裏の中に私
は不安なものがある。それは法を厳密
に適用したら大へんなことになつて、
たとえば車馬通行禁止と書いてあつて
も、車と馬だけいけなくて、牛ならい
いかといふことになるが、これは牛も
トラも象もいかなといふことになる。
さういふ程度の運用ならいいのです
が、今のやうに初めから実行されない
やうな法律を作つて、さうしてこれは
仕方がないのだといふやうな、これは
どうも精神的に私はおもしろくないで
すね。たとえば今小酒井君の御質問の
中に、確かに第五十五条だつたと思
うのです。五十五條には、「当該車両
の乗車のために設備された場所以外の
場所に乗車させ、」てはならない。で
すから乗車のために設備した場所とい
うなら、ちゃんとバスであり電車であ
り汽車であるならば、椅子があり、腰
かけられることなのです。それが乗車
のための設備だと思つたのです。だから
運賃といふものは腰かけて幾らと、こ
うなるわけですね。ところがさういふよ
うな法の運用でありますから、電車に
よつては立つ場所をたくさんにして、
腰かけるところは少ししかない、こ
ういふ電車もたくさんある。これは現状

ではやむを得ないと思いますが、そういうようなやむを得ないというものに隠れて根本的な施策を怠っておる、みずからそれをサボる。自己満足をする、そういう言いわけで、そういうところには私は非常に危険なものがあるのではないかと申すのです。ですから、今定員増というのには藉口であつて横濱のあつたような問題が起つてみたり、大へんな問題が起つてくる。まあ映画館へ行つたつて定員を守つてゐるところはない、混雑するときは。そういう精神的な問題について私は非常に問題だと思ふ。運用はけっこうですけれども、交通運輸に関する問題について、そういう運用という問題について、自己を何とかいふことが欺瞞をする、こういうことは非常に危険だと思ふのです、お考えをお伺いしたい。

○国務大臣(橋樑渡君) 今大倉委員のおっしゃいますことは、私が今言つたのは法をルーズにしろという意見ではありませんが。たとえば今、小酒井さんが例に引かれましては、バスに三十人なら三十人と制限してあるのに、実際は中が空いていて相当弾力性があるという場合に、あくまでも三十人しか乗せないというのをやるよりも、やはり基準はあるけれども、安全性というものを考えて臨機にその場合は考へたらよからうというのを申したものであつて、法は厳格に守るということが基本でありまして、法を厳格に守つて結局裁判官の頭でこずかれてもいかぬから、やはりそこに運用の面の話をしているわけですから、どうぞ御了解願います。

○大倉精一君 今のことはそういうことのないようにということを申し上げ

ておるだけであつて、内容に触れませんでした。それから運輸大臣にお伺いしたいのですけれども、きのう私は総合政策、総合政策というのを申し上げたのですけれども、これは自動車交通に関する総合政策ですが、そこで時間がないようでありまして、端的に申し上げますと、道路交通の取り締まりの面から三十三一年一月に発行されました警察庁警備部警ら交通課の発行にかかるところのパンフレットがありまして、これに現在の問題点がずつと並べられて、これに対する対策もずつと書かれておるのです。がしかし、ほとんどこれはなされてないわけですから、きのうも言つたのですが、これは取り締まり原則が独走するという感じがしないか、こう言つたのですが、こういう点について運輸大臣として総合的に自治庁なり警察庁なりと連絡し、あるいは警備し、あるいはみずから監督すべきである、こういうようなことがなければならぬと思ふのでありますが、そこでこういうものを勧告されながら運輸大臣として何をやらうと考へておるのか、何をやらうとしておるのか、道路交通政策について、そういうものについて一つお伺いいたします。

○国務大臣(橋樑渡君) ただいま大倉さんのおっしゃいましたことはごもっともでありまして、今日の交通上におけるいろいろな惹起しておる諸問題等を考えますと、その管轄しておる役所等がそれぞれ分かれておつて、ある場合には、やはり連絡不十分等のごことがあつて、有機的な体制をもつてやつておらないところに、法の実際の動かし

方なり、あるいは事実起つてくる現実の事故を防止するといふような問題、あるいは交通上の円滑化を欠く、そういうような問題があるもので、特に最近の自動車の激増からくる、また道路のこれに伴わない状態からくる事態は、容易ならぬ問題が起つており、都市交通等においては、われわれが日々経験し、かつまた驚くべき事故を激発しているという状態でありまして、これは急速にやはり今おっしゃいましたような総合的な観点に立つて、連絡機関をうまく有機的に結合して、その弊害を除去することに努めなければならぬと思ふのでありまして、きょうも交通関係懇談会において関係の大臣とも懇談をしたのでありますが、やはり内閣がどこかに適当なやり方という調整をとる一つの何を作りまして、ぜひ各省との間の有機的な体制からくる一つの自動車行政の円滑化をはかるといふことをやりたいと思ふので、きのうも早速内閣審議室にそのことについて自動車局長をしていろいろ成案等について研究させておるような次第であります。ぜひおっしゃいました自動車運輸行政の総合的施策をこの機会に立てて、この社会的に起つておる状態を除去したい、こういうふうに思ふのであります。

