

第五十八回 参議院法務委員会會議録第十四号

昭和四十三年五月七日(火曜日)
午前十時二十一分開会

委員の異動
五月七日

補欠選任

野々山一三君

木村美智男君

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 紅露 みつ君
山本茂一郎君
大森 創造君
亀田 得治君
木村美智男君

委員

國務大臣

法務大臣

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

法務省刑事局長

川井 英良君

運輸省自動車局
長

鈴木 珊吉君

最高裁判所長官代理者

最高裁判所事務
総局総務局長

寺田 治郎君

事務局側

常任委員会専門
員 増本 甲吉君

説明員

警察庁交通局長 綾田 文義君
通指導課長
法務省刑事局刑
事課長 石原 一彦君
通産省重工業局
次長 本田 早苗君
労働省労働基準
局監督課長 藤縄 正勝君

本日の会議に付した案件

○刑事補償法の一部を改正する法律案(内閣提出、衆議院送付)

○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、衆議院送付)

○下級裁判所の設立及び管轄区域に関する法律の一部を改正する法律案(内閣提出、衆議院送付)

○参考人の出席要求に関する件

○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。

まず、委員の異動について御報告いたします。本日、野々山一三君が委員を辞任され、その補欠として木村美智男君が委員に選任されました。

○委員長(北條雋八君) 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及び下級裁判所の設立及び管轄区域に関する法律の一部を改正する法律案、以上三案を便宜一括して議題と

いたします。

政府から順次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) 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ていた場合については、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が、最近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ので、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、いわゆる冤罪者に対する補償の改善をはかる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。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。

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について、その趣旨を御説明いたします。

政府は、このたび、公海に関する条約に加入することとし、今国会にその承認を求める案件を提出しておりますが、同条約は、第二十七条において、すべての国は、自国の旗を掲げる船舶または自国の管轄権に服する者が公海に敷設された海底電線、海底パイプラインまたは海底高圧電線を損壊する行為を処罰するために必要な立法措置をとるべきものとしておりますので、同条約の加入にあたり、右の要請に応じようとするのが、この

法律案であります。

この法律案は、故意または過失によって海底電線、海底パイプラインまたは海底高圧電線を損壊する行為についての罰則を定め、さらに、故意によるこれらの罪の未遂を罰することとしております。なお、海底電信線保護万国連合条約に規定す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って処罰することができまので、この法律の適用対象から除き、処罰規定の重複を避けることとしております。

このほか、この法律案は、付則において、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としております。

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。

下級裁判所の設立及び管轄区域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。

この法律案の改正点の第一は、相川簡易裁判所の名称及び所在地を変更しようとするものであります。相川簡易裁判所の庁舎は、近年著しく老朽し、改築を要する時期となっておりますところ、その所在地である新潟県佐渡郡相川町は、同裁判所が管轄する佐渡の西端部に位置しておりますため、この際他の適当な地に庁舎を新営することが検討されていたのであります。ところが、このほどこ佐渡のほぼ中央部に当たる佐渡郡佐和田町に適當な敷地が確保され、昭和四十三年度中に新庁舎の開設が可能となりましたので、相川簡易裁判所の所在地を変更し、これと同時に、その名称を佐渡簡易裁判所に改めようとするものであります。

改正点の第二は、下級裁判所の設立及び管轄区域に関する法律の別表の整理でありまして、市町

村の廃置分合、名称変更等に伴い、簡易裁判所の管轄区域を定めております同法の別表に所要の整理を行なおうとするものであります。

以上が下級裁判所の設立及び管轄区域に関する法律の一部を改正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（北條簡八君） 三法案の自後の審査は都合により後日に譲ることといたします。

○委員長（北條雋八君）次に、参考人の出席要求に関する件についておはかりいたします。

刑法の一部を改正する法律案の審査のために、明後五月九日参考人の出席を求め、その意見を聴取することに御異議ございませんか。

「異議なし」と呼ぶ者あり」

○委員長（北條雋八君） 御異議ないと認めます。

なお、参考人の人選等につきましては、これを委員長及び理事に御一任願いたいと存じますが、御異議ございませんか。

「異議なし」と呼ぶ者あり

○委員長（北條簡八君）御異議ないと認め、さう決定いたします。

○委員長（北條篤八君） 刑法の一部を改正する法律案を議題といたし、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 刑法二百十一條の改正についての質疑をいたしたいと思いますが、まあ質疑事項は、相当多数にわたるわけです。まあ私としては、いわゆるこの交通政策という面につきましては、相当他の質問者との重複があらうかと思いますが、できるだけその点は避けていきますが、しかし、法案自体のこの法律的な検討という面に直接関係してることがありますから、そういう点についても若干触れていくことになるうと思います。

で、二百十一條をどう改正するかという点につ

解も出しまして、お伺いしたいと思います。

最初にまずお聞きしたいことは、現在の自動車運転者に対する取り締まり当局の偏見というような点を少しただしたいわけです。といいますのうちは、交通事故が非常に多い、それに対していろいろ社会的な批判がある。もちろん私自身もこの批判は持っておる。しかし、その場合に、形の上で

は、事故を起こす、あるいは害を加えるというのは、運転者という形が出てくるわけですね。一般に交通事故に対する批判が多い。二つのことが重なって、必要以上に、まじめに正規に運転しておる人々、そういう人たちが、警察や検察庁において不当な扱いを受けておると私は見ておるわけなんです。で、こういうことは抽象的に論じてもなかなか明確ではありませんので、非常に最近の具体例を一つここに私提示をして、見解を承りたいと思っております。

その具体例というのは、昭和四十三年三月九日の大阪簡易裁判所の判決——これは無罪判決ですが、その中で指摘されておる事柄です。これは私法律事務所の若い弁護士が担当してやった案件ですから、まあ実体的な中身の説明も別個に聞いておるのですが、簡単に申し上げますと、こういう事案なんです。

被告人とされたのは関口政義という人で、これは電車の車掌ですが、被害者というのは三宅正太郎ですね。この三宅さんというのは魚屋さんです。この方が、電車がとまって、電車からおりて、そうして安全地帯の中央にこの方が立っていたわけですね。で、車掌の被告人にされた関口さんは、きちんと、三宅さんがおりて、そうして電車と三十センチないし四十センチ離れておったというところとも確認をして、そうして発車の合図をして、電車が出ようとしたわけですね。ところが、そのときに、安全地帯の中央に立っていた三宅さん

が、何かのはずみで、両手に荷物を持っておったんですが、その一方の荷物が電車で触れたわけですね。発車のときはそうではなかった、離れていたのです。それが何かのはずみで触れた。触れたときに、自分のからだが傾き、多少よろめいたたわけでしょう。そうしたところが、運悪く、ちょうど電車と反対側、つまり、安全地帯がまん中にある、電車がこちら、その反対側の二、三メートル左うしろに自動車があつたやつが来て、そうして三宅さんに傷害を与えた。約一カ月治療を要するという傷害。

簡単に申し上げると、事案はそういうことなんです。ところが、自動車の運転手は橋本隆というのですが、橋本さん並びに関口さんが起訴されたわけです。私は、一体、形はなるほど、電車に触れ、あるいは最終的には自動車に触れたのでありまして、いま申し上げたような事態であることは、警察、検察の段階でもほぼ明らかであったように思えます。にもかかわらず、二人を起訴した。幸い関口さんのほうは、これは正式裁判で争って無罪になった。ところが、自動車の運転をしていた橋

本さんのほうは、結局それは、そんな裁判という
ような忙しいことにいつまでもかかり切つておれら
ぬということで、あきらめて服罪してしまつておれ
るわけです。で、関口君にいたしましても、電車の
車掌としてそれはたいへんな苦痛ですよ、費用も
もかかるし。おそらく私は、相当意地のある人と
か、あるいは資力のある人とか、そういう方ではな

い人は、ずいぶん泣き寝入りをしているのじゃないか、この橋本さんのように——と私は思うのです、こういう案件を具体的に見るにつけ、いやそれは本件だけじゃと、だから裁判が必要なんで、裁判所でちゃんとそれが無罪になったからいいじゃないかと言うて私は済まされる問題ではなからうと実は考えておるのです。そういう点について、刑事局長でけっこうですが、考え方を聞かしてもらいたいのです。

警察のほうからも、警察がまず最初扱うわけですからどういうやり方でやっておるのですか。形が

けを」とにかく一応とらえて、文相があらわに幕半月に行つて言えというふうなことで、實際上困るわけですね。その点どういうふうに見ておられるか、ひとつお答え願いたい。

まず大臣から先に。

○**国務大臣(赤岡文三君)** 亀田委員の形だけでやらぬで、ひとつよく実質、内容まで慎重に調査した上でいろいろなことをやれということ、これは私も全然同感でございます。そうあるべきものだと思います。

ただ、いまの話を私は初めて聞きました。

が、やはりそれが裁判になりましたから、私は無罪にはつきりとして、それはやはり形の上で取り扱ってきたから、これは無罪にやるべきであるという判決が下つたであらうとも考えます。私考えますのは、いまお話しになりましたように、やはり金がないためとかいろいろなために訴訟が困難だという人は全国相当多いと考えておりますので、法務省としましては、御承知のように、法律扶助制度をつくつて、できるだけひとつ貧乏なために訴訟ができぬ人を救おうということで、今年も五百万ほどふやしまして六千五百万ほど計上して、これでそういう貧乏なために訴訟のできぬ人を少なくする。私は、将来思い切つてひとつ、この貧乏なために訴訟その他ができぬ人を救うためには、六千五百万円の扶助金というものをふやす。そういうふうにしていきたい、かように考えております。

それからもう一つは、刑事事件は国選弁護でま
あやりますが、いま私が申しましたのは民事のほう
のやつですな。民事のほうのことに法律扶助制
度を開いておる、これが六千五百万円。まあ刑事
のほうは国選弁護の制度がございまして、要
するにいずれにしろ、刑事民事ともに、貧乏
のために訴訟ができにくいといふことのないよう
に、思い切つて力を入れていかなければいかぬと
考えております。

それから、やつぱり大事なことでありますの
で、御注意がありましたように、こういう事件け

やっぱり慎重に、形だけでなく、実質までよく勉強をして取り扱うという心がけをすべきであるという事は、これは当然のことに私もこの点については考えておる次第でございます。

○龜田得治君 ちよつと補足してください。

○政府委員(川井英良君) 一件一件のケースにつきましてはたして過失があるかどうかということや慎重に調べた上で処理を決するということがやはり大切だと思ひます。非常に事件が多いためにいろいろな問題が出てゐるのではないかと、これはひそかに憂へてゐるわけではございませんけれども、しかしながら、いままでの取り扱いといたしましては、まあ一例でございますが、業務上過失の起訴率大体七〇%から七五%のところをこ数年間上下いたしておりますので、三割ないし二割五分が検察官の手元で過失がないかあるいは過失が薄いということで不起訴処分されてゐるわけでございますので、何でもかんでも形のあるものを、また警察から送致を受けたものを右から左に回してというわけではなくて、やはり慎重に検討がなされてゐるものと一応考えております。

ただ、この種事件の本質に關係する問題だと思ひますが、御承知のように、大正十四年の有名な大審院判例がございまして、おおよそ自動車運転者はいづれのとどこを問はず常に人に危害を加えないように努力しなければならぬ、そのために多少自動車の効用を減するやうなことがあつてもやむを得ないのだというリディング・ケースがこの種事件の指導的な立場をいままでとつておたつたわけでございますけれども、戦後になりましてからいろいろまたさらに理論的發展がございまして、この注意義務の度合いを判定するといふやうなことにつきましては危険の分配というやうな原則が活用されて、この種事件についての注意義務の評価について新しい分野が開けてきておるといふやうな事情にも相なつておりますので、その辺のところは引き続きまた、今後のこの理論の展開と解釈と運用にまつて、さらにこの種事件の妥當な処理を慎重につと

めていかなければならない、かように考えております。

○龜田得治君 警察の方、どうですか。

○政府委員(鈴木光一君) 警察庁といたしまして、この種事件につきましては、形にとらわれることなく、また、従来非常に車の少なかった時代には、すべて事故が起きると運転者が悪いのだという考え方がたかく支配しがちでございましたけれども、現在のような大量の交通時代になりました、運転者の注意義務といふことにも従来と違つた考え方で臨まなきゃならぬということで、われわれもたゞいま刑事局長からお話のありましたやうな観点から調査を遂げるといふことで指導をしておる次第でございます。

○龜田得治君 まあその歩行者の注意義務なりあるいはその運転者同士のいわゆる信頼の原則といったやうな問題については、これはまたもう少し議論を進めた上でお聞きしたいと思ひますが、私がいま最初に検討してほしいと思ひますが、おのゝ扱ひ方ですね。まず運転者に過失があるといふ推定から出発するわけですね。それは、近ごろのたとへばマイカー族とかあるいは若い人が高速道路でまるでレースみたいなことをやるとか、そんなものと違ひまして、正規のやはり営業として運転をしてゐる人は、みな家族もあるのだし、事故が起きたらどういふことがあとに控えておるかみな知つてゐるわけであつて、非常にこれはやはり慎重にだんだん私はなつてきてゐると思ひます。だからしたがつて、悪いのは運転者だといふやうな推定に立つてまず出発する、そしてその反対の証拠なりそういうものが出てきたりあるいは疑わしいものが出てきたら省くといふやうな私は一般的にはやはり態度じゃないかと思ひます。その点を私はもう少し考え方を改めなければならぬと思ひます。いま刑事局長の御答弁の中でも、大正十四年ですか、大審院判例、これはいまの自動車事故とも全然状況の違ふところのものですね。また、運転者に対するいろいろな教育にしても、全然これはもうまるつきり当時といまで

は違ふ。そういうものが何かまだ土台になつておるといふやうなこともちよつといふ感じを受けたのですが、私はそれではやはりちよつと古過ぎると思ひます。そういうものを土台にして、交通事故についての考え方をいろいろ發展させるという事は、そういう考え方が、さつき私が当初具体的にあげたやうな例の中に入つてくるのです。起訴率が七〇ないし七五%だから、この数字だけを見ても相当重大だ、こゝろ言われますれば、それは数字といふものはなかなかいかにようにでも見れるわけであつて、数字だけで簡単な結論はなかなか出ない。むしろ過失といふものは、いろいろなものがあるから、結局事故が発生してゐる。五分五分だといふやうなことで自分から、なかなかむづかしい問題が出てくるわけであつて、結果がどういふ数字になつておるだけであつて、窃盗なら窃盗といふ場合には、犯罪自体がはつきりしてゐますからね。だから、いろいろな事情とか、小さいものはまあかんべんしておくとか、そういうものは別として、ほかの犯罪は大体そうです。ものごと自体がはつきりしておるから、それは起訴率も情状などを抜けば当然高くなる。これだけ社会的な非難がありながら七〇%ないし七五%しか起訴できないといふことは、これは交通事故のやうな特殊な性質がそこには私には出てゐると思ひます。そういう意味でこの数字を見るべきなんです、この数字があるから、おれのほうでは三〇%ないし二五%はちゃんと慎重に検討しておるしておるのだから、あとはだいたいじやうぶだといふやうなことは、これは読めませんよ、この数字を、どうですか。

○國務大臣(赤岡文三君) その読み方もいろいろあつて、龜田委員のお説もなかなか傾聴に値しますが、犯罪の性質がやはり始めから、お話のように、大体もうけがをさせればさせたほうが悪いのだといふ先入観念とか、お話のように古い觀念にとられてやるといふことは、これは全く私は好ましくないと思ひます。そういうものにとらわれぬで、客観的に、また具体的に、実情に合

うように、しかも慎重にひとつ事件を取り扱つていくべきで、ものにとらわれる考えはなくしていきたくと思ひます。やはり交通事故というのは、機械をあやつる人のいろいろな問題もありますが、一方においては、やはりそこへ飛び込んでくるか、あるいは不注意な歩行者とか、いろいろなものが相当やはり考えられるので、そういう特殊な事情がありますので、決してものにとらわれた、既成の觀念でなく、ひとつ慎重に今後取り扱うようにして進めていきたい、かように思ひます。

○龜田得治君 とにかくそれは慎重にやつて下さい、その出発点を。裁判所へ行けばいろいろな理論が構成されておるが、なかなか検察官が権力をもつて攻撃をかける、それに対して運転者が対抗していくといふのは並みだいていふ努力ではないのです。われわれそういうケースを扱うからよくわかるのですが、先ほど来、法務大臣から、いろいろな訴訟費用の扶助といふやうな制度も拡充しておると言われまして、それはまあ私は非常にいいことだと思ひます、そのこと自体は、だけれども、金だけではいけません。金さえ与えればそれでいいといふものではないです。第一、精神的な苦痛もあるし、それから、行政処分などは、裁判になつておる間はこれは見合わしておるのです。警察のほう、どうなんですか。公安委員会がやるわけですね。

○政府委員(鈴木光一君) 正式裁判で係争中の事件につきましては、できるだけその結果を待つてやる。しかし明らかにわがほうが行政的に認定いたしまして差しかねないものについてはやるという事で、原則的には裁判を待つてやるという事になつております。

○龜田得治君 それは全部裁判を待つてやるべきじゃないですかね、正式裁判といふやうなルールがあるわけですから、それが確定しないうちに行政処分だけ先行してしまふ。ところが無罪になつたらどうなるのですか。えらいすまんかったと

言うて頭を下げただけではこれは済まぬ問題ですわね。

○政府委員(鈴木光一君) そういうことがございますので、慎重にやるという方針でございますが、行政処分でございますので、私どものほうが捜査した結果、明らかに運転者に過失があるという認定のもとにやる場合が非常に多いわけでございますが、非常に問題があるということで、係争中のことにつきましては裁判を待つてやるという形になっております。

○龜田得治君 そうすると、原則、例外といううなことを言うておられますが、パーセントでどれくらいになるのですか、裁判を待つてやるのですか。パーセントでどれくらいになるのですか。

○政府委員(鈴木光一君) パーセントの数字は持ち合わせございませんけれども、非常にむずかしい事件で、これは無罪事件につながるかもしれないといううなことでございまして、裁判の結果を待つてやるというございまして、きわめてそれは例としては少ないと思ひます。

○龜田得治君 その辺、運転者にとってこれは非常に重要な問題なんです、その点が。だから、裁判で無罪になったものについて行政処分が先行した事案というものがなくどうか、そういう点をお調べになったことあるでしょうか。ともかく検察庁、警察庁は、起訴する場合は確信をもつてやるわけでしょう、それなりに。

○政府委員(鈴木光一君) 的確な数字の持ち合わせございませんけれども、人身事故で行政処分をしたというもののパーセンテージを見ますと、たしか七〇%ぐらいは行政処分に見まして、あとの三〇%ぐらいは行政処分が年間を見ますとないという数字が出ておったと思ひますけれども、そういうことから言ひまして、ただ事故があつたから、人身事故があつたからすべて行政処分をするのだというにはならぬと思ひます。

○龜田得治君 そうすると、人身事故があつた場合、三〇%ぐらいは行政処分が保留されておる、

そういうふうに理解していいのですわね。

○政府委員(鈴木光一君) そうでございます。○龜田得治君 そういたしますと、次に、そこまですべて起訴しておるかどうかわかりませんが、事故があつて起訴して、行政処分をした、しかし結局は無罪になったという場合の、その措置というものはどういふふうになるのでしょうか。刑事関係は一応規定もありますが、行政処分の関係ですね。とにかく営業停止とかそういうことになるわけでしょう。生活に直接響くわけですが、そういうものはちゃんと補うようなことをやっているとしようか、しつぱなしということになるんでしょうか、どうでしょうか。

○政府委員(鈴木光一君) 行政処分には免許の停止処分と取り消し処分がございますけれども、かりに裁判の結果無罪という状況が出た場合に、まあ取り消し処分をしておいた場合には、それを再審査するということはあるわけでございます。理論的には行政処分と刑事処分とは別の観点からなされるわけでございます、その間の問題につきましても刑事裁判を待つて救済ができるものはしていかうという考え方でございまして。

○龜田得治君 そうすると、まあ何ですわね、救済できるものはすると言ひましたも、たとえば行政処分を取り消ししてしまつたというものの救済というものは、これはどういふことになるのでしょうか。前の取り消し処分、これをさらに取り消すという処分をするんですか、あるいはあらためて資格を与えようというふうな行政措置をやるんですか、どういふふうになるんですか。

