

参議院地方行政委員会會議録第九号

昭和三十五年三月十五日(火曜日)午前
十一時四分開会

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
鍋島直紹君
鈴木壽君

委員

白井勇君
館哲二君
湯澤三千男君
占部秀男君
木下友敬君
松永忠二君

國務大臣

石原幹市郎君

政府委員

警察庁長官 柏村信雄君
警察庁刑事局長 中川重治君
警察庁保安局長 木村行藏君
自治庁行政局長 藤井貞夫君
事務局側

説明員

警察庁保安局長 内海倫君
局交通課長

本日の會議に付した案件

○市町村職員共済組合法の一部を改正する法律案(内閣送付予備審査)

○道路交通法案(内閣提出)

○委員長(新谷寅三郎君) ただいまか

ら委員會を開会いたします。
まず、市町村職員共済組合法の一部を改正する法律案を議題とし、提案理由の説明を求めます。

○國務大臣(石原幹市郎君) ただいま議題となりました市町村職員共済組合法の一部を改正する法律案の提案理由と、その要旨を御説明申し上げます。

現行の市町村職員共済組合法におきましては、市町村職員共済組合の、いわゆる付加給付及び短期給付に要する費用についての市町村の負担金に関する特例が昭和三十五年十二月三十一日まで認められていたものでありますが、この法律案は、これらの特例が認められる期間を、昭和三十六年十二月三十一日まで延長しようとするものであります。

市町村職員共済組合の発足の際、健康保険組合の権利義務を承継した組合は、昭和三十五年十二月三十一日まで、昭和三十五年十二月三十一日までの間は、当該健康保険組合が行なっていた付加給付を、引き続き行なうことができるとされており、また、職員である被保険者の負担する保険料より多額の保険料を負担していた市町村では、組合の短期給付に要する費用は、市町村と職員との折半負担という建前の特例として、昭和三十五年十二月三十一日までの間は、引き続き、市町村において組合員より多額の負担をすることができるとされているのであります。したがって、その特例期間を一年間延長し、昭和三十六年十二月三十一日までこれを認めようとするものであります。

ものであります。

市町村職員共済組合に、付加給付を認めるべきかどうか、また、短期給付に要する費用について市町村の負担金と職員の掛金との負担割合をどのように定めるべきかは、種々議論のあるところであり、地方公務員を通ずる統一的な共済制度について検討が進められている折でもありますので、この際は、これらの特例期間を一年間延長することにいたしましたのであります。

以上が、この法律案の提案理由及びその要旨であります。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(新谷寅三郎君) 本案に対する質疑は後日に譲ることにいたします。

○委員長(新谷寅三郎君) 次に、道路交通法案を議題といたします。本日より第一章を追って逐次審議を進めたいと思っておりますが、まず、第一章について御質疑をお願いたします。

○委員長(新谷寅三郎君) 速記を始めて下さい。

○鈴木壽君 それでは、二、三お聞きしたいと思っておりますが、第二章の一号ですね。ここに道路の定義があるわけなんです。第一号の「一般交通の用に供するその他の場所をいう。」これをもう少し具体的に御説明をお願いいたします。

○説明員(内海倫君) 私から答弁いたします。この「一般交通の用に供するその他の場所」といっておりますのは、現行法でも、ほんのわずかな言葉の表現は違っておりますが、大体同様の「一般交通の用に供するその他の場所」ということで、全く同じような言葉を使っておるのであります。これを具体的に申しますと、道路というのは、ここに書いてありますように、いわゆる道路法による道路、それから、道路運送法により事業用自動車道路、この二つをいいます。それから、事実上道路の体裁をなして、一般に交通の用に供されておる、いわゆる私道の道であります。私道等が、この「一般交通の用に供するその他の場所」に入ります。ほか、道路の体裁はなしてありませんが、広い場所、あるいは大学の構内、あるいは公園の中というふうな所でありまして、それが一般交通の用に開放されて、しかも、一般交通の用に客観的にも使用されておる状態にある場所をいいます。従いまして、たとえばこれを東京大学の構内について申しますと、これは、門があげられて、大学生のみならず、あそこに入出入する一般の人にもそこが交通の用に供されておる状態にあります場合は、この道路交通法上は、その間におきましてはこれをこの道路と見ておきます。しかし、管理者の意思によりまして門扉を閉鎖いたしますと、その時からその場所は道路法上の道路でないというふうな状態によりまして、場合によっては、

道路になつたりならなかったりするというふうな場所もあるわけでございます。広くそういうふうなものを含めまして道路と見ております。従いまして、さらに、駅の構内はどうであるか、あるいは渋谷等にあります地下道はどうであるかというふうな、いろいろの例示が出てくるわけでございますが、それらにつきましては、一応私どもとしては分析いたしましたので、いうところの一般交通の用に供されてある状態の場所につきましては、それが特定のものによつて管理されておるといふなにかかわらず、一応道路といふふうなところをいたしておきます。

○鈴木壽君 このいわゆる「一般交通の用に供するその他の場所」というのは、今お聞きしますと、非常に広い意味で、いろいろ、普通というところの道路、あるいは私道以外の広場であるとか、あるいは学校の、大学の構内、公園、こういうもの、それから駅の構内あるいは駅前の広場とか、こういうものが含まれると、そこで、こうなりまして、このいわゆる道路法という道路以外のもので影響してくるところが非常に多いと思うのでございまして、ですから、これは何か、従来の判例とか、今おっしゃったような点から考えまして、私もそのように考えるわけなんです。そういう点については、はっきりした外部に対する周知徹底の仕方というもので、そういうもの

のがやはり必要じゃないだろうかと思ふのですが、この点はどうでございましょうか。

○説明員(内海倫君) 現行法のもとにおきましては、そういう意味の積極的な周知徹底という点について若干欠けておる点があるかと、私どもも痛感いたしておりますので、今回のこの法案のもとにおきましては、特に立法の際におきまして、「一般交通の用に供するその他の場所」とはどういうものかというふうな検討もきびしくいたしましたので、あわせて、広報宣伝の場合におきまして、道交法上の道路は、いわゆる道路以外の道路として使用されておる状態の場所をも含み、それはどういふ範囲のものをいふかということも明らかにして広報したいと、かように考えております。

○木下友敬君 駅の構内もやはり道路に入りますか。たとえば、地下道をずっと通ってホームに上る、あの長い地下道ですが、あれも道路ですか。

○説明員(内海倫君) 駅の構内は、一切これを道路と見ておりません。ただ、問題としてちょうどボーダー・ラインになりますのが、具体的な例を申しますと、東京駅表から八重洲口の方に出ます通路があるのでございます。これが一体道交法上道路になるかならないかというところのちょうどボーダー・ラインになっておると思います。今のところ、私どもとしましては、あれが国鉄が責任を持って管理されるものである限り、しかも、構内として利用されておるものである限り、道路とは言いたくないと思ひます。けれども、もしもあれが一般の交通の用に供されておる状態で、しかも、道交法を適用しな

ければならない交通量であるとすれば、これは、道交法を適用することがそこを通行する人の保護になるわけでありませう。実態について判定する以外に方法がないかと考えております。

○木下友敬君 さつき、大学の例をとって言っておられまして、門を閉じてあるときと閉じてないときと違ってくるような話でしたが、公共の建物で、何かそれに類したものがございますか。たとえば、国会の場合は、むろんこれは、門を閉じてあるとあけてあると、構内であつて、道路でないやうに私は思ひますが、道路と見てあるかどうか。あるいは地方の県庁だとか、あるいは何か役所というやうなもの、そのそばを、構内であるけれども通る、抜けるやうになつておる。たとえば、ここである国鉄、あれなんか、裏の方に突き抜けられるやうな道路ですが、その一、二の例をちょっとあげてくれませんか。あとで詳しいことはまあ表にでもしてもらはないとわからないけれども、ちょっと私混乱してきたので……

○説明員(内海倫君) それでは、後ほど分類いたしまして、表にいたしまして御説明申し上げるやうにいたしたいと思ひますが、今ここで答え申します範囲で、もし正確を欠く点がございますら、後ほど修正させていただきますが、今私どもで考えております範囲を申しますと、先ほど例示がございました東大の構内、あるいは国会のの庭等におきまして、それが門扉を開放して、しかも、一応その中に不特定多数の者が通行することが認められておる状態であるとしますれば、これは「一般交通の用に供するその他の場所」ということに該当すると思はれますので、道交法上におきましては道路というふうになつておると、こゝういふふうになつておる。それから、先ほど申しましたやうに、大学の構内におきまして、大学のあの道路の部分だけがいわゆる道路というのでございまして、構内すべてを道路というわけではもとよりございせん。それから、これが管理者の意思によりまして門扉を閉鎖すれば、そのときから、道路として認められる部分でありまして、道交法上道路としての機能は、そのときに失う、こゝういふふうになつておる。

○木下友敬君 そこで、今の大学の、東大のほかに、何かさういふやうな場所を、実例を一つあげてもらいたいと思ひます。

○説明員(内海倫君) 公園の、たとえば日比谷公園の中のいわゆる交通の用に供されております道路の状態をなしております所、それから、渋谷等にあります地下道、あの何とかプロムナードとかいわれております地下道、それから地下鉄の場合も、道路に接して入り口からあそこ切符売り場に至る前の階段を降りた所まで、この辺は、一般のこゝにいう交通の場所といふふうになつております。

それから駅の構内は、先ほど申しましたやうに、原則として「一般交通の用に供するその他の場所」といふところからははずすことにいたしております。それから神社仏閣等の境内の中における一般交通の用に供されておる道路の形態をしておる部分、それからその他例示を申しますといふいろいろござい

ますが、大体これに類するやうなものでありまして、一般の通行者に対しまして開放されておるもの、従つて、先ほど言ひましたやうに、私道も含むわけでありませう。

○木下友敬君 ついでだから、話が出たときに言ひますが、場所が悪いかわかりませうけれども、二つばかりお聞きしておきたい。

○説明員(内海倫君) 昭和三十四年に右側通行に現行法が改正されました際、問題になりましたのが国鉄の構内でございます。その当時国鉄の当局と当時の警察当局とが協議いたしました、国鉄の中も、原則的には右側通行を履行してもらいたい、ただし、国鉄の方の説によりまして、国鉄構内の設備が左側を通行して流すやうな構造を備えておられますので、特に左側を通行させることが乗客にとつても便利である、あるいは雑踏を防止する上にも自然である場所を限り、「こゝでは左側通行」という特定をして、その場所だけを左側を通行してもらふといふ

話したい話をいたして、さらに、国鉄との話し合いでは、口頭の話であると聞いておりますけれども、今後国鉄が新たに駅を作るときか、あるいは改造するといふやうな場合には、構造におきまして右側通行になじむやうな構造にするといふやうな話し合いもしてあるといふことで、先ほど御指摘になりました点は、その場所を限り、その場所は左側通行であると明示しておるものであります。

○木下友敬君 私も実際に立ちどまつたり、またかえりみたりして、「こゝでは左側通行」といふ所を実験してみるのが、どうも必ずしもこゝで左側通行とやらな感じが思ひぬやうな場所が現在あると思ひます。ですから私は、あなたの方のお立場からすれば、一度あれを調査をしてみたらうな、全体的な道路の左か右かというところについての概念を民衆に与える上に役立つ、なるだけああいふ例外を少なくするといふ意味で、今までも折衝があつたでしようけれども、一つこれからは重ねて折衝してもらいたいといふことをお願いしておきますが、さらに、今のお話の中に、地下鉄などでも、あの一般の通路から下に降りて行つて、切符を売る、あるいは切符を切る、あの場所までは道路だといふやうなことであり、それから先は今度は道路でない。だが、取り締まりの方からいへば、道路とみなされる。切符を切る所までは、何かの場合警察官が取り締まるとして、上の方の道路と同じやうに取り締まりが自由にきくわけですから。たとえば、国会の周辺の問題が起つてきた場合、衆議院の向こう側の地下鉄のあの場合でも、あの口から

切符売り場までの間、あるいは混雑を予想して、あそこへ警察官が行くのはきわめて自由になってくるという事態が起こるかも知れないが、そうすると、駅の構内の場合、現在警察官の立ち入りというように、現在警察官の構内の秩序を保つための警察と駅の関係はどうなるのか。

○説明員(内海倫君) 道交法だけの観点から申しますと、駅の構内におきましては、鉄道関係の完全な管理権によつて処理されておりますので、道交法上は、そのための警察官の権限を行使するというふうなものでない、そういうふうな考へております。従いまして、必要なことがあれば、管理権者にお願ひする、こういう考へ方でありまして、道交法上はそういうことになっております。

○木下友敬君 たとえば地下鉄、あるいは列車でもいいのですが、地下鉄にたくさん乗客が乗ってあって、それがホームに降りてきて不慮な状態がある。そういうような場合は、駅の方から何かお願ひするとかいうようなことがないかと、警察官が直接そこへ乗り込んでいくということはないことになっておりますか。あるいは、駅に公安員ですか、というのがありますが、あの方との連絡で、こちらの方から出動するということになっておりますか。それと、その切符売り場を境としてのいきさつはどうなんでしょうか。

○政府委員(柏村信雄君) ただいま交通課長から道交法関係についてお答えを申し上げたのでございますが、駅構内の秩序保持ということについては、原則として管理者の責任である。ただいまお話がありましたように、鉄道に

ついて申しますれば、鉄道公安官というのがあります、これが第一次的に秩序保持に当たる。しかし、それで十分でないような、さらに大きな混乱が予想されるときに、警察官に対する応援要請というものがございまして、その際に出動するという建前にいたしているわけでございまして、もちろん警察は、ほかの公安官なりあるいは司法警察官の権限を行なう所においても権限を行ない得ることにはなっているわけでございますから、警察として必要であると認めて入り得る権限はあるわけでございまして、建前として、そういうふうな秩序の保持のいたし方をしているということを申し上げておきます。

○鍋島直昭君 ちょっと私から伺いたいと思ひますが、第九條関係なんです、道路標識の問題です。現行法で今やっております道路の標識が、実をいうと明確でない。このことが結局運転者の罪を作ることになると思ひますので、非常に大きな問題じゃないかと、こう考へておりますが、まず伺いたいのは、現在道路標識が全国的に統一されているかどうか。さらに、この第三項で見ると、「総理府令・建設省令で定める」という区分で、この道路標識を建設省とそれから総理府令とに分けてされているかということが一点、現状をちょっと伺いたい。

それからもう一つは、この間、参考人の楠谷繁雄先生であつたと思ひますが、公述の中に、オリンピックの関係等もあり、外国人もよけい日本に来るような場合が今後非常にふえる。そうすると、国連ですか、インターナショナルの関係で、国連加入国では統一した

道路標識というものを作つておるが、それについて、日本もそうすべきであるという御発言があつたのじゃないかと思ひますが、この点についてちょっと御説明をお願いしたい。

○説明員(内海倫君) 現状でございまして、現行法のもとにおきましても、総理府令、建設省令の共同省令でもつて道路標識令というものを出してあります。それで、これに基づきまして、道路標識を公安委員会または道路管理者が設置したしておるわけでございまして、全国を通じてこの標識令に基づいて、全国を通じておられますので、府界によつて異なる点はございせん。

ただこの場合、あるいはよくお見かけになりますように、警察署長あるいは安全協会などが立看板などをかなり立てておりますので、これらは、各県がそれぞれのもので立てておられますので、この点は非常に違つた点がございしますが、これは道交法上の道路標識でございせん。それから、道路の上

に白線等をおもひまわつていろいろ表示をいたしておられますが、これは、現在法的にはとらえておりませんので、いずれも各県の方式によりまして作つておるわけでございまして。ただ、私どもとしては、できるだけ全国的な統一が望ましいと思ひますので、事実上は、ほとんど全国異ならない形状のものに、あるいは色彩のものに統一いたしております。

それから次に、道路管理者と警察特に公安委員会との区分でございまして、現行法のもとにおきましては、道路標識令というところで、案内標識それから警戒標識、禁止標識それから指導

標識それから指示標識、それから補助板、こういうものを道路標識の内容としてきめておりました。道路管理者も、それから公安委員会も、いずれもその道路標識令に基づいて道路標識を立てることができ、こういうふうになつておりました。立てる区分をいたしておきましても、それを公安委員会が立て、それを建設省が立てるといふ法律上の区別はいたしておきません。

ただ、事実上は、道交法にも道路法にも、それぞれが立て得る権限根拠がございまして、おのづからそれに基づいて立てるといふことになりまして、府、結局、公安委員会におきましては、禁止制限その他交通の規制に関する道路標識を立てる。それから、道路管理者におきましては、道路における案内あるいは指導の標識及び道路工事等の場合における通行の禁止制限というふうな標識を立てるといふのが、現状における事実上の区分でございまして。それから、この法案におきましては、その点はおおむね現行法の考

え方を踏襲いたしましたが、公安委員会が立てる道路標識は、交通の禁止制限及び規制に関するものを表示するものとして道路標識をとらえておきますので、公安委員会が立てる道路標識は、その範囲が局限されるようになろうと考へておきます。なお、先ほど申した、道路上にペイントその他で表示したものでございまして、いわゆる道路表示というものをこの法案におきましては法的にとらえまして、法的の効果あるものにするともに、その形状、色彩等も、共同省令で定めるようにいたした次第でございまして。

○鍋島直昭君 もう二、三点伺いたいのですが、道路標識は、今の御説明でよくわかりましたが、方向の指示などの場合に、大体管理者が立てる標識だと思ひますが、各府県によつて、非常に親切に立てておるところと、それから、全然さびて、見当がつかないようなところがあるというのがございまして、こういうふうなもの、親切な指示についての標示なりは、これは予算関係もあるでしょうけれども、やつておられるかどうか。これは建設省の問題かも知れませんが、なおもう一つ、そういう場合に、道路標識というものはこの程度立てなくちゃならない、運転者のために、そういうものは規定されておるかどうか。私は、最

ついで。

○説明員(内海倫君) 将来の問題における国連との関係でございまして、実は、私もこの標識を考へまする場合、国際標識を採用するかどうかという点につきましては種々検討いたしました。で、共同省令に譲つておりましたので、共同省令の定めるところによつてそれをとり入れればなおります。余地を残しておりますが、ただ、実情を申しますと、すでに現在定めております道路標識が、長年にわたつておりまして、これを一挙に変へることが、はたして最も多くの交通者である日本人にとつてより識別しやすいものかどうかという点に危惧を感じますので、国連で定めております標識を採用するに際しましては、その点を十分検討した上で考慮したいというふうに、問題を将来に残しておるのが現状でございまして。

○鍋島直昭君 もう二、三点伺いたいのですが、道路標識は、今の御説明でよくわかりましたが、方向の指示などの場合に、大体管理者が立てる標識だと思ひますが、各府県によつて、非常に親切に立てておるところと、それから、全然さびて、見当がつかないようなところがあるというのがございまして、こういうふうなもの、親切な指示についての標示なりは、これは予算関係もあるでしょうけれども、やつておられるかどうか。これは建設省の問題かも知れませんが、なおもう一つ、そういう場合に、道路標識というものはこの程度立てなくちゃならない、運転者のために、そういうものは規定されておるかどうか。私は、最

ついで。

低この程度はしなければならぬとい

ております。

全部やることは当然なんですけれども、各府県によって、道路標識が親切なところないところとか、でこぼこがあるのじゃないかと思ひますが、この点、国道県道の差とか、あるいは県道、市町村道との関係においても、どうもこぼこがあつて、運転される方が困難になるのじゃないか、また事故のもとになるのじゃないかと思ひますが、それからもう一点ですが、そういう場合に、これはどうですか。これは、私で立ててある標識もある。バス会社などが立てた通行禁止とかいったようなものがあつたりして、いろいろバス会社自体が立てておる。たとえば路面が軟弱、あるいは橋がどうかとかいったような場合、道の端っこ、そういうような所に立てる場合に、バス会社とか、民間会社とかのそういうのを許可制をとつておるかどうか。あるいは勝手に立てていいものかどうか。このようなことはどうなつておりますか。

○説明員(内海倫君) 最初の主として

道路管理者が立てると考えられます方向等を指示しております標識、通常案内標識といつておりますが、確かに県によりまして相当相違があるようにございします。これは、道路管理者の方でも、地方公安委員会とも打ち合わせまして、できるだけ分厚く立てるよう指導しております。また、警察庁と建設省におきまして、できるだけ立てていくというふうな話し合ひもしておりますので、建設省の意向では、今後はそういうような方向で、相当合理的に、かつ、全国平均して立つ方向になるのじゃないか、こういうふうに考えて

それから、三番目の私で立てられて

道交法は、保護の規定はいたしておりますが、それは一般的、他の諸法令

おる標識につきまして、だれでもこれを立てることができるといふ問題であります。この道路交通法が規定

によつて制約があれば、もとよりそれによるわけでございします。

第七十六条でございしますが、法案の六十八ページの七十六条におきまして、第一項で、「信号機若しくは道路標識等又はこれらに類似する工作物若しくは物件をみだりに設置してはならない。」それから、「何人も、信号機又は道路標識等の効用を妨げるような工作物又は物件を設置してはならない。」

道交法は、保護の規定はいたしておりますが、それは一般的、他の諸法令によつて制約があれば、もとよりそれによるわけでございします。

これは、何人も設置してはならないといふことに相なります。従つて、これに該当しないものであれば、道交法の面におきましては自由である。このほかに道路標識につきましては、道路法も若干の規定をいたしておりますので、その両方の規定にかかろうと思ひます。

○鍋島直紹君 もう一つ、最後に伺いたいのですが、この道路標識の問題で、先般視察のときにも感じたわけですが、道路標識の周囲にいろいろの広告物が道路にありまして見にくいといふこと、昼間は非常に見にくい、それから夜なんか、御承知の通り、青と赤とに変わるわけですが、その周囲にネオンサインの赤があつたり青があつたり、先に類似品があつたり、こういうことは、結局運転される方が非常に困るわけなんではないかと、取り締まつてそれを除去するとか、あるいは今後設置しないとか、いわゆる道路の標識を非常によく見えるように運転者の人にしてあげる、そういうことのできる法律的根拠というものは、今あるものの除去ですね。今後規制することができるとか。この点、一つちよつと伺ひたい。

なお、もう一つ落としたんですが、そういうふうな道路標識等を立てます場合は、第七十七条第一項の第二号、「道路に石碑、銅像、広告板、アーチその他これらに類する工作物を設けようとする」場合、警察署長の許可を受けることになつておりますので、先ほど自由と申しましたのを訂正いたしました。許可を受けて立てることに相なります。ただ、それが道路外になりますので、これは「道路に」となつておりますので、道路外の場合であれば別でございします。

○説明員(内海倫君) 現行法におきましては、先ほど申し上げました七十六条の一項または二項に該当する相当規定が現行法にもございしますので、まずその範囲におきましては、結局信号機なり道路標識等類似するようなものを設けて、その結果が非常にまぎらわ

しくなる、あるいは二項に書いておりますように、「効用を妨げるような工作物又は物件」といふふうなものを設けるといふことになりまして、これは禁止行為でございします。当然してはならないことになりませんが、さらに、そうでなくとも、実質的に非常に道路標識といふものの認識を妨害するといふふうな点になります。現行法におきましては特に規定をいたしておりませんが、ただ、現行法におきまして二十六条のところで、現行法の二十六条の第一項の第四号で、「道路に