○大倉精一君 どうも何をやらうとするのかよくわからないのでありまして、具体的に何をやらうかといふものがないように思ふ。ただ総合的な連絡を強化していく、こういうことだと思ふのです。そこでそれもそれでけっこうですけれども、きのうも私は一つ提案として、法律でもって権限を与えた総合的な機関を作つたらどうか、こういうことを申したのですけれども、これに対して大臣のお考えを伺いたいと思ふ。

○国務大臣(橋樑渡君) 今申し上げたような考え方のもとに、今審議室等においても研究させてみたいと思ふのでありまして、その次第等によりましては、今大倉委員のおっしゃいましたような法的な規制をして、一つのことに有機的な体制なり機構を作るといふことも考えられると思ふのでありまして、そういうこともせつかく入れて研究していきたいと思ふ。

○大倉精一君 一、二具体的に伺いますのですけれども、警察庁の方でアンケートの中に、運輸大臣の所管として事業の適正化、合理化という問題が掲げてあります。さらにまた運転者の労働管理の適正化、給与制度等の改善といふようなことをうたはれておるのですけれども、こういう問題について運輸省として具体的にどういう工合にされようとしておるのか、こういう点についてお伺いしたい。

○政府委員(国友弘康君) 自動車運送事業の合理化、適正化の問題等につきましては、これは大問題でありますので、道路運送法の改正等についても考へなければいけないと思つておりますが、来年度運輸省として自動車審議会が運輸省設置法で認められる取り運びで現在御審議を願つておるのであります。自動車審議会は一年の期限付の審議会でございますが、この審議会にかけまして合理化方策等は結論を出して参りたいと思つております。

さらに労働管理の点等におきましては労働省の關係が非常に強いわけでありまして、運輸省といつたしましても全般的な事業監督の面から労働管理につきまして監査もいたし、それについて指導等もいたし、通達等もいたしておるわけでありまして、今後それらの方面におきまして改善措置といふものを積極的に進めていきたい、こう思つておる次第であります。

○大倉精一君 どうも具体的なものが出てこないで残念だと思ふのですけれども、時間がないうちから、私はあとの委員もあるようでありまして、若干この際はかの問題で関連してお伺いしておきたいと思ふ。

そこで自動車交通について運転者並びに歩行者といふような工合にいろいろ限定されて関係者から言われておりますけれども、私はもう一つ非常な被害者があると思ふ。それは何かといへば、皆さんいなか道をお通りになつてわかつと思ふのですけれども、その沿道に並ぶ家は大へんな被害者です。これは天気の良いときにはほこりでまじつろけ、それから雨が降れば表の戸は開けていられない、そして石が飛んでガラスがこたごたになつてしまふ、一体これの責任はどこが担当するのですか、この担当、責任の所在を一つ明らかにしてもらいたい。

○国務大臣(橋樑渡君) 道路が非常にりっぱであればそういうこともできないから、建設省の責任であるとも思われますけれども、またそういう悪い道路を走つておることを監督しておる運輸省も、石をはね飛ばすといふことはやはり自動車の責任でもあると思ふので、そういう点も今の経済状態から、いなかの道で私も実は方々いなかを旅行して、あまりひどいといふので、自分でも実は気の毒になることもしばしば

がいてとか、人が歩いているというの
がわからないので、それをひいてそれ
なりですつと行っちゃり、これがいわ

それからたびたびどうも何もやつてない、何もやつてないということを言われるのでありますけれども、非常の誤解というのか、わざと言われておるのじゃないか。くどく繰り返しません、ことに三十五年の予算なんかは国土保全というよりなことを大きく銘打つたような予算であり、道路の整備などということは数年前から大きな国策の一つとしてやつておるのであります。大いに総合的にもいろいろの施策を推進しつづけるものであるということとはよくお含みの上で、今後ともこの法案の御審議に御協力いただきたい、かように思います。

○大倉精一君　ちよつと最後に。私もくどく言いませんが、それはもうただだ参考のためにしてもらいますけれど、あなたの方で作つておる——ここでも引例するのは三回目ですけれども、書かれてあることは何一つやっていないわけですね。三十三年に書かれ、現在の問題点はどうか、これに対する対策はどうか、こう書かれてあるものは何も実現していない。ですから私はあえて何にもやっていないと、こう言うんですけれども、まあ一つ大いに自己反省をしてもらつて、私の言うように一つ補充をしてもらつて、考え直して出直してもらふ、こういう工合に強く要望して、終わります。

○鳥嶋徳次郎君 私この機会に二、三、運輸省関係になりますか、または建設省の関係、いろいろの関係にまたがってくるかも知りませんが、それぞれ御答弁をお願いしたいと思います。

にあたたい、何かしらん明い気分
のする名称に変わつてくる。しかもそ
の内容におきましても相当の大きな訂
正、改正がされることはわれわれ多年
の宿望でありまして、過去十カ年ほど
の事故または自動車の発達を考へて参
りますと、今日この道路交通法改正
案が提出されることはむしろおそきに
失するといふくらいが多分にあるわけ
であります。しかしながら今日かか
よりなりつばな内容ができ、そうして
まさに国会に提案されたといふこと
は、われわれとしまして非常に御同慶
の至りでございますが、何といつて
も今度の内容の全般から見ますと、ど

