

第二十二回 参議院運輸委員會會議録第二十四号

(三六九)

昭和三十年七月十二日(火曜日)午後一時五十八分開会

出席者は左の通り。

委員長 加藤シヅエ君
理事 仁田 竹一君
早川 慎一君
木島 虎蔵君

委員

岡田 信次君
川村 松助君
黒川 武雄君
一松 政二君
高木 正夫君
内村 清次君
片岡 文重君
平林 太一君
三浦 義男君

国務大臣

運輸大臣

三木 武夫君

政府委員

運輸大臣官房長

山内 公蔵君

運輸省自動車局長

眞田 登君

運輸省航空局長

荒木茂久二君

事務局側

常任委員

古谷 善亮君

会専門員

古谷 善亮君

○自動車損害賠償保障法案(内閣送付、予備審査)

○委員長(加藤シヅエ君) ただいまより運輸委員会を開会いたします。

自動車損害賠償保障法案を議題といたします。

御質疑のおありの方は順次御発言を願います。

○早川 慎一君 自動車損害賠償保障法というものは、法案の性質から見ると、社会保険というより意味が非常に多分に含まれておるのですが、一体政府はどれだけの負担をされているか、一つ御説明願いたいのです。また、どういふ負担になるか。

○政府委員(眞田登君) 政府が出しておられますのは、一つは、この保険について再保険をいたします事務費でございます。それからもう一つは、保障事業と申しますか、引き逃げとか、その他加害者が保険に入っていないか、そのか、そういったときのための保障事業に国の車両数に応じて醸出しているもの、この二つに対して出しておるのであります。その金額は、事務費の方がか八百三十九万六千四百七十九円と、それから保障事業の醸出が七百九十七万四千円と、こういふことになっております。

○早川 慎一君 事務費の内容はどういうふうになっておりますか。

○政府委員(眞田登君) 職員の手当の関係が百二十八万九千四百、これが十四名でございます。これはこの八月から始めるという予定にしております。また、八カ月の給与でございます。それから、これらの職員に関係する手当とか、あるいは超過勤務手当、そういったものがござります。なおこの事業のために常用の人夫と申しますか、それを四十人認められております。

で、そういったものを全部合せますと、今申しました千八百三十九万四千円になるわけでありまして。なお、これに伴う庁費その他もこの中に含んでおるわけでございます。

○早川 慎一君 そういたしますと、今の数字で金額はわかりましたが、全体の、何といひますか、保険に対する政府の負担の割合といふものは、どれくらいになるものでしょうか。

○政府委員(眞田登君) 全体の負担と申しますか、これは再保険をいたしたために必要な経費としては全部でございます。純保険料に対しては保険会社が付加いたします付加保険料、これは概数を申し上げますと、純保険料約四十億といふふうな計算が出ておるわけでございます。その一割七、八分程度を付加保険料として考えております。それが、それを国がまた再保険いたしますときには、その付加保険料に該当する部分は全然見ないで、純保険料に相当するものの六割を国で再保険する。もしこの再保険が、他の保険会社であるいはプル機構その他でやります場合には、その事務費がまた付加保険料としてかかってくる。こういうことにならるわけでありまして、その部分だけには国が持つていく、こういう形になっております。保険会社に予定しておりますところの付加保険料は、かりに七割七、八分と見まして、七、八億から十億近い金になるわけでありまして、国の再保険の場合は、非常にその点少

い金額にしか見積つていないわけでありまして。

○早川 慎一君 ただ、この法案自体の性質が、強制保険というより含みが多分に多いのです。従つて、一種の社会的な救済的な保険として、この制度を設けるには、国が負担される部分が非常に少いように思ふのですが、この点はどういふふうにお考えですか。

