

第五十五回国会 衆議院 法務委員会 議 録 第二十七号

昭和四十二年六月二十九日(木曜日)
午前十一時五分開議

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 中垣 國男君 理事 濱野 清吉君

理事 横山 利秋君 理事 岡澤 完治君

理事 田中 角榮君 理事 中村 梅吉君

馬場 元治君 村上 勇君

山下 元利君 太田 一夫君

加藤 勘十君 中谷 鉄也君

西宮 弘君 三宅 正一君

沖本 泰幸君 松本 善明君

出席國務大臣

法務大臣 田中伊三次君

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

警察庁交通局長 片岡 誠君

通企企画課長

法務省刑事局刑事課長 石原 一彦君

厚生省医務局長 中村 一成君

運輸省自動車局長 横田不二夫君

運輸省自動車局長 隅田 豊君

整備部車両課長

建設省道路局長 豊田 栄一君

画課長

専門員 高橋 勝好君

同月二十九日

委員神近市子君及び下平正一君辞任につき、その補欠として中谷鉄也君及び太田一夫君が議長指名で委員に選任された。

同日

委員太田一夫君及び中谷鉄也君辞任につき、その補欠として下平正一君及び神近市子君が議長指名で委員に選任された。

六月二十八日

刑法の一部を改正する法律案等反対に関する請願(松本善明君紹介)(第一九一七号)は本委員会に付託された。

本日の会議に付した案件

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 これより会議を開きます。刑法の一部を改正する法律案を議題といたします。

前会に引き続き質疑を行ないます。岡澤完治君。岡澤委員 主として刑法の二百一一条の改正に關連してお尋ねをいたしましたと思ひます。

す。岡澤委員 主として刑法の二百一一条の改正に關連してお尋ねをいたしましたと思ひます。なる点があるかもしませんが、それだけ重要だと思つてお許し願ひたいのであります。

最初にお尋ね申し上げたいのは、自動車以外のたとえば鉄道とか船舶、飛行機その他の交通関係の者が当事者である事件で、二百一一条の法定刑の最高限の禁錮三年の刑が科せられた例があるかどうか、またそれに近い例があるかどうかお尋ねします。

○川井政府委員 いままで調べた結果では、例の三河島事故で禁錮三年の第一審判決が出ておりま

す。その他では最高刑をいったという例はちょっと見当たりません。

○岡澤委員 今度の二百一一条の改正の趣旨は、やはり一般予防ということも無視できないと思うのでございますが、かつて昭和三十九年に道交法の改正がございまして、例のひき逃げ等が一年から三年に加重された。ところが私の記憶ではあまり効果がなくて、事件は減少してないというふうな記憶しておるわけでございますが、刑を上げることに依つて一般予防の効果が期待されるかどうか、その辺についての御見解を聞きたいと思ひます。

○川井政府委員 刑を安易に引き上げることによつて直ちに犯罪が減少するということには、過去の事例に徴してもならないのではなからうか、こういうふうな考へております。具体的な問題につきましても、三十九年に道交法の改正がございましてかなり刑が引き上げられたのでございすけれども、御承知のとおり、その間また自動車そのものの台数の増加も、非常なカーブでもつて上昇しておりますので、勢い自動車の絶対数の増加というふうなことにらみ合はれて考へてみまして、三十九年の改正がどの程度犯罪防止に役立っているかということを検討してみなければならぬと思ひます。

道交法違反は、一昨年約五百万件の事件を検察庁は受理しておりますけれども、これはここ二、三年の間大体横ばいの傾向をたどっております。三十九年をピークといたしまして非常に大きな急上昇をたどつてまいりましたけれども、今日はやや高原状態と称するような状態になっております。それに自動車の絶対数の増加ということをかみ合せてみますと、三十九年の刑の引き上げというの、いま直ちに効果を断定的に申し上げることは適当でないと思ひますけれども、それは

それなりにかんがりの効果を実質的に持つてゐるものではないかというふうな考へております。

○岡澤委員 ただいまの刑事局長のお答の中にあったのでございすけれども、いわゆる刑罰の罰則の強化は、必ずしも事故防止の対策にはならない、全く効果がないというところは別といたしまして、それに関連しまして、御承知の昭和三十年四月十八日の東京高裁第一刑事部の破棄自判事件がございす。そこでうたわれてゐますのに、刑罰をもつて威嚇するよりもまず規律の周知徹底が先決であり、これに努力しないであつて処罰のみを期することは本末転倒であるというふうな裁判所の見解が明らかにされておるわけでございますが、同じような感じを一般の国民の中でも持つ人は少なくないと思ひます。一番金のかからない、刑を引き上げることに依つて、交通事故防止対策がすりかえられるというふうな考へはなからうかという疑念について、法務省の見解を聞きたいと思ひます。

○川井政府委員 一つ申し上げておきたいのは、故意犯と過失犯の区別でございまして、御指摘の三十九年の改正は故意犯についての道交法の罰則の強化であります。これがそれなりの効果を持つものであるということについては、直ちに絶大な効果が出てくるかどうかということとは別問題といたしまして、それなりの効果を持つということについては確信を持つてゐるわけでございます。特に過失犯は、注意義務を高揚しようということでごさいますので、故意犯と違ひまして、過失犯の刑を上げるといふことは、先ほど御指摘の一般予防の面、一般国民の交通道徳の高揚ということにつきましても、故意犯と違ひまして、過失犯であるだけにけいにその効果が期待できるのではないかと、私どもの基本的な考へ方の一つでございす。

それから、ただいま御指摘の高裁の判例、私もよく存じておりまして、そういうふうな説示があることは御指摘のとおりでございまして、これは御承知のとおり、その当時道路標識についての命令規定がまだできていない時分のこととございまして、このような判決も一つの契機になりまして、そのころから道路の整備、特に交通標識についての整備の命令ができてまして、それをもとにいたしまして予算的な裏づけもつくられまして、一般道路の標識というものが完備して今日に至っているというふうな状況になっておりますので、その判決の説示された基本的な精神というものは尊重しなければなりませんし、今日でもその精神は生きておると思いますが、その後今日までの数年間に道路の整備、並びに特に交通標識の整備ということは、法律と実態とがほとんど完全なまでに整備されてきておるといふことが言えると思っておりますので、この判決の具体的な判断ということとは、今日の状況においてはかなり変わつたまた判断が可能になってくるんじゃないかとお思います。ただし、御指摘のような精神というものは、やはり私も尊重してまいらなければならぬ、かように考えております。

○岡澤委員 今度の改正法律案の提案理由の御説明の中に、特に二百十一条に関連いたしました「最近における交通事故と、これに伴う死傷者の数の増加の趨勢は、まことに著しいものがあり、」云々として、「近時の自動車運転に起因する業務上過失致死傷事件及び重過失致死傷事件の実情を見ますに、数において激増しつつあるのみならず、質的に見て、高度の社会的非難に値する悪質重大事犯が続出して、法定刑の最高限またはこれに近い刑が裁判において言い渡される例も次第に増加しつつある」云々とございまして、この説明によりまして、主として自動車事故ということが提案の御理由の基礎になっておるといふように解するわけでございまして、もしそうだといたしますと、刑法の改正ではなしに、道交法の改正

でまかなえるのではないかと意見がございします。私が申し上げるまでもなしに、刑法はもうすでに改正刑法の準備草案が発表されまして、審議会でも全面的に審議されている時期でもあり、基本法を軽率にいじるべきではないという有力な考え方もあろうかと思いますが、道交法の改正で済まされないで、あえて刑法の改正で今回御提案なさった事情を御説明願いたいと思ひます。

○川井政府委員 この改正の契機となりましたことが、自動車交通の最近の状況によるものであるというところは、提案理由でも御説明申し上げたとおりであります。御承知のとおり、道交法に規定してありますのは、過失に基づくところの人の傷害行為と、それ自体に伴ういろいろな故意犯的な行為を罰則をもって規定しておるといふ体系になっておりましたので、多分にこれは行政取り締まり的な色彩を持った法律であることは説明するまでもないと思ひます。ところが、本件の改正は、過失業務の懈怠に対して刑罰を科せようという、刑法の二百十一条の業務上過失致死傷の基本的な問題につながるものでございまして、自動車の運転者だけを取り上げて、別な取り締まり法規に持つていって規定をするということとは、その基本的なものが、この過失業務に違反したことに対する反社会性を統一的に評価するのだというような基本的な点に着目いたしますと、先ほど申しました故意犯的なものを主として行政取り締まり犯として規定しておる道交法とは、全く合わない体系の関係のものになってくるわけでございまして、人身に対して危険を及ぼす業務に従事しておる者の注意義務が、甲については三年でよろしい、しかし乙については五年でなければならぬという理由は、どうしても理解できないのでございまして、同じく人身に対して危険を及ぼす業務に従事しておる者の注意義務は、法律上平等でなければならぬというものが私は、やはり刑法のたてまえとして最も中心になる基本的なものであるか、こう考えておるわけでございまして、

で、非常にまれでございまいしょうけれども、自動車以外の交通機関につきましても、全く悪質なものがあつたというふうなことは、これは言えないと思ひます。やはり法律の前には、同じような業務に従事する者は、すべて平等の取り扱いを受けるというものがたてまえでなかつたらうかと思ひうわけでございします。したがひまして、さうな趣旨から刑法に規定するのが最も妥当であらう、こういう考え方に立つております。

○岡澤委員 おっしゃる意味もわかるような気がするのです。もちろん、最初にお聞きしましたときから申しましたが、自動車以外で最高限を現在の刑法におきまして受けておるものが、一件しかないということをお考えすると、実際の対策としては、道交法の改正でも済ませるのじやないかという感じがするのでございしますし、いま局長のお答えになりました基本理念、あるいは公平の原則、そういう点から言へば、やむを得ないということとは私も了解したいと思ひます。

それからもう一点、いま提案理由を読ましていただきました中に、質的な、悪質な者がふえたというこのことは、量的なものがふえたというのとまたわかれておるわけでございしますが、量がふえたということと、今度の二百十一条の改正とは関連があるのかないのか、その点についての御見解をお聞きしたいと思ひます。

○川井政府委員 違反の量がふえたということとは、今度の改正に直接原因になっているわけではございませんで、悪質な者の量が著しく多くなつた、こういうふうな御理解を賜りたいと思ひます。

○岡澤委員 これはまあ意見的な面も入りまして、恐縮なものでございしますけれども、私が一弁護士として扱いました事件、あるいは最近の交通事故に關連しての起訴事犯、あるいは判決等を見ますと、いわゆる刑法の大原則であります疑わしきは罰せずという原則が破られて、疑わしき者でも、場合によつたら被害者を救済するに急の余り、起訴され、有罪判決になっておるといふやうな

な例が多いような感じがするわけでございします。この業務上過失事件につきましても、疑わしきは罰せず、あるいは起訴せずという原則について、私は、その原則は守られるべきだと存するわけでございします。法務省の御見解をお聞きしたいと思ひます。

○川井政府委員 この種の事件につきましても、ただいま御指摘の大原則は貫かれておると信じておりますし、またそうなければならぬと思ひております。この業務上過失事件というのは、御承知のとおり、警察官が捜査するには最もむずかしい事件の一つでございまして、それぞれ特殊な訓練をして、こういうふうな事件を専門的に取り扱わせておる部をつくらせておるわけでございまして、裁判所の中にもこれにたえて特殊な専門部をもって処理させるといふような傾向も出てまいつておるわけでございします。なお、起訴猶予の率もかなりございしますし、また審理の結果、無罪になった例も相当数出ているところから見ましても、決してその被害の大きいために、ことさらに過失がないのに過失を認めたり、あるいは小さい過失を大きく認めて事件を処理しているというふうなことは全くございしません。

○岡澤委員 いま刑事局長のお答えになりましたように、業務上過失事件というのは、非常に調べがむずかしいということはおわかりでございしますが、私の承知している範囲でも、この業務上過失事件は、特に自動車運転者の過失事件を取り扱っておりますが、みづから運転の経験のない人もかなり多いと思ひます。自分で運転する経験、あるいは法規については理論的には知っているけれども、おそくこまかい交通法規まですべての檢察官が知っておると思ひません。経験のない方がお調べになって起訴される、そこに私はかなり無理があるような感じがするわけでございしますが、法務省として、交通事故を取り調べる檢察官には、運転免許を持つておられる方あるいは運転経験のある方を充てるといふやうなことに努力しようという御計画があるかどうか

か、お聞きしたいと思ひます。

○川井政府委員 確かに御指摘のとおり、そういうことに法律上通曉するばかりではなくて、実務の面においても経験を持つといふことが、真相を明らかにする上において効果的であるが、また望ましいことであると思ひますが、実際問題としていたしまして、私も部内検察事務官、検察官の中で相当数の者が運転免許を持ってその辺の勉強をしているといふことは事実でありますけれども、今日まだその数は必ずしも多くありませんで、すべてそういうふうな者については実地の経験を持たせようといふところまでは、まだ制度としてはとっておりませんけれども、順次、実際上はそういうふうな者はふえておりますし、またそういうふうな者に主としてこういうふうな事件を取り扱わせるという実際上の取り扱いをしておることは、そのとおりでございます。

○岡澤委員 先ほどの疑わしきは罰せずの刑法の基本原則とも関連するわけでございますが、たとえば道路標識の不備、あるいは横断歩道等につきましても、設備の不備のために、あるいは死角その他のために、通常の運転者としてはその道路標識を見分けにくいというふうな例がかなりあるのに、現実にはそれを無視した事犯はやはり起訴されておるといふふうな例が多いように私も一般的に感ずるわけでございますけれども、やはりこの種の事案につきましても、期待可能性の理論というものは適用されるというふうな、法務省としては原則として解しておられるかどうか、お聞きしたいと思ひます。

○川井政府委員 いわゆる責任阻却理論としての期待可能性の理論を、この種の事件に直ちに形式的に、また一般的に適用するかどうかといふことにつきましても、なお議論の余地があるように私もは考へております。

先般、昨年だっと思ひますが、最高裁で、大阪のバイクの事件でもって、道路標識のあり場所が必ずしも簡単に見えるようなところに置いてなかつたといふことをたいへん重要視されて、

御承知のような破棄の事件が出ていふふうな事例もございまして、ああいうふうな事件を私ども部内でよく検討いたしまして、この判決の趣旨とされるところを十分に検討して、部内に周知徹底をはかりまして、御指摘のような事案につきまして慎重で適切な対策をとるようになつていくことを指導してまいっております。

○岡澤委員 これも私の意見的なことになつて恐縮なわけでございますが、今回の刑法改正の提案理由にもありますように、悪質な違反者を厳罰に処するといふことは、現在の交通事故の実態からいたしまして、世論からいたしまして、これは人命尊重からいたしまして私は正しいと思ひます。でございますけれども、しかし、世論に流れ過ぎまして、期待できない注意義務を運転者に求めたり、また必要以上の、責任以上の刑、あるいは民事上の損害賠償責任を運転者に負わすといふことは、過酷ではないか、間違ひではないかといふような感じがするわけでございます。

それに関連いたしまして、実際に裁判所等で御判断される場合にも、事故がありつた場合に、いわゆる加害者と被害者に分けまして、事故の原因を加害者、被害者がそれぞれ何分何分担するといふことで、刑事責任も民事責任も判断されているようにありますが、実際の事案を見ました場合に、当事者であります被害者、加害者以外の第三者、たとえば道路の不備、あるいは安全標識の不備、あるいは安全設備の不備のために事故が起つておるといふ例が、かなり多いと思ひます。でございますが、そういう点につきまして、事件を捜査される担当の検察官等に対し、先ほど申しましたのと同じような意味で、被害が大きいあまりに、あるいは世論に迎合するあまりに、第三者の原因による事故まで運転者の責任に帰するといふことのないようにしていただきたい。やはりそういう面につきましては、先ほどの東京高裁の判決に對して、刑事局長がお答えになりましたのと同じような意味で、刑を重くすることによって、あるいは運転者を罰することによって事足りるという

風潮に對して、それらも必要かもしれないけれども、それ以上に大事なことは、事故を予防するようないろいろな行政上の、あるいは財政上の、あるいは教育上の措置といふことについても、私は必要があると思ひますが、もしこの見解について法務省で何かお考えがありましたら、お答えいただけます。

○川井政府委員 全く同感でございますが、私も取り締まり機関といたしまして、道路の整備その他の一般行政の施策の推進といふものと十分にらみ合わせまして、罰則の運用について慎重にさらに適正を期してまいりたい、またそういうふうな趣旨を部内に徹底して指導してまいりたい、こういう考え方でございます。

○岡澤委員 終わります。

○大坪委員長 太田一夫君。

○太田委員 刑法二百一十一条の改正に關しまして、一言關係各省にお尋ねをいたしたいと思ひます。

私は特に道路交通の面からお尋ねをいたしたいと思ひますが、法務省の川井刑事局長さんにお尋ねをいたします。

今度の二百一十一条の改正というのは、最近交通事故が多くて、交通事故の大半というのが自動車運転者だ、だから運転者に対して上限を科すとしても禁錮三年しかないのだから、それじゃ刑が経過する。だから、この際五年くらいの懲役刑に処するのを要当とする、こういう点から改正の発議が行なわれたように聞いておるのでございまして、けれども、三年の禁錮は軽いから五年の懲役に処するといふのは、今日の交通事故の現況からかんがみて、これが妥当な方法であるといふその確信の根拠ですね。どうしてそれが妥当であるのか、これをちょっとお尋ねしたいと思ひます。

○川井政府委員 最近の、主として自動車による重大な、悪質な交通事故が増加しておるといふ現実の事態と、それからこれらの事件に對する裁判所の判決の動向と、それからこの最近の交通事故の多発についての国民的感情といふふうな

の、それから、さらに私も扱つております刑罰法規の一般の反社会性ある行為に對する効果の觀察といふふうなもの、それからこの種の事件は過失犯でありますので、過失犯に對しましてはその注意義務を高揚するといふふうな目的について、刑罰を上げるということが相当効果を持つものであるといふふうな関係と、さらにまた刑罰の強化だけをもつてこの事態がまかなえるものではありませんが、やはり一般交通規制に關する行政的な総合施策と相まって、この刑罰の改正といふことが効果を待つものであるといふふうな、いろいろな考え方のもとに、三年の刑罰をこの際五年くらいに上げるのが適當である、こういう確信に立つものであります。

○太田委員 裁判の判決の最近の動向から、上限三年の禁錮を適用されるものがしばしば出てきておるといふこと、そういうことも一つの例で、もう頭打ちになつてしまつて、これではゆとりがなくなつたといふので、もう少しワクを広げようといふことでしようが、国民の感情から見ると、それはあなたのおっしゃつたように、事故を起したわが子を持つた場合と、被害者になつた家族を持つた場合と、それぞれ感情が、方向が違つておる。わが子が、かつて何年間全然事故を起したことがないが、たまたまその事故を起したら大きな事故に相なつたといふときに、これは結果が大きかつたから罪も大きいといふようなことから、五カ年の懲役刑に処せられるといふことになりなつたとしたならば、本人はあきらめるとして、その親とか兄弟、親戚一同といふのはあきらめきれないと思ひます。注意の上にも注意をしたあの子が、そしてまたそのような規則違反、道交法違反といふようなことをしたと思ひなさい、はかに何かの理由があつたのじゃないか、さう思ふのであるが、できたことが大きい、残念だと思ひます。もし刑法がいまのままで、三年の禁錮刑といふことならば、業務上過失といふことから考へて、破廉恥罪じゃないから、まあ三年の禁錮やむを得ないといふ気持ちがあるのに、五年

