

第一百五十三回

参議院法務委員会議録第九号

平成十三年十一月二十二日(木曜日)

午前十時開会

委員の異動

十一月二十日

辞任

山下 英利君

補欠選任

片山虎之助君

出席者は左のとおり。

委員長

理事

高野 博師君

片山虎之助君

事務局側
常任委員会専門
加藤 一宇君総局家庭局長
安倍 嘉人君大臣政務官
法務大臣政務官 中川 義雄君最高裁判所長官代理者
最高裁判所事務
兼最高裁判所事務
務總局行政局長

最高裁判所事務

の一部を改正する法律案の審査のため、本日の委員会に人事官小澤治文君、警察庁刑事局長吉村博人君、警察庁交通局長坂東自朗君、法務省刑事局長古田佑紀君、法務省矯正局長鶴田六郎君及び厚生労働大臣官房審議官鈴木直和君を政府参考人として出席を求め、その説明を聴取することに御異議ございませんか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○委員長(高野博師君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

○委員長(高野博師君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

。

○國務大臣(森山眞弓君) 危険運転致死傷罪は、過失犯の枠組みで処罰することが相当でない悪質、危険な運転行為による死傷事犯について、傷害致死に準じた重い法定刑によりまして処罰しようとするとするものでございます。ですから、対象となる運転車両についても、重大な死傷事犯となる危険性が類型的に高いものに限定することが相当であると考えられたわけでございます。

二輪車は、原動機付自転車はもちろんのこと大型の自動二輪車につきましても、四輪以上の自動車に比べますと重量において格段に軽く、走行安定性が劣りますので、本罪に当たるような悪質、危険な運転をして重大な死傷事犯を生じさせる危険性が類型的に少ないというふうに言えます。実際に、二輪車による死傷事犯につきましては、本罪に該当するような悪質、危険な運転行為による重大な死亡事犯の実態が乏しく、対歩行者などの場面では死傷事犯も生じますけれども、真に悪質、危険な事案につきましては傷害致死罪による対応も可能でございますし、それ以外につきましては業務上過失致死傷罪等をもちまして対応することも十分可能な実情でございます。

仮に、二輪車による死傷事犯を本罪の対象といたしますと、軽傷事犯が類型的に多く含まれるということになりますので、本罪を設ける趣旨に反するということになるのではないかと思うわけでございます。このようなことから、本罪の対象は、重大な死傷事犯を生じさせる危険性が類型的に高い四輪以上の自動車に限定したものでござります。

なお、共同危険行為の多くはいわゆる迷惑運転でございまして、必ずしも死傷の結果を生じさせれる危険の高い行為とは認められないというふうに考えております。

○佐々木知子君 危険な類型ということで二輪車はとりあえず外したということで、今後、そういうことも危険だということになれば恐らくは考えていただけるのではないかというふうに思いますが、けれども、今回の二百八条の二、よくわからない

ような条文が並んでおりますが、四つ、これはどうやら危険類型ということで挙がっているようですが、危険な運転態様としては、飲酒運転それからスピード違反による運転、それから無免許運転といふことが挙がっておりますけれども、今回の改正はこの四つの危険運転とされる類型を抽出したところについての理由についてお伺いしたいと

思います。

○政府参考人(古田佑紀君) 今回御提案申し上げております危険運転致死傷罪につきましては、基本的な考え方は、現在の死傷事犯の実態等に照らしまして重大な死傷事犯となる危険性が類型的に高い、行為態様においても反社会性が強い運転行為を選択という、そういうことでございます。

今回御提案申し上げておりますこの類型以外の運転行為につきましては、事案の実態等に照らしまして一般的に重大な死傷事犯となる危険が類型的に高いということまで必ずしも言いにくい場面も多いわけでございます。したがいまして、実態としては業務上過失致死罪の法定刑をもつてしては対処は困難であるというふうな重大な致死傷事犯が認められない、あるいは行為態様におきましては反社会性が極めて強い行為とは認められない、ということになりますので、本罪を設ける趣旨に反するということになるのではないかと思うわけでございます。このようなことから、本罪の対象は、重大な死傷事犯を生じさせる危険性が類型的に高いわけでございます。

○佐々木知子君 実際に起こった非常に悪質な交通事故の態様をいろいろリストアップしてこの四つを抽出したというふうに伺つてよろしいですか。

○政府参考人(古田佑紀君) おっしゃるとおりで、重い刑を言い渡されている事案について調査をした結果でございます。

○佐々木知子君 実際に刑法を扱つてきた者にと

設けております。そして、一項の中の前段後段、二項の中の前段後段、普通はちよつと質が違うようなものを設けているはずなのに、何か羅列されてしまうような感じ、なぜこれが四類型、一号から四号ではなく一項と二項で二つずつにしたのかと

いうことも一目瞭然ではよくわからないんですけども、これは何が理由がございますでしょうか。

○政府参考人(古田佑紀君) この処罰規定の類型を考えるに当たりまして、もともととは二類型を考えていたわけです。その一つは、現在一項になるわけですから、要するに車両の走行のコントロール 자체が困難なそういう運転行為、例えばその典型が泥酔運転である場合とかそういう場合です。もう一つは、車両の運転の、車両の走行のコントロール 자체はもちろんちゃんとできるわけですが、非常に危ない割り込みでありますとかそういったふうな行為、その二つの類型に分けて検討しましたように、走行のコントロール 자체が困難な状態で運転する行為、二項が、走行のコントロール自体は保つておりますけれども、ある時点で非常に危険な運転をする行為と、大別するとそういうことになつてきているわけです。

そのそれの中でもさらに二つに分かれていますのは、これは率直に申し上げまして結果的にそうなつたわけで、一項につきましては、これを全部一文に書いてしまいますと非常にわかりにくうこととなる、また要件的にも若干の差があると。二項につきましては、前段は例えば妨害の目的というのを要件としておりますが、後段はそういう要件をかける必要がない、そういうものから、わかりやすさと立法技術的な面でさまざまこういうふうに分かれたということでございます。

○佐々木知子君 刑法は一般人にとってのマグナカルタというようなもので、こういう行為をしたら、こういう運転行為をしたらこの罰則に該当するということが私ははある程度というのは、法定刑は同じでありますのに一項と二項ど

よくなるものでなければいけないのではないかと思つておりますが、残念ながら法律家の私が読んでもちょっとわかりにくく文言が並んでいます。「アルコール又は薬物の影響により正常な運転が困難な状態」とございますけれども、これは何が理由がございますでしょうか。

○政府参考人(古田佑紀君) ここで「アルコール又は薬物の影響により正常な運転が困難な状態」と申しますのは、これらの影響によりまして道路及び交通の状況等に応じた運転操作を行なうことが困難な状態、心身の状態をいうものであります。

したがいまして、単に正常な運転ができるない可能性があるというだけでは足りず、例えは酒酔いの影響によって前方の注視が困難になつたり、ハンドル、ブレーキ等の操作等を意図したとおり行なうことが困難になる、現実にそういう運転操作を行なうことが困難な状態になつてきているということが必

要だということでございます。

一方、道路交通法上の酒酔い運転罪につきましては、これは御案内のとおり、アルコールの影響により正常な運転ができるないおそれがある状態で車両等を運転した場合を処罰するものでございます。

ですが、これはアルコールの影響等により正常な運転を期待し得ないおそれが顕著な状態ということであり、あるいは失つたというふうな状態に至るまでのものではないと、そういうことでございまして、その認定につきましては、飲酒によるアルコールの影響によつて車両を正常に運転する必要な注意能力を欠くおそれがあると認められる状態にあれば足り、実際にその能力を欠いて要するに、おそれの段階の話か、実際にその能力を欠いて正正常な運転ができるない、あるいは困難な状態

度じやなくともうかなり明確に、一義的に定まる

ことでございます。

○佐々木知子君 正常な運転が困難な状態であると運転者本人が認識しているかどうかということに、その立証はどうするのか、あるいはそういう認識の要はないというふうに考えておられるのか。実務において道路交通法における酒気帯び・酒酔い運転もそれは同時に立件するのか、もしそうだとすれば、その罪数関係もお伺いいたしました。

○政府参考人(古田佑紀君) これは、基本的行為が故意によって行われるということが前提でござりますので、正常な運転が困難な状態にあることについての認識は必要でございます。

ただ、正常な運転が困難だという評価 자체を本人がしていると、そこまでの認識が必要だということを避けではなくて、そういう困難であるということを基礎づける事実を認識していれば故意としては十分であると考えております。

その具体的な例としては、例えばしばしば居眠りしてしまうとか、あるいはしばしば目がかすんで見えなくなる、あるいはハンドルを思うように操作できなくてしばしば蛇行する、そういうふうな状態になつてきている、そういうことを本人が認識していれば足りると。そういうことの立証につきましては、もちろん走行の形態が非常に大きな要素になるわけですが、その前の飲酒量でありますとかそういうようなことから総合的に捜査をして判断をして立証していくことになると考えております。

また、罪数関係についてのお尋ねですが、これは酒酔い運転あるいは酒気帯び運転の一部を完全に取り込んだものでございますので、そういう意味ではこの本罪に当たるような事故を起こした場合には、本罪の事故との関係で酒酔い運転あるいは酒気帯び運転の罪は本罪に吸収されると考えております。

○佐々木知子君 続きまして、一項の後段なんですが、これも、これはスピード違反による運転か、または未熟運転という態様かと思うのですけれど

も、まず、「進行を制御することが困難な高速度」というのはどのような意味ですか。スピードが出ていますので、かつ致死傷という結果が生じる事故が起きた場合にはどう認定するということではないでしょうか。運転手本人の認識ということではないんでしょうか。

○政府参考人(古田佑紀君) うにとらえておられますか。

○政府参考人(古田佑紀君) 「進行を制御するこ

とが困難な高速度」と申しますのは、先ほど申し上げましたとおり、第一項につきましては要する車の走行のコントロールが困難な、そういう

状態で運転しているということをとらえようとするものでございますので、速度が非常に速くて、そのためには道路の状況に応じて進行するというこ

とが難しい状態になる、そういうふうな速度を意味しているわけでございます。

具体的には、例えばカーブでそこを曲がり切れ

ないようなスピード、あるいはそういうスピードで走つていれば車の走行性能などからもちろん当然予想されることもあるでしょうし、あるいは

ちょっとしたわずかのハンドル操作の誤りとかそ

ういうことから自車を進路から逸脱させると、そ

ののような速度ということをございます。

そういうふうな速度についての認識ということはもちろん必要なわけございますが、結局、例えば客観的に見てそういうスピードで走つていればこういう急カーブは曲がり切れない、それは当然であろうというようなスピードが出ていているといふふうなスピード自体の認識、あるいは本人が例えばハンドル等の操作でちょっと誤つたらすぐ自動車が逸走してしまうという危険を感じながら運転している、あるいはハンドル等がぶれて的確にその進路を保持できないと、そういうふうな状態を認識している、そういうふうな状態を

○佐々木知子君 「進行を制御する」とはあえて違った書き方をしておりますが、これはどちらがどういうふうに速いのか、どういうふうに認定をするのか、それについてお伺いいたします。

○政府参考人(古田佑紀君) 一項の「進行を制御することが困難な高速度」というのは、車の走行の進路を保持できないと、そういうふうな状態を

認識している、そういうふうな状態を

○佐々木知子君 「進行を制御する技能を有しない」ということは書かれていますけれども、これははどういうふうに想定しておられますか。いわゆる無免許運転でこういう事故を起こしたという場合には恐らくそういう認定がしやすいかと思いま

ますけれども、進行する技能を有しないというの

はあくまでも技能に注目したもので、一々技能を持ついるかどうかということを認定するということでしょうか。

○政府参考人(古田佑紀君) これも先ほど申し上げましたとおり、自動車の走行のコントロール自分がおよそ困難だというふうな場面を前提としているわけございまして、したがいまして、「進行を制御する技能を有しない」というのは、単に無免許ということではなくて、ハンドル、ブレーキ等の運転装置を操作する、どうやつて操作するか、あるいはそれを操作した場合にどうなるかというようなことについての基本的な技能、そういうふうなものも持っていない、大変言つてみれば運転、自動車の走らせ方というのをほとんど知らないというふうな、そういう未熟な状態のことを行つていて、実際に判断する場合には、運転免許を有していないことは当然のことございますが、それまでの車両を扱つた経験あるいは実際の、特に重要なのは、運転状況などということなどを総合的に考慮して判断するということになると考えられます。

○佐々木知子君 二項はスピード違反を書いておるようですが、「重大な交通の危険を生じさせる速度」とございます。これは、一項にいう「進行を制御することが困難な高速度」とはあえて違つた書き方をしておりますが、これはどちらがどういうふうに速いのか、どういうふうに認定をするのか、それについてお伺いいたします。

○国務大臣(森山眞弓君) 本罪は一定の危険運転行為を行い、その結果、人を死傷させた場合について、暴行による傷害罪あるいは傷害致死罪に準じて処罰しようとするものでございます。

ところで、傷害致死罪が暴行あるいは傷害の故意により暴行に及んだ結果、人を死亡させた場合であるのに対しまして、本罪の危険運転行為については、重大な死傷の結果を発生させる危険が類型的に極めて高いものしかし行為者の認識をいたしましては特定の人や車に直接衝突させる意図までは有しておらない、人に対する暴行そのものは認められない場合をも含むわけでございますので、すべて傷害致死罪と同様の懲役刑を科するとすれば事案の実態に即しないという

定刑の下限は傷害致死罪よりも下げて一年以上の有期懲役としたものでございます。

○佐々木知子君 諸外国におきましてもこうした悪質交通事犯は処罰が重いと私も認識しているんですが、例を挙げていただけますでしょうか。

○副大臣(横内正明君) 主要先進国である英、米、独、仏について調査をした結果をかいつまんで申し上げますが、アメリカにおきましては、州によつて差がありますが、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といふになつております。イギリスにおきましては飲酒運転致死罪が十年以下の自由刑というふうになつております。ドイツの場合には五年以下の自由刑とされている過失致死罪以外には特段の加重類型はありません。フランスにおきましては、過失致死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ということになつておりますので、酒酔いで過失致死を犯した場合には十年以下の自由刑ということになつております。

○佐々木知子君 諸外国と比べますと日本の今度の改正はかなり重いぐらいになつているかというふうに思いますけれども、故意の傷害罪に準ずるすれば、傷害罪には罰金刑も御案内のとおり定められております。本罪には罰金刑はございません。これはどのような考え方に基づいておるものでしょうか。これも副大臣にお伺いいたします。

○副大臣(横内正明君) 委員の御指摘のとおり、傷害罪の法定刑としては十年以下の徴役のほかに罰金刑があるわけでござりますけれども、傷害罪一般については重さの程度が千差万別でございまして、凶器を用いるような非常に重要な事案だけではなくて、素手で殴るというような比較的の危険性しか有しないものもあるわけでございます。

これに対して、本罪の場合には、自動車運転というの、自動車の重量や速度に照らして、衝突すれば非常に大きな衝撃を発することになりますので、この自動車運転による事犯というのは重大

な死傷事犯になる危険性が類型的に極めて高いと いうことがあります。

同時にまた、行為の態様につきましても、酒酔車運転に伴う危険性とそれから反社会性、その二つに照らしますと、被害者に生じた傷害結果がたまたま軽いものであつても懲役刑をもつて臨むのが相当であるというふうに考えて、罰金刑を設けないことにしたものであります。

○佐々木知子君 ところで、せっかくこうした加重対応の処罰規定を新設いたしましても、実務に携わっていた者といたしましては、構成要件もかなり難しそうだし、立証が困難かもしれないといふふうに考えれば、わざわざこれでやらずに、もともとの業務上過失致死傷罪、これは五年以下とのことで、道路交通法違反と併合罪とかにすれば七年六月まで行くこともござります。それで立

件しようかというふうにやはり安易な処理がなされるのではないかということをまず憂えていることと、警察の方はそういうことで立証しようといふふうに送つてきても、検察庁の段階で、ちょっとこれは裁判の段階では立証に困難が生じるかもしれないから、やはり一百十一条の業務上過失致死傷でいいんじやないかということで落とすといふことが多々考えられるのではないかと思つていいわけです。これについていかがでしようか。

○政府参考人(古田佑紀君) 委員御案内のとおり、政府参考人(古田佑紀君) もちろん、例外的に死傷でいいんじやないかということで落とすといふことなどは起訴猶予になるということです。

○佐々木知子君 ということは、罰金では済ませないので起訴猶予にするということですか。とてもこれは軽いので、ちょっと公判請求すると重いかなというような場合は起訴猶予になるということですか。

○政府参考人(古田佑紀君) そういう場合が全くないとは申しませんけれども、先ほども申し上げましたとおり、その運転行為が非常に危険でかつ反社会性が高いというふうなものでございますので、起訴猶予で処理が可能となるようなケースというのは実際上はまれではないかというふうに考えます。

○佐々木知子君 ちょっと実務に携わっていた私としては納得しかねるお答えでございまして、実際問題、公務執行妨害などは、これはもう検事、皆知つておられますけれども罰金ございまして、この成立は認めるけれども刑を免除するものといふことで、有罪判決の一種であります。刑事訴訟法に書かれておりますが、

しかしながら、証拠上本罪に当たるというふうなことでありますれば、それはやはり業務上過失致死傷罪ではなくて本罪で処理すべきものと考えております。

○佐々木知子君 今の質問とも関連するわけですが、それにも、検察官には広範な訴追裁量権があります。ですから、幸いに極めて軽傷にとどまった場合や被害者の落ち度も相当大きいような場合には罰金処理の方が妥当かなという選択肢もあるのではないかと思われます。

このような場合、危険運転致死傷罪ではなく、業務上過失致死傷罪として処理ができるのかどうか、それについてお伺いいたします。

○政府参考人(古田佑紀君) この危険運転致死傷罪は、非常に危険性、反社会性が高いと思われる行為類型について設けたものでございますので、証拠上本罪に当たるということでありますならば、やはり本罪をもつて処理すべきものと考えております。

○佐々木知子君 ということは、罰金では済まさないので起訴猶予にするということですか。とてもこれは軽いので、ちょっと公判請求すると重いかなというような場合は起訴猶予になるということですか。

○政府参考人(古田佑紀君) もちろん、例外的に死傷でいいんじやないかということで落とすといふことが多々考えられるのではないかと思つていいわけです。これについていかがでしようか。

○政府参考人(古田佑紀君) 委員御案内のとおり、今回の危険運転致死傷罪につきましても、それを認定するに足りる証拠が、これが収集ができる場合現実に集められる証拠によってこれは決めるを得ないわけでございまして、そういう点で、認め定をすることは困難だというふうな場合におけることは、これは業務上過失致死傷罪で処理をするといふことを、これは業務上過失致死傷罪で処理をす

ようある意味ではフレキシブルな処理というのがきつとなされるのではないかというふうに推察しております。

次に、刑の裁量的免除の規定について御質問い合わせします。

これは、遺族の方々などからこれについて批判が出ていることは御承知かと思いますけれども、犯罪一般ではなくて本条のみにこれを設けた趣旨をお伺いいたします。これは副大臣、お答え願います。

○副大臣(横内正明君) 現在はだれしも自動車を運転する時代でございまして、自動車運転による業務上過失致死傷というものは多くの国民が日常生活の中でわずかな不注意で犯しかねないという状況になつております。また、委員も御案内のよう、保険金の支払いの手続というようなこともあつたりして、事故の届け出が必要とされるものですから、一般的の犯罪であれば届け出もされないような軽微な事案であつても刑事案件として争訟処理がなされているということでございます。

そのために、現に軽傷事案の中には、到底悪質と言えないようなわざかな不注意による事故であります。本人も十分反省をしており、また被害者も犯人の処罰を望んでいないと、そういうような事案も相当数あります。そういうものは情状にあつて、事故の届け出が必要とされるものではありませんが、その場合に該当するといふことはあります。

そこで、このような自動車運転に係る業務上過失致死傷事犯の特徴に照らしまして、軽い傷害にとどまるものについては、情状によっては刑の言い渡しをしないことができるという旨を明らかにいたします。

