

第三十四回 参議院地方行政委員会會議録第六号

昭和三十五年三月三日(木曜日)午前十一時五十一分開会

常任委員 福永与一郎君
会専門員

出席者は左の通り。

委員長 新谷寅三郎君
理事 西郷吉之助君
鍋島直昭君
鈴木 壽君
基 政七君

委員

郡 祐一君
館 哲二君
西田 信一君
湯澤三千男君
占部 秀男君
木下 友敬君
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

國務大臣

石原幹市郎君

政府委員

大島 寛一君

内閣官房内閣
審議室長兼内
閣總理大臣官
房審議室長

警察庁長官

警察庁刑事局長

警察庁保安局長

運輸省自
動車局長

建設省道路局長

事務局側

佐藤 寛政君

本日の會議に付した案件

○参考人の出席要求に関する件

○連合審査會開會に関する件

○地方行政の改革に関する調査
(横浜公園の体育館の問題に関する
件)

○道路交通法案(内閣提出)

○委員長(新谷寅三郎君) ただいまか
ら委員會を開會いたします。

まず、参考人の出席要求についてお
諮りいたします。

道路交通法案の審査のため参考人か
ら意見を聴取したいと思いますが、御
異議ございませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○委員長(新谷寅三郎君) 御異議ない
と認め、さよう決定いたします。

なお、参考人の人選等につきまして
は、委員長及び理事に御一任願いたい
と存じますが、御異議ございませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○委員長(新谷寅三郎君) 御異議ない
と認めます。

なお、先刻理事會における申し合わ
せによりまして、來週火曜日三月八日
の午前中に参考人の出席を求めて意見
を求めたいという予定でおりますか
ら、申し添えておきます。

○委員長(新谷寅三郎君) 次に、連合
審査會の件についてお諮りいたします。

去る二月二十五日運輸委員會から、
道路交通法案について連合審査會を開
會されたい旨の申し出がございまし
た。右の申し出に應じまして、運輸委
員會と連合審査會を開會することにし
たいと存じますが、御異議ございませ
んか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○委員長(新谷寅三郎君) 御異議ない
と認めます。

なお、運輸委員會との連合審査會の
日時等につきましては、運輸委員長と
よく相談をいたしました上でめたい
と存じますが、これも一応委員長に御
一任願いたいと存じます。

○委員長(新谷寅三郎君) それでは、
前回に引き続き、道路交通法案を議題
として質疑を行ないます。質疑のある
方は、順次御発言を願います。

○松永忠二君 道路交通法の問題であ
りませんけれども、昨日起った横浜公
園の体育館の問題について、大臣が来
ましたら、大臣からも少し伺いたい
と思ひますが、よろしうございませうか。

○委員長(新谷寅三郎君) ちょっと速
記をとめて。

〔速記中止〕

○委員長(新谷寅三郎君) それでは速
記を始めます。

○松永忠二君 昨日の横浜市の中区の
横浜公園体育館における惨事について
は、いろいろ各新聞に報道されてお
り、私たちも、そういう報道に出てい
るものを総合して、いろいろその状況

等を調べたのでありますけれども、そ
の中には、やはり報道機関によつては
その状況のばらばらなところもあるの
で、そういう点で、一応正しいところ
を一つお聞きをしておきたいと、なお
かつ、まあこういう問題についての長
官としての考えというふうなものであ
りてお聞きしたいと思ふのであります。

予定もありませんので、私は簡単に
聞きをするわけですが、当日の警備の
状況というふうなものについて、警察
側の警備の状況、なおそれから、主催
側の警備の状況というふうなものに
ついては、どういふふうな状況であつ
たのか。また、こういうことについて
事後において何らかの調査の上で、問題
があるというふうにお考えになってお
られるのか。こういう点についてまず
お尋ねしたいと思ひます。

○政府委員(柏村信雄君) 昨日横浜の
公園体育館におきまして、ラジオ関東
主催のショーが行なわれる予定であり
まして、これに関連しまして、多数の
死傷者を出した事態は非常に遺憾に
存じており、また、犠牲者に対しては
非常にお気の毒に思ふ次第でございま
す。当日の詳しい状況につきましては
は、私まだ報告に接しておりません
が、今までに入りました報告に基づい
て概略を申し上げますと、この公園体
育館は、大体三千名の客席があるそう
であります。正確にどの程度無料招待
券を出したかというところは確実にはわ
かっておりませんが、大体七、八千名
に招待券を出していたのではないかと

いうふうに思われるわけでございま
す。午後五時半に会場に入れるという
予定のところ、五、六千名の者がすで
に集まつてきて、早い者は、午前中か
ら来て待つておられるという状況で
あつたやうでございまして、主催者側
の方の準備が十分整わないので、五時半
を若干時刻がおくれて入場をさせると
いうことになつたのでございまして、
当初は、一つの入口から入れるという
つもりだつたやうでございまして、非
常に聴衆が多く集まつていくという
で、二カ所からこれを導入するという
計画に変えたやうでございまして、その
際、入口に殺到いたしました群衆に押
されて、初めに入りかけたものが転倒
する。それに折り重なつてああいふ大
きな事故を起こすに至つたわけでござ
います。

警察の警備は、警部補を隊長としま
す一個分隊十一名を体育館の外に置い
て、整理に当たらせただけでありま
す。元来こうした催しものにつきまし
ては、原則としては、部隊の警備とい
うことはいたしておらないのが普通で
ございまして、整理に若干数名を出す
というふうなことはもちろんでござい
ますが、警部補以下の一個分隊を出す
というふうなことは、あまり例はないの
でございまして、何分にも相当の聴衆
が集まつたやうな状況でもあります
ので、管轄の警察署からそれだけの
ものを出して、一応警備に当たつたわ
けでございまして、入口におきます
うした殺到ということから、ああい

事態が起こったことを非常に遺憾に存するわけでございます。振り返ってこうした問題を考えますと、主催者側におきまします歩道も考えたことでありましようけれども、最近のいろいろの状況から見まして、ああいう人間的な歌謡ショーというようなものについては、無料招待というようにすることになりますれば、相当歩道が高いと申しますか、大勢来ることが予想される。そういうことについての注意も必要であらうと思ひますし、また、入口等につきましても、転倒するようなことのない十分の注意と、あるいは柵を結って列を作らせるといふような配慮が、あとから考えれば、そういうことがあつてしかるべきではなかつたかといふような点も考えられるわけでありまうが、ともかくも、とさの場合でありますので、警察も、大部隊をもって制止するといふような時間的余裕もなかつたようでございます。入口付近で整理に当たつておりました警察官も、やはりその群衆に巻き込まれて、転倒して重傷を負つたといふようなことも聞いておるような状況でございます。瞬間的なことで、あとから考えれば、こうすればよかつたといふようなものもいろいろあると思ひますが、事前措置として十分のことがなし得なかつた、とさの場合には力が及ばなかつたといふことが実情のように聞いておるわけでありまう。

一応事件の概要、私ただいままで聞いておりますことを申し上げますと、かようでございます。

○松永忠二君 部隊が出られて、十一名というお話があつた。新聞等によりますと、これは私服だといふような

ことも出ておつたのでありますが、やはり制服を着ていふものが出られたのか。また、新聞等では、内部にも私服を入れておられて、整理をするといふようなことについてお聞きをしておつたといふことも聞いておるわけですが、これについては、いろいろ新聞記事等によると、二十五日に所管の警察署との間に連絡をして、そうしてそのときに、先ほどお話のありました入場券の発行等の問題についても、一応ここで連絡をしていふといふ話が出ておつたわけでありまう。従つて、定員以上の人が当日来るだろう、そしてまた、相当な歩道も考えるとして、補助席を入れて約三千五百、椅子席が約二千五百だ、いふことである。それから、大体三千五百程度のものが補助席を使つてのものであつた。そういうようなことで、実は定員過剰のことについても、相当たくさん出したことについても、まあ相当連絡済みであつたといふようなことのように聞いておるわけである。そういうこともあつて、おそらくたくさんの方が警備に出られたのじやないかと思ふのでありますけれども、こういう今話しました警察側の警備としては、制服を着て出られておつたのか、それからまた連絡にあつた、事前にいふような連絡があつて相談をされておられたのか、こういう点についてはいかがでありますか。

○政府委員(柏村信雄君) 詳しいことは私も承知いたしておりますが、事前に連絡があつたことは事実のようでございます。

なお、外に警備のため、整理のために派遣された警察官は制服でございます。

す。私服が若干ありましたといふのは、別の——たとえば島倉千代子氏に對して、いろいろ今までも強迫とか、あるいは加害のおそれがあるといふようなことから、また前に美空ひばり氏に對して硫酸をかけたといふような事件もあつたり、とかくああいうときに、熱狂した者の中からはつぎな行動に出る者がなくとも限らないので、そういうもののために二、三名の私服を中に入れていふようなことはあつたやうでございますが、外部の警備に当たつた者は、制服の警察官でございます。

○松永忠二君 事前に連絡があつたといふことについて、やはりこれは届出があつたと思ふのでありますが、こういう点については、具体的にやはりいふふうな届出を受けて、これについてまあ書類的な整備もされておると思ふのであります。こういう事前の届出、許可、連絡といふものについての内容は御存じでありますか。

○政府委員(柏村信雄君) その点、まだ詳細に承知いたしておりません。できるだけ正確に調査をいたしたいと考えておるわけでありまう。なお、警察署におきましては、この事件の事後措置としては、各種の調査、捜査を進めていふといふふうに聞いております。

