

同僚の各委員の方々から各方面にわたりまして質疑が行なわれたわけでございまして、私は重複を避けてまして数点につきましてお尋ねをいたしたいと存じます。

昭和三十五年道交法が制定をせられました際の当委員会の附帯決議を拝見いたしましたわけでありまして、総合的な道路交通行政の実現を期するため、関連する行政の調整のため内閣に強力な機関を設置することがうたわれておるわけでありまして、それによりまして政府は、昭和三十年に交通事故防止対策本部を設置いたしておりましたが、この附帯決議を受けまして交通対策本部を昭和三十五年の十二月に設置をいたしました。さらにその後臨時交通関係懇談会、さらには交通関係閣僚協議会、こういうものを設置をいたしますと同時に、国民各層の意見を徴してこの交通対策に対処するために交通安全国民会議を設置をいたしまして、今日まで取り組んでこられたようであります。

そこで私は、この総理府に設置をされました交通対策本部がおまとめになった資料だと思いが、陸上における交通事故—その現状と対策—これを拝見をいたしました。といったしますと、ここに盛られております事柄は、昭和三十五年の附帯決議、それにのっとってできた交通対策本部、さらに関係閣僚会議なり交通安全国民会議なり、設置をされました各機関がいわば衆知を集めてまとめたのがこのパンフレットではないかというふうに思ふわけでありまして、そこで、私はそういうつもりでこれを通読をさせていただきます。そこで感じたのであります、このパンフレットの中に特に「交通秩序の確立」「交通取締り体制の強化」、こういう項がございまして、そうしますと、警察庁としてはこのパンフレットの中における「交通秩序の確立」「交通取締り体制の強化」、この考え方ののっとって今回の道交法改正なりというものを立案をされたというふうに了解してよろしいかどうか、その点をまずお伺いをいたします。

○鈴木(光)政府委員 そのお手元にある資料は、おそれる総理府の陸上交通安全調査室が取りまとめたものだと思いが、それを取りまとめる際にわれわれの意見も聞いた上でございまして、その中に書いてあります取り締まり等に関する方針につきましては、おおむねわがほうの意見を反映しておるというふうに考えております。

○山口(鶴)委員 この交通対策本部には自治事務次官、それから警察庁長官も委員として参加をしておられるわけですね。そうしますと、結局ここに掲げております事項は警察庁の意向が反映して、特にその中でも警察庁の所管でございまして交通取締り、交通秩序確立、この項については警察庁の意向が十分に盛られておるというふうに了解していいわけですね。

○鈴木(光)政府委員 さようでございます。

○山口(鶴)委員 わかりました。

それではお尋ねをいたしたいと思うのでありますが、この中身を拝見いたしますと、いろいろな数字をあげまして現在の交通取締り、交通秩序の現状等が詳細に記載をいたしておるわけでありまして、「交通事犯に対する処分の適正化」という項におきまして、反則金制度についても検討するということと書かれております。過般当委員会、この反則金を採用するに至った理由が一体何かということと議論になったわけでありまして、その際にお答えになりましたことと、ここに書いてあります事柄とは若干相違するように思ふわけでありまして、この二〇五ページには、「通常の裁判手続を経ないで交通違反事件を簡易迅速に処理する」ことを目的としてこの反則金制度を採用するんだ、こう書いてあります。前の当委員会の御答弁では、いや、その簡易迅速に処理するばかりではなくて、他に目的もあるようなことを言われておられたのですが、この項でははっきり、この反則金というのは、要するに交通違反事件を簡易迅速に処理する、それが目的だと、きわめて明快に書かれておるわけでありまして、その点はいかなるものでしょうね。

○鈴木(光)政府委員 そのお手元にある資料につきましては、手元にございませぬけれども、いま仰せのようなことでありますれば、やはり今度の反則金制度の一つの特徴点を大きくとらえて記述したということとございまして、そのほかにもこの制度を設ける理由はございまして、ただ非常に大きな特徴点であります簡易迅速という点をとらえて、簡単に記述したものだというふうに思っております。

○山口(鶴)委員 だから私は冒頭お尋ねをしたんですが、この本に書かれております考え方は、警察庁のお考えが明確に反映しているのかいなのかという点を前段お伺いをしたわけですが、交通対策本部が作成いたしました資料で、警察庁長官も参加しておられるやつでしよう。だからこのお尋ねをしたわけですね。ところが、さきにこの委員会では、反則金制度を設けた理由は何かとありますが、いや、簡易迅速に処理するためばかりではありませぬ。ほかの理由をたくさんおあげになっておられた。しかし、ほんとうはここに書いてあるように、要するにこの簡易迅速に処理するのがほんとうの目的じゃないんですか。委員会が質問があったから、そのほかの目的をいろいろ言われたのであつて、もっとそのところを私ははっきりお答えをいたしたいと思うのですよ。

○鈴木(光)政府委員 この制度を立案する過程において、いろいろ内容的にも変わつてまいりましたわけですが、おそれるこの資料をつくられた当時は、簡易迅速ということに力点が置かれて案が練られておった時代だと思いが、その後内容的にもいろいろ検討をいたしまして、いろいろな面からの検討を加えた結果、簡易迅速処理ということだけではなくなつたわけとございまして、おそれるその資料は、当時簡易迅速処理というものが強調された時代の考え方をとりあえず収録したものだというふうに思っております。

○山口(鶴)委員 その辺は押し問答になりますから、これでやめておきましょう。

次に、これを見ますと「罰則の強化」というのがあります。道路交通法の改正も考えなければならぬというわけですね。そして「交通事故による人の死傷があった場合において、車両等の運転者が負傷者の救護等を怠った場合の罰則」として、「酒酔い運転の禁止違反に対する罰則、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、道路の左側部分通行義務違反、横断、転回等の禁止違反、追越し規制違反等に対する罰則」、これをそれぞれ強化をしてきた。「しかしながら、酒酔い運転等の悪質な違反については、最近の交通事故の実態から見ても厳しく処罰する必要があるのではないかという見地から、目下その罰則の引上げについて検討中である。」こう書かれております。ここに書いてありますように、酒酔い運転等の悪質な違反についてさらに検討せられることは、私はけっこうだと思いが、そういう趣旨で今回の道交法改正もできたのではないかとありますが、そこでお尋ねしたいのは、当委員会ではこの道交法改正で問題になっております一つの焦点は反則金であり、いま一つの焦点は、過般門司委員からもいろいろ御指摘があったわけでありまして、運転免許の行政処分制度の改正が、やはり今回の道交法改正の一つの焦点だろと思いが、ところが、この文章にはそういう意味では、運転者の行政処分制度を改正する、特に公安委員会が従来まで持っておりました権限等について検討を加える、こういうような問題については一言も触れておりません。といたしますと、この今回の道交法改正は、昭和三十五年の当委員会の附帯決議であります総合的な交通対策機関を設置すべきだ、その上にののっとってできた交通対策本部、その意向というものを無視してと申しまして、その交通対策本部で検討せられたことからはみ出して道交法改正を今回提案をされたということになるのではありませぬか。私はこの点はきわめて遺憾だと思ふのですが、この点は一体どうお考えなんでしょうか。

○鈴木(光)政府委員 今回の道交法改正の内容につきましては、昨年の十一月ないし十二月ごろ

だったと思えますけれども、交通対策本部の決定事項の線に沿って実施したわけでございまして、お手元にあります資料は、おそらくその決定は盛られていないではないかというふうに考えております。

○山口(鶴)委員 これは十二月に出してありますよ、この本は。

○鈴木(光)政府委員 先ほど申し上げましたとおり、十二月に出してあるかもしれませんが、交通対策本部で決定したことは間違いないでございますので、ここに盛られていないということでありましたら、何か印刷の都合かなんかであるいは入らなかったのではなかろうかというふうに考えております。

○山口(鶴)委員 おかしいですね。総理府で出しましたのを見て私、質問しているんですが、もしこれが削除されて、交通対策本部として道路交通取り締まりについて違う方針をきめていたというのなら、その資料を即刻出してください。そうでなければ質問できませんよ。

○鈴木(光)政府委員 手元にございますが、昭和四十一年の十一月二十一日に、交通対策本部決定の中にその点に書かれておるかと、この資料をつき合わせてみないとわかりませんけれども、十一月二十一日に、その線に沿った決定がなされておることは間違いないでございます。

○片岡説明員 私から……

昭和四十一年の十一月二十一日の交通対策本部決定で、「交通安全施策の強化に関する当面の方針」というので、交通安全施設等の整備、安全運転の確保、さらに交通秩序の確立、被害者救済対策の強化、その他という相当網羅的な決定がございまして、その中の交通秩序の確立の欄の中の(2)に「酒酔い運転、無免許運転等道路交通法に違反する悪質な運転を行ない交通事故を起こして人を死傷させた者について、すみやかにその運転免許の効力を停止することを目的とする運転免許の効力の仮停止の制度を設けるとともに、仮停止後の行

政処分迅速処理を図る」というのがございます。先生のお持ちになつておられるその資料は、おそらく昨年の夏ごろの時点をとらえて、その後印刷に回した資料ではないか、そのように私も理解いたしております。

○山口(鶴)委員 交通安全対策特別委員会のほうへ出しまして、政府の交通安全対策に対する資料をまとめたものはないかと聞いたら、とにかくこれを見てくれと言うから私は見たのであって、そういう資料があるなら、とにかく即刻印刷して配ってくださいよ。

そういうものをきめたらきめたでけっこうであります。道路交通取り締まりに対して行なうべき施策というのはたくさんあるわけですね。お話のございましたような総論的な部分におきまして、道路交通環境の整備に関する予算を早期執行することとか、あるいは交通安全思想の普及徹底とか、安全運転の確保とか、被害者救済対策の強化であるとか、自動車の安全性の向上であるとか、交通暴力の排除であるとか、こういったことを重点的に進めたいということ、交通安全思想の普及をはかる、交通秩序の確立をはかる、安全運転の確保、違反運転者に対する安全教育、運転管理の改善、車両の安全性の確保それから被害者救済対策の推進というようにことがうたわれております。当委員会でも車両の安全性確保の問題について、自重計の問題などについては、現在の技術水準からいえば当然解決されるべきではないかという点も指摘をされたわけですが、そういった、十一月二十一日の決定かどうか知らぬが、それ以前にすべきものがたくさんあるわけですね。そういうものはさっぱり手をつけずに置いておいて、そのあと急遽また交通安全対策本部で会議をしたところで、ちよこつとつけた免許の仮停止等の行政処分の問題だけは早く取り上げて法律改正に持っていくというように、いわば取り締まりだけを強化すればいいというような現在の交通安全対策に対する警察の姿勢というものが、私は疑惑を感じざるを得ないわけですね。長

官、前にすべきものがたくさんあるじゃないですか。去年の十一月二十一日何か知らぬが、その以降においてあつて決定したことだけ、なぜ先にこの法律改正として国会に提案するのですか、順序が逆じゃありませんか。その点に対するお考えはどうでしょう。