○佐々木知子君 刑の免除というのは、犯罪としての成立は認めるけれども刑を免除するものといふことで、有罪判決の一種であります。刑事訴訟法に書かれておりますが、

実務におきましては、そのような場合は検察官との処理は実際しておりますし、それは結局さつと妥当な結果というところから、恐らくそういう

るのであって、あえて公判請求して刑の免除をとるということはちょっとと考えられないんですが、

あえてこうした規定を設けた必要性というのは何なんでしょう。

○政府参考人(古田佑紀君) 御指摘のとおり、不起訴にする場合の裁定主文はこれは起訴猶予になるわけでございます。そういう意味で、訴追裁量の一環で処理されるのがこれはもう通常であろうと考えております。

そこで、なぜこういう規定を設けたかというところでござりますけれども、ただいま副大臣からも御答弁申し上げたとおりでございますが、いま一つは、あえてつけ加えるいたしますと、非常にいわばほとんど大多数というか、事故の申告義務あるいは保険の支払いの関係などからほとんどが把握される、ほかの場合であれば、日常生活上看過されるような場合であっても刑事手続というかそこに乗ってくる、そういう性質があるわけでございまして、こういうケースにつきましては、軽傷事犯であつても情状がいいもの、これについては刑の免除が可能であるということを明らかにしておくことによりまして、事案の実態に即したよりきめ細かな事件処理に関する基本的な指針を法律上示し、明らかに处罚する必要がないような事案におきましては例えば捜査書類の作成の簡略化等、捜査の合理化、効率化を図つて、真に罰すべき事犯の捜査を充実させると。そのことによつて交通事犯全体の取り締まり及び撲滅に資するといふことが適当であると考えたということでござります。

○佐々木知子君 起訴猶予で、あえて、今まで恐らく傷害の程度が二週間ぐらいであれば全部起訴猶予で落としているということで、余りこれを設けた意味というのは実際問題はないような気がいたしますが、被害者の方からの要望というのでは、この刑の裁量的免除というのは、ありふれた大多数の交通事故、いわゆる軽微業過を一般的に減刑がされるおそれがあるということで要望書が来ております。今回、危険運転致死傷罪を設けた

のは非常に喜ばしいことだけれども、これは全く余分であるというような要望書が来ておりますの

で、一般の国民から見て、簡単な業務上過失傷害だからとか、けがが軽いからどうも捜査がおざなと考へております。

ちよつと今回は、矯正局長にもお伺いしたいん

ですけれども、これは暴行、傷害や傷害致死に準

で決して持たれることがないような運用のほどを私は切に願いたいと思います。

○政府参考人(鶴田六郎君) 交通事故を起こして懲役または禁錮に処せられた受刑者をどの刑務所で収容して処遇するかということは、たゞいま委員が御指摘になりましたように、入所時の分類調査に基づきまして、犯罪傾向の深度が軽微であり、また心身の状態等にも特段の問題がないと認められる者につきましては、市原刑務所のよう

な交通刑務所、いわゆる交通刑務所に集禁して処遇しているという取り扱いをしております。

今回、危険運転致死傷罪というのが新設され、暴行、傷害等の故意犯と同じように重く处罚されるということになりましたけれども、自動車運転の合理化、効率化を図つて、真に罰すべき事犯の捜査を充実させると。そのことによつては、できる限り個々の受刑者の特性に応じた矯正処遇を行つて立場でござりますので、今回の危険運転致死傷罪を犯した受刑者につきましては、入所時の分類調査におきまして、その者の資質あるいは犯罪歴等の特性を十分調査いたしまして、その調査結果に応じまして、一般の刑務所に収容するのか交通刑務所に収容するかということを判断したいと考えております。

○佐々木知子君 起訴猶予で、あえて、今まで恐らく傷害の程度が二週間ぐらいであれば全部起訴猶予で落としているということで、余りこれを設けた意味というのは実際問題はないような気がいたしますが、被害者の方からの要望というのでは、この刑の裁量的免除というのは、ありふれた大多数の交通事故、いわゆる軽微業過を一般的に減刑がされるおそれがあるということで要望書が来ております。今回、危険運転致死傷罪を設けた

ざいましたらお願ひいたします。

○政府参考人(鶴田六郎君) 交通事犯受刑者に対する社会人に育成することを目的として交通安全教育等を徹底して行ってきたわけですから、交

通法規を守り、人命を尊重し、安全第一を信条と

する社会人に育成することを目的として交通安

全教育等を徹底して行ってきたわけですから、交

して挙手をしておったわけですが、私はまず、条文の質問に先立つて、今の刑法を取り巻く状況全体について若干の包括的な概観をしておきたいと思つております。

昨年の十一月二十八日、ほぼ一年前、改正少年法が成立をしまして、ことしの四月一日から施行となりました。ちょうど八ヶ月が経過をしたということですが、この施行後の状況を検証しておきたいと思います。

当委員会で、これも先日、同僚委員から御質問がありまして、幾つかの統計的な数値については既に御報告をいただいておりますが、まず施行後の概況、数字は先日聞いておりますが、概況について、これは最高裁、お答えください。どういう特徴的な事態が生じておるかといつたことです。

○最高裁判所長官代理者(安倍嘉人君) 御説明申し上げます。

少年法改正によって幾つかの関係から改正が加えられたわけでござりますけれども、その中の幾つかの観点、例えば検察官闇与、裁定合議、あるいは観護措置期間の特別更新といった観点について若干見てみたいと思うのでございます。

本年四月一日施行されまして、九月末までの間の実情について調査をした結果でございますが、九月末までに終局決定があつた事件のうち、まづ、検察官闇与決定がなされた事例は十七件でございまして、その内訳といたしましては、殺人一件、殺人未遂一件、傷害致死七件、監禁致死一件、強盗一件、強盗殺人二件、強姦二件、準強姦一件でござります。

また、裁定合議制の導入に伴いまして合議体による審理が行われた事例は合計十一件でございまして、その内訳は、殺人二件、傷害致死三件、業務上過失致死一件、逮捕監禁一件、監禁致死一件、強盗一件及び強盗殺人二件でござります。

また、観護措置期間につきまして四週間を超える特別更新がされた事例につきましては合計十八件でございまして、その内訳といたしましては、

○江田五月君 裁定合議とかあるいは検察官闇与に、例えば多数がかかわって、証拠関係が錯綜して事実認定が非常に困難であるというような事例があふえてきていると。ということで、検察官に関する以上が概況でございます。

○江田五月君 裁定合議につきましては、これは対象事

件は限定されていないわけでございますが、現在のところ、今、委員が御指摘のように、結果の大な事件において裁定合議決定がされているといえます。また、裁定合議につきましては、これは対象事

件は限定されていないわけでございますが、現在のところ、今、委員が御指摘のように、結果の大な事件において裁定合議決定がされているといえます。また、裁定合議につきましては、これは対象事

件は限定されていないわけでございますが、現在

のところ、今、委員が御指摘のように、結果の大

な事件において裁定合議決定がされているとい

えます。

○江田五月君 この法、半年で十六歳以上の少年

の殺人事件四件と、随分少ないなという感じを受

けるんで、これは少年法改正を主張された皆さん

からすると、それごらん、厳しくしたらやつぱり少なくなるだろうと、こういうふうにひょっとし

て言われるのかなという気がしますが、これは少

ないという感じがありますか、ありませんか、法

務大臣、どんな感じですか。法務省の中でどうい

うふうに見られていますか。

○國務大臣(森山眞弓君) まだ半年でございます。

○江田五月君 もちろん、今のこの数字だけでは

ちょっと何ともわからないんで、それ以上ここで

議論するわけにもいきませんが、やはり重大事件

であるから検察官にも闇与させて、三人の裁判官

で重みを持たせて、少年を、どういいますか、法

の威圧を加えて、そして恐れ入ったかどや

るという、そういう趣旨ではないわけですから、こ

れはちょっと運用が違うんじゃないですかね、ど

うでしよう。

○最高裁判所長官代理者(安倍嘉人君) 具体的な

事例につきまして、例えば検察官闇与決定がさ

れた理由、あるいは裁定合議決定がされた理由につ

いて、その詳細は承知しているわけではないので

ござりますけれども、検察官闇与決定につきまし

ては、御案内のとおり、一定の重大な事件に絞ら

れているところでございまして、一つの類型とい

たしましては、故意の犯罪行為により被害者を死

亡させた罪と、二つ目といたしましては、死刑ま

たは無期もしくは短期二年以上の懲役または禁錮

に当たる罪が対象となつてゐるところでございま

して、このような事件について非行事实が争わ

れて、非行事实の認定上問題がある事件について証

拠の収集、吟味における多角的視点の確保であり

ますとか、あるいは裁判官と少年側の対峙状況を

回避する、こういった必要が生じた場合に闇与決

定がされているものと考えておるところでござい

ます。

○最高裁判所長官代理者(安倍嘉人君) さようで

ございます。

○江田五月君 十六歳未満の少年については逆送

事例はない、これも確認しておきます。

○最高裁判所長官代理者(安倍嘉人君) 九月三十

日までに終局した事件については仰せのとおりで

ございます。

○江田五月君 この法、半年で十六歳以上の少年

の殺人事件四件と、随分少ないなという感じを受

けるんで、これは少年法改正を主張された皆さん

からすると、それごらん、厳しくしたらやつぱり少

なくなるだろうと、こういうふうにひょっとし

て言われるのかなという気がしますが、これは少

ないという感じがありますか、ありませんか、法

務大臣、どんな感じですか。法務省の中でどうい

うふうに見られていますか。

○國務大臣(森山眞弓君) まだ半年でございます。

○江田五月君 もちろん、今のこの数字だけでは

ちょっと何ともわからないんで、それ以上ここで

議論するわけにもいきませんが、やはり重大事件

であるから検察官にも闇与させて、三人の裁判官

で重みを持たせて、少年を、どういいますか、法

の威圧を加えて、そして恐れ入ったかどや

るという、そういう趣旨ではないわけですから、こ

れはちょっと運用が違うんじゃないですかね、ど

うでしよう。

○最高裁判所長官代理者(安倍嘉人君) 具体的な

事例につきまして、例えば検察官闇与決定がさ

れた理由、あるいは裁定合議決定がされた理由につ

いて、その詳細は承知しているわけではないので

ござりますけれども、検察官闇与決定につきまし

ては、御案内のとおり、一定の重大な事件に絞ら

れているところでございまして、一つの類型とい

たしましては、故意の犯罪行為により被害者を死

亡させた罪と、二つ目といたしましては、死刑ま

たは無期もしくは短期二年以上の懲役または禁錮

に当たる罪が対象となつてゐるところでございま

して、このような事件について非行事实が争わ

れて、非行事实の認定上問題がある事件について証

拠の収集、吟味における多角的視点の確保であり

ますとか、あるいは裁判官と少年側の対峙状況を

回避する、こういった必要が生じた場合に闇与決

定がされているものと考えておるところでござい

ます。

○最高裁判所長官代理者(安倍嘉人君) さようで

ございます。

○江田五月君 十六歳未満の少年については逆送

事例はない、これも確認しておきます。

○最高裁判所長官代理者(安倍嘉人君) 九月三十

日までに終局した事件については仰せのとおりで

ございます。

○江田五月君 この法、半年で十六歳以上の少年

の殺人事件四件と、随分少ないなという感じを受

けるんで、これは少年法改正を主張された皆さん

からすると、それごらん、厳しくしたらやつぱり少

なくなるだろうと、こういうふうにひょっとし

て言われるのかなという気がしますが、これは少

ないという感じがありますか、ありませんか、法

務大臣、どんな感じですか。法務省の中でどうい

うふうに見られていますか。

○最高裁判所長官代理者(安倍嘉人君) さようで

ございます。

○江田五月君 十六歳未満の少年については逆送

事例はない、これも確認しておきます。

○最高裁判所長官代理者(安倍嘉人君) 九月三十

日までに終局した事件については仰せのとおりで

ございます。

○江田五月君 この法、半年で十六歳以上の少年

の殺人事件四件と、随分少ないなという感じを受

けるんで、これは少年法改正を主張された皆さん

からすると、それごらん、厳しくしたらやつぱり少

なくなるだろうと、こういうふうにひょっとし

て言われるのかなという気がしますが、これは少

ないという感じがありますか、ありませんか、法

務大臣、どんな感じですか。法務省の中でどうい

うふうに見られていますか。

○最高裁判所長官代理者(安倍嘉人君) さようで

ございます。

○江田五月君 十六歳未満の少年については逆送

事例はない、これも確認しておきます。

○最高裁判所長官代理者(安倍嘉人君) 九月三十

日までに終局した事件については仰せのとおりで

ございます。

○江田五月君 この法、半年で十六歳以上の少年

の殺人事件四件と、随分少ないなという感じを受

けるんで、これは少年法改正を主張された皆さん

からすると、それごらん、厳しくしたらやつぱり少

なくなるだろうと、こういうふうにひょっとし

て言われるのかなという気がしますが、これは少

ないという感じがありますか、ありませんか、法

務大臣、どんな感じですか。法務省の中でどうい

うふうに見られていますか。

○最高裁判所長官代理者(安倍嘉人君) さようで

ございます。

○江田五月君 十六歳未満の少年については逆送

事例はない、これも確認しておきます。

○最高裁判所長官代理者(安倍嘉人君) 九月三十

日までに終局した事件については仰せのとおりで

ございます。

○江田五月君 この法、半年で十六歳以上の少年

の殺人事件四件と、随分少ないなという感じを受

けるんで、これは少年法改正を主張された皆さん

からすると、それごらん、厳しくしたらやつぱり少

なくなるだろうと、こういうふうにひょっとし

て言われるのかなという気がしますが、これは少

ないという感じがありますか、ありませんか、法

務大臣、どんな感じですか。法務省の中でどうい

うふうに見られていますか。

○最高裁判所長官代理者(安倍嘉人君) さようで

ございます。

○江田五月君 十六歳未満の少年については逆送

事例はない、これも確認しておきます。

○最高裁判所長官代理者(安倍嘉人君) 九月三十

日までに終局した事件については仰せのとおりで

ございます。

○江田五月君 この法、半年で十六歳以上の少年

の殺人事件四件と、随分少ないなという感じを受

けるんで、これは少年法改正を主張された皆さん

からすると、それごらん、厳しくしたらやつぱり少

なくなるだろうと、こういうふうにひょっとし

て言われるのかなという気がしますが、これは少

ないという感じがありますか、ありませんか、法

務大臣、どんな感じですか。法務省の中でどうい

うふうに見られていますか。

○最高裁判所長官代理者(安倍嘉人君) さようでございます。

○江田五月君 この法、半年で十六歳以上の少年

の殺人事件四件と、随分少ないなという感じを受

けるんで、これは少年法改正を主張された皆さん

からすると、それごらん、厳しくしたらやつぱり少

なくなるだろうと、こういうふうにひょっとし

て言われるのかなという気がしますが、これは少

ないという感じがありますか、ありませんか、法

務大臣、どんな感じですか。法務省の中でどうい

うふうに見られていますか。

○最高裁判所長官代理者(安倍嘉人君) さようで

ございます。

○江田五月君 この法、半年で十六歳以上の少年

の殺人事件四件と、随分少ないなという感じを受

けるんで、これは少年法改正を主張された皆さん

からすると、それごらん、厳しくしたらやつぱり少

くなるだろうと、こういうふうにひょっとし

て言われるのかなという気がしますが、これは少

ないという感じがありますか、ありませんか、法

務大臣、どんな感じですか。法務省の中でどうい

うふうに見られていますか。

○最高裁判所長官代理者(安倍嘉人君) さようで

ございます。

○江田五月君 この法、半年で十六歳以上の少年

の殺人事件四件と、随分少ないなという感じを受

けるんで、これは少年法改正を主張された皆さん

からすると、それごらん、厳しくしたらやつぱり少

くなるだろうと、こういうふうにひょっとし

て言われるのかなという気がしますが、これは少

ないという感じがありますか、ありませんか、法

務大臣、どんな感じですか。法務省の中でどうい

うふうに見られていますか。

○最高裁判所長官代理者(安倍嘉人君) さようで

ございます。

○江田五月君 この法、半年で十六歳以上の少年

の殺人事件四件と、随分少ないなという感じを受

けるんで、これは少年法改正を主張された皆さん

からすると、それごらん、厳しくしたらやつぱり少

くなるだろうと、こういうふうにひょっとし

て言われるのかなという気がしますが、これは少

ないという感じがありますか、ありませんか、法

務大臣、どんな感じですか。法務省の中でどうい

</

が、これについて認められた事案が六十七人、認められなかつた事案が三人。

最後に審判結果等の通知でございますが、認められた事案が二百三十六人、認められなかつた事案が七人でございます。

○江田五月君 その認められなかつた事案というはどういうことなんですか。なぜ認めないんですか。

○最高裁判所長官代理者(安倍嘉人君) 三つの類型、それぞれ多少違ひはございますけれども、これらの方を通しまして見たところでは、その相

当性によって認められなかつたのではなくして、むしろその申し出をされた方が適格の要件を欠いていたとか、あるいは審判が終わつた後であつたとか、いわばこういつた外形的な要件の問題での否定の判断だというふうに承知しているところでございます。

○江田五月君 なるほどね、要件を欠いていればそれは認められないのも当たり前と。これも運用を適切に行つていただきたいと思います。

改正少年法の成立に当たつて、私たち民主党は原案の一部修正をした上で賛成ということにしたわけですが、参議院の法務委員会としても八項目の附帯決議をいたしました。

さて、その附帯決議が半年少々、八ヶ月か、ちょうど守られているかどうか、これを確認をしていきたいわけですが、「次代を担う少年の健全育成に関する総合的な施策を充実、強化するとともに、本法の施行に当たつては、次の諸点について格段の努力をすべきである。」という書き出しで始まつて、これは十分注意しますといふ趣旨のたしか大臣の御発言、前の大臣でしたか、がございましたが、まず法務大臣、これは今後とも附帯決議に沿つた施策の充実に御努力いただくと、改めてここで確認しておきますが、それはよろしいですね。

○国務大臣(森山眞弓君) 前大臣であったかもしれませんけれども、法務省の責任者としての言葉でございますから、私もその気持ちを引き継ぎま

して、御趣旨を体して守つていかなければならぬと考えております。

○江田五月君 そこで、第二項めに「刑事処分可

能年齢を十四歳に引き下げるに伴い、少年受

刑者の教育的観点を重視した処遇に十分配慮し

こと。」と、こういうことがあるんですが、これはどういうことになりますか。

○国務大臣(森山眞弓君) 少年受刑者の矯正処遇を改築いたしまして、少年受刑者を収容する矯正施設

を実施するなどの教育的な観点を重視した人的・物的体制の整備を図つて努力いたしております。

○江田五月君 その言葉に期待をしたいんですけど、実は昨日、これは私のホームページの掲示板にある少年院の職員の方から書き込みがございま

して、なかなか切々たる書き込みなんですが、これが、実は昨日、これは私のホームページの掲示板

にある少年院の職員の方から書き込みがございま

して、夕刻で精一杯、矯正教育を施すという状況にありません。職員はあまりの勤務環境の悪さにバタバ

タ辞めています。ベテラン職員は「命が大事」と言つて辞め、新採用職員は少年からの愚弄行為等により精神的に追い込まれ辞めています。辞め

るなど。子供たちも、そういう中で大変ではある

んですけど、はぐくまれているという感じがしたんですね。

○江田五月君 そのうちちょっと伺いますと、あの榛名女子学園でも、過収容にはなつていなければ、それでもかなり定員ぎりぎりのところまで来ているといふ話で、この書き込みでいくと、「現在の職員数では、我々職員は矯正教育どころか少年を「逃がさない、殺さない(自殺させない)、怪我させない」といった保安面のみの仕事しかできません。」という書き込みで、誇張があるかもしれませんけれども、しかしやっぱりそういう面が出てきていた

