

第四十六回国会 衆議院 地方行政委員会 議録 第四十六号

昭和三十一年五月十九日(火曜日)

午前十時二十八分開議

出席委員

委員長 森田重次郎君

理事田川 誠一君 理事渡海元三郎君

理事中島 茂喜君 理事永田 亮一君

理事藤田 義光君 理事川村 繼義君

理事佐野 憲治君 理事安井 吉典君

大石 八治君 大西 正男君

奥野 誠亮君 龜山 孝一君

久保田門次君 登坂重次郎君

村山 達雄君 森下 元晴君

山崎 巖君 秋山 徳雄君

阪上安太郎君 重盛 寿治君

華山 親義君 細谷 治嘉君

栗山 礼行君

出席國務大臣

國務大臣 赤澤 正道君

出席府政委員

警察庁長官 江口 俊男君

警察庁監 高橋 幹夫君

警察庁交通局長 宮崎 清文君

警察庁交通局長 交通企画課長

委員外の出席者

専門員 越村安太郎君

本日(の)會議に付した案件

大規模な公有水面の埋立てに伴う村

の設置に係る地方自治法等の特例に

関する法律案(内閣提出第一三五号)

(參議院送付)

第一類第二号

地方行政委員會議録第四十六号

昭和三十一年五月十九日

道路交通法の一部を改正する法律案(内閣提出第一三八号)(參議院送付)

○森田委員長 これより會議を開きます。

去る十三日、參議院から送付された内閣提出にかかる大規模な公有水面の埋立てに伴う村の設置に係る地方自治法等の特例に関する法律案を議題とし、政府から提案理由の説明を聴取いたします。赤澤自治大臣。

大規模な公有水面の埋立てに伴う村の設置に係る地方自治法等の特例に関する法律案

大規模な公有水面の埋立てに伴う村の設置に係る地方自治法等の特例に関する法律

(題旨)

第一条 この法律は、大規模な公有水面の埋立て(干拓を含む。以下同じ。)により生ずる土地に係る区域をもつてあらたに村を設置する場合の地方自治法(昭和二十二年法律第六十七号)の特例を定めるとともに、当該村の組織及び運営に係る地方自治法その他の法律の特例を定めるものとする。

(村の設置の特例)

第二条 大規模な公有水面の埋立てが行なわれる場合において、当該埋立てによりあらたに生ずる土地に係る区域をもつて村を設置することが適当であると認めるとき

は、内閣は、関係普通地方公共団体の意見をきいて、あらたに村を設置することができる。

2 前項の意見については、関係普通地方公共団体の議会の議決を経なければならない。

3 自治大臣は、第一項の規定による処分があつたときは、直ちにその旨を告示しなければならない。

4 第一項の規定による処分は、前項の規定による告示によりその効力を生ずる。

(設置選挙の特例)

第三条 新村(前条第一項の規定による処分により設置された村をいう。以下同じ。)の設置による議会の議員の一般選挙及び長の選挙に関する公職選挙法(昭和二十五年法律第百号)第三十三条第三項の規定の適用については、同項中「地方自治法第七條第六項(市町村の設置の告示)の告示による当該市町村の設置の日」とあるのは、「自治大臣が指定する日」と読み替へるものとする。

(職務執行者)

第四条 新村の設置があつたときは、都道府県知事は、都道府県の職員で市町村長の被選挙権を有する者のうちから、新村の長の職務を行なう者(以下「職務執行者」という。)を定めなければならない。

2 職務執行者は、新村の長が最初

に選挙され、就任する時まで、この法律に定めるもののほか、新村の長及び収入役の権限に属するすべての職務を行なう。

3 職務執行者の任期は、二年とする。

4 都道府県知事は、職務執行者が心身の故障のため職務の執行ができなかつたとき、又は職務執行者に職務上の義務違反その他職務執行者たるに適しない非行があると認めるときは、その任期中においてこれを解職することができる。

5 地方自治法第百四十二條及び第百四十五條の規定は、職務執行者に準用する。この場合において、同法第百四十五條中「当該普通地方公共団体の議会の議長(又は「議会」とあるのは、「都道府県知事」と読み替へるものとする。

6 職務執行者は、市町村長の被選挙権を有しなかつたとき、又は前項において準用する地方自治法第百四十二條の規定に該当するときは、その職を失う。この場合において、同条の規定に該当するかどうかは、都道府県知事が決定しなければならない。

(職員)

第五条 職務執行者の補助機関たる常勤の職員は、都道府県知事の補助機関たる職員のうちから、当該都道府県知事の同意を得て、職務執行者がこれを命ずる。

2 職務執行者は、その権限に属する事務の一部を前項の職員に委任し、又はこれをして臨時に代理させることができる。

3 職務執行者は、第一項の職員を指揮監督する。

(条例の特例)

第六条 新村は、新村の設置による議会の議員の一般選挙が行なわれ、当該議会が成立するまでの間においては、地方自治法第九十六條の規定にかかわらず、当該議会の議決に代えて都道府県知事の承認を得て、条例を設け、又は改廃することができる。

2 都道府県知事は、前項の承認をしようとする場合において、当該条例が地方税の賦課徴収、分担金若しくは使用料の徴収又は行政事務の処理に関する条例であるときは、あらかじめ、当該都道府県の議会の同意を得なければならない。

3 新村の長は、新村の設置後最初に招集された議会の會議において、第一項の規定による条例の制定について、その承認を求めなければならない。

(議決事項の特例)

第七条 職務執行者は、新村の設置による議会の議員の一般選挙が行なわれ、当該議会が成立するまでの間においては、その事務を管理し、及び執行する場合において地方自治法その他の法令により議會

の議決を要することとされているときは、これらの法令の規定にかかわらず、当該議決に代えて都道府県知事の承認を得なければならぬ。

(委員会等の特例)

第八条 新村には、地方自治法第八十一条の選挙管理委員会及び同法第九十五条の監査委員、地方教育行政の組織及び運営に関する法律(昭和三十一年法律第六十二号)第二条の教育委員会、地方公務員法(昭和二十五年法律第二百六十一号)第七条の公平委員会、農業委員会等に関する法律(昭和二十六年法律第八十八号)第三条の農業委員会並びに地方税法(昭和二十五年法律第二百二十六号)第四百二十三条の固定資産評価審査委員会は、これらの規定にかかわらず、選挙管理委員会については新村の議会において最初に選挙管理委員が選挙されるまでの間、監査委員、教育委員会、公平委員会及び固定資産評価審査委員会については新村の議会の同意を得てこれらの委員が最初に選任されるまでの間、農業委員会については新村の設置による長の選挙が行なわれ、新村の長が就任するまでの間、これを置かないものとする。

2 前項の規定により選挙管理委員会、監査委員、教育委員会、公平委員会及び農業委員会が置かれないう間においては、新村の選挙管理委員会、監査委員、教育委員会及び公平委員会の事務については都道府県の選挙管理委員会、監査委

員、教育委員会及び人事委員会が、新村の農業委員会の事務については職務執行者が管理し、又は執行するものとする。
(議会の議員、長及び委員の任期の特例)

第九条 第三条の規定により読み替えて適用される公職選挙法第三十三条第三項の規定に基づいて自治大臣が指定した日(以下「指定日」という。)から起算して四年を経過した日の前日までの間において選挙され、又は再選される新村の議会の議員、長、選挙管理委員、監査委員及び農業委員会の選挙による委員の任期は、地方自治法第九十三条第一項、第四百四十条第一項、第四百八十三条第一項本文及び第九十七条本文並びに農業委員会等に関する法律第十五条第一項本文の規定にかかわらず、二年とする。

2 指定日から起算して四年を経過した日の前日までの間において選任される新村の教育委員会、公平委員会及び固定資産評価審査委員会の委員の任期は、地方教育行政の組織及び運営に関する法律第五条第一項本文及び附則第八条、地方公務員法第九十条本文及び附則第五項並びに地方税法第四百二十三条第六項及び第四百二十四条第一項の規定にかかわらず、二年とし、指定日から起算して四年を経過した日以後最初に選任されるこれらの委員の任期については、当該選任される委員を新村の最初の教育委員会、公平委員会及び固定資産評価審査委員会の委員

とみなして、地方教育行政の組織及び運営に関する法律附則第八条、地方公務員法附則第五項及び地方税法第四百二十四条第一項の規定をそれぞれ適用する。

附則

1 この法律は、公布の日から施行する。

(自治省設置法の一部改正)
2 自治省設置法(昭和二十七年法律第二百六十一号)の一部を次のように改正する。

第四条第一項第十四号の七の次に次の一号を加える。

十四の八 大規模な公有水面の埋立てに伴う村の設置に係る地方自治法等の特例に関する法律(昭和三十九年法律第

号)の施行に関する事務を行なうこと。

第十条第五号の五の次に次の一号を加える。

五の六 大規模な公有水面の埋立てに伴う村の設置に係る地方自治法等の特例に関する法律の施行に関すること。

理由

大規模な公有水面の埋立てが行なわれる場合において、当該埋立てによりあらたに生ずる土地に係る区域をもつて、あらたに村を設置し、並びに当該設置した村の組織及び運営が合理的に行なわれるようにするため、地方自治法その他の法律の特例を定める必要がある。これが、この法律案を提出する理由である。

○赤澤国務大臣 ただいま議題となりました大規模な公有水面の埋立てに伴う村の設置に係る地方自治法等の特例に関する法律案につきまして提案の理由並びにその内容の概要を御説明申し上げます。

大規模な公有水面の埋立てによつて新たに土地が生ずる場合におきまして、将来その土地にかかる区域において周辺市町村と関連なく新たな集落が形成され、しかもその規模が一つの地方公共団体として十分な要件を備える見通しがありますときは、当該区域をもつて新たな村を設置することが適当と考えられるのであります。昭和四十年年度中に干陸が完了する予定の八郎潟中央干拓地のように面積百五十八平方キロメートルに及び、将来その区域において新しい形式の営農を行なうとする地域のごときは、まさにその適例と考えられるのであります。このような事態に対処するために、新村設置の手続並びに当該新村の組織及び運営に關し経過的な地方自治法等の特例を定める必要があるものであります。これが、この法律案を提案する理由であります。

次に、この法律案の内容の概要を申し上げます。

第一は、新村設置の処分は、内閣が関係普通地方公共団体の意見を聞いて行なうことができるものとしたことであります。

第二は、新村には設置当時において共同社会が形成されていないことも考えられますので、設置選挙を自治大臣の指定する日以後に行なうものとしたことであります。

第三は、新村の議会の議員及び長が選挙されるときまでの間における新村の組織及び運営について、次のような特例を定めるものとしたことであります。その一は、村長の職務を執行すべき者として、職務執行者を、都道府県知事が都道府県の吏員のうちから、都道府県の議会の同意を得て定めるものとしたことであります。その二は、議会の議決事件とされていることを執行するときは、すべて都道府県知事の承認を要することとし、特に住民の権利義務上重要なものについては、さらに都道府県の議会の同意を要するものとしたことであります。その三は、行政委員会等の事務は、原則として、都道府県の行政委員会等が管理し、または執行するものとしたことであります。

第四は、新村の設置選挙後もなお当分の間新たに移住してくる者も多いと考えられますので、住民の意思をよりよく反映させるため、一定期間に限り、議会の議員及び長並びに行政委員会の委員等の任期を短縮するものとしたことであります。

以上提案の理由並びに内容の概要を御説明申し上げます。すみやかに可決あらんことをお願い申し上げます。以上で提案理由の説明は終わりました。

○森田委員長 以上で提案理由の説明は終わりました。

なお、質疑は後日に譲ることいたします。

○森田委員長 次に、道路交通法の一部を改正する法律案を議題とし質疑を行ないます。

○川村委員　道路交通法の一部を改正する法律案につきまして、若干の御意見を拝聴しながらお尋ねをいたしたいと思ひます。

先般、昭和三十三年三月二十七日の日付で交通基本問題調査会の答申が出されておりますが、この答申を拝見いたしますと、さすがに相当の時日をかけて検討された答申でございまして、交通の問題全般について非常によくまとめられておると思います。しかし中にはわれわれの見解からしても、必ずしもこのまま意見の一致を見るようなことのできない点もございますけれども、この答申案がそのまま政策の上に移されるといふことになりましたと、私は交通問題の解決には大きな前進をするだろうと考えておるわけでありま

