

第六十五回国会 院 地方行政委員会交通安全対策特別委員会連合審査会議録 第一号

昭和四十六年四月二十七日(火曜日)

午前十時八分開議

出席委員

地方行政委員会

委員長 澤 太郎君

理事 小澤 太郎君

理事 塩川正十郎君

理事 古屋 亨君

理事 小濱 新次君

理事 國場 幸昌君

理事 中村 弘海君

理事 永山 忠則君

理事 中井徳次郎君

理事 門司 亮君

交通安全対策特別委員会

委員長 伊藤卯四郎君

理事 加藤 六月君

理事 小峯 柳多君

理事 坂井 弘一君

理事 小比木三郎君

理事 佐藤 守良君

理事 野中 英二君

理事 山下 徳夫君

理事 東中 光雄君

出席國務大臣

建設大臣 根本龍太郎君

國務大臣 荒木萬壽夫君

出席政府委員

内閣総理大臣官 須藤 博忠君

房交通安全対策 室長 後藤田正晴君

警察庁長官 片岡 誠君

建設省道路局長 高橋国一郎君

委員外の出席者

運輸省鉄道監督 須賀貞之助君

局民営鉄道部長 岡田 豊君

運輸省自動車局 整備部長 日原 正雄君

地方行政委員会 調査室長

○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 第九三三号)

〔菅地方行政委員長、委員長席に着く〕
○菅委員長 これより地方行政委員会交通安全対策特別委員会連合審査会を開会いたします。

先例によりまして、私が委員長の職務を行ないます。
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。

道路交通法の一部を改正する法律案
道路交通法の一部を改正する法律案
道路交通法(昭和三十五年法律第五号)の一部を次のように改正する。
目次中「第六十三条の三」を「第六十三条の二」に、「第百十四条の四」を「第百十四条の五」に改める。

第二条第三号中「縁石線又は」を「縁石線若しくは」に改め、「工作物」の下に「又は道路標示」を加え、同条第三号の二を第三号の三とし、第三号の次に次の一号を加える。
三の二 本線車道 高速自動車国道(高速自動車国道法(昭和三十三年法律第七十九号)第四

条第一項に規定する道路をいう。以下同じ。)
又は自動車専用道路(道路法第四十八条の四第一項に規定する自動車専用道路をいう。以下同じ。)
の本線車道により構成する車道をいう。

第二条第四号中「道路標示」の下に「(以下「道路標示等」という。))」を加え、同号の前に次の一号を加え、同条第七号の二を削る。
三の四 路側帯 歩行者の通行の用に供し、又は車道の効用を保つため、歩道の設けられていない道路の歩道の設けられていない側の路端寄りに設けられた帯状の道路の部分で、道路標示によつて区画されたものをいう。

第二条第十四号中「人力又は」及び「文字又は」を削り、「進め、注意、止まれ又はその他の」を「交通整理等のための」に改め、同条第二十二号を

第二十三号とし、第二十一号の次に次の一号を加える。
二十二 進行妨害 車両等が、進行を継続し、又は始めた場合においては危険を防止するため他の車両等がその速度又は方向を急に變更しなればならないこととなるおそれがあるときに、その進行を継続し、又は始めることをいう。

第二条に次の二項を加える。
2 道路法第四十五条第一項の規定により設置された区画線は、この法律の規定の適用については、総理府令・建設省令で定めるところにより、道路標示とみなす。
3 この法律の規定の適用については、次に掲げる者は、歩行者とする。
一 身体障害者用の車いす又は小児用の車を通行させている者
二 自動二輪車、二輪の原動機付自転車又は二輪の自転車(これらの車両で側車付きのもの及び他の車両を牽引しているものを除く)を押して歩いている者

第四条の見出しを「(公安委員会の交通規制)」に改め、同条第一項及び第二項を次のように改める。
都道府県公安委員会(以下「公安委員会」という。))は、道路における危険を防止し、その他交通の安全と円滑を図り、又は交通安全その他の道路の交通に起因する障害を防止するため必要であると認めるときは、政令で定めるところにより、信号機又は道路標示等を設置し、及び管理して、交通整理、歩行者又は車両等の通行の禁止その他の道路における交通の規制をすることができる。この場合において、緊急を要するため道路標示等を設置するに当たるときは、その他道路標示等による交通の規制をすることが困難であると認めるときは、公安委員会は、その管理に属する都道府県警察の警察官の現場における指示により、道路標示等の設置及び管理による交通の規制に相当する交通の規制をすることができる。

2 前項の規定による交通の規制は、区域、道路

の区間又は場所を定めて行なう。この場合において、その規制は、対象を限定し、又は適用される日若しくは時間を限定して行なうことができる。

第四条に次の一項を加える。
5 道路標示等の種類、様式、設置場所その他道路標示等については必要な事項は、総理府令・建設省令で定める。
第四条の付記を次のように改める。
(罰則 第一項後段については第百十九条第一項第一号、第百二十一第一項第一号)
第五条を次のように改める。
(警察署長等への委任)
第五条 公安委員会は、政令で定めるところにより、前条第一項に規定する歩行者又は車両等の通行の禁止その他の交通の規制のうち、適用期間の短いものを警察署長に行なわせることができる。

2 公安委員会は、信号機の設置又は管理に係る事務を政令で定める者に委任することができる。
第六条の見出しを「(警察官等の交通規制)」に改め、同条第二項を同条第三項とし、同条第一項中「道路法第四十八条の四第一項に規定する自動車専用道路をいう。以下同じ。」を除く。
第四項において同じ。に、「第三章第一節」を「第八章第一項、第三章第一節」に改め、同項を同条第二項とし、同条に第一項として次の一項を加える。

警察官又は第百十四条の四第一項に規定する交通巡視員(以下「警察官等」という。))は、信号その他の信号(以下「手信号等」という。))により交通整理を行なうことができる。この場合において、警察官等は、道路における危険を防止し、その他交通安全と円滑を図るため特に必要があると認めるときは、信号機の表示する信

号にかかわらず、これと異なる意味を表示する
手信号等を行うことができる。
第六条に次の二項を加える。

4 警察官は、道路の損壊、火災の発生その他の
事情により道路において交通の危険が生ずるお
それがある場合において、当該道路における危
険を防止するため緊急の必要があると認めると
きは、必要の限度において、当該道路につき、
一時、歩行者又は車両等の通行を禁止し、又は
制限することができる。

5 第一項の手信号等の意味は、政令で定める。
第六条の付記を次のように改める。

(罰則) 第二項については第百二十条第一項
第一号、第四項については第百十九条第一項
第一号、第百二十一第一項第一号、
第七号から第九号までを次のように改める。
(信号機の信号等に従う義務)

第七号 道路を通行する歩行者又は車両等は、信
号機の表示する信号又は警察官等の手信号等
(前条第一項後段の場合においては、当該手信
号等)に従わなければならない。

(罰則) 第百十九条第一項第一号の二、同条
第二項、第百二十一第一項第一号、
(通行の禁止等)

第八号 歩行者又は車両等は、道路標識等により
その通行を禁止されている道路又はその部分を
通行してはならない。

2 車両は、警察署長が政令で定めるやむを得な
い理由があると認めて許可をしたときは、前項
の規定にかかわらず、道路標識等によりその通
行を禁止されている道路又はその部分を通行す
ることができる。

3 警察署長は、前項の許可をしたときは、許可
証を交付しなければならない。

4 前項の規定により許可証の交付を受けた車両
の運転者は、当該許可に係る通行中、当該許可
証を携帯していなければならない。

5 第二項の許可を与える場合において、必要が

あると認めるときは、警察署長は、当該許可に
条件を付することができる。

6 第三項の許可証の様式その他第二項の許可に
ついて必要な事項は、総理府令で定める。

(罰則) 第一項については第百十九条第一項
第一号の二、同条第二項、第百二十一第一項
第一号、第五項については第百二十一第一項
第一号の二、
(歩行者用道路を通行する車両の義務)

第九号 車両は、歩行者の通行の安全と円滑を図
るため車両の通行が禁止されている道路(第十三条の
二)において「歩行者用道路」という。前条第
二項の許可を受け、又はその禁止の対象から除
外されていることにより通行するときは、特に
歩行者に注意して徐行しなければならない。

(罰則) 第百十九条第一項第一号の二、同条
第二項、
第十号 第一項中「歩道の下に」又は「歩行者の通
行に十分な幅員を有する路側帯、次項及び次条に
おいて「歩道等」という。」を加え、同項に次のた
だし書を加え、同条第二項中「歩道」を「歩道等」に
改める。

ただし、道路の右側端を通行することが危険
であるときその他やむを得ないときは、道路の
左側端に寄つて通行することができる。
第十一号 第一項及び第二項中「歩道」を「歩道等」
に改める。

第十二号 第二項の見出し中「横断歩道及び」を削り、同
条第一項を削り、同条第二項中「前項の」を削り、
同項を同条第一項とし、同条第三項中「歩行者は」
の下に「交差点において道路標識等により斜め
に道路を横断することができる」と改め、
第十三号 第二項を次のように改める。

2 歩行者は、道路標識等によりその横断が禁止
されている道路の部分においては、道路を横断
してはならない。

第十三条の次に次の一条を加える。
(歩行者用道路等の特例)

第十三条の二 歩行者用道路又はその構造上車両
等が入ることができないこととなつて道路
を通行する歩行者については、第十号から前条
までの規定は、適用しない。

第十四条 第一項及び第二項中「白色」に塗つたつ
えを「政令で定めるつえ」に改める。
第十五条 第十二条第二項若しくは第三項を
「第十二条」に改める。

第十六条 第三項中「高速通行路にある交差点に
入ろうとする自動車又は高速通行路にある交差点
を通行する」を「本線車道を通行している」に改め
る。

第十七条 第一項中「歩道」とを「歩道又は路側帯
(以下この条において「歩道等」という。))と
改め、歩道を横断することができる」を「場合にお
いて歩道等を横断する」と改め、同条第三
項若しくは第四十八条の規定により歩道等で停車
し、若しくは駐車するため必要な限度において歩
道等を通行するときは、この限りでない」に改め、
同条第二項中「歩道」を「歩道等」に改め、同条第三
項中「歩道」を「歩道等」に改め、同条第三
項は交通の状況により特に必要があると認めて道路
の中央以外の部分を指定した場合においては、その
指定した」を「道路標識等による中央線が設けられ
ていないときはその中央線の設けられた」に改め、
同条第四項第四号中「限る」を「限るものとし、道
路標識等により追越しのため右側部分にはみ出し
て通行することが禁止されている場合を除く」に
改め、同項第五号を次のように改める。

五 勾配の急な道路のまがりかど附近につい
て、道路標識等により通行の方法が指定され
ている場合において、当該車両が当該指定に
従い通行するとき。

第十七条第五項中「安全地帯」の下に「又は道路
標識等により車両の通行の用に供しない部分であ
ることが表示されているその他の道路の部分」を

加え、同条第六項を削る。
第十七条の三の見出し中「歩道通行」を「歩道通
行等」に改め、同条第一項中「公安委員会が歩道又
は交通の状況により支障がないと認めて指定した
区間の」を「道路標識等により通行することができる
こととされている」に改め、同条第三項を削り、
同条第二項中「前項の場合において、二輪の自転
車」を「前二項の場合において、二輪の自転車又
は軽車両」に改め、同項を同条第三項とし、同条第
一項の次に次の一項を加え、同条の付記中「第二
項」を「第三項」に改める。

2 軽車両は、第十七条第一項の規定にかかわら
ず、著しく歩行者の通行を妨げることとなる場
合を除き、路側帯(軽車両の通行を禁止するこ
とを表示する道路標識等によつて区画されたもの
を除く)を通行することができる。

第十八条の見出しを「(左側寄り通行等)」に改
め、同条第一項中「次項において同じ。」を削り、
「第二十五条第一項」を「第二十五条第二項」に、
「の規定により道路の中央に寄るとき、若しくは
同条第四項の規定により道路の中央若しくは」に改め、同
条第四項の規定により道路の中央若しくは」に改め、同
条第二項中「ときは、歩行者の通行を妨げないよ
うに」を「場合その他の場合において、歩行者の側
方を通過するときは、これとの間に安全な間隔を
保ち、又は徐行」に改め、同条に付記として次の
ように加える。

(罰則) 第二項については第百十九条第一項
第二号の二、
第十九条 第二項中「公安委員会が道路又は交通
の状況により支障がないと認めて指定した道路の
区間」を「道路標識等により並進することとされて
いる道路」に改める。

第二十号 第一項を削り、同条第二項中「前項の」
を削り、同項に次のただし書を加え、同項を同条
第一項とする。

ただし、自動車(小型特殊自動車及び道路標
識等によつて指定された自動車を除く)は、当

たし、自動車(小型特殊自動車及び道路標
識等によつて指定された自動車を除く)は、当

該道路の左側部分（当該道路が一方通行となつてゐるときは、当該道路）に三以上の車両通行帯が設けられてゐるときは、政令で定めるところにより、その速度に応じ、その最も右側の車両通行帯以外の車両通行帯を通行することができ

第二十条第三項を削り、同条第四項中「第三十条第二項の規定により道路の中央に寄るとき、同条第一項、第三項若しくは第四項の規定により道路の左側」を「第二項若しくは第三十四条第一項から第四項までの規定により道路の左側端、中央に」、「第三十四条の二第一項の規定による通行の区分」を「第三十五条第一項の規定に」、「第二十六条の二」を「第二十六条の二第三項」に、「第二項及び前項後段」を「前二項」に改め、同項を同条第三項とし、同項の前に次の一項を加え、同条の付記中「第二項、第三項及び第四項については」を削る。

2 車両は、車両通行帯の設けられた道路において、道路標識等により前項に規定する通行の区分と異なる通行の区分が指定されてゐるときは、当該通行の区分に従い、当該車両通行帯を通行しなければならない。

第二十条の次に次の一条を加える。

（路線バス等優先通行帯）
第二十條の二 道路運送法第三條第二項第一号に掲げる一般乗合旅客自動車運送事業の用に供する自動車その他の政令で定める自動車（以下この条において「路線バス等」という。）の優先通行帯であることが道路標識等により表示されてゐる車両通行帯が設けられてゐる道路において、自動車（路線バス等を除く。以下この条において同じ。）は、路線バス等が後方から接近してきた場合に当該道路における交通の混雑のため当該車両通行帯から出ることができないこととなるときは、当該車両通行帯を通行してはならず、また、当該車両通行帯を通行してゐる場合において、後方から路線バス等が接近してき

たときは、その正常な運行に支障を及ぼさないように、すみやかに当該車両通行帯の外に出なければならぬ。ただし、この法律の他の規定により通行すべきこととされている道路の部分に当該車両通行帯であるとき、又は道路の状況その他の事情によりやむを得ないときは、この限りでない。

2 前条第一項本文の規定は、前項の車両通行帯の直近の右側の車両通行帯又は道路の部分を通行する自動車については、適用しない。

（罰則） 第二項については第百二十条第一項第三号、同条第二項）
第二十一条第一項中「次条」を「次条第一項」に改め、同条第二項第三号を次のように改める。

三 道路標識等により軌道敷内を通行することができることとされている自動車が通行するとき。

第二十二條から第二十四條までを次のように改める。

（最高速度）
第二十二條 車両は、道路標識等によりその最高速度が指定されてゐる道路においては、その最高速度を、その他の道路においては政令で定める最高速度をこえる速度で進行してはならない。

2 路面電車又はトロリーバスは、軌道法（大正十年法律第七十六号）第十四条（同法第三十一条において準用する場合を含む。第六十二条において同じ。）の規定に基づく命令で定める最高速度をこえない範囲内で道路標識等によりその最高速度が指定されてゐる道路においては、その最高速度を、その他の道路においては当該命令で定める最高速度をこえる速度で進行してはならない。

（罰則） 第百十八條第一項第二号、同条第二項）
第二十三條 自動車は、道路標識等によりその最低速度が指定されてゐる道路（第七十五條の四項）
（最低速度）
第二十三條 自動車は、道路標識等によりその最低速度が指定されてゐる道路（第七十五條の四

に規定する高速自動車国道の本線車道を除く。）においては、法令の規定により速度を減ずる場合及び危険を防止するためやむを得ない場合を除き、その最低速度に達しない速度で進行してはならない。

