

昭和四十三年三月二十六日(火曜日)

午前十時四十二分開議

出席委員

委員長 永田 亮一君

理事 太竹 太郎君

理事 高橋 英吉君

理事 猪俣 浩三君

理事 鐘治 良作君

田中 仁次君

中馬 辰猪君

馬場 元治君

後藤 俊男君

横山 利秋君

山田 太郎君

千葉 三郎君

中村 梅吉君

板川 正吾君

中谷 鉄也君

岡澤 完治君

松本 善明君

赤間 文三君

中曾根 康弘君

岡田 勝二君

鈴木 光一君

一馬君

川井 英良君

若松 栄一君

鈴木 瑞吉君

斎藤 弥之助君

警察官 警務局監

警察官 交通局監

通指導課長

法務省刑事局刑

事課長

外務大臣官房儀典官

外務省北米局安全部

全保障課長

労働省労働基準局監督課長 藤繩 正勝君

六号)

刑事補償法の一部を改正する法律案(内閣提出第九三号)

六号)

公海に関する条約の実施に伴う海底電線等の損壊行為の処罰に関する法律案(内閣提出第九四号)

六号)

二三九

そこで、昨日新聞に出まして、本日と明日と二日間にわたりまして第十二回目の刑法特別部会の部会が開催されることになつておるわけでございまして、ただいま御指摘のように、小委員会が一応きめました案につきまして、案がある程度たまりますと、年に二回ないし三回にわたつて部会を開きまして、その部会に各小委員会できめました案をかけまして部会全体の審議をお願いするということに相なつておりますと、その部会でもって案がきまりますというと、それをためておきまして、すべての小委員会につきましてすべての検討が終わつたところで、そしてさらにすべての部会が終わったところで、今度は部会からその案を法制審議会の総会にかけまして、総会でさらに審議をいたしまして、総会で決定いたしますると、初めて法制審議会の案として法務大臣に答申される、こういうことに相なつております。法務大臣は答申を受けまして、さらに法務省の立場でもつて検討を加えて、国会に提案するかどうかを考えるということに相なつておるわけでございます。やや経過の説明が冗長に過ぎましたけれども、さような手続に相なつております。きょうの十二回目の部会でおおよそ半分の条文につきまして第二回目の審議が一応終わるというふうな段階になつておりますので、はなはだ残念なことでございますけれども、事柄の性質上、いま申し上げましたような最終的な法務大臣に対する答申を得るまではさらにななり年数が必要だということに見込まさざるを得ない状況でございます。

そこで、一方においてそういうふうな全面改正の作業を慎重に、かつ、また強力に進めておりますけれども、事態を見ておりまして、そういうふうな全面改正を待つておつてはとても間に合わないというふうなものにつきましては、順次刑法の一部改正というふうなかつこうにおきまして、国会にその改正をお願いしておるという段取りに相なつております。本件二百十一条につきましては、二、三年前からのきわめて悪質な交通事故が

統出しておるという事態にかんがみまして、政府のとつております交通総合対策の一環といたしまして、二百十一条について若干の刑の引き上げを行なうということによつて、この悪質重大なものについて適当な措置をとるといふようなことが緊急必要な事柄である、こういうふうな前提に立ちまして、刑法の全面改正の来る日を待つておつては間に合わないといふところから、特にその緊急性というところに必要性を認められまして、今回この二百十一条の改正を全面改正の中と切り離してお願ひをしておるということでございまして、特にその緊急性が強い、交通戦争といわれるような交通の実態にかんがみて、特別緊急にこれを行なうことが必要だという考え方方に立つものでござります。

○川井政麻委員 ましい形でありますので、かりに申しますと、たゞ文は、数百条あります。したがって、この問題は、非常に私どもも、非常に増して、ドイツの刑法にかけられて審議されるべきものであります。そこで、金曜日は、かなり先にござるというふうなわけでござる。それにも増して、非常に多くござる。それで、金曜日は、かなり先にござるわけですがござる。状態を考えまして、みますと、いろいろござるものであります。これが何を意味するかといふと、法の体系が改訂が可能である現実の状態に対するものであります。法の運用が改訂が可能である現実の状態に対する職責ではなかつては、法の運用が改訂が可能である現実の状態に対する職責ではござります。

刑法全面改正という形が最も好ましく、それが間に合えば一番うわけでございますが、ただいま申本に及んでおるという条文でございに答申が行なわれて国会に提案するようないろいろな状況であるし、またことになりますても、一度の国会議が継続されおりますけれども、それが通るものかどうかということを心配をしているわけでございまし刑法がすでに数年にわたって国会にかかるとなるということを見込まさるを得ています。そこで、そういうふうな大きな事業だと思うわけでござい面改正の法案が成立するというの面改正が行なわれるのを待つてことは、人間社会の英知としてもいかうかといふことにがんがみまして、現実の社会の動きと比べ合わさない限りにいて一部あるならば、そういう措置をとつて対処していくというのが、やはり私を国民から義務づけられておる者のうかというふうな考え方もあるわけは、一部改正でございましても、国ございますので、この一部改正を行なうことは、法制審議会を招集いたしまつた事情によつて二百十一条の一部ある、その一部改正の技術的な問題を法務大臣から法制審議会に諮問をこの二百十一条につきましては、法制審議会の審議と議決を経ていよいございますことはもちろんでございまつたまましては、刑の幅について五年過ぎるので、むしろ禁錮七年にした

らどうかといふりますが、これでもいいというてはほとんど出で、法制審議会の議決り離してこの二必要がある、から法務大臣制審議会の議決十一条の改正をさつに相なつて申し上げます。日の交通事故、なごく悪質な事態にかんがみまして緊急的に一部ろうか、こういふらすか。
○後藤委員 そこで、この国会でも長い間の中心のねらい、悪質な交通事故すけれども、これは一うものではない。大体過去の事、いうふうな実績、いたしたい車事故の中で西川井政府委員動車事故だけは、法改正の動けれども、刑法

ふうな強い意見が出たくらいで、を今日の状態から見て改正しなく
ような議論は、法制審議会におい
てなかつたわけございます。それ
といたしましては、全面改正と切
り離さず、二百十一条をこういうふうに改正す
ことういうふうな議決が法制審議会
に出されまして、法務大臣はその法
を経た上で四十八国会にこの二百
十一条をお願いした、こういうふうないき
おるわけでござりますので、重ね
て、やはり全面改正と切り離し
けれども、そのような事情で、今
あるいは交通戦争といわれるよう
な事故が続出しておるというふうな実
況として、やはり全面改正と切り離し
改正を行なうことが必要ではなか
う考え方でござります。
こうしますと、いまのお話でござい
ます二百十一条の改正につきましては、
いは、いまも言われましたように、
も十分論議をされて結論が出てい
ますので、それが国会に出ておるの
に考えていいわけでございま
す。

ないます以上は、およそ人が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人の生命、身体に影響を及ぼすようなものにつきましては、すべてこの法律の適用があるわけでござります。したがいまして、自動車のほかに、列車とか電車というようなものに従事される業態のもの、それから飛行機、船舶、あるいは炭鉱なんかでもつて保安の業務を行なつておる者、あるいは炭鉱以外の爆発事故なんか最近続出しておりますけれども、そういうふうな爆発性のあるものを當時取り扱つておるような業態のもの、それから医者とか看護婦とか薬剤師とかいうような医療過誤に基づくような事故にも適用がございます。その他学校の先生であるとかなんとかといふように保護義務を法律上課せられておる者が、その保護義務を十分尽くさなかつたため被保護者を死傷にいたしたというような事例も出ておりますけれども、そういうようなものにも適用のある規定でございます。あるいは拳銃の所持を許されておる警察官あるいは自衛官といふような者たちが、過失によってそれが暴発して人を死亡させたといふようなものにつきましても、もちろんこれの適用があることは申すまでもないことでございます。(まことに)食料を扱つておるというような者が、その食料の中に腐敗物があつたために大きな中毒事件を起こしたというようなことがござりますけれども、このようなものにももちろんこれは適用がございます。その他宅地の造成とかなんとかいうようなことで最近土木工事あるいは建設工事が盛んに行なわれておりますけれども、そのようなことに従事する人たちが不注意のために大きな事故を起こして人を死傷にいたしたというようなものにつきましても、この規定は適用があるわけでございます。ほかにもいろいろあると思いますけれども、およそ人の生命、身体に危険を及ぼすというふうな業務、そういうふうな業務の者につきましては、刑法二百十一条が適用になるわけでござります。

よるところの事故というふうなものが多い。その他は、事故そのものは必ずしも多くないのでござりますが、取り扱った実例といたしましても、自動車に比べてはるかに低い数字を示している、こういうような状況でございます。

○後藤委員 そうしますと、いま言われましたように、交通事故関係が非常に多い。いわば悪質な交通事故を防止する、これが目的として二百一十二条の改正を提案されておるいたしますと、百のうち十なり二十は交通関係以外の業務と申しますか、そういう人にも適用になる。そうなってまいりますと、交通事故を防止するためにこういうふうに改正されたことによつて、ほかの関係の業務もそばえを食うような形になるような気がするわけなんです。たとえば、百のうち八十までは交通事故防止の目的のためにこれをやるんだ、あと二十というのはやらなくていいんだ。ところが、八十をやるために二百十一条を改正するということは、「二十もやはり同じようにもそばえを食つたような形で今まで以上にきびしい処罰になる、こういうふうに思われるわけでござりますけれども、その点いかがでございましょうか。

○川井政府委員 刑法二百十一条は、何人を問わず、過失によりまして人の生命、身体に死傷の結果を与えたという者を処罰することを宣言した規定でございまして、御存じのとおり、刑法は、その他の罰則と言われておる特別取り締まり法規、特別法の規定とは、体系上本質的に性格を異にするという前提に立つておるわけでございます。刑法という法律は、申し上げるまでもないことでございますけれども、ほかにも無数の刑罰法規があるわけでございますが、これは国民の約束でございましょうけれども、人間社会においてこれだけは守らなければいけない、それからまた、これだけはだれが考へても、どういう理屈をとっても、反社会性のある悪なんだ、これを守ることによって、初めて人間社会としての法の秩序が保たれていくんだ、そういうぎりぎりの最低線のもの

りでできているわけでございます。どこの国にも刑法というものがござりまするけれども、およよ刑法という法律についての考え方、概念は、もうようふうに一応きめられておる、そういうふうに認識されておると、いう形のものでございまして、これはもう議論を尽くさずして、刑法に規定されておる内容が悪である、反社会悪である、それは人間の情理、道義に反するものであるといふことを一応きめたものでございます。その他の特別取り締まり法規、道路交通法でございますとか、あるいは今日何千というふうに罰則を持つた取り締まり法規がござりまするけれども、それは、そのときどきの行政の必要に応じまして、そういう罰則が必要だということで設けられたものでございまして、何人がどう考えましても、それがすぐ社会悪というわけではありませんで、この行政を推進する上においてはこういうことをやつていただきことは困るんで、これについては罰金かかるからこれをやらないようになさいよ、まあ平たいことばで申しますと、そういう気持ちでできているように私どもこの法体系を認識しておるものでございます。

そこで、二百十一条というのは、もともと人命尊重という立場に立ちまして、過失犯ではございませんけれども、人の生命、身体に危険を与えるような業務に従事する者は、通常の人より高い注意義務を負わなければいけませんよ、こういうことを宣言した規定であるわけでございますので、この規定の二百十一条の中に、自動車だけの業務に従事する人たちだけは、特別重い注意義務を負わなければならない、その他の者は、事故の発生を申しまして、どうしても筋が通らない。それは医療過誤でございましょうとも、あるいは土木事業でのございましょうとも、あるいは炭鉱の業務でございましょうとも、飛行機、船舶、それから汽

車、電車というふうなものにつきましては、およそ人命に影響のあるような業務に從事する者は、ひとしく通常人より高い注意義務を持たなければいけない。というのは、この刑法は明治四十年にできまして、ちょうど六十年を経過したところでございまして、すでに六十年間日本の国民の意識の中に、人の生命、身体に影響を与えるような業務というものは、人命尊重の立場から通常人より高い注意義務を負うのだということが意識の中に定着してきたものだ、こういうふうに私ども理解しておるわけでございます。そうだといたしますると、今日非常に一部の事故が多くなつたからといって、それだけに特別重い注意義務を課して、重い刑罰を科する、その他のものは軽い注意義務でいいのだということで刑を低くしておくというアンバランスは、くどいようでございますが、先ほど申し上げましたような人命尊重という立場から定められた注意義務という観点から、どうしても筋が通らない。それは一律でございませんが、先ほど申し上げましたよな人命の運用だと思ひまするけれども、その運用の面におきましては、個々の具体的ケースにつきまして最も妥当な刑罰を運用いたしていくということが、裁判によつて担保されなければならない、こう思うわけでございまして、運用におきましては、さきわめて慎重な配慮が必要でござりまするけれども、刑法の刑の幅という面におきましては、その間に甲乙をつけることはどうしても適当でない、こういうふうに考へるものでございます。

局長は、間に合わぬから二百十一条だけ早くやるのだ、こういうふうな御説明をいたいたわけでござりますが、昭和三十三年の神風タクシーのときにも、労働基準局長から、事故の原因というのは労働条件にも大きな原因があるんだから、事故防止のためには、少なくとも労働条件をよくしなければ交通事故を防止できないのだということです、三十三年に労働基準局長の通達も出ておりました。さらに昨年の二月九日でございますが、これもやはり同じように、自動車運転者の労働時間等の改正基準ですか、そういうのが各地方の労働基準局へ通達されまして、交通関係に携わる労働者の労働条件の改善、このことを目的としていままでやつてこられたわけでござりますが、これが一体中身が前進しておるのかどうか。全国的に、いか、間に合つておらぬのか、こういうところへ話を進めざるを得ないと私は思うわけでございますが、労働基準局長はおいでになりませんけれども、監督課長さんですが、おいでになりますので、いま私が申し上げました昭和三十三年の神風タクシーのときの通達、さらには四十二年の二月九日の通達、この内容を見ますと、勤務時間の問題から、超勤の問題から、賃金の問題から、運転手が休養するところはこれだけの高い建物がなければいかぬとか、かなり詳細に出来ております。これもいわば交通事故防止、これが目的で通達され、指導されてきたといふうに考えておりますが、全国的な今日のこの通達による情勢は、一体どうなつておるか、できるだけ重点的に御説明をいただきたいと思います。

○藤岡説明員 労働省といたしましては、交通事故の見地から、さらにまた、単にそれだけでなくて、一般産業の労働者に比べまして自動車運転者の労働条件が必ずしもよくないという見地から、その改善をかるために、先生ただいまお話をございましたように、累次の通達を出して、

その改善方の指導、監督をつとめてまいつたわけでございます。特に最近におきましては、政府の行ないます春秋の交通安全運動の諸施策の一環としていたしまして、春、秋には必ず全国一斉にわれわれの労働基準監督機関におきましても監督を行なうというような状態でございまして、したがい、年に往々は大体年間に三千ないし四千の事業場を監督するにとどまつておりましたが、昭和四十年におきましては九千百四十一の事業場、四十二年におきましては二万一千八百九十九の事業場を監督いたしております。また違反につきましてはそのつど是正方を求めるに同時に、悪質なものにつきましてはきびしい処分をいたしております。これまで往年は年間にせいぜい十件程度の自動車関係の送検にとどまつておりましたが、昭和四十一年におきましては五十五件、昭和四十二年におきましては二百六十五件という送検をいたしております。その結果、最近におきましては、ただいま御指摘のありました昨年二月に出しました改善基準の浸透がかなり進んでまいりまして、たとえば労働時間につきまして三十六条の協定に基づく適正な運用をお願いしているわけでござりますが、そういうた改善基準に沿った三六協定の届け出が、この一月末現在で四五%まで達しております。今後ともできるだけ早く、かつたくさん事業場での改善基準に従つた協定を結んでいただきたいというふうに思つておる次第でござります。また、よく論議になりますところの累進歩合等の極端な刺激的な給与の改善につきましては、二月九日の通達でうたつておりますが、昨年の十月末現在でこれらの累進歩合をとつてまつておりました事業場の二%が一応改善したといふ報告が参つております。去年の十月のことではござります。その後、特に本年度におきましては、この改善に力を注ぎたい。特に、御承知のようにただいまは賃金改定の時期でもござりますので、この時期をとらえて、極端な刺激的給与につきま

してはぜひ改善をするように、全国の基準局をあげまして関係業界、労使にお願いをして、強力な指導を展開しているような次第でござります。何せ御承知のような業界でござりますから、中小企業が多うございまして、なかなか一挙にはまいりませんが、私どもとしては、できるだけ努力をしますので、漸次改善の方向に向かっていくというふうに確信いたしております。

○後藤委員 いま大略説明があつたわけでござりますが、私いろいろ地方で聞くところによりますと、たとえば出されました通達に基づいて事業を行なつた場合には、とてもやつていけぬ、営業が成り立たぬ、こういうふうな声もかなり聞くわけでござりますけれども、これらの点については、これをどんどん推し進めていかれるということになれば、一体どういうふうな指導のもとにやつておこなわれるかとされておるのか。

さらに、交通関係の労働者の労働条件の改善につきましては、これはまだまだ徹底しておらぬと私は思うわけです。たとえばいま言われた超勤勤務にいたしましても、半分のものも法律を守つておらぬ、労働基準法三十六条に違反しておると言つてもいいと思うのです。しかも、その超過勤務時間たるや、およそ想像もつかないほど長時間の超勤をやつておるというところも、かなりあると私思います。

さらに、賃金の問題につきましても、歩合制だ、とにかく動かぬことは月給が上がらぬ、こういうふうなことはやめて、固定給で生活保障、そういう方向へと、こういう通達は出ておるわけだと思いますけれども、一体それなら、全国的に見まして、他産業と比較して、これらの交通関係の労働者の人の労働賃金、さらには労働時間、これらが一体統計上どういうふうな情勢に今日なつておるか、これをひとつお答えいただきたいと思います。

○後藤委員 いま説明されたようなことだと思ひますが、これをさらにこれから指導監督されたい状態にあるがゆえにこそこの改善を進めなければならぬというふうに考えておる次第でござります。

○後藤委員 いま説明されたようなことだと思ひますが、これをさらにこれから指導監督されたい立場にある人として、現在のところ、いま言わされたように三六についても四〇何%でござりますが、約半分に近いところがようやくそこまで進んできた、しかしまだ半分以上残つておるのだ、こういうような状態だと思ひます。さらに超

してはぜひ改善をするように、全国の基準局をあげまして関係業界、労使にお願いをして、強力な指導を展開しているような次第でござります。何せ御承知のような業界でござりますから、その一日十時間をこえる長時間労働を行なつて、全産業が八%という数字を示しております。から、その数字から見ますと、かなり長時間労働の占めるウェートが高いというふうに思つております。

それからただいま御指摘がありました労働時間に関する労働基準法の違反の率にいたしますても、全産業では、男子の労働時間につきましては一八%の違反率が見られます。道路貨物につきましては四九%，道路旅客につきましては四四%，これは昨年の実績でございますが、かようになります。

休日につきましても、全産業では一〇%の率でございますが、トラックでは三一%，ハイタクでは二五%という違反率になつておるわけでござります。

それからまた給与にいたしましても、先ほども申し上げましたように、累進歩合制というようなものがハイタク等ではかなりとられておりまして、昨年の五月に行なつた調査でも、自動車業全体で歩合給をとつておりました割合は六三%になります。

申しあげましたように、累進歩合制というようなものがハイタク等ではかなりとられておりまして、昨年の五月に行なつた調査でも、自動車業全体で歩合給をとつておりました割合は六三%になります。そこでからまた給与にいたしましても、先ほども申しあげましたように、累進歩合制というようなものがハイタク等ではかなりとられておりまして、昨年の五月に行なつた調査でも、自動車業全体で歩合給をとつておりました割合は六三%になります。

勤の時間にいたしましたが、とにかくオーバーしておる、こういうふうな状態でござりますし、さらには資金にいたしましても、あなたが言われたよな理想的な形態にはまだなっておらぬ。その苦しい中で交通労働者的人が働いておる。事故を起させば不注意だ。不注意というのは、原因でなく結果だと私は思います。一体なぜその人が不注意を起こしたのだろうか、その原因を十分探索しまして、その解明につとめる。その中の一番大事なこととして、交通労働者の労働条件をよくするのだ、心配なしに生活のできるような環境のもとに置かなければいけない。そういう趣旨のもとに、昭和三十三年なり去年の二月九日なりにこういう通達が出されて現在やられておると私は解釈いたしておるわけでござりますが、全国に多くの運送業者が私はあると思います、多くのタクシードラムなどとして、交通労働条件をよくする方向へ進めていくのだ。先ほどの説明によりますと、昭和四十一年には、送検数で五十五件でござりますが、昭和四十二年には二百十件と言われました。これはまことに微々たるものだと思します。おそらくこの四十二年の二月九日に通達を出されるときには、これは徹底してやります、違反は違反として十分摘発します、こういうかなり厳重な考え方のもとにこの通達は流されておると、私は解釈しておるわけなのです。しかしながら、その実績たるやと、こうなつてまいりますと、まだ大多くの問題を残しておるというふうに考えますが、先ほど刑事局長のはうからも、とにかく罰されますが第一番の基盤でなければいけない。その関係をやつておられる皆さんのほうで、それではこれから一体どうやっていくのだ。まだ半分のと

ここまでも達しておらぬ。平均すると三分のいくらいのところまでは順次よくなってきておるが、残りの三分の二をどうするのだ。交通戦争、交通戦争と言われましたが、交通戦争をなくするために一番大事な要件ではないかといふにも私は考えておるわけでございますので、今後一体四十二年の二月九日に出されました通達に基づいていかれるのか、さらに当面何かの方針があるのか、その辺のところをひとつ明確にお答えいただきたいと思います。

○藤繩説明員 全国には自動車運送業の事業場は、労働基準法適用関係で三万六千七百七十四というものが四十二年度の数字でございます。ただ問題は、自動車運送業だけではなくて、御承知のようにダンプカーというようなもの、あるいは鮮魚の輸送というようなことになりますと、産業分類別になりますので、実際は私どもの監督対象といふのは、五万件に近い事業場になるかと思います。そこで、監督がまだ手ぬるいではないかといふお話をございますが、最初にお答えいたしましたように、まだまだ理想からいえば御指摘のとおりでございますが、往年に比べればかなりひんぱん、かつ、きびしい監督を私どもとしてはしておるつもりでございます。ただいまの先生のおことばもありましたように、この改善基準をそのままどんどん進められれば事業がやれなくなるといふような、業界のほうでもかなり深刻な反応といいますか、そういうものを示したこともございましたけれども、去年の国会でダンプカー規制の法律ができました。それに基づいてダンプには背番号と申しましようか、番号をつけることになりますが、何せこういう事情にあるのだから協力を願いたいということで、ただいまやつてしまつております。今後労働基準法に基づく指導監督を進めることはもとよりござりますが、限られた監督官の能力だけでは十分ではございません。関係者の協力も得なければなりませんし、そういう観点から、自動車労務改善推進員というのを全国で四百名ばかりお願ひをいたしておりますが、限られた監督官の能力だけでは十分ではございません。関係各々にも自主的に業界内部での改善に努力をしていただいております。すでに相当回数の集団指導等も行なわれております。

そこで、今後具体的にどうするかというお尋ねでございますが、先ほど来御説明いたしておりました経過で監督指導を進めてまいりましたが、来年度におきましては、私どもは目標を明確にしておきたいと考えまして、ハイタクにつきましては、特に大都市を中心累進歩合制の排除ということに最重点を置いてまいりたいというふうに、下部に指示をいたしております。それからトラックにつきましては、長期路線トラックを中心に、諸外国でとられております乗務員手帳制度、これは参議院の大倉先生からも御指摘がありまして、私どもL.O.あるいはフランス等からも現物を入手して、いま研究をいたしております。来年度予算にも若干ながら予算も入っておりますので、これらの普及を手がけていきたい。それからダンプカーにつきましては、昨年議員立法で行なわれました例のダンプ規制法に基づきますところの通報監督制度というものを活用してまいりたい。この三本立てで昭和四十三年度はさらに一そろの改善に努力していきたい、かように考えておる次第でございます。

○後藤委員 いまダンプカーの話が出来ましたが、一言お尋ねし、申し上げておくわけでございましょうか、そのようなものを示したこともございましたけれども、去年の国会でダンプカー規制の法律ができました。それに基づいてダンプには背番号と申しましようか、番号をつけることになりますが、何せこういう事情にあるのだから協力を願いたいということで、ただいまやつてしまつております。今後労働基準法に基づく指導監督を進めることはもとよりござりますが、限られた監督官の能力だけでは十分ではございません。関係各々にも自主的に業界内部での改善に努力をしていただいております。すでに相当回数の集団指導等も行なわれております。

質問題として、地域の関係で七台以上の運送業でござりますが、先ほど来御説明いたしておりました経過で監督指導を進めてまいりましたが、この点はもうできないわけなのです。おののがやってな仕事を毎日やつておる。だから、いままでのように無縫札の、運送業の免許もつておらず、ダンプ規制のあれにも従わずに走るダンプがあるのではないか、こういうふうな心配も十分あるわけでございます。これは陸運局の問題ではあります、特に大都市を中心累進歩合制の排除ということに最重点を置いてまいりたいというふうに、下部に指示をいたしております。それからトラックにつきましては、長期路線トラックを中心に、諸外国でとられております乗務員手帳制度、これは参議院の大倉先生からも御指摘がありまして、私どもL.O.あるいはフランス等からも現物を入手して、いま研究をいたしております。来年度予算にも若干ながら予算も入っておりますので、これらの普及を手がけていきたい。それからダンプカーにつきましては、昨年議員立法で行なわれました例のダンプ規制法に基づきますところの通報監督制度といふものを活用してまいりたい。この三本立てで昭和四十三年度はさらに一そろの改善に努力していきたい、かように考えておる次第でございます。

○藤繩説明員 必ずしも私どもの担当ではないのですが、承知している限りでお答え申しあげますと、実は一昨年の暮れに、御承知のように、愛知県猿投町のダンプカーによる幼稚園児大量事故というものが発生をいたしまして、各関係機関でその後ダンプカーの取り締まりの強化に乗り出しました。私どももそのときに一齊に監督を実施いたしましたのでござりますが、その結果非常に問題になりましたのは、だだいま御指摘のとおり、非常に零細な業者が多い。同和地区であるかどうかは私どもつまびらかにいたしておりませんが、少なくとも十三万台あるいは十四万台といわれますダンプカーの中で、いわゆる白トランクというものが非常に多い。しかも、それが一人一車という形でござりますけれども、これらははつきりと運送業の免許をもらって背番号をつけぬことは違反になる、こういうことになつてしまいますが、そのときには、十三万台のうちで約七割ないし八割とござりますけれども、これらははつきりと運送業の免許をもらつて背番号をつけぬことは違反になります。その同和地区のいわゆる無縫札のダンプカーでござりますけれども、これらははつきりと運送業の免許をもらつて背番号をつけぬことは違反になります。

質問題として、地域の関係で七台以上の運送業でござりますが、先ほど来御説明いたしておりました経過で監督指導を進めてまいりましたが、この点はもうできないわけなのです。おののがやってな仕事を毎日やつておる。だから、いままでのように無縫札の、運送業の免許もつておらず、ダンプ規制のあれにも従わずに走るダンプがあるのではないか、こういうふうな心配も十分あるわけでございます。これは陸運局の問題ではあります、特に大都市を中心累進歩合制の排除ということに最重点を置いてまいりたいといふうに、下部に指示をいたしております。それからトラックにつきましては、長期路線トラックを中心に、諸外国でとられております乗務員手帳制度、これは参議院の大倉先生からも御指摘がありまして、私どもL.O.あるいはフランス等からも現物を入手して、いま研究をいたしております。来年度予算にも若干ながら予算も入っておりますので、これらの普及を手がけていきたい。それからダンプカーにつきましては、昨年議員立法で行なわれました例のダンプ規制法に基づきますところの通報監督制度といふものを活用してまいりたい。この三本立てで昭和四十三年度はさらに一そろの改善に努力していきたい、かように考えておる次第でございます。

