

第五十五回国会
衆議院

法務委員會議録第三十号

(五一八)

昭和四十二年七月六日(木曜日)

午前十時三十九分開議

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 濱野 清吉君

理事 横山 利秋君

理事 千葉 三郎君

中村 梅吉君

村上 勇君

神門至馬夫君

西宮 弘君

沖本 泰幸君

出席國務大臣

法務大臣 田中伊三次君

出席政府委員

内閣総理大臣官 宮崎 清文君

房参事官 片岡 誠君

警察庁交通局長 石原 一彦君

通企課長 中村 一成君

法務省刑事局長 横田不二夫君

事課長 堀山 健君

厚生省医務局長 馬場 豊彦君

運輸省自動車局 運輸省旅客課長

運輸省自動車局 整備部長

建設省都市局技 術参事官

建設省道路局企 畫課長 豊田 栄一君
建設省住宅局調 査官 三宅 俊治君
専門員 高橋 勝好君

七月六日

委員下平正一君、松前重義君及び三宅正一君辞任につき、その補欠として中谷鉄也君、神門至馬夫君及び細谷治嘉君が議長の指名で委員に選任された。

同日

委員神門至馬夫君、中谷鉄也君及び細谷治嘉君辞任につき、その補欠として松前重義君、下平正一君及び三宅正一君が議長の指名で委員に選任された。

七月五日

外国人登録証明書の国籍欄書きかえに関する陳情書(勝田市議會議長砂押英治)(第二二二号)は本委員会に参考送付された。

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。

前会に引き続き、質疑を行ないます。細谷治嘉君。

○細谷委員 刑法の一部を改正する法律案について質問したいと思うのでありますが、今回の改正案は、刑法四十五条と二百一一条に関連したものでありますが、この提案の理由を読みま

すと、「最近における交通事故の実情等にかんがみ」と、こういうことになっておるわけでござい

ます。そこで、お尋ねしたいことは、法務省としては、一体今日の交通事故の原因というものはどこにあるのか、どういう認識をなさっておるか、こういう点についてお尋ねしたいと思

います。

○川井政府委員 いろいろな問題がからんで、交通事故の多発という現象が出ておるものだ、こ

うふうふう考えております。

○細谷委員 いろいろな問題だけではないのか、一つ一つあげて御説明いただきたいと思

います。

○川井政府委員 まず第一に、交通機関が近代的な文明の機関として、急激に、しかも異常な発展を遂げておるというところをあげることができ

ると思

います。

具体的には、あらゆる交通機関、特に自動車の台数というふうなものが、近年異常な勢いでもって増加しておるというふうなことが、まずもって一番大きな一つの要因としてあげることができ

るのではないかと、こういうふうにお考えを

させていただきます。

○細谷委員 自動車の異常な増加、これは大体今月で一千万台をこすというところでありますから、確かに異常な増加でございます。異常な増加とい

するし、また一部には、これらの交通機関を運

転、操縦する人の側におきましても、人命をな

おそう尊重していくというふうな考え方なり、あ

るいはそういうふうな人命に危険のあるようなもの

を運転するというふうな場合における注意義務

ということについての考え方が、必ずしも十分に

できていないというふうなことも、有力な原因と

してあげることができるとは思

います。

○細谷委員 いまあげられましたのは、車の異常な増加、それから、運転者の未熟とい

います。そういうような点、それから施設の問題等をあげられたのでありますが、これだけで

○川井政府委員 これは、非常に大きな社会現象でありまして、総合的ないろいろな観点から深い検討を要することは言うまでもないことでありま

すけれども、当面問題を限定いたしまして、特に最近交通事故が多発しておるということに具体的問題

を提起していきなれば、以上申し上げたようなことが、まずおもなる、また重要な一つの要因としてあげることができるとは思

かったのだ、こういうことで、言ってみれば、いろいろな点があげられたのでありますけれども、ちょうど大臣いらつしやうてゐるようですから、大臣は、きわめて要約して、この今日の事故というものをどう見ていらつしやるのか、これをお尋ねしたいと思います。

○田中事務大臣 まあ、言にくいことをすばり申し上げるということになりますと、最も大きな原因は道路にあると思ひます。車は、スピードの上でも、発車時の機能の上でも、非常によくなつてゐる。いやでもスピードを出しやすいように、出しやすいように、こういうように車が發展していく。道路の幅員一つにしても同じことだと思ひます。こういう道路の幅員が狭く、悪路である。大都會を通つておりますような道路は、比較的りつぱにできておりますが、しかし、それは国道でございます。地方道を含めて、全体として申しますと、道路の進み方が足りない、車の機能は進んでゐる。車で進めてゐないのは、大型車にならぬように、中型車でとめてゐるという点が特徴でございますが、それ以外の車の機能はどんどん進んでゐる。道路もこれに従つてどんどん幅も広がり、道路の舗装もよくなつていかなければならぬ、こういう状態であるにかかわらず、このバランスがとれていないということがやはり事故多発の原因であらうかと存じます。ことに、地方道についてそういうふうな考へるのであります。

それから、その次の、第二の原因というものは、運転免許制にあるのではないかと。運転免許制は、心して改正をしなければならぬものではないか、かうか、こゝろは考へるのでございます。こういうことを言ひ過ぎることは、法務省の所管事項でございますから言ひにくいのでありますけれども、技術面の試験のほかに、人間といふものか、人物といふか、人柄といふか、そういうものについての試験も、電子計算機が何かにかけまして試験をする道はなからうか。アメリカはこれ考へてゐるようでございます。パリでもこれはやがて議論となつてゐるようでございますが、

そういう道が何かならうか。單なる技術試験のみで免許を与えるという免許制というものにも反省をしなければならぬものがあるのではなからうか。こういうことの試験がしつかりやれますと、ある程度悪質の違反というものは食い止めていくことができるのではなからうか、こういうふうには考へておるのでございます。

それから、これも国会の大臣の申します意見としては、言ひにくいことではございますが、どうも歩行者にも重大な責任の一半があるのではないかと、善良な歩行者を相手にこういう話はいかぬのでありますけれども、やはり歩行者にも規則を十分に守つていただいて、そして交通事故が起らないように努力をしていただく必要が歩行者にもある、私は歩行者にも事故多発の重大な責任の一半があるように思ふ。いろいろほかにございまして、私が、私は専門家でございせんので、たくさんな事例を申し上げることができないのは申しわけないのでございますが、少なくともこの三點において反省をすべきものがある、こういうふうには私は見ておる次第でございます。

○細谷委員 これは広範にわたつて原因と言へば多々あると思ふのであります。いま大臣がおもな点として三點程度あげていたわけではあります、これを議論しておつたら切りがありませんから、そこでお尋ねしたい点は、いろいろな原因があるわけでありまして、法務省としてはその対策の一つとして、刑法二百一一条の改正という考へを思ひ立つたのだと思ふのであります。こういうような観点に立つて、どういふ問題がいま国会で取り上げられておるのか、不敏で全部を知らませんからひとつ教へていただかせんか。○川井政府委員 御質問がたいへん広範なことでございますので、一度にお答えできるかどうかかわりませんが、順次補充してお答え申していきたいと思います。

私どもの考へ方は、先ほど御指摘のように、最近交通機関による人身事故が非常に多発しておる。これは何人も疑わぬ事実でございます。昨年度の統計によりますれば、一日にまさに三十八名の死亡者を見ておりますし、それから負傷者に至りましてはまさに一分間に一人の割合で負傷者を出しておるというようなことで、交通機関による災害といつたしましては、世界にも類のないような悲惨な現況を呈しておりますので、このことに對しまして、法務省当局の立場からでき得る施策への貢献ということはどういうことが考へられるかというところで、内閣に設けられました交通対策についての総合機関のほうへも私どものほうでも早くから参加をいたしまして、いろいろな角度から最も有効な対策の発見について努力を重ねてまいつたのでございます。

そこで、私どもの面をいたしましては、刑罰を上げることだけでこの対策に全面的に寄与することができるとはもとより考へておりません。しかしながら、今日の禁錮三年以下、千円以下の罰金という刑罰は、あらゆる面から考へましても低きに失するのではないかと、現に、最近数力年間における裁判の実情、特に最高裁判所ですべております司法統計によりまして事実を見ましても、最高刑であります禁錮三年という頭打ちの刑がかなりの数字を示してゐるということが、私どもとしてはたいへん注目すべき事実だと思ふのでございませう。御存じのとおり、刑罰はいろいろな刑罰がございますけれども、その法定刑一ぱいの刑罰をいふといふようなものはほとんどないわけでございます。ところが、この刑罰に限りましては、最近この悪質化した事故の現状に對しまして、最高刑をいふてゐる判決がかなり出てきてゐるというところは、私どもの面からは非常に注目すべきことだと思ふわけでございます。こういうことに携わつておる者あるいは被害者をめぐつてのいろいろな住民の感情その他から申しまして、もう少し刑罰を上げていんじやないかという声が、私どものほうに非常に強く要望されておるというふうな事実もあるわけでございます。その辺のところからいろいろ勘案いたしまして、一挙に重い刑罰を加えるということはいかかと思ひます。

けれども、その他のものもろの総合的な行政施策と相まって、それとらひ合わせた限度におきまして、今回御審議を願つておりますような五年という程度に刑罰を上げるということが、私どもの面からこの対策に寄与する一つの有力な、また実効のある対策ではないかと考へたわけでございまして、これは過失犯でございますので、ある程度刑を上げることにしまして、運転者並びに國民全般にわたつて、一般の予防的な面を注意を喚起するといふ効果もかなり期待できるのではないかと、こういうようなことを考へまして、これらを主たる理由といたしましてこの提案をしておる次第であります。

○細谷委員 残念ながら刑罰を上げることで今日の事故を防ぎたい、こういう点しかお答えいただけなかつたのでありますけれども、先ほど大臣のおことばにもありましたように、たとえば交通安全施設の整備、こういうものがわすかではありますけれども、昨年来取り上げられました。それによりまして、安全施設が整備されたために、かなり事故を防がれた、こういう実績はわずか一年でありますけれども、はっきりしておるわけでありませう。こういう問題をひとつ整備しようじやないかという形で、やがて交通安全対策特別委員会、この問題についての法律を決定するやに、重要な問題であります。これも大臣御指摘のとおり、運輸行政というものを見て、これは道路の安全施設だけでなく、運輸行政のあり方というものが、非常に重要だと思ふのであります。運転免許については、これは警察の問題であります、一体精神薄者に対してどういふ対策を講ずるかというところでありましても、現実にことしの四月一日からですかやがてはありますけれども、たとえば有名な大学の医学部ですら、そんなことは責任は負えない。精神薄者であるかどうか、運転に資格であるかどうかといふことを検討するに、少なくとも二、三週間ぐらい入院してもらわなければ、医者としての自信ある診断は書けな

もう未必の故意と紙一重のような事犯、これが過失事犯であろうかというような事犯がたいへん多発しているわけでございます。かような未必の故意と紙一重のような非常に極端な過失犯につきましても、実質内容におきましてはむしろ故意犯に近いものである、こういうふうなたてまえに立ちまして、かようなものにつきましては禁錮刑よりはむしろ懲役刑をもって臨むのが至当ではないか、こういうふうな考え方から、本件につきましては今回あえて懲役刑をこの法定刑の中に取り込んできた、こういうふうな考え方に立っておるわけでございます。

○細谷委員 私がお尋ねいたしたいのは、明治四十年にできた現在の刑法体系というものがあつたわけですね。その刑法体系につきましては、三十六年に改正刑法準備草案、こういうものが全体的な検討の中において一応できておる。にもかかわらず、その中からほんの一部分だけを取り出して、言ってみますれば二百一十一条の部分だけを取り上げていったことについて私は納得できない、こういうことなのであります。

そこで、私はちょっと面を変えてお聞きしたいのでありますけれども、現在国会に道路交通法の一部を改正する法律案というのが提案されて審議されておるわけでありまして、その道路交通法には、第一百七十二条の二に、酔っぱらい運転とか、ひき逃げとか、あるいはにせの免許証等々、あるいは無免許運転は百八十八条、こういうところについてはそれぞれ罰則が規定されておるわけなんです。いまの御説明によりまして、言ってみますと、そういうような悪質な道路交通違反、それに基づく事故を、草案の中のほんの一部分、それも草案は「五年以下の懲役もしくは禁錮又は三十万円」といつてあるのですが、法律案では「五年以下ノ懲役若クハ禁錮又ハ千円」、それが罰金等臨時措置法で五万円になるというのです。こっちは三十万円と書いてあるのです。道路交通法でも百五十五条には「五年以下の懲役又は十万円以下の罰金」と

いうのがあるのですよ。百五十五条の内容は何かといひますと、信号機をかってに操作したり、安全施設を何かいじったり、そういう者については五年以下の懲役なり十万円以下の罰金が科されることにはつきり規定があるわけですよ。この悪質な運転というの、言ってみますとこれは道路交通法上の問題なんです。そういうことでありますから、道路交通法についてのコントロールのことまで、もつともつとやらなければならぬたぐさんの問題があるにかかわらず、刑法二百一十一条だけを取り上げたということについては、私は問題があるのじゃないかと思う。私は法律のしろうとでありましても、法律の体系論をまたやりますと、あなたのほうが専門家でありましますから言うてありましてもいいけれども、おかしいではないかという気がいたすのであります。道路交通法にはたくさん罰則規定があるのであります。違反事実ばかりでなくて、民家を損傷した場合には、これはちゃんと百六十六条で禁錮または罰金刑というものを科されるわけですね。ですから違反事実ばかりでなくて、物件の損傷までちゃんと入つておるわけなんです。これは道路交通法のコントロールから出ているわけですよ。でありますから、刑罰、この問題よりも、もつともつとやらなければならぬ今日の交通事情の中において、これだけ一つ取り除いてきたということについては、私はたいへんな問題があるのではないかと、ここに縦割り行政という、法務省のからを守ろうとする意図がきめんにあらわれているのではないかと、こういう気がいたしますが、大臣いかがですか。

○田中事務大臣 お説、私わからぬこともないのであります。本件改正をお願いいたしておりました趣旨は、いまお話しになりました先生のお話のうちで、悪質な業務上の犯罪、業務上でなくとも運転免許その他を持たない重過失の犯罪、悪質のもので業務上の犯罪を交通について犯したものの、交通以外のものについても同様でございますが、そういう悪質なものについては悪質のものを適用する。現在の段階においては悪質のものを適用する

には、三年以下の禁錮、罰金というものでは低過ぎるということにそのねらいがあるわけでございます。そういうねらいで改正をお願いしておるという筋でございます。

○細谷委員 私がお聞きしたいのは、もう酔っぱらい運転とかひき逃げとか、これは道路交通法上の問題じゃないか。現に道路交通法で規定しているわけですから、あえて刑法で取り上げる必要はないのではないかと、こういうことを申し上げておるわけですね。しかも草案は「草案」というのは刑法全体について改正のために検討したのでありますが、その中にありますということだけであつて、そのほんの一点だけを取り上げてやつて、そして道路交通の事故を防ぐというところは、これは本によつて魚を求めろかのごとき感があるのではないかと、こういうことを申し上げておる。局長、どうですか。

○川井政府委員 仰せの中に二つ、問題点があるように思ふのであります。一つは、この刑法の全面改正の案が一応できておるのに、この事態に對処するという目的のためにその一部分だけを今日取り出してやつておるというふうなことは、何か意味があるのかという御趣旨も含まれておるかと思ひますし、それからもう一つは、しよせんこの当面の問題は、道路交通の問題として問題が提起されておるのであつて、したがつて、これの対策としては、刑罰の面においても、道路交通の一端としての具体的には道交法の問題としてまかなうというのが筋ではないかと、にもかかわらず刑法の改正という一般的な問題でまかなつていくのは、何かそこに理由があるのか、こういうふうな御趣旨かと私理解したわけでございますが、もしそうだといたしますと、最初の第一点のほうにつきましては、これはまた体系論になりますけれども、鋭意全面改正を大臣御指揮のもとに私どもやつておりますけれども、何ぶんにも非常に大きな作業でございます。あとまだ数年は要するようない見通しに相なつております。けれども、今日この情勢を看過するわけにいきませんので、いろいろ法制審議会にもこの案をかけたしまして御意見を聞い

た結果、大方の御意見としてこれを緊急上程して、当面の事態をまかなうべきだという法制審議会の意見をもとにいたしまして、今回のような改正に踏み切つたわけでございます。あくまでこれは緊急的な、臨時的な部分改正の立法であることは申すまでもないことでありますので、御了解を得たいと思ひます。

それから第二点でございますが、なるほど道路交通の一端ではあります。ありましようけれども、問題はその注意義務、人命に影響のあるような業務に従事する者には通常人にかわつて、もつとそれより高度の注意義務が課されているということが前提になつておりました、その守らなければならぬ注意義務に違反したということ、が、私どものことばで言いますところのいわゆる反社会性と申しますか、社会悪と申しますか、そこにその責任を問ふ悪性があるのだということになるわけでございます。業務上の注意義務に違反したもののについて、刑罰をもつて論ずるということは、先ほど御指摘のとおり明治四十一年以来六十年來すでに国民の常識として意識の中にまさに定着しているものだ、こう言わなければならぬものと思ふわけでございます。私どものことばで申しますとこれはまさに自然犯、いわゆる単なる行政取り締まりの行政法規ではございせん、自然犯として刑法の中に六十年來取り込まれてきておるものでございまして、またその上に裁判が積み重ねられてきた、こういう実情に相なつておるわけでございますので、この注意義務に違反して悪質な事故を起こして人命を殺傷したというふうなものにつきましては、その道路に關するものでございましてあるいはほかの面につきましては道交法でまかなえる部分がございまいしやうけれども、本質は注意義務に違反したというところにどれだけの刑事責任を問うか、こういう本質の問題でございますので、この問題は、刑法を離れて論ずることはできないと思ふわけでございます。ただいまの御指摘のような御意見に従いますと、非常に悪質で、懲役五年にいくような注

憲義務の違反をした者は、取り締まり法規である道交法のほうにまいて処罰されることになりまするし、そうでないむしろ非常に軽い違反は、刑法のほうで自然犯として処罰されるというふうな、刑法の理論といたしましては非常に逆な結果になっておかしなことになるわけでございまして、自然犯というのはやはり重く処罰すべきである、行政取り締まり法規は、臨時的な取り締まりの目的のために、これを軽く処罰するというのが一応たてまえと相なっておりますので、どうしてもこれは刑法改正でまかなうのが筋であり、またそうしなければならぬ問題だ、こういうふうにご考慮しております。

○細谷委員 いろいろ述べられましたけれども、すべての結論というのは、もう禁錮三年で頭打ちをしているんだ、だから緊急として上げるんだ、懲役も加えるんだ、こういうことに尽きるようでありまして、一言お尋ねしておきたいのであります。この種のものの、業務上過失致死といふのは明治四十一年以来今日まで禁錮でやっていたのです。懲罰でありますけれども、故意犯ではないわけですから、これは禁錮だけでいい、明治の末期から今日まで、六十何年やってきたのに、それにあえて懲役を入れるというのはおかしいかと、じゃないかと私は思うのであります。私は禁錮だけでいいんじゃないかと思いますが、これはどうなんですか。

○田中事務大臣 これもごもっともな御意見と率直に思うのです。ただ、この法案のねらいとしておりますところは、禁錮という性質の刑罰では目的を達しない姿の悪質犯罪が、最近ではふえてきておる。自動車に乗った瞬間に、スピードを出した瞬間に、人がけがをしようがしまいが、通行人が迷惑をしようがしまいが、危険を承知の上でスピードで飛ばす、これは非常に極端に言いますと、本会議でも皆さんお笑いになったのでありますけれども、自動車という凶器で人を殺傷した、こういうふうに言いたいような悪質のものが先生御承知のとおりだんだんふえてきておる、青少年に多

いのでございます。こういうものを処罰をしていきますには、かりにおことばのように、禁錮を五年に引き上げましても目的は達せられぬ。禁錮といふものは懲役と比べると殿様だといわれておる。それくらい懲役と比べると禁錮は楽な刑罰であります。そういうものでは達せられぬ。これはやはり故意の殺人、故意の傷害、未必の故意の殺人、未必の故意の傷害というたてまえで、これに準じて処罰しなければならぬ。すなわち禁錮ではいかぬ、微役刑で処罰をしなければならぬという、そういう悪質なものだんだんふえてきておるといふことから考えますと、おことばのようにその禁錮を三年を五年に上げて、理屈はそれで合うのであります。けれども目的が達せられない。これは刑罰の性質をかねて引き上げかつ性質を強化をいたしまして、単に三年を五年に上げるのみならず、禁錮を懲役に転換してもらいたいということがねらいでございまして。

○細谷委員 私は、法律の専門家じゃありませんけれども、しろうとの常識として見た場合に、明治四十年来禁錮でやってまいったものを、それに「懲役若くハ禁錮」しかも五年、こういう形で懲役を加えたところには——今日まで全体として刑法はバランスをとってきたのです。それを突如として今日の交通戦争、しかも刑法はオールマイティーじゃないのです。にもかかわらず、懲役でやるといふことは、これは国民常識としていささかどうも軌をはずれておるのではないかと、こう私は思うのであります。

そこで、どうもせんじ詰めますと、あなた方のこの根拠といふものは頭打ちだということが一つ。もう一つは、外国の刑が重いから——外国でも禁錮だけの例があるでしょう、あなた方の資料でそうなっております。そして外国だって禁錮ですよ。刑は十年以上になっておるところだつてあるのですから……。しかし、五年でないところもあるのです。それで、外国の例なんていうものは、明治四十年来やってまいった刑法体系といふものがあるわけですからそれを基準にし

て、外国などはほんの参考にすればいいわけです。そこでお尋ねしたいのであります。頭打ち、頭打ちとおっしゃるのでありますけれども、あなた方にいただいた資料から見ましても、今日過失致死傷罪といふのは一般的には減つておるのじゃないですか。道路交通関係を除きますと、減つておるのでしょうか、どうなんですか。

○川井政府委員 必ずしも減つてはおりません。

○細谷委員 お尋ねいたしますが、資料ではつきりいたしておりますが、業務上の過失致死傷の頭打ちの禁錮三年といふのは、あなたたちのほうの資料によりまして、具体的な例をあげておりますが、全部で二十四件、この「自動車運転による重大な人身事故の具体的事例」に二十四件あげられておるのですよ、そのうち頭打ちといふのは六つしかないですね。最近の実績で業務上過失致死傷で三年の禁錮を科せられたのは何件ありますか。

○川井政府委員 四十一年の統計で、私どものほうで四十一年に限って報告を受けたものは六件ございまして。

なお、これは私どもの統計よりは裁判所の統計のほうが正確でございまして、四十一年度につきましては最高裁判所のほうに統計をもらうように催促しておりますけれども、最高裁の統計は非常に慎重でありますし、また手間がとれまして、まだ四十一年度の統計はできていないようであります。さしあたり、私ども部内に照会した結果によりますと、頭打ちの三年の禁錮を受けているものは六件ございまして、その六件はここに収録しました六件とはまた違う六件でございまして。

○細谷委員 おたくのほうの資料にあります、業務上の過失致死傷で、昭和三十九年には業務上過失致死で三年禁錮の刑を受けた人は十三件でしよう。傷のほうで七件でしよう、合わせて二十件じゃないですか。二十四年くらいからの統計がこれに出ておりますが、いま四十一年の——四十四年ではないか、六件といふのは、六件でしよう。それは致死と致傷両方入れてでしよう。

○川井政府委員 ちよつといま四十一年と申しま

したけれども、それは四十一年の間違ひでござい

○細谷委員 四十一年ですね。そうしますと、いま四十一年は六件、三十九年は二十件、三十八年は十八件、三十七年は十六件、三十五年は六件、三十四年は三件ということですよ。交通関係による事故によつて三年という刑がふえたといふことはわかる、事実率直に統計的に認めざるを得ない。

ところで、それでは軌道関係といふのを、その中を引き抜いてみますと、これは四十一年まで三河島の国鉄事故一件だけで、禁錮三年という最高刑を受けたのは。そういうことになりまして、頭打ちの傾向といふのは認めますけれども、これは三十九年を例にとりますと、結局総人員といふのは六千九百九十九件ですよ。そのうちの二十件ですよ。まあ昨年起こった愛知県豊田町の保育園の児童が、居眠り運転でたぐさんの死傷をした、あれが三年の禁錮で一万円の罰金といふのは少しおかしいじゃないか。それだけ取り出していえばさうすけれども、全般的にはこういう状態ですよ。頭打ち、頭打ちとおっしゃるけれども、六千九百九十九のうち頭打ちはそれだけですよ。二年以上といふのは三十件、一年以上になりますと七百九十件、六月以上といふことになりまして三千件といふのが三十九年の実績であります。四十一年のはこれに載つておりませんけれども、先ほどの話では三年以上はただ六件といふのですから三十九年よりも減つておる。こういうことでありますから、これだけの理由で五年といふのは私は根拠にならないんじゃないか、こう思うのであります。大臣いかがですか。

○田中事務大臣 先生、こういうことに御理解をいただかなければならぬと思いますが、頭打ちといふやつですね、裁判官が裁判をする場合に、法律を適用いたします場合に、最高限の刑を打つといふことは、あらゆる面から見ても最悪、もう人間社会に、これ以上の悪質はないと見る場合でなければ三年以下とか、五年以下とか、死刑とかいう最高限の刑は打たぬことは御承知のとおりです

ね。殺人事件というものは山ほどあるが、なかなか死刑にならぬ、死刑は最高でございます。この最高は、一点くむべきところがあれば死刑にほしない、絶対ありません。もう人間社会で、これほど悪質なものはないと、悪質条件がそろっております場合に最高限の刑を打つということが、今日までの法運用の実情となっておることは御承知のとおり。そういう点から申しますと、従来までの法律でも禁錮で限られておりまして、禁錮三年以下。自動車の運転で、このやろう、という悪質のものでなかったら三年は打たぬのですから、三年の最高限を打たれたものの数は幾らあるか、こうお聞きになるとこれはきわめて少ないということは普通なんです。あることはあるけれども、非常に少ないということになるわけでございます。そこで、この統計をごらんをいただきましたけれどもわかりますように、いまお読み聞けの資料と、私の持つておりますものは少し違ふのでありますが、三年以上が十三件、二年以上の禁錮が二十五件、一年以上のものについては六百七十四件という、私のほうの刑事局で調べた数字が出ております。

そこで、これらのもののうちのどの部分についての引き上げをして適用したいのか、こう言いますと、先ほどから申し上げておりますように悪質なものについての引き上げをやりたい、その悪質のものの中の最悪質というものについては、最高限の三年とか、引き上げた五年とかいうものを打つわけでございます。悪質のものについては、全体として強化をしたいのだ、悪質でないものについては、従前ののとおりにいききたいのだ、こういう考え方でございますが、悪質のうちの最悪質のものについては最高限でいきたいのだ、こういう考え方からいきますと、いままでの懲役のない禁錮三年というものはとてもまかなえないので、まかなえないと言つたって、おまえ、明治四十二年以来同じことをやっているじゃないかと仰せになります、明治四十二年以来先例を見ないような悪質なものが昨今出てきた、こういう点で先例を見ないような懲役刑で処断をさしていただきました。

いと言っております理由なんです。そういう悪質のものが昨今出てきたということなんです。全くそういう事情を無視することができないので、ここでやむを得ず、これを体刑のうち、特に懲役をいただきたいというふうに申し上げておるわけでございます。

○細谷委員　禁錮三年というのはこれは最高ですから、それはたいへんな社会的責任を負うべきでしょう。先ほども申し上げました猿投町の事故、これは砂利のトラックです。私も現地に行ったのですが、これはほんのわずかの居眠り、本人は自覚しない形で居眠りをしてああいふ大事故を引き起こしている。社会的にはたいへん憎むべきです。しかし、居眠りというのは本人の責めに帰すべきものが全部かという点、これは必ずしもそうも言えないのですよ。そうでしょう。これは故意でも何でもないのですから……。そういうのが今日のいわゆる交通事情、社会事情、こういうものから起こっておるわけですよ。明治四十年から今日まで運転中にちよっと居眠りした、本人は気づかぬような居眠りをしたという例はあつたでしょう。たまたまそれが重なって、社会的に憎むようなああいふ猿投町の事故が起つた。それが今日の事情で禁錮三年、罰金は一万円ですね。罰金の最高限というのは五万円ですから。そういうことは、あるいは皆さん方の資料をいただいても——頭打ちと言いますけれども、今日のそういういろいろな、冒頭私はお尋ねしたような問題、そういう問題というのが未解決のまま——解決しようとしておることは認めますけれども、未解決のまま、本来禁錮でしかるべきものを、今日までやってきたものを、しかも懲役を加えて、しかも五年、こういう形は、私はどうしても理解できない。先ほど大臣は、私の統計と違うじゃないか、こうおっしゃっていますけれども、おそらく大臣の統計は過失致死だけの統計を言ったのじゃないかと思うのです。私は過失致死傷、二つの合計を申し上げておるわけでありまして、おたくのほうから出た資料に基づいて私は申し上げてい

るのですから、誤りはないと思っております。そういうことを私は申し上げておるのであって、大體社会条件、道路条件というものが、外国と日本とを比べますと、今日雲泥の差があることを申さなきゃならぬ。外国の例、アメリカの例がこうだからといって、日本もこうだと言う。いろいろな事情というものを無視してこれだけ上げるといふことは、私はおかしいじゃないか。ですから、私が申し上げたいのは、道路交通法でもそういう悪質なものを取り締まっておるのだし、必要とあればこういうもので、現に四十一年は六件禁錮があったのですから、道路行政上のコントロールとしてのこの刑については、必要とあればやはり道路交通法においてそういうものを規定してしかるべきじゃないか、こういうことを私は申し上げてゐるのであって、ただ運転手が悪い、これはたいへん悪質なんだ、酔っぱらって運転すること、居眠り運転、無免許運転、スピード違反、確かにこれは悪質です。それが、たまたま大事故に結びつくような条件というのが、本人の責任に全部帰すべきでない形において起こっていることですか。それから私は問題があらうと思うのであります。もう一度ひとつ大臣から聞きたいと思ひます。

○田中国務大臣　かりに道交法でこれを行いますと、先ほど局長から御答弁を申し上げましたように、同じ業務上過失致死傷、重過失致死傷を犯しておりながら、運転者だけは懲役、禁錮五年以下、罰金で処罰を受ける。しかるところ、同じ業務上の過失致死傷、重過失致死傷を犯しておるのにかかわらず、自動車運転者以外の者は、具体的に言うところ、医者であるとか、電車であるとか、汽車であるとか、航空機であるとか、船舶であるとか、そういうようなものについては、同じ業務上の過失致死傷を犯しておりながら、道交法の適用はいたしやうがないので、現行の値上げをしないままの、刑法でいかなければならぬ。一口に申しますと、こういう不合理が起こってくるのですね。そこで、あえて理屈を申し上げるのじゃないのでございまして、近代国家における刑法法規の体

