

運輸委員會議録第二十七号

昭和三十年七月八日(金曜日)

午後二時十二分開議

出席委員

委員長 原 健三郎君

理事有田 喜一君 理事今松 治郎君

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 堀内 一雄君

眞鍋 儀十君 伊藤 郷一君

關谷 勝利君 徳安 實藏君

栗原 俊夫君 下平 正一君

山口丈太郎君 池田 禎治君

小山 亮君

出席國務大臣

運輸大臣 三木 武夫君

出席政府委員

運輸政務次官 河野 金昇君

運輸技官 山下 正雄君

運輸事務官 安西 正道君

(船舶局長) 眞田 登君

運輸事務官 眞田 登君

(自動車局長) 眞田 登君

運輸事務官 眞田 登君

(航空局長) 眞田 登君

委員外の出席者

専門員 志鎌 一之君

七月五日

委員椎名悦三郎君辞任につき、その

補欠として大倉三郎君が議長の指名

で委員に選任された。

七月四日

海上運送法の一部を改正する法律案

(内閣提出第四九号)(参議院送付)

六月二十九日

甲府、長野間の電化促進に関する請願(下平正一君紹介)(第二八六二号)

大糸線全通促進に関する請願(下平正一君紹介)(第二八六三号)

同月三十日

甲府、長野間の電化促進に関する請願(宮澤胤男君紹介)(第二九三三号)

零石、生保内間の鉄道敷設促進に関する請願(山本猛夫君紹介)(第二九四四号)

宮之城線にダイヤルカー運転の請願(池田清志君紹介)(第二九四五号)

肥薩線及び山形線にダイヤルカー運転等の請願(池田清志君紹介)(第二九四六号)

七月一日

新潟海上保安部出張所設置の請願(三宅正一君紹介)(第三〇八二号)

白根鉄道開通促進に関する請願(栗山博君紹介)(第三二四四号)

山形線にダイヤルカー運転の請願(池田清志君紹介)(第三二四三号)

中央本線名古屋、中津川間の複線電化に関する請願(早稲田柳右エ門君紹介)(第三二四四号)

同月五日

福岡県下国鉄主要路線の電化促進に関する請願(池田清志君紹介)(第三二四四号)

肥薩線準人、古松間に気動車増発に関する請願(池田清志君紹介)(第三二四四号)

同月六日

戦傷病者に国鉄無賃乗車復活に関する請願(神田博君紹介)(第三六〇二号)

焼津新駅並びに駅北口設置の請願(西村直己君紹介)(第三六〇三号)

(同神田博君紹介)(第三六〇四号)

の審査を本委員会に付託された。

七月七日

日南鉄道敷設促進に関する陳情書(宮崎市長有馬美利外三名)(第三二二二号)

気象観測設備の拡充強化に関する陳情書(東京都議會議長四宮久吉)(第三二二三号)

徳島、高知間に直通列車運転の陳情書(徳島県議會議長岡本正一郎)(第三二四四号)

伊王島海区平瀬航路標識設置の陳情書(長崎県西彼杵郡伊王島村長中野秀雄)(第三二四三三号)

学校教職員乗車割引復活に関する陳情書(秋田市東根小居町通小学校内秋田県校長会長梅津正雄)(第三二四三三号)

土讃線電化並びにダイヤル化実現に関する陳情書(高知県町村議會議長會長筒井元正)(第三二四三三号)

大阪環状線敷設促進に関する陳情書(大阪府議會議長梅本敬一)(第三二四三三号)

白根鉄道敷設促進に関する陳情書(福島県町村会長伊藤亀三郎)(第三二四三三号)

を本委員会に送付された。

本日の會議に付した案件

参考人招致の件

自動車損害賠償保障法案(内閣提出第八六号)

日本航空株式会社法の一部を改正する法律案(内閣提出第九三三号)

○原委員長 これより運輸委員會を開会いたします。

このたび運輸省において船舶局長、船員局長並びに港務局長等がかわりましたので、新任の船舶局長並びに船員局長がごあいさつを申し上げます。

○山下政府委員 先月の三十日付で船舶局長を命ぜられました山下正雄と申します。至って浅学非才でございますが、今後大いに勉強をいたすつもりでございます。どうか一つ今後ともよろしく御指導、御鞭撻のほどをお願い申し上げます。(拍手)

○安西政府委員 船舶局長と同日付をもちまして船員局長を拝命いたしました安西でございます。船舶局長同様よろしく御指導をいただきますと存じます。(拍手)

○原委員長 これより日本航空株式会社法の一部を改正する法律案を議題といたし質疑を行います。

質疑がなければ、本案に対する質疑は終了いたしました。

この際、木村俊夫君より各派共同提案にかかる本案に対する修正案が提出

されておりますので、その趣旨説明を求めます。木村俊夫君。

1 日本航空株式会社法の一部を改正する法律案に対する修正案

日本航空株式会社法の一部を改正する法律案の一部を次のように修正する。

第四条中「十人」を「十五人」に改める。

第四条の二の見出し中「副社長」を「副社長等」に改め、同条第三項の次に次の一項を加える。

4 会社は、取締役会の決議をもつて、社長、副社長及びその他の常時会社の業務に従事する取締役を定めなければならない。

第四条の三を次のように改める。

(代表取締役等の決定の決議)

第四条の三 商法第二百六十一条第一項の規定による会社の代表取締役の決定の決議及び前条第四項の規定による決議は、運輸大臣の認可を受けなければならない、その効力を生じない。

第四条の四の見出し中「取締役」を「社長及び副社長等」に改め、同条中「会社の取締役」を「会社の社長、副社長及びその他の常時会社の業務に従事する取締役」に改める。

第十二条の二第二項中「命令」を「指示」に改める。

第十八条の改正規定中「第五号」を「第四号」に、「次の二号」を「次の一号」に、「第十二条の二第二項

前段」を「第十二条の二第一項」に改め、「四 第十二条の二第二項の規定に基く命令に違反したとき。」を削る。

○木村(後)委員 私は日本航空株式会
社法の一部を改正する法律案に對しま
して、日本民主党、自由党、日本社会
党阿派及び小会派を代表して、修正動
議を提出いたします。