そこで、私はまず大臣にお尋ねをいたしたいと思いますが、この答申によりますと、第二編は交通体系については詳細に述べております。第二編は、大都市の交通についてこれまた詳細に述べております。第三には、交通安全についてこれまた詳細に述べております。いま私たちが道路交通法一部改正に直面をして、最も重点として見てみたいのは、第三編の交通安全についてであります。そこで、今日の交通問題、特に道路交通の現状からして、この答申をごらんになって大臣はどのような所見をお持ちであるか、それをお聞かせいただきたいと思うのであります。ということとは、今日の現状を踏まえて見るときに、この答申を得て、どういうところからこの後の政策の重点と

これについては、大臣の御見解と同時に、警察庁当局の御見解もあわせて伺えればありがたいと思います。まず第一にお尋ねをいたす次第でございます。

○赤澤国務大臣 交通基本問題調査会の答申が先般あつたわけでございますが、なかなか大部なものでございまして、しかしその内容を拝見いたしますと、まことに問題点をことごとくとらえて御意見並びに解決の示唆等が盛られてあるわけでございます。そこで、私どもといたしましては、内閣でこの答申をどういうふうに扱うかということとを決定いたさなければならぬ点もありますけれども、そういうことはともかくといたしまして、いま川村委員が御指摘になりました交通安全対策はすでに実行に移さなければならぬと考へておるのでございまして、その答申の線に沿ひまして交通安全対策を強化し、交通事故防止につとめたいと考へております。

ただいまの御質問は、なかなか幅の広いお尋ねでございますので、その対策としてどういうことをやろうとしておるかということにつきましては、当局をしてお答えいたさせます。

○高橋幹一政府委員 交通基本問題調査会の答申の第三編の、交通安全の問題につきましては、私どももいたしましてこの審議にあたりましては、各条項について警察当局として意見を申し述べてこのようなものになり、また團係方面の意見によってこういう答申が得られたわけでございます。

いう二つの観点から、いかにして事故防止をはかるか、そうして安全の対策を充実することができるかという点に重点を置いて今後施策を講じていきたい、こう考えておるのでございます。

上げていくように、交通事故というものが人と車と施設という、この三つの問題が複合、総合された形で事故が発生をするという問題で、前半におきましていわゆる交通安全施設の整備という点については、安全施設を担当する道路当局あるいは私どもの担当いたしますところの安全施設の充実をはかつて交通環境の整備をはかつていくという点でございます。

あるいは自動車の運転者の素質を向上させるための運転者管理体制の強化をはかるということで、私どもはその面において運転免許制度というようなものからこの点について対処をしています。という問題であります。

さらには私ども今後重点を置いてやつていきたいと思ひます問題は、むしろ被害者の救済というものをいかにして効果的に行なうかということ、それらの事故の処理を、いかに円滑にこれを処理するかというような点について重点を置いてやつていきたい、こういうふうに考えておりますが、いずれもこれらの交通安全の問題につきましても、関係する府庁との間においていろいろと各方面から事ここまに探求を仰ぎ、あるいは法律的な措置を講ずる間

○川村委員　御意見よくわかりました
が、私もこの答申を一読してみて痛感
をしましたことは、警察当局が交通対
策を進めていかれる場合に、もちろん
皆さ方の方の所管事項でございませ
るに事項について、たとえは取り締
りであるとか、あるいは非常に

力点を置いて進めて、交通の事故を防止する、あるいは交通の円滑をはかると、こういうことで日夜努力をしておられます。しかしその答申にも指摘しておりますように、警察当局の業務だけではどうしても交通の安全を守り通すことは不可能であるということが痛感されるわけにあります。これはその答申の第三編各論において、あるいは交通安全施設等の整備において述べて

おりますように、あるいは交通環境の整備を指摘いたしておりますように、交通安全推進体制を指摘しておりますように、あるいはいま局長が最後に強調なきいました被害者救済対策を指摘しておりますように、こういう全般的

な仕事というものが総合的に進められていかなければ、警察当局の道路交通法に基づき取り締まり等を中心とする対策だけでは決してその目的を達することができないということは、この答申の示しておるとおりであろうと思うのであります。そこで、本来ならば、このような問題を検討していく場合には、関係各省の意見を十分聞きながら審議をするということが、たてまえでありましたけれども、本日は警察当局に直接関係の深い問題についてお尋ねをしたいと思います。

○高橋(幹)政府委員 従来信号機の設置の問題につきましては、必ずしも設置基準について、交通規制その他の問題についての科学的基準がございませんでした。従来はいろいろとその道路交通の実情にかんがみて設置が必要であると警察当局が考える場合、あるいは地元住民等の要望に応じていろいろと総合的に検討して必要であるというふうに考える場合、いろいろの場合が

あるでございます。したがって、私どももいたしましては、信号機の設置という点について、単に地元の要望だけをいれてそれで事済むという問題をございせんし、また私どもも考えただけで切り切るわけにもいきませんので、それらのいろいろな要素を勘案して考えていくこととでございます。さらには、設置の希望は多いのでございますが、やはりその点についての予算的問題あるいは施設の制約の問題、いろいろあるわけでございます。そこで私どもは、最近全国的にいわゆる信号機あるいは道路標識というようなものの設置の基準といふものをきめまして、一通りの全国的水準を統一して設置基準を明らかにして、それを交通量なりあるいはいろいろな科学的検討を経た上で合理的にき

めて、そこに信号機を設置する、こういう方向で考えておる次第でございます。

○川村委員 私がいま一つの問題としてお尋ねをしておりますことは、お話をまた御見解、よくわかるのでありますけれども、実は昨日ごく身近な例を体験をしたのであります。それは御存じのとおり、国会から青山のほうに附りますと、赤坂見附にはいろいろの高速度道路の交差がいま建設をされております。あの赤坂見附から青山、渋谷方面に抜ける道路は、ものすごく広い道路につくりかえられました。片側のほうはおそらく四車線じゃないかと私記憶しております。ところが昨日、あの赤坂見附から青山の道路に入る高架線がおりてくるそのおりの近く、あそこには稲荷さんがありますけれども、稲荷神社のごく近くのところに信号機が設置されている。これは横断をするにはものすごく長距離であります。両側入車線以上の広い道路を渡らねばなりません。たまたまきのう私はあそこを通りかかりました。その信号機が、車のほうは赤になっておった。人の横断するほうで青でありますから、もちろん人が渡るわけでありまして、きのうは特別の場合であつたと思ひますけれども、年とつた御婦人の方が一人横断している。その間青山方面に向かう車はものすごく数ストップしているのではありません。あれからはるかに青山方面のあの広い道路は車が一つも走っていない。この御婦人が渡つてしまふのに相当な時間を要するでありまして、こういうことを体験しまして、なるほど歩行者を大事にするというとはわかりますけれども、あれでは自動車の流れ

れというものは決して円滑にいかない、こり思つた。こういうところに信号機を設けてやることは一体いいことなのかどうか。警察当局はこういうところに信号機をつくるのに、どういふ見解を持つて一体設置したのか。これは大體道路をつくるときに、そういう広い道路を横断する場合の配慮をしなかつた建設計画のミスであるのかどうか。いろいろの疑問を実は持つていられるわけでありまして、これが朝や夕方の相対人が込んでいるとき、通行人の多いときなどはまた別の感もあるであらう。いま一度だけの日撃でありますけれども、そういう問題等を見たとわけでありまして、そこで、実はいま信号機の設置に皆さん方がどういふ研究、検討あるいはその現場における必要度等々を考へて進めておられるのかお聞きしていただくわけです。私がきのう目撃したところによりまして、私は信号機をつくるべきじゃないと思ふ。地下道を通して歩行者を渡すのがあつた場合には一番大事な方法ではないか、こういうことなす。いま一度そういう信号機の設置等について御見解をお聞かせいただきたいと思ひます。

○高橋(幹)政府委員 まことにござつともな御意見でございますが、ただいま御指摘になりました道路の実例に徴して御説明を申し上げたほうが、具体的にわかりがいいと思ひます。

ただいまの青山通りの問題でございますが、青山通りにつきましては、元來警察当局といたしましては、あそこ

に信号機を設置するよりは、横断歩道橋を設置すべきであるという意見を前

前から持つておつたのでございます。この点につきましては、道路管理者側

においても同様でございます。そこで、將來といたしますが、近くあそこ

で、青山通りにつきましては、現在信号機が設置されております箇所

に横断歩道橋を設置されるという予定になつております。そして、その横断歩道橋以外

は、御承知のとおり全部歩行者横断禁止、ガードレールをつくつて横断禁止をかける、こういうことになつておるのでございます。

そこで、一つ申し上げますが、從來各道路に設置されておりました信号機

は、御指摘のように、いわゆる道路交通の円滑化という点については、確かに障害となつてきているという現状でございます。そこで、いわゆる歩行者の安全という面につきましては、信号機といふものの果たした一現在において、從來果たしてきた使命があるわけではございますが、しかし、その道路交通の交通量にみかみして、だんだんその道路にふさわしいような施設に変えていくという意味で、信号機についても、御承知のような第一京浜については自動感應式の系統式の信号機に変えて、道路交通の円滑化をはかつていく。そして横断と道路交通の円滑化という二つの面の調和をはかつていく。さらには、いま申し上げたやうな、必要な箇所

に横断歩道橋をつくる、道路交通の円滑化をはかつて、なおかつ歩行者の安全をはかるというほうに進めていくという意味にお

きましては、過去の設置されたそれぞれの信号機の設置の箇所につきましては、いま申し上げたやうな観点から、私どもとしては検討を加えなければな

らない。しかし、いまの青山通りにつきましては、全然横断する場所がございませぬので、そういう点について考慮しながら、横断する箇所の信号機のサイクルというやうなものについていろいろ考へながら、一応現状においてはやむを得ず信号機をつけている、こういうのが実情でございます。しかし、將來は、あそこは二つとも横断歩道橋になるということで予算措置も講ぜられておる次第でございます。

○川村委員 先ほどちょっと申し上げましたけれども、やはり交通を安全にする、あるいは円滑にする、こ

ういふやうな目的を達していくためには、そのやうな施設あるいは保安設備といふやうなものが非常に重要な役目をすることは、もう私が申し上げるまでもないことではあります。そこで、私が皆さん方にぜひ要望したいと思ひますことは、こ

ういふやうな道路建設に ついては、あるいは各種の道路建設の施設整備についても、十分ひとつ皆さん方の意見を反映してもらつて、そして後ほどこれが困つた状態にならないやうにぜひ進めていただきたい。そういうやうな総合的な検討を加えていくところの機関というものが私は必要じゃないか。ただ、政府の場合に、こ

ういふやうな問題を調整するやうな協議会的なものだけでなく、現場におけるそういうやうな実問題について協議というものの、そういうものの機関というものが私は必要ではないか、こ

ういふことを痛感するわけでありまして、この点はひとつ警察当局は思ひ切つて関係省に対しての発言権をひとつ伸ばしていただきたい、これが私の要望した第一であります。

それから、その次にお聞きしておきたいと思ひますことは、実は道路環境整備の問題で、この前の道路交通法を制定するときに非常に大きな問題になりましたものに、屋外広告物の規制の問題が実は強く取り上げられました。今日、東京都を回つてまいりますと、電柱等の広告物はほとんどきれいな

