

第十九回 参議院法務委員会會議録第五号

昭和二十九年三月二日(火曜日)午前十一時四十一分開会

出席者は左の通り。

委員長 郡 祐一君
理事 小野 義夫君
委員 青木 一男君
加藤 武徳君
楠見 義男君
三橋 八次郎君
一松 定吉君
羽仁 五郎君

政府委員

法務政務次官 三浦寅之助君
法務省保護局長 斎藤 三郎君
事務局副 常任委員 西村 高見君
常任委員 堀 真道君
会専門員 堀 真道君

説明員

国家地方警察 後藤田正晴君
本部警備部長 交通課長
法務省刑事 下牧 武君
局参事官

本日の会議に付した事件
○連合委員会開会の件
○参考人の出頭に関する件
○犯罪者予防更生法の一部を改正する法律案(内閣送付)
○交通事件即決裁判手続法案(内閣送付)
○委員長(郡祐一君) 只今から委員会を開きます。

第四部 法務委員会會議録第五号

昭和二十九年三月二日【参議院】

お諮りいたします。交通事件即決裁判手続法案につきまして地方行政委員会より連合委員会を開会されたい旨の申入れがございました。つきましては、連合委員会を開会いたすことに御異議ございませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○委員長(郡祐一君) 御異議ないものと認めます。

なお、連合委員会を開会いたします回数、日時等については、委員長に任せを願いたいと存じます。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○委員長(郡祐一君) 前回の委員会で御決定を願いました参考人の意見聴取につきましては、交通警察官として警察庁の警邏交通部長の津田忠太君、自動車運輸業者の代表として全国自動車労働者代表会会長新倉文郎君、自動車運輸労働組合連合会委員長引間博愛君、これらの諸君を参考人として意見を聴取することにいたしましたと存じます。

○委員長(郡祐一君) 先ず、犯罪者予防更生法の一部を改正する法律案(予備審査)について政府の提案理由の説明を聴取いたします。

○政府委員(三浦寅之助君) 只今上程に相成りました犯罪者予防更生法の一部を改正する法律案につきまして、その提案理由を御説明申し上げます。

この法律案は、平和条約第十一条による被拘禁者の赦免、刑の軽減及び仮出所等に関する審査の事務をつかさど

る中央更生保護審査会の委員の数三人を五人に改めることによつて、これらの事務の適正且つ迅速を図ることを目的とするものであります。中央更生保護審査会の事務のうち、現下最も重要且つ多量なのは、平和条約第十一条による被拘禁者の釈放に関するものであり、これが釈放は、我が国の勧告と裁判官の同意決定とによつて行われることになつておるのであります。政府としては国民の強い要望の次第もありませんので、鋭意その促進に努力しておりますが、現在集積に残留する七百八十余人の者は、米、英、蘭、露の四カ国関係でありまして、これらの関係国は、政治的な全面釈放については多大の難色を示し、個別的、司法的に処理する意向を寄せておりますので、我が国においてもこれに即応する勧告手続を要するに至つておるのであります。

従いまして、かかる要請に応ずるための調査及び審理をつかさどる中央更生保護審査会の事務は、極めて精緻にして複雑なものとなり、現在の三人の委員によつては、処理し切れない状況にありまうと、社会各層に互る学識経験者の意見を綜合して有効適切な勧告を行う必要があるもので、三人を五人に改正しようとするのであります。

この法律案におきましては、右の改正に伴い、委員のうち過半数が同一政党に属することにならないよう、その任命及び罷免に関する規定を改めるほか、審査会の議決等に関する所要の改正もいたしております。

なお、附則においては、この法律を施行する日を規定するほか、この法律の施行により新たに任命される二人の委員のうち、一人についての最初の任期につき特例を設けております。

以上申述べましたように、平和条約第十一条による被拘禁者の釈放等に関する事務の完全な処算を目的として、この法律案を提出いたしました次第であります。何とぞ慎重御審議の上、御可決あらんことを切望する次第であります。

○委員長(郡祐一君) 本法案につきましては、次回以降において御質疑を願うこととしたし、次に交通事件即決裁判手続法案に関し、過数の委員会において要求いたしました資料につき政府側よりその説明を聴取いたします。

○説明員(後藤田正晴君) 先般御要求ございました資料につきまして御説明を申し上げます。

先ず交通違反事件の検挙点数制度及び交通違反事件の取締の基準はどうかあるかという点についての資料の御説明を申し上げます。交通違反事件の点数制度と申しますのは、実は交通事務員につきましては、これは事務員は直接本庁の課長なり、或いは署の係長なりが直接把握しておる関係上、事務員については勤務監督の特別なそういう必要性がございませんのでやつておりませんので、資料はありません。

勤警察官でございますが、この外勤警察官につきましては、勤務が独立をいたしております関係上、勤務の実績判定の資料、つまり何と申しますか、メリットの制度を採用いたしまして件数主義に頼らないように事件の質を見て点数を本人の勤務の実績判定の資料にするという意味で点数制を採用しております。一部自治体警察があります。ただ、国家警察のほうにはその制度は採用いたしておりません。なお、この点数制度につきまして交通事件について点数をとつておるといふところは、又自治体警察の中でも数が少ないのであります。この点数制度と申しますのは、事件の検挙のみならず防犯の成績とか、或いは通常勤務上の、当番上の、いろいろ第一当番、第二当番、第三当番という当番がござりますが、それらの当番の基礎点、そういうものもありませんし、或いは功績的な功労賃などをもらえば、それについてはどういつた加点があるとか、或いは懲罰を受ければ更に減点が幾らやられる、こういうふうな制度でございまして、交通のみについてそういうことをやつておるといふことは全然ないでございまして、先ほどちよつと申しましたように、自治体警察の一部にございまして、それも全体そういう制度が広く行われておるといふものではないわけでございます。特別に、従つて私のほうに資料と申ししても実はそういう資料が手許にございませ

んの、その点御了承を賜りたいと思

うのでございます。実はこの制度は由来がございまして、占領軍の例のアメリカのメリット・システムのあれとして採用されたものなんでしょう。ただ、そこに果して人間の勤務の成績が点数に表われるかどうかといったようないろいろの問題もございまして、全国一律にそういうものが行われたということではございせん。まして独立後そういう制度をやめたというところもありまして、現在では一部にしか行われてないというのが実情のようでございます。

それから第二番目の交通違反事件の取締基準についてでございますが、これも御承知の通りに交通警察は極めて地域性のある警察でございます。つまり対象としますものの質が極めて多様性を持つておるとか、或いはその量が地域によつて非常に異なる、或いは道路の状況なりその他施設の状況が極めて複雑で、地域によつて非常に差があるといつたようなことで、取締りにつきましても一律に基準を定めて、全国にこのようにというやうなやり方は実はやつていないのでございます。その地その地の実情に従つて処理をするように、こういうように極めて抽象的な指示をいたしておるにとどまるのでございます。

そこで、国警におきましては、先ず自動車でございますが、自動車については無免許運転或いは速度違反或いは酷罰運転、こう言つた無謀操縦等の悪質事犯は、これはその都度、まあどこでも送れるように、送致をする。但しそれ以外の、悪質犯以外の事犯、軽微なものについては大体違反が二回以上重なつた場合に送致をしたほうが適當

であらう。こういった基準を、極めて抽象的な基準であります。が示しておるにとどまるのでございます。

なお、自動車以外の歩行者につきましては、これは行政上の措置といつたしまして、現在交通違反カードというものを作つておるのでございますが、この違反カードを渡すわけでございます。そうして気を付けて下さい、こう言つて渡しておるわけでありまして、それが大体三回以上に及んだときは送致したほうがよろう、こういった程度の指示しか現在実はやつてないのでございまして、各地々々でそれ／＼然るべき基準と申しますか、扱いを定めてやつておるといふのが実情でございます。

なお、ここに警視庁の基準をちよつと資料に書いてございまして、警視庁のものここに書いてございまして、現場措置、訓戒、送致、この三つの段階に分けてまして、それらの一応の基準みたいなものを定めておりますが、これも極めて実は抽象的なもので、各署の管内で実情がそれ／＼、東京都といえども變つておるといふことから、抽象的な基準に実はなつておるのはここに書いてある通りであります。

以上で交通違反事件検挙点数制度と、交通違反事件の取締基準と申しますか、送致その他の取扱基準と申しますが、その説明を終ります。

次が、通行の禁止又は制限並びに速度制限、これが一体どういふ根拠によつて行われておるのか、こういうことでございまして、これはここに書いてございまして、先ず通行の禁止制限につきましては、道路交通取締法第六條及びそれに基く道路交通取締法

