

運輸委員會會議録第二十二号

昭和三十年六月十七日(金曜日)
午後一時三十九分開議

出席委員

委員長 原 健三郎君
理事 喜一君 理事 白井 莊一君
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
理事 岡崎 英城君 理事 佐々木秀世君
理事 關谷 勝利君 理事 徳安 實藏君
理事 永山 忠則君 理事 島山 鶴吉君
理事 井岡 大治君 理事 栗原 俊夫君
理事 下平 正一君 理事 正木 清君
理事 山口丈太郎君 理事 池田 誠治君
理事 竹谷源太郎君 理事 小山 亮君

出席政府委員

運輸政務次官 河野 金昇君
運輸事務官(自動車局長) 眞田 登君

委員外の出席者

大蔵事務官(銀行局保険課長) 狩谷 亨一君
参考人(主婦連合会政治部長) 春野 鶴子君
参考人(日本トラック協会副会長) 京極 友助君

参考人(共済火災海上保険相互会社長) 宮城 幸治君
参考人(横浜市交通局長) 鈴木 敏樹君
参考人(日本都市交通労働組合執行委員) 萩原 信次君

参考人(全国旅客自動車交通労働組合執行委員) 伊坪 福雄君
参考人(東京ハイヤー協会会長) 藤本 威宏君

参考人(全国乗用自動車協会常任理事) 木島 義夫君
専門員 堤 正威君
専門員 志鏑 一之君

六月十七日
委員伊藤郷一君辞任につき、その補欠として永山忠則君が議長の指名で委員に選任された。

六月十五日
国鉄飯田線の災害防止に関する請願外一件(原健三郎君紹介)(第二二八三号)

同(中島巖君紹介)(第二二八四号)
同(正木清君紹介)(第二二八五号)
同(長谷川保君紹介)(第二二八六号)
平戸瀬戸海難防止工事施行に関する請願(北村徳太郎君紹介)(第二二八九号)
米ノ津港防波堤築設に関する請願(池田清志君紹介)(第二二九二号)
戦傷病者に国鉄無賃乗車復活に関する請願(早川崇君紹介)(第二三三二号)

大系線全通促進に関する請願(松平忠久君紹介)(第二三三三号)
の審査を本委員会に付託された。
同月十六日
急行阿蘇号に二等寝台車連結の陳情書(戸畑商工会議所会頭中村義麿外六名)(第二二〇六号)
白棚鉄道敷設促進に関する陳情書(白河市長中目瑞男外二名)(第二二〇号)

四国本土連絡鉄道路敷促進に関する陳情書(徳島県議会議長岡本正一郎)(第二三八八号)
宇高連絡鉄道の事故防止対策等に関する陳情書(高松市議会議長水野員能)(第二四二二号)

国鉄の事故防止対策確立に関する陳情書(天理市議会議長中村美三)(第二四六号)
米原、大阪間の電化等に関する陳情書(大津商工会議所会頭岩崎定次郎)(第二四七号)
を本委員会に送付された。

本日の会議に付した案件
自動車損害賠償保障法案(内閣提出第八六号)

○原委員長 ただいまより運輸委員会を開会いたします。

本日は自動車損害賠償保障法案について、参考人各位より御意見を聴取いたすことになっておりますが、御出席いただけたことになっておりますが、御出席の旨の連絡がありました。なお主婦連の船田文子君の代理として春野鶴子君が、またトラック協会の小野君の代理として副会長長京極友助君が御出席になりましたので、さよう御了承願います。

なお参考人の方々に申し上げたいのをごさいます。大へん開会がおくれまして非常に恐縮に存じておる次第でございます。御多用中貴重な時間をおささいただきます。本委員会に御出

席賜りましたことはまことにありがたく、本委員会を代表して委員長からつつしんで厚く御礼申し上げる次第であります。

なお御通知申し上げましたように、お一人大体十分間程度御意見をお述べいただき、各参考人の意見の陳述が終了した後、委員各位の質疑を許したいと存じますので、さよう御了承いただきたいと存じます。

それではこれより参考人各位より意見の陳述を求めます。まず最初に主婦連合会政治部長春野鶴子君。

○春野参考人 利用者側を代表いたしまして、主婦連合会といたしましては自動車損害賠償保障法ができることに賛成いたします。大へん激増いたしております自動車交通量の従いまして、交通事故も大へん激しくなっております。毎日新聞を拝見いたしましたところ、事故の報道が載っていない日はほとんどないと思われるほど盛んでございます。その上にもこの輪禍にあいますと、よくひかれ損であったり、そのまま泣き寝入りしてしまふ。あるいは先方から損害の補償がかりになされましても申しわけ程度のことであったり、あるいはまた加害者側が非常に良心的な方であつて何とか賠償したいというお気持ちがおありになつても、残念ながらその能力が伴わないといふふうなこと、被害者が被害倒れになる例が大へん多かつたように存じます。ですから同じ災難にあつた場合でも、たとえば国鉄だとかあるいは非常に大き

い会社の自動車であつたという場合には、同じ不幸な中でも賠償金がいだける、そういうことがありますけれども、そのほかの場合は何となく示談でわずかなお金で済んでしまつたり、そういうような例が非常に多かつた。ですから一体この輪禍にかかりました、ほんとうに被害者側の不幸は、何というか、踏んだりけつたりというふうな事例が多かつたように存じます。中には非常に悪質なひき逃げなどというものがございまして、こういう場合には、この新聞紙上にも大きく報道されまして、決してあのお子さんたちだけの例ではございせん、全国的には相当多い例でございまして、この場合はほんとうにどこに泣きつくすべもなく、ことに災難にあつた方が一家の支柱であつたというような場合には、被害者一族の不幸はこの上もないことであるわけでございまして。

ことにたとえ最近の東京都内などの様子を見ましても、警察だとか運輸省その他非常に交通安全といふことが叫ばれます。この間中は皮肉にも交通安全週間、大きな事故が続出したようなありさまであったり、都内の様子を見ましても、流しのタクシーやオート三輪、スクーター、遊覧バス、定期のバス、トラック、それに加えて電車というように無数の交通機関が、主として自動車、もともと狭く作られております道路に横行闊歩いたしております。ですからお年寄りや子供さん

は、とても一人では向う側へ横断ができません。たとえはこの間主婦連などでたくさんの方々が上京しておいでになった。そうしますと目が回るみたいで、わずかにこちら側から向う側の道に渡りたいというのでも、手を引いて私どももお渡ししたというようないまでもございます。ですから毎日々々歩行者はいわば瞬間の危険にさらされているというありさまだと思います。都内のバスなどはそれほどはございませんとしまして、近ごろ家庭の者も大へん利用するようになりました流しのタクシーになりますと、もし運転しの方が若くて勢いのよい方ですと、非常にスピードを出されます。おりるまでからだをこわばらせて、はらはらしながら乗っておるというようなことで、新聞にもよく伝えられますように、外国の方が陸上の特攻隊だと言われるような、そういうありさまでございます。連絡船や修学旅行などのたび重なった大きな事故もさることながら、市民は毎日危険のちまたにさらされておる。こういうことが非常に残念でありまして、私どもにはそのように受け取られては行けません。

この法律で自動車を動かす方々が全部一応保険金を支払われて、いづれで事故が生じましても、運転なさる方も、あるいはひかれた方も一応保護される、人身の保護がされる、これが一つ。ことにひき逃げなどの場合加害者がわからない、そういう場合は国がこれを補償されるという骨子のように承りますが、こんなことはこの四、五年の間交通量がふえるのに従って、もう少し早く考えられてもよかったことだ、こういうふうに思っております。

