

第四十三回国会 衆議院 地方行政委員会 議案第十六号

昭和三十八年三月十五日(金曜日)

午前十時四十九分開議

出席委員

委員長 永田 亮一君

理事小澤 太郎君 理事大上 司君

理事細織 彌三君 理事高田 富興君

理事丹羽喬四郎君 理事太田 一夫君

理事阪上安太郎君

伊藤 誠君

久保田門次君

前田 義雄君

川村 義義君

出席國務大臣

自治 大臣 篠田 弘作君

出席政府委員

警察庁長官 柏村 信雄君

警視總監 富永 誠美君

(交通局長)

委員外の出席者

自治事務官 吉瀬 宏君

(財政局公営企業課長)

専 門 員 曾根 隆君

三月十四日

地方公営企業法の一部を改正する法律案(内閣提出第一四五号)

は本委員会に付託された。

本日の會議に付した案件

地方公営企業法の一部を改正する法律案(内閣提出第一四五号)

道路交通法の一部を改正する法律案(内閣提出第一一八号(参議院送付))

○永田委員長 これより會議を開きます。昨十四日付託になりました地方公営企業法の一部を改正する法律案を議題とし、審査を進めます。

地方公営企業法の一部を改正する法律案

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

第二条第三項中「前二項」を「前三項」に改め、同項を同条第四項とし、同条第二項の次に次の一項を加える。

3 前二項に定める場合を除くほか、財務規定等の一部(財務規定等のうち第十七条の二以外の規定をいう。以下同じ)は、地方公共団体の経営する企業のうち政令で定める事業で、常時雇用される職員の数が百人以上のものに適用する。

第八条第一項第四号中「及び証書類」を削る。

第十三条の次に次の一条を加える。(事務の委任)

第十三条の二 管理者は、その権限に属する事務の一部を、当該地方公共団体の経営する他の地方公営企業の管理者に委任することができる。この場合においては、あらかじめ、当該地方公共団体の長の同意を得なければならない。

第十八条とし、同条の次に次の一条を加える。

(長期貸付け)

第十八条の二 地方公共団体は、予算の定めるところにより、一般会計又は他の特別会計から地方公営企業の特別会計に長期の貸付けをすることが出来る。

2 地方公営企業の特別会計は、前項の規定により長期の貸付けを受けた場合においては、当該貸付けに係る金額に相当する金額を、翌事業年度以降において、予算の定めるところにより、一般会計又は当該他の特別会計に償還しなければならない。

第十七条中「特別会計を設けて行い、その経費は、当該事業の経営に伴う収入をもつて充てなければならない」とを「特別会計を設けて行なうものとする」に改め、同条の次に次の一条を加える。

(独立採算)

第十七条の二 地方公営企業の特別会計においては、その経費は、当該地方公営企業の経営に伴う収入をもつて充てなければならない。

2 地方公共団体は、災害の復旧その他特別の理由により必要がある場合においては、予算の定めるところにより、一般会計又は他の特別会計から地方公営企業の特別会計に補助をすることが出来る。

計に補助をすることが出来る。

第二十八条第一項に次のただし書を加える。

ただし、現金取扱員は、置かないことができる。

第三十条中第二項を削り、第三項を第五項とし、第一項の次に次の三項を加える。

2 地方公共団体の長は、決算及び前項の書類を監査委員の審査に付さなければならない。

3 地方公共団体の長は、前項の規定により監査委員の審査に付した決算を、監査委員の意見を付けて、遅くとも当該事業年度終了後三月を経過した後において最初に招集される定例会である議会の認定に付さなければならない。

4 地方公共団体の長は、前項の規定により決算を議会の認定に付するにあつては、第二項の規定により監査委員の審査に付した当該年度の事業報告書及び政令で定めるその他の書類をあわせて提出しなければならない。

第三十四条の二見出し中「場合」を「場合等」に改め、同条本文中「又は第三項」を「から第四項まで」に、「財務規定等」を「財務規定等又は財務規定等の一部」に改める。

第三十九条の三第三項中「又は第三項」を「から第四項まで」に「財務規定等」を「財務規定等又は財務規定等の一部」に改める。

附則

(施行期日)

1 この法律の規定中第十三条の次に一条を加える改正規定及び第二十八條の改正規定並びに附則第二項の規定は公布の日から、その他の規定は昭和三十九年四月一日から施行する。ただし、この法律による改正後の第三十条から第三十八條の二まで及び第三十条第二項から第五項までの規定は、昭和三十九年度の事業年度の予算及び決算から適用する。

(政令への委任)

2 この法律の施行に關し必要な経過措置は、政令で定める。

(地方財政法の一部改正)

3 地方財政法(昭和二十三年法律第九号)の一部を次のように改正する。

第六條第一項中「政令で定める公営企業」を「公営企業(地方公営企業法(昭和二十七年法律第二百九十二号)第二条第一項及び第二項に規定する事業並びに同条第三項の規定に基づき政令で定める事業を除く)で政令で定めるもの」に改め、同条第二項中「地方公共団体が行う事業」の下に「地方公営企業法第二条第一項及び第二項に規定する事業並びに同条第三項の規定により同法の規定の一部が適用される企業を除く。」を加える。

4 地方公営企業労働関係法（昭和二十七年法律第二百八十九号）の一部を次のように改正する。

第三條第一項第八号中「第三項」を「第四項」に改める。

（地方財政再建促進特別措置法の一部改正）

5 地方財政再建促進特別措置法（昭和三十年法律第九十五号）の一部を次のように改正する。

第二條第二項第一号中「及び第三項」を「から第四項まで」に改める。

理由

独立採算に関する規定以外の地方公営企業の財務規定を適用しなければならぬ事業を定めるとともに、地方公営企業の特別会計と一般会計との関係を明らかにする等の必要がある。これが、この法律案を提出する理由である。

○永田委員長 ます、趣旨の説明を聴取いたします。篠田國務大臣。

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

地方公共団体が経営する企業は、最近著しく増加し、現在その総数は、五千余に達している状況であります。このうち、地方公営企業法の規定の全部または財務に関する規定が適用されている事業は、昭和三十六年度末で六百四十二となっております。しかしながら、地方住民の福祉を増進するため

に、今後ますます各種の地方公営企業の健全な発展を期する必要があるのがあります。これがためには、企業の経営成績及び財政状態を明確にし、もって企業の能率的な運営を確保することが肝要でありまして、地方公営企業に原則として企業会計方式による財務運営を行なわせることが適当であると考へられます。この趣旨から、地方公営企業法の財務に関する規定の適用範囲をさらに拡大するものとするほか、地方公営企業運営の実情にかんがみ、若干の関係規定を整備する必要があると認められますので、この法律案を提出した次第であります。

次に、この法律案の内容につきまして、その概要を御説明申し上げます。第一は、いわゆる準公営企業についても常時雇用する職員の数が百人以上のものに、地方公営企業法の規定のうち独立採算にかかわる規定を除く財務に関する規定を適用しようとするものであります。事業の範囲は、政令で定めることとし、病院、市場等主としてその経費を当該事業の経営に伴う収入をもつて充てるものを予定いたしております。従来、これらの事業については、当該事業を経営する地方公共団体の条例で定めるところにより、任意に地方公営企業法の規定の全部または財務に関する規定を適用することができるとされてきたのでありますが、これら事実のうち事業量が大きく、かつ事務処理能力も十分であると認められる規模のものに地方公営企業法の財務に関する規定を適用して、複式簿記による会計処理を行なわせることとし、もって企業の経営成績及び財政状態を明確にさせようとするものであります。

