

# 第四十回国会 参議院地方行政委員会會議録第二十九号

昭和三十七年四月二十七日(金曜日)

午前十時二十六分開会

出席者は左の通り。

委員長 小林 武治君  
理事 野上 進君  
増原 恵吉君  
秋山 長造君  
基 政七君

委員 小柳 牧備君  
西郷吉之助君  
津島 壽一君  
鍋島 直昭君  
湯澤三千男君  
矢嶋 三義君

衆議院議員

修正案提出者 小沢 太郎君  
修正案提出者 坂上安太郎君

國務大臣 安井 謙君

自治大臣  
警察庁長官 柏村 信雄君  
警察庁長官官房長 宮地 直邦君  
警察庁交通局長 富永 誠美君  
事務局側 常任委員会専門員 福永与一郎君

本日の会議に付した案件  
○道路交通法の一部を改正する法律案  
(内閣提出、衆議院送付)

○市の合併の特例に関する法律案(内閣提出)

閣提出、衆議院送付)

○委員長(小林武治君) ただいまから委員会を開会いたします。

道路交通法の一部を改正する法律案を議題といたします。

まず、提案理由の説明を聴取いたします。柏村警察庁長官。

○政府委員(柏村信雄君) ただいま議題となりました道路交通法の一部を改正する法律案につきまして、その提案理由及び内容の概略を御説明いたします。

この法律案は、大型自動車免許の資格年齢を十八才から二十一才に引き上げること、及び大型自動車免許の受験資格として、現に一定の運転免許を受けており、かつ、一定の自動車の運転の期間の経験が通算して二年以上の者でなければならぬこと、並びに必要な規定の整備をすることをその内容としております。

現在、わが国における交通事故及びそれに基づく死傷者の増加は、まことに著しいものがあり、昭和三十六年度中に発生した交通事故の件数は約五十万件で、これによる死者の数は約一万三千人の多きに達しております。このため、交通事故を防止するための諸対策を早急に講ずることが要請されているのでありますが、最近特に砂利トラック、ダンブカー等の大型自動車による交通事故が急激に増加しつつある傾向にあります。これらの事故はその

被害がきわめて大きく、人命にかかわる場合も非常に多いのでありまして、これらの事故の発生を未然に抑制し、防止することは、目下の急務となっておりますのであります。

これら大型自動車による事故の内容を検討してみますと、まだ思慮が十分でない年少者とか、あるいは運転経験が浅い者によつて起こされた事例が多いのであります。

このような交通事故の実態から考えますと、運転操作が比較的困難であり、かつ、危険の発生するおそれの多い大型自動車の運転については、その運転者が肉体的にも精神的にも成長を遂げた者であるとともに、相当期間の運転経験を有している者であることが必要であるということが言えるのであります。よつて、この際、自動車の大型免許につきましては、その資格年齢を従来の十八才から二十一才に引き上げるとともに、その免許の受験資格として、現に一定の免許を受けており、かつ、一定の自動車の運転の経験の期間が通算して二年以上の者でなければならぬこととした次第であります。

なお、以上二点の改正に伴つて、必要な経過規定を設けるとともに、法文の整備をすることいたしました。

以上が、この法律案の提案理由及び内容であります。

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いたします。

○委員長(小林武治君) 次いで衆議院における修正点について説明を聴取いたします。衆議院議員小澤太郎君。

○衆議院議員(小澤太郎君) ただいま議題に供せられております道路交通法の一部を改正する法律案に対し、衆議院における修正の内容及び趣旨の概要を御説明申し上げます。

修正の第一点は、政府提出の法案のごとく、大型免許の資格年齢を二十一才に引き上げ、かつ、受験資格として、自動車の運転の経験期間が通算して二年以上の者でなければならぬとするのは、やや制限が急に過ぎると思われまふので、大型免許の資格年齢等は現行のままといはしますが、現在の交通事故の状況から見て、大型自動車の運転については、制限を付することが必要と考えられますので、大型免許を受けた者であっても、その者が二十一才以上で、かつ、自動車の運転の経験期間が通算して二年以上の者でなければ、政令で定める大型自動車は運転することができないこととしたしました。

この政令においては、大型自動車のうちで、車体の大きさが特に大きいもの、特定の貨物を運送するものなどを定め、同時に、自衛官が運転する自衛隊の大型自動車は除外して制限を加えないことを予定いたしております。

第二点は、大型自動車の運行を直接管理する者に対し、新設される制限規定に違反して運転することを運転者に

命じてはならない等の義務を課することとしたしました。

第三点は、新設される制限規定に違反した者について、無免許運転と同様の刑罰を課し、また、この違反した者が酒気を帯びていたときは、刑罰を加重することができる旨の規定を設けました。

第四点は、この法律の施行の際現に大型免許を受けている者については、新設される制限規定を適用しない旨の経過規定を設けました。

以上が、修正内容の概要であります。何とぞ、御賛同をお願いいたします。

○委員長(小林武治君) これより質疑に入りますが、なるべく修正点についての質疑を先にお願いたします。

○矢嶋三義君 修正者に質疑をする前に、委員長にちよつと伺いますが、この法律案の提案理由を説明するのに、大臣でもない、政務次官でもない、警察庁長官の政府委員が説明するというのは、非常に異例なことじやないかと思つております。将来のこともありますので、これは念のために委員長の御所見をひとつ伺つておきたい。

合、しかも警察庁には政務次官があり  
ませんので、やむなく警察庁長官の説  
明を求めたということで、異例のこと  
として御了承願いたいと思ひます。  
○矢嶋三義君 委員長の御発言を了承  
いたして、注意を喚起する意味の発言  
にとどめておきます。

