

参議院地方行政委員会會議録第十四号

昭和三十五年三月三十日(水曜日)午後
二時四十二分開会

出席者は左の通り。

委員長 新谷寅三郎君
理事 西郷吉之助君
鍋島直昭君
鈴木壽君
基政七君

委員

大沢雄一君
那祐一君
白井勇君
館哲二君
西田信一君
湯澤三千男君
占部秀男君
木下友敬君
松澤兼人君
松永忠二君
米田勲君
中尾辰義君
龜田得治君

委員外議員

國務大臣

石原幹市郎君

政府委員

總理府總務長官

福田篤泰君

總理府總務副長官

佐藤朝生君

内閣官房内閣審議室長兼内閣審議室長

大島寛一君

警察庁長官

柏村信雄君

警察庁長官

原田章君

警察庁刑事局長 中川 董治君
警察庁保安局長 木村 行蔵君
運輸省自 國友 弘康君
労働大臣官房長 三治 重信君
事務局側 常任委員 堀永与一郎君
会専門員 内海 倫君
警察庁保安 局交通課長 前田 宏君
法務省刑 事局検事 安君

説明員

○委員長(新谷寅三郎君) ただいまから委員会を開会いたします。

○道路交通法案(内閣提出)
本日の会議に付した案件
道路交通法案を議題として質疑を行ないます。

先刻、理事会の申し合わせによりまして、本日は、本案に対する総括的な質疑を行ないたいと存じます。

○鈴木壽君 総務長官にお尋ねをいたしますが、実は、かねて当委員会が道路交通法の審議にあたって、特に現在の交通事情、これを非常に重視して、この防止対策等に関する議論があつたわけでありまして、どうしても、現在の交通事情あるいは事故の現状等からいいたしまして、防止対策を早急に樹立をして、強力に推進しなければならぬというところを痛切に感じるわけでありまして、内閣には、交通事故対策協議会がございますか、何かそういう名称のものがありますか、それぞれ対策等につきまして話し合い等が行なわ

れてきたようでありまして、私も見るところによりまして、必ずしもわれわれが期待をし、国民が要望するような効果が上がつておらないような状況にあるのではないかと、まことに失礼なような言い方ではありますが、率直に申し上げます、私もそういう感じで見えておるわけでありまして、従いまして、今回の新しい道交法がかりにできまして、いろいろ交通の安全あるいは円滑化をはかるという建前でできておりますこの法律が施行されるにいたしまして、やはりもっとより根本的な諸般の問題についての対策が樹立されない場合には、単にこの法律は、言つてみると、取り締まり法だというふうなことになるか、ないものでございまして、従つて、こういう段階におきましては、現在あります事故防止対策委員会というふうな、何かひよわなものでなしに、もっと強力な、法的根拠を持つところの機関にして、内閣にそういうものを置いて、そこでいろいろ検討され、審議されたものにつきまして、政府関係各省庁で必ず実行していただく、そういうものをもって交通の安全の確保と円滑化を期するということになればならぬという段階まで来ておると私も考えるわけでございますが、そういう点につきまして、一つ長官から考え方を承りたい。と同時に、さらに、私が聞いておりますような、そういう新たな総合的な推進する機関を、法的の根拠のあるものを作る用意があるかどうかについてのそれをお答

えただきたいと思ひます。

○政府委員(福田篤泰君) 御指摘の、現在の交通事故の発生状況、それに対する対策の問題、全く同意でございます。御存じの通り、總理府に昭和三十年来交通事故防止対策本部を作っておりますが、今までに、神風タクシーでありますとか、あるいは雷族、あるいは砂利トラック、そういったケースにおいて、いろいろな問題の部会までも設けまして、相当いろいろ対策を練つて参りました。今御審議を願つておる道路交通法につきましては、実は、先般のこの対策本部における論議が相当推進をしたと私も考えておるのであります。ただ、あまりにも自動車増加が予想以上に急激でございまして、今御指摘の通りのまことに交通事故という点から見て、ほろつておけない状況に相なつておるわけでございます。昨年の事故総数も、戦前戦後を通じての最大の死傷者を出すというふうな、まことに人命尊重という点から見ても遺憾にたえないのが実態でございます。従いまして、先般来各方面からも御同様の強い御要望がございまして、一応事務的に、現在持っております事故防止対策本部を発展解消しまして、もっと総合的な、道路行政全般にわたつて、これを大局的に見て、いわば方々、建設省にしまして、あるいは運輸省にしまして、あるいは警察庁その他の取り締まり方面におきまして、ばらばらでは、もうとうてい無理ではないか、もっと総合

的な、有機的な、強力なものを作らうという考え方で、今鋭意検討中でございます。御指摘の点を一日も早く現実に具体化したしまして、御要望に沿いたいと思ひます。御存じの通り、御要望に沿いたいと思ひます。御存じの通り、御要望に沿いたいと思ひます。

○鈴木壽君 ただいま長官から、早急に現在ある対策本部を発展的な解消をして、新たな機構を作つて、早急に対策を立てて参りたいというお話がありました。また結論は、今のお答えで尽きるわけでございますけれども、私も、その点が確認されればよろしいと思ひますが、時期的に何かそういう問題についてお考えになつておられるかどうか。

それから、いま一つは、これからまたできるものが、単なる協議をし、あるいは話し合いをし、いろいろな問題を持ち寄つてというふうなことだけでは、先ほど申しましたように、効果が上がらないのじゃないか。もし今後できるものがそういうものであるとすれば、これは、現在の対策本部とあまり変わらないような格好になつてしまふのじゃないかという心配を私は持つわけなんです。今あなたのお話にありましたように、この問題は、単に取り締まりとか、警察当局だけのことで防ぎ切れる問題ではない。建設省のこともあり、さらに運輸省の関係のことも大きなウェイトを持つてゐる。場合によつては労働省とも関係する問題がある。こういうふうに、各省庁が非常に広範な意味でのつながりを持つ

ますが、行政処分につきましては、こ
いねがわくばそういう精神でありたい
と、こういう角度から、現行道路交通
取締法以来この聴聞制度を採用して
おるのではありません。聴聞制度を採用して
おる立場から申しまして、なるべく当
該処分を受ける人、この方の御出席を
いただいて、詳しい事情をつぶさに弁論
なり説明なりしていただきたい、こう
いう趣旨を根本に考えております。と
ころが、まあ根本は以上でございます
けれども、どういたしまして正當な理
由によらずして来ないということに
なりますと、これは手続が進行いたし
ませんので、やむを得ずこういう規定
をいたしたのでございますが、根本の
精神を中心に勘案いたしまして、この
規定は、きわめて嚴格に解釈して運用
して参りたい、こう考えております。

○委員外議員(亀田得治君) たゞは、
この対象になる人が病気で出れない、
その診断書を送ってきた、こういうと
きには、もちろん、当然もう一回病氣
がなおるのを待つと、こんなことは
まああたりまえのことです。ところが、
その事情が全然わからぬ場合があ
る。何も言うてこぬ場合がある。しか
しこれも、非常になまけておる場合
と、そうでなしに、運転手も忙しい
し、どんな用事でどこかほかへ行っ
て、なかなか来ない。そういうとき
に、何もうてこないからというよ
うなことだけで処理をされますと、こ
れは大へん問題だと思ひます。で、聴
聞会の規定によりまして、一週間前
に通知することになっておりますが、一
週間程度では、実際上本人も知らない
ことがある。あるいは、知つても連絡
の方法等もない場合もあるわけです。

○委員外議員(中川重治君) お説のご
とく、第一項で、一週間という規定が確
かにあるのをごさいます。この規定
は、もちろんこの通りやりますけれ
ども、なるべくこの当該処分を受けよう
とされる方々に確実に通知し、事情等
も十分、電話とか何かの方法もござい
ますし、場合によっては職員が伺つて
いく、こういうこともありますので、
当該本人の知らぬ間にこういうことが
行なわれていくことのないように、十
分実施にあたりましては留意して参り
たい。こう思つております。

○委員外議員(亀田得治君) 次に、
この同じ条文の第二項に関する点で
は、これによりまして、この被聴聞者
は、その案件について「意見を述べ
るか、有利な証拠を提出することがで
きる。」というふうな、まあ被聴聞
者の側からの一つの権利という形で書
かれておるわけですが、そこで疑問が
起くるのは、被聴聞者が、ある事項に
ついてもう少し意見を述べたい、ある
いは、こういう証拠も見てもらいたい
というふうなことを言つた場合に、今度
は、受け取る側の、公安委員会の側
が、そういうことはもう聞かなくても
いいのだと、こういうふうなことをさ
れると大へん困るわけですね。そこで、
なぜこういう書き方にしたのであるか
ということをお聞きしたいわけなんです。
御承知のように、道路運送法でもこの聴
聞会に関する規定がありまして、道路
運送法の三十二条の五項では、聴聞に

際しては、この被聴聞者に対し、意見を
述べ、及び証拠を提出させる機会を与
えなければならぬ、この聞く側の方
から書いて、そしてその聞く側に義務
づけられておるわけですね。だから、これは
十分その相手の言い分、証拠というこ
とも聞いてやらなきゃいかん、こうい
う精神が出て、こういう書き方に道路
運送法ではなつておると思つたので
す。事柄自体は、これは同じようなことを
されるわけなのに、この公安委員会
おやりになる今の新法による処分
は、公安委員会側にそういう義務があ
るのかないのか、この点がまあ弱
く感ずるわけですね。これはまあ書き
方のその側面といふことが、書き方の
違いだけであつて、内容的には同じだ
というふうな考えを持つておられるの
か。その辺のところを確かめておきた
いわけなんです。

○政府委員(中川重治君) 今言われ
ましたような書き方が確かにあると思
ひます。この書き方をとりましては、
他意はないのをごさいます。この法
案のような書き方の例の法令もまた少
なくございせんので、たまたまこの
法案のような例に従ひまして書いたと
いう以外には他意はないのをごさいま
す。

○委員外議員(亀田得治君) 百四
条に、その点はそれだけにいたしてお
きま。それからもう一つは、罰則の運用に
関する点についてもう一点お聞きいた
しておきますが、まあ罰則の内容等に
ついては触れませんが、お聞きした
点、この本法による罰則の運用とい
うものは、結局、この交通事件に
関する罰金というものが非常に多い
わけですね。金額からしても、十数
億に年々なるのではないかと
思ひます。今度これが出れば、件数
からいっても、相当膨大なものにな
つてくると思つたので、そういうこと
が予想されるのですが、現状にお
いて、東京とか大阪など六都
市なんかの即決裁判の現状を見ると、
ほとんど被疑者と目される人の意見
なり弁解というものは、実際上なか
な入つてくる余地がないような雰囲気
でやられておるうちに私たちが現場視
察等をして感じておるし、これは、専
門の最終的に判決をする裁判官に聞
きまして、まあとにかく機械的だと思
つた。

○委員外議員(中川重治君) この裁判
の問題につきましては、大へん重要な
問題でございまして、亀田先生の御主
張の、慎重というのを中心に考えま
すと、合議制の裁判が非常にいいと思
つた。

んと警察官がいて、次の部屋に検察官
がおり、次に行く、もう判事が待つ
ておる。そしてちゃんと印刷して
あるわけですから、必要な作成書類
は、相当心臓の強い男なら、それは
違ふのだといつたような感じがする
くも少しぬれけれども、なかなかあ
いり雰囲気では必ずしもいいです、事
実上。そういう不平をよく聞きます。
そんなこと文句言つて、あそこでも
ちやちややつておるよりも、こっち
は払うものは払つて仕事をやるのだ
結局そうなる。私は、そういうこと
がうつつせきしていくということ
は、はなはだまずいことだと従来から
も思つていたわけですが、今度、こ
ういうふうな運転手に対する罰則なり
、そういうものが非常に強化されるわ
けですね。私は、これはやむを得ない
ものであると思つたので、一面、しか
し、それであれば、今度は手続の方
をやはり親切にやつてもよろしいと思
つた。現在でも、そういう飽和状態の
好で交通事件に対する即決裁判とい
うものがやられておるわけですが、こ
れを人的な面でも物的な面でも、た
だ現状のままではうつつおられる
のかどうか。これは、あなたの方と
検察庁並びに裁判所全部にわたつた
問題であります。しかし、出発点は
あなたの方だから、一応その辺の
ことを検討されておるのかどうか、聞
いておきたい。

