

遺族の方々あるいは被害者の方々等から、現在の法定刑あるいは過失犯として処罰するというのはどうもしつくりしない、という御要望というのが、特に昨年以降非常にとみに高まってまいつたわけでございまして、こういう声を受けまして、先ほど申し上げました社会的な認識の変化あるいは交通事故の実態、こういったものも検討いたしまして、その一方でまた、委員御指摘のとおり国民生活に非常に大きな影響を及ぼすものでございますので、そういう点も考慮しつつ、私どもとしては、できる限り早く検討をして、今回御提案するに至つたということをございます。

十一月一日の産経新聞の東干にこんな記事が載つかつておきました。「以前、カリフォルニア州で酒気帯び運転で捕まり、弁護士費用などで一万多ドル近い出費を強いたられた友人の話を書いたが、彼が“更生”のため出席した講習会のテ

キストに掲載されていた各国の飲酒運転に対する罰則を幾つか紹介したい。」これは、アメリカの講習でのテキストの中身だと思います。「トルコでは三十二キロ離れた郊外に連行され、徒步で町まで帰らされる。オーストラリアでは地方新聞に自分で飲酒で刑務所に入っているとの実名記事を載せなければならない。マレーシアでは、運転者はもちろん、結婚していた場合は妻も刑務所入りとなる。ブルガリアでは飲酒運転で二度逮捕されると極刑。」極刑と書いてあります。死刑です。「エルサルバドルでも殺戮刑とあつた。」云々、こういふ記事が書いてあります。

これは、外國の講習会のテキストの中身ですから、真偽のほどはわかりませんけれども、外国でどのような刑罰があるのか、お聞かせ願いたいと思います。

された死傷事犯について、特別の規定を設けて処罰しているというところが多いよう思います。アメリカの例を申し上げますと、州によつて差がございますが、例えばミシガン州では、飲酒運転致死罪が十五年以下の自由刑または二千五百ドル以上一萬ドル以下の罰金あるいはその併科、イギリスにおきましても、飲酒運転致死罪が十年以下の自由刑、そんなような处罚規定があるようになります。一方、ドイツにおきましては、これは五年以下の自由刑になつております。過失致死罪でございますが、これ以外に特段の加重处罚類型はないようでございます。フランスにおきましては、過失致死傷罪が酒酔い運転とともに犯された場合にはその法定刑を二倍とする、あるいは酒酔いで意図的な義務違反による致死を犯した場合は十年以下の自由刑ということになりますが、そんなような規定が設けられているというふうに承知しております。

○吉野委員 この法律文を見ますと、二輪車は対象になつております。でも、バイクでの死亡の事故率とか、また被害者といいますか、これはやはりお年寄り、子供がたくさんおろうかと思いますけれども、どうして二輪車を含めなかつたのかお尋ねしたいと思いますし、刑法ですから、自己責任、単に自損事故で死亡してもそれは刑法の対象になじまないという部分があろうかと思ひますがけれども、私は、人の命を守るという点ではこれが一番大切だと思っていますので、なじまない刑法であつても、交通事故の死亡を減らしていくという意味では二輪車も対象に入れるべきだと思うのですけれども、その辺お尋ねをしたいと思うた。

○古田政府参考人 確かに、二輪車も対象にすべきではないかという御意見があることは私どもも承知しているわけでございますが、この点につきましては、さまざま角度から検討をいたしました。

その結果といたしまして、二輪車は、原付のよくなものはもとより、大型の自動二輪であります。

ても、四輪以上の自動車に比べますと、重量におきまして格段に軽いわけでございます。そしてまた、走行の安定性がこれも著しく劣る、つまりひっくり返りやすいということですが、そういうことから、本罪に当たりますような悪質、危険なものもありましたけれども、一種の自爆事故につながるようなことでもあるわけで、重大な死傷事犯を生じさせる危険性が、四輪のものに比べれば、どうも類型的に低いということございます。

また、実際に二輪車による死傷事犯につきましても調べましたけれども、本罪に該当するようないくつかの事犯の実態というものが乏しいのも事実でございます。

委員御指摘の中にありました歩行者とかこういう関係になつてまいりますと、これはもちろんありますわけですが、そういう場合に、例えば歩行者の横をすれすれで高速度で走つていくとか、そういうような本当に危険な事犯につきましては、これは傷害あるいは傷害致死罪による対応も可能でございまして、それ以外のケースを考えてみますと、これは車になることが多いと思いますが、業務上過失致死傷罪等で対応することは十分可能ではないかと考へているわけでございます。

また一方、二輪車による死傷事犯まで本罪の対象といいたしますと、四輪以上の自動車と衝突した場合などは、これは軽傷事犯、相手方には軽傷になる場合が非常にたくさん含まれてくることになりまするわけでございまして、そうなりますと、本罪が一般的に非常に重大な結果をもたらすそういう危険な行為を处罚の対象としようとしている趣旨とどうも合わなくなつてしまふという問題も生ずるおそれがある、そういうことから今回は自動二輪について除外したものでございます。

○吉野委員 罪を受け刑を満了して、その後の再教育の問題についてちょっとお尋ねをしたいと思います。

今現在、いわゆる悪質ドライバーで刑を終えた方が再度免許を取るといった場合に、現状どの

のフセロー体制といふもののも「くわねはならぬ」と思つてゐるのですけれども、その三点についてお尋ねしたいと思います。

まず、免許の取り消しを受けた者が免許を再度取得しようとする場合に現行制度ではどうなつてゐるかというお尋ねでござりますけれども、現行の制度におきましては、違反行為等により免許を取り消された者が再び免許を取得しようとする場合におきましては、最長五年の中で公安委員会が指定する欠格期間、つまり、取り消しを受けた場合は、あなたは何年間は免許取得できませんよといふ欠格期間を定めますので、その欠格期間が経過した後でなければ運転免許試験を受験することができないということになつております。また、受験しようとする受験前の一 年以内に、公安委員会が行う取り消し処分者講習、この講習を受けなければならぬといふようになつております。

それから、二点目のお尋ねでござりますけれども、自動車教習所の教育カリキュラムに特別なものを取り入れたらどうかというお尋ねでございますけれども、免許を取り消された者が再び免許を取得しようとする場合におきましては、実態としては、かなりの方が自動車教習所に入所して、そこで初心運転者教育を受けているところでござりますけれども、こうした者につきましては、教習

ようこなつてあるのか

二

とは別に、今申し上げましたような取り消し処分者講習というものを事前に受講しなきゃいけないということになつております。そういう特別の制度上の取り扱いをしているところでござりますので、委員御指摘の点も踏まえまして、この取り消し処分者講習というものを適切に実施することによりまして、悪質、危険な運転者の危険性の改善を図つてまいりたいというふうに考えております。