○政府委員(鈴木光一君) 先ほど申し上げましたように、理論的には行政処分は行政処分としてやるという考え方でございまして、私の聞いている範囲では、取り消し処分が無罪事件になつたというものは、たしか最近——二、三年前に埼玉に一件ございしましたけれども、それにつきましては、御承知のように、取り消されましてから一年たてば受験ができるかと、再び再取得できるということございまして、たしか埼玉の場合には再取得し

てからその問題が起つたということとでそのまゝになつておりますが、かりに途中でそのことがわかつたということであればさかのぼつてはいたしませんけれども、本人の不利益にならぬようない思ひますけれども、本人に不利益にならないようない行政上の措置を講ずるようにしたほうがよいのではないかと考へております。

○龜田得治君 埼玉のその案件というものです、これをちょっと具体的に、それは文書でもいいですが、いつ幾日という事件があつて、どういふ処分をして、最終的にはその人はどういふふうに行政上扱つてもらつたのか、これきちつと書いてください、一ぺん、よろしいですね。それで、いろいろそれはできるだけ救済するんだと、こう言うておられますけれども、救済ほんとうにするんなら、その間の生活費なり、あるいは減収部分なり、場合によつて慰謝料まで入つてきますわね、そういうことまでそれはめんどろ見ないんでしょ。だから、そんなものはしつぱなしに起こしてくれというところをおおしやるんだらうと思ひますがね。思ひますが、それはなかなかあつた、行政処分を受けただけでもあつたあつた、行政処分を受けただけでもあつたあつた、ぶつていけるのが、とてもそんなことはできるものじゃないんですよ。だから私は、ともかく、交通事故のあつた場合に、最初に警察が手をつけるその段階においては、やつぱり、事件そのものを全体的裏書きちつと見抜くという、そういう訓練を絶えずやつてもらふ。そうしていきましょと、警察官に対する信用というものが出来ましょと、ともかく、第一線の日本の交通関係の警察官、これのする判断だつたらだじようぶというくらいになつてきましょと、わしはいかぬと思ひます。ところが、現在そこまできておらぬ。何といつてもこれはいつておきましょから、したがつて、刑事処分があつた場合の行政処分をどうするかという問題は、これは慎重にやつてほしい。相手に不服があつて争う、これはそんな並みだいていでは争えましょ。たいてい、ばくらいろいろ相談を

受けましても、この点を追及すれば何とか法律的には免れるのじゃないかといううなことを教える場合があつても、それじゃやりますよとはなかなか来ぬ。家へ帰つて相談してみると、奥さんのほうが、まあそんなことをしてゐるよりも、早く収入のほうを別途考へてくれといううなことが多いのですよ。したがつて、私は、行政処分のほうはより慎重であつてほしい、ことに争ひのあるやつは。だから、争ひのあるやつは、原則として争ひの結果を待つてほしいですね。そんなことを言つたら、皆さんのほうは、そんなことをしたらみんな争うだらう。行政処分がこわいのですよ、運転の方は。皆さんよく知つてゐる。ともかくひつかつたから五千元なり一万元の罰金をすぐ払う。だけれども、停止とか、取り消しとか、これはともかく生活上たいへんなんだから、それを何とか考へてほしいというのは、もう共通の心理ですね。その一番痛いのところをもつと私は慎重にやつてもらふと、軽いほうは正式に裁判に行つて、あつてもないというでもないと言つてゐる、実質的には非常に影響力のある行政処分を、そんなあつた、やつてしまふというところは、いかぬと思ひます。ほんとうは法律でそういうことはつきり規定してゐないのです、そのくらいに思ひますよ、実際は。刑事すら、一審が重かつた二審、最高裁まであつた、三審まで行けるのですから。それはもつとも行政処分になつても訴訟上は争う方法がありますけれども、それはなかなかたいへんです。あつたのほうから吹つけられた刑罰でしよ。争うだけであつたいへんなのに、こつちから訴訟を一々起こせるものではない。だから、絶対にそういふ、原則的にはともかく、争ひのあるものの行政処分は待つてほしいことにしたからといつて、そんなことをしたらだれもこれも正式裁判を求めてくるさくなつてたいへんだと、そんな心配は絶対要りませんから、私ははっきりしてほしいと思ひます。これは自治大臣、国家公安委員長の権限かもしれませんが、そうすることが私は公平だと思ひますが、これは法務大

臣、どうですか。他省の権限のことかもしれないが、これはしかし常識です。

○政府委員(鈴木光一君) 亀田委員のおっしゃる通りでございますが、ただ申し忘れましたのは、行政処分をやる場合に、制度的に九十日以上停止をやる場合、それから取り消しはもうございませうけれども、聴聞制度というのがある。まして、本人の言い分を十分聞いた上で行政処分をする。本人のみならず、参考人も呼んだ上で行政処分をする。それからさらに、その行政処分について不服がある場合には、行政不服審査法というのがある。そして、それによって不服の申し立てもできるという、制度的にはそういう手続を経て行政処分をなされるということになっておることを御了承願いたいと思いますが、まあそういう制度にはなっておりますが、その上になお慎重にやるべきであるということについては全く同感でございます。

○亀田得治君 最初のお答えになったのと多少お答えのニュアンスが前向きになってきたように思うんですけれども、これは理屈から言えば、刑事処分の対象と行政処分の立場というものがおのずから違うんだというふうな理屈のあることは、これは私もよく知った上で言っているんです。それはまあ違ひでしょうが、しかし実態が何んといつても起きておる事故についてのことで、そのことの善悪が一方で正規の法廷で争われておるんですからね。それと切り離して行政処分を先行させる、これは私はもう原則としてやらぬと、ストップする——いままでどうも逆なようでありましたが——というくらいにしてほしいんですが、ね。それをしたからといって、非難を受けることはない、私は当然だと思ふんですがね。法務大臣、さつきちょっとお答えになろうとしたようですが、あなたの考え方はどうですか。

○国務大臣(赤間文三君) 亀田委員のお説も、私はなかなか大事なことを思いますが、私の考え方はまた違ひ。なぜかといいますと、亀田委員の説は、私はもつともな点が十分あって、お答えとし

ては、もうとにかく慎重に、軽率なことはやらないで、慎重な取り扱いをやるということ、従前にも増して慎重にやらなければならぬということだけは、これは私もはっきり申し上げます。ただ法務大臣の頭にあることは、何といつても一年に六十五万人の人間が——死んだのは五千か三千——けがをするというなみなみならぬ不幸が起こつておる。どうしてもこれをあらゆる方面から少なくするということがもう今日差し迫つていゝ問題じゃないか、こういうことが頭に非常にこびりついておる。行政処分を減らせば犯罪が半分にでもなるといふんだったら、即刻私は大いに馬力をかけたと思うが、そんなにやっておつても、やっぱり六十五万人の人間がいまや——なおまたこれは非常にふえるんじゃないかという心配をしておる、そういう点。しかしまた、行政処分をやつて、本人が生活に困つたり、塗炭の苦しみにあはせるといふことは、これまた非常に好ましいことではないので、何もそういうことで憎むという考えは好ましくないものでありますが、よほど慎重にはやるべきではあるが、全然行政処分をやめてもというときには、私はそういう考えにはならぬのであります。いまもう大事なことは、あらゆる面からこの六十何万人のあれを減らすという点に頭がいばいになって私ほきておる、かように考えております。いま言いましたように、お説の点は非常に理屈がありまして、ごもつとも、慎重にやるということについては、私は全く同感でございます。

○亀田得治君 まあ、行政処分を減らせとかんとか言っているんじゃないに、的確にやつてくれ、こういう意味のことを言っているわけですよ、的確にね。六十何万あるといふ大臣言われて、これを減らすことに行政処分が役立つならどしどしやつたらいいというふうな意味のこともちよつと言われましたけれども、そこです。事故が多い、すぐそれが頭にきて、運転者にのしかかってくる、それを私は法律家として言っているわけなんです。これは政策論としては、国の責任

があるわけでしょう。歩行者の責任もあるわけでしょう。あるいは雇用者の責任があるわけでしょう。いろいろな問題が総合されておるわけですからね。そう運転者だけ目のかたきにするようなことでは、これは長続きしませんよ。運転者のほうも負担にたえかねて限度にきているんですね、限度に。各論をだんだん進めていくうちにはつきりしますが、限度にきているのです。だから、最近の裁判所に行きますと、それらの点の考慮が強く出ているわけなんです、それらの点の考慮が。これは人間に不可能なことをしたためなんです。これは人間に不可能なことをしたためなんです。それから、できっこないんです。だから、そういう意味で申し上げているわけですから、いやしくも争つておるものについては、これは原則として行政処分を待ってもらつて、回答願ひたいのです。私はそれは当然だと思ふのです。これは回復できませんよ、間違つた場合に。先ほど一つの例だけ具体的にこちらにいたしてください。形の上じゃ何か名誉回復できたようなことになっているかもしれないが、実質損害というものは決して回復されているものではないと私は思つてゐるのです。ですから、これはひとつ検討してください。検討できませんか——検討にも値しないというふうなことじゃ、私はちよつと行政としては行き過ぎてゐると思ふのです。

○政府委員(鈴木光一君) 行政処分を刑事事件の結末を待つてすべてやるということとは……。

○亀田得治君 いや、すべてじゃない。有罪か無罪か争うわけですよ、事件を。さつきから言っているのですよ。

○政府委員(鈴木光一君) わがほうが、これは非常に問題である、一応事故が起きたけれども本人の過失の点について問題であるといふものについて、従来の、行政処分は直ちにやらないで、刑事裁判の結果を待つてやるという考え方でやっておりますので、御趣旨の線に沿つた運用がなされておるといふふうに私は考えておりますが。

○亀田得治君 だいぶいろいろやっているうちに変わつてきたようですから、まあその程度にしておきますが、これはひとつ運用面として要求しておきます。

それから、刑事局長にお尋ねしますが、先ほど私が指摘した判決ですね。この中で、検察官がこういう主張をしているのです。三宅正太郎というまあ被害者ですね、安全地帯に立っていた。その人が大きい荷物を持っていた。つまり、それを持つておつたわけですが、電車の中へ入つておつたわけですね、その人が荷物を持つて。これは、大阪市路面電車乗客取り扱い規程第三十六条に、「乗客には腰に携帯させることができる程度のものに限りて車内に携帯させることができる。」、こういう規定があるんです。この規定に反して車掌がその人を電車に乗せたのが第一違法であるという理屈を引き出しておるのです。だから、もう出発点がそういうところに——第一おまえが悪い。しかし裁判所では、それは別な問題じゃないか。第一それはお客さんの便宜のためにやつてゐるわけ、だから私はもうこういふところに、本筋のところの過失が危うくなると、関係のない時点のずっと前のことまで引っぱり出してきて、そういうふうな考え方が出ているわけですね。裁判官もちよつとしゃくにさつたかと思へて、カッコして、こういうことを検事が言っているが、これは別の問題だといふふうに軽くはねて説明しておりますが、こういう考え方は第一線の警察や検察官にやっぱり隠然としてあるのじゃないですか。途中で、どうもこれは被害者のほうのミスが多いといふことがわかれば、さうとする。だからといって、私は何も運転する人がそれだけ注意を散漫にしていいといふことを絶対に言っているんじゃないんです。こういう問題を扱う第一線の検事、警察官に、どうもにらんだ以上はこれを有罪にしようという気持ちがあるのです。刑事局長、あなた検事の何はよく御存じでしょうが、どうですか。あなた、こういうことを判決にまで書いてあるん

ですが、どう思いますか。いやそれはそれでいいんだ、とにかくにらんだ以上はあらゆる知能をしばってやつけるのが検事の義務だ、こういうことでは、どうも二百十一條、刑を重くして、そういう調子でやられますと、一般のまじめな運転者が心配する。いろいろ反対運動があるでしょう。一般の交通事故に対する世論というものがわかりながら、直接運転しておる関係の人には根強い反対があるんですよ。私は、この第一線の扱う人の態度、これは非常に影響しておると思う。これがたまたまこの判決に出ています。どう思いますか。そういう傾向でしよう、刑事局長。

○政府委員(川井英良君) その具体的なケースの内容をよく検討しておりますので、一般論としてお答えしなければいけないと思いますけれども、人の非違を別決し、犯罪の捜査に従事するというふうな者は、感情に走らないで、あくまで冷静に、しかも厳正に、また科学的に、合理的に、その過失の有無を探究して公正な処理を行なうという事は理想でありますし、また私も本省に勤務する者としては、そういう観点から検察の監督なり指導なりにつとめておるわけでございますが、いろいろまた有益な御指摘もございまして、なお一そうそういう面についてさらに慎重な配慮と指導を行ないたい、こう思います。

○龜田得治君 それは実際、第一線の警察官、検察官の態度というものは非常に重要ですよ、法全体の運営なり信用という面から見て。一方で無謀運転などについての取り扱いの強化ということと言われながら、しかも社会的に大体そういうことは是認されておながら、なかなか根強い反対が出てくるというところの根源というものは、やはりこれは静かに考えてみる必要ありますよ。だから、そういう意味でひとつ、これを私のこの間連休で帰ったときにもらってきたので、おたくのほうからもらったわけじゃないですが、お貸しします、ちょっと検討してもらって、考え方をききと一べん聞きたいのです。私はこれが、この一審判決が出たあと、担当検事は控訴すると言っておる

という話を担当の弁護士から聞きました。しかしそれは、起訴自体が何か意地になったような関係があるのだから、それはおかしいじゃないかと言つて、上司の方に相談したら、ああなんもののは控訴しなせんと、きわめて軽いのですよ、その返事がね。名前までここで言わねばいいけれども、だからそんなことではいかぬと思うのです。まあひとつそれを要求しておきます。

それから、そういう立場からもう一つ私が気になる判決があるわけです。三十年の四月十八日の東京高裁の刑事第一部の判決ですね。被告人は藤掛信一、これは新聞等にも報道された事件ですね。第一審が東京の中野簡裁、二審が東京高裁の事件ですが、この判決をずっと私見まして、どうしてこんなことが起訴にまでなっているのだろうか、たいへんこれも第一線の扱いに非常な不注意があると思つてゐるのです。刑自体もほんのわずかの罰金ですから、これはあなた、納めてしまえばそれきりのものです。ところが、どうしてもこれは承知できぬというところで、この人が二審まで行つて、そうして無罪を勝ちとつておる。それは罰金の何十倍という費用を使つてゐる。たまたまそういうことができる人であつたわけでしょうが、これは御存じでしょうが、それはどういふうに見てゐますか。

○政府委員(川井英良君) 当時追ひ越し違反に過失犯の規定がない時分の道交法の解釈をめぐつての問題でございまして、これは取り締まり当局の間でも、また学界の方面でも、この解釈をめぐるまして甲説、乙説があつたようであります。検察官は積極説をとつて一応起訴して、二審でこれが過失犯を含まないものだということで無罪の言い渡しがあつてこれが確定したものと、こういうことになつておりました。この判決が契機となつて現在のような道交法の改正が行なわれた、こういういきさつの事件でございまして、この法律の解釈と運用の場合に疑問がある場合にどういふうな態度をとるかということは、これまた私どもとして非常に慎重に考究しなければならぬところで

ございましてけれども、当時の道交法の解釈の立場、それから道交法違反の実態というふうなものにかんがみまして、検察庁としては積極の見解をとつて、裁判の結果を見た、こういうふうな事案でありまして、いまから振り返つてみますと、いろいろの多少批判はありましたが、当時の状況といつたしましては、場合によりましてこういうふうな措置をとるということも許されるものではなかつたか、こういうふうな思つておられます。いずれにいたしましても、慎重な配慮を要することは、これはもう言うまでもないことであると思ひます。

○龜田得治君 しかし、この道交法なり道路取締令違反等について犯意が必要でないということが争われたというんですが、過失犯を罰するのは特別の規定が必要でなければならぬ、何もないわけでは、道交法についていふわけじゃない。だから、そういうことが争われたというのは、一体どういふことなんでしょうか。刑法上当然なことだと私は思ふんですが、一体どういふ人が犯意が必要だと言ひ——そんなことを特に言う必要はないでしよう、一般の人はそう考へておられますから。で、その異論があつたというの、それは検察官だけじゃないんですか、学者でもそういうのがあつたんですか、どんな人があつたんですか。

○政府委員(川井英良君) たとえば、道交法の中に免許証の不携帯というふうなものがございましてけれども、これは多くの場合に、免許証があるのにめんどくさいから持つていかないというふうな例はむしろまれでありまして、うっかり忘れて不注意でもって免許証を携帯しない、持つてゐると思つたら、それがたまたま調べられたら持つてなかつたというふうな場合が非常に多いことは、これは取り締まりの實際に徴してよくあることでございまして。そういうふうな場合に、免許証不携帯の場合について、これは過失犯だと思ひますけれども、故意がないと思ひますけれども、不携帯について、そういうふうな場合について、この法律

はそういうふうな故意のない過失的なものを処罰しない規定かどうかというふうなことに付いて、いふんいろいろ議論が戦わされたということは、これは御承知のとおりだろうと思ひます。それから外国人登録令違反なんかも、やはり同じような登録証の不携帯の事犯がある。この種の取り締まり法規の特別法の中には、明らかに過失によつてという明文はございませぬけれども、その法律の立法の趣旨、それからその法条の考へておられます、明文の規定はないけれども過失犯を含むものだ、こういうふうな解釈があることは、これは最近のことじゃございませぬ、前からそういうふうな考へ方が一般的に議論されておる。そういうふうな考へ方のものをいま御指摘の事件のようないふケースに当てはめたということが軽率であつたかどうか、私こういう御指摘だろうと思つておるわけではございませぬけれども、一方において、なるほどそういうふうな法条はあるといつたしましても、それはごく例外のことでございまして、それをあらゆる類似の面について類推的に考へ、あるいは擴張的に考へるということは、これはきわめて慎重な配慮がなければならぬことは、申すまでもないことだと思ひますが、このいま問題になつてゐる道交法の法条に過失犯を含むという、こういう解釈がいまから考へてみまして適當であつたかどうかというところにつきまして批判があることは、私も承知しておりますし、私は私なりの意見がございましてけれども、特別法規にはそういうふうな事例があるというところは、これはまた一方において考へなければならぬことでございまして、それをどの程度にまた適用していくかということのその程度の判断はまことに慎重でなければならぬ、こういうふうな考へております。

○龜田得治君 その免許証の不携帯というふうな、何というか、状態ですね、わざわざ自分からつくり出すわけじゃない、いつの間にかそうなつてゐるということ自身を対象にしていると大体読める、そういうものはね。だから、初めからそう

なんです、それは。だけれど、いやしくも事行動をするその結果について処罰をするということについて、犯意が要するの要らぬのというふうな議論を戦わすこと自体が私はおかしいと思う、そんなこと。だからそういう意味で、ともかくつかまえた以上は何とかものにしなければならぬというものだから、そういう議論が判例の中にも書いてありますがね、検察側からの主張として、非常に無理なんだ。無理なことをあまり言わぬほうがやっぱいいのですよ、それは。

それともう一つは、この事件で私たちが非常にやはりこれは軽率だと思ふのは、それじゃあ、その過失犯を罰するという見解を検察側はとっておられるわけですね、この事件で。しからば、その過失の認定が一体どうかという点になりまして、これがはなはだ、判決の中にあらわれておる双方の言い分をわれわれ見ただけでは、認定自体がおかしいじゃないかという感じを強く持つわけですね。それ持たせませんか。ここが追いつき禁止区域かどうか、はつきり表示もしていないのですね。いろんな証拠によつて確定された事実をまあ要約しておりますがね、そんなあなた、場所も、そういう場所であるということもはつきりしておらぬ。それから、従来の経過を見ると、ちよいちよいここで追いつき違反というものがあつたようですね。だから、場所がはつきりしていないからそういうことになる。そういうことがたびたびあつたら、国のはうで直しておかなければならぬでしょう。それから、この人は、昭和二十四年に運転免許証をもらつて、それからその問題が起るまで自家用車をずっと運転して、交通違反とか事故を起こしたことがないのです。一回だけ警笛を鳴らす所まで鳴らさなかつたので注意を受けた。まあこまかいところまでこれは調べたものだと思ふますが、そういう人なんです。だから、そういう善良な運転者が、追いつき禁止区域だとも知らない。これも、事実調べの結果だと、初めてこの場所を通つたようですね。それに対して、いや過失があつてもいいかぬのじゃ、過失の認