して公安委員会の定める行為をしようとする者」といふふうな規定がございして、たとえば、警察庁におきましては、東京都公安委員会は、この第四号に對しまして、そういう非常におそれのあるような場所におきましての広告物の仕方につきましての若干の規制をいたしまして、実質的に道路標識の妨害される根拠となるような広告が行なわれることを防止いたしております。現行法におきましては、結局先ほど説明いたしました七十六条の第一項、第二項によりまして、それが特に非常に信号機または道路標識等の効用を妨害するといふような状態であるものは、これはすでに法律によつて禁止されておるものといふ観点から見るべきである、こういうふうな考えでございします。お、私どもの希望をいたしましては、この法律ではございせん、広告物一般に関する規定をいたしております。屋外広告物法といふものが、単に観光目的だけで規制をしておるわけでございしますが、あわせて交通の危険防止といふふうな観点からも規制をしていくというふうに改正されることが基本的

には一番望ましいのではないか、こういうふうな考えでおります。

○鍋島直紹君 ちよっと例なんです、交差点がありまして、百メートルも二百メートルも先に大きなネオンサインがあつて、非常にまぎらわしいというものを取り締まれますか、今、現在の段階では。

○説明員(内海倫君) 現行法におきましても、この案で対応規定を申し上げますれば、八十二条でございしますが、この八十二条の規定に対応するものが現行法にもあるわけでございしますが、沿道の土地に設置されている工作物等が道路における交通の危険を生じさせ、または著しく交通の妨害となるおそれがあるときは、当該工作物等の責任者に対し必要な措置をとることを命ずるというこの法案の規定があるわけでございしますが、もしただいまお示しになりましたような例がこの八十二条のような状態に該当するものでありますれば、現行法のこの八十二条の対応規定に基づきまして、これを必要な措置をとつてもらうということが可能であらうと考えます。それからあわせて、先ほど申しましたように、もしそれが道路の上でございしますれば、あるいは信号機その他道路標識、その他道路標識を妨害するようなものでございしますれば、やはりこの禁止行為でいくべきである、こういうふうな考えでおります。

なお、先ほどの八十二条に対応いたします規定といひますのは、現行法では二十六条の第七項で「警察署長は、沿道の土地における工作物その他の施設及び物件が道路における交通に著しい危険を生ぜしめる虞がある場合にお

いては、その占有者に対し、その危険の防除のために必要な措置を命ずることができる。」大体同様の規定をいたしております。

○鍋島直紹君 大体今の法律でもできるわけですが、現実の姿は、なかなか履行されていないというのが実際の姿じゃないかと思うのですがね。それで、この間の雨が降つて霧がかつたような場合にも、非常に交通事故がふえて、死者も多いし、それから、けが人なんかも普通の倍以上三倍近くなつておる。死んだ人も多いという状態ですが、こういった道路標識の問題等もその間に原因になつていっているんじゃないかと思うのです。どうかこの点は、いろいろ困難もありましようけれども、ある程度やはりこの道路交通法が通過するのをチャンスとして、やはり整備されること、一番必要じゃないかと思ふわけですが、一応私は、そう要望をしまして、質問を終わりたいと思ひます。

○鈴木壽君 さっきの道路の問題に帰りますが、まあ不特定多数の者が通行する場所と、こういうことなんで、いろいろ、大学の構内とか公園、広場とか、そういうところが示されてあるわけですが、そこで、さっきの御説明の中に、大学の構内であつても、どこでもないというわけにはいかぬと、こういうお話でございました。もちろん、抽象的にどこでもいいというわけにはいかぬというふうなことは、はつきりしないところがあると思ひます。それから、それはそれでいいと思ひます。ただ、構内における広場みたいなところ、それから、御説明の中にはなかつたんですが、小中学校等の校庭なんか

も入るように入、従来そういうふうになつておるようでありまして、そういう所に入りまして、一見いわゆる道路としての形を備えないで、今言つたように、広くなつておる。広場といひますか、そういうような所が道路の中に含まれると思うのですがね。そうしますと、いわゆるそこを通過していいの、というこれは、これはまあいろいろ従来の慣習もあるだらうと思ひますが、いずれにしても、そういう広場になつておる所が道路としてとらえられ、こういうことについては、それはその通りでございまいしょうね。

○説明員(内海倫君) ちよっと今例が出ましたので、小学校なり中学校の運動場というふうなものについて申ししますと、これは、実は高松の高裁で判例が出まして、その判例によりまして、結論的に言いますと、一定条件のもとにおいては、この運動場も道交法上の道路になり得るという判例でござい

ます。この点を私もどうも検討いたしますと、結局、運動場という姿におきましては、これは道交法上の道路ではなく、それはやはり特定の小学校の生徒だけが運動競技を行なう場所でございますから、特定のもののみの用に供される所と、こういう意味におきまして、一般的に道交法上の道路とは考へられないと思ひます。ただ、この運動場が、たとえば日曜、祭日等に、学校の管理者によつて開放されました、それが不特定多数のものがどんでん入り込むことができるというふうな場合におきましては、その限りにおいて——そこにたとえばアイスクリーム屋が自転車を持ち込んでくる、あるいはオート三輪などが入ってくるという

ふうな状態でございしますれば、その危険を防止する範囲内において、これはやはり道交法上の道路という形で適用される場合がございします。それでなお、広場と申ししても、先ほど説明いたしましたように、そういう場合の広場全部が直ちにすべて道路であるという觀念ではなく、現実に一般の交通の用に供されている、そういう一つの特定の部分が道交法上における道路というふうになるわけでございします。それで、先ほどの運動場の例を申しました場合にも、そういうことで、人が多数交通いたしました、現に道路交通上の危険が考えられるようなさうな区域のところ、その場合におきまして道交法上の道路としてとらえるというふうな考え方でもございします。

○鈴木壽君 いわゆる小中学校等の校内といひますか、敷地内の広場の問題ですが、運動場というものと、それから、いわゆる一般に校庭と称している所ですね。これは、現在の小中学校等においては、つきり区別しているところもありまうけれども、そうでない、いわゆる校庭として取り扱つて、それが自由に——閉門したというふうなときであればともかく、昼間等においては、あるいは場合によつては特に開放するといふような場合もありまうから、いわゆるその不特定多数の人たちが入つておるわけなんです。ですから、いわゆるグラウンドだと、運動場だと、こういうふうな所でないに、いわゆる校庭として、運動もするけれども、しかし多数の不特定の人たちもそこに入りますのだ、こういう所も私はすいふふんとするのだ、そういう所も私は全部が常に入りますのだ、運動場

のことはわかりましたが、そういう場所を一体どうするのか。それからもう一つは、私もちよっとお聞きしましたし、あなたの御説明の中にもありましたが、いわゆる全部じゃないのだと、普通通行する限られた部分だと、こういうことも、その点になりまして、これは、さっき言つたように、はつきり道路の格好で区切りがしてあるわけでもありませんし、ちよっとあいまいなわけなんです。たとえば、校門から玄関まで、あるいはその他の出入口までのやや見通せる場所とか何とかならともかく、しかし、必ずしも多数の人が、あるいは児童の場合でもいと思ひますが、通るのは、その大体見通せる、ここからこままでのコースというふうな所でもないわけなんです。それから、ここの辺が非常に、校庭なんかをいわゆる道路とするといふふうな場合には、あいまいな部分が出出てくるのじゃないかと思ふ。この二つの点から、これを道路としてとらえてやる場合には、はつきりさせないと、この法のその他の条文等からいっても、あるいはまああなた方が——あなた方といつちや悪いけれども、いわゆるその事故防止の取締まりの立場からいっていろいろ問題が起るのじゃないだろうか、こういう心配があるものだから、そこら辺もう少し御説明願ひたいと思ひます。

○説明員(内海倫君) 確かにお説のような点があつたので、私も、厳密に問題を考へていくようにいたしておりますが、たとえば、先ほどの言をもう一べん繰り返すようなことになりませんが、広場の例を申しますと、広場全部が常に一般人が入りますからと

いつて道路になるのではなく、いわゆる交通の用に供されておる状態にあるその区域が、そういう一般の交通の用に供されておる状態の場合において道路である、こういうふうなこの道交法は見ておるわけで、それから、学校の運動場などで、一般に多数人が通行する場所、こういう面につきましても、それがただ学校の生徒あるいは学校の教職員のみが通行するために作られておるものであれば、これは特定のものとごさいまして、道交法上の道路とはいいたくないと思いますが、たとえば、校門からどこそこに至る間の道路が、道路としての体裁を整えたものがございまして、しかも、それが一般交通の用に供されて、不特定の人が出入して、常にそういう状態で使用しておるような状態であれば、これは、学校の校内において存在しておる一つの道交法上の道路であるというふうに見てよからうかと考えます。ただ、そういう場合におきましても、この道交法は、多くの場合、通常の状態の道路というものを前提にして規定をいたしておりますので、しからば、右側通行といたった場合に一体どこが右側になるのか、運動場の一端まで行って歩かなければならないかというふうな問題があるわけでございまして、そういうものが事実上交通の用に供されておる部分におきましても判定しがたい場合には、私もごさいましては、おのずからそういう規定が適用する状態にならないかというふうな形でとらえるべきではないか。しかし、同時に、その他この法律が歩行者あるいは通行者の保護を規定いたしており、あるいは危険防止というものを規定しておること、そ

れが適用されなければその交通の危険は防止されないという状態でありまして、その条文はそこにおいて働いてくる。こういうふうな考えるべきではないかというふうな思っているわけですが、

○鈴木壽君 どうもはつきりしないので、これはここだけの、いわゆる道路というものは、こういうものではないかという概念規定だけで片づけていける問題であらばいいのですが、これがずつといるところ影響してくると思うのですから、たとえば集会、行進とかいうところにも影響してくるわけですから、そういう点をやはりはつきりしておかないと、あとでいろいろ問題が私に起りしはしないかというふうな思われるので、場合によつては、たとえば校庭なり、あるいは個人の工場の敷地なりというふうなものも道路にとらえられておるようですが、こういうような問題は、場合によつては、一般にいう、たとえばこの道交法にいう道路というふうなものには含まれないというふうな考え方をもち、ただその中に起り得る、あるいは予想される何かの事故等については別にこれは考えていくともしなければ、いろいろなあまい問題が残されていくんじゃないかと私は思うのですがね。従来の判例なんかも、二、三要旨なんかを見ましても、それから、あなたの御説明からいまして、非常に広くとらえておるわけですね。ですからそれは、考え方によりまして、そういう場所であつても、危険防止であるとか、あるいは事故の防止という観点から放置できないという一つの考え方は確かに私はあると思うの

です。しかしながら、一体それなら、そういう場所がふだんに私どもがいういわゆる公道あるいはそれに類するものであるかどうかというふうなことになるかと、なかなか問題があるもので、それに対するまたいろいろの規制なり制しなりということが他の条文によつて行なわれるというふうなことになるかと、ちよつとややこしいことに私ははつきりしないかと思うのですが、そういう点、どうでしょう。

○政府委員(相村信雄君) 今ちよつと交通課長からの説明が少し広い解釈のようにおとりに相なつたかと思ひますが、われわれの考え方としては、道路法的という言葉を申していいかどうかはわかりませんが、事実道路として使われている部分、これが学校の校内であつて、公園の区域内であつて、道路法にいう道路ではないけれども、事実上道路として使われておるもの、その実態をとらえて、これを本法にいう道路と考える。たとえば、東大病院の門のところからずっと抜けて、不忍池の方に出る道路がある。これは、道路の形態もなし、一般人も、何も大学に用のない者も通つておるというふうなものも通つておるのでありまして、広場とか校庭とかというそのものをとらえて道路という考え方は毛頭考えていないつもりなんです。従つて、その点は、あまりあまいでなくとらえて得るのじゃないかというふうに考えます。

○鈴木壽君 ただ、長官が今言うように、通常いわれる事実上道路として使用する部分だと、こういうふうにおっしゃって、だからあまり広く考えてい

ありますが、だから私も、事実上使用する部分というものが、校庭等においては一体どう区別するのか。あるいは広場等においてどう区別するのか。かりに校庭だけでなく、他の何かの広場であつても、そこに入るのには、必ずしもこういう広場があつて、裏の方へ抜ける道があるから、こまますぐだけを通ればいいという意味じゃないかと思ふ。広場としての一つの役目もあるし、多少の、何といひますか、直線的でない、そういう場合も当然あると思ふのです。そういうときに、事実上道路として使うのか、一体どこをどういうふうにするのかというところが私は依然として残ると思うのです。で、あなた方はそういう解釈であつても、さつきもお話がありましたが、高松におけるどうとかという、多少他の二、三の判例等も見まして、私全文見ておりました。要旨だけですが、そういうものを見ましても、非常に広く取り上げておると思ふのです。そうして私が今言つたように、はつきりした、いわゆる事実上道路として使う部分がどこだというふうなことの明示がなく、校庭もそう、広場もそう、神社の境内もそう、あるいは私有の工場の敷地なんかもそれなんだ、こういうふうになつてくると、今の長官のお答えのように、僕はそういうふうな考え方の問題だ、こう言つても、私はいろいろ問題が残ると思つておる。ですから、ここら辺はつきりしないので、これはなかなかむずかしい問題ですけれども、しかし、一応はつきりしておかないと、いろいろ関係するところがずいぶんあるのですから、私、それを心配するわけなんです。その点、

重ねてこれはお考えを一つお聞きしたいと思ふのですがね。

○政府委員(相村信雄君) 表現の仕方、ただいま私が申しましたように正確に表現するにはどういう方法がいいかという問題に帰着するかと思ひますが、考え方としては、私の先ほど申し上げたような考え方であつておるわけでごさいます。ここで、「一般交通の用に供するその他の場所」でございまして、校庭なり広場なり、それ自体というものは、原則的には道路ではない。ただ、その公園なら校庭ならというものが、事実上交通の用に一部供されておるというふうな場合におきまして、その部分を道路という。典型的な例は、先ほど東大について申し上げましたけれども、そういうふうな場所がほかの校庭などにあれば、もちろん運動場として使われる大部分は道路ではない。それから道路の部分も、ある場合生徒が使う——もちろん使うことに相なりましようが、一般人の人がそこを通るといふことを何ら妨げていない。しかも、そこを通ることを便利として一般の交通の用に供されておる道路というものを道路としてとらえるというふうな観念を参りたいと思つておるわけでありまして。

○鈴木壽君 ですから、あなたの御説明の限りではつきりしておるようですが、實際問題になると、さつきも言つたやうに、こういうふうな校庭かなんかがあるにしまして、そうしますと、たとえば、こちらに玄関がある。こちらの側の方にも校舎の出入口がある。そして、じゃ一体一般にいわれる道路として使用するものが、まっすぐに

か、そこら辺、私問題があると思うのですよ。また通る人数の多寡によっても違ふでしょうし、だから、そういう点をお言葉のような形にやした場合に、実際に使う所がそうなんだというこゝとではつきりするようでありますが、具体的な現場の問題になりますと、それだけで一律にはつきり押えることができるかという事は、私はむずかしいと思う。

○政府委員(柏村信雄君) たとえば、今御指摘のような、こちらにも門がある。こちらにも門がある。この門からこつちに抜けた方が便利だというやうなことで、勝手に歩いていくやうな校庭は、私は通路と考えるべきでない。しかし、ある門からある門に対して、一般の人もこういふふうに通つていくのだというやうな道路の形態、事実上道路の形態というものであれば、これをやはり道路としてとらえる、こゝろを念すべきじゃないか。だから、校庭に入つたら、もうどこでも勝手に子供のわきを縫つて歩いていくのだというやうなばく然とした、道路とは觀念できないやうな歩き方、こゝろいうやうなものをとらえて、本法にいう道路というふうには觀念できないものというふう

に思うのであります。

○鈴木壽君 くだいようですがね。やはりその場合であつても、私、幅の問題なんか出てくると思う。それからもう一つ、学校なり、あるいは場合によつてはあなた方と学校との話し合い等によつて、おしやるように通常のことを通れ、この出入口へ行くにはここからこゝろいうように行くんだというやうな明示でもあればいいのです。ところが、多くの場合には、そういう明示

も一つもない所が多いと思う。それから、先に言つた、一体どの程度の幅員を持つた場所をやるのかというやうなことも、私はやっぱり問題になると思ふ。車が入つていいということになりますと、単に人が一人二人通るということではなしに、やはり幅員の問題等も考えなければならぬ。ですから、そういう点も私非常に、あるいは直線でないのか、どういふ角度でいいのか、曲がるならどういふカーブでいいのかというやうなことも、私やっぱり問題になると思うのです。だから、取り締まりなり、何か事故が起こつた場合のやういふ対象にならなければ、單なるこれは一つの規定であつて、それから、道徳的な何か一つの訓示みたいなことであるとするは、それは私いいと思うわけですが、そういう所にある群衆とかあるいは行進とかなんかも場合によつては規制を受けるというやうなことが、これはあり得ることなんですか、そういう場合に、はつきりそこら辺をしておかないと、通常通る所なんだというやうなことだけでは、私ちよつとあまいさが依然として残つていくだらうと思ひますね。

○説明員(内海倫君) その点につきましては、ただいま良官の申しました点をさらに事務的に説明申し上げますと、たとえば、学校の場合を言いますれば、まず、その学校の管理者である校長なりあるいは学校を経営しておる者が、そこが一般交通の用に供されてもしかるべしと認めて、その交通が行なわれておるといふ前提が立つわけでございますから、これは單にそういう場所だけでなしに、一般私道の場合でも同様ですが、その所有者あるいは

管理をしておる者の権利といひますか、それが優先されるわけでございまして、たとえば、先ほど私、東大の構内の例を申しましたが、あれも、東大の門を入つて安田講堂まで至る、あの両並木に囲まれた、道路の状態を呈しておる所が、あれが一応東大の管理者によつて一般交通の用に供されるものとして認めて、それを許しておる限り、それは道交法にいう一般交通の用に供されている場所となると思ひますが、しかし、それがそういうものの通行をもはや認めないといふことであれば、そのときから直ちにそれは道交法上の道路とは申せないと申しますし、また、そういう積極的意思表示をしないで、門扉を閉ざしてしまふ、あるいは通行止め、通行はするなという意思表示を明らかにすれば、これはもはやそこは道交法上の道路ということには相ならないと考へておりますので、結局、学校等の例をとれば、それは、学校の管理者が一般交通の用に供してしかるべしとして通行を認めておるその部分、しかも、現実にそれが一般交通の用に供されておる場合において道交法上の道路といふ得るのではないかと、こゝろいうふうに考へるのです。

○鈴木壽君 だから私の言ふのは、たとえば、今の例にありました東大の構内のりつぱなあれは道路の格好をなした所が大部分でしょうね。何といひますか、脇に一段高い所があつたり、あるいは並木があつたり、ですから、あれは並木が問題ないと思ふのです。そうでない所が、小中学校の校庭とか、あるいはその他の広場とか、あるいは駅前広場とかいう所にあるものでありますから、そういう場合に、一体ど

こをどう押えていくということが肝心なところじゃないかと思ふのです。ただ普通に考へて、路上における、あるいは通行の場所における事故防止とか危険防止とかいふやうな、單に簡単にそういう問題だけで処理できるのであればいいんですが、中には、いろいろ問題になる行進とか何かいう、さつきも言つたこともあつたものですから、そういうところをやはりはつきりしておかないと、何かやはりあいまいな、そしてああいふ、あつちの方の裁判所ではこゝろいうふうに出た、こつちの高裁にはこゝろいうやうな判例があるといふやうなことで、それから、その判例に示されておるものは、必ずしもはつきり私はあなたの方の説明しておられるやうなものぐみ取れないものがあると思ふのです。そういう点から、どうもいろいろ心配な点があるわけですね。しかし、この点は、一応あなたの方の意図は明らかになりましたから、その点は一応この程度にしますが、いま一つお聞きします。これは、管理者なり、所有者がどこにあるにしても、これは、いわゆる広場として使われておるし、車馬あるいは、何といひますか、人間の通行なんかは比較的自由です。もちろん、場所によつては車の入れないところもあり得るけれども、そういうやうな場合に、これもやはり今言つたやうな問題が一つあるのではないかと、こゝろ、その点一つ。

それから、これは今の問題とはちよつと違ふやうな聞き方をします。もし道路として認めておる場所であるならば、選挙の際のいわゆる街頭で行なう演説ですね。これとの關係が

一つ出てくるのではないかと思ふのです。実際ぶつかつたところで私申し上げますが、駅前の、車がついたり、あるいは人がどんどん出入りする、そこで、いなかの方ですが、車をとめて演説を街頭の標識を立ててやるやうとしたら、こゝろは駅の構内だからよしてくれと、こゝろ問題があつたわけですね。それと、こゝろでいう道路のそれと、選挙法の規定からすれば、いろいろ問題もあるのですが、私、そこら辺の点を一つお聞きしてみたいのですが、それはどういふことになりま

○政府委員(中川董治君) ただいま鈴木先生の御指摘の公職選挙法の關係でございしますが、理論的に申しますと、公職選挙法が規制している事柄の一つに、公の施設といふものを選挙運動のために利用するといふことについて規制するといふ角度がございまして、その角度から、御指摘になりましたやうに、公職選挙法第六十六条でございしますが、特定の建物及び施設における演説の禁止といふ中に、「何人も、左に掲げる建物又は施設において、いかなる名義をもつてするを問はず、選挙運動のためにする演説を行うことができない。」こゝろいうふうの規定をしております。その一つに、「停車場その他の鉄道地内」こゝろいう条文がございまして、「停車場その他の鉄道地内」におきましては、何人も選挙運動のために演説を行なうことができない、こゝろいう規定がありまして、ただいま御質問になりました点は、当該行為がある鉄道地内なりやいなやといふことに相なるわけでありまして、従いまして、こ

の道路交通法に定める道路になるかならないかということ関係なくして、当該場所が公職選挙法にいう鉄道地内なりやいなや、こういうことに相なるだろうと思うのであります。それで、私も、公職選挙法に關係して、いつも注意深くやっているものであります。が、具体的行為された場所が鉄道地内なりやいなやにつきましては、これまた具体的な状況によつて違ひますが、鉄道が所有するというのが観念の一つにあるかと思いますが、鉄道が所有し、鉄道地内としての実益を持つてゐる所、こういう意味に解されますので、それは、駅長さんとか、鉄道関係者の意見も聞きまして、具体的に、これは鉄道地内だから演説は御遠慮いただきたい、こういうことを申しているわけがあります。

最後の御質問の点に戻るわけですが、公職選挙法の場合に、鉄道地内なりやいなや、それは、一体公職選挙法にいう鉄道地内に当たるかどうかということによつてきまるのであります。かりにそれが、鉄道地内が、道路交通法にいうところの道路であつても、鉄道地内であつてはいけません。ことになるかと思ふのであります。