それから、三点目のお尋ねでございますけれども、そういった者に対して、例えば一年に一回特別講習を行うとかいったようなことをしたらどうかというお尋ねでございますけれども、先ほど申しましたように、こういった免許を取り消された者が再度免許を受けようとする場合におきましては、道路交通上の危険性を改善するための特別配慮ということで取り消し処分者講習で対処しているところがござりますので、これに加えまして委員御指摘のような新たな制度を設けるということにつきましては、國民にさらなる負担を負わせることが適切であるかどうかという点が非常に重要でございまして、先生、先ほど御指摘ございましたように、自動車が今日の車社会において必須の生活手段になつているということも踏まえましてお考えしております。

規定が今回盛り込まれております。

聞くところによりますれば、被害者そして遺族の方々からは、刑の免除というのは反対だという声も伺うわけでありますけれども、遺族の方、被害者の方々に対し、この条項を理解させるためにはどういう配慮をなさっているのか、そして行政罰、いわゆる行政処分は刑の免除を受けた場合はどうなるのか、その辺も含めて最後にお尋ねしたいと思います。

○古田政府参考人

刑の裁量的免除規定につきましては、御指摘のとおり、被害者の方々の中から、この規定が設けられると交通事故を誘発することにならないか、あるいは不起訴になる範囲が広がるのではないかというふうな懸念、あるいは、捜査が丁寧に行われず、被害者の声が無視されることにならないかというような御心配などを伺つてお問い合わせでございます。あくまで、そ

の過失の態様でありますとか交通法規違反の有無、それから本人が反省しているかどうか、被害者の方がどういうふうにお考えになつているか、

そういうふうなことを総合的に考慮いたしまして、情状がいい、積極的にいい場合ということですけれども、そういうような場合について適用が可能となるものでございます。

したがいまして、この点につきましては、情状に関してもその的確な検査をするということは当然であります。その際に、被害者の方々の处罚感覚等も十分に考慮する。これによって、先ほど大臣から申し上げましたとおり、きめ細かい検査をするとともに、真にきちっとした处罚が必要なものについての検査をさらに充実させるということにも資するわけでございまして、全体として交通事故の取り締まりをより適正なものにすることについて、いろいろな形で御理解を得るように努めているところでございます。

○坂東政府参考人 今回の刑法改正案で、傷害が軽いときは情状によりその刑を免除することができるといったような改正案と、免許の取り消しとか免許の停止とかいった行政処分との関係いかんというお尋ねでございます。

その行為に基づいた行政処分につきましては、これまでと同様でございまして、将来における道路交通上の危険を防止する必要があるというだけに的確に行われるべきものというように考えておられます。

○吉野委員 ありがとうございます。

○保利委員長 次に、漆原良夫君。

○漆原委員 公明党の漆原でございます。

まず大臣にお伺いしますが、今回、危険運転致死傷罪が新設された経緯についてお尋ねしたいと思います。

○森山国務大臣 近時、飲酒運転や著しい高速度運転などの悪質かつ危険な自動車の運転行為による死傷事犯が少なからず発生している状況にござります。

これまでこのような事犯につきまして、一般には、不注意な運転行為によるものとして業務上過失致死傷罪により处罚されてまいりましたが、これらの事犯の悪質性や重大性に的確に対応するものではなく、被害者やその遺族を初め広く国民の間にも、その刑が軽過ぎるなどとして罰則の整備を求める声が高まつてしましました。

このような状況を踏まえ、自動車運転による死傷事件に対しまして、事案の実態に即した適切な处罚を可能にするための法整備をいたしました。

刑法に危険運転致死傷罪を新設することとしたものでございます。

○漆原委員 続いて、この危険運転致死傷罪、これは刑法の二十七章「傷害の罪」の中に今回入っております。第二十八章「過失傷害の罪」の中に入れなかつた理由についてお尋ねしたいと思いま

す。犯についての处罚規定を設けたものでございます。

それで、今回御提案申し上げておりますいわゆる危険運転は、その危険運転自体、これは故意にやつていることでございまして、それの人身に対する影響というふうなことを考えますと、むしろこれは暴行に相当する、あるいはそれに準ずるような行為としてとらえるべきことが妥当である。

そうなりますと、暴行の結果的加重犯としての傷害などを設けてある傷害の章に規定を設けることが適當であると考えたということでございま

す。

○漆原委員 本罪の保護法益はどんなものが考えられるか、お答えいただきたいと思います。

○古田政府参考人 本罪につきましては、先ほど申し上げましたとおり、暴行あるいは暴行に準ずるような行為という把握の仕方でございまして、人の生命、身体の安全を保護法益とするものと考えております。

○漆原委員 保護法益が人の生命、身体というこ

とだとすると、本罪は、人の生命、身体についての故意がないという前提なわけですね。だから、そういう意味ではこれは過失の部類に入るのじゃないか、こうも思うのですが、いかがでしょうか。

○古田政府参考人 もとより、傷害あるいは極端な場合は殺意でなければ、そういう故意はないことにはなります。

しかしながら、こういう危険な運転行為は、やはり先ほども申し上げましたように暴行として考

え、あるいはそれに準ずるものとして評価してよろしいのではないか。そうすると、暴行に相当するあるいはこれに準ずる行為自体は故意で行つて

いるわけでございまして、傷害の罪の前提となる暴行、これも故意犯を前提としているわけで、そ

ういう暴行に準ずるような行為についての故意があれば、故意犯としてとらえるということには特段の問題はないと考えております。

○漆原委員 そうすると、本罪が故意犯だとする

と、致死傷については結果的加重犯となる、こういうふうに考えていいのでしょうか。

○古田政府参考人 前提となる行為自体を直接刑法上处罚しているわけではありませんので、從来の結果的加重犯とはやや違いますけれども、構造としては、御指摘のとおり結果的加重犯と同様のものでございます。

○漆原委員 今の刑法典の中に、基本となる行為について处罚していない罪で結果的加重犯となるような犯罪類型はあるのですか。それとも今回が初めてでしようか。

○古田政府参考人 私の承知しております限りは、刑法典の中で前掲行為自体についての处罚規定を設けないのは今回が初めてだと考えております。

○漆原委員 そうすると、前掲行為となる危険運転、二百八条の二の一項、二項とあるんですが、本条各項について前提となる行為は一体何罪に当たるのか、それをお示しいただきたいと思います。

○漆原委員 そうすると、前掲行為による危険運転、二百八条の二の一項、二項とあるんですが、本条各項について前提となる行為は一体何罪に当たるのか、それをお示しいただきたいと思います。

○古田政府参考人 今回の危険運転致死傷罪の前提となる犯罪行為は、これは主として道路交通法に実際はあるわけでございますが、酒酔い運転、あるいは薬物の影響下の運転、あるいは速度違反、無免許運転、それから、ケースによつていろいろな場合がありますけれども、追い越し方法違反でありますとか安全運転義務違反等々の罪がこれら前提行為に該当することになろうかと存じます。

○漆原委員 そうすると、この危険運転致死傷罪は、構造として、道路交通法違反の中でも最も危険が多いと思われる行為を類型的に絞つて刑法に載つて結果的加重犯とした、こういうふうに理解していいんでしょうか。

