

第四十六回国会 参议院 地方行政委员会会议录第二十一号

昭和三十九年四月二日(木曜日)

午前十時二十分開会

委員の異動

三月三十一日

補欠選任

白木義一郎君 辻 武寿君

四月一日

補欠選任

野上 進君 古池 信三君

出席者は左のとおり。

委員長

竹中 恒夫君

理事

石谷 憲男君

委員

西郷吉之助君

委員

西田 信一君

委員

松本 賢一君

委員

井川 伊平君

委員

沢田 一精君

委員

館 哲二君

委員

占部 秀男君

委員

鈴木 壽君

委員

林 虎雄君

委員

松澤 兼人君

委員

基 政七君

委員

市川 房枝君

説明員

警察庁交通局長 宮崎 清文君
交通企画課長 宮崎 清文君

本日の会議に付した案件

○道路交通法の一部を改正する法律案
(内閣提出)

○委員長(竹中恒夫君) ただいまから
地方行政委員会を開会いたします。

道路交通法の一部を改正する法律案
を議題といたします。

まず、提案理由の説明を願います。
赤澤国務大臣。

○国務大臣(赤澤正道君) ただいま議
題となりました道路交通法の一部を改
正する法律案につきまして、その提案
の理由及び内容の概略を御説明いたし
ます。

この法律案は、道路交通に関する条
約への加入に伴い、車両等の交通方法
に関する規制を同条約に定める方式に
適合するように改め、国際運転免許証
及び国外運転免許証に関する制度につ
いて規定すること、最近における交通
事情にかんがみ、車両等の交通方法に
関する規定を改め、運転免許制度の合
理化をはかるため所要の規定を整備す
ること、交通事故の場合の事後措置義
務違反、酒酔い運転の禁止違反等に對
する罰則を強化すること等をその内容
としております。

まず、条約への加入に伴う改正につ
いて御説明いたします。

第一は、車両等の通行方法に関する

規制を条約に定める方式に適合するよ
うに改めることであり、一部の
例外を除き、車両の通行区分を道路の
左側部分の左側を通行するいわゆるキ
ープレフトの原則に改めること、軽車
両の並進を禁止すること、優先道路の
指定に関する規定を新設すること等が
その内容となっております。

第二は、国際運転免許証の国内にお
ける取り扱い及びわが国で発給する国
外運転免許証制度に関する規定を新設
することであり、すなわち、国際
運転免許証につきましては、条約第二
十四条第一項の国際運転免許証を所持
する者は、本邦に上陸してから一年間、
わが国の運転免許を受けず、その
国際運転免許証で運転することを認め
られる自動車等を運転することができ
ることとし、あわせて国際運転免許証
の携帯義務、提示義務等について定め
るとともに、国際運転免許証の発給の
条件が満たされなくなった場合または
道路交通法令に違反した場合には、わ
が国の運転免許を受けている者に対す
る運転免許の取り消しまたはその効力
の停止の例により、一定期間、その者
の自動車等の運転を禁止することがで
きることにいたしております。

また、わが国において発給する条約
第二十四条第一項の運転免許証につ
きましては、これを国外運転免許証と呼
称し、公安委員会が発給することとす
るとともに、この国外運転免許証の交
付の申請の手續、有効期間、失効した
場合における返納義務等について規定

することといたしております。

次に、最近の交通事情にかんがみ、
車両等の交通方法に関する規定を改
め、運転免許制度の合理化をはかるた
め所要の規定を整備することについて
御説明いたします。

第一は、車両等の交通方法に関する
規定の改正であります。車両等の追
い越し、駐車等の規制その他車両の交
通方法に関する規定について、最近に
おける交通事情にかんがみ、これらの
規定を実情に即するよう整備すること
により、道路における危険の防止、そ
の他交通の安全と円滑をはかるうとす
るものであります。

第二は、運転免許制度の合理化をは
かるための所要の規定の整備でありま
すが、これは、従来の軽自動車のうち
農耕作業用自動車及び小型特殊作業用
自動車を軽自動車から分離して小型特
殊自動車とし、その運転免許試験を簡
略にすること、運転免許の拒否または
保留に関する規定を整備して、公安委
員会は、運転免許の拒否または保留を
すべき者について運転免許を与えた後
においてその事実が判明したときは、
その者の免許を取り消し、またはその
効力を停止することができることにす
ること、運転免許を取り消し、または
その効力を停止することができ、また
は、その効力にかんがみ、罰則を強化
すること、罰則を強化すること、公安
委員会を、その処分にかかわる事由発
生時に被処分者の住所を管轄する公
安委員会とし、行政処分の迅速化と適
正化をはかることとしたこと等がその
内容であります。

次に、罰則の強化について御説明い
たします。

第一は、酒酔い運転の禁止違反に對
する罰則の強化であり、これは、
いわゆる酔っぱらい運転がきわめて危
険な行為であるばかりでなく、そのよ
うな者が交通事故を起こした場合は、
同時にひき逃げ事犯を犯すことが多い
ことから、罰則を強化することにより
この種事犯の予防をはかるうとするも
のであります。

第三は、不正な手段等により運転免
許証の交付を受けた者に対する罰則の
強化であり、これも最近増加の
傾向にある自動車教習所における不正
卒業証明書発行、免許試験の際にお
けるかえり受取等の事犯の予防をはか
らうとするものであります。

第四は、車両の通行区分違反、追
越しの規制違反等に對する罰則の強化
であり、これらの違反行為が交
通事故の原因となつていられる場合が
多いことにかんがみ、罰則を強化する
ことにより、この種の違反行為の予防
をはかるうとするものであります。

なお、この法律案中、国際運転免許
証を所持する者に対する自動車等の運
転を禁止する規定に関する関係規定

第二部 地方行政委員会會議録第二十一号 昭和三十九年四月二日【参議院】

に条文整理上の不備がありましたので、この不備を補うため若干の修正をいたしております。

以上が、この法律案の提案理由及びその内容の概略であります。何とぞ、慎重御審議の上、すみやかに御賛同を賜わらんことをお願いいたします。

○委員長(竹中恒夫君) 続いて、政府委員から補足して説明願います。江口警察庁長官。

○政府委員(江口俊男君) たいま提案理由の説明がありました道路交通法の一部を改正する法律案につきまして、さらに補足して御説明いたします。

第一に、道路交通に関する条約への加入に伴い、車両等の交通方法を同条約に定める方式に適合するように改める規定から御説明いたします。

その一は、第十八条及び第二十条の改正規定についてであります。

これらの改正規定は、車両の通行区分を道路の左側部分の左側を通行する、いわゆるキープレフトの原則にしようとするものであります。この方式は、条約で定められているように国際的な道路の通行方式の原則であり、わが国の交通の実情にも適するものと考えられますので、条約への加入に伴い、原則としてこの方式をとることとしようとするものであります。ただ、わが国の道路交通の特殊性から、市街地等における交通量の多い道路につきましましては、その例外を認めることといたしております。