定自体を粗漚にやつておる、こんなことは私は全く許せぬと思ふのです。それでおこつてこの人は、やっぱ正式裁判——これは幾ら金を出してもこんなものに從えないということどうやつたものかと思ふますがね。これは最初は警察が扱つたわけでしょうが、これはどういふふうにかういふ判決が出て反省していますか。本人に訓示でもちゃんと与えておるのですか。これは新聞に報道された事件ですから、おそらくそういう交通関係の警察官などは見ておると思うがね。出たけれども、何も上から言うてこぬわというのでは、これは話にならぬと思ふのです。どういふふうにかういふものが出た場合扱つておられるのかね、両方からひとつとつと聞きします。

○政府委員(鈴木光一君) 御指摘になつた事件について詳しく存じておりませんが、一般にに申し上げまして、私も現在の段階で、お話に何かありましたように、標識が明確になされておらないという場合には、もう事件としては警察官が違反を認知をいたしまして、それについて標識がないじゃないかといったような場合には、現場の措置で事件にしないというふうな指導を現在はおしてあります。それで、過去においていろいろな——これは三十年の事件でございますが、過去において非常にやばい問題のあつた取り締まりがあると思ふます。われわれはそういうことを、判例等にあつたものを十分検討いたしまして、警察官の取り締まりというものについて、そういう判例を十分生かして、苛察にわたらない取り締まりをするという教訓にしておるわけでございます。

○龜田得治君 まあそのいまの案件にしても、普通の人間ならここまで争ひませんよ。よほどそれはもう反省してもらふといかぬです。こういう無罪になつた人、この三十年の事件の行政処分関係ですね、これはどうなつておるんでしょうか、お調べ願つて、さっきの埼玉のやつと一緒にね。それじゃ次に、歩行者との関係ですね、この関係を私少し検討してみたいと思ふのです。日本の

交通事故の特徴ですね、歩行者とのぶつかりが多い。これはどれくらいになつていますか、資料で、全体の事故の。

○政府委員(鈴木光一君) 死亡事故についてだけ申し上げます、歩行者が交通事故によつて死亡したというものは、全死亡した人の数の三四四程度になつております。大体四十一年、四十二年、三十四、五五程度というのが率でございます。

○龜田得治君 死亡事故以外のやつはどうですか。資料に載つていたら、ちよつと御指摘願へば。

○政府委員(鈴木光一君) 死亡事故については、先ほど申し上げましたように、三四四ないし三五五でございますが、全事故になりますと——負傷事故も含めると、大体二五、六〇というふうになつております。

○龜田得治君 そうすると、傷害関係はパーセンテージが相当低いわけですか。

○政府委員(鈴木光一君) そういうことでございまして、傷害事故につきましては、御承知のように、最近には特にそういう傾向が顕著でございますけれども、自動車対自動車の事故が非常に多うございまして、追突事故その他がふえておりまして、対歩行者の事故というよりも、自動車対自動車という事故が非常に最近ふえてきておりますので、したがつて、パーセンテージにいたしますと、死亡事故よりもずっと下回るといふことになるわけでございます。

○龜田得治君 それで、死亡者の三四四ないし三五五、これはほかのものに比べて一番パーセンテージとしては多いわけですか。

○政府委員(鈴木光一君) ほかのものと云いますとどういふことかと思ひますが、要するに、事故が起きました、事故の形態といたしましては、車対車の形態と、車対人の形態と、それから車の単独事故——自分がひっくり返してあるといふことになりまして、その割合をちよつと調べると、おられますので、その中において三四、五五といふことになるわけでございます。

○龜田得治君 いずれにしても、全体の三分の一をこえるものが死亡事故においてあるということ、これはきわめて重大な点なんです。しかも、日本ではこれが特徴的なこととして言われておるのです。だから、この面をどうしたら改善できるのかというところは、やはりもっと考える必要があらうと思ふのです。そのためには、もちろん、歩道と車道の分離、あるいは通行人がいろいろ注意をするといふたようなことも必要でしょうが、私は現在の道交法の規定自体そういう点についての配慮が非常におくれておるのじゃないかというふうにおもふのです。端的に申し上げますと、歩行者のことを道交法できめておるのは、十條から十五條までであります。第二章「歩行者の通行方法」、こゝで六カ条です。書いてあるのですが、これはほとんどが任意規定でしょう、どうです。

○政府委員(鈴木光一君) ほとんどは直接罰則がついておりませんので、十五條にありますように、警察官が指示をいたしまして、その指示に従わなかつた場合に罰則がかかるということになるわけでございます。

○龜田得治君 罰則のあるのは、十五條と、それから十一條にも罰則がかかつております。しかし、これは行列とかそういう関係でしょう。実際に、この十一條なり十五條にはちよつと罰則が通行方法についてかかつておりますが、具体的にこれは適用されたことはあるんですか。罰則はきわめて遠慮されているんですが、遠慮されているものすらほとんど使われていないんじゃないんですか、実情はどうなんですか。

○政府委員(鈴木光一君) 歩行者の違反につきましては、件数はきわめて少のうございしますが、全くないというところではございません。

○龜田得治君 もうちよつと詳しく。私はこの辺が一つの大きな盲点だと見ています。だからもう少し詳しく説明してください。

○説明員(綾田文義君) 歩行者の場合には、御承知のように、第五條の信号無視の場合は直ちに罰

則がかかるわけでございます。

○龜田得治君 いや、それ十一條、十五條の關係ですか。

○説明員(綾田文義君) この場合はほとんどありません。確かな数字ではございませんが、毎年歩行者の検挙件数は全国で大体約千名前後だったと思います。地裁に送致をして、そうして処罰をされた者は。しかし、御承知のように、歩行者の場合には、現場における指導というものは、その数十倍、数百倍の指導は現場においていたしてやるわけでございます。

○龜田得治君 その千名ほどと言われますのは、十一條、十五條の關係ですか。

○説明員(綾田文義君) いいえ、違います。五条も含めてでございます。一番多かったのは信号無視、それからその次が横断禁止場所におけるさくを乗り越えて横断をしたというふうなものです。

○龜田得治君　それはどの罰則になるんですか。横断禁止場所というのは十三条、罰則ないでし
う。

○説明員(綾田文義君) 十二条の二項でござい
す。

○龜田得治君 十三条ね。しかし、これは罰則ないでしょう。

○政府委員(鈴木光一君)　ここに四十二年の統計がございますので申し上げますが、歩行者で違取りを締まりました件数がここにございますが、検挙件数は年間二千二百二十五件でございますが、その内訳を申し上げますと、信号無視が千二百八十三件、左側通行が百四件、車道通行が三十五件と、横断歩道外横断が六十六件、斜め横断十八件、車両の直前直後横断が三十二件、横断止場所横断が百十八件、通行禁止制限十六件その他二百五十三件になっておりますが、先ほども話があった信号無視は直ちにいくわけでございますが、あとのやつは、警察官の指示に従わなかった、警察官が一度注意してそれに従わなかった、という場合になされるわけでございます。

○龜田得治君　ちよつと、その一覽表をですな、二、三年分のやつつくつてくださいな、大体どういうふうになっておるか。いまおつしやつたのは何年でしたか。

○政府委員（鈴木光一君） 四十二年でございます。大体、おおむねこの二、三年ではこういう数字になると思います。四十一年が合計が二千六百十七件でございますから。その内訳の数字も大体大同小異でございます。

○龜田得治君　それを、いまおっしゃったようにやつ、該当法条別に表をつくってください。その中には、たとえばデモなんかのやつは入るんですすか、入らぬのですか、この規定には。たとえば十一条違反ですね、行列でしょう。こういうところへは入ってこないんですか。

○説明員(綾田文義君) この条文で取り締まっ
場合には入ると思いますが、御承知のように、デ
モの場合には、道交法とそれから公安条例、それ
から道交法が関係しない場合の公案条例だけの場
合もございますので、道交法としてはこの規定に
よって取り締まったものだけが入っているといふ
ことになります。

○亀田得治君　それで、デモの場合には十一、条というものは使っておらないと理解していいんですか。

○説明員(綾田文義君) そのことは、実はあんまりつまびらかでございませんけれども、全然使っていないということではないと思います。

○龜田得治君　その点もちょっとはつきりしてゐれませんか、さっきの一覽表の中で。もしデザインに關するものが相當あるんだとしたら、これはさうたちよつと多少見方を変えた角度から見なきゃなりませんか。私がいまここで問題にしたいと思つておるのは、一般の通行者、これと車の関つてというものをもう少し深めて論議したいと思つておるんです、その件数は幾らとカッコでもして「らかにしてほしい」と思うのです。案外そういうとばっかしに使つているのと違うのかね、ほか

ほうはあまり使わぬで。

○説明員(綾田文義君) 私の知っている範囲では、ほとんど、この条文はそういう場合に使ったようなことはあまり聞いておりません。なお、該当法、これらの条文について調査をいたしてみます。

○龜田得治君　この道交法、いまの歩行者の通行方法の中の直前横断ですか、これが三十二件とおっしゃったですな、さっき、たしか。三十二件ですか。

○説明員（綾田文義君） 三十二件でございます。
四十二年の統計で三十二件でございます。

○龜田得治君 この直前横断というやつは、これは十三条に規定してあるんだが、これは罰則がないわけだな、十三条自体には。それはどこから出てくるのかしら。

○政府委員（鈴木光一君）先ほど申し上げましたように、十五条の警察官の指示に従わなかったという場合ということになるわけでございます。

○龜田得治君 本来は、こういうことは、警察官の指示があつて初めてその犯罪性を持つてくさすというもんじゃないでしょう、直前横断なんとなうのはね。これは最も危険な横断ですわね。そやが本条では罰則がついておらぬ。なるべくそうやうことはせぬほうがいいと書いてあるだけなんですね。ところが、道交法の七十一條をちょっと目てください。七十一條の三号「道路の左側部分に設けられた安全地帯の側方を通行する場合において、当該安全地帯に歩行者がいるときは、徐行すること。」と、これは運転者に対する注意義務規定すわね、義務とされている。これは罰則の対応になっているのですよ。それで、こう歩道がある。ここに一般の道路がある。自動車がかち行く。歩道に人がおる。おまえはゆつくり行くと——自動車はゆつくり行くと。人がこう飛び出していくのは、これ罰則の対象にならぬ。飛び出すということがなければ、これはずつと行けるのですよ。しかも、歩道におる人は、全部が渡

わけじゃない、渡るほうが多いわけだ。渡るか渡る者が歩道におるのにかかわらず、運転者にはゆっくり行けと、こういう道交法のたてまえにはないという立場でこういう三号のような規定ができていますね。これは用心にこしたことはなく行つたって、ほとんどの人が渡るわけじゃないんだから、実は相当これは強い注意義務規定ですよ。罰則がついておる。一方のほうは、直前横断しても、警察官の指示のあった場合は別だが、きょうは混雑しておるから横断してはいけませんとか何とか言うて特に注意のあった場合は別として、一般の場合は任意規定で罰則もない。これは非常な片手落ちじゃないかと思うんですね。だから、一般的に運転者に非常にきつく出てきているんですよ。どうなるかわからぬようなところまで譲歩せいと無理なことを言うてやらしておいて、一方ではそれをしない。ほんとうは自動車のとまかく前を横切るなんというのは、これは絶対禁止しなきゃいかぬことですよ。道交法にはそうなっておらぬですがね、これは。こういうところに、道交法——これは私是一个の条文だけをとり上げて言っているだけですが、全体の仕組みがともかく運転者についてはあらゆるところから規定していますよ。このとおりやっておつたらなかなかタクシーなど商売にもならぬのじゃないかと思うような、感じのするような強いものなんです。これは人命尊重けつこうですよ。だけど、今日の時代では、運転者だけにそれを強く求めるということは、もう限界が来てると思うんだ。道交法は、そういうアンバランスな状態でこれ規定されているんですな。両者比較すると、この点私是非常な欠陥があると思うんですがね、検討しなきゃいかぬと思うんですが、どういうふうに見えますか、警察では。

○政府委員(鈴木光一君) 御指摘のように、現在の道交法につきましては、歩行者保護、歩行者優先という立場から、歩行者について違反がある場合でも、直罰という形は原則としてとっておりま

せん。それはやはり、歩行者保護、歩行者優先という考えから出たわけですが、御指摘のように、現在の交通事情になった場合に、これでいいかどうかというについては、やはり検討すべき問題だというふうなわけでは考えております。現在、私どもは、道路交通条約がございまして、これに加入しておるんでございますが、この道路交通条約が、ことしから来年にかけて、全般的に改正されるといふことになっておりますが、その中で、やはり歩行者についての注意義務を非常に従来よりも強くするという形の条項が出ております。私もそういう方向に進みたいと思っております。ただ問題は、それに罰則をかけるかどうかという点については、これは任意になっておりますが、そういう点も含めまして、罰則をかけるのがいいかどうかということも含めまして、検討をいたしたいということにはしております。

○龜田得治君 そうですね、世界的に見てどうなっておるんですか。私たちが部分的に聞くのでは、たとえばオーストリアでは横断歩道以外のところで渡った場合には罰金を取られるとかいふふうな聞いておるんですが、どうですか、法務省のほうでわかっているなら、大体あんまり歩行者のことを研究しておらぬのじゃないですか。運転者をどういうふうにしてやるかというふうな面だけ研究相対しいようですか。

○説明員(石原一彦君) 歩行者に対する交通法違反に対する罰則をどうするかという点につきましては、私のほうで全世界を調べたわけではございませんが、私たちがアメリカに三年以上おりました体験から申し上げますと、歩行者に対する罰則はないようでありまして、むしろ交通道徳の問題というところからいまして、たとえば、いわゆる交通安全週間というものが行なわれますときに、マスコミ等の協力で、違反をしている人の写真を新聞等に出しまして、こういうことをやると命があらぬぞということ、もっぱら道徳的なもので処理していくということであらうと思っております。

たとえば、横断歩道のないところでの横断を見ていますと、日本でありまして、自動車が進まなければ、かりに横断歩道が百メートル歩くところにございまして、そこを横切ろうとする心理がわれわれにも働いてございまして、アメリカの町を歩いておられますときには、だれしもが百メートルあるいは二百メートルの横断歩道のあるところに行きまして渡るというふうなことになるわけであります。これは子供のときからの交通教育というものが徹底しているのではないかと、これが第一点と、もう一つは、町並みそのようにやはりつくられておるのではないかと、言いかえすれば、大都市におきましては、いわゆる八百屋、雑貨屋、グロウサリーというふうなものがある、一隅にあるわけでございます。日本の場合に見ますと、大体まあ街頭にも並んでおる。そうすると、横切つてそこに行きやすいのでございまして、アメリカの場合でありますと、そこに行くのにやはり大きなビルの一隅に入っていくというふうな感じがございまして、直ちに横切つてそこへ直進するといふ気持ちにはならないのではなからうか。私も、歩行者について罰則をどの程度つけるか、つけた場合にどうするかという点につきましては、警察庁とも協議いたした立場にあるものでございまして、歩行者優先という単なる標語というよりも、その前提となる交通道徳というものを高めるというふうにもう少し努力していきたいと、かように考えております。

○龜田得治君 ですから、歩行者優先というか、そういうことばかりがただこうばくと使われるものだから、歩行者は何してもいいんだと、自動車おまえとまれという観念をまた逆に植えつけるんですよ。だから、いまあなたもちょっと指摘されたように、それは根本は、何と云っても交通道徳、またその教育、そういう問題に私はなると思ふんです。だけれども、そのことが社会的に非常に重要だということになれば、そのあなた交通道徳に反するんですから、反したものをはたしておいていかどうかというところは、当然私は問題にならない

きやならぬと思うんですよ、道徳に反するんだから。そうでしょう。刑法の各条みなそうでしょう。刑法だって、根本は、それはあなた教育で道徳ですよ。だけれども、それに反した場合にどうするかというのは、刑罰法規の段階になってくるわけですからね。それは道徳の問題だ、教育の問題だというのではないかと、単なる行政的な問題じゃないに、道徳の問題、教育の問題だということになってきたというところは、つまりこれは人類全体の問題になつていくということになりますね、言いかえたら、それなら、反道徳的なことがあつたらおきやうをすえと。まあ人を処罰するといふようなことは、これはあまり言いたがらぬものですけれども、しかしまあ私はこういふふうに見て、やはりそこまで進まなきゃならぬ。さういふふうな考え方からいって、これは言っているんです。いろいろ考えた末言っているんです。あいつ国会で何か歩き方間違えたら罰金取れというふうなことを言つたといふことを言われたら、これはまた一方的な批判になるわけですが、しかしこれは当然考えるべきことでしょう。人の家に入るのに裏口から入る、まあそんな程度はいいかも知れぬが、土足で家に入つた、これはみんな道徳に反する、そんなことは。だからその点、そういうことを案外警察でも検察庁でも何か軽く考へておるんじゃないか。道を歩くのは天然自然の現象だ、それは道がついておる場合はそれでいいです。さうじゃないのですから。だから、さういふふうになつてきませんと、いたずらに運転者だけが負担を負う結果になる。しかも、これは人間ですから限界があるというのです。幾らやってもそれはうまくいくものじゃないのです。だから、いま世界的なことを言つて、あまりさういふふうなものはないようですね、いまのお答えです。ないようですね、さういふことをしないで、歩行者優先、それだけを言われても、これはとても私なんか、車の直前横断なんというものは、実際傷害が起ころなきゃそれでよかったという点で、それは

それでいいのですけれども、個人として。だけれども、それはやはりばくらは放置するのはよくないと思ふのです。それは運転者にとつては大きな負担ですからね、そういう者がいつあらわれるかわからぬという感じで運転するといふことは、これどうですか、ひとつ積極的に検討できませんか。

○政府委員(鈴木光一君) 先ほども申し上げましたように、歩行者保護、歩行者優先の観点からさういふ規定になっておりますが、もう一つ刑事課長が指摘されましたように、歩行者については安全教育という観点で、われわれもこの歩行者の通行方法に関する点について、いま街頭で指導をするといふこと、その指導に従わなかつた者に罰則がかかるという、現在の段階ではさういふ方法をとつておるわけではございますが、これを直罰にするといふことについてはまだいろいろ考へなければならぬことがあらうかと思ひますが、検討事項ではあると思ひます。

事故の諸外国の例では、やはり、事故が起きた場合に、刑事罰は科せられておらなくても、道交法に規定されておれば、民事裁判等でそれが当然考慮されるわけではございまして、さういふ点で解決しているようではございまして。もう一つは、日本の歩行者の交通道徳というものが、この道交法をつくつた段階では、大いに交通道徳をこれによつて高揚していかうといふことであつたわけではございまして、必ずしも予期しておつたような歩行者の交通道徳がよくなつておらないという現状でございまして。大部分の者が交通道徳に従つてゐる、きわめて少部分の者が従わなないといふことになれば、罰則という方法もあるうかと思ひますけれども、まだまだ私は、交通道徳の観点から歩行者というものを安全教育していく、これが学校、地域における教育、それから警察官の街頭における指導を通じての教育、いろいろな面でもう少しやはり私は歩行者についての交通道徳というものが高揚してこなければならぬと思ひます。それが、大部分の者はその道徳に従

うようになった、きわめて悪質な者だけが道徳に従わないという場合に初めて罰則をかけるのが至当じゃないかというふうに私は考えたわけでございますけれども、そういったような歩行者の実態、そういったものの関連で直罰にするかどうかということは検討したいとは思っております。

○龜田得治君 まあそこらのところ、歩行者のほうの乱雑な歩き方は反社会的なことなんだということがやはりきちんとあらわれるような、そういう法体系にしてみなければいかぬと思ふ。

