

第五十八回国会 衆議院 法務委員会 議 録 第十号

昭和四十三年三月十九日(火曜日)

午前十時二十九分開議

出席委員

委員長 永田 亮一君

理事 大竹 太郎君

理事 濱野 清吾君

理事 神近 市子君

鍛冶 良作君

千葉 三郎君

福田 起夫君

成田 知巳君

岡澤 完治君

出席政府委員

内閣総理大臣官房陸上交通安全調査室長

法務政務次官

法務省刑事局長

法務省矯正局長

警察庁交通局長

通企局長

科学技術庁研究調整局総合研究課長

厚生省医務局長

通商産業省重工業局自動車課長

運輸省自動車局参事官

運輸省自動車局整備部自動車課長

建設省道路局企画課長

最高裁判所事務総局刑事局長

最高裁判所事務総局民事局第一課長

委員外の出席者

警察庁交通局長

通企局長

科学技術庁研究調整局総合研究課長

厚生省医務局長

通商産業省重工業局自動車課長

運輸省自動車局参事官

運輸省自動車局整備部自動車課長

建設省道路局企画課長

最高裁判所事務総局刑事局長

最高裁判所事務総局民事局第一課長

専門員 福山 忠義君

三月十九日

委員岡田春夫君、佐々木三君及び西村榮一君
辞任につき、その補欠として山口鶴男君、中谷
鉄也君及び岡澤完治君が議長の指名で委員に選
任された。

同日

委員中谷鉄也君、山口鶴男君及び岡澤完治君辞
任につき、その補欠として佐々木三君、岡田
春夫君及び西村榮一君が議長の指名で委員に選
任された。

三月十五日

福岡地方裁判所小倉支部等の昇格に関する請願
(池田誠治君紹介)(第二七五七号)

同(田中六助君紹介)(第二七八九号)

本日(の)会議に付した案件

刑法の一部を改正する法律案(内閣提出、第五
十五回国会法第九四号)

○永田委員長 これより会議を開きます。

内閣提出 刑法の一部を改正する法律案を議題
といたします。

質疑の申し出がありますので、これを許しま
す。山田太郎君。

○山田(太)委員 前もってお断わりしておかな
ければいけないと思いますが、この刑法の一部改正
の問題については、もう論じ尽くされた感がある
という事も聞いております。しかし、私が新た
に法務委員とならしていただいてから初めての質
問でございますので、重複する点も多々あるやと
も思いますし、同時に素朴な質問も多々あると

思いますので、それをまずお断わり申し上げて、
しかし、はじめには質問させていただきたいと思
いますので、どうか回答者の方もまじめに答弁し
ていただきたいということをまずお断わり申し上げ
まして、本題に移りたいと思います。

わが公明党といたしましては、人命尊重を第一
義とするためから、本法案に対し慎重に審議
したいと、また先達の沖本議員もるお尋ね申し上げ
たことは、御承知のとおりでございます。しか
し、最初にお断わり申し上げましたように、一応
私としては初めての質問でもございまして、重
復ももちろんあるかと思いますが、この刑法が制
定されたのは、明治四十年だと聞いております。

その制定された当時とそれから現在改正しようと
するその間、どのような状況の変化があり、そう
してなぜこの法案を提出なさったか、その点につ
いて、簡単にでけっこうでございますから、お聞か
せ願いたいと思います。

○川井政府委員 明治四十年に現行法が制定され
まして、その後昭和二十二年だったと思いま
す。業務上過失致死傷のほかに重過失致死傷とい
うものが入りましたけれども、条文それ自体とし
ては根本的には変わりがございません。したが
いまして、過去約六十年間この条文は全く同じ形に
おいて制定され、運用されておった、こういうこ
とに法律の面では相なるわけでございます。御指
摘のように、その間にいろいろな社会情勢の変
化、特にこの条文に関係あるものといましては

は、人命に影響のある業務が非常にふえました
ということ、同時にまた、その業務の内容が科学
の進歩とともに非常に規模が大きくなりました
し、また産業の勃興とともに、その規模が大き
なるばかりではなくて、実質的にもその内容が非
常に拡充され、広範になってきた、こういうこと
を見のがすことができないと思います。それか

ら、自動車とかその他の交通機関におきま
しても、その台数のみをとって考えてみましても、ま
さに隔世の感がある。こういうようなことでござ
いまして、したがって、それらの業務のあや
まちによつておこされる人命の損傷というもの
も、統計の面ではものすごい勢いでもつてふえて
きているということが言えると思います。たとえ
ば昭和二十年の指数をかりに一〇〇と考えてみま
した場合に、昭和四十二年度におきましてはそれ
が七〇〇を突破しておるというふうな状況、こ
れは一般の交通機関によりまして、その死傷者
の数の増加率でございまして、そういうような変化
のために、今回このような改正案の審議をお願い
している、こういうことでございまして。

○山田(太)委員 提案理由の説明を拝見してい
ただきますと、この提案理由は、ほとんど主とし
て交通事故による業務上過失致死傷事件を対象に
しての提案理由の説明になっておるようでござい
ますが、先ほど刑事局長さんの御答弁の中にも
ちよつとお触れになったと思ひますが、この交
通事故以外の問題に対してもこの法案は当然適用
されるようになると思ひますが、その点の事情を
もう少し詳しくお聞きたいと思ひます。

○川井政府委員 まさに御指摘のとおりでござい
まして、この法案が成立しましたら、おおよそ
人命に影響のある業務に従事する一切の業務の過
失事故に適用がある、こういうものでございま
す。

○山田(太)委員 そういたしますと、この提案理
由の説明はやや不親切であつたというふうにも見
受けられますが、どうでございましょうか。

○川井政府委員 まことにごもっともな御指摘だ
と思ひますが、提案理由は、現在あります法律の
改正をお願いしているというふうなたてまえから

なるべく簡明にこれを申し上げるというふうなことで、なぜこういうふうな改正を考慮するに至ったかという動機に重点を置きましてまとめましたために、そういうふうな形に相なったわけでございます。動機は、何と申ししても主として自動車の急激な増加により、またその自動車の運転業務に基因するところの急激な死傷、しかもまた悪質重大な事故の激増ということが、この改正の契機、着想の発端になっておりまして、その発端、動機に重点を置いて取りまとめたためにそういうふうなことに相なったわけでございますが、一般的には、特別法の改正ではありませんが、御承知のとおり、刑法の一部改正という形をとってまかなうというたてまえになっておりますので、刑法は内外人を問わず、国内に居住するあらゆる一切の人々に適用がある、こういうふうなたてまえの前提の法律に相なっておりますので、もちろん申すまでもなく、刑法の改正でまかなう限りは、単に動機となった自動車のみならず、それ以外の業態のものについてもそれが適用される。ただ問題は、下限、下のほうを上げませんで上のほうだけを刑の幅を広げるということをお願いしたところに実は一つのポイントがあるわけでございます。これは悪質重大なものについて頭打ちの傾向に相なっておりますので、この頭打ちの傾向というものを対してここに何らかの手を打ちたい、また打たなければならぬ、こういうふうなところから、その上限だけを上げるといふことをお願いしているわけでございます。これは悪質重大なものについての適用を求める、こういう趣旨でございますので、交通事故のみに限りませんで、その他の業態のものにおきまして、きわめて悪質重大なものがありますれば、その適用を受けるというところはこれまた当然のことだろうと思ひますので、いままで三年以下、あるいは一年あるいは罰金というふうなもので済んでおったようなケースについてまでにわかに一般的に刑の引き上げをはかる、こういうふうな趣旨のものでございませぬ。

○山田(太)委員 当然この法改正の目的は交通事故を防止しようという意図も多分に含まれておると思ひますが、その点についていかがでしようか。
○川井政府委員 ちよつと御質問の趣旨をあるいは取り違えておるかもしれないが、刑法という法律は、御存じのとおり法律でございます。国民の法秩序のための何人も守らなければならぬ最低限のものを規定しておるというところで、その刑法の規定しようとする本質は、やはり国民の情理といひますか、道義といひますか、あるいは文化規範を定めたものであるというふうな刑法の本質が説かれておることは、御存じのとおりでございます。その刑法の中に二百一十一条が六十年來規定されておりました、そういう危険な業務に従事する者が注意義務を怠らなかつたかあるいはそれを怠つたために人の命あるいは身体に対して傷害を与へた、そういう行為は社会的に見ても許すことのできなない行為である。だから、特別な業務に従事する者は特別な注意義務を持てていなければならないことが、一応定立された規範として理解されておるわけでございます。したがひまして、そのような刑法の中にこれが規定されておるということは、単に犯した者をあとから処罰する、そしてその覚せいを求める、一般的な社会防衛の一端に資するといふふうな、事故が起つてしまつてからだけの目的ではございませぬ、やはり一つの定立を掲げまして、このような行為についてはこのように刑罰が課せられるのだということを国が明らかにいたしまして、その明らかにすることによつて国の法の秩序を保つていこう、こういうふうな目的も、刑法には重要な一つの目的として認められておるところでございますので、この刑を三年の刑ではなくて五年の刑、五年の刑罰に当たるような反社会的な行為であるといふことをここに刑法の改正をもつて宣明し、これを明らかにいたしまして、一般国民に対して、そのような業務につきましてはさらに注意を喚起する、こういうふうな目的をもあわせ持つておるものでござい

ます。
○山田(太)委員 したがつて、国民に注意を喚起するといふその目的は、やはり交通事故の防止という点も含まれておると承知してよろしいでしようか。
○川井政府委員 私もそういうふうに理解しております。
○山田(太)委員 そこで私といたしまして、先ほど申し上げました人命尊重の意味からいつても、当然交通事故防止の一端になるという、その意味においてそれが少しでも価値があるならば、人の命を守るといふ点から当然この法律改正がなければならぬのじやないかと思つております。そこで心配になるのは、五年の禁錮並びに懲役に引き上げていくことによつて、はたして人命尊重の意味から、これがどこまで効果があるかといふことが、まず一番の疑問点になつてくるわけですが、いつてございしたか、私が少年院に行きましたときに、少年院を出ていった人が問題点は少しずれるかもしれないが、この刑罰を重くするといふことによつてどれだけ効果があるのかといふことを確かめたいために言うわけですが、少年院を出ていった人が、ほとんど七〇%以上の人がまた戻つてきたりあるいは刑務所に行くような人が出てきておるといふことを聞いております。ということは、どこまで価値があるのだらうかといふことが、一つの大きな疑問点となつておるわけですが、その点について、局長さんほどのように判断していらつしやるか。あるいはこの刑事局からいたいただきました資料等にもありますけれども、外国の事例等から見て、人命尊重の意味から交通事故防止に対してどのようなデータなり結果なりが出ておるかといふことをお聞きしたいと思います。