○古田政府参考人 酒酔い運転とか信号無視でありますとか、そういういわゆる道路交通法違反の中で特に重い類型を絞り込んで、そういうのを前掲行為として刑法の中に取り込んだというふうなことになるわけで、実質的には委員御指摘のよう

に考えていただいてよろしかろうかと思つております。

○漆原委員 ほかの法律を前提行為としたう、初めてのことなので私どもこの法案を読んで非常に戸惑いを感じるので、本条を各項ごとに質問させていただきたいんです。

○古田政府参考人 前に先ほどの点について若干補足的に申し上げる前に先ほどの点について若干補足的に申し上げますと、刑法上は道路交通法の各罪をそのまま持つてきているわけではございません。しかし、そこに掲げられている行為は、道路交通法に当てはめてみますと、先ほど申し上げたようなものの中の非常に重い類型ということになるということで御理解をいただきたいと思います。

そこで、ただいまのお尋ねでございますが、この一項と二項での若干の言葉の使い分けがござりますのは、一項は、これは全体としていわば車の走行のコントロールが非常に困難な状態、そういう運転行為を対象とするものでございまして、そういうことから、要するに、車をとにかく走らせるという意味で「走行」という言葉を用いているわけでございます。

二項の方は、そういう車全体を走らせると申しますよりは、ある時点での車の操作自体が問題になる行為になるわけです。例えば、割り込みでありますとか、おりでありますとか、信号無視とか。そこで、そういうある特定の運転のための行為をとらえるということから「運転」ということにしてあるということでございます。

○漆原委員 先ほど、本罪が故意犯だということをざいますので、まず第一項について、故意の内容について運転者はどこまで認識していることを要するのか、故意の内容についてお尋ねしたいと思います。

○古田政府参考人 第一項の前段は、これはアル

コール等の影響により正常な運転が困難な状態というのが要件になつております。

うことの認識が必要なわけでございますが、その内容としては、アルコール等の影響によつて道路あるいは交通の状況等に応じた運転操作を行うことが困難な事態になつてゐるという認識ということがなります。

ただ、そういう評価まで必要かと申しますとそれは別でございまして、例えば目がかすんでちら前方がよく見えなくなつてゐるとか、そういうような困難な状態に当たる事実の認識があれば、故意としては十分であろうと考えております。

それから、後段の高速度運転につきましては、もちろんこれは速度が速過ぎるために車のコントロールが非常に難しいという状態を意味しているわけですが、したがつて、そういうことの認識が必要なわけですから、それは速度と同時に、カーブが曲がり切れないおそれを感じてみるとか、あるいはちょっととした運転のミスによってすぐぶつかってしまう可能性があるとか、そういうおそれを感じてゐるような状態というようなことが基本的には本人の認識の重要な部分にならうかと思つております。(漆原委員)一番最後、もう一つ、進行を制御する技能」と呼ぶ

この進行の制御というのは、先ほど申し上げましたように、車の走行全体をコントロールするところが困難ということをあらわすためにこういう言葉を使つてゐるわけで、そういう意味で、先ほど申し上げた酒酔い運転の場合であれば、どうも目がかすんでよく見えなくなつてゐる、あるいは高速度運転の場合であるならば、カーブが曲がり切れないとそれがある、そういうふうなことを認識している、そういう状態のことをいうということでございます。

○漆原委員 そこで、「正常な運転が困難な状態」ということは具体的にどのようなことなんでしょうか。

○古田政府参考人 先ほど申し上げましたとお

り、車両を道路あるいは交通の状況に従つて的確に走行させることが困難な状態ということを意味しているということでございます。

○漆原委員 いや、それは条文を読んだだけのことでありますけれど、表現として抽象的なんですね。正常な運転が困難な状態、認識する必要、故意の内容ですから、これは認識しなきやなりませんので、どんな状況を認識すればこれに当たるのか、これはしっかりと答弁していただかないと今後のこの法律の適用に困ると思うんですが、できたら具体的な事例を挙げて解釈の基準を示していただきたいと思います。

○古田政府参考人 先ほど若干申し上げたところではございますけれども、例えば酒酔い運転であるならば、その影響のためにどうも前方がよく注視できなくなつてゐる、見えなくなつてゐる、あるいはふらふら蛇行運転を時々するという状態になつてゐるというような要するに、酒酔い運転で車の運転がまともにできないような兆候をあらわしているいろいろな事実、これはいろいろあると思いますけれども、そういう事実を認識している

○漆原委員 第二項についてお尋ねしますが、第二項は「重大な交通の危険を生じさせる速度」、こうなつておりますが、この故意の内容として重大な交通の危険も認識する必要があると思いますが、いかがでしょうか。もう一つは、どの程度の死傷という結果がなければ、基本的には本条で处罚はできない。例えば往来妨害罪、往来危険罪は、現在の車社会、台数だと高速性から考えますと、一台の車、一台の危険運転が何十人の人の生命、身体を奪う結果になることが十分考えられます。

○漆原委員 特にこの第二項の危険な運転の場合には、往来妨害罪、往来危険罪は、死傷という結果がなければ、基本的には本条で处罚はできない。例えば往来妨害罪、往来危険罪は、往来の妨害を生じさせたこと、往来の危険を生じさせたことをもつて处罚の対象としていますね。本項所定のこの危険運転の場合は、往来妨害罪あるいは往来危険罪を改正して、死傷の結果が生じなくなるも当該危険運転だけを处罚する、もちろん死傷の場合には刑の加重をするわけですから、それはかなりその場面などの影響もあろうかとは思つますけれども、一般的に言って、例えば車がぶつかつたときにどの程度の事故が起きるのか。これは類型的な判断になるわけですが、徐行程度のものではそういうことにはならないだろう。しかし、制限速度未満でありますも、例えば五十キロの制限速度のところを四十キロで走つていけば、四十キロで衝突すれば相当大きな事故になるということは、これはもう常識的にわかるわけでございます。

そういうことで、やはり、この速度でぶつかれば事故として相当大きな事故になり得るということですが、これは常識的、日常的な判断でございますけれども、そういうことが基準になるということです。そこで、本項所定の行為であつても人の死傷という結果がなければ、基本的には本条で处罚はできない。例えば往来妨害罪、往来危険罪は、往来の妨害を生じさせたこと、往来の危険を生じさせたことをもつて处罚の対象としていますね。本項所定のこの危険運転の場合は、往来妨害罪あるいは往来危険罪を改正して、死傷の結果が生じなくなるも当該危険運転だけを处罚する、もちろん死傷の場合には刑の加重をするわけですから、それはかなりその場面などの影響もあろうかとは思つますけれども、一般的に言って、例えば車がぶつかつたときにどの程度の事故が起きるのか。これは類型的な判断になるわけですが、徐行程度のものではそういうことにはならないだろう。しかし、制限速度未満でありますも、例えば五十キロの制限速度のところを四十キロで走つていけば、四十キロで衝突すれば相当大きな事故になるということは、これはもう常識的にわかるわけでございます。

