

第四十三回国会 衆議院 地方行政委員會議録 第十九号

昭和三十三年三月二十六日(火曜日)

午前十時五十八分開議

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

理事細瀬 彌三君 理事高田 富與君

理事丹羽喬四郎君 理事太田 一夫君

宇野 宗佑君 大沢 雄一君

亀岡 高夫君 久保田円次君

田川 誠一君 前田 義雄君

三池 信君 山崎 巖君

門司 亮君

出席國務大臣

國務 大臣 後田 弘作君

出席府政委員

警察庁長官 柏村 信雄君

警視廳長官 富永 誠美君

消防庁長官 藤井 貞夫君

委員外の出席者

通商産業技官 代永 久寿君

（軽工業局有機化学第一課長）

運輸技官 宮田 康久君

（自動車局整備部長）

自治事務官 山本 弘君

（消防庁総務課長）

専門員 曾根 隆君

三月二十二日

委員伊藤轍君が死去された。

本日の会議に付した案件

消防組織法及び消防団員等公務災害

補償責任共済基金法の一部を改正する法律案（内閣提出第一三三三号）（参議院送付）
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）
派遣委員からの報告聴取

○永田委員長 これより会議を開きます。
去る二十二日、当委員会の委員として、長年御活躍になっておられました伊藤轍君が御逝去されました。ここに哀悼の念にたえません。ここにつつしんで哀悼の意を表し黙禱をささげたいと存じます。御起立をお願いします。
〔総員起立、黙禱〕

○永田委員長 御着席をお願いします。

○永田委員長 消防組織法及び消防団員等公務災害補償責任共済基金法の一部を改正する法律案を議題とし、審査を進めます。
質疑を行ないます。発言の通告がありますのでこれを許します。太田一夫君。

○太田委員 消防組織法の一部改正案について二、三点お尋ねしておきたいと思ひます。

まず最初は、御提案の趣旨説明によりますと、災害の防除を消防の任務として明確にこれを規定することにしたのを第一の理由とされておるのであります。災害の防除を消防の任務として

明確に規定することは、非常にけっこうなことでありまして、私も心から賛成をいたすのであります。在来、被害の軽減という意味において、やはり防災活動の一部を持っていて、消防に、新たに災害の防除という規定を加えることは、在来の被害の軽減という意味から、活躍をしていた消防の活動にどの程度のエネルギーが加わるものであるか、どの程度活動が強化されるのであるか、どの程度その任務が広範囲にわたるのであるか、それが市町村民の生活にどのような好影響を及ぼすであろうかという点について、御所見の一つ明確にいただいております。

○藤井府政委員 従来、消防組織法におきましては、消防の任務といたしまして対火災機能のほかに、その他の災害によりまする被害の軽減ということを規定いたしておいたことは御承知のことと存じます。しかしながら、この被害の軽減ということだけになりまして、どうしても言葉の内容からいって、たとえば水害の場合でいえば、堤防が現実には決壊をしたという事態に對して、その場合における被害の軽減のために活動するというようなことが主たる内容となってくるわけでありまして、しかしながら、現実の消防活動の面を見ますと、これは決してそういふことではありませんが、堤防の決壊のおそれがあるというような場合においては、出動いたしまして消防活動を行なっておりますのが現実であります。すなわち堤防がこわれぬように未然にこれを防止するということも、現実の問題といたしましては今までも行なっておったわけでありまして、しかもその活動というものが、むしろ実際に合った適切な範囲であるということも認められますので、この際やはりはっきりと、ただ単に被害の軽減ということよりも一歩これを明確にいたしまして、被害の防除、災害の防除ということもその消防の任務としてはっきりと規定をいたすことが適當であるというふうな考えを述べさせていただきます。しかしながら、この防除というものは、一般にわれわれが災害の予防というほど広いものではないと思ひます。予防といふことになりまして、各各庁がそれぞれ持っております行政の任務、受け持っております担任事務の範囲において、予防といふことは広範囲にやっておりますからそれとの調和、またおのずからそれとの調和、また能力の点から申しまして、消防自体が当面いたしあるいは担任をいたします防除という範囲は、やはりあくまで現場的な、応急措置的なものを対象としてこれを行なっていくということにいたさなければならぬことは、もちろんであるというふうな考えられるのであります。

○太田委員 今のお話でいいますと、いわゆる災害の防除といふのは、応急措置的なものにはかならない、こういうお答えと聞きました。ところが、こういう点と、それから基本的な災害を防ぐ、いわゆる防災上の基本計画を樹立し、それを遂行するという面とは、どうも合わないような気がいたします。そういう災害予防の基本計画を、もしそれが来たならば、もしそれがあつたならば、もしそれが起きたならばというふうな想定のもとにあらかじめ対策を講ずるということとは、今の応急措置の中に入るのでしようか。私は入らないような気がするので、応

急措置だけでは何か物足りない気がしますが、いかがですか。

○藤井政府委員 対火災機能というものは、広範に、火災の予防ということから始まりまして、火災が起きた場合のこの鎮圧、被害の軽減ということ全般に役割として背負ってやっています。対火災機能においては、建設省のいわゆる治山、治水といったような事柄もあわせ行なうというのが消防の任務でございますが、その他の被害ということになりまして、あるいはその他の災害ということになりまして、消防活動というものは、やはりそこにおのずから限界がなければならぬ。治山、治水というようなところまでいくのは、これは明らかに過ぎであり、また能力の外であろうと思われるのであります。ただ、災害が現実起こるうとしておるといふような場合においては、これに対して、堤防が切れないように措置を講じていく、応急措置をやっていくということは、それは別に行き過ぎでも何でもありません、当然の任務であろう。またむしろそれをほつきりさせることが、防災活動として適当ではないであろうかということ、防除ということをここに明確化しようとしたのはかならないのであります。従いまして、その限界というものは、事柄によっては非常に明確でない場合も出て参ると思ひます。どこまでが防除であつて、どこまでがいわゆる予防に入るかということの限界は、それぞれの事柄に従つて具体的に判断を下して参らなければならぬわけでありまして、その点非常に微妙な点が出て参ると思ひます。ただ、災害対策基本法におきます各種の災害防除のための計画、あるいは防災の業務計画、あるいは地域防災計画といったものは、すべてこれを消防の任務として書くというのではなくて、やはりおのずからそのうちの現場的な、応急措置的な防除というのが、火災以外の災害の場合においては消防の任務として規定されて参るということに相ならうかと思ひます。

○太田委員 少々不明確な字句だと思ふので、防除というの字を最もよく解釈いたしますと、どういふことになるのですか。防除といふのは、熟語としてはあまりそう使ひなれた言葉じゃないと思ふのです。防除とは何ですか。消極面だけであつて、積極面というのには非常に欠いておるのですが、字句の解釈をちよつと教えて下さい。

○藤井政府委員 防除というのは、防止除去、災害を現場的に防止しあるいは災害の原因を除去する、そういうふうな考へておられます。従つて、予防といふよりもある程度現場感急的なにおいといふものが非常に強く出るといふことは当然のことではないかと思つておられます。この点は、実は消防庁が自治省の外局となつて入りましつた際に、自治省設置法の規定が改正になつたわけでありまして、この自治省設置法の中で、自治省の任務といたしまして、一般的な自治省の任務のほかに、「消防に關する事務を処理し、もつて、水火災等による災害の防除に資することを任務とする」といふ言葉を自治省設置法自体も使つておられます。従つて、これを受けた意味もありまして、これを明

確にすることが現実の防災活動あるいは消防の任務を規定する上においても適宜な表現方法ではないかと思ひまして、これを使つたわけでございます。

○太田委員 先回、東京都江東地区において、いわゆる樋門——水門ですね。樋門がこわれたために海水が逆流して、ゼロメートル地帯に時ならぬ洪水が起つたという問題があつた。こゝういふ場合に、その樋門そのものの堅牢度合い、ないしはその樋門そのものの機能というものを点検をいたしますと、いざといつた場合にこれはあつないことがあり得る。あり得るから、そゝうなつたときには、この低地帯に非常な水害が起るであろう。従つて、今の消防の任務としては、災害の除去といふ点に力点を置いて、そのものを考えれば除去ですね。その場合の除去といふのは入る水をなくすればいいわけですから、海といふものがそゝうなつながらないように、どこかに堤防をつくつてしまふばいいわけですね。しかしそれは消防の任務ではない。その除去といふのは何だといふと、そゝういふ原因を除去することである。だから、あそこの樋門は、非常に弱く、場合によつてはこれはこわれる可能性もある。危険もあると思つたから、一つこれは早急に改良工事を行なつて、絶対こわれないものに改めてもらなければならぬといふことを建言され、それを主

管省、管理者に行なわしめるといふこととは、除去になるのではなからうかと思ひます。あゝいふ樋門の水害の例を一つとつてみて、今後積極面としてどういふふうになさるおつもりですか。

○藤井政府委員 私はこのように理解をいたしております。水門の場合でこ

ざいですが、この水門について危険のないように施設の管理維持をやりますること自体は、これはやはり水門管理者の責任である、水門管理の責任を持つておる者の当然の責務であるといふふうな考へるのであります。その場合に、しかしながら、立ち入りの検査あるいは巡視といふようなことを通じまして、そゝういふ危険な状況にあるといつた場合に、それについて補修措置や何かを行なわなければ、いざといふ場合に取返しつつかぬことが起るといふふうな認められます場合に、おいて、消防機関から管理者に対して注意をするといふことは、私はこれは当然あり得たいと思ひます。ただ、法律上の問題といたしましては、この除去といふ場合は、水門の管理が悪いために何か溢水等が始まる危険性があるといつた場合に、溢水しない前にそこに参りまして、くい打ちその他の適切な処置を講ずるといふことは当然防除の中に入つてくるべき、これは法律上の権限として入つてきていいのではないかと考へるのであります。しかしながら、この規定ができますことによつて、今のような管理者に対する勧告、改善についての、一種の措置についての意見を述べるといふようなことは、私は事実上の問題として当然やつてしるべき事柄であるといふふうな考へるわけでありまして。