施行令第五條によつて通行の禁止及び制限が行われておるのでございます。道路交通取締法第六條によりますと、一つは制限、禁止権者が公安委員会でございます。その場合には、道路標識令による道路標識に基いて禁止又は制限の措置がとられるわけでございます。いま一つの制限、禁止権者は警察官又は警察吏員ということになつております。この場合は制約がございまして、緊急の必要性があるということ、いま一つは一時に限られると、この二つの制約の下に警察官又は警察吏員の必要と一時としかつて決せられるわけでありまして、先ず我々の扱いといつたしまして、公安委員会に報告を警察官がいたしまして、道路標識による禁止又は制限をするやうなものとまがなないといつたやうな緊急の場合に一時的にやる、こういうことで現在警察官又は警察吏員が禁止、制限をすることがあるわけでございます。これはどういふ場合であるかと申しますれば、例えば事故が発生をして、そこを通られるといふとどうも危険が更に加わるといつたやうな場合に一時巡査がとめる、こういうこととあります。その場合には道路標識令による標識によつて禁止、制限をするわけではございせん。これは一般の巡査の適宜な判断によつて禁止、制限をやつておるわけでございます。

なお資料に工事というものが公安委員会の場合に書いてございまして、工事はこれは絶対要件になつていないのであります。一般に周知せしめる必要がありまして、同時に告示をするほうが適當であらう、こういうふうに考へます。

この資料の二に禁止又は制限の方法と書いてございまして、これがあたかも警察官若しくは警察吏員の行う場合にもそのように一般に公示し、且つ標識令による所定の様式の道路標識又は区画線で行ふのだと読めますが、これは実は誤りでありまして、これは公安委員会がやる場合に限るのでございます。

それからなおそのほかに、これは私のほうの所管ではございせんが、申すまでもなく道路管理者による制限、禁止という場合があるわけでありまして、次に制限、禁止の事例がございまして、これはお読み取りをお願いいたします。

もう一つの問題の速度制限の根拠であります。速度制限の根拠は、道路交通取締法の第十條第一項及びそれに基く道路交通取締法施行令第十五條、これによつて速度制限が行われておるのでございます。そこで道路交通取締法の第十條第一項は、諸車の最高速度を命令に委任いたしておりますが、それを受けまして施行令でどのようになつておるか申しますと、普通の自動車専ら人を運搬する自動車、その場合に乗車定員が十人以下の車の場合には、その車は昼は六十キロ、夜は五十キロが速度の制限になつておるのでございます。但しその自動車は長さ三・八メートル以下の小型四輪及び小型の三輪それから軽自動車、これは除くのでございます。それらを含めて先ほど申した車以外の車、例えばトラックとかそういうものになります。そういうものは昼は四十キロ、夜は三十五キ

ロ、これが制限になつておるのでございます。

その次はそれらの車それ自体についての最高速度の制限があるほかに、公安委員会が道路或いは区域又は時間に限つて交通の危険の状況を見て速度の制限をすることができるようになつております。これが法の第十條第二項でまづつておるのでございます。

なおそのほかに、この点もお手許に配付しました資料の書き方が正しいのでございますが、2の(イ)、(ロ)と書いてございまして、これは算用数字の2の中に入らない別の扱いをお願いいたします。の(イ)だけでございまして、それとこの算用数字2の(ロ)と(イ)のことを簡単に御説明申し上げますと、速度制限が只今申しましたように車それ自体にあることが一つの場合と、道についてある場合が一つ、これだけあるわけでありまして、そのほかに緊急自動車といふものがあるわけでございます。緊急自動車と申しますと、消防自動車、それから救急自動車と警察用自動車、それと警察庁の自動車専ら犯罪捜査の用に使う自動車、警察隊長が認定してあるもの及び保安庁の自動車、警察隊長が緊急自動車として認定したもの及び公共用応急作業自動車、警察隊長が緊急車両として認定したもの、これが緊急車両に相成つておるのでございます。緊急車両の最高速度は車それ自体の最高速度と道路の最高速度の制限を超えて制限を公安委員会が定めることができるということになつております。これは東京では大体八十キロでございます。全国的に見ますと、平均大体七十キロ、これが緊急自動車

の最高速度になつておるようでございます。いま一つ最高速度の問題では自動車専用道路。この道路の場合には、その車それ自体の最高速度及び先ほど申した道路の最高速度を超えた範囲で速度の制限が定められる。こういうことになつておりますが、これは例えば神奈川県のあるなどといふか、十国峠はたしか自動車専用道路があつたように記憶しておりますが、これらはまだ最高速度そのものがきめてはないのでございます。従つて全国的に見てこの規定が働いておる場合は殆んどないようでございます。

次に軌道車の最高速度でございますが、先ずこれは法令による最高速度がきまつておるのでございますが、これは道交法の関係でなしに他の法令で最高速度がきまつてゐるのであります。その速度を申し上げますと、併用軌道の場合は動力制動機を持つてゐる軌道車は平均が二十五キロ、最高が三十五キロ以内のことになつております。その他の軌道車、つまり動力制動機を持つてゐない軌道車になるわけでございますが、これは平均十六キロ、最高が二十四キロということになつております。なお無軌条電車の法令上の最高速度は昼は四十キロで夜は三十五キロということになつております。なお、そういった法令上の最高速度の範囲内で公安委員会が道路なり区域なり時間に限つて制限ができる、これは自動車の場合と同様でございます。速度制限の方法といたしましては、これはやはり道路標識令で所定の様式にきめられております標識で制限する、これは道路について付ける場合です、そういうことになつております。

速度制限の基準をここに書いてありますが、これは当然常識的に考えられることだらうと思ひますので、説明は省きたいと思ひます。速度制限の例を書いてございますが、大体まあ東京都内の上り下りでは通常三十二キロでございます。大体第二京浜とかあいつたような所はもう少し走れるようになつておりますが、大体大都會で多くの交通量があるし、複雑な交通の質を持つてゐるという所は大体三十二キロ程度が多いのでございます。

その次に、交通整理の信号機及び警察官の手信号という資料がございまして、これを御説明申し上げたいと思ひます。交通整理の信号機なり、或いは警察官の手信号が一体如何なる根拠によつて行われてゐるのか、こういうことではございますが、これは道路交通取締法の第五条に根拠を置いてゐるのでございます。その第五条で信号機、道路標識、それから警察官の手信号等に従う義務が一般に課せられております。同時に第二項で「信号機、道路標識及び区画線の意義、設置及び管理について必要な事項は、命令でこれを定める。」こういうことになつております。それを受けまして道路交通取締法施行令第一条第三項とありますが、これは御訂正をお願いしたいと思います。第一条第四号でございます。第四号に、信号機というものの意義を書き、同時に施行令第二条に信号の意味、つまり手信号の場合警察官が水平に手を挙げた場合にはどういふ意味を持つたかといふたように、信号の意味を規定いたしてあります。同時に同施行令の第四条で信号機の設置若しくは管理は公安委員会又はその委任を受けたもの、こういう

ような規定があるのでございます。

なお、交通整理の基準をいたしましてはこれは各公安委員会或いは警察本部でその基準を定めてゐるのでございます。ここで警視庁の交通整理規程というものを同時に資料としてしてお手許にお配りいたしておきたいと思ひますが、これを御覧になつて頂きたいと思ひます。これは交通の安全と能率と便利、これを図るために整理が行われてゐる、こういうことになつてゐるのでございます。で、警視庁の場合には、信号機の信号の種類がございまして、単独式と申しましては、もうこれはその交叉点々々々でそれ／＼のサイクルがきまつてゐるのでございますが、系統式のほうは一カ所で青であるならばその道路が三十二キロの道路であるとするならば三十二キロで走つて行けば、次の信号も必ず青になつてゐるというやうな信号の方式が、これが系統式信号、こういうことになつております。但しこの系統式信号は如何にも合理的なようではございますが、一路線について青の場合には必ず青という以上は、それに相交交いたしました道路のほうの交通がそれだけ犠牲にならざるを得ないという欠陥を同時にこれは持つてゐる方式でございますので、必ずしも至るところにこの方式を採用するといふわけには参らないのでございます。あとは手信号によつて警視庁もやつております。大体この三つのやり方で行われておる、こういうことでございまして。なお、お手許にタイム・サイクルについての資料をお配りいたしておりますので、お読み取り願へば仕合せだと思ひます。

いま一つは、自動車運転者の資格は一体どういふのが資格であるか、こういうことで資料を出して欲しい、こういう御要求でございましたので、「事故運転者に施行した心理検査について」という警視庁資料を一、二と区分をいたしまして、二つお手許にお配りいたしてございまして。で、運転者の資格は、これは申すまでもございせんが、運転技術、それから法令の知識、構造上の知識及び身体条件、この四つが揃つておる場合に、この四つについて試験をして、合格した者に運転免許証を交付する、こういうことになつておるわけでございます。で、運転技術については技能試験を行い、法令知識及び構造知識につきましては、それ／＼筆記試験をいたしてあります。身体条件につきましては、重点を視力の検査と四肢の運動検査、これについてやつておるのでございます。