ただ、御案内のとおり、現在の往来危険の罪は、

これはかなり方法が限定されている。しかも、例えは鉄道でありますとかあるいは船舶とか、言つてみれば交通機関自体が対象になつてゐる、そういう構成になつてゐるわけでござります。

それと、そういうようなことを考えますと、今回ケースは、実は手段、方法というのが類型化が今の往来危険罪に比べると非常に難しい、より絞り込まなければならぬ面があるということと、交通機関であるそのもの自体が危険なものになるという側面を持つてゐるわけで、そういうことから、今の往来危険罪の中で対応するのには、やはりいろいろな場面がありますので、若干困難があるのでないか。そういうことから、むしろやはり暴行に準ずるような、そちらの面から考えることが相当ではないかという結論となつた次第です。

○漆原委員 続いて、刑の裁量的免除についてお伺いしたいんですが、今回、刑の裁量的免除の規定を新設した理由を述べていただきたいと思いま

す。

○森国務大臣 続いて、刑の裁量的免除についてお伺いしたいんですが、今回、刑の裁量的免除の規定を新設した理由を述べていただきたいと思いま

す。

○漆原委員 続いて、刑の裁量的免除についてお伺いしたいんですが、今回、刑の裁量的免除の規定を新設した理由を述べていただきたいと思いま

す。

○森国務大臣 今日、自動車が広く普及しておられまして、自動車運転による業務上過失傷害事犯は、多くの国民がその日常生活の過程でわざかな不注意により犯しかねない状況でございます。また、現に軽傷事犯の中には、到底悪質とは言えないようなわざかな不注意によつて起こる事故であつて、本人も十分に反省しており、被害者も犯人の処罰を望んでいないなどのケースがございま

す。その情状に照らして刑の言い渡しを要しないものも少なくございませんので、それらの事案のすべてを処罰することは適当ではないと考えられるわけでございます。

そこで、自動車運転に係る業務上過失傷害事犯のうち軽い傷害にとどまるものについては、情状によつては刑の言い渡しをしないことができる旨を明らかにすることいたしたものでございま

す。

○漆原委員 局長にお尋ねしますが、検察官の起訴便宜主義のもとでは、現実的にはほとんどの輕

い事件が起訴猶予処分になつてゐるというのが実情だと思うんですね。調べてみましたら、平成十一年、起訴になつたのは一二%、八八%のドライバーが不起訴処分。これは平成十二年も同じ、一・四%が起訴になつておりますと、今

近くの者がふるいにかけられて、裁判になつておりません。

今、森山法務大臣から説明がございました。よくわかります。しかし、現実的には、このように八八%の被疑者が不起訴になつてゐるわけですか

ら、刑の免除を受けるような微罪の事案が裁判にならるるということは考えられない。にもかかわらず、なぜこういうのを今設けるのか。その辺はいかがでしょうか。

○古田政府参考人 御指摘のとおり、検察官の訴追裁量によつて本当に軽微な事件については起訴をしないということは可能なわけで、実際にもそういうふうに運用されているわけござります。

しかしながら、その一方で、一般的に単に軽いというだけではこれが起訴猶予が相当かといふことになると、これはまた別な問題がございます。要するに情状というのをやはり十分考慮する必要があるわけございまして、そういう点からすると考えられることが第一点。

それと、確かにおつしやるとおり、裁判になるということはほとんどないことはござりますけれども、こういうふうな規定を設けることによりまして、先ほどもちょっと申し上げたところではございますが、警察のいろいろな事件処理、これは特に送致手続とか、そういうようなこともひつくるめて、本当に处罚の必要がないものにつきましてはこれをできるだけ合理化し、その一方で、きちっとした対応が必要なものについてはそれに十分やつていく体制を整える。そういうことによつて、全体として交通事犯の取り締まり、交通事故の捜査の姿というものを、本当に处罚が必要なものに集中ができるようにするというようなこともあわせて考へておるところでござい

ます。

○古田政府参考人 捜査の合理化というふうなお言葉でございましたが、警察段階での捜査の合理化といふのは、具体的にどんなことをお考えなんでしょうか。

今、森山法務大臣から説明がございました。よくわかります。しかし、現実的には、このように八八%の被疑者が不起訴になつてゐるわけですか

ら、刑の免除を受けるような微罪の事案が裁判にならるるということは考えられない。にもかかわらず、なぜこういうのを今設けるのか。その辺はいかがでしょうか。

○古田政府参考人 御指摘のとおり、検察官の訴追裁量によつて本当に軽微な事件については起訴をしないということは可能なわけで、実際にもそういうふうに運用されているわけございます。

つかつていただくにいたしましても、ある一定の類型に当たるようなものにつきましては、そこら辺を本当に必要最小限度のものにすることが可能になりますとか、もちろん後で必要があればそれはつづいてございまして、そういうようなものにつきまして、もちろん後で必要があればそれはつかつていただくにいたしましても、ある一定の類型に当たるようなものにつきましては、そこら辺を本当に必要最小限度のものにすることが可能になりますとか、しやすくなると申しますか、あ

るいは、いろいろな捜査にしましても、まず事故原因が何かということだけきつちり押さえていた

だいて、当然ながら被害感情とかそういうこともあわせて御検査をいただく。そういういわば本當にコアになる部分の検査をまずやつていただき

ることについて、そういう事案についての検査を必要最小限度のものにしていくということがいやしくなるというふうなことが考えられると思いま

す。

○保利委員長 次に、細川律夫君。

○細川委員 民主党の細川でございます。まず、法案の細かいところに入る前に、大臣にお聞きをいたします。

最近、犯罪そのものが大変多くなつてきているよう気がいたします。しかも、その犯罪といふのが悪質な犯罪が多くなつてきている、そういうのが報道されない日はないほど犯罪が多くなつてきています。日本という国は治安のよい国だと、これは世界からも評価され、私たち日本人もそのようを感じます。毎日のマスコミにも凶悪な犯罪が報道されない日はないほど犯罪が多くなつてきています。

この五年間をとりましても、殺人事件が、平成八年で千五百六十一件が平成十二年では千八百七十一件、三百十件もふえております。強盗に至っては、平成八年の三千九件が十二年では五千四十七件、この五年間で二千三百三十八件もふえております。

一体どうして日本はこういうような治安の悪い

なされているのか。これに関する刑訴法規則にはありませんので、実務上その辺のプライバシーの保護についてはどんなふうな取り扱いをなされているのか、お聞きしたいと思います。

○古田政府参考人 捜査関係事項照会でどういうようによつては、実務上その辺のプライバシーの保護についてはどんなふうな取り扱いをなされているのか、お聞きしたいと思います。

○古田政府参考人 捜査の合理化というふうなことは、例えば送致書類、これを本当に必要最小限度のものに限る。この書類の作成、特に写真をつけた実況見分調書の作成とか、こういふふうなことはかなり警察の実質的な負担になつてゐるわけございまして、そういうようなものにつきまして、もちろん後で必要があればそれはつづいてございまして、そういう実情でござります。