○川井政府委員 刑法に規定されておる犯罪の類型に對しまして法定刑を上げるといふことが、實際的に顯著な、目に見えるような効果をすぐもたらすかどうかといふことにつきましては、これはいろいろ条件が加味されてまいりますので、効果観察は率直に申し上げまして非常に困難だと思ひます。効果がなないといふ意味ではございませぬ。効果の観察が非常にむずかしいといふことを、まず申し上げなければならぬと思ひます。ただ、日本の例で申し上げますと、過去にヒロポンでありますとかいろいろ麻酔、麻薬関係の事件がはんらんしたことがございませぬけれども、そのようなきに、刑法ではございませぬが、麻薬取締法の改正をいたしまして大幅に刑を引き上げたといふふうな、ごく最近の事例をいたしましては、一応法務省として経験を持っております。これは非常に顯著な効果を發揮いたしまして、今日御承知のように一時のような状態は影をひそめまして、範圍も非常に狭まりましたし、量的にも非常に少なくなつてきた。かなり外国の人が出入りしているといふような、特殊なような事件を助長するような条件にもかかわらず、非常に減つていくといふことは、ほかの条件もありましようけれども、刑の引き上げがある一面においてその効果の招来に寄与しておつたといふことが言えるのではないかと思ひます。ただ、本件のような場合においては、三年の刑を五年に上げた、そして今度悪質な事故を起こせば懲役にも行かなければいけない、三年では済まなくて場合によつては五年といふような重刑にもなるのだといふようなことが、私はかなりこういう事態の人々に注意を喚起する効果は否定できないと思ひます。特に、前回も申し上げたこととございしますが、故意犯と過失犯と比べてみました場合に、過失犯は注意を怠るといふことが犯罪としての本質でございしますので、刑を上げるということは非常に大きなその業務に多くの人の注意を喚起することに、故意犯に比べてより以上に大きな効果を期待することができるとはなないかといふふうに私は考へておりますけれども、御指摘のような確実な数字にあらわれたデータをもつてこうなるといふことをお示しすることができないのは、はなはだ残念でございしますが、自動車の台数にいたしましても非常に大きな数字をもつて伸びておりますし、したがひまして、

事故が発生する基盤というものは刻々に増加しているという状況にも相なっており、その他の事故におきましても同様なことが言えますので、いろいろな条件を勘案いたしてみますと、明確にはつきりというふうな状態になりませんという事は申し上げることがなかなか困難ですけれども、一般的、抽象的には、くだいようですけれども、私は本質的に大きな効果を期待することができ、こういうふうな考えでおります。

それから御指摘の外国の例でございますが、外国の例につきましてもかなり前から立法例を調べておりますけれども、運用の実際におきましては、外国の例は今度改正しようとする程度ないしはそれ以上の重い刑を持っているところが大部分でございまして、最近私ども考えておりますように刑の幅を上げるといふようなことをしたのがちよつと見当たりませんので、的確な事例はいま御説明申し上げることができないような状態でござい

○山田(太)委員 麻薬の例をとって御答弁になったことは、麻薬については了解できます。また同時に、局長さんの答弁の中にも、過失犯と故意犯とその差があるということも、大きな前提になっているようにも思います。しかし、私が考えますのに、自動車の伸び率によって、当然過失致死傷の例もそれに付いて、ある一定の率を持って正比例して伸びているというデータはおりないから、この中に聞いておられますが、また同時に、この中にもあります、ただパーセントまでは書いておりませんけれども、それは当然とらえることができるかと思ひます。したがって、もしこの刑法の一部改正案がもし成立したといたしましたならば、当然その伸び率によって勘案できるパーセントが、ある程度減退していくならば、これはその効果が認められたということになると思ひます。したがって、これから後のこととございましてけれども、当局においてその点をも十分観察し、そして運用を誤らないようにやっていたらどうかということ

は、当然望んでおきたいと思ひます。それからこれは要望でございまして、後々までもその伸び率がこのように減つていったのだという結果が出ることをまず一大要件として、そのデータもとっていただきたいと思ひます。

そこで、この業務上過失致死傷という問題は、調査の段階において非常に困難であるということを知りております。この調査はどのような資格の人が、どのようにやっているか。ただ、だれでもやればよいという問題ではないと思ひますので、その資格なり、あるいは人員難という点も大きな問題となると思ひます。法の正しい適用をしていくためには、法のもとにあらゆるものが公平でなければならぬという意味においても、その点はどのように配慮がなされているか、お聞かせ願ひたいと思ひます。

○川井政府委員 最初の御要望、まさにいままでもある程度やっておりますけれども、今後におきましても、引き続き正確なデータの収集とこの法の適用との関係について知恵をばらまいてまいりたい、こう思っております。なお、くだいようでございまして、刑法の改正のみをもつてこの交通戦争の事態がまかなえるというように考えておられるわけではございせん。御承知のような総合施策の中の、ささやかな一環としてこれを考えております、ということをお願いしておきたいと思ひます。

それからこのような事件が起きました際の調査、捜査の問題でございまして、第一線の警察官がまず現場に参りまして、そしてこの事故の実態を調査し、実況見分をつくり、さらに関係者の供述を求めて証拠を収集いたします。そして業務上過失致死傷事件というふうな二百一十一条違反の事件に取り組みまして、記録と証拠を検査庁のほうに送致してまいります。これがこの種の事例でございまして、それからあの南海の大きな事故でありますとか、三河島の事故でありますとかいうふうな非常に大きな事故におきましては、この事故の実態をつかむことがたいへんむずかしい

問題でもありますし、また将来の公判に備えて早い機会に的確な証拠を収集するということが必要でございまして、警察から通知を受けましますと、場合によりましては、ごくまれなこととございまして、警察と一緒に共同捜査の形で捜査をしますので、警察と一緒共同捜査の形で捜査をしますので、警察が第一線の捜査をし、検事のほうへ送つてくる。検察官が記録を審査し、それから関係人あるいは被疑者を呼び出して、さらにその事実を確認いたしましたし、間違いないという段階になりましたら初めて検事が裁判所に公判請求をする、こういうふうな形が、この種事件の捜査の経過と実態でござい

○山田(太)委員 先ほどの質問の中にお伺ひしたのですが、資格の問題です。どのような資格を持っている人が聞きたい。ポイントはその調査する人が必ず運転免許を持っている人であるかどうか。この前の会議録を——だいいふ前のことなんです。が、会議録を拝見しましたら、必ず運転免許を持った人をそれに充てるといふような御答弁があったように聞いております。それについて、いまの実情はどうなつておるか、ただ御答弁だけで終わつたのだらうか、あるいはそのとおり実施されるようになっておるのだらうか、この点が心配です。お聞きしたいと思ひます。

○川井政府委員 警察官のほうは、警察の方がお見えになっておるようでありまして、またそれから検察庁におきましては、この種事件を取り調べるための検事、副検事、それから検察官取り扱ひの検察事務官という三種の者が一応これに執筆していただくわけでございまして、私も、すべて免許証を持ち、さらにまた運転の経験のある者が、確かにこの種事件を調べるのが捜査官の理想の形だと思ひますが、何ぶんにも全国の検察庁が昨年一カ年間に受理した刑法犯は、八十万件をちよつとこす数字でございまして、その中で四十四万件、

五〇・六%に相当するものがこの事故の事件だといふことに相なつておるわけでありまして、御承知でもございまして、従来、刑事事件というものは、窃盗、どろぼうがその大宗を占めていたといふのが常識でございまして、けれども、三年ほど前から、それにかわりましてこの事故が刑事事件のまさに大宗を占めるに至つたといふこと、それが昨年度におきましては五〇%をとうとうこえるに至つたといふ驚くべき事態を呈しているわけでございまして、三年ほど前から、この態勢について体制の整備につとめまして、御承知のとおり、本年の七月から交通反則制度が発足いたしましたので、いわゆる道交法のルール違反の罰金、料で済むような事件におきましては、これを大幅に検察から落としまして、警察官限りで処分できるように制度にいたしましたので、本年の七月からは、検察庁は道交法の事件につきましては大幅に手をさかせることができるということに幸ひになつたわけでござい

この機会に、ただいま御指摘のような態勢を加味いたしまして、特に私は副検事を中心とし、それに検察官を配備いたしまして、運転免許を持ち、さらにまたその経験を有する者を中核として、この種の事件の捜査に当たらせるといふ態勢を固めてまいりたいといふこととございまして。現在におきまして、なるべくそういうふうな免許証を持ち、またその経験のある者にこの種の事件をやらせるという態勢をとっておりますけれども、まだまだ十分なものがあるように思つております。将来の私どもの覚悟と態勢の整備に御期待を

○山田(太)委員 警察庁の方、いらつしやいますね。警察庁のほうからいいます資格の問題について御答弁願ひたいと思ひます。

○関根委員 交通事故の処理に当たりますのは、交通警察の専任員でございまして、全国で約二万二千名の者がおるわけでございまして、これも、これのほとんどが運転免許を所持いたしておりますが、このほか、全国の交通関係の警察の署員は約

くて、いま申しました時点、時点のきめ方でございますので、そういうふうに御理解願いたいと思
います。

○山田(本)委員 いや、おくられているか、おくら
ていないかという事です。あるいはよりオー
バーして実施されているかどうか。当然オー
バーして実施されていくべきであると思いま
すけれども、その点はどうか。

○山田(本)委員 累計で申し上げると、全体は、
単独事業まで入れますと、約三千九百キロぐら
いでございます。そのうちで、四十一年と四十
二年でござます数字が、概算で申し上げますと約二
千キロでございます。過半を越えておるとい
うふうに御理解願いたいと思います。

○山田(本)委員 では次に、運輸省の方にお伺
したいと思います。

まず、自賠責の問題ですが、この自賠責は、昨
年金額が三百万円に引き上げられたということも
承知しておりますが、これはどの省庁によつて担
当されていくものか、どこがリーダーシップを
とっていくものか。またどのような基準をもつて
それがきめられていったのか、その点について簡
単に説明していただきたいと思います。

○岡田説明員 まず第一の御質問のどの省が所
管するかということでございますが、これは大蔵
省、運輸省、農林省……。

○山田(本)委員 リーダーシップはどこがとるの
ですか。

○岡田説明員 大蔵省が中心にその保険金の決定
をいたします。それからその他関係官庁とも協議
をしてきめるわけでございます。

○山田(本)委員 保険金の算定をするのは大蔵省
であるということは承知いたしますが、それが現
在の実情に合っているかどうかという点に絶え
ず注視して、これはもっと上げなければいけな
いのじゃないかというふうなことも注意を払っ
ていく、そのリーダーシップをとっていくのはど
この省庁でございますか。

○岡田説明員 それはいま申し上げました関係省

庁ともみんな関心を持っておりまして、私の所属
する運輸省におきましても、具体的には、裁判に
おける判決あるいは和解とか仲裁とかいうふうな
ものの数字を見守りながら、強制保険としての自
賠責保険の限度額はどの辺であるべきかというこ
とを考えた上で決定していつていっている次第でござ
います。

○山田(本)委員 その自賠責の金額を決定するの
は、裁判の決定等とも勘案してということではな
いでしょうか、昨年あるいは一昨年と、この金額はふ
えていつております。これはどのような根拠で
もつておやりになったか、それをお聞かせ願いた
い。

○岡田説明員 昨年の八月一日に、先生御指摘の
ように、死亡につきましては、限度額を百五十万
円であつたものを三百万円に引き上げたわけで
ございます。いま申し上げましたような、裁判にお
ける判決、和解、仲裁等を勘案いたしますと、百
五十万円ではカバーする部分が必ずしも十分では
なからうというふうな見解で、昨年なせそうする
と三百万円にしたかということになりますと、大
体そういうふうなもの約七十六%が三百万円でカ
バーできるのじゃないかというふうな観点から、
三百万円ということにきめさせていただきました。

○山田(本)委員 それからあわせて一緒に御質問
しますが、その七十六%ということにきめた根拠と
現在の状況というもののについて、御答弁を願いた
いと思います。

○岡田説明員 御承知のように、自動車事故によ
る被害者救済ということになりますと、基本とい
たしましては、先生御指摘の自賠責保険でござい
ますが、それ以外に任意保険という制度がござい
まして、この両方相まって被害者救済を実施した
いということに相なるわけであります。しかも自
賠責保険は、御承知のように、強制加入というこ
とになっておりますので、必ずしも一〇〇%カバ
ーすることでもよろしかろう、強制である以上、
やはりある一定の最低限というものをカバー

するにとどまるであらう、その上は任意保険でカ
バーしていただくべきであらうという考えが根本
でございます。

現時点においてどの程度カバーしておるかとい
うことでございしますが、われわれが現在調査した
段階におきましては、死亡につきましては七〇%
ぐらゐはまだカバーしておるといふふうに理解し
たしております。

