

うに考えておられるのか。どうなんですか。

○政府委員(木村行蔵君) 今お話しした点は、まさしく必要だと私たち感じておりまして、すでに現行法のもとにおきましても、警察庁それから通産省、運輸省、消防庁、四者の行政協定と申しますか、申し合わせができておりまして、それらについても、できる限り事前に届出をしてもらって、その届出の場合に、関係都道府県公安委員会が適切な意見をし得るように申し合わせをしております。そういう場合には、時間なり、あるいは通路のコースなり、それについても、現にある程度意見を言っております。先ほど申し上げた予想される改正案によりますと、届出を受けた機関がいろいろ指示をいたす、その場合に、その指示の内容をいたしまして、運搬の日にも、時間、それから通路などについても当然指示をいたすことになりますので、お申し出のお話の点については、十分カバー

し得るのではないかと思っています。

○松澤兼人君 今、鈴木君からいろいろお話があったのですけれども、問題は、そういうふうに危険物類の運搬取り締まりというものが改正されるならば、その関連においてこの道路交通法が改正、修正される、今審議中ですから、別個に改正法律案を出すことはおそらくないと思いますけれども、それがそちらの方の委員会の固まりによって、審議中であるならば、僕らの間で修正案として出すわけですね。その必要があるかないかということです。もちろん、危険物の取り締まり法律の改正案が出れば、それ自身がずっと、危険物の運搬までこういうふうにしな

いという規定ができて、そしてそれを監督、取り締まる権限を持つておるものは、公安委員会とかあるいは警察ということになるでしょう。それだけで、危険物の取り締まり法の改正法律案、それだけで、末端の交通を取り締まって、危険であるかどうかということを見て、その警察官の権限は、特に危険物であるということのために、道路交通の方面から何か規制を加えた方がいいと思つても、道路交通の方は現在のままで、先ほど御説明があつたように、危険物の周囲をいろいろ——車両の整備だとか何とかといつたような、そういうことだけやつていて、直接にはその危険物に対して指示を与えられないような形になつてゐる。一方の法律では、それは警察官であればできるでしょう。そのつながりがもし近い将来のうちに生じてくるということであれば、それを早く固めてもらつて、われわれが審議してゐるうちにその意見をこつちへ入れて、そして現実の危険物に対するものは、そちらの方でこうきまつてくれば、こちらの方は多少なお手直ししなければならぬのじゃないか、こういう気がするのです。が、そういう点はどうなんですか。

○政府委員(柏村信雄君) この火薬類につきましても、もちろん、この道交法というものは、この限りにおいて適用されるわけですが、申せば、この道交法は一般法でございます。火薬類取締法にも火薬類の運搬について規定することになっておりますので、これが特別法の関係で、並行して適用される。従つて、火薬類については、より強い制約を受けるという

ことになるわけでございます。火薬類取締法の改正があつたために道交法にまで手を加えなければならぬということには相ならぬと存するわけでございます。

○松澤兼人君 長官がそうおっしゃる通りに、そちらの方で権限が警察官に与えられるということになるでしょう。なりましますから、それはそれでよろしいということなら、それでいいのです。しかし、鈴木君が心配すること、やはり道路交通法の面から見て、やはりこちらの方の改正に対処して、そのつながりを持った方がいいのじゃないか、あるいは持つべきじゃないかという、そういう意見は、われわれとしても同じなんです。こちらの火薬類の取り締まりだけで済ませない問題が将来起こってくるのじゃないかというふうに危惧するのです。長官は、絶対にそういう関係はありません、こつちは一般法、向こうは向こうということであらば、それでいいのです。何か起こつてはしないかというのを考えてゐるのです。

○政府委員(柏村信雄君) その点は、先ほど申し上げましたように、一般法と特別法というやうな関係に相なると存じますので、運用上の支障というものは起こらないように私は理解しておるわけでございます。

○松澤兼人君 もう一つ、そうおっしゃいます、先ほどお話のありましたように、運搬の日時あるいは経路、そういうものは、火薬などの取り締まり法によつて公安委員会が指示することができ、しかし、それは指示することとでは、より強い制約を受けるという警察官がどういふふうに見るかとい

うことですね。これは、何か指示の書類を持つてゐるのでしょいか。持つてゐるから、こゝろ道を通りなさいというやつを、時間を早く行くために、迂回路を通らないで直線コースで行く。そこでつかまつたとすれば、書類を見せなさいと言つて書類を見て、道が違ふじゃないかといふことがわかるわけですけれども、しかしそれは、一方道路交通法の方でも、何かその程度のものは規制しておく方がやりやすいのじゃないかと思ふのです。こゝろ心配があるのです。

○政府委員(木村行蔵君) ただいま長官が申されましたように、やはり道交法の特別法として、火薬類の運搬に關しては、火薬類取締法の改正で確保してゐる。その場合に、ただいま御心配の、実際に街路上で、道路上でしっかりとそれを確保できるかという問題であります。この問題につきましても、公安委員会が指示いたします場合に、その指示した内容を運搬証明書に記載することになっております。運搬証明書に、どういふ指示をしたか、どこを通らなければならぬか、また何時ごろ通つたらいいかといふやうな、そういう一連の指示内容を記載することになっております。それが運搬証明書に記載される。先ほど申し上げました、今度の改正法案で、道路路上における火薬類の災害発生による危険を防止するために特に必要なときには、警察官が火薬類運搬車両を停止させまして、その停止と同時に運搬証明書の呈示を求める。そしてその証明書を書かれておるところのいゝゆる運搬の技術上の基準なり、あるいは先ほど申し上げた指示の内容なり、これに合つてゐるか

どうかといふことを検査して、もしその内容に合つていないという場合には、それに合うやうにまた必要な指示をせよという、場合によつては、これは危険だといふことで、運搬をしないやうに適當な措置ができるかと思ふのであります。

○松澤兼人君 そうすると、危険物取り締まりの改正法律案の中で、危険物を運搬する場合には、公安委員会の指示する書類を持つていなければならぬ。で、途中において——途中という言葉は法律的な言葉じゃないですけれども、警察官が呈示を求めた場合には、出さなければならぬといふやうに、そちら側には規定があるわけですね。それで、その関係において、少なくとも道路交通法の中では、危険物を運搬する場合には、公安委員会の出した運搬指示書のようなものを持つていなければならぬといふぐらゐのことは、道交法でも規定ができるんじゃないかと思ふんですけれども、その必要はありますせんか。

○政府委員(木村行蔵君) 火薬類取締法で、火薬類を運搬する場合には運搬証明書を携帯しなければならぬ、こゝろ法的な義務を課しております。それに対して、また街路上で警察官がその内容を確認するといふことになつておりますので、一応道交法の特別法としてその点で十分かと思ふのです。まあダブつて道交法に規定しなくてもよいのではないかといふふうに思ひます。

○鈴木壽君 こまゝのことですが、公安委員会から出た時間なりあるいはコースなり、そういうやうな指示を受け、今のお話では、そういう書類を

持つていく、それで、そういうものが、運搬の業者なり、あるいは運転者に対してそういうものが出たということ現場の交通のこゝろに關係しておる警官の方に知らせておくといふやうな方法は講ずるんですか、講じないんですか。

○政府委員(木村行蔵君) これは、届出を受ける際に指示しますし、その内容もわかつております。従ひまして、沿道の関係都道府県公安委員会に内容を通報いたすことになつてゐます。できる限り街頭における警察官が事前にわかるやうにいたしたいと思つております。

○鈴木壽君 それは、これから今度新しく改正されるものによつて、そういうものを現場の警官にもはつきりつかませるやうな方法を講ずる、こゝろのことなんですか。

○政府委員(柏村信雄君) 現行法におきましても、知事が公安委員会に通報することになつておるわけでございますが、これが、先ほど保安局長が申し上げましたように、むしろ非常におくられて、事故になる場合が多い。今度は、公安委員会が事前にその届出についてタッチするわけでございますので、すみやかな方法で連絡をとり得ることになると思ひます。その指示の内容等についてもこれを連絡する。それならば、沿道の警察官といふものにはこれがはつきります。ところが、そういうことが、沿道以外の警察官については、そういう連絡はあつたから、あるいは危険なものがあれば、これは怪しいといふことも相ならぬかと思ひます。事前によく徹底するやうに今後は

