

第五十八回 参議院法務委員会會議録第十五号

(三〇一)

昭和四十三年五月九日(木曜日)
午前十時十八分開会

委員の異動

五月八日

辞任

木村美智男君

補欠選任

野々山一三君

五月九日

辞任

木島 義夫君
龜田 得治君
野坂 参三君

補欠選任

北畠 教真君
矢山 有作君
春日 正一君

出席者は左のとおり。

委員長

理事

委員

北條 簡八君

青田源太郎君

秋山 長造君

北畠 教真君

紅露 みつ君

斎藤 昇君

中山 福藏君

山本茂一郎君

大森 創造君

龜田 得治君

西村 関一君

春日 正一君

山高しげり君

法務大臣

赤間 文三君

警察庁交通局長

鈴木 光一君

法務省刑事局長

川井 英良君

建設省道路局長 養輪健二郎君
事務局側
常任委員会専門員
増本 甲吉君

説明員

法務省刑事局刑事課長

運輸省自動車局旅客課長

労働省労働基準局監督課長

参考人

慶應義塾大学法学部教授

弁 護 士

大阪大学文学部教授

神奈川県保険医協合理事長

日本大学生産工学部教授

交通事故をなくする会会長

石原 一彦君

菅川 薫君

藤 正勝君

宮崎 澄夫君

宮原 守男君

鶴田 正一君

田村 清君

近藤 武君

大島藤太郎君

本日の会議に付した案件

○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(北條簡八君) ただいまから法務委員会を開会いたします。

委員の異動について御報告いたします。

昨日、木村美智男君が委員を辞任され、その補欠として野々山一三君が委員に選任されました。

○委員長(北條簡八君) 刑法の一部を改正する法律案を議題といたします。

本日は、まず、先日決定いたしましたとおり、本案について参考人の方の御意見を聴取いたします。

この際、参考人各位に一言ごあいさつを申し上げます。

参考人各位には、御多用中にもかかわらず、本委員会のため御出席いただき、まことにありがとうございます。委員一同にかわりまして厚くお礼を申し上げます。

御承知のように、本案は関係各界において深い関心を持たれておる議案でございますので、本委員会といたしまして、その審議に慎重を期すため、ここに各位の御意見を承る機会を持った次第でございます。

何とぞ各位におかれましては忌憚のない御意見を述べくださるようお願いいたします。

なお、議事の進め方でございますが、参考人から一人十五分程度御意見をお述べいただきまして、御意見の開陳が全部終了しました後に委員からの質疑にお答えいただきたいと存じます。

それでは、まず宮崎参考人からお願いいたします。

○参考人(宮崎澄夫君) 失礼でございますけれども、すわったまま述べさせていただきます。

○委員長(北條簡八君) どうぞ御自由にて。

○参考人(宮崎澄夫君) 時間が制限されておりますので、私はごく大体的なことだけお話しして、こまかいことは御質問の際にお答えしたいと思っております。

全体から申しまして、私はこの改正案に賛成なっております。二点ございまして、第一点は四十五条の問題でありますし、第二点は二百十一條に關する問題であります。時間の関係もありま

すので、問題のあると思われる二百十一條の改正の問題だけについて申し上げたいと思っております。

御承知のように、この提案の理由としましては、最近交通事故及びこれに伴います死傷者の数が非常に多くなつてきておるといふこと、それから同時に、その事件の中にいわゆる悪質重大なものが相当多く見られるといふようなことから、現在の二百十一條に多少の変更を加える――一つは刑の最高限を二年引き上げて五年にするといふこと、それからもう一つは懲役刑を加える、そういうことでございます。この二つの点につきまして、どちらから先にいふこともございませうけれども、まず便宜上刑の引き上げの点から意見を述べさせていただきますと思ひます。

いままで申し上げましたように、刑の引き上げの理由としましては、事件が悪質重大になつてきておると、ことに交通事故についてはそうだといいようなどなことでありまして、この実態そのものについては、これは見方の違いでいろいろ議論もあるかと思ひますけれども、しかしその事実そのものはあまり多く疑いがないんじゃないかと私は考えております。

そこで、それならばそういう事態に対して、刑を引き上げることが適当かどうかと、こういう問題になるわけでありまして、これは深く考えていきますといふと、法定刑といふものは何を基準にして考へていくか、基本的にいいますと、刑罰の本質といつたような問題にも触れてまいりますわけ、やかましい問題になると思ひますけれども、しかしそういう問題はしばらくおきまして、われわれが刑の一般予防的な効果とかあるいはまた特別予防的な効果といふものを否定しない限りは、刑法の立場に立つて事を考える限りにおきまして、犯罪のこいう増加、ことに悪質重大な事件が増大しているといふ、そういう社会的な現実

に直面いたしました場合には、一応やはり刑の点に反省を加えまして、そうして引き上げといったようなことを考えることはきわめて自然なことではないかと、過去においてもしばしば行なわれておることです。ただ、誤解を避けるために念のため申し上げます。私はこれは刑法の立場に立つての話でございます。それ以外に犯罪対策といったようなものがなくていいんだというわけでは決してございません。多くの人間によって行われておりますように、この道路交通の環境の整備とか、あるいは交通安全の徹底とか、あるいは過重労働の強制とかといったようなものに対する取り組みを一そう徹底していくという、そういう総合的な対策が必要であることはもちろんでございます。ただ、刑の引き上げといったような刑法的な配慮もその対策の一つとしてきわめて重要であるというふうには私は考えるわけでございます。ただ、その引き上げによって、一方自動車運転に従事する者——これはそれを職業としておる者ばかりではございません、一般に自動車運転に従事している者、あるいはまた鉄道その他の関係に従事している者の注意義務に過当な負担をかけるということはむしろいけなないことであるので、その除去の方法はいろいろございまして、法的な方法としては、近ごろやかましく言われております危険の分配とかあるいは信頼の原則とかいったようなものが考えられるわけでありまして、その方面の法理の発達というところにつきましても大いにこれから期待しなければならぬというところだと思います。

それから、次に禁錮刑の問題でありますけれども、これは懲役刑を併科するあるいは禁錮刑だけでおこなうという、これ本来刑法学でやかましく論議されておるわけでございますけれども、これは立法論としてありますが、ことに準備草案の今度の全面改正に関連した問題でありますけれども、しかし、現行法が懲役と禁錮の二本立てにしておるといふこと、これを前提といたしまして事を考えてまいらるわけですが、この刑の種類

とそれから犯罪の關係というものは、基本的に言いますと、破産罪に対しては懲役、非破産罪に対しては禁錮と、こういうふうな理解されておるわけでございます。この点から、過失者に対しては禁錮という、そういう原則が刑法において貫かれておるというふうな私に理解しておるわけでありまして、ところが、今度の改正では、過失者に禁錮という従来の刑法における原則に一つの例外をつくるわけでありまして、法制審議会の当時から大いに議論されたところでありまして、しかし結局多数の意見は選別刑として懲役を加えるということに賛成となったわけでありまして、

私といたしましては、やはりその案に賛成であつたのでありますけれども、その理由は、この刑法立法当時と違ひまして、今日では過失犯そのもの、ことに業務上過失致死傷罪自体の中に質的な変化を来してゐる。言いかえると、これらの犯罪の中には、過去に行なわれたその過失行為の内容、あるいはその際とつた行為者の態度等から見まして、いわゆる悪質であつて、これを見るにものは非破産罪とすることはできないものが相当多数見られるに至つた、そういう現実、そうしてそういう質的な変化が生じている以上は過失者に対して禁錮刑という原則に例外が起ころしめてもやむを得ないことである。これは、過失者には禁錮刑という、そういう原則に例外が生ずるだけでございまして、非破産罪には禁錮という原則まで破られるわけではないと、かように私は考えるわけでございます。したがって、刑法の懲役、禁錮というその二本立ての趣旨を無視するものではないのだ、ただ過失者に対する質的な変化を考慮しての例外的な現象である、こういうふうな理解しておるわけでございます。

その一つは、刑を引き上げるにしても、何か特別な構成要件というものを考へて、その類型に属する行為だけについて特別に刑を定めたほうがベターではないか、こういう意見でございます。これも法制審議会当時から問題にされて、具体的な案が提出されて慎重に検討した次第でございまして、やはり少数の賛成しか得られなかつたわけでございます。私もこの意見には十分耳を傾けまして真剣に考えたのでありますけれども、結局賛意を表することができなかったわけでございます。

それからもう一つ大きな問題は、道路交通法の改正によってこれをまかなつてはどうかと、こういうことでございます。これは一面においてたいへん理由があることは思いますけれども、私としては結論的にはやはり賛意を表しかねるわけでございます。

で、第一点といたしましては、これも従来言われておることでございますけれども、今回の改正の動機となつたものは、それは確かに、自動車運転に伴う過失犯の激増、あるいは悪質重大化といったような、そういう点にあることではございまして、さういふ点に於いて、これを道交法の改正でやるといふことになりまして、道交法の適用を受ける者の過失だけが重く処罰される、他の者の過失はこれよりも軽くていいのだというところがはつきり表面に出てくることになるわけでございます。これは、筋から言いますと、どうも通らない。つまり、道交法にいわゆる車両の運転者だけが重く処罰されて、その他の交通機関の運転に従事する者等がそれよりも軽く処罰されるというところは、どうも筋が通らないように私は考えるわけでございます。もちろんそれでもいいんだという何か合理的な理由があれば別でございます。けれども、私にはちよつとそういうふうなことができないわけでございます。

それからもう一つは、道交法の改正ということになりまして、刑法第二百一十一条の中で、比較

的悪質で重大なものが道交法によって処罰されることになり、比較的軽微なものだけが刑法の中に残るといふことになりまして、これは法体系の上でおもしろくない。また、国民の道義觀念にも影響を与えてくるのではないかと、こういう点が一つ心配になるわけでございます。もっとも、その詳細はまたあとでお話しすることにいたします。

それから第三点といたしまして、道交法でまかなうことになりまして、これまでそれとして立法技術上いろいろな面で問題を生ずることが予想されるわけでございます。これならという案をつくるということはおそらく困難なことではなからうかと、こういうふうな私は考へております。詳細は、また御質問でもあればお話ししたいと思います。

それから、まあ大体そのような理由によるわけですが、そのほかに、これは確かなことは申し上げかねますが、この外国の立法例をちよつと見ましたところ、自動車の運転手だけの過失を重く処罰するという例は多く見られないのではないかと。あるいはいさゝかに検討すればそういうものもあるかもしれないけれども、多くの場合に、自動車だけに限るといふような、そういう例は見られないように考えられるのでございまして、

かような趣旨からいたしまして、私は本案に賛成するわけでございます。なおいろいろ問題が残されておると思ひますけれども、時間もございまして、この程度にたゞいましていただきます。

○委員長(北條常八君) ありがとうございます。

次に、宮原参考人にお願ひいたします。

○参考人(宮原守男君) 私は今回の改正について反対でございます。

改正の理由としては、自動車事故で酔っぱらい、無免許など、実質的に見て傷害あるいは傷害致死のいわゆる故意犯とはほぼ同程度の社会的非難に値するものがあるということが改正の理由に

なっております。そのことについて、私は五点到
わたって申し上げたいと思います。

第一点でございますが、こういう自動車事故に
おける悪質なものについては、現在の上限、いわ
ゆる三年というのではまかない切れない、これに
何かの手当てをしなくちゃいかぬということが改
正の動機であります。これはこの改正案の提案理
由の中にも書いてあるところであります。しか
し、この悪質なものというのを現在処罰できな
いという点、現実には処罰をしていけるのであり
ます。それは、現在の殺人罪、傷害致死罪、傷害罪
という規定をもって処罰していいのであります。

法務省から出された資料にも、そのことは多数事
例としてあげられております。このことは、広島
高裁の三十六年の八月二十五日にいわゆる未必の
故意で処罰することが可能であるという判例が出
てから、続々として出されているのであります。
ですから、このことは提案者自身も否定できな
いことだらうと思つております。この広島高裁のことは、
飲酒運転をしまして三人死亡して七人重傷を負
わした事件について、懲戒六年で処罰しているの
であります。検察官は確かに、この未必の故意と
いう——未必の故意といふことは、御承知だと思
いますけれども、明らかに人をひき殺すとか人に
けがをさせるという確定的な意思がなくとも、万
一人をひき殺すかもしれない、ひき殺してもやむ
を得ないと思つてやる不確定な故意といふこと
でございますが、この立証が非常にむづかしい。立
証が非常にむづかしいために、つい三年以下の業
務上過失で起訴せざるを得ないといふことが、実
はこの提案の主たる理由だと私は考えるのであり
ます。すなわち、検察官の立証をゆるやかにし
て、そういうものは殺人罪で起訴するか傷害致
死罪で起訴するには証拠が足りない、証拠が足り
ないから業務上過失罪の上限を五年に引き上げて
それでまかなおうというものが、この主たるねらい
であると考えております。これは非常に危険な
思想であります。いわゆる嫌疑刑——「ケン
ギ」といふのは疑いを持つ嫌疑です、犯罪の嫌疑

があるとかいふ嫌疑、嫌疑刑という考え方があり
ます。これは封建時代に、犯罪を犯したかどうか
はつきりしない、しないけれども処罰をする、こ
れは封建時代の考え方でありました。これは近代刑
法がとらなかつた原則であります。これは近代刑
法の重要なことでもあります。疑わしきは罰しないといふ
原則が近代法の原則であります。それを疑わしき
は処罰するといふのは嫌疑刑の考え方がこの提案理
由の底に流れているといふことであります。これ
はまさに基本的人権にかかわる問題であります。
この点を立法府としては十分考えていただきたい
です。近代法の原則は、有罪と立証されたもののみ
が処罰される、それに適正な刑罰を受けるという
ことであります。ドイツの法哲学者であるラート
ブルフはこういうふうに出ております。有罪者
は罰せられるべきであるという原則と並んで、罪
の立証された者だけが有罪の宣告を受けるべきで
あるといふ他の原則が同等の価値を持つて存在す
ると言つております。すなわち、本件の上限を五
年に引き上げることによつて、本来そういう未必
的な故意のものまでも、はつきり証拠がないとい
ふことによつて処罰されるという結果になりかね
ないものであります。この点が第一点であります。

第二点は、業務上過失犯といふいわゆる犯罪の
要件。これは刑法では構成要件といふことを使
いますけれども、この要件はいわゆる開かれた構
成要件と言われております。開かれた構成要件と
いふのはどういうことかといふと、刑罰を見
ただけでは何を処罰するかはつきりしてないとい
ふことでございます。いわゆる業務上の不注意
によつて事故を起こした場合、人を死傷させた場
合と規定してあるだけであります。不注意とい
ふのは、じゃ何が不注意かといふことは、それぞ
れのケースによつて裁判官が補充すべきものであ
る。そういう意味で、開かれた構成要件と言われ
ております。しかも、何の基準によつてこれを補
充するかといふことになりまして、これは法律
だけじゃなくて、社会通念、条理によつて補充す
る。いわゆる裁判官の考え一つによつて無制限に

拡大される。それは裁判官だけでなく、検察官が
起訴する段階において、検察官の一つのオピニオン
によつて——意見によつて拡大される危険を持
っているものであります。これは非常に危険な面があ
る。ですから、この刑法の二百一十一條というの
は、道路交通法だけじゃなくて、お医者さんであ
る方が、列車事故であらうが、すべての場合に適
用される、いろいろのものをそれぞれの場合に補
充できるという、一つのブランクの刑法でありま
す。ですから、先ほど宮崎先生のおっしゃつたよ
うに、それでは注意義務が広過ぎるではないかと
いうことは、危険の分配とか信頼の原則とかとい
うことで、これをなすだけ制限しようじゃない
か。最高裁の四十一年の十二月二十日第三小法廷
の判決でも——これは車対車の事故でございま
す。信頼の原則を適用して注意義務を制限したわ
けでございまして。さらに、最高裁の四十二年十月
十三日の第二小法廷の判決例でも、こういう自動
車交通といふものは相互に信頼し合つてゐる、だ
から相手が法規に相反したりむやみやたらな交通
をしないといふことを信頼して運転すればそれで
十分だ、だからそれ以上に注意義務を無制限に課
することは過酷であるといふことで破棄している
のであります。これは、車対車の事故でございま
すけれども、さらに車と歩行者の間の事故につい
ても、大阪高裁の四十二年十月七日の判決では、
歩行者との間でもやはり信頼の原則を適用すべ
きだといつて、これは無罪の方向に考へてゐるわけ
でございまして。そういう方向にある以上は、無定
限に刑罰を重くするといふのはやはり逆行するも
のじゃないか、相当の合理性がなくては引き上げ
るべきではないと考へるのが第二点でございま
す。

第三点でございまして、これは先ほど宮崎先生
もおっしゃいましたけれども、禁錮刑と懲役刑と
いふのは刑法の法体系の中できちつと理論的に位
置づけられてゐるのであります。いわゆる先ほど
の破産罪と非破産罪といふ考え方がさうであ
ります。この体系をこでくずすといふことの問

題があるのであります。これは学者の間でも異論
のあるところでありまして。決して学者が全部賛成
してゐるものではありません。ですから、こういう
刑法の体系をくずすものは、刑法の全面改正でや
るべきであります。全面改正で初めて考へるべき
重大な点を、一つの、一片の改正点で、いわば全
面改正についての橋頭堡みたいな、足がかりみた
いにして改正されることに、私は賛成しかねるの
であります。これは全面改正で十分検討されてさ
るべきは重大な法体系の中の位置づけでありま
す。たとへて申しますと、刑法の百十七條の二と
いう規定があります。これは業務上失火罪でござ
います。いわゆる火薬を爆発させて、業務上過失
で非常な危険を伴います。この場合でも、やはり
禁錮は三年以下の禁錮、そして三千元ですから、
五十倍しますと十五万円以下の罰金になつてお
ります。それから列車事故の場合に、業務上過失往
來妨害罪、刑法の百二十九條の二項であります。
この場合もやはり三年以下の禁錮、千円以下の罰
金——これは五万円以下の罰金でございまして。さ
ら、刑法二百一十一條と同じ法定刑であります。で
すから、そういう意味においても、やはり私は悪
質なものもあると思つて、なぜじゃあさつちの
ほうだけを放置して二百一十一條だけを上げるか
といふことは、先ほどの悪質悪質といふのはどう
も道路交通の自動車交通だけに限定されさうであ
ります。それだけに、私は全面改正で考えなくちゃ
ならない問題である。しかも、罰金刑はそのま
まにしているのです。この二百一十一條で禁錮刑を
上げて懲役刑を加えるといふだけで、罰金刑はそ
のままにしているのです。これはなぜそのまに
したかといふと、罰金刑を準備草案のように三
十万円に上げますと、ほかの罰金とのバランスを
失ふのです。ですから、バランスを失ふため
に、罰金だけはそつとしたのです。それは禁錮にお
いてもバランスを失ふのです。これは非常に誤
解をされて、衆議院のときに、名前は差し控えま
すけれども、ある参考人は、罰金刑をそのまに
して懲役を新たに入れた、またその禁錮の上限を

引き上げたということは、軽いものは従来どおり軽く罰して、重いものだけを重くするのだという理由に使われております。これは非常な誤解であります。罰金刑を落とすというのは、罰金刑がほかの法体系——刑法の中でこれは私罰で済ましたら、贈賄の贈賄罪の罰金刑が重いのですけれども、そういう故意犯とのつり合いからどうしても引き上げられないわけでありまして。だから罰金刑は従来の五万円の低いままでとどまっておりますのであります。そういう片りんばなことを、本来なら刑法の全面改正でやられるべきことを、今度やるということは、実は方法を誤っているというのであります。先ほど比較法の問題でいろいろおっしゃいましたが、法務省から出されている案によりますると、三年以下の立法例はスイス、フランス、オランダ、フィンランド、ブラジル、アルゼンチン、まだ三年以下の法定刑はあるのであります。だから、法定刑が五年のものがあるということは理由になりません。これは私はそのために上げるといふことは理由にならないと思ひます。それから第四点でございますが、刑法はなぜじゃあ処罰するの。いわゆる刑法の機能に考へなくちゃいけないと思ひます。なぜ刑法があるのか。これは、先ほど宮崎先生もおっしゃいましたように、二つの目的があるのであります。一つは、一般予防といふことが言われております。もう一つは、特別予防といふことが言われております。一般予防といふのは、そういう犯罪が起らないように、刑罰によつてその犯罪の発生を防止する。いわゆる本件においては、事故の発生を防止するといふことであります。これが一般予防であります。特別予防といふのは、一たん犯罪を犯した者、事故を起こした者が、再びその犯罪を犯さないように、再び同じような事故を繰り返さないように、ことばの問題がありますけれども、その犯罪者を教育するといふことがもう一つの機能であります。

で、この一般予防の事故の防止がこの上限の引

き上げによつてじゃあ可能になるか。これはおそろく参事人全員が、引き上げによつて可能になるとは私は断定できないと思ひます。これは極端な言い方ですけども、死刑を規定すればじゃあ事故は防止できるかという問題、いわゆる死刑を規定すれば殺人がなくなるか、そういうものじゃありません。事故を防止するといふのは、ある程度の警告的な意味があつても、三年で私は十分まかなわれていると考えております。特に考えなくては行けないのは、人間というのは不注意な存在であります。人間はそもそも不注意な存在なんでありまして。ハイソリックといふのは、一対二十九対三百といふことを言つております。どういふことかといふと、一つの重大な人身事故が起つた場合にその背後に二十九の実は人身事故に至らない事故があつた。しかも、その背後にはさらに三百の不注意の中に事故になるのはそのうち一つだ。人間というのは、先生方こう聞いていらっしゃるけれども、注意をもつて持続して聞けるのは七分であります。約七分くらいだと思ひます。これはむしろ鶴田先生が専門でございますからお聞きになるとわかりますけれども、注意力というのを波を打つてゐるんです。たまたま注意力が低下したときに、ほかの環境の要因と重なつたために不幸にして事故になるという場合があらあります。ですから一般予防——交通事故については罪の意識といふのはあんまりないといふのは、その点もあると思ひます。あつた意味から、刑罰を引上げることによつて事故防止ができると考へたら、本末転倒もはなはだしものだと思ひます。

それから、次の特別予防でございますが、この一般予防と関係しますけれども、このちやうど刑罰といふのは煙幕みたいなものだと思うのです。すなわち、刑罰で処罰すれば事故の原因といふのが不問に付される傾向があります。本人を処罰することにきくうきくうとして、そして何が原因か——その原因を解明しなくては事故の防止といふのはできないのです。そういう煙幕的なものがある。ですから、この際煙幕的なものをとつて事故の原因を究明するほうに向けていただきたいのであります。

で、次に特別予防でございますが、三年といふのが短いこととあります。確かに悪質な場合には、傷害罪とか殺人罪を適用することは現在でも可能であります。そういう事例については、精神病質だとか、犯罪的な傾向があることも否定しません。ただ、そういうものはある程度の特別予防が必要だと思ひます。しかし、この交通事故とか業務上過失については、そういう精神病質じゃなくて、ノーマルな人、正常な人がそういう事故にあらうといふことであります。ですから、先生方がこの交通事故の刑に服している人を見学なさると一目しておわかりだと思ひますけれども、一番行刑の成績がいいはずであります。すなわち、三年も入れなくても、十分特別予防が達せられるのであります。先生方、失礼でございますけれども、三年間自分が入れられたことを考へてごらんになるとわかります。三年間で反省の機会がないかといふと、十分あると思ひます。現に行刑の結果が、私は法務省のほうから提出を求められれば、当然得られる、その成績がいかによいかという結果が当然出されると思ひます。そういう意味からも、この三年といふのは決して短くないんだといふことを考へていただきたいのであります。

それから、英米法の関係では、一般の過失犯は処罰しないで、いわゆる不注意が重い場合——いわゆる英語でレックレスといふことばを使うのですけれども、レックレスの場合を処罰しております。普通の過失犯は処罰しません。ですから、確かにレックレスの場合には非常に重い場合を処罰しておりますけれども、だから日本でも重くすべきだといふことにはならないんですが、そのレックレスの処罰でさえも、最近ホールという学者は、やはり刑罰で処罰すべきでなくて、それは損害賠償で十分まかなえるであらう、まかなつていいといふことを、アメリカでさえも言つていたのであります。これは衆議院の場合も問題になつたようでございまして、私は刑罰で処罰するのは最小限度にとどむべきだと思ひます。これが刑法の嫌疑刑といふことだと思ひます。むしろ現在の強制保険の三百万を、私は航空機並みに六百万に引き上げて、傷害の五十万を百万円に引き上げるべきだと思ひます。私は個人的には、保険会社とかいろいろのところに、むしろそちら側に関係があるわけでございますけれども、その立場でありながら、いろいろの解決をするためには、引き上げるこのほうが急務である、刑罰でいふよりも、損害賠償で額を引き上げるほうが急務であると思ひます。

最後に第五点でございますが、それにもかかわらず、どうしても改正しなくちゃならない。これは私は、改正しなくちゃならないといふのは、一つの感情論だと思ひます。これは国民感情と言われるかも知れません。これは決して私は否定できないものだと思ひます。だから、法務省から出された動機については、私はそれなりに理解できるものであります。しかしながら、やはり刑法の改正は、法律が乱用される危険がある以上は、合理的に改正すべきであります。そういう意味で、私は道路交通法で改正すべきであると思ひます。むしろ私は全面改正でやるべきであります。むしろ私は全面改正でやるべきであります。道路交通法でやるべきだ。道路交通法でやることは、いわゆる平等の原則に反するじゃないか、いろいろの議論が衆議院で言われたようでございまして、それからまた、酔っぱらいとか無免許と事故との間の因果関係の問題をどうするかという議論がなされております。しかし、私はこれは立法技術的に可能でございます。これは私の試案を申し上げますと、道路交通法でもこういう車両の運転者の事故について処罰しておるのであります。たとえば道路交通法百六条をこらへるになるとわかりますように、「車両等の運転者

が業務上必要な注意を怠り、又は重大な過失により「これは二百一十一条と同じ文句です。」「他人の建造物を損壊したときは、六月以下の禁錮又は五万円以下の罰金に処する」、こういふ規定があります。それからその次の百十七条、これはひき逃げの規定でございますけれども、ひき逃げに對して特に処罰しております。「車両等の運転者が、当該車両等の交通による人の死傷があつた場合において、第七十二条」——いわゆるこれは救護措置なんかをしないで、第七十二条第一項前段の規定に違反したときは、三年以下の懲役又は十万円以下の罰金に処する。——という規定があります。その規定が、現に車両の運転者、道路交通法の中で自動車の運転者だけを特に重く罰してゐるという規定があります。これは、現在の道路交通法でも、やはり合理性がある以上は処罰できるといふことであります。特に、道路交通法の中で処罰することは平等に反するという理由が成り立たない一つの論拠であります。それで、道路交通法の百十七条の規定を借用して私が試案として考えましたのは、「車両等の運転者が、当該車両等の交通による人の死傷があつた場合において、その次に、第六十五条の規定に違反した者が、酒に酔い車両を運転し——これは酔っぱらい運転です。——そうして、かつ酒酔いにより」といふ文句を入れることにより因果関係はつながつてゐるのであります。それから無免許の場合でも、「又は第七十二条第一項前段の規定に違反し、これは無免許ですが、かつ同違反によるときは、同違反によつて、これが原因で重大な死傷を生じた」といふ場合には、五年以下の懲役もしくは禁錮。この場合、私は罰金は五万円ではなくともいいと思います。ひき逃げのように十万円以下に引き上げたつてかまわないと思います。そういう立法技術が可能であるにもかかわらず、どうしても私どもにとつては、強引に通そうという意向があるように——私は弁護士の立場ですからそういうふうに見られるのかも知れませんが、第三者から見てもそういうふうな考えられるのであります。動機においては

