

第五十五回国会 衆議院 地方行政委員会 會議録 第二十八号

昭和四十二年六月二十九日(木曜日)

午前十時四十九分開議

出席委員

委員長 龜山 孝一君

理事 大石 八治君

理事 久保田円次君

理事 山口 鶴男君

理事 木野 晴夫君

理事 佐々木秀世君

理事 中馬 辰猪君

理事 永山 忠則君

理事 山田 久就君

理事 太田 一夫君

理事 華山 親義君

理事 大野 潔君

出席國務大臣

國務大臣 藤枝 泉介君

出席政府委員

警察庁長官 新井 裕君

警察庁交通局長 鈴木 光一君

自治省行政局長 長野 士郎君

自治省財政局長 細郷 道一君

委員外の出席者

警察庁交通局長 綾田 文義君

通指導課長 小田村四郎君

大蔵省主計局法 規課長 堀山 健君

運輸省自動車局 整備部長 堀山 健君

専門員 越村安太郎君

六月二十九日

委員太田一夫君辭任につき、その補欠として下

平正一君が議長の名で委員に選任された。

同日

委員下平正一君辭任につき、その補欠として太

第一類第一号 地方行政委員会會議録第二十八号

昭和四十二年六月二十九日

田一夫君が議長の名で委員に選任された。

本日の會議に付した案件

道路交通法の一部を改正する法律案(内閣提出 第二十七号)

都道府県合併特例法案(内閣提出第三号)

○久保田(円)委員長代理 これより會議を開きま

す。委員長所用のため、委員長の指名により暫時私

が委員長の職務を行ないます。

内閣提出にかかる道路交通法の一部を改正する

法律案を議題とし、質疑に入ります。

質疑の申し出がありますので、これを許しま

す。依田委員。

○依田委員 道交法について、数点にわたり御質

問をいたしたいと思ひます。

まず第一点は、道交法の改正のときに衆議院に

おきまして、約数点の附帯決議がつけられており

ます。それについて、事故が非常に激増し、また

この道交法の違反事件が、非常に数が多くなつて

おりますので、この附帯決議に対する当局の努

力、この実績についてここで御報告を願ひたいと

思ひます。

○鈴木(光)政府委員 道交法の附帯決議は、改正

のたびにごさいますけれども、現在の道交法がで

きました三十五年の國會のときの附帯決議、その

うち衆議院の地方行政委員会でもつきました附帯決

議についてお答え申し上げたいと思ひます。

附帯決議の中で、衆議院の附帯決議が数項目ご

ざいますが、一々お答えすることにしたと思ひま

す。

第一番目の「警察庁、運輸省、建設省、文部省、

労働省、通商産業省等交通に關係のある行政機関

相互間の連絡調整を徹底して、総合的な道路交通

行政の実現を期するとともに、これら関連行政の

調整のために内閣に強力な機關を設置すること。」

というところにつきましては、この三十五年の國會

が済みまして、三十五年の十二月に總理府に交通

対策本部を設置いたしました。三十六年の十二月

に交通関係懇談会というものが、御承知のと

おり設置されたわけでございます。そこで、この

交通対策本部を中心としたしまして、關係各省間

の連絡を密接にいたしまして、総合的な行政を推

進してまいつたわけでございますが、その後四十

年の五月になりました。總理府に陸上交通安全調

査室というものが設置されました。その後は、こ

れがこの交通対策本部並びに交通関係懇談会の

事務局のような形になりました。この安全調査

室が中心になりました。総合的な行政を行なつて

きたということになっていっていると思ひます。

それから、その次の問題は、「交通道徳の確立

と交通法令の普及を図るため、とくに次の方策を

講じてその徹底を期すること。」「1 遵法精神を

高揚するための國民運動を展開すること。とくに

車両の運転者、道路の使用者等本法に關係の深い

者に対しては、法の趣旨及び内容の周知徹底につ

とめること。2 学校教育を通じ、学童に対して

交通知識の普及を図ること。」「このことに関しま

しては、それぞれ私どもの警察庁といたしまして

は、いろいろな形で交通道徳の高揚をはかるため

の措置を講じてまいつたわけでございますが、そ

れの一つのあらわれといたしまして、「みんなが

守る交通法規」というものをつくりまして、「この

みんなが守る交通法規」につきましては、法規だ

けではなくて運転者のマナーも含めまして、そう

いうものを大量に印刷いたしまして、これを広く

國民に配布してある。その他いろいろなパンフ

レット等をつくらしたりいたしまして、いろいろな

形で安全教育というものをやっております。あ

らゆる機会をとらえて、警察といたしましては安

全教育を実施してある次第でございますが、まだ

まだこの安全教育の問題というものは、非常に精

神的な問題でございます。むしろ、あらかる機

会を通じてやることを心がけたいと思っております。

それから学童につきましては、御承知のように

文部省におきまして学校教育の中に交通安全教育

を取り入れたということ、わが警察庁もそれ

に協力いたしまして「交通安全指導の手引き」とい

うものを作成いたしまして、それを文部省が学校

教育の中に正課として取り入れようかという方向

で、児童、学童に対する安全教育の充実をはか

っております。

○依田委員 わかりました。それで、そういうよ

うに御説明いたさんと、ちょっと私のほうの時間

がなくなりましたので、質問を提起いたしましてた

いへん恐縮ですが、要点を御質問するから、それ

に関連して、またあとで質問事項の中で随時附帯

決議の問題に関連してお聞きしたい、こう思つて

おります。

まず審議會を設置をしないというふうな決議

になつておりますが、これについて何かつくりま

したか。強力な審議機關をつくれという内容がご

ざいます。これについてそういう経過があつたか

どうか。

○鈴木(光)政府委員 先ほど御説明申し上げまし

たように總理府に交通対策本部、それから交通関

係懇談会、その事務局としての陸上交通安全

全調査室というものができ、一応この陸上安全調

査室を通じて、これらの交通安全対策本部並びに関係

懇談会が審議機關ということになっておると思ひ

ます。さらに強力なものという御質問ございま

すが、一応現在の段階では、政府といたしまして

はそういう実情にあるかと思ひます。

○依田委員 交通安全國民會議というものは、國民

に対する一つのキャンペーンの機関であり、また関係の連絡調整の機関であつて、強力な民間も入れた審議機関、そういう意味に当たるかどうか。またどのくらい運営しておりますか。私の聞いたところでは、わずかに三回か四回、それも二、三時間程度、こういうような実情の中で、膨大な数にのぼっている道路交通の問題に対処するに十分な、附帯決議の要求する審議機関であると御判断になりますかどうか、御答弁願ひたい。

○鈴木(光)政府委員 私の御説明の中で、国民安全会議のことは申し上げませんでした、安全会議につきましては、御指摘のように四十一年に二回、ことしに入りまして一回、三回開催しております。これは御指摘のように広く民間からも有識者を集め、総理が主宰されまして、各般の交通問題について協議をするということでございます。私の記憶では二時間というようにございまして、二日くらいにわたつてやっておりますこともございまして、ことしに入りましては分科会等も設けまして、相当いろいろな角度から慎重な審議をいたしまして、その分科会の状況をさらに本会議で報告して、総理がみずからそれに対していろいろな対策を打ち出していくというようになつてございまして、そういう意味では一つの審議機関ということになるかと思ひます。

○依田委員 国民会議が、局長の講うように、おぼろげな機関でなくして強力な内容を持った機関であると仮定すれば、それならば反問しますが、今回も、私あとのほうで触れたいと思う通告制度、これは議事録を読ましていただきましたが、一行もないのです。どこで審議しましたか。審議機関という性格を持った交通安全会議で、いつこの通告制度の創設について提案をし、審議をいたしましたか。

○鈴木(光)政府委員 御指摘のような審議機関にははかつておりませんけれども、今度道交法の改正につきましては、警察庁が中心になりまして、関係各省といたしましては法務省、最高裁も入っておりますが、もちろん法制局とも打ち合はして

やつておるわけです。それ以外に、この問題につきましては、いろいろ民間の有識者、学者の意見も十分聞いた上で、それらの意見も取り入れて慎重に立案しようということで、民間の有識者並びに学者を構成員といたします、法務的な審議会ではございませぬけれども、懇談会形式で、数回にわたつていろいろな意見を聴取しながら立案をしたという経過になっております。

○依田委員 衆議院の道交法についての附帯決議の第一項に出ておるこういう重大な審議機関の設置、これは参議院でも同じように決議をやつております。そういう重大な問題について交通安全会議が参与してない。しかも、私はキャンペーン機関に過ぎないと思つてゐるのです、議事録の内容からいって。総理が来てちよつとあいさつしてすぐ帰る。あとで一応簡単な会議をやつて終わりとする。三、四回しか開かれておらない、こういう、今回通告制度のような重大な新しい制度を取り入れるという、憲法の問題にも触れるのではない、三十一、三十二、七十六条ですか、こういう違憲問題をも学者が議論をいたしておる、こういう問題について、こういう正式のあなたがおつしやる機関にはかる必要がなかつたのですか。そういう判断をしたのですか。その辺をひとつお聞かせ願ひたいと思ひます。

○鈴木(光)政府委員 おことばを返すようでございますけれども、この附帯決議の内容につきましては、警察関係の行政の連絡調整を強化して、総合的な施策の策定ということになっておりまして、私ももといたしましては、道交法の改正につきましては、その総合的な施策の策定と書いてあります。警察庁が道交法の主管官庁といたしまして道交法の改正をやるわけですが、もちろんその際いろいろな有識者、学者の意見を聴取した上で慎重にやるということには必要であると思ひます。しかし、ここに書いてありますような意味の審議機関、したがって現在の段階では、交通対策本部、あるいは交通関係関係懇談会というようにな

ろうかと思ひますし、また御指摘のように国民会議といふこともその中に入るといたしますれば、それらには必ずしもはかるべき問題ではないといふふうに考えたわけでございます。もちろん政府のいたします交通対策本部あるいは交通関係関係懇談会には当然、政府提案という形になりますので、はかつた形にならうかと思ひます。

○依田委員 はかつた形にならうかといふような不確定な御答弁では困るので、いつどういふ形で――学者に聞きましたといふようなお話では実は納得ができません。どのような正式の機関で、どのような権限に基づいて交通反則金制度の問題について審議をなされたか。一番権威のある機関と思はれるものは、実情の運営は、会議録を説くとしてそんなものではない、先ほど私が批判したような運営でございしますが、交通安全国民会議なるものに、あなたがこれをかける必要がない、そういうふうに判断なさつたならば、そういうふうにお答え願ひたい。どうもその辺がはつきりしないので、われわれはこの交通安全国民会議といふものをこれかきつてお聞きしたり、また考えていかなければならぬものですか、今回出てまいりました非常に重要な通告制度をここで議題に供する必要があるのかどうか。その必要を認めなかつたなら認めないとはつきりお答えを願ひたいと思ひます。