○松永忠二君 現在のところ、警察のこういう調査をされていふ問題を通じて、ここにやはり主催者の責任といふようなものについて、その所在を明確にする、こういういふふうな態度をもつてこの調査に当たつておられるのではないかと私たちは思ふのですが、こういう点についてはいかがですか。

○政府委員(柏村信雄君) これは、こうした重大な事件につきましましては、当然その責任の所在を追及することに相なるわけでございまして、県警察として、業務上過失といふ観点に立つて捜査を続けていることと存じておるわけでありまう。

○松永忠二君 それからもう一つの点は、この十一名の警察官が出ていたといふことになりまうと、普通のこういう集會としては、まれなやはり私は警察官の動員だと思ふ。で、やはりこういう、御承知のように、警察官の職務執行法にも、相当はつきりと明確に、こういう警告といふような問題については出ておるわけでありまう。とさのことであつて、非常に機に應じたことは容易でないといふこともあると思ふのであります。そういう点から言つて、やはりそういう点についての考へ方、観点といふものも必要ではなからうかと思ふわけでありまう。まあ具体的に、特に先ほどお話のあつた、正面入口から入るのを二カ所の所から別に入れた。それについて、時間的に非常に切迫したときに入れたといふこと。それについては、報道機関によると、警官に連絡をして、指示を得てやつたといふような記事も載つておるし、あるいは全然打ち合わせがなくてやつたといふようなことを書かれておるものもあるわけでありまう。この辺は、私たちも明確にしておらないわけでありまう。そうなる参りますと、その辺のところも非常に注意を要するし、特に、お話のように、十一名の制服の警官がそこに出ていたといふことは十分な警備態勢をとつていふので

あつて、ここまでのいわゆる問題の起るという点については、やはりその辺の問題も十分に調査をしなければできないのではないかとこのことを強く感ずるわけでありまう。こういう点については、やはり非常な御苦勞をなさつておられる警官の方々に、あるいは署の方々に、非常に定員の少ないことで御苦勞をなさつておられることではあります。惨事が惨事だけに、やはりこういう方面について、主催者の責任を明確にして、今後のこういう問題についての主催者としての準備態勢といふものを整備するとともに、やはり警察としても、そういう点についても十分に明確を期するといふことが必要だと思ふのであります。こういう点についてのお考えを聞かしていただきたい。

なお、もしわかつておりますならば、新聞ではまちまちでありますので、一体移動するにあつて、事前に打ち合わせをしたのかどうかといふ点、この点をつつお聞かせをいたしたくとも、今後また明確になりましたら、御報告をいたしたいといふことを要望しておきます。

○政府委員(柏村信雄君) 十一名の制服警察官を出しまして警備に当たつておるといふ、警察としてはかなりの用心深さを、注意をそこに払つたわけでございますが、あとから考えますれば、それだけの注意があれば、さらに主催者側に対して、先ほど私申しましたように、そうした群衆に對して、もっと整理の方法等について、綱を張るとか、いろいろのことについても要望すべきであつたのではないかとはいふやうな点も反省されるわけでござい

す。詳細は、目下正確に調査を遂げてからでないとし上げかねると思ひますが、たとえば、入口を変更するというようなことについても、常識的には、当然現場の警察官と打ち合わせが遂げられてなされていくべきであると思ひます。それで、あつたのじやなからうかと思ひますが、その点もまだ確認をいたしてありません。新聞報道によりますと、お話のように、まぢまぢな話が出ておりますが、そういう点も正確を期して参りたいと思ひます。要は、事前に警察への連絡があつた際に、ああいうふうな催しをされて、相当多数のものが集まるということについて、警察としても、できるだけ懇切に主催者側に対しても注意を喚起し、主催者としても、それを十分に励行していくというふうな態度がなければならぬと思ひます。現場におきましても、十分に主催者と警察側との連絡を遂げ、事態を未然に防止するような方策については、慎重にも慎重を重ねてやるべきものであるというふうに考へるわけでございます。詳細正確に調査をいたしまして、この貴重な実例を通して反省をいたして参りたいと思ひます。また、お尋ねの件につきましても、わかり次第御報告申し上げたいと思ひます。

○鈴木壽君 審議室長の方に二、三伺ひしますが、交通事故の頻発に備へてだろうと思ひますが、内閣に事故防止対策本部というものが置かれてある、こういうことを承知してあります。そこで、ここでは一体どういふ問題をとり上げておられるのか。それから、この本部の構成といふ事か。どういふ方面の關係者をこゝへ集めて、そういう會議をなさつておられるのか。現在までのところを一つ御説明いたしたいと思ひますが……

○政府委員(大島寛一君) お答え申し上げます。御質問は、内閣に交通事故対策本部というものが設けられております。が、どういふ問題を取り上げておるか。また、どういふ構成であるかという御趣旨と存するのでございますが、前後いたしますが、まず構成から申し上げますと、内閣に交通事故防止対策本部というものがかねて設けられておる次第でございます。本部長といたしましては、総理府の総務長官がその本部長になっております。副本部長は、総理府の総務副長官でございます。部長といたしまして、關係のありまする各省庁の局長、部長あるいは官房長級が多数参画しておるわけでございます。具体的に申し上げますと、総理府、警察庁、自治庁、法務省、文部省、通産省、運輸省、海上保安庁、気象庁、労働省、建設省等でございます。なお、部員のほかに、これを補佐いたします幹事がそれぞれ關係各省から任命されて出ておる次第でございます。

次に、どういふことを取り上げておるかという点につきまして御説明申し上げます。この対策本部は、設立の趣旨から申しまして、關係各行政機關の間における交通事故防止に関する事務の緊密な連絡をはかりますとともに、これが総合的対策を推進することを目的としておるものでございまして、この趣旨に沿ひまして、設立以來交通事故防止の全面的な問題についての考へ方

でございますとか、あるいは特に問題になりますタクシー事故の防止でございますとか、踏切事故の防止でございますとか、そういう問題を取り上げまして、まとめて実行の推進をはかるというふうなこともしておる次第でございます。また、そのときの情勢に応じて、最も緊要な問題は何であるかというふうな点も、各省から意見をもち寄りまして、相互に十分連絡をとりながら検討いたしておる次第でございます。最近、この二月に入りましてからも、対策本部の會合を開いておるんですが、その會合におきましては、たとえば、タクシー、トラック等の事故防止対策の最近の状況はどうなつてゐるか、さらに今後推進すべき問題は何かであるかというふうなことを討議しております。あるいはまた、道路専用工事の調整を強化するという点、かねてから各省が連絡しながら実行に努めておる点でございます。それから、これは主として建設省の關係するところが多し次第でございますが、そういう問題も取り上げております。あるいはまた、駐車対策、車両制限、後者について申し上げますと、警察庁、建設省、運輸省と、それぞれ關係があるわけでございます。そういう問題も取り上げておる次第でございます。ただいま申し上げましたのは、おもな若干の例でございますが、このような角度から、關係各省がたがひます点も多い次第でございます。本部といたしましては、これらの連絡をますます緊密にいたしまして、事故防止に遺憾のないように努力するという考へ方で運営されておる次第でございます。

○鈴木壽君 今あらましお聞きしたわけなんです。これは、現在まで取り上げられてゐる問題、あるいはこれから取り上げようとする問題、そういうものについて、何か整理なさつて、まとめたのができておりますか。たとえば、今のお話の中のタクシーの事故防止対策なり、あるいは長距離トラックの事故防止対策について話し合ひが最近行なわれておる。そういう対策等が取り上げられておるようでございます。それから、こういうものについてのまとめた何か文章にしたようなものとか、また、實際そういうものに基づいてどのような措置をとりつづけるのか、あるいは将来とつていくのか、そういう事柄につきましても何かこうまとめたものがございまして、あなたの考へ方です。

○政府委員(大島寛一君) ただいま申し上げましたような点、相談の途中にある問題も多いわけでございます。が、対策本部といたしまして、最初に申し上げましたような要綱的なものは、とりまとめたものがございまして、その他につきましては、そのつど各省庁からの報告、資料の提供等を求めまして、それによりまして協議をするという建前でございます。全部をまとめて一括した形のもの、目下のところは用意したものがないような次第でございます。その官庁から提出されたものがあるわけでございます。

○鈴木壽君 それでは、本部の構成なりあるいは仕事の目的等についてのことは、まとめたのはございましてね。○政府委員(大島寛一君) 本部の構成等につきましても、まとめたものはござい

○鈴木壽君 それをあとでほしいと思ひますが、それからもう一つは、各省庁から出された資料、今のお話のタクシーの事故防止対策について、どういふことが運輸省の方から、あるいは警察庁の方からという点もありませんが、いづれそういう方面からの討議のもとになる資料とか、それから長距離トラックについての事故防止対策について、どういふふうなことが話し合はれたのか、そういうこととまとめたのは、これは各省の方からあなたの方に出る、會議に出る、關係するところからですね。それのプリントとか何とかいふのは、あなたの方からもし私がほしいということであればいただけてますか。それとも、關係するところでないというふうなものがなければいいですか。どうですか。

○政府委員(大島寛一君) 各省庁からどういふ資料を出したかといふことも、よく調整しながら重点的にやつてゐる次第でございます。各省の資料も、問題によりましては、細部にわたる、かなり膨大なものもございまして、それを要点的な御要望でございます。まとめてお出しするという御要望でございます。さう取り計らうことができると思ひます。ただ、若干まとめるために時間がかかるかと思ひますが、でございます。