○藤繩説明員 必ずしも私どもの担当ではないのですが、承知している限りでお答え申しあげますと、実は一昨年の暮れに、御承知のように、愛知県猿投町のダンプカーによる幼稚園児大量事故というものが発生をいたしまして、各関係機関でその後ダンプカーの取り締まりの強化に乗り出しました。私どももそのときに一齊に監督を実施いたしましたのでござりますが、その結果非常に問題になりましたのは、だだいま御指摘のとおり、非常に零細な業者が多い。同和地区であるかどうかは私どもつまびらかにいたしておりませんが、少なくとも十三万台あるいは十四万台といわれますダンプカーの中で、いわゆる白トランクというものが非常に多い。しかも、それが一人一車という形でござりますけれども、これらははつきりと運送業の免許をもらつて背番号をつけぬことは違反になります。

まして、普通の解釈でまいりますと、ほとんど労働基準法とは関係がないということになつてしまふ。しかし、それでは相なりませんので、私どもとしては、かりにそういう形態にあつても、実態的に、事実上、たとえば親方というようなものが存在をいたしておりまして、各種の保険をそな人がかけておるとか、あるいはいろんな業務上の指揮監督を実際にしておるとか、いろんな実態に着目して、ただ一人一車だから基準法関係はないということではなく、労働関係があると判断すれば、積極的に監督指導を加えていけといふ指示もいたしておるような次第でございます。また、労働基準法関係はないということでありましても、臨検監督をいたしていきますればいろんな実態を見発するわけでござりますから、そういうときにはできるだけ陸運当局にも通報するようにといふ指示もいたしておるわけでござります。今後特にダンプ規制法の運用にあたりましては、運輸省、警察庁等とも連絡を密にいたしまして、交通事故の防止に総力をあげてまいりたいというふうに思つております。

○後藤委員 交通関係の労働者の労働条件につきましては、こまかいことを申し上げますと数限りないほどあるわけでござりますけれども、おそらくあなたのほうへも、日本の交通関係の労働者の皆さんやら、あるいは交通事故をなくそう、こういう会のほうからも、かなり具体的な問題として要求もされ、申請と申しますか、申し入れがしてあると私ども感じておるわけでござりますが、いずれにいたしましても、いま説明がありましたように、三十三年の通達なり昨年の二月九日の通達、これらに基づいて指導監督はされておりますけれども、まだ半分にも達しておらない。いわば

いう言い方をしても間違いではなかろうと私は次第でございます。そこで、先ほどあなたが言われましたように、来年度の問題として、都会のハイタクにおいては歩合制をなくする、固定給一にしておったかという程度の分類を設けまして、そ

まして、普通の解釈でまいりますと、ほとんど労働基準法とは関係がないということになつてしまふ。しかし、それでは相なりませんので、私どもとしては、かりにそういう形態にあつても、実態的に、事実上、たとえば親方というようなものが存在をいたしておりまして、各種の保険をそな人がかけておるとか、あるいはいろんな業務上の指揮監督を実際にしておるとか、いろんな実態に着目して、ただ一人一車だから基準法関係はないということではなく、労働関係があると判断すれば、積極的に監督指導を加えていけといふ指示もいたしておるような次第でござります。また、労働基準法関係はないということでありましても、臨検監督をいたしていきますればいろんな実態を見発するわけでござりますから、そういうときにはできるだけ陸運当局にも通報するようにといふ指示もいたしておるわけでござります。今後特にダンプ規制法の運用にあたりましては、運輸省、警察庁等とも連絡を密にいたしまして、交通事故の防止に総力をあげてまいりたいというふうに思つております。

○藤原説明員 先ほど御説明いたしましたのは、極端な走行を刺激するような累進歩合制といふものではなくしてまいりたいということでございまして、場外労働という性質上、また一般産業にも広く見られる請負給、歩合給というものをいま直ちに全く自動車運転者から排除するということは、現状に即さないと私ども思つております。しかしながら、歩合給の割合をできるだけ少なくして、特に歩合給といたしまして、話がこまかくなつて恐縮でございますが、一律歩合あるいは積算歩合あるいは累進歩合といふことでございまして、累進歩合というのは、ある程度以上になりますと、根っこから金額が非常に高くなるということから、運転者が特に走行を刺激されるというものでござります。あるいはまたトップ賞というようなもので、成績を非常にあげた者については、極端に給与をよくするというような、いすれにしても走行を刺激するような累進歩合制、これはぜひひとつなくしていただきたいということで、関係者に強く訴えておるわけでござります。御承知の春闘期でござりますので、賃金改定にあたってぜひその点を改善していただきたいというふうにお願いをいたしております。

○藤原説明員 自動車関係の労務改善をはかりますために、労働基準法に基づく監督はもとより必要でございますが、先ほど来御議論がありまして、それに、それだけではなくなかなか改善されない。

そこで、業界がみずから、特に最近のような世論及び今後の労働力不足というような事情を背景にいたしまして、労務管理を近代化していくこうという機運をつくつてもらら必要がある。そこで、そういった関係業界における自主的な推進体制を確立するということをねらいといたしまして、労働条件その他労務管理に関する事項について、相手として集団的な指導、つまり関係業界における集団指導講習といふようなときに、役所も参ります。それが、その方々もいろいろな経験に基づいた改善講習をしていただく、あるいはまた事業場はいろいろでございますから、大部分の事業場がその方向に向いておるのに、一、二いろいろ異論を唱え従わないというような場合に、その説得に当たつていただく、個別指導をしていただかくという

願つておるような次第でござります。

○後藤委員 そこで、進藤政務次官にお尋ねする自分の勤労状況というものを記録し、自分も承知し、事業主も承知し、また監督官庁の監査の便に供するというようなものを、ぜひ普及してまいりたいというふうに考えておるわけでございまして。その辺の計画がございましたら、簡潔でかつ、もう四、五日すると来年度でござりますの

本でいく、こういう方向でひとつ強力に指導したい、これは昭和四十三年度の方針だと思います。

さらには、トラックについては乗務員手帳を渡す、もう四、五日すると来年度でござりますの

本でいく、こういう方向でひとつ強力に指導したい、これは昭和四十三年度の方針だと思います。

施設の問題なりいろいろな問題があると思うのです。その中でも一番大事なことは、直接ハンドルを握つておる交通関係労働者の労働条件の改善といふのが、一番大きな問題ではなかろかと私は思います。局長もお聞きのように、いまの労働基準局の課長さんの説明を聞いてみますと、全国

のないところだと思います。そうするためには、施設の問題なりいろいろな問題があると思うのです。その中でも一番大事なことは、直接ハンドルを握つておる交通関係労働者の労働条件の改善といふのが、一番大きな問題ではなかろかと私は思います。局長もお聞きのように、いまの労働基準局の課長さんの説明を聞いてみますと、全国

のないところだと思います。そうするためには、施設の問題なりいろいろな問題があると思うのです。その中でも一番大事なことは、直接ハンドルを握つておる交通関係労働者の労働条件の改善といふのが、一番大きな問題ではなかろかと私は思います。局長もお聞きのように、いまの労働基準局の課長さんの説明を聞いてみますと、全国

に合わぬ、これだけ取り出して早く交通戦争をなぐするのだ、それだけの気持ちをお持ちになるとするのなら、それよりか軽い問題でない、重い問題である労働者の労働条件の改善、これにもっと力を入れてしかるべきではないかというふうに私は考える次第でございます。これに対して次官として一体どういうふうな御意見をお持ちなのだろうか、どういうふうにお考えになるのだろうか、これをお尋ねいたいと思います。

○進藤政府委員 交通事故を一日も早く除去するための方法は、たくさんあります。万般にわたつてやらなければならぬと思ひます、ただいま後藤委員のおことばのように、労働条件の問題も大きき重要な課題であると思ひますが、すべて運転従事者の精神的な面からも、あるいはそうした待遇の問題からも、いろいろな万般から考究して除去していくという方法をもつていただきたいと思う次第でございますが、特にこういう面、この刑法の改正もその一つであるというふうに思つておるのをさせます。どうぞ御了承願いたいと思ひます。

○後藤委員 どうもいま政務次官が言われたのは、そつちもやるけれどもこつちもやるのだといふ、こういう非常に簡単な答弁でござりますけれども、ただ、私はもう一へん申し上げますと、刑法の二百十一条をこういう考え方でこういうふうにやりたいと思う、これは局長のほうから再三再四御説明をいただきましたが、それよりもさらに問題のあるのは、交通関係の直接事故を起こす、働いておる労働者の生活の保障というものが十分なされておるかどうか、それと同時に、事故を起こすような賃金体系になつておらぬか、事故を起こそうな長時間労働になつておらぬかということ

で、これがなつておるのだと、うことで四十二年の二月九日に通達が出ておるのだと、私は解釈しております。さらに、それよりか九年前の昭和三十三年にも、同じような通達が出ております。中身を読んでみますと、三十三年に出ておるのも、四十二年に出でておるものも、大して変わりはございません。

○進藤政府委員 交通事故を一日も早く除去するための方法は、たくさんあります。万般にわたつてやらなければならぬと思ひます、ただいま後藤委員のおことばのように、各方面によるものがあるの

でありますので、その点は十分に私ども認識いたして、政府といたしましては、そういう関連の各方面とも十分な連絡のもとに進めていく決心であります。御了承願います。

ざいません。ただみんながわあわあ言うから通達だけ出しておこうじゃないか——こんなことを言

うとしかられるかもしませんけれども。ところが、中身が、これで万全りっぱになりました、こ

ういう労働者を使っていただければ、もう交通事故はございません、これでもなお悪質な事故につ

いてはこうなんだ、こういうふうな順序を追つた行政なら、私は話がわからぬことはないと思いま

すけれども、ただ先ほど刑事局長が言われましたように、法制審議会でやつておるのは間に合わぬ

から、これだけ早いところ引っぱり出してきてやるんだ、まあ労働者のほうはやつておるんだろ

う、労働条件については改善されておるだらうと言われますけれども、話の中身を開いてみます

と、三分の一くらいしか進んでおらぬ。また、基準法に基づく三六協定を結んでおらぬところで半

分以上あるのだ、これが実態だと私は思います。

いま申し上げましたように、交通事故防止のため

人々の生活の保障なり、あるいは勤務時間なり、

あるいはその他いろいろな問題があろうと思いま

すから、これらについては、先ほど課長のほうからも来年度はこういう方針でひとつ進みたいと言

われておりますが、ただ、この問題は経営者がそれをやりたいと思う、これは局長のほうから再三再

四御説明をいただきましたが、それよりもさらに問題のあるのは、交通関係の直接事故を起こす、働いておる労働者の生活の保障というものが十分な

されておるかどうか、それと同時に、事故を起こすような賃金体系になつておらぬか、事故を起こそうな長時間労働になつておらぬかといふこと

で、これがなつておるのだと、うことで四十二年の二月九日に通達が出ております。中身を読んでみますと、三十三年に出ておるのも、大して変わりはございません。

○後藤委員 終わります。

○板川委員 鉄道の一部を改正する法律案について、若干質問いたしたいと思います。

まず、問題の刑法二百十一条のほうであります

が、この改正の理由、目的について伺いたいのであります。改正の提案理由を見ますと、「近時

の自動車運転に基因する業務上過失致死傷事件及

び重過失致死傷事件の実情を見まするに、数において激増しつつあるのみならず、質的にも高度の

社会的非難に値する悪質重大事犯が続出し、法定

制の最高限またはこれに近い刑が裁判において言

い渡される例も次第に増加しつつあるのでありますから、これらについては、先ほど課長のほうからも来年度はこういう方針でひとつ進みたいと言

われておりますが、ただ、この問題は経営者がそれをやりたいと思う、これは局長のほうから再三再

四御説明をいただきましたが、それよりもさらに問題のあるのは、交通関係の直接事故を起こす、働いておる労働者の生活の保障というものが十分な

されておるかどうか、それと同時に、事故を起こすような賃金体系になつておらぬか、事故を起こそうな長時間労働になつておらぬかといふこと

で、これがなつておるのだと、うことで四十二年の二月九日に通達が出ております。中身を読んでみますと、三十三年に出ておるのも、大して変わりはございません。

○板川委員 刑法二百十一条を改正して罰則を強化した場合に、事故防止にどの程度の効果がある

と考えておるのでありますか。こういう罰則強化によつて悪質犯が減ると考えておられるかどうか、この点について伺いたい。

○川井政府委員 これは罰則の法定刑を上げた場合に、実証的に、科学的に、端的にこういう事故

はこれによつてこれだけ減るんだということを実

は申し上げる合理的な根拠、数字というものが出てこないわけでございます。私どもただいまも御

質問がございましたが、刑法の罰則を上げることだけでもつておまえは悪質な事故が減るというふ

うに考へておられるのと、たいへんな間違だよ、ほかにもたくさん前提としてとらなければいけないこ

とがあるんだよ、ということを質問を通じておさ

としがございましたけれども、私はそういうこと

たということが、この動機でございます。

それからもう一つ、その場合にいろいろ立法の

面で対処のしかたがあると思ひまするけれども、私どもは人命尊重という立場から、やはり刑法の

改正をもつてこれをまかなうのが法体系の筋だと

いうたてまえに立つておるということ、それから

ただいま御指摘ございましたが、禁錮三年という量刑が頭打ちと申しましようか、三年一ぱ

いの刑を裁判所が盛るという事例、それから裁判所の判決の中にも、もうこれしかないからやむを得ないじやないかというのがすでに判決の中にあ

らわれているものござりますので、そういうところがあわせて、刑罰がすでに実態に——犯罪現象と法定刑とがバランスを失つてきているのでは

ないかというふうな考え方にも立つていてるのでござりますし、特に酒酔い運転なんかによる非常に

悲惨な事故の続出に対する国民的な感情というものがからも、明治四十年の禁錮三年という刑罰はす

べに精彩を失つてきている、何らかの妥当な措置が必要だ、こういうふうな考え方も、率直に申し上げまして、この法改正の原因、動機の点でござります。

○板川委員 この二百十一条を改正して罰則を強化した場合に、事故防止にどの程度の効果がある

と考えておるのでありますか。こういう罰則強化によつて悪質犯が減ると考えておられるかどうか、この点について伺いたい。

○川井政府委員 これは罰則の法定刑を上げた場合に、実証的に、科学的に、端的にこういう事故

はこれによつてこれだけ減るんだということを実

は申し上げる合理的な根拠、数字というものが出てこないわけでございます。私どもただいまも御

質問がございましたが、刑法の罰則を上げることだけでもつておまえは悪質な事故が減るというふ

うに考へておられるのと、たいへんな間違だよ、ほかにもたくさん前提としてとらなければいけないこ

とがあるんだよ、ということを質問を通じておさ

としがございましたけれども、私はそういうこと

につきましては、十分質問される方に先らす実情は深い関心を持つておるつもりでござります。ただ刑法の刑を上げることだけでもって、今日の交通戦争がそれでもうほんとうに気持ちよくなくなるのだというようなことは考えておりません。大きな政府としての交通施策の中の一環として、この刑法の改正ということが、この交通戦争に対し何らかの有力な寄与をするということは間違いない、こういう確信に基づいているわけでござります。的確な例がございませんし、また、最近の各國のこの種の法律の改正の例を調べてみましたが、けれども、ごく最近にはそういう改正の例がありませんので、各國の事例の中にも出てまいりません。ただ、私ども体験を持っておりますのは、ちょっとと犯罪が違うのでございますけれども、一般的の麻薬取締法の改正などについては、国会にお願いしまして非常に大幅な刑罰の引き上げを行なった事例がござりまするけれども、これも刑の引き上げだけでそういう効果があったということを申し上げるのはいささか早計でございましようけれども、これは上げる前とあとにおきましては、非常に大きな効果を發揮いたしまして、今日ヒロボンないしは覚せい剤あるいは麻薬をおしかなべまして、統計の上から見ましても、非常に犯罪のあれが少なくなってきたということは、きわめて顕著だと思ひます。これは故意犯でありますし、また特別法の改正でござりますので、本件の例をもつて直ちにそのような著しい効果がすぐ出てくるというようなことは、さらさら申し上げるつもりではございませんけれども、刑罰の改正といふことも、何らかの大きな底力を持った効力を發揮するのだ、そういうふうな一応信念、確信といふふうなものは持ち合わせております。

が、しかし、心理的な感嘆作用をなして、やはり相当な効果があるだろうということを期待しておるようであります。しかし、昭和三十五年に道交法の改正で運転手の罰則が強化され、その結果、道交法の違反事件の科刑状況の統計を見ますると、改正されたのは二十五年でありますから、逆に三十六年から七年にかけて非常に事故が多いのですね。こういう点から見ますと、罰則を強化することによる、いわゆる罰則の感嘆によって事故を予防し得るという期待は、はなはだ少ないのじゃないかと思うのですが、いかがですか。

○綾田説明員 お答え申し上げます。ただいま法務省の刑事局長から御説明のように、警察庁におきまして、罰則を上げたために事故がそれだけ減ったというふうな統計は、実はございません。三十五年に道交法が改正されまして、それと全く同じ条件で、車もふえなし、道路状況も同じ、運転者の数も同じといふ、与えられた条件が同じであるならば、そういう統計は出ますけれども、いろいろ自動車の台数の増加、交通量の激増、それから運転者の増加、あるいは道路の整備——これはだんだんによくなつておりますが、そういうふうに、罰則の強化のみが唯一の手段ではなくなると思いますが、やはり罰則の強化に伴う実際の統計は何らない状態です。もちろん警察庁といいたしましても、先ほどからたびたびお話しのように、罰則の強化のみが唯一の手段ではなくなると思いますが、やはり罰則の強化に伴う運転者に対する心理的な抑制という効果も、私はいるいは労働行政というもの、その前提になる諸行政がしつかりすれば、さらにそういう事故は私はなくなると思いますが、この自動車行政による悪質な交通事犯がふえたから、罰則を加重します。

ならば、悪質事犯が減つたら刑罰を軽くするのか
という逆説もあり得ると思うのです。また、改正
してもさらに悪質事犯が減らない、こういうこと
になれば、さらに刑罰を加重する、こういう論理
にもなり得る、こう思うのです。この提案の理由
から考えますと。これは、刑法という非常に安定
した機能を持つべき法律が、不安定だということ
になるだろうと思うのです。刑罰の加重の論理が
さらに発展するならば、私は、要するに悪質事犯
がたび重なつて最高刑に近いのがどんどん出てくる
からさらにつ刑罰を上げるのだという形でいくな
らば、将来は憲法が保障しておる殘虐な刑罰さえ
も正当化され得るという可能性があるだろう。こ
ういう危険があると思うのですが、この改
正案の提案者の見解をひとつ乗りたいと思いま
す。

生産工具などに影響を及ぼすもの、たゞ美濃の折子手帳
に思うわけでございまして、その結果といたしまして、
はなはだ残念なことでござりまするけれども、全国検察官
が一年間に受理する事件の件数は五百万件を今日
突破しておりますけれども、その中で御指摘の
刑法犯だけをとつてみますと、大体年間八十万
から九十万の間を上下しているのが、ここ数年間
の実情でございます。その刑法犯の中では、数年
前までは、明治からずっと引き続きまして窃盜が
第一位を占めておりまして、私ども検事になりました
ての時分には、朝から晩まで三年間窃盜ばかりや
ついていたものでござりますが、ともかく窃盜とい
うものがもう刑法犯の一番の横綱を占めておつた
わけでございますが、これがこの三、四年、三十
九年あたりからの統計を見ますと、事故が異常な
率を示しておりまして、昨年四十二年度におきま
しては、八十何万件の中で、實に四十四万件が事
故の刑法犯でございます。これは全体の刑法犯の
五〇・六%に当たるわけでございまして、窃盜犯
をはるかに追い越しまして、交通事故というものは
は、今日全国検察官の検察官が執掌しておるそ
半分の仕事を占めておるというふうな実情に相
なつておるわけでございまして、この趨勢は、こ
の三、四年間の傾向でござりますから、さらに引
き続き、自動車の台数の増加あるいは産業の発展
ということとと考え合わせまして、同じような傾向
というものは容易に推認することができると思う
わけでございます。

うあたりが、刑法全体といたしましても、決して刑法の安定性を害するような、非常に異常な引き上げではないということに落ちつきまして、三年を五年に上げるということは決して刑法の安定性を害するものではない、しかもそれによつてかなり大きな効果が期待できるというふうな確信に立っているものでございます。

○板川委員 刑の量定には歴史的経過とバランスがあるということはいまお話しのとおりであります、もし業務上過失致死傷罪を本案のように改正しますると、過失致死罪、過失傷害罪とのバランスがくずれるということはありませんか。今度は、過失致死罪や過失傷害罪が低過ぎるから、これを引き上げるという考え方はありませんか。

○川井政府委員 確かに御指摘の点については慎重な検討が必要だと思ひます。私ども部内で検討し、さらに法制審議会の議を経るにつきましても、この点について問題になつたことがございました。これらにつきましては、今日御存じのとおり、刑法の全面改正が刑事局、私の手元において数年前から進められておりまして、刑法全体としての法定刑のバランスについての慎重な検討が進められております。これは特別な事態といいますか、異常な事態に対処するための一環といたしますて、特に緊急性をもつてその中からこの問題を取り上げて改正を急遽お願いをするということになつておりますので、あわせてその他の過失罪についても同様に刑を引き上げていくくということにつきましては、実は問題があつたわけございません。

そこで、ただいまおあげになりましたような業務でない単純な過失につきましても、それぞれのバランスをとつて法定刑が定められておりますが、これらは御存じのとおり、統計上実際に扱う数が非常に少ないわけでございます。業務というのは、これは非常に多いわけでございますが、それに比べてここに書いてありますその他の過失罪というのは、数字が非常に少ないというようなことは、それから今日の実態からいきまして、量が少

ないばかりではなくて、特にその過失の中で悪質重大なものが出来るというふうなことは、いろいろ考え合わせましても、絶無ではございませんけれども、特別悪質なものは通常の状態におきましてはほとんど考え方られないというふうなところから、三年を七年にするという場合におきましては、その他の過失罪につきましても何らかの手直しが必要だと思いまするけれども、三年を五年に上げる、そしてしかも罰金刑はそのままに据え置いていくというふうな状態に持っていくならば、その他のものにつきましてもこの程度で一応バラランスは失われないというふうな考え方方に立って、これだけの改正をお願いしたという事情でござります。

過失か紙一重で立証がむずかしい、めんどうくさい。だから、罰則を上げて、そうして未必の故意犯に近い刑罰の最高限を上げて同じような扱い方をしよう、あるいはきびしくしよう、こういうような思想は、司法当局の考え方としてまことにおかしい考え方ではないかと私は思うのですね。未必の故意なら故意で罰すればいいのじやないでしようか。立証がむずかしいから、めんどうくさいから、この過失致死傷罪の刑量を上げておいて、そしてむずかしいやつはこっちで罰すればバランスがとれる、こういう思想はおかしいのじやないですか、いかがですか。

○川井政府委員 提案理由の趣旨並びに私の逐条説明で御説明申し上げましたただいま御指摘のくだりは、未必の故意といいますか、それと紙一重のよう非常に悪質なものが出てきている。だから、三年を五年に刑を上げたほうがいいというところに——作文はまずかたかもしれませんが、そういう結びつきのつもりではございませんで、実は現行法の禁錮だけにしてあるところへ懲役刑もあわせ加えた点が、重大な改訂点の一つになつてゐるわけでございます。従来、御存じのように禁錮刑というのは、政治犯とかあるいは過失犯というようなものに科せられるのが原則であり、常識でございました。ところが、本件は過失犯でありながら、過失を過失として取り扱いながら、禁錮刑のほかに懲役刑もこれにつけ加える、こういう改正に相なつておりますので、従来の常識からかなり出た部分がございますので、なぜ過失犯に懲役刑を加えるのだということの説明の一つといたしまして、最近の悪質な二百十一条違反の事故というものを見ているというと、その中に未必の故意——未必の故意も故意でござりますが、過失犯であることは間違いない。ないけれども、外形的に観察すると、未必の故意がある場合とほんとうに紙一重のよくなきわめて悪質なものが続出してきているというところに着眼をいたしまして、そうだいたしまするならば、初めから刑を

上げるのはまた別な理由に基づきますけれども、刑を上昇するのだというわけではございませんで、刑を立派な場合においては何も禁錮刑だけをもつてまかならない必要はないのだ。故意犯に近いような悪質な過失犯については、今日の刑法の時代的な趣勢からいって、これに懲役刑を盛るということは差しつかえない、またそれが正しい方向だ、こういう点は、懲役刑を取り入れてきたということの理由とすることを言いつもりでそういうふうに作文をしたわけでございますので、未必の故意と紙一重といふことを言つたりでそこに掲げてあるものでございますので、としてそこに掲げてあるものでございますので、そのように御了承を賜わりたいと思います。

○板川委員 この説明によると、「これらの事案は、故意犯に属するいわゆる未必の故意の事案と紙一重の事案であり、このように人命を無視するような態度で自動車を運転した結果、人を死傷にいたした場合も、単に故意犯でないとの理由で、禁錮刑ないし罰金刑によって処罰せざるを得ないことは、国民の道義的感覚からいってむしろ不自然」だ、こういっているのですね。だから、未必の故意が業務上過失と全く区別していく紙一重の差である。だから業務上過失で処罰する場合には、故意の刑量にある程度近づけた刑量を上げておいて、それで罰する。どうも司法当局としてはまことにおかしな論理じゃないか、私は実はそう思つたわけです。もし未必の故意でも故意という証拠を立てて、そうして故意犯の範囲というものを裁判なりで確定すれば、こういう場合にはもう未必の故意犯として刑罰を受けるぞ、こういう範囲が自然に裁判の中できまつていけば、私は、あえてこの刑法を改正しなくとも所要の刑量は得られるのではないか、実はそう思うわけであります。

そこでちょっと伺いたいのですが、こういう場合は、未必の故意ということになり得るかどうかか。いわゆる相当因果関係というものが立証できることかどうかという意味ですが、ある人が車を所有して運転できる。その人は酒を飲むと、一種の狂暴性を発揮して酒乱になる。そういうことは家庭の人も友人も自他ともに認めておる。その狂暴性

の限界は別として、そういう傾向を持つておる人がその車を運転し、途中においてまあ少しぐらいいいだろうというので酒を飲む。酒を飲んでるうちにだんだんと性格が変わってきて、そしてその結果人を傷害した、こういう場合には、未必の故意という因果関係が成立するのでしょうか。

○川井政府委員 ただいま想定されました問題点につきまして、たまたま本日法務省の中で法制審議会の全面刑法改正の第十二回の部会が開催され、日本における刑法の有力な学者、実務家を網羅してただいま検討中でございますが、その検討の中でも、御指摘になりましたみずから招いた精神障害による故意犯、過失犯の問題が議論されております。御存じのとおり、原因において自由な行為ということで、刑法の議論の中でたいへん近代問題になつておる事柄でございます。そこで、想定されました条件だけですぐにそれが故意犯として認定できるかどうかということにつきましては、もう少し具体的な問題点についていろいろ確認した上でないと的確にお答えすることは困難であるし、また適当でないと思ひますけれども、酒を飲んで運転をした。その結果事故を起こした。その事故をこまかく点検していきまして、酒を飲んでおったということ、めいていしておったといふことが過失の内容をなすかかるいはその過失の一部をなしておったということ自体が多くの事故の場合多いわけでございますが、この場合においては、申すまでもなく、酒を飲んで、そのためめいていして事故を起こしたということは、酒を飲んで運転したということ自体がすでに過失になりますので、過失犯として処罰されることは間違いないと思います。そこで、自分は大体酒漬が悪くて、酒を飲むとどうがわからなくなくなったりあるいは乱暴なことをすることについていざさかも抵抗を感じなくなる、そういう性癖のものであるということを自分もよく承知しておる。承知しておりますながら、いま車を運転しておるのだ、ここでいま酒を飲めばそういうふうな状態になる

