

第五十八回国 参議院 法務委員会 會議録 第十三号

昭和四十三年四月二十五日(木曜日)

午前十一時二十五分開会

出席者は左のとおり。

委員長 北條 雋八君
理事 青田源太郎君
梶原 茂嘉君
秋山 長造君

委員

木島 義夫君
紅露 みつ君
山本茂一郎君
龜田 得治君
山高しげり君

国務大臣

法務大臣 赤間 文三君

政府委員

總理府総務副長 八木 徹雄君
官 法務省刑事局長 川井 英良君
事務局側 常任委員会専門員 増本 甲吉君

説明員

内閣総理大臣官房参事官 占部 英雄君

本日の會議に付した案件
○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(北條雋八君) ただいまから法務委員会を開会いたします。

刑法の一部を改正する法律案を議題とし、質疑を行います。

第三部 法務委員会會議録第十三号 昭和四十三年四月二十五日【参議院】

御質疑のある方は順次御発言を願います。

○秋山長造君 前回に引き続きまして、きょうは副長官に来ていただいておりますので、交通問題の政府としての総合的な対策というようなことを中心に若干お尋ねしたいと思うのですが、ただ理事會にちよつと時間がかり過ぎましたので、十分なお尋ねもできないのですけれども、時間の許す限りお尋ねしたいと思います。

四十二年——去年一年の交通事故のうち、人身事故といわれるものだけでも五十二万一千四百八十一件から発生しております。そのうち死者一万三千六百十八人、負傷者六十五万五千三百七十七人という膨大な数字になっていることは、御承知のとおりでございます。こういう人身事故ももちろん含めての交通事故全部についての話ですけれども、こういう交通事故が頻発する、激増するといふこの根本原因は一体何かということについて、当然總理府のほうでもお考えになつていられると思ふのですが、今日のいわゆる交通事故、交通問題の根本原因といふものは何かというところについて、ひとつお考えを聞きたい。

○政府委員(八木徹雄君) 交通安全対策の総合調整の役割をしております總理府の立場で申し上げますと、あらゆる要件が積み重なつておると思ふのでございます。一つは、やはり道路交通環境——道路自体の問題、道路に施設されなければならない、踏み切だとかあるいは歩道橋だとかいった安全施設もまだ十分ではないという問題。もう一つは、やはり自動車車の構造上の問題、なお経済の非常な発展に伴い、また国民の消費水準の向上に伴う飛躍的な自動車の増加傾向の問題、それに対応する運転手の質の問題、その背景になります交通安全教育であるとか、あるいはこれは歩行者のほうの分もあるし、運転者自身のほうにもありますし、そういう問題。とにかく交通安全に関連するあらゆる

環境というものが十分に解明できてない、それぞれの問題をそれぞれ片づけていかなければ問題の本質的な解決ができないというやうな、そういう傾向だと思ふのであります。そういう意味において、われわれはそのあらゆる分野についてできるだけすみやかにこれが整備をはかつていくように努力しておるところでございますけれども、秋山先生御指摘のとおり、なお犠牲者は大幅に漸増するといふ傾向で、非常に遺憾に思つておりますけれども、今後交通安全対策本部の活用を通じて、これからの絶滅のために懸命の努力を払つてまいりたいと、こう考えておるわけでございます。

○秋山長造君 いまおっしゃった点は、もちろん私も別に異論はないわけでございますけれども、ただ、いまおっしゃつたやうなことが全部それ——いまおっしゃつたやうなことが全部それぞれ整つてくればだいたい交通事故等が減るであろうというところは考えられるのですけれども、そういういろいろないまおっしゃつたやうな施策を整えていくためには、やっぱりこれは政府が基本的な一つの交通政策といふものをやっぱり持たなければ、これはばらばらにはできぬと思ふのです。そのために、交通安全対策本部とかあるいは交通安全国民會議とかいふやうないろいろなものをつくつて努力をされてきたのだらうと思ふのですが、ただ、それらのせつかつくの御努力ではあるけれども、まだどうも、率直に言ひまして、個々にはいろいろ問題にするけれども、ほんとに政府が本腰を入れてこの交通問題と取り組んでおるところまで来ていない感じを持つのです。

それからもう一つは、ただ、いまおっしゃつたやうなことだけでなしに、大体高度成長政策というやうなことで、各いろいろな交通関係の企業が競争も激しい関係もあつて、どうしても交通安全とい