の懲役の実刑となれば、何か強盗殺人罪のように思われて肩身が狭くなる。その運転手の側から見ても、家族、親戚が肩身が狭くなるということに對して何か御配慮になったことはあります。

○川井政府委員 私ども日常もっぱら人を調べて、人を処罰するという業務に長年従事してきたものでございすけれども、常に考えますのは、やはり犯罪者を憎むということではなくて、犯罪を犯した人をどうしようかということに主眼が置かれておるわけでございまして、ただいま御指摘の被害者という感情だけではなくて、そういう事故を起こすに至つたむしろ加害者の立場につきましても、十分その調査をして、最も適当な処置をするということが事件の処理の実情でございす。

今回の改正で、禁錮三年を懲役五年ということに改正をお願いしておりますけれども、これはこの法案が通れば、いままで禁錮二年で済んだものがすぐに懲役四年になる、こういうような趣旨でございせん。これは禁錮三年ではまかなえないような事態、たとえば三十九年に禁錮三年が二十件、四十年に二十件、四十一年には四十件をこえる現実の事態が起きております。御承知のとおり窃盗でも、それから詐欺でも懲役十年以下のあれになっておりますけれども、懲役十年の詐欺罪や窃盗罪というものは皆無であります。一番下の一年とか二年、三年くらいは下限でまかなつておるのが今日の裁判の実情でございすので、事故につきましては、この上限の数が非常にふえてきたという事は、私はこの事故に對する、特に悪質な事故に對する最近の裁判所の動向というものを無視できないものがあるかと思つてございす。上げましても直ちに懲役五年になるといふものではございせん、従来の三年でまかなえるものは、もちろん三年の範囲でまかなつていくわけではございまして、それでまかなえないようなごく特殊な悪質、重大なものについてそれ以上のものを考えようというのが、この改正の趣旨であります。

○太田委員 そういふあなたのお気持ちは、わか

らぬわけじゃないです。わからぬわけじゃないのですが、この改正案——これは新聞に出ておることであつて、しかもけさの新聞でありますから、必ずしも正鵠を得ておるかどうかわかりませんけれども、「この改正案作成は、悪質な交通事故犯の取締にあたつた現場の検事たちの正義感が推進力になったといわれている。」私は、現場の検事の正義感が推進力に——そんな検事ならやめてもらいたいと思ふ。きょうここに建設省並びに交通局、運輸省とおいでになりますから、あとでそれぞれ関係方面にお尋ねをして、少し現状分析をしてみたいと思ひますけれども、もしほんとうに現在の交通事情と、そこから発生する交通事故に對して、運転手を厳罰に処すれば社会的な正義だ、それが法を守る立場において最も射た正しい態度だといふような考え方というものは、それは時代おくれも時代おくれ、大時代的なものと理解されてはしょうがない。これを見て私は驚いた。いままでは私は二百一十一条を改正されるといつたときに、ああ、自動車がこのごろふえて事故がふえた、たとえば私も愛知県ですから狼狽の越戸の事故の際にダンブの運転手さんが禁錮三年の上限を適用された。この上限を適用されたことに對して、子供十人を含めて十一人の人を殺したのであるから、これは三年を適用したときに、三年というのが妥当かどうかというそれは確かに村民の世論はありましたね。批判がありました。こういう特殊な例のときもありました。ありましたけれども、事情を聞いておるうちに、今度は運転手に同情する人があらわれてきた。朝三時、四時に起こされて、それで走り回らなければならぬというダンブ運転手の生活というところから考えたならば、だれが彼をそうさせたかという、そのだれという陰に隠れた者に対する憎しみが出てきたですね。ぼくは検事各位が世の中の事態というものを眞に洞察されておるならば、今日の多発する交通事故を起こす真の犯人はだれか。だれがその運転手を仕掛ける業務上過失致死傷罪に問われるような事故を起こさせたかという、そのだれかの探求

を、もっと社会的な正義感から、もっと人道主義的な立場からやつてもらいたいと思ふ。そう思つてしよう。（「それは違ふよ」と呼ぶ者あり）隣でちよつと反対論があるけれども、大体罪を犯して罰が重ければ何もなくならないならば、私はひとつ聞きたい。五年にしたら事故はなくなるか。もちろんなくなるであらう。そんなことではなくなるものじゃない。それは道が悪いから、労働管理も悪いから、人間のいまの運転に当たつてゐる人たちの家庭の環境というものがいろいろ作用してゐる。私はそういう点を考えて、かりに、現場の検事たちの正義感が推進力となつたと云つてゐるが、それはもう少し正鵠を得た觀察をしてもらいたいものと思ふのです。であるから、あなたのおっしゃる加害者の立場に立つても、十分考えるところは考え、対策を立てるところは対策を立てたいとおっしゃるその気持ちは私はわかる。わかりますから、その加害者の立場に立つて考えれば、道の狭いという問題は重大問題でしよう。ですから交通事故が起きるといふことの原因探求についての、そのあなたたちの研究の結果どういふことだつたですか、何が原因でこういう事故が起きると御結論に相なつたのであります。

○川井政府委員 新聞に現場の検事の正義感が推進力になつてゐるという記事のあること、けさ私も見たわけではございす、これはそれだけが推進力だといふことにはならないわけではございまして、私の手元には全国の知事会、市町村会から、この法定刑を上げて、そして自動車運転者の注意義務を高揚するような対策をなせとらないのだという趣旨の決議がたくさんきております。私、まだ外には出しておりませんけれども、法務省がこれを考えましたのはもう三年ほど前のことでございまして、吹けば飛んでいくような一部の人の正義感からこのような大きな法改正を考えたものでは決してございせん。道路交通の整備ないしは交通戦争とまで表現されて、日々の新聞に大きな事故が出てきており、今日こう議論しております

ても、三十八分間に一人ずつ交通事故で死亡してゐるわけではございす。この現状を、私もこの二百一十一条の観点からも、何らかこれに総合的に對処する方法はないものかと考えるのは、私どもの当然の責務であらう、こう考えるわけではございまして、法制審議会にかけまして、刑の幅についてもいろいろ議論をしていただきました。一部には五年では経過する、七年くらいの刑罰が相当だといふ強い意見も出ましたけれども、御指摘のやうな日本における道路の実情というふうなもの、それに対する行政的な総合施策の推進というやうなことも勘案いたしました、この際いろいろな角度から考えて、著しく急に上げるといふことは適当でないけれども、五年くらいに刑罰を上げて運転者の注意を高揚するといふことは、一般的な予防の意味におきまして、これは過失、注意義務の懈怠が原因になる行為でありますので、相当な効果が期待できるのではないかと云ふやうなことが基本的な考え方ではございす。

○太田委員 かつては業務上過失致死罪の對象として、薬の調合を誤つて人を死傷させるとか、あるいは食料品の腐敗したものを買つて死亡させるやうなことが對象になつてつづられたものだといわれておる。しかし、今日になつてくると、そういうやうな事例が少なくて、ほとんど、交通事故による運転手の過失致死傷罪というものが九九％、そこまですべておるであらう。ですから、その中は、自動車は九九・九％だ、ほとんど道路交通に對象が局限されてきておるやうな気がするので、あなたのはうでは、これはやはり道路交通が主体でございすか、自動車の運転手が主として對象として考えられたのですか。それとも肉屋さんや、コロッケ屋さんや、薬屋さんやその辺の料理屋さんの板前さんまで考えての改正でございすか。

○川井政府委員 御指摘のとおり、主として最近の自動車運転に起因する悪質な重大事故の発生を契機として考えたものでございすけれども、これはいろいろな面から、そのほかにも及ばなければ

す。しかも、結果が大きくなるとそう簡単に許せません。こういう公害と申しますか、排気ガスによる中毒失心症などというのは、国道の非常に自動車交通の稠密なところだそうでございますから、起きたときには一体どうなるのですか。一つの仮定ですから責任あるお話じゃなく大ざっぱのお話でよろしいから……。

○川井政府委員 設例の場合について当座の意見を申し上げますが、軌道の上を走っていく電車、汽車の場合の運転手の注意義務は、無軌道な道路を走っていく車両の運転者の注意義務とはおのずから量的にも質的にも違ったものがあることは当然のことでございますし、すでにこの点についてはたぐさんの判例もございまして、その間の注意義務の態様についての研究は、ある程度なされているところでございます。そこで踏切のようなところを考えてみた場合に、まず踏切番があるというふうな軌道の上を運転している電車の運転手の注意義務を考えてみますと、電車が来れば必ず踏切番が遮断機をおろして踏切の安全を確保してくるんだ、こういうふうないわゆる踏切番に対する、また軌道の上の交通の安全に対する信頼をもって電車の運転手は運転がなされておりますし、またそのことをもってその運転者の注意義務としては法律上十分であろうと思うわけであります。

それからもう一つ、今度は肝心のトラックの運転者の注意義務でございますけれども、踏切を通行する際には、やはり専用軌道の上でございますから、これを優先的に電車が通るといことはお互いがこれを認めておる現状でございますので、特に電車の往来がないということを確認の上で踏切を越すということが通常の注意義務の形態でありましょう。しかし、いま御設例の場合には、踏切番があり、遮断機がある踏切だ、こういうことでございまして、その運転者の注意義務も、自動車を通る場合、当然踏切番がおつて遮断機があるんだから遮断機がおろるだろう。したがって、遮断機がおろいていない場合においては電

車が通らないんだという一応の見通しと信頼を持ってその踏切を通過する、こういうことになつておりますので、またそのトラックの運転者の注意義務につきましても、通常の踏切番のおるところとあらないところは、通常の踏切番のおところが変わってくる、こう思うわけでございます。残りましたのは肝心の踏切番の注意義務でございますけれども、踏切番はおそらく会社の内規によりまして、あるいは刑法上の注意義務によりまして、電車が通り、また車が通るときには、危険を防止するために必ず遮断機をおろして注意を喚起し、安全を確保するというのが法律上の義務でございますので、その場合に十分その義務を尽くしてないとして事故が起きたとするならば、仮定の理論でございましてけれども、私はまず踏切番の注意義務を法律上の問題にしなければならぬ、こう思います。しかし、設例の場合に、また排気ガス云々ということで失心しておつたというふうな事情がありますれば、失心が不可抗力に基づくものだということになりますれば、事故は事故といたしまして、三者三様の注意義務について、それぞれの注意義務が尽くされておつたというところになりますならば、事故は不可抗力として、いずれの過失にも基づかないものだ、あとは民事的ないろいろな方法によって事態をまかなっていく、こういうことに、大ざっぱでございますけれども大体なるんじやなからうかというふうに考えます。

○太田委員 先ほどの国道の踏切は、国道二十六号線、南海電鉄の路線は高師浜線と言われておりますが、いま川井さんのおっしゃった問題は、開閉機が上がつておればでなく下がつておればです。そこをちょっと……。

まあ排気ガスによる失心などという希有な事態が起きたということも、近代交通禍の時代におけるところの、交通戦争といわれるところの毒ガスでやられたわけですからね。これからはあるだろうと思うのです。たいへんなことだと思ふので

そこで、建設省豊田課長さんにお尋ねをいたしますが、最近の交通安全施設の整備というのがどうもテンボがおそいんですね。非常にテンボがおそいのでございますが、どうしてもちょっと交通安全施設を急いで整備するというにお力をお入れにならないのか、かりに交通安全施設を総合した事故減パーセントを三〇%としましても、その三割の事故が減るということだけでも大きな問題だ。これはもう徹底的に、三年計画なんといわないうで、一年なり二年なりというふうにテンボを急ぐということが必要でございますが、何かネックがあるのでございませうか。それとも、どうしてなかなか急がれないのでしょうか。そういう点をちょっと……。

○豊田説明員 お答えいたします。私ども、この交通事故に対する安全施設の考え方につきましては、昨年の五十一国会で安全法を成立さしていただきました。それに基づいて現在三カ年計画の第二年度をやつておるところでございます。昨年の予算が、予算規模として四百億でございますが、本年はそれを倍加いたしました。二百四十六億というテンポで、通例の公共事業の中のベースとしては、非常に、何と申しますか、ハイペースの予算の執行を現在やっております段階でございます。なお、成立いたしましたのは昨年の七月十五日、そのときから始まつたわけでございます。その点からいいますと、第一線の現場に浸透するのに相当時間をかけまして、現在二百四十六億の予算の執行に万全を期しておるところでございます。したがって、先ほど例示的に申し上げましたが、歩道橋だけについてみますと、四十一年を終わりましたの全国の歩道橋の数が八百でございまして、四十二年にこれが大体九百九十五橋、まるめて千橋でございます。在来のもので倍以上のものが一年にでき上がる、そういう事業を考えて現在やっておりますところでございます。なお、三カ年全体といたしましては、歩道橋につきましましては、全体として千六百の規模でございます。したがって、三カ年の大体八割以上

をこの第二年度でもって終わるような段階で、現在そういう進行率で推進しておるところでございます。もちろん、これだけでもって私も安全施設を万全とは申しておりません。で、この安全法の対象は既存道路、すでに道路としての働きをいたしておるところ、既存道路に対する安全施設の足りないところをやっていくという姿勢でございます。そして、そのほか要するに、新しい道路をつくる場合には、改築事業そのものの中でこういうものを取り込んでやっていくという姿勢でございます。昭和四十一年度の決算でもって分析いたしました、これに相当するお金が、先ほど申し上げましたものにプラスされる金が、大体七十五億程度のお金が追加されておる段階でございます。

以上でございます。

○太田委員 建設省で二百四十六億というのが予定された事業費予算、さらにこれがふえるであろうとおっしゃつたのですが、二百四十六億といえども国費百三十七億、地方費が百八億というふうなぐあい、地方の住民そのもののほうにまで負担が回つておるわけでありまして、地方のほうはそれはたいへんだと思うのです。それであなた、よほど馬力かけておるようにおっしゃるが、これは四十年六月の統計であります。一級国道でも横断歩道橋というのは七十二キロで一方所、歩道の延長というのは一、一%、中央分離帯は六%くらい、防護さくは一キロメートルについて一・七本という程度、道路照明は一キロメートルについて三基だという程度でありまして、お茶を濁す安全施設——お茶は濁っておりますよ。確かにお茶は濁っておりますが、それはお茶ではない。安全施設はあるが、安全でないというわけだ。こういうところ——あなたのほうは予算がないとか、にわかにはできないとか、指定されたものがないとかあるとか、妙な議論ばかりが進んでおりますけれども、これを整備せずして、運転者が死傷事故を起こすのが五十何万件もあるんだから罰だけを強化する。罰だけを強化すればいいということは、先ほどのさらを引かずしてネコばかり追つておると

いうことだと思はる。どうしてもこれではできないのでしよう。新しい統計がありましたら御発表いただいてけこうですが、どうも施設の普及度というものが少ないじゃありませんか。先ほど申し上げましたように、一級国道でも、いま私が申し上げたのが四十年の、ちょうど一年前のあれだったですね。少ないじゃありませんか、何か新しい統計でもお持ちですか。

○豊田説明員 これは委員部のほうにも私たちのほうで提出いたしております資料で、先生御指摘の数字のとおりだと思ひます。そういう点確かに過去の道路投資の中で、安全施設の足りなさというものが認識されて、昨年のその緊急三カ年計画が立案されたわけでございますので、そういう点では昨今の交通情勢あるいは自動車情勢によりましていろいろな勉強をいたしましたところとあります。こういう点は、私もこれから概算要求の時点に差しかかりますまでに、いろいろそういう意味の勉強を詰めて、そういう御指摘のような精神を生かすような努力をいたしたい、さように考えております。

○太田委員 これは運輸省の方に、特に車両課長おいでになりますから、ちょっとお尋ねをいたします。

昨年の四十一年度、死者が一万四千人をこえたという。確かによく死んでいます。しかも、その一万四千人というのは、ある限定された時間内に死んだのですから、あと重傷と記録されて後死んだ人を加えれば、それ以上。たいへんな死者でございますが、自動車にぶつかれば必ず死ぬものですか。車両課長さん、道路運送車両法、車両制限令なんというものがあつたのですが、車両課長さんとしてその点、車から見た場合、車が走っていったら必ず死ぬものでしょうか、どんなものでしょうか。

○隅田説明員 自動車と人間の衝突の問題であります。これは実は研究のほうは警察の科学技術の研究所の方でやっておりますわけでございますが、私、車両課長として考えてみますと、問題は当然

り方の問題とも思ひますが、当たっただけで死ぬケースと、それから飛ばされて道路などへ頭を打ったり何かして死ぬケース、両方あるだろうと思ひます。

○太田委員 それじゃ、警視庁にちょっとお尋ねいたしますが、自動車にぶつかつても死なぬという何か線がありますか。どういう条件です。

○片岡説明員 歩行者が、自動車にぶつかつても死なぬ一つの条件は、スピードがゆるい。これはけがをしただけで死なぬということもあろうと思ひます。それからあとやはりいま車両課長が申しましたように、第一次衝突で死ぬ場合は、歩行者の場合比較的少なく、飛ばされて第二次衝突と申しますか、その辺の道路の端の縁石へ頭を打ったり、電柱に頭を打ったりして死ぬ場合が、案外多いんじゃないかと私は思つております。

○太田委員 さすがによくいろいろと研究されておる。スピードというところまでは当たりました。が、まだ金の射ておりませんね。これは四十キロというスピードです。片岡さん、あなたをそれをおつしやれば二重なる、四十キロのスピードの場合には、人と車の場合、人間はぶつかつても死なぬのです。この四十キロまでは死なぬということでは世界の定説だ。これは日本だけの話じゃない。アメリカ人も、イギリス人も、ベトナム人も、朝鮮人も、全部定説なんだ。四十キロです。私はそのことを片岡さんにお尋ねするわけじゃない。これは交通科学警察かなんか、一生懸命やつていらつしやることだろう。なぜそんなことがもつと明らかにならないか、行政上取り上げておられないかということをお尋ねするわけであつた。運輸省の隅田車両課長さん、四十キロ以上のスピードは出ないというところが、人間の命を尊重する絶対最後のぎりぎりの線だとして、普通の場合——ハイウエーに行けば別として、人家の連綿する場所においては自動車は四十キロしか出ないという、そういう構造に車両をする。どうしても、人間を尊重する意味においてもっと走らうとしても走れない、こうお考えになったことありま

すか。

○隅田説明員 自動車の性能の中で、最高速度、それからほかの加速の性能とか、そういうほかの関連する性能との関係を一応別といたしまして、確かにいま先生のおつしやつたとおりの四十キロ未満であれば必ず死なぬ、四十キロ以上では必ず死ぬというはつきりしたものがございまして、四十キロ以上出ない、しかもほかの自動車の性能に差をつけられないという装置を研究して完成したということはお考えられます。