系というものは、同じ性質の犯罪について、あるものはある法律、あるものは他の法律というふう
に刑を適用しておる先例というものが、わが国に
もございません。これはそういう法律をつくりま
すことをたいへんいみじらつておるといふのが近
代國家の刑法の特徴でございます。そういうこと
から申しますと、おことばを私も承つております
と、なかなか説得力のあるお話でございますか
ら、私もつい引かれて、そうだというふうな感じ
で、うなずかざるを得ない気持ちで先生のお話を
承るのでありますが、しかし、これは何とかそう
仰せにならずに、明治四十二年來、前例のない惡
質な犯罪がどんどん起る傾向にある、これを押
えなければならぬ。まことに運轉者には氣の毒だ
といふこともわかるのでありますけれども、これ
はやり得る方法で、とにかく可能な方法でひとつ
交通対策をやつていかなければならぬ。にわか
に道路の幅員も広げられぬしというようなことか
ら、この可能な方法の一つとしてこれをお願いし
ておるといふ事情でございますから、どうかひと
つまげて御理解をいただきますように、お願い申
し上げたいと思ひます。

○細谷委員　いま大臣の前段のことばというのは、それでは道路交通関係以外の列車とか何かと
いうことはどうするのか、憲法の法のもとに平等
という精神に違反するのじゃないか、こういうこ
とをおっしゃりたかったのじゃないかと思うので
あります。具体的に明治四十年來今日までやって
きて、禁錮三年にひっかかったのは三河島事故だ
けしかないのですよ。そういうことなら、これは
大臣、わざわざ今日まで矛盾なくやってきて、全
体のバランスをとりながら刑法を運営してきたわ
けですから、今度は懲役も加えるのだ、三年を五
年にするのだ、こういう理屈はなくなってしまう
のですよ。おそらく大臣、後段のことに、何と
いっても一億総犯罪、一億総被害者、こういうこ
とを避けようというふうな切なる意図から出てお
るだろうと思うのでありますけれども、私が申し
上げるように、これだけでは片づきませんよ。これ

ただだけでは片づかぬ。しかも頭打ちと言いましても、おたくのほうがあげておる最近の実例は、二十四件中車に六件にすぎないじゃないか、こういうことから言ひまして、この段階において刑法全体を総合的に草案に基づいて検討する段階ならば、全体としての体系のバランスのことからいって、連綿として四十年以来今日までやってきたことを、ことさら草案の部分の一点だけを取り上げてやるというのは、私はどうも大臣をよく知っていますから、よくふろに入つて、裸でいろいろ御高説を承つたことではありませんから、よく知っておりますだけに、大臣の意図というのはどうもわからない。どうもこの辺に、私は冒頭言つた、ほかの省にはまかせられないのだ、おれがやつてやるのだという覇氣はけつこうでありますけれども、潜在的な縦割り行政の弊というものがここにあらわれておるのじゃないかという気がいたすのであります。法務省がやらなければならぬのだ、ほかの省にまかせられないのだ、運輸省にもだめだ、警察庁にもだめだ、よし、刑法を懲役五年、これでひとつ断固やつてやれ、これが特効薬だ、こういう気持ちで出されたのではないのか。しかし、大臣はそういう性格をお持ちにならぬから、私は実はふしぎに思つてゐるのです。私は端的に申し上げて、いま申し上げたことから、いま道交法の改正というのに積極的に取り組んで審議が進められておるのであります。反則金制度というのが出てくる。反則金は金さえ納めれば、あなたは前科一犯になりませんぞということになります。金がなければ前科一犯になりますぞということでもあります。これもたいへんいろいろな問題を含んでおります。法務省でもいろいろ御意見があると思うのですが、きょうはそれに触れませんが、そういう点でそれも憲法十四条から見ても、反則金ということ、金持ちが金さえあれば前科一犯にならないのだということ、いいのかわからない問題もありません。その辺のことでは私は刑法二百十一條の改正というのは、道交法との関係において、あるいは今日の交通条件、交

通事情というものを何とか緩和したいという意図からは、何らの効果も期待されないのじゃないかということをお慮ししております。こうまで質問したわけでありまして、大臣、ひとつ大臣らしい——なわ張り根性はないと思ひますけれども、そんなものは私共は私共の形において、大所高所からの結論を出していただきたいと思ひます。問題がありますよ、これは。

○田中 中国務大臣 なわ張り根性という情けない考へ方は、法務省にございませぬ。それは役人はいろいろ考へるところはあるかもしれませんが、本件については、なわ張り根性はないのです。それは先ほどから私が申し上げましたように、たとえば酒の場合を考えてみても、酔っぱらいの運転は、自動車はいけませんが、自動車以外のものは差しつかえないんだ、こんなこと言えないんです。自動車は厳罰だ、自動車以外のものは軽い罰でいくのだ、こういうことにはなるまい、こういうので、實際問題としては、これをやりますと、先生お説のように、道交法を改正したと同様の、自動車の運転者に大部分適用される。自動車運転者以外の、注意義務に違反をして、そうして業務上過失致死傷、重過失致死傷として処罰を受けま

○大坪委員長 神門至馬夫君。○神門委員 刑法の二百十一條改正の中で、特に交通事故の防止ということについていろいろいままで御説明ございました。これを中心にして、大臣及び関係当局に御質問したいと思ひます。この刑法の一部改正の提案理由の説明を読んでみますと、現在の罰則では国民感情に合致しない、それから国家の刑政上これはよろしくない、こういうふうなことが主眼となつて改正をした、こういうふうな言ひ方になっております。交通事故防止上の見地云々というふうなことは、この提案理由の説明の中にはないのですが、ただいまの質疑全体の中に出てゐる問題としては、むしろこれをきびしくすることによって交通事故を防止したい、こういうふうな言ひ方になってゐるのです。この辺の真意というものは、いままで申された点に間違いはないと思ひますが、提案理由の中に特にその点を正面からお出しになつてない、これはどういふふうな御考へであるか、ちよつとその点について……

○田中 中国務大臣 なわ張り根性という情けない考へ方は、法務省にございませぬ。それは役人はいろいろ考へるところはあるかもしれませんが、本件については、なわ張り根性はないのです。それは先ほどから私が申し上げましたように、たとえば酒の場合を考えてみても、酔っぱらいの運転は、自動車はいけませんが、自動車以外のものは差しつかえないんだ、こんなこと言えないんです。自動車は厳罰だ、自動車以外のものは軽い罰でいくのだ、こういうことにはなるまい、こういうので、實際問題としては、これをやりますと、先生お説のように、道交法を改正したと同様の、自動車の運転者に大部分適用される。自動車運転者以外の、注意義務に違反をして、そうして業務上過失致死傷、重過失致死傷として処罰を受けま

○田中 中国務大臣 なわ張り根性という情けない考へ方は、法務省にございませぬ。それは役人はいろいろ考へるところはあるかもしれませんが、本件については、なわ張り根性はないのです。それは先ほどから私が申し上げましたように、たとえば酒の場合を考えてみても、酔っぱらいの運転は、自動車はいけませんが、自動車以外のものは差しつかえないんだ、こんなこと言えないんです。自動車は厳罰だ、自動車以外のものは軽い罰でいくのだ、こういうことにはなるまい、こういうので、實際問題としては、これをやりますと、先生お説のように、道交法を改正したと同様の、自動車の運転者に大部分適用される。自動車運転者以外の、注意義務に違反をして、そうして業務上過失致死傷、重過失致死傷として処罰を受けま

○田中 中国務大臣 なわ張り根性という情けない考へ方は、法務省にございませぬ。それは役人はいろいろ考へるところはあるかもしれませんが、本件については、なわ張り根性はないのです。それは先ほどから私が申し上げましたように、たとえば酒の場合を考えてみても、酔っぱらいの運転は、自動車はいけませんが、自動車以外のものは差しつかえないんだ、こんなこと言えないんです。自動車は厳罰だ、自動車以外のものは軽い罰でいくのだ、こういうことにはなるまい、こういうので、實際問題としては、これをやりますと、先生お説のように、道交法を改正したと同様の、自動車の運転者に大部分適用される。自動車運転者以外の、注意義務に違反をして、そうして業務上過失致死傷、重過失致死傷として処罰を受けま

○田中 中国務大臣 なわ張り根性という情けない考へ方は、法務省にございませぬ。それは役人はいろいろ考へるところはあるかもしれませんが、本件については、なわ張り根性はないのです。それは先ほどから私が申し上げましたように、たとえば酒の場合を考えてみても、酔っぱらいの運転は、自動車はいけませんが、自動車以外のものは差しつかえないんだ、こんなこと言えないんです。自動車は厳罰だ、自動車以外のものは軽い罰でいくのだ、こういうことにはなるまい、こういうので、實際問題としては、これをやりますと、先生お説のように、道交法を改正したと同様の、自動車の運転者に大部分適用される。自動車運転者以外の、注意義務に違反をして、そうして業務上過失致死傷、重過失致死傷として処罰を受けま

○田中 中国務大臣 なわ張り根性という情けない考へ方は、法務省にございませぬ。それは役人はいろいろ考へるところはあるかもしれませんが、本件については、なわ張り根性はないのです。それは先ほどから私が申し上げましたように、たとえば酒の場合を考えてみても、酔っぱらいの運転は、自動車はいけませんが、自動車以外のものは差しつかえないんだ、こんなこと言えないんです。自動車は厳罰だ、自動車以外のものは軽い罰でいくのだ、こういうことにはなるまい、こういうので、實際問題としては、これをやりますと、先生お説のように、道交法を改正したと同様の、自動車の運転者に大部分適用される。自動車運転者以外の、注意義務に違反をして、そうして業務上過失致死傷、重過失致死傷として処罰を受けま

○田中 中国務大臣 なわ張り根性という情けない考へ方は、法務省にございませぬ。それは役人はいろいろ考へるところはあるかもしれませんが、本件については、なわ張り根性はないのです。それは先ほどから私が申し上げましたように、たとえば酒の場合を考えてみても、酔っぱらいの運転は、自動車はいけませんが、自動車以外のものは差しつかえないんだ、こんなこと言えないんです。自動車は厳罰だ、自動車以外のものは軽い罰でいくのだ、こういうことにはなるまい、こういうので、實際問題としては、これをやりますと、先生お説のように、道交法を改正したと同様の、自動車の運転者に大部分適用される。自動車運転者以外の、注意義務に違反をして、そうして業務上過失致死傷、重過失致死傷として処罰を受けま

○田中 中国務大臣 なわ張り根性という情けない考へ方は、法務省にございませぬ。それは役人はいろいろ考へるところはあるかもしれませんが、本件については、なわ張り根性はないのです。それは先ほどから私が申し上げましたように、たとえば酒の場合を考えてみても、酔っぱらいの運転は、自動車はいけませんが、自動車以外のものは差しつかえないんだ、こんなこと言えないんです。自動車は厳罰だ、自動車以外のものは軽い罰でいくのだ、こういうことにはなるまい、こういうので、實際問題としては、これをやりますと、先生お説のように、道交法を改正したと同様の、自動車の運転者に大部分適用される。自動車運転者以外の、注意義務に違反をして、そうして業務上過失致死傷、重過失致死傷として処罰を受けま

○田中 中国務大臣 なわ張り根性という情けない考へ方は、法務省にございませぬ。それは役人はいろいろ考へるところはあるかもしれませんが、本件については、なわ張り根性はないのです。それは先ほどから私が申し上げましたように、たとえば酒の場合を考えてみても、酔っぱらいの運転は、自動車はいけませんが、自動車以外のものは差しつかえないんだ、こんなこと言えないんです。自動車は厳罰だ、自動車以外のものは軽い罰でいくのだ、こういうことにはなるまい、こういうので、實際問題としては、これをやりますと、先生お説のように、道交法を改正したと同様の、自動車の運転者に大部分適用される。自動車運転者以外の、注意義務に違反をして、そうして業務上過失致死傷、重過失致死傷として処罰を受けま

○田中 中国務大臣 なわ張り根性という情けない考へ方は、法務省にございませぬ。それは役人はいろいろ考へるところはあるかもしれませんが、本件については、なわ張り根性はないのです。それは先ほどから私が申し上げましたように、たとえば酒の場合を考えてみても、酔っぱらいの運転は、自動車はいけませんが、自動車以外のものは差しつかえないんだ、こんなこと言えないんです。自動車は厳罰だ、自動車以外のものは軽い罰でいくのだ、こういうことにはなるまい、こういうので、實際問題としては、これをやりますと、先生お説のように、道交法を改正したと同様の、自動車の運転者に大部分適用される。自動車運転者以外の、注意義務に違反をして、そうして業務上過失致死傷、重過失致死傷として処罰を受けま

○田中 中国務大臣 なわ張り根性という情けない考へ方は、法務省にございませぬ。それは役人はいろいろ考へるところはあるかもしれませんが、本件については、なわ張り根性はないのです。それは先ほどから私が申し上げましたように、たとえば酒の場合を考えてみても、酔っぱらいの運転は、自動車はいけませんが、自動車以外のものは差しつかえないんだ、こんなこと言えないんです。自動車は厳罰だ、自動車以外のものは軽い罰でいくのだ、こういうことにはなるまい、こういうので、實際問題としては、これをやりますと、先生お説のように、道交法を改正したと同様の、自動車の運転者に大部分適用される。自動車運転者以外の、注意義務に違反をして、そうして業務上過失致死傷、重過失致死傷として処罰を受けま

○田中 中国務大臣 なわ張り根性という情けない考へ方は、法務省にございませぬ。それは役人はいろいろ考へるところはあるかもしれませんが、本件については、なわ張り根性はないのです。それは先ほどから私が申し上げましたように、たとえば酒の場合を考えてみても、酔っぱらいの運転は、自動車はいけませんが、自動車以外のものは差しつかえないんだ、こんなこと言えないんです。自動車は厳罰だ、自動車以外のものは軽い罰でいくのだ、こういうことにはなるまい、こういうので、實際問題としては、これをやりますと、先生お説のように、道交法を改正したと同様の、自動車の運転者に大部分適用される。自動車運転者以外の、注意義務に違反をして、そうして業務上過失致死傷、重過失致死傷として処罰を受けま

○田中 中国務大臣 なわ張り根性という情けない考へ方は、法務省にございませぬ。それは役人はいろいろ考へるところはあるかもしれませんが、本件については、なわ張り根性はないのです。それは先ほどから私が申し上げましたように、たとえば酒の場合を考えてみても、酔っぱらいの運転は、自動車はいけませんが、自動車以外のものは差しつかえないんだ、こんなこと言えないんです。自動車は厳罰だ、自動車以外のものは軽い罰でいくのだ、こういうことにはなるまい、こういうので、實際問題としては、これをやりますと、先生お説のように、道交法を改正したと同様の、自動車の運転者に大部分適用される。自動車運転者以外の、注意義務に違反をして、そうして業務上過失致死傷、重過失致死傷として処罰を受けま

うこういうものではなしに、新たに認可するわけです。そういうような場合には、いまのようになかなか困難な問題というのは起きないのでですね。このような三井ビルの建設を許可される、こういうような場合には、これは法務大臣のほうではないのですが、建設省にお願いをしたいのですが、どういような手続なりを経て許可されるのか、この点をお答え願いたい。

○三宅説明員 答えいたします。ただいま御質

問でございます三井ビルの許可の手続のことでございしますが、現在建築基準法によりまして、特定街区という制度は一般的に容積地区、つまり建築物の延べ床面積が敷地面積に対して何倍まで許されるかという一般的な容積地区の中で、特に市街地の整備改善について資するところが大きいというものにつきまして特定街区の制度というものを認めておるわけでございます。この特定街区の制度というのは、東京であれば東京都知事が建設大臣に申し出て、都市計画として決定をするわけでございます。東京都知事が申し出る場合に、関係の権利者の同意を得ることになっておるわけでございます。したがって、この特定街区の制度というものは、都市計画上市街地の整備改善に資するとして都市計画の決定としてなされるわけでございますので、当然交通上、衛生上、防災上、諸般のことを十分勘案した上で定めることになるわけでございます。建設大臣が都市計画としてきめるときには都市計画地方審議会の議を経て、その意見によつてきめることになっておるわけでございます。以上のような手続で特定街区の指定がなされますと、その次において、特定街区の指定のワクの中で建築の行為がなされる、その建築の行為につきましては、建築基準法による建築確認という手続を経てなされることになっておるわけでございます。

以上でございます。

○神門委員 いま、説明の手続的なものは大体わかりましたが、この三井ビルには収容人員というものはどのくらいのが予想されるのですか。

○三宅説明員 日常約一万人と言われております

○神門委員 私が建設省の担当官のほうで調べて

みますと、一万五千人程度収容される、こういうお話があったのですが、そこでいまのような交通上の問題についても十分考えてこの認可がされる、こういうことでありますが、この三井ビルの屋上に展望台がつくられる、その展望台というのは、東京タワーよりか五メートルも高いので、いま東京タワーは、日本一の展望台という名称がなくなるということで足しをしつつあります。東京タワーができてから四十一年の二月まで一日平均にして約一万人ずつの展望台に対する観光客が来る、こういうことが運輸省のほうで正式の統計ではないが、大体把握されております。そうすると、この収容人員一万五千人、そして展望台に東京タワーと同じような人間は来ないにしても、大体近い人間が来るとすると、たいへんな人間があそこに入りするわけなんです。いわゆる地方における中小都市が一つあそこに生まれたような状態になる。これはもう数字的に言えることなんです。いまのように都心が交通麻痺を起こしておるときに、そのような交通問題なり、展望台、あるいは収容人員全体が利用する交通施設、運輸手段、その辺のものをどういうふうに検討されてあの三井ビルを許可されたのか、またその過程において、そういう交通の責任省である運輸省なりと、十分連絡がなされてこれはなされたのか、これができてしまいますと、なかなかあの三井ビルができたからたいへんなことになったのだ、そのビルをとってしまえということになれば大臣答弁と同じことになるわけです。ところが、できる前の認可の段階におきましては、いまのようにこれはたいへんなことになるとするならば、これは認可をしなかったら簡単に済むものなんです、どこかはかへつくりなさい。これが実問題として、たとえばその三井ビル一つを見ても、いわゆる交通行政、このような重大な交通戦争による大きな災害がもたらされておるときに、政府としてとられる政治責任、そういうような観点から十分

御検討になったと思うが、この経過について詳しく御説明を願いたいと思います。

○三宅説明員 高層ビルと交通の問題でございすけれども、一般的に市街地における建築物の許可をいたします場合に、これは建築基準法によりまして行なっておりますが、従来建築基準法の規定によりまして、一般的に商業地域におきましては高さが三十一メートル以内、住居地域におきましては二十メートル以内ということになっております。その高さの制限に加えて、建築物の敷地における空地の面積、これの規定がございす。この高さの限度とその空地の限度によりまして、おのづからその建築物の容積、つまりボリュームというものがきまってくるわけでございます。在来の制度によりまして、この高さ三十一メートル、商業地域におきましては、建築物の敷地の中における空地というものはゼロでいいという、つまり敷地一ぱいに建てていいということになっておるわけでございますから、一般的には三十一メートルの高さの建物が敷地一ぱい建つ。そういたしますと、大体八階ないし十階くらいのビルができるわけでございます。

大体そういうふうなかつこうで、從來とも市街地における建築物の建設がなされてきたわけですが、それでは一般の市街地における都市交通施設等とのバランス上ぐあいの悪いことが起こるのではないかとということで、昭和三十八年に建築基準法の改正をいたしまして、高さを抑えるということではなくて、高さを抑えるかわりに建築物の容積というものにこれを置きかえて、容積を指定するというにいたしましたわけでございます。そういったしますと、建築物の容積は一定に押えられますけれども、高さが自由になりますから、したがって、敷地内の空地というものは十分に取り得る。つまり同じ床面積を持つものであるならば、三十一メートルの高さで押えられますと、どうしても敷地一ぱい建てないと、十分な建築物の床が取れない。ところが、敷地内に十分な空地を取って、しかも建物を上に延ばすという

ことであれば、勢い三十一メートル以上になるわけでございます。御指摘の三井ビルにつきましては、高さはなるほど三十一メートルをはるかに突破いたしておりますけれども、その容積といたうものは約九二〇％、つまり敷地の約九倍程度の建築の延べ床を持っておるわけでございます。従来市街地の中におきまして敷地一ぱいに建てた九階建てのビルと同じくらしいのバランスになるわけでございます。しかし、その敷地の中には有効な空地率というものを七三％取っております。つまり在来の手法でいきますと、敷地一ぱい建てなければならぬものについて、七三％も敷地内に空地を取っているという手法になつておるわけでございます。したがいまして在来の制度から見まして、高い建物を許すということによって、一がいにそこに混乱が起ることということではなくて、建物が高いからそこに不当な混乱が起ることではなくて、敷地内に十分空地も取つてある、駐車施設の用意も十分あるということ、これが大きな許可の要件になってきておるわけでございます。そういうことでございますので、ビルそのものが膨大な建築の床面積を持つて、それがゆえに混乱をすることはまずない。

〔委員長退席、大竹委員長代理着席〕
つまり一般的な建築の手法である三十一メートル以下で押えた場合と、ああいうふうな高い建物を建てた場合との優劣を比べてみますと、当然高くて空地を取らしたほうがいいという見地に立つて許可をしたということになるわけでございます。もちろん特定街区の制度は、都市計画の施設としてきめるわけでございますので、その点、東京都におきまして、知事の諮問に応じて都市計画審議会を開かれまして、審議会の委員が十分意を尽くして答申をいたしたものの、建設大臣はその意見によって指定をいたしたものでございますので、十分議論は尽くされておるといふふうに考えております。

り、建築法上の諸規格、あるいは諸手続において

は万全を期してゐる。あるいは審議会において多面的な面から十分検討がなされてあらうというふうな御説明なんです、そのような高さはいろいろ変化はあるけれども、全体のボリュームで押えた、こういうような説明でした。しかし、それによつて混乱が起こるということは予想できない、こういう説明でしたが、やはり、いままでの通行量を前提とした地下鉄なり、路面電車なり、バスなりが通つております。あそこに二万人もの大きな交通人口が集中する場がでるとすると、それは私はいへんなことになると思う。その辺が予想されないというふうにおっしゃっているのです、その辺は、運輸省等にも、建設省が都の審議会から上がったものに対して許可される場合には、やはり十分なる横の連絡がなされておるのか、この点をもう一度建設省のほうから御説明を願つて、鉄監局長もおいでになっておりますから——あそこには議事堂前の地下鉄がございまして、路面電車、これは取りはずしの方向にある。そういう人間が集中して、朝と夜のラッシュアワーに混乱というものが予想されないのか。これは鉄監局長のほうに、既設のもので十分間に合うということであつたのビルを見ているのかどうかを答弁願ひたいと思う。

〔大竹委員長代理退席、委員長着席〕

○三宅説明員 建設省で具体的に都市計画決定をいたしましたときには、運輸省と横の連絡はやつておらないと思ひます。しかし、都市計画審議会の段階におきまして、東京都内部において具体的に意見を建設省に出してくるときに十二分に議論があつたものというふうには判断をいたしております。都市計画の決定でございまして、現在の交通上の施設の状態、及び将来における施設の状態等、十二分に検討いたして決定するのは当然のことであらうというふうな考へております。

○増川政府委員 三井ビルがございまして、そこに一万ないし一万五千人の通勤者が集中し、あるいは見物人等が集中したといつたとしても、現在、あの地区におきましては、国電新橋駅、銀座線、

丸の内線あるいは日比谷線というものの利用が可能でございまして。かつ、その三井ビルがございまして、入つてくる人たちがどういふものかと考えますと、おおむね丸の内あるいは日比谷地区にございまして三井の傘下の会社等がそこへ移転をしていくということが予測されるのでございまして、その人たちは、すでに現在もろろの交通機関をもつて都心地区に入つてきておるわけでございまして。丸の内方面に行つておる者は、従来通勤してゐるその途中でおるという形になります。それだけあの地域から丸の内方面への地下鉄の客というものは多少減る。かわりに、東のほうから通勤してゐる連中はその間余分に乗るというやうなことで、そういった動きはなからう。一万八、一万八千人が新たに輸送需要としてふえるという点にはならないのか。ただ、一地点に相当集中してくるというところは考えられますが、地下鉄の現在の状況でございまして何とかなさばけるのじゃないかというふうな考へております。

○神門委員 道交法が制定になりますときに、衆議院の附帯決議の第一項に、「警察庁、運輸省、建設省、文部省、労働省、通商産業省等交通に係のある行政機関相互間の連絡調整を徹底して、総合的な道路交通行政の実現を期するとともに、」云々という附帯決議がなされてゐるのです。いまは三井ビルを一つ、そこにありますから、私がひっぱり出して具体的に尋ねておるわけなんです、いまのお話によりまして、政府側の答弁でありますからたいへんなことでは言われませんが、思ふのですが、やはり建設省と運輸省のほうに、審議会においてはなされておると判断はするということではあつたとしても、何ら連絡がなされてない。これは、やはりあそこに何万人という多くの人間が一点に集中する、そのことは現在の予想としてはいたしたことはないだろうと予想をされておるようによつておられますが、しかし、私としては、これはたいへんなことだろうというふうな実際問題として考へるわけでありまして、こ

の点は、この道交法上の衆議院の附帯決議というものに対して、たとえば三井ビル一つを見ても、それが何ら直接には相互間の調整がなされてない。これとその決議との関連はどのようにお考えになつてゐるのか、建設省なり運輸省のほうにお尋ねしたいと思ひます。

○宮崎政府委員 総理府がたゞいま御指摘の相互調整を一応所管いたしておりますので、私からかわつて御答弁申し上げます。

御指摘の道路交通法制定の際の附帯決議もございまして、政府といたしましてはこれは従来からもやつておりましたが、まず昭和三十五年の十二月に、閣議決定で総理府に交通対策本部というものを設けております。ただ、この交通対策本部と申しますのは、総理府の総務長官を本部長といたしまして、関係各省庁の事務次官等からなりまして、一種の会議体でございまして。この交通対策本部におきまして交通安全全般に關します問題の総合調整をはかつてきたわけでございまして。ただ、この点、ただいま申し上げましたように何ぶん会議体でございまして、あまりこまかい議論等を詰めることも必ずしもできないという点もございまして、これは同じく昭和三十九年と四十年の道路交通法の一部改正の際に附帯決議で院の御決定になりましたが、さらにそれを専門的にやる機関を設けるということが附帯決議で定められて、これらに基きまして、一昨年、昭和四十年の五月に現在私が所屬しております陸上交通安全調査室というものを総理府に設置いたしました、これが自來事実上交通対策本部の事務部局的な役割りをやつておるわけでございまして。

なお、交通安全全般に關します最高機関と申しますか、この点につきましては同じく昭和四十年の八月に交通関係閣僚協議会というものが閣議決定で設けられておりまして、これは交通安全に關します基本的な重要問題につきまして閣僚レベルで協議する、こういうことになつております。したがつて、現在は交通安全全般につきまして総合調整は交通関係閣僚協議会、交通対策本部

という組織で行なわれておりまして、その実際の事務は私どものほうでやつておる、かやうに相なつております。

○神門委員 いまの総理府のほうからの御答弁によりまして、基本的なものをやつていて、いまの、たとえば三井ビルというふうなものに対してはタッチしてありませんというふうなお話だつたと思うのですが、やはり具体的に一つ一つ——地方の中小都市において人口が集中する、これが全体の都市問題として大問題になつておるわけなんです。このようなものが現在としては放置されてゐるんじゃないか。いまのあの一つの例を見ても、建設省、運輸省相互間の、たとえば二つの省の相互間には何ら連絡がないということ、これといまの交通対策について、政府としては非常に緊急性を持ち、刑法まで変えて万全を期したいということとの関連において、非常に手落ちがあるやうに思ふのです。いわゆる縦割り行政そのもののなわ張りのなものが、この三井ビル一つを見ても出ているのじゃないか、こういうふうに思ふのですが、なぜその辺が、相互間の簡単なことだと思ふのですが打ち合わせができないのか。いまの総理府のほうから御説明になつたことをもつてもまだ納得ができないのです。総理府がその辺の相互間の調整をはかる責任があるのに、そのようなことがなされてないのかどうか、この辺を御答弁願ひます。

○宮崎政府委員 総理府といたしましては、本来の所掌事務は総合調整でございまして、総合調整と申しましていろいろございまして、まず一番考へられますことは、交通安全全般に關する基本的な方針をどうするかということ、これは常時やつております。それから緊急の場合に、緊急的な対策を打ち出す。たとえば一つの例でございまして、この前四月に、南海電車が非常に重大事故を起こしまして、こういう事故の再発防止は非常に重要であるといふことから、関係省庁集まりまして、先ほど申しました交通対策本部、交通関係閣僚協議会が緊急

対策を決定いたしております。こういうぐあいで、各省庁間に非常に広くわたっておりまして、かつ調整を要することにつきましては、現在ほとんど大部分が総合調整が行なわれております。ただ、数少ない二ないし三の省庁間で問題でございます。なおかつその省庁間で話し合いのつきますものにつきましては、現在必ずしも総理府が関与して総合調整を行なっていないというのが実情でございます。したがって、今後の問題といふたしましては、もしそういうことが必要であるならば、そのほうも積極的に調整をはかりたい、かように考えております。

○神門委員 そうすると、先ほどの法務大臣の御答弁です、いわゆる施設関係なり現在の既設の秩序を持ていけるものを何とかしようとしても、これは金の問題やら時間の問題でどうにもならないのだから、とりあえずできるものからやりたいという、こういうお考えを言っておられる。しかし、いまこの三井ビル一つを見ても、これは一つであります。都内にはたくさん建っております。そしていま交通戦争といわれるように、たいへんな事故が起きている。こういうようなことに對しての一貫的なものがないのじゃないか。一貫的なものがあつたとしても、具体的にそれなら末端まで、一つの建物までおろしてみても、その横の連絡なり交通問題についての十分具体的な把握というものが無い。そうなつてきますと、できてからどうにもならないということになしに、事前の対策が十分なされていられると考へられないのです。この辺のようにお考えですか。

○田中國務大臣 ただいま先生御質問の、具体的な三井ビルなら三井ビルという案件について見ますと、建築基準法並びにその関係法規の中身をいま大急ぎで調べたのでございますが、建物そのものの敷地そのものの安全に関する規定はわりあいに行き届いたものでございます。それはただいま説明をいたしましたとおりでございます。しかしながら、この一地点を中心として何にしても何万