○鈴木壽君 そうすると、運輸省あたりで、たとえば、長距離トラックの事故防止対策なり、あるいはタクシーの事故防止対策というふうなものは、そういう會議に出してゐると思ひますが、局長、あれですか。そういうものについて、あまりもし膨大なもので

あつて、大へんだというぐらゐの資料であればよつと困るのですが、要綱について、何かまとめたプリントのようなものはありますか。

○政府委員(國友弘康君) 簡単に取りまとめましたものはございます。

○鈴木壽君 実は業界新聞なんかで、簡単な、こういう問題が取り上げられたというようなことについての報道がありますから、簡単なことは承知しておりますが、今の局長のお話で、もしまとめたものがありますれば、あとでいただきたいと思いますが、この点、一つお願いしておきたいと思ひます。

そこで、そういう資料をいただいてからいろいろお尋ねするのがほんとうだと思ひますが、その前に、もう一つ室長の方にお聞きしたいのですが、今後こういう会議を持って、いろいろ問題点になるようなところ、あるいは対策として考えられるいろいろな問題についての御検討をなさると思ひますが、それをどういうふうな形で、事故防止のために具体的な措置として、対策として、今後それを実現するというふうなお考えを持っておられますか。一つその点について……。

○政府委員(大島寛一君) お答えいたします。

交通事故防止の対策につきましては、御承知のように、非常に問題が広範でもあり、また、多岐にわたる点もございますので、対策本部としての進め方につきましては、お尋ねでございますが、そのときの問題の性質によりまして、それぞれ運び方を本部として協議をしてきめていくということにならざるを得ないと思つて、いろいろ次第でござい

ます。従ひまして、どういふ問題についてはどういふことも、その問題にもよる次第でございまして、一がいにかういふふうにとつて申し上げかねると思ひます。本部として取りまとめまして、本部の決定という形で、行政運営上の指針として、関係各省がそれに沿つて、おのおのの持ち分によつて実行を推進していくというふうな形のものが多かるうかと思ひわけでございます。

○鈴木壽君 もちろん、あなたのお話のように、本部でどうするこうするといふような、具体的な措置についての権限なり、あるいは能力なりというものは、これは私にないと思ひますが、少なくともそこそこの結論の出たものについては、私、やはり内閣の責任として、今後どういふふう具体的にそれを見わけて、事故防止のために効果をあらしめるかといふことが最終的な大きな目的でなければいけないと思ひので、そういう面について、そこでいろいろ問題のただ資料として出され、討議された。たとえば、タクシー事故防止対策についての、運輸省から、現在までどういふふうに行つているか、いろいろなことがあつていゝとござい

ますね。あるいは長距離トラックの問題等につきましても、現在ではこうだし、いろいろなことがあるようにございしますが、それは一具体的に、もし悪いものがあつたらは正をする、さらによい対策を立てていくというふうなことに、はつきりそれぞれのもちろん所管の官庁によつての責任のもとにやられていかないと、これは、会議は何べんやつても、いろいろな対

策についての話し合いが出て、さつぱり事故の方は減つてこない。あるいは改善されるべき事故を起こすについての条件となつていゝようなことも排除できないと、こういうことが私起るのじゃないかと思ひわけなんです。そういう意味で、何かもつとそれぞれの役所によつて、関係官庁によつて適切な措置がとられるべきだといふようなことだけではない、やはり内閣の一つの責任として、そこで強く推し進めていかなければならないものだと思ひますが、その点について、まあ室長さんのところでは、いわば會議の主宰者みたような格好で、そこで所管してやつていゝといふことでござい

ますが、その点、どうでしょう。○政府委員(大島寛一君) ただいまの御質問でございしますが、対策本部の趣旨等につきましても、先刻御説明しました通りでございまして、その線に沿ひまして、当本部としましては、強力に事故防止に向かつて推進していくといふことで努力しておる次第でございします。ただいまの御質問は、資料の交換等だけでは足りないのではないかと、御趣旨のようになりましかつても、もちろん、対策を樹立しまして、推進する上におきましては、最近の現状を情報交換をしまして、問題がどこにあるかといふことを討議したりすることがまず前提であると存じます。そのので、本部の會議におきましても、そのようないふことをしつちゅうやつておるわけでありましかつても、本部としましては、それにとどまつておるだけではないわけにございまして、現

に、先ほど申し上げましたような、事故防止対策の要綱というふうなものを決定してもおりますし、さらに、その後の状況の推移と問題の所在に應じまして推進しておる次第でございします。

○鈴木壽君 運輸省の方にお聞きしたいのですが、現在交通事故で、まあ全般的に非常にふえておるといふことはもちろんであります。特に最近長距離トラック等による事故について、いろいろやはり問題になつておると思ひますが、これに対して、事故防止のためにどのような措置をおとりになつておるわけですか。

○政府委員(國友弘康君) 最近トラック関係の事故防止の対策をいたしましては、長距離トラックに關するものは、及砂利トラック等の関係を取り上げられておりますが、長距離トラックの面におきましては、昨年東海道線及び山陽線につきましても、自動車に關する事業監査をいたしまして、その調査の結果、いろいろ是正すべき点がございしたので、たとえば、適正な乗務交換を実施しなければならぬとか、また、乗務状況の適正な把握をしなければならぬとか、あるいは勤務の状態その他に關しまして是正すべき点を通達いたしました。そういう通達をいたしましたのは昨年の末でござい

ますが、その通達に基づきまして、現在陸運局で、事故防止の観点から指導を強く強めておるといふ状況でございまして、今年におきましても、このトラック事業者に關する監査は、事故防止等を重点といたしまして強めていき、その出ました結果について改善措置を講じていくという方法をとつていきたいと思つております。

○鈴木壽君 監査をなさつて、その結果、是正をすべき点については通達をもつて指導をやつていくと、こういう考えのようでありましかつても、それをおやりになつてきておるようでありましかつても、お話しのおしまひの方にありましかつても、やはりこれは、事故防止の対策のためのものだと思ひます。従つて、特に事故防止のためには、どういふ点をどう改めなければならぬのか。現状は従つてどうなつていゝのか。こういうことについて、あなたの方でいゝる重点としてやられるという措置でございしますから、何点かに

一つお示しいただきたいと思ひます。○政府委員(國友弘康君) ちょっと時間が長くなるかと思ひますが、従来とつて参りました手段その他について、及び今後指導していきたい方向について申し上げたいと思ひます。

昭和三十年に、今お話しをいたしました、内閣に交通事故防止対策本部が設けられたのでございしますが、そこで、事故防止に關するこれは全般的な問題を打ち合わせましたが、その結果に基づきまして、運輸省の自動車局といたしまして措置し得るものにつきました。道路運送法の一部改正及び自動車運送事業等運輸規則の改正をいたしまして、この際には、運行管理者の選任を義務づけたこと、それから、乗務時間及び勤務時間の適正化をはかるといふ規定を入れました。それから、長距離または夜間運転に対する交替運転手の配置をせよといふ規定を入れ、またそれから点呼の実施等、安全運行の確保に關する規定を加えた次第でございまして、またさらに、三十三年に、休養施設の整

果、是正をすべき点については通達をもつて指導をやつていくと、こういう考えのようでありましかつても、それをおやりになつてきておるようでありましかつても、お話しのおしまひの方にありましかつても、やはりこれは、事故防止の対策のためのものだと思ひます。従つて、特に事故防止のためには、どういふ点をどう改めなければならぬのか。現状は従つてどうなつていゝのか。こういうことについて、あなたの方でいゝる重点としてやられるという措置でございしますから、何点かに一つお示しいただきたいと思ひます。

備と事業遂行に必要な運転者の確保と、運行管理者の資格を明らかにする、こういう規定を入れまして、この規定に基づいて指導をして参ったわけでありまして、私どもが見ておりますと、やはり勤務の態勢におきまして、事故防止の観点から考えなければならぬ点があると考へまして、乗務時間等運転業務の適正化をはからなければいけないのではないかと、それから、それから、長距離トラックにつきましては、適正な運行ダイヤの確立をしなければならぬということ、それから、折り返し運行の際の休養の確保をしなればならぬという点、それから、これらに關しまして、陸運局長がよく指導するようにという通達をいたしておるわけでございます。こういうふうな指導して参りましたが、やはり問題は解決いたしませんので、先ほど申し上げましたように、昭和三十四年度の監査の重点を置いて、やはり事故防止に重点を置いて、東海道、山陽道の主要幹線に路線を持っております三十六業者について監査をいたしました結果、指導すべき点として七項目ほどをあげておるのでございます。

この項目について申し上げますと、第一番目に、適正かつ計画的な乗務交番の実施をすべきであるということでありまして、これは、長距離にわたる路線トラックの現在の運行模様から見まして、乗務員の過勞防止には特に万全の措置を講ずる必要がありますので、適正かつ計画的な乗務交番を実施させる。そして自動車運送事業等運輸規則の關係規則を順守させる、計画的な勤務の割り振りをするということをまずせよということを申しただけであります。

それから第二番目に、乗務状況の適確な把握をしておけ、ということを示したわけでありまして、これは、いわゆるトンボ返りと称しまして、発地から出まして、一応着地へ着きまして、さらにすぐ荷物を積んでまた発地へ戻ってくるというような、直ちに引き返し運転をするというようなこと、これを防止する。それから、神風運転を防止するということのため、計画的な乗務交番を実施する。こういうことのために、まず運転者の乗務実態の適確な把握が必要でありますので、運輸省としましては、運転日報の作成を命じておりますが、運転日報の作成にあたりましては、運転者ごとに、主要地点の発着時刻、走行キロ及び運転交代状況等を必ず記録させるとともに、これによりまして乗務状況を管理すること、これらを指示しておるわけでございます。

