

第五十八回 参議院法務委員会會議録第十七号

昭和四十三年五月十四日(火曜日)  
午前十時三十四分開会

委員の異動

五月十三日

辞任

追水 久常君  
鹿島 俊雄君  
齋藤 昇君  
大橋 和孝君

補欠選任

赤間 文三君  
鈴木 万平君  
岡本 悟君  
野々山 一三君

五月十四日

辞任

赤間 文三君  
鈴木 万平君  
中山 福藏君  
野々山 一三君  
西村 関一君  
大森 創造君

補欠選任

近藤英一郎君  
菅野 儀作君  
内田 芳郎君  
木村美智男君  
松永 忠二君  
大和 与一君

出席者は左のとおり。

委員長

北條 篤八君

理事

委員

青田源太郎君  
梶原 茂嘉君  
秋山 長造君  
山田 徹一君  
内田 芳郎君  
岡本 悟君  
北島 教真君  
紅露 みつ君  
近藤英一郎君  
菅野 儀作君  
中山 福藏君  
山本茂一郎君

国務大臣

法務大臣 赤間 文三君  
国務大臣 赤澤 正道君  
国務大臣 田中 龍夫君

政府委員

内閣総理大臣官 宮崎 清文君  
府内陸上交通安全 鈴木 光一君  
調査室長 川井 英良君  
警察庁交通局長 勝尾 録三君  
法務省刑事局長 鈴木 珊吉君  
法務省矯正局長 長 養輪健二郎君  
運輸省自動車局長 建設省道路局長 菅野 啓藏君  
最高裁判所長官代理者 佐藤 千速君  
最高裁判所事務 増本 甲吉君  
総局民事局長 石原 一彦君  
総局刑事局長 事務局側 菅野 啓藏君  
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 石原 一彦君

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(北條篤八君) 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。  
昨五月十三日、齋藤昇君、追水久常君、鹿島俊

雄君及び大橋和孝君が委員を辞任され、その補欠として岡本悟君、赤間文三君、鈴木万平君及び野々山一三君が、また本日、赤間文三君が委員を辞任され、その補欠として近藤英一郎君が、それぞれ委員に選任されました。

○委員長(北條篤八君) 刑法の一部を改正する法律案を議題とし、質疑を行ないます。

○龜田得治君 質問事項が非常にたくさんあるわけですが、ひとつ重要な項目からできるだけ簡潔にお尋ねをしていきたいと思います。

まず最初に、刑法改正問題についてお尋ねをいたしますが、現在まで刑法の改正が過去において八回行なわれたわけです。で、これらをずっと拝見いたしますと、具体的な社会の必要に応じた限度で改正をしてきておられるわけです。これは私は改正の態度としては当然そうあるべきことだと思います。ところが今回のやうな、それに比べて、非常に範囲が広がったおられるわけです。そういう意味では、従来の過去八回の改正に比べて、私は性格がだいぶ違う、こういうふうな考えを私にはあります。で、過去八回の刑法改正の特徴ですね、私がいま指摘したようなところと大體間違いないと思うんですが、どういふふうにその点を当局は考えておられるのか、ひとつまず御説明をお願いいたします。

○国務大臣(赤間文三君) 今回の刑法二百一十一條の改正も、いまお述べになりました、われわれは必要の限度において改正をするというところには変わりはないと考えております。たとえて申しますと、下のほうは一切何らの手を入れてない、ただ最高の三年を五年に上げたのは、非常に悪質なものに該当する、というのを骨子にいたしておるのですね。やがて、別に範囲を広げるとか、いふよう

釈いたしております。

○龜田得治君 提案理由の説明を拝見しまして、酔っぱらい運転とか、悪質運転とか、これを提案の理由にしているわけです。ところが、現実ででき上がった法文は、ごらんのとおり、適用対象が非常に広いわけです。それはおかしいじゃないかと追及をしますと、いやそのほかの部分については理論的には間違いない、こういうまた説明がつけ加わったわけですね。それは間接です、そういうことは、あとのほうの説明は、これは法文が広範な条文になっておりますから、つじつまを合わせようという説明をしているにすぎない。現実の必要は、何と云っても、悪質運転とか、こういうことが理由であることは、これは提案のときの提案理由の説明自体で明確なんです。過去八回の刑法改正でこんなことはないのです。もちろん、八回といつても、第一回は、これは刑法の下限の削除ということですから、これはたいした改正点というよりも、むしろ軽くするといふようなものです。それから第二回は別ですが、第三回は、新憲法との関連においてやられたわけでありまして、これは特異だと思えますけれども、しかしそれ以外のものは、そのときに社会的な問題になって、そうして特に必要性が出てきたということで、それをとらえるように具体的に示して、そうして全部改正してきているわけですね。幼児誘拐が非常に盛んになったということ、それに對する刑を整えるといったような場合に、みんなそうなんです。だから、私は、刑法の全般的な改正でこれはないわけですから、何といつてもそういう態度が必要だと私は思うんです。ところが、その必要以外のところですね、以外のところ、そこが広がっておるわけですね。その点の改正の態度としての弱点をこつちが追及しますと、理論的に同じ事態に對しては同じ

に扱われる筋だと、こういう説明をされるわけですね。それはへ理屈なんです、そんなのは。あとから出てきた議論なんです、これは。私は、そういう意味で、今度のようないやうやり方というものは、どうも刑罰法規を部分的に手直ししていくという立場としては、非常にまずいやり方だとも考へるわけですよ。いままで、質疑の過程においても、たとえば準備草案がある、そのうちのひとつを抜き取りしていくかと言ったら、そんなつもりはないというふうにもお答えになつてゐるわけですね。それは当然そうあるべきですよ。全体のつり合ひなり、そういうことを考へて準備草案自体ができておるわけですからね。だから、そう考へれば、当然これは、いま緊急に必要性を訴えられておるそこにきちんとして、そうしてやるのが私はあたりまえだと思ふ。刑事局長に聞きますが、一回と三回は、これは特殊なことですから別として、それ以外においてこういう式の改正というものは私はなかったと思ふんですが、これは法律の条文ですから、ある程度の広がり、これは私は考へられると思うんですが、これはほど広範な広がりを見せるようなそういう刑罰法規のつくり方というものは、これはやっぱりちょっと根本態度として間違ひがあると思ふんですよ。そうして、マスコミが騒いだり、いろいろいふことが、結局あなた、悪質運転のことだけを言うておるわけなんです、どの社説等を見たつて。だから、そういう点について納得がいけないからこう批判が出ておるわけですね、大きな。どうなんです、その点。

○國務大臣(赤間文三君) 非常に広範にわたるといふことであります。これは二百一十一條の性質が、私は広範になるというお話しの性質を持っておる条文であると考えます。われわれ改正を今度やるものは、やはりさきにお述べになりましたような必要な限度でやる、何も大広範にわたる改正をやるという意味ではない。そういう点からいまして、たとえば先般の道交法の改正などは、少し刑罰が軽いから罪を重く

するといふふなことが各所にあらわれておりますが、今度の改正においては、御承知のように、下のほうは一つも変わつていない。ただ、上が「三年以下ノ禁錮」が「五年以下ノ懲役又ハ禁錮」ということになつてゐる。これはもうほんとうに、われわれから見するならば、必要な限度に限つておるということが言へると私は考へておる。ただ、龜田さん専門家で、一番詳しいと思ひますが、刑の均衡を失しないという点から、私はこの二百一十一條の改正が一番適切である、こういうふうに考へております。範圍が広いからといって、広いところにはあまりさならないといふたてまえ——いまお述べになりましたように、ごく一部の重大なる過失、悪質なものに限つて刑の上を上げる、それで非常にあれからいへばやはり必要な限度である、こういうふうなわれわれ解釈をしております。

○龜田得治君 刑事局長、いかがですか。

○政府委員(川井英良君) 刑罰法令の改正に関する基本的態度といふことは、当面必要な目的と限度においてこれを行なうというのが基本的態度であることは、御指摘のとおりだと思ひます。そこで、問題は、刑罰法令の中における刑法という法律の持つておる特別の性格というものもまた見のがすことはできないと思ふわけでございます。私どもといたしましては、その必要性をまかなう場合におきまして、特別法ではなくて刑法でまかなうのが正しい方法だと、こういうふうに考へましたので、刑法でまかなうといふいたしました。これは、こういうふうなところにならざるを得ない、こういうことであると思ひます。ただ、ただいま大臣から御説明がございましたように、その場合におきましては目的はあくまで悪質重大事犯だといふことで、悪質重大事犯におのづから運用がしつけられるような面におきまして細心の配慮をしたつもりでございます。

○龜田得治君 その法律を運用の面で説明するといふことは、これは第二次的なんです、そういう説明はね。運用じゃなしに、刑罰法規自体においてまず適切であるという感じを受けるものじゃないければ私はいかぬと思ひます。しかし、法規自体はともかく広くこの網を張つて、軽いものはその範圍内でやるのだから、その心配する必要はない、こういうふうな論理というものは、これはもう古い、きわめて権力主義的な考へ方なんです、こういうことは。だから、ただいまのようなそういう運用面で軽いものは軽くする、これはあたりまえのことなんです、そんなことは説明にならぬ。そこで私は、前回参考人の方が来られたときに、現在の社会的な必要性からいって、酒酔い運転、それから無免許並びにスピード違反、こういうことが一番いろいろな事故に結びついておるわけですから、これだけをもつとこ表に出して、そうしてこれに対する刑を重くしていくといふことのほうが、社会的な効果からいっていいじゃないか。それから現在までに運転をしておる人たちの立場からいって、やはりこういう好感を与えるのです。しかも、そういうことになれば、これは全会一致でいけるわけですよ、全会一致で。何も社会党がそのようなものについての敵罰ということに反対してゐるわけじゃないのです。これほど社会的にいろいろ議論になつておるものが、どうもこの一部反対で通らなきやならぬ、これは立法技術が拙劣だからなんです。基本的な考へはほとんど一致しておるながら、しかも抵抗にあつた、これはあなたもよくよくしなさい。私はいかぬと思ふのです。私はいまでも、この現在の社会情勢から言ふならば、酔っぱらいなどに對する特別な特例法といふものを出していったほうがよほど適切だ。まあわれわれのほうでつたのは前回説きましたから、ここでは再度申し上げませんが、そういうふうに確信してゐるのです。ただ、どうも法務省等では、道交法ということになると、管轄がこれは違ふわけですね。自分らの扱う場所じゃないと、どうしてもそういう道交法に持つていくとかといったようなことについて消極的、どうしても刑法にしがみつきたがるわけですね。そういう傾向がこれは伝統的にある

わけですね。そうして、法制審議会等の議事録を拜見しても、あまり議論をしてもらへずわ。別な方法といふことについて議論をしておりません。これははなはだ私は遺憾だと思ふのです。どの所管にならうが、ほんとうに社会的にそれが適切だといふことになれば、各省がこぞつて一番いい方法に協力をしていく、当然そうあるべきだと思ふ。ところが、たいした議論をしていない。そうして、単独立法だとか道交法などは思わしくないといふたような議論だけを統括してゐるわけですね。こういうことでは私はいかぬと思ふ。それで、どうしても刑法でやりたいという場合の案を私まあつくつてみたわけですがね。これはいかぬかどうか、これは法務大臣も考へてほしいのです。で、刑法の「二百一十一條ノ二」、これを新設するのです。本文は、「自動車ノ運転者ガ前条ノ罪ヲ犯シタル場合ニ於テ酷罰状態ニ在ルトキ、運転免許ヲ有セザルトキ又ハ当該運転ノ速度法令ニ依ル最高限度ヲ越スルモノナルトキハ五年以下ノ懲役又ハ二千元以下ノ罰金ニ処ス」、二百一十一條に對する例外規定ですね、こういう形をとれば、それほど文章が長くないし、大体文章が長いといふことを日本の法律家は非常にきらうのです。簡単にして、そして専門家しかわからぬような、これがりつぱな法律であるといふたような考へ方がある。そうじゃないと思ふ。私は、多少文字がふえても、しろうとがざつと読んでいてもわかりやすいといふことがとても大事だと思ふのです。私がいま申し上げたような条文は、それほどだらだらしてゐるわけでもない。これで十分私は目的を達し得ると考へてゐるのですが、どうですか。こんなような「二百一十一條ノ二」といったようなものをつけるのは、大体いいからおかしいといふふうな形式論からおそろく始めるのじゃないかと思ひます。刑法の中に、めいてい状態とか、そういうふうなことは自分が適切じゃないと、こういうふうな、反対をしようと思へば私はいろいろな理屈が出てくると思ふ。そんなことを言ひだしたら、それはあなた、新し

い社会には新しい条文が要するのですから、新しいことばを持つてなければ適切には書けないんでしよう。それは、裁判等においていいてい状態についての解釈なども確定していけばいいことであって、いままではそういうものを刑法の中に持つてくる必要がないからこれは入っておらぬだけであつてね。そういうものを入れるのは罪刑法定主義の趣旨に反するとかね、ともかくいろいろな理屈をおっしゃることは私も予想できるわけですが、そういう自分のとらわれた既成の概念だけで、せっかく適切に処理できるものをつぶしていくということは、はなはだいかぬと思う。私が申し上げたそういう条文が刑法に入ったんじゃあいが悪いですか、どうです。これはちよつと専門的だから、局長から答えてください。

○政府委員(川井英良君) 私どもこの法案を提案するにあつて、実は衆知を集めていろいろな案を考へてみました。最初に二十二、三通りの案がでまして、それをだんだんしぼりまして最後に十一の案ができました。それは、刑法における改正の案と、道交法その他単独立法等に分けまして、あらゆる案を考へてみたわけでございます。その考へられました案について何度も慎重に検討を重ねました結果、最後に残りましたのが、たゞいま提案をいたしております政府の原案でございます。この案を法制審議会にかけて、法制審議会におきましても、たゞいま御指摘のようないろいろの御意見が出ました。さらにまた、ほかの別案についても、別の提案がございまして、その結果、結局この政府の原案以外適当な方法がないというところで、この案にきまつたというものが、簡単に申し上げましてこの立法の経過でございます。法務省は刑法だけ担当しているからとだけ、あくまで刑法にしがみついて、刑法でなければいけないのだという狭い考えでは決してありませんで、非常に広いいろいろな立場からの考えを十分に練りましたその結果が、結論としてこういう結論でございます。それから、政府の原案

は、たゞいま法制審議会でやっております刑法の全面改正の案もこの案でございます。この全面改正の刑法の案がでる前に、いま御指摘になりましたような案も実は出たわけでございます。その案にございまして、今度の一部改正の法制審議会ではございせん、刑法全面改正のほうの、こちらのほうの法制審議会において、全く同じような案が一応議論になっております。そこでは、たとえば問題になりました愛知県狼投の例のように、たゞいま御指摘の三つの例の中では、あの例はどちらにも入らないわけでございます。その他あとから出ましたいろいろな悪質重大犯を考へてみますと、すべての悪質犯が入るためには、酒酔い運転、無免許運転、その他無謀運転とでもしないうと、構成要件としてはまことに不完全でございます。そこで、無謀運転ということにするとしてどういふことになるかというところで、お隣におられる交通局長のほうにも実は御相談かけたわけでありましたけれども、無謀運転といふと構成要件としてはまことに不明確でございます。厳格にすればほとんど入ってまいりませんし、ゆるやかにいたしますと非常にいろいろなものまで入つてくるというふうなわけでございます。結局構成要件として明確を期するということである議論をいたしました結果、たゞいま御指摘の案よりは政府の原案のほうが妥当であらうというふうなところも落ちついたいきさつがあるわけでありまして、お読み上げになりましたのとほとんど同じような案は、私どもも前に十分に検討をいたしました。

○龜田得治君 案が十一あったというのですが、どういふものですか。

○説明員(石原一彦君) 十一以上を考へて十一にまとめたわけでございますが、先生が御指摘のように、酒酔い運転ということが問題になったときに、この酒酔い運転はどういふように条文上に入れているかという点がござるだらうと思ひます。その点につきましては、たとえば二百十一條を犯したときに酒気を帯びていたというようにな

と、あるいは酒気を帯びて二百十一條の罪を犯した、こういうような書き方等があつたわけでございます。そのほか、当時問題になりましたのは、道交法の百十七條のその関係においてどういふふうにお書きかという点でありまして、あらゆる形態におきまして書いたのでございますが、大分けいいたしますと、二百十一條といふものの中で何かのしほりを入れていくか、先生のおっしゃつたような案をつくつていくか、あるいは道交法のほうを中心にしたとして、その結果人の死傷を來したものを処罰する方向でいくかという点でございます。これを構成要件の書き方に応じまして幾通りにも組み合わせができて、十一の案ができた、こういう趣旨でございます。

○龜田得治君 あつてもいいから、参考にその十一の案といふのをひとつ見せてください。よろしいな。

○説明員(石原一彦君) 了承いたしました。

○龜田得治君 たゞいま局長から、酒酔いとか、無免許とか、その他無謀運転——無謀に実はそのひつかりがあるという説明がありました。が、しかし世間では無謀運転といふことばを使つてゐるんですよ。無謀運転はいかぬ、私は刑法はそれを取り入れたらいいと思うんですよ。その中身は、これはやはりだんだん實際によつて固められていくことになるんじゃないですか。大体二百十一條の過失なんというものはそうでしょうが、刑法自体からは何もわからないんですよ。だから、どういふ程度ならいけないといふことは、これはだんだん積み重なっていくわけですね。しかし、おおよそのことはわかっているわけだ、過失でも、無謀でも、それはおおよそさえわかるといふやいんで、あとは裁判所の仕事ですよ。だから、そんな從來から使つておることばだけで処理していこうなんていつたら、それはあなた時勢におくれてしまひますよ。それはそのほうが便利かもしれませう、それはね。だけど、それは適切じゃないですよ。だからたゞしい理由はないんですよ。私たちは

もつとはつきりしなさいということについての反論を聞きましてね。まあ時間があれば、その十一案を全部一つずつ中身を分析してお聞きしたいところですがね、實際のこと。といひますのは、こういう安易な立法作業をやつてもいいか、やばりどんぴしやりと、必要に応じたところではしやりと当たつてゐる、そういうものでないかぬですよ、それは。一般の人にはわからないです。刑法の一部改正やつて、いや無謀運転のことだといふと、ああそうですか、それで初めてわかる。何でそんなわからないことばをわざわざ使わなきゃならぬような作業をやるか。だから、ぜひそういうことはひとつ反省してほしい。