ただ利用者側といたしまして願いますことは、この法律の成立と同時に、それ以前のこと、法律以前のことに、あるいはまた成立いたしました以後の問題に、政府も業界の方々も、また一般の私どももいたしまして、十分考えねばならないことがたくさんあると思います。私たちはこの法律で輪禍の死傷に対する賠償、それがたとえば、これはいずれ後ほど定められる額でございましょうが、もし輪禍で死んだ場合には保険金は三十万円とか、あるいは二十万円になりますか、そこはわかりませんが、支払われる。あるいは傷を負った場合には重傷なら十万円だとか、軽傷であれば三万円とか、四万円、そういう額がきまると思います。が、けれどもかりにそうなったからといって、そういうお金をいただけるというよりも、それ以前にできるだけお互い同士のほとんど人間の注意力、その他によって防げる事故が、自動車の場合には多いのではないかと思います。ですからそういうことを極力注意することに最善の努力をいたしまして、そうして災難を受けたくない、輪禍を受けたくない、安心して自動車にも乗りたいし、バスにも乗って通勤をいたしたいし、道を歩くにも老人、子供であっても、安心して自分たちの国の自分たちの道を歩きたい。これが第一の願ひであります。このためには交通に關しては運輸省だとか、あるいは警察その他関係官庁の方々、あるいは業者の方々が、人の命を預かる大切な仕事なのだということをよくよく今まで以上にお考えただいて、関係各官庁が緊密な連絡をしていた。また業者の方々も今まで以上に厳重な、あ

るいは慎重なるお心がまえで、この事故防止ということの対策を立てていた。きたい。

その次にこの法律によります保険料が、業者の方々に過大な負担になりましたり、そのことがひいては会社で働かれる運転手の方々にその負担をさせる、あるいは中小企業の方の会社の自動車を使用される方々に対しては、何か自動車税と同じような増税という感じを与えたり、負担を与えたり、そういうことがひいては料金の値上げになつたり、あるいは物を運搬する運搬料の値上りになつたりするようなことがあつては困ると思つております。

次に、不幸にして輪禍が生じた場合に、これはひかれた方が悪かつたんだ、いや運転手の不注意なんだというような判定が、大へんむずかしからうと思ひます。そういうようなことのために、目の前だけがをしたり、なくなられたりいたしましたその者自身に、とりあえず必要な保険料、見舞といったものの支払いが大へんおくれてしまふというようなことのないように、何とか一つ輪禍が生じましたらすみやかに保険金が支払われるように、御措置をお願いしたいと思います。

それから支払いの場合に、よくおとなの場合とか子供の場合とかということとで、額に非常な差がございましたが、これもなるべく差をつけないでいただきたい。特に考慮していただきたいのは、経済的な支柱になつておられるお父様方のような場合は別といたしましても、その他の場合はあまりおとなの子供の差をつけていただきたくないのでございます。

それからこの法律がきまりますと、

たとえばなくなつた場合には三十万円とか、負傷の場合には六万円とか、かりに保険金がきまつたといたします。そうしますとそれが一つの標準のような形になりまして、いわば最低の補償かもしれないのに、それが輪廻の場合の損害賠償の一つの標準のようになつて、たとえは相當大きなところとかあるいは能力のある方々が、今までは道義的な氣持から五十万円とか八十万円というようなお見舞や補償やら賠償やらをなさつてゐた。それが、三十万円この保険から支払われてしまへば、あとはもう知らぬふりしてもそれで済むんだというような考へにもしなるとすれば、これは利用者としては残念であり、そうあつてはならないと思います。

それから業者の方々には、人命を預かる仕事でございしますので、これまで当然それぞれの会社で民間の保険会社に契約をなさつて、不時の輪禍に備えておられた例が多いと承わつております。ところがそれが間々人命よりも、あるいは運転手あるいはひかれた人たちに對して賠償する保険ではなくて、車体を守る、車体をすぐ買いかえるという意味の保険契約であつたというふうに聞くことは大へん残念なことで、自分も人もかけがえない命でございしますから、自他ともに保護していくということに最大の責任感をお感じいだいて、この業務に携わられる方が、その強い責任感のもとに、こういった道をみずから進んで守り育てていくというようないふふな氣持になつていただけたら、大へんけっこうだと思ひます。

最後に、いよいよこの法律が施行さ

れました場合、向う一年間の統計をとりまして、事故をたくさん起した会社とか自動車とか、これは当然保険料を相当たくさん支払わせるわけでございます。反面には非常に気を付けて無事故あるいは事故が非常に少かったという会社もある。そうしますと事故を起さなかった会社や使用者は、まるで保険料金を払い損をしたことになる。事故をたくさん起した方々のために、よい分担金を出させられたというふうになりはしないかと思えます。ですからそういった場合に、これは私どもの非常にないない考え方でございますが、次の保険料金で、たとえば事故をたくさん起された方々には保険料金を非常に増額され、無事故で通された方々方には保険料の払い戻しがあるとか減額されるとか、そういったある程度の裏づけめいた処置がなされたいかかと思っております。こういうふうな点に對しまして、後日行われます審議会などで十分御考慮いただいて、りっぱな運用がなされるようにお願いいたします。

なお、将来人身だけの保障ではなくて物の面にも、また海の多いわが国のことでございますから、相模湖のような例にかんがみまして、船舶の方にもでこいう保障制度を実現していただくならば大へんうれしいことだと思っております。

○原委員長 次に日本トラック協会副会長京極友助君。

○京極参考人 私は日本トラック協会副会長京極友助でございます。同時に東京トラック協会会長をいたしておりますが、業者といたしましては、京橋運送という百二十台程度のトラック

故でも三十万円もらえるということになるわけでございます。そこで四十万円ということを考えまして、四十万円の料率は九千四百円でございます。それに對しまして車両五千台以上ですと一割引でございます。代理店の手数料を大体例外なく一割程度は割引戻して

もらっております。従いましてその八割を見ますと、七千五百二十円であり
ます。これは物件を含んでおりますの
で、人身と物件との比率、これを保険
会社に聞きますと、大体半々あるいは
人身の方が少し少いというように
でございます。金額的にそういうよう
な実績であるそうでございます。そう
いたしますとまずプロバビリティの問
題といたしまして、その半分だけを見
ておけば、人身事故の三十万円の賠償
はまかなえるのではないかと。従って九
千四百円の八割のさらに半分というこ
とですと、三千七百六十円ございま
す。三千七百六十円あれば、三十万円
でも済むのじゃないかということでご
ざいます、もっとも現在の法案により
ますと、一事故五十万円ということが
ございまして、一ぺんに二人傷つた
り、二人死んだという場合には、五十
万円まで出るということでございます
が、これはきわめてまれなケースで
ございまして、それによって受ける利益
というものは、ほとんど問題にならな

いいと思います。今の案によりますと自
動更新でございまして、三十万円一べ
ん払つても、また二度、三度と事故を
起したら何べんでも払ってもらえると
いうことが、ただいまの保険会社の制
度と違つておりますが、そういうこと
もきわめてまれなケースであります。
一方私の計算いたしました四十万円と