うやうなことで、あるいは安全輸送というやうなことをいふ一番に考えていかなければならぬはずなんですけれども、事実上それがあと回しになりまして、とにかく競争に勝たなければいけぬ、少しでもかせいでもうけなければいけぬといふ、どう言ひますか、交通企業の営利主義といひますか、営利第一主義といふやうなことに走り過ぎておるといふ面があるのではないか、これも私は重要な、交通事故がこのやうにどんどんふえていく大きな原因じゃないかと思ふのです。たとえば、始終この運賃値上げなんかが行なわれ、それを政府が許可する場合に、必ずその条件として、値上げ分というものは安全施設その他の充実ということへ振り向ける、そうして事実上のこのサービスを上向するというやうなことが政府が許可される条件にいつもつておるわけです。それから、その企業のはうが値上げの申請をする場合にも、値上げの申請に必ずそういうことをうたつてい

わけてですね、いつの場合にも。ところが、いまだかつて、それがそのとき約束されたとおりにほんとうにやられておるかといふやうなことにいつての確認というところは、政府もおやりにならぬし、また企業自身もそこまでほんとうに良心的に私はやつていないと思ふのです。ただその場限りの美辭麗句に終わつて、実際にはもうますます営利主義に走つていける面が非常にあるのではないかと、この点が第二。

それからもう一つは、やっぱりこれはもう国鉄なんかのような国営事業も例外じゃありませんが、公営にしても、民営にしても、そういう交通機関の従業員、労働者の——まあいろんな面を含めて広い意味で言うのですけれども、労働条件というものは依然として非常に諸外国に比べて立ちおくれている点があるんじゃないかと思ふ。特に民間の小さい企業なんかにおきましては、これ

はもう労働時間にしても、また夜勤の状態にしても、それから賃金なんかのあり方にしても、これは全くでたらめだと言つてはちよつと言ひ過ぎかもしれないけれども、極端なことをもつてすれば、全くでたらめのもうやりほうだ、やりつぱなしの状態じゃないかと思うのです。労働基準法なんか一番はまってる、まあことばをかえて言えば、労働基準法違反が普通の状態というふうな状態で放任されていると思うのです。で、さつき副長官のおあげになったこと以外に、そういう問題がやっぱり整つてこない私は十分じゃないというふうに思うのですが、そういう点についての総括的な御見解を伺いたい。

○政府委員(八木徹雄君) 御指摘のようなことが現実にあるわけでございます。確かに交通事故の激増する原因の中にそういう企業体質というものがある問題点としてあることは否定できないと思います。総合調整をやる総理府といたしましても、そういう意味において、責任官庁であるそれぞれのところに問題の本質的な解決のための努力を絶えず要請をしておるところでございます。御指摘のように、大企業であつても、たとえば例をあげるとまことに失礼と思いますが、たとえば、南海電車のように、ああいう問題が何回も頻発するといったような現象がある。歴代運輸大臣はそれに対して厳重なる勧告をし、運賃を値上げするときは、電車の安全装置について、あるいは軌道の安全性の確保のための整備について、また労働条件についても過勞に至らないような勧告というものをしながら、そしてまた企業はそれを約束しながら、しかもああいう事件ができておるといことが現実でございますので、それらの点をさらに究明していくことが大事であるうと思ひますし、政府としてもそういう方向で努力しておるところであらうと確信をいたすものであります。また、御指摘のように、ダンブなどに見られるような、世間でいういわゆる一四オオカミ的なものから、それに毛のはえたような中小・零細企業というものが労働過重の傾向を一つ助長し

ておる。そのこと自身が居眠り運転につながる、また事故のもとになるという現象を繰り返しておるわけでございますので、ダンブ規制法の中にもありますように、これが根本的な解決のためには、企業の安定をはかつていく、その意味においても企業の合同といったようなものをひとつ推進させていかねばならぬといったようなこともやっておりますが、それがまだ実効をあげるほどの整備ができていない——これは答弁する側としても非常に言いづらいことでありますけれども、これはやはり精力的に、集中的にその問題に取り組む姿勢を行政全体がひとつ堅持をして、そして一朝一夕に直ることでないでありましようけれども、一朝一夕に直らないからという前提で放任されてはならぬことでありますので、一そう努力を重ねて、そういう社会的ムードといいますか、企業そのものを変えさせていくような、そういう方向に全力を注いでいくようにしてまいりたい。交通安全の問題というものは、国民全体の総ぐるみ運動でこの問題の解決をはからねばならぬという、そういう意味合いから交通安全全国会議など開いてその意見も徴しておりますけれども、そういう御指摘を絶えずいただき、またその方向の改善のために国民会議自体も献策していただき、また国民会議の構成メンバーである団体側も協力をしていただいておりますので、なお一そう努力を重ねて一日も早くそういう悪循環を断ち切るようにしてまいりたいものと、こう考へておるところでございます。