なつていふように思われますが、その現状とあるいは指導方針、こ

ういふ点をひとつお聞かせいただきたい。と申し上げることは、まだまだ自動車運転者の立場から、あるいは乗つてお

るわれわれの目から見ても、せっかく交通当局から示してもらつております道路標識であるとかあるいは道路標示であるとか、こ

について、いろいろと建設省と話をしておりましたが、先般その意見についてまとまりまして、屋外広告物法に基づいて各県が制定いたしましたところの条例の、いわゆるモデル条例の内容の中に、いま御指摘になったような点についての規制ができるような根拠の規定を設けて、いわゆる交通環境の整備をはかるということで、先般も建設省と私のほうからそれぞれ各府県に通牒を出しまして、屋外広告物取締条例の制定について各府県を懇切な指導をいたしておるという状況でございます。

○川村委員 交通基本問題調査会の答申には、申し上げるまでもなく、そのような道路交通の安全施設の整備の問題についても、交通環境の整備の問題についても、交通安全推進体制についても、被害者救済対策についても、詳細に進めるべき方向を指示しております。これらの問題について現状がどうあるのか、将来どのような施策を進めていかねばならないか、これが一番大事なことであろうと思っております。おそろく政府におきまして、この答申が出ました以上は、この答申に基づいてその施策を樹立されることでありまして、われわれはそのすみやかなる樹立、政策の推進を望んでおるわけでありまして。

そこで、一々についてお尋ねをしておりますと切りがありませんから、この基本問題調査会の答申につきまして、先ほどお答えいただきましたような御見解を承って、ぜひ今後早急な対策実現に向かって進んでいただくように念願をしておきます。申し上げるまでもないことではありますけれども、

何といつても道路交通を安全にし、円滑にするためには、まず道路を、それから安全施設を、これはもう申し上げるまでもないことではあります。幾つかの問題がそこに指摘されるわけでありまして。一々について私が申し上げるまでもありません。

そこで、私は、次にお尋ねしたいと思っております。それらを、道路について、あるいは道路の施設について、あるいは保安施設について、完備するということが、自動車事故をなくする唯一の道である。決して取り締まりを強化したからといって、それが道路交通事故等をなくする大きな力とはなり得ない、まあこういうことを痛感いたしておりますから、次にさらにお尋ねをいたしたいと思っておりますが、いただきましたこの資料によつて、道路交通法の一部改正法案の最後のほうについてお尋ねする資料を拝見いたします。

第四表に、「交通事故原因調査」というものが載せてございまして。これを見ても、あるいは「徐行違反」である、「右折左折不適当」である、「追越不適当」である、「操作不慣行」である、こういうのが非常に高い件数を出しておるのが目につきます。このいまの私が申し上げましたのは、「操縦者の所為」というところで指摘してある原因でありまして、この原因は、昨年いたした資料による原因調査を見まして、あるいは道交法の制定当時にお出しいただいた資料を見まして、大体この事故原因の多いというものは、相も変わらず同じような原因が指摘されるようでありまして。これらについては、相当きびしい取り締まりも行

なわれておるようでありまして、けれども、なかなかその原因の変化というものが見られない。そこに一つ問題があるのじゃないか。それを皆さん方は、どういふ分析をしておられるのか。そういう点を、何かお考えがございまして、ひとつ聞かせておいていただきたいと思つております。

○高橋（幹）政府委員 率直に申し上げます。この「交通事故原因調査」の場合には、私も扱つております問題が、運転者の問題ということが主たるものでございまして、ここに掲げましたように、「操縦者の所為」、あるいは「操縦者の状態」、あるいは「車両の状態」ということに非常に限定をしようとつちや語弊がございまして、そういう点について事故原因の調査をやつておつたわけでございまして、私も昨年来、これらの事故原因の問題についていろいろ検討いたしました結果、やはり単に操縦者の立場からのみ事故原因を調べるべきではない、やはり総合的な立場から事故原因の究明をして、たとえば御指摘の道路の状況に原因があつたのかどうか、あるいはその他施設の問題であるかどうかが、あるいは運転免許の問題に関連のあることであるか、あるいは車両の性能あるいはタイヤの状況、そういうようなものについて原因があるのではないかということ、私も最近、交通事故分析要領というものをきめまして、これを全国的に通達をして、むしろ事故原因を明らかにして、運転者を処罰するだけでは、私は、交通事故は、問題を処理したとは言えない。むしろ、その原因が那邊にあるかというところをよく探究をして、それに基づいて事故対策の面にまである程度の

対策が樹立されなければいけないというところで、いま申し上げた交通事故分析要領というものを先般脱稿いたしました。全国の交通課長会議にも指示し、また近く、専門の分析官を設置いたしましたので、その分析官を集めて交通事故の原因を分析をして、そうしてそれによつて得た結論を交通事故対策の上に反映をさせていくということ、たとえば右左折不適当という問題があるとする、それは運転者の不注意だけで右左折不適当であつたのであろうか、あるいは、右左折すべきところの道路の環境を見た場合において、運転者の不注意を施設的な面からカバーできる問題があるのではないだろうかというような点にまで問題を及ぼして、もしもその右左折不適当の事故の多い個所については、単に運転者ばかりでなく、その施設的な環境について十分検討をして、その右左折のカーブなりあるいは右左折の道路の環境というふうなものにまでメスを加えていくというのが必要ではないだろうか、こういうふうに考えておるわけでございます。さらに詳細な分析要領でございますが、やや専門的になりますので、説明は省略させていただきます。思ふのであります。

○川村委員 私、たいへんけっこうだと思ひます。賛成をしたいと思います。いまいいたおりましたこの資料は、これは何か、事故を起こしたその原因の現象面だけとらえておる。これでは毎年毎年、右側通行何件だ、徐行違反何件だというふうなことで、あるいは操縦者の状態がどうあつた、車両の状態がどうあつた、こういう原因調査も必要でございまして、けれども、私

は、やはりいま局長お話のような、一体この原因はどこから起こつたのか、この原因を引き起こしたもう一つの原因は何であるかということ、われわれは十分突き詰めていく必要があるのじゃないか。特に、当局には、その突き詰めというものをしていたか、なれば、ほんとうの事故対策というものは生まれてこないだらう、こういうことを感ずるわけでありまして。いまおつくりいただきましたそういう一つの指導指針というものが生きて、事故対策に裨益をするように願つております。

そこで、いま局長もお話のように、やはりこれらの「操縦者の所為」等に示してあるような原因、こういうものが、道路の施設関係に大きな原因があるのではないかと、いふふなことを十分ひとつ検討せねばならぬ、あるいは、従業員の労働条件、勤務条件、そういうものもまた一つの大きな事故やその他の原因になつてゐることは、これは明らかでございます。それらをほんとうはやはり十分調べていただく。これは警察当局にお願いするのは無理かもしれませんが、そこまでメスを加えていただくということを私は望みますのであります。

そこで、おわかりでありましたらお聞かせいただきたいと思いますけれども、この私がいま後段に申し上げましたところの従業員、特に運転者の労働条件、勤務条件あるいは雇用条件というふうなものが、私は非常に大きな影響を及ぼしている、このように思ふわけでありまして、そこで、幾つかのそれらの要因の中で、一つ二つおわかりでありましたらお聞かせいただきたいと思います。

います、これも一ころ大きな問題になりまして、いまま東京やそういうところでは、いわゆる走行キロというものがどういふように定められておるものでありましょいか、それをちょっとお聞かせいただきたいと思います。

○高橋(幹)政府委員 東京都内におきまますタクシーの走行キロ数は、ちょっと正確でございませんかもしれませんが、三百六十キロではないかと思ひます。

○川村委員 私は三百六十五キロと記憶しているのでもございませけれども、先般定められたそのままであるわけでありませぬ。——この走行キロが運転者にもずいぶん無理をしいていることはもう御存じのとおりだと思ひます。東京都内ではなかなかこの走行キロの消化ができません。消化ができませんという事になりますと、今度は賃金の歩合に影響してくる、こういう問題が当然起こってくることでございまして、私がくどくどと申し上げる必要はないと思ひます。そこで、これは労働省関係あるいは運輸省関係に聞くべきことでありませけれども、おわかりでございまして、この際ついでにお聞かせいただきたいと思いますことは、いわゆるいわれておるところのノルマ賃金の実態、東京都内を例にとりまして、大体どれくらいのか、歩合給が一体どれくらいなのか、固定給がどれくらいあるのか、それが労働者の生活に与えているのか、おわかりでございまして、お聞かせおきいただきたいと思います。

○高橋(幹)政府委員 先般乗車拒否の問題に関連いたしまして、乗車拒否の原因になる実態として、ハイ・タクの運行なりそういうものについて一体どういふふうになつておるのかという事で、非常に非公式な立場から、警視庁の担当官に調べたものがございまして、ことで、調べたものがございまして、あいにく私いま手元に持つておりましたので、詳細お答えができません、非常に残念でございませが……、こういう委員会公表できる資料ではございませが、そういうものをかつて調べたこともございませが、この点についてはむしろ運輸省当局のほうが資料を持つておるのではないだろうか、こういうふうにお聞かせ願ひます。私はいま……

○川村委員 そういふ問題は運輸当局にいろいろ聞くべき問題だと思ひますけれども、皆さん方のほうで、先ほど私が申し上げましたように、ほんとうの事故対策というものを御研究いただくならば、そういう面もひとつ運輸省からでも資料をとつてお調べいただくか、そして運輸省がどういふ状態において仕事をしておるかという事を十分お考えおきいただきたいと思います。このように私は思ひます。私の手元にはあります運輸省の調べたものによりませと、ハイヤー・タクシーの平均賃金が、昨年九月の調べでありますけれども、二万六千二百三十七円という資料が出ております。そのうちの固定給がわずか一万四千九百四十円でありませ。これが結局五六・九%を占めておる、残りの四三・一%というものが歩合給であります。実はこういうような資料が出ておるわけでありませ。その

うなりませと、この平均された賃金から見ましても、自然ハイヤー・タクシーの運転者というものがどういふ勤務条件下に置かれておるか、あるいはいかに無理をして、結局ノルマを上げて、一日にほとんど四時間か五時間くらいに睡眠をとりながら、歩合給の引き上げに努力をしておるか、それがあつて、乗車拒否となつたり、いろいろ問題に結びついていく、こういうことを私たちは考えるわけであつて、それらが皆さんのほうの示してくださつておるところの、この幾つかのいわゆる事故原因あるいはスピード違反というものを結びつけていく、このように考えるわけであつて、そこで、いろいろの問題が実は考えられるわけでありませけれども、これはまたいづれ皆さん方からお調べいただければ、皆さんのほうからそういう点については、資料もいただけるだろうと思ひますし、運輸省関係からもひとつ十分資料をいただいて、いろいろとお尋ねをしていきたいと思ひます。そこで私は、そういう面から考えますればならぬことは、こういうようなノルマの賃金制度をなくしていくという基本的考え方ではやればならぬ、あるいは労働時間を短縮してやる、連続勤務を禁止する、こういう対策を進めねばならぬ。疲勞を回復するところの休息設備というものを完備させねばならぬ。特に今日長距離路線の運行がいろいろ問題になつておるわけでも、そういうものについては安全運行基準を定めてやるとか、今日一応の基準があるようにありますが、有名無実になつておるやに聞いております。こ

うような幾つかの問題は、運転者、特にハイヤー・タクシー等々に働く諸君の立場に立つたところの施策を進めていませと、このような事故原因というものがなくならない、私はこのように考えるわけでありませ。取り締まりの当局に当たられる警察でありますけれども、この点にも十分配慮をいただいて、この後も対策を進めていただかことをお願いをしてやまないものであります。またいづれかかる問題につきましましては、運輸省関係等についてもひとつ十分ただしてみたいと思ひます。