三十万円との差の十万円というものの利益を考へますと、この点はほとんど相殺できるのじゃないかと思ひます。そこで同じような計算で、二十万円受け取りという事で計算いたしますと、二千六百六十程度になります。なおまた保険会社に聞きますと、現在人身賠償保険を契約しておる車両数は、全体の車両数の大体一五%ぐらいと承つておられます。しかも契約しておるところは、概して事故の多い業者が契約しております。事故の多いところは契約してない。従つてきつめて事故が多いから、自動車賠償保険は引き合はれないという事を保険会社は言つておられますが、これが今回強制的に全車両が加入するのだという事になれば、いわゆる純保険料も少くして済む。ことに付加保険料の場合におきましては、非常に減少するといふことが考へられます。たとえば純保険料が二〇%少くして済む、付加保険料が八〇%少くして済むといふことになれば、保険の原価は半額になるという事になります。従つて千三百円、千五百円くらいで二十万円の保険ができるのではなにか、こういうふうに考へます。これはしろうと考へてありますから、實際はそういふわけに参らないかもしれませんが、要するに保険料が安くならないならば、この法案に対しては、法案そのものにもわれわれは反対せざるを得ないといふことになるのであります。それで人身賠償が今度は今までの保険会社の保険から除かれますから、そういたしますと、物件賠償もまた別に契約しなければならぬ。物件賠償の保険料がどの程度になるのかといふことは保険会社でもまだ正確な案を立ててお

いでにならないようでありすが、かりにこれが今までの半分としたとしても、今の原案によりますと、六千六百円のはかに三千三百円払わなければならぬ。十万円でもそういうことになると、非常に負担がふえるといふこととありますので、この保険料については深甚なる考慮を払われまして、われわれの要望するような妥協なる線が出ますことを切望いたす次第であります。次に保険者でございますが、これは保険会社が保険者となるようになっております。これは私はこれでけっこうだと思ひます。しかし保険会社はどこまでこの事業につきましても、いわゆる国家機関の代行という意味で、営利を目的とせず、現在でも自動車保険は引き合はれないといふことを伺つておりますが、引き合はれないままではごんばうなさつて、これによつて利益を見るという事でなくやつていたがたい。次に代理店でございますが、代理店は第三十条を見ますと、「自動車運送又は通運事業の振興を図ることを目的として組織する団体その他の者」となつております。われわれの組織しておりますトラック協会とかいふものが代理店となる、これはたいへんけっこうだと思ひます。ところがこれで見ますと、自家用自動車の団体は入つていないやうであります。しかしながら自家用自動車の団体も入つてよろしいのではないかと。要するに自動車を行つたものはないかと。要するにこの範疇に入るものといふことが必要だと思ひます。そして「その他の者」とありますのは、既存の代理店であります。ただいま申しましたように、運送業者あるいは自家用すべてを通じて、自動車を持つてお

る者は、すべてそれぞれの団体に入ることが、強制的にせういふうな組織となり、そしてこの自動車保険につきましてはその団体がすべて代理店を行つたといふことになれば、きつめて系統が正しく、正確なる運営が行われ、かつ団体のことでございまして、営利は目的としませんから、手数料もきつめて少くして済むといふことになりまして、自動車運送業者はこれによつて相当な利益を得ることができると考へられます。その次に自家保障の問題でございますが、現在の構想では、三百台以上のところは自家保障してもよろしいといふことになっておるやうであります。これにつきましては、基礎がたたくその賠償能力があると見込まれたところは、三百台以下でも認めていただければけっこうだと思つております。なおまた協同組合等によりまして、これは三百台といわず、千台でもよろしいのですが、要するに相当な台数を自家保障することが認められれば、きつめて進歩的な行き方ではないかと思ひます。その次は、先刻も主婦連合会の方からもお話がございましたが、成績によつて差をつける。たとえば労災保険でもメリット制がありますが、メリット制的取扱ひの問題、あるいはまた無事故の払い戻し、あるいはまた地域差をつける。これは私も東京の業者としては、地域差がない方がよろしいのでございすが、とにかく全体的に考へまして、きつめて事故の少い、交通量のきつめて少いところは、安くてよろしいのではないかと、そういうような考慮は払つてもいいのではないかと。

以上私の考えを述べました。要するにせういふような点を十分考慮せられまして、この法案が業者を圧迫することなく、きつめて健全に運営いたされば、きつめて幸福である、かように考へる次第であります。○委員長 参考人の方々に申し上げます。参考人の方々は多数でございまして、御意見はなるべく簡潔に、十分以内くらいにお願い申し上げます。あとでなお委員の質疑がございしますから、その節また御意見を述べていただきたいと存じます。よろしく御了承願ひます。次に共榮火災海上保険相互会社社長宮城孝治君。○宮城孝治君 私は共榮火災海上保険相互会社の社長でございますが、保険会社で組織をいたしております日本損害保険協会の常任理事もいたしておりますので、業界を代表いたしまして、業界の意見を申し上げたいと思ひます。本法案は、自動車の事故で人の生命または身体が損害を受けましたときに、その損害について、いかなる場合でも原則として賠償がなされるという制度を実現しようとするものでありまして、きつめて社会性に富んだ公共的なものとして、私どもはその趣旨に賛意を表しておるのでございします。すなわち民営保険の立場といたしましては、本法案の細部について多少の問題がないではございませんが、日ごろの保険事業をもつて公共的な事業であると信じております私どもが、本制度のようなきつめて社会性の高い、公共事業に本質的に参加することになる

のでありますから、この点を私どもはきつめて重視いたしまして、あえて協力を惜しんではならない、かように考へております。そこで私どもの立場から見た本制度の特色と申しますか、特徴と申しますか、そういう点を考へてみますと、いろいろ考へられるのでございすが、特に次の三点があげられると思ひます。第一に、賠償責任をほとんど無過失責任に近いものにしたてております。第二に、すべての自動車はこの保険をつけなければならぬ。すなわち強制保険であることとございします。第三に、この事業を行う保険会社といたしましては、いかなる申し込みでもこれを受けましたときには拒絶することができない。言葉が多少適当でないかもしれませんが、強制引き受けあるいは当然引き受けというやうな性質を持つておる。その他この保険事業が非常利でなければならぬ、あるいは国家に六〇%の再保険をするものであるというやうなことなども、付随的にやういふ特色として考へられると存じております。前にも申しましたやうに、私どもはこの法案に趣旨において賛成をいたしておるものであります。制度の上または保険技術の上から、幾らか問題がないではないのでございします。それで保険制度の面からと、それから保険技術の面から見まして、関係のある点を申し上げたいと思ひます。保険制度の上から見ますと、大蔵大臣の免許を要する事業ではございすが、私どもの保険事業は原則といたしまして自由企業でございまして、保険につける物件に対しまして、物件そのものを選択する自由を持つておる。経

なければならぬというような財務的な負担もございます。そういうような意味におきまして、この仮払いをするという責任は、ひとまず保険会社側に重点的に要求されておるのであります。これは当然のことではありますが、この場合これと見合わすように国の再保険の側にも、運営上の事務運行上の速度が合わない、その負担と犠牲はいたずらに会社側にはね返ってきまして、しわ寄せになって、過重に負わされるというように考えられるのでございます。言葉が多少抽象的でございますけれども、要約いたしますと、経費の問題はそういうような問題にかかってくのではない、かように存じます。

それからそのあとで申しました証明書の発行とか、あるいは損害の査定とか、賠償金の支払いや仮払いというような場合でも、これを迅速にもちろんいたさなければなりません、現在の民営の私どもの会社は、ずいぶん組織的に、また人手をもって能率本位にいたしておりましたけれども、さらにこういうような全面的な強制保険のような場合に、十分にこれを発達する力があるかどうか、こういう点はやはり私どもも謙虚に考えてみまして、せっかくこの法律案の中に役割を持っております私どもの組織の機能を、十分に發揮しなければならぬというように考えます。