自動車事故でありながら、刑法改正のほうに全面的に広がるものを持つてゐる。そういう意味から、私は先生方にお願ひしたいのは、この参議院においては、これは衆議院で可決したことについて、やはり慎重に審議されることであらうと思ひます。ですから、参考人の意見を聞けばもうそれで十分だと、決して聞きつぱなしになさらないで、もう一度——具体的に私は述べたつもりであります。五点において——十分検討していただきたい。そうして、慎重審議の結果、この五点をそれぞれ解明されて改正をしていただきたい、そういうふうな考えです。

○委員長(北條隆八君) どうもありがとうございます。

次に鶴田参考人をお願いいたします。

○参考人(鶴田正一君) 私は、法律とか、刑法とか、そういう詳しいことについてはよく存じておりません。しかし、いまの交通事故に限らず、いろいろの事故防止対策についていろいろの面から考えると、いわゆる法律というものが非常に考へてきてゐるんじゃないかという感じを持つてゐるわけでありまして、明治四十年ぐらゐのときと昭和四十年のいまでは、社会もいろいろな条件が非常に変わつてきてゐるわけでありまして、そうして、そういう中で、不変のものもあるでしょうけれども、たとえばいまの交通の状態を考えると、その事故がどうやって起きてゐるのか、これを考えると、やはり確かに法律だけでは解決できない面がいろいろあることはもちろんあります。そうして、われわれの立場から考えると、私は心理学者でありますけれども、そういう意味で、人間の行動の法則というものをまず頭の中に入れておくわけでありまして、そうして、事故が起きるときには、その人間の行動がいろいろな条件で不適切になつたときに起きると、こういうふうな考へるわけでありまして、それではその人間の行動というものがどういふふうな規制されてゐるかという、これはいろいろな面から考へられるんでありますけれども、まず人というものはある

と、そうしてその人が生活し活動してゐる社会環境というものがあつて、この相互のかみ合わせによつて人間の行動がきまつてゐるのではないかと。ただ人間だけを切り離して考へる、あるいは社会だけを切り離して考へる、そういう人間の行動をどういふと言ふことはできないので、その両方の関連というものが非常にダイナミックに関連してゐるものであります。その関連というものを對する認識が非常に欠けてゐるわけでありまして、ですから、交通事故の防止を考へる場合にも、道路交通法で、道路条件ですか、そういうものを考へるのももちろん必要でございます。そうして、そのための交通の流れを考へるのももちろん必要でございます。あるいは道路環境——信号とか施設、そういうことを考へるのももちろん必要であります。それから車の条件、車両の構造を考へるのも必要であります。しかし、さらに、車に關係するものは、人であり、歩行者であり、運転者であり、その利用者である。こういういろいろな条件がからみ合つて、そうして一つの事故になる。ですから、たとえば交通事故であるとするば、それが道路交通であるとしても、その場合に、それらのおおの因子の間の関連を考へて、そうしてその因子にそれぞれの負荷量を考へて、そして對策を立てるといふことが從來も考へられてゐるんでありますけれども、一般にはそれその因子の流動的な関連というものを對して認識が足りなくて、それを個々に孤立的に出して、そして考へる。だから、人間のいろいろな機能というものは、ある機能とある機能が消費的に働く場合もあれば、ある機能とある機能がマイナスであつても、それがかかつてプラスになることもあれば、プラスとプラスのものが、逆にそれが相殺的に働いて、それが事故になるということもあるわけでありまして、そういうことはあとで申し上げられる時期があれば申し上げますけれども、そういうようなことになつてゐる。したがつて、何というんですか、要するに事故を防止するといふ立場からいふことを考へる場合には、

ただ人に責任を課するといふだけではもちろんこれはできません。しかし、人の責任による面もかなりあるといふことだけは言えるわけでありまして。というのは、注意の問題にしましても、これは私もずいぶん長いこと研究してきてゐるのであります。さつき宮原さんがおつしやつたように、注意といふものはだれでも同じような状態を続けられるものでもなく、またそれは始終流動變化してゐる。しかし、それにはまた非常に個人差がある。人間によつて人の顔が違ふように、非常にその注意の能力にも、その持続にも、その波にも變化がある。そうして、当然前途を注意しなければならぬときに、その注意の動搖があり、そしてそれが不注意になるといふことはもちろんある。しかし、そういうものとは別の注意といふものがある。われわれがふだんの行動をする前にいろいろの準備をする。あるいは、たとえばお酒を飲んで運転すればあぶないといふことを知つてゐるならば、それに対する注意をなくちゃならない。あるいは、スピードを出し過ぎたらあぶないといふことならば、そのスピードを氣をつけて注意をするといふことはできるわけでありまして。そういうようなことは、人間がふだんの生活の中でできることなのであります。そうして、もちろん人にはいろいろな個人差がある。で、私自身も、要するに、罪が重くなればそれで事故が減るとか、注意力が高まるとか、そう一がい考へるものではないのであります。しかし、実際に事故を起こした人たちの生活をともにしてゐますと、その中でやはり非常にいろいろな人がある。良心的な人もあれば、実にもうこんな人間があるかと思はれるような人もある。たとえばパトロールが来る。そうすると、わざとスピードを出して、そしてあとから来たおまわりさんのパトロールがさつと行き過ぎちゃ、そして自分はいしうで喜んでゐる。そしてつかまつて、けがをしておつても、それをおもしろがつて病院の中で話をしてゐる。あるいは、アベックで走つてゐる、それをわきでもつてこするように行つてそれを

ぶつけてしまふ。あるいは、私はそういうことはしませんけれども、禁錮ということがどれだけこたえるかわからないと思われような人がそういう中におるわけでありませう。そうして、もちろんそういう人に対して、それそれ、事故を起こした場合と起こさない場合と対策は違ふべきであらうけれども、事故を起こしたその人たちがそれによつて反省する場合に、刑の量というものがあつて、ある程度の刑がある場合と、それが非常に重い場合と、やはりそういう人たちに及ぼす影響はかなりあると思ふのであります。

というのは、いろいろ私たちも事故の例を調べてみますと、たとえば注意することによつて防げるという例の中に、前の衆議院のほうにもありましたけれども、妻帯者あるいは家庭の責任者、そういう人たちの事故は非常に少ないのであります。ということは、そういう人がふだん運転をするときに、そういうような態度で注意を払つて、そうしてやるからというところも考えられるわけでありませう。それから、御承知と思いますが、警笛の問題が、大阪でやられたことがあるわけでありませう。あれは注意を引くためのものでありますから、あれをやめたならば事故はもっとふえるだらう、こういうようなふうな一般は考へて、なかなか実現されなかつたのであります。あれをやめて禁止してみたらどうか、かえつて人間がみんな慎重に注意の深い運転をするようになって、その後事故が減つていくという例があるわけでありませう。これは一つの例でありますけれども、そういう事例があらちちにあるように思ふのであります。したがつて、事故によつて慎重になる人もあれば、その事故をおそれることによつて慎重になる人もあれば、そうしてそれによつて態度が変わるというところもあるわけでありませう。それから見ると、ただ罰するということだけで事故はもちろん防げるものではないから、いろいろな面から総合してやらなければならぬのですけれども、そのうちのひとつとして、そういう悪質な事故

を起こす者に対しては、やはり何かしかるべき対策を講じてやらなければ、これは防げないのじゃないかという気がするわけでありませう。

そうして、最近いろいろ調査をしてみますと、たとえば運転にしても、技量そのものではない、知識そのものではない、その人の態度、性格というものがこれに大きな影響を及ぼしている。そうして、その影響の及ぼされ方が、そういう刑によつて影響される人もあれば、さうでなくお説教だけで影響される人もあれば、みずから反省することによつて影響される人もある。したがつて、刑というものが変に悪用されればこれは別ですけれども、さうでない限りは、こういう一部悪質者を防ぐためにも、やはりそういう方法を考へなくてはならない。しかも、それによつて質的な差があるとするれば、それに段階づけをしなければならぬ。こういうようなことも考へられるわけでありませう。私には、その禁錮刑が懲役刑に変わつて、それが何年が適当かというところは、これは直接合理的な資料がないのではつきり申し上げられませんが、しかし、何か明治四十年ぐらゐに東京都の自動車十六台ぐらゐしかなく、たゞの刑法が、現在百万万台になつても、それに適用しているとすれば、これは何か考え直さなければならぬ、こう思ふわけでありませう。そうして、刑があるというところは、ないことよりもやはり何らかの影響をその一部の人間には与えて、こういうふうな考へるわけでありませう。そういう意味で、条件的な意味で賛成のような、ある意味では不賛成の点もありませうので、条件的にそういうふうに考へられるわけでありませう。

○委員長(北條常八君) ありがとうございます。

次に、田村参考人をお願いいたします。

○参考人(田村清君) 結論的に申し上げますと、私の法律案に反対でございます。と申し上げますのは、私のほうの立場は、開業保険医の団体の責任者でございます。現在の開業保険医が多数自家用車

を使つて日常の診療の具に供しておりますので、この問題に直接関係がありますことと、それからもう一つは、この二百一十一条によりまして医療過誤の問題を処理される場合、いろいろ問題を出しておられます。これは私どもの業務の上から直接関係のあることであります。どちらにいたしまして、環境を改めずに、ただ個人の注意義務が不足していたということと、ただ個人の問題として、しかもこれを刑を重くすることによつて目的を達しようというところに、反対するわけでございます。私任んでおりますところ、第一京浜国道と第二京浜国道の横浜で合はるるところでありますので、戦後の自動車の交通の事情がどんなふうに変遷しているかを毎日見ているわけでございます。そこで自動車を運転している人の様子をずっとながめておりますけれども、よくこれで免許をもらつたなと思う人、それから先ほど来問題の出たおりました、運転のマナーの問題、そういう点で不適格な人がたくさん自動車を運転しているのではないかと考へなければならぬ。現在の自動車学校の繁盛の状況は、先生方すでに御承知のとおりでございます。あつた、あの箱庭のようなところで練習をさせて、十分なロード・テストなしに町の中にほうり出される。最近の高速道路の高速運転というやうなものほどで修練をするのか、実におそろしいことと考へます。また、車のほうを見ますと、実にさまざまの車が走っております。日本ほど車の種類が多いというところはないさうでございますが、その中に非常に高速を出す性能を持った車があります。道の分かれ道に住んでおりますので、ゴーストストップのところでございます。一時停止しました車がスタートしますときの条件が、車一つ一つみんな違ひます。そして、道路の条件が悪いものですから、そこでスタートしてすぐカーブを切らなければならぬ場所になつてゐる。それと違つた角度で進行しております。違つたスピードで進行しております。年じゅう事故が起る場所でございます。車を売る側のほうの問題は

一体どうなつてゐるのか。世界的な自動車産業国になりまして、自動車をどんどん売らなければならぬ。買わせなければならぬ。それには、お客さんである人の注意を十分引いて、少しでも有利な立場で売らなければならぬ。これは日本の道路でどうして百四十キロも出るような車を売らなければならぬか。人命を守る立場から言いますと、四十キロの道路を走つてゐるときにスイッチを入れば四十キロ以上のスピードの出ない自動車を売られたらどうか。六十キロのところなら六十キロというところのスイッチを入れればそれ以上スピードの出ない自動車を売つて売られたらどうかというふうに、人命を守る立場からして考へられるわけでございます。また、道路の整備の問題にいたしまして、第一級国道の整備は進んでおりますが、横道に入りますというところと全面駐車でございます。それで一つ一つ聞いてみますと、それそれ青空駐車をしなくて済むはずになつておるのですが、手続の上では、たいへん離れた、二十キロも三十キロも離れたところに届けのときの車庫を求めたというふうなことで済んでいる。また、最近つくられた高速道路を見まして、百キロで走るためには前方距離を百メートルとらなければならぬという道路ができたならば、それが二車線でしたら二台ずつ百メートルおいて車を入れてやればよろしいと思ひます。ゲートから入るのには無数の車をに入れておいて、それで事故を起こした者に対してだけ前方距離百メートルをとらなければ危険なんだということをあとから幾ら説教しても、これは始まらぬことだと思ひます。人間尊重という立場から言いますならば、法律だけでなしに、あらゆる可能な方法で人間が尊重されて初めて、それでお罪を犯す場合、その罪の処断を刑法の専門家の方々にお考へいただければよろしいことと思ひます。その前にしなければならぬことが無数ありまして、それが一つも解決されずに、うわべだけの取り扱ひをして、それで事故の当事者に対してだけ罪を科するという場合、その罪を重くするという方向に反対するわけ

でございます。

交通の問題にしまして、私も開業医として多年これに關係した診断書を書かされてまいりましたけれども、その診断書の取り扱い等につきましても、すでに先生方御承知のように、幾度違ありましたけれども、これは私をして言わせるならば、公安委員会の責任の所であらう。三月一ぱいで取り扱ひのやめになりましたあの診断書の様式にしまして、医師会との話し合いの場合には、その診断書によって免許を取得した者が事故を起こした場合に、何かそれに関係したことがあつてもその診断書を作成した医師に責任を要求しないという話し合いであらう診断書が出されることになりました。精神医学会から強い反対がありまして、精神鑑定というものの内容がどういふものであるかということが理解されて、あんなものをやつても無意味であるということで廃止になったわけでございますが、それぞれの關係の立場の方が自分のところの責任の所だけをやつておられて、個人がこれに乗せられて処罰されるということには、反対でございます。

なお、これと關係しまして、この法律が私どもの日常の業務でございます医療の過誤と強い關係がありますので、そのことについて少しく意見を述べさせていただきます。

すでに衆議院の法務委員会の参考人として、日本医師会の武見会長が現在の医療の非常に高度な面につきまして意見を述べられております。最近の高度な手術の実態等に関連しまして、医師の持たなければならぬ注意義務ということが要求されても、数年前と現時点では問題の性質が全然違ふのだということを述べられておりますが、これは武見先生の御意見、そのとおりであらうと思ひます。また、日常の診療の中で起こります医療過誤につきましても、医療の過誤というものが問題になります場合は、先ほどお話のしましたように、注意義務がはたして十分であつたかどうかという点がございまして、もともと人間の生命力というものがございまして、かなりな間違いがあつた

んではないかと推測される場合でも、病状にも変化がなければ、生命に危険もないということには、結果論でございます。結果が悪かつたということから出発しまして、年じゅう問題が起こつております。最近のマスコミの傾向は、またこれをことさらに報道するようになっております。隣の台湾の医療の実情を見ますと、開業医が診療しておりました死亡いたしました、事のいかんを問はず遺族の方からたいへんな強い賠償の要求があるというところで、開業医は、重症の患者さんは、自宅で治療するのが当然であるケースであつても、これを無理でも病院に送つてしまふ。開業医は死亡診断書を書かないようにするという風潮で、そのために台湾の医療の実情が日本とはずいぶん変わった状態になっているわけでございますが、こういうふうな結果論だけで問題を考へてまいりますと、日本の医学の将来はどういうふうになるか。これは武見先生の述べられておりますところでございますので、私は時間の關係で省かしていただきます。

最後に、この医療過誤の問題で私どもが非常に苦慮しておりますのは、私どもが臨時にかり出されまます予防接種に關係しての問題でございます。一昨年、名古屋で予防接種にかり出されましたある医師が、市当局の用意いたしましたワクチンが間違つておりました、問題を起しました。現在の開業医というのは、たいへん忙しい生活をしております。予防接種にかり出されます場合には、私も今月の三十日に日本脳炎の予防接種の当番だから出るということで通知を受けておりますが、何時まで来ない。ところが、午前中の患者を済まして、昼食も食べるか食べないかで、あたふたとその会場へかけつけまして、大ぜい待つておられるところへ行つて、注射を始めるわけでございます。その先生の場合には、あたふたとかけつけていて、大ぜい待つています。しかも子供さんを対象の予防接種でございましたので、ギヤアギヤア大ぜい泣いています。先生早くやつてくだされとい

うので、すぐ注射にかかったところが、ワクチンが違つていたわけでございます。幼児に対して行なつてはならない腸ペラのワクチンが用意をされておつた。注射の途中ではなと気がついて確めたところが、液が違つていふというので、それを中止しまして、ジフテリアと百日ぜきの混合ワクチンを取り寄せて、そのあとの方たちの注射をした。ところが、幼児に対してはならない、しかも分量も違いますし、腸ペラのワクチンをしたために、大ぜいの子供さんが発熱その他の障害を起しまして、これが二百十一条の対象として起訴されました。検事さんの報告の中には、私ども非常に遺憾と思ひますのは、検事さんがこのように論告しておられます。その途中で、「最近の医師の道義心の弛緩ははなはだしいものがあるの、警告を発しなければならぬ。」私をして言わしめるなれば、現在の日本の開業医というものは、たるんでおるのではなくて、緊張の連続なんでございます。その結果、不当にこき使われまして、注意義務を果たすことのできないような状況になる。しかも、この先生の場合には、先月の末日に判決がございまして、求刑は禁錮四ヵ月でございましたが、判決は罰金五万円という罰金の一番重いとこでございまして、その前に、間違つた予防接種液を用意しました看護婦、保健婦たちは、すでに昨午判決を受けておりますけれども、こういう状態で予防接種にかり出されること。予防接種につきましては、予防接種についての法律がございまして、こまかに規定されております。これは市町村長の義務でございまして、取り扱つておりますのは保健所でございまして、保健所の現在の状態をごらんいただければわかりますように、医師にしましては、看護婦にしましては、保健婦にしましては、人員が不足でございまして、臨時の人がかり出されて、予防接種の会場その他の用意をする。それで、予防接種の実情を一度ごらんいただきますなれば、現在厚生省が出して厚生省が管轄しております、直接命令系統にあります保健所で、この予防接種の実施についての

規定を守つていないということでございます。消毒その他用具の用意について規定がございまして、けれども、これが守られておりません。注射の針というのは、もともと一人一人取りかえるべきですが、名古屋ですら、この先ほどの事件がありましてからやつと針を一本ずつ取りかえるようになって。一本の針で何人も予防接種をして、まだそうやっていふところもございまして、これによって感染が起つた場合の責任は、医師の責任ということとで追及されるわけでございます。また、人手不足の中に臨時にかり出された医師が、そこでこの法規に定められたとおりの注意をしておりますと、予防接種が実行できないわけでございます。予防接種の前には、禁忌という注意がございまして、からだに異状がないかどうかを、問診、打聴診その他の方法によつて健康状態を検査しなければならぬ。一人一人十分な検査をしておりまますと、これはあの短時間に三百人もの予防接種はできないわけでございます。口頭で「変わりありませんか」という程度で済ましてしまふ。その方からだにどういふ変化があるかというところは、全然調べることができません。また、予防接種後の注意にしましては、これは紙に書いて張り出しておくよりはかしかたがないところでございます。流れ作業で夢中になって、前に出された腕だけを見ながら処理していくというのが実情でございます。ところが、こういう規定を守れない保健所に對して、これをきちんとして守れという要求をしますと、その医師が県の衛生部に呼び出されて注意を受けるわけでございます。その実例もございまして、現在進行中のポリオのワクチンの服用でございます。小児麻痺のワクチンを接種いたします。ポリオのワクチンというのは、その使う場所が希釈しなければいけないという規定になっております。ただ、これを低温に保つた場合には、ほかへ持つていって使つても効力は落ちないというふうな規定されておりますが、希釈するのは一体だれなんだ、これは保健所の医師なりあるいは薬剤師でなければできないことでございます。そうすれ

ば、保健所で薬剤師が希釈しましたものを接種会場に持ってまいります。そうすると、どういう日にちによってだれが希釈したという証明書がついていなければならぬ。ごらんになりますとわかりますように、液体でございしますから、これは何であるか、その証明書をたよりにする以外にはないわけでございますが、とてもこれを安直に取り扱っております。それで、ある予防接種会場にかり出されました開業医が、何も書いてない入れものを発見して、これでは自分が責任を持って接種場の責任者にはなれないから、きょうはやめだと言つて帰つてしまつた。それで、県の衛生部に呼び出されて、伝染病予防のほうがあなたの身分に關する医師法よりも優先するのだというふうなお説教を受けたということを私に訴えてまいりました。現在の予防接種についてのあらゆる準備がされてないで、それで起こりました過誤についての責任だけが追及されるという事ですと、おそらく遠からず日本中の開業医はこの公衆衛生の面に協力しなくなるだらうと思ひます。現にそういう意見が強く上がつておられます。その会場に行かなければ、医療過誤の対象にならないわけでございます。行けば過誤の対象になる可能性が十分現存しているわけでございます。ちよつと交通の問題と似てゐるのではないかと思ひます。こういう環境整備をすることなしに、本人の注意力だけを強く要求して刑を重くするというのは、まだまだその前にすることがたくさんあるのではないかとこの立場で、私、本法案の改正に反對するわけでございます。

それから、先ほども御意見のありましたように、武見先生が衆議院の参考人として意見を述べられました。その意見は深く討議されることなしに採決になつてしまつた、それならばならぬも参考人の意見を聞く必要がないじゃないかということをおつたおられるわけでございますが、各参考人から出ました意見をなお掘り下げていただきまして、十分御審議のほどをお願いしたいと思ひます。以上でございます。

○委員長(北條常八君) ありがとうございます。次に、近藤参考人にお願ひいたします。

○参考人(近藤武君) 私は、いままでの方々のお話でも、かなり十分私の言いたいことを言い尽くしてあると思ひます。ですが、交通事故の予防と申しますか、その他安全の問題を専門にしておりますので、そんな立場から少しお話をさせていだきたいと思ひます。

まず、人間の行動の特性につきましては、鶴田さんから先ほどお話がありました、一つは絶えず人間の心臓といふものはゆるく波動を持っておるということでございますが、これは脈搏などを見ていただければだいたにおわかりだと存じます。普通六十から八十くらいをいつも打つておるのでございしますが、これがいろいろな条件で非常にはね上がるわけでございます。たとえば自動車の運転の場合ですと、車に乗つただけでも八十四くらいは脈搏を打つておられます。そうして、条件によつては百四十あるいは最高は百八十というやうなところまでいくわけでございますが、これはかなりの緊張をもつて運動しておるということがわかるわけでございます。しかし、数分あるいは数十分あるいは数時間というやうなものを平均をしてみますと、やはり恒常性というものがございまして、その緊張の水準は、波動はあるけれども、高いレベルで常に動いておるというやうなことがわかるわけでございます。こういう例はたくさんございしますが、時間の関係で省略させていただきます。

次に、人は注意を長く持続できないという先ほどお話がありました、これも、いまの心臓の状態を見てみてもそうでございますし、目の状態を見ていただいてもそうでございます。あるいは皮膚感覚その他の人間の特性といひますが、そういうものを見ていただきますと、数分でなくて数秒の持続で、その数秒で断続してまた持続する、また断続して持続するというやうな、大きな波動を持っております。しかし、その波動曲線も、教育

なり、訓練なり、あるいは経験、熟練といひますか、そういうやうなものをもつて加えられますと、このレベルも一定の水準に上がるわけでございます。それがいよいよゆるある作業をする、ある労働をする、ある行為を行なうというときの態度と申しますか、そういうものだと私は考えるわけでございます。

その次に、こういう人間というものを基礎に考へて、安全ということを考へてみますと、これは事故や災害が起こるというものは、物と物、あるいは人と物、そういうやうなものがエネルギーの危険な境界の中に入る、あるいは接触するといふやうなことから、災害とか、そういうやうなものが起こってくる。としますと、安全の根本の第一の対策といふのは、そのエネルギーの発生を源で囲み込み遮断する、それが発生源で囲み切る手段がない場合には中途で遮断する、あるいは拙劣な次善対策と申しますか、防護具なり、保護具なり、そういうやうなもので囲う、あるいは遠隔操作をするというやうなことになる、これが出発点だと思ひます。そうして、そういう意味において、機器を操作する、運転をするというやうな人たちは、絶えずその取り扱いについて非常に慎重にやつておるのであります。先ほどの、人間が波動する、注意が持続できないというやうなことから、往々にして危機的場面に遭遇するわけでございますが、この危機的場面に遭遇しないやうな対策といふのは何か。そうしますと、それはすでにおわかりのやうに、環境の整備といふことになると思ひます。しかし、これはこういうことと自体で進行しておりますが、そのことを知らなかつて守つていかないとどういふやうなひびく行為をする人たちがたくさんあるわけでございます。たくさんいたしまして、私たちがいろいろ統計から、われわれの経験から見ますと、数%——一〇%まで、これはそういう人たちが事故を誘発するのではないかと、そういうふうな考へるわけでございます。これが意識、無意識といふやうなところから過失という問題が出て

くるということになりますと、やはりそのことから、先ほどのお話のやうに、法律的にはよくわかりませんが、三年ないし五年とか、もつとひどい場合には十年といふことがあり得るのかもわかりません。私はそういう意味で、それを防止するためには、環境の整備、あるいは危機の安全感ですね、あるいはエネルギー源のものを合理化するといふことについては、どうしても、そういう不安全行為と申しますか、不安全な取り扱いをした場合にはこうなるぞといふやうな、何か重苦しいこととございしますが、事項がなくてはならないといふことから、鶴田さんその他の方々がおつしやいましたやうなどうも昔のままの状態ではまづいじやないか、古い時代の制度ではまづいじやないかといふやうに考へて、ある面ではこれに賛成する、しかしそこには非常に大きな条件がついておるということ、鶴田さんもおつしやいましたが、不賛成の面も私はあるのでございします。賛成をするといふやうに考へるわけでございます。たいへん粗末なあれですが、これで終わります。

○委員長(北條常八君) ありがとうございます。次に、大島参考人にお願ひいたします。

○参考人(大島藤太郎君) およそ問題が起こるにつきましては原因があるわけでございます。その原因を正確につかみませんと問題は解決することができないわけでありまして、交通事故の問題につきましても当然そういうことでございしますが、今回の刑法の改正が、自動車の事故の増加、悪質化と、この問題を解決するために二百一十一條以下の改正が提案されているわけでありまして、その中身は、申すまでもなく、禁錮三年を懲役五年に引き上げていくということが重要な重点になつております。これは要するに、事故の原因というものが、結局運転者の注意力が不足しているのだ、緊張度がゆるんでゐるんだといふことに現在の膨大な交通事故の原因を認めてゐる。したがつて、懲役を五年に引き上げていく。率直に言うならば、

