

第二十二回国会
衆議院

運輸委員會會議錄 第十五号

昭和三十年六月一日（水曜日）
午後一時三十七分開議

出席委員

委員長 原 健三郎君

理事 喜一君 理事 木村 俊夫君

理事 山本 友一君 理事 青野 武一君

理事 中居英太郎君

岡崎 英城君 佐伯 宗義君

中嶋 太郎君 清野 清吾君

堀内 一雄君 真鍋 儀十君

關谷 勝利君 徳安 實藏君

島山 鶴吉君 井岡 大治君

栗原 俊夫君 下平 正一君

正木 清君 池田 禎治君

大西 正道君 小山 亮君

出席國務大臣 三木 武夫君

運輸大臣

出席政府委員 河野 金昇君

運輸事務官 真田 登君

（自動車局長）

委員外の出席者 専門員 堤 正威君

専門員 志鎌 一之君

五月三十一日

戦傷病者に国鉄無賃乗車復活に關する請願（野依秀市君紹介）（第一三九七号）

の審査を本委員会に付託された。

本日の會議に付した案件

自動車損害賠償保障法案（内閣提出第八六号）

○原委員長 これより運輸委員會を開会いたします。

最初に自動車損害賠償保障法案（内閣提出第八六号）を議題といたします。

初めに運輸省當局に説明を求めます。運輸省自動車局長真田登君。

○真田政府委員 自動車損害賠償法案の概要について御説明いたします。

最近におきます自動車運送の発達には、まことに目ざましいものがあり、その兩数についてみましても、

終戦の年には約十四万二千両にまで激減したものが、わずか十年後の二月末におきましては約百三十四万両に達し、戦前最高の昭和十三年の約二十二万両に比べまして、六倍を越えようという盛況を示すに至っておりますが、

今後ともこの勢いはいささかも衰えるさざしを見せようとしたしております。このような膨大な兩数が、今日までのあたりにごらんになる通りの自動車交通の輻湊ぶりをもたらすに至ったのであります。

しかしながらこれとともに、諸般の事故防止対策の徹底徹底にもかかわらず、自動車事故はおおむね車兩数の増加に比例して激増の一途をたどつておりにまゝ、まことに憂慮すべき事態に至つてゐるのであります。これを自動車事故件数についてみましますと、二十八年は六万二千九百九件、二十九年は七万四千五百六十件で、戦前最高の兩数をこえて三十一万両に達しました。二十四年の実績に比べまして、二十八年が

三・一倍、二十九年が三・七倍という増加率を示しており、また死傷者数についてみましますと、二十八年が五万八千九百七十七人、二十九年が約七万二千五百人、二十四年の実績に比べまして、それぞれ三・二倍、四倍という増加率を示しているのであります。すなわち昨今では、昼夜を通じて一時間間に約八件の事故が発生し、これによりまして約八人の犠牲者を生むに至つてゐるのであります。

自動車事故の対策といたしましては、一般国民における交通道德の高揚、警察における交通取締りの強化、運輸省における自動車検査の充実等、その防止対策の徹底徹底が何よりも必要であることは、今さら申し上げるまでもありません。私も関係者としていたしましても、今後とも事故防止対策の徹底徹底によりまして、悲惨な事故を未然に防止するよう努力する所存であります。しかしながら一方におきまして、まことに遺憾なことではあります、ある程度の自動車事故発生は、不可避な現象を呈していることを否定することでもできないのであります。産業革命によつてもたらされた機械文明の高度の産物ともいえます自動車、生産社会はもとより、私どもの消費生活にまでも深く浸透して参りました昨今におきましては、その高速化、大型化及び輻湊化によりまして、国民のすべてが日夜自動車に接し、その危険にさらされてゐるからであります。

諸外国におきまして、自動車事故による被害者を救済するため、自動車損害賠償保障制度がつとに確立を見ましたのも、このような事情のもとにでありました。最初の立法例は一九〇八年にオーストリアにおいて見られ、その後一九三〇年代にかけて各国において成立を見るに至つたのであります。本法案は、諸外国の立法例にならしまして、自動車損害賠償制度を確立し、不可避的な自動車事故による被害者の保護に万全を期せうとするものであります。以下、本法案の要点について御説明いたします。

本法案は、七章九十一カ条及び附則から構成されておりますが、これを大別いたしますと、第二章にありますが賠償責任を適正にするための規定と、第三章から第五章までにあります賠償能力を確保するための規定との二つになるのであります。

第一章は、本法案の目的と定義とを規定するものであります。

第一条の規定は、本法案の目的を規定しております。道路運送法第二百二十五条の二の趣旨に従ひ、自動車による人身事故における損害賠償を保障する制度を確立することによりまして、被害者の保護をはかるものであることを宣明するものであります。同時に本制度が反射的効果として、自動車所有者側の経理的基礎の安定をもたらす、

自動車運送の健全な発達にも資するものなることを規定するものであります。なお本法案におきましては人身事故のみを対象とし、物的事故を対象から除外しておりますのは、制度の漸進的実施を期したものであります。

第二条の規定は、本法案における用語の定義を規定するものであります。

第一項は、本法案の対象とする自動車、道路運送車両法による自動車であり、スクーターまでも含まれることを規定してあり、第二項は、本法案中に使用される運行とは、道路運送車両法による運行と異なり、道路の内外を問わないことを明示してあります。第三項の保有者とは、保険契約に関する規定において用いられる用語であります。第四項の運転者とは、正当な権限がなくて自動車を使用する者と対照的な概念でありまして、自動車の所有者や賃借人が通常これに該当するものであります。第四項の運転者とは、保有者に対照した概念であります。助手を含みますが、保有者みずからが運転する場合を含みません。

第二章は、自動車による人身事故の場合におきまして、保有者等自己のために自動車を運行の用に供する者の損害賠償責任を適正にいたしますために、民法の特例を設けるものであります。現行民法によりまして、被害者は故意または過失が加害者側にあることを自分の方で証明しませんが、第七百九条による損害賠償を受けられないことになつておりますが、さきにも触れ

ましたように自動車事故の発生が不可避的なものと観念せざるを得なくなつた現状におきましては、被害者の保護をはかるために必ずしも公平なものといふことなく参つたのであります。ここにおきまして自動車事故と同じく、高度の機械文明が不可避的にもたらすものといえます工場災害および鉱害に対処しつとに採用されております無過失責任主義にならしまして、自動車事故に対しても、その賠償責任を無過失責任主義へ接近させることにしたのであります。

第三条は、これを規定したものでありまして、保有者その他自己のために自動車を運行の用に供する者は、人身事故に対して、自己及び運転者に故意過失がなく、同時に被害者または第三者に故意過失があつたことを証明できない限り、賠償責任を負うこととしてゐるのであります。本条によりまして筆証責任及び責任の主体に關しまして、民法の特例が設けられるわけでありまして、最近における判例を見ましても、訴訟法的にはすでにこのような線に近づいてゐる模様であります。

自己のために自動車を運行の用に供する者の損害賠償責任につきましては、第三条の特例のほかは、すべて民法の規定によるのでありまして、慰謝料に關する第七百十條及び第七百十一條、共同不法行為に關する第七百十九條等、すべて適用されることとなります。第四条は、この旨を規定してあります。なお運転者の損害賠償責任につきましては、現行通り民法の規定によることにいたしました。

第三章は、自動車側に常時賠償能力を確保するための措置の骨幹をなす強

制保険制度につきまして、主として大陸法系の例にならぬ規定するものであります。第一節は、自動車損害賠償責任保険の締結強制について規定してあります。

第五条は、強制保険の実体規定であります。自動車はこの法案で定める責任保険に付保されてゐるものでありませんと、運行の用に供するはならないこととしてあります。ただし第十條にありまして、国、会社、都道府県等の自動車に對しましては、賠償能力の点から法律において適用を除外いたします。また政令により国際償付から外交官等に対しても適用しないこととしてあります。

第六条は、強制保険の保険者を定めるものであります。すでに任意の自動車損害賠償責任保険を運営してゐる民間保険会社及び外国保険事業者にこれを任せようとするものであります。なお本保険の事業運営につきましては、第三節において厳重な監督規定が置かれてあります。

第七条から第九條までの規定は、強制保険制度の勵行をはかるための措置であります。これによりまして原則として自動車は今後、道路運送車両法による自動車検査証と道路交通取締法による運転免許証とのほかに、本法案による自動車損害賠償責任保険証明書を備へなければ運行の用に供してはならないことになり、また道路運送車両法による自動車登録、検査その他の処分を受けるについても、同証明書の提示が必要となるのであります。

第二節は、強制保険の契約についての商法の特例を規定するものであります。

第十一條は、商法第六百二十九條の規定を本保険について具体化したものであります。第三條の規定による賠償責任の発生を保險事故とし、保有者及びこれと不真正連帶債務の關係にある運転者を被保險者にする旨を明記してあります。

本保險の保險金額は、第十三條の政令で業態別、車種別に定められますが、ただいまのところ一人当り死者三十万円、重傷者十万円、輕傷者三万円、一事故当り三十万円ないし百万円という試算を持つてあります。