そこでお尋ねいたしたいと思ひますことは、そのような幾つかの問題、つまり労働者、従業員の問題、それに道路施設あるいは保安設備等の問題、こういうものを十分考えていかなければ、道路交通の安全もあるいは事故の防止もできないであらう、それが根本問題である。こう考えますと、私は、今度の一部改正にお示しになつておるような、ただ罰則だけを強化しては、これはかえつてその目的を逃がしてしまふ結果になりはしないか、こういうことを非常におそれる者の一人でありませ。そこで、今度の改正案で罰則の強化がなされておるが、ひき逃げをこれ以上きびしく取り締まる、これは賛成であります。酔っぱらい運転をきびしくする、これも大きな事故を起すものでありますから、これは私も賛成であります。ところが、そのほか非常に皆さんの罰則強化がはかられておる。これは一体なぜその必要があつたのか、現状の罰則適用でいいものがたくさんあるように私は思ひます。

○高橋(幹)政府委員 確かに、根本的に交通問題に対処するためには、御指摘のように総合的な対策を立てねばならない。しかし私どもの関するいわゆる交通取り締まりの面におきましては、やはり罰則によつて事故防止をはかるというののも一つの方法でありませ。しかし、罰則を強化したからといって、全部これによつてカバーできるものである、権力的な取り締まりによつて全部交通秩序が完全に確保されるというふうには、私も思ひます。願ひたいことは、最近の自動車運転者の状況というものは、この前も御説明したかと思ひますが、職業運転者から、だんだんいわゆるオナードライバーといふものがふえてつある現状でございませ。職業運転者の問題につきましましては、一部のいわゆる悪質な職業運転者といふものもあるわけであつて、私が、そういうものを除いて、一般的に企業の経営内容なり、あるいは安全教育というふうなもので、職業運転者としての交通秩序というものは、現状においては、昔に比べれば格段改善されておるわけであつて、たゞし、かし問題になりますのは、最近いわゆるモーターリゼーションといひます、自動車の熱心といひます、非常に多くのオナードライバーができてつあるという現状がひとつ、いわゆる流通経済に對処して輸送の形態というものがいろいろ変わつて、中小企業の小さな職場におけるところの軽自動車等を使用するものが非常にふえてきておる。これも一種のオナードライバー

といえるかもしれませんが。そこで、そういうオーナードライバーというものを、はたして現在、交通秩序を確保する上において、罰則を強化しなくともよろしいものだろうかということについて、私もいろいろ考えたわけでございます。一応私は全運転者を対象にいたしておりますが、そのときそのときの運転者の内容によって罰則の運用というものは考えなければならぬ、そういう意味におきまして、オーナードライバーがふえつつある、しかも若いオーナードライバーがふえつつあるという時期において、法秩序を確保するという意味において、罰則を強化していくということも必要なことではないだろうか、特に重大事故の原因になるようなものにつきましては、私も今般提案いたしましたように、事故内容について罰則の強化をはかるということで、やはりそのときの交通、運転の状況というものを考えていかなければならない問題ではないだろうか。したがって、まあそういうことはないと思いますが、私も職業運転者を日のかたきにしてやっているといたしてはなくて、新しくいわゆるオーナードライバーというものができつつある、それに対する交通秩序を保持する道はいかにという観点から考えているのでございます。

○川村委員 当局の御見解はよくわかりましたけれども、それではいろいろ私は問題が残ると思います。おっしゃるようにオーナードライバーの、言うなれば無秩序のなぞいろいろ行為に対して、ある点罰則を強化し、いわゆる法的警告を与え、こぼを変えて言うならば、威嚇的体制をとらなければ取り締まりができない、こういうこともわかっていないではないが、それらの犠牲において、いわゆるハイヤー・タクシー、あるいはトラックというようにものを運転をする仕事、それによって生活をする労働者の諸君が、そのオーナードライバーを取り締まるという口実のあたりを食って、大きな痛手を受けるということがあっては、これは問題が簡単ではないと私は感ずるわけでありまして、いま、いじくも局長は、罰則の運用によってということばを使っておられましたけれども、実際問題として私はそれはなかなか不可能なことではないかと思ひます。また実際の第一線の警官が何か一つの事故があったときに、違反があったときに、これは普通のオーナードライバーである、これはどこどこタクシー会社の運転者というところではたして差別がつけられるであらうか、これは疑問でございますけれども、何かそういう実例でもありましたら聞かせていただきたいと思います。要するに御意見はわからぬではありますけれども、このように機会に言うのは非常に意地の悪いような見方でありまして、酔っぱらいを取り締まらなければならぬ、これはわかる、ひき逃げを厳罰に処せねばならぬ、これもわかる、しかしその改正に便乗して、しなくてもいいような罰則を強化するということな印象を受けてしまうのではないかと思います。これは相当の点についてはこの際思いとどまっていたらいいのではないかと思います、私はそういう気さえておるのではありません。

そこで、ひとつお尋ねをいたしますが、先ほどガリ版の資料の「道路交通法の罰則改正の比較一覧表」というのをいただきました。ここに書いてあげてありますものは、昭和三十九年四月警察庁とあります。「本則」と左に「つ」と書いてある。まん中に「現行罰則および刑罰」、右側に「改正罰則および刑罰」、現行と改正のものを並べて書いてあるこのガリ版であります。ここに幾つかあげてありますけれども、これはこの改正案に出てくる全部ではありません。これだけですか。

○宮崎説明員 全部でございます。

○川村委員 全部でございますか。それでは、ちよつとくどくなりましてけれども、第十七条適用の罰則の改正が出ておりますね。それから第十九条も罰則が適用になるでしょう。軽車両の並進の禁止、これもあると私は本文を見たのです。

○宮崎説明員 軽車両の並進禁止に關します罰則は、新しく軽車両の並進禁止の規定を設けたのに伴います罰則であります。したがって、お配りいたしました表は罰則の改正を掲げただけでありますので、その点は記載してございません。

○川村委員 わかりました。ここに書いてあるのは改正分だけである、新設したようなものはこの資料には載せてない、こういうことでございませうね。そうすると、新設されたものは次のとおりでございますか。いま申しました十九条車両並進禁止の罰則適用、それからこれは改正でありますけれども、第二十五条の一項、二項というものが新設、罰則適用になっておりますね。それから三十四条の四項ですか、これも罰則の、つまり左折または右折禁止の問題、これも新設ですね、そのほか幾つかあると思ひますが、新しくこの改正のほかに罰則を追加された条項をちよつと教えてください。

○宮崎説明員 ただいま御指摘になりました十九条がそうでございます。それから二十五条の一項がそうでございます。それから順にまいりますと三十四条の四項がそうでございます。それから三十六条は内容が変わりましたので、必ずしも罰則の新設とはなっておりません。それから三十八条も罰則の内容の変更でございます。七十一條も罰則の内容の変更でございます。それから七十二條も罰則の内容の変更でございます。それから七十五條の六も罰則の内容の変更でございます。それから七十七條の免許証の返納がございまして、主として従来は免許を取り消された場合においてのみ免許証の返納義務がございまして、これの違反に対しては罰金、科料が課されておりました。が、今回の改正によりまして、国外運転免許証にも返納義務を課しまして、これに新しく罰則の規定をつけ加えております。

○川村委員 二十条の四項もこれは新設でしょう。

○宮崎説明員 形式的には新設になります。

○川村委員 そのほか百七条の二、百七条の三、百七条の四、百七条の五、百七条の十、これはみな新設ですね。○宮崎説明員 ただいま申し落としまして申しわけございませんが、国際運転免許証、国外運転免許証につきましては、いずれも罰則は新設でございます。

○川村委員 いまお示しのように、改正されたものが十四か十五項の条項にわたつておるし、新設されたものが八項にわたつておるわけでありまして、

そこで、この七十二條関係の、つまり罰則強化であります。これはまあ言ひなれば一つの罰則と見てもいいのじゃないかと私は思ひますが、いままでございまして三十三條以下の懲役、十萬圓以下の罰金、こういうのが百七条の適用として新しくそこに罰則規定が設けられて、現行の一年以下の懲役、五萬圓以下の罰金は、百七条の二として残されて、その百七条の二の中に、いままでは百八条適用のいわゆる酒気帯び運転の禁止が上がつてきて強化をされてきておる。こういうように、百七条の二では三つだけの違反の適用がなされることになった。先ほど申し上げましたように、ひき逃げの違反であるとか、あるいは酒気帯び運転の問題であるとか、こういうことは、私はもちろん考えねばならぬところの大きな事故犯罪であるかと思ひますけれども、そのほかのいわゆる改正になっておるところの通行区分の第十七条適用であるとか、あるいは二十条の車両通行帯の問題であるとか、そのほか横断の方法、横断の禁止、幾つかの改正がなされておりますが、その罰則適用が百二十条のものが百十九條に繰り上がつてそこに体刑が課せられるような規定を設ける、百二十一條が百二十條になる、こういうように軒並みに強化をされていく。私は、これは先ほど申し上げましたように、やはり大きな問題ではないか。このようにオーナードライバーも働く運転労働者も含めて、車だけに罰則を強化していく考え方には私はその

まま納得できないものが残ります。これはおそく専門家の間にもやはり意見の分かれるところがあるかと思ひますけれども、この点は私は思ひとどまつてもう少し当局は違反を起こさないように運転者に対して十分な指導をする、こういうことが必要ではないかと思ひます。

そこで一つ、この際また実例をあげてお聞きしたい。これは私が実際見た問題であります、次の私が申し上げるような場合には、皆さん方は第一線の警察官にどのような指導をしておられるか、それをお聞きしたいのであります。

横断歩道で、青信号になって左折をしようとする四輪の小型トラックが、横断する人がまばらでありましたから、左折をして行こうとした。ところがちやうどそのときに一人の人が横断しようとして、左折をしようとするその車と非常に接近をした。ところが、歩いている人は驚いて、ずいぶんびっくりしたのでございましょう、驚いて数歩うしろに下がった。運転者はそのまま左折をして抜けたのであります。私も実はあの運転者のやり方はどうもおかしい、こう思ったところが、見ておりましたおまわりさんがつかまえました。そうして免許証をとったようでありました。私は番号を覚えておりましたので、あとで聞いてみたら、交通妨害という違反命令で三千円の罰金をとられた。私はこれについて少々疑問を持つてゐるのです。それで一体いいかどうか。さすがに横断者の妨害をしたことには違ひありません。しかし、どうも私は割り切れないものがあります。

す。そういう場合に、第一線の整理に当たっている警察官の態度というものは、あるいは取り扱ひというものは、つかまえて免許証をとって、そうして三千円の罰金を言うてくる、そういうのでよろしいか。この点ひとつ局長から御意見を承りたい。

○高橋(幹)政府委員 たいへん具体的な問題なので、その当時の状況とか何かでいろいろあると思ひますが、一般論としてお答えすれば、交通取り締まりの具体的な方針というものについては、私も第一線の警察官にいつても申し上げておきますが、できるだけ相手も納得のいく取り締まりをやれ、もう一つは点数主義におおいはりてはならないということを言っておるわけでございます。したがって、いまの場合、現実の問題として、指導で片づけたほうがよかつたか、あるいはいまのよう切符を渡して三千円の罰金で本人にやつたほうがよかつたかというところは、その当時の状況から判断しないと、何とも申し上げられませんが、おそれくそのときの状況として、もし歩行者に非常にあぶない状況であつたということであれば、その警察官の現認をした状況というものがやはり重点になるのではないだろうか。しかしやり方としては、その場合、指導をしても済んだことであるともいえるかもしれない。しかし私は、一般論としては先ほど申し上げたようなことで、指導のできる場合は指導をする、あるいはこれはどうしても将来再び同じような事故を繰り返すことがあるという場合においては、断固、罰則によってこれを罰するというをやつておるわけでございます。事直に申し上げ

て、具体的な問題について、いまのお答えになるかどうか疑問ですが、私もはそういう気持ちで第一線を指導しているわけでございます。

○川村委員 私もたいへんむずかしいことだと思ひます。われわれが実際にやつてゐるのではありませんので、ほんとうは、実は私にもどのようによきかという決断をつけるわけには、自分でもできません。ただ、いま私が申し上げましたようなときには、やはりあのときの実際からしたならば、その運転者に、ああいう場合にはこうすべきである、つまり車をとめて――歩いてくるその歩行者が驚いて下がつたのであります。車の上から手で合図を、横断歩行者を渡して、そのあとからでも通行すべきである、そういうことを指導してくださるほうが適切ではないか、こういうふうに私は感じておられます。