まず修正案につきましては、ただいま
お手元に配付いたしました案文により
まして、御承知をお願いいたします。

次に修正の理由並びにその概要を、
きわめて簡単に御説明申し上げます。

政府原案は、助成策の拡充に對応いた
しまして、政府の監督権の強化をは
かっているのですが、その内容を
詳細に検討いたしましたところ、こ
れら監督権は必要と認められる程度を
越えて強化されることになっておりま
して、その結果、会社自体の創意工夫
による潤滑なる企業意欲が阻害される
おそれを生じ、国際競争裏における本
事業の健全なる発達を十分に期し得な
い懸念が多いのであります。また御承
知の通り、過日の本委員会における参
考人の意見に徴しましても、各参考人
はいずれもこれとほとんど同様の意見
でありました。よって監督権の強化を
緩和しこれを適正にいたしますため、
次の諸点を修正いたしました存じます。

まず第一点は、取締役の人数を十五
人以内に改めようとするものであり
ます。

第二点は、役員の設定等に対する認
可制及び兼職の制限を、代表取締役並
びに常任取締役に對してのみ適用しよ
うとするものであります。

第三点は、事業計画及び資金計画の
実施並びに収支予算の執行についての
監督命令の規定を、監督上必要な指
示の範囲にとどめようとするものであ
ります。

以上の通りでございますが、何とぞ
各位の御賛成をお願い申し上げます。

○原委員長 本修正案に對し質疑があ
ればこれを許します。關谷勝利君。

○關谷委員 修正案の提案者にお尋ね
いたしたいと思います。この十二条の
二の二項の修正であります。

これは指示ということに修正をせら
れることに相なったのであります。が、
多少政府が提案をいたしてございま
したより緩和せられたいけれども、も
ともと政府が提案いたしましたあの条
項は、以前に日航法が提案せられまし
た際に、このように監督が行き過ぎに
なつては、干渉があまりに過ぎた場合
には、企業が萎縮するようになつてい
るからというので、各党が一致して削
除した条文であります。ところが今回
これを提出せられましたのは、出資も
増額をする、なお補助もするのだから、
この際この以前に削除したものをつけ
加える、こういうようなことになつて
いるのであります。その当時の状況を
を申し上げますと、増資をせられるとい
うことは、すでにその当時の年次計画
等におきまして発表をせられてござい
ますので、当時からそれはすでに予定を
せられておつたのであります。が、そ
ういふ中では削除せられた事項であ
ります。しかるに今回増資をし、ある
いは補助をするというふうなことで、
出資がふえるから監督権を強化するの
だ、こういうことになつておるのであ
ります。が、そういったと、日航に

對しましては、これから先も出資を増
額することがまた計画をされてはいる
のであります。そういったと出資
がふえるたぐいに監督権強化という
ふうなことになる、またこれを改正
しなければならぬ。先ほどのこの条項
を加えるというふうな意見の人々は、
そういうような御意見だったように思
うのであります。そういったと、
次に出資を増加いたします際には、ま
た監督権を強化しなければならぬ、こ
ういうことにその論法からいくとなつ
てくるのであります。が、将来出資を増
加いたしました場合は、またこれを監督権
強化の方向に修正するのだから、そ
の点だけを伺つておきたいと思ひます。

○木村(後)委員 關谷委員にお答えい
たしますが、ただいまの従来の監督規
定を削除したいきざつは私ははっきり存
じませんけれども、ただ申し上げたい
ことは、政府の原案に監督命令の規定
があり、またこれを削除いたしました、
監督上必要な指示の範囲にとどめまし
た理由は、もともと政府出資並びに民
間出資のアンバランス、並びに新たに
補助規定が加わりましたので、この日
航の性格が多少変化を來たしたという
面におきまして、政府原案の監督命令
もいけなことはないと思ひるのであり
ますが、ただいま趣旨弁明で申し上げ
ました通り、果してこの監督命令が業
務の円滑なる運営を期し得るかどうか
という疑いもありますので、この際は
必要なる指示の範囲にとどめたらよか
らうというので、われわれ共同提案者
がそういう考慮のもとに修正をいたし
たのであります。なお将来政府出資が
増高いたしますにつれて、再び監督
上必要な命令を規定すべきやいなや

という問題は、今後の問題でございま
す。われわれ共同提案者といいたしまし
てはその場合を予定してございせん。

○原委員長 これにて修正案に對する
質疑は終了いたしました。

これより日本航空株式会社法の一部
を改正する法律案及びたまたま提出せ
られた修正案を一括して討論に付しま
す。有田喜一君。

○有田委員 私は日本民主党を代表い
たしまして、ただいま議題となつてお
ります日本航空株式会社法の一部を改
正する法律案に關し、民主党、自由党、
社会党阿派並びに小会派の共同修正案
に賛成し、修正部分を除く政府原案に
賛成するものであります。

今回政府が日本航空株式会社に對し
てさらに十億円の追加出資をなし、
またその国際路線運輸に對して総額
三億五千五百萬円の補助金を交付す
ることになりましたことは、日本航空
株式会社のなる重大使命と、その
置かれたる現状に堪ふがみまして、き
わめて適宜な措置であると思ひのであ
ります。かく政府の助成措置を厚く
いたしましたことに對照して、現行法を
改正して政府の監督を強化するの法的
措置がとられることも、これまた当然
過ぎるほど当然のことでありまして、そ
の趣旨はまことにけっこうと思ひので
あります。しかしながら政府の改正原
案は、取締役の員数にいたしましても
一挙に大幅に減員すること、はや実
情に沿わざるきらいがあるのみなら
ず、取締役の選任及び兼職の制限規定
に關しまして、いわゆる社外取締役
と常勤取締役とを全く同様に取り扱う
ことは、これまた実情に沿わざるき
らざるをもち、私は今回の