うも事故が起きてからどうする、あるいは起きた者に対してはどうするといふような問題の内容が割合に多いようでありまして、まあ火災に対するちやうど消防のいわゆる未然に防止するというような、その根本をためるといふような内容については多少乏しい点があるように私は考えるのであります。一例を申し上げますならば、過去の道路取締法におきましてもなかったようでありましたが、大都市のようにな非常に交通の頻繁な箇所は別といたしまして、地方へ参りますといふと、非常に道路の見通しが悪い、見通しが悪い結果からくる事故といふものは相当の数字に上つておるようであ

ります。その中で列車のいわゆる踏み切りの事故、これら、あるいはまたた普通の農村道路におきましてでも見通しが悪いということで、道路自体が非常にカーブが多いとかいうようなことから見通しが悪いという結果によって

で、道路の改良も着々全国的に進んでおるから、年々歳々これらの問題は訂正されつつあると思ひますけれども、今日までほとんど顧みられなかつたという問題が一つあるようであります。それはわが国の農村の秋の刈り入れどきであります。ちやうど九月、十月、十一月というような刈り入れどきに際しまして、地方によつては御承知の通り稲の刈り入れたものを、稲架というものを作つて、そうして稲架にかけて全部刈り入れた稲を乾燥するという、そういうような乾燥方法をとつておるところが全国にたくさんあるわけでもあります。こういうような稲架というも

のが二カ月半ばかり各沿道に、もう全部稲粟に稲をかける、それがために非常に自動車の交通上、また歩行者の交通上におきましてでも見通しというものも全然きかないということがたくさんあるわけでありますが、これらの問題につきましては今度の改正法の内容におきまして、何かそれらの取り締まりとか、あるいはまた指導、あるいはまたそれらに対する関係の法令が中にあるかどうかということをお尋ね申し上げたいのでありますが、これと相関連しまして、私二十年ほど前のことであります。石川県であります、常に踏み切り事故で相当の死者を出したという踏み切りがありまして、その土

地を四十坪ほど私は買いまして寄付をしたことがあるんです。ところがそこにまたまた秋の刈り入れどきになりますと稲架というものが依然として立てられるものだから、全然列車の運行見通しというものが、もう三十メートル

ういふ問題と関連しまして、どういふふうなこれらに對しては、どのお役所が管理するものか、また指導するもののか、また、これらに對する一般、いわゆる國民のこれらに對する一つの責任といひますか、それらがどういふふうなになっておるか、お尋ねいたしたいと思ふのであります。

もう一つは、先刻もちょっと話が出ましたが、對面交通、いわゆる左側、右側といふこの交通の問題であります。が、私、右側の對面交通になりましてからすでに二十年以上になるのじやないかと思ひます。しかしながら、先刻の御答弁によりますという、年々歳々

どれだけが進歩しておる、そして、それがために対面交通も勵行されておるというような御答弁であつたようでありますけれども、私、大都市のシュー・ウインドーあるいはシュー・ルームの陳列方法から、常にかようなことを多少関心を持つておりますために研究をしておるかと思いますが、都市のシュー・ルームやシュー・ウインドーの物品の陳列から考えますと、なかなか左側を右側通行と対面交通に改めまして、各商店街なり、あるいはそれらの都市の人たちの事業の経営の面から、そういうふうに協力しなかったならば、なかなかこれは百年河清ではないか。いっそ、現在のウインドーや

シヨールームの陳列方法から見ると、わが国におきましては、やはり昔の左側通行というものが最も事故も少なくなり、また、その実行も非常に伴うというふうに考えるのであります、私はこの際、思い切つて対面交

方法から、あるいはまた運転者の長い間の一つの慣習といえますか、また、歩行者の一つの長い間の観念といえますか、これは不文律ながらそういうふうな形態になってきておるといふこの根本だけはいかんとでもできぬのじやないか。これは、単にただ取り締まりであるとか、あるいはまた、指導であるとかというような、なまぬるいことだけではこれがはたして改善が応急に間に合いかどうかということ、どういふふうにお考えになつていらつしやるか、この点についても一つ率直にお答えをいただきたいと思ひます。

○政府委員(柏村信雄君) 第一の問題

につきましては、本法におきましてこれを強制的に取り締まるということとはできないかと思いますが、今お話のように、踏み切り近くで非常に見通しをきかなくするというようなものについては、事実上の指導等によって、できるだけ協力を得て、そういうことのないようにして参りたいと思っておりますし、また、今度の法案におきましては、踏み切りのときは、信号機によって進行ができるという場合以外は、必ず一時停車するということに規制をいたしておるわけでございまして、そういう点で事故の防止ということに資するものがあるのではないかというふうに考えておるわけでございます。

対面交通につきましては、先ほど申し上げたのでございますが、確かに不徹底な面はございます。それから、今お示しのショー・ウインドーであるとか、あるいは、はなはだしいのは駅でございます。駅も、これは対面交通が

やられる前に作られている駅が多いわけでごさいます。これは左側通行を基準にしてやっておりますので、駅に参りますと、ほとんど構内左側通行というふうなことが書いてございす。こういう矛盾したといひますか、

左側通行でないといひますか、問題は、確かに一部でございすけれども、先ほど申し上げましたように、全体として小学校、中学校等におきまして、相当に教養が徹底してきて、若い世代は相当に、もう右側通行ということになれてきておるわけでございます。先般の世論調査におきまして、非常に多くの率が右側通行を實行しておるといふようなこともなつておるわけでございますので、この際、これをまた、もとに戻すといふことは、さらに混乱を増すことに相なるのではないかと、対面交通はやはり必要である。そうすれば、やはりこの際、右側通行、歩行者の右側通行ということとをさらに徹底し推進していくといふところに努力を傾倒していくべきではないかといふふうに考えておる次第であります。