威嚇していき、おどかすということによって交通事故を減らしている、こういう政策であることは明らかであろうかと考えるわけであります。はたしてこういうような形でこの膨大な交通事故が減少するものでしょうか。また、原因はそういうところにあるのでしょうか。また、原因はそういうところにありたいと思ふ次第でございます。

実は、こういう政策は、すでに昭和三十五年道路交通法を改正いたしまして罰則を強化したのであります。しかし、その後、事故は減らないどころか、逆にますます増加しているのが実情でございます。こういう政策によって事故が減らないことは、過去の最近の実績でも証明されておるわけであります。あるいはまた、交通事故の裁判をたくさん扱う現場の裁判官の判決の中にも、たとえば昭和三十年四月十八日の東京高裁の判決にはこういうことを言っておりますけれども、「刑罰をもつてする威嚇よりも、規律の周知徹底が先決問題で、これに努力しないで処罰の徹底のみを期するのは本末転倒である。」さすがに交通事故案をたくさん扱う裁判官は事実教育せられて、こういう判決を下しておられて、私たちは全くこのとおりではないかという実見を持っておる次第であります。

それから、交通事故が起こる交通の現場は一体どういふものでありましょうか、私の幾つかの経験若く披露申し上げてみたいと思ひます。昨年私たちが研究者は、十人ほどの者が東京から夜行の路線便に乗りまして、国道四号線を夜仙台まで参りました。まず私は、会社をみんなのおおの変えまして便乗いたしましたのでありますが、深川の私はある大きな一流の路線便の会社に参りましたところが、一生懸命いま二人の交通労働者の諸君が荷物を積んでおりました。車は十何トン積めるのですから、タイヤも私の胸ぐらにある巨大な車でありました。荷物をそれに満載するのでありまして、ちょうど入梅時期でありましたけれども、汗びっしょりになりまして二人の諸君が荷物を積んでお

りました。よもやこの二人が運転するのだと私は思っておりませんでしたところが、相当疲れたれて汗びっしょりになっていなくなりました。ところが、ふろに入られまして、私が運転台に乗っていたところが、この二人が見えただけでびっくりしたのでありますが、実はその二人の人が運転を開き始められた時間はすでに九時をこえておられました。千佳から先に参りますと、すでに仙台の到着の時間がきめられておりますから、スピードを落とすことはできません。対向車はものすごくふえてまいりまして、目を射るようなライトの光、だんだんある町になってまいりまして、非常に道が狭い、センターラインはもうほとんどあるかないか見えないう。横断歩道もはつきりしてないというところが随所にあるわけでありまして、国道四号線でありまして、ですから、ビュンビュンという対向車の行き会ふたびに私はひやっとして、何回ひやっとしたかしれませんでした。途中一カ所、一人の方はうしろに横に寝ておりました、きびしい震動でありまして、どれだけ寝たのかわかりませんけれども、三十分ばかり休養いたしました。そこで交代して、また仙台までという状態で疾走して行きました。そうして夜が白んでまいりました。仙台へ、目的地に到着いたしました。この二人の労働者の諸君が荷物をそこでおろすのであります。私は超人的なその労働ぶりに全く驚いてしまったのでありますが、宿へわれわれ一同が集まりまして話し合いましたところが、いずれの諸君もまたそういう経験と全く同じでございました。職業としておる交通労働者の現場、特に非常にいま増加しております路線便の運転者の諸君の状態は、大体そういうものでござい

ます。それから続いて、今度は東京都内のタクシーに私たちは大ぜいで便乗いたしました。大体四時ごろにすでに夕食を済ませまして、浅草方面で乗りまして、時間帯によりましてお客のある場所が違いますので、よくそういうことを心得ておりまして、もう走りどおしであります。夜中の一時ごろま

で、小用のために二回おりたきりで、その運転手は走りづめに走っておりまして。そういうようにして料金をかせぎませんと、生活できる賃金が実には得られないのであります。目をさらのようにして、おりたときにはほんとうにいかにもだれが見ても疲れたしょう然たる姿でありましたけれども、これまたみんなが集まって話し合つてみま

と、全く同じ状態でございます。私はまた、信州へ車で参りましたけれども、たとえば碓氷峠を通りますと、これは国道十八号線でありまして、あゝ碓氷峠の短い区間に百八十幾つカーブがございまして、だんだん車が大きくなつてまいりましたから、カーブで大きい車が回るためには、反対側では車は通れないのであります。停止しておるのであります。そういうカーブの箇所が幾つもございまして、広くなったところもありまして、断崖絶壁と、一方では岩場になっておりまして、一台の車しか回れない。それが国道十八号線でありまして。

あるいは、卑近な例で、私は学生時代を神田で過ごしましたけれども、小川町、駿河台、神保町、この交差点は三十年前の私の学生時代から一尺もおそらく広がっておりません。ところが、自動車は数はおそらく十倍、十五倍に増加をしてい

るといふことは間違いないと思ひます。こういうことは経験的に皆さんも十分に御承知だと思ひますが、もうあらゆる小さな路地にまで自動車が入つてまいります。ここに私は、労働条件と設備、車両の増加が全く無関係であるという具体的、しかも皆さんの御経験の姿が、なまなましくどこにもこれはあることではないかと思ひます。ここにこそ事故の起こる根本的な問題点がありやしないか。たとえば、自動車は激増してまいりましたけれども、最近の十年間、十五年間をとりましても、一台当たりの一年間の交通事故というものはほとんどふえていないのであります。事故そのものは激増しておりますけれども、車の一

よつて——運転者は一般的にまいりますと、例外は別といたしまして、非常に緊張度が高まっています。さらに私は、これは新聞に出ておりましたけれども、先年英国博覧会が来たときに、ロンドンから二階のバスがやってまいりました。ロンドンの運転手がそのバスで東京都内を運転したんでありますが、びっくりいたしまして、この車の洪水に驚き、毎日冷や汗をかき、へとへとになって宿屋に帰つたという経験をしておる。新聞記者に語つているところにかんがみますと、私は、日本の大都会の特に職業的な交通労働者諸君の運転は世界的である、非常に巧みであると言ふではありませんが、こう判断いたします。このことは、自動車ばかりではなくて、鉄道におきまして、私などは知れば知るほど軽々し運転であるということばを使いたいケースが幾つも出てまいります。東京から運転して、列車が小田原まで参りますと、まず踏切と信号の数の多いこと、十秒なり十五秒間隔に踏切と信号を見なければならぬのであります。おそろく電車の運転士にいたしまして、中央線でお茶の水から出発いたしますと、信号が五つも見渡せるのであります。御経験だと思ひますが、戦前にはなかつたことではあります、大きな駅のホームのまん中に信号がおります。実に信号が増加してまいりました。こういうことでありますから、おそろく運転士の諸君は、どなたも一カ月に数にして一万個も一万二千個も一万三千個も信号を見るのであります。万が一見そこなつても、これはたいへんなことになりまして、こういう状態でありまして、でありますから、こういう交通労働者の諸君の家庭におきまして、奥さんをはじめとして、非常に心配しておられます。小さいアパートに生活しておる人たちは、昼間寝なければならぬ。雨が降ると、奥さんは小さな子供をおんぶして、いやでも散歩して歩かなければならぬ。主人を寝かせ何とか事故をしないように。昨年の秋も、西武鉄道が踏切の事故が非常に多いので、私たちは視察に参りました。で、踏切の状態のひ

どいこともとより、一本のさおあるいは旗を立てて、まことに原始的きわまる状態でありまして、こういうふうな踏切の事故が多いのに、運転士諸君は一体どんな気持ちなんだろうということ、座談会を開きました。そうしたところが、運転士の諸君は憤然といたしまして、私たちは毎朝うちを出るとき、きょうこそは事故がないように神に祈りたいような気持ちで出てくるのだ、うちに帰って夕めしめるときには、子供までもみんなが、ああおとちゃんきょうは事故がなくてよかった、そういう毎日の生活だ、こう言っております。それが実は圧倒的な多数の交通労働者の生活の実態であるわけでございます。

一方では、この十年間にものごく自動車が増えました。その背後には、自動車産業というものがものすごく拡大されました。日産にいたしましても、トヨタにいたしましても、設備、オートメーション、世界の一流であります。ものすごく収益が増大いたしました。資本が蓄積せられ、そして政府は戦後産業としてこういう産業の土地の確保なり資金の提供なりに援助してまいりました。その結果、自動車が増え続けておりますが、自動車の増加は、他方ではものすごく石油の消費の増加でありまして、これは圧倒的にアメリカから原油を輸入しているのは御承知のとおりであります。日本はいまだではアジアにおける最大の石油の市場でございます。事故が起こる。他方におきましては、こういうふうにして自動車の生産、原油の輸入、大企業はばく大な資本を蓄積し、収益をあげてまいりました。しかし、他方安全設備の現状は、すでにお話ししましたように、まことに貧弱きわまる状態なのが実情で、ここに大きな交通問題、道路の問題が起つてまいります。実は、環状七号線が開通いたしました、非常に広い道幅でございます。まだ歩道橋も横断歩道も非常に不備であった初期においては、ずいぶん交通事故が起きました。しかし、最近目立って交通事故が減少してまいりまして、たしか、本年に入りまして、三月ごろまで、ほとんど事故がな

かったのであります。その理由は何か。結局、ガードレールが完備してきた、歩道橋がふえたことでございます。これによって、こういう素朴な段階でも、相当な事故を防ぐことは可能なのであります。美濃部都知事がこの点に力点を置いていたのは、新聞でわれわれも承知いたしましたけれども、手をつけることは幾つでも身近にございす。たとえば、中央線が高架になりましたけれども、高架になりす前の時代、つまり踏切の平面交差の時代でございましたけれども、踏切に自動車が来て危うく電車をとめるという事故まで入ると、中野から立川あたりまでの間に毎月二百くらい軽微な事故まで含めるとあったのであります。軽微な事故がございす、もうさつき宮原先生がおっしゃったような、ハインリッヒの言っているとおりに、どうしても三百の小規模な事故があれば必ず二十九の中規模な事故が起り、二十九の中規模の事故が起れば大きな事故が一つ起る。こののは、学者の研究の事実のとおりであります。結局、小さな事故をなくさない限り、大きな事故はなくなりません。すべて立体交差になることによつて、事故は完全になくなって、大事故はもうあの高架のところで起こらないのは申すまでもありません。ここにやはり交通事故を解決するための基本的な道筋というものが、私は実績として明確に出ておるのではないかと思います。そういうような設備の問題と、労働条件——ノルマ、賃金問題、これとは切り離せません。事実政府におきまして、労働省はこういう労働条件の劣悪なことが交通事故の原因であるということを認めまして、本年の二月九日に、有名な、私たちは二九通達と申します通達を出しました。これは、長時間労働、劣悪な労働条件、賃金のきびしい歩合給について制限を加えているわけでありまして、なかなか事実現場におきましては、十分経営者はこれを守っておりません。先刻、東京高等裁判所の判決の中に、処罰の徹底を期するのは本末転倒で、むしろ規律の周知徹底が先決問題、まことに

正しいことばでございまして、既存のそういう法規、設備を十分まだ守られてない。これを守るのと事故をなくする上にとつては非常に重要なことであると私は思います。このようにして、一方では全く自由競争的な交通政策——いま飛行機が新しく、新幹線にお客を取られたということ、巻き返しでもつて、いわゆるエアバスと言われる三百人乗り以上のものを今度は東京—大阪間に入れまして、一時間以内で飛ばす、そして運賃を二等へ近づけていく、そして新幹線のお客を奪い返そうということが、具体的な日程になっております。こういうふうにして、政府の政策自体が、競争を容認し、あるいはあるような状態でございます。こういうことにはのみ交通経営者は重点を置きますから、全く安全の施設は、たとえば踏切にいたしまして、道路が広がっても踏切が狭いというところが随所に東京近郊にはございす。道路が二車線、三車線になつても、踏切は自動車一台しか通れない。まことにおかしい話であります。私鉄の経営者に言わせれば、道路を広げたんだから、道路のほうで費用で踏切は広げてくれ、というふうなことを堂々と陳情団に言っている始末でございまして、全く運輸省の交通政策は何をしていいのかというのをわれわれは嘆息ざるを得ません。確かに一方では酒飲みや無免許、こういうような事故があることは、私たちが認めるのにもちろんやぶさかではありません。いま近藤先生のお話を承っておりますと、一〇％くらいはこういうことがあるというのをちよつと数字を言ったように拝聴いたしましたけれども、もしかりに一〇％のために九〇％の善良な、全く日夜苦しみながら事故の絶滅を期しておる交通労働者の場合に、事故を起せば自分自身が死んでしまう可能性があるのでありますから、好んでたむけがございせん。そういう中で、一般論として業務上過失の刑を過重するということは、むしろ問題点をぼかしてしまふ、水増ししてしまふ。明確に酒飲み、無免許、あるいはひき逃げ、こういう点だけを処罰をきびしくしていくのは、私は非常にはつ

きり注意力の喚起の点もある程度の効果をわれわれは否定するものではございせんけれども、これを水増ししたしまして、一般的に九〇％のものにまでそういう形で事故を解決しようとするのは、結局政府が、膨大なこういう事故に対する解決策、本来の交通政策なり、自動車の生産なり、そういうようなものに対して安全設備の指揮なり交通経営者の監督なりということとを全く放任をして、ただこの事故を労働者と利用者の責任に帰せしめるという政策に私ははかならないと思ふのであります。

最近、小学校におきまして、非常に交通道徳の教育がきびしくなつてまいりまして、ある学校では、自転車に乗るには免許証を出す。きびしくなつてくると、歩行者手帳などいまして、子供が道を歩くのに手帳を持って、違反したとかしないとか手帳に書き込まれるような教育をいたしているところが出てまいりました。こうなりまして、伸び伸びと飛んだりはねたり、けんかをしながら成長しなければならぬ子供が、道を歩くのにも違反するかしらぬかという注意をしなければならぬ。いなかから転居してきた先生は、東京の子供はいじけておる、伸び伸びした子供らしさがなくなつておる。道へ出れば事故がある、自動車が裏通りまでやってくる、ですから道に出られない、結局うちにいて、遊びたい、あばれた、妹とけんかして——けんかをやるよりしょうがないのだ、そういうことを、私は先般ラジオのコンクールに出まして、そういう放送がありましたけれども、まことに子供がかわいそうであります。遊び場がない、そして道路には自動車が入ってくる、都会の実情はこういうことでありまして、結局この点から見まして、一貫した道徳、注意力の緊張という形で本来の交通事故の原因がむしろ隠蔽せられているのではない、そこに問題があるのであつて、そういう意味では刑法第二百一条の改正には反対でございます。

いまタクシーに乗つて、タクシーの組合が車の裏側にどういふ安全標語を出しておりますか。

「交通事故違反なしに生活できる賃金、安全輸送のできる賃金」——まことに私は労働者の気持ちを率直にあらわしていると思います。好んで交通違反はしていません。交通労働者は、もし事故を起こせば、二重、三重の罰則を受けるのであります。刑法の罰則、社内の会社の罰則、あるいは民事行政罰、一つの事件につきまして三重の罰則を受けるのであります。何で罰則の強化によって注意力が增加することがありましよう。こういう実情でございます。

ぜひ諸先生方は、こういう交通の現場の実態、交通政策のあり方というものを、この問題につきましてもお考え願って、ぜひひとつわれわれの意見のような形でこの刑法改正問題を処理していただきたいと思ひます。

以上であります。

○委員長(北條八君) どうもありがとうございます。以上をもちまして参考人の御意見の陳述は終わりました。

それでは、これより質疑に入ります。御質疑のある方は順次御発言を願います。

○委員長(北條八君) ちよつと速記とめて。
〔速記中止〕

○委員長(北條八君) 速記を始めて。

○龜田得治君 たいへんおのおの立場で有益な御意見を拝聴しまして、われわれも、自分の立場は別として、謙虚に拝聴したわけですが、非常に参考になりました。それで、簡単に問題点を集約してお聞きしたいと思うのですが、交通事故に関する犯罪という問題について、これは社会的な非常な注目が集まっております。そうして法律案がいま出ておる。これに対して、非常にこう激しい賛否の立場が対立しているわけですね。賛成論者から見れば、それは反対論のほうは少数だといふふうに簡単に考えておられるかもしれないが、なぜこのようになつておられるかもしれぬが、なぜこのようになつておられるか、表面で見ればなるともどかと思はれるような問題について、反対が強く起きておるのかという点が、私は一番大事だと思うのです。それら

の点について、先ほどから皆さんがいろいろな角度から御指摘をいただいて、私も非常に意を強くしているのです。総合して考えますと、過失はいろいろな条件が合つて発生しておるといふことは、もうこれはどなたも意見が一致しておられるようです。また、それらのたくさん原因の一つ一つを排除しなければならぬといふことも、これはほとんど一致しているのです。一致している、法案に対する賛否は別として。そうなりますと、一体運転者個人の主観的なあやまちという点が強いのか、それ以外の各種の施策、そういったようなものが強いのか、ここが非常に大事な点だと思ひます。私たちは、それ以外の、主観的な条件以外のものが強い、一般的に言つて。例外は別、一般的に言つて、こういうふうには実は確信を置いているわけですね。このことは、刑法の一部改正に賛成の方もおそらくお認めになるだらうと思ひます。そういう情勢の中で、運転者の過失を重くしていかうかといふことがはたして政治として適切かどうかといふことですね。慎重に検討すれば決して自分の責任でないようなものを、ずいぶん運転者の責任として処理されてしまっているものも非常にたくさんあると思ひます。一々運転者が正規の裁判を求めましたりして成規の手続をとる力がありませんが、時間も、そういう状態をみんなが知っているわけですね。ことに、職業としてやっておられる、自分の家族の生活をささえておられる運転者は、これは一番よく知っているのです。だから、そういう状態の中で、このような刑法の一部改正といふものがはたしてどういふことになるのか、この点を私たちは非常におそれるわけなんです。それで、こちらの意見はあまり言う必要もないわけですが、それにしても、非常に乱暴な運転転があるといふことは、これは私たちも認めます。先ほどの御指摘もありました、それに対する措置は、本案に反対の宮原弁護士も必要性は認めておられるように私受け取ったわけなんです。だから、それであれば、この悪質者と世間が言つておる自動車運転者、それにしほつてこの立法をす

べきじゃないか。はっきりとこのような態度をとれば、これは全員一致でいくわけですね。職業的にほんとうに運転者としてまじめに働いておる人は、その立法に私は反対しないと思ひます。その立法には、むしろ、この真の原因をばかし、しかも場合によってはまじめにやっている者までそこに引きずり込んでいくと、こういうことに対する義務があるわけですね。そうして、一般的には交通事故というばく然たる弊害、危険性といふものを感ずるものだから、マスコミが盛んにそれを書く、それを背景として政府が押し切つていく、こういうことは私はほんとうの政治じゃないと思ひます。反対論者も、われわれも、悪質なものをきちんと整理して、そうしてもう少し警告を与えるといふことも、これはある意味じゃ必要だといふふうにお考えおるわけですから、なぜそうしてくれないのか全くおかしいのです。それで、そういう立場から、たとえば、いろいろ検討の結果こういう案をつくつてみたんです。それに対する御意見をひとつ承りたいのです。

「酒に酔つて自動車運転する者等による業務上過失致死傷等の処罰に関する特例法」、これは単独立法ですね。いま申し上げたような名称をつけた単独立法です。中身は、「自動車の運転者が酒に酔ひ、運転免許を有せず又は法令に基づく最高速度をこえて運転し、当該運行により人を死亡させ又は傷つけた場合において、その行為が刑法第二百一十一条の規定に該当するときは、五年以下の懲役又は十万円以下の罰金に処する。」——現在の二百一十一条よりも重くすると、こういうことは一つの仮案です。これは多少不十分な点があるけれども、もちろん直していったらいいわけですが、何かこういう形でですね、世間にはんとうに警告を与えるといふことなら、これ全員一致でいくのです。私は、この現在の交通事故の状態から見て、少なくとも全員一致になり得る性格の問題だとこれは思つてゐる。それを、政府原案のように、一ぺんつくりあげたらどうしても譲らぬといふふうなことでは、はなはだ残念だと思つてゐる

のです。宮崎先生からいろいろ問題点の指摘があり、最終的には原案のようではいかたがたいといふふうな結論と承つたわけですが、ただ、そういう場合でも、何かこう既成の法律学の概念といつたような、そういうものにやはりとらわれているところがあると思ひます。立法技術上のむづかしい点が道交法並びに刑法に関連してこういう独立法をつくるかあるかもしれん。また、ていさゝとか、そういうこともあるかもしれん。しかし、そういうことは、技術的にそれを解決してくれるのは、これは法律専門家なんです。それがていさゝかいいとか、困難があるとか、そういうことでせつかく一致して、そうしてやれる方式があるのに、そういう方向に向かわない。そして、ともかく従来の刑法改正でちよつと直せばいいが、それでもいいんじゃないかといふ提案でありましたが、私はまあ精神的な注意を喚起するといふような意味も兼ねていま申し上げたような名称をつけた単独立法をこの際出していく。法律体系上いさゝかいいとか悪いとか、そんなことは私は二の次だと思つてゐるのです。われわれ専門家の間じゃ、これはずいぶん刑法第二百一十一条といふとかましいのです。一般的にはまだ何のことかわかつておりません。ところが、こういう名称をつけて、そうして訴えていけば、これはよくわかるのです。まあそういうふうな終局的には考へてゐるんですが、そういう点についての考え方を各人からひとつお聞きしたいんです。

で、宮原さん何か公判の關係でお急ぎのようです。先にお答えをいただいて、何か中山先生も宮原さんにあるようですか、あとの方は、中山先生の宮原さんに対する質問の終わったあとで……。

○参考人(宮原守男君) じゃ私からお答えさせていただきます。すわつたまま答へさせていただきます。

私、東京大学の経験法学研究会のメンバーなんです。経験法学研究会というのはどういうことかといえますと、現在の法学を経験科学的に、科学的に考えよう——従来の法学は、非常に誤解を招きますけれども、決してサイエンスじゃないのです。非常に神学的な、まあいわば哲学的な面が非常に強過ぎて、実際にどういう効果をもたらすか、刑罰がどういう効果をもたらすかということに対する反省がないわけです。そういう意味で、この刑罰というのは、経験科学的に、いわば一つの実験だと思ふんです。実験をすることだと思ふんです。だから、上限を上げてやるということも一つの実験だと思ひますけれども、しかしこれは対象になるのは一般大衆なんです。やたらに実験されて迷惑しちゃ困るので、アメリカで実験に失敗したのは、禁酒法なんかは実験に失敗したわけですから、国民に被害を最小限度にして、そして実験をするという意味では、これは私は、単独立法であれ、道路交通法でやるにしろ、差しかえないと思ひます。ですから、いわゆる全体の一〇％——私は一〇％にも足りないと思ひますけれども、非常にアブノーマルなものを目的とするにもかかわらず、あとの大多数の九〇％以上の人にまで実験の結果が及んで、衆議院でも問題になりましたけれども、一億総犯罪になるような実験は差し控えていただきたい。

そこで私は、実は、こういう刑法の改正の問題について皆さんの意見はどうだと、東大の教授、助教授、都立とか立教の講師なんかのいる場で意見を聞いたわけです。そうしましたら、やはり、そういう実験は刑法の改正のように大綱を打って全部に広がるような実験はすべきではないので、道路交通法で特に弊害のある点についてやるということについては賛成だ、これはやはり感情論としても国民感情じゃないかということがその意見では出たのです。そこで私は、そういう人たちの意見を代表する意味もあって、道路交通法で、これは立法技術的に可能であるわけですから、

やったらいいんじゃないか。ただ、いま亀田先生のちよつと案を聞きますと、これは法律家の立場から言いますと、結果的加重犯のような感じを受けるわけです。ですから、立法技術的に、多少被害が大きければ重くなるというような原因を与えますので、酔っぱらいとか無免許が原因になって、やはり責任主義といつて、その責任に應じて刑罰を重くするといふふうに条文の上で考えていただけませんと、ちよつと結果的加重犯というのは、やはり現在の近代的な考え方から言えば、古い考え方と言っちゃ申しわけありませんけれども。ですから、私は単独立法という道路交通法をやることは賛成です。ただ技術的な面では、そういう面を強調して責任主義の立場でやっていただきたいということをお願いしておきます。

それから、施設を改善すれば事故がなくなった
ということですが、これは全くそのとおりで、名
古屋でダンブカーが幼児をひき殺したというこ
とで、新聞でも非常に騒ぎました。これはこの立法
のきつかけになったのも、そういう動機もあるか
もしれませんけれども、あの場合に、跨道橋をつ
くっておけば、そういう場合でも事故はなかつた
わけです、結果的になりますけれども。だから
幼児が跨道橋を渡っておれば幾らダンブカーでも
事故は起こらなかったわけですけれども、いま七
環の話を大島先生はおっしゃったのですけれど
も、跨道橋をつくった所が事故が減っている。そ
ういうことをしないでただおどかさただけでやつて
もらつては困る。特に列車の場合は、鶴田先生など
は御専門ですけれども、設備を改善すれば事故が
起こらない。一番いい例が東海道新幹線です。こ
れはいままで一度も事故は起こっていないとい
うのであります。ということは、中央でコントロー
ルしているわけですから、そういう設備のしよ
うによつては事故が防げる。居眠り運転しよ
うがあるで、それで実は東大の藤木教授が最近刑事
政策という本を書かれています。こういう自動車
事故についてはどういう見解を持っておられるだ

うかと思つて、私それを読んできたわけです。そうしましたら、列車事故については、やはりそういう設備の改善で、刑を重くすることについては賛成しかねる、しかし自動車事故に限つては現在の段階では酔っぱらいや無免許のような場合は合理性があるだろうということをおっしゃっている。ですから、やはり私は全面的に賛成ではないと思つているわけです。比較的藤木さんは、そういう立法者の立場に立つて好意的に考えてくださる人でさえも、そういう発言をされたということは、やっぱり重要視すべきだと思ふのです。

○中山福藏君　それでは、宮原さん並びにほかの五人の方々からたいへんけっこうな御意見を承りまして、感謝しているわけです。

そこで、宮原さんにお尋ねしたいのですが、私、おっしゃることについては、ほとんどかねてから考えていることであつて、首肯いたします。そこでお尋ねしたいのは、刑法の全面的改正によつてこの問題を解決したらどうかということなんですが、一体全面的な改正を刑法に加える、その期間がどれくらいかかるといふ想定のもとにこのいわゆる懲役並びに禁錮という問題を解決しようとしておられるか、その期間はどのくらいとお考えになっておりますか。

○参考人(宮原守男君) それは、私どもはそのほうにタッチしておりませんし、具体的な状況でそういう資料も持ち合わせておりませんので、それはわかりませんけれども、ただ私がお願いをしたんは、いことは、こういう懲役刑にするということとは、刑法の体系をくずすことで、事が国民の基本的人権に関することです。ですから、やはり慎重にやっていた方がいいので、合理性がはつきりしていれば、いま亀田先生がおっしゃったように、単独立法でやるということについては、私は賛成なんです。