（急ブレーキの禁止）
第二十四條 車両等の運転者は、危険を防止するためやむを得ない場合を除き、その車両等を急に停止させ、又はその速度を急激に減ずることとなるような急ブレーキをかけてはならない。

（罰則） 第百十九條第一項第一号の三）
第二十五條の見出しを「（道路外に出る場合の注意）」に改め、同条第二項中「右に横断」を「道路外に出るため左折又は右折を」に改め、「（軽車両及びトロリーバスを除く。）」を削り、「前項」を「前二項」に、「道路の中央」を「それぞれ道路の左側端、中央又は右側端」に、「したときは」を「した場合には」に改め、「車両は」の下に、「その速度又は方向を急に變更しななければならないこととなる場合を除き」を加え、「進行」を「進路の變更」に改め、同項を同条第三項とし、同条第一項中「右に横断する」を「道路外に出るため右折する」に改め、「道路の中央」の下に「（当該道路が一方通行となつてゐるときは、当該道路の右側端）」を加え、同項を同条第二項とし、同条に第一項として次の一項を加え、同条の付記中「第一項については」を「第一項及び第二項については」に、「第二項」を「第三項」に改める。

車両は、道路外に出るため左折するときは、あらかじめその前からできる限り道路の左側端に寄り、かつ、徐行しなければならない。

第二十五條の二第一項中「あるときは」の下に「道路外の施設若しくは場所に出入するための左折若しくは右折をし」を加え、同条第二項を次のように改める。

2 車両は、道路標識等により横断、転回又は後退が禁止されてゐる道路の部分においては、当該禁止された行為をしてはならない。

第二十六條第二項を削る。

第二十六條の二の見出し中「及び制限」を削り、同条各号列記以外の部分を次のように改める。

車両は、車両通行帯が当該車両通行帯を通行してゐる車両の進路の變更の禁止を表示する道路標識によつて区画されてゐるときは、次に掲げる場合を除き、その道路標識をこえて進路を變更してはならない。

第二十六條の二を同条第三項とし、同条に第一項及び第二項として次の二項を加える。

車両は、みだりにその進路を變更してはならない。

2 車両は、進路を變更した場合にその變更した後の進路と同一の進路を後方から進行してくる車両等の速度又は方向を急に變更させることとなるおそれがあるときは、進路を變更してはならない。

第二十六條の二の付記を次のように改める。

（罰則） 第二項については第百二十条第一項第二号、第三項については第百二十条第一項第三号、同条第二項）
第二十七條第一項中「以下この条において同じ。」を削り、同条第二項中「車両は」を「車両（乗合自動車及びトロリーバスを除く。）」に改める。
第二十八條第一項中「この条及び次条」を「この節」に改め、ただし書を削り、同条第三項中「前二項」を「前三項」に改め、「以下」を削り、「方向」の下に「又は後方」を加え、同項を同条第四項とし、同条中第二項を第三項とし、第一項の次に次の一項を加える。

らない」に改める。
第三十条各号列記以外の部分を次のように改める。

車両は、道路標識等により追越しが禁止されている道路の部分及び次に掲げるその他の道路の部分においては、他の車両(軽車両を除く)を追い越すため、進路を変更し、又は前車の側方を通過してはならない。

第三十条第一号中「交差点、踏切、」を削り、同条第三号中「横断歩道」を「交差点(当該車両が第三十六条第二項に規定する優先道路を通行している場合における当該優先道路にある交差点を除く)」、踏切又は横断歩道及びこれら」に改め、同条第四号を削る。

第三十一条の次に次の一条を加える。
(乗合自動車の発進の保護)

第三十一条の二 停留所において乗客の乗降のため停車していた乗合自動車が発進するため進路を変更しようとして手又は方向指示器により合図をした場合においては、その後方にある車両は、その速度又は方向を急に変更しなければならぬこととなる場合を除き、当該合図をした乗合自動車の進路の変更を妨げてはならない。

(罰則 第二百二十条第一項第二号)

第三十三条第一項中「直前で停止し、」を「直前(道路標識等による停止線が設けられているときは、その停止線の直前。以下この項において同じ。)で停止し、」に改める。

第三十四条第一項中「左側」を「左側端」に、「公安委員会が道路又は交通の状況により、特に必要がある」と認めて交差点又はその直前の部分を指定した場合には、その指定した部分を「道路標識等により通行すべき部分が指定されている」と改め、同条第二項中「公安委員会が道路又は交通の状況により、特に必要がある」と認めて交差点の部分に指定した場合においては、その指定した部分を「道路標識等により通行すべき部分が指定されている」と改め、その指定されべき部分が指定されているときは、その指定され

た」に改め、同条第三項中「左側」を「左側端」に改め、同条第四項中「公安委員会が道路又は交通の状況により、特に必要がある」と認めて交差点又はその直前の部分を指定した場合には、その指定した部分を「道路標識等により通行すべき部分が指定されている」と改め、その指定された部分を「道路標識等により通行すべき部分を指定した」と改め、同条第五項中「左側」を「左側端」に、「したときは」を「した場合には」に改め、「車両は」の下に「その速度又は方向を急に変更しなければならぬこととなる場合を除き」を加え、「進行」を「進路の変更」に改める。

第三十五条を削り、第三十四条の二の見出しを「(指定通行区分)」に改め、同条第一項を削り、同条第二項中「車両は、交差点で直進し、左折し、又は右折しようとする場合において、その通行している道路について前項の規定により、」を「(軽車両を除く)は、車両通行帯の設けられた道路において、道路標識等により交差点で進行する方向に関する」に改め、同項を同条第一項とし、同条第三項中「第一項の規定による」を「前項の」に改め、同項を同条第二項とし、同条の付記中「第二項については」を「第一項については」に、「第三項」を「第二項」に改め、同条を第三十五条とする。

第三十六条を次のように改める。

(交差点における他の車両等との関係等)

第三十六条 車両等は、交通整理の行なわれていない交差点においては、次項の規定が適用される場合を除き、次の各号に掲げる区分に従い、当該各号に掲げる車両等の進行妨害をしてはならない。

- 一 車両である場合 その通行している道路と交差する道路(以下「交差道路」という)を左方から進行してくる車両及び交差道路を通行する路面電車
- 二 路面電車である場合 交差道路を左方から進行してくる路面電車

2 車両等は、交通整理の行なわれていない交差点においては、その通行している道路が優先道路(道路標識等により優先道路として指定されているもの及び当該交差点において当該道路における車両の通行を規制する道路標識等による中央線又は車両通行帯が設けられている道路をいう。以下同じ。)である場合を除き、交差道路が優先道路であるとき、又はその通行している道路の幅員よりも交差道路の幅員が明らかに広いものであるときは、当該交差道路を通行する車両等の進行妨害をしてはならない。

3 車両等(優先道路を通行している車両等を除く)は、交通整理の行なわれていない交差点に入ろうとする場合において、交差道路が優先道路であるとき、又はその通行している道路の幅員よりも交差道路の幅員が明らかに広いものであるときは、徐行しなければならぬものである。

4 車両等は、交差点に入ろうとし、及び交差点内を通行するときは、当該交差点の状況に応じ、交差道路を通行する車両等、反対方向から進行してきて右折する車両等及び当該交差点又はその直前で道路を横断する歩行者に特に注意し、かつ、できる限り安全な速度と方法で進行しなければならない。

(罰則 第一項については第二百二十条第一項第二号 第二項から第四項までについては第二百十九条第一項第二号の二)

第三十七条の見出しを削り、同条第一項中「第三十五条第一項の規定にかかわらず」を削り、「進行を妨げ」を「進行妨害をし」に改め、同条第二項を削る。

第三十八条第一項を次のように改める。

車両等は、横断歩道に接近する場合には、当該横断歩道を通過する際に当該横断歩道によりその進路の前方を横断しようとする歩行者がいないことが明らかな場合を除き、当該横断歩道の直前(道路標識等による停止線が設けられているときは、その停止線の直前。以下この項にお

いて同じ)で停止することができようような速度で進行しなければならない。この場合において、横断歩道によりその進路の前方を横断し、又は横断しようとする歩行者があるときは、当該横断歩道の直前で一時停止し、かつ、その通行を妨げないようにしなければならない。

第三十八条第二項中「交通整理の行なわれていない横断歩道の直前で停止を」横断歩道(当該車両等が通過する際に信号機の表示する信号又は警察官等の手信号等により当該横断歩道による歩行者の横断が禁止されているものを除く。次項において同じ。)又はその手前の直前で停止し、「当該横断歩道の直前で」を「その前方に出る前に」に改め、同条第三項中「交通整理の行なわれていない」を削り、同条の付記中「第二号の二」を「第二号、同条第二項」に改める。

第四十条第二項中「(高速通行路を除く)」を削る。

第四十一条第一項中「第十八条、第二十条第二項及び第三項、第二十五条第一項、第二十六条の二」を「第八条第一項、第十七条第五項、第十八条、第二十条第一項及び第二項、第二十五条の二、第二十五条第一項及び第二項、第二十五条の二第二項、第二十六条の二第三項に、「第三十四条の二第二項並びに第三十八条第三項」を「第三十五条第一項並びに第三十八条第一項前段及び第三項」に改め、同条第二項中「第六十八条」を「第二十二條」に改め、同条第三項中「第十八条並びに第二十条第二項及び第三項」を「第十八条第一項、第二十条第一項及び第二項、第二十条の二並びに第二十五条の二第二項」に改め、同条第四項中「第十八条、第二十條第二項及び第三項並びに第六十九條」を「及び第五項、第十八条第一項、第二十条第一項及び第二項、第二十条の二、第二十三條並びに第二十五条の二第二項」に改める。

第四十一条の二第二項中「進行」を「通行」に改め、同条第四項中「第十八条、第二十条第二項及び第三項、第二十五条第一項、第二十六条の二」を

「第八条第一項、第十七条第五項、第十八条、第二十条第一項及び第二項、第二十五条第一項及び第二項、第二十五条の二第二項、第二十六条の二第三項」に、「第三十四条の二第二項、第三十八条第三項」を、「第三十五条第一項、第三十八条第一項前段及び第三項」に改める。

(徐行すべき場所)

第四十二条 車両等は、道路標識等により徐行すべきことが指定されている道路の部分を通行する場合及び次に掲げるその他の場合においては、徐行しなければならない。

一 左右の見とおしがきかない交差点に入ろうとし、又は交差点内で左右の見とおしがきかない部分を通行しようとするとき(当該交差点において交通整理が行なわれている場合及び優先道路を通行している場合を除く)。

二 道路のまがりかど附近、上り坂の頂上附近又は勾配の急な下り坂を通行するとき。

(罰則 第一百九条第一項第二号、同条第二項)

(指定場所における一時停止)

第四十三条 車両等は、交通整理が行なわれていない交差点又はその手前の直近において、道路標識等により一時停止すべきことが指定されているときは、道路標識等による停止線の直前(道路標識等による停止線が設けられていない場合にあつては、交差点の直前)で一時停止しなければならない。

同等は、第三十六条第二項の規定に該当する場合のほか、交差道路を通行する車両等の進行妨害をしてはならない。

(罰則 第一百九条第一項第二号、同条第二項)

第四十四条中「次の各号に掲げる」を「道路標識等により停車及び駐車が禁止されている道路の部分及び次に掲げるその他の」に改め、同条第三号

中「手前」を「前後に」、「前に」を「それぞれ前後に」に改め、同条第七号を削り、同条の付記中「第二百一十条第一項第五号」を「第二百一十条の二第一項第一号」に改める。

第四十五条第一項中「次の各号に掲げる」を「道路標識等により駐車禁止されている道路の部分及び次に掲げるその他の」に改め、「第六号に掲げる場所においては」を削り、同項第四号中「消火栓の下に」を「指定消防水利の標識が設けられている位置」を加え、同項第六号を削り、同条第二項中「第四十八条第一項」を「第四十七条第二項又は第三項」に改め、「三・五メートル」の下に「(道路標識等により距離が指定されているときは、その距離)」を加え、同条の付記中「第二百一十条第一項第五号」を「第二百一十条の二第一項第一号」に改める。

第四十六条中「公安委員会が、道路又は交通の状況により特に支障がないと認めて」及び「(第四十四条第一号及び第七号並びに前条第一項第五号及び第六号に係るものを除く)」を削り、「指定した場所においては、前二条を、道路標識等により停車又は駐車をすることができるところとされているときは、これらに改める。

第四十七条の見出し中「停車」の下に「又は駐車」を加え、同条ただし書を削り、同条に次の二項を加え、同条の付記中「第二百一十条第六号」を「第二百一十条の二第一項第二号」に改める。

2 車両は、駐車するときは、道路の左側端に沿い、かつ、他の交通の妨害とならないようにしなければならない。

3 車両は、車道の左側端に接して路側帯(当該路側帯における停車及び駐車を禁止することを表示する道路標示によつて区画されたもの及び政令で定めるものを除く)が設けられている場所において、停車し、又は駐車するときは、前二項の規定にかかわらず、政令で定めるところにより、当該路側帯に入り、かつ、他の交通の妨害とならないようにしなければならない。

第四十八条から第五十条までを次のように改める。

(停車又は駐車の方法の特例)

第四十八条 車両は、道路標識等により停車又は駐車の方法が指定されているときは、前条の規定にかかわらず、当該方法によつて停車し、又は駐車しなければならない。

(罰則 第一百九条の二第二項第一号、同条第二項)

(駐車時間の制限等)

第四十九条 車両は、道路標識等により同一の車両が引き続き駐車することができるときは、当該制限されている道路の部分においては、当該制限されている時間をこえて駐車してはならない。

2 公安委員会は、前項に規定する道路の部分(駐車場法(昭和三十三年法律第六号)第二条第一号に規定する路上駐車場(第六十条の二において「路上駐車場」という)が設置されている道路の部分を除く)について、総理府令・建設省令で定める構造のパーキング・メーターを設置し、及び管理することができ、この場合において、公安委員会は、総理府令で定める者にその管理を委託することができる。

3 車両は、第一項に規定する道路の部分に駐車する場合において、当該道路の部分について前項のパーキング・メーターが設置されているときは、当該車両の駐車につき政令で定めるところにより当該パーキング・メーターが作動されている場合でなければ、駐車してはならない。

4 第一項に規定する道路の部分について、駐車場法第五十条第四項に規定する路上駐車場管理者により第二項に規定する構造のパーキング・メーターが設置されているときは、当該パーキング・メーターは、前項の規定の適用については、第二項のパーキング・メーターとみなす。

(罰則 第一項及び第三項については第一百九条の二第一項第一号、同条第二項)

(交差点等への進入禁止)

第五十条 交通整理の行なわれている交差点に入ろうとする車両等は、その進行しようとする道路の前方の車両等の状況により、交差点(交差点内に道路標識等による停止線が設けられているときは、その停止線をこえた部分。以下この項において同じ)に入つた場合においては当該交差点内で停止することとなり、よつて交差道路における車両等の通行の妨害となるおそれがあるときは、当該交差点に入つてはならない。

2 車両等は、その進行しようとする道路の前方の車両等の状況により、横断歩道、踏切又は道路標示によつて区画された部分に入つた場合においては、その部分で停止することとなるおそれがあるときは、これらの部分に入つてはならない。

(罰則 第二百一十条第一項第五号、同条第二項)

第五十一条第一項中「第四十五条若しくは第四十八条の規定又は第四十九条の規定による公安委員会の処分」を「第四十五条第一項若しくは第二項、第四十七条第二項若しくは第三項、第四十八条又は第四十九条第一項の規定」に改め、「場合において、当該車両が道路における交通の危険を生じさせ、又は著しく交通の妨害となるおそれがある」を削り、同条第三項中「当該車両が道路における交通の危険を生じさせ、又は著しく交通の妨害となるおそれがあり、かつ」を削り、同条に次の一項を加える。

8 前項の規定により徴収する費用の額は、保管に係る費用以外の費用にあつては五千円を、保管に係る費用にあつては一日当たり三千円をこえない範囲内で都道府県規則で定めるときは、その定めた額とする。

第五十二条第二項中「行き違ひ場合」の下に「又は他の車両等の直後を進行する場合」を加える。

第五十三条第一項中「軽車両を除く」の下に「第三項において同じ」を加え、「横断し」を削り、

同条に次の一項を加え、同条の付記中「第一項については」を「第一項及び第三項については」に改める。

3 車両の運転者は、第一項に規定する行為を終わつたときは、当該合図をやめなければならないものとし、また、同項に規定する合図に係る行為をしないのかかわらず、当該合図をしてはならない。