○太田委員 川井刑事局長さん、そういうことをお考えになったことありますか。四十キロまでのスピードで普通の人間に——普通の人間というのはおとなです、子供の場合はちょっと違うのですが、普通の人間にぶつかつた場合においては死なぬ、けがをするだけだ、このところがぎりぎり一ぱいの線になつておるわけですね。これはもう科学的に追究されておるわけですね。そういう点からいって、スピードがあまり出ないということは非常に死傷事故を起こすわけですね。いま死傷事故が都会から周辺へ週辺へと移つていっているのは、都会のまん中では動けないからなんです。だから、別のことで言へば、自動車をじゃんじゃんつくつて、東京の道を全部埋めてしまふことだ。きょうも建設省の豊田企画課長さんおいでになつていたが、そうむやみに安全施設をつくらなくてもいい。二百四十六億でよろしい。車が一ぱいになつてしまふば走れませんか事故は起きませんよ。そういうことにあなたのお手数をかけることは万々ない、私はそういうことだと思ひます。

そこで、あなたのほうがいま一番心配していらつしやるのは、自動車はこれからはじゃんじゃん走るであらう、そして死傷事故はふえるだろう。特に、死者の場合は問題だろうと思ひます。死者の五二％は自動車対人によつて起きておる。半分以上は自動車対人によつて起きておる。対人の関係で起きていますので、自動車は凶器といわれ、交通戦争といわれ、そしてどんどん死傷事故がふえることによつて事案はふえていく

だろうと御想像なさつておるわけですね。自動車はふえればふえるほどこの事故は減るわけですね。ですから、スピードと事故ということを考えますと、日本の国の運輸行政においてもそうむやみに、道路交通法では六十キロまでということになつておりますが、車両のほうのこと、もう少し殺人凶器にならぬ車という、いろいろな条件を考えてもらわなければいかぬと思う。ブレーキがちょっと何かでかなくなつたから谷底へ落ちましたとか、追突いたしましたというふうな、そんな構造をつくらしておる運輸省にその問題がある、こう思ひます。そういう点からいって、何もかも運転手の責任であるということには相ならぬような気がするわけですね。実は四十キロの線というのは、私もほんとうは知らなかつたのです、はつきり言つてね。けさのNHKのテレビのスタジオ一〇二で出たのでわかつたのです。これはアメリカ空軍の研究から端を発しまして、その結論が出ておるそうなんですけれども、こういうようなことから考えまして、交通安全施設、自動車そのものの構造、あるいは道路交通におけるところの道交法上のスピード制限ないしは諸規制のやり方、ここに手ぬかりがあるならば、死傷事故はどんどんふえますよ。これをどんどん充実していただくことだと思ひますね。そういう考え方はいいんじゃないでしょうか。川井さんどうお考えになりますか。

○川井政府委員 一般交通道徳の高揚、それから車両並びに道路の整備というふうな、いろいろな総合施策が相まってこの事態に対処しなければならぬということ、全く私も同感でございます。くどいようでございますけれども、酒に酔つて無免許で、横に女の子を乗つて、三台も五台も車をね飛ばして、三人も四人も死傷しているというふうな事故が、実は今日はなほ多いわけでございます。こういうふうなものは、そういうふうないわゆる道徳の高揚とか、あるいは常識の涵養とか、教育の徹底とかというふうなことによつて、基本的にはまかなうものでありましようけ

れども、これにもおのずから時間的な問題と限度があると思うわけでございまして、その限度のある間隙のところを埋めるのが、この刑法の規定によるところの刑罰をもつてする事故の規制と、事前の一般的な予防の措置ではなからうかというふうにも考えておりますので、今度の改正は、御指摘のような事情を私どもとしては私どもなりに十二分に認識した上、なおかつまかなえないような部門について、幾らかの手当てを刑罰の上でしていこう、またそれが適当だ、こういうふうな考え方に立つておるわけでございます。

○太田委員 川井刑事局長さん、ちょっと妙な話になりますが、先ほど、鉄道の場合は、鉄道は専用道路ですから、どちらかというと電車なり汽車なりのほうが優先をするのであって、人とか車のほうは、一歩下がって安全を確認してから通らなければならぬというような義務があるんだというお話がありました。これはそういうことになっておりますね。鉄道営業法等で規制をされておりました、長年そういうことで一向にわれわれはふしぎに思わなかったが、かつては人間が通ったところを汽車が通りまして、踏切というものができて、人間は一歩下りるへ下がりました。今度は、線路以外のところの道路は、人間が手を振って歩けるところかと思つていたら、自動車が増えて、そして交通戦争といわれるような凶器となつてこを疾駆することになった。その際に、鉄道の場合とちよつと違つて、自動車の場合になると、何でも歩く人間のほうがよくて、自動車が悪い、自動車が悪い、こうなつてきた。明治から大正、昭和にかけて、交通機関というものの位置というものが変わってきたんじゃないですか。鉄道の時代には早く走らなければならぬ、鉄道というものは、人に、あなた一歩下がらなさいと言つて、排除して走つた。排除されるのは人間であつた。いまの道交法のたてまえは、歩行者を大事にする。いいことです。悪いとは言いませんよ、いまの常識から言えば、けれども、その鉄道の理論を持ってくれば、自動車の通るところは人は注意して通らな

ければならない、たとえばそういうことです。そういうことになつてもふしぎじゃないじゃないですか。ふしぎじゃないと思ひますが、そういう点はいいがなものです。

○川井政府委員 汽車、電車の場合におきましても、優先的に専用の軌道を走っていくんだから、みだりにこの中に入つてきた歩行者のほうが悪いんであつて、汽車、電車の運転手のほうには注意義務といひますか、過失がないんだというふうな考え方は、理論的には成り立つておりましたけれども、私の記憶によりますと、たしか大正三年か八年だつたと思ひますけれども、大審院の判例が出まして、その当時、そうはいつておりましたも、なおかつレールの上で事故が起きた場合には、運転者の過失を追及し、有罪の判決がずっと出てきたわけでございます。明治四十一年以来、それからいひます、たしか大正三年だつたと思ひますけれども、判決のあたりからこれは違つたのじゃないか、やはり交通機関がスピードを増して、経済のあるいは国民の交通の円滑をはかつていくというこのためにこういう設備、施設が設けられていふのであつて、みだりにここに入つてはいけないう歩行者の側の過失といふものを大いに重要視すべきだといふふうなことから、実際の運用の面におきましては、昭和の時代に入りましてからその辺のところは、判例の解釈が大きく変わつてきているのが今日の現状でございます。

ただいま御指摘の道路における自動車の非常にひんばんな交通といふことと、それから道路は、多くレールの上と違ひまして、一般の歩行者が多いにこれを利用しなければならぬものでもありますので、その歩行者の道路の利用と、自動車による道路の利用というものを、時代の進退とともに、また経済との関係、国民全体との関係においてどういふふうな勘案していくかということが、またこの自動車の運転者の過失ないしは歩行者の歩行道徳といふふうなものの法律上の評価といふことにも、大きな変革を与えてきているのじゃないかと思ひわけでございまして、当初におきまし

ては、とにかくひいたら悪いんだという考え方が先立つておりましたけれども、今日におきましては、歩行者につきましても、道交法におきましては、かなりな注意義務の規制が、法律上の明文をもつて行なわれてきているといふふうなことです。それから実際の面におきましても、歩行者が横断していつところといふところと区別をいたしまして、歩行者につきましても違反があつた場合においてはこれに処罰を加える、それを規制することができるといふふうな状況に今日だんだんと進んでまいつておるといふふうな状況にありますので、いまここで直ちにどういふこととてはつきりしたことをお答えすることはできませんけれども、先ほど御指摘のように、ひよつとすれば道路が、東京の道路なんかはいっぱいになつてしまふかもしれない、そうなら道が通れないから事故なんかに起ることもないかもしませんが、そういうことは笑い話じゃありませんで、確かにそういうことも考えられるのじゃないか。しかし、これが経済なり交通の発達といふことを考えまして、そういうことにしないのが政治であり、行政の責任であらう、こういうふうな考えますので、そこにやはりもう一つ交通規制といふふうなことが入つてまいる、こんなことを考えております。

○太田委員 そのとおりです。そこで警察庁にお尋ねしますが、最近の統計でよろしいが、人が自動車とぶつかつて死傷する原因の内訳を、たとえば直前、直後横断が一番多いとか少ないとか、五大原因について、わかつていましたらちよつと教えていただきたい。

○片岡説明員 昨年の、歩行者が第一当事者となつた場合の違反種別原因でございますが、一番多いのが飛び出し、車の直前に飛び出してくる、これは約五六%でございます。それから飛び出しはしないが、車の直前なり直後を横断したというのが一六%ばかりでございます。あとはもうほとんどわづかなものでございます。

○太田委員 そこで川井刑事局長さん、法務省当局にお尋ねをいたしますが、人と車がぶつかつて

死傷事故を起こしたのが一番多いが、その原因といふのは、人が飛び出したのが五六%、直前直後を横断するといふ危険な軽微なものが一六%、これを両方とも絶滅することができれば七割以上の減となるわけですね。このあぶないことをなぜ人間がやるかといふ点から考えましても、自動車の運転手に課せられる注意義務といふのは不当に大き過ぎやしませんか。重過ぎやしませんか。飛び出しをどうして予測することができませんか。電波探知機を持つていてもそれはわからないです。こういう点からいって、人を殺せば必ず業務上過失致死傷罪、死んだ場合においてはどうもそれから免れるわけにはまいりませんけれども、いささか過酷の場合が多いような気がします。御所見はいかがですか。

○川井政府委員 二百十一條は、注意義務に違反して死傷の結果を生じたということが犯罪の要件になつておりますので、この起訴、不起訴をきめる場合に、有罪、無罪を判断する場合、刑の幅を量定する場合におきましても、一番重要なものは過失があつたか否かであつたか、あつたかすればその過失の程度はどのくらいで、過失の質はいいものか、悪いものかといふことが、まさに六〇%、七〇%を占める状況でございますので、あとはその前後の状況とか、あるいは事故の大小とかいふふうなことが情状として二、三〇%のウェイトをもつて上がつてくるというところでございまして、私どもは事故の結果の大小で幻惑されることなしに、あくまで運転者の過失の有無といふことに力点を置いて検察官を指導し、処理をしていくつもりでございます。御承知のとおり、先ほどもちよつと申し上げましたけれども、軌道事故でも、三河島の事故は何百人と死にましたけれども、これは過失ありといふことで起訴いたしました。禁錮三年の審判決が出ております。しかしながら、同じような事故でありますけれども、鶴見事故におきましては、どう考えても過失は認められない、これは不可抗力といふことで、検察官は嫌疑なしの判断で不起訴にいたしております。ほかにもいろ

いる事故がありますけれども、たくさん事故がありますので、一々例をあげて万全だということではできませんけれども、根本的な原因をあげて過失の有無、過失の質ということにあくまで重点を置いていく。したがって、飛び出したということ、飛び出した歩行者に絶対的な過失がある。運転者は何らの過失がなかったということでありまして、かりに不幸にして死亡事故でありまして、これは有罪にはなりませんし、起訴はしていないつもりでございます。

○太田委員 それでちょっとお願いしたいのですが、四十年なり四十一年度におきまして起訴された、されない、処罰された、されない、そのパーセントを御存じでございませうか。

○石原説明員 御説明申し上げます。

ただいまの自動車以外の事故、特に軌道上の事故につきましては受理人員、起訴及び不起訴の件であります。実は受理人員の件ははっきりいたしております。一応軌道上の事故関係につきまして最高裁判所が調査した結果で申し上げますと、たとえば昭和四十年におきましては、終局事件を集約いたしました数字が二十八でございす。そのうち禁錮刑になりましたのが二十六件で、禁錮三年が一件でございます。これがたまた刑事局長から説明申し上げました三河島の事故でございます。二年以上が三件というような結果になっております。

自動車の場合に比べますと非常に数並びに量刑の内容におきまして低い、かようなことが言えると思ひます。

自動車の点につきましては、お手元に配付いたしました二百十一関係の統計資料の第九表以下でございすが、実はこれは先ほど申し上げましたように、自動車とそれ以外と区別してございせんが、大体におきまして自動車の事故が多いというところを前提いたしまして数字を申し上げてございすが、昭和三十九年までの数字がはつきりしているわけでございますが、業務上過失致死傷罪の総数でございます。昭和三十九年におきまして有罪に

なりましたのが六千七十八件でございます。人間でありますから六千七十八人になります。六千七十八人中禁錮刑になりました総数が四千六百六十九人でございます。そのうち三年以上の刑になりましたのが二十名、二年以上が二十九名、かようになっております。

なお、罰金の点について申し上げますと、罰金刑の総計は千四百九人でございますが、そのうち五万円という最高限になりましたのが百二名、一万円以上が一千三名になっております。なお、たまたまの統計で申し上げます数字は、第一審が地方裁判所の場合でございまして、そのほか略式命令で簡易裁判所で確定した分がございすが、この分につきましては詳しく内容を分けておりませんので、ちょっと数字的には申し上げることができないような状況でございます。

○太田委員 たとえば千四百九とかいうのは、地裁においての罰金刑でございすが、そういうきつとした数字でなくて、略式命令を含めましてどれくらいあったか。起訴されたものはおよそどれだけ……。

○石原説明員 裁判所の統計に、二百十一関係でその分はどれだけだという統計がございせんので、ちょっとただいまわかりかねる状態でございます。

○太田委員 川井局長さん、そうすると、わからなければわからないんですが、腹づもりで御返事をいただきたいのですが、いまあなたのお話で言いますと、何も五年にするから五年だとか、三年上限があるから三年をなるべく適用したいというのではなかったようでありまして、情状——いわゆるその過失の有無という点について、十分な注意をしても何ともならぬものは罪にしないというふうなことをおっしゃったと思ひます。そうすると、たとえば警察庁のおっしゃったような、七二%が飛び出ししないしは直前、直後横断という危険きわまることをなしたと

するならば、それに対して運転手を過酷に扱う、処罰するということは、どうしても私は過酷だという気がするんです。こういうようなのは防ぎようがない場合が非常に多いわけですね。そうすれば七二%というのが、車と人との関係がそういうものであるとするならば、残された三割近くのもののが業務上過失致死傷罪に該当するものであらうか、こう思われるのですが、そんな程度ですかね、大ざっぱに。

○川井政府委員 昭和四十年年度に、業務上過失致死傷ということで全国検察庁が受理いたしました件数は、三十八万五千件でございます。その中で大体——私も起訴率と呼んでおりますが、公判請求をしたりあるいは略式請求をしたりするといふものは、大体数年間の平均で、四割ないし五割五分程度のところが起訴率になっております。したがって、およそ半分ないしちょっとそれ以下が起訴される率で、残り半は不起訴、起訴猶予もありましようし、それから嫌疑なしの裁定もあるわけでありましよう。なお、警察官は事故が起きた場合、おそらく全部検察庁に事件を送致されておることと思ひますけれども、明らかに故意過失も何もないというふうなものにつきましては、おそれくまた送致になってないものも若干あらうか、こう思ひますので、御指摘のように必要以上に過酷になっていくというわけではございません。やはり、その中から十分悪質なものを選別して処理しているというふうに御理解いただきたいと思ひます。

○太田委員 私どもちょっとほかの委員会の関係がありまして、長くこれでお尋ねすることができなくなつたんですけれども、たとえば道らしい道がない。安全施設らしい安全施設がないというときに、司法当局に人間対人間の温情がないということになれば、道なし、安全施設なし、温情なし、これはたまつたものじゃないわけですね、運転者はね。そういうことから考えまして、私はできるだけこの交通戦争という現代の特徴ある現象に對して、司法、立法、行政のそれぞれの機関は、最もその適時適切な対策を総合的にとらなければならぬと思ひます。司法だけが先に行つてしま

うということでも問題だと思ひます。安全施設はほとんどつくりなさい。なお、それでも不注意な者があつたときにということではなければうそだ、こう思ひます。東京がこんな過密都市になって、公害が多くなつても、東京に住んでいたいという気持ち、これは内閣の広報室の調べによつても、七五%の人はこの東京に住んでいたいといふ。それだけの人間には、社会生活の必要性があるわけですね。交通戦争が、逃げようとしても逃げられない、こう思ひます。加害者のほうでも、おとうさんがそんな大きな事故をやつて、苦しめたが、自動車賠償保険は百五十万限度で何ともならない。気の毒であるといふことで、娘が、私が死ぬからおとうさんを許してあげてくださいといふって、高校生が自殺したといふような悲惨な物語さへ世の中に生まれておる。私たちは、そういう交通戦争の加害者を運転手といふふうにいかに見るべきではなくて、場合によっては被害者を運転手と見なければならぬ場合もあるかと思ひます。この点は、自動車がやがて一千万台に近づこうとするところのこの事態に對して、ひとつ大いに川井さん——あなたがおっしゃったのは、私の気持ちには、よくわかる点があつたに思ひます。いいところはひとつ極力伸ばしていただきまして、過酷な扱いでないように、運用を誤らないことを特に私はあなたにお願いして、期待しておきたいと思ひます。

私が申し上げるのは、運転手は加害者じゃなくて、そのまま裏を返せば被害者である場合が非常に多いということですね。この点は私はどうしてももう少し申し上げていかなければならぬと思ひますが、ちょっと時間がありません。四年にございすが、やがて一千万台になる。四年にして自動車は倍になる。月に十五万台ふえていくという現実の事態、それに対して、建設省は、先ほどおっしゃつたような二百四十億円の交通安全施設の事業費というふうなことは、どこも必要ならぬと歩道橋ができ、必要なところにガードレールができ、必要なところに照明灯ができると

いうことにはならぬ。警察庁の予算十三億五千六百万円、これではまだ警察庁として、信号機に至るところにつくるわけにはいかぬ。もつとどんとつくればよろしい。そんな必要なのは、全部がそのくらのことだと思ひますが、そういうことが出おくれになつてゐる。その間にたくさんの方がなくなれる。これは一日も早く全力をあげて克服していかなければならぬと思ふのです。厳罰主義と言つて、どうも法務省は厳罰が好きらしい。しかも、運転手の中には、ほとんどが労働者の名のだから、どうも労働者というのはいふ何だかんだと隊伍を組んで、それデモだ、ストライキだといつて氣にくわぬ。もつと静かにしていればいいのに、何かくどくど言うからといって、この業務上過失でばいんとやつてやろうかというふうなことは世の中はおさまりませんわね。その点についても十分ひとつ御配慮がいただきたいと思ふわけです。

委員長、きよりの質問はこれで終わらしていただきます。

○大坪委員長 松本善明君。

○松本(善)委員 交通事故をなくすということについては、私たちもその熱意においては人後に落ちるものでないし、これはいま問題になつてゐる一番大きな問題であるというふうに思ひますけれども、この総合的な交通事故をなくすという中で、この刑法の改正案がどういふ役割りを果たすかということ、これまた非常に重要だと思ひますが、この提案理由によりますと、「質的に見て高度の社会的非難に値する悪質重大事犯が統出」してゐる、こういうことが言われております。昭和四十二年二月二日に法務省刑事局がつくりました「自動車運転による重大な人身事故の具体的事例」ということであげられたものを見ますと、これはほとんどがめいいてい運転ということであり、禁錮三年とか禁錮二年六月ということになつておるのは、ほとんどがめいいてい運転ということになつております。こういうめいいてい運転ということが交通事故の一つの原因になつてゐるでしよう

けれども、このことを基礎にして業務上過失致死傷ということになりまして、このめいいてい運転だけに限らず、非常に広範な人たちに影響が及ぶわけでありまして、国鉄の労働者あるいは私鉄の労働者、それからタクシー、それからトラックの労働者、それから航空機関士の労働者、それからちよつと質が違ひますけれどもお医者さんから、非常に広範な人たちにこの影響が及ぶわけでありまして、これは単にめいいてい運転だけの資料でどういふふうな刑法を變えるというのを考えてきてゐる問題について、法務省のほうではどういふ考へであつたのか聞きたいと思ひます。