○秋山長造君 たとえば、いまの交通業者が運賃値上げなんかを申請する場合、あるいはそれを許可する場合の条件とされているサービス向上とかあるいは安全施設の整備とかいうようなこと、これはもう実際に約束どおり履行されてないというところは副長官も認めになったわけですが、これをただ約束を守らぬからしかたがないではうっておくんです、これはもう政府の責任は済まぬと思ふのですが、そういうことをもう少し秩序立って監視をし、そうして確認をし、ということはおやり

にならぬのですか。さしあたってそういう面の監督官庁は運輸省でしようけれども、運輸省なんかは、走らすほうにばかり熱心で、どうもこういう交通安全あるいは安全施設の整備というふうなことはまことに不熱心な感じがしますか、大ざっぱにやっておりますのかやないかという感じがしていかぬのですが、いかがですか。

○政府委員(八木徹雄君) 不十分だということ、そういう御指摘があると思うのであります。しかし、行政当局においてはそれで手をこまねいていかぬという、そうではないと思ひます。定例的な安全点検というところを行なつてはいることはもちろんでありますけれども、そうではなくて、運輸大臣なども言明しておりますように、臨時に緊急の点検を行なう、あるいは機械化に対する約束事項が守られておるかどうかということについての追及もするということをもちろんやっておりますわけでございますけれども、それでいてなお事故ができておるといふことでありますので、だから十分ではもちろんないわけでございますけれども、やはり行政当局のほうで安全点検について、約束を守つていくか守つていないか、決して放任してはいくことではないと思ひますが、なお一そうひとつ念には念を入れたらいいことがございまして、一そう重ねますように総理府からお願いをしまして、一そう重ねますように総理府から十分注意をさすようにいたしたい、こう考へます。

持たしたパンバーがでかぬかということどこかで試験をやつておるといふことがありましたが、そういうことを個々にはやつておるところはあつても、それがなかなか全般の施策としてあらわれない。これはどこに障害があるのですか。案外同じ政府でありながら、通産省あたりがそういう方面の抵抗が部内にあつて、そういうことがうまいかぬのじゃないかという疑問を持つてみれば、いかぬがでしようか。

○政府委員(八木徹雄君) よく御指摘されることであつて、一つはやはり過當競争というものが、そういう安全施設に対していささか不感症であつたというふうなことは、いままでとては言えるのではないかと、こう思ひます。そういう意味合いで、売らんかなという体制だけでは凶器にもなるわけでございますから、その意味における安全性の確保ということについては十分に留意すべきである。これは交通安全の関係協議会の中でも指摘されて、日本の自動車の構造上の問題につきましても、漸次改善の方向に向かつておりますし、また通産省自身も企業合同等を推進することによつて、車種の何となくある程度統一化の方向に向かつていくこともあり、これらの問題がようやく緒につきかけたところだ、こう言つていいのではないかと思ひます。各国ともに、自動車の安全装置、安全性を高めるための技術改善については努力をしておるところでありますし、日本の輸出の大きな柱にしようとする自動車のことでもございまして、そういう意味からいきましても、少々おそきに失したうらみはあるかも知れませんが、企業家のほうにもいまは、安全性を無視した自動車の販売というものはあり得ないという、そういう企業方針というものも確立してきて、そういう方向に行こうとしておるところであらうと思ひますので、さらにそれらの点について拍車をかけるように努力をいたしてまいりたい、こう思ひます。

いての抵抗があるという事は、私ただばく然と感しておるんじゃないに、いろいろあるんですよ。あるんですけれども、きょうはもう時間がありませんから、その点はさらに質問をしませんけれども、そういうことを一つとってみても、どうも政府のほうにも交通安全関係協議会というまおしやるような機関があり、交通対策本部があり、またかつては交通安全問題調査会といううなものがあり、それから交通安全国民会議というものが、それにならって都道府県にも都道府県の交通安全県民会議というものが、さらにまたそれは別な都道府県の交通対策協議会というものが、またさらに民間団体として交通安全協力会というものが、それから交通安全対策協議会というものが、交通安全対策協議会——安全だけくつつけたまた別な組織もある。ざっと目ぼしいものをあげても、そういうふうな交通安全をはかるという趣旨でいろいろな団体、似たような機関、似たような組織が中央・地方にあるわけですね。これはとてもたくさんあると思うんですよ、各地区それぞれに。それはそれでそれぞれの理由があつてできておることとは思ふんですけれども、これだけいろいろなものがあつて、そして口を開けば交通事故が問題になり、交通安全対策が問題にされながら、しかも交通事故はますますふえる、また犠牲者もますますふえるということとは、一体どこにその問題があるのか、根本は何だということになりますと、結局はしかたがない、やっぱり政府に責任を引き受けてもらわざるを得ない。まあ総理府にも調査室があるやうでだけれども、その程度のことでは事務的にたまたまやっておるだけではこれはもうどうにも追いつかぬと思うのです。だから、政府自身の交通安全対策というものが、さらにそれを具体的にやっていく機構だけでも、組織だけでも、これだけ何やかやごちゃごちゃあるのですから、これではばらばらでまとまりがつかぬと思うのです。数の多いことは別に悪いとは言いませんけれども、多ければ多いなりに、全体としての意思の統一、まと