○太田委員 その点については、極力積極的活動という面にも大いに力点を置いていたいただきたいといふことをお願いするわけですね。受ける側でも大へんでしよう。さらに積極的に一歩前進して、防除という、そのものを本格的に具現するといふことは、並み大抵の

ことではない。これは一つ消防庁におきまして十分御検討いただいて、これが生きて実施されますように期待をいたしたいと思ひます。

○藤井政府委員 今申し上げました政令の基準でもって市町村を調べてみま

○藤井政府委員 政令の内容として今事務的に検討いたしておりますのは、いわゆる市街地人口が一万以上の市町村といふことには、かまうに考へておるのであります。その場合に、市街地と申しますのは、連綿した市街の建物建築率が平均一〇〇以上の地域ということに考へておられて、それらのいわゆる市街地についての居住人口が一万以上といふところの市町村については、消防本部・署といふものを必ず置かなければならぬといふふうな義務づけようと思つておる次第であります。

○太田委員 いわゆる市街地人口一万人以上——一万人を出す場合の市街地のとり方にも御基準を御設定に相ならうと思ひますが、そゝうしますと、今のところ、あなたの方の御想像では、日本全国でどれくらい設置を義務づけられる市町村ができるだらうか、この数を何か御計算になつたものがありまして、概数でいいですから御発表を願ひたいと思ひます。

○藤井政府委員 今申し上げました政令の基準でもって市町村を調べてみま

そこで、ついでに気になることで、から聞いておきますが、第何番目の御提案になりましたか。やはり第四の目標の中に、都道府県が市町村相互間の消防職員の人事交流のあっせんをするという。これも私は、人事をかえて消防というものを何か不明朗化す原因をつくるのではないかと、思っています。消防庁長官としては、そんな心配は今日の時点においては、ないかと御信じてなつていらつしやるのですか。何か人間的に人事の面で各市町村消防を押えていくという感じが出てきているような気がして、しようがないのですが、どうでしょうか。

○藤井政府委員 これは警察その他と違ひまして、自治体消防ということであり、市町村消防の消防職員ということとでございまして、県は人事権というふうなものを全然持つておられるわけではございません。そういう点で本質的に違ひと思うのであります。ただ現実の消防界というものをながめておきますと、自治体消防に移行いたしましたから本年で十五年を迎えるわけでありまして、その間やはり小さい自治体消防のところでは、非常に人事の渋滞が見られる。これは事実であらうと思ひます。二十人や三十人の消防職員しか持つておらぬというふうな市町村消防では、どうしてもやはりそういう人事の渋滞というものが起りがちでございまして、そういうふうな面からいまして消防界自体からも、ある程度の交流ということが行なわれてしかるべきではないかというふうな声も実はあるわけでありまして。

村について消防本部・署というものの設置を義務づけるということに相なつて参りますと、今まで常設消防の全然ないところにそういう消防署、消防本部ができていくわけでありまして、当然専門の消防職員あるいは消防職員を指揮監督してその統制に当たつていくという、指導者というものが必要になつて参ります。そういう場合、は、どうしてもやはり県の方に適當な人がいないかというふうなことで、相談に参るといふような事態も、従来もございまして、今後こういうふうな組織的に義務づけるということになつて参りますと、当然そういうふうな要請も出て参ることが考えられるのであります。今のような点を考慮いたしまして、人事交流のあっせんに關する事項を県の一つの権限として、所掌事務として一考加えるということにいたしましたのでございまして。人事交流のあっせんといいことでございまして、このこと自体、県の方からあまり積極的に差し出がましくやれるものでもございませんで、市町村の方でいやだと言へばそれまででございます。しかしながら、こういう権限といひますか、所掌事務を土台として非常にこれを悪用して、実質上の人事の干渉にまで至るといふようなことになりましては、これはお話しのように私は好ましくない方法であると思ひます。絶対そういうことはさせないよう、運営面からいひましても、十分の監督指導を徹底して参りたいと思つておられます。○太田委員 わかりました。そういう気持ちで、裏も表もないすなおな表現と私も理解しておきたい。消防こそ政治の圏外に立つ、消防の地位利用による

ところの地方選挙への介入というふうなことが将来起きないように、これは十分一つお願いいたします。消防個人である場合には差しつかえないというふうな運達を出されぬように、ぜひやつていただきたい。そして地方選挙並びに中央選挙などにおけるところの消防団の活動いかんによつては、君のやり方はだめだ、与党の選挙に對して協力しないようなことは、もつて任務を全うすることではないから、山間僻地の市町村の消防の方に転職を命ずるなんていうことにならないように、ぜひこの際あなたの御説明を心にとめて理解しておきたいと思ひます。

○永田委員長 他に質疑はありませんか。――なければ本案についての質疑はこれにて終了いたしました。

○永田委員長 これより本案を討論に付するのであります。別に討論の申し出もありませんので、直ちに採決いたしたいと存じます。御異議ありませんか。

〔異議なし〕と呼ぶ者あり
○永田委員長 御異議なしと認め、そのように決しました。

これより採決いたします。
消防組織法及び消防団員等公務災害補償責任共済基金法の一部を改正する法律案に賛成の諸君の起立を求めます。

〔賛成者起立〕
○永田委員長 起立総員。よつて、本案は原案の通り可決すべきものと決しました。
なお、ただいま議決いたしました法律案に關する委員報告書の作成等につきましては、委員長に御一任願いたしました。

いと存じますが御異議ありませんか。
〔異議なし〕と呼ぶ者あり
○永田委員長 御異議なしと認め、そのように決しました。

○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。

質疑を行ないます。門司亮君。
○門司委員 私はこの法案を通す前に、要望というか、当局の意見を一つだけ聞いておきたいと思ひます。

それは、道路交通の取り締まりをする警察官自身が、できるだけ運転のできる人を――全部といつていいが、交通の取り締まりに當つていただきたいと思ひます。私がそのことを要望するのは、やはり取り締まる方も取り締まられる方も運転技術を心得ておつて、同じ心理に立つた取り締まりの方が運転手にびんと来る。全然しろうとで、それじゃお前運転してみろといわれたい――その場合こうなつてくるから無理じゃないかということが、かりに取り締まりを受ける運転手の心の中にあつたとすれば、いつまでたつてもうまくいかないと私は思ふのです。やはり取り締まりの警察官は全部運転の心得があつて、自分が運転すればこういふふうになる、また事故についてもそういう心理の理解の度が高まつてきはないか。ただ無鉄砲に、外から見ただけの形で取り調べをするのでなく、自分がやればこうなるのだというふうな、運転者の心理になつて取り締まりのできるような方法がうまい方法だと考えられるのですが、そういう点について全部の警察官が運転技術を修

得するといふような方法が今講ぜられていられるかどうか。今講ぜられていないなら、将来ぜひそういうことにしたい。ただききたい。そうすれば、やはり交通事故をなくするといふか、あるいは運転者の方から見ましてもあまり無理のない公平な取り締まりができるのではないかと、そういうふうに考へるのですが、そういうことだけ一つ聞いておきたいと思ひます。

○柏村政府委員 ただいまの門司委員のお話は、まことにごもつともでございまして、私もぜひぜひそういうふうな持つていきたいと考へておられるわけにございまして。遺憾ながら、現在警察官たる者すべて運転の技術を修得しておる段階でございませぬけれども、できるだけ早い機会に、そういうふうな技術を身につけるように、教養面においても計画的にやつていきたい。現在は、警察官に採用しまして一年間、警察官たるべき基礎を學ばせて第一線に出すわけにございまして、この警察官につきましてさらに四カ月の補習教育というのを実施いたしております。この補習教育の課程におきましては、給花的に警察の技術学科というふうなもの、特にその基礎的なものについては、給花的に警察の技術学科というふうなものを學ばせるのではなくて、基礎的な成績の上がつておる者については、自動車運転の教養を特にやるということをいたしておるわけにございまして、これは全員について教育するわけにございまして、管区学校における補習教育の課程におきましては、警察官の中でも、その自動車を學ばせるワケの中に入つた者ももちろんでございまして、入らない者も余暇を利用して

つけるように、いろいろ勉強をいたしておられるような状況でございまして、ただいまお話しのような方向に警察官自身も非常に意欲が向いておるといふ事情でございまして、さらにこれを拡充いたしまして、ただいまお話しのような御趣旨に沿うように今後とも努力して参りたいと考えておる次第であります。

○門司委員 私は今のような御答弁でよろしいかと思いますが、せっかく大臣が見えたから重ねて聞いておきますけれども、これには予算が必要になつてくるのです。従つて予算がなければ、やはりどんなに気持があつてもなかなか困難であろうと思ふ。それらの予算について、年度の三十八年度の予算の中にだけ見てあるかといふことはわからぬのですけれども、国の警察予算で見られなければ、都道府県の警察予算の中に見込むのが私はよろしいかと思ふ。こういうことはほんとうに真剣にやつてもらいたい。いろいろな犯罪があり、いろいろな問題があるが、警察だけが依然として自転車で犯罪捜査をやつておられることでは、とても今日の時代に追いつかない。警察官はいずれの警察官も、原動機ついたものをいつでも自分で使えるだけの技術を修得していただくことが必要だと思ふ。ただ交通違反に対して、運転手と同じような気持で取り締まられるというふうなことだけでは、すべての犯罪の取り締まりにも時代おくれにならないように一つせひしておいてもらいたい。このことは、大臣、予算がどうなつておるか分かりませんが、各府県でやられるとすれば相当なる予算が要らうと思ひますし、せひ一つ