○鈴木壽君 あとの点は選挙のことです。それからやめますが、実は私、そういう判明しないところに、道路が広場の中を通つてきた、その広場がなかりせば道路の通関と思ふような所があるわけですね。いいです、それは、いわゆる敷地なり構内なりというものの考え方ですから、それはいいですが、この点、広場なり、今言つたような校庭とかいうことになりまして、道路のここにある意義の規定の仕方では、これだ

けではどうもはっきりしない問題が出てくるので、この点一ついづれ、先ほどのお話のように、従来はあまりしなかつたが、道路というものは、こういうような所もそうなんだという、周知といふことか、あるいは徹底しようというところにつきましては方途も考えるということでございます。この点、一つはつきりして上げていた方がいいというのを申し上げて、この点については、一応終わっておきます。

それから、第二条の十八号で、ここで小さい問題ですが、駐車と停止というものを分けたカッ書きの、「貨物の積卸しのための停止で五分をこえない時間内のも」というようなことがありますが、これは、はつきり五分というふうな線を引いた理由なり、あるいはそれがかりに線を引いたにして、こういうことで、これは停止なんだ、駐車なんだというふうな、はつきりした区分ができるものですかね。この点はどうでしょう。

○説明員(内海倫君) この点は、大へん私も立法のときに苦心したのでございまして、現行法に一年前の形の改正をいたしまして、それをそのまま受け継いだわけでございますが、そこで、駐車と停車の区分は、駐車と申しますのは、結局そこに書いておられますように、「継続的に停止すること」と、こういうふうにならず考えることとございまして、その継続的に停止するといふことになりまして、はなはだこまかいへ理屈を言うようでございますが、一応一分以上でも継続してとまるといふ状態でございまして、しかし、貨物の積みおろしということになります

と、事実上一定の時間は必要とするわけでございますので、そこで、種々考えました結果、まず駐車から除外していい。貨物の積みおろしの車とまり方というものは、大体五分をこえない時間内のもは駐車からはずしていいんではないかというので、五分というものをいれました。それから、五分という時間を一体何を基礎にして入れたのだと言われまして、これも非常にむずかしいところでございますが、ただ、自動車取締令時代、従いまして、大正八年以降作られておりました内務省令で、この五分というものを境に駐車と停車を分けておいた立法例がございまして、それらも勘案しましてきめたわけでございます。なお、この駐車禁止をしてゐる場所、たとい貨物の積みおろしでも、五分以上もとまられるということになりますと、これは駐車禁止の意味がなくなりますので、そういう観点からも、少なくとも五分以内でとどめるべきではなからうかというところで定めたのがこの規定でございます。従つて、逆の言い方をしますれば、駐車禁止の場所でも、貨物の積みおろしのためであれば、五分間とはまってもやむを得ないという意味で書いたものでございまして。

○鈴木壽君 いや、実は、あなたが後段でおっしゃつたように、駐車禁止の問題とからんできまして、五分できつと切つて、五分をこえたものは駐車の取り扱ひをせざるを得ないでしょう。とすれば、いわゆる駐車禁止の場合なり、あるいは駐車する場合のほかに条文の規定があるのですから、こういうようなところからみ合つてくるのですから、それで実は私お聞きする

のですが、そうしますと、その五分以内でできるものはいんだが、できないものは、貨物の積みおろしのできないものがあれば、いわゆる駐車としての取り扱ひを受ける。たまたまそこが駐車禁止の場所であるとするれば、そこから五分で切り上げて他へ移動しなければならぬ。場合によつては、もう一度返つてきて、そこで積みおろしもできるのですが、そういうことになるわけですね、これは。

○説明員(内海倫君) 事実上そういうことに相なろうと思ひます。それで、ここで五分という時間をきめましたので、またそれにかかわるわけでございますが、立法の趣旨は、本来駐車禁止の所に継続してとまるといふことは、駐車禁止をした意味がなくなるわけでございます。ですから、貨物といへども、とまつてもらいたくないわけでございます。したが、ただ、貨物の積みおろしということになりますと、人間が単純におりるといふことは違つて、若干の時間が必要であらう。そういう観点に立ちまして、一つは、五分という、時間的に区切り得る最少限度のものを打ち出したということでございます。

○鈴木壽君 そこで、貨物の積みおろしが五分以内で終わらない場合のことなんです。もう一べんどこか動いて戻つてきて、そこでやつたら、これはいいわけでしょう。これは合法的なんですね。

○説明員(内海倫君) 合法でございます。五分時計を見ておまして、四分たちますと、一べん外へ出まして、回つてきてなら合法と言わざるを得ません。

○政府委員(木村行藏君) 確かに五分

以内で積みおろしができないものも相当あるんじゃないかと思ひますけれども、それからいって、十分とか十五分にしますと、それがいわゆる停車の規定とからみ合ひまして、停車は十分以内はいいということになつちゃうと、現行法で停車、駐車について相当規制をしておりますし、それがまたゆるんでしまふということも考えられる。従いまして、五分をこえた場合は、確かに、今の御説のように回つてくるということになりましても、その回つた間でもその駐車禁止場所のスペースを利用できるというふうなことも考えられますので、若干関連してくる

と……

○鈴木壽君 これはこまかいようなことですが、取り締まりの対象になることですからお聞きするのですが、だれが時計を見ておるのですか。極端なことを言つと、五分に近いと、これはだれがやるかわからぬけれども、とにかく五分以上とまつておれないというので、ちよつと動いてすぐ戻つてくるのです。バックするなり前進するなりして、こういうことも可能だと思ひます。悪く利用しようとするれば、ですから、こでちよつと五分を切つて、これをこえる、あるいはこえないということ、で、停車であるのか駐車であるのかというふうな問題を、あるところでは線を引かなければならぬというふうな私もあるけれども、一体荷物の積みおろしの場合、あるいは六分あればいいかもしれません。こら辺どうなるかね。その取り締まりということとははたして可能なものかどうか。駐車禁止の場所での積みおろしなり、そういうものをしよつちゅうおまわりさんが見

ているわけじゃないと思うのです、現状では、また、今後といえども、一々そういうものをやってくるわけにはいかぬ。悪口言え、守れそうもないようなことを、あるいは頭を働かせてやる、合法的に、五分こえても十分に、五分こえても十分に十分になつても五分になつてもそこにおれるような、そういうのをやるということについては、ちよつとおかしいと思ふのですが、確かに現行法にもあります。現行法の施行令の第一条の八号ですが、それにもありますが、これはやはり考えなくちゃいけないのじゃないでしょうか。どうですか。

○説明員(内海倫君) 今の鈴木先生の点は、私も非常に苦心して考えた点でございますが、結局、駐車というものは、自動車なり車を継続的に停止すること、従つて、駐車禁止するという目的は、継続的にそこに車がとまることによつて生ずる交通の円滑化をはかる、こういう趣旨に出るわけでございます。結局、どこまでも目的としては継続的に車がそこにとまるというのを排除するということにあるわけでございます。この場合、先ほど申しましたことを繰り返しますが、貨物の積みおろしという目的は、いわば現在の自動車運送という目的から当然行なわれなければならないので、貨物の積みおろしであっても継続的にとまることは、継続的といひましても、一分あるいは三十秒以上とまることはいけないうこととは若干齟齬に失するといふ観点から、貨物の積みおろしを最小限度の時間で行う限りは、これは、駐車とせずに、停車として認めていこうという趣旨に出るものでありまして、本来五分を認めるということでは

はなく、五分を最大限にして、最も短時間で積みおろしを終わつて、すぐその場から出てくれというものが、第十八号に掲げているカッコの中の趣旨でございます。従ひまして、取り締まりの面からいいますれば、これは、そこに車が停滞するということは重大な問題でありますから、五分をこえておれば、注意を喚起してのいてもらふという措置もとらなければなりません。同時に、こういう趣旨に出ている点をやはり十分理解した上で協力してもらふという態勢がなければ、これはなかなか、実行の確保という点になります。と、むずかしい点もあらうかと思ひますが、まあ私もとしましては、五分ということは、五分のとまり得る権利を有するといふよりも、五分以内で、最小限度で積みおろしの時間を終えて、いわゆる継続的に停止しないというふうに考えに基づいて行なうわけであり

ます。

○鈴木壽君 まあ問題のあるのは駐車禁止の場所だと思ふのです。単に停車しているというやうなことであれば別問題で、いわゆる駐車禁止の場所におけるやうな問題だと私は思ふのですが、そう考へていいわけですね。

そうしますと、場合によつては、たとえば、まあそこら辺における警官なりあるいは警察署長なりと話し合ひをして、どうしても、この貨物の積みおろしのためには、五分か七分ではできないというやうな話し合ひがもしつけば許せますか。どうですか、その点。

○説明員(内海倫君) その点につきましては、法案の四十五条でございますが、駐車禁止あるいは停車禁止の規定

でございますが、四十四条におきまして一号から五号まで、それから、四十五条におきましては一号から六号まで、これは法定して駐車禁止、あるいは停車及び駐車を禁止する場所にしたしておりますが、これにつきましましては、例外的設定は困難でございますが、時間的に、大体におきまして、この各号に掲げておりますところは、これはもう駐車を禁止し、あるいは駐車を禁止しなければならない必要性的の度合いの強いところでございますから、例外は考へられませんが、東京都内あるいは大阪等におきまして行なつております駐車禁止というものは、大体は第四十四条第六号または四十五条第七号に基づきまして、公安委員会が禁止する場所というものが最も多い点であり、かつまた、実際に駐車をしようとする自動車側にとつても、この第六号または七号によつて公安委員会が指定する場所が問題になる点でございます。この点につきましましては、従ひまして公安委員会が、一般的には駐車禁止をしないけれども、そこが貨物の積みおろしのために行なう五分以上の車をとめることも認める必要度合いが非常に強いというのであれば、それは、そういうものを除いた形の駐車禁止という措置もとれるわけでありまして、たとえば、この間ごらんいただきましたやうな横山町の間屋街というやうな所になりますと、もしかりにあそこを駐車禁止といひましたとしても、場合によつては、いろいろ対策を立てた上で、貨物の積みおろしについては特例を設けた駐車禁止措置を公安委員会がとることは、六号、七号によつて可能であらうと考へており

ます。

○鈴木壽君 今のお話ですが、四十四条なり四十五条というものは、むしろ禁止する場所を指定する条項じゃないのですか。ですから、それを許すとか許さないとかいうことは、この四十四条なり四十五条からはあまり出てこないと思うのですが……

○説明員(内海倫君) その点になります。これは、確かに場所の指定でございますが、この場所を指定しました場合に、公安委員会は、すべての車両をそこで駐車を禁止するというのが一番強く認められる七号に基づく場所の指定でございますから、場所を指定しまして、何と何と何との駐車を禁止する場所、こういう指定に相なりますので、最大限の制限の範囲内におきまして部分的制限というところで、私は、六、七号におきまして、今申しましたやうな除いた形の駐車制限は可能である、こういうことでございます。

○鈴木壽君 ほかの条項にも関係するのですが、今の点ですね。六、七号というものは、どこの六、七号ですか。四十四条、四十五条ですか。そうしますと、私今まで読んでおつたのは、四十四条なり四十五条というものは、こ

ういふやうな所には停車なり駐車なりしてはいかぬということがずっと書かれております。そのほかに、なお、公安委員会が必要と認めて指定した場所には停車あるいは駐車ができないのだと、こういうことをここで規定してあるものであつて、緩和することについては、この条項からはちよつと読めないのじゃないですか。私は、今までもずっと通り見てきた間では、そういうふうに解釈する。

○説明員(内海倫君) この点につきましては、立法にあたりましては、六号、七号の場合におきましては、法律は、五号、六号までは、各号で法定の場所をきめまして、これについては、法律で、車両はとまてはいけないう、こ

ういふやうにきめたわけですが、六号と七号におきましては、公安委員会が、道路における危険防止その他交通の安全と円滑をはかるために必要があると認めて、いわゆるやむを得ず制限するといふ格好で場所指定をいたすわけでございますので、その場合におきましては、たとえば、貨物以外の車両の駐車を禁止する場所として指定する、このことは可能であるということに基づいて規定したものでございます。

○鈴木壽君 ちよつと私の聞くことが……、私は、今の二条十八号の問題から、この五分をこえない云々という問題から、こういう規定をすることに、直接、何といひますか、ひつかる、このやうなところの駐車禁止の場所である、こ

んべんしてくれと、許してもらいたい
と、こういうことができるかできない
かというのを私聞いたのであって、
その場所を指定するとかしないとかい
うことは、なるほどお話のように、四
十四条、四十五条にあります。これ
にかかって禁止された場所において十
八号にひつかかるような場合は、たし
て話し合いによって容認してもらえ
るものかどうか、こういうことなん
です。ですから、そういう意味では、四
十四条なり四十五条からは、そういう
容認できるというところは読めないの
です。あなたはそれによってやるのだ
というように御説明をなさったように
私聞きました。ですから、この四十
四条、四十五条の条項からは、それは
読めないのじゃないか。従って、別
どこかで、この法あるいはこの法によ
らなくても、話し合いによって、駐車
禁止の場合においても、五分以上貨物
の積みおろしのためにそこに停止し
ていることを許してもらえるかどう
かというのを聞いています。ちよっ
とくどいようですが……

○説明員(内海倫君) それじゃ、もう
一度お答え申し上げます。先生の御質
問にお答えしますには、二つの問題を
考えまして、私にお答え申し上げたい
と思います。
たとえば、公安委員会がこれは駐車
禁止の場所であると指定をいたしてお
ります。所におきまして、実際に、その
現場の状況に応じて、警察官等がそこ
に行きまして、その状況を判断して、
この場合、十分間とすることはさしつ
かえないというふうな措置をとり得る
かというところでありまして、この法
律は警察官にそういう権限を与えてお

りませんので、従いまして、できない
ということが言えるわけでありまして。
現行法は、それは実は警察官の権限と
して一応できる余地を法律は残して
おいたわけでございますが、今度は、
警察官の権限を明確に整理いたしまし
たので、その点はなくなっております
ので、現場におきまして警察官が判断
して、五分以上、貨物自動車につい
て、そこに車を止めることを認めるこ
とはできないというふうに申し上げな
ければなりません。

それから、もう一度繰り返します
が、もしそこが貨物の積みおろしのた
めにどうしても必要な、ある程度、五
分以上は駐車させなければならぬとい
う状態であり、かつ、そのことがあ
まり道路交通についてその影響もなく
で、反面一般的交通として、すべての
自動車等が駐車することを認める
と、非常に円滑な交通になるというよ
うな状態であると公安委員会が判断し
ました場合には、先ほど申し上げまし
した点に基づきまして、公安委員会
は、貨物自動車の積みおろしを除き他
の車両の駐車を禁止する場所としてそ
を指定する、こういうことは可能で
あらうと考えます。

○鈴木壽君 そうしますと、いわゆる
区域なんかを指定する場合には、貨物自
動車を除くと他の車は駐車できないと
いうことで可能じゃないか、こういうこ
とですね。
○説明員(内海倫君) その通りでござ
います。貨物自動車の貨物の積みおろ
しをする場合を除き、こういうことで
あります。貨物自動車そのものでなし
に……

できませんか。四十六条で、「停車又
は駐車を禁止する場所」というところ
で何とかできるのではないかと私は思
うのですが……
○説明員(内海倫君) 四十六条は、実
は、その四十四条及び四十五条のと
ころで、主として何メートルという、
メートルを入れておるところがあるの
でございまして、そこにおきまして、
公安委員会が、その道路の状況により
まして、この法律にかかわらず、何と
いいますか、短縮することができると
いうことの根拠にいたしてあるのが四
十六条の規定でございます。従いまし
て、たとえば、四十五条の第五号に、
「消火栓又は消防用防火水槽の吸水口
若しくは吸管投入孔から五メートル以
内の部分」と、こうありますが、これ
は、法律では「五メートル以内」と、
もう明定いたしましたので、このまま
にしておけば、五メートル以内のここ
ろは全部駐車禁止になるわけござい
ますが、場合によりまして、これを
公安委員会は三メートル以内に指定し
まして、あとに残った二メートルの部
分はなお駐停車することができると、
こういう法律に対する公安委員会の特
例を認めたわけでありまして、先生の
おっしゃった点は認めておらないので
あります。

○鈴木壽君 実は、私もこれまで認め
ておると思わないでおるのです。と
いうのは、四十五条なり四十六条とい
うのは、いわばほんとうの意味での危
険防止なり事故の防止というふうな点
から、特にこの特定の部分を押えて
いて、駐車あるいは停車を禁止して
いる場所なんです。だから、いわゆる一般
にいう停車禁止区域ということではな

に、一つ今言ったような観点から、特
に交差点の部分だとか、勾配の部分だ
とか、いろいろなそういうようなこと
で、場所的に局限をして押えていつて
いるわけでありまして。だから、これに
ついての四十六条でございまして、私
も何もこれによってさっきの問題は
解決がつくとは考えておりませんが、
私に言え、何かあなたの話では、
現行法ではなく、今度の新法では、何
か警察の許しを受けるとか警官から容
認してもらふような条項がないと、こ
うおっしゃるものですか、しいて言
えば、こういうところにもひつかけ
て、まあまあしばらくやろうかという
ようなこともできないかという、
一つ本旨から曲がったような解釈も私
はとれないかということを言ったん
で、確かに、これはあなたのおっしゃ
るように、それから今私が申し上げま
したように、四十六条は四十四条、四
十五条にかかるとその規定のわけなん
でございまして、とすれば、やっぱ
りそれは中途なところがありますね、
実際問題として、五分ということに
限ってこれを厳密にやるとすれば、い
ろいろの毒な点も出てくる。あるい
は、ルーズにやろうと思えば、だれも
五分というストップウォッチを握って
おる人もいないのだから、これは守れ
ないと、こういうことになってきま
すね。ですから、あまりこれは時間を区
切り、五分というふうなことでなし
に、やっぱり貨物の積みおろしのため
に、これも断続的にやるんじやなし
で、さつさとやってスピードをあげて
やるという、そういう範囲に限ること
が実情に合うし、実際まあ取り締まる
立場からいってもそれがいいじゃない

か。これは、情においてもしのびませ
んわな。警官がかりにそういう場所を
見つけて、五分たった、もう三分の一
くらいおろせばあといんだというこ
きに、だめだと言う。これは、法に忠
実であろうとすればそうなる。もし駐
車の禁止の場所であったとすれば、そ
ういうことにもなりかねないと思う
のです。だから、もう少し正確を期して
いくといえますか、慎重を期して五分
という時間を押えてここに書き込んだ
と思いますし、また現行法でもありま
すが、実際問題となると、私はこれは
少しやはり問題じゃないかと思うん
ですが、どうですか、この点。その点に
ついては、それだけでやめますが。

○説明員(内海倫君) 最後にもう一
点申し上げますが、確かにその
点はございまして、確かにそれは運
輸省からも調べてもらったのですが、
今、貨物の積みおろしの総平均をと
って見ますと、大体十五分ないし二十分
を予定しなければならぬ。こういう
ことなんでございまして。そうしま
す、駐車禁止を私どもがしなければな
らない場所に、十五分ないし二十分
というものがとまられるということにな
りますと、これはやはり非常に影響が
大きいものでございまして、従いま
して、先ほど申し上げましたように、
やむを得ずという必要性を認めなけ
ればならない所に限しましては、特
例、特別に規制措置をという場合に
いたすことにいたしました。一般の駐
車という観念としては、やはり時間は
できるだけ短い方がいいというふう
に考えて、五分という規定にいたした次
第でございまして。

○鈴木壽君 これでやめますが、そう

か。これは、情においてもしのびませ
んわな。警官がかりにそういう場所を
見つけて、五分たった、もう三分の一
くらいおろせばあといんだというこ
きに、だめだと言う。これは、法に忠
実であろうとすればそうなる。もし駐
車の禁止の場所であったとすれば、そ
ういうことにもなりかねないと思う
のです。だから、もう少し正確を期して
いくといえますか、慎重を期して五分
という時間を押えてここに書き込んだ
と思いますし、また現行法でもありま
すが、実際問題となると、私はこれは
少しやはり問題じゃないかと思うん
ですが、どうですか、この点。その点に
ついては、それだけでやめますが。

しますと、まあ気持はわかるし、禁止の場所にとらわれられても困る、長時間そこに作業されても、これは確かに困りますが、何かのやほり規制なり、ある点を押えて、この範囲内というふうなことは、私は必要だとも思えるのです。しかし、さつきからいろいろ申し上げているような点から、実情からすれば、必ずしもこれでやれるとも思わぬし、きめたことはきめたこと、しかし実際は違ふというふうなことになるかぬかと思ふから、そういう点で私申し上げているんです

が、ただ、先ほどあなたの御説明の中に、駐車禁止の区域なり場所を指定する際に、貨物の積みおろしの場合、それを除くという規定を入れてやる場合もあるのじゃないか、こういうことでございましたが、まあこういう点を一つよく、やはり法の実施なり、あるいは場合によってはこの施行令みたいなものを作らなければならぬと思ふから、そういうふうなものを十分検討されましてやらないと、ちょっと工合が悪いと思ふます

ね。それから、特に私、くだいようですが、たとえば、引越し荷物なんかというの、駐車禁止といったって、車も出せない。何か警官なりあるいは警察署との話し合いなり、その中で話し合いがつく、従って許されるというふうなことがないか、実生活の上において私は困ることがあると思ふんですね。ですから、そういう点一つあわせ考へて、実際の場合にはやらないと、とんでもないことに私なつてくると思ふんです。まあしかし、実際の場合はこれと違ふんだというところでまたやら

れると、法そのものが、五分というのは変なことになつちやうのですから、その点、私非常に問題だと思ふますから、もう一つ問題点として残しておきましよう。

○湯澤三千男君 関連してちよつとお伺ひしますが、今の法律では、警察官に多少余裕を認めて許可のできるのは何条ですか。

○説明員(内海倫君) 現行法におきましては第五条でございます。第五条で、警察官の指示に従わなければならぬという、この規定と、それから、政令におきまして、政令の第三条でございます。施行令の第三条に、これは、法の第五条に基づいた規定でございますが、「警察官は、信号機の故障その他やむを得ない特別の必要があるときは、信号機、道路標識又は区画線の表示にかかわらず、これと異なる手信号又は指示をすることができ、この場合においては、歩行者、車馬又は軌道車は、警察官の手信号又は指示に従わなければならない。」こう書いておりますので、ここで読んでみますと、道路標識と異なる指示をすることができるといふ根拠が一応政令でございますので、駐車禁止は、道路標識で禁止をいたしておりますので、「これと異なる」ということで、今の鈴木先生のおっしゃつたような、真にやむを得ないような状態の場合には、警察官がでるというふうな考えられるのでござい

ます。

○湯澤三千男君 今まで、やはりそういうような政令三条を利用して許可しておつたのですかね。解釈上できるという意味か。あるいは実際それでやっておつたのか。

○説明員(内海倫君) まず、法律上解釈ができるということをお願い上げました。それから、この適用に關しましては、やはり公安委員会が道路標識をもつて行なつたものでございませうから、それをさらに下級の警察官が例外を設定するやうな行為でございませうから、真に危険を防止する、特別やむを得ないというやうな状態以外には、こういうものを適用するといふやうな指導は、私どもいたしておりません。