○政府委員(中川重治君) この裁判
の問題につきましては、大へん重要な
問題でございまして、亀田先生の御主
張の、慎重というのを中心に考えま
すと、合議制の裁判が非常にいいと思
つた。

○委員外議員(亀田得治君) 百四
条に、その点はそれだけにいたしてお
きま。それからもう一つは、罰則の運用に
関する点についてもう一点お聞きいた
しておきますが、まあ罰則の内容等に
ついては触れませんが、お聞きした
点、この本法による罰則の運用とい
うものは、結局、この交通事件に
関する罰金というものが非常に多い
わけですね。金額からしても、十数
億に年々なるのではないかと
思ひます。今度これが出れば、件数
からいっても、相当膨大なものにな
つてくると思つたので、そういうこと
が予想されるのですが、現状にお
いて、東京とか大阪など六都
市なんかの即決裁判の現状を見ると、
ほとんど被疑者と目される人の意見
なり弁解というものは、実際上なか
な入つてくる余地がないような雰囲気
でやられておるうちに私たちが現場視
察等をして感じておるし、これは、専
門の最終的に判決をする裁判官に聞
きまして、まあとにかく機械的だと思
つた。

○委員外議員(中川重治君) この裁判
の問題につきましては、大へん重要な
問題でございまして、亀田先生の御主
張の、慎重というのを中心に考えま
すと、合議制の裁判が非常にいいと思
つた。

のですが、また、即決裁判制度ができ
た趣旨は、スピードといいますが、簡
便に処置するという趣旨が生かされた
と思うのですが、私は、その立法趣旨で
ある簡便と慎重という両目的をうまく
調和するというのが一番いいと考え
るわけです。現在、即決裁判制度ができ
てからもう多くの年月を経ているので
ありますが、いろいろ実情に基づいて
の検討も関係方面とやってみたいと
思うのですが、まだ即決裁判制度が出
発してからその年月がたちませんので、
いろいろ検討する点があると思いたす
が、御案内のように、警察、検察、裁判、
三者関連する問題でございしますので、
簡便であるが慎重にやるという二つの
目的をどういふように調和するか。こ
ういふ点は、今後の重要な研究問題だ
と考へておきます。

○委員外議員(亀田得治君) 重要な問
題であるといふことは、これはもうはっ
きりしてゐるのですが、もう少し改善
の方法、せっかく始めた即決裁判手続
ですから、私は、今すぐこれはやめて、
こういう案件について一々普通の裁判
を開くようなこともなかなか問題じゃ
ないかといふふうに考へてゐる。だか
ら、この制度を維持してゐるのも一
応はいいでしょうが、非常なオーバ・
ワークの状態では三つともあつて仕
事をやっていると現状なんです。
そのとおりだと考へるかといふは、
結局被疑者ですよ。これは私は、どう
しても、こういう罰則を強化される以
上は、直してもらいたいと思ひます。
ね。もつと具体的な構想といふものが
ないのですか。

○政府委員(中川重治君) これは、具
体的な対策といひましては、現行制

度のもので、運用の問題と制度自身の
問題であらうと思ひますが、制度自身
の問題は大へんむずかしい問題で、い
ろいろ長所、短所があると思ひます
が、これは、研究問題としてごかんべ
ん願ひたいと思ひます。運用の点につ
きましては、人的、物的の設備を充実
する、こういうことによつて相当解決
する面もあるかと思ひますので、こ
れは、法務省その他の関係省と十分協
議いたしまして、そういう点も改善に
努めて参りたいと思ひます。

○委員外議員(亀田得治君) ちやうど
公安委員長がおられるわけですが、何
かそういう点についての考へをお聞か
せ願ひたい。

○国務大臣(石原幹市郎君) ただいま
刑事局長からお答へ申し上げましたよ
うに、関係方面と十分連携をとりまし
て、御趣旨を尊重したいと思ひます。

○委員外議員(亀田得治君) 次に、交
通事件で前科がつくといふことになる
と、先ほど申し上げた行政処分との関係
ですね。ああいう関係も、実際問題と
して、結論を出す場合に影響があるわ
けでしょう。だから、運転手の言い分
といふものは、やはり正當に聞かれる
ような雰囲気、そういう格好でこの交
通裁判所といふものはやつぱり考へて
もらいたいのですな。ぜひこれは一つ、
公安委員長が今答へされたから、御検
討を願ひたいと思ひます。もつとひと
どくなりまう、一時的には。最終的に
は、そんなことは起こらぬようになる
のが目的ですけれど……。

それから、この法案については、ず
いぶん運転手側に負担がかかるといつ
たような面がたくさん出ているのです
が、警察官なり検査官なりですね。交
通の問題についてよく知つてゐる人が
そういう刑事事件の扱いなんかにも当
たる、こういうたようなことは、実際
はされておるのでしょうか。私が知つ
てゐるのは、具体的にやはり交通の経
験者——ただ紙の上で知つてゐるとい
うのでなしに、そういう人が担当する
かしないかでですね。これは裁判の場
合でもそうです。非常に短時間でやる
裁判ですから、この交通裁判は、そう
いふ経験の十分ある人だとだまされま
せんよ。そのかわり、運転手の正當な
言い分であれば、ちよつと言へばすぐ
わかるというものであらうと私は思ひ
ます。携わる人の問題について実際に
検討されておるかどうか、お聞きして
おきたい。

○政府委員(木村行蔵君) その点は、
御説の通り、私たちも非常に同じ趣旨
で関心を持つておられます。全国の交通
警察に専任しておる者が、できるだけ
運転の実際の技能を持つており、それ
に關する専門知識を持たなければなら
ないといふ観点から、それぞれの警察
学校なり管区学校なり、あるいは警察
大学などで、随時あるいは定期的に専
科教育をやつておられます。交通に關し
まして、従ひまして、運転技術はも
ろのこと、交通万般の知識について
相当技能が高まつておられます。ことに
警視庁あたりでは、交通警察に専任し
ておるものは、ほとんど全部に近いく
らい運転の技能を現実に持つておりま
す。

それから、法律関係の事件の捜査に
關しまして、もちろん、それについ
ては非常にエキスパートである。大体
街頭に立つてゐる交通整理官なども、
三年以上の訓練を経ておりませんと、
とてもそれは整理もできませんし、ま
た事件の処理もむずかしいと思ひます
ので、御趣旨の通りの方向に努めて
参つておられます。

○委員長(新谷實三郎君) 亀田君、大
体お約束した十五分、二十分たつてい
ますから、その一点にしたいだいで
て、法務省から二人説明員が来ていま
す。大体もうこれで質問を終わつてい
ただきたいと思ひます。

○委員外議員(亀田得治君) 法務省の
人に一つ聞いておきますが、今の点、
警察の方では、交通事件にタッチする
人は、そういう経験者をさし向けてお
る、こういうふうな説明でありました
が、検査官の方は、そういう点はどう
なつてしまふのか。もう質問終わり
ますから。刑事局長もおられないし、十
分なお答へがあるいはできないかもし
れませんが、現状が大体そういう点に
あまり整つておらぬといふようなこと
でしたら、一つ十分やはりこれは検討
してもらいたいと思ひます。これは
要望も付して、実情だけをちよつと
お聞きしておきます。

○説明員(前田宏君) 局長がちよつと
参れませんでしたので、私が……。た
だいまの御質問は、まことにごもつと
もだと思ひます。警察の方は、先ほど
答へありましたように、実際の業務に
通曉しておる方がやつてゐるようであ
りますが、検査官は、なかなかそこま
で行つてゐないのが実情だと思ひま
す。一部、免許を自分が持つてゐる検
事が担当する部分があるように聞いて
おりますが、もちろん、十分にはそう
いふふうにはなつておりません。御要
望もありましたので、よく歸りまして、
その点を検討するようにいたします。

○松永忠二君 私は、二、三点この前
最後に質問をしないで終つたわけで
すから、簡潔に一つ、刑事局長に大体
關係したことだと思ひますので、お答へい
ただきたいと思ひます。この百
十六条のところに、「車両等の運転者
が業務上必要な注意を怠り、」といふ
ことがあるわけです。「又は重大な過
失により、」こういうことがありますが、
「業務上必要な注意を怠り、」と
いふことは、具体的にどういふ内容
なんですか。

○政府委員(中川重治君) このこと
は、刑法典の言葉を引用いたしてあり
まして、危険な業務に従事するものの
注意義務が社会通念上要求される。そ
れを怠つた、こういうことが抽象的の
お答へだと思ひます。

具体的に申しますと、横見運転をし
ておつた、それから、この法律違反に
なるような運転をしておつたことはも
ろのこと、社会通念的には運転手
であればこれくらいは注意を要求され
るというふうな事柄を、そういう事
柄を中心に考へており、結論は、刑法
の業務上の注意義務と同じように、最
後には社会通念に考へざるを得ないと
思ひます。

○松永忠二君 こういうふうなことに
考へてゐるのですか。今あなたのおつ
ちやつてゐるような、社会通念上業務
上必要な注意といふようなことにな
ると、これは大へん拡大な解釈になると
思ひます。そこで、この道交法に規定を
されてゐる業務上必要な注意といふこ
とであるといふふうに、私たちは、運
転手がこの道交法で定められてゐる、
法律の上において規定されてゐる業務
上必要な注意であると、そういうふう

方を指導して参りたいと、かように考へております。

○松永忠二君 今のところについて、ここにきめられておるのが、三十日以下とか、免許の停止期間等が非常に広過ぎて、そのために地方の公安委員会によって非常に差が出てきておるという現状があるので、この点については、相当検討した上で、むしろ幅の狭い基準をきめておく方がよいのではないかと意見があるわけです。その点については、どういう考え方を持っておられるか。

○説明員(内海倫君) それも、まことにお説の通りでございます。今回政令で定める基準というのを特に入れたゆえんもその点であります。現行法のもとにおきましては、この行政処分の権限が都道府県公安委員会にありまして、単に総理府令はそういう権限に基づく一般の基準を策定するにとどまっておるのが現行法でございます。今度の政令で定める基準に従い、公安委員会はやらなければならぬわけでありまして、当然ここで定める基準はかなり克明にいたしたいと思っております。さらに、各県によりましてその基準が異なるとか、あるいは行ない方が異なるとか、あるいはやるべき処分と処分に該当する事実との差が各県において生ずることのないように基準を作つて参りたいと思つております。

○木下友敬君 関連して、そのことについてお尋ねしておきたいのですが、運転手は、行政処分と司法処分と両方受けるということが当然起こってくるわけですが、実際の場合において、行政処分は受けた、裁判はおくれないとい

う場合がある。行政処分ではかなりひどい処分を受けたが、裁判をし、その裁判がもう一つ高裁に行ったというようなことで、結果的には裁判の方が行政処分と比べてやさしい。そうすると、運転手は、ひどい行政処分を受けたために非常に迷惑をしておる。こういうことがあり得ると思ひ、私どももそういう経験を持つておるものですが、何かそういうことについて、運転手の方は補償されるというようなことは考へていませんか。

○説明員(内海倫君) この司法処分、いわゆる法令の定めるところに違反し、まして、裁判をもつて決定される処分と、それからこの法律に基づいて行なわれる行政処分とは、その目的も、あるいはその行ないます方法も、あるいは行ないます主体も、全く異なつておるわけでありまして、割り切つた言い方をしますならば、その二つの間には関係はないと、こういうふうな申し上げてよいと思ひます。しかしながら、関係はないといふながら、一つの事柄に対して行なわれる場合が多いわけでありまして、そういう点につきましては、行政処分を行なう方の側におきまして、先ほど私が申しましたように、この運転をした人に運転を今後継続させることが危険であるかいかというのを厳格に認定して、しかる後に処分を行なうべきものであります。それから、もしその認定に非常に大きな損害を与えたというところであれば、それは、おのずから国家賠償の理論によりまして補償されるべきものであります。しかしながら、そういうあやまちがないというものであります。