また、第十九条の規定は、道路交通の危険防止等のため、軽車両の並進を原則として禁止しようとするものであります。

その二は、第二十七条及び第三十四条から第三十六条までの改正規定についてであります。

これらの改正規定は、優先道路の指定に関する規定を新設し、後車に追いつかれた車両の加速を禁止し、第一種原動機付自転車の右折方法を改めること等がその内容であります。条約加入を機会に車両等の交通方法を合理化しようとするものであります。

第二に、国際運転免許証の国内における取り扱い及び国外運転免許証制度に関する規定について御説明いたします。

その一は、第七十条の二の国際運転免許証を所持する者の自動車等の運転に関する規定についてであります。

この規定は、条約第二十四条第一項の国際運転免許証を所持する者は、本邦に上陸後一年間、わが国の運転免許を受けず、その国際運転免許証で運転することが認められる自動車等を運転することができることとしようとするものであります。なお、この国際運転免許証を所持する者に対しては、自動車等を運転する場合の運転免許証の携帯義務及び警察官から要求があった場合の運転免許証の提示義務を課すことといたしております。

その二は、第七十条の四の国際運転免許証を所持する者に対する臨時適性検査に関する規定についてであります。

この規定は、国際運転免許証を所持する者について、その国際運転免許証の発給の条件が満たされなくなったと疑う理由があるときは、臨時に適性検査を行なうことができることとしようとするものであります。

その三は、第七十条の五の国際運転免許証を所持する者に対する自動車等の運転禁止に関する規定についてであります。

この規定は、国際運転免許証を所持する者が、その国際運転免許証の発給の条件が満たされなくなった場合または道路交通法令に違反した場合は、一定期間、その者の自動車等の運転を禁止することができることとし、この場合の手続について規定しようとするものであります。

その四は、第七十条の七の国外運転免許証の交付に関する規定についてであります。

この規定は、わが国において発給する条約第二十四条の国際運転免許証は、「国外運転免許証」と呼称し、国内の運転免許事務をつかさどる都道府県公安委員会がこれを発給することとする。この国外運転免許証の交付を申請することができる者の要件、交付申請の手続等について規定しようとするものであります。

その他、第七十条の八から第七十条の十までの規定は、国外運転免許証の有効期間、国外運転免許証が失効した場合における返納義務等について規定しようとするものであります。

第三に、車両等の交通方法を道路交通の実情に即するように改める規定について御説明いたします。

第十七条においては、公安委員会は道路の物理的な中央以外の部分を道路の中央として指定することができることとし、追い越しのため道路の右側部分にはみ出すことができる道路の幅員を改め、第二十六条においては、車両が進路を変更する場合における後車との間の車間距離の保持義務について規定し、第二十八条から第三十八条までにおいては、追い越し禁止場所踏切、トンネル、横断歩道の手前を加える等追い越し等に関する規定を整備し、第三十三条においては、車両等が故障等のため踏切において運転不能になった場合に車両等の運転者が講ずべき措置について規定し、第四十四条においては、停車および駐車を禁止する場所に関する規定を整備する等の改正をしておりますが、これらの改正は、いずれも、最近の道路交通の実情にかんがみ、車両等の交通方法を道路交通の実情に即するよう必要な改正をいたそうとするものであります。

第四に、運転免許制度の合理化をはかるための改正について御説明いたします。

その一は、第三条、第八十四条等の改正規定についてであります。

これらの改正規定は、現行の軽自動車のうち農耕作業用の自動車及び特殊作業用の自動車は、その性能上、速度も低く、運転操作も比較的簡単でありますので、これを軽自動車から分離して小型特殊自動車とし、運転免許試験について運転技能試験を行なわないこととし、あわせて運転免許の種類に関する規定その他関係規定を整備しようとするものであります。

その二は、第九十条の規定の整備についてであります。

この改正規定は、公安委員会は、運転免許を与えた後において、その運転免許を受けた者がその運転免許を受ける前に自動車等の運転に関して道路交通法令に違反したことが判明し、その者が自動車等を運転することが著しく

道路における交通の危険を生じさせるおそれがあると認めるときは、その者の運転免許を取り消し、またはその効力を停止することができることとするほか、運転免許を拒否し、または保留する場合の基準を政令で定めることとしようとするものであります。

その三は、第百三条の改正規定についてであります。

この改正規定は、被処分者の住所の変更があった場合における処分者の能力をはかるため、運転免許を取り消し、またはその効力を停止することができる公安委員会を、処分時に被処分者の住所地を管轄する公安委員会から、その処分にかかる事由発生時に被処分者の住所地を管轄する公安委員会に改め、処分の迅速化と合理化をはかることとしようとするものであります。なお、その他の改正として、第百一条の二においては運転免許証の更新の特例について規定し、第百四条においては所在不明の者に関する聴聞の手続についての特例を規定し、第百七条においては運転免許の効力の停止を受けた者の運転免許証の提出義務について規定することといたしておりますが、これらは、いずれも、運転免許制度の合理化をはかるため必要な改正をいたそうとするものであります。

第五に、罰則の強化について御説明いたします。

その一は、第百七条の車両等の運転者が交通事故による人の死傷があった場合において負傷者の救護等を怠った場合の罰則を強化することについてであります。

この改正規定は、瀕死の重傷と知りながらこれを放置したまま逃走するき

わめて悪質なひき逃げ事犯が多くなつてきている現況にかんがみ、交通事故のうち、人の死傷があつた場合における運転者の犯したひき逃げ事犯は、他の場合と區別してその罰則を強化しようとするものであります。

その二は、第百十八条の酒酔い運転の禁止違反の罰則を強化することについてであります。

この改正規定は、酒酔い運転は、その行為が危険であるばかりでなく、そのような者が交通事故を起こした場合、同時にひき逃げ事犯を犯すことが多いことから、その罰則を強化することにより、この種事犯の予防をはかることとしようとするものであります。

その三は、同じく第百十八条の不正な手段等により運転免許証の交付を受けた者に対する罰則を強化することについてであります。

この改正規定は、自動車教習所における不正卒業証明書の発行、運転免許試験の際におけるかえ玉受験等の事犯が最近増加の傾向にありますので、その罰則を強化することにより、この種事犯の予防をはかることとしようとするものであります。