○湯澤三千男君 そうすると、つまりそういうことができるという現状を、つまり先ほどの第二条のやうなふうに変更しなければならぬといふことを意識しながら改正したと、こういうわけなんです。

○説明員(内海倫君) その通りでございます。

○委員長(新谷寅三郎君) 午後二時まで休憩いたします。

午後一時二分休憩

午後二時二十四分開会

○委員長(新谷寅三郎君) 休憩前に引き続き、委員会を再開いたします。道路交通法案について質疑を続行いたします。

○鈴木壽君 二条の二十号ですがね。徐行の場合のことをここで記してあるのですが、何か現行法でもこういう性質のものがあると思うのですが、速度とか何か、そういうことについて、別にこの趣旨を受けた何かきめ方をとっておりませうか。あるいはまた今度は、この法によつてはどういう方法をとるのかですね。それはどうです。というのは、まあ「直ちに停止することができやうな速度で進行することをいう。」

といつても、なかなかこれはいろいろ問題がやはりあると思うのです。ですから、こういう点について、こういう規定だけでいいの。あるいはまた、各条章に、あとで徐行しなければいけない箇所なんかいろいろ出てくるわけなんです。そういう場合に、もつときちつと、この程度のスピードでやるとか何かいうやうなことをお示しになるのかね。ここら辺……

○説明員(内海倫君) 徐行につきましては、今度初めてこの法案で定義をいたしたわけでございます。現行法におきましては、単に徐行しなければならぬといふ、こういうふうになつておつたわけでありませう。定義をする目的は、やはり今鈴木委員のおっしゃいましたやうに、徐行といふものの意味を明らかにしておきたいという趣旨に出るものでございませう。ところが、一番趣旨を明らかにしますためには、たとえばスピード幾らといふことを書くことがいいのでございませうが、検討いたしました結果は、結局数字をもつて表わすことはできない。しからば、一つの案として、その場所において定められておる速度の半分とかあるいは三分の一以下とかいふふうな書くことも考えられるわけでありませうが、それらにつきましても、なお徐行の意味を考へてみましても、結局、もうほとんど停止状態に近い状態で徐行する場合と、それはほとんど徐行するといふことで、結局、危険を防止するために直ちに停止するといふことができるやうな、きよな速度で進行することだといふふうな結論的にいたしたわけでございます。従ひまして、この徐行といふのは、徐行を要求されてお

す、たとえばこの法律におきまする四十二条を初めとし、その他各所で、徐行しなければならぬといふやうなことを書いておられますが、そういうところにおいて、その書かれてある事柄に對應する程度にスピードを下げて走るとは、結局直ちに停止することができやうな速度といふふうにして定義づけたわけでございます。

○鈴木壽君 そうすると、これは一般的にここに「徐行」といふ定義をしておるわけなんです。それから、たとえば何キロまでのスピードであれば徐行したといふことにするかといふやうなことになるかと、お話をうかがうと、非常にむづかしい問題だと思ふのです。ですから、きちつとここに何キロ以下とか、何キロをこえてはいかんとかといふやうなことはむづかしいにしても、ただいまのお話のやうに、これは四十二条あたりと非常に関係するわけなんです。その他ほかの条章にも関係するところがあるが、直接には、いわゆる徐行すべき場所として規定した四十二条ですね。こういうところにかかつてくる。しかも、これに違反すれば、三万円以下の罰金と、あるいは過失の際も同様だといふやうな罰則がかかつてくる問題であるわけですね。ところが、そのいわゆる停止することのできる速度といふことは、一体だれが見てやるかといふ、その判別といふ問題は、なかなかこれはむづかしい問題だと思ふのです。十分あなた方は御承知だと思ふますが、三十キロくらいで走つておつても、今のブレーキだったら、そんなに危険といふことを心配しないでもとまれるわけ

す。特にサイドとあわせてやるならば、これはとまれるわけなんですから、多少中でショックを受けたらいいかどうかという、これはおそれなくその趣旨ではないと思ひますね。いや、おれはちゃんととまれる程度で走っておるのだということになりますと、ややこしい問題が起こるものですか、何か必ずしもこのこというような意味でなくて、その徐行すべき場所の指定の場合に、やはり徐行の際の何かめどというものは、法文に書けなくとも、大体運転手の諸君にはわからせないと、これはいろいろ、私が今言ったように、問題が起こるんじゃないかと思うんです。かりに十キロ以内ということであれば、これはもうきわめて安全だけれども、しかし必ずしも、今言ったように、十キロでなくて、二十キロでもこれはとまりますから、そんなにひっくり返るといふような心配もなしにとまりますから、そこら辺のところはいろいろ問題があるんですから、何かやっておかないと、これだけでは、実際問題が起こった場合に困るんじゃないかという心配があるんですが、その点……。

○説明員（内海倫君） 確かにお説の通りでございます。ただ、法律でその点を明らかにすることは、ほとんど不可能に近い状態でございます。実は、その標準につきましては、いろいろな資料をもとにいたしまして、まあこれは運転者の皆さん方になるわけからせうというふうな形で、「安全運転のしおり」というふうな形のもの、私の方で基本のものを作りました各県に配って、各県からまた配っておるよう

なものにも載せておるのでございますが、たとえば、制動距離表というように、多少中で、アスファルトの乾いた道路の場合に、ブレーキをかけるまでの速度が三十二キロであれば六メートル走り、さらにブレーキをかけてから八メートル走る。それから、速度四十キロであれば、ブレーキをかけるまでに八メートル走り、かけてから十三メートル走る。そういうふうなものを、今度はぬれた場合、砂利の場合、あるいは雪の場合というふうなものを設定いたしまして、一応の標準を示しまして、これを基礎として、まあ徐行の場合にどういふふうな程度にスピード・ダウンするかということの判定を、その道路の状態、車の状態等によって運転者の判断にまかせる、こういう考え方に立っておるわけでありまして。

○鈴木壽君 これは、おっしゃる通りに、それからまた、私も申し上げたように、なかなかむずかしい問題なんです。これは、さっきの五分をこえないというのと同一ような問題ですが、なかなかきつと時間、あるいはキロで切ったりなんかすることは、場所の状況にもよりますし、いろいろな条件等もからみ合つてきますから、これはむずかしい問題ですが、それだけまた、何かあった場合には問題になると思ふわけですね。いや、よくはちゃんと徐行して、とまれるようにしておるんだ、こいうふうなことを、いや、そうじゃないとか何とかいうことになつて、現場における警官との間に何だかんだというやりとりが起らないことは、私はないと思ふんですね。そういう点からいいますと、もちろん法律の中で、これ以上走っちゃいかぬとか、

これ以下を徐行というふうな、これはきつとはできない問題ですが、しかし、実際の指導なり、あるいはこいう趣旨の徹底からいいますと、やはり何か考へて措置をとらないと、私は、うまくないんじゃないだろうか、こいうことを考へるわけなんです。で、今のあなたがあげました、三十二キロの場合、ブレーキを踏んで、なお六メートル走るといふようなことがあつたようですが、三十二キロ程度であるものを見つけて、ブレーキを踏むまでのその人の、何というか、反応といひますか、それによる動作といふようなものはいろいろあると思ひますが、ブレーキを踏んでサイドを引っぱつてやれば、六メートルも七メートルも、普通はそんなに走らないんです。相当今の車は、そういう面ではブレーキはきつとときくようになっておりますから、一がいにそうとはいへませんけれども、しかし、判定の資料としていろいろなデータがあると思ひますから、そういうものをもつてやらないと、私は、ここにあらうこいうことだけで、さつき言ったように、いや、おれは除行していったんだとか、いや、しなかつたとか言つて、トラブルが起る心配があるから、そういう意味でお聞きしたわけなんです。

○松永忠二君 第二条の中のことです。あるいはこれはもうすでに聞かれてゐるかもしれませんが、二条の一号のところ、二条の二のところに、「一般交通の用に供するその他の場所をいう」とあります。が、これについてはどういふ説明でありましたか。ちよつと聞かしていただきたい。

○委員長（新谷實三郎君） 松永委員、

これは、午前中かかりまして、鈴木委員から非常に詳細な質疑がありました。が、一応答弁をしてもいいです。

○説明員（内海倫君） ごく整理した形で申し上げますと、「一般交通の用に供する」という言葉の意味は単に人が通れば通れるというふうな意味ではございませんで、交通といふものを社会通念的に見ました場合には、まず一般に交通するといふような觀念にとらえらるる概念でございますし、それから、その場所という点でいいますと、客觀的に見ましても、非常に道路體的なものを整理しておるといふような場所をいふものでございまして、しかも、道路法または道路運送法にいう道路または事業用自動車道でないものをいうわけでございます。従ひまして、これをさらに具体的に二、三例を申し上げますれば、まず典型的なものは私道でございまして、私道として一般の交通の用に供されてゐる。それから次の概念は、道路のような体裁を整えておりますが、しかし、道路法その他で道路とされておらない、たとえば、公園あるいは神社の境内、寺院の境内等に至る参道、こいうふうな公園の中の道路あるいは参道、こいうふうなものを一つの「その他の場所」と考へ、それから他の類型としましては、たとえば、大学等におきまして、構内の中でありながら、しかも、門扉が開いておる間は常に一般人の交通の用に開放されてある、構内の中の道路の機能を営んでおるさうな部分、あるいは渋谷にある、地下ではございしますが、地下の商店街を形成しておるあの道路、こいうふうなもの、まあ大体以上のようなものまたはそれに類するような観

念でとらえられるものを、一応「その他の場所」といふふうに私どもは考へております。

○木下友敬君 今の二条の關係でちよつとお聞きしたいんですが、十三号に、「路面電車 レールにより運転する車を用ゐる」と書いてあります。それから、今度、十七条の三項でしたか、「軌道」といふ言葉が出てきます。十七条の三項などを見ますと、「軌道が道路の側端に寄つて設けられてゐる場合」、この軌道とレールといふのは、何か使い分けてあるのですか。

○説明員（内海倫君） 軌道といひますのは、レールを含みまして、そしてそのレールの中にはさまつておる土または石の部分をおあせまして、それを軌道といひます。それから、それからレールは、鉄のあの線そのものをレールといひます。それから、それからさらに、たとえば、これの二十一一条などに、「軌道敷内の通行」といふことで、軌道敷といふ言葉を使つておりますが、これは、さらにそのレールの外側の、たしか六十センチと考へておりましたが、六十センチの両側、具体的には、東京都内ではいいますれば、石だたみの敷いてある部分、ここを軌道敷内と、こいうつております。従ひまして、電車の点についていますれば、軌道敷が一番広く、その次が軌道になり、それからレールになる、こいう考へ方です。

○木下友敬君 それと同時に、もう一つお聞きしておきたいのは、こはちよつと定義があつてありますが、踏切についての定義が出ていない。踏切といふのは、こいう解釈をしてあるのです。

○説明員(内海倫君) 踏切につきまし

ては、この法律では定義をいたしておきませんし、かつまた、この法律におきましては、踏切という言葉を使用いたしてあります。たとえば、第五節、三十三条でございますが、「踏切を通過しようとするときは」ということで使っておりますが、そこで、私どもの踏切の概念は、他の法律、たとえば道路法あるいは鉄道関係の法律に使用されておる踏切というものを踏切と心得て使用いたしております。

○木下友敬君 あつた踏切の部分は、そうしますと、道路の方からいへば、やっぱりそれは道路ですかね。それから、鉄道なら鉄道、あるいは電車の会社側からいへば、それは自分の用地という事になります。さっきの東京大学の構内のあれからいへば、遮断機がおりていないときは道路であつて、遮断機がおりたらそれは道路ではないというふうな解釈ですか。

○説明員(内海倫君) 踏切につきましては、私もこれを踏切としてとらえておりました。それで、たとえば三十三条の二項でございますが、「車両等は、踏切を通過しようとする場合において」と云々ということ、当該踏切に入つてはならないというふうな規定をいたしまして、このところは、道路としてとらえた形にあらず、さればといつて、鉄道敷としてとらえたにあらず、踏切としてとらえておるといふ、まことにあれでございますが、一応そういうとらえ方をしておりますけれども、もし道交法全体の観点から踏切をとらえたとするならば、それはやはり道路の一定の部分というふうな考えられようかと思ひます。

○木下友敬君 これは、先にも私は必要の場合が出てくると思ひますが、あ

れを道路であるとか、あるいは道路でないとかいうことを、これははっきりさしておくべきじゃないかと思ひますが、どうですか。やはり普通の車が通り、あるいは人が通つておる間は、これは道路に違ひないので、それを踏切は別だということならば、ここですつと二十一までいろいろ定義があつてありますが、その二十二にでも、踏切とは何であるかということをおいまいと、あるいは道路でないとか、あるいは道路であるとかいうような便宜な解釈は困ると思ひますが、何か方法はないですか。

○説明員(内海倫君) そういう意味からいいますと、この道交法におきましては、踏切は明らかに道路としてとらえておるわけでありまして、

○木下友敬君 それでは、先ほど私が申しましたように、東京大学の場合のようには、遮断機がおりておるときは道路ではない、遮断機が上に上がつておる場合には道路である、あなたがさっき東京大学の話をされた同じ頭ならば、そういう解釈をせよならぬと思ひますが、それはどこまでには拡大した考え方ではないですか。

○説明員(内海倫君) その場合におき

ましては、やはり遮断機がおりておりません、道路であることには変わりはない。ただ、その場合におきましては、遮断機がおりることによつて、この法律におきましては第三十三条の二項で、通行が法律に基づいて禁止されておる場所であると、こういうふうな考へていいのじゃないかと思ひます。

○木下友敬君 それは非常に進歩した頭の考へ方で、融通のいい頭だけれども、さっきのあなたの東京大学の例からいくなれば、それならば門を閉ざされた場合には、これは必要上門を閉ざされて、道路ではあるけれども、その使用が禁止された状態と言わなければならぬ。そう言うならば聞かざるけれども、あなたは、門が閉鎖されたときにはもう道路ではないと、こういうふうな言つたでしよう。道路ではあるけれども、道路として道路の使用が禁止されておると言われるならば、それは今の踏切の場合と同じだけれども、これは概念を統一しておく必要があると思ひます。申し上げるのですが、実際の問題では困らないけれども、概念だけは統一してほしいと、こういうわけ

です。

○説明員(内海倫君) 踏切における遮断機と、それから大学における門と

は、やはり同一に論ずることは、道路という問題を前提にした場合は、できなくて、やはり異にして考えるべきではないかと思ひますが、踏切の場合に、遮断機がおりるといふことは、結局列車なりあるいは電車が通ることによつて、そこを通行する者の危険を未然に防止しようとする意図によつてそれがおりて、またそのおりにおる状態をより完全に確保しようといふ観点から、今回の法案には、三十三条の二項で、その中に入つてはならないというふうな規定をいたしたものでありまして、そうでない限りは、これは勝手に閉鎖したり、あるいは開通させたりするといふふうなことでおるものではないと、こういうふうな考へますが、門の場合には、これはむしろ

管理権が優先しておるものでありまして、東大の例をとりますれば、東京の管理者である総長でありますか、が門を開いて通行を認めておる状態のもとにおいて、これが道路であると考えられるわけでありまして、管理権に基づいて門扉を閉鎖しますれば、それはもはや一般の通行の用に供する状態が消滅しておるわけでありまして、自然それは道路という性格を失つてくる。しかも、その門扉を閉鎖する、あるいはあけるといふことは、原則的にはその管理者の権限に基づき、管理者の意思に基づいて行なわれておるものではないかと、こういうふうな考へるわけでありまして。

○木下友敬君 議論の分かれるところでしょうけれども、管理者が閉鎖を都合によつて行なうわけでございますが、そのために性格が変わつてくるから、道路でない踏切の場合には、危険だから当然法律に基づいて遮断するか、遮断しておいても道路だと、こういうふうな言い方ですか。

○説明員(内海倫君) まず大学の方を

先に申しますれば、これは、元来私は大学の構内は道路ではないと考へております。しかし、管理者が門扉を開いて、一般交通の用に供するといふことを明示的あるいは黙示的に認めておる状態、そしてそれが道路として実際に使用されておるような場合において、これが道交法上道路という、そういう状態のもとにおいて道路として認められるといふことでありまして、本質的には、私はこれはやはり管理者の管理している地域であつて、道路ではないからうと考へます。それから、踏切

の場合につきましては、これはまさに個々の踏切について見なければならぬ点でございますが、踏切自体が道路法上の道路である場合がかなりあると思ひます。それから反面また、踏切自体は、鉄道なりあるいは専用軌道としての持ち主の持つておるいわゆる鉄道式または軌道式として占有されておる場合とありまして、従ひまして、法律上の性格からいへば、これは、道路法上の道路である場合と、あるいは鉄道法なりその他の法令に基づく鉄道施設というふうに見る場合とあらうと思ひますが、しかし、それが実際に道路として利用されておる実態に照目して、この道交法がおりますから、これはいわゆる道交法上の明らかな道路と見ていいと思ひます。また、その限りにおいて、この踏切におきましてそういう列車等が通過する場合、あるいは特にそこを遮断するような場合、その他鉄道等のやむを得ざる事情に基づく場合以外、私は、これらの通行の禁止、制限といふことをその管理者であるものが恣意的にやるといふことは、何らかの根拠を持たない限りはやはりできないものであつて、通行の用に一般に供されておるのじゃないか、こういうふうな考へておるのであると思いますが、そういう点では、かなり大学の場合と踏切の場合とは、同じ道交法上道路という性格をとらえて論じましても、異なつておるのじゃないか、こういうふうな思ひます。

中は本質的には道路でないということ
を今あなたは言われた。最初はそうい
うことを言っておられなかったが、本
質的には道路でないと思うと、あなた
は今言ったんですね。同じ言い方から
すれば、踏切は本質的には道路であ
る。遮断機のおりておるときはしかし
道路としての性格がなくなってくる。
ちょうど大学の場合には、本質的には
道路でないけれども、その管理者が
許している場合には道路として便宜上
使用されておるのである。だから、大
学の構内というものは、これは道路の
用に使われておられるけれども、本質的に
はこれは道路じゃないと言います。な
らばいいけれども、それは道路として
おるといふものを管理者の自由にまか
して、あるときは道路であり、あると
きは道路でないということがあいま
になつてくるから、願わくば、これ
は、大学の構内は道路でないというこ
とをあなたがきちんと言っておられな
い、これは本質的には道路じゃないけ
れども、通行が許されておる、それ
から踏切は、これは本質的には道路で
あるけれども、遮断機のおりておると
きは、これは道路としての使用は禁
じられておる、こういうふうには私は
きちんと区別してもらわなければ困る
と思うが、どうです。

○政府委員(中川董治君) ただいま交
通課長の説明の通りですが、若干補足
説明申し上げたいと思いますが、御指
摘の通り、法律上の道路というものを
どう理解するかということになります
れば、この法律の一条から始めると思
うのであります。この法律の一条は、
公共の場所でありますところの道路と
いうものについて、たかさんの人が利

用するについて、そこに危害が起こっ
てはいけない、その危害の防止と交通
の安全と円滑をはかる、トランスポー
テーションの円滑、こういう趣旨から
出てくるのだと思います。従いまし
て、その大学の構内の中で一般交通の
用に供している部分につきましては、
所有権は国でも都道府県でもありませ
んので、道路法上の道路でもございま
せんけれども、その道が不特定多数の
ものが盛んに通行しておりますので、あ
るいは車道と歩道の区別もない部分に
つきましては、人は右、車は左に歩か
なければなりません。こういう規定が
適用になりません。危険防止にならな
い。こういう趣旨から、大学の構内の
道路といふことも、危険防止の見地か
ら、道路交通を規制する実益がある
ということが言えるのであります。こ
ういう解釈が昔生論として成り立つとい
うだけでいいけれども、この法律
の第二条で「その他の場所」ということ
を明確に規定いたしましたのであります。
そこで、踏切との差異は、それは、
道路交通法案の一条の目的からい
え、踏切も大学の構内の道路も、とも
に同様なんです、違ふ点は、私の所
有その他の目的で持つておるものにつ
きましては、当該道路をその管理者そ
の他の道路として提供する行為がない
と一般交通ができないという実体があ
る。たとえば、東京大学で申します
と、あの大学の管理機関がその部分の
場所を不特定多数のものに交通の用に
供するといふ提供の行為がないと、だ
れも歩けない。こういう性格が大学に
あるのに反して、踏切の場合は、だれ
かが提供して初めて道路になるのじゃ
なくて、むしろかねて道路があった所

に鉄道がついて参る場合もあります
で、その当該道路は本来的に道路であ
る。ところが、汽車が通るとなりまし
ると、危険でありますので、遮断機が
おる、こういう性格であろうと思いま
す。従いまして、結論から申し上げま
すれば、大学の構内の道路も、あいつ
た東京大学でいへば、病院に行く道
は確かに道路である。その理由は、交
通の安全と円滑をはかるこの法律の趣
旨を実現するところにある、こういう
ことでございまして、それから踏切も同
様であります。違ふ点は、東京大学の
場合は、ことに私道の場合はそうなの
ですが、所有者が一般の交通の用に提
供する行為を前提とする。その提供行
為を現実の姿で見ると、赤門を閉め
るとかあけるとか、門扉をあけるとか
閉めるとかという行為が提供行為と解
するものである。踏切の遮断機は、危険
の防止のために一時踏切の通行を禁止
する。こういう点が違つて解釈するの
であります。私は、この法案の趣旨
は、そういうふうには御理解いただけ
ば御了解いただけるのじゃないかと思
います。

○木下友敬君 この法律が、一条でう
たててあるような、そういう目的のた
めに作られたのであるから、同じ人の
通る道でも、この法律ではこう考へる
のだといういき方が、私は国全体の法
的な考へ方に矛盾がくると思うので、
やはりこの法律で見よう、他の法律
で見よう、道路というものは一つの
概念でなくちやならぬということか
ら、そういう意味から、大学の中は道
路ではない、ただ通行に供せられてお
るだけである、提供されておるとい
うだけであつて、本質的には道路でない

と言われた今のお話しの通り、それを
私は明確に認めておいてもいいと思
うのです。そういうような言葉の上
のことなんですけれども、今度の法律
には、言葉の上のどうも統制の悪い
ところがあるのです。これは、先の方
に進んで言うのがいいと思います。あ
ま、これは委員長、どうですか。あ
ま、先に進まぬがいいでしょう。章をこ
えないで……。

○委員長(新谷實三郎君) 関連したの
はけっこうですけれども、今のよう
なお話だと、その章へ入つてから御質問
してもらつた方がなかつておるです。

○木下友敬君 そこで私は、ここで今
のあなたの方の説明とは異なつており
ますけれども、用語の上から、ある
いは概念の上から、先ほどから例に引
かれております東大の門を開くから、開
かないから、道路であり、道路でない
というところは、これは解釈としては私
は賛成できない。もう少し何かはつき
りした答弁を一つ考えてもらいたい、
こう思うのです。同じことは車両とい
う問題でも起こつてくるわけなん
です。ここでは道路の問題ですが、こ
れはやはり法律だから、それだから、車
両といふことを、車両のところでは、
「自動車、原動機付自転車、軽車両及
びトロリーバス」と、こういつてあり
ますが、一般に車両といふ場合には、
われわれが鉄道の場合カーと言つて
る、鉄道で使うあれも車両のはずなん
です。これが踏切を通過するとき
は、やはり道路の上をただ横断してい
くというだけで、カー、車両には違
ない。だから、鉄道という車両もこ
こでいう車両も、全部車両というもの
は、日本国の法律でなら、いつでもそ