そこで現在の試験で、お手許に配付いたしました資料でおわかりのやうに、心理検査が極めて重要なものであるという結果が一応警視庁の資料に出ておるのでございますが、この心理検査が、現在の運転者試験の場合には必ずしも十分なる方法で行われていないというところは誠に残念なことでございますが、私もどうしても認めざるを得ないのでございます。ただ、この心理検査が警視庁の資料では一応こういうやうに出ておりますが、果してどこまで客観性があるか、又やり方それ自体に無理があるのかないのかといふたやうな点をいま少し検討を加えなければならぬのではないかと、こういうふうに考えておるのでございますが、まあ心理検査は筆記試験等では或る程度わか

るのでございますので、全然心理検査が、名前は心理検査としては行われませんが、やつていないといふわけではないわけでございます。まあいづれにいたしまして、もう少し心理検査については真実に検討を加えて行かねばなるまいと、かように考えておるのでございます。ただ、何分にも現在年間の運転者の免許を取る者の数が三十万人あるのでございます。従つてこれに数倍する受験者が全国にあるわけでございます。まして、なか／＼必要にして且十分と言われるだけの試験は、我々が見てもそれだけの試験を必ずしも行うことができないといふことは、これは私ももの／＼として認めておるわけでございますが、これらについては、将来もう少し検討を加えて十分な試験をできるだけやつて行きたい、かやうに考えておるのでございます。

私どものほうからお手許に御配付いたしました資料は以上でございますので簡単でございますが御説明を終りたいと思ひます。

○説明員(下牧武君) それでは法務省関係の資料について御説明を申し上げます。「正式裁判の申立に関する事項」といふのと、「無免許運転」といふのと、それから表題なしのものがございまして、最初に表題なしのほうから御説明いたします。

前回羽仁先生からこの処罰を受けるものと境界にとどまるものとの基準はどうだといふお話がございましたが、第一線の取締の面では、只今國警のほうから御説明がございまして、検査庁でどういたしてありますか、実例を挙げてディビカルな違反の態様ことに一応の見当を付けて頂く意味におきま

てこういう資料を差上げたわけであり
ます。お説き下さればわかると存じま
すが、例えば、無免許運転にいたしま
すれば、朝の五時三十分頃、乙に書いて
あります。こういう非常に早い時刻に
練習をしただけであつて、而も免許を
持った運転者が横に乗つておつて、そ
うして指導しておつたという事な事
情がある場合はこれを許しておりま
す。次の酷配運転にいたしても、乙
に書いてございませう。酷配度を
検査いたしました結果、非常にその酷
配度が少ない、正常運転に差支えがな
いといつたようなやつは、これは起訴猶
予にいたしております。それから速度
違反にいたしても、乙のように五
キロぐらいしか超えていないというの
は非常に違反の程度が軽微というので
これも猶予にしております。それから
免許証の不携帯も、初めは持つていた
んだけれど、途中でどつたかなくして
しまつて、そうしてなくしたというこ
とをちゃんと警察署に申告したという
ような場合には情状酌量の余地ありと
いうことで猶予にいたしております。
それから無灯火にいたしても、日没
後間もない時刻に、乙に書いてありま
すが、五時二十五分頃、こういう時刻
に、而も二つ付けなければならぬのが
一つだけたま／＼消えておつたという
ようなのは許しております。信号無視
にいたしても、初め青信号であつ
て、ぼつと停止線を超えようとしたと
きに急に注意信号に変わったというよ
うな場合、これも許しております。流
し違反にいたしても、銀座で客を降
した直後にすぐに代りの客が乗り込む
というので断りかねたというような場

合、常識的に判断いたしましたして、そ
ういふふうな特殊の場合、それからU
ターンにいたしても、地理不案内
で標識に十分気付かなかつたとか、
又特殊のそういう具体的危険もなか
つたというふうな場合はこれを許し
ております。軌道敷内通行にいたし
ておしましても、道路の幅員が非常に
狭いんで、どうもやはり追越すには
少し無理しなければいけないという
ような地理的状況にある場合、本当
の短距離の間をちよつとやつたとい
うわけでございます。それから交差点
内の追越にいたしても、ここに
書いてあるのは、これは本制限は二月
十日公布せられて、而もそれは二月十
二日の違反である。而も十分その事実
を知らなかつたように思われる。それ
から標識にも十分気が付かず、具体的
危険もなかつたというふうな場合、そ
れから無警告の追越した場合も、初め
ぼつと鳴らしたけれども、前の車が気
付かないでそれをえいといつたとい
うような場合で、而も具体的に危険が
なかつたというふうな場合、それから
駐停車方法の違反にいたしても、
まあその当時の交通状況から見ても、
う交通に妨げとなつたようなことがな
い、而も三十秒ぐらゐちよつと客を降
すためにとまつたというふうな軽微な
ものは許しておるといふようなこと
で、或る程度交通違反事件は定型化し
ておりますが、やはり警察庁におきま
しては、比較的具体的事情を調べま
して、そうして尤もだと思われる、情
状の酌量の余地あるものは許すとい
ふことになつております。

する事項」といふ書面でございます
が、お尋ねは、正式の裁判の申立をす
る率が非常に少ないのでございませう
が、それは被告人がその裁判に心服する
といふよりも、まあ不服はあるのだけ
ども、何かの事情で我慢するといふの
があたりはしないか、その資料をとい
ふことだつたと存じます。調べてみま
したところ、この統計的な資料をすぐ作
ることがなかなか困難なことで、個人
に當つてみないといふわけですね。た
だ実務の経験からいいたしますとい
ふと、成るほどそういう場合がないとい
言へません。それでその理由を一般的
に考えてみますと、ここに書いておき
ましたように非常に漠然たるものでござ
いまして、手数や費用が非常に
かかるというふうなこと、それから少
しの落ち度はあるし、まあ罰金の額も
大したことはないから我慢しようとい
うふうなもの、それから正式裁判の申
立ても余り／＼するだけで大した
効果も期待できないというふうなこと
ろにあるのじやないかと存じます。私
どもといたしましてはこういうこと
があつては困りますので、それで法律
的にはいろいろ／＼手当をいたしてお
けでございます。先ず略式命令を出し
ます前に、本人に異議があると略式命
令が出せませんから、警察官から略式
手続といふのは一体どういふものだ、
而も不服があれば正式裁判の申立ても
できるというふうな概略を説明いたし
まして、そしてその異議がない場合に
は異議がないと、説明を聞いたけれど
も異議はございませんとする意味の書
面、俗に同意書と申しておりますが、
それを取つて裁判所へ略式命令を請求
するわけですね。裁判所じやそういう書

面がついておりませんと、これは略式
命令を出すことができません。正式裁
判に廻さなければいけないというふう
に法律上縛つてございませう。それから
東京など非常に忙しいうところではこ
ういふ説明をするほかに、公衆の控え場
に掲示をいたしまして、そして略式命
令といふのはこういうものだといふ説
明をするようにいたしております。そ
れから裁判所が略式命令を出します場
合も、この略式命令の中に不服があれば
正式裁判の申立てができるのだとい
うことをはつきり断るようになつて
ございませう。このたびの即決裁判手
続におきましても口頭でそれを告げる
というふうな措置にいたしておるわけ
でございます。

○委員長(郡祐一君) それでは御質疑
のおありのかた……
○羽仁五郎君 順序では、この前私が
質問しましたのは、第一には点数主義
というものがどうなつてゐるか、それ
から第二には微罪の程度というもので
あつたのですが、今の警察のほうから
の御説明では、この交通事件について
点数主義というのは大体において、或
いは原則的にやつていないと、他の事
件についてはやつておられるでしやう
か、どうでしやうか。
○説明員(後藤田正晴君) 先ほど御説
明いたしましたように、交通事件につ
いては交通事務員と外勤員と両方が当
るわけでございますが、事務員につい
てはそういう制度はどこもないわけ
でございます。点数制度というのは外勤
員が独立勤務に服しますので、勤務実
績判定の資料として取つてゐるところ
が若干ある、こういうわけでございます
。そこで勤務実績判定の点数の中に交
通警察上の点が入つておるかどうかと
いうことでございませうが、これは入つ
ておるところと入つてないところがあ
るわけでございますが、一般的にこの
制度を採つておるところでも入れてい
ないところがございます。ほかの勤務
上の点については当然だから入つてお
るわけでございます。そういう制度を
採つておるわけでございます。そうい
うことになつて。

○羽仁五郎君 これは前にもたび／＼
私が申上げたことなので、重ねて申上
げるのは甚だ恐縮なんです、この点
数主義というものがあつたのかないの
かわからないが、大体考えられておるも
のです、これは外国にも例えばアメ
リカなんかにも、或いはその他にもあ
るところもあるでしやうけれども、こ
の日本の点数主義というものはいろ
いろな問題が従来あつたようござい
ます。で、私が一番この問題を強く気
付きましたのは、戦争前といひます
か、始まつていた当時といひますか、
上海の工部局の委員に最初は日本から
どなたかお入りになり、後にはその工
部局の警視總監というの、それを
日本の方がなさつたりして、日本の警
視庁からでしやうか、警官がかなり
たくさん、数百名あつちへ行かれて、
あそこ勤務されたことがあります。
その選ばれたのも一段質の下の方
を選んだのじや勿論ないやうに当時の
新聞では報ぜられておりました、日本
の警察官としてはかなり質のいい人た
ちが送られたらしいのです。当時日本

