

第八十四回国会
衆議院
地方行政委員會
會議錄 第十九号

昭和五十三年四月二十七日(木曜日)
午前十時三十三分開議

出席委員

委員長 木村武千代君

理事 大西 正男君

理事 中村 弘海君

理事 小川 省吾君

理事 小川新一郎君

理事 相沢 英之君

理事 石川 要三君

理事 地崎宇三郎君

理事 中村喜四郎君

理事 西田 司君

理事 小川 仁一君

理事 北山 愛郎君

理事 細谷 治嘉君

理事 榎藤 恒夫君

理事 和田 一郎君

理事 三谷 秀治君

出席國務大臣

(國務大臣
公安委員長)

加藤 武徳君

出席政府委員

警察庁長官 浅沼清太郎君

警察庁長官官房長 山田 英雄君

警察庁刑事局保安部長 森永正比古君

警察庁交通局長 杉原 正君

委員外の出席者

内閣総理大臣官房参事官 橋本 豊君

警察庁交通局長 鈴木 良一君

通企企画課長 廣谷 千城君

警察庁交通局長 廣谷 千城君

警察庁交通局長 三上 和幸君

外務省国際連合局外務参事官 小林 俊二君

大蔵省銀行局保險部保險第二課長 森田 一君

文部省体育局学校保健課長 遠藤 丞君

厚生省薬務局麻薬課長 山田 幸孝君

通商産業省機械情報産業局計量課長 三野 正博君

運輸省自動車局参事官 松井 和治君

運輸省自動車局整備部管理課長 井山 嗣夫君

労働省婦人少年局婦人課長 柴田 知子君

地方行政委員会調査室長 日原 正雄君

委員の異動

四月二十六日

水田 稔君

湯山 勇君

同日

湯山 勇君

同日

水田 稔君

同日

小川 仁一君

同日

水田 稔君

同日

小川 仁一君

同日

水田 稔君

同日

小川 仁一君

同日

退職地方公務員の共済年金・恩給改善等に関する請願外二件(加藤万吉君紹介)(第三三三八号)

同(井上二成君紹介)(第三三六七号)

同(馬場猪太郎君紹介)(第三三六八号)

東京府財政確立に関する請願外一件(山本政弘君紹介)(第三四二六号)

同月二十六日

都市交通におけるハイヤー・タクシ一の運行効率増進等に関する請願(新井彬之君紹介)(第三五八一号)

退職地方公務員の共済年金・恩給改善等に関する請願(上田卓三君紹介)(第三五八二号)

東京都財政確立に関する請願(高沢寅男君紹介)(第三三二四号)

本委員会に付託された。

本日(の)會議に付した案件

道路交通法の一部を改正する法律案(内閣提出第六二二号)

銃砲刀剣類所持等取締法の一部を改正する法律案(内閣提出第四七号)(参議院送付)

○木村委員長 これより會議を開きます。

内閣提出に係る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。

質疑の申し出がありますので、これを許します。三谷秀治君。

○三谷委員 道交法の改正案の審議過程におきましてさまざまな意見を承つてまいりました。警察当局の所見も拝聴させていただきましたが、私は特に重大であると思ひましたのは、長官が交通違反の処罰に対する国民の反感というものを認めざるを得ず、警察の聞き込み捜査などにおきまして

も国民の協力が弱い、その点を認めてもらつてほしい。つまり国民との信頼関係が崩れてきたということが言われておるのであります。これは審議の過程で警察側が説明されましたように、罰則規定があつても処罰に重点を置くのではなく、指導、教育を重視するといふ方針が、実践的にはそうならないのではないか。法のたてまえとそれを施行する実施面に乖離がありはしないか、そこに一つの問題があるのではないかと私は考えておりますが、この点についての御所見を承りたいと思ひます。

○杉原政府委員 一般のドライバーあるいは国民の皆さん方も、道路交通法に決められたルールというのは最低限のものだ、これはやはり大事なことで、こういう認識は頭の中でお持ちであると思ひ、これが守られないと交通事故の防止が図れないといふことであると思ひますが、いざそれを自分の立場で実践する場合に、いろいろな車を使つての日常生活でございまして、ちよつとそこに車を置いて銀行に駆け込まないといふ時間も時間が間に合わないとか、いろいろなケースがあるわけでございます。また、その違反の中にも本当にだれが見ても許しがたい故意の悪質違反と思はれるようなものもあれば、ついうっかりしてといふふうな違反、さまざまな態様のものがございます。そういうものをやはりわれわれ現場で処理する際に、自分らのやつてゐることは事故防止のために国民みんなのために自分らがやらなければいけません、そうでない事故が減らないんだ、こういう基本的な認識でやつておるわけでございますが、現場の中で数多い処理の中で、あるいは言動を通じて必ずしも相手方に十分な理解が得られてない、あるいは納得されてないといふふうなケースがあるといふことは非常に遺憾なことでありまして、この点はわれわれさらに第一線に對

第一類第二号 地方行政委員會會議錄第十九号 昭和五十三年四月二十七日

する指導の徹底というものを期していって、やはり警察の交通取り締まりというものは必要だ、われわれもそれを理解し協力をしなければならぬという空気というものが一般国民の中に醸成されるように、われわれも日常の言動を通じて努めていかなければならないということを常に自戒をいたしておるわけでございます。

○三谷委員 警察の交通違反の取り締まりがいろいろ物議を醸しております。ドライバーが交通取り締まりで連想しますのは、一番前ではネズミ取りと言われております。ドライバーの取り締まりがあれども、警官が物陰にこっそり隠れてドライバーに不意打ちをかける。やり方が非常に陰険だ、そういう定評になっております。最近ではこれに加えて自動取り締まり装置、オービスⅢというのでありますが、これをあつちこつに設置されてスピードの取り締まりを機械にやらせていらつしやいます。こうなると、警察官が物陰に隠れる必要はなくなつてきますが、違反者は突然送られてくる反則切符で後日になって自己の違反を知る。まことに合理的といえますが、反則金も振り込み制度になっておりまして、違反者は警察官の顔を見ることがなく反則金を支払えば万事が済んでしまふ、こういう状態になっておるようでありまふ。

私は違反者の肩を持つものじやありません。これは人間の生命に重大な影響を持つものでありますから、違反につきましても規制が必要であります。しかし、この機械にひつかかたら運が悪かったのだ、そして反則金さえ払えばそれで済む、こういうことになってきますと、交通ルールに関する指導とかあるいは教育とかいう要素が阻害されてしまふのではないかと思ふのでございます。取り締まりの手法が、ドライバーをこのようにして脱法的な気持ちに追い込んでゐるのではないか。ですから、ある団体が警察の取り締まりの重点場所を調べ上げて、それを地図の上に示してまとめて本にしました。これが一般ドライバーの間

で隠れたベストセラーになっておるといふことが新聞でも紹介されておるわけでありまふ。「自動車運転者の安全ガイド」、こういうのが出ておるのであります。ですから、交通法規に従うのではなくて、取り締まりを何とかくぐり抜けていこう、つかまつたら運が悪い、こういう指向が強まっております。ますます強まる傾向にあるようでありまふ。ここには取り締まりの過程に人間が存在しないというところで、人間関係が介在をしない。そこに一つ問題があるのではないか。そして、オービスⅢではオートバイや大型車は捕まが困難だそうでありまふが、もっぱらハイヤー、タクシードライバーが処罰の対象になってきてい

る。ですから、違反についての不公平という問題もそこにあられてきておる。また写真により、ドライバーのプライバシーという問題も無視されてきておる。こういう要素というものが一般の国民の警察不信というものにつながつてくるのではないかと、このことを私は考へておるのであります。ですから、警察の処罰さえすればいいという姿勢に対して、いかに巧妙にこれを脱法するかという対応、この相互関係のエスカレートの中で、果たして交通の安全と円滑を図つて道路における危険防止が可能であらうかという懸念を持つものであります。この点についての御所見を承りたいと思ひます。

○杉原政府委員 交通取り締まりの中で、現場でのいわゆる交通違反、ルール違反をした方と警察官との人間的な問題ということでございますが、これは非常に大事なことであると思ひます。それで、オービスⅢでございますが、オービスⅢは別に乗用車ということではなくて、これはトラックもやれますし、二輪もやれます。それから、このオービスⅢでわれわれがやっております処理の仕方を申し上げますと、これは十キロとか二十キロとかというスピードオーバーではなくて、四十キロとか五十キロ、オービスの部分でそれ以上というふうな、だれが見ても暴走というもののしかやっておりますし、しかもこれで映つた者につ

いては、事後に本人を呼びまして、具体的に確認をしてよくそこで話を聞いて、その上で処理をいたします。人間関係が全くないということではないわけでございます。

いづれにいたしましても、取り締まりにつきましては、やり方その他についても俗に言われるネズミ取りなどという言葉が世の中にならなくなるような処理の仕方を一日も早く実現をしなければいかぬと私も思つております。取り締まりについて最近各府県でもかなり工夫をしております。事故が起こりましたときに事故分析というのをやりますが、それと同じような考え方、取り締まりについても取り締まりのいわゆる分析管理というふうなものをやつて、いついかなるところで事故があるのか、それはどういふ違反の形態によつて事故があるのか、そういうものを場所的、時間的に行為内容等を選別して実施をする、それで取り締まりをやつた効果、事故防止の効果というものを連動させて物事を考えるというふうなものを末端まで手法として取り入れてやつていくようにしよう、それを通じて納得を得るようになつていふ努力をしておるわけでございます。そういう点で、まだテンポは遅いと思ひますが、さらに末端に徹底するように努力する。

同時に、私もこれから本当に考えなければならぬのは、従来いわゆる違反を数多くの人がやつておられますが、われわれがこれだけの数をやつても、なおかつ、いわゆる優良ドライバーといひますか、無事故、無違反でこのふくそうする道路状況の中で努力をしておるドライバーが世の中の大半なんでしょう。この人方に対する社会的な称揚といふものの仕組みにもつと工夫をこらしまして、こういういいドライバーといふものが車社会の中で本当にいい流れをつくつてもらふことによつて初めていい車社会の流れができてくるんだらう、われわれの努力の至らなさを感ずるわけでございますが、これからそういう点もあわせて力を入れてやつていきたいものだといふ

うに思つております。

○三谷委員 道交法の違反の中で一番数量の多いのは何でしょうか。違反中の何%ぐらい占めるのでしょうか。

○杉原政府委員 昨年大体千二百五十万件の違反がありまふが、そのうちの四七%がスピード違反でございます。

○三谷委員 スピードの取り締まりの重点主義といひますが、これが数字の上へ出ておるようでありまふが、もともと速度の制限に無理がありはしないか。制限速度三十キロのところを四十キロや五十キロで走つておられて、ほとんど車がその速度で流れておるわけでありまふから、むしろすべての車両が速度違反という状態にあるといふことが言えるのではあるまいかと思ふのであります。が、もう少し法律を社会実態に即したものにすること、そして、規制の中に教育的な要素を取り入れるべきではないかと思ひますが、この点はいかがでしょうか。

○杉原政府委員 わが国の道路条件のもとで車がふえ続ける中で、十年前あたりは想像もできなかったような形で年々事故が減つてきた、これの原因といふのはいろいろなものがあったと思ひますけれども、やはりこういうスピードについての管理といふふうなものがかなり大きい役割りを果たしてきたといふことは言えると思ひます。

この交通スピードの取り締まりの前提になりまふ、お話のありました現在の交通規制のあり方の問題でございますが、これが実際の車の実態に必ずしも合っていないのじやないかといふふうな御指摘でございます。このスピードの規制の問題は、単にその車がこの程度走つても安全だからとごさいます。御案内のように、最近交通公害といふことが非常に大きく社会問題として取り上げられるようになりまふ。車はスピードを出せば出すほど大きな騒音になってまいります。特にトラック等についてはなおそういうことが言えるわけでございます。したがつて、一般のドライバー

も、自分が車を運転しているときにはスピードをもうちょっと上げろという感じでございますが、いざ自分がうちに帰って沿道の住民になりますと、もっとスピードの規制を強くしてくれというふうな要望も出てくるわけでございます。そういうものも状況というものを判断しながら規制をやっておるわけでございます。三十キロなども、やはり学校の近くなどではどうしても確保しなければ子供さんが非常に危ないというふうな面もあるわけでございますが、逐次わが国の道路状況というものも改良をされてきております。それから御案内のように、信号機その他の安全施設も年々整備をされている状況下でございますので、御指摘のありましたような、いまの規制でいいのかどうか、改善を加える余地はないののとかどうか、それがすぐこのスピード取り締まりのもとになっておるのだというのを十分考えながら、そういう交通環境の整備の問題と関連をさせながら今後も絶えず工夫をし、必要な改善措置は積極的に講じてまいりたいというふうに思っております。

○三谷委員 スピードを上げることと騒音との関係を説明されましたが、いまの社会実態というものが、実際上その程度のスピードで走っているところ、そこに私は問題があると思うのです。ですから、新しく騒音をふやすというのではなしに、実態がそのようなでありますから、そうしますと、結局取り締まりをするためのスピードの規制といえますか、そういう結果になっているのではないかと。

それからいま学校の話が出ましたが、学校の話につきましては、先般の朝日ジャーナルという雑誌に上武大学の助教授の方が、「交通取り締まりはこれでいいの」という論文を発表されておりますが、ここで幾つかの事例が示されております。たとえば農村地帯などの県道で三十キロの規制がある。よく見ると通学路の標識が出ておる。原則を適用しても四十キロでありますから、それ以外に三十キロの理由はなさそうだけれども、通学路となっております。そこで、一体この通学という

のは何時ごろまで行われるのか、夜も通学があるのかという問題の提起がなされておるわけであります。ですから、こういう場合における時間的な差による取り締まりの内容の変更というふうなことも考えられるのではないかと、これが指摘されておるわけであります。

それからもう一つ、この論文で引用されておりますが、朝日新聞にこういう抗議があったそうであります。「昨年四月一日に横須賀市の池上十字路での経験です。返り方向から横須賀駅方向に進むと、ハイウェイのような広い道路になるのに、制限速度は反対に五十キロから三十キロになっていました。」ハイウェイのような広さになったところから五十キロの制限速度が三十キロになっておる。「常識では考えられないから、ほとんどの車はそのままでの速度で進むと、警察が待ちかまえていて、二十キロのオーバードという事です。二万円の罰金でしたが、検察庁の係員も「お気の毒です」といっていただきました。」こういう状態を見ますと、落とし穴をつくって罰金集めをしておるのではないかと思わざるを得ない、こういう抗議が出ておるわけであります。そしてその新聞であります、付記がありますが、付記によりますと「警察の速度取り締まり方法についての疑問が、いかわらず多数寄せられました。」こういう付記が投書欄に出ておる。こういう事態を見ますと、これは取り締まりの内容について十分に検討する余地がありはしないだろうかというのを私なども考えますが、いかがでしょうか。

○杉原政府委員 交通規制の基本は、やはりいまの車社会の中で、そういう規制が合理的である、だれが見てもなるほどと思われるものでなければならぬことは言うまでもありません。したがって、あるスピードというものが、二十四時間を通じてそれでいいののかどうかということでございますが、当然これは時間帯で規制というもののあり方も変えていかなければならないということであろうと思えます。また、御指摘のありました道路等についても、道は広くても沿道にどうい

ものがあるか、たとえば病院があるとか学校があるとか、そういういろいろな条件がありますので、道路が広いからといってすぐスピードを上げて、規制が高くていいということにもならないケースもございます。私もこれから本場に規制とか取り締まりで納得を得るためには、こういう走り方をしてくださという以上は、基本になります。その走り方についての納得の得られるような規制でなければならぬ、御指摘のとおりだと思えます。そういう点につきまして今後さらに改善に努めていきたいというふうに思っています。

○三谷委員 この投書で述べております落とし穴をつくって罰金集めをしておるといふ指摘でありますが、もちろんこれは一つの主観にすぎないと思えますけれども、これと関連してお尋ねをしたのは、交通反則金であります。政府は五十三年度予算に交通反則金を幾ら計上されておりますか。この額は前年度と比べてどれだけ増額になっておりますでしょうか。

○杉原政府委員 五十三年度の反則金の見込み額、予算計上は約六百六十一億でございます。五十二年度の予算額は五百七十八億ということでございます。

○三谷委員 そうしますと、前年度と比べて八十億以上の増額になっております。これを見ましても、交通違反者の増大というものが見込まれております。警察が教育、PR、啓蒙活動で違反者を減らしていこうという姿勢ではなしに、罰則主義で違反者をできるだけ捕まえて反則金の増収を図ろうとする、そういう実態が反則金の増収の中にもあるようでありまして、これと、先ほどの投書の内容で示しております罰金集めという考え方、これとの中に何がしかの脈絡というものを感ずるわけでありまして、八十二億と申しますと、本年度の地方税法の改正に当たりまして、法人企業の均等割の引き上げを行いました、この増収額が四十一億円でありますから、ことしの反則金は地方税法の法人均等割の引き上げの倍額に上るといふことになっております。これは一種の

税金という感覚、交通違反税という概念というのがすぐに私どもの頭に浮かんでくるような実態になっております。この反則金といふものは、違反者から徴収しました課徴金を一般財源のごとくみなして増収見込みまで立てておられるわけでありまして、これでは、財源を確保するために、指導教育主義ではなしに、むしろ摘発や処罰を主体にした摘発処罰主義の方針が当然強化されるのではないかと、このことを懸念するのであります。そして反則金を払っているのは税金を払っているのだからとやかく言うという反射意識が醸成されてくる、そういう心理作用というものも否定ができませんと思うのでございますが、この点についてはどのようにお考えでしょうか。

○杉原政府委員 これはいろいろ過去の実績等を算定して積算をされたものでございまして、この取り締まりの件数、取り締まりの仕方というものは、交通の安全と円滑を図る目的のために行われる活動の結果として出てくるものでございまして、この交通取り締まり活動がその見込み額に拘束されないということは明言をしておきます。これは罰金なども全く同じことでございまして、罰金を予算に計上したからといって、その罰金を必ず取るなどというふうなことではないわけでございます。私もやはりむしろ反則金の対象にならぬ、罰金の対象になる悪質な交通違反、酔っぱらいその他の交通違反に重点を指向しよう、こういう指導方針のもとでやっておりますが、車が年々これだけふえてくる、ドライバーが年々二百万もふえてくるという情勢の中でございまして、その中で運用の結果、これがあるいはうんと赤字になるかもしれない。過去にも三十億ぐらいダウンしたということも当然ございまして、これはもうそのときの社会交通情勢、安全と円滑を確保するためにどういふ運用をするかということによっておのずから出てくることでございまして、これはあくまでも一つの見込み額として予算計上されているというだけのものでございまして、

○三谷委員 おっしゃいますように、予算であり

ますからこれを絶対確保しなくちゃいけないという、そういう性質のものではないかと思ひますが、しかし、こういう一つの目標的な数字が出てまいりますと、やはり国民の立場から見ますと、反則金というものが取り締まりの一つの目標といえますか、要素といえますか、そういう懸念が持たれてくるわけでありまして、それからやはり違反を減らしまして反則金は減らしていくということがいま基本的姿勢として重要な点ではないかということをお私に思ひますが、この点はいかがでしょう。

○杉原政府委員 反則金を減らしていくという物の考え方ではなくて、やはり交通事故に直結する、重大事故と直結しやすい違反に重点を置いて取り締まりをするということとございまして、信号無視というものが非常に危なければやはり信号無視の取り締まりというものをやらなければならぬ、反則金の対象にはなりませんけれども、こういう酔っぱらいでありますとか無免許というものの取り締まりはどうしてもやらなければならぬ、これは反則金とは無関係に、やるべきことをやる。やる際にはいろいろ注意しながらやらなければならぬのは当然であります、やるべきことを国民の理解と協力のもとにやっていくという姿勢で貰きたいというふうに思ひます。

○三谷委員 この点につきましても、上武大学の助教が述べておりますが、違反で検挙された人の中には、なぜ摘発されたのか理由が理解できないような場合があるけれども、そのような場合でも一万円か二万円程度の反則金で済むというので、後のめんどろを考えて運が悪かったと言つて泣き寝入りをお願いされておる現状がある。しかしこのようなやり方では教育的な効果が全く上がらない、そしてこのことは、違反者のモラルの問題にすりかえてはならないし、あるいは逆に人命尊重という一般論の中へ解消してもならない、こういう指摘もなされておるわけでありまして、私の意見ではあります、引用であります。こういう意見というものがかなり広く普遍的に存在してい