やつてもらいたい。ことに私遺憾に考へておられるのは、ここまで言つて少し言ひ過ぎかもしませんが、今までの措置はやむを得なかつたと思ひますが、置はれば警察に電話をかけても、署長さんが出かけようとしても、署長さん自身が運転ができないから、運転手の来るまで待つていなければならぬ。あるいは急にどこかに突発事件が起つて警察に電話をかけても、運転手がいないから車が出かけられないなかつたというふうな都合なことがないようになつて、警察官はいつも運転ができるように、時代に即応した警察行政を立ててもらうことが必要ではないか。これは最近の交通事故と犯罪の実態から考へてみると非常に痛切に考へられる。従つて、予算措置をどういうふうになされておられるのか、またなされていなければ、これをどう措置されるのか、一つ公安委員長の方から御答弁を伺つておきたいと思ひます。

○篠田国務大臣 ただいまの警官に対する運転の問題につきまして、学校にいる者については、これは先ほど長官から申し上げましたように、一般教養の費用から出していただくわけですが、ほか最近モーターバイクその他の機動性を持たせるために非常にこの数をふやしまして、警察の機動化といふことをやつておられるわけでございます。しかしながら、時代の進展に即応するためには、まだまだ予算が足りないわけでありまして、犯罪も複雑化してきておられます。犯罪も複雑化してきておられます。犯罪も複雑化してきておられます。犯罪も複雑化してきておられます。

○永田委員長 この際、派遣委員よりの報告を聴取いたします。篠田三君。○篠田委員 ただいま求められました道路交通法の一部を改正する法律案審査のための派遣委員の報告を申し上げます。調査班といたしましては、永田亮一委員長、小澤太郎、太田一夫、二宮武夫の三理事と私が、崎川主任調査員を伴ひまして、三月二十四日東京をたち、同二十五日大阪府及び京都府下の現地を調査いたしましたのであります。このたびの調査は、現在当委員会では審査を重ねております道路交通法の一部を改正する法律案の審査の一環として、近く供用を開始される名神高速自動車国道の実情の調査を主眼とし、あわせて大阪市及び府下の交通規制の実情を調査いたしましたのであります。非常に限られた時間でありましたために、十分意を尽くして調査するというわけには参りませんでした。現地関係者各位の熱心な御協力により、ほぼ所期の調査目的を達成することができました。

また、現地では阪上安太郎理事並びに原田憲大蔵政務次官及び大倉三郎議員がそれぞれ参加せられ、調査の上にならぬ便宜を与えて下さり、誠にありがとうございました。この際、あわせて厚く御礼を申し上げます。次に、簡単に日程を申し上げます。私どもは三月二十四日東京をたち、三月二十五日午前九時、大阪府警察本部に集合し、湯淺大阪府警本部長より、大阪市内の交通規制について、

おります。

第一次交通規制の行なわれまし昭和三十五年七月以来の交通事情、交通規制の実情を詳しく聴取し、午後は市内の交通事情を見るため、長柄橋を經由して日本道路公閉京都南インターチェンジに到着し、高橋日本道路交閉大阪建設局長より名神高速自動車国道の概況について説明を聞き、次いで名神自動車国道の京都南インターチェンジから栗東インターチェンジに至る区間を、最高時速百三十キロメートルのスピードで往復し、道路構造の調査はもとより、これから定めようといはしております高速自動車国道における自動車の交通方法の特例につきましても、不十分ではありましたが、実地調査を行なつたのであります。

調査はさき述べてきたごとく、名神高速自動車国道の実情調査並びに大阪市内におきます交通事情、交通規制の状況はどうかといふ二つでございまして、便宜上、名神高速自動車国道の調査から申し上げます。この路線は小牧市から西宮市に至る延長百九十一キロメートルの区間でありまして、設計速度は時速平坦部百二十キロメートル、丘陵部百キロメートル、山岳部八十キロメートルとなつております。また総幅員は二十四・四メートル、一車線の幅員は三・六メートルであり、路面はアスファルト舗装、車線数は四車線、インターチェンジは十四カ所、バスストップ三十三カ所、設計荷重は自動車荷重二十トン、重要構造物としては、トンネル六カ所、長大橋二十一カ所、高架橋七十九カ所となつております。そのほか休憩施設といたしまして、サービスエリア四カ所、パーキングエリア九カ所が設けら

れる予定であります。建設費は千百六十四億円、完成予定は昭和三十九年度となつております。なお、高速自動車国道におきます自動車の交通方法の特例につきましては、すでに政府の提案理由の説明にもおきましたように、高速自動車国道におきましたは、自動車以外の車両及び人の通行は禁止され、構造面におきましても他の道路等との交差はすべて立体交差方式をとること、一般の道路との連絡はインターチェンジによること、並びに中央分離帯を設けて往復の交通を完全に分離するなど、一般の道路の場合とはかなり異なつた交通方法をとることになっております。

さて、私どもが実地に調査いたしましたのは、名神高速自動車国道のうち、本年七月十五日から供用を開始される予定となつております尼崎―栗東間七十一・六キロメートルの一部であります。すなわち京都南インターチェンジから滋賀県栗東インターチェンジに至る二十九・六キロメートルの区間でありまして、工事は一部を除いてすでに相当進捗しております。私どものように東京や大阪の麻痺寸前の道路交通事情、ないしわが國の劣悪なる主要幹線道路を見なれておられる者にとりましては、平地や山間を貫いて走る四車線二十四・四メートルの名神高速自動車国道は非常に快適な印象を与えられ、りっぱなできばえであり、実際に百キロないし百三十キロメートルのスピードで走らせてみました結果も、その安定感は一一般の道路で四、五十キロ出している場合と大差なく、聞きしにまさる上々の安定感でございまして、またわずか四十分程度の試験的

る予定であります。建設費は千百六十四億円、完成予定は昭和三十九年度となつております。なお、高速自動車国道におきます自動車の交通方法の特例につきましては、すでに政府の提案理由の説明にもおきましたように、高速自動車国道におきましたは、自動車以外の車両及び人の通行は禁止され、構造面におきましても他の道路等との交差はすべて立体交差方式をとること、一般の道路との連絡はインターチェンジによること、並びに中央分離帯を設けて往復の交通を完全に分離するなど、一般の道路の場合とはかなり異なつた交通方法をとることになっております。

る予定であります。建設費は千百六十四億円、完成予定は昭和三十九年度となつております。なお、高速自動車国道におきます自動車の交通方法の特例につきましては、すでに政府の提案理由の説明にもおきましたように、高速自動車国道におきましたは、自動車以外の車両及び人の通行は禁止され、構造面におきましても他の道路等との交差はすべて立体交差方式をとること、一般の道路との連絡はインターチェンジによること、並びに中央分離帯を設けて往復の交通を完全に分離するなど、一般の道路の場合とはかなり異なつた交通方法をとることになっております。

る予定であります。建設費は千百六十四億円、完成予定は昭和三十九年度となつております。なお、高速自動車国道におきます自動車の交通方法の特例につきましては、すでに政府の提案理由の説明にもおきましたように、高速自動車国道におきましたは、自動車以外の車両及び人の通行は禁止され、構造面におきましても他の道路等との交差はすべて立体交差方式をとること、一般の道路との連絡はインターチェンジによること、並びに中央分離帯を設けて往復の交通を完全に分離するなど、一般の道路の場合とはかなり異なつた交通方法をとることになっております。

る予定であります。建設費は千百六十四億円、完成予定は昭和三十九年度となつております。なお、高速自動車国道におきます自動車の交通方法の特例につきましては、すでに政府の提案理由の説明にもおきましたように、高速自動車国道におきましたは、自動車以外の車両及び人の通行は禁止され、構造面におきましても他の道路等との交差はすべて立体交差方式をとること、一般の道路との連絡はインターチェンジによること、並びに中央分離帯を設けて往復の交通を完全に分離するなど、一般の道路の場合とはかなり異なつた交通方法をとることになっております。

な運転時間ではありましたが、運転者の言によりますれば、ほとんど疲れないということでありました。

次に、このたびの調査を通じて若干の所見を申し述べたいと思います。

第一点は、最高及び最低速度の問題であります。もちろん短時間のきわめて不十分な調査でありますので、断定的な所見は避けるべきであります。が、まず最高速度について申し上げますと、私どもの印象といたしましては、国産車の最高速度は、走行の安全性なども考え大抵百十キロメートルが許容の限度ではないかと考えられました。

次に、高速自動車国道の設けられまして趣旨並びに安全性の見地から考えまして、多種多様な車種の存在するわが国の場合、高速自動車国道におきまする最低スピードを幾らにするかという問題は、なかなか技術的にもむずかしい問題であると思ひますが、最低速度を決定する以前の重要問題として指摘せざるを得ませんのは、前述のように多種多様な車種のあるわが国におきまして、高速自動車国道に乗り入れを許される車種をどのようにしてきめるかということでありまして、

次に、車種をきめたあと、自動車を安全にかつ円滑に走らせていく上での対策の問題といたしましては、第一に高速自動車国道における円滑な走行を阻害するおそれのある性能不良の自動車を、どのようにして発見するかというところでございます。

第二には、自動車の積荷の重量が許された積載重量をオーバーしておりますと、当然スピードは落ちることになり、ひいては他の自動車の円滑かつ能率的な運行をはばむことになりま

