

法務委員會議錄 第二十四号

昭和四十二年六月二十二日(木曜日)

午前十時五十一分開議

出席委員

委員長 大坪 保雄君

理事 安倍晋太郎君

理事 高橋 英吉君

理事 松前 重義君

理事 岡澤 完治君

千葉 三郎君

加藤 勘十君

西宮 弘君

松本 善明君

出席政府委員

法務政務次官 井原 岸高君

法務省刑事局長 川井 英良君

委員外の出席者

内閣総理大臣官 日出 菊朗君

房参事官 片岡 誠君

警察庁交通局長 田 健一君

通企企画課長 堀山 健君

文部省体育局長 森 堯夫君

校保健課長 豊田 栄一君

運輸省自動車局 高橋 勝好君

整備部長 高橋 勝好君

建設省都市局公 高橋 勝好君

園緑地課長 高橋 勝好君

建設省道路局企 高橋 勝好君

画課長 高橋 勝好君

専門 員 高橋 勝好君

六月二十二日
委員下平正一君辞任につき、その補欠として中谷鉄也君が議長の名で委員に選任された。

同日
委員中谷鉄也君辞任につき、その補欠として下平正一君が議長の名で委員に選任された。

六月二十一日

司法書士法及び土地家屋調査士法の一部を改正する法律案(内閣提出第一二二号)(参議院送付)は本委員会に付託された。

本日の會議に付した案件

刑法の一部を改正する法律案(内閣提出第九四号)

○大坪委員長 これより會議を開きます。

刑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。大竹太郎君。

○大竹委員 前会に引き続いて質問を続けたいと思ひますが、主として自動車の事故が問題になっておりますので、自動車の事故についてお尋ねしたいのでありますが、自動車の事故には私は三つの態様があると思ひます。まず第一に、一番数が多くて普通の事故は、運転をする人のいわゆる過失、この二百一十一條の問題になっております事故、それからいふことは、被害者の事故でいへば、被害者の立場に立つて、相手方の自動車乗りでありますとか、あるいは通行人のいわゆる過失とでも申しますか、そのほうに責任のある事故、いま一つ考えられますのは、自動車が完全に整備されていなかったために、たとえばハンドルのぐあいが悪かったとか、ブレーキがきかなかつたといふことによる事故、大体この三つに分けられるのじやないかと思ひますが、この三つの事故の最近の統計というふうなものがございましてお知らせをいただきたい。

○片岡説明員 御承知のように、交通事故は当事者の双方に何らかの過失があるという場合に、一般的には多うございます。しかしながら、私ども

事故統計をとります場合に、過失の程度が高いほうを第一当事者、過失の程度の低いほうを第二当事者というふうに分類をいたしまして統計をとっております。第一当事者、つまり過失の程度の高いほうの交通事故の当事者の件数で御説明いたしますと、免許を持っていない運転者、これはもう原則機付自動車まで含めまして、そういう免許対象になっております運転者が原因になりましたのが三十八万六千六百三十二件、これは昨年の統計でございますが、それから自転車に乗った人が原因だといふのが一万二千九百六十九件、それから歩行者、これが二万四千二百件、その他が三千七百三十六件でございます。合計四十二万三千七百五十七件。これをパーセンテージにいたしますと、免許証を持っていない運転者が九一・二%、それから自転車乗りが三・一%、歩行者が四・八%、その他が〇・九%、こういう数字になっております。もっとも第二当事者と申しますか、自動車と歩行者がぶつかつて、歩行者のほうにも何らかの不注意があつたといふ例をとりますと、第二当事者の場合には二八・九%歩行者に原因がある、自転車乗りの場合には一四・一%ある、こういう数字も出ております。

それからもう一つの整備の悪い自動車によりまして、それが主たる原因になりました事故を見ますと、合計数で二千六百八十七件、その中で一番多うございましてブレーキ関係、制動装置関係の不良な運転で、これが二千三百件でございます。そのほかハンドルその他の走行装置の不良運転が百八十七件、その他が四百九十七件、こういう数字になっていくわけでございます。

○大竹委員 いまのこの統計は昭和四十一年ですか。——それでお尋ねしたいのでありますが、全体の事故のうちで見ますと、車両の整備不完全といふことで起きた事故は、パーセントは非常に少

ないようではありますが、しかし、よく新聞等でも出ておりますように、ブレーキがきかなかつたとか、ハンドルのぐあいが悪かつたといふことで起きる事故といふものは、いわゆる事故としては相当大きな、人命に非常に危険な事故になるわけでありまして、そういうふうな面から見まして、自動車が絶えず完全に整備されていなければならぬ、そしてそれが事故を起こさないためには大事なことであるといふことからいたしまして、自動車が絶えず完全に整備されているといふために、監督指導の衝に当たられております運輸省は、どういふ機構のもとにこの完全を期しておられるか、お伺いしたいと思ひます。

○堀山説明員 自動車の保安につきましては、現在登録自動車については定期検査という制度がございまして、それで、簡単に申しますと、自家用の乗用車が二年に一回、その他は一年に一回、こういうことを定期的にやっております。ただ車は毎日使つておりますので、一年に一回そういう検査をいたしまして、それが全部保証できるというわけのものではございませんので、それを補完する意味において、定期点検制度というものを設けております。定期点検制度におきましては、これは車によつて使用頻度が違ひますので、自家用の乗用車につきましては、半年に一回、十二月に一回、そういう六カ月きききで、最小限度どういふところを点検しなければいぬか。事業用になりますと責任度合いと使用頻度が高いのでございまして、一月に一回、三月に一回、十二月に一回、それが必要なる場所について点検をする、こういうことを義務づけております。それと車両検査の定期検査制度とを組み合わせまして保安を維持する。

それからもう一つの運送事業者の場合につきましては、運行管理者、整備管理者という制度がご

ざいます。そういうことによつて会社内部にも責任を負わせて、そういうものに運行なりあるいは車の維持、管理の責任を持たせる、こういう制度を社内にも持たせたいという制度があります。

○大竹委員 それで、まずお聞きしたいのですが、定期検査、これはもちろん各県に、私の承知しておるところでは大体一カ所ある陸運事務所が所管します検査場ですか、において二年に一回あるいは一年に一回の検査が行なわれているようでありますが、果一つを単位にいたしましたとしても、非常に最近車両が増えておるといふことからいまして、最近各地に出張検査といふようなものをやっておられますが、どうも、本場における検査といふものは非常に設備もよく、十分やっておりますしやるようでありますけれども、出張検査といふものは出先であり、かつ検査機械その他が十分でないといふようなことから、必ずしも円滑に、完全に行なわれているかどうかといふようなことを心配しておるわけでありますが、それらの事情について御説明願いたい。

○堀山説明員 ただいまお話がございました点でございますが、私もどもやっております定期検査、これはおおむね県庁所在地にございます事務所所付設して本場検査場といふのがございます。そのほか、全国で非常に利用者の多いところ、たとえば東京であります三カ所、大阪であれば二カ所、あるいは九州であります北九州市、そういうように非常に車の多いところにつきましては本場のほかに支所といふものをつくっております。これが離島を含めまして全国で現在十五カ所ございまして、本場の検査場と合わせまして六十七カ所での検査をしており、こういうことでございまして、昨年の全体の統計を見ますと、定期検査をやりました件数が約五百三十万件ございまして、そのうちの約五十万件、約一割弱、これが先ほどお話しございました出張検査でやっておりますこととでございます。そこで出張検査場におきます機械設備ですが、本来本場検査場と同じ設備の機械を使つてやるといふのがたてまえであり

