

第五十八回 参議院法務委員会會議録第十二号

昭和四十三年四月二十三日(火曜日)
午前十時二十五分開会

委員の異動

四月十九日 増原 恵吉君 補欠選任 谷村 貞治君

四月二十日 委員谷村貞治君は逝去された。

四月二十三日 佐田 一郎君 補欠選任 山下 春江君

四月二十三日 山下 春江君 補欠選任 山本茂 郎君

出席者は左のとおり。

委員長 理事 委員

北條 傳八君 青田源太郎君 梶原 茂嘉君 秋山 長造君 山田 徹一君 紅鷺 みつ君 山本茂一郎君 龜田 得治君 西村 関一君 山高しげり君 赤間 文三君

政府委員 内閣総理大臣官 房陸上交通安全 調査室長 宮崎 清文君 警察庁交通局長 鈴木 光一君 法務大臣官房司 法法制調査部長 川島 一郎君

法務省民事局長 新谷 正夫君 法務省刑事局長 川井 英良君 最高裁判所長官代理者 菅野 啓藏君 最高裁判所事務 総局民事局長 佐藤 千速君 最高裁判所事務 総局刑事局長 増本 甲吉君

事務局側 常任委員会専門 員 石原 一彦君 池田仁太郎君 川田 陽吉君

説明員 法務省刑事局刑 事課長 運輸省自動車局 保障課長 建設省道路局道 路総務課長

本日の會議に付した案件

○旧執達吏規則に基づく恩給の年額の改定に關する法律の一部を改正する法律案(内閣提出、衆議院送付)

○訴訟費用臨時措置法の一部を改正する法律案(内閣提出、衆議院送付)

○刑法の一部を改正する法律案(第五十五回国会内閣提出、第五十八回国会衆議院送付)

○委員長(北條傳八君) ただいまから法務委員会を開会いたします。

議事に先立ち一言申し上げます。

本委員会委員谷村貞治君が去る四月二十日急性肺炎のため逝去されました。まことに哀悼痛惜にたえません。ここにつつしんで御冥福をお祈り申し上げます。

○委員長(北條傳八君) 委員の異動について御報告いたします。

昨二十二日、佐田一郎君が委員を辞任され、その補欠として山下春江君が委員に選任されました。

○委員長(北條傳八君) 旧執達吏規則に基づく恩給の年額の改定に關する法律の一部を改正する法律案を議題とし、政府から提案理由の説明を聴取いたします。赤間法務大臣。

○國務大臣(赤間文三君) 旧執達吏規則に基づく恩給の年額の改定に關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よら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っております。この恩給につきましても、従来、一般の公務員の恩給の増額が行なわれるたびに、これに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等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、將來さら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、今後恩給に關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が行なわれる場合には、これにならうて執行吏の恩給の年額も、別段の措置を講ずることなく、当然改定されることにしようとするものであります。

以上が、旧執達吏規則に基づく恩給の年額の改定に關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、お願いいたします。

○委員長(北條傳八君) 本案の自後の審査は後日に譲ります。

○委員長(北條傳八君) 訴訟費用臨時措置法の一部を改正する法律案を議題とし、質疑を行ないます。

質疑のある方は順次御発言を願います。

○龜田得治君 前回、日当について当局のほうで考えをまとめて報告していただくということになっていたわけですが、まず最初に統一見解といえますか、御説明をお願いしたいと思います。

○政府委員(川島一郎君) 前回御審議の際、証人及び鑑定人の日当の性質、それから両者の区別につきましてもお尋ねをいただきました。特にこの点に關する裁判所の考え方と法務省の考え方との間に相違があるのかどうかという点についての御質問を承ったわけでございます。そこで、法務省といたしましては、その後裁判所と意見を交換いたしました結果、基本的な考え方におきましては両者の考えは一致しておるということを確認いたしましたわけでございます。

その内容は次のようなものでございます。すなわち、証人の日当は、出頭に際して支出すること要する諸雑費の弁償及び収益の喪失に対する補償という二つの性質を有するものであり、鑑定人の日当についてもこれに準じて考えられる。しかし、日当額の上限を定めるにあたっては、証人の日当については出頭雑費及び収益の喪失を並列的に考慮する必要があるのに対し、鑑定人の日当については、別途報酬が支給されることにかんがみ、出頭雑費の弁償に重点を置いて考慮すべきものと考える。

以上でございます。

○龜田得治君 若干この点についてもう少し明らかにしておきたいと思ひまして、二、三質問をしておきたいと思ひます。

たとえば、昨年の実績などを見ましても、鑑定

人の場合には出頭すると七百円支給してあるというお答えであった。ところが、証人の場合は平均五百五十円。したがって、それより安いものもあるし、高いものもある、平均になると五百五十円、こういう御報告であつたわけです。そういたしますと、証人の場合には二つの要素が並列的に考慮されておる、鑑定人の場合には出頭雑費、これが重点、こういう説明になっておるわけですが、出頭雑費というものは、これはどういう人であつてもあまり変わらないはずなんです、特殊な例外は別として。そういたしますと、鑑定人が七百円もらつてゐるのに、証人のほうが平均五百五十円にしかならない。計算の要素となるものが二つあるのに、かえつて少ない。何かこう筋が通らぬような感じがするわけですね。実際の法廷における状況をみて、鑑定人の場合が必ずしも証人よりも時間が長いことはないわけですね。最初の鑑定事項を裁判所から聞く場合には、これはきつめて短時間で済むわけですね。むしろ証人などよりも時間が短い場合が多いわけです。それは家に帰つての作業は、これは別個ですから、また別個に評価してゐるわけですから。だから、法廷における現実の状態から見ると、鑑定人七百円、証人五百五十円ということとは、どうも説明がつかぬような感じがするわけですね、これはどうなんでしょう。

○政府委員(川島一郎君) 仰せのように、証人の場合には、諸雑費の弁償と収益の喪失に対する補償、この二つの要素を並列的に考へて支給するのにな、その額は五百五十円が平均である、これに對して鑑定人のほうは、諸雑費の弁償を主として考へるのに、その額は七百円であるという点につきましては、確かにアンバランスがあるわけでございます。しかし、これは從來からそういうことになつておるわけでございます、その理由をいたしましては、いろいろな考へ方があるわけでございます。

一つには、たとえば前回もちよつと申し上げましたように、証人の場合には裁判所に出て証言をする義務がある。もし証言を拒否した場合には、

それによつて生じた——出頭を怠つた場合には、それによつて生じた損害を賠償しなければならぬとか、あるいは出頭を拒否すれば場合によつては拘引されるというようなことにもなつておるわけでございます。そういうことについては国民の義務として裁判所に出席し証言をしなければならぬという面がございますために、証人の場合の諸雑費の弁償——いわゆる実費弁償の金額を定めるにあつては、なるべく必要最小限度でもつてとどめておきたいと、こういう考へ方もあつたのではないかと、こういうふうに思つてございます。これに反しまして、鑑定人の場合には、これは事件にかかわりのないものでございまして、いわば裁判所の依頼によつて鑑定を行なうものでございまして、鑑定人に対する実費弁償の額を定めるにあつては、普通程度のものを考へるべきであるといふことには、普通程度かと思つて、そういうところから一つ差異が出てゐるわけでございます。

そのほか、鑑定人といふものは一般に学識経験を持つておる方々でございまして、一般証人の場合よりも幾らか実費弁償の面でも金額を高く考へる必要がある、こういう配慮に基づくものであらうというふうに考へておりまして、今度の改定にあたりまして、そういうことを考へまして、鑑定人のほうは実費弁償が主となるけれども、その額はかなり高いものと考へる必要があるといふところから、今回のような改正額を考へたものでございまして。

○委員長(北條高八君) 質疑の途中でございます、この際、委員の異動について御報告いたします。

本日、山下春江君が委員を辞任され、その補欠として山本茂一郎君が委員に選任されました。

○龜田得治君 そうすると、同じ出頭雑費であつても、鑑定人については証人よりも高く考へるべきだと、こういう結論になるのですか。

○政府委員(川島一郎君) さようでございます。

これはたとえば、同じ実費弁償金でございまして、一般公務員についても、その等級によつて差がございます。それと同じように、鑑定人と証人の間に、同じ実費弁償金でありまして、差があつてもおかしくないのではないかと、かように考へております。

○龜田得治君 証人につきましてね、その内訳について確かめておきたいのですが、実際の運用としては、平均五百五十円に對して、三つの段階をつかつて運用をしておられるようですね。その法廷における証言の時間によつて三段階を區別しておられるようですが、出頭雑費は、これはどの段階の人でも同じことになるのではないのでしょうか。そうして、その残りの部分について、時間の長さによつて區別をされると、これが正當なように思ふのですが、時間を長くやつた人が出頭のため雑費が多いといふことには私はならぬと思ふのです。損失補てんの部分については私は出てゐると思ふので、だから、その辺は合理的じゃないかと思ふので、だから、いまのような運用は、いゝんじゃないでしょうか。

○最高裁判所長官代理者(佐藤千速君) 実施の問題にかかわる御質問でございまして、裁判所のほうからお答えをさせていただきます。鑑定人のほうは出頭雑費と申しまして、公務員の日当について考へてみましても、いわゆる半日当といふのがございまして、つまり、半日当、全日当という區別がございまして、一日拘束されております場合には、それに伴うところの湯茶・弁当代と申します。か、そういうものも多くなつてゐるという考へをもとにしておると思ふのでございまして。したがひまして、たとえば午前中で終わった、早く終つたといひますような場合には、おのずから出頭のための雑費というものも金額を考へなくてもよろしいのではないかと、こういう配意も入つておるわけでございます。

それから、損失補償といふことを申しまして、これは証人の日当といふことにおいて考へておられますので、この補償の方法が定型的にならざるを得ないと思ふのでございまして。諸外国におきまして、損失補償という考へに基づきまして日当額が定められておるのでございまして、その場合でもやはり時間というものを一つの基準にいたしまして考へておるということでございます。原則をいたしましては、そういう以上申し上げたようなことかと思ふのでございまして。

○龜田得治君 まあ正確なことを言えば、午前で済む場合と午後になつた場合、これは出頭雑費が若干違つてくると思ひます。それは區別したらいと思ひます。そうして残りの部分については、これは時間と計算をする。これは私は、三段階じゃなく、二段階ぐらいでいいんじゃないかと思ふのです。出頭雑費そのものを二段階にするといふことになれば、現在のやつは全部ひくつて三段階ですから、だから両方とも分けて二段階ずつにすれば私は一番正確だと思つておるのです。しかし、あまり複雑になつてもいかぬからといふことでおおよそそのことでやつておられるようでありませんが、一応それでもそうしたいと思ふ不公平はないかと思ひますが、一応了承していただきます。

そこで、私の結論的な考へを申し上げますと、証人も鑑定人も同じでいいんじゃないか——両方に出席雑費並びに損失補償ですか、これを同じ方法で一応支給するといふことで割り切つていいんじゃないかと私は考へるんですが、損失補償の面を考へましても、なるほど鑑定人は非常に重要な参考になることを裁判所に専門的な立場から知識を提供してくれるといひますけれども、しかし証人にしては事実について裁判をするわけですから、非常に重要なことをこれは提供するわけですから、努力の面では私はこれは提供するわけですから、それは鑑定人の出す——鑑定人については、本人は別にそんなに苦勞するわけじゃないわけですね。鑑定作業は別ですよ、法廷における陳述などは、これは専門家なんです。だから、鑑定人と証人というものを私は區別する必要はないんじゃないかと思ふんですよ、こまかく分けてね。両方とも、出頭雑費があり、損失補償がある。出頭雑費は実費で計算し、損失補償は時間的

に私は計算していいと思うんです、一律に。それは証人の損失補償に於いて、一人一人を検討すれば、鑑定人よりもっと価値のある人が自分の仕事をやめて出てくる場合があるわけですからね。その場合でも、一律に安く計算をするわけでは、標準によって。だから、ほんとうの意味の損失補償になっていくわけでもないわけですね、そういう意味では。だから、したがって、そのような趣旨のものであれば、証人、鑑定人同一に扱っていいんじゃないか、同一に。先ほどの説明ですと、この法律ができた当初はやはり考え方は同一であって、ただ評価の基準を鑑定人のほうが高く見る、こういう考え方のようですが、それがだんだん損失補償的なものが抜けてきて、現在でも若干残存しているんだと、こういう説明ですね。しかし日当は出頭雑費については若干高く見るんだと、きわめてこまかい説明なんですけれども、結局両方とも同じ扱いで私はいくように思えます。鑑定人についての法廷外における鑑定作業については、これは全部報酬が出ている、報酬のないのはないという報告もあるわけですからね。それで足るというふうに割り切って簡単に整理することはできないんですか、どうなんでしょう。

○政府委員(川島一郎君) 非常に本質に触れる問題でございまして、一言で申し上げるのはむずかしいかと存するんですが、昔からの沿革を調べてみますと、多少この日当の性質が変わってきているように考えられます。明治時代におきましては、鑑定人の日当は証人の日当より非常に高かったわけですが、その当時の記録といたしましては、ほとんど見るべきものがないわけですが、たまたま明治三十三年にこの日当に関する刑法附則の改正がございまして、そのときの政府委員の説明によりますと、鑑定人の日当の中には報酬の意味があるという趣旨の説明をいたしておるわけがございまして、しかしながら、これはその後法律が何回も改正になりました、刑事訴訟におきましては、鑑定人の鑑定料はこれは別個に請求権があるというふうな規定がございましたし、また民事訴訟の運用におきましても、鑑定人には必ず鑑定料が支給されるというふうな趣旨に変わってまいりました、この鑑定人の日当の中身から鑑定料の性質、つまり鑑定に対する報酬の性質が脱落したのではないかと、かように考えるわけがございまして。しかしながら、それにもかかわらず、証人の日当に比しますと、なお鑑定人の日当のほうが高い状況ですと、最近まで参ったわけがございまして。これはどういふわけかと申しますと、やはり一つは従来から鑑定人の日当のほうが高かったというこの延長と申しますか、あまりその性質についての深い検討を加えなかったためではないか、かように考えるわけがございまして、それにいたしまして、ただいま仰せのように、鑑定人につきましても損失補償——収益の喪失に対する補償という面がこれは残らざるを得ないわけがございまして。そこで、そういう面におきましては、確かに証人の日当も鑑定人の日当も同じ性質を持っているということができるわけがございまして、昭和三十三年に証人の日当が大幅に増額されました。このときの理由は、主として証人の場合には収益の喪失に対する補償が日当以外では全然顧みられていない、したがってその点に対する配慮をしようということに於いて、その点に於いて、戦後国民の所得が非常に増加してまいりましたので、その必要が増大してこういう結果となってあらわれたわけがございまして。ところが、鑑定人につきましては、昭和三十六年、それから昭和三十七年、二回の改正におきましても増額が見送られたわけがございまして、この見送られた理由には、やはり鑑定人は別に鑑定料を受けるから、それほど証人の場合のように日当自体において鑑定人に対する支払いの金額を増加する必要はないということであったわけがございまして。このような非常に沿革的な事情がございまして、現在から考えますと、仰せの点は確かにけつりしない点があるわけがございまして。これらの経過を考えまして、現在証人の日当の性質はどうか、鑑定人の日当の性質はどうかと

いうことを考えてみますと、先ほど申し上げましたような趣旨に帰するのではないかと、このように申し上げたわけがございまして。

○亀田得治君 まあ証人が鑑定人よりも多い数字を提案されておるわけですから、それに合致したような説明をいろいろされることになるんでしょ、あまりたいした理由もないことについているんだね、大同小異のことであれ、こういうものはもう同じ計算でやっていく、これは出頭雑費あるいは損失補償といったって、これは単なる基準であって、一人一人について見れば、それは特殊な忙しい仕事をしている人が、これ以上の出頭雑費を使っている人もあるだろうし、失った損失というものはとても大きい方もあるでしょうし、それはまあまあなんだから、だからこんなものは私は結論としては一本でいいじゃないかというふうに考えているわけが、だから、次にまた法改正の機会等もありでしようが、そういうときにはひとつ——これ区別するためにいろんな理由をいまでもたくさん聞いてきていくわけですが、区別せぬでもいいのじゃないかという角度からまた検討もひとつしてみたい、それを要望しておきます。よろしいか、検討してくれませんか。大臣からそれはちょっと聞いておきましょう。

○國務大臣(赤間文三君) 亀田委員の御意見は、十分ひとつ将来前向きで検討していきたいと思っております。

○亀田得治君 それから、若干これに関連しまして、平素私疑問に思っていることを一つお聞きしておきたいのですが、民事訴訟費用法第二条の書記料ですが、これが五銭となつて、措置法のほうで百五十倍をして七円五十銭、こうなるのですが、第二条の第三項によつて司法書士に書類を書いてもらった場合にはその実額による、こういう計算方法になつていくわけが、そうすると、御承知のように、司法書士の報酬はいくらか

な物価の変動等に於いてこれはずっと上がつてきているわけが、七円五十銭なんというものは、おおよそ現実離れしているわけが、高いたが、実際の訴訟費用の計算になりますと、高いほうでやられていく。それはまあそれでよろしいと思うのです。ところが、いつも問題になる弁護士料ですね、これは訴訟費用に含めないですわね、計算上。そういたしますと、弁護士が作成した書類も七円五十銭の計算になつて、司法書士よりもはるかに低い評価のしかたというものは一体おかしいじゃないか、こういうふうに思うわけが、それは弁護士の問題が片づかぬからそういうことになるのですが、弁護士の問題を含めるということになればこれは事態は変わってくるのですが、一々書記料まで計算する必要もなくなるかもしれない。しかし、現状ではとにかく弁護士は計算に入れないのですから、だからこれはこの点がおかしいのです。少なくとも司法書士の計算あるいはそれに若干プラスした計算を取り入れるというふうなことにすれば、これは結局弁護士料の一部を計算するという問題になろうと思ひますが、現実的には、この辺のことに於いて、これはどういふふうに当局は考えておられるでしょうか。こういう法改正等に関連して、その辺の矛盾を感じておられるかどうか、お聞きしておきたいのです。

○最高裁判所長官代理者(菅野啓蔵君) 最高裁の民事局長でございまして。法律改正の問題になりますので、本来は法務省のほうからお答えするのがしかるべきことかと思ひますが、訴訟費用額の決定等を運用いたしております裁判所側からの考えをまず申し上げまして、あと法務省のほうからさらにお答えいただいたらどうかと思うのでございまして、御指摘になりましたように、民事訴訟費用法第二条の書記料はただいま七円五十銭。弁護士の方が書かれましたも、そういう計算になるわけが、ところで、この二条の三項による司法書士の書記料というものは、文案を要しないものについては百円、その他文案を要するものにつ