状況のもとにそれをあえて運転して、その結果事故が起きたというふうな場合が、御指摘になつたケースだと思います。これはまたそれだけの簡単な条件の想定だけで未必の故意を認定することができるというふうにいえる場合もあると思いますけれども、あるいはまたもう少しいろいろな条件と具体的な事情を加味して考えてみて、未必の故意を認定することは困難で、単なる過失犯に認定されるというふうなことになる場合もあるううと思いますので、場合によって、またさらに条件を付加いたしまして未必の故意に認定し得る場合もあります。こういうふうに思います。

○板川委員 そういう事例が未必の故意として、故意犯として取り扱いができるようになれば、いま裁判官が量刑の上限がなくて困っている。天井が低くて困つておる、こういうようなことがないへん改善されるのではないかという感じがするわけであります。

次に伺いますが、再三いままでいわれておりますが、度及び行為の結果に応じて適切とした悪質な交通事故犯が激増して、現行法の禁錮刑三年の量刑では低過ぎる。そのため、最近は現行法の最高刑に近い刑で処罰される者が非常に多くなっております。現行法の最高刑が低いために、過失の態様、程度及び行為の結果に応じて適切妥当な刑の量定ができない、要するに天井が低過ぎて不便だ、改正理由でこう言っておるわけでですね。そこで伺いますが、当局の予定しておる悪質な交通事犯といふのは、主として酔っぱらい運転、ひき逃げ運転といふ交通事犯、こういったものだと思うのですが、主としてそうでしょうか。

○川井政府委員 主としてそういうことでございますが、交通事故に限つて申し上げますと、たくさんの事故を扱つておりまして、おのずから類型的に悪質なものが出でくるわけでございますが、その中で大体三つを予定しております。第一は、御指摘の酒を飲んでそういうふうな業務に従事す

これは過失の点からいきましても、一番重大なものだと思います。それから二番目には、特に自動車の場合に、未熟な者の無免許運転によつてまた非常に重大な、目をみはるような事故が出てきておると思います。これが第二のものであります。その他わざめで無謀な運転、六十キロのところを百二十キロ出したり、あるいは四十キロのところを八十キロで運転しているというようなわざめで無謀な運転、それから信号を無視して通つてしまふ、あるいは著しいわき見運転とか、あるいは通りがかりの女性をからかって無謀な運転をするとか、あるいはオーナードライバーをじやまするために前へ行つたりしてつきまとつうよろな運転をするとか、まことに常軌を逸したような運転の結果による事故がかなり出てきておるのでありますけれども、そういうようなものをひつくるめまして、きわめて無謀な運転操作による事故といふものを、私ども一応悪質なる事故の範疇に入れて考えております。

というのは、主として飲酒の結果無謀運転になるのですね。それからひき逃げ、これも酒を飲んでひき逃げというのが多いのです。こういいうように、この百七十九件を分析してみると、大半がひき逃げであり、飲酒運転だ、こういうふうに理解していいと私は思うのです。無謀運転、無免許運転とか言つておりますが、この資料を分析したところによると、そういう数字が出てくる。無免許運転というのはわざかです。無謀運転というのは、酒飲み、酔っ払い運転の中に入ると思います。そういう分析のしかたをしますと、酔っ払いひき逃げの交通事犯で、現行法で最高刑は幾らということになるのでしょうか。

○川井政府委員 二百十一条が最高刑禁錮三年で、それからそういうふうな事故を起こした上に届け出をしないで、また被害者の救護をしてないで、ひいて逃げたというふうな場合には、道交法のほうで懲役三年という刑があるわけでござります。そこで、よけいなことですが、人をひいたといふことが本体になつて、本体のほうが禁錮三年で、逃げたというふうが懲役三年——御承知のように刑法では禁錮は懲役の半分だということになっておりますので、それを禁錮に直しますと、逃げたほうは六年になるけれども、人をひいたほうは三年でいいのだというアンバランスが、私ども専門家の間で非常におかしいじゃないかといふことが前から言われております。これはよけいなことでございますが……。そこで、ひいて逃げた場合には、多くの場合併合罪になるわけです。併合罪になりますので、重いほうの一倍半ということになりますから、ひいたほうではなくて逃げたほうの一倍半ですから懲役四年半、処断刑懲役四年半の中で、刑罰を言い渡しておる、こういうことになるわけです。

をやつた場合には、道交法百十七条の二で懲役一年、刑法二百十一条で禁錮三年、したがつてこれは重いほり、禁錮三年の一倍半、禁錮四年半、こうなつて、要するに天井が低過ぎる、これ以上刑罰を重くしたいと思っておるが、しかしこれはそれ以上ないから困る、こう言っておられることがこの改正理由の中の一つになつておりますが、從来の悪質事犯に対する判決の実績は、確かに言われるようになりますか。要するに、ひき逃げの場合には四年半、醉っ払い運転、人を死傷したという場合には四年半の禁錮、片一方は懲役、この最高限に実績がいつておりますか、この提案理由の、いうように。

およそ刑法というものは、法律をたてまえとして国民全体といたしまして最低限度の法の秩序をといいますか、それを条理として行動を律していくこと、いうふうな場合に、たまたま加重されたような処刑をもととしてものごとを論していくのではないかと、やはり本来の法定刑というふうなものを基準として、そこに日常生活の規範を置いて行動していくことが、初めて法の秩序を維持するということについて重要な意味を持つてくるのではないかと、いうふうに考えるものであります。先ほどもちょっと触れましたけれども、ひいて禁錮三年、逃げて懲役三年ということは、法体系の中ではこういうふうなつじつの合わない矛盾というもの、おそらくほかの法律では発しようと思つても非常に困難な存在ではないかと思われるものでございまして、その一事をもつていたしましても、二百十一条のはうは、何とか早目に道交法の刑のバランスとも合うようにこれを改正していくということがぜひとも必要ではないかというふうに思つております。

それから、よけいなことでございますが、酒を飲んでやった場合においては懲役が一年、それがらひたはうは禁錮三年、こういうことになつておりますので、重いほうの倍半ではございますけれども、片方のほうが一年で頭打ちになつておりますから、刑法のまた別な条文によりまして、最高刑は禁錮四年半にはなりませんで、四年が処断刑に相なつておりますので、四年ないし四年半、こういうふうに御説明申し上げました。御了承いただきたいと思います。

とであります。ではこの裁判の実績は、確かにこの提案理由のいうように、最高限に近い判決が言い渡されておる、この法定刑はいわば処断刑であろうと思うのです。この処断刑の実績を見ました。先ほど言いました百十五ページの、過去六年間の百七十九件について調査をしてみました。そうしたら懲役刑は、三年半というのがたった一件であります。三年が四件、二年から三年が一件、一年八ヶ月から三年が一件、二年八ヶ月が二件、二年半が九件、二年四ヶ月が二件、二年三ヶ月が四件、二年二ヶ月が一件、二年が五十三件で、合計七十八件、また禁錮刑を受けた者が、最高と言われるのは三年半、これが一件です。三年が五年半から三年が一件、二年半が二十一件、二年半から二年半が一件、一年から二年半が一件、二年三ヶ月が四件、一年が六十七件、合計百一件、合わせて百七十九件ですが、この実例から言いますると、現行法の四年半、四年、この処断刑の範囲からいって、どうも提案理由の説明というのが実情に即していない感じがしますね。もういわゆる上限に近い判例がどんどん出ておって、頭がつかえておるという説明でありますか、そんなに頭がつかえてないじやないですか。これはどういうふうに説明されるのです。

そういう事情になるかと、ということはまた検討を要します。ましようけれども、とにかくそういう実態を示しております。ところが、ひとり二百十一条関係につきましては、ここに表に書いておきましたように、三十年に三件でありましたのが、三十五年に八件、三十六年にはまた八件、三十七年には十八件、三十八年には二十件というふうに……(板川委員)「四十年には減つておるでしょう」と呼ぶ)三十九年には同様二十件、四十年には六件、それからその隣にまた二年以上が書いてありますけれども、そういうふうな事例がとにかく出てきておるわけであります。今日その他の刑法犯の類型の中で、法定刑の併合罪でありましても、廃断刑の一ぱい一ぱいでなくて、併合罪であつてなおかつ一番重いもののほうの法定刑の一ぱい一ぱい、くといふような例は、おそらくさがしましても出でこないじやないかと、いうふうな裁判の実情におきまして、六件でも五件でもとにかく毎年最高刑をいく犯罪が出てくる。そういう異常な犯罪が出てきておるということは、たいへん異常なことだと思います。先般最高裁の刑事局長もここに出てまいりまして答弁しておりましたが、裁判官の経験から、法定刑の一ぱい一ぱいを盛るということはまずますないことなんだ。なぜならば、自分が今までこれから裁判する事例の中でこれ以上悪質なものはない、これが最高に悪質なんだというのではないと、法定刑の一ぱい一ぱいは盛れないのです。なぜならば、法定刑というものはそういう性格のものなのだと、いうことをしみじみと自分の裁判官の体験から答弁されておりました。私、裁判官の経験したわけでござります。もし実務家の体験が長い間体験を持つておりますが、検察官としては非常に悪質なものだということを求刑をするというふうな場合におきましても、同じような気持ちを経験されたというふうなものが出てきている。さらに二年とか二年半というようなものはそれ

次いでございまして、何十件となく増加の傾向にあるということ、これは私ども、もう頭打ちでもつていて、まことにいかないというふうに申し上げることはいささかオーバーでございますけれども、二百十一条に關する限り、量刑の実際は頭打ちの傾向を示してきた、こういう表現は決して間違っていないのではなからうかというふうに考えておるものでございます。

○板川委員 裁判官がその体験上そういういろいろの経験を述べられることは自由でありますから、これはわれわれはこう考えるのですね。最高刑は、これ以上の犯罪がないというのではなくれば最高刑を科することはできないのじゃないかと言われるが、しかし、刑罰の最高刑は死刑である。これだってずいぶん世の中にある。で、こういう刑罰が最高刑に近いものがたくさん出てきたから、だから刑罰が上がるんだという思想は、おかしいと言つたのです。出てきたってしようが、それはおかしいと言うのです。出てきたってしようが、それがないじゃないですか。問題は、じやなぜしようがないかというと、最高刑が出るようなことが、そういう社会情勢というのがあるのだから、それを反映しているのだから、そこで問題がどこにあるのか、そういう犯罪があえるのはどこにあるのか、ということを社会全体が考えると、いう一つの傾向にもなるのじゃないですか。刑罰の上限に幾つもあげて、日本じゅうで五件か八件なってきたから、だから刑罰を上げるという思想は、逆におかしいのですか。いまのままで刑罰のほうは目一ぱいに上限までくる例が多かつたら多いで、これが国全体、社会全体が、なぜそういう悪質犯がおこるのか、いまの交通事情からですよ。そうして国全体、社会全体が考えて、そういうことがないように方向を、対策を考えるのが普通じゃないですか。それを上限にくるのが五件か八件あるからいいです。二年といふのが五十三件ですよ。大体下へうぢやないですか。言われるようだ、禁錮刑で

一件の中で、二年というのが——四年まで出てこないですか。酔っぱらい、ひき逃げですよ。だから、決して上限に集中しているとは実績からいつて言えないですね。いま説明されたように、なるほど刑法二百十一条関係で三十五年の五件、三十六年の七件、三十七年の十六件、三十八年の十八件、三十九年の二十件、ふえております。ふえてきてこれ以上ふえたらしいへんだから上げると言つておられるが、四十年はわずか五件ですね。三十五年と同じですよ。だから、この四十一年、二年はおそらくこれまでたいしてふえてないと思うのです。おそらくふえていればこの表に載つてくるはずです。だから、この最高限が多少あるからといって刑罰を上げるという思想がおかしい。これはいわゆるいまの憲法なり教育刑中心の思想というものじやなくて、応報刑法理論というものを重視している考え方じやないかと思うのですから、この点について私は反対ですが、意見どうですか。

ことによって社会の秩序を保つていいこうといふことでございまするから、私どもは私どもなりに、法務省ないしは検察というふうなものの役割りを、そう積極性があるものであり、人に先んじて、先を歩いていくと、いうような気持ちは毛頭ないわけでございまして、むしろこれは補充的なものであります。あるいは場合によつたら間接的なものであり、消極的なものであつていいと思うわけでございまして、その他の万般の行政施策を推進いたしまして、その結果、やむを得ず犯罪が出たというような場合に初めて私どもの出番が出てくるのじやないかというふうな気持ちで、実は運用をいたしておるわけでございます。

したがいまして、このいま問題になつております交通事故が多発してきた、だから刑を上げる。それから頭打ちになつたから刑を上げるのだというだけでは理屈が通らぬぞとおっしゃいますけれども、そこだけをとつてそういうふうに論じ詰められますといふと、まさにそのとおりでございまするけれども、刑法の持つておる機能は、一般的な社会防衛といいますか、犯罪防止という面についての大きな機能を持つておるということは、これはすべての人が認めるところでございまするし、また不幸にして罪を犯したという者があるならば、その情状を十分に調べて、それは雇い主の過酷な労働条件のために犯された事故だといふこととありますれば、その事故に関する責任はその限度において軽減されて、逆にまた雇い主についての道路運送法ないしは労働基準法というふうな違反についての刑罰的な面では措置がとられるということによつて、その辺のところの具体的な妥当性を期していこうというふうな事柄であります。而して、刑罰が頭打ちになつてゐるというのは、今回の刑法改正をお願いいたしました数個ある理由の中の一つの理由に相なつておるというふうに、ひとつ御了解を賜わりたいと思ひます。

この業務上過失致死傷という問題をいま考えるに、私は自動車を運転する者、運転手、これがどうも現在法のもとに平等な待遇を受けていないという感じがする点があるのです。その一例をあげてみますと、たとえば三十八年十一月九日三池三川鉱でいわゆる石炭会社で坑内の炭じんが爆発して四百五十八人が死亡し、七百十七人が重軽傷を負つたのですね。これは私ども法律に詳しくない一般国民が考えるならば、業務上過失致死傷罪に当たると思います。ところが、その炭鉱主は不起訴になつておりますね。業務上過失致死傷等の罪に問われるどころか、不起訴になつておる。一体これはどういうわけでしょうと、われわれは考えます。たとえば炭鉱内の保安設備にもっと金をかければ、事故を防止できたかもしれない。しかし、炭鉱の保安設備にあまり金をかけない。だからその後相次いで炭鉱の爆発が起り、多くの人命が失われておる。まさにこれは業務上過失致死傷罪に当たる。しかし、これを罰した例はあまりない。皆無とは言いませんが、あまりない。あっても、それは保安係とかなんとかいう程度のものであつて、当然保安の設備を責任を持つて強化すべきである経営者に罪を問われるということはない。機やあるいは高速度鉄道も同じでしようが、なぜ経営者に対して法はそういうふうに寛大であるかといえば、おそらく炭鉱という業種、態様からいって、ある種の危険はやむを得ない。飛行機も、空飛ぶ以上は万が一ということもあり得る。その高速度鉄道も万が一ということもあり得る。その万一の危険のマイナスよりも、飛行機を飛ばし、石炭を掘り、高速度鉄道を運転したほうが、国家的、経済的、社会的にプラスがある。だから、多少の危険があつても、まあ大目に見ようというこではないかと思う。まあそういう思想のゆえか

どうか知りませんが、とにかく司法当局というのは、資本家等にはまことに寛大である。しかし、一方道路交通という面から問題を見ますと、時間がないから私ははしょりますけれども、この道路交通法二十六条では、同一方向に進行する車両が、——同じ方向に行く場合には、前の車が急停車しても追突しないだけの安全な車間距離をとつて運転しろということが、道交法二十六条に明記されております。これは御承知のとおりであります。しかば、都市交通——東京都内で考えた場合に、東京都内の道路というのは、時速四十キロ制限というのが特定の高速道路は別としまして、ほとんどあります。四十キロの速度で、一体どれだけ車間距離があったならば、前の車が急停車しても追突しないで済むか、これは警視庁の交通行政の指導基準というのが、四十キロで走つておった場合には車間距離が十五メートル以上ということになります。これは間違いであれば、あとで交通関係者から訂正してもらいたい。間違いないと思う。十五メートル以上の距離を持たなければ、東京都内の時速四十キロの道路では前とうしろの車が走れない、走つてはいけないという基準によると、NHKでは交通事故研究班というのがあつて、交通事故の実態をいろいろ研究しております。追突というテレビの報告があつたのであります。そこでは今日東京都の時速四十キロの道路で、車間距離は平均四メートルだそうです。法律が示す基準よりも、その四分の一ですね。四メートルで四十キロで走つておつて、前の車が急停車したならば一体どうなるかというと、二台、三台、四台追突は免れない、こういう状況だと、NHKのテレビで事実を示しておりました。そうしますと、私は、今日交通関係の労働者、運転手、おまえたちは悪質な事故を起こすから罰則強化をするということであれば、警察庁交通局は、これは車間距離を十五メートルずつ離すような指導をすべきだ。それより縮めたらいかぬ、こう

いつて指導すべきだと思う。そうでなければ、時速をずっと下げざるを得ない。先ほど四十キロでは十五メートルであります。二十キロなら六メートルです。三十キロなら九メートルですか。時速制限というのをずっと低めればいい。しかし、時速制限をずっと下げたり、車間距離をそのままにやつたら、今日の東京都内、都市の交通というのは、全く麻痺してしまう。このことがいま都市交通の実態なんだ。それを取り締まらないというのはなぜかというと、それはなるほど車間距離四メートルというのははなはだ危険であるが、しかし時速を下げたり、車間距離を十分とつたりしたのでは、社会的、経済的に非常にマニアスの面があるから目をつぶつておると、私はこういふんじやないかと思うのです。だから、そういう実態の上に、刑罰のみを強化して、そうして刑罰の威嚇で事故を予防しようという思想は、私は、少し先はびつているんじゃないか、国全体がもつと交通安全というものに対する施策といふものを強化しなくてはならぬじやないか、こう思います。外国では、交通違反の罰金を交通安全の教育の費用にすいぶん充てておるそりであります。アメリカでは小学校、中学校、高等学校まで、交通安全教育というものは必須科目である。そしてその費用は何かというと、交通違反の罰金の金が七五%，あとは自動車、ガソリン屋から自動車を寄付してもらって、実務で交通安全の教育をする。それでも事故が量的には日本より多いかもしれません、しかし、そういう交通安全の教育を徹底しておるからこそ、私はあの程度で済んでもらじやないか、こう思うのです。だから、私はそういうような刑罰をもつて交通安全を期待する。それでは、公訴を提起して刑罰を求める。過失を認定できないものについては、これを不起訴に付すということも、結果においてやむを得ないところだと思いますので、御了承賜わりたいと思ひます。

それから都市交通における交通の実態でございまます。私が御指摘のとおりの状態だと思います。思いますけれども、そういうふうな状態にある、こういうようなことは、實際はそんならぬ。だから、交通安全を確保するためには、交通安全の教育もそうだし、道路の整備もそうだし、安全施設をつくる、歩道橋をつくる、あるいは歩道をつくづく、いろいろなことが必要であります。そういう方向へ私は、国全体、社会全体の目標を打ち出すとともに、御指摘のありましたよ

に、それを強力に実施するということが何よりも必要であるということにつきましては、全く同感でございます。さりながら、それを待つておりますと、その間に今日、昨年の統計でいうならば、一時間に一人半、四十八秒に一人ずつ事故によるところの傷害がでております。こういうふうな実情に対して、その他の万般の施策につきましてはどんなに強力に迅速にやりましても、かなりの時間を要することは当然でございます。その際に、その一環といたしまして、この程度刑法に手直しを加え、その一般的な防衛とともに、さらにつきの種の業態に従事する者に格別の注意を喚起するということは、私決して矛盾していない、こう思うわけでございまして、要は、運用におきまして、御心配のような乱雑な運用にならないで、重な検察当局と裁判当局との刑罰の運用を期待していくということだが、一番大事であろう、こういうふうに思います。もちろん私ども法務省として手の届く分野におきましては、検察とも協力をしてしまして、その運用については深甚の考慮を払つて間違いないようやつていただきたい、こう思うわけでございますが、酒に酔つて車を運転する。無免許で車を運転する、そして事故を起こす、こういうようなものは、私どもどんなに道路を広くいたしまして、それからどんなに労働条件をよくいたしましても、ある程度避けられないことじやないか、こう思うわけでございまして、酒を飲んで運転するのも、無免許で運転するのも、その結果重大な事故を起こしたというような者につきましては、まさに私この刑法が出る出番ではなかろうか、刑法の負担すべき分野じゃなかろうかというふうにも考えておるものでございますので、どうかひとつ慎重な運用を万全の対策をもつて講じていきたいというところに御信頼をいただきまして、御了承を賜わりたい、こう思うわけでございます。

○板川委員 最後に一言。われわれも犯罪を犯した者をそのままにしておけという意味じゃないのです。現行法でもその効果はいいじゃないか。そして問題はなぜそういう犯罪が起るかということにわれわれ全体が目を向けて、その根本をつかなければ、幾ら刑罰を強化したところで問題が解決するわけじゃない、こう思うのであります。

そこで、最後に一つだけ申し上げますが、交通犯罪というのは、正直のところ、いまの日本の交通事情からいって、犯罪をなくすというわけにはいかないですね。そこに刑法の守る分野がある、こういうことは私も認めます。しかし、罰則の強化でなくて、私は実際は被害者の救済という制度を、親切な政治という意味から、もっと根本的に立て直さないといけないのじゃないかと思います。被害者の立場になつて考えてみた場合に、それはひき逃げたやつはけしからぬ、酒飲んだけがさせたのはけしからぬ、こう思います。しかし、起こつてしまつたとすると、人間というのは半ばあきらめて、あとは、この損害をどうしていくれるんだ。損害が起つてしまつた、しようがなない、災難と見て、あとは損害が完全に補償されるなら、次善の策としてやむを得ない、こういう気持ちになりますね。事故を絶滅するわけにはいかない、とすれば、次善の策として、私は、刑法の改正よりも、自賠法を強化して被害者の救済に全体の方向を向ける、これが次善の策として必要じやないか、こう思うのです。これは刑事局長の分野じゃないのですが、次官に答弁してもらつてもいいのですが……。ですから、被害者は、加害者がが懲役三年か五年かということは、そんなこともありますと、イタリアはちょっと低いですが、ほかはもう一千万をはるかにこえている。フランスのごとき三千万というのもありますね。私たち、

この自賠法の最高限というのを少なくとも二倍程度、ほんとうは一千万以上にしたいのだけれども、急にできないというならば、とりあえず六百萬程度、二倍程度に上げる。そうすると、掛け金が大体六割ほど高くなるそうです。掛け金が高くなつてもよろしい。どうも自動車保険が高いから車を持たないという人があれば、これは、この際いまの交通事情からいって、社会に協力してもらうために車を持つことは遠慮をしてもらつてもしようがない。こういう自賠法の制度をもつと強化するということのほうが、実は当面の急じやないかと思うのです。それから事故が起こつて、裁判をやつて、そして判決で勝訴したといつても加害者から実際金が取れないというのが三分の一ある。それから、いまの交通事故の大半は、裁判による公正な解決ということよりも、示談屋に頼んだり、あるいは加害者、被害者が相対で話をきめる。きめるから満足しているのかというと、そうじゃないのですね。大部分が不満なんですね。こういうことを考えた場合に、去年六十五万件、おそらくことし八十万件、来年は百万件近くなるでありますよう、自動車がこのままあるならば、だから、そういう膨大な被害者に対してもつと救済的ないろいろな手段というものを強化することのほうが、当面私は刑罰強化の方向よりも正しい方じゃないか、こう思いまして、この刑法二百十一條の改正はどうしても賛成できかねるという気持ちであります。

というふうにお考えになつておるか、どういう認識を持つておられるが、それをお聞きしたいと思ひます。

○赤間国務大臣 この刑罰が、禁錮三年以下といふのが懲役五年以下あるいは禁錮五年以下ということで刑法が重くなるということになれば、私は一部の反対は当然あるだらうと予想をするのであります。しかしながら、いまの日本における交通事故といふのは、これは実に驚くべきほどのものでござりますので、政府をあげてひとつあらゆる面からこの交通事故を撲滅するということが、人道上の私は大きな問題だと考えておるのであります。乱暴な操縦をやつてとうといたとない人命をそこなつたような場合に、三年以下の禁錮といふようなことは、いまの時勢に合わぬのじやないか。なお、交通事故ができるだけ少なくするといふ道道の目的からも、それが合いにくい、こういうふうな私は考え方を持っておる。それであらゆる有効適切なる方法をすべてひとつ出して、そうちして六十数万件といふもの、あるいは将来またふえるかしれぬ、それをなくするようにするという趣旨には、あまり反対な方は少ない。人命尊重、事故を少なくするということについての反対は、あまり私のところにはまいらない。私は、そういう意味からいたしまして、ぜひともひとつ今度の改正については御協力をお願ひしたい、かようと考えております。

○松本(審委員) 私のお聞きしておりますのは、法務省の提案理由や大まかな考え方といふものは、存じておるつもりなんです。いま法務大臣言われたように、人命尊重、交通事故をなくすするということについては、だれも反対している人はいらないわけです。にもかかわらず、非常に広範な、実際に交通に携わつておる労働者が反対をしている理由を、法務大臣はどういうふうに見ておられるか。あるいは知らなければ知らないでつこうです。そういうものは一切知らぬ、今まで聞いていないことがないということであれば、けつこうで

一四

す。法務大臣が理解しておられれば、どういうわけで反対をしておるというふうにお考えになるかということです。

○赤間国務大臣 私は、そういうことにはんとうに反対するという心境というものが想像ができるない。やつぱり人道の上からいって、交通事故を少なくするとすれば、それが役立たぬという意味で反対をされるのかしらんと、これは想像でござりますが。私は、大事な人命にたいへんな危害を負わしたのだから、軽い刑よりも適切なる刑をかけるということは、事故防止の点から役立つというのでありますので、むしろ私のほうから反対理由といふのをお伺いしたい。人道上からそれが事故防止に役立つというたてまえから、こちらは考えておる。ほかには考へがないわけであります。それに対し、あるといふことはこちらからひとつお伺いして、それについて私またお答えをしたら、話がスムーズに直截簡明にいきやせぬか、こう思ひます。

○松本(善)委員 法務大臣御存しないらしいのですが、この刑法の一部改正案が何度も国会にかかる。しかし、なかなか成立しないということであれば、当然なぜ反対をされているのだろうか、その理由はどういうところにあるだろうか。そこで、一体理があるのかどうかということを検討した上で提案されておるのかと思うと、どうもそれは違うらしい。それはとうてい想像できぬことで提案されているということでは、私は國の行政を預かる方として十分なものではないのじやないかと思うわけです。思うわけですけれども、続けてではお聞きいたしましよう。

警察庁が言つておりますことでも、一台当たりの事故の件数は減つておるのであります。たとえば、警察庁が言いましたところでは、昭和二十一一年には死者は一万台当たり二六四・六です。ところが三十一年になると、死者は一万台当たり三九・三です。四十一年になりますと、死者は一四・九です。負傷者についてもそれぞれ数があり

ますけれども、それは省略いたしましたけれども、激減をしておる。一万台当たりで計算しますと——一台当たりでも同じことですけれども、要するに

一台当たりの事故件数はうんと減つておるといふことになると、これは単に個人の運転者の問題で

ないということが、統計上明らかになつてゐると思ひます。法務大臣は、この点については、そ

うい数字を示されてどういうふうにお考えになりますか。

○赤間国務大臣 私は、やはり事故が減るといふことは望ましいことで、操縦者が非常な注意をする、露骨なことを言うならば、酒なんか飲んで乱暴な操縦をやらないというような例をあげると、そういうことが減つたことでも事故は減るだら