うふうに私は信じております。うふうに考えておりま

す。当然ながら、教官一人当たりの相当量の業務負担増は避けられない状況でございますほか、被収容少年の生活環境維持にも相当の努力が必要でございまして、私どもの立場いたしましても、環境の改善に予算面その他の措置で改善の努力を続けていかなければいけないというふうに思つております。

○江田五月君 私は昔、少年事件を裁判官として担当していた 당시에、お隣の角田先生の御地元の榛名女子学園に行ったことがありますけれども、広い施設で女子少年が本当にわざかというおかしいですが、定数よりずっと少ない人間しかいないという状況の中で、職員と被収容者とほぼ似たぐらくな数でやつてました。確かに、それでなお矯正処遇というのは大変困難なんですが、しかし何か心を通わせるように一生懸命やつてゐるなど。子供たちも、そういう中で大変ではあります。

○国務大臣(森山眞弓君) 少年審判における公的付添人制度のあり方につきましては、司法制度改革審議会意見におきまして、少年に対する公的付添人制度導入の積極的な検討が必要であるという御指摘を受けたことを踏まえた検討を継続しております。

○江田五月君 繼続の結論を出していただきたいと思いますが、第七項では、これは「少年事件における家庭裁判所の役割が重要であることにかんがみ、調査体制の充実等その機能の拡充に努めるとともに、少年問題に関する地域的ネットワークの構築等にも努めること。」と、こうあります。

最高裁、最高検は附帯決議を尊重しという御発言はあるいは附帯決議したときにいただいていいかと思いますが、いかがですか。

○国務大臣(森山眞弓君) 家庭裁判所における調査体制の充実という観点の御質問かと思われるのでございますが、この点につきま

しては、家庭裁判所における家事事件及び少年事件の件数の動向でござりますとか、あるいはその複雑困難化の状況を踏まえまして、平成十二年

度と平成十三年度にわたりまして家裁調査官五人ずつの増員をお認めいたいたいわけございま

す。さらに、引き続きまして平成十四年度につきまして同様に五人の増員要求を行つてあるところ

までございますが、おっしゃいますような目的が十分果たせますように、今後も一生懸命やってまいりたいと思います。

○江田五月君 本当にくどいようですが、矯正教育どころか保安面の仕事しかできないという状況では、少年が立ち直るどころか、むしろ心はすぐれています。

○江田五月君 本当にくどいようですが、矯正教育どころか保安面の仕事しかできないという状況

では、少年が立ち直るどころか、むしろ心はすぐれています。

るでございます。

このように、家裁といたしましては、裁判所といたしましては、家庭裁判所がその特色である科学性あるいは後見性といったものを十分に發揮して的確な事件処理ができるよう、その充実に努めているところでございまして、今後とも、改正の趣旨を十分に踏まえて、適正な事件処理が可能となるよう必要な体制整備に努めてまいりたいと考えておるところでございます。

○江田五月君 第八項目に修復的司法ということを書いてあるんですが、これは、法務大臣、いかがでしよう。

○国務大臣(森山眞弓君) 被害者の保護につきましては、多岐の分野におけるさまざまな施策が必要でございまして、政府において犯罪被害者対策を講じるなどしておりますほか、修復的司法に関し外國制度の調査等の研究を継続しております。

○江田五月君あのときの審議を思い出すですが、修復的司法という言葉が、恐らく国会審議の中で初めてそういう言葉が出てきたんだと思いま

すけれども、諸外国で行われておると。そういう諸外国の状況をしっかりと把握をしながら、我が国でもそうしたことの導入をひとつしていくうといふ、そういう思いを込めてこの附帯決議をつけていますので、ぜひこれも、きょうここでもう少し聞いてもいいんですがやめておきますから、どうぞしつかりと諸外国の調査などもし、我が国でも導入できるような環境を整えていただきたいと思います。

きょうは改正少年法成立一年でちょっと取り上げてみましたが、私たち民主党は司法制度改革で特に家庭裁判所の飛躍的充実強化を強く求めておりますが、これは法務省もあるいは最高裁も、ここで問題だと言っているんではなくて、むしろ我々は応援しているんですから、ひとつ本当に、国会でもそういうことが聞かれた、これは大変だということで、財務省その他に対する働きかけも大いにやつていただいて頑張つていただきたい

と、格段の努力をお願いしたいと思います。

次に、十一月十六日に発表されました犯罪白書、これを伺います。概要を御説明ください。

○国務大臣(森山眞弓君) 十一月十六日に発表されました平成十三年版の犯罪白書では、平成十二年における我が国の犯罪動向等について分析しているものでございます。

平成十二年における我が国の犯罪動向について簡単に申しますと、まず第一に、刑法犯の認知件数が十一年に引き続き戦後最高を更新したという

こと、それから第二番目に認知件数の主たる増加率が戦後最低を更新したこと、第四番目に死刑施設における受刑者の収容率が一〇〇%を超えた

こと。

一般の刑法犯では、強盗、傷害、強制わいせつ及び器物損壊等の暴力的な色彩の強い犯罪が著しく増加しております。窃盜では五十歳代の中高齢層の検挙者が増加しているところでござります。

○江田五月君 なかなかショッキングな犯罪白書なんですね。平成十二年、刑法犯検挙率が四一・七% 前年比七・九ポイント低下、戦後最低特

に窃盜は一九・一%しかない、五人に一人しか検挙されていないと、こういうことになれるのかどうか、ショッキングな数字なんですが。

窃盜について一九・一%というのは、五人に一人も検挙できていないという、こういう意味なんですか、どうですか。これは大臣よりも、どなたが答えてくれますか。刑事局長。

○政府参考人(吉田佑紀君) 検挙の現場における検挙のことござりますので、警察御当局、もしよろしければ、いらっしゃるようござりますので。

○政府参考人(吉田佑紀君) 窃盜犯の認知件数でござりますが、平成十二年、昨年は二百三十三万件余りあります。これを多少ブレークダウン

しますと、侵入盜が検挙率三六・八%、乗り物盜が九・一%、非侵入盜が二一・二%という数字になつております。

○江田五月君 驚いたことなんですが、急落、その前に私がちょっと聞いたのは、これはどちらからでもお答え、警察の方がよくおわかりでしょうかね、窃盜犯人が五人に一人とかあるいは十人に一人ちょっとしか検挙できていないということじゃなくて、一人の人間が幾つも窃盜したりすると。それで、一つは確かにちゃんと捜査ができるけれども、そのほかの余罪までなかなか捜査がいかなといふので、件数としては余罪も含めた全件で、そのうちの一九・何%だけれども、人間としてはそんなにみんなが野放しになつてゐるわけではないんだというような説明も聞いたんですけど、その辺はどうなつていてますか。

○政府参考人(吉村博人君) ちょっと概説的な説明もあわせてやらせていただきたいと思ひます

が、犯罪白書は、実は昨年の刑法犯三百二十五万件の認知になつておりますので、警察ではこのうち交通事故に係る業務上過失致死傷は除いて刑事部門で議論しておりますので、母数はしたがいまして平成十二年中の刑法犯認知件数は二百四十四万件余りということになります。これを基準にしまして、昨年は検挙件数がかなり減つておりますと、昨年は検挙件数がかなり減つておりますが、検挙人員は三十万九千六百人余りといふことで、ほぼ横ばいの数字になつております。

ちなみに、これはことしの一月から十月までの統計が既に数字が出ておりますが、それで見ますと、依然として交通業過を除く刑法犯の認知件数がふえております。それから、検挙件数は残念ながら減少しておりますが、この中につれて検挙人員は、実は昨年同期比、多少ふえております。ところが、検挙件数がかなり減つておりますが、この中にあつて検挙件数の減になつてあらわれているのではないかといふことは、今、先生がおつしやつたように、ある人間を捕まえてきて余罪検査をやるわけですけれども、その余罪検査が十分でない部分が検挙件数の減になつてあらわれているのではないかといふことは推測をされるわけです。

○江田五月君 本当に背筋が寒くなるような状況があると。余罪検査までなかなか手が回らない、それが数字にすると検挙率の低下になつていて、これがどうなつていてるのではなかか重大な原因があるといふことです。犯人を野放しにしているわけではなれます。

○江田五月君 いとしても、それでもかなりひどいです。しかし、平成十二年に検挙率が急落したというのには、やはりそこに何か重大な原因があるといふだけではなかなか済まない原因、理由があると思いますが、そして、これはその原因をきわめたら、今度はそれに対して対策を立てなきやならぬと思いますが、法務大臣、どういう態度で臨まれ

ますか、この状況について。

○国務大臣(森山眞弓君) 今のお詫びそのものについては警察の方で今御説明くださいましたようないろいろな事情があるのだろうと思いますが、したがつて警察の方でも努力をしていただいていると思いますけれども、法務省もそれに関連する例えば検察現場の検察官の人数の手当てであるとか、あるいはその補佐をする事務官の増員であるとか、そのようなことも大変重要なことではないかというふうに考えておりまして、この件については来年度の予算要求において何とかしたいといふうに今努力をしようとしているところでござります。

○江田五月君 警察庁の方は、検挙率低下、どういう原因でどう対策を考えようとしておられますか。問題意識をどういうふうにお持ちですか。

○政府参考人(吉村博人君) 先ほどのちょっとと補充で恐縮なんですが、強盗事件を見ますと、これは平成元年と平成十二年を比較した数字なんですけれども、全国で強盗罪で検挙した人員が平成元年は十四百四十四人ありました。これが昨年は三千七百九十七人捕まえておりますから、結構これは数字は上がつておるわけです。ところが、強盗の認知件数が平成元年千五百八十六件でありますのが、昨年は五千百七十三まで上がっているんです。ですから、これは検挙件数、検挙人員がかなりどんどん落ちていて認知がふえているといふんだつたら、これはもう典型的に問題なんですねけれども、それなりに一生懸命やつていてるということは御理解をいただきたいと思います。

先ほど申しましたように、余罪捜査が十分でないということは、これは空き詰めでいきますと、やはり警察官の配置を含めて当方の体制の問題があるわけでありますので、犯罪発生実態に即した体制をとつていく必要があると思いますし、それから、もちろん質的な面で警察官としての育成もこれは長期的にやつていかなきやいかぬ等々。あるいはまた、科学捜査力の強化ということもありましょくし、在日外国人犯罪捜査の問題

については、関係機関ともいろいろ連携をしながらやつていく、あるいは共同合同捜査もやつてまいりたいと思つております。

○江田五月君 特効薬みたいなことはないと思うのですが、いろんな手だてを講じながら検挙率急落という状況の実態というものをしつかりつかんで、やはり本気で取り組んでいただきたいと思います。

小泉改革も我々も応援をしたいと思いませんけれども、しかし一方で世の中がこんなにすさんでくると、これは困りますよね。頑張ってください。応援をします。

過剰収容の問題、これももう一つ今回の犯罪白書の大変ショッキングなポイントだったたと思いますが、行刑施設収容率が昨年末で一〇三・六%。

さきのう伺いますと、速報値が一〇六パーとか一〇八パーとかという、上がつてきているということのようですが、これは実態はどうなつてているのか。数字をいろいろお教えいただくこともありますが、施設のタイプごとに、特にこういうところがこんなことになつていて大変だという御説明いただければと思います。

○国務大臣(森山眞弓君) おっしゃるとおり、大変行刑施設の収容人数というのはふえておりましたが、やはりどんづらちていて認知がふえているといふんだつたら、これはもう典型的に問題なんですねけれども、それなりに一生懸命やつていてるということは御理解をいただきたいと思います。

ほど少年院のお話がございましたけれども、少年院は全国的に見るとまだ一〇〇%を超えてはいな

齡受刑者の増加も大きな要因となつてゐるわけが、いかがですか。

○国務大臣(森山眞弓君) 確かに、この問題はかくということで、問題意識は十分に持つておりますので、何とか検挙実績を向上すべくやってまいりますが、いかがですか。

○江田五月君 ひとつせひ力を發揮してください。

この犯罪白書で窃盗の検挙人員では五十歳代以上の中高年齢層の増加、どうもこれも何かわびしいことです。ここばかり質問していくと、幾ら時間があつても足りませんのでこの程度にして、本題の刑法改正の方に入つてまいります。

まず法務大臣、私は、なぜ一体こんなにこの法案の提出がおくれたのか、これをひとつ、ぜひ法務大臣、ちょっと反省の弁が要るんじゃないかと思うんですよ。危険運転に対する世間のいら立ちというものが非常に高くて、私どももいろんな人の声を聞き、実は特にプロジェクトチームまでつくりてさきの通常国会に私どもは、危険な運転により人を死傷させる行為の処罰に関する法律案、こういうものを四月五日に衆議院に提出をしました。これは与党の皆さんとの賛同を得られず否決されました。これは与党の皆さんとの賛同を得られず否決されました。ここで与党の皆さんに聞くわけにもいきませんが……(発言する者あり)衆議院だからね。衆議院の与党が悪い。だけれども、政府の方も

あつてもいいんじゃないかという氣もするんですが、いかがですか。

○国務大臣(森山眞弓君) 確かに、この問題はかねて重大なことだというふうに認識しておりますが、あわせて交通事故の被害者の方や遺族の方々の強い御要望も相次いでおりまして、それを受けとめたという形でございます。

交通事件の実態とかこれに対する社会の認識の変化も踏まえまして、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も配慮いたしまして、できるだけ早くということで検討を加えます。

○江田五月君 ひとつせひ力を發揮してください。

この犯罪白書で窃盗の検挙人員では五十歳代以上の中高年齢層の増加、どうもこれも何かわびしいことです。ここばかり質問していくと、幾ら時間があつても足りませんのでこの程度にして、本題の刑法改正の方に入つてまいります。

まず法務大臣、私は、なぜ一体こんなにこの法案の提出がおくれたのか、これをひとつ、ぜひ法務大臣、ちょっと反省の弁が要るんじゃないかと思うんですよ。危険運転に対する世間のいら立ちというものが非常に高くて、私どももいろんな人の声を聞き、実は特にプロジェクトチームまでつくりてさきの通常国会に私どもは、危険な運転により人を死傷させる行為の処罰に関する法律案、こういうものを四月五日に衆議院に提出をしました。これは与党の皆さんとの賛同を得られず否決されました。ここで与党の皆さんに聞くわけにもいきませんが……(発言する者あり)衆議院だからね。衆議院の与党が悪い。だけれども、政府の方も

もつと早く本当なら出すべきだと。

いや、民主党の皆さんありがとうございます。皆さんとの御努力の積み重ねで今回出すことができましたというねぎらいの言葉ぐらい一つ民主党に

のような収容人員の急激な増加は、主としてこれ所等は全国的に見て一〇〇%を超えております。特に、既決被収容者だけで見ますと、収容率は一〇八・七%となつてゐるわけでござります。このようないい声というのも実は中に含まれてゐるわけでござります。

そういうことからいたしますと、そういう御要

望と申しますのは、結局、悪質でかつ危険な運転行為をしてその結果、人を死亡させた場合に、今過失犯ということで処罰すること自体疑問があるし、刑も軽過ぎる、こういうことであろうと私どもとしては理解したわけでございますと、その理解に従つてこういう危険運転致死傷罪を新設するということとしたものです。

○江田五月君 そうですね。軽過ぎるという感じというのはなぜ起きるかといふと、車は走る凶器で、殊さらにその走る凶器をおもちゃに使つたような運転をしながら事故を起こす、あんなものはもう落ち度があつたなんという話じゃないよという素直な国民の気持ちがある、それをそのまま受けた新たな罪をつくつたと、こういう理解ですよね。法務大臣、そうですよね。

○国務大臣(森山眞弓君) おっしゃるとおりでございます。

○江田五月君 刑法改正案としてお出しになりました。私どもは、昨年公表したのは特別法として考えてみたと。道交法の改正という、そういう考え方もあるたかに聞くんですが、これはこの手法で、これは刑事局長だと思いますが、それほどいうメリット、デメリットがあつてこの刑法改正という方法を選ばれたのか、これを説明してください。

○政府参考人(古田佑紀君) まず、道路交通法につきましては、そこに取り込むということも全くあり得ないわけではないとは思いますけれども、御案内のとおり、基本的には道路交通法は交通のルールを定めるものということになるわけでございまして、被害者あるいはその遺族の方の声にありますようない種の自然的な処罰を求める、そういうものの受け皿としていかがなものかというところが多少あるわけでございます。

次に特別法、これはもちろん選択肢としては考えられるわけでございますけれども、一つに、特別法というの、何といいましてもやや目に触れにくいところがございます。こういう悪質な交通事故犯、これは現在の自動車の普及状況から見まし

て国民生活の広い範囲で非常に深いかかりを持つてゐることで、言いかえますと国民それぞれが非常に深いかかわりを持つ。したがいまして、そういうふうな罰則で、自然犯と考えていいよ

るもの、こういうものにつきましては、やはり基本法である刑法典の中に規定することが適當であると考えたわけでございます。

先ほど大臣からも御紹介を申し上げたところで、本法では実質的な処罰をしているということも考えて、基本法である刑法で規定するのが適当だといふ意見の方が多かった状況でございます。

○江田五月君 なるほどね。危険運転、一定の類型があつて、それは本当に殊さらにそういう行為を行つて、その結果として傷害とか死亡とか

ということが起きている。よく見ると、刑法の中には、暴行というのがあつて傷害というのがあつて傷害致死というものがある、そういう一つの構造を持つた犯罪類型がある。それと似ているといひますか、その類推でこれは考へ得る、そういう類型である。これは私はなかなかまいところへ目をつけたなと思いまして、私どもいろいろ考へたんですがなかなかそこまで思い浮かばなかつたんですが、実は。

○政府参考人(古田佑紀君) そうすると、それは今のようない発想でこういう罪の形態をつくつたと、これはよろしいですね。

○政府参考人(古田佑紀君) 御指摘のとおりで

なかなか構成要件的に限定的なものというのをつくるのはかなり難しいという問題があるわけでございます。

それともう一点、これは実質的なことでございりますけれども、危険運転行為の中に含まれている行為と申しますのは実質的には道路交通法違反になるのが通常でございます。

○江田五月君 結果発生に認容があつたら殺人罪になりますから、あるいは殺人未遂になるからそれはまたそれで別の犯罪で、結果発生についての軽罪というようなものは設けなかつたということをございます。

○江田五月君 余りにも一般的過ぎて罪刑法制定主義から疑問が出てくるというのはよくわかります

が、しかし暴行罪の暴行というのもこれもいろんな類型がありますから、危険運転と、こう言えればある程度浮かび上がつてくるとも言えなくもない

い。

それでも、それは別として、今回、四類型決められているわけですから、四類型の運転をした、それをそのまま罰するという、そういう発想はとれませんですかね。

○政府参考人(古田佑紀君) そういうふうなお考へもあるあらうかと思つわけですねけれども、先ほど申し上げましたとおり、道路交通法におきましても例えは酒酔い運転等は非常に重く处罚されている、そういうことでございまして、一般的にあえて現時点でそういう規定を設ける必要まではないのでないかと考えたということでおざいます。

○江田五月君 暴行、傷害、そういう犯罪類型と

のが一つの犯罪類型としてあるわけで、なぜ、暴行類似行為で危険運転をとらえるのなら、危険運転罪というものをつくらないんですか。

○政府参考人(古田佑紀君) 確かに、考え方として、一般的な危険運転ということとなりますが、あとは罪は成立すると、そう考へてよろしいですか。

○政府参考人(古田佑紀君) 御指摘のとおり、結果的加重犯の構造に類似したものでございますので、そういう意味で結果発生についての認容等はもちろん要らないわけでございます。要するに

この危険運転行為がその死傷の原因になつてゐるということが必要であるということございま

ります。

○江田五月君 結果発生に認容があつたら殺人罪になりますから、あるいは殺人未遂になるからそれはまたそれで別の犯罪で、結果発生についての危険運転行為と全く別な要因によつて結果が起きるというような場合は除かれるということをございます。

○江田五月君 それは結果と言えないと、これは特によね、普通なら。危険運転をやつていたと、隣に乗つていた人が突然クモ膜下出血で死んじやつた

というのは別に運転と関係ないから、運転の行為とその結果の間に別に因果関係はないので。まあ、いいです。

○江田五月君 ほかも危険運転行為はいろいろあるように思いますが、これは特によくお調べになつて類型化したということなんですよ。そうすると、今までこういうものも業務上過失致死傷罪として処断をしておつて、そうす

ると、全体に業務上過失致死傷罪がずっと軽いものから重いものまである、その重いところを取り上げてこういう重罰化すると、今度その一番重い業務上過失致死傷が抜けちゃうわけですから、抜けた残りの一番重いところの刑が法定刑最高のところまで行つて全体に業務の量刑が重くなるとい

うことにつながるということはあるんですか、なん

いんですか。

○政府参考人(古田佑紀君) 現在の業務上過失致死傷罪の法定刑が昭和四十三年にいわゆる交通三

悪に対応するために引き上げられたわけで、そういうことは事実でございます。

いう中に今回提案しておりますような危険運転行為による致死傷の結果がかなり含まれていると

いふことは事実でございます。

したがいまして、その点について重い処罰規定を新たに設けるということになりますと、今、委員御指摘のような間を埋めるという意味ではない

んですけれども、やはり交通事故の実態に即した悪質性、それを考慮して懲役五年以下という法定刑の範囲内で量刑というのが考えられていくこと

になるであろうと。そういう意味で申し上げますと、軽い方にはさほど影響はないと思いますけれども、やはり悪質、重大と思われるような過失犯犯につきましてはやはり量刑も変わってくるものではないかと考えているところでございます。

○江田五月君 そういうことはあるでしょうね。

こんなひどい交通事故、それでも業務上過失致死は五年だから、それは五年と。すると、これもひどいけれども、あの五年のやつよりはちょっとは軽いかなというで四年半にするとかというの

が、こんなひどいというのが危険運転の方に行くわけですから、これはひどいというのは四年半が五年になるというようなことは、まああるんでしょう。

○政府参考人(古田佑紀君) この場合は、赤信号無視という道路交通法上の罰則の構成要件を完全に取り込んで、それを構成要件としているものでござりますので、本罪が成立する場合には本罪に吸収され、別途、道交法違反によつて処罰されることはないと考えております。

○江田五月君 吸収。道交法には安全運転義務違反という類型があるので、言葉だけ見ると危険運転と安全運転義務違反は同じように思いますが、これはかなり違うんですか。

○政府参考人(古田佑紀君) 確かに、安全運転義

務違反は言葉だけ見ると委員のおっしゃるような

感覚もいたしますが、安全運転義務違反と申しますのは非常に広い概念で、一般的に何らかの交通

をするということが対象になつていてるわけでござります。

一方、こちらの方はまさに非常に重大な危険を生じさせる、そういうふうな場合を類型化したものでございまして、安全運転義務違反との関係で申し上げれば、安全運転義務違反のうちの非常に極端なものということにはなるかと思ひます。

○江田五月君 共犯の関係についてちょっと伺いたいんですが、致死傷という点は、これは結果的に加重で、しかし危険運転のところは可罰的でございませんか?