修正者に若干お伺いしますが、「政  
令で定める大型自動車」というもの  
は、具体的にどういうふうにお考えに  
なっておりますか、御答弁をいただき  
たいと思ひます。

○衆議院議員(小沢太郎君) 政令にお  
いて定めます大型自動車の大体の容  
積でございますが、御承知のように、今  
の道路交通法では、五トン以上の貨物  
自動車、これを大型車と言っておりま  
すが、その中で、先ほど御説明申し上  
げましたように、特に大型であること  
か、あるいは特別の用途に供せられる  
もの、こういうふうにお考えをもちま  
すので、内容といたしましては車両の総  
重量が十一トン以上のもの、これをお  
おむねそのつもりでしております。最  
大の積載量が六トン半以上のもの、そ  
れから人を乗せる車につきましては、  
大体現在と同じように乗車の定員が三  
十人以上のもの、これが第一でありま  
す。

それから砂利、砂とか碎石、あるい  
は玉石を含む、または土の運送をする  
場合、その運送に供して車、こう  
いうことにはいたしております。  
それから第三点といたしましては、  
火薬類などの危険物を一定数量以上積  
載して運送しておるものと、大体これ  
を内容といたしたいと思います。  
さらに、先ほど申し上げましたよう  
に、自衛官が自衛隊の大型車を運転す

る、この場合に限るといふことには  
いたしたいと思います。  
○矢嶋三義君 ただいまのあなたの説  
明された部類に入る車両は、全国で、  
さらに東京都内で何両程度あるもので  
ございましょうか。

○衆議院議員(小沢太郎君) 政府委員  
からひとつ……  
○政府委員(宮永誠美君) 全国で申し  
ますと、大体トラックが百三十六万ぐ  
らいでございまして、そのうち、重量  
で申しますと、五トンから六トンまで  
の数が約十四万三千六百六十六で、全  
体の一〇・五％ぐらいに当たります。  
それから東京で申し上げますと、東  
京が全部で二十二万五千五百五十九ぐ  
らいでございまして、五トンから六トン  
までが一万八千九百九十になっており  
ます。ただし、その用途別をこれから  
また除かなければなりません。これ  
は同じ五トン、六トンの間におきまし  
て、この用途に、砂利とか、こういう  
たものが約二三％。したがって、残り  
が七七％、こういうことになるわけで  
ございまして。

○矢嶋三義君 もうちょっと明確にし  
ていただきたいと思うのですが、政  
府原案において対象になる車の数と、  
衆議院で修正されることによつて対象  
になる車とは、数が違いますか。ど  
の程度差が出てくるのかという点、そ  
の点がわかればけっこうなんです。

○政府委員(宮永誠美君) 政府原案で  
いきますと、先ほど申し上げましたよ  
うに、トラックが全体で百三十六万ぐ  
らいでございまして、五トン以上が十  
六万九千七百七十三でございまして、それが  
修正案になりますと、約二万六千に  
なりますので、十四万三千六百六十六

という違いが出てきます。それからそ  
のうちで今度用途が入りますから、そ  
れと先ほど申し上げました約二三％が  
上に上がると思ひますので、これの残  
りの七七％、約十一万というふうにな  
るわけでございまして、それだけ違い  
が起こつてきます。

○矢嶋三義君 あのね、われわれ政治  
家はそうこまかな数字はわかる必要は  
ないのでね、政府原案を修正されたこ  
とによつて全部と一部の関係でどの程  
度変化するかという点がつかめれば  
いいわけですね。大まかなあなたのさ  
きの数字でわかりましたから、政府委  
員とそれから修正者お伺いしますが、  
大型免許の資格年令を二十一才に引き  
上げる、この大型免許という点を取り  
上げたこと、それから二十一才という  
数字を選んだこと、それから二年以上  
の経験という、この数字をピックアップ  
するにあつたのは、やはり現在交  
通戦争とか言われているが、それらの  
事故発生の実態、実績等のやはり根拠  
があつてこういう活字並びに数字を取  
り上げて法律案化したものと僕は推察  
しているわけですね。その前提でこの  
修正を考えた場合に、政令で定める大  
型自動車に限定してきたわけですね。  
そうすることによつて対象となる自動  
車は、さつき答弁ありましたように、  
数が変わつてくるわけですね。このこ  
とと過去において、並びに現在におい  
て起こりつつある事故の実態との相関  
関係はどうなつておるのか。でき得べ  
くならば、こんな法律はないに似たこ  
とはないのだが、交通戦争をやむを得  
ず一つの対症療法としてこういう法律  
を考えようというわけが実際作つたも  
のが、自動車の数がうんと減るとか多

くなるのかということとは第二義的  
であつて、現在の交通事故に対する対症  
療法として、永久的には言わなくては  
も、当面効果を發揮しなければならぬ  
わけで、その点は政府委員はどういう  
ように原案立案者として認識されてお  
られるのか。また修正された側におか  
れては、そういう点の実態、実績に基  
づいての根拠と申しますか、やや合理  
性、科学性というものについてどの程  
度の見解を持つてこういう修正をされ  
たのか、その点を私は伺つておきた  
い。

○衆議院議員(小沢太郎君) 修正者  
としてお答えいたします。この年令を二  
十一才に引き上げたという理由であり  
ますが、これはいづれ数字は政府当局  
から申し上げると思ひますが、十八  
才、十九才、二十才という低年齢層の  
運転者の起こす事故が非常に多いので  
あります。二十才以上の人よりも非常  
に多いということが第一点でありま  
す。それからさらに、これは御承知と  
思ひますが、世界の各国におきまして  
も大体長距離輸送並びに重量貨物の輸  
送に当たる運転手は二十一才以上とき  
めておるのが大多数の例であります。  
ことにILOにおきましては、若年労  
働者のこういう重労働になりますこと  
を禁止する意味合いにおきまして、報  
告書にやはり二十一才以上ということ  
を明記しております。そのような事  
情もございまして、先ほど申しますよ  
うに、国内における二十一才未満の人  
の起こす事故が非常に多いという事情  
もありまして、私どもは政府の案の二  
十一才は適當であるという結論に達  
したわけでございまして。