○説明員(内海倫君) 先ほどの御質問の点におきまして、特に道路交通の見直し等を妨害しておる状態に対する、この法案の中でどのような措置がとられておるかといふことについて、若干説明申し上げておきたいと思ひます。

まず、農村、都市等を通じて、見通しの悪い交差点といふような所におきましては、この法案は第四十二条におきまして、徐行すべきことを命じておるのでございまして、その他、公安委員会が特に必要と認めました場所は、これを指定いたしまして、徐行す

べき場所といたしております。従いまして、まず徐行を前提とする。次に第七十一条におきまして、「運転者の遵守事項」といふものがあるのをごさいます。これはいろいろ各号列記して書いておきますが、その最後の七号で、「路道又は交通の状況により、公安委員会が道路における危険を防止し、その他交通の安全を図るため必要と認めて定めた事項」といふのがございまして、農村等の地方的特徴に基づきまして、特に運転者の運転上注意を要するといふような点があれば、この七号に基づいて公安委員会規則をもって規定することができようかと考えております。

なおまた、道路の上に、いろいろ先ほどお話のありましたような箱をはずすような工作物を道路上に設けるといふような場合であります。七十七条の一項の第一号に基づきまして、「道路において工事若しくは作業をしよとする」といふこと、あるいは「道路に石碑、銅像、広告板、アーチその他これらに類する工作物を設けようとする」といふような点から、一応警察署長の許可を受けることになつております。さらに、それが今度は道路でなく治道に——道路の外の治道にそういう工作物を設けた場合には、それは自由でございすけれども、これが特に著しく交通の妨害になる。先ほど御指摘に相なりましたような、全く見通しを妨害して非常に危険を生ぜしめるような、そういうものがありました場合には、この法律は八十二条で、警察署長がその関係者に対してこれの安全措置を講ずるといふような規定

も実は設けておるわけでございます。一応消極的な対策ではございすけれども、そういうことに対する一応の措置はこの法案も規定いたしておるつもりでございす。

○島島次郎君 ただいまの御答弁で大体はわかりましたが、最後のお答の中で、踏み切り等の場合ですね、一時停車せよといふ、なるほど、そういう法も出ておりますが、これは非常に消極的な、停車すればもう問題はないわけなんです。過去においていかにそういうような法律がたたくさんできておりました。実際にこれに対して実行するのかわけでありまして、従いまして、そこにおのずから、それを破つた場合には、なおかつ、こゝういふ制裁がある、あるいはまた、こゝういふ取り締まりをする、といふところに法の精神もあり、また、大きな答を法で要求しておるわけでありまして、ただいまの三、四カ条の個条書きで御答弁がありました。いづれも、これは施行の際には地方の公安委員会なりあるいは各県の警察なり、そういう方面と、従来とつたようなまぬぬるものでなく、積極的にこれをPRする、同時にまた協力を求めるというよりなことが望ましい、こゝういふに考えておりますが、それらに対してこゝういふ法制の運用の面におきましてはどういうふうにしてそれを實際具体化していくかといふような何かお考えがあればこの際参考にお聞きしたい、かように考えます。

○政府委員(柏村信雄君) ただいま一時停止のことを申し上げましたが、現行法におきましては一時停止をするか

または安全を確かめて、こゝういふまいになつております。従つて安全だと思つて通過して事故が起るといふことがあるので、必ず一時停止するといふような考え方をとるようによろしく法で規制したといふことを申し上げておきたいと思ひます。

それからただいま交通課長から申し上げましたような点についての指導徹底といふことにつきましては、特にこの法案が成立しました際におきまして、関係の警察官また一般に対する啓蒙といふものを徹底し、警察官の特に指導的な役割、民間の協力を得るような方向で懇切に指導するといふようなことについてとくと注意をし教育を施して参りたいと思ひます。

○白木義一郎君 二、三簡単に伺ひたいと思ひますが、六十五条の酔っぱらい運転のことですが、酒を飲んで事故を起こしたときには二倍の刑罰を受ける、このようになつておりますが、この六十五条は酒に酔つたとかあるいは飲んでいられるけれども酔つたとか、そういうような不明確な問題が必ず起ると思ひます。この条文は事故防止、あるいは人命の尊重という立場から、もう少し明確に、絶対に酒を飲んで運転してはならない、飲んで運転した場合は厳重な罰則にかけると、このようにはつきりとした方がこの法律の趣旨が徹底するのではないか、このように考えるのですが、ときどき見かけるわけですが、銀座あたりで自家用車を持つておる人がパーあるいはキャバレーからいい気持で出て来てそのまま自動車に乗つて帰る。事故が起らないければいい、起きたら倍の刑罰

をかける、このようなことよりは、むしろはつきり一切酒を飲んじやいかんといふように規制して、そうして大衆にそれをPRし、必ずこれは一般大衆は支持する法律だといふように思ひます。ちよつとお伺ひする次第であります。

