

参議院地方行政委員会會議録第七号

昭和三十五年三月八日(火曜日)午前十一時三十九分開会

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

館哲二君
湯澤三千男君
木下友敬君
松澤兼人君
松永忠二君
中尾辰義君

政府委員

警察庁長官 柏村信雄君
官房長 原田章君
警察庁刑事局長 中川董治君
警察庁保安局長 木村行蔵君
事務局側 常任委員 福永与一郎君
会専門員

参考人

東京工業大 桶谷繁雄君
全日本交通運輸労働組合協議会事務局長 野々山一三君
全国交通運輸労働組合 大井秀雄君
同業労働組合 同業書記長 同業書記長
ダイヤモンド 石山四郎君
社編集局長 豊原恒男君
立教大学教授

本日の会議に付した案件
○道路交通法案(内閣提出)

○委員長(新谷寅三郎君) ただいまから委員会を開会いたします。

道路交通法案を議題といたします。本日は、本法案につきまして、お手元に配付いたしました印刷物記載の通り、五人の参考人の方に御出席をいただいておりますので、これから順次御意見を伺いたいと思存しますが、その前に、参考人の皆様へ一言ごあいさつを申し上げます。参考人の方々は、御多用のところ、当委員会のために御出席を賜わりまして、まことにありがとうございます。委員一同にかけまして、御厚くお礼を申し上げます。

御出席の皆様方は、それぞれの方面において本法案に深い関心をお持ちのお方でありまして、どうか御忌憚のない御意見を御陳願願ひまして、今後の私どもの法案審査のために御協力をお願いしたいと思存いたします。

なお、議事の進め方につきまして申し上げますが、まず初めに、お一人大體二十分程度で御意見を述べ願ひました場合にはお答えを願ひたいと思存いたしますので、あらかじめお含みおきを願ひます。まず、桶谷参考人に御意見の御陳願願ひいたします。

○参考人(桶谷繁雄君) この道路交通法案に關しまして、私は、結論的に申しまして、この法案に賛成をいたしております。ただ、数年ならずいたしまして、東京においてオリンピックが開

催されるのでありますけれども、そのときに予想されますのは、多くの外国人がみずから車を持って日本に来るといふことがあると思存するのであります。そういう場合の免許証の取り扱いをどうするか、現在のうちに、そういう方々を集めて、再び日本において試験をして、まあ仮の免許証のようなものを与えるというのをしたいのかどうか。たとえば、外国であります、インターナショナル・ライセンスを保持しておりますれば、無条件で運転の免許が与えられるのでありますけれども、そういうことをこの法案においては考慮されているのかどうかということ、私気になるわけでありまして、それからもう一つ、やはりそれに関連いたすわけでございますけれども、国連に加盟しておりますものも、国の交通規則、標式その他が、大筋におきまして大体共通化の傾向にあるわけでありまして、これは、今申し述べましたインターナショナル・ライセンスにも関係のあることでありますけれども、そういう点にどういう考慮が払われているのかということ、私実は心配しております。

さて、この法案の中で、新聞紙上などによりまして、問題になっておりますのは六条、七条というところだと思存いたしますが、私自身車を運転いたしまして、東京の都心部をいろいろと走り回って、その間に種々の交通混雑状態を見ておるわけでありまして、この六条、七条程度のことを警官

にさせるようにしないと、現実問題として交通は流れなくなるのではないかと。今日においてはすでにこのような、状況でありまして、今後道路の状況がそれほど大きく改善されないといふことを考えますと、警官に対して、事交通については、この程度の権限を与えることも当然ではないかといふような感じを私持ったわけでありまして、諸外国の例といひましても、私ヨーロッパだけしか知らないのではありませんが、ヨーロッパの国々を走っておりますと、交通に關しましては、警官が相当大きな権限を持っております。ことに、日本ではまだ行なわれておりませんけれども、二名の警官が組みまして、即決裁判、裁判という非常に大きな権限をただの巡査に与えてあるわけですから、そこで、交通違反などいたしますと、罰金に九百円、千円というふうにそこで言

いまして、罰金を徴収するといふふうなことまでやつておるのであります。それに比べて、この六条、七条あたりは、まだまだ権限を大きくしたといひましても、交通の安全を期する上からいひまして、この程度のことは認めていいのじゃないかと私思ひうわけでありまして、ただ、この法案によつて受けた感でございまして、私も、免許を非常にむずかしくするやうな傾向にあるといふことを私感するわけでありまして、現在免許証を取らうとする人が非常にふえてきておりますのは確かでありまして、また、車の増加に伴いまして、交通事故の増加といふこと

も、これは非常に大きな社会問題にまでなつておるわけでありまして、これはたして免許を取りにくくすることによつて事故率を減少させることができるかどうかという点には、私、非常に大きな疑問を持っております。交通事故の問題と免許を取りにくくするといふことは別ではないか。そうだとするならば、現在よりは免許証を取りにくくするというのは、世界の大勢から見ても、逆コースではないだろうかといふ感じを持つわけでありまして、また、罰則の点について、重くなつておるのであります。これは、諸外国の例から見まして、今までがあまりにも軽過ぎたといふことがいえるのであります。過度に罰則が重くなつておるとは私考えておらないわけでございます。

二十分というところでありますが、大體私の考えておりますところはその程度でございます。

○委員長(新谷寅三郎君) ありがとうございます。

○参考人(野々山一三君) 次に、野々山参考人の御意見を承りたいと思存します。

○参考人(野々山一三君) 私は、今度の道路交通法そのものの目的が、混雑緩和、調整並びに交通の安全という観点から法を改正しようといふ、こういう御意図のようでありまして、日本の今の交通事情、特に大都市なんかよく東京の現状から見ると、この法律によつて、一法律の目的として求め

ておられる混雑緩和、円滑な輸送、安全ということが期せられるだろうかという第一の疑問を持つのであります。

昭和二十二年に現在の道路交通取締法ができて以来、状況の変化に応じて、各回にわたる法律並びに政令の改正が行なわれました。しかし、日本の幾つかの法律の中で、一番顯著にさる法だといわれているのは、この交通関係の法律であります。守ろうにも守れない、あるいは守らせようとして守り切れないという問題があるのじゃないかと思ふのです。その根本的な原因を見てみますと、第一に指摘されなければならぬのは、道路が整備されていらない。第二に指摘されることは、道路と車両の大きさというものが均衡していないということ。非常に狭い道路に、軒すれすれに走らなければならぬバスが他の法律によって、他の基準によって認められる。営業認可がされておるのでありますから、そのバス一両が入れば、もう他に流れることができないという道路があります。さらに、今、たとえばタクシーが三百六十キロ一日走ることを受けておるのでありますから、今の制限速度からいえば、実際は三百六十五キロ走ることではない。同時間で割ってみても、三百二十キロしか走れないはずなんです。ところが、実際は三百六十五キロ走るのであります。あるいは、問題になります神風トラックなどの事情を見てみますと、今度の法律で、過労運転等をやっちゃいけないというわけで、管理者並びに運転者にその責任を負わせ、あるいは規制をしておるのでありますが、実情は、ほとんどいっていいくらゐ世論で問題になるほどに

長距離、しかも神風といわれるような事情で運行が行なわれておるのであります。その状態において、なおかつ都心における混雑がその度をきわめておる、こういうものでありますから、この新しい法律を実際に適用して、東京の都心地における交通事情はどうなるだろうか。ただ、先ほどの方が指摘されたように、一つだけの望みは、警察官の指示権が拡大をされて、そのときどきの状態において輸送をコントロールすることができると、混雑の緩和ができるはずである、こういうところだけが取り柄のように思われるのであります。

それから第二に、従って私は、道路交通法及び道路運送法、道路運送車両法に及んで根本的に検討を加えられて、総合的に、つまり道路交通基本法としての態様を、そういう面からも根本的に検討をしていただかないと、実は道路交通法だけでは、ほんとうの意味の交通の安全、輸送の正常化、混雑の緩和ということを期することができないのではないかと疑問を第二に持つのであります。

第三番目には、すでに議會でも、昭和三十三年に、交通事故をなくし、それから交通の緩和をするためにということのために決議がなされておるのであります。そこで、その決議で指摘しておるものは、つまり道路の整備拡充、幅員と車両の均衡をはかる、それによって交通事故をなくするということとを考へる以外にはないのではないかと、いふように指摘されておるのであります。その観点からいたしますならば、最近顯著に現われております交通

事故、特に自動車事故の一つの特徴的なものは、踏み切り事故などでありまして、大型バス、トラック等による踏み切り事故などでありまして、これらの点についても、ぜひ立体交差を促進するための法律、あるいは踏み切り不安をなくするための特殊の法律といふものをこれにあわせて考へる、さらに道路の整備拡充、水道、ガスあるいは軌道電車等の軌道整備に関する特別な処置、できるならば、それをある程度規制をして、昼間における運行を調整することの期待がかけられるような法律を作つて、それによって裏の面からも、つまり道路の安全が確保される、道路が完全に輸送の混雑に耐えられるような状態に保障されるということをお考へになつていただかないと、この法律だけで事を期待しても無理ではないかというのがその次の問題なんでありまして。

第四番目に指摘したいのは、この法律によって直接的に期待されておるのではないかと思はれるのは、取り締まりの強化、交通区分の整理、運転者及び管理者の義務責任が強化されて、それによって道路を使用して、従って運転者の責任のいかに責任において交通の安全というものが、第一に指摘しましたように、警察官及び公安委員会などの取り締まり、指示権の拡大と相並んで、それだけがこの法律の他の面として、運転の正常を確保するということとを兼ねておられるようであります。でありますから、第二、第三に指摘をいたしましたように、道路の整備拡充、道路の不占拠、あるいは車両といふものとの関係を度外視してというならば、

ば、取り締まりは強くなり、罰則が強化される、それだけによって交通の安全、秩序の維持ということが考えられると思うのであります。非常に失礼な言ひ方でありまして、二十二年にできました道路交通取締法がなかなか実効が得られなかった、同じことが今度の法律によって、これだけが重視されて法律になつてしまふ、やはり実行不可能のような状態が起きて、事実上混雑の緩和とか、あるいは交通事故の安全といふようなことは期し得られない結果をもたらすのじゃないか、でありますから、せつかく道路交通業務法としての道路交通法が議會で準備されるのでありますから、願わくばこの法律だけをなめて立法化してしまふということではなくて、日本の道路交通の現状を根本的に改める、数年後に、きわめて顯著なスピードで自動車が増えてくる、車両がふえてくるということ、車両が大きくなつてくるということ、このことを予想して検討を加へられなければいけないのではないかと、いふことを考へるのであります。

具体的な点で二、三申し上げておきたいと思ふのであります。運転者の責任として、最高速度、最低速度を厳守し、運転の安全を確保する責任を課しておりますが、このことは、私は異論がないのであります。このことと、通行区分を当然守れといつて求めておられることや、あるいは歩行者の優先あるいは車両種別による走行区分優先といふ、そういう規定ができれば、必ず車はスピードが落ちざるを得ないし、今無理してやつておるのですから、それが罰金が強化されてきますから、動かなくなる、交通地獄はもつ

とひどくなるということとを指摘しておきたいと思ふのであります。それから、車両はどんどん大きくなつて、道路が狭いのでありますから、これまた同じことが起こるのであります。でき得べくんば、昼夜の区分を分けて、ある一定地域内に、たとえば、ヨーロッパなどでやつておきますように、東京都心地には昼間はトラックを制限することかなんとかいふような、そういうことまで考へなければならぬ、ともこの法律だけではいけない。こういう点を重ねて指摘しておきたい。

法律の上で無理が起つてくると思ひますのは、定員乗車及び積載量の厳守という点であります。この法律案によります荷物の積載量は、一定の分に限つて特例を設けておまして、超過をしてもかまわない場合があるのかのこゝと書いてありますが、人の場合は、一切定員を守らなければならぬ。私どもの関係しておりますバス、タクシー、まあタクシーはいいのであります。が、バスなんかで、定員を厳守しなければならぬといつて、乗務員が厳守をしたら一体何が起るでしょう。国はどういうことを保障してくれるか。完全にお客さんは、車掌なまじきといふふうにならざるでございましょう。この点についても、もつと善意ある法律は指導をしなければ、運転者のみ責任が課せられてしまふということになるのであります。