という数の者が出社をする、退社をする。その出社時、退社時に、同一時刻になるのでありまして、建物そのものの敷地そのものの外でたいへん交通上の混雑が起つてくるというところは想像されるのであります。おことばのように、小さい都市がそこに急に生まれてきたというだけの困難があるわけでありまして。そういう場合に、いまお話を承つておつて思ふのでありますが、許可をいします許可、その時点で、交通問題にいかにか影響を及ぼすかというのを考へていかなければ、真剣に都市問題と取つ組んでおるとは言えぬのではないかと、こゝろは考へます。法規の上で明文はありませんが、これを許可をいします場合に、東京都なら東京都は条例をもつてその基準をきめることもできる、制限することもできる筋のものです。ございしますから、何らかの法的措置をひとつ早急に具体的に検討してみたい。建物自体、敷地自体の建築基準に関する法制は、中身は整つておるのでございします。ここから出入りいたします者がその町の交通に及ぼす影響というものを念頭に置きまして、許可に對して何らかの手を打つ必要があるのではないかと。これは国会で附帯決議で議決をしておられる御趣旨にも沿うことができれば、ございします。そういうことをひとつ念頭に置きまして十全を期していきたい。これをおろそかにしておりますようなことでは、都市問題の解決をどこまで真剣に考へておられるのかと言われてみて、返すことばが出てこない、こういうふうに出て、反省の材料にいたしたいと存じます。

○神門委員 私が知つておるところによりまして、たとえばこんな大ビルができて、それがいまのような建設そのものの関係法規を適用しても、たとえばそれが他の交通関係所管の省とは全く無関係であつて、その辺が非常にどうも私たちとしては理解できない事実があるようなんです。先ほどの道交法上の衆議院通過の際の附帯決議、それによつていろいろな閣僚協議会ですか、あるいは対策本部あるいは総理府に機関を設けて、そこでやつておられる、こういういろいろな問題がありまして

が、この閣僚協議会というふうなものが、いま實際問題として具体的に交通戦争といわれるような社会問題化したものに対して、積極的に何か取り上げてものを進めておる——もちろんこの刑法二百十一條の問題については、これはその辺から出たものかどうかはわかりませんが、そういういろいろなものが現在考へられておるかどうか。大臣は國務大臣でもありますから、ひとつお答え願ひたいと思ひます。

○田中國務大臣 基本的な問題につきましては、交通対策の基本問題については閣僚懇談会でこれを取り扱う、こういう態度でございまして、何回かの会議は續けてやつておるわけです。こまかい問題につきましては一々閣僚間でこれを協議するといふことは、その目的ではございしません。話はどうも出ます。基本的な問題については閣僚の會議で方針をきめまして事務におろす、こういう方針をとつております。

○神門委員 官邸政府委員にお尋ねしたいと思うのですが、この附帯決議が生かされていまのような対策会議なり協議会あるいは対策機関ができておるようですが、この附帯決議の第一項が具体的にどのようになされておるのか。これは全般的にわたつては非常に広範なものであらうとは思ひけれども、大綱なりを類型別にひとつお示しを願ひたい。

○宮崎政府委員 たいへん広範な御質問でございします。もし説明が十分でございしましたら後ほどまた御説明をいたします。

政府が総合的な交通安全対策を講ずるようになりましては、もちろん従前からやつておりますが、特に具体的な方針をきめましたのは大体昭和四十年初頭でございします。これはなぜかと申しますと、御承知かとも思ひますが、交通事故による死者が昭和三十九年に史上最高という数字を出したわけでございます。このような事態に對処いたしましたので、従来もいろいろと各省庁やつてまいつたわけでありまして、総合的な計画で交通安全防止対策を推進すべきであるという見地から、

昭和四十年一月十三日に緊急対策というものを交通対策本部で決定いたしております。これは大きく申しますと四本の柱を立てておるわけでございます。第一の柱、交通安全施設の整備を中心とした道路交通環境の整備でございます。第二の柱は、交通安全活動の推進という柱になっておるわけでございます。この内容は、たとえば学校における交通安全教育の推進をはかるとか、あるいは運転者の再教育あるいは運転免許制度の改善ということが内容になっております。それから第三の柱が、交通秩序の確立といふことになっておるわけ、これはいわゆる交通暴力といふものの徹底的な追放ということが主たる内容でございします。それから第四の柱といふたしましては、従来わが国において特に立おくれしておりました被害者の救済対策を確立するといふこととございまして、内容は救急車等の救急搬送の問題、それから救急医療の問題、それから自動車損害賠償保険法に基づいて強制保険の額の引き上げ等を含めました損害賠償の確保の問題、こういう点を取り上げております。

なお、それ以外に、交通安全に対する科学的技術の推進であるとか、あるいは交通安全国民會議を開催するといふようなことも、同じ緊急対策の中できめておりますが、いづれにいたしまして、この四つを主たる交通安全対策上の大きな柱にいたしまして、自來政府としては、この四本柱を推進するといふ姿勢で交通安全、事故防止に当たつてまいつたわけでありまして。

それ以来、しばしばいろいろな事件も起り、また交通事故の重大な事故も起りました。そのつどその四本柱をさらに具体化するようなきめのこまかい対策をあるいは交通安全本部で決定し、あるいは閣僚協議会でその御方針をきめていた上、これを進めているというのが実情でございまして、なお、詳しい個々の対策等につきましまして、もし必要がございましたら資料を持っておりますので、御説明申し上げます。

○神門委員 具体的なものにつきましては、あとか

らまたお尋ねしたいと思いますが、先ほど質問として出ておりましたように、法定刑上の上限、長期を延ばすとか、あるいは懲役刑を加える、こういうふうな罰則を強化しても、それに対する効果については、法務大臣も、多くは期待はできないが、しないよりはいいだろう、こういふふうな意味の答弁がございました。過去、三十五年の道交法が制定されたとき、三十九年に道交法の罰則が強化されたとき、ともにこの制定、改正において全体が罰則を強化されておるわけですが、その法律が制定される前と制定をされた後、この辺の効果と申しますか、及ぼした影響というふうなものは、どのように数字的に出てくるのか、この点をひとつ数字的に説明してもらいたい。

○川井政府委員 いま私の手元には具体的な数字がございせんが、この前当委員会と同じような質問が当面の責任者である警察当局になされまして、その際に数字に基づいてのいろいろ説明がなされております。それらの説明やら、それから私どもの手元にあります若干の資料を検討いたしてみまして、三十九年の改正によって顕著にその事故ないしは道交法のルール違反の件数が激減したということにはなりませんけれども、その間における、たとえば交通機関の中でも、自動車の台数の急激な増加、その台数の絶対数の増加というふうなことから、事故の発生ないしは規則違反の違反件数の比率というふうなものを見ますと、かなり顕著な効果を發揮しているというふうなことが言えると思ひます。

○神門委員 台数当たりの件数から見ると、これは確かに総府から出された統計資料を見ても減っております。しかし、この問題は絶対量がやはり問題になってくるし、それからいまこの法律改正がなされ、それが対象としようとする事件、悪質なもの、こういう中のかたは酔っぱらいだとかいふふうな事件については、これは顕著にふえておるのですね。なるほど三十五年のときには、総府府のほうの資料を見ても、少年の場合には減っていますが、この少年のほうは別として成年

のほうですね、成人そのものを見ますと、三十九年から四十年になりますと、たとえば酔っぱらい運転にすると、指数が一〇九・八から二七八というふうな、この法律改正がもたらす影響というものは、全体が激増しておるというところで何らその効果をあらわしてはいない。もちろん、これは毎年台数はふえておるのですから、全体の増加率の中にあつての絶対量のまたこれは単純比較ではあるとしても、これはやはり比較対象になる数字だと思ふのです。そういうことから見て、この刑罰を非常に加重するということの効果というものは、実際の数字からいって期待できないのじゃないか。その辺、先ほどちょっと説明があつたようですが、もう一度どのようにお考えになっておるのか、ひとつ……。

○川井政府委員 確かに御指摘のとおりでございまして、私も長年この刑罰法規の運用をいたしておるものであり、またその刑罰法規の運営による効果の観察ということもずいぶん意を用いてやっておるつもりでございすけれども、刑罰のみによつて犯罪を極端に減らすとかいふふうなことにつきましては、なかなか大きな問題があるうかと思ひます。犯罪の撲滅ということのために、刑罰法規の適正な運用とともに、先ほどからいろいろ御指摘がありますような、その他もろもろの一般行政的な対策というふうなものがこれとうまくマッチすることによって、犯罪対策としては著しい効果を發揮してくる。私も、まさにそういうふうな点におきましては全く同感でございす。今度の、この交通戦争といわれております非常に悲惨な死傷者の続出というやうなことに對処いたしまして、同じような基本的な考え方でごいまして、いまお願いをしておりますこの法定刑の二百一十一条の強化ということのみをもつて、もしこれが通つたといつたしまして、直ちに來年度から顕著に死傷者が減るというやうなことの期待につきましては、ある程度の効果があるということは確信をいたしておりますけれども、数字的にないしはもう少し煮詰めた具体的な意味合い

におきましてどういふふうな効果があるかということにつきましては、その効果の観察、予想ということはいへん困難だ、こう思うわけでございす。ただ一つ言えることは、これは故意犯ではありませんで、過失犯でございす。過失犯は要するに注意をすれば避けることができるというのが犯罪の本質になっておるもので、こういうふうなものを、運転する危険な業務に従事する人に注意を喚起する、こういうふうな意味合いにおきましては、一般の故意犯と違ひまして、ある程度刑罰を上げることによって、それを機会に一般国民全体に、この種の行為についての注意を喚起するということによって一般的予防の効果をおぼせるということ、私は故意犯よりは過失犯であるだけに、かなりの効果が期待できるといふふうなことが考えられますし、同時にまた、繰り返し申し上げるやうでございすけれども、どうにもしようのないやうな悪質犯のみに限つて当座の手当てをしていこうというのがこの法律でございすので、御了承を得たいと思ひます。

○神門委員 私、自動車に乗りまして、運転手にいろいろ尋ねてみたのです。ところが、自動車の運転手としては現在のこのいろいろな制度の中で事故を起こせば道交法上の処分、行政罰あるいは刑法が適用されることもある、そして自分は大きな負担を持つ、こういうふうなことでたいへんな負担を感じておる。とてもいまのやうに形式犯であるから注意を怠つてゐる、軽いから怠つてゐるというやうな一面は、私が再々乗つて——私も運輸委員会に所屬しておるものですから、乗つて尋ねた限りにおいては、そういうやうな、軽いからというやうなことはもちろん言ひませんし、私も私の立場というものを言ひませんから、自然に話しているのですが、たいへんなことです。事故を起こせば、事故を起こしたときに自分も死ぬかも知れない、それによつていろいろな処分なり賠償責任、その辺においては、むしろ処分の方のあまりの過酷さに彼らは不満を持つておるというのが実態だと思ふのです。ですから、いまのやうに、この罰

則を強化する、量刑を重くしさえすれば何らかの効果も期待されるんだというところは、むしろ威嚇主義的な反発を彼らは持つんじゃないか。本人なりたいといふ他殺的な意味において効果をもたらしたといふ大臣の善意とはかけ離れたものが事実問題としてあるんじゃないかというふうな、私が直接会つたたぐさんの運転手からは聞けななです。そのやうなことを考えてみますと、法の効果においては、その効果に対する研究も十分してみたいというふうなお話で、いまこれだけ天下の問題になつてゐる刑法の一部改正、特に二百一一条の改正、それは提案理由の説明の中にあつたやうに、国民感情に何か知らん迎合する——運転手は悪いのです、こいつを処分いたしましやう、政府はこつちやうなやうにきめましたからという、政府の責任を運転手に転嫁することには、どうも実態上効果があらわれないやうな気がするし、そのやうな意思があるんじゃないか、こういうふうにも事実の中から思ふのです。この七月二日の朝日新聞に非常におもしろい統計が出てゐるのです。見出しとしては、「横断事故の防止に、効果てきめん安全施設」施設をやると、全く魔術的なきき目がある。この中を読んでみますと、もうほとんど事故がゼロになつてゐるんです。警察庁が警視庁、大阪、愛知、神奈川、京都、兵庫、福岡の各府県の県警を通じて調べた結果をこの中に出しておるのです。そうしますと、信号機一つを見ましても、十八のところでは調査をした。そうすると、事故は二百四十八件から六十九件へ、死者は七人からゼロになつた。あるいは横断歩道橋と地下道の問題につきましても同じやうに、いまのやうにその効果を何とか考えてみなくちゃというやうでなしに、もうゼロになつたところがたくさんあるんですね。そうしてその事故数というものが何分の一に激減してゐるんです。このやうに、予算を通じていわゆる交通環境を整備しさえすれば顕著な効果が出ておる。この顕著な効果そのもののほうに積極的に取り組まないで、刑法をもつて何か国民感情に単なる迎合をして政治責任を免れよ

うとしてゐるのではないか、こういうふうに感ずるんです。ですから、そのような運転者の心理ですね、いわゆる加害者として対象となつてゐる運転者の心理を、どのようにお考えになつてゐるのか、またこのようになつてきめんな安全施設を早くやること、このようにたくさんのお考えがあり、反対あり、法体系上においてもそれだけ一部法案から抽出してきて、いまここに無理押しして改正することに、何か皆さん方もひけ目があるように皆さんの提案理由の中にもある。このように考えてみると、そのほうこそ緊急にいなさざるべきものだ、こういうふうに感じますが、その辺等についてどのようにお考えになりますか。

○田中中国務大臣 いまのお話し、そのとおりだと思います。私も就任以来、役所から戻りますと、夜間はタクシーを用いてゐる。日曜、祭日は、タクシーばかりを用いてゐる。私も何十人か、先生と同じように、この刑法の一部改正について運転者諸君の意見を聞いてみた。いま、まるで私が聞きましたことばを写したように先生のおことばがあるの驚いておるのですが、そののとおりを運転者も申しております。

そこで私の申し上げたいのは、そういう、メーターをちゃんと持ちまして、タクシー会社の本社から無線でもって監督を受けて、正常な営業に従事しておられる善良な営業運転者諸君とはこの法律は関係ない、この法律がねらつておりますのは、先ほどからよく言うておりますように、悪質運転手、それが業務上過失致死傷を起し、重過失致死傷を起すであらうという悪質少数運転手をねらつておる、それ以外の者はねらつていない、こういうことなであります。

そこで、そのことを私が、私も身分を伏せて新聞によると、というふうにして説明をいたしますと、それならば話はわかる、おれたちを目ざしておるんじゃないんだ、善良な運転者まで、運転者は悪いんだ、交通違反は厳罰に処するんだ、そういう単調な考え方でいておるものじゃないんですねというので、たいへん理解をするよう

でございます。

この法律のねらいは、じょうずに政府委員席から答弁するためのものではない、ほんとうにねらいとしておりますのは、悪質の者をねらつておる、その悪質の者の中で最悪の者に対しては、最高限が足らぬから、最高限を上げていただくんだ、こういうことでございます。これがほんとうのねらいでございます。

○神門委員 その悪質な者、アクチブを何ぼかねらつていく、そのためのものだ、こういうふうにおつしやつておるのですが、営業車全体に働いてゐる交通労働者、運転者というものは、いま大臣がおつしやつておるうちに、それは私以外の悪い者に対するものだというふうにはとてないんです。まだ、これ以上になつておる悪質者をきびしくする、こういう一面でとつておるわけなんです。ですから、その点においては大臣と見解が一致する、先ほど細谷さんのほうから話がありまして、いろいろ御高説を承つております、いろいろその間に運転者と話し合ひをしておるようですが、そういう点については非常に違つておるに私もあるんです。ですから、その点の見解の違ひでありますから、そういう点を十分ひとつ御勘案をお願いしたい、こういうことですが、ただひき逃げを行なつた者の瞬間的な心理、その中には、これは警察庁のほうで何か統計資料が出ておりましたけれども、ひいて逃げた者の思ひには、ひかれた者は非常に軽い、軽度のものであつた、こういうふうな思ひから逃げたとか、いろいろ言つておりますけれども、実はやはりそれによつて発覚する、あるいは正式に事件となることによつて、処分されることをおそれて逃げるといふのがやはり一番多い。こういうふうにあの中では考えられないか。皆さん、当局のほうで提案趣旨と逆な結果がこの点なるのじゃないか。より罰を重くすると逃げたしまう、こういう点も考えられるんじゃないか。

それからもう一つは、これは六月の二十日の法務委員会での大竹委員の質問の中に出ておりました当たり屋の問題なんです。当たり屋が四十一年に約百件ばかりあつて、その中で事件としたものが六件、三件が検察官もよく見破らずして処罰されておる、こういう答弁をなされております。この当たり屋というものが表面に出るのは非常に少ない。当たり屋というものが、これもまたまああつた子供をえさにした悪質なものが出て社会問題になつたのですが、全部運転者が泣き寝入りしてゐる。こういうような点を考えてみたときに、現在の運転者の人身事故に対する処罰というものは、とにかくやりさえすれば、責任の存在がどこにあるかと、とにかく処罰をされる。行政処分をされる。こういうふうな点にあるんじゃないか。先ほどの話の続きなんです、処分というものが軽いから事故を起しておるのじゃないか、この当たり屋事件一つが持つてゐる側面、事件の中にあるように、確かにこれは行政罰なり刑事罰なりに対して戦々恐々としてゐる運転者の弱みにつけ込んで悪質な事件じゃないか、こういうふうに、私、あの質疑の中から感ずるわけです。

そうすると、そのような要件なり条件というものが、まだまだおびえさす、運転者をして縮み上がらす、このことが悪質な犯罪が横行する素地をつくるのじゃないか、こういうふうに考えます。この当たり屋事件についてどのようにお考えになつてゐるかと、そのような見方についてどういふふうな御判断になつたか。

○川井政府委員 最初のひき逃げの点でございますが、私も私も立案にあつたいろいろな検討した中にそれがあるわけでございますが、刑を上げることによつてもたらされる悪い影響と、上げることによつて予想される悪い影響というふうなものをいろいろ彼ら勘考いたしてみまして、法制審議会にかけたときに、現状からいって五年の引き上げでは軽過ぎる、七年くらいが相当だといふ強い意見も出たくらいでありますけれども、いたずらに刑罰を重くすることは逆にマイナスの、た

ま御指摘のような影響も考えなければならぬといふふうなことから、いろいろなところを思量総合いたしました、この際五年というところが相当であらうといふようなことを考えたことを申し上げておきたいと思ひます。

なお、御存じのことだと思ひますが、道交法では、ひいて逃げた場合には、たしか懲役三年の刑を規定してゐるわけでございます。そこで実務に当たつております裁判官からわれわれに言われることは、ひいて逃げた場合に、ひいたほうは刑法の禁錮三年にする、ただ逃げたほうだけで懲役三年がいく、この刑のアンバランスというのはどういうことだ。これは道交法のほうが当面の対策に処するためにそういうふうな刑を盛つたのが、刑法の改正のほうがおくれたようになつたために今日そういうアンバランスの状態になつてゐるわけでございます。人命尊重ということが非常に叫ばれておる今日、その人命を落とすという、ひいた事実については刑の量刑がなされない。その事故を起して現場から届け出をしな

いで逃げたといふことで、裁判官がその逃げたといふことをもとにして刑を重くするというのが今日裁判の実情であるわけでございます。この辺のアンバランスは、刑罰を運用するものとしては実はがまんできないアンバランスになつておるわけでございます。この辺のところもひとつまた御参考に、御検討を賜わらなければならぬと思ひます。

それからあとのほうの、当たり屋の件でございますが、百件ばかりございまして、しさいに検討いたしまして、まことに申しわけないことでござい

とりまして、三人の方々に對しましては法律上もたもとの状態に戻すための最善の努力を尽くしたいと考えておりますが、なおこの三件につきまして、記録に基づいていろいろ検討いたしますと、これはなるほど当たり屋でございますけれども、その三人の人につきましてもみずから認めるような、納得するような若干の過失が同時に競合して認められるというような案件になっております。道交法の中にはいろいろな類型の罰則が定められておりますけれども、そういうような道交法で定められた注意義務の一つか二つをたまたま怠っておったというときに、たまたままた横から当たり屋が当たったというふうな事故でありましたために、問題になりました被疑者として取り調べられましたその運転者の者が、自分の過失が調べられまゝとある程度認められましたために、そこにまた檢察官もその真相を見破ることができなかったというふうなことでありますので、か

りに多少の過失がありましても、それが被害者が故意にぶつかったものであるというふうな事情がありますれば、おそらく起訴にならなくて、起訴猶予程度で済んだものではないか、こういうふうな思ひわけでございますが、その間の事情をいいて申し上げればそのような事情があったわけでございます。

○神門委員 そういふ過失を認めておいでになります。そのような過失が発生する要件というものは、やはり今度の刑法二百一十一條をもつて量刑を加重する、こういうふうないろいろの根拠にある、事故を起こしたら運転手が悪いのだという過剰意識というものが、やはりこの当たり屋事件に特徴として集中してあらわれたのではないかと、こういうふうに思ふのです。それはなるほど、あとから申しわけないということになります。人身事故を起こしたときに、もうちょっと何とかすれば何とかなりはしなかったかというふうな期待を持って、そこに責任を追及すれば、必ずこれは何らかの問題はあるわけなんです。そこに運転者の弱みがあるし、現在常に泣かされている点なんです。

す。ですから、その辺の意識というものが取り締まり当局のほうにあってこういう結果になったんじゃないか、こういうふうにも考えるのですが、その辺はどうですか。

○川井政府委員 何ぶんにもたくさん事故でありまして、人身事故だけで檢察庁が年間に受理いたしますものがおよそ四十万件ということでございます。余分でございますが、檢察庁の受理人員というものは、数十年間にわたって窃盗が横綱格を占めておたわけでございますが、これが三十九年からは、窃盗にかわりまして交通事故が横綱になりまして、まさに四十万件という驚異的な数字を示しております。檢察当局は、まさにこの業務上過失事件の処理に今日非常に難渋しているといひます。頭を悩ましておるといふふうな状況に相なっておりますわけでございます。そのために、専門的な者を養成してこれに充てるという特殊な対策を立てて、いまやらせておりますけれども、力足らずして、御指摘のようにいまのような点が出たことは、返す返も残念で、申しわけないことだと思つております。ただ、四十万件ほどございまして、前回にも申し上げましたが、起訴いたしますのが大体六割前後から、多いときで六割五、六分程度というものが起訴率でございます。全体の平均、最近十一年間平均いたしまして三割五分ぐらいから四割程度のもので、実は検事の手元へ警察から送られてまいりまして不起訴になつておるわけでございます。これらは情状酌量して起訴猶予で、訓戒だけにどめたものもございまして、それから被害者のほうを調べまして、被害者の過失のほうが大いといふことで、嫌疑なしと裁定したものもございまして、その点の数字からごらんいただきますと、部内におきましてはかなり慎重に取り扱つており、人身事故を起こしたから直ちに罰金、体罰だといふわけではございませんで、平均いたしまして四割程度のもので不起訴処分を受けておる。これは警察から送られてきたものについてそういう程度でございます。中には、かりに事故がありまし

ても、現認された警察当局のもとで、全然これは過失がないものであるといふようなことになりますれば、若干のものは警察限りで済んだものもあるうかと想像されるわけでありましても、私どもとしては、相当慎重に、間違いないように処理をいたしておる、こういうふうな状況でございます。

○神門委員 そういふような人身事故を起こした場合、起訴されたのは三割程度ですか。

○川井政府委員 いえ、六割五分です。

○神門委員 ですから、ほとんどのものが行政処分だけ受けているんじゃないんですか。責任のあるなにかからず、全員が行政処分を受ける、こういうふうな聞いておるのですが、この点はどうですか。またその考え方を。

○片岡説明員 公安委員会の行なつております取り消し、停止でございますが、これも御承知のとおり、道路交通法の違反があつて、しかも有責の場合に限つてのみ処分いたしております。

○神門委員 川井政府委員が逐条説明をしておいでになる中に、諸外国の例と見合せて均衡ある五年の長期の延長、そして懲役刑といふものを選択刑として加えることが云々といふような説明があるんですが、諸外国のものについては先ほど二つ三つのものをもらひまして、私もちょっと資料を見ましたが、決してこの五年の懲役なり長期といふものが、比較して短いものではないと思ふのです。他の国と比べて短いという、平均以下だといふことはなかつたと思ふ。そこで、問題になりますのは、その諸外国等に対して罰則は均衡をとらず、こういう点については、先ほども御説明になつたように、あるいは法務省関係としてはやむを得ない点があるかも知れません。しかし、悪質犯なり、事故を何とかなる、あるいは世論形成が非常にやかましく、鋭くなったといふことの背景があつて、国民感情に合致するように改正をする、こういうふうにお考えになつておるんです。その事故の原因になります道路率とかあるいは信号機、あるいは全体の道路の舗装率、こ

うようなものの条件は、これが対照にされている諸国とどうなのか。私はその点について、刑罰は均衡がとられていても、交通施設なり交通環境といふものについては格段の差があると思ふのです。これは先ほど台数当たりの事故について、年々減少しているから効果がある、こういうふうにおつしやっておるんですが、この先進諸国と比べますと、べらぼうな——この總理府の自動車事故による死者の発生状況なんかを見ますと約六倍ぐらいいんです。ただイギリスとかカナダ、アメリカ、オーストラリア、こういう古くから自動車交通全般が発達したところ、そういう歴史を持つところは、○・五割ないし○・九割程度から動かないのです。台数当たり事故といふものは、いかに台数がふえてもそういうふうにとまつてゐる。このことは、いわゆる運転者の注意力に期待する事故防止の限界といふものを統計が示していると思ふのです。そのようなことから考えても、日本人がこれらの諸国の民族と比べて六倍も質が悪いとは、これは単純な数字の比較ですが、どうして考へられない。總理大臣は「大國だ」とおつしやっておるんですから、一流の民族だ。そういうような点から、道徳観も、あるいは知識もある。そうすると、このようなべらぼうな数字が出るといふことは、近時急速に自動車の台数が増えたと先ほどの川井政府委員の説明もありました。もうけれども、その中には施設全体が非常に立ちおくれである、これに私は非常な原因があるんじゃないかと思ふのです。ですから、それはやはり政治上の責任として見なくてはならぬものだと思います。そのような条件をそのままにして、量刑のほうを重くしていく。この点は、そもそも二百一十一條の改正意思が、交通事故の予防なり絶滅を期するといふところに出発点があるんですから、片手落ちじゃないかといふふうな感ずる。根本的なものを解決せずに、何か先ほど——もう一ぺん言いますけれども、そういうふうな責任ののれを考へておられる以外には、どうも、うまく言われても、数字が示すように考へられない。この辺は過失犯に

対する量刑の全国的な水準と、そのような根本的な原因である交通事故防止の環境、交通事故防止の基盤の整備、そういうものとの関係は一体どのようにお考えになっておられるのか。

○川井政府委員 刑罰の幅をきめます場合に、いろいろな観点から、またいろいろな資料に基づいてきめなければならぬわけでございますが、刑法の改正でございますので、一応刑法という現在のワケがありますので、当面はその刑法のワケ内において、そしてしかも過失犯というものは二百一条だけではありませんで、ほかにも数個ございますので、その過失犯の数個の例を、もう一回過去にわたりましたその実態なり、その法定刑の中における裁判の言い渡しの実例なりというふうなものを、統計的に勘案いたしました、それから先ほど御指摘がございましたが、改正刑法準備草案の中に、一応全体にわたっての刑法の法定刑の幅の一つのめがございまして、そのめどというふうなものも勘案いたしました、それから一番問題になります今日の交通によるものの死傷者の激増、それに対する当面の法を運用する檢察、裁判官の持つておる意識、考え方と、それにさらにまた先ほど御指摘の、国民感情というふうなものを勘案いたしました、大体の幅を出しまして、その上にさらに、しからば諸外国では似たようなこの種のものについて、今日どういうふうな法定刑の幅を持つていらっしゃるか、またこれについて最近改正はなかったのだろうかというふうなことを一応最後に勘案をいたしまして、そういうような資料を持ち寄りまして、いろいろの角度から考えまして法制審議会に持ち出しまして、日本の最高水準をいつている実務家と学者の集まりであるところにかけて、十二分に審議を願いました結果、この五年という刑罰が出てきた、これが結論でございます。三年を五年ということで、別にたいた問題はなく、常識的にもそんなところかも知れませんが、実際のところまで結論を得ました過程においては一応そういうふうなことでやってみました。

そこで五年を出すという場合に、五年にしたらすぐ減るというのではありませんで、やはり外国の例を見ましても、それはその国の道路の設備であるとか施設であるとか、さらに最も大きな問題ではやはり国民の順法精神だろうと思ひます。そういうふうなもの、あるいは国民性というものもいろいろ勘案いたしました、さらにその程度の修正を要するのではないかといいようなことで、実は私もなにより、国民の順法精神とか、あるいは道路の設備、あるいは交通標識の完成のしかたであるとかいうふうな点をも勘案いたしましたことは間違いないと思ひます。ただ問題は、いろいろの設備が整った上でさらにまた刑罰を考へるということも一つの政策でありましようけれども、くだいようでございますが、この目の前に出ております非常に悪質な事故による非常に多くの死傷者の続出というふうな事態に対処いたしまして、刑法の全面改正までの数年後を待てない、とりあえずここでもって何らかの措置をして、この交通対策に刑罰の面から寄与していきたいというふうな気持ちがある法案の提案ということになったわけでございます。刑罰の幅をきめるにつきましては、いろいろ外国の法制も一つの参考とはいはしたけれども、形式的に、機械的に外国の例をとったものではございません。あとから提出いたしました資料にございまして、社会主義国では大体十年が一応この刑の相場になっておるようでございます。私もはそういうものをとりましても、五年ということをとったことを御了解をいただきたいと思ひます。

○神門委員 私の言わんとする基本的なものは、やはり十分なる政治上の責任を果たして、その上にこの罰則が強化される。こうやってでもまだ悪質な事故をやる、こういう場合には、いま社会主義の国も出ましたけれども、これは当然だろうと思ひます。しかし、いまいろいろ、そこにありますからこれをどうするか、こういうお話がありましたが、それをどうするかというのとにのみ気がはやって、全体の環境整備の問題に

ついて、これが実際問題としては頭が先行して足がついていない。この実態を無視する、あるいは意図的に何か国民の感情の方向を変えてしまふ、こういうようなところに問題があらはれないか、こういうことなのです。ですから、そのような根本的なものを解決されると、そのような目的も果たされることになるだろうと思ふ。たとえばそういう悪質な事故をする、重過失を行なうような、故意犯に紙一重だ、こうおっしゃっております。そういうような人物に——たとえば運転免許の許可制度の問題につきましても、これはいまでも出ておりましたが、現在の運転免許制度はほとんどが営業的な練習所で技術を取得して運転免許をもらう。そこに先ほど大臣も言われたように、技術は取得し得たけれども人格形成そのものについて、ある人格的な面を把握することができない、こういう点にも事故の原因があるのだ、こう三つの中の二つとしておっしゃいました。大臣がそのように三つの中の一つとして重要視をされるようなこの免許制度のあり方、あるいは教育制度ですね。運転者の免許を与えるまでの教育課程、この辺のものについて、何か抜本的にお考えになっているのか。そうしませんと、先ほど申し上げるように、入り口ではほとんど何でもかんでも入れておいて、結果で処罰するのは、これは厳罰主義だと思ふのです。あるいは威嚇主義というのですか、こういうことであれば、私が疑問とするような政治責任の転嫁、かくれみののため二百一条の改正、こういうふうにしなかつたものであります。そういうふうな重大視されるようなこの辺のものをやはり営業本位に、全国で千方所ですか、もあるようなこういうやり方を改めまして、何かここにもう一つつちりと責任の持てるような教育をする機関をつくつたらどうか、この点についてはどういふようにお考えになりますか。