もう一つは、過去の刑法改正の作業を振り返つてみまして、具体的に社会現象に対して必要とされる条文といふことが出てきた場合には、それほど反対が起こつておらぬのですよ。それも含まれるかもしれないが、ほかのやつも包んでいこう、こういうものが説明の上ではつきりしてゐる、あるいは運用上でもそういうことになるのじゃないかと思ふような提案が來た場合には、いつもこれは紛糾しておるんですよ。非常に新しい例では、たとえば凶器準備集合罪ですね。昭和三十三年ですか、当時は暴力団がいろいろの凶器を持つて、そうして列車を買ひ切つて出かける。こういうものは、それは大分なら大分に着かぬうちに神戸でつかまえてしまへ、これはみんな必要性を認めたわけですね。ところが、条文のつくり方自体がいろいろ憶測される、それで相當の点はもめたわけですね。ところが、その後の法の運用を見ておると、やっぱり心配したような運用になつておるわけですね。裁判所ではどうなつてしまひますか。いままで無罪になつたものもあるでしよう、起訴して。だから、そういう広げようという法のしかたといふものは、私はよくないと思ふ。ところが、新たな事態が出てきておる、おそろく取り締まり当局はそう言うだらうと思ふのです。それは、そのときはそんなことは予想されぬこと



うまくやっていますよ。だから私も、何も自分が言ったことを一つも変えることを聞かぬというのじゃないのですからね。お互いにいいようにしていけばいいのですよ。ところが、皆さんのほうはもうあれこれ言うところが、結局はこれのんでくれ、こういう言い方なんです。筋の通ったところはひとつ歩み寄って、そうして全会一致になるようにしようというようなことはなかなか言われぬ。だから、それはもうはなはだ残念。何べんやっています、簡単にそういうことはおっしゃられぬだろうから、問題点の指摘としてこれは申

数の前に、条文を順次申し上げておきます。

現行刑法におきましては、九十五条公務執行妨害罪、百九十三条公務員の職権濫用罪、百八十八條第一項礼拝所不敬罪、百六条の騷擾の首魁及び指揮、助勢、百七条暴行、脅迫罪の首魁、百二十三條水利妨害罪、百八十八條説教妨害罪、百九十四条特別公務員職権濫用罪、百九十五条特別公務員

態度なりというふうなことを特にいままで議論したことはございません。

○龜田得治君 最高裁の刑事局長見えておられますか——ちょっと参考に聞きますが、裁判官のほうでは、禁錮と懲役、選刑刑が規定してある、こういう条文の扱いというものの、これはもう各裁判官の判断にすべてまかしておるといふようなこと

する場合でも、処遇のしかたにやむを得ず習志野からあういうところと同じような扱いをしておるので



すか。それとも、施設の関係等から、そういうふうには必ずしもいっておらぬということなんですか。実情はどうです。矯正局、きょうは……。

○政府委員(川井英良君) 矯正局長が一番詳しいと思いますが、私もこの関係でかなり矯正施設を見たが、また相談なんかにもあずかっておりますので、便宜一応お答え申し上げたいと思います。

監獄法の規定に基づきまして、御承知のように、禁錮囚は懲役囚と別な取り扱いをするようになっております。そこで、禁錮囚だけを収容するような刑務所をつくってはおりませんで、従来一般刑務所の中に禁錮囚だけを収容する多くは別棟の建物をつくりまして、そこでもって監獄法の規定に基づいて懲役囚と異った禁錮囚独特の処遇をいたしておりますというのが実情でございます。ただ現実の問題としましては、非常にいままで禁錮囚が少なかったために、処遇の実態におきましては、何と申しますか、たとえば定役を科さないということになっておりますけれども、本人が請願いたしまして作業をしたいというふうな場合におきましては、適当な作業を与えてその希望に応ずるというふうなこともやっておりますので、その実態におきましては、仕事をしておるし、いろいろな処遇におきましても形の面ではあまり違つた形の処遇はいたしておらないと思うわけでございますが、最近は何百というふうな数字が出てまいりましたので、習志野のような特殊なものををつくりまして、最近も別なところにまた新しい建物をつくりまして、さらにまた禁錮囚独特の処遇を加えたいという意欲に矯正局が燃えておるわけでございますけれども、今後またさらに禁錮囚の減ることが予想されませんので、そういう事態からいきましても、法務省といたしまして、禁錮囚の適当な取り扱いというふうなことにについて検討を重ねておるところでございます。

○亀田得治君 現在の禁錮刑の受け入れのほうの定員ですね、これはどうなっていますか。受け入れ定員というものは各箇所によっておのきの

まっておりますが、定員近くまで詰まっておりますのか、どうなんですか。

○政府委員(川井英良君) 正確な数字を申し上げる資格はございませんが、禁錮囚のおそらく定員というものはかなり全刑務所を通じて余裕があるのではないかとこのように思っております。

○亀田得治君 それはどの程度でしょうか。

○政府委員(川井英良君) 数字の問題につきましては、矯正局のほうの係官を連絡して来ていただきまして、また正確な数字を申し上げたいと思っております。

○亀田得治君 それはじゃあ午後答えてください。

こちらが心配しているのは、結局禁錮刑の受け入れが施設上十分でない。そうすると、どうしても今度は選別刑として懲役が入ってきまして、かね、懲役刑を加えたときには、いやこれは悪質なやつだけを対象にするんだと、こう言っておりますが、しかし禁錮刑にしても置くところがない、そういうことになる、どうしても本来は禁錮刑であるべきものがそっちに持っていられるというところにもやはりだんだん変化するわけですね。そういう点に気がなるのでお聞きしておるわけですね。だから、どのくらい余裕があるのか。それから、今後これはふえると思われるわけですが、そういうことに対する対策というものははっきりしておるのかどうかですね、そういう点を矯正局長から、御連絡の上で、ひとつ具体的に御答えを願います。

次に、四十五条の関係ですね、これを二、三確かめておきたいと思うのです。交通反則通告制度がこの七月から実施されるわけですが、そういうことになる、軽いものは大体そこでまかなわれ、いくつになつて、軽いものは大体そこでまかなわれ、いわゆる道交法違反という前科というものがうんと減るんじゃないかとわれわれ思うのです。そうすれば特に刑法の一部改正でもって刑法四十五条の改正までもなくともいいことじゃないかと思うのですが、この点の見通しなどどうい

ことでしょうか。

○政府委員(川井英良君) この道交法違反が、この数年間、年間平均約五百万件でございます。そこで、その五百万件がこの七月一日から行なわれる反則制度によってどのくらい減るかどうかという見通しでございます。これは警察当局のほうという科学的な推定なんかをお聞きしたところによります。私どももデータを加えて、大体この七割からうまいくば七割五分くらいは落ちるんじゃないかという見通しを立てております。そこで、五百万件の中の大体およそ七割見当が落ちるといふことになりまして、約三百五十万件くらいは行政手続で落ちますので、残り約五十万件程度が依然として刑事事件として残るのではないかとこのように考えております。

そこで、五百万件のうち三百五十万件も落ちたんだからどうだろうかというお尋ねでございますけれども、やはり約五十万件残りますので、罰金の前科が消えますのが四年間でございまして、四倍いたしますと、大ざっぱなところ約六百万件というものが常時残つてくるということになります。で、依然としてやはり四十五条の点というのは、検察庁にとりまして、また裁判所にとりまして、非常に大きな負担に相なつてまいりますので、反則通告制度の実施にもかかわらず、やはりこの四十五条改正の必要性というものは消えていない、こういうふうな考えておるものであります。

○委員長(北條高八君) 質疑の途中でございまして、この際委員の異動について御報告いたします。本日、野々山一三君が委員を辞任され、その補欠として木村美智男君が委員に選任されました。

○亀田得治君 まあ何しろもとの件数が多いから、相当多数落ちてもお相当あるということもまあ考えられますが、それならば一歩譲つて、道

交法違反の罰金ですね、この点だけを取り上げて、それによって遮断しない、こういうことではないんですか。ほかの罰金まで全部これ含めて改正することになるわけですね。そうすると、やっぱり与える印象は、何か道交法の場合と多少違ふのですが、一般の刑の罰金についても軽う扱つておるといふふうな感じもするわけですね。とにかく道交法のやつを一々頭に入れたのは、これはもう実際上たいへんだと、こういうことが何と申してもこの改正に手を付けようという一番一つの大きな根拠だと思つたのです。出発点は。しかしまあ、そういうふうなやうなところとしまして、今度はまたむしろそのほうが筋が通つてゐるんだというふうな理屈は、これはあとからつけるわけですね、法律家が。だから出発点はやっぱり道交法なんだから、一般の罰金についても同じ取り扱いじゃないに、とりあえず道交法の罰金というものをだけを取り上げてよかったんじゃないですか。そういう点について、たとえば法制審議会等でも議論があつたんじゃないのかね。その辺を少し詳しく承つておきたいと思つた。

○政府委員(川井英良君) まさに御説のとおり、受理するものは約五百万件で、一年間に判決のあるものが約四百万件、四百万件の判決の中で三百八十万件が大体道交法でございます。そういうふうな事情に相なつておりますので、提案の過程におきましても、また法制審議会におきましても、ただいま御指摘のような意見も一つの意見として過程において出たわけでございまして、そこで、いろいろ議論がございまして、結論といたしましては、こう申し上げますと、またあとからつけた理屈じゃないかということになるかもしれないが、ひとしく国が科する刑罰を罪名によつて取り扱いを異にするというふうな結果にならないだろうか、道交法だけの分はいい言つたとおりの遮断をしない、ほかの罪名の分は、併合罪は遮断するといふようなかっこうの取り扱いというものは、やはり刑法の取り扱いとしては不合理ではないかというふうな考え方が結局大勢を占めて、こ

の点につきましてはやはり全部の罰金、科料の刑についてこれを改正するというふうなことが適当だろうというふうな結論に落ちついたわけでございます。

○龜田得治君 一応承っております。

そこで、直接の法改正のところだけの疑問点をもう一、二点お聞きしておきますが、法律の用語です、改正されたりあるいは新たに立法する場合、どういった方針を法務省が持っておられるのか、ちょっとこの際聞いちゃいたいです。法律用語というもののついて、文語、口語いろいろある。何か基本的なそういう点についての方針というものは論議でもされてあるんでしょうか、どうでしょうか。

○政府委員(川井英良君) 私どもは、立案する刑法なんかも国の一つの法案でございますので、最終的には、内閣法制局に持ち込みまして、内閣法制局で、内容はもとより、形式、用語につきましても、十分まあ審議をいただくことに相なっておりますので、内閣法制局のほうにおきまして、国の立案する法律の用語についてもすでにいろいろな確定した線が出ていますのでございます。私どもの立場といたしまして、刑法は、御案内のように、非常に古い法律で、かたかなで書いてございまして、また今日使っていないような非常に難解な用語が多いわけでございますので、まあとにかく早く全面改正を急ぎまして、近代的なものにしてみたい、すべきたというところで努力はいたしておりますけれども、何ぶんにも今回のものは一部改正でございますので、これだけを改めて、他のつり合いを考えずに、現代的な用語に改めるということも、適当でございませんで、過去八回の刑法の一部改正の大体この趣旨といえますか、方針にならしまして、用語の現代化その他という点につきましては、やがて行なわれる全面改正に譲りまして、今回は一部改正でございますので、全体との、刑法の現行法の一応振り合いを考えて、その形式なり用語は従来の例にならったというのが実際でございます。

○龜田得治君 まあ部分改正をした場合に、そこだけ用語体にするとか、あるいはまるごとつけた点をつけたりするのはどうもていさいが一致しないというふうなことのようですが、そこが私は大体ふに落ちないのですね。いいことはほとんど、部分でもいいんですからね。全体がよければ、すべて部分の集まりですから、まず一部改正をやるときから、そういう新しい方式を取り入れていっていいんじゃないか、まさにそうすべきだ。そうすればですね、刑法の条文を見たとき、ああこれはなるほどひらがなを使っているとか、ね、これはそうすると新しくできたやつだとか、これはえらい便利ですね。ある意味では、これの

ついでにあらぬのはこれは大体古いやつだというふうな然として、かえっていいんですよ、これは。だから、どうも法律家はそういう点が形式的過ぎると私は思うのです。だから、端的に聞きますが、ね、せつかく四十五條の改正に手をつけながら、これはちょっとほかの方からも質問があったかも知れぬが、他では見られない「止タ」という字があるわけですね。この故事来歴は聞いても聞かなくてもたいしたことはありませんが、どうせ四十五條に手をつけるのであれば、これは削除したらいいわけでしょう。削除したって、意味がちやんと、一そう通じるのじゃないですか。一般の人は刑法なんて見んでもいいんだ、専門家にまかしておけばいいんだという感覚があるから、こういうものがやはり残るわけですね。残るので、この「止タ」を取るために法律改正をやるといふほどのことは私はないと思う。四十五條が手をつけておりながら、内容がついでなんですから、こういうところはだからに落ちない。それからもう一つは、二百十一條の「業務上」ということばですね、これはこの委員会においてもたびたび質問もあり、またお答えも願っているわけですが、しかし一般の社会で使っている意味と違ふわけですね。はなはだしく違ふわけですね、はなはだしく。危険性の反復継続といったような

説明をされるわけですが、それならそれでそのようなことばを使わたらどうなんですか。反復してあるいは継続しているものについて、これはただの責任があるというふうな法律家に聞きますと、ほとんどそういうことは言いませんよ。いやそれは判例上はつきりしているからまあ疑いがないでしょうと言ったって、それはあなた専門家だけのことでしょ。そのための改正なら、そこまで私は強ひません、せつかくあなた刑を上げたり選択刑を設けたりするのですから、そういうことをおやりになったら私はいいと思うのですよ、実際は。いやそうすると、失火の場合にもある、ほかの条文でも使っているから

もいいですよ、それは従来の判例のとおりでいいんですから。ただ、新しい表現のしかたはこれだと、ちゃんと今度はひらがなとかかたかなまで区別してやるわけですから、そうすると新しいのはこういう書き方だな、非常にこれははつきりしているんです。私は、同じく改正するのなら、この二つをやってほしいと思う。意味は少しも変わらぬのですから、だれも私は反対する者はないと思ふ。法務省としての反対する理由はないでしょう。いわんや四十五條の「止タ」を取るなんていうのは、そんなことは反対すべき理由は全然ない。この二つだけちょっとお聞きしまして、あとまあ各論的なことがいろいろありますが、これは午後に譲ります。山田さんちょっと待っておられるので、ひとつびしりと答えてください。

○政府委員(川井英良君) あとのほうの「業務上」でございますが、「業務上」につきましては、ただいま御指摘のように、現行刑法の中に、ほかにも数カ所同じようなことばが出てまいりまして、これだけを簡単に変えるというのではなかなか困難でありますし、またこの「業務上」という用語の解釈につきましては、御案内のように、いろいろな判例の解釈というふうなものも積み重なってきておりますので、今日このことばをはかの用語に置きかえるということとは、これはもちろん常時検討

いたさなければなりませんけれども、現実の問題としては、かなり見通しが困難じゃないかという気がいたしております、率直に申し上げまして。

問題は「止タ」のほうでございますけれども、これは私もいたしまして、非常に古いことばでございますし、ただこれを見せた場合に、これを「ただ」と読める人が何人いるか、ほんとうに言うほどにむずかしいことばでございますので、この「止タ」につきましては、改正にあたりましては部内いろいろ議論が出ました。ただこれだけを研究してみますと(笑)申しわけありません、そういうつもりで使ったわけではございませんが、研究してみますと、刑法のことばとして、非常に古い因縁と意味を持って使われてきたことばでございます。まあ一部改正という点でこれを取るか、あるいは全面改正に改正をまかせるところが、結局最後の結論といえますか、議論があつたわけでございますけれども、今回は一部改正であるということで一応見送りまして、これは全面改正のときに適当なことばに改めていただくということで、一応今回はこのまま御審議をお願いするということになったわけでございます。

○山田徹一君 この四十五條の後段の改正でありますけれども、「確定裁判」を「禁錮以上ノ刑ニ処スル確定裁判」に改める。とあるんですが、この考え方についてどういうプラス面、マイナス面を考えられて改正しようとするのか、その点をお尋ねします。

○政府委員(川井英良君) 犯人が数個の犯罪を犯しているというふうな場合に、どういった刑を科するかということが、従来裁判上一つの問題点になっております。そこで、数個犯してあげても、そのうち情状の悪い一つだけをとり上げて、その刑で、きめられておる法定刑の範囲内で刑をきめるか、あるいは、一つじゃなくて数個犯しておりますので、もうちょっと重く科したほうがいいのかどうかというふうなことが、立法例でいろいろ

ろ議論されております。それはともかくといまして、一人の人が数個の犯罪を犯しておつたと、ところが一つについてはもうすでに刑罰を受けておつたと、刑が確定しておつたというふうになりますという、もう刑を受けておつたものにつきましてはもう一回刑を科するということはできませんので、その残りだけについて新しく刑を科すると、こういうことになるわけでございますが、途中でもって一回刑を受けているのにまたあとで反省もなく犯したというんだから、あとのほうはよい悪いんじゃないかという考え方が素朴な考え方でございますので、その確定判決を受けたところで一応併合罪を断ち切りまして、前とあととを別々にして裁判をするというのが現在の実情でございます。そうしますという、一人の人に

ついて判決で二つの刑が言い渡されるわけでございます。一度刑を受けた前の刑について懲役何年、それから一度刑を受けたあとのまた二つ、三つの刑については懲役何年という事で、一人の人が裁判を受けるのに同時に二つの裁判を受けるというのが現行の四十五条のたてまえでございます。ところが、その四十五条のまん中にある刑罰というのは、禁錮でも懲役でも罰金でも科料でも二つに断ち切れるんだと、こういうことになっておりますので、今日五百万件ある――道交法でもって五百万人ずつの前科を持った人が出ているわけでございますが、その人が交通事故かなんかでかりに二千元なら二千元の罰金を受けておつたということが途中に一つはさまっておりますという、その人が五つ、六つのたとえば窃盗を犯しておつた、五つ、六つの窃盗のまん中に事故でもって二千元の罰金があったということになりますという、罰金も刑罰でございますので、前とあとと二つに分かれて二つの刑罰が言い渡される、これが現行法のたてまえでございます。ところが、非常に罰金を受ける人がふえまして、四年間消えませんが、常時二千万以上の、前科を持った、罰金刑を持った人があるわけでございますので、その併合罪を犯した人をつかまえてきて刑罰を言い渡