共同修正案通りにするを可と認めるの
であります。第十二条の二第二項の修
正のごときも、修正は決して監督をゆ
めるといふ意味ではないのでありま
して、政府に適切な監督指導をして
いただくたいという意味合いにおいて
修正されたのであります。どうか運輸
大臣におかれましてはわれわれの共同
修正の意のあるところを了とせられる
とともに、日本航空株式会社に對する
三十億圓という巨額の政府出資、並び
に年額三億數千萬圓に上る莫大なる国
庫補助は、これみな国民の血税から出
されておるものであるということに思
ひをいたされまして、経理監査を適切
に勵行せられまして同時に、会社経理
において一銭一厘といふもむだなき
ように適切な指導監督をなされて、
いわゆる官の長所と民の長所を巧みに
生かして、日本航空株式会社の運営を
適切ならしめるよう、そうしてその所
期の目的を達成せしめられんことを私
は念願してやまないものであります。

なお中居委員よりいづれ提案される
ことと思ひますが、御承知の通り日本
航空株式会社は五十九億圓に上る巨額
の借入金があるのであります。これを
低利長期のものに切りかえることは
きわめて緊要と思ひのであります。こ
の意味において私は、電力や海運企業
などと同様に、開発銀行よりの融資を
低利ならしめ、かつその融資ワクを拡
大するよう、運輸大臣におかれて特
に努力せられんことを強く要望いたし
まして、私の賛成討論を終ります。

○青野委員 私どもの社会党も、この
共同修正案については賛成でございま
す。ただ賛成の意思を表明する際に運

輸大臣、政務次官、荒木航空局長に特
に希望を申し上げて——強い意味では
あるいは要求という言葉が適切である
かも知れません。それは今有田委員
からの話のように、日航は借入金
が五十九億程度あり、十数億の赤字が
出ている。しかも六十一名の外人パイ
ロットは、はなはだしい人は機長で五
十七万円という月給をもらっている。
六十一名の外人パイロットの一年間の
給与額と、二百数十名の日本の関係者
の給与とが相匹敵するというようなこ
とでは、給与の額においても一年間四
億程度程度の赤字が出てくる。それか
ら三億五千五百万円の国家補助金とい
うのは、われわれも日航を一人前に育
つために今日の場合適切であると思
います。交通税二割の減免を、一割減
額にする。これら交通税を減免すること
によって一年間二億円の赤字の補償に
役立つ、そういう点を考えてみました
も、戦前、戦中に比較しては、いま
すると、日航は今大体百億程度で事
業を操作しているが、貨幣価値を換算
して常識的に考えても、私は三百億く
らいの金をもって日航の経営に当らな
ければ十分な発達は期し得ないと思
う。まあ具体的なことを申し上げますと、
大体今東京から沖縄、そして香港に
行っている外国航路、これは東京から
直接沖縄へ行かずに、東京から大阪に、
大阪から福岡の板付に——そうして一
晩中ばんやり遊んでおる飛行機は、私
の推定によれば一年間二億から三億程
度有効に使えば収入が上がる。福岡から
沖縄、香港、こういう航路をとって
いけば、赤字解消のために三億やそこら
の金を浮かせることはたやすい。また
聞くところによれば、議員連盟という

のは解消してあるが、日航は毎月十
万円の金をそういう類似団体に寄付を
しているということも聞いておる。金は
一年間にして百二十万円でございま
すけれども、こういう不当支出の点に
ついては、三木運輸大臣は監督権を
行使して、これを阻止してもらわねば
ならぬと思います。具体的に監督の面
について、いたがらに経営を圧迫す
るのではなくして、建設的な監督ある
いは命令を私は歓迎する。その意味か
ら社会党は一応十二条の二の二項を削
除することに実は話をまとめたのであ
りますが、今木村委員から御説明のよ
うに、命令を指示という字句に改正す
ることによって賛成をしたのでありま
すが、特に私も社会党左派として心
配することは、東条内閣の当時のよ
うに、日本の航空会社が軍部の命令によ
ってとにかく自由を失っていった、自主
性をきざされていった、ひょっとす
るとアメリカあたりの命令が来、アジ
アに風雲急を告げたときには、これは
民間自衛隊、航空自衛隊に切りかえら
れるといったようなことが、あるいは
相変かまわかりませんが、そういうお
それなしとは言えない。原水爆の貯蔵
を政府に要求するような場合もありま
しょうし、日航という飛行機会社に対
して全面的に海外出動、あるいは物情
騒然となったときには、その命令が、
とにかく運輸大臣にそれくらい権限
を持たしておかめと意思を通ずること
できないというので、運輸大臣が外国
の勢力のいろいろになるというやうな
ことのために、監督権を強化するので
あってはならぬと私は思います。ここ
に航空法を読んでみますが、これは昭
和二十七年に通過しておりました、以

来二十七年、二十八年、二十九年と改
正されております。そこで事業改善の
命令として第百二十二条において、四
項の具体的な運輸大臣の命令権、監督
権が規定されております。それから百
十九条には、事業の停止及び免許の取消
し、これも具体的に二項目上っております。
それから百二十五条の免許等の条
件、これは本条と二項がございまして、
この三つをあわせてみますと、実は十二
条の二の二項なんというものはあつて
もなくても同じですけれども、しかし
私も日航の発展のために、国際的
航空事業の発展のために、負けないよ
うにやらしていくには、やはり圧迫す
る監督であつてはならぬと思ひます。
これを助長し、これを発展せしむるた
めに、好意ある政府の監督があるなら
ば十分伸びていくと思ひます。三十億円の
出資、民間株の十三億、だからこれだ
け当然監督権が必要だ、命令権が必要
だという立場に立っていきますと、私
は将来非常に危険だと思ひます。その
ういふ規定はできているが、運用の
面で好意を持って日航を育てていき、
国際的な競争場裏に打ち勝つていかし
たいという考え方のものと、善処して
いっていただきたい、そういうことを
内容としたしまして、社会党左派とい
たしまして、小会派をも含めたただ
いまの各党の修正案に賛成し、その修
正案以外の部分にも賛成をいたします。
○原委員長 中居英太郎君。
○中居委員 日本社会党を代表いたし
まして、日本航空株式会社法の一部を
改正する法律案に關し、先ほど木村さ
んから四党共同修正案が出されました