るといふことは、これはやはり警察の道交法の執行過程におきまして考えるべき点が残されておるのではないかと私は思つておるわけでありまして、その点はいかがでしょう。

○杉原政府委員 この違反の取り締まりに当たつて基本的に相手方の理解と納得を得るということに基本にならなければならぬ、現場的には非常にむずかしい問題だと思ひます。非常に客観的には軽微な、たとえば駐車違反一つをとらえまして、駐車違反で前のお店の人は非常に何となくしてくれ、こう言われる、それからとめる方はちょっととめたただけだ、こういうことでありますが、そこらあたりのところの処理というのが現実には非常にむずかしい、また言動も非常に注意をしなければならぬというところでございまして、むずかしいことを前提にして、なお徹底した教養をしてこれを克服していかなければならぬ大きな課題であるというふうに思ひます。

○三谷委員 現在のスピード違反の取り締まりの方法ですね、どういう方法でやりになつておりますか。

一つは、白バイ、パトカー積載の装置によつて違反車を追尾してやる取り締まりの手法ですね。それから二点間を通過する時間によつて取り締まる方法として警官が実施するレーダー方式、それから二点間を自動的に取り締まるオービスⅡ方式、こういう手法があると聞いておりますが、大体こういう状況でしょうか。

○杉原政府委員 おおむね御指摘のとおりでございます。

○三谷委員 白バイ、パトカーにより取り締まりの手段ですね、取り締まりのメカニズムといひますか、これについて御説明を承りたいと思ひます。

○杉原政府委員 メカニズムというのはちょっと意味がわかりかねますけれども、もしお差し支えなければ……。

○三谷委員 機械などを使つておやりになるのでしよう。それはどういふ機械でどういふふうにか

れを測定されますか。

○鈴木説明員 白バイにスピードメーターを取りつけまして現実に違反車に白バイが追尾いたしまして、そして一定の距離を保ちまして、そこで相手の車と一定の距離を保ちました段階でスピードメーターを押しまして、約百メートル以上の走行をいたしまして測定する、こういう形をとっております。

○三谷委員 機械式回転型速さ計ですか、これによつてスピードメーターの原理によつて速さを測定する、こういう手法ですか。

○鈴木説明員 そのとおりであります。

○三谷委員 通産省にお尋ねしますが、計量法で速さはどうに定義されておりますか、このはかります計量器はどのように定められておりますか。

○三野説明員 お答え申し上げます。

一応計量法では計量の基準とそれからそれをはかります計量器について規制をいたしておりますが、まず速さの計量につきましましては、速さの計量単位はメートル毎秒とするということで、あとは補助単位がございまして、そういうふうに決めてございまして。

それからこれをはかります計量器でございまして、計量法では広く取引なり証明一般に使われましますような計量器を対象にいたしております、現在では機械式の回転型速さ計及び電気式の回転型速さ計を法律の規制の対象といたしまして計量器といたしまして事業規制その他をいたしております。

○三谷委員 そうしますと、機械式回転型速さ計ですか、これは計量法の規制対象になつておつて、速さを測定する装置というものは通産省が法律でもつて規制して、その測定値を客観的といひますか、客観性といひますか、そういうものは法的に管理されておるといふことでしょうか。

○三野説明員 お答え申し上げます。

計量法では現段階では、先ほど申しました速さ計をつくるメーカーに対して一定の検査設備

を持つかどうかをチェックした上登録をいたしまして、出荷段階に必ず検査をするという検査基準等を決めました検査規程を出させて、その遵守をチェックする等の方法によりまして精度の確保に努めておるわけでございます。

○三谷委員 この機械式の回転型速さ計ですね、これ以外の装置、つまりレーダー式の装置並びに自動測定器、オービスⅡであります、これは計量法の規制対象とはなつておりませんか。

○三野説明員 お答え申し上げます。

先ほど申しましたように、現在の計量法では広く取引、証明に使われる計量器で、速さ計につきましては先ほど申しました二種類の計量器を規制対象にいたしております。

先生御指摘のレーダー式の速さ計等につきましては、これはもっぱら警察でお使いになるということもございまして、私どもで承っている感じでは、事前に第三者のチェックを受けて出荷する等の精度確保に努力されておると聞いておりますので、現段階では規制対象にはなつておりません。

○三谷委員 そうしますと、この装置といひますのは民間で開発されたものを警察の判断によつて取り締まりに使用されておるといふのでありますから、この装置の扱いにつきましましては法的な問題が残るではないかというふうに思ひますが、いかがでしょうか。

おおよそ計量は、厳重な国家管理のもとに置かれておるわけでありまして、速さの測定についても同様ではないかと思ひますが、この点はいかがでしょうか。

○三野説明員 お答え申し上げます。

計量法では、先ほど申しましたように、すべての計量器といふものを現段階では対象にいたしております、非常に限定されたものを必要最小限法律規制しているということでございまして。

それで、先生御指摘のレーダー式の速度測定装置等でございますが、一応先ほど申しましたように納入に当たりますと第三者機関のチェック等が行われておりますし、使用に当たりますと機械構

上、あるいは警察におかれまして精度確保という点の定期的な校正等もやっておるようでございますので、私どももいたしましては現段階では計量法の規制をかけるということよりは、むしろ警察庁とよく連絡をとりまして、御指摘のように精度をきっちりするということがきわめて重要なことだと思っております、必要がございましたら、メーカーその他をよく指導いたしまして問題のないようにいたしたいと考えている次第でございます。

○三谷委員 国家管理のもとに置かるべき計量器、これがそうならないものによって交通違反の処置がとられておるといふ点につきましては警察の御所見はいかがでしょう。

○杉原政府委員 これは部内的にも科学警察研究所等でテストいたしまして、また、その結果等を通産省とも連絡をとって完全なものを使用しております。

○三谷委員 警察のそれは御見解といたしますが、主観的な御意見のようでありますが、しかし、少なくとも違反に関する器材でありますから、しかも計量的な器械でありますから、当然これは国家管理のもとに置かれました、そういう国が責任を持つべき体制といたしますが、これが必要ではないかと思ひます。そうしませんが、公正な客観的な測定結果とはならず、警察官の主観や誤差が入り込む余地も生じてくるというふうに思ひます、この点はどうでしょうか。そして、これにつきましてはJ A R、自動車連盟といいますが、その他でもこういう処置についての疑問が出されております。私は、定められました最高速度を守るのには、一般的に言って安全の上から当然だと思ひますが、それを実際に指導し、教育し、規制をするという段階におきましては、これは国として法的に認められた器材を使用するといふことが国民の信頼性の上からいひまして必要ではあるまいかと考えるわけでありますが、この点はどうでしょうか。

○鈴木説明員 この器械の正確性担保のための措置でございますけれども、先ほど器械の導入の関

係につきましては局長から申し上げましたとおりでございますけれども、使用中の機器につきましてはそれぞれ次のような定期的な検査を行って正確性を期しておるわけでございます。

白バイ、パトカーにつきましては毎月一回定期的に警察本部の専門官がチェックをする、あるいは計量器の検査部の検査を依頼するといふような形でございます。定置式の数値測定器につきましても、これに準じた形でやっておりまして、今後も正確性の担保の問題につきましては遺憾なきを期してまいりたい、かように考えております。

○三谷委員 いまの警察側のお考えといたしますか、御所見といたしますか、それはそれとしてわかりますけれども、何といひましても取り締まりをする側と取り締まられる側という立場から見ますと、これは取り締まり官が恣意的に採用するのとなしに、法律上認められた器材といふものを国家の保証において行っていくという姿勢が必要であると私は思ひますが、その点はいかがでしょう。

○杉原政府委員 いろいろ事件の関係でございます。したがって、いろいろ検査庁その他もこの問題につきましまして、この器材を十分見てもいい、検査もし、その上で措置をいたしておるものでございまして、この器材の精度というふうなものについては常に良好な状態に保てるように努力をしていきたいと思ひます。

○三谷委員 これに対する国民の疑問といふものが裁判でも争われておるといふ事実から見ても明らかに顕在をしておるといふことはわかるわけでありまして、そういう点につきましまして見ますと、当然計量法等による法律上の器材としてこれを確認していくという措置が必要ではなからうかと私は思ひますが、その点はいかがでしょう。

○三野説明員 先ほど来申し上げておりますように、計量法でどこまで規制をするかということにかかわるかと思ひますし、それから問題の計量器の精度確保が御指摘のとおりきわめて重要であることも承知いたしておるわけでございます、先

ほど来申し上げております、現段階では警察庁だけお使いになると聞いておる装置でございますので、第三者機関も活用いたしまして精度確保に努めていくわけでございます、当面計量法の規制対象に加えるということは考えておりませんけれども、いまお話しのこととございまして、第三者機関の検査の充実あるいは警察庁の方とよく連絡をとりまして定期検査、これはさらに半年ないし一年でメーカーの方に返しましてチェックをするといふような精度の確保もやられていくようでございますので、そういうことをして計量器の精度の確保に一層努めてまいりたいと考えておるわけでございます。

○三谷委員 この点は問題点として指摘しておきます。

道路交通に関する国際条約には警察官の交通指導や取り締まりは公明正大にそれとわかる服装をして実施すると決められておるようであります。日本が批准しました条約にはこの部分が含まれていないようでありまして、この点はどういう経過でしょうか。外務省がお越しになっておればお尋ねしたいのであります。

○小林説明員 わが国はいわゆる道路交通条約に加入いたしておりますが、この条約は一九四九年に作成されたものでございまして、わが国が加入したのは昭和三十九年、すなわち東京オリンピックの年でございました。その後、昭和四十三年になりましてこの条約を改正するための国際会議が国連の経済社会理事会の決議に基づいてウィーンで開催されたわけでございます。この会議にはわが国からも代表団を派遣いたしまして、その改正作業に参画したわけでございます。

この改正の趣旨は、その間におきます国際道路交通のふくそう化にこたえるために旧条約をより詳細に規定するということとございまして、その作業の過程におきましてわが国といたしましては、より詳細に国際的な調整を図るという趣旨に賛成しつつ、なおその改正の方向がわが国の従来からの慣行あるいは制度に無用に関連することの

ないようにならるべくわが国の制度に沿った改正、詳細な調整がさらに行われるようにという方向で積極的に発言あるいは提案をいたしたのでございまして、この会議において主導的な立場をとりましたのはヨーロッパ諸国でございます。

ヨーロッパ諸国は御承知のように国境を越える自動車交通が年間何千万台というような量に達しておりまして、わが国のような島国とは全く様子を異にしておるわけでございますけれども、そのために各国におきます関係省庁、取り締まり省庁間の連絡も非常に緊密でございまして、それぞれそういった従前の協議に基づいてこの会議において提案を積極的にしてまいったというわけでございます。

それで、わが国の主張も予想に比べれば取り入れられた面があるのでございますけれども、大半はヨーロッパ諸国の現況に基づいて、その当時における状態あるいは慣行に基づいて改正が行われたということとでございます。

そこで、その結果でございました条約を取り入れるに際しまして、これを批准いたしますとわが国側においてかなり法改正を要する面が出てきておりますので、このためにこの条約はいまだ批准されておらないということとでございます。なお、この点におきましてはアメリカあるいはオーストラリアのような国におきましてもわが国と事情をともにしておりまして、その条約には署名もいたしませんでしたし、したがって、批准もしておらないという現況でございます。

○三谷委員 ここで、先ほど申し上げました内容でございますが、権限のある警官は交通整理を行っておるときは昼夜とも相当の距離から容易に識別されなければならぬ、こういう規定であります。つまり、隠れて取り締まりをするのとなしに、公正な姿勢でこれを扱っていくべきだ、そういう内容になっておるわけでありまして、これにつきましましては、批准のいかんにかかわらず、交通違反に対する一つの姿勢といひますか態度の問題であります、これに

ついて警察庁の御所見はかがでしようか。

○鈴木説明員 先生御指摘の条文は、まだ加盟してありませんけれども、新しい条約の第二章「道路交通規則」の中の第六條「係官の指示」という項目がございまして、その一項は「係官は、交通を規制しているときは、昼夜とも遠くから容易に識別されなければならない。」二、「道路使用者は、交通整理を行なう係官のすべての指示にすみやかに従わなければならない。」という条文についてのお話と承っておりますが、この点はいかがお考えでしようか。

○三谷委員 この条約には取り締まりという問題は全然出てきておりませんが、整理即取り締まり、整理過程における取り締まりというふうには私は判断したわけでありますが、この点はいかがお考えでしようか。

○鈴木説明員 現在の道交法につきましても、公安委員会の交通規制がありましかに、警察官には現場での交通整理の権限があるわけでございまして、それに類するものでございまして、この点はやはり交通規制ないしはそれに伴う交通整理というふうには理解するのが妥当ではないかと考えております。

○三谷委員 そうしますと、交通整理、規制につきましましてはどのようにして相当の距離から識別される必要があるというわけでありますが、取り締まりにつきましましてはそうではないという御所見でしようか。

○鈴木説明員 ただいま私が申ししたのは、条文上の規定の読み方は交通整理の関係だ、こういうことでございまして、取り締まりの問題のやり方につきましましては、別の問題だと考えておるわけでございします。

○三谷委員 いま何とおっしゃいましたか。やり方についてはどうおっしゃったのでしょうか。

○鈴木説明員 やり方の問題につきましましては、あ

の条文の問題ではないということをお願いしたわけでございます。

○三谷委員 私は、そのところ、この国際法には取り締まりという規定はありません。違反の処分とか摘発とかいう条項もありません。交通整理という文言しかありません。そこで、私は交通整理というものが違反とは無関係なものであろうかというふうな疑問を持つものであります。その点はいかがでしよう。

○杉原政府委員 この条約はまだ未加盟でございまして、これがどう内容のものかというのを確定する作業はまだいたしておりませんが、交通整理というのが設けられる趣旨は、交通整理というものが担保されなければならないか、警察官も危ないし、相手方も整理しているということがよくわからなければならないということであるわけでございしますが、現実にはヨーロッパでもアメリカでもレーダーチェックというふうなことはしょっちゅうやっているわけでございします。そういう実態から見まして、必ずしもこれは取り締まりのやり方を規定しているものではないというふうな考えております。

○三谷委員 しかし、だからといって、先ほど申しましたネズミ取り式の取り締まりが妥当かといえますと、これにも私は疑問を持っております。しかし、これは先ほどお尋ねしましたから、重ねてお答えはいたしません。

もう一つお尋ねしたのであります。道交法の問題であります。これを指導し、あるいは教育するという観点に立った場合、その指導あるいは教育の立場に立つべき警察官が果たして道交法を率先して遵守し、あるいはそれを実践するという重要なポイントだと私は思っております。そこでお尋ねしますが、毎年八月にシートベルト着用推進月間を設けて、政府が安全対策を強化されております。シートベルト着用ということ、これはたとえば警察官なども日常ふだんにこれを実践されておるといふことでございしようか。

○杉原政府委員 交通ルールあるいはマナーを含めまして、交通の現場を預かっているわれわれ警察がやはり率先垂範をすべきものであるというふうな考えでおります。したがって、シートベルト等の問題につきましても、たとえば高速道路交通警察隊などというのがあります。こういうところでは率先してやりますし、平常におきまして警察活動を通じて、あるいは私の生活を通じて、このルールの率先者になるべく指導をいたしておるわけでございします。

○三谷委員 私は、警察のその面における不十分さをことさら取り上げてどう言う意図はありますが、一昨日であります。二十五日、その青山通りの赤坂見附の歩道橋でその点を少し確認してみたいのであります。パトカー、ジーブ、機動隊の車などがずいぶん通っておりますが、シートベルトは一つも着用されておられません。この写真をごらんになってください。もちろん、着用義務は道交法上はあります。しかし、政府が毎年八月にはシートベルト着用推進月間を設けておりになって、国民の指導をされておるわけでありまして、ですから、警察官が率先して一般ドライバーの模範となる実践をやつてもらいたいというこ

とはJAFの要望書にも出ております。指摘をしておりますが、これはすぐできることではないかと思ひます。そういうところに指導とか教育という面における姿勢の弱さというものがあつたのではないかと思ひますが、いかがでしようか。

○杉原政府委員 いまもかなり実践をしておりますが、足りない面がございまして、さらにこれを徹底させなければならぬと思つております。ただ、パトカーなどで事件の現場に行くケースもありますし、いろいろな形態のものがあつるものですが、なかなか一概に言えない面もあると思ひますが、全般的にさらに徹底を強めていきたいと思ひます。

○三谷委員 そこで、軽微な違反行為と言へるようなものまで非常に厳しく末端におきましては処断がされております。ですから、先ほどの論文を

見ましても、高級警察官僚の皆さんと実際の現場の警官との間に大きな乖離があるのではないかと。これが指摘されておるわけでありまして。私は、タクシー関係の労働組合の御協力を願つて、タクシーの運転手の皆さんがどのような不当な取り締まりを受けてきたかという最近の実例を幾つか調べてみました。東京、神奈川、大阪、広島、山口、福岡とはほぼ全国にわたつて、警察官の行き過ぎた取り締まり実態を告発しておるのがあります。

これを幾つか紹介してみますと、去年の六月三日午前四時ごろに、深夜の勤務に疲れて車庫に帰る途中、スピード違反に問われて免許証の提出を求められたので提示したわけでありまして、その応対が気に入らなかつたやうで、生意気だと言つてすぐに逮捕されて、二日間も中野署に拘留されております。

横浜市内で五十二年十月十日に、これも午前一時ごろであります。信号無視をしていないのにとがめられたので否認をしたところ、スピードの違反もしておると言われたので、何でかたかた聞いたところが、目測だけれども間違いない、タコメーターを見せろ、こう警官がおっしゃっている。運転手は困つて、会社に連絡して同僚に來てもらつて、同僚が、タコメーターはこんなことではあつたかといふと説明したところが、生意気である、公務執行妨害の現行犯だと言つて逮捕されております。間違つていたため運転手の違反を正しく指摘できなかった模様で、八つ当たりに関係のない第三者を逮捕している。

それから大阪でもそうでありまして、この四月十九日午後十時ごろ大阪西成区千本通でレーダーによるスピード違反を告げられましたが、否認したところ、警官が、否認するのなら逮捕すると言つたので、運転手は、免許証には住所、氏名が明記してあります。営業車であるので、見るとおり勤務先もはっきりしておる、取り調べに應ずると言つてゐるのに逮捕する理由はないと言つたところが、警官が、おまえの住所など当てになるところが暴

断がされております。ですから、先ほどの論文を

言を吐いて、それでは電話で住所を確認するから交番の電話を貸してほしいと借用を申し込んだところが、ただでは貸せないと言われたので、車に取りに戻ったところが、不当逮捕された。パトカーに強引に連れ込まれて、その際に手首、足首に全治一週間の裂傷を負わされたという事件であります。これも逃げも隠れもしないタクシー運転手をこのように扱っております。

広島の場合は、お客さんを乗せて他の車と並んで走っておったところが、レーダーで違反を問われた。違反車の特定期間ではないかと言ったところが、これも逮捕するとおどかさされた。何でも逮捕すると言っておどかさ傾向がある。お客さんが乗っておりまして怒りもあっておりまして、営業の妨害を受けた、こういう事件もあるわけでありまして。

それから山口の例、これは昭和五十二年一月二十九日であります、午前十一時ごろ防府市内の三十キロ制限のところで、追尾してきたパトカーに免許証を出せと言われた。運転手は、パトカーがついてくるのはわかっていて、スピードなどを出す必要がないので、出していないと言った。ところが、現行犯だから逮捕すると、身柄を拘束して、六時間も会社にも自宅にも連絡をさせなかった。運転手は職権乱用で警官を告訴しております。

こういう事件が、実際にそういう処置を受けたドライバー、タクシーの運転手の方からたくさんの実態調査票を通じて示されておるわけでありまして。これでは、指導とか教育とかいう内容を逸脱してしまつて、むしろ強権的な、ファッショ的な姿勢を現場の警察官がとっておるといふことであります、こういう事例につきましてどのようにお考えでしょうか。

○杉原政府委員 先ほどいろいろお話がございましたが、私も事実を確認いたしております。客観的な事実であるかどうかということについては何とも申し上げられません。ただ、数多い交通違反の処理の仕方、現場の言動等につきま

て細心な配慮をやつていかなければならぬということとは当然でありますし、また、これを実践さすということが非常に大事なことを私どもも理解をし、これを徹底するようにこれからも努力をしたというふうに考えます。