○山田(本)委員 いまの御答弁にありましたよう
に、昨年の昭和四十二年八月一日から施行したそ
の当時から比べると、すでにそのカバーする程度
も非常に落ちてきております。同時に、よく新聞
紙上にもはやされておりますけれども、よく世
間はやされるということば悪いのですが、よく世
間の注視を集めておりますが、加害者のほうで親
子自殺なされたり、あるいは被害者の方が多くの
家族をかかえて家庭の中心を失った方が自殺して
いったり、そのような悲惨な事例というものは、
よく目にし、耳にするわけです。当然この自賠責
の問題にいたしましても、人の心になつて……た
だこれぐらゐだつたらよからうという考え方では
なく、人の心になつて考えていってこそ、言うなら
ば、自分がその当事者であつたならばということ
を考えて進めていくのが、大切なことじゃないか
と思ひます。したがって、外国の例等を見まして
も、いまわが国において行なつておる強制保険の
死亡者に対する三百万円の限度額というものは、先
進国に比べると非常に低いところに置かれておる
ということば、御承知のほうだと思ひます。そこ
で、すでにパーセントも下がつておりますし、一
昨年あるいは昨年と連続して引き上げてきており
ます。これは御承知のとおりですが、やはりこと
しにおいてこれを引き上げていくという方向に
検討すべきじゃないか。パーセントも下がつてお
るんだし、このパーセントが必ず七十六%でなけ
ればならぬとか、八〇%でなければならぬとか、そ
のような根拠はどこにもないと思う。また同時に
に、任意保険というものは、これはあくまでも任
意であるし、その任意保険を断わられておるとい

う事例も新聞には報ぜられております。これも御
承知のとおりです。ただ単に任意保険と強制保険
とあわせていくんだという一端のことばだけで、
実際にその被害を受けた方、あるいは加害者の
国民の方たちが、この保険で安心しておられる
か、あるいはそれから後の生活を安心して営めて
いつておるかという点、これは非常にさびしい問
題です。また非常に憂へべき問題でございませ
う。

そこで、当然わが党としてもこれは六百万円とか
あるいはぐんぐん上げていきたいという方針のも
とに進んでおりますけれども、これはわが党だけ
でなく、国民的な要望ではないかということも考
えておるわけですが、その点について運輸省とし
てはどのようにやうなことを思ひますか。パーセン
トは、これは動かさない基準じゃないのですか
ら……。その点を御答弁願いたいと思ひます。

○岡田説明員 先生御指摘のように、まず第一に
被害者の救済ということに十分な配慮をいたさな
ければならないということはもちろんでございます
し、また加害者がそういうふうな苦しい立場に
立たないやうにということも、十分配慮を
いたさなければならぬわけでございます。その
ためには、一つは先生がおっしゃるやうに自賠
責保険の限度額の引き上げということもございま
すし、また反面、任意保険への加入の勧奨とか、
あるいはまた自賠責保険の支払いについて被害者
救済のための種々の便宜をはかるといふやうなこ
とも、並行的に推し進めてまいりたいと思つたと
同時に、先生が御指摘の保険金額の限度額の引き
上げということにつきましては、先ほど申し上げた
やうな裁判その他の推移を十分見守りながら、人
命尊重という立場から前向きで検討していただ
きたい、かように思つておるところでございま
す。

○山田(本)委員 この前、どこでございました
か、同じような答弁をなさつておつた会議録も見
たことがございしますが、ただ前向きでというふう
な単純なる御答弁では、私納得できないわけ
です。もちろん裁判所の方にもあわせてお伺ひいた

したいという気持ちでありますが、裁判所のほうにおいては、死亡者に対しての三百万円によつて——いまの運輸省の方の御答弁では七〇%でしたか、その程度はカバーできるように思う、このようにおっしゃっていますが、裁判所のほうではどのような判断をなさっているのでしょうか、これは御答弁できるかどうか分かりませんが、あわせてお聞きしたいと思います。

○井口最高裁判所長官代理者 私どもの判断といえますよりは、数字にあらわれたものをまず申し上げます。これは一年古うございまして恐縮でございますけれども、昭和四十一年に全国の地方裁判所の交通事件を担当しております裁判官の方に、それぞれ判決、和解、これが終わりましたたに実態調査を行なっております。その結果を見ますと、いまさしあたり問題になっております五百万円というところを見てまいりますと、百万円をこえて五百万円まで、これは判決でございますけれども、この数が総数六百四十三件のうちの二百二十二件、三四・五%、五百万円をこえる——これは上限がちょっとございませぬけれども、五百万円をこえる件数が二十四件、三・七%というようになっております。

それから交通事件では和解で終了する場合は非常に多うございしますが、昭和四十一年度におきまして、総数千四百五十八件のうち、百万円をこえ五百万円までの和解が成立いたしましたものが二百八十七件、一九・七%、同じく五百万円をこえる和解が成立いたしましたものが十五件、一%、そういうような数字になっております。この数字では、三百万円を境にしてどうなるかという点は、ちょっとはつきりいたしません。なお、年度が四十一年でございましてお断わり申し上げたいと思います。

○山田(太)委員 いま裁判所からの御答弁によりますと、地裁によつて、百万円から五百万円は六百四十三件中二百二十二件、三四・五%となっております。この点についてはどうでしょうか。

○岡田説明員 私はいま裁判所のほうから初めて

伺った数字でございまして、それがどうかと伺われましても、ちょっと私も申し上げかねますが、私の先ほど申し上げた数字は、四十二年の四月から四十二年の十一月まで、いわば現時点において法務省等にお願いしてわかる最も新しいというものをとらえまして、もう少し詳しく御説明させていただきます。高裁、地裁の判決の中で、死亡について申し上げますと、三百万円までが六九・六%、それから五百万円までということになりますと八八%、次に高裁、地裁、簡裁における和解について申し上げますと、三百万円までが六六・一%、五百万円まででございますと八七・二%、同じく地裁、簡裁における調停の死亡の場合について申し上げますと、三百万円までが八〇・六%、それから五百万円までといふと九六・三%という状態になっております。これをトータルいたしますと、先ほど申し上げました三百万円について約七一%、正確には七一・三%という数字になっておるわけでございます。

○山田(太)委員 先ほどの裁判所の御答弁がそのまゝ運輸省の答弁に利用できないのが非常に残念ではございしますが、いまの裁判所の御答弁によつてもある程度推しはかることができません。しかし、これは当然そのまま適用できませんので、裁判所には、三百万円までの一番最近のデータを、後でけっこうですから資料として提出いただくとして、いまの御答弁から見ても、カバーするパーセントは下がってきておるわけです。また世間の国民大衆の実情からいっても、これは合っていないというところは御理解できると思います。パーセントでも下がっている。また世間の実情からいっても、このことで死んでいっている人が次々に出てきている。これをただ見のがしていいものでもないし、それから外国の事例を見てみても、また裁判によつて判決を下されている金額というものも、非常に高額になってきております。こういう点から見て、任意保険にまかしておけばいいというふうな、そのような魂胆がもしあるとするならば、これはゆゆしい問題だと思ふ。おそろく任意

保険にまかしておけばいい、両方兼ね合わせていけばそのような問題は起きないんだなと考へてはいらっしゃらないと思ひますので、ことしにおいてこれを改定していこう、より多く改正していこうという御答弁が当然あるべきだと思うのですが、どうでしょうか。

○岡田説明員 先生の御趣旨には全く異存はございませんが、何回も申し上げておりますが、強制保険であるという点も十分お考えいただきたい、私たちが前向きでほんとうに検討していきたい、かように思ふわけでございます。

○山田(太)委員 もう一言伺ひしますが、前向きの御答弁というのはいくわかりました。また、運輸省の岡田参事官として、それを私として答弁できないんだというのなら、それは答弁できないと言つてくださったつてけつこうです。ことしにおいてそれを前向きで改定しようということが答弁できるのかできないのか、その点どうでしょうか。

○岡田説明員 私はもちろんそういうことを御答弁申し上げる責任者でもございませぬし、なお、先生が言われる御趣旨もわかりませんが、やはりもう少し推移を見守つていきたいという感じでおることを御了承願ひたいと思ひます。

○山田(太)委員 では、岡田参事官に要望しておきますが、いま現状においてどのような方向でいっているかというものを、書類でもつてけつこうですから、ただ前向き、前向きと言つただけでは、これは国民も納得しませぬし、同時に私も納得できないわけですから、その点の資料等も出していただいて、そうしてこのような方向で進んでいるんだということを書類の上であらさまにしたいと思ひます。

では、最後に厚生省の方にお伺ひしますが、現在の交通事故に対する救護対策は、救急病院あるいは救急センター等々、苦心を重ねて拡大設置していらつしやるといふことも、よく承知しております。

〔委員長退席、田中(伊)委員長代理着席〕
しかし、私の友人の医師の言うことによります

と、その事故現場において直ちに処置できるならば、いまの交通事故によつて死亡する人の幾%かは——パーセントの数は忘れましたが、救うことができるんだということも聞いております。おそろくまた、これが専門家にとつては事実だと思ひます、われわれ門外漢には深くわかりませぬが、こういう事態について——間違えないでください。現場で処置すればいい、こういう事態について、厚生省としてはどのような対策を講じていらつしやるか、あるいは講じようとしておるか、それについて簡単に答弁願ひたいと思ひます。

○上村説明員 救急医療対策としては、一つは施設を整備すること、一つは救急医療を担当する医師の技術をみがくこと、この二つがあるわけでございます。いま御質問の第一点は、救急医療を一番身近なところで行なえるような体制のお話だといふふうに考へますが、第一的な救急医療施設としては、消防法に基づく告示によります救急医療施設というものを、昭和三十九年以来告示してまいつております。去年の暮れ現在で三千六百五十三、約三千七百カ所ございします。もちろん三十九年以前のことでございしますから、果によつては十分こういつた医療施設が普及しておらないところと普及しておるところとの両方ございします。普及しておらないところにつきましては、果当局を通じまして、できる限りきめのこまかい網の目を張れるように指導しております。それからこういつた約三千七百カ所の救急病院なり救急診療所の医師につきましては、これまた三十九年以来ファーストエードと申しますか、最初の段階で救急医療が行なえるような研究会を実施しております。これが現場での私どもがいまやっております対策でございます。

○山田(太)委員 時間の関係で、もつとそのことについてお伺ひしたい点は多々ありますが、その点についてはきょうは一応これで打ち切っておきます。

そこで、私の考へますのに、いま交通事故の現

場において、警察においては巻き尺ではなかったりあるいはその他のいろいろな手間をとっているわけですね。そのようなものもあわせて——いま私の聞いたところによると、車でぐるっと一回転すれば、全部そういう点がわかってしまつて手間かけぬでもいいというふうな車さえもできておるといふことですが、名前がはつきり言えないのが残念ですけれども、その車のことはおわかりになるでしょうか。これは警察庁のほうですか。

○**閣下** 交通現場写真をとるための器具と申しますか、いわゆるステレオカメラというものが最近開発されてまいりまして、一部の県では整備をいたしておりますが、非常に高価なものでございますので、なかなか普及には困難があるということでございます。

○**山田(太)委員** ステレオカメラというのは、それを各県に配備するという方向で、目標はきめてやっていたかと思いますが……。

○**閣下** 現在試験的に埼玉県で採用をいたしておるわけでございますけれども、さらにその成果等を勘案いたしまして、今後の方向を検討したい、かように考えております。

○**山田(太)委員** 警察庁に一言も一つ伺いたいことがありますが、ついでに御答弁願いたいと思ひますが、先日新聞に、ヘルメットをかぶつておこなう重傷を負ったという記事が出ておりました。ヘルメットをかぶるようには指導してありますが、ヘルメットをかぶつておこなうのに、そのヘルメットが不備であつたために重傷になつておる。これは三月十三日の毎日新聞の記事でございますが、このヘルメットについてどのような指導を与え、またどのような条件を備えておるようには指導しておるのか。これは野放しであるのか。野放しでないとするならば、それをどのように規制し、どこが責任を持つておるのかということについて、御答弁を願ひたいと思ひます。