それから第三番目に、適正な運行基準の整備をすべきである、ということを示しておるのでございますが、これは、神風運転を防ぐとともに、休憩を適切な時期にとらせるために、運行系統ごとに適正な運行ダイヤを作成して実施させることが必要でありますので、運行系統ごとに、主要地点間の標準走行時間、それから休憩時間とか休憩場所、交代運転者との標準運転交代区間あるいは中間営業所における荷扱い時間等につきまして、標準的な運行ダイヤを整備せよ、ということをお示ししております。

第四番目に、出発前の勤務時間を適正化すべきである、ということを示しておりますが、これに關しましては、監査の結果によりまして、一般に、運行開始の相当時間前に乗務員が出動しておるといふような事情が見られまして、このため、これら出発前に、相当長時間前に出勤させるようなことでは、運転時間中に疲労が増すのではないかと、いうことを考へまして、特に出発前の待機時間を短縮するように、作業内容を合理化するように命じております。

それから第五番目に、事故原因の調査と事故防止対策の樹立促進を指示しておりますが、この事故の原因調査に關しましては、事故運転者の単なる責任追及のみに終わることなく、類似事故の発生防止のために、間接原因にまでさかのぼって十分な検討を加え、対策を立てる必要があると、事故の実態及び原因を完全に把握して、適正な対策をすみやかに樹立するように、これは、指導の面と業者自体考へてくれ、なお、居眠り運転等により発生事故につきましては、その発生時刻、発生地点がほとんど一定の傾向を示しているような例が少なくありませんので、このような場合には、運転交代の時期もしくは方法または休憩場所等について検討を加えることが必要であらう。これらの点についても十分考へるよう、ということをお示ししております。

それから六番目に、安全管理体制の強化をはかるといふことを申しまして、運行管理体制の充実といたしまして、運行管理者の権限を明確にし、点呼を確実に実施する。あるいは乗務員の服務の厳正をはかる等、運行の安全管理体制の充実強化、これが事故防止上最も基礎的な対策でありますので、これを強化いたしますとともに、運行管理者の研修等によりまして、さらに運行の安全管理の徹底をはかることを指示しております。それからさらに、定期整備及び車両点検の安全実施をせよ、ということをお示しまして、車両を整備する、という点に重点を置いて、点検時期、段階、項目及び点検票等の——これは点検をこういうふうにしたというしるしの紙でございますが、それらの点すべて、車両点検の実施体制につきまして、十分に実施の確認をするように、これらについてのまた部内監査を充実するように、ということをお示ししております。

それから七番目に、これはやはり間接原因として、給与体系が問題である、と考へられます点でございますので、給与体系の適正化をはかるように、すなわち、固定給額の著しく過少な給与体系を持つている事業者に関しましては、歩合給額の適当額を固定給化する等の方法によって給与体系の適正化をはかるといふことも指示し、こういう方面の指導をせよ、ということ、それから、超過勤務の基礎となる基準賃金が調査の結果不明な事業者も見受けられましたので、これらを明確にせよ、という点、給与体系の適正化の点につきましても、十分現地に於いて指導せよ、という点をお示しいたしましたので、現在監査の結果出ましたものに、われわれが感じられましたものにつきましては、以上の点について指導をいたしている、という状況でございます。

○鈴木壽君 今お話しになりました事柄につきまして、いろいろもつと聞きたいことがありますが、時間の關係もありまして、あとで一つ資料として、そういう現在指導をなさっているような今の七つの項目等につきまして、プリントしたものでいただければ、それを提出していただきたいと思ひますが、いかがでございますか。

○政府委員(國友弘康君) はい。

○鈴木壽君 いろいろそういう七つの項目にわたつての指導がなされているということでございますが、監査の結果は、これはまだ、十分これでいいのだ、ということにはもちろんなっていないと思ひますが、こういうことについて、今後随時しかも強力にこれは監査をし、指導をすべきである、というふうな思ふのであります。その点は、どういうふうにおやりになつてゐるのですか。

○政府委員(國友弘康君) 昭和三十四年度におきまして、三十六事業者について監査を実施いたしました。これは、確かに監査に關しましては、十分徹底的にやるべきだと考へております。また、問題のあるところを重点として随時監査をする必要もあると考へております。その方向で指導いたしておりますが、本年におきましては、実はこれらの点に關しまして、自動車行政をやつております要員が非常に少ないので、まあ要求をいたしまして、現在審議を受けております点では、監査に關します要員を認められませんでしたので、それら要員を現地に配置いたしました。十分にとまではいきませんが、できるだけだけの監査をし、改善措置を講じさせるように指導していきたいと思ひております。

○鈴木壽君 たとえば、運転者の休憩の施設であるとか、あるいは運転者が

一カ月どのくらい、何日どのくらい休むを取っておくのか。何か、今までお調べになったことからしますと、一日も休めない者が相当ある。あるいは一日しか休めない、二日しか休めない、こういうふうな者が相当の数出ているようであります。さらに、一カ月どのくらい走っておくのか。これは、走行距離というふうなものも一つの非常に大きな問題になると思うんですが、こういう問題等について、あるいはまたさらに付随的なものとして、走行間におきますところのスピードの問題、いろいろあると思うんですが、そういうものについて、これはまあ人手も足りないというふうな現在までの状況であつたかもしれないんですが、やはり監査の結果明らかにした、そういう正をしなければならぬものにつぎましては、やはり私は、強く是正のための指導なり、そういうものがぜひ行なわれなければならぬと思うんですが、これは、今できるだけ努力をなさると、こういうふうなお話でございまして、から、今後に期待をしまして、十分一つやっただきたいと思ひます。いすれあつて、先ほどお願いしましたように、こういう問題につきまして、それからもう一つは、タクシー等につきましても、資料として、指導の重点としておるような問題等につきまして、それから、あるいは現況がどうなつておるのかも、こういうことにつぎましての資料をいただきたいと思ひます。

それから、直接局長さんの方にお尋ねすることはまあそれでございまして、これは、局長の方と建設省にわたることだと思ふんですが、いわゆる車

両制限の問題について、何か、建設大臣も運輸大臣も、必ずやるんだ、こういうふうなことを衆議院の方で答弁あるいは説明があつたやうにも聞いておりますが、具体的に、どういふ今検討をなさつて、もしおやりになるとすれば、いつごろにそういうものをやることをめどにして作業を進めておられるのか。この点を一つ両局長からそれぞれお答えをいただきたいと思ひます。

○政府委員(佐藤寛政君) 車両制限でございまして、これは、道路法によりまして、道路の構造を保全し、又は交通の危険を防止するため、道路との関係において必要とされる車両について制限に関する基準は、政令で定め「一」ことができる、こういうことに相なつております。つまり、道路が非常に狭いとか、橋などが非常に破損しておりまして弱いというふうなときには制限ができる、そういう政令が作れるということに相なつておるわけでありま

限度のやはり制限はつけなければならぬまいという観点に立ちまして、ただいまこの政令の内容を検討いたし、関係各省庁と御相談をいたしておる段階でございまして、その内容をよく簡単に申し上げますと、まず、道路の幅員等に対しまして車両の幅の問題でございまして、これは、まあごく一般の場合を申しますと、原則として、車道の上で二台の車両がすれ違いができる範囲でなければならぬ。これは、二台がすれ違つて、若干余裕がなければならぬわけでございます。これは、こういう狭い道路の引き続いて長さだとか、あるいはその狭い道路がど

うな所、現状によりまして、余裕、幅等は若干違つて参ることが必要かと存じますが、原則として、若干の余裕を持たせざるにしなければならぬ。従いまして、狭い道路には、それだけの幅の車両を使つてもらいたい、こういうことを考へております。それからまた、一方交通、往復をさせないというふうなことも考へて参りたい。その場合には、全然一方交通の場合と、それから、それと同時に、それが非常に長さが狭い場合には、その途中に待避所のようなものを作らせて、そうしてまあこの両方から交通させてもよろしいかも知れない、そういうことも考へております。

応じまして、車両の重量を制限いたすことが必要かと存じます。それからまた、よくキャタピラのあります車に舗装面などを通られますというところ。そういう制限なども考へたいと存じます。それらにつきまして、ただいま詳細にわたつて研究をいたしていきつてございまして、できるだけ早く研究を終えまして、御関係の方面とも御相談いたしまして、これは一つ政令として出すつもりで、準備を急いでいる状況でござい

○政府委員(國友弘康君) 道路を通行します車両の制限に關します政令は、建設省の方から、昭和二十九年ごろから協議がありましてわけですが、ただいま道路局長からお話でございまして、道路の幅員が、私どもとしては、五・五メートル以上必要だと考へております。五・五メートル以上必要だと考へてお

私ども考へておりますのですが、その道路と自動車輸送の現況を十分に當てはめまして、できるだけ事故防止の観点にも即し、自動車輸送の観点にも即した道路に關します制限令を作り上げたいと思ひまして、建設省とその措置について打ち合わせをしておる段階でございまして、私どもとしまして、そういう車両制限が行なわれるように、十分に建設省と協議をし、できるだけ早く結論を得たいと考へておる次第でござい