制度的にも相なるわけでありまして、そういうことを徹底するように指導にも努めて参りたいと思存します。

○鈴木壽君 それは制度的に、たとえば、そういうふうにしなればならぬというふうなことをはっきり明文化しておやりになるというのですか。ただ運用の面でおやりになるというのですか。

○政府委員(木村行蔵君) 現行法におきましては、知事が届出を受けることになっておりますので、知事から各府県に通達いたします。

○鈴木壽君 それは、前から何へんもお話があったように、現行法ではいろいろあるけれども、しかし、事後になるということもあるのだし、それは一応いいのです。ですから、これからあなた方が、火災類取締法、いろいろそういうものの改正なり、あるいはそれに関連するあなた方のお話し合いによって、いろいろ問題をきめていくようにするでしようから、私はこれから問題を聞いていくわけですから、そういうものを、今のあなた方の考え方からすると、はつきり規定づけて明文化した形でやっていくというのか。あるいはただ、公安委員会が承知しているから、できるだけ沿道の警官の人たちに周知の方法をとろう、こういう一つの方法でいくのか。その辺……

○政府委員(木村行蔵君) 制度的にそういうふうなことをしたいと思っております。

○委員長(新谷實三郎君) 道路交通法案に対する質疑は一応中断いたしますが、石原国務大臣から、地方公営企業法の一部を改正する法律案につきま

て、提案理由の説明を聴取したいと思存します。

○国務大臣(石原幹市郎君) ただいま議題となりました地方公営企業法の一部を改正する法律案につきまして、その提案の理由及び内容の概要を御説明申し上げます。

地方公共団体が経営いたしております企業は、水道事業、交通事業、電気事業その他数多くありますが、これら公営企業のうち比較的規模の大きいものには、地方公営企業法が適用されて

いるのであります。その団体数は漸次増加しつつあり、成果は見るべきものが少なくないのであります。現在この法律の適用団体の数は、水道事業百三十九を初めとして合計三百十四で、昭和三十三年度の決算状況は、総収益九百八十三億円、総費用九百二十五億円、差引損益計算上は五十八億円の黒字となっており、同年度末における資産総額は四千四百五十六億円、職員数は十万人をこえております。このほか、水道事業、交通事業、電気事業及びガス事業で、同法の適用を受けない公営企業の総数は約八百に達して

おります。

地方住民の福祉を向上させるためには、今後ますます各種の公営企業の普及拡充をはかる必要があるものであります。その一段の発展が期待される健全な発展を期するには、企業の適正かつ能率的な運営を確保することが肝要であります。これがためには、これまで地方公営企業法の適用を受けな

い企業についても、企業会計方式による財務制度の採用をはかることが適当と考えられますとともに、公営企業運

営の実態にかんがみ、若干規定を整備する必要があるため、この法律案を提出いたしました次第であります。

次に、この法律案の内容について、その概要を御説明申し上げます。

第一は、地方公営企業法の適用を受ける事業のうち、従来水道事業の中に含まれていた工業用水道を独立の事業とし、常時雇用される職員の数が三十人以上のものにこの法律の規定を適用しようとするものであります。工業用水道事業は、現在まで地方公営企業法上は独立の事業とせず、水道事業に含めて扱って参つたのであります。その発展は著しいものがあるのであります。この際その経営の適正化を期するために、工業用水道事業を独立の事業として地方公営企業法を適用することにしたのであります。

第二は、地方公共団体の経営する水道事業、工業用水道事業、軌道事業、自動車運送事業、地方鉄道事業、電気事業及びガス事業で、これまで地方公営企業法の規定が適用されな

い一定規模未満のものうち常時雇用される職員の数が二十人以上のものについて、地方公営企業法の規定のうち企業会計方式による財務に関する規定等を適用しようとするものであります。

従来これらの事業については、たとえば、水道事業は常時雇用される職員数五十人以上軌道事業は百人以上というように、一定規模以上のものに地方公営企業法の規定の全部を適用し、他は地方公共団体の条例によって規定の全部または一部を適用することができるとされておりました。

しかしながら、これらの事業は、その性格から見て、漸進的に地方公営企業法

の適用を受けることが適当であると考えられるのであります。

従って、従来、地方公共団体の条例で同法の規定を適用することができるところとしておりましたものうち、企業会計処理の実施が適当であると考えられる中規模程度の企業に対しても、この法律の規定のうち企業会計方式による財務規定等を適用して、複式簿記による会計方式をとることとし、もつて、資産の把握を容易ならしめるとともに、経営状況を明らかにする等、企業の合理的、かつ、能率的な運営を助長しようとするものであります。

第三は、地方公営企業を経営する地方公共団体には、各事業ごとに管理者を置く建前とされておりましたが、水道事業及び工業用水道事業をあわせて経営する場合または軌道、自動車運送及び地方鉄道の交通事業のうち二以上の事業をあわせて経営する場合には、事業の類似性にもかんがみ、組織をなるべく簡素にするために、特別の事情のない限り、一人の管理者を置くことを建前としようとするものであります。

以上のほか、公営企業運営の現況をも考え、財務に関する規定に若干所要の改正を加えようとするものであります。

なお、この法律の施行期日につきましては、従来の官公庁会計方式による財務制度を、企業会計方式による財務制度に切りかえることとなりますため、準備期間を必要といたしますので、事業規模に応じて昭和三十六年四月一日から三十七年四月一日までの間に改正法が適用されるように所要の調整を加えることといたしました。

以上、地方公営企業法の一部を改正

する法律案について、その提案の理由及び内容の概要を御説明いたしました。何とぞ慎重御審議の上、すみやかに御可決あらんことをお願い申し上げます。

○委員長(新谷實三郎君) 本案に対する質疑は後日に譲ることといたします。

○委員長(新谷實三郎君) 再び道路交通法案について質疑を続行いたしました。ちよつと速記をやめて下さい。

○委員長(新谷實三郎君) 速記を始め下さい。

○占部秀男君 まことに申しわけありませんが、一つ、実は、一昨日の新聞に、石原長官の談話というの、話というの、そういう形でILOの例の八十七号の批准に関連して、地方公務員法の改正の具体案を十一月一日の閣議までに作つてこれを出す、こういうふうな新聞報道がなされておるのですから、そのことに関連して、三点だけ簡結に一つ御質問いたしますが、第一は、明日の閣議に地公法の改正の具体的な方針を出すのか出さないのか、それが一点。第二点は、この話の中にもちよつと触れておるようであります。自治庁の考え方としては、やはりこの際、ILOの八十七号の批准をするならば、地方公務員にもはつきりと同条約の適用をさせるという点を明確にやはり出していくべきではないかと、大臣もそういうふうな考えのように思われるのですが、そういう点について一つと、それからもう一つは、地公法の改正の場合に、談話の中にもありました専従問題について、昨年の臨時国会で

第二部 地方行政委員会会議録第八号 昭和三十五年三月十日 【参議院】

五

したか、藤井行政局長にこの問題についていろいろ御質問をいたしたのでありますが、やはり休職という事は、これはもちろん、地公法を改正すればあるいはできるかもしれせんけれども、いづれにしても、休職ということ自体が、これはもう現状の職員の既得権の上からいって、非常に既得権を侵害するような形になるし、現状でも、県市町村の場合でも、何らかの問題についてはトラブルというのは起こつてないわけでありまして、従つて、そういうようなことのないように一つしていただきたい。こういうような考え方から、長官に一つ御意見といひますか、方針をお伺いしたいと思ひます。簡潔で結構です。

○国務大臣(石原幹市郎君) これは、この前の火曜日の閣議の際に、労働大臣から、ILO条約第八十七号を批准した場合に、国内法にどういふ関係があるかといふことで、ここに先生の担当である公労法、地公労法に対する労働省としての考え方の披露があつたわけでございます。それは関係するところも多いので、一応参考聞いておくといふことで、それが了解されたわけでも承認されたわけでもない。聞いておくといふことで、その際、やはりILO条約を批准すれば当然公務員にも、公務員といふと、国家公務員、地方公務員でございますが、公務員にも関係してくるのじゃないかといふことで、公務員に対する、国家公務員、地方公務員に対する考え方については次の閣議まで、つまり明日の閣議までに労働省としての考え方を一つ出してみよう、こういうことになっておるのがあります。