それで、またこれは判決ですが、昭和四十三年です。か——ことしの四月十八日、これも新聞で報道されて私も知ったんですが、神戸地裁の姫路支部の判決ですね。藤本智明が被告人で、これがまあ無罪になっているんですが、これは道路から飛び出してきて衝突して死亡した、こういう事件ですね。これに対して、この判決はいろんなことを書いてありますが、ちょっと読んでみますと、「元来歩行者は、前記のような車の往來の頻繁な道路を横断するに當つては、前以て左右の安全を確認しなければならぬのが当然であり、また、多くの歩行者がそうしているものであるから、被告人が——これは運転者ですが、「被告人が被害者を発見するや否や、その不意の道路横断を予想して早期に警音器を鳴らし、毎時約二五キロメートル程度の低速からさらに減速、徐行すべき業務上の注意義務があつたとするのには、當を得ておらぬと、こう言つておる。そうすると、大体さつき引用した道交法七十一條の三號などは、これはもうちょっと時代おくれというか、そういう感じがするわけですね。だから、裁判官も実際のケースに当たつてみて、それは運転者に酷だという考えを持つものだから、やはりこのような判決が出てくるわけですね。歩行者自身が道路を渡る場合——これは交通頻繁な場所のようですね、それは当然右左の安全を確認してそれから行くべきなところ、ところが、検察官のほうはそういうところ

にあまり力を入れないで、そうして、ともかく運転者はいつこう人が出てくるかもわからぬから、速力を落として警笛を鳴らしてと、こういう義務があるのかどうか主張したんだが、その主張は通らない。しかし、道交法の現在の規定なり精神からいうと、どうも検察官のほうの考え方に似通つておるわけですね。だから、そういう意味で、歩行者と自動車との関係についての現行法のあり方というものが、すでにこの交通事情の実態を反映して、裁判等においては相当変わつてきているんじゃないかというふうに私は思ふんです。こういう点を、これはどういうふうな法務当局などはどうになつておりますか。

○政府委員(川井英典君) 私は、車と人の問題で、交通の取り締まりのし寄せを車のほうに寄せるか人のほうに寄せるかというこの方針の問題ではないかと思ひます。車を利用する者が非常に多くて車を利用しないで歩いている者は少なくなるというふうな社会の実態の場合におきましては、おそらく交通道徳と称せられるその規範が国民のものになつて、あぶないところを横断するといふようなことは自然にまたなくなるんじゃないかといふふうな気がするわけですね。そこで、たとえば路面電車を撤去いたしました全部車の通過する車道にして、そうして横断歩道はやめて橋をもつて、あるいは地下道をもつて横断歩道にかえるといふような施設が行なわれているところにおきましては、おそらく先ほどの七十一條の三號なりといふものは初めから問題にならないわけでありまして、徐行せずに定められた規則の範囲内でもって車は直行することができると、また歩行者は安全にそこを横断することができるといふことにならうかと思ひます。もしも国じゅうの全部の施設がそういうふうになりますれば、この七十一條の三號という規定は当然に必要なものになるんじゃないかと思ひます。したがって、国全体としての車の保有台数といふふうなものが方針を定める面についての大きなめどになるのじゃないかと思ひます。

もう一つは、所々におきまして、完備されたところもありましようが、また完備されないところもございまして、そういうところにおいてはまた別な規範がそこに働いてくるということでは、これは社会の進歩とともにやむを得ないことではないかと思ひます。方針といたしましては、車がもつていふスピードで伸びていく、したがって車を持たない者が次第に少なくなつてくるというふうな時代の趨勢を踏まえまして、常時敏感な感覚でもつてこの交通法規の改正、検討と取り組んでいくというのが取り締まり当局の基本的な考え方ではないかというふうに思つております。基本的な考え方はそれでございしますが、ただいま御指摘の判決は、私も判決文を一応読んでまいりました。が、この場合におきまして、具体的な状況で、この裁判のような考え方が正しいか、あるいは公訴を提起した検察官の考え方のほうがこの具体的事実においては正しいかということにつきましては、これはいろいろ議論の余地があるのじゃないかと思ひます。具体的なケースにつきましては議論の余地があるかと思ひますが、基本的な大きな方針としては、車が伸びてまいりますので、この伸びていくことに歩調を合わせて取り締まりの法規があり、取り締まりの実態、運用といふものについておくれのないような鋭敏な感覚と細心の配慮が必要だということにつきましては、全く異論がございせん。

○龜田得治君 予定の時間のごさいますから、一応ここで中止いたしますが、本件のこの判決を見ても、ともかく車の直前に飛び出すなどということは、やはり警察官の指示がなければ、任意法規だなどというものは、それはもう絶対に時代おくれですよ、世界がどうなつておつても、そういうことがなければ、死亡事故といふものはだいぶ減るのですから。自動車が進道まで上がつてぶつかるというのは、それは悪質なやつですよ。死亡事故なんというのは、最も大きな原因と思われ直前の横切りなんということは、そんなものが一般的に任意法規だなどということは、絶対に了

承できない。こういう判決というものは、明らかにその法律自体を批判しているのですよ。だから、そういう意味でひとつ、私はどの程度という結論は自分では持つておりませんが、十分これは総合的なひとつ検討を要求しておきます。

○委員長(北條喬八君) 午前の質疑はこの程度にとどめ、午後一時三十分から再開することにいたして、これにて休憩いたします。

午後零時三十分休憩

午後一時四十七分開会

○委員長(北條喬八君) 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。

○木村美智男君 刑法の一部を改正する法律案につきまして少し伺ひをしたいと思ひます。私は、法律の問題は、これはもう全くのしろうとであります。あるいは質問としてたいへん幼稚な質問になるかもしれませんが、この提案理由の説明を読んでみますと、今度の刑法の一部改正についての法律案は、「最近における交通事犯の実情等にかんがみ」、こう書いてあります。それから二百一十一條の改正についても、「最近における交通事故とこれに伴う死者数の増加の趨勢は、さういふことで、自動車運転に起因する業務上過失致死傷事件あるいは重過失致死傷事件の実情を見ると、数においてふえておるだけではないに、質的にも高度な社会的非難に値する悪質重大事犯が続出しておる。したがって、この法定刑の最高限あるいはそれに近い刑が裁判において出される例が次第にふえているのだ、こういうふうになつていふと思ひます。そうしますとこれは刑事局長にお伺ひをしたいわけですが、今回の刑法の一部改正というのは、交通関係、特に自動車の運転に起因する悪質重大事故がふえてきているので、処罰上困るからこういう改正をするんだと、こういうふ

うに理解をしてよろしいのかどうか、まず第一にそこから伺います。

○政府委員(川井英良君) 仰せのとおりでありまして、この立法の動機は、まさに最近の交通事故、特に自動車運転に基因する事故の多発とその悪質化ということがこの立法の動機でございます。

○木村美智男君 私聞き方があるいは的確でないのかどうか知りませんが、私の理解では、刑法という法律は、二百一十一条もろんなんであります。が、交通事故についてだけ関係をしていてという意味であるのかどうかという意味を含めて実は伺ったわけで、したがって、二百一十一条も、業務上過失というその業務のことばから解釈をすれば、必ずしも交通事故だけに限らないということになるのに、提案理由の説明はオール交通事故になっているから、一体どうなのかという意味でお伺いしたわけです。

○政府委員(川井英良君) 刑法の二百一十一条の改正、こういう方法をとりましますので、まさに御指摘のとおり、交通事故ばかりではございませんで、あらゆる一切の業務に基づく行為であつて、しかもそれが人の生命、身体に危険を及ぼすおそれのあるもの、そういうふうな行為に對しましては、すべて適用があると、こういうことは申すまでもないことでございます。ただこの一部改正を思い立つに至ったその立法の動機は交通事故の多発と悪質化である、こういう意味でございます。

○木村美智男君 動機が、要するに自動車事故ということが直接的に改正になってきたんだという趣旨ですね。そうしますと、少し聞きたいと思うんですが、業務上過失致死傷というものは、最近一四十年、あるいは四十一年、できれば四十二年もほしいと思うんですけれども、どういふ状況になっているか具体的に数字で示してもらえますか。

○説明員(石原一彦君) 最初に、二百一十一条が適用されるのは、業務上過失致死傷事件と重過失致死傷事件と双方でございますので、その双方につ

きまして申し上げます。統計のございます近ところから申し上げてまいりますが、昭和四十一年度におきまして検察庁で受理いたしました人員は三十五万三千六百五十五人でございます。それから四十年度は二十九万二千五百人でございます。三十九年度は二十五万三千四百二十三人でございます。三十八年度は二十万二千九百九十人でございます。それから昭和四十二年度――最後に申し上げますが、そのうち受理いたしました人員は、これは業務上過失致死傷事件のみでございますが、四十四万一千六百六十八人でございます。それで実は、昭和四十二年度におきまして、全刑法犯――刑法に該当する罪として検察庁が受理いたしました人員は八十七万二千五百五十二人でございまして、実に五〇・六%が業務上過失致死傷事件と相なっておりますわけでございます。

○木村美智男君 事件全体がそういうことですが、実際に何といひますか、懲役刑なり、禁錮刑なり、そういう関係で科刑をされた、そういう数字について伺いたい、交通関係とその他に分けて。

○説明員(石原一彦君) 裁判所の統計は、第一審、すなわち公判を開いていたした分とそれ以外に分かれておりますが、公判に付された分について、科刑されたものについて申し上げます。統計が昭和四十年年度までしかございせんので、それを起点として申し上げますが、昭和四十年年度におきまして、禁錮三年になりましたのは六人、二年以上が六十五人、合計七十一人でございます。昭和三十一年度におきましては、三年が二十八人、三年以上が三十五人、合計五十三人でござい

ます。三十八年度は、三年が二十人、二年以上が二十九人、合計四十九人でございます。なお、このうち自動車事故がどれだけであるかという点につきましては、統計上明確にされておきませんが、大体九九%近くまでが自動車事故でございます。

○木村美智男君 いま数字をお伺いしたのですが、おっしゃっているように、その自動車事故が九九%だということの関係なんです。これはしろう

と考えかもしらぬですが、自動車事故が九九%ということは、やはり問題の扱い方としては、いわゆる刑法は一般的なものの、普遍的なものに適用されていくということから考えていきますと、どうも九九%を占めるような自動車の事犯というものを取り締まるために刑法をいじるということについて、これはどうもしろうととして考えて何か適当でないんじゃないかというふうな気持ちを持っていますわけなんです。この辺はどういうふうにお考えですか。

○国務大臣(赤間文三君) まあよく言われますのは、道交法の規定を改正してやったら、性質上一番便利で、かつ含まれるんじゃないかという説がいろいろ聞かされるので、いろいろ研究をいたしてみました結果、道交法は、御承知のように、行政取り締まり法でございますので、もしこういうものの大部分が自動車の関係だからといって行政取り締まり法規である道交法に規定するということになりますと、これはどうなるかというところ、刑法の体系及び国民の人身事故事犯に對する論理的価値判断を混乱させるような私は結果になり、刑罰の公平性というものが破壊される、どうしてもこれはやはりこういうものを刑法に規定するよりはかに方法がない、こういうふうな結論に達しているわけでございます。事實は、さつき述べましたように、九九%まで自動車関係というところでございますが、刑法の論理的価値判断を混乱させず公平性を保つためには、ただ自動車だけというわけにはいきません。二百一十一条は業務上の過失、特にそうして今度の改正の要点は、木村委員も御承知と思いますが、下はもっとも上げてないんです。下のはうは上げてない。ただ上で特に悪質重大なものに限ってまあ刑の三年以下であったのを五年以下に上げるというふうなことで、下はもっともいじらず、何も全体の刑を重くするということじゃなく、上だけ上げて、そうしてやっというところ、そういうふうな考え方でございます。この点を御了承をいただきましたか。

○木村美智男君 大臣、いまですね、交通事故が九九%あるんだから、それをどういふふうなま扱っていかうかという問題ですが、法律そのものが目ざしているところは、これは直接的には処分というところに、あるいは処罰ということかも知れませんが、究極のねらいはやっぱりそういうことを通して事故をなくすということ、人間を守るといふことではないか。そういう観点からいくなれば、道交法というものであつて規制をしていくことは倫理的な価値判断を混乱をさせるという大臣の御説明は、私ちょっとやっぱり納得できない。九九%が交通事犯なんだから、それを道交法というものであつてむしろ直接道交法関係にしようとして、そうして取り締まっていこうとすることが、かえつて実際の問題としては現実的な取り扱いはなるんじゃないか。刑法が罰するところには目的があるということならば、それは倫理的な価値判断という意味合いからいってあるいはそういう言い分も成り立つかもしれないが、私は少くとも、これは処罰そのものに目的があるんじゃないかと、事故を防ぐというところには目的があるんだから、それを何によってやるかという場合には、最も現実的な方法で、しかも的確にですね、国民の皆さんに理解をされるような方法で、そうしてそのことにしほつて効果があげられるような姿でやはり取り締まりをしていくような、そういうものにしていくことのほうが、これは最も実情に合ったやり方じゃないかというふうに考えるのですから、どうも刑法でやらなければ国民の倫理的な価値判断が混乱するんだという説明は、大臣どうも私理解に苦しむんですけれども、何かもう少し御説明の方法がありますか。

○国務大臣(赤間文三君) 木村委員のお説、一応ごもっともに思うんであります。が、やはり私は、刑罰というものは、人類に科せられる刑罰は公平であるということ、これはもうどうしても要求せられることだと考えます。たとえば自動車でやられた場合、あるいはまたその他の場合においてやられたというふうな場合においても、ただそ

それが悪質とかあるいは重過失というふうなことは、これは各ものに通ずるものであるし、刑罰の公平性を破壊せぬでやうていくということになれば、私はやはり刑法に規定するよりほか方法はないのじゃないか。一般には、お説にお述べになりましたように、わかりよいというふうな点は、これはお説のとおり、道交法その他でやればわかりやすいように、私もそう思うんであります。が、いわゆる刑罰の公平性ということがもうわれわれとちや一番大事な要点だと考える。こういう点から言うと、どうしてもこれはやうばり刑法に規定をしなければいけません。この公平性、こういふふうな点で考えるわけでありま。

○木村美智男君 この公平という問題なんです。ね、これはしかし、ものさしの置きどころで少しやうばり変わってくるような気がする。どうしてかといふと、ね、交通事故がとにかく九九%という圧倒的な、もうそれだけだと言つてもいい。何となく、そういう現象が起つていくことを、何とかひとつ食ひとめて、そしてこの種事故をなくしていこう、あるいは人の命を守つていこうという観点から考えるならば、もし大臣の言うようなことで罰の公平というのを重点に考へていくと、私はやうばり、交通事故以外にもそれ相当のやうな具体的な事件というものが相当起つてきているという立場で刑の公平という問題が議論をされていくということであるならば現実的にかるけれども、いまの時点の中では、一つのものさしで現象が起つていくやうが起つていまいがやうはそれが刑の公平なんだという言い方は、一見私も公平のうに感じますけれども、実際問題として、現実にある法の取り締まり罰則と實際ものを考へていくわけですから、変えていくとなれば、やはり事実、実態のあるものに対して適切な手を打つていくというところが現実のやうばりやり方じゃないかという意味では、この刑の公平は、一般論としては何かわかるような気がするけれども、どうも今回のこの政府側の提案理由を讀んでいる限りにおいては、何だかしらぬがどう

も罰則第一にだけ考へていけるような、午前中の亀田委員の質問から見ても、運転者が悪いのだというふうな先入観、そういうふうなものがやはり先立つていけるものだから、何かこの罰則を加重していくことだけが先走つていって、現実的には取つてつたやうな理屈で、刑罰は公平でなければならぬというふうな言われているやうな——これは率直な受け方です、法律の専門家じゃないから、そういうことなんで、大臣、それはあるいはやりとり何ばやうでも同じことなかもしれせんが、ちよつと私は、しかしこの種問題は、目標とすることが事故の絶滅であり、事故から人間を守るといふなら、それにやうばり直接的な効果を待つやうな取り締まりの方法というものを罰則の上でも考へるといふのが筋じゃないのかというふうな、どうしてもこういう考へが一つあるわけ。

それからもう一つは、聞くところによると、どうも過失犯というものは、大体従前から禁錮刑が科刑をされてきて、あまりこれについてたといふ懲役といつたやうなものはいままでのこの刑法の体系の中ではとられてなかつたというふうな聞いています。そういう意味で言へば、ここに刑の根本法である刑法をやはり禁錮刑を懲役刑に改めるといふことは、ある意味ではやうばり画期的なことだ、こういうふうな思ふんです。それだけに私は、前の質問にも関連をするわけですが、九十九%がやはり交通事故だといふ、そういうことを考へていくならば、過失によるものについての懲役刑を採用していくという問題は、これはやはりたいへんな問題を提起しているやうな気がするんで、むしろこれは法律家の検討にかしたほうがいいかもしれせんけれども、こういうやうな点は、十分これは専門家がほんとうに意見を煮詰めて、そして日本のやうな刑体系の中で将来にわたつて誤りのないやうな、あるいは国論の統一をできるやうな、それだけの基礎というものをしっかりと持った上でやはり改正というやうなことにしていくことが、それぐらいの慎重

な態度が必要なんじゃないかという気持ちがあるもので、それから、そういう点でもうこうすつと理解が入つていかなければ、この辺はどうお考へですか。

○岡部大臣(赤間文三君) 事故を少なくするといふことは、これは木村委員とわれわれ、それが大きな目的であることは、これはもう全く同じ感じでございます。それから、懲役刑などはよほど慎重といふこともよくわかりますが、これは単に日本にいままでのいろいろなものを見るのみならず、外国の実例なども調べまして、外国にも懲役刑などもありまして、あまり日本の刑が外国に比べて輕過ぎるというやうな死傷者ができるのに対して、一年に六十数万人の死傷者ができるのに対して、外国に比べても刑が輕過ぎる、比較的輕いといふ点も比較研究をいたした上でございします。それからいって、一般にお説のやうに、何人も人を罰するのが目的ではありません。事故を少なくするの目的だから、決して高くするというのが目的でない。下のほうは一つも上げないことにしまして、悪質重大なものについて最高のところを上げるといふ点で、あらゆる面から検討が行なわれてこれに落ちついたものと私は考へておるのであります。やはりこれは、私は考へてみますと、業務上の過失、重要過失といふやうなものがあつて、それが職種によつて刑罰がどうも違ふといふやうなことになる、私は非常にまた人間に對する刑罰の本質からいって、あつて悪いのじゃないか。たとえば道交法のようなものは、性質からいって、御承知のやうに、行政取り締まり法で、刑法とは全然違ふ。刑法にしてみれば、先ほども言いましたやうに、体系といふものを維持していかなければならぬ、体系を乱さぬやうにしていかなければならぬ、その他刑罰の公平性を考へなければならぬ点から考へて、それから、いま言いましたやうに、下は一つも従来よりも刑罰を特に重くするといふ考へじゃなくて、悪質乱暴なものについて刑を重くする、あらゆる面から考へて

いつて私は矛盾のない改正である、そのやうに考へておる次第でございます。それからもう一つは、お述べになりました中で、やはり一般に注意を促して事故を少なくするといふのが一番大きなねらいでございます。これはもう私は、いつも注意願つていけるが、事故をなくすることにやはり注意をする。注意の集中できぬやうなことはまた慎むといふやうなことも持つてくる。要するに、注意ができるやうな状態にいますか、注意をいともやうていくといふ状態において注意を喚起していくといふことが非常に必要なことで、もちろんあらゆる面から事故の驚くべき大不幸、人類の大不幸を少なくせよならぬのでございします。一方においては、私はすべての方法で——何か一つだけでびつちつといふわけにはなかなかないかと思ひますので、やうばりあらゆる方法を通じて事故を少なくするといふことがあれじゃないか、こういうふうな考へております。

もう一つ特に私が考へておりますのは、たとえば、文化が進んでくるに従ひまして人の値打ちといふものが高く評価されるというところは、これはもう当然でございします。私は特殊の乱暴なる悪質なるものに限つて刑が高くなるというところは当然なことじゃないかと、こういうふうな考へておる次第であります。