第二は、同一地方公共団体内における地方公営企業の管理者間に事務委任の道を開こうとするものであります。現行規定では、管理者はその権限に属する事務をすべて自己またはその補助職員で処理しなければならぬとされておりまして、二以上の管理者が設置されているときは、事務の種類と性質によつては、一方の管理者にあわせて処理させることが適当であると認められる事務のある場合がありまして、管理者は相互にその事務を委任することができるとすることに合理的、能率的な事務処理をはからうとするものであります。

第三は、繰入金に関する規定を整備して地方公営企業の特別会計と一般会計または他の特別会計との関係を明確にしようとするものであります。現行制度では、地方公営企業の特別会計に対する出資金を除いて同一地方公共団体内の各会計間の資金の授受は、予算上すべて一時的な繰り入れ、繰り出しという考え方で行なわれており、この結果、地方公営企業の特別会計に繰り入れが行なわれる場合、当該繰入金がいかなる目的を持つものであるかは明らかでありませんので、これらをその目的別に区分し、会計間の経理の明確化をはかるようとするものであります。以上のほか、決算に関する規定を整備する等、若年の規定について必要な整備を行なうとするものであります。

なお、この法律の施行期日については、従来の官公庁会計方式による財務制度を企業会計方式による財務制度に移行させる事項等の改正部分は、準備期間を必要としますので、昭和三十三年四月一日とした次第であります。以上が地方公営企業法の一部を改正する法律案の提案理由及び内容の概要であります。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。

○永田委員長 以上で趣旨の説明は終わりました。

○永田委員長 以上で趣旨の説明は終わりました。なお、本案についての質疑は後日に譲ることいたします。

○永田委員長 次に、道路交通法の一部を改正する法律案を議題とし、審査を進めます。

質疑に入ります。質疑の通告がありませんので、これを許します。太田一夫君。

○太田委員 道路交通法の一部を改正する法律案につきましてお尋ねをいたしたいと思ひます。

最初、長官にお尋ねをいたします。参議院におきましても問題になつたようでありまして、運転者の養成をする今の組織、これは教習所に重点が置かれておるのでありますけれども、とかくの批評もありますれば、また、そこで免許証をとつた方も、さて実際の運転となりまして、かなり事故を多発いたしております。こういうところから、日本の自動車の運転手というものは一体いかなる方針で養成すべきものであるか。すなわち、道は狭い、人は多い、自動車も限りなく輻湊してあるという中で運転をするためには、何か基本的な一番大事な条件というものが運転手に備わらなはいけないような気がするのであります。それは一体何であるか。法規をよく知つてゐることであるか、運転が上手であるということであるか、それともやまと魂を持つてゐることであるか、こういうふうな点について、あなたは何か一番大切な点になつておられますか。

○粕村政府委員 運転手の養成についての御質問でございますが、何と申し上げてもああいう機械を運転するということから、またいろいろの制度下においてこれを守りつゝ運転するということから、法規に精通し、技術の修練を積んでおるといふことはもちろん必要なことであるわけでございますが、同時にまた、こうした交通事情のもとにおいて、また比較的一般に公徳心と申しますか、そういうものも必ずしも厚くない現在の実情からいたしますと、運転手には特に交通道徳と申しますか、公徳心と申しますか、人に迷惑をかけないというような気心というものが大事であり、またさらに精神的な、いわゆる試験や何かで技術がわかるといふような外形的なものでなしに、心理的、衛生上の問題からいふこと、やはり完全な人であるといふことが望ましいように思ふのであります。ただいまのお話しの教習所について多く練習をされておるわけでありまして、これにつきまして、そういう意味から、単に技術を練習するといふだけではないに、また法規を教え込むといふだけではないに、その教習の期間においてもできるだけ交通道徳の涵養といふような点に今後特に留意をして参らなければならぬと思ひますし、また試験にあつては、目下科学警察研究所等でも研究をさせておるのでございますが、いわゆる心理的なテストという

か。法規をよく知つてゐることであるか、運転が上手であるということであるか、それともやまと魂を持つてゐることであるか、こういうふうな点について、あなたは何か一番大切な点になつておられますか。

○永田委員長 以上で趣旨の説明は終わりました。なお、本案についての質疑は後日に譲ることいたします。

ことも加味して行なっていくかなければならぬのではないかと。最初に思っておるわけではございません。最初に申し上げましたように、法令を熟知し、技術を練磨する以外に、道徳心、また心理的な健全性が要請されるものと考えておる次第でございます。

○木田委員 先ほど技術のほかというふうにおっしゃったから、あなたの方としては、免許を与える条件の中では技術は中心でしようね。そうすると、一番チエックするのは技術であるのか、公德心であるのか、いわゆる心理的なテストが技術と並行するものであるのか、何が一番重点をお置きになるのであるか。これは何と一つだけおっしゃるわけにいかなければ、それでもいいのです。心理的テストと技術とおっしゃれば、それでもいいのです。その点はどうなんですか。やっぱり技術が中心である、その次に副次的に心理がついてくるのだ、こういうのですね。

○柏村政府委員 先ほど申し上げましたように、機械を動かすということ、またいろいろな制度下におけるもの、ございいますから、法規をよく知り技術に習熟するということはもちろん必要であるが、それが第一だという意味で申し上げたのではなくて、やはりこういうものを兼ね備えていなければならぬ。しかも、だんだん自動車の構造等も進歩して参りますと、むしろ技術的な要請はだんだん軽くなって、それ以上に技術と申ししても、技術と心理と、これに関連する面が非常にあるわけでありまして、長い期間やるといふことになればありますけれども、

単に試験とかあるいは短時間の運転というときに、その精神的な要素、心理的な要素というものが技術面からはあまり発見し得ないような場合におきましても、やはり長く運転に従事して非常な危険を冒す可能性といえますか、危険性は心理的な欠陥等によるもの、かなり多いわけではございませんか、そういう意味で心理的な健全性も必要である。しかし、さらにその根本に、とにかく精神がちゃんとしていなければいかぬ、公德心が養成されていなければいかぬ、こういうものはすべて並行して考えられるべきものではないか。どれが第一で、ほかは付随的だというものではないか、ということにどう考えておるわけではございませんか。

○木田委員 そこで、この統計を見ますと、三十七年度の自動車台数は五百九十九万八千台余であります。これは二十三年度を一〇〇として二二三〇という指数でありますから、ずいぶんふえたものですが、さらにマイカー時代と云ふものと、三十八年度以降も急角度にふえるものと思わなければなりません。そこで、交通事故の年別推移を拝見いたしますと、たとえは昭和二十三年に比べて死者は三倍には達しておらない。ですから、自動車で負傷する割合に死者は少ない、こういうことが言えるんじゃないかと思うのです。従って、これは自動車が増えてきたけれども、事故はそれに伴ってふえていかなる。こういう点は、大づかみに見て自動車運転手の世評と申しますか、信用を相当高く認めてやってもいいんじゃないかと思うのですか。これは、雷永さんどうですか。あなたの方で実際にやっていたら、運転手はやっぱり信すべからざるものであると考えていらつしやるか。