そこで、昨日、一昨日ですかの新聞のことでありますが、閣議のあとで、記者会見の際にいろいろ質問があつたわけでございます。専従撤廃、全廃についてはどうかとか、いろいろありますから、一応われわれが考えておるような片りんをちょっと述べたのがあつたという記事になっておるわけでございますが、そこで、明日の閣議に地方公務員法に対する改正案とか、それを出すとか出さぬとか、そんな段階ではございせん。労働大臣が意見を出しますから、それに対して自治庁として、地方公務員法に対してどういふ考えを持つかといふことを、一応の見解は言わなければなりませんので、その意味であります。

それから、率直に申し上げますと、昨年の閣議決定でILO条約を批准する了解とか、いろいろあるようでございますが、そのときに、公務員にもILO条約の批准が直ちに適用になるのかどうかといふことについては、みんなはつきりした観念なしに、研究不十分で、あの閣議了解といふか、決定がされておるといふふうに思ひます。率直に言つて、そこで、これを批准すれば、結局公務員にも適用になるだろう。その際には、従来の専従問題であるとか、いろいろの問題について、ことに非職員が組合の役員になるとか、いろいろの問題がありますから、これは公務員制度として非常な変革でありますから、そういうことについて十分研究しなければならぬのであらうと思ひますが、私個人なりあるいは自治庁として、いろいろの考え方は持つておりますけれども、これを本席でどういふかといふのもどうかと思ひます。そういう経過であります。

○占部秀男君 わかりました。この問題は、あとでまたお聞きしたいのでありますが、ただ、今度の国会にILOの批准があつたとしても、即そのまゝ地公労法の改正の問題を今度の国会で間に合わせるという問題ではないわけでありませんか。その点はいかがですか。

○国務大臣(石原幹市郎君) それは、非常に微妙な問題であります。ILO条約を批准するについては国内法を整備しなければならぬといふような建前から、公労法、地公労法の改正をしなければならぬといふかといふことが問題です。国内法の整備では、国家公務員法も地方公務員法も、もし改正する点があれば、改正しなければならぬのじゃないかといふ意見も一部にはあるわけでございますから、そういうことで、公務員法の研究がされております。こういうことです。

○占部秀男君 どうもありがとうございます。

○鈴木壽君 時間がありませんから簡単に。国鉄の道路局の方にお聞きしたいと思ひますが、交通事故の中で、踏切に關しての事故といふものは相当の件数があります。また、起こつた事故そのものは、大体において非常にひどい事故になつておるようでございます。特に、ために人命を失ふといふようなことがずいぶんあつたわけでございますが、道路の通行の安全といふようなものについていろいろ考えます場合に、やはりこの踏切の問題といふものを当然考えていかなければならぬと思ひます。ただ、踏切事故の原因をいろいろ統計等によつて見ますと、その大部分は通行者の側の不注意といふようなことで占められておるようでございますが、しかし、中には、踏切の構造といひますか、あるいは施設といひますか、そういうものに今後改善をしなければならぬもの、改善していくことによつてそういう事故が防げるようなものも相当あるのじゃないかと思ひます。現在の踏切について、これは国鉄だけが、私鉄の問題もありまして、その対策をどのようにお考えになつておられますか。それを建設省の側と国鉄の側から、両方からまず最初にお伺いしたいと思ひます。

○説明員(前田光嘉君) 最近交通の高速化に伴ひまして、特に踏切における事故が多いことは、われわれも十分承知をしております。現在鉄道と道路と平面交差をしておる箇所を調べてみますと、道路法の道路その他一般の道路を含めまして、全国に七万カ所ございします。こういうふうにたくさんある踏切箇所がございします。この平面交差を撤除いたしましたことはまことに遺憾なのでありますが、この平面交差踏切を立体交差にする、あるいは踏切をなくするといふことによりまして事故を防止することが最も必要とされておりますので、建設省におきましては、道路整備五カ年計画におきましては一定の基準を設けまして、交通量及び踏切遮断時間等を考慮して、特に緊急に改善をすべき平面交差につきまして、この五カ年計画で約三百六十カ所、事業費で三百四十億円をかけまして、この予算によりまして、とりあえず主要幹線道路につきましてある程度の踏切対策を講じたいと思つております。この踏切施設を立体交差にすることにしまして、相当交通のひんばんな箇所における立体交差ができますれば、それによりまして相当程度の交通量の緩和ができると思ひます。

○説明員(石原米彦君) 国鉄の立場から、ただいまの御質問にお答を申し上げます。踏切事故は、自動車の増加とともに年々非常に激増いたしておりまして、私も鉄道の運転保安から見まして、一番頭痛の種にいたしている次第でございます。数字をこく大ざっぱに申し上げますと、昨年度の実績で、一日平均七件の踏切事故が起つております。つまり自動車と一ほとんど自動車でございますが、自動車と列車とがぶつかつております。別に防護と申しますか、合図をいたしまして、列車が一髪と止つた、ぶつかりはしなかつたといふのが、これまたちやうど一日七件の割合で起つております。そのために犠牲になられる方が、一日平均で二人ずつなくなつております。それからそのために、踏切でぶつかりましたために今度鉄道の脱線が起ります

のが、大体十日に一ぺんぐらいの割合で起こっております。従いまして、鉄道の事故は、全体として戦前より非常に少ない程度に減っておりますが、踏切事故だけは、戦前より非常にふえておりました。しかもこれは、一年の例外もなしに年々ふえておまして、量の増加と、質も重大なものがだんだん起こっております。私も心配いたしております。

次の防止の問題でございますが、防止につきましては、交通の取り締まりの方の問題と、それから設備の問題と、大づかみに二方向に分かれるかと思っております。この道路の交通取締法の方の点で申しますと、たゞいま鈴木先生から御指摘がございまして、たゞに、事故の原因の九〇％までは通行される側の不注意が問題でございまして、しかもまた、その大部分は直前横断と申しまして、列車が来るときに出会いがしらに飛び込んで来る、あるいは列車のあります横つ腹にぶつける者もおりますが、そういう状態でございまして、これはたゞいま御審議の道路交通法の問題になります。この点につきましては、前の道路交通取締法に比較いたしまして、このたびの道路交通法の改正条文は、踏切における交通者の注意、責任という問題につきまして非常に明確に改正されまして、まことにけっこうなことだと存じます。

次に、設備の問題でございますが、設備につきましては、建設省あるいは地方道路管理者の方々と御協議いたしまして、年々、特にここ三三年は力を入れて、踏切設備の改善あるいは立体交差化ということに尽くしております。

て、昭和三十三年から三十四年までの三年間につきまして申しますと、立体交差化に国鉄といたしまして八億四千万円、総工費は、概算三十二億円になっております。これは、御協議といたしまして、これだけ実施いたしております。ただし、三十四年度はまだ決算になっておりませんから、計画を含んでおります。それから、立体交差以外の踏切に對しまして約十八億八千万円、これは、非常に多様な件名のものになっております。例の三種踏切と申しておりますが、踏切にちゃんちゃん鳴る設備をつけるか、ちゃんちゃん鳴る設備だけではないか、最近では、自動的に門扉が半分だけ下がってくる設備を作るとか、あるいは、道がでこぼこで自動車が行きにくい所を直すとか、幅員を直すとか、標識を設けて踏切の所在を明らかにするとか、非常に多様な件名がたぐくまされております。

な、鉄道限りとしたとしても、列車の前照灯を新しくする、前についておりますヘッド・ライトでございまして、これは全動力車につきまして光力を増大いたすことになってまして、特に最近の「こだま」のような高速列車は、二つあるいは三つの前照灯をつけまして、従来のよりはるかに光力の強いものにするというふうなこともいたします。あるいは色の塗り方のごときも、従来は大体よごれの目立たない黒色にしておりましたのを、最近の特急電車、急行の気動車といったようなものは、あるいは特急を引っぱる機関車といったようなものは、グリーン色、赤あるいは派手な青色といったような、いわば軽快色にするとか、あらゆる

手を打ってこれに對処いたしております。なお、伺いますところで、運輸省におかれまして、踏切——鉄道と道路との交通に関する法律も御研究になりまして、あるいは今国会にでも御提案になる機運があるやに伺っておりますが、そういうことになりましたら、いかなる基準で、いかなる設備標準で整備していくべきかというふうなことがはつきりいたしまして、設備面からの踏切の安全保持というものは、はつきりした基礎の上に立つて確立されていくことと存じます。