ますけれども、現在全国に約二百六十カ所ばかり出張検査場といふのがございますが、その中で島とか——外界と全然途絶している小さな島、北海道のほんとうのいなか、こういうところは別といたしまして、その他のところにおきましては最小限度の機械のあるところに出張したいといふこととでございますが、現状といたしましては本場検査場と同じ完全の設備、機械のあるところはおおむね三五%程度、あとは何がしかの品物が欠けておるといふのが現状でございます。

○大竹委員 そこで申し上げたいのですが、もちろん機械その他の面で不十分だといふことも非常に私は遺憾だと思つておりますが、同時にまた、現在やむを得ないことかもしれないけれども、この出張検査をする場所におきましては地元の小町村とかあるいは業者とかに機械の購入、あるいはその他の設備といふようなものを相当依存しているのじゃないか。現に、私の知つてるところは相当依存しておるといふ事実もあるものでありまして、そういうようなことから見まして、この検査を受ける人の負担といふようなものも、勢い本場で受ける人と出張検査を受ける人の負担といふものに相当差異があるといふことも聞いておるわけでありまして、将来この検査場について運輸省が考へていらっしゃる方針といふようなものもこの際お聞きしておきたい。

○堀山説明員 行政サービスの面からいいますと、できるだけ多くのこういう施設が全国にあつて、多くの方々がなるべく近い場所での検査を受けられるといふことが理想かと思つております。実は三十九年から検査登録につきまして特別会計制度をつくりまして、資金運用をよくしたわけでございますが、別の角度から人間をふやすといふことにつきまして、別途政府の方針として制限を受けたわけでございます。そうしますと、いろいろな支所、出張所をつくるのが行政サービスの向上になるといふことはよくわかるのでございますが、人をふやすといふことについての制限があるために、なかなかそういうことができないといふこと

でございます。そこでケース・バイ・ケースとして出張検査といひましても、先ほど申し上げたように小さな島とかよほどへんぴなところで年に一回くらい行けばいいようなところもありまして、場所によりましては、一日置きとかあるいは一週間に一回とか、こういうところもございまして、そこで非常に出張しても頻度の高いところ、結局おつても同じじゃないか、常駐したほうがむしろ行政サービスにもなるし、私どもの内部的にもそのほうがベターである、こういうところは、先ほど申し上げたように支所とか出張所といふこととしておるわけでございます。これは人間抑制の關係があるために、実は方針としてそれをやるめどが立ちませんが、ケース・バイ・ケースとして非常に業務量の多いところはそういうふうにして行政サービスをやる、こういうこととしております。いまのところ全国的にそういう設備をある目途をもつてやるといふめどが立たないのが残念なこととでございます。

○大竹委員 次に御聞きしておきたいのですが、先ほどもちよつと御答弁の中で触れられておりましたように、二年に一回とかあるいは一年に一回といふことでは、これは毎日動いている自動車として非常に心配だから、現在の制度とすれば、それぞれ一定の期間において一定の検査をするような制度になつておるといふようなこと、また各事業者については検査責任者でありますか、そういうものも設けて、そうして業者にある程度の責任を負わせるということも、現在の制度でなつておるようでありますが、やはり私は最近の事故、しかも大きな事故が起きておるものを多少調べてみますと、家用でただ車の運転は知つておるけれども機械のこまかい点については全然知らない、そういうものはいわゆる販売業者にまかせつきりで、ただ自分ではハンドルを持つというだけの運転者に事故が多い。また車のぐあいが悪いのを無理に動かして事故を起こしたといふようなものも、ハンドルだけを待つといふ家用車に一番多いと思つておりますが、これらについては何か

路上において一々検査するといふようなことはむずかしいと思つておりますけれども、何とか特別の監督指導といふものを、これは運輸省としてお考えになる事項かどうか私はわからぬのでありますけれども、これについて何かお考えがあつたらひとつお伺いしたいと思います。

○堀山説明員 お話がございましたように、自動車はほとんどふえてまいりますけれども、そのふえてくる対象の車ないドライバーといふものは、いわゆる昔から比べますと、——昔は、昔はといふと語弊があるのですが、いわゆる運転手といふこともプロでございます。したがつて、車の性能その他よく知つておるし、少々のことなら自分が修理するといふことで、あるプライドを持つておつたと思つておりますが、車がだんだんふえてまいりますと、おつしやるとおつしやるアマチュアの部類が多くなつてきたといふことでございまして、そこで、道路の整備舗装率に比べて、車自体もかつてに比べてよくなつたと思つて、現に二年間五万キロ保証するといふような、むしろ車を売るほうの側でも自信がある程度出てきたといふ面があると思つております。ただ問題は、そういうドライバーの運転のしかたなり、知識といふものは、確かに必ずしも十分ではないと思つております。そこで、いろいろな方法で知識を普及させるということ、それがそれ所管の官庁がございまして、これはこれは故障その他整備のために工場に入るわけですから、そういう機会にドライバーに対して、あなたはこういうところが運転のしかたがまずいとか、あるいはタイヤの減り方を見て、あなたの運転のしかたはこういう点に欠陥があるといふようなことを、できるだけいろいろな機会をつかまえて教育する、教育するといふたら変ですが、サゼンションする、こういうようなことを、先ほど言いました検査とかあるいは管理者制度を除いて、いろんな立場で関係業界を通じて啓蒙するといふことも、指導する、こういう機会を持たせるように私も努力をしております。

それから、私も人員の關係でなかなか機会を得ませんけれども、警察の取り締まりその他のときにも、一緒になって故障車の、いわゆる不良故障車といひますか、その点検をやっております。

○大竹委員 それでは運輸省のほう終わりまして、今度条文そのものについて、法務省に若干お聞きしたいと思ひます。

まず、法務省のほうへお聞きしたいのでありますが、二百十一條のこの提案理由の中に「近時の自動車運転に基因する業務上過失致死傷事件及び重過失致死傷事件の増加、悪質な事故の頻出」と云々といふことあるのではありませんか、どうもこの提案理由の説明だけから見ると、もちろんこれは自動車運転の非常な事故の増加、悪質な事故の頻出ということからこの改正が考えられたことは間違いないのでありますけれども、この条文そのものの適用から見ますならば、必ずしも自動車事故だけを對象としたものでないといふことは申すまでもないことだと思ひますが、その点についてこの説明が完全でないとも申しますが、どうも不十分なように思ひますが、その点はどうかお考でいらしやいませうか。

○川井政府委員 御指摘のように、この法律の改正の契機となりましたのは、最近の自動車運転に基因する事故の多発と、その悪質化、こういうことでございます。そこで、私もいたしましては、できる限り、その一部改正でございますので、当面必要な部門に限って法的な措置をするといふことにいろいろ努力をいたしまして、いろいろな観点からいろいろ検討を遂げたわけでございますけれども、結局、結論をいたしましては、以下に申し述べますような主として二つの大きな観点からやはり法体系のたてまえをいたしましては、このような刑法の一部改正、二百十一條の改正という形でもってまかなうことが最善であるし、またこれ以外の適当な方法はない、こういうふうな結論に達したわけでございます。その一つの理由をいたしましては、御承知のと

おり刑法は明治四十一年に現行刑法が施行されて、そのときからこの二百十一條は刑法典に自然犯として取り上げられてきたわけでございませう。自來約六十年間、日本国民に業務上の過失によつて人の身体を傷害ないしは死亡せしめたといふふうな場合におきましては、これはその他の刑法に規定されておりますいろいろな故意犯とともに、自然犯としての性格づけと位置をもつて、いまや国民の意識の中に定着してゐるものだ、かように私も考えてゐるものでございませう。そこで、もしこれを道交法というふうないわゆる行政取り締まり法規の中へ取り込んでくるといふふうなことを考えてみますと、自然犯として意識の中に定着してゐるものを、この段階において、これをいわゆる行政取り締まり犯の範疇の中に移すといふ結果になるわけでございまして、私も刑罰法規を運用いたしております者から申しますと、これは実はいへんな意味を持つものといひなればならないわけでございませう。