この修正部分と、修正部分を除く原案
に、賛成の意見を表明したいと思ひわ
けてございまして。
今回の日航法の一部改正は、同社に
對する国家投資の増強と、助成金の支
出に伴う政府の指示権を強化すること
がバック・ボーンだと私は思つておる
わけでございます。戦後壊滅したしま
したわが国の航空界を再建するために
は、政府はもっと積極的に航空事業と
いうものに対して熱意を示しまして、
また日航法が発足いたしましたから今
までの経緯を見ましても、このよ
うなほど政府の資金をもつてまかな
う会社であるならば、むしろ国営ある
いは公社という形を考えてもいいので
はないかと、私は理想的には考えてお
るわけでございます。しかしながら半
面激烈な国際航空界に交わりまして、
サービス競争の渦中に投げられまし
て、官庁の必要以上の干渉ということ
は大きな障害になるということも、ま
た今日の段階においては遺憾ながら認
めざるを得ないのであります。しかし
ながらこのやうな官庁の行き過ぎた干
渉というものは、行政という別個の問
題でございまして、わが国の行政のあ
り方をどうするかという面で検討して
いくべきものでありまして、これある
がために法の体系を乱したり、あるいは
また国家投資の監視を後退せしめる
やうなことがあつてはならぬと思ひ
ております。運輸大臣はこれらのこと
を十分勘案いたしまして、会社のより
よき運営と国家投資の忠実な監視活用
を期していただきたいと思ひわけで
ございます。
さらに私はこの際附帯決議案を出し
たいと思ひわけでございます。附帯決

議案は案文を朗読いたしましたして、趣旨
の説明にもかえたいと思ひます。
日本航空株式会社法の一部を改正
する法律案に對する附帯決議案
今回政府は、日本航空株式会社に
對する各種助成措置に對して、必
要なる範囲における監督権の強化を
図るため、日本航空株式会社の一
部を改正せんとするものであるが、
わが国航空事業の特殊事情にかんが
み定期航空事業の速かなる発展を
図るため、政府は、速かに航空國策を
樹立し、さらに助成策の一環として
日本航空株式会社の他の定期航空
事業に對し開業銀行よりの融資を
更に拡大し且つ之を円滑ならしめ、
同時にその利率率についても之を電
力、海運企業などと同様低利率なら
しめ、もつてこれら定期航空事業の
経営基礎を確立させる必要がある。
右決議する。
この決議案を私は皆さん方にお諮り
いたしまして、本法案に賛成の意を表
するものであります。
○原委員長 これにて討論は終局いた
しました。
これより日本航空株式会社の一部
を改正する法律案について採決いたし
ます。
まず各派共同提案にかかる木村君提
出の修正案について採決いたします。
本修正案に賛成の諸君の起立を求め
ます。
〔起立総立〕
○原委員長 起立総員。よつて本修正
案は可決されました。
ついで右修正部分を除いた原案につ
いて採決いたします。これに賛成の諸
君の起立を求めます。

〔総員起立〕

○原委員長 起立総員。よって本案は修正議決すべきものと決しました。

続いてただいま中居英太郎君より提案せられました附帯決議を付すべしとの動議を採決いたします。本附帯決議を付するに御異議はございませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○原委員長 御異議がありませんからさよう決しました。

この際ただいま修正議決されました法律案の委員会報告書の作成並びに提出手続等につきましては、委員長に御一任いたしたいと思いますが、御異議ありませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○原委員長 それではさよう取り計らいます。

この際三木運輸大臣より発言を求められておりますからこれを許します。三木運輸大臣。

○三木運輸大臣 ただいま日本航空株式会社法の一部改正法律案に対して、修正案並びに各派の討論の節に述べられました有田委員、青野委員、中居委員の御発言、さらにまた附帯決議案の内容に盛られておる日本の航空事業の健全な発達をはかるために適切な処置をとれという御趣旨に対しては、今までも努力はいたして参りましたが、今でも努力はいたして参りましたけれども、なお一そう努力をいたしまして、当委員会の決議の趣旨に沿いたいと思える次第でございます。

運輸省といたしましては、この法案は運輸省の提出法案の中の重要な法案の一つでございます。ある意味において日本の航空事業が立ちおくれたのかかわらず、直接の補助を与えるという道は今までなかったわけでございます。

ます。それが今回初めてこういう道が開かれて、今後数年間国際航空に対する政府の補助が継続されていく道を開いたわけでございます。それに伴って政府のある程度の監督権の強化も行われた一応日本の民間航空に対する一つの画期的な改正法案であつたわけでございます。酷暑の折から御審議を進められて、この法案が修正可決されましたことに對して、委員各位に敬意を表する次第でございます。

○原委員長 次に自動車損害賠償保障法案を議題として質疑を行います。關谷勝利君。

○關谷委員 まず第一にお尋ねいたしたいと思ひますのは、この保障法によつて定められております死亡の場合には三十万円、重傷の場合には十万円、輕傷の場合が三万円、こういうことになつておるのでありますが、この金額はいかなる場合におきましても最高限度を払うのか、あるいはまたそれが死亡した場合にも、その事故の原因等によつて最高三十万円よりも少い金額と申しますか、時によりも十万円あるいは二十万円でも済みますことができないか、この点をちよつと承つてみたいと思ひます。