○片岡説明員 私どもとしては、指定自動車教習所におきます教育の内容、あるいは免許の試験の問題、あるいはその免許をとった者に対する再教育の問題、いろいろいままで手を尽くしてまいりましたと思ひます。しかしながら、御指摘のように指定自動車教習所の教育の内容にもまた問題があると思ひます。あるいはまたその試験のやり方についても、まだ改善すべき余地はあらうと思ひます。たとえば先般の改正で、指定自動車教習所を卒業するまでに路上練習をしまして、仕上げは必ず路上で練習をして実地的な交通になれるように、そういう手だても始めております。御指摘のような面もございまして、今後さらに努力いたしていきたいと思っております。

○神門委員 将来考へることなのですが、現在の時点では路上練習ですか、そういうふうな点も何とか制度化なり方法を考へたいということですが、責任ある練習機関、免許取得機関、こういうふうなものについてのお考えはございせんか。

○片岡説明員 日本の指定自動車教習所制度は、よその国に比べて決してひけをとらないくらいなものだと思っております。ただ、問題は箱庭練習で、箱庭で試験をやっているところ、に仕上げについての問題があらうかと思ひます。で、そういう仕上げの路上における練習なり、長い目で見ればおそらくは路上試験という問題も起こつてまいらうと思ひます。そういうことでりっぱな運転者が養成されるように持つていきたいと思っております。

○神門委員 免許制度そのものについては、この四十一年の本案が提出以来しばしば問題になっておるところでありますので、いま急に起きた問題ではないので、もう少し抜本的な何かを、具体的なものを出してもらいたいと要望しておきたいと思ひます。

それから先ほど三井ビルの問題で、輸送人口の集中化とそれに対する交通対策の問題はどのように総合的に考えられているか、こういうことをお尋ねしたわけですが、もう一つは自動車のはんらんですね。自動車のはんらん、いわゆる道路網なりがついていかない、施設がついていかないということが、これも先ほど大臣の御答弁の中にあつ

たのです。そうしますと、生産される自動車台数についていかなるような、常に均衡のとれたような道路網を完備するか、あるいは道路網がなくなるようなならば、現在の時点においてはしようがない、しようがないといながらも、まだまだ許している、これを何かコントロールして、そしてこれ以上ふやさないという方法はないか。たとえば東京にはいま千二百万台の自動車があるわけですが、毎年四十万台で五千万台でふえておる。こういうようなことになれば、幾ら道路網を二階、三階にしたところで及ばないわけです。そうすると、この道交法が通過する場合の衆議院の附帯決議の中にもあるように、通産省との連係を持ちながら、そういう自動車生産量を何とかしていくというようなことについて、——総理府はいいつつあります。そういうような点は御検討になったことがあるかどうか。

○日出説明員 御質問のような点につきまして、交通の総合政策上はきわめて重要なことだと思ひます。したがって、総理府といたしまして、今後の重要検討事項といたしたいと思ひます。○神門委員 重要検討事項はいいのですが、そのようなものが現在まですでに検討され、いろいろ話には出ていっているのです。これも長い間、運輸行政の中ではいろいろあったことだし、その経過として、現在何か具体的に前向きな姿勢で取り組まれておられますか。非常にむずかしい問題だろうと思うのです。自由競争の中にあつて、国内の生産をコントロールする、こういうことですね。この辺のものは、重要事項として検討はいいのですが、可能性としてはどういうふうにお考えになっておられますか。

○日出説明員 お話のように、わが国の経済、産業開発上きわめて重要な要素を持つものでございまして、これに関連する関係各省庁もきわめて多くございまして、それぞれ省庁におきまして、過去においても検討されてまいりましたようでございますが、今後とも検討を続ける問題だろうと思ひますが、いずれにいたしましても関係省庁に

おきましては、前向きで検討していると思われまふ。○神門委員 その辺はこの程度でやめまふ。これは国会の質疑の中に出たことであつたと思ひますが、自動車千台当たりの事故数として、自家用車と営業車の比較が出ていたと思うのです。絶対量としては自家用車のほうが多いけれども、台数単位、たとえば一千台単位にすると営業車のほうがはるかに多い、こういう統計が出ておられます。そういう中にあるのは、働いている労働者が過酷な労働条件なり、あるいは雇用者から無理な要求を命ぜられる、こういうようなことが一つは原因であり、これもいままでもたくさん議論になったことではあります。それでそういう労働条件、営業車等の事故から考えてみて、いろいろな対策がやはり考えられなくちゃならぬと思うのですが、この交通行政、この交通事故防止という観点からして、事業主に対する、あるいは使用者に対する制裁——運転者に対する制裁というものは、このように行為者として重く罰せられようとしておる。ところが間接的行為者である、間接の責任者である事業主に対して、労働者に過労運転をさせたとか、あるいは速度違反を強要するとか、不良車に乗せるとか、あるいは貨物のオーバー積載をさせるとか、こういうようなことについて何か対策をお考えになっておられるか。

○片岡説明員 先生御承知だと思ひますが、現在道路交通法の第七十四条以下に雇用者等の義務に關しまして規定がございまして、それと一つは、運転者のやりました行為に關しましての罰則規定も別にございまして、中身を申しまして、たとえば運転手が無免許であるにかかわらず運転をさせたとか、運転手が酒を飲んで酔つぱらつて運転にかかわらず運転をさせたという下命をしたり容認した場合は独立の罪であります。それから今回の、現在国会に提案して御審議をいただいております道路交通法の一部を改正する法律案の中で、新たに安全運転なり運行を管理する者が積載違反をして運転者に運転することを下命した

りあるいは容認した場合にも独立罪として罰するといふ規定を組んでおります。

○神門委員 ちょっとその辺飛びますが、昨年の五十一国会で成立いたしました交通安全施設等整備事業に關する緊急措置法、これに基づいて六百五億でその予算によつて、第二年度に入つて、先ほど新聞記事で読みましたように、警察庁が把握した交通安全施設そのものの効果がいろいろ非常に顕著に出ておる、こういうことで、これは何としてもわれわれ全体が賛成することであるし、急がなければならぬこれこそ緊急な問題であると思ひます。これが進捗状態については大体話が出ておりますからわかりませんが、六百五億というものに対して、警察庁なり建設省が理想とするものはどのくらいな予算が必要なのか、これは、六百五億といふのは第一回目であつて、ほんとうに焼け石に水の程度のものじゃないかと思ひますが、大体どのくらいの予算を必要とするかと考えておられるのか。さつきも大臣の答弁で、これを全部やるとすれば五、六年はかかるだろうとおっしゃいましたが、それは待つておられない、こういう話がありましたが、三カ年計画ですから、倍になると思ひますが、どのくらいの予算というものを、大体いまの施設状態からお考えになっておられるか。

○片岡説明員 私、公安委員会所管の、警察所管のことについてお答えいたします。六百五億のうち、公安委員会所管は、御承知のように四十三億でございます。道路管理者主管の約十分の一足らずでございますが、四十一年から始まりまして、四十一、二、三、三カ年でございまして、来年度に公安委員会所管で、まだ二十億の事業量が残っております。それで四十四年以降をどうするかという問題につきましては、現在ばつと調査を始めております。ただその三カ年計画を考えたとき以後に起こりました問題として、学童園児の通学路を、従来の考え方よりもさらに徹底をして保護するといふ、新たな要因が加つてまいりましたので、これにつきましても、現在至急にその需要量を詰めております。現

在御承知のように、国会の特別委員会が審議されております四党共同提案の法律ができましたれば、直ちにその具体的な数をつかんでいくということをやつていきたいと思ひます。

○豊田説明員 お答えいたします。ただいま警察庁の御答弁の中で、私ども建設省のほうでは安全施設五百六十億の三カ年計画で現在第二年度、全体の進捗率が六三%でございますが、特に昨今の情勢によりまして、歩行者保護に重点を置きまして、歩道橋の問題、そういうものを重点に置いての現在繰り上げ施行をやつておる状態でございます。あと四十三年につきましては、現在の残は約二百九億でございますが、ただいま片岡課長のほうから説明のございましたように、それに順接していろいろ勉強中でございます。そういう点、今度の立法によりまして法律がきまりまして、さらに勉強の上鋭意促進をいたしたい、かように考えております。

○神門委員 いまいろいろ質問しまして、最終的には施設の整備計画、三カ年計画そのものの全体の必要度の中で、どのくらいを占めるかということについて明確な答弁がないやうで、あまり足らないといふと、あなたの方の立場もお困りになるやうと思ひます。私たちが考えておるところによると、非常に足りない。大きな予算を必要とするものだ。これは交通安全対策委員会等においてもやっぱ議論されておることでありまして、運輸委員会においてもやはり議論されておる点であります。それは政府側でありますからむずかしいこととあるやうが、やはり各種委員会や堂々とこれだけの予算を必要とするのだというのを主張したいことが、いまの交通戦争的な災害をなくすることに必要だやうと思ひます。またそういうやうな交通戦争的な秩序の乱れの中に、悪質的なものも生まれる要件があると思ひます。全体を、やはり事故をなくすることに根源があると思ひます。いままでいろいろ聞いてお尋ねをしたわけでありまして、どうしても厳罰主義と申しますか、量刑を重たくして、きびしく取り締まることによつ

て事故がなくされるのだ、しようという意思はあっても、それに対してどうも自信がないようです。数字的にこれまでの歴史を見ましても、量刑が重たくなったことによつて、その年度のかわり目で顕著にあらわれるところか、反対に事故がふえている。悪質なものさへふえている。こういうようなことを見てみますと、厳罰主義のもとたすものが、量刑を重たくする、罰則を重たくするということが、どうも私たちは疑問だと思つてゐる。その反面に、いまのような交通施設を整備する、環境整備するというと、目に見えてそういうような不慮の事故がなくなる。死亡事故さえ全然ゼロになったというふうなものがたくさん出てくるわけでありまして、そういう点に積極的に努力してもらつて、刑法二百一一条などを改正するといふような責任ののりなやり方は、ひとつやめてもらふように要望いたしまして、私の質問を終わることにいたします。

○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

午後三時三十分開議

○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について質疑を続行いたします。沖本泰幸君。

○沖本委員 部分的なお話になるのですが、警察庁の交通課長さんにお伺いするのですが、いま全国で交通信号機は幾つくらいあるのでしょうか。

○片岡説明員 正確な数字をいまちょっと覚えておりませんが、一万と少しあると思います。

○沖本委員 その電灯料はどういう仕組みになつてゐるのですか。

○片岡説明員 電灯料は普通の電灯料金で、公安委員会の経費で支払つております。

○沖本委員 そうすると、あれは三つあるんですね。三つあつて、一つに一つの家庭の電灯料金を

払つてゐるんじゃないですか。

○片岡説明員 私その点いま正確に存じておりませんが、特別の料金じゃなくて、一般的には普通の家庭と同じ電灯料金だと思います。ただ電力会社の中で、半分くらいは割引きしてつけているんじゃないかと記憶しております。

○沖本委員 公共のための、交通安全のための信号機が、どうも、普通ののとおり、家庭の電灯料と同じような支払い方の仕組みであるということ自体が私はおかしいと思つてゐる。そのことに對する年間の予算は膨大な金額になつていくと思つてすけれども、税金がそのまま各電力会社へずる流れ込んでいくというのは、これはどう考へても不合理なんですね。それで、聞くところによると、一般家庭の電灯料ですと、電灯料の集金人があるわけですね。集金人のいろいろな負担費、そういうものは一括して払われるわけですから、省けるはずなんですけれども、そういう面、御検討なさつて御交渉なさつたことはないんですか。

○片岡説明員 これは単に信号機の電灯だけではなく、街路照明も全く同じだと思つてゐます。私かつて電力会社、配電会社に交渉した経験を持つておりますが、向こうさんの言い分は、私どもは工場の動力用と同じように特別に扱えないかということであつたのでございまして、どうもやはり電灯である限りこの電灯料金なんだ、どうしてもまけるというんなら固定資産税をまけてくれ、こういう話が出ました。そういう経過がございまして、

○沖本委員 どうも電力会社自体が、公共性に対する考え方が全然なつていないわけですね。ですから、交通安全灯であるとかあるいは避難灯が出るようなところの照明とか、そういう問題に對しては、もつと考へて電力自体に公共性を持たしたものをやらなければならぬわけですが、現実としてそここの電灯料に對する集金人の費用分だけは引けるはずなんです。それを込みで支払つてゐるということは、全く余分なものをお払いになつてゐるわけですから、それは交渉なさつて、その分だけは差し引けということになれば、大

な財源がそこから浮いてきますから、それによつてもつと信号灯もふやすこともできるわけなんですけれども、これは各都道府県の警察本部がみな頭をいためてゐる問題でございまして、早急にこの点は電力会社と交渉なさつて、そして余分な財源を浮かして、そしてちゃんと活用する、こういうふうにしていただきたいのです。これは、できるということをやつていただきたいのです。これは、できるわけなんですけれども、中央のほうが動いてくれさえすればちゃんとやるというわけで、期待をしておられますので、早急に実現していただきたいと思つてゐます。

それから、次に話は変わりますが、私はいま手元に、昭和四十一年九月に全国人権擁護委員連合会があらわしたところの「いたましい交通事故被害者の実態」こういうのがあつて、これでいろいろと勉強させていただいたわけですね。これは非常によく調査なさつて、いわゆる関東関係の各府県に於ての実態、こういうものに対して詳細な調査があつたわけなんです。その「むすび」の最後「当連合会は、以上のような調査報告に基づいて、協議検討した結果、交通事故対策特別小委員会を設け、被害者救済の具体策を検討することになったものである。」こういうことがあるのです。大臣は御存じでございませうか。

○田中政府大臣 刑事局長から答弁いたします。

○川井政府委員 人権の大会その他におきまして、交通安全対策の一環として被害者についての救済の措置を法制的にもまた予算的にも特に強力に措置することが必要であるということが問題とされまして、私どもも側面からそういうふうなところについて協力をするというところで、法務省の内部におきまして、主として人権局あるいは民事局、法務局というふうな関係の部局がございまして、それらの部局におきまして、私どももまた連絡をとりまして、そういうふうな被害者救済の対策についていろいろ検討をいたしていくことはございまして、

○沖本委員 この調査報告書によりますと、全くその被害家庭とか、あるいは示談の内容とか、どういふ点が解決されないとかという点が詳細に述べられております。以前、ほかの委員の方の質問の中にあつたわけですが、裁判所とかあるいはそれに類する関係筋のところ、この被害者のいわゆる補償に關するいろいろな問題について、何かその救済方法がないかという御質問があつたときに、民事の問題に於けるから裁判所ではそういうことはできないとか、いろいろな答弁がございまして、しかし、この人権擁護委員会は、いわゆる人権擁護の立場から自然発生的にこの問題を研究検討なさつていったことになつてゐます。法務局の人権擁護のほうに――これに對するいろいろな相談に応じてあげようというふうな姿勢をここで述べていらつたわけですが、大臣はひとつこのところ、こまかい内容は抜くとして、ほとんど法律を知らない、そのためにわずかの金で話がついてしまつてゐる、またあつて交渉してしまつて、あとから後遺症が出てきてどうにもならない、こういう問題がたくさんあるわけですから、警察のほうでも交通相談所をつくつて全国的にやつてゐるわけなんです。これは民事不介入で、事故に對する問題しかなか相談に乗らない。そこで最近になって各地方自治体のほうでは交通相談所をつくつて、そういう方向に向かつて進んでおりますけれども、これまたみんなPRが足りないわけなんです。そういう観点から、この法務局の人権擁護のほうに人権擁護の立場からいつでも相談にきてください、その内容に応じ、あなたはこういうことを相談なさつたらいいでしよう、あるいはこういうところへ行けば解決できるし、あなたはこういう方法で解決できる道があるとか、加害者、被害者両方にわたつて、人権の立場からそういう相談部門をつくつて、うんとと法務局のこういう制度が生きていくような制度をおつくりになるお考えはありませんでしようか。

○田中政府大臣 先生お説のとおり、中身は人権擁護に力を入れなければならぬ問題の一つであらう。

○田中政府大臣 先生お説のとおり、中身は人権擁護に力を入れなければならぬ問題の一つであらう。

○田中政府大臣 先生お説のとおり、中身は人権擁護に力を入れなければならぬ問題の一つであらう。

○田中政府大臣 先生お説のとおり、中身は人権擁護に力を入れなければならぬ問題の一つであらう。

うと存じます。ただ、法務省が現在担当しております法務局内にある人権擁護課というものがございす。この人権擁護課で取り扱いますものといいたしますと、どうもこの損害賠償関係の民事関係には介入しにくい、したがって、この加害者という立場の相手方を呼び寄せて、これこれの金を出すのがよろう、こうしてやるがよろうということまで介入をいたしますことはいかかかと考えられる節がございす。ただし、人権上非常に大事な内容を持っておりますので、被害者本人との間に、こうするがよろう、ああするがよろうという指導を、適当なる手続をとる寸前まで与えるなどということはやってたいへんよろしいことではなからうか、そういうふうな考えますので、人権擁護の立場の許される限り、本人たちの人権を守る意味において手続をとります寸前までいろいろ親切にこれを指導し、意見を述べて導くというようなことは親切丁寧に行うてみたいものだと思っております。そういう意味において、前向きな姿勢で、いま仰せになりましたようなことを全国的な立場で、人権擁護の立場からこれを守っていく道がなからうかということと検討してみたいと思っております。

○沖本委員 ぜひと実現していただきたいわけですが、と言いますのは、御関係のほうの人権擁護委員連合会が、みずから前向きにこまかく被害者の中に入っていく、どういう状態であるか、後遺症はどうであろうか、あるいは救済対策はどうなっているのだろうか、あるいはどういふ面に問題があるかということの詳細に調べて、そして発表していらっしゃるわけですが、ですから大臣としてもその点をくみ取っていただいて、ただ刑法だけ改めたい、こういうのでなくて、それ以前の問題を法務省のほうでもできるのなら最大限にやっていたら、こういうふうに行っていたらいいものではないかと、ぜひともよろしくお願い申し上げます。

それで、大臣にも、ほんとうは総理大臣に聞いていただきたいのですが、どうも来ていただけそ

うもなかったもので、私が質問申し上げております趣旨というのはどこにあるかというところ、ここに「示談」という本があるのですが、その中に被害者、被害者にわたっていろいろ問題点を論じて、そこで被害者の立場がなまなましく書いてあるわけですが、「事故現場にかけつけました私には、恥も外聞もありませんでした。停車してあります加害車を見ては、魔のよと叫び、運転手を探しては鬼やとものしり、果ては殺してやるぞとばかり猛り狂いました。医師の鎮静剤にてようやくわれを取り戻しましたものの、頭部はほとんどなくなり、その上、到着せました服その他は、血だるまとなり果ててしまいましたわが子を抱き上げねばならなかった、親の私の心情をお察し下さい。世にこんな悲しさ辛さが私達子を持つ親にありましてしょうか。声をあげて泣きました。かけつけきた母妻共々相擁して泣きました。そしてあまりにも悲しいあまりにも不運なあの子の運命をのろいました。それと世の文明の器のなせることなんでしょうか。それでは何のための文明なのでしょう。また次のほうには「尊い命を奪って、過失致死というだけでよいものでしょうか。『すみません』という言葉だけでかたづけられる問題ではありません。もし昔の話のように、仇討という事が許されるなら、何年かかってでも、きつと仇を討ってやりたいと本気で思ったりします。』それと反対に、今度は被害者の立場で五味康祐の名古屋の事件の、週刊誌にも出ました立場が出ております。また「交通事故で少女を死なせた裁判官が『私に過失があるとならうと、人間としての罪は消すことができない。私はもはや人を裁く立場にはない』と周囲の慰留を振り切って辞職した」こういうふうな悲惨なことが毎日、一日に三十数人ずつ死んでいっているわけですが、こういう立場に立ってお伺いをするわけですが、命は地球よりもまだ重い、こういう観点に立ってお伺いをしたいわけですが、総理府の安全対策の問題で、この人権擁護委員連合会の方の調べた中にも、対策の中にいろいろ出ておりますが、一々

申し上げると長くなるのですが、このあなたのほうでおきめになりましたところの緊急措置に基づく三カ年計画、また、救急医療対策、脳外科のある救急病院の指定とか赤十字マークの救急報知機の新設、救急車の酸素高圧ボックスの設置、救急医療施設の指定委嘱制の改正、救急車の増加、自動車の救急箱の備えつけの義務化、それから免許試験に止血手当であるいは看護科目の新設等、いずれも必要な要項事項が第一点に盛り込まれておる、こういうことが載っております。まずこの点について伺いたいのですが、これがどういふうな形で具体化されていったのですか。具体化された問題に対して伺いたいと思います。

○日出説明員 ただいまの御質問につきまして、先生のおっしゃっていらっしゃる資料を、もしお差しつかえなければお知らせしたいと思います。

○沖本委員 いま申し上げたとおり、四十一年の九月に発行された全国人権擁護委員連合会の出した「いたましい交通事故被害者の実態」なので、いま申し上げたのは総理府のほうの辻本さんが座談会でお答えになられているわけですが、あなたのほうの御関係はありますか。

○日出説明員 総理府の関係ではないと思われ

ます。

○沖本委員 間違いました。――ですが、一応その緊急措置法が出て、こういうことが一応具体化されていくという一つの方針が出ているのじゃないですか。

○日出説明員 交通安全施策につきましては、從來からいわれておりますように、交通安全施設の整備拡充の問題と、それから交通安全思想の普及徹底の問題、さらに交通秩序の確立の問題、この三点が中心でございまして、最近におきましては被害者救済対策、この一点を加えまして四つの柱が中心になって施策を総合的に進められておるわけでございます。特に最近におきまして、先生の御指摘のように、不幸にして交通事故に

ので、まず第一点といたしましては、事故にあつた場合の緊急搬送体制あるいは緊急医療体制を整備充実する、こういうことに重点を置きまして、それぞれ自治省あるいは厚生省におきまして、今年度は特にその予算も重点的に増加いたしました。これらが施策を行なっておるわけでございます。また不幸事故にあつては、なかなかならなかつたか、あるいは重傷で後遺症に苦しむ方とか、そういう方々の家族の方に対する事故相談につきましては、先ほどお話しございましたように、法務省におきまして、今年度におきましては総理府におきまして、全国の都道府県に交通事故相談所を公営のものとして設置することになりまして、過日七月一日にそれぞれ発足いたしておるわけでございます。この数は全都道府県にまたがっておりますので、七月中に開設予定が三十九府県になっております。八月以降七県でございまして、四十六都道府県に交通事故相談所が設置されて、国から補助金を出しましてそれぞれ育成いたしまして、事故にあつた方々に対して相談に應ずる、あるいは助言なり指導をいたしたい、このように考えておる次第でございます。

○沖本委員 いまのお答えは、結局先ほど私が質問しておりました被害者に対する救済の問題であつて、あとで質問したのは、いわゆる救急医療というものがどうなつておるか、総理府のほうで総理大臣を中心にして安全対策協議会というものができて、だんだんそれが具体化されていっているわけですが、そこで打ち出されたものが、ただアドバランに終わってはいらないわけですが、今年度予算づけをなさつた分がどういふ結果になつて医療救急体制というものが実施されつつあるか。予算が出たとおっしゃっておるわけですから、その予算の出た分に対して、あなたのほうで立てられた対策が完成するのはいつころであつて、どういふことをどつちのほうに注文した、こういうことをお聞かせ願いたいわけですが、

○日出説明員 その点につきましては、厚生省の

ほうが主管しておられますので、厚生省のほうにお願いしたいと思ひます。

○中村説明員 厚生省で担当いたしておりますところの救急医療の整備の問題につきまして御説明申し上げます。

厚生省といたしましては、救急制度につきましては、一般の医療機関に救急医療機関として挺身していただくという意味におきまして、病院、診療所の告示という制度を昭和三十九年にとりましてから、告示する医療機関をできるだけ多くやっていただくという指導をいたしまして、これで三千五百の医療機関が指導を受けておりますが、本年度からは特に交通災害におきまして、特に頭をやられますところのケースが多いということ、これはまた死亡率が高いという重大な点に注目して、主として交通外傷に対しまして、その専門の医療施設を整備することといたし、全国でたまたま百カ所の医療機関につきまして、その推進をはかるところでございます。これは、私どもといたしましては、この医療機関につきましては、計画といたしまして、おそくとも明年までには整備することといたしまして、すでに十六の病院につきましては、大体一応の能力を持つという整備をいたします。本年度は二十一カ所の病院を整備することといたしまして、ただいまそれだけの病院と打ち合わせをいたしておるのであります。したがって、昭和四十二年には全国で三十七の交通外傷関係の専門の医療施設がござることと相なっております。しかしながら、問題はそういう建物の整備だけでは十分ではございませんで、要はその勤務するところの専門医の確保の問題でございます。この点につきましては、前回の委員会でもお答えいたしましたように、わが国におきまして、これは先進国も同様でございますが、脳神経外科の専門医というのは非常に少ないわけでございます。日本の場合二百三名が国際的な水準にある。いわゆる国際脳神経学会の登録医が二百三名でございます。一番比率の高いところのフランスあたりでございます。

でも二百八十一名フランスの国内におる。そういうふうにはこれは世界的な問題でございますが、そういうような専門医の方々にいかにそういうところにおいて働いていただくか、御協力いただくか、そういう体制をとること、それからそういうような専門医というものをこれから先養成していく、こういうことに力を尽くし、あわせてその方面の努力もいたしておるところでございます。

○沖本委員 いま全国で百カ所つくるところといたしますが、私、よくこの「示談」という本を例に引いてやるわけなんですけれども、交通事故の死者の七割から八割は頭部の外傷で死んでしまふ。ですから年間約四千人前後の人がすみやかな医療体制がでないために死んでしまっている。その救済の方法も、事故が起きてから一時間ないし二時間あるいは二十四時間以内が勝負なんだ。こういう数字はもうそちらのほうでもよくおわかりだと思ふのですけれども、ですから、ただ全国に百カ所つくることにしたというわけなんです。百カ所での程度のことができるわけですか。

○中村説明員 私のほうといたしましては、もちろん百カ所では不十分でございますので、救急医療を担当するところの医療機関は全国的に全般としては現在三千五百ございまして、それを早急に五千まで数をふやしたいと思っております。したがって百の医療機関だけでこれをやるわけではございませんで、特に重傷の患者、交通外傷等の重傷の患者につきましては、専門的な処理ができる専門医を常時置いておくことにねらいがあるわけでございます。したがって、一般のそういう救急医療機関とお互いに連絡をとりまして万全の措置をとる、こういう趣旨でございます。

○沖本委員 厚生省にはつきりした医療体制という対策はあるのでしょうか。

○中村説明員 救急医療の問題は、厚生省といたしましては最優先の問題として大臣以下これに熱心に当たっておるわけでございます。私どもも

いたしましては、ただいま申し上げました救急医療機関の整備はさらに――あと後遺症の問題もございまして、そういう後遺症の方々に對するメデイカル・リハビリテーションの施設も現在だいが整備も始まっておりますけれども、これも早急に整備をいたしまして、まずそういうような医師等の職員の充実をはかりまして、これに對しては遺憾のないように全力を尽くしたいと存じております。

○沖本委員 後遺症のお話が出ましたけれども、それではこの間も御質問したのですが、後遺症患者で、いわゆる一家の柱――でなくてもいいのですけれども、全国で後遺症患者で、自分で生活できないような患者が何名くらいいるのでしょうか。

○中村説明員 交通事故に基因するところの後遺症患者に關する正確な数字は、私どもとしては全国的な数字は持つていないのでございますが、これは學者その他の實際の実務者の方々のいろいろな研究によりまして、大体交通関係で事故にあられた方でもリハビリテーションを必要とする方は、全国の交通事故の方だけに限って申し上げますと、大体二十万人くらいいかならうか、こういうふうな推定をいたしております。なお、私ども厚生省といたしましては、ほかの科学技術庁その他各官庁と、警察庁その他消防庁等とも連絡をいたしまして、ただいま交通専門の医療機関につきましても調査等がまいりまして、ある程度精密な結果が出ると思ひますけれども、このことにつきましては全数の追跡というところはなかなか困難でございます。しかし大体におきまして交通外傷におきまして、型がございまして、おおよそ推定できるのではないかと、こういうふうな考えでおります。

○沖本委員 厚生省のほうはこの本をお読みになりましたか。先ほどから盛んに使っている……。

○中村説明員 私どものほうも會議でいただい

おります。昭和四十一年九月にいただいて勉強いたしております。

○沖本委員 昭和三十九年に一回やっているわけですが、そのときにすでに追跡調査を後遺症患者につき、あるいは生活保護をしなければならぬとか、いろいろな点について、独自で関東人権擁護委員連合会は関東地区に關して真剣に追跡調査をやつていらつしやるわけですか。さらにそれを四十一年度におやりになったのですが、厚生省としては、こういう問題を一ぱいはらんでおるわけなんですけれども、いまから始められたということですか。

○中村説明員 私どもといたしましては、もちろん全国人権擁護委員連合会の御調査については、貴重な資料として参考にしながら仕事をいたしておりますが、なお私どもは現在私どもの医療機関を中心といたしまして、かつ各省の連絡のもとにいま詳細な検討を開始したというところでございます。

○沖本委員 その結論が出るのはいつごろでしょうか。

○中村説明員 第一回の分につきましては、中間的なものでございますが、この八月にはそれにつきましての一応の中間的な結論が出るということになっております。

○沖本委員 これはいわゆる事故の原因はどういうものが主体であつて、加害者は何歳くらいであり、転落家庭はどういうふうになつてゐる、示談の内容がどういふふうになつてゐるということが詳細に出てゐるわけですか。厚生省としては後遺症で結局生活保護を受けなければならぬ転落家庭がどれくらいあるかということくらいは握つていらつしやるのが当然じゃないか、こういうふうな思ふのですけれども、実際に東京都あるいはあちらこちら問い合わせてみましたけれども、現在はしつかりしたものも握つていらつしやるわけですか。ただ単に自賠法のほうで救済しておるといふだけなんですけれども、事故の根本は歩行者の事故が一番多いというのが日本の特異性である。