第五十四条第一項中「公安委員会が指定した」を「道路標識等により指定された」に改める。

第五十七條第一項中「積載重量若しくは積載容量」を「積載物の重量、大きさ若しくは積載の方法(以下この条において「積載重量等」という。))」に改め、同条第二項中「積載重量若しくは積載容量」を「積載重量等」に改め、同条第三項中「積載重量若しくは積載容量」、「重量又は容量」及び「重量及び容量」を「積載重量等」に改める。

第六十二條中「運転者は、」の下に「その装置が」を加え、「により定められた装置を備えていないか、又はこれらの装置が調整されていないため交通の危険を生じさせるおそれがある車両等(以下「整備不良車両」という。))」の規定に定めるところに適合しないため交通の危険を生じさせ、又は他人に迷惑を及ぼすおそれがある車両等(次条第一項において「整備不良車両」という。))」に改める。

第六十三條第一項中「前条の」及び「以下次条第二項において同じ。」を削り、同条第二項中「図る」を「図り、又は他人に及ぼす迷惑を防止する」に改め、同条第三項中「危険」の下に「又は他人に及ぼす迷惑を加える。」

第六十三條の二を削り、第六十三條の三を第六十三條の二とする。

第六十六條の付記中「第二号」を「第三号」に改める。

第六十七條の付記中「第十一号の三」を「第十一号」に改める。

第六十八條及び第六十九條を次のように改める。

第六十八條及び第六十九條 削除

第七十一條中「前三條」を「前条に改め、同条第二号中「白色に塗つたつえ」を「同項の規定に基づく政令で定めるつえ」に改め、同条第四号中「乗車している者の下に」の「転落」を加え、「貨物の転落」を「物の転落若しくは飛散」に改め、同条の次に次の一号を加える。

四の二 安全を確認しないで、ドアを開き、又は車両等から降りないようにし、及びその車両等に乗りしている他の者がこれらの行為により交通の危険を生じさせないようにするための必要な措置を講ずること。

第七十一條第五号の次に次の一号を加え、同条の付記中「及び第四号から第六号まで」を「第四号から第五号まで及び第六号」に改める。

五の二 自動車又は原動機付自転車と離れるときは、その車両の装置に応じ、その車両が他人に無断で運転されることがないようにするための必要な措置を講ずること。

第七十一條の二第二項中「公安委員会が指定した」を「道路標識等により指定された」に改める。

第七十二條の付記中「第十一号の四」を「第十一号の二」に改める。

第七十四條第二項中「第六十八條」を「第二十二條」に改める。

第七十四條の二に次の三項を加え、同条の付記中「第十一号の五」を「第十一号の三」に改める。

5 安全運転管理者の処理すべき事項の範囲は、総理府令で定める。

6 自動車の使用者は、安全運転管理者に対し、前項の規定に基づく総理府令で定める事項を処理するため必要な権限を与えなければならない。

7 自動車の使用者は、公安委員会からその選任に係る安全運転管理者について第八十八條の二第二項第一号に規定する講習を行なう旨の通知を受けたときは、当該安全運転管理者に当該講習を受けさせなければならない。

第七十五條の三中「」の下に「第十七條第一項及び」を、「路肩の下に」又は「路側帯」を加え、「第三章第一節」を「第八章第一項、第三章第一節」に改める。

第七十五條の四を次のように改める。

第七十五條の四 自動車は、法令の規定によりその速度を減ずる場合及び危険を防止するためやむを得ない場合を除き、高速自動車国道の本線車道(政令で定めるものを除く。))においては、道路標識等により自動車の最低速度が指定されている区間にあつてはその最低速度に、その他の区間にあつては政令で定める最低速度に達しない速度で運転してはならない。

(罰則 第二百二十條第一項第十二号)

第七十五條の五を削り、第七十五條の六中「高速通行路又は自動車専用道路」を「本線車道」に改め、同条を第七十五條の五とする。

第七十五條の七の見出しを「(本線車道に入る場合等における他の自動車との関係)」に改め、同条第一項中「高速通行路」を「本線車道」に改め、「入ろうとする場合」の下に「(本線車道から他の本線車道に入ろうとする場合にあつては、道路標識等により指定された本線車道に入ろうとする場合に限る。))」を加え、「進行を妨げ」を「進行妨害をし」に改め、同項に次のただし書を加える。

ただし、当該交差点において、交通整理が行なわれているときは、この限りでない。

第七十五條の七第二項中「高速通行路」を「本線車道」に、「ときは」を「場合又はその通行している本線車道から出ようとしている場合においては」に、「進行を」を「通行」に改め、同条を第七十五條の六とし、同条の次に次の一条を加える。

(本線車道の出入の方法)

第七十五條の七 自動車は、本線車道に入ろうとする場合において、加速車線が設けられているときは、その加速車線を通行しなければならない。

2 自動車は、その通行している本線車道から出ようとする場合においては、あらかじめその前から出口に接続する車両通行帯を通行しなければならない。この場合において、減速車線が設けられているときは、その減速車線を通行しなければならない。

(罰則 第二百二十一條第一項第五号)

第七十五條の八第一項第二号中「路肩」の下に「又は路側帯」を加え、同条第二項に後段として次のように加え、同条の付記中「第二百二十條第一項第六号」を「第二百十九條の二第一項第二号」に改める。

この場合において、同条第三項中「当該車両が駐車している場所からの距離が五十メートルをこえない道路上の場所」とあるのは、政令で定める場所とし、同条第四項中「当該車両が駐車している場所からの距離が五十メートルをこえない範囲の地域内の道路上に当該車両を移動する場所がないとき」とあるのは、前項の政令で定める場所に当該車両を移動することができないときと読み替へるものとする。

第七十五條の九第一項中「第七十五條の四第二項」を「第七十五條の五及び第七十五條の七」に改め、同条第二項中「第七十五條の四第二項及び次条」を「第七十五條の四及び第七十五條の五」に改める。

第七十五條の十を削り、第七十五條の十一第一項中「高速通行路」を「本線車道」に改め、同条を第七十五條の十とし、第四章の二第三節中同条の次に次の一条を加える。

(座席ベルトの装着)

第七十五條の十一 自動車の運転者は、高速自動車国道又は自動車専用道路において自動車を運転するときは、当該自動車に備えられている座席ベルトを装着し、及び当該自動車に乗車している他の者に装着させるようにつとめなければならない。

第八十五條第五項中「大型免許、普通免許若し

くは大型特殊免許によつて運転することができ
る自動車」を「大型自動車、普通自動車若しくは大型
特殊自動車」に改める。

第九十条第一項中「合格した者」の下に「(当該運
転免許試験に合格した日から起算して一年を経過
していない者に限る。)」を加へ、「で、その者が自
動車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り、これに免許を
与えることが適当でない」と認められるものを削り、
同条第三項中「判明し、かつ、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られる」と判明
したに改め、同条第七項を次のように改める。

7 公安委員会は、第一項ただし書の規定により
免許を保留され、又は第三項の規定により免許
の効力の停止を受けた者が第百八条の二第一項
第二号に規定する講習を終了したときは、政令
で定める範囲内で、その者の免許の保留の期間
又は効力の停止の期間を短縮することができ
る。

第九十三条第二項中「同条第九項後段(第九十
条第七項において準用する場合を含む。)」を「第九十
条第七項若しくは第百三条第九項に改める。

第九十六条第二項中「当該免許によつて運転す
ることができず自動車」を「普通自動車又は大型特
殊自動車」に改め、同条第四項第一号中「当該免許
によつて運転することができず自動車」を「大型自
動車、普通自動車又は大型特殊自動車」に改め、
同項第二号中「大型免許、普通免許又は大型特殊
免許によつて運転することができず自動車」を「大
型自動車、普通自動車又は大型特殊自動車」に改
める。

第九十七条第一項中「仮免許の運転免許試験に
あつては第一号から第三号まで、」を削り、「、第
二号及び第四号」を「及び第二号」に改め、同項第
三号を次のように改め、同項第四号を削る。

三 自動車等の運転について必要な知識
第九十七条第二項中「前項」を「前二項」に改め、

同項を同条第三項とし、同条第一項の次に次の一
項を加へる。

2 前項第三号に掲げる事項についての運転免許
試験は、第百八条の規定により国家公安委員会
が作成する教則の内容の範囲内で、行なう。

第九十八条第一項中「及び法令、自動車の構造
及び取扱方法」を「知識」に改め、同条第三項中
「適合しなかつたとき」の下に「又は指定自動
車教習所を管理する者が第六項の規定に違反した
とき」を加へ、同条に次の一項を加へる。

6 指定自動車教習所を管理する者は、公安委員
会から当該指定自動車教習所の職員について第
百八条の二第一項第三号に規定する講習を行な
う旨の通知を受けたときは、当該職員に当該講
習を受けさせなければならない。

第九十九条第一項中第二号及び第三号を削り、
第四号を第二号とし、第五号を削る。

第百一条の二の次に次の一条を加へる。
(更新を受けようとする者の義務)
第百一条の三 免許証の更新を受けようとする者
は、第百八条の二第一項第四号に規定する講習
を受けるようにつとめなければならない。

9 公安委員会は、第二項又は第四項の規定によ
る免許の効力の停止を受けた者(第百八条第一
項第三号に該当するに至らない程度の身体
障害で自動車等の運転に支障を及ぼすおそれ
あるものが生じた者を除く。)が第百八条の二第
一項第二号に規定する講習を終了したときは、
政令で定める範囲内で、その者の免許の効力の
停止の期間を短縮することができる。

第百七条の五第二項中「同条第九項後段」を「同
条第九項」に改める。
第七章中第百八条を第百八条の三とし、同条の
前に次の二条を加へる。

(交通の方法に關する教則の作成)
第百八条 国家公安委員会は、道路を通行する者
が適正な交通の方法を容易に理解することがで

きるようにするため、次に掲げる事項を内容と
する教則を作成し、これを公表するものとする。

一 法令で定める道路の交通の方法
二 道路における危険を防止し、その他交通の
安全と円滑を図り、又は道路の交通に起因す
る障害を防止するため、道路を通行する者が
励行することが望ましい事項
三 前二号に掲げるもののほか、自動車の構造
その他自動車又は原動機付自転車の運転に必
要な知識

(講習)
第百八条の二 公安委員会は、総理府令で定める
ところにより、次に掲げる講習を行なうものと
する。

一 安全運転管理者に対する講習
二 第九十条第一項ただし書の規定による免許
の保留、同条第三項若しくは第百三条第二項
若しくは第四項の規定による免許の効力の停
止又は第百七条の五第一項の規定若しくは同
条第八項において準用する第百三条第四項の
規定による六月をこえない範囲内の自動車等
の運転の禁止を受けた者(同条第二項第一号
又は第百七条の五第一項第一号に該当するこ
とを理由としてこれらの処分を受けた者を除
く。)に対する講習

三 指定自動車教習所の政令で定める職員に対
する講習
四 免許証の更新を受けようとする者に対する
講習

2 公安委員会は、総理府令で定める者に前項に
規定する講習の実施を委託することができる。
第百九条の次に次の一条を加へる。

(情報の提供)
第百九条の二 公安委員会は、総理府令で定める
ところにより、車両の運転者に対し、車両の通
行に必要な情報を提供するようにつとめなけれ
ばならない。

2 公安委員会は、総理府令で定める者に前項の
情報の提供に係る事務を委託することができる。

第百十条の二の見出しを「(特定の交通の規制等
の手續)」に改め、同条第一項前段中「、第七
条第一項、第二十二條第二項又は第四十二條を削り、
同条第二項中「交通公害の防止を図るため第七
条第一項の規定」を「第四條第一項の規定に基づき第
八条第一項の道路標識等」に改め、「又は制限
し」及び「又は制限」を削り、同条に次の五項を加
へる。

8 公安委員会(第五條第一項の規定により権限
を委任された警察署長を含む。以下この条にお
いて同じ。)は、第四條第一項の規定に基づき、
第二條第一項第三号、第三号の四、第四号若し
しくは第七号、第八條第一項、第十三條第二項、
第十七條第三項、第四項第五号若しくは第五
項、第十七條の三第一項、第二十二條第一項又
は第二十三條の道路標識等(第十七條第五項の
道路標識等にあつては総理府令・建設省令で定
めるもの)に限り、第二十二條第一項の道路標識
等にあつては同項の政令で定める最高速度をこ
える最高速度に係るものに限る。以下この条に
おいて同じ。)により交通の規制を行なうことと
するときは、当該規制の適用される道路(第十七
條の三第一項及び第二十二條第一項の道路標識
等以外の道路標識等に係る場合にあつては、道
路法による道路に限る。)の管理者の意見をきか
なければならない。ただし、第八條第一項の道
路標識等による交通の規制を行なう場合におい
て、緊急を要するためやむを得ないと認められ
るときは、この限りでないものとし、この場合
には、事後において、すみやかに当該交通の規
制に係る事項を通知しなければならない。

4 公安委員会は、高速自動車国道又は自動車専
用道路について、第四條第一項の規定に基づ
き、前項本文に規定する道路標識等又は第十七
條第四項第四号、第三十條、第四十二條若しく

は第七十五条の四の道路標識等により交通の規制を行なうとするときは、前項本文の規定にかかわらず、当該道路の管理者に協議しなければならない。同項ただし書の規定は、当該協議について準用する。

5 公安委員会は、第四条第一項の規定に基づき、第四十四条又は第四十五条第一項の道路標識等により路上駐車場が設けられている道路の部分における停車及び駐車又は駐車を禁止しようとするときは、その禁止しようとする旨及び禁止の期間について当該路上駐車場を設置した地方公共団体の意見をきいたうえで、期間を定めて行なわなければならない。この場合において、緊急を要するためやむを得ないと認められるときは、当該地方公共団体の意見をきかないで当該禁止をすることができるとし、当該禁止をしたときは、すみやかに当該禁止をした旨及び禁止の期間を通知しなければならない。

6 公安委員会は、路上駐車場が設けられている道路の部分について、第四条第一項の規定に基づき第四十九条第一項の道路標識等により車両の駐車の時間を制限しようとするときは、当該路上駐車場を設置した地方公共団体の意見をきかなければならない。

7 公安委員会は、駐車場法第三条第一項に規定する駐車場整備地区内において第四十九条第二項のパーキング・メーターを設置しようとするときは、同法第四条第一項の規定により路上駐車場設置計画を定めなければならないこととされている者の意見をきかなければならない。

第百二十二条第四項中「前三項の手数料の額は、千円を」を「第一項から第三項までの手数料の額は一件について千円、前項の手数料の額は講習一時間について五百円」に改め、同項を同条第五項とし、同条第三項中「第百三条第九項前段第九十条第七項又は第百七条の五第二項において準用する場合を含む。」の規定による「を」第百八条の二第一項第一号から第三号までに掲げる」に改め、同項を同

条第四項とし、同条第二項を第三項とし、第一項の次に次の一項を加える。

2 第九十一条又は第百一条第二項後段(第百一条の二第三項、第百二条第三項又は第百七条の四第三項において準用する場合を含む。)の規定により運転することができず自動車等の種類を限定された者で、その限定の全部又は一部の解除を受けるため、公安委員会の審査を受けようとするものは、審査手数料を当該都道府県に納めなければならない。

第百十三条の見出し中「道路使用許可」を「道路使用許可等」に改め、同条に次の一項を加える。

2 都道府県は、条例で定めるところにより、第四十九条第二項のパーキング・メーターを作動させようとする者から手数料を徴収することができる。

第七章中第百十四条の四を第百十四条の五とし、第百十四条の三を第百十四条の四とし、第百十四条の二の次に次の一項を加える。

(高速自動車国道等における権限)

第百十四条の三 この法律の規定により警察署長の権限に属する事務のうち、高速自動車国道又は自動車専用道路に係るものは、公安委員会の定めるところにより、当該高速自動車国道又は自動車専用道路における交通警察に関する事務を処理する警視以上の警察官に行なわせることができる。

第百十八条第一項中第三号を削り、第二号を第三号とし、第一号の次に次の一号を加え、同条第二項中「第三号」を「第二号」に改める。

二 第二十二條(最高速度)の規定の違反となるような行為をした者

第百十九条第一項第一号を次のように改める。

一 第四条(公安委員会の交通規制)第一項後段に規定する警察官の現場における指示又は第六条(警察官等の交通規制)第四項の規定による警察官の禁止若しくは制限に従わなかった車両等の運転者