ば、これは全く別個に行なわれたものであります。行政処分ではかなりひどい処分を受けたが、裁判をし、その裁判がもう一つ高裁に行ったというようなことで、結果的には裁判の方が行政処分と比べてやさしい。そうすると、運転手は、ひどい行政処分を受けたために非常に迷惑をしておる。こういうことがあり得ると思ひ、私どももそういう経験を持つておるものですが、何かそういうことについて、運転手の方は補償されるというようなことは考へていませんか。

○木下友敬君 ですから、全然別個のものであるけれども、処分を受ける者は一人なんです。今度はお酒のことで、酒を飲んでおるということが割合に処分をする上にはつきりした書き方がしてあるからよいが、以前は、公安委員会では、酒を飲んだのは非常にひどく考へたが、裁判の方では、酒のことは割合に取り上げない。あるいは運転手の責任であるか、あるいは露路から飛び込んだりした子供の責任かということも、その割合の割合で、公安委員会では割合にひどかつたが、裁判では比較的軽かつたというのであつて、別の方法で裁判をめぐらされておられます。けれども、受ける者は一人の運転手ですから、もし裁判の方が、司法の方におくれば、行政処分をした公安委員会の権限といふんです。人を処分する権限と裁判所の権限といふものは、これは一体どちらが重く見られるかということをお私に心配しておるわけです。行政処分はひどくしたけれども、裁判所の方では、次々に、裁判所、最高裁と行つたら、だんだん罪が軽くなつてきたといふときには、私は、公安委員会といふものは相当の責任を感じなければならぬし、もし感じたといふならば、責任を感じたことについて具体的な何かを示さなければならぬと、こういうふうに見解を伺いたい、こういうふうに思ひます。

○説明員(内海倫君) 裁判の問題につきましては別といたしまして、行政処分

分の問題に關しまして申し上げたいと思ひますが、御説のように、行政処分といふことも、裁判と異ならない慎重な態度と慎重な手続をもつて行なわれるべきものと思ひます。繰り返しますが、しかしその目的は、その人に運転を継続させることが危険であるという点に立脚して考へるべきものでございまして、たとへば、その人が事故を起こした、その事故がその人のたとへば精神薄弱というふうなことに原因があるといふことが明らかになりました場合は、裁判の結果あるいは裁判の手続とは別個に、この人が運転を継続するといふことは非常に危険なことであります。それから、これに對しましては免許を停止する、あるいは取り消すという点からは、社会の危険を防止する観点からも必要でございます。しかし、その点につきましては、先ほど申し上げましたように、本人の上には及ぼす影響が大きなものでございまして、公安委員会といふことは、慎重にいたしめる態度をもつて臨まなければならぬことは当然であると考えております。

と、こう思ふのです。そこで、このところはどういうふうに解釈をして正しいのかどうか。それは、免許の効力の停止を受けた者、それから申し出によって、講習を受けたが、講習期間といふのはもちろん政令で定めるのですが、その期間中優秀な成績で、まじめに勤めあげた。ところが停止期間は、講習が終わつたけれども、まだだいいある。こういう場合にそれで生活をしておる人のことを考へると、まじめに良好な成績で講習を終れば、まだ数日あるいは一週間以上も停止期間があつても、講習が終わつた次の日から配慮をしてこの停止期間を短縮することができるといふことなのか。その点の配慮は、実際の場合どうなさる考へであるか。はつきりお聞きしておきたいと思ひます。

○政府委員(木村行藏君) 今、米田先生がおっしゃつたように、そういうこともできるやうにいたしたいと思ひます。たとへば、十日の停止を受けている。三日講習を受けた。あと七日残つてゐる。その七日の全部を短縮するといふこともあり得るわけでありまして、

○米田勲君 先ほど松永委員から質問があつたことで大体明らかになりましたが、この百三条の免許の効力の停止を受けた場合、この停止期間といふのは、先ほどの答弁では、新たに政令で定められるが、その定められる内容といふのは、現在の総理府令以上に過酷なものにはわたらない考へであり、さらに、あまりその幅があることについて十分また考慮をするのだ、こういうお話があつたんですが、それに關連して、政令で定める範囲内で免許の効力停止の期間を短縮することができ

と、こう思ふのです。そこで、このところはどういうふうに解釈をして正しいのかどうか。それは、免許の効力の停止を受けた者、それから申し出によって、講習を受けたが、講習期間といふのはもちろん政令で定めるのですが、その期間中優秀な成績で、まじめに勤めあげた。ところが停止期間は、講習が終わつたけれども、まだだいいある。こういう場合にそれで生活をしておる人のことを考へると、まじめに良好な成績で講習を終れば、まだ数日あるいは一週間以上も停止期間があつても、講習が終わつた次の日から配慮をしてこの停止期間を短縮することができるといふことなのか。その点の配慮は、実際の場合どうなさる考へであるか。はつきりお聞きしておきたいと思ひます。

○政府委員(木村行藏君) 今、米田先生がおっしゃつたように、そういうこともできるやうにいたしたいと思ひます。たとへば、十日の停止を受けている。三日講習を受けた。あと七日残つてゐる。その七日の全部を短縮するといふこともあり得るわけでありまして、

○米田勲君 大体わかつたやうですが、ね。大体停止の期間が長いものについては、結局講習期間も長くなるのではないかと考へてゐる。常識的ですが、ね。そうすると、その講習が良好な成績で終われば、これは自後安全な運転をするのに大体差しかえなないと、精神的にも技術の上でも考へられるので、講習期間を良好な成績で終われば、あと残された停止期間があつても、次の日から業務につけると、こういうふうな実際の配慮をしてもらいたいといふ

のが、このことで生活をしている人たちの希望なわけですね。その点を委員会で明らかにしておいてほしいと、こういう要望もありますので、もう少しその点、はつきりしていただきたいわけですね。

○政府委員(木村行蔵君) 先ほど申し上げましたように、明確に、先生のおっしゃった点はできるようにいたしたいと思ひます。

○鈴木壽君 長官にお尋ねいたします。この法律でいろいろなところを僕ら質問をいたしたわけでありまして、全体として、実は率直に申し上げまして、心配なことが一つあったわけでありまして、それは、六条、七条あるいは七十七条等によって、集団行進等がこれによって相当な規制を受けるのじゃないか。あるいは、そういう規制をするような意図がある法案ではないだろうか。こういうことで随時お尋ねもし、また、その過程において、そうでないというあなたの方の言明を信じておるわけでありまして、最後に私は、六条、七条の問題は、あとでこれは私どもの意見がとり入れられるような形になると思ひますが、七十七条の問題ですが、七十七条においては、一項四号におきまして、この四号の中に集団行進等も含まれると、しかし、二項の三号において、これが現に交通の妨害となるおそれがあるが、公益上または社会の慣習上やむを得ないものであると認めるものとしてデモ等のそれは許可をしますと、こういうことをこの前に言明がありましたが、さらにもう一点、一たん許可になりましたものが、五項によりまして、五項の後段または以下の理由によって、許可の取り消しあるい

は許可の効力の停止ということが行なわれるのじゃないかという実は心配も一つ残っておるわけなのでございませう。従ひまして、私はこの際最後に、これらの問題につきまして、七十七条一項の四号、二項の三号によって当然許可せられる、そういうものは、五項の後段によつては決して取り消しやあるいは停止の対象になるものではないというふうに了解していいかどうかという点につきまして、この際お尋ねをいたしておきたいと思ひます。

○政府委員(相村信雄君) 七十七条一項四号に、ただいまお話の集団行進等が含まれるというよりなことから、これを公安委員会規則で定めるといふような場合におきまして、まず第一段としましては、そういうものが二項によつて許可をしなければならぬということになりはしないかという問題が一点と、それから、許可になった上で、七十七条五項によつて取り消されるようなこととはないと考えてよいかという趣旨の御質問と拝聴いたしましたわけでございまして、この前も、委員長からの御質問に対して私が答へていたしましたように、毎年の行事として行なわれまふような、たとえばメーデーにおけるデモ行進というよりなものは、これはまさに七十七条二項三号の「社会の慣習上やむを得ないものであると認められる」ということに相ならうと存じますし、また、そういう慣習的な行事でない通常の集団行進等につきましても、二項の二号によりまして、必要な条件に従つて行なわれるということによつて交通の妨害となるおそれはないというふうに考えられますので、すべてこうした集団行進等が許

可されないということは考えられないというふうに存じます。また、許可されたものが取り消されるかどうかという問題でございまして、条件に違反するといふような特殊な場合は別といたしまして、単に交通の安全と円滑をはかるため特別の必要が生じたというところが、警察官の恣意によつて乱用されるというよりなことは絶対にないようにいたさなければならぬわけでございます。その点は、都道府県公安委員会及び警察署長に対して趣旨の徹底をはかりまして、十分乱用等のないように、厳に戒めて参りたいというふうに考えております。

○鈴木壽君 私は、もっと端的におっしゃっていただきたいと思ひました。が、根本的には、私も、集団行進等がこの法律によつて警察署長の許可事項になつてくるというよりなことにございまして、実は問題があると思つております。しかし、これは前からの質問の過程においてそういうことを申し上げたし、また、あなたの方の見解も承つたわけでありまして、そういう根本的な問題にさかのぼつて、私、今ここであらためてそれを繰り返そうとは思ひませんが、今のお答で、七十七条については、全般からいって、集団行進等に対して、警察署長の権限だけでたとは許可の取り消しなりあるいは効力の停止ということが行なわれるという点については、実は私も不安が依然として残るわけなんです。今のお答を私も一度自分の言葉で申し上げますから、それについてのお答をいただきたいと思います。

○政府委員(相村信雄君) 明確に申し上げます。集団行進等につきましては、この全体を通じて、許可しないというところとあり得ない。それから、その取り消しというものが警察署長の恣意によつて行なわれることがないよう、十分徹底をして参らうということでございます。

○鈴木壽君 関連してちょっと。七十六条の四項の七号ですね。こういうものとの関係は、私はこの場合なんものというふうに了解しますが、それでよろしうございませうか。

○政府委員(相村信雄君) 第七十七条について申し上げましたように、従ひましてそういうものが、第七十六条の四項七号によつて公安委員会が定めるというところはあり得ないのであります。

○委員長(新谷實三郎君) 速記をとめて下さい。

○委員長(新谷實三郎君) 速記を始めます。

○基政七君 ちよつとお尋ねしたいのですが、百十一條で、交通の規制の適正をはかるための調査というのがございませう。その際、道路の管理者とか都道府県知事なんかその目的も結果も知らないというのは、これの建前上

非常に不合理じゃないかと思ふのですが、何とかその辺の計らいができないものかどうか、お尋ねをいたしたいと思ひます。ぜひそういうふうにしてもらえないと、法の建前上うまく運用できないのじゃないかと思ふのですが、希望を付してちよつと御意見を伺いたしたいと思います。

○政府委員(木村行蔵君) お説の通り、この調査は、警察側の交通規制のためにする調査でありますけれども、得た資料については、できるだけやはり道路管理者側にも通知いたしまして、また向こうにも道路法の七十七条にかんじまして規定があり、同じ検査をいたしますもので、それらについてもわれわれの方にいたしたい。また、今回道路運送法の改正で同じようなことがありますので、三者それぞれ関係の深いものは密接に連絡をいたしまして、有効的な、総合的な機能を上げて参りたいと思つております。