○鈴木壽君 今、いろいろ現状なりあるいは今後の對策についてお話しありましたが、その一つとして、主として建設省との関係の道路の立体交差の問題ですが、先ほど次長のお話でございまして、五カ年計画で三百六十カ所と申しましたが、どうですか。

○説明員(前田光嘉君) そうです。○鈴木壽君 それから、金額にしまして三百四十億程度でございまして、いよいよ道路あるいは主要地方道というやうな幹線だと思つて、現在考えられております立体交差がどうしても必要だという個所からしまして、これはどの程度の割合になりますか。こういうところはやはりぜひほしいのだから、立体交差にすべきだというふうな観点からいろいろお調べになつていらっしゃるのじゃないかと思つて、この三百六十カ所、大体予想せられます今後の交通量等からしまして、あるいは事故の防止というふうな見地からいたしまして、まあまあだ、というふうにお考えになつておられるのか。そこら辺の事情を一つ……。

○説明員(前田光嘉君) この計画は、実は五カ年計画を立てます場合に、今後五カ年の交通状況あるいは五カ年計画の規模から考えまして一定の基準を設けました。それは、一日の交通量と踏切の遮断時間の相乗積を求めまして、それが二千台時と、こういう数字のところの基準を設ければ、大体この五カ年において、特に今幹線道路において、緊急に整備して立体交差にすべき箇所であるというふうな見解のもとにいたしまして、そういう基準で選んだ箇所が、今申されましたように、三百六十カ所と一応押えておられるわけでありまして、ただ、五カ年の計画でございまして、その後の交通状況が相当変わつてきておられますので、この数字自体で十分であるとか、あるいはどの程度立体交差にすべきであるかというやうな数字は、今申しましたように、全国で数万箇所ございまして、なかなか、どの辺で切るかの問題がございまして、この五カ年計画でこの程度というやうなこれは数字でございまして。

○鈴木壽君 先ほどお話ししましたやうな基準で一応押えてこの箇所だということですが、最近自動車の増加なんかは、ここ数年間ではあまり予想でしかなかったやうな程度の増加の状況じゃないかと思つて、さらに今後この趨勢でいつたらこのくらいというやうな一応のメドはつくかも知れません。場合によつては、そういうわれわれの予想を上回つたことも出てくるのじゃないかというふうにも考えられます。しかし、これは一応お互いの、何といひますか、主観もありまして

から、それはあまりそういうものだけをどうのこうの言つてもしょうがないと思つて、できるだけ私は、交通の安全の立場あるいは流通を円滑にしていこうという立場から、立体交差が望ましいということから、私のみならず、だれでも言うことだと思つて、そこで、五カ年間で三百六十カ所の、しかも金額にして相当、三百四十億という大きな金額にもなつておりますが、現在まで、三十四年度まで、計画年度を踏み出しておられるわけなんです。それが計画通り、見込み通り行なわれておりますか、どうですか。この点、一つ念のために聞いてみたいと思つておられます。

○説明員(前田光嘉君) 三百六十カ所のうち、三十二年、三年、四年度の三カ年でございまして、そのうちの百二十カ所は、大蔵省と運輸省、国鉄あるいは関係方面と大体の話し合いが済んでおりますので、一応五カ年後におきましては、既定計画通りの箇所につきましては完成をしたいと思います。努力をいたしております。

○鈴木壽君 三百六十カ所のうち百二十カ所という、三分の一でございまして、今後三百六十カ所全部計画通りやつていかれる、ぜひこれはやつてもらいたいと思つて、ただ金の問題で、これは、三百四十億というの、国鉄だけの負担になります。それとも国鉄じゃない、建設省のいわゆる道路関係の予算だけでございまして、それとも、あるいはこれの中には国鉄等の何かそういうこともあるものか、そこら辺どうですか。

○説明員(前田光嘉君) これは、その箇所の事業費でございまして、国鉄

の分も入っておるかと思つております、三百四十億と申しますのは。

○鈴木壽君 さつきの運輸局長の御説明の中に、三十二年から三十四年までの間に、立体交差のために八億円ばかり負担をしておられるような、こういうお話がありましたもので、それから、私は、あまりそんなところまで今ここで聞くとは思つていなかったのですが、この三百四十億というもののの中に、計画としてどのような国鉄関係の費用の分担なりそういうものがあるだろうか、念のためにちょっと聞きたかったものであります。

○説明員(柴田元良君) ただいまのお話に関連いたしまして、国鉄側の立体交差の計画について御説明申し上げたいと思ひます。

国鉄が立体交差をいたしたいと考えております箇所は、特に大都市周辺で、しかも非常に交通量の多い踏切、これを対象に考えておるわけでありまして、将来千力所ぐらい国鉄としてはやりたいという計画を持っておりまして、ただし、この費用が総額で約九百億ぐらい要するわけでございます、なかなか実行いたしますのは困難を伴うということでございますが、さしあたり非常に急いで考えております踏切は、同じような性格の箇所で約三十力所でございます。この三十力所につきましては、先ほど建設省から御説明のございました五カ年計画が完成いたしました、この踏切は、国鉄も同様解決をいたす場所でございます、国鉄といたしまして、ぜひ建設省の五カ年計画に合わせて完了をしたいと思つておるわけでございます。先ほど私どもの方の運輸局長から御説明申し上げ

ました費用の問題でございますが、これは、三十一年の十二月に、従来いろいろ問題がございましたけれども、建設省と国鉄におきまして立体交差をいたします場合の費用の負担を協定いたしました、原則といたしまして、平面交差を除いた場合は、国鉄側で三分の一を負担いたします。それから道路側が三分の二。しかし、駅構内などにおきまして、非常に線路が多い、あるいは交通が非常に多い、列車回数も多い、こういう場合におきましては半分、場所によりましては五分の二というものを国鉄が負担をいたしますように協定をいたしたわけでございまして、従いまして、現在建設省と引き続き協議をいたしておるわけでありまして、個々の踏切の場合々々に応じて、この負担の割合が變つて参るわけでありまして、この協定の線に沿った負担をいたしまして今日まで国鉄が完了いたしましたものが、先ほど申しました金額になるわけでございまして、その箇所につきまして、現在までに約四十力所程度というものが、こういう方法によつて立体交差をいたした次第でございます。

○鈴木壽君 立体交差のことは一通りよろしいのでございますが、これは道路局の方で、いわゆる道路改良というような場合、立体交差でなしに、できるだけ踏切をなくしていくというような方向をとつておられると思ひます、その限りにおいて私ども非常にけつこうなことだと思ふのですが、そういう仕事、それから、見通しの悪い踏切の箇所、平面交差の場合に、非常に見通しの悪い場所があつたわけなんです。これは建設省の方でやるべき

か、あるいは国鉄の方でやるべきか、私ちょっとわかりませんがね。たとえば、すぐそこに家があるとか、それから警手があつたの番屋といふものか、建物のために見通しが悪いというような場合も出てきておる、あるいは線路そのものがカーブになつて、どうも見通しがきかないという、あるいは箇所、あるいは立木のために見通しがきかないという、いろいろな場所、いろいろこれはあると思ふのですが、そういうようなもののいわゆる見通しをよくし、そのために事故の発生を防ぐという、そういうことについては、どういふうにおやりになつておるのか、私、どつちが所管なのか、ちょっとわかりません、そのために念のために伺ひたいのですが。

○説明員(柴田元良君) ただいまの先生の御質問につきましては、道路管理側と相談をいたすようにいたしておりますが、現実には、多くの場合、困りますのは鉄道の運輸側の立場にございまして、従来例によりまして、大体国鉄側におきまして竹やぶを切る、あるいは、特に多いのは踏切番舎、そういうものでございまして、こういうものは積極的に取りまして、道路から見ました見通しも改善をするというふうに処理して参つておるわけでございます。

○説明員(前田光壽君) 特定の箇所におきまして、全体の道路改良計画の中に入らない場所につきましても、若干の費用によりまして、その道路交通の支障を除去するの非常に効果があるという所は、局部的に改良いたしまして、道路改良の一種といたしまして採択をして、補助をしておる例もござ

います。踏切につきましては、単に立体交差する以外に、今お話のような、道路の路線を變えることによつて踏切をなくしていくようにすることも、道路改良の一つとして採択しておることもございまして。