す。が、積載重量の適否をどこでどのようにして認定するかということでありま

第三に、高速度自動車国道におきましては、一般の道路の場合と異なり、道路上の小さな落下物といえども大惨事の原因となりかねない危険な要素をはらんでおります。従って、積荷の量が、最高のスピードにたえ得る間違いのない、確かなやり方であるかどうか、高速自動車国道における危険防止上決してゆるがせにはできない問題でありまして、これまたどのような方法でこれを確認するか大きな問題だと思われま

次に、今回実地調査を行ないました上でも依然として、はたしてうまくいくだろうかとか疑念を抱かれましたのは、高速自動車国道と一般の道路との連絡すなわち自動車がインターチェンジからハイウェイに入る場合の運転技術上の問題であります。少なくとも相当に高度の運転技術、経験を持つ者でなければ、最高速度で走っているハイウェイの自動車の流れの中に入っていきことはきわめて困難だろうと思われれるからであります。

次に、高速自動車国道における安全性の見地から重要な問題として、設置される道路標識の大きさ、あるいは文字ないし記号をどのようにするかというところがあげられると思ひますが、残念ながら今回の調査では、現地での準備がなされなかつたために、その適否を調査することができませんでした。

以上、不十分ながら所見を申し述べましたが、実際に現地の道路構造を見、直接最高スピードで自動車を走らせてみて痛感いたしましたこと

は、このような高速度自動車国道において多くの自動車が安全かつ円滑に走行するために、何よりも運転者がその義務として、完全に交通法規を順守することはもとより、高度の技術と経験、並びに高い交通道徳を身につけなければならぬということでありま

す。警察当局におかれましても、この点に今後格段の留意と御努力をお願いしてやみません。

次に、大阪市内の交通規制の状況について申し上げます。

大阪市内の交通規制につきましましては、第一次交通規制が昭和三十五年七月十日、第二次交通規制が同三十六年四月十日、第三次交通規制が本年三月一日から実施されております。現在問題になっておりますのは第三次交通規制でありまして、簡単に申し上げますと、交通停滞の面からする大阪の交通事情は、昭和三十五年以来逐年深刻の様相を加えて参りまして、そのつど随時に交通規制を行ない、局所の打開に努めてきたこととありまして、三十五年の第一次規制におきましては、車両の増加と道路率のアンバランスの表面化によりまして、都心部及び南、北の繁華街において小道路を含め二百十五路線の一方通行並びに幹線道路二十九路線の駐車禁止を主とした交通規制を行ないましたが、十分な成果をおさめるに至らず、次いで三十六年に入り交通事情の一層の激化に対処するため、船場地域内各道路における大型車両の通行禁止、北及び南繁華街におけるタクシーの流し禁止、主要幹線及び主要交差点における右折禁止を主とする第二次交通規制を同年四月十日から行ないました。この規制により一

時は良好な結果を見ましたが、同年十月以降は再び規制前を上回る交通の停滞状態を現出するに至り、しかも三十七年度に入ってから、交通事情は口を追い、月を追ってますます激化し、この間交通状況の推移に慮じ、ほとんど毎月駐車禁止路線及び右折禁止路線の拡大などを実施することによりまして、当面の交通緩和に努めたこととあります。ところが本年に入りましては、一月中旬における交通停滞は、すでに前年同期の三ないし四倍となっておりまして、過去の趨勢から見ますと、本年三月一日から第三次交通規制が実施されたのであります。この規制は三十七年十二月下旬に臨時的に八日間午前八時から午後八時まで実施された規制、すなわち大型車両については長柄橋、十三橋、淀川大橋の三つの橋によって大阪市内に入る場合の禁止及び国道一、二号線、扇町線及び都島守口線の一部区間の通行禁止を主要内容とするものであります。第三次規制は、この臨時的規制に加えて、本町左専道線を追加し、大型車両を対象とする恒久的な規制として実施されたものであります。

なお、この規制の実施にあたりましては、府知事、大阪市長、大阪陸運局長、近畿地方建設局長、府警察本部長をもつて構成する大阪府交通対策協議会五者協議会が各方面の意見や要望を聞いて、慎重に検討した結果、市内中心部に影響する停滞防止を第一義とし、このことによつて生ずる迂回路の停滞増加はやむを得ないものとの判断のもとに実施に踏み切つたことと

あります。しこうしてその結果は、予想通り第二阪神国道外六路線の迂回路に停滞が相当に増加いたしましたけれども、警察当局の見解としては、これによつてもかく市内中心部においては一応の混雑緩和をはかり得たこととあります。

しかしながら、第一次及び第二次の交通規制はともかく、この第三次交通規制につきましましては、ひとり商都大阪の府下のみならず、隣県はもとより遠く全国にそれぞれ大なり小なり影響を有しておりますことから、警察当局の規制にももちろん理由はございまして、民間の業者各位からも少なからぬ批判や要望が述べられております。

私どもはこのたび現地におきまして、業界の代表者から第三次規制についての要望を聴取いたしました。何分この規制は三月一日に実施されて日なお浅く、このため、これを検討するに足る統計資料にも事欠き、従つてこの規制の是非についてここに軽々に論ずることは適当でないと存じます。しかしながら、こゝに、三年における東京の道路交通事情と、それに対してとられた規制措置及び民間の自主的協力の経緯を大阪の場合に對比してみますと、大阪の場合、第三次交通規制をも含め、今回の規制の効果と、今後の道路交通事情の推移を、慎重に見守つた上で検討する必要がありますと痛感せられるのであります。この意味におきまして産業界、市民、交通取り締まり当局の三者の相互協力によつて、総合的に再検討し、急迫した事態が少しでも効果的に、かつ円満に解決されることを望んでやみません。

以上をもちまして簡単にございますが、派遣委員の報告といたします。

○永田委員長 以上で派遣委員よりの報告は終わりました。

○永田委員長 次に、引き続き質疑を行ないます。太田一夫君。

○太田委員 最初に、今報告にありました高速自動車道路の通行に関する今後の新しい規制、これに関連する改正案についてお尋ねをしたいと思います。

○富永政府委員 高速道路の最高速度の制限及び最低速度の制限につきましては、政令で定められるものでござい

ますが、いろいろ各関係機関と寄り集まって何回か検討は続けております。

○太田委員 最初に、今報告にありました高速自動車道路の通行に関する今後の新しい規制、これに関連する改正案についてお尋ねをしたいと思います。

○富永政府委員 高速道路の最高速度の制限及び最低速度の制限につきましては、政令で定められるものでござい

ますが、いろいろ各関係機関と寄り集まって何回か検討は続けております。

見当、あるいは最低速度の制限につきましては、五十ないし六十キロのめどで検討はいたしておりますが、日本の車両の性能の問題なりあるいは運転者の素質の問題、こういったものも加味しなければなりません。大体五月ごろに実際の道路が相当長距離ででき上がりますので、その上でいろいろテストをしまして、データを集めて、政令で定めたというふうな考えでおります。

○太田委員 国家公安委員長にお尋ねをいたします。交通関係閣僚懇談会において、将来の交通のあり方についていろいろと御意見の御交換があったらうと思いますが、それに関連しまして、これは必ずしも公安委員長の管轄下じゃありませんけれども、将来日本の国の自動車はいかなる性能のものをもって標準とするか、こういうことについて意見の交換がなされたこと

があるとするならば、この際御発表いただきたいと思っております。

○篠田国務大臣 きょうも交通関係閣僚懇談会を開きまして、原簿視察監から東京都内における交通事情の説明を聞きまして、それから、川島国務大臣から富永交通局長に対して、大阪における交通規制の問題について質問がありま

した。交通関係閣僚懇談会といたしましては、取り締まり当局と関係各省市との間に立って事務的な協力を保つ、その事務的協力が十分に行なわれなかった場合においては、閣僚からさらに事務当局に対して鞭撻するという申し合

せをきょういたしました。しかしながら、自動車の性能についてどういふものが望ましいというふうな専門的なことにつきまして、いろいろな閣僚が

おりまして、私あるいは法務大臣、大蔵大臣、行政管理局長官、建設大臣と

いったような、自動車というものに全然関係のない、関係がないと言っておかしいですが、専門家でない閣僚が

たくさんおられるために、そういう専門的な話はまだ出ておられないわけであり

ます。

○太田委員 これはだれか専門家がいらしたらうと思っておりますが、その見解を一つ。

○富永政府委員 自動車の車幅につきましては、当然一定の制限があるわけ

でございますし、それから日本の道路から見ましても、これは制限を課すべきであるわけでございます。現在二メ

ートル五十になっておると思っておりますが、それが広がるといふことはちよ

と考えられないではなからうか。と申しますのは、今度日産のセドリック二九

〇〇Cですが出ましたが、車幅はやはり今までと変わりがなく、長さ

が変わっております。お尋ねのことは考へられない以上、車幅が広がることは考へておりません。

○太田委員 それでは、外国の今日日本へ入ってきておる大型車というふうなものは、日本ではつくられない、

車、あるいは二メートル、二・一メートル、二・二メートル以上というのになると非常に少ないわけでございます。世界の大勢から見ましても、乗用車の車幅がうんと広がるといふことは、日本にないかと思っております。それ