○**閣下** 乗車用ヘルメットの着用の問題でございます。現在、昭和四十年に新設された条文でございますが、自動二輪車の運転者

は、高速自動車国道及び自動車専用道路においては、乗車用ヘルメットをかぶることが義務づけられておるわけでございます。もともと、このような義務づけは、本人の受傷事故の防止といふことが主たる目的でございますので、罰則のついておる規定ではございません。しかし、ヘルメットを着用いたしませんことが、自動二輪車の事故等の場合にその被害を軽減する効果が非常にあるものでありますところから、この着用についての行政指導にとめてまいつておるような次第でございます。

この乗車用ヘルメットの規格でございますけれども、道路交通法では特にこれは規定をしていないわけでございますが、現在の規格化されておるものといたしまして、日本工業規格の乗車用安全帽というのがございます。これは昭和四十年六月に日本工業標準調査会の審議によりまして改正されて、従前の規格が引き上げられたものといふふうに承知をしておるわけでございます。私どもとしましては実験等を行ないまして、一応事故防止上有効な性能を有したものであるといふふうに考えておるわけでございます。現在この規格に合ったヘルメットを製造しておりますメーカーが国内で六社あるといふふうに聞いておるわけでございますけれども、このような規格に合ったヘルメットを着用いたしますように指導をいたしておるということでございます。

○**山田(太)委員** 責任の所在というものは、どこでございますか。

○**閣下** 責任というところでございますけれども、このヘルメットを着用するといふ義務があるいは着用するといふ行為でございますけれども、これは本人がみずからの受傷事故の防止をはかる、こういう性格の規定なりまたその行為なわけでございます。したがって、道路交通法でどのような規格のものをかぶりなさい、こういうまでの手当てはしてないわけでございますけれども、これは一方におきまして、日本工業規格の制度がございまして、それによって十分な性能を持ったヘルメットが製作されておることでもつて足りるのではないかと考へておるわけでございます。

○**山田(太)委員** いまの御答弁では、その責任の所在ということについての明確な答弁はなかったように思ひます。またわざとそれを避けて御答弁なさつたのかもしれないが、しかし、全国にすれば相当多くの人がヘルメットをかぶつて運転しているわけですから、その安全であると信頼しておる規格に合ったヘルメットをかぶつておるなら、不測の、自分でころんだとはいひながら、そのヘルメットによつてかえつて重傷を負つておるといふことについては、どのような責任がどこに所在するのかわかりません。それをかぶらせるように義務づけた警察庁の立場として——そのヘルメットが不備であつたためにとさへいつてもいい、金具が頭に突き刺さつて、そうして重傷を負つておるわけでも、それが打つたために、その緩衝物のゴムは縮んじやつて、ボルトというのですか、それが頭の中に食い込んじやつて、そうして重傷を負つておるわけでも、事実そういう事例が出てきておるわけですから、これについての責任の所在と、あるいはそれをどのように指導していかう、規格をどのように変えていかうという点について、あわせて簡単にいいですから答弁してください、もう時間がだいぶ過ぎておりますから。

○**閣下** 今後とも、日本工業規格の性能の乗車用ヘルメットの着用を促進いたしますように、指導してまいりたいと思ひます。

なお、当該事案につきまして私は詳細承知していませんので、さらにそのヘルメットがどのような性能のものであつたか等につきまして研究をいたしたい、かように存じます。

○**山田(太)委員** 責任の所在という点においては、御答弁はできないでしょうか。

○**閣下** 先ほど申しましたように、このよう

な規定あるいはこのような指導をしておりますという点自体が、やはり本人の受傷事故防止なり保護を目的としておる行為でございます。その際、やはり本人自身の判断と申しますか、どのようなヘルメットをかぶるかといふことは、本人の判断にかかるとあるわけでございます。その点につきまして、たとえば非常に規格に合ひませんようなヘルメットをみずから好んで着用した場合には、その責任がどうであるかといふような点につきましては、やはり本人の責任という点もかなりあるかといふふうに考へます。

○**山田(太)委員** 規格に合わないものを着用しておるといふのが御答弁の中にあつたけれども、規格に合ったものを着用して、しかも重傷を負つた場合のことでございまして、その点について、もしきよう御答弁できないならば、これを差し上げます。これはゆゆしい問題です。交通事故に對しての防止がかえつて重傷のもとになつておる、せつなく着用を義務づけておるなら、反対の結果を来したとおるということについて、当然警察庁としても将来への指導もあらうし、規格への指示もあらうし、また本人自体も規格に合ったものを着用しながら、そのような思いもかけないヘルメット自体の不備のためにけがをするといふことがあつたのでは非常にお気の毒だと思ひます。ただ精神的な責任だけでも済まない事態だと思ひます。これについて調査した結果をひとつ知らせていただきたいと思ひます。この点はこれで打ち切ります。

そこで最後に、この刑法一部改正については、もし成立したといたしまして、これについての慎重な運用をしていただきたいといふことは、あくまでも法務省に要望も、希望も、願つておきたいことと存じます。その点について最後に一言御答弁願つて、私の質問を終わりたいと思ひます。

○**川井政府委員** いかなる法律でも、運用に注意しなければならぬわけでございますが、特に刑法、さらにその刑を上げるというふうな特殊な改

正でございますので、成立いたしました曉におきましては、その運用については特に慎重を期してまいりたい、こういう覚悟でございます。

○山田(太)委員 終わります。

○田中(伊)委員長代理 岡澤完治君。

○岡澤委員 私は、二月二十九日の質問に引き続き、続行させてもらいたいと思います。

最初に、法務省の刑事局長さんと最高裁の刑事局長さんと両方にお尋ねしたいと思っておりますけれども、二百十一條の「業務上過失」の「業務」の解釈でございます。専門家の両局長に申し上げるのは恐縮でございますけれども、ほかの法律では、業務というのは反復継続を重視するように解釈するのが通常だと思っております。二百十一條の「業務上過失」、特に自動車運転者の関係の適用については、この反復継続ということがあまり重視されないで、いわゆるオートドライバ、一年に一回くらいしか乗らない人、場合によつたら無免許運転者も業務上過失で起訴し、処罰せられるようでございますが、この辺の解釈のよつてきたるゆえん、他の法令との関連も結びつけて御意見を聞かしていただきたいと思つております。

○川井政府委員 法律上、業務ということばはいろいろな法規に使われておりますが、二百十一條の場合におきましては、御存じのように、人の社会生活上の地位に基づいて反復継続して行なう行為であつて、かつその行為が人の、要するに人身に危険を及ぼすおそれのある行為、こういうふうなことがわが国の裁判所が確立した判例の立場、解釈でございます。またその解釈につきまして、学説の面におきましても特別の異論はないようでございます。長い間かかりまして確立された解釈であると思つて。ただ、ここで私は、どこにこの業務のポイントがあるのだということになりまして、その最後の、あくまで人の生命に危険を及ぼすような行為というところに、この業務性の解釈の最も重要なポイントが置かれておるんじゃないかというふうに考へておるものでございます。したがういまして、そのような解釈から、

反復継続の度合いなりあるいは形、解釈におきましても、いろいろのニュアンスというのが出てきておるもの、こう思つてございまして、全く反復継続の意思もありませんし、實際の問題として反復継続されるような事態にないというふうな場合には、あえてこれを業務上の過失致死傷といふことでやるのは非常に無理があるといふことで、御承知のように、戦後になりましてこの二百十一條の条文の中に重過失致死傷といふものを取り込んでまいりましたので、運用といたしましては、たとえ無免許運転でも、無免許でしばしば運転をしておつたというふうな過去の実績があり、またその本人の意思といたしまして、将来続けてそういうふうなことを行なうような意思が証拠によつて得られる、またそういうふうな生活の実態であつたというふうな場合には、業務上といふことで処理することができると思つて、いふことで処理しておりますけれども、たまたま無免許で学生がそこに置いてあつたトラックを運転して事故を起こしたというふうなことが、最近しばしば発生いたしておりますけれども、これらのものにつきましては、重過失致死傷の規定を適用いたしましてこれを処理しているというのが、あらましの実態であります。

○佐藤最高裁判所長官代理者 ただいま川井刑事局長が言われたごとく判例上は解されていると思ふのであります。問題は、先ほどの御質問に関連して考えますと、それによつて収入を得ておるかどうかというふうな区別があるかといふことも、一つの問題になるかと思ふのでありますが、必ずしもそれによつて収入を得るといふことを意味しないというのが、判例の考え方であらうと思つて。ございまして、車の持つて反復してそれを運転するといふ社会上的地位に着目して判例が考へておるのだ、かように思つてございまして。

○岡澤委員 解釈論議でございまして、これ以上議論を進めることは避けたいと思つて、これ以上も、一般に自動車運転手の場合は、人身事故の

例では、いま川井刑事局長からお答えがありまして、たまたま、当然重過失致死傷といふのであれば他の法令の場合の解釈として納得できる場合がありまされども、普通の通例だからといふことで一般に業務上過失致死傷といふのを起訴罪名に使われるといふことは、私はいま申しました他の法令との解釈との比較において、素朴な国民感情として少し納得できないものがあるような感じがいたします。御答弁にもありましたように、事件によつては重過失致死傷の適用になるというふうな例もかなりあるのじゃないかと思つて、その辺について私は一応問題点があるといふことだけ指摘していただきたいと思います。

次に、たとえ懲役三年を法定刑とするひき逃げと業務上過失の併合罪の場合でございますけれども、申し上げるまでもなしに、処断刑は懲役四年半までいけるわけでございますが、實際にはせいぜい三年どまりで終わつていようでございます。いただきました配付資料等を見ましても、その点そういうことです。といふことは、刑法二百十一條の刑が引き上げられない限りは三年以上の刑を盛れないという気持ちで、求刑なさる検察官、あるいは判決なさる裁判官にあるのか。實際、申しましたような例の場合は、現行法でも四年半までいけるのに、三年どまりで終わる、その辺について、実務家のお立場から、それぞれ裁判所、検察庁、法務省両方の御意見を聞きたいと思ふので。

○川井政府委員 確かに、事故を起こしてそのまゝ逃走したといふふうな例を想定いたしますと、人をひいた点において最高刑がもしいくとするとらば禁錮三年、届け出をしないのでそのまま逃げたといふことになりまして、道交法で懲役三年といふ刑が最高刑でございますので、両方をおそらく多くの場合併合罪になると思つて、その場合には重いほうの一倍半といふことに相なつておりますので、懲役と禁錮を比べまして、重いのはもちろん懲役刑でございます。ひいて逃げたといふほうも懲役三年の一倍半ですから、懲役四年半の処

断刑が出てくる、その処断刑の範囲内において言い渡し刑がきまる、こういうことになると、ただいままきに御指摘のとおりでございます。ただ實際の実際を見ておりましたも、これはまた個々の裁判官によつて裁判官の考へ方が違ふと思つたので、私どもの立場から一がい一般論として申し上げることも適當でないと思つて、すけれども、