過労運転を禁止しておりますが、過労運転の禁止という言葉だけをもちて、一体その過労運転がなくなるかどうか。事故が起つた場合に、君は過労であつたといふふうに指摘をされるだけで、労働者の側から言いますな

らば、過労運転なんかしたくないの
ありますから、当然の結果として、一
日何キロとか、あるいは何時間とかい
う規制を政令で考へねばならないとい
うことを、この法律審議の際にび
ちつと見きわめておいていただかなけ
れば、抽象的に過労運転を運転者及び
管理者に禁止しているだけではだ
じやないかというふうに考へます。

それから、車両の不備を罰則規定に
よつて運転者及び管理者を指摘をし
て制限をしている。責任もかけておる
のでありますが、運転者の側からいた
しますならば、この車に乗務しない
と言われれば、おそらくそれに従わざ
るを得ない結果になるかと思うので
す。一たんある種の事故が起きた場合
には、それが不整備な状態にある車両
を運転した運転者の責任だというわけ
で、これまた罰則にかかるとありま
す。車両整備という点に対して、い
ま少し具体的な指示が法律の中に記さ
れない限り、運転者の勤務、就労とい
うことに対しての保障がないというこ
とになるのではないかと考へるのであ
ります。

それから六条、七条、七十七条など
の規定であります。法案準備の際に
は、混雑が予想される場合には、その
道路を使用することの制限をすること
ができるような規定がありましたけれ
ども、すでに出された法案は、それが
緩和されておるのであります。な
おかつ十一條及び六条、七条、七十七
条などを見ますと、たとえば、混
雑があるという点のために、たとえ
ば、当然の権利であるデモなどがと
んでもないところへ持つていかれざる
を得ない。自分たちが思っているところ

は全然使えなくて、とんでもないこと
へ持つていかれるとか、事実上はデ
モの価値がなくなるようなことがあ
る。これは、道路交通取り締まりとい
う、あるいは交通の安全という観点か
ら、正当な権利を制限する結果にな
るとすれば、おそらく立案者としては私
ども、今の法律からだけ見ますと、な
おそういう正当な権利を押えつけれ
ないかという点にまで使われる可能性
があるのではないかと考へるものであ
ります。

それから、道路の不法占拠を禁止し
ておるのでありますけれども、たとえ
ば、駐車場の禁止以外に、露店商及び路
面における道路を相当大幅に使つて
おつて、それが道路が狭隘になる。ひ
いては因果関係として事故が起こる場
合といえども、動力車を持つておるも
のは、当然の結果としてこれが処罰を
受けるを得ない。均衡を失っている
のじゃないか。この点については、
もつと立ち入つて整備をしていただか
なければならぬのではないかと考へ
るものであります。

もう一つ、罰の量刑の問題、たとえ
ば定員をこえて乗車をさせたような場
合、かつての取締法では三千円以下の
罰金でありましたが、今度は三万
円以下の罰金、十倍であります。この
東京都市地などにおける混雑の状態の
中で、バスの乗務員などが、定員を一人
でもこえておつたら、厳格にいわれ
れば三万円以下の罰金を取られる。毎日
取られることにならざるを得ないので
あります。先ほども申し上げましたよ
うに、非常な法律の国民への強制とい
うことがなされてない限り、運転者

やあるいは乗務員というものはたまた
たものではないということが言える
と思うのでありますけれども、そこらに
ついて、具体的なことが法律の中で
は——法律では定員以上に乗せてはい
けないというところを求めておられま
すけれども、乗らないこと、乗せないこ
とについてどうして保障を受けてくれ
ないのか。それでは、運転者はとても
たまつたものではないのであります
から、そこらも過酷な責任の最たるもの
が出るのであります。

私は、非常に悪口ばかり並べたので
ありますけれども、この法律が意図さ
れていることが、交通の安全、混雑の
緩和、そして輸送秩序の維持という
ことでありますから、今日の社会情
勢として、当然の結果としてそういう
ことを求められるような立法措置がな
されることには、根本的に反対をいた
しません。しかし、道路交通法だけを
とらまえて今これをやられるというこ
とは、各般の法律によつて全体の、先
ほど申し上げた三つの目的を維持する
ことができるはずなのであります。こ
ういふことが、これだけが先行され
て、他の方が放置されれば、必らずこ
れは、必然的な結果として、かど抜け
になつて実行不可能になる。さもない
ければ、特定のものに非常に大きな責任
が課せられるということになつて、実
情に實際合わないことになつてしま
うのでありますから、ここで今この法
案を通されるという意図はよくわかる
のでありますけれども、願わくは踏切
の立休交差あるいは高架道路あるいは
道路の整備拡充、道路の保全に對す
る、あるいは車両と道路の均衡に關す
る、つまり道路交通関係諸法規全般に

わたつて検討を加えられた上で手を打
たれない限り、実行がでない法律に
なるのじゃないか。でありますから、
ぜひ今申し上げたような点について十
分な検討を加えられまして、実行でき
る交通の安全、混雑の緩和、そして
スピーディーな輸送ができるようにな
りますように願ひたいと思ひるのであ
ります。

最後に付け加えますが、罰金が、今
日の物価指数に比べれば高くないはず
であるといふことを盛んに立法当局者
はいろいろな機会に述べられておられ
るやうでありますけれども、罰金のもの
から見ますならば、他の刑罰との均衡
を見れば、この法律だけの罰が物価指
数に比べて何となく高くないかとい
ふふうには言われるのは、少し無理な
言い方じゃないか。もつと守れる法
律を作つて、その守れる法律が守れ
なかつたならば罰が課せられる。守れ
なかつた行政指導がなされるやうに
なつて、そして守らなかつたならば
罰が課せられるということになりま
せんと、罰というものは、つまり罪とい
うものは消えないといふことになるの
じゃないかと思ひるのであります。均衡
を失しておること、この法律による罰
だけを他の物価指数に比較して高く
ないといふふうにいばられることは、
少し筋がはずれていること、守れる法
律を作つてもらいたいといふことを申
し上げたいのであります。従つて、立
法されようという趣旨は、私は賛成を
するのであります。これだけでは、
日本の今日の交通事情を円満に統制す
ることはできないのではないかと考へ
るのでありますから、以上の観点か
ら、議會では、ぜひ国民が守れるよう

な法律を作つていただきたい。守れる
法律によつて安全が確保できるような
法律を作つていただきたい。将来の交
通事情を見通して立法化していただ
きたいといふことを申し上げたいので
あります。

以上であります。

○委員長(新谷實三郎君) ありがとうございます。

○委員長(新谷實三郎君) 次に、大井
参考人にお願ひいたします。

○参考人(大井秀雄君) 私は、全労系
の労働組合に所属する者でございます
して、大阪におけるタクシー、トラッ
ク、バス等の組合員約六千人ばかりよ
り、毎日のように私のところへ、日常
の街頭における警察官とのいろいろな
事件その他を、一日平均しまして四、
五件ずつ持ち込まれておるものでござ
います。同時に、全交通同盟の執行部
を担当いたしておるのであります。こ
ういふ観点から、道路交通取締法、
道路運送法あるいは車両法、こういう
ような一連の交通関係の法律に關しま
しては、組合員の生活に直接關する問
題として、重大な関心を寄せておるわ
けでございますが、今回の取締法が
新しく交通法という名前のもとに改正
をされるということにつきましては、
その法律の提案の理由あるいは立法の
趣旨、こういうものから、そのうたわれ
ておる目的が、従来のような取り締ま
りを目的とするのではなくして、交
通の円滑あるいは安全確保のために、
その基本法として、交通法という名称
に改正をするといふことにつきまして
は、これは原則的に、結論を申し上げ
ますならば、賛成をするものでござい

ます。特に私は、そういうような関係から、原則的に賛成を申し上げましたことは、少なくとも道路を通行する場合に、その道路を使用される国民がその義務と交通秩序に対する観念というものを平等に負って、その責任もまた平等に負担されるということではないと、円滑なる交通の安全を期し得られない、かように考えるのであります。が、本法案全体を通じてながめてみました場合に、きわめて運転者だけにその責任と義務をあまりにも強くかぶせられ、むしろ歩行者は保護するということ、これはもちろん、保護しなければならぬことは当然ではございますけれども、一つの道路を利用する場合に、その利用者である歩行者も車両も、すべて平等な義務と責任を負うというように考え方のもとにこの法律をお考え願いたい、かように思うのであります。

その意味から、私は、特にこの第六条、七条、八条ないしは十一條、こういうような点につきましては若干意見を申し上げますならば、特に大阪でも、一部の労働組合が、この法律はデモを規制する、労働運動を弾圧するようなものに結びつく、あるいは警備法の生まれかわりである、こういうような意見を見を耳にしたのであります。ただし私は、その場合に、特に労働組合の立場に立って、デモというものを考えました場合に、その組合の決定をしたスローガンあるいは決議というものを公衆に対してアピールするというのが目的であって、最近のある一部の姿を見ましても、蛇行をして交通を遮断し、大衆に迷惑をかけるような、そういうデモにつきましては、やはり交通の安全と円滑化をはかるためには、ある程

度の現場の警察官に交通秩序に対する責任感というものを持たす必要があるのじやなからうかと思つたのであります。そのこと自体が、少なくとも日本の労働組合を将来健全に発展をせしめる大きないしずえになるのじやないか、かように思うのでございます。

なおまた、特に私はこの法律に原則として賛成だと申し上げましたことは、罰則規定が採用されているということとあります。この法律の特長とするとところは、この規定の採用ではなからうかと思つたのであります。しかし、なるほどこの罰則規定の採用は、従来はなかつたのでございますが、これが採用されまして、雇用主をも処罰の対象とする、いわゆる運転者のみならず、交通事故の因果關係を追及して、雇用主の労働管理にまで及ぼすという点につきましては、きわめて画期的な考え方であらうと思つたのであります。この点につきましても、後ほど若干意見を申し上げてみたいと思つたのであります。そういうような観点において、この法律に原則的に私は賛成をいたしましたのでございます。私は、そういうような考え方のもとに、この法律に対して特に重大なる関心を持つてゐるわけでございますが、それなるがゆえに、なおその内容において若干矛盾する点、あるいはもう少し考へていただきたい点、あるいは理解に苦しむ条文等があるわけでございます。この点を一、二意見を申し上げさせていだきたいと思つたのであります。

それは、まず第一に、この罰則規定の内容でございますが、たとえば、なほこの罰則規定も、先ほど申し上げましたような意味で、きわめていい

ことだらうと思つたけれども、それが七十四条と七十五条と、二条項にわたつて、いわゆる雇用主に対する禁止事項というものが定められておりまゝです。ただし、その場合に、七十五条のみを処罰する、七十四条については、第八章の罰則の項で処罰をされていないのであります。そういういたしますと、少なくとも私は、この一番肝心な七十四条が処罰の対象にされていないというところは、これはきわめてしり抜けの罰則規定の採用ではなからうかと思つたのであります。そこで、特に私は、これを第八章の罰則の条項で、これとのかね合ひで考へてみたいのでございませうが、いわゆるこの罰則の項では、第百十八条で、スピードあるいは酔っぱらい運転あるいは無免許運転、こういう三つの問題について、第百十八条は処罰をされているのであります。そういういたしますと、この百十八条というのは、禁止事項に対する処罰の非常なウエイトの重い項目になつて、百十九條以下に、微細な処罰に対しての罰金の金額等が掲げられておりますけれども、比較的これは、百十八条の処罰は、運転者にとつても非常に大きな処罰になつておるわけでございますが、そこで、無免許運転とか、あるいは酔っぱらい運転というふうな、こういうきわめて悪質な行為に対しての処罰と同列に、この制限時速違反というものを処罰されておる。これはスピードというもののに対して非常に重大視されておるならば、罰則規定の方で、スピードを強要するような運転の仕方をさしてはならぬという七十四条の雇用者に対する禁止事項に対して、これを処罰の対象にしないというのは、一体