は、日本の自動車につきましまして、これは通産省の所管でございますが、

○太田委員 輸出の車のことを聞いた

り、特別大きな大物車、重量運搬車の規格がどうなるかというのを聞いてお

るわけではあります。国内の道路を通行する日本の国の乗用車、特に乗

車はいかなる規格をもつてスタンダードとするお考えであるか。このお考

えがないとするならばまたそれでよいので、自由放任であるというならば

自由放任でもよい。しかし、それがだんだん大型化に向かっているという趨勢

があるならば、それに対して野放しにするというのではないでしよう。セドリックスペシャルはわず

かしか出ておりませんし、われわれその性能について知るよしもない。しかし、現在出ておりますトヨタのクラウンなどについて、私どもは高速自動車道路など

においてテストを行なった。あれをもつて日本における大型車のスタンダードとするならばあれでいいのですけれど

も、あれじゃない、あれはこれからの第一歩だ、これからだんだん大きくな

ってキャデラックのようになっていくのだということになれば、話は違

うです。そのことをお尋ねしたので

○富永政府委員 所管は通産省の方

でございますが、私の方の聞いておりま

すのは、たとえば、今までですと、乗用車でいいますと排気量は一九〇〇

C程度でございましたが、ことしになりました。それよりふえた新車が出てきたわけ

でございますが、それより耐え得るよう

でございますので、それに耐え得るよう

技術、性能というのには向上される

はなからうかというふうな考えられ

ます。国内的にもそうでございますし、

た世界的にもハイスピードに伴って、

それに対して安全な車、それからう

んと性能が高まっているという方向

はたどるといふふうな聞いておるわけ

CCでしよう。二九〇〇か三〇〇〇。私は三〇〇〇CCと聞いているが、この三〇〇〇CCなら三〇〇〇CCという大型の、非常に高馬力のエンジンを装備した車ができてきた。これがハイウエー用になってくる。これが一般道路も通行するのだということになると、そうすると今の一九〇〇というものはそろそろいなか用になるかもしれない。そういう傾向にあるのかどうかということを知りたい。一九〇〇はこれからほとんど日本の国でたくさん生産されて、それが日本の国のハイウエー用として、花形として走る、日本の國産車、国民用の車のモデルになるのだとおっしゃるなら、私もそのつもりで考える。それが一九〇〇か三〇〇〇かわからぬじゃ、議論のしようがないじゃありませんか。これは通産省の、業界の關係であつて、通産省が来ていらつしやらないから、通産省の方に来てもらつてお尋ねしようと思つてゐるわけではないから呼んでもないが、もし必要があれば、あなたの方でお答えできなければ呼んで下さい。これは長官でも国家公安委員長でも、何か大ざっぱに、日本の國の自動車というものの将来のあり方、これを一つお答えできたならば、この際お答えしておいてもらいたい。よくなつていくだろうなつておっしゃつては困ります。

○富永政府委員 車の大きい小さいにつきましては、大体の大勢を申し上げますと、アメリカの車は非常に大きいわけてございます。欧州の車は大体小型が多いわけでございます。中にはもちろん大きい車もござりますが、そういう状況から見ますならば、日本の場

合は、日本の道路事情全般から見まして、そう大きなものがふえていくということはおそろくないのじゃないかというふうな考えますし、それから、最初の御質問の、車軸につきましても、今のところ、現在保安基準で二・五メートル以下になっております。ですから、乗用車でこれを超えるということ、これはないというふうな考えます。

○太田委員 しかば、長さについてはいかがですか。

○富永政府委員 自動車全体の長さは十二メートル以下でこれも押えられておりますが、乗用車につきましては、またそれぞれ規格があるわけでございます。

○太田委員 乗用車というものを今私はお尋ねしておるわけですが、十二メートルなら十二メートルというトラックなりバスなりというものを引き合ひに出してこれをおっしゃるなら、十二メートルまで乗用車が伸びる可能性というのをわれわれは考えなければなりません。バスのような大きな車に一人だけ乗るのですか。気分はいいでしょうけれども、この規制された生活の中ではたまたまのじゃありませんよ。

○富永政府委員 ただいま十二メートルと申しましたのは、自動車全般についてでございます。もちろん、それをこえる場合においては陸運局長が特別認可する、特認の車両というものがあつてござりますが、乗用車につきましては、小型自動車は長さ四メートル七十以下になっております。

心にお聞きしておる。トラックの規制はずいぶんあつた。トラックの規制については、六ト半以上を大型とし、六トまでは大型としないという点から、免許証についても、年令制限、経験年数制限というこの条件というもの、緩和されておるわけですか。これは日本の國の現状というものからそこに出るわけですか。そうしてみるならば、乗用車というものを何らかし—in 現在とどう交通が稠密化して参りました、混乱して参りました原因には、大型乗用車というものが相当原因をしておるわけですか。これは大量輸送機関じゃありませんからね。一人か二人しか乗らない。もちろん一人は運転手が乗り、運転手のほかに一人乗るといのが大体平均ですから、こういう大きな車に一人だけ乗せて混雑する中を自由に走る、それに対して何らか規制は加えられない。そうして五ト半、六ト半のトラックに載せた日常貨物などの運送については、こつちはいいの悪いのというふうな妙な問題に今交通取り締まりが来ておりますから、そんなことは、大阪の都市の問題にも関連しておりますが、それは私はこの際ここで尋ねておるのではない。乗用車というものは将来とも野放しであるのかどうか。一九〇〇CCという今までのトヨペットクラウンとかセドリック、あるいはまたヒルマンならヒルマンというような車もありますけれども、その國産中型車というものが今後ハイウエーを走るのか、三〇〇〇CCをうたったスペシャル・カスタム、それに今後さや寄せされていくのか、これはどちらでしようかということ。さつき五十キロか六十キロが最低であつて最高

百キロから百十キロだとおっしゃつたけれども、これはあなたは何を想定していらつしやるのですか。そのこと想定がなかつたら、百キロだ百十キロだということもいささか問題がある。われわれが見たのは、日本の一九〇〇CCのトヨペットクラウンを中心として、これを日本の今のハイウエーにおけるスピード・テストをしたので、それから、だから将来はどうだということを知りたい。日本の國の自動車生産に對する方針はどうだということを知りたい。あなたは交通関係だから交通の法規だけだということではなくて、もう一歩大きくいって、将来というものをちよつと考えていただきたい。

○篠田國務大臣 この問題は、御指摘の通りの重要問題でありまして、私たちとしては、今回大阪でも幅二メートル以上の大型車の規制もしたわけでありまして、できる限り交通の混雑に、支障にならない程度の車をもつて理想と考へております。しかしまた通産省方面その他において、高速道路に對する大型車という考えを持つておられるけれども、これは至急次の交通関係懇談会にこの問題を提出いたしまして、関係各省において、乗用車は、ことに國內用乗用車については、できるだけ大型化しないという一つの方向にまとめていきたい、こう考えます。

○太田委員 むやみに野放しに大きくならないことをお考えになるのは、現在の道路事情から考へて当然の帰結だつたと思ひますし、ぜひそういう方向で考へていただく必要が非常にあつたと思ひます。特別な車の場合にはよろし

いですが、ぜひ日本の國情に合う車というものを編み出す必要があらうか。どうですか。フォルクスワーゲンをもつて経済車、国民車としておるのも、ドイツの國民の氣持と、それからまたドイツの産業とドイツの經濟事情とドイツの道路と、幾つかの問題から割り出して、そこにおのづから帰結が来た。日本は初めのうちは小さかつた。小さな小さなダットサンみたいなものが出て、それが今日三〇〇〇CCの容量を誇るようなスペシャルまで——同じように製造会社でも飛躍をしていったわけですか。そこにどんな無制限に大きくなっていきますと、どうも日本の國の道路事情というものを複雑化してくるだけである、混乱を増大するだけのような氣がする。そして通産省に對してももう少し國策としての——國策というよりは日本の國の方針として、何か道路交通事情に合致するように、そうして經濟的發展にも資するように、そういう点で指導的な何かをお持ちになる必要があるやうな氣がする。これは交通関係の皆さんがそれに対して意見をもちにならなければいけないと思ふのです。受け身の立場ではない。積極的にやらなければいけない。もつと打つて出て下さい。そして日本の國の將來の經濟發展は交通から始まるのだ、ここまで行つて下さい。車両のことは運輸省、それからつくる方のことは通産省だなんておっしゃらないで、それを総合して、一つ自治省において、國家公安委員長は特にその點の總本山となられるやうに御期待したいと思います。

○續委員 ちよつと関連。ただいま乗用車の幅員の問題あるいは長さの間

は、日本の道路事情全般から見まして、そう大きなものがふえていくということはおそろくないのじゃないかというふうな考えますし、それから、最初の御質問の、車軸につきましても、今のところ、現在保安基準で二・五メートル以下になっております。ですから、乗用車でこれを超えるということ、これはないというふうな考えます。

は、これはないというふうな考えます。

○太田委員 しかば、長さについてはいかがですか。

○富永政府委員 自動車全体の長さは十二メートル以下でこれも押えられておりますが、乗用車につきましては、またそれぞれ規格があるわけでございます。

○太田委員 乗用車というものを今私はお尋ねしておるわけですが、十二メートルなら十二メートルというトラックなりバスなりというものを引き合ひに出してこれをおっしゃるなら、十二メートルまで乗用車が伸びる可能性というのをわれわれは考えなければなりません。バスのような大きな車に一人だけ乗るのですか。気分はいいでしょうけれども、この規制された生活の中ではたまたまのじゃありませんよ。

○富永政府委員 ただいま十二メートルと申しましたのは、自動車全般についてでございます。もちろん、それをこえる場合においては陸運局長が特別認可する、特認の車両というものがあつてござりますが、乗用車につきましては、小型自動車は長さ四メートル七十以下になっております。