う。また、一方においては、歩行者といいますか、そういう方も注意をする。両方の者ができるだけ注意を払う。それから取り締まりをやる交通

巡回のような職務の方も注意をする。こういう

ものは、ただ一部の一方面だけでなく、私はあ

らゆる面からの注意が届くということが事故が減る一つの原因であろうと考えております。この刑の問題について、何も刑を重くしたから簡単に

事実がそれでまたたく間にものすごく減るといふことを、はつきりと私は数字であらわすことはで

きないが、いまのような軽い不適当なものよりは適切なる刑に処するほうが事故防止に役立つ、こ

ういうふうな考え方から、私はこれを考えておる

のであります。事故防止の原因はいろいろその他

にもまだあると思うが、要するに私は、あ

らゆる面から協力をして事故を減らすという値打

のあります。事故防止の原因はいろいろその他

日本での交通事故をなくしてしまおうというような

故が防げるというようなことは、私は考えられない。われわれの思い立つておるのも、これだけで日本での交通事故をなくしてしまおうというような

大それた考へは持つてないが、これは相当役立つ

ということについては、私はさように信じておる

のであります。そのほかにおいても、交通教育を徹底させるというようなことも、これまた非常に必

要なことで、学童その他においても、子供のときから、日本の道が狭くて車が多い、ということが避けられないのだから、交通教育を施すというよう

なことも、例をあげればまたこれも相当な効果があ

る。しかし、とにかく一年に六十何万件といふ

問題である、こういうふうな考え方をしておりま

す。事故全体としては減つてない。しかし、一台

当たり、あるいは一万台当たりの事故件数はうんと減つているということになると、交通事故をなくすることに役立つ、その他のいろいろなことをあわせてやることがまた同時に役立つ。こういうふうな考え方で私はこの法案をお願いをして、ぜひ通したい、こういうふうな考え方をつております。

○松本(善)委員 私も、悪質な者を処罰をすると

いうことについて、これに反対をするというつもりはありません。ただ、法務省の言いました提案理由では、結局悪質重大な者に關しておもに考へているのだということあります。その悪質重大

な、いわゆる法定刑の上限に近いものという数字を示すればほんとにごく一部のものなんですね。ここに法務省の資料によりまして、昭和四十年度で三年以上は六件、二年以上は六十五件、これは交通事故全体から見ればほんとにごく一部のものなんですね。交通安全対策としてはこれ

はむしろそういうところが焦点ではないというこ

とは、この法務省の資料によつても明らかに

いたよいかといふふうに思ひます。ほんとにごく一部のことではないかと思ひますけれども、

いかがでしようか。

○赤間国務大臣 たとえその者がおあげになりま

したよに少なくとも、そういうところに力を入れて悪質なる違反者には前よりも重い刑を科する

ということは、非常な大きな効果があると私は考へるのであります。露骨に言ひますと、交通事故

なんかは好ましくないのだから、こういうことを

やつちやいかなと言ひたがりでも、やつぱり相当の効果があるのじやないかと思うのです。悪質の者にいまよりも重い刑を科するということは、また

それが非常な警告にもなるし、ひいては業界全部に相当の警戒と注意をする氣風を助長すること

は、当然だと考へます。ただ、悪質の件数が少な

いからそれだけが注意をするというのじやなくて、自動車の運転等については注意しなければならぬ、不正常な、酒を飲んだり、また全然睡眠をとらぬで乱暴な操縦なんかはやつてはいかぬ、そ

いうことをやるといまよりも重くなる、これは社会に對する一つの非常な警告と申しますか、そういう点からいっても、その効果はたいへんな効果があると思う。ただそれが何件あるからそれだけを警告するのじゃなくて、だれがいつそんなことをやるかわからない、六十何万件のうちで、乱暴な操作をやる人間というものは何もきまつておるわけじゃなくて、だれがいつ不注意なため、あるいは用心がないために、そういう好ましくないことになるかもわからない。それは私はすべてにに対する一つの大きな警告になる、そういう点から見て、これは非常な効果があるものである、かよううに私は考えております。

○赤間国務大臣 たびたび申し上げまするよろ
に、あなたと考へが違うのは、これという妙薬と
いうものがそらあるものでないという考え方を、
私は持つておる。われわれができる範囲内におい
て、すべての國民が力を合わせて一年に六十何万
件という、ほんとうに人道上からいって驚くべき
大災害というものを各自なくするよう努力する
というのが、大前提になつておる。そういう点か
らいえば、悪質なものについては、われわれとし
ては刑をいまよりも重くするということは、一々
注意を喚起するとともに、非常にはからざる効果
が必ずある、かように私は確信をしておるので、
これ一つだけをやれば犯罪がなくなるとか、そう
いう僭越なことを申し上げるわけじゃないが、こ
れも犯罪をなくすることにはだれが何と言つても
役立つものであるという考え方を法務省は持つて
おるので、何か一つすばらしい案を出して、これ
で交通事故なしというそんな知恵は——いまの日
本の道路の関係、それから交通量のふえること、
それから自動車というものがまた年とともにふえ
ること、人の注意というのも、やはり注意を怠
る場合もあればいろいろな機会もあるのだから、
私は一つでもつて事故を全滅するというようなな
とはできぬのじやないかというので、やはり事故
を撲滅すること、少なくするために、あらゆる
方法をやるべきであるということについては、だ
れも私は反対はなからう。こういうふうな考
えで、それよりもこれが有効だとか、それよりもこ
れが効果が少ないとか、薄いとか、比較をするに
はこの交通事故を少なくする問題はあまりに大き
な問題である。小さな事故なら一つだけつこうだ
らうと思いますが、六十何万というおそるべき話
にならぬほどの大事故をなくするのに、それより
もこれがいい、これよりもそれがとか、比較検討
を持つておるのであります。その辺をひとつお考

○神近委員 ちょっと関連。私は、この間の質問のときに次官におことづけ願つたのでございます。いまの刑法の罰則強化によって交通事故を少なくしよう、あるいはなくそうというお考えに、私はちょっと批判的であります。というのは何かの方法がないかどうかといえば、あるのですが、幾らでも。いま日本の自動車の台数が三千万といふことを私は聞いております。農村なんかで農民がたとえば近くの町に行くとか、あるいは品物を運んだりする、そういうことに農村で使われている私有の乗用車というものは、私はこれは非常に楽しいものだと思います。だけれど、一番楽しくなくて一番困るのは、今日非常に多くの事故を起こしている、こういう過密都市の中に乗り入れる、あまり年もとつていない若い人たちのマイカー族の車だと私は考へるので。これは私三年くらい前から決算委員会でもこの問題を扱つたことがあるのですけれど、このマイカー族といふものを何とか規制できないか。都市の中の道路の問題あるいは駐車場の問題、こういうのをかかえているから、このマイカー族を——この間四、五目前の閣議であなたの方はそのことを御相談になつてゐるよう私は新聞で見たんですけど、たとえば他県からくる自動車に通行料を取ろうといふようなことがちよつと出ておりました。私はそれと同じで、産業や工業の進歩に必要な自動車といふものは、これではなるほど政府として減らすといふことはできないでしょ。だけれど、おもしろい半分で、通勤のために自分の車を持つてゐるといふことが大きな誇りで、そしてそれをかなり乱暴な運転をやって、今度は駐車場がなければどこか道路のそばに並べておく、こういう人たちを規制したらどうか。私は、政府の考え方がそこまでいなければ、今日のこの状態を——たとえばあなたがおつしやつたように、南太平洋のマルディブという国は人口が十万なんです。その六倍もある今は七倍近くも死傷者を出すというようなこと

は、これは少しばかりの罰金強化とかあるいは懲役強化、そういうものではこれはらしがあかないんですよ。だから、他県からくる車を制限するということが一つ。それから交通の過密を防ぐためには、地下鉄あるいはバスというようなものを一本化して、勤務者あるいは通学者はそれを使用するように指導するということで、私は今日の東京、大阪等の過密都市の事故は非常に減ると思うのです。これをぜひ考えていただきたいのが一つ。

それからやはりいつか前の開議で問題になつて、いたようでしたけれど、東京都あるいは大阪府、そういうような過密都市の交通機関を一本化するという問題を御論議になつて、いたようであります。これはあなたは御存じかどうか知りませんが、今日の状態を想像した人があつたのか、戦争前に東京都は、この交通機関を一本化するために私設の電車あるいはバス、そういうものを一応四億円というお金で買収してあつたのであります。それを空襲のために電車はやられる、バスはやられる。それで東京都のものと私設のものをともかく出し合わせて、間に合わせていたのでございまます。それがそのまま今日のこの分散した状態になつて、統一のとれない状態になつて、そして今日になつて、これをやはりもとの考えに戻つて、この近郊の私鉄あるいはバスの系統、こういうものは統一したらどうか。この二点を、私は事故の減少のためには罰則強化よりもこのほうが効果があると考えるのでけれど、その点についてお考えになつてみる気がおありであるかどうか。この間私は次官に、閣議で問題になつていて、だし、この点をひとつあなたに御進言を願いたい、ということをお願いしておきましたけれど、この二点についてのお考えはどうでございますか。○赤間国務大臣　いまお述べになりましたことは、私も都市政策調査会の副会長といったまして、一年ばかり都市の交通、それから住宅、道路、地下鉄、電車、あらゆる面についていろいろの学者の意見を聞いたりやつてみたのでございま

す。御承知のように、都市化集中というのが非常に激しくなりまして、いなかと言うとあれですが、農村県は人口が減りますが、東京とか大阪、名古屋というところは、人口が非常にふえてくるのであります。人口があえてくるのに対する道路の問題、交通の問題、住宅の問題というようなのがなかなか追いつかないというのが、現在の状況です。それがまた将来やみそらうのかといふと、御承知のように過密化を防ぐということについて、ずいぶんと調査がせられたのであります。どうも過密化ということを防ぐことは困難な問題じやないかという学者の説も、だいぶ多いようございます。私は、そういうお述べになりましたようないいろいろ都市の交通問題、それから住宅の問題、それからまた住宅の高層化の問題、たとえば建物からいうと、二十階、三十階の建物が建つたつて、建物自体は何でもないが、そこに収容する人間と交通との関係などの問題もありますし、それは非常に複雑で重要な問題が山積している。この都市化の問題、過密都市の対策といふものは、これはもう徹底的に党をあげて、社会党も一生懸命にやっていますし、この解決策を講じようとして、いずれの党も大いに御精勤を願つております。ただし、いざなうの党ともお話し申上げましたように、都市化の傾向が非常に激しいので、なかなかむずかしい問題が山積しておる。山積しておるけれども、お述べになりましたように、ほつておこわけにはいかない。できるところからやらねばいかぬというので、いざなうの党ともお話し申上げましたように、都市化問題、過密化対策といふものがきめられてくると思います。しかしながら、われわれ考えておるのは、いろいろな原因がありますが、先にも申し上げましたように、一年に六十何万というばく大な人間が死んだり、けがしたりするのであります。これは非常に猶予のできぬ問題で、あらゆる面からこれを防止策を講じなければならないというので、

法務省はこういうふうな一助として刑を重くする点は役に立つ。これは運転をする人にとってもなにしても、社会に対しても、非常な警告になります。もういろいろな手を打つて、お述べになりましたことでも、すぐ実行のできるものはないし、私は非常な効果があると考えておるのではありません。もういろいろな手を打つて、お述べたけれども、これはガードレール、歩道橋その他の施設を設置すれば、二十四件が救われる、これをおわせてとり行なうような方法、できるところからどんどんやるし、また計画的にもそれをやつて、過密化を防ぎ、交通事故を最小限度にするということに、これは皆さんとともにひとつ全力をあげなければならぬ問題だと、私は考えております。

○神近委員 私、いまのお返事はちょっと満足でないのですけれども、時間が非常に限られておりますから……。ただ弱い者に罰というような在来の考え方でこの問題を解決なさろうということには、反対であります。時間がございませんから、私はこの次にまたこの点についてはお尋ねするかも知れないと存じます。

○松本(善)委員 先ほど法務大臣が言られたのは、どうも妙薬がない、けれどもこれもやらぬわけにはいかぬだろう、こういう趣旨なんですかね。けれども、この法務省のつくりました資料の百十五ページ以下に、いろいろ具体的な事例があがっております。私は法務省の立場に立つていろいろ検討しましたけれども、この中でも、たとえば五番目にあります事件が、業務上過失致死傷、国鉄の事件ですけれども、これはATS、自動停止装置が出る前の事件なんです。これは自動停止装置をつければ、なくなる事故なんです。この一つの例でわかりますように、事故が起こった。その場合に、この安全施設を全部完備していく、まさにこれこそ緊急なことなんじやないかというふうに思ひます。そういう観点で、私この法務省の出した資料を少し分析をしてみましたが、そういうことは私は一言も言わない。妙薬がたくさんあるものを全部取り入れておるけれども、お話し申上げましたように、事故の起らぬような車の施設ができるのか、できぬのか、そういうものについてはもうお話しにならぬ前から、とうの昔からやつておるの早くから安全装置というものについては注意をして、事故の起らぬような車の施設ができるのか、できぬのか、そういうものについてはもうお話しにならぬ前から、とうの昔からやつておるのもあるかもしねが、金もかかれば時間もかかる。そういうものを一々全部待つことのできぬ施設もあるだろうと思う。われわれは閣議においても、中曾根君に、何とかして自動車の事故の起こらぬような設備というものがあるのかないのか、アメリカじやどういうふうになつておるのかといふようなことをもずいぶん調べて、あればそれをやる。そうして、私鉄にしたつて何にしたつて、南海の事故があるたびごとに、安全装置などにつても、ありとあらゆる施設の改善策を立ててやる。私は、施設はできるだけ改善をすることはこれがもうあなたと全く同じことで、施設は何も改めさせぬで、これ一つやっておけばいい、そういう

うち百七十名、重傷者四百五十六名のうち三百九十四名は、こういうもので助かるのです。それから二年半以上という三十四件について見てみます。たけれども、これはガードレール、歩道橋その他安全施設を設置すれば、二十四件が救われる、こらの性質のものです。それから二年以上の百三十件のものも、やはりそういう安全施設との関係で考えてみると、九十四件、これがなくなります。だから、この法務省の出した資料を分析してみましても、これはそういう安全施設のほうで、どうぞ緊急なんです。まさに人命の尊重、事故防止、これは緊急だ、このために金をたくさん出さなければならぬということになれば、これはもう各党一致すると思うのです。現にそうであればそれを処罰をするという方向に向けていくと、これは、どうも何も妙薬はないんだ――妙薬はあります。それを処罰をするという方向に向けていくと、あるいは、どうも何も妙薬はないんだ――妙薬はあるわけです。安全施設をやる、それから過労におちいっている労働者の労働条件を引き上げる、こういう問題なのです。妙薬はあるし、ただ行きあたりがつたり刑を上げても、ほんの先ほど法務大臣が認められたように、ごく一部の問題です、たいした効果があがらないのじやないかと思います。いまのお話申し上げましたことをお聞きになつて、法務大臣、どう考えられますか。

○赤間国務大臣 いまお述べになりましたことは、もうとうの昔にわれわれは研究して、いかにこれを実行するかということで、運輸省で盛んに意見交換するかと、うの昔からやつておるの早くから安全装置というものについては注意をして、事故の起らぬような車の施設ができるのか、できぬのか、そういうものについてはもうお話しにならぬ前から、とうの昔からやつておるのもあるかもしねが、金もかかれば時間もかかる。そういうものを一々全部待つことのできぬ施設もあるだろうと思う。われわれは閣議においても、中曾根君に、何とかして自動車の事故の起こらぬような設備というものがあるのかないのか、アメリカじやどういうふうになつておるのかといふようなことをもずいぶん調べて、あればそれをやる。そうして、私鉄にしたつて何にしたつて、南海の事故があるたびごとに、安全装置などにつても、ありとあらゆる施設の改善策を立ててやる。私は、施設はできるだけ改善をすることはこれがもうあなたと全く同じことで、施設は何も改めさせぬで、これ一つやっておけばいい、そういう

けちな考え方を持っています。施設がある限り、財政の許す限り、金の許す限り、安全装置というものはやるべきだと思います。しかしながら、一番大事なのは、注意をする心の持ち方というものが、事故には抜き差しならぬ重大な問題だ。心持ちを緊張させるためには、このことが安全設備により以上に効果があるんじゃない今まで私は考えるのであります。

○松本(善)委員 先ほど言つておられたこと、だいぶ違つてきたわけございます。先ほど資料をあげて、法務省の資料でもこれはほんとのごく一部なんだということを申して、警告的効果はうんと減つなくなつてているんだ。それから交通労働者にとっては命がけの問題だから、警告効果はないんだということを話をして、一応それを前提に法務大臣も答えておられた。いまになつてだいぶ変わつたと思いますが、一応いま言われたことの中でもちよつと申しますが、はからずも安全施設は金がかかるんだと言われた。この金のかかることを——いま総予算からするならば、そんな大きなものでないですよ。これをいまやれというのが交通労働者の要求であり、私たちの主張なんですね。それは金がかかるから、いまできぬ。いま画面、より大事なのは処罰をすることなんだということで、年に百件以下のものについて処罰をしていく。お医者さんから、調理士さんから、もうそろに關係するあらゆる階層の交通労働者の全部の反対を受けています。こういう事態になつたら、人の言うこともどこか理屈があるんじゃないかな、想像もつかぬというようなことを言われた感覚でこの問題を処理しておられるについて、私はたいへん遺憾に思うわけなんですが、安全施設を何とか——いろいろほかの施策をやる、やると言われる。そこでお聞きするのですけれども、ここに前法務大臣がおいでになりますが、前法務大

臣当时に私が願いをしまして、検討しようといふことを言つておられたことがあります。それにについて、一休法務省はどういう検討をしたのかと、事故を起こした人だけを二百十一条で処罰するのほうで、労働条件が過重になつていて、使用者をやり働かす、あるいは積載過剰でも行けど、こういうふうにやることがある。こういうふうなもののが、使用者の処罰をしなければならないものがたくさんあると思う。これをどうするのかという問題、これは前田中法務大臣は検討するということと、使用者の処罰をうんとやつてしまい。交通労働者の処罰は、使用者の処罰をしなければならないものがたくさんあると、使用者の処罰をうんとやつてしまつた。それから道路の安全施設の設置を言わされました。それから労働時間が長いという問題、これも検討しようといふことを言わされました。それから交通労働者の労働条件、賃金が非常に低いという問題、それから労働時間が長いという問題が、交通事故に關係がある。これも検討しようということを前田中法務大臣が言われた。一体法務省としてはどういう検討をして、どういう結論を出しているかということをお聞きしたいと思います。

○川井政府委員 その趣旨の御質問が出まして、当時大臣並びに政府委員から確かにそういうふうなお答えをしたかと思いますけれども、法務省独自の立場で、他省のほうに連絡をして善処方を依頼するというふうな事柄と、おのずから分かれると思つておられます。そこで、最初の、労働者だけを処罰しないで使用者も処罰してほしい、こういう点についてどういうふうな方策をとつたかとお聞きわけござりますが、これにつきましては、別にいうふうな事例も、数件報告になつております。したがいまして、不十分ではござりますけれども、十分その点については強力な方策を推進するようになりますし、現に実施しております。現に検事のところに来たものの中から、検事が調べまして、検察官認知ということでもって道路交通法違反で体刑を求刑して、体刑が通つたというふうな事例も、数件報告になつております。したがいまして、不十分ではござりますけれども、十分その点については強力な方策を推進するようになりますし、現に実施しております。

○松本(善)委員 時間がありませんので、また本会議後やることとしまして、最後に法務大臣にい

ますので、このところの詰めだけお答えいたいのですけれども、道路の安全施設の設置の義務づけの問題、それから労働者の労働条件と交通事故の問題、これについて前法務大臣は検討するといふことを言わされたのですけれども、まだまだ不十分ではないか。閑僚の一人としてこの問題についてどう考えられるかということを一言お答えいたいです。私午前の質問はここで一応終わりたいと思います。

○松本(善)委員 時間がありませんので、また本会議後やることとしまして、最後に法務大臣にいきますので、このところの詰めだけお答えいたいのですけれども、道路の安全施設の設置の義務づけの問題、それから労働者の労働条件と交通事故の問題、これについて前法務大臣は検討するといふことを言わされたのですけれども、まだまだ不十分ではないか。閑僚の一人としてこの問題についてどう考えられるかということを一言お答えいたいです。私午前の質問はここで一応終わりたいと思います。

○赤間国務大臣 私の尊敬する前法務大臣のおつしやつたことは、私の時代も引き続い成績があるように努力をいたしたいと思います。

○永田委員長 本会議散会後再開することとし、暫時休憩いたします。

○永田委員長 午後二時二分休憩

午後四時三十四分開議

○松本(善)委員 刑事局長に少しお聞きしたいのですが、この法務省のいつおりますのは、悪質

重大な事犯があえてきて、法定刑の上限に達するようなものがだいぶ出てきたとということをいつておると思うのですけれども、似ております殺人罪、傷害致死罪で見ますと、殺人罪でも上限といえば死刑であり、あるいは無期というふうに言つていいかと思いますけれども、司法統計年報によれば、殺人罪で死刑が、昭和三十八年に七件、三十九年三件、四十年六件、無期も、三十八年十七件、三十九年二十三件、四十年十七件、三十九年二十三件、四十年十七件、三十九年二件、四十年以上が二件、三十九年二件、四十年以上が八件、三十九年は九件、四十年は十件ということがあります。大体大多数は、殺人では十年以下一件。十年以下になりますと、三十八年は八件、三十九年は九件、四十年は十件ということになります。大体大半は、殺人では十年以下におさまっている。それから傷害致死の場合には五年以下くらいからずっとふえている。これを業務上過失致死傷で見た場合に、四十年でも、三年以上というものが六、二年以上が六十五、一年以上と二年以上というのが圧倒的多数になつていて、こういう状況を見ますと、そう大きな変化ではない。これについては刑事局長、どう考えますか。何ならこれをお見せしてもいいです。これは法務省でつくってもらつたものです。

○川井政府委員 御質問の趣旨は、二百十一條の改正について、刑の言い渡しが頭打ちの傾向にきているということだけれども、何も頭打ちの傾向で、殺人その他、ほかの罪種についても同じ程度の数字が出ているのじやないか、こういうふうな御趣旨に承つたわけでござります。この殺人の場合におきましては、もちろん最高刑死刑がございまして、死刑はもうこれ以上の刑罰がございませんし、死刑はもうこれ以上の刑罰がございませんので、どんなに悪質なものにつきましても、死刑以上の刑罰といふものは、刑罰としては一応考えられないわけでござりますので、殺人あるいは強盗殺人といふようなものにつきまして死刑の言ふうなふうな結果

になるのは、その刑罰の性質からしまして当然の結果ではないか、こう思うわけでござりますが、他の罪種につきまして、法定刑の最高刑に立つてあるといふふうなものは、この統計を見ましても必ずしも出ていないのではないか、むしろ十五年とか二十年とかいうものは、おそらく多くは殺人ないしは強盗殺人の刑だ、こう思うわけでございまして、そういうふうな点から申しまして、この二百十一條のように、最高刑が三年であるというふうな刑罰の法定刑のきめ方をしている際に、その三年に近いものないしは三年をこえるものがかなりな数字が出てきたというものは、私はほのかの罪種については見当たらないのではないか、こういうふうに考えております。

○松本(善)委員 刑事局長あるいはそういうことを言われるのではないかというふうに思つたのですけれども、それはやはり事實に反しておるのであります。これは司法統計年報は、御存じのように殺人と傷害致死をもろん分けて統計をしておりまします。殺人だけのもの、それからほかの例——ほかの罪種にはないだらうという趣旨のことを言われたけれども、そういうこともあります。先ほど

刑事局長、傷害の例をあげておられた。傷害は御存じのように最高刑十年でございますが、傷害の場合には、單純傷害で十年以下七年までのものが三件あります。七年以下三件、五年以下が二十九件とあります。それから、そういうことで、殺人その他、ほかの罪種についても同じ程度ではないだらうと思われる窃盜でさえあるのです。窃盜では十五年以下というので二件あります。十年以下で五件、七年以下三十四件ということで、これらをずっと見ますと——いまのはいざれも四十年の司法統計年報です。今まで法務省局長としてそういうような感じがするというよう

なことの説明ではないかと思う。この数字を申し上げてお聞きするのですけれども、これについて

刑事局長どう考えられますか。

○川井政府委員 具体的には、こまかい内容に関しては補足して説明していただきますが、單純傷害でござりますが、おそらく十年いたといたる御指摘でございますが、おそらく十年いたという

のはないんじやないかと思うのです。私三十年検事をしておりますけれども、単純傷害で十年いたしましたのは、共産党の徳田球一さんが佐賀で爆弾を譲渡中に投げられてけがをした事件、あれはたしか十年いたと思います。そのとき単純傷害と認められまして十年の刑がまるまるいつたということは歴史上非常に珍しいことだということで、

私たしか何かに書いた記憶があるくらいでございまして、その後注意しておりますけれども、単純傷害で最高刑の十年いたという例はないんじやないかと思うのです。七年以上十年以下といふのは、それは七年いたというのはあるかもしませんけれども、十年というのはないんじやないか

と思いますが、なお詳しくは刑事課長から説明をいたします。

○石原説明員 四十年度の統計に基づきまして松本委員からお話をございましたが、私どもも三十年の統計表をあらゆる角度から検討したことがござります。その際、ただいま傷害の話が出たの

でございますが、私どもの経験から申しましても、七年から十年というところで、はたしてそれが十年であるかということははつきりいたしてお

ります。しかのみならず、一応ただいま七年一十年という話が出ましたのですから、私も法律家の一員としておそらく松本委員と同じであろう

大体五年程度のものとそれ以下のものを分けて数字を出したことがござります。そいたたしますと、傷害につきましては、いま申しました七年か

ら十年までは、百分比をとりますとわずか〇・二

でござります。それから中くらいになるものは一・三でございます。それから最後の分、非常に下限に集中いたしておりますのは九八・六%でござります。ちなみに業務上過失について見ます

と、上の大体二年から三年と申しますのが一・三でございます。それからほんの、それより少し下回つておりますのが一・

一%、中くらいの、それより少し下回つておりますのが一六・六%、それから下の分、下限、一年

以下の分でござりますが、これが八二・三%でございます。そのほか窃盜、詐欺等につきましても、お尋ねがござりますれば申し上げますが、こ

うした上限がある犯罪につきましては、やはり私どもで提案理由説明にも書きましたとおり、法定刑の最高限に集中しているという傾向が見られる

と思うのであります。

○松本(善)委員 もちろん司法統計年報には十年

というものは書いてありませんから、十年までいつたかどうかわかりませんけれども、十年以下七年までのものが三件あります。これは、やはりこの上限に近

だものが三件ある。これは、やはり七年を含んだものが三件ある。これは、やはりこの上限に近い刑が盛られているということは、何もこの業務

上過失致死傷だけに限つた何か特別の例として、刑事局長が、こんなことは全くあり得ないんだと

いうようなことで、パーセンテージをとれば多少の多い少ないということはあるかもしませんけれども、何か特別のことのようになつてお

られたけれども、それは違つてゐるんじやないか

ということを言つてゐるのですが、どうでしょ

う。

○川井政府委員 頭打ちの傾向にあるということを申し上げたけれども、その傾向にあるといふことは、そういうふうな事例が漸次多くなつてきて

いるということを申し上げておるわけでございま

す。

○川井政府委員 事のついでいたしまして、その他の類型につ

きましては、最上限に近いもの、あるいは最上限に盛られているといふふうなものは非常に少な

い、ほとんどないのではないかという意味の趣旨をいまで繰り返し説明してきたわけでございま

でもって認定されておるかどうかということは、詳細にいうならばやはりもう少し検討を必要とするのではないかと思います。ですから、具体的にこの資料を収集した刑事課長のいまの答弁の考え方にはまたございますけれども、ごく正確にまた御議論をいたたくことであるならば、この内容について多少のまた検討の上でもつてお答えを申し上げることが適當であるうといふように思つております。

○松本(善)委員 刑事局長、いまごらんになつても、これは単純なものはないのですよ、ここに出でいる限りでは私の言つたことは認められる、これは変わりないのでしょう。さらにこまかく見ればもつとこまかい検討はできるかもしませんけれども、ここに出でいる限りでは単純の一罪のものではないわけですよ。その事実では異論ないということでしょうか。

○川井政府委員 大体そういうことになると思ひます。

○松本(善)委員 ところで、先ほど来法務省の刑事局長、刑事課長が、単純一罪だけで見るのはおかしいぢやないかと言われることなんですけれども、この問題について、たとえば刑事局長よく言われるが、道交法の百十七条の場合とそれから刑法二百十一条の場合を見るならば、刑法二百十一条のほうを重く見なければいかぬ、こういう趣旨のことを言われた。まあ言われるけれども、しかしあるいはこの犯罪の性質なりといふうなものは、この百十七条の特別法の規定とは本質的に違つた意義を持つてゐるものであるといふに私は別として、これはたとえば道交法百十七条があげられましたので、それについてまず論じようと思つておるので。それはどうであります。それに対しまして説明する