○中山禰藏君　そこで、私もふだん公判廷に立ってしまおっしゃった各参考人の方の意見を堂に述べているわけです。刑の量定の上に相当の考

慮を払えということを要求しているわけですが、やはりいまの刑法の改正に着手して相当の年月を経ているわけで、何ともゆるちょうなことです。これで、急テンポで、加速度的に変化していく社会の実相というものに対して対応できるかどうか、こういう点はどうお考えですか。

○参考人(宮原守男君) その点は、私も先生のおっしゃるとおりだと思いますので、道路交通法で現に実験を従来やっていますし、大島先生のおっしゃるところによると、その実験の結果あまりいい結果は出ていない、だから今度の実験もあり賛成でないという趣旨のようですけれども、私は道路交通法ですぐできる問題だと思います。

本来の体系をいじらなくてもそういうことは可能
ですし、また亀田先生の単独立法ということもそ
ういうことからきているんじゃないかと思いま
す。

○中山福藏君　その点よくわかるのですがね。
そこで、道交法の改正ですね。この法に基づいて
いったらこの問題を即時に、できるだけ時間的に
早く改正できるという御意見を持っておられる
わけですか。

○参考人（宮原守男君）　私はそう思っておりま
す。

○中山福藏君　それでけっこうです。私はそれだけ
けです。

○秋山長造君　もうちょっと時間がございますから、宮原さんに、実務とそれから研究面と両方やっておられるのでお尋ねするのですが、確かとさつきおっしゃったように、未必の故意でやらわれるんじゃないか、悪質な者はどうも立証に手数がかるので、安易な道を選んで上限を上げるとしうことにいつているんじゃないか、私もそういうような感じがするのですが、それほど何ですか、これだけ学問も進み、同時に実際上の経験を積んでいるわけですが、にもかかわらず、未必の故意の立証というのがそれほど不可能に近いくらいわずかしいのですか。

○参考人(宮原中男君) 私はそうは思わないのですが、ただ裁判官によつては、非常に厳格に、シビアに解して、間接的な事実だけでは事実上推定してくれないというところは確かにありますけれども、これはやはり検察官の私は責任の問題だと思ひます。立証責任はやはり検察官にあるので、それをやはり裁判官に説得する義務があるのです。そういうことをやはりなさっている検察官がいらっしゃるからこそ、広島高裁の三十六年の八月二十五日の判決も未必の故意を認めておりますし、その後、東京高裁の三十八年の六月二十七日、札幌地裁の小樽支部の昭和四十一年の二月十六日、これは殺人で処罰しております。山形地裁の三十八年九月三十日、これは殺人未遂。法務省から出されておる資料では殺人未遂がかなりあります。そのほか東京高裁にしろかなりのものがあるわけですから、現にそれが可能であるにもかかわらず、なさらないということは、私は、ことばはちょっと言い過ぎかもしれませんが、検察官の怠慢であらうと思ひます。それは、そういう国民感情があるなら、堂々とやはり殺人罪、傷害致死罪で起訴して、それで立証して、その一つのルールをつくるべきだと思ひます。それができないで、立法府にげたを預けるといふことは、私は努力が足りないと思ひます。やはり国民感情に逆にあたえていないんじゃないかというふうに思ひますが。

○秋山長造君 いま幾つか未必の故意を立証した実例をおあげになったのですが、私の想像では、そういう立証をやったという場合は、未必の故意でも特に立証のしやすい特別な場合だとか、あるいは未必の故意の立証をやったその担当した検察官が特に優秀な腕さきの検察官だったとかいうことじゃないかと思うのですがね。そういう例外的なことなら、それは一般論として要求できぬわけですから、それね。

○参考人(宮原中男君) おっしゃるとおりだと思います。

○秋山長造君 これだけいろいろな理論面でも実面でもうんと進歩しているときに、どうも未必の故意に限ってどう立証できないできないという議論というのは、どうも理論的でないような感じがする。それで、どつちかといえば、やはり今度の問題なんかは、まあ提案者のほうはそれ相応の理由をもつておっしゃつてはおるのでしようけれども、相当感情論というか、ムード的なものがある形無形の影響を与えているというところは、これは否定できないと思ひます。じゃ、その点については、これはもうさつきおっしゃつたように、決してそうむずかしいことじゃないという御見解ですね。

○参考人(宮原中男君) ええ、私はそう思つております。

○秋山長造君 それから、もう一点ちょっとお伺いしますが、業務上過失ということですね、外国の例なんかでも、業務上の過失に類するようなことをきめた例というのは幾つかあるようです。外国の刑法にも。ただまあ、外国の刑法の場合には、日本の刑法のように業務上過失とこういう過失でなしに、業務による過失とか、業務に関連した過失とか、職業に何としかした過失とかいうようになっておるわけですが、ところが日本のは業務上過失だから、業務上の過失だとも言えるが、必ずしもそうじゃないのです。業務上過失という一つの固有な名詞のようになっておるわけですね、業務上過失と。そこらに、ことばは同じでも、何かこう日本の場合の業務上過失というのは、外国の業務による過失とか、業務の上での注意を怠ったとかいう業務というのと、だいたい内容が違ふのじゃないかという感じがするのですが、業務上過失という意味は、まああらためてお伺いしなくとも、これは判例なんかでも確定しておるのですが、日本で言うような業務上過失というのは、一体外国にあるのですか、ないのですか。

○参考人(宮原中男君) まあそれは、私あまり學者のほうでございませんで、その点は、ちょっとと單なる意見でしかあり得ませんけれども、この

日本の場合の業務上過失とは、しろうとの人が受ける感覚とそれから法律家が受ける感覚とは全然違ふわけですね。あの業務上というの、ただ反復性、継続性という意味だけしか持つていないわけですね。それで、あれは重過失と同じ構成要件なんですね。ですから、重過失の場合は、具体的に注意義務は千差万別であるわけですね。そうすると、検察官のほうもそれを一々こうするのはたいへんですから、ある程度定型に、こういう定型に、まづいてるものはもうそれは重過失と同等の非難性があると考えてやるものが業務上過失なんですね。ですから、そういう一つの定型のものをつくろう、いわゆる検察官のやはり注意義務に対する立証を軽減させるためにあの業務上過失という概念があるわけですね。ですから、それはいままで判例が固まつておりますし、ある程度定型化されているということ、私は弊害はないと思ひます。そういう意味では、あまり問題はないのじゃないかと思ひますが。——よろしうございませうか。どうもたいへん、やはり業務上過失の事故の事件で一時からやるものですから、申しわけありませんけれども。

○委員長(北條簡八君) どうも宮原さん、たいへんありがとうございます。

それでは、他の参考人の方に対する質疑を行ないます。

○龜田得治君 先ほどちょっと質問を致したままになつておるのですが、特に宮崎先生にお答えいただく際に、法制審議会の経過なども、私たちが一応拝見はしておるのですが、その中における議論なども若干具体的にもし御説明願へたらと思ひます。

○参考人(宮崎澄夫君) これは、審議会の議事録を要約したもの、あるいは法制審議会自体の答申にもある程度あらわれておりますが、私自身それにタッチしたしておりますので、その点、いまここで要約してお話しいたしますけれども、最初道交法でやつたらどうかという意見もあったのでございませうが、やはり先ほど私がここで話しし

ましたような点が問題になりまして、結局やはりこの刑法の中でやるのが適當であるという意見が多数であつたのでございませう。それから、刑法の中で事を考えるときにどんな方法が考えられるか、こういうことで、最初に某委員から、業務上重大な過失による——業務上ということとそれから重大な過失ということとを組み合わせ、業務上重大な過失により人を死傷に至らした者、こういうふうなことを構成要件にしてはどうかというところ。第二には、他人の生命身体に危険を及ぼすべき方法で車両を運転し、よつて人を死傷に至らした者云々の刑は、同じくやはり五年であります。そういうような案が出されて、論議の結果、あとに述べました他人の生命身体云々という案が第一案となりまして、それから最初に私が述べました業務上重大な過失による、こういうものが第二案としてその提案者から提案されたわけでありましたが、しかし、そこではいろいろとそれこそ慎重に検討したわけでありまして、第一案につきまして、つまり他人の生命身体云々という方法でというふうな場合には、その表現から見まして、これは非常に広く解される心配がある、場合によつては過失が他人の生命身体に危険を及ぼすべき方法で運転したということになりはしないか、その点が大きな反対理由でございまして、なお、危険を及ぼすべき方法というところについて、故意を必要とすることになりはしないか。そういった点と、業務上やはり相当の問題が起つてはこないかという点も問題になりました。それからさらに、その条文とそれから現行法の二百一一条との関係はどうなるのか、それらの点も不明だということで、結局やはりこれも、この案は少数の案としてあまり賛成者が実はなかつたわけでございます。

それから第二案の、業務上重大な過失により人を死傷に至らした者、こういう構成要件にしよという案でございませうが、これにつきましては、大体業務上という概念はそう明瞭でない、それ自体、そういうものにさらに業務上重大な過失と

てまえでございませう。これは極端に詰めて神経質に考えれば、なるべく構成要件を細分化いたしまして刑を科していく。たとえば、同じ窃盗であっても、持込器物盗あるいは夜間窃盗とかといったようなものを、また加重したしていくとかということになりますけれども、しかしその加重する場合でも、たゞいまの刑法のように、窃盗については五年とか、何々については何年だとかというふうにきめることは、これはとうていできない。そういうわけで、こういうふうな提案の規定にいたしましても、何もそのすべてのところが、多くのものがそういうふうになると、ことに最高刑に近いもので処罰されるといったようなことは、これは觀念的には考えられますけれども、いやしくも裁判官の良識とかあるいは法律常識というものを信頼する限りは、そういう心配はない。ことに、いままでの実例を見まして、私はそれは、いま申し上げましたように、何も一つ一つをとらえて言っているのではなくて、全体の要素を総合してそこに悪質という判断をして重くしておる、こういうふうには私は考えるものですから、そこに若干疑問があるのではないかと、こういうふうには私はいまは考えておりますが、詳細に検討しないとそれは言えません。

○委員長(北條簡八君) 速記をとめて。

〔速記中止〕

○委員長(北條簡八君) 速記を始め。

○龜田得治君 いろいろ御意見を承りましたが、私の考えでは、ともかく酒酔い、それからスピード違反、無免許、こういうものがなくなるだけでも、これは非常に大きな結果が出る。で、いろいろなものにこいつが結びつく一番大きな原因ですわな、いままでの事故を調べると、ことに酒酔いなどはそうなんです。ですから、したがって、実際の注意義務をどれだけ果たしたかということになると、必ずしも、無免許なんかの場合は問題があると思うのです。ほかのやつよりも注意義務自身はもっと注意してやっておるかもしれない、場合によつちやね。しかし、そういうことじゃなし

に、ともかく形式的にこの三つのものについては、もう事故が起きようが起きまいが、それ自体絶対いかぬのだというところはつきりさせたいんです。私はその必要があると思うのです。で、そういう人が、これはもう道交法ではもちろん処罰しては行かぬが、もっとその点をばつきりしたい。そして、そういう諸君がこの刑法の二百一一条に当たるようなことをした場合に、もう五年にするというところで、やはり世間に対する効果をねらうというところなんです。それで、いろいろ実際のケースになった場合に、三つのものの処罰がどうなるか、これは私はまあそれこそやっぱり裁判官にまかしたらいいと思つてゐるのです。あなたの方では、二百一一条、原案どおりやってもそんなに心配要らぬと、悪質でない運転手さんのやつは、そんな重いところへ持つていかぬからという意味のことをおっしゃつてゐる。それと同じことをこれまた言えるわけですね、この三つのことについてね。なるほど三つに該当しておつても、事情の軽いものは三年以下というところでおやりになるでしようし、だからまあ裁判官の問題よりも、現在の社会情勢、政治情勢から見ても、みんながわかりやすいように、この酒に酔つて運転をしたり、スピードをむやみに出したり、いやしくも、たとえ腕があつても、免許も得ないで運転するということのようなことは最もいかぬことであるというところをはつきりしたいというのが、この単独立法にしたい、日本弁護士連合会もやはり単独立法の意見ですね、正式に法務省へ出してゐる意見は。個々の弁護士さんにはいろいろ意見があるでしようが、そういう意味なんですがね。この案自体の字句などは、これはもちろんもと訂正してもいいし、また、いま御指摘のように、どうも三つだけにしぼるのはおかしいじゃないかというふうな点があれば、あるいは社会的に非難されておるような点があれば、もう一つや二つ加えてもいいと私は思うのです。しかしあんまり加え過ぎてもまた問題があるので、いわゆる交通三悪といわ

れておるこの三つだけを取り上げたというのが、まあ私の気持ちなんです。

○参考人(宮崎澄夫君) 御趣旨は十分理解できませうけれども、私は、やはりいまの実態に即応して、まあ悪質なものをとらえようという形である。それを条文の上で、形の上であらわそうとしますと、ちよつと問題があるんじゃないかということを感じてゐるわけなんです。

それからいまの境界の問題で、すけれども、これもしさいに検討していきますと、おそらくいろいろ議論が出てくるんじゃないか。無免許であるというところで、先ほどお話しのように、無免許については因果関係がどうしても問題になつてくる。そうすると無免許であるということになつて、むしろ技術が拙劣だからということが原因になつてゐるわけですから、そういうふうなことにいかないとまずいんじゃないかというふうな氣もいたすわけなんです。

○参考人(近藤武吉君) 私ちよつと、おいでになる前に、ちよつとあれなんですが……。

○龜田得治君 あとからまた来ますが、ちよつと時間があります。

そこで、無免許の場合ね、宮崎さん、とにかく無免許者が事故を起こした場合に重いと、御承知のようににはつきりしたらいと思つてゐるのです。何も無免許というところ、人身事故は結びつかぬでもないと思つてゐる。無免許者が二百一一条に該当する場合には重くする、無免許自体をもつと非難しなきゃならぬということを申し上げてゐる。

○参考人(宮崎澄夫君) そうしますと、結果的に加重犯という形はとらないわけでございますね。そういう形じゃなくて、無免許運転自体あるいは酒酔い運転自体ということが問題になつてくるわけでございますね。そうしますと、たとえばいまの道交法の規定をもう少し上げるといったようなことでも間に合ふんじゃないかという、また反論も出てくるわけでございますね。

○龜田得治君 まあちよつと、あとでまた聞きます。

○中山福藏君 それでは私さぶる簡単にお尋ねするわけですが、この場合、近藤参考人並びに大島参考人にまずお尋ねするのですけれども、それはこう承つておられますと、結局結論として反対と、その理由は何を反対されるかという、環境の整備というものが不十分である、こういうことなんです。一口に言えば、もちろん私も法廷に立つていろいろ弁護をする場合、結局道路の狭いこと、陸橋、地下道の不整備なこと、それから高架線が通つていないというふうなことを、いろいろ何と申しますかね、弁護の資料として陳述するわけですが、弁護をする場合には、そこでお尋ねしたいのは、たとえば近藤先生はポリオの問題を取り上げられたですね。それから大島さんは現在の社会の実相というものを把握してゐる陳述された。そこでお尋ねしたいのは、そういう環境の整備ができたなら、この法律というものに賛意を表されるというふうにも聞きとれるのですが、ね。しかしながら、それには時間的な問題というものも横たわつてゐると思はれるのですが、環境が整備されてきたら御賛成になるのですか、お二人とも。ちよつとその点。

○参考人(大島藤太郎君) 環境の整備ができれば事故は激減すると思ひます。ですからその必要はなくなると思ひます。

○中山福藏君 そこで環境の整備というものは、財政問題というものがくつつかのですね、結局、私もそういうことでいつも量刑の上に非常な論陣を張つてゐるわけなんです。だからそういうことをするには、環境の整備をするには、あなたの立場からどうすればいいという御意見を、ちよつとつけ加えておかれる必要があるのではないかと、うゑもしますがね。そういう点をひとつ承つておきたい。

○参考人(大島藤太郎君) たとえば道路の整備はばく大な財源、いま六兆でしたかね、また五兆年計画通りですね。そういうものと、それと鉄道は約

三兆円で長期計画をやっております。この道路のばく大な計画と鉄道の計画が、日本の交通体系というものを考えた場合には、十分検討されているかどうかという事です。道路は自動車の問題と切り離せません。それから鉄道も電化、複線化、新幹線も岡山まで、やがて九州というところまで考えられるわけですね。現状には何ら関連がないのです。建設省と運輸省との関連において見ますと、たとえばこの路線は自動車ほどの程度発達させる、あるいは鉄道はどういう形で持つていくか、飛行機との関係はどうするかという事は、全く自由放任だと思えます。現状は、ですから、そこに私は総合的な交通政策、ばく大な資金を使うわけですから……。

○中山福蔵君　そこで私がお尋ねしたいのは、それでですね、よく攻撃、批判はしても、自分がこうするという建設的な意見がない、いつも感じていられるんですよ。普通の攻撃陣は、それであなただの立場からいえば、こういうふうな財政措置を講じ、あるいはこういうふうな政策というものを打ち出せば、この問題は解決するのだという時間的な期限と方法というものがちゃんとできているのですか。

○参考人(大島藤太郎君)　そういういまいばく大な資金を、ただ競争とスピードアップということじゃなくて、安全の施設に回したらいいのじゃないかという事です。そういう何も、たとえば東北新幹線、九州新幹線まで考えないで、通勤輸送を充実するとか、踏切を立体交差するとかというところに、その資金を回すべきだと思ふのです。

○中山福蔵君　そこでお願ひしたいのは、政府にそういう献策、あるいはそういう資料をそろえて御提出願ひ、また私どもにもくたされれば、たいへんけっこうだということに考えているんです。どうか将来さようにお願いします。時間がありませんから、近藤先生にもその点をお聞きしましょう。

○参考人(近藤武君)　私は結果的には賛成という、いろいろの条件がつきますが、賛成という意見を出したわけではございまして、反対を申し上げているわけではありません。ただ、そのとき……。

○中山福蔵君　ちょっとお待ちください。私は田村先生と間違つておりました。あとからあなたと鶴田先生に改めて御質問したいと思ひます。田村先生にお聞きしたいと思ひます。あなたはポリオの問題を取り上げましたね。

○参考人(田村清君)　交通の問題につきましては、交通の問題だけで、先ほど亀田先生と宮原先生あるいは宮崎先生と御質疑がありました。これはその中で単独立法で処理されたいと思ひます。それと、なぜそう申しますかという、他のたくさんあります業務上の問題について、交通の事故防止のための立法の考え方が、他の業務に対して、これがそのまゝ影響されて罰の条件が引き上げられるということにはどこまでも反対でございます。

それから、先ほど触れました予防接種の問題につきましては、せっかく国が定めております予防接種についての基本的な条件、予防注射の会場に当てられるところは衛生的でなければならぬというところへ、土足でみんなが出入りする。また、そういう方法でないと処理できないような、小学校の雨天体操場のようなところが当てられて、おていさいにクレゾール液を少しまいて、しめらせておくというふうな程度のことでお茶を濁し、また、従事者につきましても、現在の保健所の設置基準が、人口十万人に一カ所というの、二十万、三十万というところに一カ所しか間に合わないような状態になっておる。その中で法律が形骸的に存在しておいて、実際には公衆衛生の立場から、予防接種をやらなければならぬ、やらなければならぬ予防接種の必要性と、その問題の重要性を、役所のほうで忘れておるのではないかと思はれる実情でございまして。そういう状態のまま私どもに問題が課せられてくる。

○中山福蔵君　わかりました、おっしゃることは。そこで、私は申し上げておきますが、これは大体見を……。

医療問題に対する武見会長の御意見が半ば手伝つてあなたの御意見となつたものと看取しております。そこで私は、これも大島さんも述べたと同じように、議員立法で出す措置が講ぜられるのです。よ、あなたの方の御意見を。それを……。

○参考人(大島藤太郎君)　その点は国民に済十年も非難攻撃しておられる。その点は国民に済まぬと思われませんか、その点はどうか。議員立法でやれるわけですね。あなたの方の医者が援助された代議士はたくさんおられるのですから、そういう人に意見を述べて、なぜ議員立法でそういう措置を講ぜられないか。しからばそういう問題もおのずから解決するのじゃないかという気もするのですが、その点どうですか。

○参考人(田村清君)　その点につきましては、日本医師会が常に国会議員に対する働きかけ、政府に対する働きかけをしておりますので、私も個人開業医の、ことに保険医だけの団体からいいますと、これは医師会の問題でございまして、医師会の定款にあります公衆衛生に寄与するという、これは各段階の医師会の定款の中にありまして、医師会というものの当然の任務でございまして、日医の武見会長はじめ、各都道府県の会長にいたしましても、絶えずそういう努力はしておるわけでございます。ただ、厚生省でこれを取り上げるか取り上げないかは別問題でございまして。将来とも統括して努力されるに違いないと期待いたしております。

○中山福蔵君　どうかひとつ努力されて、実りのある行動をおとり願ひたい。私は、この前も医師会の方々に、代表者にそのことを言つておつたのですが、それで十年間もおやりになつて実りがない、これはどういふわけか。そのひとつ欠陥的な事情というものを十分御反省願ひたいということをつけ加えて、あとは鶴田先生と、それから近藤先生、お二人にお尋ねしたいと思ふのです。心理学的な立場から現在の日本の情勢、政治、経済、文化、その他の問題を考慮して、そうして今日の立法措置を講ぜられつあるところの今日の問題、刑法の一部改正法律案ですね。これは今日の日本人の心理的な影響というものから考えてみて、適切と思われませんか。適切であると私は受け取つたように考えておりますが、その点を一言だけお二人に伺ひたいのです。

○参考人(鶴田正一君)　もちろんそのほかのいろいろな総合対策が行なわれることが必要ですけれども、その中の一つの対策としてこれが必要だと、こう思うわけです。

○参考人(近藤武君)　私、回答する前に、先ほど何か間違つておられておりますが、運転をする場合に、非常に無謀な運転がある。それは一〇％くらいと申し上げた。これは一〇％足らずと申し上げたつもりで、大体七〇％くらいじゃないか、こう申し上げておる。

それからもう一つ、ハイリッヒの法則が出ましたが、これは産業災害における法則、これはもう御承知だと思いますが、自動車災害なんかの場合には、御承知のように、たとえば東京都の場合には二・五人と三・五人の間、一人、そうして百八十人から二百人くらいが重傷を負つておるのです。ですからこういう比率は、自動車産業とか電気産業とか、そういう産業ではだいたい違ふのです。ある産業の例を、建設業などを調べてみますと、四五対七五対一と一死亡者が一出る場合には重傷者が四十五人くらい出て、軽傷者が七十五人くらい、非常に危険だというようになつておるわけですね。その二つ、ちょっと気がつきましたので訂正させていただきます。

条件つきと、何かあいまいなようでございますが、そういう無謀なものに対するものとして賛成するということではございませぬ。そして、しかしゼロから始まつて五年までということではございませぬ。何れも全部五年になつたことだつたらこれは不賛成である。ゼロから始まる、そうしてほとんどの場合に、いろいろな条件を客観的に判断した上では、おそらくそう悪質なものであるとはおられないだろう、それは七〇％というふうなふうには私は受けておるわけです。

……。

○中山福藏君 これでは終わります。

○山高しげり君 田村先生と大島先生にちょっと簡単に伺いたいのですけれども、酒酔い運転が非常に多いのですけれども、それについてはどうしたらいいとお思いですか。いろいろ大きな環境整備等の問題出ておりますけれども、酒酔い運転というものはまた少し違ふように思うのですが。

○参考人(大島藤太郎君) 酒酔い運転につきましましては、やっぱり道徳的な刺激ですか、つまりこの法案がねらっているような、ある程度の刑罰の重科による緊張度を高めるといふことも、やむを得ない対策の一つとしてそう思っておりますのです。ですから、これは単独立法がいろいろ議論がありましたが、これは道交法の改正なり、あるいは故意犯として処罰するといふことはやむを得ないだろうと思ひますね、それが対策の一つとして。しかし庄倒的な部分の人に対しては全く反対なんですね、こういうやり方は。

○山高しげり君 それはわかります。まあやむを得ないと、道徳的なあれと、そのほかにお考えにならないでしょうか。田村先生いかがです、お医者さんでいらっしゃるから。

○参考人(田村清君) 自動車の運転のことが問題になっておるのですが、自動車の運転というものは、非常に自動車をつくるほうの技術が進んで、だれにでも簡単に運転できるような宣伝がされておりますけれども、しかし、最近の自動車の運転される場の状態を見ますと、これはスポーツで言え、相当高度な訓練をした人でないといふできないのだというふうに考へます。で、自動車についての運転についての知識と技術と、その上に、これはひとりて走っているわけではございませんで、それで事故が起こるわけですから、モラルの問題、これは酒を飲んで運転したとすると、大脳の生理から申しましても、知識も技術も、これは体を動かす動かし方に大きな欠陥が生じますし、またモラルの点でたいへんに、本人の正常な状態で持っているものと条件が変わつてまいると思ひますし、どうしても酒を飲んだ場合には運転をし

ないんだということが確立されなければならぬと思ひます。

○山高しげり君 それだけです。

○参考人(大島藤太郎君) やはり酒酔いの運転の場合でも、安全施設の充実といふのは非常に関係があるのです、考へてみますと。といふのは、たとえばガードレールががっちりしておれば、かりに少々酒酔い運転で道路に寄つてきても防げるわけですね。これがないと、そのものずばりで事故になりますけれども、たとえばあらしの場合でも、あるいは台風でも、防ぐにはやはり安全施設を充実する以外にはないと思ひますね。大いに関係あるわけですよ。これは、ですから専用道路の酒酔い運転と一般の酒酔い運転、つまり人道もないような酒酔い運転とは非常に違いますね。やっぱり、ですから酒酔い運転の事故をなくす場合にも、施設の充実といふのは無関係じゃないので、大いに関係があるんですね。それにプラスするといふモラルの問題が非常に強いといふことは事実ですけれども。

○山高しげり君 私は、だからそこからもう少し飲酒といふものに対する社会的な規制といふことが起こらないかと思つてお伺いをしてきたわけなんです。だからドライブインなんかで何の制限もなしに酒を売っているといふようなことに對して御意見ないかと承つてみたんですが、御意見ないようでございますからけっこうでございます。

○大森創造君 宮崎さんにお伺いしますけれども、こういう刑法の改正をしますといふと、その意図はわからないことはございませぬけれども、一般的に量刑を底上げされるような裁判の傾向になる危険はございませぬか。

○参考人(宮崎登夫君) これはもうたびたび議論されておる問題でありますけれども、私たちの考へからいたしますと、それは確かに立法の理由といふものは、そのまゝに裁判官を拘束はいたしませんけれども、これがまた刑法の適用にあたつて、相当な心理的影響を与えると、これは否定できないことではございませぬ、それから宮原さんが言