そこで、刑法の講釈を申し上げたらんへん恐縮でございますけれども、刑法は国民のいわば倫理的な基本的な規範としての意義を持つものだ、こういうふうな理解されておりますので、そのような観点に基づきまして、これを今日狭い視野から、突如としてその一部を行政取り締まり犯のほうへ移すといふことは、これはなかなか影響が重大だ、こう思ひわけでございませう。

さらに考えてみますと、自動車の酒酔いとか、あるいはいろいろな無謀運転に基づく大きな、悪質な事故に限って、これを刑法から取り去りますと、行政犯のほうへ移すといふことになりまして、むしろ比較的軽いものが自然犯として刑法に残りまして、悪質な重大な重いのものが逆に自然犯を離れて行政取り締まりのほうへ移つてくるという結果になりますので、この点を考えましても、道交法に移すといふことには、どうしても理論的には、またたてまえの上から、まいらないわけでございまして、ここに道交法をもつてまかなつていくといふ提案に對しましては、賛成ができない

ものがあるわけでございませう。

それからもう一点は、自動車の運転手による事故を、その他の交通機関の運転手による事故と區別いたしまして、特別な取り扱いをする、法体系におきましても、また法定刑におきましても區別をするといふことは、はたして妥当なものかどうかという問題が第二の問題でございまして、これは自動車の運転手という業態、あるいは汽車、電車ないしは航空機の運転手というその業態によつて區別、差別をいたしまして、自動車の運転手の注意義務だけを特に重く処罰するといふふうな結果になることは、どういふことなだらうかといふことにつきましても慎重な考慮が必要だ、こう考えるわけでございませう。この点直ちに、平等の保障の憲法にそのまゝ違反するといふふうには申し上げませんけれども、これは人体に對して危険を持つ業務に従事する者の注意義務が、あるものは軽く、あるものは重くなければならない、こういうことは私もいたしましては、どうしても理解できないわけでございまして、およそ人命に對して、危険な業務に従事するといふ業態のものにつきましては、その注意義務は同等でなければならぬといふのがたてまえであらう、こう私は思ひわけでございまして、そういう観点から申しますと、自動車の運転者だけに限つて特別な規定を設け、それに対して特別な法定刑を盛るといふことは、いろいろな観点から見まして相当でないといふことが第二点でございませう。

ほかにもございませうが、おもな点は以上の二点が、ただいま御指摘がございましたことについて私の答えでございます。

○大竹委員 次に御尋ねしたいと思ひますが、今度のこの条文の改正、二つあるわけであります、一つは過失犯に對して懲役の刑を科すること、一つは過失犯に對して禁錮三年の刑を科すること、それから禁錮三年のものを五年の懲役または禁錮ということに改正する、この二点だと思ひますが、第一点、やはり問題になりますのは、過失犯に對して懲役刑を設けたといふことが一番議論のある点じや

ないかと思ひますが、まずその点をひとつ御説明願ひたいと思ひます。

○川井政府委員 御承知のとおり日本の刑法は、原則として過失犯及び政治犯に對して禁錮刑を科しておるといふことが言えるわけでございまして、ごく原則的なたてまえ論をいたしましては、およそ過失犯については禁錮刑をもつて臨むといふのがたてまえであることは、御指摘のとおりでございます。ただ、しさいに現行刑法を検討してみますと、この原則は必ずしもすみずみまで行き渡つてゐるわけではございませぬし、また最近の近代刑法の理論の發展という傾向から見ましても、この原則につきましてはいろいろ例外が設けられてゐることも、御承知のとおりだと思ひわけでございまして、過失犯については、禁錮以外のものでは絶対にいけなないんだといふふうなことはならないと思つておるわけでございませうが、特にこのたびのこの改正を企てましたのは、主として自動車の場合が多いと思ひますけれども、酒に酔つて車を運転するとか、あるいは免許がないのに運転するとかいふふうな、非常に常識にはなつた無謀な運転による事故といふふうなものが多発してまいりまして、その結果、非常な社会不安までもたらしておるといふふうな状況でございまして、私もその手元で扱ひました中に、事故によりましては、過失犯ではなくて、故意犯だといふことで、故意を認めることができるような事案につきましては、殺人罪ないしは傷害をもつて事件を処理したという例も出てきてゐるといふふうな状況でございませうので、そういうふうな場合につきましても、故意犯をもつて論ずるには証拠の關係で非常に困難だ。しかしながら、故意犯と過失犯のまじりにいわば紙一重のような状況の事案が多くなつてきてゐるといふような点にかんがみまして、国民道義の観点あるいは国民感情の上から申しまして、そのようなきわめて悪質なものにつきましては、この際懲役刑をもつて臨むことも、むしろ国民感情に沿ふものではないかといふところから、理論の面と實際

の面、両方を顧慮しまして、この刑につきまして懲役刑を考えてみたわけでございます。

○大竹委員 次に、三年のものを五年、しかも懲役まで加えて重くしたということでありますが、たとえば二百九条の過失傷害、これは二万五千元以下の罰金、それから二百十条の過失致死、五万円以下の罰金等に比較いたしますと、条文の配列から見ても、しかも懲役の五年というものは、どうも重過ぎるのではないかと感じがいたすのでありますが、その点はどうか考えでありますか。

○川井政府委員 全体改正ではなくて、一部改正でありますので、たいへん御不審、また御不安もあると思うわけでございますが、いまの刑法の中で過失犯で最も重い刑罰をきめておられるのは、禁錮三年の刑でございます。その刑はいまの二百一条のほかに百七条ノ二の業務上の失火の刑がございまして、これも三年でございます。それから百二十九条の二項の業務上過失往來妨害の規定がございまして、これも三年でございます。この三つが現行刑法で過失犯の中で一番重い刑罰を盛っているものでございます。そこで、この中でいろいろ検討いたしまして、あとの二つはいままで実績を見ましても、六十年間に非常にこの事件が少ないわけでございますし、その中で体刑の禁錮が判決で出たというの、非常に少ないわけでございます。その判決の中でも、一番重いのが大体一年というところがいままで実績に相なっております。

ところが二百一条のほうは御承知のとおり状況でございます。今日禁錮三年の最高刑を盛られた判決が、続々と出ておるといふようなことに相なっておりますし、いまやっております刑法の全面改正の問題でも、いまの三つに比べて二百一条はやはり重いのではないかとはいふような意見も、多数意見として出ております。うようななかで、それらと比べ合わせてみまして、現行の体系のままで二百一条に五年の刑罰を盛っても、体系としてはおかしくない、こう

いうような確信に基づいて出したものでありまして、法制審議会の意見の中では、懲役のかわりに禁錮にして、刑を七年に上げたらどうかという強い意見も出たくらいでございます。その辺のところから考えまして、五年という刑罰もまあまゝなことができる、相当なところではなからうか、かように考えております。

○大竹委員 次に、法定刑の上限を引き上げたという点に関連しまして、多少心配になるのではありませんが、先ほどお話がありましたように、いままで三年のいわゆる禁錮に科せられた事件が相当あるということでございます。これは上限が三年でありますから、情状はそれ以上もつと科したいと思つても、それ以上は科せられないわけであります。そういふものは今年四年ないし五年に引き上げられるということは当然でありますけれども、上限が上がったというところで、たとえばいままで一年、二年だったのも、上限が五年というところで、その割合で引き上げられるのじゃないかという、なんといひますか一般の不安と申しますか、これはあると私は思うのであります。ことに全体として見ますと、これはなんといひますか社会的な要請からかもしませんが、二、三年前から見ますと最近の交通事故に対する処刑というものには全体として、何といひますか、罰金一つにしましても上がってきたというふうな気がしてならないのであります。そういうような面から見まして、法定刑の上限が上がったのだから一般に重くなるのだぞというところで、相当運転手その他が不安になつてゐる面もあるように思うのであります。それらについてひとつ御意見を伺いたい。