それでありまして、以上申し上げましたようないろいろな点がございましてけれども、この法律案が実施された際には、私どもの十分な知識と経験などを十分生かしまして、また全国にまたがっております十万をこえる会社の代理店網を活用いたしまして、十分本法案の趣旨をあくまで生かすように努力をいたしたいと存じております次第でございます。簡単でございますが、以上をもって私のお話を終ります。

○原委員長 次に時間を急いでおられます関係上、横浜市交通局長鈴木敏樹君。

○鈴木参考人 私は都市という立場から、この法案につきまして申し述べさせていただきます。私の職掌が横浜市の交通局長でありますので、あるいは市が行なっております自動車運送事業、すなわちバス事業についての申すというふうにおとりになるかと思いますが、決してそういうわけ

けでなく、市全体について申し上げたいと思います。なお私が申しますことにつきましては、名古屋、京都、大阪神戸の四市が、いずれも同じ意見であるというふうに御了承願いたいと存じます。ここに申し上げたいことを要綱に書いて差し上げてありますので、それによりまして申し上げます。

今までのいろいろな御意見がございましたように、政府におかれましては自動車運送の運行によりまして、人の生命または身体が害された場合に受ける損害賠償を保障する制度を確立するため、自動車損害賠償保障法を立案されたのでございます。その御趣旨を仄聞いたしますと、自動車による人身事故が起きました場合、その損害賠償を適正に確保、かつ迅速になさしめて、被害者の保護をはかることとするものであると承わっております。近ごろ自動車事故が急激に増加いたしました実情に堪へがみまして、この御趣旨につきましても、まことに適切な法案と存じ、けっこうと思うものでございますが、都市といたしましては、その適用の上になんか納得いたしかねるものがございますので、あえて意見を申し述べさせていただきます。

法案の第五条は、強制保険制度を規定いたしました。これに対して第十條はこの強制保険の制度を国、専売公社、国鉄、電電公社、都道府県等につきましましては、適用を除外すると書いてございます。これは主としていたしまして賠償能力の点からの御考慮によるものと承わっておりますが、府県以外の地方公共団体でも相当の規模、能力のある都市につきましては、当然そういう考慮が払われるべきものではないかと思

うのであります。なぜならばこういう賠償能力につきましましては、都市は都道府県と何ら区別を受ける必要は認めないからでございます。しかし、こう申しましても、ひとしく都市といつても大小いろいろありまして、これを一律に論ずることは不適当であるという御議論もあるやに承わっております。これに制限を加えるとしたとしても、現在政府の方から御許可を受けて自動車運送事業を行なっておりますもので、しかも地方公営企業法の制度のもとに行なっております都市、こういう地方公共団体は、当然お考えいただきたいでございませぬ。もしまたこれに御異論があるとするならば、地方自治法第五十五條第二項に規定しております政令で規定する都市、すなわち京都市を初め

といたしましては五市くらいは、これは考慮に入れることは当然過ぎるほど当然ではないかと思ふのであります。元來市といふものと、都道府県と同じように国家賠償法の適用を受けておりまして、この面からいたしましては都道府県と同様に取扱われるのが適当だと思ひます。

とりわけ政令所定の五市におきまします実態は、現在事故が起きませんでございませぬ。事故は起きますが、その起きます事故のことがよくについて被害者と円満な示談を行ひまして、適正で確実な賠償額を決定いたしました。迅速に賠償を支払っておる。そして被害者に対しては完全なる補償を行なっておりますという実情でございます。これを横浜市に例へ申しますと、昭和二十九年中に横浜市内に起きました交通事故のうち、人身事故は千二百六十一件

で、これによって負傷ないしは死亡いたしました人の数は千四百九十九人でございまして、これに対して私の方の横浜市が起しました事故は、おもに交通局すなわち自動車運送事業、バス経営によって起きました事故でございますが、これは私どもだけではございませぬで、市内を走っております全部のバスが起しましたのは人身事故が千四百九十九人のうちわずか五十二人で、比率にいたしますと三・五％というきわめて小さいものでございます。このように小さいものでございまして、都市は十分賠償能力もあつて、何ら府県と區別を受ける覚えがないという言い過ぎかも知れませんが、受けないでいいのではないかとこのように考えます。

こういう実情にあるものに対しまして第五条の規定による強制保険制度を適用いたしますと、どういふことにならんと申しますと、結局保険料の増徴と事務の煩雜を招くだけで、さもなくしてさきでございませぬ都市財政に、さらに圧迫を加えるにすぎないというふうに考えられるのでございませぬ。お配りしておきましたプリントのしまいの方に、五市におきまして自動車の保有車両数並びに保障法がそのまゝ適用されたことといたしましたときに、私の方の市のうち、バス事業だけでやっております交通局の財政負担を書いておいたのをごいいますが、大体倍以上の負担をしなければならぬという結果になるのでございます。こういうこととでございますので、現在公営企業として自動車運送事業を営みましておられます都市は、それぞれ多量の車両を保有しております。従つてこの法案十

条をそのままとすれば、先ほど私が申しましたようにどの都市も、いたずらに財政負担を増加するにすぎないという結果に陥るのではないかとこのように感じますので、できますれば地方公営企業法適用の都市につきましては府県同様、第十條におきまして第五条の適用を除外していただきたく。少くとも府県にまさるとも劣らないような企業並びに規模を持ってあります政令都市につきましては、ぜひとも適用除外の御考慮を願ひたい、かように考えておるのでございます。

要するに私は以上のような都市は、何ら府県と區別をされるような必要はないと思ひます。従つて府県と都市を同様な取扱ひを願ひたいという条件を条件といたしまして、この法案はけっこうであるというふうに考えるものでございませぬ。

○原委員長 次に日本都市交通労働組合執行委員萩原清次君。

○萩原参考人 今横浜交通局長さんが都市公営企業の立場から、本法案に対する適用除外の項について説明いたしました。私自身はやはり都市交通の労働組合の幹部であり、同時に東京都交通局の職員といたしまして本法案に対するお願いやら、法案に対する参考意見を申し述べたいと思ひます。

本法案の趣旨につきましては、今までのそれぞれの参考人の方々が述べられましたような趣旨と同様の意味において、賛成をいたします。そこで適用除外の問題につきましては、私の所属は東京都でありますから、先ほどの横浜交通局長さんの説明のように除外されております。従つて都市公営企業に關係する労働組合の立場から、この問

題について申し上げたいと思います。

昭和二十七年に公営企業法ができました。企業能力の採算制いわゆる独立採算制というものが非常に強化されて今日に至っております。従つてこの都市公営企業というものはその法案成立以来、それぞれ各都市とも連絡をとりまして、労務管理、事故防止等々については、相当綿密な諸施策を講じております。一例をあげてみますならば、二十万キロを無事故で走行した場合に、その所管営業所に三万円の報奨金を支給するとか、そのようにして事故を防止することに専念している。ないしは一年間、二年間、三年間と段階的に、無事故の運転手についてはこれを報奨するメダル等の施策を講じております。おそろく法案の趣旨というものは、事故を未然に防ぐということに前提を置いて、それでもなおかつ事故発生の場合に、この法案が必要であるというところは論を待たないところでありますが、従つてそのような事故防止施策なり、また労務管理等につきましても、それぞれの労働組合が経営協議会等を通じて、バスの車掌さん等につきましても十時間勤務というもののについては厳にこれを実施させ、そうして六時間半業務というようにすることにつきまして、これを適正に運行させております。従つてそのように労務管理ないしは事故防止等々の点につきましても、公営企業として全国的に公営企業の協議会を持ちまして、それぞれの施設について万全を期しております。従つて東京都におきましても、バス事業だけを見ても千二百台のバスを持っておりますが、昨年度において死亡事故というものは三件であります。負傷