○三谷委員 これは、たまたま私はタクシーの運転手の方の体験報告というものを幾つか読み上げましたが、ふだん耳にもすることでありまして、昭和四十二年の改正に当たりまして衆参両院で附帯決議を付しております。このうち、警察官の指導取り締まりに関しては、取り締まりの姿勢、態度について教育の徹底と公正な態度の保持を求めております。これにつきまして警察庁は、同年の八月一日に通達を出して末端の方にまで徹底をされたと思ひますが、この通達の内容はどのようなものでございましてでしょうか。

○広谷説明員 お答えいたします。御指摘の通達につきましては、常に言動あるいは取り締まりの適正な態度を第一線の警察官はとるようという内容を内容とするものでございまして。

○三谷委員 もう少し丁寧に答えてください。この通達は、一つは点数主義を戒めて、軽微な違反は警告をする、身を隠す取り締まり、予防せず黙認しての検挙の戒めあるいは良識ある態度、感情に走ることを戒め、こういうことが通達として示されておるわけでありまして。この通達の中で「ことさらに身を隠して取締りを行つたりすることのないよう留意すること」とあります。私が先ほど指摘しましたレーダー方式などの取り締まりはこのカテゴリーに該当するものではあるまいかと思ひますが、その点はいかがでしょうか。

○広谷説明員 お答えいたします。その通達で申しておるのはことさらに身を隠すなということとございまして、取り締まりのいろいろなやり方の中で、身を隠してやるのが非常に効果があるというふうなものも皆無ではございません。したがって、必要な場合には秘匿した取り締まりということもあり得るわけとござい

ます。

○三谷委員 そこにちょっと論理の矛盾がありますね。ことさらに身を隠すなということ、自然にそうなったのであればやむを得ないけれども、ことさらに意識的に身を隠すなという意味と、いまおっしゃいます、ある場合にはその方が効果的であるというのでは、少し言葉の解釈としまして矛盾があるように思ひますが、その点はいかがでしょうか。

○広谷説明員 お答えいたします。特に矛盾があるとは思ひません。ことさらに身を隠すということとは、必要もないのかかわらず身を隠すというふうな意味でございまして、必要がある場合には秘匿した取り締まりが行われるということもあり得るわけとございまして。

○三谷委員 いまの説明は、言葉の解釈からいって私は少し疑問であります、しかし、通達を出された方がそうおっしゃつておるわけでありまして、それは恐らくそのような趣旨かも知れませんが、私は、あのネズミ取り式な、身を隠して摘発主義を主眼とするやり方は改善される必要があると思ひます。そういうやり方が国民間に警察不信の感情を植えつける重要な要素になっているわけでありまして、そういう点の改善は必要なことではあるまいか。私は、むしろ私が理解しましたような考え方、これで警察当局は末端を指導されておるものだと思つておりましたが、そうでないことがわかりました。そうしますと、その取り締まりの仕方そのものがやはり問題になってくるのではないかと思ひますが、局長いかがでしょうか。

○杉原政府委員 現場的にはいろいろな違反形態があります。軽微なものあれば、非常に悪質、むしろ私どものやり方をもう一切合財知つていて常に逃れ回る、そのうち大変な事故を起こすというふうな形態、内容のものもございまして。一概に言えない面はございしますが、要は、取り締まりを受けられた人が、われわれがなぜこういうことをやっているのかということを理解される内容、

形態、そういうものでなければならぬというふうに思ひます。

○三谷委員 私は、冒頭に申し上げました、交通違反取り締まりというものが一つの起点になつて、それだけじゃありません、国民間に警察に対する協力的な姿勢が失われてきておるといふ具体の状況から見まして、それを打開するためにはどうすべきかという深刻な反省、検討というものがなされなくてはならぬ。その点からしますと、私がいま幾つかお尋ねしましたけれども、それに対する反省等がおはなはだしく弱いのではないかとこの感じを持っております。この点につきまして御所見を聞いておきたいと思ひます。

○杉原政府委員 この交通取り締まりのあり方というものは、われわれ自身、本当にこれからのこんな大きな車社会の中で、ドライバー、国民の理解と協力を得なければ目的が達成できないということ、それについては一体どういうやり方をすれば理解と共感が得られるのかということについての大きな課題をいまわれわれ担っているものという認識で対処をしております、これからもうさういふ点についての自戒のもとで第一線の指導の徹底を期していきたいというふうに思ひます。

○三谷委員 私は最後に、こういう取り締まりを受けましたドライバーが何を感ぜ、何を訴えておるかということをもひとつ紹介しておきたいと思ひます。

この方は、警察の駐車禁止処置によりまして生活を守る仕事上どうしてもそこに駐車をする人でありまして、十五分の駐車違反を問われまして、五千円の反則金を認めればめんどうなことは終わるといふ状態でありましたが、どうして納得がいけない、生活権擁護の観点から見ても合点がいかないというので裁判をされております。この方が裁判官に対して、私も一庶民にとつては、警察の取り締まりに対する自分の考えを公式

に述べ、聞いてもらえる機会には被告人という名前をつけられて法廷に立つ以外には全くありません、そう言つて陳述を始めておるわけでありませう。彼はそれを公の場所であつてもいいといふふんまんを述べておられます。この十五分間駐車というきつめて日常的な行為であります、厳しい刑罰を科するに当たらずに、偏執的な一係員の法の末節を振りかざしての検査、摘発に遭つた、その後たびたびの取り調べを通じて、私はこの処置に承服したい旨を申し立てると、あたかも極悪非道であるごとく口をきかめてのしつた、蟬螂のおのと言われながらも裁判長に訴えておられます、こういう陳述をしておるのであります。こういう方が全国にかなり多いという事実、これは否定できないと私は思います。自動車関係の労働組合の方が、道交法の取り締まり偏重に對して、「道交法の闘い方」といいますか、そういう冊子をまとまして組合員に配布されておられますが、このことがある週刊誌にほんの小さく紹介されたところが、全国から問い合わせがわんさと来たというのであります。私はここにその来たのを持ってまいりましたが、わずかにこれぐらいの記事が出ましたのに、これだけの問い合わせが全国から来ておるわけでありませう。いかに国民がこの取り締まりに對して異常な不信ないし不合理を感じておるかということを示しておるわけでありませう。もちろん、合理的で民主的な法を守るということは当然のことでありませうが、法の執行過程における警察官の態度の中にいふような問題があるのではないかと、先ほどから指摘したとおりでありませう、こういう状況を私は指摘申し上げまして、取り締まりのあり方について十分な検討をいただきたいと思ひますが、いかがでしょう。

○杉原政府委員 いろいろ御提案もございましたが、先刻申し上げましたように、この道路交通法、これはもうみんなの、国民全部の道路交通法ということでございます。これの執行あるいは現場的な処理、そういうふうなものにつきましては

今後もさらに細心の留意を払い、やはり全国民の理解と協力のもとでこの道路交通法が盛り立てられるというふうな方向に持つていけるように努力をしていきたいと思ひます。

○三谷委員 最後はこの法の内容についてお尋ねしますが、昭和五十一年の道路運送車両法施行規則改正によりまして軽自動車の新規登録が三百六十cc以下から五百五十cc以下に引き上げられましたために、昭和五十一年五月以降に生産されました軽自動車はすべて五百五十ccになりました。ところが五百五十ccの軽自動車の運転は、従来の軽自動車三百六十ccに比べて運転できる車種限定付普通免許では認められておらず、新しく普通免許を必要とするとしておられます。このため、現在三百六十ccの軽自動車を使つておられます人が新車の軽自動車を買いました場合には、従来の限定付普通免許では運転ができないということになってまいります。この免許で現在軽自動車を運転なさつておられる方は四十五万人と言われておられますが、中小企業、そして中高年層が圧倒的に多いわけでありまして、車両の運転には十分に習熟しておられますけれども、構造その他の新しい知識を必要とする試験制度となりまして非常に困難を感じるという事態があります。そこで私は、長年にわたりまして軽自動車の運転に習熟しておられます、三百六十ccの免許所持者に対しては、短時間の実技講習等によつて五百五十ccまでの軽自動車運転の道を開くべきであらうと考えるものでありますが、この点について御意見を承つておきたいと思ひます。

○杉原政府委員 現在三百六十ccのいわゆる限定を持つておられるドライバーの方の処遇の問題でございますが、お話がありましたように、四十一年の道路交通法の改正におきまして、軽自動車というものの性能が非常によくなつてまいりましたので、従来の軽自動車免許、軽免許というのを廃止をいたしまして全部普通免許になつたわけでございます。猶予期間が必要でございますので、四十三年まではそのまゝの状態でございます、四十三

年の時点で、従来の三百六十ccのいわゆる軽免許を持つておられる方は普通免許に全部切りかえまされけれども、公安委員会の審査を受けるまでの間は、運転できる車は三百六十cc、従来のままでおつた車をそのまま認めます、これは既得権でございますから、そのまま認めます。ですから、普通免許を取るときには公安委員会の試験ではなくて審査を受けてください、その審査というのは普通免許のようなものではなくて、従来の運転をしておられる方ですから、もう学科とか構造の講習はいたしません。これは審査もいたしません。ただ車の大きさが違つてまいりますので、千二百メートル走つてみてもらひ、それを走つてみて、これなら大丈夫だというのなら限定を解除して、いわゆる限定のない普通免許を差し上げますということでございます。

五十一年度の時点で三百六十ccにつきましては、トラックはまだ六万二千台くらいつておられますが、乗用車の方がなくなつて、五十二年から製造されなくなつたということと三百六十ccの車の製造が縮小されたという状況が新たにできてきたわけでございます。当初、三百六十の軽免許を持つておられた方が、四十三年時点で約二百万人おられたわけでございますが、年々この公安委員会の審査を受けられまして、いまそれが三百六十ccだけでもまだ審査を受けない、あるいは合格をしてない方が約四十五万くらい残つておられますが、これは中高年齢の方が御指摘のように非常に多い。そこで、この五百五十を限定にしろ新たに免許をその人らに出すということになりますと、これは既得権の問題でないのですから、新たに五百五十の免許を創設するということになる。というのは、現在でも条件としては全く同じになるわけですが、新しく自分五百五十でいいから免許を取りたい、こういう人と同じ条件のもとになつてしまふものですから、免許の全体の体系の中でこれをいま創設するという時期ではないし、交通の安全というのを考えると、そういうのは必ずしも適当ではないというふうに思ひます。

そこで解決策としては、いま三百六十ccの限定の普通免許を持つておられる方の審査でございますが、これは普通免許ということになりますので、交通安全上は審査をやらなくてはなりません、審査をやる前の指導であるとか講習であるとかいふふうなことを徹底をいたしますと、これはかなり大部分の方が審査の実施を受けられる、審査にパスするという状況が十分に考えられます、現在指定自動車教習所などで習つておられる方はもう九十数%の方がこの審査に合格をしておられますので、従来の運転をしておられる方でありまますから、車の大きさに對してのハンドルの切り方など少し指導をしてあげますと、これはほとんど審査には合格される、私どもは実験上従来の審査の内容から見て大体そう思ひますので、この審査の前の指導とか講習にうんと力を入れよう、試験場等でも、この日はこの審査の日にしてからぜひ来てくださうというふうなことで、事前にいる指導してやていく、そういう指導の面にもよつて従来の欠けておつたような面も私どもも見受けまますので、もう大部分の方が審査に合格してもらひ、そういう方向で万全を期していきたいというふうに思つておられます。

○三谷委員 終わります。

○木村委員長 本会議終了後再開することとし、休憩いたします。

午後零時四分休憩

午後一時五十二分開議

○木村委員長 休憩前に引き続き会議を開きます。

道路交通法の一部を改正する法律案について質疑を続行いたします。加藤万吉君。

○加藤(万)委員 本委員会の終了時間の関係があるから、政府側も要領よく答弁をしていただいて、所定の時間に委員会が終了いたしますようにお願いいたします。

うことをもつと親切に徹底しなければいかぬのじやないかということではいろいろ検討を今日までしてききましたが、やはりやり方いかんによつては三百六十を持っている人の大半がこの審査を合格してもらへるぞということ、至らなかつた点をいろいろいま反省をしております、そういう形で、大半の人が普通にきちつと審査を受けて交通安全上も大丈夫だという形で普通免許に移行されることに最大の努力をこれからは払おう、またそういう試験場その他についても審査について最大の便宜をお与えするようにしようというふうに考えております。

○加藤(万)委員 ぜひ、できればこの期間中といましようか、五十三年度ぐらいには全部普通免許になるような審査の方法、手段を講じていただければ、私は教習所の方と同じぐらい、九五%ぐらいの合格率をもつて普通免許にかえる、こういう方向がとれると思ひますので、ぜひいまのお説に基づいて指導していただきたい。お話しいただきましたように、旧資格者でおっしゃるようになだ四十五万前後、その中ではそういう面で困っている方もなきにしもあらず。しかし行政の面からいけば、普通免許に切りかえるのが正しいわけですから、ぜひそういう方向の指導性をこの間に強めていただきたい、こういうふうに思ひます。

次に、麻薬者の運転問題、百七十七条関係についてお伺いしますが、この百七十七条の関係の中で「麻薬等」と書いてありますが、この「等」は一体何を指すのでございましょう。

○三上説明員 お答えいたします。

麻薬、覚せい剤それから劇毒物の中で指定されておりますシンナー類をここで言っております。○加藤(万)委員 私、厚生省にお聞きをしたところでは、麻薬のいわゆる常習患者、いま厚生省サイドでの登録がきわめて少ない、こう言われているわけですね。いま「麻薬等」という言葉の「等」が、麻薬、覚せい剤、シンナーいわゆる劇物、毒物の常習者ということではございますが、厚生省の方にお聞きしますが、麻薬患者というものはどの

くらいでございましょうか。それから厚生省サイドで押さえていらつしやる覚せい剤患者はどのくらいでございましょうか。さらには、シンナー、ボンドの関係者はどのくらいでございましょうか。

○山田説明員 麻薬関係の中毒者でございまして、昭和五十二年には十三名の中毒者が全国で発見されております。そのうちヘロインの中毒者は四名でございまして。なお、中毒者という状態にならなくて乱用者の推定数でございまして、これは私どもの推定では、多く見積もりましたも大体中毒者の十倍程度ではなからうかというふうに見ております。

次に覚せい剤でございまして、覚せい剤の中毒者は、昭和五十二年、昨年一年間に入院治療を受けた中では全国に大体二千名から三千名おるんではないかというふうな推定しております。なお、覚せい剤の乱用者は現在非常に多数おるというふうに見ておりますが、大体の見当として十数万名おるのではないかとこのように私も見ております。

それからシンナー、ボンドの乱用者でございまして、これは推定では約三万二千名というふうな考えております。

○加藤(万)委員 警察庁ではすでにこの辺の数字は把握をされておると思うわけですが、今度の場合に、これらが事故を起こして常習者である、ないしは乱用者であるという場合には、即刻署長が免許の一時取り上げといふわけでは、停止処分を行う、そういうことになるわけではございませうね。問題は、いま厚生省がおっしゃいましたように、厚生省で常習者と言われている麻薬患者といふのは、いま十三名ということですから、あるいはその仮に十倍にいたしても、これはごく少ないわけですね。それから覚せい剤にいたしましても、いわゆる覚せい剤中毒で事実上厚生省サイドでこの方はという人は、大体二千人。しかし問題は、そのほかの乱用者、シンナー、ボンドについても三万二千、十万という、ここに事故が発生をする要因があるわけですね。

そこで、二つの点をお聞きします。

一つは、常習者、常習者については厚生省サイドからそういう通告を受けられた場合には、患者として回復すれば別でしようけれども、その間は運転免許証は、当然のことですが、一時停止をされるべきだろというふうには私は思うのですが、これはどうなつていられるのでしょうか。

それから第二に、乱用者に、特に後はど出てまいります暴走族と言われている人に、シンナー、ボンド関係の青少年への波及が非常に高いという面から見て、事前にこれらをチェックして、何らかの形で運転の停止といふように一時停止といふまいしょうか、そういう方向というものは追求できないものでございまいしょうか。

○三上説明員 お答えいたします。

中毒者につきましては、法八十八条によりまして取り消しができるわけではございまして。したがって、私も、私もそういう中毒者を発見いたしました機会はいろいろありまして、通報による場合もありまして、交通事故を起こしたとか、あるいは検問によつてどうもおかしいというふうな形で、いろいろな形で警察活動全般にわたつてそういうものを把握した場合において、私どもの方で精神衛生鑑定医といふものを指定しております、そういう方々の診断も仰いで、公安委員会において取り消し処分をいたしておるわけではございまして。しかし今度、いわゆる常習しているけれども中毒者といふところまでいかないという人たちの問題でございまして、この問題につきましても、現状は、薬物の影響によりということになります、麻薬、覚せい剤、それからシンナー等も含めまして、そういう薬物の影響によりまして正常な運行ができないというふうな形で運行された場合には、要するに、現在は過労運転等というところで取り締まりがなされて、免許の上ではこれに對する停止処分ということができる形になっております。ですから、そういう正常な運転ができない状態で運転をしたということが一つございまして、それが常習者だということではわかりまして

も、正常な状態で運行ができないという状況が生まれませんと、免許証保持者であるからということだけで直ちに免許処分上の問題になつてこないというの、道交法の規定上のそういう乱用者に対する取り扱ひでございまして。

○加藤(万)委員 私の友人のところにもシンナー乱用によつて発作が起る人がいるのです。もちろん免許証を持っておられるのですが、一時事故を起こしたものですから、警察にはわからない事故ですが、その家庭で自分の子供がシンナー乱用者であつたということがわかつて、自來乗車をさせないのです。確かに、これだけの人数ですから、事故を起こした事件でなければその捕提はできないと私は思ひます。また警察としてもそこにタッチして免許証の取り上げができないと思ひますが、そういうシンナー、ボンドあるいは覚せい剤常習者、乱用者の家庭に対するPR活動あるいは地域に対するPR活動を強めてまいりませんか、問題が起きてからでは遅いわけですね。したがつて、そこで捕提して直ちに免許証に運動させるといふことについて御無理があるならばこれはあれですけれども、無理のない範囲では、被害者、加害者両方とも問題が起るわけですから、ぜひそういう配慮をしていただく、同時に家庭あるいは地域、学校等々に対する日常的なPR活動を強めていただくことによつて、ある程度防止、抑制ができるのではないかと、私はこういうふうに思ひますが、いかがでございましょうか。

○杉原政府委員 麻薬、最近では特に覚せい剤、シンナーもそうでございまして、少年のいろいろな非行なんかもとになつておるといふケースが非常に多うございまして、警察庁でも保安部門を通じて、これは大変な社会問題であるといふことで取り締まりを強化する一方、いろいろな団体と協力していまこれの防止の対策を推進しておるところでございまして。保安部門の系統でございまして、覚せい剤とかあるいはシンナーの施用、そういう事件その他を扱いますので、私も今度これは免許を持っています人かどうかというふうなことは

を、横の連携を強化いたしましたして、免許の制度の上から判断する、これは長官からも非常に強い指示を受けております。そういう総合的な対策が必要である。同時に、先ほど御指摘ございましたように、暴走族などがこれを非常に乱用する。これは暴走族の中だから私も私ども検査をいたしておるわけでございますが、非常に危険な事案でございます。通行しておりますと、先ほども課長から説明いたしましたが見ておきますと、暴走族の中で、普通の車両でもそうでございますが、たとえば考えられないような無理な追い越しをしていく、あるいはセンターラインを越えまして反対側の車線を行ってしまうというようなドライバーが中にあります。それから、とまっているのか動いているのかわからないような必要以上ののろのろ運転をするとか、それから、夜間の酔っぱらい検問などで見ますと、ドライバーが大変にやせておって、顔色なんか真っ白で全く元気がない、言語が全然定かでないというふうな者を現場でよく見るわけでございます。それあたりを見てみますと、かなりこういう事案に該当するケースが多うございます。交通安全を確保する上から、どうしてもこの防止をいかなければならないというところでございまして、今度過労運転の中で特に麻薬、覚せい剤あるいはシンナー、こういう薬物の影響によるものを取り出して取り締まりを強化していこうというねらいはまさにそこにあるわけでございます。さらに取り締まりの徹底を期して安全の確保を図りたいと思っております。

○加藤(万)委員 取り締まりもさることながら、私が申し上げましたように、予防的な道徳教育といえましょうか、PRといえましょうか、そういう面をぜひ家庭に至るまで徹底できるようにお願いしたいと思うのです。三時に質問を終わる予定でございますので、そのつもりでひとつ御答弁をお願いいたします。