アメリカやヨーロッパでは、歩行者の事故者は少ないわけですね。そして車対物、あるいは車の中の事故で、車と車の事故の場合は、ほとんど即死しておるといことになるわけですね。なぜ日本がそういう歩行者の問題が多いかということになると、ヨーロッパのほうは車にのる馬車というものがあつたわけですね。そのため昔から、早くから歩道と車道とがちゃんと分かれておつた。ところが日本の国はそういうものがなかったために、歩車道がみな一つでずっと来た。最近になってその問題がやかましく出てきたわけですね。そういうのが日本の特異性であつて、歩行者のほうに非常に数が多い。それも歩行者の事故で一番ひどいのは、大体十五歳から五十五歳に至るところの一家の柱になる人たちの事故が比較的多いということを考えてみますと、これは社会的な問題になつてくるわけですね。そういう点についていかにしたいかと思つたのです。ですから医療救急センターにしまして、予算づけの問題とか、あるいは医師会の方の解決の問題とか、いろいろな問題を含んでおるわけですね。そういう点から、先ほど申し上げるように、いわゆるアドバンスは上げられるけれども、実態に即したものをしっかりと握っていかないと、こういうふうな考えを得ないわけですね。

そこで、今度はもう一つ突っ込んで伺ひたいわけですね。結局救急医療センターを整備するために今年度予算化されたわけですね。でも、その事業の全部の完了年次はいつごろになるわけですか。

○中村説明員 私どももいたしまして、いま申し上げましたような医療機関の整備と申しますのは、明年までに一応の医療機関の整備を終わらせ、さらにリハビリテーションを要する者の施設につきましまして、その翌年ころまでには一応の整備は終わりたい、そういうわけであつた。関係当局あるいは地方と連絡をとって仕事を進めておるとい

ろでございます。

○沖本委員 その救急センターについてですけれども、これは国が全部持つてゐるわけじゃないのでも、地方にも負担が掛つてゐるわけじゃないのでも、率はどうなつてゐるんですか。

○中村説明員 百カ所のうち国で直接いたしますものが三十七でございまして、残りにつきましては、あるいは県あるいは市等が行ないますもの、あるいは日赤、済生会といった公的な経営主体が行なうものというふうになつております。

○沖本委員 その地方なりあるいは日赤あたりが、持ち分については喜んで持つていくのですね、しり込みしてゐるのじゃないですか。

現況としてはどうなつてゐるんですか。

○中村説明員 私どももいたしましては、ただいまのところ、もちろん十分な補助というわけにはまいりませんが、還元融資あるいは長期資金の貸し付けといった等のものにつぎましては、これは優先して配分いたしております。これはなかなかたいへんな仕事でございまして、お金の問題よりもやつたあとの運営ということ、これがなかなか、医師の確保その他たいへんでございまして、おそろくそういう機関としましては、建設の問題よりもその後の運営ということについて非常に慎重な態度でやつておられるのではないかと、こういうふうな思ひます。

○沖本委員 予算づけの問題で、その後の問題がたいへんだ、こういうことなんです。これは厚生省のほうからそういう問題をもちつた地方のほうもたいへんなわけですね。どの病院をどういうふうにして指定しようか、そこにベッドをどういうふうにして持つていこうか、あるいは看護婦やお医者さんをどういうふうな解決方法でやつていこうか、こういうことになるわけですね。そういう救急病院網の整備について地域的な偏在があるんじゃないですか。

○中村説明員 救急病院三千五百の医療機関全部について見ました場合においては、まだ必ずしも場所的に適正であるというとは言えない面も確

かにございます。ただ私どもが一番力を入れております百カ所の医療機関につきましては、これは立地条件その他十分各都道府県と打ち合わせの上でいたしておりますので、これにつきましては、一応必要な場所に必要医療機関を置くというめどでやつておるわけでありまして。

なお、つけ加えますと、今度消防法の政令の改正によりまして、搬送の基準が人口十万人の都市が五万の都市まで広がつてまいります。そういう点も考慮いたしまして、あるいはまたさらに各都道府県と医療機関の整備について打ち合わせを続行しておるところでございまして。

○沖本委員 もう少し突っ込みますが、救急医療の問題は初期治療が一番大事だということはさつきから申し上げておるわけですね。三十九年以来告示を受けてやつておる救急病院に対して、現在までどういふふうな助成策を講じられたのですか。

○中村説明員 助成につきましては、医療機関につきましては、公的なものにつきましては国で直接経費を投する、あるいは補助金を支出する、あるいは起債等をこれに充てるため起債の承認を受けるという点でございまして、それから私的なものにつきましては、医療金融公庫等においては、そういうものについて優先してこれを貸し付けるといふような措置をとつております。

なお、そういう救急医療施設に勤務するところの医師につきましては、特に救急医療につきましては、研修を府県等に委託いたしまして実施してゐる、こういうふうなことでございまして。

○沖本委員 それで話をちよつととへ戻すわけですが、これは脳外科の専門医が全国で二百人くらいしかいない。フランスの例をお引きになつたのですが、結局厚生省の方針としては百万人の都市に対して百カ所、こういう構想だと伺つておるのですが、そうしますと、そのままではめるとしまして、一方所当たり二人しか当たらないうことになるわけですね。そうすると百万人の都市に二人しかいない。これはどういふふうにして

解決なさる御構想なんですか。

○中村説明員 脳神経外科医の養成につきましては、もちろん現在の二百三名という専門医ではあまりにも少な過ぎるわけですね。私どもの計算といたしまして、百の病院で、一つの病院に九名の専門医を必要とする計算をいたしておりますので、少なくとも一千名に近い専門医を必要といたしております。それでいま申しました二百三名の専門医というものは、大学の教授、助教授として大学にゐるものがほとんど大部分でございまして、したがって、その養成はなかなかむずかしい問題でございまして、いま、現在全国で十九の大学、医科大学におきまして、脳神経外科の教室においては教室員の養成にあたつております。しかし、これをもちまして、なかなか一人前の医者になりません。数年の長きを要するわけですね。それから、そう急に何名というふうな養成をするわけにはいきませんが、しかし十九の病院の数をもつともつとふやしていき、そして全国の大学病院におきましてそういう養成をしていただくように、文部省とともに、ただいま打ち合わせをいたしておりますところでございます。一方私どもとしましては、ある程度の素養のある外科医の場合におきまして、脳神経外科といった専門のところまでいきません。ある程度の開頭術を行なえるところの外科医というものの養成はさほどむずかしいわけにはないわけでありまして、そういう専門医の大学等における養成とあわせて、一般外科医の方々が、そういう外傷、特に交通外傷等に備えての研修を実施するといったような方法を取りまして、これを補足していきたい、こういうふうな考えております。

○沖本委員 このお医者さんの養成の問題ですと、結局現在のところではなかなかむずかしい問題だからできないといふお話があつたようなのでありますが、いろいろなケースを示して、それによる算術的方式で、この人はどういふところからい、こういうふうな一つの基本的算術方式があ

る。そういうものをやっていたら、普通の外科医でもある程度はできる。ですから、診断の方法で、「脳血管造影や超音波テストなどをしなくとも」、「四〇〇年の国際脳神経外科学会で発表された「急性頭蓋内血腫と脳挫傷・脳浮腫との鑑別表」を使えばいいではないか。これなら衝撃方向、外傷直後の意識障害、意識障害の経過、頭蓋内血腫の有無、嘔吐の有無、瞳孔不同症の有無など簡単な診断と算術ができれば、頭蓋内血腫の有無は八〇—一〇〇%診断できる」という、こういう方式をとってはいけ、普通のお医者さんでも第一次の処置が十分できる。ところが、現実私のところはどうもそれはむずかしい、こういうふうにはやられて、あつちの病院、こつちの病院と振り回している間に死んでしまった、あるいはそのために手おくれになって、後遺症の残る患者ができてしまった、これが現在のわが国の状態なんです。こういう点について、こういう方式をお使いになる方針はないでしょうか。

○中村説明員 先ほどお答えいたしましたとおり、いま先生の御指摘のようなそういう修練をいたしますこと、これは厚生省としては各都道府県と一緒にやってやっているのでございまして、したがって、先ほど申し上げましたような脳神経外科といったような非常に高度の専門医でなくとも、普通の医師——普通の医師というように言い方はあるいは失礼かと思いますが、医師にある程度のそういう研修等を行ないますことによつて、相当程度の効果を期待することができまして、また最近におきまして、この自動診断装置等の発達によりまして、おそろく早晩そういう医療器具自体の発達ともまた相まちなして、おそろく交通外傷に対するところの治療体制というものは、うんとよくなつていくのではないかと、そうして死傷者の減少にも役立つのではないかと、こういうふうには私どもは期待をいたしております。

○沖本委員 そういうことにつきまして、全国の開業医であるとか、あるいは私立あるいは大学の病院等や専門に近いようなお医者さんにある

程度時間をさいていただいて、義務づけにして、そういう施設のあるところで実際の手術内容を目分、いわゆるインテンシブしていただく、こういうふうにして、ある程度の技術的な開発をしていけば、相当埋められていくことになるわけですから、開業医の方に一時仕事を休んで、そういうことに前向きに、国家国民のためにやっ

てほしいといつても、はたしてやったださるかやったださらないか、それはわからないわけですが、それを強制することもできないわけですが、法律でまれば別ですけれども、そうなるべくと、結局現在のところでは、厚生省のほうで何らかの予算措置をしていく、財政的な問題が関係するわけですから、それと同時に、こういう病院あたりに、それだけのものを余分に持たしていただく、現在は医者と看護婦が非常に忙しんでおる。まして地方の病院は公営の企業体になっておるために、赤字をかかえ込んでしまつておるといふのが現状ですが、そういう点について、医師や看護婦の待遇及び病床の確保、こういう点については、みな頭打ちになっておるわけですから、その運営に関する経費について、今後厚生省のほうでは財政措置をおとりになっていく構想がござい

○中村説明員 先生の御指摘いただきましたような、そういう研修につきまして、ことしの予算で二千万円を計上いたして、各府県に委託をいたしておりますが、明年度以降さらにそういう研修につきまして、財政的な問題につきましても、厚生省としては大いに増額をお願いしたい、こう考へておる次第であります。

○沖本委員 二千万円だけ出して、そういう点に対して措置を講じていくことではなくて、先ほど言つたとおり、救急対策に対するほんとうのビジョンというものが厚生省にできていないければ、そういう問題に移つていけないわけですから、はつきりした、これはこうしていくというやうなものはないのですか。

○中村説明員 先ほど申しましたとおり、厚生省といたしましては、救急医療につきましても、いろいろな点について総合的にこれを実施していくというわけで、年次計画でもってたいま実施中でございまして、もうしばらくお待ちを願えれば成果があると思ひます。

○沖本委員 成果でなくて、総合的な中の具体的なことを私は聞いています。具体例について、今後こうしていくというものがなければ、そういう点を予想してそれぞれの準備をしていくはずなんです。そういうのはきつりしたものが出ないから、どうしてくれるのだというところから、みなしり込みをしてしまふ、こういうことになつてしまひます。重ねて、航空機及び電車の事故等が最近は大きく扱われるわけですが、そういうふうな集団的に発生する救急患者に対する医療の確保については、国としては、どういふふうな対策を持っていますか。そういう問題に大きな対策費を要するわけですから、それに対する費用の負担、こういうふうな点についてどういふ構想がござい

○中村説明員 先生の御指摘いただきましたのは、おそろく集団的な事故の発生を予想をして、一体いかなる救急体制が考えられているかといふ御質問だろうと思ひます。この集団的な事故の場合におきましては、単に医療機関だけの問題ではなく、これは事故者の搬送でありますとか、その他大々的ないろいろな問題がございさんございまして、それでそういう集団的な事故の発生に備へまして、厚生省、警察庁、消防庁その他関係の者が集まりまして、それでそういう集団的な事故の発生に備へての体制づくりということ、これは十分議論いたしておるところでございますが、その確保の面につきまして、特に医療機関の側においていかにすべきかということにつきましては、各都道府県と、そういう集団的な事故に備へて、そして各都道府県単位において対策を検討するといふことで、各県がたいま検討を進めている。たとえば先般の大阪の南海電鉄の尾崎駅における事件がございました。ああいうような場合におきまして、一つの先例となりまして、一体どういふふうにしてその事故対策が行なわれたかというやうな事例につきまして、これを詳細に検討して、そうしてその結果というものを全国にも示しております。その他また近鉄におきまして、この最近の事故もございました。そういう点の検討等を通じて、集団的な事故の発生に対していかにあるべきかといふことについて、各県と連絡をとりながら、各県の単位について一応検討いたしております。しかし、これは県を越える大きな事故も予想されます。そういう点につきましては、今度は数府県にまたがる問題として検討する必要がありますので、これから先はこういう県を越える問題についての検討という段階である。かように考へております。

○沖本委員 羽田の飛行場ですら、カナダからBACあるいは全日空の問題から、航空機の問題に対して非常に悩みが出ておるわけですが、たゞ、いまのお話を伺いますと、都道府県によくやらしめてというふうになつておるのですが、都道府県にまかせきりじゃないでしょうか。事故の現実を見ても、事故発生して、その現場にいろいろな人が寄つてきて、にわか付近の病院を探し

範圍のことは、少なくとも警察官はやるべきだと思ふし、現にやっております。しかし、それをすべてのドライバーにまで推し及ぼすことについては、現在考えておりません。

それから、あるいは厚生省の方からお答えするほうが正しいのかとも思いますけれども、傷害の程度によつては、しろうとがなまじつか動かさないうで、救急車なりあるいは病氣のほうに連絡をとるといふほうがかえつていいという場合もあるかと私は思います。

○沖本委員　それでは厚生省のほうにもう一度質問を戻しますけれども、今後こういう問題に対して、厚生省のほうで、すべての問題を整理統合して単独法を制定する必要があると思うのですけれども、政府機関としては、法務大臣がいらっしゃるわけですけれども、厚生省としてのこういう交通事故に対する単独法をおつくりになる考えはありませんか。またそういう話が出ていないので

しょうか。

○中村説明員 救急医療の問題につきまして法律で規制したほうがよろしいという問題もあらうかと思いますが、いまのところ私どももいたしましては、救急医療法という法律をつくることもあるいは一つの方法かと思いますが、やはり現実に体制を固めていく、こういう現実の面における体制固めをまずやりまして、そういう法律で規制すべき問題が起りましたときには、それはあるいはお願いすることにならうかと思いますが、いまのところはそういうことは考えておりません。

○沖本委員 もう少し話を展しますけれども、この救急センターのみを取り上げて、考えてみましてもあれなんですけれども、全国に、一応百万都市に一方所つくるということ、それから百万所にする。大都市に一方所じゃとてもじゃないけれども、全国をまかなえるわけじゃないのです。全国百万所を四十四年度までに完成するという意気込みを示していられっしゃるわけです。そうすると、ただ施設だけでなくて、中における病床であるとか、医療器械だとか、医師の問題であるとか、そ

ういろいろな問題がかかってくるわけですが、また政府のほうへ、いろいろな問題で医師会のほうから、患者は私たちのほうがもらいたいのだ、こういうところから反対も起きてくるはずなんですけれども、そういう問題に対して全部でどれくらい金がかかるのですか。

○中村説明員 先ほど来申し上げておりますところの整備の面——人的な面は別でございますが、整備の面から見まして、大ざっぱに百億程度の資金を必要とすると考えております。

○沖本委員 百億でできるのでしょうか。

○中村説明員 この救急医療の整備と申しますのは、ここに新たに病院をつくるというわけではなく、この救急医療をもういっしょに充実していくというわけでございます。私どものほうは一応先ほど申しました全国五千の医療機関と百カ所の救急センター、あるいは私どものほかにいろいろな計画を持っております。これを運営していくところの金と申しますのは、計算がなかなかむずかしいわけでありまして、ただいま申しましたのは物的な整備というわけでございます。

○沖本委員 この「示談」をお書きになった玉井さんが言っているのは、厚生省案の意義は率直に認めてけっこうだ。非常にけっこうだけれども、膨大な投資とお医者さんの間の緊密な協力体制というものは絶対とらなければならぬ。そういう点でこの医師間のあつれき、これも協力体制をしてもらうというところは不可能じゃないだろうかというように述べていらっしゃるわけですが、ですから、ただ単に厚生省のほうで立てたところのものが作文に終わってしまうのじゃないだろうか。実施されても、ただお茶濁しに終わるのじゃないかという心配をしていらっしゃるわけなんです。医師のそういうふうな全国の医療機関に対して協力を求める上について、現在までどうでしょうか、協力しようという線が強く出ているので

しょうか。

○中村説明員 協力しようという線が強く出ております。三千五百の医療機関が救急医療機関として告示を受けておりますが、これは国のほうからあるいは都道府県知事から押しつけたわけじゃないでございます。救急医療をやりたいといつて申し出られたところの医療機関について知事が告示をするという形をとっております。この制度の発足にあたりましては、関係の方面ともよく検討いたしました結果、これを押しつけちゃいけない、あくまでも医療機関側からの自主的な盛り上がりで待とうということ、こういうようななしにたにいたしたわけでございます。それで、そのことが私どもとしては、医療機関において盛り上がりやすいふんあるということの一つであらうと思っております。さらにたに各地方におきまして、お互いの医師同士、医療機関同士において、日曜日等におきましてこの急患等に対して医者がいないということがないようにしようじゃないか、お互いに当番をもつて、そして地域の医療機関として急患に備えようという一般のいわゆる医療の対策という、全国的にそういう体制固めが行なわれつつある空気が非常に強く出ております。それからまた地方の医師会等におきましてこの講習会、講演会というものにおきましては、最近の例を見ますと、大学のそういう救急医療関係の教授の方に来ていただき、そういう関係者の話を聞くといったようなものが非常にふえてまいっております。全国的に医療関係者の間におきまして救急医療に対する熱意は盛り上がっております。こういうふうな考えております。

○沖本委員 ですから、先ほど申し上げましたとおり、地方自治体のほうは厚生省のそういう構想に対して、現在のところは地方自治体を持つ財政的な問題は三分の二ですか、それに対して難色を示しておるわけですよ。

○中村説明員 救急センター等の整備につきましては、関係の府県は、整備費の問題につきましても、どの県もほとんど不平ということはないと思います。これはもういまやらかないかぬのだという空気がございまして、都道府県の当局者はみな最優先の事業であるとして、都道府県の衛生当局がこれに当たっておりますので、いまのところは、先ほど申しましたとおり、そういう資金面についてはほとんど意見はございません。ただ問題は、はたしてそういう専門の医師を十分に充足できるかどうか、この点について一番苦慮しておるようでございます。

○沖本委員 できればこういうように問題が煮詰まってきたわけですから、ひとつ法務大臣にもお願いするわけですが、いゆる刑法の一部改正という問題は、これは事故が起きたあとの最終的な問題です。命を取りとめさせてあげる、何とかがを最小にとどめてあげる、また事故がないようにしてあげるということが一番問題なんです。それで、結局は刑法の一部改正にしても、そういうことだけ先走ってやって、そして肝心の人命救助、あるいは歩行者の安全を完全にはかかってあげるといふ問題のほうがおくれているんじゃないか。総理大臣は、人命尊重の立場からこの問題は、と、こういうことで総理府のほうで、関係閣僚会議でこういう問題が十分問題視されてきたわけですが、その結果が改正という結果になってきたというふうな承っておりますけれども、その改善の問題が大切ですから、厚生省の、こういう問題は厚生大臣がお見えになったらお伺いしよう、またそういうふうにお願しようと思つていたんです。が、課長さんではなかなか結論が出ないと思うので、すけれども、こういう問題を総合的な問題として、何とか単独法をつくっていただいて、そういう法律に従ってどんどん進めていけるようにしていただきたわけですよ。これはお願いでございます。

次いで、今度は後遺症の問題なんですけれども、いまのところ地方自治体のほうでは、生活保護を受ける人たちが自賠法のほうで解決してしまいうから、はつきりした数がかかぬ、後遺症のためにいゆる廢疾者になって、一家の柱として

やっつけけないということなんですけれども、そういう問題が厚生省のほうでつかめていないというところは、私は遺憾だと思つております。そういう問題に關して、これからどんなふうな対策を講じていくのか、年間に負傷者は、死亡者も含めましますけれども五十万からですか。そうすると、ふだんの転落家庭の生活保護というよりも、こういうことに対する保護のほうが重要な問題になってくる、こういうことになってまいります。しかし、その生活保護の家庭の中には、まだまだ賠償金をもらうじゃないか、あるいは社会保険のほうから取れるじゃないか、こういう点で、いろいろなことでだんだん追いつめられていて、究極は自殺するというようなケースがしばしばあるわけなんです。ですから、この後遺症患者あるいは廢疾者に対してすみやかに事情をとつていただいて、そして生活保護規定の中で新たにこういう人たちの救済方法という問題も考へていただかなければならぬわけですが、そういうことに対する厚生省の現在のお考えはありますか。

○中村説明員 交通事故によるこの負傷者の後遺症の問題は、ほかの疾病の後遺症の問題に比べて重要であります。これは、先生のお話のございましたとおりでございます。特に交通外傷というもの、四〇数割が頭をやられておりますし、頭をやらされた者の後遺症というケースが特に多いわけでございます。しかもこれは、一応転帰としては調子がよろしいというふうな転帰であつて、しかもそれが何年後にまた症状があらわれてくるといった、非常に困難なケースの場合が多いわけでございます。したがって、そういうような場合におきましては、もうすでに一応被害者としてのあらゆるケースが終わったあとの問題でございます。そういうふうな方々に対しまして、この医療の問題というのは、特に費用の負担の問題におきまして、メディカル・リハビリテーションにおきまして、この費用の負担の問題は、そもそも問題があ

るのでございますけれども、特に交通外傷等の方々に対しましては、これは特別な措置をする必要があるのではないかと、私ども厚生省としては目下この問題を十分検討いたしているところでございます。

○沖本委員 早速に検討していただきたいのですけれども、この関東人権擁護委員連合会の調査に当たった内容の中には「人権擁護委員が被害者の家庭を訪問し、被害者または、その家族に直接面談して調査する。」というふうなやり方でお調べになったわけですが、例として「事故被害者の家族で、事故により働くこともできず、補償もないので生活困窮となり高校中退の己むなきに至ったもの。」「事故被害者が一家の主柱であるため、家族が夫々住込等働きに出るため一家離散の生活をおくることになったもの。」「事故被害者が後遺症のため家族全体が生きての望みを失ったもの。」「被害者が無資力のため、補償が決ったが、空手形に終わったもの。」「示談解決に、おとし、不当手段があったもの。」「これは被害者、加害者にもあるわけですが、さらに今度「示談解決にあたり、被害者が、白紙押印させ、一方的に記載して、被害者は全くなにもわからないまま、示談書が作成され、被害者は相手にされないもの。」「これは厚生省じゃないのですけれども、今度警察庁にいまのこととお伺いしたいのですが、現在警察のやり方としていわゆる損害賠償のことに關して、あるいはその事故事件の処理に關して、はっきりした示談の成立があればいいということから、いわゆる被害者のほうは弱いところもあり、無知でもあり、こういう点から白紙に判を押された委任状の上に示談解決の文書を書き込まれて、あとでいろいろなことで困っている例はたくさんあるわけなんです。そういう点は警察庁のほうでは何か対策を講じていらっしゃるのでしょうか。

○片岡説明員 警察としましては、大体金もなくひまもなく、それから知識もない庶民の場合に、結局一番初めに事故を取り扱っている警察にどう

したらいいかというところで相談する場合が非常に多くございます。で、警察はまず一番初めの窓口としての機能を果たさなくちゃならぬじゃないかということ、昨年全国に指示をいたしました。各警察署に交通相談係という窓口をつくりまして、そこで事故事件を捜査している過程で被害者のほうの強制保険はこの保険会社に加入しているか、それから保険証書の番号は何番であるかというのを聞き取りまして、事故原票に必ず記入するようにいたしております。そして被害者が相談に見えたときには、その保険会社の営業所はどこにあるか、またその保険証書の番号も教えまして、そこへ差し向ける。保険会社のほうは交通相談所の看板を出しておりますから、それを引き受けて被害者請求の手続を代書してでも進める、それから仮渡しの金のことについても進めるというようにするということをやっております。それから、それからそれだけではやはりだめで、示談ということでもう少し損害賠償の金額を相手方に交渉するといふ場合には、被害者のほうを呼び出して場所を提供して、そこで御相談なさいますということもやっております。それからさらに、それだけでもうまいかなという場合には、御承知のように各県にございまして安全協会が交通相談所をやっておりますので、そこへ紹介したり、さらに先ほどお話がありましたように、今回各府県に県立の交通相談所ができましたので、そのほうとも連絡をとって差し向ける。あるいは弁護士会をやっております交通安全事故処理委員会のほうにも紹介をするというふうなことで、窓口の初めにおきます交通整理を親切にやるといふことを強く指示いたしております。

○沖本委員 お話の趣旨はよくわかるのですが、現実の問題としてあるのはタクシー会社あるいはトラック会社のたくさんある車を持っているところの事故被害の方は、ほとんど警察出身の方だといっているくらい事故被害にいらっしゃるわけですから、そうすると、警察の中には非常に詳しいのです

ね。ですから被害者のほうも、生きておったとか目撃者がおるとか被害の現場が十分に確認されたとか、こういうことになれば問題はある程度違ってきたすけれども、全く目撃者もなく、ただ被害者だけが被害者、あるいは死んでしまっている、こういうときには往々にして被害者のほうに責任がある、こういうふうなことがされてしまっている。そして被害者のほうは、警察のほうで被害現場を調査したその調査結果すら十分に聞かされてない。あとになって検察庁へ呼び出されてみて、警察からの報告ではこうじゃないか、こういうふうには言われて、被害者はあわてておる。こういうことはしつちゅうあるわけなんです。こういう点に關しましては、警察の方は、私の個人の考えとしては、非常に専門的な知識を持っていたらいいので、いわゆる職業の選択に対しては憲法で認められておりますけれども、どうも好ましくない、こういうふうな思ふのです。また被害者のほうからもそういう目で見られていく、こういうことが多くあるんです、この問題に對してお考えはありますか。

○片岡説明員 昔は警察で事故事件の捜査をしますと、検察庁へ送致した場合に検察庁のほうから示談書をつけて送致してくれという習慣がございました。その示談ができてからどうかによって情状を見ようというふうな傾向だろーと思ひますが、しかし、それには若干弊害が伴っております。示談ができてから示談書は送致するという形で、事件の捜査を示談とは切り離して捜査するということをやっております。それから御指摘のように交通事故がありました場合、被害者がなくなつておたり、あるいはすぐ病院に運ばれておるといふことで、警察が捜査をやります場合の実況検分になかなか立ち会いができない。したがって、ややもすると加害者のほうの言い分に左右されるおそれがあります。そういう点につきましても私どもやかましく申しまして、必ずそういうことに左右されないように客観

的な実況検分をやれ、それからさらに被害者が病院から退院でもした場合には、その被害者も立会させてまた再検分をやれということ、被害者側の言い分も十分採用できるような捜査を十分やるように強く指示しております。

○大坪委員長 沖本君、まだだいたいあります。だいたい時間が超過しておりますが、あとにまだ二人残っておりますので……

○沖本委員 できるだけ締めさせていただきます。いまのことに関しまして、大きい事故が起きまして被害者のほうで死亡しておる、こういうような場合には、事故現場の検証に必ずその遺族の方を呼んで、納得のいくように立ち会わせて後に調書をつくっていく。また被害者が重傷を負って病院に入っている場合、被害者側の調書を取るのもある程度の健康体にならなければいけないわけですが、その間に示談交渉はどんどん進んでいってしまう、こういうことがあるわけですね。そういう場合にも被害者側の家族のほうの人なりあるいは関係のある人を現場検証に立ち会わせていく。こういうような方法のほうは公平だと私は考えるわけですね。

それからまた、お役所のほうは最近いろいろ施設をつくってやってくださるのですけれども、どうもPRがへたなんです。ただつくりましたというところがちやうと載っているだけで、一般の人たちは知らないわけですね。ですから警察のほうで被害者なり加害者のほうを一応調べる段階において、交通相談所があるんだ、そこへ行って言いは言てきなさいと、一ぺんそこをくぐらせてみる、こういう方法も技術的にできるのじゃないかと思うのですけれども、そういう方法についてはいかがでしょうか。

○片岡説明員 先生御承知のように、特に大阪の場合にはそういうことに熱心でございまして、大阪府警本部と安全協会が中心になりまして、地方裁判所あるいは簡易裁判所、弁護士会、保険会社などが共同しまして、リーフレットをつくったの

は御承知だと思います。ベストセラーになりました。四十万部くらい出ております。ああいう形で、なるべく被害者に損害賠償の手続なり保険の手続というものをよく徹底をして、権利を保障していくというのをやってまいりますので、今後ともそういうことを続けていきたいと思ひます。

○沖本委員 先ほどの後遺症の問題に戻るわけですが、大半、厚生省のほうにお伺いするわけですが、「半数以上が家計に影響を及ぼしている。被害者の、家計に占める地位を分析して見ると、「家族を扶養している者が三八〇、扶養関係者はないが、独立の生計を営んでいるものと見られる者が二二〇で、六〇〇の者が生活に直接影響している。また、事故により失職、転職した者は、全体の二五〇近くもある。その結果、収入面について見ると、何等かの減収をしたものが二八〇、無収入になった者が一〇〇ある。職業の面で影響のない者の中にも、収入面では減収しているものがある。そして事故後、一年以上たった調査時において、補償問題が解決したものは七〇〇で、三〇〇のものが未解決である。これも大臣一諸に聞いておいていただきたいのですが、「加害者が被害者に対して、一方的に少額を支払ったのみで、未解決となっているものが多い。未解決者一、六一〇名について、調査時まで何等の支払いを受けたか否か、を調べて見ると、「加害者の一方的な支払いのみを受けたものが意外に多く、三二〇もあり、全く何等の補償のないものが二五〇もあることは問題である。」「加害者が一方的に支払った支払額を分類して見ると、「死亡の場合に、一万円以下の金額で片づけようとしたものが一〇〇人中九人、一〇万円以下のものが二二人で四分の一弱にもなる。また、治療一ヶ月以上の重傷において、単に一〇万円までの金額をもらった者が一〇〇人中二三人もいることは注目される。」「加害者よりの一方的な支払金額に対する被害者の感想は、全部が不満であるがその対策がとられていない。」「というのです。加害者の一方的な金額、しかも少額で不満であるが諦めたのが六六〇もおると