事故は二百八件ありますけれども、実際の賠償支払いというものは、負傷件数と同時に物件数に多いということが予算上出てくる数字であります。従つてこのように公営企業法成立以来、そのような労務管理なり事故防止対策を、全国的に協議会を通じて、労使ともにこれを行なっております立場から言いますならば、やはり公営企業という立場において、これの除外という形を今後とも御考慮願うことが妥当ではないか。そのように労務施策ないしは事故防止対策に万全を期している企業そのものを、自主的に運行するという事になりましますならば、法律によって被害者のそれらの保険をさせるのじやなくして、自主的にその事業そのものが、被害者に対する保障をするということが自主的に行なわれることが、私は一番正しいのじやないか、そう考えた場合に、公営企業法に基く業者に対しては、これを除外してもよろしいと私は考へておりますので、この点について委員の皆様今後の御考慮をぜひともお願いしたいと私は考へております。

それと今回の法案にありますところの負担金というものが、いわゆる保有者、運転者という点でもって、あまり明確になっておりませんが、それはあとでハイヤー、タクシイのような関係の労働者を代表いたしまして、参考人として説明されたいと思ひますから、私は省略いたしますけれども、運転者の負担とするのではなくて、これはいろいろ事情がありましようけれども、所有者にこの保険額を負担させるということをお願いするよう御考慮願ひたいと思ひております。これは何と申しま

しても一般運転者、いわゆる中小ハイ、タク等におきましては、業者の経済状態その他におきまして、今日労務管理の万全を期しているとは私は考へておりません。従つてそれらの保険額の負担というものが、ともすれば労働者の方にかかるということは、負担能力上非常に困難を生ずると思ひますが、この点についてはあとの全旅客自動車代表する参考人に詳細な説明をお願いした方がよいのではないかと考へて、時間の節約をはかりたいと思ひます。

それから審議会の構成の問題であります。この中にぜひとも労務経験者を代表の中に入れていただきたいという事でありまします。これは先ほども申し上げましたように、公営企業の立場からいたしまして、従来の賠償につきましてもは大体民法に準拠してこれを考へております。従つて法案にもありますけれども、被害の責任の度合いというものが、必ずしも運転者のみとはいへないことは当然でありまして、そのような立場から、この審議会等に労務経験者を入れるということは、審議会の今後の審議の内容の問題にも関係はありますけれども、このような、諸外国でやっておつて、今日日本国内で行おうとする、いわば進歩的なこの法案につきましても、どうしても審議委員の構成の中に、労務経験者という立場でもって代表を入れるということが、この進歩的な法案の今後の運営上においても万全を期せるのではないかと。このような意味におきまして、この審議会の構成についてぜひとも労務経験者を入れるように御配慮をお願いしたい。

大体以上要約いたしましたして、都市公営企業の労働組合を代表いたしましたして、本法案に対する説明を終わりたいと思ひます。

○原委員長 次に全国旅客自動車交通労働組合執行委員伊坪福雄君。

○伊坪参考人 賠償法案に対して、私もハイヤー、タクシイの労働組合としては、法案の趣旨が被害者の擁護、言いかえれば人命尊重という崇高な人道主義に始まり、不十分ながら社会保険制度確立への道を指向していることから、賛成を表明いたします。しかしながらこの法案の内容については、賛成しがたい幾つかの問題点がありますので、この点を修正されることを強く要望いたします。私も交通関係労働者八十五万の組織である全交運として修正意見は、都市交の労働組合代表より述べられてゐることもありますが、重復を避け、省略します。私はハイヤー、タクシイとしての特異の立場から、この法案の内容について二、三の意見を述べさせていただきます。各位の御理解を得たいと思ひます。

まず第一点として、最近の交通事故の激増について、ハイヤー、タクシイに対する取締り当局を初めとする一般の輿論は、まことに手きびしいものがあります。ハイ、タク労働組合としては、この現状に対して決して傍観視しているわけではございません。旅客輸送のモットーとして安全輸送について、組織内において機会あるごとに啓発いたしております。また事故の原因と目される労働条件の改善についても常に取り上げ、着々と成果をおさめてきていますのであります。しかし、遺憾ながら事われわれの意思と違つて、事故は激増の一途をたどつており、まことにざんきにたえません。この法案の成立により、多少なりとも被害者の方々を擁護することができれば、幸いと存する次第でございます。さらにここで各議員先生方に御理解をお願いいたします。この法案成立によつてハイヤー、タクシイの事故の減少を求めるところは、困難であるということでありま

す。私どもとしては事故の起る根本原因の解決方を考慮していただきたいと思ひます。私は昨年参議院の運輸委員会と労働委員会において、自動車交通労働者の労働問題と、運輸一般事情について公述する機会を与えられ、その折ハイヤー、タクシイの事故の原因は、業者の労務管理のずさんで二十四時間勤務、さらに陸運当局の放漫な行政による名義貸し営業の横行、免許基準に当てはまらない新規免許会社の乱立にあることを述べ、これらの具体的な改善意見を述べました。この結果各先生方の御理解を得、陸運当局と業者は名義貸し整理の具体化と新規免許並びに増車を抑制いたしました。しかしながら、どのような事情があつたか存じませんが、名義貸し営業は、今なおわがもの顔に横行しております。さらに私も最も関係の深い労務管理のずさんで二十四時間勤務制については、労働省及び労働基準局より、昨年六月の基準法施行規則の改正に基く改善方策なるものが案者に提示され、私どももそれに対する意見書を提出し、実施の時期を待つばかりとなりましたが、当初三月には実施するといわれたものが、実施に移

故防止について参考人として公述した際にも詳しく述べたのでございますが、交通事故防止の根本は何といつてもまず需給の調整でございます。これなくしてはほとんどすべての交通事故といえますものの発生が防げない、こういう問題、さらにまた運転者の事故に対する法的な共同責任、現在道路運送法では、運転手に対しては法的

責任がございせん。こういったものに対する共同責任、さらに諸外国で実施されているような営業用運転者については、自動車就業免許制にしなければならぬ、こういったような問題、さらにまた経営者の側からいいますれば、先ほど伊坪さんから御指摘があったように、名義貸しを行なうて経営を放棄している、こういったような悪徳な経営者の追放とか、さらにまた一般市民の交通道徳の涵養とか、こういったような交通事故防止というところに行われておらない。従つてこういったような基礎条件のもとにおいて本案を執行することは、本来転倒というよりなせしりがある。特にこの強制賠償保険を実施いたしますと、各国における傾向といたしまして、事故に対する責任感の希薄ということがどうしてないか、事実でございませう。従つてそういったような事故防止の徹底的な施策が行われてない上において本案を実施すると、逆に事故が増加するのじゃないか、ということをおそれるものでございませう。

さらに二番目といたしまして、現在の経済状況がきわめて悪いために、あとで述べますが、本案をつぶさに検討してみますと、非常に悪用されるおそれが多分にある。非常にこれは方々で悪用されるであろう、そのために、逆にこの法案自身の実施が、ほとんど困難になるのじゃないかということが予想されるものでございませう。そういった意味において、まず少くとも本案を実施する上においては、先ほど申し上げました需給調整問題とか、運転手さんの法的共同責任あるいは就業免許制、こういったものの完備を待ったあとで、こういったもの、逆に事故の増大があるのじゃないかと考えておる次第でございませう。