いては一枚四百円ということでご覧まして、その間に非常に差があるわけでございます。で、弁護士の報酬は、ただいま報酬としては訴訟費用に入りませうけれども、書記料としては弁護士の書かれたものにつきましても用紙一枚につき七円五十銭ということで訴訟費用に入るわけでございます。それから司法書士の書きましたものも、一枚四百円ないし四百円という書記料は訴訟費用に入るわけでございます。その間に非常にアンバランス

スがあるということは御指摘のとおりでございますが、私どもといたしましては、前回もちょっと申し上げたのですが、費用法あるいは印紙法につきましてはいろいろ問題点がございますので、この二条の書記料の問題も含めまして、裁判所の内々でいま検討中でございます。それで、裁判所内における意見がまとまりましたならば、すみやかに法務省のほうにも御相談申し上げます。費用法、印紙法というものの改正をお願いしたい、かように思っているわけでございまして、費用法二条につきましては先ほど申しましたアンバランスの点につきましても、私ども十分にこの点に留意しておりますので、近い将来に法律改正という形で法務省にお願いたしたいと、かように思っているわけでございます。

○龜田得治君　その場合に、まあそれは將來の検討の結果になるでしょうが、司法書士の報酬表というのは、これは法務省の認可を受けてきまつておりますわね。それよりも法律的な専門家である弁護士作成の書類、これは高く評価するということになるでしょうか。

○最高裁判所長官代理人(菅野啓蔵君) これは弁護士報酬を訴訟費用の中に入れるかどうかという点とからまり合った問題でございますので、書記料として弁護士さんの書かれた書類についての手数料を司法書士以上にするかどうかという点につきましては、まだ結論を得ておりませんので、さらに検討したいと思っております。

○龜田得治君　その際に、この書記料だけじゃなしに弁護料そのものをこれはまあ全額見る場合、

全額じゃなしに何らかの標準的なものを見てそれによつて一律に算入するというやり方、いろいろあるでしょうが、懸案になっている弁護料そのものを対象にした研究をされる予定でしょうか。

○最高裁判所長官代理者(菅野啓蔵君) 最後の結論がどうなりますかにつきましては、ただいまの段階では何とも申し上げかねますけれども、もちろんその点につきましては検討の対象にはしてあります。

○龜田得治君　まあこの程度にして、もう一つ民事局長にちょっと聞いておきますが、司法書士の報酬の改定について強い要望が出されておるわけですが、理由は結局、物価の値上がりなり、あるいは司法書士事務所における補助者なりそういうものは諸君の件費の値上がりとか、そういう関係から結局事務所経費、生活費が上がる、それに見合ったようにひとつわれわれのほうも検討してもらいたい。これは、公務員給与なり、あるいは証人と

か、鑑定人とが、いずれも少しづつそういう手当がされておるわけでありまして、司法書士諸君としてもこれは当然のことだと思ふのですね。当然あるべき姿にしてやりませんと、かえって無理が出て、規定以外のやりとりがあると、無理からやっぱりそういうことが出てくるおそれもあるわけです。当然な要求だと思いますが、法務省としてはどういうふうにこの点を考えておられるか、お聞きしたいと思います。

○政府委員(新谷正夫君) 司法書士の手数料でございますが、現在の手数料の額は、昭和四十年の認可に四月に大体基準をきめまして、法務大臣の認可によつて行なわれておるものでございますが、その以前は、昭和三十七年、さらにさかのぼりますと三十四年に、それぞれ改定されておるわけでございます。まして、ちょうど亀田委員のまさに御指摘のように、ただいまこの改定についての検討を要する時期に来ておるのではないかというふうに考えておるわけでございます。実は先般、司法書士会の法人化に関する法律の御審議をいただきまして、ようやく司法書士会の法人化が実現したところで

でございます。その後、会の充実、内容の問題につ
きまして、いろいろと法務省といたしまして、側
面的にこれを指導してまいりました関係で、この
手数料の増額について具体的に検討するだけのい
とまがございませんでした。しかし、御指摘のよ
うに、ただいまちょうど、過去の経緯から考えま
しても、司法書士の手数料につきましては、その
労力とか費用、こういうものがある程度従前より
は値上がりしております。また、物価指数とか、

所得水準とか、そういうったものも勘案いたしました。適正な収入が確保できるように、私どものほうといたしましては、検討を加える必要があろうというふうに考えておる次第でございます。したがって、これから司法書士会連合会のほうとも十分連絡をとり、なお経済企画庁のほうとも打ち合わせをいたしながら、この手数料の改定について検討を加えることにいたしたいと、このように考えておる次第でございます。

○龜田得治君　時間がないようですから、まとめて三つほどお聞きますが、その第一はですね、従来まあ司法書士といえますと、代書人と、本人にかわつて書類をつくると、こういう考え方ですね。しかし、せんだつての法律改正によつて、登記並びに供託に関しては、單に書類をつくるだけじゃなしに、諸般の手續を代行してやるんだと、こういうことが法文上も明記されたんですね。これはまあ實際従来そういうふうに行なわれていた

ことを法文上明らかにしたにすぎないと思いが、登記、供託、これはなかなか責任の重い仕事なんです。書類をつくって、さあ本人に適当に行きなさいということでは済まないわけなんです。きちんと完成するまで本人を代行するということです。ほかの裁判所、検察庁などに出す書類の場合とだいぶこれは性格が違うわけですね。だから、したがって、そういう性質の司法書士の仕事については、若干の代行手数料といいますかね、そういうものを加味してほしいと、こういうことが一つの問題点として出ているわけです。それはまあ金額はいろいろ問題があらうと思います。

がね、これは単なる代書ではない、登記並びに供託については。そういうことから、私は、まあ失敗があればやはり司法書士の責任にもなるわけで、筋の通った要求じゃないかというふうに考えておるんです。まあしかし、あんまり大幅に認めると、弁護士会あたりからまた意見が出るかもしれないんですが、ともかく実態がそういう、本人も安心してまかして、まかされて、じゃあ引き受けてと、こういうことでやっているわけです。から

ね。正当なことややっぱり見てやったほうが、司法書士の方も責任を感じると思うんですね。こういう点についてのひとつ基本的な考えを一応参考までに承っておきたいと思うんです。

それから――全部言いますわ、一緒に。それから第二は、累進加算という問題ですね。これは現在の報酬規定にも若干取り入れてあるわけです。たとえば所有権移転の売買登記などの場合、一億円以上の品物については二千五百円の加算をする

とこうなっておるんですが、実際私たちがいろいろ話も聞き、現状も見えておりますと、一億以上のものの世話をしてそれで二千五百円程度の加算というんじゃ、何かこう世間の常識に合わないんですね。で、この金額が多くなったって少なくとも紙の数はやはり一緒じゃないかと、こう言えばまあ言えぬこともないが、しかしそれは単なる理屈でありまして、実際は、その司法書士の事務所に金を持ってきた、そうしてきちんと登記が完了

する、見届けてそれをその場所で渡し、受け取る、こういうふうな仕事をやっているわけですよ。ちょっと登記がおくれて出る場合には、金をじゃあ司法書士の方に一時預かってもらうとか、そういう場合もあるでしょう。だから、なかなか、金類がかさんだって書類は同じことじゃないかと、そんなものじゃやっぱりないわけですね。だから、その点を加味して、現在の報酬の規定においてもそういう加算制度をとっておられるのだろうと思うのですが、この加算の金類が、非常にこの世間の常識から見て少な過ぎるわけですね。だから、こういう点についての検討の余地があるん

じゃないかと思う。これが第二。

それから第三は、行政書士なんかの場合なんかでもそういうやり方をとっていると思ひますが、上下の幅をある程度取り入れたほうがいいのじゃないか、上下幅というものを、いいと思います。司法書士の事務所の形態ですね、これは非常に違ふわけですね。あまり経費のからぬような形態でやっているとあるし、そうじゃなしに、補助者なり事務員などをきつと置いて、いろいろな設備等もいたしておかないとうまいかないというふうな事務所もありますしね、これはいろいろなんです。だから、現在のままでいいかどうかという支障がないというふうなことを聞く場合もあります。いやそれはいろいろの人間費なりいろいろの物価の値上がりで当然苦しくなってくるのだという説明をされる。それはその事務所の形態によって違ふのでね。したがって、事務所の形態に應じ得るよう、この報酬規定というものを、上限と下限というものを幅を持たせきめるようなことが私は一つの方法じゃないかというふうに思ふのですが、その中間のところをとって一律にきめておきますと、どうも少ないほうから見るとやはり不満だし、いやもう現状でも何とかやっていると、こうなるのかね、そういうことを聞くわけですね。だから、その辺のことも改定にあたって、方式として御検討をお願いしたいと思つてゐるのです。以上三つだけひとつお聞きしておきます。

○政府委員(新谷正夫君) いろいろと司法書士の実態に即した御質問でございます。今後手数料を改定いたします際にも、そういった点を十分考慮の中に入れて研究させていただきます。と考へます。ただ、最初申し述べられました申請代理の場合でございますが、これは先般の改正の際に、法律を改正いたしました土地家屋調査士についてはそのことが明記されておりましたのに、司法書士についてはそのことが法律上明白にされていなかったという事実がございました。しかし、司

法書士の業務の実質から考えまして、登記所とか

供託所に本人の代理人として出頭するということは、古くから行なわれておることでありまして。そのこと自体、司法書士の業務の中に入つておるといふ解釈ではございません。法律上必ずしも明白でなく、また土地家屋調査士との均衡の問題もございまして、そのことを先般の法律改正の際に明瞭に規定していただいた経緯がございまして。その後、各司法書士会の会則の認可の上申が出てまいりました。これは法人化に伴ひまして会則の改正が必要となつたからでございますが、法律の改正によりまして申請代理の規定が入りましたので、その代理に要する手数料、これを規約の中に取り込みまして認可の申請が出てまいりましたのでございます。したがらいます、現在おおむね一件につきまして二百円ぐらいの基準でこれを認可いたしております。まだまだ、それは申しましたも、ただいま御指摘のように、これはかなり重要な仕事でございますので、その二百円という手数料の額がいいかどうかということにつきましても、全般の問題にとらみ合わせながら検討を加へる余地は十分あるかと考えております。

○委員(北條篤八君) 他に御発言もなければ、質疑は尽きたものと認めて御異議ございせんか。

○委員(北條篤八君) 異議ないものと認めます。

○委員(北條篤八君) 異議ないものと認めます。

せんか。

○委員(北條篤八君) 異議ないものと認めます。

○委員(北條篤八君) 異議ないものと認めます。

○委員(北條篤八君) 異議ないものと認めます。

○委員(北條篤八君) 異議ないものと認めます。

○委員(北條篤八君) 異議ないものと認めます。

○委員(北條篤八君) 異議ないものと認めます。

○委員(北條篤八君) 異議ないものと認めます。

○委員(北條篤八君) 異議ないものと認めます。

○委員(北條篤八君) 異議ないものと認めます。

○委員(北條篤八君) 異議ないものと認めます。

○委員(北條篤八君) 異議ないものと認めます。

○委員(北條篤八君) 異議ないものと認めます。

についての刑事的な責任の追及ということについて、今後とも引き続き遺憾のないように努力をする覚悟である、こういうふうな報告がございました。

それから次に、刑法修正案の問題について御質問がございまして、私その当座の記憶で大正十五年に仮案ができたというふうな趣旨のことを御答弁申し上げたわけでございますが、その後資料に基づきまして検討いたしましたので、正確を欠いてゐる点がございましたので、この機会にあわせて説明をさせていただきます。

大正十年に臨時法制審議会に対して刑法改正の諮問がなされまして、大正十五年にその臨時法制審議会は答申をいたしまして、刑法改正の綱領を發表いたしましたわけでございます。で、この臨時法制審議会の大正十五年の改正の綱領に基づきまして、翌昭和二年からこの原案起草委員会が司法省の中に設けられまして、改正綱領を基本といたしまして刑法改正予備草案の作成に従事いたしました。間もなくそれが、予備草案が完成いたしました。その後刑法並びに監獄法改正調査委員会の手でこれが移されて、引き続き検討をいたしました結果、総論、各論のすべてにわたりました仮案ができましたのが昭和十五年のことでございます。昭和十五年に仮案というかつこうでもって一応公表されたわけでございます。ところが、その後間もなく第二次大戦に突入するというようなかっこうに相なりまして、この刑法も、仮案は發表になりましたけれども、全面的な刑法改正事業というものは一応そのまゝ中止と申しますか、そのまゝの状態に置いておかれまして、あとは引き続きその仮案の中から当面必要と思われるものについて一部改正の事業が数回にわたつて繰り返されたというのが、この刑法仮案の経緯の概要でございます。

それから、問題になりました失火罪の刑の引き上げとそれからまた業務上失火並びに重過失失火の新設が昭和十六年の改正で行なわれたのかかわらず、二百十一條のほうの人身に対する重過失致死傷罪が昭和二十二年になって初めて設け

られた、その経緯についての御質疑がございました。これは、その当時の提案理由その他につきまして一応調査をいたしましたので、ごく簡潔にその概要を御報告させていただきます。

要するに、昭和十六年というこの社会の状況は、戦争が始まるに際してはすでにその戦争に入つたこととございまして、いわば個人の私益よりは一般の公益的なものが非常に優先するといふふうなかつこの考え方が非常に強かつた時代でございますので、現行憲法が施行されてすでに二十年たつております今日から考えますといふと、まことに不合理な考え方のように思いますが、

けれども、当時の情勢からいまして、この財産罪に対するものについての、経済的な価値あるものを消滅するというふうなことに非なるに過ぎない要望というふうなものから、三百円でありました失火罪が千円に引き上げられ、同時にまた業務上並びに重過失失火罪というふうなもの新しい類型の刑罰が新設されるというふうなことになつたわけでございまして、片やこの人身に對します過失致死傷の罪におきましては、単純な過失致死はすでに罰金千円以下の法定刑がございましてけれども、この重過失致死傷罰則について業務致死傷罪と同じような刑罰のところで引き上げるといふふうなところまでは思ひ及ばなかつたといふのが、今日から見ましてアンバランスと思われ

るものの実態のようでございます。なおその後、戦争が終つてから後に、新憲法が施行されるというところに対応いたしまして、公益、私益の考え方が大きく変換をされました、個人の尊厳をもととし、特に人命を尊重するといふことが第一と考へられる新しい倫理観念といふようなものが優先してまいりまして、昭和二十二年の大改正のときに、二百十一条の中に重過失致死傷を設けると、こういうふうな経過になつたようでございます。なお、御承知のとおり、泉二先生の本など研究いたしてみますといふと、すでにそのころ、重過失失火罪を設けながら、二百十一条のほうに重過失致死傷罪を設けないといふのは不合理ではな

いかといふふうな、学説の面ではつとに指摘のある文献もあらわれております。そういうふうな点を考慮いたしまして、二十二年の改正の際にあらためて重過失致死傷罪が二百十一条のほうに設けられたというのが、今日から考えてみましてそのいきさつの概要でございます。

なお、その他一、二点、統計についての御質疑で留保したものがございまして、あらためて刑事課長のほうから、配付申し上げてある資料に基づきまして、簡潔に御説明申し上げたいと思ひます。

○説明員(石原一彦君) 本日配付申し上げました資料中、最高裁判所事務総局編「改正刑法準備草案・刑法・改正刑法仮案対照条文」は、文句どおりその三つの法律及び法律案につきましても対照条文でございます。

次に、「刑法の改正経過と対照条文」は、大正十年から昭和三十一年に至ります現行刑法の改正部分を集録いたしましたものでございまして、

三番目に、「刑法の改正経過」とございましてのは、先般の御質疑の中にもございまして、刑法の改正部分につきまして、その改正の理由、趣旨等を簡潔に記載した資料を提出するようにという御要求に基づきましてつくつたものでございまして、

次に、「交通事故統計年報」警察庁交通局作成、及び「陸上における交通事故」その現状と対策―総理府編、大蔵省印刷局発行、この資料は、私どもでつくつております司法統計年報もしくは裁判所のでつくつております司法統計年報では足りない部分がございますので、配付申し上げたものでございまして。と申しますのは、先般の御質疑の際に、酒酔いの部分についてこのまかい統計を提出するようにということとございまして、

が、検察庁、裁判所におきましては道路交通法違反の内訳の統計がございせんので、警察庁の統計をお借りした次第でございます。

昭和四十一年「交通事故統計年報」の五八ページ、五九ページの表がございしますが、非常にこまかい表で恐縮でございますが、その五八ページに

書いてございますが、2というのが酒酔いに関する統計でございます。で、その送致件数は、五九ページ右の終わりでございしますが、九万八千九百五十五というものが検察庁に送致されている件数でございます。

なお、しからば酒酔いを原因としていかなる事故が生じているかという点につきましては、三二ページないし三五ページの表がその表でございます。で、三二ページ、三三ページは非常にこまかい数字でございまして省略させていただきます。交通事

故の原因別対前年比較というのがございまして、昭和四十年度におきましては、酒酔い運転は、順位から申しますと、第四番目を占めております。なお、四十一年度は、遺憾ながら順位が上がりまして、三番目に相なつてゐるわけでございまして、

なお、自家用車と事業用自動車との事故の区別は、いかんという御質問でございました。その点は、ただいまの「交通事故統計年報」の三七ページにございまして。それと、「陸上における交通事故」といふ本の三〇ページ、三二ページの双方でございまして。簡単に御説明申し上げますと、「交通事故統計年報」三七ページの表は、事故率は一万台当たりで表示いたしております。三七ページの右

のほうでございしますが、それによりまして、事業用の乗用の普通自動車、これが第一位でございまして、一万台当たり一八四・二という数字でございまして、一位を占めます。その次に事故率の高いものは、その下にあります事業用貨物の特定大型、大型、普通、いわゆるトラックでございますが、これが二番目でございまして。三番目はその下で、事業用の三輪車でございまして。四番目は事業用のバスでございまして。五番目が事業用のマイク

ロバスでございまして。ところが、「陸上における交通事故」といふ本の三〇ページ、三二ページを見ますと、これは総事故件数における構成率を示しているものでござい

ますが、これによりまして、自家用の普通貨物―三二ページの欄の上から三行目でございしますが、

それが構成率が二四・一三%を占めまして、一位でございまして。二位は、三〇ページの三欄目、自家用車の普通乗用自動車でございます。一七・二九%を占めております。三番目は、三一ページの一番下の二輪車、原付二種でございまして、一四・三三%を占めております。四番目は、三二ページにありまして自家用の貨物の軽四輪でございまして、八・七八%を占めております。それから第五番目は、同じ三二ページにありまして事業用の乗用の普通自動車、七・六二%となつております。以下こまかい数字でございまして、省略させていただきます。