○新井政府委員 お尋ねのように、いまお読みになりました交通安全対策の資料は、警察だけがやるべきこととばかりで政府全体としてやることをまとめたものでございまして、私どもも取り締まりだけが先行してはもう事故がなくならぬ段階に来ておるといふことを痛感しておりますので、たとえば交通安全施設の緊急整備三カ年計画というものは、私どもがむしろ推進しておるべきで、関係当局に手を打っていただけたらというようにございまして、そのほかのことにつきましても、われわれとしては取り締まりだけでなく、道路環境整備というものは一番大きな問題であると思っておりますので、これを大いに推進してもらいたいというのを関係当局にもお願いしておるわけですね。例示にあげられました仮停止の問題は、御承知のように、西宮でタンクローリーがひっくり返りましてたいへんな火事を起こして、近所のうちを焼いたり人死傷させたというときに、その運転手が、その何日か前に静岡県で事故を起こしておる。そういうようなことであれば、なぜそれが予防できなかったかという意見がありまして、あとから緊急に差し加えられたような、そういうことで取り上げられたこととございまして、私どももいたしまして、いままで交通安全対策として取り上げられておるいろいろな世論が巻き起こって、それに対して手を打っていくというやうなやり方が少し多かつたように反省をいたしておる。それでなくて、もっと総合的な対策をとる必要がある。その点では最も必要だと私も痛感いたしております。

○山口(鶴)委員 いま御説明ございましたような事故がありまして、急遽この問題を検討して提案をされたというお話であります。しかし、確かににお話のございましたような事故、人命尊重という立場に立ちますと、そういう事故をなくするための対策というものは私はきわめて必要だと思つて、しかし問題は、法律を改正いたしました、そうして従来運転免許の停止については公安委員会の権限であつて、聴聞制度もあつて、そうして免許等の停止をしておつた、それを今度の法律改正のように所轄の警察署長が聴聞を行なわないで仮停止を行なうことができる。そうしてその後の停止については今度は公安委員会が警察本部長、あるいは東京の場合は警視總監に権限を委任いたしました。本部長なりが、その場合は聴聞を聞く機会はあるようではありますが、免許の停止をしていく。いままでとは法律の体系が非常に違つていく。そういった全般的に影響のありますこの法律改正というものを、一つの事例がさつたらと提案してくるというふうなことは、これはどうも軽率だという感を私は免れないと思つて、それならばお尋ねをいたしますが、いままで公安委員会が聴聞をして運転免許の停止をやつた。今度は仮停止の場合は文句なしに聴聞を行なわないで所轄の警察署長がやる、こういうわけでしょう。そうして、しかも、その後の仮停止ではない免許の停止については本部長が行なうのでありまうなり、その場合、第三者なりの聴聞を行なうなり、そういうことについては十分な配慮をしてこの法律というものを組み立てたものが筋ではないでしょうか。そういう点について、一つの事例があつたからあつてその他に非常な影響を及ぼすような改正をばつと出して、しかもお話をあげましたように、交通安全本部においていろいろ検討された対策があつた。しかしその後において特にこの問題だけを、対策本部がつけて決定したものをすぐさま法律改正に持ってきたというやうな経緯から見ても、どうもこの問題に関する限りきわめて軽率だという感じを私は持つのですが、その点いかがでしょうか。

○新井政府委員 二つ問題がございますので、分けて御説明いたします。

公安委員会のいままでやっておりました聴聞を、ある部分については警察本部長にまかせてもいいということにしようということでございますが、この点は、実は私もかねて苦情は承知いたしておたのでありますけれども、現在、行政処分をするまでにたいへんな日数がかかるような状態にあります。そういうような行政処分の件数がふえてまいりましたので、平均すると三カ月かかるというような事態、長いものは半年もかかるというような事態で、元来行政処分というものは危険性を街頭から排除するというのが目的であるにもかかわらず、こういうことは本来の目的に沿わないし、相手方にも非常に長い間不安定な状態に置いて不安を与えて、著しく不利を与えるのじやないかということで、取り消しにつきましては、そういう意味で非常に件数の多い県は本部長にまかせると。もちろん件数がそれほどない県はまかせるとは毛頭ございませぬけれども、それで、なるべく早く処理をするということ、これは裁判の遅延と同じように重大な要求でございますので、そういうことで実は委任ということを考えておたわけでございます。したがって、仮停止が、あわてて、あまりよく考えないでやっとな印象を与えておるとすれば申しわけないのであります。そうではなくて、それ以来ずっと研究をいたしておりまして、やはりいまお尋ねのありましたように、仮停止というものは相当重要な処分である、したがって、明白に危険がある、明白に危険な事態を生じたという場合でなければやるべきではないのじやないかということで、死亡事故に原則としてしるる、酒酔いとか、あるいはひき逃げだけは重傷な事故も入れたらどうかということでは実はやっただけであります。したがって、仮停止をしたような事案というものは、今度の法律がもしお認めいただければ、ほかの事件に先だって早く行政処分の決定をするようにしたい、そうして不満があれば公安委員会にすぐ上訴

できるような形で、公安委員会が十分に審理していただく、そのほうが事態に即するというように実は考えたわけでございまして、何でも早ければいいというような安易な気持ちでやっておるわけではございません。

○山口(鶴)委員 大臣がお見えになりましたのでお尋ねしたいのですが、昭和三十五年の閣議決定で交通対策本部ができ、さらに昭和四十年からは交通関係閣僚協議会というものを設置をされまして、総合的な交通安全対策というものに取り組んでおられる。そこで交通対策本部が作成いたしました資料を拝見したわけですが、そういたしますと、今回道交法改正で提案になっております部分について、もちろん酒酔い運転等の罰則を強化する、歩行者保護の趣旨について検討するというようなことは書かれておるわけですが、運転免許の行政処分に対する制度改正については、この資料の中には盛り込まれておらない。お尋ねをいたしましたところが、この資料ができましたとあの十二月二十一日の交通対策本部でそういう要綱はきかれておる、こういうお話でございました。いま長官からの答えもあつたわけでありまして、ここに盛り込まれておるような他の施策というものはたくさんあるわけでありまして、そういうものについてはまだ遅々として進んでおらない。そこへもってきまして、公安委員会の権限、しかも公安委員会というものは、現在の日本の警察制度ができました場合の根本の機関だと思つて、戦前の警察の行き過ぎといふか、そういうものを是正いたしまして、警察というものはあくまで政治的に中立でなければいかぬという立場に沿って公安委員会制度というものはできたと思つておる。その公安委員会が本来持つております権限というものを警察本部長に与える、しかも、いままでは公安委員会が聴聞をして免許の停止については行なつておつた、それが今度は所轄の警察署長の権限で仮停止もできる、制度的にいえばこれは大改正ですね。そういうものは、私が拝見しました資料の中にはまだ出ていない。きわめて基本

的な改正の問題であるにかかわらず、この早々の間に方針がきまつて法律改正となつて出てきた。そこに私は何か割り切れぬ感じを持つわけですが、もつとやるべきことはほかにあるのではないかと。しかも日本の警察制度の中心である公安委員会制度に改革を加えるような形でこの問題だけを急激に取り上げたということに対しては、私は非常な無理もあるのではないかと感じがするのであります。しかも、いま長官もお答えになりましたが、かりに迅速にこの問題を処理する必要があるといたしますならば、迅速にそういう問題について結論を下すような、第三者でもって構成した機関というものを当然つくればつくればは、そういふものが考えられないで、何か警察本部長あるいは警察署長、しかも場合によっては聴聞も行なわれないで決定も出されるというようなことをやつたことは、どうも私もふしぎに思うわけでございます。そういう点を何とか改善をする方法というのについて公安委員長としてお考え方はないか。さらにまた、いまお尋ねをしたような問題だけが先行して今回法律改正として提案されたことに對するお考え方は一体どういふことなのか、委員長からひとつお答えをいただきたい。

○藤枝國務大臣 もちろん交通対策の万全を期するためには、しばしばお答えいたしましたように、各般の施策が調和をとれて進まなければならぬことは申し上げるまでもございせん。その意味においてやつてはおるわけでございまして、私もまたただ警察取り締まりが先行すればいいのだというような感じは持たないわけでござい

ます。免許に関する行政の処分問題でございますが、これは従来ともなかなかその決定に時間がかかるというふうなことで、国民感情のほうからも、いろいろございしますが、また事故を起こした運転者自体も、はたして自分の免許をどうされるのであるかというふうな不安定な形でもいるというふうなことも考えあわせまして、今回の改正をいた

したわけでございますが、たとえば警察本部長に委任をされた場合におきましても、それに不服な者は公安委員会の審査を要求することができるとございまして、戦後の民主警察の柱であります公安委員会制度というものを全然無視しているわけではない、最終的には公安委員会の判断にゆだねられるようにしておるわけでございまして。それよりはむしろ、もしそういうことをするならば第三者機関をつくらうか、まあ一つは、この考え方を思ひます。ただ、いづれにしてもそういう第三者機関をつくりまして、これは常設されて常に毎日活動するような機関でなければ、そういう要請にこたへられないわけでございます。そういうものをはたして重複してつくるのはいいか、あるいは最終的には日本の警察制度の中心である民主的な公安委員会というものの判断にゆだねるほうがいいのか、それらの点もあわせ考えまして、たとえ本部長に委任をした問題につきましても、不服があれば公安委員会に持つてこられるというふうな形におきまして、民主的な取り扱いというものを確保するのが妥当ではなからうかというところで、このような改正をいたしましたわけでござい

ます。○山口(鶴)委員 現在、公安委員会に対して不服の申し出等の道も開かれておるからいいではないかと。いろいろお答えでありますが、しかし、とにかく二十日以内仮停止されるといふことであります。その間運転者にとりましては、いわば生活の手だてであります免許証というものが取り上げられる、きわめて重大な事柄でありますので、その最初の停止が所轄の警察署長によつて聴聞もなしに行なわれる、このことについてはやはりもっと救済の道というものを、当然私は譲ぜられなければならぬのではないかと感じがするのであります。その点はどうでしょうか。

○新井政府委員 まとめてちよつとお答え申し上げます。公安委員会の審査を要求することができるとございまして、戦後の民主警察の柱であります公安委員会制度というものを全然無視しているわけではない、最終的には公安委員会の判断にゆだねられるようにしておるわけでございまして。それよりはむしろ、もしそういうことをするならば第三者機関をつくらうか、まあ一つは、この考え方を思ひます。ただ、いづれにしてもそういう第三者機関をつくりまして、これは常設されて常に毎日活動するような機関でなければ、そういう要請にこたへられないわけでございます。そういうものをはたして重複してつくるのはいいか、あるいは最終的には日本の警察制度の中心である民主的な公安委員会というものの判断にゆだねるほうがいいのか、それらの点もあわせ考えまして、たとえ本部長に委任をした問題につきましても、不服があれば公安委員会に持つてこられるというふうな形におきまして、民主的な取り扱いというものを確保するのが妥当ではなからうかというところで、このような改正をいたしましたわけでござい

○山口(委員長) しかし、現実には人をひき殺した。しかしその場合無免許とかそういうことではなしに、いわばこの運転者の責めにだけ帰すべき事案でないこともあるわけでありまして、しかし人が死んだという際でありまして、その当事者に

時間もありませんから、次に移りたいと思います。すが、積載オーバーの問題であります。運輸省の自動車局長さんがお見えてありますが、現在の科学技術の段階が、自重計の開発がむずかしいというようなことは、どう考えても理解しがたいので

●**原山政府委員** 最近のタンフカーの移転が非常に問題になりました、われわれとしましては、と

○山口(鶴)委員 精度の問題があるということな
 んですか。そうしますと、目見当でやるということ
 とよりは、かりに精度が若干、たとえば一〇〇％
 完全ではない、九九％くらいだ、一％くらいの誤
 差がある、あるいは二％の誤差があるとかりに上
 ましても、とにかく目分量でやるのか、感覚でや