いう。そうしてこの調査のときにおいて、全く補てんのないものの中には、保健金さえ請求していない者がいる。この自動車賠償保険につきましても、被害者請求というものがたてまえなんですけれども、査定とかあるいは書類の作成とか、こういうものはほとんど専門的な人でないと書けないような現状なんです。こういう問題をどうして解決していくかということになるわけです。あるいは事故の起きた賠償についても、ここにも出ていますけれども、フランスでは七千万円だということです。日本ではやうと今度総理大臣が、政府のほうには三百万円まで認めた。その三百万円も、もううにはたいへんな努力が要る。そういう繁雑さのため、子供をかかえた転落寸前の家庭の人が、どうしてそういう解決ができていくか。それにすぐ暴力団的な示談屋が入ってきて、そうしてもらっても一部だけ、とっている、こういうのが現状なんです。ですから厚生省のほうに言いたいことは、実際何%という問題、ここまで調査ができていくわけなんです。それに對しては私は非常に手ぬるいと思うのです。だから今度は救済の方法について、その耳目をゆるがしたから、いろいろな問題になりましたから、だから救急センターあるいはハビリテーションをやっていきます、こういう前向きになってきて、これは三十八年ごろから盛んにやかましくなってきた問題なんです。ところがいわゆる民生の關係においては、全然これは手がついていないわけです。ですから社会保険の制度のほうもすみやかに救済ができるとか、こういうふうになつていかないと、結局日本じゅうの働く者の中で、たくさんの方々ができていくことは、もう間違いないわけです。アメリカの兵隊はベトナムで負傷したって、本国に帰れば十分の補償を受けるわけです。しかしそれ以上の、大きなアメリカのベトナムにおける損失よりも、まだまだ高い率の日本の国の中のこの交通事故にあつてはいる人たちがなんですか、この点はほんとに厚生省は力を入れていただきたいと思うのです。いまの保険制度の問題、あるいは非常に無知なた

め十分でない、こういうことに対してどういうふうに周知徹底して、この人たを助けてあげられるか、関係筋の方がいらつしやたらお答え願いたいと思ひます。運輸省はいらつしやいませんか。○田中事務大臣 法務省の直接の所管事項ではございせんが、交通事故に關する非常に熱意のある重要な御発言でございます。私はよく承りまして、御意に沿うように十分の行き届いた対策を講ずるよう善処をまいります。

○沖本委員 以上で質問を終わります。

○大坪委員長 松本善明君。

○松本(善)委員 前会に引き続き質問をいたしますが、法務省はこの法律は悪質なものとの処罰だということをや言つております。法務大臣の刑事局長もそういうふうに出ておられますが、私も悪質なものとの処罰を否定するということはないのでありますけれども、現行法でも相当できるんじゃないかと思ひます。法務省刑事局のつくりました資料によりますと、禁錮三年に処せられた六例が出ておりますが、この四例は、めいめいの上業務上過失致死傷事件を起こしている。しかも逃走した、こういう事例であります。これは道交法の百七十七条違反、いわゆるひき逃げとそれから刑法第二百一十一條違反との併合罪、併合罪加重をするならば四年六月以下の処罰に処することができ、こういうふうにかえりますが、この点はいかがでしようか。

○川井政府委員 法律的にはそのとおりだと思ひます。

○松本(善)委員 そうすると、ここに法務省のあげられた例で申しましたが、結局法律で可能な最高限の刑を科しているということはないわけですね。

○川井政府委員 人をひいて、そのひいたことが過失であるかあるいは不可抗力であるかは別として、その事故を申告しないで現場から逃走したという行為に対して、道交法は御指摘のよう懲役三年の刑罰を盛っているわけでございます。

して、今回の改正は、御承知のように、そのもととなつた過失による人をひいた行為、その行為を刑法上もう少し重く評価しよう、こういう趣旨でございます。

○松本(善)委員 私の言ひますのは、要するにこれらの事件でも法律上可能な最高限まで処罰をしていくというわけではないのですかと、こういうことを念を押しておるわけですか。

○川井政府委員 人をひいて逃走したという事案につきまして、ひいた点においては別といたしまして、逃走したという点で懲役三年の刑罰がおりますので、ひいた点で禁錮三年、それから逃走したという点で懲役三年、両者が併合罪であるとしますならば、比べてみて重いほうの逃走した点の懲役を採用いたしまして、その一倍半ということとで懲役四年半ということでは理論上出てくると思ひますけれども、裁判の事例といたしましては、いままでそのような事故に対して懲役四年半の最高刑を盛つたという、こういう事例はないようでございます。

○松本(善)委員 ないけれども、要するにその最高限までは科してないということ、答弁ではつきり認められないようですね、間違ひありませんね。

○川井政府委員 四年半の刑罰を盛つたという事件はないようでありますけれども、これはなかなかそういう量刑ができないという裁判上の理由があるんじゃないかと私思ひます。

○松本(善)委員 それはどうということでしょうか。

○川井政府委員 事故を起こして、過失によって人をひいたという行為と、それからその事故を申告しないで現場から逃走したという事故を比べてみた場合に、私は直接人命に影響を与えた、過失によって人をひいたという事故のほうが法的には重い評価を受けるべき事案だろう、実務家の立場としてはかように考えるわけでございます。道交法の規定はその辺のところを必ずしも考えておりませんで、過失があろうとなかろうと、逃げた

というだけで懲役三年の刑を盛っていくというところであり、法律的にはなるほどひいて逃けた、そうしてそのひいた場合にも過失があったというふうな場合には、併合罪の關係になりますので、その重いほうの逃げたという点だけを基本にして懲役四年半という刑罰を盛るといふことは、理論的には、また刑罰の実務の実際といたしましてそれを考えた場合に、そのひいた点をもその逃げた点のほうに加味いたしまして、直ちに懲役四年半という最高刑を盛るといふことは、事案にもよりけりでございますけれども、なかなか出てこないのではなからうか、このように思います。

○松本(善)委員 最後に幾らか認められたようですが、事案によれば、結局そういうことも可能であるけれども、いまはそういうことがないということだと思えます。なかなか思ったとおり答弁をいただけないものから、これはこの程度でけっこうですけれども、禁錮三年に処せられた六例というのは、昭和三十五年からありますが、私にいただいた資料によりますとそういうことが、七年間に六件しかない、こういうことですか。

○川井政府委員 正確を期すために裁判所の司法統計に基づいて——この法案が国会に提案されて以来、その司法統計に基づいて資料を提出いたしておるわけでございますが、具体的な事例につきまして、私どものほうへ現場の検察庁のほうから、特に重大な事案だとして報告のあったものの中からこの六例を選んで提出したようなわけでございます。

○松本(善)委員 それじゃ続けて聞きますが、またここにあげられました二十四例、きょう一つ追加をされても二十五例ですが、そのうちの前の二十四例でいきますれば、そのうちの二十一例までがめいいて、もしくは酒気帯び運転であるといふことは前回も指摘されましたが、めいいて運転の場合には道交法百七条の二及び刑法二百一一条が併合罪の關係になる。併合罪加重にするならば

四年六月の禁錮にすることができ、こう考えますが、いかがでしょうか。

○川井政府委員 法律的にはそのとおりだと思います。

○松本(善)委員 そうすると、やはりこの四年六月の禁錮になっていくのは一つもないわけなんです、可能な最高刑まで処罰しているといふのはないというふうな考えでいいのですか。

○川井政府委員 御承知のとおり、この裁判の実際におきまして、併合罪加重を行なうというふうな場合と、それから加重を行なわないで、ただ一つの罰則に基づきましてその定められた法定刑の範囲内において刑を量刑するというふうな場合におきましては、裁判の実務の実際からいいますと、ややその間に趣が変わってくるのじやなからうかというふうな気もいたします。

○松本(善)委員 きょうの読売新聞の社説によりますと、今度のこの刑法改正は全般的に過失犯の刑罰を重くしようというのではない、単純な過失犯はむしろ軽くしようとするものだ。全くこの刑法の趣旨とは違いますが、これについて法務大臣いかがでしょうか、こういう趣旨でございませうか。——読売新聞にこういうことを言っているのです。全般的に今度の改正は、そのとおり読みますと、「こんどの改正は故意犯に等しい悪質者の罰則強化がねらいで、全般的に過失犯の刑罰を重くしようというのではない、単純な過失犯はむしろ軽くしようとするものだ」。これはもう全く読売新聞の間違いだと思えますけれども、いかがでしょうか。

○川井政府委員 新聞の社説でございするもので、いろいろ読み方があろうと思えますけれども、私が読んだ限度では、この記事の趣旨はこういうことではないかと思えます。今回の改正の趣旨は、二百一一条全体の關係として、それにひっかかってくるあらゆる交通事故を全般的に重くしよう、いわば従来罰金で済んでおったものを、今度の改正が行なわれればとたんにそれが禁錮になつてくる、従来禁錮であつたものは、改正が行

なわれまふとたんに懲役刑になる、そういう意味での全般的な過失犯の引き上げをはかった、こういうふうなものではなくて、いままで行なわれておつた通常の形態のものが、いままで懲役の刑罰が大体予想されておつて、今度上がりまふのはその上を上げておけるということになりますので、それを先ほど御指摘になりましたように、非常に悪質な重大な事故で、いままでの最高刑をもつてもまかなえない、適当でないと思われるような悪質なもののだけについてこれを上げるのだ、私どもは繰り返してこの法案の趣旨についてそういうような説明をいたしておりますので、そういう観点からいま御指摘の記事を読んでも、私はそういうふうな趣旨のつもりでこの社説が書かれていたのではないかと、こう読んだわけでありませう。

○松本(善)委員 刑事局長が再々にわたつてそういう説明をされていることは知っておりますけれども、そういう説明を強調するものだから、この読売新聞はこういう間違ひをおかしているといふふうに思ふわけなんです。これは明らかに刑法の改正案が全般的に過失犯の刑罰を重くしようとするのではないのだ、刑法の改正案は酔っぱらいだけの問題なんだ、むしろ過失犯は軽くするものだ、こういうのは人を惑わすことになるのではないかと思うのです。

ついでにお聞きしますが、刑事局長は盛んにそういう趣旨の答弁を言うのだけれども、酔っぱらいなど悪質な者の処罰が問題で、交通労働者には影響ないといふことを前回言い切りましたけれども、そういう保証がありますか。交通労働者には一切影響させないという保証は、一体どこにあるのですか。

○川井政府委員 刑法の改正された条文のみをあらわしたとしますと、必ずしもその保証が十分でないことは、私もこれを認めるにやぶさかではありませぬ。しかしながら、よくこの条文の成立の経過、ないしは条文そのものを前の条文と比べてごらんいただきますと、体刑の部分だけ、上のほ

うの上限だけを三年を五年というふうに修正してあるわけでございます。下限のほうの罰金刑につきましては、現行法どおりを維持しているわけでございます。御承知のように、刑法準備草案などごらんいただきますと、罰金も三万円という刑罰ですでに盛り込みまして、これをもっとして刑法全面改正の作業が行なわれておるわけでございます。それにもかかわりませぬ、罰金を現行法のままにとどめたというのには、実は深い趣旨があるわけでございます。下を上げておるわけではなくて、くどいようでございますけれども、悪質重大な、もうまかなえない、頭打ちになつておるような、いまここにあらわれておりますような、こういう事案についてののみこれを上げて処理していくのだ、こういうことを緊急的にまかなつていきたいといふことで、刑法の一部改正の御審議をわずらわしておる、こういう事情でございませう。

それからもう一つ申し上げますが、それだけでは十分でないじゃないかという御疑念があるのかと思ひますけれども、裁判の実情は松本委員もよく御承知のとおり、同様の事案についてすでに罰金刑で確定しておる何万というケースは日本における裁判の判例として積み重ねられておりまして、今日罰金刑が上がつておりましたのに、かりにこの条文が国会を通過したといたしまして、いままで同様の事故について一万円から一万円の罰金で済んでおつたものが、今回の改正によつて直ちにそれが体刑になるというふうな裁判の運用というものは、まず日本においては私は考えられない、こう思うわけでございます。この辺のところからお考えいただきますと、改正の趣旨も先ほど申し上げた趣旨でございませう、またいまの下限をいじつておらないといふことも、かような一つの保証になるのではないかと。これは裁判の実態とあわせて、そういうふうなことを確信しているわけでございます。

○松本(善)委員 保証は十分でないと言われましたが、私はやはりないのじゃないかと思う。検察庁が交通労働者関係の過失致死傷関係は起訴しないのだというなら別です。しかし量刑は実際は裁判所のやることです。刑事局長がいかに保証されていると言ったって、そんなことはとても信用できないです。上限が五年に上りまして、懲役になれば、これを適用する裁判官が、これを重視するのが国会の意思である、立法機関の意思であるということで、重く量刑するということは、十分に考えられる。十分に考えられるよりは、それが普通であります。それを一般予防と言っているのはありませんか。法務大臣いかがでしょう。

○田中国務大臣 本件の場合については、下は罰金であります。上は禁錮または懲役、いずれも五年であります。いま刑事局長が御説明を申し上げましたように、下を引き上げるといふことをこの改正でやっておらぬ限りは、上の悪質な者を厳罰にする方針などというものは、これは松本さん、常識ではないでしょうか。裁判官から見ても、また立法者の意思はこれでたいへんよくわかるように考えるのでございます。この改正のやり方自体、上限を上げるが下は底上げをしないのだというこの事実をもって、保証と言っても何と言つても、もうそのことだけは明らかではなからうか、こう思うのがね。それで十分に意思表明はできる。したがって、下のはうは従前のとおりなんだ。悪質の者、最悪の者、こういう者を強く処罰をして一般予防、特別予防の目的を達したい、こういうことでございます。

○松本(善)委員 法務大臣そう言われますけれども、実際にはそうでないと思う。それは、こういうふうな改正をされた場合に、裁判所も、上限が上がったということでも量刑が変わっていく、これはむしろ私の言っているほうが常識だと思ふ。上限が上がったけれども、これは酔っぱらいだけのことで、罰金のはうが上がつていないのだから、こういうふうな解釈して運用されるということ、は、むしろそうでないと思う。それが裁判の実情

であろうかと私は思いますけれども、ここで法務大臣とさらにやりとりをしても始まりませんので、次の別の質問をいたしますが、これについては最近だいたい新聞が取り上げたわけです。ここが私は非常に大事な問題だと思ひますので、ちょっと質問として言っておきます。

七月四日の朝日新聞によりますと、刑法一部改正案に対する反対論として、「交通労働者の不安もわからぬではないが、社会全体からは何として、一集団のエゴイズムといった印象を消すことはできない。」といっている。私は刑法一部改正案の社会的な意味は、こういう新聞紙上のキャンペーンを許すところにあると思ひます。この改正に反対をしている者は、交通災害をなくすことに不熱心であるかのような印象を与える。いまほんとうに交通事故をなくすために必要なのは何か。これは、安全施設を急速にふやすことと、交通労働者の労働条件を飛躍的に向上することが必要なんだ。いろいろ悲惨な例があげられたが、これをなくすためにやるべき一番重要なことはこの二つであります。この世論を起す必要がある。この世論を起す必要があるけれども、こういう新聞論調が幾つも幾つも出てきますと、この世論に水をかける結果になっていくのです。そうして、交通労働者はいかぬ、あるいはこの刑法の改正に反対をしている者は、交通事故をなくす熱意がないのだ、こういうキャンペーンが張られようとしていく。そこに私たちは問題があるのだ。審議のときには、処罰だけ考えているわけじゃないのだ、法務大臣もまたそう言おうと思つておられると思ひますけれども、実際には、この法案を提案することによつて、私は安全対策や交通労働者の労働条件向上という緊急の仕事を政府が十分していないということを、事実を隠す、あるいは免罪する結果になつていゝと思ひますけれども、法務大臣いかがでしょう。

○田中国務大臣 いま松本さんが仰せのような、労働管理に無理のないようにする、そして交通事故防止に対するいろいろな設備に力を入れる、これは政府も放任をしておるのではない。先ほどからの各省の御答弁によつても明らかのように、行き届かない程度ではありますけれども、政府としては財政の許す限りとにかく計画を立てまして、年次計画のもとに一生懸命にやつてこれをやつておる。したがって、政府はそれは否定せぬのです。先生仰せのとおり、おっしゃることはみんなこれをやらなければならぬ。それが原因で事故が多発しておるわけでございます。そのことはわかつておる。同時に、刑罰も、ひとつ悪質の者は重くすることが必要ではないか。交通事故の防止対策に具体的な努力を払うことを惜しんでならぬ。それはやらなければならぬ。同時に、悪質の違反者に対しては厳罰をもって臨む、断固たる態度をとるのだ。それが全部じゃないけれども、これもまた役に立つのじゃないでしょうか。厳罰は一般予防、特別予防の上に何にも役に立たぬのだ、それは政府が責任をおつかふしておるものなんだ、というように、ひねつてものを考えないで、すなおにものを考えたいだくと——何もかも力を入れてやる、漸次交通事故の発生が減少していく、こういうことになつてくるのではなからうかと思ふので、そういう意味で、この刑法一部改正で交通事故の悪質なものを値上げをしていただくというだけでは解決する問題でないけれども、せぬよりよほど力がある、これはもう一般予防、特別予防ということには非常な力があるという。これは私は確信を持っておるのです。そうしたら、この法律をここで通してやれば、来年から悪質犯は何割何分何厘減るのか、こういわれると、そういう計算は常識上できません、それは無理でございます、ということを言うのでございまして、とにかくやらないよりましで、私は相当強い反響をもたらすものと、これは自信を持つてここに提案をしておるわけでございます。

○松本(善)委員 私も処罰を否定するものでもない、先ほど来言つておるうちに、現行法で十分できるんだということをいつておるわけですから、持ってくる。たとえば、もう一回やはり読売新聞のきょうの社説を引用しますが、交通事故の多発、悪質化は、それを待つていられない、安全施設だとか労働条件の改善だとかを主張するのは間違つていない、しかしそれは待つていられない、こういつておる。だから処罰をすることを考えなければいかぬ——国民は確かに待つていられない。待つていられないから、すぐ予算を増額をし、労働者の労働条件の改善もすぐにやらなくちゃいかぬ。いまの程度のことはもうやむを得ないのだ、予算も、交通安全施設にいま政府が使つてゐる程度のことやむを得ぬのだと認めて、あとは刑罰でいけ、こういう議論になるのです。私は、それはいかぬ。それは、もつとも予算を増額し、それから労働条件の改善についてももつと真剣な考慮を払つてそれをやる、それがほんとうに待つていられないといふことの内容じゃないかと待つていられないといふことです。ことばの上では同じように待つていられないといふ場合がありますけれども、その内容はたいへん違います。処罰のほうで待つていられないほうをやるというのか、いや、待つていられないから予算を増額しよう、それから労働者の労働条件の向上についてももつと真剣に考える——それは違ふのです。そこが問題じゃないかというふうに思ひますが、法務大臣いかがでしょう。

○田中国務大臣 松本さんのお話、なかなか説得力があるから、お話を聞いておると、私もなるほどそうかというふうに思ふのですが、あなたが考へになつても、この点は私の言うこともわかつていたただけるんじゃないかと思ふのです。それは、一番手つとり早い、一番きき目のある事故防止の対策は何か、刑罰を引き上げて厳罰にするということ、これが一番きき目です。これくらいいきくものはない。それは事故を防止いたします。これは、けさから私が言つておりますとおり、とにかく交通事故防止対策というものを力を入れて、そして事故が起らぬようにすることが第一。第二は運転者の責任で、運転者がびんときてくれないければ困る。それには労働管理も含んでおるので

すよ。第三は歩行者が不注意であつてはならぬ。歩行者も十分に注意してほしい、こう考えるのであります。事故を起こさない歩行者を罰するといふ手はない。だからやはり事故を直接起こして危険な仕事に従事してくれている運転者について、まことに気の毒だけれども、そのうちの悪質なものについて、捨ておけぬものについては嚴重処罰をしていく、これが最も手つとり早い。金をかけぬと手つとり早いことをやるのかというおしかりが続いて出ようかと思ひますけれども、事故防止対策について一番手つとり早いきめのあるものは、法務省の観察じゃなくて、全体から見まして、私は刑罰強化の必要がある、こういふことです。しかるところ、三年間も一生懸命にお願ひをしておるのですが、いまだこの法案は通してくだらぬ。こういうことで、私たちは今日たいへん熱心になってお願ひを申し上げておる、こういうことでございませう。御協力をいたしたい。

○松本(善)委員 法務大臣、だいたい処罰がお好きでございませうが、私はやはり処罰が本筋ではないと思ふ。最も効果があるといふふうにいまだ言われたけれども、それが本音だとすればこれはたいへんな間違いであらうと思ひます。前回、刑事局長を相手にいろいろやつていたのですけれども、ほとんどの人が過失犯で刑罰に処せられるといふような状態になっておるわけですから、それを刑罰を強化したらよくなるというふうなことは決してない。だからその考えを私は政府のほうで変えてもらいたいと思ひます。

もう一つ言ひますが、東京新聞のきょうの社説によれば、国会が何かこの問題について不熱心であるかのようなことを書いてある。こういうのがたいへんな問題のすりかえなんです。政府の問題なんです。これは熱心にいろいろな立場から討議がされてゐるのです。私に言わせれば、政府の予算が足りない問題、あるいは労働条件の改善についての熱意の不足というふうな問題がほんとうは追及されるべきであるにもかかわらず、そこが新聞

のキャンペーンによつて変わつてきておる。これが刑法改正案の社会的な意味だと思ふ。立案をした人は、あるいはそういうことを考えなかつたかもしれません。しかし、客観的にはそういう役割りを果たしておる。政府を免罪するといふ役割りを果たしておる。いかがでございませう。

○田中(善)大臣 松本さん、この新聞記事などをお読みになるあなたのお読みになり方が、少し違ふのぢやないでしょうか。私もこれを読んだのですが、そう思ひます。それから私の言つておることは、刑罰強化をして国民を罪に落とせば事は済むのだ、そんなことは考えていない。くどくどけさから言つておりますように、自動車という凶器を用いて人を殺傷すると言ひたいほどの悪質な者に対してこれを嚴重処罰するのだ、そして目的を達するのだ、こういうことは大きな声で言つて私はいふ人はないと思ふ。しっかりやれという激励が私はあるものと思ふ。また激励せぬ人があつたらせぬ人が間違ひだといふふうには、私は自信を持って言つてゐるのです。悪質な者を厳罰にせよといふこと、それが悪いが、こういうことでございませう。

それから決してこの新聞の肩を持つわけではございませんけれども、この新聞を見ましても、悪質なる重過失致死罪の上限を懲役五年にすることが人命尊重の思想に反するとは毛頭考えられぬ、こういう論調なんです。新聞を擁護することはいかぬのですが、どうもこれを私は読んでみて、たいへん無理なことを書いておるようには思ひます。国会に責任を負つておるようには思ひます。こういうよい法律は早く通してやれといふ意味はあるようではございませう。それはあるようではございませうが、どうもここに論じております文字自体からくる感觸からいいますと、そんなに無理な議論を新聞がしておるようには思ひません。で、別の観点から法務大臣にお聞きしたいと思ひますが、国鉄でありますとか、私鉄でありますとか、航空機あるいはハイヤー、タクシー、トラックなどの交通労働者の労働組合が、全日本交通運

輸労働組合協議会、全交連といふのを組織しておるわけですね。その要求といふのを見ますと、交通安全対策をいろいろ要求しております。事業主や使用者に対して罰則を強化してほしいといふことを言つておられます。たとえば、次のような場合に労働者に命令を下したり、労働者にそういうことをするのを容認しておつた雇用者であるとか、あるいは安全管理者であるとか、あるいは監督者の刑罰を引き上げて、きつと処罰をする。一つはトラックの積載超過、積載超過をそのまゝやれといふことを命令される。砂利トラなんかそれでですね。こういうことがあるといふことをいっております。それから整備不良車の運転。整備不良車を整備しておつたら一日休まなければいけません、そのまゝやれといふことを命令される。それから過労運転。過労運転で、労働条件がひどいから多少疲れておつてもやれといふことです。それから最高速度の制限違反、これは実際上スピード違反を容認しておる、むしろ奨励しておるという事業主は幾らでもある。こういうことを働いておる人は要求しておるのです。処罰をするとなればこれはこのほうが大事じゃありませんか。これのほうによつて大事だと思ひますが、法務大臣いかがでございませう。

○田中(善)大臣 いまお話しのような場合の面の責任者の責任も、たいへん重いものがあると思ひます。そういう関係については、話は違ひますが、道交法自体については、一応そういう面の責任を追及する規定もございませう。そういうことでありますので、いまお話しになりましたような重大な過失を犯す管理者その他の責任者につきましては、これをいかにして対処するかという問題も、ひとつ慎重に検討を、今後の問題として加えてみたい。おろそかにはできぬ問題である、これは私もそう思ひます。

○松本(善)委員 それはしかし、そういう点が一緒に出てこないところに、片手落ちな点があるのではないかと思ひますけれども、これはこの程度にしておきましょ。

それからこの際、もう一言これに關して言つておきますが、いま申したような場合は、労働者がやむを得ずやらされてゐるような場合が大部分なんです。首を切られるとか、賃金を奪われるとか。だからこういう場合には、労働者の処罰を廃止をする、むしろそういうことを考えてもらいたい。そうして使用者を、雇用者と事業主だけを嚴重に処罰してもらいたい、こういうつもりですが、法務大臣いかがでございませう。

○田中(善)大臣 よく考えてみましょう。

○松本(善)委員 やはり交通労働者の全交連の要求によりますと、これは公安委員会でございますか、道路安全施設の管理者について、道路安全施設の設置義務づけを法定化してほしい、こういふこと。重要道路における交差点の信号設置義務、重要道路における横断歩道の設置義務、それから重要道路におけるガードレールの設置、車道、歩道の区別など、こういう歩行者保護施設の設置義務、重要道路における街路照明設置義務、重要地点における信号、標識設置義務といふようなものを要求してゐる。重要地点とか重要道路は具体的に法律で定めてやれといふのです。こういうことが交通事故をなくするためにきつと重要な施策だと思ひますが、法務大臣、いかがでございませうか。

〔委員長退席、大竹委員長代理着席〕

○田中(善)大臣 その点も大事な事項と思ひます。考えてみます。

それから、そういうふうには、大臣が考えてみよといふほどのことが多いならば、改正、提出と一緒にしたほうがいいのぢやないかといふふうなことを、いましばしば仰せになります。これはまた少しお考えが別のところではなからうか。それは、このたびやつておりますのは、悪質な、重大な悪質なものについて、これを厳罰にしようといふことがねらいでございませう。必ずしもそういうものが多数続発してくるかどうかはわかりませんが、これをねらいとしておるところでございませう。したがって、いま仰せのように、一体どう

〔大竹委員長代理退席、委員長着席〕

○田中國務大臣　くどく申し上げるように、悪質

100

○松本(善)委員　　そういうふうには必ずしもいか

○田中国務大臣 行刑の問題でありますけれども

○松本(善)委員　そうでしょうね。法務省では、

定の条件のもとに仮釈放いたしましたして家庭に帰

100

法務省の行刑の当局におきましては、全国にたし

○松本(善)委員 この交通違反関係の受刑者の仮

○川井政府委員 詳細な数字はきょう持ってまい

11

るといふことですが、当然のことかと思ひます

○田中国務大臣 行刑の問題から引いて、この科

100

うではない。この前お聞きしましたけれども、私は三十九年の警察庁の資料を持っておりますけれども、めいてい運転七・二％ということのようです。ごく一部ですよ。これは自動車道路交通関係だけじゃないでしょう、全体の交通事故、航空機だとか国鉄だとか、いろいろなことを考えますと、全体の交通安全対策から考えると、これはほんとに一部じゃないか、それで言っておるのですけれども、そういう趣旨なんです。これはまた大臣のほうから同じ趣旨のおそらく答弁になると思いますので、私の意見を申し上げて、これは別に答弁を求めません。

法務大臣に伺いますが、先ほど申しました全交運——交通労働者の労働組合の連合体ですが、その全交運は、警察がいたずらに交通労働者の違反追及、罰金の取り立てに専念をし、交通事故をほんとうになくしていくのだという観念が少ないうるということを取り上げている、むしろやはり安全施設だとか整備をし、交通労働者の労働条件が改善をされるという状況のもとで、警察が違反追及とか、罰金の取り立てということでなくて、歩行者も含めた交通の指導に重点を置いていくというのが本来の姿じゃないかということを要求しておるのです。このことは法務大臣いかがでしょうか。

○田中国務大臣 私もいま仰せになったことは一部賛成で、同意見でございます。それは歩行者の訓練ということを案外政府も——政府は若干言うておるのですが、重点的に言うておりません。それから世間もそういうふうには言わない。ただ単に運転者が悪いのだ、自動車が悪いのだということの一点ばり。それでやはり交通事故を防止いたしますという対策の重要な点は、けさから私が何度も申し上げておりますように、歩行者にも一半の責任がある、歩行者が道交法を守ってくれる、歩行者が慎重な態度をとってくれるという場合には——歩道にまで飛び込んで車が人を殺すということがあるいはあるが、そういう場合はごくわずかでございまして、ですから、歩行者も注意をしなければならぬ。それからもう一つ注意しなければならぬのは、政府当局がやはり交通事故防止対策について金を惜しまず、努力を惜しまず、誠意を尽くして、懇切に役立つ施設をつくり出すことに力を入れていくということ——先ほどから申し上げましたように、年次計画を立てて、私なりの見方によりましては、政府も真剣に戦っておる、こういうふうには私は見ておるわけでありまして、歩行者の注意は特に喚起したい。歩行者が注意をしてくれぬことには、刑罰の強化だけではなかなか目的を達し得ないということは確かにあると思うのであります。

○松本(善)委員 警察庁に伺いますが、交通事故が起った場合に、その交通事故の原因を究明して、そういう交通事故がその場所では二度と起らないような対策を立てて、それを実行するというようなことはやっておるのでしょうか。

○片岡説明員 これは昭和三十三年の当初から、交通事故の分析要綱というものをとりまして第一線に指示してやらせております。そのやり方はいろいろありますけれども、当面一番重点を置いておりますのは、道路交通環境と事故との関連性に一番重点を置いてやっております。それで、たとえばある路線の中で特に事故が多い区間、場所を統計的に抽出しまして、その現場について実態調査をしまして解析をしていく、そうしてそこに信号機を設置したりいいとか、あるいは横断橋をつくらばいいとか、ガードレールをつけるとか、あるいはすみ切りをしてみるとか、そういういろいろな角度からこれを分析しまして道路管理者と一緒に対策を立ててそれでやっていく、その成果が昨年三年計画に突ってきたということでございます。

○松本(善)委員 それが出来にやられているならば、事故多発地点というのはなくなるはずなわけですが、それがそういかないで、同じ箇所でも何回も何回も事故が起っておるの、どこに原因があるのですか。予算がないのですか、それともどこか怠慢なんですか。

○片岡説明員 御承知のように、たとえばある交差点に非常に事故が多かった、歩行者事故も相当数あったというところに信号機をつけた結果、歩行者事故はゼロになった、しかし、信号機をつけたことによって、当初の間は追突事故が生じたというふうな事例もございまして、しかしながら、対策を打ったところでは、多い場合には半分以下、少ない場合でも二、三割方といったような事故の減少はいたしております。一番問題の地点から逐次そういう解決方法をとっていつておりますが、御指摘のようには公共投資の限界もございまして、御指摘の最も重要な地点から逐次優先的にやっていくと