この「麻薬等」の中に、私は初めて聞いた言葉ですが、危険帯有者は含まれておりませんか。大阪等で、自動車の警笛を鳴らしたら前の自動車

の運転手が暴力団で、ピストルでもって殺したという事件がございましたが、こういう危険帯有者は「等」という対象の中に入っていないませんか、おられますか、イエスノーで結構です。

○三上説明員 入っております。危険性帯有者については百三条で考えておるものでござい

○加藤(万)委員 次に、安全運転管理者の強化規定についてありますが、この部分についても相当大ぜいの方が質問を行っておりますので、私は二、三点確認をする意味でいたしますが、この中に示されている使用者の定義について、この際きちっとお知らせしていただきたいと思います。二つ目に、副管理者の設置基準、そしてこの副管理者の機能がどのように果たされていくのであるうか、またいかせようとしているのだろうか、この二点についてまず確認をしたいと思います。

○鈴木説明員 お答えいたします。自動車の使用者と申しますのは、その自動車の使用の権限を有する者で、かつ、その運行を総合的に支配することのできる地位にある者を申します。この中には法人も入るし、自然人も入るというところでござい

それから副安全運転管理者の資格の問題につきましましては、総理府令で定める予定でございます。○加藤(万)委員 使用者、雇用者という言葉が非常に各方面に実は使われているわけですね。いま道交法に関する使用者の定義はわかりました。ただ、御承知のように、労働基準法から労働安全衛生法が独立したときに雇用者責任と使用者責任を分離をしまして、雇用者は直接その者が職場にいる上長、そして使用者はまあおっしゃられたようないわゆる自然人を含めて法人あるいは工場経営全般に責任を持つ者というふうに規定したわけでありまして、恐らくそれとの直接法律的な連動はないと私は思いますけれども、おおむねそういう方向に理解をしてこの使用者という文字を読みかえてみたのです。そうなりますと、使用者責任は

相当広範囲にわたるといことになるわけですね。

そこで、たとえば積載量オーバーあるいは高速道路におけるガス欠、水漏れ等についてもこの法案は提起をいたしておりますけれども、本来積載量オーバーとかガス欠、水漏れ等については、確かに運転者の責任ではあるけれども、同時にそれは使用者の責任に帰すべきものもあると思うのです。たとえば車全体の自重をはかる自重計を使用者が側がきちっと備えておけば、荷主がこれ以上も

ことができないわけでございますね。何か質問の過程では自重計はそれほど有効に作用しないという御答弁があったようですが、何らかの形で運転者がそれを排除できるというものを自動車そのものに設置する責任は使用者側の責任として見るべきではなからうか。荷主から直接現場で言われる運転者が、それはもうとても困るのですよと言つて、そういうことが科学的にも拒否でき得る条件をつくるのが使用者の責任で、ここに書いておりますように、単に使用者は運転者に対してたとえば教育しなさいとか、そういう訓示規定的なものではなくして、そこまでの使用者側の責任がある

と私は見ているわけですが、いかがでしょうか。○杉原政府委員 いまのトラックの自重計につきましましては、御案内のように、ダンブ規制法で自重計を備えなければならぬということになっております。いま運輸省でもこれの開発に大努力を入れたらっておりますが、まだ誤差が二〇％以上あるというところのようで実用化にまで至っておりませんが、私は先ほど先生御指摘のことがぜひ必要だと思っております。そういうことで、協力をしながら、できるだけ早くこれが実用化できるように努力をしたいと思

それから同時に、特に過積その他の問題につきましましては、おっしゃるとおり、私も現場を見ておりまして、むしろドライバーというのは気の毒な立場にあるわけでございます。それを下命したり容認をしたりする使用者あるいは安全運転管

理者というところに問題があるということで、今度はその背後責任を追及するという意味で法制上も強化をしたいということでやっておりますわけですが、そういう整備の整備と相まってこれが有効に活用できるように措置をしていきたいと思っております。

○加藤(万)委員 労働安全衛生法では使用者責任は背後責任で問うてないのですよ。たとえばある工場でガス爆発が起きたというときには、直接起こした、あるいは危険物に対する安全装置がなかったというのではなくして、そのところから背後責任が生まれるのではなくて、そもそもそういうものを設置しない使用者が悪いのだという前提から実は発想しているわけですね。ですから、いま局長さんがおっしゃるように、ある事件があった、それをずっと追及していくとその背後に問題があった、したがってそこに責任が生まれてくるという発想では、近代的な危険物取り扱いの発想方法ではないと私は思うのです。これは御承知でしようけれども、アメリカがつい十二、三年前に法体系はそう変えるべきだということで、日本も労働基準法を改正してああいう形になったわけですね。いわゆる現場の第一線の責任者の重視よりも、使用者が何をなさなければならぬかという責任を重視をしているわけですから、その辺はぜひ近代的な危険物に対する立法の方向に頭を切りかえていただいて、事件が起きた、したがって背後関係でなくて、背後にあったものが現場の事件を起こした、そういう発想に変えていただきたいと実は思うわけであり

そこで、自重計についてはいま言ったように二〇％以上の誤差があるということですが、現場でも、もし違反行為が起きたと仮定した場合、過積みで台ばかりに乗せられて、いや、実は私は自重計でこのくらいはいいと思いましたが、そのメーターと合わせてみて、まあ許可量であった、そういう二〇％誤差が生じた場合に、一体どちらをおとりになりましようか。

○広谷説明員 お答えいたします。

そういうふうな自重計と私たちがはかりますはかりとの間に誤差がございまして、その誤差が過積載の原因となつておるような場合には、これは当然取り締まるというふうなことはいたしておりません。

○加藤(万)委員 わかりました。

これは総理府にお聞きをしますが、この自重計を設置をするということは、先ほどのお話にありましたように、昭和四十三年以降、いわゆる四十年佐藤内閣時代に交通安全国民会議を設置して、特にダンブに対する安全のための政府側の諸問題な機能を果たしたというように私は聞いておるのですが、当時の交通安全国民会議がこの間に果たした役割りというのはどういうものでしょうか、総理府の方にお聞きしたいと思います。

○橋本説明員 お答えします。

交通安全国民会議が四十年から開催されておりましたことは先生の御指摘のとおりでございます。これが四十六年まで前後九回にわたって開かれております。最初三回は春、秋の安全運動の機会に開かれました。四回目から年に一回、秋の運動の際に分科会を設けていろいろと議論がなされております。四十六年が最後でございますけれども、御承知のように、昭和四十五年に交通安全対策基本法が制定されて、これに基づきまして中央交通安全対策会議が設置されております。その対策会議には民間の学識経験者から成る専門委員が置かれております。

そこで、民間の意見を、あるいは民間におけるいろいろな事情を基本法に盛り込む等の調査につきましまして、その委員を活用するということが出てまいりましたので、従来開かれておりました国民会議のあり方についてそのころからいろいろと検討されてきたようでございます。会議というものを何回か開催しております、どうしてもマンネリになることは、先生も十分御承知かと思ひます。

それで、そのあり方の検討過程で、第一次の基本計画が五十一年から実施されましたけれども、

その四十六年は従来の分科会のやり方を若干変えまして、秋の運動の直後に行つております。しかし、その段階に至りまして、やはりこれは発想を新たにしなければならぬということが検討されて、四十七年には全国をブロックに分けまして、地方のブロックごとに行うということも検討されたようでございますけれども、その延長というよりはやはりもう少し発想を変えよう、従来国民会議が果たした役割りというものは、先生の御指摘のような問題もございまして、先生の中心は春、秋に行われております全国交通安全運動の推進とこれに対する協力というものが一番多かった経緯もございまして、四十八年から衣がえをいたしまして、全国交通安全運動推進会議という形で開かれるに至つております。

このメンバーは、発足当初国民会議のメンバーと全く同じで、その後年々追加されて、現在はその当時よりもはるかに多くの民間の関係者の参加を得て実施しております。そういうことで交通安全対策及び国民運動の推進に非常に大きな役割りを果たして、現在も、衣がえした推進会議という形でなお活動しているというのが現状でございます。

○加藤(万)委員 四十八年以降つくられていた交通安全推進会議、当初の国民会議とは少し重心の置き方が違つていふところですね。春、秋に行われていた交通安全の国民運動的な要素というものと、たとえばダンブ規制をどのようにするか、いまの自重計等も含めて、何千万というドライバーですから、それに対するドライバー教育をどうするか、いわゆる運動推進というもののより、やや技術論を含めた内容が当初の国民会議の段階にはあつたと思ひます。したがって、私は、いま直ちにとは申しませんが、本院における交通安全特別委員会等においても、当面ダンブを対象にしたが、その後における自動車、ダンブカー等の安全運行という問題について特別の検討を加えるように、こういう決議もなされておるに聞いておりますので、この際、交通安全推進会

議が春、秋の一種の総花的なデモンストレーション的なものではなくて、やや技術的なものも突っ込んだようなものを――多数の方がいらつしやるようですから、できればその中から専門家を集めて、たとえば一つの分科会的な要素も持ちながら対策を考えてみる、こういう方向をぜひ御検討いただきたいと思ひます。これは運輸省、通産省、警察庁それぞれにまたがる事項ですから、いま総理府にそれを求めてどうですかと言つてもお答えしにくいと思ひます。しかし、各省にまたがるそういう総合調整機能というものは総理府が持つていらつしやるわけですから、単に総花的な安全運動というのではなくして、技術論的なものもとらえるようなものをこの推進会議の中に設置をする、あるいはそういうことについて各省間の御協議をいただきたい、このことをぜひ要請をしておきたい、こう思ひますので、もし御所見があれば、ちょっとお聞きをしたいと思ひます。

○橋本説明員 お答えいたします。

推進会議も開催され始めてからもう五回以上にもなりますので、やはり会議の運営というものは常時工夫を怠りませんけれどもマンネリ化に陥つてしまつて、現在すでに会議の運営についてどうあるべきかというのを検討しておりますので、先生の御指摘の点を含めまして、今後関係省庁とも協議をしながら検討を加えてまいりたいと思ひます。

○加藤(万)委員 改正案の六十八条「共同危険行為等の禁止」については、それこそ各委員の方全部から御意見が出たわけでありまして。たとえば共同危険行為「共同して」という今度の法案がありますけれども、この「共同」ということは、刑法の六十条、共同正犯行為、これとはどういう関連を持つてでしょうか。

それから、危険行動に対していろいろありますけれども、同じように刑法に往來を妨害する罪といたうのございませう。この百二十四条の往來妨害罪と、たとえばいま暴走族が方々で渦巻きとかいろいろな形でやるといふこととの連動というものは、法的にはどうなるんでしようか。

私は、いま共同行為と往來妨害罪についてだけ申し上げましたが、そのほか、たとえば道交法の十七条三項には通行区分の問題がありますし、二十六条には車間距離の問題、七十条には安全運転の義務の問題等がございまして。同じように、たとえば後で出てまいります無保険車等については自賠責法上の規定がありましようし、あるいは保管場所等については、それぞれ他の法律によつて罰則その他が規定されているわけです。総体では申し上げるわけですが、暴走族に関するこの条項と他の法律条項との関連性ないしは重複性、もしその事件によつて事件として処理をされる場合に、他の法律との関係、たとえばいま言つた自賠責の問題等についても、他の法令との関係はこの場合どう把握をされ、また処理をされようとしておられるのでしょうか、総体としてひとつお聞きをしたいと思ひます。

○杉原政府委員 数点あると思ひますが、具体的なあれは担当の課長から御説明させたいと思ひます。

まず刑法上のいわゆる共同正犯というお話が出ましたが、刑法上の共犯は、御承知のように、一つの行為を数人が共同して行うということでございまして。ところで、この暴走族の行為の実態を見ますと、たとえば道路いっぱいに広がって通行している自動車等については、道路いっぱいということはいわゆる反対車線いっぱいというんじゃない、中央線を越えていっぱいで走るわけでございますが、右側部分を通行している自動車その一台一台について一個の違反行為が成立するのでございまして、その一個の違反行為を共同して行つていふと認められる場合を除いては共犯理論の適用はないものというふうに考えます。

それから、この暴走行為の危険性あるいは迷惑性、これは暴走族が集団で自動車等を連ねたり、並進させるなどして通行する場合に、集団の勢力をかりて、威嚇をかりて共同して危険行為等を行うところから生ずるものでありまして、一つ一つ

の行為として評価した場合、その実態を評価したことになると思います。

それから他の道交法の規定その他のいろいろな規定があるわけですが、余り細かい話をしますと長くなりますが、先ほど申しましたように、道路いっぽうに広がって一つの集団として行くわけですが、リダーはどっちに居るかわかりませんが、そうしますと、たとえば中央ラインあるいは分離帯がある場合がありますから、反対にはみ出して行くわけですが、そうするとセンターラインを越えて右側に居る者は個々の違反が成立はいたしますが、本隊との兼ね合いでは全く何の関係もなしに行う。これが一番典型的な場合は、センターラインを越えて集団でこうジグザグをいたします。そうしますと、ある瞬間には右へ出ますけれども、次の瞬間すぐ左へ来ているというふうな形のもので、これを個々におまへは右に出たと言っているうちに左に行ってしまうというふうな形になりますので、実態的にはこれは個々の違反では現実処理がし切れないというものであらうと思います。

また個々の違反との関連につきましては、担当の課長から説明させます。

○鈴木説明員 共犯の問題につきましては局長から話がありましたが、往来妨害罪、刑法との兼ね合いでございまして、これは有形の障害物を置いて道路を遮断する、これによって往來の妨害を生じせしめた場合に往來妨害罪の方は適用になるわけでございます。暴走族の実態といたしましては、そういう形で物を置いて道路を遮断するといふふうな形態というよりも、むしろやはりああいふ走り方によりまして著しく交通の危険を生じせしめるというふうなことでございまして、こういうものはまず適用になるケースはない、こういうふうな考えでおります。

それから個々の形態で、個々の条文で適用になるのではないかとこのことでございましてけれども、暴走族の形態の中にいろいろな形があるわけでございますが、たとえば道いっぽうに広がって

集団走行するというような場合には、右側にはみ出した暴走族につきましてもこれは右側通行違反というものが成立する、ただ、同じような形で左側を走っている者については成立しないというふうな問題、個々の問題で現在の道交法はとらえておるものでございまして、そういう形になりますし、同じようにジグザグの場合でも、右側に出た部分につきましても観念的にそういう形で右側通行違反というふうな形になるわけでございます。

そういうことで、非常に限られた場合にしか適用にならないということでございまして、限られた場合につきましても、いまい何とかがそれでもってやろうということ、信号無視だとかスピード違反だとかという形で運用はしておるわけでございますけれども、先生御存じのような形でなかなか根絶できないという実態になっておるわけでございます。まして、個々の問題ではどうもなかなか太刀打ちできないという実態になっておるわけでございます。

それからまた、高速道路での物の転落等の問題がございまして、これは、私の方にはあまいう形で高速道路においては点検義務を課しまして、その結果として物を転落飛散させた者を処罰するといふ、過失も罰する形にいたしておるわけでございます。現在の道交法の七十一條の四号という規定はやはりそういう措置をとらせるといふ形でございまして、過失犯を罰するといふことはできないわけでございます。そういうふうな形で、それぞれ現在の道交法で対処できないものといふものをとらえて規定しているわけでございます。

○加藤(乃)委員 ここで刑法の論争をやるうとは思いませんが、共同正犯行為は、いま言ったように、確かに個々の車が二台その現場で合意をしたという場合にも共同正犯行為と云って、いま最高裁は判例を出しているのです。私も実はもう十五年ぐらいいろい裁判をやっております。ですがね、たとえば現場共謀ないしは現場で共同行為があった、このことが一体共同正犯行為かどうか。

たとえば、私もデモをやりました、偶然あるときに一つの状況が起きた。これが共同正犯行為かどうか争いまして、一番ではばくの場合には共同正犯行為というふうになったのです。二番では、いやそれは共同正犯行為ではない、偶発的な事件としてやりまして、検察側からい最高裁へ上告控訴しているところなんです。ですから、いまおっしゃられたように、現場に個々に起きていることを共同正犯行為としてとらえることはなかなかむずかしいという論理は、今日まだ日本の法廷では、一部にはありますけれども、固まっています。むしろ現場における共同行為そのものはやはり共同謀議としてとらえていくという方向が非常に強いわけですから、私は、刑法六十條が非常に答えになったような形だけではないと思うのです。もしそうだとすれば、事前の共同謀議以外には共同正犯は生まれてこないということになりますから、ですから、その辺が問題だらうと思うのです。

同じように、有形の障害物と言いますけれども、有形の物を置いたんだ、置いたんでなくて、そこにあった、あるいはそれが移動した、その場合でも有形障害物という方向はしばしば出てくるんじゃないでしょうか。これは判例でも明らかです。

ですから、私は、広義な意味で刑法のいまの六十條なり百二十四條の適用が不可能かというところ、そのことは不可能ではない、こういうように理解をしているわけでありまして、今度のこの道交法の改正部分ですね、特にそこを抜き出してやったといふのは、道交法上どうしても直接的な意味でその事実を捕獲したいという面があった。一般論としての共同正犯行為あるいは一般論としての障害物云々ではなくして、道交法上そこを捕獲したい、そういう意思と私は理解をしているわけですよ。そういう理解をしませんと、他の法律との関係上、そこは共同正犯がここにあるのですから、暴走族については単に事件の捕獲だけでいいんじゃないですか、こういう議論になるというように

実は私は思うのです。どちらかと言えば、刑法なりで定めているところ、あるいは警察官の職務について、御承知のような形で、犯罪行為がある、違反行為がある場合には、職務執行法の中で、これもまた捕獲ができるわけですね。ですから、法のたてまえからいけば、道交法だけに正犯行為を含めて特別にその部分だけ抜き出してやる必要は私の意見としてはなかったのではないかと、あるとすれば、いま申し上げたような理由ではないかというように私は理解をしているわけですよ。

この論争は恐らく委員会でも行われたと思えますし、私はこれ以上こうやっておたら一日かかるでしょうからやめますが、やはり一番心配するのは、そういう共同正犯行為、共同危険行為といふものが、普通行われる民主的なデモ、トラックデモあるいはタクシーデモ等を含めた民主的なそういう運動に介在するかしらな、ここだろうと思うのです。大分この辺では御答弁になったようですが、皆さんの答弁を最後にまとめて言うことは失礼ですけれども、警察側、この民主的運動に対する規制というものを対してどういうふうにお考えなのか、最後にひとつ御答弁をしつかりといただきたいというように思います。

○杉原政府委員 今度私もかなり厳しい構成要件というところでこれを――暴走族を対象にしていろいろな行為の類型がございまして、ある程度もう暴走族のやる行為の形態というのが大体決まっておりますので、それを集約して、適用できる構成要件は何であるか、その構成要件を引っ張り出したときに、いわゆる正当といふか、正常といふか、そういう組合運動とかいふいろいろな形があるといふものも当然予想されますが、そういういろいろなケース、現実にあるもの、それから予想されるものをずっと考えてみると、片方の構成要件を当てはめてこつちに適用できるようなことは万が一にもないのかというところで、個々具体的にずつと詰めてまいりました。特にこの問題は、そういうことが仮に適用されるようなこと

れども、その観点からいきますと、国の場合におきましては賠償實力はあるということでございます。一部入っておるものがございませうけれども、全部が入っておるというわけではございません。

○小川（新）委員　いま自動車賠償保険、一千五百万、自賠責と称するもの。ところが、最も関係の深い警察の車なんか任意保険に入っているのか、入っていないのか。われわれは入っていますよ。とにかく五千万、七千万の対人に入っていないれば、とてもじゃないが、事故相殺の因果関係によつては一〇〇％出ませんから……。外務省や大蔵省や厚生省や建設省、自治省——自治省はまさか入っていないわけはないと思いますから、自治省では一年間に保険金が幾らぐらいか、自賠責に入っているか。また、警察はどうですか。——

どうして入らないのですか、一〇〇％。危険じゃないですか。民間の方が入っているのですよ。保険会社に協力しようというわけじゃないけれども、足りないものは国家賠償責任制度で、国家予算の中から出すのか、それとも各省のそういった自己予算の中から出すのですか。これは入るべきだと思うのですが、どうなんですか。

○森田説明員　ただいまの先生の御質問が警察庁

についてということでございましたら、私からお答えするのも適當ではないかと思えますけれども、全般的に申し上げますと、先ほど申し上げましたように、国家の場合には、被害者に対して賠償實力がなくて被害者救済に欠けることはないと