○川井政府委員 この改正の直接の動機、契機になりましたのは、御指摘のように酒酔い運転を中心とする、最近の自動車運転の無謀な暴走による悪質な事故の多発に対処しようといふこととございまして、ただ、この表をあらわしたくまなくでもわかりますように、たとえば無免許運転でありますとか、あるいは非常に過度のスピード違反の運転でありますとか、いろいろ過失の態様は千差万別でございまして、ただ基本的な、ないし間接的な原因になつたものが、当時飲酒をしておつたという事例が比較的多いことはごらんいただければわかるかとございまして、したがって、酒酔い運転ですとか、ないしはそれを原因とし、ないしはそれを背景としてその他の過失がそれに加わりまして人身事故が起きたといふふうなものが典型的な事例でございまして、要は酒を飲んでこの交通頻繁なときに非常に危険な自動車を運転する、そういうふうな時代の精神に合わないような無謀な車両の運転、それに基因するところの悪質な事故といふふうなものについて対処していこうといふのが基本的な考へ方でありまして、

○松本(善)委員 この法務省のつくりました事例によりますと1もそうです。2、3、それから5、6、7、9、10、11、12、13、14、15、16、17、18、19、20、21、22、24、ほとんど酒飲みの運転ですね。めいいてい運転ですね。ほかのものと云われるけれども、法務省が出してゐる資料によ

れば、これがすべてと言つていいくらい、ほんとうにはほかのほく一例です。そうでないものは三つですからね。二十四出しました事例のうち三つ、それ以外、二十一は酒飲み運転だ。これに對処するといふことのために、これだけ大問題になる刑法の改悪を——私は改悪だと思ひますけれどもしななければならぬでしようか。それ以外に方法はないでしようか。

○川井政府委員 酒を飲んで車を運転したということだけが過失になるわけではございませんで、飲酒をしたといふことが間接の原因になり、ないしは道交法その他で定められてゐるいろいろな体系的注意義務に違反してゐるという一つの遠因的なものになつたといふことは事実でございますけれども、酒を飲んで運転して事故を起こしたから直ちに二百一十一條の業務上過失致死傷罪になるんだといふことには、これは御承知のとおりならないわけでございます。酒を飲んで車を運転したといふことだけでは処罰をするのでしたら、これは道交法のほうの規定でもつてまかなえると思ひますけれども、要するに、危険なものを運転して、それに相當な注意義務が必要なんだ。ところが、その注意義務を怠つて、たまたま人身事故を起こした。さらに運転者はそのとき調べてみたら、たまたまそれが飲酒をしておつたんだといふような事例が非常に多いわけでございますので、これらの悪質な事故を法律的、特に刑法的にまかなうといふことのために、やはり刑法の改正でもつてまかなうのが最も要當な道だ、こう思つてゐるわけでございます。

○松本(善)委員 私の聞きますことは、もちろん酒飲み運転だけでは過失の問題はありませぬけれども、この提案をしてゐる、要するに禁錮刑の最上限まで行つてゐる問題が非常に多いので、だから改正をしてもらいたいといふこういう提案理由ですね。しかし、その事件は全部酒飲み運転でしやう。めいいてい運転です。だから私の聞きますのは、この上限を上げるということ以外に、実際に私たちの望みますことは、こういう事故の起こら

ないように、酒飲み運転の問題について、この刑法の罰則を變えるということ以外には方法がないのか。この酒飲み運転の問題で起る事故をなくすといふことのために、ほかの努力をしたことがあるのかどうか、あるいは討論をしたことがあるのかどうかといふことをお聞きしておるわけですね。

○川井政府委員 要するに、刑法の刑を三年から五年に上げるということだけでも、今日の事態が完全にまかなえるといふような思ひ上がつた考へ方はさらさらないわけではございまして、先ほどの議論の対象になつておりますように、このためにはいろいろな総合的な対策というものが一致して実つてこないといふ、ほんとうの效果はあがつてこないといふことは、私も十分それを認識してゐるつもりであります。特に、先ほど道交法と何かといふようなことをちよつとしやべりましたけれども、それは歩行者の側におきまして、あるいは運転者の側におきまして、もういふ危険なものを運転するといふふうな場合には、酒を飲んで運転するといふふうなことは、もう道義の問題としてもやめるべきだといふことだと思ひます。が、いわばむしろ法律以前の問題であつて、教育とかあるいは社会道徳の高揚、そういう交通道徳の高揚といふふうなものと相まつて、そういうふうなものを絶滅していくといふことが必要だろふと思ひます。したがって、私どもといたしましては総理府を中心として、この交通戦争に対処するための総合的ないろいろの機関もできておりますし、そして私どものほうからも人を派しまして、常時罰則の運用の面から見た行政面のあり方といふふうなものについて意見の具申をいたしております。したがって、そういうふうな場合にも、いま御指摘のような飲酒して運転をするといふふうなことをやめさせる、防ぐための措置としては、どういふふうな措置が適當であらうかといふようなことについて、いろいろ議論をしたことももちろんあるわけではございまして、ただ、私どもといたしましては、そういう総合的な施策を待つて、そしてわれわれの面から何

ら措置をとらなくていいものかどうか。単に行政機関に若干の意見を具申することだけでいいのかわかりにくい。また、私どもの立場からいろいろ反省をしてみたわけですが、その結果、一方において総合的な施策がどんどん進行していく、またそれを進行させるということが、私どもの側面の義務であり職務でありますけれども、またそれをただ漫然と待っているだけではなく、刑罰の面におきまして、その道徳の高揚のため、いわば一般的な予防のため、そういうふうなもののためにも、この際若干の刑罰を上げます。特に問題は、故意犯ではなくて過失犯でありますので、その注意義務を高揚することによって、かなり悪質な事故というものは防げるのではないかと、こういうふうな観点に立つての私どもの立場からの一つの総合的な施策の一環として、刑法の改正というふうなことを考えておるわけであります。

○松本(善)委員 もう一面の、私が先ほど申しましたように、刑法を変えますと、これは影響するところが非常に多くて、これについての反対運動もいろいろあるわけですが、いま申しましたように、航空機関係から始まりまして、あらゆる交通関係の労働組合、みな反対です。それはその労働組合の人たちが、交通安全の問題に無関心なのかというところ、決してそうではない。各組合も自分たちの命、それからからだの問題ですから、交通安全の対策を立ててこれを要求するというのは、みなやっているわけです。そういうような大きな影響を与える逆の面がある。一面では酒飲み運転で一つの問題があるでしょう。あるでしようけれども、一面ではそういうような、今度はそれと比較にならぬほどの大きな影響を全体に与えるわけですね、その点についての検討はどうでしょう。

○川井政府委員 漫然と刑を上げることによって、いままで軽く済んでいたものを、同じような過失の程度、それから結果というのに対して、刑が上ったから、にわかにはいままでの禁錮一年で済んでいたものを、この際禁錮二年を求刑し、

また刑罰の量刑を求めていくというふうな考え方は、ではないのでありまして、三年ではまかなえないような、この事例をごらんください。またおわかりのとおり、こういうふうな事例のものに対して、どういうふうな措置が一体考えられるのだから、いろいろ考えてみました案につきましても、五や十ではございませんで、いろいろな案を考えてみた結果、最後の案といたしまして、やはり二百十一條の刑法の改正でまかなうよりほかにはないのだというの、私どもの結論であるわけでありまして、一部の、特に交通労働者の組織の中に、この法律案についての強い反対があるというところ、これはもう三年越しの法案でございすので、私どももよく知っております。しかし、また一面におきましては、先ほども申し上げましたとおり、道路の整備もさることながら、刑があまりにも軽過ぎるのじゃないか、もう少し刑を上げて一般の注意を喚起してもらうというところが、今日の交通不安を解除するに最も適当な方法だと、私、これは素朴な国民感情だと思ひますけれども、いろいろな方面から、また私どもの手元にたくさん陳情なり抗議なりが殺到してきております。そういうふうなものを、私、無視できないのではないかと、思うわけがございまして、反対も一部にございまして、また一部には、早く何とかしてこれをやるべきだということ、進め、早く何とかしてこれをやるべきだということ、私どもも行政の一端をになう者として、は、彼ら御案をいたしまして、いろいろの面から考えまして、いま最初に申し上げましたとおり、上げれば、いままで軽く済んでいたものが、さう重くなるのだ、こういうふうな運用、ないしはさういうふうな、なたてまえに決して立つておるものではございませんで、先ほども太田委員の御質問に対してお答え申し上げましたように、それならば罰金も上げないで済ませません。全体を上げるのならば、罰金は上げてないわけがございす。それは下のものを重くしようという趣旨がないからでございす。三年でまかなえないような、ここに申し上げ

げたようなのが見てもこれはいけないのじゃないか、こういうふうなものについての、これをまかなっていききたいというのが、緊急当座の立法趣旨でございすので、罰金はそのままに据え置きまして、いままでの事態については、いままでどおりの量刑をもって臨んでいく、こういうふうな考え方でございす。

○松本(善)委員 刑が重くなったからといって、法定刑が重くなったからといって、すべての処理が、量刑を重くして求刑していくのだというものでないというところは、さうでしよう。しかし一般的に、法定刑が懲役刑になって、三年が五年になるというところになれば、一般的に業務上致死傷事件について、処理として、法律ができませんればそれは一人歩きをする、それに影響を及ぼし、先ほど言いましたような、交通労働者全体に影響を及ぼすことになるだろうというところは、見やすい道理ではないかと思ひますけれども、その辺は法務省のほうではさういう影響はないのだというお考えですか。

○川井政府委員 結論といたしまして、そういうことは、ないと思ひます。

○松本(善)委員 それはちよつと、とても理解できない。この法律が変れば全体に影響するということとは、だれもが理解できることではないかと思ひます。もう一度その点を聞きますが、先ほど刑事局長の答弁の中で、酒を飲んで運転をするというふうなことは、これはもう道義の問題であり、さういうようなことをなくさなければいかぬということを言われましたが、この提案理由の逐条説明でも言われたけれども、これは未必の故意の事実と紙一重の差なんだというところを言われた。刑事局長の話では、ここにあがつたようなのは、酒を飲んで運転するといふようなことは、場合によっては故意に当たるようなことになる、場合によっては故意に当たるようなことを受けるけれども、さういふ趣旨のようにも受け取れませんが、実務の上では、これはさういふふうな考えで処理しておるのですか。

○川井政府委員 いろいろケースに類型と、また

態様の相違がございすので、一がいには言えませんが、御承知のとおり、過去におきまして、事故について、殺人罪、ないしは殺人未遂、あるいは傷害というふうな故意犯をもって起訴して、またその趣旨の判決が出た事例も、数は少ないのでありますが、現実にあるわけがございす。したがって、私ども具体的なケースについて捜査を遂げた結果、過失犯でなく故意犯だという証拠がはつきり、明確なものにつきましては、もちろん二百十一條ではありませんで、ほかの法条を適用して、これを処理しているという事例もございす。また今後さういふ方針でいくつもりでございす。ただ、酒を飲んで運転したからということ、もちろん多くのものが故意犯になるわけではございませんで、やはり当時の状況を具体的に調べてみますと、それはしよせん過失犯の範疇にとどまるもの、さういふものも非常に多いわけがございすので、故意犯になるものについては故意犯として処理をするという態度は、今後変えなかつてもよろしいと思ひます。

○松本(善)委員 酒を飲んでも過失犯にとどまるものは過失犯だ、通り一べんに聞けば、これはもつともな話なんです、しかし、問題は酒を飲んで特にめいいていをして運転をするというふうなことが悪質な違反だということ、その処理に困っているというところで問題になってきておるわけが、さういふこと、それは故意犯として処理のできるものが相当あるのじゃないか、またさういふものとして、はつきり処断をしていくというところの、正道ではないだろうか。これは故意なんだ、過失とはいえないのだ、あなたの方のおつくりになった資料から見ますと、これはそれのほうは正道なんだ、はないかというふうな思ひますけれども、その点についてのお考えはいかがでしようか。

○川井政府委員 酒を飲んでこの交通ひんばんなときに車を運転するといふことは、確かに故意犯に結びつく要因を持つておりますけれども、酒を飲むことは故意でありましようけれども、その結

果、あるいはそのことを原因として、人をひいたり、けがをさせたりというふうな結果について、故意が認められるかどうか。また飲酒とその殺傷との原因間に、なだらかに因果関係が証明できるかどうか、いわゆる故意としての因果関係が証明できるかどうかという点につきましては、これは御存じのとおり、非常に証拠的にはむずかしいものがあるわけでごさいます。たとえば同じような前科が何回も重なっているとか、あるいは複数の人が運転台に乗ってあって、それらの人の供述の中から、いろいろ故意に結びつくような、事故に対する故意が出てくるような証言というものは、飲酒をして運転をしてしまったというふうなことで、たまたま事故が起きたというふうなケースを、あらゆる角度から取り調べをしてみました場合に、その多くがこの故意に結びつくということ、今日の証拠保持の面では非常に困難だ、また実態もはたして結果の重大なるがゆえに、すべて故意犯として律することは、法律上適当であるかどうかということにつきましても、いろいろ問題があらうかと思うわけでごさいます。今日の事情をいたしましては、いま非常に特異な、わずかなものについてのみ故意犯として処理がなされておる。大部分の多くのものにつきましては、過失犯として処理するよりはかに手がなないというのが実情でごさいます。

○松本(善)委員 過失であるものは過失としてやはり処理をしなければならぬと思ひます。先ほど来刑事局長の答えておる悪質なものというものは、そして三年ではどうにもがまんがきぬというものは、故意というふうに見るべきじゃないのか。そういう事案のことをあなたは言っているのではないのかというのを私は聞いておるわけでごさいます。

○川井政府委員 そういう事案につきましては、故意と認められるものも若干はあらうかと思うのでございすけれども、そういうふうなものにつきましてもすべて故意犯として律することが、先

ほど申し上げましたとおり非常に困難な実情にあるということ、やはり過失犯としてまかなう分野が、いま申し上げました非常な悪質重大犯につきましても非常に多いのではないのか、こういう見解であります。

○松本(善)委員 過失犯はやはり過失犯として処理しなければならぬ。ただ実務上の裁判での立証が困難だとか、そういうようなことによつて、過失であるものを、故意と同じように処理するといふようなことは許されぬ。やはり悪質かどうか、ここでは悪質といわれているけれども、それは故意といつていいのかわかるといふような問題です。そういうものは当然に故意犯として処理するのが正道ではないかと思う。そういうふうな刑事処罰というものは考えるべきじゃないか。これはどうもぐあいが悪い。取り締まりの上であるいは検察庁が裁判の上で都合が悪い、そういうふうなことからよつて刑法の罰則を左右するといふようなことがあつては、とうてい許されぬことではないか、そういうふうなことを聞いています。

○川井政府委員 故意犯は故意犯として処罰すべきであり、故意犯を過失犯として処罰することは妥当でないという御指摘は、理論としてまさにそのとおりでありまして、私も全く同じ考え方でございす。ただ具体的なケースを処理する場合に、本人の故意に基づく行為であるか、過失に基づく行為であるかというところは、私は事実問題だろつと思ひます。事実問題であるといつたしますれば、故意の証拠が十分であるならば故意犯が成立するわけだ。故意犯として処理すべきであります。ところが、証拠関係によつてこれは過失犯であるということが認定されるならば、これは過失犯として処理すべきものである、こういうことじゃないでしょうか。

○松本(善)委員 証拠の集まり方いかんで、そういう取り締まりの便宜によつて刑法の罰則を左右するといふ考え方は正しくないのじゃないかとい

うことを再々言つておるわけだ。その点について非常に不十分であると思ひますが、別の機会に法務大臣にも聞こうと思ひますので、これはその程度にしますが、めいいていによる事故といふのは、一体全体の事故のどのくらいのパーセントになりますか。

○片岡説明員 死傷事故全体を含めましてパーセンテージは六%でございます。それからこれはいわゆる道交法の酒酔い、酒気帯びも含めての数字でございます。それから死亡事故を取り上げますと、一・八%でございます。

○松本(善)委員 運転者の心身の状態が正常であつて交通事故を起こしたものであるのは、これはどのくらいになりますか。

○片岡説明員 いまの全事故で、酒酔いで六%でございますし、それから過労運転が一・四%くらいでございます。酒酔い、過労、これは大体正常な場合の典型的な例であります。あとは大体正常な運転であります。

○松本(善)委員 正常な状態でもかなり事故が起つていふという実情があるわけだ。特に自動車の運転をする労働者の中で、私、調査をいたしますと、警察につかまつたことがないといふ人はほとんどないという状況です。こういう実情にあるといふことを警察は知つておられますか。

○片岡説明員 現在、全体のドライバー数を、私も二千二百万人と推定しております。免許件数は四千万ございすけれども、一人で二つの免許を持つておる者がございすので二千二百万、それで年間的人身事故の発生件数が約五十三万でございます。それから道路交通法違反で送致された人の数が約五百万、それで大体見当がつくのじゃないかと思ひます。

○松本(善)委員 そうすると、二千二百万のうち五百万以上、約四分の一の人たちが道交法違反か、それとも業務上過失致死傷かといふことになつておるわけだ。免許を持つておる人たちの中でも、実際上は運転をしないといふ人も相当ある。それはどのくらいといふふうに思われま

か。

○片岡説明員 ベーバードライバーにつきましては、私も発見する手段がございせんので、わかりません。

○松本(善)委員 実情はつかめないようだけれども、しかし、これも相当あるわけなんで、実際に運転をしていられる人たちの中で、ほとんどの人が警察につかまつていられる。ことに交通労働者のように毎日のように動いていられる人は必ず、それが処罰をされるかどうかはともかくとして、つかまつていられるという状態にあるわけなんです。過失犯といふのは、特別にその人は注意能力が悪いのだ、注意義務が懈怠しているのだ、正常な人なら、そういうふうな過失は起こさない。にもかかわらず、その特別の人が、これは非常に注意をすべきであるにもかかわらず注意をしないので処罰をするのが過失犯のたてまえだ。ほとんどの人が犯罪人として前科者になつていられる、あるいは警察につかまつていられる、こういう実情の場合に、これは犯罪といふにはだんだんふさわしくなくなつてきてい

る。こういう実情ではないかと思ひますけれども、これについて法務省の考えを聞きたいと思ひます。

○川井政府委員 道交法違反の、いわゆるルール違反を犯した者が、最近では年間おおよそ五百万、それから人身事故を起こした者が年間三十八万から四十万、これが今日の大きな数字であるわけでごさいます。

そこで、いわゆる軽微なルール違反といふようなものが今日道交法で犯罪とされておりますけれども、これを依然として犯罪としておくか、あるいはまた別の考え方でも対処していくかといふようなことについては、これは行政取り締まり法規である道交法といふ法律の性格から考えまして、政策の問題として今日いろいろ意見があるうかと思ひます。しかしながら、人身に影響のあるような業務に従事する者が、当然守らなければならぬ注意義務を怠ることによつて、人の生命、身体に侵害を与えたといふふうな人身事故を

起こした事案につきまして、これを今日犯罪の類型にしないというふうな考え方であるといいたしますと、それにつきましては、簡単に私賛成ができません。これに依りまして、やはり人身事故につきましては、これを依然として犯罪の類型に残し、しかも、刑法の中に残しておくというものが、いろいろの面から見て相当ではなからうかと思うわけでございます。