それから、二年の経験年数を必要と  
する、これはやはり二年未満の経験  
者、これは年令のいかんを問はず非常  
に事故を起こす率が高いのでありま  
す。御承知のように、道交法によりま  
す免許の第二種免許、これは経験年数  
三年といたしてございまして、それから免  
許を受ける資格が二十一才以上として  
おりますが、三年と二年との間の若干  
の開きがありますので、それをどうい  
うふうにお考えかという問題もござい  
ます。いづれにしても、政府の説  
明等を聞きましても、経験二年以下と  
いうものが非常に多いものから、  
二年未満というので一応この程度でひ  
とつやう、三年まで引き上げるとい  
うことはやや急過ぎはしないか、こ  
ういうような点を考慮いたしました。

それから、大きさの制限であります  
が、政府の原案は道交法によります大  
型貨物自動車、これを対象といたして  
おります。そういういたしますと、五トン  
六トンの普通の箱型のトラック、こ  
れは含まれるわけでありまして、これ  
を含みますと、実際には、中小企業それ  
から地方のトラックを使つておる人た  
ちが用いておりますのが大体五トン、  
六トンというのが相当多いようであり  
ます。そういうふうなことで、これら  
まで全部を規制いたしますと、これら  
も少し急に過ぎはしないか、したがつ  
て、五トン、六トンの普通のトラッ  
ク、これを除外したらどうだろうか、こ  
ういうふうにお考えをみたわけでありま  
す。実際の数字もいづれ政府の側から  
申し上げますのはダンブ・カー、砂利ト  
ラックとか、そういうものがかなり多  
いわけでございます。したがらいまし

○衆議院議員(小沢太郎君) 修正者  
としてお答えいたします。この年令を二  
十一才に引き上げたという理由であり  
ますが、これはいづれ数字は政府当局  
から申し上げると思ひますが、十八  
才、十九才、二十才という低年齢層の  
運転者の起こす事故が非常に多いので  
あります。二十才以上の人よりも非常  
に多いということが第一点でありま  
す。それからさらに、これは御承知と  
思ひますが、世界の各国におきまして  
も大体長距離輸送並びに重量貨物の輸  
送に当たる運転手は二十一才以上とき  
めておるのが大多数の例であります。  
ことにILOにおきましては、若年労  
働者のこういう重労働になりますこと  
を禁止する意味合いにおきまして、報  
告書にやはり二十一才以上ということ  
を明記しております。そのような事  
情もございまして、先ほど申しますよ  
うに、国内における二十一才未満の人  
の起こす事故が非常に多いという事情  
もありまして、私どもは政府の案の二  
十一才は適當であるという結論に達  
したわけでございまして。

○衆議院議員(小沢太郎君) 修正者  
としてお答えいたします。この年令を二  
十一才に引き上げたという理由であり  
ますが、これはいづれ数字は政府当局  
から申し上げると思ひますが、十八  
才、十九才、二十才という低年齢層の  
運転者の起こす事故が非常に多いので  
あります。二十才以上の人よりも非常  
に多いということが第一点でありま  
す。それからさらに、これは御承知と  
思ひますが、世界の各国におきまして  
も大体長距離輸送並びに重量貨物の輸  
送に当たる運転手は二十一才以上とき  
めておるのが大多数の例であります。  
ことにILOにおきましては、若年労  
働者のこういう重労働になりますこと  
を禁止する意味合いにおきまして、報  
告書にやはり二十一才以上ということ  
を明記しております。そのような事  
情もございまして、先ほど申しますよ  
うに、国内における二十一才未満の人  
の起こす事故が非常に多いという事情  
もありまして、私どもは政府の案の二  
十一才は適當であるという結論に達  
したわけでございまして。

○衆議院議員(小沢太郎君) 修正者  
としてお答えいたします。この年令を二  
十一才に引き上げたという理由であり  
ますが、これはいづれ数字は政府当局  
から申し上げると思ひますが、十八  
才、十九才、二十才という低年齢層の  
運転者の起こす事故が非常に多いので  
あります。二十才以上の人よりも非常  
に多いということが第一点でありま  
す。それからさらに、これは御承知と  
思ひますが、世界の各国におきまして  
も大体長距離輸送並びに重量貨物の輸  
送に当たる運転手は二十一才以上とき  
めておるのが大多数の例であります。  
ことにILOにおきましては、若年労  
働者のこういう重労働になりますこと  
を禁止する意味合いにおきまして、報  
告書にやはり二十一才以上ということ  
を明記しております。そのような事  
情もございまして、先ほど申しますよ  
うに、国内における二十一才未満の人  
の起こす事故が非常に多いという事情  
もありまして、私どもは政府の案の二  
十一才は適當であるという結論に達  
したわけでございまして。

○衆議院議員(小沢太郎君) 修正者  
としてお答えいたします。この年令を二  
十一才に引き上げたという理由であり  
ますが、これはいづれ数字は政府当局  
から申し上げると思ひますが、十八  
才、十九才、二十才という低年齢層の  
運転者の起こす事故が非常に多いので  
あります。二十才以上の人よりも非常  
に多いということが第一点でありま  
す。それからさらに、これは御承知と  
思ひますが、世界の各国におきまして  
も大体長距離輸送並びに重量貨物の輸  
送に当たる運転手は二十一才以上とき  
めておるのが大多数の例であります。  
ことにILOにおきましては、若年労  
働者のこういう重労働になりますこと  
を禁止する意味合いにおきまして、報  
告書にやはり二十一才以上ということ  
を明記しております。そのような事  
情もございまして、先ほど申しますよ  
うに、国内における二十一才未満の人  
の起こす事故が非常に多いという事情  
もありまして、私どもは政府の案の二  
十一才は適當であるという結論に達  
したわけでございまして。