○太田委員 あなたの考え方として、現行法制上のお答えをなさつたことについて別にとかやく言うわけではありませぬけれども、私は特に乗用車の中

心にお聞きしておる。トラックの規制はずいぶんあつた。トラックの規制については、六ト半以上を大型とし、六トまでは大型としないという点から、免許証についても、年令制限、経験年数制限というこの条件というもの、緩和されておるわけですか。これは日本の國の現状というものからそこに出るわけですか。そうしてみるならば、乗用車というものを何らかし—in 現在とどう交通が稠密化して参りました、混乱して参りました原因には、大型乗用車というものが相当原因をしておるわけですか。これは大量輸送機関じゃありませんからね。一人か二人しか乗らない。もちろん一人は運転手が乗り、運転手のほかに一人乗るといのが大体平均ですから、こういう大きな車に一人だけ乗せて混雑する中を自由に走る、それに対して何らか規制は加えられない。そうして五ト半、六ト半のトラックに載せた日常貨物などの運送については、こつちはいいの悪いのというふうな妙な問題に今交通取り締まりが来ておりますから、そんなことは、大阪の都市の問題にも関連しておりますが、それは私はこの際ここで尋ねておるのではない。乗用車というものは将来とも野放しであるのかどうか。一九〇〇CCという今までのトヨペットクラウンとかセドリック、あるいはまたヒルマンならヒルマンというような車もありますけれども、その國産中型車というものが今後ハイウエーを走るのか、三〇〇〇CCをうたったスペシャル・カスタム、それに今後さや寄せされていくのか、これはどちらでしようかということ。さつき五十キロか六十キロが最低であつて最高

題が問題になっているのですが、私はきのうも太田先生たちと一緒に見てきたわけですね。なるほど四車線でございますから、道路自身としては四車線でございます。一車線の幅員というものは一車線の状態にマッチしたものであると思います。全体としては広いのだけれども、車の幅員とか長さというものは、あのりっぱな道路ができて、当然私は日本的に規制されなければならぬ問題じゃないか、こういうふうな考えをわけでございます。従いまして、セドリックの新しいのができたのですが、国内で使う問題としては、特殊の自動車は別でしょうけれども、一応は今の程度で、とにかく今の最大限度以上に幅を広げたり長さを増すべきではない、こういうことを考えるのです。むしろ長い間スピードをあれていますが、走ることに耐え得るだけの性能のいい自動車を造るということの方がすべてではなく、高速自動車道路が全国に全部できるわけでもないのです。結局そのインターチェンジから国道なり府県道なり市町村道に入ってくる、こういうことになりまして、高速自動車道路だけの専用の車としては、一車線といたしましても今より少しはゆとりのある幅でありますからいいかもしれませんけれども、しかしそれが高速自動車道路ばかり走るわけではありませぬし、今の程度の制限で、それ以上長くするか広くするということが絶対にはやらないようにするのが、道路がよくなりまして今後の日本の交通状態を安全にするゆえんであろうというふうには私は考えるのです。そこで今大臣も申されましたが、一つ交通関係の懇談会等におきまして――

実は今までも道路が少しくなってきたと、車というものが先に大きくなってきたというものが実情なんです。すでに高速自動車道路が開通すれば、十トンくらいは貨物自動車も計画されておるようなことを相当前に新聞等で見たわけですが、そういうことで道路がいつも車に先を越されてしまう、そのために非常な交通の混乱を来たすという結果を来たしておると思うのです。高速自動車道路が一つ日本にできたわけですが、それだからといって今太田先生が御質問になったように、むやみに幅員を広げたり長さを延ばすべきではないという考えを私は持っておりますが、これに対して一つ大臣の考えを承りたいと思います。

○篠田国務大臣 全く同感でございます。現在におきましても、各官庁あるいは衆議院等におきましても、いわゆる大型の外車というものがだんだん多くなつて、トヨペットとかプリンスとかいったような、いわゆる中型と申しますか小型自動車と申しますか、そういうものに全部乗りかえておる状態でありまして、われわれも國産奨励という意味もあるし、交通緩和という意味もありまして、みんな大体トヨペット級に乗っておるといふことであります。それ以上の大きなものを、さっき太田さんのおっしゃったように、大きな車の中に一人どっかりすわつていくというふうな必要は、われわれ日本人にはないわけでありまして、外国使臣等が、本國から車を持ってきて乗っている分には、これまでとめるわけにはいきませぬけれども、われわれ日本人といたしましてはそういう必要は全然ない、こう思っております。従いまして――

交通関係懇談会あるいはその他の場面にございまして、私はただいまおっしゃったような主張をお取り次ぎするともに、私自身の主張として、今後そういう方向に意見をまとめていきたい、こう考えております。

○顧問委員 発言を許されたので、関連になるかならぬかわかりませんが、今度道交法で高速自動車道路の取り締まり法ができるわけでございまして、私もその走りまわったのはきわめて一部分でございますが、今度七月か九月でございまして、完成するものも、これまで高速自動車道路のほんの一部でございます。ことに大阪、京都から神戸の方も関係があると思うのですが、あの高速自動車道とにかく走つてみたい、いわゆるカミカゼといいますが、スリルを味わうというふうなものが相当出てきて、いかげんなボロ車がいっぱい出るといふ感じが、さういふ感じがするのです。そこで私は、今の法案では、そこを乗り越す自動車は、どんな車でもこぼれかけないかぬということに一応なつておるわけでございまして、むしろしばらく、この期間だけは試験的に走らせる、そういう考え方のもとに、相当性能のいい、あるいはある程度車種も制限をするというふうなことで、一年間くらいは――ヤジウマが入ってくるおそれもありますし、一つ初めての高速自動車道路が利用されるようになりまして、これは、むしろそういう形で持つていって、そうしてその経験によって全体の取り締まり法を考えられるということが、あの高スピードで走る場合における事故を減少する一つの原因でないか

というふうには私は考えておりますので、これに對しまして一つ御答弁をお願いいたします。

○篠田国務大臣 私もそういうことを考えております。高速道路で一番こわいのは、百キロなり百二十キロなりで走っているときに前の車が急にパンクするということですね。そうしますと、しつこくついていく車は、どんどん連続的にそれにつかかります。私も台湾でそれをやられました、もうちょっとで死ぬ思いをしたことがあるのですが、そういうことで非常に危険でございます。それから、性能の悪い車を入れておくということも、今おっしゃったように非常に危険でありまして、どういふところまで制限するかというところは別といたしまして、一つ研究をして、そういう危険のないような方法をとりたい、こう考えております。

今ちょうど大臣がおっしゃいましたけれども、パンクをするというふうな場合には、百十キロから百二十キロのスピードというもので走っております場合に、急にパンクをした、そのためにハンドルをとられたりなどして、どのような事故が起こるかかわからない。そういうテストをペーン富永さんやつて下さいと言ったのですが、どうも自分の命があぶないということでおやりにならない。それで実は無事故運転のテストだけやりました、最優秀車であるテストだけしかやれなかった。これでは将来ボロ車も出ると思いますが、テストにならない。従って運輸省においては、タイヤ、チューブのたぐいは、技術上の合格の認定がなければ使えないということになっておるので、しようか、どうでしょうか、これをお尋ねをしたい。

○官田説明員 今お話のように、アメリカあたりの例で見ましても、ハイウェイでの故障は、タイヤ、チューブのパンクの故障が三、四〇％で一番多い、そういうことになっております。わが国におきましては御承知の通り非常に現在は低速で走っておりますので、タイヤ、チューブのパンクによる事故というものはただいまのところはございませぬが、今後高速道路ができて走ることになりますと、私どもも一番この点については関心を払っている点であります。現在保安基準でも、簡単に、抽象的にきめておられますけれども、今後高速道路を走行することになりますと、さらに具体的に、たとえばタイヤの表面にトレッドというべき部分の部分がございませぬけれども、そういうものがまる坊主になってはいけません、あるいはタイヤの表面にいろいろ傷がございまして、それが発熱の結果、そこがきつかけになりましてパンクをいたしますので、そういうようなことにつきまして、今後基準的にもはっきりして参りたいと思っておりますし、一方やはり何と申しましても、車をお使いになる方々の点検を干

分やっていたかなければならない。もう一つは空気圧を適正に入れていたかなければならない。そういうような取り扱いは気をつけていたかないと、そういうような事故になりますので、今度道路運送車両法の一部改正を国会にお願いしてありますけれども、日常の点検の義務づけのほかに、さらに定期点検の義務づけもいたしまして、そういう点について走行上、保安上大切な装置につきましては、十分定期的にも点検をしていただく、そういうような手段を今後いたしまして、極力そういうような事故のないように努めて参りたいと思っております。

○太田委員 宮田部長さん、それは点検とかどうとかというところに中心を置くということ、使用者側、ドライバーに一切責任が転嫁されていくわけですか。ところが私のお尋ねするのは、技術基準とかなんとかという言葉を使っておりますね。技術基準に適合したものでなくちゃならないというので、車輪というのは、車体そのものに固定した部分についてはそれが言われておるが、付随したものに、一番大事なタイヤ、チューブの問題について除外されておるのはいかにも不可解な方だと思っております。ですからそのためには、技術基準に適合したものでないと思つてはならないという原則から出るべきではないか。そしてその点検を十分にしない。百十キロ走つたら普通運送車に空気は抜ければ心配ありませんけれども、一挙に破裂するものがありますね。これなんかこわいと思うのです。隣の車がたまつたものじゃない。そういうことになりますと、タイヤ、チューブの研究をもう少し

しおやりにならなければいけないと思うのですが、そこで代永通産省有機化学第二課長が来ておいでになります。あなたがお尋ねしますが、自動車のタイヤについては、今度日本にも高速道路ができませんが、そういうスピードにたえ得るものでなければ、これをあなたの方としてJISマークの適用になるのかどうかかわりませんけれども、はめさせちゃならない。つくつてはならない。つくつたものについては何れめんどうを見ないと、つくものについて指導するとか、そういう方針について確立しておるのでしょうか。