す場合には、その二千万の中から——その人が偽名でも使っているとなかなかわからないんでありますけれども、前科があるかないかということに常に調べて、そして前科があれば必ず裁判所は刑を二つに分けて言い渡さなきゃならないということになるわけでございますので、私でもある前科を適当に把握しまして、間違ひなく裁判に反映させるために、検察庁においてはその前科を調べるといっただけで何十人という事務官をいま専従させておるようなかっこうになっております。裁判所のほうにおいても同じことでございまして、それにもかかわらず、あまり数がないものですから、罰金や科料の場合には、それを見越したために、高等裁判所へ行つてから罰金、科料の刑があつたということがわかつて、裁判が破棄されて一審のほうへ差し戻されるのが年間平均二千五百件ぐらいずつ今日出ているわけでございます。そこでいろいろ考えました結果、まん中で断ち切るというのは、禁錮とかあるいは懲役刑というふうな体刑のいくような重大な犯罪について一回刑罰を受けた、それでも反省しないでまた同じような犯罪を犯したというような場合に断ち切ることにして、罰金とか科料というふうないわば輕微な犯罪の場合においては、二つに刑を分けない、全部一緒にして、まん中で刑を受けたものは除きますけれども、刑を受けない残りは前もあとと一緒にして、そうして一本にして刑を言い渡そう、こういうような、従来の実例によりますという、被告人にも有利な取り扱いになるわけでありまして、二つを分けますと、どうしても刑が重くなるといふことがございますので、いろいろ理屈はございますが、損得と言うか、何と言いますか、改正の必要性、やはりその改正した結果においてどういふふうな有利な点が出てくるかということをやつと申し上げますという、四十五条の改正というのはいふふうな趣旨でお願いをしたものでございます。

○山田徹一君 四十五条並びに二百十一条のこの改正について、裁判所としてはどのような考えを

お持ちなのか、賛否等について明確にお答え願いたいと思います。

○最高裁判所長官代理人(佐藤千速君) 裁判所といたしましては、この法案の性質上、結局国会の御審議に待つ、こういうことでございますが、そういう態度でございますが、なお御参考までに申し上げますと、ただいま問題になりました四十五条の問題につきましては、従前裁判所におきましては、実務家といったしましては、罰金によつて分断されて主文が二つになるといふことにつきましては、ただそれに手続が煩瑣であると、裁判がおそくなるということだけでなしに、従前から実務家の間では疑問がかなり提起されているところの問題でございます。

それから二百十一条の問題でございしますが、  
これまた性質上、結局は国会の御審議に待つとい  
うことでございしますが、法制審議会におきま  
す審議の段階におきましても、裁判所側の委員も出  
ておりまして、その委員もこの法案と同じ内容の  
事柄について賛成の意見も表明しているという事  
実もございします。また、交通事件を担当いたし  
ております裁判官の気持ちといたしましては、交通  
事件、これはわれわれにとりましては、自動車に  
よるところの業務上過失事件というのは、比較的  
新しい経験であるわけでございしますが、最近で  
は、この種事件についての態度としては、重かる  
べきは重く、軽かるべきは軽くという考えをかな  
りとてきておるのでございまして、ただその死  
傷の結果というものを重視して量刑を行なう  
というのではなくて、運転態度というものをか  
り重視してきているというように見受けられる  
のでございします。そうして、その運転態度の  
によりましては、重かるべきものは重く、もつ  
ち重くしてもいいんじゃないかというような裁判官  
の意見もあるわけでございします。ただ、それ  
すべての裁判官はそうかということになりま  
す。と、これは多数の裁判官の中でいろいろ意見が  
違うかと思ひます。ただ、最近交通事件を担当  
しております裁判官はかなり、同じ交通事件

言つてもそこにおのずから軽重があつてしかるべきだといふような考え方をとつてゐるというように思われるのでございます。

○山田徹一君 午前中の最後の質問としまして今回のこの刑法の一部の改正の主たる目的が、交通事故の防止と、あるいは無謀運転を食い止めよう、このような趣旨があるわけですが、こうの交通事故については、再々議題にのぼったように、道路問題とか、あるいは夜間における横断歩道の照明だとか、運転手の自覚の問題だとか、教多々の問題点があるわけでありす。したがって、この改正によつてはたしてどれだけの効果があるか。もちろん、効果があると思えばこそ、改正に踏み切ったわけでありましようが、いづれにしても、施行されてからの問題として、はたして効果があつたかどうか、こういう点の調査の方方法、こういう点についてはどんなお考えでいらっしゃるか、その点をお尋ねします。

○国務大臣(赤間文三君) この法律の施行によりまして交通事故がどの程度減るかということは、なかなかはっきりとは、だれも申し上げにくいことかと思ひますが、私の個人的な考えから見れば、相当私は交通事故についての注意の喚起ができる。私は交通事故というものは、やはりいろいろな問題がありますが、注意が足らなかった、注意がルーズだった、注意がどうも行き届かなかったということから、交通事故というものは、これは相当なものであると思うのであります。私は注意を喚起する点にも、これはやはり役立つと思うので、そういう点から見ますと、交通事故に對しましても相当の効果が考えられると考えております。なおまた、車はこれは何にしましても、まだやはり増加の傾向にございますので、一日も早くこういう法律を施行して、事故がふえることを少なくとも防ぐことにも役立てなければならぬと考えております。さらに、これをまた、一方、法律の施行とあわせて、いつもわれわれ承っておりますが、また、お述べになりましたように、道路の幅員を広げるとか、あるいは、いろいろな安全設備



備等についても注意することを絶えず考えてお  
ります。

それから調査の点につきましては、警視庁あた  
り、十分ひとつ事故がこの法律施行の晩にどう  
いうふうなぐあいになっていくかということは、  
依頼して調べていただく、そういうことを考えて  
おります。

○山田徹一君 その調査内容をいまお尋ねしたわ  
けなんです。たとえば車の台数に対するパーセン  
トとか、あるいは道路の幅員において  
どういふふうな事故が今までに多発しており、  
それがどうなつたというふうなぐあいに、法務省  
としては、そのデータの出し方について、どうい  
うお考えなのか、その点についてお尋ねします。

○政府委員(川井英良君) 私は、この法案を施行  
して、一番期待をしていますのは、いま言われたよ  
うに、いわゆる悪質重大事故の顯著な減少とい  
うことが、この法案の改正によって招来すること  
ができるならば、これは非常なしあわせだと思つて  
おります。したがって、私どもの法務省として  
の直接の調査の対象も、悪質重大事故の推移と  
いうことに重点を置いております。従来、この二  
百一十一箇条関係のような事件は、必ずしも法務大臣  
に対する報告事件になっておりませんけれども、  
来月の十三、十四日に、全国の交通事故事件担当検  
察官を東京に招集いたしました、さらに最近の交通  
事情にかんがみまして、法の適正な運用というこ  
とについて協議をすることにしております。

けれども、私の考え方といたしましては、悪質重大  
事故については、漏れなく報告を求めまして、そ  
の内容の推移について十分な分析検討を行なつて、  
さらにまた打つべき手について考えてみた  
い。ただいま御指摘のような交通事故全体の数字  
がどういふふうに変化していくか、また、どうい  
うふうな内容の事故がふえ、どういふふうな内容  
のものが減っていくかということにつきまして  
は、最も確かな数字を持っております警察庁のは  
うと連絡をいたしまして、常時そういう全体の事  
故の趨勢についてまた考えていってみたい。それ

から交通安全対策の關係におきまして、私もその  
メンバーの中に入っておりますので、全体の施策  
の推進との關係において、事故がどういふ推移を  
示していくか、その中において、この刑法の改正  
案がどういふふうな効果をもたらしていくかとい  
うようなことにつきまして、重大な関心を持って  
推移を分析検討していってみたい、こういうふう  
な当面考え方でありまして、

○山田徹一君 この前もお尋ねしたことではござ  
います、運転手がこの刑法等に対して十分認識  
して初めてその効果があらわれてくると、このよ  
うに考えるのでありますが、その運転手に対し  
て、この刑法の改正についてどのような教育をし  
ていくか、そういう点についてお尋ねします。

○政府委員(川井英良君) この刑法の改正案が幸  
いに法律になつたというふうなことを考えてみ  
ました場合に、その趣旨の徹底をはかるというこ  
とは、非常に重要な政府としての施策の一つだ  
と、こう思います。法務省の立場といたしまして  
も、いま私どもの方面に広報連絡のためのまた特  
別な係というふうなものを総務部の中に設けてお  
りますけれども、あるいは交通担当の検察官とい  
うふうなものを通じまして、いろいろ具体的な  
こまかい点はいまいろいろ計画中でございます  
けれども、あらゆる手を尽くして、法務省として  
できる限度内においての趣旨の徹底をはかつてま  
いりたいと思つておりますが、それだけではな  
く、やはり職業運転手もおりますし、何と申し  
まして、悪質重大事故の中にオーナーの事故が  
最近非常に激増いたしております。一般国民のほ  
うに對しましてその趣旨の徹底をはかるというこ  
とが重大なことでございますので、総理府のほ  
うとも連絡をとりまして、これを機会に、交通安  
全対策の一環といたしまして、そういう面からの  
また徹底的な趣旨の徹底、PR ということをは  
かつてまいりたいと思つております。

○山田徹一君 さらにもとに戻りますが、施行後  
一年間、この期間は十分な、効果面について調査  
をなされることと思いますが、万が一、案外効果

がなかった、こうなつたときに、法務大臣は、こ  
のままその刑を強化したことに對して放置してい  
くか、あるいは、かつて道交法の診断書添付制度  
につきましても取り消しをなさいましたが、その  
ように刑の点についてまたもとへ戻すとか、効果  
をねらつての刑罰の強化でありますので、効果が  
なかつたとしたならば、またもとへ戻すことも私  
は考えてもいんじゃないかと、このように思ひ  
ますが、法務大臣として見解はどうでしょう。

○国務大臣(赤間文三君) 施行して一年間の間に  
あらゆる面から法律施行の効果をみて、効果がな  
かつたときにはもとに戻すかという御質問でござ  
います、私はもとに戻すというふうな考え方  
は持つておりません。交通事故が減ることにつ  
いては、さらにまた創意工夫をいたさうと思つて  
おります。法律をもとに戻すという考え方は持つ  
ておりません。

○山田徹一君 罪を重くするということは、じゃ  
法務大臣は、極端な話ですけれども、喜びとする  
というふうな気持ちには毛頭私はないと思つて  
います。加害者等の家庭、あるいは加害者自体の問題  
が過失でありますから、故意じゃないわけではな  
い、してみれば、一つの大きなねらいはあくまで  
も、その注意喚起と同時に事故をなくすという大  
きなねらいがあると思つております。その点に効果が  
なかつたとしたならば、効果があまりあるように  
思えないとしたならば、何も罪を重くしてそのま  
ま置いておく必要はないと、このように考えるん  
ですがね。

○国務大臣(赤間文三君) 私は実は効果がなかつ  
たというふうなことは感じが出ないのです。必ず  
悪質無謀な運転というものは、この法律によつて  
相当減る、また、必ず減るようになつてPRも  
するし、くふうをしていこう、ことに無謀な運転  
によつてとうとう人命が失われることが一向減ら  
ないなんというふうな事態は許せないことであつ  
て、何とかして極力ひとつそういうものをなくす  
というものが、われわれの理想なんです。それに  
ついてこういう法律の改正もやっていると、あわせ

てまた、いろいろな施策も講じたいと考えてお  
るのであります、それでなくなるといふふう  
に――まあ露骨に言いますと、必ず効果はあると  
私も思ひ、また、あるように指導をしていき  
たい、こういう考え方を持つております。

それからもう一つ、なぜ変えぬかと言いま  
す、粗暴な暴走な運転をやつて人命を失うとい  
うようなことは容易でないことだと考えます。人命  
というものはだんだんだんだん、だんだんだん  
んと文化の進展とあわせて尊重せられる私は時世  
になる、文化の進展で人命尊重というものはだ  
だんに多く考えられる時世になると、そういうこ  
とをも考へて、これを軽くするといふような考え  
はいま持つておられない、必ずまた効果があるよ  
うにすると、こういう考え方ですから、御了承願  
います。

○山田徹一君 いまの法務大臣のお話を聞いてお  
りますと、一年間に、一年でなくともけつこうで  
すが、効果があらわれていなければ、またほかの  
方法をもつてその効果があらわれていくような施  
策等を考へていきたい、こういうお話であります  
が、そうすると、このきめた法律が、この法律を  
効果があらつたようにさせるために、刑の軽減をは  
かることができないと、こういうふうな聞こえる  
のです。そういうことではなくて、法務大臣の腹  
の中には、事故をとにかく少なくしようと、人命を  
尊重しようといふところに主眼点があるならば、  
人間がこしらへた法律ですから、重くしてみても  
あまり利益がなかつたとしたならば、軽くしてもい  
いんじゃないかと私は思つております。こういう点  
についてひとつ法務大臣、再検討というところ  
でお考え願ひたい、こう思つておりますが、どう  
でしょう。

○国務大臣(赤間文三君) やつてみないうちに、  
効果がなかつたらとかなんとかといふことではな  
くて、私は効果があらつたと考えております。ただ、  
事件が、ほうつておくともますますふえてくるとい  
うことです。で、ふえるのを防ぐ、そういうこと  
だけでも効果はあるのですから。人によると、事

件が年によってふえたから効果がなかったと言いますが、そういう簡単な考え方は持っていない。私は今日以後については車の数がふえてくる、特に農村あたりを見ても、車が非常にふえれば必然的に事故がふえてくる趨勢にある。それを防いだだけでも、たいへんな効果があるんじゃないだろうかと思ふ。どうもその効果というものの測定がなかなか容易ならぬことであつて、それをただ数から言つた一つも減つておちぬから、効果がなかったというわけにはいかない。やらなかった場合には、どれだけふえているかという、その測定をやるということがまたこれは困難なことであります。いずれにいたしましても、全力を尽くして人命尊重を効果のあるようにPRするし、あらゆる方策を講じて、この法律の趣旨に合うようにやりたい、かように考えます。

○山田徹一君 ここではいま効果があつたか、なかったかというのを論ずることはできないわけですが、まだ施行していないわけですから。しかしながら、施行後の問題として、おっしゃる通りに人命尊重というのを一つとつても、これは考えられなくちやならない問題です。したが、いまの調査の方法、データのとり方、こういう点について最初お尋ねしたのも、それは事故の件数が一向に減つていない、しかし、車の台数はこういうふう伸びている、これを全体観に立つて見れば、こういうふうな効果があつたと、こうあつてほしいと思つて質問したわけですから。そういう点においても、なおかつ、全体観からあまり有効ではなかったとしたならば、これは再検討の余地があるのではないかと、このように御意見を申し上げておられるわけですが、いかがでしょうか。

○政府委員(川井英良君) 刑法でございいますので、私、かりにこの法案が通りましても、すぐに四年、五年という裁判例はおそらく出ないだらうと思ひます。それに値するような事故がなければ幸いですが、今日、きわめて慎重なわが国の裁判所の態度というものを考えてみましても、五年以下という刑罰のときに、最高刑のはりの四年とか五年とかというふうな言い渡しは量刑がすぐ出てくるというふうなことはどうして考えられませんか、これはもうきわめて裁判所が慎重に運用されることでございいます。

それが一つと、それからもう一つは、刑法でございいますので、効果はじわじわと出てくるので、一年、二年、三年の間に、きわめて顕著にこの効果が現れるというふうな性格のものではないでございせん。これは御承知のとおり、刑法以外の取り締まり法あるいは行政法規と言われるような罰則がたくさんございいます。これは当面の行政取り締まりを目的としたしてございまして、効果を観察いたしまして、どんどん改正をしていくと、こういう性格のものでございまして、ほんとうの国の基本法でございまして、何といひますか、一種の法典のようなもので、そういう行為は法律がなくては悪い行為なんだということではございせん。法律がなければいけない行為は、これは取り締まり法のほうにいくわけではございせんが、御承知のとおり、法律があつてもなくても刑法にきめてあるようなことは、これはどなたが考えてもいけない行為、してはいけない行為でございまして、それを刑法という法律の中に、罪と刑罰というものできめておるものでございまして、そういうたてまえて運用をするものでございまして、三年が五年になつたというところで、この効果というものは国民全体の中に非常に大きな心理的な影響を与えるとは思ひます。それをばりばり運用して、特別法規のようにすぐに一年、二年でもって効果があらわれてくると、こういうふうな運用をすべきものではないと思ひます。きわめて慎重な運用をするというものは、いままでそういうふうなわけでは申し上げたわけではございまして、一年、二年というところは無理でございまして、しかし、刑事局の私のところは、刑法を含めて全罰法規の立法、解釈を担当しておる局でございまして、あらゆるデータを集めまして、常時、この法律は時代に合っているか合っていないか、どうい

うふうにしたほうがいいのかということを研究いたしておりますのが、私どもの法務省の刑事局というところの役目でございまして、この法案を含めまして、長期の構想に立つて、常時、先ほど御指摘がありましたような的確な分析資料に基づきまして、この法規の今後における役割りというものにつきましても、私、十分に検討あるいは研究をしてまいりたい、こういう考え方でございいます。

○山田徹一君 今回のねらいが主として交通事故ということに対しての大きなねらいがあるわけなんです、先ほどのお話のように、じわじわ出てくれば、先ほどの話の通りです。そのためにどのような趣旨徹底をするかというのを私はお尋ねしたわけなんです。目的が人命尊重にあり、そうして、そのねらいが効果にあるとしたならば、趣旨徹底を慎重に考えると同時に、それをいかなる方法をもつてやつていくか。十分にやつて——即席ライメンみたいなふうなわけにはいかぬでしょうが、しかしながら、その効果が十分あらわれてこなければ意味がないと思ひます。ぜひそうしてやりますので、きょうは、午前はこの点で終わらせてもらひます。