○眞田政府委員 事故の原因によりまして被害者の方にも過失がありましたような場合には、過失相殺ということによつて必ずしも三十万まで支払うということにはならない場合も出てくると思ひます。また被害者のいろいろな条件によりまして、多少少づつの金額の開きができることもあると思ひます。

○關谷委員 そういたしますと、賠償額の決定ということとは、その被害者とその保険加入者といふことが、自動車側と申しますか、その当事者間において賠償金額は決定するの、あるいは保険会社がこれを決定するの、その点伺つておきたいと思ひます。

○眞田政府委員 一般の場合には被害者と加害者側との話し合いで済むのでありまして、加害者側が被害者に払いましたものを保険会社に請求するといふ形になるわけでありまして、被害者が直接保険会社に請求する道も開かれておりますので、その際には直接保険会社と交渉するといふ場合が起り得るわけでありまして、実際には加害者側もこれに参加していろいろと意見を述べた上でなければ、事故の実際の様子もわかりませんし、被害の程度その他についても、加害者のいろいろなそのときの状態の説明あるいは意見といったようなものによつて変わってくるのではないかと思ひます。

○關谷委員 そういたしますと、現在、大体予定をせられておられますところの一十二万円とか、あるいは六十万円といふこの保険金額は、非常に高いものといふことになる。これは大体今までの事故の実績に徴しまして、死亡者に対しては三十万円、重傷者に十万円、輕傷者に対しては三万円といふこの金額で割り出したものを自動車の車両数で割つて、なお附加保険料といふものをあつた一定の率で割り出して作つておられますために、この保険料を取りましたならば、結果におきましては莫大な金がかつてくる、その保険会社にはものすごい金があるといふことになつてくると私は思ひますが、この点当局はどのように考へておられるか、ちよつと伺つておきたいと思ひます。

○眞田政府委員 この保険料を算出したします際には、実際に支払ひました保険料を車両数で割つたのでございまして、実際に支払ひましたと申しますが、それは事故が起りました際に、死亡のは、実は事故が起りました際に、死亡が何人、重傷何人、輕傷何人といふ過去の統計に、それぞれの三十万円、十万円、三万円といふものをかけ合せて總計したものを総車両数で割つたわけでありまして、その際に責任率を八八%といふふうに計算いたしておりますので、この八八%といふのが一つの問題になると思ひます。今までの実際の事故の状況から大体八八%と見たのであります。が、なお一人当りの保険金額そのものもいろいろと相手の状態によつて違つた場合には、おっしゃるやうに多少安くてもいいのじゃないかといふふうなことも出て参るかと申しますので、今後そういう点につきましては十分研究いたしまして、少しでも保険金の安くなるように研究して参りたいと思ひます。

○關谷委員 従来関係業者が支払つて参りました実績等をいろいろ調査してみますと、東京あたりのような一番事故の多いところでも、一カ年一台に對して一十二万円といふのなら十分まかない得るといふことが、東京あたりの業者の一致した言葉であります。が、さらにいなかの方へ参りまして事故の少いところにおきましては、営業用のタクシーあるいはハイヤーにおきましても非常に事故が少いために、今までの支払つた実績によつて賠償をした金額を調べてみると、大へん少い。従つてこういうふうな保険料は実に膨大な保険料になつて、これをもしかけたならば、ものすごい金がかかるやうなことになるかと一般に言われておるのであります。が、もし八八%といふふうな責任率にいたしましたとしても、この保険料といふものが非常に高い。従つてこの保険料を集めた場合には、実際に一カ年間やつて、賠償を払つて、保険金を払つてみた場合に、会社へ残る金といふものは莫大なものであるといふふうなことは確信しておるのであります。が、そういうふうな場合には一度かけた保険金を、これは営利を目的としないといふことになつておるので、これは全部割り当ててそれを實際に要した経費等を返すようにするのであるか、そのやうな条文はどこにも見当らぬのであります。が、この点をちよつと伺つておきたい。

○眞田政府委員 現在保険にかけておりますのに比べてやや高いではないかといふ今お話をございしますが、實際にこの法案で考へておられますやうな、死者三十万円、重傷十万円といふやうな金額が支払われていたかどうかといふことも一つの問題で、それがもつと低い金額で済まされていたら、保険料ももつと安かつたといふことになるわけでありまして、なお先ほど申し上げましたやうに、責任率をどの程度に見るかによりまして保険料についての高低が相当出てくると思ひますので、この点については十分検討して参りたいと思ひます。なお最初保険会社からの申請によりまして、保険審議会の議を経て大蔵大臣が決定いたします際には、そのやうな余分のものを取るというやうな形にならない保険料を作りたいと思ひますが、將來作りました結果、余剰が出てくるというやうな場合には、次

余った場合には返すという方法を考え得られるのかどうか、この点を伺って

いておるのであります、一年々々で
余ったものをすぐ返すと、翌年度は非

すか。半分以下でいいのだという感じがしないかどうか、伺っておきたいと

はないかというふうに考えますという
と、保険料収入というもので保険金を

ては、研究の余地が十分あると思つております。

○關谷委員 言葉じりをとるわけでは
ありませんが、研究の余地はあるとい
う意味は、払い戻しをするのだという
ように解釈して差しつかえありません
か。

○眞田政府委員 払い戻しをするとい
う意味であります。

○關谷委員 そのことについては、私
は大体こんな膨大な保険料は要らない
のだというように考えております。こ
で、初年度やってみたらわかりますが、
おそらくこれは半額以上のものが返っ
てくるのだというように考えておりま
す。これはやってみた場合に、今当局
が八八%の責任率と考へております
のが、おそらく五〇%以下になるの
ではないかと思つております。それ
も、その際には払い戻しをするとい
うの御意見によつて、その点につい
ては私はもうお尋ねをいたしません。お
そらく政令等で仮払金をやる場合に、
十七条の第一項の政令で定める金額の
場合でも、死亡の場合でも二割、軽傷の
場合は三割、重傷の場合でも二割、軽傷の
場合は三割、というふうにきめており
ます。その責任の所在によつて少く
払い得るというふうなことを見通しを
つけておられるから、その半分以上の
十二万円とか二割程度の二万円という
ようなことになっておられるのだと思
います。当局としても私は相当金が余
るということは予期しておられると思
いますので、この点はその際には払い
しをせられるように申し上げて、今の
御答弁がありましたので、私はそれで
満足いたします。