○富永政府委員 客観的に見ますと、運転者の水準といえますか、これは、私は年を追って向上しつつあるというふうに見受けます。その事例として、まして考えられますことは、たとえば、例のノークラクションの運動の問題がございました。最初にあれを実施しましたのは、たしか昭和二十九年に、東京で、時の警視總監がアメリカから帰られて、あまりにひどいというので、銀座、新橋付近一帯の警備を自粛の運動をしたが、一時は成果が上がりましたが、必しも長続きはしなかった。それが四年たった昭和三十三年に大阪でスタートしましたノークラクション運動が非常に成果を上げました。全国的な一つの運動になったという事は、やはり四年間の時間的な差がそこにあるというふうに見受けられるわけでございます。そのほか、そういった事例はかなりいろいろあるところで見られますので、私は、客観的には、水準としては向上の線をつかえないんじゃないかと思つておるのです。

○木田委員 そこで、長官どうですか。今のようには素質はよくなり、無事故運転という運動がだんだんしみ渡つていると見ますと、運転者をきつて規制するということに重点を置く法律はだんだん必要がなくなつてくるんじゃないかという気がするので、運転手その者に対する不信感があればあるほど、規則はきつくなければならぬものだと思つておられます。長官としては、今後の道交法の規制のあり方と関連をして、運転手に対する取り締まりの基本的な考え方なんです。すが、いわゆる信じないという不信の気持を前提とした取り締まりではなくて、信するということを前提とした取り締まりでいいんじゃないか、こう思ふのですが、その点はいかがでございますか。

○柏村政府委員 全体的に見まして、私は運転手を信頼していくという態度がよろしいと思つておる。ただ、先ほど申し上げましたような重要な要素を試験その他で必ずしも十分に把握できない場合もあるわけではございません。そういうことはもちろんできるだけ精密にやるように努力はいたすにいたして、多くの運転手の中には、やはり不適格な者、危険性のある者が出るわけではございません。そういう例外的な者については、やはり相当きびしくやる必要があると考へておる。全体的に見ますれば、御説のように、やはり人を信頼し、できるだけそういう信頼の上に立ちながら、この複雑な交通の円滑、危険防止という点で、どう規制なり取り締まりなりを当てはめていくのがいいかという観点で、ものを考へていくべきじゃないかというふうにお思つておるのでございます。

○木田委員 長官のお気持ならば私もいいと思つておる。第一線に行きますと、とかく指導、取り締まりという観念が混雑いたしまして、取り締まり偏重になるわけですね。そうしてまた、違反がないか、違反がないかと待ち望んでおるといふような態度をもって、いわゆる検査件数の多きをもつて誇りとするような交通警察官がなきにしもあらず、かなり多いという世評で

ある。こういうのは少々本末転倒であり、将来の交通行政のためにはよろしくない傾向だと思つておる。それが、それはどうお考えになりますか。

○柏村政府委員 警察といたしましては、先ほど申し上げましたように、交通の危険を防止し、交通の円滑をはかつていく、そういうふうな観点から必要な取り締まりをしていくということでございます。ただ、ただいまお話しのように、違反をウの目タカ目で見探す、むしろ違反の多きを自分の手柄にするというふうな考え方で取締官があるべきでない、できるだけそういうもの予防というか、違反するおそれがあるような場合に、これを違反させないような仕組みをできるだけ考へていくというところが必要であります。何よりもそういう違反が起らないような仕組みといふことも、ものを考へていくということに重点を置かなければならない。ただ、先ほど申し上げましたように、やはり、多くの運転手の中にはやはりむしろやな者もある、そういうものに対しては、やはりこれを見のがさないように注意することが、全体のために警察としてやっ

ていかなければならぬ問題ではないかというふうにお考へるわけではございません。

○木田委員 そうですね。中にはあるというところから、善良な運転手たちまで被害をこうむつておるといふこと、とかく点数主義と申しますか、第一線の交通警察官の中には、努めて違反を発見してやろう、摘発してやろうと、違反が起るのを待ち望んでおるといふような気持さえ感ぜられるのでありまして、これは残念に思つておる。もちろ

○木田委員 長官のお気持ならば私もいいと思つておる。第一線に行きますと、とかく指導、取り締まりという観念が混雑いたしまして、取り締まり偏重になるわけですね。そうしてまた、違反がないか、違反がないかと待ち望んでおるといふような態度をもって、いわゆる検査件数の多きをもつて誇りとするような交通警察官がなきにしもあらず、かなり多いという世評で

ある。こういうのは少々本末転倒であり、将来の交通行政のためにはよろしくない傾向だと思つておる。それが、それはどうお考えになりますか。

○木田委員 先ほど技術のほかというふうにおっしゃったから、あなたの方としては、免許を与える条件の中では技術は中心でしようね。そうすると、一番チエックするのは技術であるのか、公德心であるのか、いわゆる心理的なテストが技術と並行するものであるのか、何が一番重点をお置きになるのであるか。これは何と一つだけおっしゃるわけにいかなければ、それでもいいのです。心理的テストと技術とおっしゃれば、それでもいいのです。その点はどうなんですか。やっぱり技術が中心である、その次に副次的に心理がついてくるのだ、こういうのですね。

○木田委員 先ほど申し上げましたように、機械を動かすということ、またいろいろな制度下におけるもの、ございいますから、法規をよく知り技術に習熟するということはもちろん必要であるが、それが第一だという意味で申し上げたのではなくて、やはりこういうものを兼ね備えていなければならぬ。しかも、だんだん自動車の構造等も進歩して参りますと、むしろ技術的な要請はだんだん軽くなって、それ以上に技術と申ししても、技術と心理と、これに関連する面が非常にあるわけでありまして、長い期間やるといふことになればありますけれども、

○木田委員 先ほど申し上げましたように、機械を動かすということ、またいろいろな制度下におけるもの、ございいますから、法規をよく知り技術に習熟するということはもちろん必要であるが、それが第一だという意味で申し上げたのではなくて、やはりこういうものを兼ね備えていなければならぬ。しかも、だんだん自動車の構造等も進歩して参りますと、むしろ技術的な要請はだんだん軽くなって、それ以上に技術と申ししても、技術と心理と、これに関連する面が非常にあるわけでありまして、長い期間やるといふことになればありますけれども、

○木田委員 先ほど申し上げましたように、機械を動かすということ、またいろいろな制度下におけるもの、ございいますから、法規をよく知り技術に習熟するということはもちろん必要であるが、それが第一だという意味で申し上げたのではなくて、やはりこういうものを兼ね備えていなければならぬ。しかも、だんだん自動車の構造等も進歩して参りますと、むしろ技術的な要請はだんだん軽くなって、それ以上に技術と申ししても、技術と心理と、これに関連する面が非常にあるわけでありまして、長い期間やるといふことになればありますけれども、

○木田委員 先ほど申し上げましたように、機械を動かすということ、またいろいろな制度下におけるもの、ございいますから、法規をよく知り技術に習熟するということはもちろん必要であるが、それが第一だという意味で申し上げたのではなくて、やはりこういうものを兼ね備えていなければならぬ。しかも、だんだん自動車の構造等も進歩して参りますと、むしろ技術的な要請はだんだん軽くなって、それ以上に技術と申ししても、技術と心理と、これに関連する面が非常にあるわけでありまして、長い期間やるといふことになればありますけれども、