○鈴木(光)政府委員 交通安全国民会議は御承知のように常設の機関でもございませぬし、またこの附帯決議にあるような審議機関といふふうに私どもは解釈しておりません。総理が主宰して国民の総意をいろいろ聞くという会議でございまして、私ももといたしましては必要ないといふように考えた次第でございします。

○依田委員 それじゃ非公式な、学者についてお聞きしたという記録以外に、正式の何か機関に対してはかつた記録があれば、それを資料として要求いたしておきます。私たちは、この交通安全国民会議にすらこの通告制度をただのべんも議題に供しなかつたという扱いのしかたに重大な疑問

を持つておるのです。これは同僚議員にとから補足的に追及してもらいますから、大臣がおいでですから、これに関連してお聞きいたします。

昭和三十五年道交法の改定当時、たいへん交通事情が窮迫してまいりまして、たくさんの方が、こういうわけで、片や政府の中に安全会議を持つてゐないかといふことがきめられ、もう一方では刑法の二百一十一條をこの機会に改正しようではないかという動きが出てまいりました。これに関連してお聞きするのですが、全刑法犯の中で、一体道交法に関する違反が、二百一十一條に関連して出てまいりましたデータの上下でどのくらいのパーセンテージを占めるか、これを三十八年以降の統計について――三十八年まで私のほうで握つております。八一％くらいの数字が出ておりますが、これをひとつ教えていただきたいと思ひます。

○依田委員 お答えいたします。警察庁の犯罪統計によりますと、業務上過失致死傷罪、これが昭和三十九年が、認知件数が二十二万四千三百八十三件、それから、それに対して検挙件数が二十二万二千二百六、四十年が二十五万八千八百五、検挙件数が二十五万六千六百二十一、四十一一年が認知件数は二十九万八千五百九十、検挙件数が二十九万七千四百四十六でございします。そのうち、この資料では四十一一年だけでございますが、四十一一年ではそのうち交通関係のものが、認知件数が二十九万六千八百四、検挙件数は二十九万五千三百七十八、すなわち業務上過失致死傷罪の検挙件数が二十九万七千件近くといふこととでございします。そのうち交通関係が二十九万五千件といふことになっております。

○依田委員 全刑法犯の中で、二百一十一條に関連して、道交法に関する比率はどのくらいになっておりますか。

○新井政府委員 全刑法犯、ただいまちよつと四十一一年の数字を持つておりませんが、大体常識的にいいますと百五十万件でございしますから、そのうちの割合が十五万になりますから、一割五分は

を持つておるのです。これは同僚議員にとから補足的に追及してもらいますから、大臣がおいでですから、これに関連してお聞きいたします。

昭和三十五年道交法の改定当時、たいへん交通事情が窮迫してまいりまして、たくさんの方が、こういうわけで、片や政府の中に安全会議を持つてゐないかといふことがきめられ、もう一方では刑法の二百一十一條をこの機会に改正しようではないかという動きが出てまいりました。これに関連してお聞きするのですが、全刑法犯の中で、一体道交法に関する違反が、二百一十一條に関連して出てまいりましたデータの上下でどのくらいのパーセンテージを占めるか、これを三十八年以降の統計について――三十八年まで私のほうで握つております。八一％くらいの数字が出ておりますが、これをひとつ教えていただきたいと思ひます。

○依田委員 お答えいたします。警察庁の犯罪統計によりますと、業務上過失致死傷罪、これが昭和三十九年が、認知件数が二十二万四千三百八十三件、それから、それに対して検挙件数が二十二万二千二百六、四十年が二十五万八千八百五、検挙件数が二十五万六千六百二十一、四十一一年が認知件数は二十九万八千五百九十、検挙件数が二十九万七千四百四十六でございします。そのうち、この資料では四十一一年だけでございますが、四十一一年ではそのうち交通関係のものが、認知件数が二十九万六千八百四、検挙件数は二十九万五千三百七十八、すなわち業務上過失致死傷罪の検挙件数が二十九万七千件近くといふこととでございします。そのうち交通関係が二十九万五千件といふことになっております。

○依田委員 全刑法犯の中で、二百一十一條に関連して、道交法に関する比率はどのくらいになっておりますか。

○新井政府委員 全刑法犯、ただいまちよつと四十一一年の数字を持つておりませんが、大体常識的にいいますと百五十万件でございしますから、そのうちの割合が十五万になりますから、一割五分は

を持つておるのです。これは同僚議員にとから補足的に追及してもらいますから、大臣がおいでですから、これに関連してお聞きいたします。

昭和三十五年道交法の改定当時、たいへん交通事情が窮迫してまいりまして、たくさんの方が、こういうわけで、片や政府の中に安全会議を持つてゐないかといふことがきめられ、もう一方では刑法の二百一十一條をこの機会に改正しようではないかという動きが出てまいりました。これに関連してお聞きするのですが、全刑法犯の中で、一体道交法に関する違反が、二百一十一條に関連して出てまいりましたデータの上下でどのくらいのパーセンテージを占めるか、これを三十八年以降の統計について――三十八年まで私のほうで握つております。八一％くらいの数字が出ておりますが、これをひとつ教えていただきたいと思ひます。

○依田委員 お答えいたします。警察庁の犯罪統計によりますと、業務上過失致死傷罪、これが昭和三十九年が、認知件数が二十二万四千三百八十三件、それから、それに対して検挙件数が二十二万二千二百六、四十年が二十五万八千八百五、検挙件数が二十五万六千六百二十一、四十一一年が認知件数は二十九万八千五百九十、検挙件数が二十九万七千四百四十六でございします。そのうち、この資料では四十一一年だけでございますが、四十一一年ではそのうち交通関係のものが、認知件数が二十九万六千八百四、検挙件数は二十九万五千三百七十八、すなわち業務上過失致死傷罪の検挙件数が二十九万七千件近くといふこととでございします。そのうち交通関係が二十九万五千件といふことになっております。

どになりますか……。そういう数字はちょっと持ち合せておりませんが、見当はその程度でございます。

○依田委員 四十年現在で大体六十六万人ぐらいじゃないですか。

○新井政府委員 六十六万という数字がよくわからぬのですが、おっしゃったのはおそろしく検挙の人員だろうと思ひます。検挙の人員は、百五十万の発生に対して七十万人ぐらゐの毎年検挙しております。七十万人ぐらゐの検挙のうち、業務上過失で検挙したものは何ほどかということになるならば、三分の一ぐらゐということになるかと思ひます。

○依田委員 大臣にお聞きしたいのは、大体三分の一ぐらゐ道交法で占めておられるわけですね。これはもつと多いのです。統計のとおり方によりますが、最低三分の一——いや三分の一、こういう数の中で、一体この刑法の改正はもう三年前からこの問題をとり上げておられるわけですが、

〔久保田(円)委員長代理退席、委員長着席〕

閣議とかその他の関係の中で、ことし事故を除いておられます。しかし、通告制度はそれ以外に、たいへんなところで過重になっておる。こういうような新しい道交法の第四次抜本改正を提案することを目の前にして、刑法のような基本法律をどうして改正しなければならなかったか、公安委員長あるいは自治大臣として、閣議においてどのような立場でこれについて御意見を言われたかを、この際お聞きしたいと思います。

○藤枝國務大臣 私からお答えするのはいいかどうかは別問題でございますが、私のとらえ方としては、業務上過失致死傷罪というものは、刑法の本来の系統のものと把握をいたしまして、その中で特に道交法違反のものについて刑の差別をつけるというこは、いかにがなものであろうか。むしろやはり本来刑法の体系のものであるから、そういうものについて、自動車事故についてだけ取り出して刑の重さを違えるということは体系的にいかかがなものであろうかということを考えて、

刑法におまかせしておるわけでございます。

○依田委員 その二百一十一條の過失致死傷、これに關連する重過失の事案というものは、道交法の關係が非常に多いということはおもひつきりいたしておるわけですね。他の部分については、それぞれの所管の法律で何とか処理できる。また、いろいろ未必の問題あるいは悪意の遺棄、そういうものは、これはそれぞれの固有犯でも処理ができる。また殺人だとかあるいは傷害致死傷、こういうたの刑の系列の上からいって、少し二百一十一條だけを上限を切り上げたりあるいは懲役を課したり、過失に対しては従来禁錮だけだったのをこういう扱いをすることは、その關係の内容がほとんど道交法關係で八割ぐらゐを占められておる、三十八年の指数で八一％、こういう状態のときに、しかも通告制度——これは事故に相當するものは排除いたしますが、結局そういうことでもって警察官の手のはきははいてくるわけですね。裁判官もあいてくる。もつと親切な措置がとれるわけですね。そのほかに警察署長に対して仮停止の処分を権限を与えてみたり、いろいろのことをやっておるわけですね。あるいは罰金のところを体刑に変えてみたりしておるわけですね。こういうような第四次道交法の改正を目的において、自動車關係が圧倒的な量を占めておりますから、そういう事実を踏まえて、これは公安委員長なり自治大臣の立場から閣議において相當強く御意見なり、あるいはわれわれの立場から言えばチェックしてもらつて、これに対する抵抗をしないでいただき

たかつた、こう思ふのですが、これについて御答弁をお願いしたい。大臣の立場は當然内閣のあれですから、一体性の原則からして、あるいは内閣法の規定からいっても、大臣は閣議においていつでも所管以外の問題についても發言できる。これについては、ことしこの通告制度を出すんだ、それによつて膨大な警察官の手が省けるんだ、しかもその他いろいろ道交法の關係の規定については強化するんだ、こういうことを目的において、私はなせ二百一十一條をことしまた昨年、一昨年

と同じようにこれを提案せしめたか、これに対するあなたの積極的な姿勢をお持ちなのか、消極的な姿勢をお持ちなのか、所管が違ふから關係がないのか、あるいは積極的にこれに対して抵抗したけれども、これはやむを得なかつたという御判断なのか、これを具体的ににお聞かせ願ひたいと思ひます。