第百十九条第一項第一号の次に次の二号を加える。

一の二 第七条(信号機の信号等に従う義務)、第八条(通行の禁止等)第一項又は第九条(歩行者用道路を通行する車両の義務)の規定に違反した車両等の運転者

一の三 第二十四条(急ブレーキの禁止)の規定に違反した者

第百十九条第一項第二号中「第二項」の下に、「第三十八条(横断歩道における歩行者の優先)」を加え、同項第二号の二中「(自転車道の通行区分)第一項」の下に、「第十八条(左側寄り通行等)第二項」を加え、「第三十六條(優先道路等にある車両等の優先)第二項若しくは第三項、第三十八條(横断歩道における歩行者の優先)」を「第三十六條(交差点における他の車両等との関係等)第二項、第三十七條若しくは第四項」に改め、同条第二項中「第一号」を「第二号」に改める。

第百十九条の次に次の一項を加える。

第百十九条の二 次の各号のいずれかに該当する者は、五万円以下の罰金に処する。

一 第四十四条(停車及び駐車を禁止する場所)第一項若しくは第二項、第四十八條(停車又は駐車の方法の特例)又は第四十九條(駐車時間の制限等)第一項若しくは第三項の規定の違反となるような行為をした者

二 第四十七條(停車又は駐車の方法)又は第七十五條の八(停車及び駐車の禁止)第一項の規定の違反となるような行為をした者

2 過失により前項第一号の罪を犯した者は、五万円以下の罰金に処する。

第百二十条第一項第一号中「第六條(混雑緩和の措置)第一項」を「第六條(警察官等の交通規制)第二項に改め、同項第二号中「第二十五條(横断の方法)第二項」を「第二十五條(道路外に出る場合の方法)第三項」に改め、「(車両距離の保持)」の下に

「第二十六條の二(進路の変更の禁止)第二項」を、「(他の車両に追いつかれた車両の義務)」の下に、「第三十一條の二(乗合自動車の発進の保護)」を加え、「第三十四條の二(直進、左折及び右折車両の通行区分の指定)第三項」を「第三十五條(指定通行区分)第二項」に、「第三十五條(先入及び左方の車両等の優先)」を「第三十六條(交差点における他の車両等との関係等)第一項」に、「(直進及び左折車両等の優先)」を「(交差点における他の車両等との関係等)」に、「第七十五條の七(高速通行路に入る場合における優先関係)」を「第七十五條の六(本線車道に入る場合等における他の自動車との関係)」に改め、同項第三号中「第二項、第三項若しくは第四項」を、「第二十條の二(路線バス等優先通行帯)第一項」に、「(進路の変更の禁止及び制限)第三十四條の二(直進、左折及び右折車両の通行区分の指定)第二項又は第七十五條の四(通行区分)第二項若しくは第三項」を「(進路の変更の禁止)第三項又は第三十五條(指定通行区分)第一項」に改め、同項第四号中「による公安委員会の処分」に違反した」を「の違反となるような行為をした」に改め、同項第五号から第七号までを次のように改める。

五 第五十條(交差点等への進入禁止)又は第五十二條(車両等の灯火)第一項の規定の違反となるような行為をした者

六及び七 削除

第百二十条第一項第八号中「第五十三條(合図)第一項」の下に「若しくは第三項」を加え、同項第九号中「第四号」の下に「第四号の二」を加え、同項第十一号及び第十一号の二を削り、第十一号の三を第十一号とし、第十一号の五を第十一号の三とし、同項第十二号を次のように改め、同条第二項中「第七号、第八号又は第十一号」を「又は第八号」に改める。

「第二十六條の二(進路の変更の禁止)第二項」を、「(他の車両に追いつかれた車両の義務)」の下に、「第三十一條の二(乗合自動車の発進の保護)」を加え、「第三十四條の二(直進、左折及び右折車両の通行区分の指定)第三項」を「第三十五條(指定通行区分)第二項」に、「第三十五條(先入及び左方の車両等の優先)」を「第三十六條(交差点における他の車両等との関係等)第一項」に、「(直進及び左折車両等の優先)」を「(交差点における他の車両等との関係等)」に、「第七十五條の七(高速通行路に入る場合における優先関係)」を「第七十五條の六(本線車道に入る場合等における他の自動車との関係)」に改め、同項第三号中「第二項、第三項若しくは第四項」を、「第二十條の二(路線バス等優先通行帯)第一項」に、「(進路の変更の禁止及び制限)第三十四條の二(直進、左折及び右折車両の通行区分の指定)第二項又は第七十五條の四(通行区分)第二項若しくは第三項」を「(進路の変更の禁止)第三項又は第三十五條(指定通行区分)第一項」に改め、同項第四号中「による公安委員会の処分」に違反した」を「の違反となるような行為をした」に改め、同項第五号から第七号までを次のように改める。

五 第五十條(交差点等への進入禁止)又は第五十二條(車両等の灯火)第一項の規定の違反となるような行為をした者

六及び七 削除

第百二十条第一項第八号中「第五十三條(合図)第一項」の下に「若しくは第三項」を加え、同項第九号中「第四号」の下に「第四号の二」を加え、同項第十一号及び第十一号の二を削り、第十一号の三を第十一号とし、第十一号の五を第十一号の三とし、同項第十二号を次のように改め、同条第二項中「第七号、第八号又は第十一号」を「又は第八号」に改める。

十二 第七十五條の四(最低速度)の規定の違反となるような行為をした者

十二 第七十五條の四(最低速度)の規定の違反となるような行為をした者

十二 第七十五條の四(最低速度)の規定の違反となるような行為をした者

十二 第七十五條の四(最低速度)の規定の違反となるような行為をした者

十二 第七十五條の四(最低速度)の規定の違反となるような行為をした者

十二 第七十五條の四(最低速度)の規定の違反となるような行為をした者

十二 第七十五條の四(最低速度)の規定の違反となるような行為をした者

第二百一十一條第二項第一号を次のように改める。

一 第四條(公安委員会の交通規制)第一項後段に規定する警察官の現場における指示若しくは第六條(警察官等の交通規制)第四項の規定による警察官の禁止若しくは制限に従わず、又は第七條(信号機の信号等)に従う義務若しくは第八條(通行の禁止等)第一項の規定に違反した歩行者

第二百一十一條第二項第一号の次に次の一号を加える。

一の二 第八條(通行の禁止等)第五項の規定により警察署長が付した条件に違反した者
第二百一十一條第一項第五号中「第十七條の三(自転車等の歩道通行)第三項」に、「第二十五條(横断の方法)第一項又は第二十五條(道路外に出る場合の方法)第一項若しくは第二項」に改め、「第四項の下に」又は第七十五條の七(本線車道の出入の方法)を加え、同項第九号中「第六十三條の二(装置不良車両の運転の禁止等)第四項において準用する場合を含む。」を削り、同項第九号の二中「第六十三條の三」を「第六十三條の二」に改める。
第二百二十三條中「第十一号、第十一号の五」を「第十一号の三」に改める。
第二百二十六條第四項中「第二百十四條の三第一項」を「第二百十四條の四第一項」に、「第二百二十條第一項第五号(第五十二條第一項に係る部分を除く。)、第六号若しくは第七号の罪にあたる行為又はこれらの罪に係る第二百二十條第二項」を「第二百十九條の二」に改める。

別表中「第二百十八條第一項第三号」を「第二百十八條第一項第二号」に、「法令で定める最高速度又は第二十二條第二項若しくは第二十三條の規定に基づき公安委員会が定める」を「第二十二條の規定によりこれを定める速度で進行してはならないこととされている」に、「第一号(第七條第三項に係る部分を除く。)」を「第一号の二」に、「又は第二項

(第七條第三項に係る部分を除く。)」を「若しくは第二項又は第二百十九條の二」に改め、「第四号」の下に、「第四号の二」を加え、「第十号から第十一号まで」を「第十号、第十号の二」に、「第一項第五号」を「第一項第一号の二、第五号」に改める。

附則

(施行期日)
第一条 この法律は、公布の日から起算して六月を超えない範囲内において政令で定める日から施行する。ただし、第七十四條の二に第七項を加える改正規定、第九十七條から第九十九條までの改正規定、第九十一條の二の次に一条を加える改正規定、第九十八條を第九十八條の三とし、同条の前に二条を加える改正規定(第九十八條の二第一項第一号、第三号及び第四号に係る部分に限る。)、及び第九十二條の改正規定は、昭和四十七年四月一日から施行する。

(交通の規制等に係る経過措置)
第二条 改正前の道路交通法(以下この条において「旧法」という。)の規定に基づく交通の規制に係る禁止、制限又は指定で、この法律の施行の際現にその効力を有し、かつ、改正後の道路交通法(以下この条において「新法」という。)第四條第一項の規定に基づく交通の規制に相当するものは、当該交通の規制とみなす。

2 この法律の施行前に旧法第五十一條第二項、第三項、第五項又は第六項の規定により行なつた措置に要した費用の徴収については、新法第五十一條第八項の規定は、適用しない。

3 この法律の施行の際現に大型自動車免許を受けている者で、大型自動車免許、普通自動車免許又は大型特殊自動車免許によつて運転することができ、自動車の運転の経験の期間が通算して三年に達しているものの運転することができ、大型自動車については、新法第八十五條第五項の規定にかかわらず、なお従前の例による。

(自動車の保管場所の確保等に関する法律の一部改正)
第三条 自動車の保管場所の確保等に関する法律(昭和三十七年法律第四十五号)の一部を次のように改正する。

第二条第五号中「第二十八號」を「第二十八號及び第二十九號」に改める。
第六條及び第七條を次のように改める。

第八條第一項中「次の各号のいずれかに該当する」を「第五條第一項の規定に違反して道路上の場所を使用した」に改め、同項各号、同条第二項第三号及び第四号並びに同条第三項を削る。

第九條中「前条第一項第一号又は同条第二項第一号若しくは第二号」を「前条」に改める。
第十條及び第十一條を削る。

(自動車の保管場所の確保等に関する法律の一部改正に伴う経過措置)
第四条 改正前の自動車の保管場所の確保等に関する法律(次項において「旧法」という。)第六條第一項又は第二項の規定に基づく指定又は制限で、この法律の施行の際現にその効力を有するものは、改正後の道路交通法第四條第一項の規定に基づく交通の規制とみなす。

2 旧法第六條の規定又はこれに基づく処分違反した行為に關しては、旧法第六條、第七條、第十條第二項及び第十一條の規定は、なおその効力を有する。この場合において、旧法第七條中「第九十八條」とあるのは、「第九十八條の三」とする。

(罰則に係る経過措置)
第五条 この法律の施行前にした行為に対する罰則の適用については、なお従前の例による。

(消防法等の一部改正)
第六條 消防法(昭和二十三年法律第八十六号)の一部を次のように改正する。
第二十六條第二項中「第七十五條の七第二項」

を「第七十五條の六第二項」に改める。
2 公職選挙法(昭和二十五年法律第百号)の一部を次のように改正する。

第二百四十一條第一項中「第二十九號」を「第二十九號及び第三十號」に改める。
3 道路整備特別措置法(昭和三十一年法律第七号)の一部を次のように改正する。

第十二條第一項中「第二十八號」を「第二十八號及び第二十九號」に改める。
4 駐車場の一部を次のように改正する。

第二條第四号中「第二十九號」を「第二十九號及び第三十號」に改め、同条第五号中「第二十八號」を「第二十八號及び第二十九號」に改める。
5 土砂等を運搬する大型自動車による交通事故の防止等に関する特別措置法(昭和四十二年法律第三十一号)の一部を次のように改正する。

第七條第一項第三号中「第五号」の下に、第七号の二を加える。
6 交通安全対策基本法(昭和四十五年法律第百十号)の一部を次のように改正する。

第二條第一号中「第二十一號」を「第二十一號第一号」に改め、同条第二号中「第二十八號」を「第二十八號第一号」に改める。

理由
最近における道路交通の事情にかんがみ、交通事故を防止し、その他交通の安全と円滑を図り、及び道路の交通に起因する障害の防止に資するため、歩行者用道路に関する規定を設ける等歩行者の通行の安全を図るための規定を整備し、公共輸送機関の優先通行の確保等都市交通対策のための規定を整備し、その他交通方法に関する規定を合理化するとともに、交通方法に関する教則の作成及び運転者等に対する講習について規定する等運転者の資質の向上を図るための規定を整備する等の必要がある、これが、この法律案を提出する理由である。

○委員長 本案に対する提案理由等は、すでにお配りしてあります資料により御了承願います。質疑を行ないます。

質疑の申し出がありますので、順次これを許します。

なお、質疑者に申し上げますが、申し合わせの時間に御協力を願います。また、政府側の御答弁も簡潔にお願いいたします。

小峯柳多君

○小峯委員 これは警察庁の方に聞いたほうがいいのじゃないかと思いますが、きのうから新宿交差点でスクランブル横断というのをやっております。私はたいへんいいアイデアだと思うのでありますが、あれをやるための法的な手続といえますか、たとえば公安委員会がきめて警視庁がやるのか、あるいはそこに警察庁が一応かむのか、そこら辺のところを一応聞きたいと思ひます。

○片岡政府委員 都道府県の公安委員会がきめることでございますが、警視庁が春の安全運動でやり、学校の近くでやり、今回の新宿でやります分につきましては、私どものほうに相談もあり、けっこうなことだということで、私も相談に乗ったということでございます。原則としては都道府県公安委員会がきめる、こういうことでございます。

○小峯委員 私はなぜこんな質問をするかといいますと、今度の道交法の改正の中にうたつておる交通管理の面で、すでに部分的に実施されているようなものがあるかと思ひます。私は、昨年の夏、交通安全対策特別委員の有志で欧米諸国の交通安全対策の視察をしてまいりました。各地で部分的に似たようなものを見てまいりました。日本でも早目にやる必要がありはせぬかと思ひました。部分別的には、たとえば公共用の自動車の通行帯、それからある種の乗り入れ規制の問題などを実施しているように思ひますし、あるいはまた、車線の朝と夕における変更なども部分的に見受けられるわけでありまして、そういうことはこの道路交通法を改正しなくても

できるのか。そうだとすれば、今度改正して特にそれをうたつておるのはどういふことなのか。その辺の御解釈をひとつ承りたいと思ひます。

○片岡政府委員 事柄によつて少しづつ違ふと思いますが、たとえばいまのスクランブルの問題でございますが、これは現行法でもできます。ただ、現行法でやりますと、新宿のように、斜めに横断歩道のゼブラ模様を必ず書いて、斜めに横断してもいいという形をつくる必要がございます。ところが、今回の法改正によりまして、必ずしもその必要がなくなりまして、しま模様をつくらなくても、信号機の操作だけでできていくというような点が違ふと思ひます。

それから、たとえばバスの優先レーンというやうな問題にしまして、現在は指導でいたしておりますが、今度の法改正ができますれば、これが指導ではなくて、法的な制度として、いわば法的な担保が厳格にできるという問題だと思ひます。それから車の、たとえば大型トラックの時間帯による乗り入れ規制というやうな問題につきましましては、現行道交法の七条でできるわけでございますけれども、これを車種別、用途別にさらに広めていくという場合には現行法上若干疑義があるというところで、その疑義をなくするやうな手当てを今回の改正法でいたしたい、そういう趣旨でございます。

○小峯委員 御答弁の趣旨はわかりましたが、今度の改正の中に、都市交通対策の推進というのをうたつております。私は東京都民の一人でございますので、こういうふうな道交法を改正されたあと、東京都の交通規制といふ具体的な、交通安全対策の中でこんな点が特に変わるといふ具体的なビジョンといふものを、都市交通対策の立場から、ひとつ御説明をいただきたいと思ひます。

○片岡政府委員 私どもが考えておりますのは、具体的な問題は警視庁でいずれやると思ひますけれども、基本的な考え方といひましては、まず道路を、幹線道路なり準幹線道路あるいは生活道路といふふうに、道路の機能によりまして道路の