○代永説明員 御質問の趣旨は、今われわれといたしましてはタイヤメーカー六社ございまして、日本としてはほかの企業に比べますと、寡占状態にあるのです。六社とも外国の技術を導入しております。向こうの技術でやっておりますので、タイヤ自体の性能というか、品質においてはそう外国に比べて遜色はない。ただ日本は外国と違ひまして、悪路が非常に多いというところで、今のスタンダードは、普通乗用車は五万、トラック、バスが六万から七万キロメートル走る耐久力です。その七掛くらいが大体日本のタイヤのいわゆる固有の経年数になってくる。今お話の規格その他の問題につきましては、タイヤにつきましては規格はJIS規格があります。ただその規格をさらに上回つてというところ、ロードがもつとかかるようなタイヤを今盛んにつくつて、若干過当競争のぎみな状態に陥つておるわけですね。これにつきましては自動車の完成車

側の方の技術もさることながら、われわれの技術としまして、外国のタイヤに劣らない域に達しているといううなもの、もう少し日本の道路並みのタイヤに規格を統一した方がいいんじゃないか。あまりロードのかかるものだけをよけいにつくつて、そして価格が高くなるにかかわらず、値段はそのままだんだん下がっていくということ、企業の経営基盤の上からいってもゆゆしき問題であるということ、アメリカあるいは英国並みの規格に直して、今JIS規格がより以上、二割くらいオーバーの規格に実際はなっておりますが、これをアメリカあるいは英国並みの規格に直して、高速道路にたえ得るようなタイヤを持つていこう。

○太田委員 代永さんのお話は、若干改善の意図があるようすからいいます。五、六万キロまではいいというのですが、はたして、今の日本の国のタイヤが外国の技術を導入しておるから、六メーカーのものならば絶対に事故を起こさない、そういう高速道路を自動車が走つても事故が起きない保証があるかどうかということにつきまして問題があるかと思つておる。現在の状態では、それではタイヤ行政というものに対しては両面的なものがありませんよ。今までうば車にタイヤをつけているようなものだから、だからないのですよ。先ほど後田自治相、国家公安委員長は、今後日本の自動車という

ものは日本の国情に合ったような自動車に育てていくことをおっしゃつていらつしやる。あまり大きなものをつくる必要はありませんけれども、とにかくタイヤにしても、始終日本のこんな悪い道路を走つていて、たまにわずかばかりの高速道路を自動車は走る、一べんにパンクするということのないように、技術統一の問題については、ベル・アップをたのみたい。ダンロップならダンロップ、ブリヂストンならブリヂストン、そういう有力メーカーのもの日本の自動車に使われておると思つておられる、これは品質の改善について極力指導していただきたいと思う。特に日本の道路においては、くぎが多いので、くぎを踏んでも急にはパンクしないとかなんとかいう技術的な考察を加える必要がさらにあるかと思つておられる。ぜひそれを一つ考えてもらいたい。

それで、整備部長さんの宮田さんの方にお尋ねしますが、道路運送車両法は、従つて今の通産省の御意見から考へても、あなたの方は、通産省がレベルが低いからあまり私の方もそのことをとやかく言えぬということで、低い方に統一していただくように考へるわけがあります。あなたの方が自動車のタイヤ、チューブにおいても、これを見ても、そんなものがあつたらこれはだめで、変えなさいという場合に、車検などの際において十分検討されて、特に最初の場合においては、どのよういうタイヤを使うのがこういう性能の車に適している、適していないというところについて、今までの車の一般的な諸機能と同じように見てもらう必要があると思つておられる。今度の道路運送車両法

の改正にそのことを期待してよろしいと思つておられる。○宮田説明員 今の先生のお話でございますが、私、タイヤの問題は、道路の整備とともに最近だんだん高速にもなつて参ります。従つて新しい車が出ました際に、その車両の重量、それからそれに人間の重量、積載物の重量を足しまして総重量、それに合いますように、タイヤに無理のないように、それそれのタイヤのサイズあるいはプライス数によりまして、適正な荷重がきまつておられますが、その荷重に合いますように、年々荷重を上げて参ります。より安全のタイヤを使いますように、今まで行政指導もして参りましたし、基準をいろいろきめて参りました。そして今後ますます高速を出しますものにつきました。その規制値を下げていこうと、今検討しております。それから先ほどの検査の際も、と厳重にやつたらというお話であります。今後さらに厳重にやつていく所存でございます。

○太田委員 通産省と運輸省の関係の方に御尋ねするのは以上とめておきますが、タイヤ、チューブというものの問題がさほど焦点に上がつてきておる。今度後田自治相、十分一つ日本の国の今後のハイウエー交通に適合して、無事故でいくように特段の御配慮と御指導を賜りたい。そうしないと、私は道交法の審議に不安を感じてたまらぬ。先ほどおっしゃつた、五万、六万キロは絶対責任を持つていことがなければ、価格競争において不当にダンピングする、そしてそれは粗悪品もまじるといふことになりま

と、その粗悪品そのものによって事故が起きるわけでありまして、そういう点も十分皆さんの御指導を賜りたいと思っております。

大臣お怒りのようですが、ついでに一つ、統計をいただきましたので、それに関連してお尋ねするのですが、この統計の中に、鉄道事故というものはこれは事故じゃないらしく、原因の調べの中に鉄道踏切のものが全然ないですね。そういうものが載っておりました。それで踏切の問題について私がお尋ねすることは、一たん停止というものをやればいいのであります。それができないという点についてははしりがないと思っております。ぶつかったらぶつかった方が悪いでしょうけれども、そればかり言っておるわけにはいきません。何しろ日本の国に踏切の多いのも、これはまた日本の悪路と同じように当然とする考え方がいけないのでありまして、踏切の数が多いればそれを減らすために立体交差というものが一つ考えられたわけですが、立体交差以上に金のかかる方法は、踏切道の整理統合です。自動車を通ったら車輪を落とすようなあぶない踏切などはほとんど整理してしまつて、ほかの道の方へ回し、そしてそこは踏切番があるとか遮断機があるとかいうところに交通を導くということが必要だと思つて、ある踏切を全部認めるから次から次へ、特急「こだま」に乗りますしてもホイッスルを鳴らさないとはいけません。ホイッスルを鳴らさないと、日本の踏切がどうかになっておると

思つておるのですが、ぜひ踏切の廃止統合の必要があると思つておるが、公安委員長としてどうお考えになりますか。

○篠田国務大臣 確かにおっしゃる通り日本には踏切が多過ぎて、しかも無人踏切が非常に多い。特にいなかへ行きますとそういうところが非常に多い。踏切の統合あるいは無人踏切に対する、どうしても必要であるならば人員を配置するということが、絶対必要だと思つておる。

○太田委員 そうです。踏切に人間を配置することは必要ですが、人間には不注意というものがあつて、機械というものの信用も大事ですね。私は人間だけというものはちょっと不安でしようがない。人間がおる踏切は、自動車に乗つておつても、運転手に言うのだが、人間のおる踏切だけは気がつけてくれよ、警報機の鳴つておる踏切はちょっと左右を見るだけでいいが、人間がおる踏切だけは必ず見通したい、こういうところは必ず見通したい。科学というものを取り入れてもらいたい。そういうように踏切を、近いところにくさんあつたら整理して三つのものを一つにする、こういうことを国家として何か御指導なさる必要があるというのを言いたい。

○篠田国務大臣 前々から私もその通り考へておる。私も今人間のいなところは人間を配置すると言つたのは、決して信号機とか科学とかを無視したのではなく、もちろん信号機をつければ一番いい、そういうこと、全くあなたと同感です。

○門司委員 ちょっと一つだけ聞いておきたいのだが、今までの質疑応答を聞いておりましたら、どなたからでもいい点があるから、どなたからでもいい点です。タイヤの耐久力その他言われますが、問題は車検だと思つておる。現在の車検の期間は二年です。車の関係は十年ということになっておる。結局具体的に言つて、五三年の車も今検査を受けなければ二年間はよろしい、こういう規定になっておるのです。たしかに、そうなりますとタイヤの耐久力だけが物を言うわけではなくて、車検が非常に大事な問題になってくると思つておる。十年以上の車が今受ければ二年間検査を受けなくてもよろしいという規定になっておる。これをどうされるつもりですか。私はこれはタイヤの耐久力とか車種とかいろいろありますけれども、問題は車検だと思つておる。片方は車検を通過しているのですから通つてもよろしいという規定があるのだから、しかも十年前の車でも二年間は権利がある。この問題はどうか処置されるつもりですか。こういう高速道路の問題についての考え方、これは私は一番おそろしいと思つておる。それに対する何か対策がございませうか。

○宮田説明員 今車の定期検査のお話がございましたが、今車の定期検査は、御承知のようにバスでございませうかとタクシーでございませうかとトラック、これは自家用、営業用ともございませうが、一年間ということになっておる。それからその他の自家用車の乗用車でございませうが、そういうものにつきましては二年になっておる。さらに今お話がございました点で、車検十年以上の車につきましては、二年のものも一年ごとによつておる。定期検査は御承知の通り人間