いましたように、刑の下限をこれはいじつてない、自由刑にしても罰金刑にしても、そのまゝにしてあるという点、これは先ほど宮原先生は、これは何もそういう趣旨でいじらなかつたのじゃないかと、ほかの刑とのつり合ひでわざとそうしたんだと、あるいは目的、意図が違ふんだといふふうな御議論ございましたけれども、しかし、そのこと自体は、これはそう即断していいかどうか、これが一つ問題ですが、かりにそうであるとしても、規定の上でいじられておらないと、つまり規定の上で下限は従来どおりだといふことは、これは客観的に動かない事実ですから、それが裁判の実情において考慮されるといふことは、これはもう当然やっぱり期待していいんじゃないか。そうすれば一般的に、ことに宣告刑ですが、宣告刑が一般的に引き上げられると、そうして程度の軽いものまでが重い罰金刑に処せられるようになるのか、あるいは罰金刑で済んだものが自由刑になるとか、あるいは罰金刑で済んだものが自由刑になるとか、そういう現象を起す心配は聞かないんじゃないかといふように、私はさうに考へております。

○大森創造君 それから田村先生がおっしゃいましたような問題ですね、それらも法制審議會有たつて議論の対象になりましたか。田村先生、お医者さんの立場で、こういうケースがあると、交通の問題で取りまとめたらいいんじゃないかと……。

○参考人(田村清君) ございました。

○大森創造君 そこでさつき山本さんの質問に對してのお答えの中に含まれてたかわかりませんが、けれども、聞き漏らしましたので、道交法の改正といふことで足りるんじゃないかという意見も相当あったんです。

○参考人(宮崎登夫君) それはそのとおりではないのです。これはさういふことをここで申し上げていいかどうかかわかりませんが、しかし、それはあらわれたところでは少数でございまして、結局直接刑法の改正が妥当である、これは多

数の意見でございました。

○参考人(近藤武君) ないようですから私からひとつ。酒酔いとか無免許あるいはスピード違反、これはおのおの違ふように考へますが、やはり無免許運転されるのは、死傷させようと思つてはいけないうことには違ひないと思ひます。無免許でも技術がいいからといふわけにはちよつといかない。お酒のほうは、先ほどのような、ああいうところで売つたりしてはいけないうことでも私はかまわない。やっぱり飲んだらいけないといふことであつて、長距離トラックなどが国道をよく走つておりますが、普通の人は運転して酒を飲むといふことは考へられませんが、二時間半ないし四時間で交代しますから、交代した人はうしろで仮眠するわけですが、仮眠のときにどうしても眠れないといふ人が飲むかも知れません。そういう意味で言つてはいるのだからといふふうに考へるわけですが、そういう常識のある人たちに對しては、これがすぐ適用になるといふことではないのではないかと。ゼロから五年までの間のほうには入らない、ゼロのほうに入るのはないか。それからスピードなんかの場合でも、ほんとうにスピードの適切な規制がしてあるならば、違反といふものは、すぐ危険というものは問題になるわけですが、しかし、さうでないところも多分に見受けられます、そういう意味で環境の整備といふところでチェックをしなればならぬ。スピードという場合に、操縦不能なスピードがいけないのであつて、操縦の自由のきく、適切な操縦のできるようなスピード、これは各人いろいろ違ふと思ひますが、そういうスピードの場合では、さう問題はないかといふふうに私は考へる。何かスピードを三悪の一つに取り上げてずいぶん騒がれますが、どうもあの辺にも問題があるのじゃないかと思ひます。たとえば高速一号线は十キロオーバー、私は二十キロオーバーを主張して大いにがんばつたのですが、十キロオーバーに

なっております。六十キロが七十キロ、五十キロが六十キロ、ある所は五十キロそのままになっておりますが、そうしてからも半年近くになっておりますが、御承知のように事故がそのために減っているわけです。やはり適当なスピードのものには、ある幅があつて、その幅の中では許される最高、最低の幅をよく指示してあれば、そのスピードというものが三悪の一つにならぬ、ちよつと問題だと思ひます。

○秋山長造君 もう時間がないようですから、簡単に宮崎参考人にお尋ねしたい。皆さんの御意見、結論的にイエスカノーかということをはつきりしていただきたいということになれば賛成、反対に分かれるわけですが、ただ、しかし皆さん、どなたにしても、今日の交通事故あるいは悪質違反を食いとめるために、いま提案されている刑法改正ということが、いの一審にやるべき最善の道だと思ひます。一人もおいでにならない。いろいろほかの条件が必要だということについて、そのほかの条件の評価のしかたが多少程度が違ふだけで、いろいろやらなければならぬが、まあ結論的にやむを得ない。賛成論の方もいまの場合、これもいろいろの面としてやらなければならぬ一つの方法として、やむを得ないだろうということにとどまるのであつて、積極的に刑法二百十一條をどうでもこうでもこの際改正すべしという積極的な賛成の御意見はなかつたように私受け取つたのです。それで宮崎先生が一番法律のいまの専門家ですから、そういう意味でちよつとお尋ねするのですが、先ほどおっしゃつたように、過失は罰せずという大原則はあるが、その過失の内容がだいたい時代とともに変わつてきているのだというふうなお話があつた。それはもう私もよくわかります。わかりますが、しかし、しからば、刑法の大原則としての過失は罰せずということはいささかでも微動したかという、それはいいないんじやないかと思うのです。現にいま先生方の手元で検討されていられるのでしょうか、準備草案、準備草案の該当の箇所を見ると、やはり

過失は罰せずというこの大原則は、いささかも微動しておらぬのです。過失は罰せずという、ただしというたし書きはあります。二百十一條は、もちろん少数ないたし書きに含まれる最たるものだらうと思ひます。過失は罰せずの例外としては、たとえば、失火とか過失傷害、過失致死、いろいろありますが、幾つかあるけれども、それらはいささか過失は罰せずという趣旨が大幅に生かされている。自由刑は、これはないですね。ただ罰金刑にとどまつておるのですがね。

そういう中で、よくよく例外中の例外として二百十一條の業務上の過失あるいは重過失というところがあるわけですから、これはよくよくのことだらうと思ひます。よくよくの例外だらうと思ひます。例外である以上は、当然これはきつめて厳格に解釈されるべきものだらうと思ひます。またその刑罰も最小限度にとどめられるべき筋合いのものだらうと思ひます。しかも、一方で統計上の交通事故で重大な傷害を起こしたという場合をずつと当たつてみますと、ほとんどの場合が無免許運転、飲酒運転、それからまた無謀運転、しかも、それらが二つ三つ重なつてゐる場合がもうほとんどです。全然素面でもとにもやつて、そういうむちやな事故を起こした原因というものはほとんどに徹々たるものという事実が片一方にある。しかも、その場合に、業務上過失の刑法の三年ということだけでなしに、前段のところの無免許、それから飲酒あるいはひき逃げというところからは、みな道交法にそれぞれ罰則があります。だから併合罪になるわけです。両方合算すると最高四年半までは、少なくとも現在の法制でもいけていゝわけですね。そういうことが一つ。

がさらに減つておる。たとえば業務上過失致死傷でも、昭和三十九年までは年々二十件前後あつたのが、四十年には四件に減つています。それから重過失にしても、三十七、三十八年ごろは二件ぐらゐであつたのですが、それが四十年には一件に減つています。それから、道交法違反にしても、三年以上というものは三十七年、三十八年ごろで四件ぐらゐであつたのが、四十年にはゼロ、こういうふうにいゝゆる悪質重大交通事故というものは減つてきているわけですね。

そういうものもろの事実を私考え合わせますと、何もいまこの交通事故がこれだけ数がたくさん起つてゐるのだからといつて、これを予防する手として、あるいは警告を発する手として、その二百十一條の三年を五年に上げなければならぬという必然性というものは、私はつかめないように思ひます。もつとはかのこと、あるいは現行法だけでも十分、一番極限の悪質事件でも十分きつていてゐるのじやないか。現にこれ統計数字が示しているのじやないか。それで警告する、あるいは予防するといふところに重点が置かれるならば、技術的に可能か可能でないかは別として、さつき亀田君の二つの提案的なお話があつたのですが、そういう具体的な特殊問題についてだけ何か特別な対策を考へるということ、十分目的を達せられるのじやないか。それをただもうその交通事故の悪質なものが多いからといふことだけで、これは刑法二百十一條といふのは、もう言うまでもありませんけれども、何もこれだけに限るわけじやない、お医者さんから看護婦さんから、あるいは薬屋さんから何から、もうまことに広いですからね。そういうものの全部に及ぶような、そういう一般原則で例をあげて、そうして、さつき大森君が言ひましたように、何となくムードとして、検事の求刑一つでも、底上げされるのじやないか。いままで一年求刑しておつたのを、今度は一年半の求刑というふうなことに一般になつてくるのじやないか。あるいは二年になつてくるのじやないか。求刑がそれだけ上がった

てくれば、判決する人たちがそれに従つてエスカレーションするのじやないかというふうな心配が起つてくるのは、私はこれ当然だと思ひます。

何やかや申しましたけれども、私の申したい真意はおわかりいただけたと思ひますが、ひとつそれらについて伺ひたいと思ひます。

○参考人(宮崎達夫君) 私も、先ほど申し上げましたように、別にこれだけやればよいということではございません。ほかの総合的な対策が、これはいろいろの見地から行なわれなければいけないといふことも、これもむろん考へておるわけでございます。ただ、先ほどの他の参考人からのお話もありましたように、刑そのものが、やはりこういう犯罪予防においてかなりの効果を期待できるということも、また考へられるわけなものであります。それで、そういう総合対策の一環として、やはりこれは刑法の立場からすればこういう改正が必要なんだ。こういうふうな考へておるわけなんではないかと。

それから、なるほど併合罪といふ問題がからんでおれば、自然に法定刑も上がつてくるわけでありませうけれども、しかし、それは結局ひき逃げといつたようなものから来て、現在の道交法の百十七條によつてそちらへいくということであつてきておるのであります。そうしない、それはなかなかないかという事です。そういたしますと、ただ併合罪の關係でまかなえるといふことにはならないし、大体私は、こういう業務上の過失というものが中心をなしているという事件において、そのほうの刑罰が適用されないで、その一部であるひき逃げといつたようなものの刑によつて底上げされていくといふこと自体が、少しおかしいと思ひます。これは業務上過失といふもので打つべきだ、そういうふうな考へております。

それからもう一つは、道交法の改正というふうなこと自体、これはまあ先ほどもお話したように、改正の方法いかんでいろいろ批判が出てくる

わけでありすけれども、しかし、先ほど私がお話ししたような技術的と言つては少しまた誤解を招くわけですけれども、実際に法案をつくる上でいろいろ困難が出てくるということが予想されるわけですし、それから基本的には、やはり道交法でいくと道交法だけの適用を受けるものだけが重く処断されるのだ、それなら、たとえば酔っぱらつて危険な交通機関というようなものを運転するとということが絶対に予想できないかというのと、決してそうではないと私は思うのです。これはまた今後交通機関の進歩というような問題もあるのですけれども、たとえば航空機にしても、ヘリコプターのようなものにしても、だんだん私に使用されてくるということも考えられてくるわけですし、その場合、めいいてい運転というものが絶対に予想できないかというのと、そうではない。それから、いわんや、ほかの重大な過失といったようなものは、これはむしろ予想できるわけですね。そういうわけで、ただ自動車の運転に従事する者だけについて、重い取り扱いが行なわれるというところ自体、これはどうしてもやはりうなずけないわけなんです。なるほど、実際の適用はそのほうに多くなつてくると思ひますけれども、しかし、法の上でそういう適用そのものが作爲的に初めから制限されてくるということですね、これはどうも私にはうなずけない。

それから過失犯を処罰するというところは確かに例外的でございますし、それから過失犯に対して自由刑を科せられておるのも例外的でございますけれども、しかし、二百一十一條については、もうたびたび言われておりますように、また、そうであるように、事実が、もうその実態がえらい変化を来たしておるわけなんです。ですから、その点を考慮すれば、二百一十一條だけについてこの程度の刑を引き上げるといふことは、やはりやむを得ないことじゃないか。やむを得ないといふことは、いろいろな点を考慮して、結局、ここへ落ちつきのじゃないかということなんです。

○秋山長造君 これ以上は申し上げても議論になりすけれども、ただ、先生のおっしゃる交通事故で故だけではないに、ほかにも絶対起ころぬとは予想できないから、やはり一般法で規定しておかなければいかぬという御趣旨だろと思う。ただ、それにしても、やはり法律改正をするには動機、理由、それからまた、その適用の対象というものが当然前提として予想されておる。それはすべて交通事故というところになっていきますわね。政府の提案理由から始めて、それから実際にまた九九%、それなんです、例からいいますと、たとえば法務省の実例が、ずっと三十七年一月一日から四十二年十月三十一日までの五年間、二年以上の実例が百七十九例あつていいます。この中で、御存じのとおり、自動車事故以外というものは、わずかに七つしかないわけですね。その七つをずっと見ましても、その七つの中でも、また、刑の最高限三年をくらつていっているのはほんのわずかです、二つか三つですね、一々申し上げませんけれども、だから、そういう実態の中で、やはり自動車事故以外の当然いろいろなことが予想されるからというやうな、そういうばく然とした理由で全般的に適用されるやうな刑法の二百一十一條をいじくるというところは、私、得心できないのです。もう時間がなから、お医者さんの田村先生にも、また近藤さんや大島さんにも、これ以上お尋ねしませんけれども、これは実際、いたずらに刑だけ上げて対象を広げて、しかも、これは警告程度ならいいですけれども、これは威嚇、さらに脅迫をし、重大な脅威を私は心理的にも与えるのじゃないか。たとえば、せんだつて衆議院で武見会長がずばりおっしゃつておつたのですが、きょうも田村先生御遠慮しいおっしゃつたと思ひ、これはやはり過失の内容も変わつておるかもしれぬけれども、医学そのものもずいぶん内容が變つてきておる。どんどん日進月歩ですから、そういう中で、こういうものが片一方あつて、しかも、最高刑五年というので、不断の心理的脅威を与える、それはやはり医学の進歩に、ある場合

には非常に大きな障害があるといふことは言い過ぎじゃないという気がするのです。だから、どんな、どんな間違いでもやつてよろしいといふのじゃないですけれども、やつてよろしいといふのじゃないけれども、さつき心理学者の鶴田先生にしても、おっしゃつたやうに、やはり人の注意力には限界があるといふ一つのワケがあるわけですから、そこらのかね合ひといふことをよく考えていただかぬと、私は、過失の内容が變つてきた、したがつて、刑法理論も日進月歩で變つていかなければならぬといふことを一方でおっしゃりながら、他方では、この二百一十一條の改正を推進しておられる論者は、ほとんど變つていつていふのだといふことをおっしゃりながら、他方では案外、古い刑法理論といふものにとらわれておられるやうな矛盾を感じるのです。しかし、これはこれ以上申し上げません。

○参考人(宮崎登夫君) 私は、そういうふうにお受け取りになるかも知れませんが、しかし、刑法理論が進歩しているといふやうなことも、これは考慮に入れつつ考へていふわけでございます。先ほどお話ししたやうに、危険分配の原則とか、あるいは信頼の原則といったやうなものが一方において、注意義務を過當に課すること、防止するやうな役割りを果たしているといふ、そういう現実も考へて、そうして考へ合せて、何れ法刑を引き上げたからといって、一般の交通労働者あるいはわれわれのやうな十何年も運転しておられますけれども、私のやうな運転者が重い刑を科せるといふやうな、普通にはあり得ないといふやうに、私は裁判官を信頼しておるわけなんです。ことに、それが立法の面にあらわれておるといふやうに考へていふわけですね。

それから、先ほど失念いたしましたけれども、四十年の最高三年というものが減つていふことは減つておりますけれども、同時に、それに近いものはふえておるやうでございます。ですから、二年以上、二年半以上というやうなものをとつてみますと、そうすると、必ずしも減つていない。それから、四十年にどうしてそういう現象が起つたかといふのも、これもそう急に四十年にこれだけだからこうだといふふうにもいかなんじやないか、やつぱり全体的な考察でもつて事を考へていかなければならぬじゃないかといふやうに考へておるわけでございます。

なおまた、法定刑の頭打ちの問題なんかにつきましても、まだ実は御説明申し上げたいことはたくさん残つておるのでございます。時間がございませんで申し上げないだけのこと、御質問もないので申し上げませんが、頭打ちなんかでも、やはりそれ相当の理由があるといふやうに私は考へております。

○委員長(北條喬八君) 他に御発言もなければ、参考人に対する質疑は、これをもって終了いたします。

終わりに、参考人各位に一言ごあいさつ申し上げます。

本日は御多用のところ御出席いただき、非常に長時間にわたり、貴重な御意見をいただきました。また、まことにありがたうございました。本案の審査に多大の参考になったものと存じます。委員会を代表いたしまして、重ねて厚くお礼を申し上げます。

午後二時四十五分再開することとし、これにて休憩いたします。

午後一時四十三分休憩

午後三時五十分開会

○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。

委員の異動について御報告いたします。

本日、野坂参三君が委員を辞任され、その補欠として春日正一君が委員に選任されました。

○委員長(北條信八君) 休憩前に引き続き、刑法の一部を改正する法律案を議題とし、質疑を行ないます。

質疑のおありの方は、順次御発言を願います。

○春日正一君 今度の刑法二百一十一條の改正点ですけれども、業務上過失致死傷罪、それから重過失致死傷罪の法定刑を、五年以下の懲役を新たに加えた、禁錮刑、懲役五年にする、罰金をかけるというような改正ですけれども、これを改正する動機、趣旨ですね、これをひとつ簡単に。

○政府委員(川井英良君) 改正の動機といたしましては、最近の交通事情、特に自動車運転に基因するところの事故が非常に多発しているばかりではなくて、特に重点を置きますのは、非常に悪質で重大なものが多くなっているというところが、この定められた法律の法定刑では不十分である、このきわめて悪質な、また重大な事故に対しては、禁錮三年という刑では、いまやこれをまかなうことができなくなってきた。そこで、悪質重大なものが多発しているというところに重点を置きます、この改正案を提案している、こういうことでございます。

○春日正一君 まあ理由はそういうことですけれども、業務上過失致死傷罪ということになると、これは自動車運転以外のものも当然含まれると思うのですけれども、この法の対象になる業務上という中身は、どのくらいの範囲にわたるものですか。

○政府委員(川井英良君) 御指摘のとおりでございます、自動車運転のほかには、交通機関としましては、たとえば汽車、電車というふうなもの、それから海上におきましては、船舶というふうなもの、交通機関としてはこの適用を受けることとなります。それから、そのほかにも業務上云々と、こういうふうな書いてございまして、いままでのこの法律の判例が確立してまいりました結論によりましますという、その他にも、たとえば重大な炭坑保安の事故のために、よくたくさんの方が死亡されるという例がございますけれども、

も、この炭坑における爆発の事故あるいは水没の事故というふうなもの、それから最近はいろいろな造成工事なんか行なわれておりますけれども、その造成工事の不注意のために、また多数の方々が死傷されるというふうな例も非常に多いわけでございますけれども、そういうふうなものにも、もちろん適用がございまして、それから医療過誤の中で、特に過失が証明されるようなものにつきまして、そういうふうなことにございまして、過去において適用されたかなりの例がございまして、それから、その他最近、公害の問題がやましく議論されておりますけれども、この公害の問題なんかも、もちろん、過失が証明されれば、この二百一十一條の対象に相なるわけでございます。その他にも、要するに、人の社会生活上の地位に基づいて反復実行する行為であつて、しかも、人の生命身体に影響を及ぼすような行為、それはすべてこの「業務」に該当するわけでございますので、目的といたしましては、特別加重された注意義務を持つていられるものであつて、人命を尊重する、こういうたてまえからできた法律でございます。

○春日正一君 非常に広いものですね。私もいろいろとではどうもちょっと思ひ及ばないくらい広い範囲にわたつて適用されると思ひます。しかし、そういうものを提案の理由とすれば、自動車の交通事故の中で悪質なものがあれば変えるんだという形で、自動車交通事故だけを理由にして非常に広い国民を縛るというふうな改正をするということが妥当であるかどうかということですね。

○政府委員(川井英良君) 立法の理由といたしましては、先ほど述べたとおりでございますが、この刑法でこういう改正をいたします場合には、刑法といたしましては、いま申し上げましたようないろいろなものを適用の面で含んでくるということとは、これまた御説明のとおりでございます。問題は、そういうふうな社会現象に対して法律の手当てをする場合に、刑法という法律でまかなうか、あるいはその他の方法があるかと、まあ、

こういうことだろうと思ひます。そこで問題といたしましては、いろいろ慎重に検討いたしました結果、結論といたしましては、単独立法とか、あるいは道路交通法とかいうふうな法律の改正をもつてまかなうことは、いろいろの面からして妥当でない、やはり刑法の改正をもつてまかなうのが最も妥当だと、こういう慎重審議の結果、結論に到達したわけでございます。これを私どものほうに設けられております法制審議会にかけまして、法制審議会でも、四回にわたりまして慎重な御審議を願つたわけでございます。その席上におきましても、御指摘のように、ほかの法律でまかなうことはできないかという一部の意見が出ました。そういうふうな案も示されたわけでございますけれども、審議の結果は、それはごく少数説といたしまして採用されるに至りませんで、大多数の多説といたしましては、やはり刑法の改正をもつてまかなうのが筋である、それが法律の体系上最も妥当である、こういう結論になりました。法制審議会の議を経て、この改正案を国会にお願ひして、こういう事情になつております。

○春日正一君 刑法の改正ということは、刑法全体の改正が問題になつて日程のぼつてきているというのじゃないですか、その点、進行状況どうなんですか。

○政府委員(川井英良君) 御指摘のように、私どもの手元で、ただいま刑法の全面改正の作業を進めております。これは御承知のように、何百条にも及ぶ条文でございますし、そしてまた、何と申しましたも、国の基本法の最も重要な法典でございますので、その法律全体につきましては、かなり年月をかけて慎重に審議がなされなければならぬと思ひます。最近、世界各国におきましては、刑法の改正が議題になつておりますけれども、世界各國の事例を見ましても、三年、五年で済んだというところはございせん、やはり十年、十数年をかけて議論をしている。また、国会にかけましても、ドイツ刑法のごときは、もう数年にわたりました国会で審議が続けられておる。その国

会にかける前にかなり長い間の審議が行なわれておつたというのが実例でございますので、私も、なるべく早くこれを行ないたいということ、作業をなるべく迅速に行なうためにお願いいたしておりますけれども、これ全体を完成いたしました、国会にかけるというふうな見通しといたしましては、どんなに早くても数年間ないしはそれ以上の期間を見越さないことには、全面改正が国会にかかるといふことにはならない見通しでございます。そういうふうなときに、私も、主として交通関係の事故でございますけれども、交通事故と言われているような特に悪質重大なものが多発しているこの現状に対しまして、何年先になるかわかりません全面改正を待つというところは、これはまことに妥当ではなからう。やはり行政を推進するものといつたしましては、差しつかえない限度におきまして、一部改正という方向でもつて国会にお願ひするということも、これまた行政の推進としては妥当な考え方ではないかというふうなたてまえのもとに、緊急な事態であるので全面改正を待つことはできない、こういう見通し、また、そういう確信のもとに、一部改正をお願いして、こういう事情でございます。

○春日正一君 そのところですね、まあ刑法の全面的改正という問題は、いろいろ論議があつて問題があるというところは私も承知しておりますけれども、やはりこういう問題は、刑法全体の中でこの重過失致死傷ですか、そういうふうな問題をやっぱり位置づけていかなきゃならぬ問題でしよう。全体の体系としてそういう問題がいじられていくときにですね、緊急に交通事故の問題が激化してきたからというなら、道理とすれば、急場の間に合せのためならば、単独立法なり道交法なりというものでさしたつての手当てをして、全体のその改正の中で正しく位置づけをしていくということが道理じゃないですか。

○政府委員(川井英良君) 一面においてまことに、ごもつともな御議論だと思ひます。ただ問題は、御承知のとおり、刑法法令でございます、人の

人権に最も重大な影響を及ぼすものであるとともに、また、国民全体としての法秩序の維持ということにきわめて重要な関係を有する基本法典と申しますか、そういう基本的な事柄でございしますので、一般行政法規あるいは民事法規も、もとよりいかげんであつていいというわけではございしませんけれども、それはそれなりに、法律の解釈としても、運用としても、ゆとりがあるわけではございします。しかしながら、御案内のように、おおよそ刑法とか、あるいはその他の罰則とかというふうなものの解釈は、これは、ほんとうにきわめてこれを厳格に解釈し運用していくことが最も大切なことだと、申し上げるまでもないことであると思いますけれども、私も法を運用する立場のもの、もとよりそういう立場で運用いたしておるわけではございします。そこで、そういうような要請から、いろいろな体系なり、あるいはその組織なり目的なり趣旨なりというふうなものが、将来解釈を誤らないように、いろいろな配慮がなされていくわけではございしますので、そういうふうな観点から緊急必要性がある、その目的、必要性と、それからもう一つ非常に厳格性を要求される刑罰法規のこの改正の問題と十分慎重にかみ合わせまして、最も妥当なところをやはり選ばなければならぬ、こういうふうなふうに思ふわけではございしません、そういうふうなたてまえのもとにいろいろ考えました結果、先ほども申し述べたところではございしますが、御指摘のような単独立法とかその他の特別法規というふうなことで、やはり刑法でもつてまかなうのが、そういうふうな観点から見ても妥当である、こういう結論に達したわけではございします。

○春日正一君 それじゃ、まあ交通の問題に今度に限っていきましても、刑罰を強化して、それで交通事故とか悪質事犯というものが減るといふ具体的な根拠はありますか。

○政府委員(川井英良君) この複雑多岐な人間生活を規律する上について、いろいろな方策を人間が考へておるわけではございしますけれども、私も

一つは刑罰であらうと思ひますけれども、刑罰を強化することによつて、直ちにその一事をもつて犯罪が減少するとか、あるいはきわめて顕著な効果を発揮するとかというふうなことを私は信じておりません。しかしながら、刑罰が全然なくないのかという点に對しましては、私は刑罰は人間社会において必要だといふふうに信じております。そこで問題は、御指摘のように、この罰則とか刑罰というふうなものは、今日の社会においてどういふふうな目的と効果を期待しているのかというところが一つのポイントだらうと思ひます。刑法という法律の持つておられるところの目的とか機能とかといふふうなものをやはり考へてみましますと、それはそれなりに国民の一つの法的規範としての重要な意味を基本法典として持つておられるのだと思ひます。こういうふうなことをすればそれは反社会的な行為であつて、そして処罰をされるのだ、お互いにそういうことはしないようにしていこうとするのが、人間生活として最も妥当なんだ。非常に平たいことばで失礼でございしますけれども、こういうふうな意味を持つてゐるのが、私、刑法という法律の一つの意味だらうと思ひます。で、もう一つの意味は、不幸にしてそういうふうな国民の規範に犯れる者があつた場合におきましては、それを裁判制度という制度によりまして十分に調べて、そして罰するものと罰すべからざるものと區別いたしまして、どうしてもやむを得ないものについては、これを罰するといふことによつて、一般防衛をはかるとともに、その罰せられる個人個人の特別防衛もはかつていく、こういうふうな意味合いを持つておられるのだ、こう思ふのでございします。で、刑罰というものはやはりなくてはならないものだ、こういうふうなふうに思ひます。ただ、そうだからといって、刑罰を強化したり、刑罰をつくりさえすれば、それで直ちに犯罪がなくなるのだといふことにはなりません。したがらしまして、私は、刑罰法規をつくり、ないしは刑罰法規を、法定刑を上げるといふ