れが同じ意味で使われるというふう
に統制してもらわないと、八項という車
両というもののの中には、ここには鉄道
は直接関係しないから、鉄道の車のこ
とは一切触れないのだというのでは、
それは困るわけです。こういう点につ
いて御意見はどうです。

○政府委員(中川董治君) 木下先生が
おっしゃいますように、この法律で
も、また他の法律でも、いろいろ言葉
はなるべく同じように用いなければなら
ぬという点は、できるだけそういう
努力を払うべきであるという点も同感
でございますが、どういたしまして
も、法律の目的によつて違つて趣旨を説
明しなければならぬ場合がやむを得ず
出てくるわけです。今回の場合は、道
路法にいうところの道路は、道路法の
目的から見て限定を受けるのであり
ますが、この道路は、交通の危害の安全
と円滑という趣旨から申せば、この法
律第二条にいうところの「その他の
場所」も道路にする必要がありま
す。その意味におきまして、道路法に
いうところの道路とこの法律にいうと
ころの道路が異なる概念を持つてお
るのであります。ところが、できるだ
け同じようにすることは好ましいのだ
けれども、異なる概念を持つてお
るのに、明確に法律に書く必要があり
ますので、この法律第二条第一号にお
いて明確にしたわけでありまして、道路法
にいう道路を含み、その他の場所を含
むといふふうに明確にしたわけであり
ます。おっしゃいますように、あらゆ
る法律で、すべて言葉と同じく用い
るということは、できるだけ好ましいこ
とでありますけれども、法律の目的に
従つて若干違つた場合があり得る。違

場合は、何も書かないと疑問が起る
ので、疑問が起ることは適当でない
ので、その疑問を解決する手段とい
たしまして、道路に關しましては、この
法律第二條によりまして明確に規定
いたしましたので、その点は、御了得
いただきたいと思つております。

○木下友敬君 同様の趣旨のこと
で、この法律では私申し上げたいことが
ございますが、章が違つております
で、問題をあとに残しておきたいと思
います。

○鈴木壽君 第四條の「信号機
等」のところですが、「公安委員会又
はその委任を受けた者は」と云々、こ
うありますが、この「委任を受けた者」
これは現行法にもありますし、そのま
まここへもつてきたものだと思います
が、現在信号機の設置等について委任
をして設置せしめてあるものがあると
すれば、どういふ形のものに委任をし
ているのか。それから、委任の内容がな
り責任の所在なり、そういうふうな
ものについて、どういふふうになつて
いますか。これは、あるいはまた将来ど
ういふふうにするというのか。この
点……

○説明員(内海倫君) 現在におきま
して、この委任を受けて設置をしてい
るという状態について申しますれば、東
京都内におきまして、本来は東京都が
経営している電車の通行の便のために
作られた信号機が、その後における道
路交通の非常なひんぱんに伴ひまし
て、むしろ公安委員会での目的に使用
するの方がはるかに多くなつてきて
いる状態がございまして、それで、こ
れらにつきましては、いずれもこれは
公安委員会の委任に基づいて東京都知

事が設置した信号機というふうに、昭
和二十二年の現行道路交通取締法が作
られて、それが警察制度の改正によ
つて、知事とあるのを読みかへまし
た際に、そういうふうな措置が都道府
県ごとにとられてゐる、こういうふう
に私聞いております。それから、この現
行法がございまして以後、なおさうい
う形で公安委員会が設置を委任して作
つたというふうな例は、有料道路等にお
きまして、その有料道路の管理業務を
行なつてゐるもの、たとえば、道路運
送法による重要な自動車道であります
れば、重要自動車道の経営者、それか
ら、道路法にいう有料道路であります
れば、その有料道路を経営している道
路管理者の行為を行なう道路公団等
が、公安委員会の委任を受けて信号機
を設置しているという例がございま
す。それから、その委任を受けて設置
したものがどういふ権限を持つてい
るかというところでございまして、現状
は、委任を受けて設置しました以後
は、その管理につきましては、すべて
公安委員会が行なつておりますので、
いわば設置したというにとどまる
場合が非常に多いと思つてゐます。た
だ、東京都内の場合におきましては、電車
のために設置された信号機につきまし
ては、その範囲内におきまして、東京
都の電車を管理している部門で信号機
そのものも管理している実例はござい
ます。大体さういふことでございま
す。なお将来、この法律におきまして
も、委任をして設置をしてもらうこと
があらうかと思つてゐますが、しかし、道
路交通法の規定の趣旨から考えまし
て、その管理につきましては、おそら
く公安委員会が行なうことになるので

はなからうかと、これは私、法の規定
の範囲内のこととてございしますが、そ
ういふふうになるんじゃないかと
いうふうな考へております。

○鈴木壽君 大体現状についてはわか
りましたが、その委任を受けてやつて
いる者、東京都であれば、公安委員会
からかつての電車等のために作つた信
号機であるというふうな関係で、しか
し、現在はまあ道路交通法の立場か
ら必要だということで、公安委員会から
都が委任を受ける、こういう格好の
お話でした。それから、有料道路等
であれば、公団あるいは有料道路の事
業者、そういうものに委任をしてい
るというお話ですが、委任する場合の
形ですね。これは、事情は、東京都内
の場合と、それから有料道路等の場
合とは、ちよつと違つてゐると思
ひます。どういふ形のものにさうい
う委任が行なわれるのか。それから費
用の問題は、これは一体どうしてい
るか、管理はどちらだ、こちらだ
と言つちやおかしいが、公安委員会だ
といつても、設置する費用、これはど
ういふふうにしてゐるのか。それと、
もう一つは、さつきちよつとお尋ね
しましたが、管理以前のいろいろな責
任問題が場合によつては起るのじゃ
ないかと思つたのですが、設置に伴う
ういふような点、どういふふうにな
つてゐるのか。もう少しお話しな
さい。

○説明員(内海倫君) 東京都の場合に
おきましては、先ほど申しましたよう
に、沿革的なさういふものがござい
まして、それを整理するために、一応事
後に委任の形式をとつたと思つて
います。すでに、それらにつきましても、

その後東京都公安委員会の方に移管を
いたしました。今はもうほとんど公安
委員会の方に移管済みになつてゐる
と思つてゐます。従ひまして、東京都内
におきましては、いわゆる委任して作られ
た信号機というものは、さういふ歴史
的事情に基づくものを除きましては、
私、詳しく確信をもつて申し上げるだ
けの準備をいたしておりません。た
だ、もうほとんどないのじゃないかと
思つて、さういふふうな考へてお
ります。

それから、有料道路等における信号
機設置の委任につきましては、今後も
あり得ると考へておりますが、その場
合の形式といたしましては、結局、そ
の道路の道路管理者の側からすれば、
さういふ所に信号機を設置して、
交通の効率化をはかりたいというよ
うな希望もございまして、また、い
ろいろな希望が、危険防止等の希望が
あると思つてゐますが、委任するに際
しましては、どこまでも都道府県公安委
員会がみずから設置すると同じ条件を設
定いたしました。その委任をするわけ
でございまして、そのための手続と
しては、結局、それらすべてがいれ
られる条件が整わなければ委任するこ
とはできないものと考へております。

それから、設置に要する費用
は、これも、その委任というに伴
う内容によつてきまらうかと思つて
います。有料道路というふうな場合であ
りますれば、その設置に要する費用は、
委任を受けた者が持つことを任意に承
認した場合であれば、そちらに持つて
もらふということも可能ではなから
うかと、さういふふうな考へてお
ります。

○鈴木壽君 もともと信号機等の設置
は、道路における交通というものを
考えた場合の危険防止、事故の防止、
さういふものが直接的なねらいだと思
うわけですが。いろいろ交通上の円滑化
をはかるというふうなことももちろん
ありますけれども、ともかくさうい
うことによつて、直接的なねらいは、危
険防止というふうなものが中心にな
つていくのだらうと思つてゐます。そ
ういふものを考へる場合には、やは
り公安委員会というものが、さうい
う面での、この法等において、直接ま
ず責任を持たなければならぬわけ
です。これはその通りと解していいわ
けですね。

○説明員(内海倫君) 責任は、お説
の通り、公安委員会が持つわけだ。現
に、その典型的な例は、下関の関門ト
ネルが一番いい例であるかと思
つてゐます。

○鈴木壽君 さういふ責任のある公安
委員会が、その委任をして、さうい
うものを設置させる。さういふ場合
から、いわゆる委任を受けて設置した
ものに責任が行くのか。これはいろ
ろあると思つてゐますが、委任の仕方
からいつても、いろいろあると思つ
てゐます。さういふ点からいつて、や
つぱり最終的な責任の所在という
ことを考へます場合に、私、委任とい
うことは軽々にすべきでなくて、や
はりそこには一つのはっきりした契
約なり、委任条件なり、基準なり、あるいは、場
合によつてはそれらに伴う費用の負担
なり、さういふことをやつぱり整
えなければならぬ性質のものでは
ないだらうか、さういふふうな考へ

きます場合に、まあ東京都内におきま
すところの過去のいわゆる事実として
起こってきた問題、これは一応しほら
くおくにしても、今は全面的に公安委
員会の方に移管されているというお話
ですから、それはまあいいでしょう。
しかし、各地の有料道路の問題なんか
出てきておりますし、これから出る
傾向にあると思うのですが、そういう
場合に、公団なり事業者なり等に対
して、特に私心配なのは、事業者等に対
してこの点をばきりしておかない
と、いろいろ将来いわゆる危険防止と
いう目的のためには心配なものが出て
くるのではないかと、こういうふうな考
えるわけなんです。従って、その各都
道府県の公安委員会との間に、一体ど
ういうふうなきちんとした委任形式な
り、あるいはその内容、その基準等
についての取りかかわりができておるの
か。さらにまた含めて費用分担の問
題、あなたは、向こうが承諾すれば、
向こうが持つてもいいしというよう
なお話ですが、その辺においても、やっ
ぱりきちんとした一つのものを持たな
いと困るのじゃないかと、こういうふ
うに思うわけなんです。ですから、現
在までは、あまりそのことについては
はっきりしておらないようでありま
す。将来にわたっての事を申し上げ
ますならば、私は、今言ったようなこ
とをきちんとしていく必要があるのだ
はないかと、こう思うわけなんです
が、どうでしょう。

○政府委員(木村行蔵君) 確かにお説
の通りでありまして、そういうふう
にしたいと思っております。
○鈴木藤君 それでは、一つ参考のた
めに、これは資料としてお願いしたい
のですが、現在の有料道路のうち、委
任をしてこういう信号機を設置したも
のがあるとなれば、その個所なり、そ
れから委任の、何と言いますか、そう
いう取りきめの文書的なものが都道府
県公安委員会との間にあるものかどう
か、あつたら一つそういうものを……
それから、費用の負担等については、
どういうふうな取りきめになってお
るか。こういう点について一つお調べ
の上にお示しいただきたいと思いま
す。これは、さっきも言ったように、私
やっぱり将来にわたって大きな問題
を含んでいるという意味で、これはやっ
ぱり一応はきりきざせておくことが必
要じゃないかというふうな意味で、そ
の参考としてお願いしたいわけなん
です。

なお、こういうものについて、現在
の各都道府県公安委員会の中に、委任
できるような、何か法令的な根拠とい
うものがありますか。ただこの法律に
よって、これはもちろん現行法からし
て施行令の中にありますから、それに
よってやるのだと、これだけでなし
に、公安委員会のいろいろ職務なり、
あるいは委任事項なりのきめたもの
の中に、こういうものがこの公安委員
会でも可能なようにきめられているも
のかどうか、そういう点はどうでしょ
う。

○説明員(内海倫君) 私の承知いた
しております範囲では、現行法でいま
すれば、現行法または政令に基づいて
やっておりまして、個々の公安委員
会で、それぞれについて、そういうこ
とに関する規定が置かれているかどう
か、ちよつと私、今正確に承知いた
しておりません。なお、よく調べてみ
たいと思ひます。

○鈴木藤君 その点ですが、現在の政
令で定められてありますから、それに
基づいてやることについては、違法で
も何でも私はないと思ひます。ただ、
念を入れる立場でいへば、やっぱり都
道府県の公安委員会等においてこれ
れのもは委託をしてできるというよ
うなことが一応整えられてある方が
いいんじゃないかと、こういう考
え方から、そういうものがあるか
わけですが、これも一つ、あまり四角
ばったような意味で私申し上げてお
るんじゃないかと思いますが、一つお調
べの上、どっかの公安委員会というこ
とをやっておられるんだということ
を、さっきのお願いしました有料道
路等に対するこういう信号機の設定等
の委任と一緒に、できたら一つお願い
したいと思ひます。

○松永忠二君 今のところ関連です
が、道路工事をやっていると、やは
り建設者の方が道路で交通遮断をし
たり、あるいは通行制限をしたりする
というのをやっていると、この根拠に
これは一体法律的にはどういふ根拠に
立ててやっていると、それとまた、
その指示者に対して車両とかあるは
通行人がその指示に従わないとか何
とかいふ問題については、どういふ関
係を持つていふのか、その点ちよつ
と……

協議をして行なうと、こういうふうな規定をしたわけでございますが、法律上はそういうことで、現行法では一応許可を受けなければならぬ。それから今度の法案におきましては、警察署長と協議しなければならぬ。こういうふうになりまして、一応現場についてチェックする法的根拠を持っておりましてはどうか。そこで、現状におきましてはどういうふうなやつておりますかと申し上げます、たとえば、これを警視庁の例にとりて申し上げます、道路の上において行なわれておる工事というのは、道路を直すための工事のほかに、あるいは水道あるいはガス、電柱を立てる、いろいろな形の工事作業が行なわれておるわけでございまして、これらがいずれも警察署長の許可対象に相なっております、従いまして、警視庁としましては、それらの工事ができるだけその道路における交通をほとんど停止せしめるようなことにならぬように調整をいたす必要があるという観点から、そういう関係者の協議会を作りまして、そこで年間計画をまず立てる。

○松永忠二君 ちよつと……、その話じゃないのです。その手続とか、そういう方法については、一応わかっているわけですがね。実際にちよつと委任したような形で交通整理が行なわれておるわけですか。ちよつと信号機を設置するような場合に、委任したような形で道路工事者に交通のつまり指示権が与えられた形になっておる。事実上それによって交通が整理されておるわけですか。しかも、その交通の整理の指示が実際にずさんであつたりするために混雑しておると、また、その指示する

こと自体が非常に正確であれば、それを守つてもらわなければいけないわけなんだが、そういう点について、やはりちよつと委任されてあつたことをやるという形で行なわれておるわけだけれども、この点については、公安委員会はどういうふうな形でタッチをして、どういう責任でこれをやらせておるのか。こういう点について、もし法的な整備をするとかいうものがあるならば、やはりする必要があるのでないかというのを考えておるのです。道路工事をする場合とか、そういうことは一応わかつておるので、その点についてのことを私は聞きをしたわけ

○説明員(内海倫君) その点につきましては、おそらく女の人が赤い旗を振つておるような状態を御指摘になつておるのかと思ひますが、許可をいたします場合に、公安委員会としましては、警察署長としましては、こういう整理をするというふうないろいろな条件をつけておるわけでございます。それで、もとより道路の上における交通の制限であり、あるいはそれによつて混乱が生ずるおそれもあるわけでございますから、そういう非常にひどいものでありますれば、警察官を立てまして整理することもあつたと思ひますが、事実上行なわれておる多くの工事に、事実上行なわれておる多くの工事に、制限の一環として、その禁止、制限を実現する方法として、あるいは道路標識を立てる、あるいはその工事に従事しておる者が赤旗あるいは白旗を持ちまして整理しておる、こういうふうなことでありまして、警察がその交通整理の行為を道路管理者に委

任したという形のものではなく、道路法に基づいて道路管理者が交通の禁止、制限を行なつたことに伴う措置として行なわれておる、こういうふうなことを考えております。

○松永忠二君 道路法に基づいて管理がそういうことをやつておる。その管理者の権利を工事者が実施をしていふのだというふうな御説明だと思ひます。そうなつてくると、今のお話だと、許可するときの条件を相当明確にするとか、そういうことが一つの問題だと思ふわけなんです。具体的には、たとえば赤い旗を出したときはどう、青い旗を出したときはどうという、そういうことに對して、車両なり歩行人がそれに従わなければいけないというふうな、そういう点についての法的な根拠というのはどこにあるんですか。

○説明員(内海倫君) まず、法律上の点を申しますと、道路法の四十六條に、道路管理者は、次のような場合に、「道路の通行を禁止し、又は制限することができる。」という規定がございます。道路工事等をやつておる場合と、それから四十八條で、道路管理者は、四十六條の規定によつて「道路の通行を禁止し、又は制限しようとする場合」には道路標識を設けなければならぬといふことで、道路標識でもつて禁止、制限を明らかにする、こういうことで、根拠はこれきりしかございませぬので、従ひまして、あの赤い旗、白い旗を振つて、車を止めあるいは動かしておるものは、あれは法的な権限といふものではない。こういうふうな考えられるわけござい

ます。

○松永忠二君 そうなつてくると、やはりそういう点について、現実には、それで道路交通が行なわれておる現状があるわけですか。こうなると、道路法に基づいてはそういう権利じゃないのですから、制限したりなんかするといふことを標識によつて示すといふことであつて、それを、工事を実施する者が、まあ極端なことを言つと、自分の便宜のために一時交通を停止をして、非常に長く待たしておいてやつておるというふうなことも、事実行なわれておるわけなんです。しかも、それは相当重要な道路においてそういうことを実施しておるということになるわけですが、この点については、やはり方も改善してもらわなければいけないけれども、やる以上は、やはりそれについて、警察官の指示から処罰規定があるという、そういう事実上責任を負わしてやらなければいけないものについて、当然やはりそういうふうな信号を懸ける権利とかなんといふものを与えるというふうな具体的な問題は出てくると思ひます。やはりこの点については、整備する必要があるのではないかと私は思ふのです。どうですか、その点は……。

○政府委員(村松信雄君) 確かに、今、松永委員の御指摘のような、工事をすることは、やむを得ないといふにしても、それに伴う事実上の交通の整理の措置といふものが円滑に行なわれないといふ実情がときどきあるといふことは、御指摘の通りと思ひます。こういう場合におきましては、必要に応じてやはり警察官等がそういう所に出て、整理を円滑にやるように努力するといふようなことが必要な場合もあると思ひます。また、やり方等について、その工事者なりあるいは管理者なりについて、十分強い要望をしておくといふことも必要だと思ひます。現状は確かに、お話をよく、不十分だと申しますか、円滑を妨げるような行為が間々見られることは事実でございます。今後できるだけ警察としても真剣に検討をして参りたいと思ひます。

○松永忠二君 それではお願いしておきますが、私の方でも、その点についてはもう少し研究をいたしますので、やはりこの道交法を審議し終るまでの間に、これはどういふふうにして具体的にやるのだ、できるのだといふことを、こうすればいいのだといふ対策をはつきりして、これはこうなるというふうな、具体的に一つ研究をされて、それを具体的な方法としてここで述べをいたしたいと思ひます。

もう一つ私お尋ねしますが、その前に、「自動車等の種類」といふこと、これは第三條ですが、道路運送車両法の第三條あるいは施行規則の二條の別表というのによりまして、普通自動車、小型自動車、軽自動車、それから特殊自動車と、こういうふうな区分けの仕方をしてあるわけなんです。やはり自動車の種類といふようなものについては、統一したものが必要ではないかと私は思ふのです。どこをどう改めたいか、どのものか、どこへ統一をしていくべきものか、この点について、どういふお考えを持たれておりますか。

○説明員(内海倫君) 車両法におきま

しては、御説のように、この法案と異なつた種別が書いてあるわけでございますが、この法律案で第三条の種別を定めましては、もつぱら後に定めておきます運転免許との対応関係を考えて、ここに持ち出したものでございまして、また、道交法が自動車の種別を規定しますゆえには、運転免許の種別と対応関係以外には、何らこれを規定しなければならぬ理由がないものでございまして、従いまして、結局、運転免許の種別をどうするかというのを考えて、その種別に対応する形で自動車の種別を第三条に規定すると、こういう措置をとつたわけでございます。

○松永忠二君 そうすると、ここであつては大型自動車というのですね。これは、具体的にどういう規定があるのですか、普通自動車の中を分けて、それを一つ。

○説明員(内海倫君) これは、もう現行法に規定しておるところでございますが、大型自動車といつておりますのは、人を乗せる車におきましては、乗車定員十一人以上の四輪の自動車、及び貨物自動車におきましては、その積載量五トン以上のものを大型自動車と、こういうふうな現行法は定めておりますし、この法案におきましても、そこで「総理府令で定める車体の大きさ及び構造並びに原動機の大さを基準として」と書いておりますので、総理府令ではそのような規定をいたしたいと考えております。

○松永忠二君 よくこの前も警視庁に行つたときに話があつたわけで、自動車の種類が非常に十七種類もあつて多いと、そういうふうなことが実は交

通法で非常に問題だということを言われているわけですね。そうなつてくると、どこかでやはりそういう点についての種別というものを明確にしていこうか、できるだけあちからでもこちからでもいろいろな基準を作らないでやつていく方法が必要ではないかというやうなことを感じておるわけですね、警察庁あたりでは、そういう車両の規格というふうなものについては、そういう点をどういうふうにしていいか、まあ運転免許の關係で、今言つておられる、こういう種別に分けたのであるけれども、そういう点からいへば、できるだけ規格というものを、そう単純にしてしまつていくわけにはいかないとしても、ある程度、現実にこういうことをやつておられる方としては、できるだけ種別をもう少し少なくしていきたいという氣持を持つておられるようであるけれども、こういう点については、どこでの対策が必要だといふふうな考へておられるか。

○説明員(内海倫君) 私どもとしては、自動車の種別が多くなればなるほど交通の態様がそれぞれ異なつて参るわけでございますから、せっかく道路をうまく利用してもらおうと思つても、これはなかなか容易ではないと、そういう意味では、できるだけ自動車というものはごく少ない種別に規格化されることが一番望ましいところでございます。しかし、そういうふうなことを申しまして、なかなかいろいろな需要等の關係で困難でございますが、少なくとも今のようにならぬ形には

ならないようにしてもらいたいと考えております。しからば、それはだれがどういふふうにするのかということになりますと、なかなか困難でございます。おそれなく運輸省あるいは通産省等の自動車の規格を定め、あるいはその生産を指導しておる關係と、また、道路交通の実態について関与しておりますわれわれが、十分相互に検討する以外に方法がなかるうかと考へております。なお、私どもはこれまで受け身になりますので、運転免許の面では、今回はできるだけ一応種別を整理するといふふうな努力もいたしたわけでございますが、実際に生産されていく自動車の種別というものは、非常に多種多様なうちに私どもも考へております。

○松永忠二君 私の方は実はお尋ねをしておる方なんです、そういう点で、現在の自動車製造の規格の基準というものは、具体的に、通産省の關係のどの法律で規定をしておるのでございませうか。