で発行されておる英字新聞で神戸で発行されていたジャパン・クロニクルという新聞がありました。それ及び上海で発行されていた上海イヴニング・スタンダードでしたか、そういうように国内的にもそして国際的にもこの上海工部局における日本警察官のいわゆる行動取締り、警察権行使の実情についてかなり詳しく問題になったことがあります。その要点はですね、要するに簡単に申上げると、イギリス、まあ当時は両方ともイギリスを例に引いておられるんですが、イギリスの警察官で、そして警察官の素質がよい、つまり昇進するといふんでしょかね、これはいい警察官だという判定を下す基準は、飽くまで現場でそうして簡単にそうして有効に処理ができる能力があるかないかということだ。ところが日本の警察官はそういうことと判断されてはいないらしい。それでつまらない事件を現場で解決できないで、そして一々警察署に、本署に持つて来る、而も被疑者といふんでしょかね、本人を連れて、或いは呼出を付けて警察に持つて来る。工部局ではこの日本の警察官のやり方にすつかり驚いたと言ふんですね。この日本の警察官は現場で事を処理する能力が全くないのじやないかというように考えられる。ところが後に至つてそれには原因があることがわかつた。日本の警察官が職務上の能力があるかないかを判定されるには、警察に幾ら事件を持つて来るかといふこと、事件を余計持つて来れば、これは有能な警察官であるといふことになつて、捜査部長になつたり警部補になつたり上につて行くんだが、全然何も持つて来ない奴は、あ

いつはぶら／＼遊んでいるんだらうといふように判定されて、無能な警察官といふふうには判定されるらしいという記事が載つていました。でこれについてはもつと政治的な論評も加えられていたんですが、それは今こゝでは略しますが、私はこれはたゞ／＼国内的に……国内的といふか、日本で出ている英字新聞にそうして又国際的な上海のイヴニング・スタンダードなどに、この問題がしば／＼論ぜられ、而もこの問題が日本の本質的な政治の問題にまで入つて来て議論をされたので、當時に赤面をしたといふか、事情をよく知らないことがありますがけれども、併しそれを論じている人は……私は事情をよく知らないけれども、論じている人はかなり事情に通じているらしい。従つてその論議には聞くべきところがあるんじゃないかと思つたんです。これは警察ばかりじやない、日本の官僚主義の万般に互ることであつて、例えば似たような例では、同じ上海の例などでもそうですが、土地の売買などのときに、イギリスの場合には常に領事官自分で出て、その売主と買主とが本人であることを確かめて、そして原簿にその書入れてサインさせて、それで済む。ところが日本の場合にはそれが何となくいふんでしょか、戸籍謄本とか抄本とか土地の地図とかいふ／＼なものを集めて、何度も領事館に通わなければできないという類似の例が多々あります。今問題の交通違反のことと特にこの点を考えて頂く必要があるのじやないか。一般に点数主義といふものが警察の仕事になつて行く上に勿論有益な点もありましようが、有害な

点のほうが多いのじやないか。その有害の最も大きな点は、理由なくして人権を侵害するといふことだと思ひます。これは憲法もこれを重く見ている点でありますし、而も比較的素養の余り高くないことから、或いはその仕事をやつている間に起つてくる悪い習慣から、とかく最も重要な点が軽く考えられやすい。それでそこに軽い違反が起つてくるのに、そしてその違反に実害がないのに、そのほうが極めて恐るべきことのように思われて、それでもつと大切な人権の蹂躪といふことが平気で行われる。これが交通事件だけじやなくて警察官の頭が、一般に国民の人権といふものを侵すことが如何に官吏として許すべからざる罪であるかといふことの意識がだん／＼薄くなつて行つてしまふ。それで至るところで人を引張るということが起つてくる。これは交通事件から、延いてはやがて一般に基本的人権が至るところで蹂躪される。民主主義の基礎が揺るがれるべきことになつて来る。この点でこの点数主義については十分考へて頂きたい。幸いにこの交通事件については点数主義といふものがそんなに強く実行されてはいないといふことがよく御説明でわかつたように思へるんですが、只今の警察庁のほうからの御説明を伺うと、実例としてはやはりそうでないといふことがここに出てくるように思ふのであります。今御説明になりました無免許運転の場合の起訴猶予の理由、例へば朝非常に早く五時頃人通りがない所で、そして免許証を持つている運転手が脇についておつて、そこで運転の稽古をしていたといふような人をとにかく警察庁まで送るんですね。

これはどういふ理由で以てこういうことをするのか。恐らく点数主義が形式にあるかないかにかかわらず、その精神においてはやつぱり事件を自分が余計警察へ持つて来る。留へ持つて来る。或いは検事局へ一応送る。書類だけでも送るといふことよりはるかに理由がないのじやないか。それから今この警察庁からお出し下すつた資料は、本に重要な資料です。第二の免許証を携帯していない場合の起訴の理由、或いは自動車無灯火、二つの明りの、而もまだ夕暮になつたばかりで、二つの明りのうちの一個がついていない。これなどは実際その場で解決できた問題ではなかつたかと想像される理由があります。それから流し違反の場合などもそうです。そこで前の客が下りて、そしてすぐ次の客が乗せてくれといつたためにやつたといふやういふときには、その場で解決できることだ。それから軌道内の通行にしても同様です。無警告追越これらに警察庁が告示し下さいました起訴猶予の理由、起訴猶予といふことにこれが当るかどうかといふこと、それより軽い処分はないかも知れませんが、併しこれをお巡りさんが、警察庁がこういうふうにいふお考えになつて起訴猶予をしなればならぬいかどうか。警察庁がこういうことになつてお仕事をなさらないければならぬといふことは、現場に立つておる警察官が如何に事件をその場で処理する能力といふことを重く見られていないかといふことがわかると思ひます。警察官がその場で処理する能力が十分に認められれば、警察官が民衆に愛されるということにもこれはなるのです。あのお巡りさんは話の

わかつたお巡りさんだ。随分叱つたけれども、併し結局許してくれたといふことになる。ところがろくにどういふ悪いことをしたのだからその本人にもわからないうちに、お前は警察へ、検事局のほうへ事件が行つていふといふふうになるんですからね、この点はどうでしようか。なか／＼警察は国家地方警察とそれから自治体警察と、まあ現在の政府がその両方どれくらいそれぞれの意義に従つて認識しておられるかは別として、併し警察庁なら監視庁がこの点についてのもう少し……、今申上げたこの意味はおわかり下すつたことだと思ひますが、お考え下さり、そして新しい方向といふものを確立される必要がないだらうか。今問題になつております法案の審議について、これはやはりその点がどうであらうかといふことで、折角簡易にしようといふことが問題になつて来るわけです。手続を簡易にするといふことは、民主的な慣習が存在している場合にはのみ許されることで、若し民主的な慣習がないならば手続を簡易にするといふことは危険です。人権の確保の上から……、そこで今申上げるとは、この法案について最も第一に重要な点であると思ひますので御説明を願ひたい。○説明員(下牧武君) 点数制の点につきましては、むしろ警察の所管で私からお答えするのはどうかと存じます。ただ、その点数をどう採るかといふことで、何でもかんでも検査して来て、ものになりさえすればそれが点数になるのだといふ点数のきめ方はいいけない。それで現場で違反を檢舉しまし

合に、それもやはり点数になるといふうな点数制度であれば、非常に合理的なものじやないかと存じますが、只今私の承知している点数主義はそういうふうな方向で動かされている。而も交通事件なんかにつきましても点数が非常に一点とか二点とかもう極く微々たるもので、そのために何でもかんでも無理押しに検察して行くという風潮は、その点数なるが故に出て来るといふことはないのであるかと考えております。

それから送致の点でございますが、この送致基準をどう定めるかという点とは、これは訴訟法から申しますれば検察庁の責任でございます、それで検察庁とお話ししては、この無免許運転の例をおとりになりましたが、この無免許運転というものは交通事件としてはこれはやはり重要視しなければならぬので、無免許というものを緩く取締をいたしますとすると、基本が崩れて参ります。それで無免許運転というのは全部送致するというふうに検察庁から指示しているのだらうと存じます。それで、その場合に具体的に現場で処理してもいい事件もございまして、それが、一応無免許運転といつたようなものをしておきながら、その場で済まされるというよりも、一応検察庁まで来て、これは大変だという観念を植えつけるほうがいいというので、恐らく無免許運転は例外なしに送致するという指示をしているのだらうと存じます。それから無煙火のようなのは、先ほど後藤田課長から御説明がございましたように、一回だけの違反で送つて来ているのではなくて、やはり一回とか重なつたのでそれを送致をして来て

いるということと送致になつてゐるのだらうと思ひますが、まあ全体的に申しまして只今おつしやいましたこの点数の弊害というものは、私どもとしては十分考慮しなければならぬ面でございます、警察のやり方に検察庁として送致基準を定めるとか、そういう場合に、好意的に話合つた上で善処するといふふうにいいたしたいと存じております。