どういう意味であるかということについて、理解に苦しむのであります。さらに、この罰則規定の中に、先ほど野々山参考人が申されましたごとく、少なくともトラックの積載違反あるいはバス、タクシー等の定員超過、この二つの問題については、これは、運転者に対しては禁止事項として入っております。また、それに対して違反した場合には、処罰の対象にもなっておりませう。しかしながら、これを少なくとも雇用主に対するところの処罰の対象の中に入れていないということについては、これも非常に残念に思つたのであります。それは、いわゆるトラックにいたしまして、東海道その他において看貨を設けて、その積載の超過の違反を摘発をし、その罰金を運転者にかけておるのが現状でございます。ただし、その場合に、これを運転者が拒否しても、客に対して雇用主がそれを断ると、荷主が逃げてしまふというふうなところから、無理やり運転者にこれを積まして走らすのが、トラック界の現在の実情であります。これもわれわれは、少なくとも、そういうふうなせつかつく罰則規定を採用されたのでありますから、その問題を、客の逃げることをおそれて運転手に押しつけて無理に積ますようなこという方、これに対しては、やはり一つ罰則の中に含めていただきたいと、かように思つたのであります。

それから、処罰の項の点でございますが、罰金が十倍になつておるといふことについても、三日の地方行政委員会、石原国務大臣が、質問に対して、他の法律とこれでやつと肩を並べることができるようになつたというふうな御答弁をされておることを私は聞いておるのでございませうが、この点についても、先ほどから参考人の方々がおっしゃつておられますが、非常に、その罰金の金額について、われわれは、その大幅な引き上げに対して非常に疑問を持っておるのでございませうが、特に金額そのものに対して、私はそのみに疑問を抱いておるのではありません。現在お考えをいただきたいと思つたところは、運転者が一つの事件、あるいは違反をした場合に、それは二つの処罰をこの法律の中から受けなければならぬということになつて参るのであります。それは、いわゆる事件に対して、司法罰でこの罰金の金額を課せられ、さらにまた、行政処置として、公安委員会が運転免許の停止期間というものを設定されるわけでありませう。その場合に、運転免許証をもつて生活をいたしておられますが、それが断ると、客に対して雇用主がそれを断ると、荷主が逃げてしまふというふうなところから、無理やり運転者にこれを積まして走らすのが、トラック界の現在の実情であります。これもわれわれは、少なくとも、そういうふうなせつかつく罰則規定を採用されたのでありますから、その問題を、客の逃げることをおそれて運転手に押しつけて無理に積ますようなこという方、これに対しては、やはり一つ罰則の中に含めていただきたいと、かように思つたのであります。

それから、同時にまた、それだけでは

なくして、たとえば、大阪においても、現在交通即決裁判所というのがあるが、なるほど裁判のスピードを促進させるために、即決裁判所の制度を設けられて、そこで取り扱うスピードカーな裁判のあり方については、われわれも敬服するほどのスピードを持っておられるのであります。それは、昨年度一年間の大阪における即決裁判所が取り扱いました交通事件の件数と、そこに勤務されておられる裁判官の人数を事件数で割ってみました場合、一件について一裁判官が処理する所要時間は、三十秒ないし四十秒間で一件を処理しておるのであります。そういたしますと、いかにこの数字を見ても、その裁判の過程においては、運転者の意見というものは全く聞き入れられておられないのが実情でございまして、これは、数字をもって明らかにしてくるものでございまして、から、よく一つお考えをいただきたいと思うのであります。そこで、そういうような数字のものとから見ても、裁判そのものに対しては、運転者の意向というものが全く聞かれておらないというのが実情でございまして、同時に、そういうような形において即決裁判がほとんどスピードに解決をされていっておる。そういういたしますと、それに異議をはさむ、あるいは不服を、異議を申し立てて、正式裁判を仰ぐといいたしますならば、その正式裁判の判決が出る前に、すでに片一方では行政処分は決定をされて、その判決を待っている間に、すでに公安委員会が免許証の停止期間というものが設定されて、それに服しなきゃならぬというのが運転者の実態であります。しか

も、その裁判でもし無罪という判決が出た場合に、すでに執行された行政処分というものの取り消しはつかないのではありません。すでに執行されたものであります。すでに執行されたものであります。そういういたしますと、それに対して異議申請をするだけの余裕すらなしに、処分というものが執行されておるというところになれば、これに対する一体矛盾をどう解決していただくのかというところについて、われわれはきわめて疑問を持っておるのであります。従いまして、そういうような点の毎日のように起こっておるものが、現在の運転者の街頭における警察とのきわめて複雑な問題点であるわけでございます。そういう点を十分御考慮をいただきますならば、ここでその交通事故、交通違反に対するところの運転者に対する処罰の問題について、慎重なお考えのもとに御審議をわすれられない、かように考えるのであります。それから最後に、私はもう一点お願いをいたしたいと思っておりますことは、なるほどこの交通法が、交通の円滑と安全を確保するということを目的にされておるわけでございますが、その中で、少なくとも道路運送法あるいは車両法等の、一切の関連する交通法関係の法律と、総合的な考え方のもとに、その目的を達成しなきゃならぬと思うのであります。その意味からいって、罰則規定における、いわゆる雇用主を監督するというのが、道路運送法で今までは雇用主を監督行政されておったのでございまして、それがこの法律の中に取り入れられた。あるいはまた、労働条件については、労働基準法がこれを監督をするという立場にあるわけ

でございまして、これもこの中に入れたられておるというのが内容であるといたしますならば、他面におきましては、やはり現在のこの街頭におけるトラック、タクシー、バス等の中で、この業界で共通して混乱をいたしておるものは、白タクその他を初めとしての営業類似行為であります。この営業類似行為が、そのままだれれ運転者に対して直接の影響を与えておりますし、同時にまた、それが暴力と売春に結びついておるということも、これまたいふまでもない事実であります。タクシーの運転者が客を乗せて、売春行為の一役をかついておるといふような実態が非常に数多く、われわれも見聞をいたしておるのであります。そういうことを考えます場合に、ここにこういうような営業類似行為というものが禁止をされておるならば、これが徹底的な禁止ができるような方策というものを講じていただきたい。それに対しては、少くとも道路運送法とかね合ひにおいて罰則規定が考えられておるのでありますから、一面次のような条文を一つ挿入をしていただいたらどうかと思うのであります。それは、いわゆる運転者が営業類似行為的なことを行なう常習者であるならば、それに対しては運転免許証の停止あるいは取り消し等の処置をされるということ、これを道路運送法のかね合ひの関係からお考えいただいてはどうかと考えるのであります。

もう一点は、昨年の春であったと思えますが、衆議院地方行政委員会、交通事事故防止に関する決議案というものが決定をされておることを聞いております。その場合に、その第二項の中で、路上放置の自動車というものについての徹底的な取り締まり処置を講じよう、こういうようなことがその決議案の二項に掲げられております。これを考えます場合に、現在の道路運送法では、これがどうにもならない状態になっております。そこで、その項を、私は現在大阪で、町を広く使った運動というものを、大阪の府警本部と協力して運動を展開いたしておるものが、路上放置の自動車の数はきわめて多いのであります。これが狭い道路をよけい狭くして、交通事故の原因にもなっております。交通事事故の原因にもなっております。そこで、これを一つ内容に置いて、家用の自動車を持つておる方々は、これを登録する場合に、所定のガレージ、あるいはそれが駐車、常置させるような場所を持つていなければ、この使用主は自家用を使用することができないというような内容をこの道路交通法の中に取り入れるか、あるいはまた、それが困難であるならば、一つこの委員会の審議の中から、運輸委員会の方にも御意見を御出ししていただきたい、かように考える次第であります。

もつと申し上げたいことが非常にたくさんあるわけでございますが、時間もございませぬので、以上でもって、私の参考人としての意見を終わらせていただきます。

○委員長(新谷實三郎君) ありがとうございます。

○委員長(新谷實三郎君) 次に、石山参考人からお願いいたします。

○参考人(石山四郎君) 私は、経済雑誌の雑誌記者であります。結論を先に申し上げますと、この法案に賛成です。そうして私があとでお願いいたします二つがもしお考えいただければ、私は大賛成をするものであります。

なぜこの法案に賛成かと申し上げますと、私は、今のままにほうっておきますと、東京及び日本の大きな都市の交通状態というものが完全に麻痺状態になるといいます。なぜそういうことが言えるかといいますと、自動車は非常に激増するということです。私の商売柄、国民所得と自動車の生産というのをしよつちゅう調べておるんですが、それでやりますと、大体今の日本の現状は、七年前のイタリアにそっくりです。大体七年前のイタリアが今の日本の状態です。これを平たくいえば、七年前までは、大体今のイタリアくらいに日本の自動車が増えるというふうに考えるわけです。もつとも日本は相当工業の発展が早いので、私は七年前から今までの間に、大体五年くらいでいいだろうと思っております。五年たつて、今のイタリアくらいになると、どうなるかと申し上げますと、乗用車だけで申し上げますと、イタリアでは三十七万台の自動車があります。そのうちの輸出が大体四割くらいでございますから、国内に流れておる自動車は二十五万台くらいに考えておりますが、日本でも、今から大体五年たつと、二十五万台の自動車が増えるのではないかと、こういうふうに考えております。現在の日本の自動車の生産量は、乗用車が七万五千台、これに比べると約四倍になる。五年間で、乗用車だけを考えても四倍になるといいます。これは相当の数字でして、これだけの車が東京初め六大都市を走ったら、完全に今のままでは交通は麻痺状態になると思っております。これ

に対して、先ほど野々山さんのおっしゃったような道路関係の整備ということもございませうけれども、これはすぐにはできない。今から立法されても、おそろく実効があるのは三年かそれ先だろうと思ひます。そうすると、いっそのこと、こんなに道路が悪いのは、その自動車を作つては困るから、自動車を制限したらどうかと考へられますが、私は、これは無理だろうと思ひます。なぜかといふと、今の日本の自動車工業を貿易自由化の力から守るには、生産をさせる以外にないと思ひます。今、日本の自動車で、一番多く作つてゐるのが、月産大体二千七百台、その次が約二千二百台、大月産五千台作らないと外国に負けまゝです。そして、そのうち四車種ぐらいは日本に存在すると私は推定してゐます。そして、大体月産五千台、つまり年産六万台の車が、四車種で二十四万台になりますから、大体そのくらいのものはいくつではないか。もしこれをやりますと、日本の自動車工業といふものは、完全に外車に圧倒されてしまふ。今、日本の自動車工業に従事してゐる従業員は、直接、間接を合すると、四百万人以上いると言われてゐますが、この連中の生活安定を欠くようなことになりまゝ。

以上、話が長いのでありますが、要するに、大体四年間に四倍ぐらいの乗用車が走るようになって、これはどうして避けられない。これを押えれば、四百万人の自動車工業の従業員をすべて危機に陥れる。こういふふうに考へる。そうしますと、道路環境の整備といふことが一番私はいふことで、先ほど野々山さんのおっしゃったように、全くその通りだと思ひますけれども、これは非常に簡単ではない。ここに大体イタリーの自動車道の圖を持つて参りました。これを見ますと、相当皆さんが御尽力いただければ、数年たてばこういふことになるかもしれないけれども、日本がこれをやっても、大体三年ぐらいにはこうなると思ひます。五年、六年先にはなるかもしれない。今、これはちよつとこういふふうになると思ひます。そして、今の道路の環境をややよくした程度で、三年間に二倍ないし三倍の自動車を消化しなければならぬ。こういうことを考へなければならぬ時代になつてゐるのではないと思ひます。