○江田五月君 そういうことはありますよね。一人で乗っていて、それだけ、赤信号を飛ばした、それで致死傷の結果が起きたら、これはこの二人は共犯になりますか。

○政府参考人(古田佑紀君) 一般的に申し上げまして、基本行為は故意でございますので、いわゆる共犯規定の適用はこれは当然あるわけでございませんして、これは暴行に準ずるという法的評価はしてありますけれども、暴行をしているわけではありません。したがいまして、そういう意味では同時に犯の規定の適用というのは考えられないのではなく、ただ、もちろん暴行に当たるような場合も本罪には含まれるわけで、そういうようなケースはあり得るかと思ひます。

○江田五月君 ちょっと今よくわからなかつた。危険運転自体が暴行と評価できるような危険運転のときに、そうするとそれは傷害なんですか、それとも危険運転致傷なんですか。

○政府参考人(古田佑紀君) 本罪につきましては、現行刑法上暴行に当たると認められるようなケース、これも自動車の危険運転として評価できる場合には本罪によつて処断するという考え方でござります。

○江田五月君 そうすると、その場合は二百七条の適用もあり得るということです。

○江田五月君 そうですね。一概にいうのは、つまり共犯ということは共同正犯も教唆も帮助もそれはあり得るということだと聞いておきます

が、仮にボスがいて、運転をとにかく無理やりに信号無視などさせて、この人間がもうそれを嫌だと言えないような状態でやらせたというようなことをすると、今度は間接正犯というような处罚の方法も出てくるわけですよね。

○政府参考人(古田佑紀君) 御指摘のとおりだと考へております。

○江田五月君 没収はどうですか。

○政府参考人(古田佑紀君) 犯罪行為として危険の一部として危険運転行為は定められているわけでございますので、したがいまして一般的には犯罪供用物件として車両等が没収される可能性は、いかにもせんが、適用はないんですか、あるんですか。

○江田五月君 刑法二百七条、同時傷害、これは類似ですから適用があるとまではなかなかいかないかも知れませんが、適用はないんですか、あるんですか。

○政府参考人(古田佑紀君) 御案内のとおり、同時傷害の規定は暴行が前提となつてゐるわけでございまして、これは暴行に準ずるという法的評価はしてありますけれども、暴行をしているわけではありません。したがいまして、そういう意味では同時に犯の規定の適用というのは考えられないのではなく、ただ、もちろん暴行に当たるような場合も本罪には含まれるわけで、そういうようなケースはあり得るかと思ひます。

○江田五月君 ちょっと今よくわからなかつた。二以上の車を持つというような事態というのがどの程度想定されるかということになるんだろうと連絡なしに走行しているさなかで、それそれが、車の車ではねられたかがわからない、被害者は、というような場合は二百七条ぐらいのものがないわけでも何でもない、そして事故が起きた、どちらの車ではねられたかがわからない、被害者は、これはありますか。

○政府参考人(古田佑紀君) 実態の問題として妨害の意図とか、こういうようなものが全く意思の連絡なしに走行しているさなかで、それそれが、車の車ではねられたかがわからない、被害者は、これはありますけれども、全く論理の問題として考えますと、仮にそういう場面があり、なおかつそれが当該自動車に乗つてゐる人に対する暴行に刑法上当たるというような場面が万一あるとすれば、それは二百七条の適用がある場面もあり得るといふには思つております。

○江田五月君 今聞いたのはそうじゃなくて、二百七条のような考え方を危険運転致死傷罪でも検討して、そしてもし必要だということになれば、そういう二百七条ではすぐ無理ですから、暴行に当たるというようなことではない場合には、二百七条類似のような規定を設ける必要がありはしないかということを言つたんです。

○政府参考人(古田佑紀君) どうも失礼いたしました。

○江田五月君 そうすると、その場合は二百七条の適用もあり得るということです。

○江田五月君 今申し上げましたように、まさにそれが暴行というケースに該当する

というような場合であれば、少なくとも刑法の文面上適用が排除されるということにはならないのではないか。ただ、実際問題としてこれは自動車で高速で走つてゐる話ですから、そういうことか

らいえはほとんど問題になる余地はないのではな

いかと考へてゐるということです。

○江田五月君 私は、二百七条類似のことはやつぱり一遍検討した方がいいかなという気もするんです。例えば、今の二台の車が競争で信号無視を始めた、その間の二人は別に相談してやつてゐるわけでも何でもない、そして事故が起きた、どちらの車ではねられたかがわからない、被害者は、

というような場合は二百七条ぐらいのものがないわけでも何でもない、そして事故が起きた、どちらの車ではねられたかがわからない、被害者は、

というような場合は二百七条ぐらいのものがないわけでも何でもない、そして事故が起きた、どちらの車ではねられたかがわからない、被害者は、

というような場合は二百七条ぐらいのものがないわけでも何でもない、そして事故が起きた、どちらの車ではねられたかがわからない、被害者は、

というような場合は二百七条ぐらいのものがないわけでも何でもない、そして事故が起きた、どちらの車ではねられたかがわからない、被害者は、

いうことになるおそれがあると、そういうふうな問題も指摘されておりまして、やはり慎重に検討しないかなければならない問題と考えます。

○江田五月君 そういう心配もあるでしようか

ら、すぐつくれということを言つてゐるわけじやありませんが。実は、私の経験でいえば、これは民事の話ですけれども、車がすれ違つたんですね、それで、すれ違つた後でその間で人が死んでいたという、どつちがはねたかわからないという。これは刑事では両方無罪というか、起訴して無罪になつたのかな、あるいは起訴できなかつたのかな。しかし、民事ではこれはやつぱり損害賠償を認めないわけにいかないというようなケースに遭遇したことがありますして、やっぱり危険運転が二台ずれ違つて、間で人が死んでいたなんということが起り得るなということを心配いたします。

この辺になると、もう専ら法律家しか興味がない、かなりおたく的な質問にだんだんなつていつてゐるんですけども、もうちょっとおたくでありますと、一項、二項があつて、それぞれ前段、後段ありますよね。これはそれぞれ別罪になるんですか、併合罪になるんですか、観念的競合になるんですか、それとも一罪なんですか。あるいは、一項にも当たるようなむちやくちな運転をして人が三人死んじゃつたら、これは罪数はどうなるんですか。

○政府参考人(古田佑紀君) いずれにいたしましても、一個の運転行為でございますので、一項、二項のそれぞれの構成要件に同時に当たるという場合には、これは併合罪になることはない。観念的競合がある場合は包括一罪か、それは多少いろんな考えはあるかと思いますが、いずれにせよ一罪ということにならうかと思います。

また、複数の方がそのことによつて死傷の結果が生じたと、そういう場合も、結局これは一個の行為によるものでござりますので、観念的競合ということになると考えております。

○江田五月君 裁判所が考えるでしょうけれども、立法者、立法者というのか提案の方では、観念的競合か包括一罪か、その辺の検討はされていないんですか。

○政府参考人(古田佑紀君) これは、危険運転という行為を幾つかに類型化したということで、大抵の問題としては要するに危険な運転行為といふことでございますので、この類型化したのは、ある程度の物事の整理、あるいは立法技術的な面で、そのことが大きく影響しているわけございまして、車と申しますのは、例えばリヤカーでありますとか、そういうわゆる軽車両と呼ばれているもの、そういう道路上を行つて車全般というふうには思つております。

○江田五月君 私もそう思ひますね。

法定刑ですが、十年というものはこれは傷害との比較でわかるんですが、一年以上というものは傷害致死と比較すると、二年以上が一年以上というのは、半分といふのか、半分とはならないのか。いずれにしたつて、なぜこれは軽くしたんですか。

○政府参考人(古田佑紀君) こういう危険な運転行為が暴行に準じるものであるということから、傷害致死の刑に準じて法定刑を考えたわけでござりますが、暴行に準じると申しましても、暴行そのものではない。そうなりますと、ケースによつては、どうもやっぱり人に対する暴行といふことでは、どうもやつぱり人に対する暴行ですか。

○江田五月君 そして、通行を妨害する目的の、二輪車でもいいということになりますか。

○政府参考人(古田佑紀君) おっしゃる通りでございます。

○江田五月君 そして、通行を妨害する目的の、その妨害される方の車というのはリヤカーでもいいと。

あれはどうですか、お年寄りが買ひ物バッゲみたいな、あれ何と言つんですか、ずっと押して歩いていますよね。あれは車ですか。

○政府参考人(古田佑紀君) 妨害の対象となりますのは、歩行者も含めてすべて道路上を通行していくものが対象になるわけでござります。

バギーは確かに車輪がついているものではありますけれども、むしろこういうのは歩行者と一体となつてゐるものと考える方が自然な場合が多いと。

○江田五月君 刑法改正については、ほかに免除のことも随分聞かなければいけないし、それからもう一つ刑事訴訟法の方も聞かなければいけないんとして、この二項なんですが、「人又は車の通行を妨害する目的で、走行中の自動車の直前に進入し、その他」接近し、かつ危険な「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」と。車というのと、自動車というのと、四輪以上という、三つのものが入つてくるんですね。

○委員長(高野博師君) ただいまから法務委員会は、ちょっと今調べていないんですが、道路交通法に定義があるあの自動車でいいんですか。

○政府参考人(古田佑紀君) 自動車とは、原動機によりましてレールまたは架線を用いないで道路を走る、そういう車両をいふと。それに対しまして、車と申しますのは、例えばリヤカーでありますとか、そういうわゆる軽車両と呼ばれているもの、そういう道路上を行つて車全般というふうには思つております。

○江田五月君 車というのは特に何か定義規定はなかったかと思いますので、社会通念上車ということになるわけでござります。

○江田五月君 車といふのは特に何か定義規定はなかったかと思いますので、社会通念上車といふものだらうということで、そうすると、直前に進入するという、進入する相手は自動車ですから、二輪車でもいいということになりますか。

○政府参考人(古田佑紀君) おっしゃる通りでございます。

○江田五月君 そして、通行を妨害する目的の、二輪車でもいいということになりますか。

○政府参考人(古田佑紀君) おっしゃる通りでございます。

○江田五月君 そして、通行を妨害する目的の、その妨害される方の車というのはリヤカーでもいいと。

あれはどうですか、お年寄りが買ひ物バッゲみたいな、あれ何と言つんですか、ずっと押して歩いていますよね。あれは車ですか。

○政府参考人(古田佑紀君) 妨害の対象となりますのは、歩行者も含めてすべて道路上を通行していくものが対象になるわけでござります。

バギーは確かに車輪がついているものではありますけれども、むしろこういうのは歩行者と一体となつてゐるものと考える方が自然な場合が多いと。

○江田五月君 刑法改正については、ほかに免除のことも随分聞かなければいけないし、それからもう一つ刑事訴訟法の方も聞かなければいけないんとして、この二項なんですが、「人又は車の通行を妨害する目的で、走行中の自動車の直前に進入し、その他」接近し、かつ危険な「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」と。車というのと、自動車というのと、四輪以上という、三つのものが入つてくるんですね。

○委員長(高野博師君) 午前の質疑はこの程度にきょうはこの程度で終わります。

○委員長(高野博師君) 午前一時まで休憩いたします。

午前十一時五十九分休憩

○江田五月君 バギーだけが動いてるということは普通ないですから。

○委員長(高野博師君) ただいまから法務委員会は、ちょっと今調べていないんですが、道路交通法に定義があるあの自動車でいいんですか。

○政府参考人(古田佑紀君) まず初めに、警察庁と法務省との間の対立があつたかのようなお話をござりますけれども、対立といふことではなくて、どういうふうに考えていくのかということでお話ししますけれども、対立といふことではなくて、なぜ今回この危険運転致死傷罪が刑法改正になりましたのか、お聞かせいただきたいと思います。

○政府参考人(古田佑紀君) まず初めに、警察庁と法務省との間の対立があつたかのようなお話をござりますけれども、対立といふことではなくて、どういうふうに考えていくのかということでお話ししますけれども、対立といふことではなくて、なぜ今回この危険運転致死傷罪が刑法改正になりましたのか、お聞かせいただきたいと思います。

○政府参考人(古田佑紀君) まず初めに、警察庁と法務省との間の対立があつたかのようなお話をござりますけれども、対立といふことではなくて、どういうふうに考えていくのかということでお話ししますけれども、対立といふことではなくて、なぜ今回この危険運転致死傷罪が刑法改正になりましたのか、お聞かせいただきたいと思います。

○政府参考人(古田佑紀君) それから、ただいまイギリスの例をお出しになつたわけござりますけれども、御案内のところいろいろ検討をお互い協議をしていたという実情でござりますので。

○政府参考人(古田佑紀君) それから、ただいまイギリスの例をお出しになつたわけござりますけれども、御案内のところいろいろ検討をお互い協議をしていたという実情でござりますので。

○政府参考人(古田佑紀君) それから、ただいまイギリスの例をお出しになつたわけござりますけれども、御案内のところいろいろ検討をお互い協議をしていたという実情でござりますので。

刑法典というのを持たない国でございます。その内容に応じて比較的小さな法律などをたくさんつくりしていくという、そういうような国でございまして、若干イギリスとはそういう意味で法体系が違っているということを御理解いただきたいと思います。

今回、危険運転致死傷罪を刑法の改正により施行したこととしたのは、結論的に申し上げますと、暴行に準ずるような危険な運転行為で人を死傷させると、そういう人の生命、身体に対する基本的な犯罪の一種である、そういう考え方からやはり刑法典というのがふさわしいのではないか。また、もう一点は、非常に広く国民生活に關係するものでありますと、そういう意味からも基本法である刑法によることが適当ではないかと、こういうふうな理由

えでございまして、これも先ほど申し上げたおり、法制審議会等の審議を通じてそういう意見が強かつることでござります。

○日笠勝之君 次に、元検察官の方は、交通三悪に見られる故意犯的な無謀で悪質な犯罪に適用するのには無理がある、こうした事犯に対しては刑法百九十九条の殺人罪を適用すべきだと、こういう元検察官の方の御意見もございましたし、昨日のある全国紙の投書欄には、全国交通事故遺族の会の理事の方は、酒飲み運転は未必の故意と言つてもよい、死亡事故を起こしたら殺人罪を適用してもよいくらいだと、こういうコメントをしているというふうな記事も出ております。

今回は、そういう意味では有期懲役刑一年以上と、こういうことでございますが、こういうふうに

な方々、被害者の方々から見れば厳罰じゃなくて軽減されたんじゃないかなと。傷害致死の場合二年以上の有期懲役刑と、こうなつてもおりますし、そういうふうな声もございますが、これに對してはどのようなお考えをお持ちでしようか。

○政府参考人(古田佑紀君) いろいろな御意見があることは承知しておりますけれども、やはり殺人ということになりますと、実際に生命を奪うという結果をこれは認容といいますか、要するにそ

うなつてもいいやと思っているとでもいいましょ
うか、最低限度そういうことが必要でございまし
て、それを一般的に酒酔いやあるいは酒気帯びで
あるからといってそういうことまで認定するとい
うのは、これは実際上極めて困難なわけでござい

ますし、また、一般的にそういう意思を持つてはいるということも、これはちょっと現実の問題としては言いがたいのではないかと思うわけです。

また、傷害致死と比較して死亡した場合の下限を一年ということにいたしましたのは、これは先ほどから申し上げております通り、墨田こ準

いとから「申立て」といふのであります。暴行行為をすると申しましても暴行そのものではないケースというのも非常に多いわけでございまして、いわゆる暴行の場合とは違つた類型というのもあるわけでございます。そういうことを考慮いたしますと、傷害致死と全く同じ「一年以上」ということに対するについては、やや事案の実態に即さない場面が出てくるというふうな考え方で一年にしたわけでござります。

ですから、典型的に想定されることで申し上げれば、もちろん傷害致死と同じように評価されるのが通常であろうと考えております。

○日笠勝之君 次に、「人を負傷させた者は十年以下の懲役に処し」、云々と条文に出ていますが、この自易といつては、らくな負傷があるつねで

この食生活をして、かくして日本人が骨密度がなかなかなくて、いわゆる骨折のように治るような負傷がある。私がここで問題にしたいのは、全国に今四ヵ所ござります交通事故によつて療養されていいる、受け入れている療護センターというののがござ

これは自動車事故対策センターが運営をしておりま

りまして、自動車事故によつて脳に損傷を生じ、極めて重度の精神神経障害が継続する状態にあるため、治療及び常時の介護を必要とする者を収容し、その社会復帰の可能性を追求しつつ、適切な治療及び看護を行う、という目的のために四カ所設置されております。

この入院要件は、自力移動が不可能、自力摂食が不可能、ふん尿失禁状態、眼球は辛うじて物を

追うこともあるが認識は不可能、声を出しても意味のある発言は全く不可能、簡単な命令には応ずることもあるがそれ以上の意思の疎通は不可能という方が俗に言う入所されておるわけでございます。

こういう方々が、今現在、十月三十一日現在で百二十一名受け入れていらっしゃるようでござりますが、それでも申し込みをしてもなかなかその順番が来ないと、こういうことだそうでございます。