○政府委員(柏村信雄君) この六十五条はきのう保安局長からも申し上げましたが、実際に酔っぱらつておる、正當な運転ができないような酔っぱらい方であるといふこととございまして違反等があつた場合、事故を起こしたりそういうことがあつた場合に酒気を帯びておつたときは刑罰を重く課することができるようになつて規定は、これは酔っぱらいとは限らないのでございまして、政令でその基準は定めるわけでございますが、大体ほろ酔い一歩手前ぐらいの飲み方といふものでもこれを罰する刑を加重するといふことにしよう、ただ今お話のように酒をいやくもちよつとでも飲んだら運転してはいけないといふこと、これも一つの規制の方法かと思ひますが、やはり現在の社会の事情から申しますと、ちよつと飲んだだけでこれを罰するといふこともいかにかと思ひます。また飲んでどのぐらゐの時間が経つたといふことなども非常に問題だと思ひますので、違反をしたり事故を起こしたりした場合におきまして、その体内に一定量のアルコールが存するといふことがはつきりすればこれを刑を加重するといふ規定を設けることによつてただいまお話のように酒を飲んで運転することはいけないのだといふ気風をできるだけ醸成していくといふことに

役立てたい。こういうつもりで規定したわけでございます。

○白木義一郎君 大へん酔っぱらいに同情的な、しかもごく少数の運転者に対して非常に話のわかるお答えだったんですが、これは事故から大衆を守るという精神でこの改正法が立案されたんじゃないか。このように心得ておりますので、どうしても最近非常に酔っぱらい運転が多い。事故も多いという現状から考えれば、ごく少数の運転者が酒を飲むことを我慢し、慎めば、ある程度の事故の防止になる。大体この道路交通法を作りまして、事故防止にはほとんど希望的な役割が望めない。ただ多少は違うんじゃないかと淡い希望しか持てないような実情です。現状は、そこで、やはり大衆という立場から考えれば、少数の運転者が酒を飲むというのを慎まなければならぬのは、これは社会道徳として大事なことであつて、こういうところに厳しくしていかなければ法律が生きてこない。この際この条文をまあお互いに心得のあることと思ひます。やはりちよつとならというのがなかなかちよつととめることはお互いにむづかしい問題。そういうことから考えれば、どうしてもこれは苛酷なようですが、大衆という、それから人命を守るという精神からいへば、もう少し、はつきりとして、絶対に酒を飲まずに走れ。こういうような厳しい内容に訂正した方がこの趣旨が生きてくると思うのですが、もう一回一つお答え願ひたいと思ひます。

○政府委員(中川重治君) 白井先生の酒の害悪から大衆の生命を守るということにつきましては全く同感に考へておるのでございますが、それで、酒によりましての被害を防止するという角で、しかも実効が正確にできるということを考へながら立案するのが一番合理的だと考へたわけですが、つまるところは、酒を飲んだおそれということについて、外部からわかるということに念頭に置かないと、どうしてもこれをまた別の問題でございまして、人権との関係において、やたらに何でもかんでも運転しておる人を全部について酒を飲んでおるといふことを見て回るといふことは、皆さん御賛成願へないと思うのですが、結局正確に実効が担保されるということ、酒を運転手の方が大衆の被害者のことを考へてなつて慎んでいただく。これを正確に確保するといふことは立案の根本かと考へます。

従ひまして、今長官が申し上げましたように、たとえば酒をきょう飲んであした運転したというふうな場合はほとんど酒の酔いがさめておりますから、それまで罰するという趣旨はないと思ひますが、そうすると結局は外部から酒を飲んだ悪影響がわかるという状態を押えねばならぬ。そうなりまして正常な運転ができないような状態であるといふことの押え方一つ押えていく。それだけでは白木先生が御指摘のようには不徹底でありますので、今度はいくつかの本法の規制がございまして、たとえばスピード違反とか無免許違反とか横断禁止違反、信号無視、踏み切り違反であるとか、その他車両整備違反とか、そういうふうな本法の規制する状態で違反の状態がわかる状態がある。必ずしも事故でぶつかった場合だけではございません。事故を起こした

場合以外でもそういうふうになる状態のときに運転手の方をお調べいたしまして、そこで酒気を帯びている場合には倍加して。こういう考へ方で、外部にわかる状態とらえまして、法律を実効担保して参ります。一応酒を飲んでいかぬと書きましても、実効が担保できませんので、実効を正確に担保しないと、言葉が悪いかもしれませんが、ばかにされる法律になつてしまいますので、結局酒を抑制する効果が出て参りませんので、実効を担保できるという考へ方をとりながら、白木先生の御主張を実現したつもりでございまして、この法律施行後は警察その他によりまして酒をふくんでなされる場合には慎んでいただく。慎んでいただくかないと大へんなことになる。こういう刑罰でおどかす意味ではございせんが、そういう趣旨をよく国民の間に普及をされて、酒の害悪から交通を守りたい。こういう趣旨でございまして、根本は白木先生のおっしゃったことを中心に考へまして、それが実効が担保できるということと正確に書いたつもりでございまして、一つ御了承いただきたいと思ひます。