○委員長(北條篤八君) 午前の質疑はこの程度にとどめ、午後四時三十分再開することにいたします。午後零時三十分休憩

午後五時四十分開会

○委員長(北條篤八君) ただいまから法務委員会を開会いたします。

まず、委員の異動について御報告いたします。本日、鈴木万平君が委員を辞任され、その補欠として菅野俊作君が委員に選任されました。

○委員長(北條篤八君) 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。

○龜田得治君 午前中ちよつと矯正局長の、残つておりましたので。

○政府委員(勝尾鏡三君) 全国の収容施設のうち、禁錮受刑者につきましては、一般受刑者と分画して刑の執行をすることになっております。その分画のための収容定員が全国で千八百でございまして、さらに、禁錮受刑者のうち、いわゆる業務上過失致死傷事件等にかかる交通違反による禁錮受刑者につきましては、さらに施設にできるだけ集めまして、処遇の徹底化をはかつておりますが、その集禁施設といたしましては、現在、習志野、加古川、豊橋、佐賀、山形、さらに尾道、帯広の施設で集禁をいたしておりますが、その集禁施設の定員は九百七でございまして、現在の禁錮受刑者のうち、交通違反受刑者の定員は、ただいま申し上げました集禁施設では七百三十四、これは本年の三月三十一日現在でございまして。

なお、将来の考え方としては、交通違反禁錮受刑者につきましては、できるだけ集禁をいたしまして、開放的な処遇を行なうという方針で、さらに、四国におきましては、西条の施設を集禁施設として整備する計画を進めております。さらに、習志野の施設につきましては、ただいま千葉の郊外の市原に新しい施設を、新設でございまして、その定員は四百五十名、このように予定をいたしております。現在の拘禁率は八〇%でございまして、さらに、交通違反関係の禁錮受刑者につきましては、集禁施設を拡充するという方向で体制を整えていく方針で準備を進めております。

○龜田得治君 この習志野の新しい建物は、現在の習志野の施設よりどれくらい人数としてはふえておりますか。

○政府委員(勝尾鏡三君) 現在の習志野の施設の収容定員は、三百四十六名でございまして、これは約百名増加いたしましたので、四百五十名の予定でおります。

○龜田得治君 西条で計画しているのは、どのく

らしい施設です。

○政府委員(勝尾三三) 西条の計画は、百二十名の予定であります。

○龜田得治君 そういたしますと、現在の余力が百八十三名、それに対して、習志野で百名程度、それに西条の百二十名、まあ、それらの新設のものをいれると四百名ですね、およそ現在より収容力が多くなるのは。

○政府委員(勝尾三三) さようでございます。

○龜田得治君 そういふことで、この交通事故犯がふえても、まあ大体これで間に合うという予定ですか、当分。

○政府委員(勝尾三三) いままでの実績によりますと、禁錮受刑者の最も増加しますのは、おおむね七、八月でございますが、まあ最高が大体千四百くらいに達したことがございます。最近の傾向を見まして、とりあえず、現在の四百をふやすことによつて、当分はまかなえるものと考えておりますが、なお、現在、全国の収容施設の状況にかんがみまして、収容の定員の再配分というようないことも計画をいたしまして、これ以上禁錮受刑者がふえましても、集積的な施設をすることに就いて遺憾のないようにできると考えております。

○龜田得治君 以上で大体総論的なことは一応終つたことにして、若干具体的な事項について、以下少しく確かめておきたいと思ひます。

まず第一は、よく言われる信頼の原則ですね、交通事故犯の処罰、あるいは処罰だけではなしに、交通問題についての。これは一般的に定義をするとういふことになりましようか。

○政府委員(川井英良君) 危険な業務に従事した場合の注意義務の軽減の法則とも言うことが出来るだらうと思ひます。この危険な業務の内容の発展とともに、危険な業務に従事するものの間に於いても危険を分配するといふことが、公平の原則から妥当であらう。さらにそれが発展いたしました、業務に従事するものだけではなくて、危険な業務に従事するものと、それからそれによつて被害を受けるものとの間においても、危険の分

担、それに基づく信頼の原則というふうなものの適用によつて、業務の発展、その業務によつてもたらされる社会的な効用と、それから危険の負担とを公平にして、その間のバランスを保つていく、こういうふうなことが、この信頼の原則の法理の基本的な考え方であらうと理解いたしております。

○龜田得治君 それは、したがって交通事故の場合に適用いたしますと、車と車との間は当然適用されるが、車と歩行者間においてもこの原則は適用されると、若干その点で異説もあるようですが、その点はどうでしょうか。

○政府委員(川井英良君) 御指摘のように、先般最高裁判所におきまして、わが国におきまして、車と車との間において信頼の原則を適用した画期的な判例があらわれました。問題は、車と歩行者との間においてこの原則が適用になるかどうかという点が、今後の問題点だらうと思ひます。法則の抽象的な考え方といひましては、車と歩行者の間にも理論的にはこの原則の適用があらうかと思ひますけれども、具体的に日本の交通事情を考慮して見まして、いついかなる場合におきましても、車と歩行者との間において信頼の原則が適用があると、こういうふうな気がするわけでは、まだその時期が来ていないやうな気がするわけでは、まして、歩行者と車との間におきまして信頼の原則を適用するといふことのために、この交通事情の実態というものを十分に勘案した上でないといふと、適用については慎重にならざるを得ないのではないかと、たゞいまの私どもの考へておられるところでございます。

○龜田得治君 最高裁のはうですね、この裁判の変遷があるわけですが、その点についてのこの経過ですね。裁判がずっと変わつてきた、そういう点について、この刑事並びに民事双方とも概略御説明をいただきたいと思ひます。どつちからでも先に。

○最高裁判所長官代理者(佐藤千運君) 信頼の原則の適用の問題でございますが、昭和四十一年

に最高裁判所の判例があらわれて以来、注目されるところとなつたわけでございますが、そういう信頼の原則という呼び方はいたしませんでも、下級裁判所におきましては、予見可能であつたかどうかといふような観点から、同じやうな考え方を適用して判断していくといふやうな傾向は、すでにその前からあるやうに見受けられたのでございます。最高裁判所の信頼の原則適用の事例以降は、特に信頼の原則という、信頼といふことばを使つて判断しているという判例に多く見当るの

でございますが、その萌芽はすでに相当前から下級裁判所の判断においてあつた、こういうことに思われます。

それから交通事故事件処理についての刑事裁判官の考え方と申しますか、態度と申しますか、それについて申し上げますと、これが二百一十一條の問題でございます。二百一十一條の問題には、死傷の結果が發生しなければならぬわけでございますが、その傷害あるいは死亡といふことに着目して事を考へるといふ傾向から、現在ではむしろ、この死亡するとか、あるいは、けがをするといふことは、瞬間的なことでございまして、傷害と死亡といふ差は事柄の性質上、瞬間的なことでございまして、うなことから、その結果といふよりも、むしろ、この過失の内容と申しますか、運転態度と申しますか、そういうものをかなり重視して考へる。結果だけを見るのではなくして、過失の内容そのものを見ていくといふやうな傾向が現在ではあらわれておるやうに思ひます。したが

いまして、この量刑の面からなると、業務上過失致死事件といふものの全部が刑が重くなつていくといふことではなしに、やはり軽く処すべきものは軽くといふことは、かなり行なわれている。執行猶予にいたします率を見まして、四十一一年について見ますと、七〇%くらいが執行猶予がついておると、禁錮刑についてでございます、といふやうなことで、全体が重く

なつていくといふのではなくして、やはり過失をよく見て、それによつて量刑を考へていくといふ傾向があるやうに見られるのでございます。

○最高裁判所長官代理者(菅野啓蔵君) 信頼の原則といふものが民事の裁判の面であらうなことになるかといふお尋ねでございますが、過失の認定という点、つまり、民事で申しますと、交通事故の損害賠償の要件が、過失の要件を考へますときに、この過失の有無あるいは過失相殺といふことを考へますときに、やはり本質的には刑事と同じやうな考え方があるいは考へられてしかるべきものであらうかと思ひます。でございますが、たゞいままでの判決例にあらわれまして、たゞそこで見ますと、直接いゝゆる信頼の原則といふやうなことが判決の上で問題にされた事例はないやうでございます。

○龜田得治君 過失相殺といふ概念がありますね、これとはどう違うんでしようか。

○最高裁判所長官代理者(菅野啓蔵君) これは過失相殺を考へますときに、やはり相手が交通規則を守つたかどうかといふことは一つの要素として考へられると思ひます。しかし、それが直ちにそのまゝなまな形で出くさるかどうかといふことは、たゞいま申し上げましたやうに、裁判例としては論じられておりませんし、事例を申し上げる結局、私個人としてその辺のところを申し上げるよりしかたがないと思ひます。考へますけれども、考へすべき問題であらうと思ひますけれども、そのものがすなわち過失相殺の基準といふやうに直ちに得ないのではないかと考へるのかといふ、もう少しまた別に考へすべきことがあるのではないかと考へるのかといふやうに考へるのでござい

ます。

○龜田得治君 まあ民事関係では、まだ信頼の原則といふ考え方自身が、否定はしてないんでしようが、そういうことばにはまだなじんでおらないといふことですね。刑事関係ですね、先ほどの説明、少しはつきりしなかつたわけですが、車対車についてははつきりしなかつたやうな原則の適用をうたつ

ておるんだが、歩行者について、私人についてこの原則を同じように適用する、考えるということが無理なことなのかどうか、その点どういうふうにお考えになっているでしょうか。刑事のほうで、これは主として。

○最高裁判所長官代理者(佐藤千速君) 理論の問題といたしましては、歩行者は別だということはないと思うんですが、この信頼の原則と申しますのは、相手も交通法規に従って行動してくれるであろうということの信頼、それに基づいているものでございまして、歩行者もそういう交通法規に従って歩行してくれるであろうという信頼が、また、そう信頼することが相当であるということの問題であらうと思つて、まだその信頼度が低いのであると、そういうことから、車両の運転者に対すると同様な期待を現段階において歩行者にすることは多少行き過ぎであるというふうな考え方があるのではないかと思います。この信頼の原則というのは、ドイツにおいて発展された理論のようでございますが、ドイツにおきましても、やはり車両対車両の関係を調整する原理として働いてきたというふうな関係にあるようにございまして、その関係では、歩行者に対する場合には、実際の適用におきましては、やはり違つておるわけになって、かように承知しておるわけでありまして。

○龜田得治君 歩行者に対してそういう考え方を適用して出したような判決例などは出ておりませんか。

○最高裁判所長官代理者(佐藤千速君) 最近一つ承知しております事例といたしましては、本年の四月十八日、神戸地方裁判所姫路支部の判決がございまして、それは対歩行者の関係におきまして、

て、突如歩行者が車両の前面に出てきたという案件について、無罪の判決をいたしております。これはつまり、予見義務との関係において考へておりました、予見義務の範囲を越えて歩行者が車両の前面に出てきたということで、その場合にこの責任を問うのは、階に失するといふ考え方が根柢にありまして、やはり信頼の原則という考え方が、よつて処理されたものではないかと、かように思ひます。

○龜田得治君 前回の質疑の際に、歩行者の注意義務あるいは交通に関する守るべきルール、そういうものについて、現在の道交法の規定が非常にゆる過ぎるということを問題にしたわけですが、私の点は、したがって、道交法の一つの欠点だと思つたのです。道交法の現在の規定のいかんにかかわらず、社会の実態からいふと、もう少しきびしくあつていいというふうな考へられておると思つたのです。結局、交通の秩序は、車はもちろんです、車と人によつてこれは維持されておるわけでしょう。だから、双方に私は同じようにこのルールを守る義務というものが強く出てこなきゃ、ほんとうにうまくいかぬと思つたのです。一方だけにこの負担をかけるような考へ方ではないかと思つたのです。そういうことがだんだん裁判等で実際のケースを裁判官が扱つておると、いふんなケースで出てくる。そこからやはり信頼の原則というふうなものが一つ編み出されてきたと思つたのです。現実の状態からそういう理論が展開してきつたわけ。私はこれはぜひ、もっとこの交通関係法規を扱う上において、重大に取り上げていかなくちゃならぬと思つたのです。民事の場合でも、あるいは刑事の場合でも、まあ民事の場合にはなおそのことば自体がなかなかないんでおらないといふことですが、どうもそういうことではないかぬのじゃないか。いろんなこの説をなす人の意見を聞くと、車と人とは別だと、運転者は専門家だと、専門家同士の間に於いて初めて信頼といふものがことばどおりあり得るので、歩行者はしろうとだといふのだが、社会全体が歩行者に期待しておるのは、何も運転手が運転上持つておる専門的な技術とか、そういうものを期待してゐるわけじゃない。歩行者に対しては、たとえば横断歩道があればちゃんとそれを渡るようにしようとか、車の直前の横断などはしないようにしようとか、これは歩行者としては、やはりそれくらい信頼はされなければいかぬわけですね。そんな信頼をするのは無理だと言へば、これはまたにちもさつちも道路が動かぬようになるわけですね。私はそういう意味で、刑事裁判の中で発展してきた信頼の原則というものを、これは刑事裁判においても、車対車だけじゃないに、車対人、人対人、人対車、民事の損害賠償問題等においても、もっと大胆にこれは取り上げられていいことになつておる。そういう面では、私は進歩だ、こう見ておるのですが、もつとはっきりこの問題というものは、実際の法を運用される人において検討されていふと思つた。これは単に刑事裁判あるいは民事裁判だけじゃないに、たとえば交通事故に関する行政処分とか、いろいろなことがありますが、あらゆる面において私は検討しなければならぬことだと思つた。人の力にはこれはもう限度があるわけですから、不公平な扱いによつて押えつけていつまでもいけるものじゃない。やはり公平な扱いをしていきたいと思います。これは進歩しません。そういうふうなこの信頼の原則というもののについて私考えてゐるわけですが、これはどうでしょうか、刑事局長。総括的にもう一度お考えを承つておきたいと思つたのです。

○政府委員(川井英良君) 刑事における信頼の原則の導入につきましては、理論的には、車対車の関係でなく、対歩行者の関係においても、理論としては適用のある筋合いのものではないかといふに理解をいたしております。ただ、現実の問題として、対歩行者との関係においてこの原則を導入する、適用するということにつきましては、

やはり日本の交通事情の実態、それは設備をも含めて、あるいは歩行者の交通道徳に対する理解の程度というふうなものをも含めて、諸般の事情を十分に考慮した上で、具体的な場合について慎重な検討を要するのではないかと、いふ程度のことろが、ただいま考へてゐるところでございまして。

○龜田得治君 先ほど最高裁判所長官があげられました姫路の裁判ですね、それについての行政処分というものはどういうふうになつておるか、もしおわかりになつていたら、お答え願ひたいと思つたのですが、どうでしょうか。

○政府委員(鈴木光一君) 御引例の事案は、昭和四十二年の二月十一日に姫路市の中の町で起きた事案だと思ひますが、この事案につきましては、四十二年の十月十二日に、被処分者も出席いたしまして、公安委員会が聴聞を開きまして、その結果、免許の停止百四十日という申し渡しをしてゐるわけですが、これにつきましては、法定の期間内に不服の申し立てもございせんし、行政訴訟の提起ももちろんなかつたわけでございます。そういうことになつております。

○龜田得治君 この交通関係の事案では、ぜひいふん無罪が出るわけですね、無罪が。また、損害賠償請求につきましても、ときどき、たとえば死亡者の遺族からの請求、こういうものに対して、請求棄却という判決が出る。これは私は、交通事故の非常にむづかしい側面をそのまま反映しているものだと思つた。したがって、先日申し上げたわけですが、交通事故についてどちらに責任があるかといったようなことが争われておる、そういうものについての関連した処分というものは原則として待つてやるべきだ。そうしないと、なかなか取り返しつかないや、やはり迷惑をかけることになるわけですね。で、裁判所では、信頼の原則というふうなことがぜひいふ理論的に究明されておるが、警察のほうでは、あんまりこのことは問題にされておらぬわけですね。まあ警察の処分が早いものだから、じつくりそんなことを考へてゐるひまがないと言ふかもしれないけれども

も、どうしても私はそこにギャップがあるように考える、現在の運用を見ていると。だから、ぜひこれはひとつよく研究をしてほしいと思うんです。特に歩行者との関係についてのことは、歩行者皆さんが参加しての会議録を見ましても、歩行者優先じゃあというふうなことを言っている、その弊害があるというところは認めてもらえらるようです。それから、だから、実際のこの取り扱いにおいて、あらゆる面において私は公平な取り扱いをやってほしい。前回もお聞きして、その後、私も若干調べたんですが、ともかく、刑事裁判なり民事裁判等で、運転者自身の間違いというものがなくとされたものでも、ほとんど行政処分を受けておる。で、若干警察のほうから金銭的にその支払いをしているものもありますが、それはとてもそういうことで完全な賠償ということになるものじゃ私はないと思うんですね。だから、ぜひこれはひとつ慎重にやってもらいたいということだけをご要望いたしておきます。

○委員長(北條高八君) 質疑の途中でございますが、この際、委員の異動について御報告いたします。本日、西村関一君及び大森創造君が委員を辞任され、その補欠として松永忠二君及び大和与一君が委員に選任されました。

○龜田得治君 では、少し問題を変えまして、昭和三十三年に起きた事件で、仙台市長が被害者から訴えられて、そうして市長のほうで敗訴して損害賠償請求を認められたという、例の穴ぼこ判決ですね。これちょっとと事案をまず御説明願いたいと思います。

○最高裁判所長官代理者(菅野啓蔵君) ただいま、その判決を持ってまいりませんのでございしますが、記憶によりますと、やはりたしか、いま龜田委員から御指摘になりましたように、仙台市が道路の補修を十分に行なっていないために事故が起きたことにつきまして、その道路だけが

した人が仙台市を相手として訴訟を起こしまして勝訴をした事件であったわけでございますが、もし御必要でございましたら、資料を取り寄せまして詳しく御説明をすることにいたします。