と、このようにも言われておりますけれども、こういうふうな負傷させて障害を与えるという人も十年以下の懲役と、こういうことですよね。そうですね。どうぞ。

一年間にこの患者一人当たりに年間二千三百万の費用が要るというんですよ、一年間。数年でどうかといつたら、だから一意図ぐらひのこの方々

には費用がかかるつていて。五年が大体めどだそうでござります。

こういうふうな負傷をさせて植物状態患者とい
うんですか、こういうふうにした場合でも十年以下
と、こういうことですよ。

○日笠勝之君　ですから、果たしてこれが厳罰に
ります限りは、御指摘のとおりでござります。

なつたのかなというふうな気がいたすわけでござ
います。

確かに、五年が十年になつたんだよと、こう言
いますけれども、その負傷の程度によるわけです
から、これは同じ条文に二つは書けないんでしょ
うね。人を負傷させた者は十年以下の懲役または
有期懲役刑一年以上というのは書けないんでしょ
うけれども、しかし、場合によつてはそちらの方

を選択してもいいようなこともありますのでないか、すなはち重過失があるよう重傷害といふか、というふうなこともありますのであると思うんです。

ざいますし、かつて視察したことあります。それはもう大変な介護でございまして、患者五十人に対しても看護婦さんが八十人ですよ。そういうふうに負傷させて障害を及ぼしていくながら十年以下というのもいかがかなと、こういうふうに思いますが、その刃のところを、この春藤センターになります。

○政府参考人(古田佑紀君) 御指摘のとおり、例どがあつて、そういう交通事故によつて、先ほど申し上げました、入院要件を言いましたね、そういう方ものいらつしやるということを当然知つた上で十年以下と、こういうふうになつたんでしょうか。

わけでございます。ただ、現在の刑法上、傷害の場合は、これは御案内のとおり十年で、一般的な場合で、植物状態になつたとしてもやはり十年と

いうことになるわけでござります。

と思つてはおりますが、命を失わせるということと、そういう状態になつたにしても傷害にとどまるという点については、やはり質的な差というのはある程度これはあると言わざるを得ないのでは

刑法の体系との関係ということをございまして、

そういうことから今回は傷害の場合には十年というにしたわけでございます。
いずれにいたしましても、御指摘のような問題については、これは十分検討をしなければならない問題ではあると思っております。

○日笠勝之君 次に、危険運転の四類型というものが明示されておりますが、先日でしたか、道路交通法が改正になりましたですね。この道路交通

法改正の、悪質、危険な運転行為に対し罰則が引き上げられたわけでございますが、これは十三違反行為というものがそれぞれ強化をされたわけがございます。

その中で、これはどうして今回刑法改正には、その類型の中に入らなかつたのかなと思われるものがございます。それは、一つは過労運転、同下命容認ですね。それから酒酔い、酒気帯びの下命容認ですね。これは道路交通改正では相当厳しく強化をされております。それから、もう一つは共同危険行為ですね。これらのものがなぜ四類型以外に例示として入らなかつたのかということをお聞かせ願いたいと思います。整合性がないんじゃないかなということを言つておるわけです。

○政府参考人(古田佑紀君) 今回、ここで類型化した行為は、非常に危険であるとともに反社会性が強いということで、実際の事犯の実態も調べた上でこのような御提案をするに至つたわけでございます。

そこで、今お尋ねの点でございますけれども、過労運転につきましては、これは実は原因は非常にさまざまございます。中には強い非難には値しないというふうなケースも少なくなくあるわけでございますし、またいろんなことが複合的に作用して過労状態になるという場合もあるわけで、そういう点からいたしますと、過労運転につきましては、およそ一般的に反社会性が極めて強い悪質、危険な運転行為とするのはこれはいかがなものかということで、本罪におきます正常な運転が困難な状態になつたことの原因には含めないといたします。

それから、酒気帯び運転の下命容認という点でござりますけれども、これは単なる酒気帯びといふことであれば、それ自体が直ちに常に危険が高いとまでは言ひ切れない。ただ、これが非常に酒酔いの程度が高くて、どう考へてもこれは正常な運転はできないであろうというようなケースの場合を想定いたしますと、それをやらせたり、あるいは知りながら車を貸したりということ

になれば、これは共犯が成立する場合があると考
えております。

それから次に、共同危険行為でございますが、これは二項の、例えば割り込みでありますとか、それに走っていく、こういうふうな類型に当たるような共同危険行為というものは本罪の対象になるわけでございます。

しかしながら、それ以外の共同危険行為につきましては、これは確かに運転する方にとっては非常に不安なわけでございますが、事故の実態から見ましても、そういうことで重大な事故が起きるというケースというのは私どもの調査した結果で、なかなか見当たらぬと。それが全体がここで、本罪で考えておりますような非常に危険な行為と言えない場合も多いということから、共同危険行為という形ではとらえなかつたということでござります。

○日笠勝之君 ちょっと本題から外れるかもしれません、この共同危険行為でございますが、暴走族が今、いろいろと根絶をしていくこうということで全国百二十余の自治体が条例をつくつて今取り組んでおるところでございますが、実は、たまたま私が続けてここ二回テレビを見た関係で申し上げるのでございますが、日光のいろは坂でドリフト族という、もう急カーブ、ヘアピンカーブを乗り回す暴走族、これを二回連続でテレビで見ました。私はが走行する週末、毎週末に速度違反取り締まりとか、あるいは警察におきましては、ドリフト族が走行する週末、毎週末に速度違反取り締まりとか、あるいは警察によるドリフト族の排除に努めているところでございます。

さらに加えて、道路管理者にも要請をいたしまして、ドリフト行為をしにくくなるようなる道路の舗装を、ちょっとでこぼこを持たずのような薄層舗装といったようなものも実施していただくとか、あるいはドリフト族そのものを見に来る若者、これを通称ギャラリーと呼んでおりますけれども、そういったガラリーの路側駐車を防止するため、路肩へのブロックの設置などを工つてその防止に努めているところでございます。

私も警察におきましては、暴走族に対しましては、非常に多く寄せられておるところでございますので、栃木県のみならず全国の警察におきまして暴走族の走行排除に向けた取り締まり等の総合的な対策を推進してまいりたい、このよう考へております。

○日笠勝之君 ギャラリーというお話を出ました
が、期待族とも言つんだそうございまして、愛媛県ではその期待族も抑止していこう、そういう条例をつくろうという動きもあるようございま

いると、一体警察は何しているのということでござります。

ですから、きょうここで私は要請しておきました。日光のいろは坂でのドリフト族が二度とテレビなんかで、報道で取り上げられないぐらい壊滅、絶滅を、決意を聞きたい。

以上です、これは。

○政府参考人(坂東自朗君) 委員御指摘のよう

に、いろは坂のドリフト族が二度と報道されないようになります。

ドリフト族も絶滅するようになつかりと対応していただきたいと要請を強く強くしておきたいと思

います。

なぜかならば、この道路交通法改正の共同危険行為の試案に対して、警察庁の試案に対してパブリックコメントがされましたね。そのときに三百五十三の、共同危険行為についてどう思うかといふ質問で、パブリックコメントの回答がありましたうちの百九十件は、もっと厳しくやれと。こういう庶民、世論の声がちゃんとパブリックコメントにあります。ですから、ちよつと申し上げます。

例えば、逆走というのがありますね。一方通行をとにかく逆走して大きな事故を起こすとか、高速道路を逆走したという例もございますね。パトカーかなんかに追われて、また検問を突破して慌てふためいてといふこともあるのかもしれないですね。

逆走なんかはまさに、これはもうこういう

スピード違反だと申します。だから不正改造車、そ

れから過積載、こういうものも、いわゆる運転の制御は坂道であつたり雪道は厳しいなということ

を知つていながら、不正改造車で運転したり、ま

た過積載等々のトラックなどによる事故が起

こつた、これはやつぱり危険な運転というふうに

アルファ、今申し上げたようなものはならない

のかどうか、どうしてならないのか、お聞かせ願

いたいと思います。

○政府参考人(古田佑紀君) 確かに御指摘のよう
に、今挙げられたようなものを一般的に取り込ん
でいるわけがございます。と申しますのは、
一つは非常に多様な場合がありますので、類型化
が難しいということでございます。
ただ、例えば逆走のケースを申し上げますと、
これはいわば高速道路を反対側から走つてくると
いうことは、これは相手の正常に走っている車両
の自由な走行を妨害することになるわけでござい
まして、当然そうなる、そういうつもりでやつて
いるケースが一般的には多かるうと。そうなりま
すと、著しく車両に接近して走行している場合に
当たるケースも考えられるわけでございます。
それから、不正改造車等あるいは過積載車、こ
ういうものにつきましては、これは主としてス
ピードとの関係が問題にならうかと思うわけです
が、到底そういう車でこういうスピードを出せば
これは車両の走行のコントロールが困難になると
いうふうな、そういう事態であれば一項の進行の
制御が困難となるような高速度ということに當た
るケースもあるかと思われるわけです。

したがいまして、今御指摘のようないろいろな

ケースにつきまして、真に危険で悪質なケースと
いうのは本罪の対象になる場合も少なくないと考
えております。

○日笠勝之君 次は、俗に飲酒運転でございます。
今回、アルコール及び薬物ということで危険運
転ということに、致死傷罪になれば、アルコール
を攝取しておればそういうことになるということ
でございますが、人事院、来られていますか、人
事院にちょっとお聞かせ願いたいと思います。
地方公務員の方は、いわゆる飲酒運転をして免
職になる、高知県が九七年十一月からこういう規
定を設けました。四年間で五人ほどが免職になつ
たようござります。当初は厳しいんじゃないか
と言われておりますが、公務員としてより倫理
を守っていくということは当然だということで、
もう当然だという雰囲気だそうでございます、高

知県においては、飲酒運転で免職はかわいそうだ
というよりは、当然だと、こういうふうになつて
おるようでございます。

また、秋田県も、九九年四月から停職、減給に
免職規定も導入したようございまして、今、県
は当然ながら、秋田県九市のうちの五市、六十町
村のうちの二十九町村が同じくこの免職規定を導
入したようございます。残りの市町村も今見直
しを検討している、こういうことでございます。
地方の方は、この飲酒運転の絶滅に向けて、免
職規定まで地方公務員、設けてやろうと、こうい
うふうにしておるわけでございます。

ちなみに、秋田県は、この免職規定を入れてか
ら、公務員の飲酒運転発率が二・一%から一%
に激減、半分になつたそでござります。
何が言いたいかといふと、じや、一体、国家公
務員はどうなるかということござります。国家
公務員の飲酒だけです、事故がありません、飲酒
だけの場合はどういうふうな標準がありますか。
○政府参考人(小澤治文君) 減給、それから戒告
でございます。

○日笠勝之君 停職すらありませんよね。事故を

起こせば、傷害とか致死であれば別ですが。

ですから、地方はこのように、まず地方公務員

が、地方の公僕でありますから、もつて垂範で公

務員倫理、また交通事故、飲酒運転をやめさせると
いうことの抑制力で免職 停職というものが入っ
ている市町村があるということを申し上げたわけ

でございますが、このたびこういう危険な運転の

罰則が道路交通法でも強化されました。そういう

ことから見まして、今後、公務員のいわゆる飲酒

運転の標準、今のところは減給と訓戒だけでござ
いますが、停職とか免職とかそういうふうなこと

も今後検討する用意があるかどうかをお聞かせ願
い申し上げたいなど、こういうふうに思うわけで
ございます。

そこで、法務省でございますが、法務省の職員

の懲戒は、これは法務大臣がやるわけですね。そ

の中で、平成十二年度省庁別の交通事故、交通法

規違反関係で見ますと、二十七人の方が処分され
ておるわけですね。恐らく飲酒運転があつたとし
ても、先ほど申し上げた国家公務員の場合ですか
らまあ減給か訓戒だらうと思いますが、まず法務

省こそ法律を最も守り遵守しなきやいけない省だ
と思いますよね、当然、法務大臣ね。そういう意

味では、今回こういうふうに危険運転は、道路交

通法でも悪質、危険運転は罰則を強化したんで
す。事故を起こせばそれは刑法に行くんですが、

わざおると。
さらに、本年六月、道路交通法の一部改正、そ
れから今般の刑法改正というように、飲酒運転な
どの悪質な運転行為に対しましては刑法上対応も

厳しくなつてゐるという認識を持っております。

人事院といたしましては、各府省が懲戒処分を

行う場合に、懲戒処分の指針というような参考に

なるのを出しておるわけですが、その中で、飲酒

運転、それから飲酒運転による死傷事故、これに

つきましては標準的な処分量定を示しているわけ

ですが、この飲酒運転等に対する法令改正がある

わけで、それを考慮いたしまして今後適切な見直
しを行つていただきたいというふうに考えておりま

す。これによりまして、各府省の懲戒処分が厳正
に行われるよう指導、助言していきたいといふ
うに考えております。

○日笠勝之君 秋田県に国家公務員の方もいらっ
しゃいますね、多分。高知県もいらっしゃいます
ね。同じ公務員で、片一方は免職、片一方はだめ
だよと訓戒かもしません、減給かもしません。
同じ公務員で同じ地域に住んでいてえらいこ
れは不平等じゃないか、こういう声も出てくるわ
けですから、よく今後、こういう罰則が強化され
たことも踏まえまして、バランスのとれるような
ひとつお考えを、お考えといふかその対応をお願
い申し上げたいなど、こういうふうに思うわけで
ございます。

○国務大臣(森山眞弓君) 公務員として飲酒運転
をするというようなことがあつてはならないとい
ふことは、もうおっしゃるとおりでございます。

○日笠勝之君 秋田県に国家公務員の方もいらっ
しゃいますね、多分。高知県もいらっしゃいます
ね。同じ公務員で、片一方は免職、片一方はだめ
だよと訓戒かもしません、減給かもしません。
同じ公務員で同じ地域に住んでいてえらいこ
れは不平等じゃないか、こういう声も出てくるわ
けですから、よく今後、こういう罰則が強化され
たことも踏まえまして、バランスのとれるような
ひとつお考えを、お考えといふかその対応をお願
い申し上げたいなど、こういうふうに思うわけで
ございます。

○国務大臣(森山眞弓君) 公務員として飲酒運転
をするというようなことがあつてはならないとい
ふことは、もうおっしゃるとおりでございます。

○日笠勝之君 人事院、結構でございます。あり

がとうございました。

○日笠勝之君 人事院、

いうようなことになつたのではいかぬと思ひます
が、県警の場合、こういう軽微な事故、というもの
の何か標準というか統一基準というか、そういうう
ものがあるんでしょうか。警察庁、お願ひしま
す。

○政府参考人(坂東自朗君) 私ども、交通事故が発生した場合におきましては、実況見分あるいは関係者に対する取り調べ等の捜査を行いまして事故原因を究明して、捜査を終了したものにつきましては速やかに送致するということにしておるわけでございますが、私ども交通警察にとつて非常に大きな課題は、もちろんこれはもう事故防止でござりますけれども、もう一つは、そういうたゞ対策を講じながらも、やはり事故が非常に増加しているといったような状況にござりますので、そういうたゞ増加する事故に対して捜査力というものをどのように配分するかということもこれ一つの大きな課題でございます。

も、今トラウマなんて言いますね、後遺症、精神的後遺症、それから体の後遺症もありますね。そういうことが後であるやもしれませんですね。そういう意味では、軽微、軽傷の交通事故、軽い、軽微な交通事故もやっぱり検査は中断せずにきちんとやり上げておかないといふ支障が出てくるんじやないかなと、こう思いますが、この点、検査の中止ということについてはどのように考へでしようか。

○政府参考人(坂東自朗君)　ただいま御答弁申し上げましたように、重大な事故事件というものを優先して、そしてそれ以外の一部の事件につきましては関係の検査資料を確保しつつ、先ほど言いましたように、重大な事故事件検査というものを優先するという措置を、これを多分中断というような形で呼んでいるんじゃないかと思います。

この言葉からも御理解いただけますようにあくまでも中断でございますので、委員御指摘のような形で、当然ながらやはり、さらに重傷事件に発

展したといったような場合におきましては必要な捜査を、補充捜査等を尽くして、捜査を尽くして終了した場合にはおきましては検察庁の方に送検するというふうにしているところでございます。
○日笠勝之君 次は、じゃ刑事訴訟法の一部を改正する法律案に対して何点かお聞きしたいと思ひます。

には異論がなかつたということをございまして考え方としては、財産刑一般のいろんな問題を準備していく過程の中でこういう問題も対応するということであつたわけござります。

そういう機会といいますか、そういうことでは当な機会を見てということで今日まで至つてきているわけですが、近時、いろんな情報保護の問題とか、そういうことから、照会について法的根柢がないことを理由に協力を拒まれる例、そういうのも増加する、そういうような状況も踏まえまして、特に罰金刑の言い渡しの多い交通業過、あるいは同項に関係する今回の交通事犯についての反省法上の整備にあわせてお願いするということになつたものでござります。

そういうことで、いろんな事情から若干おこってきていたことは間違いございませんけれども基本的にはそういう考え方で今まで検討してきて

整と題適てに美しる拠徴に、
收手続、何がどう違うかというのが一つと、それから、例えばその際に時効だとか延滞料だとか、こういうものがどう違うのか。おわかりになれば、おわかりになれば私は方で言いますが、おわかりになればどうぞ御説明ください。
○政府参考人(古田佑紀君) まず最初に御理解をいただきたいことがあります。
罰金の未済件数及び金額というのは、徴収手続中のもののがもちろんたくさんあるわけで、基本的には任意に納付されるという形でもらん罰金の徴収が行われていくわけですが、ただ、事務手続の都合その他翌年に繰り越すということがあるという、そういうことでございます。
それから、ただいまお尋ねの国税債権の徴収との比較でござります。私も国税債権の徴収について詳細を承知しているわけではございませんが、基本的な違いとしては、まず、国税債権とそれか

このために、交通事故事件の一部につきましては関係の資料、検査資料というものを確保しながら、他の検査を優先するという措置をとっている県もございまして、この基準は委員御指摘のように都道府県によって多少の差異が生じているということは私どもも承知しているところでございます。

○日笠勝之君 ゼひひとつ、発生場所によつて差異がないようにある程度の標準というか、統一基準というか、こういうものをやつぱり考えていただかないといかぬのじやないかなと思います。

それから、軽微な交通事故という場合の検査中斷というのは、これは、そのときは軽微と思つて

このたび、調査権限を付与したということをございますが、これ平成五年の法制審の「財産刑をめぐる基本問題について」という報告が出ておりますが、今からもう七、八年前から言われていることですよ。なぜ突然今ごろこういうものが出てきたのかな、刑法改正にあわせてこれも一緒にと、こういうことかもしませんが、おくれた理由ですね。

それからもう一つは、スピードはスピードでも悪いスピードじゃなくて、こういう早く、いいことはスピードを上げて法律化、立法するなり改正するなりということがまさに必要なわけですね、今の改革もスピードが必要と言われておるわけで

たということをございます。
○日笠勝之君 次に、強制執行。資産があると
れば強制執行ができるわけですね。
その前に、罰金を例にとりますと、罰金の未支
件数と金額をちょっと教えていただけますか。
成十二年度で結構です。それにあわせて、平成
二年度、罰金の裁判を受けた者に対する強制執
行件数ですね。どうぞ。

○政府参考人(古田佑紀君) 平成十二年で罰金
未徴収といいますか、につきましては、件数とし
て二万一千百七十件、それから未済金額、これい
百四十八億九千八十四万二千円ということにな
ております。それから、強制執行の件数をござ

見 治 半 平 行 の は つ う それから、国税債権の消滅時効につきましては、延滞金等のいわば制裁、懲罰から生ずる債権、これは国税債権は優先債権とされておりますが、罰金等はこれはそういう扱いにはなつていないと、うことになつております。

それから、延滞金のお尋ねでございますが、延滞金は債務不履行による損害賠償ということです。ざいます。ただ、罰金につきましては、これは債権という形はとつておりますけれども、もともとが刑の執行ということで、純然たる民事的な、あるいは純然たる債権債務との関係とはやや異なる面があるわけで、そういうことから罰金については延滞金という制度はございません。