○白木義一郎君 どうも運転手の方にこの条文に限りて御当局は非常に同情と理解があるようにうかがへ、また聞かせるのですが、私も実は酒を飲んで運転したこともありますが、確かに酒気を帯びて自動車運転するといふことは非常に爽快であり、また何ともいえないスリルがある。そういう体験者でありますので、なおさらこの問題に関心を持つわけで、長官のお話ではそういうことが事故が起きて、そこに苛酷な罰則を設けていけば、それを事例としてだんだんだんだんPRができるというふうなお話でしたけれども、これはむしろ犯罪を防ぐというのが立法精神の根本ではないか、こういうふうなふり点については厳格にし、またその内容によつては御同情ある取り締りもなさるのが当然かと思ひますが、そういう意味で、なおよく御検討をし、またわれわれも、もう少し勉強していかなくちゃならないと思ひます。

次に、これは刑事局長さんから昨日簡明率直に、はつきり言へば、かんでふくめたようなお答えがあつたのですが、雇用者あるいはお客さんがスピードを超過したようなことを依頼した場合は、それからトラックの運転手に制限以上の荷物を積ませたような強制があつた場合、この場合には共犯あるいは教唆という面を取り締まつていくというふうなお答えがあつたのですが、実際問題としてそのような事例があつたものでしょうかどうか。

○政府委員(中川重治君) 昨日、白木先生の御質問におつしやる通りでございまして、結局すべて刑罰になりまして、教唆といふことがすべてどの法律にもつきまとうので、そういうふうにお答えしたように相なりますので、そういうことによつて違反がないように指導その他の啓蒙措置がとられると思ひますが、あとは立証の問題になります。立証できにくい場合は非常に多い、教唆の場合は、それで立証できにくい場合が相当多々ございまして、実例として教唆犯をやつたやつはないとは申しませんが、比較的立証の困難性に基ついて、そういう事件

がたぐさん上がつてゐる、こういう実態ではないのでございまして。それで繰り返して申し上げますけれども、違反が行なわれないように、国民の全部の方々が御努力願ひということをお願いしておかれまして、刑法上として申しますならば、最初私が申しましたように教唆の觀念が成り立つのである、こういうふうにお承知願ひたいと思ひます。

○白木義一郎君 教唆あるいは共犯として摘発した事例がありますが、こういうふうにお伺ひしたのですが、どうもそういうことはむづかしいようなお答えですから次に移ります。

次に、これは運輸省並びに警察庁の方では御存じないかと思ひますが、非常に今度の交通法は罰則が従来と比べる格段の嚴重さ、あるいは苛酷さのやうな感じがいたしますが、やはりこの事故を防止する、あるいは伊勢湾台風に上回るやうな年間に一万人以上の人員の殺傷事件が起きているというやうなことから考へれば、ある程度やむを得ないと思ひますが、それと同時に、今度はこの被害を受けた方の立場から考へますと、タクシー会社の社長さんもおいでですが、タクシー会社には事件処理係として非常に優秀な人物が必ずおりました、事故に対しては合法的に、かつ合理的に非常に被害者に対して損害を支拂うというやうなことについて、しかもね飛ばされた個人が、警察ではこれは示談として全然取り上げない、会社は事故係が専門に折衝に当たる。それから損害保険の問題も非常に少額であるというやうなことで被害者は泣き寝入りが多い、そこから起きたのが事件屋という商売でございま

す。決して税金を払ってやっているわけではありませんが、そういう人たちの取り立て、あるいは交渉というふうな、まるで私設弁護士のような存在が、発生して、非常にある面では便利にしている。あるいは末端の警察官はむしろそこへあわねな被害者を導くことを奨励している、というような事態が起きているというところも、当局の方によく御承知を願っておきたいことと思ひます。

最後に、これは局部的な問題ですが、東京で起きている、例の緑のおばさん、この問題ですが、PTAの応援と、それから警察官の不足に対する応援と、それから失業対策の伸張と、一石三鳥をねらって考えられた緑のおばさん。これを実際に自動車に乗って走って見ますと、緑のすきんをかぶったおばさんが、すみっこの方で旗を出すのだから引つめたのだからわからないというふうな現状を見かけるわけですが、一度その会館と本館との交差点に緑のおばさんを使つてわれわれが往復したとき、どういふ感じを受けますか、これは決して当てにできない、もし当てにしたとしてもない事件が起きそうなる実情を町を行きますと見かける次第です。われわれでしたら自分の判断である程度行動しますが、その緑のおばさんがいるということについて、小さな子供は非常にそれに依存している。そのために、そのためとは全部言い切れるわけではありませんが、都内に若干の事件が起きて批判の声が起きている、この問題について、国務大臣あるいは長官はどのように今後これを防止していくのか、あるいは何らかの対策を立てていくのか、この点を都民の代表としてお聞きしておきたいと思ひます。

○政府委員(柏村信雄君) 緑のおばさんの問題は、都において非常に力を入れて考へておられる問題であります。当初は警視庁の指導等も、あるいは連絡等も十分でなかつた面もあつたようでございますが、その後、警視庁といひましたし非常に力を入れて指導をいたしまして、最近はずいぶん効果をあげようになつておられるのではないかと、私もよく近所の学校近辺の緑のおばさんを見かけるのであります。やはりかなり成績をあげているように思ひます。ございまして、これはいきなり完璧なことを期待することは困難かと思ひますが、児童を保護するという意味であらう方が働いていられるということには、あながちこれを退けるべきものではないのじゃないか、やはりよい方にできるだけこれを導いて、機能を十分に生かすように努力していくべきものであるというふうな考へておられるわけですが、また服装等につきましても、少し黒ずんでおるといふような点について、さらに改善の方向で考へておられるようでございます。