次に配付いたしました資料は、「重大な人身事故の具体的事例の飲酒場所別、車種別調」でございます。で、第一表、第二表とございしますが、第一表は、この百七十九例中、自動車事故に基づく百七十二例の判決文によりまして分類いたしました。したがって、判決文に出ていない分につきましては不明ということとございまして、この数字がきわめて高いのでございしますが、一応判決文に出てゐるところで申し上げますと、下の合計欄のところでございますが、食堂・飲食店における飲食が一番多いようでございます。次がキャバレー・バー・喫茶店でございます。それから三番目が親戚・友人・知人宅における飲酒でござい

ます。次に第二表でございしますが、これは百七十二例中、飲酒場所のはっきりしているものにつきまして自家用と事業用に分けた表でございます。で、総数のみを申し上げますと、四十件につきまして判決文から自家用、事業用等の区別がわかるのでございしますが、四十件中二十五件が自家用車の運転手による飲酒でございまして。事業用は四件、不明分が十一件というぐあいになっております。

以上をもちまして、配付いたしました資料についての説明を終えさせていただきます。

○山田徹一君 今回の刑法の一部改正のその意図は、運転者の抑制力を目的として改正しようといふことが主たる目的のようにかがえるわけではな

が、はたして、加害者が刑務所に入つて、その刑量をふやすことに對して、裁判所あるいは検事が、あるいは警察が喜んでそれをやっておるかという、私はそうじゃないと思うのです。人間ならば、人の罪が重くなることをよかつた、こう思う者はいないと思うのです。まして、加害者の家族あるいは被害者の家族にしてみても、やはり心の底では喜んでいいのではないかと思うわけです。したがって、運転者に対する問題は、交通安全教育ということ、人命尊重の上からもそれを徹底して理解させていくことが先決じゃないかと私は思うわけですが、法務大臣の見解をお伺いしたいと思ひます。

○國務大臣(赤間文三君) この近來における交通事故は、御承知のように、年に六十五万件以上にも達する、これが年々ともにもますます件数が多くなり、一万数千人の人が死亡するというような、もう実にかつてないこれ事故でございします。で、いまお話しになりましたような交通安全教育を徹底させることもこれは有効なことではございしますし、またやはり道路の改造等もできるだけのことをやらなければならぬまい。歩道橋、安全島その他あらゆる施策を講じるということがまた必要であります。これはただ一つ二つの事柄では、この六十何万年々増加するものは、なかなか骨が折れるのであります。私たちはやはり、日本のこのたとえは乱暴な運転をやつて人を殺しているというような者が、現在御承知のように三年以下の禁錮では、あまり輕過ぎる。外国の例に比べてみても輕いし、これを一部重くすることによつてまた注意力も喚起できるし、あわせて私は事故を少なくすることに十分役立つ働きをなすものであらう、かように考えております。要するに、あらゆる面からわれわれはこの六十何万のものを少なくするというのが目下の急務である、かように考えておる次第でございします。

○山田徹一君 いま法務大臣も外国の立法例をたとえにあげられましたが、法務省の刑事局からもらつたこの資料の中にも一覽表が載されてあるわけですけれども、確かに刑量のほうは外国に見習つて、被害者のその悲惨な生活を救助していく、守つてやるといふ点においては、いわば自賠償等の問題でありますけれども、外国の例にどのような見習つてゐるのか、その点について質問します。

○説明員(池田仁太郎君) 御質問の趣旨がよくわかりましたので……。○山田徹一君 もう一度言いましようか。先ほど法務大臣がおっしゃつたように、外国の刑量と比較對照に見て非常に低いと、だからそれにある程度參考にして見習つていかなければならぬ点もあると、こういうこともおっしゃつたわけですが、そうならば、総合的な問題としても、運輸省のほうとしても、被害者に対する救助、そういう点に對して、外国との對比ですね、こういう点は參考にしてやつてきたかどうか、これをお伺ひするのです。

○説明員(池田仁太郎君) 自動車事故の損害賠償につきましても、現在の保険金額につきましても、最近の判決等にあらわれております損害賠償額の推移等を常に調査いたしまして、現在の賠償責任保険限度額で十分であるかどうか、この点を目下検討中でございます。

○山田徹一君 ひとつ、ドイツとかあるいはアメリカとかあるいはイギリス等々の補償の額ですね、最低線でもけっこうですから、それをおつしやってみて下さい。

○説明員(池田仁太郎君) 私どものほうで各国の制度を資料を集めまして調査いたしましたところによりまして——おもな欧米の國につきまして申し上げます。まずドイツでございますが、保険の支払い限度額が、ドイツの場合一人九百万円、スイスの場合で千二百五十万、スウェーデンの場合七千万円、ノルウェー一千万、デンマークが七百八十万。

次に、最低額をきめておりますのが、米國の場合、一人——これは州によつて若干異なると思ひますけれども、三百六十万、英國の場合、營業用の自動車につきましては三千五百二十八万、自家用につきまして千五百十二万、次にフランス、これが一事故当たり三千六百万、フィンランド、これが千八百万、以上私どもの調べたところでございします。

○山田徹一君 いま日本での自賠償の最高限度額と比較して、あなたはどうか思われますか。

○説明員(池田仁太郎君) 日本の自賠償におきましては、損害額の全額をカバーするといった性格のものではないと思ひます。最低限度の賠償能力を保持せしめるといふことにあるかと存じます。しかし、現在の被害者側の賠償能力の実態を見ますと、十分被害者に対して救済の能力を具備しておるというふうにも必ずしも思ひません。で、そういった実情を勘案しまして、必ずしも現在の補償額では十分でないというふうに考えておりますので、今後、被害者側の救済につきましても、保険金額の改定につきましては十分前向きで検討させていただきますと存じております。

○山田徹一君 現在のところではどのような話し合いが行なわれておるのでしょうか。そのまた見通しの点についてお伺ひしたいんです。

○説明員(池田仁太郎君) 現在の死亡三百万という保険金額につきましては、昨年の八月に引き上げをいたしました。その後、請求の実績をたいては数字的に集計いたしております。しかし、まだ一年たつておりませんので、十分なデータが整つておりません。しかし、最近の賠償額の推移等の資料から見まして、保険金引き上げにつきましては、関係の各省とも意見を交換いたしまして、今後の取り扱いにつきまして検討いたしております。

○山田徹一君 この問題は、私は非常に重大な問題だと思ひます。したがって、総合對策の上から、法務大臣も、ただ刑法とかそういう問題だけでなしに、そういう問題に對してもひとつ大きく働きかけて、私は少なくとも七百万ぐらいには持つていてもらいたいと思ひわけなんです。刑量のほうはこのように上がるぞと、そして補償のほうは比較にならないほど低い。はたしてそれが被害者にとつて納得のいくことであらうか。おそろしく、刑を重くするよりかも、賠償のほうをもっと多くふやしてもいい、こういう面のほうが被害者にとつては強く働いてゐるのじゃないかと思ひわけなんです。死んだ本人にしてみても、刑を重くしたよりも、家族のことがのほうが私は氣になつてゐるのじゃないかと思ひます。もし自分であつたら、そう感ずるわけです。したがって、強く大臣としても要望を出していただいて、早くそういう手を打つていただきたいと思ひわけです。

そこで、この自賠償の現在の収入、あるいはそれに対する支出ですね、そういう面についてちよつとお尋ねします。

○説明員(池田仁太郎君) 自動車損害賠償保險の特別會計の現在の収支の状況を申し上げます。昭和四十一年度につきましては決算を終了いたしましたので数字が確定いたしておりますので、四十一年度の決算による数字を申し上げます。四十二年度につきましては、予定額を申し上げます。四十二年度の収入が四百六億五千万、支出が三百二十億四千万、四十二年、これは予定でございますが、収入が四百四十二億七千万、同じく支出が五百八億一千百万以上でございます。ただしこれは再保險で、私も再保險業務をやつております。この収入は全体の保險料の十分の六になつております。全体の保險料は、ただいま申し上げました数字を引き直しますと全体の数字が出てまいります。

○山田徹一君 近ごろの裁判所の賠償に對する判決を見てみますと、一千万円の台をこしてゐる判決も出てゐるわけなんです。ところが、被害者側にとつて自賠償は最高が三百万ではありますし、このために被害者のほうの家族としてはこの賠償の判決があつても受け取ることができない。それに對してはどういうふうな手を打つてゐるのか、また政府としてもそれをどのようにカバーしておられるのか、ひとつその点をお尋ねしたいんです。

が。

○説明員(石原一彦君) たまたま、ただいま御質問の前提となりました裁判所における支払い状況につきまして、本日御配付申し上げました「陸上における交通事故」四十二年版の二二〇ページ以下にございまして、ここに書いてございまして、訴訟事件の分と、それから訴訟事件のうちの判決事件、和解事件等がございまして。そこで、ほかの委員会で裁判所並びに運輸省が説明したところによりますと、たとえば二二三ページの和解、調停における成立額の比較がございまして、五百万円をこえるものが四十一年度におきましては死亡で四件、傷害で一件となっております。そういうような点がございまして、この和解、判決、調停の三者を総合いたしますと、三百万円を処理されたもの、いわば片がついたものが七〇%から八〇%に相なっているとのことでございます。したがって、現行の自賠法で三百万円と決めましたのは、いわゆる訴訟事件で認められなかった損害賠償額の七、八〇%であればおむね合理的であろうということでもめたものでございまして。しかしながら、将来の裁判におきまして三百万円をこえるものが増加してまいりますれば、それに応じて自賠法のほうも金額の引き上げをはかる、それまでの間は任意保険の普及をはかってまいりたい、かようなこととございまして。

○山田徹一君 加害者の側に立つて考えてみますと、事故を起こしたのは、その家庭の中心者であるとか、あるいは生活の上で最も重要な地位にある人たちであろうと思うわけなんです。してみると、その家族に対して、私の聞くとところにおいては、生活の保護、あるいは国家がそれに対して何らかの補償金とかいうようなことは考えておられないように思うのですが、こういう点についてはどうお考えでしょうか。

○説明員(石原一彦君) ただいまの御質問は、加害者に関する分につきましては、いわゆる示談金もしくは損害賠償金が支払えないために自殺事故その他のが頻発しているその点を考慮することができないか、こういう点であらうかと思ひます。保険に入っておりますれば、強制保険で三百万円、それから任意保険で自分のかけました保険金額の支払いを得るわけでございますが、それができない場合に相当の痛手をこうむりまして、支払えないために自殺事故等が出ておりますことは、まことに遺憾なことであるし、それらの加害者に対してはお気の毒に考えておる次第であります。しかしながら、加害者のある反面、被害者も実はあるわけでありまして、加害者のそういうお気の毒な方に対する補償を考えると同時に、被害者の分も考えなければならぬのではなからうかというところでございまして、西欧諸国の一部におきましては、被害者学というところで、殺人あるいは強盗殺人等によつて被害を受けた者に対する補償を国家で考えてもいいではないかということを検討しているやに聞いております。したがって、加害者に対してはお気の毒なことは十分われわれも察するのでございますが、被害者に対する国家補償というような面とやはり一緒にして考えなければならぬのではなからうかと考えておる次第でございます。

○山田徹一君 ひとつ加害者の家族に対する問題も、これは事故を起こした者とその家族の基本的人権等を考慮いたしまして、公平でなくてはならないというたてまえからも、もっとも心と心を配つてその人たちの救済を一段と考慮して今後のあり方を考えてもらいたいと思うわけです。それから、自動二輪車あるいは自転車による傷害あるいは死亡等、この問題で事故の件数はどのようになっておりますか。

○説明員(石原一彦君) 本日御配付申し上げました「交通事故統計年報」昭和四十一年版の三六ページに、死亡件数と負傷件数とを分けまして比率が出ております。で、その三六ページの表の下のは「その他の車両」というところに自転車とか軽車両がございまして、自転車は総合計四十二万五千九百四十四件の事故件数中一万三千三十四件になつております。この構成率は三・

○六%に相なると思ひますが、順序をここに書いてございませうが、出してみますと七番目のようでございます。なお、隣に書いてあります死亡件数は、ただいまの事故件数中四百四十三件となつておりますが、その順位は八番目でございます。

○山田徹一君 自動二輪車、これはその下です。

○説明員(石原一彦君) 同じく三六ページのちやうどまん中あたりに、一番左側に「二輪」とございまして、その「二輪」の小さけのうちの「自動二輪」というのがございまして。合計件数は二千四百四十件、構成率〇・五七%、死亡件数九十三件、かように相なっております。

○山田徹一君 この表を見ましても、その数が少ないとは言えないように思ひますが、こういう人たちの被害者に対する補償、そういう問題についてはどういうふうになつておりますか。

○説明員(池田仁太郎君) 原動機付自転車につきましては、昭和四十一年十月一日から強制保険の適用をいたしまして、他の自動車と同様の扱いをいたしております。

○山田徹一君 自転車等に対する事故については、法務省としてはどうお考えですか。

○説明員(石原一彦君) 二輪のほうにつきましては自賠法の適用があるのが原則になつておりますが、自転車につきましては自賠法の適用がないと承知しております。しかしながら、私ども実務の経験から申し上げましてわかりますことは、自転車による死傷事故はきわめて少ない上に、被害程度もそれほど大きくないと聞いておりますので、通常の損害賠償あるいは示談ということで解決されているものであると考えております。

○山田徹一君 先ほどの表を見ますと、「その他の車両」——自転車の死亡件数四百四十三件というふうになつております。これはえらい少ない数とは言えないと思うのですが、したがって、このような場合における国家補償、こういう点をひとつ十分考慮しなくてはならぬのじゃないか。少ないからほっておく、そういうふうには聞かえ

のですが、たいしたことはないのか、これはちよつと当たらないのじゃないか。ひとつもつとこの点について考えていただきたいと思うのですが、御意見はどうですか。

○政府委員(川井英良君) 確かに御指摘のとおりでございます。経済事情が進み文化的な国家としての方向がきまつてまいりました際におきましては、すべてそういうふうな面についての補償につきましても遺憾なきを期するというのが理想的な形であることは、まことに同感でございます。ただ、保険制度が発達してまいりましたけれども、自賠法につきましても五百五十万を三百万にたしか昨年上げられたわけでございまして、さらにその後、御指摘のように、民事訴訟におきまして一千万をこえるような額の判決があらわれてまいつたということになつておまして、まだわが国におきましては、任意保険の制度というふうなものが必要と思ひます。契約数が伸びておりませんが、またこれをまかなうような保険会社のほうも受け入れ体制におきましてもかなり問題があるようでございますので、順次それらの問題を解決しつつ御指摘のような方向に對向かしていくということがあつてほしいと思ひます。法務省といたしましては、関係当局と連絡いたしまして、御趣旨に沿うような方向で努力していかねばならない、かように考えております。

○山田徹一君 それでは警察庁のほうにお尋ねしますが、交通事故により、まず警察で取り調べるわけでありまして、その調査の際に、ひき逃げ等によつて調査に出てくる最終の段階での加害者の、何といひますか、ことばで申すね、これはどういふふうになつておりますか。ひき逃げの場合、交番あるいは警察署でひき逃げの加害者がつかまつて調査をとられます、その場合の傾向ですね、加害者の答弁する傾向——知らないだとか、全然意識しなかったとか、最初はそうかと思うのですが、結局最後はどういう気持ちで逃げた、このところですね、調査の上ではどうなつておりますか。

○政府委員(鈴木光一君) お尋ねの件は、おそろくひき逃げで、ひいたことについて認識があったかどうか、それから認識がある場合に、届け出をしない、報告をしないのでそのまま逃げてしまう動機は何かということだと思いますが、これはいろいろございまして、弁解の中には、全然気がつかなかったという場合もありますし、また逃げた動機といたしましては、おそろしく逃げたしまったというの、いろいろございまして、しかし、お尋ねはやはり、逃走をするということで、要するに事故を自分の責任にしないという考え方で逃げたということが多いようございまして。

○山田徹一君 警察の末端におった人たちは、ずつと警察官であつたOBの人たちに私が聞いてみたところによると、大体逃げていくのは、認識していても刑罰がとこわい、それで逃げた、こういう調書がまずほとんどだと、こういうふうには聞いたわけなんです、そうしてみると、今回の量刑をふやすというのに対して、かえつてそういうひき逃げを奨励することになり一面なるのではないかと心配もあるわけなんです、この点法務省としてはどう考へておられますか。

○政府委員(川井英良君) この犯罪を犯しました者が、犯したことに對する心理的な恐怖感と、それから犯した事実についてあとから刑罰なりあるいは賠償の問題が起きてくるというふうなことからのがれるために犯罪の現場から逃走するということは、これは人情として当然考へられることとございまして。故意犯の場合におきましても、現場にとどまつてゐるというのはいささか例外でございまして、九九・九%まではおそろく現場から逃走する。過失犯の場合におきましても、やや故意犯とは事情が違ふにせよ、同じような傾向があるというの、これはもう認めざるを得ない点だと思ひます。ただ、そうだからその逃げるということが多くなるとか、あるいはその傾向を助長するといふふうなことであるので、上げるべき刑罰をちゅうちよするといふふうなことにつきましては、また別な観点からの考へが必要ではないかといふ

うな気がしてゐるわけございまして、くどいようでございまして、刑法という法律の持つております、國家秩序の維持のための法律、刑法典基本法典といふふうな点にみえてみまして、その反社会的な行為がこれだけの刑罰に値するといふ行為である、こういうふうな理解された上におきましては、それだけの刑罰をもって、一般の警備といひますか、反省を一方において望むことも、また、そのために逃走するといふふうな事案につきましましては、また別な手続によりまして、あるいは別な方法によりまして、それをできる限り防止して、警備の目的を達するといふのが、刑罰の前進のあり方ではないかといふふうな考へておるのでございまして。

○山田徹一君 私も、それだけに抑止力にもなるといふふうにも感ずるわけですが、しかしながら、その抑止力といふものを重点に置いた場合、運転者がこの刑法に對して——特に交通問題で私は申し上げてゐるわけですが、こういう過失、こういう事故に對してはどういうふうな判決が下るのか、こういう点に對して、ただ重い、重いと、あるいは罰金だといふふうなことになし、もつともつとそういう面に對して運転者自身が法に對する理解を持つておるということがより一そう抑止力にもプラスするのじやないかと思ひ、してみれば、いかなる方法をもつて法務省あるいは警察当局等で周知徹底をしていくのか、こういう点をお伺ひしたいと思ひます。