○説明員(内海倫君) この規格につきましては、運輸省の車両法で定めております。

○松永忠二君 そうすると、車両法を私ちよつと見ましたが、ああいうふうなきめ方であるから、自然幾らでも種別はできるといふことになると思つて、だから、車両法について、もう少しやはり、幅員とか、そういうふうないろいろな点を……。もちろん自動車の産業というものは、國際的にも競争しなければならぬのだから、これは非常に制限をするといふことは無理だと思つて、ただしかし、諸外國と比べて見ても、あまりに種別が多

く、それが事実、道路とかの整備の足りないままにそういうことが行なわれるといふことでは、やはりもう少しそういう点を整備しなければならぬといふふうに考へるのですが、そういう点の面からやつていく以外に現状では方法がないといふことなんでしょうか。

○説明員(内海倫君) 結局、自動車の型あるいは大きさというものを定めるとして、車両法において考へる以外はないのじゃないかと思つております。

○鈴木壽君 それでは、次の第五条についてお尋ねしたいのですが、第五条の二項ですが、これは、一項は現在の第五条をここに持つてきて、ただし、そのうちの信号機あるいは道路標識の問題は第四條に移しておきますから、それでいいのですが、二項ですね。これは、現在の施行令では第三條に、信号等に従う義務と、こういうことで書かれてあるものと大体同じような考へ方だかろうと思つておるのですが、現在、今の令の第三條には、「信号機の故障その他やむを得ない特別の必要があるときは」といふのがありますが、五條の二項には、それが全然書かれてない。これがまあはつきり言つて一番違つたところじゃないかと思つて、それが、そうすれば、五條の二項の趣旨は一体どういふことであるのか。もつとはつきり申しますと、今の第三條にありますが、この「信号機の故障その他やむを得ない」といふ、その信号機の故障というものをここでカットした理由ですね。これは、そういう点から見ますと、形は同じような、手信号等に従う義務といふふうになつてお

りますけれども、非常に違つたものになつてきておるだらうと思つて、この点一つ、現在の令第三條にあるものと、それから、カットされてこの第二項という新しい文章になつてきた。その点についての考へ方を一つ聞かしてもらいたいと思つております。

○説明員(内海倫君) 令三條と、それから五條第二項との關係につきましても、令三條におきましては、そこにありますように、「信号機の故障その他やむを得ない特別の必要があるときは」といふことで、「信号機、道路標識又は区画線の表示にかかわらず」といふふうに、信号機だけに限らず、「信号機、道路標識又は区画線の表示にかかわらず、これと異なる手信号又は指示を示すことができる」といふ、非常に幅広く規定されてあるものを、まず、この第五条におきましては、信号機だけに極限をいたしました。従いまして第二項も、信号機についてだけの規定をいたしましたわけでありまして、そこで次に、「信号機の故障その他やむを得ない」と云々といふのと、第二項のそういうものの表言を変えた理由でございますが、まず結論的に申しますれば、私どもは、現行の政令三條も、それからこの法案の五條の二項も、先ほど言いました信号機の範圍に極限したという点を除きましては、ほとんど異なつておらない。要するに、道路における危険防止その他交通の安全と円滑をはかるため特に必要があると認めるときといふふうに、範圍を極限いたしました点で、たとえば故障等がその中に入つたわけでございますが、それから、この政令三條に書いております「やむを得ないとき」といふふうに、やはり範圍を

ほとんど明確にしておらないわけでございますが、結局その点は、信号機というものが機械でございますので、ある場合には非常に故障で困る場合もありますので、その場合には、少なくとも警察官が行ってやらなければならぬ場合があるという事は、お認めを願えると思いますし、また、信号機というものは、一応サイクルをきめまして、赤、黄、青というふうにしたしておりますので、非常にこれが機械的に動くわけでございます。しかし、これはめったにそういうことはないと思いますが、しかし、交通の事情によりまして、信号機そのサイクルを直すこともなく、交通が片一方だけが非常に詰まってきて、片一方はがらあきになっている、そういうふうな交差点には、大体現在は、大都市におきましては、常時警察官を配置するように指導いたしておりますので、そういう警察官がすぐ飛び出しまして、そういう手信号で措置をする場合があり得ると思います。それからもう一つは、御承知のように、交差点の状態というものを律します場合には、非常に複雑しましたような場合には、信号機の赤、黄、青、それから矢じりして示しておりますものだけでは整理しきれないような状態になる場合があるわけであります。従いまして、場合によりまして、その危険防止あるいは完全をはかるためには、そのまん中に立つております警察官が、信号機の表示にかかわらず、青となつておつても、一時ちよつとめて、そうして片一方の方を通して、それから進めで前に出すと、こういうふうな措置もとらなければならぬ、あるいは、交差点の回り

方が、御承知のように、今度は右内小回りというふうに直しましたけれども、しかし、交差点の実態からいくと、こういうふうな場合の警察官の措置もとらなければならぬ、これは信号機には関係ございせんが、そういうふうな、かなり交差点の実情が非常に複雑したり、自動車輻輳いたしました場合は、警察官が措置をとらなければならぬ場合が予想されますので、第二項は、単に故障だけの場合に限らず、信号機の機械で動く問題だけではなく、警察官が出ていって、警察官の手信号によって整理をする、こういう場合が起ることを予定しましてこの第二項を規定いたしました。従いまして、私も立案に当たりましたものとしましては、令三条の規定と法案二項の規定は、考え方としては私は変わつておらないと、こういうふうに考へております。

○鈴木壽君 現在の令第三条の「信号機の故障その他やむを得ない特別の必要があるときは」ということ、この条件というものは非常に極限されておるものかと思つておつた。もちろんお話を聞かなくておつた交通の円滑というものを期せられないという事もあるが、非常に複雑、従つて、それによる事故等も予想されますから、いわゆる一般的にいふならば、そういうために信号機にかかわらないでというやうな意味でこの第二項というものを作つたということも一応わかりませんが、ただ今言ったように「信号機の故障その他」という現在の令第三条というものが、非常に意味では条件を

しほつておりますから、従つてここへは、現在の令第三条では信号機の故障であるいはそれに類するやうなその他やむを得ない特別の事由、もつと云うならば、現行法の第六條にありますやうな「危険防止」とか、そういうほんとうにそこに防止できないというやうな、そういうことを予想しての私第三條であると思つたわけですね。ところが、今度新法のこの法案の第五條二項になりますと、そういう「信号機の故障その他」というものは抜けておりますから、言葉からしても「その他交通の安全と円滑を図るため特に必要がある」と認めるときは」というやうな、いわば抽象的な言葉になつてきています。ですから、この点において、やはり何か現在の令の第三條とは違つた形で物を考へておるのではないか、こういうふうな私思ふわけなんですが、ね。ですから、ここにあくまでもやはり危険防止、ほんとうの意味における交通の安全を確保すると、こういうので、たとえば信号機の故障というやうなもの、もしそのまま放置すれば大へなことになると思つたから、そういう非常にしほつた条件において処理なさるべきであると思つたのです。けれども、これでは、何か非常に警官の手信号というやうな、それによつて表わされる一つの指示なりあるいは制止なりの権限というものは非常に大きくなつてきていると思つたのです。この点、同じだといふやうなところ、すけれども、なぜ「信号機の故障その他やむを得ない」というやうな、こういう現在の法にある相当しほつた表現の仕方をしてあるものをこういうふうに変えなければならぬのかですね。

私は、第六條、第七條で、これはいろいろ混雑緩和の措置があり、場合によつては通行の禁止というものがあつて、それから、私は、一般的にいふやうな「特に必要がある」と認めるといふやうなことは、むしろ第六條、第七條、こういうところにもあつて、べきじゃないだろうか。ここでは、あくまでも警官の手信号、いわゆる信号機にかかわるものから、やはりきちつと条件というものを整へて、明らかにしておふに思ふのですが、重ねてその点、どういふやうにお考へになつておられたのか。

○説明員(内海倫君) 機械をもつてより正確とするか、警察官によつて行なわれる手信号がより実情にマッチするかという基本的な問題もあるわけでございますが、私もどしどしは、できるだけ今機械に変えていって、交差点における交通整理のまん中に立つて警察官がやるというのには、できるだけ減らしていく方向にあるわけでございますが、その理由は、結局あまりに警察官の勤務が激しすぎるというやうな観点で、機械に代替していくという形で今やつておるわけなんです。しかし、信号機というものはどこまでも機械でありまして、機械的にしか動かない宿命を持つておりますので、信号機をもつて整理しておりますのは九割九分交差点でございまして、しかも、信号機を設置するほどの所でございまして、交通量が大へん多い。かつ輻輳する所でございますので、そうしますと、あるときにおきましては、非常に複雑な交通状態になつてくるわけでございますので、そういうときに、やはり機械だけにまかせておいては、その交差点交通というものがうまくいかない。こういう場合に、とつさに警察官がかりまして、手信号でそれを整理していく。ことに、今後ますます複雑化して参りますと、機械の機能には限度がございまして、どうしてもそういうことが必要になつてこよう。先ほど六條あるいは七條というやうな点を言われておりますが、七條は若干性格が違ひますが、六條だけについて言いますれば、混雑して、もう動きのとれなくなつた状態をいかにして解消するかという規定でございまして、それから五條の二項で私が説明しておりますのは、現に流れておる状態をそのまま継続させてスムーズに流すには、この信号機の表示だけに従つたのでは、これからはちよつと停滞し始めるおそれがある。そこで、ここをちよつとこの信号を待たして、こつちを通して、そうしていけば、いわゆる車と車がぶつかり合うそのときをなくすることができ。こういうことのために行なうわけでございますから、私もどしどしは、訓練された警察官の手信号による交通整理というものは、やはり信号機の機械的な操作よりも、さらに交通整理という上においては有効に働くものであるといふことを考へなければならぬんじゃないだろうか、こういう観点から規定いたしましたもので、現行法におきましますやうな、故障ということだけにかかわるのじゃなく、やはり交差点交通というものの実態の上から立って、警察官による手信号の交通整理というものの意義をここでさらに明らかにした、こういうふうに考へまして規定したものでございます。

○鈴木壽君 私も、何も信号機だけが唯一の最上のものであって、これだけを優先させて考える、こういう考え方はもちろんないわけなんです。それから、現行法でいっておる、この第三条なんかを見ますと、何も信号機の故障だけじゃございませんから、「その他やむを得ない特別の必要がある」というふうにありますから、ですから、実は何も、信号機だけに頼れ、警察官の指示というものは一切だめなんだ、こういうつもりは私はないのです。ただ、現行法においても、今言ったように、「信号機の故障その他やむを得ない」、いわゆるやむを得ないというのはい、いわゆるの意味における危険防止あるいは交通の安全の確保、こういう観点での「やむを得ない特別の必要」ということになると思うのですから、そういう場合には、必ずしも信号機 of 表示によらなくても、警官の手信号等によってやってもいいということは、私も認めます。認めますが、新しい法の第五条の二項は、今問題にしている点は、そういう一つの大きな条件になることがカットされているのです。

「信号機の表示する信号にかかわらず」というから、あるいは信号機の故障の場合には、いわば誤った表示をしているというふうに考えれば、この信号機のもそれにかかわらずやれるのだということとで、含まれるという一つの解釈もできるでしょうが、しかし、私は、やはりこの警官の手信号というふうな場合には、いわゆる一般にある信号機等に對する、その持つ機能からさらに優先していくものであるわけですね。この場合、優先するものであるがゆえに、やはり使い方については、何となく

うというようなことはとうてい考えられないのではないか。そう御心配いただかなくても、この規定をずっと読んでいただくと、むしろこの法律の精神に合った規定の仕方ではないかというふうにわれわれ考えておるわけであります。むしろ今の御質問の点が私ども奇異に感じて、何か心配されるというような点が奇異に感じられるわけであります。

○鈴木壽君 率直に言って、私はやはりその心配があるから聞いておるわけなんです。ほんとうを言えば、たとえ六条、七条あるはずとあとで七十七条とか、いろいろな問題から、これは心配します。そういう点から、五条においてもすでに一本伏線があるのじゃないかということを実は率直に言っておくべきなんです。私は、必ずしも五条でデモをあれすとか何とか、もちろん考えているのじゃないとは考えておりますが、これは、何べんも言うように、現行法令の第三条の「信号機の故障」云々ということが抜けて、ただ、そういうことでなしに、特に必要があると認める場合にというふうにしたところに、何かこう円滑なる、あるいは交通の安全をはかるという意図で、何かやはり心配されるものがあるのじゃないかということが私はやはりあるのです。率直に言って、ですから、これはやはり、たとえば祝田橋とか何か、いろいろな心配しなければならぬ場所がありますが、これは一つのやはり法ですから、全般に通じる法律なんですよ。祝田橋に適する法なんですよ、全体に通じる法なんですよ、そういう場合に、やはり現在あなた方も重視しており、

一つの交通整理の上で、何といいますが、たよろうとしておる信号機、こういうものにはやはりウェットを置いたものの方を考へるべきじゃないだろうか。それがはたして置いたところから私は心配なところが依然として残ると思うのです。

○説明員(内海倫君) 私ども立案した者としては、鈴木先生の意見と全く同じ考えに立って規定したのでございませうが、それで、もう少しよくわかっていただきたために少し述べさせていただきますと、実は、この現行法で、やむを得ざる場合というふうなものとか、あるいはそういう非常に抜けども言葉が非常に多いので、そういうものを整理しようという方針を打ち出しまして、今度の法律は、できるだけやむを得ざる場合というふうなものをなくするわけなんです。信号機の故障その他やむを得ざる場合とありますので、これをどうしたらいいかというので、やむを得ざる場合とは一体どういうものがあるかということ、いろいろ例をあげて研究したわけですが、そのときに、緊急自動車が一緊急自動車というの、この規定にも現行法にも、信号がある程度無視しても行けるという規定がありますので、そういう緊急自動車接近してきたような場合、あるいは交差点で突如として交通事故が起った場合、あるいはまさに起ころうとするような場合、あるいは子供が車道に急に飛び出してきたような場合、あるいは子供に限らず歩行者が赤信号を見たにもかかわらず、赤信号であるにもかかわらず飛び出してきた場合、ある

いは行列等ですと連なってきたり人を途中でちぎるわけにはいかないう、これをできればずっと通した方が交通の危険の点からは安全であるというふうな例、そういう例をあげたわけでございますが、そうすると、これらを引きつらぬ表現するには何がいろいろというところで、いろいろ考へまして、結局、まず道路の危険を防止する、あるいは交通の安全と円滑をはかる、が、ただそれだけのものではないか。そのために特にこういうふうな、今申し上げたような、必要があるときには、信号機がたとえ動いておても、その信号機と異なる警察官の措置をしなればいかな、こういうふうにできた。と申しますのは、先ほど第四条の第二項に、「信号機の表示する信号に従わなければならない」という規定をし、それから第五条で、交通警察官の信号に従わなければならないという、二つの従わなければならない規定をしておるものだから、さて、二つが一緒になった場合に、どっちに従うかという問題を通行者が迷う。そこで、その場合においては、原則的にはその信号機に従って動いておる所なんです。以上申し上げておいたような状態で行なつた場合の警察官の信号の場合には、その信号に従わなければならないまいということ、二項を言いたいものでございまして、それ以外には何も他意はございません。

○松永忠二君 議事進行。今の五条、六条、七条というのは関係があると思ふのです。今説明を聞いていて、決してわからない点もないじゃないのだから、六条、七条の方に行つて重複する

面も出てきているので、積極的な意味の善意が、なかなかあつた方からいって、善意としてとれないという点が出てくると思ふのです。そういう点で結局僕は今の鈴木君の質問はなされておると思ふので、私どももそういう感じがするので、よく説明をされれば、説明をした内容については、一応私どもも積極的にわかるものが十分あるんです。ただし、あつた方も関連してくると、それなら、こつちの方はそんなことまで規定することはないんじゃないかという面も私どもも考える点があるわけなんです。そこで関連して、六条、七条の質問へ移つていくと、非常に時間がかかるので、きょうはこつちの辺で切り上げて、それで、僕らの方も実は会合を予定しておるので、何も延ばしてどうこうというあれがあるんじゃないんです。時間も相当おそくなつておるしね。この辺でどうですか。また六条、七条に入れば、それこそ一時間ぐらひはかかると思ふんです。だから、やはりゆつくり関連して六条、七条をやつていただきたいと思ふんです。われわれの方にも予定があるんで、予定を持って出てきておるし、大体きょうは、僕らの方でも三時半からは会合を持っています。特にこういう問題についていろいろ意見をまとめようとしておるわけなんです。だから、やはりこつちの辺で一つきょうは打ち切つてもらつて、そしてこつちの関係をこつち、もう少し一つゆつくり落つちついてお聞きをしたいと思います。それともやるなら、それは、引き続いてずっと長くやるというなら別ですがね。大体きょうはうまい協力してやつておるんですからね。

この辺で一つ……。

○委員長(新谷寅三郎君) 速記をとめて。
〔速記中止〕
○委員長(新谷寅三郎君) 速記を始め

○松永忠二君 私、第六條の方でお伺いしたいんですが、第六條の一番しるしの方に、「又はその現場にある関係者に対し必要な指示をすることができ」と、こういうふうに出ておるんですが、この「現場にある関係者」という内容、あるいは「必要な指示」というようなこと、こういう点について、どういった内容を持っておるのか。この点を一つ聞かしていただきたい。
○説明員(内海倫君) 「関係者」といいますのは、そういうふうな混雑が起つておられますその現場にあつて、その混雑に關係しておる者をいうわけでございます。主としてその場にある歩行者をさすかと思ひます。それから「必要な指示」といふものは、たとえば、そこに歩行者がおりますれば、少し右側の方に寄つてくれとか、あるいは車道にもおれば、歩道の上になつてくれとか、こういうふうな指示をします、こういうことでございまして、それによつてこの混雑を解きほぐしていこうと、こういう考えでございます。
○松永忠二君 そうすると、ここまではデモ行進が行なわれておると、そういう場合に、それによつてその混雑ができておるというふうな判断をして、おる場合には、その解散をせよというのか、あるいはそこを移動してもらいたいとかいふ、そういうこと

の指示はできるというふうに考えておられるのですか。

○説明員(内海倫君) たとえば、先ほどお話のありました、そういう人の集団があって、それに解散を命ずると、そういうふうなことは、この条文でも考えておりませんし、そういうものでないもの、具体的なその場における交通の実態に合わせて、その混雑を生じておる状態を進行するに必要な限度のものでございます。

○松永忠二君 今あなたのおっしゃったようなことが、どこに保障できる内容があるのですか。「必要な指示」という中に、たとえば解散をしてほしいと、これが混雑をしているので、そこで、やるなら適当な所へ行つてやつてほしいとか、あるいは向こうの所を回つて行つてほしいとかいう、それらの指示がされると思うのです。そういうことについては、いや、そういうことまで行かないんだという保証は、どこに明確になつておるのですか。

○説明員(内海倫君) その前に、この六条の規定を設けましたのは、そこに書いてありますように、結局、交通の非常に複雑な所で車が突き当たつて、にっちもさっちもいかないというふうな状態をいかにして解きほぐすかというこのための規定でございまして、そのために、まず車両につきましては、その車両の運転者に対して、そこに前段の方に書いてありますような措置を命じましてやるわけでございまして、それから、その後段の方の「又は」以下でありますれば、そこにある歩行者あるいはその付近に駐車しておる自動車の運転者というふうなものに対して協力を求めるというものでございまして、いわばその現場における混雑、まあ一種の致命的な混雑状態というものを解消するに必要な範囲内の規定がこの六条でなされておるわけでございまして、それ以上にはわたるようなこと、すなわち、その場の混雑を緩和するに直接必要でないような指示をするのであれば、これは私は、この規定の外に出ておるものと、こういうふうな考えるわけでございまして。

○松永忠二君 混雑を緩和させるためには、「又は」その現場にある関係者に対して必要な指示をすることができるといふことを入れておかなければ混雑の緩和はできぬという、そういう具体的なことをお聞きしたいわけですが。

○説明員(内海倫君) いろいろな場合があるかと思いますが、たとえば、銀座とか新橋などで火事が起こつたと、あるいは非常に大きな火災の爆発というふうなものがあつて、非常に混雑をしてしまつておると、そういうような場合に、その混雑というものを、しかもそれは単なる混雑ではなくて、車がとまつてしまつて、動きのつれない状態になつておると、こういう場合に、そこにたとへば、まあはなはだ言葉は悪いのですが、ヤジウマがたぐさんおつて、そのために車が動きがとれないという場合には、そういう人に対して、もっと道をあけてくれと、こういうことは、これは私は、必要な指示といふもので行なわれるべきもので、また、必要な事柄ではなからうかと、こういうふうな考えております。

○松永忠二君 そういふことになつてくると、たとえば、今の第五条の二項にも、歩行者または車両等に、ここには「交通の安全と円滑を図るため特に必要がある」と認めるときは、「というこ

とではあるけれども、警察官の指示権がそこにある。それからまた、その次の第七条の方にも、必要な限度において歩行者の通行を禁止したり制限したりすることもできるわけですが、事実また、そういう混雑を緩和するため、現場に進行して行く車両等の通行を禁止もしくは制限するといふようなことも行なわれるわけなんです。そう

なつてくれば、そういう中で具体的に指示もできる方法があるのじゃないか。こういう言葉を入れておかなければ指示がでないといふことではないと思ふ。だから、そういう混雑を起さないための予防的な措置として、進行して行く車両とか、あるいは歩行者をする通行人に対しても禁止、制限といふ規定もある。具体的にまた、第七条にも、危険を防止するために必要な限度においてはそういうこともできるといふことになつておるもので、これらの点から、必ずしもそういうことを入れておかないでも、これはその場の安全を確保する指示はあるのである。また、警察官職務執行法によつてもこれはできるものであつて、これをこへ入れなければそれができないといふことは私はないのではありませんか。特に道路交通という道交法の中にこういうことを入れるといふことについては、

そういうことが全然今の法律ではできないといふふうな考えておられるのかどうか、今あなたのおっしゃつたようなことがです。今火災があつて、非常に混雑をする。そのときに、その混雑を緩和させるために、これがなければ、今でもやれないのか。私はそういうことではないと思ふ。その点について

はどうですか。

○政府委員(柏村信雄君) この六条は、先ほど交通課長から申し上げましたように、車の通行がもう停滞したといふことが前提条件でございまして、第五条のは、そういう停滞というふうなことが起こらないように、危険が起らないようにというために、手信号で機械に優先してやるといふ規定でございまして、それから第七条の三項は、

「道路における危険を防止するため緊急の必要がある」といふことで、混雑緩和といふことを危険に至るような混雑、特別な混雑という場合はともかくとして、車両の通行が著しく停滞したといふことだけで行なうものではないわけですが、第六条は、車両が著しく停滞したと、この車両の停滞を解きほぐすといふことがこの第七条の規定の中心になるわけでございまして、従いまして、ここでは、単に、五条で申しますように、手信号によつて、本来の通行方法によつて通行するといふことを確保するにとどまらず、本来の通行する方法といふものを交えて、車両に対して命令をしていくといふことができるようにしなければ、そういう混雑を解きほぐすことはできない、こういうふうな考えた規定なんでありまして、それに關連して、その場にある歩行者等についても、必要な指示をいたしまして協力を求めるという、補足的と申しますか、この第六条の規定は、車両の停滞といふものを中心に考えた規定でございまして、そういう意味で、車両について、特に本来の通行方法によらない方法を命ずると。しかも、それに対して罰則で担保する。この関係者に対しては、協力を求めるための指示