次に内容について申し上げますと、本案の基本的考え方であり、まず無過失責任主義でございませうが、交通事故の責任に準拠するというか、証立をすること、が困難であるこの事業において、さらにまた工場の場合と違つて絶えずこういった交通事故に直面している交通事業者といたしまして、そこに第三条でございませうか、このような規定を並べてみますと、ほとんどこれは無過失賠償責任主義に尽きておる。そうしますとこの場合に、先ほどトラックの方からのお話がありまして、これは一社の保有者というグループによつて社会保障を行うものである、こういったような結論になるわけではございませう。特に多数車両を持つておる交通事業者の立場からいいますと、これは一種の税金である。税金以外の何ものでもない。こういった保有者からの保険金によつて政府が社会保障を行う、これ以外のものではないかと考えております。アメリカのタクシの料金の原価計算を見ておきますと、ここにおきます保険金というものが相当の部分をおさめておきまして、十分に原価においてペイするようになっております。しかしながら現在のわれわれの段階においては、そういったものは料金においては織り込まれておりません。たいていは今後織り込まれるといたしまして、現在のような過剰の車両を持つておる状況では、ただ自由競争を激化するだけであつて、逆に料金値上げはとうてい考えられない、こういった状況でございませう。従ひましてわれわれといたしましては、当然国家が強力な保障を行うか、あるいはこれを十分負担してやつていくだけの保障を交通事業者に対して与えるのになければ、単に自由競争にまかせてこれ血みどろの競争をやつておる、こういった状況では、このような無過失責任主義というものはとうていとり得ないかと考える次第でございませう。

次に保険料についてでございますが、これまたトラックの方からのお話があったのでありますが、一例をあげてみますと、これはやはり先ほどの無過失責任主義と関連があるわけであり、俗に経費が四〇数%かかると言われております。ところがそういったような営業保険をかけたとしても、杜外賠償保険を八十万円かけたといつたしまして年間一万一千四百円でありませう。これは先ほどの話のように物的損害が約半分入つております。もしこれを、強制保険で経費が一七%と言われておりますが、これに換算してみますと大体七千五百円程度で済むはずでございませう。さらに人身賠償だけとなりませうと、これがさらに低減されてます五、六千円のものではないだろうかと思つておる次第でございませう。もちろん本案の建前は、先ほどの一回事故してもさらに自然にもとに戻るといったような自動回復の保険であり、さらにまた営業保険の場合には一部は保有者負担というやうなことは、逆の意味ではございませうけれども、それにしても一両当りハイヤ、タクシで言えば一万二千円というのは、あまりに高額に過ぎるではないか。現在の全く疲弊し切つたハイヤ、タクシ事業といたしましては、たとへば百兩持つていければ年間百二十万、こういったような膨大な保険料に対して、どこから出しているか、方途もつかない次第でございませう。従つて保険料が高過ぎる。これは無過失責任というやうな関係もあると思ひますが、これについてはぜひ先生方にもう一回考慮していただきたいと考えておる次第でございませう。

さらにこの取扱の機関でございませうが、われわれは当初こういったやうな保険でございませうれば、事業者の相互グループとする相互保険の機関を作つて、これにおいてやらしてくれ。特にこれは都市の交通事業者にとりましては簡単にできることでございませう。これがまた最も実態に即しておる。また費用もかからない。こういった意味からこの案を主張しているわけではございませう。これは本案で言へばいよいよ自家保険主義の拡張でありませう。自家保険主義の拡大でございませうが、これをぜひこの本案の中に入れていただきたい。自家保険だけでなく、そういった業界相互の、たとえば協同組合を作つてこれを行うとか、そういったやうな相互保険的なものをぜひこの中に挿入していただきたい。もちろん全国的に見てそれが非常に不便なところもございませう。あるいはまた自家用その他の事業者もございませうから、本案は本案といたしまして、そのやうな都市における交通事業者がたぐさん集まつておるところで、は、千台以上をもつておる相互保険の趣旨をぜひ本案の中に挿入をお願いしたい、こういったことを主張するものであります。

さらに取扱の機関について考えますれば、都市については今言ったことをお願いしたいし、さらにその他のものについてお願いしたいことは、この莫大な数を手懸される強制保険の場合、運営経費として俗に言われております保険金額の約一七%という経費は多過ぎるかと考えております。これについては先ほどの組合間の相互保険でありませうれば、これは一〇%程度でございませうかと考えております。この一七%というものは多過ぎる。これについてもう一回御検討願ひたい。さらにあとから述べますが、保険金額が非常に膨大になつて膨脹するやうなおそれがありませう。そういった意味から言ひまして、保険金の金額全体の一七%の経費という考えの方のほかに、もう一つの制限として金額をもつて制限していただきたい。これによつて経費のむだな膨脹を防ぐ助けになるだろうと存じます。

さらにもう一つお願いしたいことは、保険料というものは前払いでございませうから、ここに保険会社が営利をはさまないといつたしまして、膨大な資金が集まるはずでございませう。これにつきましては、私もこれはこういった保有者の保険金で集めたのであるから、これらの資金運用については、ぜひ交通事業者を含めての保有者の方において、資金運用面においてぜひ考慮なさつていただきたい。優先的にこの資金を回していただく。こういったことに考慮を払つていただきたい。賠償保険であります以上、支払準備に一定額の留保ということは当然でございませうが、事故発生が比較的平均しております

たい、こういったことを主張するものであります。さらに取扱の機関について考えますれば、都市については今言ったことをお願いしたいし、さらにその他のものについてお願いしたいことは、この莫大な数を手懸される強制保険の場合、運営経費として俗に言われております保険金額の約一七%という経費は多過ぎるかと考えております。これについては先ほどの組合間の相互保険でありませうれば、これは一〇%程度でございませうかと考えております。この一七%というものは多過ぎる。これについてもう一回御検討願ひたい。さらにあとから述べますが、保険金額が非常に膨大になつて膨脹するやうなおそれがありませう。そういった意味から言ひまして、保険金の金額全体の一七%の経費という考えの方のほかに、もう一つの制限として金額をもつて制限していただきたい。これによつて経費のむだな膨脹を防ぐ助けになるだろうと存じます。

すというより、事業において、従来の火災保険のような損害保険並みにこの資金の運用を縛るという事は、これはいささかおかしいのではないかと、せめて生命保険、損害保険との中間形態において、資金運用の事を大幅に緩和していただいて、その金は大体保有者からの保険料においてやったものでありますから、優先的に交通事業育成に回していただきたい。これが組織の問題として取扱ひ機関に關しての要望であります。

次に賠償方法でございますが、本案の賠償方法によりますときは、被害者に非常に偏重して大事にするあまり、事故の査定について非常に不当になるおそれがございます。また容易にこの法律が悪用されるおそれがあります。従つてこのような状況でこれを實施した場合においては、とうていこの保險会社は成り立たない。赤字の累積を続ける。それが非常な保険料の値上げという事になつてくるものと考へております。まず第一に責任責任が保有者にあり、しかも無過失責任主義をとる。それから交通事故において、賠償とすることがきつて困難である。こういふようなことを考へますときに、この保險については俗に親方日の丸というやうな言葉がありますが、こういふ考へ方が取扱ひの末端において必ず生ずる。少しうるさくなつてくると、全部保險会社が見てくれるのだから、全部こちらが悪いことにして判をつけてしまふ、ろくに事故の内容を檢討しないで全部保險会社にまかしてしまふ、こういふやうなことが必ず起る。その結果することころは、先ほどの主婦連合会の方とは逆の意味に