○政府委員(眞田登君) 国がこれについて負担をいたしますと、二つの考案方があるわけでございます。一つは、保険料の一部を国が持つたかどうかという問題、それからもう一つは、保険料を持たないにしても、保障事業のときは社会保険的な色彩が非常に強いから、この部分については国が持つたかどうか、こういう二つの考案方があるわけでございます。私たちがいたしましては、最初これが強制保険であつて、しかも現状では二、三〇％しか入っていないものを一〇〇％保険にするのだから、何とかして国である程度のもつていた方がいいというところでスタートしたわけでございます。が、外国の例なども比べてみますと、保険料について国が負担しておりますものは、外国の例では今のところないわけでございます。従ひまして、これについては私たちの主張もなかなか通りにくかつた。また保障事業につきましては、最初せめて国が三分の一くらい持つてくれないかということでお話をしておつたわけですが、いろ

いろと予算の関係上、だんだんと減らされて、結局国の車両数に応じて出すというところにきまつたわけでありまして、この点につきましては、私たちが何とかして国の援助が出ることを望ましいといふことは十分考へておりますので、今後も一そう努力いたしたい、こういうふうにお考えを願います。

○早川 慎一君 次に伺ひたいのは、この保険から除外されているもの、つまり地方公共団体であるとか、あるいは国の自動車とか、こういうものについては、除外されている理由はどういふところにあるのですか。

○政府委員(眞田登君) この制度の目的が被害者の保護といふことに欠けることのないようにということが第一の目的でございますので、そういう点から、国その他の公共団体等は十分な賠償能力がある、従つて、それを適用しなくてもその被害者の保護に欠けるところはないといふふうに考えたわけでございます。ただ、国、それから公社、都道府県と、その範囲がそこにとどまつておりますのは、最初国と、公社はこれは国に準ずるものといふことで考へておつたのでござります。それから地方公共団体につきましては、自治庁とも御相談いたしましたのでござりますが、府県についてはよろしいと、しかし市町村についてはいろいろと、大きい所もあり小さい所もある、これを区切ることはむずかしいので、これは大きなところはあつて出て参り

ます自家保障という方面でやらせればいいではないか。その自家保障を認めるのについても、一般の会社その他について認めるよりも、もう少し条件を緩和すると申しますか、車両数についての条件あるいは積立金額、そういうものについて、公共団体というものとしての特殊性を認めて、ある程度緩和して自家保障をやらせる。そうすることによって、現在そういった自治団体の市町村についても除外を認めてほしいという希望がありますもの、望みが達せられるのではないかと、こんなふうにわれわれは考えておるわけでございます。

○早川慎一君 しかば、今被害者の保護ということが、救済ということが主たる目的である、従つて国その他公共団体においては、十分その保護においては欠けることがない、また一面本法で自家保障ということも認められておる、こういうことですが、それならば、自家保障を認める大体の基準と申しますか、考え方はどういうところに置いてありますか。

○政府委員(眞田登君) 自家保険を認めますのは、一定の車両数を持つておると申しますか、危険の分散が可能な程度の車両数を持つておられますこと、それから自家保障を希望しておられます者の経理的な基礎が確実と申しますか、損害賠償を適切に行い得るものと認め得る場合、それから許可を受けようとする者の使用する自動車事故を頻発する危険がないと申しますか、過去においてそういった事故をあまり起さなかつた優秀な車の所有者であるというふうなことを条件にいたしますし、なお、被害者の保護に欠けるよう

なことが生じた場合はいつでもそれを取り消す、というふうな考え方をしておるわけでありませう。

○早川慎一君 それについて、何か政府の方では、三百両ぐらいの両数がなくちゃいかぬとか、何かそういうふうな今までに構想を発表されたものがあるのですか。

○政府委員(眞田登君) 私たちの持つております試案と申しますか、この範囲の者から申請があつた場合にはよくその申請の内容を調べて許可するかどうかきめたいという場合の、その車両数でございますが、それはトラックとタクシー、ハイヤーについては大体三百両見当、それからバスにつきましては百両見当、こういう車を持つておる者から申請が出てきた場合に、具体的にその内容について審査をしなければならぬ、こういうふうに考えておられます。