○川井政府委員 今度の改正の趣旨は一部改正であります。その趣旨とするところは、先ほど申し上げたような特殊な事情に基づいての当面の措置という点に相なっておりますので、私どもといたしましては、運用の面が五年に上げたからといって全体がスライド的に重くなつていくというふうなことは全く考えていないわけでございまして、ごく悪質重大な、先ほど申し上げましたよ

うな事案につきまして、国民、何人が見ましてもこれはいけないというふうな事故に限つて、法定刑を上げた重いところで処罰をしていくというたてまえに立つておるわけでございまして、こういうふうな背景の法定刑を上げたから、すべてのものが自動的に上がつていくというふうな運用は全く考えていないわけであります。

○大竹委員 最後に、四十五条の改正についてであります。これは今度、この委員会の所管でございせんけれども、道交法の改正によつて反則金、通告制度が実現いたしますと、いわゆる四十五条改正の理由になつております非常にこの事案が多くて、調査の不備その他から最高裁にいつて差し戻しになるといふようなこともなくなると思ふのであります。その点について考え方はいかがですか。

○川井政府委員 道交法の改正が通過いたしますと、私ども、警察庁当局と研究いたしました結果では、年間約五百万件の道交法違反が出ていたわけでございますが、この制度でまかなえるのが大体七割見当いけるだろうということになります。で、残るのは約三割という見通しでございます。そうしますと、年間依然として百五十万件ずつが残つていくわけでございまして、罰金は五年間消えませんが、過去に積もつております罰金刑は相当な数になつておるもので、その上、年間百五十万ずつはまたさらに加わつていくというふうな事情になつておるもので、いろいろほかに理由もございまして、事務的な過誤あるいは煩瑣といふものをこの際救つていくというふうな理由から申しまして、この数字はまだまだ軽視できない数字ではなからうか、かように考えております。

○大竹委員 一応、これで私の質問を終わります。

○大坪委員長 沖本泰幸君。

○沖本委員 お聞きしたいことがたくさんございまして、不手ぎわで、まだ十分整理できておりませんが、質問の内容の整理がうまくいきせん

から前後していかもわかりませんが、その点はお許しいただきたいと思ひます。

まず、総理府の交通安全室長さん、見えておるでしょうか。

○大坪委員長 日出参事官が見えております。

○沖本委員 それでは伺ひたいと思いますが、四十二年十一月二十一日に交通対策本部で決定された「交通安全施策の強化に関する当面の方針」こういうふうな方針が打ち出されておりますけれども、これ以外に、その後南海電車の踏切の問題とか、あるいはダンプの問題がだんだん激しくなつておりますけれども、そういう問題に対する何か新しい対策が出ておりましたらお教えを願ひたいと思ひます。

○日出説明員 昨年の十一月二十一日に「交通安全施策の強化に関する当面の方針」という交通対策本部決定をいたしましたわけでございます。これは当時、御承知のとおり、非常に交通事故が増加した、こういう現況にかんがみまして、緊急に交通安全施策を強化する、こういう当面の具体的な方針を掲げたわけでございます。それはいわゆる基本的な事項でございまして、その中身といたしましては、交通安全施設等の整備とか、交通安全運転の確保、交通秩序の確立、被害者救済対策の強化、その他という項目におきまして、いろいろと対策を立てたわけでございます。

その後御承知のとおり踏切事故が南海電鉄に起きました。またトンネル事故につきましては、これもまた御承知のとおり、鈴鹿におきます自動車火災事故が発生いたしましたわけでございます。さらに非常に大きな事故であります愛知県豊田における学童園児の交通事故、こういう事情にかんがみまして、特にその後の方策といたしましては、「大型貨物自動車による事故防止等に関する特別措置」を一番最初に出しておるわけでございます。これは十二月二十日の交通対策本部決定でございまして、同日直ちに交通関係協議会の了解を受けた事項でございまして、これは申し上げるまでもなく、大型貨物自動車による事故が非常に大き

な事故であり、しかも影響するところが大きいわけでございます。これに関する特別措置をそれぞれ政府として施策を確立したわけでございます。

この中身を簡単に申し上げますと、交通安全施設整備事業の三カ年計画による事業の実施の促進、あるいは大型貨物自動車に対する取り締まりの徹底、それから法令改正の措置を必要とする事項についてはそれぞれ直ちに改正をする、また改正をするように措置をとる、さらに学童の事故防止の徹底をはかる、こういうことでございます。そしてこのためにダンブ対策につきましては、大型貨物ダンブ対策専門部会及び学童事故防止につきましては学童事故防止専門部会を設置した、こういう形で施策を進めております。

また本年に入りまして、二月十三日におきましては、同じく交通対策本部決定において「学童園児の交通事故防止の徹底に関する当面の具体的対策について」この決定を出しまして、それぞれ関係各省において推進をはかっていただいております。

それから、先ほど申しました踏切事故防止につきましても、本年の四月六日に交通対策本部決定をいたしまして、同四月七日には交通関係関係協議会の了解を得まして、南海電鉄の踏切事故の実態にかんがみまして、この種の事故再発を防止するという具体的な対策を立てておるわけでございます。

さらに四月十七日には「トンネル等における自動車火災事故防止に関する具体的対策について」の本部決定をいたしまして、これまたそれぞれ関係各省庁におきまして具体的対策を現在実施いたしておるところでございます。

以上でございます。

○沖本委員 いま、いろいろな対策について御発表をいただいたわけでございますが、それでは、そのいろいろな対策をその後打ち出されまして、関係各省に御連絡をなさったわけでございますが、その時点についてどの程度の改正がなされて

きておるか、また、どういう問題が現在実施されてきているか、あるいはどの問題が来年度は予算に組まれていくか、廃止されていくか、いつの時点になったらこの問題は解消するだろうか、どの程度おつかみであるかお教え願いたいと思っております。

○日出説明員 ただいま申し上げましたとおり、御指摘の「交通安全施策の強化に関する当面の方針」を打ち出して以来、数個の交通対策本部決定をいたしておるわけでございますが、これらの個個につきましましては、関係各省庁において現在実施中でございます。特に大型ダンブの対策の問題につきましましては、先ほど申しましたとおり交通対策本部の中に専門部会を設けております。また学童園児の交通事故防止対策につきましても、交通対策本部の中に専門部会を設けてそれぞれの対策をいたしておるところでございます。特に学童園児の通園通学路における事故防止等につきましましては、たまたま関係各省におきまして総点検を実施いたしまして、その集計も近く集まるわけでございまして、それぞれその結果に基づいてさらにきめのこまかな対策が練られる、こういうことになっております。

○沖本委員 いま、専門部会を設けられた、あるいは総点検をなさって、きめのこまかい対策を講じていくということなんです、要は、どれだけ早く安全がはかれるかということにあるわけなんです、きめのこまかい実施はいつごろできるのでしょうか。

○日出説明員 交通安全問題というのは、きわめて迅速に措置をする必要がありますので、ただいま政府におきましても通園通学路に関する安全対策につきましまして、特に通園通学路における施設の整備、あるいは踏切道の構造改善、こういうものにつきましまして具体的な対策を立てまして、それぞれ関係方面等の協力を得て何らかの形において具体化したい、このように考えております。