○藤枝國務大臣 われわれも、今回の道交法の相當大きな改正にあたりまして、従来この道交法違反による過失致死傷の刑が輕過ぎるではないかと、いろいろな御意見もありました。そういう点からいまして、道交法の改正の中でそういうことをとらえたらどうかということは、十分研究をいたしました。しかし、先ほど申し上げましたように、業務上過失致死傷罪というものは、元來刑法の体系に入るべきもので、そうしてその中で特に惡質なものについての現在の刑の上限が輕過ぎるというやうなことで、もしこの上限をさらに上げようとするならば、それはやはり刑法の体系のほうでやつていただくということが体系上適當なのではないかという考え方を持ったわけでございまして、単に道路交通法違反の者だけが惡質で、その他のものには業務上過失致死傷罪についてより惡質なものがないかという、そうばかりは言えないのではないかと、そういう点もありまして、ただ道交法違反ばかりを取り上げて、その刑の上限を上げることはいかかがなものであろうというやうな理解のもとに刑法におまかせしたわけでござい

ます。

○依田委員 刑法をいじくるというか手を加えるということは、これはもうたいへんな問題でございまして、その大多數が道交法關係である。もちろん、はみ出たものもある。しかし、それはそれぞれの所管の法律でこれを処理するなりすれば間に合ふのであつて、圧倒的なボリュームを占めておる道交法關係をいま提案をしながら、しかも憲法問題の基本に触れる、三十二條の裁判を受ける、あるいは三十一條の罪刑法定主義にも触れる、こういう重大な疑義を持つ行政通告制度を、交

通安全國民會議に正式に議題としてこれを上程して審議することすらもしておられない。こういう形の中で、刑法ストリートでこれに向かつていく。所管大臣としてこれに対して、ただ刑法の系列だ、そうおっしゃるならば、こういうふうな二百一十一條だけをいじくつて上限を上げたり、禁錮を懲役にしたりすれば、それじゃ殺人とかあるいは傷害とか傷害致死傷との刑のバランスは、刑法の中でどういふふうになつていくのですか。非常に大きな問題が出てまいります。そういう点についてもう少し具体的ににお答えを願ひたいと思ひます。

○藤枝國務大臣 この刑法の改正につきましては、これは法務省の系統でございますが、十分その辺の点を考慮されて、そして他の殺人罪とか傷害罪等との刑の量刑の問題も考慮されて、法務省において慎重に検討されたということでございます。まず、先ほど来のお話のやうな意味において刑法におまかせしたわけでござい

ます。

○依田委員 法務省が窓口になり、法務省の所管だから法務省におまかせをした、こういうことが私は実は納得できないのです。これは非常に大きな問題で、おそらく健康保険と並べて最重要法案になつておるのです。しかも窓口は、提案の原局は法務省なんです。法務委員会關係なんです。私は事実上この問題は、道交法の占めるウェイトからいって、この過失致死傷なり何なりにおける事件の發生の点から、これはやはり藤枝大臣が一番強い發言権を持つておると私は思つております。これについて閣議の席においてあるいはその他において、どのように大臣の立場からこれに対して發言をされたか、御意見を持たれたかを私具體的ににお聞きしたいのです。

○藤枝國務大臣 先ほど申しましたやうに、確かに業務上過失致死傷の相當部分といひますか、大部分は道交法違反に基因するものであることは御指摘のとおりでございます。したがひまして、これについて、この道交法自身にそういうものを入れて刑を重くするということも、実は考えもいた

し、また法務大臣とも御相談をいたしました。しかし先ほど来申し上げましたように、やはり業務上過失致死罪というものは刑法の体系に入るべきであるという法務大臣の御意見もありまして、それも私は傾聴するに値する問題であるというふうな考えだったので、道交法で規定するよりも、その本来の体系にある刑法によって規定するほうがよろしいのだという判断をいたしましたわけでございます。

○依田委員 非常に大事な点ですから、実は通告制度のほうへ入りたいのですが、この点もう一回だけお聞きします。

どうも納得がいかないのは、法務大臣が、刑法のほうに範疇に入る案件だからまかせてくれ、それでそういうふうにおまかせをいたしました、こういう答弁で、内容はそれしかないと思つた、私です。それが唯一絶対のものであるならともかく、それなら、これを持っていけば、先ほど私がしばしば言いましたように、刑法の中における刑の体系がくずれてくるわけです。はっきりこれはアンバランスになってくるのです。もう学者が何人も指摘しておられるように、殺人やその他に比較して、過失に懲役を科すなどということはたいへんな問題なんです。せいぜい禁錮まで。それも判定が非常にむずかしいですから、能力以上の責任を負わせることになるのです。そういう点でこれが問題になっておられるのです。今回のこの通告制度を出して、御承知のようにこれは警察のほうでは七〇％が助かっちゃうんです。全部警察のほうでは簡単になる。ですから交通警官がいま何人おるか、これは私ちょっと知りませんけれども、これはまた資料でお聞きしたいところなんです。警官の手が省け、簡裁が省けるんですね。その全力というものは全部取り締まりのほうに回るので、従来交通事故というものは、交通工学でよく三E政策というのを言っております。設備と教育と行政、処罰だ。この処罰の面だけを警察庁が中心になっておやりになる。これは調べていく過程の中でよく話が出るのですが、じゃ、車両

法をやっておる運輸省のほうはこれと一体どういう関係にあるか、これは全然連絡がないのです。これはあとでもって、五百キロ以上の問題について触れたいと思うのですが、こちらのほうでは重量計を要求しているのだが、運輸省のほうは、そんなものは時期が尚早だ、そんなことをやったら事業主が困るからつけません、こういうことになっておるのです。取り締まりの面だけがいま独走しているのです。ですから、事業主との間の刑のアンバランスが出てきておる。今度の道交法では体刑が入ってきております。刑が非常に重くなつてきている。しかも労働者だけがその中にはさまつてしまつて、ノルマの過激な中でもって一家をささえて働いておるのです。これはどこにあるかという点、これは付帯決議の中ではっきりいわれておるように、警官に対する指導、これは第七項でいっております。これは局長にまたどのような措置をしたかというのを聞きたいのですが、いろいろ御答弁があると思つたが、この附帯決議に出ておるのは、信号あるいは道路施設その他の横断歩橋等の、地方公共団体その他に対する、道路管理者に対する義務化の規定を法定しろ、これほどにも出ておりません。そういうことについて綿密な指導をいたし、設備をいたし、一体として設備もやります、教育もやります、そして処罰のほうもやります、こういう三者一体の形で交通問題をとり上げなければ、歩行者の保護にもならなければ運転者の保護にもならないし、また産業を通しての国に対する利益にもならない、こういうわけなんです。そういう面に対して、この通告制度は、膨大な人件費と予算が省けるわけなんです。また通告制度以外の処罰事項にしてもほとんど重くなつておる。こういうような抜本改正を目の前にしながら、なぜ去年、おととしと同じように、ことしもまた二百一十一条を政府から提案してまいったか、これに対する自治省は去年とは違ふのです。おととしとは違ふのです。ことしはこれは機相を一変しておるわけなんです。道交法の第四次改正、第一次が大きな改定であつて、第二次、第三次は形

式的な改定なんです。今度は抜本改定なんです。これはしかも新しい制度の創設なんです。七割の負担が軽くなるのです。それだけに教育面あるいは設備の面にも、投資もできれば時間もさける。こういうことを目の前に置きながら、なぜまた大臣として——あなたが法務大臣の意見を聞かなければならぬ立場にないわけですから、随時自分の所管について総理に提案をして、閣議でああなたが発言をとつて閣議決定事項にできるわけですから、内閣法の所定するところなんです。それをどうしてやっていただけなかつたか。私は地方行政委員の道交法を審議する一人として、今回道交法の占める割合があまりにも大きいのです。刑法のよくなる基本法をいじくるといふことは、これに手を加えるということ、よほどのことがなければならぬわけなんです。間に合う間は間に合わなければならぬ、これがわれわれの趣旨なんです。それを法務大臣の所管だから、刑法の所管だからといつてこれをおまかせになりましてその辺のいきさつ、御判断について、もっと具体的に、ひとつ国民の納得のいくように御説明願いたいと思つた。○藤枝国務大臣 どうも同じことをお答えするようで恐縮なんです。業務上致死傷罪、なるほど道交法違反に基因するものが、交通事故によるものが七割、八割を占めることは事実でございます。したがって、これだけをやればいいではないかという御議論、決して無理な御議論とは私は考えておりません。ただ業務上致死傷罪というこの犯罪の体系というものを、それを考えますときに、単に、悪質な業務上致死傷罪というものは交通事故によるものばかりではないと思つた。一般的にあるものでございまして。したがって、刑を重くするということは、はたしていいのであろうか。いろいろそういうことを綿密に検討をいたしまして、現在のようないいことを綿密に検討をいたしまして、もちろん今回の道路交通法の一部改正というものは、相当大きな改正であり、また御指摘になつたようないろいろな問題が起こつて

くるわけございまして、また交通事故防止のためには、いまおあげになりましたように、単に取り締まりだけではなくて、設備の問題、教育の問題、その他総合的にやらなければならぬことは当然でございますが、この業務上致死傷罪の問題につきましましては、繰り返してお答え申し上げましたような観点から、私は道交法に入れるのが適当でないという判断に立つたわけでございます。○依田委員 これ以上私が同じ角度から御質問いたしまして、同じような答弁しか出ないと思つた。私は、今回の刑法の二百一十一条の問題に関連して、過去二年間のいきさつとは特別違ふ、客観条件が全く違ふと思つた。しかも、所管大臣は藤枝国務大臣であるということを考えますときに、私はこの問題は相当大きな内容を含んでおると思つた。これは、関連して、私自身もまた質問をいたしたいし、また先輩にもお願いしたいと思つた。次に、道交法にはたくさん問題がありますが、与えられた時間ではとても全部できませんので百十九条の積載オーバーの罰則の強化——通告制度に入る前に、この積載オーバーの問題について、これは長官からお聞きしたいのですが、非常に積載をこえてやつたものは従来は三万円以下の罰金であつた。今度は懲役が三カ月ですか、懲役がこれにかかると。もちろん罰金もかかる。こういうふうにして、しかも使用者側に対しては罰金だけで七十四条、七十五条、雇用人の問題ですね、これを軽減いたしておる。これについて、どういう形でこういうふうな不公平な扱いをいたしたか、お聞きしたいと思います。○鈴木(光)政府委員 積載重量の制限違反につきましては、御承知のように、その程度が非常に著しい場合にはハンドルの操作とかブレーキの性能とかいうものに非常に影響を与えたりということ、そのために危険回避の措置が非常に困難になるというところで、是近におきますダンブカーを含めて、積載制限、重量制限違反の実情を見ますと、非常に制限超過の程度の著しいものが非常に