そこでお尋ねしたいことは、当局は、そのような第一線の警察官に、それらのいわゆる権限というたらちよつと大げさになりますけれども、実際の取り扱ひについてどのような指導を、あるいは方針を示してくださつておるか。あくまでも小さいところの違反でも見のがしてはならぬという方針なのか、第一線の警察官のいわゆる良心、判断によつて、違反としてとらえるならば罰金刑、罰金を納めなければならぬけれども、その第一線の警察官の判断によつて指導して、これを次に起こさないように教育をするというよりな方針をとつておられるのか、これは実際問題としてなかなかむずかしいことだと思ひますけれども、お聞かせいた

いなかのものではありまして、いなかでもだいたいこういう實際問題にぶつかつるわけでありまして、そういうような交通取り締まりに当たつてくださる警察官が、ある点の警告みたようなことはなさることがありますけれども、いゝゆる指導の手を差し伸べてくれる機会というものはたいへん少ないのじやないかと考えております。そういう点について、当局のお考えあるいは方針等をひとつお聞かせおきたいと思ひます。

○江口(俊)政府委員 警察全体の心がまえの問題でございますから私からお答えいたしますが、多少的をはずれるかも知れませんが、こういうことがあつたことを御披露したいと思ひます。ある日の国家公安委員会、やはり交通取り締まりのことにつきましても意見が出まして、ある委員は、規則できまつてゐるんだから、つかまえてつべこべ言うことが反感を起すともてあるの、やはりきまつたことをきちつと罰金を取るなり、あるいは行政処分をするなりすること片づけるべきであつて、あまりくどくどと指導というか、指導に名をかる説教じみたこととはよろしくない、こういう御意見を言われた方がございました。そういう事例があつたというところであります。ところがすぐそれに続いて、反対の事例もあるというのを他の委員がおつしやいましたのは、あるところで交通違反が起つた。それを警察官が現認しまして、いま言つたようにあまりいろいろ言つても交通も渋滞するし、またやるべきことはきちつとやつて、しかもくどくど言わぬほうがいいという考えでございまして、簡単に番号

を書きとめて放免した。ところが数カ月たつて呼び出しがきて罰金を取られ、あるいは行政処分を受けた。そのことに對して非常に恨みに思つておる。なぜそんな悪いことなら、そこでもう少し詳しく言うてくれないか。ああいうふうに簡単に済んだから、あの問題は済んだんだと思つておつたというところで、どうも真反對の御意見になつてゐる。私も事あるたびに、第一線におもむきます際には、その事例をあげて申し上げるものであります。最後はやはり当該警察官の良識というか、そのときの状況というよりなものに待たないと、厳格にやるだけのことにはやつて、要らぬことは言うなというよりな面だけを言ひますと、ただいまのようないふことは指導で許してやれということになりまして、どうもほどよいかげんのところがいきかぬまじ、いろいろな言わぬでもいいことまで言ひまして、しかも処罰をしないというところ、悪かつたという気持ちが残つて、どうももうるさいというふうなふうになるの、ございまして、私たちも一番の悩みでございます。それでただいま高橋局長からお答えしましたとおり、ややもすれば、どちらの立場に立つにしても、ただ件数をあげるというよりなこと、あるいは第三者から見れば、先ほどは納得のできるということばを使ひましたが、少なくとも第三者から見ても適當である、納得のできる、相手はあるいは納得しないかも知れませんが、せういふ態度でやつてもらいたいというのを繰り返して申している次第でございます。

それから、ただいま具体的な例をおあげになりましたが、これも私想像しますのに、あるいは指導で済んだかと思ひますが、手帳を見て、その人間が同じようなあやまちをかりに犯しておるといふようなことがわかります、同じ現象でございまして、今度は罰金まで持っていかなければいかぬというふうな判断をすることもございまして、同じような違反が行なわれても初犯であり、あるいは相手の人格——人格と言つてはなんですが、諸般の事情からいって、これは事件にしないほうがよいという判断をする場合もございまして、お答えになりませうけれども、非常にむずかしいところであるといふことだけはおわかり願ふと思ひます。そういうつもりで、先ほど来たといふ違反の件数にしまして、一斉取り締まり等をやりますと、スピード違反といふものが一番多い。ところがスピード違反はすべての事故のもとだといふので力を入れますけれども、場合によつてはそのスピードのきめ方が非常識だといふようなこともあり得るわけです。当然六十キロ過ぎようとなつたら、四十キロに制限しておつたために、たくさん車がスピード違反であつちやうといふような事例もあり得ることだと思ひまして、私自身としては、少なくとも交通取り締まりをやつて、何件数があつたといふようなことを決して喜んで、よくやつたといふような考えは持つものじゃございせん、そういうつもりで指導していることを御披露申し上げます。

○川村委員 長官お話しのように、また局長のお話にもありましたように、

その辺の取り扱い、指導なさる皆さん方の立場からも非常にむずかしい問題がある。この限界といふものは非常に微妙である。それはわかります。しかし、いまお話しのような気持ちでやはり第一線の警察官には取り締まりの指導指針といふものを示していただくことは実は急いでおるものであります。いま長官からもお話がありました、私が接しておる運転者関係の諸君では、この運転手帳にいづゆる事故の犯罪を起した罰金等が記入してない、きれいにしておる、こういう諸君は、私の知る範囲では非常に注意をいたします。この手帳をよこすまい、こういうふうな気心を持つております。ところが残念ながら、一つ、二つ、三つ、あれに判がべたべた打たれてまいりますと、どうせ二千元か三千元払つたらいいんじゃないかといふような、何かよごれたものだからもうあと一つ、二つよごれたつてどうにもならぬいじゃないか、たいへんよくないことですけれども、そういう気持ちを持つておるようです。そういう点からしますと、どなたかおことばにもありましたように、次から次に事故を起すといふような者があるいは見過ごすといふようなことは、これは問題がありまして、取り締まりの立場といふものはやはり運転者の立場といふもの、心情といふものを重視して取り扱ひをする必要があると思ひます。先ほど申し上げました一つの例は、これは実は初犯でありまして、それでは罰金三千元、こう手帳に打たれてがつくりきつてゐる。その次にやはり駐車違反といふことがまた一つぼんと打たれる、

す。だめじゃないか、こういうように言いますと、まあ三千元、一つ二つ並べたつて、どうせもうよごれちゃつたんだからしょうがないや、非常にぞんざいなことを吐くわけですね。こういうところはやはりよほど注意をして指導すべきではないか、このように思ひます。どうかひとつ、そういう点では、第一線の取り締まりに当たつてくださる警官も非常に苦勞が多いわけでありまして、これはたいへんな任務と思ひますけれども、ある点や十分なる権限をお与えいただいて、あまり上のほうから締めつけるような取り締まりをさせないようになつていただくことが私はいいのではないかと、このように考へております。申し上げるまでもないことではありますけれども、この道路交通法ができたときには、いわゆる道路交通の取り締まり法にかわるべき法律でございまして、これがいままで警察的な取り締まりの根拠法になつておつた。その前の法律を捨てて、国民全部が新たに道路を通行するために守らねばならぬところの道路交通の基本法をつくるんだ、こういうねらいで制定されたわけでありまして、これはもう私が申し上げるまでもありません。私たちはそう認識をしておる。そうなる、取り締まりに当たつてくださる警察当局としても、やはり私が以上申し上げましたような点は、ことばは足りませんけれども、ひとつ十分検討願ひたいと思ひます。ただ警察官の権限を一そう強化し、あるいは刑罰を思い切つて引き上げる、それで交通事故を防止するんだ、そういう思い上がりだけは思ひます。運転者ある

いは車にだけこの防止の義務をおつかぶせるといふことは、私はどうも賛成できない気持ちが一ぱいでございまして。何か刑事學上の危険分散の法理とかいふ理屈があるやうであります、そういう点も一つの大きな理論としてわれわれはかみしめてこの問題に対処すべきではないか、このように考へております。そこで、できましたならばひとつ、たくさん改正のあります、この百二十一条から百二十条になした、百二十条から百十九条になした、いままでは罰金で済んでおつたのが体刑も加わるやうな、そういう引き上げの事項については、再検討して思ひとどまるべき事項があるのではないかと、このように考へるものであります。この点について、いま一度長官から御意見を賜りたいと思ひます。

○江口(後)政府委員 川村委員から御指摘になりましたように、交通に関するところは、取り締まりはその一部であつて、取り締まりのみで解決しようといふやうな思ひ上がった考えは持つておられないといふことは、重々承知をいたしておいて、私たちも取り締まりだけで交通の安全あるいは円滑といふものが期せられるとは思つておりません。しかし、ほかのものと総合してやらなければならぬといふことは当然考へておられますけれども、私たちは与えられたその分野だけでもやはりきちつとやつていきたいといふのが念願でございまして、そういう意味で、ほかの面にいろいろ御協力を申し上げたり、御注文を申し上げたりすることとは十分いたしますが、同時に私たち自身がやらなければならぬこの取り締まりの面において、この程度のことでは

これを実際にいろいろ適用いたしてみました結果、どうもこれが三メートルをこえますと、逆にいかなる場合でも右側にはみ出して追い越しができないというところになりますので、これはいささか実情に即さないのではあるまいか。つまり普通の自動車でございますと、自動車の幅員が大体二メートルから二メートル半でございますので、たとえ片側の幅員が三メートル五十の道路におきましては、もはや物理的に右側にはみ出さないで追い越すことは不可能である。こうなりますと、こういう道路におきまして交通の円滑というものが非常に阻害されます。そこでどうも現行法の規定は、そういう意味で若干実情に即さない面がございますので、この際六メートル未満の道路まで右側にはみ出して追い越しをしてよろしい、片側の幅員が六メートルをこえた場合には絶対に右側にはみ出してはいけない。六メートルという根拠はどこから出たか申しますと、先ほど申し上げましたように、現行の保安基準によりますと、わが国における自動車の最大車幅は二メートル五十になっております。したがって、六メートルの道路でございますと、二メートル五十の自動車と二メートル五十の自動車が左側の部分で右側にはみ出さないで追い越すことができます。ところが六メートル未満であると、最大車幅の自動車と二台並ぶ場合にはどうしても右側にはみ出さざるを得ない。こういう計算から六メートルに改めたい、このように考えておるわけでござい

ます。

○川村委員 つまり六メートルにしておけば、追い越す場合に右側の部分に

はみ出さないで追い越しができる、こういうことですか。

○宮崎説明員 さようでございます。

○川村委員 わかりました。

それから次に、この前委員から質疑があつておりましたが、十八条の規定であります。このキープレフトの問題はこれは原則でありまして、日本の道路の中にはこれを実施する道路はそうたくさんはない、こういうふうに要から解釈しておいてよろしゅうござい

ますか。

○高橋(幹)政府委員 いわゆる交通混雑しております市街地の部分と、それから交通混雑していてもいわゆる道路の幅員等の状況で必ずしもこの原則が守れないといえますか、この原則どおりでないところの道路がありあいに多いのではなからうか、こういうふうに解釈していただいてけっこうです。

○川村委員 それから第二十条二項、三項の見方でございますが、「車両は、前項の車両通行帯の設けられた道路においては、道路の左側端から数えて一番目の車両通行帯を通行しなければならぬ。三項との関係で読むのが至当だと思ひますが、この場合に左側に三車線あつたときには、一番左側の車線を走るわけでありまして、三車線のうちの一番左側の車線を走つておればその右側の二つの車線はあいて