○説明員(後藤田正晴君) 只今の羽仁先生のお説如何にも私御尤もな点が多いと思ひます。なるほどこの点数制度といふものには、私はやはり相当な運用の如何によつては、欠陥を孕んでおる制度ではないか、こういうふうにも考えられる面があるわけでありまして併し同時に他面この制度のいい点という点もこれ又羽仁先生も御了承願ふところがあつたのだらうと思ひます。そこで問題はどうか点取主義、検査主義になりはせんかという、ここが私は一番問題だと思ひますが、そういうことは、これ又先ほど申上げようとするところの制度は、これは今私は国家警察におりますが元自治警におつたことがございまして、記憶いたしておるのですが、外勤警察官と申しますのは防犯に重点が置かれておる、つまりパトロール・マンというの犯罪を起さないのだ、これに重点を置いた勤務をするのだということになつておりました、検査といふものを中心においた警察の運営に外勤はなつていないのでございます。従つてこの点数の場合

にも勤務の状況、勤務の規律ですね、独立勤務でございますから、それがいいとか悪いとか、或いはどうも防犯上の処置がこの事件は悪かつたのだじやないか、或いは人が死んだといつたようなときに、警察官が果して人命救助に適切な働きをしたのかどうかといふたような点、これが実は外勤警察官の勤務の重点になつておるのでございす。従つてこの点数という点を中心にして運営をして行く、こういうふう

に実はなつておつたのが私も自治警におりました当時、そういうふうな運営をいたしておつたのでございまして、お話しのような検査中心に点数制ができておるといふことは実はないのでございます。と申しますのは、点数制が全般の問題じやないで、独立勤務をいたします外勤警察官についてのみに行われてゐるということからそういうことになつておるわけでございます。ただ、私はそう申しましたも羽仁先生のおつしやるような弊害が絶無とはいへば申しません。従つてこれはよほど注意して運営をして行かなければいけない、同時に羽仁先生のおつしやると逆のことを、実は私も警察におりますと心配するのでございす。と申しますのはこれは外勤警察官のみについてはございせんが、一般の話ですけれども、警察というの華やかな事件は一生懸命にやる傾向が、これは人間の弱点としてあるわけでございます。従つて殺しとか、たつき、或いは大きく新聞に扱われるような事件、内容は私申しませんが、そういうことになると無暗に一生懸命になる。ところが実際の民衆が一番苦しんでおるの

は何かと云へば、これは盗犯なんです。窃盗なんです。実際は一番窃盗に苦しむ、戦後後恐らく窃盗に入られたい家庭はなからうといふくらい窃盗は多いわけなんです。ところが窃盗で現状に臨検をしてくれる警察官が、警察官が果してどのくらいあるかといふことになると、これは非常にやかましい幹部が言つても少ない。というのは重要な殺し、たつきになるとこれはえらくお褒めも預かることになるので、一生懸命にやるといふことになるので、交通なんといふものは全然やつてくれ

ないといふのが実は実情なんです。そういう逆の面も出て来る弊害を生む恐れがある、こういう点も私も私として、私は警戒をしておるのでございす。いづれにいたしましても羽仁先生のおつしやるような弊害の点も十分我々も気を付けなければなりません。行われてゐるこの点数制というものが、必ずしも検査そのものじやないに、むしろ逆に防犯とかそういう外勤警察官本来の任務についての点数制を中心に動かしておるのだ、この点は是非一つ御了承を賜りたいと思ひます。

○羽仁五郎君 おつしやることはよくわかるのですけれども、併し私の申上げてゐる点についてはもう少し深く認識して頂くことが必要ではないかと思ひます。そこで、お聞きしておきたいのですが、交通事件のみならず一般に警察で現在行われてゐる点数制度ですね。この実際について或いはわざ／＼お出かけ下さらなくても文書でお出し願つてもいいかと思ひますが、第一はその採点を取る段階はどういう段階でお取りになるのか。これは言うまでもなく今御説明になりました検査主義といふことじやないといふことだつたんですが、外勤警察官が警察へや

たので、お説き下すつたと思ひます
が、イギリスのどこかの王様がデン
マークでしたかへ訪問された。そのと
きに警視總監が先導された。そこに小
さい子供がその警戒の警察官の列をく
ぐつてちよ／＼とよその国の王様が
お歩きになつてゐるところへ歩いて来
た。そうしたら警視總監がその小さ
い子供の手を引いてそうして外国の王
様の先導というか、案内をなすつた。
それでそのデンマークでしたか、そこ
の大学生がその警視總監に向つて、あ
なたは我々の国における最も美しい
ものを外国の王様に見せて下すつた
というので、花束を贈つたという話
があるのですが、私は日本の警察が
これと比較できないようなものである
というふうに申し上げることは遠慮し
ますけれども、併しそれは又デンマ
ークにおいても美談であるのでありま
すが、併しそういう方向に是非行つて
頂きたいと思つてあります。それで
私はこの点教主義、檢挙主義の弊害の
一つは、警察官の待遇が十分でない
ということにあることをよく知つていま
す。私はしば／＼治安維持法があつた
時代に警察に長いこと置かれて、い
ゆる巡查の当時外勤の仕事の話やなん
かをよく聞いたことがありますが、そ
れらの面から言つても、やはりいわゆ
る通常の俸給で到底生活ができない。
そうしてやはり何かの手当或いはそう
いうものによつて辛うじて生活をする
というような場合に、一方においては
そういう原因がある。他方においては
人権の擁護という点の意識が十分でな
い。そういういふ／＼な社会的な原因
があり、又その社会生活の不安定とい

うような理由もあり、いろいろな点が
あろうと思つたのです。そしてそれが又
交通事件などを起す側の人の間に、社
会生活が安定してないために、円タ
クの運転手も、決してああいふスピ
ドを出して走りたくないでしよう、自分
の生命にも関係することですから……
けれども現在の政治が不安定である
というところに原因がある。さまざま
の原因があるので、従つてこれを除く
ということは、日本の現状においては
容易じやないといふことは十分にお察
しを申し上げるのですけれども、併し同
時に、そういうものであるといふこと
を考へられて、要するに問題は人権を
尊重し、従つて、第一線に立つて働い
ておられる警察官が本當に民衆に愛せ
られ、我々が警察官の姿を見ることに
そこに温かい氣持、そうしてさわやか
な空氣を感じるか、それとも警察官を
見ることにそこに恐るべき空氣、冷た
い／＼として圧迫的な空氣を感じるか
といふことは随分重大な問題であると思
う。それで今の点を、そういう意味で
只今御説明下すつた程度以上に考へて
頂きたいというお願ひと、それからそ
れらについて私のほうに理解の誤つて
いる点があるならばそれを正したいと
思ひますので、資料を預載することが
できれば有難いと思つてあります。

それから檢察庁のほうにお願いであ
りますが、例えば無免許運転といふこ
とが重大なことだといふ御説明があり
ましたが、これは誠にそうだと思つて
けれども、我々の一般の素人といいま
すか、国民のほうから考へますと、檢
察庁或いは裁判官、まあ裁判官をここ
へ引合ひに出してはいけなかつても知れ
ませんが、要するに法律を扱つておられ
る方というものは、非常に概念という
もので仕事をなさる。免許証を持つて
いないといふのは無免許運転という範
疇にお入れになるわけですが、實際に
おいて国民の人生において発生する事
件といふものは無免許運転をやろうと
思つてゐるわけじやないでしよう。そ
れぞれの事情、それ／＼の場合で、免
許証を持つていないといふことは即ち
無免許運転だといふ字句の解釈のよう
なわけには行かないでしよう。ですが
ら、概念的にだけお示しがあります
と、或いは警察のほうで概念に示され
た御意思といふものを尊重する結果、
免許証がなければ即ち無免許運転であ
る。従つてこれは、この場合はどうも
そう害はないのだけれども、併し實際
において、そのお示し下された概念の
ほうから言へば重大な概念に入つて来
るといふことがあるのじやないかと思
う。これは裁判官の場合でも、或いは
檢察庁のお示しになつた、それからさ
つき御説明になりました／＼な刑
事などの場合でも、とかくいふゆるこ
れはまあ國際的にも、そして日本では特
に長い間の問題ですけれども、概念
で仕事をなさる。民衆のほうは生活か
ら来る問題なんです。そこに食い違
ひがあつて納得しない。従つてそこ
に又人権の侵害といふものが起つて
来るといふことが多々あるじやない
か。従つてこの基準をお示し下さる
場合に、成るべくそのいふゆる法律上
取扱ひよい簡単な概念といふことでな
く、そのことがどういふことを意味す
るのかといふことを含んだ親切なお
示し方を願ひたいといふように思いま
す。それで、私はここににお示し下さ
しました資料にあるような、起訴猶予理