言いますが、誤差率は、どのくらいなんですか。

○原山政府委員　荷物の積み方によって変わって

○山口(鶴)委員 現実に積載オーバーを取り締ま

○鈴木(光)政府委員　取り締まりをする場合に私どものほうは四角四面には必ずしも取り締まっておきませんので、一応内部の指導といたしましては、二、三割程度は現場の警告指導にとどめておくということで運用しております。

○原山政府委員 私どものほうは、貨物自動車に
 そういうものを任意につけられることについて

○山口(鶴)委員　二割の誤差といえますけれども、取り締まりの現実の幅が二割ないし三割、そ

ではないでしうからね。積載オーバーの問題を罰則強化されるならば、もっと科学的に積載オーバーの点が明確に出るような手だが、すでに現に自動車局長の御答弁でも明らかにったわけでありますから、この点については積載オーバーを置いていくという観点から、タコメーターと同じよ

かと私は思います、公安委員長のお考えはどうでしょう。

ういう機械に弱いほうですから、どの程度の開発が進んでおりますか、よく存じません。おそらく

れども、おそらくこうした開発というものは急速に進むものでございますから、さらにもっと精度の高いものがある最近に開発されてくるものと私どもは想像をしておるわけでございます。技術的にと申しますか、許容できる程度の精度のものが

○山口(鶴)委員　いま御答弁がありました。が、現在の科学技術の進歩をもってすれば、二割といひ

次に反則金の問題でありますが、この反則金の制度につきまして、もうすでに当委員会ですと

円、三千円、二千元に至るまで区分が出ておりますが、いただきましたこの資料による諸外国の制度を見ますと、著しく日本の反則金は高いのじゃないかという感じをいたすのであります。たとえば、いただきました資料によりますと、イギリスでは反則金につきましては現行二ポンドだという

の所得というものを考えれば、イギリスのほうが日本の二倍ぐらい国民所得は高いわけです。前回

にとっては反則金は納められぬ、そうなった場合は送検をされて、そして刑事処分も覚悟しなければ

日本よりも国民所得の非常に高いイギリスにおいて二千元、それからドイツにおきましては五マルクというのでありますから、一マルク九十円ですから反則金は四百五十円、そういうた各国の例を見ますと、これからつくろうとする日本の反則金

制度の反則金は著しく高いと言わざるを得ないと思うのですが、なぜ外国の制度に比べて著しく高い反則金の制度を採用しようとしておられるのか、この点ひとつお答えをいただきたいと思ひます。

○鈴木(光)府政委員 反則金の額をきめるにあたりまして、私もいろいろ検討したのでございまして、私どもいろいろ検討したものでございまして、やはりこの額につきましては事故抑制力という観点からと、もう一つは、この制度の円滑な移行を考えまして、原則といたしましては、科刑実績の平均額をとらえてきめようとして

いるわけでございまして。法律案に示されております限度額は、各罰条中の最も危険性の高い違反種別の科刑実績の額でございまして、実際に納付する政令で定める額は、反則行為の種別ごとに定めることとしておりまして、軽微な違反種別につきましては、この額は限度額より相当低くなる予定でございまして。仰せのように、諸外国の反則金と比べますと、いろいろ御意見があるかと思ひますけれども、アメリカ、イタリア等をござらんになつていただきますと、日本の反則金の額よりアメリカの場合なんかは高いし、イタリアの場合なんかは大体似ておるといふところもございまして。この制度をつくるにあたりましては、やはり諸外国の制度を参考に、わが国の実情に合ったものをつくろうというところでございまして、対象の範囲が国によっていろいろ違つてお

りまして、わが国の場合には、わが国の実情に応じた対象範囲をきめておりまして、したがつて、それに対する科刑実績との関連においてきめた反則金の額というものは、諸外国とは若干違つてくるのはやむを得ないというふうにお考へております。○山口(鶴)委員 アメリカは高いと言われま

すが、アメリカの国民一人当たりの所得は日本の何倍ですか、これは四、五倍なんですからね。そういうものを比較して、アメリカとあまり違わぬからいいじゃないかという議論は、これは私は実情を無視するものじゃないかと思ひます。イタリアは、どうも同じだと言ひますが、日本の国民所得から見れば倍ぐらい高いわけですからね。フランスだつ

て、これを見ますと、第一類は三フランから二十フラン、第二類は二十フランから四十フラン。ですから最高は二千八百円で最低は二百十円ですからね。この場合最高限度を定めたのであつて、実際に適用するものは政令できめて、もっと低いというのだそうだけれども、それはあれですか、それぞれの段階があると思ひますが、いま政令案として考へております額はおよそどのくらいなんですか。

○横田説明員 現在政令案につきましては、違反の大体おもなものについて考へております。百十九条の違反は大体二種類ございまして、四段階に分れるのですが、大型が六千円、普通が四千円、五千円、それから二輪が四千円、三千円。それからもう一種類は、大型が五千円、普通が四千円、三千円、二千円というふうになつております。それから駐車違反などの百二十条の關係は、大体大型が四千円、普通が三千円、それから二千円、百二十一条の一番軽微な違反は大型が三千円、普通が二千円、それから原付等が千円というふうになつて考へております。

○山口(鶴)委員 それにしてもイギリスの二ポンドに比べて高いじゃないですか。もつとイギリス並みぐらいに下げられないのですか。○横田説明員 先ほど私のほうの局長からも御説明申し上げましたように、科刑実績、それからそのもとになります法定刑そのものが日本とは根本的に体系が違つておるようございまして。たとえば、先ほどフランスの例がしましたけれども、フランスにおきましては法定刑が二十フランから四十フランまでのものは、十分注意を払わない駐車違反、それから積載方法の違反でございまして。ところが日本の法定刑は御承知のように三万円でございます。それから歩行者、これはフランスでも対象にいたしておりますが、歩行者は一フランから十フランでございまして、このチケット制度は、フランスは三フランということになつておりますが、日本の法定刑は御承知のように歩行者の違反は一万円でございます。科刑の実績も大体

千円というふうに関ひております。ドイツなどにつきましても、たとえば免許証不携帯、これは交通違警罪でございまして、百五十マルク以下、最近そこに書いてありますように五百マルクに変わったようございまして、法定刑が従来は一万三千五百円であつたのです。そして現実に科せられるのは一マルクないし二マルクでございまして、日本では免許証の不携帯は一万円、それからその他の違反も、たとえば方向指示器の違反というふうなもの、ドイツでは現実に三マルクでございまして、日本は法定刑が三万円、現実に科されておる実績は三千円というふうな、法定刑そのものの、それから科刑実績そのものも変わつておりますので、やはり日本の実情に沿つた制度の移行というのを考へますと、この案が適しておるのじゃないかと考へます。

○山口(鶴)委員 昔から、家貧しくして孝子いずという語がありますが、日本は国貧しくして罰金高し。道路の施設も悪い、安全施設も悪い、国民の生活水準も低い、罰金だけ高いということになるんじゃないですか。委員長、どうでしょう。○横田説明員 高しい立場から考へまして、こういうことは少し不合理だと思ひませんか。交通安全施設はなつていない、道路の整備もなつていない、罰金だけ高くして、そうして交通安全をはからうという思想が、こういう思想は誤りですか。

○藤枝國務大臣 刑罰をどの程度にするかということ、これは単に道路交通違反の問題ばかりでなく、他のいろいろな刑罰との関連も持つわけでございます。もちろんいまおあげになりましたように、日本の刑罰全体がはたして重いか軽いか、こういう点はなかなか比較はむずかしいと思ひます。したがつて道交法違反の刑罰をいかにするかというところは、今後考へていかなければならないと思ひますが、日本のいろいろな刑罰体系の中におきまして、この程度が妥当ということでは従来からやられておるわけでございます。これに対するいろいろな御批判もあるかと思ひ

ます。ただ、反則金につきましては、やはり道交法違反の刑罰との関連あるいは科刑実績というふうなものを考慮に入れてやりますと、一方においてなるほど任意の納付金でございまして、それが一種の行政的な制裁的效果をあらわすというときには、やはり科刑実績等も考慮に入れなければ、その実効があらわれないのじゃないかというふうに思ひます。ただ道交法違反の刑罰そのものが重いか軽いかという御批判については、なお十分検討しなければならぬものがあることは確かだと思ひます。

○山口(鶴)委員 この点はひとついま私が申し上げましたように、日本は道路もよくない、安全施設も不十分だ、そういう中で罰金のみ高くして道路の安全をはかつていく、そういうことはやはり本末転倒ではないかという感じがいたします。委員長からお答えがあつたわけでありまして、ひとつ政令でこれをきめます場合におきましては、諸外国の国民所得と反則金の額と日本の実情とを比べまして、あまりにひどい隔たりがあるのではまいと思ひますので、この点十分考へたいとして政令をおつくりいたしたいと思います。これは強く要望をいたしておきたいと思ひます。

それから次に、交通安全対策特別交付金の問題であります。この配分についても、客観的なものさしでもって配分をする。決して当該府県の点数かせぎなど起らぬようにするといふお答えがあつたわけでありまして、政令はおよそいつごろ――実施は明年の七月一日でありますから、当然次の通常国会あたりには、このような形で配分をする政令案については、当然国会にお示しをいたされると思ひますが、この点は、財政局長、政令の考へ方並びにわれわれに政令案をお示しいただきます時期等についてはどのようにお考へですか。

○細野政府委員 施行が来年度七月でございまして、それまでに世にばいわけでございますが、明年度の予算を執行するにあつて、地方団体ににおきましてもなるべく早い時期に見込み額を知る

ことが便利かと存じますので、この法案ができましたら、政府内部でもなおよき知恵があるかどうか、よく相談をいたしまして、なるべく早い機会に政令をつくるように努力をいたしたい、かように考えております。

○山口(鶴)委員 そういたしますと、明年の地方財政計画等を審議いたします機会には、考え方にについてはお示しをいただける、かように了解してよろしいですね。

○細野政府委員 そういふようにつとめたいと思っております。

○山口(鶴)委員 最後にお尋ねをいたしたい点は、警察官の資質の問題についてであります。昭和三十五年の道交法制定の際にも、この問題に対する附帯決議がつけられたようでありましたが、最近の新聞の社説等を拝見いたしましたも、警察の体質を改善すべきではないか、もっと人材の吸収について警察はつとめるべきではないかという社説も跳んだことがございます。さらに同じくこの委員会でも問題になったと思いますが、信号無視に対して、ビートルを五発も発射して違反者をして死に至らしたという事件もございまして、信号無視ぐらゐでビートルを撃たれてはとてかなわぬわけでございまして、そういったことについても、警察官の資質の向上ということについては警察当局も御努力をしておいででありまして、さういふ点については御努力をいただく必要があるのではないかと思います。そこで現在の警察は、大学卒業、中退者を含めて七千人で、警察官全体のうちの五割だそうです。警察官を採用いたします場合に、大学卒業をもっと警察に迎え入れる、また大学卒業も喜んで警察に入る、このような形をお考えになる必要があるのではないのでしょうか。そのためには、現在の階級制度というのに対して検討を加えるということも一つの方法だと思ひます。警察にもっと人材を集め、そういう中で委員会でも指摘されたような警察官の行き過ぎなり、さらには道交法の施行にあたって実際に現場でこれを取り扱