○基政七君 よろしくお願ひいたします。

○委員長(新谷實三郎君) 速記をとめて下さい。

○委員長(新谷實三郎君) 速記を始めます。

○松永忠二君 大臣に一つお尋ねをするのですが、いろいろ道路交通法案を審議してきたわけなんです。この道路交通法を成立させると同時に、他の省に對して、どうしてもこの点をやらせてもらわなければならぬというのを考えていて、具体的にこの問題についてはどうしたいと、こういうふうにお尋ねをいたして、どういふふうにお考えを持っておられる点はどういう点があるのか。この点

について、大臣に一つはつきりした御答弁をお願いしたいと思います。

○国務大臣(石原幹市郎君) いろいろあると思いますが、私が一番希望というか、希望しておりますのは、まあ私個人じゃありませんけれども、警察庁として、一つはここでも論議されたと思ひますけれども、バス路線の認可であるとか、あるいはその後の増車の問題であるとか、あるいは車両の規格が変わるとか、まあそういう問題については、必ず公安委員会の意見を徴するよう、これは法的措置をとって参りたい。現在においても、覚書等によりまして、初めは大体合意をしてきただけであつて、その後は何らの連絡がない。こういうことはどうしても直していかなければならぬと思ひます。それから、いま一つの問題は、陸運事務所、陸運行政の機構の問題に就いてくるのであります。車の登録であるとか、自動車の登録事務であるとか、車体検査、こういう事務はむしろ公安委員会の系統でやる方が、自動車運転手の免許を持つておられますし、それから交通警察全体について主権しておるので、一つの大きな組織と系統を持つておきますので、この方がいいのではないかと。そして陸運事務所、陸運その他のことは、もう陸運系統の方に統一する方がいいじゃないか。これは非常にトラブルがあります。行政機構の問題でありますので、簡単に参らぬと思ひますが、そういうことが一つ、それから、先ほども話の出でございました交通事故防止対策協議会、まあいすれにいたしましても、運輸省、建設省それから警察庁、その

他若干の関係のあるところもあると思ひますが、関連が深いので、やはりこういうものは強力なものを作つていく、こういうことも希望の大きなものの一つでございます。その他のことになりましますと、まあ道路工事などが非常にばらばらに行なわれて、交通の妨害になつておるようなことは非常に多いと思ひますが、こういうものも、事故防止対策協議会等が強力なものになれば、そこから解決できるのではないと思ひますけれども、この混乱の大きな原因になつておる事情は、支障をできるだけ少ないものにしていきたい。まあその他にもあるかもしれないが、大きな点では、私そういうことを考えております。

○松永忠二君 大へん失礼ですけれども、最初に言つたところを少し私聞いておりませんでした。初めのところは、どういふところですか。

○国務大臣(石原幹市郎君) 第一点です。

○松永忠二君 第一点。

○国務大臣(石原幹市郎君) 第一点 は、ここでも問題になつたと思ひますが、細い道路に、道幅がそれほどない所に大きなバスなんか、道一ぱいのようなバスが入つて非常な交通の危険を生じておる、こういうことについてバス路線の許可であるとか、そういうときには、最初に認可するときには、公安委員会等の意見を徴しておるようでありまします。その後車をだんだん大きくしたりいろいろするやうな場合に何の相談もない、それで、ある細い道に非常に大きな車が入つておるので交通の大きな支障になつておる、こういうようなことを法律の上において必

ず公安委員会の意見を徴してもらわなければならないやうにしまして、こういう問題の起きないようにしたい。まあ道路運送法の具体的にいへば改正になるかとも思ふのであります。が、そういうようなことであります。

○松永忠二君 自動車局長にお尋ねをしたのであります。特に定期路線とか、あるいは砂利トラックとか、タクシー等についてもそうでありましますけれども、現在の道路運送法で定められてる、特に自動車運送事業等運輸規則の二十一条に、過労防止のために勤務の時間等をきめなければならぬといふ、規則をきめるといふことが決定されておるわけなんですけれども、こういう点について、具体的に標準ダイヤという、運行ダイヤというやうなものを明確にして、そして今の規則等にもきめられておる過労防止等の問題について具体的に解決をはかつていくという、そういうふうな考え方があるかどうか、その点を一つ伺つていた

○政府委員(国友弘康君) 路線あるいはバス、トラック等につきまして標準ダイヤを設定するといふやうなことは、これは必要なことであります。行政指導として、標準ダイヤを作らせるように、昨年の暮れにも通達を出しまして、その作成をし、及びその作成をされたものについて指導をする方向で措置をしております。が、過労防止につきましても、私も非常に關心をもちまして、本年予算におきまして疲労度調査を実施いたしました。これは、タクシーの運転手と長距離路線トラック運転手につきまして疲労度調査を労働科学研究所に委託しま

して調査をいたしたのであります。その結果がもう出て参ると思つておりますので、これらも参考にいたしまして、今後過労防止といふのは、やはり事故防止の非常に大きな要素だと思ひますので、これらの点に關しまして、過労防止をはかつていくやうな標準ダイヤなり勤務時間なりといふものをわれわれとしても考えていきたいと思つております。

○松永忠二君 そうすると、今お話をあつた運輸規則の第二十一条には、旅客自動車運送事業者は、過労の防止を十分考慮して、事業用自動車の乗務員の勤務時間及び乗務時間を定めなければならない。といふやうな規定があるわけなんです。これについては、今までこういう規定がありながら、事実上これを定めていなかったわけなんです。これについては、そのあとに、一般の自動車については、貨物自動車についてもこれを準用するといふ規定があるわけであるので、これについて過労防止等のこの規定を適用した勤務時間、乗務時間を運輸省としては定めていくと、そういうことなんでしょうか。

○政府委員(国友弘康君) 第二十一条の規定にございますように、過労の防止を十分に考慮して、たとへば、現在、これは労働省の方との関係もございまして、タクシーの乗務時間については八時間制が望ましいのであります。が、十六時間、変則二交代制で十六時間までの勤務は認めるといふやうなこともございまして、これらの勤務時間に關しまして、及び乗務時間等については、現在業者に対する指導をやつておりますが、今後十分過労の防

止を考慮してやつていくということでございます。

○松永忠二君 そうすると、今の御答弁だと、そういうことにきめてある規則については、これを具体的にきめていくといふことなのか。その辺をはつきりしていただきたい。

○政府委員(国友弘康君) 旅客自動車運送事業者は、この勤務時間及び乗務時間をきめるのでございまして、これはきめさせておるのでございまして、大體監査をいたしました結果といたしましても、八〇%以上の者がきめておりました。事業者を監査いたしました場合に、きめておらない者は早急にきめるやうにといふ指導をいたしております。

○松永忠二君 今あなたもおつしやつたやうなことが具体的に實際に行なわれていけば、たとえば、定期路線等における非常な過労な運行ダイヤをきめておる事実はないわけなんです。あるいは砂利トラック等についても、これに該当するやうなものできめられていけば、そういう危険な状態の運行の時間等をやつておるわけはないんだから、現実には、あなたが言われておるやうなことが實際に、その定期路線の場合、砂利トラックの場合、それを実行してないといふことになつておるから、自然事故が起つてきておるわけなんです。この点については、具体的にどういふやうにやつていくんですか。

○政府委員(国友弘康君) 路線トラック事業者等に対しては、この規定のつとまりまして運行ダイヤ等をきめ、勤務時間等をきめる指導をいたしておるのでございまして、砂利トラックにつきましては、これは実は、自家

用が非常に多いのでありまして、自家用にはこの規則は及ばないものでありますから、大体砂利トラック等にはもうほとんど及んでおらないという状況でございます。

○松永忠二君 今のお話なんです、私の言っているのは、自家用でなくて、砂利トラックの中にも、自家用でない、運送を業としているものもあると思う。そういうものも多いのです。それから、あなたの方では、標準ダイヤをきめるといことを今後させていきたいと思つてゐるというが、事実上はそういうふうな状態でないから、結局その拘束時間にしても、勤務時間にしても、非常に長い時間を実際はやつていて、過労の状態に陥つて事故を引き起こしているわけです。従つて、こういうきめてゐる事柄が実際行なわれてゐるのかどうか。あるいは、ここできめてゐるという時間がそのまま事実上実行されてゐるのかどうか。これを監督をするし、それを励行させていかなければ、事実上これは実行不可能になってくるわけです。こういう点については、どういふふうにしていくのですか。

○政府委員(国友弘康君) 今までバス路線、乗合バス事業者等におきましては、これを正確にきめておりました。が、トラックにつきましても、路線トラックの事故防止に關連しまして、昨年東海道及び山陽道に走行して、特に長距離トラックにつきまして、特別監査を実施いたしました。その結果、いろいろな欠陥等も発見いたしましたので、それらについて改善措置を講ずるようには、適正かつ計画的な乗務その場合には、適正かつ計画的な乗務

交替の実施をすること、あるいは乗務状況の的確な把握をすること、それから適正な運行基準の整備をすること、それから、出発前の勤務時間の適正化をするようにすること等々の安全管理の面に関しますもの、及び、勤務時間及び過労防止に關しますものを通達いたしました。結果といたしましては、たとへば休暇状況を調べてみましたが、平均は三日でありました。が、中には一カ月間に休日を取つておられないようなものもございます。これらの点については、やはり休日を与えるべきであるという指導をいたす。あるいは、運行ダイヤに關しましてきめていないようなものについては、きめさせるという指導をいたしておりますので、今後過労防止を指導したそのような勤務状況に対する指導というものを実施していくつもりでございます。また実施いたしております次第でございます。

○松永忠二君 標準ダイヤを作つていくというふうなことで、それから、今ある過労防止のための乗務員の勤務時間とか乗務時間を定めたものについて、それが励行されてゐるかどうかという点について、なお十分な監督をしていただく、それが事実上あなたのおっしゃる通りに励行されていけば、トンボ返りの定期路線のあれもなし、毎日のように新聞に出てゐる砂利トラックあるいは定期路線の事故にしても、みなこういうところから出てきてゐることは事実なんです。これを的確にやつてもらわなければいけないと思うのであります。

○松永忠二君 ところで免許の基準といふものが、道路運送法の中に、第六

条に免許基準があるわけだけれども、この中の第三号に、「当該事業の遂行に適切な計画を有するものであること。」という、そういうところにあるという問題が含まれてゐる。また、給与の問題等についても、待遇等の問題等についても、ここに含まれてゐるというように従来説明をしてきてゐるのです。が、これはその通りでありますか。

○政府委員(国友弘康君) 事業計画と申しますのは、その自動車運送事業を經營する上において、諸般の全体的なことを規定しておりますので、その給与の問題とか、その他の、運行期間の問題とか、そういうようなものを含めてわれわれは審査いたしております。

○松永忠二君 そういうことになる。そういうことをもう少し的確にするためには、免許の基準というふうな問題については、免許基準ではないに、免許の申請のときにそういうことを含めて、明確にしておく必要があるのではないか。ただ、然る、免許基準の中に、「当該事業の遂行に適切な計画を有するものであること。」という中にこういう問題が含まれてゐるのだというだけでは、そのとらえに、第五条に「免許申請」というところがある。免許の申請の中にいろいろ項目が出てゐるわけ。それに基つて、施行規則の方に申請の項目があつてゐるわけ。そういう項目の中に今言つた、運輸の規則できめてあるような項目に触れる項目を明確に入れておく必要がある。そうすれば、おのづからそれに基づいて、免許するときに、そういう問題にも触れて免許

ができるという考え方を持つのです。が、こういう点については、どういふふうに考へておられますか。

○政府委員(国友弘康君) 道路運送法の施行規則に事業の免許申請の場合の項目をあげておるわけでございます。が、従来労働条件等について、明確にここで、このような労働条件についてあげようという表示はしてございせんが、事故防止が非常に強く言われ出しましてから、タクシーその他に關しましても、われわれとしては、そのような勤務態勢等についても検討を加えるために、計画人員等が少くないような場合には、それについて、その事業計画に載つております人員でどのような勤務をするのかというふうなことも取りまして検討をするわけでありまして、事業計画の中に、事業計画をする上においては、この程度の人員を要するといふようなことが出ておる。その中で、それらでわれわれとしては見當をつけておるわけでありまして。