多いわけでございます。たまたま立案当時の、昨年の八月一カ月間の状況を見ますと、約一割のものが十割以上も超過して積んでおるといふ状況もありまして、そういうものについて、それを繰り返してやるという事態もございまして、そういうものにつきましては、やはり罰則を上げる、一般予防という観点からも罰則を上げるべきではないか。それからこれは他の罰則対象との権衡の問題等もありまして、百二十条から百九条に引き上げたわけでございますが、御指摘のように雇用者等の容認、下命行為につきましては確かに百二十条にいたしまして罰金だけにしておきたい。この問題につきまして、雇用者に弱いのではないかと御意見でございますけれども、容認、下命の問題につきましては、このほかに雇用者等の刑法の総則の適用のあります教唆補助というものがございまして、教唆補助を適用いたしますれば同罪だと思えます。場合によっては、たとえ運輸者がいやがるものを無理に積んだという場合には、あるいは科刑の際にかえって運輸者よりも重くなるということも考えられないことはないと思えます。そういうことからいって、共犯でやれるということが残っております。その共犯でやれない問題が下命、容認ということ規定されておる形になっておるわけです。たとえば下命したけれども運輸者が実行行為をしなかったというような場合には、この条文を適用してやる。あるいは補助とまではなかなか立証の認定がむずかしい。見て見ぬふりをしておったというような容認立証上の問題で、立証の段階で容認までいけるというような点につきましては、この条文でやるというような形になっておりますので、決して運輸者だけに当たらせておるといふことにはならないというふうにも私は考えております。

○依田委員 その下命、容認と先ほどの一点、使用主のほうに車両法か何かの規定を改正して、重量計ですね、五トンなら五トン、これについて運輸省のほうと何か連絡をとり、これをやったことがございますか。

○鈴木(光)政府委員 私どもも重量計、自重計と申しますか、そういうものをトラック等につけることには賛成でございます。運輸省にもたびたびそういうわれわれの意向を伝えております。ただ運輸省のほうでは、まだ信頼度のある自重計が開発されていないというのを言っておられるのでありますけれども、それが開発された時には自重計をつける、今度の道交法の中でタコメーターをつけることになっておりますが、それと同じような観点から、自重計をつけるということには私も賛成でございます。

○依田委員 運輸省のほうでは、自重計はまだ精度が確実な信頼度できるようなものではないから、これはだめだ。ですから、車両法の改正は考えていない。しかし、道交法のほうの警察庁のほうでは、これはやりましょう。少し私はタイミングが合わないと思うのです。警察官のほうから車をかまえて、そうしてその車があるほど五トン以上積んでおるといふことを確認するときは、これは起訴するのですから、はっきりしたはかりを持つていって調べる。しかし肝心の運輸者が東京から北海道なり、あるいは向こうからこちらに出かけるときには、途中で荷物をおろしたり積んだり、これはわからないですよ。どこからどこまでが五トンなのかわからないですよ。この一梱包を積み重ねれば五トンオーバーするの、あるいはこれを減らせば制限内でこれはいいの、はかりがないです。ですからわからない。これを雇用主には義務化しておらない。わずかに二万円か三万円だそうなんです。運輸者だけ処罰対象にしておる。運輸者はどうかという、軽いほどいいのです。素人なんです。五トンの車に六トンも七トンも積んだらたいへんなんです。スタートすれば自分の責任なんです。一方運輸省のほうでは、その機械が十分正確な機械ではないからまだ法改正は——車のほうの制限は車両法でやっておりますから、これはそこのほうの法改正は今度しない、ここのほうだけは直す、運輸手の取り締まりだけはやりましょう。ちょっとおかしいと思えますけれども、

あなたどう思いますか。

○鈴木(光)政府委員 確かに御指摘のように、自重計をつけることにつきましては、私も先ほど申し上げましたように賛成しておるわけでございますが、これは今度のタコメーターと同じように、車両法の保安基準に基づきまして運輸省のほうで設置義務を課す。設置義務を課しましたら、あるいは私のほうで措置するという観点から規制するようになるかと思えますけれども、それがついた上であればベターだと思いますけれども、現在のダンブカー等の一人一車といったようなことで、必ずしも雇用運輸者に限らない積載制限違反の事実もございまして、それこれいろいろ考えまして、この機会にやはり一般予防的な観点から罰則を引き上げることについて踏み切った次第でございます。

○依田委員 踏み切るのはいくつこうですがね、一人一車という、その統計あります。あれば答弁の中で示してもらいたい。確かに一人一車の統計が圧倒的に具体的な数字として多いならばですね。私はいろいろあると思うのです。それから雇用運輸手の場合は一体どうなるか。全部これは事業のほうの要請なんです。使用主側の要請なんです。これはノルマなんです。一定の量を運んで初めて生活が立つように仕組まれておるわけですから。それを重量計を与えずに、運輸免許証を交付するときに持つてこいというならば、これは運輸者が何も負担すべき性質のものではないが、一つのやり方でしょうが、決して私はそんなことを言っておるのじゃない。雇用主に、二万か三万です。車につけなさいといえ、それで事は済むのです。機械がまだできておらぬといったって、目ではかかって積み上げたりおろしたりするよりは、もっと正確じゃないかと思うのです。そんなに一グラムも違わないような機械なんかは、理屈をいえば、警察のほうで使っている重量計だって間違ひがあります。誤差があります。ただ踏み切ったというふうなお話じゃ納得がつかないのです。これは全運輸手に対して、たい

へんな過酷な条件を課することになるのです。しかも、先ほど言ったように、いままでは罰金だった、今度は体刑になるのです。

○鈴木(光)政府委員 先ほど私から例にあげましたダンブカーの一人一車の問題でございますが、これはまだ正確な数字ではございませんけれども、ダンブカーが全国で約十三万台ございます。そのうち運送事業として運輸省の許可を受けておるものは一割足らず、八割ぐらいだったと思えます。そのほかはいわゆる代車業と称しているダンブカーでございます。その代車業にはいろいろな形がございまして、二台、三台持つてやつておるものもございまして、また御承知のように農村から出た青年が月賦でダンブカーを買って、その一台をもつて砂の輸送をしているというふうな事例が非常に多いのであります。一人一車という形が非常に多いのでございます。もちろんダンブカーの積載の問題については、いろいろ社会的な背景があるかと思えますけれども、しかし、たとえばダンブカーの問題にいたしますれば、法定の積載重量というものはきまつておって、経験的に、どの程度積み重ねればオーバーするというのは、もうわかっているわけですね。土砂などは目きり一ぱい積み重ねれば、たとえば砂がしめつておれば重量オーバーというのは、経験的にわかっているわけでありまして。そういう意味で、私どものほうも、重量制限につきましては、かた苦しい取り締まりはやつてないわけですが、明らかに十割も超過したような形で積んでおるといふものにつきましては、やはり罰則を強化して適用していくという形にいたしませんと、最近の交通事故の実態を見ると、やはり積載オーバーのためのブレーキの操作、ハンドルの操作といったようなことに基因する事故が非常に多いのでございまして、そういう観点から、先ほど申したように、罰則の強化とあわせて、運輸者だけを罰するのは酷な場合も多いというところで、従来酒飲みあるいは過労、無免

許というような雇用者等の下命、容認行為があり
ましたけれども、積載についてもこれを置かなけ
ればならぬというので、雇用者等の責任もあわせ
て追及するという形で、今回の提案になった次第
でございます。

○依田委員 大臣にお聞きしたいのですが、運
手が積載重量をオーバーした場合、従来は罰金
だった。今回は体刑になりました。そのことにつ
いて、雇用主のほうはまだ相変わらず罰金なん
です。これは七十五条ですか……。それは下命、容
認の関係がある。しかしそのときには刑法の発動
でもって、教唆、補助が出てくれば本犯と同じ
だ。しかし刑法を発動するにはまだ構成要件が不
十分である、それに至らざる、教唆、補助に至ら
ざる下命、容認、この該当事項ですね、道交法だ
けを発動する事項について、どうして荷物積載
をオーバーし、それによって賃金を払い、それにノ
ルマを課しておる使用者側に対して、なぜ罰金だけ
でこれを処理したか、その一点をお聞きをしたい
と思います。

○藤枝国務大臣 依田さんのおっしゃることは私
もわかるのです。特に、いわば弱い立場にある運
転者が、雇用者の強制等によりまして積載制限違
反をやった、にもかかわらずその強制したほう
が、少なくともこの法律の形においては軽くて、
運転者の事故行為をやった者が重いということ
は、現在の経済状態、特に自動車関係の経済状態
からいって酷ではないかという御議論、私わから
ないことではないのです。まさにそういうことだと
思うのでございますが、しかし、やはり道交法に
おける罰則というものは、行為者がまず第一の責
任を負うべきものというふうにも考えるわけでござ
います。積載制限違反というものが最近の交
通事故においていろいろと重大な事故を起こして
いるという観点からいたしまして、これを、従来
罰金刑だけであったものを体刑まで含めるという
ようにいたしましたわけでございます。

そこで、それじゃ下命、容認をした雇用者のほう
が不均衡ではないかという御議論になろうと思
います。ただ、現在におきまして、たとえば酔っ
ぱらい運転、無免許運転等については、行為者は
重く処罰され、法律の形の上では、それを下命、
容認した者についてはそれよりは軽いという従来
の道交法の形の上からいけば、やはりこのような
形になるのじゃないか。しかし、先ほど交通局長
も申し上げましたように、現実の問題として、ほ
んとうに雇用者の強制の問題があるというよう
な、あるいは現実には起こった事件についての裁
判の科刑の問題等については、おのずからまたそ
こに雇用者と、弱い、雇われておる運転手との関
係等も十分考慮されるものと私は考えておりま
す。

○依田委員 重ねて大臣にお聞きしたいので
すが、まあ依田君の意見はよくわかる、そういうよ
うに使われている運転手の弱い立場はわかる、し
かし運転をする、それがあればだからこの際罰則の
規定を強化したのだ、体刑を新設したのだ、こう
いうお話なんですね。それならば、一体、二万円
ぐらいの間に合う重量計をなぜ法定化しないので
すか。いま局長のお話だと、大体目分量で、砂
だったらこのぐらいであつたら大体五トン以下
だ、また少しぐらい多くてもかんべんしてやるの
だ、しかし積載重量制限をこえて倍も積んだ場合
には処罰するのだ、一体どこに基準があるのです
か。その前に、前提になる一人一企業のもの、自
分一人でもってやっているのは、統計上はつきり
しておりません。私の調べたのはいろいろある
のですよ。この規定に該当する運転手というもの
はたくさんあるんです。これははっきり警察庁に
調べてもらいたいと思います。