ものに類するその遺棄罪の法益、そういうようなものを重要視して取り扱われたということにはならないのではないかと思うわけでありまして、事故が起きた直ちに官にこれを報告してその後の事故を防ぐための手続を取つて、あるいは被災者の早急な救済をするなり、またさらにそれによってその後の道路の交通の円滑をはかる、いろいろの目的のもとにそういう趣旨なりその法益なりあるいはこの犯罪の性質なりといふうなものは、この百十七条の特別法の規定とは本質的に違つた意義を持つてゐるものであるといふに私は別として、これはたとえば道交法百十七条があげられましたので、それについてまず論じようと思つておるので。それはどうであります。それに対しまして説明する

○川井政府委員 いま酒を飲んで運転という例があげられましたので、それについてまず論じようと思つておるので。それはどうであります。それに対しまして説明する

○松本(善)委員 遺棄罪と道交法の百十七条が一緒にあるというようなことはもちろん言つていなければなりませんけれども、問題は法務省のほうでいつまで適用するということも可能でありますので、刑法の遺棄罪の規定と道交法のその規定とを対照して考えてみると、それが別個に設けられておるという趣旨から考へるならば、必ずしも遺棄罪といふものがいる。私はやはり、注意が足らないために人をひいて人命殺傷といふうな事故を起こしたものがある。私たちは、その事故を起こした結果、官に報告せざしてその場から逃走したというその犯罪の評価といふうなものは、やはりおのずから別なるものがある。

○川井政府委員 ひき逃げの場合はどうですか。それは、道路交通事故法といふうな法規に掲げられて、道路交通法といふうな法規に該当する

ほどの刑法で認められておる遺棄罪の内容といいま

わけです。

○松本(善)委員 遺棄罪と道交法の百十七条が一緒にあるというようなことはもちろん言つていなければなりませんけれども、問題は法務省のほうでいつまで適用するということも可能でありますので、刑法の遺棄罪の規定と道交法のその規定とを対照して考えてみると、それが別個に設けられておるという趣旨から考へるならば、必ずしも遺棄罪といふものがいる。私はやはり、注意が足らないために人をひいて人命殺傷といふうな事故を起こした

関係におきましては、酒を飲んで運転したということで、事故のあるなしにかかわらず、酒を飲んで車を運転したということがまた一つの別個な法律の評価に該当するということで、その一つの行為に對して二つの法条が適用になつておる。そのおりま悪質なものといふうとの例として、ひき逃げでありますとかあるいは醉っぱらい運転だとかいうものを出してくるでしょう。それを過失犯の情状として持つてくるからおかしいんじやないか、それはそれぞれの法条で処理すべきものがあるいは軽過ぎるとか、あるいは酒酔い運転を軽過ぎるとかいうことで問題を持つてくるならば刑法の論理に合うけれども、過失犯にこれを持つてくるというのはおかしいんではないかといふことを言つておるので。それはどうであります。それに対しまして説明する

○川井政府委員 ひき逃げの場合はどうですか。それは、道路交通事故法といふうな法規に掲げられて、道路交通法といふうな法規に該当する

一つの過失事故でありますけれども、刑法規の

なしておるという感じはありませんけれども、事故を起さなければひき逃げということはあり得ないわけでござります。いわばある意味におきましては、牽連犯的な手段と結果のような犯罪現象になつておると思うわけでございまして、下級審の判例の中には、ひいて逃げた場合には牽連犯をもつて処断したような事例もないわけではございません。しかしながら、この点につきましてはその後漸次裁判が上級に進むに従いまして、多くの事例の場合において、すべて同一ではございませんけれども、ひいて逃げたというふうな場合においては、やはりこれは併合罪として処断するのが適当だというふうなことになりますて、前の酒酔いと、刑罰の評価の点については同じようなことに相なつておるわけでござります。そこで、そうだとしますならば、最初の質問の答弁に戻りまして、ひいて逃げたというふうな場合には逃げたのに重点を置いてその罪を評価するというのは適当でない、ひいたという点に重点を置いて刑罰をするというのが、私はやはり刑政のあり方としては妥当ではないか、こういう考え方であります。

○松本(善)委員 別のほうから話をしたいと思いますけれども、御存じのとおり過失犯は全体としてたとえば純業務上過失でない過失の場合は、刑法の法条でいけば過失致死で千円ですね。これは五万円以下の罰金です。これとの比較考量をした場合に、これはたいへんに重くなるという感じがないだろうか、この点についてはどう考えますか。

○川井政府委員 一部改正でございますので、刑法の一部だけを取り上げて刑を上げるということにつきましては、非常に慎重な配慮が必要だと思います。

そこで、まず刑法の体系の中にある過失犯を全部一応引き出しまして、その法定刑と、それからそれについての過去二十年間における実際の取り扱いの件数、実情というふうなものを考え合わせ、また今日までに処理されたたとえば過失致死

罪の中で最も悪質なものには、どういうふうな事件が過去においてあったかというふうなこともあわせて研究をいたしました。したがいまして、ごく理想的に申し上げるならば、これは刑法の全面改正を待つて、そして全体系にわたって法定刑のバランスを考えて改正を行なうということが理想であることは、これは申し上げるまでもございません。そこで、それを待つことができる状態であるならば、もとよりけつこうでございますけれども、私どもの考え方は、それを待っているのは適当でないという考え方で、緊急ということから、一部改正でもつてまかなうということになりますので、そこに理論的に、また合理的な立場から考えまして、他の法定刑との関係におきまして、特にただいまあげられました過失犯との関係におきまして、完全無欠のバランスをとつておるというふうに申し上げるだけの自信はございません。しかしながら、午前中にも申し上げましたように、それらの罪はこの業務上過失の罪に比べて非常に取り扱い件数が少ないわけでございます。それから先ほども述べましたが、その中でいろいろなケースを点検してみましたがけれども、今日定められた刑罰の範囲内でもつてまかなうことができるないというような事例は、過去においてはほとんどなかつたわけでございます。

○松本(善)委員 この刑法の過失犯では単純過失傷害、それから過失致死のほかに、御存じのようになります。往来危険罪についても過失致死罪がある。それから失火についても過失致死がある。これはみんな三年ですね。そして単純過失ではうんと低いのです。こういうことをほんとうならば、全体の過失犯と故意犯ということについて、本来十分に討論をしてやるべきことではないか。これはいま刑事局長も認めたとおりですね。私がひき逃げの問題とかあるいは酒酔いの問題を先ほど問題にしたのはそういう趣旨です。これは過失犯の処罰についての考え方を大きく変えることになりはせぬか、結果から見て。個人の責任というものの見方を、非常に大きく刑法の原則を乱ることになりはせぬかということを言っておるわけです。それが過失犯とそれから故意犯とを厳格に区別をして、酒酔いあるいはひき逃げだということを悪質なものとしているけれども、しかし根本は過失犯の处罚についての考え方が違ひはせぬかということを言っているのですけれども、刑事局長どうでしょうか。

そこで、私どもの内部には、刑法の基本法制について御承知のとおり法制審議会という現在日本のある法律学者を網羅した審議会が大臣の諮問機関としてできておりまして、これにかけて十分に案を練つていただく、その上で初めて国会に審議をお願いする。こういう段取りに相なつております。もちろん、その最後の刑罰の幅が適当かどうか、体系を乱すものであるかどうかといふことは国会によつて決定されるものであることは言うまでもないことでござりますけれども、国会の審議にかける前の手続いたしましては、この法制審議会におきまして十分に議論が尽くされまして、私ども事務当局もそれに出ましていろいろまた討論に加わり、意見を述べてその審議が行なわれたわけでありますけれども、その際に、ただいま御指摘になりましたよな他の過失犯との法定刑のバランスの問題についてもいろいろ議論が尽くされました。いろいろ資料も提出いたしまして議論をいたしました結果、少なくとも法制審議会までの段階におきましては、この程度の刑の引き上げといふものは今までの運用の実績、それから刑罰の日本の刑法のきめ方、それから法定刑、過失犯と故意犯との区別というふうなことにもかんがみまして、故意犯と過失犯を混同するものだ、あるいは他の法定刑とのバランスを著しく乱すものである、日本の刑法の体系としておかしくなるという議論はついに出なかつたわけございまして、私ども国会にお願いする前におきましては、そのような過程を経、そのような議論を尽くして一応提案いたしたものでございまして、私何回も刑法の改正について昨年から皆さまの方のきいまで、きびしい御質問に対処してまいつておるわけですが、ざいますけれども、きびしい御質問また嚴格な法の解釈というふうなことにもかかわらず、私なお今日この刑法の改正案は決して他とのバランスを乱すものではない、また同時にそれは過失犯と故意犯とを混同するものではないという信念

はゆるがないわけでございます。

○松本(善)委員 法制審議会でありますとかあることは法務省がそういうふうに考えているということとはわかりましたけれども、しかし私どもが言いますのは、いま刑事局長認めたように、こういうバランス、日本の国の刑法の責任の問題という重大な問題をどうしても論ぜざるを得ない。だから引き出して持ってきたのじゃいかぬのじゃないか。この国会の場でそういうバランスまで討議できるようないま刑事局長も、理想は全体でやるべきなんだということを言われたけれども、いま緊急なんだという話ですけれども、国会でのそういう全体のバランスを討議することをやめてまでやるような、それはどの緊急性はないのじやないか、私はそう考えております。むしろそういう緊急性は安全対策のほうに向かわれるべきではないかというふうに思いますけれども、これは質問としてはその程度にいたしましょう。いたしますが、この審議によつて、単に悪質なるものではなくて、非常に広範な医師から調理士から私鉄、航空機、それから国鉄、自動車関係、ハイヤー、タクシーから貨物自動車に至るまでの広範な労働者に影響が及ぶということは否定のできないことだ。この国会では、刑事局長の答弁でもそういうふうになつてきたようですが、そういう影響が及ぶということについては、そういうことがあってもやむを得ぬ、こういう考え方ですか、法務省。

○川井政府委員 道交法で改正をするわけではありませんて、刑法で改正をするわけではありませんて、單に悪質なるものといわれている醉っぱらい運転、それからスピード違反あるいはひき逃げというふうなことが警察官で問題になつた。警察官にもそういうものがあるということで去年相手方の過失の程度というふうなものも問題になりました。私、法務省から資料としてもらいましたものによりますれば昭和四十二年の交通関係の業務上過失致死傷事件、ここでは九件報告になつておりますが、この中で罰金が五件、禁錮一年、四年間執行猶予が一件、それから不起訴が一件、家裁送致が一件、捜査中が一件、こういう結果、全体からすればたいへん軽いといふ感じがいたします。のみならず、この中には意識的でありますか無意識的でありますか知りませんが、いわゆる三悪ドライブと称して、警察官が酔っぱらって無免許で、しかもスピード違反をやつた、こういう事件、これは警視庁の者で、蒲田から逗子での事件ですけれども、これが報告をされておりません。ということになりますと、警察官の、本来こういうものを取り締まるべき人たちは對する関係では、いわゆる先ほどの法務大臣の答弁では非常にきき目があるという厳罰主義が

であるのが、立法をする場合の立法趣旨の書き方

全く行なわれていないといつてもいいんじゃない

かと思いますが、刑事局長、この経過を見てどう

思いますか。

○川井政府委員 「昭和四二年以来における警察官に係る業務上過失致死傷等事件事例」、これに基づいての御質問だと思いますが、なおその前に、「最近における人災事故事例」ということで、警察官の拳銃暴発その他の事故を取りまとめた資料を提出しておりますので、あわせて御検討を賜わりたいと存じますが、これだけの事例をながめ、一般には重いけれども警察官には軽過ぎるじゃないかということは、私必ずしもそれは言えないと思うわけでございます。一件一件のケースそれ自体には、それぞれのケースのみが持つておる特殊な事情もあることは申し上げるまでもないわけでございまして、これにつきましては相手方の過失の程度というふうなものも問題になりましょうし、その他いろいろな情状が勘案されましてこういうふうな量刑が行なわれているものだ、こういうふうに考えるわけでございます。一般的の例の場合におきましても、三人も四人も死亡者が出て、重軽傷者が大せい出たという事例におきましても、この結果の重大性というものを無視するわけにはいきませんけれども、過失が多いか少ないかということによってこの種の事案の基本的な悪質の度合いといふものがきまるのではないか。またいわゆる結果主義ではなくて過失主義に基づいてこの種の事件の量刑が行なわれているというのが最近の実情でございます。したがいまして、この事例の結果だけ見まして、警察官の場合には軽過ぎる。一般的の場合には重過ぎるということにはすぐにならないわけでございまして、やはり一件一件の内容、詳細にわたつてその事件のみが持つておる特殊性というものを十分に勘案したことにはすくないというと、これはにわかに評価するることは適当ではなかろうというふうに思います。

○松本(善)委員 それでは聞きますが、この事例だけでもけつこうです。これの第三例、昭和四十二年千葉県での、無免許で大型自動車を暴走させ、幼稚園児六人に傷害を負わせた、重過失傷害です。これは罰金で確定していますね。これは確かにこの裁判での全部のこまかい情状がここでわかるわけないから、それだけですべてを判断するというわけにはいきませんよ。これは刑事局長の言うとおりです。しかしそれでは全然判断でき

ぬかというと、そんなことはない。先ほどから刑事局長が口をきわめて言っている無免許とか、酔っぱらい運転、こういうように上限まできていいのだと言っている事例だということは明らかです。それが罰金で済んでいるのです。幼稚園児五六人に傷害を負わせた、無免許で警察官が運転した、これを見てどう思いますか。別にあしきにも思いませんか。

○川井政府委員 私ども、検察官といたしましては、この事件の調査結果を公表するに當り、その立場から議論する立場にはお互いにないであります。ないでされども、この統計と資料だけを見ても、これはやはりおかしいんじやないか、むしろ警察官についてはもつときびしくやらなければいけぬのじやないかというぐらいいことはあつていのじやないかと思うのです。どう思いますか。

なければならぬと考へております。したがいまして、不幸にして事故を起ししました場合には、現在私どもはその処理の厳正公平を期するため、検察官の事故現場における立ち会いを求めるというふうな措置をとりまして、できるだけ警察官の事故だから警察官が処理して不公正にわたつたといふようなことのないような措置も講ずるわけでございます。こういう点につきましては非常に細ござります。

軽くないかという問題でござりますけれども、これにつきましては、私は標準といふものがあつて初めて軽いあるいは重いということがいわれるものと思いますが、その標準といふものは、やはり現時点におきましては法律のもとで裁判せられた結果によつて考へる以外に方法はない、かように考えておるわけであります。

なお、私ども、先ほど申しましたように、警察

○川井政府委員 これは内容をいますぐ詳しく述べておるが、私にはあります。たゞ、警察の教習所の構内で、自動車の運転の練習をしておったときに、その運転を誤って、門かへいと乗り越えて外に出て、その結果そこを通りかか

で、部内に犯罪を犯した者がいた場合におきましては、世間から見まして、あれほどまでにやらなくていいんじゃないかと思うぐらいに、今まで厳格に処理をしてまいりました。これは私確信を持って申し上げることができると思うわけで

心の面慮をいたしておるところでござります、その送致いたしました以後の処理につきましては、ただいま法務省の刑事局長の言われましたとおり、私ども厳正に処理いたしたい、かようにも考えております。

官の場合は、その職務柄事故を起こしました者については全員を送致いたしまして、処断を求めておるところでござります。

それから部内におきます处分につきまして、いま私、手元に詳細な資料を持っておりませんけれども、

かつた幼稚園児六人に傷害を負わせたという、ある事件ではなかつたかというふうに記憶しているわけでござります。裁判の結果につきまして、この具体的なケースについて、これが軽いとか重いとかいうふうな批評はもとより自由でありますし、またそういうふうな批評があつて初めて初めて裁判が、公正な結論が順次たどつていくということになりますので、私個人としましても、これについて軽過ぎるとか、あるいはいまの時勢からいつつてどうかと思うとかいう批評はもとよりかつてござりますけれども、ここにあらわれた資料からいいましまして、もう少し内容にわたつて詳細に検討しながら、上で、罰金では不適当だ、体刑をもつて当然臨むべきだ

ございます。したがいまして、警察官は、私ども検察の部内の者ではございませんけれども、やはり犯罪捜査に執掌し、法律の命ずるところによつて社会悪を剥抉する、こういう重要な任務を帯びておるものでございますので、それらの人があえて犯罪を犯したというふうな場合に、特に警察官であるから軽く扱つてやろうというふうな気持ちは、私ども検察全般といたしましてはさらさらないわけでございまして、犯罪を剥抉する者に、そだだからといって特別通常人より重くしなければならないという感情はありますとしても、理論的にいって、そのことの当否ということについては、私また別の観点から意見がありますけれども、と

なおつけ加えますならば、それはそれといったし
まして、警察官が事故を起こして、その処断が論
ぜられる以前に、警察官自身が事故を起きたない
という努力が最も必要であろう。しかし一たび事
故を起こしました場合は、法の前で厳正に処断さ
れることは当然でございます。

○松本(善)委員 私の聞きますのは、厳罰主義と
いうことがたいへん効果のあるよう先ほど来こ
この委員会では言われているけれども例を見て
みると、ならば、警察官には厳罰主義でないじやない
か。これについては警察庁はどう考えるかといふ
のです。そうだと思うか、矛盾を感じるかどうか
ということなんです、結果的に。

ども、いずれもその事案に対応いたしまして、最もきびしいものは懲戒免官、以下状況に応じましてそれぞれ必要な行政処分というものを行なつておるところでございます。私の本部長としての経験におきましても、ます客観的に見て——客観的には、客観的な世論その他の反響を見ましても厳正な処断をしたように思つております。

○松本(善)委員 警察庁については、その処理状況について、部内の処分も含めてどういうふうに処理をしているかということをさう聞くからお整えいただきたいということを昨日連絡してあつたはずですけれども、それについてはどういうことを調査されましたか。

べき事案だというふうな結論が出来ますか、これ罰金にしたのもやむを得ない事案だということになりますか、具体的な刑が重いか軽いかということにつきまして、ここで私、重い軽いといふように結論を出す自信はございません。

にかく一般の感情といたしまして、犯罪の剥奪といふような職務に従事する者が、あえて犯罪を犯したというふうな場合におきましてはいさざかも容赦しない、法の命するところによって厳格にこれを処理するということが基本的な方針でなければならない、こう思います。

○内海政府委員 法のもとで裁判を経て処罰されたものでござりますから、私どもはこれが正しく行なわれたものと考えます。

○内海政府委員 私どもの内部の行政処分について申しますと、事故の第一原因となりました者が昭和四十二年中に二百七十名でござりますが、それらについて懲戒免職をいたしました者が八名、それから停職をいたしました者が十六名、それから戒告をいたしました者が百十三名、それから論

いけれども、しかしこの五の例も酒酔い運転で執行猶予です。四の例は酒酔いとは書いてありますけれども、私のほうの資料によれば酒酔いであります。ほかの例については、酒酔いであったかどうかは、これは法務省のあれでは出ておりませんけれども、私の知る範囲でも三例が罰金と執行猶予です。確かに個々の例について、裁判官のようない

○松本(善)委員 警察庁の刑事局長に聞きますが、いま私ずっと警察官についての例をあげたわけです。これについて詳しく繰り返しませんけれども、どう考えますか。

○内海政府委員 もともと交通取り締まりに従事しなければならない警察官が交通事故を起こすと、いうこと自体、われわれ部内規律としては厳正で

○内海政府委員 先ほどの警察官について軽いか
軽過ぎるじゃないか、重過ぎるじゃないかといふことは一切論議できない。そういううばかなことはないと思います。その点と、つけ加えて聞きますが、これらについて部内ではどういう処分をしましたか、両方答えていただきたい。

示の上免職させました者が十九名、減給をいたしました者が九十八名、以上三百五十四名がいま申し上げたような処分を受けております。

を徹底すべきじゃないかと思いますが、法務政務次官、いかがでござりますか。いまの議論をお聞きになっていて、政府の一員として、厳罰主義はまさに警察官に先にすべきじゃないかと思いますが、どうですか。

○進藤政府委員 取り締まる立場の者であるだけに、嚴重な処置をすることが当然だらうと思います。

○松本(善)委員 そうすると、現在はやはり少し手ぬるいということをお認めになりますか。

○進藤政府委員 いま出ているのが手ぬるいといふわけじゃなくて、嚴重な処断は必要あります。が、いま処罰されたものはやはりそれぞれの事情に応じて慎重にやられたものだと思います。

○松本(善)委員 いま警察庁の言うには二百七十名のうち懲戒が八名、それから法務省の出した資料でいえば、九例のうち禁錮一年、執行猶予が一件で、ほかはみんな罰金です。この実情は何よりも軽いことの、厳罰主義は警察官には適用されないということの証拠ではないかと思う。これを見られても、やはり必ずしも現状は手ぬるいとは言えぬ、こういうふうに法務政務次官は考えられるということですか。

○進藤政府委員 その事実は、慎重にやられた結果がそこにあらわれていると思います。しかしながらそういう処罰をする際には、取り締まる立場の者であるだけに、他よりも一そう慎重に嚴重にやるべきだと思います。

○松本(善)委員 政務次官、いま禁錮三年では足らぬという議論になつてゐるのです。懲役五年にしなければいかぬという議論になつてゐるときには、いまの例をさらにになると、みんな警察官は罰金なんですよ。禁錮一年、執行猶予なんですよ。それから懲戒免になつておるのがほんの一部ですよ。これをごらんになつて、刑法の上限を上げるという問題を考え、警察官だけは別世界に住んでおるというふうに思われるかということですね。思われなければ思われないでけつこうです。それだけお答えいただきたい。

○進藤政府委員

別に別世界にあるとは思いません

が行なわせるほうが私はいいと思います。ただし、たとえば地方的な仕事、バスのタイムテーブルであるとかバストップをどうするとか、そういうような地方的な仕事は、これは地方に行なつてもいいだらう。現在の地方事務官制度というのは、占領軍がおりましたときに、占領軍からの非常に大きな要請に基づいて妥協の産物としてできていたと私は聞いております。この際はやはり国民が何が一番便利であるか、また国家的にもどういう仕事が大事であるかというような考え方方に立つてその辺をはつきりしたらい。國に返すべきものは國に返す、地方でできるものは地方でやる。あるいは國や地方でなくて民間団体や業者団体でやれるものがあればそれにやらせる、そういう形でできる段階に来ていると思います。運輸事務所のあり方について、どういうふうに大臣お考えでございますか。

○中曾根国務大臣 運輸事務所の行なつております仕事の中で、車検、登録というような仕事が大好きな仕事になつておりますが、それらは所有権の確認、法的認証という国家的な性格を持っているものであります。たとえばこれは不動産登記とか全国的交通行政の統一、そういうような全国的な性格を持つておることも、これは國家が行なうべきが適当であると思います。それから安全基準の確立としては、自動車の登録等の仕事は電子計算機を用いて全国的に統一しよう。そして各府県に別に行なつても、ほかの都市でも登録をいろいろできる、そういう形で全國一カ所のセンターをつくる。申しますのは、車検、登録というような仕事が非常に大きな分野を占めておるわけです。それから安全基準の確立とか、全国的統一を要する問題がますます大事になつてきてる。たとえば国道にいたしましても、今までの一級国道、二級国道というような国道の編成がえが行なわれて、多分に国がめんどう見るという分界をはつきりさせましたのはここ数年来の傾向であります。人命を救ふたのは、また国民のほうの立場からしまして、県庁へ行つたり、陸運事務所に来たり、あつこつち回されるというのでは非常に不便が多いだらうと思います。ほかの役所のことはよく

赤澤さんがえらいアドバランをあげて、端的に言えば陸運事務所の機構について発言なされた。陸運事務所が自動車行政にたいへん関係があるけれども、昔から複雑で、運輸省とそれから地方自治体との間に議論があるわけあります。今後、自動車行政の一番先端組織にあるこの陸運事務所のあり方について、どういうふうに大臣お考えでございますか。

○横山委員長 横山利秋君。

運輸大臣は短時間のお約束でございますから、ほんの聞きたい焦点だけになると思います。

○松本(善)委員 まだ多少ありますけれども、同僚の委員の質問があるようですから、それが終わってから続けさせていただきたいと思います。

○永田委員長 横山利秋君。

運輸大臣は短時間のお約束でございますから、ほんの聞きたい焦点だけになると思います。

○松本(善)委員 まだ多少ありますけれども、同僚の委員の質問があるようですから、それが終るまであるとかバストップをどうするとか、そういうような地方的な仕事は、これは地方に行なつてもいいだらう。現在の地方事務官制度というのは、占領軍がおりましたときに、占領軍からの非常に大きな要請に基づいて妥協の産物としてできていたと私は聞いております。この際はやはり國民が何が一番便利であるか、また国家的にもどういう仕事が大事であるかというような考え方方に立つてその辺をはつきりしたらい。國に返すべきものは國に返す、地方でできるものは地方でやる。あるいは國や地方でなくて民間団体や業者団体でやれるものがあればそれにやらせる、そういう形でできる段階に来ていると思います。運輸事務所のあり方について、どういうふうに大臣お考えでございますか。

○横山委員長 横山利秋君。

運輸大臣は短時間のお約束でございますから、ほんの聞きたい焦点だけになると思います。

交通というものが最近は非常に変化してきている。そこで一つは官あるいは公共団体の力を活用すると同時に、もう一つは主として郊外、いわゆるサバーブについて民鉄その他の力を借りなければこれはできないだろう、国が何でもやるといふ考え方には自分は賛成できない。特にこれから非常に大事なのは郊外における通勤問題や都市問題なのであって、政治的に見ても、ジョン・ケネディが当選したのは郊外の票である、美濃部さんが当選したもの郊外の票である、すなわち三多摩の票である。それだけ見ても、郊外というものが非常にクローズアップされてきているものと想います。横山さんはその辺の状況はよく御存じのはずですであります。そういう意味で、郊外についてはいま大体私鉄が担当しているので、国が全部やれといっても、税金その他に限度がありますから、これは民間の力を大いに活用してやらなければならぬ。いままで私鉄は不動産をやつたりあるいはチーンストアをつくったり、デパートをつくったり、どんぶり勘定でいろいろやってきたけれども、昔は不動産がもうかつてうまく見合つたこともある、しかし近ごろは地価も高くなり、必ずしもそういうどんぶり勘定でやるということが合理的であるかどうか疑問である。そういう面から、また一面においてはATSをつくれとかあるいは複々線にしろとか、車両をふやせとかプラットホームを長くしろとか、いろいろ公共的要請も受けて私鉄も投資しておる。そうすると赤字経営ということはやむを得ない情勢が出てくる。そういう情勢のもとに、デパートやチーンストア、不動産値上がり等のどんぶり勘定でいつまでもやれるものかどうかはわれわれとしても検討すべき段階に来ている。については、これは検討しないければわからぬけれども、経理関係をどういふうに限界を明らかにするか、またその相互の交流、協力関係をどういうふうにやるかというふうな場合については私鉄に対して公共性を認め行なう場合は私鉄に対して公共性を認め、國鉄その他に認めているようある程度の国