○小川(新)委員　私は、そういう物の発想も大事ですけれども、保険制度があれば、これはやはり何らかのかっこうで入らなければあかぬと思います。わが公明党のわれわれは、もう自賠責だけでは乗ってはならぬ。任意保険にまで入って交通の安全――だからといって無謀運転をやれというわけじゃないけれども、準備をしておくことにしたことではない。人の命というものは金でかえられ

ないのだから、そのぐらいの準備はしてあります。これは後でお願いしておきますけれども、入っているところと入ってないところがあるのもちろん、入らないうちとこれは私おかしいと思うのですから、入らないなら入らないで、何らかのかっこうで自賠責以上の損害についてはこういう金を出すんだ、一体どれくらいまで出したんだ、もしも公務員さんが公の仕事中に事故を起こした、これは後で委員長、各省庁が車の保険制度をどのくらい使っているかという資料をお願いしたいと思います。

○木村委員長 資料を要求します。

○小川(新)委員　そこで交通安全対策の基本原則として、いわゆる三E対策が叫ばれております。すなわち、交通違反の指導取り締まり(エンフオ

（スメント）、交通安全施設の整備改善（エンジニアリング）、交通安全教育（エデュケーション）、この三つであると言われておりますが、今回の道路交通法の改正では、賛成できる点も多いのであります。三E対策のうち、罰則の強化など、犯罪者の取り締まり法の色合いが強いのではないかと、思っております。たとえば運転者の側からの要求が余り取り入れられていない。道路行政の不備、自転車の通行帯や駐車場整備のおくれなどの行政側の責任が不問とされております。また、自動車メーカーへの安全施設の設定基準の義務化がなされていません。運転者への事故の際の救護方法の教育が盛り込まれていない。こういった問題は、いかがでございますか。

○杉原政府委員 交通安全の問題を考える場合

に、先ほど御指摘がありました三Eの原則、これが総合的に推進をされなければ確保できないということは当然のことでございます。今度私どもがこの道路交通法の改正につきましてお願いをいたしましたのは、いろいろ規制の強化という形で映っておりますが、これは現代の車社会の中で少なからずともこれだけの規制をいまやらないと、交通の危害予防ということに大変に欠けるところが出てくるのではなからうか。それからまた、ハイウェイ時代その他皆免許時代を迎えて、こういうことと

は運転手に守ってもらわなければならないというふうなことの最小限度のものを提案させていただいたつもりでございます。ただ、こういう問題は本来に必要最小限度のものでございまして、むしろやるべきは、いろいろな行政面、あるいは関係官庁が力を合わせて安全施設の開発整備の問題あるいは教育の問題、これはすぐに道路交通法の改正という形よりも、行政面なり予算面なり、あるいは物の基本的な考え方を変えていかなければならないという問題でございまして、そういう点につきましては、私どもこの道交法の改正の問題以外にうんとやるべきことがあるというふうな認識のもとにこれから仕事をやっていきたいと思います。

○小川(新)委員 道路交通法は日本全国どこでも

適用されるものでありまして、地域性があつてはならないと思います。しかし、道路交通法は東京の晴天のときの交通状態を想定しているのではなないかと思ひますが、東京中心思想が強く、地方の交通実態が取り入れられていないのではないかと。特に関東地方から北は約半年間雪に覆われているわけでありますが、冬の対策をもっと強化すべきであると思ひます。

これはどうかということですが、ただ単に水をまいてはいけないという規定があるくらいでありませう。一つは、雪をかぶったときに標識、標示、または信号は十分見分けられるのかどううか、車線や停止線は十分見分けられるかどうか、路肩をどうやって見分けるのか、こういった問題はどうか。

○杉原政府委員　これは本当におっしゃるとおり

でございます。豪雪地帯に参りますと、まず路肩部分を標示しますのに、お見受けになるようにに——これは建設省が道路管理者の所管でございますが、路肩標示のために高い棒を立ててやる、あるいは標示がもう全く見えなくなるわけでございますので、そこである程度雪に埋もれてもいいように、そういうところについては道路標識など普通の規格よりも高く立てるというふうなことです。

れから雪の多いところになりますと、もう例の信号機などが雪に埋もれて現実に見えなくなるといふうな問題についてどうするか、いま私どもでも試験研究をやらせておりますのは、ヒーターなどを組み込みまして、少しずつ解かしていくといふうなものが信号機の中に組み込めないか。これからいろいろ工夫をしていかなければならぬ面がたたくさんあると思います。それから特に寒い地方では凍結をいたします。この凍結した場合の運転の仕方というのは、普通東京などではとても考えられないような危険な事態でありますが、そういふうなものもおいおいに、たとえば指定自動車教習所の路面の中に組み込んで教えていくといふうなことなどもこれからうんと力を入れていかなければいかなぬ問題であらうというふうに思っております。

○小川(新)委員 いま一部お話がありましたよう

に、道路交通全体を通じてさらに合理的な効率のよい研究を行わなければならないと思います。

そこで、たとえば渋滞対策が中心で、交通管制システムなど走らせることに力を入れてきておりますが、車がとまるときの対策がおくれていると思いません。また、駐車対策は主に禁止のみでありませんが、同じ駐車禁止なら、標識、標示が多過ぎても、これらに頼り過ぎると標識のあるかないかで

トラブルのもとになります。都内二十三区の幹線道路はすべて条例で全面禁止の方がすっきりしているのではないかと。むしろ駐車してよい地域を積極的に明示すべきではないかと思うのであります。

逆に、一時停止などの必要な標識が欠けてい

る。信号機の高さと停止線と横断歩道の位置との関係がばらばらである。標識は運転免許資格の最低の条件である視力〇・七の人でも十分見分けられるものにするべきではないか。たとえば私の住んでおります西川口の西口の交差点を渡ったすぐ前に赤、黄、青の信号がございますが、その向こう側にパチンコ屋さんの赤、青、黄色のイルミネーションの点滅がある。その前に信号があるわけで

す。だから、青い点滅がついてると、信号が赤でも進んじやうのです。これは何回言つても注意してくれない。私はきのうもそこを通過で、常々思つておりますが、これは一体立てた警察当局の不注意なのか、そういう交差点の大事な信号機のある向こう側にパチンコ屋さんの店のイルミネーションがあるのが悪いのか、どっちが悪いかわかりませんけれども、大きな災害が起きたときにはだれが一体責任を負うのか。西川口の西口の交差点のところの、駅からおりてすぐ右側のところですから、これはひとつあなたがもしかそこへお車をおとめになつて一体どういう御判断をなさるのか、いま私が幾つか申し上げました点については一例を挙げて言つたわけでございます。早急にひとつ直していただきたいと思ひます。

○杉原政府委員 本堂に御指摘のとおりでござい

ます。私も、いろいろ安全施設の整備というところで膨大な施設を街頭に設置をいたしておりますが、まず基本は、ドライバーがよくこれがわかつて守ってもらうということのために立てておるわけでございますが、だんだん数がふえて、いろんな、しかも一本立てて補助板をそれにつけて何時から何時までというふうなことで、ある意味から言うときめが細かいと言うかも知れませんが、ある意味から言うときめが細かいと何だかわからないというふうなことになつたのでは、これは交通安全の確保に役立った安全施設とはいえないということとでございます。また同時に、これだけ多い安全施設についての、先ほどおっしゃいましたような視認性の問題とあわせて保守管理、一遍立てたらどういう周りの条件が変わつても立てたら立てたまふんまというふうなことであつてはならない。やはりそういう保守管理の問題、視認性の問題というふうなものを含めまして、これだけの施設になりましたので、整備をすることも非常に大事であります。現在あるものが果たして有効に機能しているかどうかということをわれわれ反省をし、具体的に検討をしていかなければならないというふうに思っております。

○小川(新)委員 西川口の答弁。

○杉原政府委員 西川口の当該場所につきまして、早速現場でこの実態を見させて、早急な改善を図りたいと思います。

○小川(新)委員 次に、交通安全教育の、エデュケーションについてお尋ねしますが、自転車の交通方法の特例について、新たに節を設けるとともに関係規定を整備することにしておりませんが、しかし、子供の自転車の標識や自転車の安全教育はどのようにしてやるのですか、ドライバーに。私たちはどこで訓練を受けるのです。私はこうやって法案を見ましたから、一生懸命大切なことはわかりましたが、三千四百万台の車のドライバーは免許の書きかえのときでないと新たな教育を受けられませんか。そうすると、こういった子供の自転車の問題や自転車教育の問題については、どこで周知させるのですか。

○杉原政府委員 これだけのマスの車社会の中で、ドライバーは自ら自身が具体的に把握をしたしておられますし、新免のときあるいは講習所、更新講習あるいはドライバーの会、いろいろな機会があります。それから、今度はこういう企業に安全運転管理者制度というものを拡充しようというところから、これからは企業をとらえる、企業とか職場をとらえて推進をするということも非常に有効な手だてになるかと思えます。そういうことで、最大限の努力をしたいと思えます。

同時に、一番の問題は自転車の対策でございます。自転車は四千七百万台あると、こう言われておるわけですが、実は自転車は、ドライバーと違ってこういうチャンスがないわけではございません。そこで、これをどのように周知徹底をさせていくかということでございますが、基本的には学校教育それから社会教育、あるいは自治体のいろいろな機能、各種の公の機関の問題、あるいは具体的に申し上げますと、自転車などでは自転車の販売業者というふうなもの、こういうあらゆる組織を使ってこれの周知徹底を図らなければならぬというふうに思います。幸い、ことしの

十二月一日ということでもかなりのまだ期間がありますので、この期間を最大限に活用して、しかも秋には全国の安全運動がござります。こういうことで今度の法改正の周知徹底に全力投球をいたしたいというふうに思っております。

○小川(新)委員 救急自動車及び緊急自動車二輪車、この運転資格を免許経歴が通算二年以上としておりますが、ただ単に免許経歴の期間だけで判断すべきでなく、緊急時の道路交通、走行技術などについて一定の内容の専門教育を受けた人となすべきではないかと思いますが、いかがでございますか。

○鈴木説明員 お説のとおり、緊急自動車の運行につきまして、一定の資格といえますが訓練といえますが、そういうものがあるということも一つのお考えだろうと思えます。ただ、実際の緊急自動車の運転に必要なのは、一般に官公庁その他のそういう特に業務に密接な関連を持つてゐる者が運転することになるものでござりますから、またそういうふうな場合には、それぞれの訓練機関、教育機関といふものを持つております。そういうふうなことがござりますので、そういう場と関連させて十分やっていただくということもいいのではないかと、こういうふうな考え方で、特に緊急自動車を持つてゐるところにつきましては、使用者の義務にも明確に書いたところでござります、そういうところと一体となつて私どももやってまいりたい、こういうふうな考え方をしております。

○小川(新)委員 自動車教習所、要するに自動車学校の教官、指導員ですが、免許歴三年以上の者がなれることになっておりますが、交通安全教育に重要な役割りを果たす指導者の教育訓練は、どのようにして向上を図るのですか。

○杉原政府委員 いわゆる指導員につきましては、公安委員会の審査を受けるわけでございますが、審査を受ける前に百二時間の実務教養をやる。それから、審査で合格いたしますと、その後二十四時間、計百二十六時間の教養をやっておりますが、まだこれでも決して十分であるとは思

ません。今後さらに教習所の教習水準の向上等を図るための指導員に教養を徹底していくというところを非常に痛感を感じておりますので、さらに今後充実を図っていきたいというふうに考えております。

○小川(新)委員 この法改正の行われたときには、新たにまた教育するのですか。

○杉原政府委員 これはいたす方針にしております。

○小川(新)委員 これは白バイの警察官も同様ですか。

○杉原政府委員 同様でございます。

○小川(新)委員 文部省にお尋ねしますが、児童生徒に大きな影響力のある教職員の採用試験の中に、交通安全学というべき科目を選択科目でなく必須科目とする考えはござりますか。

○遠藤説明員 現在、国立の教員養成を目的としたしるす大学においては、先生御指摘のように、交通安全学というものを選択科目ということで開講をいたしておりますが、ただ中学校、高等学校ににつきましては、保健体育という教科別の免許状を取りますが、その保健体育の教科別の免許状を取得しようとする学生には必修ということにいたしております。全体の、小学校を含めた全教員について交通安全学という講座を必修にするということとは、直にはむずかしいかと思いますが、これからますます交通安全教育の重要性が増してまいらるわけでございますから、なるだけ選択をさせるように、そして将来は必修にできるように努めたいというふうに考えております。

○小川(新)委員 前向きにひとつ御検討いただきたいと思ひます。

現在、全国にある交通公園が余り活用されてい

ないではないかという一般からの質問がござい

ますが、一応交通安全教育施設としての交通公園は

つくつたが、教育に当たる人とその内容が整備さ

れていないのかどうか。公園という名前を改める考

えはありませんか。

○杉原政府委員 いま全国で百七十六カ所程度あ

るようでございますが、管理している者が教育委員会である場合もあるし、安全協会である場合もあるし、カリキュラムなどについてもいろいろまちまちのようでございます。せつかくこういうものを活用していかねばいかぬと私も私も考えております。

また、交通公園の名称でございますが、これは公園法の運用に関する通達の中で、建設省所管でござりますが、規定されておりますし、都市公園の一部として建設されているので交通公園という名前になつてゐるかなというところでござりますが、主管庁といういろいろ相談してみたいと思ひます。

○小川(新)委員 交通安全教育施設としての交通公園なら、たとへて言えば名称を交通安全学童教育センターなどに改めた方が内容も質も向上してまいらると思ひますのでござります。

○杉原政府委員 そういう方向でよく相談をしてみたいと思ひます。

○小川(新)委員 交通事故の被害者の立場から訴えたいことについて御質問をさせていただきます。

十二万交通遺児の九割が父を失つた母子家庭で、またその九割以上が低所得者層、うち半分は生活保護水準の飢饉の貧困層であります。遺児たちは貧しいために高校や大学の進学に大変苦勞し、進学をあきらめる者も多いし、またそういうところから非行に走る者も多いと聞いております。母親たちの三人に一人は病氣や病弱に悩まされておられ、病氣になつても医療費や仕事のため医者にかかれぬ者が二割近くいるとも聞いております。これら貧困、進学困難、健康破壊の最大の原因は、母親たちが職場で不安定な身分で低賃金であるということであり、こうした母親を安定した職業につかせることが救済の基本であると思つております。

そこで、雇用促進法の制定についてのお考えをお尋ねしたいのでございますが、労働省にお尋ね

いたします。

円高不況は全国六万の交通遺児母子家庭を含む六十二万母子家庭を直撃、壊滅的打撃を与えており、一家離散の悲惨な危機をもたらしているのではありません。全国六万の交通遺児母子家庭は、一家の大黒柱である夫や父親を失って以来、精神的にも経済的にも多くの苦難をなめ、ようやく自力で立ち直ろうとしたやさき、円高不況による倒産、首切りの嵐が交通遺児家庭を直撃しております。そこで、母子家庭二百万人の貧困の原因は何であると考えているのか。低保障、低賃金、低福祉、いずれでございましょうか。

○柴田説明員 交通事故による母子家庭を含めまして全国の母子世帯数は、厚生省が実施いたしました四十八年の調査によりますと約六十三万でございす。労働省では、これらの母子家庭の母親の就業をめぐる実態を把握するために、昭和五十二年六月、寡婦等就業実態調査を実施いたしました。この実態調査には死別、離別等さまざまな理由をいたしましては死別、離別等さまざまな理由がありますが、その寡婦等の方々の就業の実態といたしましては、就業率が八九・六%でございす。これらの者を従業上の地位別に見ますと、雇用労働者が七二・九%、自営業主が一七・一%などとなっております。

これらの就業者の勤労収入でございすが、手取りで見ますと平均九万五千円でありまして、家計費——消費支出でございすが、家計費平均十一万一千円の八五・六%となっております。なお、このような雇用者の勤労収入は、手取りで八万九千円というような実態になっております。また、就業中で技能、資格を仕事に生かしている者の収入は十一万六千円でございまして、技能、資格を持たない者の八万七千円と比較いたしますと、三三・三%高いという実態になっております。

このような結果を踏まえまして、労働省といたしましては、特にこのような方々の就業に伴います相談、指導、また技術を身につけて、より

安定した雇用とより高い収入を得られるような職業訓練等の充実が非常に重要だと考えております。

○小川(新)委員 いまると数字等の御説明をいただいたわけですが、いずれにいたしましても、今日の物価インフレの中では大変なことだとも思います。地方へ行きますと、東京都内よりも、また近郊都市よりも、ずっと低いわけではございす。母子家庭の母親の雇用促進法を今国会で成立すべきであると思いますが、どうでしょうか。

その内容は、官公庁、公的機関、民間会社など、法定雇用率をたとえば一・七%とか一・三%と定め、その枠内での母親の就職を保障することなどを骨子として盛ったものでございすが、こういったものはいかがお考えでございましょうか。

○柴田説明員 母子家庭の母親の就業上の問題点といたしましては、特に子供の保育等家庭上の制約があるということ、それから職業につくための知識、技能などが必ずしも十分でないということなど、条件のよい就業が非常に困難だという問題がございす。したがって、就業しやすいよう保育所等の整備を図る必要があるとともに、職業訓練、職業講習等によりまして技能の習得を図り、これによりましてその障害となつております要因を取り除いていく実情に沿った対策が必要でございまして、その充実強化に努めているところでございす。

なお、ただいま先生御指摘の雇用率を設ける内容を持ちます雇用促進法案についてでございすけれども、雇用率制度によりまして寡婦等の雇用を義務づけるのは、このような実情から見まして、また立法技術的にも問題が多いところでございすので、これを中心とする雇用促進法の制定というふうなことにしましては慎重に検討を続ける必要があるというふうに考えております。

○小川(新)委員 日夜交通取り締まりや成田問題でお疲れの浅沼長官にお尋ねしたいのです。本来

は大臣にお尋ねしたいのですけれども、きょうはあなたが最高の立場におられますので、非常に複雑な問題を抱えております長官に御苦勞をおかけするわけですが、こういう総合交通体系の中で、いま申し上げたような問題についての長官の御見識、御見解はいかがでございすか。

○浅沼政府委員 交通秩序の維持といいますが、それは非常に広範にわたっているわけではございす。ただ、このような交通事故のもとで不幸にして交通事故に遭われた、一家の中心を失ったというところ、またその子弟ということを考えますと、これは非常に重要な問題であり、またこの車社会のある意味では大きな犠牲者であるという感じは強いです。行政のいろいろな分野でもその救済問題としては、行政のいろいろな活動というものがなされている、そういうことを聞いておりますけれども、それは必ずしも十分でないということが実情かと思ひます。行政面の総合的な施策、また国民全体がそういう問題に関心を深めて、そういう不幸な人を一人でも救つていこうというふうな気持ちの盛り上がり、そういうようなことが両方相ましまして、もっと本心にのこった対策といたしまして、そういうものが強く推し進められることが必要ではないか、こういうふうに考えておるわけではあります。

○小川(新)委員 でありますので、いまもういった婦人の雇用促進、一番弱いところへ円高問題や不況問題でもろに波をかぶるわけですから、そういう問題を法律の面から守つてあげよう、これが交通総合体系の施策の一番大きな問題であつて、警察が直接介入する問題ではないけれども、その取り締まりやいろいろな面の中から生じてきた交通戦争とも言うべき、これは一つの救済対策である、こういう面では私は長官にお尋ねをしたわけではございす。

そこで、成田の問題で非常に御苦勞をおかけしております。大変なことだと思ひますけれども、

あの成田周辺の過激派を、交通面からの取り締まりによつてはある程度防げるのか防げないのか。また、これとあわせて、白バイの警察官が事故を起こしたとき、これに対する補償は十分ではないのではないか。こういう危険な職業に携わっている白バイ警察諸君の補償の問題を含めて、成田周辺の交通規制、これも当然行わなければならないと思ひます。

特に、一昨日から行われました全国交通ゼネラルストライキ、これにおける京葉道路の——または私も埼玉から東京へ行く幹線十七号、バイパス、産業道路、大体十キロで五時間から六時間かかりました。こういうときに、成田の空港が開港され、この交通の渋滞の中で過激派の連中が暴れまくつたら、あの渋滞している自動車の中に火炎びんを投げ込まれ、二台、三台、前後四百メートルから千メートルの間に火を噴いたら、にっちもさっちもいかない自動車に乗つておるわれわれは蒸し焼きになってしまう。特に高速自動車道路内ではそういう問題が起きますが、こういう問題はどう対策を講じていこうかと思ひます。この状態の中では白バイも通過ができない状態がございすが、特に交通ゼネストにおけるところの地上の混雑というものは、警察当局がどのように把握なさっているのか。特に、成田問題に含めて、京葉道路の安全という問題について私はお尋ねしたいと思ひます。