いるわけですね。こういうような通行をさせるわけですね。こまかいことですが、いかがですか。

○宮崎説明員 いわゆる三車線を引きました道路におきまして、公安委員会が特別の指定をいたさない場合には、

ただいまのような通行区分に相なり

ます。

○川村委員 ということは、道路の交通の円滑を阻害する結果になりはしませんか。

○宮崎説明員 一番左側の車線のみを通行させておきます場合も、自動車によりまして、それぞれスピードが異なるものがあつておきますので、スピードの早いものは順次右側にみ出して追い越しをいたすというのがいわゆるキープレフトの原則でございます。そのことによりまして必ずしも交通が渋滞するとは考えておりません。また三車線を引きました場合には、二十条の三項の規定によりまして公安委員会がい

わゆる車種別の通行区分を設けることも可能でありますので、道路の状況その他の事情によりましてキープレフトになり得ない道路である場合には、先ほど局長が申されましたように、キープレフトと異なつた通行区分を定めることが可能になつてまいります。

○川村委員 そこで、お話のようなキープレフトの原則があるからあるいはいいかも知れないけれども、キープレフトの原則というものは、日本の道路にはそう多く適用されるとは思われ

ない。そうなりますと、やはり二十条三項の規定を十分生かしてもらわなければ、私が心配するような状態が起り得るということを考えるわけです。この点はぜひ要望申し上げておきますから、そういうところの御研究、御配慮をいただきたい。

それから次に三十三条の三項の問題であります。これも前の委員会で委員の方にお尋ねになつております。これには幸い罰則がありませんから私は

ほつとしておるわけですが、この三十三条の三項は何か実質的の規定でないような気がしてなりません。こういう踏切で故障を起こしたような場合には、的確にどうしろという規定がやはり必要ではないのでしょうか。鉄道もしくは軌道の係員あるいはまた警察官に知らせる、踏切以外の場所に移動する必要な措置を講じろ—もろろんこれを一緒にやるわけではないでしょうが、何かしらんごたごたしておつて、生きた規定になつていない。それが一つの疑問であります。

それからいま一つは、せっかくこういう規定を設けようというならば、あらゆる車に発煙筒と申しますか、そういう故障を知らせる用意をさせるような規定をつくる。いま一部の車にはそういう規則があるようでありましかれども、全部の車にそういうものがあるとはいわれない。むしろそういう規定をつくらせろということが大事ではないか、こう考えるわけでありまして、御見解をお聞かせいただきたい。

○高橋(幹)政府委員 確かに御指摘のとおりなものでありまして、私もこの規定をつくる場合におきまして、いま御指摘のような点を率直に申し上げまして考えたわけであります。しかし一応私どもといたしましては、やはりこれらの措置を行なう基本的な原則をこの道交法の規定にうたいまして、そしてこれらに基づく具体的な措置については、われわれとして行政指導なりその他の安全教育の方法としてこれを行なつていくというふうにいたしたいと思つております。さらにはいま御指摘の発煙筒等の全部の車両への装備の問題につきましても、いろいろ考慮し

たわけでございますが、直ちにこの機会に踏み切るのはいかがかと思ひまして、というところは、その発煙筒等の管理その他の問題についてもいろいろござい

ますので、一応踏切につけるということが一つと、それからあとは行政指導によつてできるだけそういうものに装備をさせていく、将来はいま御指摘のような方向で整備しなければならぬと考えております。

○川村委員 どうも一番大事なところがあと回しになつてきておるよう

に思ひます。これはい

まお話をとおしてありますから、ぜひそういう点こそ先に手をつけてもらひ、警察庁でできないときには関係各省にそういう規則をつくらせるとい

う手を打つ、そういう対策を先行させていただく、私はそういう願ひしてやまなものです。これはひとつぜひ早急にお願いをしたいと思ひます。

それからいま申し上げましたように、この項には罰則はない、その項を説んだだけでははつとしておる、こ

う言つたのでありますけれども、これは運転者のい

わゆる順守事項違反として、別

の条章の適用を受けて、それを守らなかつたときには違反に問われるという

ことはございせんか。明確にひとつお答えいただきたい。

○宮崎説明員 ございせん。

○川村委員 それでは最後はひとつ法文についてお尋ねをしておきます。

今度は自動車の区分を改正をされまして九つの種類に分けておるよう

です。これは法文でもそのことが明らか

であります。軽自動車の中から、農耕作業用の自動車、特殊作業用の自動

車を分離して、小型特殊自動車とな

す。

○川村委員

○宮崎説明員

○川村委員

○宮崎説明員

○川村委員

○宮崎説明員

○川村委員

○宮崎説明員

○川村委員

○宮崎説明員

○川村委員

○宮崎説明員

○川村委員

れて、その運転免許試験を簡略化する、こういうふうに示しておりますが、この運転免許試験はおそらく総理府令か何かで簡略の方法を規定されるのではないかとおもうのでございますが、その簡略化するとおっしゃっての内容、どこでそれをおきめになるのか、そういう点をお聞かせいただきたい。

○宮崎説明員 農耕用作業自動車につきましては、法律上技能試験をいたさないことに規定いたしました。それから学科試験につきましては、実情に即するように問題をやさしくするということを考えておりますが、これは法令上の問題でございまして、実施の方法の段階で検討する予定になっております。

○川村委員 最後の意見の学科試験等の問題でございしますが、これには異論もあろうかと思ひます。というのは、道路交通法のできたときにも実は問題になり、できるだけやさしくせねばならぬという意見が聞かれております。前任の富永交通局長のほうからもそういう取り扱いをするように指示してあります。こゝろが実際は、行なわれておる公安委員会もあるかと思ひますけれども、われわれが知つておる範囲では、なかなか行なわれておられない。今回そのような処置をとられたというところは、いへんけつこうなことだと思ひますが、その理由をどうと私が申し上げる必要はないと思ひます。申し上げるまでもなく、今日農村では全く働き手がおられません。若い者がほとんど農業に従事しないのであります。だから四十過ぎたり五十近くに

なつた父親がトラクターを、耕うん機を動かさねばならぬ。ところがこういう連中に学科試験を受けろと言つたてなかなかないへんであります。こういう日本の農業政策の面からも十分御配慮いただく、そういう必要が、もう何としても見のがせない問題だと思ひます。さらには試験等を簡略にして免許を出すということになりますと、農閑期等に仕事のひまがあるときにどこかに集めて指導をする、そういう制度を設けるといふことに踏み切つて、むずかしい試験等はやらぬで農耕作業ができるようにしむけてもらふということも、警察当局としてもぜひお考えを願ひなければならぬ。残念なことにはいまいなかに歸ります。もう試験を受けない、だからして暇々恐々としてやむを得ず裏道で動かしておるわけですね。ところがまあ皆さんに追つかけてたんぼのまん中であつた、こゝろがいろいろもつておりました。これにはひとつぜひ十分な配慮をいたしたい。こゝろで私は強く要望しておきたいと思ふ。そこで、いまおしやつたところの、実際の試験は現地にまかせられるようなことになるようでありませうけれども、それが単なる一片の通牒で終わらないように、この点ひとつとて御配慮いただきたいと思ひます。

そこで、それに関連してちよつとお尋ねをしておきますけれども、今月号の「ジュリスト」に実は一つの問題が載つておるわけですが、これは皆さんどうお考えなさるか、ひとつ解釈をお聞かせいただきたい。「ジュリスト」のおしまいのほうに、これは西日本新聞に載つたのであります。無免許で取り扱へる耕運機、こゝろがキャッチフ

レーズで売つて出しておる。その耕うん機を買つて使つたところが、つかまへられて罰金が言い渡された、こゝろのことです。そこでこれは警察官の言ひ分と裁判官の言ひ分とが対立をしておるようでありまして、これは農家の諸君にとつてはたいへん問題でありますので読んでみます。私が読むのは「ジュリスト」に載つておる四月四日の西日本新聞の記事です。「福岡県嘉穂郡穂波町の農業Mさん(六四)は、昨年十一月三日午後五時半ごろ、飯塚市徳前町橋付近を耕運機を押して通行中、飯塚署に無免許の疑いで検挙され、二月十四日、飯塚簡裁から略式命令で罰金三千円を言い渡された。ところがこの耕運機は、K鉄工が無免許で取り扱へるをキャッチフレールズに市販しているもので、この耕運機を販売した農機具店の話によると、この耕運機に荷台(トレーラー)を付けた場合は無免許が必要だが、付けない場合は無免許が必要でないという。これは警察庁でも、「耕運機だけでは自動車とは認められない」との統一解釈をだしており、これまでに福岡県下で約一万五千台ぐらゐり出されておるが、一度も違反になつたことはないという。

これに對し飯塚署は、同じ警察庁の統一解釈の中に「耕運機だけで運転できる場合は自動車とみなす」とあり、Mさんが押していた耕運機は後車輪がついていて単独で動くので免許が必要との立場で、Mさんを検挙したといひ、検察庁、裁判所ともこの解釈を支持している。——一体これはどういふことになるか。警察当局の見解をひとつお聞きしておきたい。

○高橋(幹)政府委員 この問題につきましては、すでに私どものほうにもいろいろ報告があり、またただいま御指摘のような統一解釈等の問題について、いろいろと見解をただしてきておるわけでございます。そこで率直に申し上げまして、自動耕うん機を、自動耕うん機の部分とそれからしろの部分と二つあるわけでございますが、それを二つ合わせた場合におきましては、たしかここにありますところの軽自動車に該当いたします。免許を必要とするものでございします。ただこれがそれだけ人を運搬した場合において、前部分は、これは軽車両、まあ自転車を運転すると同じような原理になるわけでございます。そして、その前の部分については、先ほど御指摘のように、確かに自動車であるといふことの見解はとられない。したがつて、その面についての免許を必要としないうことは明らかでございます。ただしかし、販売をしていられる場合において問題となりますのは、それぞれ分離して売つておるわけではございません、合せて売つておるわけでございます。それを分離して、片方だけは無免許でできるといふことは、これはやはり販売上の、一つの販売のほうに偏した売り方ではないだらうか。結局それをつなぎ合せて乗るといふ機会がありますので、無免許の機会が多いといふことでございします。で、いまの議論をいたしましては、確かに一つ一つは必ずしも免許は必要としないといふことで、当時、率直に申し上げてその事案の内容の検査等に

ついてはいろいろと検討いたしましたところ、不備なところがございした

たので、検察庁、警察、それから当事者でいろいろ話をいたしまして、この問題は先般円満に解決をいたしましたわけでございます。そこで今後そういう誤りのないようにとつて、私のほうでも新しく法務省等とも一回この機会にはつきりと詰めて、そういう意味の統一見解を出したい、こゝろふに考えておりますが、その統一見解の基礎は、いま申し上げたやうな、やはり両方をもつてこれを運転するといふことで免許を取るといふことであつて、一つ一つにはずした場合には確かに免許は要らない、これは御指摘のとおりでございます。

そこで、ちよつとくつたりますが、この問題については農林省とも話して、今回の運転免許の改正もございします。農林省、警察庁あるいは農業団体等と協力いたしまして、そういうことが再び起こらないといふことをいたしたいといふふに思ひまして、関係者の間においては意見の一致を見ておる次第でございまして、この種のトラブルは今後起こらないといふふに私は確信いたしております。○川村委員 どうぞひとつ、いまのお話のように、つまらない紛争を起こさないように指導をしていただきたい。それから、今回のこの免許試験等の簡略取り扱いについては、ただ皆さん方の下部の機関にお流しになるばかりでなく、農業団体等にも十分周知徹底させてやつていただくようにお願いしておきたいと思ひます。交通基本問題調査会の答申に関連して、二、三の問題、それから法案改正の問題について数点、副問題についていろいろ御意見を賜つたのであります。

すけれども、先ほど申し上げましたように、原則の強化についてはこのままでも納得しないものがありますので、いま一度ひとつ再考していただくことを私は要望したいと思っております。交通問題はあまりにも多岐にございまして、お尋ねしたいことはたくさんありますけれども、また後日にお尋ねすることにしたしまして、本日は私の質問はこれで終わらせていただきます。