卷之三

卷之三

〇日笠勝之君 平成十二年の未済件数が二万
ますが、平成十一年度で十一件でございます。

一千

これは五年となつておりますが、罰金の時効は三年、これも刑罰ということと国家財政の基盤としての国税ということとの相違であろうと考えているわけです。

○日笠勝之君 何が言いたいかといいますと、同

じ国税、税の世界と罰金というのは質が違うのかもれませんけれども、時効も、罰金は三年、国

税は五年ですね。延滞料は、罰金はない、国税の方は、今、公定歩合プラス四パーセントです。

五パーセントだそうです。それから、国税

の方は質問検査権というのがあるんですね。質

問検査権を拒否した場合は十万円の罰金があるん

です、罰金が。罰金の罰金みたいな話ですけれど

も。

要は、何が言いたいかといふと、これだけ未済

が百四十億も五十億もあると。裁判でせつか

遁刑いうて逃げている人もいる。自然人につい

ませんが、何かざるみたいな感じになっちゃつて

いる。これ国税ならそうはいきませんね。徹底的

にやりますよね。そういう意味では、私は国税債

権の徴収手続と罰金の徴収手続とほぼイコール

フツティングすべきじゃないかなということを

申し上げているわけです。

これも先ほど刑事局長おっしゃいましたね、財

産刑をめぐる基本問題についての審議の検討経過

及び結果について、法制審の刑事法部会が平成五

年三月十六日にそれらのことを議論されています。

検察官に国税徴収法百四十一條が規定するよ

うな質問検査権を認めるべきではないかという提

案をなされた、また罰金に優先債権性を認めるべ

きではないかという意見もあつたと。せつかく平

成五年ですと八十億、九十億ぐらいですよ、未済

が。今が百四十ですから。そういう意味では、これは今後法制審において

罰金の徴収手続について議論をし、結論を出し、きちっとした立法化をするというふうなお考えがされておるかどうかをお聞きしたいと思います。これは大臣、お願いします。

○國務大臣(森山眞弓君) 国税債権につきましては、國家の財政収入の大部を占める国家活動の基礎であるというものでございますし、国税徴収が国家の財政力を確保する上で最も重要なものであるということから、一般の債権とは異なりまして、優先性、自力執行権等が認められているわけでございます。

これに対しまして、罰金はあくまでも司法上の制裁として科せられるというものでございますが、

一般債権者の保護の必要性とか、自然人につい

ては労役場留置によって關係処分がなされ得ることなども考慮しなければなりませんし、慎重に検討していく必要があります。

○日笠勝之君 これはでもぜひ検討をしていただ

きたいと思います。

労役場のことを今、大臣おっしゃいましたけれ

ども、いろいろ聞いたラクチャードの範囲でいきま

すと、大体一日五千円ぐらいを見積もっているそ

うですね、一日以上二年以内。これは明治四十二

年以来、最高の二年も変わっていないんだそうで

す。それから、家族あるいは友人などが近辺に在

住しているときにはそういうところからのいろ

んどうふうな措置をとつていてるかと申し上げま

すと、一番常にやつておりますことは、その本人

の最後の住居地、ここに対する照会でございま

す。それから、家族あるいは友人などが近辺に在

住しているときにはそういうところからのいろ

んどうふうな措置をとつていてるかと申し上げま

す。

最後に、時間も来ましたので、この問題について最後、遁刑者対策についてどういう対策がとられておるのか、具体的な対応策をお聞きしたいと思います。

それから、これは公表とか公開手配とかそういう

ものが可能なのかどうか。できればホームページか

か何かで、ウォンテッドで、ホームページか何

かでやつていただければかえって抑制力も働くん

じやないかなと。ビンラーディンは、何か三十億

ですか、ウォンテッドされているようございま

すから、ホームページか何かでこれを載せて、以

上の方々は遁刑者だと、見かけた方は御一報くだ

さいと、こういうことも抑止力になるんじゃない

かな、抑制力か、ということを思いますが、まず

具体的な対応をどうされてますか。公表とか公

開手配などは可能かどうか、特にホームページな

かにそういうことが載せられるかどうか、以

上、お聞かせします。

○政府参考人(古田佑紀君) 刑の執行を免れて所

在不明になつてゐる、こういう場合に、具体的に

どういうふうな措置をとつていてるかと申し上げま

すと、一番常にやつておりますことは、その本人

の最後の住居地、ここに対する照会でございま

す。それから、家族あるいは友人などが近辺に在

住しているときにはそういうところからのいろ

んどうふうな措置をとつていてるかと申し上げま

す。それから、家族あるいは友人などが近辺に在

住しているときにはそういうところからのいろ

すことにはなじみにくいものではなかろうかと考えております。

また、重大な犯罪になりますと、これはほとんどの場合が実は逮捕、勾留して裁判になることが多いのですから、こういう場合には通常、遁刑というような問題は起きていない。したがいまして、実際に遁刑という問題が起きるのは、比較的軽い、逮捕、勾留するまでもなく、いわゆる在宅で訴訟する事件とか、あるいは罰金と、こういう

ようなことが多いわけです。

そういうことからいたしますと、犯罪の重さと

こととのバランスでも、プライバシーの保護をどこまで考えるかということについて、これは

やつぱり慎重な配慮が必要であろうというふうに考えております。

そういうことからいたしますと、犯罪の重さと

こととのバランスでも、プライバシーの保護をどこまで考えるかということについて、これは

入れると刑法が汚れる、ですので、恐らく特別法でというような発言もされてきたかに聞いておりましたが、なぜ量刑の引き上げや特別法ではなくて危険運転致死罪にしたかという経緯についてはきょう何度か御答弁もありました。いずれにしても、厳罰化ということになりますので、構成要件を厳格にする必要があるというのとさあざまな角度から質問もされておりますし、乱用があつてはならないということあります。

私からも何点かお聞きをするんですが、一、一項前段の危険運転の問題です。薬物とは何を指すのか、これは確認ということになるんですが、

睡眠薬、風邪薬とかアレルギー性鼻炎の薬など、眠気を誘つたり、精神を高揚させる興奮剤なども入つてますし、薬によつては運転しないでくださいと書いてあるものもあるわけです。治療用の薬とか医薬品などは、本人は当然危険運転をしてしまつて、こう考えてよろしいでしょうか。

○政府参考人(古田佑紀君) ただいまのお尋ねにお答えする前に、法務省が刑法が汚れると考えていただんではないかという御指摘がありましたが、決してそういうわけではなくて、犯罪の性質からして、仮に、非常に技術的な点を多く含むとすれば特別法というようなことも考えなければいけない、それと、過失犯という構成である限り、法定刑としてどこまで引き上げが可能なんだろうか、そういうふうなさまざま問題を検討していただいていることございます。

ただいまのお尋ねでございますが、ここで申します薬物というのは、今御指摘のような麻薬でありますとかあるいはシンナーでありますとか、そういうようなものが典型ではありますけれども、その能力を低下させて、正常な運転が困難な状態を生じさせる可能性がある薬理作用がある薬、これは全部含まれることになりますて、睡眠薬等

も当然含まれるということになるわけです。

風邪薬等、これは、実は私も今風邪引いておりまして、ついさっき風邪薬を飲んだばかりで、そ

ういう意味ではやや答弁機能が低下しているかも知れませんが、一般的に風邪薬はそんなに強い眠気を誘うものでもないというようことで、一時的に多少眠くなるようなことがあるにいたしましたが、それが正常な運転が困難な心身の状態にまで陥るということは、通常はちょっと考えられないというふうに思つております。

○井上哲士君 眠くならないような質問を続けたいと思います。

一項の後段の高速走行ですが、当初、「著しい」というのが入つておりましたけれども、法案との違いというのは、これはあるんでしょうか、ない

はございません。この「著しい」という言葉が最

終段階で削られた理由につきましては、「進行を

制御することが困難な高速度」、つまり車の走行

をコントロールすることがもうできないぐらいの

大変な速度ということであるので、その言葉の中

に当然著しいというのは含まれている。そうする

と、それはダブつてゐるのではないか。ダブつて

いるように思われる言葉をつけ加えると、それは

乱を招くおそれもあると、そういう議論が大勢を

占めまして、「著しい」という文言は加えない

ことになりました。

○井上哲士君 「制御することが困難な高速度」ということについて、これまでの審議の中では、

道路状況等によつても違つていうようなこともございました。

ただいまのお尋ねでございますが、ここで申し

方は、自分は大丈夫だということで高速度でカーブに突っ込んだりもするわけですが、そういう技

能という問題などをどう考えるんでしょうか。

○政府参考人(古田佑紀君) 車両の走行のコント

ロールが困難になるかどうかとすることについては、基本的に道路状況に合わせて速度が客観的に非常に速い、したがつて道路状況に合わせた運転というものが難しい、ちょっととしたミスですぐ飛び出してしまうとか、そういうふうな客観的にもおそれが認められるようなスピードということになるわけでございますが、それを本人がどう認識しているのか、その問題でこれは、自分

は大丈夫だというのはいわば評価の問題でござります。したがいまして、自分は大丈夫だという中

に、恐らく、これは本来そういうスピードなんだ

けれども自分が運転を誤ることはないと大丈夫

であるとか、恐らくそういうことになつていくん

だらうと思うわけです。そうすると、通常、客観

的にそういう速度であれば危険が起きる、そういう速度で走つていると、そういう認識があれば犯

罪の行為としては十分であると考えているという

ことでござります。

○井上哲士君 次に、当初、赤信号に従わずにと

いうのが「殊更に」というのが加えられた

経過についても幾つか御答弁がありましたが、故

意による赤信号の無視の中でおよそ赤信号に従う

意がない行為と、こういう答弁だったと思うんで

すが、これもいわゆるあおり行為などのことも言

われておりましたが、例えば本人は、運転手は妨

害をするという意図はないけれども、結果として

は妨害になるんじゃないかなという思いは持ちつ

つ、極めて急いでいるときなどにかなり強引な割り込みをしながら一定のスピードで走るというよ

うなことがあると思うんですね。タクシーなどが客にせき立てられてそういうことをやるということもあらうかと思つんです。こういうようなケーションの場合はどういうふうに判断をするんでしよう

か。

○政府参考人(古田佑紀君) 「人又は車の通行を妨害する目的」と申しますのは、相手方に自車との衝突を避けるため急な回避措置をとらせるな

ど、相手方の自由かつ安全な通行を妨げるなどをござります。ですから、例えば割り込みあるいはありみたいな現象が起つたにいたします

は難しいと思いますけれども、その交差点が通常、割と交通量の多い交差点でありますとかであるような場合とか、そうじやない場合など、いろいろなケースがあると思われるわけで、そのとき

にざつと見渡したというような場合が、これもい

ろんな程度の場合があると思われるんで、結論的に申し上げますと、言つてみればほかの車が来よ

うが来まいがどうせ来ないだらうからと、しかし

来ようがあるいは来まいがそれは構わないと、そ

んなような感じで走つているというふうなケースであればこれは本罪に当たる。

も、自分もその後ろからあおられたとか、あるいはとつさに衝突を自分が回避するために割り込まざるを得なかつた、こういう場合には、結果的に

○政府参考人(古田佑紀君) 御指摘のとおりで
す。
○井上哲士君 そうすると、こういう今言つたようなものの場合は、妨害しようという意図はないわけですから適用にならないということで考えていいんでしょうか。

○井上哲士君 厳罰化ということで刑法を改正をするわけですが、やはりこれが生きるかどうかと、いうのは適切な検査にも大きくかかわってくると思いますし、そのことはいろんな民事の問題についても大変大きな問題になつてくるかと思うんです。

最高裁にも来ていただいておりますけれども、交通事故による損害賠償請求訴訟で、裁判官はどういう証拠を事実認定に用いることが多いんでしょうか。

おいても、当事者が提出した証拠に基づいて事実認定をするということは変わりがないわけでござりますが、その際、当事者が実況見分調書などの交通事故に関する刑事裁判の関係書類、こういったものを証拠として提出をして、それを事実認定の基礎にするという場合は当然あり得るというところでございます。

○井上哲士君 次のような交通事故による損害賠償請求訴訟があつたと聞きますけれども、それに間違いがないかなんですが、平成八年の十二月の東京地裁の判決です。

幹線道路から細い道に右折しようとしていた被告の自動車と、細い道から幹線道路に出ようとした原告の二輪車が衝突したと、こう認定をされた。反訴を認めて、原告に対し被告に約三十五万円の

支払いをすることを命じたと。ところが、平成十

察としてはこの経過をどう反省をし、こういう事態が起こらないような点はどうお考えになつていらんでしょうか。

ます。処分をされているようすけれども、少し事実経過について、なぜこういうことが起つたのか、お願ひします。

線道路を反対方向から直進してきた原告の二輪車が衝突したと認定をして、本訴を認めて、被告に對し原告に約六千万円の支払いを命じたと、こういう訴訟があつた。これは確認できますか。

○最高裁判所長官代理者(千葉勝美君) 委員御指摘のような判決があつたということは間違いございません。

○井上哲士君 読んだだけではわかりにくいわけですけれども、これは後藤さんという方の事件な

○政府参考人(坂東自朗君) 委員御指摘のその民事裁判の判決につきましては私ども警察としてはコメントする立場にはございませんけれども、刑事案件そのものにつきましては、委員御指摘の東京高裁の民事判決以前の平成十一年十二月に、東京高裁民事判決で認定された事実と同一事実によりまして、刑事案件としては有罪判決が言い渡されたというように承知しているところでござります。

○政府参考人(坂東自朗君) 委員御指摘の本件についてでござりますけれども、平成十二年の九月二十二日に、署の担当者が死亡した被害者の御両親の方から被疑者の厳罰を求める告訴状の提出を受けたにもかかわらず、その告訴状を失念いたしまして検察官への送致を怠っていたというものでございまして、本年の六月の八日に至りまして、検察官からの問い合わせによりまして告訴状を検察庁に追送致したという事案でございます。

九三年の十一月の二十日の朝に大型バイクで出勤中に二トントラックと衝突をすると。重傷を負つて意識不明のまま病院に運ばれます。ところが、一ヶ月後に意識を取り戻してみると、自分がふだんの通勤とは全く違う道を通過して加害者に

そこで、警察といたしましては、かねてから交通事故事件捜査を適切に推進していくために、特に第三者たる目撃者が得られないような事故とかあるいは当事者の言い分が違うような事故等のように事故原因の究明が困難なケースにつきましては、警察署に対する現地指導を行う事故捜査指導

なつていたと。しかし、警察は退院後も後藤さんから調査もどらない、保険会社も後藤さんに重い過失があるということで自賠責保険すらカットするという中で途方に暮れまして、この方は民事裁判を起こしたわけですねけれども、一番では攻防を

官というものを警察の本部に配置するといったこととの対策を講じておりますし、さらには警察本部の交通鑑識体制の整備を促進するなど、いわゆる警察署の交通事故捜査に対する指導・支援体制の強化を行つてゐることでございます。あつたま

します。それでもあきらめずに控訴をする中で、いろんな世論の広がりもありまして、再検査も行われて、時効の二日前にこの加害者の方が起訴をされ、その中でこの後藤さんの主張を認める科学

て、科学技術を活用した捜査支援システムの整備にも努めているところでございますので、警察庁としても、今後とも適正かつ迅速な交通事故事件捜査の推進に向けて都道府県警察を指導していく所存であります。

捜査研究所の鑑定結果も出されるということで、刑事事件では加害者に有罪判決が出たわけです。民事でも二審で、この刑事裁判の捜査関係書類が有力な証拠になりまして、二審では逆転勝訴をす
。(三一) 一二年二月二日付「支局各社」

してまいる所存でござります。
○井上哲士君 最高裁、結構です。
適切かつ迅速と言われましたけれども、今も言
いましたように、意識不明で入院をしていて、意
識を取り戻すまでの間、精神的苦痛を経験するこ

る要するに一審と二審で加害者と被害者が全く入れかわったという民事裁判だつたんですね。結局、事故発生から六年半もかかつたわけです。やはり捜査機関の資料というのは、刑事はもつてゐないのです。そこで、この裁判で争つたところが、二つあります。

話を取り戻しても事情聴取はなかつたと
て、結局もう時効の一日前まで起訴がされなかつ
たということになつてゐるわけですね。私は、こ
れはやつぱり今の適正、迅速というのとは随分離
れて代兄にそつて、このまま、しそう。

ちろん民事でもこういふ大きな役割を果たしていくわけで、最初からきちっと事情聴取とか質疑の検証があればこういう事態にならなかつたんではないかと後藤さんは言われているわけですが、警

れ大が沢になくなっていると思ふんです
さらに、ことしの八月の二十四日に、栃木の氏
家署ですか、交通事故の遺族の告訴を八ヶ月間放
置していたという事件があつたと報道をされてい

力を真に処罰すべき事案に振り向けると、こうあります。遺族の方などからは、効率化の名のもとに、先ほど挙げたようないろんな検査の問題が指摘される中で、いわゆる手抜きが行われるんではないかと、こういう不安の声が上がっているのは再三指摘をされてきました。

まずお聞きするんですが、自動車等による業務上過失傷害の起訴率、いただきました資料ですと、昭和六十一年には七一・九%だったのが、以降急速に下がりました、平成五年には一五・七%、平成十二年には一〇・九%と、こうなつていますが、急速に起訴率が下がったその理由は何でしょうか。

○政府参考人(古田佑紀君) 起訴率が低下した理由につきましては、これは昭和六十二年に全国の検察庁におきまして業務上過失傷害事件の処理のあり方が見直されたことによるものでございま

す。その趣旨は、現在、一般市民が日常生活を営む上でこれだけの自動車が普及した社会になりますと、一般市民が犯しやすい事件である、非常に多くの方が犯しかねない事件である。そういう中で、傷害の程度が軽微で特段の悪質性も認められず被害者も特に処罰を望まないと、そういうふうな事案も多数あるわけでございますので、そういうものにつきましては起訴猶予処分の彈力的運用を図ると。そういうことにする一方、重大ないし悪質な事案について厳正に対処すると、そういうことから交通事犯の適正処理ということで起訴率が変わってきたということをございます。

したがいまして、実質的に起訴率が低下しておられますのは、事案が軽微で被害者も特に処罰を望まないと、そういうふうな業務上過失傷害事件に限られておりまして、例えば業務上過失致死事件、これらについては起訴率は特に低下しているわけではございません。

○井上哲士君 昭和六十一年以降そういうことになったということですが、ちょうどその経過の中で、警察庁交通局の交通指導課理事官の方が「法

律のひろば」という雑誌の一九九四年一月号にこ書かれております。

年間六〇万件を超える交通業過事件を送致する負担は、処理方式の一部について簡易なもの

とすることによっても過大なものがあり、しかもその内僅か一八・七%しか起訴されていないという現状は、交通事故検査に従事する警察官の勤務意欲にも影響しかねないものとなつて

いる。

確かに、熱心に仕事をしてもこれが起訴されないということがこの意欲の影響ということになるのかもしれません、そうしますと、刑の免除と

いうことになりますと、一層その意欲に影響する

こと、こう言われているわけですね。

○政府参考人(坂東自朗君) 警察といたしましては、被害程度が軽微な交通事故でございまして

も、その事故原因等を明らかにするために発生現場における実況見分を初めとする所要の検査を行いまして検査官に事件送致をするとともに、あわ

せまして必要な例えは運転免許の取り消しとか停

止等の行政処分というのも行つてあるところでござります。

したがいまして、起訴率いかんにかかわらず、

現場警察官の勤務意欲が低下するといったようなことはないというように私どもは考へてゐるところでござります。

○井上哲士君 必要な検査は現場でしつかりする

んだということでありましたが、事件送致の検査書式として、基本書式に加えまして、昭和五十年

に特例書式、平成四年から被害者の傷害の程度が

おおむね二、三週間以下の軽微の交通関係業過事

件には簡約特例書式というものが導入をされてゐるかと思います。

○井上哲士君 結局、繰り返し検査の効率化ということが指摘をされているわけですが、この簡約特例書式といふやうに理解したらよろしいんでしようか。

○政府参考人(古田佑紀君) 具体的に送致の手続き、これをどういうふうにするか、どういう送致書類にするか、これは警察官当局とも十分相談して決めていかなければならぬ問題とは考えておられることがあります。そこで、その点で、そういうことでもその内僅か一八・七%しか起訴されないというのは、自動車運転による軽傷事犯に対するものではございませんで、過失罰を望んでいないし悪質な状況もない、こういうふうなものにつきましてはやはりそれなりに検査書類あるいは送致手続を簡略化して、そういう負担、意欲ということもおつしやいましたけれども、現実問題としては相当な負担になつていております。