で申しますと健康診断でございまして、健康診断のときに悪いところは直していただく、そういう制度でございまして、従つて一年間あるいは二年間それぞれの期間を保証するというような制度ではございませぬ。従つて道路の使用者の方がやっていたらどうな義務づけをしてございませう。さらに先ほど申し上げましたが、今回の道路運送車両法の改正で、事業用の車でございませうとあるのは自家用のバスでございませうと、あるいは大型の自家用トラックでございませうとか、そういうものにつきましては、一カ月ごとに定期点検を必ずしていただく、そういう義務づけを今回することにしておられます。さらに一般の自家用乗用車につきましては、日常の点検はもちろんでございませうけれども、今回六月ごとに必ず定期点検をしていただく、そういう義務づけをいたしまして、それによりまして極力自主的な整備の面も進めて安全をはかりたい、そういう改正を今提案をしております。

○門司委員 改正の点がなされておれば、あるいはそれで多少カバーできるかと思つておるが、多少不安になるのです。義務づけしておるからよろしいというお話ですが、義務づけしておることも自身が非常に問題があらはれないか。車検と車検の問題、それから高速道路の問題の三つの関係は、どうか一つ注意をしてもらわぬとえらいことになりはせぬか。義務づけしているからといたつて、相手が義務を怠つて事故を起せば、被害者はその車だけにどまらぬ、他人にひどい迷惑を与える。ただ政府といひますか役所の方では、

義務づけしているからそれでいいのだという安易な考え方は、私はどうかと思つておる。車検十年といひますとかなり古いのです。それが二年も権利を持つておる。しかもそこを通過する車は、やはり乗用車その他が多かろうと思つておる。やまはしい方の車は割合少ないのではないかと。バスやその他でス

パイドのあるところを通過するという車は、意外少ないのじゃないですか。この関係を私はもう少し突っ込んで、そういうことでなくて、ほんとうに整備をするかどうかということをお聞きしたいのですが、きょうはこれ以上私は質問いたしません。委員長にお願ひしておきます。これは、いづれ速度その他の問題は政令で出されると思つておる。そこで今出されておる法案が全部通つたあとで政令を出されるときに、委員会に一応報告を願ひたいと思つておる。もう一ぺん政令を私ども見せてもらいたいと思つておる。このことを一つ委員長から大臣の方に要求をしていただいで、どうせ五月か六月ごろになるでしょうから、政令ができたときは委員会に一ぺん——われわれが政令に閣与するわけではありませぬが、一応見せていただきたい。このことをつけ加えておきます。

○太田委員 最後ですが、警察庁長官に一つお尋ねをしておきたいのです。それは今度の場合も、歩行者の道路横断を安全ならしめる措置として、自動車の横断歩道手前一たん停止厳守の改正があります。従つて、もしも一たん停止を怠つた場合には、三万円以下の罰金ということになりますので、先回もちょうとお尋ねをしたのであります。が、これを完全に守るといふことは容

易ではないかと。バスやその他でスパイドのあるところを通過するという車は、意外少ないのじゃないですか。この関係を私はもう少し突っ込んで、そういうことでなくて、ほんとうに整備をするかどうかということをお聞きしたいのですが、きょうはこれ以上私は質問いたしません。委員長にお願ひしておきます。これは、いづれ速度その他の問題は政令で出されると思つておる。そこで今出されておる法案が全部通つたあとで政令を出されるときに、委員会に一応報告を願ひたいと思つておる。もう一ぺん政令を私ども見せてもらいたいと思つておる。このことを一つ委員長から大臣の方に要求をしていただいで、どうせ五月か六月ごろになるでしょうから、政令ができたときは委員会に一ぺん——われわれが政令に閣与するわけではありませぬが、一応見せていただきたい。このことをつけ加えておきます。

易ではないかと。バスやその他でスパイドのあるところを通過するという車は、意外少ないのじゃないですか。この関係を私はもう少し突っ込んで、そういうことでなくて、ほんとうに整備をするかどうかということをお聞きしたいのですが、きょうはこれ以上私は質問いたしません。委員長にお願ひしておきます。これは、いづれ速度その他の問題は政令で出されると思つておる。そこで今出されておる法案が全部通つたあとで政令を出されるときに、委員会に一応報告を願ひたいと思つておる。もう一ぺん政令を私ども見せてもらいたいと思つておる。このことを一つ委員長から大臣の方に要求をしていただいで、どうせ五月か六月ごろになるでしょうから、政令ができたときは委員会に一ぺん——われわれが政令に閣与するわけではありませぬが、一応見せていただきたい。このことをつけ加えておきます。

易ではないかと。バスやその他でスパイドのあるところを通過するという車は、意外少ないのじゃないですか。この関係を私はもう少し突っ込んで、そういうことでなくて、ほんとうに整備をするかどうかということをお聞きしたいのですが、きょうはこれ以上私は質問いたしません。委員長にお願ひしておきます。これは、いづれ速度その他の問題は政令で出されると思つておる。そこで今出されておる法案が全部通つたあとで政令を出されるときに、委員会に一応報告を願ひたいと思つておる。もう一ぺん政令を私ども見せてもらいたいと思つておる。このことを一つ委員長から大臣の方に要求をしていただいで、どうせ五月か六月ごろになるでしょうから、政令ができたときは委員会に一ぺん——われわれが政令に閣与するわけではありませぬが、一応見せていただきたい。このことをつけ加えておきます。

易ではないかと。バスやその他でスパイドのあるところを通過するという車は、意外少ないのじゃないですか。この関係を私はもう少し突っ込んで、そういうことでなくて、ほんとうに整備をするかどうかということをお聞きしたいのですが、きょうはこれ以上私は質問いたしません。委員長にお願ひしておきます。これは、いづれ速度その他の問題は政令で出されると思つておる。そこで今出されておる法案が全部通つたあとで政令を出されるときに、委員会に一応報告を願ひたいと思つておる。もう一ぺん政令を私ども見せてもらいたいと思つておる。このことを一つ委員長から大臣の方に要求をしていただいで、どうせ五月か六月ごろになるでしょうから、政令ができたときは委員会に一ぺん——われわれが政令に閣与するわけではありませぬが、一応見せていただきたい。このことをつけ加えておきます。

易ならざることでもあらうと思ひますし、場合によってはその一たん停止が若干中に入ったとか入らなかつたとか、どうだこうだということ、ずいぶん運転手諸君がしぼられる。しぼられるというは何ですが、きつく制裁を受けることもあらうかと思ふ。私も道交法をつくりましたときから、警察の方針というものは、この中にもちろん取り締まりという言葉が使われておりますけれども、取り締まりの中に指導という面が非常に多くあつて、必ずしも摘発をする、そしてその罰金を課することを目的とするのではない。何か違反を待ち望むという態度ではなくて、違反が起きないように極力措置をする、極力指導をする、こういう気持が当時多分にあつたと思つたのですが、その後この道交法実施以來、まことに膨大な罰金の額になりまして、従つてそれだけ自動車の運転手の側から見ると、怨嗟の的になつておる。常に道交法粉砕と言われる、私は残念だと思つたのです。もう少し警察庁の最高の指導精神が、末端の交通警察官に及んで取り締まりに遺憾なきを期する。ということ、指導という面にもう少し重点を置いていただく必要があらうと思ふ。何も取り締まりという刑罰の対象ばかりではない。この精神というものは少し勝手がよすぎるでしょうが、長官に一つ御所見を伺つておきたい。

○柏村政府委員 道交法の精神がただいまお話のように、単に取り締まりということによって交通の危険を防止し、その円滑をはかるということではなくて、むしろ車を運転する人、歩く人、そういうものが相互に交通道徳を守り、その規則に従つて行動するということをお願いいたしておるわけでございます。従いまして私どもは、法律におきまして罰則規定が設けられましても、もちろん強質なものについてこれを嚴重に適用していくということは、当然必要なことだと思いますけれども、願わくは運転者がこれによって非常に自覚を高めてもらふ。同時にまた取り締まる警察官においても、法の精神にのつとつて、ただいまお話のように、違反件数を極力あげるといふようなことに努力するのでなくて、予防をし、悪質なものについては断固として取り締まるという態度をもつて臨むように、これは私どもも末端の警察官に對しても、できるだけ教養指導を深めて参りたいと思つておる次第であります。

○太田委員 そういふ心がまえならば私もけっこうだと思ひます。ぜひそれを末端まで実践をしていただきたい。しやくし定木にわたるところの取り締まりがしばしば行なわれ、場合によっては陰謀をもつて違反を犯させ、その違反を極力あげることによつて交通警察官の任務が全うされたとき、どうも本末転倒の現象さえ見られるやうな気がする。ですから、場合によつてはどこかに隠れていて、ちよつとしたわずかのことに大きな罰を課せようとするのもしばしばあるのでありますから、善意による過失をいささかも顧みないというような苛酷な取り締まりに墮さないように、一つ十分運用に心がけていただきたいと思ひます。

○永田委員長 これより本案を討論に付するのではありませんが、別に討論の申し出もありませんので、直ちに採決いたしたいと存じます。御異議ありませんか。

〔異議なし〕と呼ぶ者あり

○永田委員長 御異議なしと認め、そのように決しました。

これより採決いたします。

道路交通法の一部を改正する法律案に賛成の諸君の起立を求めます。

〔賛成者起立〕

○永田委員長 起立総員。よつて、本案は原案の通り可決すべきものと決しました。

なお、ただいま議決いたしました法律案に関する委員会報告書の作成等につきましては、委員長に御一任願いたいと存じます。御留意ありませんか。

〔異議なし〕と呼ぶ者あり

○永田委員長 御異議なしと認め、そのように決しました。

次会は、公報をもつ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。

午後零時五十四分散会

〔参照〕

消防組織法及び消防団員等公務災害補償責任共済基金法の一部を改正する法律案(内閣提出第二三五号)(参議院送付)

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)

に關する報告書
〔別冊附録に掲載〕