まり、調和というものがなされて動いておるのになければ、これはやってみるだけで何にも効果のあらぬことに終つてしまふのではないかと気がするのです。たとえば交通安全国民会議なんかだつて、なかなか打ち出しは大げさでいっぱいものやうですけれども、その中身——交通安全国民会議が四十年につくられてそれ以来ずっとやっておられるわけだけれども、その内容ということになる、何か総花的で、ただ場当たりな意見を言い合つてみるだけに終わつてゐる。まあいわば政府自身の気休めのようなことに終つてゐるんじゃないかという感じがするんですけれども、交通安全国民会議を四十年から三年間やってきて、これをやつたためにどういう効果があつたのか、どういふ面がどういふふうによくなつたといううようなことを端的にここでおしやるようなことが何かあります。

○政府委員(八木徹雄君) 秋山先生の御指摘のとおり、確かに交通安全対策的なものに対して、いわゆる会議だとか、協議会だとか、本部だとか、いろいろのものがあつて、いわゆる評議制に終わつてゐるのではないか、そういうお気持ちがあるのではなからうかと思つてあります。決して、そのかつこうだけをつけて、そして何かやつておるやうなポーズだけをすつたといつたやうな、そういう気持ちには毛頭ございません。流れとすれば、行政当局の責任においてやらなければならぬ対策本部の系統、それから民間団体を含めた民間の御意見を十分に取り入れ民間の協力をお願いする国民会議的な流れ、それから民間独自でやつておる交通安全協会の仕事、それぞれはそれぞれの役割があつて、そしてそれぞれ十分にその努力をしていただいておるわけでございますが、われわれは、国民会議の議を徴し、それが対策本部に反映をし、最終的には関係協議会の中に持ち込んで、具体的施策として予算化、法律化という方向でものごとの処理に当たるようにいたしておるわけでございます。しかし、御案内のとおり、これがほんとうに軌道に乗つたのが昭和四十年以降と

いうことでございますので、四十年以降に数々のことをやらしていただいておりますけれども、このことは、ちやうど政府委員も来ていることでございまして、政府委員のほうで、昭和四十年以来とつた予算の傾向、あるいは対策の傾向、あるいは法律案の傾向といったやうなものについては、あとで説明させていただきますが、まあまだその激増する交通事故に対処するのに何か追つかけておられるやうなかつこうでございまして、これを未然に防止するといふところの万全の対策ができるというところまで行つていないことは、これはもうまことに遺憾ながら認めざるを得ないと思つておられます。いまのうちに追つかけて防ぎ止める行政から、これをひとづ前に立ちふさがつて防止できるところまで行くように、懸命のかけ足で努力をしていかなければならぬのではないかと、そういう意気込みをもつて、まあ総合調整の役割を持つております総理府といたしまして、もそれぞれの機関を活用しながら、いま一生懸命努力をいたしているところでございます。ひとつ御協力もいただきたいと思つておるわけでございます。

○秋山長造君 安全対策は交通事故に追つかけておるのじゃないに、交通安全事故のほうで先行して政府の安全対策のほうで追つかけておるんですけれども、なかなかだんだんその距離が広がる一方で追つかぬという、交通安全のほうで追つかぬことだらうと思つておるのですが、たとえば交通安全問題調査会というのがあるけれども、前に、島田さんが会長でやつておられた。あれが三十九年の三月に一応の結論をまとめて答申を出したわけですが、その中にも、すみやかに政府の責任で交通安全基本法というやうなものをつくる、そして国として法制的にも組織的にもこの交通安全というものに本格的に取り組んでいくという体制をつくるという答申ですが、これなんかだつてもう三十九年の三月に出ているのですから、今日までまる四年たつておるわけですね。それでいまだに交通安全基本法というものができない。まあ政府のほうはこれは投げ腰になつて、

むしろ与党のほうにでもやつてくれというやうなことになるやうですが、何かこの間与党のほうでまあある程度交通安全基本法の筋書きみたいなものがまとまりがつかつたというやうな話を聞きましたけれども、これなんか私は政府としてはこれは全く自信喪失というやつじゃないかと思つておるのです。本来これは、与党のほうでやつてもらふのじゃないに、政府自身が——これだけの膨大な機構を、手足を持つておられるのですから、政府自身がやつぱり、そのせつかつく答申が三十九年の春出しておるのですから、それに基づいて真剣に取り組まれて、もうとつとに堂々たるどこに出しても恥ずかしいやうな総合的な交通安全基本法というやうなものぐらひはつくつておられてしかるべきだと思つておるのですけれども、一体この交通安全基本法というものはこれからどうされるのですか。