ことは、それだけでもつて犯罪を絶滅するということにはなりませんけれども、それは一つの非常に強い有力な一つの対策であることを失わぬ。それと同時に、あわせて万般の行政施策を推進していくということがやはり必要であることは、私はもとよりこれを否定するものではございしません。

○春日正一君 この法律で問題になつてゐるのは、新しく刑罰をつくらうといふことではないのです。いまあるものの罪を重くしようといふこととでしよう。だから、そういうことなら、いままでの法規ではなまぬるいから、なめられて、かつてなまねをされておつた、だから今度は重くしてやれば少なくなるというふうな根拠がなければ、これは提案の理由にはならぬと思ひます。

○政府委員(川井英良君) この最近の二百十一條違反の事件を見ても、いふまでもなく、最高刑の懲役、禁錮三年といふ刑罰に処せられた事例がかなり出てきております。刑法の罰則でもつて法定刑がきめられております場合に、一応の考へ方といひましては、その類型の犯罪では、どんなに悪質なものでも三年でいいんだといふのは刑法の意味でございします。ところが、その三年一ぱい一ぱいのものが、お手元にお届けいたしてあります表をのぞいていただきますとわかりますように、数件とごらんいただきますとわかりますように、それが出てゐるわけではございします。刑法の定めてゐる一ぱい一ぱいの、これ以上の悪質なものは、これ以上の刑罰がいまの現行法では科せられないのだといふふうなものが、たとえば一件でも二件でも五件でも二十件でも毎年出てきてゐるというところは、私これは非常に異常なことだと思ひます。御承知かもしれませんが、よく言う話でございしますが、窃盗は十年以下、それから傷害は十年以下、こういうふうなきめられておりますけれども、前科十何犯の窃盗でも、前科何犯の傷害事件を起こすものでも、懲役十年以下でございします。これは実際の裁判例は、きめられておる刑の下のは

うに集中しております。ところが、ひとり二百十一條だけにつきましては、下じやなくて、上のほうに最近、刑罰が集中してゐるといふ、刑事裁判上は非常に異常な事態が見られるわけではございします。裁判例の中にも、刑罰が軽過ぎるのではないかと、これを判決の中に書いてある裁判例さえも出てきておるといふこと、それから裁判例に書いてなくても、裁判官は、三年しかないから三年にしておくのだけれども、あなたのやつたことは三年ではおさまらないような重要なものだから、これを説示した例さえ報告にありますが、簡単に申しますと、頭打ちの状況が見られるというところが、刑を引き上げる有力な事情の一つの動機に相なつております。

○春日正一君 私もいろいろ新聞なんか見ても、ずいぶんひどいものだと思うこともあります。だから、非常に悪質なものを厳罰にするといふことを、何でもかんでも私は否定してゐるといふわけではないのですけれども、しかし、実際、悪質事犯といふものを、これは四十二年度の犯罪白書で、一審判決で二年以上のものが、いま言つたこの法律に該当するもので、それが三六六年から四十年の累計で二百七十七件、それから年割りにすると、年五十六件くらいしかないといふことになる、件数とすれば非常に少ない。五十一万七千件のうちで二百七十七件といふふうなことで非常に少ない。こういうものを対象にして、あるいは理由にして、そして、もつと広げて刑法の改正といふことになる、先ほどあなたが説明したような、業務上といふことになれば、かかるところは非常に広いわけだ。そういうふうな変え方、こういうふうなことはやる必要ないじやないか。もつと、こういうものといふのは相当特定なものなんだから、そういうものをのびのびと限定して、こういう場合にはこうするといふふうにして、おいたほうが、これは実際、運用する上でも目標がはっきりするし、よきものだと思います。

それから、全部の事故の中で、酔っぱらい運転が六％、過労が一・一四％、その他は正常運転で九二・八六％と、このうち、過労というのは重過失の中には入らぬと思うのですよ。そうすると、これは衆議院の法務委員会での警察庁の答弁です。そうすると、六％でしょう、酔っぱらいというのは。しかも、この中に、さっき言つたように、二百七十七件というようなことになる、相当少ない数だけしか対象にならぬということにならぬれば、やはり特定すべきものじゃないかという気がするのですけれどもね、その点どうです。

○政府委員(川井英良君)　そういふふうな、また

お考えも一面にはあろうかと思えます。ただ、いまの制度を前提といたしますという、やはり御承知でもございましょうが、旧刑法とか何とかという古い刑法を見ますという、非常にこまかく規定いたしました、裁判官の裁量の幅を極力狭くする、裁判官は恣意的に裁判官の感情でかつてなない刑罰を科さないように、法律で立法できておくというものが、法律の従来のためまでございまして、だんだんとこの裁判制度が進歩してまいりまして、裁判制度というものが確立し、裁判の独立というものが制度として国民のものとなってまいりますとともに、なるべく裁判官の裁量の幅を広げて、そうして、そのケース、ケースによつて最も妥当な刑罰を言い渡すということがかつて刑事政策の面で合目的だということが、この刑政の分野におきまして指導的な理念となつてまいりました。そういうふうな理念を反映いたしまして、刑罰のきめ方はなるべく大まかにきめておきまして、その中でもつて、一件一件の事件について、裁判官がその人間の性格なり感情なり、それから、その被害者の状況なりというものを十分に聞きまして、画一的でなくて、柔軟性のあつる刑の量刑をするということが一番いいのだというところになりましたから、最近の刑法をごらんいただきますしてもわかりますように、各国とも刑法はそうでございしますが、だんだん大まかにきめていくのが大かたの趨勢に相なっております。この

もとは結局、裁判制度を信頼する、裁判官を信頼していくということが基盤になってそういうことが成り立つと思いますけれども、これは裁判官というものを信用しなければ、そういう制度は成り立たないわけですが、今日私ども、やはり現在の裁判制度というものを信頼いたしまして、こういうふうなきめ方でもって、具体的には個々のケースについて裁判官の良識に待つという行き方が、私はやはり時代の趨勢にも合っておりますし、実際のケースにつきましても、妥当な判決が得られるところではないか、こういうふうに信じております。

くは、検察官は、三年ではまかなえない、しかし、現行は三年しかないのですからということ、三年が相当だということを主張してやっているのが、裁判の結果、いろいろな事情が認められまして、そうして若干の刑が、裁判の結果、検事の求刑よりやや軽くなって行なわれている。しかし、中には、検事の求刑が軽過ぎるということで、二年半の求刑を三年にした判決も数例出ております。いろいろ裁判官と検察官の意見の違いはございますけれども、とにかくにも、最近の事故の問題に對しましては、刑罰は下よりは上の方に集中しているという傾向は、私は数字の面で争う

うな妙なかつこうに相なつておるわけでございます。これは刑罰理論と申しますか、いろいろな点から考え合はしてみしても、ほかにはあまり例がないことでございます。やはり中心になっている、最も重点になっている行為の責任を問う、それを中心にして刑罰を盛するというのがやはり刑政のあり方だろう、こう思うわけでございます。

○春日正一君　ひいて逃げたという場合、それはしかし、ひいて殺したというものと、殺すつもりで殺したというのとでは違ふし、それからまた、人をひいて殺したこと自体、これは殺人罪の対象にはならない。だから、やはりそういう場合の状況から

○春日正一君 判決が三年ぎりぎりというケースが多くなっているという話ですけれども、この点は、衆議院での松本善明委員の質問で、この政府のほうから提出された資料によれば、単純一罪の場合に二年六月以下だ、それ以上のものはないということば、まあ、いろいろやりとりあったようですけれども、結論としてはそうだということになっていきますね。それから併合罪ということになれば、ひき逃げだったら、四年半くらいが懲役でやれるとか、あるいは酔っぱらいだったら、やはり四年半くらいは禁錮にやれるようなことになっていくということも、あそこで議論されて、そういうことができるものだということが大體認められていると思うのですけれども、そうすると、いまのこの道交法でも、大体五年というのにはほぼ近い刑罰が可能だということになるのじゃないですか。

○政府委員(川井英良君) この最初の問題でございますが、二年半くらいのところ、併合罪でない場合、確定しているものが多いじゃないか、御指摘のとおりでございます。

○春日正一君 多いというけれども、それ以上ないじゃないかということ、資料はそのとおりということになっております。

○政府委員(川井英良君) ただ問題は、検察官の求刑をお考えいただきたいわけでございます。判決が二年とか二年半と言っているのは、これは多

それからその次に、併合罪の關係があるのですから、三年じゃなくて、四年ないし四年半で処罰ができるということ、これはまさに御指摘のとおりでございます。ただ、併合罪の規定というのは、そういう規定がございますけれども、たとえば人をひいて逃げたというふうな場合には、ひいた点では禁錮三年、逃げた点では懲役三年ということに相なっております。懲役と禁錮は、懲役のほうが重いわけですから、懲役のほうが処罰されるということで、三年の一倍半、懲役四年半ということで処罰されることになります。そうしますと、人と、人をひき殺して、そうして逃走した、届けなくて逃走した、あと始末しないで逃走したという事例を考えてみた場合には、人を殺したということのほうが条文で処罰されないで、逃げたという条文で処罰されるということが現状でございます。私も法を適用するものといはしめても、また、判決を言い渡す裁判官の心情からいはしめても、ひいて逃げたという事例につきまして、ひいて人を殺した事実を中心にして、そこに刑罰を對するのあり方だろうと思ひます。ところが、今日は、そのひいたほうは別にいたしまして、逃げたというふうな付随的な刑罰のほうが重くなっているという事情から、そちらのほうで処罰をするというよ

いえばひいてしまったと言つて逃げずに、何とか病院に持つていこうとか何とかしたというものと——これは逃げたということになれば、これは逃げるほうが悪い。常識的に考えれば、逃げたからけしからぬという、私は新聞なんか読んでみても、人をひき殺していて逃げるやつがあるが、こういう点にむしろ私らの感情はいくのです。そうすると、ひいて殺した、だから、殺人にも該当するような形で、これに罪を重くかけるといふような趣旨から改正がされるということになると、これはもつと大きな問題がいろいろ出てくるじゃないですか。

○政府委員(川井英良君) この殺すつもりで人を殺したというのは、殺人で最も悪質だと思いますね。それから、そうじゃなくて、やはりあやまって注意が足らなかつたために人を死なせるという結果が生じた、これは前の場合に比べて、犯情としても軽く扱うべきものだ、人情でもそうだし、理屈の上でもそうだと思いますが、ただ、しかし、最近のいわゆる人命に対するわれわれの考え方というふうなものが、だんだんと内容的に考え方が質的には私は変わってきたと思いますが、戦前の刑法と戦後の刑法をごらんだだけでも、戦前に対応する尊重、その考え方というものは非常に大きな質的な飛躍的な変化を遂げてきているのじゃないか、こう思うわけでございます。たとい、過失

にせよ、人の死という結果を生ぜしめた、過失によつてうちを焼いたという行為と比べてみまし場合、同じ過失でありましようとも、人命に損傷という結果を生じたということは、これはきわめて重大な社会的評価ないしは法的評価に値することではないか、こういうふうに見えるものでございす。そこで、各国の事例を見ましてもわかりますとおり、特に人命に損傷のある過失犯につきましては、次第にこれを重く評価していくというのが、私、時代の趨勢だろつと、こういうふう

に信じております。

○春日正一君　そういうことで五年というように上げるといふことですね、上を。そうすると、それはさつき私の出した数字のように、ごく特定な、悪質なものだといふことになつてゐるわけですから、やはりそういうふうにして、刑罰を上限を上げれば、下のほうまで全体として上がつていくという傾向になるのじゃないですか。

○國務大臣(赤間文三君)　上が上がるから、それに伴つて下も上がるのじゃないかといふ、そういう考えはわれわれは持つておりません。下はそのために刑を引き上げる――變つてない、刑全体を引き上げるといふ考えはない。ただ、悪質な、重大なもので、人命に死傷を來したものに對つて刑が上がつてゐるのだ、こういうふうな考えを持つております。

○春日正一君　しかし、それは實際のこれは法務省の刑事局から出した資料を見ても、たとえば道交法といふものが、三十五年の十二月にあれば施行されたのです。あれができて以後の処分、こういうものを見ると、たとえば罰金刑でも、千円以上二千円未満といふようなところは、三十六年が五十万ですか件数が、それが四十年には二十一万七千といふように、千円以上も減つてゐるのです。ところが、ふえるほうは、三万円以上五万円以下といふようなものになると、三十五年十三件、それが四十年には一万九百件、こういう形、それはこまかく言えば、幾ら幾らといふのはみんなそうなつてゐますけれども、傾向として、

やはり非常に、こう罰金刑の場合でも罰金の高いほうの額、あるいは実刑を受けるというふうな場合でも、それが急速にふえていつてゐるという、これは事實が出てゐるのです。道交法ができて、刑罰が重くなつたら、そうなる。それから、常識で言つても、裁判官なり検事なりがいろいろ量刑を考へる場合に、この犯罪に對してどのくらいものを求刑するか、あるいは判決するかどうかの場合です、やはりこの法では五年未満となつてゐるから、だから、これは中くらいな犯罪だといふことになれば、二年半といふことになるし、三年未満となつておれば、中くらいといへば一年半といふようなことになるわけですね。だから、全体の比重の中で量刑されていくといふことになれば、上が上がれば下も当然そこへ上がつていくといふことにならざるを得ないし、そういうこと

と、いま言つたような資料から見ても、罰金刑の額も上がつていつてゐるし、あるいは実刑のあれも上がつていつてゐるというふうな数字が出てゐるのです。だから、そういうことになると、あなたはさつき、最近の刑法の考へとしては、こまかくきめず、大きな幅を持たせて、その幅の中で検察官なり裁判官なりが適当な判断をしてやつていくんだといふふうになつてゐますけれども、しかし、こういうことになれば、やっぱり裁量権といふんです、どこでどの程度のところを裁量するかといふ権限といふものは非常に広がるわけですよ。当然どんなに広がる。そうすると、ほんとうにそれが適正に神様のように行なわれるか。あなた方はその当局者だから、自分たちと一緒に働いてゐる者、あるいは法務大臣とすれば、検察官なり何なりにしても、全部理想的に検察官なり裁判官として行動するものといふ前提で考へておられると思ふんですけれども、やはり人間の判断といふものはそれはいいか。私はこの間、メーデーの日に私自身がそれにひつかれたのだから、国会の前のあの道路で、メーデーで行列が来るものだから、うちの事務局の人たちが、共産党だと言つて赤い旗を持つておつた。そして

ら警察官が來て、「これを撤去しろ」と、こう言う。「何の根拠に基づいて言うのか」と言つたら、「公安条例である」と。で、「公安条例は、道路の端に旗を持つて立つておつたらいかぬ」といふことが書いてあるか」と言つたら、「いや、道交法だ」と言う。国会議員ですよ、私は。国会のあすこの面会所の前で、メーデーの行列が来るから、共産党の旗を持つて、「がんばりましょう」と言つてやつていたら、「道交法違反だ」と言う。

こういうことは、あの道交法を審議されたときでも、そういうことには使われない。民衆運動、大衆運動の弾圧の道具にされるんじゃないかといふ質問に對して、當時の当局者は、そういう民衆運動に適用されるものじゃないのだといふことは嚴重にやはり約束しておつたわけですよ。しかし、一度法律になつて、警察官の手に回れば、そのときの気分ですらういふ――突つ込んでいけば、結局、根拠がないといふことでおかまになつたけれども、あれ、私だから突つ込んでいつたけれども、突つ込んでいかなければ、不当に權利を制限されるようなことが起る、そういう傾向があるんです。そういうときに、量刑を上上げて、この裁量の幅を広くするといふことになれば、やはりそこにはいろいろ乱用される危険といふものが出てくるだらう、現実はそうなんだ。だから私も、先ほど言つたように、非常に惡質なもの、そういうふうなものはやはり嚴罰にする必要もあるだらうし、それを嚴罰にすることのできるように、やはり目的を特定してはつきり規定しておかれたらいいだらう、そうすべきじゃないか。そうでなければ、どうしても乱用される危険が出てくる。その辺を、乱用は絶対にないといふ切れますか。

○國務大臣(赤間文三君)　これは上を上げれば下も上がるんじゃないか、まあ俗に言うといふ、絶対にそういう方針はとらないつもりでございます。全部が軽いからといふのなら、下も幾らか上げたら、そういうことになると思ひますが、そういう意味において、下は一つもさきならぬで、上だけを三年以下のものを五年以下にしただけで、決して刑を

全体として重くするといふ考へは毛頭ない。じゃ、なぜかと言ひますと、現在におきましても、やはり重要な、重大な過失によつて人命を損する、そういうものが外國の例を見ましても、三年未満の禁錮では輕過ぎるというところで、これを五年未満に上げる、全体の刑を重くするとか、下のほうまで上げるといふようなことは絶対に考へてゐない。施行においても、十分その点については注意してゐる。こういうふうになつてゐる。お話しをすれば、われわれは下も上げた、上も上げた、まさに刑を重くした、重くするといふことになるから、下は絶対にさきならぬで、特に重過失の重大なものについての範圍を広げた、こういうふうになつてゐる。御意見を願ひます。

○委員長(北條尚八君)　質疑の途中でございすが、この際、委員の異動について御報告いたします。

本日、木島義夫君が委員を辭任され、その補欠として北島教真君が委員に選任されました。

○春日正一君　それは、法務大臣なり刑事局長なりの信念なりとしては、そうなくちやならないと思ひます。しかし、私さつき言つたように、事實として、たとえば、この道交法ができた昭和三十五年、このときの懲役を見ますと、三十五年には、一年以上が三件、ところが、四十年には百四十八件といふふうになつております。それから、二十年には二十件といふふうになつてゐる。それからこの六月未満といふのは、三十五年には四百二十六件、そして四十年には六百七十九件ですから、これは、ふえてゐる比率といふのはずつと低いわけですね。こういう数字を見ると、やはり道交法といふものができて刑罰が重くなつたといふ關係

から、そういうふうな形で上のほうがあつたというの、これは数字の判断としては、そう考えざるを得ない。その事実をどう説明されるのかということ。

○説明員(石原一彦君) 資料に関係したものでございますので、資料を作成いたしました責任者として御説明申し上げます。

春日先生御指摘の数字は、刑事局から出した刑法の一部を改正する法律案についての資料の一〇五ページ、一〇四ページ、一〇三ページ、一〇二ページであらうかと思ひます。なるほど、最初に罰金の点について申し上げますと、三十五年におきましては、たとえば三万円以上五万円以下というものは十三件でございますが、三十六年に至りましては、六百七十九件とふえているのであります。しかしながら、お話の前提がやや違つてゐるのではないかと、この点で御説明申し上げたいわけでございます。と申しますのは、三十五年に道路交通法が改正されたのでございますが、その際は、全般的に刑を引上げたのでございます。すなわち、罰金刑——科料を含めました罰金刑、財産刑と体刑等、そういうほうを引上げたのでございます。例をあげて申し上げます、無免許運転は現在一年になつておりますが、三十五年以前は法定刑が三月と罰金五千円、科料でございました。それを、法定刑を六月、五万円にいたしました。その後、さらに一年に上げたのでございます。したがういふのは、その当時、法律がなかった、そのいう法定刑がございませんで少なかったわけでございます。と申します証拠は、別に道交法だけ先生御指摘されたのでございますが、低いほうを見ていただきたいのでありますが、たとえば千円未満という点がございしますが、これは三十五年は二千二百四十五件でございますが、法律が変わりました三十六年は、千三百三十五件と減つてゐるのでございます。罰金の千円以上二千円未満につきましては、三十五年は六十八万七千件でございますが、三十六年では五十万七千件に減つてゐるので

ございます。なお、一〇三ページ、一〇二ページの体刑の点でございしますが、これも先ほど申し上げましたように、当時の体刑は特殊なものを除きますと六月、これが無免許運転であるとか、酒酔い運転であるとか過労運転は、三月が最高限でございました。三十五年以前は三月といたつて最高限でございましたのを、一挙に倍の六月にいたしましたわけでございます。したがういふのは、三十五年と三十六年度と比較した場合に、三十六年度が増加するのはこれまた当然であらうかと存ずるのであります。しかしながら、今回お願いいたしました法案につきましては、先ほど大臣が答弁されましたように、罰金刑の五万円というものは全然動かさずに、体刑の三年というところだけ五年に上げようということでございます。提案趣旨にも書きましたような、悪質重大なものに對処しようという趣旨でございますので、三十五年度、三十六年度の道交法の改正と同じような結果には相ならぬものと考へております。

○春日正一君 その説明は、結局、やはり道交法でこの罪の内容が重くなつたということ、重いほうがつつとふえてゐるということ、これは動かせないで、上げたけれどもやっぱり下がよくて、その重いものが適用されないという、皆さんの言う御心配には及びませぬというこの論証の資料にはならぬですね、これは。これはやはり上げた重くなるという数字が出てゐるのだから。そうすると、今度の場合は、まあ下は動かしませぬと法務大臣言われるけれども、下は動かしなけれども、上を上げれば、そうすれば上がやつぱりふえていくことになるのではないかと、そこをみな心配してゐる。しかも、それが適用される場合、必ずしもここで議論されてゐる通りに、ごく悪質の、それはいろいろあるんです、私も監獄に治安維持法で何度か入られて、窃盗とかなんとかいろいろな犯罪を犯した人間で、近所にいる者の事情とかなんとか、いろいろ観察する機会がたぐさあつたので、すけれども、相当むづかしいことをやつた者でも、監獄に入れられてから非常

に改役して、はじめに立ち直ろうとする者もあるし、たいしたこともないと思つけれども、そのかわり何回でもやろうというやうな氣でいる者もあるし、いろいろあるわけですね。だから、そういうものをよく見なければならぬときに、やはり上を上げられたということになつて、どうしたつて上が開いてゐるわけですから、だから、上に上げていくというやうな傾向というものは、これは出てくるものなんです。相当公正に考へても、三年が五年になつたんだから、だから、これはいままでも二年のところだけれども三年が妥当だろうというやうな判断に導かれるというところは当然なもので、だから、それをもつと限定しなさいけないのではないかと。しかも、適用範囲は、ちよつとつかまえておかないと、これはいろいろまた弊害を伴うことになる、これはいろいろまた弊害を伴うだろう、そこがこの問題の一つの論争の焦点になつてゐると思つてゐる。だから、そのことを私は言つてゐるわけですね。

そこで、まあ交通事故の問題に言へば、現在、交通事故の免許を受けてゐる人はどのくらいいますか。

○政府委員(鈴木光一君) 交通事故の免許ということでございますけれども、おそらく交通運輸免許だと思ひますが、運転免許の人口につきましては、これは二輪の原付の免許も含めまして、ごく最近の数字では、約二千四百万人になつてゐます。

○春日正一君 それで、まあ道交法違反あるいは重過失致死傷で起訴された人が、その二千四百万人に対してどのくらいいますか。

○説明員(石原一彦君) 先ほどお示し申し上げました資料の九八ページ、九八ページでございますが、まず受理人員で申しますと、昭和四十一年度におきましては、四百四十八万人でございます。それから昭和四十二年度が四百五十七万人でございます。

それから次に、起訴でございますが、それは一〇一ページ、一〇〇ページの表でございまして、

四十一年度が三百七十九万余、四十二年度が三百九十一万余でございます。

○春日正一君 そうしますと、四十一年度の数字をとつてみても、この起訴された人というものの運転者に対する比率で言つと、一五%から一六%になりますね。それだけの人が一年で起訴されてゐるということになると、こういうものを全体として犯罪として扱ふのか。實際問題として事故を起して、それは確かに加害者でもあるけれども、同時に被害者でもあるというやうな場合が非常に多いわけでしょう。そうすると、やはりそういうものを含めて、とにかく事故をなくさなうと解決つづのか。この人たちは刑罰を知らずにかつてに事故を起してゐるのかと言へば、そうでなくて、刑罰を知つておつても事故を起すのじゃないか。そこらの辺どうですか。

○國務大臣(赤間文三君) 刑罰があるから事故が起らない、刑罰がなければ何ぼでも起ると、私はそういうものじゃないと思ひます。刑罰があつても事故は起ると思つてゐる。しかしながら、刑罰のあるのとないのとでは、人の注意のしかたが違つてくるし、警戒が違つてくるので、私は適當なる、重からず軽からず、適切な刑罰をかけることが事故防止には非常に役立つものである、かような考へ方でございます。

○春日正一君 そこで、それじゃ、なぜこういうふうな事故が多いのかですね、これはあなたのほうでいまでもずっと扱つておられて、いろいろ分析もしておられると思つてゐるわけけれども、事故のおもな原因というものはどういふものですか。

○政府委員(川井英良君) その前に、先ほどちよつと、いまの表の見方でございしますが、二千四百万人余りが免許を持つてゐる、その中で道路交通法違反で検察庁で警察から受理した数を先ほど申し上げて、約四百万とか三百万とか、こう申し上げたわけですが、一五%じゃございませぬ。むしろ二〇%近い数字が道交法違反になつてお

それから、いま春日委員が問題にされております事故のほうはそんなにございませんで、検察庁が年間受理いたしますのは、事故の数としては、ここ数年間は二十万件から大体四十万件あたりが事故として、いわゆる業務上過失として受理するのはその程度の数字に相なっておりますわけでございしますので、パーセンテージはもっと減るわけでございます。

それから二〇〇近いものが犯罪になるというのじゃおかしいじゃないか、まさにそのとおりでございまして、昨年道路交通法の改正をお願いいたしました、本年七月一日から道路交通法の大部分のものは犯罪としないで処理していくという手続がとられることになりました。私も、軽いものには軽く、重かるべきものには重くという方針が刑政のあり方だということで、道交法のいまの改正と、それから刑法のこの改正とあわせて国会にお願いしておる、こういうふうな事情でございしますので、御了解を賜りたいと思ひます。