○松永忠二君 そういう点について、施行規則の六条というところに、その事業計画を受けてきめてあるわけ。その事業計画をきめて、それに基づいて具体的な項目があれば、それに基づいてつまり事業計画を立て、その事業計画を立てた免許申請に基づいて、免許基準で免許していくということにしていくというふうなものであります。ところが、具体的にいくのではありません。こういう点について、やはり明確にしていなくことによって、こういう問題を免許をする際に検討をするといふことが必要だと私たちは思ふのですが、いかがでしよう。

○政府委員(国友弘康君) われわれは

免許をする際に、労働条件等に関しましても、それが、そういう事業計画であるといふまでも過労になるとか、実際に違法行為をしなればその事業計画が守れないとかというふうな場合には免許することができませんので、それらの労働条件等に関しまして、そういう見地から検討していかなければならないと考へておる次第であります。が、この第六条の「事業計画」に入れるかどうかといふことにつきましては、私、もう少し検討してみたいと考へております。

○松永忠二君 それでは、免許の基準の中の第六條の三項には、今言つたようなことが入つてゐるというお話であるけれども、それでは、免許の取り消しとか事業の改善命令といふものも法律でできることになつてゐるわけ。法律第四十三條とか三十三條には、免許の取り消しや事業改善命令といふものができるといふことになつてゐる。だが、一休免許をした後にこういう項目を免効して、こういう今該當するような過労防止等の問題等で、それが免許の基準に合致をしていないからといふことで、取り消したり、事業の改善命令を出したことがあるのかどうかといふこと、それはどうなんですか。

○政府委員(国友弘康君) これは私、今的確に記憶しておらないのでございすが、こういう過労を招来するような事業計画を立てるから取り消しをしたといふような事例はないのではないかと考へております。が、こういう事業の改善を陸運局長あるいは陸運事務所長から事業者に指示したことはあると思つております。

ですが、実際はこの過労防止に該当するような条件で働かせておいて、そうしてあなたの方からいうと、免許基準の中にはそういうものが含まれているのだと、そういうことも考えながら免許をしておるのだと言いが、実際にそういう規則にそむいて行なっている状況があるから、こういう事故は起こつてきているわけだ。従つて、そういうところを調査した上で、免許の取り消しとか事業の改善の命令をしなれば、実際に何も効果があらならないと私たちは思うのです。実際のところは、あなたのところに一番力があるわけだ。こういうことをやっていたら、免許の取り消しもできれば、事業の改善命令もできるわけだから、だから、そういう力を発揮させるためにこの法律で定められている。その法律に基づいてそういうことをやっていたら、ればいけないのじゃないかと思うのですが、こういう点について、いまだかつてそういうことをやったことがあるのかないのかわからないということでは、やはりこれがあまりに、これに関連した事項が多いだけに、所管の局長としては、私はこういう点をもう少し的確にやつてもらわなければいけないというふうに思うのですが、いかがですか。

○政府委員(国友弘康君) 自動車運送事業者に対しては、運輸省陸運局及び陸運事務所で監督権を持つておりますので、自動車運送事業者に対しては、毎年一定の計画を立てまして監査を実施しておるわけです。それで、監査を実施しました際に、勤務時間とか、あるいは休暇の問題とか、そのほかに関しまして、労働基準法とか、そ

の他の法律を守っていないような状況にあります場合には、これに注意を与える、及び改善勧告というのをいたしておりますので、これは明らかに、改善勧告等については、事業改善命令等につきましては実行いたしております。ただ、これが取り消しという点になりますと、これは、その自動車運送事業の命を断つてしまふようなものでありますので、この取り消しについては、相当慎重に検討いたしておりますので、実は今までそういう取り消しが一過労に起因する、あるいは勤務時間に関因する取り消しがあつたかないかという点について、私は記憶をいたしておりますので、先ほどあるいは取り消しはなかつたかもしれないと存じますが、そういうことをお答えしたのですが、改善その他につきましては、あるいはその他行政処分がございますが、そういう点については、行政処分を実施いたしております。

○松永忠二君 私は、あなたのおつちやつたようなことが実際に行なわれているなら、砂利トラックによる事故というものがこんなにひどくはないはずだと思ふのです。あるいは、定期路線における過労によるいわゆる事故というものがこんなに多くはないはずだと思ふのです。これが的確に行なわれているならば、実際はそうではないから、事実上こういうふうな、特にそういう関係に伴う事故が非常に多くなつてきているわけだ。だから、そういうことが的確にやられていないというところは、たとえば、これらの監督はみな陸運事務所がやられておるわけなんです。陸運事務所の監督も、年に一回かそこら程度しかやられていないと

いうのが実情じゃないのですか。そういうことだから、現実には結局こういうことが的確に行なわれていないというところになつてきて、事故の多発になると思ふのです。こういう点については、なお対策を考えていくという具体的なことをやらなければ、ただ事業改善命令はしておりますという程度のことでは、私は、これだけのこれに関係した事故が多いことを考えてみたときに、やはりこれでいいというわけにはいかぬと思ふ。こういう点については、具体的にどういうふうに一体こういう問題を処理していくつもりなんですか。

○政府委員(国友弘康君) 検査は、陸運局と陸運事務所が実施いたしておりますが、実は、先ほどからお話の出ているように長距離の路線トラック等に関しましては、この委員会にも資料をお配りしたかと思ふのでありますが、先ほど申し上げましたような過労防止に關する措置の指導方針を出しまして指導いたしておるのでございますが、今後その点に關しましては、十分過労防止についての施策を進めていきたいと思つておりますが、砂利トラックの場合、ことに最近いろいろと新聞紙上に出ております砂利トラックの事故に關しましては、これは、ほとんど全部と言つていいくらい自家用自動車なんです。自家用自動車の場合には、実は私の方の権限が及ばませんので、まあ最近火災の爆発事故を起こしましたのも自家用のトラックであります。しかし、一昨日か、神奈川の方で家に飛び込みました。これはめいけい運転であります。これも自家用のトラックであります。これらの点に關しましては、私どもの方としては権限も及ん

でおりませんし、事業者であるところの砂利トラックに關しましては、これは、今後できるだけ勤務の体制等についても指導をいたしていくつもりで、陸運局にもそう申しておるのであります。私が、私も今一番重点を置いて措置しておりますのは、長距離路線トラックの事故防止というものを一番やつておるわけでありまして。

○松永忠二君 そうすると、今、自家用の砂利トラックの問題が出てきているのだから、白ナンバーのトラックがあるわけなんです。これが事実上は相当ひどく行なわれていることは事実なんです。相当大きな会社が白ナンバーのトラックでいろいろな荷物を運搬させているという事実もあるわけなんです。また、そういう白ナンバーのトラックが事故を引き起こしているということも御承知の通りだと思ふのです。これについて、あなたの方の権限ではないというお話だけれども、こういう事実を摘発ができれば、これはやはり、そういうものを違反として、白ナンバーでありながらそういう仕事をしていた場合において、その登録を取り消すとか、そういうことはあなたの所管になつてくると思ふのですが、こういう点から監督をしていくという点については、こういう問題等については、全然あなたの方にタッチする権限がないということについては、少し理解ができないのです。どうですか。

○政府委員(国友弘康君) 今申しましたのは、白ナンバー・トラックの運行に關する監督権というものは私の方ではないわけですが、白ナンバー・トラックは、たとえば、自分の会社で自分の所有しておる白ナンバー・トラックで輸送することはあたりまえであります。これは当然のことです。であります。そのほかに、有償で貸し渡しを受けて他人の白ナンバーのトラックを使います場合には、これは陸運局長であります。その許可を要するのでございますが、これは合法的にいたしておりますものは、その法規の範囲内において許されるわけでありまして、今お話のございました白ナンバー・トラックが有償で道路運送法の類似行為をするというふうなものは、非常に最近ふえておるわけでありまして、これらの取り締まりにわれわれとしては積極的に措置をいたしておりますわけでありまして、これらに關しましては、特に今度の国会に、道路運送法の一部改正法案を提案いたしまして、自動車運送事業類似行為を営むもの、あるいは有償で旅客を乗せ、あるいは荷物を運搬するようなものに對しましては、取り締まりを強化するような方向の改正案を提案しております。現在運輸委員会において審議されておりますけれども、昭和三十四年中におきまして、今申し上げましたような白ナンバーの取り締まりに關しましては、自動車の使用禁止というやうな処分を四千四十三件実施いたしております。その他違法であるということでも罰則をいたしたものが六千六百九十九件というふうに、登録の取り消しという点では実は法規上実行できませんのですが、その自家用自動車の使用を禁止するということはできますので、そういう措置をいたしまして、行政処分を実行いたしておるのでございます。

○松永忠二君 最後に一つ、運送料のダンピングの問題があるわけですが、これがやはり定額金を非常に割って事実上運行している。それが過当競争になって、自然そこに働いている人の労働条件を下げて、そうして結局その過労を引き起こし、それがまた事故の原因になってくるという、こういうふうな問題が関連をして出ているわけなんです。この問題が運送料のダンピングの問題、こういうふうな問題については、具体的にどういうふうな今後処理をしていくつもりなのか。

○政府委員(国友弘康君) 定額金の維持といたしましては、道路運送法の規定しているところでありまして、私どもとしては、トラックに關しましては、定められました運賃料金を收受するということ、これはもとより強い要請なのでありますが、事実現在何割か割引をして運賃を收受しておるという状況が認められるわけでありまして、この調査に当たりました、監査等の場合に発見されました場合に、悪質なものに付しましては処罰をいたしております。その他ダンピングが発見されましたような場合には、罰金なりあるいは注意を与えるということを実行いたしておりますが、要するに、一社が運賃ダンピングをいたすようになりま

すと、さらにそれが連鎖反応を起こして、他社も割引をするという格好になりますので、これらの関係につきましましては、陸運局が中心になって、運賃の定額金の維持ということ指導いたしますと同時に、トラック協会、トラック業者の団体におきまして、近來運賃定額金の確保ということ指導方針ともいたし、またそういう運動も

展開いたしましたして、定額金維持に努めておるわけでありまして、これは、今後ともこういうダンピングというものは防止いたしまして、定額金を守らせるようにいたしたいと思っております。私は、運賃改定の話なんかの出た場合にも、その運賃ダンピングというふうなものも実行されておる場合には、むしろそれを定額金に近づけることが第一、先決問題である、こういうふうな答えておるのであります。これら定額金の維持という点については、今後十分に指導して参りたいと思っております。

○松永忠二君 最後に要望しておきますことは、あなたの関係の事項、運輸省で所管されていることで、しかも交通の事故に關連したことが非常に多いと私たちは思っています。しかも、出てきた現象を取り締まるということについては、警察庁はできたとて、その内容について改善をさせるとか、あるいはもっと深く入って、そういう悪質なものについては免許の取り消しをするというふうな権限は結局ないわけなんです。従って、そういう意味から言いますと、あなたの所管されている事項の方にむしろ大きな力を持っているのが現状だと思ふのです。こういうふうになつてくると、現在の法律では、道路運送法でも、こういう問題については、規則で定めることはきめられる。規則でも、そういう過労防止等の問題をきめよということはできておるの

で、具体的にそういうものが励行されていくということが必要だし、そのための免許の基準であるとか、あるいは免許の申請等について、法律的にももう少し明確にしていけば、なお防げるのではないかと、いろいろな点もあるのだ、こういう点については、やはり具体的に検討して、こういう問題についての対策を一つ十分にしていたきたいというのを特に要望しておきたいのです。

○政府委員(国友弘康君) 事故防止ということは最大の要請であります。このことは、私どもとしても、十分に事故防止の措置をいたしまして、事故防止の目的を達するようにいたして参りたいと思っております。さらに、こういう点に關しましては、警察当局がそういう事故に關しては把握しておられますし、その把握した事故の内容に關しまして、こちらにも知らして参る制度にもなっておりますので、これから警察庁の方から受けました資料につきましても十分に検討して、事業者の改善措置ということをやつていきたいと思っております。