○政府委員(川井英良君) まさに御指摘のとおり、ただ刑罰を三年から五年に上げるといふことでもつてすべて事足りるといふふうな考へ方では、まことに相済まないことだと私も考へております。先ほど来御指摘のよう、まあ主として交通戦争と言われよう、この実態について、国民の全知全能をしぼつて何とかして年間一萬数千人に及ぶような死亡者を減らすといふことは、これは国民的な悲願であるといふふうに、国会でもしばしばいろいろな面において主張されておるところでございまして。これに對しましては、もう

あらゆる面からの総合的な施策が実るといふことが最も大切なことでありまして、刑罰法令の運用といふようなことが先頭に立つて走つていくといふようなことでは、文化國家としてまことに恥ずかしいことだと私も考へております。それから、三年の法定刑を一挙に法制審議會では七年にしたかどうかといふふうな意見も一部出ておりますが、少数でございまして、私も私どもはそれは、先ほど御指摘の点もございまして、い

ろいろ考へまして、五年という程度があらゆる面から見て妥当ではないかといふふうなことも考へ合わせて、こういう刑罰を策定した次第でございまして、その三年を五年に上げるというところにはいろいろ私どもは私どもの苦心が存したことを御了解願ひたいと、こう思つてござい

ます。四十年に刑法の改正をお願いしたわけがございまして、三十九年から総理府の方面にこの交通問題についての御承知のよういろいろな機関が設けられまして、今日まで引き続きほとんどあらゆる省が参加いたしましてこの問題の総合施策の推進のために努力いたしております。一昨年度あたりからはこの面についての予算も國家予算の中であつた比重大きもの占めておられる、また具体的にもその実施状況も強力に推進されておるといふようなこととありますので、そういうようなことと、それから先ほど御指摘の一般の教育の問題と交通教育の問題、あるいは人命尊重の教育の問題といふようなことと相まちまして、この不幸な事態についての総合的な効果が一日も早く実現されるようにといふことを、私も法務省の役人の立場からいへば考へておるような次第でござい

ます。

○山田徹一君 いま、気持ちにはやりたい、徹底したいといふ気持ちの辺だけがわかつたので、それに対しての現在具体的などこをどう動かして、どういふものをどうしてといふ面は考へになつてはいないわけなんです。

○政府委員(川井英良君) 刑罰法令以外の点につきましては、私も各省にわたる点について一応の

資料を持つてはおりますけれども、これはきわめて、私から御説明申し上げましてはまことに間接の御説明に相なりますので、それぞれの担当の省、できれば総理府の調査室長からでも、総合施策の推進状況について御説明を願へれば、一番正確で權威のあるものとしての御報告ができるのではないかと、いふふうな考へております。

○山田徹一君 いまの問題は、もつと私も考へてみたい点もありますし、後日にしまして、交通事故におきまして、警察官の実地検証、現場検証といふものをやるわけですが、そのために起こる交通麻痺、またその節に、この間も警察官が事故にあつてゐると、こういう点に對して、ほんとうに何とかこれは考へなきやいけないのではないかと、こう思つてゐます。聞くところによりますと、ステレオカメラとかいふいろいろなものがあつて、非常にうまく活用できるといふふうな聞いてゐるので、これはどうなんでしょうか。

○政府委員(鈴木光一君) 交通事故が起りました場合に、警察官が現場に参りましていろいろ実況見分をするわけですが、その際に、御指摘のありましたように、交通渋滞を来たさないように、実況見分に行く場合には、交通整理の警察官も連れてまいりまして、ほかの車を渋滞させないで流すような措置をとるよう、従来から指導しておるわけでございます。それから、なるべく実況見分は短時間のうちにやるということに心がけておるわけでございます。実況見分の際に、測定した写真をとつたりするといふことと、こ

結果いかんによってそのステレオカメラを全国的に採用するかどうかということを検討したいというところで、現在やっております次第でございます。

○山田徹一君　その効果があり、また価値ありとしたならば、いずれにしても人命を救う問題でもありますし、予算の面でむずかしいとかそういうことを言わないで、強く要望して活用してもらいたいと、こう私は思うわけです。

先ほどの短時間にという話でありますけれども、私も私ども絶えずそういうところにおつかるわけですが、非常に麻痺状態のために、多くの人がかえつてそのために交通事故を起こしているというものも見られるわけです。したがつて、そういう点をいま一步検討していただきたいと思ひます。

それからなお、警察官のそういう場に臨んだ事故、この間も、首を運転台に突っ込んで、そして免許証を見ているうちに、引こずられて事故を起こしたと、全くもう少しそこは警察官の注意力が足りないんじゃないかという点もあるもので、と、とおまわりさんになると、整理する立場、監督する立場ですので、優位感を感じるのかしれません、つい油断ができるんじゃないか。十分その点を注意してあげていただきたいと思うわけです。

これは建設省のほうにお尋ねしたいんですが、ガードレールあるいは歩道橋等々は、すべて建設省の管轄においてその予算が組まれ、つくられていっているかと承っておりますが、そうすると、横断歩道の、白いペンキでよく塗っております、あるいは道の中央に黄色いあるいは白い線がまっすぐ筋が引いてありますが、それを見ておりますと、おまわりさんがそれをやっているわけです。しかも、その仕事は、予算がないためにおまわりさんを使っているのかしれませんが、そういう仕事を、おまわりさんがやるよりも、これは建設省のほうでそれを引き受けて、その管轄にして、道路上の問題ですから、予算も組み、工事事もやらすのと、こういうふうにしたほうがいいんじゃないか

か、このように思うんですが、いかがでしょう
か。

○説明員(川田陽吉君) ガードレールと歩道橋につきましては、全部建設省が地方建設局の直轄工事として、国道の場合は、元一級国道の大臣管理区間につきましては、建設省で実施いたしております。また、補助事業につきましても、道路管理者ということで県庁の土木部等が設置いたしておりますが、道路に施したペンキの区画線とか車道外側線につきましては、白いペンキで上り下りの車線を分離することがございますが、それは全部建設省側でやっております。それから、歩車道の区別のない道路で車道外側線とその外側を白いペンキで区別しておりますが、それも建設省で実施しております。しかし、道路交差法との関係によりまして、警察側と双方で権限上の区分をやっておりまして、黄色い線につきましては建設省側では引かないことといたしております。追い越し禁止のラインでございまして、あるいは横断歩道を指定してこだけ通りなさいというような黄色いマークの場合は、これは公安委員会の手で実施していただくことになっております。

○山田徹一君 白線のほうは全部建設省が管轄しているわけですか。

○山田徹一君 白線のほうは全部建設省が管轄しているわけですか。

○説明員(川田陽吉君) おことばのとおりでございます。ただ、横断歩道につきましては、公安委員会のお依頼によりまして当方でもやることもございますが、それからもう一つ、非常に交通のひんばんな区域におきましては、建設省だけの手で、白い塗料を塗る際に、なかなか自動車が減速してくれないあるいは一時停車してくれない場合がございまして、国道等自動車交通の多いところにおきましては、地元警察署の御協力をいたしまして、警官の方に立ち会っていただきまして工事をする、こういう場合もございます。

○山田徹一君 それじゃ、警察官が、警察の手で白線を引いているということはないんですね、今を押すようですよけれども。

○説明員(川田陽吉君) きょうに心得ております

५०

○政府委員(鈴木光一君) 警察官のお話が出ましたので、私からも御説明申し上げますが、いま建設省のほうからお話がありましたように、警察でやりますペンキの道路標示でございますね、これは道路交法によります交通規制に關係したものである、現在の法令のたてまえでは公安委員會がやるということになっておりまして、建設省からお話がありまして、追い越し禁止などの黄色い標示、それから白いものでは横断歩道、これについては公安委員會がやっております。で、警察官がやっておりますんじゃないかという御指摘がございましたが、以前は、予算の節約その他の關係、それからまた、なかなか交通ひんばんなところでやるのに警察がやっちゃったほうが早いということとで、間々警察官が出てやっておりますが、最近はそのようなことはやらないように、警察官はそういうことよりもむしろ街頭に出て指導取締まりに当たるべきであるということで、下請に出してやるように指導しております。

○山田徹一君 次に、反則金制度の問題でちよつとお尋ねしますけれども、この反則金というのはどういう方法で取り扱われていく予定ですか。

○政府委員 鈴木光一君 お尋ねの反則金制度につきましては、御承知のとおり、昨年の五十五特別国会において成立いたしました道路交通法の一部改正の法律でございましたが、施行はことしの七月一日から施行されるわけでございまして、その際、その際の際の法律の附則に規定しておりますように、附則の第七項でございしますが、「国は、当分の間、交通安全対策の一環として、」

「反則金に係る収入額に相当する金額を、毎年度、政令で定める道路交通安全施設の設置に要する費用に充てさせるため、交通安全対策特別交付金として、交通事故の発生件数、人口の集中度等を考慮して政令で定めるところにより、都道府県及び市町村に交付するものとする。」ということになるのでございます。

○山田徹一君　そうすると、この反則金が一応国庫へ入って、それから今度交通安全関係に使われる、還元されていくと、こういうふうなものになるわけですね。そうしますと、県なり町に對する還元率のといいますか、反則金の額、こういうふうな関連はどうなるんでしょうね。

○政府委員(鈴木光一君) ただいまの附則の中にも規定されておりますように、一度国へ入ったものを都道府県または市町村に特別交付金として配付する基準も政令でさらに定めるといふことになつておりまして、その政令で定める場合に、当該都道府県、当該市町村の交通事故の発生件数、それから人口の集中度等を考慮して政令で定めるといふことになつておりまして、最近この政令ができ上がりまして——これは自治省所管でございますが、その政令ができ上がりまして、その政令の交付基準によつて交付されるということになつております。

○山田徹一君 人口の集中度という面については、うなずけるんですが、交通事故の発生件数ということになると、いまの反則金をとったのも交通事故の発生件数に入りますか。たとえば反則金程度故の犯罪ですね、それもその件数の中に加えるんですか。

○政府委員(鈴木光一君) 交通の違反の件数は、全くこれは関係ございません。交通事故でございまして、これは立法の当時も、違反の件数によって配付するということはいろいろ問題があるというところで、結局事故が多いところにはやっぱり安全施設をもっと整備しなきゃならぬという考え方で、交通事故件数というものを配付の基準にするということが合理的であるということですので、そういうことになったわけでございます。

○山田徹一君 総合交通事故防止の対策として、現在予算はどの程度に組まれていますか。

○政府委員(宮崎清文君) 交通事故防止につきましては、御承知のように、関係各省がそれぞれ実施しております、これに要します予算も原則的にはすべて関係省庁の予算として計上されております。

傳者が出た事故。または物損賠償だ。これは、
 あ貨幣価値が多少動きますので、絶対的とは申せ
 ませんが、たとえば米損が五十万円以上の事故が
 重大事故というようないやうなやり方をしております
 が、各省庁それぞれ多少ニュアンスは違っております
 が、大体に申しまして、先ほど来政府側から御説
 明がありましたような事故を一般に重大事故と言
 う、このように理解いたしております。

○秋山長造君 この交通白書の一六〇ページの下の
 の表の「注」のところで、「重大事故」とは、軒
 覆、転落、火災、踏切若しくは車両欠陥による事
 故又は死者、重傷者若しくは物的損害額五十万円
 以上を生じた事故をいう。こゝういふ注記がして
 ありますが、これは何ですか、政府としての統一
 た定義というほどかたいものじゃなくして、いま
 おっしゃるように、たとえば運輸省あたりではこ
 ういう考え方をしているという、参考のための注
 ですか、どの程度のことですか。

○政府委員(宮崎清文君) 大体御指摘のとおりと理解いたしております。

○秋山長造君 こういう事故全体が増加しているのですが、先ほど大臣は、六十何万という交通事故云々というのを繰り返しておっしゃったのですが、四十二年度の交通事故の総数というものは、正確な数字はわかりませんか。

○政府委員(鈴木光一君) 四十二年度の交通事故の件数を申し上げますと、これは人身事故の件数だけでございまして、件数にいたしまして五十二万一千四百八十一件でございます。

○秋山長造君 五十二万一千四百八十一件。この政府関係の統計数字なんかには、よく事故数として何十万というのが出てくるのは、人身事故だけではなく、人身事故以外のものは含まれていないのですか、それから人身事故以外の物的な事故とかそういうものは統計に上がってこないのですか、どうでしょうか。

○政府委員(鈴木光一君) 四十年までは物件事故も入っておりますが、四十一年からは人身事故に限定いたしまして統計に——警察の統計としてはそうなっております。

○秋山長造君 そうしますと、四十一年の交通事故数が四十二万五千九百四十四件というの、人身事故ですか。

○政府委員(鈴木光一君) さようでございます。

○秋山長造君 警察のほうは、交通事故をいつも直接取り扱っておられるわけですから、それだけに、こういう五十二万というような人身事故が起きていることについて、もう当然その原因というふうなものを究明されていると思うのですが、人身事故がこれのようにひんぱんに起こるということについては、何が原因だと考えておられるのですか、はっきり言えは。

○政府委員(鈴木光一君) 事故の原因につきましては、いろいろな原因が総合されて事故が起きていると思ひますけれども、警察といたしましては、道路交通法に定めております違反を、どのような違反をして事故が起きたかという観点から

らとらえているわけでございます。

そこで、どういふ原因で事故が起きたかということでございますが、お配りしております四十一年の統計でござらんになっていただくと、大体四十二年もこういうような傾向でございまして、三五ページに四十年と四十一年の原因別の比較が出ておりますけれども、一番多いのは、安全運転違反というのが一番多いのでございまして、その次は徐行違反、四十一年になりましたと、酒酔い運転が、四十年では四位でございましたが、三位にのし上がっております。その他、ここに書いてあるとおりでございます。一応これは原因を、道路交通法に定めております違反を、どういふ違反をして事故が起きたかという観点からとらえておるわけでございます。

○秋山長造君 いや、私のお尋ねしているのは、ここにも交通事故の原因別と書いてあるから、これが直接の人身事故の原因といひますか、動機といひますか、きっかけといひますか、そういうものであることは、これはもう間違いないので、それはお尋ねする必要なし、もうわかり切ったことなんでしょうけれども、私のお尋ねしておるのは、そういうことにおいておるような交通事故のいわば直接の原因といひますか、動機ですね、そういうものも含めた、交通事故というものがどういふ原因で非常に激増しておるかということなんです。この間、局長にお尋ねしたところ、やはり総体的に見て自動車台数の激増に、わが国の場合、道路の整備とか、車の整備とか、あるいは運転者の教養なり訓練なりというものが追いつかないというところからこの交通事故がこれように激増しておる大きな原因があるのではないかと御答弁があったのですが、それはどうですか、その点は。

○政府委員(鈴木光一君) 事故が激増しておるという原因としては、そういうことが言えると思ひますが、しかし、やはり事故がこれだけ激増しても、大部分の自動車というものは事故を起こさないうでございまして、事故を起こすものはやはりそれだけの理由があるわけですが、われわれはその

理由をやはり運転者の場合には運転者の不注意であるというふうにとらえておるわけです。もちろんそのほかに道路交通上の問題がございすけれども、主たる原因はそこにあるというふうな考え方でもとらえておるわけでございす。

○秋山長造君 いや、直接現象面だけをとらえてやらざるを得ない——何がこの事故を起こさしておるかという根本のところまで一々究明する余裕もないでしようし、直接事故のその場の処理ということに追われている警察当局の考えとしては、ちよつとそれ以上お尋ねするのは無理かもしれませんけれども、政府として、やはりただたまたま起こった事故の現象面だけとらえて、それを法に照らして処理するということだけでは、交通事故の対策というものは一部ではあつても十分じゃないと私は思ふわけです。やはりもっともつと、政治的といひますか、政策的なやはり根本問題があると思うのです。そういう根本問題と取り組む必要があるからこそ、政府として総理府にわざわざ調査室まで設けてやられておるのだと思うのですけれども、そこで、そういう根本的な問題について総理府のほうへお尋ねしますが、あなたのほうでは、こういうような交通事故が全体としてふえ、さらにまたさつき以来申しましたようないわゆる重大事故が激増をしております、その原因は何だと判断をしておられるのですか。

○政府委員(宮崎清文君) 先ほどから警察庁の交通局長が御説明申し上げておりますように、交通事故の原因はいろいろ複雑多岐でございまして、ある単一の原因によつて事故が非常にふえるとか減るとかいうことははっきりいたさないわけでございます。ただ、全体の傾向といたしまして私たちが考えておりますことは、一つは、何と申しましても、最近におきますわが国の自動車保有台数が非常に急激にふえてきたということがやはり一つの原因であらうかと考えております。それから、それとあわせて、交通事故の直接の原因、現象面の直接の原因は、先ほど先生御指摘になりましたように、運転者なり歩行者なりの行

為、特に不注意による行為が大部分でございまして、その背後にございす間接的要因といたしましては、道路交通環境がまだ十分整備されていないとか、あるいは事業所における労務管理、運転手管理が必ずしも適切でなかった場合とか、いろいろ問題がございす。それらの問題につきましても、やはり交通事故を今後ふやさないようにするために、背後の一つの原因としてこれをとらえて、これに対して適切な対策を講じていかなければならない、このように考えております。

○梶原茂雄君 ちよつと関連して、統計のことですけれども、先ほどのお話の人身事故に関するところが四十二年五十二万一千件、これは交通違反の経過を経て、あるいは交通違反それ自身が人身事故を招来した原因である、こういうケースですね。そうじゃなくて、交通規則をちゃんと守りまして、違反なくして、しかも事故が起り得るであらうと思ふんですね。そういうケースは一体どれほどあるものであらうか。

○政府委員(鈴木光一君) 自分は交通ルールをよく守つても、自動車対自動車の事故の場合には、相手方との関係で事故が起きるわけでございまして、その場合には相手方がどういふ違反をしておつたかということになるわけでございす。

○梶原茂雄君 その場合は、ともかく交通違反があつたわけですね。いわゆる交通違反というものがなくて、事故がどれほどあるか。言いかえれば、交通規則を守りましてちゃんと運転しておつても、しかし事故が起る場合があるであらうと思ふんです。