第十四條は、商法第六百四十一條の特則であります。現行法によりまして、保險契約者または被保險者の惡意による場合はもとより、重大な過失による損害についても保險会社は免責になるものであります。これでは被害者の保護に万全を期せられませんが、保險の範圍外であります惡意の場合に於いてのみ免責とし、重大な過失による場合その他いかなる場合にも免責を認めないこととしたのであります。これによりまして、現行のように保險契約に各種の免責事項を設けることも認められなくなるわけでありまして、なお惡意による場合にも、あとで申し上げます通り別途被害者の救済策を講じてあります。

第十五條及び第十六條は、賠償責任が確定した場合におきまして、被害者に迅速確実に賠償が行われるようにするための規定であります。第十五條の規定によれば、被保險者は被害者に賠償の支払いをしなければ保險金の支払いを請求することができないこととなり、第十六條の規定によれば、被害者は被保險者に対してでなくとも直接保

險会社に対して賠償を請求する道が開かれるのであります。この場合におきましては、保險契約者または被保險者の惡意による場合にも支払われることになつておりますが、保險としては免責事項に属しますので、政府に対して賠償を請求することができるとしてあります。

第十七條は、賠償責任がまだ確定しない場合におきまして、被害者が当座の出費に充てるため、賠償額の一部を保險会社から仮渡金として支払われる道を開くものであります。仮渡金の額は、ただいまのところ保險金額の四割ないし一割を予定してあります。なお仮渡金を支払つた後におきまして、保有者に賠償責任が発生しなかつたことが判明したときは、保險事故には該当しませんので、惡意による場合と同様に、政府に対して賠償を請求することができるとしてあります。

第十八條は、被害者の保險会社に対する賠償の直接請求権及び仮渡金請求権が、社會保險における保險金請求権にも比すべき地位にありますので、これに差し押え禁止の措置を講ずるものであります。

第二十條は、商法第六百四十四條に規定されております契約締結時において申込者が告知すべき重要な事實等の内容を、簡明に法定するものであります。この告知義務違反による解除の要件を明確にするものであります。

第二十一條及び第二十二條は、保險責任に空白が生ずることを防止するための規定であります。第二十一條は、商法第六百四十五條の特則でありまして、現行法によりまして、ハイヤー、

タクシの車を自家用車と偽つたりして契約締結時における告知義務に違反したときには、將來にわたつて保險会社は解約することができ、解除前に事故が発生しても免責にされておりますが、これでは被害者の保護に欠けることにもなりますので、この場合においても損害を填補することにすることにしております。

第二十二條は、商法第六百五十六條及び第六百五十七條の特則でありまして、現行法によりまして、自家用車がハイヤー、タクシーに變つたりして保險期間中に危險が増加または變更したときには、保險契約が効力を失ひ、または保險会社が契約を解除することができるとなつておりますが、これではやはり被害者の保護に欠けることにもなりますので、本保險については、このような場合には當然に新たな危險に對應する保險契約に変更されたものとみなすものであります。

以上が本保險契約についての商法の特例であります。本保險も責任保險の範疇に属しますので、第二十三條によりまして、このほかの事項について商法のうち損害保險の總則を適用することにいたしました。

第三節は、強制保險の保險事業について、保險業法、損害保險料率算定団體に關する法律及び外國保險事業者に關する法律の特例を規定するものであります。

第二十四條は、保險会社に対し本保險の引受義務を課するものであります。自動車側に付保を強制いたします措置に對應するものであります。但し、險料の支払いがない場合等正当な理由がある場合には拒絶できることは、当

然のことである。

第二十五条は、保険料率の認可基準を設け、その算定に当りましては、適正原則主義をとり、営利目的の介入を許さないこととしております。この措置は、本保険運営におきまして最も重要なものでありまして、保険会社を保障者としながらも、本制度の社会保険的色彩にかんがみまして、保険運営において非営利性を確保しようとするものであります。

第二十八条は、保険約款及び保険料率に関する大蔵大臣の処分につき、運輸大臣の同意制を設けたものでありまして、保険行政と自動車行政との調整をはかっているものであります。

第三十条は、本保険の代理店につきまして特に法律的地位を付与し、強制保険制度の円滑な実施を期したものであります。

第四節は、自動車損害賠償責任保険審議会の設置を規定するものであります。本審議会は、強制保険の運営の民主化をはかりましたため、大蔵大臣の諮問機関として本保険に関する重要事項を調査審議し、及びこれらに関する必要と認める事項を関係大臣に建議するものであります。第三十四条及び第三十五条に規定しておりますように、関係行政機関の職員四人、学識経験者三人、自動車運送に深い知識及び経験を有する者二人並びに保険事業に深い知識及び経験を有する者二人の総計十一人の委員をもって組織するものであります。

第五節は、強制保険に対して行行政府の再保険事務について規定するものであります。本保険が、自動車側に付保を強制したり、保険会社に引受義務

を課したりして、社会保険的色彩が濃厚なものであることにかんがみまして、その保険運営につきましては、国が介入することが適切と考えられますし、また本保険につきましては、保険会社は引受義務を課せられたり、保険料率の算定に営利目的の介入を許されなくなりましたので、その保険運営につきましては、その危険の一部を国が負担する国営再保険の形態が望ましいと考えられるのであります。

第四十一条は、再保険の当然成立制を規定し、第四十二条及び第四十四条は、本再保険事業が元受保険の六割を比例再保険すべき旨を規定するものであります。

第四十三条は、再保険料率に関する規定であります。再保険料は元受の純保険料の六割を予定しております。

第五十条は、本再保険特別会計に對します一般会計からの繰入方法でありまして、業務費を国庫負担すべき旨を規定しております。本年度予算案としましては千八百三十九万六千円を計上いたしております。

このほか、本再保険事業に關しましては、農業共済再保険、漁船再保険、輸出再保険、本船再保険等、政府の再保険事業における例にならぬ限り、第四十八条の免責、第五十一条の審査の請求等種々規定いたしております。

第四章は、強制保険制度の例外的方法として、アメリカの例にならぬ限り、自家保障制度について規定するものであります。

第五十五条は、強制保険制度の特例を認めるものでありまして、多数両数の所有者で資力信用あり事故率の少ない者が、第五十六条の許可基準に適合し

て運輸大臣の行う自家保障の許可を受けますと、付保することなしに自動車運行の用に供することができざる道を開いております。これらの者の賠償支払い能力につきましては、保険にかけれることを強制しなくても本法案の目的を達成することができると考えられるからであります。自家保障者は第五十七条により、保険のかわりに賠償支払い準備金の積み立てを強制されますとともに、これに見合う資産については、流動性を担保するように第五十八条によつて規制を加えられることになるのであります。準備金の積立額は、おおむね強制保険の純保険料を基準として算定する予定であります。

第六十条の先取特権および第六十一条の仮渡金の制度は、自家保障者における被害者の保護に万全を期したものであります。仮渡金を支払った後において、賠償責任が発生しなかつた場合における政府補償につきましては、強制保険の場合と同様であります。

第六十六条は、許可の取り消しを規定しております。特に引き続き自家保障者たるものが被害者の保護に欠けるおそれがあると認めるときも要件として本制度をきわめて厳格に運用しようとするものであります。

第五章は、強制保険または自家保障制度によつても保護し切れない被害者に対して行います政府の保障事業について規定したものであります。

第七十二条は、保障事業の業務を規定するものであります。業務といたしましては、ひき逃げ事故または正当な権原がなくして使用した者もしくは付保義務違反者による事故の被害者に対して保険金の支払いに相当する金額を填

補いたしますことと、先に申し上げましたように、保険契約者または被保険者の悪意による場合の賠償額の支払いと、賠償責任がなかった場合の仮渡金の支払いとに對しまして、保険会社に補償することとの二つの分野があるものであります。なお保障事業の窓口業務につきましては、第七十七条によりまして保険会社に委託する道を開いております。

第七十三条は、保障制度が各種保険制度によつても救済し切れない被害者に対する最終的救済措置であることにかんがみまして、社会保険による給付との調整等を規定したものであります。

第七十六条、第七十八条、第七十九条及び第八十二条は、保障事業の財源について規定するものであります。第七十六条は、代位権または返還請求権の設定によつて填補額を回収する道を開き、第七十八条は、保険会社自家保障者等に賦課金を課し、第七十九条は、義務違反者から過意金を徴収するものであります。

第八十二条は、保障事業に對する国、外交官等の自動車に對する賦課金相当額及び業務費の国庫負担について規定するものであります。保障事業は、再保険特別会計において再保険事業と合せて経理されることになりますので、国庫負担額は、一般会計から再保険特別会計に繰り入れられることになりまが、本年度予算案としては七百九十七万円を計上いたしております。

第六章は、各章にわたる事項について補充的に規定するものであります。第八十三条は、再保険事業及び保障事業の業務を運輸大臣が管理すること

を規定し、第八十四条は、自家保障制度、保障事業及び保険証明書の提示に関する権限を委任する道を開くものであります。

なお運輸大臣は、本法の運用に當りましては被害者と直後交渉する場合が多いので、第八十六条におきまして、特に被害者の保護に欠けることのないように努めるべき旨を規定いたしております。