○早川慎一君 その場合には、たとえば教団が共同して一定の人員に達するといふようなことも考えのうちに含んでおられるのですか。

○政府委員(眞田登君) 一定の車両数に達するまで少数の車を持つておる人たちが集まつて、組合的なものを作つて、これで自家保障を認めてほしいという希望についてどう考えるかという御質問だと思つておりますが、確かに車がある程度集められれば、危険の分散といふことは可能になつて参るのでありまして、現在の組合、あるいはそういったことで集まる組合が、十分基礎の強固なものであると申しますか、賠償能力を担保する力があるかどうかといふ問題がそこに生じてくるわけでありませう。もう一つは、その保険

関係の仕事は多分に技術的な事務を必要といたしますので、この制度をできるだけ早くかつ円滑にやりたいといひますのに、最初の出発の際には不適当ではないかといふので、今後この制度がだんだんとなじんで参りました場合にはそういったことについても研究して参りたいといふことで、最初の出発には組合的なものは認めないことにしたい、こういうふうに考えておられます。

○早川慎一君 保険料率に高いとか安いとか、だいたい批判があるのですが、最初のことでありますから、もちろん、どういふような実績になるかわからぬのですが、もしかりに一年やつてみた経験によつて、料率の変更ということは時々改訂される意思があるのですか。

○政府委員(眞田登君) 仰せの通り、最初の出発の際には、これで絶対確実だといふ数字を出すことは非常にむづかしいだらうと思ひます。で、一年たつてもし剰余が生じた場合には、それを何かの形で、たとえば事故のなかつた人の褒賞といふふうな趣旨も加味してお返しをするといふことなのであります。ただ、保険の経理そのものは、二年くらいをまとめてやると申しますか、割合長い目で見ないと、一年くらいで見ても必ずしも正確な数字が出ないといふようにも聞いておりますので、もちろん保険料の改訂については必要のつと行わなくちゃならないと思つておりますが、非常に短期間で結論を出すことがむづかしいのではな

いかしらぬ、こういうふうに思つておられます。

○早川慎一君 さらに伺ひたいのは、国が再保険されるということがきまりましたけれども、これを保険会社、損保会社、在来保険会社に扱わせるという考え方は、何か特別な必要があつてそういうふうになつたのですか、必ずしもそうしなくともできるといふことは考えられないのですか。

○政府委員(眞田登君) ただいまの御質問は、この制度の保険を保険会社に扱わせるということについての御質問だと思つております。先ほど組合保険についてもお話し申し上げましたように、この保険事業といふものが技術的な要素が多分に要求される事業でありまして、今回の保険のように、年間百万をこえる契約と、六万件をこえるような事故が発生いたしました、そういったときには、この事務を処理いたしますにはやはり相当熟練した所でやつていただかないと、その円滑な運営がむづかしいのではないかと、そういうふうに考えまして、現在の保険会社の技術等のいい所を利用したい、こういうふうに考えたのでありまして、これにつきましても、最初相互保険的なことはどうかといふような話もずいぶん出たのであります。現実によつて参りますには、新しい組合式なものをやるよりも、むしろ保険会社を利用してやらした方が、計算にして誤りがなければ、事務的に保険料が安くなるのではないかと、こんなふうに考えておるわけでありませう。

○早川慎一君 それについて伺ひたいのは、たとえば代理店というふうなものも組合とか業者の団体にまかせられるようなことは、法案上差しつかえないようにしておるのですか。それは認められておるのですか、認められておらぬのですか。

○政府委員(眞田登君) この代理店につきましても、法案にもございませう。に、自動車の健全な発達を目的として組織する団体というものを、「その他」といふような条項が入つておられますが、これは現在代理店を行なつておる人を排除するといふことを法案に書くことはあまり考へにくいといふこととで、「その他」といふものが入つてございませうが、実際には自動車関係の団体の方々に代理店をやつていただくというつもりでございますし、なお大蔵省の方でもそれについては了解いたしておられます。実際に代理店契約を結びますときに、そういった団体から申請があつたら必ず認めるということについて、覚書を交換してもよろしいといふ話まで出ておりますので、御趣旨に沿うようになつておると思つております。