○松本(善)委員 私言いますのは、こういうふうに数多くの、運転免許を持っている人たちはほとんどといつていくらいのたくさんな人たちが、何らかの形で犯罪人になつていくということになると、これは犯罪類型として残すとか残さぬとかいうことでなくて、ほかに原因があるのだ——交通事故あるいは交通事犯として問題になつていくけれども、これは人間の注意能力という問題から離れて、いまの交通犯罪というものの原因がほかにあるんだということを考えなくてはならぬのじゃないか。法務省という立場から見ますと、これはたいへん狭くなるのじゃないか。交通政策全体について考えが及ばなくて、非常に狭くて、処罰ということだけを考えがちになると思ひますけれども、そういう実情にあるということについて、ほかに原因があるというふうには考えないのかということなんです。

○川井政府委員 今日の交通事情の悪化した状態についていろいろの原因があるということについては、私もいささか考えておるものでござい

ます。なお、昨年十一月総理府の中に設けられた交通安全対策の機関がございすけれども、その対策会議におきましていろいろ議論された結果が発表された中にも、総合的にいろいろな政策が数多く、しかも広範、強力にうたわれておりますけれども、その中の一環として、やはりこの交通道徳の高揚に資するためにも、現在の二百十一條の刑罰について補正をすべきだという項がうたわれておるところから見ましても、この二百十一條の刑罰の引き上げをひとり法務省のみが独自の立場で

狭い視野から考えたものと、こういうふうな御理解をいただくのは私としてはたいへん残念なところでございまして、私どもとしては私どもなりの立場から、できるだけ視野を広げて、そしてこの辺のところを今日の事態としては適当だと思われるところのそういう確信に立つて、この法の改正を打ち出したわけでございまして、その辺のところはひとつ御了解をいただきたいと思ひます。

○松本(善)委員 ちょっと念を押しておきますが、結果的に全体を考えたと言われるけれども、そういうふうな犯罪者が全体に及んでくるような事態について、これは法務省としては率直に言つて犯罪として考えることについてやはり問題を感ずるのが当然ではないかと私は思ふのでありますけれども、その点について、そういう事態になつていくことについては別に結論のようなものはないわけですか。

○川井政府委員 人身事故につきましては、刑罰としてやつていくべきだという確信でございまして、道交法違反のルール違反につきましては、私どももいたしましては基本的な対策が必要ではないかというふうなことを考えております。

○松本(善)委員 しかし、この交通反則金の問題にしても、本人が承諾をしなれば刑罰に処せられるということになるわけですね。基本のたてまえからすれば、やはり刑罰というたてまえで事柄が進んでいるのではありませんか。あなたのいま言われた基本的な対策というのは、交通反則金のことを言われているわけですか。

○川井政府委員 抜本的対策に至るまでの一つの過程として、この道交法についての一部改正、具体的には反則金の通告制度というふうなものを考えております。

○松本(善)委員 私たちは、この交通事故をなくするための一番大事な問題は、やはり安全施設の拡充と、それから交通労働者の労働条件の向上、これなしには幾ら刑罰を処してもだれも、なるほど気の毒だということにはならぬのです。なるほど

運転している人が悪いのだということにはならないのです。事実そういうような例が幾つもあつて、たとえば東中野で国鉄の電車が追突をした事故があります。その被害者でけがをした人が八人ばかりありますが、その人たちは運転士さんを処罰してもらいたくない、当然にいまの国鉄の状況では事故が起こるのだ、こういうことを被害者のけがをした人が言つておるのです。法務省ではそういうようなことを知つておりますか。

○川井政府委員 具体的なケースについて、いまのようなお話が、そういうようなあれから出たということは私は知りませんでした。知りませんでした。が、何といひますか、警察から送致された道交法違反ないしは業務上過失犯の事件が、すべて体刑ないしは罰金になつていくというわけではありませんが、検察庁でも一回調べ直しまして、そして公訴を提起するに足る事件だと思われるものだけを選んで裁判を請求していることは、御承知のとおりでありますけれども、そういうふうな実情に相なつておるわけではございまして、しかも、この種の事件を扱うものについては、先ほども申し上げましたようになるべくこういうことに通曉した、実務に明るい者を当てて、慎重さを期しておるというふうな実情でございまして、年間何十万件もある事件でありますので、個々の一つ一つのすみずみまで、全く完全無欠の配慮が行き届いた処理であつたというふうなことを、中央におる私といたしまして、自信を持って言い切るだけのあれはございせんけれども、少なくとも大綱におきましては、また原則においては、今日この種の事故の処理について非常に慎重に、しかも、間違ひのないように処理をするように、強力に検察庁の指導協力につとめておるところでありますし、今日、最近の事態から見ましても、著しく妥当でない処理があつたというふうなことは、私まだ報告を受けていないわけでありまして、

○松本(善)委員 私は個々の事件を、もちろん刑事局長が全部知つておると思ひまへんし、それはいいわけですがけれども、問題は、私が言いました

ように被害者の人が運転士さんを処罰してもらつてもしょうがないのだ、むしろ処罰をしてもらいたくないのだということを言つておる事例が出ておるといふことです。そういう状態の中で、刑を重くするといふようなことで事が解決すると思ふかどうかといふことなのですよ。

○川井政府委員 そういふふうなケースがなかったとは申しせんけれども、たまたまそういうふうなケースが一つ二つあるからといひまして全部の事件について、そういうふうな事態であるといふふうに認定するのは少し早計のような気がするわけであります。逆に、私どももたくさん事件の処理の報告なり、あるいは法の改正についての各方面からいろいろ意見も手元に参つておりますけれども、そういうふうなものを総合して言ふならば、私どもの耳に入る限度におきましては、むしろ今日のこの事態に対処するために、今回の法改正についてはこれを促進してくれという声のほうが私は強いように思ひます。

○松本(善)委員 それは、個々の事例は全部を上げ切ることができないから上げておらないのであつて、それは、ほかにないのでは決してないのです。

あなたの方のほうへお聞きしますが、最近の交通事故、幾つも起こつておる。航空機から、国鉄から、私鉄から、トラックから、あらゆるところから起こつておる。そういう大きな交通事故について一体どこに原因があるのか。どういふふうにしてたらいのかというふうなことを総合的に考えて、そして刑法の問題が出てきたのですか。典型的な鶴見だとか、三河島だとか、松山沖での墜落とか、あるいは田田の事件とか、あるいは富士山ろくのBOACの事件であるとか、典型的な世間の耳目を聳動させたような交通問題について、何とかしなければならぬという世論が起つておる原因になつておるような大きな事件について検討した上で、これが出てきたのかどうかといふことを聞いておるのです。

○川井政府委員 御承知のとおり、刑法の改正は

基本法でございますので、法務省設置法によりまして法務省に設置されている法制審議会の議決がないと法律上提案ができない事実上の仕組みになつておるわけでございます。法制審議会は、御承知のとおり今日日本の法律界並びに学識経験の最高水準を網羅した委員会であるわけでございます。この委員会にこの法案をかけた議決を得るためには、実は私どもとしてはもうなみなならぬ資料と、またいろいろな内外の資料も集めまして、あらゆる角度から検討いたしました。この審議会の議決を得たわけでございます。今日その詳細を申し上げる時間もないと思ひますけれども、外形的な一つの手続をとつてみていただきました。私には私なりに、できるだけのあらゆる過去に起きたいろいろな具体的、いまあげられましたが、B O A C の事件とか、それからカナダ太平洋航空の事件は、三年前にこの法案が出ておりますので、この法案が提案された後に起きた事件でありますけれども、今日あらためて、これを提案するにつきました。その種のいろいろな事件のケースによりまして、それをそれぞれ検討して、また類型化をはかり、その原因なりというふうなことを法務省は法務省なりの立場から考えております。もちろん、いま御指摘のように、法務省という一介の法律実務家としての、かたい頭の狭い視野からの見解にすぎない、こうおっしゃれば、これはもう頭を下げるを得ませんけれども、私どもは私どもなりに、中央に勤務しておる法律実務家の一人といたしまして、警察庁あるいは内閣総理府、検察庁その他の行政面にタッチされておる方々と密接に連絡をとり、それらの人々の意見も十分に聞き、また協議をいたしまして、今日のこの交通情勢に対処するための一環として、こういうふうな措置があらゆる観点から見て適當だ、こういうふうな大方の賛成と支援を得て提案したわけでございます。御満足のいけるほどの万全の措置かどうかわかりませんが、私どもは私どもなりの立場で、万全を尽くしていろいろな資料を集

め、また検討の結果、この提案をするに至つた、こういう事情でございます。

○松本(善)委員 結局、法務省の範囲でやつておるといふことであつて、私たちは、法務省は法務省なりに、ほかのことは一切考えてなかつたといふようなことを言つておるつもりはないのですけれども、法務省の範囲で考えたにすぎない。全体

のほんとうに、いま申しましたように交通事故全般についての政策を政府として総合的に検討して、その結果、この刑法という問題が出てきたといふことではないわけですね。

○川井政府委員 少し遠慮して申し上げましたけれども、もう少し積極的に申し上げることをお許しただけならば、これは先ほども申し上げましたけれども、総理府に総理を会長として交通対策についての非常にかかりな、しかも広範な会議が結成されておるわけでございます。この会議のまたさらにその下に幹事の会議がつくられてお

りまして、あらゆる角度からこの交通事情に対処する技術的な、しかも総合的な施策を推進すべきだといふことで、たびたびこの国民会議的なものを開いて政府の所信を披瀝するとともに、また一般国民各界からの意見を聴取して、早急に、迅速に総合対策を実施するといふような活動が強力に行なわれております。その会議の中に、そういう

ふうな総合対策の一環として、二百十一條の妥当な刑の引き上げをはかることが必要だといふ項目が厳然と盛られておりました。その点につきましても各方面から支持、支援があり、それについての担当は法務省の担当だからといふので、私どものほうがこの二百十一條の改正について総合施策の一環としてこの改正案を立案し、また審議をお願いをしておる、こういうふうな関係になつて

おりますので、何か一般の総合行政施策とはひとり飛び離れまして、私どもだけが別個にこういうふうなことを考えておるのだ、こういうふうにおっしゃれるといふと、非常に残念でございますが、そうでございますんで、やはり総合対策の一環として考えられておるのだといふふうに御理

解を賜りたいと思ひます。

○松本(善)委員 それはまた、あらためて大臣が来ましたときに聞きたいと思ひますが、さらに一つ聞いておきたいのですが、最近では車の一台当たりの事故は減つておる。車はうんと増加しておるけれども、その自動車台数の増加に比較しますと、死傷者は減つておるといふふうに私は統計で見えておるのですけれども、その点についてはどうでしょうか。

○片岡説明員 自動車一万台当たりの死者数、負傷者数について申し上げますと、昭和二十一年には死者が二六四・六、負傷者が七五九・四という数でございました。それから昭和三十一年には、それが死者の場合に三九・三、負傷者が五九三・八、四十一年には死者が一四・九、負傷者が五四四・四という数でございます。一万台当たりの死者、負傷者とも減つてまいっております。

○松本(善)委員 そうすると、結局事故がふえておるけれども、自動車の急激な増加というものがやはり自動車事故については非常に大きな原因になつておるといふことになりませんか。

○片岡説明員 大体負傷者につきましては、自動車台数の伸び、厳密に申せば走行キロ数だと思ひますが、それに大体比例するような動きをしております。ところが死者につきましては、最近昭和三十一年ごろまでは、そういう傾向でございましたが、三十六年のころから、大体横ばい状態になつておる、そういうことでございます。

○松本(善)委員 横ばいですが、少し減つてゐるんじゃないですか。

○片岡説明員 私、申ししたのは、絶対数について、死者のほうは横ばい状態になつてきたといふことです。したがうして、台数比で言いますと急速に減つてきた、そういうことでございます。

○松本(善)委員 そうしますと、一台当たりの死者が減つてゐるということになると、その一人一人の個人の注意というよりは、自動車の台数の増加というものが全体としては交通事故の原因の中に

占める比率が大きくなつてゐるんじゃないか、こういうことを言つてゐるのです。

○片岡説明員 私が昭和三十五年と六年ごろが一つの転機だと申ししたのは、昭和三十五年の暮れに、御承知のように道路交通法の全面的な改正がございまして、その道路交通法の改正と、それから三十七年の御承知のような新聞マスコミの非常なキャンペーンがございまして、そのちようど三十六年から七年ごろが国民全体としても、あるいは政府としても、あるいは国会の先生方も含めまして、交通事故に対する一つの決意なり、あるいはその施策の推進が急激にはかられ出した非常に画期的な年ではなかつたか、そのように考えております。

○松本(善)委員 いま話されたことの中で、新聞のキャンペーンというのは、いわゆる神風タクシーといふことでやつた、あれですね。

○片岡説明員 例の朝日新聞その他を中心にした神風タクシーのキャンペーンです。

○大坪委員長 本会議終了後再開することとし、暫時休憩いたします。

午後一時三十分休憩

午後三時四十一分開議

○大坪委員長 休憩前に引き続き会議を開きます。

刑法の一部を改正する法律案の質疑を続行いたします。中谷鉄也君。

○中谷委員 刑事局長に質問をする前提となる一、二の事実関係を明白にするためにお尋ねをしておきたいと思ひます。

本改正案は、いわゆる外国の立法例との比較においてということが、一つの配慮ないしは考慮の事情になつておりますが、配付されました「過失致死傷罪に関する主要外国立法例一覧」というのがございまして、これらの外国刑法は、いわゆる戦後といわれているその時期から今日に至るまでの間において、改正の関係はどのように相なつて

いるのか。たとえばドイツ刑法については、その二百二十二条において「過失により人を死亡させた者は、軽懲役」さらに三百五十五条の④においては「次の者は、軽懲役」として、その第一項に、「アルコール飲料若しくはその他の酩酊性物質を用いたため」云々、こういうような記載がありまされども、これらの法規定は戦後どのような経過をたどって、法務省資料として四十二年二月に配付されたのかどうか、この点を最初に明白にしたいと思っています。

○川井政府委員 外国の立法例、特にドイツ刑法についてのお尋ねでございますが、これは現行のドイツ刑法からの抜粋でございます。御承知のとおり、ドイツ刑法は過去数年にわたりまして国会にその改正案がかけられておりますが、ここに摘記いたしましたのは現行のドイツ刑法でございます。

○中谷委員 午前中から論議されましたとおり、またそのような論議を待たずとも、刑法という基本法の改正なんだ、こういうことなんです。したがって、この基本法の改正が、はたして現時点において適切かどうかというのを論議するというところで、しかもその例として、外国の法定刑はこういうことなんだということが提示された以上は、外国のいわゆる刑法規定が、たとえば交通事故の増加というふうな事情において、それと見合うような形において改正をされて現行法に相なっているのか、それともすでにこの刑法制定当時から軽懲役——軽懲役というのは短期が一日、長期が五年ですが、そういうことになっているのかどうかというふうなことは、私はやはり本改正が適切かどうかということの、法務省のお立場からしても一つの資料であらうと思えます。したがって、その点については、1ないし19というふうに——特に19のイリノイ州の刑法、あるいは17のアルゼンチンの刑法というように、そのような経過についてお調べになるのは、たいへんだらうと思われようものもありますけれども、主要なものについてはひとつ資料をお出しただきたい。

たい。この点について、まず最初にお約束いただけるかどうか、お尋ねをいたしたいと思います。

○川井政府委員 すでに調べはしてありますけれども、さらに一そう検討いたしまして、資料の形において提出をいたしたいと思います。

○中谷委員 そこで次に、論議の一番土台の一つとなる次のような点についても明白にしたいです。すなわち、同じく昭和四十二年二月法務省刑事局配付の「自動車運転による重大な人身事故の具体的事例」という資料がございます。1ないし24の事例の具体的事例がその書類には記載されているわけでございますけれども、この二十四の事例は、いつどこで起こった事例なのか。すなわち、別のことばで申しますならば、どの裁判所で行った判決された事例なのか。この点については、これまで事例の明確化をはかっていただきた。これが一つです。

なお、この機会にお答えをいただきたいと思えますけれども、1ないし24の事例のうち、いわゆる頭打ちだということの論議との関係において指摘をいたしますならば、1ないし6が禁錮三年の事例であることは明白であります。そういたしますと、1ないし6以外に禁錮三年の判決を受けた事例というものについても、この際あくまで交通事故防止という観点から論議をいたしたい、こういうふうに私のほうは考えます。したがって、1ないし6と同じような禁錮三年というふうな事例については、あとにどの程度あるのか、この点についてひとつこの機会にお答えをいただきたい。

○川井政府委員 お手元に提出いたしました具体的な事例は、それぞれその事件の記録ないしは報告書類に基づきましてここに掲記いたしましたものでございますので、日時、それから言い渡しの裁判所、その他この事実を特定するに足るような事項は、即刻適当な形の資料にてお手元に提出したいと思えます。

なお後段の、禁錮三年の一ぱいの刑を受けた事

案につきましては、午前中も申し上げましたように、三十九年で二十件、四十年にも二十件、四十年におきましては四十件近い数字があるということが裁判所の統計の中に出ておりますが、これらにつきましても、さらにできる限り明確な形の資料にして早い機会にお手元に提出したい、こう思っています。

○中谷委員 早速にその資料を御提出いただきましたと思いますが、そういたしますと、1ないし6のこの事例というのには、おおむね、お答えいただきたいと思えますけれども、何年の事例なのか、そうして1ないし6あるいは7ないし24という事例を、ことに禁錮二年六月月というふうな事例については、それ以上の事例があらうかと思う。この際特に1ないし24の事例について、それらの中からお選び出しになってそうして配付されたその選択の基準というものは、何か特定の基準に基づいて具体的事例を抽出されたのかどうか、その点についてはいかがでしょうか。

○川井政府委員 この種の事件は、全部が検察庁から本省に対する報告事件にはしております。で、特異、重大な事件については、その他の事件の参考になると思われるものについて報告を大臣命令でいたしておりますので、その趣旨において報告があったものの中から、この立法の参考になると思われるような事件を選び出したわけでございまして、この未報告の分につきましても、もとよりかなり重い刑罰がいった事件も、統計の面というならば相当数があるわけでございまして、から、でき得る限りそういうふうなものをしさいに調べて資料にしたいと思えます。

○中谷委員 ちょっと、質問についてのお答えを明確にしたいと思えます。すでに報告を受けておられる事例が何十件かある。その中で禁錮三年の上限にきている、そういう量刑があったものについて、六件具体的事例をお出しになっている。それがはたしてそのような上回るべきものであるかどうか、あるいはまた、それが全体の

中においてどのような位置を占めるかというような問題になるわけですが。私はそのような事例については、たとえば政府委員の方と、本件事故発生に至る直接的原因、あるいはその社会的な原因ないしは社会的な背景というふうなものを論議することによって、刑の上限を上げる以外の方法によって交通事故は防止できるのではないか、まさにその点に力点を置くべきだということを論議したいと思っている。したがって、この1ないし6という事例の出し方の中に、法務省としての、この1ないし6をお出しになった特別な選択基準というものがあれば、その基準というものを答えたい。それに基づいて、はたして上限を上げなければならぬのか、それともそれ以外の方法によって、むしろより一そう適切な方法にいうことを、事実と素材に基づいて論議をしたいという気持ちを保持しているから、その選択の基準が明確なものがあつてお出しになったかどうかというところをお尋ねしているわけです。