そこで、なぜ車両法が何かを改定して、雇用主
なり何なりに、あるいは地方公共団体でも何でも
いい、あるいは公安委員会の予算でもいい、重量
計を、これから先は五トンをはこべるんだ、こうい
う体刑をつけるんですから、懲役にするんですか
ら、これだけ重大な規定を、たくさんさんの運転手
に対して、ノルマを与える者に対して、二万か三万
で事が済み、たいした改定でもない、これをどう

して自治省がインシアチブをとって、運輸省に働
きかけてやっていただかなかつたかということ
をお聞きしたいと思ひます。

○藤枝国務大臣 私も自重計につきましてはいろ
いろ聞いておりますし、見てもおります。少な
くとも特定の車については自重計をつけることが
望ましいと私も考えます。そういう意味では、運
輸大臣とも常に連絡をいたしております。ただ運
輸省の考え方として、はたして現在の自重計で機
構的に十分なのかどうか。あるいは、ここまで申
し上げてはどうかと思ひますが、その製造業者が
車に一つであるというような場合に、いろいろの
問題もあるというようにも考慮されて、いろ
いろ研究されておるようでございますが、しかし
私の聞き及んだところでは、製造業者もふえてま
いります。価格もだんだん安くなつてくるよう
でございます。そういう意味からいたしまして、お
そらく運輸省におきまして、相当積極的にこの
点を検討していただくものと思ひますし、今後私
も運輸大臣にその点は十分お願いをするつもりで
ございませう。

○依田委員 それでしたらこの体刑、これは若干
修正したらどうですか。機械がまだ十分開発され
ていない、精度が低いからといって重量計を与え
ずに――精度が低いといつても、一割や二割の誤
差はあつても、まるっきり警察官の目分量でもつ
てはかるよりは正確ですよ。そういうことの開発
を待つてからこの改正をなさつたつて十分じゃあ
りませんか。まして通告制度もあるんだから、こ
の通告制度ができれば、先ほどしばしば申し上げ
ましたように、たくさんの人件費もまた人間も、指
導面においても取り締まり面におきましても回す
ことができる。もっと親切に指導し、教育し、ま
た設備にも金を投じて、こういう体刑なんという
規定を軽々しく出さなくて――目分量ではかると
いうんですから、それはどうしてもおかしいと思
うのですよ。これでもって規制される運転手とい
うのはたいへんな数になるのです。私がここで簡
単に質問しているような案件ではないんです。こ

れは私は重大な疑問を持つておりますが、大臣、
まだ同じようなお答えであるか。それともう少
し前進をしたお答えを……。運輸省の方におい
でなっているが、どういふわけで車両法の改正を
提案しないのですか。それは連絡をしたのです
か。

○堀山説明員 自重計の問題でございますが、た
だいまの段階では技術的に相当研究する問題が
残つておりますので、慎重に検討しておるところ
でございます。

○依田委員 運輸省が慎重にやっておるのに、何
で自治省が独走するんですか。はかりも与えずに
罰則だけは懲役にするという規定は、これは全交
運労働者、トラックの運転手に対する重大な侮辱
だと私は思うのですが、大臣の所見を聞きたいと
思ひます。

○藤枝国務大臣 元来雇用者あるいは運転者は、
自分の車に積載したものが積載制限以内であるこ
とを保つ義務は私はあると思うのです。そうして
そのための、自動車ごとにはかる重量計とか、自重計
でなく、そういうものもあるのです、そういうものを
備えて、会社なりあるいは運転者が常に制限
をこさないよう注意をしていく義務があると思
うのでございます。制限を超過した場合、それで
はどうかという、現在の道路交通の現状からい
たしまして、積載制限オーバーの事故が非常に重
大な事故をししばしば起こしておるという点
を考えると、そうした運転者として当然な責
任を考えますと、そうした運転者というものの
ついて、こういう刑罰をかけることは、これは全体の予防
措置としてやむを得ないのではないかとこの考
え方を持ったわけでございます。

○依田委員 時間がありませんが、その問題は重
大な問題で、いま大臣のお答えでは納得が全然で
きません。運転手がみんな自重計を買って携帯し
るということをおこなうのはおかしなものです
か。そういう意味だと思ひますが、当然運転す
る場合には、積載した重量に対して運転者は責任
を持つんだという御答弁ですから……。違えばひ

とつ御答弁願いたい。

○藤枝国務大臣 運転者が一々自重計を買ってつ
けるとか、そういうことでなくて、道交法のたて
まえといたしまして、積載制限をオーバーしない
ように注意する義務がある。それはあるいは雇用
者が自重計をつけさせるとか、あるいは例の道に
おける重量計のようなものを利用するとか、少な
くともできる手段を尽くして、制限違反にならない
ようにする注意義務はあるのではないかといい
ただけ申し上げたわけです。

○依田委員 免許証をもちうるときに、二万円の重
量計を買ってこいというならまだ話もわかる。生
活一ぱいの人にそんなことさせる根拠はどこにあ
るか。それはまた別の問題ですが、ただ大臣の言
ように、道路ぎわのどこかにあるであろう重量計
でちよつとはかつてみたり、そういうことをする
注意義務がある、これは当然あると思います。何
も規定になくたって、運転する者は運転する人の
立場のプライドからいって、運転手をだれも助け
てくれる者はない。自分の責任において、自分の
危険負担において、東京から青森までも運転する
わけですから、山の中で夜おそく、だれも助ける
者はいない。運転手が一番気をつけております。
しかしいまの企業経済の実情からいって、そうい
うことが許されておられない。どんな荷主のほう
は荷を積んで行け、一梱包でももうかるから荷を
積み、もうこれでいいだろう。極端にいえば、五
トンを一グラムオーバーしても、警察はこの法律
に従って発動することができるとです。この一梱
包積んだら五トンオーバーするんだ。弱い運転
手、生活をあずけておる運転手が、資本の側の要
求に従って働かなければならぬノルマを持ってい
る運転手が、どうしてそれをチェックしたり、抵
抗することができませんか。ともかく東京を出かけ
て、熊谷かどこかの、あの辺の道路ぎわの重量計
か何かさがしてはかつてみるというのですが、そ
んなばかな話はありませんよ。大体そういう考え
方から道交法の面が理解され、改正されておるか
ら、先ほど申し上げたように、刑法二百十一条と

の関連において重大な問題である。運輸省ははっ
きり言っておるのです。自重計はまだ開発されて
おらない、まだわからない。ですからこれはだめ
なんだと言っておる。警察庁のほうは、いやいや
そんなことを言つては間に合わないから懲役にす
るといって規定を変えておる。その説明は、注意
義務があるとしております。注意は運転手が一番
します。警察官よりもつとめます。それでもなお
事故は発生するので。体刑にしたって事故は減
りませんよ。その辺をひとつ重ねて答弁願いま
す。

○藤枝国務大臣 もちろん、先ほどお答えしまし
たように、雇用主と申しますか、企業のほうが運
転者にいろいろ無理を言つて、そしてそれに従わ
ざるを得ないような立場に置かれておるといふ現
状は、私ももちろん認識をいたすものでございま
す。したがって私は先ほども、ただ単に運転者ば
かりでなく、雇用者と申しますか、企業の面にお
いても積載オーバーをしないような注意を払う義
務があり、またそれに違反すれば、今回の改正に
よつて容認一下命の犯罪になるわけでございます。
そういう点をあわせて今回の改正をいたしたの
でございいます。もちろん特定の、特にトラック、
ダンプカー等については自重計がつけられること
が私は望ましいと思ひますけれども、それがな
いから罰則を強化してはならぬのだという形、道路
交通の事情は現在ではそうではないのじゃないか
というふうに考えるわけです。

○依田委員 その御答弁では決して納得できない
のですが、次に、死亡事故のときには今度は運
手の仮停止を署長ができません。この規定に關連
して百三条の二の第一項、交通事故を起こして人
を死傷させる、引き逃げの場合あるいは酔つぱら
い、これはやむを得ない私も考えるのですが、
三号の——たくさんあります。百九条一項から
始まってその一号、二号、三号、ずいぶんありま
すが、そのうち相当判定にむずかしいケースが多
いわけですね。これは非常に重大な規定なんで
す。これに対して、やみくもに、ともかく署長の

権限で、従来は公安委員会が三人ないし四人ぐら
い、非常に形骸化しておるといふ意見はあります
けれども、それはともかくとして、公安委員会が
委任をいたしまして警察署長に二十日間——二十
日間というのはいか月ということですね。こ
れは一月間生活をするな、めしを食うなという
ことに匹敵するわけです。こういう重大な制裁
を、証拠を十分にあげることができないような
ケースにおいてこれを第三号において取り上げま
した点について、われわれは非常な反対があるの
ですが、御説明をお願いしたいと思います。

○鈴木(光)政府委員 この仮停止処分の規定をつ
くるにあたりまして、ずいぶん御指摘の点につき
ましては検討したわけでございますけれども、こ
こにあげております違反類型につきましては、悪
質、重大な違反類型ということで、しかもそれは
警察官が警察署長の段階において明白にとらえ得
るという観点から規定したわけでございます。こ
その際に、そういう違反をして死亡事故を起こし
たという明白な事象がある、その死亡事故を起こ
した原因の違反類型というものは、この程度のも
のは悪質な違反であるという観点からとらえたわ
けでございます。

○依田委員 たとえば百八条の二の二、過労
運転ですが、これはどうなんですか。過労とい
うようなことが客観的にわかりますか。どういふ
うにこれは判定するのですか。
○鈴木(光)政府委員 過労の立証につきまして
は、なかなかむずかしい面がございます。居眠り
運転という形が過労運転の形でとられることが多
かるうと思ひます。運転者を調べて居眠りをし
ておったという場合に、その原因が何であつたか
といふことではいろいろ調べるわけでございますけ
れども、そういう形で出てくるのが多かるうと思
ひます。