○鈴木壽君 これは、運輸省の方にお聞きしたいのですが、現在バス等の通つておる所で、とてもすれ違ひどころか、大へんな所がたゞさんあるわけですね。これは、あなた御承知だろうと思うのですが、この東京都内にもありますし、いなかの方へ行きますと、さらにそういう所がある。あるいはすれ違ひのできるような所は、少なくとも五・五メートル以上でなくちやならぬ、一方交通でも三・五メートル以上なければならぬ、こういうふうなことになるんですが、せいぜい三・五メートルか四メートルぐらいのところはバスを通している所が私はあると思うのです。人すらたんのあぜ道によけなければ車を通せないという所にバスが通つてゐる。こういう所があるのです。これは、路線の認可という場合、一体道路の管理者との間にどの程度の話し合いをし、どういふ打ち合わせ等をやつておるのか、私非常に疑問じゃないかと思ふのですが、確かに、先ほど道路局長のお話の中にありますように、これは、人間なりあるいはまた貨物の場合でも言えると思うのですが、ともかく人間が乗つて便利

な、あれば都合がいい、こういう問題でございまして、なかなか一がいにきちと割り切るといふのはむずかしいと思ひますが、しかし、少なくとも現在交換が不可能だとか、あるいは待避所がないとか、人すらあぜ道へおりの軒先へ隠れなくちゃならぬというのうちは、一方交通でない、車が双方から入ることができるようなことをするとは私困ると思ふのですが、そういう点について、現在どういふふうな道路の管理者との間にやっておられるのか、一つお話しを聞きたいと思ふのです。

○政府委員(國友弘康君) 現在の協議の模様等についてまず申し上げたいと思ひますが、道路管理者に對しましては、免許申請がござりました場合には、陸運局長から当該道路管理者に、その道路の状況、通行の可能性等について照会いたしまして、意見聴取をいたしまして、相当詳細に意見をこちらにいたしまして、公安委員会に對してございまして、その道路通行保安の面から意見を聴取いたしまして、その道路管理者及び公安委員会の意見が對してござります場合には、その意見の通りに処理しております。このことは、道路管理者なり公安委員会なりは、これは通行不能であるという意見が参りましたら、それはもうその通りにわれわれとして措置しております。それから条件として、ここはこの程度の幅員のものがあるから、この程度の幅の車両というやうな条件がついて参りました場合には、そういう小型でなければならぬ

というやうな条件も付して現在措置をいたしております。まあ、從來ありましたものにつきまして、古く免許をされたものにつきましては、そういう道路管理者なり公安委員会への協議がなかつたわけでありまして、それらにおいて問題があるわけでありまして、これらの点に關しまして、やはりわれわれとしては、事故防止の観点から、具体的な道路をとらえまして、そういう一方交通にするとか、あるいはここはこういうふうなせよとかいふやうなことを、警察当局と陸運局と打ち合せて、現在改善策を講じております。東京の郊外におきまして、相当現在改善されて参つておる所がありまして、何しろ東京の今の中央線沿線なんかにつきましては、駅へ来ます道路というのが、ほとんどバスが通らなければ、郊外が發展してきまして、バスを通しておつたわけでありまして、今もおるわけでありまして、これを急激に廃止するわけにもいきませんし、具体的に解決するためには、個々に指導していかねばなりませんので、陸運局としても、実は今、タクシーの問題で忙殺されておりますが、今後そういう現地の指導の面に積極的な力を注ぎまして、警察当局とも打ち合わせ、道路管理者とも打ち合わせ、問題を個々に解決していきたいと考えております。

○鈴木壽君 今の車両制限の問題は、この内閣の事故防止対策本部で取り上げて検討をしておるものですか。それとも、まだその段階には至っておらない問題ですか。これはどうです。

○政府委員(大島寛一君) お答えいたします。

問題点として取り上げました。幹事会あるいは関係の官庁の連絡会というやうな形でこれを取り上げて進めたいと考えておるものでございまして、別具体的にまだ検討はしておりません。話題といひますか、一つこういう問題もあるというやうな程度の取り上げ方なんでしょうか。

○政府委員(大島寛一君) 問題として取り上げており、これから具体的に解決をはかり、また推進したいという段階でございまして。

○鈴木壽君 車両制限の問題、なかなか、利用者側からすれば、今道路局長がおつたように、また私が先ほどちょっと申し上げましたように、問題がやはりあると思ふのですが、しかし、現在こういうものによつて起こる事故、しかも、それが人命に關するものといふやうなことになるやうな、やはり私は、どうしても放置できない問題だと思ふので、まあとりあえず、その車の大きさの制限とか、何かそういう比較的手のつけやすいといひますか、これは、あるいは事業主にとつては、いろいろまた車を新たにしなければならぬといふやうな問題が出てくるかもしれないが、しかし、現在の道路を全国至るところきちと整備することとも直ちに望めないでございまして、とすれば、とりあえず車の大きさ、幅とか、長さとか、あるいはあるかもしね重量といふやうな問題もあるかもしね重量が、いづれそういうやうな点からでも手をつけるべきじゃないかと思ふのですが、そういう

点についてどうでしょう。まあ先ほど道路局長の方からはお話しもございましたし、また自動車局長の方からも、これから手をつけてやっていきたいといふやうなことがございまして、問題点をそういう点に絞つて考えていった場合に、やはり早急にこれはその点に踏み切らざるを得ない段階にまで来ておるのだと、私はそういうふうな考えますが、この点どうでしょうか。

○政府委員(國友弘康君) 車両の大きさにつきましては、道路運送車両法に基づきます省令で規定しておるわけでありまして、運輸省で定めておりますのは、車両輸出等の関係も考えまして、最大限の車両の大きさをきめておるわけでありまして、これに基づきましてメーカーが製作をしておるわけでありまして、今後確かにこの道路に見合う自動車といふものを考えていかなければならないと思ひますが、ただ、現在やはり輸送の頻度、それから、どれだけの輸送需要がありますか、その人を何回の回数でどれだけ運ぶかといふことが問題になりまして、たとえば、非常に車両を小さくすれば、それは、道路の幅員との関係からいひたいと思ひますが、そうすればその場所しか使えない。そして何回も往復をしなければならぬので、車両はたくさん要する。そしてその交通はもっと輻輳するといふやうな状況になりますので、それらを勘案いたしまして、できるだけ適切な結論を出したいと考えて、先ほど申し上げましたように、私も今やりますことは、個々の具体的な場所について、運輸当局と警察当局と、それから建設道路当局とよく打ち合わせて解決していくという方向へ指導して

りますので、今後の免許の際等につきましては、十分それらの点を勘案しながら免許をやっていくように、道路管理者及び公安委員会の意見も聞いておる、そしてそれを尊重して措置をしておるといふ現状でございまして。

○鈴木壽君 道路局長にお聞きします。あなた、衆議院の方で、道路と車両の制限の問題で、車両の幅なり長さなりあるいは重量なりを規定するようになしたい、それから道路の幅員等についても、四メートル以下の所では、そういうバスを通させないやうにしなければいかにぬのじやないかといふことをお答えになつておるようでございまして、これは事実かどうか。確かめながらお聞きします。

それからもう一つ、運輸大臣と建設大臣が、この問題について、三月中旬に必ずめどをつけてやるのだ、こういうことをはっきり言つておるやうでございまして、あなたの方の御答弁を聞いておりますと、これから手をつけて、いつになるかわからぬといふやうなふうな聞こえる御答弁ですが、大臣は、今申しましたように、早くやれと言われたことについて、三月中旬にもこの問題についてはめどをつける、こういうふうな言つておる。そこら辺の関係はどうでしようね。あなたの方は、それについて御存じございせんか。

○政府委員(佐藤寛政君) 先ほど申しましたように車両制限の政令の内容につきましては、建設省では、以前から研究をいたしておりました。自動車局長からお話しがございましたように、昭和二十九年ごろに運輸省に御相談したことがございまして、そういうふう

ら、大体考え方は、かなり研究を進めて、内容ができておるつもりでございます。しかしながら、先ほど申しましたように、たとえば、車両は二台通れて若干余裕を持たせるようにする。それから、その余裕をどのくらいにとるかという点について考えてみますと、たとえばそれを五センチにするか、七センチにするか、あるいは一メートルにするか、その辺が、現在の道路状況を見ますと非常に狭いものですから、その辺で非常に影響が多いわけでありまして、これを五センチ、七センチ、一メートル、どういふふうに押えるかというふうな押え方などにも非常に問題があるわけでござい

い、今回はどうしてもこうした措置を講じなければならぬ、こう考えまして、実は急いで始めるように努力いたしておる状態でございます。

○鈴木壽君 國友さん、どうも、あなたの方のお話を聞いてみると、少し慎重過ぎるような、これはいろいろな問題がありますから、直ちにすばつと結論を出す、結論と言ふよりも、あるいは車両制限をするのだ、こういうことにはいろいろな問題があると思うのです、それにしても、道路局長のお話は相当、何と言いますか、先へ進んだようなお話でもございまして、これは早急の一つ、先ほど申し上げましたような点について検討を終えられてやらないと、たとえば今度の新しい道路交通法なんか規定していることと皆ちぐはぐになってくるわけですね。一本に道路交通法、たとえば、一つの例として申し上げますが、駐車する場合に、道路の側端から〇・五メートル離れなければならないということがある。そうすると、車の幅というものは一メートル五センチか、正確には私わかりませんが、いずれ車によっても違ふでしょうから、ある。そうすると三メートル五センチだの四メートル以下の道路だったら、他の車は通れない。そうすると、そういうものももし今度の新しい法によって規定されていくというところに違反した場合に一体どうなるかというふうなことで、なかなか問題はこんがらがってくると思うのです。ですから、こういう問題を――実は私こういうことをお聞きするのは、今の新しく私も審議しておりまして道路交通法を考えていく場合に、単なる法規としてだけでなしに、その他