○漆原委員 本条の照会手続の場合も、ぜひその辺、プライバシーの保護等の観点から御配慮いただきたいということをお願い申し上げて、質問を終わさせていただきます。

○漆原委員 本条の照会手続の場合も、ぜひその辺、プライバシーの保護等の観点から御配慮いただきたいということをお願い申し上げて、質問を終わさせていただきます。

国になつたのか、しかも凶悪犯罪が多い国になつたのか。日本の國の行く末が大変心配になるわけでございます。なぜこういう社会になつてきているのか、その原因を考え、そしてその対策を早くきちつと打たないと大変な事態になるんではなきかというふうに思います。今のこの社会というのが、余りにも自分だけを考えて他人のことを考へないといいますか、あるいは、効率のみを追求するような社会になつております、汗を流して一生懸命働くという勤労精神などもだんだん薄くなつてきているのではないかというような心配もございます。

そこで、大臣にお聞きしますけれども、どうし

て、こういいうような犯罪が、しかも凶悪犯罪がふ

えて治安が悪くなつてきたのか、どういいうふうに

そのことを大臣は考えておられるのか、そしてま

た、これに対してどういいうような対策を考えてお

られるのか、まずお聞かせ願いたいと思います。

○森山国務大臣 先生おっしゃいましたように、

我が國はかつて世界に誇ることができる治安のよ

い社会でございまして、今も国際的に比較をされ

ば特に悪いという方ではなく、むしろいい方では

ないかと思つておりますが、しかし、以前に比べ

ると、先生おっしゃいましたような傾向が甚だ顕

著に見えるという状況でございまして、最近で

は、これまで考えられなかつた動機や態様による

事件を含め、誘拐殺人とか保険金目的殺人、被害

者が多数に及ぶ殺人など、国民の生活の平穀を脅

かす凶悪重大事犯が後を絶たないというのが現実

でござります。また、来日外国人による犯罪が増

加傾向にございまして、薬物、銃器の大量密輸入

事件等の組織的な犯罪も多発している状況でござ

います。

これに対しまして、犯罪の認知件数の増加に検

挙が追いつかない、犯罪の検挙率が低下するとい

う傾向にもございまして、このようなことから、

最近は治安の悪化が懸念される状況にあります

とが非常に心配されます。

私いたしましては、今、国民が安心して暮らせることの安全な社会が必要であるということを強く意識しております。なぜこういう社会になつてきているのか、その原因を考え、そしてその対策を早くきちつと打たないと大変な事態になるんではなきかというふうに思います。今のこの社会というのが、余りにも自分だけを考えて他人のことを考へないといいますか、あるいは、効率のみを追求するような社会になつております、汗を流して一生懸命働くという勤労精神などもだんだん薄くなつてきているのではないかというような心配もございます。