そうすると、一体そういうことが可能かといふことですが、これは私の主観でして、あまり詳しい数字は持つておりませんけれども、私がアメリカと欧州を――アメリカは五年前、欧州はこの冬走つておりましたが、各一万キロずつ走りまゐりました。欧州のあらゆる都市において、おそろく数は日本の自動車の数よりも多いと思ひます。これは、はつきりはかつたわけではないのですが、大体多いと思ひます。しかし、走つてみますと、日本よりも非常に走りやすい。車はよく動きます。これはなぜかと申しますと、やはり今の日本の交通がめちやくちやだ。簡単に、はさういふことになる。欧州と日本と、どういふ点が違ふかといふと、これを大體箇条書きにしますと、まず、欧州の自動車交通の状況は、日本よりずっと円滑です。スムーズです。非常に円滑に走れるようになってゐます。その次は、人命が尊重されてゐます。こ

れは、自動車のみならず、歩行者に対しても。われわれも、もし自動車が激増した場合に、人命の尊重といふことが大事でして、私も外国で勉強しましたときに、第一回にたまたま見たことは、通行人は道路を歩く権利を有する。これを頭からたたき込まれた。こういうことが言われておりました。円滑にすること、人命を尊重すること、それから、日本に比べて、道路が道路らしく使われておりました。道路がガレジになつてゐるというところは非常に少ない。道路が自動車の修理屋さんの工場になつたり、ガレジになつたりといふことが非常に少ない。それからもう一つは、警官が非常に世話をやいてくれます。さつき桶谷さんがおっしゃつたように、指導をするとか、しかるとかといふことよりも、非常によく世話をやいてくれるような気がいたします。それから、道路標識が非常にいいです。それからもう一つは、日本のようなめちやくちやな、神風運転が絶対にありません。こういうようなことを、野々山さんは相當悲観的にさつきおつしやいましたけれども、私は、まだ改善の余地がある、相當悲観的な要素はありますけれども、まだ何とかなる。先ほど申しましたように、スムーズにする、人命を尊重する、道路を道路らしく使う、警官がめつとよく世話をやく、標識をよくする、めちやくちやな運転をしないようにする、こういうようなことをやるには、現在の道路交通取締法といふのは、私はなつていないと思ひます。第一を見ますと、道路の安全といふことが書いてありますけれども、円滑といふことは、古い道路取締

法には書いてありませんが、道路を安全にさせる運輸すれば、安全にすれば、いいのだ、円滑にするとは書いてありません。安全にするだけなら、何もあんな長い条文は要りません。自動車の運行を全部禁止してしまへば安全になつてしまふ。円滑にすることが必要だから、あんな長い条文が要るのであつて、安全にするだけだったら、あんな古い取締法をたくさん作る必要はない。自動車全部通行を禁止すれば、一べんに安全になつてしまふ。そういう意味では、たとへば、古い法律は、円滑といふことを欠いてゐる点から、新法律よりも悪いものでございませう。また、人命を尊重する、道路を道路らしく使う、警官がよく世話をやく、標識がいい、めちやくちやな運転をしないといふ点では、この法律は、古い法律に比して相當進歩してゐると思ひます。完璧かと言われまゝ、これはわかりませんが、私は法律の専門家じゃありませんから、完璧かどうかといふことはわかりませんけれども、大体まあ少なくとも古い法律よりも進歩して、国際水準に近いものだといふ、そういう気がいたします。そういう意味で、私はこの法案に賛成するのです。

ただ、無条件に賛成するものぢやなくて、二つほど要求することがございませう。それは、おまわりさんがこれによつて相當権限が強化されると思ひます。これは、現在の場合においても、道路の交通をよくするためには、私はやむを得ない措置だと思ひますけれども、この場合に、警察官のモラルの向上といふのでしやうか、そういうようなことをお願いしたいと思ひます。

私は雑誌記者ですから、反骨精神が旺盛でして、おまわりさんは大きらいです。この大きらいなおまわりさんの権限が強化されるということは、私にとつては非常に神経過敏なんです。しかし、このくらい神経過敏な私にしてみても、やはりこの程度の権限強化はやむを得ない。しかしながら、そのためには、交通に携わる警察官といふものをもつと交通の実態を知つてほしい。少なくとも自動車の免許証については持つてゐる警察官が取り締まつてもいいと思ひます。今の警察官は、よく知りませんが、あまりお持ちになつてゐないやうです。これは、ちよつと水泳を知らない、泳げない人が水泳を指導してゐるやうなものです。こんなばか話はないと思ひます。ですから、そんな中に、まず第一歩として、交通取り締まりの警察官が少なくとも自動車の免許を持つ、あるいは、それと同じくらいの程度の経験と識見を持つようなことを規制していただきたいと思ひます。そうしないと、われわれしよつちやういじめられます。先ほどこちらのお二方の参考人がおつしやつたように、全くいじめるのじやない、必す警察官といふもののモラルの向上、識見の向上をお願いしたいと思ひます。

もう一つは、この条文が長つたらしくてわかりにくいと思ひます。これは、法律といふのはそういうものだそうである、わかりよく書くものぢやないのだ、さうですが、それにしても、わかりにくいと思ひます。人殺しとかどろぼうとかいふことは、法律を知らなくても、私もそんなに簡単に人などを殺せ

るものじゃない。これははつきり申し上げます。しかし、交通法規というのは、知らない人を殺します。この点が普通の法律と違ふところなんです。

普通の法律は、知らなくても人を殺しませんが、交通法規は、知らない人殺しをするものです。それがこんな長つたらしいわかりにくい条文だったから、これを読んでる間に大抵車はぶつかってしまふんです。そういう点で、法律は、これはやむを得ませんけれども、われわれ運転者にわかりやすいガイド・ブックというのでしうか、そういうものを作つていただきたいと思ひます。実際この法律を頭の中に全部入れて運転したら、たちまちぶつかると思ひます。その点で、警察官のモラルの向上及び免許証を持つ、それから、これに付随して、もっとわかりやすい、運転者に必要なら、法律はめんどうくさくてもいいですから、わかりやすい解説書をつけていただきたくしていただきたい。この二つをお願いできるならば、私はこの法案に大賛成いたします。この二つがお願いできないならば、大体賛成いたします。

○委員長(新谷實三郎君) ありがとうございます。

○委員長(新谷實三郎君) 最後に、豊原参考人にお願ひいたします。

○参考人(豊原恒男君) 私は、今までの参考人の方々と違ひまして、心理学という学問から、長らく交通問題を研究してきたものでございますが、今までの皆さんの御意見で、私の言いたいことはだいたい出てしまひまして、それ違つたことも申し上げるわけじゃない

でございますが、特に心理学の見地から少し付け加えて申し上げたいと思ひます。

まず、このたびの道路交通法は、私は、長所としては、たしかに従来交通事故の原因とか交通の円滑化を欠くためのいろいろな原因を分析なさつて、それを何とか法律にしたいという努力を非常になさつて作られたものだといふことは、拝見しまして感じて、そこは一つの進歩であり、長所であると思ひます。進歩ですが、先ほどからたびたびいろいろな方の御意見に出ましたように、この法律だけでそういうことが出来るかという点になります。これはもう非常に不可能なことじゃないか。特に私が最近、ここ数年間感じておりますのは、安全教育が全然日本ではなつていないといふことでございまして、これは、外国をくらんになった方はすぐおわかりだと思ひますが、安全教育が実に徹底して、それとともに、ほかのこういう問題が進められていくといふことでございまして、それで、日本の場合には、多少教科書などに載つておりますけれども、全然安全に関心というものを高めるような、そういう意識も非常に学校教育において乏しいと思ひます。これは、こういう法案がどういふ形で、通るか通らないか知りませんけれども、こういうのをやつていく以上、片一方に安全教育というものを小さいときからやつておかないと、とてもこれはどうにもならぬ問題じゃないかといふふうには私は感じておりますので、それをまづ冒頭に申し上げたいのでございまして、それからもう一つは、こういう法案に伴つて、やはりこれが生きたものにな

るか死んだものになるかといふことは、こういう日本のような狭い国で、だんだん道路状態が悪くなつて参りますときに、やたらに道路を作るという

ことは不可能でございまして、人間の行動に合ったような道路構造とか、標識の構造とか、こういうものをと改善する努力というものが片一方にない、こういう法案を折角作つても、それが生きないのじゃないかといふふうに思ひます。近ごろ皆さん方もそこらで聞かれます。近ごろ皆さん方も、人間工学という言葉がございまして、これは、人間の持つております医学的、心理学的な特徴を考へて、そして道路の改善とか、標識の改善とか、車の改善とか、そういうものへ進んでいく研究がだいたいよその国では行なわれておるのでありますが、日本では、技術屋さんがただそういうことをやり、医者は医者で勝手なことをやつておる。心理学者は心理学者で勝手なことをやつておる。こういうふうな、ばらばらにいろいろなことが考へられておりました、これが統一されたい一つの横の連絡を持つて進められるといふことが非常に日本では少ないのであります。それで、こういう問題をやはり片一方にどこかで首頭をとつて、進めたい、こういう法案、折角いいアイデアはあつても、實際活用できないといふことになるおそれがあるのではないかと、いふふうには感じます。先ほどから参考人のいろいろな方々の、この法案だけではなかなか期待したことが得られないのではないかと、いふお話を私は非常に一致したことになるのじゃないかといふふうに感じます。

同時に、今度法案の内容について少し感じたことを申し上げさせていただきますと、さつき申しましたように、大へん御努力なさつて作つたようであるのですが、まず、どこから始めてもよろしうございまして、けれども、罰規定というふうなものが先ほどからと

きどきお話に出ておりますが、運転手を雇つておる人、会社の方の問題から申しますと、これは、私もいろいろ労働管理状態を調べてみたのでございまして、たしかにこれで規定しなければならぬ、そういうことが事実存在すると私は言えると思ひます。が、ほんとうにそれをどうやって取り締まるのか。労働管理状態が悪いのをどうやるのか。たとえば、タクシー運転手が二十四時間働いて、実際は八時間くらいのものであります。そういう場合に、そういうしやいけんないと言つても、現実にそれは、運転者もそれではお金がもらえないので困る、経営者の方も、それはだめなんだ、こつて言つてきて、そうしてこの労働の強化はいけないという法律を作つても、そういう、実際どういふふうに行なわれていくの、だらうかといふことが、私どもから考えますといふと、わからぬことではございまして、特に過労といふふうな言葉が、このごろ使われておりますが、過労といふふうな言葉を学問的に判断しようといふことは、これは非常にむずかしいこととて、御存じのように、疲労の研究といふものは、百年以上医学も心理学もやつておることではございまして、その疲労測定といふものは、そう簡単なものではないのでございまして、お酒を

飲んでゐるときは分量をはかるみたいな、そんな簡単にいくことではないのでございまして、過労しているかどうかという基準といふものは、どうやって

一体きめるの、だらうかといふふうなことが、私どもから言ひますと、ずいぶん理想は確かにいいのであります。過労して運転しやいけないといふことは確かなのでございまして、それを一体どうやって発見するかといふ問題は、どういふふうにお考えになつて、こういうふうな文章、取り締まりが出てきたんだらうかと……。ただ精神をうたつたのであれば賛成でございまして、けれども、実際にどうするの、だらうかといふ問題、まあそういうふうな、一つ先ほどお話の中のを申し上げますと、この問題の中に、この運転免許の問題に關しまして、適性検査をやるといふことがあつておりますが、これも、適性検査はまあ私どもの商売柄のこととて、ございまして、けつこうなことだと思ひます。が、一体この適性検査をだれがやるの、だらうか。皆様方御存じないかと思ひます。から申し上げますが、いろいろな適性検査の中で、近年の私どもの学会での発表の中で重要な事項は、昔のような、動作が機敏とか、目がよく見えるとか、そういう問題よりも、性格に重要な問題があるといふことが発見されておるのであります。それで、適性といひましても、この重点は性格にあるのでございまして、この運転手の性格といふものをいかにしてしうとが発見するかといふ問題なんぞでございまして、これを普通の方がやられるといふことは、非常に危険な問題でありまし