第七章は罰則であります。第八十七条から第八十九条までの規定は、強制保険制度及び自家保障制度の履行をはかるための罰則を整備するものであります。第五条は賠償能力を確保するための措置の骨幹をなす実体規定でありますので、違反行為に對しては特に体刑に処することにしております。

第九十条は罰則規定であり、第九十一条は、保険業法の例にならぬ限り、保険事業関係の違反行為に對し過料に処するものであります。

附則は、施行期日、他の法律の改正及び経過措置について規定するものであります。

附則第一項は、施行期日について規定するものでありまして、審議会、再保険の引き受け等は八月一日から、完全実施は十月一日からを予定しておりますが、発足に際しての事務処理の円滑化のために、さらに適切な措置を検討中であります。

附則第四項は、保険業法の改正でありまして、保険会社における強制保険の四割の保有分につきまして共同計算を可能にするため、独占禁止法の適用除外の措置を講ずるものであります。

附則第五項は、印紙税法の改正であ

りまして、強制保険の契約証書等を免
税とするものであります。

附則第六項から第十一項までの規定
は、完全実施の予定日でありまして十
月一日前に任意に締結された自動車損
賠償責任保険と今回の強制保険との間
の調整措置であります。すなわち、十
月一日前に締結された旧契約の旧契約
者は、強制保険を締結したときは第六
項によつて旧契約を解除することがで
き、その場合には第七項によりまし
て、法定の解約返戻金が支払われるこ
とになります。また旧契約と強制保険
とを併存させる場合には、強制保険が
まず填補し、なお不足額があるときに
旧契約による填補が行われるものと
いたし、これに伴つて起ります旧契約の
危険の減少に対しましては、保険料減
少額の返還または保険金額の増額の方
法によつて調整することにいたしてお
ります。

なお本法案による再保険事業及び保
障事業の実施につきまして、会計から
合計二千六百三十六万六千円の繰り入
れを伴う予算案は、すでに御審議を受
けており、またこれを整理するための
自動車損害賠償責任再保険特別会計法
案も本法案とともに提出されてお
ります。

以上によりまして、自動車損害賠償
保障法案についての御説明を終りま
すが、何とぞよろしくお願いいたし
ます。

○原委員長 これより質疑に入りま
す。關谷勝利君。

○關谷委員 内容についてお尋ねをい
たします前に、まず第一番に大臣にお
尋ねをしてみたいのでありますが、今
回運輸委員会に提案されておりますと

ころのこの自動車損害賠償保障法案、
あるいは海上運送法の一部を改正する
法律案、日本航空株式会社法の一部を
改正する法律案等、すべてを共通して
私たちに受け取られるところは、どう
も現内閣は監督権の強化をすればそれ
ですべて事足りるというふうなことで
あつて、監督行政にのみ重点を置いて
、助長行政というふうなところには
何ら考慮が払われておらないというの
が、私たちが直接びんと感じられると
ころであります。すべて行政というも
のは、むしろ監督行政をできる限り廢
止して、助長行政に持つていくべきも
のである。そうして助長することによ
つてその事業の振興をはかり、従つて
安全性も確保することができ、従つて
いうことになりまして、被害者も少く
する、こういうことができると私たち
は考へておるのでありますが、現内閣
の方針、特に運輸大臣は運輸行政につ
いて監督行政の強化によつてすべてを
やつていこうとするのか、助長行政を
どのように考へておられるのか、この点根
本的な問題でありますので、まず承わ
つておきたいと思ひます。

○三木國務大臣 今日航法あるいはこ
の自動車損害賠償保障法等が、監督権
の強化ばかりに重んじておられるという
委員のお話しでございまして、日航
法の例をとりましたも、今まで航空事
業が立ちあつた日本として、政府は
これに對して助成をすべきであつたと
思ひます。こんなに立ちあつたもの
が、すぐにペイをして国際航空がやれ
るわけがない。それを今まで直接の補
助は与へなかつた。これはやはりある
程度の赤字が出るということもやむを
得ないものがある。今回初めて直接の

補助を与へるの道を開いたわけであり
まして、金額は三億五千万程度である
けれども、航空事業に直接の補助を与
える道を開いた、こういう点で、これ
は今お話しした監督行政というよりは、
国際航空に對する助成政策の現われで
あると御承知を願ひたいのでありま
す。またこの自動車損害賠償保障法案
にいたしましては、これは監督権の強
化というよりは、御承知のような状
態で、自動車数量の上においても十
年の間に十倍もふえておる。事故がい
ろい起つて、その間その事故に對する
補償の道もないというので、これは監
督権の強化にあらずして、一面におき
る社会保障的な性格を持つてござい
まして、これもまた社会保障的な性
格というものの底を流たておるのはそ
ういう考へである。これも政府の監督
権の強化というものが、この法案の根
底にあるものではない。しかしながら
あるいろいろな面において、それと並
行してある程度のやはり監督権という
ものも考へなければいけないのです
が、運輸行政の根底に流れるものは監
督権を強化して、それでやつていこうと
いうものではない。助成というものを
根幹にしなから、適當な監督権という
ものもそれと並行して考へていくので
あつて、根底にあるものはやはり助成
であるということでございます。

○關谷委員 まことに上手に、わずか
な金を出したことをもつて、助長行政
をやつておられるのかときお話をありま
すが、私はもつてのほかであると思ひ
ます。日本航空あたりに三億五千万程
度、スズメの涙ほどの金を出して、そ
れで助長行政をやつておられるという
お話でございますが、以前からも直
接の補助はしないといひましても、乗
員養成費等には補助が出ております。
やつておられるのがわずかに三億五千万で、
まさに助長行政をやつておられるといふこ
とは、私どもには受け取れない、詭弁
であるといふふうに考へられるのであ
りまして、すべて今度出てきておりま
す法案は、もう少し大臣によく読んで
もらひましたならば、その中には監督
の面に重点を置いておるか、助長の面
に重点を置いておるか、と監督の面
に重点を置いておることは争ひ得な
い事実であります。もう一度よく読ん
だらわかる。私はこの点に對して民主
黨の行き方というのか、今の内閣の行き
方というのか、監督権強化ということ
に重点を置いておる、このように考へ
ておるのでございまして、これ以上
よく内容を御検討を願ひたいと思ひ
ます。

それから損害賠償保障法案は、保険
者と被保険者とが、保険金を受け取る
者とが異なつておられます点に非常なむ
ずかしさがありますために、いろいろ
事務当局も苦勞をしておる跡は見える
のであります。この法案の一番骨子
といひますか、一番問題になります
点、保険の料率をどういふふうにし
めるか、もちろんその金高もでありま
するが、保険料をどの程度にきめるか
といふことも大きな問題であります。
その保険料を算定いたします要素が何
であるかといふことが、これからの議
論の一番根柢になるのであります。
し、私たちがこれからお尋ねしよう
としたしますことも、もしその保険料
の算出の要素といひますか、それに
よつていろいろ了解のできる点もありま
する。この法案の審議に入りま
す際に、この保険料率をどんな要素で、
どのくらいな程度にきめようとしてお
るのか、この点はこれだけの法案を提
出するのでありますから必ずあるはず
でありまして、これを政令に譲つてお
られますので、もし政令にまかしてお
りますと、せつかくでき上つたところ
の法律が、議会の精神と全く反した
ような結果になるということがたびた
びあるのであります。私はこの法案の
審議に入りまします前に、まず料率の算
定をするのは、どういふふうな方法で、
いかなる要素でやるのか、また金高を
どういふふうにしよとすることを、そ
の点が一番大事な点であります。こ
で、詳細の御説明を願ひたいと思ひ
ます。

○真田政府委員 算出の方法等につ
きましては後ほど申し上げますが、ま
す大体われわれの方で予定いたしました
保険金額は、乗合自動車で百万円、營
業用の乗用車で七十五万円、家用の
乗用車で五十万円、普通貨物が五十万
円、小型貨物が三十万円、軽自動車、
これはスクーターでございまして、こ
れにつきましては三十万円、そういう
一応の計算が出たわけでありまして、
これは一事故当りこれだけということ
でございまして、それから一人当りどの
くらい支払うかという金額は、死者で
大体三十万円、重傷者十万円、輕傷三
万円、こういう数字が出たわけであり
ます。なおこれは強制に付します限度
がこれだけであるといふことでござい
まして、死者は三十万円ときめてしま
つたとかいふふうなことではございま
せん。その計算を出しますのは、過
去におきます自動車事故の統計を拾