て運転手を全く責めることができないようなケー
スにおいても、とにかくいまの改正された規定で
いくと、とりあえず二十日間とめるのです。一カ
月間生活をするなということですね。生活の質を
絶つわけですね。少しオーバーな規定じゃないか。
私は、前二号ぐらいいで十分にこの道交法の趣旨は
充足されるんじゃないか。三号をこういう一広範
に、百九条からのべつまくるに、ほとんど全
部ですね、追い越し、横断、通行区分、徐行、踏
切あるいは駐車、積載オーバーまで入っています
ね。積載オーバーはさつきも問題に取り上げまし
た。たつた一グラムでも問題になります、理屈か
らいえば。こういう問題を総括的に全部、一カ月
間干上がつても、運転手の家族は生活するな、
めしを食うなというように、経済的な制裁を内容
とするこのことを署長限りに与えるというのは、
相当思い切つた改正だと思ひますが、どうも納
得できないと思ひます。

○新井政府委員 これはお読みいただくかわかり
ますように、一号、二号は死亡事故のみならず、
傷害事故が入っておりますが、三号はいまお尋ね
のような趣旨がありますので、死亡事故を起こし
たときだけに限定をいたしております。
それから、一カ月というお話であります。二十
十日をこえない、絶対に二十日をこえさせない
といふことでございます。これはいろいろと実例
がございまして、そのときの一般の声としては、
もっと広範にすべきであるといふような声も上
がつておつたやうでありますけれども、お尋ねの
ように、やはり結果が非常に重大であるといふと
ころに、限定をしないと問題であるといふことで
私どもとしては、むしろ限定したといふことで
ございいます。

○依田委員 だんだん時間が迫つてきましたか
ら、これもまた同僚議員にお願いいたすことにし
て、最後に——公安委員会の事務の委任があまり
にも大き過ぎるというところについて重大な反対が
あるのですが、これは他の議員にお願いいたしま
す。

きようは時間の制限がありますから、反則金の問題についてごく短時間、一部だけをお聞きします。

この反則金に対しては、たくさんの方から問題が投げかけられております。従来、非常に形骸化しておるといふものの、三権分立、司法審査の形をとってまいりました交通違反の事件について、今回は警察官に一切あけてまかせてやっています、今後は警察官に一切あけてまかせてやっています、こういふことは制度なんです。これに対して、罪刑法定主義の憲法の三十一條あるいは裁判を受ける権利の三十二條、あるいは七十六條、こういう問題について、司法審査を省略したところでは重大な疑義がある。また、それを裏づけるような論説もあるわけなんです。特に重大なことは、最高裁の神垣判事補あたりから、これはむしろ政府の部内の中から、総理が任命をいたす最高裁の機関の中からこれに対して、取り締まりのまた最高機関の中から、この問題に対して問題提起をされておる。これについて、これは大臣のお答えを願いたいと思います。

○藤枝國務大臣 この反則金制度を設けるにあたりましては、関係の各方面と十分長い間論議をいたし、検討をいたしまして、結局こういう点についてこの反則金制度を設けることが、あるいは憲法の問題あるいは三権分立の問題等について十分説明ができるということと提案申し上げたような次第でございます。もちろんただいまおあげになりましたようないろいろのこの制度自体についての憲法論あるいはその他の問題からいたしまして、御批判のあることは私も承知をいたしておりますが、しかしこの制度はそうした憲法三十一條の問題あるいは三権分立の問題等について、十分私は説明のできるものという確信のもとに提案をいたした次第でございます。

○依田委員 ちょっと資料をお聞きますが、ごく最近の、現行制度の中で正式裁判を要求したパーセンテージ並びにその実数についてお答えをお願いします。

○綾田説明員 正式裁判は、御承知のように刑罰

の略式命令の決定に対して十四日以内に不服ある場合に正式裁判を要求するということになっております。件数といたしましては、昭和三十九年では二千二百四十四件でございます。全体の約〇・六％でございます。四十年以降は、まだ最高裁の統計課のほうでその内訳はわかっておりませんが、大体推測できますことは、先ほど申し上げた二千二百四十四件というのとは、特別法犯全部で六千七百七十八件のうち二千件ばかりでございます。四十年は、この六千七百七十八件に対して、四千七百六十件が特別法犯全部の正式裁判の要求の件数でございます。三十九年から比較いたしますと、大体この三分の一が道交法に当たるのではないかと考えております。四十一年は三千三百四十三件が特別法犯の全部でございます。各年正式裁判の要求は減少しておるといふような状況でございます。

○依田委員 三十九年の二千二百四十四件ですが、その中で事故あるいは事故に至らざるもの、その類別の統計、あつたら示してください。

○綾田説明員 この統計は実は最高裁でも調べたのでございますけれども、いまははっきりした統計はございません。ただ二千二百四十四件というのには道交法の全部でございます。私が推測するところでは、むしろたゞいまお話しした反則行為以外の悪質な事犯あるいは反則行為でも事故を起こした場合、すなわち今度の制度に乗りない場合のほうが多いのではないかと一応推測をいたしております。

○依田委員 課長さんはそういう推測をなさっておるわけですね。私もその推測を、心配ですからタクシーに乗るたびに運転手に聞いておるわけなんです。これはだいたい話が違ふんですね。もう、いろいろの人が提訴しております。仲間がしたとか、よく聞くのですが、ともかくいまの道交法なんでものはとんでもない法律だ、こういう意見を持つたんですね。隠れておつてスピードは調べるし、何でもかんでも取つかまえるし、非常に何といひますか、憂慮すべき感情というのですか、警察とド

ライバーとの間における意思の疎通、愛情の疎通なんというところは、これは右折禁止、左折禁止、また簡単な駐車違反、これでさえ提訴しているですね。正式裁判を要求しているのです。課長のおっしゃる通りに、これは事故だけじゃないのです。私が心配するのは、年間三百数十万のうちの、二千二百件から二千件ちょっとです。これはもう、たいへん費用を予想してこれに對して正式裁判を要求しておるのです。なぜかという、いまの現場の警察官の認定に對して不服があるからやっておるわけなんです。今度通告制度になりますと、これは全部、オール現場警察官におまかせをするわけなんです。従来であれば、たとえわずかでも、検査官の場合で二十五分、裁判官の前では三十分、ともかく一日時間をつぶして、そして東京の場合は墨田まで呼ばれて、おこられて、罰金を何千円かかけられて帰ってくるわけなんです。それで、何だかんだ言ひましても、いまの制度の中で司法権の独立、司法審査の形をとって、そしてみな自分の立場に立つ相手じゃないのだ。今回は、この制度というのには、判決権、公訴権、捜査権、全部現場の警察官が行使して、それで仮納付させて本部長がやらせるといふ制度ですから、全部警察におまかせするといふ制度なんです。私は、二千件もあるこの数に至らざる相当な不満が、おそろしく十倍か百倍、十倍なら二万人、百倍なら二十万人、こういう膨大な数が不満を持つておる。警察官の指導、決定に對して不満を持つておる。これは御承知のように紙に駐車禁止違反と書いてあるだけなんです。あるいは一時停止違反とか何とか書いてあるだけなんです。何か、何もないのです。こういう形だういふせきしていくわけですね。こういうことは、教育について、警察官の資質の向上についても衆議院の附帯決議がはつきり要求いたしておりますが、ともかくドライバーに對してしましても、これをオーナードライバーその他分けまして、十分に教育してやつてもいい、歩行者も保護するし、ドライバーも保護してもらいたい、こういうときに、今回――い

まの裁判ならばまあこれは納得するのです。一日つぶした、しかし、検査官の前にも行つた、裁判官の前にも行つた、まあこの方法しかならう、いかにその制度が形骸化しております。また納得して夕方には帰ってくるのです。大体半日で済むそうです。しょうがなければ一日ぐらいいつづきそうですが、帰ってくる。今度はそうじゃない、全部警察官がやつちゃうのですから。これに對して、いまの制度でも二千二百件ぐらひの反對、本裁判を要求します。これは五年か十年かかかるか、五十万、百万、弁護士の手料だけでも五万や三万で済みません。それだけの抵抗を排して三千円か五千円程度のものをやる。事故があつた場合には損害賠償の問題もありません。それが全部じゃない。私もこれを調べたのですが、いんな人が入っている。左折禁止なんという人もたくさん入っている。これは警察に對する不信、いまの制度に對する不信です。これを助長する方向へ通告制度というものが作用するのではないかという点を、一人の国民といひますか市民として非常に心配するのですが、その点どうですか。大臣の答弁でけっこうです。

○藤枝國務大臣 従来も交通取り締まりについていろいろ御批判をいたしておることは承知をいたしております。そうして、そういうことにつきましては常に指導が先立つべきものであるということについて、警察官の教養その他に意を用いておりますが、なおまだ不十分な点がありますことは私も率直に認めます。今後さらに努力をしていかなければならないと思ひます。

今回の反則金制度になりますと、この制度が目ざつておりまうかどうかということには、まさに現場の取り締まり警察官の態度いかにかわることだと思ひます。したがいまして、従来にも増してそういう警察官の取り締まりの態度と申しますか、ドライバーに對する考え方、そういうものについて十分な教養を積まして、そしてこの反則金制度が正しい意味において成功するように今後最善の努力をしまひたいと思ひます。

○依田委員 交通警察官というものが別にいな
いわけでは、これもまた衆議院の附帯決議ある
いは参議院においても同じような決議をしており
ますが、これも要求しております。私は大臣の御
答弁に重ねて、三百数十万件の中でわずかに二
百数十件でありますが、これは全部事故ではな
い。たくさんある違反について意地づくで
もってやっているものがたくさんあるわけでは
それが何日もの日にち膨大な費用を予測しまし
てあえてやっておるわけですね。こういう状態が
いまの制度でもあるのです。これがさらに通告制
度になれば司法審査の救済は全然ないわけでは
これに対して、長官があえてこれを提案し、これ
を執行するについての御意見を聞きたいと思いま
す。

○新井政府委員 先ほど大臣からお答え申し上げ
ましたとおり、一部の状態におきましては、先ほ
どお話がありましたように、隠れておつてわざと
違反を助長してつかまえるという印象を
与えておる面がありますので、これを提案する
と同時に、全国で、私のほうから監察官を派遣し
てやるほか、管区警察局あるいは府県自体で監察
をいたさせております。それで私もいたしま
しては今後、こういうような重大な責任を負う問
題でありますから、先ほどからお話がありました
ように、私のほうの手が省けるというお話があ
りましたけれども、実際は私のほうに全部荷物がく
る、いままでよりも仕事が多くなるということ
であります。われわれとしても、これをそんな安易
な気持ちではとても出せるものではないと思
ひます。われわれ部内でも十分に慎重に検討をいた
しまして、いまの状態ではこれしかないというこ
とでやりましかれども、御指摘のありましたよう
に、これで間違いを起こすというところは、いまの
制度で間違いを起こすよりも反発が非常に強い
と思ひますので、今後取り締まりのしかたにつ
きましても、これを機に、少し大げさなことばで言
え、いままでないやり方をしていこうというふう
に思っております。いま、御承知のように大体警察