○白木義一郎君 今長官のお答ではだいたい成果をあげてきたと、こういうふうなお話ですが、実際問題として、現在の交通情勢は専門家の調査でさえも非常に危険を感じている、われわれもそれをよく体感しているわけですが、それを緑のおばさんという名前が非常にスマートなんです、そういう失業対策のおばさんに、いきなり現地で訓練をしながら成果をあげていく、ほんとうに成果をあげる見込みがある

ならば、一定期間どこかで嚴重な訓練を施して、それから町へ出かけさせていく、それまでは学校近辺は柵なりあるいは縄あるいはPTAに呼びかけて横断歩道を子供たちに渡らしていただく、相当な訓練ができて、警察官にかわるべき、警察官に近い能力を緑のおばさんが身につけたときに、その成果があるならばこれは大へんけっこうなことですから実施するのはけっこうなことですが、現在のように一石三鳥だといふことから、いきなりあの自分で一人でも渡れないようなおばさんに、大事な学童の何名かを預けるといふことは実にこれは危険であり、また不親切であり、また長官も報告だけを聞いて、そして成果はあがつているといふようなことではなく、もう少し市民の安全をみかかるといふ大事なこと、こういう点のこまかい一つ配慮をして、起きなくて済むことは、これはどうしてわれわれが工夫し、考え、手当を講じて防がなければなりません。どうしても宿命的な、運命的な問題といふことにつきまします。これは別な角度からのごときになります。そういう点について、一つもう少し子供のことであります。またあわれな失業対策の援助を受けなければならぬような未亡人に対して、もう少し親切に指導あるいは監督の気持をもつて今後やっていただきたい。このようにお願いして私の質問を終わらせていただきます。

○小酒井義男君 建設省にお尋ねをしたいのですけれども、かねてから広告であるとか、看板の問題で議論されておるわけですが、交通の混雑するような都市で事故もやはり多いわけですが、そういう場所での交通の標識などを

出す場合に、道路やいろいろなところに看板などもどんどん出ているということは非常に見分けにくいことにもなると思ひます。で、広告や看板の整備、これをされる計画があるのか、あるとすればそれはどういふ時期を目標としておやりになるつもりか。そういう一点をお尋ねしておきたい。

○説明員(前田光嘉君) 現在の交通標識が十分でないことはおっしゃる通りでございますが、この標識につきましても、道路管理者側で立てるものと、その両方分かれておりますが、現在には各道路の管理者におきまして、できるだけ努力をして立てるようになっております。ただそれを計画的に、いつまでにどの程度にするかといふことにつきましても、具体的な計画を持っておりませんけれども、最近特に交通の繁雑化に伴ひまして、交通標識の必要性が痛感されておりますので、できるだけ予算をこういふ方面にも使ひ得るよう道路管理者を指導し、また国においても特別の措置を考慮したいと思ひます。

○小酒井義男君 公安委員会の方で、あなたの方で立てておられるところの交通標識、それと、ほかで立てる標識と色の関係は、どういふ色彩を、色を使われるか、そういうこと等いろいろ考へられる点があるのじゃないかと思ひます。都内の警察庁関係の交通標識と道路標識との色とか、形式とかいろいろ異なる点があるといふふうにしていく考へであるかといふこと、それから今、私は建設省にお尋ねしたのとは、標識の整備をするといふことではない、非常に乱雑に並べられておる看板や広告、これをそのまま放置していかうか、そういう方の整備をやる必要がだんだん迫つてきておると思ひますが、そういうことについての計画がありますかどうか、ということ建設省にお尋ねしたわけですが、

○政府委員(關盛吉雄君) ただいまのお尋ねの最後の点の問題は、屋外広告物の取り締まりの問題だと思ひますが、屋外広告物につきましても、その実施の正確を期するために、都市の美観の問題もございまして、また今のようなかクテルもあちこちにごさいますので、昨年新たに東京都はもとより、関係の大都市の府県に対して指示いたしました。法律上定められております美観地区でありますとか、あるいは交通等の関係から見まして、ぜひとも必要な地区あるいは風致地区といったような地域につきましても、屋外広告物の標識の大きさ、あるいは内容等につきましても、合理的な基準を従来とも定めておりますけれども、さらにこれを府県の条例において適正な基準で定めるよう指導監督をいたしたのでござい

ます。従つて関係の府県におきましては近々に、開かれております地方議会におきましてそのような方式を相談をし、また大都市につきましてもは数個の行政区画が連絡をいたしておりますので、できるだけ関係府県が同じような性格の地域につきましても同じような歩調をとつてもらふといふことを早急に指導いたしております。われわれといひましたは従来の経緯もございまして、この一兩年ぐらいの間に一つの都市の美観が維持できるような指導をいたしております。

○小酒井義男君 石原長官は公安委員

長の立場で答え願いたいことは、現在のような都市の広告看板が乱立している状態で交通標識というものを考えた場合に、これでいいのかどうか、そういう点についての意見のお尋ねをしておるのですから、そのことにお答え願えればけっこうなんです。

○国務大臣(石原幹市郎君) 道路表示の色、その他の点につきましては道路標識令という共同省令でやっておるのではありませんが、これはこまかいことは交通課長からお答えいたしたいと思ひます。