○鈴木壽君 今の見通しが悪いということですが、これは、非常に私今までの自分の経験等からしまして、運転者なり歩行者なりの不注意という、いろいろなことも、見通しが悪いために、注意しながらもつという、いろいろなことになりかねない場合がたぶんあるわけ、これはまあ一つ協議をなされまして、そういう面での今後の対策も、ぜひ強く進めていただきたいというふうに、私、一つの要望であります、思うわけなんです、これは、いなかへ行くと、特にこういうのがずいぶんある。もちろん、都市の周辺にもありますが、けれども、いなかへ行くと、ずいぶんこういう問題がある。場合によつては、ちよつと木を切ることによつて、あるいは築堤等の形を變えることによつて相当見通しがよくなると思われ、そしていろいろなところでは運輸者の協会とか交通安全何とかという、ああいうところではいろいろ要望しておつても、なかなか解決がつかないものに、そういう所にまた事故が起るといふこともあります、その点から、これは、先ほど申しましたように、要望というより、格好になると思ひますけれども、ぜひ一つ、事故防止対策の大事な一つの問題じゃないかと思ひますので、今後推進していただきたいと思ふわけなんです。

それから、その踏切の傾向として

は、だんだん無人の踏切が多くなるように感じておるのですが、そうなんですか。国鉄の方では、警報器がかわりに置かれるとかいうようなことはもちろんでありますけれども、だんだん昔のように人が出て、時間々々によつていろいろな指示をしたり、遮断機の扱いをしたりする、いろいろなことがなくなつてきておると思ふのですが、一種とか二種とか三種、四種、いろいろあるようでございまして、こういう問題についての考え方をちよつとお聞きしたいのです。

○説明員(石原米彦君) お答え申し上げます。鉄道の踏切には、人のおりま踏切は、一種と二種と、二つございまして、一種というものは、二十四時間踏切警手がついておる。二種というものは、夜中の交通量の少ないときに踏切警手がおらなくなるのでございまして、第二種の方は、踏切警手のいないときに、遮断機が上げ放しになつて、危険でございますので、これはなるべく減らす方向に進めておる。しかし、一種の方は、やはり重要な踏切につきましては、警手を配置するように計画いたしております。なお、第三種と申しますのは、ちゃんちゃん鳴る踏切でございますが、これを特に整備するように進めておる。さういふ交通量の多いところでは、左側だけ門扉が自動的の下つてくるという、今後は、これを大いに普及させていこうと思つておる。減らすと申しますのは、夜中にいなくなる踏切の方ではなく、方向をとつておるが、昼夜ついて

おりますのは、減らす方針をとっております。

○鈴木壽君　もうちょっと、今まで番屋が、そこに踏切の警手がある。それがなくなると、警報機に変わるといふような点について、それはどうなのですか。なるべくそういふ広い、いろいろの意味で、人間の定員の問題等や、いろいろあつて、そういうものを減らして、警報機の方をふやしていくというのか。何か地方では、番屋を取られて、警報機に変わつていくというのがある。そこに出てきておるようです。そういう点をちょっとお聞きをしたい。

○説明員(石原米彦君)　交通量が非常に多いと、たとへば工場があつたものがなくなるとか、進駐軍の所在していた所が、進駐軍がいなくなつたとかというふうな事情によりまして、廃止をして、今お話しのように、三種踏切に直した所もございまして、逆に交通量がふえて、今まで人のついでに、踏切に人をつけてやつておるものもございまして、交通量によって変えておりますので、だんだん減らしていくという事にはなつておりません。

○鈴木壽君　それから、私の狭い見聞からですが、道路幅と踏切の幅がどうもよくない。これははっきり申し上げると、踏切の幅が狭い。戦後、道路が相当改良せられたにもかかわらず、依然として踏切の付近というものが従来通りだ。こういう問題もあつて、これがまた一つの混雑といひますか、従つてまた、場合によっては事故の発生の一要因にもなりかねないという所があります。こういう点については、国鉄もやはり道路局の方ともいろいろ協議

してやられるべきでしようが、そういうことについて、現在やつてこられた、あるいはこれからおやりになろうとする点、これは一つ双方からお聞かせを願ひたいと思ひます。

○説明員(柴田元良君)　踏切の幅が道路の幅と違ひます。ケースは、踏切の方が狭い場合、それから踏切の方が広いという場合もございしますが、今先生のお話は、踏切の幅が狭い場合だと思ひますが、この問題につきましては、しばしば道路側、道路の管理者と、計画の当初におきまして、道路の幅を広げます場合は、踏切の幅も同時に広げてもらひたい、こういう協議を原則とするわけでございます。

この場合の費用は、あくまでも原因者負担と申しますか、道路幅の拡張に伴ひまして踏切を広げる、こういう考え方で、国鉄は従来参つております。そういう協議が必ずしも円満にいかたかつた多くの例がございまして、結果として、今日では、道路幅が広くて踏切が狭い、こういう個所がかなり全国にございまして、この問題につきましては、できるだけ道路の管理者側と重ねて協議をいたしまして、できるだけ費用の負担をお願いしておりますけれども、なかなか地方の道路におきましては、思ひ通りに参りません。やむを得ない場合は、二分の一負担をしていただき、さらにどうにもならない場合は、国鉄が負担をいたして幅を合わせる、こういうふうな指導をいたして、今日解決するように努力いたしておるわけでございます。

○説明員(青木義雄君)　ただいま国鉄側の方から御説明がありました通りでございます。現在直轄の工事につき

ましては、原因者の方、たとえば道路改良でもつて起きました場合には、踏切の拡張に伴うのを建設費で負担をいたしまして、拡張をしておるわけでございます。ただ、従来から狭くて道路改良が行なわれておるという場合には、それそれ両者が半分ずつ持ち合うという建前になっております。ところが、国道でございますとか、あるいは主要地方道とかいふ場合につきましては、この方針でやっておりますけれども、なかの道になりますと、市町村の財政負担の限度というふうな点から、なかなかこの原則通りにいきかねるという場合があるわけでございます。その点で、国鉄側に御迷惑をかけているといつた例があるわけでございます。私も、それによつてやるように指導をいたしたい、こういうふうに考えております。

○鈴木壽君　最後にお聞きしたいのですが、これは、きょうは国鉄、建設省の方にお聞きしたのですが、踏切の問題は、私鉄の方にも相当の数があつて、しかもまた、事故も相当起こつておる状況なんです。きょうあまり時間もございせんから、私鉄関係のことはあまり聞いておられませんが、国鉄、私鉄を問わず、こういう踏切における事故の現状から考えて、やはり事故を防止するために、いわゆる保安施設といひますか、安全施設といひますか、そういうものの何か基準といふものをやはりはつきり示して、これはもちろん、いろいろ条件もございまして、交通量とか、いろいろあるものでございまして、まあそういうものの

全体的な資料をもとにして、何か基準といふものを示す、場合によつては、私は何かこの設置の基準の法案みたいなものも考へられておるやに聞いておりますが、そういうものについてどうでしよう。もしそういうふうな方向で考えられ、現在法案の準備中だといふようなことでもありましたら、一つお聞かせ願ひたいと思ひます。

○説明員(能見武三郎君)　ただいま運輸省といたしまして、旧来からの建設規定でございます。特に私鉄関係におきましては、建設規定を改訂すべく現在検討中でございます。国鉄におきましても、同じく建設規定の改正を検討中でございます。

○鈴木壽君　やはりその規定をはつきりして、事情に合う、あるいは将来を見通して、そういうふうなものはつきりした法規的な根拠を与えるといふことで作業中なのではございせんか。

○説明員(能見武三郎君)　御趣旨の通りでございます。

○鈴木壽君　従来何かそういうふうな設置基準について、国鉄あるいは私鉄等に、それぞれ運輸省あるいは監督局長の名前で通達のようなものが出たといふことも、私詳しい内容は見ておりませんが、ただそういう通達程度のものだけで、一体実効が上がるかといふと、なかなか上がらぬといふような声も聞いております。一つそういうふうな、今お話しのような方向にはつきり踏み切つていただいて、交通の安全なり、あるいはまた円滑化を期すといふことで、一つぜひおやりになつていただきたいと思います。私ども今、御承知のように、道路交通法をいろいろ審議しておりますけれども、や