て、このような特別の用途に供せられるものについては、これは五トン以下でも対象にする、普通のトラックは五トン、六トンは除外して、こう、こういふような考えでございませう。大体政府からお出しただいた資料などを見ましても、大型の、いわゆる五トン以上の大型貨物自動車の中で、今申し上げたものが、六〇%くらいに当たるのではないかと。これは実は政府の側で、詳しい五トン、六トンくらいの資料などの十分な確かなものを取ってございせんので、多分の推定というところが入るわけでございませう。大体そのような規定は矢嶋委員のおっしゃるようになさざるを最も適当だと思ひます。けれども、現在事故の起こりました実情からいたしまして、やむを得ざるの措置として、この最も事故の多いものを選んでということにございませう。

それからもう一つは、政府の原案は、免許を受ける資格、それから試験を受ける資格、それについての規制をいたしておりますが、このような免許制度そのものに触れて参りますと、免許制度そのものにいろいろ問題があるわけでございませう。また、手続上も非常に複雑になつて参りますので、修正案としては、その免許を受ける資格とか試験を受ける資格についての制限でなしに、大型の資格を持つてゐる者がこれを運転することに於いての制限を行なう、こういうことではないかと。以上、御説明を申し上げます。

○政府委員(柏原信雄君) たいま小沢先生から詳細お述べになりましたの

で、年令、経験年数等について特に御説明を申し上げる必要はないかと思ひますが、統計が示すところによりまして、年令におきましては、やはり十八才が一番事故が人数比にしまして率が多い。その次が十九、二十、こういうふうになりまして、二十一才までずつと事故が下がって参ります。二十一才以上になりますと、大体横ばい程度というところに相なりますので、二十一才未満についてはやはり事故が多いという結論をもちまして、年令の点はそういうふうな定められたわけでございませう。また、経験年数につきましても、たゞいま小澤先生お話しのように、二年未満の事故が非常に多いということにございませう。

それから、今回修正案におきまして、砂利トラック等の除外ができるということになりますと、事故の相当部分というものがそれで防げるのではないかと思ひます。と申しますのは、昭和三十六年中の自動車別の交通事故を見ますと、大型自動車、普通自動車、その他の自動車というふうに分けて、大型自動車におきましては千台当たり事故数二百二件、それから死者が七・八人となっております。普通自動車におきましては、事故件数が百三十五、死者が二・五、その他の自動車におきましては、件数が五十三・七、死者が一・一ということにございませう。したがって、自動車全体について見ますと、件数が九十・五、死者が二・一ということになっておるのでございませう。そのうち砂利トラックとダンプ・カーだけを取り上げてみますと、件数において三百九十七・六、死者において二十二・七と

昭和三十七年四月二十七日

いう状況でございませう。したがって、また、私どもの手元には、六・五トン未満とそれ以上とを区分けした事故件数というふうな詳細を取つておりませんので、その点はわかりませうけれども、何と申しまして、六・五トン以上になりますと、構造その他において非常な違いが出てくるわけでございませう。六トン以下でありませう。四・五トンなどと、大体、型、構造においては大差はないということにございませう。とりあえず現在の大型といふものを一括してございませう。これについて事故防止ということ強く考えまして、全部に適応するように、二十一才、経験年数二年ということにいたしたのでございませうが、審議の過程におきまして、いろいろ御意見がある修正案のごとく、六・五トン以上、六・五トン以上ということになれば、これはやはり運転の困難度というものから見て、特別に規制と申しますか負担を多くするということの必要度が強いわけでございませう。それからまた、用途別に、たゞいま申しましたような非常に事故の多い砂利トラック、ダンプ・カー等を除く方がありますれば、同時にまた、運転手の給養等に関する問題も、いわゆる経済の発展等に関連してございませう。そういうことも考慮いたしますれば、修正案の意図されるところもわれわれは了解できるわけでございませう。あえて原案に固執しないという態度をとつておる次第でございませう。

○矢嶋三義君 両者の意向よくわかりました。私が伺つた点は、車を基準に考えた場合は、対象は違つてくるわけで、それで一番心配になる点は、六・五トンと線を引くことによつて、交通事故を減らそうという主目的が達せられないようなことでは立法の趣旨に沿わないし、さりとて、産業経済に及ぼす影響というものも他面考慮せねばならぬ。その両者の最大公約数として、こういうものが出たのであると推察はするわけでございませう。実際に年令は的確なデータがあるわけですね。修正の眼目になつてゐる車の大きさを、それがどの程度のところが一番多いのか、五トン台が非常に多いのだとなれば、そこをある程度規制しなければ立法の目的が達成されないわけですね。それが懸念されるから一応伺つたのですが、責任者である警察庁長官がそういう御見解でこの修正案を見ておられるならば、これ以上は懸念し質疑する必要もないと思ひます。この法律が修正の形で成立した暁においては、責任官庁としては、修正の趣旨に沿つて、政府原案以上に立法の趣旨を遂行できるように御善処いただかなければならぬと思ひます。