○沖本委員 それでは、踏切の問題について関係の方から答え願いたいと思っております。

また学童の安全対策について文部省のほうはどういう対策を講じておられるか、その点についてお答え願いたいと思っております。

また、この問題に対して警察関係あるいはその方面の対策はどうなっているのか、三つについてお伺いいたします。

○田説明員 学童園児の交通安全の確保につきましては、文部省といたしましては基本的には二つの大きな対策をとっております。

一つは教育の面、交通安全教育を体系的にしっかりと実施するということ、現時点におきまして子供たちの安全を確保する。それからまた将来子供たちがおとなになりました後に、正しい運転者となり正しい歩行者となる、そういう面での教育をしっかりいたしたい、それが一つでございます。

それからもう一つは、いわゆる管理の面でございます。登校下校の際におきまして交通安全を守る、そのために文部省といたしましてできまことは、集団登下校の実施の問題、それから通学路の設定の問題でございます。そのほか安全施設あるいは交通規制などにつきましては、それぞれ建設省あるいは警察庁と、先ほどの児童の専門部会の席をかりまして、あるいは直接いろいろお話をいたしまして進めていただいておりますという状況でございます。

やや具体的に次に申し上げますと、安全の教育の問題につきましては、この三月にこういう「交通安全指導の手引き」というものをつくりまして、これを全国の小中学校におきまして、参考として、交通安全の指導を強化をしております。

この手引きの大きい目標は、先ほども申しましたように、一つは現時点において交通事故から子供たちの身を守らせるといふ意味におきまして、正しい歩行ということを中心にしてこれを習慣づけをはかっていく、安全を確認して正しい行動をするということにつきましましての習慣づけをはかっていくということでございます。

それからもう一つは、将来の歩行者あるいは運転者としての基礎的なことを教養して、それで将来社会の交通安全に積極的に協力できるような国民の育成をはかりたい、こういうことでございます。この手引きは、これを小学校から中学校まで四つの発達段階に分けて、それぞれの発達段階に応じた指導目標、指導内容というものを定めて、これによって行なっていくのでございますが、中心はやはり習慣づけでございます。そので、交通安全訓練というものが中心になります。

それに知的な理解に基づきますところの実践意欲というものをプラスしていく。低学年から中学年にかけては、いわゆる習慣づけのほうに重点を置きまして、それから高学年、中学校に及びまして、いわゆる実践意欲の高揚というほうに相当なウエートをかけております。

それから管理の面でございますが、集団登下校は、御承知のように集団登下校の途中に大型車が飛び込みまして、大きな悲惨な事故を起こしたというふうなことがございまして、私どもは集団登下校はきわめて有効な安全なやり方であるということで、相当積極的にこれを進めてきたわけでございまして、最近の情勢にかんがみまして、昨年の十二月二十三日に文部事務次官通達を出しまして、集団登下校を行なう際には、その通学路における道路事情あるいは交通事情というものを十分に慎重に検討した上で行なうてほしい、それからその際には、警察等にお願ひして、途中の危険な箇所におきまして誘導等について遺漏のないようにはかってもらいたい、それから子供たちにつきましては集団訓練というものを十分にやってもらいたい、こういうことを言ったわけでございます。

それから同じく管理の面、通学路の設定につきましましては、まず四月の初めに、学校の先生が自分で子供たちに安全な通学路というものを点検いたしまして、なるべく危険な箇所を避けて、安全なところを通って学校に来るように、個人個人の生徒についてまでそれを調べて、家庭と十分連絡をとって通学路というものをきめていくとい

の多い日本、惨めな歩行者の事故、「アッ」と思った瞬間、あなたの身体は宙に浮き、路面にたたきつけられて横たわっている。目撃者から見れば、たったこれだけのことである。この場面を「スロー・ビデオ」でもう一度見てみよう。氷結したあなたの眼。急ブレーキを踏む運転者の狼狽ぶり。車はあなたに激突する。あなたの左大腿部はパンパーで強烈な第一撃をくらひ、モモは複雑骨折でバラバラ、キズ口がバックリひらき、つぎの瞬間、あなたはボンネットの上にすくい上げられ、顔と顔と顔、そのまぶらフロントガラスまで滑走激突。異様な爆発音とともにガラスはこぼれまじんに四散し、あなたの顔はえぐられる。さらに、急停止時の反動であなたの身体は数メートル先まで飛ばねとばされ、路上でたたか頭を打つ。だが、あなたはまだ生きてゐる。意識はすでに完全に失われてしまつてゐる。これを書く時、わたしの心はしめつけられる。文中の「あなた」は実はわたしの母そのものであつたのだ。病院で見たあの時の無残な姿をわたしは終生忘れない。「これは子供になるほどひどいのです。またむざむざであるわけです。ここが根本ではないかと思うのです。いまこの法務委員会の内容というものは、事故が起きたあとの刑罰についてどうしようかという点で論議されておるわけです。しかし、こういう問題は、刑罰の問題よりも、その先の予防措置というものが大切なんですけれども、簡単なお伺いで十分意を尽しておりませんけれども、ただいまのいろいろな御回答をお伺いしておると、何かこういう事態とそぐわないからぞらしいものを感ずるわけです。それは大きな国というものを相手として予算面というものをいろいろ持つていかなければならぬので、時間的な問題はたくさんあると思ひますけれども、その中の内容に、真剣にこういうことであつてはならない、こうしなければならぬという問題がどつかに出てこなければならぬ。しかし、そういう問題は、にわかには手引きをつくつて渡した——さらにお伺いすればわかることですけれども、学校の先

生で交通違反をどれくらいやっていらつしやるかという点も、いろいろ検討しなければならぬのじゃないか。実は手引きをもつて教えていらつしやる先生が、無謀運転の当事者であるというような場合もあるわけですね。また子供に關しては、非常にお母さんのほうが無認識であるということも言えます。事故が起きて、お母さんがあつておるといふのが実態なんです。こういう点を考えてみますと、この子供に対する予防措置というものは、また刑罰を科せられる事故が起きたあとではなくて、その以前の問題が大事である。人間の命ほど大切なものはないわけですから、あえて私はいまのような、長いことを申し上げたわけですね。そこで、もう一度文部省にお伺いいたしますけれども、高校のある学校では、交通違反を犯した生徒に対して厳罰主義で臨んでおる。停学処分をするという学校も見受けられるわけですが、現在どこどこサーキットとか、こういう非常なむざむざな運転をやつて遊んでおる年齢層の中には、高校生が非常に多いわけですね。こういう問題に対して、いま申し上げた点が是であるか否であるか、また今後どういう考えで臨まれていくかどうかという指導方針で臨まれるかについてお伺いしたいわけですね。

それからまた、こういうことに關しまして、いわゆる免許証を下付するほうの側においても、こういう点が考えられるわけなんです、その点について、どういうお考えで臨めるのか、両方お伺いしたいと思ひます。

○田説明員 高校生が、今度むしろ加害者の立場に立ちまして、交通ルール違反その他において事故を起こしておることは、まことに遺憾なことだと思ひます。それで、それぞれの学校の校長の判断によりまして、それに対する処分をきめておるわけでございます。それで私もいたしまして、先ほど申しました小中学校におきまして、一応基本的なことは全部教えるという方針でおりますので、その基礎の上に立ちまして、知つておることを確実に実施するということ、それからまた、

一つは、すでに高等学校の生徒は、ドライバーの立場にもおるわけでございますので、歩行者保護という、この二点を高等学校の交通安全指導の最も重点としておるのでございます。それで今後これらはモラルの問題と非常に密接な関連をいたしますので、その他の教育活動を通じて、こういう点を、この二点を重点を置きつつ徹底していきたいというふうに考えております。