○森田委員長 阪上安太郎君。

○阪上委員 一、二点お伺いいたしたいと思ひます。

先ほど質疑応答の中で、キープレフトについて、何かこれは原則だ、したがって、道路の条件によつてこれは守らなくてもいいんだというように解釈のできるような答弁があったのであります。キープレフトと申すものは、それは、そういう扱い方をしているものかどうか。いかなる狭い道路であらうかと、キープレフトの原則は守るべきだと私は考えるのですが、それを何か、道路が狭ければ守らなくてもいいんだ、あるいは手心を加えていつていかるべきだというような考え方を持っておる。そして狭い道路といえども追い越しては許されるのでありますから、したがって、その場合は中央線を突破してもある一定時間は差しつかえないというようになつてくると思ふのであります。そういう場合といえども、キープレフトは完全に守られていかなければいけない。それを何か、こういつた一般的な大原則を警察当局は軽々に考えているというような印象をぼくは受けたのですが、この点はどうでしょう。

○宮崎説明員 先ほどの私たちの御説明があるいは不十分だったかと思ひますが、キープレフトを適用しない場合には、二十条の三項によりまして、公安委員会が車両通行帯を設けまして、それをキープレフトと異なつた通行区分の原則を定めてきた場合に限りキープレフトの原則が適用されない、それ以外にはすべてキープレフトの原則が適用されるということになつております。

○阪上委員 そのところが一点です。そんなものを設けようと設けまいと、キープレフトを厳守すべきで、それで差しつかえないのじゃないですか。おかしいじゃないですか、そういう考え方を持つこと自体が。

○宮崎説明員 先ほど局長が川村先生の御質問にお答えいたしましたように、キープレフトと申すものは、元来ある程度自動車が高速度で走れる道路におきまして、しかもその道路が完全に交通渋滞になつていない、こういう道路における交通を予想しておるのであるからかと思ひます。これは条約の趣旨から一応そのように考えております。したがって、大多数の道路におきましてはキープレフトを適用することは可能でございますが、わが国の交通の実情は、御承知のように最初から道路が一ぱいになつておるやうな道路がございまして、このやうな道路につきましてはキープレフトの原則をとりましてもとらなくても結果としてほとんど同じである、こういう場合も考えられますので、このやうな道路につきましては、より合理的な通行区分を設けるほうがよいのではないか、このよ

うに考えまして一部の適用除外を考えた次第でございます。

○阪上委員 それがおかしいとくは言つてゐる。車一台しか通れないといふ幅しかない道路でキープレフトといつたつて、車全体が道路一ぱいになつてゐる、だからその場合キープレフトを主張したつていいんですよ。結果は同じことじゃないですか。

○宮崎説明員 ただいま御指摘になりましたやうな道路では、おそらくすべてキープレフトの原則が適用されることになると思ひます。

○阪上委員 だから、キープレフトの原則が適用されないというのはどういう場合ですか。

○江口(後)政府委員 ただいまの阪上委員のお考えになつておる事例と逆の場合、むしろ都会地等で車が一ぱいになつておるというやうなところをキープレフトの原則でいきますと、車がみな左側を行く、ただ追い越した場合は右のほうに出て、追い越したらまた左に行くという原則でございますから、渋滞といひますか、路面を一ぱいに使えない。だからそういう特別の場合には車種別の路線を設けるといふやうな、現在の第一京浜とか第二京浜みたいなやうな、緩速車と高速車の間の区別を設けて、これはキープレフトではなく、車種別によつてその路線を行け、こういうことをやるわけでございます。例外はだから狭い場合ではなしに、広い場合で、しかも車がたくさんおつて追い越したかたかといふやうなことを考えない交通のほうがよろしいというやうなものをさすわけでございます。

○阪上委員 万国共通の条約に加盟した以上は、アメリカは別として、キープレフトの原則、この交通道徳の最高のものでないか、なる場合でもこれを適用していただく、そうして例外を認めるんだという考え方なら私はわかる。どこの道路に対しても、どんな狭い道路に対してもキープレフトの原則を守れといふことを強く主張すること、何も悪いことじゃないのです。そのことによつて交通が渋滞するなんてことは、当然それは二車線で走つても差しつかえない場合も出てくるだろう。その世界的な条約に加盟して、そのキープレフトの大原則を守つていこうという場合に、その原則そのものを曲げて、道路によつてはかまわないんだというやうな考え方を持つことはいけな

い、私はこう言つてゐる。どうですか、それは。

○江口(後)政府委員 書いてあるとおりでございまして、キープレフトの原則は守るわけでございます。その例外をただいま申し上げました条項で過渡的に、現在の交通事情、道路の構造等からして、日本の場合は例外として認めざるを得ない。いまからつくります道路等は、ちやうど名神高速道路等におきまして、完全なるキープレフトの原則を、条約によらずして事実上やっておりますが、ああいう形の道路といふものを、建設省の道路計画でだんだんやつていくことになりまして、数年のうちにキープレフトの原則といふものが、例外なしにあるいはできるというやうな事態がくるか、こ

う思ひます。

○阪上委員 そのところがちやうとわからぬのです。キープレフトといふことは、すべての場合において適用されるべき最高の交通道徳だと私は思ふのです。それだけでいいんじゃないかといふことを私は言つておる。別に例外を設けるとか設けないとかいふことなくいいんじゃないか。諸外国の例を見たと同じことでは。別にそれによつて罰則が強くつけられるといふことは、私は私は思ふ。だれでも、子供に至るまで左側通行のところはさういふふりに考へておる。それをことさらに道路によつて、これは差しつかえないのだとか何とかといふことを考へる、そういう指導をする以前に、原則として、これはすべての道路において左側通行だといふことを言ひ切つたつていいじゃないかといふことを私は言つておる。もう一べん答えてください。

○高橋(幹)政府委員 今回のキープレフトの内容に二つありまして、左側通行といふことと、それからなるべく道路の左側部分を車は通行するといふことと二つあるわけでございます。そこで左側部分を通行する場合において、道路の構造その他において左側端部分をなるべく通行するが、なかなかさういふ点について技術的にむづかしい場合もあるといふことを、いわゆる道路構造上は考へている場合が一つ。もう一つは、先ほど申し上げましたやうに、市街地等において交通が非常にふくそうしている場合において、追い越しの状況がいつも同じやうに並列して行なわれる、左を通つておる車に対して右に出て追い越していく場合において、追い越してまた再び左

に入るといふのが確実な原則でございますが、その場合に、もしも非常に車がつくそうしている場合においては、追い越した場合にはその車線に入れないといふことが想定される場合は、この二つが並列して進行していくという形になる場合が非常に多い。その場合においては、たとえばいまのようになくそうした場合においては、必ずしもキープレフトの原則ではなくて、いま言ったような通行帯を定めて、最高速度の異なる車の順に従って、つまり緩行、軽車両、それからトラック、それから乗用車といふいまの通行区分の方式をとったほうが、交通混雑の緩和の上においてはいいのではないだろうか、こういう趣旨で一応例外を設けた、こういうことでございまして、おっしゃるとおり、まん中の車線をあけて、なるべく左に寄っていく、そうして追い越しの場合において正面衝突の機会を少なくしていくということ、は、当然考えなければならぬ一般原則でございますので、その意味におけるところの、いわゆるキープレフトといふことは、どの路線についても守らなければなりませんけれども、名神高速道路のような、あるいはような正確なことが非常にきついているというのが現在の道路状況じゃないか。そこにおいては、その道路の状況にふさわしいようなキープレフトの原則でいいのではないだろうか、こういうふうに考えておる次第でございます。

【委員長退席、渡海委員長代理着席】

○阪上委員 同じことなんです。左側通行を何もキープレフトと同様に考えておるわけじゃないのだ。そんなこと

はわかり切っておる。ところがいま言った例でも、やはりキープレフトが原則だということをうたつておいて別に差しかえないじゃないかといふことを私は言っておるのです。実際問題としてどうにもならぬでしょう、そういう場合には、その場合でも、やはり車はとにかくキープレフトなんだといふことをはつきりときめておいて何も差しかえないじゃないかといふことを私は言っておるのです。

○高橋(幹)政府委員 確かにそれはおっしゃるとおりでございます。

○阪上委員 おっしゃるとおりならば、どうするのですか。指導の面において、それで十分やっていける。あなたの方の答弁を先ほどから伺っておつて非常に奇異に感じたのは、その点なんです。すべての道路においてキープレフトで差しかえない、そういうことをはつきりと考えておかなければいけない。運転者がこの道路はもう左側端を走らなくてもいいのだとかいふ配慮をする必要はないのです。今日の交通規則でそういうような例外が幾らか設けられていようですけれども、これはやむを得ないとして、しかしこの一た国際条約で世界の共通の交通通念というか、規則を守っていく、道徳律というか、そういうものは厳然とあなた方は主張されていいわけ、国民にそういう慣習をつけられたらいいのです。運転者に、車はすべて左端を走っていくのだといふことを、はつきり認識づけていくということが私はきわめて大事だと思ふ。それでいま言つたような場合には、これはしかたがないですから包括的に、そういう場合にはやむを得ないのだといふことにして

おけばそれでいいんじゃないだろうか。この道路はそういう道路じゃないのだ、これはそういう道路だ、名神高速道路は厳正に守らなければいけない、こっちは厳正に守らなくていいのだ、こういうふうに、道路によって一々公安委員会その他がこれを規制していくというやり方をする必要はない。包括的に、左端通行なんだ、道路のすべてがそうなんだ、こういうふうに言い切るだけの勇気を持ってやってみたらいい、こういうことなんです。ひとつ検討してください。

それからいま一つ、ゼブラ地帯におけるところのいろいろな交通規制が今度強化されてきて、たとえばしま馬の直前におけるところの追い越しは許さない、こういうことになってきて、罰則も強化されるということなんです。罰則も強化される、最近の歩行者の状態を見ておきますと、はつきり言ひまして実にだらしがない。あの中中でアベックがー僕はアベックばかり目につくわけじゃないけれども、あの辺で手を組んでふざけて立ちどまつておるといふのも間々見受けられる。のろのろ渡つておる。通行しておる車が運なつてくる状況等も判断していかなければならぬ。ところが、手を上げればいいつてもそこを通過していいのだというようないふことがなつておつて、しかもそれが与えられた権利のごとく考えておる。そういう不心得な者はばかりではないけれども、あれがどれだけ交通の渋滞を来しておるか知らぬ。あんなに歩行者に対する取り締まりといふものをどう考えておられるか。

あわせていま一つ。最近依然として児童の輪禍が絶えませんが、保護者の責任というものは全然追及されない。一体いまの日本の保護者といふのは何しているのですか。そうして交通事故等がありました場合には、運転者の責任がまず問われる、これは当然でしょう。子供の責任というものは、親が、保護者がかぶらなければいかぬでしょう。これに対するところの何らの取り締まりもない。取り締まりはしてもらいたくない。ないけれども、いまのような日本の状態、民度の状態では何とか手をつけなければならぬ問題にまでなっているんじゃないか、こういうふうに私は考えるわけなんです。ことにあのゼブラの中の、あのまるで治外法権的な状態、それから保護者の問題、こういったものについて、車を取り締まるのはあたりまえです。酔っぱらい運転を徹頭徹尾取り締まっていくのもいい。またゼブラにおける、横断歩道におけるところの交通事故等においては、運転者がもし過失があつた場合には、徹底的に一生運転できないような制度を設けているところもある。やるだけやつていいです、そんなものは。しかし同時に、歩行者に対するところの取り締まりというものが、日本の状態で、歩行者に対する取り締まりをやらなくていいような状態でしょう、どうでしょう。そういう点についてひとつあなたの方の見解を伺つておきたい。