その四は、第百十九条及び第百二十条の車両の通行区分違反、追い越し規制違反等に対する罰則の強化についてであります。

これらの改正規定は、これらの違反行為が交通事故の原因となつて、場合が多いことにかんがみ、その違反行為に対する罰則を強化することにより、この種違反行為の予防をはかることとしようとするものであります。

最後に、この法律は、公布の日から起算して三月を経過した日から施行す

ることとするともに、この法律の施行の際に条約が日本国について効力を生じていない場合の国際運転免許証及び国外運転免許証にかかる改正規定並びに小型特殊自動車免許等の運転免許の種類改正等に伴う必要な経過規定を附則において規定いたしてあります。

以上が、道路交通法の一部を改正する法律案のおもな内容であります。何とぞよろしく御審議をお願いいたします。

○委員長(竹中恒夫君) 続いて質疑を行ないます。御質疑の方は、順次御発言を願います。

○沢田一精君 まず最初に、交通事故の最近の動向と申しますか、趨勢と申しますか、そういうことについて御説明いただきたいと思ひます。

○政府委員(高橋幹夫君) 昭和三十八年度におけるところの交通事故の統計につきましては、至急に資料を御提出いたしますが、最近におきまして、一月から三月までにおける死亡事故の傾向を見ますと、非常に残念でありますけれども、昨年の同期に比較いたしまして相当大幅な増加をいたしております。その他の死傷者並びに件数等につきましては、正確な資料を差し上げたほうがよろしいかと思ひます。ちよつと私手元にごさいませんで、後刻差し上げますが、いま申し上げたように、死亡者を例にとりましても非常にふえておるといふことをごさいます。なお、その内容等につきましても、また御質問に応じてお答えいたします。

○沢田一精君 昨年の同期に比べて大きな事故が非常にふえておるといふお

答えでございしますが、車両の数がふえたというところがその原因かと思ひますが、いろいろと警察でも御努力になつておるにもかかわらず、そういうふうな激増をするというおもしろい理由と申しますか、どういふふうな警察当局は見ておられますか。

○政府委員(高橋幹夫君) それぞれの交通事故の原因につきましては、私も交通事故の分析というものが昨年来非常に主力を注ぎまして、その事故が運転者の技量、その他のものに基因するものであるか、あるいは道路事情に基因するものであるか、あるいは車両そのものに基因するものであるか、あるいは歩行者等に基因するものであるか、どうかという、運転者、車両、道路というふうな各種の観点から事故分析をいたしておる次第でございしますが、最近における交通の死亡者の例を見ますと、やはり車両の増加数というものが道路に比例して非常にアンバランスである。車両の増加数が非常に著しいということが一つと、もう一つは、中央、都市部における事故よりも、いわゆる中小都市以下の地方における事故が増加の傾向にある。いままでは都市部が七に対して、いわゆる農村といひますか、それ以外の部分は三の割合であつた。それが六対四、さらには最近には五対五、あるいはむしろ地方部におけるほうの事故がふえておる。この原因は最近道路事情が非常によくなつたといひますけれども、その道路事情のよくなり方が必ずしも分離交通の原則に徹していないということから、歩行者と自動車に関する事故が非常に多いということでございます。

それからもう一つは、農村部におい

て非常に車両の増加が著しい、特に軽自動車、いわゆる最近の農村においては、農村の機械化というふうなことで、あるいは農村が若い者を農村にとどめなければならぬということ、原動機付自転車、あるいは軽自動車非常にふえておるといふことで、これらの車両の増加に基因するものが相当に多い、しかし、一般的に申し上げまして、運転者の過失に基づくものも相当に多いということ、これらの点につきましまして、いろいろと事故分析をした結果について、また御説明をいたしたい、こう考えております。

○沢田一精君 そこでお尋ねしたいと思ひますことは、いろいろな原因によつて事故が発生しておるといふことはまことに遺憾なんですけれども、乗用車とそのほかの、たとえばトラックであるとか、あるいはダンブカーであるとか、あるいはバス、いろいろ車の種類によつて區別があるわけですが、その種類別に見まして、最近は何に比べて一番多いのか、それを御答えていただきたい。

○政府委員(高橋幹夫君) 最近自動車の中で多いのは、やはり貨物自動車でございます。それと乗用車、この二つの原因に基づくものが多くなつておるといふのが実情でございます。

○沢田一精君 乗用車の中で、たとえばタクシー等の営業車とそれからオート・ド・ライバー、いわゆる自家用車、これとの比較はどうなつておりますか。

○政府委員(高橋幹夫君) 最近の傾向は、オート・ド・ライバーの数が非常にふえてまいりました。オート・ド・ライバーの事故がいわゆるタクシー、

ハイヤーに比べてふえつつあるという状況でございます。

○沢田一精君 まあ私も地方を自動車を通じてみますと、いま御答弁ございましたけれども、地方都市、あるいは地方都市の郊外あたりを歩いてみますと、営業車のスピード違反というふうなのが相当目につくような気がするわけなんですけれども、そういういふゆるタクシー会社等に対する指導、監督と申しますか、そういう点については、十分これはやっておられるとは存じますけれども、いかがでございますか。

○政府委員(高橋幹夫君) かつて東京等において神風タクシー等と呼ばれて、これに対する違反の摘発というところに非常に重点を置いて施行した時代もあつたわけでございますが、私どももいたしましては、やはりタクシー、ハイヤーというものが乗客の生命を預かる、しかも公共的な交通機関であるということ、私どもはやはりハイヤー、タクシーの違反防止ということに重点を注いでおるわけでございます。

その点につきましては、いわゆる運輸省としての監督並びに私どもが街頭におきます道路交通法に基づく取り締まり、こういう二つの面から相当強力な指導と取り締まりをいたしておるわけで、特に運行管理者、いわゆる各会社におきまして、その運転者を監督する立場にあります運行管理者に対する指導というものについては相当厳重にやっております。そういう意味で私どもはむしろ運輸業として営んでいるハイヤー、タクシーの運転手は、やや一時に比べては相当改善のあとが見受けられるというふうと思つ

うものは、今回は何もとられておられないわけですか。

○説明員(宮崎清文君) 先ほど御説明いたしましたキーブ・レフトの原則は、これを徹底いたしますと、自動車であるが、いま御指摘の原動機付自転車であるが、すべて道路の左側を走るといふことに相なりますが、たゞいま御指摘ありましたように、わが国におきましては、非常なたくさん種類の車が走る混合交通といったような実態がございますので、キーブ・レフトの原則をとるといたしまして、一応軽車両とそれ以外の車両、つまり自動車と分けて、軽車両は道路の一番左端を通る、それ以外の車両は、左端に寄ったところを通るといふ区分を考慮しております。御承知のように、通行帯と申しまして筋を引きました場合には、そういう軽車両用の通行帯を引く場合もござります。その場合には、軽車両は定められた通行帯を通る、それ以外の自動車はほかの通行帯を通る、かように相なっております。