次にお尋ねをいたしたいのは、以前
にもお尋ねをいたしたのであります
が、一事故当りの制限を設けるという

ことは、保険というものの意味が非常
に薄らぐような結果になって参ります
ので、この一事故当りの制限だけはど
うしても撤廃すべきものである、この
ように考へておりますが、当局はこれ
に対してどのような御意見である
か、伺つておきたいと思ひます。

○眞田政府委員 この一事故当りの最
高の限度を撤廃すべきであるというお
話、まことにこともつともでございます
ので、その後撤廃した場合にどうい
う結果になるかというところをいろいろ
と調べてみました。前にも申し上げ
ましたように、百万円を越す事故とい
うのは非常に少いために、保険料がふ
える部分も大して多くございません。
大体五割ないし一〇%程度しかふえて
こない。これは純保険料についてであ
ります。従ひまして、この限度を撤廃
した方が実情に合うのではないかと、こ
ういうふうな現在では考へております。
○關谷委員 この点はまことにけつこ
うでありますので、それで満足いたし
ます。

次に代理店の契約であります。代理
店の費用というものは五割なり三割な
りを見るわけでありまして、そういう
しますと、これで相当な金になるわけ
であります。これはいろいろ業者その
他からの要望書というふうなものもた
くさん来ておりますが、ほんとうの
負担する者の団体、ユーザー団体に対
して、この代理店というふうなものを
契約するといふふうなことになる
と、たとへば多少金が余つて参ります
れば、その団体の賦課金というふうな
ものをそれをもつて軽減することがで
きるというふうなことになる、いろい
ろ指導育成、事故防止等のために活動

するといふふうなことができるので、
負担義務者の団体にこれを扱わせる、
こういうふうなことになるのである
あります。三十条によりまして、
「その他の者」といふふうなものが含
まれておるので、非常にこの点を問題
視しておるようであります。この点は
私は原則的に負担義務者の団体にこれ
を扱わせるのがほんとうである、こ
のように考へておりますが、これに
ついての当局の意見、さらにまたこれ
は保険会社が代理店というものをきめ
るものであります。がゆゑに、運輸省
が直接行政指導をやるというふうなこ
とになりまして、非常にむづかしい
と思ひます。大蔵省の方のこれに對し
ての圧力、行政指導の力の方が強い、
こういうふうな考えられるのでありま
す。が、そういう場合に大蔵省をして、
これをいゝゆる負担義務者の団体に扱
わしめるというふうなことを、運輸省
との間に何かの申し合せというか、覚
書というふうなものでも交換して、そ
れに基づいてほとんど全部代理店契約は
この負担義務者の団体にやらせるの
だ、こういうふうな方法がとれるかと
うか、この点を伺つてみたいと思ひ
ます。

○眞田政府委員 ただいまのお話の
ございました代理店契約を、実際に車
持っている人たちの団体に取扱わせ
ることは、私どもも賛成でございます
。この点につきましましては大蔵省とも
話し合ひの上で、強力な行政指導をや
りたい。なおこの趣旨についての覚書
も交換したい、こういうふうな話し合
ひをいたしておりますので、その線に
沿つて大部分車を持つている人たちの
団体が代理店を引き受ける形にならな
いと思ひます。

○關谷委員 大蔵省と覚書を交換する
というお話もありませんが、この覚書の
案というものを、次の委員会の際まで
に、できましたならば一つ資料として
御提出をお願いしたいと思います。

次に、今の事故防止のための割り戻
しというふうなことは、これは余つた
金を返すというふうなことであります
ので、これは私は事故防止のために
非常に役立つものと思ひまして、この
点は賛意を表しておりますので、どう
か事故防止のために大きな割り戻し、
余つたほとんど全額を返すという方向
に持つていってほしいと思ひます。
次にお尋ねをいたしたいのは、自家保
障制度が認められておるのであります
が、この自家保障制度を撤廃する意
思があるのかないのか。もし自家保障
制度を撤廃する意思がないとしたら
ば、かりにバスの場合には百台、ある
いはタクシーその他の場合には三百台
程度以上のもので、経営規模の強固な
ものに対しては、自家保障制度を
設けることになっておりますのと同じ
ように、共済組合を作りまして、その
台数に到達したものは連帯責任を負う
といふようなことになりましたら
ば、自家保障を認めておりますのと同
じような扱いにすることができると思
ひます。一方で自家保障を撤廃できな
いといふことになりましたらば、こ
れは共済組合を認めるべきものであ
り、共済組合を認めないといふのであ
るならば自家保障制度というふうなも
のは撤廃すべきものである、こうい
うふうな考へておりますが、いずれに
せられようとするのか、その点伺つて
おきたいと思ひます。

○眞田政府委員 この法案は被害者の
保護をはかることを究極の目的として
おりますので、そのために強制保険を
やつておるわけでありまして、しか
しかなりの両数を持つておられて、そ
の結果ある程度危険の分散が可能であ
り、資力、信用もあり、事故率も少
いという所有者には、強制積立金制度、
仮渡金制度を全部適用しますれば、被
害者の方に迷惑をかけることもなしに
本法の目的を達すると思ひますので、
自家保障制度を認めて参りたい、こ
ういふように思つております。ただそ
の組合でやることに對して認める
つもりはないのかという御質問でござ
います。が、組合自体がかなりの両数を
集めれば、危険の分散はある程度
可能になるものであります。が、しか
しこの自家保障制度というものは、自家保
障者の担保力といふものに待つところ
が非常に大きいのであります。組合自
体の担保力といふものが問題になつて
くるわけでありまして、現行の組合制度、
あるいは現在いろいろ希望を申して
おられる方々の集まりが、この趣旨に
沿ふるかどうか、あまり期待するのは
無理ではないか、こういうふうな考へ
ております。なお保険業務にはかな
り専門的な知識も必要でありますの
で、今回のこの制度の早急かつ円滑な
実施のためには不適当ではないか、こ
ういふふうな考へております。ただ將
来の問題といたしましては、十分に研
究して参りたいと思ひます。