○松永忠二君 それでは、労働省の方の一つお聞きするわけですが、昭和三十三年の四月に、タクシー事故防止対策の要綱というものが定められた。大へんにいいことが八項目にわたつて定められているわけですが、これに基づいてあなたの方が具体的に実施をしたのは、どういふことをおやりになつたのか。これを一つまず聞かしていただきたいと思ふ。

○政府委員(三治重信君) 一昼夜交代制の場合には、勤務時間十六時間を最高限度に必ず制限をし、その範囲内において、労働時間の問題につきましましては、現在の労働基準法の建前から申しますと、三六協定さえできれば、別に時間の制限はないというのが一般の解釈になると思ふますが、しか

し、こういうタクシーの運転手の問題で一番問題になったのは、労働時間が長過ぎるということであつたわけなんです。これは、業界の指導態勢として、勤務の時間をできるだけ短縮するというところで進めておるわけでございます。それから休日と年次有給休暇、これを確保にやらせる。それから、やはりそれだけでは足りませんので、時間外、休日労働、深夜労働、そういうものに、法の定める割増賃金を法定通りに支給していくというふうなことを。それから、夜間にわたる場合につきましましては、仮眠施設を十分に設ける。今までは、こういう仮眠施設のないものが相当ありましたが、夜間の場合において仮眠施設を十分に作る。それから健康診断、賃金台帳、そういう労働基準法上事業主が当然やらなければならぬ労働管理で最小限度のことすらも、従来は行なわれていなかったわけでございますが、以上のも、これを特に重点事項として監督機關に指定しまして、各関係機関と連絡を密にして現在実施中でございます。○松永忠二君 現在十人以上の事業場で、労働者の意見を聞いて就業規則を提出しなければいけないということになつておるわけですが、その就業規則をその通りに実施をされているというふうな状況ならばいいんですが、またここで今私たちが問題にしているいろいろな、特に定期路線のトラックであるとか、あるいはタクシー等についてもそうないんだけれども、そういう届けられていない就業規則通り実施をされているかどうかということについて、あなたの方としては、事実上就業規則は出されて

いても、就業規則が守られていない状況にあるのか、それとも、基準法で定められている就業規則がそのまま実施をされているという把握を持っておられるのか、その点はどうなんですか。○政府委員(三治重信君) 就業規則は、監督官の指導で大体はできておるわけなんです。御指摘のように、その就業規則が、ほんとうに自分の経営する十人とか十五人の企業者として、十分にその労働管理をするための就業規則というよりも、やはりいろいろのモデルの就業規則をそのまま利用して、自分の企業に実態的に必ずしも合わない部分のような通り一べんな就業規則が従来やもすれば多かったわけなんです。従って、そういう就業規則そのものをあまりたててとって、言葉は悪いのですが、規則詰めで監督しても実効が上がらない。従って、ただいま申し上げましたように、実質上タクシー運転手、トラックの運転手というふうな、交通の安全を脅かすような労働条件を改善していくというところ

に現在重点を置まして指導監督をしていく。従って、各事業主ごとの個々の就業規則を一々手に取つて、ここが悪い、あそこが悪いというような監督までには現在至っていないというのが實際でございます。○松永忠二君 實際に、基準局としてこれを正しく実施をさせていくというためには、出してある就業規則が励行されているのかどうか、励行されてない場合には、それに罰則の規定もあるわけだから、罰則を適用していく、現在では、ほとんど申告によつてこれを――實際事業場を直接監督をするというふうなことはほとんど実施をされ

ていない。私たちの聞いたのでは、五年に一回か、三年に一回くらいのものだ。その程度しか現実の事業場についての監督は事実上できない。従って、書類による申告によって、就業規則をただ机の上で監督をする以外に結局方法はないという現状にある。そういうことが一つ問題があるわけだ。だから、私たちの考え方からいって、就業規則は法律によって定められていて、出さなければならぬ。出している就業規則がそのまま実行されていけば、非常なひどい条件によって労働させられるという場合もないわけだから、その実施されないものについて罰則を施行しているというより、方向で監督をされていけば、ある程度その点についての対策はできるのではないかと、このように考えるわけだ。同時に、十人以下のものについては、労働条件を明示しなければならぬということがあるわけだ。これについても、労働条件が明示をされているかいないか。明示された労働条件が事実上なされているかどうかという点について、こういう点についての監督というものが事実上できているのか、できていないのか、こういう点についてどうなんですか。

○政府委員(三治重信君) まず、最初の方の監督の状況でございますが、御指摘のように、一般的な事業所の監督官の監督というものは、計算上でいっても、やはり五年に一回ないし七年に一回くらいしか、今の企業者と監督官の数からいえば、監督は事実上できないというものが当然出てくるわけであり、また、実際にいってそういう実情でございます。従って、われわれの方の監督

の指導体制をいたしましては、問題が出る業種、それから特にその産業または企業の地域において特に問題になる、また、それを集団的に改善をしていかないという、数少ない監督官が個々に一つずつあつちこつち回つても、過去の経験からいって実効が上らないというところから、この今問題になっておりますハイヤー・タクシー業に關しましては、これはやはり交通の問題として、ここは地方におきましても監督の重点を置いて、他の一般の監督を若干ゆるめて、こちらの方に重点を置いて、とにかく一通り現状をつかんで指導体制を整えるということをやつておきますので、ただいまタクシー・ハイヤー業に關しましては、現在のところわれわれの方としては、特に大都市を中心にして一応趣旨は徹底して、その業界に対しての指導体制は一通りは行き渡つていっているというふうに考えております。しかしながら、まだまだ現実の問題として、やはり現実のこの労働時間または交代制の問題というのは、労働者個々の収入に実質上響く問題ですから、やはり業界として、企業者の方もある程度同一歩調をとつていただかないという、個々に監督しても、一人だけで直るわけではないというふうなことで、全体的な集団指導体制をとつてやつておるつもりでございます。

○松永忠二君 労働者としては、砂利トラックとかあるいは定期路線について、三六協定の除外規定の中へこういうものを入れるというのを検討する用意があるのかないのか。こういう点はいかがですか。

○政府委員(三治重信君) これは、そこまでわれわれの方は考えておりません。やはりこの三六協定を、特定の業種については何時間以上してはいけないとかというまでに、やはり平等一律的な法的な規制をやるまではまだ考えておりません。従つて、そういうことを、実質上その三六協定より実効の上を方法として、トラックにつきましましては、交代運転手を必ず乗せていく。長距離のことにトラック関係につきましましては、交代運転手を乗せていく。それから、そういうふうな積みおろしの時間とか、そのほかのやつも必ず労働時間の方に、勤務時間の方に算定して、そうしてダイヤの組みかえにおきまして、必ず先方に着いて、あと相当の休憩時間を与えて引き返さす。あるいは、先方に交代の運転手を置いて、そこで乗りかえて帰るというふうな、実際に勤務時間をそういふふうな三六協定でやるならば、実質上幾らもできるというけれども、やはり個々の運転手の働く能力からいって交通事故を起こさない限度の時間にして、しかも、能率はできるだけ落とさないような方法ということ、そういうことで指導しておるわけでありま

す。

○松永忠二君 今言つたのは、いずれも行政指導よりほかに方法がないので、行政指導をこえて、法律的な根拠でやつていくということになれば、就業規則と労働条件明示の違反を監督する以外に、私は今の法律としてはないと思う。あなたのおっしゃつたような、労働時間の適正な計算をしていく方法、指導していくというふうな点については、単なる行政指導にすぎないわけですか。こういう点からいって、何としてもやはり集中的にそういうことの監督のできるような、つまり体制を整えていくことが必要だと私たちは思う。

そこで、もう二点ばかりであります。が、大休労働協約に基づいて、いわゆる三六協定を結んでいくとか、その他のことも行なわれているので、特にこれらの運送業とかに關係した労働者には、組合を結成するというのが一番こういう問題を自主的に解決する上において非常に必要なことだと思つて、ところが、事実上は、どこでも、ハイヤーのようなものの運送業の人たちが組合を作るといふことになると、一番先に弾圧がきて、結成の率というものは非常に他の労働者に比べてみて低いわけだ。こういう点について、労働局あたりが積極的に指導していくというふうな、そういうことをとつておられるのかどうか。また事実、地方における労働事務所などは、こういうことなんかは何ら力を持っていないのが実情だと思つて、そういう点から考えると、こういう労働条件とか、それに伴う事故を防止するといふ意味からいっても、もう少し労働局あたりで、こういう特に問題になつていゝ労働者の労働組合結成の促進について努力をしていくという、そういうふうなことが必要だと私たちは思ふ。逆に、それが一番おくられていて、一番問題が多いというところを考へてみると、こういう点について積極的な努力をしたことがあるのか。指導をしたことがあるのかどうかという点についてはいかがですか。

○政府委員(三治重信君) 現在は、労働組合の結成なり労働組合の組織の拡大を指導奨励するといふふうな積極的な行政は、労働省としてはやつておりません。ただし、そういう組合結成の気運なり、またそういうものについて企業家の介入とか、支配介入問題、不当労働行為、そういう問題につきましましては、労働教育その他を通じて、そういうことのないように指導してきておりますが、現在労働局としては、新しくこの業界は組合を組織して、もっと組織率を増加していった方がいいから、組合をお作りなさい、この地区単位に作つたらいい、こういう組織にしたらいけないというふうな、積極的と申しますか、指導と申しますか、そういう一面はやつておりません。

○松永忠二君 今のようなことは、実際は困ると思つております。労働事務所の仕事の中にも、実はそういう任務も含んでいゝわけなんです。そういう点について、ほとんど積極的な努力がされていゝという点を私たちが考へるので、こういう点についてはやはり問題があると思つております。しかし、だいたいいろいろ話をしてみたところ、すぐにはそれが実現できるといふことではないと思つて。しかし、こゝろやつて検討してみると、私は今総合的な対策が必要だと言ふのは、実際にはほとんどできていないじゃないかと、いふことを思ふわけなんです。いろいろな労働条件が劣悪だといふことに伴つて、それに伴う交通の事故といふものが非常に多いにもかかわらず、その事故を起こすもとの労働条件をどうして改善をしていくかといふことについて、法律的な改善の措置といふものが適確になされていゝし、自主的な改

善の仕方としての労働組合の結成といふものについても、積極的な努力がないといふことになってくると、実際には、出てきている交通違反だけが罰則で適用されて処理をされていくということになってしまふわけです。こういう点について、今だんだん話がまとまってきたておるようでありませうけれども、今度道交法の百十九条の十号の次に一号を加えて、国家公安委員会または公安委員会が雇用の義務に規定する時間を拘束する業務として定める業務を課したり、あるいはこれと実質的に同一の結果となる条件として定める条件を付して雇用運転者に車両等を運転させた雇用者に対して、罰則の適用をしていくというのを考えられてきていくわけですから、こういう点については、確かに私はある意味では非常な一歩の前進だと思ふわけです。こういう拘束する業務として定める業務を課すというところの内容という問題については、やはりその関係の方面、特に運輸省やあるいは労働省等とも相談をして、適切な業務といふものをきめていくつもりだ。それによつてそういう面の指導も同時になされていくというのを私たちとしては切望しているわけなんです。こういう点について、今後特に関連した努力を、一つ大臣に特に私は切望しておきたいと思ひます。こういう点について、一つ大臣の最後の御答弁をいただきたいと思ひます。

○松永忠二君 もう少し事務的な方法を一つ開かして下さい。

○政府委員(中川重治君) ただいま大臣からおっしゃいましたようにやるわけでございますが、事務的には、ただいまのような場合におきましては、七十四条の規定をまず根本にする。それから、実際の公安委員会規則の立案につきましましては、関連各省庁の事務当局とも十分協議いたしまして、連絡を密にいたしまして、総合行政がうまく行くというのを念頭に置き、しかもこの法律の目的が達成できると、こういう点につきまして、こまかく考えて参りたいと思つております。