○川井政府委員 特別な明確な基準なりあるいは特別な意図に基づいて選出されたものではございませんで、すでに各庁から報告をした事例の中から、比較的重いものを選び出したというにとどまる表でございます。

○中谷委員 では、重ねてお尋ねをいたしますけれども、私も若干実務的に、こういうふうな事例については自分自身が存じておるわけなんです。ただ、そうすると、この種の事例は、どのような直接的原因、さらに私の表現をもってすれば、社会的な原因あるいは条件、背景の中から生まれてきたかということについて、全体としての傾向をはかるために、さらに具体的な事例についての追加の資料を私は配付していただきたい、こういうふうには思いますが、この点いかがでしょうか。

○川井政府委員 御趣旨のような形の資料に最も沿う形のものとしては、おそらくここにあげられた事件の判決において認定された罪となるべき事

実、これが最も的確な、また最も正確なものではなからうか、こう思いますので、私の腹づもりは、これらの事件の判決が認定した罪となるべき事実、そのものの自体の写しをお手元に提出したらいかがなものだろうか、こう思っております。

○中谷委員　そこで次に、私は次のような点について論議をする上に、ぜひとも資料をいただきたいと思う。

その前に、ひとつお尋ねをしておきますけれども、未必の故意と紙一重と思われるような悪質な業務上過失致死傷、こういうふうな事件が多くなってきたという趣旨の説明があったわけなんです。そこで、この提案趣旨にお書きになっているそういうふうな御説明について、私、この機会にお尋ねをしておきたいと思えますけれども、未必の故意と紙一重であるところの業務上過失、要するにその業務上過失というものと未必の故意というものは、質的に違ふ觀念であり、概念だというふうにわれわれは一応素朴に理解している。そうすると、その紙一重ということとは一体どういうことなんだらう。未必の故意はあくまで未必の故意なんだ、業務上過失はあくまで業務上過失なんだというように私は理解するけれども、紙一重という表現をおとりになっているのは、それは結果においてという意味ではないとするならば、その業務上過失の何が一体未必の故意と紙一重なのか、業務上過失というものが量的に未必の故意に近づくような、過失の程度が高くなれば、紙一重ということになれば、別に質的な転換じゃなしに、量的に何か業務上過失の過失の程度がふえていけば未必の故意になるというようなことでは、これは考え方として私は非常に危険な考え方だと思う。紙一重ということにしばって、一体どういうふうなお立場で、どういうふうなお考えでそういうふうな表現がなされているのか、私はこの点をまずお聞きしたいと思います。

○川井政府委員　御承知のとおり、刑法でいわれております未必の故意と認識ある過失というなものにつきましては、学問上いろいろな説明がなされてお

れておりますけれども、理論的にはまさに御指摘のとおり故意はあくまで故意でありまして、過失はあくまで過失でありまして、故意と過失とは刑法の理論として明確に区別ができるものであります。また、また区別をしなければならぬものであることは、まさにお説のとおりだと思います。問題は、具体的な事件が発生した場合、その事件が故意に基づく事件であるか、あるいは過失による事件であるかというふうなことは、その故意を証明する証拠、それから過失を証明する証拠というふうなものの証拠関係、ないしはこの故意か過失かというところは、しよせんは具体的な事件の処理において事実関係の問題になるのじゃないかならうか、こう思うわけでございます。特にこの未必の故意というものは、非常に微妙な内容を持つた行為であること御承知のとおりだ、こう思うわけでございます。具体的事件の処理にあたりましては、未必の故意が認められるかどうか、あるいは単なる過失の程度にとどまるものかどうかということの認定は、非常にデリケートであるわけでございます。その辺のところを一応勘案いたしまして、理論的には故意と過失は明確に区別すべきものでありますけれども、具体的なケースにこれを当てはめてみた場合におきましては、ケース、ケースで、まさにこの未必の故意が常識的には認められてしかるべきものではなからうか、おそれく故意に基づいた事件だ、こう認定しても常識的に差しつかえないと思われるような事件に、私も事件を扱っております。再三ならず出会うわけでありまして、そういうふうなところを一応とらえまして、未必の故意と紙一重の事案が起きておるといふふうなことを説明しようとして、申し上げておるわけでありまして、

○中谷委員　大臣がおいでになりましたので、刑事局長に対する質問は、いまの質問だけ続けさせていただきますが、そうすると、未必の故意と紙一重というふうな悪質な業務上過失の事案がふえてきた。これは私、決してあけ足をとつてもの言うわけじゃないのですよ。そうすると、未必の故意と紙一重というふうなことであれば、たとえ先ほど、あとで資料をいただくことになりま

すけれども、昭和三十一年、四十年、四十一年の、上限にまでできてしまったところの量刑を受けたような事案、悪質な事案といわれているその事案があるとなれば、それと同じ数だけの未必の故意の事案といふふうなものがあつてしかるべきじゃないか、紙一重なんだから。要するに、紙一重というのは厚さがありまじから、こちらへ来れば業務上過失、ずっと離れたところに未必の故意の事案があるといふのではない。紙一重ということになれば、ちょうど同じだけの数になつてくればおかしいじゃないかといふことになつてくると思う。なぜ、そのようなことを申し上げるかという、先ほど刑法という基本法を改正することについて、政府委員としても非常な勇気が要つた。非常に決意を持ってとにかく改正をせられた。そういうふうにおつしやつた。そのような勇氣と決意がある。それは私、だから一応了承します。それなら未必の故意について、一体あまり起訴されたといふことを聞かない。そのような立証面においての勇氣と決意をなぜお持ちにならないのか。安易に流れる、そうして無罪の出ることをおそれるというふうなお気持ちがあつて、本来未必の故意なら未必の故意で起訴したらいい。それを起訴せずに、それは立証技術上むづかしいんだといふことで、今日まであまり未必の故意で起訴なされないといふことは、いわゆる刑法の改正もつて、そして上限を懲役五年といふところまで上げてしまふ。そして未必の故意で本来まかなうべきもの、それが社会的正義に合致すべきものを起訴せずに、安易な立証の中において、その問題を処理していかうといふことではないかといふふうに指摘せられてもやむを得ないのじゃないか、こう思う。したがって、昭和三十一年、四十年、四十一年の、未必の故意で起訴された事案といふものが、どの程度あるか。無罪になつた例でもけつこうです。訴因の変更された例でもけつこうです。そういうものがあるなら、その件数をお示

したい。○川井政府委員　未必の故意と紙一重という提案理由の説明は、要するに故意が認められないといふことであります。しかしながら、情状の面においては、まさに未必の故意があつた事案、ほんとうに紙一重というか、情状の面においては変わりがないような悪質な事案が出てきた。これをどう始末していくかといふことにおいて、情状の面で懲役刑という刑罰を考へるということが妥当だ、こういう見解であるわけでありまして、

なお、未必の故意といふのは御承知のとおり学問上は大いに利用され、また議論のあるところでありまして、私も、私も実務家の立場として、たやすく未必の故意を認めて、もろもろの事件をはでに起訴するといふようなことは、從來あまりやっております。これはまた、あまりやるべき事柄ではないと思ひます。非常にデリケートな認定になるわけでございます。ですから、およそ刑法規定の事件について、書物に説かれていふような未必の故意といふものを、縦横に使つて事件を処理するといふことになるといふと、これは相当な影響が出てくるのではなからうか、こう思うわけでありまして、決して勇氣がないとか、腹がないとかいふことではありませんが、やはり未必の故意の認定といふものは、私は運用の面では慎重でなければならぬ、こう思ひます。しかし、御指摘の三十一年から三十九年間にわたる、この種の事件についての未必の故意を認めて起訴した事案は、調べがついておりますので、後刻また表にして差し上げたいと思ひます。

○中谷委員　表をいただいてから論議すべきことだと思ひますし、大臣がおいでになつてゐるので、局長さんに対する質問は、この未必の故意についてはこの程度にしておきたいと思ひますけれども、私、やはり納得しません。というのは、未必の故意で起訴するといふことは、はでなことなんだ、こうおつしやる。そういうことばがあつたので少し申し上げるのですが、それなら法的安定性を最もたつとぶというお立場なんですか。刑

法の業務上過失の規定を、基本的にこのように変えてしまふ。何か別の会議録を拝見しますと、とにかく刑の上限が七〇%上がるのだということ、だからが質問しておられました。禁錮三年だから七〇%上がる。三年と五年を七〇%という表現は適切でないと思ひますけれども、そういうふうな受け取り方をする方もあるのです。それはどうなことをされる。私ははでだと思ひます。それを個々具体的な事案について、未必の故意と認定されたら、なぜ未必の故意として起訴されないのか。やはりそこには、刑法を改正することによって、そこにとにかくそのことを引きずり込んでいくという一つの考え方がある。これはやはり上限論だけではなしに、全体として量刑の引き上げ論につながっていくという、不安と危惧というものをぬぐい去ることはできないと思ひます。

そこで、重ねてお尋ねをいたしますけれども、未必の故意で起訴したという事案について、具体的な事例はいただきますけれども、きわめて少ないのだというふうにお伺ひしてよろしいかどうか、いかがでございますか。

○川井政府委員 少ないと思ひます。

○中谷委員 そこで、お尋ねいたしますが、未必の故意でというのを私申し上げましたけれども、これは傷害致死でということでございますね。――刑事局長さん、そこで一体量刑についてはどういふことに――具体的な事例をいただければ、詳細論議をいたしますけれども、この点について一応決着をきょうつけておきたいので申していただきたいと思ひますが、量刑については大体どの辺までいっておりますか。傷害致死として起訴されたもので、有罪となつたものですね。

○川井政府委員 正確な数字はございませんけれども、傷害致死でありまして、殺人未遂で起訴した事件もあるはずでございます。相当な刑をやっております。

○中谷委員 相当な刑でなければ困るのですよ。不相当な刑であれば、検察官の公益の代表者としての立場も困るでしょうし裁判所もたいへんなこと

となのです。その傷害致死は、結局どの程度の量刑があるのか。要するに今度上限論の中で、法定刑の長期のところを上げるということの関係においてお尋ねをするわけなんです。

○川井政府委員 たいへんまずいことですが、いま資料を持ってきたくないので、帰つてすぐまた資料を整備して差し上げたいと思ひます。

○中谷委員 刑法の改正については、私なりにこれを勉強したわけなんです。これはまさに審議をさせていただくに、さらにいろいろな資料をいただいて質問をいたしたいという心がまえで、きょうは最初の質問に立つたわけなんですけれども、非常にごめんどろですが、次のような資料をひとつお願いしたいと思ひます。と申しますのは一つの論点は、二百一十一條は、自動車に伴うところの交通事故の激増に対処する、それが提案趣旨説明の二つの柱になつていふところなんです。ところが、二百一十一條というものが、法そのもののためたえは自動車運転者だけを取り締まる法律でないことははっきりしておる。そこで、いただきました資料、すなわち昭和四十一年二月「刑法第二百一十一條関係統計資料」等を拝見をいたしまして、お教をいただきましたと思ひますけれども、第九表以下の「業務上過失致死傷事件の処理人員累年比較」の中の業務上過失致死傷、いただいてこの中でいわゆる自動車による業務上過失致死傷以外の業務上過失というものをここで類別をしていただきたいと思ひます。この点はすぐしていただくかどうか、していただいた上で資料をいただくかと思ひますが、いかがでしょうか。

○石原説明員 ただいまの件でございますが、お手元に配付いたしました資料は二百一十一條関係全部でございますので、自動車もそれ以外も全部入っているわけでございます。この点は私も特に調査をいたしまして、その上で調べることにいたしますので、少し時間をいただきましたと思ひますが、概略申し上げますと、やはり九九%くらいで大体自動車の運転が多いわけでございます。それ以外が電車あるいは土木工事、炭鉱、プロパンガスの爆発、船舶その他ということになつておるかと思ひます。

○中谷委員 要するにいただける資料というのは、第九表ないし第十二表に見合うところのこれらの表について、自動車に基づくところの業務上過失致死傷、それ以外のものを仕分けていただく、こういう趣旨にお伺ひしたいと思ひます。がよろしくございませうか。

○石原説明員 午前中の御質問にもございましたが、裁判結果につきましては裁判所のほうでも量刑別及びその業態別といふことが、被告人の職業別等の統計をとつていないようでございます。しかしながら、別途とつてある統計があるかもしれませぬので、裁判所にも照会いたしましてできるだけ御要望に沿う資料は集めたいと思ひます。

○中谷委員 特にそのようなごめんどろな、端的に申しましてごめんどろな資料をお願いするのとは、次のような理由です。資料要求が適当であるという点で私申し上げておきますけれども、要するに上を上げることがあつても下は上がらないんだというのが一つの論点である。説明の柱になつてゐる。ところが少なくとも昭和二十五年ころから昭和四十二年ごろまでの実務的な感覚をもつていたとすると、下も上がつてきてゐる。これは私はいない事実だとして感覚的にそう思う。そういうような統計を仕上げていただく中で、私はそのことを論議できると思ひます。おそれるこの法が改正されたということになれば、上だけでなしに、全体としての科刑が大幅に上がつてくるだらうというところからで感ずる。しかし、それはからだで感じただけでは水かけ論になりますので、そのような自動車事故、そうして一般の業務上過失致死傷についての資料を仕分けた中で、その点を論議したい、こういうふうな考えでございます。ごめんどろですが、その資料をいただきましたと思ひます。もう一度確認をさせていただきます。

○石原説明員 御趣旨よくわかりました。できるだけ御要望に沿うようなことで検討いたしたいと思ひます。

○中谷委員 そこで次にいただきたい資料がございます。道路無防備率であるとか道路の整備状況であるとか、いろいろなことについてその論議がある。それからすでに警察庁のほうにおいては死亡者一人当たりに対する自動車台数の比較であるとか、いろいろそういうふうな資料が出てきてゐるわけなんです。そこで要するに交通事故の原因は一体何か。どの点を押えたら交通事故が防止できるのか。そうしてそれは刑法の改正を待たずして防止できるんではないかという点に問題の基本をしばつて、私は刑法改正という法案を審議したいと思ひます。

そこで先ほどお願いいたしました各外国立法例というのが出ております。その主要な外国におけるのはどの程度あるんだらう。逆に申しますと、フランス刑法においては上限については今度の改正案より異常に下回つたところの法定刑であることを立法例によつて知りました。そういうフランス刑法において、フランスにおいて上限にまで来てしまつたようなところの判決を受けたという例がはたしてあるのかないのか、こういうような点についてもひとつ早急に、またそれほど努力を要せずにかつたことであるならば、その資料を御提出していただきたいと思ひます。何か法制審議会に対しては並々ならぬ資料を提出された、膨大な資料を出されたということ、資料の中にそういうものがございましたらぜひともいただきたい、こういうふうな考えをもちます。

○川井政府委員 刑法の全面改正も長年にわたつてやっております。諸外国の立法例も相当資料が集まつております。ただ問題はその法律だけでは、具体的な実例なり法の適用の運用なりがどうなつてゐるかということ、これは外国の事情というのに行つてみましても必ずしもよくわからないというのがいます。その実情でございますけれども、私もたいへんいいと思ひます。法的確な着眼

だと考えますので、でき得る限り早急に、全部はとも無理だと思ひますけれども、ドイツとかいふまあげられましてフランスとかその他の国について、でき得る限り具体的な資料というふうなものを検討してみたいと思ひます。

○中谷委員 その点については、もう私、重ねて要望することはないわけですが、要する上限で頭打ちになってしまった。そうするとそれがいわゆる正義感の上から耐えられないんだ、そういうことは不適当だと思ふ、こうおっしゃるわけですから、かりにフランスにしろ、イギリスにしろ、アメリカにしろ、そのような上限のところの頭打ちになったところの量刑をしておる事例がた

くさんある。とにかくどんな国であっても法定刑を上回るところの判決ができないことははっきりしているわけですから、そのようなものがたくさんあるけれども、刑法改正の動きがないということになれば、わが国だけ飛び越えて刑法改正によつてということに相なるんだらうと思ふのです。だから私は、外国の立法例をお引きになった以上は、その点を実際の資料がなければ議論の土俵の上にはのぼつてこないと思ふ。したがって、そういう資料をいただきたい。できれば外国の量刑の9ないし12のような資料がいただければそれにこしたことはない。非常に議論がしやすくなるということ、ひとつこの機会に要望いたしておきます。

○川井政府委員 私も二、三回にわたつて欧米を回つて歩きました、いろいろな調査をした経験がございますけれども、日本ほど統計なり数字なりを完備し、またこれに対する意欲を燃やしている国は非常に少ないのではないかと、こう思ふわけでございます。いろいろな統計なり資料なりところを回しまして、いろいろな統計なり資料なりというふうなものを要求いたしましたけれども、古い資料で、最近の新しい資料というのが完備しているのは、それは例外はございますけれども、一般的に言つて非常に少ないような気がして

いるわけでございますので、御趣旨を体して、でき得る限りの新しいもので、しかも御趣旨のような検討の資料になるような方向でもって探してみたいというふうな気持ちでございますけれども、全面的にすべてのものについて完全にそろふかどうかということについては、ちよつと自信がないわけでございます。

○中谷委員 そこで、大臣にお尋ねをいたしたいと思ひます。私がお尋ねをいたしたいことは次のような点でございます。要するに交通事故を防止しなければならぬ。これはもう国民の悲願だと思ふのです。そこで、午前中の質疑の中でも出てまいりましたけれども、政府は交通安全全国会議というもので、交通事故防止対策に対する総合的な施策を行なつておられる。これは私、総理府の長官とか、あるいは総理にもお聞きをしたいと思ひますけれども、そういうことが強く午前中の答弁の中に出てまいりました。ところが私がこの機会に指摘をいたしたいのは「陸上における交通事故、その現状と対策」総理府編のいわゆる年次報告、あるいはまた交通事故防止対策と言われているところの、交通安全全国会議の主宰して

るところの防止対策というものが、総合施策として出てきてゐるわけなんです。ただ私は次のようなことをお尋ねしたい。次のようなことについての所信をお伺いすることはたして無理なのかどうか。しかし私は、そういうことをお答えいただくなければ非常に困つたことだと思ふのです。と申しますのは、死亡者総数が昭和三十九年におきまして、もうここで私が指摘するのは、むしろ胸が痛むような非常な死亡者数になっておる。あるいは業務上過失傷害によつて負傷された人の数というものも、非常に数に相なつておる。さらにまた、これは後遺症が残るという問題ではありませうけれども、道交法の違反の方の数というものも非常にふえてきておる。こういうふうな中で、一

体政策目標として、このような交通事故防止施策を行なうのだということが列挙されて、その中で交通秩序確立ということで、刑法の改正をするのだということがうたわれておる。そのとおりなんですが、私は、やはりこの刑法改正は是非か、はたして刑法改正というものが交通事故防止対策に有効なのかどうかということを論議するにあつては、閣僚であるところの法務大臣からお答えいただきたいのは、少なくとも、そのような国民会議が提唱して、現に施策しておるところの交通事故防止対策を行なうことによつて、一体何年度には死亡者の数はこれだけになるのだ、現在死亡者の数はこれだけあるけれども、どれだけまで減つていくのだというふうな、具体的なマスタープランというのか、あるいは計画というものを持っておるのだということがやはり出てこなければいけないと思ふのです。いろいろな施策をする、その理想