て、こういうことをやる以上は、警察官でありますか、そういう担当の方を十分に訓練して、そしてその人の性格をその見誤つたりなんかしないようにしていただかないと、かえって弊害はあつても利益はないということ、私は大へん学問的に心配するのでございまして、普通まあ国鉄とか防衛庁とかいうところでは、そういう適性検査などをやる場合には、担当官を十分に数カ月訓練いたしまして、そして各所に配置してやるわけにございまして、そういうふうな点などを十分配慮していただくやらないと、逆に私もまた迷惑をこうむることになります、適性検査などをやったらけれどもだめだったとか、いろいろなことが出てくるので、この点は、やるならよくお考えになつてやつていただきたいということにございまして。

それから、運転免許に關しまして、年令の問題がございまして、普通免許を十六才まで下げようかというふうなことがあるのでございまして、私は、この日本の現状から見まして、引き下げることは不賛成でありまして、高い方がいいと思ひます。もちろん、個人個人を考えると、若い人でも完全な運転をなさる人もあるし、年寄りでもあふない運転をなさる人はあります、一がいに言えないことではあります、ティーン・エージャーの青年心理学的な考察からいいますと、これは当然不安定なことを考えなくちゃいけません、現状、オート三輪とかオートバイとか、ああいうものを走らせている年令の方の中には、ティーン・エージャーが非常に多いということです、それで、ティーン・エージャーがすべ

て私はいかぬとは言いませんけれども、ティーン・エージャーというものの一般的な特質から同じ問題を考えますと、私は、もし失業問題その他の問題がないのであれば、年令はあまり下げない方が、運転などをやる人にはいいんじゃないかというふうな考へておるわけで、現に昨年一年間アメリカで見たりまして、アメリカでは、現在ティーン・エージャーの事故が、やはり日本と同じように、非常に多いのであります。そうしてこれの対策についても、警察関係、学校関係その他社会団体も、ティーン・エージャーの自動車事故をどうにかして防ごう、このままふえていったらえらいことになるというところで、アメリカ自身が非常に悩んでおることでございまして、その際に、日本が年令を下げるということは、ちょっとどうかというふうには私は感じております。

それから、標識の問題なんかに関連する問題であります、この法規の中には、何か交通安全を妨害するようない意味のいろいろな工作物を設けるといけませんというふうなことを書いた条項がございまして、広告という場合は、この中でどういふ扱いになるのか、私よくわからないうです。二、三回読んでみたのですが、広告がどういふふうな扱われるのかというところはよくわからないのですが、日本の広告、標識のうしろにたくさんバックになって存在していることは事実でございまして、そういう点から、重要な標識が往々にして見にくいということが非常にございまして、できるならば、ある重要な標識のバックになる一区域だけは、何かそういうことをもう少し取り

よりに思ふのであります。たとえて申しますと、交差点で、日本の場合です、自動車がストップしてるときに、前の信号が青になつて出ていくように、前の信号が青になつて出ていくように、直角にある方の信号を見て、青にならなくても自分の車を走らす、横を見て走る、こういう交差点が多いわけでありまして、これをいけなないといふことも、見えるのですから、そういうことをやる。ですから、アメリカではカバーをしちやうしている。電燈に筒をつけてしまふから、横から見ても見えない、前からしか見えない。人間にこりしちやいけなない、こりしちやいけなないと言ふよりも、見えないうにしましうから仕方がないのです。そういうふうにして違反をやらないうにする。交差点にある信号が四つとも全部赤のストップ信号になる場合がある。その場合には、中をどう歩いてもいいわけですね。人間が対角線の方に行こうとするときに、今の日本では、一べんにこり行つちやいけなない。こり行つてあ行く、二度ストップをくわなければならぬ。最後にいらいらして。それで、守ろうと思つても守れなくなる。人間を待たせておいて、いらいらすると言つても、無理な話であります。待たせないで、一氣に行つて方法を考えれば、そこに事故もなくなるし、危険もなくなる。アメリカはどのまねをしなくともいい、あしちやいけなないといふことは、あしちやいけなないといふことは、少

べきことを考えないといふことは、少し残念じゃないかというふうな思ひしております、そういう意味で、標識などの作り方とか与え方というふうなものを改善していくことによつて、この法律というものはもう少し楽に運営できるのではないかと、いろいろ感じがいたすわけでありまして。

それから、先ほど第一の参考人の方が、運転免許は相当きびしいといふことで、どうかという御意見もあつたように承つたのであります、私は、ほんとうは、運転免許は、やつぱり外国みたいに簡単な方が望ましいと思ひております、先ほどから申し上げておりました、安全教育の徹底してない国、しかも道路とかその他の条件の悪い国、こういう国々においては、残念ながら運転免許はやはりある程度きつしくしていくほかにない、そういう面がよく出てきた場合には、運転免許の問題もルーズにしてもいいと申しますか、少しゆるやかにしてもいいじゃないか、しかし、現状においては、私はあまりゆるめない方がいいじゃないかというふうな考へております。で、先ほどの参考人の方は、そういうことによつて一休事故が防げるかどうかという疑問を提出なさいましたが、大体事故というものは、一つの原因によつて起こるというものは、まれでございまして、ただ、われわれは主要な原因だけを取り上げまして、こりい原因だと言つておるだけで、副原因がたぶんございまして、それと合はさつて一つの事故になる。これがもう事故の大体本質的な構造でございまして、やはりシラミつぶしに一つ一つあふないものは押えていくという精神を持たないと、私は事故というものは減らないじゃないかというふうな考へております。

で、目下、人に意地悪く免許状をきつ
くするということとはよくないことで
すけれども、ほかに進んだ方法がない現
状では、やはりある程度きつてい
かざるを得ないじゃないかというふう
にまあ考えるわけで、本来きつてし
るということに賛成ではないけれども、
現状ではやむを得ない。従って、この
法規である程度きつていっていること
も、現状ではやむを得ないではない
か、こういうふうに感じております。
と同時に、罰則の方の問題も、少し
ゆるやかにした方がいいんじゃないかとい
うような面も私は感じております。け
れども、現状では、少なくともこの程度
の罰則は私はいじやないか。ただこの
罰則で直る、よくなるというふう
に考へることがどれくらいできるかとい
うことはやはり問題で、やはり安全
教育というものを根本的に与えてお
いた上で、罰則ということがあること
によって意味があるのであって、何も
教えておかないで罰則というものを
だけを作っても、これは片手落ちだ
という感じが私はいたすのでありま
すが、まあ時間もあれですから、一
応私の体験して感じましたことを、こ
れだけ申し上げておきます。

○委員長(新谷實三郎君) ありが
うございました。

○委員長(新谷實三郎君) 以上を
まして、参考人の方々の御意見の御
陳は一応終わりましたのでありますが、
これに対し御質疑のある方は、順次
御意見を願います。

○松永忠二君 今、桶谷さんからも
免許の話が出たわけですが、少し
免許について、やはり参考人の間
で意見の違っている点もあるように
思われます。そこで、やはりお話し
のあったように、大井さんのお話の
現況では、免許については、条件が
整わないというふうなことから、相
当なきびしい規制が必要ではないか
と、そういう面から事故防止をして
いこうという点が必要ではないかとい
うふうに思っています。そういう点に
ついて、桶谷さん、今お話しの出
ておられます点についてどうい
うふうな考えをお持ちでございま
すか。

○松永忠二君 今、桶谷さんからも
免許の話が出たわけですが、少し
免許について、やはり参考人の間
で意見の違っている点もあるように
思われます。そこで、やはりお話し
のあったように、大井さんのお話の
現況では、免許については、条件が
整わないというふうなことから、相
当なきびしい規制が必要ではないか
と、そういう面から事故防止をして
いこうという点が必要ではないかとい
うふうに思っています。そういう点に
ついて、桶谷さん、今お話しの出
ておられます点についてどうい
うふうな考えをお持ちでございま
すか。

見の違っている点もあるように思
います。そこで、やはりお話し
のあったように、大井さんのお話
の現況では、免許については、条件
が整わないというふうなことから、
相当なきびしい規制が必要ではな
いか、と、そういう面から事故防
止をしていこうという点が必要で
はないかというふうに思っています。
そういう点について、桶谷さん、
今お話しの出た点についてどうい
うふうな考えをお持ちでございま
すか。

それからなお、大井さんから、同
じような問題であります。今教習所
で、免許の一部を免除しているわけ
であります。これについては、そのた
めに教習所について相当規制をして
いるわけなんですけれども、教習所
で、それから免許については画一的
な免許の取り扱いをしてもいいよ
うにも私たちが考えるのですが、ル
ーズに免許を与えられて、そのた
めに事故が出てくるという面もあ
る。免許については、免許につ
いては、その教習所でそういう教
習をして、一括的に免許について
は、公安委員会がこれを取り扱
うというところが、現状においては、
やはり事故の発生から考えて、そ
ういふ方法がいいのではないかと
思っています。そういう事例は他
にない。私たちが思っているわけ
であります。やはりどういふところ
で勉強したところが、結果的には、
その能力を決定する試験で均一に
取り扱って、実力があれば免許を
得るというふうなことを行なわれ
ていこうというふうに思っています。
特に自動車についてだけ、こうい
う教習所で免許の一部を与えるよ
うな特典を与えておく必要があるの
かないのかという点について、ど
ういふお考えをお持ちでございま
すか。

○松永忠二君 今、桶谷さんからも
免許の話が出たわけですが、少し
免許について、やはり参考人の間
で意見の違っている点もあるように
思われます。そこで、やはりお話し
のあったように、大井さんのお話の
現況では、免許については、条件が
整わないというふうなことから、相
当なきびしい規制が必要ではないか
と、そういう面から事故防止をして
いこうという点が必要ではないかとい
うふうに思っています。そういう点に
ついて、桶谷さん、今お話しの出
ておられます点についてどうい
うふうな考えをお持ちでございま
すか。

○参考人(桶谷繁雄君) 免許のむ
ずかしい傾向があるのが、それは
少し逆行してはいるけれども、少
し私先ほどいいたわけですが、
その気持は、ほかの参考人の御
意見を伺いまして変わってはおり
ません。ただ問題は、現在のたと
えば東京の道路というものをと
って考えましても、私をして言わ
しめれば、少なくとも皆さんの方
の運転をする人たちのいわゆる
交通エチケットというものを守
る精神があるならば、現在の混
雑はよほど防げるという感じを持
っているわけでありまして、従
って、そういう点から申します
と、免許をむずかしくして、十
分そこいらのいろいろなことを
試験をいたしまして、とつくり
やる方がよろしいという結論に
なるわけでありまして、それで
私、最後の参考人の先生のおし
やりましたことは、しごくごも
つともであると思ひます。従
って、私としては、少なくとも
現在の日本における大都市の
交通状況という点が、やがて
道路その他が改善されるという
ことを見越しまして、ベルギー
のように、免許がほとんど何も
要らないで、すぐ自動車運転
できるようなこと、これが理想
でございます。それによつて、
一応むずかしい形になります
けれども、やむを得ないことか
とも思ひます。

○参考人(大井秀雄君) 免許の
ことについては、大体……
○松永忠二君 ちよつとどうも
あれで

○松永忠二君 ちよつとどうも
あれで

した。豊原さんちよつとお話を
○参考人(豊原恒男君) 今の第
一の参考人の方から、大体同じ
ような御意見になったように思
ひます。今のお尋ねの自動車の
練習所でございますが、あれ
の問題は、その教官がちゃんと
した方であれば、私は与えて
いいではないかと思ひますが、
今ちよつとここに出ましたよ
うに、単にその技術を教える
とか、法律知識を教えるとか
いうのじゃなくて、やはり現
況では、学校では安全教育を
やらないのですから、安全
教育の面をもう少し教官自身
が与えるという気持ちにな
り、そういう職務なんだとい
うふうに、少し強くそういう
点を意識していただくことが
大事だと思ひます。ただ事
実を教えるにいたらないだ
という考え方で、練習場で
教えるというのでは困ると思
ひます。その点については、
何か主客転倒しているという
感じが私にはあります。今度
新たに十四才に引き下げられ
た点が一歩あるわけなんです
けれども、普通自動車の免許
証を与えることはどうかとい
うような議論もあるわけ
です。そういうところの点は、
年令を引き下げておいて、そ
れで違反をすれば、少年法
の方も変えていけばいい
のではないかと、ちよつと主
客転倒しているような感じ
を持っておるわけなんです。
そういう点については、ど
んな御意見を持ってお
られるのでしう。