のいろいろな要件といいますが、そういうものをぜひこれはやはり整えられたような形で法規というものが作られなければならないと思う。取り締まりの法規というものは、また一挙に今道路の構造等に関し、あるいはその他の施設等に関して完全なものではないでしようし、だから、そういう現状に合つてなければ、それならば交通の事故等を防ぐために一体どうしなければならぬのかというふうなことを考える場合に、あまり私はのんきなことは許されなれないと思います。もちろん、業者の問題もあり、製造のメーカーの問題もありますし、それから利用者のこともあり、あるいは交通の頻度、いろいろな先ほど申しましたように関連する問題はありますけれども、やはりある程度のところまで一つポイントをしぼつても、踏み切るところは早く踏み切らなきゃならぬと、私はそう思うのですが、最後に、今の車両制限等の問題については、私、別の問題に移る前に、その点だけ一つ局長からあらためて態度についてお伺いしたいと思うのです。

○政府委員(國友弘康君) 建設省とも十分に協議をして、できるだけ早く結論を出すようにしたいと思つておりますが、この点は、実は道路法に基づく政令でございまして、私ども、今、国会の方でだいぶ忙殺されておりますので、政令は三月というお話が先ほどございましたけれども、できるだけ早くわれわれ協議をして、まとめるようにしたいと考えております。ただ、昭和二十九年のときのことを先ほど申し上げましたけれども、当時――まあ当時の問題について申し上げた方がいいと

思うのですが、その昭和二十九年当時の政令のときにも問題になりましたことは、国道、府県道の中で、バス路線が通っておりましてものについてだけ調べまして、幅員五・五メートル未満のもの七四％、それから三・五メートル未満のもの二六％という状況でございまして、実はこれでいきますと、もう今の通っておりましてバス路線の非常に多くのものが制限にかかつてしまふ。こういうふうな形になります。それじゃそのバスを全部とめてしまつていいのかという問題がございまして、実は私もどうもどうも、この点で何らかの調整策を講じなきゃならぬんじゃないかというのを考えておりましたわけですが、まあしかし、今後、先ほど道路局長も申しましたように、われわれとしても、この制限令に關しましては、何とかとりまてて具体的な措置を講じていきたいと考えておりますので、十分できるだけ早く協議をいたしたいと思つております。

○西田信一君 関連してお聞きするのですが、ただいまの鈴木委員との質疑を聞いておりました、道路構造との関連において、運行制限の問題が取り上げられておる。これは、私はもちろん必要なことであらうと思つて、私がお聞きしたいのは、この問題とまたからんで参る問題でもありますけれども、車の数の問題ですね。これも一つの問題点であらうと思つておる。最近のことに都内におきます交通、車の輻輳しておる状況というものは、場所によつては非常にひどいものがあると思う。そこで、これはまあいろいろ条件が考えられるわけでありまして、ただいまの交通制限という問題も

からんで参るでありましょう。それから、道路の将来の整備計画ということにも関連を持って参るでありましょうけれども、この登録、免許という問題、つまり自動車の数の問題、道路全体の自動車の収容力、これは数だけではない、結局、その自動車の使用の方にもよると思つておるけれども、そういうことを全部総合して、つまり免許とか登録とかいう問題、こういう問題について何か考えられておるか。つまり、さっきの協議という問題の中にそういう問題が考えられておるか、どうか。その必要がないのか、また、将来についてどういふふうにお考えになつておるかというふうなことを一つ、建設省からも運輸省からも、あるいはまた取り締まりの關係で警察當局からも、お考えをお聞きしておきたいのです。

は、世界各國で、一台当たりの人員数を調べた数字があるわけでございますが、このことは、今おっしゃいましたように、道路の幅員の問題、道路の面積の問題とも関連がございますし、人口の稠密度との関係もございまして、この数字は、これだけで論ずることはできないと思いますが、一台当たりの人員を、これは四輪以上の自動車について見てみますと、昭和三十三年現在であります、アメリカは二・六人、カナダは三・七人、スウェーデンは七・五人、イギリスは八・六人、フランスは九・〇人、スイスは二・〇人、西独が一・七・〇人、イタリアが三・〇人、ソ連が六・一・〇人、それから日本は一・三二人、一台について一・三一人ということになっております、これらで比較してみますと、日本では人口が非常に稠密であり、都市に集中しておりますので、事情は違いますが、台数が多いものでありますから、世界の全平均では、一台について一・五五人、二五人に一台持つておるといふ状況のとき、日本におきましては一・三一人に一台というような状況でありまして、これらの状況を見ますと、まだ日本において全体的な車両制限をするというような時期ではないと思っておりますので、これらの点に關しましては、おのの地域におきまして使用の制限なり何なりをするということが、まだ現在の段階においては必要なのではないかと、こういうふうにご考慮願う次第でございます。

○政府委員(佐藤寛政君) 建設省といましては、元來車両の制限をいたして、交通輸送に御不便をかけないで済むようにいたさなければならぬわけでございます。このために、御承知のように、最近道路事業につきまして、相当大きな計画を持ちまして道路整備事業をやっておりますわけでございます。地方の非常に悪い、いわば前時代的なものを改良いたしますと同時に、また一方、交通の多い所では、一応道路が整備できておりますが、しかし、交通輸送能力がもうないというふうなものに對しましては、再改良というふうなこともいたしておりますし、それから、御承知のように、高速自動車道路あるいは東京都内の高速道路というふうなふうには、全国にわたって道路整備を急いでおる状態でございますが、今日の交通状況、また近き将来を見渡しますと、とうていいただいまの整備では追いつかない状態でございます、従って、こういう車両制限という問題も起こるわけでございます、私どもといたしましては、そういう制約的なことをなるべくしないよう、進めて参りたいという観点に立つて、ただいま検討いたしております。

○政府委員(柏村信雄君) 運輸省並びに建設省からお話のありましたことと、特に加えて申し上げるほどのことはございませぬが、いろいろ最近の交通事情、やはり自動車が多くなつて、たとへば、二十二年と比較いたしますと、十一・五倍という増加率になつて、これに對して、道路の整備というものがこれに伴わないというふうな状況が非常に交通の困難といふことになつておると思つて、利用者が非常に多いということから、直ちに

これを抑制するというのも非常に困難なことかと思つて、客観的に考へまして、東京都あたりにおきましては、道路の容積というものと車両といふものとの関連を見ますと、もう飽和点に近い状況ではないかというように思つてございまして、それでもなおかつどんどんこれを増加することを手放しにしておいていかどうかという問題は確かにあるかと思つて、あります。われわれとしては、東京都等につきましては、路面電車の廃止と地下鉄の整備というふうなことを相対していただきたいということを申しております。現在次第でございますが、少なくとも現在早急にやばり解決していただきたいのは、先ほど鈴木委員からお話のありましたような、非常に狭い道路において自動車が増え、交通の危険があるいは非常な妨害というふうな状況に立ち至つておることは、ぜひとも改められなければならぬ。これは、われわれとしても、建設省、運輸省等と緊密に連絡をとりまして、できるだけ善処して参りたいと思つております。

○西田信一君 ただいまのお答えで、大体私は理解ができるのでございまして、けれども、先ほど自動車局長のお答えの中に、各国との比較のお話もございましたけれども、これは、私もそのように理解いたします。しかしながら、ただいま私は特に東京都のことを申し上げたのですけれども、東京都でも、特にある地域におきましては、ほとんど例外なしに自動車の交通麻痺という状態、行き詰まつてしまつて動けないという状態が繰り返されておる。そのことがただ単なる交通事故とか、あるいはまた、交通が麻痺しているということは不便だということだけでなく、不幸なことを想像したくないのですけれども、もっと不幸な事態が起きるといふ心配も私は絶無ではないと考えるのです。ですから、そういう点も、私はなにも制限することが好ましいという意味じゃないけれども、やむを得ない状態もときには考慮されなければならぬのではないかと、今ふたつに考えます。非常な何か不幸な災害その他のことを、想像することは好ましくないけれども、非常に恐ろしいものがあるといふふうにも考えるわけでありまして、そういう点には十分お考え願えれば、けつこうなんです。委員(新谷實三郎君) 速記をとめて。(速記中止)

○委員(新谷實三郎君) 速記をとめて。○米田勲君 それでは、長官に質問をしたいと思つて、この法案をすつと見せていただきましたが、こういうような法律案は、非常に一般の国民に關係が深いわけですね。生活に直結している交通の安全とか、事故をなくしたいというところの成果をあげるためには、国民が十分これを理解し、協力するといふ態勢ができない限り、法律ができてなかなか成果はあがらぬといふことは、だれも考えるのです。そこで、この法律案に手をかけたのは去年の八月ごろではないかと思つて、それが、それ以来——それ以来か、それ以前でもいいのですが、国民の世論を起

こし、あるいは国民の世論の反映をこの法律案作成の過程においてさせるといふような配慮で、何か啓蒙したり、あるいは意見を広く国民に徴するといふようなことを考慮されて本案を立案されたかどうか。關係者だけが部内で検討をして出したものか。本案の立案過程に、その点どういう配慮をしたかということをごますお聞きしたいわけ

○國務大臣(石原幹市郎君) その点につきましては、昨日もちょっと私申し上げたのでありますが、米田委員は昨日はおいでになつていなかったように存じますが、それで、今お話しになつたように、全く一般大衆に一番密接する法案でありますから、この立案するにあたりましては、特に学界、財界、評論界、それから自動車業界、労働界、婦人層、これらからいろいろの代表に出してもらひまして、道路交通取締法改正についての検討懇談会というものを組織いたしました。これは何回ぐらゐりやりましたか、おそろく五回、ずつと会合を重ねまして、常にこういう意見を徴しつつ立案してきつたのであります。それからまた、一般世論の動向等も察知したいと思ひまして、そのほかにも、各新聞社の代表等にも何回かお集まりをいただきました。新聞の方の意見も聞き、あるいは新聞にもいろいろ書いてもらったと思うのであります。そういういきり得る限りの配慮をしたつもりでございます。