○木村美智男君 大臣、私、体系の問題は、ある程度刑法学者に——まあ刑法学者といふか、法律学者にまかしていい問題だと思ふのです。私たちがどういふやうなことはしないのです。大臣が言うやうに、どうもその辺が今度の刑法改正のやうばり私一番問題点じゃないかと思ふのは、日本の刑罰というやつは外国に比べて輕過ぎるという大臣の言うことですね。私は大臣が言つておることが矛盾しておると思ふのがね。人間の価値といふことが高まつてきているという意味は、逆に言へば、お互いが人間を尊重するといふことで、したがって、文明が進めば、ほんとうは法律のやうかにならずにみんなが道徳律によつてそれを基盤

として共同生活が営まれていくというようなどころまでいくのが本来あるべき姿なんで、だからそういう観点からいけば、私は、刑罰が軽いというところは、諸外国に比べて軽いこと、かつこうじゃないかとむしろ思うのです。軽いことが悪質重大事故を惹起しておる原因になっておるのだというところになれば問題だけれども、そういう起こつてきている結果が同じであれば、刑罰は軽いことのほうがよっぽど、これは人間的に日本国民の道徳観念が高いという、むしろそういう問題になるであつて、だからそういう観点から言うならば、これはどうも今度の刑法改正というものの根本的な考え方というものが、何だか罰則を強化していけば事故なんというものはなくなるようなそういう考え方——だから、さっきも申し上げたように、結局運転者というものをやづければ事故はなくなるという、そういうやはり考え方、どうもそれが先行して、ほんとうの人間尊重とかなるとかというならば、やっぱり普通常識的に運転していれば事故が起らぬような、やはり運転者のからだの状態であるとか、あるいは生活条件、あるいは道路の事情なり、安全施設なり、そういうようなものが整備をされて、なおかつ事故の起つてきた原因は、本人の注意義務が足りなかった、そういうところにウエートがかつてきているという段階であれば、私はこれは罰則を強化するということもその点はわかる。大臣も言われているように、あらゆる方法をもつて事故をなくしていくということなんです。そのあらゆる方法が、要するに、最も人間尊重の観点からいって、あるいは教育その他の観点からいって、罰則を強化するというものは本来最後でなければならぬ。その他事故を起すようないわゆる悪条件となつておるものをなくしていくというところが先行しなければいけません、今回の刑法の改正というやつは、罰則強化が先行をし、それによつて事故がなくなるかのようなやはり考え方、これは最近どうも新聞やテレビなんかでも相当そういうキャンペーンを張っているものだから、やは

り国民はほんとうに何か今度は刑法の罰則を強化すれば事故が減るような錯覚を——私はあえてそう言います。というところは、罰則を強化して事故が減るくらいなら、去年だつて道交法を改正したでしょう。あれだつて相当な罰則強化です。これは具体的にあつて伺いますが、法律を強化して、ちつとも事故は減るどころの騒ぎじゃない、ますますふえていつている。そういうことからいって、ここはもう根本的にこの事故撲滅のポイントは何なのかというところをやはり考えるべき時点に私は来ているんじゃないかと思う。そのことは、決して、従来から言われてきているように、罰則を強化するというところによつて、これは理屈上もそうだけれども、現実的にも事故がなくなる、人の命が助かるという状態には実はなつていないというところを考えると、どうも今回の刑法改正のやはり根本のその出発点の問題がある。なるほどそれは、刑法学者として机の上で仕事をする場合に、刑の公平ということも考えなければならぬでしょう。あるいは体系というものの、これは学説的におかしくないようなものを整えなければならぬというところは、それなりに私も理解できます。しかし、われわれが現実のやはり生きた人間を扱う政治の場面で最も大事なことは何なのかということになれば、それはやはり事故をなくして、そして人間の命を守っていくというところが最重点にやはり考えられなければならぬ問題という、こういう観点からいけば、どうも少し罰則強化が先行をして、とにかく処分をすれば事故がなくなる、こういう考え方、どうもそういうところにおいて強く出しておつて、私の申し上げているような観点というものが実際薄いのじゃないかというところが、具体的なたとえば事故防止対策の面一つとて、これはもうそういうふうな言えるので、それで大臣の言われる倫理的な価値判断といつたようなことについては、刑法を改正してやっていくことによって、私は倫理的な価値判断といふものはほんとうの意味での人間尊重といふ意味からいけば逆じゃないか、本末転倒じゃないか、そういうふうな考えられるので、この点は

いか、そういうふうな考えられるので、この点はいづれにしても一致できる問題ではないかと思ひますが、大臣、私の見解についてはどういふうにお考えですか。

○国務大臣(赤間文三君) 罰が先行しておるんじゃないか、そういう考えを持っておられたい御意見であります。絶対に刑罰を先行していう御意見であります。毛頭みじんも持つておりません。しかしながら、木村委員も御承知のように、年々歳々六十万人の人間が死んだだけで、これを減らすというところは、これはもう私は驚くべき大事件だと考えておるんであります。これはもうやはり、いまお述べになりましたように、国といつても、地方としても、あらゆる方法でもつてこれを少なくするというところは、理屈の問題でなくて、差し迫つた私は重要な問題に考へておるんであります。それで、われわれといつたしましても、事故を少なくするというところを根本に置いておるのであります。そういうあらわれとして刑法の一部を改正する。それと、私はやはり、さつき言いましたように、だんだん文化が進んでくれば、人命は尊重されるべきものであるというところは、私はもう文化が進むに従つてあれだといふことは、私はもう文化が進むに従つてあれだといふことは、人をひき殺しても、わりあいにはまよりはそれに対する考え方というものは、まあどつちかといへば、いろいろ意見があるかもしれないませんが、私は、文化が進んできた今日において、人命に影響を及ぼすというようなことは、これは驚くべき重大なことに考えておる。それで、悪質なることによつて人をひき殺して、そしてそれがわずかに三年以下の刑罰で済むというところを考へ方は、私はとらえない。少なくとも外国の例をいふと、五年以下の懲役、刑罰を科せられるというやうなことは、私は倫理的な点から見てもむづかしい問題じゃない。やるほうが私はむしろ人命尊重に合うんじゃないかというやうな私は気がするんです。それで、やはり人命を尊重するの、たとえば賠償にいたしても、罪にいたしても、人類に対する危害その他のものはやは

りだんだんよけいかましくなつてくる、私はやはりそういう傾向である、こういうやうな考え方にとつております。ただ、いまお述べになりましたやうに、あくまでも罰を先行させるといふことは、これは私も木村委員と全然同じ考え方、それは本末転倒のものであつて、罰は先行させたくないと思つております。しかしながら、これをやるのが私は何といひまして六十数万人の死傷者の数を減らすことには役立つというところを考へておる。ただし、これだけであつてどういふことではなくて、お述べになりましたやうに、ありとあらゆる——あるいは教育という点からいへば安全教育というところも必要でありましよう、歩道橋も必要でございましようし、根本の道路の改修も必要でございましようし、また従業員等が過度の、何といひますか、くたびれるやうな労働管理をしないやうなことも、これは大きな問題でございましようし、それは私はありとあらゆる方策を各局、各局で通してつてこの大事故といふものをできるだけ減少していくといふことで、どこか一つところで受け持つてくれというわけにはいかぬのじゃないかという考え方を私は持つておる。それかといつて、何もこれが今日差し迫つた問題でなければあれですが、今日はもうほとんど毎日たいへんな交通事故その他が起つておるのであつて、急を要する重要な私は人道的な問題じゃないかとまで考えておるのであります。そういう点から、この刑法の一部改正は、これは今日の時勢ではやむを得ないのじゃないか、かように私は考へておる次第でございませう。しかしながら、一般に刑を重くすることが目的でないことは、お述べになりましたとおりで、その点は私もよく承知をいたしまして、何も一般の刑を上げるといふやうなことはやらぬために、下の刑は一切上げていないのでございませう。下の刑は、刑を高くするといふことにいちぢに考へておるわけじゃないで、ただ悪質なものについては、上を「三年以下ノ禁錮」を「五年以下ノ懲役若クハ禁錮」、こういうことには上げる、こういう趣旨でこ

ざいますので、どうぞその点御了解をお願い申し上げます。

○木村美智男君 たいへんくだいようですが、これはやはりここが基本的な問題なんで、もう一度申し上げたいのですが、大臣言われるように、私もそれは今日の交通事故というものについては、特に私の質問は、いままでの仕事もそうだったし、それから現在所屬している委員会もそうですから、人一倍交通事故問題についてはやまやまいんです。その点では、だから、大臣の言われる、まさに驚くべき今日の交通事故というものは大問題だ、その認識は別に変わっておらぬわけですが、問題は、どうしたら一体これが少なくなるのかというところについて、何と云ってみたいところで、いまの政治情勢の中では、それは多少のことではやられております。大臣が言うように、あらゆる施策がとられなければならぬ。その中の刑法は一つなんだ。だから、ことばどおり、あらゆる施策が、たとえば今度大臣が刑法を通すような熱意というものを、安全施設の問題でもいいんです、あるいは道路の改修の問題でもいいんです、あるいは交通規制の問題でもいい、そういう点がすべてそういう努力がされておる、その中にせめて同時並行的に刑法という問題が出てきておるということであらば、私はこれはそれなりに理解ができると思う。これが罰則第一主義ではないかという意味は、そういうあらゆる施策といふことが口にはあらわれ、演説になつておつても、現実には有効な手だてが講じられ、予算というものがきつちきめられて、そういう措置がちゃんとなされておるのかというところ、そこがいついていないのじゃないかということなんです。その点を心配をするから——大臣は何か六十万の事故というふうなものがある、大いに減ると見通しておるのかかわらないが、大いに役立つと言つておるわけですが、いまのような状態が続く限りは、昭和四十三年度をたとえばあとで事故件数を統計にした場合に、ことしの統計が、死者の数においても、あるいはけがの数においても、事故件数においても、これが大幅に

減るなどという予想は、刑法の改正によつて私はそういう事態は生まれてこないと思通しをするから、そこが大臣と分かれ目なんです。どうしてかというところ、結果としては、私は、重い刑罰を受ける人が多くなつたということ、それだけの結果に終わりはせぬかということを心配しておる。そういう関係が今度の刑法改正という問題にはある。だから私は、いまのような大問題で、悪質重大事犯というものについて、禁錮三年だけでよろしいのだということを私は言つておるのではない。それならそれなりに、たとえば道路交通法というものによつて取り締まる中でやり方というのがあるのじゃないかという意味を申し上げたわけですが、そうすれば大臣は法体系上それはうまくないのだと言ふ。私は逆に、刑法をいじること自体が、九〇％という問題だから、それは従来過失について禁錮刑で処理したものをランク・アップするわけだから、そういう意味では、むしろ法体系をくずすのは、刑法をいじつて懲役刑にしていくことのほうが法体系をくずすことになるのじゃないかというふうに申し上げておるわけですが、これは見解の相違というところになるかもしれないが、そういう意味で、私今度の刑法改正についてはどうも納得ができない。それで、いまの点は、お答えいただいても、いただかなくてもしょうがないと思ふんですが、この刑事局から刑法の一部を改正する法律案の資料として出された、重大な人身事故の具体的事例というものが、これで刑事局長にお伺いしたいんですが、大臣もさつき多少そのことに触れられたわけですが、ここには科刑三年以上と二年以上の具体的な事例が百七十九件載つておるわけですが、これを見ますと、懲役刑七十八件、禁錮刑が百一件ですけれども、懲役刑は大体最高四年半ということになるわけですが、これについて、三年半が一件、三年が四件、それから二年から三年が一件というふうなことで、一番多いのは、一番低い二年というものが五十三件ある、こういう状態にこれはなつておる。それから禁錮刑のほうは、最高が四年だけれども、三年半

が一件、三年が五件、それですとありまして、二年というものが六十七件、これは圧倒的に二年が多い。こういうことで、実際のこれは過去六年の処断だと思ふのですが、これを見てみますと、少なくとも——私もまたしろうとなのかかわりませんが、提案理由の中にあるように、もう要するに法定刑の最高限、それが次第にふえてきておる、上限に近い判例がどんどん出ておるんだ、こういうふうにあるけれども、ちょっとこれを見たら、いやそうではないんじゃないかというこれはやっぱり判断をするわけなんです。で、懲役のほうで二年というものが五十三件で圧倒的に多いんですから——最高四年半に対して二年が、それから禁錮のほうも、最高四年半に対して二年というものが六十七件、いずれにしても六割から七割、一番下になつておる関係が多いんで、そうすると、もう最高刑の事例が多くて現在の状態ではまかない切れないんだという理由にはちょっとならないように考へるわけですが、これは一体どういうことですか。

○政府委員(川井英良君) 先ほど交通局長から、禁錮三年という法定刑をこえて言ひ渡しがあつた過去二、三年間の統計の御説明を申し上げました。それから、ただいま御指摘のこの資料でございますが、現在は懲役刑がございまして、懲役刑で処断をされておるものは、刑法の二百一十一条とそれから道交法の規定とのいわゆる併合罪の関係ということで、その道交法の罪でもつて処断したのでここにあらわれておる懲役刑であるわけでございます。そこで一例でございますが、不幸にして人をひき殺したとかあるいはけがをさせた、その場からそのまま届け出をしないで逃走した、こういう場合には、現在道交法で現場から逃走したというだけで懲役三年の法定刑が定められております。それから、人をひいた、人命に損傷を与えたという点では、刑法のほうで禁錮三年という刑罰が定められておるわけでございます。禁錮と懲役の関係は、刑法でもつて懲役のほうの方が重い、こういうふうにきめられておるわけで、その人をひいて逃げたという例を考へてみますと、

いうと、過失ではありますけれども人の生命に損傷を与えた、何のところが罪もない人の生命を断つ、あるいはその身体に傷害を与えた何人も許すことのできない行為が禁錮三年という刑罰で済まされておる、そこから届け出を済まさないで逃げたという行為が懲役三年という刑罰で律せられておる、こういうことでございまして、裁判官がこういうふうな場合に刑罰を量定し、その刑を判決本文でもつて言ひ渡す場合に、非常にいろいろアンバランスがそこに感ぜられるわけでございます。先ほど冒頭に大臣が、刑罰はあらゆる面において公平でなければならぬ、こういうふうに申し上げましたのは、こういうところにもその事情があらわれておる、こう思うわけでございます。それが一つと、もう一つは、併合罪になりました場合には、重い罪の一倍半ということになりますので、まさに御指摘のように、三年六月とか四年六月とかいうふうな刑が量定されておるわけでございます。これは併合罪の範囲内において量定されるのでそういうことができるわけでございますが、ちょっとくだいようでございますが、殺人罪とか窃盗罪とかは死刑、無期とか十年以下の懲役ということがきまつておりますけれども、窃盗なんかが懲役十年などの刑罰がいくなんという場合は全然ないわけでございます、さがしまして日本の裁判の現状は、定められておる法定刑の下の方に集中しておるというのが実情でございます。ところが、二百一十一条の関係は逆でございます、むしろ上のほうに集中してきておる傾向でございます。下に集中する上に集中する、かというところをどうも私どもといたしましては、二百一十一条の関係は裁判所の刑罰の関係では頭打ちの状況を呈しておる、こういうふうなふうに申し上げたわけでございます。

○木村美智男君 併合罪を適用してゐる関係でという事情はわかるわけですが、しかし私は、いまの説明でいくと、どうも机の上での刑の公平だとか、あるいは体系上の問題、むしろそういうこと

が重点になってこの刑法改正という問題が出てきていような感じを受けるのです。それはなるほど、いまのような併合罪の關係からい、あるいは強盗殺人といったような關係からいならば、これは實際の科刑をする上にあつてアンペラシの矛盾を感じるといふ、それは確かにそういう事情もあるでしょう。しかし、私はそこに過失という問題が結果としてそういうことになっているという一つの事情もあるのじゃないかと思ふ。もしそれがいば強盗であり殺人であるといったような問題についてアンペラシがあるというように、それが過失ということの關係の問題ですから、したがってそういうアンペラシの出る事情もあるといふこともある程度事情としてはよくらは理解できる。しかし、それは机の上でいろいろ法体系の問題や刑の公平という問題を考えている人たちにとつては、これはどうもやはり何となくすつきりしないし、その気持ちもわかるような氣もします。だけれども、私がさっきからよく言つておるように、どうも刑罰第一主義、罰則先行主義じゃないかという理由は、実はそこにあるわけなんです。だから、なかなか實際に、たとえばよくはまだそれはやつたことがないからとつちもわからないですけれども、財閥にこじきの氣持ちはわからない。こじきに大企業の大社長さんの氣持ちはなんというのとはなかなかわからないというやうなズレが私とのいまの議論の中にあると思ふのですよ、どつちがこじきであるかは別にして。そんなことはいいいですがね。そういう点があるから、なかなかかみ合つていない、議論としてでなくて、氣持ちの上でね。そこがどうも、いわゆる大臣が、いや決して罰則先行じゃないと言ふし、私はどうも罰則が先行しているのじゃないかと言ふ、このところですね。これは人間尊重という一つのところを取り上げてみても、私はほんとうの人間尊重は——事故が起つて人が死んでいから、これをなくすために罰則を強化する、それが人間尊重だと大臣は言われる。私は、人間尊重というもののほんと

うのものは、まず事故をなくすことにある。事故をなくすことによつて、とにかく人間をほんとうにこれは大事にするということになつていんだ。その事故をなくすことは何かといへば、罰則は一番あとでよろしい。何が先行しなきゃならぬかといつたら、今日野放しになつていこの車を何とかせなさいかぬじゃないか。道路はこのままでもいいのか。こんな狭いところ——一升ますに三升も入れるやうな自動車の条件にしておいて、そしてさらに安全施設だつてようやく最近——去年、一昨年あたりからかううじて歩道橋というものを初めてつくり始めたといつたやうなそういう状況。運転者はどうかといふと、あとで大臣もよく聞いてもらいたいと思ふけれども、馬の鼻にニンジンをつら下げて引っぱり回されるやうな給与条件なり労働条件に置かれておる。こういう状態の中において、罰則が先行していつてほんとうに事故がなくなるのかどうかという問題を考へていくと、私はそういう条件というものをなくす強力な施策がやはり進められ、もう最後のところどうも運転者の不注意以外に——事故は大体七〇%、八〇%運転者の不注意なんだという結論が出たら、私はもう手をあげて刑法改正に賛成する。それを、そつちの施策をさつぱり進めぬでいて、刑法の改正だけ先行して行つていから、どうあつても、さつきから言つた人間尊重も、どうも大臣の考へておる人間尊重と私の考へておる人間尊重とかみ合わないと言つてい。私がこじきでもいいでしよう。どうも大臣のやうな財閥の御曹子のような氣持ちと私の氣持ちがどうもかみ合わないという話をわかりやすくさういふたとえをしたのだけれども、ほんとうにそのところから実は刑法改正の根本問題というふうな考へるものです。どうですか、これは何ぼやつても尽きないのですけれども、大臣どうですか、いま私が申し上げておることについて、そういう熱意で、刑法の問題だけは私はほんとうに敬意を表する、大臣がこの問題についての熱意というやつ、それと同じやうな熱意を政府全体が持ち、今日の

やはり具体的な政策の中に如実にあらわれたいやう形の中で、一緒に、しかも、いまも法制審議會ですか、ここで刑法には根本的な検討を加えていというから、それならいま言つたこととあわせ、とにかくその問題を何もここで刑法改正だけにやらぬでもいいじゃないかという氣持ちが私はやつぱりあるものだからそれで申し上げておる。これはどうなんですか。

○國務大臣(赤間文三君) 私は木村委員の話は理解できるところも非常に多いのですが、ただ意見がどうしても食い違ふところが、最後にこれをやつたらよからうというのが、どうもこれは私と意見が違ふ。私は、とにかく六十数万人の人間が現実に死んでい、けがされてい、こつちう大珍事が起つていから、もうありとあらゆる施策をもう一刻も早くやつてこれを減らすといふのがわれわれに課せられたつとめじゃないかろうか。道路にしても、財政の許す限り、車がふえるのだから、何のかんの言わないで、道路を補修するといふことは目下の急務です。これをなまけるというわけにはいかぬので、政府は命がけで道路をやらなければならぬ。道路もまた考へてみると、国道その他はよくなくても、私も地方に参りますと、地方に非常にトラックなり自動車が多くなつていから、もうこれまた、地方町村道と申しますか、ああいうものの交通ももう焦眉の急でやらなければ事故が、不幸がふえるかもしれず、その他過剰労働からくる問題もありましようし、私は木村委員と意見が違ふのは、とにかくできることから即刻ひとつこれを断行して、一人でも二人でもけが人を少なくするようには、私は、私は非常に欠くべからざる緊要事に考へておる。たとへて言いますと、刑法のやうなものでも、これを早くやればやるほど私はこの死傷者の数を減らすことに役立つんじゃないか。おくれればおくれるほど不幸な人間を多くするやうなことになるんじゃないか。それですべてのものが急ピツチにできなければ成績が十分上がらぬことはお説のとおりであります、やつぱり何もかもそ