いうやり方をやっておるというわけでございます。

○松本(善)委員 使用者が労働者に、交通違反をせざるを得ないような状態に追い込んでいっているのは、何も民間のタクシー会社だけではないのです。私鉄はもちろん、国鉄のような交通安全に最も努力をしなければならぬというようなところで、もそういうことがあります。たとえば名神高速道路、あそこは国鉄のバスが走っておりますが、ダイヤは道路制限の速度ぎりぎりに組んでおります、それは百キロです。制限速度百キロのところを百キロで走らないと、ダイヤに基づいて走れないようになっていきます。もちろん自動車は一定の速度で走らなければならぬので、ダイヤを乱さないようにするためには相当の距離を百二十キロから百三十キロで走らなければならぬ。乗客は安全ベルトを締めておる。そういうふうにして命がけで乗らなくてはならぬような状態になっていっているのです。これでも事故が起りますと、労働者の責任になっておるのです。政府はこういうようなところを、まず身近な自分の足元からやっていくことがまだまだあるんじゃないかと思っておりますけれども、法務大臣いかがでしょうか。

○田中国務大臣 松本さん、いま例としてお出しになったのは高速道路の場合ですが、高速道路の場合には事情はちよつと違つてはいないでしょうか。スピード問題は、これはスピードを出さなければたてまえです。アメリカの道路で百キロ以下のスピードであった場合には罰金をとるという制度もございまして、日本の道路というものは高速道路につきましては、スピードはしっかり出してよい。制限はございまして、以下で走ってはいかぬというふうな制限はアメリカのようにはないわけでございます。これはダイヤの組み方が国鉄の場合にことに違法である、それは危険しごくのもではないか。——一方通行もございまして、同じ道路でお互いが行きかうことはございませぬ。センタラインはちゃんとしつかりした区別がついておるということでありまして、この場合に国鉄がそういうダイヤを組んでおるから、これは事

故の発生に一役買つておるのではないかと判断はできないのじゃないでしょうか、この場合は。

○松本(善)委員 制限速度百キロなんですよ。そこで百キロのダイヤで走るといふことは、どうしても相当の範囲を、百二十キロから百三十キロの制限速度違反で走らなければならぬとダイヤどおりにはいかないうことなんですよ。全部走り出しから百キロで走るわけではございませんから、止まったりなんがするわけですから。ですから、百キロで全部走らざるに組んであるといふことは、これは百二十キロ、百三十キロという速度違反を犯さざるを得ないというダイヤであるはずなんです。それはいいんですか。

○田中国務大臣 そういうことがあるかどうか、よく調査してみましよう。

○松本(善)委員 ぜひそういう調査をしていただきたいと思つておるけれども、実際に一緒に並行して走った人が、国鉄のバスは何というべらぼうな速度を出して走つておるのだらうかといつて驚いて、ついでいくのをやめたという人が何人もいるんです。まず、そういうようなところで、政府全体の姿勢が、やはり安全施設でありますとか、あるいは使用者、雇用者、あるいは責任者、そういうところに目を向けて、交通事故がなくなるようなそういう労働条件、働く条件というものをつくることにもつと努力をしていただかなければならぬと思つておる……

○大坪委員長 運輸省の自動車局整備部長がおりますので……

○堀山説明員 ただいまの名神高速バスについてお答えしたいと思います。

御承知のように、日本で初めての高速道路でございます。その道を通る速度はおおむね百キロでございます。場所によりまして八十キロ制限その他はございまして、おおむね百キロで走るといふことになっております。あのバスを通しますにつきまして、あらかじめ路線を調査いたしましたので、それぞれ無理のない最高の速度で走れるようにダイヤを組んであると思つておる……

には運行記録計をつけてございます。したがって、運行の全部の記録がついてございます。ただ、たまたま追い越しその他若干オーバーすることがあるかもしれませんが、全体のダイヤとして、その運行の速度がオーバーすることは、ない、あるいは特急便でたしか名古屋―神戸間で三時間だったと思いますが、距離の平均で割りまして、百キロは出ないような勘定になっております。

○松本(善)委員 運輸省の人がおられるから、もうちょっと聞いておきますが、全体百キロダイヤということになると、私の聞きましては、部分的には百二十キロ、百三十キロ出ざるを得ないというような結果になりませんか。

○堀山説明員 おおむね平均して割りまして、百キロを越すようなダイヤにはならないはずでございます。

○松本(善)委員 それではそれはまたあらためてその事情をさらに明らかにした上で聞きましょう。自動車一台当たりの事故率が減少してきているんだということが前回警察庁の答弁であつたわけですが、これはまた事実であります。これは道路の激増に伴わないというのが事故の根本原因ではないかという一つの証明じゃないかというふうに思うのですけれども、法務大臣いかがでしょうか。

○田中法務大臣 刑事局長からお答えいたします。

○川井政府委員 ほかにも、またいろいろな原因があるかと思ひますけれども、そういう見方も成り立つのではないかと、こう思うわけでありませう。ただ、私つけ加えて申し上げたい点は、一般的に事故というものをどう見るか、また事故を減少させるための一般的な対策として道路交通事情の整備をはかるということと、それから交通労働者の待遇改善をはかるということが一般的に事故防止のためにたいへん重要な対策であるということとは私全く同感であります。

ただ、くどいようでありますけれども、今度の

法案でお願いいたしておりますのは、いかに交通労働者の待遇改善をいたしても、また、いかに道路の整備をいたしても、それだけではまかなえないような悪質重大な事故が発生しているんだ、そういう事故が多くなっているんだ。ほかにもいろいろありましようけれども、一つの対策としては、そういう悪質重大なものについて、この際若干刑罰を上げることによって打開の目的を達するとともに、頭打ちになっておる裁判を打開して交通戦争に対する対策の一半に資したい、こういうことでございまして、一般論としてはまさに御指摘のとおりでありますし、私どもがあらためて御配付申し上げました事故二十数例について詳しくごらんいただきますればわかると思ひますけれども、この中にはこの場所の道路の状況が悪かつたためにこの事故が起きたんだ、あるいは雇用主が異常に乱暴なために、その命令とか、指示とか、あるいはその威力に負けたために何らかの条件が加つて、こういうふうな重大な事故が起きた、だから禁錮三年とか禁錮二年半以上とかいうふうな非常に重い刑罰がいったというふうな事例はないわけではございません。私どももそういうふうな事例に基づきまして――しかもそういうふうな事例が非常にふえておるといふことはたいへん困るんじゃないでしょうか。これに対処するためには、ここで大臣も先ほど熱を込めて御答弁申し上げましたけれども、やはり刑罰のみによつてすべてこの事態がまかなえるということとは、もとより私も考えておりませんが、かような悪質重大なものについては、刑罰をもつてまかなうということも非常に有力な一つの対策ではないか、こう考えておるわけでございます。一般的に交通労働者の待遇をよくする、道路をよくするということとは、確かに交通事故を防止するために役立つものであることは、私も疑われないわけでございますので、つけ加えて申し上げます。

○松本(善)委員 一般論については、先ほど来申し上げておりますので繰り返しませんけれども、街路面積率はワシントンで四三％、ニューヨーク

三五％、東京の区部一三％、けた違いに道路が少くないのです。そこに急激に自動車が増えているのです。これが交通事故の根本の原因なんだと思う。交通労働者の問題ではないんだ、運転者の問題に帰すべきでないんだというふうに私は思ひます。

さらに法務大臣に何つておきますが、モーターゼーションということばがあります。御存じだと思ひますけれども、自動車をふやすことがあらゆる産業を活発にするのだという考え方がある。たとえば、これをふやしていけば自動車は石油を使う、道路をつくるから鉄鋼も要る、機械も要る、電気やセメントも要る。これをどんどんふやしていくのが産業を活発にしていけるのだという考えで、政府は自動車の激増政策をとっているというふうにししか見えません。この結果、独占資本、大企業、こういうものを作っている自動車のメーカーでありますとか、道路建設のための諸産業、大きな会社、もうかつて。これが不均衡にやっていると、いうことが、交通労働者ではなくて、交通災害の元凶ではないかと思ひます。法務大臣の御見解を伺いたいと思ひます。

○田中法務大臣 何度も申し上げることでありますが、交通事故一般論をいたしましては、お説のようなことが問題にならうかと存じます。これは慎重に検討すべき将来の問題である。ここに御相談を申し上げております本件は、悪質許すべからざる重大犯罪を犯しました場合に、故意紙一重のごとき重大犯罪を犯しました者を処罰しようというのであります。そういう故意紙一枚といったような重大犯罪を犯しました責任は、いま仰せになつたようなところに原因はない。これは運転者それ自体、その人の責任である。その人を刑務所に入れて改過遷善せしむべきである、こういうふうにご考慮のわけでありませう。

○松本(善)委員 その点について再々答弁ですが、けれども、しかし、それが実際に動き出すときには、交通労働者全体に影響していくということだから、再々にわたつて全体の問題を問題にしてお

るわけでありませう。

後日に質問を留保いたしましたので、きょうの質問はこれで終わりたいと思ひます。

○大坪委員長 中谷鉄也君。

○中谷委員 お尋ねをいたします。

前回資料要求をいたしまして、たとえば「自動車運転による重大な人身事故の具体的事例」などという資料を努力してつくつていただきました。この資料に基づいてお尋ねをいたしたいと思ひますが、要するに刑の威嚇力、一般的予防という観点から、警察庁のほうにお尋ねいたします。ひき逃げですね。これは私非常によくはないと思ひます。ひき逃げの検挙数というのはどのくらいでございますか。

○片岡説明員 いまちょっと資料を……

○中谷委員 では引き続き。ひき逃げの無検挙数がかなりあるというところは、ひき逃げをしても逃げられるのだということ、運転手に対するところの一般的予防という観点から非常にいけないと思ひます。そういう面をしばつていくことも、私は交通安全秩序確立という面においての一つの大きな問題点であらうと思ひます。この点については、あとで資料をいただきたいと思います。

次に、お尋ねをいたしたいと思ひます。「自動車運転による重大な人身事故の具体的事例」いただきました二十四と追補で二十五の事例でございませうけれども、この事故が一体どういう状況で起こるのだろうか、どんな人がこのような事故を起こすのだろうか、したがつて、どういふふうに事故を防止すべきか、防止が可能なのかどうか、刑の引き上げによらずして防止が可能なのかどうかということが問題の焦点であらうかと思ひます。したがつて、この点についてもできまして、一般的な傾向でつけようですか、ひとつお教えをいただきたいと思います。年齢、免許の種類、免許を取得してどのくらいたつているのか、どんな人がこういう事故を起こしたのか、さらにいわゆる交通事故、あるいは道交法の前科の有無、こういう点については詳細に資料を

御検討あると思いますが、いかがでございますでしょうか。

○片岡説明員 引き逃げはあとでお答えいたしますが、いまの手元にございます資料によりますと、自動車などが第一次当事者となった場合の運転者の経験年数別の発生件数を見ますと、大体……

○中谷委員 違うのです。私がお尋ねしたのは「自動車運転による重大な人身事故の具体的事例」という法務省から御配付をいただいた資料について、これについて掘り下げて分析をしてみたいので、法務省に對する私のお尋ねなんです。

○川井政府委員 これは前回の御注文に應じまして、罪となるべき事実と量刑についての説示あるものについて、至急収録をしてお手元にお届けしたわけでございますが、もう実務にたんのうな方であられますので、説明の要はないと思えますけれども、この種の事件について日本の裁判所で交通標識があるべきところになったとか、あるいは被害者側にも重大な過失があったとか、あるいはオーナードライバーじゃなくて、たまたま交通労働者であったとか、その雇用主との関係において非常に無理な雇用の関係があったのだというふうな、およそ裁判上酌量すべき状況が認められるような事案につきましては、禁錮二年とかあるいは一年とか三年とかというふうな刑は、実情をいたしましてございませぬ。禁錮の、要するに体刑の実刑がございましたような事案は、ここに二十数例が掲げてございませぬけれども、これは日本の裁判といたしまして、すべてあげて被告人である人の責めに帰すべき事故というふうなもので、ほかにしんじやくすべき事情がないというふうなものに限りまして、特に禁錮三年あるいは二年六月というふうな非常に重刑がいつているわけでございますが、裁判の実態からいまして、今日日本の裁判は、量刑が世界の趨勢から申しまして、実証的にある程度研究を進めておりますけれども、こんなに軽い国は今日非常に珍しいわけでございますけれども、その国の裁

判の実情において、しかも最高刑に近いような刑罰が盛られておるといふことは、よくよく異常のことだ、こういうふうな私ども考えておるわけでございます。

なお、この一件一件につきまして、年齢なり、あるいは免許を受けてからの年数なり、あるいはその業務の態様なりというふうなもの、一応調べればわかるわけでございますが、前回の御約束では、この罪となるべき事実、すなわち、違反行為の実態がいかなるものかというふうな点に重点を置きましたので、取り急ぎその違反の行為と実態だけをここに掲げたものでございませぬ。

○中谷委員 免許制度について質疑を發展させていきたいと思つておるわけですが、したがって、いわゆる一種免許、二種免許という中で、これは一種免許の人ばかりなんだろうか、それとも二種免許をとっているような人もこのような重大事故といわれている二十五例の中に相当数あるのだろうか、この点は、まず事故分析の中で、免許制度というものが非常に安易じゃないかという指摘が、従来各委員からなされておりますから、そういう点でお尋ねしておるわけですが、その点いかがでございますか。

○石原説明員 ただいま刑事局長から答弁がありましたように、私も中谷委員の御要求に従いまして、できるだけ明らかにする意味で本資料を作成したわけでありませぬ。

それで、この中に氏名は伏せてございませぬが、犯罪の日時及び判決をいたしました裁判所名を全部明らかにいたしました。

なお、被害者につきましても、男子であるか女子であるか、あるいは年齢が幾つであるかということも、事実をそのままお示したほうがいいというところで全部出したわけでございます。それ以上年齢と前科の有無ということになりませぬ。被告人の前科そのものを示すようなことに相なりませぬので、被告人の名誉等も考えまして、この点はおかんべん願ひたいと思ひます。

車であるかそうでないかということでございますが、この点は裁判の判決そのまゝを書きましたので、この事実の中でしか判断はできないものと考えております。

○中谷委員 その点はひとつ知りたい点です。それから、ここに掲げられている重大事故の例というものがすべてではなくて、ほかにもあるというところでございますけれども、昭和三十七年という年度を基準にしてきようお尋ねしたいと思うのです。

昭和三十七年に判決を受けた者は、この事故例によりますると、禁錮二年六月の判決を受けている。七十七ページ、福島事件、例の二十二であるように私は思う。

そうすると、昭和三十五年二件、昭和三十六年三件、昭和三十七年一件、昭和三十八年四件、昭和三十九年三件、昭和四十年五件、昭和四十一年六件、昭和四十二年については追補としてとりあえず一件ということにこれは相なっております。この点ですけれども、昭和三十七年という年はこの種事案がほかにもございませぬかどうか、この点はいかがでありませぬか。

○石原説明員 すでにお手元に配付いたしました「刑法第二百一一条関係統計資料」の第九表以下の数字を足しますと、三十七年はたしか十八件であつたと思ひます。したがって、それ以外の分はこの表には載つていないわけでありませぬ。

なお、裁判所の統計は、ごらん願ひばかりますように、二年以上でまとめてございまして、二年六月というのはいりませぬ。じゃ、しからばその他のものは何であるかという点でございますが、これは一つは執行猶予がついたものではないかとはいへないかと考へられるのでございませぬ。もう一つは、この資料の冒頭に書きましたように、刑事局に報告のありましたもの、これを全部収録いたしましたものでございまして、ほかの分はそれ以外の点でございまして、まだ検察庁で関係記録が保管されている、かような事件であらうかと考へます。

○中谷委員 そこで、いま御答弁をいただきました表第九表以下について、これを基準にしてひとつお尋ねをいたしたいと思ひますが、私のお尋ねをいたしたいことは、刑の上限を上げるだけなんだ、全体としての量刑あるいは求刑等において、全体として上積みされるというのか、引き上げられることはないんだ、こういうふうな御答弁が繰り返し繰り返しなされておるわけなんです。しかし、私ははたしてそうだろうかということについて非常に疑問を持つております。

そこで、次のようなことを指摘をいたします。この点について、ひとつ納得のいく御答弁をいたしたいと思ひます。

と申しますのは、これは私、同僚委員が質疑をいたしている間に大急ぎで計算をいたしましたので、はたしてパーセントにおいて非常に正確であるかどうかについては疑義がありますけれども、たとえば表第九表の業務上過失傷害、この点をひとごとらんを願ひたいと思ふのでございませぬけれども、結局総人員について、私自身は有罪の判決のうち禁錮以上の刑を受けたところの総数、これと比較の比率を出してみたいのです。そういたしますと、昭和三十六年は比率が〇・三一五といふことになると思ひます。もつとその前々から申しますと、昭和二十五年が九・六％、昭和三十年が一三・九％、昭和三十五年が二一・五％、昭和三十六年に至りまして三一・五％、昭和三十七年が四五・七％、昭和三十八年が四四・五％、昭和三十九年が四九・九％ということに相なるわけでございます。というところはいろいろな——昭和三十七年というのは、神風タクシー等のキャンペーン等が行なわれた。こういう中において、同じ量刑、法定刑の上限禁錮三年という中においても、有罪の判決を受けた者が、昭和三十七年においては有罪判決のうち禁錮以上の刑に処せられた者が四五・七％、すなわち三十六年の三一・五％よりも一四％以上上回つておるといふことに私のきわめて簡単な算術で相なるわけなんです。ということとを考へてみますと、同じ上限の中においても、

これだけ検察庁の公判請求をする請求の数とか、あるいは裁判所の量刑の中においては変わってくるんじゃないか。要するに法務大臣の御答弁のとおりであるならば、悪質だというふうなものについてのだらかな一つの数に対するパーセントというものを描かなければいかぬ。もちろん昭和二十五年当時の〇・〇九六、九・六〇というふうなところの業務上過失傷害に対するところの非常な軽い考え方というものが、私はいつまでも維持されていいとは思われないけれども、こういうふうな統計を見てみますと、ある時の要請、ある時の状況、事情によりまして、公判請求をされるものの率は非常に上がってくる。そういうことになっ

てまいりますと、禁錮五年、懲役五年ということに相なっておりますと、いわゆる体刑を受ける率というのが飛躍的にふえてくるんじゃないか。たとえばここに記載されております一年以上であるとか、二年以上というふうなものの率は、非常に上昇するといふことがいえる。そうすると、ただ単にきわめて悪質、非常に悪質という者だけの量刑をふやすんだというにはならないだろう。要するに法というものがひとり歩きをするんじゃないかならうか。この点は、私はむしろこの法案について、悪質者だけを処罰するんだというところで御説明になっているけれども、法それ自体の性格からいって、そういうことではなくて、全体としての量刑が上がってくるんだ。それは時の勢いとしてやむを得ないことなんだというふうに御答弁あるのが、今後こういふことは統計資料が出てまいりますこととごいいますから、むしろ私は率直な御答弁ではないかと思うのです。この点についてはいかがでございましょうか。

○川井政府委員　そういう計算は、私は個人で自分としてはしておりませんでしたが、おそろくその九表に基づいて計算すればそういう結果になるだろうと思います。同時に、業務上過失致死傷が二十八年以来本年までの間、非常に急激な上昇を遂げてきているという事実に着目をお願いしたいと思うわけでございまして、要するに、全体的

にいきまして、悪質犯と認められるものが非常に多くなってきたということが全体の傾向として言えると思うわけでございまして、悪質犯の急激な増加という一般的な趨勢に際しまして、裁判もこれに對して勢い禁錮刑が趨勢として多くなつてくるといふことは、これはもう当然の傾向だろうと思うわけであります。

それから禁錮三年以下という、罰金千円以下という法定刑をきめました場合におきましても、それがいかなる時代におきましても、またいかなる客観情勢におきましても常に固定したものであつて、コンクリートなものであつて、それが動かないといふわけのものはございまして、これはやはりその時の客観情勢と、それからまた違反の実態、内容に應じまして、おのずからそこにその量刑の傾向が出てくるというものは、これはまた刑罰あるいは刑事裁判の実態からいってあたりまえのことだろう、こう思うわけでございまして。ただ問題は、今回の三年を五年に上げたということでもって、これを契機にそのときからとたんに重い刑罰、いままで三年で済んだものがすぐ四年になるというふうなことはならないといふことを私も強調しているわけでございまして、確かに、ただいま御指摘の点は、いつまで、どういふ、何年たちましても、全く同じような傾向をたどっていくものであるといふことを固執しているわけではございません。

○中谷委員　悪質犯が昭和三十七年になって急激に増加したといふふうなことは、私非常に統計の読み方がへたですけれども、そういう統計の中から少しも出てこないと思うのです。念のために表第五表をあらわにいたしたいと思ひますが、表第五表は「道路交通法令違反事件の処理人員累年比較」でございまして、この表によりまして、昭和三十六年は二百二十六万六千一の件数がございまして、それが昭和三十七年になりまして三百二十五万九千四百七十九というのが起訴の合計でございまして、念のために昭和三十八年を申してみますと、三百三十九万八千四百九十七件ということに

相なっております。昭和三十六年から昭和三十七年にかけては百万件、いわゆる道路交通法令違反事件の処理人員累年比較の中で増加をしていふ、こういうことなんです。

ところが、だからといって悪質がふえたということに相ならない。どういふことかと申しますと、次の表の第六表を私見てみました。刑事局長さん、すでにおつくりをいただいたわけでございまして、十分この点については御検討いただいていると思ひますけれども、表の第六表によりまして、「業務上過失致死傷事件通常受理人員の推移」といふところの「人員」のところを見てみますと、昭和三十六年が十三万六千二百、昭和三十七年が十四万八千九百九十九ということになっておるわけです。道交法違反が百万件もふえておる。ところが表第六表の業務上過失致死傷事件の通常受理人員については非常にふえ方が少ないわけなんです。しかも、昭和三十八年に至りまして十九万五千五百六十四件といふふうに、約五万件ふえておるわけでございまして。いま一度念のために申し上げますけれども、昭和三十八年の道交法違反事件は三百三十九万八千四百九十七件でございまして、この三十六年から三十八年までの間における道交法違反のふえ方と業務上過失致死傷事件のふえ方との間にはずいぶんアンバランスがある。特に昭和三十七年といふ年は業務上過失致死傷事件のふえ方が非常に少ない年だと言へる。この点についてそのようなかの中からは、検察庁、裁判所の一つの考え方によつて実刑の率がふえたり、あるいは禁錮の率がふえたり、公判請求の率といふものが非常にふえてくるというところは私は言へると思う。だから、上限が上がった、しかし全体としての刑は上がらないのだよ、安心しなさいといふことの保証もなければ、むしろ法のひとり歩きといふ、法の性格の中から全体としての刑が上がつてくるというところは、こういうふうには私ばかりでなく、単純にわずかの時間この表を拝見しただけでも、それだけのことが言へると思うのです。いかがでございましょうか。

○川井政府委員　炯眼にたいへん敬服するわけですが、事実は別ですけれども、道路交通法違反のいわゆる原則と称するものの統計というのは、もちろんその統計に間違いがあるわけではございませんけれども、御承知のようにたくさん交通警察官が時の要請に應じまして繰り返し、一斉取り締まりを強行するといふふうなときには、ものすごい数字になつて違反が上がってくるわけでありまして、ところが、いろいろまたほかの事情もございまして、しばらくその取り締まりを手控えるといふふうなときには、その数字はまたなだらかな下降をたどるといふこともこの種の事件につきましても実態であるわけでございまして、一千万台に近い車がふえてきた今月の交通事情から申しまして、それを取り締まるための警察官はおおよそどのくらいあるかといふことを考えてみますと、もう非常にわずかの警察官が昼夜兼行でもってその取り締まりに当たつておるといふ実情でありますので、取り締まりのやり方ないしは取り締まりに繰り返し力を入れるといふふうなことによつて、この種の取り締まり法規の件数といふものは、ある場合には非常に上がり、ある場合には必ずしも上がつてこないといふことは、私どもの部門におきましては一つの常識になつておるわけでございまして、その道交法違反の数字は、おそろく最近におきましてはそういうことがなくて、非常に的確な方針のもとに警察庁が常時計画的に行なつておると思ひますので、最近の数字におきましては、そういうふうなことはないと

思ひますけれども、過去十年ないし十五年をさかのぼつてこの統計を見ますと、ただいまの御指摘のようないろいろな数字の起伏があつたかと思ひますので、そのような点も、そういう数字をあらわしたく場合の一つの参考資料としてお考えをお願いしたいと思います。

それから事故の場合におきましては、人身事故を起こした場合でありますから、原則として、これは検察庁に事件送致をするということに原則が相なつておりますので、おそろく、事故を起こし

場合に、一日とか半日とか、あるいは単なる赤チンでもつけばなれるというふうなすり傷であるというふうなもので、一々送ってきているかどうかという点については、検察官が一々見ておりませんのでわかりませんけれども、それにいたしまして、事故を起こした事件につきましては、大体その数字はおそらく人身事故の実態を物語っておることに間違いない、かように考えております。

そこで問題は、裁判の実態でございますけれども、この実態はよく御存じのように、時の勢いか、あるいは一部の勢力とかいうものに影響されまして、刑が急に重くなったり軽くなったりするというようなことは決してありませんので、長年この種の事件についての裁判の実績というものは積み重ねられておりますし、また繰り返して、判事も検事も年に一回ないし二回は会を開いて、この種の事件の量刑の公平というふうな点についての協議をいたしておりますので、それはたくさんある事故の中でありまして、あるいは場合によって特異なものもありまして、あるいは全体の趨勢といたしましては、私、そう時代によって変わった量刑をとっておるというふうには思われぬのであります。

○中谷委員 刑事局長、何べんも私申し上げますように、私は統計について読み方が非常に幼稚なんです。ただし、刑事局長の御答弁も、私が申し上げているその数字を若干、すなおに御検討いただいていないように思うのです。

もう一度申し上げます。表第六表によりまして、昭和三十六年は十三万六千二百、昭和三十七年は十四万八千九百九十九、このときは例年の業務上過失致死傷事件のふえ方の中では、ふえた数の一番少ない年なんです。昭和三十六年、三十七年にかけて、そうでございますね。表がそれを物語っているわけなんです。ところがいま一度表第九表に戻っていただきますけれども、昭和三十六年、終局総人員に対すると、この禁錮以上の刑を受けた者の割合が三一・五％なんです。それが昭和三十

七年に至りまして四五％。一四％ふえているわけでございますね。したがって、長年の積み重ねというふうなことでなしに、検察官の御方針が、このときに交通事故厳罰主義という方針を打ち出された年なんです。昭和三十七年が。そうでなければ、交通事故数においては、業務上過失致死傷事件数においては、絶対量においても一番ふえ方の少ないその年において、いわゆる禁錮以上の刑を受けたそのパーセントが一四％も増加するなどということは、方針の変更以外にはあり得ない。この年に方針の変更があった。だからそういうことで、そういうふうな方針の変更とかなんとかというふうなことをおっしゃらなくても、上の三年の天井を五年まで上げてしまえば、全体としての有罰人員に対する禁錮以上の刑の率というものは急速に上昇してくるだろう。ことにまた、あるいは一年以上の禁錮あるいは懲役というふうなものについては、従来の例から一五％、二〇％も上昇するだろうということは、むしろそれも一つの考え方と思う。交通事故防止の観点から全体としての刑が上がることは一つの方向なんだ、方針なんだというふうなことは、むしろ率直に御答弁になって、その上でそういうことが正しいかどうかを論議すべきだと私は思う。いかがでございますしょう。

○川井政府委員 質問の御趣旨はよくわかりました。三十七年に検察庁がこの種の事故についての求刑の引き上げをはかって大いにやったかどうかということは、ただいま私、的確には記憶いたしておりませんけれども、今日、検察官と裁判所との関係におきまして、検察官が求刑の基準をきめて、それに基づいて事務を処理するというふうなことが、直ちにその裁判の実態を動かすというふうには、今日の裁判所はそれほど簡単ではございません。そういうようなことが多少の影響があるというところにつきましては、もちろん否認するわけではございませんで、三十七年にそういうことをやったならば、それが数年後に効果を保持してくる、あるいは検察官が指向するような方向に向い

てくるというふうなことはわかりますけれども、検察官がそういう求刑の引き上げというふうなことをその年にとった、だからその年に急に裁判もそれに応じて急になつたというふうなことはなく、またそのほかの事情もここにはからみ合っているのではないかとこのように考えていますので、正確にこの点をお答えするにについては、三十六年と三十七年との裁判の実態についてもう少し慎重な検討が必要だと思ひます。

○中谷委員 私は、どうしても一つの執念を持っているわけですが、悪質な交通事故というものを、業務上過失致死傷事件は、刑の引き上げではなしに防止できるし、私はまた併合罪の規定の適用等によってまかなえるという確信という考え方を持っております。

しかし、そういうふうなことは別といたしまして、次のようなことを、私の表から申し上げたいと思うのです。要するに、昭和三十七年に昭和三十六年に比較いたしました百万件も多く道交法違反の事件を検挙いたしました。要するに一般的予防といわれる道交法の罰則による威嚇をこれによって国民に与えたわけなんです。そういうことで昭和三十六年から昭和三十七年に至るところの業務上過失致死傷事件の伸び率あるいは絶対数の増加というものは、非常に押えられました。ところが昭和三十八年、一年たっただけで、そういう威嚇力というふうなものは全く効果がないうことが統計上あらわれてきている。要するに幾ら道交法によって威嚇をいたしても——道交法も一つの威嚇作用を持っておると私は思うのです。一般的な数字にあらわれてきている。そういう威嚇を食らわしたけれども、昭和三十八年には昭和三十七年に比較いたしました、驚くなかれ、ということばをあえて使わしていただきますけれども、五万件の業務上過失致死傷事件の増加を見ている。要するに、だから第一義的には交通事故の防止と、刑の上を上げなければ承知でき

ないのだという観点から刑を上げる。いま一つは、一般的予防という観点から三年を五年に上げるとおっしゃるけれども、威嚇力なんというものはその法改正が通ったときだけであって、あとはもう全然威嚇力なんというものによる一般的な予防というふうなものはないじゃないですか。そのことは、昭和三十六年から昭和三十八年までの統計が、そういう威嚇力があるという立場にお立ちになる場合、非常に悲しく物語っているじゃないかということを私は指摘せざるを得ないので、いかがでございますしょうか。