○衆議院議員(坂上安太郎君) 矢嶋委員の御質問まことにございませう。私どもこの政府改正案に対してさらに修正案を出す場合に、一番大きく問題になつたのは、今御指摘の点だと思ひます。このことにつきまして、特に政府の原案によりまして、年令によつて自衛隊と一般とを区別しようという考え方が立つておつたわけでございませう。これは大げさに言ひますと、法のもとにおけるところの平等に欠けるところがあると思ひます。そこでわれわれといたしましては、年令あるいは経験年数等によつて自衛官と一般との間の差別をつけない方向へ持つていくことがきつめて肝要である。こういう考え方に立つたわけでございませう。その意味におきまして、用途別、車種別等によつて制限を加えていくという方向をとつて、年令によるところの制限につきましては、自衛官も一般も同様とする、こういう建前に持つてきたわけでございませう。これがこの修正の一番大きな眼目であつたとわれわれ考えておられます。そういうような意味合いにおきまして、用途別、車種別ということになりますれば、これは一般と自衛官との間の大きな差別というふうなもの比較的出でこないのじゃないか、そういうことによつて、業者も納得できるのじゃないか、こういう立場をとつたわけでございませう。

○矢嶋三義君 年令のほうはわかつておりますが、用途別、車種別の点から見れば、差はついていないわけですね。自衛官でなければ運転できない車が——自衛官なら運転できる車があるわけでしょう。そのところはどうか、うふうにお考えになっておられるのか、そこを御説明願いたいと思いま

○矢嶋三義君 この点について政府委員に伺いたいのですが、そのこと以上に、自衛官の運転する車によって過去において事故がどのよう起こったかどうか、今後起こる可能性があるかどうかということですね。より以上に、僕は関心を持っていておられるが、事故があまり起こらないというならば、その角度から考慮していいと思うのですがね。そこで、それを参考に聞きたいと思うのですが、自衛官が運転事故等を起こしたのを分析した場合に、部隊として行動している場合と、そうでなくて、個別的な運転に従事している場合と分けて、あるいは自衛隊以外の一般民間における事故発生状況と比べて、彼と比較した場合どういう状況なのか、参考に承っておきたいと思いま

○政府委員(宮永誠実君) 自衛官によります交通事故、今こまかい数字がなくて、非常に恐縮と存じますが……。一般の交通事故と比較して、件数と運転免許者の概数との比率、ないしは死傷者と運転免許者を持っていきます概数を見ますと、十八才におきまして、大体事故の場合が六十分の一、死傷の場合が六十分の一。それから十九才の場合が、件数の場合が三十分の一、死傷の場合が十二分の一。それから二十才の場合が、件数の場合が自衛官の二十分の一、それから死傷者が十八分の一ぐらいになっておりまして、実数は非常に少ないわけですが、自衛官のほうはなせ少ないか、いろいろ検討いたしますと、運転免許に適する適性検査というのを非常に厳重にやっておることが第一でございまして、第二がいわゆる二重免許と

故といものは、きわめて少ないのでございまして。むしろ、その若い人のほうがもっと年寄りの自衛官の起こす事故よりも少ないというのが現実の姿でございまして。これはいろいろ理由があるかと思うのですが、訓練中がございまして、一定の規律のもとに、主として部隊行動を行なうというふうな事情もありまして、非常に少ない。こういうことから、この修正案全体の貫しておられます、事故の多いものごとからえてそれを制限しようという、自衛隊の車を運転する場合において、過去において非常に少ない。事故が少なくないという事実からいたしまして、これを除外するのが適当であろう、こういう見方もいたしておるわけ

○矢嶋三義君 これでは修正者に対する質疑を終わります。承りますと、第一院で、非常に慎重に審議され、いろいろな角度から配慮されたことはわかりました。敬意を表します。ただ政府原案を提出された警察庁当局に、この修正部分に関連して要望し、伺っておきますが、この種の法律案というものは、国の労働人口、その構成とも関連があるし、また個人の生活権の問題とも結びついておるし、さらに産業経済に及ぼす影響等、その他皆さん方が所管する交通行政とも結びついてくるわけですが、それだけに及ぼす影響は大きく複雑な点がある、なかなか至難な点があると思いがすが、しかし、最近のわが国の十七、八才から二十一、二十才というこの年齢層の諸君の交通事故の発生状況なり、さらにそれ以外に、この法案と直接関係はないが、一般犯罪の動向等から見ても、まことに軽視すべからざるものがあると思っております。だから、政府原案がこういうように修正されましたも、この法律の立法趣旨を生かし遂行するために、よほど積極的な適切な

○衆議院議員(坂上安太郎君) 御承知のように、われわれの規制しようという考え方が、大型を全部規制しようという考え方でないことは御承知のとおりであります。そうなりますと、その大型の中で規制の対象になっていくということになりまして、当然これは車種別、用途別で考えなければならぬ、こういうことなんでしょう。それで先ほど申し上げましたのは、ちよつと誤解があったと思えますけれども、年令によつて、年令の面から見た差別ということとは許されたいということとは、政府原案よりはそのほうがいいという考え方に立ったわけなんです。ところが、しかし今言われるような点につきまして、自衛隊の車が全部用途別という観点から特別な扱いを受けるということとは、これは事実であると思えます。しかし、この程度のこととは、これはこつぱつたものを実施する場合に、むしろこれは認めてもらわなきゃいけない。それよりも大事なことは、年令による点の差別ということのほうに私はいけなさいやないかと、したがって、そちらのほうをとつたわけです。今御指摘のような点については、多少のやはり差別があるという

○衆議院議員(小沢太郎君) いずれ政府の側から御答弁申し上げると思えますが、修正者としてお答えをいたしたいと思えます。先ほど坂上さんからお答えしましたように、年令によつて国民の間に差別をつけるということとは、いろいろこれは問題でありますので、車種別、用途別ということになれば——先ほど私が申し上げましたように、非常に事故の多い用途別、車種別、これをねらつて規制しよう、これは元来規制しないほうが、何もしないで事故の少ないのが一番願わしいのであります。やむを得ざるの処置としてやるわけがございまして、そういう観点から実質的に見ると、自衛官が自衛隊の車を運転しておる場合は、過去の統計から見ますと、十八、十九、この制限を今回受け得る立場の年令の人たちが起こしました事