ん警察当局ですから、取り締まりというのが前面に出ますのはわかるのでありますけれども、この道交法の中には相当指導的な思想が盛り込まれておるのでありますから、指導という点などにはよほど力点を置いていただいているのじやなからうか。交通警察官が学校などに行つて、生徒に交通のルールはこうだとお教へになる気持で、第一線の運転手にもこうだと教へる、あるいはこうしてはいけなざと教へさすと、この雅量が出てきたならば、交通というものが対する秩序というものはさうは、よし、こんなことであげやがったから、これからはおれはもつと利口な方法で、すれすれなところまでやつてやろうというふうな、反抗心というものを導き出すような指導方針、取り締まり方針というものは、私は下の下ではなからうかと思つて居ます。こういう点は十分に今後注意していただいて、取り締まりという点をもつと科学的にしていだくだく必要があらうと思つて居ます。どうもそういう点は、警察のことはわかりませんが、今日いわゆる警察界におきまして、柏村長官といえは青の明星のごとく光り輝いて居るのであります。この光り輝いて居る柏村長官が統率される交通警察官の第一線が、なんですか暗い雲におおわれておるような雰囲気をもつてやられては、交通界が暗くなると思つて居ます。その点はぜひ一つお考えいただきたい。

それから、先ほどもちよつと教習所のことにお触れしましたが、参議院でもあつたやに承りますけれども、教習所に対する対策というものは、最近運転手の需要が非常に多い点から、教習所は乱

立されておる。乱立されておりますが、内容は低下したとは申しませんが、内容が低下したと申しませんか、あの当時議論をいたしましたわれわれの考え方の中には、いわゆる教習所を出れば、認定した教習所ならば、学科もそれから技術もともにオーケーし得る、こういう制度がしかれるものと思つて居ましたが、いまだに学科の方を認めておる教習所というものは一つもないように承つておりますが、これは私の寡聞でしようか。どこか学科の方も技術も認めておるような、完全な教習所というものがあつてしようか。

○富永政府委員 交通事情が非常に変化いたしておる点もあると思つて居ますが、この前の道交法で御審議をいたしましたときの教習所の全圖の状態、それからだいたい年数がたちまして、今日では若干様子が変わつてきておるところもございませぬ。私どもの基本方針としては、運転は何と申しまして、やはり基礎を覚えることが非常に大事である。基礎ができ上がらなければ、応用動作だけでは非常に危険であるといふわけで、ほんとうの意味の教習施設、教習機関というものが何と申して必要であらうといふふうには考へて居るわけでございませぬが、実際問題として、現実の教習所がはたしてどうかといふ点では、今お話しのような点もなきにしもあらずですから、今後どういふふうな指導していかうかといふことで、私どもも盛んに検討しておるわけでございませぬ。

ます。学科試験まで免除しておるの、従つて現在ではございませぬ。○木田委員 長官、どうですか。教習所のあり方というものに關連して、先ほどの答弁からいいますと、学科重点主義になつて居るわけだ。学科が重点だ、だから学科は教習所に認定を委任しない、認定をさせない、こういうことだと思つて居るのですが、学科にそんな力点を置く必要がどうしてあるのか。これは長官、将来の方針に關連しますから、柏村長官在任中においては、こういうりつぱな交通行政の指標を立てられたといふ、日本の歴史に金字塔を打ち立てていただきたいと思つて居る。

○柏村政府委員 教習所がだんだんりつぱになつて、またこの教官なりあるいは施設の面なりすべて非常に完璧なものになつてくるということになりなすれば、学科の面についても、今お話しのような点を考へていってよいかと思つて居るのですが、現在、制度的に政令では、法令、いわゆる学科でございませぬが、法令と構造についてはこれを免除しないようになつておるから、この問題については、技術の面と、あるいは先ほど申し上げました心理テストの面とかといふようなものをあわせ考へまして、今後の研究課題として十分検討して参りたいと思つて居るわけでございませぬ。

理的なものです。公德心、道徳心とあるいは心理的なもの、何と申しておつたやうなものを、心理的テストといふようなものを行なうとおつたやうですが、やはりこの心理的なものが、今度高速自動車国道などの運転などには相当反映するんじゃないかと思つて居る。もう先がつかへていて、六十キロの制限になつておるけれども、低速度といふのが政令で定められるといふことになりませぬ、高速自動車道は四十キロ以上でなければ走つてはならないといふことになりませぬ。いわゆる超特急で走らなければならぬ。その人、何か技術といふこと以外に、その人の心理といふものが大いに影響するんじゃないでしょうか。高速自動車道は、その能力のある自動車を運転すればだれでも走れるのだといふことの方に私は少々危懼を感じるのです。従つて、教習所のあり方といふものは今のままでいい、構造に重点を置き、法規に重点を置くといふことは、いささか脱線のきみがあるやうな気がするのですが、どうですか。これはもうちよつと何か、今後の教習所の教科項目はこうあるべきである、教習所に対しては、われわれは今後どういふふうなことにさせていきたいといふやうな積極的な意見を、この国会中におまつたに、めになるやうな御用意はおありでしようか。

○富永政府委員 確かに交通事情がずいぶん変わつておりました、今までは、試験にしましても、それから教習にしましても、法律、つまり道交法、学科でございませぬ、それと構造とか技

術とかといふことを中心に重点を置いておつたきらいはあると思つて居るのですが、だんだん自動車も非常に性能が上つてきます。ノークラッチの自動車も出てきたりといふことでございませぬ、むしろ問題は、一方自動車の方は簡単になりつつある、それから道路の交通事情はますます複雑になりつつある、しかもハイウェイが出てくるといふやうなことがございませぬので、つまり道路の上に出ましてから、ほかの車も走つておる、その關係において自分がどうあるべきかといふことが非常に重要になつてくるわけでございませぬ。従つて、實際道路の上で他の走つておる車との關係において、自分の車をどう持つていくか、どういふやうな運転をするのが安全で、かつ他人に迷惑を与えないかといふことに重点を持つていかなければならぬといふことに私どもも感じておるわけでございませぬ。ただ、試験の免除となりませぬ、それならば何を免除するか今お話しのように、全部免除したらどうかといふ御意見も確かにございませぬ。しかし、一応今の段階におきましては、法令と構造だけは免除しない、実地だけ免除するといふ形でおつたやうな、根本的には、ただいまお話しがございましたやうに、特にハイウェイあたりができますと、一体それに対して普通の道路で走つておる感覚で走れるかといふことになりませぬ、これはだいたい違つたものであるといふふうには見ておると思つて居る。従つて、今後は教習所におきましても、そういうハイウェイなり、あるいは非常に車が込んでおるやうなところを走る場合、あるいは主要幹線

科でございませぬ、それと構造とか技

を走るような場合つきましての走り方というものにも力を入れていかなくてはならぬと思ひますので、何を免除するかという点につきましては、やはり今後十分免許問題そのものにも触れまして、ともに検討させていただきます。

○太田委員 富永さん、今おっしゃったことですけれども、関連して聞きますが、自動車のスピードと、それから運転者の関係のことでお尋ねしておるわけでありまして、今の教習所のことは、そのようなばく然としたものでは私ども少々不安なんです。先回改正して以来もう三年近くたつていますので、もう何か教習所というのに対して革新的な、一新紀元を画した指導方針があつてしかるべきだと思ひます。それが無いということは、私は残念だと思ひます。