はりそういう交通の安全なりあるいは円滑化を確保する前提になるものが現在のうちに不完全といひますか、要件があまりよくないといふようなことになりまして、いろいろ法規的な取り締まり的なこと、あるいは守るべき規定といふものが幾ら作られましても、完全な効果を上げることはなかなかむずかしいと思ひます。そういう観点から、実は皆さんからいろいろ現状なりあるいは将来の対策等の見通しについてお伺ひしたわけなのでござい

ますが、最後に、要望といふようなことになると思ひますけれども、今後そういう点について十分関係省庁との間に緊密な連絡打ち合わせを遂げられまして、こういう新しい法律ができるのと同時に、少なくとも現在よりは一歩前進できる、そういう条件を整えていくのだといふことで、ぜひやつていただきたいと思ひます。

道路の問題等にも、いろいろ今の新しい法案にきめられたことをきくとやるとすれば、なかなかどうも守りきれない、守ることが大へんだといふようなことにもなりかねないところが出てくるわけなのでございまして、そういう面でも、一つ皆さんの方で十分今後の対策については強くやつていただきたいものだと思います。いづれ審議の途中で、大臣等にも来ていただいて、いろいろお尋ねもし、また所見も承りたいと思ひますが、最後にそういうことを要望申し上げまして質問を終わります。

○白井勇君　あまり私勉強しておりませんし、前回も委員会にも出ておりませんので、前にお話が出ましたことが

あれば、速記録でもお示し願ひまして、私勉強したいと思ひます。

お尋ねしたい一点は、今度要点として、歩行者の通行に関する規定の整備をしたところがあるわけですね。これは、交通取り締まり上は、どこまでも車を運転する者が十分注意をされることについてはよくわかりますが、その方面に対する取り締まりというものはあたりまえのことだと思ひますけれども、一方その相手方というものは非常に多いわけですね、歩行者といふものは。それがどうも、今までの私の感じからしますと、運転をする者に対しては非常に苛酷な取り締まりといふものがあるけれども、一方相手方に対しては、交通規則そのものも知らぬ、十分な認識を与えてないじゃないかといふような感じが非常に受けるのですが、一体今までの取り締まり規則と今度の整備をしたという考え方と、どういふ点が違つておられますか。

○政府委員(木村行藏君) 今度の法案では、歩行者保護の徹底を相当整備いたしました。新しい規定もだいぶん入れておりまして、具体的には、もし御要求があれば申し上げます。

○白井勇君 ですから、そういうことを私は聞いておる。

○政府委員(木村行藏君) 歩行者保護の点では、たとえば、七十一條の「運転者の遵守事項」のところ、歩行者が横断歩道を通行してゐる、これは、交差点でなくても、およそ横断歩道を通つてゐるときは、必ず車両は一時停止または徐行して、歩行者の通行を妨げないようにならなければならない、こういう規定を入れた。それからまた、十七條の第二項で、車両が、一般的にい

ますと自動車、やむを得ない場合に、道路外の施設に出入して行く場合がある。その場合に、歩道を横断しなければならぬことになつてゐるわけですね。その横断しなければならぬ場合に、歩道の手前、いわゆる危害防止あるいは歩行者の通行を妨げないために、一時停止して、歩行者の通行を妨げないようになるとか、こういうふうないろいろなことを入れましたし、また第四十八條で、歩道と車道の区別のない道路にありましては、自動車が駐車した場合には、道路の左側から中央寄りに半メートル余地を残して駐車しなければならぬ。すなわち、対面交通で向かうから通行して行く歩行者の通行のための余地を残す。こういう類の歩行者の保護の規定を入れたわけでありまして、その他随所に出てきておりますけれども、これは、私たちが立案の過程におきましては、何せ車両と歩行者が相対した場合に、どうしても歩行者の方が被害者になる場合が多く、歩行者が弱いという立場から、こういう歩行者の保護の徹底を所々方々に整理いたしました。それと同時に、歩行者に対する周知徹底といふことは、いろいろな点においてやはり力を入れなければいけないと思ひますので、これらに關しましては、この法案が施行されます場合はもちろんのこと、現行におきましても、歩行者が歩行する場合に、交通法規を守つてもらいたいといふことについて、いろいろ安全教育なりその他の面について関係省とも協力しまして、いろいろ実施をいたしております。ことに春季あるいは秋季の全国一斉交通安全旬間の場合には、こういう歩行者の交通法規を守

るということにもたびたび重点を置いて指導をいたしております。そういう意味で、歩行者の方における面についても、十分にいろいろ行政指導でやつていかなければならないかと思ひます。

○白井勇君 歩行者に対する制限といふんですか、歩行者が守らなければならぬといふことは、どういふことでですか。

○政府委員(木村行藏君) たとえば、第二章に、歩行者の通行方法といふものがございます。これは、従来この章といふものが独立してあるわけではありませんので、今回の法案で、歩行者の通行方法といふものを独立の章として設けまして、ここに第十條で、「歩行者は、歩道と車道の区別のない道路においては、道路の右側端に寄つて通行しなければならぬ。」「いわゆる右側通行、現行法の通行方法の原則をそのまま踏襲しております。しかし、歩行者は、歩道と車道の区別のある道路においては、」もちろん歩道を通行しなければならぬけれども、例外をはつきり第十條の第二項に設けまして、「車道を横断するとき。」あるいは「道路工事等のため歩道を通行することができないとき、その他やむを得ないとき。」といふことで、その例外の場合を明文で現行法よりも若干正確にいたしました。

それから第十一條では、単独の歩行者ではございませぬけれども、行列などの点におきまして、通行区分をここで明らかにいたしました。これは、現行法にもありますけれども、およそ現行法と同じように、行列についての通行方法をここにうたいました。

さらに十二條で、歩行者が道路を横断しようとする場合、十二條第二項が関係が深いと思ひますが、道路を横断する場合に、横断歩道がある場所の付近においては、もちろん横断歩道のある所そのものはもちろんのことでありまして、横断歩道のある場所の付近においては、その横断歩道によつて横断しなければならぬ、こういうことをうたいました。これは、もちろん現行法にもございまして、さらに、同じ条文の第三項で、「歩行者は、斜めに道路を横断してはならない。」「こういう規定がございまして、これも現行法にございまして。

それから十三條で、歩行者は、車などの直前直後道路を横断してはならない。これは、歩行者が原因になつて交通事故を起こしている場合に一番多い事例でありますけれども、自動車の直前直後道路を横断する、これは非常にあふないのであります。こういうことはいわゆる禁止をいたす。これも現行通りであります。それから、もちろんこれにはただし書きがありますが、第十三條の第二項では、新しい規定をいたしまして、公安委員会が、それぞれの道路におきます状況に應じて、その道路の危険を防止したり、あるいは交通安全や円滑をはかるために必要な場合には、ある区間を指定いたしました。その区間に限つては、歩行者は道路を横断してはならない、こういう規定をうたいました。

それから第十四條では、主として目の見えない者、あるいは児童、こういう者に対する保護規定を、保護規定といひますか、交通事故を起こさないようにする規定をうたいました。十四條

の第三項で、現行施行令の六十八條み

たいな規定がありますけれども、この規定に若干加えましたのは、「交通のひんばんな道路又は踏切若しくはその附近の道路において、児童若しくは幼児に遊戯をさせ、又は自ら若しくはこれに代わる監督者が付き添わないで幼児を歩行させてはならない。」「この「踏切若しくはその附近の道路」といふのを、現行法よりも広げまして新しい場所としてうたいました。

それから第十五條で、これは歩行者の通行方法に対する新しい規定であります。現行法にはございせんが、この第二章に、今申し上げましたような、それぞれの歩行者の正規の通行方法をうたつておりますけれども、この正規の通行方法で、第十一條を除きまして、第十一條はこの行列の通行区分といふものがございますが、その区分に違反した場合には、その指揮者に対して罰則がかかりますけれども、それ以外の、十條なり十二條なり十三條なりの大体の歩行者の通行方法につきまして、歩行者が通行方法に違反をした場合に、直ちに罰則はかけませんで、一応歩行者の順法精神といひますか、良識に待ちまして、罰則はかけない。しかし、その歩行者があつて通行方法に違反する、あるいは左側通行をするとか、あるいは斜め横断をするとか、横断禁止場所をあえて横断するといふ場合に、十五條で、その現場の警察官が、違反通行をしておりますところの歩行者に対して、正規の通行方法によるように指示をいたすことになつております。その指示に違反をした場合には、罰則がかかるようにいたしております。一応この第二章で歩行