〔田中(伊)委員長代理退席、大竹委員長代理着席〕

処断刑の一倍半といふ範囲内においてこの刑が盛られることにはなつておりますけれども、私ども検察官あるいは法務の立場から見ても、量刑の實際といふのは、長い間の実績と伝統を見まして整理してみても、やはり言い渡し刑は一つの重い罪の最高刑の範囲内において量刑がされていふといふのが、まず實際の実際ではなからうかと思つてございまして。その理論的な理屈とか何とかいふものはどこにあるかといふことにつきては、いろいろまた意見なり研究なりが必要だと思つて、いろいろまた見られる事態に相なつております。それから本件のような場合に、刑法という法律で定めてある過失に基づいて人を死傷した、こういうふうな事実のほうは、軽くして、そして届け出ないで逃げたといふふうな取り締まり法規である道交法に規定されているほうは、懲役三年で非常に重いといふ——禁錮と懲役は、申し上げるまでもなく禁錮は懲役の半分だといふふうな刑法で定められておりますので、同じ三年でも懲役のほうが非常に重いわけでございますので、本来私どもが犯罪、あるいは刑罰と言つたほうが適當かと思つて、あるいは罪、そういうふうなものと、刑法に規定されておりますところの刑罰と、取り締まり法規に規定されておりますところのいわゆる罰則というふうなものとの間には、私は法學上も本質的な意識觀念において相違があると思つてございまして、その罰則のほうは刑罰として定められておるものより著しく重いといふことは、刑罰理論の体系を持ち出

て、いままでの結果に徴しまして、習志野をさらに整備充実すると同時に、現在五カ所に集禁設備を持つておりますが、これを全国的になおあと三カ所ふやして、この処遇をより一そう徹底してまいりたい、このように考えております。

○岡澤委員　ただいまの局長の御答弁では、非常にいい成績をあげておられるようでございますし、私から指摘するまでもなしに、犯罪者に刑罰を強化するということよりも、犯罪の予防ということが大原則であるだけに、そういう優秀な成績をあげておられる制度につきましては、局長からも拡張の意図があるように御表明がございましたけれども、前回の委員会でも、裁判所、法務省は予算獲得その他に意欲がなさ過ぎると、超党派の意見が出されました。ぜひこういう問題については御遠慮なしに積極的な拡張計画をとっていただいて、何としても犯罪者を少なくする——犯罪者だ

けじやなしに、それが国民の社会不安をなくし、国民の税負担をなくし、いろいろな面で大きな効果があると思いますので、この点については、ぜひ積極的な取り組みを重ねてお願いしておきます。

最後に、本改正案の本質について——本質と申しますか、ちよつと私の考えております疑問を一つだけ聞いておきたいと思うのでございませうけれども、本改正案が昭和四十年の二月に生まれて、その後何回も流産にあつたり、衆議院は通過しなから参議院で流れたりしておるわけでございます

が、それからでも三年がたっており、すでに指摘された問題でございしますけれども、もし本改正が必要と認める場合でも、その後の交通事情、交通事故の実態の変化と対応して、いわゆる今度の法定期の引き上げ、五年以下の懲役刑の新しいところ、禁錮刑の上限と五年に上ずるといふもの

数字、五年というものに限られた数字が妥当であるかどうか。その後三年の経過を経て、それがさらに必要であるとか、諸般の、たとえば交通設備の関係とか、道路の拡張その他からして、もうその必要は幾らか減ったとか、その辺の事情について

て、五年という数字がどこを根拠に、いかなる合理性のもとに出されておるか、その辺のことを刑事局長からでもお答えいただきたいと思ひます。

○川井政府委員 刑罰の幅をどうするかということは、非常にいろいろな事情を綜合してきめなければならぬことであります。特に刑法の法定刑につきましては、他の条文とのバランスの問題もございますので、実はかなり法案を提出する前の段階におきまして検討をいたしたわけでございます。

先ほど問題になりました道交法の懲役刑との関係というふうなものが一つの目安になっておることと事実でございます。それから刑法に規定されておりますいろいろな過失犯がほかにも数種ございまして、その過失犯の法定刑との均衡の問題、そしてそれらの過失犯の罪質の問題、それから実際の運用の量とか、あるいは運用の実際、あるいは効果の問題というふうなものも、この法の刑罰についてかなり慎重を期したつもりでございます。ただ問題は、御承知のように、過失犯についてあえて懲役刑を盛り込んだということが非常に大きな特色になっておりますけれども、原案を法務省にございまして法制審議会に持ち出しましていろいろ御審議を願った際にも、非常に活発な議論が展開されて、議論の過程におきましては、懲役刑をやめて、禁錮刑だけにしまして七年の刑を盛りなさいという意見が、少数意見としてではございますけれども、非常に強い意見もあつたのでございますが、結局結論をいたしましては、懲役刑を盛り込んだ上で五年という刑が、あらゆる条件を考え、またバランスをとって考えた場合にも適当だということになったわけでございます。また一面、諸外国の同種の立法例の法定刑なども参考の一つになったことは争えませんが、その辺のところも考えて、提案の以前の段階におきましては、懲役刑を入れて五年というところも最も相当だということに落ちついたわけでございます。それから三年の月日が過ぎまして、その間に道路事情その他も整備されましたが、またその間に、一面交通事故のみならず、

ほかの多種多様な業務上過失事故が多発いたしました。いろいろな新聞紙上に報せられるような悲惨な事故が出てくるというふうな、これもまた実態の面においてのいろいろな変化もございました。それらの観点をいろいろ考え合わせてみましても、私ども今日の立場におきまして、やはり懲役刑を含めての体刑五年という刑は、今日におきまして最も相当な法定刑の範囲だ、こういうふうな考えております。

○岡澤委員 時間もございせんので、これで終わりたいと思ひますが、最後に進藤政務次官にお尋ねをいたしたいと思ひますが、先ほど指摘いたしましたように、この改正案は昭和四十二年二月から問題になって、過去四回国会で流れておるわけでございます。私ども、この改正案につきましてはかなり意見もございまして、希望もございまして、しかし、改正の必要性の原則につきましては、実務家はもとより、世論も、また事故の実態も、また与党あるいは公明党の方々も、私どもも、その必要性を認めておるわけでありまして、ところが、なお成立についてはいろいろな問題点がある、こういう実態について、御担当の政務次官としていかに考えておられますか、お聞きしたいと思ひます。

○進藤政府委員 この法律案につきましては、岡澤委員の先ほどからのお話にありましたように、四十年二月に提案されて以来、たびたびの国会で、衆議院は通過し参議院で廃案になったり、あるいは継続審議になったりいたしておりましたが、今日交通戦争といわれ、まことに人命尊重の上から申しまして、一日も早くこれを絶滅するということとは国民の悲願であつて、私ども何となくして早くそういう被害を除きたいという熱意を持っておるのでございます。この法律案によりまして、完全にいかなくとも、今日の交通事故——三十八分の一の死亡者があり、四十八秒で一人の負傷者があるというふうな、こういう悲惨な現実を何とかして除きたいというのが、国民の悲願であり、私どもの念願でありまして、一日も早く

御審議を得まして国会を通過させ、ひとつそういう国民の悲願を達成させたいというのが、私どもの希望でございます。どうぞ皆さまの御支援で一日も早く成立していただきますように、法務省といたしましては念願いたしておる次第でございます。

○岡澤委員 終わるつもりでしたが、いまの進藤次官のお答えでは、交通事故防止、特に数字と結びつけてこの法案のことをおっしゃいますと、本質を離れてはならないか。悪質、重大な犯罪者に對して法の上限が低過ぎるということが問題になつておるわけでございます。事故防止という観点では、むしろ、先ほど指摘もございましたけれども、道路とかあるいは設備の改善とか、あるいは使用者や管理者に対する問題とか、非常に各般の条件があると思ひます。あまり事故防止にこれを役立てるとおっしゃいますと、われわれも抵抗を感じます。そういう点につきましては意見は質問を終わらしていただきます。

○大竹委員 長代理 山口鶴男君。○山口(鶴)委員 ただいま岡澤委員さんの質問を聞いておりまして、交通事故を防止するのは罰則強化だけが特効薬であり、万能薬ではないという御趣旨の御発言もあつたようであります。私も全く同感であります。そこで、まず警察の交通局、来ておりますか。——私は、罰則を強化すれば、交通事故がなくなるということがもしかりに一つの道であるとするならば、日本にも今度反則金の制度を道交法の改正でおとりになりましたですね。今年の七月一日から反則金の制度が実施せられるわけですが、諸外国の反則金の金額と日本の反則金の金額では、一体どちらが重たいのですか。

す。ただいま資料を手元に持ち合わせておりませんので、ちよつとそこら辺お答えいたしかねます。

○山口(鶴)委員 昨年の五十五特別国会で道交法の審議をいたしました際に、国家公安委員会でおつくりになりました資料を実は私もいただいたわけでありまして、それを見ますと、反則金といひますか、反則金という制度以外に、いわば諸外国における交通違反事件の簡易迅速処理について、罰金という形で取るところもあるでしょうが、要は簡易迅速な処理をやつております各国の金額と、それを比較を、私どももいろいろいたした。それを見ますと、日本の場合は最高一万五千円というところになっておるわけでありまして、最低は二千元から始まるようでありまして、しかも、普通車の場合の最低の違反が三千円、大型車の最高が一万五千円というところのようでありまして、イギリスなんかを見ますと、二ポンドです。こういう迅速処理、二千元でしよう。ポンドが少し下がったから、少し金額も下がったかもしれませんが、まあ二千元程度、それからフランスは最低三フラン、最高四十フランですね。したがって、日本円に換算いたしますと、最高が二千八百円、最低は二百十円です。西ドイツ五マルク、四百五十円ですね。スウェーデン五十クロノール、日本円にいたしまして三千五百円。ポーランド五ないし百ズロチですね。最低が四百五十円、最高が九千円です。こう見ますと、日本ではまだ反則金、迅速処理のことは実施されておりましたが、七月一日から実施される。その場合、最低三千円、最高一万五千円です。罰則が強化されれば違反が少なくなるということが事実とするならば、日本は本年の七月一日からは、諸外国に比べれば急激に違反というものが少なくならなければならぬと私は思ふのですが、警察の交通局長さん、どうでしょうか。本年の七月一日、諸外国よりも非常に高い反則金の制度ができた、とたんに交通事故というものは激減すると、こういうお考えですか、ひとつお尋ねをいたしたいと思ひ

ます。

○**閣議説明** 現実に七月から反則金制度が実施されまして、それによつて交通事故が少なくなるといふことにはならないものと考えております。諸外国で反則金制度でございませうか、それに相応する簡易迅速処理の方式が行なわれておるわけでございますけれども、それが対象としております違反と、わが国の反則金制度の対象としております違反と、必ずしも一致してないわけでございます。その金額の比較のみによりまして、わが国が高い、あるいは諸外国が安いということにはならないものというふうに考えます。

○**山口(鶴)委員** おたつのほうは、資料を持つてこないで、感じていろいろ言つておられるわけですね。そういうことでは私はだめだと思つております。ですから、日本の反則金の事案、それに対する反則金の金額、それから諸外国の簡易迅速処理を適用するところの事案、それから金額というものを、この刑法二百一十一條審議の間に、詳細な資料として出してください。そうでなければ、罰則を重たくしたから——交通違反をなくするためには罰則強化も必要だ、そういう思想から刑法二百一十一條の改正を出しておられるのでしよう。そうすれば、それと類似の資料について当委員会に詳細出していただかなければ、審議は進まぬと思うのです。どうでしょうか。出していただけますか。

○**閣議説明** 反則金制度と申しますのは、いわば罰金に相応する金額を反則金として納付いたしますれば、そのまま提訴にならない、こういう制度でございます。したがって、現に行なわれておりますところの、科せられております罰金の額、それと大体相応するものが、この反則金の額として定められておるわけでございます。諸外国におきまして行なわれております制度とは、かなり異なるわけでございます。その点の比較は、やや困難だろうというふうに考えます。