○早川慎一君 もう二、三点ですが、こまかい話になりますけれども、今度の制度が実施されますと、保険に對してないものは運行を禁止されるといふようなふうに伺つておるのですが、そうしますと、たとえば自動車の販売業者が現在は一括して保険に入るとかいうような便宜があるのですが、個々の商品について保険に入らないと、たとえば自動車を購入の所へ、買主の所へ見せに行くという場合でも、保険に入らなければ商品を動かすことができないと、そういう場合の何か特別措置が考えられておるのですか。

○政府委員(眞田登君) ただいまのメーカーあるいはディーラーの車についての保険の問題でございますが、車がどんどん売れてゆきますような場合

しい問題が生じてくる、こんなふうには考えております。

○木島虎藏君　今のお話のようだと思いますが、一般の社会のトラブルをなにくすすためには、何かそういう事故があつたときには、一手で引き受けて一切解決するような代行機関が、保険会社等にそりいうものが将来でき上ることが必要だと思ひますが、どういふふうにお考えになりますか。

○政府委員(眞田登君)　たとえば海難審判庁のようなものはどうだというお話があつたわけであります。ただ、現在在海難審判庁というのは、処分そのものをきめる所でございまして、この民事的な賠償額をどういふふうにきめる

かという機関にはなっていないのです。これについては法務省あたりとも御相談し、警察関係ともいろいろ相談をしたのですが、どうも現在のところ

そうだった、一般の司法機関以外にこ
ういったものを設けることは考えてい
ないと、こういう話なんですが、われ

われといたしましても、できるだけそう
いったものが早くきまることが望ま
しいので、過渡的に仮渡し金という制

度で、将来の問題として研究さしていただきたいと、こう思います。

○木島虎藏君　今の話は公けの機関の

よりなお話でございますけれども、私の言うのは、経済的といいますかね、そういう紛争の処理を保険会社のよう

なもの、そういうものがかわつてやるといふふうになれば、非常に、公的色彩がなくて、加害者の方の代理とし

でやれば、非常にトランプがなくなる
んじゃないかと思うのです。

○政府委員(眞田登君)　そういふふう

しい問題が生じてくる、こんなふうに考へております。

○木島虎藏君　今のお話のようだと思

います。が、一般の社会のトラブルをなくすためには、何かそういう事故があったときに、一手で引き受けて一切

解決するようない代行機関が、保険会社等にそりいうものが将来でき上ることが必要だと思ひますが、どういふふう

にお考えになりますか。

○政府委員（眞田登君）　たとえば海難審判庁のようなものはどうかというお

話があつたわけであります。ただ、現在の海難審判庁というのは、処分その他をきめる所でございまして、この民

事的な賠償額をどういうふうにきめるかという機関にはなっていないのです。これについては法務省あたりと

御相談し、警察関係ともいろいろ相談をしたのですが、どうも現在のところ
 そりいった、一般の司法機関以外にこ

ういったものを認めることは考えていないと、こういう話なんです、われわれといたしましても、できるだけそ

しいので、過渡的に仮渡し金という制度で、将来の問題として研究さしてい

○木島虎藏君　今の話は公けの機関の
ようなお話でございますけれども、私
の言うのは、怪談的といえますか、

の言の、新法白といひて、それ
 そういふ紛争の処理を保険会社のよう
 なものが、そういうものがかわつてや
 るといふふうになれば、非常に、公的

色彩がなくて、加害者の方の代理としてやれば、非常にトラブルがなくなるんじゃないかと思うのです。

○政府委員(眞田登君)　そういふふう
になりますと非常にけつこうなことが

と思ひますが、保険会社等が今後この自動車を扱つていきます上において、相当事務量がふえて参りますので、そういったものを作ろうという方向に進むのじゃないかと思ひますが、なお研究さしていただきたいと思ひます。