○委員(長谷川三郎君) ほかに御発言がなければ、本案に対する質疑は、以上をもつて終了したものと認めて御異議ございませんか。

○委員(長谷川三郎君) 御異議ないと認め、さよりに決定いたしました。ちよつと速記をやめて下さい。

○委員(長谷川三郎君) 速記を始め下さい。

○委員(長谷川三郎君) 速記を始めて下さい。

○委員(長谷川三郎君) 速記を始めて下さい。

○委員(長谷川三郎君) 速記を始めて下さい。

○委員(長谷川三郎君) 速記を始めて下さい。

○委員(長谷川三郎君) 速記を始めて下さい。

○委員(長谷川三郎君) 速記を始めて下さい。

○委員(長谷川三郎君) 速記を始めて下さい。

○委員(長谷川三郎君) 速記を始めて下さい。

○委員(長谷川三郎君) 速記を始めて下さい。

○委員(長谷川三郎君) 速記を始めて下さい。

○委員(長谷川三郎君) 速記を始めて下さい。

○委員(長谷川三郎君) 速記を始めて下さい。

○委員(長谷川三郎君) 速記を始めて下さい。

○委員(長谷川三郎君) 速記を始めて下さい。

○委員(長谷川三郎君) 速記を始めて下さい。

○委員(長谷川三郎君) 速記を始めて下さい。

○委員(長谷川三郎君) 速記を始めて下さい。

○委員(長谷川三郎君) 速記を始めて下さい。

○委員(長谷川三郎君) 速記を始めて下さい。

立案されたものであると、提案理由の中で述べられておるのでありますが、われわれも、当局の努力に對しまして、これを認めるにやぶさかではございません。しかし、若干の不備な点がなお見受けられることもまた事実であります。

そういうわけで、第一には、交通警察取り締まりの行き過ぎを戒め、また、交通規則が実態に即しないために無理が生じないように、警察官の指示について一つのワケを示し、または安全運轉の条件に速度を加え、あるいは駐車禁止の場所を除外例を設け、さらに駐車の方法にも緩和の道を講ずるようにするのが第一であります。

第二には、酔っぱらい運轉の禁止の規定を酒気を帯びた運轉禁止の規定に改めまして、罰則は酔っぱらい運轉に限つてすることにいたすということでありませう。

第三には、運轉免許の種類の整備に關連しまして、最近におきます交通事情によりまして、免許の年齢制限を原案よりも引き上げることになつたのであります。

第四には、本案全部を通じましてわかりやすい法律とするために、第十七条その他について、用語または表現の形式を努めて平易にするともに、今回の新機軸をいたしまして、罰則を伴う各条に、それぞれその罰則は何条に規定されているということが直ちに引き出せるような手引きの文句を付するといったようなことをおもな内容といたします。お手元に配付されております通りの修正案を、各派共同提案としてここに提出いたしました次第でございます。

次に、修正案を朗讀いたします。

道路交通法案に対する修正案
道路交通法案の一部を次のように修正する。

第四條に次の付記を加える。

(罰則) 第二項については第百十九條第一項第一号、同條第二項、第百二十一條第一項第一号、第百二十二條)

第五條に次の付記を加える。

(罰則) 第一項及び第二項については第百十九條第一項第一号、同條第二項、第百二十一條第一項第一号、第百二十二條)

第六條中「若しくは第三章」を「又は第三章」に、「命じ、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。」を「命ずることが出来る。」に改め、同條に次の一項を加える。

2 警察官は、前項の規定による措置のみによつては、その現場における混雑を緩和することができないと認めるときは、その混雑を緩和するため必要な限度において、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。

第六條に次の付記を加える。

(罰則) 第一項については第百二十條第一項第一号)

第七條第三項中「警察官は、」の下に「道路の損壞、火災の発生その他の事情により道路において交通の危険が生ずるおそれがある場合において、」を加え、同條に次の付記を加える。

(罰則) 第百十九條第一項第一号、同條第二項、第百二十一條第一項第一号、第百二十二條)

第十條に次の付記を加える。

(罰則) 第二項及び第三項については第百二十條第二項、第百二十二條)

第十一條に次の付記を加える。

(罰則) 第二項については第百二十一條第一項第二号、第二項及び第三項については第百二十一條第一項第三号)

第十二條に次の付記を加える。

(罰則) 第百二十一條)

第十三條に次の付記を加える。

(罰則) 第一項については第百二十條第一項第二号、第百二十

第十四條に次の付記を加える。

(罰則) 第二項については第百二十一條第一項第二号、第二項及び第三項については第百二十一條第一項第三号)

第十五條に次の付記を加える。

(罰則) 第百二十一條)

第十六條に次の付記を加える。

(罰則) 第百二十一條)

第十七條に次の付記を加える。

(罰則) 第一項から第三項まで及び第五項については第百二十條第一項第二号、第百二十二條)

第十八條に次の付記を加える。

(罰則) 第二項及び第三項については第百二十條第二項、第百二十二條)

第十九條に次の付記を加える。

(罰則) 第百二十一條第一項第一号、第百二十二條)

第二十條に次の付記を加える。

(罰則) 第百二十一條第一項第一号、第百二十二條)

第二十一條に次の付記を加える。

(罰則) 第百二十一條第一項第一号、第百二十二條)

第二十二條に次の付記を加える。

(罰則) 第百二十一條第一項第一号、第百二十二條)

第二十三條に次の付記を加える。

(罰則) 第百二十一條第一項第一号、第百二十二條)

第二十四條に次の付記を加える。

(罰則) 第百二十一條第一項第一号、第百二十二條)

第二十五條に次の付記を加える。

(罰則) 第百二十一條第一項第一号、第百二十二條)

第二十六條に次の付記を加える。

二条 第二項については第百二十条第一項第四号、同条第二項、第百二十二条)

第二十六條に次の付記を加える。

(罰則 第百二十一條第一項第五号、第百二十二條)

第二十七條から第二十九條までにそれぞれ次の付記を加える。

(罰則 第百二十條第一項第二号、第百二十二條)

第三十條に次の付記を加える。

(罰則 第百二十條第一項第三号、同条第二項、第百二十二條)

第三十一條及び第三十二條にそれぞれ次の付記を加える。

(罰則 第百二十條第一項第二号、第百二十二條)

第三十三條に次の付記を加える。

(罰則 第百十九條第一項第二号、同条第二項、第百二十二條)

第三十四條に次の付記を加える。

(罰則 第一項から第三項までについては第百二十一條第一項第五号、第百二十二條 第四項については第百二十條第一項第二号、第百二十二條)

第三十五條に次の付記を加える。

(罰則 第百二十條第一項第二号、第百二十二條)

第三十六條に次の付記を加える。

(罰則 第一項及び第二項については第百二十條第一項第二号、第百二十二條)

第三十七條及び第三十八條にそれぞれ次の付記を加える。

(罰則 第百二十條第一項第二号、第百二十二條)

第三十九條第一項中「道路の右側

部分をできる限り道路の中央に寄つて」を「道路の右側部分にその全部又は一部をばみ出して」に改める。

第四十條に次の付記を加える。

(罰則 第百二十條第一項第二号、第百二十二條)

第四十一條及び第四十三條にそれぞれ次の付記を加える。

(罰則 第百二十條第一項第三号、同条第二項、第百二十二條)

第四十四條に次の付記を加える。

(罰則 第百二十條第一項第五号、同条第二項)

第四十五條第一項各号列記以外の部分に「ただし、第六号に掲げる場所においては、公安委員会の定めるところにより警察署長の許可を受けたときは、この限りでない。」を加え、同条同項第一号を削り、同条同項中第二号を第一号とし、第三号から第七号までを一号ずつ繰り上げ、同条に次の一項を加える。

3 公安委員会が交通がひんばんでないと認めて指定した区域においては、前項本文の規定は、適用しない。

第四十五條に次の付記を加える。

(罰則 第一項及び第二項については第百二十條第一項第五号、同条第二項)

第四十六條中「第一項第一号、第六号及び第七号」を「第一項第五号及び第六号」に改める。

第四十七條ただし書中「一定の方向にする車両の通行が禁止されている道路」を「一方通行となつて道路」に改め、同条に次の付記を加える。

(罰則 第百二十條第一項第六号)

第四十八條第一項中「歩道と車道の区別のない道路にあつては、」を「歩道と車道の区別のない道路で公安委員会が指定した場所においては、」に改め、同条に次の付記を加える。

(罰則 第百二十條第一項第五号、同条第二項)

第四十九條に次の付記を加える。

(罰則 第百二十條第一項第七号、同条第二項)

第五十條第一項中「第七号」を「第六号」に改め、同条第二項中「道路の管理者である」を削る。

第五十一條に次の付記を加える。

(罰則 第一項については第百十九條第一項第三号)

第五十二條に次の付記を加える。

(罰則 第一項については第百二十條第一項第五号、同条第二項 第二項については第百二十條第一項第八号、同条第二項)

第五十三條に次の付記を加える。

(罰則 第一項については第百二十條第一項第九号)

第五十四條に次の付記を加える。

(罰則 第一項については第百二十條第一項第八号、同条第二項 第二項については第百二十條第一項第六号)

第五十五條に次の付記を加える。

(罰則 第一項及び第二項については第百二十條第一項第十号、第百二十二條、第百二十三條 第三項については第百二十條第一項第六号)

第五十七條に次の付記を加える。

(罰則 第一項については第百二十條第一項第十号、第百二十二條、第百二十三條 第二項については第百二十一條第一項第七号、第百二十三條)

第五十八條に次の付記を加える。

(罰則 第三項については第百二十一條第一項第八号、第百二十三條)

第五十九條に次の付記を加える。

(罰則 第一項及び第二項については第百二十條第一項第十号、第百二十二條、第百二十三條)

第六十條に次の付記を加える。

(罰則 第百二十一條第一項第七号、第百二十三條)

第六十一條に次の付記を加える。

(罰則 第百十九條第一項第四号)

第六十二條に次の付記を加える。

(罰則 第百十九條第一項第五号、同条第二項、第百二十二條、第百二十三條)

第六十三條に次の付記を加える。

(罰則 第一項については第百十九條第一項第六号、第二項については第百十九條第一項第七号、第七項については第百二十一條第一項第九号)

第六十四條に次の付記を加える。

(罰則 第百十八條第一項第一号、第百二十二條)

第六十五條を次のように改める。

(酒気帯び運転の禁止)
第六十五條 何人も、酒気を帯びて(身体に政令で定める程度以上にアルコールを保有する状態にあることをいう。以下同じ。)、車両等

を運転してはならない。

第六十五條及び第六十六條にそれぞれ次の付記を加える。

(罰則 第百十八條第一項第二号)

第六十七條に次の付記を加える。

(罰則 第一項については第百十九條第一項第八号)

第六十八條に次の付記を加える。

(罰則 第百十八條第一項第三号、同条第二項、第百二十二條)

第六十九條に次の付記を加える。

(罰則 第百二十條第一項第十一号)

第七十條中「方法」を「速度と方法」に改め、同条に次の付記を加える。

(罰則 第百十九條第一項第九号、同条第二項、第百二十二條)

第七十一條に次の付記を加える。

(罰則 第百二十條第一項第九号)

第七十二條に次の付記を加える。

(罰則 第一項については第百十七條、第百十九條第一項第十号、第二項については第百二十條第一項第十二号)

第七十三條に次の付記を加える。

(罰則 第百二十條第一項第九号)

第七十四條第一項中「この条及び第百八条において」及び「この条において」を削り、同条に次の付記を加える。

(罰則 第二項については第百十九條第一項第十一号、第百二十三條)

第七十五條に次の付記を加える。

(罰則) 第百十九條第一項第十二号、第百二十三号)

第七十六條に次の付記を加える。

(罰則) 第一項及び第二項については第百十八條第一項第四号、第百二十三條 第三項については第百十九條第一項第十二号、第百二十三條 第四項については第百二十條第一項第九号)