○井上哲士君 簡易な方法で送致をされた場合に、先ほどの民事訴訟のこともありましたけれども、後から争いになつて事実解明が必要なときに支障を来すんじやないかという不安もあるわけですね。ですから、要するに、実況見分から送致までの間に、どの部分はきちっとやつて、そしてどういう資料をしつかり残して、そしてどの部分は効率化をされていくのか、これをわかりやすくお願いします。

○政府参考人(坂東自朗君) 私ども現場を預かる交通警察といたしましては、先ほども御答弁いたしましたように、交通事故がございましたら必ず検査は検査としてしつかりやるということをございます。

ただ、どこまでのものを検査書類としてまとめるかということは、先ほど法務省の刑事局長さんからのお話もございましたように、どういった検査書類にするかということは、検査官等の御指示も受けながら今言つたような形で、先ほど御答弁あつたように三種類の検査書類があるというところでござりますので、いささかも現場の検査においてそいつた形で手抜きが行われるとかそういうことはあり得ないということでござります。

○委員長(高野博師君) 時間です。

○井上哲士君 運転手の中には軽微な事故が刑法免除されることによって大したことないんじやないか

かという、モラルハザードが起こるんじゃないかなという不安もあります。その点で、そういうことが起こらないような、大臣の御決意を最後、お願ひをしたいと思います。

○国務大臣(森山眞弓君) 刑の裁量的免除の規定と、危険運転致死傷罪についてなんですが、この内容や被害者の処罰意思、本人の反省の程度、その他諸般の状況を考慮いたしまして刑の言い渡しを要しないと認められるものに限つて適用されることは当然であります。軽傷事犯でありまして、處罰されるべきもの

が刑を免れるようなことはございません。また、現に多数発生する軽傷の業務上過失傷害事犯の中には刑の言い渡しを要しないような事案が少なからず含まれているという事情がございます。このような実情を前提といたしますと、このようないい刑の言い渡しを要しないような軽微事案について刑の免除ができるなどを刑法上明らかにすれば、この種事案についての取り扱いが刑を免れるようなことはございません。

また、現に多数発生する軽傷の業務上過失傷害事犯の中には刑の言い渡しを要しないような事案が少なからず含まれているという事情がございます。このような実情を前提といたしますと、このようないい刑の言い渡しを要しないような軽微事案について刑の免除ができるなどを刑法上明らかにすれば、この種事案についての取り扱いを合理化して、その分、悪質、重大な事犯に力を注いで厳正な処罰を行うということを可能にするものでございまして、総合的に見て交通事故の撲滅に資するものと考へております。

○福島瑞穂君 社民党的福島瑞穂です。まず、危険運転致死傷罪についてなんですが、年間にどれぐらい適用されると想定をされていらっしゃるでしょうか。

○政府参考人(古田佑紀君) 本罪はこれは新設でござります。したがいまして、これまでそういう観点からの検査というのを実際の事例でやつていなかつたように三種類の検査書類があるというふうなことは、それぞれ事案ごとに決まっていくといふことで、今概にその数を予測するということは困難でございます。

ただ、現状の交通事故事犯を前提といたします限り、今回の立法、法案の作成に当たりまして重い刑が言い渡されている事例等を調べたわけでござ

ざいますが、そういう事例に照らして、さほど多數に上るということはこれは考えられないと思つております。

○福島瑞穂君 票質な運転行為により被害が軽微だった場合の取り扱いなどはどうなるのでしょうか。先ほどから議論になつてゐるよう、危険な運転行為そのものは处罚をしなくて、それから発生した致死傷を处罚するという形態をとつておりますので、被害が軽微な場合はどうなるのでしょうか。

○政府参考人(古田佑紀君) 被害が軽微というのもいろいろなケースがあり得るとは思ひますけれども、非常に傷害が軽いというようなのが典型かと思います。非常に傷害が軽くて日常生活上見過されるようなそういうふうな事案というふうなことを想定いたしますと、場合によつては道路交通法違反ということになる場合ということで処理されることもあるかと思ひます。

ただ、一般論として申し上げますと、自動車事故で何らかのけがをした場合にかなり重いけがになつてゐるのが普通でございます。もちろん、かなり重いと申しましても数カ月とかそういう意味ではなくて、二、三日とかそういうけがということは通常ないという意味で申し上げているわけで、そういうことからいたしますと、一般的にすれば、そういうことからいたしますと、一般的にはやはり本罪に当たるような場合は被害の程度といふのもそれ相当の場合がむしろ通常で、やはりそういうときには本罪によつて処理をすべきものと考えております。

○福島瑞穂君 今度の新設の規定を見ておりますと、故意犯とは何だろう、過失犯とは何だろうということを本当に思うわけです。刑法の中の暴行、傷害、傷害致死、暴行をやるつもりだったが傷害になつてしまつた、傷害をやるつもりだったけれども運悪く亡くなつてしまつた傷害致死。殺そうと思った、あるいは死ぬかもしれないが構わないと思った未必の行為は故意犯ですか、故意犯と過失犯は根本的にやつぱり違う面もあると思うんですね。

今回の危険運転致死傷罪は、危険運転そのものは犯罪に当たらない、しかしそれから致傷が発生するのでしょうか。あるいは、本罪は刑事罰に服されないんだけれども、それから致傷が発生すると处罚をされるようなほかの類型、ほかの例などはあるのでしょうか。

○政府参考人(古田佑紀君) 御指摘のように、刑法の中で基本行為を处罚しないで死傷の結果を生じさせた場合に处罚するというのはいわばこれが初めてでございます。

したがいまして、そういう意味では従来の刑法犯からはやや異質なところがあることは間違ひございませんが、基本的な構造としては従来の結果的加重犯と同じ構造を持っている。ただ、基本行為は刑法自体では犯罪とされていないという点で違つてゐる。しかし、さればといって基本行為がおよそ处罚されない行為を前提としているかといふと、それはそうではなくて、道路交通法違反という形ではありますけれども、刑罰の対象になつてゐるものの中の特に票質なものを取り上げている。そういう類型の犯罪であると御理解いただきたいと思います。

○福島瑞穂君 法務省が危険な運転行為そのものを处罚しない立法をしたというのは一定程度理解はできるんですね、何をどう認定するかというのが、故意犯になつてしまふわけですから。とは思ふ。そういうときにはもう一度お聞きします。危険な運転行為そのものを处罚しない、これは、犯罪とはしなかつた理由は何でしょうか。

○政府参考人(古田佑紀君) 先ほど申し上げましたように、言ってみますと、現に実質的に处罚されている行為の中の特に票質なものということになります。たとえば、あおりとかそういうことにつきましてもこれは安全運転義務違反と、先ほど安全運転義務違反との関係についてお尋ねがありましたけれども、少なくとも何かの道路交通法違反になるという関係にはなつてゐると思います。

○福島瑞穂君 第一項の「アルコール又は薬物の影響により正常な運転が困難な状態」の意味なんですが、道交法の酒酔い運転との比較ではどうなりますでしょうか。

○政府参考人(古田佑紀君) 本罪で「正常な運転が困難な状態」と申しますのは、現に車の走行のコントロールが困難な状態になつてゐるというこ

とも、そうすると今度は道路交通法との関係とでどういうふうに考えていくか、そういうところでもた難い問題が起つてくる。

そういうことなどを総合的に考慮いたしますと、いわば暴行に準ずるような行為というふうな評価をするわけですが、暴行自身の段階では刑法としては处罚をせず、それによつて一定の結果が生じたときに处罚をする、そういうふうな考え方をとつたということです。

○福島瑞穂君 危険運転致死傷罪はおつしやつた本体そのものは犯罪に当たらないと。ですから初めてやつぱりこういう立法が出てきたので、先ほどの江田委員の方からもあつたように、何となくちょっと戸惑いが大変、初めてとていうことであります。

道路交通法と、しかし危険運転の行為は全く重なるものではないですね。

○政府参考人(古田佑紀君) もちろん、御指摘のとおり全く重なるわけではありませんが、ただ危険運転行為として挙げられてゐる今回類型化したものは、それ自体どれかの道路交通法の法規には違反する。例えば、あおりとかそういうことにつきましてもこれは安全運転義務違反と、先ほど安全運転義務違反との関係についてお尋ねがありましたけれども、少なくとも何かの道路交通法違反になるという関係にはなつてゐると思います。

○福島瑞穂君 第一項の「アルコール又は薬物の影響により正常な運転が困難な状態」の意味なんですが、道交法の酒酔い運転との比較ではどうなりますでしょうか。

○政府参考人(古田佑紀君) 本罪で「正常な運転が困難な状態」と申しますのは、現に車の走行のコントロールが困難な状態になつてゐるというこ

になつてゐるということでは要しない、そこが違うということです。

○福島瑞穂君 警察官は現場において酒気帯び、酒酔い、本罪を視野に入れて具体的にどのような方法で証拠を集めるのか。現場では、要するに酒気帯び、酒酔い、本罪、どうするか混乱は生じないのでしょうか。

○政府参考人(古田佑紀君) 事故が起きまして現場に警察官が駆けつける、そこでお酒を飲んでいるか、あるいは目撃者あるいは他の関係者の供述などの確保その他の証拠収集をしていく。その結果として、本罪に当たるような証拠関係が認められれば本罪によつて立件送致をする、あるいはそこに至らなければ業務上過失犯及び酒酔いなれば本罪によつて立件をしていく、そういうことを念頭に、飲酒量の確定とかそういうふう、あるいは目撃者あるいは他の関係者の供述などの確認その他の証拠収集をしていく。その結果として、本罪に当たるような証拠関係が認められれば本罪によつて立件送致をする、あるいはそこには、お酒を飲んでいたり、お酒を飲んでいたりして立件をしていく、そういうふうな過程になるのではないかと思います。

○福島瑞穂君 酒気帯びと酒酔いの方は呼気を出させてアルコール濃度が幾らかということで判定ができるわけですが、本罪ですと、お酒を飲んでいるかどうかということももちろん最低条件です

が、「アルコール又は薬物の影響により正常な運転が困難な」という立証が別途加わるわけです。

そうすると、私が思うには、お酒を飲んで運転する、多くのケースはやはり正常な運転が困難な場合になつてゐるからこそ交通事故が起きるの

だと思つんですが、そうしますと、現場の警察官は、今までずっと、酔つぱらつてゐるんぢやないかと思つたら、はあつと言ひなさいと言つて濃度を調べればよかつたわけですが、これからは様子

とか、それから時間がたてば正常な運転ができたかできないかとか非常に難しいでしようし、目撃証人といつても周りの車は通り過ぎていくわけですから、実は非常に立証が困難ではないかと思いますが、いかがでしょうか。

○政府参考人(古田佑紀君) 実際に「正常な運転が困難な状態」になっていたかどうかということについては、もちろん客観的な走行形態等が把握できればそれはそういうのが有力な証拠になりますし、また事故が起きる状況、起きた状況、こういうような客観的な要素、それから本人の飲酒量、それから本人が運転をしている最中に実際にどういうようなことを本人として認識していたのか、そういうふうな事柄を総合して判断をしていくということになるわけでございます。

そういう意味で、もちろん事故が起きてからかなりたってからということになるとそのときの本人の状況というのは把握はしにくいわけでございますが、そういう場合でありますと、例えば飲酒量でありますとかあるいは走行状態、事故の状態等からそういう証拠を総合して判断が可能な場合も少なくないであろうと考えております。

○福島瑞穂君 酒気帯びと酒酔いと本罪は端的にどんな関係になるんでしょうか。酒気帯び、酒酔いだけれども本罪が当たらないけれどもこの危険運転致死傷罪が成立する場合というのがあるのか。この上下関係というか吸收関係というのはどういう関係になるのでしょうか。

○政府参考人(古田佑紀君) 専らアルコールの影響による場合ということをお尋ねだと思いますが、まず現行法上、酒気帯びと酒酔いの関係は、おそれがある状態になれば酒酔い運転ができるけれども、それを超えて正常な運転ができるおそれがある場合は、アルコールの影響ということになりますので、酒酔い内、恐らく通

常は酒酔いまで至っているというのが当然だろうと思いますけれども、処罰の関係で申し上げれば、本罪が成立するときには別途酒酔い運転で処罰されることはないと考えております。

一方、逆に酒気帯びあるいは酒酔いにも当たらぬでこのアルコールの影響下でいうことが起こり得るのかということになりますと、これは逆にそういう事態は考えられないと思います。

○福島瑞穂君 「その進行を制御する技能を有しないで」ということについてお聞きをいたしました

これは衆議院の議論では車庫から出てすぐぶつかったような場合は当たるという答えがあるんですけれども、「その進行を制御する技能を有しないで」というのの判定は結構難しいんじゃないかなと思いますが、いかがでしょうか。

それとも、「その進行を制御する技能を有しないで」というのは、ある人が事故を起こした。そこで運転しなさいといつて警察でまさか運転させるわけに思いますが、いかないでしようし、その人の本当の技能といふことは、あるいはその時点におけるその人の本当の技能といふことに思いますが、いかないでござります。

これは衆議院の御議論、車庫から出たとかそういうことはなくて、全

く車庫から出たとかそういうことはなくて、全く、言つてみれば自動車というものの運転といふのにほとんどなれない人がたまたま車を買つてそういう事態を起こしたらどうなるかというようなお尋ねだったと思うんです。

それはそれといたしまして、ここで言うその運転の技能、「進行を制御する技能を有しない」というのは、これは自動車の走行のさせ方というこ

とについての基本的な知識、初步的な知識を欠いています。一番典型的に起こるケースをお考えになつていただくと少しイメージがしやすいかと思ひます。特に少年に多いんですが、車を盗んで、全然運転したこともない、しかし見よう見まねでとにかくやってみて、いろんな暴走事故を起

が典型的に当たる。

したがいまして、本人がそこまで、その時点までに運転というのを現実にしたことがあるのか、あるいは初めてであるのか、したことがあるにし

てもそういう基本的な操作あるいは操作の知識とされる方をいらっしゃることは承知しておりますけれども、もちろん現在の法定刑であります

も、酒に酔つて事故を起こす、そうすると、これは実際問題としては相当重い刑が科されるようになつてゐるわけでござります。その上にひき逃げがつけばなおさらでござります。そういうことからいたしまして、法定刑を引き上げるという、今回こういう法定刑の引き上げをしたからといって、そのことが直ちにひき逃げを誘発するとかそういうことにはならないと考えております。

○福島瑞穂君 先ほど、酒気帯び、酒酔い、本罪の関係はどうなるのかというふうにお聞きをしたときに、例えば目撃証人や走行方法やといふふうに例えれば自動車で、あなた目の前でちょっと運転してみなさいといつて運転させて、どれぐらいいの本当に技能があるかどうかをチェックすることは、やはり非常に実は困難ではないかと思うんですね。そうしますと、被疑者の自白が偏重されるおそれはないか。

○福島瑞穂君 本人の言い分によつて変わるとか、自白の偏重にならないようしてくれぐれもお願ひいたします。

ところでも、これ以上被害を生じさせないために、運転している本人自身に問題があることも極めて多いでしようが、一方でプロのドライバーの人たち、トラックやタクシーという人たちの過重

労働の実態もあります。

例えば、二〇〇〇年の十一月十六日、乗務中に心筋梗塞で死亡したタクシー運転手の遺族が、原因は過労だとして雇用主のタクシー会社社長を業務上過失致死容疑で大阪地検に刑事告訴したとい

るのではないかと。これは衆議院の参考人の方か

らも出でおりますけれども、これは認定に困難が伴つという点から出てくる懸念ですが、いかがでしょうか。

○政府参考人(古田佑紀君) 確かに、本人は自分でございましたが、それで重要な役割を果たすことによっても必要であるならば安全な場所で、例えば本当に危険なことが起こったかということで練習したこともない、そういうふうないろんな状況を捜査した上で決めていくということにならうと思います。

○福島瑞穂君 言い逃れやひき逃げがふえるのでないかという点についてはいかがでしょうか。

○政府参考人(古田佑紀君) そういう御懸念を示された方もいらっしゃることは承知しておりますけれども、もちろん現在の法定刑でありますも、酒に酔つて事故を起こす、そうすると、これ

は実際問題としては相当重い刑が科されるようになつてゐるわけでござります。その上にひき逃げがつけばなおさらでござります。そういうことからいたしまして、法定刑を引き上げるという、今回こういう法定刑の引き上げをしたからといって、そのことが直ちにひき逃げを誘発するとかそういうことにはならないと考えております。

○福島瑞穂君 先ほど、酒気帯び、酒酔い、本罪の関係はどうなるのかというふうにお聞きをしたときに、例えば目撲証人や走行方法やといふふうにおつしやいました。運転技能についてもかなり限定期に考えていらっしゃるというのにはわかつたのですが、例えば警察で、あなたの目の前でちょっと運転してみなさいといつて運転させて、どれぐらいいの本当に技能があるかどうかをチェックすることは、やはり非常に実は困難ではないかと思うんですね。そうしますと、被疑者の自白が偏重されるおそれはないか。

○福島瑞穂君 本人の言い分によつて変わるとか、自白の偏重にならないようしてくれぐれもお願ひいたします。

ところでも、これ以上被害を生じさせないために、運転している本人自身に問題があることも極めて多いでしようが、一方でプロのドライバーの人たち、トラックやタクシーという人たちの過重

労働の実態もあります。

長時間労働で、トラックの運転手さんなんですが、過労死の認定、労災として認定されているケースもあります。

つまり、もちろんお酒を飲んでというのは論外なんですが、非常に運転手さんたち、特にプロのドライバーの人たちの過重労働、過労死の事件が起っていますから、きょうは厚生労働省に来ていただいているので、例えば自動車運転者の労働時間等の改善のための基準があつたり、先日、道交法の改正によつてドライバーに酔い・免許運転等を命じたり容認する行為については法定刑が引き上げられていますが、もう一步踏み込んで、会社に対し過重労働がされないようなことを厚生労働省はもつと踏み込んでやつていただきたいんですが、いかがでしょうか。

○政府参考人(鈴木直和君) 自動車運転者につきましては、労働条件の確保それから事故の防止、これは極めて重要と考えております。したがいまして、今御指摘がありましたら、労働基準法等の関係法律はもちろんございますが、同時に指摘のありました自動車運転者の労働時間等の改善のための基準、これを告示として制定をしておりまます。この中身は、単に労働時間というもののだけではなくて拘束時間あるいは最大拘束時間、運転時間、そういうものを具体的に決めてそういうものを守つていただくということでございます。

これにつきましては、そういう自動車運転者を使用している企業、そういうところを監督するに当たりましてはこういったものは必ず見るという格好でやつておりますし、それからそれぞれの地域の事情を踏まえながら、関係事業主あるいは荷主等に対してもいろんな要請をしているところでございます。引き続き、こういった活動を積極的にやつていきたいと考えております。

○福島瑞穂君 運転する人に問題があることもちろんあるでしようが、とにかく被害を起こさないために、企業に対する指導などを厚生労働省もこれからぜひ積極的によろしくお願ひします。

では次に、刑事訴訟法の一部改正についてお聞きをします。

強制執行の実情についてなんですが、給料の差し押さえなどは具体的に今どれぐらいというか、

行つていらつしやるのでしょうか。これについてお願いします。

○政府参考人(古田佑紀君) 罰金等の徴収の強制執行は、これは御案内とのおり特別な規定があるわけではなくて、すべて民事執行法の規定によるわけでございます。

したがいまして、民事執行法上、給与債権につきましては、これは差し押さえについて一定の制限がございますが、その制限の範囲内で強制執行をする場合に給与の差し押さえをするということをごぞります。