で取り締まっております違反は年間一千万件ござ
います。そのうち五百万件は現場の説諭で済まし
ております。五百万件を立件しておる状況で
ありますけれども、この数字を一つの目安にいた
しまして、こういうこともでなく、もう少し取り
締まりの件数が少なくとも皆さんに納得されるよう
な、先ほどのおことばにありましたように、警察
官と運転者というものが敵対関係にあるような
まのような一部の状況は、私もはたいへん遺憾
でありますので、そうでなく、運転者と警察官は
協力をして事故をなくしていくという観点からや
りたいと思っております。私は、反則金というも
の性質はいろいろありますけれども、たいへん
素朴に考えますと、運転免許をとった者の一つの
共同体というものを想定いたしまして、お互いに
つまらない違反はしないということを誓って、そ
れに違反した場合は違約金を出すというふうな
ことのほうがむしろ今度の反則金のほんとうの真
實に近いんじゃないかという感じを素朴に持っ
ておるわけです。これは理論でも何でもございま
せんけれども、そういうつもりで、今後、いまい
ろいろ御指摘のありましたことは十分に胆に銘じ
て、これは通りますと来年執行することになりま
すけれども、それまでの一年間をフルに動かして
御期待に、あるいは御注文にそむかないようにい
たすつもりでございます。

○依田委員 まだ本論の入り口だけであります
が、大臣の御都合もあるようですから、これをも
つて私のきょうの質問を、あとに保留させていた
きまして、一応終わりたいと思ひます。

○龜山委員長 次に、内閣提出にかかる都道府県
合併特例法案を議題とし、政府から提案理由の説
明を聴取いたします。藤枝國務大臣。

都道府県合併特例法案
〔本号末尾に掲載〕

○藤枝國務大臣 たいだいま議題となりました都道
府県合併特例法案について、その提案理由と要旨
を御説明申し上げます。

最近における社会、経済の発展に伴って、都道
府県の区域を越える広域にわたる行政の合理的な
効果的な処理と広域の地方公共団体としての都
道府県の能力の充実強化の必要性は、ますます増
大しつつあります。政府は、このような情勢に対
処するため、さきに地方制度調査会に対し府県の
合併に關し諮問し、その答申を得たのであります。
この法案は、この答申の趣旨に従ひ、都道府
県の自主的な合併が容易に行なわれ得るようにな
るため、所要の特例措置を定めようとするもので
あります。

次に、この法律案の要旨について御説明申し上
げます。

第一に、この法律は、都道府県の自主的な対等
合併を期待することを基本の立場とし、都道府県
の合併は、自然的、社会的及び経済的に一体性の
ある区域または将来一体性のある区域として発展
する可能性の強い区域であつて、広域にわたる行
政を合理的かつ効果的に処理することのできる区
域について行なわれ、かつ、合併関係都道府県間
の格差の是正に寄与することができるよう配慮
されなければならないものとしております。

第二に、都道府県の合併の手續について、地方
自治法第六條第一項による現行方式のほかに、関
係都道府県の発意に基づく方式として、関係都道
府県議会の議決による申請に基づき、内閣総理大
臣が国会の議決を経て処分する方法を規定してお
ります。

なお、この場合、関係都道府県の議会の議決
が、半数をこえ、三分の二に満たないときは、当
該都道府県の住民の投票に付さなければならぬ
こととしたしております。

第三に、都道府県の合併の実施を円滑ならしめ
るため、国会議員の選挙区、合併都道府県の議
会の議員の任期及び定数、職員的身分取り扱い、地
方交付税及び地方道路譲与税の額の算定、義務教

育費国庫負担法、公共土木施設災害復旧事業費
庫負担法等に基づく国の財政措置について、特例
を設けることとしたしております。

第四に、合併都道府県の建設を促進するため、
補助金の交付及び地方債についての配慮、公共企
業等の協力について所要の規定を設けるとも
に、合併に伴う関連措置として、国の地方行政
機関の所管区域、公共的団体の統合整備等につ
いても所要の規定を設けることとしたしております。

なお、この法律は、特例法たる性格にかんが
み、十年間の限時法とすることとしたしております。

以上が都道府県合併特例法案の提案理由及びそ
の要旨であります。何とぞ慎重御審議の上、すみ
やかに御可決あらんことをお願い申し上げます。

○龜山委員長 本案に対する質疑は後日に譲るこ
ととしたします。

次回は明三十日午前十時から理事会、午前十時
三十分から委員会を開会し、道路交通法の一部を
改正する法律案について、参考人として東京大学
名誉教授今野源八郎君、学習院大学教授山内一夫
君、全国市長会理事山口市長大野元美君、日本自
動車連盟副会長中村俊夫君、全日本交通運輸労働
組合協議会事務局次長甲斐国三郎君及び全国交通
運輸労働組合総連合副中央執行委員長大井秀雄君
の出席を求め、意見を聴取することとしたしま
す。

本日は、これにて散会いたします。

午後零時三十七分散会

都道府県合併特例法案
都道府県合併特例法

目次

第一章 総則(第一條―第三條)
第二章 都道府県の合併の特例(第四條―第六
條)
第三章 合併に伴う特例(第七條―第十五條)

第四章 合併都道府県に対する国等の協力(第十六条―第十八条)

第五章 雑則(第十九条―第二十三条)

附則

第一章 総則

(目的)

第一条 この法律は、都道府県の合併が広域にわたる行政のより合理的かつ効果的な処理と広域の地方公共団体としての都道府県の能力の充実に資するものであることにかんがみ、都道府県の合併に関し関係法律の特例を定める等所要の特別措置を定めることにより、都道府県の合併が自主的に行なわれることを容易にし、もつて都道府県における効率的な行政の確保及び住民の福祉の増進に寄与することを目的とする。

(都道府県の合併の基本)

第二条 都道府県の合併は、自然的、社会的及び経済的に一体性のある区域又は将来一体性のある区域として発展する可能性のある区域であつて、広域にわたる行政を合理的かつ効果的に処理することのできる区域について行なわれ、かつ、合併関係都道府県間の格差の是正に寄与することができるように配慮されなければならない。

(定義)

第三条 この法律において「都道府県の合併」とは、二以上の都道府県の区域の全部をもつて一の都道府県を置くことをいう。

2 この法律において「合併都道府県」とは、都道府県の合併により設置された都道府県をいう。

3 この法律において「合併関係都道府県」とは、都道府県の合併をしようとする都道府県をいう。

第二章 都道府県の合併の特例

(都道府県の合併の特例)

第四条 都道府県の合併は、地方自治法(昭和二十二年法律第六十七号)第六条第一項に定める場合のほか、この章に定める手続に従つて行なうことができる。

(都道府県の合併の手続)

第五条 合併関係都道府県は、都道府県の合併をしようとするときは、合併関係都道府県の議会の議決を経て、内閣総理大臣にその旨を申請するものとする。

2 前項の場合において、同項の議決が半数をこえ三分の二に満たない多数でされたときは、これを当該合併関係都道府県の住民の投票に付し、その投票において過半数の同意を得なければ、同項の申請をすることができない。

3 政令で特別の定めをするものを除くほか、公職選挙法(昭和二十五年法律第百号)中都道府県の選挙に関する規定は、前項の住民の投票について準用する。

4 第一項の申請は、次条に定める都道府県合併計画を添へ、自治大臣を経由してしなければならない。

5 第一項の申請があつた場合には、内閣総理大臣は、その申請に基づき、国会の議決を経て都道府県の合併を定め、直ちにその旨を告示するものとする。

6 前項の規定による処分は、同項の規定による告示によりその効力を生ずる。

(都道府県合併計画)

第六条 前条の規定により都道府県の合併をしようとする合併関係都道府県は、協議により、都道府県合併計画を定めなければならない。

2 前項の都道府県合併計画は、合併都道府県の名称、事務所の位置及び建設の根幹となるべき事業に関する事項その他都道府県の合併の目的を実現するため必要な事項を定めるものとする。

3 第一項の協議については、合併関係都道府県の議会の議決を経なければならない。

第三章 合併に伴う特例

(国会議員の選挙区等の特例)

第七条 合併都道府県における衆議院議員及び参議院(地方選出)議員の選挙区及び各選挙区において選挙すべき議員の数は、公職選挙法別表第一、別表第二及び附則第七項から第九項までの規定にかかわらず、これらの規定が都道府県の合併が行なわれた日以後最初に改正されるまでの間、なお従前の例による。

第八条 都道府県の合併が行なわれた場合には、合併都道府県の選挙管理委員会、合併都道府県の議会の議員及び知事については、それぞれ選挙の期日を定めてこれを告示し、一般選挙及び知事選挙を行なわなければならない。

2 公職選挙法第三十三条第三項並びに第五項第一号及び第三号の規定は、前項の規定による議会の議員の一般選挙及び知事選挙の期日及び選挙の期日の告示について準用する。この場合において、同条第三項中「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、一当該都道府県の合併が行なわれた日」と読み替へるものとする。

3 第一項の規定により議会の議員の一般選挙を行なう場合には、合併関係都道府県の協議により、当該選挙により選出される議会の議員の任期に相当する期間に限り、合併都道府県の議会の議員の定数は、地方自治法第九十條第一項の規定にかかわらず、合併関係都道府県の議会の議員の定数の合計数とし、その選挙区及び各選挙区において選挙すべき議員の数は、公職選挙法第十五条第二項から第四項まで、第六項及び第七項の規定にかかわらず、合併関係都道府県の従前の条例の定めるところによる。

4 第六条第三項の規定は、前項の協議について準用する。

(合併都道府県の議会の議員の任期等の特例)

第九条 都道府県の合併の際現に合併関係都道府県の議会の議員である者は、合併関係都道府県の協議により、次の各号のいずれかに定める期間に限り、引き続き当該合併都道府県の議会の

議員として在任することができる。この場合において、合併都道府県の議会の議員の定数は、地方自治法第九十條第一項の規定にかかわらず、合併関係都道府県の議会の議員の定数の合計数とし、その選挙区及び各選挙区において選挙すべき議員の数は、公職選挙法第十五条第二項から第四項まで、第六項及び第七項の規定にかかわらず、合併関係都道府県の従前の条例の定めるところによる。