まして、その一事故当りに何人の人が死に、何人の人がけがをした、こういう数字を全部集積いたしまして算出したわけでありまして、そのために乗合自動車と営業用乗用車の事故の比率も違ふ。従いまして乗合自動車の百万円に対しては、保険料は現在予定しておりますのは一万二千四百円という数字になっておりますが、これもいすれ保険審議会にかけて決定していただく数字ではあります。百万円に対して一万二千円程度であるものが、営業用の乗用車は割合事故の率が多いので、七十五万円に対してもやはり一万二千円ほどの保険料を支払うというふうな数字になっております。これは事故率が営業用の方が多いということなのであります。なおこの三十万円という数字は、過去の実績と申しますか、各事故が起りましたときに会社等が支払いました金額を拾つてみますと、大体死者に対しては二十万円ないし三十万円払つておる。重傷者に対しては七万円ないし十万円、軽傷者に対しては二万円ないし三万円程度しか払つていなかったということなのであります。その今あげました数字の最高限度をとりまして、これを強制的に最低の線にする、こういうふうにしたわけです。たわけであります。この自動車事故報告規則による実態調査によりまして、業態別、車種別の一事故当り平均死傷者数をこれに乗じて出して出したものが、一事故当り保険金額というふうになつておるわけでございます。なお最近国鉄の重大事故等で支払いました金額は、これより大きかったのであります。が、自動車関係では国鉄が支払いましたほどの金額を払つた事例はないわけ

であります。今度の保険が強制でありますこと、なお現在の自動車事業者が掛けております保険の割合と申しますものは、大体全自動車の二〇%くらいしか現在では保険に入っておりません。それを全部保険に入れるということでございますので、やはり漸進的に参りませんと、自動車側の負担のことも考えなくてはなりませんので、こういうふうな数字にきめたわけでございます。

○關谷委員 そうしますと保険料率をきめまするのには、こういうふうな最高の額を押えておいて、保険収入を事故の数で割つた、こゝに簡単な割り方でできておる料率と見て差しつかえないわけですか。

○真田政府委員 この保険料率につきましては先ほど申し上げましたように最終的には保険審議会の専門家の方々に御審議願つて決定したいと思つております。私たちの試算した数字でございます。これは大体今までの事故が起きましたときの数字を実際の事故率によつて、各自動車の種別に分けたわけでありまして、なおこれは純保険料と付加保険料というものになっておるわけでありまして、現在までは保険会社の付加保険料は四〇%ないし五〇%であつたように聞いておりますけれども、今回はほんの事務費だけが付加保険料として入る。従いまして一七、八%ないし二〇%で付加保険料は済むのではないかと、こういうふうな考へております。

○關谷委員 この保険料率の算定は専門家の方にまかすということですが、今のお話を聞きますと今まで専門家の意見は何も聞いておらぬ、こういうこと

とになるわけですか。そうするとどのような料率が出てくるかわからない、こんなことになってくると大へんなことになります。そこをはつきりと御答弁願ひます。

○真田政府委員 その数字につきましては、今までも関係方面の方々に集まつていただきまして、この制度について御相談願つたときにも、こういう数字は一応出してあります。これについて最終的によからうというお話しはいたしておりませんが、今までの専門家の方々からも、特に見当違ひの数字だというふうな御批判はいたしておりません。

○關谷委員 専門家といふのは、今までの営利本位でやっております損害保険の關係だろつと思つて、今度の場合は営利の介入を許さないということになつて、考え方が根底から變つてくるわけでありまして、そういうことを基礎にして専門家の意見をいろいろ徴せられまして、大体どのような政令案を作るか、これに近いものかどうか、うやうやなものが何かできておらぬことには、ただばく然とさういふふうなものを政令に譲るといふことになりまして、この保険あたりは被害者の利益を擁護し、しかも業者を擁護しようといふのがそのねらいでありまして、その場合にわれわれの意思と反したとんでもないものができ上つてこないとも限らないものであつて、政令にゆだねる部分はこの際資料等ではつきりと提出をしてもらいたいと思つて、その資料の提出ができますか。

○真田政府委員 保険料は政令ではきめません。ほかのことをお説きになつたのではないかとありますが、政令で

きめまするの一般的な保険会社から申請させましたものを審議会にかけて、適正な原価を償ふものであり、また営利目的の介入がないということをきめるわけでありまして、政令できめるわけではございません。

○關谷委員 それならなおかつこうなことであつて、保険会社から申請をさせるといふのであれば、保険会社から大体こういう事件ができればどの程度に保険料率をきめたらよいからというふうな資料は、もう取つておられなければならぬと思つておられますか。

○真田政府委員 まだ保険会社からは受け取つておりません。

○關谷委員 これだけ大きな法案を提出するのには、さういふふうな何らの意見も徴しておらずして、ただあとから保険会社が持つてきたものを、それが適当であるかどうかを審議会にかけてそのまゝ出さうというふうなことになるかと、それこそとんでもない金額が出てこないとも限らないのであります。が、保険会社あたりではすでにこういうふうなものを、営利を除外してやつた場合にはどの程度というふうなことを——これは車の種類あるいは台数がわかつておられます、事故の件数がどのくらいというところが大体見当がついて、提案理由の説明にも、いろいろの表にも出ておるのでありますから、その際にこれで計算した場合に概略はどのくらいになるというふうな資料を取つておくべきであつて、それがなしにこの審議に入れたといふところでは、なかなか審議に入ることではき得ないと思つておられますが、それらの資料を早急にまとめて提出することができ

るかどうか、いつまでに行けるかということをはつきりとお答え願ひたいと思ひます。

○真田政府委員 純保険料につきましてはすでに話し合ひいたしましたのでありますが、付加保険料についてはまだ話し合ひが進んでおらないわけでありまして、決定的なものはないから出ないと思ひますが、さうそく概算的な数字を、保険会社といふものと話し合ひまして、出してもらふようにしたいと思ひます。

○關谷委員 これは非常に重要な事柄でありますし、それに純保険料ですでに話し合つたことがあるというのであります。話し合つたならば、相当程度話し合ひができておるはずでありますので、確定的なものでなくても、参考になるような資料がかなりあるはずでありますから、次の委員会までに必ず提出をするようにお願いしておきたいと思ひます。

そこでこの法案の内容についての御質問を申し上げたいと思つておられますが、この法案は自動車の事故が發生いたしました後に、その人命に対します損害賠償の責任を有することを規定いたしておるのであります。この法案を通じてみますと、事故防止というふうなことがこれには一つも含まれておらないのであります。何かこういうふうな方法をしたら事故の防止が考えられるかというふうなことが、全文を通じてみてもどこにもないのではありませんが、どういふふうにしてこの法律を適用して事故の防止をしようとするのか、それがもしこの条文の中にあるというならば、どの条項にあるかということを示していただきたいと思ひ

ます。

○真田政府委員 この法律では事故の防止ということを書いてございませんが、事故の防止ということでは当然のこととでございまして、この法案を出しますにつきましても、これと一緒に事故の防止の面についてどういうことを考えるかということ、関係のところといろいろ相談しておるわけでありす。現在事故の起きております原因はいろいろあるわけでございますが、大体一番多いのは約五〇％が操縦の誤まりということでございますので、この操縦の問題を一番大きく取り上げなくてはならない、われわれはそう考えておるわけでありす。従いましてその他車の整備の問題などございしますが、運転手の問題、あるいは運転そのものの技術の問題ということから考えていかなくちやならないわけでありす。その根本としての、自動車側はもちろんのこと、一般国民の交通道德の高揚といえますか、そういったことがまず第一に考えられることでありす。その次に具体的な措置としての運転の問題であります。これは現在では運転の免許そのものは公安委員会がやっておるわけでありすが、われわれの方で政令によりまして、旅客を扱う自動車の運転手は二十才以上でなければいけない、実務経験が半年ないし一年なければ乗せてはならないという制限をつけておるわけでありすが、その制限をもう少しきびしくしたらどうだという一つの案もあるわけでありす。たとえば実際に車に乗った経験の一年を延ばす、あるいは年齢の二十才をもう少し上にした方がいいということとであります。それからわれわれの方

の省令で、運転手の採用その他についていろいろと事業者の守るべき規則を定めておるわけでありすが、これにつきましても、運転手の管理者を置いて運転手の指導に当らせるとか、そういったことにつきましても、すでに法律にないで実施している面もありすが、そういった面について特に注意して参りたい、こういうふうな考えであります。

なお車両検査、それから車を持つている人自身による車両の整備の問題もございすが、車両検査につきましては、予算とか定員の関係で非常に苦しいのであったわけでありすが、ことしはある程度人間の増加も認められまして、車両検査についても積極的にやれるというふうな明るい見通しになっております。なお車の整備等につきましては、われわれの方ではそういった関係の規程といえますか、事業者自身が守るべきいろいろの規則の中に入れておるわけでありまして、その他道路の問題とか、あるいは公安施設の問題等々ございしても、建設省等といろいろお話し合いをしておるわけでございます。以上のような程度であります。

○關谷委員 今局長の言うことは何もこの法律案と関係のないことで、この法律があらうがなからうが、それは当然運輸省としてしなければならぬことであつて、この法律ができたがために特にどうということは何にもない。答弁にはならぬのであります。ただ私がお尋ねしたいと思うのは、人命あるいは身体に損害を与えた場合に、そういうふうな補償制度ができておるのだ、そのためにはすでに掛金がかけて

あるのだという安易な気持ちといひますか、そういう気持ちが起つてきて、この法律ができたがために、防止しなければならぬ事故が起つて頻発するやうなことになるはしないか、こういうことをおそれおるものでありまして、この法律ができたために、そういうふうなことが起るやうな懸念はないか、そういうふうなことを考えたことがあるか、これを尋ねておるのであります。