家の助成も考えていい段階に来ている。そういう意味で、特別立法によつて郊外を担当している私鉄にも発奮願うという体系をとるべきだ。そういう意味で、いまその検討を命じておる。また、一において国自体も郊外問題に乗り出すということは必要になる。というのは、通勤距離が五十キロから百キロ圏に延びておる。その部分は私鉄だけではとてもカバーできない。そこでいま運輸経済懇談会において、通勤高速線といふ思想があるわけです。これはいま具体的にいろいろ検討しておられます。そこでもう一つは、単に通勤高速線だけつくったのではなく、ラッシュアワーに使うだけで、ぶたんは赤字にならぬかというふうに運営し、どうかねえか。どうふうに引くかというところに財政上の問題もありますが、しかし、五十キロ、百キロにならぬか、ある程度国がそのめんどうを見なければならぬということになるだろう。それから今度は環状線の中、都心という問題については、ころであります。これが、私営のバスなりあるいは地下鉄なりがやつておるわけですが、その連絡のポイントが非常に大事である。渋谷でおりてまた乗りかえるところどころにあの混雑がある。昔のような時代ならば、山手線というのは東京を非常に利したけれども、大阪と東京を比べてみると、山手線というのが非常に害をなしておる要素もある。とにかくそこで乗りかえて出していくからあそこへ東急王國ができる。あそこへおりて、みんな野菜を買つたり肉を買つたりして家へ帰るからあそこに自然にデパートができる、西武王国ができる。いわゆる副都心のもとと、いうのは交通の関係からきておる。そういう点で、郊外線と都心へ乗り入れれるものとの連絡、接合をどういうふうにするか。もちろんこれは乗り入れがいいにきまつております。そういう方向にこれを促進すると同時に、乗り入れの線の補強というものは地下鉄にたよるのがよろしい。そこでいま都市交通審議会で審議してお

工事を至急四本ばかりやらせようと思つておりますが、近くその審議が終わつたら認可して、工事のほうに、さらにでき得べくんば都心の方に向かっては地下鉄群をふやして、そしてループ線の中はそれで円滑にいくようにしたい。なお都市計画自体としても、めつたやたらに百階建ての建物ができると、これはもう地下鉄の駅が満員になつてしまひます。そういうわけだから建設大臣にもお願いして、ともかくかつてにつくるといふなら地下鉄の駅を自分でつくれ、ことによれば地下鉄も自分で引いてくれ、さもなければ運輸省はめんどう見きれぬ、そのかわり環状線の外に百階建てや二百階建てをつくるならば少し固定資産税を安くしてやつたらどうか、外につくることを奨励しなさい、そうすれば交錯輸送になるでしよう、そうして環状線の中は青山墓地とか豊島岡とか、まだよいぶんアパートをつくる余地がある、あの中に高層アパート群をつくつて、歩いて職場に通うようにするのが理想である、そういうふうに税制上の調整をやってもらつたらどうか。問題は税制なんだ、売りたいけれども全部税金で取られてしまうから売れない、そういう情勢の土地がかなりまだあるようであります。その辺は何か知恵をつけて税制的に解決してもらえば、都心の中にも相当なアパート群ができる。丸の内とか京橋とか、そういうところはだめでしょうが、かなりのところに私はまだできると思う。そういういろいろな総合的な関係でこの都心問題の一部を解決して、こうということを申し上げたのであります。

問題にしておりますまいゆるから半決の問題であります。交通事故における賠償の判決がから手形になつておるという問題であります。この追跡調査の結果によりますと、判決を受けたものの実に三分の一のが全然もらえなかつたり、途中で支払いを受けていない、月賦などでもらつて、支払して議論をいたしましたが、運輸省がかつて、去年でございましたか、大臣就任前でございましたか、センター構想をお出しになったときに、これをひとつある程度受けて立つというような印象を受けました。いまの自賠の補償をかりにもう少し増加するならば、直接的救済でなくとも、少なくともいま社会問題になつておるから判決に対して何らかの措置ができるのではないか。庶民は簡単に、国でしばらく肩がわりしてくれといつておるわけですが、それがすぐには肩がわりができないにしても、何か、から判決に対する救済が自賠の中でできなものかどうか、御検討をしておられた御返事がいただきたいと思う。

○鈴木(瑞)政府委員 ただいまの御質問に対しまして、昨年自動車のそついた被害者救済のためのセンターをつくるという構想を立てて、実現しがあるいは救急病院とか、そういうところに補助金を出すということをございました。それで四十三年度におきましては、昨年から出ましたよな種類の補償センターをつくるという案は、予算案としては出しておりません。

○横山委員 現状において、から判決を解決する

Digitized by srujanika@gmail.com

案がないことは承知している。ですから大臣にひとつ何とか考えはないものかということを私はお伺いしたいのです。しかし追跡調査によりますと、裁判にあまり期待しない、むしろ、相手が重犯知したのだから、示談のほうが、きまつたあととの

被害者に対する金の入り方がいいのです。しかしそういうことは、裁判の判決できましたものが実行されないと、ということでは裁判の権威がもしかかわることであるから、この際ひとつ、私もいろいろ考えてみましたが、また各党のテレビに出席した者も、結局自賠の中では何か考えるよりほかないのではないかということになつたわけであります。大蔵省の問題もござりますけれども、この際、これほど各マスコミを取り上げております問題で、私は、法務大臣、最高裁にいっても何ともならぬ、一番近いのは運輸省の問題になると思うのですが、御検討をぜひ願いたい。いかがでござりますか。

傷害の場合は大体五十万円でございますが、今までの例で見ると、大体五十万円以内の傷害が多いようです。ただ、むち打ち病なんかで長引く場合は、まだはつきりデータができるおるわけで

そうだ。
そこで問題は、おそらく横山さんの御指摘は、現状において千万とか八百万とかいう金額をどうするかという御指摘なんだろうと思うわけです
が、御質問から察するに、でき得べくんば、この自賠責のお金を探るとして、そして一時立てかえてやるという方法は考えられないかという御指摘のように思われます。私もケース・バイ・ケースによつて、そういうこともあるいは可能でないかとも考えられます。その点はもう少し深く検討してみたいと思つております。

けない場合も多いのであります。そうすると、結局、休職六割、家族をかかえて裁判、金がないからみんなにカンペを求める、こういう状況が続くなわけであります。特に交通事故の場合におきましては、どちらもした、人殺ししたというわけでも

ありませんので、同僚はたいへん氣の毒に思う。そういう、氣の毒だからというて、先ほど警察官の例が引き合いで出されましたけれども、適当にやる場合が多いのです。罪をなるべく軽くしたい、部内において。あるいはまあ、例を出しては悪いのですけれども、上野動物園長さんは希望退職で最後には無罪になつたのですが、動物園長さんみたいな人柄の人は氣の毒だからいいのだ。しかし、ほかの人は社会に指弾をされるおそれがある。

そこで私の提案は、第一は、無罪になつた場合には休職したときの補償をしてやれ、四割か何割。たしか国鉄では、帰ってきたときには休職期間は、月給の半額を支給する、これが

う気持ちはわかるけれども、どこが間違つておる
という点の御指摘をなさるお役所があつたら、ま
ずそれを言つていただきたい。別に間違いがなけ
れば、すぐに運輸大臣から——現業を率いている
運輸大臣から御答弁を願いたい。

りませんが、やはり一つは自動車損害賠償責任保険の金額を上げるということのように思います。御存じのように、去年八月三百万円に上げましたが、最近は飛行機の事故とかそのほかの事故を見ますと、六百万円、七百万円くらいが大体平均みたいです。たいな形になってきてる。高いものは御指摘のとおり一千五百万円くらいのものもござります。いまの三百万という数字は、判決の動向から見ますと、やはり低いようになります。そこで、いつこれを動かすかという問題なのです、議会でもこの問題はずいぶん御質問がございまして、われわれは真剣に検討しておるのであります。そのためには、保険料その他が上がりますが、しかし、それもやむを得ない、ある段階にきたら、これを上げようと思つております。去年の八月やつ

になる前に、警察官の責任による交通事故が話題になってしまいますね。総合的に聞きたいのですけれども、ひとつ大臣を中心になってお答え願いたいのは、こういうことなんです。

国鉄でも、交通事故で無罪になつた人もあります。起訴されて、裁判で無罪になつた人もあります。起訴されると休職になる。休職にされると六割の給料しかくれません。そして、六割では食えませんから、他に職を求めようとすると、兼職禁止の規定に引っかかります。内職をしてもほんとうはいかぬのです。裁判が長びく、そうして無罪になつた、その場合には現行法規では六割と十割の差額の四割はだれも補償してくれないわけであります。それが第一、私が先般来指摘しておるところであります。

けない場合も多いのであります。そうすると、結局、休職六割、家族をかかえて裁判、金がないからみんなにカンパを求める、こういう状況が続くわけであります。特に交通事故の場合におきましては、どろぼうした、人殺ししたというわけでも運輸大臣から御答弁を願いたい。

う気持ちはわかるけれども、どこが間違つておる
という点の御指摘をなさるお役所があつたら、ま
ずそれを言つていただきたい。別に間違いがなけ
れば、すぐに運輸大臣から——現業を率いている
運輸大臣から御答弁を願いたい。

そこで、その次の問題としては、起訴された、裁判が長引く、食つていけないからこの際、希望退職をしたいということを申し出たとします。しかし、希望退職の場合は、役所は懲戒免職をしなければならぬ場合もあるから、希望退職を受け付

はないかというのが私の提案であります。この点について、初めて大臣にお話し申し上げたのですから、即答いたしかねるかもしれません。趣旨はおわかりだと思います。私のいま説明したことについて疑惑があるとおっしゃるお役所、それはも

か、服務規律の関係なんかも考えなければいかぬのではないかという気がいたします。

第一類第三號
法務委員會議錄第十三號

いう場合には、それは措置をしなくともいい。しかししながら、これはもう気の毒だ、本人の全く過失である交通事故なんていふのが圧倒的に多いですからね。過失の場合で人をけがさせたり、殺した。それが公務員たる品位を傷つけるという観点に立っているわけですよ。公務員法ができましたのは、公務員がどろぼうとか、人殺しとか、窃盜をするという場合を想定してあれはつくられたのです。しかしその後、交通事故がこれほど多くなってまいりまして、そうして全くの過失で死傷を犯した場合において、そこまで公務員法は追及をほんとうにしておつたのであらうかどうか。しゃがつて、そういう場合においては、これは起訴される、休職になる、そして長年、そして無罪。その場合、あとから金が返ってくるといったつて、その間どうするのか。私は全部やれと言つて、いるわけではないのですよ。その場合の特殊な例の道を開いてやるべきだ、こう言つているわけです。

それから あなたは 過失を犯した人が毎月、
りも給料がよくなると いうのはおかしいと言ふの
ですが、別におかしくないのですよ。分に応じて
働いているのですからね。役所の給料の低いのが
おかしいのです。そういう点については、いまの
公務員法及びその施行規則その他について、私は
もう何らか一つの方途を考えるべきではないかと
思うのです。結局、休職になって、裁判で判決が
出るまでの過程はうちでじつとしておれというの
でしようか、六割で。そんなこと、できやしませ
んよ。何らかみんなやっているのですよ。それは
見のがせといふのでしようか。法に違反している
可能性がはるかに顕著だと私は思う。それを見
がせ、そういうことをやつてもほのかぶりしてお
けといふつもりではないと思うのです。現実の
課題です。先般、私ちょっと予算委員会で提起を
したのですが、人事院はその後どういう検討を進
めておられるのか、ちょっと伺いたいと思いま
す。

て、多くの場合休職になります。その場合に百分の六十を支給することになります。これは二十六年に制定されまして、それ以前には、休職率を判断し、同時に失業保険法の休業補償の百分の六十、労働基準法の雇用者の責めに帰すべき場合の休業手当が百分の六十というあたりを勧めました。中には一文も金が出なかつたのでござります。百分の六十ということをきめましたのは、先般給与局長からお答え申し上げましたが、当時のエンゲル係数を判断し、同時に失業保険法の休業補償の百分の六十、労働基準法の雇用者の責めに帰すべき場合の休業手当が百分の六十というあたりを勧めましたとして、百分の六十ときめたわけでございます。

その次の問題の、判決が確定いたしまして、無罪になつた場合、残りの百分の四十を、というお話をございますが、検察当局におきまして適法に起訴されまして、それをもとにいたしまして休職にいたすわけでございます。その限りにおきましては、雇用者である任命権者、あるいは雇用者である国と申してもよろしいかと思いますが、その立場からは、そこに何らの問題はないと思います。ただいま中曾根運輸大臣からお答えになりまししたような角度から考えるといたしますれば、むしろ統治権者としての国として考えるべき問題ではなかろうかと考えます。

○横山委員 大臣がお急ぎですから、それではもう一つ大臣に問題を提起しておきたいと思います。

この間、朝日新聞に、交通事故の診料代が非常に高い、医者が、「一言で言うと、ぼる、そういう問題がさきに提起されました。私も、私の知り合いが加害者であり被害者であった場合の問題として経験があるわけであります。加害者としても被害者側としても、先生よろしく何とか頼むという事情から、医者がほつたか、ほらないかという点についてはずいぶん議論があるわけであります。しかし、それにしても、朝日新聞によれば、人という人は問題を提起しておるわけであります。一月あまりの入院治療費が何と百二十五万円。病院側が多量の注射をしておきながら、健康保険の中には

の場合は点数がきまっているから、ぼろうと思つても極端なことはできない。しかし、自賠の場合はチェックができないから、あるいは加害者の負担ということになるという可能性が論理的になしとしないことのようあります。いま、大蔵省が、全国の査定事務所で調査をし始めている医者の良心とか、医者の判断にまかせざるを得ない場合が多いけれども、間々そういうことを私はちまたで聞くわけあります。こういう点についてどういうふうにお考えでござりますか。

○中曾根国務大臣 どうもそういう場合は、苦しいときの神頼みということでお医者さまお医者さまでいうことで、金額や何か目もくられないで、とも医者によろしく頼むということなんだから、医者の良心とか、医者の判断にまかせざるを得ない場合が多いけれども、間々そういうことを私はちまたで聞くわけあります。こういう点についてどういうふうにお考えでございますか。

それから、先ほどの休職の問題ですが、おっしゃられたように、事件が起きた、休職になつた、それが判決、無罪で戻つたというときの四割のカバーといふ問題は、これは考えていいといふような感じがいたします。これは私は変わりありません。ただ、しかし、事故を起こして、それがベンディングになつて六割しかもらえない、食えない、やめようと思つても、懲戒免官か何か、そういうことでやめさせない。その場合に、どこかへ就職して、タクシーの運転手か何かになつてか、それでいうケースがあると、もしその人が有罪になつた場合、これはもちろん懲戒免官かなんとかが出でくる、退職金などももらえない、そういう懲罰もあるが、しかし、もし有罪になつた場合と

いろいろなことを考へると、その間不當の結果しか受けられないというのもやはり一つの規律じやないかといふ気がするのです。ひどい場合には、起訴されて牢屋へ入ることがあるのですけれども、それもやはり社会の規律なんであつて、そういう社会の規律を維持するということとは、公務員でもだれでも、やはりびしつといふところはいかなければならないとかぬじやないか。公務員といふ、あるいはややそれに近いものの立場の場合には、何かそういう、一般の会社員や何かと多少違つたところがすべきである。有罪になつた場合にはがまんしなければいかぬじやないか。公務員といふ、あるいはややそれに近いもの立場の場合には、何かそういう規律のあるところにはあつてしかるべきだという感じが私はしておりますので、先ほどのことばはちょっと不十分でありましたので、この際申し述べさせていただきます。

○横山委員 大臣、まだちょっと誤解があるようですね。起訴される、休職になる。有罪か無罪かは別として、そこまではみんな給料をもらつていいのですよ。そうでしょう。それから、休職になつてから措置については、結果として有罪になる者と無罪になる者とがあるが、ぼくの提案は、全部をそらしろというのではない。状況判断をして、本人が辞表を出してきたという場合に懲戒免職のおそれ多分という場合。たとえば、汚職などとかなんとか、そんなものは直ちに懲戒免職を一方的にやつても差しつかえない役所の立場です。しかし、ひょっとして無罪になる場合には気の毒だ、過失であるという場合においては、そこで一たん辞表を受理して——これは現行制度から変えようというのです。改正しろというのです。現行制度を基準においてはいけない。変えて、一つの道を開いてもいいではないか。その道といふのは、退職金のたな上げ、あるいはそのほか保留返してやる、こういうことならば何ら差しつかえないのではないか。規律だとおっしゃるけれど

も、それなら言いますけれども、無罪になつた場合は、検察陣が善意であつても、これは明らかに無辜なる国民に対し被害を与えたのですから、それを大臣は、まさか、規律だからしようがない、受忍義務が国民としてあるとおっしゃるのではなかろうと私は思う。だから、私の言うことが、まだここから先の話が大臣の頭によく落ちないらしい。これはよく御検討を願つておきたい。あとでまたほかの人とやりあいます。

のか。何法によ
ておられるのか。

○岡田(勝)政府委員 現在、給与法のたてまえにおきまして、六割は休職給として出すということはござります。そして、それはむろん休職期間中でござります。しかし、そのあとが、無罪になつたということとは、なつた場合の措置は何ら規定するところはございません。そこで、先ほど運輸大臣がお答えになりました、そういうことを考へるといたしますれば、統治権者の立場としての国で

権者が休職処分を発令するわけでございます。それはそれで、六割というのを出すのは、まさに任命権者としてあるいは雇用者としての国であります。ですが、それが無罪になつたということになりますれば、これは任命権者なり雇用者としての国の立場といいますか、責任の問題ではないようになりますが、それらは任命権者あるいは雇用者としての國の公務員制度を扱う立場としての人事院の所管にはちょっと入りかねるようになります。

等をいたしておりますので、そういう例について私は私ども把握しております。

○横山委員 今回の刑法の一部改正について、厚生省は協議を受けましたか。

○若松政府委員 個別の問題として、特に医師の業務上の過失致死の問題として、個別的な協議は受けておりません。

○横山委員 個別的というのはどういう意味かわかりませんが、刑法の一部改正、二百十一条の、いわゆる業務上必要なる注意を医師が怠った場合

○横山委員 そういいう措置が、辞表を出した場合に、辞表というものを簡単に受理しないという状況になつておるのであります。その点を私は言つておるわけですよ。

ですが、起訴されまして休職になります。その途中で、場合によって辞表が出て、これを認める場合がございます。その場合、退職金の扱いといたしましては、そのときには支給をいたさないわけでござります。刑事案件が確定いたしまして有罪になれば、むろん退職金は出ません。無罪になれば、その無罪が確定した時点で退職金が出るようになります。いまの退職金手当法はなっておりま

○赤間国務大臣　この問題は重要な問題ではあります。
か。
○横山委員　どなたがお答え願いたいのですけれども、それで差額の四割を、運輸大臣も人事院も、その点については、趣旨はわかるけれども現行法規では四割を補償する道はない。そうだとしても、新しい立法措置なりなんなりしなければそれはできないということなのです。それをすべきであると私は思うのです。いかがでござります。

○横山委員 そうすると、どこですか。
○赤間国務大臣 管掌は総理府の問題ではないか
と思います。

○横山委員 この問題は詰めたいと思っておりました
が、いらっしゃる方が責任が持てないお返事で
は困りますので、実は委員長にお願いしたいのです
けれども、厚生大臣が二十八日しか来られな
いというわけで保留になつておりますこととあわせ
まして、次回にはこの問題を管掌される責任者
に御出席をお願いいたしたい。よろしくうござい
ますか。

○永田委員長 はい。

には、これによつて五年以下の懲役ないしは禁錮に処せられるということについて、厚生省はどういう意見の表明をいたしましたか。

○若松政府委員 現在、厚生省といたしまして、格別の意思表示というものはいたしておりません。当然、内閣提出の法律でございますので、法案提出に際して協議はござりますので、その場合には、われわれ賛成をいたしております。そういう意味で、法案の内容の医師の場合あるいは看護婦の場合の個別の問題ということについては協議は受けていらないわけであります。

○岡田(勝) 政府委員 その場合に、本人から辞表が出てまいります。で、任命権者のほうでその起訴されている内容、事実が自分のほうでつかめなければ何ともいたし方ございませんが、自分のところであつかめれば、懲戒免職いたすのが相当だと考えれば、もう辞表を受理しないで懲戒免職をしてしまえばよろしいし、懲戒免職するに至らない程度のもと判断いたしますれば、その辺で、懲戒の下の段階の停職なり減給なり戒告なりがございますから、そういうもので処分いたしまして、一応役所の規律を正しました上で辞職の命令をいたすのが最も妥当だろう、こう考えておりま

ますが、やはりいろいろな関係で、とくと前向きで研究しなければ、すぐどうするというような問題じゃない、かように私は考えるのであります。昔からずっと休職のときには大体六割ということになっておりますが、あなたのお話を聞くと、それが非常にいろいろな点で無理があるというのを予算委員会で聞きまして、あなたの話もよくわかりますので、これはやはりとくと前向きで研究をしてみたいと私は考えております。

○横山委員 やつてくださるとすると、これは何省の所管になりますか。法務省ですか、人事院になりますか。

○横山委員 では次に厚生省。今回のこの刑法の一部改正につきまして、医師の誤診の問題が一つの焦点になつております。それで二十八日にはまず見会長もおいでを願い、厚生大臣もお見えになるのですが、その前に一言お伺いをしておきたいとがござります。私の手元にありますのは法律資料でありますが、これによりますと、少ないながら医師の誤診が、最近国民の権利意識が発展をいたしましたために、裁判事件になつておる。民事事件、刑事事件になつておりますのが相当ござります。厚生省では、医師のこの種の問題について検討をされていますか。

○横山委員 先ほどあなたは、四割の問題は、雇用主である国でなくして、統治権者としての国であるとおっしゃったのだが、具体的にはそれは現行法規ではどういうことをおっしゃるとしておる

したのでございますが、したがいまして、私の申
し上げるのはまさに私見と申し上げるよりはかな
いと思います。先ほど私申し上げました六割は、
適法な基礎がございまして、それに基づいて任命

については直接調査その他をいたしておりません。医師が業務上過失致死等の刑事事件となりまして、刑が確定いたしましたものについては、こゝは医師法に基づく医道審議会でそれぞれ行政処分

られるべき必要性のある事情だと、こういうふうに理解をしていらっしゃるのですか。

○若松政府委員 最近の世の中の趨勢から見まして、人間の生命の尊重という意識が非常に高くな

なつておきます。先ほどから例が出ておりまますように、死亡事故等の補償金等の金額も非常に急速に上がってきております。その一つの理由は、生命の尊重という意味から、国民自身も、危険の伴うような業務に従事する職業人が、それぞれ、さらにつつ高度の注意を払つていただくということを希望し、念願していることだと思います。

したがつて、それに対応して、医師その他の、業務上ある程度危険の予想される職業につく場合にも、その職業人は当然、従来よりも一そつう心して仕事をしなければならぬということになるかと思います。したがつて、そういう注意義務が一そく要求される時代におきまして、その注意義務が欠けて起つた過失致死というような問題につきましても、刑の上限を若干上げるということについては、これはやはり社会通念、社会常識に従つたものではないかといふうに私ども考えております。

○横山委員 そういう抽象的なお伺いをしていいのです。医師の調査その他の現状が、三年以下の懲役の現行法では軽過ぎる、だから、五年以下の懲役ないし禁錮にする必要があると積極的にお認めになつておるのであります。

○若松政府委員 先ほど申しましたような理屈から、当然、上限とやうのものを若干引き上げるのはやむを得ぬのではないかといふうに考えます。ただ、それが三年か五年かといふうな量刑的な問題につきましては、私ども、専門家ではございませんので、それ専門の法務省その他の関係者が十分関連分野を検討していただいておきめいただくのが妥当じゃないかと考えます。

○横山委員 医師の医療過誤によつて、三年の上限に近い、ないしは、三年といふうな判決はございましたか。

○若松政府委員 私どもが把握しております範囲内におきましては、最近数年間においては、純粹の医療上の過誤に基づいて過失致死を起こしたといふような場合に、三年の禁錮が科せられたとい

う例を承知いたしておりません。

○横山委員 だから、おかしいといふんです。法

のものは、積極的必要性があつて行なうべきもの。あなたは、法務省に、その前におられて、遠慮していらっしゃるかもしれません。

ものは、積極的必要性があるから制定される。い

ま、医師にこういうような医療過誤が多い、しか

も、それは上限に近づいている、これは放置する

のは許されないから、この際、五年以下の懲役なしし禁錮にする現実的必要性がある、こういうこ

とかと言つて先ほどからだめを押している。あな

たのお話によると、ここ数年来そういう必要性が

ある事実といふものは何もないではないか。どう

いうふうにあなたはお考へなんですか。抽象的な

話ではない。われわれはこういう交通事故の事情

だから上限を引き上げたいというような法務省の

説明です。医療に関してあなたの話でいへば、現

実の事態といふものは、五年以下の懲役なしし禁

錮にする必要性は医療自体についてはないといふ

ことであなたは自分で言つておられるのぢやないです

か。どうなんですか。

○若松政府委員 三年あるいは五年といふものが

どのような意味を持つかということ、つまり、量刑の実際の数値に関しましては、これは専門である法務省にむしろお願ひしたい。ただ、上限の引

き上げといふうなものが、これは社会的な通念に即応するものじゃないかといふうに考えるわけであります。

○横山委員 わからぬ。全然見当違いで、私の質問に対してもざわざざらされるというような傾向を私は感ずるわけです。私の聞きたいことはわかれています。

ただくのが妥当じゃないかと考えます。

ておる。全く言語道断で、たくさん、一億にならんとする寄付された人の心情を思ひますとばかりかしくてしょうがない。どこへ文句を言つたらいかわからない。もしこれが、県や市でやつておつたならば、自分のところでやつておつたことであるからもつとめんどうを見たかもわからぬ。しかし、とうとい民間の盛り上がりの勢いでなっておるということ、私は今後、あいうやりもつてできたがために、かえつておかしなことに方といふものでは、民間ももう協力しないだらうと思うのです。だから、救急医療というものが結局公的な、社会的なものであるから、國もこの際百尺竿頭一步を進めて、ひとつ経常費もめんどうを見るといふことに踏み切つたらどうか。国がめんどうを見るならば、県も市もあたりまえになるわけでありますから、こういう点にこの際踏み切つてもらいたいと思うのであります。いかがでございましょう。

○若松政府委員 現在、救急の体制は、大きづ

いては市の責任であり、救急医療体制についてもそれは公共団体に責任があるわけでございませんから、公共団体の行なう業務と、委託といいますか、一部委託の形になりますが、何らか結びつきをつけて、公共団体で相当の必要な経費を負担できるように持つていくことが妥当じゃないか、そういう意味で、私ども県の当局者等には、そのような指導をしてはいかがというような意見を述べております。

○中谷委員 関連して、厚生省にお尋ねをいたしました。

実は木曜日に医療過誤の問題をお尋ねをする予定であります。先ほどの横山委員の質問に対するお答えで、一応問題点を明確にしておいたほどがいいと思いますので、お尋ねをしておきますが、從前より一そう注意義務が高く要求されるといふことでござりますね。そういたしますと、注意義務違反に伴う責任の量もしたがって高くなる。そういうことでござりますね。そういたしますと、法律の詳しいことは存じませんけれども、法律的な厳密な解釈という意味よりも、社会通念的な意味で、そういう論理が出てこないかというふうに申上げたわけでございまして、純粹の意味の法律解釈、法律理論といふように申し上げたつもりでございましょうか。

○若松政府委員 実は私も医者でございまして、法律の詳しいことは存じませんけれども、法律的な厳密な解釈という意味よりも、社会通念的な意味で、そういう論理が出てこないかというふうに申上げたわけでございまして、純粹の意味の法律解釈、法律理論といふように申し上げたつもりでございません。

○中谷委員 実は、昨年刑法学会で医療の問題を特に取り上げまして、たとえば、私、明後日質問いたしたいのは、形成外科と刑事責任の問題と

四十二年の記事ということで、私どもちょっとその記事の内容は知らなかつたわけでござりますけれども、四十二年は四十一年に比べますと、確かに警察職員の交通事故が増加をいたしております。

四十三年、今年に入りましてからの数字は、ちょっと正確な数字はいまございませんけれども、四十二年との関係で言いますと、必ずしも増加してきているという感じはございません。

効果ということでございますが、いろいろな機会に防止対策をやつておりますので、御指摘のようない効果について、できるだけ事故の絶滅を期すようにということで、やっておる次第でござります。効果の具体的な点につきましては、ちょっと手元に資料がございませんのですけれども、以上でございます。

○松本(善)委員 それでは、この事件についての

いう意味で、やはりこれは法律的にも救急搬送になつてまいりますと、一体今後の医療行為との間の関係がどうなるのかというふうな問題も出でてくるだらうと思うのです。いずれにいたしましても、注意義務は強く要求されるというその注意義務ということばは本来法律的なことばであります。そこで、決して道義的なことばでないはずなんですが、お使いになつたのは、法律的な意味での注意義務ということが高く要求されるということとは、それが、お使いたいところの責任も高く要求される。したがつて、量刑もそれに伴つて高くなる。それがあたりまえなんだ、こういう趣旨のことを述べたとおりでございましょうか。