一 合併関係都道府県の議会の議員の残任期間のうち最も長いものに相当する期間

二 都道府県の合併が行なわれた日から起算して二年以内で合併関係都道府県の協議により定める期間

2 前項の規定は、前条第一項の一般選挙を行なう場合には、適用しない。

3 第六条第三項の規定は、第一項の協議について準用する。

(職員の身分取扱い)

第十条 合併関係都道府県は、その協議により、都道府県の合併の際現にその職に在る合併関係都道府県の一般職の職員が引き続き合併都道府県の職員としての身分を保有するように措置しなければならない。

2 合併都道府県は、職員の任免、給与その他の身分取扱いに関しては、職員のすべてに適用して公正に処理しなければならない。

(都道府県の区域をその区域等とする法人等の特例)

第十一条 法律の規定に基づいて都道府県の区域をその区域又は地区として設立される法人等で政令で定めるものが、都道府県の合併の際現に合併関係都道府県の区域をその区域又は地区として設立され、又は置かれていたときは、政令で定めるところにより、合併関係都道府県の区域をそれぞれその区域又は地区として同一性をもつて存続することができる。

(地方交付税の額の算定の特例)

第十二条 国が地方交付税法(昭和二十五年法律

第二百一十一号)に定めるところにより毎年度交付する地方交付税の額を算定するに当たつては、都道府県の合併が行なわれた日の属する年度及びこれに続く五年度に限り、合併都道府県については、同法第十三条に定めるもののほか、都道府県の合併に伴い臨時に増加する行政に要する経費の需要を基礎として、自治省令で定めるところにより、同法に定める基準財政需要額の測定単位の数値を補正するものとす。

2 合併都道府県につき前項の規定を適用して算定される地方交付税の額が、合併関係都道府県が当該年度の四月一日においてなお存続するものとした場合に算定される地方交付税の額の合算額に満たないときは、当該年度において当該合併都道府県に交付すべき地方交付税の額は、当該合算額とする。

3 国は、第一項の期間が経過した後において、合併都道府県に係る地方交付税の額が急激に減少することとなるときは、自治省令で定めるところにより、これを緩和するため必要な措置をとることができる。

(地方道路課税の額の算定の特例)

第十三条 国が地方道路課税と税法(昭和三十年法律第三十三号)に定めるところにより毎年度賦与する地方道路課税の額は、合併都道府県については、都道府県の合併が行なわれた日の属する年度及びこれに続く五年度に限り、同法及びこれに基づく自治省令で定めるところにより算定された額が、合併関係都道府県が当該年度の四月一日においてなお存続するものとした場合に算定される額の合算額に満たないときは、当該合算額とする。

2 国は、前項の期間が経過した後において、合併都道府県に係る地方道路課税の額が急激に減少することとなるときは、自治省令で定めるところにより、これを緩和するため必要な措置をとることができる。

(義務教育費の国庫負担額の算定の特例)

第十四条 国が義務教育費国庫負担法(昭和二十七年法律第三十三号)第一条に定めるところにより毎年度負担する額は、合併都道府県については、都道府県の合併が行なわれた日の属する年度及びこれに続く五年度に限り、同法及びこれに基づく命令で定めるところにより算定された額が、合併関係都道府県が当該年度においてなお存続するものとした場合に算定される額の合算額に満たないときは、当該合算額とする。

2 国は前項の期間が経過した後において、義務教育費国庫負担法第二条に基づく国の負担額が急激に減少することとなるときは、政令で定めるところにより、これを緩和するため必要な措置をとることができる。

(公共事業費等に係る国の財政措置の特例)

第十五条 国は、合併都道府県が後進地域の開発に関する法律(昭和三十一年法律第十二号)、新産業都市建設促進法(昭和三十一年法律第二十号)その他政令で定める法律の規定に基づく国の財政上の措置に関する都道府県の合併により不利益を受ける結果となる場合には、都道府県の合併が行なわれた日の属する年度及びこれに続く五年度に限り、都道府県の合併が行なわれなかつたものとして合併都道府県が不利益とならないように措置しなければならない。

2 国は、合併都道府県が都道府県の合併が行なわれた日の属する年度及びこれに続く五年度以内に生じた災害に係る公共土木施設災害復旧事業費国庫負担法(昭和二十六年法律第九十七号)その他政令で定める法律の規定に基づく国の財政援助に關し都道府県の合併により不利益を受ける結果となる場合には、前項の規定の適用がある場合のほか、都道府県の合併が行なわれなかつたものとして合併都道府県が不利益とならないように措置しなければならない。

第四章 合併都道府県に対する国等の協力(補助金の交付等についての配慮)

第十六条 国は、合併都道府県の計画的な建設を促進するため、法令及び予算の範囲内において、合併都道府県に係る国が行なう事業又は国がその経費につき補助金を交付する事業の実施について、特別の配慮をするものとする。

(地方債についての配慮)
第十七条 国は、合併都道府県の計画的な建設を促進するため、法令の範囲内において、合併都道府県が行なう事業に要する経費に充てるために起こす地方債について、適切な配慮をするものとする。

(公共企業体等の協力)
第十八条 日本国有鉄道、日本電信電話公社、日本住宅公団、日本道路公団、水資源開発公団その他政令で定める公共的機関は、その業務のうち国が合併都道府県の建設に对应して行なうことを適当と認めるものについては、事情の許す限り、協力しなければならない。

第五章 雑則
(協議会の組織の特例)
第十九条 合併関係都道府県は、第六条に規定する都道府県合併計画の策定その他都道府県の合併に関する協議を行なうため、地方自治法第二百五十二条の二第一項の協議会を置く場合には、同法第二百五十二条の三第二項の規定にかかわらず、規約で定めるところにより、当該協議会の委員として、合併関係都道府県の議会の議員、合併関係都道府県の区域内の市町村の議会の議員及び長並びに学識経験を有する者を加えることができる。

(委員会の委員等の任期等の特例)
第二十条 合併都道府県の地方自治法第八十条の五第一項(第二号を除く。)及び第二項(第四号を除く。)に規定する委員会の委員又は委員については、都道府県の合併後最初に当該委員会の委員又は委員が選任されるまでの間、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)第四条第一項及び第十五条、地方公務員法(昭和二十五年法律第二百

六十一号)第九条第二項及び第十項、警察法(昭和二十九年法律第六十二号)第三十九条第一項及び第四十条、労働組合法(昭和二十四年法律第七十四号)第十九条第二十一項において準用する同条第七項及び第十一項、土地収用法(昭和二十六年法律第二百一十一号)、土地収用法(昭和二十六年法律第二百一十一号)第五十二条第三項及び第五十三号、漁業法(昭和二十四年法律第二百六十七号)第三十一条第一項、同法第二百三十二条において準用する同法第九十八条第一項並びに地方自治法第九十六条第一項及び第九十七条の規定にかかわらず、都道府県の合併の際現に合併関係都道府県のこれらの委員会の委員又は委員である者の互選により定める者をもつて充てるものとする。

2 都道府県の合併の際現に合併関係都道府県の海区漁業調整委員会の委員である者は、都道府県の合併後も引き続き合併都道府県の当該委員会の委員として在任するものとする。

3 都道府県の合併の際現に合併関係都道府県に設置されている連合海区漁業調整委員会又は合併都道府県の連合海区漁業調整委員会として存続するものとし、従前の連合海区漁業調整委員会の委員は、引き続きその存続する連合海区漁業調整委員会の委員として在任するものとする。

4 都道府県の合併後最初に地方教育行政の組織及び運営に関する法律第四十条第一項の規定により任命される合併都道府県の教育委員会の委員の任期は、同法第五十一条の規定にかかわらず、二人は四年、一人は三年、一人は二年、一人は一年とする。この場合において、各委員の任期は、合併都道府県の知事が定める。

5 都道府県の合併後最初に警察法第三十九条第一項の規定により任命される合併都道府県の公安委員会の委員の任期は、同法第四十条第一項の規定にかかわらず、その定数が五人の場合にあつては、二人は三年、二人は二年、一人は一年とし、その定数が三人の場合にあつては、一人は三年、一人は二年、一人は一年とする。こ

の場合において、同法第三十九条第一項ただし書に規定する委員の任期は、二人のうち、一人は三年、一人は二年とする。

6 警察法附則第八項の規定は、前項の場合について準用する。

(国の地方行政機関の所管区域)

第二十一条 国は、その所管区域が都道府県の区域又は都道府県の区域である地方行政機関については、できる限り合併都道府県の区域又は合併都道府県の区域を包含する都道府県の区域をその所管区域とすることとなるように、すみやかに必要な措置を講じなければならない。

(公共的団体の統合整備)

第二十二條 合併関係都道府県の区域内の公共的団体は、都道府県の合併に際しては、合併都道府県の一体性のすみやかな確立に資するため、その統合整備を図るよう努めなければならない。

(政令への委任等)

第二十三條 この法律に規定するもののほか、第四条の規定による都道府県の合併の場合において必要な事項については、地方自治法第二百五十五條の規定に基づく政令で定める同法第六條第一項の規定による都道府県の合併の場合の例による。

2 この法律の実施のための手続その他その施行に關し必要な事項は、政令で定める。

附則

(施行期日)

1 この法律は、公布の日から施行する。

(失効)

2 この法律は、施行の日から起算して十年を経過した時にその効力を失う。ただし、その時までに行なわれた都道府県の合併については、その時以後もなおその効力を有する。

(自治省設置法の一部改正)

3 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。

第四條第一項第十四号の八の次に次の一号を

加える。

十四の九 都道府県合併特例法(昭和四十二年法律第 号)の施行に關する事務を行なうこと。

第十條第四号の次に次の一号を加える。

四の二 都道府県合併特例法の施行に關すること。

理由

都道府県の区域をこえる広域行政の合理的かつ効果的な処理及び都道府県の能力の充實強化に資するため、関係法律の特例を定める等の措置により、都道府県の合併が自主的に行なわれることを容易にする必要がある。これが、この法律案を提出する理由である。

地方行政委員会議録第六号中正誤

ベシ 段行 誤 正

三 三 元 住宅税 住民税

一 四 三 除した 除して

七 一 九 申告した 申告をした

石 三 一 八 七 地方鉄道事業者 地方鉄道業者

元 表 中 二 第二章第一節 第二章第一節第

三 上 三 第一款及び第二款 第一款及び第二款

三 二 二 第八條 第八号

地方行政委員会議録第二十三号中正誤

ベシ 段行 誤 正

六 四 六 純行政的 準行政的