○政府委員(八木徹雄君) 取り組んでから確かに時間がかつておりますので、申しわけないことだと思つておりますが、もう御存じのとおり、よくやうく各省間の協議もとのいまして、陸上交通に関するその安全基本法に対する基本的方策というものは政府内部では一応固まつたわけでございます。ただまあ、こゝろの国会の状況の中でございますので、ぜひともひとつ各党の協力をいたしたい、出すと同時に、ひとつこれが通過できるやうにいたしたいという気持ちで、いま与野党間でお話をいただいているやうでございますが、問題は、緊急を要する陸上交通ということに政府側が予定をいたしておるのに対して、基本法の性格上、海上も航空も同時にやれという、そういう海上、航空をこの際含めるか含めぬかという——いずれその海上も航空も安全基本法のことでございますから入れなければならぬことでございますけれども、これを同時にこの際出すか出さぬかという、そのことのためにまだ協議がつかぬやうなものであります。私たちのほうは、いままでのお約束もございまして、でき得べくんばこの国会でこれが処理をいたしたいという気持ちで、党のほう

にもお願いをし、国会対策のほうでも御検討いただいているところでございますけれども、それではその範囲をこれまでにするとか、これまで拡大をするとか、あるいは提出の時期をいつにするといったようなことがまだ明定されておりませんので、できるだけすみやかにこれがひとつ国会にはかられるようにしむけてまいりたいと、一そこの努力をいたしたいと思っております。

○秋山長造君　もちろんこの国会会中に出して、この国会中に成立させるといふ方針でおられるのですか。どうも政府は——あなたの総理府のほうで作業の責任は持たれるわけでしようけれども、総理府のほうもこの基本法の問題は投げておられるのじゃないですか。与党にぶちまかせたような感があるのか。投げておられるのじゃないかという感じがするので、総理府自身でほんとうにやっておられるのですか、この基本法の作業。

○政府委員（八木徹雄君） やっております。ただ、総理府が予定いたしましたのは陸上交通安全基本法という、そういう陸上交通の分を整備をいたしましたわけでございますが、それでひとつ出さしてもらおうと思つたところ、待つたがかかつて、いま海上なり航空なりを含めてどうするかということの協議を与野党間でひとつしていただいておりますというところでございます。その結論が出さえすれば、陸上交通ならいつでも出せるような準備はできておるわけでございます。

○秋山長造君　じゃ、要綱ぐらいはできておるのですね。その資料出してください、参考に。確定したものでなくても、その要綱でもできておるなら、それを資料として出していただきたいのと、それからついでに、交通基本問題調査会の答申で、すね、これも資料として出していただきたい。それからもう一つは、もうここで時間がありませんから、交通安全国民会議結成以来の今日までの審議経過ですね、それをここで時間をかけて答弁していただくわりに、時間を省く意味で資料としてこの次までに出していただきたい。それはいいか

がですか。

○政府委員(八木徹雄君) 承知いたしました。

○秋山長造君 それからもう一つは、交通問題の研究機関ですね、その研究機関らしきものが各省それぞれに何かあるようにだけれども、これはとても不徹底で、これこそ間尺に合わないわけですが、衆議院の決議なんかでも、交通科学研究センターというようなものを充実した相当整備されたものをつくって、もろもろの交通問題と科学的に取り組めということが言われておるのですが、これなんかについても何か一つの構想を持っておられるのですか、いかがでしょうか。

○政府委員(八木徹雄君) 科学技術庁を中心としてやっていたので、その実態をちょっといま事務局のほうから聞こうとしたのでございませうけれども、その科学技術庁で総合調整やっております研究の成果についてちょっと私知識を持ち合わせておりませんので、またほかにひとつ報告をさせていただきます。

○秋山長造君　その点、また後日適當な機会に御答弁願いたいと思います。もう時間がありませんからこの程度にいたしますが、ちょっと最後に参考にお尋ねしておきたいんですが、今回の刑法改正によって刑罰をいままでの三年から五年に上げるといふことが問題になっておるわけですが、政府としては、あるいは総理府としては、この交通問題全般の中でこの刑法改正というものをどういうように位置づけをしておられるのですか。