○政府委員(宮永誠実君) 自衛官によります交通事故、今こまかい数字がなくて、非常に恐縮と存じますが……。一般の交通事故と比較して、件数と運転免許者の概数との比率、ないしは死傷者と運転免許者を持っていきます概数を見ますと、十八才におきまして、大体事故の場合が六十分の一、死傷の場合が六十分の一。それから十九才の場合が、件数の場合が三十分の一、死傷の場合が十二分の一。それから二十才の場合が、件数の場合が自衛官の二十分の一、それから死傷者が十八分の一ぐらいになっておりまして、実数は非常に少ないわけですが、自衛官のほうはなせ少ないか、いろいろ検討いたしますと、運転免許に適する適性検査というのを非常に厳重にやっておることが第一でございまして、第二がいわゆる二重免許と

○矢嶋三義君 これでは修正者に対する質疑を終わります。承りますと、第一院で、非常に慎重に審議され、いろいろな角度から配慮されたことはわかりました。敬意を表します。ただ政府原案を提出された警察庁当局に、この修正部分に関連して要望し、伺っておきますが、この種の法律案というものは、国の労働人口、その構成とも関連があるし、また個人の生活権の問題とも結びついておるし、さらに産業経済に及ぼす影響等、その他皆さん方が所管する交通行政とも結びついてくるわけですが、それだけに及ぼす影響は大きく複雑な点がある、なかなか至難な点があると思いがすが、しかし、最近のわが国の十七、八才から二十一、二十才というこの年齢層の諸君の交通事故の発生状況なり、さらにそれ以外に、この法案と直接関係はないが、一般犯罪の動向等から見ても、まことに軽視すべからざるものがあると思っております。だから、政府原案がこういうように修正されましたも、この法律の立法趣旨を生かし遂行するために、よほど積極的な適切な

○矢嶋三義君 それじゃ、大臣なり政

○衆議院議員(坂上安太郎君) 御承知のように、われわれの規制しようという考え方が、大型を全部規制しようという考え方でないことは御承知のとおりであります。そうなりますと、その大型の中で規制の対象になっていくということになりまして、当然これは車種別、用途別で考えなければならぬ、こういうことなんでしょう。それで先ほど申し上げましたのは、ちよつと誤解があったと思えますけれども、年令によつて、年令の面から見た差別ということとは許されたいということとは、政府原案よりはそのほうがいいという考え方に立ったわけなんです。ところが、しかし今言われるような点につきまして、自衛隊の車が全部用途別という観点から特別な扱いを受けるということとは、これは事実であると思えます。しかし、この程度のこととは、これはこつぱつたものを実施する場合に、むしろこれは認めてもらわなきゃいけない。それよりも大事なことは、年令による点の差別ということのほうに私はいけなさいやないかと、したがって、そちらのほうをとつたわけです。今御指摘のような点については、多少のやはり差別があるという

○衆議院議員(小沢太郎君) いずれ政府の側から御答弁申し上げると思えますが、修正者としてお答えをいたしたいと思えます。先ほど坂上さんからお答えしましたように、年令によつて国民の間に差別をつけるということとは、いろいろこれは問題でありますので、車種別、用途別ということになれば——先ほど私が申し上げましたように、非常に事故の多い用途別、車種別、これをねらつて規制しよう、これは元来規制しないほうが、何もしないで事故の少ないのが一番願わしいのであります。やむを得ざるの処置としてやるわけがございまして、そういう観点から実質的に見ると、自衛官が自衛隊の車を運転しておる場合は、過去の統計から見ますと、十八、十九、この制限を今回受け得る立場の年令の人たちが起こしました事

○政府委員(宮永誠実君) 自衛官によります交通事故、今こまかい数字がなくて、非常に恐縮と存じますが……。一般の交通事故と比較して、件数と運転免許者の概数との比率、ないしは死傷者と運転免許者を持っていきます概数を見ますと、十八才におきまして、大体事故の場合が六十分の一、死傷の場合が六十分の一。それから十九才の場合が、件数の場合が三十分の一、死傷の場合が十二分の一。それから二十才の場合が、件数の場合が自衛官の二十分の一、それから死傷者が十八分の一ぐらいになっておりまして、実数は非常に少ないわけですが、自衛官のほうはなせ少ないか、いろいろ検討いたしますと、運転免許に適する適性検査というのを非常に厳重にやっておることが第一でございまして、第二がいわゆる二重免許と

○矢嶋三義君 これでは修正者に対する質疑を終わります。承りますと、第一院で、非常に慎重に審議され、いろいろな角度から配慮されたことはわかりました。敬意を表します。ただ政府原案を提出された警察庁当局に、この修正部分に関連して要望し、伺っておきますが、この種の法律案というものは、国の労働人口、その構成とも関連があるし、また個人の生活権の問題とも結びついておるし、さらに産業経済に及ぼす影響等、その他皆さん方が所管する交通行政とも結びついてくるわけですが、それだけに及ぼす影響は大きく複雑な点がある、なかなか至難な点があると思いがすが、しかし、最近のわが国の十七、八才から二十一、二十才というこの年齢層の諸君の交通事故の発生状況なり、さらにそれ以外に、この法案と直接関係はないが、一般犯罪の動向等から見ても、まことに軽視すべからざるものがあると思っております。だから、政府原案がこういうように修正されましたも、この法律の立法趣旨を生かし遂行するために、よほど積極的な適切な