由が付けられておりますような極めて
輕微な、そして實際に実害のない事件
といふものが、これはこの検事局のほ
うへ送致されて来ることを検事局は恐
らく歓迎してはおられないだらうと思
う。逆に、併し、さつき警察官の給
手が十分でない、そして警察官が生活
に困難をしてゐるといふようなことも
あり、警察官が検事局に送つて来た事
件が起訴猶予或いは不起訴になつて行
くといふことに對して感ずる感情とい
ふものもあるかと思ふ。そうすれ
ば、折角送つて来たものを問題になら
んといふふうにはねられる問題もそこ
に含めて、やはり私はここににお示し
下さいました資料を、役所の外から我
々國民が拜見すれば、やつぱり現状は
甚だ憂うべき状態だといふ印象に尽き
ると思ひます。で、この程度のもので
お巡りさんが事件として取上げて、そ
うして檢挙といふんです、それで警察
署に持つて来てひねくり廻して書類を
書いて、そうしてこれを検事局に送ら
れる。檢事が又これをい／＼と研究せ
られて、そうして檢事は現場を見てい
ないので、それからい／＼と苦心され
るでしよう。これは問題は実害はない
やうだけれども、併しどうだらうか。
そんなことよりも何よりも現場で事件
といふか、それを取扱つた警察官がそ
の事件の性質を一番よく判断し得るは
ずなんです。だからこのやうなものは
問題にならんとしうことが、檢事が苦
心してその結論に到達せられるといふ
努力は多しなればならぬ。併し
現場のその警察官が問題にならないと
いふことを判断できないのがおかし
い。それができないといふのは、ほか

に理由があるからである。人間はいろ
いろな理由があると、當然判断し得る
判断さへも誤ることがある。白痴のご
とく、或いは小児のごとく、何らそれ
の条件に關係がなければ常識的に、そ
うして民主的に判断ができるのに、そ
れがほかの条件があるために、折角今
御説明下された点教制度といふものは
決して檢挙主義といふものではないと
いふ御説明があつたにもかかわらず、
現実にここに出ている事件はいずれ
も最近の事件です。昭和二十九年の極
く最近の事件です。ですから、最近も
こゝういふものはまだこゝういふこと
が行われてゐるといふことを、これは私
はお役所の中のことを存じ上げません
が、併し役所といふものを外から見
ると、こゝういふ今申し上げたやうに、これ
はひどいことが随分行われてゐるもの
だといふ感じを抱く。これはどうか一
つ最後にお役所の中のほうからばかり
お考え下さらないで、お役所の外のほう
から、國民のほうから考へて預い
て、ここには問題がある。而も相当重
大な問題があるといふふうにお考え願
えれば有難いと思つてあります。

○説明員(下牧武君) この檢察庁の基
準の示し方、おつしやる通り非常に抽
象的な基準ではいけませんので、具体
的にわかりやすく示すべきだと存じま
す。それで先ほど引例なさいました無
免許運転と免許証不携帯、これなんか
は一応法律の上ではつきり區別され
ておりますので、その点は私どもの承知
しておるところでは區別して基準は示
してあるのじやないかと存じますけれ
ども、ただ一般的な問題といたしまし
て、余り形式的に扱うといふことじや
なくて、現場の警察官に或る程度その判

断力を与える。そうしてそれがそういふふうにして事件を固めて行きますれば、だん／＼、この程度のものはもうこれは訓戒、現場の説諭でよろしいという基準がだん／＼できて来るのじやなかろうかというように私も今考えております。今後の運用に当りましては、その点従来通りというよりも、檢察官と警察との話合いで、よく話合つて、そうしてその辺の大体の基準がわかるように漸次持つて行くようにしたかどうかということ、より／＼後藤田課長にも意見を申述べております。そういう動きにするようにしたらどうだろうか、余り形式的に何でもかんでもというやり方はこれは考へものじやなかろうか。ただそれが又行き過ぎますというとなかなか弊害が出て参ります。それで現場の取引なんかが行われるようになる、これは困りますから、その辺を注意しながら或る程度常識的な判断を働かせるというふうに通じたいと、実はかように考へておるわけでありませう。

○羽仁五郎君 それは例えは無免許運転という場合ですな、その無免許運転は、その基準は示されておる。併し無免許運転という形をとつておるけれども、併しそれに何かの理由があり、そして又そこに実害が直ちに発生し、又は発生する虞れがあるというようには考へられないというような場合は除外するといふような指図は不適当なものでしょうか、どうでしょうか。と申しますのは、最後に我々が判断しなければならぬのは、即決裁判というものをなさいますときにその即決裁判といふのはどういふ意味のものであるか、そうしてそれに不服があつて、ど

ういふ場合には不服であり得るか、それからその不服がある場合には正式裁判といふことが或いは願ふというところの御説明を願ひたい、これはこの場所でお話しする、或いはそこに掲示、貼出されるという場合なんです、その口頭でお話しする、或いは掲示をなさるというの、私が今まで承知しておる範囲内ではなか／＼わかりにくいのです。むづかしい言葉でお話しするし、むづかしい言葉で書いてあるし、ましてね、我々でも御説明を伺わなければよくわからん、そういう意味かと……。御説明をなさるときにやはり国民のほうの気持ちになつて御説明なさるといふよりも、お役所のほうのお立場から説明というふうになつておる場合がどうも多い。国民の教育の程度がまだ十分高くないので随分むづかしい言葉である、それで頭がこんがらかつて何を言われたのかさつぱりわからない。要するに正式裁判なんかやると、もつとひどい目にあうぞということなんで、そこが一番大きな点なんです。現に警察なんかはそういうふうにおつしやつておるお話を非常に耳にしていますよ。お前ここで恐入ればそれで済むのだ、恐入らなければもう少し思い知らしてやるぞというやうな場合が非常に多いのです。ですからなぜここで今まで正式裁判の申立が少なかつたかといふことを、折角御苦心なさつて資料を出してもらつたのですが、やはりそこに非常に困難な大きな理由があるのじやないかと思ひます。そこで私は実は略式裁判乃至は即決裁判に不服な場合には正式裁判を願ひ出すことができませんよといふことをどんな工合におつしやいますか。録音でもここで各委

員に聞いて頂ければ、成るほどこれじや正式裁判を申出るものがないだらう(笑聲)といふふうな模範的なことでは困るのです。そういうことは許されるかどうかかわかりませんが、テーブルの下へでも置いておいて録音すればわかるが、こういうことで即決裁判できめるといふことは問題があると思う。そういう点についても留意を賜ひたいと思ひます。

○説明員(下牧武君) この基準の示し方でございますがこれは余り具体的な点をまとめるのはやはり問題があると思ひます。それで現場で余り細かいことをほじつて聞くわけには行かないと思ひます。或る程度形式的に見て、これはもう明らかに問題にならないといふものだけを適当な措置を講ずる。その適当な措置といつたしましてもそれをただ注意しつ放しでなく、やはり或る程度は本人に注意をさせなければならい。それから、本人が一旦注意を受けたといふことは何らかの形で残して、もう一遍やられたら、今度は処罰をされるぞといふことを何らかの形で残す。そういう意味で現在は違反のカードなんかを作りまして、そしてそれを所管の署に廻す。同時に検査した署で保管しておくといふやうな措置が講ぜられておるのでございます。そういうことでこの基準の示し方は具体的にないけれども、事件の性質からいつて或る程度形で行つて行くやうな示し方をしませんと、とても一々細かいことを聞いておるやうなことをしては却つていけないと思ひます。

それから本人の不服の申立の点でございますが、私どもの経験からいたしますと、大体この事件は殆んど全部が現行犯でございます。それで例えは信号無視にいたしましても、信号を知つておつたか、知らなかつたか、そういう点が争ひになる。争ひになるのはもう大体ポイントがきまつております。駐車違反といふことになりまして、それは駐車禁止区域であることを知つてやつたかどうか、駐車区域に停めてはいかぬといふことは本人は知つておりますので、そういう点が問題になると思ひます。それで事件の性質をいたしましては非常に何と申しますか、犯罪事実といふことがはつきりしておる事件です。ですから檢察官を呼びましてこゝういふわけだといふことで調べる。ですから駐車区域に気が付かなかつたといふやうな弁解をします。その場合に標識が出ておるのではないかと申しますのは、逐条説明のときに御説明いたしましたように現認報告書といふものをとつておりました、そこに地図が書いてあります。そしてこの区域が駐車禁止区域になつておる。そしてここに標識が立つておるといふことを現認報告書といふことで警察官が作つておりますから、それでこゝにここにないだらう。それでこゝにないわけが付かなかつたといふことでやうな場合もありまして、それでさういふので頭を下げる場合もある。そこで実際の経験から行きますと、大体これになるのは本人が恐入つておる事件で、悪かつたといつて自認しておる事件でございます。そういう場合に恐る／＼一休罰金ほどのくらいになりましようかといふたやうなことで、さあこのくらいだらうといふやうなことをはつきり