といふことでありますので、これについては直接罰則を科するというような考え方がない。従つて、解散を命ずるといふような強力なものでなくて、さらに、停滞が激しくなつておるにかかわらず進行して行くものについて、しばらくとまれとか、あるいは右に寄つてもらいたいとか、歩道上に上がれとかいふような指示をする、これは、指示をするによつてそういうした関係者の協力を要請し、その善意に期待するといふ程度の規定でございまして。

○松永忠二君 まず、その第一点で、今御答弁になつた、車両の停滞するための混雑を防ぐといふことならば、「又は」といふ必要はない。そういうものを入れる必要は私はないと思ふ。車両の停滞といふことを防いでいくといふことならば、なにも「又は」その現場にある関係者に対して必要な指示をすることができるといふことは必要はないと思ふ。それ以前で私は十分だと思ふ。その点一つ。

○政府委員(柏村信雄君) 車両が停滞して動きがとれないと、ところが、ある群衆がいわゆる左側通行で、左側を一ぱい埋めておるといふような場合に、これを一時とめて、そうしてその場合においては、車両といへども右側を通行させるというふうなことが前段の規定でございまして、しかし、それにはまた非常に困難があるといふときに、そういう群衆に対して、右側に寄れとか、あるいは歩道上に上がれといふようなことをして車を流すといふことが必要になる場合があるといふふうな考えるわけであります。

○松永忠二君 歩道上に上がれとか、あるいはこちら側を通れとかいふことに

ついで、ほかの方に私は警察の指示権限が規定されていると思う。何もここに規定せぬでも、ほかの方に出てい、そういうことは。

○説明員(内海倫君) 確かにそうでございますが、なお、この関係者と書っておりますのは、私先ほど歩行者だけのような説明をいたしました。が、もとより歩行者だけに限るわけではございませんで、その場の近くに駐車してある自動車とかいうふうなものがあり、ます場合は自動車の運転手、あるいは荷車なり自転車を置いておる人がおれば、そういう荷車を置いておる人あるいは自転車をおいておる人、すべてそういう者が全部入るわけでございますから、念のためお申し上げておきたいと思ひます。

それからもう一つ、先ほどの御質問でございますが、もちろん、一般的な歩行者の交通方法という点では、そういうのを定めたのがありますが、それらはいずれも一般の歩行方法をきめておりますので、この場合は、その場における混雑を緩和するために警察官がその必要の最小限度の範囲内で行なう指示でございますので、その点は、歩行者の歩行方法という形で定めておるものとは幾分違ふ点があるのじやなかろうかと、こういうふうに思ふのでございます。

○松永忠二君 どうせそれは、道路法に規定した道路であるのだから、これは歩行者に關係しているものだと私は思ふ、その場にとまっていようがどうしようが、また、道路法に規定する道路でないもので、あなた方はそういうことを指示することは、この法律によつてはできないわけなんです。すべ

てそのことでできると私は思ふので、それから、長官がおっしゃったけれども、これには罰則はないというお話だけれども、これは全体に罰則がくつ

○政府委員(相村信雄君) 「又は」の前「通行方法によるべきことを命じ」というものについては、罰則をもつて担保することにはいたしておりますが、「又はその現場にある関係者に対し必要な指示をすることが出来る」という指示違反については、善意の協力を期待するというところで、罰則はつけておりません。

○松永忠二君 それは、どこの条文でございますか。

○政府委員(木村行藏君) 百二十条でございます。それの「次の各号のいずれかに該当する者は、」云々とござい、ます、その一号で、「第六条(混雑緩和の措置)の規定による警察官の禁止、制限又は命令に従わなかつた」、この「命令」の中には指示は入る。「車両等の運転者」、こういうふうになつておりました、現場の関係者というものは入っております。

○松永忠二君 この「警察官の禁止、制限」、そこに点があるようですが、「警察官の禁止、制限又は命令に従わなかつた車両等の運転者」、「車両等の運転者」に全部かかるのですか。一つ一つ全部が「車両等の運転者」にかかるといふこと、これはそういう意味ですか。

○政府委員(木村行藏君) さようでございます。

○松永忠二君 そうすると、「車両等の通行が著しく停滞したことにより」

の「等」といふのは、これは一体歩行者をも含んでいるのじやないのですか。

○政府委員(木村行藏君) 「車両等」の「等」は、路面電車だけしか入っておりません。それから、第二条の十七号に、運転の定義を定めて規定がござい、ます。この「運転」の中に、「道路において、車両又は路面電車(以下「車両等」といふ。))という定義がござい、まして、読みかえただけでありまして、路面電車しか、以下これに従つたわけでありません。

○松永忠二君 お話の点はわかりました。それでわかりましたけれども、これがなければ現在そういう場合に何らの措置の方法はないのですか。その点はいかがですか。

○説明員(内海倫君) これといひますと、六条の規定でござい、ますか。

○松永忠二君 いや、さうじやありません。あなたが事例を示したような、それを指示する権利といふのは……。

○説明員(内海倫君) 「又は」以下でござい、ますか。

○松永忠二君 そうです。

○説明員(内海倫君) これがなければ、できないといふことでござい、ますか。

○松永忠二君 いや、今どうかといふこと。

○説明員(内海倫君) 今は、實際問題として、非常に困つてゐるわけなんです。現に、最近しばしば交差点で角突き合つた状態になつたり、あるいは狭い道路の所で車がこういふふうになつたまままで身動きがとれないという状態、これは交差点だけじやありません。こういうところ

で、實際には警察官が行きまして整理いたしておりますが、しばしば警察官が訴えておることは、たとえば、この後段だけではござい、ませんが、前の方でも、何の権限に基づいておれたに、そういうことをやらせようといふのだといふふうな声をしばしば聞いているわけであり、ます。

○松永忠二君 私の聞いているのは、第六条の前段の必要性のあることは、あなたが前から強調されておるところであり、まして、そういう点についての適切な規定が必要だといふことは了解できないわけではない。ただし、今あなたがおっしゃつたように、「関係者に対し必要な指示をすることが出来る」、そういうことは、具体的に、警察官の長官も言われたように、路面の上を少しよけてくれとか、あるいは火災があるとか、あるいは火薬品の爆発のあつたときの指示の問題、この指示は、現在では全然できないのですか。そういうことを指示する法的の権限は全然ないのですか。

○説明員(内海倫君) この六条に書いてありますような意味で、これは、先ほど午前の委員会でも若干私語したものでござい、ますが、法的根拠をいたしましては、現行法律の五条に、「道路を通行する歩行者、車両又は軌道車は、命令の定めるところにより、信号機、道路標識若しくは、」云々「又は当該警察官の手信号若しくは指示に従わなければならない」、こういう法的根拠をもちまして、この五条に基づいて現に政令で定めておるものは、政令三条でござい、まして、これは、先ほど信号機の問題でいろいろ意見が出ておりますが、もう一べん読んでみますと、

「警察官は、信号機の故障その他やむを得ない特別の必要があるときは、信号機、道路標識又は区画線の表示にかかわらず、これと異なる手信号又は指示をすることが出来る。この場合においては、歩行者、車両又は軌道車は、警察官の手信号又は指示に従わなければならない。」

「警察官は、信号機の故障その他やむを得ない特別の必要があるときは、信号機、道路標識又は区画線の表示にかかわらず、これと異なる手信号又は指示をすることが出来る。この場合においては、歩行者、車両又は軌道車は、警察官の手信号又は指示に従わなければならない。」

「警察官は、信号機の故障その他やむを得ない特別の必要があるときは、信号機、道路標識又は区画線の表示にかかわらず、これと異なる手信号又は指示をすることが出来る。この場合においては、歩行者、車両又は軌道車は、警察官の手信号又は指示に従わなければならない。」

「警察官は、信号機の故障その他やむを得ない特別の必要があるときは、信号機、道路標識又は区画線の表示にかかわらず、これと異なる手信号又は指示をすることが出来る。この場合においては、歩行者、車両又は軌道車は、警察官の手信号又は指示に従わなければならない。」

「警察官は、信号機の故障その他やむを得ない特別の必要があるときは、信号機、道路標識又は区画線の表示にかかわらず、これと異なる手信号又は指示をすることが出来る。この場合においては、歩行者、車両又は軌道車は、警察官の手信号又は指示に従わなければならない。」

かわらず、これと異なる」ということで、道路標識を前提といたしておりますので、それ以外の面については指示のしようがないのではないか、こういうふうに考えます。

○鈴木壽君　ちよつと間違ひして。現行法なりなんかで今の問題になつておる点ですね。指示を与へたりなんかすることができない。こういうふうなお話ですが、現行法、それから今度の五条によつても、やむを得ざるほんとうに必要な場合では、そういう指示が私はできるんじゃないかと思うのですがね。

それからもう一つは、現在の道路交
通法の、何といひますか、全般から
いって、たしかこれに類する判例が
あったと思いますよ。国会周辺なん
かの、あすこら辺の道路でやった場合
に、その行進の集団を歩道に乗っけ
た。そっちへ行けといつて上げた。そ
れが違法だとか違法でないとかいうこ
とでやったとき、たしか私は、そうい
うことも、現在の道路交取締法の精神
からいへば、いわゆる道路交通の安全
なり、あるいは円滑化をはかるため
には必要なる措置であるというふうな判
例が私出しておるはずだと思つてい
ますがね。とすれば、この場合に、あな
た方は、これがなければ、六条の後段
のところをなければというようなこと
については、ちよつと私、説明として
は不十分だと思うのですが……。

○松永忠二君　ちよつと関連して。今のと一緒に答え下さい。たとえば、警察官職務執行法の第四条の「避難等の措置」というところによってあなたのおっしゃったようなことはできると思ふのですよ。たとえば、火災とかヤ

ジウマとかなんとかいうことについては、「警察官は、人の生命若しくは身体に危険を及ぼし、」というようなところを読んでいってみると、また現状これができないというようなことはなないし、現実によつておられると私は思うのです。これがなければできないということでは私はないと思うのです。

に、何も罰則の規定もないし、これは一つの奨励規定だ、指導規定だということになると、これがあつたてでない。これはただ指導規定なのであって、協力してもらうという規定なんです。警察官の立場から、警察官の職務としては、そういうことができないと

いうことは私はないと思う。できるから、これを結局協力してもらおうという意味の規定としてやっているのだと今おっしゃった。だけれども、私が問題にしているのは、今もお話もあつたように、今のうちにヤジウマが出てきて、それを避難させたり、あるいはそれと表示したりする権利が私は今ない、

なんていうようなことはないと思う。
それは現実にある。だから、そういうことは、これがあるなしにかかわらず、実際に行なわれていると私は思う。これがなければできないことはない。何があるのかということなんです。そういうことも私はお聞きした

い、一つ関連して。鈴木君の方から御答弁下さい。

○政府委員（柏村信雄君） 確かに火事とか爆発というような危険な事態について、現場にある者を避難させるとか、あるいは集まる者について、雑踏等の危険な事態がある場合に、その場に居合わせた者等についていろいろと

必要な措置をとるということが、警察官職務執行法にもあるわけでございます。そういうものに該当する場合において、こういう法律を動かすということとは当然可能でございますが、先ほどもちよつと申し上げましたが、たとえれば、何か交通事故があつて、そのために車両等が停滯をした、その所に何人も乗つておきながら、急食はない。急食は

ないが、どんどん進んでくれば、その停滞がますます激しくなるといふような場合において、これをとまれとか、あるいは集まったものに少しうしろに下れとかいふようなことは、現行の規定では、実際の警察官の善意な措置としては可能であります。

○松永忠二君 第七條か、それは。
○政府委員(柏村信雄君) 規定にはないわけでございます。それから、この第七條というのは、たとえば、現実に危険な事態があるときに、その危険を防止するために、警察官がその道路に入ってくるのを禁止するというような行為でありまして、危険な場合と。

○松永忠二君 あなたがおつしやるのは、大勢寄つてくるから危険だということでしょう。私は、その混雑ということと危険ということとはびつたり食つていっていると思うのですよ。混雑するから危険になる。ですから、寄つてくる人があぶないと思つたらば、その第

七条の三項において、「必要な限度に
おいて、当該道路につき、一時、歩行
者又は車両等の通行を禁止し、又は制
限することができる。」と、ちゃんと書
いてある。しばらくとまっていたけれど
と言うことはできると思う。また、わ
いまい集まってくるのを見放している
ことじゃなくて、見放すことは、いま

での法律ではいろいろ少し不備であつたけれども、ちゃんと今度は七条にそういう点は出ているわけです。集団的な危険という点については、これはまたさっきの第四条の規定があるので、これがなければなぜこういうことができないかということを私は聞きたい。逆にまたですよ。この「必要」とするところでは、一指示する

中に、たとえば解散だとか、方向を全然変えるとか、そういうようなことができないという、そういう論拠もない、法律的な制約はないと思う。そういう保障はないと思います。その二点について、特にこれについて問題にしているわけであって、今どうもお話を

聞いても、これがなければ、とうてい混雑の緩和の措置ができないのだということ、危険が防げないのだということにはならないので、そういった今具體的な事例の中の禁止、混雑緩和とか、あるいは指示とかいうのは、現行法で十分できる。現行法でやられてお

もう少し納得のいくような説明をいた
だきたいと思う。

○政府委員（柏村信雄君） 危険な事態
の場合におきましては、確かにお話の
通りである場合が非常にあらうかと思
いますが、単に混雑して交通が停滞し
ている、その場合に、少しわきに寄れ

とか、うしろに下がれということとは、これは危険防止の措置でなくて、混雑緩和の措置でございまして、第七条とか、警戦法第四条によって行なわれる場合とはおのずから事態が違うというふうに考えるわけでございます。

○鈴木壽君　ちよつと関連して。まあこれは関連しますから、五条、六条関

連しますから、委員長にもお願いし
す。七条に關係するところも質問の中
に入れることをお許し願いたいので
すが、ただいま長官は、七条はいわゆる
危険防止のためなんだと、だから混雑
緩和のそれとは違うと言うのですが、
しかし、七条は、読んでいきますと、
「危険を防止し、その他交通の安全と

円滑を図るため必要がある」とこれは、やはり単なる危険防止のためだけでない、読みようによっては、読みようによらない、交通の安全と円滑という点からすれば、混雑緩和ということにもなるわけですね。ですから、七条は危険防止、六条は混雑の緩和というふうにはっきり区別した解釈の条文で

「私はないと思う。そこで、その点ま
あ一点と、それから、関連ですから簡
単にやめますが、松永委員の聞いてお
られることは、裏を返せば、新しく、
「又はその現場にある関係者に対し必
要な指示をする」というようなこと、
こういうものをつけ加えることによつ
て、必要は指示の内容を二つにするところ

は、あるいは先ほど課長が言ったように、行進等の停止とか解散を含むものじゃない、こういうようにおっしゃってはおりますけれども、この文面からする限り、そういうものを含まないという解釈もまた簡単にはできないと思うので、そういうものを含むとすれ

ば、あるいはまた、場合によっては経路変更、行先を、お前の方はこのところは混雑するから向こうに行けと、こういうこともあり得るのではないか。私はまあ端的に聞きますが、そういうものを含むのだとすれば、先ほどちょっと私がお尋ねしたようなことからいっても、現在の法あるいは第五

条、あるいはその他からして当然とら
 れ得る措置なのに、さらにここにこう
 いうものをつけ加えるというのは、何
 かもっと付加された意味があるんじや
 ないかと、こういうふうに思わざるを
 得ないところがあるわけです。松永君
 はそこで言いませんけれども、まあ
 裏を返せばそういうことになってくる
 んだと思うのです。ですから、そうい
 う点を、五条、六条、七条と三つ並べ
 て考えた場合に、やはり私どもも心配
 な点が出てくるわけです。そしてまた、
 今、御承知だと思いますが、いろいろ
 この法に対して、警官の権限が拡大さ
 れているとか、あるいは何とかいうよ
 うな、いわば反対的な空気もそういう
 ところにあるわけなんです。ですから、
 そういう点をもう少しはつきりさせて
 いたがかないと、場合によつては、必
 要な指示の中には、解散とか行先變更
 等が含まれない、あるいは停止等が含
 まれないと、こうおっしゃいますけれ
 ども、しかし、必ずしもそういうもの
 が含まれないかという、含まれない
 という保障は、私は、やはり先ほど松
 永委員が言ったような保障というもの
 はここにないと思う。

とか、「危険を防止」するとか、あるいは交通の円滑をはかるためにそういうことをやるということでごさいます。で、突発的な事態について警察官みずから措置できることは第三項で、「道路における危険を防止するため緊急の必要があると認めるときは、必要の限度において、当該道路につき、一時、歩行者又は車両等の通行を禁止し、又は制限することができる。」というふうにいたしているわけでございまして、危険でない、単に混雑と停滞というような場合については、第七条は直ちに動かないということを申し上げたわけであります。

○鈴木壽君　しかし、それだけでなく、今の六条の問題、あなたはただ七条七条とおっしゃるから、七条の三項はおっしゃる通り、いわゆる危険防止のために直接的な一つの規制ですけれども、七条全体は必ずしもそうではないです。ですから私、それじゃおかしいのじゃないかと、こう聞きたいのですが、あなたのおっしゃりたいところは三項でしょうか、その限りにおいては、それはそれでいいのです。ただ、今言ったように、六条の方に、後段の

○政府委員（柏村信雄君） 事務的にこまかい点は、あとで交通課長から申し上げますが、第七條、私、第七條と申しましたのは、第三項について申し上げたのでありまして、そういう交通の混雑というような突発的な事態を処理するための場合はどういうことが考えられるかという、第七條では第三項である。今お話になりましたように、第一項はやや制度的なものでございまして、公安委員会が、「区間を定めて、歩行者又は車両等の通行を禁止」する

のです。

○説明員(内海倫君) 長官からまた御説明があると思いますが、やや立法の事務的な面から申しますと、先ほどもたびたび説明いたしましたように、第五條というのは、信号機の設置してある場所におきまして、信号機と警察官の手信号との相關關係で、この場合には警察官の手信号に従うのだということとで、どこまでも交差点と信号機を設置した場所における交通整理の關係における警察官と信号機の關係を定めたものが第五條でございます。それ以上のもではないことは、私からたびたび申し上げた通りでございます。

それから第六条は、なるほどこの「又は以下だけの御質問でございますので、私も前の方を説明いたしておらないのでございますけれども、ここに書いてありますように、「車両等の通行が著しく」、この車両等というのは、先ほど申し上げましたように、車両または路面電車でございますが、この通行が著しく停滞した、要するに、何らかの事情で停滞して、そしてずっとそれに連なって車が出てきて、そういうことにより道路における交通が著しく

混雑するおそれがある場合における措置、そこに入ってくる、あるいはその混雑の中に巻き込まれておる自動車の運転者に対して、一応通行を禁止する、あるいは制限する、あるいは後退させる、その他第三者を云々という行動を命ずるということを定め、それから、そういう運転者だけでなく、今度は現場の混雑状態の中であって、その混雑に関係する、そこに駐車しておる自動車であればその自動車の運転者、それから荷車を引いておる人があ

れば荷車を引いておる人、自転車に乗つておる人があればその自転車に乗つておる人、歩行者があればその歩行者に、やはり同じようにその場におけるその交通が全く停滞してしまつて混雑を起こしておる状態を解消するその必要な最小限において指示をするということの規定いたしましたもので、少なくとも第六条というのは、車両の交通というものが停滞して、そして混雑が起こつておる、その状態を解消していくために、警察官は何をすることが出来るか、もしくはどうすることが必要なのかということ、運転者とともにその現場にあるその他の自動車の運転者あるいは自転車乗りあるいは荷車を引つ張つておる人あるいは歩行者、こういう者に対する指示という形で書いたのが第六条。

それから第七条は、先ほど長官が説明しましたように、一つの制度的な通行の禁止、制限、それから公安委員会への処分を待つといふものがないような場合における警察官の緊急必要な措置と、こういうことでございまして、五条、六条、七条それぞれ全く別途の必要に基づく規定であると私どもは考えておるわけでございます。

○松永忠二君　今のお話だと、車両等というのは、そこに出ておるもので、車両の停滞のために混雑の緩和であると、こういうふうな話なのですね。その混雑の緩和のために、そこへ人が関係をしてきて、その人を指示するために、このまたはその現場にある関係者に対しての指示という、こういう大きなものをここに出してきたくということになると思うのです。車両が混雑をして停滞をして、それを解消する

ために困るので、この条項を作ったと、こうおっしゃっている。ところが、この「又は」というものの考え方が、いかんによつては、そうではなくて、実はもつとはかの、デモとか、いろんな行進とか、いろんな点についてのそういうものに対する指示のことも、この中でやり得るいわゆる内容を持つていて、そのような広い幅のものをここへ出してきて、そしてそれが車両の混雑と一緒になるということには、私たちは、車両が停滞したために出てくる混雑に關係した者を整理するためにこんな大 きな、「又は」その現場にある關係者に 対し必要な指示をする」という、そう いう大幅な規定をする必要がないの ではないかということを上げておる わけです。そういうことであるのに、 また逆に、さっきからの話によると、 火事があつたときに人が集まつてき てどうこうという話をさっき言われた が、それじゃ説明の仕方が全く混雑し ちゃっていると思ふ。何かヤジウ マをどうだとか、事故を起こしたとき に人が来ていて詰まっちゃっているの で、それを整理するためにはこれがな ければできぬとおっしゃる。あなたは、車両の停滞に關係して、關係者に 指示をするのだと、こう言っているわ けです。車両が停滞をしたために伴う その場における混雑というもののつい ては、そんなにたくさんものが關係 しては私はないと思ふ。それであるの に、非常に広範に解釈できるようなば くだ然たる、「その現場にある關係者に 対し必要な指示」という、そういうよ うなものをここへ持ち出してきて車両 の混雑を措置する必要は私はない。車 両の混雑ならば、そこまでのところで

十分できるのじゃないかということをし申し上げているわけです。

○説明員(内海倫君) 車両の停滞によって混雑が生ずるわけでございまして、その車両の著しく停滞した原因というのは、ある場合には、そこに起こった交通事故であり、あるいは工事であり、あるいは火災であり、あるいははしほし虎の門あたりでデモなど蛇行進をやりまします。そのために電車がずつつながちまってしまうという、こういうふうな場合もございまして、原因はいろいろな原因になっておもうと思ひますが、ともあれ、しかしそこに生じておるものは、その原因を原因として車が停滞し、その車が停滞したことによってあるいは車が捌り込んでくる。あるいはさらに先に行こうとして車が入ってくるというところで混雑が生じてくる。それを解消するためには、まず前段の方を説明いたしますが、さらに入ってこようとする車があれば、それは一時とめる。それから、こうなっておるものをときどきすためには、この車に対して、ここからうしろへ下がってくれ、それから、ここにある車は、あなたは前へ向けて抜けないで、こういうふうな措置をとらなければならなりませんし、今度は、その停滞の原因になつておる交通事故とか、あるいは不法駐車とか、あるいは火事とか、あるいはその他の事由、これに對しましても、たとえば、火事でヤジウマが立って一ぱいおるなら、その人はちよつとそつちへへいいてくれ、この車を通してくれ、こういうことをその人に言わなければならぬまいし、あるいはまた、不法駐車しておる車のため