います警察官がもっと国民から理解されるような体制をつくるのが何よりも必要ではないかと思ひます。この点に対する委員長お考えはいかがででしょうか。

○藤枝国務大臣 確かに、特に交通取り締まりあるいは指導に当たる第一線の警察官の資質を向上することが道交法等、交通対策の中心になるわけでございます。また反則金制度というふうなものも行なわれるようになりますれば、さらにその重要性が増してくるわけでございまして、警察官の教養指導にあたりましては十分その辺を考慮してまいりたいと思ひます。最近、警察官に断層ができて、相当年輩の者と非常に若い者とが多くなりまして、この若い警察官の指導についてはさらに努力をしてまいりたいと思ひます。そのゆゑにおきまして、たとえば大学卒業生等が喜んで警察官を志望するような体制をつくるためには、やはり従来もつとめてまいりましたが、いろいろ待遇の問題その他につきましても今後さらに努力をいたしまして、そして十分教養を積んだ者が警察官を志望してくる、そういう体制もつくり、また警察界へ入りました者に対して、これらの教養を十分積みまして、ほんとうに国民と一緒になつて警察の仕事がやっていると、いふような警察官の養成に今後さらに努力をしてまいりたいと考えてます。

○山口(鶴)委員 いまの警察は軍隊のようないわば階級制度になつていふと思ひますが、一番上が警視監ですか、警視長、警視正、警視、警部、警部補、巡査部長、巡査といふようなことになつていふようですが、そういった軍隊的な階級といふのはもう古いんじゃないでしょうか。そうではないに、もっと専門職といふものを尊重する、何といひますか、そういう階級とは別に、たとえば交通取り締まりなら交通取り締まりにあつてきわめて公平な立場で、しかも専門的な知識で運転者の人たちの不満の起きないような、きわめて的確な処置をする、そういう専門職の方がもっと尊重される、また古来ちゃん事件等いろいろありま

したが、第一線で活躍しております刑事の方々、階級とは別に、そういった捜査にあつて非常な深い経験と専門的な知識を持つておる方がやはり尊重される、こういうようなことが必要ではないかという感じがいたすのであります。それが単に現在の試験制度による階級制といふものでは、そういった専門職としてやはり専門家が尊重されるというふうな制度とはなじまないのじゃないかという感じがいたすのであります。そういった点の改正等についてお考えはございませんでしょうか。

○新井政府委員 階級そのものの数は、ほかの国たとえばロンドンとかニューヨークとかあるいはパリとかいふようなところの階級と比べて、特に多いことはございません。ただ御指摘のように、専門職を尊重するといふ点については、私自身も率直にいつて欠けるところが非常にあると思つております。したがしまして、実は一年前から部内に私自身の私案を示して研究をさせておるのでありますけれども、次の年ぐらゐまでは何とかさういふほうに目鼻をつけまして、少なくとも制服と私服とは階級の名前が違ふ国はどこでも相当ございまして、そういう点だけでもひとつ前進をさせたほうが専門家の養成といふことでいいのじゃないかといふふうに考えております。問題は、一つ俸給制度との関係でございまして、いまのような俸給制度で、巡査より巡査部長のほうが俸給表がいい、巡査部長より警部補のほうがいいというふうな形、しかもそれが一つの職務と必ずしも結ばないで、ただ階級と職務が別々に並行で進んでいくといふようなためたてまは、確かににおっしゃる通りに、昔はそれでよかったのかも知れませんが、いまのように人事制度が精密になつて、精密になり過ぎたために弊害を生じておるところがあると思ひます。私もどうしても率直に検討して、みんな働いておる人たちの納得を得なければならぬ制度をしいてもだめなので、できるだけひとつ時間をかけてやりたいと思つております。

○山口(鶴)委員 これは一つの感想であります。が、非常に人が難路いたしましたときに、警察官の方がマイクを通じて交通指導している場合が間々あります。ところがこれが若い警察官の方がきわめてぶっきらぼうな口調で、しかもきわめて大きな声でやつてゐる。聞いていますと、かえつて気がいら立つような感じを持つこともあるようでありまして、せつかく婦人警察官という制度もあるわけでありまして、あつた交通難路の際の交通指導等については、もっと人の気持ちを落ちつかせるような形の指導というものを、さういふ点でいいのじゃないかといふような気がいたします。デモ等に対する指導の場合でも同じですが、これなんかきわめて人の気をいら立たせるようなことをむしろ警察はおやりになつておるのじゃないかという感じを持つことが私しばしばございまして、同じような意味で、交通警察のほうも何か第一線の、位の低い若い方ばかりが反則金の取り扱いに当たつてゐるというのではなしに、もっと年齢も多し、非常に落ちついた、熟練した方がこの問題に対して臨みのない確かな対処をする、こういうふうになつていくことが私は必要じゃないかと思ひます。どうも交通指導なんかの状況を聞いておりますと、かえつて人の気がいら立つような、あれでは交通安全の指導ではなくて、気持ちのいら立たせるためにやつてゐるような感じがいたしますのであります。今回の道交法改正の運用にあたりましては、ただいま私が指摘いたしましたような点については十分配慮して、ひとつ対策をとつていただきたいことを最後にお願いをいたしたいと思ひます。

質問を終わるにあたりまして、交通対策本部が出しました資料等を通じましてお尋ねをいたしましたのであります。どうも今回の道交法改正で提案されましたことについては、確かに世論からいって、このような点が出た経過といふものも、御説明をいただければなるほどと思ひます。しかし今日までせつかく交通対策本部が設置をされて、もろもろの施策を考

えてきた、こういった問題が置き去りにされて、この法律による交通取り締まりのみが先行するということを感じて否定することはできません。この点については、先ほど罰則の問題でも触れましたけれども、交通安全施設なり道路というものを抜きにして、罰金だけが世界各国に比べて著しく高いというふうなところにもそれがあらわれているのではないかと感じました。

どうかここに盛られておりますような他の万般の施策を十分考え、そして同時に道交法についてもこの改正を考えていく、こういう姿勢を堅持されることを特にお願いを申し上げまして、質問を終わりたいと思います。

○龜山委員長 細谷君。

○細谷委員 いろいろ問題点がございますけれども、重複を避けまして、一、二点御質問をしたいと思ひます。

一つは、今度の道交法改正で、少年は反則金制度から除かれておるわけでございます。私は率直に申し上げまして、今度の道交法というのを見ますと、交通事故を防ごうという意欲が急なあまり、法律全体といたしましてはバランスを欠く点があるのではないかと。言ってみますと、交通事故を防ごうということで常識なりあるいは法律の筋というのがいささか埋没しておるのではないのかという感じがするのでありますけれども、しかし何と云っても、今日交通事故を防がなければいかぬ、おぼれる者わらというふうな感じで、少しでも効果が期待されるものには取り敢えずでみよう、こういう意欲のあらわれだろうと思ふのであります。ところがいまの少年の問題は、少年法に規定されておりますものは満十九歳まで、二十歳以上が成人でありますから、満十九歳までが少年であります。ところが警察庁の統計を見ますと、成人と少年の違反状況には構造的に違つておる点があるわけですね。たとえば成人の違反の一番大きいものは速度違反であり、少年の場合には無免許運転が一番多いわけです。その次に多いのはやはり速度違反、こういうことになっておるわけござい

ますけれども、全体の件数はやはり速度違反が多いいわけですね。こういう状況を見、さらに自動車等が第一当事者となつた場合の事故の運転者の年齢別を見てみますと、十八歳で六%くらい、十九歳で六%くらいの事故を起こしているわけですね。やはり事故率が一番高いわけですね。そういうことになってまいりますと、今日の自動車事故というものは、場合によつてはたいへんな人命に関係する場合があります。この辺に、いろいろな問題点がありまして、この辺に、いろいろな問題点を何とか防止しようという道交法の一つの穴となつてあらわれはせぬか、こういう点を心配いたしますのであります。この点について、国家公安委員長としての自治大臣、当事者である警察庁長官、それから、経過を開きますと、どうもこの問題につきましては最高裁なりあるいは法務省等で、少年の保護というものの、いわゆる少年法というのの観点から、かなりきびしい反対があつたと伺つております。言ってみますと、どうも反則金制度の妥協の産物としてこの百二十六条という問題が生まれたかのような印象を受けるのであります。この点についての、最高裁、法務省も含めたいまの関係者のお考えを承つておきたいと思ひます。

○藤枝国務大臣 確かに、御指摘のように道交法違反の中で少年の占める量というものは非常に多いわけでございます。したがうして、今回の反則金制度などにつきまして、少年にもこれを適用したかどうかという意見はありました。ただ、今回それを除きましたのは、一つには法務省等において少年法の根本的な改正についていろいろ御検討になつておる際であるということ、もう一つは、過去の実績におきまして、少年の道交法違反についてはいまだ不問に付されるといふことが、そういうことが多いわけございまして、そうすると、任意ではございまして反則金を納めた者と刑事手続が済んだ者と不均衡というふうなものも考えられますので、一つの検討事項として今回

は除いたのでございしますが、さらに将来関係各方面とも十分連絡をとりつつ、この問題は検討をしまいたうたいと考えておる次第でございます。

○新井政府委員 ただいま委員長からお答え申し上げたような経緯で、つけ加えることはあまりございせんが、あるいは御承知かも知れませんが、試案のときには、実は少年法といふ少年法が適用したかどうかということ一つ案をつくりまして、各方面の御意見を聞きまして、ところが、これまた賛否両論でございまして。私も、いま委員長から申し上げましたように、いま少年法の改正がこうやつて問題になつているときに、その帰趨を見定めないうちに軽々しくちよつと手をつけたいという感じがやめたわけでございます。それ以外の理由はございせん。

○川井政府委員 今日少年は、あらゆる犯罪につきまして、少年法の規定に基づいて家庭裁判所の審判に付すことに相なつておることは御存じのとおりでございます。そこで、この少年の道交法違反の事件につきましても、少年法のたてまえからいくなれば、家庭裁判所の所管になるということでは当然のことでございます。ただいま御指摘がございましたように、少年の交通違反の犯罪の実態につきましてはいろいろ問題がございまして、私もこの法案をつくるときに警察庁から協議を受けまして、いろいろ私どもの立場から検討をいたして見たわけでございます。なるほど少年は、少年法の規定に基づいて保護処分を原則としておることではございまして、この道交法の違反の内容につきましては、やや他の犯罪と罪質なりないしはその犯罪の実態、類型、あるいは少年に対する刑罰によるところの、あるいは刑罰に類する反則金制度というふうなものによる教化というふうな面にかんがみまして、ほかのものと違つてはなかつたかといふふうなことも考えてみまして、この種の事件につきましては少年をこれに乗けて差しつかえないではないか、こういうふうな考え方でも法務省の内部には非常に強いものがあつたわけでございますが、先ほど大臣、長官からお

話が出ましたように、少年につきましては昨年五月に私どもの法務省から、少年年齢の引き下げというふうなことを基本にした少年法改正の構想を發表いたしました。約一年間にわたりまして各方面から非常にたくさん意見をいただいたわけでございます。今日その意見を集約いたしまして、ほんとうに少年法の改正としてどういふ姿が適切かということについて鋭意作業を続行中という段階に相なつておるわけでございます。

そこで、いま申し上げましたこの制度に少年を乗つけるかどうかということにつきまして、また、少年につきましては、道交法違反の犯罪でありましてやはり保護主義を原則として置くべきだ、こういうふうな強い意見も一部にございまして、それやこれやの関係を考へてみまして、そして今回の道交法の反則金制度は、何と申しましても新しい制度でございまして、その新しい制度の適用というふうな面も考へまして、この際少年に關するこの制度の問題はしばらく見送つて、あらためてまた近い機会に、いわゆる前向きな姿勢でもって考へてみたかどうかというふうなことで一応関係方面の意見を調整いたしまして、今回はそういう事情でもって少年はこの制度から除外するというふうなことになつたのが大體のいきさつでございます。