○浅沼政府委員 成田の警備は、もちろん警察といたしましては総合力を挙げて警備をするということではございまして、警備局とか警備担当の問題だけでなく、危険物行政の問題、あるいは交通行政の交通警察、すべていろいろな知恵をしぼりまして、きわめて緻密な考え方でいま準備を進めております。

それからただいまのお話のアクセス問題、それがピークにおいて非常に危険な状態になることが予想されるということでございすが、私どもも交通警察の立場でアクセス問題については関係当局と十分な詰めを行つております。われわれとし

○小川新委員 余り具体的に回答がいただけなかったのですけれども、一昨日、昨日の状態では、恐らくどうにもならないという状態だと思われのです。白バイが通れますか、あの状態です。通れないです。私が見ておつて、道路に約四時間おつたのですから。その間とうとう白バイのお巡りさんもあきらめてひっくり返つて帰つてしまひましたけれども、こういう状態の中で完璧な体制がでできるとはどうしても思えない。そこで尋ねたわけでございます。きょうはそれが質問の主たるものではございませんから、これ以上のことはお尋ねしませんけれども、ここに問題を一つ提起しておくわけでございます。

そこで、大蔵省と運輸省にお尋ねします。

先ほどの話に戻りまして、交通遺児家庭の経済の問題で、補償金が高ければ経済的にもこういう苦労は生まれないわけですね、母子家庭に。昨今の所得水準で、成人男子の死亡事故に対する補償額は普通平均して五十万円前後になっている。そこで、先ほど私は任意保険の問題を取り上げたのでございますが、西欧並みにすべての自動車に高額保険七千万円を強制する考えがないのかどうかという問題になってくるわけです。

その内容としましては、強制保険の自動車賠償
 保険制度の保険金の死亡限度額も、現行の一千五
 百万円から二千万円程度に引き上げる。これは人
 間生命の尊厳の代償としては、老若男女を問わず
 一律無査定で支払う。

二番目は、任意保険になっている民間の自動車対人保険を強制化し、五千万円を義務づける。この部分については過失相殺をとることが考えられないかどうか。すでに二分の一ぐらいしか任意保険に入っておりません。先ほども御当局で御答弁があったように、交通事故で一番困るのは、自動車賠償保険に入っていない者はいないだらうけれど、

も、中には入ってないものもある。車検をやつてない。しかも、車検がなつてないために過失的な車に乗っている。しかも任意保険には入つてない。しかも、職業が安定してない、所得がない。しかも親のすねをかじっている。こういうことになつたら、全くもつて当たり損です。やられ損です。これを防ぐために私はいまのような問題を提起したわけでございますから、年間保険料は七万円程度で済むと思われる、西独、フランス、イギリスより安いと言われておりますが、補償能力をつけるのはドライバ一の最低の義務である。先ほど申し上げましたような総合的な自己に課せられた責任を果たしてこそドライバ一と言われるものであつて、その社会的責任や道交法的な責任を自分が負わないような者は、いまの社会生活の中では欠陥ドライバ一と言わざるを得ない。

こういった保険制度についてのお考えをお尋ねしたいと思ひます。

○松井説明員 ただいまの御質問、大変たくさん
の問題が含まれております。順次お答えをさせて
いただきます。

まず第一に、自賠償保険金の限度額の問題でございます。私ども、すでに御承知のとおり、従来から裁判所における賠償水準、それから貸金、物価の動向というようなものを勘案いたしまして、被害者保護に欠けることのないように措置してまいりましたところでございます。御案内のように、現

行の千五百万円という限度額は五十年七月に改定になったわけでございます。すでに二十年十月月ばかり経過いたしております。その間に賃金、物価は約二割程度の上昇を見ております。そういう情勢を踏まえまして、最近の裁判所におきます最新の賠償水準の資料というようなものをも参酌いたしまして、現在、大蔵省とともに限度額の問題につきまして検討を進めておるところでございます。

それから第二の問題でございまして、賠償金の一定部分を定額で支払つたらどうかという御指摘がございました。私ども現在、損害額の認定に当

たりまして、極力定額化できる部分は定額化をするという方向で運用いたしております。また、たとえば収入の立証ができないというような方につきましては、一定の収入があるものとみなして損耗額を算定するというようなやり方、つまり底上げをいたしまして、ある意味の一定額を確保するというやり方をいたしております。

ただ、その一定額を限度額までにしたらどうかという御指摘がございましたが、現時点の賠償水準から申しますと、損害認定額が限度額に満たないという方が相当数おられるということでございまして、ただいま御指摘の限度額までを定額として支給するということになりますと、損害額を上回る賠償が行われるというような形が生じてくるわけでございます。したがって、ただいまの御指摘のように、人間の尊厳という観点から、限度額相当までの金額を定額で支給するというよう

な方法をとりますには、現在の損害賠償制度というものを大幅に変更いたしまして、災害保険的な運用をしなければならぬというふうに考えますが、これは実はいわば民事責任の基本的な原則を変えらるという非常に大きな問題でございますので、さらに慎重に検討させていただきたいと思っております。

○森田説明員 自賠責保険の限度額の引き上げの問題と、それから保険金の一定部分を定額で支払うべきではないかという問題につきましては、ただいま運輸省の松井参事官からお答えしたとおりでございます。

それから三番目の問題といたしまして、任意の保険を強制化できないかという問題につきまして、任意保険と強制保険のあり方につきまして、四十八年の自賠責保険審議会の答申にもございまして、さまざまな検討がなされてまいったわけでございます。ただ、結局この両制度は、運用面での改善を図りながら現行制度を存続させることが適当であるということの結論を得て今日に至っております。このようにございまして、先生のいま

お話しになられた御提案はきわめて注目すべき内容を含んでおるとは存じますけれども、すでに二十年以上に及ぶ年月を経過いたしました社会に定着しておるこの兩制度を早急に変更するということは困難であらうかと思うわけでございます。

ただ、いずれにいたしましても、当局といたしましては、自動車事故による被害者救済という観点から、自動車の保有者が十分な賠償資力を備えるように任意の自動車保険の普及拡大に積極的に対処してまいりたいと思っております。でございます。

○小川(新委員) 長い間のルール化、システム化によつていますぐ変更することはできないにしても、その被害者の救済に全力を挙げていただきたいことをお願いするとともに、これは自治省にお尋ねしたいのですが、自動車交通災害共済制度なるものが公共団体でありますが、日本全国三千余の公共団体、自治体でこの交通災害共済制度を実施しているところは何か所ですか。——答弁者おられませんか。——うう、警察ではおわかりになっておりますか。

○杉原政府委員 役所にはデータはあると思いますが、いまちょっと承知しておりません。

○小川（新）委員 交通災害共済制度なるものがあることは御存じですか。

○杉原政府委員 承知いたしております。

○小川(新)委員　やはり警察当局でもう大

しては何を聞かれてもわかる程度に——これは基本の問題なんです。わが川口市がこれを一番先に始めたので、私がいつもいばって言うわけじゃございませんが、一日の掛金十円、月三百円で五十万円補償という共済制度をつくった。これが全国災害共済制度のはしりとなりまして、交通共済制度によって五十万、百万ぐらいのわずかな金ではございますが、一時金が支払われるという、これは公共団体、自治体の自衛手段としていま全国に広がりがつてありますので、御留意をいただきますと思います。

そこで自動車事故の自損、みずから与えた事故

です、自損にも補償を認めて自賠責を適用する
考えがあるのかという点なんです、従来自損事故は自業自得で補償されなかったが、罰は罰、遺族の生活保障は社会的緊急問題であるとして、アメリカのノーフォーク保険の例にならって、自損事故に自賠責を適用する考えはあるのか。

○松井説明員 先ほどお答えいたしました災害保険問題と大変密接な関係がある御質問だと思います。ただいま先生御質問の際に仰せられましたとおり、現在の自賠責では自損事故は適用がございませぬ。損害賠償の責任を担保するという現在の制度から言え、これを入れるのは無理があるわけでございます。

そこで、先ほどの災害保険と申します、ノーフォーク保険というものを採用したらどうかというお話でございますが、実はアメリカがノーフォーク保険を採用いたしました背景というのは、わが国と若干変わっております、アメリカでは伝統的に過失責任主義をとっております。そこで訴訟が非常に多くなりまして、これが非常に弊害をもたらしたところから、このノーフォーク保険が訴訟の大幅な削減と保険料水準の低下をねらって設けられた、こういう背景がございまして、わが国はヨーロッパ各国に近い制度でございますが、実質無過失責任主義をとっております。これは御承知のとおりかと思ひます。ドイツ、フランスにおきまして同じように災害保険化構想というものが一部の学者によって唱えられておりますけれども、現実にはなかなか採用される見込みはないということでございます。私も、先ほど御答弁申し上げましたとおり、今後の重要な検討課題であるというふうに考えておりますが、直ちに採用するということは困難かと感じております。

○小川(新)委員 次に、母子家庭の補償金を保全することの困難性はよくわかりましたが、そこで労災年金のように、遺児が十八歳になるまでの生活費と教育費及び母親の老後の生活費を物価スライ

ド年金で支払う制度を自賠責保険の中に創設すべきであると思ひますが、どうか。現行は一時金でございますが、遺族に年金にするか一時金にするかという選択を与えられないか、この二点。

○松井説明員 お答え申し上げます。ただいま御指摘がございましたように、年金で支払うという方式をとります場合には、被害者あるいは遺族の方の生活を長期にわたって保障するのに適している、あるいは物価スライド制の導入が可能であるというような長所を持っております。しかしながら、私どもこの方式につきましては、これまで検討はいたしたのでございますが、実は次に申し上げるような問題点がございまして、

まず第一に、一般的に自動車事故を含めまして損害賠償というものは、一時金払いが通例であるというところで、被害者の方もほとんどが一時金を好まれるというところでございます。そういう実態でございます。これはわが国だけの特例ではございませぬ、欧米各国においても同じような状態であるというふうに聞いております。

第二に、物価スライド制を導入いたします場合に、そのスライド分の原資をどういうふうにするか、どこから持ってくるかということでございます。これを後の世代に負担させるということにいたしますと、これは先ほどからの議論にございまして、損害賠償制度の枠を超えるのではないかとこのように考えております。

また第三に、年金制度の運営に当たりましてはかなりの大きな管理運営組織が必要になると思ひます。その管理運営主体をだれにするかというような問題が実はあるわけでございます。このように幾つか問題点がございまして、けれども、実はこの年金払いの問題は大変重要な問題だと私どもも認識いたしております。今後さらにその可能性につきまして検討を続けてまいりたいというふうなことを考えております。

○小川(新)委員 また、労働能力を一〇〇%喪失した自賠責保険の一級から三級までの重症後遺症

者の発生状況は一体どうなっているのか。最近では、医学の進歩で、頭を打って意識がなくなっても呼吸はできる、心臓も動く、食物はゴマンなど直接胃に送られて生命を辛うじて保っているいわゆる植物人間がふえております。これは日本でも欧米でも大きな社会問題になっておりまして、植物状態の後遺症者が十年も生き続け、その間に主治医が先に死亡するというような事例さえ起きております。重症後遺症者の場合は、治療費がかさみ、本人の食費もかかり、家族の人たちの労力も大変なものであります。補償も底をつき、肉体的、精神的、経済的にも家族共倒れ、一家全滅はもう時間の問題となつてしまつて例がござい

ます。平均して三十から四十歳の男性の死亡に対する補償は約五千万円でございますが、自賠責の一級から三級までの重症後遺症者の損害額は死亡者の二倍、一億円の補償が必要であるとも言われております。こういう実態を踏まえまして、御所見を承りたいと思ひます。

○松井説明員 ただいま御指摘いただきましたいわゆる植物人間と言われるような大変不幸な状態に陥られた方につきまして、現在の救済策をさらに強化する方向で検討すべきだというふうに私も考えております。

ところが、まことに残念なことに、そういう方々の実態が実は十分わかっていなかった、まことに怠慢で申しわけないわけでございますが、昨秋からことしの初めにかけまして自動車事故対策センターにおきまして調査を行ったところでございます。この調査は、昭和四十四年度から五十年

度までに一級から七級までに認定されたかなり重い後遺障害者の方を対象にいたしまして、その半数に及びます約一万六千名の方につきまして基礎調査を行いました。その一万六千名の方について生活状況調査を行ったわけでございます。この調査は、調査員が後遺障害者の家庭に直接出向きまして聞き取り調査という形で実施をいたしておりますので、実はその取りまとめに予想外に時間を

要しております。現在まだ御報告する段階になつておりませんが、その結果も取りまとめ参考をいたしまして、後遺障害者の救済措置のあり方を至急検討したいと考えております。

○小川(新)委員 WHO、世界保健機構が一九六五年に行つた交通事故の報告中にも、もし交通事故の負傷者が病院で治療を受けるまでに適切な応急手当を受けていなければ死者の二〇%の命を救えるであろうと言つております。全ドライバーに応急手当の訓練と救急箱の携帯を徹底させるべきであり、これこそ道交法の改正案の中に盛り込むべきではないのか。免許を与えるときに十分指導はどのようになつてゐるのか。特に心臓のマッサージ、人工呼吸、窒息を防ぐことなどを身につけることが大切であります。ドライバーによる応急手当で、救急隊による初期治療、搬送先の治療体系をもっと確立すべきではないかと思ひます。

○杉原政府委員 先ほど御指摘のありましたドライバーの救急についての知識の普及でございますが、西ドイツにおきましては普通免許を取る場合には六時間、それから職業ドライバーといふ場合は二種免許に相当する免許を受けるについては十六時間の講習を義務づけて、講習の修了証明書がないと免許が出せないという仕組みになっておるわけでございます。わが国においてはまだそういう面比べて非常に立ちおくれがあるわけでござい

ますが、道路交通法に基づいて例の教則が全部のドライバーに行き渡るようになっております。この教則の中に救急の問題も若干は触れてござい

ますが、医療行政あるいは救急行政といふ、具体的な検討を始めておりまして、一体どういふもの

のようなかで普及したいのか、教えていただくというふうな点についてできるだけ早く結論を得てこれをドライバーに徹底をしていくという方策を推進していきたいというふうに思つております。

○小川(新)委員 身体障害者の道路交通法についてお尋ねいたします。

身体障害者の方で免許を取得している人は昭和五十二年度末で八万四千七百六十人と聞いております。肢体の不自由な人にとっては自動車は足がわりであり、その人のために、各県の条例で、身体障害者、特に足の悪い人については公安委員会が駐車禁止の区域でも取り締まりの対象から除外するという制度ができております。この駐車規定の除外標準を全国共通化にしてほしいというのが関係者の切実な願いであります。この道路交通法の改正は必要はないのか。運用ができないのか。特に身体障害者の駐車禁止その他の取り締まりの対象外に外す条例化を全国共通化にしてみたいというところがございますので、この点はどうなっておりますか。

○杉原政府委員 身障者団体からこのような要望が非常に強いことを承知いたしております。いま第一線の指導といたしましては、皆さういうステッカーを出しておられますので、どこの県が出したステッカーであっても駐車禁止の取り締まりの対象にしないことという通達をいたしておりますが、免許証などと違つて様式が違ひますために、若干現場的に十分でない措置があるように見受けられますので、近日中にこの様式を全国統一をいたしまして、どこの県も同じ標準にしたいということとあわせて、全国共通の措置を近日中にいたします。

○小川(新)委員 きょうは大変大きなおみやげができたと思つております。各都道府県の公安委員会規則を改正する必要があるのではないかとありますが、そのために必要な通達はいつ出しますか。

○杉原政府委員 この通達を近日中にいたします。

○小川(新)委員 道路交通法第八十八条一項二号で「精神病者、精神薄弱者、てんかん病者、目が見えない者、耳がきこえない者又は口がきけない者」は免許の欠格事項の中に入っておりますが、これを改正し、聴覚、言語障害者にも自動車運転免許を与える考えはございますか。

○三上説明員 ただいま先生御指摘の身体障害者の免許の問題で、特に耳の聞こえない、話のでき

ない人、こういうことでございますが、四十八年以降、相当聴覚障害のある方でも現在免許が取得できるようになっておりまして、補聴器使用を条件にいたしました。昨年末で六千九百四十人の方が免許を取つていてという実情にございます。全く聞こえない人の対策につきましては、現在、聴覚障害というところで全く聞こえない人が交通安全上どういう問題があるかというようなことにつきましても専門家を交えて適性問題研究会というところでいろいろ検討をいたしております。その方の安全あるいは一緒に走ります他のドライバーの安全という見地から検討をいたしておりますところでございます。

○小川(新)委員 高速自動車国道における運転者の遵守義務についてでございますが、積載物転落飛散禁止規定は、本来刑法の往来妨害罪、過失往来危険罪の現行法で十分ではないかと思つて。速やかに罰則をつくることに問題があるのではないかと思います。事故が起こつた後の罰則よりも、防止策を考えるべきであつて、その場合警察の道路交通法によるのではなく、陸上運送関係の法規や行政指導による防止策が考えられるべきではないか、いかがでございますか。

○杉原政府委員 これは、今度高速自動車国道のいろいろな点検義務等を課しておりますのは、処罰することが本来のねらいではなくて、そういうことを起こして他に迷惑をかけないようにという、ハイウエー時代のドライバーの務めであらうというふうに思つて。その務めが確保できるようにするには、やはり行政措置が先行すべきものであらうと思つて。したがつて、この転落飛散とかなんとかというのはかなり過積の問題と関係が多いわけでございまして、今度この過積については、ドライバーの責任よりもむしろ荷主であるとか使用者であるとか、そういう面に周知徹底をしなければなりませんし、あらゆる企業を通じてこの趣旨の周知徹底を図つていきたいというふうに思つております。

○小川(新)委員 冷却水、オイル不足の車の運転

手を処罰するという規定の新設にも、処罰万能主義に通じるところがございますが、むしろ高速道路や専用道路の入り口に注意を促す看板を立てたり、入り口で事前にチェックをする方法や体制を制度化することの方が、「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、及び道路の交通に起因する障害の防止に資することを目的とする。」という本来の道路交通法第一条の目的にかならうことになりまして、この点はどうでございますか。

○杉原政府委員 まさに御提案のとおりでございます。このガス欠とかオイル、水、これは一般に作業点検、ドライバーはだれでもわかる。特にガス欠などはメーターがついておりますから、大体わかります。ただ、高速道路に入る以前に、直前である必要はございませんで、これは通産省あたりとよく相談をしたいと思つて、全国のいろいろなガソリンスタンド、そういうところとかあるいは高速道路の入り口に、こういうことになつてからひとつ点検をしてくれというふうなことの指導を先行すべきものであると思つて。そういうことを通じて、この規定を適用しなくても結構なハイウエー時代にしていきたいものだというふうに思つております。

○小川(新)委員 私の地元のことでは恐れ入りますが、川口から赤羽へ向かう荒川または戸田橋、笹目橋、こういう一級河川の大きな川を渡る時の途中まで、バス専用路線がないわけでありまして、バス専用路線がないために、バスが橋を渡るまでに三十分から四十分もかかります。現実には現在そうなつておりますので、バス専用路線の延長というものを書く考えはございますか。特に橋の上のバス専用路線についてお尋ねしたいと思つて。

○杉原政府委員 これは車の総量と当該橋までの道路の条件、橋の幅員、そういうものをよく検討しなければいけません。バスの優先あるいは専用レーンをつくつて、橋でそれがアウトになるということでは全く目的が達成できないということ

になりますので、これは当該地点についてよく調査をしてみたいというふうに思つて。

○小川(新)委員 交通警察官の殉職事故の補償問題についてお尋ねしますが、浅間山莊銃撃事件、成田空港警備などで殉職された警察官の補償はどのくらいなんです。道端で交通事故の処理や交通整理をしていた交通警察官自身が交通事故に巻き込まれる場合も多いのでございまして、交通警察官の殉職事故に対する補償は、他の殉職警官の場合に比べて低いのではないかと思つておりますが、これは地方公務員災害補償法を見直す余地があるべき事例であると思つて、この二点についてお尋ねします。

○広谷説明員 お答えいたします。交通警察官の殉職をいたしますような場合は、白バイで追跡中であるとかパトカーで追跡中であるとかそういう機会が多いわけでございますけれども、そういうふうなものには災害補償の中でも特に災害補償一時金等が増額されて支給をされます。たとえて申し上げますと、勤続五年の独身警察官が白バイで悪質な違反車両を追跡中殉職したような場合には、遺族補償一時金七百四十七万円のはか、各種の支給金を含めまして総額約千七百十六万円程度になるように考へております。またこのほかに、警察官に多大の功勞があつた場合には、警察庁長官の賞じゅう金及びこれと同程度に都道府県の賞じゅう金も支給されることになりまして、各種補償とこの賞じゅう金を合算した場合は、相当額の額が補償と申しますか支給をされることにならうか、かように考へております。