○矢嶋三義君 それじゃ、大臣なり政



どういふ措置をされたか、また、今後されようとするのか、この点お答えいただけますか、と思います。

○国務大臣(安井謙君) 交通取り締まり警官の陣容整備につきましては、前回もいろいろ御注意がありまして、仰せのとおりだと思つて種々検討を進めて、また必要な措置をとつておるわけでありまして、基本的には、御承知のとおり、一万人増員計画のうちの四千人をこれへ振り当てるといふ計画は、

もう実施の段階へ入つておるわけでありまして、なお、現在、時間規制等の関係で、特に夜間等に特別な配慮を払わなきゃならない、こういうお話も十分ごもつともだと存じまして、これには、できるだけ現在、配置転換等によつてその所要の人員を補充をいたしております。しかし、全体から申しまして交通関係の職員が手不足であるといふことは、前々からお話のとおりでありまして、これにつきましては、近く基本的な全体の所要警官の増員計画といふようなものを立てまして恒久的にも対処していく、こういうふうにい

たそうと思つております。

○矢嶋三義君 時間を急いでおるようですから、もう数点伺つて終わります。が、内閣に臨時交通関係閣僚懇談会等が設けられていろいろと御研究、対処されておられるわけですが、その後、この交通問題解決のために特別予算の支出をきめたようなことがあるのか、ちよつと気にかかるといふことは、この車種別規制一つとっても、運賃の値上げとかあるいは物価の値上げ等の要因になる可能性は相当あると思つております。郊外から都内に入る地点においてターミナルを一つ作るについても、それが

必ずやそういう方面に影響してくると思つておる。そういう運賃の値上げとか物価の引き上げが行なわれそうになるのをチェックするためには、何らかの一つのやはり対策があつてしかるべきじゃないかと思つておる。そういう点を研究をされ、すでに予算の支出等について方向づけがされておられるのかどうか、これは要望も含めて経過を承つておきたいと思つておる。

○国務大臣(安井謙君) お話のとおり、たとえば車種別の規制でありますとか、あるいは登録自動車についての車庫の充実、あるいは車の常置場の設置といったような問題につきましても、物価の面、あるいはそういう施設の費用の面といふようなものに若干の影響があることもお話しのとおりだと思つておる。これにつきましては、今度、閣僚懇談会へ特に大蔵大臣、通産大臣も入つてもらひまして、それぞれ具体的に検討いたしまして、必要な予算も計上すべく目下準備中であり

ます。また、たとえば東京都といったような、予算の関係上、道路計画といったようなものが交通の面から不足しておると思われるところは、別個に警察、警視庁関係から指摘をいたしまして、これに対する財源措置を今後具体的に、今計数も出ておりますので、検討いたすといふ段階を進めておるわけでありまして。

○矢嶋三義君 次に伺つておきたい点は、二月ごろの本委員会でしたかね、交通問題の解決策として、チケット制は四月から実施しますとここで方向を示されておられたようですが、あの点に関する自治大臣のお考えなり今後の方向といふのはいかようになつておるのか、承つておきたいと思つておる。

○国務大臣(安井謙君) チケット制につきましては、私もこれは非常にこの交通事故の整理をするのにいい案だと思つてやつておりましたが、若干この法理的な解釈の疑義も出てきました、それにかかわるような、切符制とい

ますか、英語を日本語に直しただけではありませんが、もうちよつと——手続だけででき得るといふ別個の案を法務省が実は提案して参りました。それならば、同じ効果を期待するならば、今そのほうをとりあえず採用してはどうかという事で、目下それを採用するといふ建前で、この具体的準備を今進めておるわけでありまして。この分には、法律の改正を要しないといふようになつております。今の私どものほうは、どうしても法律改正を要します。これは通常国会へ出したいといふことでやつておりましたが、刑を課する場合のこの標準その他につきましても、ちよつと法務省側との意見の不一致もあるものでありますが、しかし、これは引き続いてもう少し、この国会には間に合いませんが、引き続き検討して、できるだけ早く実現の措置をとるようになつておると思つておる。

○矢嶋三義君 それはまあ、そういう方向でひとつ御研究いただくとよろしいと思つておる。

警察庁長官に伺います。近ごろ社会面を見ると、そういう記事が多いわけですね。僕はちよつと読んでおつて非常に不思議に思つておる。幹線道路に沿つておるうちで、トラックに四へん飛び込まれた、五へん飛び込まれたといふような記事がよく出ますね。そして、飛び込まれただけじゃ

なくて、その家族の人が死傷するといふ報道がよくあります。非常に不思議に思つておる。是非に多発地点については、僕ら旅行しても、ときどき標識がありますけれど、何か四へんも五へんも同じうちに飛び込まないような程度の指導とか対策といふのがありそうなんじゃないかと思つておる。僕が家族であり親戚の者であつたら憤慨すると思つただけ

れどもね、その適切な標識を、ちよつとくらいい金が掛かるとも知れたもんです。よ、こしらえるとか、あるいは、よくこの前もあなたが答弁されておりましたが、そういう事故が起こりそう

な所は標識はよく見えるように、付近にある広告等は撤去するといふことを答弁されておりましたが、これも金がかからないで簡単にできることですが、いかように認識をされ、今後さうようとしておるか承り、あと一問で終わります。

○政府委員(柏村信雄君) 確かにお話しのような何らかはつきりとするような予防措置、標識等を考える必要があると思つておる。そういう点では、特に第一線にも指導をいたしては、特

にごさいます。ただ、そういうものと合せておつて、やはりそういう事故を起す原因といふものを考えてみますと、酔っぱらい運転であるとか、あるいは居眠り運転といふものが多いわけ

でございます。これは、やはり本人の性格といふ問題もありませんが、同時に、雇業者等の労務管理の問題もあるといふふうにも考えますので、そういう方面も多角的に検討をして参らなければならぬと思つておる。