おいて、一人死者の場合は三十万円といふものが逆に最低限になるだらう、全部そこまでするにしまふだらう、こゝういふことは非常にありがちなことと考へます。このことは今までのいふゆる保險会社がやつておりました保險においても、現在耳にしております。私が聞きましては、たしか安田火災でございませうか、ここにおいて兵庫縣における自動車保險といふものは、ほとんどまる損である。あそこは非常にうるさいところと考へて、ちよつと何かありますとすぐに行つてわああ騒ぐと、どうしても一ぱいに私わづらを得なくなつてしまふ、こゝういふことが必ずこゝういふやうな場合には起きがちなことと考へます。そゝういふ意味においては、これはよほど考へておかなければ、この保險自身が成立しないのじやないかという心配をするものでございませう。

第二に被害者に対する仮渡金の制度であります。これはまことにけつこうな制度でございませうが、反面十七条の三項に、損害賠償額をこえた場合の金額はもつた方から取り返すといふことがございませうが、これは言うだけであつてできつてありません。そうしますとこれはきつておらずに、こゝういふことになりませう。たとへば賠償の場合であります。賠償の場合三千元は無条件でやつてしまふ、あとからわかつて取り返すといふてもどうにもならない、こゝういふ惡意のあつた場合は防ぎ方がございませう。ちよつと行つてぶつかつて三千元ももらひ、あとで返さなければならぬ、こゝういふ傾向はむしろ現在のやうな詰まつた経路状況においては當然行われるし、し

かもこれはこのやうな割合に官庁的な組織になりますと廻りがちなものでございませう。これらを考へてみると、この点十分注意しないと、この保險自身は成り立たないのじやないかと考へておる一人でございます。

それでこれに對策をいたしまして考へますことは、まず今までの保險会社がやつておりました同じやうに、決定した賠償額の一部はやはり事故を起した者の負担にする、要するに四分の四の補償ではなくて、四分の三補償して、四分の一だけはやはり起した者が私わなければならぬ、こゝういふことにいたしますと、無責任な事故の査定といふことはある程度防げる、これは從來の營業保險でもやつておりました。が、やはりこゝういふやうな事情を十分に——困つたあげくに説明した方法だと思ひますが、こゝういふことをやらないだらうか。さらに仮渡金についても、その趣旨はけつこうなものであります。が、今言つた法が悪用されないうに、何らかの手段がとらるべきものであると考へておるものでございませう。

大體の増額、これに伴う保險料の大幅引き下げ、さらに賠償方法に大改革を要すること、保險会社の資金の運用面には、保有者側の意向を十分に含んでくれ、これは要望でございます。さらに都市交通事業に對しては、こゝういふ相互保險制をぜひこの際一項加味していただきたい、こゝういふやうな條件で本案に賛成するものでございませう。以上公述を終わります。

○原委員長 次に全国乗用自動車協會常任理事木島義夫君。

○木島參事 木島でございます。私が公述しようとする事は、八項目並べましてお手元へ上げてあるわけでありまして、それで大體尽きると私は考へております。ただ私冒頭にお断わりしておきたいと思ふことは、本日ここに立たれた方で、この法案に對する疑問や反對の意見を強く述べられたのは、われわれ同業者の藤本さんよりであります。私の意見も藤本さんと同じであります。そこに書いてある八項目も大體それでありませう。これを讀んでいただければ、私が何を言おうと思ふか、大體おわかりになると思ふのでありますが、しかしおのの考へ方の相違もありますので、私一番しまいになつたやうで、私の言おうとする事柄も、ほかの方が尽した感がありますけれども、私は私の考へ方によつて一応述べてみたいと思つております。

結論から申しますと、この本案に對しましては私としては條件付の賛成でございませう。しかしながらこの條件が満たされないうときは、むしろ本案には不賛成、こゝういふ強い意味の條件付賛成でございませう。その条件と申しますのは、先ほどから申し上げました、事故防止についてあらゆる立法、行政的措置を講じていただきたい。これは需給調整も含めてのあらゆる措置を講じていただきたい。それから無過失責任をとる以上、國家補助の

あつて、角をためんとして牛を殺す感があるではないか、こゝういふことを私は考へます。そこで私の表題としては自動車損害賠償保障法案に對する反對意見として配つてあるものであつて、この趣旨に私は全然反對といふことではないのであります。いかによいことでも、方法や時期を得なければならぬ。害をなすものである。いわんやここに立つた方々の御意見を聞いておると國がこれを行おうとするものであるから、やたらに反對でもすると、後難でもありはせぬかといふやうな考へ方があるではないかと思ふのであります。述べられる趣旨の大部分は、むしろ反對もしくは當局に對する要望であるにかかわらず、私は賛成でございませう。こゝう言つておることは、私ははなはだ不可解だと思つておるのであります。自分たちが持つておる疑問とか主張とかいふものは、こゝういふ席で明らかにするために、われわれは貴重な時間をさいて今こゝへ臨んでおるのであります。議員各位もまたその心でなければならぬと思ふので、われわれはお世辭を言ひにこゝに立つた者でないといふことを、はっきり申し上げておきます。

第一に、本法案の強制下に置かるべき免許事業として反對する、これはこの強制を受けるべき筋合いのものではない、免許許可条件において證議されてゐる。これは伊坪さんなどもだいたひ強く言われておつたやうであります。その業者が賠償責任に耐え得るかどうかといふことを陸運當局は審査して免許を与えてあるので、免許を与えてある人は、こゝういふ賠償の責任ありと、

こう考えていいわけでありませう。しか
るにこういう法案が出てくるというこ
とになりますと、免許制度というもの
はいいかげんのものではないか、従っ
て今後免許制度は、先ほどどなたか申
されましたが、ああいう御意見のよう
なものがそこに現われてくるのではな
らうかと思うので、こういう点から
いっても第一に私は疑いを述べたわけ
であります。

第二に、本法案はおおむね自動車側
の無過失の場合にもこれを保障せんと
する社会政策的立法であるにかかわら
ず、国家は何らの予算も計上しておら
ぬ。何らの予算も計上しておらぬとい
うのは言葉が過ぎた感があるのです
が、これは事務費は聞かぬところによ
れば千八百万が計上されておるそうであ
りますが、保障そのものに對しては一
銭も出しておらぬ、こういうことなん
です。私が反對することはこの第二の
点にあるのであります。一体この規定
によりますと、自己及び運転者に故意
過失なく、同時に被害者または第三者
に故意過失があったことを証明できな
い限り、人の過失が証明できない限り
はこれは罰にあらうのだ、こういうこ
となんです。だから一たびハンドルを
取ったならば、憲法に認められてい
るわれわれの自由とか身分の保障とい
うものは、たちまちにしてその瞬間消
えるものである。この法文の通りであ
ればそういうことになるのであって、問
題はここにあると私は思うのでありま
す。その次に考えられることは、交通
の安全や人命の尊重とかいうことは、
国家として、国民として、社会とし
て、人類としての要望であります。こ
の社会秩序と人類の希望を満足させる