○細江最高裁判所長官代理者 この反則金通告制度そのものを成人に適用する場合につきましては、私も、私どもはある程度問題があるのじやないかというふうな考へておるわけでありまして、特に少年の場合につきましてはなお一そう問題点があるというふうな考へておるわけでございます。と申しますのは、いま細谷委員から御指摘のように、交通違反あるいは事故少年については免許証を与えたのだからおとなと同じじやないかといふふうな御指摘があつたわけでございます。しかし少年の交通違反の実態あるいはその他の点を考慮いたしますと、成人と少年とはよほど違つておるといふことを申し上げられるわけでありまして、と申しますのは、少年がまず使うところの車はどういう

車かと申しますと、原動機つき自転車と申しますか、それが実態調査の結果は大体五三〇%余りであり、それから二輪自動車、いわゆるオートバイ、それから軽自動車、それらが十三、四%くらい、非常に小さい形の車を使っておるといふのが少年の交通違反の実態でございます。また、ではどういふ少年がそういう交通違反を犯しておるか申しますと、交通違反少年及び事故少年を含めまして大体七〇%から八〇%までは有職少年でございます。いわゆる中小企業に勤むところの少年でございます。以前でありますれば、そういう少年は自転車を使つて配達なんかをしておつたという少年でございます。それが最近では原動機つき自転車あるいは二輪自動車を使つて職業に従事しておるといふところから犯罪を犯しておるといふのが実情でございます。また違反の原因はどういふところにあるかと申しますと、やはり肉体的な問題あるいは精神的な問題もございます。また運転技術の未熟と申しますか、おとなの場合であります、いわゆる普通乗用車の自動車学校と申しますか、自動車訓練所といひますか、そこへ通ひまして免許証をとるわけでございます。ところが少年の場合に使つておるといふ原動機つき自転車あるいは二輪自動車の運転を教えるところの場所はないわけであり、講習所はないわけであり、そういう少年が無免許運転、あるいは道路で運転をして無免許運転にひつかかるといふこともございましょうし、またそういうふうな正規の訓練所で訓練を受けていない少年でございます。それから、運転技術も未熟であり、また車両知識も足らない、あるいは法規についても知識が足らないという実情にあるわけでございます。こういう少年に対して、じゃ再犯を防止して道路交通の安全を確保するためにはどうしたらいいかということになると、やはりそういう少年に対しては反則金あるいは刑罰というものを科するよりも、むしろその少年が非行化した原因を取り除く必要があるのではないか。いわゆる原因を究明して、その原因を取り除いて、少年を教育するということが

ほうがまず大切じゃないか。特に少年はおとなと違つて教育の可能性が非常に強いわけであり、したがつて、そういう少年の事故をなくする、あるいは交通違反をなくするためには、金を取るということよりも、むしろ教育を施す必要があるといふふうに考えるわけであります。そのほうで道路交通の秩序の維持あるいは交通の安全確保、または再犯防止というのに役立つのではないかと申すところは、まずこの反則金制度を設ける、少年に適用するということについては、根本的な疑問を持っておるわけでございます。それからまた現実に法律的に申しましても、また事実上につきましても問題点があるといふふうに、ただいまのところ考へております。

○細谷委員 いろいろ議論したいのでありますけれども、時間がありませんから申し上げませんが、警察庁にお伺いしたいのであります。三十八年の一月から実施されました交通切符制度、これは成人、少年含めておやりになったのであります。そういうことからいいますと、どうも警察庁に一貫性がないのじゃないか。ですから、私は反則金制度の合憲性という問題にからんで、いろいろ雑誌等を見ますと、最高裁あたりは、最初はどうも憲法上問題点があると、こういうことをおっしゃつておつたわけですね。違憲だとは言いませんけれども、問題点があるといふことは、もう最高裁長官自身が、新聞に伝えるところによりますと、疑問を投げかけておつたことは事実なんです。そういう警察庁の一貫性のないというのは、やはり最高裁のそういう主張から、一つの妥協の産物として出てきたのではないかと、現に最高裁のほうは、とにかく違憲の疑いがある、こういうことでやつた結果、少年は除くことになったといふような意味のことを言つておるわけだから、どうもやはり妥協くさい、こう私は思つておるわけだ、警察庁が一貫性を失つておるから。その辺ひとつ答えていただきたい。

○新井政府委員 切符制は御指摘のように三十八年から実行しておりますが、その際も、まず成人に適用し、逐次少年に及ぼした、そういういきさつもございます。今度の問題につきましても、先ほど申し上げましたとおり、一応私の試案としては、少年にも適用するということで御検討を各方面に願ひましたところが、必ずしも全面的な賛成でなしに、また私も、法務省と最高裁が主として議論をしておられた少年法の改正が大体は結論を得られるという見通しでありましたところが、結論が先に延ばされるという状況になりましたので、それらを勘案いたしまして将来の問題として残した、こういうことでございまして、別に、妥協したといふことがそれに当たるのかどうか知りませんが、先に延ばしたというつもりでございます。

○細谷委員 三十八年の一月に交通切符制度が実施された、それから四十一年の十月一日に少年も含めて全面的に実施されたわけですね。いまあなたのことをお聞きしますと、二、三年後にはやはり少年も含むといふことですか。いまは話し合ひで結論が出ないから妥協しておるのだけれども、交通切符制からいいますと、三十八年一月にやつたけれども、それから二年十月月後ですか、四十一年十月一日には全面的に少年も含めて切符制度を実施したでしょう。そういうことからいいますと、いや、そうしたら二年ばかりしたらやめるか、そういうことであればあなたのほうは一貫しておるわけだ。現在は妥協状態です。こういうことでしょう。

○細谷委員 手続のことは少年法に書いてあつて、この間、秋田市で手続が誤つておるからそれは無効だといふ結論まで最高裁で出たことは、私は承知してお伺いをしておるわけだ。そういう点で私は、警察庁が、冒頭申し上げたように、この際理屈抜きで、とにかく交通違反を何とかしてなげななければいかぬ、こういう意欲でやつたにしまして、どうも問題点があるのじゃないか。きょうのこれからの委員会の採決にあつて、附帯決議にこの問題がつけられるようでありまして、私は、一つの問題点として、またこの間に話されたと思われるものが、どうも一貫性がないやうな気がいたしましたので指摘をいたしましたわけでありまして、いろいろ申し上げたいのでありますけれども、これ以上は申し上げません。

もう一点お尋ねしたいのであります。大臣、この反則金の問題についての性格、大蔵大臣は国に帰属するのだと言つておられます。それから自治省は、いまは結論が出たからものを申さぬでしようけれども、いやこれは機関委任事務を受けたものなんだから、いまの警察は府県警察なんだから、これは地方に所屬すべきものだ、こういう主張をしたわけですね。当事者である警察庁はどういうことかといふと、コウモリだ。どっちにも片寄らない。中立でございまして。大蔵省の主張でも、自治省の主張でもない。私のほうは中立でございまして。その理由は何かといひますと、それをやると、反則金を取るに急でどうも問題があるといふ、自分の部下まで信用しないといふ状態になつてやつたように思ふのです。そこでこの間、参考人の話では、一体反則金——いろいろ問題がありますけれども、反則金の性格といふのは、大蔵大臣ははっきり議事録で、これは国に帰属すべきものだ、こう言つておるわけですよ。そういうことになつておるのです。自治大臣の公式のことばは一つも聞いてないのだ。いやこれは機関委任事務だから地方公共団体に帰属すべきものだ、こういうふうに自治省言つてない。この間、参考人

は、この問題は国会の場においてきちんと定めるべきだ、こういうことをおっしゃっておりました。自治大臣、この性格はどうお考えなんですか、大蔵大臣と同じですか。

○藤枝國務大臣 これはいろいろ議論のあるところでございます。大蔵大臣と申しますか、国の財政当局は、罰金にかわるものだから、罰金が国に帰属するのだから当然国だという議論もありま

す。一方、いま御指摘のように、国の委任事務をやる都道府県警察であるから、したがってその自治体に当然帰属されるのだという議論もありました。しかし、いろいろ検討したと、これは結局どこへ帰属させるかということでは法律で書かなければ、当然にどこへいくということではないというふうな結論になりました。そうしてこの道交法の改正におきましてはその旨をはっきり書いたわけでございます。結局いまおっしゃったように、法律を、立法権を持つ国会において決定をされるべきで、どちらに帰属させたほうがよいかという判断の問題で、当然に帰属する、あるいは当然都道府県に帰属するという性質のものじゃないんじやないかというふうに考えております。

○細谷委員 じゃ、どこに帰属するんですか。大蔵大臣は、当然に帰属するんだと言っているのですよ。自治大臣は、当然に帰属すべきものと言えないし、当然に地方に帰属すべきものとは言えない、どこへ帰属するかわからぬけれども、あなたの部下は、これはやっぱり機関委任事務だ、いま府県警察なんだ、ですから、これは機関委任事務である以上はやはり地方団体に帰属すべきものだ、こういうことをおっしゃってあったわけですよ。ですから、大臣と部下との見解の相違がありそうなんです、何かこれに一言あります。

○藤枝國務大臣 先ほど申し上げましたように、結局そういう機関委任の事務で、府県警察から都道府県に法律的に当然帰属するという意見もあります。また、罰金の変形なんだから当然に帰属すべきだという意見もあったわけでございますが、いろいろこの性格を突き詰めていきます

と、当然法律的にどちらに帰属するかという性質のものではなくて、どちらに帰属させたほうがよろしいかという判断に立つものだという性格のものであるという結論に達しまして、そうしてこの性格としては国に帰属させたほうがよろしいというわけで原案を御審議願っておる、こういうことでございます。

○細谷委員 罰金の変形なんということを言いますと、これは憲法違反ですよ。罰金の変形ということは、本質は罰金だということですよ。そうすると、やっぱり憲法違反ですよ、大臣。そういう大臣のことばではいかぬと思うのですよ。罰金の変形という、第三種の罰だ、こういつているのですよ。やがてまた第四種なんてできるかもしれないと、大臣、これはやはり憲法違反ですよ、はっきり言って。それを言ひのうがれようとしていろいろここで議論されてきたのですけれども、これはやはりはっきりしておくべき筋合いのものじゃないか、私はこう思いましたので、時間がありませんけれども、大臣の見解を尋ねたのであります。いまわの際になって大臣らしくないあやふやな答弁で、私はたいへん不満です。

○藤枝國務大臣 罰金の変形だから当然に法律的に帰属すべきものであるという主張がありました。しかし、そうではないので、罰金の変形ではないので、したがって、当然に法律的に帰属するという性質のものではないという結論になりました。そういうことを申し上げているわけですよ。○細谷委員 どこがもとでどが先なのか一つもわからないのですが、これは大臣、この法律の非常に重要な点なんです。ですから私はほんとうに聞いたしたいわけですから、大臣も依然として明確なお答えをしないでいただかないからたいへん残念に思います。あとでまた質問もありません、私はこれ以上触れません。