は、一人も死ななくなることが目標であるというふうなことを言つてしまえば、これは現実の問題じゃないと思ふのです。したがつて、大臣からお答えをいただきたいのは、いろいろな施策をする、そのことによつて、昭和四十二年度は昭和四十一年度よりも負傷者数において、一体何%減するのだ、あるいは死亡者数において何%減するのだ、昭和四十五年度においては何かありなん、経済社会発展計画の最終年度にはこういうふうになるのだというところの御答弁がなければ、ただこのような施策をするのだというだけでは、はたして全体としての施策の中において、特に刑法改正というものはどの程度有効であらうかということについての疑問を生じます。そのようなことについて、どの対策を見ましても、どの資料を見ましても、その

ようなことについての記載がない。これは、そのようなことについては見通し不可能なんだというふうなことであれば、ただもう目の前の交通事故防止ということに追われている、長期計画はないじゃないかということにも相なるだらうと思ふのです。この点について、はなはだ数量的であらわしにくいというふうにお答えをいただいてしまえばそれまでだと思ひますけれども、この点についてのお答えをいただきたいと思ひます。

○田中法務大臣 中谷さんね、それは御質問が御無理ですね。そういうぐあいにはパーセンテージをもつて減少していったり、悪質な事故の現象がパーセンテージで示される筋のものではないでございます。それで、逃げるわけではないのでありますが、局長からも御説明申し上げたことと存じますが、未必の故意ということばを使つて問題があつたやうでございますが、自動車という凶器を振りかぶつて人を殺傷したのに近いような、故意の殺人、故意の傷害というものに近いような悪質なものが最近たくさんあらわれてきております。こういうことでは、禁錮——懲役のない単なる心細い禁錮、三年以下という禁錮、罰金をもつてしてはとうていいきなない。こういうことからこのたびの改正をお願い申し上げてゐるのであります。このたびの改正をしたからこの事故が撃滅できるものでもない。しかし、刑罰を厳重にして、刑罰の量の値上げをしたからといって、交通違反が根絶されるのだということは私は考えていないのであります。大いに効果があるだらう。厳罰主義をとることによつて大いに効果があるだらう。いままでの禁錮三年のものを、禁錮五年に引き上げると同時に、悪質のものについては懲役もこれを入れるのだという、懲役刑も五年以下というところによつていきますことによつて大いに効果があるだらう。これは、大いに効果があることは間違いない。厳罰にすることが、このまま捨て置くよりは、大いに効果があるということから、本件をお願いしておるのでございます。

たいへん残念でありますけれども、御質問に答へまして、何年になれば何十%が何十%に下がるであらうという計算はいたしておりません。それはすることが無理である、こういうところからできないのであります。

○中谷委員 刑法改正という、刑の上限を上げるものが、交通事故防止に対してどの程度有効にそれがあつて働くかということについては、残念ながら私は大臣と見解を異にするわけなんです。刑の威嚇力というやうなことでこれは説明はつかないし、防止に対して有効ではなからうという前提に立つてゐるわけなんです。ただし、全体

としての交通事故の防止総合対策の中に、交通秩序の確立ということで、刑法改正の問題が特記されている。

そこでお尋ねをいたします。局長にお尋ねをいたします。局長自身は、法務省という立場ではあるけれども、交通事故防止という点について、交通秩序確立の観点から問題を提起し、他官庁の責任者ともいろいろの話をしてきたのだということが午前中の答弁の中にありました。

そうすると、まずお尋ねをいたしますけれども、たとえば第十表の「業務上過失致死傷罪及び重過失致死傷罪の受理処理状況」というような表を拝見をする。あるいはまた「自動車事故死亡者等の推移」という、非常に痛ましい表も拝見をする。その中で、全体としての総合施策の一環としての刑法改正施策であるならば、全体としての総合施策が国民会議なるものの施策の推進の中において、どの程度死亡者総数は減少してくるのか、あるいは横ばいなのか、それとも単にそれは――さらにふえていくのだけれども、このような施策をしなければ激増するであろうということを、表の上ではあらわれないけれども、それを抑止することに相なるのだという意味の少なくとも局長自身のいろいろな説明がなければならぬ。そういうことが少なくとも局長の御答弁の中から数字として説明されない限りは、まして、全体としての総合施策が昭和何年にはこのような効果を発するということの御答弁がない限りは――これは総理大臣にお聞きし、あるいは総理府の長官か何か、総合的にそういう問題を主宰している方にお聞きしなければいけないことだと思いますが、そういうことがなければ、その一環であり、一つの小さな柱でしかないところの刑法改正というものは、法務省のお立場からしても、交通事故防止に有効だということの論証はできないと私は思うのです。したがって、局長のほうも、大臣と同じように、数字では説明できません、交通事故防止という、その痛ましい死亡者の数が、たとえば経済社会発展計画の終了年度においては、何%

減少するという目標を持っておりますというように、なことが御答弁いただけないものかどうか。ただだけという前提で、刑法改正についての論議をわれわれがしているということに相なるのか、この点をお聞きしたいと思います。

○川井政府委員 結論は、大臣がおっしゃったとおり、私も同じ考え方でございしますけれども、罰則というものは、普通の行政の施策とたいへん趣が違ふものじゃないか、私はこう思うわけでございまして、第一義的には、本件について言えば、事故を起こしてしまつた、そのあと始末の問題、これがこの罰則の持つ使命の第一だ、こう思うわけでございます。第二には、刑法典という基本法典の中に、こういうふうな行為については、これだけの刑罰を持った行為として、その反社会性が法律上評価されますよというところを一般国民に告知いたしまして、そして皆に注意をしていただく、こういういわゆる私どものいうところの、一般予防的な効果というものは第二の使命だろう、こう思うわけでございします。第二の使命のほうからいいますと、特に過失犯でございしますから、故意犯と違ひまして、ある程度刑罰を上げるといふことは、私、こういう業務に従事する人たちに ついては相当大きな、心理的な、一般予防的な効果を發揮するものであることを疑われないわけでありまして、そうかといって、これができたからといって、それじゃ来年度にどの程度死亡者、負傷者が減るだろうかということについては、これはどうも算数的に割り出すことは無理であるし、またそういうことをするのはたいへんおかしなことじゃないか。しかしながら牢固としてこの措置をとることによつて、その他の一般的な総合施策と相まって、今日の交通事情に対しては絶大な効果がある、こういうことを一応確信しているわけでございます。第一の使命でありましてその責任を追及するということが第一の使命だと思ひますけれども、そういう意味から申しますと、そのこと自体から、そうすることによつて、また直ちに

に来年度、再来年度にどのくらい死傷数が減ってくるかということを出すことは、なおさら無理なことではなからうか、こう思うわけでございまして、事柄の性質上、これは算数的にその効果を算出することは困難であるし、事柄の性質上、そうすることが、むしろ妥当ではない。しかし、絶対件数の事故の防止しないはその激減のため、ほかの政策と相まって非常に効果があるものだ、こういう確信はゆるがないわけでございします。

○中谷委員 午前中の局長の非常にまじめな答弁の中に、法務省という狭いところからのぞいておられるかもしないけれども、という御答弁があったわけですね。私、決してそういうふうな局長のお考え、そういうふうな思いをせんけれども、私、そういうことをお尋ねしたのじゃないわけなんです。私がお尋ねした前提は、刑法の上限を上げたからといって、そういう威嚇力、一般的予防に ついての効果というものは、私はあまり信用いたしません。ただし、政府のお立場において、総合施策の一環としてそれが組み入れられている以上、総合施策というものを推進する以上、総合施策の効果がどのようにならわてくるかということと算数的に予測できないようなことでは、刑法の威嚇力というもののついで算数的な説明を、なんとすることは、私はだいたい無理だと思ひます。私、そういうことは私お尋ねするはずありません。総合的な施策としての交通事故防止対策というものが、それがどのような効果を発するのですかと、いうことをお尋ねしている。そして私は、総合施策の一環として、お答えがあった交通秩序の確立というところを打ち出しておられるわけですね。これは総合施策の一環としてのものではな

い。私はむしろこれは別個の観点から論議するべき問題だ、交通事故防止という観点からは、刑法の改正というものは必ずしも有効ではないのだという、私の論議を展開しているかと思ひます。だからまず、総合施策というものがどのような効果を発するのかということについて、やはり局長は総合施策の一環の一つの立案者として、総合施策はどのような効果を発するかということについては算数的にはわかりません、――これは決しておかしなことじゃないですよ、総合施策ですからね。刑法の改正がどのような効果を発するかというふうなことは、これはあるいはおかしなことだ、予断不可能なことかもしれない、とは私は思ひませんけれども、しかし少なくとも、そういう答弁はあり得ると思ひます。しかし、総合施策が予断不可能だ、算数的には言えませんということ、私はおかしなことと思ひます。この点いかがでしょうか。

○川井政府委員 二つ問題があったように思ひますけれども、刑罰を上げることによつて、一般予防の効果があまり期待できないという御指摘ですけれども、これは見解の相違でございしますけれども、私のほうはそうは思ひておりません。それから総合施策としてどれだけの効果があるかということについて、法務省の立場からいろいろ考へているだろう、考へないのはおかしなこと、こういう御指摘だと思ひます。まさにそのとおりだと思ひます。しかし、総合施策と申しまして、ほかの施策と違ひまして、この種の施策というものは、私は実証的に実証する前に、算数的に何%減るとかなんとかいうふうなことは、いろいろな条件がからみ合つてきますので、これは非常に困難なことじゃないかと思ひます。しかしながら、この総合的な施策を実施することによつて、いまの事態に対処していくということ、その効果は私期して待つべきものがあるのじゃないか、抽象的な言い方ですけれども、そういうふうなお答えしかできないと思ひます。

○中谷委員 交通事故防止という、どうしてもやらなければならないこと。それで一体どこに交通事故防止の力点を置くべきか、どこにその施策の重点を置くべきかということ、それがどこをポイントとして押せばどのような効果を発するのかということ、私は論議され、その点が説明され

なければならぬと思うのです。抽象的に、交通事故防止施策をしているのだというだけでは、これはお話しにならないと思うのです。実際にお金も使っているわけですから、だから、見通しとしてこういう結果を生ずる、要するに交通事故の防止というところは、逆に言うと、死ぬ人を少なくするというところでございましょう、けがをする人を少なくするというところでございましょう。それ以外に交通事故の防止ということとは私はあり得ないと思うのです。なくなる人の数をこの程度まで減らすのだ、それがためにこういう有効な施策があるのだ、これは施策なんだということが言えなければ、私はこれはだ交通総合施策というものがおかしいものになってくると思う。

警察庁の方にお尋ねいたしますけれども、警察庁も関係閣僚会議の中に、国家公安委員長あるいは自治大臣がお入りになつてゐるのですけれども、警察庁として、そんなことはわかりません、要するに、逆に非常な失礼な言い方をすれば、死亡者がふえるか、死亡者が減るかわかりません。とにかく一生懸命交通事故防止対策をやっております。そうしてその一環として刑法の改正をお願いしているのだというふうなことで、私たちがこれに真剣に取り組んでおるといふことは私はあまりいいものではないと思うのです。ひとつ警察庁のお考えをお述べいただきたいと思ひます。

○片岡説明員 私ども交通事故の推移と申しますか、それを調査するのには、一つは御承知のように絶対数で見ます死者幾ら、負傷者幾ら、と同時に歴年的に、あるいは国際的に比較する場合に、一つの手法としていまインターナショナルに使つておりますのは、自動車一台当たりの死者、これは大体世界各國共通に使つております。それから本来自動車台数よりも正確にすれば、自動車の走行キロ数、これを間接的にあらわすものとしてガソリン・軽油の消費量を分母にとる、この二つのとり方をしております。

それで最近の傾向を見ますと、昭和三十二年を基準年度といたしますと、自動車一万台当たりの

死者数が三十七・五名でございます。それが昭和四十一年度には十四・九人、半以下に減つております。それからガソリン・軽油一万リットル当たりの死傷者数を見ても、昭和三十一年度二百九十・九が現在の四十一年度において二百九十、これはちょうど三十二年と四十一年が大体同じ数でございます。その間に、昭和三十一年にはそのガソリン・軽油一万リットル当たりの死傷者数が四百一に上つてピークを示しておりました。したがって、午前中も申しましたように、昭和三十一年の道交法の大改正以後特に昭和三十一年の大きなマスコミのキャンペーン以後、またずっと下がつてきておるといふことで、少なくとも昭和三十一年以降の各般の施策が、交通事故防止のためには相当に功を奏したといふことが立証されるのではなからうか。私どもの見通しとして、目標としておられますのは、この予測をすること自身はなかなかこれはいろいろの要因があるうと思ひますから、困難があるうとは思ひます。しかしながら、大抵現在までの平均伸び率を見ますと、死傷者の伸びが過去十年で一七・四%、年平均伸び率死者が七・五%、それからその間に自動車台数にして一八・七%も伸びておるといふと、台数目標にしておられますのは、アメリカは自動車一万台当たりの死者数が大体五名であります。欧州は大体十名前後の国が多うございします。

○中谷委員 あなたのはこの資料の六ページに一・一人と書いてございますが……

○片岡説明員 それは歩行者じゃございしませんでしようか。——全体で歩行者以外も入れてしまつて、一万台当たり五名でございます。わが国は一万台当たり約十五名でございますから、このままの死者数で押えていって、車が三倍になったらアメリカ並みというふうなことが予想されるんじやないか。したがって、私どもとしては死者数を一人もふやさない、そして車が三倍になるのを待つておれば、アメリカ並みというめどがつくのではなからうか、ただ負傷者につきましては、午前中

も申しましたように、車の走行キロに大体比例しまして少しカーブはゆるうございしますが、これはふえていくというのはいわば自然の勢いで、相当力を入れて押えてもその程度ふえていく可能性はあるのではないかと、よほどいろいろな面で総合的な対策を打たなければ、死者並みに負傷者を押えていくというところは困難なことではないだらうか、そのような見通しを持っております。

○中谷委員 警察庁の御答弁は、一つの目標としてかなり理解できるものの御答弁があつたと思うのです。

局長さんに重ねてお尋ねいたしますが、総合施策について、要するに一万台当たりの死者といふことで警察庁は御答弁になつたわけですが、あれも、そういう御答弁でもけっこうです、あるいは走行キロとの関係において御答弁いただいてもけっこうです、あるいはまたその他の適切なあるものとの比較においてこれだけの目標を立てたといふことでお答えいただいてもけっこうだけれども、法務省としては、独自にどういふことをお考えになつておられるか、しかもそれは、刑法改正がどういふ影響を及ぼすのだといふことについて、私さいぜんその点についてお尋ねをいたしておりますから、ひとつ法務省として、先ほどの御答弁と併せてございしますか、そういうことは算数的に目標を立てることがそもそも不可能なんだといふことでございしますか、重ねてお尋ねをしておきます。

○川井政府委員 警察庁のいまのお見込みなり御答弁について、私別に異議を述べておるわけではございせんけれども、私どもの立場といたしましては、私どものほうの施策を総合施策の一環として実施することによつて、たゞいま警察庁からお述べになりましたような目的に大いに資するところがあるうと思つておるわけでございます。

○中谷委員 もう一度お尋ねいたしますが、大いに資するところあるわけなんですけれども、要するに、法務省独自として、あるいはまた法務省から見られた総合施策の効果、こういうふうなビ

ジョンを持つておるんだということについてのお見通しというものは——どうもしつこいことを何度も聞きませうけれども、結局、あまりその点には、そういうお見込みをお持ちになつてないんだ、また、そういうものを持つべきものでもないし、持ち得るものでもないんだというお立場なのかどうかを重ねてお尋ねいたします。

○田中事務大臣 法務省は、この法律を改正したときに、どういふ効果があるかといふことについて、何の見通しもなしに、ただ刑罰を重くすればよいのかといふふうな聞こえをします、たいへんその点は残念でございますから申し上げますが、先ほどから申し上げておりますように、交通対策の総合施策の一環としてこれをやれば大いに効果がある。その大いに効果があるといふことを具体的に言えば、一万台について五名という、世界一といわれるアメリカ程度にまで直ちにいくものかいかぬものか、数字的な根拠をここに示して説明することはたゞめなことを言うことになるわけですが、そういうことは根拠をもつて言うことはできない。しかし、総合施策としては大いに効果を發揮すること間違いない、こういう確信を持つてこの法案をお願いしておる次第でございます。

○中谷委員 本日は、運輸省の方にも来ていただきました、それから警察庁の方にも来ていただきました、自動車運転免許の試験制度、それから、いわゆるトラック事業の免許基準、あるいはまた車両の保安、道交法の一般的な問題等、特に刑法改正と関係あると思はれる反則金の問題、あるいは講習所の問題、精神病者の問題などについてお尋ねすることを試みんとしたわけでありまして、なお、同時に具体的な事例——私は愛知県がなかつた事例、その事例を私はたまたま台にして、しかも直接的な原因以上の社会的な原因というものがあつた。その社会的な原因というものを押えることによつて、刑法の改正を待たずに交通事故は減らしていきたいという希望を持つてゐるわけだ

けれども、どうも本日は一番最初の入り口のところの論議が進展しませんでした、何か沖本君のほうから関連質問があるようございまして、本日はこの程度で私の質問は一応終わっておきたい、このように考えます。

○大坪委員長 沖本泰幸君。

○沖本委員 たいへん押し詰まった時間で申しわけありませんが、飛び飛びになりますけれども二、三点について大臣並びに関係の方にお伺いしたいと思ひます。

まず、大臣はせんだって反則金のことについてはすべて勉強し尽くして知らぬところはない、こういうお答えであつたと思うわけです。その中で、通告制度に関してすけれども、この通告制度の中で、酒税法違反の被告事件で判決文があるわけなんです。これは二十八年に棄却になった事件ですが、第二審は東京高裁であります。

その要旨の中に「当該犯則について訴を受けることなからしめることとする手続であつて、かような手続が認められた所以のものは、間接国税の犯則のごとき財政犯の犯則者に対しては、先ず財産的負担を通告し、これを任意に履行したならば敢えて刑罰をもつてこれに臨まないこととする」とが、間接国税の納税義務を履行させその徴収を確保するという財務行政上の目的を達成する上から見て、適當であるという理由に基いてゐるのである。しかし、通告処分は、これを行うことが財務行政上、刑事政策上その他の理由によつて適當でないといふ認められる場合には、これによらないこともあるのであつて、取締法一三条、一四條は、まさにその場合に関する規定に外ならない。云々があるのですが、飛ばしまして「通告処分は犯則者に対し財産上の負担を通告し、これが履行を期待するものであるから、犯則者がその通告の内容たる財産上の負担を履行しうる能力を持つてゐる」とが前提であつて、(所論の)ような現に財産のない者でも借金をしてでも通告の旨を履行しうると認められる者であれば、それは借金をなし得る信用という能力があるのであるから、右規定の適用に

ついては、履行するの資力ある者に該当すると解しうる。これを欠いてゐると認められる場合にも、なお、これに対し通告処分を行うことは、無意味であり、右取締法一四條二項前段の規定は、そのような無意味なことは、これを行わないとする趣旨の下に定められた規定と解すべく、所論のように財産の有無又は貧富の程度によつて、國民を差別して取扱い趣旨の規定と解すべきではない。それ故取締法一四條は憲法一四條に違反するものであるといふことはできない。こういうふうな判例があるわけなんです。これに對しまして、大臣はどういう御見解でしょうか。