○米田勲君 先ほどから、鈴木委員の方からいろいろ御質問があつて、答弁をいただいております。読みながら、私、この法律案をすつと読みながら考えたことは、なるほど事故をなく

して交通を安全にしたいというねらいについてはいいのだけれども、国民の行動をできるだけこまかく厳重に縛っていく方だけはなんにやって、先ほどお話があったように、道路を広げたり、曲っている道路をまっすぐに改良するとか、路面を改良するとか、あるいは車がだんだん超近代的に大型化されて、道路は徳川時代式であるというような状態だったりして、なかなか私は、総合的な交通政策というか、そういうものが並行して進んでおられような気がするわけです。罰則や取り締まりの方の法律だけがどんどんどんどん先に行って、そして国民は、安全にしてくれるのはいいのだが、非常に縛られてしまつて、そして窮屈になるだけであつて、全体にみんながまあ安心して生活できるといったような状態にならないような、逆な現象が起きているのかというのを感ずるわけです。これは大臣にお聞きしますが、こういう法案を考へるときには、制定しようと考えているのですから、これと並行して、国民がもっと日常の生活を安心して、案にやっていると、総合的な交通政策というものを、そういうものを考へてもらなければ私はいけないと思うのです。取り締まりだけが強化されていっているというのがちょっと今の状況です。先ほどの答を聞いてみると、こういう点について、石原国務大臣は、どんな努力をしながら、この法律案を今国民に押し付けようとしているのか、あなたのその考え方をちょっとお聞きしたいわけです。

○国務大臣(石原幹市郎君) これも、米田委員の言われる通りであります。が、その道路その他も徳川時代式といふのは、ちょっと表現がきついかと思ふのでありますが、御案内のように、政府も、一昨年からありまするか、道路整備五カ年計画を立てまして、一兆億円予算を投じて道路の整備に当たろうとしておられるわけでありまして、それから、運輸省においても、鉄道の建設を初め自動車行政等についても非常な力を入れておられるわけでありまして、全体を総合したものとしましては、内閣の方に、交通事故防止に関する対策本部でありますか、これが設けられて、これは率直に、昨日も言つたのでありまするが、それほどの大きな効果はあつてないと思ひます。省の相互連絡もはかるといふような組織も一応はできておられるわけでございます。今回の立案にあたりましては、先ほど来からいろいろここで御議論もあつたと思ひますが、運輸省、建設省、こういう方面とも緊密な連絡をとりつつ、私どもの理想からいへば、まだ不十分な点は、これは多々あると思ふのでありまするが、一応現在の行政機構がこういうふうに分かれておりまして、一足飛びなことはできないのでありまするけれども、そういう点に十分意を用いつつ本法の立案に当たつたといふことを申し上げられると思ふのであります。

○米田勲君 これは私、交通政策といふますか、各省間になん張り争ひがあつて、これはおれの領分だから、お前らは知つたことではないのじゃないか、口ばしを入れるなといふたやうな傾向が多少あるのじゃないか、だから総合的な政策が並行的に進んでいかな

いのだ、もっと、こういう事故防止対策本部のやうなものをせつかく設けていふのであつたら、お互いにもう少しなな張り争ひをやめて、総合的な交通政策を立てていただきたいといふことを強く要望するわけですが、道路整備五カ年計画、一兆億円、なるほど大した政策ですが、ぜひ考へていただきたいのは、日本国中、いなかまで今バスが走つてゐるのです。先ほど自動車局長の話だと、三・五メートル以下の道路が二六％もあるといふのです、バス路線に。だから、私は北海道ですが、本州の非常に交通の整備した所へまた徹底的に広がりつぱな道路をつけて、これで道路交通の政策が前進したといふ考へではなしに、もう少し日本国中に目をみはつてもらいたいと思ふのです。それでないと、幾ら金をかけたつて、重点的に東海道線だけがよくなるのでは、これはどうも政策としてはおかしい。それはちよつと批判になりますから……。

それから、その次にお聞きしたいのですが、私、まじめにたんねんに読んでみましたが、非常にこまかくこの法律案は規定されておつて、感ずることは、非常に罰則がきつくなつてゐるという感じが、總体的に、この案を立案するときに、その点をどういう配慮をされたか。お互いに事故を起さしたと思ふ者はいないわけですが、傷したり、死んだりするのは、お互いにはやなんだから。従つて、この交通事故には、相当善意の過失といふものがある。また、道路の状況とか、あるいはその他の、自分以外で、自分では何ともできないいろいろな条件が総合されて事故が起つてくるわけです。そういう状況を考へてみますと、この法案全体に非常に罰則がきつくなつてゐるが、刑罰を強く加へれば事故が防止され、交通安全が期せられるといふ考へ方がどうも強く打ち出されてしまつたのではないかと。善意の過失といふやうなことに、十分な配慮が払われてゐるのかどうかといふことを多少疑問に感じながら私は読んでゐるわけです。そういう立案の際の基本的な態度は、どういふ立場でお考へになつたかをまずお聞きしておきたい。

○国務大臣(石原幹市郎君) 罰則が強化されるのじゃないかというお話は、これは昨日も出たのでありまするが、総体に申しまして、やはり罰金が十倍くらいになつております。体罰関係のものも二倍前後から、例外としては三倍、四倍くらいもあるものでありまするが、これは、昨日警察庁長官からもいろいろ御説明したのでありまするが、物価関係等から考へましても、ちよつどこの法律が制定されたときから見れば、十倍あるいは十数倍といふことになつておるのであります。罰金がそのくらいまで伸ばされたといふことも、これは、その比率から見ても当然じゃないかと思ひます。それから、他の法令との関係において、特に痛感されますのは、メートル法であるとか、あるいは建築基準法なんかの罰則も、これは、今度道路交通法の罰則を改正して、どうやら均衡がとれてゐるという状態でありまして、こういうことから考へれば、メートル法を順守するといふことももちろん大切なことでありますけれども、この錯雑した交通で、人命の保護に当たらなければならぬこの道路交通法がこの程度の罰則を持つておるといふことは、私はむしろ当然じゃないかと思ふのであります。それから、比較的過失といふか、ほとんど無過失に近いやうな場合でも、たとえば免許証を忘れておつたとか、あるいはスピードを無意識に超過しておつたといふやうな場合でも、これはやはり形によつて、結果によつてこれを処罰していかなければならぬのであります。それから、そういう意味の罰則の体系も、今回の法律にはやや織り込まれておると思ひます。そういう意味で、米田委員が指摘されたやうな、具體的な事例によつて、非常に酷ではないかといふやうなことは、それぞれの裁判なり検察の際における情状によつてこれは酌量されていつたらいいと思ひます。法の体系としては、この程度の罰則の体系をとつておるといふことは、何ら酷でもなければ、このくらいにしておかなければ、他の法律と比較しておかしいのじゃないかといふくらいに考へております。

○米田勲君 私、この法律案が出てから、タクシーの運転手とか、トラックの運転手とか、そういう働いておる人たちがいろいろなことを言われるわけですね。そういう人たちの意見を聞くと、非常におそれてゐる。今度のこの道路交通法の改正を、非常に自分たちは、ひどい目にあつた法律が出ておるやうだが、反対ですと、こつてくるわけですね。だから僕は、むやみに反対だといふことではうまいのじゃないか。ほとんど毎日のやうに事故が起き、人が死に、傷つておるのだから、国民が安全に暮らさなければならぬ立場からいって、そつて

う改正はある程度必要じゃないか。ただ、あなた方が心配しておられるようなその点については、提案をしておられる側も、いろいろ話し合いが行なわれて、十分に理解がなければ、原案をしゃにむに固執して、一字一句訂正してはならぬという安堵のようなものでもないと思うのです。私は特にここで例をあげると、逐条審議のようなことになるのですが、たとえば、過労しておつて運転をするという違反になるのです。過労で、正常な運転ができないおそれのあるときに、車両を運転してはならないという箇所をあげてお話ししてみますと、これは、タクシーの運転手の側の言い分だと、過労して運転に耐えられないような状態になってまで運転をしないという状態になって、みな自分の予供や家内を養うために、生活のためにそういう条件に追い込まれておられるのだと訴えておられるのです。ところが、こういう箇所へくると、私は、そういう過労になって運転をさせる使用者側に法的な規制が全体として加えられていない。それは、場所によっては多少あります。しかし、全体の法案の印象からいうと、働いて、その個人がいつでも責任をとらされて、使用者の命令通り働かなければ首にされてしまう。運転手をやめさせられて、つまらない仕事に配置転換になるという立場で毎日の生活を働いておられる人たちが自分で責任をとらなければならぬ個所が多々あるのです。どうして、そういう条件に追い込ませないために、同時に使用者側に対しても、そういう過労の運転が行なわれるような、そういう就業規則やあるいは就業の状態、労働の状態を規制す