○真田政府委員 この法律の立案の途中、そういった議論はしつちゅう出まして、いろいろ問題になつたわけでありすが、この制度が外国で実施されても三、四十年になるわけでありすが、保険をかけたために事故がふえたという例は見当たらないのであります。なお運転手にいたしまして、その良識と申しますか、人間的な面から見まして、そういったことを考えるというものはわれわれとしては思いたくないわけでありす。なお業務上の過失傷害とか、運転免許の取り消しとか停止、あるいは労働関係の事故があつたために解雇されるといったことがあるのを、あえて保険がかかつておるからといって事故を起すといふたふうな気持ちにはなれないといふうに私たちは考えたのであります。なお保険料につきましても、事故を起さなければ無事故のための割引とか、あるいはそういったような報奨的な考え方は、事故を起さないものにはだんだんと保険料が安くなるように持つていきたいと考えております。

○關谷委員 これで事故が今までより多くなるとは考えたくないといふこととありますが、まことにけつこうであります。

○真田政府委員 今ちよつと触れましたように、無事故割引制ないしは報奨制、あるいは事故率による個別的差別料率制、事故率による業態別、車種別料率制、事故率による地域差等、そういうようなことは考えておるわけでありす。最初の発足の際にこれがどの程度取り入れられるかはむずかしい問題だと思ひますが、過去の統計によつてわかつておる範囲においては取り入れて参りたい、こう思つております。

○關谷委員 今のお話でありすが、今の地域差なども、これはまたあとでお尋ねしたいと思つたのであります。これも取り入れるといふことになつておるのですね。それから無事故の者に對しての料率の割引といふことも、今回の保険料率の算定の際に取り入れられるのですね、これははっきり御答弁願ひたいのであります。

○真田政府委員 ただいま申し上げましたように、過去の統計においてわかつております範囲は取り入れて参りたい、こういうふうな考えております。

○關谷委員 やはりそういう保険料率の算定につきましては、そういうふうなものとの程度にどういふふうな織り込むかといふことについて、一つ資料を提出する際に、詳細にそういうものを含めての資料の提出を願ひたいと思ひます。

それからこの損害補償であります。運転手等は労働者の災害保険に入つておるはずでありすが、そうすると、この自動車損害賠償保障法といふものは、事故があつた場合には、これは両方入るというふうなことになるのか、これからは運転手あるいは車掌といふふうな者は省かれておるのかどうか、この点を伺つておきたいと思ひます。

○真田政府委員 この保険の被保険者といひましては、車を持つておるといひますか、車の使用の権利のある人、それから運転手及び助手、これだけを含んでおります。

○關谷委員 そうすると、これは労災

保険によって給付を受けるのであつて、事故のあつた場合にはこの法律は適用しない、こういうわけですね。

それから先ほどちょっと一事故当り一件当りの簡単な数字だけを承知いたしましたわけでありまして、まだ十分な比較をしておりませんが、この損害補償を受ける額と、労災保険などのようなほかの保険で給付を受ける金高との間において、大体均衡がとれておるといふうなことに制定をせられておるのかどうか、その点をちょっと伺つておきたいと思ひます。

○真田政府委員 労災関係の方はこの金額よりも大きくなつておりますが、労災関係の方は定額でございしますが、こちらの方は最低をこれだけ必ず付保しろというところでございまして、実際に事故が起りました、もっと賠償額を支払わなくてはならないというときには、保険のほかに加害者が支払わなくてはならないというところであります。

○關谷委員 この法案を一步進めて、いわゆる労災保険等のごとき定額といふうなことに将来において持つていくという気持——あるいは今回でもそういうことに変更できないこともないのであります、そういうふうなことに持つていくとする気持があるのか、この点を伺つておきたい。

○真田政府委員 労災等の場合は、大体同じような条件の人たちが集まつてやつておるわけでありまして、その定額制をきめます際についても割合きめやすいかとも思はれますが、この自動車による被害者は、国民のすべてを含むわけでありまして、それを一定の金額できめてしまふことは、なかなかむずかしいのじやないかと思ひます。

○關谷委員 それほどむずかしいとも思はないのでありまして、車の種別あたりで金高を決定するくらいなら、こういうふうなことも、年令あるいは職業、その収入といふうなことから勘案して大体のランクを設けるくらいのこと、技術的にできないことはないのではありませんが、そういうふうな意思がないということなら、まずそれもないと思ひます。

先ほど物の損害は考慮しておらないが、将来これを考慮する、こういうふうなことであります、外国あたりは、例は、この参考資料を見ますと、みな物的な損害補償というのが入つておるようであります。先ほどの説明に、将来漸進的に考慮する、こういうふうな話であつたが、いつごろこれをやるうとしておるのか、これを伺つておきたい。

○真田政府委員 いづごろという時期については、現在まだ申し上げる段階までできておりませんが、物的事故は、少し上げたことについては、先ほど申し上げましたように、現在かけておりますものが二〇〇程度であつて、あと八〇は今回の保険で強制される形になる。従いまして全部一ぺんにやるということは、相当な負担になるだろうというので、は少し上げたわけでございます。現在のところ、その物的事故については、まだはつきり申し上げることができないのでございます。

○關谷委員 これは大臣にお尋ねをしたいのでありますが、海上運送法等においては、先般改正をされました際に、第十九条の二におきまして、危険のおそれのある場合には保険契約の締結を命ずることができるといふう

な、しかもこれはさほど強くは主張しておらないようであります。ただ締結を命ずることができるといふうな規定で、簡単なものであります。海上においてもしきりにこのご事故が起きておるようでありまして、海上の方ではさほどどういふうなことに重きを置かず、本法では強制保険といふうなことになるのでありますが、それを一貫したものにするといふうな考えがあるのかないのか、将来これをどういふうに持つていくかとしておられるのか、この点今までの通りでいこうというお考えであるのか、あるいは陸上を強制といふうな面にするのか、海上の方も同じような状態にあるものは、さういふうな考えか、この点伺つておきたいと思ひます。

○三木国務大臣 やはりこういうものに対して、全般的に人命の損傷、そういうものに対する保険制を考へるといふことは、一つの考え方だと思ひます。しかし何分にもこういう制度は日本は立ちおくれでござつて、外国では自動車損害賠償などはもう五十年くらい前から歴史を持つてゐる。こういうものがいまだにできなかったのですから、しこつとして最近船の方もほぼ被害が起ります、何としても陸上の自動車事故といふものが、事故の上においては圧倒的な比率を占めてゐるので、今までなかったという面について損害賠償の保障制度をここで確立して、将来はやはりこういうものに對しては検討をすべき一つの課題だと私は考へております。

○關谷委員 この法文だけで見ますと、一事故に対して——大きな事故といふものにつぎましての質問は後で

たしますが、ただ一人といふうな場合は、乗客の場合でも、また通行人の場合でも、同じような扱いをするのか。既存の損保のものにつぎましては、車内賠償とか、車外賠償といふうなことで、段階のついてゐるような場合もあつたのでありますが、この法案によりまして、そこらの点がはつきりわからぬのであります。もちろんあとから提出してもらふ資料の料率の算定の中に、そういういろいろな種類のものが出てくるのかもしませんが、通行人あたりにはけがをさせた場合と乗客の場合と、これが同じ一人の場合であつたときは同じ扱いをするのか、それとも異なつた扱いをするのか、その点を伺つておきたい。

○真田政府委員 乗客の場合と外の場合は、法律的には多少違いがあらまして、乗客の場合には、一つの契約の履行の上での問題が競合するわけでありまして、この法律では両者を同じように扱いたい、こういうふうな考へております。

○關谷委員 先ほど伺つておりますと、乗客あたりで一事故当りの最高限は百万円といふお話をちよつと聞いたのでありますが、一つの事故によつて多数の死傷者を出したといふうな場合には、こういうふうな保険がなかつたならば会社が負担をし切れないううなふなことで、そういう場合こそこの保険の必要があるのであつて、小さな事故といふうな場合には、それと比較いたしますと会社にも負担能力があるといふことになつてくるわけでありまして、一度に大勢の死傷者を出したという場合には、従つてそれに対しましての支払い金高も多くなるわけであり

ます。そういうときにこそこれは活用しなければならぬのでありますが、その際に百万円で限定するということになると、この法律を作る意味合いといふものがなくなるのじやないか、こういうふうに考へられますが、その点どう思つておられますか。

○真田政府委員 お話しの通りそうした大事故が起りましたときには、この百万円ではとても間に合うべきものではございせんが、そういう大事故を基準にして全部を強制するということになりますので、これは大へんなことを基準にして保険料率をきめ、保険金額をきめるというところまで強制するわけに参らない。大きな事故は世間でいふところとかましく言ひますが、実際に起つておられます事故は、日常そこから起つておつて、しかも泣き寝入りしてゐるといふうな事故が多いのであります。たとえば鉄道と自動車の事故は、死傷者数につきましても、自動車死傷者数の方が断然多くて、約九〇〇といふものが自動車によつて起つてゐる。しかしながら世間の耳をそばだてるような大きな事故は時にしか起らない。従いまして日常だれにも気づかれず起つた事故で、しかも被害者が泣き寝入りしてゐるといつた事故を對象として、この金額がきめられたといふことを考へて願ひたいと思ひます。