浅間山莊の資料は、私いまここに持つてきておりませんので、その額についてはちよつと申し上げられません。

○小川(新)委員 私が聞きたかつたのは、浅間山莊銃撃事件や成田の騒動において亡くなられた方の補償と、交通事故に巻き込まれて亡くなられた警察官との補償の対比を知りたいと思つて、通

告をしておきましたのですが、おわかりにならないのではございません。

まだ時間があるようですからやらせていただきますが、最後に交通警察のあり方についてであります。道路交通法に基づく交通規制、制限速度の設定等ルールづくりに当たっては、公安委員会の名による警察側の一方的な設定ではなく、一般利用者、交通労働者、運輸業者等の代表の参加による審議会あるいは委員会等の場で民主的に検討を行うべきではないか、こういう総合的な検討とルールによって設定すべきではないかと思いますが、いかがでございますか。

○杉原政府委員 警察におきましていろいろな施策をやります際に、公安委員会という御検討をいただくという委員会制度も設けておりますし、具体的に規制等やりますときには、やはり現場あるいはいろいろな各層の方の意見を十分取り入れてやっていかなければならないのは当然のことでございます。御趣旨のような方向をわれわれこれから仕事の中で具体的に生かしていきたいというふうに思います。

○小川(新)委員 最後に長官にお願いしたいのですが、交通取り締まりの問題についてとかくいろいろなトラブルがある。ネズミ取りだとかいろいろな悪評をこうむったり、いろいろなそれに対する問題が出ております。どうかマナーとか道路交通法における取り締まりについては、国民の気持ちも十二分に理解した上で、さらに交通違反については厳しく取り締まるという、そういった警察官の礼儀の問題やそういう問題も踏まえた上で、行政上のいろいろなすべての問題についての改正については、われわれは賛成いたしますから、何とぞそういう御配慮と、訓練、教育等も十二分にひとつお考えをいただきたい。

最後にお願いをいたしまして私の質問を終わらせていただきます。

○浅沼政府委員 現在は、もうたびたび御指摘のありましたように、大量交通時代、車社会といえますか、もうすべての人が何らかの形で交通問題

に關与している。そういう意味で、すべての人に交通警察が何らかの形で關与している、こういう時代でございます。警察の仕事は全部そうでありますが、特に交通の面におきましては、国民の安全を守るという立場の取り締まり、また規制でありまして、私も国民の理解、支持、協力、これを背景にしないで、もう一切仕事ができないというふうな考えでおります。したがって、ただいま御指摘のように、私も本場に国民の共感を得られる仕事をしてまいりたい、またそのように第一線までこの機会にさらに徹底をいたしたい、このように考えております。

○木村委員長 これにて本案に対する質疑は終了いたしました。

○木村委員長 これより討論に入るのでありますが、別に討論の申し出もありませんので、直ちに採決いたします。

〔賛成者起立〕

○木村委員長 起立総員。よって、本案は原案のとおり可決すべきものと決しました。

○木村委員長 この際、ただいま議決いたしました法律案に対して、中山利生君、佐藤敬治君、小川新一郎君、山本二郎君、三谷秀治君及び川合武君から、六党共同をもって附帯決議を付すべしとの動議が提出されております。

この際、本動議の提出者から趣旨の説明を聴取いたします。中山利生君。

○中山(利)委員 私は、この際、自由民主党、日本社会党、公明党、国民会議、民社党、日本共産党・革新共同及び新自由クラブの六党を代表いたしまして、道路交通法の一部を改正する法律案に対し、附帯決議を付したいと思っております。

案文の朗読により、趣旨説明にかえさせていただきます。

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、現下の道路交通の実態にかんがみ、交通事故を防止し、その他交通の安全と円滑を図るため、改正法律の趣旨を国民に周知徹底せしめるとともに、特に左の諸点について遺憾なきを期すべきである。

一 国民皆免許時代を迎えた今日、運転免許制度及び運転者教育のあり方に十分な検討を加え、すみやかにその改善を図ること。

二 児童、生徒をふくめ歩行者に対する交通安全教育をさらに積極的に推進すること。

三 自転車事故が多発する状況にあることにかんがみ、自転車の安全な利用を確保するため、関係機関による総合的な対策を積極的に推進すること。

四 改正法第六十八条における共同危険行為等の禁止規定は、いわゆる暴走族の不法行為を排除するために設けられた規定であつて、い

やしくも正当な政治活動、労働運動等に乱用されることのないよう慎重に配慮すること。

五 積載制限違反等悪質な道路交通法違反行為が事業者等によつて助長されている状況にかんがみ、すみやかに、これが防止のため根源的かつ総合的対策を積極的に推進すること。

六 道路における交通環境の一層の改善を図るとともに、道路標識等交通安全施設の整備及び保全に万全を期すること。

七 沖縄県における交通方法の変更に当たっては、交通に混乱を生ずることのないよう通行方法の周知徹底、道路の改良等、交通安全確保のため適切な措置を講ずること。

右決議する。

以上であります。

何とぞ皆様方の御賛同をお願い申し上げます。

○木村委員長 以上で趣旨の説明は終わりました。これより本動議の採決をいたします。

〔賛成者起立〕

○木村委員長 起立総員。よって、中山利生君外五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、加藤国務大臣より発言を求められておりますので、これを許します。加藤国務大臣。

○加藤国務大臣 政府は、ただいまの附帯決議の趣旨を尊重いたしまして、万全の措置を講じてまいりたいと存じます。

○木村委員長 お諮りいたします。

ただいま議決いたしました法律案に関する委員会報告書の作成等につきましては、委員長に御一任願いたいと存じますが、御異議ございませんか。

〔異議なしと認める者あり〕

○木村委員長 御異議なしと認めます。よって、さよう決しました。

〔報告書は附録に掲載〕

○木村委員長 次に、内閣提出に係る銃砲刀剣類所持等取締法の一部を改正する法律案を議題とし、提案理由の説明を聴取いたします。加藤国務大臣。

銃砲刀剣類所持等取締法の一部を改正する法律案

〔本号末尾に掲載〕

○加藤国務大臣 ただいま議題となりました銃砲刀剣類所持等取締法の一部を改正する法律案につきまして、その提案理由及び内容の概略を御説明申し上げます。

この法律案は、最近における銃銃または空気銃を使用する犯罪及び銃銃または空気銃に起因する事故の実情にかんがみ、新たに銃銃を所持しようとする者について銃銃の操作及び射撃の技能に関する技能検定を実施し、銃銃または空気銃の所持の許可の基準を整備し、並びに銃銃または空気銃の所持の許可の有効期間を短縮し、あわせて銃銃または空気銃の保管委託制度を新設することとするほか、銃銃または刀剣類の所持に関する規制を合理化すること等をその内容としたしてあります。

まず第一に、所持の許可の基準の整備について御説明いたします。

その一は、覚せい剤取締法違反事件の急激な増加傾向及び覚せい剤中毒者の社会的危険性にかんがみ、覚せい剤中毒者には銃銃または刀剣類の所持の許可をしないことを明らかにしたことであり、

その二は、この法律の規定に違反したため所持の許可を取り消された者との均衡上、銃銃の保管義務または銃銃もしくは刀剣類の譲り渡しに制限に違反して罰金以上の刑に処せられた者で、その刑の執行を終わり、または執行を受けることがなくなった日から起算して三年を経過していないものには、所持の許可をしないことができることとしたしてあります。

第二に、銃銃または空気銃の所持の許可の基準の特例並びに銃銃の射撃等の技能検定及び射撃講習について御説明いたします。

銃銃または空気銃による事故は依然として多発しており、その内容を検討しますと、銃銃または空気銃を所持する者がその取り扱いについての基本的な知識、技能等に欠けることに起因することが多い実情にあります。

そこで、まず、銃銃または空気銃の所持の許可を受けている者は、三年ごとに銃銃または空気銃の取り扱いについての基本的な知識等に関する講習を受けなければならないこととし、銃銃または空気銃の適正な取り扱いに関する自覚を喚起する

ことにより事故の防止を図ることとしたしてあります。

次に、新たに銃銃を所持しようとする者に対しては、都道府県公安委員会が行う銃銃の操作及び射撃に関する技能検定に合格した場合または都道府県公安委員会が指定した教習射撃場において教習射撃指導員が行う射撃講習を受けて教習修了証明書書の交付を受けた場合等でなければ、狩猟、標的射撃等のための所持の許可をしてはならないこととしたしてあります。

また、たゞいま御説明いたしました技能検定または射撃講習を受けるために銃銃を所持しようとする者には、政令で定めるところにより期間を定めて技能検定または射撃講習を受けるために必要な銃銃の所持の許可をすることとするともに、技能検定、射撃講習の実施に必要な教習射撃場、教習射撃指導員等に関する規定を新設し、この制度が円滑に運用できるようにいたしたところであり、

第三に、許可証の合理化について御説明申し上げます。

現在銃銃または空気銃の所持の許可は、所持している銃銃または空気銃ごとに許可証を交付しているものでありますが、一人について一の許可証を交付し、現に銃銃または空気銃の所持の許可を受けている者にさらに銃銃または空気銃の所持の許可をする場合においては、現に交付している許可証にその銃銃または空気銃の許可に係る事項を記載すれば足りるものとする等許可証の合理化を図ることとしたしてあります。

第四に、許可の有効期間の短縮についてでございます。

銃銃または空気銃の所持の許可の有効期間は、現在は五年となっているのでありますが、最近における銃銃または空気銃による犯罪及び事故の発生状況にかんがみ、銃銃または空気銃を所持させることが適当でない者の発見の機会を多くする等のため、許可の有効期間を、許可を受けた日または許可の有効期間が満了した日の後のその者の第

三回目の誕生日が経過するまでの期間とすることとしたのであります。

第五に、失効し、または取り消された許可に係る銃銃または刀剣類の仮領置についてでございます。

失効し、または取り消された許可に係る銃銃または刀剣類による危険を防止するため、銃銃または刀剣類の所持の許可が失効した場合において、他人の生命もしくは財産に対する危険を防止するため必要があると認めるとき、または五十日以内に、みずから許可を受けて所持し、もしくは所持しないこととするための措置をとらないときは、その銃銃または刀剣類を仮領置するものとし、許可が取り消された場合においては、その取り消された許可に係る銃銃または刀剣類を仮領置することとしたのであります。

第六に、銃銃または空気銃の保管の委託について御説明いたします。

現行法におきましては、許可を受けて銃銃または空気銃を所持する者は、当該銃銃または空気銃を堅固な保管設備にすべてみずから保管しなければならぬことになっておりますが、これを改め、盗難の防止その他危害予防上必要がある場合には、銃銃等販売事業者または指定射撃場もしくは教習射撃場の設置者であつて、都道府県公安委員会に届け出て、委託を受けて銃銃または空気銃を保管することを業とするものに銃銃または空気銃の保管を委託することができることとしたのであります。

第七に、教習射撃場等への立入検査等についてでございます。

都道府県公安委員会は、教習射撃場または銃銃等保管業者に対し、その設備または保管の方法等が総理府令で定める基準に適合しているかどうかを調査する必要があると認めるときは、その業務に関し、報告を求め、または警察職員に立ち入り、検査させ、もしくは関係者に質問させることができることとしたのであります。

改正をいたそうとするものでございます。

以上が、この法律案の提案理由及びその内容の概略でございます。何とぞ、慎重御審議の上、速やかに御賛同賜らんことをお願いいたします次第であります。

○木村委員長 以上で提案理由の説明は終わりました。

引き続き本案について補足説明を聴取いたします。浅沼警察庁長官。

○浅沼政府委員 銃銃刀剣類所持等取締法の一部を改正する法律案の内容につきまして、主要な点について補足して御説明申し上げます。

第一は、銃銃の射撃等の技能検定及び射撃講習制度の新設であります。

その一は、最近の銃銃または空気銃による事故の実情にかんがみ、新たに第四号第一項第一号の規定による狩猟、有害鳥獣の駆除または標的射撃の用途に供するため銃銃の所持の許可を受けようとする者は、都道府県公安委員会が行う銃銃の操作及び射撃に関する技能検定に合格し、または都道府県公安委員会が指定した教習射撃場において行う射撃講習の課程を終了した場合でなければ許可をしてはならないこととしたのであります。

なお、海外旅行等のやむを得ない事情により銃銃の所持の許可の更新を受けることができなかった者で、その事情がやんだ日から起算して一月を経過していないものについては、技能検定を免除することとしたしてあります。

その二は、技能検定または射撃講習の用途に供するための銃銃の所持の許可の特例を第五号の五として新設したことであり、

この許可は、技能検定または射撃講習を受けようとする者に対して行うものでありますが、所持に伴う危険性という点では、狩猟、有害鳥獣駆除または標的射撃の用途に供するための所持と異なる点があり、これとほぼ同様の基準によって許可することとしたしてあります。

また、この許可は仮許可的性格を持っておりま

すので、その有効期間は、政令で定めるところにより都道府県公安委員会が定めることとしたのであります。

その三は、射撃教習を実施するために必要な教習射撃場の指定等に関する規定を第九条の四として新設したことであります。

都道府県公安委員会は、指定射撃場のうち、その施設を管理する者及び管理の方法が総理府令で定める基準に適合し、かつ、射撃指導員としての資格を有する教習射撃指導員が置かれているものを教習射撃場として指定することができることとする。とともに、教習射撃場を管理する者は、政令で定めるところにより、射撃教習の課程を修了した者に対し、教習修了証明書を交付しなければならぬこととしたのであります。

その四は、射撃指導員の指定に関する規定を九条の三として新設したことであります。

都道府県公安委員会は、猟銃または空気銃の射撃に伴う危険の防止及び射撃の指導の適正化を図るため、猟銃または空気銃の操作及び射撃に関する知識、技能等が総理府令で定める基準に適合する者を射撃指導員として指定することとしたのであります。

第二は、猟銃または空気銃の所持の許可の有効期間を短縮するための第七条の二の改正であります。

これは、許可を受けた後に精神病者、暴力団員等の許可の欠格事由に該当することとなった者による犯罪及び事故を未然に防止するため、更新の期間を短縮し、現に許可を受けている者が許可の欠格事由に該当することになっていないかどうかの審査の機会を多くし、これを早期に見出す必要がありまゝです。他の立法例を参考として現在五年となつてゐる猟銃または空気銃の許可の有効期間を改め、許可または更新を受けた後のその者の三回目の誕生日が経過するまでの期間といたしたのであります。

第三は、第四条第一項第一号の規定による猟銃または空気銃の所持の許可に係る許可証の合理化

に関する改正であります。

現在、猟銃または空気銃の所持の許可は、所持している猟銃または空気銃ごとに許可証を交付しているものであります。が、今回の改正では、一人につき一の許可証を交付し、現に猟銃または空気銃の所持の許可を受けている者にさらに猟銃または空気銃の所持の許可をするときは、現に交付を受けている許可証にその許可に係る事項を記載すれば足りることとしたのであります。

なお、これに伴い猟銃もしくは空気銃の所持の許可が失効し、または猟銃もしくは空気銃を猟銃等販売業者者に譲り渡す場合における許可証の措置について、その合理化を図るため所要の改正をいたしましたのであります。

以上が、銃砲刀剣類所持等取締法の一部を改正する法律案の主な内容であります。何とぞよろしく御審議をお願いいたします。

○木村委員長 次回は、明二十八日午前十時三十分から委員会を開会することとし、本日は、これにて散会いたします。

午後四時二十九分散会

銃砲刀剣類所持等取締法の一部を改正する法律案

銃砲刀剣類所持等取締法の一部を改正する法律

銃砲刀剣類所持等取締法（昭和三十三年法律第六号）の一部を次のように改正する。

目次中「第三十条」を「第三十条の二」に改める。

第三条第一項中「各号の一」を「各号のいずれか」に改め、同項第三号中「第四号」の下に「、第五号の五」を加え、同項第十号中「第七号」を「第十号」に、「取扱」を「取扱ひ」に改め、同項を同項第十三号とし、同項第九号中「若しくは第四号」を「、第四号」に、「又は国」を「、第八号第六項の措置を執らなければならぬ者若しくは国」に改め、同項を同項第十二号とし、同項第八号を第十一号とし、第七号を第十号とし、同項第六号中「若しくは

第四号」を「、第四号若しくは第五号の五」に、「又は国」を「、第八号第六項の措置を執らなければならぬ者若しくは国」に改め、同項を同項第八号とし、同項の次に次の一号を加える。

九 第十号の七第一項の規定による猟銃又は空気銃の保管の委託を受けた者がその委託に係る猟銃又は空気銃を同条第二項の規定により保管のため所持する場合

第三条第一項第五号中「又は第四号の下に」若しくは第五号の五」を加え、同項を同項第七号とし、同項第四号を第六号とし、第三号の二を第五号とし、第三号の次に次の一号を加える。

四 第九条の三第一項の射撃指導員が指定射撃場又は教習射撃場において猟銃又は空気銃による射撃の指導を行うため当該指導を受ける者が第四条、第五条の五又は第六条の規定による許可を受けて所持する猟銃又は空気銃を所持する場合

第三条第三項中「第五号から第十号まで」を「第七号から第十三号まで」に改め、同条第四項中「第八号及び第十号」を「第十一号及び第十三号」に改める。

第五条第一項中「各号の一」を「各号のいずれか」に改め、同項第二号中「若しくは大麻」を「、大麻若しくは覚せい剤」に改め、同条に次の一項を加える。

4 都道府県公安委員会は、第四条の規定による許可を受けようとする者が第十号の三又は第二十一条の二第二項の規定に違反して罰金以上の刑に処せられた場合において、その刑の執行を終り、又は執行を受けることがなくなつた日から起算して三年を経過していないときは、許可をしないことができる。

第五条の二第一項第一号を次のように改める。

一 次条第二項の講習修了証明書の交付を受けている者でその交付を受けた日から起算して三年を経過しないもの

第五条の二第二項中「に満たない場合には」を「以上であり、かつ、その者が次の各号のいずれかに該当する場合でなければ」に改め、同項に次の各号を加える。

一 現に第四条第一項第一号の規定による許可を受けて猟銃を所持している者

二 海外旅行、災害その他の政令で定めるやむを得ない事情により、第七条の三第二項の規定による許可の更新を受けることができなかった者で、当該事情がやんだ日から起算して一月を経過しないもの

三 第五条の四第二項の合格証明書の交付を受けている者でその交付を受けた日から起算して一年を経過しないもの

四 第九条の四第三項の講習修了証明書の交付を受けている者でその交付を受けた日から起算して一年を経過しないもの

かに該当する場合でなければ」に改め、同項に次の各号を加える。

一 現に第四条第一項第一号の規定による許可を受けて猟銃を所持している者

二 海外旅行、災害その他の政令で定めるやむを得ない事情により、第七条の三第二項の規定による許可の更新を受けることができなかった者で、当該事情がやんだ日から起算して一月を経過しないもの

三 第五条の四第二項の合格証明書の交付を受けている者でその交付を受けた日から起算して一年を経過しないもの

四 第九条の四第三項の講習修了証明書の交付を受けている者でその交付を受けた日から起算して一年を経過しないもの

第五条の三第一項中「第四号第一項第一号」を「、第四号第一項第一号に、又は」を「若しくは」に改め、「受けようとするもの」の下に「又は第七号の三第二項の規定による許可の更新を受けようとするもの」を加え、同条第二項中「証明書」を「講習修了証明書」に改める。

第五条の三の次に次の二条を加える。

（技能検定）

第五条の四 都道府県公安委員会は、政令で定めるところにより、その管轄区域内に住居を有する者が第四条第一項第一号の規定による猟銃の所持の許可を受けようとするものに対し、猟銃の操作及び射撃に関する技能検定を実施するものとする。

2 都道府県公安委員会は、政令で定めるところにより、前項の技能検定に合格した者に対し、合格証明書を交付しなければならない。

（技能検定又は射撃教習の用途に供する猟銃の許可の特例）

第五条の五 前条第一項の技能検定又は第九条の四第三項の射撃教習を受けるため猟銃を所持しようとする者は、総理府令で定める手続により、所持しようとする猟銃ごとに、その所持について、住所を管轄する都道府県公安委員会