○富永政府委員 何しろハイウェイは、わが国で初めてのハイウェイでございますので、最低速度をどの辺に定めるかということにつきましては、関係機関と連絡しながら盛んに作業を進めておるわけでございます。具体的にどのくらいになりますか、おそらくは五十キロか六十キロくらいの見当のところになるのじやなからうかということでございますが、今盛んに作業を進めております。

○太田委員 最低が五十か六十になる。最高はどうなりますか。最高はきめないのでですか。

○富永政府委員 ハイウェイでございます

ますので、速度はもう自由にしたいのじやないかというような議論も確かにございますが、現在の日本の車の状態なりあるいはドライバーの状態から言ひまして、無制限というわけにはいかなないのじやないだろうか。現に外国におきましても、最近速度が制限がないのは非常に事故が多いというわけです、だんだん八十とか百とかいうふうな制限を課しつつある傾向でございますので、最高速度につきましても、今関係機関と打ち合わせしまして、どの程度に持つていけばよいか、これもかなりそういつた点で問題があるわけがあります。

○太田委員 六十キロが最低とする、現在の国道一号線あたりを通る自動車の最高スピードであります。最高が最低になるといふのであります。上は、相当野放しになるように感ぜられま

○富永政府委員 何しろハイウェイは、わが国で初めてのハイウェイでございますので、最低速度をどの辺に定めるかということにつきましては、関係機関と連絡しながら盛んに作業を進めておるわけでございます。具体的にどのくらいになりますか、おそらくは五十キロか六十キロくらいの見当のところになるのじやなからうかということでございますが、今盛んに作業を進めております。

○太田委員 最低が五十か六十になる。最高はどうなりますか。最高はきめないのでですか。

○富永政府委員 ハイウェイでございます

変化が出てくるか。あるいはこの空気が急激に漏つていってしまつても、決して他の並行して走る車に接触をしたり、あるいは衝突をしたりするような危険というものは絶対に起こらないものかどうか。こういう点なども御研究をなさつておると思ひますが、何か諸データがあらましたら、結果がわかつておりましたら御発表願ひたい。

○富永政府委員 確かに高速道を常時続ける場合におきましては、普通の道路で走つておるのとずいぶん違つた様相が出てくるのでございます。私どもにおきましても、目下科学警察研究所におきまして実験車を使用しましてテストをやつておりますがたとえばお話し、高速道路で走つておる場合に、バンクをしたらどうなるかというテストをやつてもりじやなかつたのですが、実際テストをやつてみたらそういう結果になつたことがあるわけでございます。たとえば小型四輪の二トン車、一五〇〇CCでございますが、中古車でございますが、非常に性能のよいものを使ひまして、常時八十キロで走つてみましたら、やはりバンクをした。バンクをしますと、危うく事故を起こしかけた。運転で辛うじて中央の分離帯に持つていったのであります。従つて、こういった高速道路におきましては、今そこで走つておるようなタイヤの状態では非常に危険である。要するにタイヤそのものとタイヤの摩滅状態というふうなものの上ほど慎重に考えなければならぬという實際の経験が出ておるわけでございます。そのほかブレーキ装置とか、要するに普通の道路で走つておるような車の状態で高速スピードを出して走つておれば危険で

あるということだけは言えるのじやなからうかと考へております。

○太田委員 今のスピードは八十キロですね。八十キロのスピードでは危うく事故を起こしかけた一五〇〇CCの四輪、これはトラックですね。これが八十キロで危うく事故を起こしかけた。それはあると思ひます。さらにこれが五割増しの百二十キロになつたらどうなるであらうかというテストだけは行なわれておらない。国鉄の東海道新幹線が実際に運転を開始する前に、現在小田原周辺において盛んにやつておられますのも、風圧はどうだとか、あるいはそれによる車両の安全度はどうだとか、あるいは乗務員、お客に対する影響はどうだとか、いろいろ各方面の検討をなさつて、何回かのテストを繰り返していらつしやるようでありまして、自動車の外国に例と同じように大体において幾つかの先例というものはあると思ひます。この際わが国が初めてハイウェイをつくつたわけじやありませんから、外国の事故などの例とか何かをお集めになつていただいて、早急にこれはこうだという結論をお出しになつて、それに対応する何らかの対策というものが盛られてこなければならぬと思ひます。この最高・最低速度は政令で定めることにしておるとおっしゃるけれども、その政令の内容がわからぬと、われわれとしても少々心配である。これは確定したというのを御報告をいただいて、そして政令に譲つておるといふふうにしてしかるべきものじやないだらうかと思ひます。そういう点など

はもう少し具体的に聞かせをしておいていただかないと、われわれの審議には差しつかえるような気がするのがあります。

○富永政府委員 最低速度がきまりますと、その最低速度以下のものは工合が悪いわけでございますから、そういう問題が一つございます。それ以上の自動車をどうするかということになりますと、これは具体的にあらかじめ、こういう車はそういう速度で走るのは危険であるという具体的なデータをよほど積み上げなければならぬわけでございます。しかし、それがもし危険であるとなれば、公安委員会としては制限もできるわけでございます。そういうこともあつたことが初めからだめじやないかということが感じられますが、實際あらゆるテストをやらなければなりませんし、道路公園の方でそういった車種の制限をやりますか、あるいは公安委員会であるかということにつきましては、もっと詰めていきたいというふうな考へております。

○太田委員 車種の制限の問題がまだ詰めてないとする、ちよつと私ども不審に思ひますが、自動車という限りにおいてはこういう概念からいいますと、オート三輪でもいいのでしよ

○富永政府委員 最低速度がきまりますと、その最低速度以下のものは工合が悪いわけでございますから、そういう問題が一つございます。それ以上の自動車をどうするかということになりますと、これは具体的にあらかじめ、こういう車はそういう速度で走るのは危険であるという具体的なデータをよほど積み上げなければならぬわけでございます。しかし、それがもし危険であるとなれば、公安委員会としては制限もできるわけでございます。そういうこともあつたことが初めからだめじやないかということが感じられますが、實際あらゆるテストをやらなければなりませんし、道路公園の方でそういった車種の制限をやりますか、あるいは公安委員会であるかということにつきましては、もっと詰めていきたいというふうな考へております。

うね。そういうことになりませぬ。六十キロ出せば何でもいいということになりそうなのがするのです。そのおつもりですか。

○富永政府委員 高速自動車国道でございますので、自動車であれば今では一応よろしいということになっておるようでありませぬ。もちろん原動機付自転車は自動車ではありませんから、これは排除されますが、そうでない自動車であるものは、一応みな走れるということになりますので、実際問題としてこういった車は大丈夫だろうかというふうな懸念といいますが、それは多分に私どもも感じておるわけでございます。それで、そういう作業を進めていこうと思っておるわけでありませぬ。

○太田委員 作業をお進め申す中であるとするならば、早くその結論をお聞かせいただきたい。たとえば大型トラック、ダンプカーもよろしい。ダンプカーの上に砂利を積んで走って六十キロ以上出し得るスピード、たとえば九十キロなり百キロで走ったといいたしますと、そのパラ積みになっておる砂利というものは、少々風で飛ぶのではないだろうか。そうすると、その風で飛んだ砂利が後続車両の前面ガラスにぶつかつたときには、これはどうなるんでしょうか。これは危険をちよつと感じますが、そういうことは、何か今作業中でございますか。

○富永政府委員 当然、ハイスピードが出ております場合におきましては、いわゆる車間距離といいますが、車と車との間隔を保持する車間距離は、普通の道路であるものよりもうんと離さなければなりません。具体的に、たと