○沢田一精君 たとえば東京都内の場合、必ずしもそういう通行帯の区分が明確になっていない道路がたくさんあるわけですが、そういう場合、いわゆる普通車とそういう軽自動車というものが、入りまじって、ごちゃごちゃになって走っている。それがいろいろ事故の原因にもなるだろうし、あるいは交通の渋滞を来たすというふうに考えるのですけれども、どうなんでしょうか。

○説明員(宮崎清文君) 先ほど来御指摘のございます軽自動車でございますが、最近、軽車両は、性能が非常に向上いたしましたので、かなりのスピードを出すものが多くなっております。たとえ、御承知かと思いますが、スバル三六〇とかそういう四輪の車も軽自動車になっておりますし、二輪の軽自動車でも性能が非常に向上しております。スピードにおきましては自動車とあまり変わっておりません。したがって、この法律のたてまえも、軽自動車、原動機付自転車は、いずれも自動車並みに扱っております。それらと軽車両とを区別して考えない、こう思っております。

○沢田一精君 二十七条及び三十四条から三十六条までの改正規定についてですけれども、ここでは、いわゆる後車に追いつかれた車両の加速を禁止するという措置がとられようとしているわけなんですけれども、これは結局、追い越し、追い抜きの競争をやつてこの前事故を起こした、そういうような事例にかんがみて、こういう改正規定を考へられたわけですか。

○説明員(宮崎清文君) そのとおりでございます。

○沢田一精君 それから、第一種原動機付自転車の右折方法を改めるということがござりますが、これは具体的にどういうことなんでしょうか。

○説明員(宮崎清文君) 右折と申しますのは、道路交通法上右折と申しますのは、交差点を右に曲がることだけを指して申します。そこで現在右折の方法を申し上げますと、自動車と第二種原動機付自転車は、いわゆる右小回りとして申しまして、交差点のまん中を右のほうへ回る、こういう方法をとっております。これに対して、第一種原動機付自転車、それからその他の軽車両等は、ちょうど歩行者と同じように

に、交差点をまっすぐ突っ切りまして、この直角に曲がる、こういう右折方法でございます。しかしながら、条約におきましては、第一種原動機付自転車と第二種原動機付自転車とを区別してござります。そこで、条約に加入した以上、それに適応いたしたくないのは、第一種と第二種とを区別しないほうが合理的ではなからうか。もう一つは、先ほど申上げておりますように、最近では、第一種原動機付自転車も非常に改良されて、ほとんど一種と二種の区別がつかないようになつております。性能上も同じでございます。したがって、実態から申しまして、これらのものをあえて区別する必要がござりませんので、いままでは自動車並みの右折方法をとりしてござりました第一種原動機付自転車、このように自動車並みの右折方法に、つまり交差点のまん中を右に回る、右内小回りの右折方法をとらせたい、こういうことでございます。

○沢田一精君 次に、国際運転免許証について伺いたしますが、これは、条約に加入してある国の運転免許の発給条件と申しますか、そういうのは大体各国同じようなものでしょうか、どうでしょうか。

○説明員(宮崎清文君) いま早急に取調べて調査いたしておりますが、いままでわかっている範囲でございます。大体基本的な欠格事由は共通しているのはなからうかと思っております。ただ非常に細かい点になりますと、たとえば視力その他のことにつきますと多少相違があるかとも存じます。

○沢田一精君 百七条の四の臨時適性検査というやつなんですかけれども、これは私はよくわからないのですけれども、「発給の条件が満たされなくなつたと疑う理由がある」と、これは具体的にどういふことなんでしょうか。それともう一つは、「適性検査を行なう」といふことになっておるようですけれども、具体的にどういふふうなことをお考えになっておるのか。お伺いしたいと思つております。

○説明員(宮崎清文君) この臨時適性検査と申しますのは、わが国の国内免許を持つておられます者に対して現在行なうことができることになつております。これはわが国の国内免許につきますと、たとえば両手がなくなつた者とか、目が片目つぶれた者とかいふものは一応欠格事由に該当いたしますので、一応そのような状態になつたと疑われる運転者があつた場合には、その運転者に対して臨時適性検査を行ないまして、あるいは目の検査を行ないまして、あるいは身体検査を行ないまして、それによつて、もし異状がないければそのまま免許を交付する。もしその場合に欠格事由に該当することがはつきりすれば、免許を取り消すとかいふことがあります。これと同じようなことを、国際運転免許を持つておられる者についても行なうという趣旨でございます。ただ、申し上げましたように、その場合に何が欠格事由かというところは、第一次的にはそれぞれ国際免許証を発給いたしました国において定めておられる欠格事由に該当し、なおかつ、わが国の免許の欠格事由に該当する、その両方に該当するという疑いがある場合に初めて臨時適性検査を行なう。こういう仕組みになっております。

○沢田一精君 いまの御説明ですけれども、その国の、あるいはわが国の欠格条項に該当すると疑われる場合という御説明ですけれども、現実にはどういふことなんでしょうか。

○説明員(宮崎清文君) これはケース・バイ・ケースになると思われまします。たとえば自動車の運転状況から見て、どうも少し目がおかしいのではないかといふものとか、あるいは周囲の事情から判断いたしました、どこか身体的欠陥があるのじやなからうかと、そういうことにならうかと思つております。

○沢田一精君 車両等の交通方法、道路交通の実情に即するように改めるということなんでしょうけれども、まずお伺いしたいことは、十七条において、追い越しのため道路の右側部分にはみ出すことができる道路の幅員を改める、こういうことになつておるようなんですけれども、おおむねどの程度の規模以上を許されるのか、あるいは右側部分にはみ出すことができる道路の幅員、具体的にひとつ御説明いただきたいと思います。

行してよろしい、また、そういう狭い道路におきまして、危険がない場合には、追い越しをする場合に限り右側をはみ出して通つてよろしいという規定がございます。ところが、いかなる道路において追い越しのために右側にはみ出していいかということになりますと、現行法におきましては、片側の幅員が三メートル未満の道路につきましては、危険がないと認めて追い越しをする場合には、右側に出て、はみ出して通つてよろしい、こういう規定になっておりますが、この規定を従来実施いたしました結果をいろいろ検討いたしました見ますと、三メートルの道路に限定することは、少し狭きに失するのではないかと、逆に申しますと、三・五メートルの道路では絶対に右側に出てはいけないことになりまして、現実におきましては、片側だけで自動車が行き交うことは不可能でございますので、追い越しをしようとする場合には、右側に出ていかざるを得ないという事情から、これでは実情に即さないのではな