の許可を受けなければならない。

2 前項の規定による許可の申請があつた場合において、都道府県公安委員会は、政令で定めるところにより期間を定めて、許可するものとする。

3 第四條第二項及び第四條の二の規定は、第一項の規定による許可を受けた者について準用する。

4 都道府県公安委員会は、第一項の規定による許可を受けようとする者が二十歳（政令で定めるところにより政令で定める者から推薦された者にあつては、十八歳）に満たない場合には、許可をしてはならない。

5 第五條（第一項第一号を除く。）及び第五條の二第一項の規定は、第一項の規定による許可について準用する。

第七條第一項中「前条」を「前二条」に改め、同項に次のただし書を加える。

ただし、第四條第一項第一号の規定による猟銃又は空氣銃の所持の許可を現に受けている者に對し更に同号の規定による猟銃又は空氣銃の所持の許可をするときは、現に交付を受けている許可証に当該許可に係る事項を記載すれば足りる。

第七條の二を次のように改める。

（猟銃又は空氣銃の許可の有効期間）

第七條の二 第四條第一項第一号の規定による猟銃又は空氣銃の所持の許可の有効期間（次條第二項の規定により更新された許可の有効期間を除く。）は、当該許可を受けた日の後のその者の三回目の誕生日（その者の誕生日が二月二十九日であるときは、その者の誕生日は二月二十八日であるものとみなす。次項において同じ。）が経過するまでの期間とする。

2 次條第二項の規定により更新された許可の有効期間は、更新前の許可の有効期間が満了した後のその者の三回目の誕生日が経過するまでの期間とする。

第七條の二の次に次の一条を加える。

（猟銃又は空氣銃の許可の更新）

第七條の三 第四條第一項第一号の規定による猟銃又は空氣銃の所持の許可の更新を受けようとする者は、総理府令で定めるところにより、その者の住所を管轄する都道府県公安委員会に對し、許可の更新の申請をしなければならない。

2 都道府県公安委員会は、前項の規定による許可の更新の申請があつた場合において、申請をした者及び申請に係る猟銃又は空氣銃が第五條（第一項第一号を除く。）及び第五條の二の許可の基準に適合していると認めるときは、許可の更新をしなければならない。

3 前二項に定めるもののほか、許可の更新に關し必要な事項は、総理府令で定める。

第八條の見出し中「及び許可証の返納を」、許可証の返納及び仮領地に改め、同條第一項各号列記以外の部分中「第四條」の下に「第五條の五」を加え、「各号の一に掲げるを」を「各号のいづれかに該当する」に改め、同條第四項を同條第五項とし、同條第三項中「返納する義務がある者」の下に「（第七項において「死亡届出義務者等」という。）」を加え、「前項」を「第二項」に改め、同項を同條第四項とし、同條第二項の次に次の一項を加える。

3 第四條第一項第一号の規定による猟銃又は空氣銃の所持の許可が失効し、又は取り消された場合において、当該許可証にその他の猟銃又は空氣銃の所持の許可に係る事項が記載されているときは、当該許可証の交付を受けている者は、前項の規定にかかわらず、総理府令で定める手続により、速やかに、その旨を住所を管轄する都道府県公安委員会に届け出て失効し、又は取り消された許可に係る事項のまつ消を受けなければならない。

第八條に次の五項を加える。

6 許可が失効した場合（第一項第二号、第六号又は第七号の理由が発生したことにより失効した場合に限る。次項において同じ。）において、当該許可を受けていた者又は失効した許可に係る銃砲若しくは刀剣類を相続により取得した者は、当該許可が失効した日から起算して五十日以内に、当該銃砲若しくは刀剣類の所持について第四條、第五條の五若しくは第六條の規定による許可を受け、又は当該銃砲若しくは刀剣類を適法に所持することができるときは、譲り渡し、贈与し、若しくは返還し、若しくは廃棄する等当該銃砲若しくは刀剣類を所持しないこととするための措置を執らなければならない。この場合における当該銃砲又は刀剣類の所持については、当該期間に限り、第三條第一項の規定は、適用しない。

7 都道府県公安委員会は、許可が失効した場合において、他人の生命若しくは財産に対する危険を防止するため必要があると認めるとき、又は前項の期間を経過したときは、当該許可を受けていた者又は死亡届出義務者等に対し当該銃砲又は刀剣類の提出を命じ、提出された銃砲又は刀剣類を仮領置するものとする。

8 前項の規定により銃砲又は刀剣類を仮領置した場合において、許可を受けていた者若しくは失効した許可に係る銃砲若しくは刀剣類を相続により取得した者から当該銃砲若しくは刀剣類の譲渡、贈与、返還等を受けた者（武器等製造法の猟銃等販売事業者又は捕鯨用標識銃等販売事業者以外の者にあつては、当該銃砲又は刀剣類について所持の許可を受けた者に限る。）又は当該許可を受けていた者若しくは当該銃砲若しくは刀剣類を相続により取得した者であつて当該銃砲若しくは刀剣類について所持の許可を受けたものが総理府令で定める手続により返還の申請をしたときは、都道府県公安委員会は、当該銃砲又は刀剣類をその者に返還するものとする。

9 第七項の規定により銃砲又は刀剣類を仮領置した日から起算して六月以内に前項の規定による返還の申請がない場合においては、当該仮領置した銃砲又は刀剣類は、政令で定めるところにより、都道府県公安委員会において、売却することができる。ただし、当該銃砲又は刀剣類で、売却することができないもの又は売却に付しても買受人がないと認められるものは、廃棄することができる。

10 前項の規定により売却した代金は、総理府令で定める手続により、当該銃砲又は刀剣類を提出した者に交付するものとする。ただし、保管及び売却に要した費用を控除することができる。

第九條第一項中「第四條」の下に「又は第五條の五」を加え、同條第二項中「前項」を「第一項」に、「すみやかに」を「速やかに」に改め、同項を同條第三項とし、同條第一項の次に次の一項を加える。

2 第四條第一項第一号の規定による許可を受け、猟銃又は空氣銃を所持する者が当該許可に係る猟銃又は空氣銃を武器等製造法の猟銃等販売事業者に譲り渡す場合において、当該許可証にその他の猟銃又は空氣銃の所持の許可に係る事項が記載されているときは、前項の規定にかかわらず、当該許可証を提示してしなければならない。

第九條の二第一項中「行なう」を「行う」に改め、「この条において」を削り、同條第二項及び第三項を削り、同條第四項中「第一項」を「前項」に改め、同項を同條第二項とし、同條第五項を同條第三項とし、同條の次に次の二条を加える。

（射撃指導員）

第九條の三 都道府県公安委員会は、猟銃又は空氣銃の操作及び射撃に関する知識、技能等が総理府令で定める基準に適合する者を、その者の申請に基づき、射撃指導員として指定することができる。

2 都道府県公安委員会は、射撃指導員が前項の総理府令で定める基準に適合しなかつた場合において、その指定を解除することができる。

3 第一項の申請の手続その他射撃指導員の指定に關して必要な事項は、総理府令で定める。

（教習射撃場の指定等）

第九條の四 都道府県公安委員会は、猟銃に係る

指定射撃場のうち、次の各号に該当するものを、当該指定射撃場の設置者等の申請に基づき、当該種類の銃銃に係る教習射撃場として指定することができる。

一 当該指定射撃場を管理する者及びその管理の方法が総理府令で定める基準に適合していること。

二 射撃指導員として指定された者であつて、総理府令で定める基準に適合するもの（以下この条において「教習射撃指導員」という。）が置かれていること。

2 教習射撃場を管理する者は、教習射撃指導員を選任し、又は解任したときは、選任し、又は解任した日から十五日以内に、総理府令で定めるところにより、当該教習射撃場の所在地を管轄する都道府県公安委員会に届け出なければならない。

3 教習射撃場を管理する者は、政令で定めるところにより、射撃教習（教習射撃指導員が政令で定めるところにより教習射撃場において行う銃銃の操作及び射撃に関する技能の教習をいう。）を受け、その課程を修了したと認定した者に対し、教習修了証明書を交付しなければならない。

4 都道府県公安委員会は、教習射撃指導員がその業務に関し不正な行為をしたとき、又はこの法律若しくはこれに基づく命令の規定に違反したときは、教習射撃場を管理する者に対し、その解任を命ずることができる。

5 都道府県公安委員会は、前項の規定による命令をしようとするときは、当該教習射撃場を管理する者及び当該教習射撃指導員に対し、あらかじめ、弁明をすべき日時及び場所並びに当該処分をしようとする理由を通知して、当該事案について弁明及び有利な証拠の提出の機会を与えなければならない。

6 都道府県公安委員会は、教習射撃場が第一項各号の総理府令で定める基準に適合しなくなつたとき、又は教習射撃場を管理する者が第二項

若しくは第三項の規定に違反し、若しくは第四項の規定による命令に応じなかつたときは、第一項の指定を解除し、又は六月を超えない範囲内で期間を定めてその期間内における射撃教習に基づき第三項の教習修了証明書を交付することを禁止することができる。

7 都道府県公安委員会は、前項の規定による教習修了証明書の交付の禁止の処分を受けた教習射撃場を管理する者が当該禁止に違反して教習修了証明書を交付したときは、第一項の指定を解除することができる。

8 第一項の申請の手続その他教習射撃場の指定に關して必要な事項は、総理府令で定める。

第十條第一項中「第四條」の下に「第五條の五」を加え、同條第二項各号列記以外の部分中「第四條」の下に「第五條の五」を加え、「各号の二」を「各号のいづれかに改め、同項第二号中「指定射撃場」の下に「又は教習射撃場」を加え、同項第三号中「第四條」の下に「又は第五條の五」を加え、同條第三項及び第四項中「第四條」の下に「第五條の五」を加え、「各号の二」を「各号のいづれかに改め、

第十條の二本文中「第四條」の下に「又は第五條の五」を加え、

第十條の三第一項中「第四條」の下に「第五條の五」を、「次條」の下に「又は第十條の七」を加え、

第十條の六本文中「第四條」の下に「第五條の五」を加え、同條の次に次の一條を加える。

（銃銃又は空氣銃の保管の委託）

第十條の七 第四條第一項第一号又は第五條の五の規定による許可を受けた者は、盜難の防止その他危害予防上必要がある場合においては、武器等製造法の銃銃等販売事業者又は指定射撃場若しくは教習射撃場を設置する者で、事業場の所在地を管轄する都道府県公安委員会に届け出て委託を受けて銃銃又は空氣銃を保管すること（以下「銃銃等保管業者」という。）に当該許可に係る銃銃又は空氣銃の保管を

委託することができる。

2 前項の規定により保管の委託を受けた者は、総理府令で定める基準に適合する設備及び方法により、銃銃又は空氣銃を保管しなければならない。

3 都道府県公安委員会は、銃銃等保管業者が第一項の規定による委託を受けて保管する銃銃又は空氣銃に係る保管の設備及び方法が前項の基準に適合していないと認めるとき、その他危害予防上必要があると認めるときは、その者に対し、期間を定めて、保管の設備及び方法の改善を命じ、その他危害予防上必要な措置を執るべきことを命ずることができる。

4 都道府県公安委員会は、銃銃等保管業者が前項の規定による命令に応じなかつたときは、その者に対し、当該業務の廃止を命じ、又は六月を超えない範囲内で期間を定めて当該業務の停止を命ずることができる。

5 都道府県公安委員会は、前項の規定による命令をしようとするときは、当該銃銃等保管業者に対し、あらかじめ、弁明をすべき日時及び場所並びに当該処分をしようとする理由を通知して、当該事案について弁明及び有利な証拠の提出の機会を与えなければならない。

6 銃銃等保管業者がその業務を廃止したときは、速やかに、その旨を事業場の所在地を管轄する都道府県公安委員会に届け出なければならない。

7 第一項及び前項の届出に關し必要な細目は、総理府令で定める。

第十一條の見出し中「取消」を「取消し」に改め、同條第一項中「第四條」の下に「第五條の五」を加え、「各号の二」を「各号のいづれかに改め、同條第二項及び第四項中「第四條」の下に「第五條の五」を加え、同條第五項中「各号の二」を「各号のいづれかに改め、同條第六項を次のように改める。

合においては、当該許可を受けていた者に対し当該銃銃又は刀劍類の提出を命じ、提出された銃銃又は刀劍類を仮領置するものとする。

第十一條第七項中「第五項」を「前二項」に、「受けて当該銃銃又は刀劍類について所持の許可を受けた者」を「受けた者（武器等製造法の銃銃等販売事業者又は捕鯨用標識銃等販売事業者以外の者にあつては、当該銃銃又は刀劍類について所持の許可を受けた者に限る。）」に改め、同條第八項及び第九項を削り、同條第十項中「すみやかに」を「速やかに」に改め、同項を同條第八項とし、同條に次の一項を加える。

9 第八條第九項及び第十項の規定は、第五項又は第六項の規定により仮領置した銃銃又は刀劍類について準用する。この場合において、同條第九項中「第七項の規定により銃銃又は刀劍類を仮領置した日」とあるのは「許可が取り消された日」と、「前項」とあるのは「第十一條第七項」と読み替へるものとする。

第十一條第一項中「各号の二」を「各号のいづれかに改め、

第二十一條の二第一項中「第六号若しくは第九号」を「第八号若しくは第十二号」に、「第三條第一項第四号」を「第三條第一項第六号」に改め、同條第二項中「第四條」の下に「第五條の五」を加え、「第六号若しくは第九号」を「第八号若しくは第十二号」に改める。

第二十三條の二中「第四條」の下に「第五條の五」を加える。

第二十四條の二第八項中「第十一條第八項及び第九項」を「第八條第九項及び第十項」に、「同條第八項」を「同條第九項」に、「許可が取り消された日」を「第七項の規定により銃銃又は刀劍類を仮領置した日」に改める。

第二十五條第三項中「各号の二」を「各号のいづれかに改め、同項第一号中「第四條」の下に「第五條の五」を加える。

第二十六條第一項中「第四條」の下に「第五條の五」を加える。

第二十七條第一項中「各号の二」を「各号のいずれかに改め、同項第二号中「第四條」の下に、「第五條の五」を加え、同項第三項中「第十一條第八項及び第九項」を「第八條第九項及び第十項」に、「同項第八項」を「同項第九項」に、「許可が取り消された日」を「第七項の規定により銃砲又は刀剣類を仮領置した日」に改め、同條の次に次の一條を加える。

(報告徴収及び立入検査)

第二十七條の二 都道府県公安委員会は、この法律を施行するため必要があると認めるときは、指定射撃場若しくは教習射撃場の設置者等又は銃銃等保管業者に対し、当該業務に関する報告を求めることができる。

2 都道府県公安委員会は、指定射撃場若しくは教習射撃場について、第九條の二第一項若しくは第九條の四第一項各号の総理府令で定める基準に適合しているかどうか、又は銃銃等保管業

者が委託を受けて銃銃若しくは空氣銃を保管する保管場所について、第十條の七第二項の総理府令で定める基準に適合する設備及び方法により当該銃銃若しくは空氣銃を保管しているかどうかを調査する必要があると認めるときは、警察職員に立ち入り、検査させ、又は関係者に質問させることができる。

3 警察職員は、前項の規定により立ち入るときは、その身分を示す証明書を携帯し、関係者に提示しなければならない。

4 第二項の規定による権限は、犯罪捜査のために認められたものと解釈してはならない。

第二十九條 次の表の上欄に掲げる者は、それぞれ同表の下欄に掲げる金額の範囲内において都道府県規則で定める額の手数料を納めなければならない。

手数料を納めなければならない者	金額
一 第五條の三第一項の講習会の講習を受けようとする者	二千元
二 第五條の四第一項の技能検定を受けようとする者	五千元
三 第七條第一項本文の許可証の交付を受けようとする者	三千元
四 第七條第一項ただし書の規定による記載を受けようとする者	二千元
五 第七條第二項の許可証の書換え又は再交付を受けようとする者	千円
六 第七條の三第二項の許可の更新を受けようとする者	二千元
七 第十五條第一項の登録証の交付を受けようとする者	三千元
八 第十五條第二項の登録証の再交付を受けようとする者	千円

第四章中第三十條の次に次の一條を加える。

(経過措置)

第三十條の二 この法律の規定に基づき政令、総理府令又は国家公安委員会規則を制定し、又は改廃する場合においては、それぞれ政令、総理府令又は国家公安委員会規則で、その制定又は改廃に伴い合理的に必要と判断される範囲内において、所要の経過措置(罰則に関する経過措置を含む。)を定めることができる。

第三十一條の三第二号中「第四條」の下に、「第五條の五」を加える。

第三十二條中第四號を第五號とし、第一號から第三號までを一號ずつ繰り下げ、同條に第一號として次の一號を加える。

一 第十條の七第四項の規定による命令に違反した者

第三十五條第一号中「第四條第二項」の下に、「(第五條の五第三項において準用する場合を含む。)」

を加え、「第八條第二項から第四項まで」を「第八條第二項から第五項まで」に、「第九條第二項」を「第九條第三項」に改め、「第十條の三」の下に、「第十條の七第二項」を加え、同條第二号及び第三号を削り、同條第四号中「第四條の二」の下に、「第五條の五第三項において準用する場合を含む。」を加え、「第十一條第五項」を「第八條第七項、第十一條第五項若しくは第六項」に改め、同條を同條第二号とし、同條中第五號を第三號とし、第六號を第四號とし、同條に次の二號を加える。

五 第二十七條の二第一項の規定による報告の要求に応ぜず、又は虚偽の報告をした者

六 第二十七條の二第二項の規定により警察職員が行う検査を拒み、妨げ、又は忌避した者

第三十六條中「第三十二條第一號」を「第三十二條第二號」に改める。

第三十七條中「第三號若しくは第四號」を「第二號、第四號若しくは第五號」に、「第三十五條第一號から第四號まで若しくは第六號」を「第三十五條第一號、第二號若しくは第四號から第六號まで」に改める。

附則

1 この法律は、公布の日から起算して十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。

(経過措置)

2 この法律の施行の際現に改正前の銃砲刀剣類所持等取締法(以下「旧法」という。)第四條の規定により銃砲又は刀剣類の所持の許可を申請している者に対する許可の基準については、改正後の銃砲刀剣類所持等取締法(以下「新法」という。)第五條第四項及び第五條の二第二項の規定にかかわらず、なお従前の例による。

3 旧法第五條の三第二項の規定により交付された証明書は、この法律の施行の日に新法第五條第三項の規定により交付された講習修了証明書とみなす。

4 都道府県公安委員会は、この法律の施行の際

現に旧法第四條第一項第一號の規定による銃銃又は空氣銃の所持の許可を受けている者に対し、この法律の施行後最初に、新法第四條第一項第一號の規定による許可をする場合又は新法第七條の三第二項の規定による許可の更新をする場合においては、新法第七條の規定にかかわらず、その者に対し、当該許可又は更新に係る許可証でその者が現に許可を受けて所持するすべての銃銃又は空氣銃の許可に係る事項を記載したものをその者が現に有するすべての許可証と引換えに交付することができる。

5 この法律の施行の際現に旧法第四條第一項第一號の規定による許可を受けて銃銃又は空氣銃を所持している者に係る当該許可の有効期間は、新法第七條の二の規定にかかわらず、旧法第七條の二第一項の規定による許可の期間が満了する日の後のその者の最初の誕生日(その者の誕生日が二月二十九日であるときは、その者の誕生日は二月二十八日であるものとみなす。)が経過するまでの期間とする。

6 この法律の施行前に失効した許可(旧法第八條第一項第二號、第六號又は第七號の理由が発生したことにより失効した許可に限る。)に係る銃銃又は刀剣類を当該許可を受けていた者又は当該銃銃若しくは刀剣類を相続により取得した者がこの法律の施行の際現に所持する場合においては、新法第八條第六項及び第七項の規定にかかわらず、なお従前の例による。

7 この法律の施行の際現に旧法第十一條第五項の規定により仮領置している銃砲又は刀剣類は、当該仮領置した日に新法第十一條第五項又は第六項の規定により仮領置したものとみなす。

8 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。

理由

最近における銃銃又は空氣銃を使用する犯罪及

び猟銃又は空氣銃に起因する事故の実情にかんがみ、新たに猟銃を所持しようとする者について猟銃の操作及び射撃の技能に関する技能検定を実施し、猟銃又は空氣銃の所持の許可の基準を整備し、並びに猟銃又は空氣銃の所持の許可の有効期間を短縮し、あわせて猟銃又は空氣銃の保管委託制度を新設することとするほか、猟銃又は空氣銃の所持に関する規制を合理化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。

昭和五十三年五月十九日印刷

昭和五十三年五月二十日発行

衆議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局