と同時に、交通の確保ということはい
かにマッチさせるかということに問題
があるのであります。西洋のことわざ
に交通は金なり、こういわれておるの
ですが、この金をがんにがらめはこの
要望のためにしてしまふならば、今後
交通というものは一大麻痺を來たして
しまふものであるというふうには私は考
えます。交通の麻痺を起さずに、業者
に行き詰まりを起させないで、いかに
してこの人類の希望を満足させるか
というところに、立法者の頭がいかな
ければならぬわけでありませう。ただ業者
を酷使して、しいたげることによっ
て、国民の生命の安全や交通の安全を
確保するならば、まことに我がたい。
私は何も鳩山さんに総理大臣を頼ま
ないのであります。

第三は、本法案の骨子である非営利
事業は、同時に無損失事業であるた
め、事故解決の適正を欠き、いたずら
に経費の増大となつて、ことごとく目
動車側の負担となる。これは先ほども
いろいろ御意見がありました。今後こ
の対象になる自動車の数は、大小合
せて百四十万台と考へられておるま
す。この保険料が百億であります。今回
われわれ業者がむしる旗を立てて大騒
ぎしておるこのガソリン税の問題も、
五十億の増税の争ひであります。

しかもこれにこれから毎年この保険のため
に百億の負担が、疲弊こんぱいの極に
ある業者の頭にかかってくる。しかも
これはふえても減る可能性はなはだ
乏しいといふことは、今まで公述され
た方々の御意見ではつきりしておるこ
とと思ひます。

第四は、交通事故に關して自動車側
の主張と権利とを剝奪する結果となる

のみならず、不当に高額となる保険料
の増納の能、不能が、営業の停止を規
定している。これは実際大きな問題で
あります。現在自動車税に關しまし
て、軍体検査と直結しておるのであり
ます。そして税金を納めない者は軍体
検査をしない、ナンバーをくれない、
こういうことになっておるので、業者
は非常にためられておるわけなん
です。ところがまだそれでは足らぬとい
ふことで、今度はこの保障制度を持つ
て直結しておるのであります。まことに
自動車業者といふものは、前世におい
てよほど悪いことをしたものと私は考
えるのであります。まさに水と火の賣
苦にあつておるようなもので、全くサ
ンドイッチマンであります。そういう
ような工合で、業界のあの騒ぎも御承
知と思いますが、この間にありまして
まさにわれわれ業者は前門のトラ、後
門のオオカミの感があります。

五、本法案で規定する賠償金額は内
入金の性質を有し、おおむね国家事業
の場合と同様の高額請求(民事)とな
る危険があり、その民事請求の繁雜と
重圧に耐えられぬ結果となる。これも
藤本さんが先ほど述べられておられ
ます。現に私もこの間々ところによ
り、国鉄においても洞爺丸の事件と
か、もしくは紫雲丸事件等において
この賠償で非常な苦心をなされてい
るものであります。聞くところによ
れば、当局の説かどうかわかりませ
んが、五十万、いやそれじゃ済まぬ、
百万、百五十万、二百万なんといふよ
うなものもあるやうであります。容易
ならざる問題と思ふのであります。

六は、タクシー、ハイヤー事業の實
績に徴し、東京都のタクシー(一日走
行三百五十キロ)の一台一カ年一万二
千円程度の事故費(完全示談解決)に
對し、地方ハイヤーの事故所要費はそ
の十分の一にすぎぬ、この地域差等は
全然考慮されておらぬ。これは地域差
や業種別の差のアンバランスの問題で
あります。また自家保障の制度は三百
台以上とか、バスについては百台以上
とかいうような規定はありますけれど
も、この規定があることによって、中
小業者をますます不利に陥れ、そして
保険料を高める傾向があるといふこと
は、いなむこのときでいいところであ
ります。なお私はこの際特に議員各位
の御注意をお願いしたいと思ふこと
は、先ほど主婦連合会の方から一言
あつたやうであります。自動車はか
りではなく、汽車とか電車とか軌道と
かもしくは航空機、こういうような
ものとの關係でありまして、自動車の
こういう強い規定で縛られなければな
らぬものであるかといふことを、われ
われは疑いを持つておるのでありま
す。労働基準法施行規則第二十六條の
特別規定によりますと、汽車、電車、
気動車、自動車、航空機を除外してお
るわけで、つまりこの点では自動車は
だいたい出世しまして、汽車や電車、気
動車、航空機などと同列に見られて、
これが八時間労働として今大問題に
なつておるのであります。ところが
この規定においては、われわれの仲間
の汽車、電車、気動車、航空機は入
れておらない、こういうことなのであ
ります。つまり弱者だけをいじめてい
るやうな感じがしないわけじゃないので
あります。先ほど主婦連合会の方が、今
後船なども中へ入れてはしといふやう

なことを言われましたが、これは私だ
けの意見ではないといふことを考えま
して、私は大へんけっこうな意見と考
えました。

それから七、本法案は社会保障の大
理想を、疲弊こんぱいの極にある自動
車業者の一方の負担において強行せん
とする飛躍的のもので、常識では判断
のできぬ点が多い。私はあえて言いま
す。国民の社会保障とか福祉とかい
うことはどなたも希望しておるところ
であります。これを政府が業者の犠牲
のみに對して行おうとするに、われ
われは反對しておるのであります。

私は実は地方へ歸りますとお百姓の
一人でありまして、相當額の米を一年に
供出してありますが、あの国民のため
に食糧を保障する供出の制度につ
いて、なぜわれわれは過去において強く
反對したかといふと、農民の犠牲に
みおいて国が食糧政策を行おうとす
る、これに反對意見を持つておつた
のであります。今度予約制度を河野
さんが發明しましたが、これはうまい
きますかどうか、これは問題外であ
ります。

八、むしろ同地域同種事業間、協会
等の相互共済事業として、十分なる試
練をなす行政的措置を講ぜられて、後
日この立法を考慮するようありたい
といふのが私の結論であります。先
ほどもいろいろ御意見がありました。が
横浜市等においてもこれから除外して
もらいたいといふやうな御意見もあり
ましたし、また船舶等の共済組合等
の方法によるものやろうといふやうな御
意見もございました。私どもにはこの
案は要するに生硬にして、十分の資料
等もそろつておらないのではなからう

かと思われる節があるのであります。たとえば都会とか地方における事故のデーター等においても、私が聞いた範囲においては、まだ十分なものがないように考えておるのであります。そういうような次第でございますから、私どもは先般全協の法規委員会においてこういう結論を得たのであります。九行か十行ですから、冗長を顧みず読みます。

本法案の趣旨はおおむね理解し得るも、これが実施に当り、強力なる政府の予算措置の伴わざる限り、業界の負担は急増し、現下の不況時において、その負担は耐えがたきものがあります。一方事故發生の根本的誘因は、需給の調整が行われず、供給過剰となり、不当競争を惹起している結果であります。

従って、需給の調整に抜本的対策を講じ、適正乗車料金により、企業が経営し得る安定状態のもとに本案を実施するにあらずんば、いたずらに免許制撤廃論者に論拠を与えるのみならず、かえって業界を混乱に導く結果に終ること必至であります。これらの見解に基き、時期尚早として本法案に反対するものであります。以上であります。

○原委員長 これにて参考人各位の陳述は終了しました。

本日は、なかなか多岐にわたり活発なる御意見を拝聴いたしました。委員会として種々考慮すべき点、また参考とすべき点はなほ大なるものがあつたと思うのでありますが、別に質疑の申し出がございませんので、参考人の御意見を拝聴するにとどめたいと存じます。本委員会を終るに当りまして、参考人各位が貴重な時間、御出席をい

ただきまして、御意見をお述べいただきまして、委員長としてあらためてここに御礼申し上げる次第であります。

それでは本日はこの程度として散会いたします。

午後三時四十四分散会