分類を正確にする。そして、幹線道路あるいは準幹線道路は、安全施設も完備いたしまして、車の大量の交通がスムーズに、そして安全に流れるやうにします。それからもちろん歩行者の安全も、安全施設を完備していくといふことを基本的に考えております。それから生活道路、いわば裏通りと申しますか、生活道路は、原則として通過交通を締め出して、そして歩行者が安全にその道路を利用できるようにしていきたい、というふうに考えております。それを一つの大きな柱といたしております。

それからもう一つは、駐車問題が大きな問題だと思ひます。それにつきましては、都心部における駐車場の規制を強化していく。取り締まりも強化していく。ただ、業務上どうしても必要な駐車需要といたうのがございます。そして路外駐車場が必ずしも整備されていない場合には、業務上どうしても短時間駐車しなくてはならないという需要に対しては、駐車時間の制限をしていく。たとえば三十分とか一時間の駐車時間の制限をして、その業務用需要には応じながら、しかも回転率をよくしていく。そして朝出てきて夕方まで置いておくというやうな駐車は締め出していくために、今度パーキングメーターを設置するという考え方も織り込んでございます。

それからもう一つは、信号機を改良いたしまして、信号機といふのは安全のために非常に役立ちますので、円滑を阻害する問題も出てまいります。そういう問題につきましては、信号機を線形で広域の管制をやっていく。これは電子計算機を使いまして、交通管制制度として、組織としてやっていく。そういうことにより、安全でありかつ円滑であるといふやうなシステムをつくつていきたいといふことも考えております。

大きく申せば、大体そういう方向で考えていきますので、生活道路では歩行者が安心して通れる、しかし、幹線道路は車の流れもよくするし、

安全にもしていく、そういう基本的な考え方をいたしております。

○小峯委員 大型貨物自動車の規制、いまでも部分的にやっておりますのかもしれないけれども、それと乗用車の都心乗り入れの規制、こういうものを考えておられますか。

○片岡政府委員 東京では通勤、通学交通といふものが非常に大きな問題になっていると思ひます。そういう通勤、通学交通のラッシュ時間帯は、物の輸送よりも人の交通というものを優先的に考えていくということで、御承知のように、バス優先レーンをつくりました。そういう時間帯は大型トラックの交通の規制をやつていって、物よりも人の輸送に重点を置いていくというやり方を現に始めておりますし、これを強化していく方向で考えていきたいと思ひます。

それから乗用車の都心乗り入れの抑制の問題でございますけれども、これを法的に規制をする場合には、大体どの範囲にそういうことをやるべきであるか、つまり環状線の中か、あるいは環状七号の中であるかといふ範囲の問題、それからどの車に優先順位を認めて、これはいいけれどもこれはいけないという選別基準、その辺に大きな問題がありますし、社会経済的に大きな問題でございますので、慎重に検討していきたい。ただ、そういうことを一方で検討しながら、都心部における駐車規制をきびしくすること、それから先ほど申したバス優先路線とかあるいは大型貨物の通行の制限という形で、間接的に乗用車の都心乗り入れを抑制していくというやり方を現在考えておるわけでございます。

○小峯委員 私が欧米を回ったときに、信号の位置が諸外国は非常に低いのです。日本の場合には非常に高い。非常にふしぎに思つて向こうでも聞き、こっちへ来ても聞いたのですが、これは大きな貨物自動車と乗用車が一緒に走るので、貨物自動車の前にあると低くはないのだという話でございます。それが、いまお伺ひしましたやうに、そういう大型を時間的に規制するとかなんと

かすれば、もっと見やすいところに信号機をつけるというよりなこともできると思ひますし、また、かたがた、慎重におつしやいましたけれども、私は、この二つの問題はかなり英断をもつてやらなければ、東京都に關しては全く收拾のつかないような状態になるということを非常に強く感じていますので、慎重はけっこうなんです、やろりとすれば今度の法律の改正でできるわけです。どうお考えになつていますか。

○片岡政府委員 今度の法律の改正の第四条でそれができるような法的な基礎はつくりたい、そういうことでございす。

○小峯委員 できるのなら、早目にやるといふ御決意はまだできてませんか。

○片岡政府委員 先ほど申しましたような、どの範圍、それから選別基準の非常なむずかしさというよりなところで、もう少し実情調査をよくやつてみて、起終点調査をやるなり車の動きの調査を十分にいたして、それを踏まえて、また世論の支持を得ながらやつていくということで考えていきたいと思つております。

○小峯委員 交通管理の問題はそのくらいにしまして、運転者管理の問題をひとつお聞きします。酒酔い運転はどうですか、傾向として減つておりますか。あるいはまた、酒酔い運転と交通事故との關係はどうなつておりますか、傾向として。教えていただきたいと思ひます。

○片岡政府委員 昨年の道交法改正で酒気帯び運転に罰則を設け、それから酒酔い運転の罰則を強化いたしました。おかげさまで違反も減りつつあるような傾向でございすし、酒酔いが原因である事故も傾向としては減るような傾向になつていと思ひます。

○小峯委員 運転者に酒を売ってはいけないという規定があつたと思ひますが、これは御承知のように、訓示規定のようなものでございす。そういう罰則のない規定で酒を売るといふことに対して、かなり効果をあげていると御判断になつていますか、いかがでございすか。

○片岡政府委員 訓示規定ではございす、酒気帯び運転をするおそれのある場合には、酒類を提供してはいけないとか、飲酒をすすめてはいけないという規定ができましたので、それをもとに行政指導として第一線では相当強く指導いたしております。それで、相当の効果はそれなりにあがつているんじゃないかと思ひます。ただ、事故を起した場合には、もちろん刑法上の教唆犯なり幫助犯としてあわせ立件致送をするということをやつておりますので、訓示規定としてそれなりの意義は十分活用されている、そのように考えております。

○小峯委員 これは皆さんも御承知だろうと思ひますが、ある婦人団体の皆さんが熱心にドライブインにおける酒の販売禁止運動をいたしてあります。私どもも趣旨としてはけっこうなことだと思つて、交通安全対策委員会なども寄り寄り話を出してあるのでございす、法律にするという事になると、なかなかむずかしさがあるように承つております。あらためて何いすが、ドライブインの酒類の販売禁止というものは、どういう点に難点があるとお考えになつておりますか。

○片岡政府委員 ドライブインが自動車専用道路、たとえば東名高速道路であるとかその他の自動車専用道路にあるドライブインでございす。場合には、そこを通る人たちの問題でございす。で、これは道路公園なり首都高速道路公園、そういう關係の役所、団体に話しまして、現に東名高速それから名神高速の上では酒類の販売はやつておりません。ただ、一般の道路にありますドライブインの場合には、そこを運転してきて入る人だけじゃなくて、近所の人もそこへ行って食事をしたりするということもございまして、一般的にそれを禁止するということとはなかなか問題ではなからうかと思つております。

○小峯委員 お話の点は私どもにわかるのでございす、これだけ交通の問題がやかましくなつたら、これも慎重審議でなしに踏み切る必要がそろそろありはせぬかと思ひます。そういうこと

であなた方はどういふお考えを持っていられしやるか、あるいは早くなく実現できるとお考えになつてゐるか、あるいはいま言つたように、非常に規制のしかたがむずかしいので、こちらは手がつかぬのだとお考えになつてゐるのですか、どういふことですか。

○片岡政府委員 先ほど申しましたように、そういう訓示規定ではございすけれども、そういう規定ができましたので、それをこにいたしまして、各県の警察本部はそういうドライブインに對して、運転者には酒をすすめないようにという事を相当強く行政指導しているというのが現状でございす。また、現状ではまあその辺がいいところではないかといふふうに私どもは考えております。

○小峯委員 いまの専用自動車道路における酒類の販売は、絶対にないとお考えになつてゐますか、あるいは多少漏れがあると考えておりますか。

○片岡政府委員 私は、してないと思つております。

○小峯委員 それじゃもう一つ、今度は車両の管理の問題。点検という制度が法律にはうたつてあります、この点検が、定期点検といひますか、車の点検が案外しっかり行なわれていないように思ひます。営業用のものは一月に一本ですか、自家用車でも半年に一本というよりな規定になつてゐるように思ひます。私も免許証を持ち、そうしてたまにはまねするのですが、たいへん恥かしい話ですが、六カ月に一本ということがあるといふことをうっかりしてしまいました。法律を讀んで、おやおや、これはたいへんことだと思つたのですが、これはどういふ問題に徹底してない。そうすると、これをしっかりやれば保安の問題もある程度片づくし、このごろやかましい公害の問題も、たとえばしっかり点検しておると排気ガスの出方なんかまよほど違つてきはせぬかと思ひます、これはどうお考えになつてゐ

すか。交通当局のお考えもありましようし、運輸当局のお考え方もあると思ひますが、ぜひ一緒にお聞かせください。

○片岡政府委員 これは運輸省の所管の問題でございす、私どもも、点検が常時行なわれて、整備不良の車が道路を走らないようにするといふことは当然ながら非常に關心を持つておりますし、十分それが行なわれるように行政指導されることを期待いたしております。

○隅田説明員 使用者の行ないます定期点検につきましては、これは道路運送車両法のほうで一応義務づけが行なわれておりまして、四十七条で、まず運行に入る前の仕業点検の義務づけを行なつております。それから四十八条で、車の使用者が定期的に車を点検整備するといふことが義務づけられておりまして、それぞれ、たとえば自家用にしましては六カ月ごと及び十二カ月ごと、それから事業用にしましては一月ごと、六カ月ごと、十二カ月ごとといふような各段階を置きまして、点検項目を定めて行政指導をやつております。

それから私のほうといたして、もう一つは、たとえば車検の際に利用いたしましてその定期点検の記録簿を提示させる、それから定期点検をやつたという証拠をステッカーで表示させる、こういうようなことをいまいろいろ重ねて行政指導している段階でございす。

一般のユーザーに対する指導でございすのでなかなか徹底のむずかしい面もございす、今後とも十分な指導をやつていきたいと思ひます。

○小峯委員 これも罰則規定がない、訓示規定のようなものですね。その辺にやはり一つの弱さといふものがあるのではないかと思ひます、これはどう交通の安全の問題がやかましくなつてきておるので、私はそういう問題はもううちよつと積極的に取り組む必要があると思ひます。どうでございすか。重ねて伺ひますが、どういふようにお心組みでございすか。

○隅田説明員 事業用の自動車につきましては、これは道路運送法のほうでも一応の規定を設けておりますので、ある程度の行政的な罰則が適用できるようなことになっておりますが、確かに御説のとおり、自家用の一般の車につきましては、これは罰則がない、単なる訓示規定でございます。ただ、実際問題といたしまして、こうやってないということ具体的に証拠としてつかむことが非常にむずかしいものでございますから、いままでのところは訓示規定を利用しながら強力な行政指導をするというやり方でございます。ただ御承知のとおり、なかなか一般への徹底ということは非常にむずかしい点もございまして、われわれもいろいろな面からこれを強化するようにには努力いたしてまいりたいと考えております。

○小室委員 いまあなたのおっしゃった、ステッカーを張って定期点検をやっているというしるしのようなものを記入していくということは、いまやっているのですか。

○隅田説明員 行政指導の一環といたしまして、定期点検をやった者には、一定様式を定めまして、ステッカーを特にそういう者につきましては車の前面に張ることを認めまして、そうしてこれをつけているかないかということで定期点検をやったことを担保していくということ、現在始めたところでございます。(小室委員)「し始めた程度……」と呼ぶはいい。

○小室委員 長官お見えでございますのでひとつ……
この道交法改正の政府の原案の段階ですか、路上の教習というのをうたてたように記憶するのですが、出ましたものにはさうとなくなっております。私も実は先ほど申し上げましたように、免許証を持ってまねごとをするのですけれども、どうも路上の教習というものが加わらぬと、こんな交通の繁雑な時代にはどうも実効が少くないように思ふのです。なぜそういう問題をおぼしになったのか、そのいきさつ等がございまして、お聞かせいただきたいと思ひます。

○後藤田政府委員 御質問のように、私も路教習を義務づけるという必要性を痛感いたしております。そこで、現在では指定教習所につきましても、これは路上教習を義務づけております。それで八五割くらいカバーしておるわけですが、もし、教習所に全部行くというわけに、たとえは働いておる人その他はいきません。そこですべての者について路上教習を義務づける、しかし、路上教習は危険でございますので、それだけに、指導者についても一定の資格を審査した者を当たらせるという制度が必要であるということ、原案としては入れておったわけでございます。

ところが、八五割という大量の業務を扱ってらうております教習所側の中に、この制度は先行き検定まで、つまり試験免除にまでつながるのではなからうか、平たくいへば、いわば商売上、営業上のこういう先行き不安というものが出てきたと思ひます。また、教習所に働いておる人間が引き抜かれるといひますか、独立してしまふ、教習所の指導員が非常に不足しておりますので、そういうような点も心配したと思ひます。私ももととしては検定までをやらせるつもりはないのです。教習所以外の場合には、これは警察の試験場ではつきりした試験をやるといふことは考えておったわけですが、そういう疑念がありまして、その理解を深めるだけの実は時間的な余裕がございませんでした。今国会は、御承知のように、実質審議の期間が非常に短い。したがって、政府としても法案の提出の時期が限られておったわけでございます。そういうことで、私は絶対これにはやらなければならぬ、こういう決意を持っておりますが、しかし、そういう不安があるときに強引にやらねばと一年ぐらいいさるにやうな趣旨も徹底をして、そして皆さんが納得するのの上で私どもの考えておる点を実施したいものだ、そういう意味合いで今回の原案からはすしたにすぎません。しかし、私どもとしてはこれはどうしてもや

りたい、こういう考え方でございます。
○小室委員 長官、お考え全く同感です。教習所が果たしてきた役割、こういうものは私どもよくわかりますので、この人たちに商売のじやまにならぬような形で路上の教習というものはぜひ必要だと思ひます。ことに免許証だけ、飾りだけ持つてきて東京都に来て目を回すような運転者は少なくないと思ひますので、特に東京都の場合なんか路上の教習というものをしっかりやるように、これは教習所に不安を与えないような御配慮をしながらしっかりとやらなければならぬと思ひますが、ぜひひとつやっていただきたいと思ひます。

それからもう一つ、これは建設省に。大臣でなくともいいが、生活道路の問題がやかましく取り上げられるようになると、幹線道路の交通規制というものをよほど緩和してやらないと問題が出てくると思ひます。私は前の交通安全対策特別委員会でもちよつとそういう質問をしたように記憶いたしますが、東京都の場合に、地方から出てくる運転者が、比較的大きい道路の規制があるものから裏道にもぐるというやうなことを、そして手探りで裏通りの運転をやらなから事故を起こすということが少なくない。したがって、そういう幹線道路の交通規制を緩和することのほろがむしろ必要なんじゃないか。ことに今度生活道路の考え方が出てきますとますます必要になると思ひます。その場合に、これは大臣もお聞きいただいておくといふと思ひ切つてやる。対角つじの交差点のすみ切りを思い切つてやる。対角線の長さが道路幅の三倍になれば、右折も左折も中央突破もできるわけでございますから、理屈の上ではそういうことになりましたので、——パイパスをつくることもより必要でございますけれども、古い市街地ではなかなかこれができまいと思ひ切つてあります。そこで思い切つて幹線道路のすみ切りというものを道路改造の問題として取り上げるつもりはないか。今度の生活道路の問題と関連してそれが非常に必要になってくるように私は思ひ

のですが、当局はどういうお考えでございませうか。
○高橋(国)政府委員 ただいまの御指摘のとおり、幹線道路につきましては幅が非常に困難でございまして、われわれ現在交差点改良という名前でもって、先生おっしゃったとおりのすみ切りを盛んに実施することになっております。これは実は単に交通の円滑化をはかるだけでなく、それによりまして追突事故もかなり防止できるとわれわれは考えておりますので、大都市におきまして急の対策といたしましてすみ切り事業を積極的に実施したいというふうに考えておるわけでございます。

○小室委員 いま御答弁を承りましたが、それに対する予算とか計画とか、四十六年度で相当に固まっておりますか。

○高橋(国)政府委員 交通安全対策事業の一環として計画されておりました、新しく四十六年度から発足するわけでございますが、五カ年計画につきましてはたまたま資料を収集中でありまして、七月までにはまとめることになっております。四十六年度につきましては、従来の事業の約五割増し程度の大増額を考慮しておりました、実際に五カ年計画でもってさらに出てくればさらに増加する必要があると思ひますが、とりあえずは四十六年度はその程度で実施したいと考えておるわけでありませう。