れ相當の理由がありまして、金が要るとか、いろいろな關係があつて、全部のものが一度に私は完成せられるというところは現実としては望みにくいから、あらゆる分野で、できるところからもう超スピードでこれを断行してもらふということによつて大事故を減らす、そういう私は考へ方です。そういう点から言ひまして、この刑法の一部改正のやうなもの、もう食い違ひないだぶ合うてきたやうな氣がしますがね。ひとつ認めてもろうて、もう食い違ひないだぶ減つたから、この辺でひとつやつてみいと、そのかわり法律を改正したら、これとあわせて、歩行者にも、すべての国民にやつぱりこれとあわせて注意を喚起して、まあ二割でも三割でも減るやうにやれというひとつ援助、勵ましをいただきたい。私は、さきにもお話がございましたが、なかなか減りにくい傾向にあるかもしれないが、ほとつといたらどんどんまたふえるんじゃないかという氣が、私、地方を回りますと、車がめっちゃめっちゃふえつたやうなやつから、農村あたり非常に車がふえたから、まだ事故がふえるのじゃないか。一日も早くこれはひとつ注意を喚起しにやならぬというやうな考へ方で、木村委員のおっしゃることもよくわかりますが、刑法の改正だけは即刻、ひとつ大体御了承をいただくやうにお願いがしたい、こつちう熱意で一ぱいでございます。

○木村美智男君 頼まれて了解できる話と、頼まれてもなかなか了解できない話とあるわけですよ。この刑法問題というのはい、これはちよつと私が犠牲を払つて、たとえばあそこまで使ひに行つてきてくれたの、ちよつとしゃべつてくれたのといふことでなら了解できる話だけれども、ちよつと性質が違ふ大臣、これはね。そこに実はやつかいな点があるんだだけだね。大臣、もうちよつとかみ合はしてみたいと思ふんだが、私、刑法改正が最後でいいじゃないかという言ひ方はね、これは大臣が刑罰第一主義と思ふから刑法は最後でいいと言つてゐるんであつて、いみじくも言つたやうに、あらゆる施策というものが並行して進んで

いく、そういう中の一環として、刑法も法制審議会というものがあつて抜本改正を検討しているから、これで行つてゐる中で、これがあらゆる施策と一緒に進んでいけばいいのであつて、今日この時点で刑法だけばかんと持ってきているから、だから、私はそれは刑罰先行の考え方がいいか、だから、一番あとでいいんだと、こういう言い方をしているであつて、決してこれはどうでもいいんだとは言つてない。そこそこはだいたい近寄つてゐるわけだ。大臣、こゝであなたがほんとうに今日の実情というものをわかつてもらへば、これはやっぱりちよつと刑法改正は、こゝでほんとに刑法改正したら事故はもう三分の一に減つちまうというようにことが明確に考えられるような、そういう判断ができるいろいろの条件が整つてきていれば、これは大臣、なるほど木村君、お前はおれの意見のほうへ寄つてこいと、こう言えるわけだ。ところが、それは考えられぬと言ふんだ。大臣だつて自信持つてだよ、じゃ六十何万のうも死んでゐる、不幸にしてなくなつてゐる者が十六万人。だから事故件数は十何万くらいになる、その死ぬ人は大体一万人くらいだ。この刑法改正で取り締まるのだと、あなた自信を持つて言えるなら私は考え直しますよ。そんなことにならぬと思うのです。いろいろの条件が一ぱいあるから、これからその話を少ししたいと思う。もうこの本論の刑法の話は大体煮詰めただけ煮詰めたです。あと大臣が多少譲歩してくるか、気持ちの上で、そうか、それならもうちよつと時期を待とうかという気持ちになつてもらえるか、ぼくのほうで大臣が言われていることが大体無理もなからうというところになるか、それは先にしたいと思うのですが、とにかくぼくも決してそんなに食ひ違つちやいない、その意味では、だから、あなたのはうは、法制審議会でちゃんとやつてゐるから、その筋のところにもう一回乗つてみたらどうか。私のほうもできるだけこの点はあらゆる施策というところを進めるという問題とあわせて、これも一番あとでいいという考でなくて、まさに

その一環として検討してみると、こういうくらいのこと、私はきょうは申し上げることはできると思う。ただ、そういうことをするについても、問題がたくさんある。それを指摘せざるを得ないので。たとえば大臣、環七に歩道橋をつくつた関係で環七号線のあの事故が現実には減つてゐるわけだ。それはおそろく警察庁はあの統計をつかんでおられると思う。だから、私は交通安全施設といつたものに、ほんとうに本腰を入れられて、相当のぜいを使つてやはり取り組まれていくという、これは一つの問題です。そういうことをこの際あらゆる施策を、大臣の言うように全力をあげてやってみようじゃないかという気持ちなんです。そうでしょう。たとえば、交通安全基本法というものができて、なかなか政府は腰をあげてくれないじゃないですか。大臣、あらゆる施策をとくか、そつちを一生懸命やると言つたて、交通安全についての基本法すらでき上がらないという状態です。だから、これは罰則先行だと言ふのです。そういうものもやつた、歩道橋のほうも今日の予算の中では最大限、だれが見てもなるほど熱を入れてゐるという形が出てゐる。車についても、ただ野方図にはほつておくのではない。道路のほうの関係も、高速道路は最近少し当初の趣旨からいふとはずれてきてゐるようだけれども、ほんとうの日本の生産面に使われるような高速道路になつてないじゃないですか、レジャーとか、観光のほうに専門に使われる高速道路になつてゐる。名神高速道路もそう、東名もそれに近いような状態が出てゐる。そういうこととあつては、私は事故はなくなるという現実の材料がずつとそろふものだから、なかなか大臣、それはあらゆる施策の一環なんだと言つても、刑法をこゝでばんとやるといふのは、どうしても先行だという気持ちがぬぐい去ることができないのです。そういう意味で、大臣、具体的にこゝとを少し聞いておいていただきたい。大臣とのやりとりは、少し私こまかい問題を聞かしてもらいたいと

思うのですが、いまちよつと触れましたけれども、私の歩道橋を設置したことによつて、ほんとうに七号環状線の事故というものは減つてゐると聞いているのですが、具体的にどういふ関係になつてゐるかということ、数字的に私つかんないものですか、これちよつと聞かしてもらいたい。警察庁がどうかわかりませんが。

○政府委員(鈴木光一君) 安全施設を設置いたしました、当該安全施設を付した付近の事故が減つてゐることは事実でございます、御指摘の七号環状線につきましても、歩道橋をつけたためにその付近に発生してゐた事故が減つてゐるというところは事実でございます。いま具体的な資料を持ち合わせておりませんが、安全施設を施した部分につきましても事故が減つてゐるというところは、抽象的でございまして申しわけございませんが、事実でございまして、それだけ御報告申し上げたいと思ひます。

○木村美智男君 大臣ね、私、抽象論だつたけれども、警察庁で言われているように、この安全施設、歩道橋をつくつた関係で環七にだけ例をとつても事故が減つてゐる。確かに裏づけされてゐるわけだ。だから、大臣、そういうことで、安全施設というよりなものをやることによつて私は相対的な事故を減らしていくことは可能だといふふうにはこれは考えるので、一応、警察庁にお願ひしておきたいのですが、たとえば端的な、環七とか、あるいはその他でもいいです、歩道橋をつくつた関係のところですね、この辺で一応事故の関係がどういふ移りになつてゐるか、四十年から今日ぐらゐまでの間に何箇所かひとつ抽出をして、資料として出していただけませんか。

○政府委員(鈴木光一君) 建設省の関係もございまして、建設省と、総理府のほうと協議いたしますので、提出したいと思ひます。

○政府委員(宮崎清文君) ただいまの御質問の点は、もちろん私たちいたしまして重大な関心を持っているわけでございます、御承知のように、先ほど先生も御指摘になりましたように、現

在三年計画で安全施設の整備を鋭意実施中でございますので、その効果測定はぜひともいたしたいと思ひます、よりよいそのデータを集めるべく準備をいたしております。時間の点につきましても若干時間がかかるかと存じますが、なるべく早い時期に御要望の資料をまとめまして提出したいと思ひます。

○木村美智男君 それはできるだけ早くひとつお願いしておきます。

それから、これこの関係になるかわかりませんが、横断歩道なり、地下道なり、あるいは信号をつけたとかいう、そういうたようなことで、その事故が前よりもどういふ状態にあるかといううなことに、調査を現実に行つておられるかどうか、これどこへ伺つたらいいのかわかりませんが。

○政府委員(鈴木光一君) 横断歩道、信号機につきましては、警察関係の安全施設でございまして、ただいまの調査の一環として当然含まれるものと思ひますので、資料はその中に含めて出したと思ひます。

○木村美智男君 たいへん恐縮ですが、先ほど私、道路交通法については、これはどうもあまり、残念ながら、三十五年、三十八年に改正したはずですが、それ、言つたことが間違つちや恐縮なんです、道路交通法を改正した三十八年前と三十八年以降ですね、大体、事故防止の結果がどういふ状態になつてゐるかといふことね、で、去年また改正したのじゃないですか、反則金制度やその他の関係。そういう意味で年度の時点をとらえてもらつてもいいですね。これはもう調査するまでもなく、できてゐるのじゃないかと思うので、もし資料の中でいまわかるのだというなら、ちよつと御指摘をいただいでそれだけつこうです。いまここにないといふことであれば、それもひとつあわせて提出いただきたい。

○政府委員(鈴木光一君) いま御指摘のお話の点は、道交法が、三十五年に現在の道交法ができて、その後、三十八年、三十九年、四十年、昨

き打ちの監査をやりました。これは警視庁のほうとも御連絡いたしました。御協力を得ましてやっております。その結果、たとえば非常に悪質なものにつきましても、これは法人も個人もございまして、名前を申し上げられませんが、たとえば車を四両延べ二十日間使用を停止するといふような処置をとったのも多くございまして、それからまた文書で警告をしたのも多いということ、そういったような現場の監査によつての違反摘発という手を実は打っております。それから、さらに違反摘発ということではなしに、先ほど私申しましたような、たとえば乗務員証を車内に掲示しているかどうか、そういったような点、あるいは運転記録をちゃんとつけているかどうかという点につきましても、抜き打ち検査等も、この改正省令が実施されましたから東京あるいは大阪でやっております。なかなかまだ当初のものでございまして、もちろん成績は十分というふうに私ども見ておりません。たとえば乗務員証を掲示すべきものを掲示していないというような例が多くございまして、たとえば東京駅と四谷駅と品川、去る三月に東京陸運局で行ないましたこれは百九十一社の会社でございまして、四百二十七両の車につきましても、そういう街頭監査を行ないましたところ、乗務員証を持っていない、不携帯というのは一割近くございまして、また、地図を持っていないというの約一割五分ございまして、また、大阪でも同じく大阪駅とか、あるいは新大阪駅とか、堺とか、上本町とか、難波とか、そういう駅でやりました。やはりそういったような省令の取りきめの規則の不備というのが多々ございしました。大阪でも五百五十四両延べやりましたのですが、一割くらいはそういう乗務員証を携帯していません。それから地図を持っていないのが二七%にも及ぶという次第でございまして、まことに私どもといたしましても、こういった規則が守られていないことにございまして、事業者がまだ旅客に対するサービスという観念につきましても、徹底した何といひますか、サービス精神とい

うものに欠けているのではないかと、いふうちに実は私見ておるわけでございまして、またしばらくこの成り行きを見ておまして、こういう点につきましても、非常にひどいものにつきましても、特にいろいろな処分をしていきたいというふうに考えておる次第でございまして、以上、現況でございまして、それ以上、そういったような現況でございまして、

○木村美智男君 局長、乗車拒否の問題について何らかの監査の結果ないですか。

○政府委員(鈴木瑞吉君) 乗車拒否の結果につきましても、先ほど申し上げましたけれども、たとえば東京陸運局におきましては法人、個人ございまして、たまたま、法人の悪質なものにつきましても、車内での使用停止という処分を、たとえば何両何日、四兩二十日あるいは五兩二十五日、そういったような行政処分をいたしております。

○木村美智男君 それが必要に運輸規則の改正という問題との関連ではどうなつてますかというのを聞きたいわけなんです、つまり省令改正は、日雇い運転手という問題を排除するというところ、重点があつたわけなんです。そうすると、乗車拒否をした企業である、個人である、運輸事業者は一体、その中に日雇いというものがどの程度あつたのかということ、もしわからなければあとで資料でもいいですがね。

○政府委員(鈴木瑞吉君) まことに申しかねますけれども、まだその結果が出ておりませんので、手元にございませぬので、出次第また御説明申し上げます。ごかんべん願ひたいと思ひます。

○木村美智男君 それじやいまの監査の結果について資料をひとつ御提出をいただくということをお願いしておきます。

そこで、もう一つ問題が、運輸行政としてもいろいろの監督をされ、あるいは監査をされておるといふことで、ほかの委員会でもある程度私伺つておるので、事情は承知をしておりますが、労働省のほうに少し伺いたいと思ひますが、昨

年の二月九日に、要するに通称二九通達というものを労働省から出した。これは事故防止ということもその中の大きなウエイトになつておりまして、大体いま働いておる労働者の労働時間が全然めちやくちやだ。特に零細企業においてはそれがひどいといふようなことから、勤務時間の基準を示した。それから賃金体系等についても、非常に酷使をする。本給が安くて歩合給がやはりウエイトが高いといふようなことで、事故が起りやすいといふような賃金体系になつておるといふようなことから、これをある程度事業者に注意を喚起をして、そして是正をしていこうという意味で、労働省から通達が出されたのですから、そこで、労働省にお伺いをしたいのは、去年の二九通達が出される以前と出された後においてどういふような違いが出てきたのかということ、この問題です。

もございまして、やはり政府で一つの目安を示す必要があるのではないかと、いふふうに考えまして、その改善基準を出したわけでございまして。この改善基準を出しまして、大いに関係業界等でも自主的にその順守を期待いたしますと同時に、労働基準監督機関といたしましては、従来の労働基準法に基づきます監督をこの際非常に強化をいたしまして、たとえば昭和三十一年、八年のころは、年間約四千件程度の監督にとどまつておりましたものを、昭和四十一年は九千四百四十一件、昭和四十二年は二万一千八百九十件といふ臨検監督をやつておりました。非常に活発な現場指導、監督も加えておるわけでございまして、そういった行政面の指導の強化、それから関係労使の自主的な順守というふうなことから順次成果が上がつてきておると、たとえば、昭和四十一年と四十二年を比べましても、毎月勤労統計調査における労働時間というものを見ますと、製造業では月間〇・九時間ばかりふえておりますが、ハイタクの場合は逆に〇・九時間ばかり減つておる。特にトラックの場合には二・六時間ばかり減つておるといふような結果が出ております。特に零細企業の面でタクシ一の運転者について言えば、十人から九十九人の事業場では、これは賃金構造基本統計調査の資料でございまして、月間でやはり十三時間減つておるといふようなことでございまして、必ずしも通達の効果だけとは思ひませんが、そういう傾向になつております。

○説明員(藤田正勝君) ただいま御指摘のございましたように、昨年の二月九日に自動車運転者の労働時間等の改善基準という通達を發しまして、鋭意強力な行政指導を行なつたわけでございまして、その結果どうなつておるかというお尋ねでございますが、まず私どもといたしましては、通達そのものが、ただいま先生から御指摘がありまして、たけれども、労働時間がまず第一に出てまいりますが、労働時間につきましては、御承知のように、労働基準法は一日八時間、一週四十八時間を原則にいたしておりますけれども、しかしながら、労使の協定で、いわゆる三六協定を結びますと、いわば成年男子については無制限な時間外労働あるいは休日労働が許されるというところに問題がございまして、大きな企業でございまして組合も大きな組合というもので、そこにおのずから常識的な線が出てくるわけでございまして、自動車の関係は主として中小零細企業が多いということ

もございまして、やはり政府で一つの目安を示す必要があるのではないかと、いふふうに考えまして、その改善基準を出したわけでございまして。この改善基準を出しまして、大いに関係業界等でも自主的にその順守を期待いたしますと同時に、労働基準監督機関といたしましては、従来の労働基準法に基づきます監督をこの際非常に強化をいたしまして、たとえば昭和三十一年、八年のころは、年間約四千件程度の監督にとどまつておりましたものを、昭和四十一年は九千四百四十一件、昭和四十二年は二万一千八百九十件といふ臨検監督をやつておりました。非常に活発な現場指導、監督も加えておるわけでございまして、そういった行政面の指導の強化、それから関係労使の自主的な順守というふうなことから順次成果が上がつてきておると、たとえば、昭和四十一年と四十二年を比べましても、毎月勤労統計調査における労働時間というものを見ますと、製造業では月間〇・九時間ばかりふえておりますが、ハイタクの場合は逆に〇・九時間ばかり減つておる。特にトラックの場合には二・六時間ばかり減つておるといふような結果が出ております。特に零細企業の面でタクシ一の運転者について言えば、十人から九十九人の事業場では、これは賃金構造基本統計調査の資料でございまして、月間でやはり十三時間減つておるといふようなことでございまして、必ずしも通達の効果だけとは思ひませんが、そういう傾向になつております。

もう一点の賃金体系のほうでござりますが、これは最低保障給六割ということ、それから走行を刺激するような給与体系を改めてもらいたいというのを骨子としたものでござりますが、これも労働時間と違ひまして、直接法規に基づく監督というわけにはまいりません。賃金は元来労使が自主的にきめるべきものでござりますので、そうはまいりませんが、しかし強力に指導をいたしまして、特にここは都市部のタクシーを中心に、賃金改定期にはぜひ極端な果進歩合制だけはやめようという指導をいまやっておりますが、昨年十月までの状況では、改善基準が出ましてからハイタクで一九％の事業場が果進歩合制を改善しておるといふ数字が出ております。以上のような状態でございます。

○木村美智男君 大体こうあらましが出たような状況なんです、非常に臨機監督等に熱意を持ってやられていることについては、私これはたいへんけっこうなこと、これからもひとつ進めていってほしいと思うんですけれども、ただ、いまの毎勤の統計で言われたことは、少しやっぱ問題が抽象化するんで、このハイタクあるいはトラック、さらにダンブみたいなのを、そういうようなことについて、労働者として特に調査をしたような関係があればその調査資料をほしい。というのは、なぜかという、私の手元にはこの二九通達前における労働時間の状況というものが、大体いま毎勤の統計の基準の区分けに沿って出たものがあるんですが、二九通達以後の関係についてないわけなんです、その方向としては、傾向としては多少改善をされているように思うんですけれども、しかし、実態はまだだに改善されていないように現実に受け取っているもんですから、そういう意味で、この通達を出したあとに何らかの形で調査がなされておればひとつ資料として出していただきたい。賃金体系の問題についても果進歩合の関係が一九％改善をされたということなんですが、なかなかどうもその