それから事故はどういうふうな原因から起こると思うかと、こういうふうな仰せでございします。これに對しましては、簡単に答えができませんで、やはり総合的な慎重な分析と検討が必要でございします。われわれも、起きた事故をあとから審査をしていく、捜査をしていくというふうなものから見ました場合におきましても、その具体的な事故が、車の整備が不十分であったために起きた事故もありましようし、あるいはそのときの道路の状況が必ずしも十分でなかったために、本来ならば避けられた事故が起きたというふうなこともありましようし、それから歩行者の側のほうに重大な過失があったために起きたというふうな事故もございします。それから、さらに調べてまいりますという、道路がいかにできておりましても、それから被害者のほうにどんなに注意いたしました、めいいてい運転の結果注意力が散漫になつて、非常なルール違反を犯して不注意のために起こしたというふうな事件も非常にたくさんあるわけでございます。酒を飲んで起こした事故と

か、無免許でもって起こした事故というものは、どんなに、私、橋をつくりましても、どんなに道路の整備をいたしましても、どんなに被害者が注意をいたしましても、これはその他の方法ではまず避けられない事故だと思はれるような事故が、私どもの検察庁に來る事故の中には非常に多いわけでありまます。禁錮二年とか禁錮三年とかいったような事例をこらんだきますと、これはどんなに予算をとつて、どんなに措置をいたしましても、当該その車を運転しておつた人が注意をしてくれなくては、どうにもならないというふうな事故があるわけでございします。そういうふうなものはそれじゃどうしたらいいんだということになりますと、それは交通道徳の教育とかいうこともとより大切でございしますけれども、教育とあわせて、そうして刑罰の面においても、刑罰の面からの規範を確立することによつて、抽象的な注意を喚起する、具体的な事故を起こした場合においては、そういうものはこういうふうな刑罰がかかりますよということによつて、この交通道徳の秩序を保つていくということも有力な一つの方策ではないか、こういうふうな考へてこの改正をお願いしておる、こういうことでございします。

○春日正一君 自動車の保有台数の最近の数字ですね。それはどうなつていますか。
○政府委員(鈴木光一君) 自動車の数でございすけれども、ごく最近の数字では、約一千百万台をこえたと思ひます。
○春日正一君 大体この資料を見ると、古いことは別にして、道交法の施行されたのを境にして見て、自動車の台数が、三十五年でもつて三百四十五万台、それが昭和四十一年では九百三十三万台というところで、非常にふえている。いまの話では、四十二年度には一千万台をこえているというふうなふえ方です。特に四十一年の数字を見ると、前年に比べて百四十四万台もふえている。こういう勢いで自動車が増えていくと、そうして、それに伴つて道路整備も十分ついていけないというふうなことが、事故が激増する一つの大きな

要因になつてゐるのじゃないか。この点、事故との関係で見ても、そういうことが言えるんじゃないかと思ひます。それけれども、その点どうなんですか。

○國務大臣(赤間文三君) お話のように、やっぱり自動車台数がふえるということとは事故の一つの私は大きな原因だと見ます。これに伴ひまして、これはやはり思い切つて道路の改修等もやる、なおまた、今日の時勢からいふと、農山村等においても自動車が増えておるであつて、国道その他ばかりでなくて、町村道等も相当手を入れなければ、車がなかなか非常にふえておるといふような事実、思い切つて車のふえるのに相應して道路をよくすることに全力を傾注していかなければならぬ、かように考へます。

○春日正一君 そうすると、車が非常にふえたという数字と、事故がそれにつれて多くなつてゐるというあれがあるんですけども、建設省のほうです、この道路がふえていく、車に追いつかない。建設白書を見ると、道路の許容量が三十七年から四十年までの間に一・二二%ふえた。ところが、自動車の走行キロのほうは一・七八%ふえたというふうにして、この道路が整備されるよりもはるかに速い速度で車がふえてゐるということが出てゐるんですけども、それをそれでは正常にマッチさせるといふような点については、どうなんですか、どういふ計画を持つてゐるんですか。

○政府委員(義輪健二郎君) ただいま御質問にございしましたように、非常にいまの現状は、道路の上を走ります自動車の台数は毎年二〇%ないし二五%ずつふえていく、これに對して道路につきましては、なかなかそれに伴わないような状況でございします。ただ、非常にこれも諸外国の例を見ますと、国民所得が上がると非常に乗用車がふえるというところが、統計から出ております。ことに国民所得がある額に達すると非常にふえるというふうな結果になつてくるかと思ひます。ただ、いまの日本で、じゃあ将来約二十年、昭和六十年ぐらいを考へまして、その当時の国民所得から考へ

まして、自動車の台数はどのぐらいになるか、われわれの推定では、約三千五百万台ぐらいになるだらうというふうに推定しております。そうなりますと、その後の日本の人口が、約一億一千万か二千万である、約一億一千万か二千万という状況になれば、その辺になれば、それ以後の自動車のふえ方というのは、倍率は非常に減つてくるのじゃないか。これは中古車を買いかえるというふうなこともございまして、自動車の生産量は相当あるかもしれないが、実際に自動車のふえ方は非常に減つてくるんじゃないかというところでございまして、私たち、そういう長期的な見方で、昭和六十年ぐらいまでに、幹線の道路となりますものを日本で約四十万キロぐらい整備いたしますと、大体いまの混雑度よりさらに減つたもので十分交通がはけるのじゃないかというふうなことを考へまして、それにそれまでに道路投資がどのぐらい必要かということも一応試算をしております。一つの試算でいいますと、約五十三兆というふうな非常に膨大な金になるかと思ひます。やはり現状は、自動車の急速なふえ方に道路が追いつかないということもございしますが、逐次道路投資がふえますと、自動車の増加数も逐次倍率が減つてまいりますので、今後昭和六十年ぐらいまでに逐次それが回復できるというふうな見通しを持っております。

○春日正一君 二十年後には三千五百万台ぐらいになる、去年の、さっきの数字でも、四十一年、前年に比べて百四十四万台も一年間にふえてゐるわけでありまます。そのままでふえたとしても、十年すれば千四百万台もふえるという計算になるわけですから、だから、非常に急速にこのところ自動車が増えておる。しかも、いまのお話のように、現状では、とにかく自動車が増えるのに道路が追いつかないという現状にある。そこで、これは一番大事な基礎的な問題だから確かめておきたいのですけれども、世界の主要な国で、これはいわゆる資本主義社会だけでもいいですけれども、自動車一万台当たりの死傷者数、これは日本が最高

だというふうなように書いたものを私見たのですけれども、その点どうなんでしょうか。調べたものがありますか。

○説明員(石原一彦君) 先生お持ちであらうと思いますが、「交通事故統計年報」昭和四十一年度版「警察庁交通局」というのがございますが、その八四ページに、自動車一万台当たりの死者数をアメリカと比較してあります。これは死者数についてでございますが、日本で申しますと、昭和四十一年度では、一万台当たり十四・九人、昭和四十年度では十六人、昭和三十一年は二十人というところでございます。なお、その横に人口十万人当たりの死者数がござります。

○春日正一君 そうすると、もう一つ、まあ日本の国は非常に山が多くて平地が少ない、国土地理院の調べたものでも、平地は二六・四％というところになっていまして、そこで、平地面積に対して自動車の台数、これもまあ世界で一番高いほうだと言われておるのですが、スイスのほうがちょっと高いというふうな聞いてはおりますけれども、そこはどうかというふうな感じがいたします。

○政府委員(長瀬健二郎君) ただいま、平地面積当たりについては、ちょっと持ち合わせてございませぬが、いまの、まあ想像いたしますと、平地面積当たりの日本の車の台数、特に東京その他とアメリカのニューヨークなりヨーロッパのドイツ、イタリア、フランスに比べますと、平地については、ほとんどアメリカは別といたしまして、これはかなり多いのですが、西欧とはほとんど匹敵するのではないかとというふうな感じがいたします。

○春日正一君 大体そういうことは、平地面積当たりすれば、もうその国とあまり変わらぬ。私は一番高いほうだと聞いているのですが、まあ変わらぬとして、そこまで来ているのに、まださっき言われたような勢いでどんどんふえていくということになったら、一体どうなるのか。道路をつくらんとあなた言われたけれども、この狭い国で自動車のふえるにまかせて道路を広げていく

と言ったら、耕地も人の住むところもだんだん狭くなってしまう、そういう問題もあるわけですね。そこで、自動車の行政とか、そっちをやっておられる運輸省、そっちの考え方ですけれども、いまのような勢いでモータリゼーションといいますが、とにかく何でも自動車を走らせようという方向の政策を進めていって、これが日本の実情に合うのかどうか。で、十年後には、この調子でふえていくと、一千万人くらい死傷者が出るのじゃないかと、一千万人くらい死傷者が出るのじゃないかと、そういうようなことが、そっちのほうの関係の本には書かれておる、予想が。そういうような状態にいくというのを予想しながら、いま言ったように、野放しに自動車の数をどんどんふやしていくというのを運輸省としては考えておるのですか。

○説明員(青川義彦君) 自動車の台数のいろいろな増加の問題ですが、まあ、これはそういう生産面あるいは輸出の問題とか、いろいろあるかと思っておりますけれども、運輸省の問題としては、結局、経済の需要の実態に応じて、貨物の輸送あるいは旅客の輸送を確保するというものであつて、まあ、これは日本の経済のそういう需要の動向に応じてやつていくわけであつて、運輸省としては、需要がある場合には、それに対して適切な供給力を進めていくというふうな方向で考えるべきじゃないかと、そういうふうに思っています。

○春日正一君 まあ旅客課長さんだから、旅客輸送とか、そういうところだと思ふのですがね。まあモータリゼーションということで、いま言ったように、三千五百万台くらいになるだろうと、持ちほうだいというふうなことで、一般にこれはどこでやるのですか、それは私よく知らぬけれども、とにかく、そういう方向にいつているということになると、これは法務大臣にも考えていただきたいんですけれども、この調子でどんどん車をふやしていつて、道路が追いつかない、また、追いつけようにも、いろいろ支障があつて追いつけようもないというふうな状態のもとで、あなたのほうで幾ら形法的に処罰をし、それを減らしていこ

うとしても、そういうことはほんとうに焼け石に水みたいなことで、事故というものはどんどん起こってくるだろうというふうに思ふのですよ。そうすると、どうしても交通対策という問題を日本の実情に合わせて抜本的に片をつけていくということ、これは考えなければ、いまのままでほついたら、これはたいへんなことになるんじゃないかと、これはたいへんなことになるとは、まあ法務大臣は、法務省の管轄だと言へばそれまでだけれども、これは関係者ですから、やはり閣議その他でこの問題の討議に参加されると思うけれども、大臣の考えでは、こういうモータリゼーションをやつていつて、急速に進めていつて、それが日本の実情として、交通事故を防ぐというふうなことができるのかどうか。また、何かそういう点、チェックしなければならぬのじゃないかと、そう思うのですけれども、その点、大臣の考え方はどうですか。

○国務大臣(赤間文三君) 事故対策としましては、お説のように、ただ刑法とか道交法とかという法律だけでやつていこうというふうな考え方もありますが、これだけで目的を達するとは全然考へていません。やはりもうあらゆる方策を行なう、たとえば道路なんかを思い切つてやはり私は相当日本の道路は悪いところがある。国道はだいたい整備せられました。私は地方に参りました。先般も山形に参り、いなかのほうを全部回りましたが、ずいぶん車が通つておりますが、いなかの道路というのは非常に狭い、しかも、舗装していないようなところに、しかも、今日では必需品のようになって農産物を運ぶとか果実を運ぶとか、農家のそういう貨物兼乗用車のような車が相当ふえていつて、これはためようと言つてもとてもとまらぬ。で、まだふえる。やはり考へてみると、所得も相当ふえていつてのじゃないかということ考へてきたのであります。

まず第一に、道路を、単に国道ばかりでなく、日本の産業をあげるためには、町村道まで思ひ切つて車が通るようにやるということに私はやれば、まだなかなかたいへんな金も要りますが、ぜひ道路の確保をやりたい。それからまた、自動車につきましては、われわれは適切な税を取る、取得税と申しますか、税金というものを取るというのを一つの考え方として考へて、ようやく四十三年から取得税を取るという方策を講じました。将来もこういう自動車については税金というものを考へることがまたできるのじゃないかと考へておられます。それからまた、何でもかんでも自動車によつて物を運ぶというふうな考え方は一部改善して、やはり海を使つて運べるように、海運なんかを私はもっとやはりあれして、急がない荷物は港から港へというふうな方向も一つの方法じゃないかと。どうも気が短くて、何でもかんでもトラックで敏速にやろうというところもいいますが、日本のような海国は、海を利用することによつて陸運のあれができる。あるいはまた、汽車などでも、見方もありますが、私はもっとやはり人を運ぶばかりに力を入れたら、思い切つて貨物を運ぶことに努力をしたならば、まだ汽車等において荷物を運べば、それだけやはり陸運のほうがあるのじゃないかと考へておられます。

それから、やはり景気、不景気ということが、自動車のふえることにも非常に関係があるのじゃないかと考へておられますので、決していまのような事態ですつと先々ふえていくかどうかという見通しも、私はいまふえていつてからこのままふえるというふうには、まだ考へません。買うほうにしても、あまり車がふくなつて便利が悪くなつて、交通がひまが要つてくれれば考へるから、車をそう幾ら買う力があつても買わなくて、買うにしても、研究をやる人がするのじゃないかというふうなことも考へられる。しかし、いづれにいたしましても、車はお説のように相当ふえるので、国として、思ひ切つて、いま言つたような制度をもつとだんだん拡充強化して、この問題に対処していく、そういう点から考へてみると、今回の刑法の一部を改正するような法律

も、私はもう、さつき春日委員から、何やら全部上げるような気がするという御心配がありました。が、その心配は私はもう絶対にないような施行をする。それがあつたならば下も上げるとか、いろいろの知恵を出しますが、一つも上がるような知恵は出してない。ただ、むちゃくちゃな運転をやつて人命を失うようなものについて、人命尊重から言つておるのではありません。こういう法律が非常に今日の情勢においては、一日も早くこれが施行せられて、いろいろな施策と相まって、一人でも少なくすることが非常に急務じゃないかろうか、こういうふうに私は考えておる次第であります。

○春日正一君　じゃ警察庁のほうへ聞きますが、まあ、いま大臣もいろいろの法律の問題言われまして、あれども、まあ都市への自動車の交通の混雑ですね、それに基づく事故、特にことしなんか、まあ全国的に見れば、四月一日から十五日までに二百七十人ですか、相当子供が死んでるというような事故も起こっている。そういうことを考えると、日本の場合ですね、都市における自動車の通行というものは、これは車種別、地帯別、時間帯別というふうなこともやっておりますけれども、入ってくるのを相当制限する、厳重に。そしてスピードなんか制限する。同時に、やはり基本としては、都市交通の公営とか国営の交通機関、こういうものを中心にして、路面電車とか、それからバス、トロリーというような大衆的な大量輸送の交通手段ですね、これは地下鉄まで含めて、そういうもので基本的に都民の交通というふうなものを保障していくような、そのことを中心にして総合的な交通整備をやるというふうにして、自動車を、とにかく電車に乗れば大ぜい乗っているものを、あるいはバスに乗ればそれで飛けるものを、一人で一台というふうな形であつて、道一ぱいにして事故を起こすというふうなことは、きわめて不合理なことですわ。経済的にもこれは非常にむだなことですわ。だから、そういう方向でやはり都市交通の整備というものを

強めていく、これがいまの事故をなくしていく。私がなぜこんな問題を法務委員会出すかと言え、やはりこの法案が審議されている問題の事故のもと、つまり、警察庁なり裁判所へいくその問題のもとになっているのは、都市の交通問題なりその他そういう条件があるわけですから、そのものを正さないで、刑の重いか軽いかなんかを議論しておつたのでは解決にならぬから、こういうことを聞くわけですから、その点、いわゆる警察庁のほうとして、どういふふうな考えを持っておられるのか。また、どういふふうな措置の方向で進めておられるのか、その点聞かしてほしいので

○政府委員(鈴木光一君)　都市におきます交通混雑はまことに非常に激化しております。これは何とかしなきゃいかぬということになるのでございまして、現在、道交法の立場からは、きわめてむずかしいわけでございます。で、この問題は、春日委員のお話にもありましたように、やはり大量輸送機関の整備、特にまあ地下鉄の整備という問題と、それから車の都市周辺におきます、周辺部の駐車場の問題といったようなこと、そういう都市政策的な問題との関連において考えなければならぬ問題だと思ひます。警察力で車を間引きしていくということ、現在の道交法の立場からはできないと思ひます。そういうことで、これはやはり都市政策の一環としてやらなければいかぬと思ひますが、総合的な対策が講ぜられなければならぬと思ひます。したがって、当面道路交通法によつてできる問題につきましても、たとえば、お話の中にありましたように、バスの通行の円滑化を期さないかぬということもございまして、それにつきましては、バス路線におきますところの重点的な駐車場の規制をする。それからバス以外の車両については、右折禁止をするけれども、バスにつ

いては、右折禁止を解除してやる、あるいは駅前広場等のバスの優先利用といったような、そういう程度のものでしか実はできないわけでありまして、話がバスになりましたけれども、バスのまた通行の円滑化ということになりますと、同時に、バスターミナルの整備の問題とか、バス路線網の合理化の問題とか、そういったような警察だけの問題じゃなくて、総合的な都市政策といひますか、そういうものの一環としてやつていかねばならぬ問題があるわけで、私どものほうで警察力でやれぬかということもございまして、たいていへんむずかしい。

○春日正一君　この問題は国の交通政策の問題ですから、大臣も大いに閣議で発言をしてもらつて、こういうものを推進していくようにしてほしいと思ひ、ここが確立されていなければ、部分的な努力を幾らやつても、効果を生まないということになるわけですから。それから規則のほうとしてあれですか、所管として、いまの道交法をそういう関係で、たとえば住宅地の、まあ車一台入つたら一ぱいになるような道路ですね、あれを、まあ大きい道路が詰まっているものだから、近道しようというので、最近非常に通る傾向が多くなつた。あそこいろいろ事故も起こつたりなんかして、それから住宅の住みぐあいもいろいろ攪乱されるというふうな事態も起こつてゐる。だから、こういう住宅地の小さい通りというふうなものは、通り抜け禁止にする。もちろん、その住民が通り抜けさせてくれと言ふなら別ですけども、住民の意向も聞いて、通り抜けの禁止をするということにすれば、住家が騒音に悩まされないとか、あるいは子供がうちの近所で遊んでゐる分には安全だということも保障されるわけですね。こういうことはどうですか、おやりになり得るのか、あるいはまた、やる気があるのかどうか。

禁止というふうなことを順次強化してまいつておられますけれども、車がその中に相当その中の住民が車を持つてゐる方々も非常に多いわけでございます。あるいは中に車庫まで持つておるといふものもございまして、ここを通り抜け禁止というところが、そういう形でできて、それが保障できればたいへんいいんでございまして、なかなかむずかしいことではございまして、私どもは実はやりたんでございまして、通り抜け禁止という形、その中のものはけつこうだが、外から入ってくるものはいかぬというふうな禁止のしかたが、技術的に保障されるかどうかということを考えますと、なかなかできない。したがって、一方通行と

○春日正一君　この問題は、住民のほうから要請があれば十分考慮されるということですか。それからまあ、こういうことで、道路の整備そのものがおくれで、まあ、そういう道路環境の不備に原因する事故というものは、交通事故の中でかなりの割合を占めますか。

○政府委員(鈴木光一君)　先ほど来から交通事故の原因についていろいろお話がございましたけれども、交通事故というものは、やはり車と道路と人とのきわめて複雑な相関関係でできておりますので、何が原因かということについては、なかなかむずかしいわけではございまして、警察といたしましては、やはりその道交法にきめておりますところのルールがございまして、そのルール違反という観点で原因を分析してゐるわけではございますが、まあ道路が悪かつたから事故が起きたんだという、主原因がそこにあるというのはいさぎよく少ないと思ひます。たとえば道路がでこぼこで穴があいておつた。穴があいてゐる場合には、その穴があいてゐるといふ表示をしておかなきゃならぬわ

けです、道路管理者は、その表示をしていなかったために、そこへ突っ込んで事故を起こしたというように、明らかに道路の欠陥による事故だと思えますが、そういう事故はないと言いませんけれども、きわめて少のうございます。したがって、道路環境が悪いから事故が起きたんだという統計は、それ以外のものについてはございませぬ。

○春日正一君 しかし、実際さっきの話のように、道路の広がりよりも車のほうが多くなる、それに伴って事故の件数というものがずっとふえていくというところを見れば、やはり道路が十分車に対応できていないことが、これが事故の大きな原因になる。たとえば運転している人だから、それがいまあなたの言われたように、前の人は無事に通ったじゃないか、おまえが事故を起こしたんだから、同じ道路を通過して事故が起きたんだから、これは運転者に原因があるというふうな論の立て方もあるかもしれないけれども、しかし、そういうことじゃなくて、やっぱり道路が詰まっておれば、正常な道路事情のもとで走っていれば当然大多数のものは事故を起こさないというのに、道路が非常に混雑して詰まってきたというふうな状況の中で、疲労度も増すだろうし、いろいろ認識も誤るだろうしというふうなことで事故が起こっているということになれば、道路環境不備に基づく、直接穴があつたとか何とかというふうな原因というものは少ないだろうけれども、しかし、全体としての、そういう道路交通環境が不備になった、かつては完全だったものが、車がふえた、そのために不備になったというふうな結果、やはり事故が増してくる、そういう関係が非常に大きいと思うのですけれども、そこで、まあ、こういう道路環境の不備が実際あつた場合です、立証された場合に、交通事故の原因になった場合に、国とか自治体という、道路に対して責任を持つ人が、どういう責任をとられるのか、そういう法的な根拠がありますか。

○政府委員(鈴木光一君) 道路管理者が責任をとられるというふうな法的な根拠は、先ほど私が引例いたしましたように、道路の損壊等がありまして、それに対して道路管理者としての責任を果たしておらないという場合以外、抽象的に、要するに、道路の整備が悪いんだということにその責任を問う規定はございませぬ。

○春日正一君 そういう点では非常に片手落ちだといふので、運転する者だけに責任を負わせて、本来道路を整備すべき国なり自治体なりの責任は問われないということでは、自分のほうは、極端に言えば、あなた方はそうじゃないけれども、自分のほうはなまけほうだいなまけても罪にならぬということになつてしまふ。だから、ここらにも、そういう酔っぱらい運転とか何とかというところは、これは別ですよ。しかし、さっきの統計を見ても、正常な運転をしておつて事故が起つたのは九二%でしよう。これだけの人がそのための犠牲になつていく。そのための責任はとられないという点になると、非常に片手落ちだ。だから、そういう点ではもっとやはり、法のきめのあるなしにかかわらず、道路を整備し、直していくという点には力を入れてもらなければならぬわけですね。たとえば、ここにこういうものがあるんですね。道路施設の改善、タクシー駐車場の増設要求書ということで、大阪の全日本自動車交通労働組合大阪地方連合会、それが今年の二月に、これは法務大臣は大阪だから御承知だと思つても、大阪市内の各要所を回つて、全部調べて、この道路はこうなつていて、ここはこう直してほしい、こう直せば交通が緩和されるであろうというふうなことが、これだけたくさんあるものになつて出されておるのです。こういうものに対して、当局としては、一体、こういうものが民間から出てきたという場合です、どういふやうに受けとめ方というか、処置をしておられるか、そこらの辺聞かしていただきたいのですが。

○政府委員(兼輪健二郎君) ただいまのことは、今年の二月、全自交から大阪の府、市及び建設省の出先機関に出されたものだと思います。実はこの内容そのものは現在私のところに来ておりませんが、ここで問題になりますのは、やはり五十項目ばかり、大阪の全市街の、大阪市街のうちの五十カ所ぐらいについて、五十項目につきまして、いろいろこうしてほしいというふうな要望があつたといふふう聞いております。これにつきましては、私たち、やはり都市内の交通の流通をはかるといふことと、交通事故の防止ということにつきましては、これはどこから意見がございまして、きまして、傾聴すべきものは十分傾聴いたしまして、できるだけそういうことで交通事故が防げるようなものは、あるいは補助工事なり、あるいは単独工事なりでやらせるように指導したいと考えております。

○春日正一君 これは非常に大きな、あなたたちに対する協力だと思つておられます。ところが、これは返事をもらつていないと言つておられるんですよ。そうして、第二次をつくつて、また近いうちに提出しようというふうなことを言つておられます。この組合はタクシーの組合ですから、一番道路交通の問題では直接関係も持つておられるし、毎日走つていながら、道路のどこがどうだというふうなことはよく知つておられる。だから、そういう意味で自分たちの交通の安全ということも考へて、こういうものを出して、手当てできるところはさつそく手当てするといふようにしてほしいと思つておられる。それから同時に、こういうふうな例から見ても、たとえば建設省なり、あるいは警察庁なりが道路交通の改善をやる場合、実際にこういうものは道路交通に非常に深い関心を持つていられる自動車とかトラック関係に働いておられる人たちが労働者ですね、大体いままでのあれでは、そういう問題といふと、経営者からは意見を聞くけれども、経営者は自分で直接運転しているわけじゃないですから、やはり道路の問題ということになれ

ば、こういう労働組合あたりの意見も取り入れて、民主的な対策を立てるということをやるときではないかと思つておられるのですけれども、そういう点どう考へますか。

○政府委員(鈴木光一君) 春日委員の御指摘の問題は、実は私どものほうで調べてみましたら、大阪府の交通部に要望書が提出されたものだと思います。従来、大阪では特にそうでございしますが、全国的にも交通関係の労働者の皆さん方の意見も聞いて、いろいろ規制もし、それから運転する方々の意見も取り入れて、交通、われわれの所管しておられますいろいろな問題については、意見を反映させるようにということ指導しておりますので、その一環として、大阪府の交通部、全自交の大阪地連との懇談会、これは警察がインシデントをとつた懇談会でございしますが、その懇談会の席上いろいろな懇談をしておつた中で、この要求書が提出された。しかし、聞いてみますと、要求書を提出されたけれども、別に提出された要求書については、組合から何らの説明もない、また、回答を求めるといふようなことはなまに配付されたままになつておつた。しかし、警察としては、これを見て、中にいろいろ検討してみますと、もっともなこともございしますので、たとえば安全施設の設置を、ここに信号機をつけてもらいたいとか、ここに横断歩道をつけてもらいたいとか、そういうふうなことで、もっともなこともございしますので、中には措置をしたものもある。信号機等につきましては、予算の問題もありますので、予算を離れても、ここに信号機をつけたほうがいいのかどうかというところは問題点もあるというふうなことで、検討中のものもございします。この要求書の中には、先ほど道路局長のお話にもありました、建設省関係の、たとえばここに横断歩道橋をつけてくれ、ここに駐車場を設けてくれといったようなこともございしたので、それについては、建設省、おそらく大阪の地建だと思つていただいても、そのほうに警察が連絡をしてということでございます。お話のように、この中にありまし

たように、こういう交通関係に携わる皆さん方の意見は漸次取り入れていろいろやってみようという考え方は、この問題は実は全国的な問題でございまして、私もそのうち、むしろ積極的に懇談会を持ってやってみようというところでござい