○龜田得治君 まあ取り寄せている時間もないでしようから、ここにちょっと写しがありますから申し上げますと、原告は、昭和三十三年十二月九日午後九時ごろ、夜おそくなつてから、第二種原動機付自転車、これを運転して行ったところ、道路の中で直径約一メートル、深さ約十五ないし二十センチの道路の決壊部分があり、そこに突っ込んでけがをしたという事案です。で、判決は、道路の管理者としては、所轄内道路を常時良好な状態に保つよう、維持修繕をするともに、欠損箇所などがある場合には、回り道をするように指示をするとか、こういうことをしなきゃならぬということ、結局、市長が敗訴しておるわけです。控訴して上告をしたが、結局、最高裁で上告棄却になつて確定しております。この上告棄却の判決の中で、実は非常に重大なことが書いてあるのです。ちよつとその部分を指摘してみますと、「地方公共団体が予算の範囲内で道路の管理をすれば道路に瑕疵があつても前記法条にいう道路の管理の瑕疵があるとはいへないとの所論は、採用できない。」まあ仙台市長のほうで、なるほどおれのほうはうっかりしておつたかも知しるが、しかし、予算がないのだという抗弁を出したのが、最高裁は、それは認めない、予算の有無によつて自己の怠慢をかばうことができない、こういう判決を出しているわけなんです。私は、この一審、二審、三審の判決をずっと見まして、これは国としては、あのいは地方公共団体、道路の管理者としては、よほどどう真剣に考えなければならぬ問題の指摘だと考へてゐるのです。その点、後ほど総理などが来ればまた聞きたいと思つてゐるくらいなんです。が、この判決は、国家賠償法に基づく請求に対して出されたものですが、賠償法の第二条によるものですね。これは、この際ちょっとお聞きしてお

わゆるよく言う無過失賠償責任といふものを認めている規定なんですか、どうでしょう。そういう客観的な欠陥さえあれば、もうそれでいい。それに対して、その主観的な管理者の要素などは考へる必要はないのだ、という考え方で理解していいでしょうか。

○最高裁判所長官代理者(菅野啓蔵君) 国家賠償法の第二条によりますと、普通の民法の損害賠償の第七百九条と、規定のしかたが違つております。故意、過失というふうなことは申ししております。で、施設に瑕疵があれば責任をこの管理者が負わなきゃならぬということになつております。で、どの程度で免責されるかというところは非常にむずかしい問題であらうかと思ひますけれども、まあ一種の無過失責任的な規定であるというふうに見てもよいのではなからうかというふうに思ひます。全然不可抗力という場合まで考慮されるかどうか、その点は問題だらうと思ひますけれども、過失がなかったというだけでは責任を免れないという意味におきまして、いわゆる無過失責任というものを言つてゐる規定ではなからうかというふうに考へております。

○龜田得治君 その点ははっきりしましたが、もう一つ、この最高裁の判決の中で、予算がないというところによつて免責されるものではないと、これは最高裁の判決ですから、法務大臣は否定はされないでしようが、法務大臣どうですか、これは最高裁の判決のとおり考へていいでしよう。

○國務大臣(赤間文三君) 最高裁の判決のとおりでよいと私は考へます。

○龜田得治君 それから、こういう仙台の事件のようないふケースですね、これはほかにまだ若干出てゐるでしようか。最高裁のほうでも、法務省でも、どつちでもいふですよ。穴ぼこ判決のような事例がほかにあるでしようか。

○最高裁判所長官代理者(菅野啓蔵君) これも資料持ってきておりませんので、記憶で申し上げるわけでございますけれども、たしか、四国のはうでもそういうのに似た事例がございます。これ

は、がけくずれで事故が起きたことに対して、事故を受けた人が公共団体に訴訟を起こしまして勝訴した。ほかにも、それに似たのが一、二あったと思ひますけれども、きょうは資料持たてまいりませんでしたので、不正確でございますが、記憶に基づいてお話しいたしますが、たしか、仙台の事例一つではないというふうに記憶しております。

○龜田得治君 それはいいですが、資料をさがしてひとつ参考に御提出願ひたいと思ひます。いいですね。

それで問題を出しますが、裁判官としてどう考へるか、ひとつお答え願ひたいのです。交通が非常にこふくそうする場所があつて非常に危険である、子供がそこを通過して学校に行かなければならぬ、それで、その付近の住民の方は何とかここに早くきちんとした信号をつける、あるいはまた、歩道橋もつける、そういうふうな安全施設を当局に要求してきた、しかし、なかなかやってくれない、そのうちに事故が起きた。これは何も架空な話じゃない。たくさんあるわけですね。私はそういう危険な場所であれば、そのような安全施設も一体となつて初めて私は道路管理者の責任が果たされたと思ふので、その立脚からいふと、国に責任があると思ふのです。国に、道路管理者に言ふと、いや予算があるとかないとか必ず言うのですよ、それは。で、この穴ぼこ判決並びにそれに対する最高裁のこの判決の趣旨というものを考へたら、いま私が申し上げたような事例が、これはたくさんあるわけですが、こういう場合に私は、国は事故に対する賠償の責任を負うべきだと思ふのですが、これは民事局長どうですか。

○最高裁判所長官代理者(菅野啓蔵君) どうもたいへんむずかしい試験問題でありまして、非常に微妙な問題だと思ふのでございします。お説のように、道路というものは安全施設を含めて一つの施設として一体として見るべきであつて、当然歩道橋なり、そういう安全施設をつくるべきところで



あるというふうに考えられる場所に、そういうものがないために事故が起きたとすれば、それはやはり施設の不備と見るべきであるという考え方も成り立つかと思ひます。ただ、しかし、国家賠償法の二条を見ますと、ものの瑕疵というふうな書いてあるわけでございます。それをまたして瑕疵と言ふかという点につきましても、私は、私がもしそういう事件を扱ふとすれば、相当迷ふんじゃないかと思ひます。ただ、この点で考えなければならぬのは、照明とかガードレールの設置がないことが道路管理者の瑕疵と認めて損害賠償を認め判決が東京地裁にございます。そういうものから推していくと、おっしゃられました歩道橋というものは、あるいは、それをつくつていないということが損害賠償の責任になるという考えの裁判官もなきにしろあらずと思ひますけれども、すべての裁判官がそう考へていくかどうかということになりますと、いささか疑問がないわけではございません。私自身といたしますれば、ややちゅうちゅうするということを率直に申し上げます。

○龜田得治君 どの場所についても私申し上げるわけじゃないわけでは、非常にふくそうしていてちよいちい事故が起る、そういう場所においての道路というものは、それに付帯した安全施設もない場合には、これは道路と言えないですな。そういう考へにならなければいかぬ時代です。これは、ただ、コンクリでばつと舗装したら道路じゃ、そういう觀念ではないわけですね。国家賠償法をつくつたころは、できた施設に穴があいたりのをほうっておくと、それはいかぬと、これは平面的に一応そう考へるわけでしょうが、しかし、その精神は、そのことによつて人に損害を与えてはいかぬ、迷惑を与えてはいかぬと、その迷惑というところがやはりねらいどころなんです。これだけ交通事情が非常にふくそうし、しかも、国なり自治体の責任が非常に大きくなつてきておる。これは個人じゃどうにもならぬです、完全な道路をつくらうなんていうのは、個人ではどうにもならぬ。したがつて、国なり自治体の責任が非常に大きくなつておる。これはだれでも認めておるところなんです。そういう状態を頭に描いた場合には、私は当然そのことによつて迷惑をかけた場合には、国が補償していくということになつて初めて、これまた、国なり自治体も、これはほつておけぬ、一生懸命やろうということにもなるわけですから、これは裁判所のやり方一つによつて非常な影響が出ると思うのであります。公害問題等でも、最近ずいぶん裁判所が前向きな判決を出す。これは何といつても、政治、行政に対して非常にいい刺激になっていいます。私はそういう点で高く評価するのですが、だから、そういう精神からいふならば、私がいま申し上げたようなことは、これは当然積極にこゝで答えてもらふべきや、何か行政のほうに少し遠慮しておるような感じを受けるのですが、どうでしょうか。

○最高裁判所長官代理者(菅野啓蔵君) 裁判所はやはり法律の解釈をやることのでございまして、そのほかには何ら考慮するところなしに事の判断をし得るところであらうと思ひます。でございまして、おっしゃられる趣旨は十分わかりますが、やはりその場所いかんということが具体的な事件では問題の中心にならうかと思ひます。おっしゃられますように、歩道橋がなければ真に道路とは言えないという具体的な場所である場合であれば、お説のような考へといふものも十分に成り立ち得るかと思ひます。先ほど私が申し上げましたのは、一般に歩道橋をつけたいが、いいと思はれる場所につけなかつた、そういう現実の声もあつたけれどもつけなかつた場所であつたまま事件が起きたときに、直ちに国家賠償の問題になるかどうかということになると、それはいささか証拠不十分であるというふうに申し上げたのでございまして。

○龜田得治君 そうすると、だれが考へてもここはちゃんとこれだけのものをしなければ非常識だと思はれるような場所において事故が起きた場合には、国の責任があるのです。これは、だれが考へても、これが具体的な事件の場合には非常にむずかしい点であらうかと思ひますが、そうなつた場合には、お説のような考へをとり得るということに十分な理由がある。十分、そういう當事者からの主張があつたとすれば、裁判所は考慮すべき理屈であらうと、かように思ひますのでございまして。

○龜田得治君 それでは、この問題は一応この程度にして、次に移りますが、被害者の救済の問題ですね。これもいろいろな角度から見て御質疑があつたわけですが、少し私、具体的な面から確かめてみたいと思ひます。裁判所のこの問題に対する基準といふものは、そういう点をお聞きしたいのです。といふことは、交通事故による損害賠償の問題等は、まあ非常に数が多いわけですね。事故件数に比例してこれが多くなるわけですね。裁判所に持ち込まれるのは、これはもうほんのその一部ですね、一部です。したがつて、私は、この裁判所の使命といふものは、この非常にたくさんある交通事故の救済問題についての基準を設定していくという大きな任務があると思ひます。社会的な任務がある、全部が一々そこへ来ないだけに、いづれもみんな解決を急ぐ問題が多いわけですね。したがつて、そういう基準が確立されていけば、まあ裁判所へ行つても大体これ以上は取れないんだと、また、そこへ引き出されたらこれぐらいは出させられるというふうな点がおおよそ明らかになつてくること、この交通事故の問題については非常に大事だと思ひます。そういう意味で、まあこれは聞くわけですが、どうも基準は若干あるようですねけれどもね。しかし、裁判官、なかなか言いたがらないですね。何か持つておられるような、しかし、なかなか言いたがらない。裁判というものは、そんな法律以外は基準など設けてやっていると違ふ、一つ一つの事案を検討してきめていくんだというふうなことを言われまして、実際はあるのだ

けれども、どうもその辺を明らかにされない。しかし、まあ、ここはたゞ高所いろいろな角度から検討する場所ですから、その辺のことについて、実際どういうふうになつておるのか、お答えを願ひたいと思ひます。

○最高裁判所長官代理者(菅野啓蔵君) 裁判所は、御承知のとおり、千差万別でございまして、したがつて、結果として判決にあらわれる損害賠償の額といふものが非常にまちまちであるような印象を世間の方々には、あるいは与へておるのじゃないかというふうな私どもも考へております。で、これは、この千差万別であるということが、一つには過失の態様、過失相殺という問題が含まれておる事件といふものが訴訟になりやすいわけでありまして、一方的な過失といふ場合には、比較的訴訟にもならず、裁判所に持ち込まれないものであるいは片づいておるのではないかと、いろいろな事件もあるのではないかと。したがつて、裁判所にあらわれたい事件といふものは、かなりの程度過失相殺といふことが問題になる事件が多く、その過失の程度といふもののあらわれ方といふものは、具体的な事件につきましても千差万別でございまして。そういう点が一つと、それからもう一つは、御承知のとおり、民訴の百八十六条の関係で、請求自体といふものが必ずしも客観的な損害といふものと合つていなかった事例が従来あつたわけではございまして。つまり、裁判所の認定よりも少ない請求しかしてこないという事案が従来はかなりありまして。たとへば、こういう点もございまして。つまり、ただいまでは、裁判所に訴訟を起すための弁護士費用といふものを損害賠償の一部として裁判所に請求してまいりますと、たいいていの裁判所は認めるような傾向になつております。ところが、御承知のように、損害賠償の額の因果関係の中にいろいろ争ひがございまして。と申しますか、むしろこれを消極に解する説のほうが多く、あるいは裁判例もそのほうが多かつたわけですね。したがつ

て、そういうものを初めから当事者が請求してこないという事例が相当あったわけでございます。そういう点で、具体的な事件につきまして、損害賠償の額の算定につきまして、個々の事件の間でこぼこぼこできておるといふようなこともございました。そういう損害賠償の訴訟事件におきまして、認容の額がばらばらになるという要素があるわけでございますが、大体におきまして、いわゆる消極的損害の算定は、これはもう客観的にきまるわけでございます。この点につきまして個人差というものは出てこないはずであります。それから消極的損害の中でも、いわゆる得べかりし利益というものの算定につきましては、むずかしい点もございますけれども、しかし、これはいろいろな統計であるとか、つまりこの人がいつまで生きられたであろうとか、いつまで働けたであろうかというふうなことは、裁判所が事案を判断するにつぎましては、たとえば厚生省でつくっておられる簡易生命表であるとか、あるいは労働省でつくっておられる賃金の構造基本計画調査報告、あるいは得べかりし利益から必要経費を差し引く場合におきましては、総理府の統計を利用するとか、大体そういうことは、各裁判所同じだろうと思ふんです。しかし、その中でも、農業の収入をどういふふうに算定するか、あるいは店屋さんの営業上の利益というものの得べかりし利益というものを、どういふふうに算定するかというふうな点、あるいは婦人のなくなった場合の得べかりし利益をどういふふうに算定するかというところは、いろいろ学説、考え方ございますので、これは基準はありますけれども、考え方によってその基準が違ってくるというところになるかと思ひます。

それから一番問題は、やはり慰謝料でございます。慰謝料の算定というところは、これはいわば裁量的なものになりますので、そこにまあまちな面が出てこないわけではないわけでございます。これはものの考え方によるものでございます。そういう点がある。しかし、裁判は独立である、具体的な事件でのおの違ひ、こう申しまして、やはりそこは客観的なものがあって、基準というものがあってしかるべきであらうというふうな私どもは考えておるわけでございます。その基準をどういふふうにしてつくっていくか、できていくかというところにつきましては、裁判官の会同を開くとか、それでいろいろ議論合つて、そこでみんなの考えというものを話し合つて、客観的なものをつくり出していくとか、あるいは私どものほうで事務局としてやっておりますのは、たくさん交通事故の損害賠償の事例を集めて、こういう事例ではこうなつたという、損害賠償の算定事例集というものをつくりました。各裁判所に配付して、参考に見てもらふというふうなことをして、具体的に、どれもこれも同じ結論というわけにはいかないにしても、その具体的な事例の中に、やはり客観的なものを盛っていくという努力はいたしておるつもりでございます。

○龜田得治君 まあ概略承りましたが、結局積極損害なり、得べかりし利益、これはずっと計算していけばそれなりに出る。一番問題なのは慰謝料の問題ですね。これについてはおおよそその何か基準とか、そういうものはできていないんじゃないですか。それは実際に裁判官が自分で判断すればいいのだとしたとしても、やはり初めて担当される裁判官は、前の判例を見たり、あるいは先輩の人に聞いたりするでしようし、そういうことは、やはりこういう問題については幅を持たして、一つの基準というものがあつてもいいということですね。だからそういう意味でお聞きしておるのですが、実際は何もなしで、各裁判官にまかしてしまふということでは理解していいのか、真相はどうなんですか。

○最高裁判所長官代理者(菅野啓蔵君) 裁判のことでございますので、事務局としてたとえば通達で、こういう場合は慰謝料幾らにしろということとはとうていきめられないことであります。しかし、裁判をするにいたしまして、そこには法律的な基準というものがなければなりません。その基準を、やはり裁判官が会同等で集まりまして、そして現時点においてはこのくらいが妥当ではなからうかとか、いや、そうではないという議論をしてもいいまして、大体そのところでこの辺というところが自然にきまつていく、一応の一般的な標準というものはそこでそういうところできまつていくというところではないのかというふうなことを、交通事故の会同をやる、特に交通事故が多い大阪とか名古屋とか東京の裁判官が、協議会を開いて集まつてもう、そうしていろいろ議論してもう、そうしてその議事録をつくり、そうしてその場合においては全国に配つて、見てもらうというふうなことをしておるわけでございます。

○龜田得治君 その程度にその問題はしておきませんが、損害賠償請求事件についての和解調停ですね。これは裁判所の態度としては積極的にこれを進めていくと、そうしてともかく早く片づけるといふ方針がいいと私は思うのですが、その点はどういふふうな方針を持っておられるのでしょうか。各裁判官にそれこそまかしてばなしということなんではしうか、どうなんでしょう。

○最高裁判所長官代理者(菅野啓蔵君) まず、調停のことから申し上げます。先刻御指摘になりましたように、全国では一年に五十何万件というふうな交通事故が起きておることに對しまして、裁判所に出てくる事件というのは、ただいまで一万件くらい、調停、訴訟合わせまして、つまり二割くらいということでございます。こういったような事態というのは、あまり好ましいことではないのでございまして、司法的な機関によって司法的に紛争が解決されるということが一番いいことではないかと思ふわけでございます。したがひまして、調停ということをごさいます。私どもは推進しなければならぬというふうな考えまして、実は昨年調停につきまして申し立ての手續を非常に簡便にするような通達をいたしました。たとえば口頭の受け付けもほとんど受け付けられるようにするとか、それから申し立て書の形式も簡単なものにきめまして、そうして当事者の申し立てしやすくいたしました。そのために、その後から調停の事件が約倍くらいにふえてまいりました。私その当時、こういうことをやつて、どのくらいふえるかというのを新聞社の人に聞かれましたが、見込みですから自信もなかったわけですが、大体三倍くらいになるでしようというところを申し上げたのです。しかし、いまの現状を見ますと、当時の三倍くらいの程度には調停がふえてくるのではなからうかというふうな思っております。

大体この交通事故の損害賠償の事件では、訴訟をやりましたが、ざりざりのところ、やはり慰謝料という不確定要素といひますか、そういうものが含まれておる事件でございますので、事件とすれば調停とか和解に適した事件が多いのではなからうかというふうなことを考えております。で、調停はそういうぐあいにしておられるに裁判所でもいろいろという気がしておりますし、それから、たとえ訴訟として起こされた事件でございまして、ある段階に達すれば和解を勧告して、そこでまるといふことが、事を円満に片づけるゆえんでもありますし、時間的にも多少早いという利点もございまして、この事件を扱つているときに、和解が得べしというものは非常に多いようでございます。東京と大阪では多少その率が違ひますけれども、東京と大阪では七、八〇%は和解で事件が片づくというふうな現状でございます。