一体それはどれほどあるであらうかということですが、統計を見れば、きつとどこかにあるんではございす。

○政府委員(川井英良君) ちよつと私のほうから先にお答えしていただきたいと思ひますが、先ほど、四十二年に人身事故が五十二万一千四百八十一件発生した、こういう数字が交通局長から御報告になりました。その中で、昨年一年間に全国の検察庁が警察から送致を受けた件数が四十四

万一千六百八十八件でございます。その差が約八万件ぐらいいろい。これはおそろく、送致が
おくれしているもの若干ありますけれども、多くは
全然過失が認められない、問題にならなかった事
案だらうと思ひます。その四十四万五千余の中
で、検察官が過失があるとして起訴いたしましたの
が二十八万六千六百七十一件でございます。その
で、送致を受けた件数の中でも、検事が取り調べ
ました結果、過失が認められないということ、認
められるけれども、相手方の過失もあつて、相殺
しますという非常に微妙な過失だからというこ
とで不起訴になった案件が十五万五千件あるわ
けでございます。いま申し上げました数字の
差がすべてだといふ御指摘のものになるかどうか
は一応まだ検討を要しますけれども、その数字の
中にはいま御指摘になりましたようなものがか
なり入っているのではないかと一応考へて
おります。

○榎原茂雄君 この間の数字に關連しますと、
約四十四万のうちで十四、五万がごく輕微な過失
といひますか——に入るかも知れませんが、これ
も、二十万見当であるといふふうに理解して
おりました。いまのお話は、四十四万前後であつて、こ
れは交通違反から来た違反だと。そうすると、こ
れ以外に二十万から三十万の、ともかく結果にお
いて死ぬといふことになったかも知れないけれ
ども、しかしこれは責任のないと申しますか、ま
分だと、こういうふうな常識的に考へていいわ
けでしょうか。たとえば、普通、運転してても、
やはりブレーキをかけても若干のあれがある。狭
い道路を走つていて子供が飛び出してきたとい
うようなケースは、しよつちゅうわれわれの目の前
にあるわけですね。そういうようなものはこれ以外
だらうと思ひます。

○政府委員 鈴木光一君 四十二年度の五十二万
数千件の件数は、現実に人身事故を伴つた交通事
故が警察に報告あるいは届け出られた件数全部を
あげております。その原因はどうかということ
になりますと、このお配りしてあります三四ペー

ジにございますように、先ほど来からいろいろ
と私もそういう観点で申し上げたのでございま
す。が、車両等に原因のあつたものが上の欄に出
ております。それからそれ以外に、やはり歩行者との
關係、人との關係で事故が起きるといふ場合に、
必ずしも車両の運転者の不注意でなく、交通法規
を守つてやつておつたけれども相手の人のほうに
不注意があつたといふ件数がここにパーセンテ
ジであつておりますが、御指摘のように、飛
び出しか、めいてい徘徊とか、幼児の一人歩き
とか、そういったような人の側に主たる原因があ
るといふものも含まれておるわけでございます。
それから、法務省の刑事局長の言われましたよ
うに、私どものほうはこういう観点で捜査をいた
しまして検察官のほうに送るわけでございますけ
れども、必ずしもそれが証拠が十分でないといふ
観点から不起訴になったものもあると思ひます。
○委員長 北條八君 午後二時に再開すること
といたしまして、これにて休憩いたします。

午後一時三十分休憩

午後二時十五分開会
○委員長 北條八君 ただいまから法務委員会
を再開いたします。

休憩前に引き続き、刑法の一部を改正する法律
案を議題とし、質疑を行ないます。

質疑のある方は順次御発言を願います。

○秋山長造君 質問がちょっとと先になつて恐
縮ですけれども、総務長官が見えれば、ちよつと
政府の交通安全対策全般のことを少しお尋ねし
てみたいと思つていたのです。ちよつと見えぬよ
うですから、あと戻りをしますけれども、法務省の
ほうに若干お尋ねして、それから室長のほうへお
尋ねします。

いただいた厚い資料の重大な人身事故の具体例
百七十九件、これを調べてみますと、百七十九件
のうち自動車事故によるものが百七十二件あるわ
けですね。だから、パーセンテージにすると九

六%がこの自動車事故ということになっておりま
すから、自動車事故以外は一応おいて、自動車事故
についてだけお尋ねしますが、その九六%を占め
る自動車事故百七十二件のうち、飲酒運転による
ものが百十八件、パーセントにして六九%あるわ
けですね。それから、この前も申しましたように、
飲酒運転ということが何とかな防止できれば重大人
身事故の大半はこれは起さずに済むと言へるん
じゃないかと思ふんです。数字で言いますと、私
の調べたところから多少の誤りがあるかもしれ
ませんが、飲酒運転が百十八件、無免許
運転が五十三件、それは運転停止中の、停止処分
を受けておるものを含んでおるわけですが、それ
が五十三件、それから高速違反——スピード違反
が四十件ありますね、それから居眠りが六件、その
他十四件。もちろん、飲酒運転と無免許運転がダ
ブつていたり、さらにまたスピード違反がダブつ
たりしているものが相当数あるわけですね。大体、
資料に出てくる重大事故の中を見ますと、飲酒
と無免許が重なつたり、またさらにそれにスピー
ド違反が加わつたりしているのがほとんどです
ね。そこで、結果に対する処罰ということもこれは
重要ですが、やはり国の交通安全対策として
は、これはそういう重大事故を防止するといふ
ことにしたことはないし、また政治のあり方と
しては、結果を追つかけて回すよりも原因を除く、
あるいは結果の起こるのを防止するということに
重点が置かるべきは当然だと私は思ふのですけれ
ども、そういう飲酒運転が非常に多い、無免許が非
常に多い、スピード違反が非常に多い、そういう
ものがミックスされてこういう重大な事故を起こ
して多数の人を傷つけたらあるいは死なせたりす
るといふことについて、何かこれを予防する対策
というものがなないものだらうかということをお
尋ねいたします。これは法務大臣、
國務大臣として、また政治家として、これはどう
いうふうにお考えられますか。ただこういうことは
もうしかたないのでほつておいて、たまたま起
こつた結果だけを嚴罰主義で追つかけて回すといふ

だけでは、一國の政治家として能がなさ過ぎると
いう感じを持つのですか、いかがですか。

○國務大臣 赤間文三君 秋山委員の、要するに
そのもとを正すというか、原因をやはりチェック
していくというのが政治の要諦だということ、
全く同意でございます。出たところだけを処罰
するといふよりは、もとをさばいて出ないよう
にするのが第一だ、これは敬服しております。

政府としては、これは何としまして、秋
山委員御承知のように、道路はその割合に十分広
げらるつもので、道路五カ年計画で何兆円と言つ
ておりますが、ずいぶん道路はよくしてはるが、
車の増加に及ばない、車が非常な増加をやる、こ
ういふことがやはり日本にある交通事故が絶えな
い一つの原因じゃないか。これはやはりどうして
も、都市といわず、農村といわず、道路をよくす
るといふことが第一の要諦じゃないか。第二に
は、やはり道路にいろいろな安全施設を講ずる。
まだやはり安全施設が足りないところが相当ある
んじゃないかと考へる。安全施設といふものを
相当そろえる。第三番目には、自動車自体にでき
るだけ安全施設をやらなければならぬ。事故がな
るべく起こらないように、自動車自体にまで安全
施設を施すといふところまでいかないといかぬの
じゃないかといふふうに考へておる。

ところが、道路にせよ、安全施設にせよ、歩道
橋とか、いろいろなことをやつておりますが、車
がどんどんふえ、しかも御承知のように都市集
中で、どうも東京、大阪、名古屋その他の都市に人口
が集まつてくるという傾向はますます激しくなつ
てくるといふので、都市の交通といふものがよけ
い繁雜、複雑になつてきて、事故その他にもぐあ
いが悪い。それからまた一方いかにいへば、御
承知のように、町村道の舗装その他といふものが
行き渡らない。なお、幅が狭いにもかかわらず、昔
と違ひましてもう自動車を持つておる農家といふ
ものが非常に多くなつてくるために、これは都市
の過密化とあわせて事故が多いのと相成して、ま
たこれいなかのほうも車が多くなつて、道が悪い

ためにいろいろな事故が起るという、まあどっちかという、いま秋山委員のおっしゃったのとかさきまになりまして、こう事故の多くなるような悪い原因というものが、なかなか除去しなかならぬのが除去できないのが私はいまの実態じゃないかと。そのために、一年に六十五万とかという人間が死傷し、けが人ができるといふ、これがまだふえるのじゃないかということになっておるのであります。それで、これはあらゆる省のあらゆる方面から事故を少なくするというに努力をしなかならぬ。やっぱり学校あたりにおいても、例の安全教育とかというように非常に必要になっておると思うのであります。私は、私個人の考えは、どうしてもこれは設備をよくし、道は広げにやならぬけれども、それが行き届かないために、一方ではそちらのほうへ進むとともに、やっぱりみんなが用心をするということが非常に大事じゃないか。それに、今度の刑法の一部改正も、これは御承知のように、下はやっぱり何にも上げてないんです。そうして上をちよつと三年を五年に、悪質重要なものについてのみこれは上へ上げるということになっておりますが、私はやっぱり、こういう法律を施行するにあたりまして、これは注意を喚起するところ、非常なこれは意味があると考えておるのであります。この法律が適用を受けるのは、これは特に重大過失のものであります。これによってすべての者が——機械を扱う者、危険な仕事をする者の注意を喚起する、注意せよとならぬという一つのやつぱりこれが大きな機会になると思う。何にもしなくて注意をうながしても効果はありましようか、どうしてもこれは六十万というのに対しては、こういうふうな法律の上を——下をそのままだに、全体の刑を上げるのじゃなくて、悪質重大なものにこうやると、これを契機にやつぱり注意をひとつ各層に及ぼして、これが思い切つて減るような方法を考えなければいかぬのじゃないかというふうな考へて、ぜひひとつこれをお願いしたいと考へるのであります。全く秋山委員のお考

えにはもう同感で、もとを事故の起るような方法を考へるということに入れますとともに、どうしてもこれは間にも合いませんもので、こういうものもあわせて、注意の一大喚起をやる一つの方法としても、これは外国並みの刑罰に持つていくということが事故をなくするゆえんじやなからうかと、私は率直にそういうふうな考へておる次第でございます。

○秋山長造君 根本的にはやはり、大臣のいまおっしゃったように、道路の整備とか、安全施設の整備とか、あるいは自動車そのものの車体の整備というようにやる。これは、今度の御説明でも、交通事故の頻発、同時に諸外国の罰則なんか引用されて、そうして刑の上限を引き上げるといふことに、まあこの理由づけをしておられるようだけれども、いまおっしゃったような道路とか、安全施設とかいふような、交通環境といふものは、そういうものがないと、やっぱり日本の場合は違ふのじゃないかと思うんです。その点にかながみて、政府のほうでもいろいろ緊急施策をとつてはもらえる。だから、決して私は政府が手をこまねいてはうっておると申し上げるのじゃない。それはもうかなり努力をされておることは、これは認めますがね。ただそれが交通事情に追つかぬというだけの話でね。これ、追つかぬでほうっておいたら、いつまでたつても、幾ら安全施設に金をつぎ込んで大ぜい人を動かしてやつてみたところで、この統計数字といふものは、ちよつとこの数字が減つてないんでね、ますますふえていくようなことで、ちよつとよく例に引かれる選挙違反みたいなもので、公明選挙、公明選挙といふやましくない言えは言うほど、実際選挙違反はふえていく、あれと同じことだと思ふ。それでは困るんですがね。そこでもう根本的には、やはり政府が全体として、政治の姿勢として、そういう交通環境の整備というところに一そう真剣な努力を払つてもらわなければいけません。そのことはあとからお尋ねするとして、いまの二百一十一條の改正で刑の上限を三

年から五年に上げるということが、交通事故を防止するいろいろな施策の中の一部である、また一つの足しになるであらうという位置づけも、私はそのとおりだと思ふんですが、ただ刑を上げることによつて警告を発すると、注意を喚起すると、そういう効果もねらつておるということも法務大臣おっしゃつたわけですが、注意を喚起し、警告を発するためには、やはりそのものずばりでこの関係者にすくなく、徹底するといふことが必要だと思ふんです。ところが、そういう角度から考えますと、私は、刑法二百一十一條業務上の過失といふようなばく然としたといふか、一般的な規定でそれをやるよりも、たとえば、道路交通法といふものがちゃんとあるんですから、飲酒運転はどうとか、それからひき逃げをした場合はどうとか、無免許運転はどうとかいふて、それぞれそのものの違反の規定があつて、そうしてそれぞれそのものの違反に対する罰則といふものがあるわけですからね。しかも、その統計数字からいいますと、さつきも言いますように、交通事故が実に九九・三%、もう全部交通事故だといふのはね。交通事故が三%、業務上過失事件といふのはね。交通事故が九九・三%を占めておる。その中でもいわゆる悪質重大事故といふもののは、飲酒運転とか、あるいは無免許運転とか、あるいはスピード違反の暴走ですね、そういうものもその大半を占めておるわけですね。しかも、それぞれ具体的に、二百一十一條といふような一般的な規定でなしに、道路交通法ではもう具体的にそのものずばりで一つ一つ罰則がきめられておるわけですからね。もし警告を発する、周知徹底させる、注意を喚起するといふ効果をねらうとすれば、私は、いきなり刑法といふこの基本法の改正に持つていく前に、道路交通法の改正あるいは道路交通法の罰則の強化といふことをまず考へられることが効果的じゃないかと、とるべき道じゃないかというように思ふんですけれども、その点いかがでしょう。

○國務大臣(赤間文三君) いまのそういうものを、道路交通法の改正によつて、別に刑法の改正によらぬでもよくないかという御意見に拝察したのであります。まあ自然犯であります業務上の過失致死傷罪の一部を行政取り締まり法規である道交法に規定する——道交法はこれは行政取り締まり法規のような性質を持つていて、これに規定するといふことは、これは私は、刑法の全部の体系、また国民の人身事故犯に対する、何と申しまさか、倫理的な価値判断を混同させるのじゃないかという心配がございます。また、刑罰の公平性という点を守つていくためには、行政取り締まり法規である道交法にこれを譲るといふことは、あつたが悪いのじゃないか。あくまで刑罰そのものの公平性を破壊せずにやろうと思へば、やっぱりこの刑法改正よりほかに仕組みはないのじゃないか。まあ、言いかえしますならば、行政取り締まり法規と刑法がおのおのの相まつて目的が達せられるといふふうなわれわれ解釈でございまして、刑法にやらないと刑罰自体の公平を害していくといふことで、ひいては刑法の体系を乱してしまふといふような私は考へ方から、どうしてもこれはひとつ刑法の改正をお願いしなければならぬと、かように考へております。

○榎原茂壽君 ちよつと、私もその質問のときにもう一度伺いたいですけれども、非常に重要な問題であると思ふのであります。私は道交法のことを取り上げてどうこう言うつもりではありませぬ。刑法は基本的な法律であつて、国民全体の刑罰の基本といふますか、法務大臣のお話のような性格と価値と意味を持つていておると思ひます。その点は、大臣の言われたとおりだと思ひます。ところが、世の中の動きが非常に激しくて、刑法を想定された時分と現在とを比べますと、非常に世の中の変化があつて、しかも社会全般、経済のいろいろの面で急激な変化を起こしつつある。それに対処するために、大臣の言われる行政的な法規が入つてゐるわけなんです。それに触れる者の立場からいへば、刑法であらうと、そういう一

般行政的な法規の罰則であらうと、やはり裁判を通じて刑がきまるわけでありますので、そう差別がないという。それで私が伺いたいの、いま大臣の言われるように、基本的な刑法における量刑と言いますか、それと全体とがやはり一つにバランスがとれたと言いますか、均衡を得たものであることが法務行政全体の立場から言えば非常に重要であると思うのですが、はたしてそれがバランスがとれておるのかどうか、いわゆる刑法はそう簡単に改正できないので、むしろ他のほうのそれぞれ必要に応じた、あるいは経済関係の法制とか、いろいろな方面で、社会関係の法制とか、そういう面での行政的なむしろ法律のほうの刑罰と言いますか、罰則と言いますか、それと必ずしもバランスがとれてこないんじゃないかという感じが最近しているのですけれども、現在においては大体そういう必配がないというお考えであるのかどうか、この点だけを伺っておき、私の質問のみにまた伺います。

○政府委員(川井英良君) 問題は二つあるようなふうなふうに拝聴したのでございますが、一つは、刑法に規定されております罪と罰というものと道交法というふうな行政取り締まり法規に定められておりますいわゆる罰則というものの法律上の性格の相違ということが一つ大きな問題になると思ひます。で、私も理解しておりますところは、刑法の犯罪と刑罰というふうなものは、前回にもちよつと触れたと思ひますけれども、繰り返しになります、あるいは道徳感とかというものに反する行為、すなわち文化規範でありますとか、あるいは社会の条理というふうなものに反する行為、反社会的行為、それを罪として取り上げて、それに社会的當時の社会的な感覚からいまして適当な刑罰罰を盛るといふものが刑法の罪の概念であるように私も理解しておりますわけでございます。それからもう一つ、行政法規の罰則と申しますのは、それほど基本的な固いものではありませんで、原則としてそのときの社会情勢に応じまして行政取

り締まりの必要からある法規をつくる。それで、その法規の実効を担保するために何がしかの罰則をそこに設けるということでございます。刑法も行政罰則のほうも、いずれも不法行為に対する罰罰であるという点におきましては相違はございませんけれども、その本質におきましては、先ほど大臣から御説明がありましたように、片方はいわゆる自然犯的なものとして理解され、片方は取り締まり行政犯的なものとして理解されるということで、刑法の理論面におきましては、そこに本質的な明確な差異があるというふうに理解されているわけでございますので、今度の改正を、交通戦争に対処するための刑罰法令の改正を自然犯として刑法でまかなうか、あるいは行政取り締まり犯として道交法のほうでまかなうかということにつきましては、ぜひふん議論があったところでございますけれども、これは本質論にかんがみまして、刑法でまかなうのが筋だというのが私どもの結論でございます。

第二点はフランスの問題でございますが、道交法は何度も改正になっておりまして、最近では三十九年だったと思いますが、一部改正が行なわれまして、一斉に刑の引き上げが行なわれております。人をひいた、業務上過失によってひき殺した、そしてその場から届け出しないで逃げたという場合には、その逃げたというだけで懲役三年の刑がきめられるのであります、本来の不注意で人をひき殺したというのは禁錮三年でとどまっておりますというのが現状でございますので、禁錮は懲役の半分というふうな刑法総論で定められておりますので、逃げたほうは実態の倍の法的評価を受けておるということでございますけれども、われわれの刑法を適用する者から申しますと、これは物理事の事理から申しまして非常に刑のアンバランスになっておるんじゃないかというふうな感じがありましたのでございますが、ほかにもいろいろ問題があらうかと思えますけれども、ただいまの御質疑に限定いたしまして考えますと、そういうことを私どもは考えておる次第でございます。