○春日正一君 その点は、まあ、さっきの地域の交通の問題にしても、いまの問題にしても、実際に関係する当事者の意見を大阪はそういう形でやっているといることは、これは非常にいいことだと思ふのですけれども、全国的にも普及をして、そうして、みな知恵を集めて、さしあたって事故を少なくしていく、交通条件を整えていくというようにやってほしいと思います。

そこで、その次に、事故の原因になっている運転者の不注意という問題ですけれども、やはりこれにはいろいろ条件もあると思いますけれども、やはり疲労、それから特に労働者がつくってこれをやるという問題、労働者の労働条件の問題であると思うのですけれども、こういう問題についての労働者の対策ですね、これはどうなっておりますか。

○説明員(藤澤正勝君) 自動車の事故が、運転者の労働条件が悪いということから来る疲労その他の事情によって起こる。したがって、労働条件の改善が非常に必要ではないかという議論はたびたびございました。私もそのうち、むしろ積極的に懇談会を持ってやってみようというところでござい

昭和四十二年には二万一千八百九十件の自動車運送関係の事業所の監督を実施いたしております。それ以外に、いわゆるダンブカーの事業所も、かなり数多く監督を実施しております。今後ともそういう面で強力に指導してまいりたいというふうに考えております。

○春日正一君 確かに、この数字見ますと、三十七年に違反業者総件数五件、四十一年は五十五件というのに、四十二年は三百六十五件というふうに、ぐっとふえています。これは監督が弱まった結果、そういうものが発見されただろうと思うのですけれども、しかし、それにしても、やはり事業所総数に対して監督すべき職員ですか、これが非常に少なく、たとえ労働組合あたりから監督が依頼されても、それに応じられないというふうな事態があるというふうに聞いているのですけれども、その点はどうですか。

○説明員(藤澤正勝君) 労働基準法に基づきます監督は、先生御承知のように、全産業に及ぶわけでございます。そして、そういう意味では、通常の製造業あるいは労働災害の多い建設業等はもとよりのこと、このような運送事業あるいは商店、旅館等の非工業的業種、あらゆる面に行きわたるわけでございます。そして、そういう点から、監督官たいへん忙しい思いをいたしております。ただいまも御指摘ありましたように、労働基準法ができました昭和二十二年には、適用事業所は約五十万でございましたが、現在は二百四十万にふえております。適用対象労働者数も、九百万からいま二千九百万をこえる状態にございます。その間、監督官の定数はほとんどふえておられない状態にございます。遺憾ながら、監督を実施する事業所もどうしても一定の限度に限られるという状態にございます。したがって、そういう中にも、事態の必要性に応じて、監督官は非常に馬力をかけて監督を実施いたしております。また、私どもの方針といたしましても、法律的な監督という面で、重点的に災害の多発する現場でありますとか、あるいはこういういった労働時間等に問題のある

事業所、そういうことに焦点を向けて監督を実施してまいりたいという方針をとっております。今後とも、監督官はともかくでは十分でございませぬので、ふやしてまいりたいと思っております。ただ、御承知のような、また一方において、公務員の定数という問題もございまして、事情必ずしも楽観できないのでございますけれども、私どもとしましては、できるだけ努力をしてみたいというふうなふうに思っております。

○春日正一君 だから、いまの説明でもはつきりしているように、昭和二十二年ですか、五十万事業所があつて、監督官の数が二千四百八十一、四十一年には二百二十六万以上の事業所があつて、しかも、監督官の数は二千六百八、百数十名しかふえていないのです。こういう状況なら、労働省の職員がどんなに付を折つてみたって、とてもじゃない、監督が行き届かぬということになるわけですね。そうすると、いまあなたの話では、今度の一省一局削減のようなことで、どうももっとふやしたいのだけれどもふやせそうもないような話ですけれども、そうすると、政府の方針としては、結局、これを、この事業所が事故が多き多発するところのみに見合つて監督官をふやすというふうな方針はないのですか。

○説明員(藤澤正勝君) 私どもは、労働省といたしましては、監督官をもっとふやしたいという気持は熱烈に持っております。ただ、御承知のような事情でございまして、できるだけ現在の人員で効率的な行政を運営しなければならぬという要請も片方にあるわけにございます。そういう努力を積み重ねまして、なお必要なものは来年度におきまして強く要求をしてみたいというふうなふうに考えております。

なお、先ほど御指摘のありました労働組合に限らず、労働者その他から申告等がありました事業所ににつきましては、通常の定期的な臨検、監督のほか、特に重点的にできるだけ現場に行くという方針は当初以来とっておりまして、現在でもできるだけ現場に参るといふ方針でございます。

○春日正一君 それから労働時間の問題ですね。これは二月九日の通達でもずっと制限をして出されておるし、その後三月になつてからですか、また通達を出されてやっておるんですけれども、あれはどのくらい効果ありましたか。

○説明員(藤澤正勝君) 先般もお尋ねがございましたが、始めてまだ一年でございまして、なかなか統計的に明確に把握できないわけにございます。まず、この改善基準のねらいは、御承知のように、労働基準法の一般原則でありますところの一日八時間、一週四十八時間であれば常識的な範囲に入っているわけにございますが、労働基準法では、例の三六協定を締結することによって時間外労働ができる、あるいは休日労働ができるというところのために、産業によつては非常に長い労働時間あるいは休日労働ということが見られるというところが問題でございまして、特に自動車運転者の場合には、どつちかと言えば中小零細企業が多いというふうな事情もございまして、その辺が非常に問題であつたわけにございます。そこで改善基準のねらいは、その三六協定の締結の場合に、一つの基準を示すことによつて、できるだけそのワタの中にも追いついていくと申しますか、そういうことで労使にお願いをしておるわけにござい

ます。その結果は、ことしの一月末でございまして、自動車業全部で大体四五%はこの改善基準にのつたとつた三六協定がすでに届け出られておる。特に問題のハイタクでは六三%、それからトラックが四九%という状況にございます。ダンブその他がまだあまり進んでおりませんので、平均といたしましては四五%という状況にございます。さらにこれを推進してまいりたい。それから先般もお答えしましたように、毎月労働統計調査あるいは賃金構造基本調査等から見ても、一般産業に比較しまして労働時間の総ワタの減少がやや顕著に出てきているというところは、必ずしも直接この効果かどうかは即断できませんけれども、若干の効果はあらわれてきているんじゃないかというふう

うに私どもは考えておるわけでございます。

○春日正一君 労働組合のあるところはわりあいこういうものが出たというところもあるし、それからまた、会社に対してもそういうものを根拠にして改善を求めていくこともできるわけですから、労働組合を持つてないようなところですね、特にダンブカーなんというのは、企業が小さくて労働組合が何か持っていないので、非常に無理な労働をしている。この間もテレビ見ていたら、埼玉県から一日に四往復するとか五往復するということがある。そういうことがやっぱり事故に結びついてくるわけですね、居眠りとか不注意があつたとかということ。こういうものをどのようにしていくのか、そういう点は労働省としてはどういうふうに考えておりますか。

○説明員(藤澤正勝君) 昭和四十一年の十二月末に、御承知の愛知県の猿投町におきまして、多数の幼稚園児をひき殺すという不幸な事件がございまして、私どもは、その直後に、当該運転手が疲労、居眠りというようなことが報道せられました、そのためにもございまして、一斉に全国のダンブを監督をいたしまして、その結果、悪質のものはいびしびし送検をするという措置をとったわけでございますが、その後、昨年の春、秋の交通安全週間におきまして、一般自動車と並びまして、ダンブの監督も進めてまいりましたが、相当地な違反を発見してきびしい措置をとっておるわけでありまして。ただ、先般も衆議院の交通安全特別委員会でも御説明申し上げたのでありますが、私どもがそういう監督をいたしまして痛切に感じたことは、ダンブの場合は、いわゆる一人一社と申しますか、一人で自動車を持っておりまして、そして砂利その他の輸送に当たるといふものが多いへん多うございまして、労働基準監督の面でまいりまして、労働基準法入るべからずというか、雇用関係が存在いたしませんために、非常に労働状態が発見されまして、監督指導が十分でないという面がございまして。私どもは、もちろん現場に行きましてそういうことを発見いたしまし

た場合には、陸運局その他に通報その他もいたしておりますし、また、そのことの重大性にかんがみまして、総理府で主催しておられます各省連絡会議の場におきまして問題点を申しまして、私ども問題の重要性を指摘しておりますが、これは関係各省一致の努力で改善をしないか、これはならない問題だというふうに考えております。私どもとしては、たとえ一人一社の場合でも、保険その他の適用から労働関係があると思われるようなものについては、できるだけ労働関係ありと認めて労働基準法の面で監督指導を加える。それでははみ出す場合については関係方面に連絡をするというような措置でできるだけの努力をしていきたいというふうに思っております。

○春日正一君 その点で、むしろ、運転している人たちが御本人が事故を起こすのだから、そんな無理な労働しなくてもよきようなものだと思うのですけれども、実際には生活のためにというようにことで無理な労働に甘んじられる、あるいは買つて出るといふ事態もあるわけですが、聞いてみますと、夜業をするので、そうすると、どうしても夜食食べたりの何かして生活費もかさむから、まあ月に六万くらい必要なる。そうすると、水揚げが月十五万くらいいらないとそれだけにならない。ところが、実際規則どおりやっていまして、東京都内を走ると、タクシーなんかの場合に非常にスピードがおそいのです、ひつかかるから。だから、総労働時間の中で、全体平均してみると、一時間に十九キロくらいしか走れない。十五時間走り続けて二百八十五キロも走れば一ぱい一ぱいというふうにいわれております。そうすると、結局、一カ月に水揚げが十三万くらいで、賃金が五万三千円くらいになってしまふ。これを埋めるために、どうしても時間延長でかせぐか、そうでなければ、違法ですね。要するに、スピード違反やって飛ばしてかせぐかという事になってしまふ。つまり、さっきの話でスピード違反とかという事は、これは事故の大きなものになるか

らいけないことだけれども、それを承知しておつても、月にこれだけの収入かせがにやならぬという事になれば、それをやらなければかせげぬようになつていこうという点で、そこらの問題を解決しなければ、刑罰でどしただけではその問題は片づかぬだろう。スピード違反が悪いといふことは、自動車の運転を職業としているのだからよく知つていられ、おっかないといふことは一番知つておられる。それでもやっぱり走らなければかせげぬからつい走つてしまふ、こういうふうな状況ですね。そういうものがいまだにある。だから、こういう点はどうなんですか。

○説明員(藤澤正勝君) 御指摘のとおり、われわれ非常に重要な問題だと思っております。先ほどお話ししました改善の基準におきましても、賃金の形態、特に走行を刺激するような累進歩合制というものについては、ぜひ排除をしてまいりたいという事で、そういう行政指導方針を打ち出しておるわけでございます。ただ、労働時間と違ひまして、労働基準法の規定に基づいてどうしても言うことを聞かなければ、処罰してでも守らせろという性質のものではなくて、賃金は労働者がおきめになるというのが原則でございまして、指導の範囲を出ないという点が一つございまして、しかしながら、まあ六割程度は最低保障給を定める、そしてなおその他の点については、当面一番危険なトップ賞でありますとか、あるいは走行を刺激する累進歩合というもののについては、ぜひまあ今回の賃金改定、この春闘期の賃金改定期を最後に、なくしてもらいたいという事をいま関係の労働に強くお願いをしておるわけでございます。

と、一律歩合は四五%。それから十万円以下の水揚げはもう歩合なしにしてしまふということですね。そうすると、どうしたって十万円以上は何とせよかせがなきゃ生きていけぬということですね。それから、固定給に対して、無事故手当とか精動手当とか、皆動手当とか愛車手当、生産手当、服務手当、いろいろ名前前の手当をくつつけて、それを出すといふことになつてい。ところがこれ、無事故とか精動とか皆動とかといふことになりまして、一日休んでも、まあ平均十三日働いて、十二分の一が減るだけじゃなくて、そういう手当が減るから、五千円も減つてしまふ。二日も休めば水揚げが十万円を切るから、二万円ぐらゐな減少になるといふことになる、どうしたってからだ調子が悪くても、そういうときは事故を起こしがちなだけだけれども、それでも無理して出なきゃならぬし、あるいは一日休んだということになれば、取り返しをつけるために一そう無理しなきゃならぬというふうな賃金形態になつてい。まああなたは、ことしの春闘からはそういうふうにして歩合制をなくするようには言われたけれども、やはりことしの場合の回答がそういう形になつてきています。だから、これなんかは、労働基準法で言えば、就業規則で、「減給の制裁を定める場合においては、一回の額が平均賃金の一日分の半額を超え、総額が一賃金支払期における賃金の総額の十分の一を超えてはならない。」これは九十一条に書いてあるんです。これはまあもちろん九十一条に言う制裁というふうなものに該当するかどうかといふことはいろいろ議論があると思うけれども、性質から言えれば、休んだらやらぬとか、水揚げが少なかったらやらぬとかという意味から言えば、これは強制規定、制裁規定に類するものです。そういうことで、二日も休んだら二万円も減る、給与の二五%ぐらゐ減るというふうな事態になればこれはあなたの方の通達の精神にそむいていといふだけじゃなくて、基準法九十一条の違反として問題になるんじゃないかと思うんですけれども、その点どう

ですか。

○説明員(藤縄正勝君) 一日休めば幾らということ

とで、ほとんど賃金を差し引くとか、いま御指摘の
ような事というた事案につきましましては、たいへん
不適当なことではなからうかと思っております。
ただ、それがいま御指摘の労働基準法九十一条に
該当するかどうかについては、やや問題があるう
かと思えますけれども、私どもとしましては、累
進歩合制の排除という面では、そういった不合理な
賃金体系の排除というもののについては強く指導し
てまいりたいというふうに思っております。ござ
いまして、実は先般、四月の九日に全自交の皆さ
んおいでになりました、いろいろお話を承っており
ます。特に私感しましたのは、ただいま先生御
指摘のように、一般的にはこの基準を受け入れて
おりますけれども、個々の事業場におきましては
いろいろ知恵をしぼりまして、趣旨に反するよう
な扱いも見られるようでございまして、個別の
ケースについてなお指導する必要があるというふ
うに思いました。そのときにも伺いましたし、ま
た四月十七日に全自交の書記長にも来てもらいま
して、個別問題の処理についてお話を承っており
ます。私どもとしましては、そういったことにな
いように各県の労働基準局を通じて関係労使
に強く訴えるというふうに指導をいたしております。

○春日正一君 いまの問題ですね、いまの法律の

もとはこういうものがあるいろいろな出てきて、た
くさんいろいろ事例がありますけれども、私も言
いませんけれどもね、出てきて、しかもそれが強制
するわけにはいかぬ、労使関係で解決しようとい
うことになれば、ストライキでもやるよりしよ
うがないということになるはかないけれども、あな
たの立場ではそうも言えないでしょうけれども、
だからそういうことなんですか、やはりこ
れが交通事故なりなんの大きな原因になって
いるし、労働上そういう産業の仕事に従事する
労働者の労働条件として不適当なものだとい
うことがあつた方々もわかつて、そしてそれがいろいろ

ういう通達を出したり指導もやっておるというこ

とだったら、やはりそういう業種に対しては、少
なくともまあ通常賃金の六割は保障するというよ
うな法的な措置をとる考えはないかどうか。そ
うしなけければ、労働組合持っているところで、そ
うして言われたように、労使の関係だからとい
つて改善はしていけるけれども、未組織の労働
者というものは非常に多い。むしろ組織労働
者というものは三分の一ぐらいで、全体の
平均から言えばそういう状態。だから、むしろ未
組織の人たちが多い。そうすると、やっぱりそ
ういものが規定されていらないためにいろいろ悪い
条件がきめられてきて、それを、そのままだと
思つて、その中で生きていこうとすれば、違法を
承知で違法をやらなければならぬといううなこ
とになって、これは法に対する軽視といひますか
ね、法が道理があれば従うということになるけれ
ども、法が道理がないということになるれば、そん
なものの従うかということになつて、そういう
意味からいって、交通事故をなくするとい
う意味からいって、法的に、まあ全額固定にしろ
とは言えないだろうが、少なくとも六割は保障す
るといううなことをやる必要があると思ふのだ
けれども、その点どうですか。

○説明員(藤縄正勝君) 御承知のように、労働基

準法第二十七条には、出来高払制、つまり歩合制
等の場合には保障給を設けなければならぬという
規定がございまして、ただ、幾らの割合というこ
とがないために、ただいま先生のような御提案が
あつたのではなからうかと思つてございませ
んが、このたびの改善基準では、少なくとも六割の
最低保障給を持つようという指導をいたしてお
るわけでございます。ただ問題は、法律をつく
たらどうかと、こういう御提案でございませ
んけれども、私どもは、法律だけですべてが解決する
ということはちょっと問題があるかと思ひます。
率直に申しまして、今度の改善基準につきま
しては、大多数の労働組合から御賛同を得てお
りまして、たとえば全自連のように、改善基準そのもの

についても絶対反対という立場をとつておられる

ような、組合運動の面でもそういう事案が見られ
ますし、また、個別のケースにいたしましては、
監督官が夜中に現場に行きまして悪質なものも摘
発するといふ努力をかなり続けておりますけれど
も、肝心の労働者について非常に長時間労働が
あつたのではないかと、これを聞いてまいりま
す。そうしなければ法廷維持ができませんので、
私どもとしては証拠をとるためにそういう努力を
いたしますが、ほとんどが、いや私は途中寝て
おつたのでそういう長時間労働はやっていないと
いふのが大部分でございまして、監督官といたし
ましては、隔靴掻痒といひますか、士気を阻喪す
るような事案にもよくぶつかつてございま
す。やはり私どもの指導ももちろん必要でござ
いまして、関係労使の自覚と申しますか、御協力と
いうこともたいへん望まれますことではないかとい
うふうに考えるわけであります。

○春日正一君 それでは法務大臣に、いまのお話、

お聞きになったと思ひますけれども、つまり労働
条件が非常に無理になつておつて、そのために事
故が起きるような危険もおかされなければならぬ
し、スピード違反とかその他のそういう規則違反
もやらなければやつていかれないような状態に
なつていくと、それを改善してやらなければ、あな
たがたが今度は法で規制してくるが、法を守れな
いような状態になつてくる。だから私は、いませ
めて六割までは法として、あるいは省令とかなん
と、そういうもので強制力を持つという方法があれ
ばそれでもよろしいけれども、とにかく強制力を
持たせるものとして最低の条件は保障してやらな
ければならぬのじゃないかと言つて、それはよく
わかつておりますけれども、なかなかそれはでき
ません。一方ではそういう労働条件の改善とい
う点でどうしても必要だし、労働者がみんな
組合へ入つて団体交渉をやつていくわけじゃあ
りませんから、そして、むしろ未組織のところは
条件が悪いわけですから、労働者の個々の生活とい
うだけじゃなくて、交通事故とか犯罪の起こらぬ

という意味から見ても、六割を保障するというよ

うなことではないか。そういうものはしてやらなければ無理
じゃないか。それがわかつておつたら、立法は
しない、するつもりはないと言つておる。とする
と、あなたの方のほうで、悪質な犯罪がふえるか
ら、これは法律、罰則を重くしてそれで取り締ま
らなければならぬということになる、つまり合
いがとれないわけですよ。同じ法をいじるのでも、
さつき言つたように、ごく悪質なものがあつたこ
とは私は知つております。その中には厳罰にしま
なければならぬものもある。しかし、それがあつた
といつて、やはり法として出なければ全体にこれ
はかかつてくるわけですから、だから、そうす
ると、そういう無理のいかないような、こつちのは
うの、保護するほうの法律も上げてやるとか、あ
るいは道路の整備であるとか、交通の規制であ
るとかいうような手を、政府の各機関が全体とし
て、政府というものは一つのものでも、打つ
た上で、それだけ手を尽くしておるにもかかわらず、
ず、なおかつ、これを無視して無謀運転をする
とか、違反の運転をするとかという者に対して厳罰
にするというなら、これはだれしも納得する。と
ころが、法務大臣のところでは、悪質が多いから
刑を重くすると言ひながら、一方では建設省のほう
では、車はふえてしやうがないけれども、道路
は予算の関係で追いつきませんといううなこ
とになつてゐる。いろいろ施設をしなければならぬ
けれども、建設省のほうにしてみてもなかなか追いつ
きませんということになつてゐる。労働者の労働条
件の問題でも、労働基準監督局としては歩合制と
いうものはなくしていきたい、そういうことで指
導しているのだけれども、強制力がないからそれ
ができないというところで、事故のよつて起る素
地というものを全部やりつぱなしにしておいて、
そうしてたまさかそこで起こつてきた事故に対す
る罰則だけ重くするといふことになると、これは
非常につり合ひを失つた措置になつてくる。だか
ら私結論を言へば、非常に悪質な、よく法律のこ
とばでいわれる未必の故意といううな、それに

相当するようなのをしかるべく厳罰に処するといふことに私は絶対反対だと言つてゐるわけじゃないけれども、自動車事故の原因というものが、単に運転者だけの責めに帰するそういう単純なものではない、いまの自動車台数の激増、それから道路の整備の立ちおくれ、低い賃金水準とか歩合制とか、その他もろもろの事故を不可避とするような労働条件があるという原因があつて、これらの問題とからんでいろいろな事故が起こつてくるといふことになれば、これを総合的に解決すること、そういうことで事故は減少させ得るし、そういう条件のもとで規則なり法律といふものを順守させ得るし、また、守ろうという精神も強まってくると思うのです。いまのような形では生きていけない。生きていくためには無理しなければならぬ。この前神風タクシーの問題でも、無理なことを強いる状態をそのままにして置いて、それで無理した者は罰するといふことでは、これは国を治める者のやり方ではないと思ひます。だから、そういう意味で罰則だけ突つ走る。独走するといふことがありますがけれども、法務省だけが独走して、そうして刑法改正やつて、それで罰則を強めて事故をなくすといふようなことじゃなくて、やはり国や地方自治体、雇い主なんかの責任もはつきりさせて、そうしてそういう全体の交通の条件といふものを改善していく。そういう中でやはり必要な罰則もつくつていく。強めていくものがあれば強めていくといふことをやるべきじゃないか。だから、最後にもう一度言ひますけれども、一般的に大きなワケで刑法を変えて上げるということではなくて、そういうだれが考えてもひどいという特定な者に對して、はつきり、これはそういう場合にはこうするぞと言つたほうがむしろ効果があると思ひます。悪質な者は、こういうことをやたら普通より重くなるぞと言つたほうが効果があると思ひます。だから、そういうふうに考えられないものかどうか、この点最後に大臣にお聞きします。

○國務大臣(赤間文三君) 刑法の一部改正につきましては、たびたび申し上げましたように、事故者とも申ししますか、そういう故障を起こした人間の罪を一般的に重くするといふ考え方は毛頭ございませぬ。もしそれが道交法のような改正のときには、さきにも話がありましたように、やはり重くしたほうが犯罪が減るのじゃないかという考え方もあつたとは思ひますが、あれは明らかに重くしてゐるので、これは一つもそういうところにはさきからなくて、決して全体の罪を重くするといふのじゃなくて、さきにもお話しになりました未必の故意に、わかりやすく言うと、準ずるような乱暴な操縦をやつて人命を失つたといふような特殊の者についての刑が重くなるというのが骨子でございます。決して全体を重くするような考えではない。それからもう一つは、いろいろな施設と相まつてやるべきであるといふことは、同じ考え方、ただはその設備、ほかのことをやつて一番あとにこれをやるというには賛成ができません。あらゆる面をほどを合せて力を注いで、たとえば道路の問題にいたしまして、政府は全力をあげて道路の拡充強化に努力をいたします。なおまた、労働省におきまして、いまお話しになりましたような、あまり無理な事故の原因となるような労働をほうつておくといふことは好ましくないで、これは法律のあるなしにかかわらず、法律がなければ指導をと申しますか、やはり人間として、注意をしても事故が起こり得るような過激な無理なことなどは、これは政府としてもやめさせるように全力を尽くして、無理なことのないように全部努力をいたします。なおまた、安全施設につきましても、歩道橋にいたしまして、このほどうやく盛んにできてまいりましたが、あれもまだどんどん進んでやらなければならぬ。その他の安全設備、なおまた進んで言うならば、できるならば車の安全装置まで私は考えなければいかぬのじゃないか。それからなおまた、さきにもお述べになりましたような警察の取り締まりにおいても、やはりまだまださらにくふうをしていかなければ、いまでも一そう合理的な方法で事故が少なくなけるところがあるのじゃないかというような点も考慮してもらふ。私は、もうありとあらゆる面から、一年に六十数万人の死傷者のできてゐるのを一人でも少なくするといふことが目下の急務である。すべての施設がひとつ相まつてその目的を達成したいといふのが本旨でございますが、そういうのが全部できるまで待つておるといふわけには私どももいけません。むしろこれをやりまして、これを機会に乱暴なことをやれば罪も重くなつたんだから、これを機会にひとつ政府も全力をあげて整備をやるとか、いろいろな施策を講ずることには役立たせたいと考えております。その点については、いま言いますように、全体の刑を上げるのじゃなくて、なお最高の刑についても、外国の例等も調べてみて、決して過重な刑を科すものではない、適切な妥当な刑のところまでこれを上げていく、こういうふうな考え方を持つておるのでございませぬ。この点ひとつ御了解をお願いしたいと思います。

○春日正一君 もう一言。いま大臣のお話で、道交法のときには上げたが、しかし、さつき言つたように、上げてそれでは事故が少なくなつたか、犯罪が少なくなつたかといへば、そういう数字にはなつていないわけですね。だから、それだけではだめだし、そうして、それをうんと重くしてやろうといふからには、これこれのことをやつた、それでもなおやるなら重くするぞといふんなら國民は納得するけれども、その立ちおくれをそればなしにして置いて、これだけが先走つていくといふことになれば、やつぱり政府はやるべきことをやらぬで置いて國民をいじめることだけやるじゃないかといふことになるじゃないか。だから私は、一番あとからそれをやれとかなんとか言つてゐるのじゃなくて、全体のつり合ひの中で、そういう悪質な犯罪をなくすためにつり合ひのとれた方法でやりになるならこれは要当なものだと思ひけれども、いまのような条件の中で、しかも、一ぱいにはあつたと広げた形でぐつと刑罰を上げる

といふようなことになれば、かえつて實際適用される問題、さつき私言いましたから言ひませぬけれども、國民の受ける印象としても、國民を責めるほうに急いで、自分のやるべき義務のほうにはきわめて寛大じゃないかといふことになつてしまふと、そこを私言つてゐるので、決して、刑罰はなきにしかずで、一番なみにしたことは必要なんだけれども、いま必要なものならそれは必要なだけだけれども、それにしても、やるならですね、政府としてやるべきことをやつていく、その度合ひに應じてやらなければ、非常につり合ひのとれぬことになる。そこに問題があるといふことを、まあ、もう一度私の真意を説明して私はこれで質問を終わります。

○委員長(北條鶴八君) 本案に対する質疑は、本日はこの程度にいたします。

本日はこれにて散会いたします。

午後五時二十三分散会