最後に一つ。法務委員会が刑法の二百一十一を改正しようとしているわけですよ。これも言ってみますと、刑法改正草案というのがちゃんとできて

おるのです。大臣御承知のように、三十六年にできておるのです。その刑法改正草案の中のほんのちよびり一点、懲役五年というやつを取り出した。刑法草案のほうは罰金のほうだ、って相当額に引き上げておるのです。その辺はそのままにしておいて、千円です。そうして特別法で五万円ということになっておるだけにすぎないものであって、刑法は千円とか書いていない。本来こういうものは過失なんですから、これはやはり罰金だけでいくべきものを懲役刑を加えて、しかも五年ということにしたわけですよ。これはほんとうになりもふりもかまわぬで、何とかして交通事故をやったやつはひとつ五年の懲役にたき込んでやれというふうな形の、これも理不尽な、明治四十一年以来ずっとやってまいりました刑法のバランス、それをくずしてまでも五年にしようという法律が出ておるわけですよ。私はたいへん遺憾に思っています。明治四十一年以来今日まで六十年間やってまいりましたものが、今日交通事故なる交通事故は三年禁錮では頭打ちが起こっておる、こういうことで、その辺だけ取り出しておる、これも全く私は理不尽なことだと思っております。この間法務大臣の見解を聞きました。私の、

法務大臣の考えを取ったことは、理屈抜きで、何とかして事故をなくしたいのだ、そうして猿投町のような事故をやったやつは、三年では足りないから五年の懲役にたき込むのだ、こういうことに尽きるものであります。こういうことでよろしいと国家公安委員長はお思いであるかどうか、一言聞かしていただきたい。

○藤枝國務大臣 業務上過失致死傷罪というのは、これ自体は、おそらく刑法の体系に入るものだと思います。なるほどこの罪の最高が必ずしも高くないとか、低過ぎるといふことの起こりは、それは交通事故等がその起こりであったと思えます。しかし、いろいろ世の中が進展してきまして、ことに業務上過失致死傷というふうなものがいろいろな点において起こる可能性が多くなつて、それらについて刑の最高を上げる必要がある

のではないかと判断のもとに、法務省で刑法改正案を提出されたのだと思えます。そういう意味におきまして、私は、それなりに受け取っておるわけでございまして、なるほど明治四十一年からの体系をくずしたではないかという、そういう点はありませんけれども、今後世の中に起こり得る業務上過失致死傷ということにつきましては、いろいろ今後の科学の発展その他からいたしまして起こり得ることとございまして、この程度はやむを得ないのではないというふうに考えておる次第でございます。

○細谷委員 ちよつと一言……。この程度はやむを得ないということですが、大臣、悪質な酔っぱらい運転とか、そういうもので事故を起こした、あるいは居眠り運転で事故を起こした、そういうことで、たまたま猿投町のように保育園の児童がたたくさんなくなった、これは憎んでも余りあるような事故なんですよ。しかし、ほんとうにちよつとしたあれなんです。本人は気がついてたらどうも居眠りをしたらしいというふうなようですね。その程度です。その居眠りというものは、朝早くから、あるいは眠るような状態も十分ないような生活の中から過労とか、いろいろな形で出てきておるわけですね。今日そういう二百一十一を適用されておるといふのは、端的に言いますと、法務省があげた例であります、二十四件中六件しか頭打ちしてないのです。ところがごく最近、自動車交通以外で業務上過失で三年禁錮を受けたんというの、たいへんな事故の国鉄三河島事件だけなんです。そうなつてまいりますと、この問題はそういう受けとめ方をする必要がありますとするならば、道庁行政から起こった問題、そういうことでありますから、道交法で始末すべきじゃないか、こう私は思っています。自治省がいろいろな法律について地方自治権を守るといふことのできなげに戦っておるといふことは、私は評価するのです。ところが、この道交法についてはどうも法務省との間に並行線、自分のワク内においては中央集権化を進めているという、そういう欠点

私は二つあげられると思うのですよ。よそのほうについては自治権を守るといって、自分のところではほとんど中央集権化を進めている、これが今日の自治省の姿じゃないかと思うのです。なぜ道路交通法でやるべきだということを自分のなわ張りを守るためにがんばらなかつたか、こう私は申し上げたいのでありますが、言うことはあります。——では、これで終わります。

○亀山委員長 太田君。

○太田委員 たいへん質疑は多角形的に行なわれましたから、大体答弁も固まってきたとおもうに思いますけれども、ひとつ私は固まらない答弁と言っちゃ何ですが、そういうような傾向のある内容につきまして、二、三点について念のためにお尋ねしておきたいと思うのです。

一番最初に、これはそれに入る前のことですが、運輸省の自動車局長さんおいでいたいて、おりますのでお答えをいただければよろしいのですが、先ほど山口委員から質問のありました例の積載重量計、私はこれはタコメーターと同じように車両構造令ですか、それに必置を義務づけるべきだと思うのです。もしそれをやりますと、現在のダンブカーの取り締まりなんということはできませんし、過積二割やそこらとは違うようなお話がありまして、それは目の子算用じゃなかなかわかるもんじゃありませんから、重量計をみずからの車に大型車はつけておくのは当然のことじゃないか。開発が急がれておらないというけれども、日通さんのトラックでございいますか、これを取りつけて相当成果をあげておるといふ話がある。運輸省、これについてはどうなんですか。

○原山政府委員 営業用のトラック会社の車の中にはそういう重量計をつけてやっておるものもございいますけれども、先ほど来申し上げましたように、現在精度の点で問題がございいます。研究開発がされていきまして、非常に精度の高いものができてまいりましたら、法的な措置を講じたいと考えております。

○太田委員 原山さん、精度の高いものができた

ら取りつけるとおっしゃったことは時間の問題と理解してもいいと思うのですけれども、巷間うわさによれば、業者のほうで圧力を加えて、なるべく自動車の価格を上げないためにメーターをつけることに反対をしておるんだ、こういう説が流れておるわけだ。もしそんなことがあつちやたいへんだから、人間の命を尊重するという立場から、あるいは運転手が無過失の積載オーバーに対して警察からききゅうとやられたいために、一日もすみやかに私は設置を義務づけるべきだと思う。そういうことはいいですね。

○原山政府委員 メーターのほうは反対してるとか、そういうことはございせんので、精度の高いものができまして、今後できるだけ早く法的な整備を考へてまいりたいと思います。

○太田委員 この業者というのは、自動車の販売並びに使用するほうだろうと思うのですが、特に使用するほうから何か反対があるというところが、わさとして流れておる。しかしそれは困る。重量計というのはわからないですね。砂利とか砂などを積載したダンブが一体幾らあるというとき、水の目方も入れなければならぬし砂の目方も入れなければならぬし、だんだん走つておるうちに軽くなるということもありますけれども、何ではかるかわからないです。だからそういう非科学的なやり方で取り締まるということじゃいかぬと思うのです。できるだけ科学的にやらなければいかぬと思うのです。これは一日も急がなければならぬ。ダンブを取り締まるにはそれしかない。ダンブが最近暴走して、川の砂利がなくなつてくるので山のほうへどんどん入つておる。それで山のほうは一日に何百台という自動車、歩道のない道を砂ぼこりをあげて往來をする。いままで何もなかった農家は、子供がちよつと遊びに出てもダンブにはねられるということ、あるいは自転車で買ひものに行く主婦も、野らに働かぬといふ百姓さんもダンブによる危機にさらされておるといふところが幾らもあるでしょう。だから、それはあなたたち早く開発をやらなければいかぬです

よ。

そこでもう一つお尋ねしたいのですが、原山さん、こういうことでしよう。自動車というものはあんまりたくさん積み過ぎたり無理なことをして使えば、寿命が短くなつて最終的なそろばんに合ふぬということはお察知でしょうね。警察の目ののめれば、その業者なりその自動車の所有者は積んだだけもうかるというものじゃないのですよ。その点お気づきですか。

○原山政府委員 先生のおっしゃるとおりだと思います。

○太田委員 そういうことですから、私もぜひすみやかに開発をはかつてもらいたい。モデルがある以上、もう一歩精度の高いものをお願いしたいと思うのです。

それから、これは実は法務省にお尋ねしたいと思つたのですが、これも今回の改正に関係することですけれども、免許証というものを取り上げる場合は別として、免許証の停止というものが百二十日、いわば四月月ぐらゐのものが非常にたくさん出てきた。それでその間、運転手さんで食つていけないう人が出てくるわけだ。そこでそういう場合に、その行政処分不服だとすれば行政不服審査法によつて救済を申し出ることができ。そういうことはいままで例があるんでしようか、ないんでしようか。運転手さんはみんなあきらめておるか、それともそういうことに對して相当広く道が開かれて利用されておるか、大ざつぱでよろしいから、わかりましたら法務省から答えてもらつたほうがいいが、お答えできなければ警察庁でもけっこうです。

○鈴木光政府委員 公安委員会の行なつた行政処分につきましては、不服審査法に基づきまして不服の申し立てを公安委員会に對してなすことができることになっておりました。処分書を渡すときに、その処分書の中に、不服のある者はどうぞそういう手続をとつてくださいということを書いて処分書を渡しております。それによりまして異議の申し立てをやつておる事例は全国的にござい

ます。

それから、これは今度本部長に委任することができることになりました、本部長がその処分をやつた場合には、今度は公安委員会に對して審査の請求ができる。これも不服審査法に基づいて審査の請求ができることになっておりますので、その方向で救済措置がなされるというふうに思つております。

○太田委員 鈴木さん、そうすると公安委員会処分にも不服があつたらどうします。

○鈴木(光)政府委員 それは行政訴訟の道が開かれております。

○太田委員 行政訴訟まで持ち込まれた件数は過去にありますか。

○鈴木(光)政府委員 手元に資料がございせんので、明確な数字は把握していません。

○太田委員 私は、その点をもつと明らかにしなければいかぬと思うのです。ほんとうを言つと、道交法は読みにくいですが、日本の国の法律、制度は、これはまたがんにがらめて、たとえば東京の地下鉄の銀座の駅に行つたらいりももう少し複雑だ。自分の行く道はどちらに行つたら一番正しい道かわからない。日本の国の法律、制度は、急いで通れる道じゃない。だからいまのあなたのおっしゃるやうに、警察本部長に今度委任する、それが不服なんだ。公安委員会に審査請求した。そこで不服があつた。行政訴訟をかける。それは簡単にできるやうに、みんなに明らかにしておかなければいかぬ。権利を守つておかなければいかぬ。守つてやることを明らかにしておかなければいかぬです。百二十日というのは四か月でしよう。四か月も飲まず食わずなんて、何をやるのですか。失業保険で必ずそれを確保しますというものがわかつたらいが、失業保険でそんなわけにいかぬでしよう。その点を今後明らかに十分周知徹底してもらわなければ権利は守れない。それはそれで打ち切りまして、もう一つ、これは警察庁の新井長官、今度はいひ図違反について

非常にきびしくなりましたね。なぜ合図違反をそんなにきびしくするのですか。過失犯まで罰するのはどういう発想から出ておるのですか。

○新井政府委員 合図違反の故意はいまでも処罰されるのでありますが、故意が過失かの立証が非常に困難である場合で、しかも事故を起こすような事例が多いものですから、それで合図違反というものを重く見まして、できるだけ確かな合図をしてもらわないと、ことに右折の場合に事故を起こす場合が多いものですから、その点を明らかにしたわけです。

○太田委員 原山自動車局長、合図をする場合に、それは合図する機械で、いまでは手じゃないのです。機械でやるのです。自動車の構造が間違っていないか。やっておるつもりでも、うしろから行ったってわからないのが幾らでもあるでしょう。非常にわかりにくいがある、いまのは。そんなにふえるのなら、あれをもうちょっと、その型をこういう構造にすべきだという、さらに近代的なものをつくらなければいかぬと思うのですが、その点どうですか。何か御研究なさった点ありますか。