○小室委員 もう一問。東京都内にあなたの考えているそれに該当する地点がございませうか。

○高橋(国)政府委員 都市局の所管になっておりますので、こまかい個所を存じておりませう。後ほど調べまして御報告したいと思ひます。

○菅委員長 後藤俊男君。

○後藤委員 一番最初に、交通安全施設の設置基準を道路法等の関係基本法に規定をして、道路管理者の設置義務を明文化する必要があると思ひ切つてあります。いま申し上げましたこの規定に基づいて整備事業法で設置の促進をするようにすべきであるというふうに考えるわけでございますが、こういう考え方につきましていかでございませう。

しょうか。

○高橋(国)政府委員 既存の、すでにでき上がっており、また道路につきましても、交通安全対策基本法に基づき、道路管理者はたまたま計画的に歩道や横断歩道橋ないしは道路照明等の交通安全施設の設置を進めているわけでございますが、今後新しく建設します道路につきましても、昨年の十月に改正いたしました新しい道路構造令の中におきまして、横断歩道橋であるとか、視線誘導標であるとか、照明の設置等を義務づけておりますので、交通安全施設は新しいものについてはすべてつけることにならうかと思っております。したがって、いま御指摘のように、道路法なりその他政令ではっきりと明文化する必要があるんじゃないかという御意見でございますが、道路構造令という政令によってはっきり明示されておりますので、われわれとしてはこのままでもよろしいんじゃないかというふうに考えておるわけでございます。

○後藤委員 いま私が言いましたのは、交通安全施設の設置基準、これを道路法等のいわば基本法をつくりましてこれに基づいて整備しなければいけないんだ、こういう義務づけたものは現在ないと思うのです。これをひとつつくっていただいて、そうして整備事業の促進をはかっていく。これは当然のことだと私は考えておるわけですが、いま局長が言われたのは、そういう意味の根本的な考え方とは違うと思うのです。いかがですか。

○高橋(国)政府委員 道路構造令の三十一條に「交通安全施設の防止を図るため必要がある場合においては、横断歩道橋、さく、照明施設、視線誘導標、緊急連絡施設その他これらに類する施設で建設省令で定めるものを設けるものとする。」というように書いてございまして、建設省令によって定めることになっておりますが、こまかい設置基準、たとえば何メートル間隔にどういふものをつけるのか、あるいは交通量が幾らの場合にどういふ施設を行なうかというふうな、非常に細部にわたりますものにつきますは、そのつど変わる場合がござ

いますので、これは内規といたしまして基準をきめまして、それに従って整備を進めていくというふうにしていくわけでございます。

○後藤委員 いま言われましたが、結局私が言わんといたしておるのは、構造基準の中に最低必要な交通安全施設の指定と建設の明確なる規定をつくる、こういうことでそれをつくりまして、それに基いて道交法の中における交通安全施設の指定と建設義務規定をつくつたらどうか、こういうふうな私は申し上げておるわけですが、この点につきましてもひとつ御検討をいただいて進めていただきたいと思います。

その次には、この予算の關係でございますけれども、これはこの前の交通安全委員会でも問題にしたわけでございますが、ことしの交通安全関係の予算につきましてはかなり削られておる。じゃ来年度については、一体この予算については、交通安全と関係する非常に大事な政策でございますので、十分なる予算をとっていただく、これは当然のことだと思ふのですが、その見直しについて、そういうふうな方向で進められようというたしてあるかどうか、この点大臣、ひとつよろしく御説明いただきたいと思います。

○根本国務大臣 御指摘の趣旨は私も全く賛成でございますので、十分に財政当局と予算折衝で努力したいと思ふます。従来やもすれば道路の延長線をつくるということ、伸び率に重点を入れ過ぎたことについて反省いたしております。特に都市交通については交通安全施設の設備が非常に緊急になっておる。そのためには、いままではややもすれば、国がつけてやっても地元のはややもほどのすみ取りの問題等でも地元がやはりその気になってもらわないと困るんです。最初は陳情が来て予算をつけると、今度はこれは住民の反対があるからどうだこうだといって、非常に困りますので、私はまず第一に、道路の内容をよくするために各都道府県並びにおもなる市は先行投資的に、そやういう用地を確保してもらいたい、それには優先的に予算づけする、こういうふうなことで行

かないと、もう建設のみならず買収の行為まで全部建設省の役人がやるために、要らざる紛争等で能率があがらない。私は御指摘の点は全く同感です。これはまず第一に現存のものをよくするということと条件であつて、それなくして延長を延ばしたつてかえつてこれは事故を起こすというふうなことで、十分配慮して努力するつもりでございます。

○後藤委員 ぜひひとついま大臣も言われました意気込みでお願いしたいと思ふのです。

その次には、これは運輸省関係でございますが、車両保安基準の問題ですが、現在日本の車両の保安基準とアメリカあたりの車両の保安基準と比較した場合にどう違ふだろうか、その点簡潔でけつこうでございますから、御説明いただきたいと思います。

○岡田説明員 お答え申し上げます。

車両の保安基準が日本のものとアメリカのものとは違つておることは事実でございます。おもな相違点を申し上げますと、アメリカの保安基準といふものは、乗用車に主として重点を置いておられます。しかも高速走行時における衝突と申し申すか、こういうものに非常に重点を置いて現在保安基準を作成しているようでございます。したがって、乗つております人が衝突をしたときに助かるやうな意味での安全装置、こういうものに非常に積極的な開発を進めております。

それからわが国の保安基準は、どちらかといひますと、歴史的には非常に古いわけでございますが、バスとか大型のトラックとか、こういうものにつきましては非常に進んだ保安基準を持つておる。これは私たちが確信しておりますが、先ほど申し上げましたやうなアメリカで行なわれておりますやうな高速時の衝突といふことを考慮した保安基準、これにつきましてはわが国のほうがおくれていることは事実でございます。

○後藤委員 いま説明がありましたように、アメリカ等においては、交通事故というものは絶対にゼロにはならない、あつた場合の人命を守るには車

両そのものを安全にすることだ、そういう考え方が非常に強いということはおわかりわけですが、たとえば排気の基準にいたしまして日本とアメリカと違ふんじゃないかと思ふのです。そうなりまして、日本の車両保安基準をアメリカの保安基準並みに持つていったらどうなんだ、何か差しつかえがあるのか、日本の実情に合ふのか、こういうふうな思ふわけですが、いつでしたかネーダーという人が来られましたね。この人がやはりこういうやうな質問をしておるわけなんです。ところが責任者のほうから、日本には日本的な事情があるからというやうなことで一蹴されておるわけでございますけれども、これはやはり一考を要するんじゃないかと思ふのです。排気等においても違ふんじゃないですか。こういう点をアメリカ並みに持つていったらどうか。具体的にいいますと、これは一つの例でございますが、排気の点はどう違ひますか。

○岡田説明員 排気ガスの点におきましても、日本とアメリカとは違つております。ただ、必ずしも日本のほうがおくれであるかどうかということになりますと、これは一がいな比較はできないだらうと思ふます。それからいまの安全の問題でございますが、先ほど申し上げましたとおり、高速時の衝突問題についてはおくれしております、これは鋭意われわれのほうでもできるだけ早い機会にその面の安全基準を完成させるために、目下研究所あたりを奮励いたしまして、そういう技術的な研究を進めている段階でございます。

ただ、何を申しまして、交通状況も違ひますし、主として対象とされる車も違ふのでございまして、保安基準の数値そのものもアメリカの基準をそのまま持つてくるというわけにはまいりません。そういう意味で、アメリカがやつておるからと、右から左に持つてくるというわけにはいかないわけでございますから、われわれのほうでいたしましては、いまその方向に努力中というものが現状でございます。

○後藤委員 それで、いまの日本が自動車製造

して輸出する場合、たとえば第二燃焼室をつくつて、それが排気等につきましても公害防止の一つの設備になっておるわけなんです。日本の国内で使う自動車ではそこまで行っておらぬわけなんです。よそへ出すところの自動車については、いまいった第二燃焼室をつくつて公害を減らす。国内でやるのはそれなしで、じゃあじゃあたれつぱなし、一口にいってそういう情勢になっているのではないかと私は思うわけです。それならそれなりにアメリカの基準と申しましょ、外国に自動車を出すなら出ると同じような自動車を国内でもやつて、これだけどもん自動車がある、排気の問題、公害の問題、これらに対応すべきだと私は思うわけですが、これはぜひひとつ今後の問題として十分研究をしていただきますようにお願いをいたしたいと思ひます。

それから、その次はトラックなりコンクリートミキサーの問題です。これは三カ月、四カ月前にこのコンクリートミキサーの過積問題で交通安全委員会が私申し上げたことがあるわけですが、自動車のこのトラックなり、いま申し上げました自動車の過積防止のための標示灯なり、あるいは重量計をつける。自動車にこれは必要だと思ひます。あのミキサーなんというのは、ちょっと角度を変えれば、二トンや三トン上積み、過積みできるわけなんです。これは外部から見ましても全然わからぬ。運転する人は、過積みでございまして、運転が非常にしにくい。おのずから交通事故が起こる、こういう関連性を持つと思ひます。それだったら当然標示灯なり重量計をトラックにつけるべきではないかというふうに思ひますが、当然あなたの方のほうもそこまでお考えになっておると思ひます。それなら、いかがですか。

○隅田説明員 トラックの過積みの問題につきましては、先生お説のとおりだと思ひます。私たちがいたしたときも、例のダンブが規制法ができたときに重量計の義務づけをしたわけですが、残念ながら現在までのところ、ダンブに

義務づけしております重量計といえども十分な精度を出すことはできないでおります。そのために私たちがしても、まだ残念ながら十分な効果をあげておりません。しかし、確かにもう少し正確にできれば、過積みをしているというものが正確にわかるような重量計というものを技術的に開発できたら、これを強制するということは一つの考え方だと思ひますので、目下その方向で技術的にできないものかというところを検討中でございます。

○後藤委員 そうしますと、いま言つた趣旨については賛成であるから早急に検討しておる、こういうことですね。それからその次は踏切事故の問題です。これは富士急のこの間の大きな事故がありましたね。あの事故の現場を見て、私、感じたままを率直に申し上げるんですが、あの遮断機です。イギリスの門扉の鉄道に行きますと、あんまり少ないが、じやうなものであつたところならば、勾配で自動車が流れましても線路の中に入らなかつたと思ひます。そういう点を考えた場合に、踏切付近の下の整備はもうろんでございまして、設備ももう少しがらんじやうなものにすべきじゃないかというふうに思ひますが、この間の富士急の事故ですね。ああいうような事故にかんがみまして、そういうことを感じておられないかどうか。そのことを検討しておられるかどうかお尋ねします。

○須賀説明員 お答えいたします。踏切道の事故につきましては、政府といたしましても非常に頭を悩ましておるところでございますが、前半に引き続きまして踏切道改良の総合対策を実施するということにしておるわけでございます。鋭意今後も努力していきたいと思ひますが、先生御指摘の遮断機の件でございますが、これは踏切につきましては、いつも善意の方々からこうしたらどうかといういろいろな御指示、サゼンがあるわけでございます。そういうものにつきまして謙虚に反省していろいろ考慮してお

るわけでございます。遮断機につきましても、先にお話しのような件が前から検討されておるわけでございますが、わが国の交通道徳にも関係するわけでございますが、踏切が遮断される前に飛び込むあるいは遮断したあとでそこで立ち往生する、そういう自動車を必ずあるわけでございます。たまたま竹のものをやつておるわけでございます。ただ、これを重くするということにいたします。これは遮断したりあけたりするの非常に時間がかかるということ、わが国のように自動車交通の非常に激しい場所におきましてそういうことをした場合に全体としてどういうことになるだろうかと、そういう配慮もいたしておるわけでございます。そういうこととでございます。

○後藤委員 いまあなたが言われましたのはごく常識的なことを御説明になったので、私はそんなことを言うておるわけじゃないのです。この踏切の遮断機につきましては、あの長さが一ぱいあつたらよからうと思ひけれども、中に自動車が入つた場合には出られぬから短かくしておる。それはあなたの言うとおりです。あなたが言われる意味は、竹でやつておる、竹で上り下りしたりするほうが早い、交通事情が激しいので早く通さなければならぬ、こういう意味のことをあなたは言われますけれども、ただ、私が言つておるのは、そういう意味ではないに、あの遮断機の設備をもう少しがらんじやうなものにしたならば、この間のようにサイドブレーキを引かずにあつた自動車が風圧か何かで流れ込む、これをとめることができたんじゃないのか。そうするとあれだけの人命を死傷させるという事故を防止できるわけなんです。そういうことは当然あなたの方で検討すべきであるというところは私は言つておるのです。

イギリスなり向こうに参りますと、非常にがらんじやうなものでやつておるわけですね。ベルが鳴つておるときに自動車が止つたところで障害物で入れないくらいなことを考えておるわけですね。その点はどうか、これは早急に検討すべきではないか

というのを私は申し上げておるのです。検討はいいですが、ぜひひとつその点も検討していただきたいと思ひます。

それからその次は、話があらにこちに飛んでまことに恐縮ですが、バスの車内事故の問題です。これも運輸省関係でございますが、運転手の人が運転をいたしておりまして急遽ブレーキをかける場合もあると思ひます。とつさの場合があると思ひます。そういう場合に、乗つておつたお客が中で転倒するあるいはけがをする、こういうような故意でないところの物理条件の伴う交通事故と申しましょ、車内事故があるわけなんです。こういう場合に、業務上過失犯として違反扱いされておるわけなんです。そうしてあるいは送検する、こういうことになると思ひますが、これは一考を要する問題じゃないかと私は思ひます。これはいかがですか。

○片岡政府委員 仰せのように、その車内事故が危険を防止するためのやむを得ない行為であつて、過失自身も問難できないというふうな場合もあり得ると私は思ひます。現実には事件として、事故が発生した場合には当然警察は捜査をいたしまして、そして業務上過失致死傷事件として捜査をして、当然捜査をしたら送検をいたしますが、場合によりまして嫌疑なし事件あるいは情状酌量事件というふうなことで送検してはならないが現状でございます。したがって、それ自身がやむを得ないと認められている場合には不起訴になつたり起訴猶予になつておるのが現状だと、私、思つております。問題はむしろその際に行政処分をどうするかという問題が、現に経営者のほうあるいは労働組合のほうからそういう要望が出ております。それに対してはケース・バイ・ケースによく調査をして妥当な結論を出すようにというところで、現在指導いたしております。

○後藤委員 いま申し上げましたような車内事故につきましては、その実情を十分考へていただいて、行政処分その他については過酷な扱いを一切しない。こういう車内事故につきましては送検し

○片岡政府委員　御承知のとおり、現在も各府県の警察本部で事実上そういう関係者、関係機関、関係団体あるいは学識経験者を含むような審議会なりあるいは委員会あるいはモニター制度とか、いろいろな形で事実上の諮問機関を持っております。そこで大きな問題につきましてはそういう委員会にはかりまして、十分検討してやっていくというやり方をしております。さらにこれから私どもやっていきたいと思っております裏通り対策などの場合には、現に、単にそういう関係者団体とか行政機関だけではなくして、町内会、部落会といったそういう地域団体の、地域住民の方々にお集まりいただいて、十分その趣旨を説明しあるいは御意見を伺って、納得すくでやっていくというやり方をいたしてしておりますし、また今後それも

説教を聞かなければならぬことになるのですか。あるいはその他適当な精神訓話をやっていろいろと思想上の問題を話をするというよりなことになるかと、かえって結果的には私はいいいことにならぬと思うのです。この点いかがでしょうか。

○片岡政府委員　指定教習所の指導員の講習につきましては、従来からもやっておるわけでありますが、指導員は技術的な指導をやると同時に、生徒と申しますか、習っておる人との人間関係も重要な問題だと私は思います。おそらくそういうことでいまのお坊さんの講話というよりなことも出てきておるのだと思いますけれども、要は技術的な能力、レベルを高める、資質を高めると同時に、人間的にも習いに来ておる人に対して指導できるような、そういう人間関係を持てるような資