えばそういうた搭載物が飛んで、そのためにというふうなことにつきましては、これも検討したいと思っております。

○太田委員 それじゃもう一つ聞きますが、私は外国のハイウェイなどを走った経験がないから知りませんが、トンビが飛んできて前面に当たったときには、百キロのスピードを出してありますと、ガラスは破れますか破れませんか。

○富永政府委員 どうもそういう御質問を私も初めて承りましたが、十分検討したいと思ひます。ただ外国には、御存じの通り、シカが出るぞというマークをつけた道路標識がついておりまして、これはシカが出るが多いぞということで、シカのついた道路標識が盛んについておるのを見ましても、動物が出るということによる危険がある。これは動物愛護の方か、あるいは自動車保護の方か、それはもう少し突き詰めていかなければならないと思ひますが、トンビの場合はちよつと私も考えたことはございませぬが、十分研究したいと思ひます。

○太田委員 名にし負う富永さんにしましては、研究不足ではありませぬか。シカが出るのはしかとさようかというところは、シカに聞いてみなければわからぬことです。これは何とも言えませぬけれども、日本の国は、カラス、トンビの類が多いです。山の間を縫って走る高速自動車道路というのは、中央道ができたときには相当考えなければなりませんし、その研究がなしにこの法案が交通の安全を確保するという立証はどこでなされるのでしょうか。私は、やはり車両の構造という問題が一

つ出てくるし、もう一つは、そこを走るのに、たとえば三六〇の車でもよろしいということはいいか悪いのか、できるなら走らせて差し上げたいという皆さんのお気持だと思ひますけれども、さていかにものかという気がいたしますね。小さい車は、なるべく遠慮するのが初めのうちはしかるべきではないでしょうか。だんだんと丈夫になつてきて大丈夫ということの確認がない限りは、あぶないと思ひますね。そういう点もありませぬし、六十キロ走れば人力車でもいいということには、これは自動車しかいかぬですから、そういうことにはならぬでしょうけれども、自動車なら何でもよろしいということとはどんなものでしょうか。もうちよつと御再考なさる必要があるのではないのでしょうか。

○富永政府委員 何もやつてないという意味ではなしに、この車なら直ちに危険だということをやする以上は、相当データを集めなければいけないわけでございます。そこで、私どもあるいは建設省、道路公団、全部集まりました技術委員会というところで盛んに詰めておるわけでございます。つまり、明らかにその車を通すことが危険であるということがデータの上におきましても明瞭になれば、これは、公安委員会も危険を防止するという見地から規制せざるを得ないのではないかと思ひます。その具体的なデータは、もう少しまだ検討の余地があるということでございます。

○太田委員 一つ大いに急いで検討していただいて、いろいろ有益な材料をお出しいただきたいと思ひます。

○富永政府委員 御質問の通りでございますが、二車線になりませぬか、かりに片側一車線にいたしましたも、一部供用の開始が昭和四十三年でございますので、五年先でございますので、そのと

きにはまたそういう実情に応じて改正を検討していただきたい。ただいまのところは、とにかく二車線あればキーブ・レフトという原則を打ち立てさしていただいて、やらしてみたいいただきたいというふうに考へておるわけでございます。

○太田委員 できればこの際道路交通の立場から、向こうができたらどうするとうような受け身でなくして、二十四メートルなら二十四メートル道路をつくつてくれ、そんなものは高速自動車道として扱えないよというくらい意見は、あらかじめおっしゃつておいていただく必要があるような気がするんです。そう言うと、建設省は困りかもしれませぬけれども、建設省の方も、好んでそんな小さな道をつくらうというお気持じゃないでしょうか、予算の関係だと思ひますが、できればすみやかに名神高速自動車道路と同じように、最初から二十四メートルの道路をつくり、片側二車線を堅持していただくようになりませぬか、この法改正も非常に将来とも生きてくると思ひます。これは、一つあなたの方からおっしゃつていく必要はないでしょうか。受けて立つて、道の狭いところはどうしまししょう、こうしまししょうということだけでは、いささか消極的な気がするんですが、いかがですか。

○富永政府委員 わかりました。御趣旨もつとも思ひますので……。

○太田委員 そこで、できるだけそういうことをおっしゃつていただいて、世論の高揚を一つおはかりいただきたい。それから標識のことですが、いろいろな標識が出るだらうと思ひますが、山の中を通る高速自動車道路、特

○太田委員 幾らですか。

○富永政府委員 三万円以下の罰金です。

○太田委員 まさかこれによって交通安全制度をつくる財源を確保しようなどというねらいじゃないでしょうか。

これは大へんなことなんです、人命尊重もさることながら。どうなんです。これを厳格に実施して三万円以下の罰金なんというにしますもの、どうも実情に合わないですね。これは、あなたのほうがはつきりしておる証拠がなければ横断しようとしておるとみなさないということですから、立って貧乏ゆすりをしておる程度はだめなんだとわれわれは、思っておりますからいいですけれども、警察官によっては何言いかわらないですよ。

この前々とき私が提案しましたことですが、各地にだいが実現できてきた踏み切り、鉄道の踏み切りであって交通ひんばんならざるところは、線路の方に遮断機をつけて、一たん停止を解除するというのを申ししたことがあって、非常にいいことなという賛同をいただいたのです。これが各地にちよいちよいできてきたようです。そこで、どれくらいそういう踏み切りができたか、そして一たん停止が解除されて、交通円滑になった場所がどれくらいあるかという何か資料、統計ございますか。

○富永政府委員 逆踏み切りのお話とありますが、世界でもイギリスの本土、それからインド、マレー、オーストラリア、こういった国、それからインドネシアもそうなっておりますが、列車回数が少なく自動車の交通の多いところは、列車の方に遮断機があつて、列車が走つてくるときは、その遮断機は大いにかががかっておりますが、それが開かれて車道の方に向くというふうな仕組みになっておるようでございます。実は日本の国鉄ができた最初のころ、明治の初めはむしろ列車の方に遮断機があつた。これは列車の速度がおそかったからそういうことになっておつて、そういうふうなところがあつたのでありますが、自動車交通が発達すれば、やはり実情に応じてそのあるのがいいのじゃないかと思つておるのがある。今、日本では富山県に一方所、これは貨物の引込線でございます。それから静岡岡原津に、これは信号機と連動しておると思つておる、これが一方所でございます。ただその場合、それなら遮断機が列車側であれば踏み切りじゃないかどうか、そうなる踏み切りの一時停止が免れるかどうかということになります、まだ法律上は根本的には解決できておらないのでございます。そこは運用でやつておるのじゃないかと思つておる、現状はそういう状況でございます。

○太田委員 今の点は、横断歩道のこととちよほど関連しておりますから踏み切りのことをお尋ねしたわけですが、逆踏み切り、汽車の方、鉄道側の方に對しまして踏み切りをつくつた場合には、こちらの自動車通行の方については踏み切りとみなさず、一たん停止が解除されるものと信じていたが、法律上やはり解決されておらないといふことになると、これは問題だと思つておる。従つて廢線にひとしいような引込線、貨物線等においては、少なくとも一たん停止なんかは廢止をして差し