○關谷委員 言うことが矛盾しておるわけでありまして、一つの事故として考へる場合には、そういう国民の耳に入ることなら、少いからそれが全般に及ぼす影響、全般の負担にはならないわけ

になってくるので、ただいまの答弁から聞くと大へんおかしい話になる。そういう妙な考え方でおつたら大へんなことになります。そういう大きな事故、めつたにない事故が起つた場合に会社を支払ひ能力がない、従つて迷惑をかけるから、この法律を作るといふのが本来でなければならぬのでありまして、それをやるからといって、めつたに事故が起らないものなら、それが一般の加入者 保険契約者に対して大きな迷惑をかけるということにはならないはずだと思います。ちよつと答弁がおかしいのでありますが、その辺の誤りをもう一回はつきりお答え願ひたい。

○真田政府委員　御承知と思うのです。自動車現在の数は自家用が約八七、八％で營業用というのは一五％以内ということなので、実際には三輪のトラックとかいうものによつて起る日常の事故が非常に多い。そういうことを対象として考えたということなので

ありまして、保険金額を百万円にしましたのは、そういうところから数字を割り出したわけであります。全部そういった何百万円あるいは何千万円に達するような事故を基礎として数字を出すといったしますと、保険料については相当な額になると考えたのであります。

○關谷委員　今の答弁はなっておりますと思うのであります。そういうふうな大きな事故はめつたにない、そういうめつたにない事故を考える際に支払い能力がない、従つて被害者に迷惑がかかるのだからというので、それを救済するということではなければ保険の意味が成り立たない。それで計算すると危険負担がたぐさんあるという。しかし危険負担は、そういうふうなことは数が

少いのだから、全般の百三十四万二千台というものにこれを分担さす場合にはそう高くなるはずがないのであつて、もし今のようなことを言われるのであれば、もし今のようなことを言われるの必要がないというような議論も起きてくるのであります。これを計算に入れた場合にどれだけ高くなるものか、そういうふうな百万円限度で打ち切つた場合に、今までの十年間そこらの統計が取れると思いますが、それを入れた場合にどれだけ高くなるか、入れない場合に保険料率がどうなるか、この比較の点も一つ参考のために資料を提出してもらいたいと思います。またそれに

好して今の答弁はどうもおかしいのであります。一方ではそれをやつたならばふえるからと言ひ、一方では事故が少いのだと言ふ。これを矛盾と言ふのであらうと思ふのでありますが、もう一回答弁のし直しをしていただきたい。

○真田政府委員 事故の回数が少いから保険料に大して響かないであろうということは、仰せの通りかもしれないのでありますが、しかしながら強制してみんなを入れるという考え方からいきますと、そういうめつたに起らない事故のためにみんなが多額の保険料を払うのだという印象を受けることは、強制という考え方からいきますと感心しない。従いましてそういうった事故のために、被害者の保護に欠けるというふうな御心配があるわけであります。が、大体保険会社、民間の事業会社としましては、そういうった事故の心配がありません場合には、任意保険で幾らでもかけていいわけでありまして、ただ強制の最低を基本にするという意味か

ら、そういう数字が出てきたわけでありまして、その点考え方の問題だと思ふのであります。

○關谷委員　考え方の問題にしては、あまりにも悪い考え方であるということとははつきり申し上げておきます。そういう考え方ではこの保険の趣旨というものは非常に薄れてくる。ことにあまり金高は違わないと思うが、心理的影響を考へておられる。まるで一兆円予算と同じようなことであります。この心理的影響を考へるというようなことでなくして、私はそこにどれだけの違いがあるのか、それは資料によつて御提出願いたいと思います。今の局長の

答弁では私はふに落ちないものがあることも、世間も納得しないだろうということをはっきり私は申し上げておきます。それでこの法律によりますと、自家保障者と一般の保険契約を締結する者、被保険者というのですか、被保険者との間には非常な差別扱いが

出てくると思うのであります。一方の自家保障者の方は、これは大体純保険料に見合うだけのものを積み立っております。事故のなかった場合には、当然それはその積み立った自家保障者のものになるのだと思います。これを政府が取り上げる法はないはずであるし、この法律の中にも何にも書いてないのではありません。ほかの保険加入者とか、被保険者というか、所有者、運転者などはこれをかけますが、かけたものはそれは戻らないのであります。保険の常識からいうと戻らぬことになっておるが、一方は積み立ったものは自分のものになる。事故がなかったらよい。一方は事故がなくてもかけ捨てになつてしまふ。こういうことになつて

非常に不公平な扱いということになってくるのでありますが、私どもはどうかこの保険というものは、事故のないものが事故のあったものをカバーするというところで成り立つと思うのであります。自家保障者というので、自家保障者はこれは自分のものになる、そうすると自家保障の方では事故がなかったから奨励金で何とかしてやる。そういうようなことになればなおさら慎重になる。そうしてそれらの積立金は戻ってくる。幾分が保険会社に行く。そういうわけで自家保障者は必ずそういう方法をとると思いますので、一方はもうかけ捨てになって戻ってこないとい

うことになってくるのでありますが、
 こういう矛盾はどういうふうに解消せ
 られんとするのか。その方法を承わつ
 ておきたい。

○真田政府委員　この保険の趣旨は、
 被害者の保護がまず第一ということだ
 らう。そして、被害者の保護に欠ける

ところをなければいろいろの方法を考えてよい。こういうことから出発して自家保障ということも考えておるのではありません、今のお話の事故が起らなかったら片一方はかけ捨て、片一方は残る。そこで事故の起る割合といつか、そういうものから自家保障についても、両数その他いろいろ考えなければならぬ。ただ起らなかったときはそうでありましたが、たつた一両しか持たなくて、それが偶然事故を起したというときには非常な損害になる。それが保険に入っておれば、そういうものを一ぺんに出さないで済む。保険の目的はそこに事故が起ったときにということでありまして、大体百両なり二百両なり持った場合は、その中の

一両が一年に一回事故を起す。そうすると積み立ったものは大体それに使われてしまふというような計算から、大体何十台持つておるものは自家保障にして積み立てをさせよう、こういうふうにして考えて自家保障の条項を入れたのであります。

○關谷委員　実際はそのようなことはないで、ただ机の上で考えるとそういうことになるのであります。それと今被害者を主として考えたということでありますが、こういうようなものを考える場合に、被害者ばかりを考えて、業者の方は考えないでよいのだ、それはほかの大蔵省あたりで考えるこ

とならこれとはともかくであります。が、運輸省として考える場合に、業者の保護と被害者の保護と両方を考えるべきものであって、被害者のことばかり考えてそんなことは考えておらなかったというふうな答弁は、なっておらぬ答弁であります。この点もう一回伺って

おきたいと思います。さらに自家保障と一般の保有者との関係ですが、一般の分は、あなたの方の考えでは事故が少いというふうに考えておるのかもしれないが、もしそうであるならば、それを一本にまとめていった場合、なおそういう事故のあった場合の救済策になつてくる、料率も下ることになつてくる、こういうふうになるのじゃないかと思ひます。自家用の比較的安全なものを取り除いて、あとの事故の多いものだけを一本にしておくのだというようなことになつてくると、自然料率がおいおい高くなつてくる。しかも一方の自家保障の方は、料率が高くなつたところで、積み立てておいて事故がなかったら返ってくるのだというよう

な、非常に不公平な場合が起きてくる
と思うのでありますが、こういうよう
なことを考えたことがあるかないか、
はつきりと答弁してもらいたいと思
います。

○真田政府委員 自家保障を認めま
すのは、ごく例外的にやってみて参
りておられます。両数にいたしまして
も、百三十数万あるうち、この自家
保障の適用を受けるものは二、三万
以下だろと思ひます。従ひまして全
体の影響は、それほど大きなもの
は私ども考えていないのであります。

それから事業者のことを考えない
といふお話をしましたが、大体先ほど
申しました自家用車が八十何%あり
まして、あとが事業者の車でありま
す。その事業者のうちで非常にたく
さん持つておられるのが自家保障を
やってみたい、こういうふうになつ
ておられるので、事業者のことを考
えなかつたわけではないのであります。

○關谷委員 これは二、三万両だけ
あるから影響は少ないのだというこ
とだ、一般の影響は少ないかもしれ
ませんが、その二、三万両の所有者
だけが特別の保護を受けるという
ような格好になる。一つの法律の
適用に當つて、一部分のものが特
別な保護を受けるのは非常に不
合理なことであらうと思ひます。こ
の点はやがて事実が物語ってくれると思
ひます。今局長と議論する余地は
ないが、やがてこれが問題になつ
て、自家保障をやめてくれという
ことが必ず起きてくると思ひます。
切ることにはいたしません。