○参考人(豊原恒男君) 今の少
年法の方の問題は、まさに逆だ
という感じが私にはありますが、
むしろ問題は、

○参考人(豊原恒男君) 今の少
年法の方の問題は、まさに逆だ
という感じが私にはありますが、
むしろ問題は、

で、できるだけ、自動車を自分
で免許を取っていただく、や
つてみたことがあるというよ
うな人が日本にふえることは、
私はいいと思ひます。そ
ういふ経験を積んでないた
めに、通行人の方も非常に
交通道徳を守らないという
ような形になってしま
う場合があります。そういう
意味で、いい教官がおられ
れば、ああいう所は私はい
んじやないかというふう
に思ひます。

○松永忠二君 それからなお、
豊原さんにお聞きしたいので
すが、今、年令を引き下げる
という点については、ど
ういふお話しがあったわけ
なんです。これについて、一
部には、こういうふう
に引き下げたし、現況でも
関係がある。少年法を改
正していったらどうかとい
うような意見があるわけ
なんです。この点につ
いては、何か主客転倒
しているという感じが
私にはあります。今度
新たに十四才に引き下
げられた点が一歩ある
わけなんですけれども、
普通自動車の免許証を
与えることはどうか
というふうな議論も
あるわけなんです。そ
ういふところの点は、
年令を引き下げてお
いて、それで違反を
すれば、少年法の方
も変えていけばいい
のではないかと、ち
よつと主客転倒して
いるような感じが
持っておるわけなん
です。そういう点に
ついては、どんな御
意見を持っておられ
るのでしう。

○松永忠二君 それからなお、
豊原さんにお聞きしたいので
すが、今、年令を引き下げる
という点については、ど
ういふお話しがあったわけ
なんです。これについて、一
部には、こういうふう
に引き下げたし、現況でも
関係がある。少年法を改
正していったらどうかとい
うような意見があるわけ
なんです。この点につ
いては、何か主客転倒
しているという感じが
私にはあります。今度
新たに十四才に引き下
げられた点が一歩ある
わけなんですけれども、
普通自動車の免許証を
与えることはどうか
というふうな議論も
あるわけなんです。そ
ういふところの点は、
年令を引き下げてお
いて、それで違反を
すれば、少年法の方
も変えていけばいい
のではないかと、ち
よつと主客転倒して
いるような感じが
持っておるわけなん
です。そういう点に
ついては、どんな御
意見を持っておられ
るのでしう。

事故の起こらないことに対して問題を持つべきだと思つておりますが、大體交通事故は申しますけれども、私は、ある意味では、現在職業的になつておるタクシー運転手とかトラック運転手ばかりが悪いのではなくて、むしろそういう間を縫っていくオート三輪とか二輪車の若いドライバー、これが私は非常に問題だという感じを持つておるのであります。隠れた事故の原因になつておるうちに私は思ふのでございまして、今そういう下、今度の法規で参りますと、十四才とか十六才という方になつて、十四才と十六才と、こんな自動車なら運転さしてもいいといわんばかりの感じが見えますので、これこそ隠れた大きな事故の原因になるというふうに思ふので、なるべくそんなところにやらせない方がいいんじゃないかと、こんなふうに考へておるわけなんでございまして。

○松永忠二君 石山さんと野々山さんに少しお話を聞かせたいと思ひます。

石山さんから、今、自動車が激増してくるのを制限をするということが不可能であるし、自動車工業の発展のためにもそういうことは望ましくない、こういう点について、私たち、やはり自動車工業をどう伸ばしていくかというところ、交通の安全確保という問題とかね合ひというものが非常にむずかしいというところを感じておるわけですが、これらのことについて、たとえば、今の自動車の中で、非常に種類が多過ぎる、まあ十七種類もあると、こういうことを言つておるわけなんですけれども、こういうふうな車両の規格を制限していく、できるだけ規格を少

なくしていくというふうなことに付いては、私は、やはり将来の交通問題を考へていくある程度の規格が必要ではないかというふうな感じもするわけですが、こういう点について、石山さんはどんなふうにお考えになつておられますか。

それからもう一つ、道路をよくするということには必要だけれども、すぐなかなかに容易にできないというので、そういう点から、今の道路交通法のような改正をするということが必要だと思ふのですが、そこで、道路環境整備という点について、今すぐできるようなものもあるんじゃないかというふうなことは思ふわけなんです。たとえば、今お話の出できておりますのは、車庫なしに自家用車のほとんど登録を認可するとか、あるいは、これは野々山さんにもお話を聞きたいのでありますが、鉄道の踏切とか何かの所に、非常に、全く見通しのきかない所に建物が建てられておる。こういうふうなものについて、何かやはり撤去するといふことの積極的な方法が講ぜられないか。あるいは、ひどい所は、道路の中に電柱が立つたりしてゐる所もある。こういう点については、やはり今の道路環境整備という点について、積極的にむしうやめてもらなければ困るじゃないかという意見も私はあるように思ふのでありますが、こういう点について、御自分でおやりになつておるし、各方面をよくごらんになつておるような方でありまして、こういう点について石山さん並びに野々山さんから少しお話を聞かせていただきたいと思います。

○参考人(石山四郎君) 今、自動車の規格が多過ぎる。あんなにたくさん作らなくてもいいじゃないかというお話、私も全く賛成です。みんな自動車だと思ひます。そう変わりはないと思ひます。その点で、今の規格は非常に多過ぎると思ひます。特に、現行法における免許証の規格はめちゃくちゃだと思ひます。たとえば、小型免許で日本の中型車が運転できる。そのくせジープが運転できません。これは、ジープと日本の今の中型車を比べますと、どっちが大型かよくわからないのです。大きいジープの方が小型です。そのジープを大型の免許で運転して、大きい方の国産の自動車も小型の運転の免許でできるというのはおかしいので、これは、確かに私は日本の今の運転免許証の制度はおかしいと思ひます。そういう点では、おっしゃる通りに、もう少し免許を簡略にすること、それから、自動車の規格をやり直すといふ点は賛成です。しかし、今の新しい道交法では、相当この点が整備されておりました。大体あの程度で私はいいのじゃないか。ただ、先ほど免許証の問題が出ましたが、もつとも免許証の規格を整備した場合には、私は厳重にすべきだと思ひます。今でも一番あぶないのは、小型の四輪車の運転免許、これは相当あぶないのです。中でも、タクシーとかトラックの方は相当専門で、それに商売でいらつしやいますから、うまいのですけれども、自家用車は相当あぶないのです。白い小型、五番のナンバーですが、世の中今なんと言つておるかという、五番の白ナンバーを見ると、犬が逃げると言つております。犬だつてこわいから逃げ

てしまふ。私がアメリカに行きましたときに、女の運転手のあとにつくと言われましてけれども、もう少し私どもは厳重にした方がいいと思ひます。その点では、もつと規格を単純化して、運転免許証の規格は厳重にする方がいいと思ひます。アメリカとかほかの国が非常にやさしいといふことをおっしゃいましたが、私はそうじゃないと思ひます。私は日本で免許証を取つて、三年たつてアメリカに行つて見事失敗、おつこちました。私がばかなせいもありましたが、私がアメリカで取つた免許は、そうやさしかったとは思ひません。

それから、環境の整備はおっしゃる通りで、私は、やむを得ないと、いきなりあきらめてしまひましたけれども、少しあきらめが早いと思ひます。特に交通標識とかの標識が重なりつやつて、わけのわからぬのがたくさんございまして。一番いい例は、一時停止の横に、このごろ見ますと、パーの看板がついておりました。たとえば、一時停止、パー石山、こんな看板は、警察がパーの宣伝を買つて出るといふようなところはありませんから、これは、環境整備はぜひおやりになつた方がいいと思ひます。道路標識なんかも、ずいぶんめちゃくちゃなのがあります。今走つておられますと、軌道内においては何かと何とかならずは通行よろしい、要するに、安全地帯のこつち側ですから、電車の走つておる方を走つておるといふことがありますが、これが大体三行書いてあります。軌道内においては何かと何とかならずは読み終わるのに二十メートルか三十

メートルかかりますが、読み終わると、ちょうど安全標識につつかります。こういうのはおかしいので、私は、やむを得ないという悲観論を申し上げましたが、これを訂正いたしました、道路環境の整備は、今でもできるものがあると思ひます。特におっしゃいました交通標識の整備、まわりの雑多なインシキ標識との区別、こういう点では、仰せの通り、まだやれる点はたくさんあります。この点は、私は少し悲観的に申し上げましたことは訂正いたします。まだやれると思ひます。大体この程度であります。

○参考人(野々山一三君) 車両の規格については今おっしゃる通りで、私も、もつと整理検討しなければならなと思ひます。今、車両の規格は通産省の方でやつておられます。営業の免許は運輸省がやるわけですが、道路の管理は地方機関がやるわけでありまして、従つて、たとえば、大型バスが軒すれすれに通る。これは、一台通ると、あとは全然通れなくなつてしまいます。営業免許は運輸省でありますから、車の大きさは全く無関係になつております。こういう点も、車両法と道交法、それから道路運送事業法、この三つを一体に検討していつて、道路の幅員とかね合ひ、こういうものも、当然いまでも維持できません。これは、道路の安全のみならず、家屋の安全が期し得られないという現状であるのは、これは、皆さんおそろく、東京の都心地は別といたしまして、世田谷とか、ああいう所をごらんになれば、私はおわかりになると思ひますが、これも、車両の大きさ、つまり規格と道

路の幅員、営業免許ということを、一三法かね合の検討を願いたいのであります。

それから、道路整備であります。たといは、この法律によりまして、舗道のない場所では、たしか両側五〇センチであります。これを確保しなければならぬということになっております。人道であります。そこで、それじゃそういうような所では、その五〇センチかメートルか、それだけの幅が確保されている所があるでしようかということをお願いしたのであります。電柱があり、店の箱が出た放しである。自転車は置き放し。一体、これをやっちゃいかぬと書いてあるだけあります。車は警察官が持つていっていいということになっておるけれども、これは、おそらく人間が通行することは不可能な状態が交通難雑区域にある。これをどうして確保されるかということ、これは何も、道路を広くしろという話では金がかかる。いろいろな反対があらましようが、それではなくて、不法な占拠を取り締まる、そして道路の安全を確保するということ、これは、すぐおやりにならないけれども、それは、標識の問題でもありまして、今、たとえば日比谷あたり、それから昭和通あたり、右折禁止とか、左折禁止とか、一ぱいやっておりまして、毎日右折を禁止したり、あるいは左折を禁止したり、毎日標識が違います。運転手はたまたまそこへ入っていくと、そのまま禁止ということになる。あれをあらに毎日のように変わるのをどうしておやりになるかということ、まず取り締まり側でも注意をしてみたい。

しかも、その箇所の標識が、非常に道路の広い所で、片方の端の方に、それも先ほどおっしゃったように、電柱の横つちよに駐車禁止とか、まあ駐車禁止はいいであります。左折禁止とか右折禁止なんかあったって、これは見えることはほとんど困難です。それも、直ぐそのまま罰則にひつかかるというのでありますから、これらも、もう少しはつきりしたものを大きく、わかりやすい所に出来るように、これも、大きな一歩を改善する要素になるんじゃないか。それから、ヨーロッパやアメリカを回りますと、どこでもそうであります。すべて、ほとんどと言つていいくらい、この道は、どちらへ行つたらどこへ行くという標識がある。あれは非常に大きな成果を上げています。これは、私に思ふのであります。