その次には各自動車学校があるわけですね。その自動車学校で指導員の資格をとろうとする場合に、管理者の推薦を受けなければ受験資格がない。現在こういうことになっておるわけですね。これは私おかしいと思うのです。たとえばその自動車学校の組合運動を激しく、激しくというのはおかしいが、やっておるといふような人につきましては、管理者は推薦しない。そうなりまして、指導員の資格がとれない。あなた首をかしげていらつしやるけれども、そういうことが現にあるわけですよ。だから、こんなものは管理者の推薦なんかなしにして、指導員になろうと思えば指導員試験を受けて指導員になれる、全国共通でどこへ行ってもなれる、こういうふうなことにすべきだと私は思うのですが、いかがですか。

それから、その次が指導員の資格喪失の問題ですが、これも説明するまでもなく十分御承知だと思えますけれども、一定期間指導員をやらぬ場合には、資格が喪失されるわけなんです。これが大阪では三カ月、石川、富山、福井、長野等では六カ月、あるいは茨城等におきましては資格の喪失はない、こういうようなことで、指導員の資格喪失につきましても、ばらばらのやり方をされておるわけなんです。この何カ月だというのは、管理者が選任届の解除を公安委員会に出してからの期

間でずね。ですから、現状はやはり管理者の裁量のままになる。管理者の思うようになかつたところにやられてしまう。こういうようなことも現実にありますので、これは問題は小さいかも知れませんが、せめて、自動車学校管理者の指導員に対するところの扱いの一つの盲点になっておるような気がいたしますから、この点についても、ひとつ十分あなたのはりで検討されて、正しく行政指導していただくようにお願いしたいわけなんです。

それから指導員の権限なり労働条件の問題です。いま指導員は、賃金なり権限なり労働条件と云うのは非常に悪いわけなんです。現在御承知のように、全国的に春闘のまっ最中でございます。来月の中旬あたりが最終段階であろうと思うので

すが、各自動車学校といたしまして、非常に労働条件、賃金が悪いということで、闘いが進められておるところもあらうと思ひのです。現在一万円以上取つておるところも、全国に三十五以上ある。そこでございしますけれども、そのまた指導員の仕事をやるや、一日に十人から十一人をやるわけなから、これは非常に過酷な仕事なんです。非常に疲れる仕事なんです。家に帰つてもなかなか勉強もできない。こういうふうな実情であるということも、現実には自動車学校の皆さんからそういう声が強く来ておるわけでございます。こういう点につきましても、指導員の質の向上と、うたい文句はなるほど、指導員そのものの仕事が行つてしまふというより、なことも考えられますもので、こういう点につきましても、ぜひひとつ十分配慮をしていただいて、行政指導を十分やっていた、これはぜひひとつお願いしたいと思ひわけなんです。

それから、さらに、指導員の中にアルバイト指導員がおるわけなんです。昼だけは百姓をやる、あるいは百姓をやっておる間は忙しいのでできぬけれども、ひまになってまいりましたら自動車学校の指導員に行く。昼は会社につとめておるけれども、晩は指導員に行く。こういうふうに交通事

故の激しいときに、運転手さんを教育指導するところの指導員さんにこういうことが現在でもあるわけですね。こういうものは望ましいことなのかどうなのか、さらにアルパイトの指導員というのを今後とも使っていくというふうな考え方に立っておられるのかどうか、その点をお伺いします。

○片岡政府委員 アルバイトの指導員は、当然公安委員会の審査を受けているものと私思います。が、そうだとすれば一応合法的だと思います。ただ、もちろんお客さんの需給関係も考へての経営者のやり方だと思ひますけれども、やはりアルバイトの指導員というのは例外的な存在であるといふのが基本的な姿勢であつてしかるべきだと思います。

○後藤委員　だから、アルバイトの指導員というのは、いまあなたも言われましたように、今日の交通事故あるいは運転手育成という立場に立つたならば、原則的には望ましい姿ではないと私は思うわけなんです。それとあわせて、自動車学校の指導員等につきましては十分なる賃金を払って、労働条件をきちっとして、その指導員の質の向上をはかる、こういう方向で行政指導を十分やっていただかないと、何かどうも間に合わせのようやり方である、あるいは自動車学校のもういけということが中心になりまして、非常に過酷な扱いをする、こういうふうな方向へ進みつつあるというのが今日の現実の姿じゃないかと私は思うわけなんです。こういう点につきましてはぜひひとつ十分な配慮をいたしたいと思います。

それから最後に、タクシー、ハイヤー関係です。これは、現在水揚げで幾らで基本給で幾ら、こういう形態になっていますね。これを、水揚げ云々は廃止をしてしまつて、全部月給制にする。そういうふうに切りかえると、交通事故にも私は大きな影響があるのじゃないかというふうに思うのですが、これはいかがでしょう。

○隅田説明員 タクシーの賃金問題につきましては、これは労働省のほうの御所管になるかと思いますが、一応私からお答えさせていただきます。

運輸省といたしましては、運送事業者の監督をしておるわけでございますが、一方において、労働省におきまして労働時間と、賃金を含めまして指導的な、いわゆる二・九通達という通達を出しておられます。これでもって極端な果進歩合い制とか、こういうものについてできるだけ排除するといふような御指導をされておりますが、運輸省におきましても陸運局等を使いまして、業者を指導いたす場合に、側面から二・九通達の励行が行なわれるような指導をしているのが現状でございます。

○後藤委員　だから、いま言われましたように、二・九週達でございましたが、あれに基づいてやってはおられるのですが、非常にあいまいになつておるわけなんです。一時は、四、五年前だったと思うのですが、かなりやかましく指導し

ておつたこともあるのですが、このことも、やはり交通事故防止のためには考えなければいけない一つの問題だと私は思うわけなんです。だから、こういうノルマが云々という賃金制度はやめて、もうはつきりと、運転手さんの賃金についてはどうと、こういうふうに切りかえるべき時期に来ておるのではないかとというふうに考えるわけでごさいますけれども、ぜひひとつこの問題につきましても——いま言われましたように、労働省の関係だ、これは確かに労働省の関係ではあると思ひますけれども、交通事故を防止するという観点に立つならば、十分考えなければいけない一つの問題だというふうに私は思いますから、今後の検討課題にしたいだくようにお願いしたいと思ひます。

終わります。

○菅委員長 坂井弘一君。

○坂井委員 自動車の大衆化時代、これに伴って激増する交通事故に対処するために今回の道交法の改正がなされたということですが、この道交法のあり方について突き詰めて考えてみますと、道交法そのものが、いわゆる大衆化時代ということから考えまして、すべからずこれは国民

のための道交法でなければならぬということは、もう理の当然でございます。

そこで、かねてからわが党で提唱してまいりましたものが三点ございます。一つは、この道交法の文体を、義務教育を受けた程度の人ならだれでも容易に理解できる、いわゆるやさしい内容にすべきであるという点。それから二つ目には、条文の配列をわかりやすくして整理をする。たとえば警察、いわゆる取り締まり側だけが知っておればよいというようなもの、あるいはまたドライバーだけが覚えておけばそれでこと足りるというような、そういう内容を精査しまして、条文を理解しやすいように整理をする。それから第三番目には、道交法の普及に用いるためのいわゆる教則のようなもの、英国におきましては、ハイウエーコードという簡単なそういう教則が出ております。今回それらしきものが出されるというわけで、全体的に見まして十分とは言えないと思いますけれども、かなり前向きな改正である、こう評価をいたしております。しかし、第一点、第二点目の、わかりやすい道交法あるいは条文の整理ということになりましたと、これはまだまだ十分ではないのではないかと、もう少し道交法そのものをわかりやすい内容にする必要があるのではないかと、そのための努力がさらになされなければならぬのではないかと、こう考えるわけでございますけれども、その点いかがなものでしょうか。

○片岡政府委員　昭和三十五年以來、道交法は、わかりやすくするという方向で、国会におきましても、あるいはマスコミでもそういう御意見が非常に強うございました。私どもも、そういう方向で逐次改正ごとに努力はしてまいったわけでございますけれども、しかもまた今回の改正で、先生おっしゃいましたように、役人だけが知っておればいいことと国民が知っておればいいこととをなるべく分ける努力もいたしました。しかしながら、よくよく突き詰めて考えました場合に、この道交法には、御承知のように、罰則もついておりまして、これが刑事裁判になった場合に裁判の規

範になっていくということ、どうしても犯罪構成要件として明確にせざるを得ないという実務上の問題もございまして、わかりやすくするのにとりしても限界があるということに突き当たりまして、法律のほうをわかりやすくするのは大体この辺が限度ではなからうか。したがって、むしろ法律の内容を義務教育卒業者でも十分理解できるように平易なことは書き直した教則をつくって、そうしてそれでドライバーも勉強していただく、試験もそこから出していくというやり方に今回したわけでございします。むしろ今後はその教則の自身自身を十分わかりやすくするように努力もいたしたい、そのような考えでおります。

○坂井委員 御参考までに申し上げますが、公明党で交通安全の実態調査を行ないました。ここに資料がまとまってございしますが、この中に、この道交法を全然知らないと回答した人が非常に高い比率を示しております。四八・九％、約半数ですね。半数は知らない。やはりこれは内容がかなり複雑でありむずかしいということではないか、この判断されるわけでありまして。そこで、いまま局長からできるだけの努力をしたのだ、こういうことでございしますが、私はやはりさらにこれをよりわかりやすい内容にしていく必要があるのではないか。今回の道交法改正によって相当きめこまかく細部にわたって検討がなされておるといことは、一そう複雑化したということ、あるいはまた罰則の規定等も相当拡大されておる。そういうことに相なつてまいりますと、どうしてもこの道交法をよく知悉して、しかる上においてこの交通安全というところにすべての国民が寄与していかなければならぬ、お互いに関係のあることでありますから。そういう意味合いからいたしまして、さらに一そうわかりやすい内容というところについての努力をしていただきたいということ、同時に、この改正によりまして、これを一そう効果あらしめるためには、やはりこれに伴うところの安全教育という問題が非常に大事な課題になってくるのではないか。歩行者保護あるいは公共輸送優先

の考え方、そういうことが取り上げられまして、都市交通政策あるいはまたドライバー教育、こういうことも加わっておりますから、一応は法的な整備は終わった、こう考えられます。しかしながら、道交法が交通事故防止に果たす役割については、道交法が交通安全に果たす役割については、いまだから限度があり、もう限度にきているのではないかと、いろいろなことを考えたときに、広い意味での全国的な交通安全教育、と同時に、また総合的な交通安全の実施が一そう重要になってくる、こう考えるわけでございますけれども、私のいまの考え方に対してどうお考えになりますか。

○片岡政府委員 仰せのとおりだと思います。

○坂井委員 これはもう一度大臣にお尋ねしたいのですけれども、交通安全、交通事故を抑止するという点について、この道交法自体がもうこれ以上改正の余地はなからうというぐらいいまで抜本的にあるいはきめこまかく改正をされた、こう言われておるわけでありまして、車自体がどんなとふえる、異常な伸びであります。これに對処するこの道交法としてはもう力の限界にきている。そこでやはり一番大事なこととは、総合的な交通政策の確立、総合交通体系の確立ということが、もう緊急の課題になっている。同時に、それに伴うには、いわゆる安全教育、これが並行していかなくては交通安全を期することはできない、こういう考え方に対して、いま局長は同感だ、こうおっしゃったわけでありまして、大臣としていまの考え方、これは当然そうであらうと思うのですけれども、なお具体的に、簡潔でけっこうですが、こういうふうによつていくのだ、交通総合政策についてはかなり具体的に実効のある方法をどう考え、このように実施していくのだというふうなものをお持ちでございしたならば、この際ひとつお聞かせいただきたい。

○荒木国務大臣 このたび内閣に臨時総合交通問題閣僚協議会が設置されました、関係各省庁間で長期的な見通しのもとに、総合交通体系の充実にあつた諸問題を検討することになっております。

す。この際長期にわたる交通機関別、地域別の人と物に關する交通需要の長期見通しを行ない、総合的に利便性、効率性、安全性等が確保されるような観点からの、新しい交通機関の開発も含め、各機関別の分担の考え方と各機関別の整備の方向を明らかにする必要があると存じます。要するに、運輸者も歩行者もみんなが命を大事にするという認識が明確であるならば、交通事故はかなり防げると存じます。教育関係においても、文部省では義務教育の場において学習指導要領も改正して、力こぶを入れておりますし、指定教習所等におきましては安全性の教育を徹底してやろうというかまえておる次第でございます。

○坂井委員 まあかなり防げるということでございます。この問題はあとに譲りまして、次に駐車問題を承りたいのですが、この駐車対策というものは、交通安全対策の中でも重要課題の一つであるかと思ひます。ところが、都市における駐車対策、これのおくれが指摘されているわけでございますが、今回のこの道交法改正の中に、六年ぶりでパーキングメーター制、これを復活させるということでございます。このことにつきましましては、従来とするとやみくもに駐車禁止をすればと足れり、こういう態度から実情に即応した体制を確立しよう、こういうことに変わつてきた。私は好ましいことであると思ひますけれども、いわゆるパーキングメーター制だけでこと足れりとするならば、これはまたそこに誤りが出るのではないかと申しますのは、前回、三十四年から四十一年の間でございますが、このパーキングメーター制をやりました、途中で中止して、以来中止になった。一体このパーキングメーター制度をせっかく実施しながら、なぜ中止をしたのか、その理由と、今回また新しくパーキングメーター制度をとろうとするその目的について、お伺いをしたい。

○片岡政府委員 御承知のように、従来のパーキングメーター制度は、駐車場法に基づく駐車場管理者が設置したものでございます。駐車場法の考

え方では、路外の駐車場を整備するために、路外駐車場が整備されるまで路上に駐車場をつくりまして、そこから得た収入をもつて公共の路外の駐車場をつくらうという発想でできたものだと、私、理解いたしております。ところがやってみましたところが、いろいろ問題があつた。一つは路外駐車場の相当整備されてきたというののも一つの問題だと思ひます。と同時に交通量が非常にふえて駐車も多くなつてきて、それに交通の円滑をはかるために駐車規制が多くなつてきたというの理由だと思ひます。しかし、一番根本的な問題だつたと私、思ひますのは、パーキングメーターを設置してございしても、中にそのルールを守らないで、お金を入れないでパーキングメーターのあるところにとまったり、あるいは、一時間あるいは二時間といった場合に、お金を入れないで長く駐車しておる場合が発見されて、違反が発生した場合に罰則がなかつた。そしてただで割り増し料金を取るという、そういう仕組みでありましたために、料金それ自身が法律で五十円に押えられておつた、それからそういう仕組みのために手数料が非常に高かつた、あるいは料金徴収の人員費も非常に高くなつてきたというふうな、いろいろな諸般の事情のために、各都市からそれがなくなつていったというのが現状だろつと思ひます。

私もが今回考えましたのは、そういう法律の趣旨と違ひまして、どうしても移動に必要な業務上の駐車需要のあるところには、三十分とか一時間とか駐車時間の制限をかける。そして駐車需要には応じながらも、長時間の駐車はやらさないということが根本の発想でございます。それを警察官がずっと見ておればいいわけでありまして、けれども、それではたくさん警察官がおつても、とてもやりきれないということで、警察官の省力ということも含めまして、パーキングメーターを設置するということ、従来のパーキングメーターの趣旨と、趣旨、目的が相当違ふのではないかと、うふうに私、考えております。しかも今度の場合

スペースの基準というものを一つ明確に持つて、それを差し引いた残りが車道である。したがって、その地域、その路線によって全部違ふと思ひます。ある場合には歩行者が非常に多い、あるいはまたその路線の状況等によって、それだけの通行量のある、人間、歩行者の量から算定した道路のスペースを差し引く、残りは車も全然通行できないという場合には全面的に通行禁止、あるいはその量によっては片側通行であるとかというより一つの明確な基準が出てくるのではないかと、この辺で、やはり交通規制をするにあたっては、そうした歩行者の安全歩行のための道路スペースの基準という考え方を明確に持たなければ、かえって混乱が起こるのではないかと、こう考へるわけでありませうけれども、いま御答弁いただいたのですが、さらにそういうより基本的な、より根本的な基準をひとつ設定していただくという考え方に立てないかどうか、お伺いしたい。