○松本(善)委員 引き続いて質問をいたします。警察庁にお聞きしたいのですが、先ほどの警官の事故のことを聞題にしていたわけですが、去年の七月十一日に、いわゆる警官の三悪ドライブといふのがあって、それから警察庁ではそういうものの根絶を指示をしたということでありましたけれども、その後のそういうものの効果は上がつておるでしょうか。

○内海政府委員 主管の監察官が参つておりますので、監察官のほうから答弁をいたします。また指示、通達を出されております。また、各都道府県警察でも、この問題は重点的に指導、教育、あらゆる面にわたつて事故防止に努力をいたしております。

○横山委員 ちょっと私の時間を超過しましたから、二十八日に厚生大臣並びに先ほどの総理府ですかの御出席の際にあとの質問を少しやることにいたしまして、私の質問はこれで終わります。

○永田委員長 松本善明君。

法務省答弁準備できているようなんですが、御報告いただきたいと思います。

○石原説明員 先ほどの件につきましては横浜地検に照会いたしまして、ただいま回答を得ましたので、それについて申し上げます。

この事件につきましては四十二年の七月十一日に発生いたしましたが、七月二十六日遼子警察から横浜地検の横須賀支部へ事件送致を受けまして九月十九日公判請求をいたし、現在係属中でございます。その内容は、先ほど松本委員が御指摘されましたように、七月十一日に助手席に同僚の巡査を乗せまして鎌倉に向かっていく途中、お酒も飲んでおりました関係から電話の柱に衝突いたしまして、同乗の巡査に大腿骨折の傷害を負わせたということです。したがいまして、罪名といましましては業務上過失傷害及び道路交通違反、すなわち酒酔いと無免許の点を含めまして起訴し、現在審理中であるということをございます。

○松本(善)委員 警察庁の先ほどの答弁にはたいへん驚いたのですけれども、この「三悪ドライブ」で警察庁にショック」ということで各新聞とも、警察庁がこういうことの絶滅を期するようによく知らぬことで通達を出したという、それをよく知らぬという答弁がここでされるとは、全く警察庁の通達というものが何にもなってないのだ。国会へ来て答弁をするべき人が、このことはよく知らぬともむだだらうと思う。

それで、私はこれ以上は聞くのをやめまして、法務大臣にちょっとお聞きしたいのですが、先ほど警察官の事案を相当問題にしておりまして、ちょっと簡単に申し上げて法務大臣の見解を聞きたいのですけれども、法務省で資料をもらいました九例のうち、禁錮一年の四年間執行猶予、これが一番重いのです。罰金が五件です。そのほか捜査中、不起訴、家裁送致、そういうようなのがあります。しかもその中には酒酔い運転、無免許運転、これが一ぱいあるわけです。こういう現状で

あり、かつ警察庁の答弁では、二百七十名去年

申上げております。

○松本(善)委員 それでは先ほど法務政務次官に

お聞きしたことと同じことをもう一度お聞きしておきたいと思います。

これは、この厳罰主義というのは、警察官にはどうも適用にならないらしい。法務政務次官に、これは軽過ぎやせぬか、警察官だけ別世界に住んでいるのじやないかとお聞きしたら、いやそんなことはないと思う、こというお話をもし法務政務次官の言うとおりでありますならば、警察官についてこの程度で何とかなるというのならば、条件を引き上げる必要はさらさらないじやないか。

十分、罰金と禁錮一年、四年間執行猶予、こういうような刑でやっておられるわけですから。そうして警察庁としては緊急通達さえも覚えておらぬ

というような状態でやっておられるのです。これは条件を引き上げる必要は全くないと思いますが、それでも、いま私、法務大臣がおられないときの審議の経過をちょっと御報告申し上げたのですが、御意見を伺いたい。

○赤間国務大臣 こういうような事件につきましては、警察官であろうと警察官でなからうと、私は、しごく公正と申しますが、正しくやらなければならぬと考えております。警察官なるがゆえに

軽いとかそういうことはあつてはならぬし、現在そういうふうなことは聞いたことはない。公正に行なわれておるものと私は考えております。ただ

申し上げたいことは、たまたまそういう事件があつたのが刑法が軽かつたからそれで刑の量定を上げるということはむだじやないかとすぐ結びつく

といふうには私は考えておりません。やはり人命尊重が文化のあれとともに非常に高くなっていますので、注意力を喚起するために刑の量定が上がるのは、今日の勢いで見らして何をふしぎな

く、これはもうみんなだれも共鳴するところでありますので、注意力を喚起するために刑の量定が上がるのは、今日の勢いで見らして何をふしぎな

ことではない、当然なことである、私はかようになっておりません。あくまで身分とか人柄によつて刑が重いとか軽いといふうなことは、法務大臣

の一番きらいなことであります。絶対にそういうようなことがないようにやるということを重ねて

か。いま刑の上限を五年の長期にしなければいかぬというようなことをいつておるときにはどうかと

思います。それについて法務大臣が、さらに、そんなど法務大臣が、非常に効果がある、妙薬だと言わ

れた、この厳罰主義というのは、警察官にはどう

も適用にならないらしい。法務政務次官に、

これは軽過ぎやせぬか、警察官だけ別世界に住んでいるのじやないかとお聞きしたら、いやそんなことはないと思う、こというお話をもし法務政務

次官の言うとおりでありますならば、警察官についてこの程度で何とかなるというのならば、条件を引き上げる必要はさらさらないじやないか。

も、そして複数の人をけがさせたという事件についても、決して上限までいつてないわけですよ。

法務大臣の考えでは、これは少し軽過ぎるというふうには思われませんか。

○赤間国務大臣 私は、事実重かるべきものは重くやることが正しいと思う。それから軽からねばならぬものは軽くやる、これが量刑の正しいところだと私は思うのであります。同じ一つの事件で

も非常に慎重にとり行なわれるのです。ただし、やはり被害者の状態なども見なければ、その

刑が軽いとか重いとかいうことは判断が困難だ、

こういうものは、やはり実際の問題を取り扱うた

人が、加害者というかまたは被害者のほうはとい

う両方を厳正な立場で見て、くだされると私は考えておるので、いろいろなケース、ケースが

あるだろうと——これは想像でございますが、

そういうふうなことは聞いたことはない。公正に

行なわれておるものと私は考えております。ただ

申し上げたいことは、たまたまそういう事件が

あつたのが刑法が軽かつたからそれで刑の量定を上げるということは聞いたことはない。公正に

行なわれておるものと私は考えております。ただ

申し上げたいことは、たまたまそういう事件が

あつたのが刑法が軽かつたからそれで刑の量定を上げるということは聞いたことはない。公正に

行なわれておるものと私は考えております。ただ

申し上げたいことは、たまたまそういう事件が

あつたのが刑法が軽かつたからそれで刑の量定を上げるということは聞いたことはない。公正に

行なわれておるものと私は考えております。ただ

申し上げたいことは、たまたまそういう事件が

あつたのが刑法が軽かつたからそれで刑の量定を上げるということは聞いたことはない。公正に

行なわれておるものと私は考えております。ただ

とこでお聞きしたいのは米軍の問題であります。米兵の妻の酔っぱらい運転で、これは自衛隊の列に突入をして、二人死んで十六人けがをし

たという事件が最近あつて、これは予算委員会あたりでもたびたび論議になつたわけでありますけれども、この事件の処理は結局どうなつたのでしょうか。

○川井政府委員 横浜地検横須賀支部において事件送致を受けまして、捜査の結果、証拠十分だと

いうことで裁判所に公判請求をいたしました。

○松本(善)委員 それから引き続きまして、この三月二十日にまたアメリカ兵の妻が事故を起こして六人をけがをさせておる事件が厚木の基地の付近の大和市で起つております。これはどうで

しょう。

○川井政府委員 捜査中だそうでございます。

○松本(善)委員 私がお聞きしますのは、この米軍人及び軍属それからアメリカの家族、こういう人たちについての事件の処理がどうなつてているだろかということをお聞きしたいのですがこれども、先ほど公判請求をしたといふ事件につきましても、アーティカの婦人は逮捕して間もなく釈放されておるという経過が論議の中でも明らかになつております。こういう業務上過失致死傷で複数の人を殺し、それから複数の人をけがをさせておる、二十人近く人が殺傷されておるというようなケースで、そういうふうに簡単に釈放しているの

だらうか、実務の処理はそつだらうかということ

をお聞きしたいと思います。いかがでしょう。

いろいろございますが、一般的に申しまして、業務上過失致死傷事件というのは、もちろん言うまでもなく故意犯ではなくて、過失犯でございますので、身柄の処置につきましては、故意犯ほどに厳格な処置をとっていないというのが実務の実態でござります。したがいまして、検察庁が警察から事件の送致を受けて、事件を受理する場合に、自

柄つきでこれを受理するというものは、最近漸く多くはなつてまいりましたけれども、その数が必ずしも多くございません。むしろ警察の段階において、致死の事件でありましても、身柄を釈放した上で取り調べて、在宅で事件を受けるというのが数においては多いようです。

○松本(善)委員 昨日から米軍人、軍属、家族の業務上過失致死傷事件の処理状況についてお調べいただきたいということを言つておいたわけですが、けれども、どういう結果が出ましたでしょうか。

○石原説明員 実は私どもの統計で、軍人、軍属、家族の区別がございません。しかしながら、それを一緒にいたしました全般の数について申上げたいと思います。

昭和四十二年度におきまして、検察庁が受理いたしました総数は五百七十四人でございます。そのうち、起訴いたしましたのは百五十五人でござります。起訴猶予になりましたのが二百三十六人でござります。なお、これは大半が公務中の犯罪でござります。ということに相なるわけでございますが、わが法によると、が裁判権がないということで不起訴にいたしましたのが百四十八件でござります。その他嫌疑なし等でござりますと、三百五十九件に相なります。

なお、起訴率でございますが、これは従前かこたんが三十五件でございまして、不起訴の分を合計いたしますと、三百十九件に相なります。

分子とするわけであります、その起訴率は三六・六%と目よっております。

につきましては、そういうようなケースの場合にすぐに入院されるということは、いまのよううな業務上過失致死傷事件が非常に重大な人命尊重、事故防止ということで感嘆していかなければならぬといふことが論議をされている中で、きわめてこれはあらゆる処理であるといふように私は思いますけれども、これ以上論ずるつもりはありません。全体としてそのようなことがあってはならないということを言って、次の質問を申し上げます。

この刑法の改正問題でいろいろ質疑をしたり、議論がされたりしております中で言われますことは、これは悪質者を処罰するのだということが盛んに言われるわけです。そうしてそのために附帯決議というようなこともいろいろ考えられているというような状態が出ております。しかしながら、これがやはり保障にならないというのが実態ではないかと思います。たとえば軽犯罪法について例を出してお聞きますけれども、この軽犯罪法ができますときに、昭和二十三年三月二十三日の衆議院の司法委員会では、国宗政府委員がこういうふうに言っております。「この法律の存在が、労働運動その他の社会的の団体運動に対しまして、弾圧的な性格をもつておるのではないか」という御質問に対しては、……この法律自体は、さような労働運動等を目標としてつくられたものでは絶対にないのでござりますから、全般の犯罪の、刑事訴訟法で言いますところの刑事政策的な動かし方によりまして、そういう弊害は十分に避け得られるものと思つております。」こういう答弁をなしている。しかも、それだけではやはり保障がないということで、御存じのように、この法律には四条に、「この法律の適用にあたっては、国民の権利を不当に侵害しないように留意し、その本来の目的を逸脱して他の目的のためにこれを濫用するようなことがあってはならない。」という条項がございます。ところがこの軽犯罪法で一番適用されているのは、民主的な諸団体や労働組合がやって

臣、御存じかどうかわかりませんけれども、刑事局長あこりは十分ご理解して思ひます。実

實際上は労働運動や民主運動のビラ張りの彈圧に輕犯罪法が一番使われている。これは立法當時議論をされたこととその運用とが違うということの最適の例だと思います。この例をお示しして、法律ができた後の運用とここで答弁というのは違うものだと思いますけれども、法務大臣の見解を聞くべきだと思います。いかがでしょう。

○赤間国務大臣 私は法律の運用はどういう組合にきつくいくとか、そうでないものは楽にやるとかいうようなことはあってはならぬと考えております。私は法律の前にはもうみんなが平等だ、これを法務大臣としては徹底していきたい。特別の者にわりあいにつらくなったり、特別の者には大目に見る、これは私は法律の施行の本来の姿でない、と思います。公平に、厳正に、しかも適正なる運営をやると、いうことに全力を尽くしていく。しながら、やはりこういう法律でありますから、特殊の者がたいへんな違反をすれば、その特殊の人間がよけいあげられるのは、これは起こった現象に対して刑の執行が行なわれるであつて、しかし、それかといって、何も不公平な取り扱いじやない。簡単に言いますならば、私は附帯決議があるなしにかかわらず、法律はすべての者に公平に、適正に行なわるべきものである、こういうことを徹底していきたい、かように思います。

○松本(善)委員 私のお聞きしますのは、この法律ができますときに議論をされておることと全く違つたことが実際に起こっているという例を申し上げたわけです。ここで悪質重大な者以外には影響させないということを幾ら言わても、これができる後はやはり影響するということが実態ではないかと思うけれども、どうだらうかというところなんです。そのことをお聞きしているわけですが、そういう危険は十分あるのではないかと思いま

進めていきたい、かように考えております。どう

は全然考えておりません。しかし、この法令のでは、何といましても悪質なのが——文化的の進展とともにだんだんに人命が重く見られる、これはみんなさよう御了承のことと思う。文化が進めば進むほど人の命が大切になる。これにあわせて、この法律が今日の時勢に合つてできるものと私は平たくいえども考えております。これを私

○川井政府委員 軽犯罪法の例をあげて説明されましたが、そのほかにも、暴力行為等処罰に関する法律とか、あるいは最近では凶器準備集合罪の問題とか、議事録というふうな内容をあげられまして、同じく百十一条の問題とは、事柄は同じようでございますけれども、かなり内容が違っているのではないかといふふうな気がするわけであります。それはそれといたしまして、悪質重大な事件が非常に多発している、そういうふうな者には、三年と二年刊行はまさしく頭打つの傾向にある。これらは、私は人間の命が尊重せられることはあつたまえのことのように考えていいのじやないか。人命尊重が文化の進展とともに高くなつたといふ事実に照らして、こういうものが必要になつたものと私は考えます。

聞きしたいと思います。いかがでしょう。

こざいますが、一般的に申しまして、業務大至死傷事件というものは、もちろん言うまでもなく故意犯ではなくて、過失犯でございますのであります。したがいまして、検察庁が警察から事件の送致を受けて、事件を受理する場合に、身

につきましては、そういうようなケースの場合にすぐ二段放送されるというふうなことは、今まで

うな業務上過失致死傷事件が非常に重大な人命尊重、事故防止ということで感嘆していかなければならぬということが論議をされている中で、きわめてこれはふしきな処理であるというふうに私は思いますが、これ以上論ずるつもりはありません。全体としてそのようなことがあってはならないということを言って、次の質問を申し上げます。

この刑法の改正問題でいろいろ質疑をしたり、議論がされたりしております中で言われますことは、これは悪質者を処罰するのだということが盛んに言われるわけです。そうしてそのために附帯決議というようなこともいろいろ考えられているというような状態が出ております。しかしながら、これがやはり保障にならないというのが実態ではないかと思います。たとえば軽犯罪法について例を出してお聞きますけれども、この軽犯罪法ができますときに、昭和二十三年三月二十三日の衆議院の司法委員会では、国宗政府委員がこういうふうに言つております。「この法律の存在が、労働運動その他の社会的の団体運動に対しまして、弾圧的な性格をもつておるのではないか」という御質問に対しては、……この法律自体は、さような労働運動等を目標としてつくられたものでは絶対にないのでござりますから、全般の犯罪の、刑事訴訟法で言いますところの刑事政策的な動かし方によりまして、そういう弊害は十分に避け得られるものと思つております。」こういう答弁をなしている。しかも、それだけではやはり保障がないということで、御存じのように、この法律には四条に、「この法律の適用にあたっては、国民の権利を不当に侵害しないように留意し、その本来の目的を逸脱して他の目的のためにこれを濫用するようなことがあってはならない。」という条項がございます。ところがこの軽犯罪法で一番適用されているのは、民主的な諸団体や労働組合がやって

臣、御存じかどうかわかりませんけれども、刑事局長あこりは十分ご理解して思ひます。実

實際上は労働運動や民主運動のビラ張りの彈圧に輕犯罪法が一番使われている。これは立法當時議論をされたこととその運用とが違うということの最適の例だと思います。この例をお示しして、法律ができた後の運用とここで答弁というのは違うものだと思いますけれども、法務大臣の見解を聞くべきだと思います。いかがでしょう。

○赤間国務大臣 私は法律の運用はどういう組合にきつくいくとか、そうでないものは楽にやるとかいうようなことはあってはならぬと考えております。私は法律の前にはもうみんなが平等だ、これを法務大臣としては徹底していきたい。特別の者にわりあいにつらくなったり、特別の者には大目に見る、これは私は法律の施行の本来の姿でない、と思います。公平に、厳正に、しかも適正なる運営をやると、いうことに全力を尽くしていく。しながら、やはりこういう法律でありますから、特殊の者がたいへんな違反をすれば、その特殊の人間がよけいあげられるのは、これは起こった現象に対して刑の執行が行なわれるであつて、しかし、それかといって、何も不公平な取り扱いじやない。簡単に言いますならば、私は附帯決議があるなしにかかわらず、法律はすべての者に公平に、適正に行なわるべきものである、こういうことを徹底していきたい、かように思います。

○松本(善)委員 私のお聞きしますのは、この法律ができますときに議論をされておることと全く違つたことが実際に起こっているという例を申し上げたわけです。ここで悪質重大な者以外には影響させないということを幾ら言わても、これができる後はやはり影響するということが実態ではないかと思うけれども、どうだらうかというところなんです。そのことをお聞きしているわけですが、そういう危険は十分あるのではないかと思いま

進めていきたい、かように考えております。どう

は全然考えておりません。しかし、この法令のでは、何といましても悪質なのが——文化的の進展とともにだんだんに人命が重く見られる、これはみんなさよう御了承のことと思う。文化が進めば進むほど人の命が大切になる。これにあわせて、この法律が今日の時勢に合つてできるものと私は平たくいえども考えております。これを私

○松本(書)委員 私の聞いたことによどもお答えを
いただけないので、刑事局長から聞きたいと思う
のですが、いま私が言いました軽犯罪法の例でわ
かりますように、立法当時の議論とその後の運用
とが違うのではないか。ここでいかに保障すると言つても、法律ができた後はひとり歩きをするの
ではないかと思いますが、刑事局長の御見解はい
かがですか。

○川井政府委員 軽犯罪法の例をあげて説明され
ましたが、そのほかにも、暴力行為等処罰に関する
法律とか、あるいは最近では凶器準備集合罪の
立法の趣旨、経過、国会における議論を収録した
議事録というふうな内容をあげられまして、同じく
百十一条の問題とは、事柄は同じようでございま
すけれども、かなり内容が違っているのではない
かといふような気がするわけであります。

それはそれといたしまして、悪質重大な事件が
非常に多発している、そういうふうな者には、三
年と一ヶ月はまさに頭打つの傾向にある。これ
人命尊重が文化の進展とともに高くなつたとい
事實に照らして、こういうものが必要になつてしま
たものと私は考えます。

盛るということのためには、上限を三年から五年に上げるのが適当だ、こういう考え方に基づくものでありますけれども、しかしながら、そうは言つても、今まで一年なりあるいは罰金なりで済んでおつた者が、上限が上がつたということに比例をして、一般的に運用の面で重くなるようなことはないかというような御心配なり御指摘がござりますけれども、これにつきましては、検察当局においてできることは、主として裁判所に対する量刑の参考資料としての求刑が最も重要な資料になると思うわけでございますが、その点におきましては私どもの範囲内においてできることでござりますので、繰り返し述べておりますが、悪質重大な者に限つて重い刑を量刑するのであって、しからざる者について一挙にまた重い刑を一律に引き上げていくということは絶対にさせないといふ確信があるわけであります。しかしながら、問題は、刑を量刑するのは裁判官ないしは裁判所でございまして、その裁判所は、私どもの行政の手の届く範囲内にはございませんので、独立した立場において刑が量刑されると思います。

量刑についての慎重な態度というものに信頼をいたしまして、私どもは考えていくように悪質重大なものに限って、しかも特にその中から特別またどうしても三年でまかねないというようなものが、上げられた範囲内において適当な刑が盛られる、こういう結果になることを確信しているものでございます。

○松本(善)委員 私はその見解とは違つて、現実に違つた方向にいくだろう。だから答弁も初めは悪質重大ということを言っておられましたけれども、だんだんと広がってきますと、お医者さんからそれからそのほかの関係者に広がるという、実際上影響を及ぼしていくということを認められる方向にきてると思います。現にその人たちに大きな不安を実際に巻き起こすだろうと思いますし、それから交通事故の対策としてはたいへん部分的であり、そして決して効果をあげるものではない、もつともっとやらなければならないことがあるのだということを指摘をいたしまして、きょうの質問は終わりります。

○永田委員長 中谷鉄也君。

○中谷委員 前回資料要求をいたしまして、たいへん貴重な資料をいただきましたので、それについて一、二点お尋ねをいたしますが、その前にちょっと、「交通事故と外交特權」という波多野という助教授のレポートがありますので、そしてその内容は見のがすことのできない内容を含んでいると思いますので特にその資料を確認をいたしました上に、大臣の見解を求めたいと思いまます。

内容は、いわゆる青ナンバーの事故率についてでございます。青ナンバーというのは、要するに四種類あるそうでありますけれども、要是外交特權を認められている人たちに対するところの車のナンバーであります。青ナンバーの車の交通事故発生率、東京でございますが、一九六二年は登録台数千八十五台に対しまして事故件数が百五十九件、事故発生率が一四・六%、省略いたします。

うものも含まれていて、そういうふうなものやタクシーなんと
ポートは書いています。にもかかわらず、外交特権を持った人の事故率がこんなに多い、こう
いうふうなことは一体何に原因するんだろうか。
これは禁錮三年を五年以下の懲役もしくは禁錮と
いふことに上げようという中で、私はこういふ
もこのレポートを読みまして非常に驚きました
が、何に一体こういふことは原因していると考え
になりますか。

○赤間国務大臣　いま初めてあなたから統計を私
は承ったので、そういう事故の原因が何にあるか
ということについては、私は明確に申し上げる材
料を持ってない。われわれの常識から考えます
と、事故が多いとか少ないということは抜いて、
私は裁判の対象にはこれはならないのじゃない
か、こういうことを考えております。外交の特権
がある、裁判の対象にはならないというふうに私
は承知をしております。しかし、あなたの述べ
になりました統計、あるいは警視庁の統計かもし
れませんが、どうして事故がそんなにあなたのお
述べになりましたように多いかということは、他
の政府委員から答えさせます。

○中谷委員　大臣の御見解を承りましたが、外務
省として、こういうふうな外交特権を与えられた
人たちの事故がタンブや砂利トラよりも多い、こ
の原因は一体何だというふうにお考えになります
か。

○山下説明員　私のほうといたしましても、ただ
いまおあげになつた統計数字の事故原因等につい
て、詳細なデータはまだ現在集めておりませんけ
れども、一つ推察されることは、今まで事故
件数は車の接触事故とか損傷事故というのも全
部入つてゐるのではないか。したがつて個々の事
故の大きさといいますか、被害の大きさ、特に對
人関係の死傷の発生した人数ということもあわせ

原因は、特権享有者の運転の粗暴さにあると断定して、大過ないであろう。」こういうことを言つております。こういうふうな分析というものをやはり明確にしていただくという姿勢が——先ほど警察官に対する処分の公正だとか、あるいは外交特権を持った人の事故の率が極端に多いということに対する原因の究明と防止策の確立であるとかというふうなことがなされずに、いわゆる夜星朝星で働いている運転手さんだけを道交法違反でつかまえるということは、法の秩序を乱すものである、私はこういうふうに申し上げたいのです。なお、この対策について特に明確な御見解をお出しになりますが、先ほど警察庁の政府委員が答弁をいたしましたけれども、アメリカで問題になったことがある。アメリカでは、「再三の警告にもかかわらず、外交官の交通違反件数が増大する一方なのに業界をやした国務省は、一九六四年春、ラスク長官の名前で、各国大使館に書簡を送り、今後は、外交官も、交通違反に対する罰金を払うよう懇意した。」云々とある。要するに思い切った措置をアメリカはとった。こういうふらなことについて、おとりになれとは私は言いませんが、少なくとも外務省などと連絡をとつて、こういう交通事故率が多い、事故数が車に比べて圧倒的に多いというようなことについて何らかの意思表示をすると、ということは、自分の国 국민に対して厳罰を課するなら、まずそういうふなことについて警告や、少なくとも要請をするくらいのことはあたりまえじゃないですか。こういうことをおやりにならうとは思われませんか。

○赤間国務大臣 その点もさきにお答えしました。しかるべき方法をとくと講じたいということを私は申し上げた。しかるべき方法というものは、あなたのおおしゃつた事故率が減るような方法をひとつ講じたいということをお答えをして、何もそれをほうつておくと、ということは一つも言つていない。かかるべき適当な方法でそれが減るような方法を講じたい。しかし特権のものをやらなければ刑法の改正は何か意味が薄いのじゃないかと

か、そういうようなことは別なことじゃないか、かのように私は考えます。
○中谷委員 問題を指摘をいたしましておきます。

次に、外務省のほうにお尋ねをいたしますけれども、松本委員のほうから質問いたしました点をもう少し私もこまかくお尋ねをいたしますが、地位協定を受けたところの議事録の中に「犯人として逮捕したときは、その犯人を拘束する正当な理由及び必要があると思料する場合を除くほか、」「合衆国の軍当局による拘禁にゆだねるものとすらる。」、こういうふうなことに相なつておりますね。そこでこの「犯人を拘束する正当な理由及び必要があると思料する」という点については、すでに有権解釈も確定をしておるわけですけれども、念のために外務省にお尋ねをいたしますが、これは刑事訴訟法の百九十九条あるいは六十条の規定と同趣旨、この文言の「犯人を拘束する正当な理由及び必要」というのは同趣旨というふうに承っておきたいと思いますが、いかがですか。

○松原説明員 私国内法の刑事訴訟法の規定をあまりよく存じませんので、立ちおくれまして申しわけありませんが、同趣旨と考えます。

けれども、すでに前の局長の津田さんなどがお書きになつた本の中にも、刑事訴訟法と同趣旨だ、全く刑事訴訟法どおりのことを述べてあるにすぎないのだ。こういうようになつておりますけれども、そういうことでよろしいか、これは全く念のためにお聞きしたのですけれども、課長のほうでお答えいただけませんでしたので、局長の御答弁をいただきたいと思います。