いかに追い越しといえども右側に絶対出てはいけない、こういうことになると思ひます。

○沢田一精君 次に二十六条の関係ですけれども、車両の進路変更の場合、後車との間の距離の保持義務というのなんでしょうけれども、これはなかなか交通事情が錯綜している都内あたりでは、現実にごうごうのほであるんで

しょうか、どういふふうにお考えになっておりますか。

○説明員(宮崎清文君) 現行の道路交通法におきましては、車両が通行しております場合に、そのうしろについて走つてくる車と、前の車と、その間に距離をとらなければならないという規定がございます。しかしながら、たとえば急に追い越しをしようと思つて、ある車両が他の車両の前に出ようとする場合には、何の規定もございませんので、直前へばつと出ていけるという、これが非常に交通事故の原因になっておきますので、今回必要な距離をとつてからという規定に改正しようということでございます。ただいま申しました車間距離は、具体的に何メートルとしましておきます。それぞれの車のスピードから割り出しまして、安全のために必要な距離ということになっておきますので、都内等の混雑した地域に走つておられませんので、その距離も比較的短いことにならうと思ひます。したがいてまして、これを励行することが不可能とは考えておりません。

○沢田一精君 次に、踏切において立ち往生した車両があった場合の措置なんですけれども、これは具体的にどういふことなんでしょうか。

○説明員(宮崎清文君) 御承知のように、踏切上で自動車ととりますと非常に危険な場合でございます。そこで、そのような場合には、まず非常信号のようものを携行してあります。これは、それで信号をし、それによって電車とか、汽車の運転手にそれを知らせる。あるいは駅の近所であれば、駅員に知らせる。それから、それと同時に

に、なるべく早く自動車も踏切から外出すように努力せよ、こういうことを規定してあります。なお、非常信号を携行する義務が課されております。しかしながら、まだすべての自動車につきましては、発炎筒を携行する義務が課されておらず、その他、必ずしも非常信号に限らず、踏切に車両がとまるとおるといふことを適切な方法で知らせるといふ、こういう規定でございます。

○沢田一精君 次に運転免許についてお尋ねをいたしますが、全国的にあらになりまして、現在の運転免許申請の傾向、動向、数がふえておるといふので、それについて何か数字的なことがわかっておりましたら、お答えを願ひたいと思ひます。

○政府委員(高橋幹夫君) 私のところにあります統計の数字から申し上げますと、三十五年では八百七十七万人受けて、四百四十六万人合格しておりました。三十六年度では五百五十万人受けて、二百九十九万人合格しておりました。三十七年度では七百八十八万四千何ぼという人間が受験いたしました。二百八十一万九千何ぼがしというものが合格しております。三十八年の一月から六月までは三百八十万六千二百三十一人というものが受験いたしました。百四十九万人のものが合格をいたしました。したがつて、免許の現在数は、自動車のものが千二百二十八万、それから原付のものが七百五十一万ということ、約千九百万、もう二千万になっておるかと思ひますが、たいへんな数字になっております。私どもは将来三千万

の運転免許人口ができるのではないだろうか、こういうふうな推測いたします。

○沢田一精君 いま言われました数字の中には、農耕作業用の免許、これも入つておるのでございますか。

○政府委員(高橋幹夫君) 現在は軽自動車の中に入つておりますので、これも含まれております。

○沢田一精君 今回小型特殊自動車というものについて試験を簡易化しようという措置をおとりになっておられるようですが、農耕作業用の耕うん機等の運転免許試験というものは、たびたびいままではいろいろ問題になっておつたわけですが、非常にけつこうだと思つたわけですが、具体的には、学科試験だけで運転技能試験を行なわな

い、こういうことなんでしょうか。

○政府委員(高橋幹夫君) 技能試験を免除しては、技能試験を行なわなない。学科試験だけで、学科試験の内容等につきましては、できるだけ実情に適合するようにいたしたい。

なおこの点については、いささか蛇足かと思ひますが、農林省におきましてもこの法律について非常に感謝をいたしておるわけでございますが、ただ反面、もしも免許試験等のやり方によって欠陥ができてはいけないということ、それぞれの農業団体が中心になつて講習の措置を行なうとか、あるいは技量の保持を行なう、あるいは確実な運転を行なわせるというふうなことに、行政的な措置でこれをカバーしていくというふうな方法を考へておられるかと存じます。

○沢田一精君 運転免許に關してなんですが、これは先ほど局長からお答えがあつたように、近い将来三千万までふえるだろう、たいへんな数字なんです、地方の実情あたりを見ても、非常に希望者が殺到いたしました。なかなかさき切れないというふうな実情にもあるようなんですが、警察庁とされては、そういうことについて、警察の定数あるいは施設、こういう面について何か将来配慮をしていくというふうな構想が、あり得るかどうか、あるいはもう地方にまかせつけりだという態度であるのか。

○政府委員(高橋幹夫君) 確かに御指摘のとおり、運転免許の事務につきま

すところの中央、地方を通じての体制というものは、従来必ずしも十分でなかつたといふことは、もう私も十分痛感しております。そこで警察庁におきましても免許課を独立いたしました、来年は国家公務員を五名定員増をして、中央におけるところの免許事務の体制の整備ということに

重点を置いておる次第であります。地方におきましては、御承知のとおり、それぞれ運転免許の試験について手数料を取つておられますので、この手数料がいろいろの問題についての必要な財源になつておる次第であります。そこで私どもは、この運転免許制度全体について、もう少し抜本的にも制度の上で手を入れなければならぬということについては、私も痛感いたしてお

りますが、今回はいろいろの関係で、ただいま提案をいたしましたような条項に研究をして充実にしていきたいというふうに考へております。

○沢田一精君 地方における府県の試験場の設備等についてお尋ねするので

九

九

九

九

九

九

九

九

九

九

九

九

九

九

九

九

九

九

九

九

九

九

九

九

九

九

九

九

九

九

九

九

九

九

九

九

九

九

九

九

九

九

九

九

九

九

九

九

九

九

九

検査率は七二%でございます。それから軽傷が六千八百三件、七五・八%ということになっております。平均検査件数のトータルが八千七百六十一件で、その平均検査率は七五・三%という事になっております。それぞれパーセンテージを三十七年度に比べて申し上げますと、死亡において二・三%検査率が減っております。それから重傷において一・四%、軽傷はこれはプラス一・八%ということで、平均いたしましたすと、物件その他を入れますと検査率は向上いたしておりますが、いま申し上げたような死亡、重傷というようなものについて検査率がふえていないということ、私どもはひき逃げ検査体制、ひき逃げの事故防止ということについて特に重点を置いていきたい。こういうふうな考えております。