いかなる損害保険でありましても、
保険料収入というものと保険金で支
払

われる金高との間に非常な差がある
のであります。いろいろこれに含む
てありますけれども、總体的に見て
保険料収入というものは二割ないし
三割、よほどいいもので四割、五割
というふうなことであつて、はなは
だしいのになつて二割程度のもの
しか払われないといふのが損害保
険の現状である、こういうふう
に考へられておられるのでありま
して、この経費というものを非常
に多額に見ておられるが普通であ
りますが、今度の場合保険金の純
保険料といふものと、その手数料
等を含むいろいろな雑費といふ
ふうなものとの割合がどうなる
のか、なほその保険料と賦課金
の問題がありますが、賦課金との
割合はどうなるのか、この点を
はつきり御答弁願ひたいと思ひ
ます。

○真田政府委員 今度の予定して
おります純保険料と付加保険料の
割合でございますが、大体一〇〇
のうち一七、八%が付加保険料、
八二、三%が純保険料といふ
ふうに、われわれが試算を
やりましたときは考へたのであり
まして、一般の保険では大体五〇
%、五%とか、あるいは六〇%と
四〇%程度と申しますか、四〇%ないし
五〇%程度の付加保険料を取つて
いるように聞いております。これ
につきましまして、そういうた
か余分の付加保険料が取られる
ことのないように、今後十分考
へていきたいと思ひております。

○關谷委員 今の御説明によると
純保険料と付加保険料——その
付加保険料といふのは、これは手
数料とかいろいろなものを含ま
れるのが付加保険料であらうと
思ひます。それは保険の専門
家でないからわかりませんが、
それが八二、三%と一七、八%

な割合だ、こういうふうなことで
ありますが、それより別に事業賦
課金の方はどうでありますか、事
業賦課金の方のどの程度のもの
を取らうとするのか、それを伺
ひたい。

○真田政府委員 ただいまの御質問
は七十八条の賦課金の場合だと思
ひますが、これは一面について約
八十円くらいになるだらうと思
ひます。

○關谷委員 全部同じですか。車
種を問はずですか。

○真田政府委員 現在のところは
そういう考へております。

○關谷委員 納得のいかないところ
がたくさんあるのですが、あまり
長くもつてもどうかと思ひます
ので、次に大事なことをお尋ね
しておきたいのは、この付加保
険料の中には、先ほど私がお尋
ねしたいわけの無事故の表彰の
基金といふようなものに充て
ますものがあるのか、幾分か含
んでおると解釈していいかど
うか。

○真田政府委員 付加保険料は
純粋に事務的なもので、代理店
を作つた場合のその事務とい
はしますか、その手数料的なもの
でありまして、純粋の保険料の
増減には関係ございません。

○關谷委員 そうすると今の無事故
の者を表彰して事故を少くす
め、そういうふうな意味のものは
純粋の保険料の中に含まれる、
こう解釈していいわけですか。

○真田政府委員 その通りであり
ます。

○關谷委員 それから二十九条の
規定であつたと思ひますが、保
險会社の共同行為といふような
ことがありますが、これはむだ
な競争をして、そのためにい
ろいろな経費を使うといふ

なことから、付加保険料が高くな
るということが考へられるわけ
であります。それとも一つ節約
をするといふ意味におきまして、
この共同行為といふふうなもの
を強制するといふふうな、何か
これは手が打てるのではな
いだろうか、そうすることが事
務費を節約することになるの
ではなからうか、こういう
ふうなことを考へるのであり
ますが、今のこの規定だけで
置いておくと、優秀な会社で
事業が非常に好調にいつて
おり、しかもそれが全国に組
織網を持つておるといふよう
なところ、そういうふうなものを
併用するといふような関係から
経費が非常に少なくなつて
くる。そうすると優秀な会社
の方は経費が少なくなるとい
ふふうなことになるのか、も
うか、それを返さすといふわけ
にもいかぬでしようか、ボロ
会社は比較的に経費が多い
といふことになつてきまして、
それが標準になつてくる。従
つてそれが被保険者の負担にな
つてくる。従つてそれが被保
険者の負担になつてくるとい
ふようなことで、やがて保有
者の負担になつてくる。こ
ないとも限らないのであり
ますが、その点私はむだな競争
を排除して事務費を節約する
といふ意味であるいはボロ
会社——今の優秀な会社ある
いはボロ会社——といふのは
言い過ぎになるかも知れ
ませんが、経営状態のよくない
会社あたりの事務費の差とい
ふものを縮める意味において、
これを共同行為による共同
計算といふところに持つてく
るの、一番理想的なのではない
か、またそういうふうなことに
すべきものではないかと考
へるのでありますが、いざ
これの法律も強制であるし
ますので、そういうふうな加
入者だけを強制にせずして、
そういうふうな面もあわせて
事務を節

約してみな利益をはかり、負担
を少くする、こういうふうな
ことに持つていくべきでは
ないかと思ひますが、これ
に對する——これは大臣でも
けつてうですが、大臣にわざ
わざ答弁をわすらわすほど
でもないかも知れません。こ
の点伺つてみたいと思ひ
ます。

○真田政府委員 ただいまのお話
は、二十九条の關係のお話だ
と思ひますが、あるいは大蔵
省關係の人に御説明願つた
方がいいかもしれません。私
の考へておりますところは、
今度のこの制度では強制であ
り、また引き受けの方も強
制していくといふこととで
ございまして、あまりむだな
競争を行はせまいといふ
ふうな結果は出てこない
のではないかしらぬと思
ひます。なおこの關係で
代理店につきましまして、
できるだけ自動車に關する
組合といたつたようなもの
を代理店に使うといふ
ふうなことを考へてお
りますので、そういう
末端をうまく活用し
てやつて参りたい。それ
からこれは當然全
会社、この關係では
共同計算をやりたい
といふことを申し
出ておられます。届
出の通知といふ
ふうになつてお
りますので、実
際にはおそれ
なく行われる
だらうといふ
ふうに予
定して
おります。

○關谷委員 それから先ほど保
險料率の算定の際に、地域差
といふふうなものを考へ
て入れた、こういうふうな
こととありましたが、この
点はいざ資料を提出し
てもらふことになつたら、
その要素にそういうもの
が含まれておるか、おら
ぬかといふことがわかつ
て参りますので、この
質問は保留をすることに
いたしておきます。

自動車損害賠償責任保険の審議会

ありすが、これは第八十六条によつて被害者の保護に欠けることがないよう努めるのは運輸大臣の任務である、こういうふうに着いてあるのであるが、被害者の面はそういうふうにして承いたしております。法律には書いてないにいたしまして、自動車の業者あるいは所有者の保護はもろん運輸省としては育成強化すべきものであると思ひますので、その面におきましては責任があるはずであります。しかるにこの自動車損害賠償責任保険審議会は、大蔵省にこれを設置する、こういうことが書いてあるのであります。これは当然運輸省に置くべきものであるというように私たちは考へますが、この点大蔵省と折衝してみることがあるのかどうか、大臣の御意見と、事務当局のお考えの両方をお尋ねしたい。

○真田政府委員 この保険事業そのものの監督権というか、権限と申しますものは、現在では大蔵大臣に所屬いたしておりますので、その権限としては大蔵大臣に所屬させる。しかしながら実際にその審議会にも運輸省から人が出る。また実際に処分するときには必ず運輸大臣に相談していただく、こういうことで大蔵省と話し合ったわけですが、それまでにいろいろと交渉はありましたか、こういうふうなきまつた趣旨はそういうことでございます。

○三木国務大臣 今のようなきまつて、運輸大臣も報告を受けるし、いろいろこれに対して関与できるような……。

○關谷委員 大臣の気持を聞きたいので、いきさつは事務当局でけっこう

です。

○三木国務大臣 しかし國で保険するような事業は、大蔵大臣の所管になつていて、運輸大臣と連絡をとつてやれば、關谷さんの御心配のような場合も解決できるという考えで、この条項に賛意を表しておるわけでありまして、○關谷委員 その点はそれくらいで了承しよう。

代理店契約の問題であります。これは第三十条に規定してあります「団体その他の者」というのであります。が「その他の者」というのは、どういうふうなものとしようか、これを一つはつきり伺つておきたい。

○真田政府委員 事故防止のためにいろいろと組合とか何かを作つておりますもの、この保険について代理店として協力したい、こういう申し出がやつていたのと、現在すでに代理店をやつていた人々を排除するということは無理じゃないかということ、その両方の考慮から「その他の者」という字を入れたわけでありまして、

○關谷委員 「その他の者」という字を入れたために、先ほど事故防止の点については表彰その他というようなこともありますが、たとえば業種団体等がいろいろ指導をし、あらゆる面におきまして協力をし、指導することによって、事故防止というふうなこともできるのではありませんか、従来代理店をやつておいた者にもやらずというふうなことになるかと、ほとんどがその方へ集中せられて、結局事故防止等に役立たせなければならぬところの事業者団体等が、非常に少ないということ

を聞いておるのでありますが、これを施行してみればすぐわかるのでありま

して、ほとんどが旧来の代理店をやつておいたところへ吸収せられてしまつて、団体等はほとんどそういうふうなことがやれないようなことになりはしないかというところが、一部でいわれておるのでありますが、「その他の者」というふうなことは、こういうような事業団体が活動をして、事故防止等に協力しておるという場合には、そのような方向に持つていったらどうかと思ひますが、この点もう一回伺つておきたいと思ひます。