○**山口(鶴)委員** 日本は特殊な事情があるというならば、そういう特殊な事情は、諸外国との比較

において具体的に明確になるんじゃないでしょうか。そうでしよう。ですから、その資料だけは早急に出すようにしてください。

○**閣議説明** 資料については検討いたします。

○**山口(鶴)委員** 検討するんじゃないかと、審議の間にきつと出すように、これは委員長にお願いをいたしておきます。

次に、お尋ねをいたしたいのは、総理府の官廳陸上交通安全調査室長さんにお尋ねをしたいと思つたのですが、おたつのほうでおつくりになられまして、昭和四十二年度版であります。陸上に於ける交通事故——その現状と対策——という資料を拝見をさせていただきました。これを見ますと、「交通安全の現況」「道路交通事故」それから「交通安全の推進」「道路交通安全の整備」「交通安全の普及徹底」「安全運転の確保」「交通秩序の確立」、ここに「罰則の強化」というものがあるようですが、次に「救急業務及び救急医療の対策」「被害者援助対策」それから「交通事故防止に関する総合的研究の推進等」、各項目に分かれて書かれています。私はこの資料を見まして、そうだとしたものであります。結局交通事故をなくするために、非常に各般の総合的な施策というものが、必要なのではないだろうか。その一環として、交通秩序の確立というものが、またその中で、罰則の強化というものの一つの方法として政府も考へておられると思うわけです。ですから、問題は、罰則を強化するということが、すなわち交通事故をなくする道ではないのであつて、それ以外の他の方法を総合的に確立をしていく。特に交通問題につきましては、関係する各省が非常にばらばらなわけですね。取り締まりは警察がおりやうになつており、道路整備が必要だといふことになりまして、これは建設省もやれば府県もやれば市町村もこれに関係をしてくる。それからまた、そこを走ります車両の整備状況がどうかといふことは、運輸省のほうで車検等をおやうにな

る。車の規格等については通産省が関係している。そういう意味で、各省にわたり、しかも地方自治体にまたがって、非常に複雑な形で交通対策といふものが行なわれている。そういう意味で、交通事故をなくするためには、何よりもまずこの問題に対して総合的な施策を確立する、各省にまたがったばらばらな事務を、少なくとも総合的に進めていくことが必要だといふことだろうと思つたのです。そういうことについて、今日まで政府としてどのような努力をしておられますか、お聞かせいただきたいと思います。

○**宮崎(清)政府委員** 交通安全行政が関係する非常に多いことは、御指摘のとおりでございます。政府もそのような考えでございまして、実は昭和四十年でございまして、総理府に現在私の所属しております陸上交通安全調査室を設けて、自來関係各省の行ないます交通安全行政の総合調整をはかつておるところでございます。

どういふことをしたかという御質問でございますが、これはいろいろなことをやっております。たとえて申しますと、現在政府の総合的な交通安全施策につきましては、総理府に交通安全本部という機関が設けられております。これは御承知かと思ひますが、交通に關係ございします関係各省庁の事務次官から成りまして、総理府事務局長官が本部長でございます。ここにおきまして総合的や長期的な対策、あるいは具体的な例を申しますと、昨年の南海電車の踏切事故のような重大事故が発生いたしました場合には、それに対します緊急的な対策、こういうものを逐次そのつどきめまして、各省庁がそれを実施しておるところでございます。

○**山口(鶴)委員** 私は、特に科学技術庁を活用いたしまして、そうして交通事故をなくしていくといふことが一つのとても重要な柱ではないか、かように思ふわけです。何か最近の科学技術の進歩、それに伴います産業の発展というのを見ていきますと、産業が発展すればするほど公害がふ

えてくるという現象が、現に起きています。しかし私は、これは誤りなのではないだろうか。産業が発展し、科学技術が進歩をするならば、いわば公害除去のための科学といふものもこれに加わつて進歩していかなければならぬ。したがって、産業が発展したから公害がふえるといふことは、そもそも誤りなのではないだろうか、そういうことが現在の科学技術のゆがみではないだろうかといふ感じがいたします。私は、それは交通にとつても同じだと思ひます。確かに自動車も進歩をする。それから昔の鉄道から現在の新幹線に発展をする。航空機の場合もそうでしょう。そういうものが発展をしている。しかし、何かスピードならスピードを増加していくといふところに科学の重点みたいなものが置かれていて、これに伴うところの安全施策と申しますか、そういうものが非常におくれておるのではないだろうかといふ感じがするわけです。新幹線なんかも、雪に弱い新幹線といわれております。そういうこともおかしいじゃないか。スピードを非常に上げることもけっこうであるが、同時に、雪に対して弱いといふことを直していくことが必要ではないかと思つたのです。

そういう意味で私は、この交通、わけでも道路交通について、もっと安全な車両をつくるにはどうしたらいいのか。また現在あります安全施設についても、どうしたらより安全を確保できるような施設ができるのか。また道路につきましても、現状あります道路、これのカーブなりあるいは路面の状況なり、そういうものをいかに変えていったら安全というものはもっと確保できるのかという、万般の研究といふものは、私は当然必要ではないかと思ひます。これを見ますと、第八章に「交通事故防止に関する総合的研究の推進等」とあつて昭和四十一年から科学技術庁において総合研究を始めた云々と書いてございます。科学技術庁以外の省庁でやつておるものもあるようであります。そこでお尋ねをしたいのは、この交通事故防止に関する総合的研究に対して、昭和四十一年度以来今日まで三カ年間に、一体どの程度の予算を組んでこ

れたのか、それをまずお聞かせをいただきたいと存じます。

○宮崎(清)政府委員　私のほうで実は交通安全対策の予算の一応は取りまとめたしておりますが、御承知のように、交通安全関係の予算は各省庁に分かれております。したがいまして、それらの予算の中には、直接交通安全に関係あるもの、あるいは間接的に交通安全に関係あるもの、いろいろございます。私のほうは主として直接交通安全に関係ありという予算だけを各省庁の予算から抽出して取りまとめておりますので、私のいま申し上げます数字が、交通安全の科学的研究に関する経費のすべてではないということをお含みおきいただきたいと思います。

逆に恐縮でございますが、昭和四十三年度から申し上げます。昭和四十三年度におきましては、総額約三億程度の金額の予算をもちまして交通事故防止に関する科学的研究を各省庁で行なうことにいたしております。これに見合います昭和四十二年度の予算は、約一億六千五百万でございます。それから昭和四十一年度におきましては、その点が非常に小額でございます。約二千万ということになっております。したがって、逆に申し上げましてたいへん恐縮でございましたが、昭和四十一年度の二千万が、昭和四十二年度には一億六千五百万、さらに四十三年度は約三億を計上いたしております。ただ、これ以外にも、先ほどお断わりいたしましたように、交通事故防止なり交通安全に係る科学的研究費は、それぞれ各省庁に含まれております。

○山口(鶴)委員　では、科学技術庁関係は一体どのくらいになりますか。

○緒方啓明員 科学技術庁の予算といたしましては、特別研究促進調整費という名目の予算がございます。科学技術庁はみずから研究機関を持っています。研究することということでございまして、先ほど先生御指摘ございましたように、交通事故あるいは交通安全関係の關係する省庁はきわめて多くございまして、それぞれの省庁でそれぞれの行政

的立場から研究を進めておられますが、その中でも特に総合的に推進する必要があると考えられるものにつきましては、ただいま申し上げました特別研究促進調整費の対象とする研究として取り上げられており、これにつきましては、昭和四十一年度はわずかでございまして、千六百八十万円程度でございします。内容といたしましては、交通事故に関する総合研究ということでございますが、一部これは警察庁あるいは建設省なんかの総合研究になっております。それと、だんだん車が高速になつてまいりましたので、高速道路の交通環境を改善するためのシミュレーターを使つての研究という二点がございします。

四十二年度、今年度でございますが、これは四件ふえております。ただいま申し上げました四十二年度の研究の継続の分に加えて、むち打ち対策に関する研究、これは緊急研究といたしまして取り上げましたので、四十二年度一年限りの研究でございます。それともう一つは、直接交通事故防止とは関係ないのかもわかりませんが、交通渋滞の緩和に関する特別研究、これらの四件を合算させていただきます、約六千二百万円、これらが科学技術庁といたしましてただいま申し上げました総合的な研究の推進に特調費から支出した金額でございます。

○山口(鶴)委員　まあ金額が昭和四十一年の二千万円から見れば現状三億ですから、十五倍にふえたといふこともいえるわけでありますが、絶対額からすれば、たいへん少ないような気がいたすわけです。

そこで、科学技術庁にお尋ねをしたいと思うのですが、私は、交通事故防止ということが国民世論の大きな対象にもなっている、また現在国民の生命、財産を確保するという面からいきましても、交通事故防止というの大きな課題であるということからいえますと、この交通事故防止に関する研究というものは、国の研究施策としては当然最重点に掲げられていい問題ではないだろうかという感じがいたしたのであります。ところ

が、それでは科学技術庁としてそういった事故防止の研究にどの程度力を入れているのかということとを、昭和四十三年度の予算の説明であります。が、その科学技術振興費の中でどの程度ふえていくかと思つて実は拝見をいたしました。ところが、ここに一八ページから二〇ページに至る間、いろいろ書かれております、原子力経費はどうだとかいうことはたいへん書いてあるわけでありますが、この中に一つも交通事故防止の研究についてはどうだということを書いてないのです。ね。それでは、科学技術庁の予算の概要説明というものがございしますので、科学技術庁でお書きになったその予算説明の中には一体どう書いてある

かと思つて、これも拝見をいたしました。全部で一二ページばかりの資料であります。一切そういうことが書いてありませんで、らしきものといへば、七ページに防災科学技術、公害防止技術、海洋科学技術等の各省庁の所管にかかわる総合研究を弾力的かつ云々と、こう書いてあるぐらいであつて、この防災の中に入つておるのかどうか知りませんが、この交通災害について云々ということとは一つもないんですね。これでは、私は、これだけ交通事故が叫ばれておる、現にこの刑法二百十一条の改正というようなことが問題になつてお

る、しかもこれは何回もの国会で審議をされたが、成立されずにおりまして、今回また法務省ではこれを出しになっているということになれば、そちらのほうでは相当御熱意があるというふううに受け取れるのでありますが、それを防止するための科学的研究については、宮崎さんのほうで出出しになったものでは、何か科学技術庁その他

の省庁に御依頼をしてこういう研究をするという
ようなことが書いてあるが、肝心の科学技術庁の
予算の説明なり国の予算の説明の中に、交通事故
の研究という字句一つすらないということは、私
はたいへん遺憾だと思ふのですよ。そういうこと
はどうなんでしょうか。お二人にお尋ねいたしま
す。

○宮崎(清)政府委員 交通事故の防止に關します

科学技術の研究につきましては、交通安全を直接行政の内容といたしております。たとえて申し上げますと警察庁、建設省、運輸省等におきましては、日常業務の内容といたしましてそういう研究が行なわれているわけでございます。たとえば先ほど先生が御指摘になりましたように、道路構造の問題あるいは信号機の設置の基準の問題等は、それぞれ建設省、警察庁におきまして、日常の業務といたしまして研究をいたしております。したがいまして、その経費も、経常費の中でまかなっている部分が相当ございます。ここで、私が先ほど申し上げました、たとえば昭和四十三年度に三億という予算を計上いたしましたのでございますが、これは特別な研究機関におきまして特別の経費を用いなければ研究できないというものでございまして、たとえば運輸省におきまして自動車の追突事故防止等に関する研究をいたします場合には、特別な施設によって特別な研究をいたさなければならぬ、そういう項目を計上いたしましたわけでございまして、冒頭にもお断わりいたしましたように、交通安全に関します技術的研究経費は、これ以外にも相当の経費がそれぞれの分野に含まれているわけでございまして、決してこれだけというわけではございません。

なお、全般的に申しまして、御指摘のとおり、交通事故の科学的研究は今後ますます推進する必要がございますので、政府といたしましても、昭和四十三年度におきましては、交通事故の防止に關します科学技術の研究の推進を一つの重点項目に取り上げておりまして、今後より強力に推進してまいりたい、かように考えております。