ような法の体系にしなければならぬか。こういうようなことを私は全体として感ずるわけです。何も好んで、先ほども言ったように、事故を起こそうとしていないのだが、やむを得ないそういういろいろな条件のために事故の起こるような状態においても、なおかつ運転をしていこうということがあるのです。最後にお聞きしたいのは、そういう点についてどういう考え方に立つたものか。過労運転をした者だけが処罰をされる。その処罰規定ができるならば、交通の安全と事故の防止ができるというふうなものの考え方は、私はどうも法律としては十分でないという感じがするわけです。総体的にそういう感じがしますので、一つ立案の立場をお聞きしたいわけです。

○国務大臣(石原幹市郎君) 米田委員の仰せられましたことはもっともでありまして、われわれの方で今回この法律を立案制定していくにあたりましては、そういう趣旨のことを相当むしろ織り込んだつもりでおるのであります。これは、今の過労運転云々のことは、何ものでないものでありまして、従来の現行法におきまして、正常な運転ができないうちにおきかからず諸車の運転をされている、非常に不明確な表現をされておられるのを、今回、過労であるとか、病氣であるとか、その他理由によってというふうな、正常な運転ができないおそれというのを特にはっきりしておるというのであります。しかも、そういう過労な状態に追い込まれておる現在の社会組織とか、か、状態をいろいろ御指摘になったのであります。今回は、そういう点も

特に取り上げまして、七十五条等におきまして、運行の管理者がそういうことを知りながらそういう運転をさせた、これを容認しておつたというように、なことがわかつて参りました場合には、運行管理者の責任を問うて、さらに場合によっては雇用主の責任も問うていく、こういうふうな御指摘に、なつたようなことを強く念頭に置いて、そういう点まで配慮しつつ今回の法案ができておるように私ども思っています。御意見ももっともだと思います。

○米田勲君 あなたは作つた方の側だから、自分で作つたものは相当考えたと思われれるのは当然です。しかし、僕は第三者としてこれを公平に見ていって、あなたのような判断にならないのです。先ほど自動車局長からいろいろそういう所に、経営者に対して指示、通達、監督などをされておると言いますが、それは法に基づくものではなく、指導の面が大方なんです。だから私は、そういう配慮をするというなら、そういう配慮が各所にあつてしかるべきだ。そういう働いておる人たちが押しつけてきて話をするのは、知らないで来ているのじゃない。やはり見てきている。そうして私も一方的にそれらの人たちの話を聞くのじゃないに、自分も法律案を全部目を通して見て、やはりそういう感じはぬぐい切れぬ。今大臣は一條あげましたけれども、これは抜けども抜くさんあって、問題にならない、そういう条文では、そんなものは何ぼでも抜けられるのです。そうして各条にあるその責任をとらされる者は、すべて働いている者だ。こういうものがこの法律案全体でありますので、もうここでこの論議を繰返しませんが、各条に行つたときに、そういう点について配慮が欠けておる点があったら、積極的に、一つこの法律案をりっぱなものにするために、雅量のある態度でお互いに審議をするように、今から強く希望しておきます。

○中尾辰義君 大体米田委員の質問と重複いたしますので、私も、実は罰則の点について大臣にお伺いしたいと思ひますが、本法の目的というものは、言うまでもなく人命の保護だと、それとまあ交通整理、交通秩序の確立だ、ですから、どこまでもこれは処罰が目的でないものであつて、事故防止にある。そうすると、当然これはまあ事故防止対策とか、そういうものが浮き上がってくるわけですが、これもいろいろと、本法の対象の構成要素といひますか、そういったものは人と車と道路である。まあ総合的な対策も必要である。先ほど事故防止対策の概要を私も拝聴いたしました。ただ、一点だけ、今の米田委員の質問に関連して、罰則の件であります。

これも、昨日の長官の説明を聞きま

すというところ、昭和二十二年の物価指数と今日の物価指数とを比べた場合に、大体十倍ぐらいになっておると、だから三千円の罰金が三万円になり、五千円のところが五万円、それならまあ妥当ではないか、こういうような説明でございましたが、この点が、一方においては、交通事故、違反を起こした、そういう場合には、運転停止になる。免許が一時一カ月なり――まあ最大六カ月以内となつておりますが、これが停止になるといふと、そうすると運転

手は、これは商売を休まなければならぬ。勤務であつても、自己営業であつても、相当な減収になる。一カ月休むと三万円の減収だ。片方において三万円の罰金だ。そうすると罰金が二重になりまして、計六万円になる。そうすると、まあ罰金は払いたくないけれども商売はできない。どうしたらいいんだと、こういうふうなところ非常に運転手諸君の悩みがあるように思ふんです。この点どうですか、当局のお考えとしましては、

○国務大臣(石原幹市郎君) これは、罰則の方は刑事罰ですね。それから、免許を何日間か取り上げるとか、これを停止するとかいうのは、これはやはり一つの行政処分だ、目的がそれぞれ違つておるわけであつて、いろいろ違反を起したというふうな点について、場合によれば未熟の点もあつたんではないかと、いろいろの問題がありま

すから、そういう場合には、さらに再教育もしなければならぬ、こういうこともあつた。しかし、事故を起こしたことについては、やはり一つの刑事責任を負わなければならない。これはもう法秩序の建前から当然なことである。御指摘のように、非常に酷だと思はれるような場合も、場合によっては生じるかもしれないが、これは、刑事罰と行政処分というものの、おの筋の違つたことで行く建前でありま

るから、これはもうはなはだやむを得ないのじゃないかと、かように私は思ひます。

○中尾辰義君 取り締まる方といひましては、そういう見解が出てくるわけですが、取り締まられる方としましては、そういうことは全然考えてないん

です。すからね。まあ非常に罰がダブルプレーだと、片方だけにしたい、どうだろうか、こういうような意見もあるわけなんです。そうして非常に生活に關係いたしておりますし、いろいろとこういう規則が煩瑣になってきまして、それがために神経質になつたり、ノイローゼになつたり、まあ事故を起こさないところでも氣を使つて、やっちゃうと、こういったような副作用も出てくるわけですからね。そういうような点も一つ御考慮いただきまして、まだ審議の時間もありますから、一つよろしくお願いをいたしたいと思ふのです。

○国務大臣(石原幹市郎君) これは、誤解があつたかと思ひますから、一言申し上げておくのであります。が、先ほどから、運転手の方から非常に不平があるとか、反論があるとかというお話も出ておりますが、もちろん、運転手の立場ということも考えなければならぬと思ひますが、しかし、むしろ大衆の立場ということもまた大いに考えなければならぬのです。まあ昨日となたかのお話に、走る凶器だということというお話すらあつたくらいであります。最近悪質な運転手の中には、罰金さえ払えばいいんだというやうなことで、平然として法を犯すというものも一方にはたくさんあるのではありません。われわれは、やはり大衆の法益を守つてやるという意味で、ある程度の罰則を整へ、強化していかなければならぬということも、これは当然と思ふのであります。もちろん、先ほど来米田委員、中尾委員御両氏から申されましたやうなお気持はわれわれも十分体しまして、今後この法案を

論議する上において、非常にいい名案が出て参りましたならば、それらを入れていくことにわれわれは決してやぶさかではありません。その点をお含みおき願ひたいと思ひます。

○中尾辰義君 簡単なことですが、歩行者のことですね。人は右側通行、車は左側通行だ。この点が、年輩者といひますか、四十才ぐらい以上の方は、どうしても昔風で、まだ左側を通過している方が相当おるのじゃないか。これは統計をとつてみれば出ると思うのですが、そういったやうな、簡単なことですけれども、指導ということをして今後一つ徹底してもらいたいと思ふのです。

○松永忠二君 ただ一つ、資料の点です。資料をいただいておりますが、道路管理者の意見聴取というのは昭和二十六年七月の一日、それからこに出てゐるのは昭和三十年十一月の一日、これが実行されていけば問題はないわけなんです。私の言っているのは、こういうことではだめなんです、この法律案を作るにあつて、警察庁の責任を明確にしたわけだから、各省の責任も明確にする覚書というやうなものを考へていくのだというやうな長官の御答弁のうちに聞いたわけなんです。それだから、そういうものがあるならば、覚書を出してもらいたいと言つたならば、昭和三十年のこういう古い覚書なんです。これではなくて、そういうことはまだ全然形に整えられておらないのか。おるならば、新しいものを出してもらいたいと思ふのです。

○政府委員(柏村信雄君) 大へん不行届のあつた点をおわびいたします。現在といたしましては、先ほど道路局長

から話がありましたやうな趣旨の申し入れと、それから、運輸省については、まだわれわれ相談の程度でございますが、三十年のものは、最初認可をするときのものなのであります。もちろん、さっきお話のありましたやうに、これ以前のものには何の相談もなかった、これ以後のものについても、最初だけ相談があつて、その後いろいろ許可の変更や何かがあつた場合については、こちらの意見を求められたということは、こちの意見が求められたということはないわけで、運航回数にいたしましても、バスの大きさにいたしましても、そういう問題については相談を受けないというやうな状況でございますので、最初いいと思つたものが、だんだん状況が変わつてくるということもございまして、そういうことは、変更のつど相談をしてもらいたいというやうなことを申し入れたいと思へておるのでございまして、今お話のやうに、まだ案として文書にしてつきつけておるといふ状況には至っておりませんので、その点を申し上げておきます。

○委員長(新谷寅三郎君) 本案に対する質疑は、本日のところこの程度にとどめます。

○委員長(新谷寅三郎君) この際、御報告いたしておきます。

去る二月二十六日、杉山昌作君の委員辞任に伴ない、新市町村建設及び地方公務員給与に関する小委員が一名欠員となつておりますので、委員長において、その補欠として大竹平八郎君を指名いたしましたので、御了承願ひたいと存じます。

本日は、これにて散会いたします。

午後一時十一分散会