○龜田得治君 そうすると裁判所の態度としては、特殊な事件は別として、一般的にこの種の事件は、この調停なり和解なりで早く片づくのがいいという考えで臨んでおる、こう理解していいですね。

○最高裁判所長官代理者(菅野啓蔵君) さようでございます。

○龜田得治君 それからもう一つは、この調停、和解などができ上がる場合に、保険金の支払いというものが今度は非常に関係があるわけですね。したがって、この保険に加入している場合には保険会社の代理人も、これは事実上の参加でいいか

と思うんですが、何かそういう道を開いていただきますと、話が成立したあとの処理が非常にスムーズにいくわけですね。その保険会社から実際上金をもらわなければいけませんから、その辺の関係というものを裁判所として何か考慮されておりますか。

○最高裁判所長官代理者(菅野啓蔵君) お説のように、加害者、被害者間の争いでございまして、結局は損害補てんというものを保険会社にやってもらう例が多いわけでございます。調停あるいは和解の段階におきまして、はっきり利害関係人ということで調停に参加するという形をとるのは、そう多くはないのでございますけれども、実際上意見を聞きながら調停をやり、和解をやるということが相当あるというふうに聞いております。

○龜田得治君 最近交通事件について最終の解決がつくまで待つわけにいかない、被害者の状態が気の毒で。したがって、よくその仮処分なども出るわけですね、一部支払いの仮処分に對しては、保険会社は現在支払わぬようですね。しかし、それでは保険に入っておる効果がだいたい減殺されるわけですね。これは法的にはどうなるかわかりませんが、やはりそういう仮処分などが出た場合には、保険会社もそれに従っていくというふうにはこれはできないものですか。実際の被害者の救済という立場から見ると必要だと思ふのです、どうなんでしょう。

○最高裁判所長官代理者(菅野啓蔵君) 實際に仮払いの仮処分の事件数というものは、これは東京の保全部で聞いておるところでございますけれども、年間に十数件というくらいで、そう多くはないということでございます。これは仮処分として不可能ではないかと思ひますけれども、強制保険に仮払いの制度がありますし、この仮払いというものが必要という点に多少法律上問題もあろうかと思ひます。

それから保険金のほうを仮処分で仮払いを命ぜ

られた場合に、払うべき法律上の根拠があるかどうかという点につきましては、やはり仮処分は、實際は金を払うわけでございますけれども、法律的にはやはり仮払いという形でございまして、その辺に保険金を支払うかどうかというこの問題の点があるのではないかと、実は深く研究しておりますので、はたして全然できないものか、保険金支払いできないものかどうかということにつきましても、確信を持っていただいまいと申し上げかねますが、仮払いというところに問題があるかと思ふのでございます。

○龜田得治君 ともかく裁判所がいろんなお仕事をやっていると、これは結局被害者の救済、こういうことを早くやるためにこれは動いておられるわけ、したがって、当然仮処分にいたしまして、非常に裁判所が積極的にやってくれているということが一般的にわかります、これはもともとと私は要求が出てくると思ふのです、要求が。したがって、その際に、命令は出たけれども、金が出てこないというのは、これはもう浮いたようなものですか、そういう点の研究をひとつ裁判所としてもやってほしいと思ふのです。現行法のワグ内でもどうにもならぬ問題であれば、何か立法的なことをこれは考えなければいかぬのかも知れません、これはもう非常に具体的にやはり困っている人がたくさんあるわけですね、事故を起こして、非常にたくさん金を持っている人は、適当に支払うことができますが、大部分はそんなことはできないわけ、これはひとつ要求しておきます、研究のほどを。

で、総務長官が総理の代理でお越しになって、少し何か調子が悪いので短時間というこのようです、総理がお越しになつたらちょっと一、二点聞きたいと思つていたことを確かめておきたいと思ふのですが、その第一は、車の増加と、それから道路の延び並びに道路の整備、これがバランスがとれておらぬわけですね、私たちがちゃんと統計を見ても、ともかく、車のほうがどんどん先行していつているわけです。これが一つ

の重大な問題だと思つて居るのです。まあ道路の整備なり、いろいろなことを、われわれも要求もし、努力もするわけですが、その根本に非常に無理な問題が一つあるわけですね、いま申し上げたとおり。これはどうするかということですね。たとえば道路の整備は一生懸命やるが、實際問題として、言うがごとく右から左、どなたがやっても、これはそう簡単にいくものじゃない。そうすれば、道路の延びに車の所有を合わすということも、私はこれは一つの大きな考え方だと思ふのです。私はそういうことを考えて居るのです。これは思いつきではない。これはもう数年前から言っているのです。ただ、そういう提案をすると、何だ、えらいやつだけ車に乗って、あとはおまえ持つなということかと、こうなつて、何か非常に差別扱いする、あるいは人の自由を制限するといふような誤解もこれ与へますが、しかし、私は幾らいろの考えましても、このままで、車の増加をそのままにしておいて、にっちもさっちもいかぬやうに必ず私はなるんじゃないかと思ひますが、そんなことではないと、まあこうこうして、何カ年計画でこういうふうにしていつて、こういうふうになるというふうなお答えをいただけるなら別ですが、なかなか私は、それは佐藤総理といえども、幾ら、何といひますか、答えにくいことだらうと思ふ。車の所有制限について、端的に聞きますが、どういふふうにお考えになりますか。

もちろんそれは、所有制限じゃやろうというところがきまりました、どういふふうなそれを実施するか、これはまた、なかなか具体策についてはいろいろ意見があると思ふのです。あろうと思ひますが、とにかくそういうことが野放しでいかどうかというところについて、非常に大きな私は疑問を持っております。どうですか。

○國務大臣(田中龍夫君) お答えをいたしますが、その前に、当委員会に本総理が出席をいたすところでございますが、ただいま、ちょうど衆議院のほうの本会議に公職選挙法の問題がかつておりまして、そちらのほうに出ておりますが、

それが終わりましたから、ちょうど、御存じのとおり、タイのタノム首相が参りまして、公賓接遇のために、目黒の迎賓館のほうに参りまして、表敬をいたし、さらにまた、タイ国の大使館のほうの非公式の会合がございまして、かような次第で、委員会に出席をいたさなくては相ならぬのでございまして、かような次第でございまして、私が参上いたしましたような次第でございまして、どうぞあしからず御了承いただきとうござい

それから、龜田先生のたゞいまの御質問でございしますが、これは非常にむづかしい問題であらうと存じます。御案内のとおり、今日の道路交通禍と申しますか、たいへんな被害を出しておるやうな状態で、これに對します、あるいは横断歩道の問題でございまして、あるいは道路の整備とか、鋭意努力をいたしておられます、なかなか自動車の台数とはさみ状になつて、いろいろな災害がますます多くなる。

そこで、いま先生御指摘のように、その台数を制限してはどうかという御意見もいろいろございしますが、他方、また日本の自動車というものが、世界的なだんだんと評価を得まして、海外のほうにも輸出をいたしておるやうな次第でございまして、他方、これがまた内需で振りかえるときに、それをまた制限するということになります。反面におきましては、外車が入るといったやうなことで、なかなかその御指摘のやうな持ち車の制限をいたすということが非常に困難なことではないかと、かように存する次第でございまして、なお、交通安全対策という上から申すならば、確かに一つの御見識でございしますが、ただいまの御意見に對しまして、さらにわれわれのほうでいろいろと検討もさせていただきたい、かように考えます。

○龜田得治君 ほかの方も御質問あるようですが、まあいろいろあるのだが、大事なことにだけにしほつておきますがね。

いゝな交通問題に關する機關なり會議があるわけですね、そういうところで一応課題になつておるのかどうか。たとえば特定の非常に出る場合に、車をその場所に入れないというふうな措置は、部分的にやつてゐるわけですね。これは私は一種のやはり私権の制限ですね。私権の制限なんです。必要性からこれはきいておるわけですね。だから、それを伸ばせば、これは所有そのものについても検討するといふやうなことがあつても、少しもこれはとつてなことをいふと私は思ふのです。まあいま、検討されると言われましたから、これはぜひこの最高責任者の總理にも伝えて研究してください、この問題は。お聞きしますが、そういういろいろな各種の會議なり機關等で、いま私が提起したやうなことが議題になつてゐますか。

○國務大臣(田中龍夫) 私のほうで交通安全対策を所掌いたしております関係から、交通安全の會議に出ますと、ただいま龜田先生の仰せのやうなお話はよく出るのでございます。それから予算委員會におきましても、ちよつと同じやうな質問が出まして、總理が答弁されたことを記憶いたしております。

○龜田得治君 では總理はどういうふうに答弁しておりますか。

○國務大臣(田中龍夫) 私の記憶に誤りなかりせば、いまの問題は非常にむづかしい問題だといふやうな御回答でございました。

○龜田得治君 それはほんとうにむづかしい問題なんです。それだけでは、やはり最高責任者として、責任果たしておるというわけにはいかないのです。これはだから再度要望しておきます。

○木村美智男君 いまの問題に關連をして、交通安全國民會議といふものを政府自身が主宰をしておられる。その仕事の問題も次に伺いたいのです。が、実はいま龜田委員がお聞きをした問題と同じやうな意味で、この間法務大臣にも私お伺ひしたのですけれども、いまのはこういうふうな理解をしてよろしいですか。つまりあなたが交通安全關係のいゝな總理の代行的な立場におられる元締め

だといふやうな意味で、今日の車の増加という問題は、これはやはり道路を直したり、安全施設をつくつたりしても、なかなか間に合ふ状態にあるという現実はおかるのであります。したがつて、政府としても、何らかのことに對して検討をしなければならぬといふやうな立場に、たとえば交通安全の關係會議なりに、今日の車の問題は何かしなければならぬやうな感じがするということ、とにかく相談をかけて、知恵をしぼつてみよ、こつぱつたやうなふうな理解してよろしゅうございませうか。

○國務大臣(田中龍夫) ただいまの案件は確かに重大な、しかもなかなか簡単に結論出ない問題でございますが、みんなの気持ちも、その問題につきましても思ひは同じであると存じます。

○木村美智男君 いまのやつは、どうも私せつかににお答えをいただけたので、そうじゃないかというこゝで伺ひしたのですが、それは確かに、何か車の問題をどうにかしなければならぬという話をすると、直ちに生産量何かをばさつと切るやうな、そういうことをあるいは想定されるかもしれないけれども、それはやはり、いろいろ産業界の問題もあるから、いろいろの点からやはり検討をしていかなければ無理なんじゃないか。そういう意味では手ざわりとして考えられるのは、たとえば、大臣言うやうに、国内よりも生産を輸出向けに重点を置くとか、あるいは内部に

ついては税制の問題を考慮するとか、さらに自賠責等について人命尊重という問題もあるわけですから、したがつてこれを相当引き上げることに、よつて、やはり自動車を持つといふことについて、間接的ではあるけれども、やはり多少何といひますか、ちよつと皆さんがおしやるやうなことを逆にとつていけば、何だか罰則を強化すれば、事故について注意するやうな気持ちを保持するといふやうな意味合いがかりにあるとすれば、納める税金が高いから、じゃ自動車を持つことを控えるやうかといふやうなことは、これは通ずる話になります。いろいろなやうなことを考へ

て、とにかく、どういふことになるか、いまは野放しだ、野放しじゃいけないんだという立場に立つて、とにかく政府としてもこれに真剣に取り組んでみよ、こつぱつたやうな感じが、どこで相談をするかは、これはどういふ差し出がましいことを申し上げる気持ちはありません。

そういう立場で、ひとつ真剣に今日の道路問題、交通事故の問題と交通安全の問題と關連をして、ひとつ真剣にこの問題と取り組んでみると、具体的にこつぱつた結果、この点はこうだ、この点はむづかしかった、あるいはこれは不可能であつたといふ、少なくともまじめに検討した結果が、一つのある程度報告なり、質問に答えるという形が先においてできるやうな、この場だけ、ただ気持ちの上で、それも大事な問題だからひとつ検討してみたいという抽象論だけで終わつてもらつたのでは、これはやはりうまくなかないので、そういう意味で大臣のお考えを聞いてゐるわけなんです。

○國務大臣(田中龍夫) 木村先生のお話のやうに、この自動車工業自体に對するやうな問題とは別に、いわゆるいろいろな交通安全対策としての意味から、自動車の保有の問題を間接的に何らかの方法で抑制することはできないかといふやうなことに相なると思ひます。と同時に、また、最近では都市の問題だけではなく、農村方面においても非常に車を持つやうになりまして、交通事故、交通禍といふものが、大都會からさらに全国的に地方に広がつてゐるやうなこともございませう。そういうことで、この自動車の保有の抑制という問題は、何らか間接的な施策によつて、まあ抑制すると言つてはちよつとこゝろがきつ過ぎるかも知れませんが、何とかある程度の措置をとらなければならぬやうに感じてゐる次第でございます。

○木村美智男君 だから大臣ね、その感じてゐる、そこで感じてゐるだけじゃ困るので、私申し上げてゐるのは、さつきから、やはり経済全体の發展の中で、ひとつモータリゼーションといふ

ものが特に飛び出て、まああらゆる面でそのことが、どうも何と云うか、一歩どころじゃなくて、数歩先んじてゐるところに実はいろいろ問題がある。で、自動車はどつちかといふと、交通の事故防止という観点からならば、本来安全性がよつぱり一番重要視されて、それがこの宣伝に乗つていく、あるいはマスコミにかかつていくという形はいくらいいんだけれども、いまは加速性の問題なんかが先に出てしまつて、これは大臣、テレビごらんになつていて御承知だと思ふ。とにかく、いやが上にもスピード欲をおおるやうな宣伝だけが先に出ていくといふやうな形になつておる。それは單なる販売の分野だけじゃないに、またたとえば道路も、年間何千億の費用は入れてゐるけれども、しかし道路の發展よりは、はるかにそのテ

ンポの早い形で車が増加してゐるというこの問題なんです。だからある程度全体の經濟の中で、均等な發展をしていくやうな形の抑制策といふものは、それは工業界の問題もある場合にはそれは含まれるかも知れません。それはしかし、そのことがきつて意味での抑制といふことに、あるいは制限といふことになるかどうかは別として、全体的にもう少し調和がとれて、結果としてそれが交通事故を少なくするといふことにだれもやれないんです。これは、佐藤總理以下いまの政府の首脳が、今日の佐藤内閣がこれはやらない限り、これはなかなかできないわけなんです。だからそういう意味でひとつどういふか方法があるかといふことについて、具体的に關議なり、あるいは經濟關係會議でもいいですから、問題点としてとにかく提起をして、人命尊重、交通安全といふ立場からひとつ車の問題について検討をして、積極的にやつてみましようといふ実はお答えがほしいわけなんです。

○國務大臣(田中龍夫) 總理が先般もお答えいたしましたやうに、非常にむづかしい問題ではございますが、御指摘のとおり、これは何とか考えなきやならないと考へる次第でございまして、交通安全關係のいろいろな諸機關にいたしまして、交

あるいはまた、交通安全国民会議というふうなものもありますし、私のほうでも、この問題をひとつ取り上げさせていただきまして、検討させていただきたいと思ひます。

○木村美智男君 大体そういうことできょうは了解をしておきたいと思ひますが、いまこの問題について交通安全国民会議などいろいろな意見を徴してみたい、こういうお話があったのですが、実は、この交通安全国民会議というのは、私どもも別にひがんで見るわけではないのですけれども、少しやっぱりお祭りの要素が強過ぎて、とにかく何か行事として交通安全のことをやったのだという、そういうおさなりの会議になっているような気がしてならない。これは過去少なくとも五回からやられていたと思う。なぜそういうことを申し上げるかというと、実際に安全を守っていくために、さつき申し上げたような、たとえば過大な高速性の宣伝広告だとかというようなことは規制をしてほしいとか、きわめて具体的な意見がこの会議の中では出されているわけです。しかしこのことについて、依然としてこれはもう全然抑制をされるどころか、ますます最近では激しくなっている。あるいはこの交通事故対策のために専門委員会を設けるというような積極的な意見も出ております。しかし、これだつて特別政府のほうからそういう関係として、ほんとうに専門的にそれに取組んで、抜本的な対策を講じようという姿勢は、どうも今日のところ見られない。

それから衆議院の附帯決議の中では、特に交通安全科学研究センターをつくれというふうな、これは総務長官御承知だろうと思ひます。しかし、これなんかは、まあ名前をどうするか別ですけれども、言わんとして趣旨はわかるだろうと思ひますけれども、今日依然としてこれもつくられていないのです。そうしてみると、さつきお祭り騒ぎと言つてはちよつとあれかしれませんが、受け取りようによつては、まあ言ひばなし、聞きばなしの会議に終わつてゐる。そうとしかとれない。そうだとすれば、どうも一つの、まあ年に一

回あるいは二回、国民と名前をつけて、そうして交通安全国民会議というふうなことによつて、何か事故がそれによつてなくなるような印象だけを与える。しかし、新聞の報ずるところは、年々事故件数もふえれば、けが人もふえる。不幸にして死ぬ人も多くなつてゐる。こういうことで、少なくとも民間のやり方協力まで得てあれだけの会議を開くというとなんだから、私はもう少し本格的に事故防止、安全という問題に取り組む体制と、それからそれと活動を実際に真づけるような予算措置というものをきちんとつくと、そうして現実にはドライバーというか、あるいは運転に携わつてゐるような人の意見もどんどんそこに取り入れていって、そうしてやはり対策を具体的にたつていかなければ、せつかく設けてゐる安全国民会議といわれる、政府自身が、総理が議長になつて開いてゐる会議としては、これは私きわめて残念なことだと思ふ。ほんとうにこういう国会の審議にだつて、なかなか総理が委員会にとどまるといふことは、わずか一時間かそこらしかおれぬ。しかし、交通安全国民会議は、少なくとも議長として長い時間やはりタッチをするというそれだけの関係にあるのだから、それがほんとうに具体的な効果があらがるような、そういう会議の運営にひとつこの際してもらわなければいかぬじゃないか、この点どういふふうに考えられますか。

○国務大臣(田中龍夫君) ただいま御指摘の国民会議でございますが、先生よく御承知のとおり、これは四十年の三月以来、五回にわたつて開かれておりまして、ことに当初のような姿から非常に変わつて、四回目でございまして、この分科会といふか、グループ別になりまして、おのの交通安全の問題についてのテーマを持って、きめのこまかい真剣な検討を続けるようになりました。参加団体も八十をこえるというふうな状態でございます。