○原山政府委員 いまのところそういう点についての研究はいたしておりません。

○太田委員 自動車メーカーの開発にすべてまかせて、自動車メーカーはブリキのような自動車をつくって、ぶつかつたら中に乗っておる人間も死ぬが、外にぶつかつた人間も死ぬようにつくっておいて、そうしておいて、さあ処理についてはあなたの注意が悪い、やり方が悪いの云々なんというのは、私は非常に本末転倒だと思う。特に右曲がりのときにわからぬというけれども、合図というものは、うしろの車が連続しておる場合などにわからぬ場合が非常に多いわけだ。何とか物理学的にわかる方法を考えなければ、隠れておって取り締まりをやることと一緒だ。だから過失なんというこはいかぬですよ。あまりやるべきじゃない。特にいままで、あまり早くからかちかちやっておるとおまわりがおこるでしょう。早過ぎ

るぞ。おそくなれば過失だ、どうですか、その点。常識的な判断の方法がありますか。

○綾田説明員 合図の違反につきましては、先ほど長官から申し上げましたように右折の場合が多い。特に、最近におきまして高速道路ができて、車線に入る場合に合図なしで事故を起こすという事例が非常に多かつたわけです。しかも合図につきましては、従来、判例におきまして、故意、過失について絶えず問題になっておりまして、私のほうでもやはりこういう事故の状況から見、合図違反はつけるべきであるという意見が安全の上から非常に多く、これに踏み切ったわけでございます。先ほど先生のおっしゃいました合図が早過ぎるぞというのは、一線では間違えろかと思ひますが、私どもはそのように指導いたしておりません。特に非常に込んでおる大阪あるいは東京の停滞しておるところでは、右折にいたしまして、事前から右折するという判断はなかなかむずかしい場合もあります。

○太田委員 公安委員長、原山自動車局長のほう、いわば運輸省のほうは、構造の問題についてはあまり研究なさつておらないようですけれども、むずかしいことだと思ひますが、交通安全対策の閣僚会議等あることでございますから、公安委員長のほうから大いに言つていただきたいことは、うしろから見ると、下のほうでばつぱつとやるのではなくて、上のほうでもやるところの何か安全な方式、機械、メカニズムがあるじゃありませんか。そういうものを開発するように、何かひとつ早急に結論を出していただいて——いま合図違反の過失までやるということとはわからないことではない。そういうことによつて大きな事故を起こしておることはわからないことではないけれども、これは運転者にとつてみれば、必ず不満足きわまる処分になることが多いと思ひから、運用に手心を加える必要もあると同時に、自動車の構造そのものに対しても特段の配慮をされるべきだと思ひますが、所見はいかがですか。

○藤枝國務大臣 実は自動車メーカー自体が、交

通安全について十分率先していろいろくふうをしてもいいと私は考えるのでございます。あとからタコメーターをつける、自重計をつけるというばかりでなくて、自動車の構造あるいはいま御指摘の合図等につきましても、メーカー自体が交通安全対策の立場からいろいろくふうしてもらいたいということでございます。実は先般も通商産業大臣を通じて、そういうこともひとつ通産省として御指導いただけたかというようにお聞き申し入れた事実もあるわけでございまして、今後ひとつそういう産業行政面からも、構造その他についてメーカー自体がくふうしていただくように指導していただきたいと思います。

○太田委員 メーカーという路線もあるでしょうけれども、メーカーはやはりいかに安く、いかに売れる車をつくるかという点に重点があるわけですから、監督官庁におきましては、運輸省が構造令の所管省であるなら運輸省、それに伴つて交通安全の立場からいへば公安委員長、ともどもそういうことについて配慮あるべきだと思ひます。指導してください。

そこで、念のためにいままでの質疑の中でお尋ねしたいことがあるのですが、第一に安全施設の問題です。私も、罰則の引き上げによつて、運転者に対する取り締まりを強化するということだけで、交通事故を減らすというのはとてもできないことであらうと思ひます。そこで道路の整備、特に交通安全施設の整備を強力にはかるべきじゃないか、こういう意見が大多数であった。特に今回の改正で、横断歩道を明確にするという義務が生まれておりますし、反則金というような通告制度というものができますと、警察官は告知をするのに標識が不備だとか、信号が見にくかつたとか、そんなことがあつたときは、通告する警察官も二の足を踏むことが出てくると思ひし、通告をされるほうはばからしくしてしようがないでしょうから、信号機や標識を絶対に整備する、完全に整備するということが一番大事だと私は思ひます。この点について公安委員長としてはどうお考

えになりますか。

○藤枝國務大臣 しばしばお答え申し上げたように、この交通安全対策、事故対策はいろいろな施策を調和をとつてやっていかねければ実効が上がらないとは申すまでもございせん。たとえば根本的には道路の整備、さらにそれについての安全施設というように大切な問題でございます。警察におきましては指導に重点を置いてやっていかねければならないということでございます。そういうことのために、緊急整備三カ年計画も立てたわけでございまして、これでは十分でないということ、国会におきまして、通学、通園道あるいは路切道についての特別措置法の御制定を考へておられるわけでございまして、そういう点もあわせて今後やっていかねければならぬと思ひます。ことに標識が見にくいといういろいろな御批判は十分承つておるわけでございまして、単にたとえば横断歩道をゼブラ型のものをはつきりさせるばかりでなく、そこに横断歩道があるという標識というものを考へなければならぬと、さらにそういう標識をできるだけ上に掲げる。横に置くのではなくて、上に掲げる方式等をとりまして、そして交通標識その他がばつきりいたしますように今後さらにづつとめてまいりたいと思ひます。

○太田委員 大阪へ行つたら、信号機のすぐそばにある横断のゼブラ模様予算が五十万円ないからやれない、それからよごれていて見にくい標識を塗りかえる予算がない、そういううみつついことを絶対言わぬように願ひます。

それからその次、取り締まりの方針、指導方針と申しますか、そういうことですが、現場の特に交通警官の態度の問題ですが、実際運転する者の不満というのは、警察官の取り締まりの方法、それからその取り締まりのことば、それからその態度、この三つにあるのです。取り締まりの方法としては、電柱の陰にかくれていたり、どこかの陰にかくれていて取り締まりをする、そういうこ

ともありますし、また一方通行をやっておれば、入り口においてこは一方通行だぞということを書かないで、出口のほうにいて、そして、おまえ違反じゃないか、一丁あがりというような、こんな態度というものはけしからぬ。ことばについて、これまた日本語であることは間違いないと思うが、実際に警察官用語というものはあるのです。ことばというものは、民主警察という実態に即応するようなことばにしてほしいと思いますし、態度そのものも、いかめしい態度というのはいいのですが、なるべく早く、なるべく相手によく理解ができるように、気持ちよく理解できるような親切な態度にしてほしい。ましてや十九歳、二十歳ぐらいの若い巡査というのは、とかく警察学校出たてで権力的、威圧的な取り締まりをしたがりまして、いわば検挙のための検挙、取り締まりのための取り締まりをする、こういうようなことがある。交通反則制度が今度できますから、これによるという、みんな小さなものまですくい上げられることのないように、いまだで行なわれた以上に、軽微な違反については現場で注意するということをやっていたから、そういうことをさらに拡大すると同時に、指導主義というものを確立していただきまして、件数主義的な取り締まりにならぬようにしてもらいたいと思うのですが、御意見はどうですか。

○藤枝國務大臣 実は警察官が立っているところでは違反しない、見てないところで違反をするというふうなものもあるものですから、ときにはかくれて取り締まりをするというふうなことも起こってくるわけですが、まあそれは異常な場合でございまして、これもしばしばお答えいたしましたように、確かに警察官の言動等につきましては十分注意をいたしまして、そして運転者と一緒になって交通事故をなくするというふうな気持ちになりますように、従来もやってまいりましたが、今後ともそうした教養につとめてまいりたいと思います。先ほども申し上げましたように、若い警察官がふえておる現在でございまして、さら

にその辺については十分注意をまいりたいと考えております。

○太田委員 あたたい指導というのが道交法の本来の姿だと私は思いますから、道路交通取締法にならないように、その辺のところは十分の指導をしていただきたいと思うのです。

その次に、三つ目にお尋ねしたいことは、積載オーバーの責任の問題であります。これは運転者だけの三カ月の懲役だとかいうようなことに持っていくということがどんなに反発を受けておるかわからない。だから、荷主、雇用者、運行管理者、この三者の責任というのに対して厳重な追及がなされなければならぬ。刑法総則六十一条によりまして、「人ヲ教唆シテ犯罪ヲ実行セシメタル者ハ正犯ニ準ス」とありまして、いまでもこの刑法総則六十一条というのが適用されておると思うのですが、今後運転者だけを罰するなというばかなことではなくて、それを教唆した、その下命した荷主あるいは雇用者、運行管理者、ここに目標を置いてもらいたい、こう思うのです。これはどうですか。

○藤枝國務大臣 従来も刑法総則をできるだけ適用してそういうことをやっていたわけですが、いまして、今後も特にその原因になりました教唆、補助等につきまして十分な取り締まりをいたしてまいりたいと思います。今回の改正によりまして、下命、容認の罰則ができます。そうなりますと、たとえば雇用者が下命をしたが実行行為をしなかったというような場合におきまして雇用者は処罰をされるわけですが、そういう点も考慮いたしまして、御指摘のような点は十分注意をまいりたいと思います。

○太田委員 その次に免許の効力の停止制度についてちょっとお尋ねしますが、免許の仮停止ですね。これは警察署長が行なうことができるようになっておりますが、そのいわゆる第一号のひき逃げと第二号の酔っぱらいによって人を死傷せしめた、これはわからぬことではないと思いますが、第三号はたとえば免許条件の違反とか過労運転等の

不明確な違反事項があるわけですね。したがって第三号関係の違反については、運転者に過失がない場合でも仮停止をされるという心配が非常に多い。だから違反の立証のむずかしいものについてはわれわれは削除をしたらどうかというのを考えて、議論がいままで何回か押し問答をされております。そこで、安全運転の義務、いわゆるわき見をしてしまったとかいうことで、それによつておまえは人を殺したのだらうとして、向こうが飛び出してきたにかかわらず、その運転者は即時免許停止というふうなことになるおそれもあります。そういう免許仮停止の第三号の立証のむずかしい問題については、実際どうなるつもりですか。これは長官でも公安委員長でもいいですがあまり議論のあるようなものに適用してはいかぬと思うのですが、その点どうですか。

○新井政府委員 御指摘の安全義務違反はこれを適用しないことになっております。こういう事故は相当多くて全体の四割ぐらゐを占めておるわけがございまして、お尋ねがありましたように非常に議論のあるところでありまして、これは現場で明確に確認するに不便なものでありますから除いております。

○太田委員 三号の中でそのほかのものは……○新井政府委員 一号、二号はお尋ねのとおりでございまして、三号につきましてはこの間以来いろいろ御意見がございまして、過失のないものまで仮停止をするかというお尋ねでございましてけれども、そういうものがはつきりいたす場合には仮停止をするつもりは毛頭ございせん。

○太田委員 いまのお答えを私はこう理解しておきたい。第三号関係の中にはしばしば非常に立証のむずかしい問題がありますから、必ず現場に出ている警察署長なら警察署長が十分事情を精査して、運転手さんの言い分を聞いて、人が死んだからおまえが悪いだらうという、運転手だけを責めるような態度でなくして、十分運転手側の立場に立つてやってみたらわかないと、いまの交通道徳高揚とか安全運転の徹底とかというのは言うべくして

行ないたいことでございます。そのために、人というものに対しては無過失になる、歩行者無過失論でありまして、運転手のみに無過失責任を課しておるようなふうな思われる。ですからその辺のことのないように、今後この運用にあたっては十分誤りを期してまいりたいと思います。そういうふうに理解してよろしいですね。