日本は、割合まだロング・ランの旅行者が少ないからいいと思ふのですが、あれがあるならば、相当大幅な円滑化が期せられるというふうに考へるのであります。それから、たとえば、渋谷あたりから青山あるいは六本木あるいは昭和通あたり、これは、夜になれば、ずらつと間断なく自動車が置いてある。これはほとんど白ナンバー、つまり車庫のない自動車がそのまま道路を占拠しておる。夜間は、駐車禁止をいましてない区域だつたらなおさらのこととあります。こういう車庫のないものを免許するということによつて、しかも道路を不法占拠する、不法占拠と言つてはおかしいのであります。つまり駐車をするから、結局、通常運転するものの幅がなくなつてしまふ。こういうことが大きな事故の原因であります。一昨日も私、実は田村町

の角で、自動車の間から女の子が出て参りました。そのまま吹っ飛ばされたという事故を見ましたけれども、これなども、もつとガレージがきちつとしておつたならばという気がするのではありません。アメリカあたりであります。今、今は、新しいビルディングを作れば、そのビルディングの収容力に比例したガレージを自分に持たなければ、建物の許可をしないということになっておるようであります。つまり、建築基準法とガレージの関係というものを、これからできるものに対しては当然おやりになつていいんじゃないか。特に地域を区切つておやりになつていいんじゃないかというふうに思ふのであります。それから、踏切などについても同様のことが言えるんじゃないか。踏切周辺における建物あるいは築堤、そういうものの整備、あるいは踏切信号の再検討というものをおやりになる必要があるんじゃないか。たとえば、踏切地点の何メートル前には、その踏切の状態がわかるというようなことを設備する。特に踏切係員のおらないような場合、そういうものを設備することによつて、たとえば、五十メートル前に完全に踏切が今障害してあるというようなことをお考えになるというのもけつこうであります。それから、ニューヨークでもそうである、あるいはパリでもそうであるが、夜間ではなければトラックを都心に入れない。そうしてたとえば、トラックならトラックの通る道路は、昼間の場合にはどこどこ、どの道路以外には通れないというような、特殊な制限をやつておるのでありますけれども、そういうようなこと

も、道路ができないならば、おやりになるということも必要であります。それから、不思議に私も思ふのでありますけれども、たとえば、有楽町の川の上に新しいハイ・ウェイをお作りになつたけれども、下は店にしてしまふ。何のために道路を上と下に作つたのかわからぬ。シカゴあたりなら、上下三階ぐらいであります。下はトラック、上は緩行地域、その上はロング・ランというふうに区別して、道路計画そのものを、あれだけの金を投じられるような意図があるならば、どうしてそういう計画を作つておやりにならないのか。たとえば、きょうごらんになつたらいいと思ひますけれども、新橋の駅のガードのところあたりは、そのハイ・ウェイに入るために、すぐ左折してハイ・ウェイにそのまま入れればけつこうなものを、わざわざ銀座の土橋のところまで行つて、回つてこつてハイ・ウェイに入りますから、それをまた、左折禁止をあそこまでやつておる。けさは違つたけれども、あしたはまた別、こんな工合にやつておるのであります。あるいは道路の使用計画並びに道路建設計画でも、現におやりになれるところからやるということはどうしても必要じゃないかと思ふ。そのために、今三十三年の四月に衆議院の地方行政委員会でおきめになつたようなああいった決議が全く死文になつてゐる現状を、私はけさも指摘したのであります。新しい道路をお作りになる場合、あるいは道路を整備する場合、議会があるいは道路を決議されておるのに、なぜ片方商店としてしまつて、通れないような道路を作るのか。こういうこと

とを私は私どもはどうしても考へていただかなければいかんし、今やるべきじゃないかと思ふのであります。

○松永忠二君 もう一つ伺ひたいのですが、石山さんと豊原さんに……。今、大井さんと野々山さんの方から、罰則についていろいろ問題を出されたわけですが。罰則が大へんきびしいということについては、いいのではないかと御意見はまあわかるわけですが、御意見は、具体的に、たとえば、その罰則の均衡という問題について御検討いただいておやりな話があつたのか。ばく然と、要するに、その罰則については、現行罰則よりもきびしくする方がいいという御意見なのか。あるいは、今積極的に他の方から、つまり罰則について均衡を失つてゐる点があるんじゃないか、罰則規定についても、運転者や雇用人の責任の度合いというものは違ふのではないかと、いろいろな具体的な御意見もあつたわけなのです。一般的には、罰則について、今よりきびしくすることはいいという御意見なのか、あるいは、具体的に一々お調べいただいて、まあ均衡というやうな問題についてもお考へいただいて、大体この点がそうだとお考へてお考へなにか。この点を一つ、最後にお二人の方にお聞かせをいただきたいと思ひます。

○参考人(石山四郎君) ちょっと、先ほどの付け加へさせていたいただきます。環境整備のすぐできることとして、私はネオン・サインの明滅をやめたいと思ひます。これは、世界中の国でほとんどやつておりません。香港もやつておりません。ネオン・サインが明滅すると、交通信号が非常にま

ざらわしいし、運転者も幻惑するとい
うので、大体今、世界中はネオン・サ
インの明滅を禁止しております。これ
などはすぐできることで、何も費用を
かけずにやれる方法として一つ付け加
えておきます。

それから罰則の方ですが、実は、私
まだやられたことないのですから、
一般論です。これが詳細に検討した結
果ではございまして、大体見た結
果、この程度は、望ましいことではな
いけれども、まあやむを得ないのじや
ないかというざっとした感じですが、
それから、詳細に突っ込まれますと、私
も返答に窮します。ただあの中で、
酔っぱらい運転に対してちょっと一言
あります。私も飲み助ですが、酔っぱ
らい運転は、嚴重に禁止した方が私は
いいと思います。これは、今度ドイツ
へ行ってみても、非常に酔っぱらい
運転に対してはきびしくて、どんな
パーティでも、車を持っている者はほ
んど酒を飲みませんし、アメリカに
おいては、すでに、酔っぱらったら、
電話をかけると、自家用車をタクシ
ーで来て帰って帰ってくれる商売さ
えあります。これは学生のアルバイト
になっておりますが、契約をしてあり
まして、電話をかけると酔っぱらつて
おれはもう運転できないと言いますと、
そのまま来てくれて、酔っぱらいを
しろに乗けて自分の家まで送り歸し
てくれる商売さえてきておりますか
ら、酔っぱらい運転は嚴重に取り締
まった方がいいと思います。自分が飲
み助ですけれども、そう思います。た
だ一つ、酔っぱらいばかりいじめて、
麻薬常習者というのはどうするのだ、
こういう点が入っていないと思いま

す。私は、麻薬の常習者はもつとこわ
いと思います。これは、外国の法律に
はあります。麻薬の常習者はいけない
というのがあります。そういうのがこ
の法律に入っていないのは、少し片手落
ちじゃないかと思ひます。しかし、こ
れは部分論でして、總括的に申します
と、私は、罰則に関しては、自分の感
じで申し上げるだけで、あまりばつと
した、物価指数その他における根拠と
いうものを確として調べておりませ
んから、ですから、感じとして、大体こ
の程度はやむを得ないのじやないか
と、こういうふうに考えております。

○参考人(豊原恒男君) 私の上り
ましたのは、このいただいたパンフ
レットの中に、いろいろなほかの罰則
と比べて、本が一ございまして
が、その中で、交通に關係するよう
なところだけを比べてみたわけ、ほか
の罰則に対して、自動車の關係がど
うかという見方で申し上げたのではな
くて、自動車だけについて罰則の範圍
で考えたものであります。そして当然
これくらいいいんじゃないかなという
うふうに考えたわけなんです、これ
は、従来は軽かったものが、もう少し
重くしていいという、そういう見方だ
と言えはもうなりすすけれども、し
かし、ともかく相当人命というものを
問題にする以上はやむを得ないのだ、
これくらいの罰金はしょうがないとい
うふうにまあ思ひます。ございませ
ん。だ、先ほどちょっと申されました罰
規定なんかの場合に、運転手に一体罰
則を与えるというの、そもそもそう
いうことになるのかおかし。これが
個人の白ナンバーの場合は必要なん
でありますけれども、雇われている運

手の場合は、あくまで労務管理の側の
規制をしつかりすべきであつて、それ
を、衛生管理とか労務管理がよくなつ
て、働かせられている、その運転手に
罰則をするというの、私はちょっと
変じゃないかと思ひます。初めは変だ
と思つたのですが、考えてみれば、雇
われない運転手があるわけ、それ
をどう取り締まるということになれ
ば、やはりあの条文も要るのかな、こ
ういふ条文があるのもやむを得ない
なというふうに考えております。

○基政七君 野々山さんにお尋ねした
のですが、これは、ひょつとして私
の聞き間違ひじゃないかと思ひます
けれども、大体都内では、三百六十キ
ロという制限がございまして、私も
実は運転手さんにいろいろ聞いてみる
のですが、遠距離をやらぬ場合に
は、都内で大体三百六十キロという
は、常識的な線じゃないかというお伺
いをしたことがあるのですが、あなた
の御説明によりまして、そのためにか
えて運転手さんの方に無理が来とい
ふのじやないか。これは、もちろんそ
の走行距離によつて賃金が相当響いて
参りますから、むしろ私は、制限する
ことの方に無理があるのじやないかと
いう感じを持つてゐるわけですが、そ
ういふ意味で、今の制限規定が、東京
都内の今の交通の事情から見て妥当
であるかどうか、その点一つ専門的な
立場からお伺いをいたしたいと思ひま
す。

に遅刻したり、いろいろ業務上支障が
来たりして、通勤者の方にはかなり迷
惑になる場合が私はやはりあると思ひ
ます。そういうような場合に、警官
が適當な処置をとつて、デモを一時中
断さすというふうな場合は、私は当然
な措置じゃないかと思ひます。が、そ
ういふような場合でも、やはり警官の
権限には非常な危険だという御判断を
されてゐるかどうか。

○参考人(野々山一三君) 今の三百六
十五キロの制限は、東京都内におきま
す最高速度を厳守しまして、こまぎれ
運転をやるということに嚴格にいたし
ますならば、私どもの組合の調査に
よりますと、おおむね三百二十キロ
よりいしか走れない。それが實際は三
百六十五というキロになつておる理由
は何か。これは、一つには、かつては無
制限に走つておつたのでありますから、
経営者の側の營業成績という観点、一
つは、労務者の賃金が、実は大体は基
準賃金が五割、あとは水揚げの割合に
よつてする能率給であります。従つ
て、相当以上走らないと賃金が下がる
という根本的な問題があります。そこ
で、三百六十五というものがきめられ
たのは、その両者の兼ね合ひで、特に
経営者側の方からは、むしろもっと長
く走らせたいとの意思があつて、結局
取締當局の側が折れて、三百六十五
というものになつた。一たんなつてみま
すと、三百六十五まで走る方が得だ
というふうになるのであります。そこ
で、どうしても神風タクシというも
のを防止するという観点からできたの
でありますけれども、スピード違反と

いうことが實際問題として行なわれな
ければ、三百六十五は確保できない
し、自分の賃金——水揚げが維持でき
ない、そういう問題があるのであり
ます。従つて、私どもから申し上げ
ますならば、今は、實際問題として十
六時間ないし二十時間走つておるの
であります。あれを一日八時間の三交代
にしてくれということが一つ、それか
ら、その實際の制限速度と作業量とい
うもののが兼ね合ひにおいて、もつと短
縮化すべきじゃないか。その際、労働者
の賃金というものがダウンしないで、
保証されるということが行なわれるべ
きじゃないかということをご主張して
おるのであります。これは、ひとりタ
クシのみならず、トラックの場合で
もそうであります。ものすごい長距離
運転をしておるのであります。しか
も、長距離である場合には、深夜を飛ば
すのであります。非常に危険を冒し
て、しかも、前の方がおっしゃつたよ
うに、非常な過勞な、しかも積載量を
オーバーしたような運転が行なわれ
るのでありますから、この方面について
も、当然の結果として、時間に関する
あるいは距離の制限なり、あるいは乗
務員の交代に関する行政指導なり規則
が當然でなければいけないというふ
うに考えるのであります。