また、同時に、私のほうの役所が所掌いたしております対策本部を中心とした、各省庁の関係官によります活動もほんとうに真剣に

取り組んでおりますのみならず、交通安全対策に對するいろいろな教育あるいは啓蒙その他、かような対策経費も五百九十七億の膨大な資金に相なりまして、これは財政硬直化といわれまふ今日におきまして、これは財政硬直化といわれまふ今日におきまして、対前年比四〇〇増といふような破格の経費を充當いたしておるような次第でございます。また、そのほか、これは都道府県までも含めまして、業務量、工事量というふうなことを累計いたしますと、一兆数千億というふうな膨大なものになるのでございまして、交通網の整備に關しまして、あるいはまた、環境の整備、その他教育関係あるいは科学的な検討、いまやほんとうに国をあげてと申しますか、真剣に取り組んでおるような次第でございます。決してお祭り騒ぎだけではなく、ほんとうに足が地についた、きめのこまかい研究にこの国民会議も入っておりますことを、この機会に御報告申し上げたいと思ひます。

○木村美智男君 大臣、私は、大体四回目から会議の持ち方については多少具体化して、何か前向きになつたような気がするんです。しかし、実際に前向きになつたかどうかといふことは、そういう会議の持ち方が変わった結果、具体的に交通安全施策というものが表に出てきて、初めて私は変わつてきたといふふうに言えると思ひます。そういう意味で言うならば、今日のやっぱり事故の問題なんかにしても、車の構造の問題とか、あるいは安全運転の問題であるとか、あるいは歩行者を含めて車と対峙するほうの交通安全教育の問題であるとか、具体的なものに専門的にせつかに会議を持たれるんですから、衆知を集めて、そこから出てきた意見が、ひとつ内閣の交通安全対策だといふことで、それを実行していくために、予算がどのくらい要するといふことまで含めて、次の年度には具体策としてどう何かびしと出てこないか、これはなかなかうまくいかぬじゃないか。大臣が答えていられるように、うん、そうだとはいふ感じがしないわけですよ。

とたんに第一回目の事故は、これはタイヤの問題です。タイヤの問題であつた事故が起つてゐる。そういうことから考えると、たとえば安全性の問題を一つとらえてみても、最近では例のデイスクリューキといふやつは、もう高速については欠かすことのできないブレーキなんです。そうすると一部では、スポーツカーはそういういいけれども、ほかの車は困るんだとかいふような意見が必ず出てくるわけなんです。そういうことを調節をして、一部特殊の車についてだけ必要なものを、何かそういうものは一つの規制というものをやっぱり考えていく必要があるんじゃないか。それから窓ガラスだつて、いまの強化ガラスなんていうものは、石かなんかぶつつけられると、ぱつと割れて白くなつて見えなくなる。こういうものについては、たとえば合わせガラスというふうなものがあるわけですね。そういうものに全面的にかえていくとか、タイヤなんかについても偏平タイヤであるとか、いろいろあるわけですよ。そういうふうなことが、それぞれの分野の中で、日ごろの経験を通してきつと結論づけられるか、結論までいかぬでも方向づけられる。それを吸ひ上げて、一つのたとえば車体構造についての基準といふか、あるいはものさしとして、製造の方面にも示す。安全運転についてはドライバー関係に、オーナードライバーを含めて、それが指示されていくといふような、具体的な指導の面に生かされていかなければ、交通安全国民会議というやつは、どうも内閣の人気取りでやつてゐるんじゃないかと悪口言われたつて、そうじゃないかといふことになる。そういうことをやっぱり大臣が、せつかく総理と一緒に中心的にこの会議の首脳部を構成してゐるわけですから、それは私の意見どおりといふわけじゃないですよ。十分に言わんとするところをくんでいただいて、せつかく第六回、第七回となつてゐるが、こゝしはまだ持つてないようですが、近く持たれるんでしようが、これが必ず次の年度にはこういう形で今度は国民会議の意見が具体化するんだといふことに



やっぱりしてもらわなきゃいかぬ。そのためにはとかく、何というか、第一線で働いている人たちのやっぱり意見というものが十分述べられるように、そういう人も多数これに参加をさせるというようなことを含めて、ひとつこれは要望で、お答えいただかねでけつこうだと思ひますが、十分ひとつ運営にあたつて考えていただきたい。

○国務大臣(田中龍夫君) 国民会議の運営の方法につきまして、いろいろと御高見をいただきましたが、民間の各位からのいろいろな御意見を、できるだけ政府の施策の上に取り入れるように努力をいたしてまいりたいと存するのでございます。なお、いろいろな御注意につきまして、さらにわれわれのほうで十分検討させていただきたいと思ひます。

○木村美智男君 関連でありますから、これで終わります。

○龜田得治君 それじゃ、できるだけ最小限必要な法律問題にしほつてお聞きすることにいたします。

せんだつて警察の交通局のほうからいただいた資料ですが、歩行者の取り締まり状況、ここ五年間の分、たとえば四十二年です、四十二年をとつてみますと、合計で検挙が二千二百二十五、送致したものが八百四十三と、こうなつておりますが、検察庁に送致された後、これがどういふふうで処理されておるか、この点ちよつと御説明願ひたら。

○政府委員(鈴木光一君) 歩行者の送致後の検察庁及び裁判所からの結果につきましては、まことに申しわけありませんけれども、具体的な連絡がございせんので、私もからもう少し積極的に調べなければなりませんけれども、データはございせんので、申しわけないと思ひます。

○龜田得治君 これは法務省のほう、わかりますか。

○説明員(石原一彦君) 前々回もお答え申し上げましたとおり、道交法違反事件が四百万件からありますので、こまかい結果についての調査までは

行き届かない点がございまして、その点まことに申しわけないと存じておるのでございますが、先般本改正に關係いたしましたところ、ある期間を限りまして特別調査をいたしましたところ、大体六〇%ないし七〇%が起訴でございまして、その基準は、一般の場合よりもきつめて起訴率が高いわけでございますが、やはり歩行者の場合でありますと、非常に情状の軽いものもございまして、六、七〇%にしか達していない、かように考えられております。

○龜田得治君 起訴率六、七〇%というのは、全体の数字と聞いたんですが、歩行者の場合も同じですか。

○説明員(石原一彦君) 歩行者の違反として送致されたうち、起訴されたものが六、七〇%である、かような意味でございまして。

○龜田得治君 その内容はどうか。裁判、刑の内容は。

○説明員(石原一彦君) 大体においては罰金刑で処断されております。

○龜田得治君 それはどの程度の罰金刑ですか。

○説明員(石原一彦君) 各刑の現実の場合について全部とつておりませんが、大体は一万円以下でございまして。

○龜田得治君 まあ、いずれにしても全体の違反から見たら非常に少ないのです、歩行者の実際の違反から見たらね。皆さんも新聞でごろんになつたと思ひますが、たとえば五月十一日、大阪駅前で朝日新聞の記者の方が取材された記事が、私、せんだつて大阪に帰つたときにちよつと目についたのですが、この大阪駅の東口と阪急の梅田駅の間のすね、あつては国道一七六号線が通つてゐるところです。二十五メートルくらい幅のところですね。信号機はもろんそういうところからあるのですが、青にならないうちに歩き出すわけですね。それが二十五メートル歩いて向かう側のほうへ着いたところによりやく青になる、極端な場合にはそういう状態がある。で、自動車はたいへん戸惑うわけです。で、新聞記者の人がそ

の飛び出していった人に二、三質問をしているのです。そうすると、ある一人はこういうことを言つておる。『歩行者優先だよ。みんながどつと渡れば信号なんてどないなつていても車は突つ込んできやへんわ。毎日やつてようわかつた。』、こう言う、まだほかに書いてありますが、こういう調子でやられたのじゃ、これはもう車のほうはたまつたものじゃないですよ。私も現にそういうことは見ておりますがね。車が取り巻かれてしまふわけですね。そういう状態があるにもかかわらず、この検挙数はほんのわずかですね。これはもう九牛の一毛ですわ。おそろくその罰金といつても、いろいろ調べても自動車の場合に比べたら非常に低いものしか出しておらぬと私は思うのです。えらいたくさん交通統計の中のかまかいことを私突つてくようですが、そうではないのです。この点が一つの大きな盲点なんですね。盲点になつてゐる。その点をひとつ反省してもらいたいという意味でこれは申し上げておるのです。ちよつと自治大臣が来られて、こういう方面の最高の取り締まり責任者なんですね。もうこまかいことは要りません、こまかいことは私は現状ではよくないと思つてゐる。どういふふうにお考えになつてゐるか、時間をあまりとらぬように、簡潔にひとつお答え願ひたい。

○国務大臣(赤澤正道君) 自動車の運転手のことかと思つたら歩行者のことでございますのでちよつとびつくりしました。それは歩行者の場合、まあいろいろ指示をしたのに反抗した者しかつかまえておりません。そういうことになつておると思ひます。信号無視は別ですけども、まあとにかく交通違反を注意したけれども聞かないという者だけ処理しておりますので、そういうことになつておりますが、しかし、やはり歩行者のマナーというものがまだ非常に未熟でございまして、これはいろいろな教育、その他あらゆる機会あるごとに徹底をさせて、そしてその面からも激増する交通事故に対処しなければならぬ、かように考えております。

○龜田得治君 大臣はひよこつと出て来られたから、私がいかに歩行者の問題をいろいろ心配しているかという気持ちがまだ伝わつておらぬようですね。これはほんとうに検討してもらわぬといかぬです。そのことが民事、刑事、行政処分、いろいろなことになつていっているのです。だから、私は十分ひとつ交通局長には耳にたこができるほど意見を言ひましたから、十分ひとつ検討してもらひたい。

○国務大臣(赤澤正道君) わかりました。

○龜田得治君 それで、次に若干道交法のことについて確めておきます。

これは警察のほうに確めますが、七十四条をちよつとごらん願ひたい。第二項、「雇用者は、雇用運転者が第六十八条の規定に違反するにつまりスピード違反ですね、最高速度の『規定に違反すること』を誘発するように時間を拘束した業務を課し、又はそのような条件を付して雇用運転者に車両等を運転させてはならない。』この規定があるのですが、これは私現にこれに反することが相当行なわれていると思つたのですね。たとえば名神高速道路あたりでも最高速度が百キロになつてゐるわけですね。ところが、ずっと百キロで走らないと間に合わないようなダイヤがつくられてゐる。私には聞いておる。だから全部を百キロで走れるわけはないわけですね。場所によつてはもつと落とすわけでしょう。そうすれば当然それを取り返すために百キロをこえなければならぬというところ、無理が出てくるわけですね、こういう点についてよくお調べになつておるのかどうか。これは罰則がついてゐるわけですが、罰則の適用などはどの程度今日まで行なわれておるか、簡単にひとつお答え願ひたいと思ひます。

○政府委員(鈴木光一君) この条文の罰則につきましては、実は百九十九条におきまして、「国家公安委員会又は公安委員会が第七十四条第二項に規定する時間を拘束する業務として定める業務を課し、又はこれと実質的に同一の結果となる条件として定める条件を付して雇用運転者に車両等を運

転させた雇用者」ということになっておりまして、実は公安委員会がこの基準をきめなければならぬわけでございますけれども、これはたいへん技術的にむずかしいことでございまして、たとえば東京から大阪まで行くのに一体どういう時間になるだろうか。いろいろな道路を通過して行くわけでございます。その道路も交通の状況に応じて、そこを走る場合のスピード、それから交差点における待ち時間、そういったようなことを考えますと、基準というのとはなかなかつくりにくいということがございまして、明確に、たとえば東京から大阪まで三時間で行ってこいというようなきわめて非常識な場合はやれるのでございすけれども、実際の場合にそういう明確な立証方法がむずかしいものですから、その条文を適用して雇用者を罰したという事例が見当たらないのでございす。

○龜田得治君 こういうことはもっと厳格にやってもいいですね、実際に運転をしておる人は、何といつても、お客さんに迷惑をかけちゃならない。お客さんは何時にはどの何時のバスがどこへ来るというのでそこへ集まってくるわけですから、やはりそういう考慮というものが当然働くわけですね。だから、これは罰則が一度も発動されておらないなんというの、私はもう少しはあるんだらうと思ってお聞きしたのですが、はなはだこれは心外ですね。そうして、私はこの七十四条二項はきわめて大事な規定だと思ふのですが、場所によって非常に込む場所と込まぬ場所とあるわけですね。混雑の度合いまで考えてこの時間帯を雇用者はつくる義務があると私は思うのです。そういうことをもう無視して時間をきめますと非常な無理がある。私はバスを実際に運行しておる人から聞いておるわけなんです。それで、このことの質問をしたわけですが、どうもいまのお答えのようですと、あまりそういう点についての取り締まり、責任追及というものがなされておらぬように思いますが、はなはだ残念です。それから、どんどん進めますが、七十五条です

ね、これも第二項ですね、これは「安全運転管理その他車両等の運行を直接管理する地位にある者は」、つまり雇用者側ですね、「当該業務に關し、車両等の運転者に対し、アルコール又は藥物の影響、過勞、病氣その他の理由により正常な運転ができないおそれがある状態に車両等を運転することを命じ、又は車両等の運転者がそのような状態に車両等を運転することを容認してはならない。」これも、私は実際に、相当これに反した状態というのを見るわけですね、反した状態。その場合に、その雇用者がそういう過勞状態を全然知らなかったということは私はそれはあり得ないと思うのです。この点の罰則の適用状況というものはどうなっているでしょうか。

○政府委員(鈴木光一君) 手元に四十二年の統計がございす、御指摘のように、この七十五条の車両等の運行を管理する者の義務違反につきましては、実は私どものほうで、最近におきまして、重点項目といたしましてこれの取り締まりに当たっておるわけでございますが、これは立証技術上の問題がございまして、なかなかうまくいかないわけでございますが、四十二年の統計で無免許運転を下令容認した件数は四百二十一件、それから酒酔い運転の下令容認につきましては三十二件、過勞運転の容認につきましては同様に三十二件を檢舉いたしておる次第でございす。

○龜田得治君 檢舉して、それはそれぞれ処罰までいつているのですか。

○説明員(石原一彦君) ただいま警察庁交通局長が御答弁されたように、検察庁に事件が送致されております。それで、その事件を処理する際に、起訴できるかどうかという点をしさに検討いたしますと、先ほど来、交通局長が御答弁されたとおり、非常に証拠上困難な点があるわけでございます。しかしながら、そういうような状態におきましては、このいまの過勞運転の容認、下令行為以外にも、ほかに罰則に当たる部分がございすので、その部分を適用いたしまして起訴いたしておるのでございす。たとえば申し上げますと、

百七十九例の重大人身事故例で申し上げた第一番に載っております神戸のタンクローリーの炎上事件につきましては、警察からその分を送致されたのでございす、下命容認行為につきましては起訴できませんでしたが、それ以外の点について起訴いたしまして、乗務者に対して罰金刑が言い渡されております。

○龜田得治君 これは七十四条にちよつと手をつけておるようですが、まあ実際の状況から見たら、ほんの一部が手をつけられてるにすぎないと思ひます。第一、労働者にしまして、運転者の労働時間の改善基準——労働者どなたか来ていますか。労働者は来てませんか。来てませんか。じゃ、よろしい。ところがこの基準を見ても、一日十一時間までの労働を許しておるわけですね。だからまだまだ情性があるわけですね。長時間労働をやつて、そうしてあくる日は全部休むとか、そういうふうなきわめて人間として不自然なことを労働者自身がまだまだ許しておる、こういうところが問題がある。だから、そういう状態だから、いわんや警察のほうにおいても、過勞運転の程度はまあ大したことあるまいというふうな認識があるわけなんです、気持ちがあるわけですね。だからあまり問題にされない、こういうことになっておると思う。しかし、これは実際の事故というものに結びつく可能性というものはこれは非常に多いわけですね、多いんです。だから、もっともつとこれは真剣に取り組んでもらわなければぬと思ひます。

それから次は、六十二条と六十三条の二です。これは自動車整備の関係ですね。こういう点についての罰則の発動は、雇用者に対してどの程度発動されてますか。まず、六十二条からおつしやうてくださいます。

○政府委員(鈴木光一君) 使用者につきましては、両罰規定の適用がございまして、両罰規定が四十二年におきましては一万三千三百七十三件の両罰規定を適用しておりますが、その中で整備不良車両について両罰規定を適用した内訳が現在の

ところ見当たりませんが、この中に相当部分を占めておると思ひます。

○龜田得治君 それはまた後ほどひとつ報告をしてください。

六十三條の二はどうでしょうか。これはいろいろ社会的に問題になって追加されたわけですが、実際の運用状況はどうですか。

○政府委員(鈴木光一君) この点につきましても、雇用者につきましては両罰規定の適用がございすので、先ほどの件数の中にこれも含まれていと思ひますが、内訳については同様つまびらかにしておりません。

○龜田得治君 じゃ、それは調査して報告をいただけますか、二つとも。

○政府委員(鈴木光一君) 調査して資料を差し上げたと思ひます。

○龜田得治君 それから道交法でもう一点お聞きしておきますが、七十二條の一項の後段です。いわゆる報告義務の規定ですね。これは、憲法三十八條一項の「自己に不利な供述を強要されぬ」というこの規定と矛盾をするということ、岐阜の地方裁判所でこの条項は無効だと、こういう判決をされておりますね、それは御存じですか。

○政府委員(鈴木光一君) 存じております。

○龜田得治君 これは最高裁のほうは、また二審、三審があるかもしれませんが、どういふふうなこの規定は解釈されますか。

○最高裁判所長官代理者(佐藤千速君) 御指摘の判決は、本年の三月二十七日、岐阜の地方裁判所の判決でございす、そのたたいまお話しした七十二條一項後段、これが憲法三十八條の法意に反するということで無罪、この部分についての無罪の判決が出ておるということでございまして、これにつきましては、旧道路交通取締法二十四條一項、二十八條一号、これに基づき施行令六十七條二項におきまして、事故がありました場合には、「事故の内容及び措置を警察官に報告しなればならない」と、こういうことに規定されておる