○田中國務大臣 いまお読み聞けの判決の内容だけでは、ちょっとにわかに私はものが言にくいので、一応局長からお答えをいたさせます。

○川井政府委員 私は、相當な判決だと思ひます。

○沖本委員 そうしますと、この通告制度は、貧富の差によつて定めてはならないということになりますから、反則金制度において通告を行なつて、支払い能力のない者が結局刑罰に処せられるという段階に最終的にはならざるを得ないわけですね。そうすると、これに反することになるわけです。貧富の差をつけてはならないという原則に反しますけれども、これはどういふふうにお考えですか。

○川井政府委員 国税犯則取締法の通告処分と、今度の道交法の通告制度とは、やや趣旨が異なるものがあると思ひます。片方は税金関係の金銭的な、経済的な問題についての通告処分という制度でありますし、今回のこの道交法の改正によるところの通告制度は、交通秩序という、どちらかというと秩序罰に該当する、そういう社会の秩序に反する行為を反則金という財政的な負担といひますか、いわゆる罰金にかわる、そういうふうな金銭による制裁的な意味を持った一つの制裁金的な制度を設ける、こういうふうな趣旨で、考え方に置きましては国税犯則取締法の精神あるいはその類型をモデルにしたものではありますけれども、

この通告制度の内容、あるいはこの目的、したがひまして、反則金の性格ないしは通告制度の法律上の性格は、ややこの国犯法の考え方と違ふものではないか、こういうふうには私は理解してゐるものでございまして、たとえば御指摘の罰金刑というものを考へてみた場合には、この罰金刑は、貧富のいかににかかわらず、すべて刑罰として何人にも公平に課されるものであつて、その公平に課されることに對して、しかもその罰金刑の執行を、強制力をもつて執行することができるといふところに、刑罰としての本質的な効果が認められてゐるわけにございまして。

そこで、今度のこの社会の交通秩序を維持するといふふうな一つの秩序維持の大きな目的のために設けられて、しかも罰金にかわる、あるいはその罰金の前納行為としての、広い意味の制裁金としての性格を持った反則金といふふうなものを考へてみました場合に、罰金がすでにそういうふうな性格を持ったものであるといひますならば、それにかわるべき性格を持った反則金といふふうなもの、やはり罰金と同じような趣旨またはそういうふうな性格において理解されなければならぬものではないか、こういうふうにお考えをしておりますので、お示しの判例に示された国税犯則取締法の解釈をいたしましては、私の判例の見解は相當であると思ひます。ただ、その判例の考え方、そのまゝそっくり今回の道交法の改正の反則金、ないしは通告制度の性格に当てはめて考へることが適當かどうかということになります。

○沖本委員 この問題は、またあとでいろいろお伺ひすることになりますけれども、そういう問題がありまして、いわゆるやや、ということとでなくて、この際國民にはつきりしていただきたい、そういうふうにお考えを願ひます。

時間がありませんでかへ移りますけれども、せんだつての質問で交通課長のほうのお答えなんですが、運転免許を得る場合に精神鑑定を診

断書が要するといふ点で、いいかげんだといふことはよくわかる。わかるけれども、やはりその中の何分の一でもはつきりすればよいことになるのですけれども、どうしても納得できないものですから、この点についてお伺ひするわけです。たとへて言うなら、お医者さんが診断書を書くのに、この者は精神異常者であります、と書いたものを本人に渡せませんかという問題なんです。その辺が全然お考えがないじゃないか。本人が免許証を受けるのに提出する添付書類の中に、精神鑑定の診断書が入るわけです。ですから、この者は精神異常ありと認めるから不適格者であるといふことが、よしんばあつたにしても、書けますかといふことになる。事実上、そういうこと、できるわけはないと思ひます。そういうふうな本人に精神鑑定なんかする場合であれば、むしろ医師のほうから封筒に入れて、厳封して持たすとか、あるいは別にそのものを別送していくとかという方法があつてこそ、初めて精神鑑定の問題もわかると思ひわけでありませう。

それからその次の問題ですけれども、これは暴力団員が保釈を延期する場合に、これは神戸の拘留所の中で医務課長さんがにせの診断書をつくつて汚職したといふ事件なんですけれども、意味合ひは違ひますけれども、一方では、いわゆるお医者さんが自分の意思に反する診断書を書いて、それを何かの証明書にした場合、これは刑法に触れるのでしょいか、触れないのでしょいか、その点、刑事局長さん。

○川井政府委員 想定事例につきましては、刑法に触れる場合があると思ひます。

○沖本委員 この刑法に触れるといふものを、一般の國民である私たちが発見しまして警察のほうに、この人が取得したところの診断書は違法性を認められる、適格な医師の診断に基づいていないといふ点について、われわれが警察のほうへ告訴した場合、警察並びに検察庁のほうはそれを取り上げるのでしょいか、どちらでしよ。

○片岡説明員 いまの前の御質問の中で、医師が

書けないじゃないか、精神病者だということを書いて本人に渡せないじゃないかという御質問でございますが、私は良心的な医者であれば、問診の結果精神病でないと判断すれば、ないという診断書というものを出しますし、問診の結果、どうもおかしいということであれば、専門医のほうに行くことを勧めるなり、あるいはみずから權威の精神鑑定医のほうに通報して、その精神病者の保護をはかるのが本来の医師の職務ではないかと思ひます。

○川井政府委員 あとのほうの問題で、医者が公務所に提出すべき診断書について、虚偽の記載をした場合には、刑法の中にその処罰の規定がありますので、公務所に提出すべき診断書であるというところを認識した上で、しかも内容虚偽のものを作成して提出したということになると、これは明らかに刑法に違反する犯罪になるわけでありまして、そのような事案について申告なり告訴なりがありますれば、当然これを取り上げて処理すべきであることはあたりまえのことだと思ひます。

○沖本委員 そうすると、実際に裸になるなり、いろいろな観点から直接医師の診察を受けずに、医師の申請に基づいて、ただ当人は精神的な異常がない、こういうふうな診断書を書きまして、それが後に、たとえば免許証を例にとりますけれども、免許証を取得した上で何らかの事故があつて、この者はもとから精神異常者であつたということがわかつてきて、それでいざこういう者に免許証を渡したという点についての責任を追及された場合に、最終責任はどこにあるのでしょうか、両方からお答え願ひたい。

○片岡説明員 先ほど申しましたように、五百円なり六百円の問診の診断料で診断した範囲においての良心的な判定であれば、その医師に責任は私はないと思ひます。

○川井政府委員 先ほど申し上げました刑法の罰則は、医師が公務所に提出する診断書であるというところを認識した上で、しかもその作成の当時、

これは内容が虚偽である。典型的な場合を申し上げますと、明らかに精神異常であるということをそのとき認めたにもかかわらず、それをあえて秘して、異常はない、こういうふうな内容のものを作成して出した、こういう事実関係でありますれば、これは医師について先ほど申し上げた刑法の違反が成立するのではないかと思ひますけれども、いまお話のように、診断を求めに来た。そこで簡単な問診をした結果、これは異常がない、こういうふうな医師の立場から技術的に認定をいたしました、そしてそういうふうな趣旨の診断書を出した、こういうふうな事実関係でありますというところ、それがあとになりましてから、実はその当時すでに精神病の状況があつたのだということになりまして、先ほど申し上げました刑法上の違反としてその犯罪が成立するというところは、そういう事実関係ならばやや困難になるのじやなからうか。ただ問題は、医師法なんかにもまたこまかい規定がございますので、そういうふうなものについては、精神異常の診断についてはこれこれこういうふうな方法をとることが適當であるのに、その医師として課せられた通常の診察の方法をとらないで、たやすく相手方の申し立てだけを信用してやつたのだということになりますと、これは刑法の違反にはならないといひましたけれども、特別法その他何らかの責任を負うような問題になつてくるのじやなからうかと思ひますので、問題は診察をして、診断書をつくつたときの事実関係で結論が変わってくるのじやないか、こういうふうな思ひます。

○沖本委員 先日の委員会でも、いわゆる神戸大学の先生方は、実際に一カ月ないし二カ月通院していただいて十分な診察をしないと、診断書を書く責任が持てない、こういうことをはっきり医師会の方では言っておられるわけですね。それを一方では、ほとんど本人の申し出によって証明書が発行されているわけですね。そうすると、警察庁にしましても、検察庁にしましても、事、法律に關しては、違法性であるか適法性であるかということ

論議されるところでもありますし、一つ間違えばそのお医者さんは身分を失つてしまふし、刑罰に問われる法律内容を含んでいるわけですね。そういう観点に立つて、大臣こういうふうな制度があるわけですねけれども、これは適法性が多分にあるとお思ひでしょうか、これは適法だと思ひます。

○田中國務大臣 仰せのような場合に、判断をいたしますにはたいへんむずかしい問題で、いまおっしゃるような事柄だけを材料といたしまして、即刻ここで判断をするということがなかなか容易なことではないと思ひます。なかなかむずかしいのじやないかと思ひます。はっきりした結論をここで判断して申し上げるということはなかなか困難かと思ひます。

○沖本委員 もう少しでやめますけれども、いまの問題ですが、実際に内容的には何らの価値のないものなんです。この前の委員会でも御答弁がありましたけれども、そういう点の間違いがあるだろうという点を予測して、免許証を交付するときにも担当者がよく本人を確かめておる、こういう御答弁があつたわけですね。そうしますと、その段階で、極端に言へばそれでそういう診断書はあてにならないというふうな扱いになるんじゃないか、こども考えられるわけですね。そうすると、率直に、大臣がよくおっしゃる素朴な筋論からいいますと、五百円だけよけい出させている何らかの裏づけのために、あるいは法律上の取り扱いという点だけを形式的にくぐらすために、精神鑑定の診断書をつけさせておる、そういうことになつてきますと、警察庁自体がお医者さんに法律違反を犯さすおそれのあることをやらしておる。また、検察庁のほうも違法性になつてくるんじゃないかと思はれるような内容についても、何らかの形で何とか大目に見て通してしまつておる、こういうふうな反対側から考えると考えられるわけですね。そうしますと、形式的にこういう無意味なものであるのあれば、ないほうがいいんじゃないかと思ひます。よけいなことをして、お医者さんの

ところに行つて、はつきりもしない診断書をもらつてきてつて、ついておるといふことできりきり舞いさせておるといふこと自体が私は形式だ、こう考えるわけですね。どうしてもその点が納得できないのです。むしろ、はずしていくべきではないか、こう考えるわけですねけれども、どうしてもそれをつけなければならぬ根拠はどこにあるのでしょうか。

○片岡説明員 せんだつての委員会でもお話ししましたように、従来は診断書を添付させていなかった。したがって、専門家でもない、医師でもない試験場の係官が、わずかに精神病者ではないであろうかというチェックをしておつたにすぎなかつた。しかしながら、精神病者の運転者による事故も相当多くなり、社会的な問題にもなつたので、従来から精神病が欠格要件になつておる法律が十数ございます。そのいづれの法律も、医師の診断書を添付さすという制度をとつております。医師法自体がそうでございます。それと法で同じやり方をしておるというところであります。ただ、仰せのように、従来十九九の法律がございまして、たまたま適用される対象の数が比較的少なかつたといふことで、さほど問題にはなつていなかったと思ひます。今度の場合確かに人数が多いといふことによつて問題が生じておるというところは、私もよく存じております。しかし、いまの医学のレベルで、そして少しでも精神病者に免許証を与えない、チェックするといふ仕組みをとるとすれば、この方法以外にはないのではないかといいことで、私も踏み切つたわけでございます。ただ、お説のようなお話もございまして、それから神戸大学その他各地でそういう御意見を持つておられる先生方もおられます。先般もそういう神経科の専門医の方々と、定例的に私ども役所で会合を持つて、一番いい方法、さらにいい方法はないものだろうかといふことを協議し始めておるといふ段階でございますので、さらにいい方法が開発されれば、その方法に切りかえていきたい、そのように考えております。

○沖本委員 逆の面から考えますと、警察庁のほうは免許証下付にあたって、何かの事故が起きたときに、その責任を自分のほうに持つておられるのをゆるめたい、あるいは逃げる一つの手段としてそういう方法をおとりじゃないか、こういうふうにごえざるを得ないわけなんです。ですから、きょうここでどうしてくださいというお答えを求めるときにはいきませんけれども、この点は厳重に考えていただいて、まるきりお医者さんに自分の良心に反するようなことをやらせもし、またそういうことを見込んで免許証を取得する人もそこをたずねていって、五百円のことですきさといわゆる代書にものを書いてもらうような形になることと自身が、調べなければならぬ、鑑定しなければならぬ内容の重大さというものはすいぶんかけ離れた問題になっているわけです。この点は、ほんとうに真剣にお考えになって改正していただきたい、こういうふうにごえざるわけでごえざる。

にたたいま指導をいたしております、大体私どもに見通しをいたしましては、昭和四十四年までには完成することができ、こういうふうにごえざるしております。

○沖本委員 きのう電話でちょっと受け答えした中では、全国の公立病院ではほとんど全科を備えていらっしゃる病院がたくさんあるわけですから、緊急に事態が生じて、交通事故の患者を運び込んだ場合、当直の方が、眼科の先生であつたり、そのほかの先生であつて、全然処置ができなくて、ほかの町医者のほうに持っていくなければならぬ。そのために、第一次の救急処置ができなかったために死んでしまったという例がたくさんあるわけです。そういう点について、現在の厚生省の指導要綱はどの程度になっておるのでしょうか。

○中村説明員 厚生省の省令では、救急医療機関としての告示を受けますつきましては、いかなる場合におきましても必要な医療が行なわれるような医師、看護婦等が配置されておるということと前掲の条件をいたしておるわけでございます。したがって、いわゆるたらい回しといったようなことはないたてまえになっておるのでございますが、ただ先生の御指摘のごさいますように、医師の少ない病院の場合におきまして、たとえば眼科の医師が当直しているために、非常に重傷の外科患者が来まされた場合に、ほかの病院に回したというごさはこれはあり得るわけでございます。すべて、この病院に、必ず専門の外科医ならぬ外科医が毎晩いるというごさは、これは現実の問題としてはなかなかかむずかしいわけでございます。で、冒頭、先生のお話になりましたように、特に脳外科等の医師というものは、麻酔科、一般外科医、整形外科医というものが常時待機をしますところの救急センターというものは、数は少のうございすが、重点的な整備をはかる、こういうことで指導いたしております。

○沖本委員 もう一点だけで質問を保留させていただきますけれども、東大の統計によりますと頭部外傷の四分の一から二分の一は何らかの後遺症を残しておる、こういうことになるわけですから、たとえば人身事故が、先ほど刑事局長さんのお話ですと、四十万はいるということになると、その二分の一、四分の一ということになればたいへんなことになっていくわけですね。そうすると、この間中近東でたいへんな戦争がありましたけれども、その数よりもたいへんな数にのぼつておるわけですね。そういう観点から、先ほど脳外科に対する救急センターはあと何年かできる、こういう御答弁がありましたけれども、それでは現在脳外科医がどれくらい足りなくて、その脳外科医はどれくらい足りなくて、その救急センターに見合うだけの養成がいまできるかできないかという点について、これだけお答えしていただいて私質問をこの次まで保留させていただきます。

○中村説明員 頭部の外傷に対しては、御指摘の脳神経外科医のほかに、一般の外科医の中でも、頭部の外科に習熟した者であれば治療に当たることができるといふ点につきましては、先生の御指摘の脳神経外科医という点につきましては、私どもの百十一の救急センターというものができますれば、一つの病院で、できまされたならば脳神経外科医が九名おることを希望いたします。またそれが脳神経学会の要望でもあるわけでございます。そういういたしますと、そのセンターだけでも約一千名近い専門医を必要とするわけでございます。しかし、現在日本におきましては、そういうような程度におきまして、大体四百名ないし五百名ぐらひであらう、したがって、そのほとんどの先生方が大学の病院に、あるいは大学の教室に残つておられるわけでありまして、私どももいたしましては、そういう専門医の養成には、今後相当努力をしないといふことは、いたがいたしまして、そういう養成を大学等においてやっていたら、私どももいたしましては大事に活用すると申しますか、この先生方につきましては合理的に働いて

ただけるような組織づくりをしなければいけない、こういうふうにごえざるしております。

○沖本委員 委員長、どうもありがとうございます。これで終わります。

○大坪委員長 本日の議事はこの程度にとどめます。

次会は、明三十日午前十時より理事会、午前十三時十分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。

午後五時二十八分散会

それからもう一点だけ、せつかくお越しになりましたので、厚生省の方にお伺いするわけですが、数字的な問題はこの次にお伺いすることにして、第二次佐藤内閣で鈴木厚生大臣がお答えになつていらつしたわけですが、これも、「脳神経外科など専門的に取り扱う交通救急センターを、人口一〇〇万人に一カ所の割合で全国主要都市に配置し、中小都市には救急医療に必要な機械器具を、共同で利用できるよう、医療器具の供給センターをつくりたい」、こういうふうにお述べになつておられるわけなんです。この点に關して、はたしてこうおっしゃつたとおりのことが、どの程度実現されたのか、その点についてお答え願いたいと思ひます。

○中村説明員 厚生省といたしましては、大臣が考へておりました構想を、本年から実現すべく、各都道府県と連絡をとりまして実施に入つておりました、全国で百十一の病院につきまして、救急医療センターという性格を持たせるために整備すると同時に、その他専門職員の獲得につとめるよう

ただきますけれども、東大の統計によりますと頭部外傷の四分の一から二分の一は何らかの後遺症を残しておる、こういうことになるわけですから、たとえば人身事故が、先ほど刑事局長さんのお話ですと、四十万はいるということになると、その二分の一、四分の一ということになればたいへんなことになっていくわけですね。そうすると、この間中近東でたいへんな戦争がありましたけれども、その数よりもたいへんな数にのぼつておるわけですね。そういう観点から、先ほど脳外科に対する救急センターはあと何年かできる、こういう御答弁がありましたけれども、それでは現在脳外科医がどれくらい足りなくて、その脳外科医はどれくらい足りなくて、その救急センターに見合うだけの養成がいまできるかできないかという点について、これだけお答えしていただいて私質問をこの次まで保留させていただきます。

○中村説明員 頭部の外傷に対しては、御指摘の脳神経外科医のほかに、一般の外科医の中でも、頭部の外科に習熟した者であれば治療に当たることができるといふ点につきましては、先生の御指摘の脳神経外科医という点につきましては、私どもの百十一の救急センターというものができますれば、一つの病院で、できまされたならば脳神経外科医が九名おることを希望いたします。またそれが脳神経学会の要望でもあるわけでございます。そういういたしますと、そのセンターだけでも約一千名近い専門医を必要とするわけでございます。しかし、現在日本におきましては、そういうような程度におきまして、大体四百名ないし五百名ぐらひであらう、したがって、そのほとんどの先生方が大学の病院に、あるいは大学の教室に残つておられるわけでありまして、私どももいたしましては、そういう専門医の養成には、今後相当努力をしないといふことは、いたがいたしまして、そういう養成を大学等においてやっていたら、私どももいたしましては大事に活用すると申しますか、この先生方につきましては合理的に働いて

昭和四十二年七月七日印刷

昭和四十二年七月八日發行

衆議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局