そこで、大臣にお聞きしますけれども、一つだけではなくいろいろな理由が重なつてゐるんではないかといふうに思います。

先生が御指摘のように、国民の意識が変わつたが、原因はなぜかというお問い合わせございますけ

ども、一つだけではなくいろいろな理由が重なつてゐるんではないかといふうに思います。

先生が御指摘のように、国民の意識が変わつたが、特に若い人たちの規範意識が薄れてきたと

いうようなことは、いろいろな意識調査の結果か

らもうかがわれるところでもございます。そのほ

かに、例えさつきも申しました、外国人の来日

する人が多く、不法入国者、不法就労者等も少な

くございませんで、その中には普通の日本人が今

まで考へつかなかつたようなやり方で犯罪を犯す

という人も出てきているわけでございまして、や

はり、これも一種の国際化、グローバル化のデメ

リットの方かなと思いますが、昔のように島国に

なつてだれともつき合わないというわけにもまい

りませんし、このような社会の情勢の変化に応じ

て、それに対する対応策を考えていかなければい

けないというふうに思つてゐるところでございま

す。

そこで、今度のこの悪質、危険な自動車運転に

よる致死傷についての位置づけといいますか、

これについてちょっとお聞きをいたします。

今回の危険、悪質な自動車の運転による致死傷

事件対しては、刑法の一部改正ということで提

案をされました。これについては、先ほども漆原

委員の方からちょっと疑問も提起をされたわけで

す。私も、この危険、悪質な運転行為による致死

傷事件にどのように法律で対応していつたらい

のか、これは三考えられると思います。

一つは、政府の提案のような刑法の一部改正が

あると思います。もう一つは、道路交通法の改正、

この方法も一つあると思います。それから、その

いずれでもなくて特別法で、特に悪質、危険な運

転行為、これを処罰する法律をつくる、こういう

三つの方法があると思うんです。

それそれに一長一短はあるかと思うんですけれ

ども、聞くところによりますと、警察庁の方は、

道交法の改正で、そこに今回のようない改定の内容

を組み入れての道交法改正案としての試案なども

つくられておられました。そうではなくて、政府

の方は、今回刑法の一部改正。私ども民主党は、

いわゆる特別法がいいんではないか、こういうこ

とで、この前の通常国会に提案したんですけど

も、特別法の形式でつくつてみました。

そこでお聞きをするわけなんですけれども、道

路交通法というののは、これは行為が危険であるか

どうか、行為そのものを規制するというのが法体

系になつておりますから、いわゆる結果の致死傷

に對してのあれを入れていくといふことは、これ

は法体系からするとちょっとおかしいんではない

けれども、その点についてはちょっとお聞き

になれないかたんですけれども、やはり、国民は

まず第一に安心して生活できるといふますが、安

心して暮らしができる、これが何をおいてもまず

最初に大事なことだというふうに思いますので、

ぜひ、法の秩序、社会秩序をつかさどる大臣とし

ては、積極的にひとつよろしくお願ひしたいとい

うふうに思います。

そこで、今度のこの悪質、危険な自動車運転に

よる致死傷についての位置づけといいますか、

これについてちょっとお聞きをいたします。

今回の危険、悪質な自動車の運転による致死傷

事件対しては、刑法の一部改正ということで提

案をされました。これについては、先ほども漆原

委員の方からちょっと疑問も提起をされたわけで

す。私も、この危険、悪質な運転行為による致死

傷事件にどのように法律で対応していつたらい

のか、これは三考えられると思います。

一つは、政府の提案のような刑法の一部改正が

あると思います。もう一つは、道路交通法の改正、

この方法も一つあると思います。それから、その

いずれでもなくて特別法で、特に悪質、危険な運

転行為、これを処罰する法律をつくる、こういう

三つの方法があると思うんです。

それそれに一長一短はあるかと思うんですけれ

ども、聞くところによりますと、警察庁の方は、

道交法の改正で、そこに今回のようない改定の内容

を組み入れての道交法改正案としての試案なども

つくられておられました。そうではなくて、政府

の方は、今回刑法の一部改正。私ども民主党は、

いわゆる特別法がいいんではないか、こういうこ

とで、この前の通常国会に提案したんですけど

も、特別法の形式でつくつてみました。

そこでお聞きをするわけなんですけれども、道

路交通法というののは、これは行為が危険であるか

どうか、行為そのものを規制するというのが法体

系になつておりますから、いわゆる結果の致死傷

に對してのあれを入れていくといふことは、これ

は法体系からするとちょっとおかしいんではない

けれども、その点についてはちょっとお聞き

になれないかたんですけれども、やはり、国民は

まず第一に安心して生活できるといふますが、安

心して暮らしができる、これが何をおいてもまず

最初に大事なことだというふうに思いますので、

ぜひ、法の秩序、社会秩序をつかさどる大臣とし

ては、積極的にひとつよろしくお願ひしたいとい

うふうに思います。

そこで、今度のこの悪質、危険な自動車運転に

よる致死傷についての位置づけといいますか、

これについてちょっとお聞きをいたします。

今回の危険、悪質な自動車の運転による致死傷

事件対しては、刑法の一部改正ということで提

案をされました。これについては、先ほども漆原

委員の方からちょっと疑問も提起をされたわけで

す。私も、この危険、悪質な運転行為による致死

傷事件にどのように法律で対応していつたらい

のか、これは三考えられると思います。

一つは、政府の提案のような刑法の一部改正が

あると思います。もう一つは、道路交通法の改正、

この方法も一つあると思います。それから、その

いずれでもなくて特別法で、特に悪質、危険な運

転行為、これを処罰する法律をつくる、こういう

三つの方法があると思うんです。

それそれに一長一短はあるかと思うんですけれ

ども、聞くところによりますと、警察庁の方は、

道交法の改正で、そこに今回のようない改定の内容

を組み入れての道交法改正案としての試案なども

つくられておられました。そうではなくて、政府

の方は、今回刑法の一部改正。私ども民主党は、

いわゆる特別法がいいんではないか、こういうこ

とで、この前の通常国会に提案したんですけど

も、特別法の形式でつくつてみました。

そこでお聞きをするわけなんですけれども、道

路交通法というののは、これは行為が危険であるか

どうか、行為そのものを規制するというのが法体

系になつておりますから、いわゆる結果の致死傷

に對してのあれを入れていくといふことは、これ

は法体系からするとちょっとおかしいんではない

けれども、その点についてはちょっとお聞き

になれないかたんですけれども、やはり、国民は

まず第一に安心して生活できるといふますが、安

いうことで、修正にも応じるし、ぜひ賛成していただいて可決をいただけるように、こういうお願ひもしたわけなんですけれども、結局、否決といふことで、通常国会では成立の日の目を見なかつたわけなんです。

そこで、その当時、私どもが言いましたのは、政府に対しても、なぜこういう法律案を早く出さないのか、国民の皆さんからいろいろな強い要望も来ているではないか、ぜひとういうことを、私ももうそういうことでお願いもいたしました。しかし、おくれたんです、今回の臨時国会になつたわけなんです。

し上げましたように、警察庁の方では、道路交通法改正でいいのではないか、しかし、法務省の方としては、刑法の一部改正でいいと。こういうことで、その調整で手間取つて提案がおくれたというよう私どもは聞き及び、理解をしているんですけれども、私は、国民の皆さんのが強い願いが、省庁の縦割りの弊害で、結局法案としての成立が遅くなるような結果になつたんではないかと

いうふうに思いますけれども、今国会に提案をしたその経過を御説明いただきたいと思います。
○森山国務大臣 もつと早い法整備が必要であつたという御指摘を受けまして、まことに恐縮に存じます。

もし半年、一年早くこの法律が出て、成立しておきましたならば、また何人かの方のお命が助かつたかもしれないということを考えますと、まことに申しわけないような気がいたしますが、一方、この法律が、実際に実施をいたしまして、円滑に動いていかなければなりませんので、関係の人たちの意見の調整ということも大変大事なことでございますので、そのためには、あるいはそのほかにもいろいろな理由で多少時間がかかったのは、本当に残念でございますが、現実であつたかというふうに思います。

その間にも、交通事故の犠牲者の方々、被害者の方、遺族の方、そういう方々から非常に御熱心

な御要請がございまして、私も何度も、何万人といふ署名の名簿をちょうどいたしたり、実情のお話を伺つたりということがございまして、早くしなければという気持ちで駆り立てられたようなわけでございます。

そのような一般的の国民の要望、社会の認識、そして国民の日常生活に密接にかかわる問題であるということに配慮いたしまして、私どもといたしましては、可能な限り速やかに検討を加えたというところでございまして、今回御提案することになつたわけでございまして、ぜひ御理解をいただきたいと存じます。

○細川委員 これからは、常に関係官庁、関係者等との連絡も密にしていただきまして、やはり国民の要望というか国民の願いというのを早急に法律化していくよう、ぜひそういうふうに努めていただきたいと御要望を申し上げておきたいと思ひます。

次に、それでは具体的な各論について質問をいたします。

まず、去定刑の問題でござりますナレンド、こ

卷之三

この法案によりますと、危険運転によつて人を死亡させた場合は一年以上の有期懲役ということになつております。一年以上の有期懲役ということになりますから、最高は十五年ということになります。この点は、傷害致死は二年以上ということになつていますから、その二年以上を一年低くして規定をされている、こういうことにならうかと思いますが、この十五年というのが果たして妥当かどうかということになつてくると思います。

外国の立法例を見ましても、故意犯以外で十五年というのはほとんどないのでありますて、イギリスでも最高刑は十年ということになつております。しかも、最高刑が十年で、では実際に判決はどうかというと、今までの最高が懲役の八年、そういうふうな話も聞いているところでござります。イギリス以外のヨーロッパの主要国は、さらには法定刑は低いということになつております。被害者の人たちあるいは遺族の方々の重罰化を

ども、あえて十五年という大変重い法定刑を規定
望むその気持ちも十分によくわかるわけですが、
したその根拠についてお伺いをいたします。

其の限度

もうかと考えてるわけでござります。
外国の立法例、いろいろござりますけれども、
アメリカのミシガン州などにつきましては、飲酒
運転致死罪が十五年以下の自由刑となつてゐる
いう例もございます。そういうことから、日本の
刑罰の体系といいたしまして、今回の法定刑が特に
重いというふうに私どもとしては考えていないと
ころでござります。

○細川委員 今、外国の例としてアメリカのミシ
ガン州の例を出して、無免許運転致死罪が十五年
以下の自由刑だ、こういうふうに言われたわけな
んですけども、このミシガン州の法律というの
は、わけがわからぬといいますか、例えば故意、
故意に殺した場合ですね、車で殺したんだと思ひ
ますが、これも同じ十五年以下の自由刑になつて
いるわけですね。本来、本質的な過失ですね、無
免許運転致死罪が十五年で、故意も十五年以下の
自由刑というのは、どうもちよつと理解できな