つかえないと私は思う。これは法律的にあなたの方が疑義があるというのなら大へんですから、きょうでなくてけつこうですが、統一見解を出して下さい。そういうことを進めてもらわなければならぬ。この前、岡本鉄監局長だと思つたが、いらつしやつて、そういう踏み切りのあり方については、現行の体系上いかなるものと思つても、一つの提案としてけつこうな話だといふお話だったので、鉄道の方でやるといふことになつても、こちらの方が、それでもなお踏み切りは一たん停止をしなければならぬといふことだつたら、そんなことをする必要はないのです。これははつきりと解を確立していただきたいと思つておる、きょうお答えいただかなかつた問題、御検討中の問題は、いづれまたあらためて御発表いただくことにして、きょうはこれで終わります。

○永田委員 阪上安太郎君。

○阪上委員 この機会に一つ、二つお伺いしておきます。

高速自動車国道の交通警察の問題ですが、国道の構造からいって、中央にグリーンベルトがあつて、しかもそのグリーンベルトが、単なる芝生ではなくて植え込みになっておる、こういうことなんです、これは全部一貫して植え込みにするのですか、あるいはカーブだけを植え込みにするのですか、その点、どうなんです。

○富永政府委員 所管がちよつと建設省あるいは道路公団の方であると思つておる、この名神国道は、中央分離帯は全部植え込みになっておるといふように承知しております。違つておれば、また訂正させていただきますと思つておる。

○阪上委員 植え込みになっておる関係は、要するにヘッドライトの反射を考慮したものだと思つておる。しかし、諸外国のハイウエー等を見ますと、ことに西ドイツあたりのアウトパインなんかにおきましては、植え込みは全部採用してない。どちらが進歩的であるか、私今判断に苦しむのですが、ただ、ああいったハイウエーを通つてみると、随所に故障車等がありまして、それが交通を阻害しないために、あの五メートル近いところの植え込みの中にみんな車がほりり込んでおるといふ現場を数多くわれわれ見てきたわけなんです。そこで、これは警察だけではどうにもならないと思つておる、カーブの地域だけは何かか植え込みにするにしても、あとはそういうための場所にとつておくことが必要であるかどうかということになるのであります、もしそういうことで何か結論が出るならば、これは将来のことでもありますので、ぜひ建設当局に要望されてはどうかと私は思つておる。この点について、なかなかその判断はむずかしいと思つておる。従つて、本日長官等から即答をいただこうとは私も思つておりません。御注意までに申し上げておきたいと思つておる。そこで、先ほど太田さんから、何かトランプが出てきたということでありまして、向こうは、御承知のように動物愛護と、それからいま一つは交通安全の双方を考えたものと思つておる。シカの出る場所にはシカの道路標識があり、運転者は十分それに対して注意を保つていく、こういうことになっておる。この名神高速道路につきまして

も、何が出てくるかよくわからぬですが、イノシシ、ウサギ、犬、これはおそろく交通標識はわかりませんが横断すると思つておる。今までの道路の状態を見ておると、車に乗つておられるのを都会の中では見かける。ことに高速道路におきましては、しよつちゆうそれがやられておるわけでありまして、一つ動物愛護の意味から、それから交通安全の観点に立つて、道路標識ということについて十分に検討してもらわなければならぬと思つておる。そこで、こういった高速道路につきまの道路標識は、在来通りのあの小型の非常に見えにくい形のもので、しかもああいった場所、右側の方です、ああいったところに設置してやつていこうという考え方が、それとも、何か画期的な考え方をもちこたつておるのですか、伺いたい。

○富永政府委員 最初の中央分離帯の植え込みにつきましては、十分検討させていただきますと思つておる。ハイウエーにおきまして非常に危険なことは、そのハイウエーで自動車をとるというのであります。これは、御存じの通り追突事故が起こりますので、少なくともハイウエーでは自動車をとめてはいかぬ。私も一応路肩を考へておりましたけれども、中央分離帯に持つていくかどうかということにつきましては、今後十分検討させていただきますと思つておる。

それから動物が出た場合とかなんの衝撃でございますが、一応これはほかの分野でいろいろやつておる実験でございますけれども、ものが六十キロのハイスピードでぶつた場合の

衝撃力は、ちょうど六階の建物の上から人が落ちたと同じ衝撃だ、八十キロのときには、十階建ての上から落ちたと同じ衝撃力ということになっておりますので、衝撃ということとはかなり大きい問題ではなからうか。それは大きい動物である場合におきまして同じだと思われたい。

それから道路標識につきましては、案内標識の方は今建設省で盛んに検討いたしております。私ども公安委員会の方は、規制標識でございますが、一般の道路におきまして道路標識も、今度はそのサイズを改正いたしました。大きくいたしたいと思っております。今までのところ長方形の図柄のところは三十八センチでありまして、これを六十センチの大きさに持っていくたい、高速道路の方は、これを倍ぐらいたしたいというふうに考えております。

○阪上委員 向こうではやはりグリーンベルトを利用して、きわめて驚くべき大きな、日本では見られないような交通標識が立っている、こういうことが見られました。高速で走るのでありますから、それから一たんインターチェンジを通過して、そこでインターチェンジをやることを忘れた場合に運転者は非常に困るわけでありまして、次のところまで行かなければならぬというところになりますので、そういう交通標識、ことにやはり道路案内です、沿線の市町村案内というものを加味したところの相当大きい標識をつける必要があるのじゃないかと思われたい。

○阪上委員 何百メートルでインターチェンジがある、そこにはどういふ町があるというように書いておく。つまりそのインターチェンジを

利用すれば、そこに行くことができる周辺の市町村名が明確に書いてある。こうしておくことが親切であるし、あわてて車をとめてみたり、曲がってはいけないところを曲がってしまうという問題も何とか解決することができるとは思われたい。

○阪上委員 確かに、ハイスピードが伴ってある場合の追い越しというのは、普通の場合の追い越しよりも非常に慎重でなければならぬ、危険がすぐ伴うわけでございます。それから普通の道路におきまして追い越しに際しまして、今は進行方向を変えるわけでございますから、必ず合図をしなればならぬことになっております。ハイスピードのときには、やはり後方から自動車がかかるかどうかということも必ず確認いたすことが大事である。その次に、対向車は、今度とは分離がございまして、ありません。これは一般道路より少し楽になっております。前から来る車につきましては、なにもと思っております。自分の前を走っている車とも一つ前を走っている車の車間距離といえますか。これが必要なんです。あまり車が詰まっておるときには、これを追い越しても入れませんが、前車の車間距離を見なければならぬことが大事でございます。

○阪上委員 追いついた点について、それは、追いついた場合、これは高速で走っているのですから、相当問題があると思われたい。この場合には、たして在来のような合図で十分であるかどうか、こういうことと並になるのです。諸外国では、昼間といえどもヘッドライトの点滅によって、先を走っている車がバックミラーでそれを受けて取って、そしてあとからついてくる車が今追い越そうとしてくるのだということが明確にキャッチされる、それに基づいて了承したという方向指示器を出して、それを確認して追い越しておるといふ例を私も間々見ております。ハイスピードで追い抜くのでありますから、在来のような觀念にとらわれたい、やはり何か新しいそういう追い抜く方式、合図というものを考えてみる必要がある。できればそういうことを法律化されることが必要ではないかと私は思われたい。この点について、長官なり局長なりの意見を伺いたい。

○阪上委員 そうですね、運用で考えてもらいたいと思われたい。最後に一つお伺いしておきたいのは、ああいった道路については、人が歩いてはいけぬ、そういうこととはどこで定めるのですか。