○政府委員(八木徹雄君) 先生も御指摘のとおり、交通安全を確保していくためには、一つは運転者の技能と運転者の交通道德に対する認識の問題、それが一つあると思うのであります。われわれはそういう意味において技能の教育なりあるいは安全教育というものを一方において進めておりますけれども、なお事故が起きてきているという、特に飲酒運転などが依然として、あるいはスピード違反というものが依然としてあるということを考えますと、ある程度やはり、決して望ましいことではないかもわかりませんが、こう

いうような制裁措置というものがあろうということがそれらの問題に効果をあげていくために必要悪としてやむを得ないことではないか、こういうような気持ちでわれわれは、今回の刑法改正につきましては、現状にかんがみてこれを是認する立場でお願いをいたしておるところでございます。

○秋山長造君 この点につきましても、もうちょっと突つ込んで御質問したいんですけれども、いろいろやつておられるけれども、どうもこれはといつて特に具体的に取り上げて指摘されるようなものがない。やつぱり警察庁とかあるいは法務省なんか、交通問題にいよいよ、これは総理府にまかしておいてもなかなかちよつとやそつとじゃどうにもならぬ、だからまず法務省あたりでこの問題にも大きく乗り出して、こういう刑法改正でもやつてびしつとさせなげや、これはもう気合いが入らぬというような感じを受ける。どうも刑罰先行で、こういうことに本来果たすべき政

府の政治的な責任というものを転嫁してしまつてゐるというか、持つていつちまつてゐるような感じをどうも受けるんです。まあしかし、この点について、もうきょうはこれ以上お尋ねいたしません。

が、國際的には一体左側通行が多いんですか、右側通行が多いんですか、それからまた、それぞれどういう事情でそういうことになっておるのか、それからまた、交通の安全という趣旨からして、一体右側通行がいいのか左側通行がいいのか、そういうことを研究なさったことがあるのか、研究しておられるところがどうかにあるのか、そういうことをひとつひっくりかためて御答弁いただきたい。

○説明員（占部英雄君）　ただいま御質問、御指摘ございました右側通行、左側通行の問題でございます。

ますが、これは歴史的な経過がございまして、わが国におきましては、戦後人と車が対面して交通するという対面交通になりましたときに、現在のそのような車が左、人が右ということになったわけでございます。これは対面交通とその前の背面交通とのどちらが危険性が少ないかという点でございますが、背面交通の場合は車の側に歩行者の安全をまかせるということになるわけでございます。が、対面でございますと歩行者自身が車のほうを見ることでできるということでございますので、背面のような車にのみ責任といいますが、歩行者自体は全く受け身にしただけ危険防止ができないという、これをやめまして対面交通にしたわけでございます。このときに、車が左、それから従来の歩行者が右になったわけでございます。

それからもう一点、右がいいか左がいいかという問題でございますが、これにつきましては必ずしも定説はないというふうに聞いております。

それがらもう一つ、諸外国の例でございます。が、まず対面交通が背面交通よりも危険防止上有効であるという考えは一般的なようでございます。が、その場合に人と車のそれぞれがどちらが左でどちらが右側が多いかというのも、まあ一般的には——人が左の場合もかなりあるようでございすが、一般的にどちらが絶対的というふうには私も承知していないわけでございます。

以上でございます。

○秋山長造君　右側通行の国が多いんではないん

ですか。外国では、何かヨーロッパあたりでも
私ちようど去年の九月の初めごろにスエーデンに
ちよつと寄つたんです。ちよつと九月一日から一
斉に左側通行から右側通行へ切りかえられて、何
かその準備に二年ぐらいかつたさうですけれど
も、それであつてもなお数日間は相當な混乱で
大学生なんかでもアルバイトで街頭へ出でずいぶ
ん交通整理やつておりましたが、何か私が聞いた
のでは、ヨーロッパでは目ぼしい国はもう――左
側通行依然としてやつている国というものはイ
ギリスぐらいだけのようなことを聞いたんですが、

いかがですか。

○説明員(占部英雄君) 私も正確な知識を持ち合わせませんので、ここで正確に御答弁できないわけでございますが、まあ大體といたしましては、ヨーロッパの場合、英國が依然として車が左、他の多くは右になっているという事は聞いております。

以上でございます。

○秋山長造君 これは私専門家でも何でもありませんから、こう責任のあることは言えぬのですが、ただ車を運転している人によい悪い聞いてみますと、どうもハンドルが車体の右側にある、日本のはそうですね。ところが、右側でなしに左側にハンドルがあるほうが運転がし易い。したがって、こういうことも交通事故に響いてくる何ぼかの要因になっているのではないかと、いうように聞くんですが、右側通行の國は全部そうですわね、車体の左のほうにハンドルがありますわね。そこになると、さき副長官の言われた車の構造上の問題ということに触れてくるんですけども、そこら辺についてももう少し専門的な説明を、きょうはもういんてんですけれども、後日適当な機会に聞かせていただきます。