○高橋(幹)政府委員 過去のいろいろな死亡者の率においても、歩行者の事故が多いわけでございますので、この歩行者の問題については、自動車の側、歩行者の側、両方からいろいろ対策を講じなければならぬ。御指摘のように、歩行者に対しては、横断歩道の歩き方とか、あるいは歩行者としての心がまえといふものを、できるだけ安全教育の面でやっておりますが、小学校等の場合においては、相当そういう安全教育が徹底をいたしてあります。それ以上の段階においては、残念ながら必ずしも安全教育が十分ではないという現状でございます。したがつて、それらの歩行者の取り締まりといふことについては、そのときそのとき状況に応じて、警察官を立てて、歩行者に対する警告あるいは歩行者に対する指示をして、それに従わぬ者については相当の処分をしたといふこともございますが、原則としてやはり現場の警告とか、あるいは事前の安全教育といふもの、そういうほうに重点を置かなければならない。いまの保護者の問題でございますが、確かに御指摘のとおり幼児のひとり歩きといふものによつて事故が起こるといふのは非常に多いわけでございます。そこでそれらのものに対しては、最近警察庁管内等においても、保護者に警告を発して、いろいろな問題について子供を監督するものについて注意をさしておる。たとえば交通事故ばかりではなくて、ため池に落ちこもるとか、あるいはいろいろなところに遊んで川に落ちるといふようなことについて、確かに保護者の監督といふものについて必ずしも十分でないという点があると思ひますが、これはやはり率直に申し上げまして法律、取り締まりの問題といふより以前の問題として私もはでるだけ、いわゆる婦人、母親に対する安全教育という問題で善処をした

い。そこで、話が長くなりますが、私もこの秋の安全運動の機会までに、いわゆる交通安全のルール、御承知の英国のハイウェイコードと全く同じようなものをつくりまして、これを徹底していくという方針で指導をしたい、こういうふうに考えております。

○阪上委員 この間もよくはちよつとこの委員会に質問いたしておたのでありますけれども、交通安全週間、旬間等においてやっているのを見ても、全くマンネリズムです。学校の鼓笛隊を総動員してお祭り騒ぎでもって笛を吹いて歩いておる。ああいうことばかりに頭を使っているところに私は問題があると思うのです。いまあなた、くしくも御答弁になりましたように交通コードというよりなものをつくって、そして教育においてまずやっていくのだ、その考えは私はいいと思うのです。いきなり法律でもって保護者を強く取り締まるなんていうことは、なかなか外国立法でも私はないんじゃないかと思つてゐる。しかしながら、こう見ておきますと、舗道をおかあさんが買ひものを持って歩いておる。子供を一緒に連れて歩いておる。その子供が、ぱつと飛び出した瞬間に輪轢にあつてゐる。横断歩道を見ておつたつて、子供とおかあさんが、行動が全く違う。子供は赤信号になつても黄色の信号のときでも先に走つていく、おかあさんはこつちで待つてゐる。ああいうような保護者の義務というよりなものについても感覚がまことに鈍い。これがいつまでもそういう状態であつてくれないという事になれば、場合によっては法律で取り締ま

らなければならぬということにもなつてくるだろう、これは恥だと思つてくれども。車と人との関係ですから、物理的に車のほうが強いんです、これは。だからやはり強いほうが取り締まられるというところはやむを得ないと思う。それにしても、横断歩道で横断の状態を見ておると、まことにこれは情けない。大体あの横断歩道には右側、左側の通行区分がないでしよう。なぜこんなことをやらないのですか。何でもないことじゃないですか。一本まんなに黄色い線を引けばそれで事が済むでしよう。もう少し地についた交通安全運動というものを展開してもらわなければいけない。そこでそつといつた立法例を、これは参考までに何つておくのですが、ありますか、保護者に対する立法例というものは。

○宮崎説明員 ただいまの保護者の注意義務でございますが、それは現行の道路法に規定がございます。ただ事柄の性質上、これには罰則は載つておりません。

○阪上委員 この前道交法の改正のときにやはりそれが問題になつて、要するに道徳規定のよりなものを、またおとなは子供を守らなければいけないというよりな規定を設けておられますが、それがなかなかそうはいつていない、こういうことなんです。これもまあひとつまことに悲しい現実だけれども、取り組んでもらいたい、こういうふうに思います。

それから、この際もう一言何つておきたいのは、私は目ごころから、どうもあの私設の黄色いママさんであるとか、それから緑のおばさんというものについては、非常に危険だということ

をいつも申し上げておるんです。できるだけこれを早く警察庁は解消するよう努力してもらいたいという事を私は言つておるんです。県警本部等にもそつといつたやはり指示をなさつておるかどうか、そしてそのためにはやはり相当な交通警察官の増員と交通安全施設の完備ということやらなければならぬ。まあ交通警察官の増員等は、ある程度やつてきたと思つてゐます。それから道路工事などをやつておるときに、全く警察官と同じような態度でもつて旗を振つてゐる。何ら警察権限を持っていない、危険きわまりないです、ああいうことをやらしておくのは、あるいは踏み切りでもつて旗を振つてゐる。そこで私はいつも言うのですが、ああいうときに、警察権限を持たすわけにはいかないけれども、機械に権限を持たすことは何ら差しつかえないんだから、諸外国でやつておるように、なぜ臨時のゴーストの信号灯をつけないかという事を私はやかましく言つておるのだ。みなやつておるじゃないですか、諸外国で。一体警察はいつになつたらこれをやるのですか。そうすればこれは交通規則によつてゴーストの信号灯なんだから、警察官がそこにおろすとおるまいと完全に従わなければならぬということになるのだ。道路工事等におけるところのあの信号灯を使わないかという事を何回も言つておるのだが、いつまでたつてもあなた方は言うことを聞かない。それをやることはあなた方は賛成なんですか反対なんですか、この際ひとつはつきりしてください。

それから、いまひとつあつた警察権限を持たないところの者に、聞いてみれば、こは子供が通るから運転者さん、ひとつ車をとめてくださいとお願ひしておるのだ。そつといふお願ひを聞いてくれる者ばかりじゃないんだ。おれはそんな願ひ聞かぬぞといつて飛ばしたときにはどうなるか。しかし交通規則全体から見れば、そつといふ場合には当然、注意力によつて車をとめなければならぬことはわかつておるけれども、旗を振つておるためにかつて危険を生じてくる、こつといふことなんです。この問題は一体その後警察のほうではどういふふうに検討されておるか伺いたいと思ひます。

○江口(後)政府委員 黄色いおばさんといふんです、緑のおばさんといふんです、近年、見るに見かねるといふ立場及び自治体の力で警察官の手の足らないところを補つてやろうという意味から発達したものだと思ひますが、御承知のように警察官自身もいま一万名の増員の途中にございますし、現在の黄色いママさんを全部カバーするだけの配置ができるかどうかということ、はこで断言できませんけれども、おおいに正規な者によつて必要なだけの交通整理というものはいたしていただくべく、こつといふふうに考えております。

それから権限のないいわゆる緑のおばさん、黄色いおばさんという方々の奉仕にしましても、これも全然横断歩道でないよりなところを、ただ子供を通すために一番近いところで便利だからやるといふよりなところはやはり好ましくないであつて、多少道は遠くても、一般的に自動車の運転手が、そ

ういふものの権限のあるなしにかかわらず、守らなければならぬというよりなはつきりした形のところで、さらに念のために旗を振つてやるというよりなことに指導していくのが私は適当じゃなからうか、こつと考えております。

それから道路工事等につきましては、おつしやるとおり、私たちが、何らの権限のない、土建なら土建の係員がやつてゐるという事柄につきまして、しかも工事本位のようでございます、その自分たちの仕事をやるためにやるのですから。その点については非常に私疑問に思ひますし、そつといふのはやはり一定の時間かかるもの、あるいは一定規模以上の工事については、人間をさくことは非常にむづかしいかもしませんが、できるだけ正規な警察官でやらしたい、こつ考えます

が、機械でかえるということについてははなお検討を要する、こつといふのは平均的に機械というものは、やはり人が通つていても通つていなくても、一定の時間であつたり赤になつたりする以外にないと思ひますので、これは終始同じ調子で交通量があるよりなところでは私は機械をもつてかえてもちつとも差しつかえない、のみならずそのほうがいいと考えますが、やはり深夜等の場合、あるいはその地形等で片側に車の通りを見ながら整理をせなければならぬといふのは、やはり人間の手にやらないとちよつと無理じゃなからうか、その人間の手をできるだけ黄色いママさんと同様に、業者自身にやらせることを少なくして、警察官でやるべきだといふのは原則です。しかし、さらばといつて、警察官が立ち得

ない——工事はばかりが多くて警察官の

数がどうしてもそれに充当できないという場合においては、間違つたやり方については指導すると同時に、やはりいまの段階であらう状態を皆無にするということは、あるのと皆無であるという場合とどちらのほうがよからうかということになりますと、私は具体的に検討をしてみますと、この東京都内等におきましても、すぐ業者自身の交通整理はやめたほうがいいのかどうかというのは、やめてすぐかわるものがあるにきまつておると思いますが、かわり得ない部分があるとすれば、やはりまじめに自分たちの仕事で迷惑をかけているのだからという立場で、自分たちの仕事を守るといふ立場だけに終始しないで、迷惑をかけているのだからお手伝いしましょうという形のもの、多少は残さざるを得ないのではなからうか、こういうふうに私は考へてゐる次第でございます。

○阪上委員　だから、そういう問題については、頭で考へてないで、少し作業を進めてみたらどうかと思うのです。たとえば県道、国道等におきまして、やはり一定の交通量を持つてゐるよりなところで、五百メートルから六百メートル、ときによつては一千メートルの距離にわたつて一方交通をやつておるといふようなことになつておるわけです。交互交通といいますか、あつた場合に、両向きに土建業者から人が出て旗を振つてゐるといふようなことになつておるのです。ああいった場合に、臨時の交通信号というやうなものを設置して、機械力でもつてやれば、十分やつていけるのではないか。夜、交通量のないときは、消しておけばいいでしょう。そういうとき

は土建業者のほうで人がついているかといふはだれもつてない。深夜に旗を振つてゐるのはだれもない。同じ理屈ですから、そういうものを私はもつと真剣に検討する必要があるのではないか、こういうことを言つておるわけです。これは諸外国を回るとよくぶつかるのです。それが実にうまくいつてゐる。やはり赤ではきちつとまらなければならぬし、いろいろないざこざもなくなつてくると思ひます。かといつて、二十メートル、三十メートルの道路工事をやつてゐるところを、一々そういうものでやつていけると私は言ひません。その場合は、当然の義務として運転者が相互に譲り合つてやつていくべきであると思ひますが、いま言つたやうなケースのことを私は言つてゐるわけです。このごろでもやつてゐるでしょう。四谷見附ですが、あそこを、あそこを、警察官がやらぬで交通安全協会の人やつてゐる。あつたことは私は少し行き過ぎじゃないかと思ふ。あつたところにもやはり警察官を立たせなければならぬのじゃないか。そうして、割り込んでくる車等に対して整理がつかないでしょう。ああいうものを見ておると、ああいう場合にもやはりやつてもらいたいということがあります。

いすれにしても、この論議はここ数年、私は毎国会ごとにあなた方に言つてゐるのですが、緑のおばさん、黄色いママさん、ああいつた状態においても、危険な状態で交通整理をやらせてゐるといふやうなことは、幾ら何でも少し長過ぎる。もう早く解決されなければいかぬのじゃないですか。われわれ

れは、そのために交通警察官等はいらんとふやせといふことを言つてゐる。あり余るほどふやせと私はしつちゅう言つてゐるのです。それをやらずにやつてゐる。これは警察だけの問題じゃない、政府全体の交通に対する考え方が足りないからそういうことになるのだと私は思ふのですけれども、いま言つたやうな点で、これはまた預けておきますから、次のときにはもう文句を言われぬように、もうそんなものはなくなりまして、こういうところまで持つていつていただくようにひとつ努力してください。このことを希望しまして私の質問を終わります。

○渡海委員長代理　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。

午後零時五十六分散会

昭和三十九年五月二十三日印刷

昭和三十九年五月二十五日発行

衆議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局