にそれがつかえて停滞しておるならば、その不法駐車しておる車の運転者に対して、うしろへ下がってのいてくれ、こういうことも言わなければならぬまいし、あるいは交通事故を起こしておるならば、警察官が警察官に対して、早くその事故処理をやめて、早くそこを通すようにしてくれ、ということも言わなければならぬまいし。こういうふうなことを思ひます。従つて、そこに停滞を生じた、その原因となつておる所にいる人あるいは物件あるいは作業、そういうものの関係者に対して、やはり混雑解消のために必要な指示をするということとは、私は、この六条における車両の通行の円滑をはかるための混雑緩和の措置として必要な措置ではないか。従つて、何ら私は不思議なく規定するべきものではないかというふうな考へておるわけでありま

す。

○松永忠二君 車両の方はわかりました。だから、その前のデモの方のことを言つておられますが、デモがたとえバグザグ行進だとかいろいろして、そのために車両が混雑をしてきた。車両の混雑については、今おっしゃつた通りだからわかるけれども、こつちの方はどうするのですか。

○説明員(内海倫君) デモのお話が出ましたから、デモを例にとつて申し上げます。道交法は、そのデモがどうであるかということは何ら関心を持つておるものではないと思ひます。そこで、それが交通にどう妨害になるかということには非常に関心を持つておるわけですから、そういうことをその人こう行なわれて、こうやっておりますためにどんな車はたまつてくる、

にちよつとちよつともいかないというときに、そのデモに解散を命ずるとか、あるいはそのデモは向こうに行けとか、そういうことをこの道交法のこでいうつもりはないので、そういうふうなところは、ちよつとあけてくれと、そしてこの電車を通してくれ、ということでは、どうしても私たちはここに停滞している交通を流すためには必要である。従ひまして、そういう中に行つて、どうぞこれをあけて、そして軌道の電車を通してくれ、こういうことは言い得るわけではございません。

○松永忠二君 あなたの言つた、その限度でしか行なわれないのだという保障はどこにあるのですか。

○説明員(内海倫君) 第六条は、本来その混雑を緩和するための規定でありますから、その混雑の緩和があり、そして交通が流れ始めれば、すなわち警察官のその権限は終わるわけですから、従つて、それ以上の権限をかりに警察官がふるおとすれば、それは職権乱用にも相なりましようし、また警察指令の原則から申しましても、そういうことはでき得ないはずのものであります。むしろそれは、私は一般原則に立つて考へるべきであらうかと考へます。

○松永忠二君 私は、整理に当たる警察官は、あなたのおっしゃつた以上のことをやつたからといって、この条項に触れる内容はないと思ひます。混雑を緩和するために、たとえば、方向を全然変えてしまふとか、あるいは解散というのですか、まあ適當な場所へ行つてやつてくれ、というようなことを言われても、これは別に、この条文の中から、それを違法であるというよう

な根拠は私はないと思ひます。混雑緩和の措置なんですから、それは、だから、そういうようなことは、私は、あなたのおっしゃつた限度にとどまるということにはならないと思ひます。

○説明員(内海倫君) それと同じことは、その前段の方の運転者に対しての措置の場合にも言えるわけでありま

す。この点は、結局そこに、「その現場における混雑を緩和するため必要な限度」ですべてやるわけではございまして、その「必要な限度」を乗りこえておれば、これは私も、職権乱用ともなりましようし、警察指令の原則にも反するものと思ひます。従ひまして、たとえば解散をかりに指示したと、これは私も、指示ということと命ずると

いうことは厳密に区別いたしておりますが、もしかりに解散をして下さいということを言つたとすれば、私は、それは混雑緩和の必要な限度をこえておるといふのですか、あるいは混雑緩和のために必要な措置ではないのでありまして、混雑緩和に必要なものは、その道をあけてもらふ、そして電車が通り得る所を切り開くということが必要な指示の範囲である。従つて、何もその行進を解散する必要もなければ、あるいはかりに虎の門でやつておる行進を

罷ケ関に持つていく必要もないのでございまして、両側に分かれてその所の軌道の上を電車が通り得るようによけてもらえば、この関係者に対して必要な指示をした目的は達するのではなからうかと、こういうふうに私は考へます。

○松永忠二君 その限度の整理、混雑緩和であるならば、別に私は第七条の3でやれないことはないと思ひます。長官の

話では、三項は危険であつて、そして六条は混雑だと、だから、三項は危険の方だからこれはできないのだということをおっしゃるけれども、混雑があるから危険があるのであつて、混雑すれば危険があるのはきまつてゐるので

す。だから、今言つたような限度のことであるならば、その必要な限度において、当該道路において一時歩行者または車両等の通行を禁止する、あるいは制限する、いろいろな、いろいろなことのできておるのです。これが危険だから、危険なときにはそれができるのだが、混雑の程度ではこれはできないということは私はないと思ひます。混雑をすれば当然危険を予想できるといふことであるから、そこで、混雑と危険の限度で第六条のその条文は入れなければできないのだとお話なら、そんなあいまいな、しかも拡大解釈もできるようなものをここにに入れる必要は私はないと思ひます。

○説明員(内海倫君) 第七条の第三項に規定いたしておりますのは、全く第六条とは別個のものでございまして、たとえば、がけくずれがありまして、そこその所に自動車が行つても、大へんこれは危険である、あるいは通行できない、こういうふうな状態の場合、本来ならば、警察署長に報告し、あるいは公安委員会に報告して、公安委員会なり警察署長において禁止、制限するののいいのかもしれないが、しかし、危険を防止するためには、ここに緊急にやらなければならぬ状態でありまうから、そのときに警察官がたとえば立て札を持って行きまして、この先がけくずれありと、従つて通行の禁止をすると、こういうこと、あるい

は、この前のあそこの神奈川県の国道で火災が爆発いたしましたように、ああいうときに、あと知らずにどんどん入って来ると、これはきわめて危険なわけでございますから、そこに行く道路に対して通行を禁止いたしまして、危険が去るまで一時禁止する。もしその危険の去るのが非常に長びくようであれば、直ちにこれは正規の公安委員会なり警察署長の禁止、制限に切りかわるべき性格のもの、これは緊急の必要の範囲内でやるもの。従いましてこの場合におきましては、交通が混雑するとか、あるいは車が停滞するとかというふうな問題ではなく、そこに人なり車なりが行くことが危険である。しかも、その危険を防止するため、緊急に措置をしなければならぬ必要があるという場合に、警察官が禁止、制限する。しかも、その禁止、制限というものは、実力で禁止、制限するというふうなものではないんで、立て札を立てて、あるいは警察官がそこにおつて、この先は禁止ですよという形で命令するというのが形のものでございます。従いまして、第三項が適用される場というものは全然第六条とは異なるものと考えます。

○松永忠二君 あなたののおっしゃったのは、第三項における一つの適用の仕方であつて、しかし、私が言つたような工合に、これは通行の禁止及び制限ですから、何も、そのあなたののおっしゃつたようなそういう危険があるのとか制限するとかということをやつたからといって、別にこれで私は法律に違反であるとは言われない。あなたののおっしゃつたように、がけくずれと

か、一時危険が迫るから、その道路の通行を禁止するというのは、これは建前だとおっしゃるけれども、それ以外に、たとえば、今非常に混雑してきて危険があるそうだと。そこで、それについて一時必要な限度において通行を禁止したり停止しても、何もこれは適用ができないわけじゃないと私は言っているわけだ。それはどうです。

○説明員(内海倫君) たとえば、ある地点で交通が大へんに混雑してしまつた。そのため、そこにさらに車なり人が行くことは非常に危険を増大する。この際、一時その通行を禁止しなければならぬということだ、危険を防止するため緊急の必要があるというわけだ、これは私はやはり禁止制限が可能である、こういうふうに思います。

○松永忠二君 そういうことであるし、今までも私は、その法第六条第三項というものをあるいは第五等考で考えられたと思うのです。あなたたちから言へば、区分けをしてはつきりしたのだとおっしゃるかもしれないけれども、同時に、そのまゝとつた一つの条文でも、その両者に適用できないわけでもない。できない理由はない。だから、その今のあなたののおっしゃつた程度の、たとえ、ここをあげてもらつて通してもらいたいとかというやうなことになるかは、その現場にある関係者に対して指示をすることはできると、これをに入れてないからといって、この七条の3でも私はやれると思う。それから、それができない理由はないので、警察官は、道路における危険を防止するため、それから他面緊急の必要があるとき、それは「必要な限度において、当該道路につき、一時、歩

行者又は車両等の通行を禁止し、又は制限することができ。」ということに、どこにも私は触れるものはない。ただ規定の精神というか、そういうものは相当長期のものについてというところを言われているけれども、長期のものについてでは、二番とか三番とかいうもので十分できるので、そういう危険を制限するために3を設けてあるというところであつても私はいいのではないかと。それから、七条の3で私はその程度のことはできるし、またそういう以前の措置も、それではその混雑を招く前の措置も、実はほかの条項でもできる条項があるわけだ、だから、まあ私の考えでは、この今あなたののおっしゃつた程度のことならば、通行の禁止及び制限という内容の中に、緊急の場合、しかも必要な限度において危険を防止するためにそれが行なわれるということであれば、現在でもやられておるのではないかと。現在も実際そういうことをやっておられると思うのです。だから、これが六条の「又はその現場にある関係者に対し必要な指示をすることができ。」と書いてなければそれができないというところは私はないと思う。あなたののおっしゃつたことができないということはないと思う。どうなんですか、そこ

○説明員(内海倫君) たゞたび私が六条について申し上げておきますように、六条の事態をもう一べん設定いたしますと、ある地点に、先ほど申し述べましたやうな理由によつて、車が先に行けないというやうな状態が出て、そのために停滞し、さらにどんどん車が入ってきて、そして混雑の状態になつて

きた。そういう状態の場合に、その混雑を解消し、さらにその停滞をなくして車を流していくために、その現に生じているその現場の混乱状態を処理するには一体どうしたらいいのかという形で規定されているのが六条でございます。従いまして、一方で、そこに並んで混雑しておる自動車の運転者に対して所定のことを命ずるとともに、また、その混雑の原因になつた側の関係の人にもまたそこをあげてくれとか、あるいはそれをのいてくれとかいう指示をするという、一つの相対的な関係

○松永忠二君 ちょっと待つて下さい。今のお話のその程度のことならば、それならば、別にこれがないからといってです。私さつき言つたやうに、これは道路を交通したりなんかしているのですから、道路上にいる人なから、それにいろいろ指示するのは、通行する場所を別にしたりなんかすることはできるわけなんだから、私は、あなたののおっしゃつた程度のことは別に、その車両混雑に伴うことであつて、そういう程度のことなら、ここがないでも私はできると思うのですが、その辺が私よくわからない。

○政府委員(柏村信雄君) 先ほどからたびたび申し上げておりますが、正規の交通方法によらないものについての指示というものは別にございますけれども、たとえば、進行してくる人間についてとまれと、しばらくとまっておれとか、あるいは、そこを少しうしろに行つてもらへば車が通るから、少し下がつてくれと、こういうことは、それは事実、警察官でありまして、その

現場で常識的に必要だと考えられることをしても、そう非難を受けないかもしれませんけれども、やはりそういうものは指示できるということで、はつきりと責任と権限というものを与えておくことが必要ではないかというふう

○松永忠二君 今の警察官長官のやうな限度のことであるなら、私は七条の3でできると思う。そうしてまた、混雑と危険の区別ができないのなら、混雑の程度であつてまだ危険にはならぬものは七条の三項ではできないから六条にこういうことを入れたという程度の根拠であるなら、私は七条の3を削除すべきだ。危険というところをもう少し明確にしたものを置く方がいいのではないかと。危険や混雑を防止す

るためにといつてもよければ、混雑や危険を防止するためには、その方がはつきりしておる。あるいは、これはそういうためのものでなくて、一時道路をためたり何かするためのたうお話だけれども、けつこうそれでそういうことも十分に処置できる条文の内容であるとは思ふのです。警察庁長官のおっしゃるようなことであれば、あれはもういふことよりも、前から課長の方からそういう説明であるのだが、その程度のことでは、混雑が危険にならないという指示権を与えなければならぬという、指示についてやらなければ困るということについては、3のところにちゃんと警察官の指示権を出してあるのだから、だから、3で警察官にそういうことをできるようにさせておけるのだから、それが権限を与えてある。しかるに、それは危険だというので混雑じゃないから、これは六条の方には適用しないとおっしゃるなら、私は、この危険という言葉をそんなに厳密に考えないでも、混雑をしてくれば危険になるのだから、またそういうことを予想して、防止するために必要な限度において歩行者を一時通行禁止するとか制限するとかいうことで、それを否定するということではないけれども、そういうことならそれで十分にいいのじゃないか。そうでない、非常に広い範囲に考えられる、関係者とか必要な指示とかいうことについていろいろと考えさせられるような、そういうものを規定するということは工合が悪いのではないかと。もつと根本的な理由がありますよ。とにかく今言つたようなことで、技術的な面からそういうことを、あなたのおっしゃるようなこと

と、混雑が危険にならないから3ではできないのだということでは私はないと思う。その程度のことをやれないために「又は」以下を入れたのじゃないかと私は思う。その点、長官どうですか。

○政府委員(相村信雄君) 私は、どうももう少しよくお話しすればわかつていただけるのじゃないかと思うのですが、言葉がまずいのかもしれません。が、やはり第七条の三項は、危険を防止するため緊急の必要があると認められた場合に、その道路の通行を禁止するといふようなやうな規定でございまして、第六條は、あくまで現場の混雑を緩和する、混雑を緩和するために、車両については車両については必要である、また歩行者については歩行者について必要な指示をする。しかし、かれこれ言ふものについては罰則をもつて臨むようなことでなしに、警察官の権限として指示することができ、指示することができるといふことは、指示する必要があるときはやはりすべきものであるという警察官の責任にもなるわけだ。ございまして、これは、単なる事実行為として行なうといふことで、トラブルを起こすといふようなことでない。ように、はつきり権限として書く。しかし、先ほどから申しますように、罰則をもつて担保するとか、七条三項のようなきびい規定というわけではないといふことを申し上げておいて、ございまして、まあお法理論的に申しますと、刑事局長からちよつと補足して申し上げます。

○政府委員(中川董治君) 私、今の長官の御答弁と交通課長の答弁と全く同じことを違つて表現してお答えいたしたいと思ひます。内容は一緒でございまして、違つて表現してお答えいたしたいと思ひます。御質問は、七条三項の規定があるの、六条後段の「又は」以下がなくて、七条三項で十分まかなえるのではありませんか、こゝういふ趣旨に押するわけでありませう。まかなえない理由を、長官と交通課長と結論は一緒ですけれども、別の表現を用ひますが、まず第一に、七条の点につきましては、危険を防止するといふ点の角度しかなく、こちらでは、混雑を緩和するといふ角度で、やはり混雑緩和の中には、危険防止でまかなえる面とまかなえない面がある。これを御了承いただきたいことが一つ。これは長官からお答えした通りです。

それから第二には、七条三項は禁止または制限でございまして、禁止または制限という言葉の中には、当該道路を歩行してもらつては困る、利用しては困るということ、利用の仕方を見断してくれ、こゝういふ趣旨があるのだと解します。ところが、そういうふうな態度でない場合がある。極端なことを申しますと、車両が一ぱいふん詰まりになつてゐる。その結果、じいっとそこにどまつてくれ、こゝういふ、じいっとそこにどまつてくれ、こゝういふ、禁止ではもちろんない。制限というよりも、むしろ大に利用してくれといふことにもなりませう。禁止または制限といふ言葉には考へにくい言葉であるといふことが第二点。

第三点、かりに百歩を譲つて、お説のように、七条三項の規定でまかなえないといひましたしても、混雑緩和といふことを念頭に置いて六条前段にかけまして混雑を緩和する場合においてと書きまして、車両の運転者に対してこゝういふことができることを書いて、「又は」以下を書かないで、書かない結果の反射作用として、こゝういふ混雑の場合におきましては、こゝういふ禁止、制限もできないといふ反対解釈が出てくる。こゝういふのは困るの、反対解釈ができないように、「又は」以下を念のために書いた趣旨でもあります。

こゝういふ三つの理由によりまして、どういたしまして「又は」以下の条文が必要である、こゝういふことに相なるのであります。それからまた、沿革的にこれを申しますと、七条三項の規定は、交通課長が説明いたしましたように、一項を受けてこの規定でございまして、これは、現行法通り危険防止、また円滑化が一項でございまして、また危険防止の角度から制限する。すなわち道を使つてもらつては困るという趣旨の思想から出てきてゐるのであります。ところが、現行法では、六条にあるような態度を予想しては、先ほど交通課長から申しましたごとく、現行法五條で、命令の定めるところによつて警察官の指示することに従わなければならない、こゝういふ規定があるのですが、この規定が、しばしば交通課長が申しましたごとく、命令の規定で相当しほりかけた関係等もあるの、こゝういふけれども、比較的あいまいである。こゝういふあいまいな規定といふことは、民主國家の法律として適當でございませぬので、現行法五條に書いてある指示の内容をこの法案立案にあたりまして分析して、混雑緩和の場合に考えられることが一つあるといふことを堂々と、命令でなしに、法律で書こうといふ作業をするといふことが一つ。それから、先ほど鈴木委員の御質問があつた点ですが、五條二項に、現行法五條の指示といふことの一態様と認められることがありますが、五條二項に堂々と國會の法律として明らかにして、現行法が予定してありますような命令によつてどうでもなるといふような考え方でなしに、五條二項と六條の規定にむしろ顕在化して、法律の規定によつて明定することが國民の利益でもありませう、お互いの公共の福祉に合致すると思ひまして、五條二項と六條といふ条文に正確に表現いたしましたのであります。

従ひまして、いろいろ私がお答えいたしました点は、長官とか交通課長が言つたことと全く同じなんですけれども、表現の仕方は違つたのですが、こゝういふ表現をして御説明した方が、いろいろ議論を伺つておられますと、御了解いただきやすいのではないと思ひまして、蛇足でございませうけれども、申し添えた次第でございませう。

○松永忠二君 その停止といふことは制限の中に入らないといふようなことですが、制限といふことはこゝういふふうに厳密に考えるのか。あるいは停止といふのは、そこにしばらくどまつていてくれとかんたかといふことであつても、私は、制限の中に入れて悪いといふ根拠は全然ないと思ふ。もしこゝういふことなら、停止といふ言葉を入れればいいじゃないか。それからまた、反対理由になるというお話ならば、混雑といふことをこゝへ入れたらどうか。何も題目に、「通行の禁止及

び制限、そういうことで、混雑といふことを入れないでもいいように、七条の初めに円滑という言葉が入っているのだから、そういうことは入っている。五条に規定してあることよりも明確にしたのだというお話であるけれども、旧五条の規定は、「命令の定めるところにより」、明確にそういうかぶりをかぶってある。そういうことについては、むしろ第六条の方が拡大的な規定の仕方であるというふうに私は言わなければならぬ。それで私は、この点については、絶対やはり今の御説明では納得がいきません。私は、道路交通法という法律でもって規定をするというものについては、やはり道路の安全円滑というふうなふうにどう考へても解釈できる限りの内容を規定するということが必要なんであって、それ以上の、道路交通の円滑とか危険防止とかいふもの以上に拡大的に解釈できるような、そういう指示権を私は与えるべきではない。そういうことについては、また別個にほかの法律があつて、それで規定をしていくべきものであつて、道路交通法の中でそういう権限拡大ができるような規定をしていくということは、これは妥当な仕方ではないと私は思う。だから、そういう点については、私たちは、この警察官の指示権というものが、今の時代において、混雑緩和なり道交法によって適当な規定をすることについてあえて反対をしているのじゃないけれども、しかし、やはりそれは、あくまで道路交通の法律に基づく権限内の規定で、以上には行使できないのだということが明確になつていない限り、それをばく然たる解釈ができるような範圍でこの規定

は、私は結論的にそういう意見を持っているわけだ。

○政府委員(中川重治君) いかなる規定でも、拡大解釈されるような書き方は下手でありますので、これは慎重な書き方なうと思つて、御質問の六条の規定について、拡大解釈できないという証拠を明確に申し上げますが、いろいろ御議論を伺つておりますと、六条後段の規定が即時強制的なことに動くという拡大解釈の危険性の御心配の点があるようでありまして、これは、法律の慣例といたしまして、即時強制を認める場合は、制止をするとか、措置をとるとか、こういう規定を設けているのであります。設例に出ました集

「指示をする」という言葉、この四つか、五つによつて制限されますので、そういう御心配はなからうかと考えるのであります。

○松永忠二君 まあ今の御説明は承つておきますけれども、私は、今の点だけでは納得できません。

○委員長(新谷實三郎君) それでは、きょうの質疑はこの程度で終りまして、次会は明後十七日午前十時から開会することにいたします。

本日は、これで散会いたします。

午後五時五十九分散会

三月十一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(第七〇〇号)

一、市町村立全日制高等学校教職員の退職手当算定基礎勤続年限全国通算に関する請願(第七一五号)(第七四八号)

第七〇〇号 昭和三十五年二月二十七日受理

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 山本宗平外九名

紹介議員 山本 米治君

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」の付帯決議もなされたのであるから、(一)普通飲食の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)在税率との不均衡を是正すること等の実現を図られたいとの請願。

第七一五号 昭和三十五年二月二十九日受理

市町村立全日制高等学校教職員の退職手当算定基礎勤続年限全国通算に関する請願

請願者 兵庫県西宮市建石町六六西宮市立西宮高等学校内 福島敏之助

紹介議員 中野 文門君

全国市町村立全日制高等学校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ないようすみやかに法的措置を講じ、もつて人事交流の円滑化、教育の能率向上を期せられたいとの請願。

第七四八号 昭和三十五年三月一日受理

市町村立全日制高等学校教職員の退職手当算定基礎勤続年限全国通算に関する請願

請願者 北海道増毛郡増毛町弁天町増毛高等学校内 川島清作

紹介議員 井川 伊平君

この請願の趣旨は、第七一五号と同じ

である。

三月十二日予備審査のため、本委員会に左の案件を付託された。

一、市町村職員共済組合法の一部を改正する法律案

市町村職員共済組合法の一部を改正する法律案

市町村職員共済組合法の一部を改正する法律

市町村職員共済組合法（昭和二十九年法律第二百四号）の一部を次のように改正する。

附則第二十八項及び附則第二十九項中「昭和三十五年十二月三十一日」を「昭和三十六年十二月三十一日」に改める。

附 則

この法律は、公布の日から施行する。

昭和三十五年三月二十二日印刷

昭和三十五年三月二十三日発行

参議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局