○關谷委員 そういたしますと、今
の御答弁によりまして、共済組合とか
協会とかいふものを作つてやることは
認めないのだ、その理由は担保力がな
いからだ、こういうふうなお話であり

ます。

であります。他がどういふ影響を受けますか、この保険と一般の保険とは十分に性質が違つておりまして、募集をする必要もないし、いやなものは無理に引き受ける必要もないということであつて、性格が変わりますので、そのためのいろいろな事務費等についても、違つた見方からしなくてはならないのではなからうか、こういうふうに思ひますので、將來ある程度の影響を及ぼさざるうと考へますが、すぐその他の保険料等に影響があるというふうに考へていないのであります。

○關谷委員　その点はほかの保険のこととでありますので、別に心配する必要はないので、この程度でやめませう。

これは大臣に伺つておきたいと思ひますが、自動車に対してこういうような強制保険をするのだということになりますと、これと同じような性格を持つております海上におきます旅客定期航路事業に對しましても、同様な強制保険というふうにやるのが、海陸の均衡をとるといふ意味においては望ましいことである、このように考へますが、この点は大臣はどういうふうに考へておられますか、これを伺つておきたいと思ひます。

○三木國務大臣　關谷委員御指摘の通りだと思ひます。やはり海上においてもこういう場合の危険があるわけでありまして、これはできるだけすみやかに海陸の均衡をとつた立法を考へたいと存じております。

○山本(友)委員　關連してちょっとお願い申し上げます。この保険の外郭をじつと見ておりますと、社会保障的の性格を多分に持つておりますことは御承知の通り、その裏づけたるや何もない。

しかもまたこの自家保険制度の問題であります。けれどもこれは社会保険制度の性格を持つものなれば、強いものが弱いものをカバーしてやるというような通念上の操作が行われなくてはならない。それが強いものはあとに置いていってしまふ。それから弱いものだけがやれ、こういうことは私は平凡なうちに非常に真理に欠けておるものである、かように考えます。これはあくまでも平等の線に立脚をして、そういうような不公平なことが起らないようにしてもらいたい。なぜならば、一方の自家保険制度はいろいろの担保力がある、補償が可能であるからというところで言い得られるが、それなら同じ制度で組合制度でも、こしらえれば対象物はひとしいはずだ。それは認められないというところは、あくまでも不公平である。そしてまた聞くところによりますと、これらの大資本家的の業者は、自家制度を認めなくては法案に反対だということを表明しておる。これを表明しておるというところは、私どもの言うこの原則というものが、彼らに不利であるということを裏書きしているというところは、はっきりしておる。私は思う。不利だからこれに反対をするということがはつきりしておる。であります。特定の大資本系統にはこういう特権を持たすというところは、私は法案の原則の上に立って絶対反対だ。いわゆる大資本であるが小資本であるが、強制であります。原則の上において私は当然だと思ふ。こう考へておられますので、この自家保険制度は私は絶対に反対をするという理念を持っておるのでございますが、この平

等がどういふところに——今の説明では私は納得がどうしてもいかぬ。それは業者から反復しておる事例によつてはつきりしておる。得がいくから反対をするというところになるのでありまして、従いまして私の言うことが真理であるということが言えるわけです。でありますから、私はこの点だけはっきり伺つておきたい。自余のことは、いろいろこの法案の明文上の問題もたくさん意見もあります。まずこの原則だけははっきりしておいてもらふぬと、国民のうちにあるいは業者のうちに甲乙をつけるという点は、私は絶対に不承認です。このことを大臣から伺つておきたい。

○三木国務大臣 詳しくは自動車局長が申し上げましようが、原則は山本さんの御指摘の通りだろうと思ひます。一つの過渡的な処置としてのこういうものが、こういうことになったと思ひますが、この一つの大きな原則論としては、私もあなたの言うことがやはりそうだと思います。しかしどういふ一つの法案が、世界各国等ももうすでに何十年の歴史を持つておるのに、日本のみこういうものがない。これを今日の条件のもとで円滑に、こういう法案を実施するための過渡的な処置としてこういうことになったと思ひますが、そのいきさつ等につきましては自動車局長から申し上げることにいたします。

○眞田政府委員 反対しております。申しますのは、パスの關係の事業者に多いわけでございますが、最初の原案の際に、事故が起らなかった場合に積立金を損金に算入してくれという話がございまして、それは何とか一つ大蔵省に相談してみようという話をしてお

りましたので、そのうち事故を起さなければ損金に算入されると思ひ込んで、これは非常に得だ、こういうふうで、考へておることが一つございまして、損金に算入するということについては、大蔵省ともいろいろ話し合ひをいたしました。これはかえつて不公平になるから損金に算入しないで、おこう、こういう話をしておるわけでありまして、この点については自家保障をやるものについては損金に算入されると思つたのといふことで、今の反対しておる人たちが非常にがっかりしておるというところはございまして、それからもう一つは、事故の最高限度を前の保険の考え方では百万円というふうに考へておりましたので、保障をかけて大きな事故のときには百万円で打ち切られるような保険なら、自家保障にしておいてもらつた方がいいのだといふくらい、最近いろいろお話し合ひしております。そういうふうになつてくるなら自家保障をやるよりも、あるいは保険に入つた方が安心かも知れない、こういうことを言つておられる方もあるわけでありまして、これはいろいろと会社の実情によつて自家保障をやりたい、あるいは自分のところは自家保障の資格があるかもしれないが保険に入ろう、こういう両方の方が出てくるのではないかと今考へております。