○梶原茂嘉君 いろいろ問題があると思います
が、いずれまたお伺いしたいと思います。

○龜田得治君 いま私も横から関連してお聞きます

る程度ですから、簡単にお伺いしたいと思ひます。この自然犯と行政犯と、こういうふうな區別は刑法學の上に於いてあるわけですが、しかし、こういう考えもこれは時代によつて私は動く性格のものだと思ふのですよ。また國によつても、窃盜などする必要のないような國からへ行きますと、これはうんと少なくなつております。それと、今日のように交通事情が悪い、このことが大きな社會問題になつておる。こういう場合に、私は交通關係の規則に反するということは、これはは自然犯的な性格を持つてこななければいかぬと思ひます、實際は。そういう考え方にこれはならなます、さやしやんとしません。だから、たとえそれが形式的には道交法にきめてあつても、道交法だからそれは自然犯と違ふ性格のものというなら、これは私は見方は逆だと思ふのです。やはり社會の實

う。だから、そういう意味で自然犯、行政犯というふうな立場から論議されるというのは必ずしも私は適切ではないと見ておるのです。ことに日弁連でもこの点の指摘はしておりますね。刑法の改正ではなしに道交法の改正でいいじゃないか、こういう考え方をあらゆる角度から検討した上でこれはやはり出しておるわけですね。自然犯、行政犯の区別などは承知の上で。だから、もう少しこの点は検討に値するとは私は思う。それは皆さんもこういう提案をしておるのですから、秋山委員も言う意見に直ちに同意するというわけにはなかなかないかぬことは知っていますかね。これはやはり重大な問題点ですよ。私は端的に、何が社会的に困っているかというのが、これが秋山委員の分析でもはば出てきておるわけですからね。酔っぱらいなり無免許なり出てきておるわけですから、それに關してはそんな五年なんということは言わないうで、私は最高七年ぐらい打ち出したらいいと思うんですよ。ほんとにこう警告を与えるという姿

勢をとらなきゃ私はいかぬと思うんですよ。ところが刑法の改正で七年といううなことを言ったら、これはたいへんなことになりますから、それはみそもくそも一緒にしておるから七年というところができないわけでしょう。刑法の改正でいくから全部引くくるまっつて、何も特に悪いことをやっているわけじゃない、いいとは言わぬが、昔と同じような程度のものに対して、なぜそういうことを自動車と一緒にやるのか。だから、それはやっぱり刑法の改正では無理なんだ、そんなことは。だから、道交法改正なら私は七年ぐらいまでやってもいいと思うんですよ、その悪質なのは。これはあなた、組合でもどこでも正規の業務を持っている運転者でも反対しませんが、それに對しては。だから、その辺をもう少し私は掘り下げてびたつと適切なことをやってほしいと思うんです。そういう意味でわれわれはこれを言うところなんです。

もう一つ皆さんに御検討願いたいのは、たとえば歩行者に対する処罰ですね、交通法規を守らない歩行者に対する処罰、私は当然これは検討の対象になってくるべき問題だと思うんですよ。今日じゃ、私は行政取り締まり法規じゃなしに、交通規則を守らないことはあなた一種の自然犯的な性格を持っていますよ。そうなれば教育の態度でも何でもみんな違ってくるわけでしてね、歩行者を罰するなんというのはいくつもないじゃないですか。運転者にだけいろいろな注意義務がある。ところが、最近の判例の傾向は、いままでは運転者のほうをとにかく道交法なり二百十一条に引っかけで処罰する傾向があったわけですがね。ところが、実際のケースに裁判官が直面してみると、なるほど形式的には何か法律に違反しているようなわかつこうになる。したがって、起訴されておるわけでしょうが、いろいろ調べてみると、これ以上運転者に注意義務を要求するのはそれは無理じゃないかという考え方がずいぶん芽ばえてきているわけですね。そういう関係の判例もちよいちよい出ますわね。これは私はひとつの進歩だと思うん

です。というのは、それは運転者も歩行者も全部が交通法規という問題についてはもつと真剣に取り組まなければならぬのだという立場ですね。これは一種の自然犯になりつつあるわけなんだ。だから、そういう観点からみると私は根本的にこの問題については手を触れてはいい。こんなあなただけは全く中途はんばで、そうしてまじめにやっていると、運転者に対しては非常な反感を持たすというふうなことにしかならぬのであつて、私またもう少しこれは本格的にこの件は議論したいと思つてゐるんですが、そういうふうな突っ込んだ立法というものはできないんですかね、びしゃつと、必要に応じて、それはひどいこと、自動車も正しく運転してゐる、そこへばつと飛び出して横切る者がある。それは急停車して辛い事故がないからそれが済んでゐるの、これはたくさんある、われわれが車に乗つてゐるといふ、それは事故がなかったからそれでいいといふんじやなしに、やはりそういう場合には罰金か何か取られるのが私にはほんとうだと思ふんですよ、そんなことをしたら、よく研究していただかないとだめでしょう。そういう面の検討は一つもないんですから、運転者だけですから、刑事局長どうですか。まあいろいろのことを申し上げましたがね、あまり関連質問を長くやるわけにもいかぬから一緒に申し上げたんですが。

○政府委員 川井英良君 仰せのように自然犯と行政犯との区別はしかく明確なものではないことは私も理解いたしております。時代の動きとともに、行政犯として観念されておつたものが自然犯になるということは十分考えられることであります。現在進行中の刑法の全面改正の中で、たとえは暴力行為等処罰ニ関スル法律、あるいは爆発物取締罰則、あるいは盗犯等ノ防止及処分ニ関スル法律というものを刑法の中に取り込むべきだということ、そういう方向で作業を進めております。それからこの前の部会で、公職選挙法の違反の中で、少なくとも実質犯と普通言われてゐる買収事犯、あるいはこれに準ずるような事犯は、今日国民

民の意識として自然犯として理解をすべきじゃないかというふうな意見が委員の間に非常に強い意見として主張されておつたことも聞いておつたのであります。が、きょうの点から見ても、御指摘のよう、いまの行政犯として取り扱われておつたものが自然犯として取り扱われるというふうに移行してゐるということは十分に考えられることだと思ひます。問題は、たとえば刑法で来ましてから今日まで六十年間、二百十一条——人の生命、身体に危険を及ぼすような危険な業務に従事している者の注意義務、その注意義務に違反した場合の刑罰というふうなものが、長い間自然犯として、反社会的な行為として、私どもは国民の間におきて定着してゐたのだというふうな理解をしておるわけであつたのだといふ、そのようなくのをこの際、道路交通法違反のほうへ移行していくというふうなことを考えてみます、たとえは酒酔いなんかの最も悪質な業務上過失致死傷と思われようなんのものが取り締まりの法規のほうへ移行してしまつて、依然として三年以下の刑罰が残つておるわけでありまして、そちらに残されたものと、それから道交法のほうへかりに移行するといふものを考へてみますといふと、これはちよつと、重いのが行政犯のほうに移つておつたといふ感じが、行政犯のほうに残つていくといふふうなアンバランスがそこに生じてくるのじゃないかといふふうなこと、それから同じく人の生命、身体に危険を及ぼすような業務に従事する者の注意義務が、あるものは重く、あるものは軽く、こういうふうな法律上評価することが合理的であらうか、かろうかといふ点もなかなか心配になる点であります。おおよそ人命に影響のある業務に従事する者の注意義務は、自動車であらうと自動車であらうと船舶であらうと、あるいは炭鉱の保安業務であらうと、その間の法律的評価には甲乙はないのだ、やはりこういう立場に立つべきじゃないかといふような点も考慮いたしまして、自然犯と行政犯との区別並びに時代の進み方によつ

てそこに変更が出てくるということを認識しつつも、なおかつ、今日の状況におきましては刑法の改正によつてまかなうのが最も妥当だ、こういう考え方にたつておるわけでございます。

○亀田静治君 刑法の中で規定するか、あるいは道交法で規定するかといふことは、これは私はもろに枝葉末節だと思ふのです、こういうことは。それは学者は刑法であらう自然犯、そうでなければ行政犯といふような考え、概念があるかもしれないが、外部の人は何もそんなことは考えていませんよ。そこで書かれる罰則というものをだけを考えてゐるわけですよ。だから、何も不自然でも何でも重いものであつても、刑法が軽く別な法規でそれよりも重いものであつても、それがいい、それがいい、二百十一条の二とか三とかといふものをついて五年ぐらいといふようなこと言わぬで、七年ぐらいのものをいふといふことですよ、それはそれはどつちでも私はいふと思ふのです。

それと、もう一つの問題は、同じ注意義務について、酔っぱらい運転による事故、それと、ほかの業務上のものと非常な差がついてゐるのをおかしいという説明、これは専門家のそういうことは好みますよ、そんなことは。何も社会がいまそのことを言つてゐるのじゃないのですか。あなたの提案理由説明を見たら、ちゃんとそれはつきりしておるのだから、これは。そんな要求もしてないことを特に刑罰を上げていく必要はないと思ふのですよ。ともかく、当面のことについては、これは刑法改正をしたつて、それで万全とはだれも思つていないのでしよう。取り締まり法規の刑の強化だけくらいで済む問題じゃないということ、これは関係者みんなわかつてゐるのだ。そういう事柄ですから、なおさら私は必要とするかどうか、それを、刑法で書くにしろ、道交法で書くにしろ、それで足りると思ふ。そのほうがはつきりするのです。あとのことは、大体学者の、そういう統一

的にものを考えたがどうか、そういう遊びですな、これは言うてみたら、それは言い過ぎだ」と呼ぶ者あり）これは形容詞だから、それくらい言わないとはつきりしないのです。遊んでゐるとは申し上げませんけれども、そういう感じがします。そういうところで非常にたくさん議論をぶつけてゐるんだ。それであなた、日弁連の諸君といふものは、そんなしるうとでも何でもないのですかね。在野の法曹もおれば、元検察官、あるいは裁判官をやられた諸君も集まつて、そういう結論を正式に出して、そうして法務省へ申し込んでおるのだ。だからそれは、私はもつとこういうもの、それは与野党一致してさうだといふるかつたことになつて出ていかなければ、効果が相当減殺されるんですよ。私はもうそういうふうには確信してゐるんですよ。この問題については、一応この程度にしておきます。

○秋山長造君 この二百十一条の専門的な法律論は、また後日、亀田委員と法務当局の間で大いにやつていただきたいと思つてゐるのですが、私のいま常識論です。常識論ですけれども、しかし、案外この交通問題などというものは、常識論のほうに当たつてゐるものが私は多いと思ふのです。で、とにかく私は刑罰を科する以上は、これはその刑罰の対象というものは、やはり端的に具体的にはつきりしておらんとすると思ふのです。特に先ほど法務大臣がおつたやうに、何も政府は罰則強化だけが交通事故対策でも何でもありません、これはもうあらゆる多面的な施策の中のほんの一部として、この刑罰の上限を上げるということによつて注意を喚起する関係者のね。そういう効果をねらつてゐる。私は政治の立場からいへばさうあるべきだと思ふ。だから、そういう趣旨からいいますならば、やはり二百十一条の業務上過失云々というふうなことで、これは響かぬと思ふのです。これはもう自動車運転する人がいつもポケットに持つてゐるのは道路交通法でしよう。交通取り締まり法規、その中でも、車に乗る者として一番慎重なければならぬということ

は、もう酒を飲んで運転してはならぬとか、それからスピード違反をやつてはいかぬとか、あるいは無免許では絶対いかぬとか、必ず免許証を持たなければ運転してはならぬというようなことは、もう一番端的に譬ぐ、一番周知されているこれは問題だと思ふのです。しかも、自然犯、行政犯という議論がありました。私は専門的なことはわかりませんが、私にはわかつたことではないけれども、ただ、いままでの刑法なもので、刑法を動かしてきた一つの法律思想というものでは律し切れない新しい犯罪の分野じゃないかかと思ふのですよ、交通事犯というのはね。しか

つきましては、私どものほうはむしろ取り締まりを嚴重にして、いまの罰則ですと一年の懲役がついております。それを量刑上やっていたら、いまのところ酒酔いだけにつきましては、十分ではなからうかといふふうに考えておるわけでありまして、酒酔いの罰則の強化ということにつきましては、やはりまたいろいろ考えなくちゃならぬことがございますので、取り締まりの実績を見まして、それから今後の事故の実態をさらに見きわめた上で検討すべき問題だ、かように考えております。

も、通常の場合は、犯罪は人が直接手を下して行なう場合が多いのだけれども、この場合は、運転している車そのものが危険物なんですよ、いわばね。だから、酒を飲んで酔っぱらって運転すれば、もう大なり小なり、結果として何らかの事故は起るであらうということは、これは必然的に予想されることなんですね。結果に対するその処罰ということも大切だけれどもね。むしろその前提になつてゐる飲酒運転そのものの責任をもつと重くするというのが、私はやはりいま法務大臣のおっしゃる趣旨に、びたり、ずばり沿うのじゃないか。なぜならば、その酒を飲んで運転するということさえとめれば、その結果は出ないのではないか、人を殺傷したりすることはね。ですから、どうもこの道路交通法の罰則をもっと手直しか、その面でチェックするほうが効果的なんじゃないか、より端的に響くんじゃ

○秋山長造君　じゃあ、もっと具体的にお願いしますが、これは皆さんそれぞれ役所が違っても、やはり政府側という共通した立場がありますからね。だから、あまり口を、符牒を合わせぬように、正直なところを思うままに言っていたきたことに、正直なところを言うわけじゃない。実際、交通の取り締まりに当たられる立場、またその経験上からの率直なお答えをいただければありがたいのですが、酔っぱらい運転ということを防止するために、酔っぱらい運転をやった結果事故を起こした、その事故に対して刑法で五年以下の懲役または禁錮、こやうなほうが効果的なのか、それともそこまでいく前に、酔っぱらい運転そのものの罰則を第一段として強化するということのほうがいいか。両方役立つと言われればあれですが。

ないかという感じがしていかぬのですが、この点、警察庁のほうはどういうふうに考えられますか。

○政府委員(鈴木光一君) できれば両方やったほうがいいと思いますが、酒酔い運転というのはいろいろ基準がございまして、どの程度の酒

○政府委員(鈴木光一君) 飲酒運転が事故につながるやすいということ、また事実統計にもあらわれておりますように、事故の原因として酒酔いというものが、死亡事故だけをとりましても、毎年一〇％ないし一一％あるということでございますので、私どものほうは取り締まりの重点といたしまして、飲酒運転の取り締まりを積極的に行うとしておるわけでございますが、罰則の強化の問題に

を飲んだ場合に罰則をかけるかということにつきましては、たいへんこれはむずかしい問題でございます。現在直接に罰則のかかるのは、御承知のように道路交通法で一応の基準、酒気帯びという基準をきめまして、さらに正常の運転ができない状態にあることをプラスしているわけでございますが、この認定が非常にむずかしいわけでございまして、その違反の段階で、どの程度飲んでお

たら三年だということについてはなかなかむずかしい問題だと思えます。威嚇的な意味で、罰則を上げることだけでは問題が残るのではなからうかという気がしております。

○秋山長造君　ただ私のいま問題にしているのは、事故のうち、特に重大な人身事故、一審の判決で少なくとも二年以上の刑を受けているというものを主として問題にしているの、また、それが今回の刑法改正の主たる提案理由になっております。この実例を読んでもみますと、そんな、飲んだか飲まぬかわからぬような、ちよつと酒のにおいをする程度というのじゃないのです。みな日本酒

四合飲んだとか、その上にさらにビールを十本飲んだとか。だから、これはやはりいまの道交法からみても当然処罰の対象になるでしょう。それだけ飲んでやっておつたらね。それが多いのです。ビール十数本飲んで無免許で運転したとか、酒を一升飲んだというのもありますよ。それからさらにその上にウイスキーをがぶがぶ飲んだのもあるし、だから、とにかく相當な飲酒運転です、みな事故を起こしているのは。ですから飲酒運転そのものを罰する。飲酒運転そのものの罰則を強化することによつて警告を発するということは、私は重大事故を予防する立場からいえば非常に効果的なことじゃないかと思うのです。一罰百戒というようなことばがあるくらいで、それから同時にそのようなことが、必ずしも車を扱う者に過酷な刑罰を科すということにならぬと思ひますかね。それだけ

飲んで運転すれば、まあほとんどの場合重大な結果を招いているわけです。そうしてその結果、刑法でやられる、こうなっているわけでしょう。だから

ら不必要に罪人をつくらぬ。事前にここで、酒を飲んで運転するという段階でもう遮断をして、それから先まで行かずに済むという効果があるのじゃないかという私は気がするのですがね。それからまた、そこまで徹底しなければ、道路交通法でこういうことを、ひき逃げとか、酔っぱらいとか、無免許だとか規定してみてもしょうがないと思うのですがね、どうですか。

○政府委員(鈴木光一君) 先生の御議論を、かりに酒酔い運転の罰則を強化するという立場に立つて強化して、これはいま現在一年ですが、かりに三年までに持ち上げるということにした場合、単に酒を飲んで、違反運転でございませうね、違反運転をして三年。しかし、酒を飲んだ結果、人を死亡させたという結果の重大なことについて同じだということはおかしいと思います。そういう意味で、いまの酒酔いの違反を一年ということで、その結果について責任を負わせるという立場は、やはり賄いていくべきじゃないかという気がいたします。

○秋山長造君　じゃ、その結果についての責任まで道交法で規定するということはどうなの。

○政府委員（鈴木光一君）　その問題につきまして

は、先ほど法務省の刑事局長からお答えのあったとおり、われわれもそう考えております。

○秋山長造君 この点は、相当専門的な法律論に

なるでしようけれども、どうも二百十一条の「業務上」というのは、外国の例をいろいろ引かれましたけれども、外国のここにあてている例を見ますと、やはり飲酒運転なんかということを相当具体的にきめていますね。たとえば、そこに出席しているドイツ刑法なんかだつて、アルコール飲料もしくはその他を飲んで操縦した場合というように、いまの日本の場合でいえば、道交法の規定とそれから刑法の規定と、両方込みにしたような規定が具体的に出ていますね。これならこれでまたその刑罰の対象がしばらくはつきりしているからいいのですけれども、それが一つのあり方だと思ふけれども、日本の刑法の場合は、ただ業務上過