それからもう一つは、國別によつて左側、右側という何か一覽表みたいなものをめんどろですけれどもつくつて出していただけませんか。

○梶原茂嘉君 ちょっと関連して。いま車の右、左の問題がございましたが、先ほどのお話で、人間は左がよい右がよいかについては別段定説がないというお話でございましたが、人間は本来人間の肉体の構造上当然左がよいのだという一部に非常に強い主張があるわけなんです。左のほうにあるほうが、人間の、何といひますか、生理的なといひますか、からだの構造なりいろいろの点からそのほうが合理的だという主張があり、またそのすべきだという運動がささやかながら日本でもあるようでありまして、そういうことは検討されたことがあるのでしょうか。

○説明員(占部英雄君) これは、現在の道路交通

法の制定、その後の改正の機会に、たびたび検討された問題でございます。

○梶原茂嘉君 それじゃ、右でも左でも別段どちらでもいいという結論になつたわけですか。

○説明員(占部英雄君) これは非常に相対的な問題でございます。どちらが絶対に交通の危険防止上有利であるというきめ手はいまのところはございません。なお、この問題につきましては、政府部内の研究機関におきましても重ねて検討研究をしていく事項でございます。

○秋山長造君 いまの梶原委員の御質問も含めて、何か専門家に來てもらつて一応説明を聞かしてくださ。占領直後に、占領軍の指示があつたのかどうかわかりませんが、対面交通ということが一占領軍の指示があつてやつたのかどうか詳しいことは知らないが、あの当時対面交通というものゝ初めてできたときに、小学校の子供に作文をつくらせて、そうしてその子供の作文の中で、対面交通のほうがいいとか、左側通行より右側通行のほうゝ都合がいいとかというふうなパーセンテージが高く出たというふうなことが新聞に出たことがありますが、これもちよつとその当時の事大主義的な一つの現象だったのじゃないかという気がいたします。子供の作文で、右側通行のほうがいい、いままで左側通行でありましたが右側通行のほうゝからだに合つているとか、本性に合つているとか、もつともらしい新聞記事が出たことがありますが、ほんとうに一体どうなのかということ。それから、これは道路の構造にもよると思ひますが、ヨーロッパの先進國のように車道と歩道とどこでもせつ然と分かれているところでは、あまり対面交通というものをやましくやる必要はない。日本のように車道も歩道も区別なく込みでやつているところではどういふことにも相当神経を使わなければ交通事故を防げないということもあるかもしれないが、そういう問題も含めて、どこか政府のしかるべき機関でこういうことを科学的に研究しておられるところがあるに違ひないと思う、なければおかしい。一度そういふところ

の方に出ていただきたいと思ひます。後日適當な機会にお願ひしたいと思ひます。

○委員長(北条高八君) 本案に対する質疑はこの程度にいたします。

本日はこれにて散會いたします。

午後零時二十分散會

四月二十日予備審査のため、本委員会に左の案件を付託された。

一、刑事補償法等の一部を改正する法律案(衆)

刑事補償法等の一部を改正する法律案

刑事補償法等の一部を改正する法律

(刑事補償法の一部改正)

第一条 刑事補償法(昭和二十五年法律第一号)の一部を次のように改正する。

第一条を次のように改める。

(補償の要件)

第一条 刑事訴訟法(昭和二十三年法律第三十一号)による通常手続又は再審若しくは非常上告の手続において無罪の裁判を受けた者は、この法律の定めるところにより、國に對して補償を請求することができる。

第四條第一項を次のように改める。

刑事訴訟法又は少年法(昭和二十三年法律第六十八号)の規定によつて未決の拘留又は拘禁を受けた場合においては、当該拘留に係る補償として、前条及び次条第二項に規定する場合を除き、その日数に應じて、一日六百元以上千三百円以下の割合による額の補償金を交付する。懲役、禁錮若しくは拘留の執行又は刑法(明治四十年法律第四十五号)第十一條第二項の規定による拘留を受けた場合も、同様とする。

第四條第六項中「没収の執行による補償においては」を「没収の執行を受けた場合においては」に改め、同項を同條第九項とし、同條第五項

中「罰金又は科料の執行による補償においては」を「罰金又は科料の執行を受けた場合においては」に改め、同項を同條第八項とし、同條第四項中「同項但書」を同項ただし書に改め、同項を同條第七項とし、同條第三項中「死刑の執行による補償においては」を「死刑の執行を受けた場合においては」に改め、同項を同條第六項とし、同條に同條第四項及び第五項として次の二項を加える。