○川井政府委員 二十年から三十五、六年、四十年にかけてのこの交通機関の発達のカイブもあわせて検討する必要があると思ひます。三十六年と三十七年の間にはたして自動車が増えただけ伸びたかということとは、こゝでいま私数字を見ておられませんけれども、数年間にわたつてその間における自動車の台数の増加というふうなこともあわせて考えてみないと、この事故の数字との間——いま道交法の改正が行なわれ、また改正に際してきつとり取り締まりが行なわれた、にもかかわらず、依然として事件というものは減っていないじゃないか、こういう御指摘でございますけれども、それはあるいはそのとおりかもしれませんが、しかし、あわせてその客観情勢、この国の経済の伸び、しかも世界に類のないようなこの異常な発達というふうなことを考えてみますと、その法律の改正なりその法律の罰則の的確な運用なりの効果というものは決してゼロではない。やはり刑罰は刑罰としてのそれ相当の効果を發揮している、こういうふうには私は信じているものであります。もしお説のような——そういうふうなもので御指摘になっておられるのではもちろんないと思ひますけれども、おおよそ刑罰というものは効果がなないのだよ、こういうふうなことでありますという、私はその考え方を徹底していきますと、刑法というものの存在を否定するようなことになる。もとより専門家であられますから、そんなことを言っているわけではないと思ひますけれども、私の立

場からまた言わしていただくならば、やはり刑法の存在というものは私も文明国家の一員としてこれを認めていかなければならない、その存在も国民に及ぼす効果——たいへん諷刺めいて失礼でありますけれども、国民の最後の倫理的な規範というものを、ここに明らかにそれを守っていくというところに社会共同生活の基盤がある。こういうえらそうなことを言つては申しわけないと思ひますけれども、そこまでお答えしなければならぬいかと思ふので、ひとつ御了承願ひたいと思ひます。

に思われるわけです。そういうふうな点についての御答弁を、私はひとつ納得のいく御答弁をいただきたい、こういうことでございます。

ていられるわけでも、要するに重大事故の例として摘示していただきましたところの人身事故の具体的な事例は、無免許、酔っぱらい、そういうふうなものであらうかと私は思ふわけですね。そこで違反件数の中で酒酔いのところをみますと、昭和三十五年を指数一〇〇としたら、昭和三十六年には五三、昭和三十七年には一〇〇、そして昭和三十八年には一三九、そして昭和三十九年に至りまして一九八、昭和四十年に至りまして二七八というふうな増加を来している。これは先ほど局長御答弁になりましたように、昭和三十六年から昭和三十七年にかけては、三十七年から三十八年にかけてよりも、自動車増加率がうんと少なかったというところは、統計上ないわけなんです、こういうふうな昭和三十九年、四十年において酒酔いの指数がむしろ倍増するようになつてくるのはふえてきているわけは、一体原因はどこにあるのだろうか、この点についてひとつ御答弁をいただきたいと思ひます。

思っております。

○中谷委員　そこでお尋ねをいたします。酒酔いの点ですけれども、私はこういうことで、そういうふうなこまかいことをお尋ねするわけなんです。要するに重大事故というのがある。その重大事故の原因というのは酒酔いであり、無免許であり、そしてあるいはその結果とみてのひき逃げなんですね、ひき逃げは別として、酒酔いというものをその点で取り締まっていって、酒酔いで運転してはいけないのだという点の点について拘束力を強めていく。どの程度の拘束力があるかは別として、刑事局長のおこぼれによると拘束力があるのだというのだから、強めていけば、いわゆる重大事故というものは防げるのではないかと。あるいはまた無免許という面についての取り締まりは防げるのではないかと。この考え方も出てくる。何も結果が發生してから、懲役刑五年をくらわす必要がないじゃないか。まずその点を押えていったらどうか。その点の努力が必要じゃないか。酒酔いについて、単純な事実だとおっしゃるのですね、けれども、そうすると昭和三十六年は、昭和三十五年の指数一〇〇に比べて五三まで激減をいたしておりますのは、これは一体どういうわけでございますか、五三まで激減をいたしているように私は資料で拝見をいたします。

三

○中谷委員　ただやはり局長さん、もう少し御検討いただけませんか。御答弁がやはり非常に問題点を御指摘になつておられると思ひますけれども、この指摘、私が摘示いたしましたと思ひますか、局長に申し上げた数字、要するに第五表と第六表との関係について説明といひますか、合理的に納得のいく説明はないと思ふのです。もちろんいろいろなことを私は考えてみました。たとえば第五表の關係は道交法違反の事件の場合、その送致の日数が非常に短いだろう。業務上過失致死傷事件については送致の日数がかなりかかるだろうし、処分にもかなりかかるだろう。ところが、同じ三十七年であつても、三十八年のほうに食い込まれて、事故の發生が三十七年であつて、實際統計にあらわれてくるのは三十八年というものもあり得るだろうというふうなことも私考してみましたが、これだけ大きな違いというものがとにかく出てまいりまして、しかも百万件も検査したあと、結局その年は非常に増加率は押えられたけれども、そのあと、一万件を割つておつた増加率が、毎年五万件ずつ増加しておつたというこの事實は、どう考へてみても、私もちよつとむづかしいことを言わしていただきますけれども、法心理学的にも、法社会学的にも、私の能力では説明がつかない。これはやはりひとつ表をお出しになった法務省のほうの責任で、納得のできる御答弁がなければ、威嚇力の問題といふことの説明には相ならないだろう、こういうふう

に思われるわけですね。そういうふうな点についての御答弁を、私はひとつ納得のいく御答弁をいただきたい、こういうことでございます。

ていられるわけでも、要するに重大事故の例として摘示していただきましたところの人身事故の具体的な事例は、無免許、酔っぱらい、そういうふうなものであらうかと私は思ふわけですね。そこで違反件数の中で酒酔いのところをみますと、昭和三十五年を指数一〇〇としたら、昭和三十六年には五三、昭和三十七年には一〇〇、そして昭和三十八年には一三九、そして昭和三十九年に至りまして一九八、昭和四十年に至りまして二七八というふうな増加を来している。これは先ほど局長御答弁になりましたように、昭和三十六年から昭和三十七年にかけては、三十七年から三十八年にかけてよりも、自動車増加率がうんと少なかったというところは、統計上ないわけなんです、こういうふうな昭和三十九年、四十年において酒酔いの指数がむしろ倍増するようになつてくるのはふえてきているわけは、一体原因はどこにあるのだろうか、この点についてひとつ御答弁をいただきたいと思ひます。

思っております。

○中谷委員　そこでお尋ねをいたします。酒酔いの点ですけれども、私はこういうことで、そういうふうなこまかいことをお尋ねするわけなんです。要するに重大事故というのがある。その重大事故の原因というのは酒酔いであり、無免許であり、そしてあるいはその結果とみてのひき逃げなんですね、ひき逃げは別として、酒酔いというものをその点で取り締まっていって、酒酔いで運転してはいけないのだという点の点について拘束力を強めていく。どの程度の拘束力があるかは別として、刑事局長のおこぼれによると拘束力があるのだというのだから、強めていけば、いわゆる重大事故というものは防げるのではないかと。あるいはまた無免許という面についての取り締まりは防げるのではないかと。この考え方も出てくる。何も結果が發生してから、懲役刑五年をくらわす必要がないじゃないか。まずその点を押えていったらどうか。その点の努力が必要じゃないか。酒酔いについて、単純な事実だとおっしゃるのですね、けれども、そうすると昭和三十六年は、昭和三十五年の指数一〇〇に比べて五三まで激減をいたしておりますのは、これは一体どういうわけでございますか、五三まで激減をいたしているように私は資料で拝見をいたします。

三

○中谷委員　そこで、次に警察庁にお尋ねをいたします。

警察庁からいただきました「交通事故の現状と対策、道路交通法の改正」五月号でございますが、特別号の表がございまして、表第十一表「昭和三十一年以降における成人、少年別、違反類型別交通取締状況」がございまして、この表によりまして、昭和三十五年が指数一〇〇というところで計算され

ていられるわけですね。そういうふうな点についての御答弁を、私はひとつ納得のいく御答弁をいただきたい、こういうことでございます。

ていられるわけでも、要するに重大事故の例として摘示していただきましたところの人身事故の具体的な事例は、無免許、酔っぱらい、そういうふうなものであらうかと私は思ふわけですね。そこで違反件数の中で酒酔いのところをみますと、昭和三十五年を指数一〇〇としたら、昭和三十六年には五三、昭和三十七年には一〇〇、そして昭和三十八年には一三九、そして昭和三十九年に至りまして一九八、昭和四十年に至りまして二七八というふうな増加を来している。これは先ほど局長御答弁になりましたように、昭和三十六年から昭和三十七年にかけては、三十七年から三十八年にかけてよりも、自動車増加率がうんと少なかったというところは、統計上ないわけなんです、こういうふうな昭和三十九年、四十年において酒酔いの指数がむしろ倍増するようになつてくるのはふえてきているわけは、一体原因はどこにあるのだろうか、この点についてひとつ御答弁をいただきたいと思ひます。

思っております。

○中谷委員　そこでお尋ねをいたします。酒酔いの点ですけれども、私はこういうことで、そういうふうなこまかいことをお尋ねするわけなんです。要するに重大事故というのがある。その重大事故の原因というのは酒酔いであり、無免許であり、そしてあるいはその結果とみてのひき逃げなんですね、ひき逃げは別として、酒酔いというものをその点で取り締まっていって、酒酔いで運転してはいけないのだという点の点について拘束力を強めていく。どの程度の拘束力があるかは別として、刑事局長のおこぼれによると拘束力があるのだというのだから、強めていけば、いわゆる重大事故というものは防げるのではないかと。あるいはまた無免許という面についての取り締まりは防げるのではないかと。この考え方も出てくる。何も結果が發生してから、懲役刑五年をくらわす必要がないじゃないか。まずその点を押えていったらどうか。その点の努力が必要じゃないか。酒酔いについて、単純な事実だとおっしゃるのですね、けれども、そうすると昭和三十六年は、昭和三十五年の指数一〇〇に比べて五三まで激減をいたしておりますのは、これは一体どういうわけでございますか、五三まで激減をいたしているように私は資料で拝見をいたします。

三

あるのか、次回にでも、これははじめにひとつ私は検討してみたいと思うのです。事故分析を次回にいただくということをお約束いただきしたいと思います。

○片岡説明員 次回までに原因を調べます。あるいはひとつしたら数字が間違っているかもしれないので、よく調べたいと思います。

○中谷委員 私も質問を申し上げながら、この五三というは、あるいはミスプリントじゃないかという感じもするのですが、この数字が頭にこびりついて離れませんので、分析してこの結果をお知らせ願いたいと思う。

そこで、そうすると、あらゆる重大事故というのが酒酔いと追い越しあるいはまた最高速度の出し過ぎということによって惹起されておるといふ点から、まず警察庁にお尋ねいたしたいと思ひます。酒酔いなどについての行政処分というかつこの一般の予防、あるいは本人に対して反省を促す方法、これを行政処分の実態について、酒酔いについてどういふふうな行政処分になっておるかというふうなことは、お答えいただけるでしょうか。

○片岡説明員 酒酔い運転につきましては、行政処分としては一番きびしい態度をもって臨んでおります。したがって、事故が発生しない場合でも、必ず行政処分はするといふたてまえで、特に酒酔いの程度のひどい場合には、取り消しでするというくらいに態度で臨んでおります。

○中谷委員 取り消しでするではなくして、取り消し件数はこのくらいあるんです、こういうふうに取り消しをしておれば、酒酔いに対するむしろ威嚇力というか、予防的な作用というものがあつて、人が二人も三人もなくなる、あるいはかわい子供さんを殺すというふうなときには、懲役五年をくらうんだということを頭において運転をしているものではなからうと思ひます。それよりもっと身近な、酒酔いで運転をすれば、行政処分によって免許が取り消しになる、あるいはまた公

判請求もされるというこのほうが、むしろ威嚇力というか、一般的予防という点からいって大きいのではないかと。これを私たちは道交法の中の活用において十分まかなえるのじゃないかという考え方なんです。したがって、酒酔い運転であるとか、あるいはまた追い越しであるとかいふような点についての行政処分について、強い態度で臨んでおるのだということではなしに、これについて大体このような行政処分の傾向になっておるといふ資料をもって、酒酔い運転などについての行政処分というふうなことがどんどん出されて——私は当然だと思ひ、そのようなことは、交通事故防止を願つておるわれわれの立場からいっても全く賛成なんですから、そういう点についての資料をお出しいただきたい。そういうような資料について、私のほうは、もしかりにそういう点についての行政処分が不適当ではないか、さらに重くすべきだといふ点がありましたら、その点については問題点を指摘させていただきたい、かように考えるわけです。

そこで刑事局長さんにお尋ねいたしますが、いわゆる道交法違反事件についてであります、酒酔いであるとか、あるいは無免許などについては、大体どの程度いわゆる公判請求をされておるのでしょうか。

○川井政府委員 そういう統計はつくっておりません。非常に数が多いのであります。

○中谷委員 だから、統計は別として、非常に酒酔いであるとか、あるいは無免許、あるいは追い越し、非常にスピード違反というもののについては、ほとんど公判請求をしておるのだということでは、私はむしろそういうことについて異議はないわけなんです。納得するわけなんです。そういう点について、あらためてまた資料と言つてもこれはたいへんなことですから、資料、資料と言つて資料の要求はいたしません、一応次回に課長さんのほうから一般的な傾向についての御答弁をいただけるように、ひとつこれはお願いをしておきたいと思ひます。

次に、この機会にお尋ねをしておきたいと思ひます。反則金という問題でございます。これはもう、反則金の性格その他については、いろいろなことを論議されておりますから、そういう点についてはお伺いをいたしません、要するに反則金というものを設けたのは、とにかく罰金を科すことによつて罰金による感銘力が低くなるのだ、だから反則金というものを設けたのだということなんです、私はやはり最も悪質な事犯というものは、そういう一番下のところからの積み重ねの中に出てくるのだらうと思ひますが、反則金という制度を設けて、きわめて単純な、きわめて俗な言い方ですけれども、お金のある者が刑を免がれるというふうな一面を持てないかということがいわれるのですけれども、そういう中で、順法精神全体に悪い影響を及ぼさないかという点が心配だと思ひます。ひとつ、局長さんのほうからこの点については御答弁をいただきたいと思ひます。

○川井政府委員 反則金通告制度につきましては、確かにいろいろな問題があつたかと思ひます。道交法違反という、ちよつと十年あるいは二十年前には予想もなかったような事態が、今日現出されておるわけでございます、御承知のとおり、大体検察庁で受理しますのは、年間六百万件というところでございます。その六百万件の内訳について、先ほど御指摘のように、その中で酒酔いとを、ほんとうは一分類することが適當でしようけれども、技術上は分類が不可能な状況なほどふえておるかつこうに相なつておるわけでありまして、いま手元に統計の持ち合わせがないというところは、そういうところの根因があるわけでございます。問題は、罰金のこのままの制度でいきますならば、道交法違反について、罰金の感銘力を薄くするのだということも、この制度を導入しようとした確かに一つの動機であることには間違ひありません。ただ問題は、そうかといつて御指摘のように、金を出せば済んだというふうなことで、順法精神を低下させるということ

は、この交通事情の現実からいまして決して適当なことではございませんので、いろいろと勘案をいたしまして、現在の道交法の罰則はそのまま残しておきまして、その罰則の類型の中で、比較定型的なものであつて、そしてまた比較的軽微なものというふうなものにのみつきまして、反則金制度というものをとつて、一方におきましては、反則金をとつた類型のものにつきましても依然として罰則は残してあるわけでございます。その辺のところ、先ほど御指摘になりました順法精神の低下を何とかして防ぎたいという一つの打つた手であるわけでございます。ただ、反則金の性質については、あえて質問しないとおつしやいましたけれども、これは反則金の性格にも関係することでございます、やはり反則金という名前からも明らかなように道交法という罰則に違反した者に課せられる一種の行政上の制裁金であるといふことは、これは明らかなことでございます、単に金を納めれば済むというわけのものではありません、罰則に違反したといふことを前提としたしまして、その行為について科せられる反則金であるといふふうに御理解を賜りたいと思ひます。そうであるといふしますならば、先ほどの罰則を依然として残しておくという制度と相ましまして、順法精神の低下といふことについては、これを防ぐための有力な布石になるのではなからうか。またその辺のところを、この制度が成立しますならば大いに強調してまいらなければならぬ、また運用につきましても、順法精神の低下にならないようにこの制度の慎重な運用をしなければならぬ、こういう覚悟でおるわけでありまして、○中谷委員 それから、警察庁の方にお願ひしておきますが、統計といふのは何年かおくれ出てくるわけですが、無免許、酒酔いについての指数の關係で、四十一年から四十二年にかけての傾向について詳しいものをお出しいただきたいといふことは申しませんが、この傾向ははたして刑法改正をしなければならぬのかどうかというこ

と関係がありますので、この点についても次回に御答弁をいただけるようにひとつ御準備いただき、このことをお願いしておきます。

困るのですが、どういうことに相なっているかという点について、ひとつ明確な方針についての御答弁をいただきたい。

そこで、時間がないようでございますので、運輸省の方にお尋ねをいたしたいと思います。次のようなことです。要するに、交通事故の取り締まりをとにかく徹底化していくというようなことで、事故のあった者についてはきびしく処分をしていく、こういうふうな考え方というのは、同時にたとえばタクシーの運転手などについての、個人タクシーの認可などの問題との関係において理解しなければ、ただ取り締まりだけをきつくして処分だけしていくということでは私はいけないと思うのです。要するに、たとえば個人タクシーの認可というものを運転手が望んでいる、そういう場合に運転手が、自分が事故を起こしたら刑務所へ行かされるから事故を起こすまいという抑止力以上に、いわゆる違反をしないでおったならば個人タクシーの認可がもらえるのだ、だから違反をしないようにしようという拘束力と一体どちらが強いだろうかということになってまいりますと、私はどちらのほうが強いのかという感じがさえないいたします。ところが個人タクシーについては、たとえば三十万都市等においてはなお認可されていない町なんかもある。もちろん私はこの問題について相当調べてみましたけれども、中小タクシー業者のいわゆる経営難といわれている問題との関係において、それからまた個人タクシーの認可がされたら、同時に中小タクシー業者に対する増重分の免許もおりてくるだろう、そうすると、現にタクシー運転手として働いておるところの一台当たりの水揚げが減ってくるということに対する不安などというものがからみ合っています、なかなかこれはむずかしい問題であることが最近私はわかりましたけれども、個人タクシーの認可について、これは閣議においても問題になったことですが、何かな道路運送法の運用の面において前向きに、というふうな言い古された答弁では私は

困るのですが、どういうことに相なっているかという点について、ひとつ明確な方針についての御答弁をいただきたい。

わけでございますが、そういうふうな営業形態でございいますから、個人タクシーという、一人でやっているという仕事が成り立つような町、タクシーでございいますので、流し営業が成り立つような町であれば、それが何十万の都市でありましょうとも、認めて差しつかえないと思っております。御承知のとおり、現在認められておりますのは、全国で四十五都市に及んでおりますけれども、その中には三十万に満たない都市もございいます。あるいは陸運局相互間に若干の相違はあるかもしれませんが、今後ともよく陸運局を指導してまいりたい、かように考えております。

体の車両数で何割くらいを占めるべきかということとは、理論的にはちょっと申し上げられないと思っております。ただししかしながら、その都市の実情の——タクシーというのは流し営業でございいます。したがって、流し営業のサービスの実情に應じて、場合によっては、何割であろうとも個人タクシーに出さなければいけない場合もあるかと思っております。しかしながら、現実にはたとえば申請がない場合もございいます。そういうことでは、たとえば東京では二割近くになっておりますが、これを今後ある程度ふやしてまいりますと、場合によっては、東京においてはこの割合を越えることもあるかもしれません。しかしながら、全国的に個人タクシーの数が法人タクシーとの比較において何割でなければならぬ、こういうふうなことは、私限りでは何とも申し上げられませんが、個人タクシーが生まれ出した趣旨というものが、新風を吹き込み、ハイヤー・タクシーの運転手に夢を与える、こういうことでは、道路運送法六条一項の基準ばかりではございません。また、三項には弾力条項があります。その弾力条項の運用によって、その地、その地の実情によって運用していくのが時宜に適合するものである、かように私は考えるものでございます。したがって、この点は全部陸運局長の権限になっております。陸運局長は、陸運局長の権限におきまして、各地の実情に応じてやっていく、こういうふうな指導していきたいと思っております。

三〇と一四〇というものを聞いていただけないのです。とにかく、何から何までの間に落ちつくでしょう、それはとにかく自動車行政の中で、タクシーに対する行政指導の中で、またあるべきタクシー業界の姿として考えているんだというふうな御答弁があつてしかるべきなんです。要するに各都市の需要と供給との関係、いわゆるいろんな複雑なファクターを出していただければ答えにくい問題ですけれども、全体としてというふうな

と関係がありますので、この点についても次回に御答弁をいただけるようにひとつ御準備いただき、このことをお願いしておきます。

困るのですが、どういうことに相なっているかという点について、ひとつ明確な方針についての御答弁をいただきたい。

わけでございますが、そういうふうな営業形態でございいますから、個人タクシーという、一人でやっているという仕事が成り立つような町、タクシーでございいますので、流し営業が成り立つような町であれば、それが何十万の都市でありましょうとも、認めて差しつかえないと思っております。御承知のとおり、現在認められておりますのは、全国で四十五都市に及んでおりますけれども、その中には三十万に満たない都市もございいます。あるいは陸運局相互間に若干の相違はあるかもしれませんが、今後ともよく陸運局を指導してまいりたい、かように考えております。

体の車両数で何割くらいを占めるべきかということとは、理論的にはちょっと申し上げられないと思っております。ただししかしながら、その都市の実情の——タクシーというのは流し営業でございいます。したがって、流し営業のサービスの実情に應じて、場合によっては、何割であろうとも個人タクシーに出さなければいけない場合もあるかと思っております。しかしながら、現実にはたとえば申請がない場合もございいます。そういうことでは、たとえば東京では二割近くになっておりますが、これを今後ある程度ふやしてまいりますと、場合によっては、東京においてはこの割合を越えることもあるかもしれません。しかしながら、全国的に個人タクシーの数が法人タクシーとの比較において何割でなければならぬ、こういうふうなことは、私限りでは何とも申し上げられませんが、個人タクシーが生まれ出した趣旨というものが、新風を吹き込み、ハイヤー・タクシーの運転手に夢を与える、こういうことでは、道路運送法六条一項の基準ばかりではございません。また、三項には弾力条項があります。その弾力条項の運用によって、その地、その地の実情によって運用していくのが時宜に適合するものである、かように私は考えるものでございます。したがって、この点は全部陸運局長の権限になっております。陸運局長は、陸運局長の権限におきまして、各地の実情に応じてやっていく、こういうふうな指導していきたいと思っております。

三〇と一四〇というものを聞いていただけないのです。とにかく、何から何までの間に落ちつくでしょう、それはとにかく自動車行政の中で、タクシーに対する行政指導の中で、またあるべきタクシー業界の姿として考えているんだというふうな御答弁があつてしかるべきなんです。要するに各都市の需要と供給との関係、いわゆるいろんな複雑なファクターを出していただければ答えにくい問題ですけれども、全体としてというふうな

と関係がありますので、この点についても次回に御答弁をいただけるようにひとつ御準備いただき、このことをお願いしておきます。

困るのですが、どういうことに相なっているかという点について、ひとつ明確な方針についての御答弁をいただきたい。

わけでございますが、そういうふうな営業形態でございいますから、個人タクシーという、一人でやっているという仕事が成り立つような町、タクシーでございいますので、流し営業が成り立つような町であれば、それが何十万の都市でありましょうとも、認めて差しつかえないと思っております。御承知のとおり、現在認められておりますのは、全国で四十五都市に及んでおりますけれども、その中には三十万に満たない都市もございいます。あるいは陸運局相互間に若干の相違はあるかもしれませんが、今後ともよく陸運局を指導してまいりたい、かように考えております。

体の車両数で何割くらいを占めるべきかということとは、理論的にはちょっと申し上げられないと思っております。ただししかしながら、その都市の実情の——タクシーというのは流し営業でございいます。したがって、流し営業のサービスの実情に應じて、場合によっては、何割であろうとも個人タクシーに出さなければいけない場合もあるかと思っております。しかしながら、現実にはたとえば申請がない場合もございいます。そういうことでは、たとえば東京では二割近くになっておりますが、これを今後ある程度ふやしてまいりますと、場合によっては、東京においてはこの割合を越えることもあるかもしれません。しかしながら、全国的に個人タクシーの数が法人タクシーとの比較において何割でなければならぬ、こういうふうなことは、私限りでは何とも申し上げられませんが、個人タクシーが生まれ出した趣旨というものが、新風を吹き込み、ハイヤー・タクシーの運転手に夢を与える、こういうことでは、道路運送法六条一項の基準ばかりではございません。また、三項には弾力条項があります。その弾力条項の運用によって、その地、その地の実情によって運用していくのが時宜に適合するものである、かように私は考えるものでございます。したがって、この点は全部陸運局長の権限になっております。陸運局長は、陸運局長の権限におきまして、各地の実情に応じてやっていく、こういうふうな指導していきたいと思っております。

三〇と一四〇というものを聞いていただけないのです。とにかく、何から何までの間に落ちつくでしょう、それはとにかく自動車行政の中で、タクシーに対する行政指導の中で、またあるべきタクシー業界の姿として考えているんだというふうな御答弁があつてしかるべきなんです。要するに各都市の需要と供給との関係、いわゆるいろんな複雑なファクターを出していただければ答えにくい問題ですけれども、全体としてというふうな

ことになれば、きわめてさっぱくな質問をしているんだから、しかし、それはさっぱくであると同時に、方針に関することなんです。そういう点についての御答弁を私はひとついただいていいんじゃないかと思うのです。もっとこまかいことを言えば、三十万都市なんかの新規のタクシー業者というのはだれなのか。警察署長を含めて陸運局につとめておいた課長さんですよ。そんな人がタクシー新規の認可を受けている。まともにタクシー業をやるうとしていいるまじめな人のところに、なかなか認可はきませんよ。そういう状態の中で、個人タクシーというけれども、要するに厳罰をもってタクシーの労働者に処するんだから、同時にあめも与えてやらなければいかぬじゃないか。そのあめの一つには、個人タクシーの問題もあるんじゃないかということを私は申し上げておる。そのことについて、とにかく課長さん限りではそういう答弁は無理でございませうか。

○横田説明員 今後の方針そのものを、とにかく変えるとか何とかいうことを申し上げるのは私は課長でございませうからできませんが、しかしながら、ハイヤー・タクシーの運転者に夢を与えるという意味で生まれているわけではございません。したがって、その点は十分尊重してまいります。ではありますけれども、一般のたとえば家用の運転者さんからの出身者を、これをもうなるがゆえに拒否するというわけには法のたてまえ上できないものでございませう。しかしながら、ハイヤー・タクシーの運転者であれば運転あるいは道路運送法等の営業知識も豊富でありましょうから、そういう点について重く見ているというところは考えられることではございませう。当初の創設の趣旨を尊重してやっていきたい。しかしながら、やはり事故を起こさないということ、いい運転者さんを選んでいく。これは厳選をしているからこそ現在の個人タクシーがよろしいわけでありまして、この方針を続けていく。そのためにはやはり事故歴とか、あるいは道路運送法違反、たとえば白タクの経歴があるとか、こういう方を入れるわけには

はいかない、かように考えるわけでありませう。

○中谷委員 当然のことでしょう。そういうふうな人身事故を起こしたとか、あるいは陸運局のいわゆる方針に反したような違反があった。道路運送法それ自体だって、これは大論争がございませう。道路運送法のいわゆる認可というふうなことは、はたして必要なのかどうか。最高裁の判例も出ましてそれで確定いたしましたけれども、大論争がございませう。そういうようなことを考えてみますと、個人タクシーの当初の目的というのは、現在に非常によがめられたと思うのです。また同時に、課長さん、個人タクシーの認可を受けている人で、タクシーの運転手さん出身が一体どの程度の割合か、あるいはまた家用車の運転手さんなどの程度のものかというふうなことについて、大体のことはおわかりでしょうか。

○横田説明員 全国の点は承知しておりませんが、東京陸運局管内、特に東京都、神奈川県三市、この一都三市におきます最近における個人タクシーの免許の状況を見ますと、ハイヤー・タクシーの運転者出身の方が六十数%、約三分の二を占めております。

○中谷委員 関西のほうでは足切りということばがございませう。要するに水揚げを幾らあげなければ歩合が零になってしまう。その足切りというのが八万円であったり、十三万円であったりというふうなことで、ずいぶん各業者によって違ってくるのが事実です。あるいはまた、あるタクシー会社の運転手が道交法に従ったそのとりの運転をして水揚げをしたから、いつもの水揚げの三分の一にしか達しなかったという話も聞いておりますが、もちろん、そういうふうな、何万円も水揚げしななければ歩合は渡りませんよといふことは、もうおたくのほうの立場からいってほとんどでもないことだということに相なるのでございませうね。

○横田説明員 私のほうにおきましても、道路運送に基づきます自動車運送事業等運輸規則というものがございまして、これにおきまして例の神風

タクシー問題が起きました三十三年、そのときに改正を行ないまして、一定の収入をあげるとか、あるいは一定の距離を走らなければいけない、こういうふうな俗にいうノルマを強制するような結果になるようなことをやってはいけない、こういうふうなことをしております。また最近におきましては、先ほどお話がございましたことの二月九日、労働省の出しました自動車運転者の労働時間等の改善基準、この通達に従いまして事業者を指導しております。もちろんこれは労働省の所管でございませう。われわれとしては側面からの協力でございますけれども、やはり運転者諸君も、また事業者も、いずれも法を守っていく、これが第一前提である、かように私どもは考えております。

○中谷委員 刑法の審議の中で、大竹委員が最初お触れになった点ですけれども、私は別の角度から指定自動車教習所の乱立の問題であるとか、あるいは教習所の指導員というものは、一体どの程度の能力と指導力を持つておるかというふうな問題、これは本日の冒頭で私がお伺いをしました自動車運転による重大な人身事故の具体的事例、おそらく一般的にいって免許の取り方が非常にやさしい運転手ではなからうか。これはずっとさかやのばって分析していけば教習所の問題にまで突き当たっていくのだからという点から、私はそういう点をお聞きしたいとも思います。

それから精神病の問題については、かなり皆さんお尋ねになりましたのでこの点は避けることとして、要するに、重大な事故の原因というのは、酔っぱらいと無免許、そして結果としての引き逃げというふうなものである。そうすると、一体酔っぱらい運転というものはどうして防止するか、そういうものがかりに防止できたならば、別に刑法を改正しなくてもいいのではないかと議論を展開してみたいと思います。こういうふう

に思いますので、そのことはさらに刑事局長さん、あるいは警察庁の方にお尋ねをいたしたい。本日、私がきわめて粗雑ではございましたけれども、も、いただきました表等に基づいて指摘をいたしました点については、さらにひとつ政府委員のほうにおいてもぜひとも御検討いただいて、次会にはそういう点についての議論をさしていただきたいと思います。こういうことで本日は質問を留保いたしましたので、この程度で終わ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、明七日午前十時より理事会、十時三十分より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。

午後七時三十九分散会