たのでございます。その当時におきましては、下級裁判所におきましてこの規定の合憲性について積極、消極、両説が対立しておりました。ところが、昭和三十七年五月二日に最高裁判所の判決がございまして、その判決では、この事故の内容といたのは、当該交通事故が発生した日時及び場所、当該交通事故における死傷者の数及び負傷者の負傷の程度並びに損壊した物及びその損壊の程度並びに当該交通事故について講じた措置という外形的なもので足りるのであるから、憲法三十八条の法意には反しないのであるという趣旨の判決が出まして、この点に関する論争は実務上は一応終止符を打った感があったのでございます。そして、その後の現在の道路交通法は、この最高裁判所の大法廷の判決が言っている表現をそのまま使いましめて規定をいたしたという経緯になるわけでございます。今回の岐阜の判決は、この現在の道路交通法についての判断でございまして、その点は旧法時代とは違ひるのでございまして、それが、先ほど申し上げました大法廷の判決との関係をごのようにならうかと思っております。

○亀田得治君 これは検事のほうでは控訴してはいたしませんでした。

○政府委員(川井英良君) 検察官のほうから控訴をいたしました。

○亀田得治君 これは抗告ではなしに上告をして早く解釈を明確にするほうがいいのと違ひますか。

○政府委員(川井英良君) このケースにつきましても、検察官から高等裁判所に控訴をしたという報告を受けております。

○亀田得治君 締めくくりますが、先ほど休憩中に、刑事課長から、この刑法の一部改正についていろいろな案が過去においてあった。それをさつき見せてもらったわけですが、案が十、そうして別な要旨で二つと、合計十二、それを拝見いたしますと、規定のしかたはいろいろ違ひております

が、初めのほうの十案ですね、十の案は全部刑が三年ですね。三年となつてゐる。ただ、禁錮だけじゃなしに、懲役が加わつてゐるだけなんです。三年以下の懲役または禁錮と、十の案が全部そうなつてゐるんです。だから、私を見てたいへん実は奇異に感じた。だから、政府が出しておられるような五年懲役、こういうことは初めからあったのじゃない。初めから出ておる案は、禁錮に對して懲役も加えていこう、刑の上限についてはまだいふんゆとりがあるだろう。併合罪適用なり、いろいろなことを考えればという考えがあったように、私はあの案を見て「それは知らなかつた。刑事課長が見せてくれたからわかつたわけだ。だから、そういうことを知つておれば、もっとこの点について強く議論をしたかつたわけですが、もうあまり時間もないようですから控えておきますが、いずれにしても、立法の経過から見てもいろいろな意見があつたことは事実だし、現在でもいろいろな角度から疑問はある。せんだつての参考人諸君もみんなそうですよ。しかし、せっかく原案として出されたんだから、まあ積極的に反対するわけにもいきまい、こういうふうな気持ちなんです、ほとんど。したがつて、最終的に聞きかたしたいのは、そういう経過をたどつておるわけですから、いづれ刑法の改正といつたようなことがまた問題になる時期があるわけですね。そういう際には、ぜひ、今度の改正の結果の実績はどうだったか、そういう点もよく検討されまして、そうしてこのままでもいいかどうか、全体の立場から見ても、そういう点をやはり検討するだけの余裕が私はあつてほしいと思つてゐる。これは大所高所から考えなければならぬことです。から、ひとつ法務大臣からこの考えを承つておきたいと思ひます。

○国務大臣(赤間文三君) 将来、刑法全般についての改正をいたしますときには、このたびの刑法の一部を改正する法律につきましても十分ひとつまた検討いたしたい、かように考えております。

○亀田得治君 もう一ぺん、最後にもう一つ聞き

ます。本家の附則によりまして、「この法律は、公布の日から起算して二十日を経過した日から施行する。」。こういうふうになつておるわけですが、まあ、本日、委員会でも成立したとすれば、あすの本会議にかかると。これは普通の順序からいけば、そうなるわけでしょうが、そういう場合にはいつ公布するか。その点について、もう皆さんぜひさんざんきからせかしておつた案件ですから、あした成立したらどうする、こういったようなことも予定をつくつておられると思ひますが、もしその点についての腹づもりがありましたらひとつお答えを願ひたいと思ひます。これは局長からでも。

○政府委員(川井英良君) まだ具体的に、ただいま公布の日についてもはっきりした腹案は持つておりませんが、幸いにして成立いたしましたならば、内閣とも御相談を申し上げまして、慎重な配慮の上でもつて適當な公布の日をきめたいと思つております。ただ、いままでの刑法の一部改正の過去における実績を見ますと、大体、本会議を通りましてから数日中には公布をしてゐるのが、いままでの実態のようでありまして、過去の事例を考へ、またこの法案の持つ意味を考へ、内閣とも御相談の上で適當な公布の日をきめたい、こういうつもりでおります。

○委員長(北條高八君) 質疑の途中であります。委員の異動について御報告いたします。

本日、中山福蔵君が委員を辞任され、その補欠として内田芳郎君が委員に選任されました。

○山田徹一君 時間もだいぶ超過いたしましたので一つだけ伺ひます。

まず、交通事故の問題に関連してでございますが、被害者並びにその家族には自賠償等による救済方法が法令によつて定められております。今後もおこの被害者側の保障については、当然強く進めていかなければなりませんけれども、一方、加害者側の立場に立つて考へてみますとき、悪質あるいは故意犯はともかくといひまして、一般

の運転者が何れも好んで交通事故を起こそうというやうなことは絶対にないわけでありませう。やむを得ず交通事故が引き起こされた、こういうことになると思はれます。しかしながら、そのために懲役、あるいは禁錮、あるいは免許の取り消し、こういうものが起こつた場合、その被害者側の家族といふものは全く被害者の家族と同様に悲惨な生活を一時に味わつていかなければならぬと思ひます。今日、自動車が増大して増大してあります。したがつて、過失致死傷の被害者が起つた場合、その被害者の家族に對して救済する制度といふものが、私は當然でいいいのではないかと考へるわけですが、また要望もしたいわけでありまして、法務大臣としてのお考えはどうか。

○国務大臣(赤間文三君) 被害者の救済が遺憾ながら満足でない現状におきまして、被害者の家族の救済まで完全を期するといふことは、私は非常に困難な問題があると思ひます。御指摘のやうな例の生じた場合においても、またお述べになりましたように、まことに痛ましいことが考へられるのでございまして、私といたしましては、財政当局その他関係機関とも十分ひとつ協議をいたしまして、今後ともお述べになりました趣旨については十分な検討を續けていきたいと、かように考へております。

○委員長(北條高八君) 速記をとめて。

○委員長(北條高八君) 速記を始めて。

他に御発言もなければ、本案に対する質疑は終局したものと認めます。

これより討論に入ります。御意見のある方は賛否を明らかにしてお述べを願ひます。

○秋山長造君 私は日本社会党を代表して本改正案に對し次の四点にしばつて反対の意思を表明したいと思ひます。

まず第一に、本改正案は、現行の禁錮刑に新たに懲役刑を加えようとしておりますが、過失犯に

懲役刑を科することは、破廉恥罪には懲役刑、過失犯、政治犯等には禁錮刑という現行刑法の大原則をくつがえすものであります。最近の交通事犯に未必の故意と紙一重の悪質重大事犯がふえていくということがあります。真に悪質なものであることはこれを故意犯として処罰することも可能であります。現にその判決例も少なくありません。ただ、未必の故意は立証がむずかしい場合が多いことは否定いたしません。だからといって、刑法の大原則である過失の原理をあいまいにし、行刑が安易に流れるおそれもないとはいしません。立証がむずかしいからといって、刑法の大原則を破つてまで便宜の、妥協的な形で法定刑を盛り込むということは許されないものと考えるのであります。

第二に、刑法総則第三十八条にありますとおり、「罪ヲ犯ス意ナキ行為ハ之ヲ罰セス但法律ニ特別ノ規定アル場合ハ此限ニ在ラス」すなわち、過失は罰しないというのが現行刑法の大原則であります。第二十一条の業務上過失はあくまで例外中の例外であります。したがって、それは厳格に狭く解釈するべきであり、刑罰も最小限度にとどめるべきであります。たとえば、第二百六条の失火、第二百二十二条の過失傷害、第二百九条の過失傷害、第二百十條の過失致死等、いずれも体刑を科さず罰金のみにとめております。この趣旨に沿う規定だと思ひます。本改正案の場合、悪質重大事犯がふえ、量刑が頭打ち現象を来たしていることがその理由とされておりますが、法務省の提示された統計資料を見ましても、現行法の三年の最高刑を科せられた事例は実によりうりようたる数字にとどまっております。また、いわゆる悪質重大な事犯は事実上すべて酒酔い、無免許、ひき逃げ等、自動車による交通事犯に限られておりますので、これらは道路交通法との併合罪で十分処理し得るものであります。もしそれでもどうしてもこなし切れないというならば、道路交通法ですでに過失の要件を明確にしているものであります。

すから、道路交通法を改正して悪質犯の量刑を重くするなり、あるいは具体的にこれら悪質重大事犯を対象とした準独立法を考へるべきであります。これを刑法第二百一十一條の業務上過失というような、自動車、鉄道、船舶、航空機など各種の交通機関から始まって、広く医師、薬剤師、看護婦、産婆、さらに鉱山、工場、工事現場等で働く労働者、幼稚園、小中学校、高等学校等で働く教師から、飲食店、旅館等で働く調理士、理髪店、美容院等で働く理髪師、美容師、さらには、きゅう、マッサージ師、食料品の生産、販売業者等々にまで及ぶきわめて広範な、かつ、一般的に規定で規制しようとするところに非常な無理と危険性を感じざるを得ないのであります。この改正によつて、一般的に業務上過失事犯の求刑、また量刑が引き上げられ、一般善良な人たちが厳罰に処せられる傾向になるのではないかとこの疑惑と不安を感じる向きが多いのは当然であります。

第三に、本改正は、酒酔い、無免許、ひき逃げ等に激増しつつある交通事故、交通事犯に対し警告を発する一罰百戒的な予防的效果をねらつておられるわけであり、刑罰を重くすること必ずしも事故防止にはならないのではないかとこの点であります。現行の禁錮刑なら、また最高刑三年なら注意を軽くして運転し、今回の改正で懲役刑になつたら、また最高刑五年になつたら特に注意して運転するといふものでも事実上はないと思ひます。現に昭和三十三年、道路交通法の罰則が強化されましたけれども、交通事故、交通事犯はふえこそすれ、一向に減つてはいないのであります。また、交通事犯の受刑者については、昭和四十年以来、法務省みずから開放、集禁処遇を実施し、好成績をあげておられるのであります。本委員会が現地調査をした習志野刑務所におきましても、現在までの出所者に一名の再犯もないし、交通事犯については、短期の刑で集中的に訓練をするのが一番効果的と思うという支所長の述べにわれわれは深い感銘を受けたのであります。法務省が大きい

な熱意と期待をもつて取り組んでおられるこの開放処遇、集禁処遇、さらには教育刑主義を一そう大胆に盛り込んだ監獄法改正を準備されつつあるようであり、これを三年に引き上げて、懲役刑まで加えようという今回の改正とは一体どういう関係になるのか、実は理解に苦しむものであります。

最後に、今日の交通事故、交通事犯の激増傾向の根本原因は一体何であるかという問題であります。その原因は端的に言つて、第一に、政府の基本的な交通政策の貧困であります。交通安全基本法問題一つを取り上げてみても、昭和三十三年三月、交通基本問題調査会が答申を出してから、すでに四年以上も経過した今日いまだ成立を見ない実情であります。その第二は、各交通企業が営利第一主義の経営政策をとり、過当競争の中で利潤のみを追求して、安全輸送という交通企業者としての社会的責任をおろそかにしている態度であります。その第三は、国鉄と公営、民営とを問わず、すべての交通関係労働者が労働基準法その他の関係法令を無視した、きわめて劣悪な労働条件の中で合理化による人減らし、過重労働、そして一昼夜勤務長時間連続勤務、ノルマ制給与等によつて生活不安にさらされ、心身ともに疲れ切っている労働実態であります。もしそれ政府にして、真に今日の洪水のようにふえつつある交通事故、交通事犯を食い止めようとする誠意があるならば、何よりもまずこれらの根本原因を取り除くことにこそ全力を尽くすべきであり、しかる上で、どうしても必要なならばその時点で現行刑罰の再検討を行なうというものがこの順序であらうと思ふのであります。この点からも今回の刑法改正はいわば刑罰先行主義であり、本末転倒の措置であります。ゆえに、一面において悪質重大事犯に対し厳罰の必要性はあえて否定しないながらも、私ども本改正案に強い疑問と抵抗とを禁じ得ないものでございます。

○橋原茂壽君 私は自由民主党を代表いたしました。本改正案に対し賛成の意を表するものであります。

自動車の激増に伴ひまして、交通事故また非常な激増を示しつつあります現状、さらに将来を考えたとしても、自動車の増加に伴つて交通事故の増加も当然に予想される情勢であります。現在の時点におきましては、何としてもこれら交通事故の防止の施策を立て、これを実行いたしますことは、政治上も、また社会上也最大の課題であると考えます。これがためには、どういたしまして、各方面、各部門にわたりました施策が総合的に、かつ、強力に推進せられなければならないものと存じます。

もとより刑法は刑事政策の基幹的法典でありまして、したがって、その改正につきましても、慎重の上にも慎重を必要とするとは言うまでもありませんが、自動車交通事犯の現状、特に悪質な事犯の増加の情勢にかんがみますると、刑法の持つております本来の使命と刑法の責任の上からいたしまして、今回のこの改正が行なわれまことはまことに妥当であり、適切なことと考える次第であります。

この理由によつて、私は本案に賛成するものであります。

○山田徹一君 私は、公明党を代表して、刑法の一部を改正する本法律案に対し、附帯決議を付して賛成の意見を述べたものであります。本法案が四十年以来、長年にわたつて慎重に審議されてきたことは、本法案がいかに重要であるかを物語るものであります。特に交通事故は平均三十八分に一人の死亡者が出ており、四十八秒ごとに一人のけが人を出しているという実態であります。国民の日常生活における恐怖としては、交通事故が一番にあげられるのであります。わが党は、人命尊重の立場から、人命軽視の風潮を抑止する一助となり、交通事故に対する人身事故への注意を喚起するとともに、交通事故防止の一環となることを期待するものであります。しかし、刑

罰の強化によつてのみ人命が守られるとの考えは持つておりません。したがつて、本法案成立後の施行にあつては、その適用は特に慎重でなくてはならないことは当然であります。

政府は、人命尊重を第一として、また、本法案は事故防止の一環であるがゆゑに、慎重に事態の重要性を認識して、交通安全対策に対する総合的な施策を早急に講ずるとともに、労働条件の改善にも努力することが必要であります。また、現在の交通安全施策は不十分な状態であり、これに対し、抜本的機構、計画、予算措置を実施すべきであります。

さらに、交通事故における加害者の家族もまた被害者であります。被害者の救済制度は整備されつつありますが、加害者の家族は事故によつて悲惨な生活を余儀なくされる場合も少なくありません。国家が加害者の家族の救済制度を設けることを強く要望するものであります。

以上をもつて本法案に対し賛成の討論を終わります。

○委員長（北條高八君） 他に御意見もないようでございますが、討論は終局したものと認めて御異議ございませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○委員長（北條高八君） 御異議ないと認めます。それでは、これより採決に入ります。

刑法の一部を改正する法律案の問題に供します。本案に賛成の方の起立をお願いします。

〔賛成者起立〕

○委員長（北條高八君） 多数と認めます。よつて、本案は多数をもつて原案どおり可決すべきものと決定いたしました。

○青田源太郎君 ただいま可決されました刑法の一部を改正する法律案に対して、各派共同提案による附帯決議案を提出いたします。

提案の趣旨にかえまして、附帯決議案を朗読いたします。

刑法の一部を改正する法律案に対する附帯決議案

(一) 政府、なかんづく検察及び警察当局は、第二百十一條の法定刑の加重が、主として自動車、の無暴運転による悪質重大な交通事故に對処するためであることを銘記し、いやくも同条違反の罪に對する科刑が一般的に重くなつてゐることの絶対にないよう、改正の趣旨の徹底に努め、その運用には特に慎重を期すべきである。

(二) 政府は、交通事故による行政処分（身分上の処分を含む）に當つては、違反事実及び過失の認定を慎重に行ない、当該事犯の刑事裁判の結果を勘案する等、一般善良な運転者の權益の擁護について十分に配慮すべきである。

(三) 政府は、速かに陸海空にわたる総合的な交通安全基本法を制定して、国、地方自治体及び企業経営者の責任を明確にするとともに、道路の改良、安全施設の拡充、交通安全教育の徹底、交通労働者の労働条件の改善向上、そのための関係監督機關の要員確保等あらゆる交通安全施策を一層強力に推進すべきである。

(四) 政府は、将来刑法の全面的改正を行なう場合においては、今回の第二百十一條の法定刑の改正の効果を慎重に考查し、同条の罪に對する自由刑の長期及び懲役刑について、刑法全体の立場から実情に即して再検討すべきである。

(五) 飲酒運転によつて、しばしば悪質重大な自動車交通事故が発生している事例にかんがみ、政府はドライブイン等における運転者への酒類販売の規制について、速かに有効適切な措置を検討すべきである。

以上でございます。何とぞ各位の御賛成をお願い申し上げます。

○委員長（北條高八君） ただいまの青田君提出の附帯決議案を議題といたします。

青田君提出の附帯決議案に賛成の方の挙手をお願いいたします。

〔賛成者挙手〕

○委員長（北條高八君） 全会一致と認めます。よつて、青田君提出の附帯決議案は全会一致をもつて本委員會の決議とすることに決定いたしました。

ただいまの決議に對し、赤間法務大臣から発言を求められておりますので、この際これを許可いたします。赤間法務大臣。

○國務大臣（赤間文三君） 刑法の一部を改正する法律案につきましては、長日月にわたりましてきつめて熱心に御討議をいただきまして御可決をくださいましたことにつきまして、厚くお礼を申し上げます。

これが運用につきましては、たびたび申し上げましたとおり、慎重に行ない、万遺憾のないようにいたしたいと考えてあります。

なお、ただいま可決をいただきました附帯決議につきましては、十二分にその趣旨を体しまして、これが実現に努力をいたす考えであります。まことにありがとうございます。

○委員長（北條高八君） なお、本院規則第七十二條により議長に提出すべき報告書の作成につきましては、これを委員長に御一任願いたいと存じますが、御異議ございませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○委員長（北條高八君） 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

本日はこれにて散会いたします。

午後八時四十五分散会



昭和四十三年五月二十一日印刷

昭和四十三年五月二十三日発行

参議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局