○片岡説明員 警察の立場から、子供の交通安全について、あるいは学校教育について若干申し上げます。

私も文部当局に對しまして、あるいは各府県で警察から教育委員会に對しまして御要望申し上げておる点は、子供を輪郭から守るということだけじゃなくて、その子供が将来、十数年たてば必ずハンドルを握るんだ、そういう将来のドライバーを学校教育の過程で組織的に養成していただきたい、こういう意見を常時申し上げておるわけでございます。現に、新制高校を卒業して就職する子供の場合には、学校を出て就職すれば、次の日からハンドルを握る機会が多いのが社会の実態だろうと思ひます。したがって、特に商業高校あるいは工業高校という、就職が予定されるような子供に對する高等学校教育においては、在学中にむしろ免許をとらさうがよいのじやないかというところで、現にそういう角度で教育をし始めておられる高等学校が福岡あるいは静岡にございまして、その結果見ておりますと、無免許もなくなると、それから自分もけがをしないし、人も傷つけないといういい方向に結果が出ておるようでございます。それで、そういう方向で私も、文部行政担当者今後とも話し合ひをいたしまして、持つていくべきではないかと考えております。現にアメリカでは、高校生に對してそういう自動車の運転の教育を相当徹底いたしておるようであります。

○沖本委員 それでは、今度は免許証に關してお伺いするわけですが、おとといですか、大竹先生から、運転免許に精神鑑定診断書が要するという点について御質問があつたのですが、この間の新

聞で、神戸大学の医学部の精神科のほうは、この免許証の診断書に對しては抗議をする、通り一ぺんの診察では判断なんかできない、一人につき二カ月の通院と費用一万円が必要である、こういうふうにきめたというふうになっております。そのときの談話によりまして、顔色を見て判断せよと言われても、どんな名医でもわかりつこない、医者として診断拒否はできないが、いかげんな証明書を書くことはそれこそ社会問題です。ところが兵庫県の交通部長のお話では、医師としての責任感に非常につくことなことが、法の趣旨は決して脳波テストなど完全なものを望んではいない、ただ診断書を添えることで運転者の自戒を促したというのが目的ではないだろうか、こういうふうになっておりますけれども、この点に關してお伺いいたします。

○片岡説明員 精神科者の問題でございますが、御承知のようにいろいろな法域で、精神科者を欠格条件にしておる法律が、私の記憶ではたしか十九ございまして、医師法もその中に入つております。医師になるためには精神科者であるというのが欠格要件になっておりますし、それにつきまして、どの法域におきまして、医師の診断書をもつて欠格条件を認定する資料といたしております。したがって、道交法による免許のみに限つた問題ではないと思ひますが、私どももなせその制度をとりましておりましたか、これは欠格条件にはなつておりましたが、それが結局認定をしていくかと思ひますと、免許試験場の職員が、精神科者であるかどうかという判断をしていくのが従来の現状であります。それよりは専門医でなくとも、医師の診断をとるほうが若干でもベターではないかというのが私どもの基本的な考えでございます。したがって、そういう正確な診断というものは、お話がございましたように、専門医によつて、長期間相当な機材を使つて診断をしないとわからない場合もあるかと私は思ひます。しかしながら、明白にわかる場合も、やはりそれなりの数があるのではなからうか。その

後、精神、脳神経の専門の医師の方々と連絡をよくとりまして、とりあえずいまの制度でやって、むしろ問題は、事故を繰り返して起こした、あるいは違反を繰り返して起こす運転者について、専門医によるさらに詳細な精密な診断を必要とするのではなからうか、そういう点で前向きに今後検討していきたい。いわばちょうど結核の場合の集団検診と精密検診といったような形で、併用していくことがいいのではなからうか、こういう方向で現在仕事を進めております。

○沖本委員 ですが、現実には免許証を下付する近くで、医師の方が一枚五百円で診断書をほとんど発行しておる。これはもう代書屋が何かたて書類を書くような調子で、診断書がほとんど出されておるわけなのです。これが実態なのです。そうすると、こういうことは一つの形式にすぎない。何らかの形で観察しておいて答えが出てくるというものであれば別ですけれども、免許証を受けるために診断書を出すというのは、ただ出すにしかすぎないわけです。そうすれば全く形式的なことであって、添付書類にすぎないのであれば、こういうむだなことはしないほうがいいのじゃないか。あなたの例のおっしゃるとおり、集団検診で何らかの答えが出るといふものであるならばこれは別ですけれども、いまのような状態で行なわれておるといふことは、暗黙にお互いが認めておる、こういうような形になるわけですから、こういうものはむしろないほうがいいのじゃないか。はつきりわかって——今度事故が起きたらどうだということになってしまふわけですから、私はそう考えるわけなのですけれども、その点についてどうお考えでしょうか。

○片岡説明員 私ども先ほど申しましたようにいわば集団検診の過程でどうにもおかしいという判断をされる医師があるのと私は思うのであります。皆無ではなくてあると思います。そうして自分ではわからないのは専門医のほうに回す、あるいは自分では精神病者でないとは断言できないという診断書もあつてしかるべきではないだろう

かというのが私どもの考えでございます。しかし、御指摘のように、この制度自身完全無欠なものだとは思っておりません。精神、脳神経医学界の先生方と、今後とも前向きで、さらによい方法がなからうかということ、現在定期的に会合を持って詰めておられますので、そういう方向でやっていきたい。

○沖本委員 別の面では、医師の診断書の発行という問題について、法律上いろいろの問題が起きてきて、ただ単に診断書を出したために犯罪者が逃亡したというような事件が起きて、医師の診断書というものは十分に取らねばならぬという片一方のものがあるわけですから、片一方では、まあはつきり認めているわけではございませんけれども、こういうふうな免許証を受ける場合に、診断書を添付しなければならぬというので、公然診断書が添付されて出てくる。ここに二つの食い違った問題が出てくるわけです。これはどう考えてもおかしいですね。お医者さんの頭もおかしいし、もうけ主義に徹しておるといふ言えないわけですから、この点についていかがですか。

○片岡説明員 このおかしさは私は十九の法域についてすべてにあるのじゃないか。したがって、専門医の先生方もいろいろ悩んでおられます。どういふふうにしていくべきだろうか、事故が起こればそれから排除していいというふうのもでも本質的にはないのではなからうか。できるだけやはり未然にチェックできれば一番いい。しかし、それは多くの人間を扱う場合に、最も合理的なチェックの方法はどういふふうにしていったらいいだろうかということ、現在、先ほども繰り返して申しますが、専門医の先生方とよりよい方法を現在検討しておるといふのが現状でございます。

○沖本委員 どうもふに落ちないのですけれども、両方の点を並べて考えると。片一方では違法性があつて取り締まられて、医師の免許を取り上げられて、刑罰を科せられるわけですね。片一方では公然として通過していくわけですね。そう