の第三項で、現行施行令の六十八條み

たいな規定がありますけれども、この規定に若干加えましたのは、「交通のひんばんな道路又は踏切若しくはその附近の道路において、児童若しくは幼児に遊戯をさせ、又は自ら若しくはこれに代わる監督者が付き添わないで幼児を歩行させてはならない。」「この「踏切若しくはその附近の道路」といふのを、現行法よりも広げまして新しい場所としてうたいました。

それから第十五條で、これは歩行者の通行方法に対する新しい規定であります。現行法にはございせんが、この第二章に、今申し上げましたような、それぞれの歩行者の正規の通行方法をうたつておりますけれども、この正規の通行方法で、第十一條を除きまして、第十一條はこの行列の通行区分といふものがございますが、その区分に違反した場合には、その指揮者に対して罰則がかかりますけれども、それ以外の、十條なり十二條なり十三條なりの大体の歩行者の通行方法につきまして、歩行者が通行方法に違反をした場合に、直ちに罰則はかけませんで、一応歩行者の順法精神といひますか、良識に待ちまして、罰則はかけない。しかし、その歩行者があつて通行方法に違反する、あるいは左側通行をするとか、あるいは斜め横断をするとか、横断禁止場所をあえて横断するといふ場合に、十五條で、その現場の警察官が、違反通行をしておりますところの歩行者に対して、正規の通行方法によるように指示をいたすことになつております。その指示に違反をした場合には、罰則がかかるようにいたしております。一応この第二章で歩行

の第三項で、現行施行令の六十八條み

者に対する通行方法の合理的な規制を
なしたい、こういうふうに考えており
ます。

○白井勇君 それは今度多少、現行法
から見ますれば、取り締まりの範囲も
広くなったといえますが、多少整備し
たと思えますが、現行法そのものが、
今においても一般の人にはよくわかっ
ていないわけですね。それはどうい
うことをやってわからせるのか。今度
整備をして、変えたものではこれはあ
るわけなんですけれども、これは、ど
ういうふうなこれから指導していら
っしゃいますか。今の法律の取り締まり
規則というものを徹底することにつ
いて、あなたの方ではどういうこと
を、あるいはほかの省はどういうこと
をやっているのでしょうか。今後、新
しい法律ですけれども、それにつ
いて……

○政府委員(木村行蔵君) 現行法につ
きましては、過去何回も、内閣に設置
されておりますところの交通事故防止
対策本部におきまして、道路交通の道
徳といえますか、あるいは順法精神と
いいますか、それらの安全教育その他
につきまして、たとえば、対策本部に
出席しておりますところの文部省など
にもお願いをしまして、いろいろ安全
教育の協力をお願いしております。

また、第一線におきまして、交通安
全協会がござります。また地方の警察
署単位にも、安全協会なりあるいは民
警懇談会なり、諸種の地域団体がござ
ります。それらにお願いをしまして、
学校その他も十分に連絡をいたしま
して、できる限り、歩行者の守るべき
方法、あるいは知識といふものにつ
いて周知徹底をいたしまして、今度の改

正法案におきましては、この審議の過
程におきましてもいろいろ論議されま
すそれが新聞に載り、さらにマスコミ
の關係で、いろいろその点でだんだん
と法案の内容が知られていくと思いま
すが、さらに、この法案が国会を通過
しましてから約半年以内におきま
して……いろいろ準備期間がございま
すが、その半年以内の間に施行になり
ますが、十分に周知徹底の方法を考え
たい。たとえば、歩行者に対しては、学
校などに対しまして、歩行者向けのガ
イド・ブックといふもの、歩行者向け
のいわゆるダイジェスト的な、あるい
は漫画を入れて、おもしろおかしく、
しかもわかるような方法で、十分にこ
うしてこの周知徹底をはかって参りた
い、こういうふうな考えております。

○白井勇君 それでは、その現行法の
歩行安全地帯であるとか、横断歩道を
歩かなければならない、こういうこと
を一体生まれてから、いつどこでどう
いうふうな教えられますか、現行法
で、これからは別ですよ。生まれてか
ら、いつの段階においてどういう方法
で教えられるのでしょうか。

○政府委員(木村行蔵君) 私たちも、
たとえば教科書の関係で、いろいろな
図書出版会社の出しております各種の
教科書の内容を検討いたしまして、た
とえば、小学校の義務教育の面にお
ける教科書なども相当集めて検討いた
しましたが、大体小学校の社会科にお
きまして、道路交通の基本的なルール
といふもの、こういうものには若干触
れております。従いまして、先生に
よっては、その面を教える。また、そ
他の場合にも教えておるのではない

と思ひますが、しかし、われわれから
言いますと、若干この現在の小学校な
りあるいは中学校などの教科内容につ
きまして、非常に近代の社会生活に関
係の深いこの道路交通に関する教科内
容といふものが、まだまだ内容が少な
い。社会科だけでなしに、あるいは国
語なり、あるいは場合によっては数学
なり、その他いろいろなセクションの
科目におきましても教えられる内容が
あるのではないかと思ひます。それらに
つきましては、ごく最近、内閣の事故
防止対策本部におきましては、私たち
が具体的に事例をあげまして、また具
体的な資料を提出しまして、いろいろ
要求いたしております。今後さらに、
それらについては、もっと力をいたさ
なければならぬと思ひます。従いまし
て、生まれてからいつどこでどうい
うふうに教えるというところについて、
もう少しではないかと思ひます。それ
今申し上げましたように、小学校にお
きましては、社会科などでは教えてお
るのではないかと、いふふうに考えま
す。

○白井勇君 私は、運転手を取り締ま
られますことは非常にいいと思うので
すけれども、相手側の歩行者について
も、交通道徳といふものを、もつと根
本的に教育過程で詰め込まないで、お
いて、運転手だけをあのころのと言
うことは非常に間違つておると思ひ
ます。あなたの御説明の通り、ほとん
どそういうことについては、具体的に
あなたの方では文部省に交渉したこと
もなしに、そういう姿ではないかと私
は思ひます。これは、やはりそういう
点によほどまあしつかりやらなければ
ならぬのではないかと私は思ひますが、

今度、この徹底について大いにか
積極的にやられるというお話ですが、
これは六カ月以内に発効するわけ
です。そうしますと、六カ月以内にお
いて、どのくらい予算でどういふこと
をやつてその趣旨を徹底されるので
うか。

○政府委員(木村行蔵君) そうい
う関係の予算をいたしまして、来年度
に四百万程度のいろいろな予算を組
んでおきまして、そのほか地方費も
ござります。それらにつきましてでき
るだけ活用しまして、普及徹底をし
て参りたいと思つております。

○白井勇君 それはどういふこと
ですか。

○説明員(内海倫君) 具体的な点を申
し上げます。
この普及徹底につきましては、先
ほど申し上げたような予算の範囲内
で、諸般の資料を作りまして、警察
庁から直接一般国民にも渡るように
いたしたいと思ひますが、これは部
数に限りがあると思いますので、各
都道府県警察本部におきまして、さ
らに都道府県の予算をおきまして、
文書をもつてする徹底的な広報宣
伝をいたしたい、これが第一
点でございます。

第二点におきましては、幸い私も
の方は、一応全国的に民間団体をも
つて組織される安全協会がございま
すので、この安全協会を通じて、各
一般市民に対する徹底的な広報をいた
したいと思つております。

第三番目に、運転手の皆さん方に対
しまして、これもけさほど御説明が
あったと思いますが、一方におきま
しては、職場を持つておる方にはそ
の職場を通じて、個々の自家用の方
につき

ましては、先ほど申しましたと同じ
ような手段によりまして通知をして
いた。
それから第四番目には、各警察署、
安全協会の地区組織を通じて、そ
れぞれの単位で、六カ月の間に、こ
の法令の講習会あるいは普及会とい
ふようなものを実施したいと思つて
おります。

なお、第五番目には、関係官庁との
連絡はもとより、特に末端におきま
しては、各種学校の先生方との連絡
を密にいたしまして、教育を通じて
の宣伝もいたしたい、こういうふう
なことを考えております。