失というような、これは実に広いわけでしょう。ただ交通事故だけでなしに、まあお医者さんとか薬屋さんとか、それから学校の先生から何から、ずいぶんこの対象は広いわけですよね。ところがその交通事故以外の事件というのは統計数字から見てもまことに微々たるものです。むしろ減っていますわね。交通事故がふえると逆に減っているわけですね、この資料を見ましても、です

から、そういうことから考えると、やはり刑罰對象がはつきりしていないわけですね、二百十一条でやられるということは。ですから、そこから当面自動車による交通事故というものがもう主たる對象に今回はなっているわけなんです。だから、やっぱりせつかくこの道路交通法という、それをもうばら對象にした法規があるんですから、この道路交通法というものをもう少しよくうして、これでもうそのものずばり取り締まる、処罰するということのほうが常識的じゃないかと私は思う。また、国民感情、一般常識にもびんと響くのじゃないかという気がどうもしてならない。法務大臣、いかがですか。

○國務大臣(赤間文三君) 私はまあ率直に申し上げると、やっぱり刑法とこの行政取り締まりの道路交通法とをいかにうまく運用するかということによって成績があがるのであつて、どっちか一つでやるということは、きちつとして調子はいいいよ、うだけれども、なかなか無理が起こつてくるのじやないか。なぜ無理が起こるか、何ぶん四十万件と、いうようなものを一ところで処置をやるということとは容易でない、そしてそれは非常に重いのもあれば軽いものもある。どうしても刑法に重いのもなければならぬものもあれば、刑法まで持つていかぬで行政的にどんどん処置を早くやるということとがまた必要だというような特性もあると思う。こういうことで、私はもうこういう件数の何十万件というようなものは、やはりこの取り締まり法規と刑法と、この二つをいかにうまく使うかといううことによつて目的が達せられるのではなからうか。あるいはもしも六十何万件を刑法で全部やろうか。どうしても、これまたいへんなことになる。それからまたそういうものを、罪の重い軽いは別として、全部道交法にいくと、たとえばほかの電車あるいはその他の危険物を扱うもの等で、危険が起こつたときのバランスがとれなくなるということ、これで、われわれ国民にとつてやっぱりそういう法理上の無理があるのじやなからうか、これは私は非常に件数がとにかく何十万件とあるという一

つの異例なもので、これがまただんだんに事件が減ってきて、あるいはもう年にわずかなものになれば、これはもう私は刑法だけでもあるいはいいと思いますけど、どうもいまのような異常な、まるで驚くべき事件を、すみやかにしかも合理的にやっていくには、どうしても二つの方法をうまく利用するということが時宜に適しておる、こういうように率直に、私はあまり刑法のことを詳しくないのでありますが、私の考えを率直に言うと、この二つをいかにうまくこなすかということ、ことに酒なんというのは、私はしろうとであります、やっぱり強い人もあれば弱い人もあって、五合飲んでも事故を起こさぬような人もあるし、三合飲んでもすぐ起すような人もあるかもしれない。ケース・バイ・ケースで、飲んだことと犯罪の起こったこととの、いろいろな場合があり得るのじゃないかというような氣もする。その辺がなかなかむづかしいのじゃないかと思ひます。何か飲酒運転がいかにぬということはもう決定的でありますから、これはもう酒をやめてもらえばいいんですが、こいつがまたなかなか、少々やちつとのことでは、酒好きの人はどうもよほどのことをやらないと、注意しないと、これは酒をやめぬというふうなものもあるうし、やるとあぶないし、これまた非常に飲酒運転だけでも私は実際の取り締まりは容易でないような氣がいたします。まあ私はそういうようなふうで、両方うまく組み合わせていくというところに、この取り締まり、刑法の妙味があるようなものじゃないかと、私は私一人だけの考えかもしれませんが、率直に言うところ、いう考え方を私は持つております。

○秋山長造君　私も大臣以上のしろうとなんです、この刑法なんかについてはね。しろうとですけれども、だから、私はどっちか一つでやれと、道路交通法でやって、刑法は一切交通事故についてはタッチすることと相ならぬと言うておるのじゃないのです。そう言うておるのじゃないけれども、それはおのずから兩方のものをうまく組み合わせ、バランスをとっていったらいいことです。

れどもね。現在の道路交通法と刑法とをうまく組み合わせの妙を得れば、何も三年で頭打ちということはない。併合罪ならば四年半までいけるのですね。そういうこともあるのですから、頭打ち頭打ちということを刑事局長も何回かおっしゃったんですけれどもね。必ずしもあのいただいた資料の統計をこう見ますと、もう一件あっても頭打ちというのですか、どうですかね。まあしかし、常識として一件や二件、たまたま三年のがあったからといって、それでもう上限が頭打ちになったということはおっしゃらぬだろうと思うのです。必ずしも、その実際の扱われた事件を一つ一つ調べてみますと、頭打ちになった、どうでもこうでも刑法の上限を三年を五年にしなければ処置なしだというふうにも思えぬのですかね。頭打ちというのはどの程度のことをおっしゃるのですか。頭打ちというところで、その資料を見ますと、この三年以上というのはほんとに数えるほどしかないわけですがね。何十万件という毎年起こっている交通事故の中で、ほんとに数えるほどしか三年以上というような実例はない。いかがでしょう。

○政府委員(川井英良君) 頭打ちのほうから先に、法定刑の最高の禁錮三年をこえるものが数件ないし二十件に及んでいるというのがここ数年間の実際でございます。それから、二年ないし二年半をこえるというようなものがやはり数十件に及んでいるというのも統計の示すところでございます。そこで、問題は日本の裁判の実情でございますが、二百十一条以外の刑法の条文を適用された事件で、刑法に定められておる法定刑の一ぱい一ぱい、またはそれに近いものがあるかということでございます。もちろん絶無ではございませんけれども、窃盗でも傷害でも、その他の事件を見まして、法定刑の一ぱいをいっているというような事件はまず見当たらない、刑の実情はその下限に集中しているというのが日本の裁判の実情でございます。これはその理由というのはいろいろ考えら

れますけれども、実際はそういうふうな運用がなされていくわけでございます。ところが、二百一条だけに限って見ますというところ、その上のはう、最高刑を併合罪の加重によってこえるようなもの、ないしは三年のうちで二年という半分より以上をこえるというふうなものがかなり出てきているわけでございます。これはほかの委員会でも、最高裁判所も呼ばれて質問を受けてお答えしているのを聞いたところでございますけれども、これは裁判の実際から見まして、異常な事態と言つて支障ないと思うわけでございます。そこで、私どもはそういうふうな裁判の実情から考えまして、二百一条の科刑は頭打ちの状況を呈しているというふうに表現して申し上げてきているわけでございます。なお、この懲役三年ないし禁錮三年といったような事件の裁判例の裁判の理由の中に、法定刑が軽いというふうな趣旨を判決みずからが示しているもの、ないしは裁判官が判決を言い渡す際に、説示として、これだけの刑しかないからこれを言い渡すのだけれどもというようなことに触れたような裁判も報告を受けているわけでございまして、これは非常に珍しいことだというふうに思うわけでございます。

それから次は、併合罪になるから、酒を飲んで運転した場合には、酒を飲んだということで道交法で懲役一年、それから人をひいたということで刑法のほうで禁錮三年、これは四十五条の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ので、四年半ということになります。その場合には、三年と一年を足したものは四年しかなりませんので、四年以上になってはいけないという、また別の規定がございますので、酒を飲んで事故を起こした場合には、禁錮四年以下のところで処断をされる、こういうことに刑法上相なっておるわけでございますので、なるほど御指摘のとおり三年ではなくて四年で処断できるのであるのか、こういうことに相なるわけでございますが、これも裁判の実情といたしまして、この法定刑の範圍内で処断するか、それから併合罪加重

をした処断刑の四年という範囲内で処断をされるかというところ、いろいろ問題がございますけれども、裁判の実情をいたしましては、その併合罪加重をした範囲内で本来の重いほうの法定刑をえざるというふうな実情はまずない、さすがに骨が折れるというふうな実情でございますが、この二百十一條の關係につきましては、百七十九例の中にございまして、まづ三年をこえて三年半というふうな刑罰を盛られていのがかなり出てきていますのでございまして、この科刑の実情としましては、たいへん異常なことだ、こういうふうに申し上げていいのではないかと、こう思うわけでございまして、理論の問題と、それから裁判の実情というものをかみ合わせまして、二百十一條の運用につきましては、科刑は頭打ちの状況にある、こういうふうに理解することは決して私間違ひではない、こういうふうに思っているわけでございます。

○秋山長造君 たとえばいただいた資料の百三ページの表なんか見ると、三年以上というのは一件もないわけですね、読んでみると、それから、その前のページ、あのページ、ずっと前後のページを見ましても、わりあいいいゆる頭打ちという、三年以上あるいは二年以上というものは、交通事犯の総数から考えると実に微々たる——微々たるでもその一つ一つは重大なだと言われればそれまでですけれども、非常に少ない。これまで交通事犯がふえまして、それで最高刑というものが非常に数の上から言って少ないわけですね。犯罪がふえれば、一体、量刑というものは重くなるのか軽くなるのか。そういう何か犯罪がふえるとか減るといふことで量刑が重くなるとか軽くなるとか、何か因果關係あります。

○政府委員(川井英良君) 社会現象としての犯罪がふえてくるというふうな場合に、刑罰法令の適用にあたって量刑がどういふふうに考慮されるかということ、これはいろいろその罪種によりまして、あるいはその犯罪がふえてくる原因にもよりまして、また、犯罪がふえてきたという

ことに對する国民感情がどうかあるかというふうな、いろいろの諸般の事情を考慮の上で検察官が求刑基準を考慮する。裁判所、また、検察官が立証したところに基つて、具体的な事件についてどの程度の刑罰を盛るかというところは、刑法の運用を通じての裁判による法秩序の維持のために貢献するかというふうなことをいろいろ勘案いたしましてきめられることになると思ふので、一がいにはそのものずばりでお答えを申し上げることは困難だと思ふけれども、異常に犯罪が増加している、しかも、犯罪が増加したということについて格別の理由というふうなものがない、もつぱら何と申しますか、犯罪のための犯罪といふんです、そういうふうなことがこれにおいて犯罪がふえておるといふふうなことであれば、これはまた刑罰の働く分野というものが新しく認識されなければならぬので、それに応じて科刑の点についても若干の考慮が払われるということになるのではないかと申しております。

○秋山長造君 これはちよつと下品な例になりましたけれども、立ち小便は禁止されておりますね。だけれども、立ち小便したからというて処罰されたという例をあまり聞きませんね。あるいは銀座の尾張町の道ばたでやれば処罰されるかも知れませんが、一般的にはね。これはやはりあまり多過ぎるから結局量刑が軽くなるという、その例に当たるのですか、どうですか。しかも社会的な非難をあまり受けないということになる。

○政府委員(川井英良君) いろいろ刑罰法令がたぐさんでございまして、現実にはそれに当たるような行為が社会に行なわれておりまして、検挙、処罰をされないというふうなことは、ただいまおあげになった例以外にもほかにもたくさんあると思ふ。ただ、問題は法律をつくつてそこに刑罰を設けるかどうかという問題でございまして、刑罰の持つ目的、意味というふうなものがあろうと思ふるのでございまして、われわれ警察官も、検察官も同じでございまして、犯罪捜査を法

律上義務づけられておる者が順守することになつております刑事訴訟法をお読みくださいまして、犯罪ありと思ふときはこれを検挙することとができるか、あるいは捜査することができるといふふうな書き方になっておるのが多いわけでございます。これはおよそその刑罰法令に触れるような行為があるならば、そのことの大小を問はず、その影響のいかんを問はず、すべてこれを検挙して裁判所に送り込むということが、社会の秩序のためにはたしていいのかわい、この辺のところは一応捜査しないしは裁判に従事する者の健全な良識にまかされておる事柄ではなからうかと思ふわけでございまして、一応一つの秩序としていろいろな法律が設けられておりますけれども、それに違反する行為があつた場合において、どの行為を取り上げて処罰して、法秩序の維持に貢献するか、あるいはどの行為につきましては、そのときの状況に應じてこれを看過するが、そうして見守っていくというだけにするかというふうなことは、これはそのときのいろいろな事情と、また、法律の性格と、それから犯された行為の社会に与える影響というふうなものから考えまして、あるいは取り上げ、あるいは取り上げないで別な行政的な措置でこれを済ませるといふようなことが許されているのではなからうか、こういうふうに思っております。

○秋山長造君 先ほど局長の御答弁の中で、幾つかの判例の中にも、二百十一條の刑の上限が低過ぎるといふ批判的な趣旨をうたった判決があるというお話がありました。しかし、それもあつて、しょうけれども、私は知りませんが、しかし、同時に、よく引き合いに出される東京高裁の三十年四月十八日の判決です。その刑罰をもつて威嚇するよりも、規律の周知徹底のほうが先決問題だといふ、よく引き合いに出される判決もある。これに對しては刑事局長はどういう御意見を持っておりますか。

○政府委員(川井英良君) もちろんその事案により、ないしは罪種によりまして、そういう考え方は

があるのはもつともだと思ふ。しかも、場合によりましてそういう考え方が適用されている考え方があることは否定いたしません。ただ、この刑罰というものをどういふふうに理解していくかということ、いろいろの考え方があるわけであらう、何といふんですか、たとえば酒を飲んで車を運転して人を殺傷する、自動車の事故が多いといふことは自動車の台数が多いので、これは当然のことだと思ふけれども、それ以外にこの二百十一條の適用になるような業種におきまして、われわれの経験によりまして、酒を飲んだために間違ひを起したという例は絶無ではないわけでありまして、かりに一件でもあつた場合に、自動車の運転に従事するものが酒を飲んだときは重く処罰される。それ以外の交通ないしはそれ以外の業種の場合において、酒を飲んで、不注意をして、その結果人を殺傷したというふうな場合には、三年で軽くいいんだ、こういうことになることは、刑法という法律の性格としては、とうていいたえられないことだと私は思ふわけでございまして。一般の行政法規だとか、民事法規、御存じのとおりでございますが、そういうものと刑罰法規との相違というものは私はそこにあるんじゃないかと思ふわけでございまして、なるほど自動車の事故と、またそれが起因する飲酒というふうなものが圧倒的に多いといふことは、まさに御指摘のとおりでございましてけれども、その他の業種におきまして、そういうふうなものには決して絶無ではないといふことも考えなければならぬので、刑法という法律の、ある意味では、かたくなな性格から申しまして、かりに少なくともそういうふうなものが過去においてあり、また、将来予想されるというふうな場合においては、ひとしくこれが平等に適用になるということがこの法律の精神ではないかというふうに思っております。

○榎原茂雄君 ちよつと関連。いまの刑事局長のお話、ごもっともだと思います。ただ、今回の改

正で、酒を飲んだ結果、運転をあやまって人を殺傷した。これは重大な過失とか、あるいは注意を欠いた中でも非常に悪質なものとしれば言われておるわけですね。そういうふうに説明されておる。ところが、いまお話しのように、その他のケースにおいては、あるいは逆に酒を飲んだためにかえって正当な判断を誤りまして、そうして人をあやまって傷つけたというような場合があり得るわけでありませぬ。そういうときに本来の刑法のあれからいえば、酒を飲んだから悪質だというのがなくて、その何といひますか、むしろ刑法のこれまでのこのためまえからいえば、情状酌量すべきものじゃないかというふうな、むしろ見方と申しますか、考え方といひますか、これが普通じゃなかろうか。その点が自動車運転する場合と他の場合と、酒を飲むという事は同じだけれども、罰する立場においては相違が若干あるのじゃないか。こういう感じが私に同じく見られる。五年に上げて、そこは悪質だから、悪質なもの、その中で頭打ちだから、それをこしてやるのだ、その中に、たとえば酒を飲んでやるが、これはまさしくこれは悪質でござるという説明が繰り返されておるわけでありませぬ。そうすると、いまの御説明とちよつとこのケースとしては違ふのじゃないか、こういう印象を受けるのですけれども、どうでしょうか。

○政府委員(川井英良君) 酒の飲み方にもよると思ひますが、ぐでぐでに泥酔をして、刑法でいうところの心神耗弱とか、心神喪失とかいうような、是非の弁別がわからないという程度になつて車を運転したというふうな場合には、一応判断する能力が残つておる程度に飲酒をして、そうして車を運転して事故を起こしたというような場合が、先ほどから議論になっております道交法にいうところの飲酒運転、その結果事故を起こした場合には、刑法二百一十一条の業務上過失致死罪ということで両方が併合罪のようになつておるに

なつて、重いほうでもつて処罰される、これがいまの適用の實際に相なつております。そこで、自動車以外にも、汽車も電車も飛行機も交通機関でいへばありますけれども、そういうような運転に従事する者が、それじや絶対酒を飲まないのか。それもちよつと一ぱいひつかけて気分をよくして、そうして運転をやるというふうなことで、この百七十九の事例は、ごく最近の事例を選びましたので、的確な事例は必ずしも載せていないかもしれないけれども、私もちよつと三十年この仕事をやっておりますが、私の経験によりまして、飲酒をして汽車、電車を運転して、急行列車が二つ三つも駅を素通りして行つてしまつたというふうなこともある。これはたまたま事故になつてしまふので大きな新聞記事には相なつておりませんけれども、そういうふうな事例は決して絶無ではないのでございませぬ。飛行機とか、あるいは船舶の運転というふうなものは交通機関におきましても、飲酒運転というふうなことは容易に経験上考えられる事柄でございませぬ。それから炭鉱の保安とか、あるいは医師におきましても、もぐりで医師をして手術の結果、相手を死なせてしまつたというふうな裁判例もかなりの数が過去にございます。あつてございませぬので、ここに悪質な三悪としてあげました酒酔い運転、それから無免許運転、それから著しい無謀運転、そういうふうなことに匹敵するようないふかの業態における悪質というふうなもの、一応十分に考えられるわけでございます。その中で、そういうふうな点から申しますと、いふところの職權をとつてみましても、ひとつ誤れば人命に直ちに影響があるというふうな業態に従事するものにつきましては、私は刑法の面におきましては、それを平等に取り扱うということが、これは憲法を持ち出してはたいへん失礼でございませぬけれども、憲法十四条の平等の原則からみましても、三十一條の刑罰法令を適用するについては、適正手続がなければいけない。刑罰法令は実体法も手続法も適正、合理性がなければいけませんということを言つておりますので、憲法の精神から