○矢嶋三義君 最後に、自治大臣並びに

に国家公安委員長としての安井大臣にお伺いしますが、この法律案は当面のいわゆる交通戦争への対処策として考

えられた法律案だと思つておる。公布施行後、できるだけ立法の趣旨が生かされるように、御善処を特に要望いたします。

同時に、御要望申し上げておきたい点は、先般厚生省から出された国民の死亡者の統計表ですね、こういうものを見るという、ともかく事故死とい

うものが非常に多い。その中で、水による水死と交通事故死が最も多いわけですね。しかも、それが若い年齢層のところ集中的に多いといふことは、これは政權担当者としては一番僕は配慮して、こういう統計数字が変わつてくるように努力をいたしていただかな

くちやいかぬと思つておる。その一つの具体策として、この法律案は出てきているものと認識をするわけですが、でも、大臣の御認識、それから今後の努力の方向といふものを承つておきたい。

○国務大臣(安井謙君) おっしゃるとおりでありまして、青少年を中心にして、これは一般犯罪もさうであります。ことにそういう過失が非常に多い。まことに憂うべき現象なのであります。今後、全力を尽くしてその防止に努めたいと思つておる。また必要な取り締まりあるいは必要な法案の整備、そういうものも今後努めてやつていき、減少を期したいと思つておる。○委員長(小林武治君) これにて質疑は尽き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(小林武治君) 御異議ないものと認めます。

これより討論に入ります。御意見のある方は、賛否を明らかにしてお述べを願います。――別に御意見もなければ、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(小林武治君) 御異議ないものと認めます。

これより採決に入ります。道路交通法の一部を改正する法律案を問題に供します。本案を衆議院送付案とおり可決することに賛成の方の挙手を願います。

〔賛成者挙手〕  
○委員長(小林武治君) 全会一致でございます。

よって、本案は全会一致をもって衆議院送付案とおり可決すべきものと決定いたしました。

なお、諸般の手續等につきまして、は、先例により、これを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(小林武治君) 御異議ないものと認め、さよう決定いたしました。

○委員長(小林武治君) 次に、市の合併の特例に関する法律案を議題といたします。

本案の質疑は昨日終了いたしましたので、これより討論に入ります。御意見のある方は、賛否を明らかにしてお述べを願います。

○秋山長造君 私は社会党を代表して、本法律案に賛成するものであります。

す。本法律案は、さしあたっては北九州五市合併に適用されるものであります。私どもはこの際、同合併問題が幾多の紆余曲折を経ながら今日の段階に到達した経緯を顧み、関係各方面の方々の御苦労に敬意を表するとともに、今後関係者が本法律案の趣旨並びに本委員会における審議の内容に十分留意されて、関係地域住民の声に謙虚に耳を傾けつつ、地域経済の発展と住民福祉の向上のため、円満かつ民主的に合併計画を進められるよう一そう努力されることを願ってやまないものであります。

なお、本法律案は、今後の地方自治の動向に種々重大な影響を及ぼすことが予想されますので、この際、次のような各派共同の附帯決議を行ない、政府当局の善処を求めたいと思ひます。便宜、私から朗読して御提案申し上げます。

市の合併の特例に関する法律案に對する附帯決議(案)  
本法の実施に当り、政府は左の諸点について検討し、適切有効な措置を講ずべきである。

- 一、新都市の建設にあたっては、住民福祉の増進に特に留意せしめるよう強力な行政指導を行なうこと。
- 一、職員の身分の保障、給与の改善等に十分配慮すること。
- 一、新都市と他の市町村との間の格差の是正、特に貧弱団体の行政水準の向上に努力すること。
- 一、産炭地域の市町村合併はその特殊事情によるところ大であるから財政上その他特別の措置を講ずること。

○委員長(小林武治君) 他に御意見もなければ、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(小林武治君) 御異議ないものと認め、さよう決定いたしました。

一、市の合併は地方自治の根本にふれる重大問題であるからその取扱については適正厳密な基本方針を確立すること。

一、いわゆる広域自治行政については、これを市の合併に限定することなく、事務の共同処理あるいは都市連合等の方策についても慎重に検討すること。

一、町村合併促進法により行なわれた町村合併の実績をつぶさに再検討し、新市町村の建設育成に一層効果的な行財政上の措置を講ずること。

以上であります。  
○委員長(小林武治君) 他に御意見もなければ、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(小林武治君) 御異議ないものと認め、さよう決定いたしました。

よって本案は全会一致をもって衆議院送付案とおり可決すべきものと決定いたしました。

なお、諸般の手續等につきましては、先例により、これを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(小林武治君) 御異議ないものと認め、さよう決定いたしました。

次に、ただいま秋山君の討論中に述べられました各派共同提出にかかる附帯決議案を議題といたします。本附帯決議案を当委員会の決議とすることに御異議ございませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕  
○委員長(小林武治君) 御異議ないものと認め、さよう決定いたしました。

ただいま決定いたしました決議に對し、所管の大臣から發言を求められましたので、これを許します。

○國務大臣(安井謙君) 本案の採決に際しまして、附帯決議が加えられたわけでございます。いずれもごもっともな御決議と存じまして、御趣旨に沿って政府は善処したいと存じております。

○委員長(小林武治君) 今回の開会は四月三十日とし、本日は、これにて散会いたします。

午前十一時三十九分散会

四月二十六日本委員会に左の案件を付託された。

道路交通法の一部を改正する法律案(予備審査のための付託は四月二日)

〔異議なしと呼ぶ者あり〕  
○委員長(小林武治君) 御異議ないものと認め、さよう決定いたしました。

昭和三十七年五月七日印刷

昭和三十七年五月八日発行

参議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局