いう点、私はどうしても納得いかないわけです。これは水かけ論になっていきますから、どうしなさい、こう言つたつて、ほかに救済方法を別に私がお示ししなければ解決しないと思つてから、このことについてはさほど申し上げはしません。そこで、今度は道交法の違反についてお伺いいたしますけれども、悪質犯については、実刑で、厳罰主義で臨んでいらっしゃるわけですね。ところが、玉井さんのこれによって読んでみますと、引き逃げ、酔っぱらい、無免許が一つでもからんでくると、死亡事故で一〇〇%、傷害でも九一%は実刑になる、横断歩道で人をねたらず実刑は免れられないだろう、居眠り運転でも単なる過失ではない、信号無視に對してもきびしい態度で臨んでおる、こういうことになるのですけれども、この点に關して、実際に自動車の運転を業務とする運転手、タクシの運転手さんとか、トラックの運転手さん、あるいはその業務に携わる事業主、こういう方々は、こういう違反があると、まづ罰金幾らである、これはどれくらいか、この刑罰が、行政処分はどうであらうか、こういうふうな計算をちゃんとしていらっしゃるわけですね。そういうものに対して、ある程度の認識があるかないかという点で——良識という点では、これは全然別ですけれども……ところが、今度違反に問われておるマイカー族であるとか、白ナンバーの車、こういう方々は、同じ種類の違反を犯しても、全然罪に對する認識——あなたはこういう刑罰を科せられますよということを言つてあげると、ぎょっとしているというふうなことが多いわけなんです。そうすると、免許証を携帯する人については、いわゆる交通法規は試験で出てきますけれども、こういう事故を起こしたときの罪に對する認識というものがゼロなんですけれども、こういう点についてどういふふうにお考えでしょうか。

○片岡説明員 私はただいまの、よくわからないのですけれども、恐縮でございますが……。オーナーの人が……

○沖本委員 もう一度申し上げます。私はもと地方議会におつたものですから、その点よくわかるのですけれども、違反を犯して相談にお越しになるわけですね。そうすると、タクシの運転手さんとか、トラックの運転手さんは、これでは幾らくるだろうということを、会社でも言われているし、自分もちゃんと記憶して来ているわけですね。ですから、あなたそれはいへんじやないか、もう二度目、三度目だから体刑は免れないぞ、あるいは免許証の停止を食ひますよ、こういうふうなお話をしても、そうかもしれないが、そこを何とか、というふうな話があるわけですね。ところが今度は、自分だけで運転していらつしやる方は、無免許運転、あるいは一番ひどい酔っぱらい運転、あるいは信号無視、こういうふうなことでお越しになつても、地方議員の顔があれば何とかなるのじゃないだろうか、こういうふうな軽い考えで——これはとてもそんなものじゃありません、あなたはこの罪からのがれられませんかというのを言つと、初めて驚いていらつしやる。そういう点を考えてみますと、ハンドルを持つ人が、自分が犯した事故に對して全然罪の意識がない、事故を起こした場合、どういふことになるかということが全然ない、これはもう手落ちじゃないか、こう考えるわけなんです。ですから、私の考えでは、いわゆる免許証を交付するための試験をおやりになるときに、すでもこういう問題を試験の中に入れていただいて、ドライバー自身が、自分の運転に關する道路交通法違反とか、あるいは人身事故を起こした場合にどういふ罪に問われるかということを、試験の制度の中に入れてはつきり認識させられるのではないかと。こういう点が、実際に即して私自身が体験した内容なんですけれども、それについてどうお考えになるか。

○片岡説明員 現在指定教習所で教育しておる場合には、事故を起こせば単に刑事罰を受けるばかりではなくて、行政処分という問題もあるし、それから民事の損害賠償の問題もある、いわば結果

的には三つの処分になるようなことがあるという
ようなことは私やっておると思いますが、試験問
題には現在そういうものを出してありません。私
どものあるいは認識が甘かったかもしれせん
で、今後そういうお説の方向で検討をいたした
と思います。

○沖本委員 なぜ、こういうことを盛んに申し上
げるかといいますと、大体交通麻痺という点に
ついては、日曜日なんかの点が全然除外されてお
るわけです。ところが日曜日には、営業ナンバーの
車は減ってきますけれども、がぜん白ナンバーが
ふえるわけです。どなたもこなたも、家族を連
れて郊外にドライブする。むしろ平日よりもか
えって交通が錯綜していつて、麻痺が多い。また
そういうときに、いわゆる信号無視、あるいは右
回り、左回り、こういうような点については全然
交通法規は守られていない。こういう点が盛んに
見受けられるわけです。そういうことでいま申し
上げたわけです。

ではもう一つ、その点について今後どういうよ
うになさいますか。

○片岡説明員 いままでは、主としてプロの運
転者が問題だったと思います。神風タクシーとい
い、殺人ダンプといひ、いわばプロの運転者であ
ります。しかし、モータリゼーションが相当普及
してまいりますので、今後、おそろしく二、三
年、現在そのさざしが見えておりますけれども、
も、これからはオートナーと申しますか、ほんとう
の自家用車の運転者が、交通政策上の大きな対象
といひますか、重点になる時代に現に入りつつあ
るといひのが私どもの認識でございます。したが
いまして、自家用車に対する基本的な教育という
問題について、今後そちらに焦点を合わせた対策
をとっていくことに相ならうかと思いま
す。

○沖本委員 質問が一方的に片寄っておるのだ
が、もう少し同じ問題について質問させていた
きたいと思ひます。

今度はスポーツカーとか、オートバイとか、こ

ういう点について公害の問題が起るわけですけ
れども、ものすごい音のするマフラーをスポー
ツカーは二本つけたたり、あるいはわざわざラッパ
のように口先を広げたオートバイが市中を横行す
るわけです。たとえば普通のスポーツカーにトラッ
クが使う警笛をつけて、信号待ちをしておる人た
ちの横でブワツと鳴らして、飛び上がったおるの
を見て喜んでおる。こういうのがだんだん盛んにな
ってきておるのですが、こういう点はどうです
か。

○片岡説明員 仰せのような例はございます。発
見次第整備不良車両として取り締まりを現在やっ
ております。

○沖本委員 ついでにお伺いしておきます。

交通規制についてであります。これは私が見
たのですが、名古屋ではテレビで一つの車の速
度、進行、あるいはよくその状態を見て、交通
信号の信号灯のところに何キロで走れという指示
を与えて、それがいわゆる指示速度によって走
っていくと、非常にスムーズに信号にかからずに車
の停滞がない、こういうような方式を名古屋では
一部分としておりますけれども、非常にいい方式
ではないかと思うのです。こういう点について御
存じだと思ひますが、どういふ対策を持ってい
らっしゃいますか、お伺いしたいと思ひま
す。

○片岡説明員 大都市におきます交通の混雑を緩
和する、特に交差点がボトルネックになっておる
というために交通渋滞が起るおるといふこと
に対する対策として、いま御指摘がございました
ようなシステム、つまり自動感應系統と申して
おりますが、交通量従って主要幹線の道路の流れ
をよくするために、小さな電子計算機を使って信
号処理をするというシステムを、三年ぐらい前か
ら始めております。これは東京にもございま
すし、大阪にもございます。名古屋にもございま
す。この方式を、さらに私ども、大都市中心に徹
底をしていきたい。さらに緑のみならず、現在銀
座地区で試験実施をいたしておりますが、面とし

て地域全体をとらえて、信号機の処理をしていく
という方式を進めてまいりたい、そのように考え
ております。

○沖本委員 今度は違反関係になりますけれども
も、道交法の違反では、一応スピード違反とか信
号無視とかいうようなことに限しては、交通切符
を発行いたします。そこで軽い違反であつて、初
めてのよう場合には、訓戒処分にするとかいう
ことで、署長に権限がゆだねられておるといふ
一つの面がありますけれども、同じことで今度は交
通事故になつて、接触事故のようなほんの軽い事
故であつても、届け出があつた場合には、警察の
ほうが行つて現場検証をやつて、それを調査にし
て、あらためて検察庁のほうに送つておる、こ
ういふ方式をとられておるわけなんです。片方
は署長の権限でそのまま済んでいく、あるいは行
政処分をつくる者が罰金で済まされていく。こ
ういふ言ひ方をすると行政処分と罰金とどっちが重
いのかといふことになるわけなんですけれども、
一般の運転者は、行政処分より罰金のほうがあり
たいわけなんです。ですから、何とか行政処分を
はずして、罰金にしたいだきたい、罰金なら幾ら
でもいいといふのが現在の違反者の心理なんです
が、それもある程度のが署長さんにゆだねられ
たりしておつて済んでいくわけなんです。しかし今
度は、人身事故なんかは全然なくて、単なる小
さい事故であつても、全部調書になつて、それが
検察庁へ行つて、検事さんから呼び出されて、一
応事情を聞かれて、今度は罰金と行政処分とつ
いてくるわけなんです。ここに私は刑の重たい軽いとい
う点について、どうしても不合理を感じておるわけ
なんです。罰金というものは刑罰であり、運転免許の
停止、運転停止という処分は行政処分なんですけ
れども、一般の人たちが考えているのは、行政処
分のほうが重く感じておるわけなんです。こ
ういふ点について、それぞれのところからお答えをいた
したいと思ひます。