○山本(友)委員 大臣、局長の御意見を承りました。私は現実論を申し上げる。そういうふうに自家保険制度を認めるというところは、相互扶助の建前からいっても非常に矛盾があるといふことは今申し上げまして、大臣の御答弁を承りましたが、かりにこの制度によりまして、現在の法案の目的から申しますと、死亡三十万円というところになつておるが、自家保険でやりまして、これは人間の通性、事業家の通性といつたしまして、なるべく少くともという交渉が大い持ち上ることは既定の事実です。そうするとせつかくこの法案で三十万円といふという目的、親心といふものが、これらの自家制度の操作によつて、政府の關係しておる者は三十万円もあつたが、自家保障の方はいろいろ交渉して二十万円になつたといふような不合理も、こういうところから生まれてくる。ことに生命には値段がないのでございまして、この間の紫雲丸のごときも、百万円から二百万円になるやうに考へておる。これが一つの企業会社でございまして、果してこういうふうな現行が行われるかといふことを考へました場合に、非常に運用面にも不公平が起る原因を知らなくてはならぬ、こういうところはどうか考へになりましたか。

○眞田政府委員 自家保障の許可基準については、五十六条にありますのでお読み願つておると思ひますが、経理的な基礎が確実で、事故を起すおそれがない、そういう人たちを厳選して、監督規定を設けてやうにしたい、こう思つておるのであります。実際には事故が起りました際に、今のようなお話です、一般の保険の場合との違いを申しますと、被害者のお話し合ひできまることは別に変わりはないわけでありまして、自家保障だから安くなるというふうなことはなくて、むしろそういった信用のある会社はよい払うの

ではないか、こういうふうに私たちは考へておるわけでありまして、またお話し合ひがつかなければ、死亡の場合には四割払うという条項は、自家保障にも適用があるわけでありまして、従いましてお話しがつかなければ、死者については三十万円に対する四割の、十二万円がとりあえずの費用のために渡されるということになるわけでありまして。

○山本(友)委員 自動車局長のお話はまことに紳士的で、信用のある会社はより以上払うのだといふことなんです。が、私もそうありたいと思ひますが、現実を知つた者から言ひますと、そういうことはお話であつて、ほんとうに現実ではありません。そういうもので決してないことは、幾多の事例の上においてはおそらくこれは立証ができるわけでありまして、第一今大臣のお話によりますと、海上にもこれを適用するといふことは、交通事業の原則に立ちまして当然あらねばならぬといふことを考へておるわけでありまして、かような事業もピンからキリまであります。幸いに国鉄のような何と申しましか、親方日の丸のようなところに乗つた人は仕合せ、とところでこの前の相模湖のようなところに乗つた人は一つもらえないといふようなことが、現実の社会には行われておるのであります。しかもまたこれらの民間会社につきましては、私はいろいろな体験も持つておりますが、そういう美しいことばかりでは成り立っていないおらぬのでありますから、自家保険制度といふものの原理はどうしてもこういうところには不公平がある。ある者は三十万円もあつた、ある者は二十万円もあつた、これもまた一つの民法上の義

務がつきまとしておるのでありますから、限度のないことになってくる。保険で三十万円の限度はもったが、事業者はまだ民法上の義務が残っており、ということも考えられるわけであり、ますから、受ける方も義務者の方も平等な見地ということがあくまでも必要である。それでなかったらいけない。そんな特定の人に特定の権益をもたらすという政治は、国民のためにする政治ではない。特定の人のためにそういうことをするのは実にけしからぬということを私は強く考えておるわけでございまして、そんな美しいものばかりではない。私の知っておる業者の中には、出すのは監獄から出すのもいやな人がたくさんおります。ですから私はそういうような特権をもたすようなことは、いかなる場合にもいけない、不公平だと考えておりますので、この点は一つ御勤者を願いたい。原則論では私は絶対に反対します。

○三木国務大臣 率直に言いますと、やはり政府がもう少し財政的負担をやれば、そういうことにはならなかったのです。ですからそこに非常にむずかしい問題がある。私が過渡的な処置だと申しましたのは、政府はそういうところにはほとんど事務費だけしか出さないわけですから、やはり保険金に対して多少とも財政的負担が伴えば、あなたの言われるように原則を貫き得たと思うのです。そういうところに御指摘のような点もありまして、これはやはり将来検討すべき課題だと思います。ことに海上の方面でもこれと均衡をとるうとすれば、最初のすべり出しには政府のある程度の財政的負担というも

のを考えることが、こういう法案の趣旨を円滑にやるもただと思います。それで相当努力をしたのであります。けれども、なかなか実現をしなかったのは、私が過渡的処置という言葉を使つたのは、そういう点で今後の海上におけるこういう立法に対して、とくと考えなければならぬということなのであります。

○原委員長 この際お諮りいたします。造船計画の実施等、海運行政に關しまして、参考人より意見を聴取いたしたいと思ひますが、御異議はございませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕
○原委員長 それではさう決定いたしました。

なお参考人の選定、日時等に関しましては、委員長に御一任願ひたいと思ひますが、御異議はございませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕
○原委員長 それではさう取り計らいます。

本日はこの程度にして、次会は公報をもつてお知らせ申し上げます。これにて散会いたします。

午後三時三十四分散会

〔参照〕
日本航空株式会社法の一部を改正する法律案(内閣提出)に関する報告書
〔都合により別冊附録に掲載〕

第十九号中正誤

一頁二段目左記諸願は削るべきの誤
財団法人日本海員会館に元日本海運報国財団資産の無償譲与に関する諸願(松原喜之次君紹介)(第二〇二二号)

昭和三十年七月十三日印刷

昭和三十年七月十四日発行

衆議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局