言ひませんが、見当を立てて言う。そうするとうちは今困つておるんでと、いふ／＼弁解が出て来ます。ただ、その場合にこの種の事件といたしまして、余りに細かく家庭の事情までも一々斟酌する性質の違反とは違ふ性質で、或る程度これは形式的に行かなければならぬ。行政取締法規でございまして、そういう場合にまあ冗談ですけれども、そういういふも夜店で物を直切るやうなわけにはいかぬといふ又談を言ひまして、まあ我慢しろと、又場合によつてはもう少し下げてやつてもいいなといふことで求刑を下げるといふこともございしますが、そういうことで大体のところまで参りますが、さて罰金の命令をもらつてみるとどうもちよつと重過ぎる、といつてこれをなしやあ正式に申立ててどういふやうなもので、さあこゝでいかぬといふのがどうも大部分ではないかと思ひます。それで一番、と申しますのは、罰金が確定いたしましたからこの分割払いを希望して来るのが非常に多いのでございませう。それでまあ我々普通に考へていましたときに、例えは流しの運転手でしたら料金の売上げを持つておりますから、それでちよつと立替えるくらいでございませう、といふくらいに考へておりますが、やはりそういうものはきちんと会社に入社して、そうしてやはり自分の給料の中から払うやうにして、会社では見てくれないらしい。そういうことで分割払いを希望するのが非常に多い。そういうところは大体希望に応じて本人にできただけ便宜を図るやうに徴収の面では考へております。そういうところでもうも犯罪事実そのものというよりも、

日最初から申上げて来たのですが、やはり私の判断に理由なしとしないのじやないかと思う。で、今の交通禁止区域が非常に広いということは、御説明しにくいと思いますが、消防の水道栓のはりはどうですか。

○委員長（郡祐一君）　ちよつと速記をとめて。

〔速記中止〕

○委員長（郡祐一君）　速記を始めて下さい。

○説明員（後藤田正晴君）　只今の駐車禁止区域の問題は、成るほどたくさんあるわけでございまして、ただ、これはまあ一線の警視庁の参考人からも、よくお聞きを願いたいと思いますが、恐らく私はあれでもまだ交通の安全という面から見れば、足りないのじやないかというくらいに実は感じている。ということは、日本の建物がガレージを、大きなビルディングを建てる場合に、必ず総坪数幾らの建物を建てる場合

合には、ガレージは何坪のを建てねばならんというようなので、そうしてその道路には置かなくてもいいのだというような、何か建築法上のやり方でもとれば別ですけども、そうでないものですか、もう無暗に車をほうふくにとめねばならん。そうしますと、御承知の通りに、道巾が狭い。それに道路と、交通の質が、私は外国の事情はよく知りませんが、こんな複雑にしてゐるのもちよつと少いのじゃないか。自転車から始まりまして電車まであるわけでございますから、こういうある質が非常に複雑している。人口が極めて稠密である。而も車は現在東京都内では恐らく十八万台あるのじゃないかと思ひます。これは戦前の恐らく四、

五倍になつておりやせんかというように思いますが、えらく数が殖えてゐるといつたような状況で、これはもうその駐車区域をどこにでもとめられるということであつては、これはとても危なくてしようがないのじやないかと、余りにも目に立つというところは、これは事実でありますけれども、これは果してあのやり方が適切なりや否やというところは、これは第一線の一つ警視庁の参考人をお呼びになるそうですか、その人から聞いて頂けば仕合せだと思います。私は恐らく止むを得ないじやなからうかというように実は思つております。

それから消防の消火栓、これは成るほどお説のような見方も私は成り立つんじやないかと思ひますが、実は消防の消火栓のある地域から十メートル以内が駐車禁止になつておつたのでございます。それを昨年の九月私のほうで政令改正をいたしましたときに、まあ強引に五メートルにしてしまつたのですが、なか／＼これは役所のことでございましてむづかしいのです。やはり消防となれば消防の立場がございしますから、やはりいざというときのことを考えますでしようし、どうもそういうふうな距離を縮めてくれと言われては困る、こういうことでございしますけれども、今度五メートルというところで十分に縮まつたんですが、ただこれを無制限というわけには私は参らんではないかと思ひます。駐車と申しますと、今羽仁先生おつしやつたように運転手がおればいいのですが、駐車の場合は、運転手がおる場合とおらん場合と両方あるのでございします。おらん場合

というこのほうがむしろああいふ場合には多いのでございします。まあ営業運転手の車などの場合には、大体人待ちですから運転手が中におるようでありますけれども、オーナー・ドライヴのときにはこれは大体留守の場合が多い。いざといつてもエンジンのスイッチは切つておられますし、鍵を持つて出ておられますから押さなければならぬといつたようなことで、消防の消火栓のあるところを全面的に駐車禁止をはずしてしまつたというわけには、これはちよつと無理ではないか、こういうふうにて考へております。

○羽仁五郎君 非常に広い範囲に互つて駐車禁止をなさるというところは、これはやはり都市行政全般に關係して来ることで、今もお話のように東京は多いし、従つてまあ警視庁の場合も多いのですが、警察の見地ばかりから考へて、それで都市行政の上からは何にも手当してないといふのが現状です。これは恐らく都長官の責任というふうなことでガレージといふものが作れない、道路政策といふのも破れ放題といふようなことで、警察のほうでは實際困るのだから禁止してしまふ。それで国民なり或いはその自動車運転する人々のほうからはそれから受けるところの無理が非常に多いので、そこで違反事件といふものが起つて来るというところになつて、その違反事件を中心に又人権が侵害されるというところになつて来る。だから問題は都市行政の問題で、これは常に法律が或る制限を人権に対して加えるという場

合には、それに対してどれだけのことがしてあるかといふことのバランスにおいて考へなければならぬので、そ

らが全然やつていないのに禁止する、或いはそれを違反として検挙するといふことばかりやるということが問題だといふことを申し上げてゐるので、そういうふうな御了解を願ひたい。

それから第二の点は御説明の通りで、その運転手がおるのに今までもそこに駐車禁止するといふ理由が私はないじやないか。現在まで運転手がいなくても、そこに止めやいかんといふことになつてゐる。又國としてオーナー・ドライヴの数は少い。外國の場合に比べて……だからオーナー・ドライヴの場合に困るじやないかというふうな場合に、運転手がそこにいるのに、又いふのかそれは当然である場合まで禁止なさる。今のお考へについては、十メートルを五メートルにして頂いたことは非常に有難いことだと思ひますが、その同じ御精神を、運転手がいる場合には駐車していいといふお取扱いはお願いしてもよろしいじやないかと思ひますが、どうですか。私のほうにそういうことをよく知りもしない人間から専門家に申上げるのは甚だ如何かと思ひますので、私ども……

私以上で質問を終わります。

○説明員(後藤田正晴君) 只今の件はよく一線とも一つ将来よく検討してみたいと思ひます。ただこの機会に私は二点ばかりちよつと先生にお答へしておきたいのですが、一つは、どうも警察は一般国民の立場を考へておらんじやないか、こういう声で、これは実は私としては非常に残念なことなんです。と申しますのは、私も実は交通警察の素人なんですけれども、交通警察を担当いたしまして非常に感じることは、交通警察は味方がないといふことなんです。

す。およそどんなものでも半分敵があれば半分味方があるものなんです。交通警察は攻められ通しなんです。これは如何にもおかしいのではないかと。私も従つて交通警察運営上の判断の尺度は必ず被害者の立場、つまりは一般通行人の立場でものを考へて交通警察を運営して行くのではないかと、これは、実は全国の課長に私はまあ指導をしておるのでございします。と申しますのは、運転手のほうは運転手の組合がある。労働組合がある。これは大変な力を持つておる。この面からの攻撃を私はしよつちゆう受けるわけです。ところが経営者の方面はこれは又大変な力を持つておる。この方面からも又攻撃を受ける。いづれにしても味方がない。ところが一番気の毒なのは、交通事件で何が一番かわいそうかと言へば、被害者です。つまり一般通行人の利益を保護してそれを反映してやるという声が實際のところには届かないのです。私はそれが交通政策運営上一番残念にふだんから思つておるところなんですけれども、これは私どもとしては従つてまあ何とか交通の事故を少くして、気の毒な人を一人でも少くしようじやないかという観点で、現在は運営せざるを得ないのじやないか。と申しますのは、事故が毎年四〇％殖えておるのでございします。全国で不自然死傷者と同じ数か、それをオーバーするだけの数が交通事故で毎年なくなつておるといつたことでございします。

で、その点を何とか一つやろうではないかというふうな観点で実は運営いたしておるので、この点は是非御了承を賜りたいと思ひます。

それからいま一つは、現場の警察官がもう少しうまくやつたらどうかという御意見、これも如何にも御尤もなんです。ただまあこゝ言つては妙なあれになります。私が、私も第一線では巡査の服を着てやれば、これは恐らくできると思ひます。そこで現在の第一線の巡査に私は余り広い範囲の裁量の余地は任せたくない。これは却つて逆の面の弊害が出て来る虞れがある。それといま一つは、交通違反は全部現行犯でありますから、そこでその場で処理をすべきものであります。それをやりまふと、あとから／＼来るたくさん交通がみなとまつてしまふというやうな面が実は多いのであります。そういうやうな観点で交通事件の扱いは一応本人に都合のよい日を聞いて、そして署へ来てもらつて、署でこれは警察庁送りにするのじやないかというやうな扱いをするのが適當であらう。第一線の警察官にはそれはちよつと無理ではないかと考へておりますので、この点も合せて、先ほどの御意見もございしたので、お答へいたしておきます。