○沢田一精君 酔っぱらい運転ですけども、これは今回罰則を強化しようとしておられますが、交通事故の中で、酔っぱらい運転というものがおおよそどれくらいの比率を占めておられるか。最近これまた若干ふえる傾向にあるんじゃないかと思うんですが、その辺の事情を御説明いただきたいと思っております。

○政府委員(高橋幹夫君) ちょっと最近近くに集めた資料がございませんが、最近の一斉検査等をいたしておりますと、非常に無免許運転と酔っぱらい運転がふえている。スピード違反も多いんですけども、むしろ無免許運転と酔っぱらい運転が漸次増加の傾向にあるということ、いろいろな件数についてパーセンテージ等は、後刻また正確な資料を差し上げたいと思っております。

○沢田一精君 交通事犯の取り締まりについては、非常に御苦労を願っております。一般的傾向は相当ふえておるといふ状況でございます。

○政府委員(高橋幹夫君) 先ほどの取り締まりの問題でございますが、まさに御指摘のとおりで、私も取り締まりの方針をいたしまして、一つは悪質な交通事故に直結するような違反行為を取り締まりの重点を指向する、これが一つ。もう一つは、納得のいく取り締まりをやってもいい。つまり、相手方が、もう頭を下げて、私のほうがまさに間違っていましたということがある。十分相手方に理解できるような納得のいく取り締まりというのが、現在私ども第一線の警察官に指示いたしております。まず取り締まりの方針でございます。

○政府委員(高橋幹夫君) 確かに最近の道路交通事情、車両のふえ方、道路のアンバランスということで、運転免許の資格を厳重にしてほしい。そうして道路交通事情に合ったような免許者の数ということも確かに私どもいろいろ考えるわけでございます。そこで、たとえば新しい者に対しては一定の条件をつけて高速を出してはいけないとか、あるいはある一定の地域しか運転できないとか、いろいろなかような条件をつけたらどうだろうか、あるいは一年の間に事故を起こした場合には、さっそくそれをすぐ取り上げてしまおうというような方法を考えたらどうだろうかというふうな

○石谷憲男君 二、三点お伺いしたいと思っております。交通事故を絶滅をしようというところ、御苦心なさっております。状況はよくわかるのですが、おどもしろうと考えてみましたが、私どもしろうと考えてみましたが、無関係に、道路事情というものは無関係に、自動車の数がどんどんふえていくということが、一番やはり基本的な交通事故発生の原因じゃないかというふうな感じがするんですが、いまのたてまは、運転免許試験に合格した者に対しては、まず免許を与えるというものが、これはもうあくまでも原則です。与えなければならぬというところになっていくわけですが、交通事情といったようなことに相関連を、いわゆる運転免許を与えていく、何と申しますか、条件を少し厳重に考えるということ、ある程度交通事情にマッチしたような免許の与え方ということにつきましても、何かお考えになったことがありませんか。

○政府委員(高橋幹夫君) 確かに最近の道路交通事情、車両のふえ方、道路のアンバランスということで、運転免許の資格を厳重にしてほしい。そうして道路交通事情に合ったような免許者の数ということも確かに私どもいろいろ考えるわけでございます。そこで、たとえば新しい者に対しては一定の条件をつけて高速を出してはいけないとか、あるいはある一定の地域しか運転できないとか、いろいろなかような条件をつけたらどうだろうか、あるいは一年の間に事故を起こした場合には、さっそくそれをすぐ取り上げてしまおうというような方法を考えたらどうだろうかというふうな

○石谷憲男君 おそらく今後どんどんふえていくのはいわゆるオーナー・ドライバーと言われる種類のものによって、いわゆる自動車運転をもって生業とするというんじゃないかと、いわゆる

○石谷憲男君 二、三点お伺いしたいと思っております。交通事故を絶滅をしようというところ、御苦心なさっております。状況はよくわかるのですが、おどもしろうと考えてみましたが、私どもしろうと考えてみましたが、無関係に、道路事情というものは無関係に、自動車の数がどんどんふえていくということが、一番やはり基本的な交通事故発生の原因じゃないかというふうな感じがするんですが、いまのたてまは、運転免許試験に合格した者に対しては、まず免許を与えるというものが、これはもうあくまでも原則です。与えなければならぬというところになっていくわけですが、交通事情といったようなことに相関連を、いわゆる運転免許を与えていく、何と申しますか、条件を少し厳重に考えるということ、ある程度交通事情にマッチしたような免許の与え方ということにつきましても、何かお考えになったことがありませんか。

○政府委員(高橋幹夫君) 確かに最近の道路交通事情、車両のふえ方、道路のアンバランスということで、運転免許の資格を厳重にしてほしい。そうして道路交通事情に合ったような免許者の数ということも確かに私どもいろいろ考えるわけでございます。そこで、たとえば新しい者に対しては一定の条件をつけて高速を出してはいけないとか、あるいはある一定の地域しか運転できないとか、いろいろなかような条件をつけたらどうだろうか、あるいは一年の間に事故を起こした場合には、さっそくそれをすぐ取り上げてしまおうというような方法を考えたらどうだろうかというふうな

○石谷憲男君 おそらく今後どんどんふえていくのはいわゆるオーナー・ドライバーと言われる種類のものによって、いわゆる自動車運転をもって生業とするというんじゃないかと、いわゆる

○石谷憲男君 二、三点お伺いしたいと思っております。交通事故を絶滅をしようというところ、御苦心なさっております。状況はよくわかるのですが、おどもしろうと考えてみましたが、私どもしろうと考えてみましたが、無関係に、道路事情というものは無関係に、自動車の数がどんどんふえていくということが、一番やはり基本的な交通事故発生の原因じゃないかというふうな感じがするんですが、いまのたてまは、運転免許試験に合格した者に対しては、まず免許を与えるというものが、これはもうあくまでも原則です。与えなければならぬというところになっていくわけですが、交通事情といったようなことに相関連を、いわゆる運転免許を与えていく、何と申しますか、条件を少し厳重に考えるということ、ある程度交通事情にマッチしたような免許の与え方ということにつきましても、何かお考えになったことがありませんか。

○政府委員(高橋幹夫君) 確かに最近の道路交通事情、車両のふえ方、道路のアンバランスということで、運転免許の資格を厳重にしてほしい。そうして道路交通事情に合ったような免許者の数ということも確かに私どもいろいろ考えるわけでございます。そこで、たとえば新しい者に対しては一定の条件をつけて高速を出してはいけないとか、あるいはある一定の地域しか運転できないとか、いろいろなかような条件をつけたらどうだろうか、あるいは一年の間に事故を起こした場合には、さっそくそれをすぐ取り上げてしまおうというような方法を考えたらどうだろうかというふうな