んですけれども、特別なミシガン州の例を出して、十五年が適當だというのはちょっと私は解せないんですけども、世界の立法例からいくと、通常そんなに高くはない。最大十年ぐらいが適當な上限ではないかというふうに私どもは考えたん

ですけれども、それはいろいろ見解の相違でありますから、もう後は申しませんけれども、非常に刑が重いということで、これでは、運用上は非常にまた慎重にしていただきなければいけないというようなことをここで要望をさせていただきたいと思います。

次に、この危険運転致死傷罪の対象が四輪以上の自動車ということについてお聞きしたいと思いましたけれども、これは既に最初の委員の方が質問しましたので、第二項の後段についてちょっとお聞きしたいと思います。その後段には、「その進行を制御することが困難な高速度で」こういうふうな規定になつておりますと、悪質なスピードで起因する事故で人を死傷させる場合を規定いたしております。

四

十五年の懲役も予想される重罰規定でありますから、それなりのきちんとした根拠が必要でありますからして、また、厳格に解釈もされなければいけないと思ひますけれども、今言いました、「その進行を制御することが困難な高速度」というのはどれぐらいのスピードを言うのか、お聞きをしたいと思ひます。

ちなみに、前回の通常国会におきまして道路交通事故法の改正がございました。その道路交通法の改正は、悪質、危険な運転行為の罰則の引き上げなど、いうことが行われたわけですから、このスピード違反、速度超過につきましては改正はありますんで、懲役六月以下という罰則でございまします。このいわゆる速度超過については道路交通法では非常に低いんです。六月以下ということです。酒酔いの場合は三年以下と大変重いものになつておりますけれども、薬物なんかじゃない過労運転でも一年以下と結構重いんです、改正されまし

て。それで、スピード違反は改正されずに六月以下、こうなっているわけであります。

そこで、「その進行を制御することが困難な高速度」、こういうふうなことでいわゆる悪質、危険な運転行為、こういう類型で規定をしたわけですから、道路交通法とはちょっとと食い違うわけなんですねけれども、いわゆることで「その進行を制御することが困難な高速度」というのはどういうことを言うのか、私が申し上げた道路交通法との関係などについてはどのようにお考えなのか、お答えいただきたいと思います。

○古田政府参考人 「進行を制御することが困難」と申しますのは、要するに、車の走行をコントロールすることが困難な状態ということでございまして、そういうふうな高速度、これは、具体的には、非常に速度が速いために道路の状況に応じて進行することが困難なもの、例えば、カーブが到底曲がり切れないようなスピードでありますとか、あるいは、ほんのわずかのことでは道路の外に飛び出してしまった可能性が非常に高いようなスピード。これは、道路の状況によってもいろいろ変わってくるわけでございまして、例えば、先ほど申し上げましたようなカーブの場合とかであれば、その速度というのもそれほど高くない場合もあり得ますでしょうし、逆に、一本道の高速道路みたいな場合であれば、相当なスピードにならないと暴走ということにもならない。そういうふうな道路状況に応じた判断ということになるわけで、すが、いずれにいたしましても、要するに、道路状況に応じて車をコントロールして走らせるといました。

これは、道路交通法上のいろいろな違反行為に当然当たるが、実質的にはそういうことになつていくわけでございますが、基本的な考え方としては、他の走行車両あるいは歩行者等に対する、言つてみれば攻撃、加害行為になり得るような、

そういう危ない運転行為ということを前提として考えておりますので、そういう観点から危険な行為として何を取り上げるべきかということで、異常な高速度というのも、それを除外する理由はないというか、やはり当然含ませるべきであろう、そういうふうに考えたということでございます。

○細川委員 構成要件としての「制御することが困難な高速度」というのは、道路状況によって制御できない速度というようなことで、果たして厳密な解釈になるかどうか、ちょっとと心配でありますけれども、先ほども申し上げましたように、刑罰を重くする、厳罰にするわけですから、そういう意味では、解釈については厳しくひとつお願いをしたいというふうに思うところであります。

それから、続いて、やはり同じような点なんですよ、赤色の信号またはこれに相当する信号を殊さる無視という表現の構成要件になつております。これは、第二項後段の「赤色信号又はこれに相当する信号を殊更に無視し、かつ、重大な交通の危険を生じさせる速度で四輪以上の自動車を運転し、よつて人を死傷させた者も、同様とする。」と。

この、赤色信号またはこれに相当する信号を殊さる無視という点ですけれども、これもまたあいまいな表現ではないかというふうに思います。信号無視というのは大変危険なものではありますけれども、道路交通法上は、これは三月以上の懲役という類型になつておりますけれども、ほかのあれと比べますと非常に、要請が低いといいますか、危険性が低いというような評価になつております。

そういうことですから、立法上、これだけでは危険性とかあるいは反社会性が高いとは言えないために、殊さらといふことを加えたんだといふふうに思いますが、信号を無視するというふうに無視するというのとどういうふうに意味が違うんでしようかね。私はちょっととわからぬんですけども、これをちょっとと説明をしていただきたいというふうに思います。

これは、検察官といいますか、捜査の方の裁量

が非常に幅も多過ぎるということになつてくるとありますし、いろいろな疑問が出てくるところでございます。

殊さらということが具体的にどういうようなことかということと、道路交通法上の規定で三月以下の危険な運転というのは、道路交通法上で

ほんのまことに規定をしているわけなんですね。例えば急ブレーキの禁止とか追い越し禁止。このことは赤色信号を無視することと同じ規定なんですから、これは同じような危険だというふうに道交法は考へているのではないかと思います

けれども、この法案では、殊さらにとっておけることは、故意にいうことを要件として構成要件をつくっているんですねけれども、その点について説明をお願いいたしたいと思います。

○古田政府参考人 赤信号を殊さる無視しと申しますのは、故意による赤信号の無視の中で、およそ赤色信号に従う意思がない、そういうふうな行為をいうものと考へております。

○細川委員 赤信号を無視するというのと殊さる無視をするというのと、この違いというのは、例えば暴走族なんかが全く赤信号なんかは無視して暴走する、こういうことをいうのではないんですか。

○古田政府参考人 典型的にはそういうことになります。

○細川委員 そうすると、そういう暴走族でないようなもので信号を無視した場合、例えば、ふだんよくこれは通るんだけども、いつも車は通つていなければ信号無視したような場合、そういう場合はどうなるんですか。殊さら無視したことになるんですか。

○古田政府参考人 先ほど申し上げましたとおり、およそ信号に従う意思がない、ほかの車の安全に配慮しない、そういうふうなことでございまして、いろいろなケースがあろうかと思いますけれども、他者の安全というのにも十分注意して、なおかつ何らかの事情でそういう信号を無視するという事態が起つたという場合がこれに該当するということではございます。

○細川委員 信号を無視するというのと殊さら無視をするというので、どういう場合を殊さら無視するというのかがどうもよくわかりませんけれども、これは多分、信号無視だけは危険な行為といふことで重罰にすることもない、あえて信号を