○片岡政府委員 私どもとしては、現在建設省と協議中でございますが、先生おっしゃる通りに、たとえば三・五メートル未満の道路については原則として自動車の通行を禁止するという方向を進めたい。三・五メートルの場合に、かりに歩道部分を一メートル取りますと、あと二・五メートルしか残らない。一・五メートル取れば二メートルしか残らない。そういうところは車は通行できないのじゃないかということ、そういう裏道、特に路地といふところはもろろん通行を禁止していく。しかし、それより少し広くなつた場合には、全面通行禁止ができませんければ、大型車の通行禁止をしていくという形をとる。それから今回の法改正にもございませうに、かりにどうしても通さざるを得ない車、郵便車であるとか、あるいは牛乳配達車とか、そういう車の例外措置をとるとか、あるいはそこに車庫を持つて現に車を持つてゐる人がその沿道にゐるというよりな車については、警察署長の許可にかかわらしめて、ステッカーをもつて、そのステッカーのある車だけは通つていいというきめのこまかい対策

をおのおのの道路の状況に応じてやつていきたい。そのおおよその、ケース・バイ・ケースだと思ひますけれども、基準になるべきものにつきます。では、道路管理者とよく協議をして、基本的な線を打ち出して第一線の方を指導していきたい、かように考えております。

○坂井委員 三・五メートル以下は原則として通行を禁止するという考え方でいい。私の言つてゐるのは、そうしますと、いまでもおっしゃる通りに、道路の事情、その地域の事情というものがおのおのあらうと思ふのです。そこで、なぜ規制をするかという考え方の根本には、そうした生活道路等においては人間を優先させるのだ、したがつてこの道路については人間の通行量がこれだけあるのだから一人当たりの人間の必要とする道路スペースはどうか、歩行者の通行量がこれだけあるから、したがつてこれだけは、一・五メートルあるいは二メートルは歩行者用として当然まず最初に置いておかなければならない、残りのほうは車は片側通行になりますよ、あるいは一メートルぐらゐしか残らないから全面的にこれは通行禁止になりますよ、という根本的な考え方を打ち出して、しかる後において地域の実情性を十分配慮した、そういう規制でなければ、かえつて混乱を招くのじゃないか、こういうことを申し上げておるわけでありませう。したがつて、いまおっしゃるような方法によつて規制をされるということ、ございませうけれども、そうすると、どこかの路線を規制したならば一体どういふ影響が起こるのか、これはその地域のみならず、総合的に、マクロ的に全体をとらまえて見ないかといふ点、非常に困難が招来されるのではないかと、いふ点が非常に心配されるわけでありませう。したがつて、いま警察庁が考へてゐる通過交通の規制、車両の規制、これをやろうといふこと、ありますけれども、しからば一体各路線においてどこを定める、どこを通す——通過車だけの路線もあるでしょう。しかしながらそこは三・五メートル以下だから全部ストップするのだ、そうするとその車は一体どこ

へ流れるのか、こういう全体的な車の流れ、これを考へていらつしやるのか、これを行なうための調査資料というものがもうすでに整つていらつしやるのかどうか、いさゝか心配になりますので、その辺のところを聞いておきたいと思ひます。

○片岡政府委員 仰せのように、これは非常に地域的な相関関係があると思ひます。したがつて、私どもが第一線を指導しておりますのは、果あるいはその具体的な都市におけるマスタープランをつくれ。先ほど申しましたように、幹線道路あるいは準幹線道路というよりな通過交通を主として考へる道路と、それから生活道路というものが、通過交通ではなくして、その地域に起終点があるような交通のための道路とをまず分けて考へて、そして生活道路については歩行者の安全をはかるというのを第一の目標にして考へる。それから通過交通のための幹線道路、準幹線道路については、これは円滑にかつ安全に流れるような仕組みを考へるということ、ある程度広範囲におつた、面としての総合的な規制の方針を考へる。しかもそれは警察だけではなくして道路管理者と一緒にやつて案をつくつて、しかもその地域住民に十分説明をしてその納得を得た上で実施していく、そういう形で、計画そのものは合理性があり、しかも住民の支持を得るといふような形でやつていきたい、そのように考えております。

が、今回の改正によりまして、それは保安基準に適合するかどうかというふうに表現が交つております。それが一つと、それから従来は著しく他人に迷惑を及ぼしたという「著しい」という文字がございましたが、今回の改正にはその「著しい」という文字がございませう。それと従来の装置不良車両と整備不良車両を一本にしました結果、装置不良車両につきましても罰則が強化された、そういう点が従来との変化でございませう。

○東中委員 その「著しい」という点がなくなつたこと、それから前のほうの、表現の変更というように言われたと思うのですが、だから実質的には同じというふうに聞いていいのか。「著しい」というのがなくなつたことによつて、具体的な問題でいうと、どういふふうに通つていくのか。

○片岡政府委員 前のほうの、保安基準に適合するといふふうになつた場合には、解釈論として大部分同じだと思ひますが、ただ、従来ですと、たとえば騒音が非常に激しくなるような装置をオートバイだとかスポーツカーとかにつけ加えた場合には、従来では必ずしも違反にならなかつたんじゃないか。今回の場合、適合しているかどうかといふことになりまして、つけ加えたことも含むという相違が出てくるんじゃないかといふのが一点でございませう。

もう一つは「著しい」を取つたことによりまして、法律解釈上は、保安基準の違反になれば他人に迷惑を及ぼすおそれがあるといふふうに解釈できるといふことにならうかと思ひます。

○東中委員 そうしますと、この道路交通法の一部を改正する法律案の補足説明の中にあるのですが、「騒音防止装置またはばい煙等の発散防止装置が保安基準に適合しない車両を直ちに整備不良車両とする」といふこと、そういう解釈で提案されてゐるのだから聞かざるのですが、はたしてそうなのかどうか。

○片岡政府委員 法律解釈論としては、そのように考へております。

○東中委員　そうしますと、「迷惑を及ぼすおそれ」とか、あとにつけてあるものは構成要件としては関係がなくなってしまう、適合しなくなったものは、ということだけになってしまふのじゃないかというように思うのですが、その点いかがですか。

○片岡政府委員「迷惑を及ぼすおそれ」というのがございますので、解釈上は構成要件としては保安基準違反の場合には直ちに適用になる。ただ問題は、それが迷惑を及ぼす場合とそれから交通の危険を生じさせる場合と、その装置によっては相違があらうと思いますけれども、直ちに適用されるというふうに私どもは解釈いたしております。

○東中委員 私はどうもこの立法技術、特にこれに懲役刑が今度に入るわけですので、しかも「他人に迷惑を及ぼすおそれ」という概念は非常に不明確で、そしていま局長のお話では「他人に迷惑を及ぼすおそれ」はあってもなくともいいことになり、結局なつてしまふ。初めから解釈がそういうふうになるというのを予想してこれをつけられておるとすれば、条文としては非常におかしな条文になるわけですから、これは「交通の危険を生じさせ」というのが六十二条にありますけれども、これも同じようにそれでは解釈されておるわけですか。

○片岡政府委員 仰せのとおり、そういう解釈を
しております。

○東中委員　そうしますと、結局は道路運送車両法または軌道法第十四条もしくはこれに基づく命令違反、これだけになるのだとすれば、むしろこれは道路運送車両法関係でやるべきことになってくるので、車両法の規定に反した場合にその罰則ということになるわけですから、道交法へ入れてくるのは、むしろ体系的にいうと車両法で規制している部分について、メーカーはまるきり何の責任も問われないで、そしてユーザーとドライバードだけが処罰される、こういうことになるのですが、そういう立法趣旨で提案されているわけですか。

○片岡政府委員　そういう立法趣旨ではございません。先生御承知のように、車両法の世界では、車両検査という形でその定期検査なり、初めの検査なり、検査場においての状態で車両の保安基準に適合しているかどうかという検査をするわけでございます。私どもの道交法の世界では、道路を現に通行している車両、その車両を通行している状態でとらえているわけでございます。したがってまして、たとえば車検を受けるときにはタイヤはいいタイヤをつけて車検を受ける、しかし走るときには古いタイヤとかえて走っておる、というよ

うな状態も当然考えられるわけで、そうした場合に、道路上でそのタイヤ自身が保安基準に合致しているかどうかという問題があらわろうと思います。それからメーカーとの関係でございしますが、本来の欠陥車の問題は、この整備不良車面では直ちに対象にはならないと思います。一応保安基準に合致したその車そのものがその後の整備を十分にできなかったために良好な状態になかった、したがって交通に危険を生ぜしめるおそれがある、あるいは他人に迷惑を及ぼすおそれがあるというような状態だとらえていくというのが、この道交法の世界の問題だ、そのように考えております。

○東中委員　運輸省来ていただいておると思うのですが、たとえばこの場合、騒音についてですが、運輸省令の九十一号ですね。騒音について八十五ホンを規制の基準としているようでありますが、だからこれは保安基準としては八十五ホンということになっている。これについて、八十五ホンでもここでいっている「他人に迷惑を及ぼすおそれがある」状態ということに実際上なると思うのですが、こういう基準がつくられている。基準自体がすでに他人に迷惑を及ぼすおそれのある基準だということがいえると思うのですが、こういう基準をつくられた根拠ですね。

○隣田説明員 お答えいたします。
騒音の規制の数字でござりますが、これの技術的な根拠といたしましては、騒音についての他人の迷惑といえますことについてはなかなかむずかしい。

しい点がございまして、たとえばたった一つの車
 が大きな音を出すことによる迷惑、それからたく
 さんの車が連続して走っておる状態で及ぼす迷
 惑、あるいはその健康上の問題とか、そういう
 ような点につきましていろいろな問題がございま
 す。現在私たちの保安基準でできております数字
 と申しますのは、簡単に申しますと、技術的にで
 きるだけ下げられる境界の数字を示していくとい
 うほうを目的として、できるだけ低い数字をきめ
 るということをやっております。

○東中委員　これは前にも私は申し上げたことがあるのですが、生活環境審議会の委員長の楠さんが、人間にとって騒音は五十五ホンが限度で、これをこすと脳中ホルモン成分や血球数が変動するといった生理的影響を受け、通常の生活上好ましくない、こういうことを専門的な立場から言っているわけです。これは迷惑を及ぼすところか、現実に限度をこしている、それが五十五ホン。八十五ホンというのは、しかも左へ七メートルの距離で八十五ホンですから、大体室内はもう六十、七十ぐらいになってしまふ、普通の道路でいえば相当大きな道路でも。そういう基準の自動車が行くわけですから、多くあるものが少ない方が、おそれの問題ですから、多くあるものとしてやっています。

基準としては、メーカーに対する基準としては、人に迷惑を及ぼすおそれは十分ある。だから実質的には道交法で取り締まりをしようとしている法益、それを侵害する程度の基準しか設けていないということになるので、道交法でいまいやうとしている分からいえば、はるかに、犯罪になるような行為を基準として出している、実質的には、そういうことについてはどうお考えになるのか。

数字は覚えていないのでございますが、一時間のうちに何分おきかに飛び飛びにはかりまして、その全体の平均をどうとるか、こういうことでございます。したがいまして、先ほど申し上げましたように、ある道路で車が限りなく走っているような状態、あるいは一台、二台が走る状態、それで条件は変わってくるわけでございます。それで、結局騒音の問題を環境基準を満足させるようなやり方といたしましては、車はもろんでできるだけ音を下げなければならぬことは事実でございます。それからもう一つは、道路上の道路環境の問題、あるいは車の走り方の問題。先ほど申し上げましたとおり、この走り方は、たとえば三十五キロにおける走り方で、七メートルのところで保安基準においては規定をしておりますけれども、たとえばもしこの環境基準が満足されないような状態であるならば、道路のほうでまず交通量というもののある程度押えていただくとか、あるいは何と申しましようか、街路樹その他のようなもので遮蔽をしていただくとか、やはり車だけでない、総合的な別個の対策をとっていただくということも必要になってまいるかと思いますが、音のほうといたしましては、いろいろそういう総合的な条件が かみ合った結果でございます。

○東中委員　いま言われている騒音防止装置の基準は、平たんな舗装路面を三十五キロ時というところですら、最も音の立つことの少ない、騒音の発することの少ない状態で、しかも八十五ホンまで認めているのですから、これで郊外になったり、でこぼこがあるということになれば、この基準でパスしておつても、実際は八十五ホンでなくて、九十にも百にもなる。加速時には九十二ホンまで認めている部分もありますけれども、そういうことでいけば、環境基準を厚生省がどこに置くかということとは別に、いま道交法でいわれている、他人に迷惑を及ぼすおそれのある車を規制していく、しかも、そういう車を運転しておれば懲役まで科すという、それくらい守られなければいけないという法益だ、というふうにこの道交法ではして

いる。ところが、保安基準ということ、それに適合するかどうかというところで、それが実質上抜けちゃうわけですね。その保安基準のきめ方が著しくゆるやか過ぎるじゃないか。だから、これでいけば、メーカーは、なるほどいまあなたがおっしゃったように、技術的にできる範囲において、というようなことをあなたはおっしゃっているけれども、技術的にやろうと思えば十分できますよ、いまの科学では。そこに力を入れるか入れないか、経費をさくさくかかないかというだけの問題なので、だからいま道交法でいつている基準、額面上出されている法益という点からいけば、これは全部しり抜けになっちゃう。条文では、いま

この保安基準もできるだけ下げる方向で検討していく。先ほど十分数字を申し上げておりませんが、たとえば現在の規制では、乗用車につきましては、現行の規定は定常走行では七十ホンにしてあります。

交通局長が言われたように、うしろに書いてあるのはたいして意味を持たなくなってくる、解釈としては。しかし、法の趣旨は、これを書かなければいかぬような法の趣旨なんです。これじゃ羊頭を掲げて狗肉を売ることになっちゃうので、何にもならなくなるというように思うのです。この基準を——他人に迷惑ですよ、環境をどうするとか

〇東中委員 交通局長にお聞きしておきたいのですが、いま言いましたような、道交法の、ここで公害をなくしていくというその法益からいえば、この保安基準を、厚生省の基準とは別に、これは運輸省の道路運送車両法の保安基準なんです。その基準を運輸省が一方的にきめられる。そのままでこの道交法を適用していくんだから、これは、道交法をつくってもたいして意味がなくなってしまうので、道路における公害をなくしていくという、ここで立法をされようとする意思からいえば、この公害、他人に迷惑を及ぼすおそれのある基準というのにはどこに置くべきかというふうな点について、担当の警察庁として意見をお持ちなのか、運輸省にそういう点について話し合いをされるのか、その点いかがでしょう。

人——他人に迷惑ですよ、環境をどうするとかいっているんじゃないですよ、今度の規定は、「他人に迷惑を及ぼすおそれがある車両」——だからそれは一人でも、不特定多数ならば、一人でも迷惑をこうむれば、それは他人に迷惑を及ぼすおそれがある車両ということになる。そういう性質のものですから、通行量とか、あるいは道路の状況とか、そういうことと関係ないわけですが、この道交法の今度の改正で出されている問題というものは、そういう点で運輸省としては、この基準を、いま額面に掲げられている。道交法のこの守ろうとしている法益をほんとに守っていくという、公害をなくしていくというふうな基準をつくられる意思がないのかあるのか、それをもう一回た

〇片岡政府委員 現在の保安基準を前提としたとしても、スポーツカー、それから二輪車などの極端な場合は、十分これで取り締まり得る、まずそこから入って十分に活用できると思っております。ただ、将来の方向としては、保安基準そのものが明確に数値的にも規定されることと、さらにそれがだんだん厳格な方向になることを私どもとしては期待をいたしているわけでございます。

〇隅田説明員 ただいま厚生省で検討しております環境基準といえますものは、私たちは、他人の迷惑というものを十分考えてきめておられる数字と考えておりまして、それをベースにして、当然

〇東中委員 もう一点聞いておきますが、一酸化炭素の問題なんかを見ますと、警視庁が昨年八月から十二月までやった分で、いわゆる公害車という形でいつておりますのが四万台あったというふうにいわれています。著しい数なんです。結局基準をつくられても、最初の新車のときにはなるほど基準に適合しておつても、自動車の耐用年数が三年なり五年なりある。しかしもう基準ぎりぎり一ぱいで通つておれば、もう半年も経れば全部それをオーバーしていくということになってしま

〇須藤政府委員 ただいまの御質問の件につきましては、われわれといたしましても関係省庁と十分協議いたしまして、そういう方向に持っていくたいというふうに考えております。

〇古屋委員 長代理 これにて連合審査会は終了いたしました。

〇東中委員 じゃ終わります。

午後零時二十分散会

昭和四十六年五月十二日印刷

昭和四十六年五月十三日発行

衆議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局

B