○羽仁五郎君 今おつしやつたことは御尤もだと思つて拝察するのですが、私が先ほどから申し上げておることはそれは關係なく十分にお考へ願ひたいと思ひます。それでどういふやうな即決裁判といふやうな法案を出すということと関連して、第一線警察官の給与及びその処遇を改善するといふやうな考へが私にはあるべきじやないかと思ひます。手続を簡単にすれば、その簡単な手続に關係して来る人のレベルを高くしないと、簡単な手続をやることが問

題だと思ひます。その点もお答え願えればいいのじやないか、これは重大な問題ですから御研究を下さるなり何なり……。

それから第二は、今お話のように随分御苦心なさつておられることはよくわかるのでありますが、併し具体的な例で申し上げますと、東京都内だから警視庁の管轄で因警ではないでしようが、全国で恐らくそういうことがあると思ひますが、何かの事件があつて、これは交通違反事件じやないのですけれども、自動車をとめて、お巡りさんが我々や運転手をお調べになる。一時敗戦後費は、ああいうふうになる。ときに、ちよつと失礼しますというふうにおつしやる。或いは丁寧な警察官ですと、実は今こつちの事件がありましてそれで調べておりますので、という理由をお告げになる。私はそこまで行くのが当然だと思ひます。こつちも随分急いでいるし、急いでいないにしても、人が自由に交通しているものをそこでとめるのですから、それには理由を告げるのが当り前です。一時はややよくなつて来たと思つていたのですが、最近では言語道断になつて来ましたね。初めから人を睨むような顔付きで、失礼千萬な顔を自動車の中に突込んで、それで、名前は、というふうに言ひます。羽仁五郎と言われると、びつくりしてですね、そのドアを閉めて、それで何もお調べにならないで、どういうわけでしょう、お調べになる理由があるならば何も羽仁五郎といつて恐れる必要がないのですし、若し羽仁五郎でないといふことをするのか。まあ窓から差入れられたお顔を拝見すると、只今御説明が

ありましたように、いろいろの御苦心をなさつておられるにもかかわらず、最近又悲しむべき傾向があるのじやないかと思ひます。これらはあまり細かいことに立入るのは如何かと思ひますが、最初に申し上げますように、交通事件の解決について手続を簡単にしようといふことが許されることであらうかどうかというかといふことを判断するには、民主的な慣行が確立し又は拡張されつつあるか、それとも逆行しつつあるかといふことが判断の基準として極めて大事なことでありまして、それらの点について、若し御弁解なり何かあるならは伺つておきたいと思ひますが、さういふ点についてはどうでしょうか。

○説明員(後藤田正晴君) 先ずあつたのは私全国の課長会議の節には、更に私から直接さういつた場合の警察官の心がまえについて、こつちの声がある、よく一つ部下の指導をやつてもらいたいといふことを、私直接各県の課長に申し伝えるようにいたしたいと思ひます。

○羽仁五郎君 それは私だけの主観に基くかも知れませんが、なおお調べ下さつて、如何にもさういふ印象があるといふことであらうね……。

○説明員(後藤田正晴君) それは、今の場合には道路交通取締法二十三条の二でやつてゐる場合と、警察官職務執行法でやつてゐる場合とあるわけでありまして。二十三条の二でやつてゐる場合には運転手に限るわけでありまして。従つて羽仁先生に、あなたの名前は、とこつちのやうなことを聞くことは実はおかしいと思ひますが、聞いたとすれば、それはその場合は、警察官職

務執行法に基いての取扱ひになつてゐるように思ひます。いづれにいたしましても、さういふ場合の態度その他については、先生おつしやるように、一時は非常によかつたのです。最近又やりが戻つたつたといふ御意見でございますので、これは又私のほうから十分注意を加えておきたいと思ひます。それから処遇の問題は、これは役人全般の問題でございますが、これは役人らむ問題だと思ひますので、私から何とも申し上げかねるのですが、私から何官吏のレベルを一応基準にした場合には、警察官の待遇は、昔とは全然違つて、一般官吏よりはいいといふことをお答えしておきたいと思ひます。これは非常に私にはよくなつてゐる、レベルは高いのではないかと、こつちのやうに思ひます。

○羽仁五郎君 それは一般より高いといふのみならず、扱われることが、特に第一線において人権といふものと重大な関係がありますし、それから又日本の警察についての悪い風習も随分あるから、さういふ面からいへば公務員の制度としての関係もあつて御苦心ではあると思ひますので、私も私には絶えず警察の問題について、警察官の素質を向上して頂きたいといふことを申し上げてゐますが、その点からも、いろいろの点から一つ工夫御苦心下さつて、警察官の素質が劣悪といふことであつては、警察を置くことの意味がないのですから、根本的な問題に關係して来るから、そこで御苦心を願ひたいと思ひます。

○委員長(郡祐一君) ちよつと速記をとめて。

〔速記中止〕

○委員長(郡祐一君) 速記を始め……。本日は本案についての質疑はこの程度を以て次回に譲ることになります。

なお申上げておきますが、土田中央更生保護審査会委員長から二月十二日に戦犯者の刑の減刑等についての報告を聞きまして、秘密にいたしまして、たので、印刷してありますから、速記録ができておりましたから、若し御希望の委員は速記録を適宜御覧頂きたいと思ひます。

次回は三月四日午前十時から地方行政委員会との連合委員会の形式において参考人からの意見の聴取をいたしたいと思ひます。

本日はこれを以て散会いたします。

午後零時三十七分散会

二月二十六日予備審査のため、本委員会に左の事件を付託された。

一、犯罪者予防更生法の一部を改正する法律案

犯罪者予防更生法の一部を改正する法律案

○委員長(郡祐一君) 速記を始め……。本日は本案についての質疑はこの程度を以て次回に譲ることになります。

なお申上げておきますが、土田中央更生保護審査会委員長から二月十二日に戦犯者の刑の減刑等についての報告を聞きまして、秘密にいたしまして、たので、印刷してありますから、速記録ができておりましたから、若し御希望の委員は速記録を適宜御覧頂きたいと思ひます。

次回は三月四日午前十時から地方行政委員会との連合委員会の形式において参考人からの意見の聴取をいたしたいと思ひます。

本日はこれを以て散会いたします。

午後零時三十七分散会

二月二十六日予備審査のため、本委員会に左の事件を付託された。

一、犯罪者予防更生法の一部を改正する法律案

犯罪者予防更生法の一部を改正する法律案

2 審査会の議事は、出席委員の過半数で決し、可否同数のときは、委員長の決するところによる。

第十六条第五項に次の但書を加える。

但し、三人の委員で組織される地方委員会にあつては、その議決は、委員の過半数の意見による。

附則

1 この法律は、昭和二十九年四月一日から施行する。

2 中央更生保護審査会の委員の数をこの法律による改正後の中央更生保護審査会の委員の定数に満たさせるために新たに任命される二人の委員のうち、法務大臣の指名する一人の委員の任期は、犯罪者予防更生法第六条の規定にかかわらず、二年とする。

二月二十六日日本委員会に左の事件を付託された。

一、千葉少年鑑別所施設移転新設反対に關する請願(第二二九〇号)

一、保護観察所の強化充実等に關する請願(第二二九七号)

第二二九〇号 昭和二十九年二月十日受理
千葉少年鑑別所施設移転新設反対に關する請願
請願者 千葉市作草部町九三
八 山崎雄外一名
紹介議員 加瀬 完君
法務省は昭和二十八年度計画として、現在千葉市神明町にある少年鑑別所を同市作草部町の旧歩兵学校内に移転新設しようとしてゐるが、同所周辺は文教地域であり、現在旧歩兵学校内は住宅地

として三百八十世帯が居住しており、隣接地の旧気球隊跡には二十八、九両年度の計画として五棟の県営アパートが建設されることになっているため、この移転新設が実現すると教育等に悪影響を及ぼし、居住者は日常生活に不安を感じ被害を受けることになるから、同地への鑑別所設置計画を変更せられたいとの請願。

第一二九七号 昭和二十九年二月十日受理

保護観察所の強化充実に関する請願

請願者 大分市荷揚町教育会館

内青少年更生保護会

内 小野平六外五名

紹介議員 一松 定吉君

政府は、国家財政の立場から行政改革により国費の節約を図り、かつ均衡予算の編成をもつて財政の立直しを計られるようであるが、今日、比較的順調に進みつつある更生保護事業を等閑に付したり軽視するが如き施策は厳に慎み、むしろその助長を計るべきであるから、保護観察所の強化充実に計るとともに法務省矯正保護局および地方保護委員会を現状のまま存続せられたいとの請願。