○緒方説明員 科学技術庁といたしましては、重要総合研究の推進という項目の中で、この交通事故防止の問題あるいは交通安全の問題ということを研究の面から取り上げることになったしておるわけでございます。ただ重要総合研究と申しますのが、推進のしかたといったしまして、一応重要総合研究の分野というものを設定いたしましたして、これは十四の分野が現在ございます。その中で、交通

事故防止技術という一つの分野があります。これがそれに相当するわけでございます。それからさらに関連といたしましては、都市工学という分野がございます。この中で特に道路の問題ということでや交通事故防止に關連のある分野ということで、二つの分野があるわけでございます。ただいま申し上げましたようなことでございまして、実はたいへん申しわけないのでございますが、その中に十四の分野を全部列記いたしておけばよろしかったのでございますが、防災科学技術あるいは環境科学技術、これは公害でございます。というものを例示的に二、三並べまして、「等」としたことでたいへんおしかりを受けたわけでございしますが、決してゆるがせにいたしておるわけではございません。そういうようなところでございしますので、御了承いただきたいと思ひます。

○山口(鶴)委員 言いわけのような御答弁をいただきましたが、確かに交通事故防止に關する当面の重点施策というものを言いますと、「道路交通環境の整備に關する予算の早期執行等」——研究はないですね。「自動車安全性の向上」というようなのがあります。それから昭和四十一年十一月二十一日、交通安全施策の強化に關する当面的方針を決定し、次の事項云々とありまして、アイウエオとありまして、その最後に「自動車の安全性の研究の推進等」、こう書いてございしますが、しかし私は、少なくとも交通安全対策というものが重要な項目であれば、この予算の説明の中に、交通安全の研究に關するところが当然あつてしかるべきだと思ひます。全部見なければいけませんよ。それから科学技術庁の予算説明を見てもないですね。ということになれば、何か罰則だけ強化していけばいいのだというふうな思想だけであつて、それをなくするための研究というものが、こつやうて質疑をすればことばとしては出てくるけれども、結局こつやうな国の予算の説明や科学技術庁の説明という中に出てこないということは、これはやはりそういうものを科学的に研究をして事故を防止していくという熱意が不足している、

こういうもののあらわれではないかという感じが、私はいたすのであります。

私は次官にお聞きしたいのですが、どうでしょうか、次官は法務省の政務次官で、直接そういうところに關係しないですけれども、しかし、次官會議等で政府全般のことについて責任を負つておられると思うのですが、ただいまの問答を聞いてどうでしょうか、何かそれでは罰則一点ばかりであつて、それに対する施策というものはさっぱり熱意がないというふうな受け取られてもしかたがないと思ひますが、御感想はどうでしょうか。

○進藤政府委員 交通事故防止のために政府としても非常な努力をしてやっていることは事実でありまして、この法律改正ができたとしても、これだけ万全だとは思つておりませんが、あらゆる面から交通事故の防止対策を講じていかなければならぬと思つておりまして、総理府においてそういう方面で現にやっておられる。不十分な点は政府全体としても十分連絡して、予算の面にもそれがあらわれるようにやつていかなければならぬと思ひます。

○山口(鶴)委員 そういう点にははり力を入れていただくことが、必要じゃないかと存じます。警察庁にお尋ねしますが、最近、精神病者が運転免許証を持つておることによつて起る事故を防止するために、お医者さんに精神病者であるかないかの診断をしていただいて、その上で運転免許証の交付というのをやつておられましたが、どうもそれは実情に合はぬというのでおやめになりましたですね。この資料を見ますと、厚生省と警察庁の科学警察研究所で、いかにしたら精神病者を早期に発見することができかねるか、運転者の脳波試験等いろいろな研究をやつておるということでありまして、今度、病院から診断書を取り出して、その上で運転免許証を交付することをおやめになった。しかし、そういう精神病者の方が運転をするにことよつて起る事故というものを防がなければならぬ。したがつて、病院の診断書にかわる、より科学的なそのチェックの方法を研究

しておられるというふうに、私はこの文章を読んだ感じがいたしますが、そういう御研究は、一体やつておられるのですか。

○關田委員 そのような研究を厚生省と共同で進めておるわけでございます。たとえば脳波のテストといったようなことがあるわけでございすけれども、これを簡易脳波計——十分ぐらいでその判定ができるように改良をいたすような研究、あるいはチェックリストと申しまして、お医者さんでありますけれども、多少勉強をいたしますといふゆる疑わしい人を発見することができるような簡易な診断の手引きと申しますか、そのようなものをつくり上げるような研究を進めておるわけでございす。

○山口(鶴)委員 私、きょうのNHKの「スタジオ〇一二」を拝見しておりましたが、昨年度交法改正で過失による合い図違反の処罰規定を整備いたしましたね。ところが、NHKの「スタジオ〇一二」で本日やつておりましたが、名古屋周辺の豊橋の国道一〇二線、この地区におきましては、信号がたいへん見えにくい。進行方向に対して左側に信号がついていておるわけですが、大きなダンプカー等が前にありましてうしろに小型車があるという場合は、このダンプカーがいれば遮蔽になりまして、左側の信号が全く見えぬ。そのために追突事故等がそこは非常に多い。そのために、この左側の信号が何が出ているかということがわかるように、右側の信号の下に左側の信号が出るようになくふうをされたというのです。これによつてだいぶ事故がなくなつたというのを本日の「スタジオ〇一二」はやつておりまして、そういう研究なり、運転者に対して信号が見えやすいようになくふうと申しますか、そういうものをもちと力を入れてやる必要があるのじゃないですか。私は、そういうことがやはり事故防止だと思ひます。そういう点に対して、おたくのほうではシミュレーターによる道路交通環境の改善に關する総合研究もやつておられるようです。科学技術庁のほうの総合研究の対象にもなつ

ていますね。そういう研究に一体幾らくらい予算を使つて、今日までどのような成果をあげておりますか、あわせてひとつお聞かせいただきた

い。

○關田委員 交通信号機の背面に信号が見えるように装置をいたすというのは、数はそう多くはございせんけれども、各地ですで行なわれておることでございます。たまたま本日の一〇二で豊橋のものが取り上げられたと思ひますのでございすけれども、信号を見やすくいたしますために、背面に信号板をつけましたり、あるいは信号の灯器数をふやしましたり、そういうようなことに努力をいたしておるわけでございす。それから、交差点における車の通行の規制方法に關する研究でございすけれども、科学技術庁の特別研究促進調整費の配分を受けて、四十一年度、四十二年度繼續して研究をしておるわけでございす。その内容といたしましては、テストいたしました交差点を設けまして、そこに車を走らせてみまして、車の数が多くなると、一時停止とかあるいは進路を譲れといったようなことでございすけれども、その場合には信号機による制御が必要となつてくるわけでございす。そのような限界の発見でありますとか、あるいは変形の交差点等におきまして、たとえば五叉路といったような問題もあつて、たまたまその中のある道路を一方通行にいたす、そのほうが車の流れがよくなるのじゃないか、一本を犠牲にいたしまして、そのほうが全体の交通の流れがよりよくなるのじゃないかというふうな、交差点の処理の技術の基礎資料を求めたための研究というものを繼續してやつておるわけでございす。それらの成果につ

きましては、大体本年の六月ごろには一応その結果がまとまるものというふうに承知をいたしております。

○緒方説明員 科学技術庁といたしましては、先ほど申し上げましたようなシミュレーターによる道路交通環境の改善に關する総合研究というテ

マで、四十一年度から三カ年の計画でその総合研究を取り上げたわけでございます。この関係いたします研究所と申しますか、省庁といたしましては、警察庁の科学警察研究所、建設省の土木研究所、通産省の電気試験所、これらが関係がある研究所でございます。端数は省略させていただきますが、四十一年度は九百三十万円、四十二年度は千六百五十万円でございます。四十三年度は、四十一年度、四十二年度の成果とにらみ合わせまして、近々研究者に集まっていたらきまして、どういふ点を改善したらよろしいかということの研究してみたいと考えております。

○山口(鶴)委員 通産省の方、運輸省の方にお尋ねしたいと思うのですが、自動車より交通安全確保のために適切なものであるような構造にしていくなかというところは、やはり交通安全対策の大きな柱でないかと思うのです。自動車の操縦装置でありますとか、タイヤの研究でありますとか、ブレーキの研究でありますとか、さらに運輸省におきましては、車検の状況でありますとか、そういうものをいろいろ御検討されておられると思うのですが、どのような点に力点を置いて研究をしておられるかということが一つと、それから運輸省にお尋ねしたいことは、事故の数字等はいろいろ出ておりますから私も拝見をいたしますが、車検を受けなくてもよろしい種類の自動車が起こす事故の比率というものはやはり相当高いんじゃないかと思うのです。そういうものに対して検査制度を実施していくということも、私は重要なことではないかと思うのですが、こういう点についての御見解はどうでしょうか。

○隅田説明員 お答えいたします。運輸省の船舶技術研究所におきまして研究は、自動車の安全性を向上させるということが最大の目的でございます。いろいろと自動車の構造各般についての研究をやっております。ただ、現在の船舶研究所が、予算人員からいきまして、それほどスケールをまだ持っておりませんので、ある程度重点的な研究を施行せざるを得ない形になっております。

四十二年年度から特に重点を置いて特別に考えてやっておりますのは、今後の自動車の問題として、衝突その他によつて起こるような安全の問題でございます。現在では、四十二年度予算でその関係の研究設備を整えまして、基礎的な研究に入っております。

それから、第二の御指摘の車検の問題でございますが、御指摘のとおり、現在町を走っておる自動車の中の軽自動車といわれるものは、車検の対象になっておりません。これは現在までの統計的な数字で考えますと、車検したものの事故の中にいろいろな原因があるわけでございますが、自動車の整備が悪かったために起きた事故、それは自動車の一般的な事故とは一応性格が違ふものと考えております。車検を行なっている車に対して整備不良が原因となつてゐる事故のパーセンテージ、それから車検をやつていない、いま申しました軽自動車の事故の中で整備不良車両のパーセンテージでございますが、これがいまのところの数字だと半分くらいになっておりますから、現段階で数字的に考えますと、軽自動車の車検をやらなければならぬというふうなことはなつておりません。ただ、全般的にものを見まして、車両検査というものの制度は、将来いろいろな意味で再検討しなければならぬということは事実でございます。そういうときには、それを含めて検討していきたいと思ひます。

○田中説明員 通産省におきましては、最近におきまして交通事故の激増に對しまして、安全な自動車を研究する、そういう責任をメーカーに課するというに全力を注いでおるわけでございます。この見地から、従来実施しております施策でございますが、まず第一に、昭和四十二年年度から、学界、それから自動車工業界等の協力を得まして、通産省の工業技術院にございまして機械試験所あるいは産業工業試験所等の技術力を動員いたしまして、俗稱ではございしますが、自動車安全公害研究センターというものを設置したわけでございします。この予算は二億一千三百二十万円、そのうち

安全関係の予算は一億三千八百二十万円でございます。四十三年度でございますが、ただいま御審議をいただいております予算案におきましては、総額が三億七千二百九十万円、うち安全関係は二億三千三百九十万円でございます。ここにございまして、自動車の安全に關します技術開発を徹底的に追及してまいりたい、かように考えておるわけでございします。これが第一点でございます。

それから第二点は、自動車の安全に關連いたしますシート・ベルトとか、強化ガラス、あるいはブレーキの性能等に關します日本工業規格、いわゆるJISと申しますが、これの制定に努力しております。最近追突によりましてむちうち症防止のための安全まくらのJIS規格を制定いたしました。その技術基準を今月末に確立いたしました。五月からこれが告示に移りたいという努力でいまして、進めておる次第でございます。