○福島瑞穂君 それで、給料の差し押さえをする限りがございますが、その制限の範囲内で強制執行をする場合には非常にあると思うんですね。

例えば、私たち弁護士も、養育費を払つてください、でなければ給料を差し押さえますと言つて、実は給料を差し押さえてしまうと、会社によつては何か非常に会社の中にいづらくなつて、本人がやめてしまつて逆に養育費が取れないといふこともありますよとは言つけるに当たります。

うこともありますので、差し押さえますよとは言つけるに当たります。

○政府参考人(古田佑紀君) 強制執行、過去五年間で言いますと四十七件強制執行の手続をとつてあります。そのうち実際に強制執行まで至つたものは三十四件で、この中には給付債権に対するものも含まれておりますが、二件でございます。

○柏村武昭君 皆様、こんにちは。無所属の柏村でございます。

十時から質問を待つておりますが、本日は刑法及び刑事訴訟法改正法案につきまして質問をさせさせていただきます。皆さんのような法律の専門家でございませんので、私は国民の皆さんの目線に立つた、共感とは何かを考えながら、質問を簡略にさせてもらいます。

今回審査の対象となつております刑法及び刑事訴訟法改正法案につきまして、まず刑法では、第

数に上ります。

○福島瑞穂君 百九十七条二項、捜査のための照会についてなんですが、プライバシーに配慮した運用のルールなどはどうのになされてるか教えていただけますでしょうか。

○政府参考人(古田佑紀君) 裁判の執行との関係での照会でございますので、先ほども申し上げましたとおり、本人のプライバシーというのは十分考えなければならない話で、基本的には、官公署でありますとかあるいは銀行でありますとか、そういうところに照会はいたしましても、それをいわば公表するとかそういうことはしておりませんし、また先方の方でもそういうことを外に漏らすというふうな事態というのはこれまで私どもとしては承知していないわけで、そこら辺はできるだけプライバシーの保護に配慮した形でやつていています。

○福島瑞穂君 もちろん、払わない人の方が問題なわけですが、給料の差し押さえをしたりするとやはり、あるいはプライバシーの配慮がなされないと現実には別の被害が生ずることもあるので、プライバシーに配慮した運用のルールはぜひぜひよろしくお願いします。

次に、刑事訴訟法の改正の中に、過料の裁判を検察官の命令によって執行することを定める法律について、という部分がありますけれども、過料との違いは、例えば戸籍、例えば住民票を移して次に移転したのに出さなかつたとか、出生届を二週間以内に出さなかつたとか、さまざまなかな過料の制裁があるのは、割とうかりしてしまつたとか、これも過料の制裁があります。

○福島瑞穂君 過料について、くれぐれも乱用に、乱用というか、ならないようによろしくお願ひします。

○委員長(高野博志君) 時間です。

ただ、また逆に、およそ無視される方もいらっしゃるわけでして、そういうときにはやはりそれなりの強制執行ができるための照会権というふうなものを用意させていただく実益というのはあると考えております。

○政府参考人(古田佑紀君) 以上です。

○柏村武昭君 皆様、こんにちは。無所属の柏村でございます。

十時から質問を待つておりますが、本日は刑法及び刑事訴訟法改正法案につきまして質問をさせていただきます。皆さんのような法律の専門家でございませんので、私は国民の皆さんの目線に立つた、共感とは何かを考えながら、質問を簡略にさせてもらいます。

今回審査の対象となつております刑法及び刑事訴訟法改正法案につきまして、まず刑法では、第

一に、飲酒運転やスピードの出し過ぎ、乱暴さによる運転などによる悪質な交通死傷事犯について、国民感情にも十分配慮しながらその重罰化を行い、その一方で、日常生活の中ではなかなか不注意から起ってしまうような軽度の交通傷害事犯については情状による刑の免除を認める、次に刑事訴訟法では、刑事裁判の執行に関する必要となる調査権限につき新たに根拠規定を設ける、以上のように承知いたしております。

私は、今回、主に悪質な交通事故犯の重罰化という点に注目しまして、それに関連した形で、政府の交通安全対策全般につきましても当局の御見解を伺いながら、改正法案について質問をさせていただきます。

私は、ことしの春先まで八年間にわたり地元広島の民放局で夕方の社会情報番組のキャスターを務めてまいりました。八年とちょうど二千回余りになるんですが、月曜から金曜までの間、地元のニュースだけではなくて全国各地から送られてきますビビッドな映像を毎日、生放送でお茶の間にお届けしてまいりました。その間、数多くの衝撃的な事件や事故を番組で取り上げたんですが、今でもやりきれない思いで心の中に刻み込まれている出来事があります。それが、あの全国的にも注目を集めました東名高速道路飲酒運転事故でございます。これは覚えていらっしゃる方も多く思いますが、

この事件が一つのきっかけとなつて、こういった悪質な交通事犯に対しては厳しく処罰を行なべきであるという国民的な合意、共感が生まれたものと理解しておりますが、そこで、この事件がどう

いうものであったのか、そして判決が確定するまでどのような経過をたどり、判決ではこのようないふな事犯に対する立法の必要性についてどのように指摘がされたか、改めて確認しておく必要があります。

○政府参考人(古田佑紀君) 御指摘の事件につきまして、まず事案の概要を申し上げますと、大型貨物自動車の飲酒運転を常習的に行なってきた被告

人が、平成十一年の十一月二十八日、東名高速道路のサービスエリアで大量のウイスキーをハイを飲むなどいたしましてお酒に酔い、足元がふらついて蛇行運転をするなど正常な運転が困難な状態で大型貨物自動車を走行させ、しかも料金所の係員からふらついていることが指摘されるなど、自分も正常な運転を行うことが困難な状態だ

ということを十分自覚しながら高速公路を時速六十キロないし七十キロで走り続けた。その結果、前方注視が困難になつて、自分の前を走つております

ました普通乗用車に追突してその乗用車を炎上させ、これに乗つっていた三歳及び一歳の女のお子さん二人を焼死させてしまうという、そのほかに五人の方を負傷させた、大変悪質かつ重大な事件でしたわたくわざいます。

この事案につきまして、東京地方裁判所は平成十二年六月八日に懲役四年の判決を言い渡し、検察官がこれにつきまして量刑不当を理由に控訴いたしましたけれども、東京高裁におきましても、

平成十三年一月十二日、控訴が棄却されて判決が確定するに至つたという経過でござります。

その中で、いわゆる立法措置に関しまして、東京高裁は判決の中で、輕々に裁判所が立法について意見を述べることではないがとした上で、処罰の公平性に考慮をしながら、かつ一方で国民感情についたえるためには飲酒運転等により死傷事故を起こした場合に関する特別類型の犯罪構成要件の新設等の立法的な手当てをするのが本来のあり方であるように思われるということを述べております。

この事件が一つのきっかけとなつて、こういった悪質な交通事犯に対しては厳しく処罰を行なべきであるという国民的な合意、共感が生まれたものと理解しておりますが、そこで、この事件がどう

○柏村武昭君 また、この事例については後ほど触れたいと思うんですが。

今お答えいただいたような判決の指摘、さらには、何よりもその背後にある国民の声を受けて今までどのような経過をたどり、判決ではこのようないふな事犯に対する立法の必要性についてどのように考へますので、その点を法務当局よりお答え願います。

そこで、法務大臣に聞きたいんですが、今回の刑法改正は厳罰化で多発する悪質交通傷害事犯を抑止できることを前提とするものであります。

これまでに厳罰化を行つたケースについて御紹介いたしました上で、それぞれのケースにおける抑止効果、具体的には抑止対象の犯罪の発生件数に顕著な減少が見られたのかどうか、明確にお知らせ願いたいと存じます。

○国務大臣(森山眞弓君) 我が国におきましては、昭和四十三年の刑法の一一部改正によりまして、刑法第二百十一条の業務上過失致死傷等の罪の法定刑のうち、三年以下の禁錮とあつた部分が五年以下の懲役または禁錮へと引き上げられましたが、これは当時、交通事故事犯が数の上で激増しただけではなくて、質的にも高度の社会的非難に値するいわゆる無謀運転による悪質重大な事犯が続出していたことからでございまして、これに厳正に対処する必要性に基づくといふものでございました。

これとほぼ同時期に交通安全対策基本法が制定されまして、交通安全施設の整備、交通安全活動の強化など総合的な交通安全対策が国、地方公共団体等によりまして総合的に推進されました結果、交通事故の発生件数や死傷者数が昭和四十五年から五十二年にかけて大幅に減少し、その後もしばらくの間低い水準に抑えられるなど、交通事故の抑止に効果があつたと考えております。

今回の刑法の改正も、悪質かつ危険な運転行為による死傷事犯に対し、これにふさわしい処罰を可能とするものでございまして、悪質危険な運転

行為を行う者に対する一般予防的な効果が期待できるなど、交通事犯の抑止に資するものと考えております。

件数の変化を申し上げますと、昭和四十五年、昭和四十五年には七十一万八千八十件でございましたが、昭和五十二年には四十六万六千四十九件と大幅に低下しております。

○柏村武昭君 ありがとうございます。

私は厳罰化にはおおむね賛意を表するものであります。ですが、しかしそれで果たして事態は解決するのか、問題の本質はもつとほかのところにあるのではないか、私にはそのように思われて仕方がありません。

厳罰化は確かに必要ではありますが、刑罰を重くしただけでは再びあのような悲劇的な事故が起

こつてしまふのを防ぎることはできないんではあります。が、しかしそれで果たして事態は解決するのか、問題の本質はもつとほかのところにあるのではないか、私にはそのように思われて仕方がありません。

私は厳罰化にはおおむね賛意を表するものであります。ですが、しかしそれで果たして事態は解決するのか、問題の本質はもつとほかのところにあるのではないか、私にはそのように思われて仕方がありません。

向は本年に入りましてもほぼ同じような傾向を示しております。

けでございます。
さて、犯罪の子

○柏村 武昭君 被害者や御遺族の皆様方に思いをめぐらせますと、ただただ悲しくてお気の毒であります。は犯罪の検挙という点について質問を行いたいと思います。

にそれぞれ管内の実態に応じて一齊検問あるいは一齊飲酒取り締まり等を実施しているものと、このように承知しております。

迅速かつ的確な措置を行つて、この種事案の再発防止というものに努めてまいりたいと考えております。

悲惨な交通犯罪を起させないために警察はいかなる対策を講じておられるのか、具体的にお願いしたいと思います。

最近ふと気がついたんですが、以前ほど交通违章問といいうものにお目にかかるなくなつたという、私はそういうふうに感じるんですが、気になるのは駐車違反の取り締まりだけで。どうなんですか

と、我々は飲みに行つても必ず代行運転とかタクシーとか、正直者は一生懸命やつてているわけでございますが、もうふらちなやからはあんなものの絶対大丈夫よと言つて飲んで帰つているという、非

○政府参考人(坂東自朗君) 交通事故を減少させるためにということで、ことしに入りましてからも政府におきましては第七次の交通安全基本計画

いなど。 いや、私の友人に聞いても、二十年前はいつぱり交通一斉検問があつたけれども、最近は全然な

常に危険な状態になるんではないかと。だから、もう私は抜き打ち一斉検問の方が効果があると思いませんけれどもね、どうなんでしょう。

で、私ども警察におきましても、そういった第七次交通安全基本計画に従つて諸対策を講じていいといたしますのでござりますが、具体的にというお尋ねでございますのでもう少し敷衍して申します

この間、私、広島の流川で久しぶりに酒を飲みに行つたら、駐車場が満杯でござります。酒を飲んだ人が全部その車に乗つて帰つてゐるとは言えないまでも、あの駐車場の前でやると全部一齊検挙になるんじやないかと思うんですが、それら

話は戻りますが、例の東名高速道路飲酒追突事故の事例では、被告人であつたトランクのドライバーが飲酒酩酊の状態で料金所を通過したこと、それからサービスエリアでどんどんと飲酒をしておりました。また、高速道路上を蛇行運転して

と、警察におきましては、自治体、関係機関、団体との連携を図りながら、交通事故を科学的あるいは総合的に分析した上で、交通事故に直結する飲酒運転、著しい速度超過等の悪質危険な交通違反に対する指導、取り締まりの強化とか、あるいは

何もやつていいないといふ。これは大きな交通犯罪の小さな芽ではないかと思うんですね。各都道府県警察において交通一斉検問をどのように実施しているのか、当局に伺いたいと思います。

いたことなどが目撃されていたようですが、結果としては、そのトラックをとめさせることはおろか確保することもできなかつた。これは極めて重大な問題であると指摘したいんです。そこで確保していれば、あんな悲劇は起らなかつたわけ

は信号機の改善、大型標識の設置等の交通安全施設の計画的な整備、さらには幼児から高齢者までを対象とした段階的、体系的な交通安全教育、さらに加えて、各種の広報媒体を活用した広報啓発活動等の安全対策を積極的に推進しているところでござります。

○政府参考人(坂東自朗君) 飲酒運転というものはやはり重大事故に直結しやすいということです。さいますので、この飲酒運転の取り締まりということにつきましても警察としては力を入れてはいるところでございます。

す。
今後、このようなケースが発生した場合に一体
どのように対処していくのか、この点について当
局にお伺いします。

今後ともこういった対策を各界各層と連携して強化してまいりたいと考えております。

○柏村武昭君 私、先月の法務委員会におきまして質問を行つた際に、これからの一IT社会における刑事法のあり方として、事後的な規制よりも予防的な規制に重点を置いていくべきであるとの提言を行つたんですが、法務大臣にもその旨御了解をいたしました。

すけれども、本年に入りましてからも、全国一斉検問というものを七月の初旬に、これはやはり飲酒運転を重点的に行いました。それからまた十一月の一月の、本月の初旬にはいわゆる自動車検問を実施したところでございます。そしてさらに、今後年末に向けて増加が予想されます飲酒運転を重点とした全国一斉検問というものを予定しているところです。

方から一一〇番通報を受けているところでございまして、そして道路公団の協力を求めて捜索活動を実施いたしましたけれども、そういう実施結果にもかかわりませず、事前に発見に至らなかつたというように報告を受けているところでござります。

悪質な交通事故の防止に限らず、犯罪予防一般について、法務省及び警察庁は両者ともどもしっかりと連携協力して国民生活の安全のためにその持てる力を十分に發揮してもらいたいと思う。

それからまた、これは警察庁が主導している全国の一斉検問でございますけれども、各管区警察単位の一斉検問というのも行われておりますし、あるいはまた、県警単位あるいは署単位ごと

おきおしては、近の警察車両が現場に臨場して事故を防止するための措置をとることとしているところでございまして、それども、こういった事案を踏まえまして、道路公団等の関係者との連携をさらに強めまして、

第三部 法務委員会會議録第九号 平成十三年十一月二十一日 [參議院]

しまわれた被害者や御遺族の方々に対し、我々はいかなる手を差し伸べができるのか、これが最も気になる点でございます。単に犯罪者を重い刑で懲らしめたとしても、生活そのものを破壊された被害者やその御遺族の方々にとっては実は何の解決にもならない。失われた生活の平穀をどうやって再建していくのか、そしてこれから生計をいかにしてはかっていくのか、これこそが最も大事なことではないかと思います。

そこで、交通事故の被害者を含めた犯罪被害者に対してはいかなる配慮がなされているのか、また今後どのような取り組みを行う予定であるのか、そして今後の個別の事件処理に当たって被害者や御遺族の心情にはどのように配慮していくのか、法務・検察及び警察のそれぞれから説明をちょうだいしたいと思います。どうぞ、法務省からります。

○政府参考人(古田佑紀君) 一般的に、犯罪の被害に遭われた方あるいはその遺族、こういう方々の保護あるいは配慮という点につきましては、平成十二年五月にわざる犯罪被害者保護法を成立させていただきまして、被害者の方々などに公判記録の閲覧、證写や、公判手続におきます意見陳述を認めるという制度が設けられました。また、被告事件に関する民事上の和解、これを刑事の公判調書に記載すればこれによって強制執行ができるようになります。損害賠償等の権利の実現ができるだけ容易になるような配慮をしてきたところです。

一方、そういう法律上の問題、法制度の整備のほか、検察当局におきましても、事件の適正処理に努めると、これはもう当然のことといたしまして、いろんな情報の提供の御要望などもあることを踏まえまして、被害者等通知制度を発足させ、あるいはいろんな御相談に応ずるための被害者支援制度などを実施しているところでございまして、今後ともこういういろいろな制度及びその運用を充実させていきたいと考えております。

○政府参考人(坂東白朗君) 警察におきましては交通死亡事故の遺族等に対しましては、当初の、先ほど申しましたような事案概要等の説明に加えまして、その後の捜査結果について連絡するなど、適切な被害者連絡に努めているというところでございます。

今後とも、被害者あるいは遺族の方々の要望や心情に配慮した適切な被害者対策が行われますように、都道府県警察を指導してまいりたいと考えております。

○柏村武昭君 ありがとうございます。

遺族にとつてはやっぱり、加害者に対して確かに厳罰をお願いするという人もいっぱいいらっしゃいますが、たちまちの生活費が欲しいと、そういうふうな方もいっぱいいることをどうぞお忘れなく、しっかりとアフターケアの方も気にしていただきたいと思います。

ありがとうございます。

○柏村武昭君 ありがとうございます。本日は、刑法及び刑事訴訟法改正法案について、厳罰化に関する点に关心を集中させて幾つかお伺いいたしました。

法務省及び警察庁における交通犯罪の防止、そしてその鎮圧に向けて今後とも万全の対応をしていただき、国民各層の期待に十分こたえていかれるよう大きいに期待しております。

近年、我が国の犯罪検挙率が急速に下がっている、先ほどちょっとと事例がありました。それを考え合わせますと、この分野には十分な人員や予算の措置が必要であると思います。いかなる理由があつても犯罪検挙には万全を期さなくてはいけません。この点につきまして関係当局において適切に対応されることを要望し、私の質問を終わります。

○柏村武昭君 ありがとうございます。

○國務大臣(森山眞弓君) 先生が先ほどもおっしゃいましたように、交通犯罪の減少、撲滅のためをしたいんでございますが、今後の交通犯罪対策の課題につき法務大臣の御所見をお伺いして、終わりたいと思います。どうぞ。

○國務大臣(森山眞弓君) ありがとうございます。

○委員長(高野博志君) 両案に対する本日の質疑はこの程度にとどめ、これにて散会いたします。

午後三時二十一分散会

いうことも非常に大きな役割を持っているというふうに思います。

そこで、この法律案をできるだけ早期に成立させていただきたいと考えておりますが、この法律案の成立、施行後は、今回の改正法を的確に運用することによりまして、交通安全に関する行政上の諸施策と相ましまして、交通事故及びその被害ができる限り少なくなるように最大の努力をしていきたいと思います。

○柏村武昭君 どうありがとうございました。本日は、刑法及び刑事訴訟法改正法案について、厳罰化に関する点に關心を集中させて幾つかお伺いいたしました。

法務省及び警察庁における交通犯罪の防止、そしてその鎮圧に向けて今後とも万全の対応をしていただき、国民各層の期待に十分こたえていかれるよう大きいに期待しております。

近年、我が国の犯罪検挙率が急速に下がっている、先ほどちょっとと事例がありました。それを考え合わせますと、この分野には十分な人員や予算の措置が必要であると思います。いかなる理由があつても犯罪検挙には万全を期さなくてはいけません。この点につきまして関係当局において適切に対応されることを要望し、私の質問を終わります。

○柏村武昭君 ありがとうございます。

○國務大臣(森山眞弓君) 先生が先ほどもおっしゃいましたように、交通犯罪の減少、撲滅のためをしたいんでございますが、今後の交通犯罪対策の課題につき法務大臣の御所見をお伺いして、終わりたいと思います。どうぞ。

○國務大臣(森山眞弓君) ありがとうございます。

○委員長(高野博志君) 両案に対する本日の質疑はこの程度にとどめ、これにて散会いたします。

午後三時二十一分散会

平成十三年十一月三十日印刷

平成十三年十二月三日發行

參議院事務局

印刷者 財務省印刷局