無視する、殊さら無視するような場合が初めて危険なんだというようなことで、非常に絞りをかけているのではないかといふうに思いますので、そこは解釈上厳しい解釈になるのではないかといふうに思いますけれども、運用上もぜひそういうふうな解釈にしていただきたいといふうに思っています。

それから次に、刑の裁量的免除についてお聞きしますけれども、この免除の規定がこの改正で規定されたことによって、これまでの不起訴率が高まるようなることがあるんでしょうか、それとも少なくなるようなることがあるんでしょうか、それとも不起訴そのものは変わらないんでしょうか。

○古田政府参考人 基本的には、軽微などいままか、軽い傷害の結果の事件でありましても、情状の悪いものについては、これは処罰すべきことは当然でございまして、この規定ができることによつて、現状の不起訴率に對して大きな影響はない、特にこれによつて不起訴になるケースが多くなるとか、そういう事態はないと考えております。

○細川委員 起訴便宜主義で、これまで、事故を起した運転者に対し处罚をする必要がないというふうに検察官が考えれば、これは不起訴処分にしたわけですから、あえてこの免除の規定をつくらなくとも、起訴便宜主義で十分対応ができるることによつて安易に不起訴処分にされるんではないかといふうなことが、被害者あるいは遺族、交通事故を経験した人たちの中からそういう危惧の念が出ているわけでございます。

そしてまた、免除の規定、刑法典にある刑の免除といふことも、それなりに事情があるようなもの、例えば情状によるもの、過剰防衛、過剰避難、それから、政策的なものといいますか、放火予備、殺人予備、こういうようなところ、あるいは親族間の特例、その特例、これらが裁量的な免除であつて、必要的免除も、中止未遂あるいは自首、あるいは親族間の特例、こういうふうに、罪その

ものの形態から、これはもう免除した方がいい、できるんだとか、あるいは必要的に免除とか、あるいは政策的に免除にするような罪ということになつてゐるんではないかと思いますけれども、なぜ今回のような交通犯の中で免除が入つてくるのか。

これは、単に捜査の便宜といいますか、そういうことでこういう免除という規定を入れたんではないか、持つてきただんではないかといふうに考えられますけれども、この点、いかがですか。

○古田政府参考人 今委員御指摘のとおり、起訴便宜主義によつて不起訴とするということは、これはもちろん可能なわけでございますけれども、しかし、非常に軽微というか軽い傷害の交通事故が多くて、被害者も处罚を必ずしも望まないというケースも大変多い。こういうケースにつきまして、全体として、単に軽いからということで軽く考えるというのは問題があるわけでございまして、そういうことから、それについてくる情状が悪くないようなもの、そういうものについては、軽いものであれば免除ということもあり得るということを明らかにしておくことが、一つのそういう指針には十分なり得るものと考えられるという点があるわけでございます。

それからもう一つ、刑の免除規定につきまして、さまざまの免除規定があつて、それぞれの目的でそれぞれに定められているのではないかといふことでござります。それは、まことにおつしやるとおりでございます。

特に、交通事故に關しまして免除規定を設けましたことは、交通事故につきましては一つの特殊性がございまして、それは、自己申告義務でありますとかあるいは保険の請求とかそういうことの関係で、ほかの場合であれば日常的にその場で終わりになつてしまふようなものでも、ほとんど把握される。そういうふうな特殊事情もあるわけでございますので、そういう軽微な場合にまで一々刑を言い渡す、常に刑を言い渡すのが原則であるといふうことにしておくとともに、これは

やはりそれなりに問題のあることではなかろうか。そういう交通事故の特殊性ということから考えたものでございます。したがいまして、ほかの免除規定とは、そういう意味で別な考慮でできているということは間違ひございません。

ただ、委員も御指摘のとおり、それぞれ刑の免除規定はそれぞれの目的で設けられてるということで、これは交通事故という特殊性を考慮したものというふうに御理解をいただきたいと存じます。

そういうことで、もちろん捜査の合理化ということが実質的に非常に大きい問題でありますけれども、それだけではなくて、やはり軽い傷害で情状がいいもの、特に、刑の言い渡しを原則とするまでの必要がないものというものはそれなりの処理ができるということを刑法上も明示しておくことが適当であるということもあるわけでございまして、裁判にされたような事件がこの免除規定によつて不起訴処分になるんではないかとか、あるいは検察官の捜査の段階でこの規定が適用されるとおりでございます。

○細川委員 被害者の人たちからの声は、今まで不起訴処分になる場合が多くなるんではないかといふような、非常に心配がございます。

したがつて、そういう人たちの心配なさつていうことが言えるのかどうか、この点についてはどうでしようか。

○坂東政府参考人 お答えいたします。

委員から、悪質な違反行為をした者に対する免許の欠格期間を、これは現行道交法では最長で五年でございますが、さらに延長すべきではないかといたよな御指摘ございました。

自動車運転免許の欠格期間のあり方というものにつきましては、こういった悪質・危険な運転者を道路交通の場から排除する必要性というものは当然あります、また、片や一方、車社会が進展した今日、自動車等を運転することが必須の生活手段であるといったようなこともございますし、あるいは他の法令に基づく許可の欠格期間といふものにつきましても考え方を合わせながら検討していくなければいけない、ということござりますので、そういった面を両々見ながら検討すべき課題であると考えております。

なお、一言付言させていただきたいと思います

○細川委員 その点、よろしくお願ひいたします。

それでは、最後になりますけれども、免許制度についてお伺いいたします。

この重罰化に当たりましては、当然免許制度を含めた総合的な施策が必要だというふうに思いますが、前回の通常国会に提出しました民主党の案では、免許の欠格期間、つまり免許を取り消された人が再取得するまでの期間といふのを十年間というふうに引き上げる提案をいたしましたけれども、こういうようなことが、今度は提案はもちろんされていないわけでございます。

危険運転の事犯を見ますと、再犯あるいは累犯が非常に多いといふことも考えますと、現在のような、五年以内に再び免許が取得されるというものは大いなる欠陥があるといふに思いますので、これをもつと長い期間、再取得の禁止の期間を十年というようなそういう期間に引き上げるというようなことをしていただきたいと思いますけれども、それについて、警察庁、いかがでしようか。

けれども、現行の制度では、過去に免許の取り消し等を受けていない場合は最長で三年の欠格期間を指定するということにされておりますけれども、近年、飲酒運転等の悪質、危険な運転によって引き起こされる悲惨な交通事故が後を絶たない、こういった状況を受けまして、極めて悪質、危険な違反をして死亡事故を起こした運転者に対する期間が指定できるようとする方向で現在検討を進めているところでございます。

○細川委員 ありがとうございました。

それでは、まだ時間がありますけれども、これで質問を終わります。ありがとうございました。
○保利委員長 次回は、明七日水曜日午前九時二十分理事会、午前九時三十分委員会を開会することとし、本日は、これにて散会いたします。

午後五時三分散会

平成十三年十一月十九日印刷

平成十三年十一月二十日發行

衆議院事務局

印刷者 財務省印刷局