○石谷憲男君 おそらく今後どんどんふえていくのはいわゆるオーナー・ドライバーと言われる種類のものによって、いわゆる自動車運転をもって生業とするというんじゃないかと、いわゆる

○石谷憲男君 二、三点お伺いしたいと思っております。交通事故を絶滅をしようというところ、御苦心なさっております。状況はよくわかるのですが、おどもしろうと考えてみましたが、私どもしろうと考えてみましたが、無関係に、道路事情というものは無関係に、自動車の数がどんどんふえていくということが、一番やはり基本的な交通事故発生の原因じゃないかというふうな感じがするんですが、いまのたてまは、運転免許試験に合格した者に対しては、まず免許を与えるというものが、これはもうあくまでも原則です。与えなければならぬというところになっていくわけですが、交通事情といったようなことに相関連を、いわゆる運転免許を与えていく、何と申しますか、条件を少し厳重に考えるということ、ある程度交通事情にマッチしたような免許の与え方ということにつきましても、何かお考えになったことがありませんか。

○政府委員(高橋幹夫君) 確かに最近の道路交通事情、車両のふえ方、道路のアンバランスということで、運転免許の資格を厳重にしてほしい。そうして道路交通事情に合ったような免許者の数ということも確かに私どもいろいろ考えるわけでございます。そこで、たとえば新しい者に対しては一定の条件をつけて高速を出してはいけないとか、あるいはある一定の地域しか運転できないとか、いろいろなかような条件をつけたらどうだろうか、あるいは一年の間に事故を起こした場合には、さっそくそれをすぐ取り上げてしまおうというような方法を考えたらどうだろうかというふうな

○石谷憲男君 おそらく今後どんどんふえていくのはいわゆるオーナー・ドライバーと言われる種類のものによって、いわゆる自動車運転をもって生業とするというんじゃないかと、いわゆる

○石谷憲男君 二、三点お伺いしたいと思っております。交通事故を絶滅をしようというところ、御苦心なさっております。状況はよくわかるのですが、おどもしろうと考えてみましたが、私どもしろうと考えてみましたが、無関係に、道路事情というものは無関係に、自動車の数がどんどんふえていくということが、一番やはり基本的な交通事故発生の原因じゃないかというふうな感じがするんですが、いまのたてまは、運転免許試験に合格した者に対しては、まず免許を与えるというものが、これはもうあくまでも原則です。与えなければならぬというところになっていくわけですが、交通事情といったようなことに相関連を、いわゆる運転免許を与えていく、何と申しますか、条件を少し厳重に考えるということ、ある程度交通事情にマッチしたような免許の与え方ということにつきましても、何かお考えになったことがありませんか。

○政府委員(高橋幹夫君) 確かに最近の道路交通事情、車両のふえ方、道路のアンバランスということで、運転免許の資格を厳重にしてほしい。そうして道路交通事情に合ったような免許者の数ということも確かに私どもいろいろ考えるわけでございます。そこで、たとえば新しい者に対しては一定の条件をつけて高速を出してはいけないとか、あるいはある一定の地域しか運転できないとか、いろいろなかような条件をつけたらどうだろうか、あるいは一年の間に事故を起こした場合には、さっそくそれをすぐ取り上げてしまおうというような方法を考えたらどうだろうかというふうな