それから、今言われました乱雑な点であります。これは今回の法の七十六条におきまして、道路標識または信号機の近くにみだりに置いてはならないという規定があると思ひます。七条等にもいろいろ規定があると思ひます。さらに都の規則においても、何かまた、そういうものもあるようでありますが、これらの問題、御指摘の通り、もう少し積極的に整理なり、これは建設省とよく連絡して乗り出してみなければならぬと考へます。

それから、先ほど白木委員の言われました緑のおぼさんの問題、これは非常にわれわれも今後を気をつけていかなければならぬ問題だと思ひのであります。しかし、これは警察庁長官からお答えいたしましたように、十分事前に訓練したりいろいろなことをしなければならぬのはもちろんのこと、ああいふ制度をどこでも使つていいということにはこれはいけません。交通のひんぱんな所とか、そういう所はもちろん使えない。学校の付近とか、何かそういう場合を限定して、しかもその現地の場所においてやはり十分なれさせ

る、こういうふうな使い方をやはりしたいかなければならぬと思ひのであります。今後とも十分お話になりましたような点は、気をつけさせまして間違ひの起こらないようにしていきたいと、かように考へます。

○小酒井義男君 それから最後に一つ、これはかねがね問題になっておる点であります。二重処分の問題です。今度の法のような罰金が高額になります。これは違反を起こさなければいじやないかということ片づけてしまえばそれまでですが、實際違反がどういふ事実で起こるかこれはわかりませんが、全然故意に——悪質なものではないが、そうでないというか、情状酌量の余地のあるような違反が現場における判断によつてこの法律を正確に守ろうという考え方でやられた場合に、たとえば三万円、五万円というような罰金がかかる。で、一方では仕事ができないような行政罰が来る。そういうことになると、経済的な余裕のある運転手でしたらそれは何とか切り抜けて行けるでしょうが、今日の運転手をやつておる大多数の諸君の賃金、労働条件というものは、決してそういうことに備えて貯金ができるという実情ではないのです。そこで罰金がかつた、働いてその罰金を納めようかということならそれはあれですが、働くこともできない、罰金も納めなければならぬというところになると、やはり生活上非常に實際問題として大きな問題が出てくるわけなんです。で、私はその違反の内容によつて悪質なもの、二重処分というやうなことがやられる場合もやむを得ないと思ひますが、その違反の性質等によつて罰金だけで済ますとか

なんとかという、二重にならないような方法が考へられぬと、實際上困る者ができて来るのじやないかと思ひのです。そういう点について委員会でもおそろく審議されるかも知れません。が、考慮の余地はない、そういうことはやむを得ないのだというお考えかどうか、承つておきたい。

○政府委員(柏村信雄君) 本法案の趣旨といたしましては、昨日来申し上げておりますように、交通の危険を防止し、安全をはかり、円滑を期するということにありまして、そういう面のいわゆる規制法制的なものが中心でございます。できるだけそういうことで交通道徳が守られ、危険が起らないようにする、円滑にいくようにすること、このことの指導を徹底して参るということに中心が置かれなければならぬと思ひます。従つて罰則をもつて担保するということを中心に考へておらないわけでありまして、ただこれらの法令に、法律に違反して刑罰に触れるということになりますれば、これはやはり一般の刑罰と同じような考え方で措置をして参らなければならぬと思ひわけでありまして、ただいまお話のように、いろいろ情状酌量という問題、これは警察の立場においてもございまして、檢察の立場においても、また裁判の立場においても行なわれるものでございまして、違反があつたから必ずこれを処罰をもつて臨むというだけのものではもちろんだいせん。また行政処分の問題でございまして、これは免許を与えた者について、最もひどい処分としては免許の取り消しということ、結局これは運転を継続させるということが危険な運転者であるとい

いたします。これにて散会いたします。

午後零時三十一分散会

ることから起こってくる問題でございまして、取り消しに至らないもので、いわゆる停止処分というのがあるわけでございます。これにも期間の長短があるわけでございます。従ひまして、これは刑罰法令の方は一般の刑法理論でいくのが筋のものでございまして、行政処分の方は危険な運転を継続してやらせないというところに問題があるわけでありまして、おのずから性格が違つてゐる。従つてこれはやはり並行して行なわれるということが原則に相なるのでございまして、これにつきましても必ず行政処分をやるから刑罰にかかるとか、あるいは刑罰があつたから行政処分をこれだけ以上やらなければいかぬのだというふうに限つたものではございせん。状況によつて継続させることが危険であるという場合に限つてやられるわけでございます。またこれにつきましても、今度の法案におきましては、たとえば三カ月という停止処分をいたした場合におきましても、違反者の処分を受けた者の申し出によりまして講習を受けさせることができるようにし、その講習を受けた者につきましてはその実績に応じて停止期間というものを短縮することができるといふことにいたしました。できるだけ實際に精神的にも技術的にもこれを完全な運転者に仕立て上げるやうな仕組みをできるだけ考へていく、処分重点主義でないように考へていく、運用の面ではそういうふうになつてくれ考へておるわけでございます。御了承をお願いいたします。

○委員長(新谷實三郎君) 以上をもちまして本連合審査会は終了することに

昭和三十五年三月十六日印刷

昭和三十五年三月十七日発行

参議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局