○新井政府委員 もちろんお尋ねの趣旨のとおりでございまして、これは一号、二号につきましてももちろんございしますが、ことに三号につきましてお尋ねのようなことの起こりやすいことを十分銘記いたしまして、いま太田委員からお尋ねがありました以外にもしばしばお尋ねがありましたことをわれわれ十分銘記いたしまして、もしこれが実施されるということになりました場合には、第一線にも趣旨を徹底させたいと思っております。

○太田委員 その次に、免許の保留及びその効力の停止に関する公安委員会の事務を警察本部長に委任するという例の改正でございしますが、実際公安委員会の行政処分に関する事務を警察本部長に委任するということは、公安委員会が多忙だということでありましたけれども、公安委員会が多忙なら、公安委員会がもう少し民間の有識者を入れた交通安全委員会とか交通安全審判所というふうなものをつくって、そして聴聞と行政処分をやらせればよいじゃないかという意見が非常に強かった。何回も出されております。念のため本件についてのお考えを伺っておきたい。

○藤枝國務大臣 交通に対する特別の機関を、特に免許の問題、行政処分についてやったらいいではないかという御議論、一つの御議論として承るわけですが、ただ、先ほど来お答え申し上げましたように、たとえば警察本部長に委任をされたときでも、それに不服のある者は公安委員会に審査請求ができる、そしてその公安委員会というものは、現在の警察制度の中の中心でありまして、いわゆる民主的な警察の運営ということについて、使命を持っている公安委員会でございますから、この公安委員会に審査請求ができるという

うことによつて、こうした問題を民主的に処理するといふことができると思ひます、こういう制度をとつたわけですが、一種の交通裁判所のものを設けたらどうかというように、つきましては、これは十分検討をしていかなければならないと思ひます。

○太田委員 最後に、道交法の本質と運用について、これは特に警察庁長官にお答えをいたしたいと思ひますが、最近道交法の適用について、吉祥寺の駅前でありました、小さな少年が喫茶店のビラをまいたというのを、非常にひどい扱いをして、しかも道交法違反というやうな形で逮捕したとかいうやうなことが報ぜられております。それからデモといふものにつきます、すぐにデモは道交法違反でございます、道交法違反でございますといふ、道交法といふのはデモ弾圧法、取り締まり法のように思つてゐる労働者が多いのです。そんなことは警察庁長官の本旨じゃないでしょう。あくまでも道路交通の秩序を維持し、安全をはかり、円滑化をはかるということにあるわけでございますから、自動車対人の関係に重点を置いて行なうことであり、歩道上で二人や三人少年がビラまいたのを、気に入らぬからといって、何か人相学的に気に入らなかつたかどうか知りませんが、そういう応待をする。道交法違反、ぎょうぎやうし過ぎますね。デモを道交法で規制するといふのも、確かにそういう場合も、交通の円滑と安全という立場から言いますならば、なきにしもあらず。しかし、時の政府が、デモに対して、どうもおそろしくしようがないから、米のデモだけはいいが、ほかのデモはいかぬといふて全部弾圧するといふことは、私は行き過ぎだと思ひます。そして、本来の道交法の精神に立脚して、近代交通の実態に応じて道交法の運用をはかるべきだ、こういうふうに通ひます。これは警察庁長官にお答え願ひたい。

○新井政府委員 お尋ねのように、道交法は、道路の安全と円滑をはかることを目的として運用されるべきものであります。ただ、御指摘のありまし

たような事態で、道路の安全と円滑をはかるために、自動車対歩行者、自動車対自動車以外の問題についても規定がございますので、運用をいたすわけでございますけれども、この運用については、今後とも十分慎重に行なつてまいりたいと思つております。

○太田委員 公安委員長の見解……。
○藤枝国務大臣 いま警察庁長官がお答えしたとおりでございます、ただ、ビラまきあるいはデモでも、非常に交通渋滞を起こすやうな問題につきましては、これは取り締まらなければいけませんけれども、それが乱に流れるやうなことは絶対にいたさぬつもりであります。
○龜山委員長 これにて本案に対する質疑は終局いたしました。

○龜山委員長 これより道路交通法の一部を改正する法律案を討論に付するのであります、別に討論の申し出もありませんので、直ちに本案の採決を行ないます。
道路交通法の一部を改正する法律案に賛成の諸君の起立を求めます。

〔賛成者起立〕
○龜山委員長 起立多数。よつて、本案は原案のとおり可決すべきものと決しました。

○龜山委員長 この際、古屋幸吉、細谷治嘉君、折小野良一君及び小濱新次君より、四派共同提出をもちまして、本案に対し、附帯決議を付すべしとの動議が提出されております。

本動議を議題とし、提出者から趣旨の説明を求めます。古屋幸吉。

○古屋幸吉 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対する附帯決議につきまして、私は、自由民主党、日本社会党、民主社会党、公明党の四派を代表してその趣旨を御説明いたしたいと思ひます。

案文は、お手元に配布してありますので、朗読を省略させていただきます。

次に、提案の趣旨を御説明いたします。
まず第一点につきましては、日ごとに困難性を増しつつある現下の交通の実態に対処して、道路における危険を防止し、その他交通の安全と円滑をはかるためには、交通警察の活動をさらに強化する必要があると思ひますが、その交通の指導取締まりは、申すまでもなくあくまでも適正に行なわれなければならないのであります。とりわけ、画期的な交通反則通告制度も遠からず発足することであり、警察官の資質の向上、指導取締まりの姿勢、態度等について、その教育の徹底につとめ、いやくも取り締まりのための取り締まりにならぬやう周到な配慮と責任ある指導を行なうべきものとするのであります。

第二点につきましては、積載制限違反について運転者のみを責めるのはその雇用の実態からして酷であります。したがひまして、積載制限違反の取り締まりにあつては、単に運転者の責任を追及するばかりでなく、雇用者、運行管理の地位にある者及び荷主等の責任をも重く追及することが妥当と存するのであります。

なお、積載制限違反防止の実効を確保するためには、車両に計量器を備えつておくことがさしあたり最も有効な手段と思ひますので、自重計の備えつけを義務化するやう早急に検討すべきものとしております。

第三点につきましては、交通事故の場合、運転者に責任がなく、被害者のみに責任がある場合もありません。ことに、違反とか過失のない場合、あやまって仮停止をし、かりそめにも運転者の生活権を侵害することがないやう、運転免許の仮停止にあつては、違反及び過失の有無を慎重に検討し、誤りなきを期するやう十分に指導すべきものとしております。

第四点につきましては、交通の安全と円滑を確保し、危険を防止するための要件は多々ありますが、その基本をなすものは、歩行者、運転者等は

ちろん雇用者に至るまで、交通法令その他交通安全のための心得を十分にわきま、真に交通道徳を身につけるとともに、交通安全教育をさらに強力に推進すべきものと存するのであります。

第五点につきましては、あらためて申し上げるまでもなく、交通の安全と円滑をはかるためには、単に罰則の引き上げや運転者に対する取り締まりを強化するのみで交通事故の減少をはかることは不可能であり、その際、当然の前提として考へるべきことは、道路及び交通安全施設等の整備強化であります。

道路の整備、特に交通安全施設の緊急整備につきましては、現在、交通安全施設等の緊急整備三カ年計画が実施されておりますが、交通事故の現況にかんがみ、今回の法改正に伴う交通安全対策特別交付金の交付にとどまらず、さらに国は、道路の整備費や交通安全施設に要する経費について、府県や市町村に対し十分な財源措置を講じ、その万全を期すべきものと存するのであります。

なお、地方団体に対しても、交通安全対策に必要な地方財源については、今回の交通安全対策特別交付金のような応急的かつ不安定な措置でなく、恒久的かつ安定した財源措置をとるべきものとしております。

第六点につきましては、本改正案では、交通反則通告制度を成人にのみ適用し、少年には適用しないこととしておりますが、交通事故のうち少年によるものが大量にのぼつておりますことは周知の事実であり、その法的措置をどうするかは緊急の問題と存するのであります。そこで、この問題の重大性とその影響を考え、運転免許を受けた少年による道路交通法違反についても、成人と同様の手続をとることができるよう早急に検討すべきものとしております。

第七点につきましては、交通事故に伴う刑事裁判、民事裁判の遅延が今日大きな問題になっておりますし、また、一つの事故について、刑事裁判所、民事裁判所、公安委員会の真相についての判断がそれぞれ別個に行なわれますのも、運転者等

関係者の権利の保障の面において問題があるのではないかと思ひます。

したがひまして、交通事故の当事者の権利の保障を全うしつつ、交通事故の真相を明らかにし、交通事故防止に寄与することのできる交通審判所のごときものの設置を検討すべきものとしております。

以上が本決議案の趣旨であります。何とぞ各位の御賛同をお願いいたします。

道路交通法の一部を改正する法律案に対する附帯決議(案)

政府は、国民生活の一大脅威となつてゐる現下の交通事故激増の深刻な事態に対処し、人命を尊重し、交通事故防止の徹底を期するため、特に左の諸点について、すみやかに強力かつ抜本的な措置を講じ、その対策に遺憾なきを期すべきである。

一、道路交通法に基づく交通の指導取締り、とくに交通反則通告制度の運営の適正を期するため、警察官の資質の向上、指導取締りの姿勢、態度等についての教育の徹底につとめ、いやくも取締りのための取締りとならないよう周到な配慮と責任ある指導を行なうこと。

二、積載制限違反の取締りにあつては、運転者のみならず、雇用者、運行管理の地位にある者および荷主等の責任をも追求するよう配意すること。なお、積載制限違反の防止のため、自重計の備付けを義務化するよう早急に検討すること。

三、運転免許の仮停止にあつては、違反および過失の有無を慎重に検討し、いやくも過誤なきを期するよう十分に指導すること。

四、交通の安全を確保するため、交通安全教育をさらに強力に推進するとともに、遵法精神を昂揚し、交通道德の確立をはかること。

五、交通安全施設等(歩道、信号機、ガード・

レール、街路照明灯、横断歩道橋、道路標識、踏切道の改良等)の整備をさらに促進するため、国において十分な財源措置を講ずるとともに、特に、地方財政の現況にかんがみ、道路交通安全対策に必要な地方財源措置についても万全を期すること。なお、交通安全対策特別交付金にかえて、すみやかに別途十分な財源措置を講ずるよう検討すること。

六、交通事故の現況にかんがみ、少年による道路交通法違反についても、成人と同様の手続きをとることができるよう早急に検討すること。

七、交通事故にともなう事案の適切かつ迅速な処理をはかるため、交通審判所(仮称)の設置等について検討すること。

○亀山委員長 本動議について採決いたします。本動議に賛成の諸君の起立を求めます。

〔賛成者起立〕

○亀山委員長 起立総員。よつて、古屋幸君外三名提出の動議のごとく附帯決議を付することに決しました。

この際、藤枝国務大臣から発言を求められておりますので、これを許します。藤枝国務大臣。

○藤枝国務大臣 ただいま御決議になりました附帯決議につきましては、その趣旨を十分尊重いたしまして、善処してまいりたいと思ひます。

○亀山委員長 おはかりいたします。ただいま議決されました本案に対する委員会報告書の作成等につきましては、委員長に御一任願ひたいと存じますが、御異議ございませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○亀山委員長 御異議なしと認めます。よつて、そのように決しました。

〔報告書は附録に掲載〕

○亀山委員長 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。

午後一時十二分散会

昭和四十二年七月十五日印刷

昭和四十二年七月十七日發行

衆議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局