第七十七條に次の付記を加える。

(罰則) 第一項については第百十九條第一項第十二号、第百二十三條 第三項及び第四項については第百十九條第一項第十三号、第百二十三條 第七項については第百二十條第一項第十三号、第百二十三條)

第七十八條に次の付記を加える。

(罰則) 第四項については第百二十一條第一項第九号)
第八十一條及び第八十二條にそれぞれ次の付記を加える。
(罰則) 第一項については第百十九條第一項第十四号、第百二十三條)

第八十七條に次の付記を加える。

(罰則) 第三項については第百二十條第一項第十四号、第百二十三條)
第八十八條第一項第一号を次のように改める。
一 大型免許(大型自動車に係る仮免許を含む。)、普通免許(普通自動車に係る仮免許を含む。)、及び特殊免許にあつては十八歳に、三輪免許(自動三輪車に係る仮免許を含む。)、二輪免許、軽免許、第一種原付免許

許及び第二種原付免許にあつては十六歳に、それぞれ満たない者

第九十條の見出しを「(免許の拒否等)」に改め、同条第一項ただし書中「免許を与えないことができる。」を「免許を与えず、又は一年をこえない範囲内において免許を保留することができる。」に改め、同条第二項中「免許を与えないことと」を「免許を拒否し、又は保留」に改める。

第九十一條に次の付記を加える。

(罰則) 第百十九條第一項第十五号、第百二十二條)
第九十四條に次の付記を加える。
(罰則) 第一項については第百二十一條第一項第九号)

第九十五條に次の付記を加える。

(罰則) 第一項については第百二十一條第一項第十号、同条第二項 第二項については第百二十條第一項第九号)
第一百一條に次の付記を加える。
(罰則) 第二項については第百十九條第一項第十五号、第百二十二條)

第一百二條に次の付記を加える。

(罰則) 第三項については第百十九條第一項第十五号、第百二十二條)
第六十六條前段中「拒否し、」の下に「若しくは九十日以上免許を保留し、」を加える。
第七十七條に次の付記を加える。
(罰則) 第一項については第百二十一條第一項第九号)

第百十八條第一項第二号中「第六十五條(酔つぱらい運転の禁止)」を

「第六十五條(酒気帯び運転の禁止)」の規定に違反した者で酒に酔ひ(アルコールの影響により車両等の正常な運転ができないおそれがある状態にあることをいう。)、車両等を運転したものを改める。

第百十九條第一項第十四号を第十五号とし、第十一号から第十三号までを一号ずつ繰り下げ、第十号の次に次の一号を加える。
十一 国家公安委員会又は公安委員会が第七十四條(雇用者の義務)第二項に規定する時間を拘束する業務として定める業務を課し、又はこれと実質的に同一の結果となる条件として定める条件を付して雇用運転者に車両等を運転させた雇用者

第百二十條第一項第一号中「第六條(混雑緩和の措置)」の下に「第一項」を加え、同条同項第五号中「第四十五條(駐車禁止の場所)」の下に「第一項若しくは第二項」を加え、同条同項第十五号を削り、第十六号を第十五号とし、同条第二項中「第八号又は第十五号」を「又は第八号」に改める。

第百二十一條に次の一号を加える。
十 第九十五條(免許証の携帯及び提示義務) 第一項の規定に違反した者
第百二十二條に次の一項を加える。
2 過失により前項第十号の罪を犯した者は、一万円以下の罰金又は科料に処する。
第百二十二條第一項中「第九号若しくは第十四号」を「第九号若しくは第十五号」に改める。

は第十五号に、第百二十一條第五号を「第百二十一條第一項第五号」に改め、「(身体に政令で定める程度以上にアルコールを保有する状態にあることをいう。)」を削る。
第百二十三條中「第十二号若しくは第十三号」を「第十二号、第十三号若しくは第十四号」に、「第百二十一條第七号」を「第百二十一條第一項第七号」に改める。

附則第三條第一項各号列記以外の部分中「運転免許」を「運転免許(小型自動四輪車免許及び旧令第五十條の二第一項の規定による仮運転免許を除く。)」に、「旧法及び旧令の規定により当該運転免許証又は運転許可証が交付された日から起算するものとする。」を「当該運転免許証又は運転許可証に記載されている旧令第五十七條第一項(旧令第六十六條)において準用する場合を含む。」の規定による検査の期限までとする。

「に改め、同項第二号中「又は小型自動四輪車免許」を削る。
附則第三條第二項を第四項とし、第一項の次に次の二項を加える。
2 新法の施行の際、現に旧法及び旧令の規定により小型自動四輪車免許を受けている者は、新法の規定による普通免許を受けたものとみなし、その者が旧法及び旧令の規定により交付を受けた運転免許証は、新法の相当規定により交付を受けた免許証とみなす。前項後段の規定は、この場合について準用する。

3 前項前段の場合において、その者が運転することができる自動車は、普通自動車については、政令で定めるところにより公安委員会が行なう審査に合格するまでの間は、旧令の規定による小型自動四輪車に限るものとする。
附則第四條中「前条第一項を、前条第一項又は第二項」に改める。
附則第五條第一項中「運転免許を拒否する場合を除き、」を「運転免許を拒否し、又は保留する場合を除き、」に、「新法第九十條第一項本文」を「新法第八十八條第一項第一号及び第九十條第一項本文」に改め、同条第二項中「新法第九十條第一項本文」を「新法第八十八條第一項第一号及び第九十條第一項本文」に、「前項後段」を「第一項後段」に改め、同項を第三項とし、同条第一項の次に次の一項を加える。

2 前項前段の規定により普通免許を受けた者が運転することができる自動車は、普通自動車については、政令で定めるところにより公安委員会が行なう審査に合格するまでの間は、旧令の規定による小型自動四輪車に限るものとする。
附則第八條前段中「第五條第二項」を「第五條第三項」に、「運転免許の申請」を「運転免許の申請(十八歳未満の者がした小型自動四輪車免許に係る申請を除く。以下この条において同じ。)」に改める。
附則第二十條中「(昭和三十三年法律第六号)」を削る。

以上、修正案を申し上げ、私の賛成討論を終る次第でございます。
○鈴木壽君 私は、日本社会党を代表いたしまして、ただいま議題となつております道路交通法案について、修正

は、普通自動車については、政令で定めるところにより公安委員会が行なう審査に合格するまでの間は、旧令の規定による小型自動四輪車に限るものとする。

附則第四條中「前条第一項を、前条第一項又は第二項」に改める。
附則第五條第一項中「運転免許を拒否する場合を除き、」を「運転免許を拒否し、又は保留する場合を除き、」に、「新法第九十條第一項本文」を「新法第八十八條第一項第一号及び第九十條第一項本文」に改め、同条第二項中「新法第九十條第一項本文」を「新法第八十八條第一項第一号及び第九十條第一項本文」に、「前項後段」を「第一項後段」に改め、同項を第三項とし、同条第一項の次に次の一項を加える。

2 前項前段の規定により普通免許を受けた者が運転することができる自動車は、普通自動車については、政令で定めるところにより公安委員会が行なう審査に合格するまでの間は、旧令の規定による小型自動四輪車に限るものとする。
附則第八條前段中「第五條第二項」を「第五條第三項」に、「運転免許の申請」を「運転免許の申請(十八歳未満の者がした小型自動四輪車免許に係る申請を除く。以下この条において同じ。)」に改める。
附則第二十條中「(昭和三十三年法律第六号)」を削る。

以上、修正案を申し上げ、私の賛成討論を終る次第でございます。
○鈴木壽君 私は、日本社会党を代表いたしまして、ただいま議題となつております道路交通法案について、修正

議決することに賛成の意を表するものであります。

この法律案は、最近における交通事情にかんがみ、道路交通の安全と円滑をはからんとするもので、さらに、その適正を期するために修正せんとするものでありますから、修正は適当であると信じております。

なお、その趣旨を徹底させるために、次のような附帯決議を付して賛成いたしましたと思ひます。次に、附帯決議案を朗読いたしますが、この附帯決議案は、各党派の話し合いによりまして、共同提案という形にいたしましたと思ひます。

道路交通法案に対する附帯決議(案)

近時、交通事故激増の実情にかんがみ、政府は、本法の制定に当り特に左の諸点に留意し、交通対策上遺憾なきを期すべきである。

一、交通関係行政の連絡調整を強化し総合的施策の策定推進を図るため内閣に法的根拠に基づく強力な審議機関を設置すること。

一、一般国民に対して、本法趣旨の徹底と交通道徳の昂揚を図るため必要な措置を講ずるとともに学校教育を通じて学童に対して交通知識の普及を図ること。

一、交通警察に関する要員及びその施設整備を充実すること。

一、交通に関する行政処分等についての苦情処理機関の設置につき検討を加えること。

一、安全運転の一般原則に関する基準を設定して運用の適正を期すること。

一、乗車定員の規制については実情

に即しその運用につき慎重を期すること。

一、自動車教習所の指定基準を確立強化して運転免許の適正を期すること。

一、運転免許の取消、停止等については慎重を期して処理すること。右決議する。

以上でございます。

○委員長(新谷實三郎君) 他に御発言もなければ、これにて討論は終局したものと認めて御異議ございませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○委員長(新谷實三郎君) 御異議ないものと認め、さうに決定いたしました。

よつて、直ちに道路交通法案について採決を行ないます。

まず、鍋島君の討論中にありました各派共同修正案を問題に供します。本修正案に賛成の方の挙手を願います。

〔賛成者挙手〕

○委員長(新谷實三郎君) 全会一致でございます。よつて本修正案は、全会一致をもって可決されました。

次に、ただいま可決せられました修正部分を除いた原案全部を問題に供します。修正部分を除いた原案に賛成の方の挙手を願います。

〔賛成者挙手〕

○委員長(新谷實三郎君) 全会一致でございます。よつて本法案は、全会一致をもって修正議決すべきものと決しました。

次に、鈴木君の討論中にありました附帯決議案を議題といたします。本附帯決議案を委員会の決議とすることに御賛成の方の挙手を願います。

〔賛成者挙手〕

○委員長(新谷實三郎君) 全会一致でございます。よつてこの附帯決議案は、全会一致をもって本委員会の決議とすることに決定いたしました。

なお、本院規則第七十二条により議長に提出する報告書等につきましては、慣例により、委員長に御一任願いたいと存じますが、御異議ございませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○委員長(新谷實三郎君) 御異議ないと認め、さうに決定いたします。

ただいまの附帯決議に對しまして、石原国務大臣より発言を求められておりますので、これを許可いたします。

○国務大臣(石原幹市郎君) ただいま当委員会におきまして、附帯決議が行なわれた点につきまして、政府の所信を申し上げたいと存じます。

本委員会の審議の中でも、交通関係行政の連絡調整の必要はしばしば指摘されているところであり、また、その必要を感じますので、その実現に努めたいと思ひます。

次に、交通事故の防止と交通の安全は、国民のすべてがこの法律を知り、そらして守ることによつて初めて全きを期し得ると思ひます。御決議の趣旨に沿ひ、あらゆる方法と対策によりまして、国民に対する本法の徹底をはかるとともに、特に学校教育におきましては、交通安全の重要性を強調するよう努めたいと思ひます。

一方、本法を執行する責任を有する警察といたしましては、その要員を充実し、また、その施設の強化をはかることに努めたいと思ひます。とりわけ執行の第一線にある警察官の教養、訓練の徹底をはかり、本法の趣旨に沿つ

て適正な運営が期せられるように努めて参りたいと思ひます。

御決議の中にあります本法施行についての運用の適正につきましては、各都道府県公安委員会にも十分御決議の趣旨を伝えまして、国家公安委員会と一体となつて、その実現を期することにしたと存じます。

○委員長(新谷實三郎君) 明日は、午前十時から委員会を開会いたします。本日は、これにて散会いたします。午後五時十四分散会

三月二十九日本委員会に左の案件を付託された。

一、地方税法の一部を改正する法律案(予備審査のための付託は二月十一日)