点がうまくいっていないように思うんですよ。それで、参考までに私のほうから申し上げておきますと、大体、運転者の賃金の関係については、これは法務大臣おられるもんだから、法務大臣によく刑法との関係で実は知っていただきたいわけですが、昭和四十年から四十一年の関係ですけれども、まあハイヤー、タクシーの場合の四十一年度における賃金の状況を見ますと、大体五万円以下というのが六割から七割、五万円以上というのが三割から四割というのが一般的に言えることです。それで、この比率から見ましても四万円から四万九千九百九十円というところが、これが大体二八・五％で最高を占める。それから大型貨物の運転者の場合には同じように二七・七％というのがこれがやはり最高だ。それからバスの運転者はこれまた二八・六％、大体二七％から二八％、約三分の一に近いものが四万円から五万円の間にありと、数字が出てきているわけですね。こういう事態も全体の今日の賃金の中から言うところの決して高いものではないんですよ。むしろ、先ほど言われているような中小零細が多くて、しかも、労働時間というものは無制限な超過勤務をやらされているというふうな関係を見ても、きわめて賃金状態が低いということがこれはまあ一応言えるわけなんです。そこで問題は、単に賃金額全体が低いということであるならば、これは交通事故という問題についての関係は比較的それでも救われると思う。ところが、いま労働省で言われている果進歩合というものが問題である。これは大臣も御存じだろと思うが、都合上、名前は省きますが、こういう例をひとつ大臣も知っておいていただきたいと思う。大体果進歩合というやつは、たとえばAの会社をとってみますと、月の水揚げが十万円という場合には、たいがいその歩合というものは一割ぐらいを出している。月に十万円ということは一割、一日の水揚げが七千七百円、それが月にして十万円。これは御承知のように、二十四時間一昼夜交代勤務で、朝八時にあればあしたの朝八時ま

でということ、その日は明け、また翌日出る、こういう勤務ですから、月に全部働いても週休をやるたてまで十三回しか働けない。そうして一回が七千七百円で、これでちょうど十万円、歩合というのはいくらと一割。ところが、その歩合も十万円から十一万円になるとその歩合率が変わってくるわけなんです。一万円上がるごとに歩合の率がふえていくわけなんです。したがって、この計算をひとつしてみますと、たとえば月十三万円の水揚げをやっている者の歩合給は幾らになるかというところ、この会社では一万九千二百五十円という歩合給と、歩合給は幾らになるかというところ三万五千八百五十円、そうすると、月に十三万円かせいだ者と十七万円かせいだ者とわずかに四万円の差が出てくる。これがいまの果進歩合制度の賃金体系であります。これなんかはまあいいほうで、もっとひどいのは、一日一万円の水揚げでいくと三十万円です、かせげば大体五％という歩合になっていくわけなんです。これでいきますと、一日一万円の水揚げしかやらぬ者は一万五千円です、歩合がところが一十一万三千円かせいでいけば、これは月にして大体十七万円ぐらいです。これは三万五千円の歩合給をもらっている、そうすると、賃金で二万円開いてくる。だから、私はさっき馬の鼻づらにニンジンをつぶら下げていた賃金体系だと言ったのです。だから、一万円ずつ水揚げをしていくと平均が上がる。こういう賃金体系です。から、いやでもおうでも、生活上もうかせがなければならぬという賃金体系に仕組みに今日なっている。これは乗車拒否の問題であるとか、交通事故の問題であるとか、また、神風タクシーが再現したと世の中から言われている根本は何かといつたら、もう今日の給与体系を変えなければ絶対だめだ。運輸委員会では、大体運輸大臣以下もうこの事情はだいたいわかっています。きょうは法務委員会だから私的に申し上げるんですが、とにかくそういう形の果進歩合をとっている上に、

なお一つ悪いことがある。というのは、十三回つとめる中で一回休んで十二回しかやらなかったという場合がひどいんです。一日休むと、たんに少なくて五万円、多ければ約一万円ダウンするんです。月給が、大臣、これはね、あなたびっくりするかもしれないけれども、基本給でまず十三分の一カットする。それから職務給でこれをカットする。皆勤手当というやつが三千円ぐらいつくやつを、一回休むと千円ばたんと削る。その他奨励手当だ、深夜手当だとかたくさんある。一日休んだら、とにかく削る削ることになっているから、じゃあ二日休んだら一万五千円削るのかといえ、そうではない。その一日を休むということ、たいへんなことだ。そうすると、一日休んだら五万円から一万円月給が減るわけですから、それを取り返すためにはあとの十二日の中で、今度は、さっき言った水揚げを上げていって戻す以外にない。したがって、神風タクシーにならざるを得ない、こういうことになっている。この賃金体系を直さなくて、何ぼ夜中に監査をやったり、それから乗用車協会を集めて経営者に訓示垂れてみたって、これは絶対に直らぬ。このところを直さなければならぬ。したがって、大臣に知ってもらいたいのは、こういう給与体系にしておいて、それでタクシーやトラックの事故をなくそうというところで何ぼ刑法を改正しても事故はなくなるらないと、私が言っているのはそこにある。こういう事実を一つ一つつばりなくしていくというところがほんとうの事故対策で、これをやってもなおかつ不注意によって事故を起こしているというんなら、これこそ刑法改正のその趣旨は私にはわかるということを言っているんです。何でもかんでもいけないうのだから、ちよっと世の中を知らなだと考えているのなら、ちよっと世の中を知らな過ぎるんじゃないかといふことを言っているわけです。私はね。だから、そういう意味でこれは申し上げたわけですが、それでも、それでいま

働省のほうも通達を出して、少し前よりは幾らか改善の方向にあるんですが、なかなかどうして、今日のタクシー業界というのは、これは昔のよく——私はそう思っていないんだけど、まあ雲助に返りつとあると、こう言われる。そういうことになってきているんですよ。だから、そういう問題を解決することがまず前提として相当やられていって——私はそれが一〇〇%できないうちにはだめだなんて言わぬですよ。それが、なるほどこういう状態が改善されて、労働省が言うように、六〇%は基本給だ、そうしてまあ一日休んだからといって大きなカット、ダウンになるようなことにはならないというよりは強力な行政指導というものがそこにされて、事業者に対してやっぱりもうちょっときつとさしていかなければ、交通事故はなくなるという点を十分ひとつこれは御認識をいただきたい。特に法務省のほうとして、刑事局長さん、私はそういうようなことをよく理解をされて法規を抜つてもらわないと、実際には、ほんとうのところ善意でもって事故をなくすために刑法を改正するわけけれども、結果は私が言ったように、ただ罪を重くされた人間が多くなっただけで、もっとも事故はなくなるというところをさき上げたわけですが、というのは、こういうことなんだという意味なんです。これはひとつ大臣、どういうふうに考えられますか。これは最近になって私の感じでは、一運輸省、一労働省にまかせておくべき問題ではなくて、全体的な事故防止対策のやはりキャンペーンを張るくらいに値する問題だ、こう思っているのです。あるいはこの刑法改正に取り組む法務省も含めて、政府全体が、あるいは行政機関をあげて、やはりそういう問題を直していくという、そういうことになっていかなければ、なかなかこれはなくならないということなんで、このあらゆる施策のこれは一環なんです。どういうふうにお考えになりますか。具体的な例を引いて私お伺いしているわけですが。

したのでよくわかりましたが、とにかく不自然なことはもう即刻これを取りやめるように、みんな力を合わせていくということがやはり事故防止の一つの策になると思ひますので、私は先にも言いましたように、あらゆる面から事故防止に役立つと思うことは全部これを取り立てていく、こういうことであらうというのを申し上げたいと思うわけですが。なかなか不合理な点がまだいろいろあると思ひますから、省、各部各局みんなが力を合わせてこの事故防止に取り組んでいく、こういうふうに行っていくと考へております。

○秋山長造君 関連。労働省へちよつと尋ねますが、総理府から出された四十二年版の交通白書、その一七〇ページの上に表がありますね。その表は四十一年度まで出ているのですが、四十二年度の数字がわかりませんか。

○説明員(藤縄正勝君) 四十二年度は年度では出ておりません。歴年で四十二年は出ております、時期の関係で。監督実施事業場数が二万一千八百九十でございす。それから違反でございすのが、労働時間(男子)四七・二%休日(男子)二九・一%、割増賃金三三・七%、それから送検事業場数が二百六十五となっております。

○秋山長造君 監督を実施された事業場の数は、この三十九年、四十年四十二年、四十二年、この急激にふえておられるわけ、それだけ事業場の監督に力を入れておられるということにはなるだろうと思うのですけれども、ただ、その違反者の比率というのはちよつと減つてないわけですね。むしろ労働時間にしては年々急カーブでふえている。それから休日の違反はまあ横ばい、割増賃金も横ばいで、ほとんど改善のあとがこの数字から言うと思ひます。ほとんど改善のあとがこの数字の事業場というものは何ですか、これは同じ事業場をまた去年より、ことしとやるというのが含まれているのですか、それとも全然年によって新しいのをやっているということですか。

○説明員(藤縄正勝君) 監督対象事業場が昭和四十二年で申し上げますと、道路運送事業が三万

六千七百七十四となっておりますので、相当の、六割近くの監督実施率になっておるかと思ひます。毎年のものが重なる場合もございますし、新しいものも入つてまいります。ただいま違反率の御指摘がございましたが、これにつきましては、実は全産業を通じても違反率は必ずしも改善されておらない、むしろふえている項目もあるわけでございます。ただ、私もは国勢調査のように全部の事業場を調べまして、そこにおける労働基準法違反の実施状況というものが出てくるならば、先生御指摘のような一つの順法状態を示す数字と見ることもできるかと思ひますが、私どものや内部のことになって恐縮でございますが、私どもは違反が多いであろうと思われる事業場をまず選ぶということ、それから監督官が違反を発見する熱意と技法の熟達というふうなことから、違反率はむしろ上昇する要素が非常に強いということ、最近特に研修等でも指摘をいたしましてやられております関係で、そういった努力の成果というものが一面で出てまいります。一面では御指摘のように順法状態が出てまいります。その両方が相殺される面がございすので、私どもはこの数字の増減についてはあまり神経質には考へておらないわけでございます。

○秋山長造君 その両方が相殺されるということ、これはわかります。まあそういうこともあるだろうというところはわかるけれども、ただ、かし、それにしてもこれだけ交通白書にわざわざこうやってスペースをさいて、こういう表まで出しておられるんですからね。これは何か読む者に示唆を与えるために出しておられるものかと思ひます。あなたのほうでたいしたものじゃないというなら、こんなことは出す必要はないんですね。出しておくといいことは、読む者がこれを見て、なるほど交通事業場については労働基準法違反というものがなかなか減らぬもんだなあ、なかなかこれ問題だなあというのを端的に知らせるために出したわけでしょう、この表は。だから、あなたもそう全然問題でないような意味でおっしゃるん

じゃないだろうけれども、これはやっぱり問題だと私は思ひますが、どうですかね。

○説明員(藤縄正勝君) ことばが不十分でございまして、全然問題でないということではございせん、先生御指摘のように、違反が非常に多いものであるということをむしろさらけ出し、まして、国民の皆さんにも知っていただきたいということで、隠してせうに出したものでございす。ただ、違反率というのにつきましては、技術的に言いますと、そういう要素が両方ありますので、御参考までに申し上げた次第でございます。

○秋山長造君 その相殺されるという意味はわかりぬことではないのです。わからぬことではないですが、たとえば送検の数にしても、まあ急激にこれは監督実施した数もふえているからでもあるんでしようけれども、まああけた違いに送検数もふえている。それはまああなたのほうに送検数もふえていましては手が届かなかつたのを今度は徹底的にやつたから、何もいまに始まつたことじゃないんで、前から潜在しておつたのが顕在化しただけだというまあ説明のしかたもあるだろうけれども、ただ、まあそれで片づけようと言つたら、こういう統計数字はすべてそれに似たようなものは数字が伴つてくるから、あまり統計数字そのものの意味がないと思ひます。やっぱりこれだけの数字が出てくるということは、労働省のほうでまあ相当力を入れてやつてはいるが、なかなかこれ徹底し切れぬと、やっぱり次から次へと違反がふえていって、したがって、全般論としていえば自動車業界における労働基準法の徹底ということはまだ前途ほど遠い。実態はさき木村委員がなさつたやうな状態じゃないかと思ひますので、これはあなたただ責めてもしょうがないので、これは運輸省の関係になるから、また別の面から大いに責任を持つてもらわないういかぬけれども、何といつてもこういう通牒、通達を出されて大いにこれを励行してもらわないういかぬし、一そう力を入れてもらふよりしかたがない。われわれとしてはあなた方にたよりしうがない。やつても

らいたいと思うが、なかなかこれは長年のこういう業界における慣性というか習慣というか、そういうものはまことに根強いものがあって、もうほとんど——これはこの数字では全部ではない、何%ということに、三分の一とか四分の一という程度になっておるけれども、ほんとうにあなただけのおっしゃる通りに厳正に労働基準法を適用してやったら、もうほとんど一〇〇%近くこれのみなにかるんじゃないですか。それがいまの実態じゃないかという気がするのですが、いかがでしょう。この点もあわせて。

○説明員(藤田正勝君) 順法状態が必ずしも良好でないということは、まさに相当高い違反率をこらやして示しておる実態であらうかと思ひます。ただ、私どもといたしましては、あらゆる面でPRもいたしますし、また監督、指導も加えまして、また業界自身にも労働管理改善推進方を依頼いたしまして、業界が自主的に、とてもこれではいけない、最近のように労働者不足、運転者不足に労働管理状態ではないかという機運をつくっていただくようにいろんな角度から努力してまいりたいと思ひますし、また、私どもだけではもちろん力が足りませんので、関係各省にもお願いして順法状態の改善ということにさらに努力をいたしたいというふうに思ひます。

○秋山長造君 その点は一そう徹底してやってください。

それから数字のことで、この表の中に、ここに書いてある四十一年のこの欄の送検事業場数五十五とあります。これは間違いではないんですか、五十五というの。せんだって、私は法務省から御答弁を聞いたのだったか、どなたから聞いたのだったか、ちょっと答弁をされた方を覚えていないのですが、四十一年は送検数は三百五十四件と私聞いて記憶しているのですが、五十五ですか、私の聞いたの間違いですか。

○説明員(藤田正勝君) 五十五という数字は最終的には間違いございません。ただ、先生御指摘の

ようなことがありましたのは、一番この数字がはね返りました原因は、例の昨年の暮れでございますが、愛知県の猿投町の事件でございます。あれを契機に年末にダンブの一斉監督をいたしました。かなりびびりしやうなわけでございます。その結果、送検の手続が年度の切りかえ時に移ってまいりまして、統計処理上翌年度に変わったというようなことで、数字が二、三動いたことがございまして御迷惑をおかけしたわけでございます。最終的にはそうなったわけでございます。

○木村美智男君 せっかくおいでをいただいておいて時間の関係でお伺いをせぬということでもうまくないので、少しまだ法務省、警察庁関係もあるんですが、ちょっとはしよって問題をあとへ残します。

そこで、通産省のほうから伺いたいんですが、警察庁の先ほどのお答えの中にも、最近の事故というのには車対車の事故がやっぱり急激にふえてきているという実はお話もあつたし、新聞等でも私もそういうふうに見えておるわけです。で、この点は国民の素朴な考え方からいって、とにかく昨年度で、四十二年で三百四十万台車が製造されていくわけですね。この状態をいくともうすでに一千万台こえていくわけですから、ほんとうにどこまでいくかわからないほどどんどん車がつかれていくわけですね。これは、人命尊重、事故防止というふうな観点からいいますらば、これは一体野放しにしておいていいものかどうか。国民の素朴な考え方では、車が多過ぎる、何とかしてくれぬかというところは、これはもうほんとうに皆さんが口をそろえて言っていることなんです。このことについて、今日、行政官庁ないし政府が何一つものを言わぬ。あるいは考え方を持っているのかどうかかわからぬけれども、これは私はやっぱり一つ問題点じゃないか。大臣の言われる、あらゆる施策をというものの一つの問題点として、やっぱりこれも考えてみなければならぬのじゃないかというふうに思ひます。すけれども、所管官庁として、通産省は自動車の生産数量につ

てはノータッチなのか。あるいは何か行政指導的なものをやっているのか。あるいは今日の死者数は一万六千、けが人六十万というふうな状態に対して、この問題については一体どう考えているのかというのをちょっと聞かしてもらいたい。これは大臣の見解をひとつ聞かしていただきたい。

○説明員(本田早苗君) 先ほど来、交通事故問題あるいは交通渋滞等の問題がきわめて大きな社会問題になっておるといふことで、この解決が当面緊急な問題であるといふところにつきましては、先ほど法務大臣からお答えになりましたように、基本的には、やはり道路の整備を中心とする道路強化であるとか、あるいは交通安全教育の徹底をはかるかといふことと同時に、また自動車自体についての安全性の向上をはかるための試験研究開発を強力に進めるといふふうな、総合的な解決が必要であるといふふうな考えでおる次第でございます。ただ、いま先生御指摘のように、最近の自動車需要が非常に根強くあつて、車の数が急速に増加しておる。これをこのままではいかんかという点につきましては、御承知のような最近の経済社会情勢を反映いたしまして、自動車に対する需要が非常に根強くあるという状態でございます。ただ、これに對しまして生産面から供給を制限して自動車保有を押えていくという形でまいりますことは、需給の関係から供給不足の状態にするといいことで、需給の均衡がくずれた状態に伴ういろいろの問題が生ずるということがございまして、非常にむづかしい問題で、急速に強行してまいるのは必ずしも適当でないといふふうに考えておる次第でございます。

○木村美智男君 いや、需給のアンバラになるから生産規制はいま直ちに適當でないと考えておる、何も必ずしも生産を規制しろとばかり言っているわけじゃないですよ。しかし、今日の何という消費要望というか、これが非常に強いという話だつて、半分はマスコミもあるのですよ。テレビのスイッチをちょっとひねってごらんない、

これは今日の自動車の宣伝というやつは、これは私は、一時は薬や化粧品類がたいへん多かったけれども、最近ではやはりこれはもうナンバーワンといったら、まずこれは自動車の宣伝が一番、特にスタートダッシュがものすごく早いとか、出発してから百メートル走る間に、これはものすごくい速度で行くとかいって非常にスピード感をおおるというふうな関係、そういうことが半分あると思うのです。ほんとうに需要の関係がもう間に合わないのかどうかという問題は、これは静かに考えてみなければならぬ問題である。だから、私は決して生産規制が、一ぺんにやたらこうなるくらいのこととはこれはやはり常識的に考えられることだけれども、たとえば、持つについて、自動車のある程度税制的な問題であるとか、あるいは自賠責の補償額を引き上げることによって掛け金が上がるかというふうな関係、そういうこともやはり考えながらレジャー大事にやっていくのか、あるいは業界の発展ということが大事なのか、いわゆる人命尊重が大事なのか、事故防止が大事なのか、やはりこういう根本問題にいまやぶつかつてきているのじゃないかということが私の言いたいところですよ。したがって、時間的にある程度余裕を持つてやるか、やり方についてはいろいろの方法があると思うのですが、そういうことについて政府は考えていますかというところなんです。これはひとつ通産大臣に来てもらつて答えてもらおうと思つたのですけれども、政府の重要な一員として法務大臣からひとつこの点伺いたい。

○國務大臣(赤岡文三君) 道路の整備をいたしておりますけれども、道路の整備よりも、お述になられましたように車の数がよけいふえる、これがやはり一つ事故の多発化の原因というところ、これはもう事実を考えております。ことに昔は都会に自動車が多かったのではありませんが、今日は都会はもろんのこと、農村もやはりなかなか車が多くなつて、私は山形県にちょっと行ってまいりましたが、山形県の農村を回りまして、やはり

の町村道の拡充、それから税金を地方公共団体に取らせるのも私はその一つの方法であると考え。

そういう点は、いわゆる車に対するわれわれとしては可能なうちの重要な政策に考えておるのであります。それで、私個人としてはまたいろいろな考えを持っておるので、車の増加を何とかして防ぐということについては、だけれども、やはり国民のすべての人が大体において納得をして、今日の時勢にも合致し、ごもつともな政策だという政策、これはなかなか話し合いましたに

わかに出にくいのであって、私の考え方は、いま言いましたような方法を政府が行なわんとすることに非常に協力し、また、その効果があるように、まあ言いますならば、税金を取る制度等による、車の抑止になるかならぬか知らぬが、その税金の取り方にもよりまじょうが、税制面からそれにいくということ、やはり何としても道路の整備をどうしてもこれは国のために急ぐという、この二つを私は二大政策にしたいと考えておる。