4 次の各号に掲げる期間のうち、第一項に規定する未決の拘留若しくは拘禁又は懲役、禁錮若しくは拘留の執行若しくは拘留を受けた場合にかつた期間がある場合においては、当該期間に係る補償として、五十万円以内で裁判所の相当と認める額の補償金を交付することができ。ただし、補償金の額は、千三百円に当該期間の日数を乗じて得た額の二分の一に相當する額をこえることができない。

一 通常手続による無罪の判決が確定した場合においては、公訴の提起があつた日から無罪の判決が確定した日までの期間

二 再審又は非常上告の手続により無罪の判決が確定した場合には、公訴の提起があつた日から原判決が確定した日までの期間

5 裁判所は、前項の補償金の額を定めるに於ては、訴訟の係属した期間の長短、本人が受けた財産上の損失、得るはずであつた利益の喪失及び精神上の苦痛並びに警察、檢察及び裁判の各機關の故意過失の有無その他一切の事情を考慮しなければならない。

第四條第二項中「前項」を「第一項」に改め、同項を同條第三項とし、同條第一項の次に次の一項を加える。

2 刑事訴訟法第四百八十四條から第四百八十六條まで(同法第五百五條において準用する場合を含む)の取置状による拘留及び同法第四百八十一條第二項(同法第五百五條におい

て準用する場合を含む。の規定による留置並びに犯罪者予防更生法(昭和二十四年法律第四百二十二号)第四十一条又は執行猶予者保護観察法(昭和二十九年法律第五十八号)第十条の引致状による抑留及び留置は、前項の規定の適用については、同項に規定する刑の執行又は拘置とみなす。

第二十五条第一項中「抑留若しくは拘禁による補償又は刑の執行若しくは拘置による」を削る。

附則第八項中「第一条第二項の規定による」を「第四条第一項の」に改める。

附則に次の一項を加える。

10 旧経済調査庁法(昭和二十三年法律第二百六号)の規定による未決の抑留又は拘禁は、第四条第一項の未決の抑留又は拘禁とみなして、この法律の規定を適用する。

(刑事訴訟法の一部改正)

第二条 刑事訴訟法の一部を次のように改正する。

目次中「第十五章 訴訟費用」を「第十五章 訴訟費用及び費用の補償」に改める。

第十五章の章名を次のように改める。

第十五章 訴訟費用及び費用の補償

第十五章に次の四条を加える。

第百八十八条の二 無罪の裁判が確定したときは、国は、当該事件の被告人であつた者に対し、無罪の裁判が確定するまでに要した費用(被告人であつた者が第百六十八条の規定により費用の補償を受けた場合には、当該費用を除く)の補償をする。免訴又は公訴棄却の裁判を受けた場合において、もし免訴又は公訴棄却の裁判をすべき事由がなかつたらば無罪の裁判を受けるべきものと認められる十分な事由があるときも、同様とする。

第百八十八条の三 補償すべき費用の範囲は、被告人であつた者又はその弁護人であつた者が公判準備及び公判期日に出席するに要した旅費、日当及び宿泊料並びに弁護人であつた

者に対する報酬に限るものとし、その額に關しては、刑事訴訟費用に關する法律の規定中、被告人であつた者については証人、弁護人であつた者については弁護人に關する規定を準用する。

第百八十八条の四 補償は、被告人であつた者又はその代理人の請求により、最終に事件の係属した裁判所が、決定をもつて、これを行なう。

前項の請求は、無罪の裁判又は免訴若しくは公訴棄却の裁判が確定した後二箇月以内にこれをしなければならぬ。

第一項の決定で、簡易裁判所又は地方裁判所がしたものに對しては即時抗告を、高等裁判所がしたものに對しては第四百二十八条第二項の異議の申立てをすることが出来る。

前項の異議の申立てに關しては、即時抗告に關する規定をも準用する。

第百八十八条の五 補償の請求、補償の支払その他補償に關する手続については、この法律に特別の定めのある場合を除いては、裁判所の規則の定めるところによる。

第三百六十八條に次のただし書を加える。

ただし、被告人であつた者が第百八十八条の二の規定により費用の補償を受けることができる場合には、この限りでない。

第三百六十九條を次のように改める。

第三百六十九條 補償すべき費用の範囲については、第百八十八条の三の規定を準用する。

第三百七十一條を次のように改める。

第三百七十一條 補償の請求、補償の支払その他補償に關する手続については、第百八十八条の五の規定を準用する。

附則

1 この法律は、公布の日から起算して一月を経過した日から施行する。

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。

3 この法律の施行後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場合には、この法律による改正後の刑事補償法又は刑事訴訟法の規定は、この法律の施行前に生じた事項にも適用する。

本案施行に要する経費

本案施行に要する経費としては、平年度約八千万円の見込みである。