○真田政府委員 最初に、今までやつていた代理店に大部分とられてしまつたろうというふうな話なのであります。が、今度の制度による保険料を定めるときに、非常に低い附加保険料というか、手数料的なものも非常に低く定められるのではないかと、従ひまして今までの一般の保険のような手数料が、おそろしく手に入らない、従つてそう希望しないだろうと考へられますことが一つであります。それから今のお話の、今までの代理店を排除して、こういつた団体にだけやらせるといふお話は、この条文をきめるまでの過程にはいろいろと議論が出たわけでありまして、法制的にも、そういう人に限定するということの規定することはどうもむづかしいという意見が圧倒的でございます。したために、こういうふうになつたわけでありまして、

○關谷委員 それからこれは大臣にお尋ねをしておかなければならぬのであります。以前に区域免許制を廃止をしろというふうな運動が非常に盛んに起つてきたのであります。その際に区域免許制を廃止した場合に、小さい

一台くらの業者がどんどんふえてきて、そういうものが他人の人命あるいは身体に損害を加へた際に、負担能力がないから、こういうことで、この免許制を存続する一番大きな機運になつて、もしそれをやるなら、この損害賠償保障制度というものができてから後でなければならぬ、こういうふうなことがその当時の言ひ分であつたのであります。が、この法律を施行した場合に、区域免許制というふうな声が必ず起つてくると思ひます。その際に大臣はこれにどういうふうに対処しようと思はれるのか、区域免許制を廃止しようと思はれるのかどうか、この点大臣の根本方針を伺つておきたいと思ひます。

○三木国務大臣 たしかに一つの弊害がこれで救われる面はあると思ひます。いろいろこの問題について私自身も疑問に思つてゐる点もあるもので、いろいろ検討してみたいと思つております。が、今私は結論を出してないののであります。こういう法案といふものに一つだと考へております。

○關谷委員 いずれあとで資料が出た後に、またお尋ねしなければならぬことがたくさんあるものであります。が、あまり長くなりまして、きょうはこれでやめま。料率を算定する要素といふようなことを私先ほどから申し上げておるのであります。その中には、いわゆる運輸手の技量、経験といふふうなもの、要するに入つてゐるのかい、これは資料を見ればわかることではあります。なお車の新しい古い、これもやはり料率算定の基礎にはないでしょうか、なお付随してひき逃げ

をやつた場合をどのくらいに想定しておるかといふふうなことは、資料が出て後にはわかることだと思ひますので、私は「応この程度で打ち切りまして、資料が出て後に質問をいたしたいと思ひます。

○原委員長 井岡大治君。

○井岡委員 この法律には私たちは原則的には賛成なんです。が、若干お聞きしたいことがあります。まず第一点に、現在まで自主的にのおの会社が保険に入つておられるようございまして、これはどのくらいの率を示しておるか。いわゆる全車両中のどのくらいの率を示しておるか、お知らせ願ひたいと思ひます。

○真田政府委員 大体現在の付保率の表は、車種によつて違ひますが、平均いたしまして二三・四というものが現在までの統計でございまして、これはお手元に行つておるのではないかと思ひます。自動車損害賠償保障法案説明要項の六十二ページと六十三ページにございまして右の数字の一番下のところに、平均二三・四、こういうふうにして書いてございまして、車種別に見ますと、乗合自動車は五〇%、営業用の乗用車では一七%、なお自家用の乗用車では二四%、普通貨物は割合よく入つておりました。自家用が五一%、営業用が約五六%、それから小型の貨物は、自家用はほとんど入つておりまして、五%、営業用は四一・六%、こういうふうなことになると思ひます。

○井岡委員 これらの保険料というものは大体おわかりですか。今ただちにわからなければ、あとで資料を出していただきたいと思います。

それから法の除外の措置を講じて

を

れわれも承知いたしております。

○井岡委員 私の言ったのは、全部だとは言っておりません。そういうことは当然大きなウェイトを占めておると言うのですが、この点はお認めになるでしょうか。現に待遇の問題はその一部だとはおっしゃっておられますけれども、現実にはハイヤー、タクシの勤務状態というものは、ひどいものになる二昼夜やって、そして一日を休ましてやるといふような方法をとっている。こういうことからくる疲労、従つて晩の十二時、一時に歩いてごらん下さい。ハイヤー、タクシの運転手はほとんど寝ておるといふ状態です。やれないと言つておる。ここに事故の大きな原因があると思ふのです。しかもそれは自分の生活苦からくる過勞、こういうものが非常に大きいのです。従つて法律的にいろいろ意見はあろうとは思ひますけれども、この点を明確にしておかないと、かえつてその結果からくる事故がふえてくる、こういうふうにか考へるのですが、この点はどうですか。

○真田政府委員 事故の原因としてたゞいまお話しがありました勞務管理の問題が大きなウェイトを占めておるといふお話は、その通りであります。これにつきまは、その勤務につきまは適用除外法との関係から、今までは適用除外になつておりましたものを、適用除外をまた削除するということが適用されることになつたのであります。が、実際の勤務の態様と、勞働基準法に規定されます規定とが、すぐこれに追つていけないというふうな形になつておりますために、これを一、二年の間に実施するというのでやらし

てももらえないかというものが、自動車事業者の一般の希望であるようでありま

す。また実際に運転に従事しておられる方々も、休養施設の問題とか、あるいは自分の家の問題とかいうことか、急激にそういうった厳格な規定に戻りますと、かえつて収入が減るということ、必ずしも希望していない向きもあるというふうに聞いております。そういつた点でなかなかこの問題はむずかしいわけでありましたが、ただこの法律に保有者が負担して運転手が負担すべきじゃないかというところを書き入すというところは、先ほど申しましたような点から非常にむずかしいと思ふのであります。ただ保険をかけることによつて、運転手の負担が急にふえるだろうというところは、実際にはそうじゃないのであります。今までも当然運賃の原価計算等には、保険というものについて原価計算の中に含まれておつたわけでありまして、従つてそういったものは今までも当然車両主として負担すべきであつたということなんでありまして、それが現実には運転手さんにかかつていたかどうかという問題でありまして、今後強制されたために、今まではかけてなかつた人が、自分の収入の中からかけるのなら運転手にこれを振りかへるというふうなことは、そういうことはあり得ることだと思ひますが、ただ全部持たせるのはいか、あるいは二人の間でどのくらいの比率で持つとかいうふうな問題もあることと思ひます。いずれにしても、そういうことをこの法律の上に表わすのは非常にむずかしいものから、そういうことについては全然触れてなかつたわけでありまして。

○井岡委員 ちょっと余談になるよう

ですが、勞働基準法の問題について、事業主の方が希望しないのはわかるのですが、労働者が希望しないというふうな御答弁をなさつておられるようですね、私はそれはとてもないことだと思ふのです。どなたにお聞きになられたかは知りませんが、私はそういう答弁をする者は一人もおらないと思ふのであります。同時に収入の問題ですが、収入が少いから無理をしておる、これはもう事実なんです。どのような答弁をされようとも、これは事実なんです。従つて事故を防止するといういふゆる自動車行政の立場からいくと、そういう問題について考へてやらなければいけません。さらにもう一つ私は今の答弁から意外に感じたことは、現在ハイヤー、タクシの労働組合ができないというのも、事業主が圧迫をしておるからできないのです。こういう状態の中で、いわゆる法文の上でいろいろ異議があつたとしても、これを原則として保有者が持つことが望ましいというふうなことだけでは、問題が解決しない。むしろこれを明確にしてやらない限り、これは当然運転手に対して責任が転嫁をされること、火を見るより明らかなんです。その結果また無理をする、同時に事故が起る、こういうことになると考へるのです。従つてこの点はどうしてもあなたの方で考へてもらなければならぬ、こう思ふのですが、どうです。

○真田政府委員 先ほど運転手が労働基準法を希望しないというふうにとられるようなお話を申し上げましたのは、私の言い方が悪かつたと思ふのであります。現在の休養施設が完備し

ていないとか、あるいはうちが遠いた

めに、そういうものを完備してやらなければならぬ、必すそういうものを完備してやらなければならぬという意味にとり願ひたいと思ひます。そういうために、そんなことではよけい疲労が増して困るからという話が出ておるわけでありまして、それから、どうしても保有者にといますか、雇い主に持たせるといふふうに書けというお話なのであります。が、なおもう一度研究していただきたいと思ひます。

法務省の方に一応御相談してみた

ですが、現在のところではそういうたものを特別に設けないで、一般の手続でやりたいというふうな意見を言つておられました。なおこの問題につきまは、あるいは法務省の方に御答弁願つた方がよろしいかと思ひますので、私の知つております範囲でお答え申し上げます。

○井岡委員 なおだいたいあるわけですが、実はさらに今の答弁並びに何かを整理して、明日続行させていただきます。本日はこれで打ち切ります。

○原委員 本日は本日はこの程度にして散会いたします。

午後三時四十八分散会