第三点といたしましては、民間のこれらの研究に對します補助と申しますか、重要技術研究開発費補助金というのがあるわけでございします。四十二年年度が約七百万円程度になっておると記憶いたしておりますが、四十二年度は千三百六十万円というものを重点的に交付をいたしておるわけでございします。四十三年度におきましては、この試験研究補助金の総額を現在御審議いただいております予算案では十二億円でございしますが、そのうち安全研究に對します技術研究につきましては、重要課題ということでこれを取り上げまして、現在の候補を選定中、こういう状況でございます。大体以上が、通産省が従来実施してまいりました施策でございますが、今後ともこの線を強力に推進してまいりたい、かように考えておる次第でございます。

○山口(鶴)委員 運輸省の方にお尋ねしますが、確かに事故率は低いかもしれない。しかし、これに對して車検をやらぬのは、そればかりではない。ような気がするんです。かつて国会でこういふものについての車検の適用をすべきではないかという議論があつたときに、こういった軽自動

車をつくつております業界からいふ反対の陳情等もあつたのでありますが、これは結局、車検を受ける必要がないからその面で経費が安いということが、軽自動車を売る場合の一つのPRと申しますか、宣伝の一環になつてゐるという事実は、無視することはできないんじゃないですか。私は、そういう点はもうちょっと安全確保という面から断固たる姿勢をとつてもいいんじゃないかというふうに思ふんですが、いかがでしょうか。

○隅田説明員 先ほど、検査をやつていないというのを申し上げましたが、もう少し補足させていただきます。

いわゆる車検ということを経自動車についてはやっておりますが、メーカーが車をつくり出した段階におきましては、型式認定をやつておまして、その際自動車の設計その他を見て保安基準に合うかどうかということを見ておりますので、その意味では新車時の車検に相当するものが行なわれておまして、実態的には同じになつてゐると思ひます。継続検査はないという問題は確かにございしますが、メーカーの段階における安全性というものは、構造的には確保されてゐるというふうなことをよくしんじやないかと思ひます。御指摘のような検査がないということがユーザーなんかのメリットとして一部宣伝されてゐるということも事実でございます。私もどしどしは別にそういうことにとらわれて行政をやつてゐるつもりはございせんが、そういうふうな御意見の出てくることも承知しております。先ほど申し上げましたとおり、全般を含めました車検制度というものについて検討していく、こういうふうな考えております。

○山口(鶴)委員 道路の問題について若干お尋ねをしてみたいと思うのですが、交通事故の発生状況を調べてまいりますと、国道よりはむしろ地方道における事故率のほうが高いですね、事故の件数からいへば。交通事故道路種別の件数ですが、国道における率が三七%、主要地方道、一般道府県道、市町村道合計をいたしまして六二・二%、

ですから、事故の件数全体では、国道よりももちろん国道のほうが短い、地方道のほうが延長が長いということはありませんけれども、道路一キロに対する件数の割合という意味ではあります。事故全体が幾らあっても、そのうち国道でもって幾ら発生し、地方道で幾ら発生したかという割合であります。これから見ると、国道のほうが三七％で少なく、地方道が六二・二％、主要地方道、一般府県道、市町村道以外の道路で起きたのが〇・八％で、合計一〇〇と、こういう数字であります。

そこで建設省にお尋ねをしたいことは、そういった状況であるにもかかわらず、現在の地方道の道路状況というものは非常に悪いですね。舗装してあるからいい、舗装してないから悪いということではないのであります。かえって舗装すればスピードが出て事故を起しやすいくらいのことがあるかもしれません。それは別といたしまして、道路の整備状況を見ますと、高速度道路については舗装率が一〇〇％、これは当然だろうと思えますが、国道のうちもの一般国道が七七・二％、二級国道が四三・三％、国道全般といたしまして五九％の舗装率、これに対して主要地方道は二八・二％、一般府県道は一・二・四％、府県道を総計いたしました一六・七％、これに対して市町村道はわずかに四・四％しか舗装されていません、整備されていないという状況です。地方道が非常に放置されている。そういう中で、むしろ事故は地方道に多く発生をしておる。こういう状況を建設省としては一体どう改善し、整備をされようと考えておられますか、お聞かせをいただきたいと思えます。

○豊田説明員 道路の整備の点についての御指摘について、御説明いたします。先生御案内のように、現在私どもは道路整備五カ年計画を逐次繰り返しながらやっております。しかし、事業によりましては、五カ年単位というのは、単位期間中に終わらない道路もございますので、そういう意味では長期展望を必要といたします。そういう点

で、私どもが持っております長期展望としては、道路については今後二十年間に想定されます道路の延長なり交通事情というものを考えての道路の改良、舗装というものを考えてまいっております。いま先生御指摘の資料は、おそらく四十一年三月の資料かと思いますが、もう時間がたちまして四十二年三月現在の計数が整備されておりますので、その数字を申し上げますと、改良と舗装とに分かれておりますが、その中で改良で申し上げますと、四十二年三月まで一般国道の実延長が二万七千四百四十四キロございまして、この改良率が七二・九％でございます。それから主要地方道、これが実延長にして三万三千七十キロほどございまして、この改良率が五三・九％でございます。それから一般地方道、これが延長は八万九千五百二十一キロございまして、改良率は二七・六％、以上を集計いたしますと、十四万九千七百三十五キロでございますが、この改良率が四一・六％に現在なっております。私どもはこの五カ年計画をたいたいま閣議決定のための準備をやっておりますが、その五カ年内にこれをどのくらいまであげようかという一応のメルクマールを考えておりますが、全体の数字について申し上げますと、この四一・六％を大体五〇％近くまで上げたい、正確には四九・六％ぐらいまで上げたい。それから舗装について同じくそういうような種別で申し上げますと、四十二年三月のいまの道路種別にあります舗装の計数が、二九・九％でございます。これを大体四八・二％に五カ年で上げたい。これは御案内のように、四十二年から四十六年までのあれでございますが、四十六年を終わった段階の姿としてそこまで上げたい。この改良率と舗装率を御判読いただきますと、先ほど先生御指摘の交通需要の道路種別別のウェイトと申しますか、そういうものに対応して、地方道のほうを増強している姿勢がここにあらわれているというふうな私どもは考えております。この中で、先ほど御指摘の道路種別の改良整備率を上げていく姿勢をとっているつもりでございます。

なお、現在行なわれております交通安全対策事業、これは御案内のように、昨年の十二月に閣議決定されました。これに基づいて現在やっておりますわけでありまして、その道路種別別のウェイトと申しますのは、私ども端的にいいまして、国道の指定区間については直轄事業としてやっております。それからそれ以外の補助の国道の部分、地方道の部分、こういうもののウェイトを見ますと、やはり全体としては補助のほうのウェイトが高うございまして、先生御指摘のような単位延長当たり直しますと、直轄の国道のほうが交通量がシェアとしては多うございまして、そういう点での傾斜はかかっております。しかし、これは当面の安全対策のあれでございますが、やはり御指摘のように、将来の整備の目標というものを踏まえて、私どもはこの自動車道の整備に取り組んでおるわけでございます。

○山口（鶴）委員 昭和四十二年―四十六年の五カ年計画六兆六千億ですね、そういう中で地方道の充実を力を入れているというお話であります。それはわかります。しかし、問題は市町村道ですね。八十万キロをこえる市町村道、これについては五カ年計画では六千七百七十六億ばかりを使つて市町村道を整備していくというのですが、現状の市町村道についてはほとんど財源が与えられていないのです。今度地方税法の改正で自動車取得税が三％、これは七月一日から実施をされる。本年度でたしか三百四、五十億ではなかったかと思えますが、平年度にいたしますと、五百億をこえるものが付与されます。これとて六千七百七十六億のこの金額――これは国道、主要地方道、府県道等に比しますと、金額自体も非常に少ないわけでありまして、しかもその少ない金額が現在の市町村道においては財源付与というものがされてない。わずかに、先ほど申し上げた自動車取得税が、本年の七月からおくれればせながら創設される。したがって、四十三年が三百億ちよつと、それから今度は平年度になりますから、四十四年、四十五年、四十六年の三カ年間で、これが年間五百億から六百億ぐらいになるで

しょう。かりにそうしましても、総額にいたしましてせいぜい千八百億ないし二千億ぐらいの財源しか付与されない。こういう状態では、先ほど申し上げたように市町村道で現在起きている事故――市町村道での発生事故は、全体の事故の三一・五％起きているのですから、その三一・五％も起きている市町村道、これに対する手当てというものは、まさに二階から目業であって、全く不備だと、こゝろ言わざるを得ないのじゃありませんか。この点はどうですか。

○豊田説明員 お答えいたします。市町村道の整備のことについての御注意でございますが、たゞいま市町村道の延長キロを先生から八十万キロという御指摘がございました。これは御案内のように、道路統計年報で集計された数字でございますが、その市町村道の内容をつぶさにあれしてまいりますと、何と申しますか、道路の戸籍はあります。でも、全然道路の実態をなしていないようなところまで入っております。こういう点を私どもも将来どういふぐあいにしたらいいかというので、現在市町村道の実態調査をやりました。そういうものの取り進め方、あるいは市町村道の整備の方針を勉強中でございます。これは昨年から継続してやっておりますが、本年も継続しまして、こういうものの取り扱い方をきめたい、かように考えて、現在鋭意作業中でございます。

その要旨を簡単に申し上げますと、将来の交通需要を考えます場合に、全体として道路の必要な延長はどのくらいであるか、そういう中で市町村道の持つ延長はどのくらいだろうかということをお私ども現在試算中でございますが、おおむねの見当としては、約二十数万キロではなからうかと考えております。そういうものをどんなふうにして整備を進めていくべきか、またそういうものに対する財源措置をしていくべきか。御案内のように、市町村道の管理者は市町村長自身でございますので、こういう点での財源問題については、私ども単独ではございませんで、これはいろいろと

関係省がございしますが、そういうものの中で協議してこれを進めてまいりたい、かように考えております。お説の点について、だんだん道路網の充実とともに、そういうものが整備されていくことを私どもも念願してやまないものでございします。

○山口(鶴)委員 まだいろいろ質問したいと思つたのですが、委員長にちよつとお尋ねしたいのです。私も国会ではいろいろな委員会に出て質疑をいたしますが、当法務委員会のように——委員長でなく、委員長、代理のようであります、このような状態で審議しているのは初めてでございまして、意外な感を受けたわけです。しかし、少なくとも刑法二百十一条を改正する、今度は三年の禁錮刑で一番きつかったものを五年にし、しかも懲役刑並びに禁錮刑、こういうことにするわけでありまして、国民全般にとればきわめて大きな影響のある法案だと思つたのですが、ここへまいりまして、お昼はどうすると言つたら、お昼抜きで審議するという、きわめて熱心な委員会だと思つて感心したのですが、こういう状態で審議を続けていくということは、何かこの法務委員会の權威というものを考えると、しかも国民全体に対して影響のある刑法の審議の場としてはいかがかという感じを持ちましたが、一応それは私の感想として申し上げておきます。

こういう状態では、質問をしてもしかたがありませんから、一応やめますが、ただ一点、先ほど警察当局にお願いたしました反則金の金額と他国の例、もちろん対象になる事案が違ふという御意見もありましたが、違えば違ふでよろしいわけでありまして、どういう事案について日本では反則金が幾らから幾らまで科せられる、また諸外国においては、どういう事案に対してどういふ罰金と申しますか、簡易敏速な処理方式としてどういふ金額が科せられているのか、これをひとつ出していただきたいと思います。その資料が参りました上で、何か罰金のみ強化することが交通安全対策の道ではないということについてお尋ねをしたいと思ひますので、その点だけを保留いたしま

して、本日はこれでやめたいと思ひます。

○大竹委員長代理 次回は、明後二十一日午前十時より理事会、理事会散会後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。

午後一時二十五分散会