○阪上委員 これは人が歩いてはいけぬ、高速自動車国道でございますので、自動車しかいけません。○阪上委員 私どもは、その点をよく知らないのですが、そういうふうな法律で規制してあるのでしょうか。人が歩いてはいけぬ、ということになっておるのですか。

○阪上委員 そうすると、人が歩いてはいけぬ、ちよつと道路に上がってもいけないのですか。

○阪上委員 立ち入りがいけぬことになっておりますから、上がってもいけないと思われたい。

○阪上委員 もしいけぬのなら、立ち入ったときにはどが取り締まるのですか。公園がやるのか、警察がやるのか。

○阪上委員 高速自動車国道法の十七条で、「何人もみだりに高速自動車国道に立ち入り、又は高速自動車国道を自動車による以外の方法により通行してはならない。」とありまして、違反行為に対しましては、「建設大臣は、前条第一項の規定に違反している者に対し、いわゆる道路管理者の方で一応注意する、それを聞かぬ場合に初めて罰則を適用する。こういうワン・クッションが置かれております。

○阪上委員 なかなか無法者の多い時代ですから、無責任時代ですから、あるいはそういうことを犯す人が出てくることも多いと思われたい。そこでその場合に、第一段階では管理者がやる。警察がパトロールをしているときにそれを見つけた場合にはどうするのですか。それを管理者に通報して……。

○阪上委員 非常に危険でございますから、事実上注意を申し上げたい……。

○阪上委員 これはまた諸外国の例になりませんが、ヨーロッパあたりでは、ハイウェイでヒッチハイクしている連中がよく路肩に上がって車を待つておるといふ例があるのです。あれはおそらく禁止されておることではないかと思われたい、慣行としてやらないことかと思われたい、もしそういう路肩等の上から歩行する者は、おそらくこれは禁止する、そういうた者を発見した場合には注意するということでしょうか、これは罰則は伴わないのですか。

○阪上委員 管理者が注意しても聞かぬ場合に罰則がございまして、○阪上委員 よくわかりました。それからいま一つ、ああいったところで相当車が事故を起こしたり、あるいは故障を起こして放置されている。これに対して警察の方としては、その車を排除する、例のクレーン車かなんかで排除する作業をおやりになるのですか、やらぬのですか。

○阪上委員 車が違法駐車の場合であれば、例のレッカーなどを持って五、六十メートル以内の場合には警察が動かせる権限はございまして、ただ普通の故障車の場合におきましては、この道路管理者の方がレッカーを持っていて、これは一種のサービスもあるのじゃないかと思われたい、その方で行うことになると思われたい。

○阪上委員 このハイウエーにおける交通取り締まりのための、無線等を含めた科学的な装置といえますか、これはどういふふうなものを考えておられるのですか。

○富永政府委員 とりあえずは交通四輪車でパトロールしたいと思っております。そのほかいろいろな資材、装置につきましては、何しろ初めてでございますので、外国の事例などもとりまわしていろいろ検討しておりますが、将来、あるいはレーダー装置をやつたりすることも必要じゃなからうと思ひますが、とりあえずは、交通四輪車で主としてやって、無線装置につきましては、これは当然持っております。

○阪上委員 交通警察官がいわゆるパトロールする以外に、この長い何百キロの間の一定の距離に、そういう常駐して取り締まりをやるといふ考え方を持っておりますか。

○富永政府委員 沿道にというわけにはいきませんが、料金徴収所のようなところには、固定しておまわりさんを配置したいというように思ひます。

○阪上委員 非常にハイスピードで飛ばすのですから、交通違反等が見つかった場合に、これをうしろから今四輪車と言われましたから大体いいと思ひますが、あの安物のオートバイで追っかけておつては間に合わないと思ひます。そこで、これも諸外国の例ですが、二キロなら二キロの距離を置いてパトカーがおつて、そして無線電話等ですぐ配置するというようなことも考へられていいのじやないかと思ひます。

これで質問を終わります。

○亀岡委員 関連してちよつとお伺いしておきたいのですが、七十五条の十です。高速道路で、大きな荷物を積んで故障を起こしたというふうな場合に、この法文でいきますと「当該自動車」を高速通行路以外の場所に移動するため必要な措置を講じなければならぬ。こういうふうになつてゐるのですか、それが講じなければならぬのは、たとへば、運転手一人です。そういう場合に、講じなければならぬという義務規定になつてゐるわけですが、これには罰則がついてゐるのですか、いいのですか。

○富永政府委員 たとへば、路肩にすぐ車を持つていつていただきたいというふうなことでございまして、運転手がやらなければなりません。それから、この規定は罰則はついておりません。

○藤岡委員 関連して、今路肩の問題が出ておるのですが、先ほど阪上先生からお話があつたわけですが、実は事故があつた場合に、路肩の方へ車を寄せるということですが、路肩の構造は建設省の問題でありますか、これはどんなことになつておりますか。その辺、ちよつとお伺ひしたい。

○富永政府委員 この全部の道路のわきに路肩があつて、その幅は二・七五メートルであります。

○藤岡委員 その二・七メートルへ大きな車が入ると、大きな車と申ししますと、最近十五トンぐらいのトラックが高速道路を使うというふうな計画があるように聞いておるんです。その程度の車は大丈夫なんでしょうか。それからもう一つは、車の通るとこ

ろと路肩との間の構造は平面になつてゐるか、あるいはそこに多少勾配をつけてゐるか、どういふふうな形になつてゐるわけですか。それから、その路肩と實際道路との間の構造はどうなつておりますか。

○富永政府委員 二・七五メートルありますと、大体の車は大丈夫じゃないかと思ひますし、それから路肩と車道との間には水はけのようになつてゐるものがあります。舗装は路肩はあまりよくありません。どちらかといひますと、大体平面で少し下がつておるというふうな状況であります。

○藤岡委員 大体それでいいと思ひますが、ただ急な故障なんかのときに、路肩に入るのに多少の摩擦でもあつた方がいいことになると大へんなのじやないか。それから非常にスピードアップされてやつておるから、故障のときに、うっかりそこで前の車がごたごたしておるといふことになると追突のおそれがあるのではないかと、こういうことをちよつと心配したので、今この御質問を申し上げたわけですが、わかりました。

○小澤(太)委員 関連。故障の話が出ましたが、よくこういう高速道路で故障車が出るわけですが、故障が起つたときには通報しなければならぬ、助けを呼ばなければならぬ。そういうのはどういふ方法がありますか。アメリカあたりでは電話があつて、すぐ通報できる。そういう構造になつておりますか。

○富永政府委員 大体通信関係は無線が主でありまして、外国にありますよ。いな名神国道であります。今そ

の点はさらに検討しております。あつて、あるいはそこに多少勾配をつけてゐるか、どういふふうな形になつてゐるわけですか。それから、その路肩と實際道路との間の構造はどうなつておりますか。

○小澤(太)委員 それは、道路管理者がそういう施設をするのですか。警察の方からそういうことを要求してゐるわけですか。

○富永政府委員 私どもの方も、パトロールカーも走っておりますし、そういうサービスのために、道路管理者の方も走つておると思ひます。そして今そういう有線の組織を建設する方向で道路管理者の方で検討しております。

○永田委員長 次回は公報をもってお知らせすることとし、本日はこれにて散会いたします。
午後零時二十五分散会