それから、デモの禁止といひますか、
これは、先ほど大阪の方がおっしゃつ
たように、労働組合だから何をやって
もいいという、そういうやばなことは毛
頭考えておるのではありません。交通
の混雑が予想される場合には、許可を
与えなくてもいいというところが警察官
の判断で行なわれる場合に、これは、
一万なり二万なりというデモが行なわ

れた場合に、多少影響するにきまつて
いると思ひます。それだけの分列縦隊
であらうと、あるいは五列縦隊であら
うと、蛇行をしないのであらうと、多
少そのとき通常の日に増して交通量が
ふえるのであります。そのことが、私
は先ほどどういふことを申し上げた
が、もし不幸にして悪用されたならば、
正当な権利を押しやるような結果になれ
ば、立法者の意思に反するんじゃない
か、従つて、これは公安委員会と警察
署長なりの事前協議をするというよう
なこと、あるいは、交通を混乱に陥れ
た事実が発生した場合に、今おっしゃ
るような区切り行進ということが行な
われ、その事実に基づいてやられるべ
きであつて、予見される場合にはやら
れるというようないふ意があるというこ
とについては、これは、ぜひ法律を具
体的に審議される場合に注意をしてお
いていただきたい、こういうことを申
し上げたのであります。

○参考人(楠谷繁雄君) 私、よく東京
大阪の間を往復することがございま
して、そこで痛感いたしましたのは、
この数年米幾分減少の傾向にはある
のでありますけれども、必ずトラッ
クの事故が、少くも二、三台、多くて
七、八台あるわけでありまして、これ
は驚くべきこととございまして、私が通
りますと必ずございまして、というこ
とは、毎日々々東京大阪という短い
距離の中におきまして、そういう事故
が毎日発生しておると考えてよろしい
わけでありまして、その原因がどこにあ
るか、私は存じませんのですけれども、
も、少なくともそれによる自動車の
損、人命の損害はもちろんのこと、い
ろいろな物質的な損害、積んでおりま

す品物、たとえば魚などでありま
す、すぐに腐つてしまふ。そういうふ
うなのを見ておきますと、その目で
もつて外国のハイウェイを走りまし
て、たかだか六百キロくらいのところ
で五、六台のトラックの事故などとい
うものは、どこでも見たことはないの
であります。これは、日本の特殊事情
ではないかとさへ思ふのであります。け
れども、こういうことをできる限り防
止するという方向に、この道路交通法
というところも考えていただけたらいい
のではないかと思ひます。

○委員長(新谷實三郎君) 他に御質疑
はございませんか。——御発言がなけ
れば、この程度にとどめておきたいと
存じます。

終わりに、参考人の方々に一言お礼
を申し上げます。
皆様方には、大へん御多用のところ
を、長時間にわたりまして貴重な御意
見をお述べいただきまして、まことに
ありがたうございました。今後の法案
審査の際に、御意見のありましたところ
を考慮いたしまして、慎重に審議を
いたしていきたく存じております。重
ねて委員一同にかかりましてお礼を申
し上げます。ありがたうございました。
なお、次回は三月九日午後一時よ
り運輸委員会との連合審査会を開催い
たします。

本日は、これにて散会いたします。
午後零時四十六分散会

三月四日本委員会に左の案件を付託さ
れた。
一、地方公営企業法の一部を改正す
る法律案

地方公営企業法の一部を改正する
法律案
地方公営企業法の一部を改正す
る法律

地方公営企業法(昭和二十七年法
律第二百九十二号)の一部を次のよ
うに改正する。

第二条第一項中「これらに附帯する事業を含む。」の下に「以下同じ。」を
加へ、同条同項の表中

水道事業	
工業用水道事業	五十人
工業用水道事業	三十人

の
よ
う
に
改
め
る。

2 前項に定める場合を除くほか、
次条から第六条まで、第四十条から
第四十一条まで及び附則第二項から
附則第四項までの規定(以下
「財務規定等」といふ。)は、地方
公共団体の経営する企業のうち前
項の表の上欄に掲げる事業で、常
時雇用される職員の数がそれぞれ
二十人以上同表の下欄に掲げる数
未満のものに適用する。

3 前二項に定める場合のほか、地
方公共団体は、政令で定める基準
に従ひ、条例で定めるところによ
り、当該地方公共団体の経営する
企業に、この法律の規定の全部又
は一部を適用することができる。
第七条第一項中「置くことができる。
る。」を「置くことができる。なお、水
道事業及び工業用水道事業をあわせ
て経営する場合又は軌道事業、自動
車運送事業及び地方鉄道事業のうち
二以上の事業をあわせて経営する場
合においては、それぞれ当該あわ
せて経営する事業を通じて管理者一
人を置くことを常例とするものとす
る。」に改める。

第二十七條第一項に次のただし書
を加える。
ただし、管理者は、地方公営企
業の業務の執行上必要がある場合
においては、次項の規定により当
該地方公共団体の長が指定した金
融機関に、当該地方公営企業の業
務に係る現金の出納事務の一部を
取り扱わせることができる。
第三十條第二項中「最初に招集さ
れる。」の下に「定例会である」を加
える。
第三十一條中「十日を」「二十日」
に改める。
第三十四條の次に次の一条を加え
る。
(財務規定等が適用される場合の
管理者の権限)
第三十四條の二 第二条第二項又は
第三項の規定により地方公共団体
の経営する企業に財務規定等が適
用される場合においては、管理者
の権限は、当該地方公共団体の長
が行なう。ただし、管理者の権限の
うち当該企業の出納その他の会計
事務及び決算に係るものについては
は、条例で定めるところにより、

その全部又は一部を当該地方公共
団体の出納長又は収入役に任行な
せることができる。

附則

1 この法律は、公布の日から施行
する。ただし、地方公営企業法第
二条の改定規定及び同法第三十四
条の次に一條を加える規定並びに
附則第四項及び附則第五項の規定
は、昭和三十六年四月一日から施
行する。
(財務規定等の適用に関する特例)
2 この法律による改正後の地方公
営企業法第二条第二項の規定によ
り財務規定等の適用を受けること
となる水道事業又は工業用水道事
業で常時雇用される職員の数が三
十人未満のものを経営する地方公
共団体は、条例で定める場合にお
いては、同法同条同項の規定にか
かわらず、昭和三十三年三月三十
一日までの間は、当該事業に財務
規定等を適用しないことができる。
(政令への委任)
3 この法律の施行に関し必要な経
過措置は、政令で定める。
(地方公営企業労働関係法の一部
改正)
4 地方公営企業労働関係法(昭和
十七年法律第二百八十九号)の一
部を次のように改正する。
第三条第一項第七号中「第二条
第二項」を「第二条第三項」に改
め、同号を同項第八号とし、同項
第六号の次に次の一号を加える。
七 工業用水道事業
(地方財政再建促進特別措置法の
一部改正)

5 地方財政再建促進特別措置法
(昭和三十年法律第九十五号)の
一部を次のように改正する。
第二条第二項第一号中「及び同
法同条第二項」を「並びに同法同
条第二項及び第三項」に改める。

三月四日本委員会に左の案件を付託さ
れた。

一、遊興飲食税減免に関する請願
(第五五九号)(第五八二号)

一、電気ガス税撤廃等に関する請願
(第五七〇号)(第五七一号)(第
六〇七号)(第六〇八号)(第六〇
九号)

一、自動車にどのような装置をするの
請願(第五八三号)

一、市町村立全日制高等学校教職員
の退職手当算定基礎動続年限全国
通算に関する請願(第六三五号)

第五五九号 昭和三十五年二月十九
日受理

遊興飲食税減免に関する請願

請願者 東京都中央区一ノ一中

中央卸売市場内全国大衆
飲食税対策協議会内
毛利鋼三外九名

紹介議員 内村 清次君

全国大衆飲食税対策協議会は、去る第
十九回国会以来遊興飲食税の免税点引
上げについて運動を続けてきたが、第
三十一国会の参議院地方行政委員会に
おいて、青木自治庁長官から、「昭和
三十五年度において政府案として五百
円免税引上げを提出する」との言明が
あり、又「遊興飲食税免税点は飲食店
について五百円とすることとし、昭和
三十五年度から実施すること」の付帯

昭和三十五年三月十四日印刷

決議もなされたのであるから、(一)普
通飲食と遊興飲食との分離並びに普通
飲食を課税の対象外とすること、(二)
しやし遊興の境界点を五百円とし、五
百円以下を免税とすること、(三)花
代税率との不均衡を是正すること等の
実現を図りたいとの請願。

第五八二号 昭和三十五年二月二十
日受理

遊興飲食税減免に関する請願

請願者 東京都中央区築地一ノ

一中央卸売市場内全国
大衆飲食税対策協議会
内 篠原耕一郎外九名

紹介議員 安井 謙君

この請願の趣旨は、第五五九号と同じ
である。

第五七〇号 昭和三十五年二月十九
日受理

電気ガス税撤廃等に関する請願

請願者 東京都品川区平塚三ノ

七二二東京瓦斯労働組
合在厚支部内 生沼義
雄

紹介議員 田畑 金光君

政府は、昭和三十五年度の予算編成に
あたり、関係方面の国税、地方税にか
かわる減税については、公約以外を見
送ることとされているが、現行税制下
においてガス事業に対する租税の負担
は、他の公益事業に比し著しく加重を
きたしている現状であるから、さき
に衆議院商工委員会会で決議された。
(一)長期低利の政府資金の円滑な供
給、(二)家庭炊事用ガスに対する電
気ガス税の減免、他の公益事業の例に
ならぬ固定資産税及び道路占用料等に

昭和三十五年三月十五日発行

おける優遇措置等がすみやかに実施さ
れ、公益料金の値上げ抑制と租税公課
の減免特に電気ガス消費税の撤廃につ
いて善処せられたいとの請願。

第五七一号 昭和三十五年二月十九
日受理

電気ガス税撤廃等に関する請願

請願者 東京都品川区平塚三ノ

七二二東京瓦斯労働組
合在厚支部内 高橋晴
雄

紹介議員 村尾 重雄君

この請願の趣旨は、第五七〇号と同じ
である。

第六〇七号 昭和三十五年二月二十
三日受理

遊興飲食税減免に関する請願

請願者 東京都中央区築地一ノ

一中央卸売市場内全国
大衆飲食税対策協議会
内 野川浩伸外九名

紹介議員 黒川 武雄君

この請願の趣旨は、第五五九号と同じ
である。

第六〇八号 昭和三十五年二月二十
三日受理

電気ガス税撤廃等に関する請願

請願者 東京都品川区平塚三ノ

七二二東京瓦斯労働組
合在厚支部内 山田扶
美子

紹介議員 山田 節男君

この請願の趣旨は、第五七〇号と同じ
である。

第六〇九号 昭和三十五年二月二十
三日受理

電気ガス税撤廃等に関する請願

請願者 東京都品川区平塚三ノ

七二二東京瓦斯労働組
合在厚支部内 本間三
郎

紹介議員 棚橋 小虎君

この請願の趣旨は、第五七〇号と同じ
である。

第五八三号 昭和三十五年二月二十
日受理

自動車にどのような装置をするの請願

請願者 京都市上京区大宮通出

水上ル清元町 山下善
久外九百一名

紹介議員 井上 清一君

近時自動車工業の急速なる発達に伴
ない、車両の急増及大型化によつて、
道路の損壊がはなはだしく、これが
ため、自動車運行の際に、でい土、汚
水、小石等が飛散し、店舗、住宅等を
汚損し、また、歩行者にも多大の危険
を与えている現状であるから、強制的
に、自動車にどのような装置をするよう
関係法律の改正を図られたいとの請
願。

第六三五号 昭和三十五年二月二十
四日受理

市町村立全日制高等学校教職員の退職
手当算定基礎動続年限全国通算に関す
る請願

請願者 兵庫県姫路市今宿姫路
市立高等学校内 田中
文裕

紹介議員 稲浦 鹿蔵君

全国市町村立高等学校全日課程教職
員の退職手当については、その退職年
金と同様、退職手当算定の基礎となる
勤続年限を全国通算し、その内容は国
家公務員の退職手当の水準を下回ら

参議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局