○片岡説明員 まず初めに、行政処分は御承知の
ように刑罰じゃございませんし、将来の危険性に

着目して、取り消しあるいは停止をいたしている
制度でございます。それから人身事故を伴わない
いわゆる物損事故と申しますか、物の損壊のみの
場合には、それ自体は犯罪じゃございません。御
承知のように、過失器物損壊罪といふのはござい
ませんから、物損事故そのものは犯罪じゃない
それじゃ何かと申しますと、物損事故を起す過
程において道路交通法違反があつた場合、たと
えば無免許であつたとか、酒酔いであつたといふ場
合には、おのおの無免許運転、あるいは酒酔い運
転として送致していただくわけでございます。したが
いまして、物損事故の場合には道交法違反として
必ずしもすべてを送致はいたしておりません。こ
れは御承知のとおりだと思ひます。

それからどちらが重いかといふ問題でございま
すけれども、私ども一般に聞いておりますのは、
オートナーの場合には罰金が重く感じている方も相
当あると思ひます。しかし、プロの運転手さんの
場合には、罰金は払つたらいいのだ、行政処分がこ
わいといふのが通常の感覚じゃないかと思ひます。

○沖本委員 刑事局長さんの御意見はいかがです
か。

○川井政府委員 刑罰としての罰金と、行政処分
としての免許の取り消しあるいは停止といふこと
の問題で、どちらが重いかといふことになりま
す。これはそれぞれの処分の目的が異つてお
りますので、処分をする側から、どちらが重いか
といふことは簡単に言えないのじゃないか
と思ひます。ただ、受けるほうの側からの感じと
して、どちらが重く感ずるかといふことは、いま
片岡課長が説明されたような、これもまた人
によって受ける感じが違つてくるのじゃな
かろうかといふようなところがあります。

○沖本委員 いわゆる刑罰の問題がこれからき
しく論じられていくことになるわけですから、
も、その前の段階として、聞くところにより
ますと、違反した場合に、行政処分のほうを
きからつて、いわゆる刑罰のほうは好んで受けて
いこうとする風潮がびまんしているわけなんです。

から、そうであればむしろこういう制度のほうを強くすればいい。そうすれば、実態に即しておるといふことになるわけですが、行政処分が一番痛手だといふのですから、行政処分のほうをどんどんしていけば、罰金より本人たちは痛いから改まっていくことになるのじゃないかと思うのです。罰金といふものは、改めさせるための罰ではないか、こう考えるわけですし、処分というのは、おのずから文字が示すごとく処分であるといふことになっていくと思うのですが、その関係についてどうお考えですか。

○川井政府委員 刑罰にもいろいろございますので、その刑罰のおそらく感銘力というものを考える必要があるかと思ひます。そこで刑罰は、まず過去の事実に対する法律的な、あるいは社会的な評価として加えられるものでありまして、非常に重い刑罰もありますが、また罪種によりましては、罰金とか拘留とかいうような非常に軽い刑罰もございますので、刑種によりまして感銘力もおのずから段階があるような気がいたすわけでありまふ。そこで、私も刑罰法令を運用する者といひましたし、刑罰の感銘力を維持していく、そうすることが法の秩序を維持する一番基本だと思ひますので、何といたしましてもいま御指摘のような罰金なら幾らでも納める、運転免許証を取り上げられるのはこわいんだというふうな風潮にならないように、あくまで罰金は刑罰でありますので、刑罰としての罰金の感銘力を維持し、高めていくといふことに万全の配慮を配つてまいりたい、かように考えております。

○沖本委員 それではもう一点承つて、あとは次の委員会でお伺ひすることにして保留させていただきます。自動車の運転により、重大な人身事故が起きていることが大きな問題なんですけれども、その具体的な事例についてお示しいただきたいと思うのです。——それじゃこれも次に聞きます。

いまの質問に關しまして、結論的なことじゃないのですが、せっかくお見えいただいたので希望

昭和四十二年六月二十六日印刷

なり何なりを申し上げておきたいのです。それともう一点ありますけれども、いろいろと先ほど申し上げましたとおり、何といひましても人の命ほど大切なものはないわけですね。ですから命を守ることのほうに刑罰をかけるという問題よりも重大である、こういうことになるわけなんですけれども、どうも総理府の交通安全対策も、非常にりっぱな対策を順々と打ち出されておられるわけですが、それにもそれに関しまして、いわゆる交通安全施設の整備、これももちろん大切ですが、安全運転の確保、これも大切ですね。しかし、何といひましても被害者の救済対策の強化というものが何よりも先行しなければならぬ、こういうふうになつてまいります。ですから、まだ関係の方も来ていただいておりますので、一方的にお願いすることになるわけですね。いよいよ脳神経外科の救急病院を増強していく、あるいは学校のほうではもつと真剣な対策をもつて子供を守っていく。ただ集団登下校だけではなく、先生もあわせ、PTAの方々もあわせて交通道徳についての考えを高めていくことによつて、子供のほうからおとなのほうに、いろいろな注意を喚起していく問題が起きてくると思ひます。真剣にやっていると、そこでは、おじさん、おばさんに注意があるわけですね。そこを通つたらあぶないぞとか、そこは車が通るところだから、子供がやかましく言うわけなんです。その運動が起きてくるまでやらないと、ほんとうの完全な交通道徳というものは起きてこないといふことになりまふ。そういう点から考えてみますと、文部省のほうも何かと対策の項目だけを設けているのじゃないか。現在の大きな問題点、反則金制度であるとか、あるいはここで刑法の一部を改正して、禁錮刑を懲役刑に、あるいは罰金を上げなければ交通法を守つてももらえないといふような事情にあるわけですね。いま日本の国で一番問題になつてゐるのは、道路というものは人の道路なのであるか車の道路なのであるかといふのが、日本の大きな問題でございます。こういう点は、歩道橋もつくつたという点

昭和四十二年六月二十七日発行

もあつて、早急な対策を講じておるとはおつしゃつておりますけれども、先ほど申し上げたとおり、生命ほど大切なものはないわけですから、そういう点はこの法務委員会でもやかましく罪を問うていくという問題を論じており、また反則金の問題も、話題になつてゐるわけですから、それに合わせたような対策というものを、また、その対策をお立てになつても、それに従つた効果をきつちりキャッチされて、どんどん進められていくといふふうな、お互ひに連携をとつたような対策を講じていただきたいと思います。

では、あとは次の質問に譲らせていただきます。

○大坪委員長 本日の議事は、この程度にとどめます。次会は、明二十三日午後一時より理事会、理事会散会後に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。

午後零時四十四分散会

法務委員会議録第十六号中正誤	
ペ 段 行	誤
五 三 三 成 形	正
同 第十八号中正誤	
ペ 段 行	誤
六 四 元	誤
七 二 末 代 官 中	誤
七 二 末 代 官 中	正

衆議院事務局 印刷者 大蔵省印刷局