て国内を運転する外国人の数が多くなれば、ある程度の事故は出てくると思

いますが、いままでのところは、特別

に取り立ててどうというふうな傾向は

ないかと思っております。

○井川伊平君 罰則の強化の問題です

が、これは私がかつてよくわからぬの

だが、ひき逃げ事犯の場合、酔っぱ

らい運転の禁止違反の場合、それから

追い越しの規制違反の罰則の強化の問

題、これは一体どのくらいのものをどの

のくらいにしようというのであります

か。これは何かちよくだいしておる資

料を見ればわかるのならば、どの資料

の何ページを見ればわかるという答え

でもいいです。

○説明員(宮崎清文君) 罰則の強化で

ございしますが、最初にひき逃げ事犯に

対する罰則でございしますが、これは現

在一年以下の懲役、五万円以下の罰金

になっておりますのを、三年以下の

懲役、十万円以下の罰金に引き上げま

す。

それから次の、いわゆる酔っぱらい

運転でございしますが、これは現在六カ

月以下の懲役、三万円以下の罰金に

なっておりますのを、一年以下の懲役

または五万円以下の罰金に引き上げま

す。それから不正手段による免許の取

得、これは現在わずかに三万円以下の

罰金になっておりますが、体刑がついて

おりませんが、これは酔っぱらい運転

同様に、一年以下の懲役または五万円

以下の罰金に引き上げます。それから

ら、あとたとえば追い越し禁止の規定

の違反等こまかい点はございしますが、

これらは大部分は現在三万円以下の罰

金で体刑がついておりませんものを、

三カ月以下の懲役または三万円以下の

罰金という体刑をつけることになって

おります。

○井川伊平君 罰則の強化をした場合

において、七十カ国の加盟国の各国の

罰則と比較いたしますと、どういよう

うな順位になっておりますか。

○説明員(宮崎清文君) これは先ほど

も局長が申しましたようにすべての国

のデータ……。

○井川伊平君 大ざっぱでもいいです。

○説明員(宮崎清文君) はい。大体大

差はないと考えております。

○井川伊平君 罰則の問題でなお一つ

承っておきたいのですが、無免許の運

転ですね、これにはどういよう罰則があ

るわけですか。

○説明員(宮崎清文君) 現在は無免許

運転をいたしました場合には、六カ月

以下の懲役または五万円以下の罰金と

いうことになっております。

○井川伊平君 法の適用の問題で、は

なはだ恐縮ですけれども、自分が免許

を持っていないゆえに事故が生ずるか

もしれないというところは実質的に考え

られる問題ですね。あるいは酔っぱ

らつておるとい自身に自覚がある場

合に、酔っぱらつておる場合に事故が

起きるかもしれないというふうな場合

もあるわけですね。そういうふうな事

故の発生を予見しながら運転をする場

合もあるわけですから、こういう場合

には、この罰則のほかに、刑法の殺人

なりあるいは過失殺人なりのそういう

制裁をもつて迎えることもできるん

ではないかと思うが、この点はどうい

うふうになっておりますか。

○説明員(宮崎清文君) たとえばひき

逃げ事犯でございすると、これは最近

故意犯が立証されまして殺人罪の適用

を受けておる事例もごくまれにはござ

いますが、ただ大部分はやはり業務上

過失致死罪の適用を受けております。

○井川伊平君 無免許の場合は、

例において確立してございまして、現在

無免許運転も業務上過失致死罪で処罰

を受けておる事例もごくまれにはござ

いますが、ただ大部分はやはり業務上

過失致死罪の適用を受けております。

○井川伊平君 無免許の場合は、

例において確立してございまして、現在

無免許運転も業務上過失致死罪で処罰

されております。

○井川伊平君 非常に過労あるいは病

人である者が運転する。こういう者

も、実際に一般人に乗っけるハイヤ

ーやタクシーのほうはどうか知りませ

んが、土壌業者や何か物が運ぶ場合

に使っている場合に、非常に時間を長

い間運転して過労におちいっている

場合が往々にあると思ふんですが、そ

れらの者が事故を起こすというふうな

こともあると思ふんですが、こういう

事実がありますか、ありませんか。

○説明員(宮崎清文君) 若干ございま

す。

○井川伊平君 あるとすれば、それは

試験には合格しているが、試験のとき

は正常な精神状態で試験を受けてお

る。結局やはりこれは過労の結果脳

働きが鈍つておる。そういう状態なら

試験は通りつこない。こうも考えられ

るですね。こういう場合についての制

裁というものは、本人だけに對する制

裁ではすまないんであります。その

人を使っておる使用者に對する制裁と

いうものを考えなくちゃならぬと思

います。この点はいかがになっており

ますか。

○説明員(宮崎清文君) 現在の道路交

通法におきましては、一応車両の運行

管理する者の責任といたしまして、運

転手が過労状態であるにもかかわらず

その運転を命ずることは禁止しており

ます。これに違反いたしました場合に

は、雇用者なり運行管理者が罰せられ

ることになっております。

○井川伊平君 別のことであります

が、上陸してから一年の間は国際免許

証を持つておるといのが、途中で事故

があつたとか、あるいは何か警官のほ

うで道路で聞きたいという場合に、日

本語が全然わからないとちんぷんかん

ぶんになる。そういうことが一般の交

通の交際となることもあると思ひます

が、ただ、上陸して一年間というも

の、それには何かの条件が必要でない

か。たとえば日本語がわかるというこ

とが一つの条件であるとか、日本の交

通法規ぐらゐの理解は持つておる。一

般的な学料の試験やあるいは運転の試

験は必要ないといたしまして、交通

法規ぐらゐの試験は必要ではないかと

思ひますが、この点はいかがですか。

○政府委員(高橋幹夫君) 一応試験等

をする規定はございせんが、実際問

題といたしまして、国内の交通法規に

ついて十分知らないということがあつ

てはならないということ、この国際

団体のいわゆる日本自動車連盟という

ようなものがあると思ひまして、こうい

うものは、あるいはそれぞれのホテル、あ

るいは観光に關係するような団体をし

て、私どもといたしましては、こうい

う国内で運転をするための日本の道路

交通に對する必要な、何といひます

か、パンフレットと申しますか、そう

いうようなものを本人に手渡すよう

に、またPRをいたし、徹底をするよ

うに、ということ、いろいろ準備をい

たしております。

○井川伊平君 自動車に乗ってみます

といういろいろな標識があります。あの標

識は、こういうふうな外国人の人でも

すぐわかるのだからと思ひますが、標識

だけではないに、危険の多いところと

かなんとか、いろいろむずかしい漢字

で書いた文節がところどころに標識さ

れておりますね、ああいうものを外

人にただあの文意を標識するといふこ

とは無理だと存じますが、その点はど

ういようふうになつております

か。

○政府委員(高橋幹夫君) 道路標識、

交通標識につきましては、先般の改正

によりまして、国際のものと同様

のものになりまして、標識を見る

といふことについては、問題はないか

と思ひますが、ただ日本の文字その他

についての理解の問題もありません

で、ただいま申し上げたような、でき

るだけそういうものを事前に運転する

者に差し上げて交付いたしました、そ

ういふ点の、何といひますか、不備を

除去したい、ただいまし、なかなかそ

の点については相当むづかしい問題が

あるかと思ひます。

○井川伊平君 最後に一点お伺いた

しますが、上陸してから一年の間たち

ますれば、日本の事情もわかつてき、

日本の交通事情も詳細わかつてくるか

ら、もうそれから先はあまりやかまし

く言わなくてもいいのじやないかと思

ひますが、かえつて最初の一年の間こそむ

ずかしいのだと思ふ。事故が起きるよ

うなおそれがあるのじやないかと思

ひますが、その期間を一年も突破して、無

事に済んだものを、それから先は許さ

ぬのだ。そういう心がまえと申しま

すか、これは何のためにそういうよう

に、一年から先はただじゃ許さぬぞと

いうふうなふうになければならぬ

か。

○井川伊平君 自動車の運行管理

する者の責任といたしまして、運

転手が過労状態であるにもかかわらず

その運転を命ずることは禁止しており

ます。これに違反いたしました場合に

は、雇用者なり運行管理者が罰せられ

ることになっております。

○井川伊平君 別のことであります

が、上陸してから一年の間は国際免許

証を持つておるといのが、途中で事故

があつたとか、あるいは何か警官のほ

うで道路で聞きたいという場合に、日

本語が全然わからないとちんぷんかん

ぶんになる。そういうことが一般の交

通の交際となることもあると思ひます

が、ただ、上陸して一年間というも

の、それには何かの条件が必要でない

か。たとえば日本語がわかるというこ

のですか。最初の一年こそ用心をしなければいかんことじゃないですか。

○説明員(宮崎清文君) この道路交通条約は、実は大体におきまして通過交通に対して利益を与えるというたてまえてできております。したがって、長期間滞在する者についてのこと、は考えておりません、道路交通条約そのものでは、したがって、この一年間というものは、条約上一年間利益を認めてやれば足りるということになっております。なお、現行の道路交通法におきましては、外国の有効な免許証を所持しております者に対しては、非常に簡易な手続でわが国の免許証を交付しておりますので、国際免許証を持って来た人、これは原則といたしましては短期の旅行者と考えておりますが、もしそのような人が長期間わが国に滞在することになりますと、この国際免許証を国内免許証に比較的簡単に切りかえられますので、その点の問題はあまりなかるうかと存じます。

○委員長(竹中恒男君) 本日の審査はこの程度にいたしたいと存じます。

次回は四月七日午前十時、地方公務員共済組合法一部改正の質疑を行ない、同日午後零時五十分出発、道路交通法一部改正案関係実地視察を行なう予定でございます。

本日はこれにて散会いたします。
午前十一時五十九分散会

昭和三十九年四月十一日印刷

昭和三十九年四月十三日發行

參議院事務局

印刷者 大藏省印刷局