○川井政府委員 私もそういう趣旨のものだと理解いたしております。

○中谷委員 そこで、実務家としての局長と課長さんにひとつどちらでもいいから私がお答えいただきたいたいと思います。

酔った婦人が、交通法規どおりに行進をしておる部隊の中に車を突っ込んで、前途有為な二人の

青年を即死させて、数人の青年に重軽傷を負わし
た。要するにアメリカ軍人の夫人の暴走事故、こ
ういうめいひい運転により二名即死させたとい
うような事故、こういう事故について、私ども率直
に申し上げまして、先ほどの局長の御答弁をわめ
て不満なのです。業務上過失致死の事件などい
うようなものは、一般的の事件と違つて身柄不拘束
で送検する場合が非常に多いですというふうなお
答えがあつた。しかし松本君も実務家なんですね。
私どもとにかく交通違反の事件、業務上過失致死事件に
おいては、一般的の事件と違つて身柄不拘束で送
検する場合が非常に多いですといふふうなお
事件というもののについては若干弁護してまいりまし
た。この種の事件について不拘束で調べられると
いうようなことがわかれの常識で考えられます
か。実務家としての私は、業務上過失致死事件に
ついては逮捕率は少ないのですとか、勾留率は少
ないのですというような局長の先ほどの御答弁は
全く不満なのです。先ほどの答弁は、わかれの
常識から見てこんなものは保釈さえも許しがたい
ような事件なのです。一般的業務上過失致死事件
が他の事件と比べて逮捕率や勾留率が少ないとい
うことはわかりますけれども、ての種事案が逮捕
もされず、勾留もされないで釈放されるというよ
うなことは私はあり得ないと私は思います。私の短い
二十年の経験の中にもそんなことは絶対ありません
。局長さんが、こういうことは例としてよく
知つておる、そんな例があつた、あるいはまた刑
事課長が、そんな例があつた、自分が検察官とし
て検察庁に勤務しておるときに、こういう事案に
ついて釈放しましたというようなことが例として
でもあるならば、私は言つていただきたい。まじ
めにわれわれ刑法の審議をしてまいった。だから
ら、いわゆるその場のつじつまの合つたところの
答弁ではないに、実態のことを私は言つていただ
きたい。いかがでしょうか。

御承知のように現地の警察のほうで大体一通り個々時間か調べたという報告を私のところに受けました。そして、言うならば一応の調べをやって、そしてまた証拠を隠滅するおそれというようなことはない。それから逃亡するというようなおそれもない。日本の裁判権に服してやる。こちらのほうから見ますと何にも日本の捜査、裁判をやるのに、一つも支障のあることがないからああいうふうにやられたものと私は考える。私は、おそらく犯罪の捜査とか裁判というものは、やはり裁判権ある者が、その者の意思のとおりに捜査ができるのでいいのじやないか、こういうふうな率直な考え方を持つておる。形式的に二人もひき殺したのだから、必ず日本でそういう者はつかまえて、必要あるときは、意思のとおりに裁判ができるなら、それでいいのじやないか、こういうふうな率直な考え方をもつておる。形的に二人もひき殺したのだから、必ず日本でそういう者はつかまえて、必要あるなしにかかわらず、疑いはなくとも逮捕をしておかなればならぬというふうには、私の聞いたところでは考えない。一応必要なだけ調べて、それから逃亡とか証拠隠滅とか、その他のおそれがないから、しからばそれを釈放してくれ、こちらから呼び出せば何ぼでも出てくるというのであって、それからまた一応身柄も向こうの相当の者が預かっておる、こういうふうに、実質的に考えて、私は警察のとつた処置も、そう非難すべきものはないのじやないか。われわれは相談を受けたわけじゃないのですが、一応調べて、釈放したのは警察が釈放したように私は聞いておりますが、大体私たの言いましたように、私は実務とか実際のことに対する知識がないが、日本に裁判権があり、捜査、裁判に事欠かぬならば、私はいい。ただ、日本人たるものゆえに、あるいは外国人なるがゆえに、軽くやつたり重くやつたり、調べをまけることは、断固として許すべきことではない。やはり同じような判決が行なわれ、同じような取り扱いが行なわれるということだ、こういうふうに私は報告を受けております。

成子 文化ノ開拓者は誠にほほえましく思ふ。」

士、岡澤君、それから松本さん、私、全部法律の実務家——大臣のおっしゃっていることは間違いぢやないのです。ただ、私が言つてるのは、ずいぶん刑事局長などから事情を聴取されて刑事訴訟を御勉強になったことには敬意を表します。しかし罪証隠滅のおそれがない、逃亡のおそれがないというときには、要するに刑事訴訟法六十条とかあるいはまた逮捕状の発付を受ける百九十九条に該当しないというときには、それはとにかくいざれにしても釈放することをございます。逮捕しないということをございますね。私が聞いているのは、そういう刑事訴訟法の基本的な精神にかかるところの講義を大臣から承るうとしておるのではないのです。日本の女の人がこのような事案を起こしたときに、逮捕せずに、あるいは逮捕してすぐに釈放する、しかも調書をとるときには文句を言って調書に署名しなかつたといふぢやないですか。こんなものを釈放すると、いふうなことが、実務家の感覚としてあり得ないということを私は申したのです。そういうふうな処置が正しかつたかどうかという以前に、日本人にはそういう処置はありませんぞということを申し上げております。そのことについて局長が先ほど業過についての逮捕率や勾留率は少ないですなんというような一般論にそのことを解消されたことについて、私は全く不満です。納得できません。だから私は局長の御答弁、あるいは課長さんでもけつこうです、御答弁をいただきたい。それは、検察官として三十年の経験ということを、前回の委員会であなた御答弁をいたさないでください。こんなものを勾留するのですか。こんなものを勾留しないでください。なぜそのことが不公平だといふことを率直に答弁ができないのですか。そのことを私は申し上げている。

せんで、私も答弁申し上げようと思つたのですが、大臣から先に大臣の所信に基づいて答弁なさつたということありますので、これから私の信念と確信に基づいて御答弁を申し上げます。

私は大体前提として、犯罪を犯した者について身柄の拘束をするということについて、実は意見が一つあるわけです。犯罪が重大で、きわめて悪質で、社会の耳目を聳動した、だから身柄を拘束しなさい、こういう意見には賛成したいのですが、私はやはり法の命ずるところに基づきまして、いかに重大な犯罪を犯しましても、その身柄を拘束するにつきましては、刑事訴訟法の命ずるところによりまして、その条件を満たした場合においてのみ身柄を拘束するということが、私も法の運用を国民から負託された者の肝に命じて忘れてはならないことである。こういう私は信念を持っております。したがいまして、過失事故であらうと故意犯であらうとを問わず、身柄を拘束して調べるか、あるいは在宅にして調べるかということは、あげて刑事訴訟法の要求するところの条件を満たしているかどうかということできまるわけでございます。今日、検察官が身柄を拘束して調べることが適当である、こういうふうな信念に立ちまして、裁判所に勾留の請求をいたしましたても、かなりの数字のものが裁判官によつて却下されております。これは検察官と裁判官との意見の相違といふこともありますし、また責任ある身柄引き受け人がついておるので、逃走のおそれもない、こういうことになりますと、いかに検察官が身柄の拘束が必要であるという意見を持つておりますても、勾留が却下になる。こんなことは御説明するまでもなく、おそらく中谷委員方も承知のことであろう、こう考へるわけでござります。私どもは犯罪が重要であるとか、あるいは社会を騒がしたとかいうことのみをもつて身柄を拘束する

「 といったてまえをとりませんで、それは裁判の結果、その判決において量定されるところの刑罰によって、その犯罪の最終の評価といふものがなされるものである。こういう考え方を私は持っています。そういうふうな一般論を前提としたいまして考えてみた場合に、故意犯でありましようとも、そのふうとも過失犯でありましようとも、その認められない、こういうふうに思われれば、これは放して、在宅をもって調べるというのが私は常道であろう、こう思うわけでございます。前提として申し上げておきます。

そこで、この具体的な過失の事故でございますが、一、二例、例があつたら言え、こういうことでござりますので、あえて申し上げますが、先年名古屋において著名な作家が、親子三人が歩いているところへ突っ込んで二人を即死せしめたという重大な事故が発生したことを、おそらく御記憶にあるだらうと思います。この事件は逃走するおそれもありませんし、本人みずからそこでもつて過失を認めておりますというふうなことで、本件は不拘束の今まで取り調べをし、また送致を受けた裁判所に請求いたしまして、四十一年一月十一日に名古屋地裁で判決がおりております。

その他、ごく最近の思いついた事例でございますけれども、これは千葉県の佐倉で起きた事件でございますが、二十八歳のバスの運転手が前方不注意等、あるいは操作を誤りまして事故を起こして、三人を死亡させて五十五人についてけがをさせたという事件がありますけれども、本件も検察庁は在宅送致を受けて処理いたしまして、四十年五月十一日に禁錮二年三ヶ月の判決が下つております。

その他また、香川県の事件でございまするけれども、酒に酔つてスピード違反で一人をけがをされ、数人に傷害を負わしたというようなものも、不拘束で取り調べをして、四十二年一月三十日に判決が下つております。

取り急ぎ調査をしたものではあります、致死事件の件数でございましても、その人のその当時の状況によりまして勾留の要件に該当しないというような場合には、常道に戻りまして、なるべく在宅でもって調べるというのは、私決してうそを申し上げているわけではないわけでございます。ことに最近の事故につきましては、もとより、悪質重大なものが出てきました、非常に過失を認めることがあつたり、あるいはいろいろな争議が出て、その結果重大な事故を犯したということであり、悪質重大なものが出てきました、非常に過失を認めることがあつたり、また事の意外さに驚かれて、その結果重大な事故を犯したということです。確かに飛んでいつて自殺をしてしまうのじやないか、そういうなことがうかがわれる事例もたくさんございます。そういうような特殊な事例があるものにつきましては、精神の鎮静を待つて取り調べをするということのために身柄を拘束するということのもとよりございます。したがいまして、事件事件によりまして、最も妥当な条件を満たすものについては身柄を拘束し、しからざるものについては、これを釈放して調べるということは、私は決してうそのことを申し上げるわけではありませんでございませんで、そういうふうな事例があるということを申し上げたいと思います。

というたてまえをとりませんで、それは裁判の結

決が出ております

取り急ぎ調査をしたものではありませんが、致死事件でございましても、その人のその当時の状況によりまして勾留の要件に該当しないというような場合におきましては、常道に戻りまして、なべく在宅でもって調べるというのは、私決してうそを申し上げているわけではないわけでござります。ことに最近の事故につきましては、もとより悪質重大なもののが出てきました、非常に過失を認めるなどを法つたり、あるいはいろいろな争解が出て、その結果事故が重大であればあるほど将来においてひょっとしたら罪証隠滅のおそれがあり、出てくるのじゃないか、また事の意外さに驚かれて、その結果、重大な事故を犯したということなどでどつかへ飛んでいって自殺をしてしまうのじゃござります。そういうような特殊な事例があつたとしても、いつましても、精神の鑑證を待つて取り調べをするということのために身柄を拘束するといふことはもとよりござります。したがいまして、事件事件によりまして、最も妥当な条件を満たすものについては、身柄を拘束し、しからざるものについては、これを釈放して調べるということを私は決してうそのことを申し上げるわけでございませんで、そういうふうな事例があるとうことを申し上げたいと思います。

事故といふのはほんと飲酒運転による事故なんです。もし、いまおっしゃったような事例が簡単に直ちに出るなら、この百七十九件の事故のうち、酒飲み運転で同じような事例を出していただきましたよ。二名以上の人とプラスアルファの人をけがをしたというふうな事案で不拘束で調べられたというような事案が、半分半分だと三人に一人はそんなのがあるとか五人に一人はあるとかいうふうなことが、はたして言えるでしょうか。私はこのことについての資料をあとで課長か何かからいただきたいと思うけれども、局長の実務家としての感覚から、重大事例として百七十九件出している中で、酒飲みによるところの業務上過失致死傷事件、不拘束で調べたもののはうが多いですか。勾留して調べたものが多いでしょうか。二人以上殺したという事案でいわゆる不拘束で調べたものが多いなんて絶対に言えないと思うのです。半分不拘束で調べたということが言えるでしょうか。三人に一人不拘束で調べたということが言えるでしょうか。五人に一人調べたということが言えるでしょうか。おそらく十人に一人も、二十人に一人も私は調べていないと思う。私のそういう考え方は、全く資料に基づいていない実務家としての勘で申し上げている。そういう私の勘が間違っていますか。それとも局長のような検察官のあり方というようなことで、このうちの半分も不拘束で調べているということになるでしょうか。

申し上げましたような信念とおり方に照らしてみると、本件の身柄の釈放がはたして妥当であったかあるいは不当であったかということにつきましては、あとでいろいろ議論がありましようけれども、私は、第一次の捜査権を与えられた警察官がいまのような事情を加味いたしまして在宅事件でよろしくといって判断したことにつきましては、そう著しい不当があつたというううには考えておらないわけでございまして、要は個々の事件につきまして具体的な事情を十分に勘案してそして第一線の捜査官が決断を下すべき問題だ、かように考えております。

○中谷委員 私自身が申し上げたいのは、あとで資料の要求をいたしますけれども、次のようなことがあります。局長はそういう御答弁をされましたけれども、子供を抱いている、そしてもうその子供が病気だ、町内会の会長さんが泣くようになんて頼んでいたたって警察は引っぱっていくじゃないですか。けれども、検察庁は勾留するじゃないですか。われわれはそういう例をずっと十五年見てきましたよ。そういうふうな局長が言っているようななきれいごとの逮捕や勾留はだれもやっていませんよ。なぜ米軍の婦人についてだけそういうふうなことがあるのですかと聞いています。そういうふうなことが一貫してやられているのでしたら、拘置所も警察も要りませんよ。留置場も要りませんよ。なぜそういうことについて刑事訴訟法の勾留の必要性とか相当性についての講義のようなお話をされるのですか。われわれの実務家としてのからだで感じたものがそれを不當だと思うのですよ。だから、そういうことを言っておってもおかしいと思うから、私はそういうことで水かけ論をしたくないから、この人身事故例についての重大事件百何十件がありますけれども、めいてい運転として処罰されたもので拘束が一休何件あつたか、勾留が何件あつたか、この資料を私はひとつぜひともお出したいだきたいたい。同時に米軍人軍属の犯罪について、私は、法務省がどの程度関心をお持ちになつておられるか、非常に疑問だと思うのです。した

がつて、私は、先週の委員会が終了直後法務省にお届けしたのは、いわゆるめいてい運転の米軍人軍属の公務外の犯罪についてのいわゆる逮捕率あるいは勾留率、それと実刑率、それをひとつこの種事案について日本の場合と比較をしていただきたいということのお願いをいたした。そうすると、刑事課長のお話では、米軍人軍属の問題については十分な統計がないようなお話をあつた。私が、こういうふうな外交特権の問題を本日問題にし、米軍人軍属の問題を問題にしたのは、たとえば有力者がもらい下げをするというようなことをよくいいますけれども、こういうものは資料も証拠もございませんね。そういう法のもとにおける平等といふものが乱されておつてはいけないという前提で、この二つの問題を私は特にピックアップしてお尋ねをした。そうすると、これらの資料はお出しただけるわけですね。局長この問題についての勾留の必要性、相当性についての講議のような御答弁をされて、このような処置は決して間違いないんだと言わされたら、少なくとも日本人とアメリカ人との間に統計の上で不公平があるとすれば、これは何らかの形で是正してもらわなければいかぬだろうし、私の言つておることは勘が正しかつたということになるでしょう。いまの資料がお出しただけるかどうか、それをひとつお答えいただきたい。

○中谷委員 ではもう一点だけお聞きします。そういうふうな第一線の警察官や検察官が罪証隠滅のおそれなし、逃亡のおそれなしと判断したら、世界では、第一線の検察官や警察官が逃亡のおそれあり、罪証隠滅のおそれありとして、一体こんなものどうして罪証隠滅をするかといって聞きに行かねばいかぬようなものを、そういうことどんどん勾留請求をし、あるいはまた逃亡をおこる。検察官といったって、いわゆる一応法律を知つておるという、そういう資格者でしかないんでしょう。そういうふうな第一線の検察官が判断をして、勾留の必要なし、あるいはまた逃亡のおそれなしと判断した場合には、その処置は正しいのだということは、逆に言うと、検察官の筆先一つで逮捕されたり勾留されたりするということもあり得る。逆に言うと、一つの原則をお述べになつたけれども、その原則についての判断は検察官の恣意によつて、個々の検察官自身の刑事訴訟法の解釈によつてどのようにも曲がつておる。現実にいろいろな地方の検察庁におきましては、先ほど私が申したように、乳飲み子をかかえたような女の人人がたいしたことないような事件で逮捕されている事例が、次から次に出ておりますよ。そういうこともやむを得ない、それもまた合法的な行為なんだ、検察官のやつておることは常に正しいのだ、釈放しようが勾留しようが、それは常に検察官の判断なんだ。主觀的な判断ということをそれほどあなたがおっしゃるということは、はなはだ謙虚さを欠いておる。そういうふうな検察官によつて三年の刑が五年にされて求刑をされるということは非常におそろしいということだけを、私はきょうは申し上げておきたいと思いまいます。

○川井政府委員 身柄を逮捕したり勾留をしたりする場合は、検察官の恣意ではないわけでござります。御存じのとおり、裁判所の令状なくして身柄の拘束は今日できません。したがいまして、身柄を拘束する場合におきましては、検察官の恣意は絶対あり得ません。公平无私な裁判所の判断によつてそれがきめられるということをございますので、私、十分人権は保障されていると思ひます。ただ、身柄を釈放する場合は、裁判所に相談をいたしませんで、検察官あるいは警察官の独自の判断で身柄が釈放できる、こういうことに相なつておりますので、その面におきましては、検察官ないしは警察官の恣意的なものが働く余地がないことは保証できないのでござりますので、その点につきましては、御指摘の趣旨は十分よく肝に銘じまして、いままでも努力してまいりましたけれども、今後も恣意的な釈放というようなものが決して起らぬないように、またそういうふうな誤解を受けるようなケースがないよう、万全の努力をしたいと思います。

○中谷委員 終わります。

○永田委員長 本日の刑法の一部を改正する法律案に対する質疑は、この程度にとどめます。

○永田委員長 次に、去る二十一日付託になりました内閣提出、訴訟費用臨時措置法の一部を改正する法律案、旧執達吏規則に基づく恩給の年額の改定に関する法律の一部を改正する法律案及び二十二日付託の刑事補償法の一部を改正する法律案、公海に関する条約の実施に伴う海底電線等の損壊行為の処罰に関する法律案の各案を一括して議題といたします。

第三条中「千円以内」を「千二百円以内」に、「七百円以内」を「千円以内」に改める。

附 則

1 この法律は、昭和四十三年四月一日から施行する。

2 この法律の施行前に要した費用については、なお従前の例による。

理由

訴訟費用臨時措置法の規定による証人等の日当の最高額を増加する必要がある。これが、この法律案を提出する理由である。

旧執達吏規則に基づく恩給の年額の改定に関する法律の一部を改正する法律案

旧執達吏規則に基づく恩給の年額の改定に関する法律(昭和四十二年法律第六十四号)の一部を次のように改正する。

本則に次の二項を加える。

4 第一項の恩給については、恩給に関する法令の改正により、昭和四十二年十月一日において、恩給法等の一部を改正する法律(昭和四十二年法律第八十三号)附則第二条第一項第一号の普通恩給に係る同項第四号に掲げる年額で、その計算の基礎となっている俸給年額が第一項各号に掲げる年額の計算の基礎となつている俸給年額と同じ額であるものの恩給を受けていた者(政令で定める者を除く。)について、その恩給の年額の改定が行なわれたときは、改定後のその年額を算出した方法と同じ方法で算出して得た年額に改定する。この場合には、第一項ただし書き及び前項の規定を準用する。

前項の規定によるほか、第一項の恩給の年額の改定及び支給については、前項に規定する恩給に関する法令の改正の例による。

この法律は、公布の日から施行する。

理由

旧執達吏規則に基づく恩給の年額について、一般の公務員の恩給の増額の例により是正を行なうこととする必要がある。これが、この法律案を提出する理由である。

刑事補償法の一部を改正する法律案

刑事補償法の一部を改正する法律

第四条第一項中「四百円以上千円以下」を「六百円以上千三百円以下」に改め、同条第三項本文中「百万円以内」を「三百万円以内」に改め、同項ただし書中「百万円」を「三百万円」に改める。

附 則

1 この法律は、公布の日から施行する。

2 この法律の施行前に無罪の裁判又は免訴若しくは公訴棄却の裁判を受けた者に係る補償については、なお従前の例による。

理由

最近における経済事情にかんがみ、刑事補償法の規定による補償金の額の算定基準となる日額等を引き上げる必要がある。これが、この法律案を提出する理由である。

公海に関する条約の実施に伴う海底電線等の損壊行為の处罚に関する法律案

公海に関する条約の実施に伴う海底電線等の損壊行為の处罚に関する法律

第一条 公海に関する条約第二十七条规定する海底電線（海底電信線保護万国連合条約第一条规定する海底電信線を除く。）を損壊して電気通信を妨害した者は、五年以下の懲役又は五十

訴訟費用臨時措置法の一部を改正する法律案

訴訟費用臨時措置法の一部を改正する法律案

第三条中「千円以内」を「千二百円以内」に、「七百円以内」を「千円以内」に改める。

附 則

1 この法律は、昭和四十三年四月一日から施行する。

2 この法律の施行前に要した費用については、なお従前の例による。

理由

訴訟費用臨時措置法の規定による証人等の日当の最高額を増加する必要がある。これが、この法律案を提出する理由である。

旧執達吏規則に基づく恩給の年額の改定に関する法律の一部を改正する法律案

旧執達吏規則に基づく恩給の年額の改定に関する法律(昭和四十二年法律第六十四号)の一部を次のように改正する。

本則に次の二項を加える。

4 第一項の恩給については、恩給に関する法令の改正により、昭和四十二年十月一日において、恩給法等の一部を改正する法律(昭和四十二年法律第八十三号)附則第二条第一項第一号の普通恩給に係る同項第四号に掲げる年額で、その計算の基礎となっている俸給年額が第一項各号に掲げる年額の計算の基礎となつている俸給年額と同じ額であるものの恩給を受けていた者(政令で定める者を除く。)について、その恩給の年額の改定が行なわれたときは、改定後のその年額を算出した方法と同じ方法で算出して得た年額に改定する。この場合には、第一項ただし書き及び前項の規定を準用する。

前項の規定によるほか、第一項の恩給の年額の改定及び支給については、前項に規定する恩給に関する法令の改正の例による。

この法律は、公布の日から施行する。

理由

旧執達吏規則に基づく恩給の年額について、一般の公務員の恩給の増額の例により是正を行なうこととする必要がある。これが、この法律案を提出する理由である。

刑事補償法の一部を改正する法律案

刑事補償法の一部を改正する法律

第四条第一項中「四百円以上千円以下」を「六百円以上千三百円以下」に改め、同条第三項本文中「百万円以内」を「三百万円以内」に改め、同項ただし書中「百万円」を「三百万円」に改める。

附 則

1 この法律は、公布の日から施行する。

2 この法律の施行前に無罪の裁判又は免訴若しくは公訴棄却の裁判を受けた者に係る補償については、なお従前の例による。

理由

最近における経済事情にかんがみ、刑事補償法の規定による補償金の額の算定基準となる日額等を引き上げる必要がある。これが、この法律案を提出する理由である。

公海に関する条約の実施に伴う海底電線等の損壊行為の处罚に関する法律案

公海に関する条約の実施に伴う海底電線等の損壊行為の处罚に関する法律

第一条 公海に関する条約第二十七条规定する海底電線（海底電信線保護万国連合条約第一条规定する海底電信線を除く。）を損壊して電気通信を妨害した者は、五年以下の懲役又は五十

万円以下の罰金に処する。

2 過失により前項の罪を犯した者は、五十万円以下の罰金に処する。

第二条 公海に関する条約第二十七条に規定する海底、パイプライン又は海底高圧電線を損壊して石油若しくは可燃性天然ガスの輸送又は送電を妨害した者は、五年以下の懲役又は十万円以下の罰金に処する。

2 過失により前項の罪を犯した者は、十万円以下の罰金に処する。

第三条 第一条第一項及び前条第一項の未遂罪は、罰する。

附 則

1 この法律は、公海に関する条約が日本国について効力を生ずる日から施行する。

2 海底電信線保護万国連合条約罰則（大正五年法律第二十号）の一部を次のように改正する。

第一条第一項中「七年以下」を「五年以下」に、「十万円以下」を「五十万円以下」に改め、同条第三項中「十万円以下」を「五十万円以下」に改める。

理由

公海に関する条約の実施に伴い、公海にある海底電線等の損壊行為に対する罰則を定める必要がある。これが、この法律案を提出する理由である。

○永田委員長 まず、四法案について、政府に提案理由の説明を求めます。赤間法務大臣。

○赤間法務大臣 訴訟費用臨時措置法の一部を改正する法律案について、その趣旨を御説明いたしました。

この法律案は、民事訴訟及び刑事訴訟の証人及び鑑定人等の日当の最高額を増加しようとするものであります。すなわち、民事訴訟における当事者及び証人の日当並びに刑事訴訟における証人の日当につきましては、その最高額は、出頭または

取り調べ一度につき千円と定められ、また、民事訴訟における鑑定人、通事等の日当及び刑事訴訟における鑑定人、国選弁護人等の日当につきましては、その最高額は、出頭または取り調べ一度につき七百円と定められているのであります。最近における物価の状況その他諸般の事情を考慮いたしまして、いずれもその最高額を引き上げることとし、当事者及び証人の日当につきましては千二百円に、また、鑑定人、通事、国選弁護人等の日当につきましては千円に、それぞれ改めようとするものであります。

以上がこの法律案の趣旨であります。

何とぞ慎重御審議の上、すみやかに御可決くださいますようお願い申し上げます。

旧執達吏規則に基づく恩給の年額の改定に関する法律の一部を改正する法律案について、その趣旨を御説明いたします。

この法律案は、一般の公務員の恩給の増額が行なわれた場合には、これに伴って、旧執達吏規則に基づく執行吏の恩給を増額することにしようと基づく執行吏の恩給を増額することにしようとするものであります。

御承知のとおり、執行吏を退職した者には、旧執達吏規則に基づく恩給が支給されることになります。この恩給につきましては、従来、一般の公務員の恩給の増額が行なわれるたびに、これを準じて増額の措置を講じてまいりましたが、政府におきましては、今回さらに、本年十月から一般の公務員の恩給を増額することを内容とする恩給法の一部を改正する法律案を今国会に提出いたしました。そこで、執行吏の恩給についても、これに準じて増額の措置を講ずると同時に、将来さるに一般の公務員の恩給の増額が行なわれることを考慮いたしまして、今後恩給に関する法令の改正により一般の公務員の恩給の年額の改定を行なわれる場合には、これにならって執行吏の恩給の年額も、別段の措置を講ずることなく、当然改定せられることにしようとするものであります。

この法律案は、民事訴訟及び刑事訴訟の証人及び鑑定人等の日当の最高額を増加しようとするものであります。すなわち、民事訴訟における当事者及び証人の日当並びに刑事訴訟における証人の日当につきましては、その最高額は、出頭または

に関する法律案の趣旨であります。

何とぞ慎重御審議の上、すみやかに御可決くださいますようお願い申し上げます。

刑事補償法の一部を改正する法律案について、その趣旨を御説明いたします。

刑事補償法による補償金の算定の基準となる金額は、昭和三十九年の改正によって、無罪の裁判またはこれに準ずる裁判を受けた者が未決の抑留もしくは拘禁または自由刑の執行等による身体の拘束を受けた場合には、拘束一日につき四百円以上千円以下とされ、また、死刑の執行を受けた場合については、百万円とされているのであります。

以上における経済事情等にかんがみ、これを引き上げることが相当と認められます

この法律案は、右の四百円以上千円以下を六百円以上千三百円以下に百万円を三百万円に引き上げ、いわゆる対象者に対する補償の改善を

受けた場合については、百万円とされているのであります。

以上がこの法律案の趣旨であります。慎重御審議の上、すみやかに御可決くださいますようお願い申し上げます。

○永田委員長 これにて提案理由の説明は終わりました。

以上四法案に対する質疑は後日に譲ることとなりました。

次回は、明後日二十八日午前十時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。

午後八時二十三三分散会

る海底電信線を損壊する行為は、既存の海底電信線保護万国連合条約罰則によつて处罚することができますので、この法律の適用対象から除かれます。

このほか、この法律案は、附則において、右の海底電信線保護万国連合条約罰則につき所要の整理を行なうことにしております。

以上がこの法律案の趣旨であります。慎重御審議の上、すみやかに御可決くださいますようお願い申し上げます。

○永田委員長 これにて提案理由の説明は終わりました。

以上四法案に対する質疑は後日に譲ることとなりました。

次回は、明後日二十八日午前十時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。

午後八時二十三三分散会

以上四法案に対する質疑は後日に譲ることとなりました。

次回は、明後日二十八日午前十時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。

午後八時二十三三分散会