それから技術の問題は、これはまたたくさんいろいろな説を聞くのです。たとえば都会に入ってくれば、都会の人口に思い切った、外から入ってくる乗用車がそこに入らず入ってしまつて、そこからは市内の円タクぐらいである程度間に合わせるような制度のようなものはできないかと、いろいろの説を聞きまされども、一利一害があつてなかなかこれをどれをとるというわけにもまいらないというように、木村君なんか、この方面にもあらゆる面いろいろと御研究を積んでおるようで、ひとついい方法を教えていただくと、われわれはそれを実行に移すことに努力したい。非常にありがたいような、迷惑なような、車があふえるというところは、どうも若い者が盛んに練習して、金を出して車を買って非常に喜んでやっておるところをみると、これまたむやみやたらと車をかうことを抑止するようになかなかむずかしいのじゃないかとも思う節もありますので、どうかひとついい方法があつたら、いつでも教えていただいたら、それを実行に移して、ひいては事故

も少なくするようにしていきたい。ただ、非常に希望しておりますのは、何べんも言うようですが、やはりひとつ思い切った輸出の振興をやつたら相当にいいんじゃないかと私は非常に希望を持っております。日本のトラックとか、いろいろなものがないふん出たのです。それからまた、乗用車は思い切つて、これはアメリカと言わず、欧州と言わず、世界の至るところに日本の乗用車が出ていくのではなからうかと考える。その次には、また飛行機でも思い切つて海外に輸出する時代がくるとありがたいが、いろいろなことで、いろいろ考へてはありますが、ひとついろいろと御鞭撻と御指導をお願いしたいと思ひます。

○木村美智男君 大臣、輸出というやつは相手のあることだからね。現にそれはオーストラリアで問題にぶつかつておるんですよ、いま。日本の自動車業界は低賃金で労働者をこき使つて、自動車を安くつくつて持ってきておるんじゃないかといふ問題になつておるんですよ。そのために、きょう質問しようと思つたら、通産省の關係が来ておられないんですよ。一緒にやつておるんですよ。そういう状態だから、そんな簡単に、輸出といふのは相手のある話だから、自分がこう思つていふのは相手の話だから、自分がこう思つていふといふたつて、社長さんが言うような答弁をここでしておつてもだめですよ。トヨタの社長がいまのような答弁をするならこれはわかるけれども、法務大臣として言うなら、それはただけぬね、だめです、それは、とにかくいま言つたように、大臣、あなた、よくと交代するなら、方法出しますよ、すぐ。だけれども、そうでないから閣議で相談してくれませんか、こう言つてゐる。それは私が法務大臣であり、刑法を提案するならちゃんと出しますよ、車の問題についてどうしろというところを、それはそれくらいあなた、やっぱ見識を持つてやつてくれなければ困るよ。それは、ぼくがなるべくこういふ話だから、でかい声を出そうが、小さい声を出そうが、おこつていようと笑つていようと同じだから、にこにこして言つてゐるのをいいことにして、あなたそういう

答へ方ではだめですよ。そういうことだから人命尊重なんといつたつて、口先ばかりではんとうにしんから考へていないというふうに思わざるを得ないのだ。あなたの答弁では。だから、そういうことじゃいけませんので、これは閣議でひとつぜひ相談してみてください。

で、私、警察庁の一―三月の全国交通事故の調査結果が出てゐるわけですからね。この中に、実は多くなつた未熟運転ということが特に傾向として出てゐるわけですね。そこで、自動車教習所の關係やら免許の關係について少し伺いたいと思ふのですけれども、この警察庁の調査によりまして、とにかく一―三月の死者が三千名を突破したというのでしよう。これはもうまさに画期的なハイペースでいま進んでゐるわけですね。負傷者も同じです。その多くの原因が車対車の事故がやつぱりその中で顯著になつてきておるといふこと、もう一つはやはり未熟運転といふことが強く言われておるわけですね。したがつて、自動車教習所等の關係については、どういふようなことで教育をされてゐるのかといふことについて、あるいは指導監督として特別こういう点に留意してゐるという点があるならば、これを少し伺いたいと思ふ。というのは、なぜかという、最近の自動車教習所は特に営利本位に考へられるようなことがより多くなつてゐる。たとえ

ば、私の近くなんかにも自動車教習所があるのですけれども、わざわざ習いに行く人を駅まで送り迎えて、マイクロスコープでね。こころまでなつてくると、どうもお客さん扱いをしておるといふようなことになつてくると、やっぱ私は問題だと思ふ、これは。あるいは不当表示防止法からいふなら、誇大広告ですよ、実地試験免除。実地試験免除といふのは一体どういふふうな内容なのか、よくやってみると、なに自分の習つてゐる教習所の毎日走らせて練習してゐるようなところで、実地試験やるから、どこかへ持つていって特別やるのじゃないから実地試験は免除だ、こういうことなんだね。これは不当景品とか、不当表示防

止法からいふと誇大広告で、これは法律違反ですよ、そういう意味からいふと。そういうことを考へても、最近の自動車教習所というふうなものについて、もう少し技術訓練的なやつぱり真剣さというもの、あるいは事故防止というふうなもの、魂が抜けて、少し営利本位に流れてはおりやせぬのかという気持ちを抱くものですか、これはどういふ状態になつておるのか、監督をされてゐる部署からひとつお聞かせをいただきたい。

○政府委員(鈴木光一君) 自動車教習所の問題につきましてもいろいろ御批判のあるところがございますが、われわれのほうで指定自動車教習所を、特定の条件が備わつておりますれば指定いたしましたので、そこで、われわれのほうで定めまして教習課程を終了すれば技能試験が免除されるという制度になつておるわけでございます。その技能試験が免除されるというのを、実地試験免除といふことばで言いあらわしておるのだらうと思ひますけれども、技能試験は免除することになつております。しかし、免除をするためには、その指定自動車教習所におきまして厳重なワクをはめまして、教習時間等のワクをはめるし、また、教える技能指導員につきましても厳重なワクをはめておるといふことで制度的に運営しておるわけでございます。その間、各県公安委員会が厳重な監督指導を行なつて、そして定められた教習基準につきまして不正な問題がある場合には指定を解除するといふことで、この制度の運営の万全を期してゐるといふことになつてゐるわけでございますが、まあ教習所につきましても、民間の経営の形をとつておるところが多ございまして、営業偏重にならぬように、先ほど申しましたようなワクの中で公安委員会が厳重な監督、指導を行なつていくといふことになつてゐるわけでございますが、なお御指摘のようなことがあるとすれば、私どもとしてはさらに厳重な監督、指導を行ないたいと思ひます。

運転未熟の問題がございしましたけれども、運転未熟というのは、かつて運転未熟というふうな原

因分析をやっておりますけれども、最近はその原因分析をいたしませんで、結局ハンドル操作の不適といったようなことがございまして、結局は安全運転の問題に帰するわけでございます。技能試験をやりますと、技能は一応身につけて、また法規も身につけても、やはり安全運転の心得というものがそのほかにあるわけです。そういう安全運転の教習というものが、従来、指定自動車教習所に欠けておったところでございまして、自発的にやっておったところもございすけれども、そこに着目いたしまして、先般来、安全運転の知識というものを警察庁の監修のもとに、指定自動車教習所の全国の連合会がございすけれども、そこをわれわれと一緒にしまして、安全運転の知識という教科書をつくりまして、これを必ず教習所で教えるというところに制度的に果たしてございす。もともと、現在の道路交通法の中に安全運転の知識を教えるという事にはなっておりませんけれども、現在の段階では、事実上そういう教科書を使って教えていく、そうして、従来、運転未熟といわれておったような、いわゆる安全運転の心得に欠けておった事故、そういうものを減らしていくというところに着眼いたしまして、そういう方向に向いていくことをこの機会に御報告申し上げたいと思ひますけれども、そういうことで指定自動車教習所の営業偏重主義というものがかりにあるといひますれば、そういうことのないように、りっぱな運転者を育てる。先般も指定自動車教習所の全国大会を開きまして、その際に優良なドライバーを養成するといふことがわれわれの使命であるといふことを、全国の教習所の管理者が一体となって確認いたしました。今後、事故防止に努力するといふこともお互いに誓ひ合ったといふこともございまして、今後さらに御批判を受けないような教習所にしてまいりたいといふふうに考えている次第でございます。

○木村英男君 私はこの教習所の関係について必ずしもそういうふうに思っているわけじゃないのですが、何か自動車教習所というところ、どうしても警察との関係というものが、これはまあ私なんかの想像以上に密接な関係にある。それは職業の選択は自由なんだから、別にどうこうという筋はないはずなんですけれども、しかし、元警察官が教習所の教習なり重要ポストに相当やはいりという関係から、これも邪推かもしれませんが、けれども、多少免許を与えるのにある程度顔をきかせるとかいふようなことなどがあるといふような話やら、あるいは経営者の関係でも、タクシー業界指導委員というふうな大事なポストなんかには、やはり警察出身の人がいるとかいふような関係があるんだから、むしろ私はそういうことであるならば、なおのこと、法規に明るいのだし、かつてそういう立場というものを、あるいは過去の経験というものを生かして、そうしてほんとうにりっぱなドライバーの養成ということに、やはり言われているなら言われていることであつていから、それを逆に災い転じて福となすじやないけれども、いわゆるそういう面を生かして、ほんとうの優秀なドライバーを養成するといふようなことに、これはいま一段と、いまの安全運転の知識というふうなことで重点をかえたといふ、そういうことであればなおのこと、そういう意味で監督に当たつてもいいといふ、これは要望ですけれども、そういう点をひとつ要望しておきたいと思ひます。ただ、そこで、運転免許についてどうなんでしょう。ばらばらと自動車があつて、多少はこう行つてもいいような時代といひは違つてきて、ものすごい、狭い道路に密集している自動車、今日の現況ですから、そういう意味でいへば、従来とられていた運転免許の基準といふものについて、これはレベルアップする必要があるのじやないかという気持ちがあるのですが、私、飛行機のはうなら運転したことがあるけれども、自動車も自動車のままに運転できないので、あまりえらそうなことは言えない。えらそうなことは言えないが、何となく勘として、条件が違つてきたんだから、その免許の基準というものもやはりか

えられていくことが必要じやないか、そういうところにはやはりレベルダウンするあれが、あるいは事故が多発するといふ関係が出てきているのじやないかという気持ちがある。したがつて、運転免許の資格基準というものをレベルアップするといふことについては、どういふふうに考えておられるのか。

それからもう一つは、私、過酷なようだけれども、重大な事故を起こしたら、やはり免許証をもう長期にわたつて与えないといふぐらいのやばりきびしい態度が必要じやないか、本人の気持ちも満足させることはできないけれども、人を殺すよりは、そのほうがよほどこれは社会のためになるし、人間尊重の立場から私はやはり正しい態度だと思ひます。そこら辺のことは一体どういふふうにかえられるのか。それで、私ただ新聞に多くなつた未熟運転とかいふ見出しとなつて出てくるから言つただけでなしに、これは警察庁なり交通局の資料を見ても、やはり事故を起こしている中で経験が一年未満といふのが圧倒的に多いです。これは七万七千八百九十九件あるわけですよ。一年未満が、二年になれば多少、七万六千五百五十五件です。三年になると五万一千で、四年までいくと三万七千、一万ずつ減つてきていくといふことで、やっぱり何だかんだといつても、経験がない、あるいは運転が未熟だといふことは統計的にも裏づけがされていく。こういうふうな思ひます。したがつて、今度はもう一つ別な面から言つて、何か無免許という形で検挙をされたり、あるいは警告を受けたりして免許証は取つていないけれども、たまたま運転のときに免許証を持っていなかったのか、初めから免許を取つていないのに自動車を運転したのかといふ、こゝろは一体どうなつていくのか。というの、あとから言うことがあるわけですよ。つまり免許も取らないうちに自動車を運転したような者については、何ぼ教習所に行つて免許試験を受けに行つても、これには免許証をとにかく二、三年間

は没、前科があるからといふぐらいの態度をきちつとしていかなければ、ただ無免許だからといつても、ちよつとつかり忘れたといふのとは根本的に違ふ、本来運転してはいけないといふ者が運転したといふことになるのだから。大体免許証を持っていなくて運転できるような者はやがて免許証を取るような人間だ、これは。だから、これについてはやっぱりチェックをしておいて、罰だから普通の者と同じように扱つてはならないのだ。そういう免許証を取らないうちに自動車を運転したような者は、将来、免許証を取る試験を受けに行くときにチェックをできるように考えてみたらどうか。これは相当事故防止の問題としては私は大事なことでないかと思ひます。ちよつとこの無免許という、交通事故統計年報の五八ページの「交通違反取締・運転免許関係」とある一番上にある無免許というの、一体持つていられるのか、それとも初めから持たない者も含まれていられるのか、両方これを合算してここにあるのか、全然そういう者は載つていないのか、これはちよつと説明をしていただいて、あとは免許証の資格基準のレベルアップの問題と、いま言つた重大事故を起こした場合に、少し長期間免許証を停止するといふような関係とか、私は実質的に刑法改正よりはそういうことのほうが大事だと思ひます。これは意見を申し上げていくわけだがね。いまのような点についてどういふふうに考えておられますか。

○政府委員(鈴木光一君) 終わりのほうからお答え申し上げますが、無免許で違反を摘発した件数が非常に多いわけではございませんが、先般のゴールデンウィークにも相当無免許で運転しておつた者がございまして、この無免許というのとはほんとうに無免許でございまして、免許は取つていないけれども免許証を持っていなくて、免許は取つていないけれども免許証を持っていなくて、その区分は明確にやっております。それで、無免許運転をした者がやがて受験をして免許を取るであらうといふことは当然考えられるわけではございまして、これ

は制度的に免許の拒否保留制度というものがございまして、免許試験には合格したけれども、過去に無免許運転でこういう事故を起こしているという場合には拒否保留する制度がございまして、それで、ちょうど取り消しと同じような事をかりに起こしているとすれば、一年間は拒否するというような制度をとっておるわけでございまして。

それから、運転免許の資格基準の強化の問題でございまして、これは教習所の問題に關連いたしまして、先ほど申し落としましたけれども、最近の交通事情がこういうことになっておりますので、かつては試験場の中で、いわば箱庭的なところで教習しておったわけでございまして、一昨年から路上教習制度というものを設けまして、路上で必ず限られた時間は教習しなければいけないという制度をとりまして、現在のような交通事情にマッチした運転のできるような仕組みにしておるわけでございまして。で、運転未熟の話が出ましたけれども、経験年数の浅い者は一般的にまあ運転未熟ということになるかと思っておりますけれども、まあ私どものほうの一年未満の者は事故は確かに多いわけでございまして、統計的な中をまた分析してみますと、免許を取ってから半年ぐらいの間は非常に注意をして運転するので事故が少なくて、ところが、一年ごろになると、なれてきてかえって事故を起こすということもございまして、運転未熟というか、まあ従来そういう原因分析をしておりましたけれども、これは警察官が恣意的にどうも運転未熟だ、経験年数が浅いから運転未熟だという原因の分析をしがちなのですから、一体実態は何か、ハンドルの操作が悪かったんじゃないか、スピードを出し過ぎたんじゃないかという分析のしかたに変えていくわけでございまして、そういう意味で運転未熟というのは経験年数が浅いからだということも必ずしも言えない。要するに、順法精神とい

いますか、そういうことにつながるのではなからうか。半年ぐらいの間は一生懸命法律を守つても

う慎重に運転するわけです。ところが、なれてくるとあかんということになるわけです。そういうことがございまして、運転未熟ということに關連して、必ずしも教習所を出たのが悪いのだというとも言えない。免許取りたてのときはそれ相応の運転をすべきであるということを教育しなければならぬ。なれるまではこういう運転をしない、高速道路に出たつて、高速道路はなると百キロまでは出せるけれども、教習所を出てまだ半年ぐらいの者は、なるほど最高スピードの制限は百キロになっておるけれども、七十八十で走りなさいというように教えるということ、それがまあ先ほど申し上げました安全運転の知識という中でそういうことを教えていこうということをやっておるわけでございまして。

それから運転免許資格の問題でございまして、基準につきましては、先ほど路上教習の問題を含め、また安全運転の知識を教えるということ、それから技能の検定につきましては、あるいは技能試験でもそうでございまして、まあかなりきつい技能試験をやっております。あれ以上のこと

を要求すれば曲乗りではなからうかというぐらいに、かなりきつい技能試験をやっております。問題はやはり安全運転ということにならうかと思

いますので、そういった面の、技能試験の面で強化するというのは、これ以上強化すれば曲乗りになつてしまふぐらいの強いところをやっております。まあ学科試験や構造試験の問題もありませんけれども、これをあまりむずかしくするということよりも、通常運転に必要なもの、これだけは知つてもらわなきゃならぬという考え方でやっております。

それから資格の問題につきましては、御承知のように、昨年、大型の免許資格の引き上げを行ないました。従来は十八歳で大型免許の受験資格がございしましたが、二十歳以上でなければ大型の免許資格はないという改正をいたしましたし、それから四十歳の改正のときには、従来、軽

免許というのがございまして、十六歳で軽自動車

の運転ができるということになっておりましたが、この軽自動車というものを道交法上の軽自動車というものは廃止いたしました。普通自動車と同じだ。普通免許だということ、構造上からいっても、それから運転の操作上からいっても普通自動車と変わらないんだ、ただ小さいだけだということとございまして普通免許にする。したがつて、十八歳以上でなければ普通免許が取れないという仕組みにいたしました。それはいろいろ中小企業等の雇用対策上の問題がございまして、三年間の猶予期間を置きまして、今年の九月一日からその軽免許の制度が廃止されるということになっておりました。一連の受験資格年齢の引き上げ、先ほど大型で申し忘れましたけれども、二十歳以上でかつ運転経験が二年以上なければいけないという一連の大型免許の資格を引き上げた、そういうことで一連の資格の強化につきましては実施しているわけでございまして、この年齢をいたずらに引き上げるといふこともいろいろ問題がありまして、現在の段階ではこの程度でよろうではないかというふうに考えている次第でござい

ます。制度的にはそういうふうないろいろの制度を改正いたしまして、少しでも事故防止に役立つように努力しているつもりでございすけれども、何と申しましたもやはり安全運転の心がまえとい

いますか、そういうことに欠けるところが私どもは事故につながる、順法精神に欠ける、あるいは安全運転の心得というものをよく知らないというところから事故につながるんだというように私どもは考えております。もちろん事故というものは人と道路と車の複雑な相関関係でございすけれども、人の問題につきましては、そういう考え方

本日はこれにて散会いたします。
午後四時五十六分散会

四月二十六日本委員会に左の案件を付託された。

一、刑事補償法の一部を改正する法律案（予備審査のための付託は三月二十二日）

一、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（予備審査のための付託は三月二十二日）

一、下級裁判所の設立及び管轄区域に関する法律の一部を改正する法律案（予備審査のための付託は四月九日）

四月二十六日本委員会に左の案件を付託された。

一、刑法第二百一十一条改正反対に関する請願（第三七七七号）

第三七七七号 昭和四十三年四月十六日受理

刑法第二百一十一条改正反対に関する請願

請願者 大阪府大正区福町二ノ三四 三宅

淳外百九十三名

紹介議員 須藤 五郎君 春日 正一君

岩間 正男君 野坂 参三君

政府が今国会に四たび提案し、現在審議中の刑法第二百一十一条の改正には絶対反対である。

理由

一、提案理由で「量刑を重くして交通事故の防止に役立たせるものである」と言っているが、罰則の強化、刑罰の威嚇では事故は本質的にはなくならない。事故をなくするためにはもつと科学的な具体的な処置が必要である。

二、過失犯に対し、懲役刑を附することは、現行刑法のたてまえを破るものである。

三、刑法の全面改正が現在準備草案として審議されていることも関連し、第二百一十一条だけを抜き出し、これに懲役刑を設けることはきわめて不当である。

四、自動車事故うんぬんと提案がなされているが、第二百一十一条の及ぼす影響は、かんとんにみても自動車、電車、汽車、飛行機、船舶、炭鉱、医療、薬剤、教育関係等々、その及ぼすところはきわめて大きい。したがって提案理由はゴマ化しであり、刑法全体と関連なしに部分的改正は不法である。

五、今日の交通事故の原因は、交通業の営利第一主義、自動車の多量普及と運行に見合う道路整備、安全施設の不備、とくに交通労働者の劣悪な労働条件にある。このことについては、政府においても熟知のことである。したがって立法のたてまえから言っても事故のおきてくる主たる原因の抜本的解決をはかるこそが急務であり、本改正は単に被害者に対する感情的措置を求めるにすぎず、政府の責任回避の改正である。