なお、現在も、私も、この次の委
員会にはぜひ参考にしていただきたい
と思つております。現行法におきま
して、これをかなり広範に配りまし
て、特にこれは、歩行者あるいはこ
れから運転免許を受けようとする
人、これらに読んでいただく程度に
して書いたものがござりますが、今
度は、これらをさらに整備いたしま
したガイド・ブックとしての交通説
本風なもの多数作成いたしまして、
公表いたしたいと思ひますし、同
時に、この法律自身が、やはり一般
の初めに接する人、これは非常に
むずかしいと思ひますので、この
法律を最もわかりやすく、中学校
の初級生徒が理解し得る程度まで
かみくだいて簡単にしたものを作
りまして、正規の私どものガイド・
ブックとして作っていきたい。こう
いうことも六カ月の間に実施いた
したいと考えております。

ごく簡単にござりますが、計画の概
要を申し上げた次第であります。

○白井勇君 わずか四百万円のお金で、六カ月間にはとても私は困難だと思ひますが、それはまあそれとしまして、今の取り締まりというものは、やはり現在の日本の交通、道路の現状に際して取り締まっていかなければならぬと思ひます。前回もどなたか質問していらつしたやうでありますけれども、車体そのものを制限する必要というものは、あなた方は認めないのですか。特殊の車体は別として、普通車の非常に大型のものがございすね。ああいうものを無制限に、道路の交通状態を全然考えないで、そこにに入れておるといふ格好は、非常におかしいものだと思うのですが、あれを取り締まるお考えはありませんか。

○政府委員(柏村信雄君) 車体の構造と申しますか、大きく、実に狭い道路に大きい車が入って、ほかのものは動けないというやうな状況が間々見られるわけでございますが、これにつきましては、ただいま建設省の方で、道路法に基きます車両制限令というものを、これだけの幅のものにはこれだけの幅の車以上は通してはならないというやうな車両制限令というものを、今せっかく建設省で用意いたしておるわけでございます。これは、運輸省との関係もありまして、あまり厳格にやると、もうバスの通る所がなくなつてしまふというやうな点が、一般の通勤者とか、あるいは営業の実態というものに合わないというやうな点から、運輸省と話をつかないでおりました面もございますけれども、この間うちから、この法案についての御審議の過程において、そういうことについて多くの方から非常に強調をされておりますので、

われわれとしては、ぜひともそういうものをすみやかに制定してもらいたいと思ひます。われわれとしては、非常にそれを建設省、運輸省等に強く要望いたしておるわけでございます。そういうやうな問題、また運輸省としてもこれに際して、営業の免許あるいは免許の条件等について、そういう交通の妨害をできるだけ防ぐやうな営業のやり方というやうなものについても配慮をお願いしたいと思つておるわけでございます。また、警察自体としまして、こういう道路については、こういう車両は通つてならないというやうな制限も、もちろん警察自体としてもできるわけでございますが、そういう建設省、運輸省、警察庁とともに検討いたしまして、できるだけ交通の円滑、安全ということをはかるやうに努めて参りたいと思つておるわけでございます。

○白井勇君 私も、車体のことは一つの例として申し上げたのですけれども、お宅の方じゃ要するに取締まりをやめるわけですから、その取締まり上から必要があれば、そういう車体制限をやれるやうな条項というものは、当然これは交通法案にあつてしかるべきじゃないかと思ひますが、それからそのほかに、たとえば、私たち東京都内を歩いておりますと、道路修理をやつておられますね、いろいろな関係で。ああいうものは、東京のやうな場合においては、やはりあの作業というものは夜間を建前とするやうなことにして、昼はああいうことはあまりしないやうなこともできるのじゃないかと思ひます。それは、特別な事情があれば、昼でもやらなければならぬ

と思ひますが、そういうことは、当然この法案の中に、発動し得るやうな条項というものがなければならぬと思ひますが、そういうものは何にもないのですか、僕は全部読んでいないのですが。

○政府委員(柏村信雄君) ただいまお話をしたのは、七十七条の一号に、「道路において工事若しくは作業をしようとする者又は当該工事若しくは作業の請負人、このやうなものは警察署長の許可を受けなければならぬ」ということになつておるわけでございます。また、先ほど建設省の方から話がありました、一級国道等建設省の直轄事業については、できるだけそういう交通ひんぱんな所は夜間に作業をするということにされておるやうでございます。これがしかり、必ずしも都道府県なりあるいは市町村なりの施工の際に徹底してないという問題は確かにあるかと思ひますが、道路管理者その他の事業者と十分に今後連絡をとつて参りたいというふりから考へておるわけでありまして、それから第八十条におきまして、道路の管理者についての特例といたしまして、許可にかえて警察署長と管理者が協議して作業を行なうということになつております。こういう協議の際にも、そういう点は十分考慮に入れて参りたいというふりに考へております。

○白井勇君 こまかい問題ですが、事故の原因で、無免許運転というものが非常に多いですね。どうしてああいうのは取り締まれないのですか。何か罰則が非常にゆるいわけですか。

○政府委員(木村行蔵君) これは相当取り締まっております。罰則も、現行法では、無謀運転の中に、最も重い

三カ月、五千元以下の罰金ということ、現行法では大体三千元が普通の罰則でありますけれども、五千元ということで、相当重い罰則で、それから今度の改正法案におきましては、無免許運転を新たな独立条文といたしまして、六十四条に、無免許運転をしてはならないという独立の条文をうたいまして、これは六カ月、五万円の罰金にいたしております。この罰金は、いわゆる酔っぱらい運転なり、過労運転なり、あるいはスピード違反と並びまして、最も重い交通違反に対する罰の一つであります。これは、相当取り締まりをやつておりますけれども、なかなか実際に違反しているというのを全部キャッチできない場合もありますけれども、相当厳重に取り締めておりますので、数字もあがつております。

○白井勇君 金の問題よりも、私考へるのに、いなかなんかへ行くとき非常に多いですね。仮の免許を取つても、免許を得られないとか、そういう制限の方が金の八万円とか十万円よりも効果があると思ひますが、一年間免許が取れないとか何とか、そういう制限のやり方、それから、今東京あたりで、免許を与えなすときに、ある程度制限するといふやうなことは、免許を得たといふものが多少制限されておりますか。何か行政方針で指導して、多少押えるやうな格好でやつておるわけですか。免許がなかなか得がたいですね。そこはどうなんですか。

○政府委員(木村行蔵君) 免許を受けるときにつきましては、受験資格がありまして、その受験資格に該当しないものは資格者で、免許を受けられませんが、これは、現行法でもさうでありますし、また新しい法案でもさうでございます。それから、今度具体的な免許の試験でございますが、これに關しましては、現行法では、それぞれ各県の公安委員会が内規的な一つの基準を作りました。免許試験に關していろいろやつております。これについて、今度の法案では、全国なるべく一致した方がよいという関係から、その免許試験に關する必要な事項について一定の基準を作りまして、それとしてその基準によつて免許試験の適正化をはかつて参りたいというふりに存じます。

○白井勇君 それは私はわかりませんが、一体東京あたりの例を申しましたら、あなた方も御承知でしょうけれども、まあ武蔵小金井ですか、何回も足を運ばなければできないわけですが、ところが、実際問題としては、みな教習所というものがあつて、そこにも警視庁というものが連係をとつて、ある程度まかして行く。あれをもう少しと運用するとなれば、三度行かなければならぬところも二度であるかもしれぬ。ああいうところをもう少しと合理化すれば、受けるものとしましては、もつと簡単に取れるやうな格好になるのじゃないかと思ひますが、これはまあ私のそういう思ひつきです。

この際、私はちよつと資料を注文しておきたいのですが、先ほどちよつとお聞きしましたことに關連しますが、一般の人に対する交通道徳といふものが、いわゆるお宅の取締まり規則、これについて何か教育課程に載せられておられます実例、小学校には、社会科にこういうものを取り上げていると

いふようなものをちよつとお調べ願いたい、これが一つです。

それから、今度用語なんかみな整備したわけですね。その前のと今のと、対照表みたいなのはできないのですか。

それから改正の要点、その新旧別はありませんか。何も法案ということじゃないのですが、変わった点がありますね。そういう新旧が目でわかるようなものはできませんか。できましたら、それだけお願い申し上げます。

○委員長(新谷實三郎君) 以上をもちまして、本案に対する総括的な質疑は大体終了いたしましたので、次回から章を追って、各章別の審議に入りたいと思います。

次会は、三月十五日午前十時から開会いたします。

本日は、これにて散会いたします。

午後四時十五分散会

昭和三十五年三月十七日印刷

昭和三十五年三月十八日発行

参議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局