申しまして、これは刑法でもつてまかなつていくというのが私は筋だつたところ、こう思うわけですね。○梶原茂嘉君 私にはほかの汽車とか、汽船とか、飛行機とか、そういうものと比較をされているわけではないのです。刑法のたてまえにおいて同じような一つの基準と言ひますか、考え方では同じくべきではないか。ところが先ほど来問題になつておる酒と自動車の運転の関係なんですね。もしぐでぐでに酔ひまして、見さかぬもなく酔つて、そして自動車を運転して人を殺傷しますと、これは悪質ということになると思ふのです。今度の改正におきましても、現行法におきましても、そういうふうな説明され、そういうふうないま理解しておるわけでありませぬ。しかし、過失犯の一般の原則からいひますと、むしろぐでぐでんになつてあやまって人をけがさせた場合は、これは悪質でございませぬというふうな考え方というものは、むしろ少ないのじゃないか、逆じゃないか。言わんとするところは、自動車と酒の関係なんですね。もし憲法論、私よくわかりませぬけれども、それではなぜ道交法に酒を飲んで運転をすれば懲役一年になつて、ほかの汽車とか、電車とか、それは酒を飲んで運転したら罰するという規定はない。なぜ同じような運転でありながら、それは道路交通法は行政法規たと言われるかもしれないけれども、しかし、国民を罰するといふ点においては同じだと思ふのです。片一方はいやしくも酒を飲んで運転すればこれは懲役一年といふことになる。しかし、ほかは酒を飲んで電車を運転したからといって、それだけで罰せられることはない。やはり自動車というものの持つてゐる特殊の性格と言ひますか、それと運転をするというものの一つの特殊性と言ひますか、そこに酒というものがあらわれてゐるのじゃないか。したがつて、刑法は、今度の改正案は、自動車は区別してゐないけれども、主として自動車を対象にしてゐるとすれば、酒の害というものがそこに特別な意味合いを持つて、刑法の一般の、あなたの言われ

る理論ですか、それはよくは賛成ですよ、そうあるべきだと思ひますが、それにさうぶつからないのじゃないか、こういう感じがするわけですね。○秋山長造君 そこで、これは刑法で定められるならば、きめられるのは私はもう少しやり方がないかというところも聞いてみたいのです。たとえば、ドイツ刑法なんかには、「アルコール飲料若しくはその他の酩酊性物質を用いたため、又は精神若しくは身体に欠陥があるため、乗物を安全に操縦できないにもかかわらず、軌道車両、ケーブル鉄道車両、船舶若しくは航空機を操縦し、」云々というふうなことがありますが、それから他にもあるかもしれませんが、ルーマニア刑法なんかにも、「自動車運転者又は自動車若しくは機械力による車両の操縦者が過失致死を犯したとき、自己の責めに帰すべき酩酊状態に陥つた場合は五年以上十二年以下の懲役、」というふうな、もうすばり具体的に対象をきつとくめてしまつてあるのです。これならばもうその関係者が、今度こういう刑法改正が行なわれた、これではもうすばり酒の飲んで一切運転ができぬぞと、こういう警告の効果があると思ふのです。だから、それを日本の刑法の場合には、よく然と業務過失といふことで一切を含めてゐるわけですね。今まではないけれども、今後あるかもしれないといふようなことまで予想して全部含めてゐる。それからいまおつしやつた自動車以外にも、めいてい運転といふことがないとは言へぬ、絶無とは言へぬといふこと、それは長い間には幾らかさういふ例があつたかもしれないけれども、しかし、今日問題になつてゐるような、そのために大きな事故を起こしたという例はないのじゃないですか。それから、ここにある百七十九の実例を見ましても、自動車以外の乗りもので、酒に酔つたらつたために云々という例はないですね。これは短期間の事例ですから、長い御経験の上からは、いや、それは一度こういうことはあつたとおつしやるかもしれないが、いまの場合、今度の刑法改正の

過失というように二つに分けたらどうですか。そ

○政府委員(川井英良君) 最初に外国の法令の御

そこでもって二百十一條もそういうふうな形の系

けでございます。

○秋山長造君 もう一点、お尋ねした二百一一条ね、少なくとも軽過失と重過失というように二つに分けたらどうですか。これが一本で、この資料にあるようないろいろな道交法違反が二つも三つも組み合っているんですからね。その結果、これは相当悪質で、常識からいえば、こういうものを単なる過失として扱うことに無理があるんじゃないか、それをどうも業務上の過失というあいまいもこたる概念にとらわれて、あくまでこれを二百一一条の業務上の過失というワクの中に入れてよとするから、だから、それで上限の三年が押し上げられて五年にしようということになつてゐるんじゃないか。だから、むしろこういう三つも、四つも道交法違反なんか重なりあつてゐるような犯罪は、これはむしろ過失というよりも故意犯として扱うべき筋合いのものではないか、それを故意犯であるべきまでの業務上過失と過失犯の中に入れてよとするから、そこに無理ができるんじゃないかという点が一つと、それから業務上過失の中へ含めるとしても、軽過失と重過失というように区分けをして、軽過失はさっきの傷害の例のように、もっと軽くしてもいいと思ふんですよ、上限を下げてほしいと思う。重過失は上げるといふように二つに分けて考えられぬかというこの二点。

○政府委員(川井英良君) この、酒を飲んで事故を起こしたというふうな者は、酒を飲んで運転するということについては故意犯でございます。したがって、これは道交法の故意犯として処罰を受けるという事です。酒を飲んで結果、注意力が散漫になつて、そして当然、法律上要求されておる注意を尽さなかつたために人を殺傷するというふうな事故が起きたということになります。うと、これは酒を飲んで運転するということについては故意犯でございますけれども、その結果、人を殺傷するというふうな結果についてまで、通常の場合、おそく犯意はないのが通常だろう、こう思ひますので、起きた結果については、過失犯として処罰するより多くの場合においては方法がないと、こういうふうに思われるわけでございます。

す。ただ、いままでたくさんやりました事例の中に、平素酒を飲むというところと乱暴になるというふうないろいろな前の体験なり経歴、前歴を有しておるものであつて、そして事故の実際からいきまして、明らかに明らかなところであつて、そして、被害者は十分に現認することができたにもかかわらず、急いでおつたとか、あるいはめんどくさいというふうなことで突つ切つたということのために、はねて死なしてしまつたというふうな事故もずいぶんございます。そういうふうなものは、いろいろの客観的な証拠から調べてまいりまして、先ほど御指摘がございました未定の故意が十分に認められる、結果を予見してゐながら、その結果を避けるために努力をしないうで結果が起きてやむを得ないというふうな認容性を持つて運転をしたと、こういうふうな認定いたしました。未必の故意であり、したがつて、過失犯ではないというところで懲役十二年あるいは懲役八年とかいふような刑罰をやつた事故も、その資料の中に掲げてあつたと思ひますけれども、かなりな例を持つております。ただ、これはいままでいろいろたくさん証拠を集めて起訴いたしましたけれども、未必の故意の認定は困難であるというところで、過失犯に裁判の結果なつた例もかなりあるわけでございます。酒を飲んで運転したということ、その結果事故を起こしたという場合に、それをひっくり返して、それが故意犯であるというふうな認定することは、私は刑法の上では原則として非常に困難であるというふうな思つております。

それから、二番目の十は一から規定しないので、重過失と軽過失とを分けて規定するというふうな、きめのこまかいことを考へてはどうかというふうな御指摘でございます。それは、ただいまの法律は業務上の過失による死傷の結果、それから業務ではございませぬけれども、重過失によるところの死傷の結果を生かしているというふうな二つを合せて規定しているわけでございます。業務でもない、単純なる軽過失によるところの殺傷事件については二百一一条に含めていない

わけでございますので、その意味におきましては業務上の注意義務の程度と、それから業務でなくとも重過失というふうな場合は、これは同じに見ていいんじゃないかというのが昔からの刑法学説ないしは判例の示すところでございますので、そういうふうな方向をとつて現行法が規定されているわけでございます。ただ、この案を法制審議会にかけたときに案の中にもございましたが、この死んだ、死という結果を生じた場合と、それから単なるけがで済んだというふうな場合を本件では一緒に規定しているのじゃないか、過失致死傷、それで三年以下、千円以下、こうきめてある、死んだ場合を重くするというふうなことを考へる必要はないだろうかというふうな議論がなされて、これはいままでも出ている議論でございます。結果、ごらんいただきましたけれども、生命には幸ひにして異状がございませぬけれども、六月も、三年も意識不明のまま後遺症が残つて、死と同じような結果になつてゐるというふうな事例もかなり出てゐるわけでございます。そういうふうな実態にかんがみて、やはりこの過失致死傷というふうなものは、分けないうで一緒に規定して、うしてあとは裁判にこれをまかせるということが適當ではないかということ、このような結果に相なつてゐるわけでございます。

○秋山長造君 傷害なんかの場合にね、傷つた場合と、それから死なした場合は分けてあります。それを引くつるめるといふことはいいかげんしょうか。外国の法令なんかにも、こういう軽いのと重いのと分けてゐる例が多いんです。それから第一、業務上とは何ぞやというふうなことは、また後日議論があると思ひますけれども、業務上過失というのも外国には例がないんじゃないですか、業務上過失といふことは、これは大体もう軽過失、重過失というふうな分け方をしているんじゃないですか。

○政府委員(川井英良君) いま正確に申し上げるあれを勉強しておりますが、全然ないわけでは

ございませぬで、そういう規定のしかたをしてゐるところもあります。多くの場合は、ただいま御指摘のように、重過失あるいは軽過失というふうななかつても規定してゐるのが多いようでございます。

○秋山長造君 私はどうも検察庁が求刑をなさるにしても、あるいは裁判所で判決をくだすにしても、いまの日本の刑法のようないうきめ方よりも、いまの軽過失、重過失というふうなきめ方のほうが便利なんじゃないか。かえつてわかりやすく判断がし易いんじゃないかという感じを持つてゐる。外国の例で日本のような業務上過失といふようなことで、よく然と一切がつかいをつくるめてゐるような例があれば教へていただきたいと思ひますけれども、業務上過失といふことは、法務省は非常に執着をされるわけですか、この刑法改正なんかなさる場合に、これを根本的に考え直すというか、再検討するといふお氣持はないんですか。また、そういう学者なんかどう言つてゐるんですか、外国にあまり例がないんじゃないかと思ふが。

○政府委員(川井英良君) 結論としましては、当面こういう方法を踏襲してまいりたいと思つております。それから、これは業務上といふのは二百一一条ばかりではございませぬで、ほかのところにもこういうことばを使つてゐる。また、ほかの罰則にもこういうふうな使用方をしているところもございませぬし、それから長い期間の運用で裁判例、いわゆる判例なんかにつきましても一応伝統的に確定したものを持っておりますので、今日直ちに重過失あるいは軽過失というふうな區別を設けて立法をしていくということは、またほかのいろいろな法令との関係におきまして非常に困難が伴うと思ひます。それから刑法改正審議会なんかで集まつておる学者の方々の御意見を聞きましても、まだそこまで主張される方はほとんどないようでございます。ただ問題は、なるほど二百一一条に「重大ナル過失」、それから百七条の二に「重大ナル過失」といふことばを使つて、

わが刑法上重過失と軽過失の区別が一応明瞭になつてゐるようであるが、具体的な場合におきましてどの程度を軽過失といふか、どの程度を重過失といふかは、これは固々のケース、ケースによつて十分な判断がなされなければならぬ問題だと思ひます。過失の大小といふものを法律でもって定義づけるといふことは非常に困難だと思ひます。したがつて、手続法あるいは裁判所法といふふうな組織法の面からも考へあわせて、この辺のところは一応裁判所にまかせて、良識ある判断を待つといふことのほうが、日本の法制としては適當ではないかと、こう思つておられます。

もう一つは、午前中申し上げたように、過失の事故につきましては、過失に重点を置くか結果に重点を置くかといふことが、またもう一つ運用上の大きな争点に相なつておられますので、軽過失だから刑が軽い、結果がいかに重大であつてもそれは軽くいいのだからかといふふうなことがありま

すので、今日のところは過失主義に傾いてきたといふ傾向にございますけれども、過去においては結果主義のほうが非常に前面に出てきて、軽い過失でございまして非常に大きな結果を生じたといふふうな場合には、重い刑罰が量定されてゐるわけにございますけれども、そのところがまだ必ずしも確定いたしておりませんので、二百一一条の改正に、御指摘のように軽過失と重過失をにわかにつけてゐることは、かなりのちゅうちょを感じられるというのが実情でございます。

○秋山長造君 そうしますと、大体の傾向としては、やはり結果主義よりも過失主義のほうに傾きつつある。大体の傾向がそうなつておるとすれば、今度の改正はむしろそれに逆行して、結果主義に重きを置く、こういうことですか。

○政府委員(川井英良君) どつちにも重点を置くかといふことは非常に判定がむずかしい状況でございますけれども、以前は、二百一一条の運用としては裁判例をずっと審査してまいりまして、結

果主義に重点がかかつてゐたのじゃないか、もちろんその中には過失主義のほうに重点を置いたものもあるようであるが、従来、結果主義の傾向が、最近こういう事件が非常に多くなりまして、裁判例も非常に多くなりまして、裁判所の考へ方といふものはたくさんいろいろ示されてまいりました。そういうふうなものをずっと検討してフォローしてまいりますといふと、最近の傾向としては、結果がなくて過失のほうに重点を置いて刑を量定しておるのじゃないかといふふうな大きな傾向の動きが一応看取されるという程度のこととございまして、いまだつちには傾いておるかといふことはつきり申し上げかねる事情でございます。

○秋山長造君 そうしますと、刑法の総則にも何条かあるはずですが、大体、刑法の基本的な考へ方として過失犯は処罰しない。ただ、特別な規定のある場合には例外がある、こうなつておられますね。だから、大体いまの刑法のよつて立つ思想といふものは、過失犯は処罰しないといふことが根本にあるわけですね。それをいまの過失主義で、過失に重きを置いて処罰するといふことになりま

すといふのは、いまの刑法の根本的な前提になつておるものが相違するにございまして、これは、

○政府委員(川井英良君) 「罪ヲ犯ス意ナキ行為ハ之ヲ罰セス」と、これがいまの刑法の基本原則、御指摘のとおりでございます。ただし例外の場合にございまして、特別な規定があれば処罰するといふこととございますので、まさに仰せのとおり、過失犯を処罰するのは刑法のたてまえとして、

それは例外的なものであるといふこととございます。ところが世の中の進歩とともに産業が発達し、また科学が勃興してくるといふふうなことで、非常に思ひやうないろいろな、人命に影響のある事態が広範に、かつ数多く発生してくるといふ状況に相なつたわけにございまして、最近、学者の

評価といふものについて、いままでの考へ方が、

軽過失のほうに傾いてゐることを強く主張されるのが大体の傾向として言えると思つてございます。たしか京都府の滝川先生なんかにおきましても、そういうことを論じられたものがあつたように思ひますし、また最近の、たゞいま御審議いたしておるこの案の法制審議会にかけたときの委員の方々の御意見の中にも、近代的な社会における刑法の過失犯といふものの評価といふふうなものを故意犯と並べて考へていくといふようなことについて非常に強い主張がなされておるといふことを見ておるわけにございますので、刑法の立つ方といたしまして、故意犯を原則とし、過失犯を例外とするという立て方に相なつておられますが、それに対する理解のしかたと運用の実際といふふうな面につきましては、必ずしも過失犯をこ

とさらに軽く見るということとはむしろ間違ひなん

だ、最近の社会現象に對して、過失犯といふものをあらためて重視するといふ立場に立たなければならぬといふのが一般の趨勢であるように考へておられます。

○秋山長造君 そうしますと、新しい準備草案の該当条文はどういうことになつておりますか。過失は罰しないといふ現行法に該当するところはど

うなつておりますか。ちよつとその資料でわかれ

ば条文で示していただきたいと思います。

○説明員(石原一彦君) 本日御配付を申し上げました資料の十ページでございまして、準備草案では十八條でございまして、読み上げますと、「罪を犯す意思のない行為は、これを罰しない。但し、法律に特別の規定がある場合は、この限りでない。」、この文語体が口語体になつておりますが、趣旨は現行法のとおりでござい

ます。

○秋山長造君 そうしますと、いま局長のお答えになつたような意味では、若干、過失といふものに対する考へ方が時代とともに変わつてきつたのであるといふことならば、五年先になるか十年先になるか知らぬが、一そう変わつていく社会の

実情に適應したものにしようといふことでおつくりになつた準備草案だと思ひますが、やっぱり現

行刑法の原則といふものはそつくりそのまゝ、文語体が口語体になつてゐるままで、準備草案の中にそのまま取り入れられてゐるわけですね。あくまで過失を罰するといふのは例外だといふたてまえはやはり貫かれるわけですね、この準備草案で。そうすると、やっぱり例外といふものは、原則はあくまで原則、例外はあくまで例外ですから、例外規定といふものはできるだけ狭く厳格に解釈されなければいけません。かと思つたのですが、ただそういう趣旨からいいますと、刑法第二百一一条の「業務上」といふようなわかつたやうでわからぬですが、このことばは、これは刑法の学者の本を讀んでみてもなかなかどうもわからぬ。びんとこない。わかつたやうなわからぬやうな感じなんです。だから、いづれにしても、一口に乱暴な言い方をすれば、何でもかんでも「業務上」といふ壁前不思議なことばの中にぶち込んでしまふやうな感じを受ける。したがつて、そういう、広いといへば限りもなく広いといふ内容を持つた罪で上限を五年に上げるというやうなことをされると、世上非常に心配されてゐるやうに、全般的に検事の求刑も高くなるではないか。したがつて、また判決のほうも高くなるではないか。それから全般的にかさ上げをされるのではないか。それはたいへんだ、こういう心配が私は当然出てくるように思ふんですが、過失は罰しないといふ——故意は罰するが、過失は罰しないといふ現行刑法の根本原則、また、いまの準備草案においても依然として根本原則です。その趣旨からいいますと、この二百一一条といふものは、業務上の過失といふ概念といふものは、こゝらでひとつ再検討する必要があるのじゃないか。あるいはもつと端的に、はっきりした、やっぱり軽過失、重過失といふふうな分け方のほうが現実的ではないのか。こういう例も外国にないことはないとおつちやつたけれども、しかし、まあ主要国にはないのだが、すみからすみまで見る余裕がないのですけれども、ざつと見て、これは「業務上」といふことばはどういう沿革でこういうことばが