○委員長(加藤シヅエ君) ほかに御質疑ございませんか。

○岡田信次君 第十條の「その他政令で定める者」というのは、どういふものなんでしょうか。

○政府委員(眞田登君) これは外交使節とかあるいは使節の車とか、行政協定に基いております駐留軍の車、そういったもののことをいふのであります。

○岡田信次君 そうすると、さつき早川委員からもお話があつたんですが、五大都市とかいう、ああいう大きな市ですね、これは五十五條、五十六條の自家保障の許可を申請すれば、大體行つちやうののですか。

○政府委員(眞田登君) そうでござい

ます。

○岡田信次君 初めからそういうことを申請すれば行つちやうというところがわかつておるものだったら、第十條の方に入れたらどうなんですか。

○政府委員(眞田登君) これは建前の問題でございまして、五大都市と同じように、車の両数だけから申ししますと、五大都市と同じぐらいの車を持つて、そして非常に信用のある会社なんかもあるわけでありまして、車を持つて事業を営んでおるとかいないとかいうことは、自家保障の方で考えるべき問題でありまして、県の方はその車をたくさん持つておるわけでもないで、ただ車を持つておる持っていないとい

ふ問題でなしに、賠償能力があるのかないかというそういう性格の面から、適用除外の方は考えておるのでございまして、自家保障の方は、多数車を持つておつて自分の所でそれを、自家保障をやつても、十分危険の分散も可能だし、被害者に迷惑をかける結果にならないという意味で、自家保障を認めようという考え方のものですから、その除外とが適用、自家保障を認めるというこの考え方の見方が違つてわけでありまして。

○岡田信次君 もう一つ、さつき木島君も言つたのですが、保険会社がこういうトラブルが起きた場合に、全部引き受けてやるというふうには、むずかしいのですか。

○政府委員(眞田登君) むずかしいというわけではございませんので、外国なんかではそういうたふらな非常に簡素化された手続をとつておるようでありますので、今後はそういう方向に進むべきものだと思ひております。

○岡田信次君 ドイツでは、一九三九年にこの強制の自動車賠償制度ができた。私は実は一九三四年に行つたときに、強制じゃないのだけれども、普通の自動車の保険に入つたけれども、全く、何か事故を起しても保険会社が全部やつてくれるという、全然加害者というか、被害者の方には何のトラブルもなかった。非常に便利なものでございまして、こういう強制保険を設けるからには、やはりそういうトラブルは全部保険会社がやつてくれるのだということになると、みんな喜んで入ると思ひますが、それは、ぜひ今後その方向に進むようにお考えいただきたいと思ひます。

○政府委員(眞田登君) 研究さしていただきたいと思ひます。

○高木正夫君 委員長にお尋ねしたいと思ひますが、私これから質問申し上げることは、直接この法案に關する問題ではないんですが、間接的には非常に關係があると思ひますが、幸い大臣がお見えになつておりますので、そういう点を質問してよろしいかどうか、お尋ねしたいと思ひます。

○委員長(加藤シヅエ君) 大臣が今日お時間はたつぷりあるそうでござい

ますから……。

仁田委員、前のことに關して何か……。

○仁田竹一君 そうしますと、保険料を一体だれが払うわけですか。

○政府委員(眞田登君) この法案の精神から申しますと、車の保有者が支払うというのが原則だと思ひます。

○仁田竹一君 なかなかそれはむずかしいことですが、実際にはその金はどこから出ますか。実質上自動車の保有者の負担になるのですか、あるいは他に転嫁することによつて、その金が生じてくるのですか。

○政府委員(眞田登君) 御質問の意味がよくわからないのですが、結局、たとへばそこに働いてる労働者の負担になりはしないかというふうな御質問かとも存するのですが、この法案にだれが保険料を支払うというのを書きま

すことは適切でないという各方面の意見がございまして、ただ車に保険をかけていないと運行できないというふうな書き方をしたわけではございまして、われわれのこれを作りました、立案をいたしましたときの気持は、保有者が当然これを持つような考え方でやるべき

だというふうに考えておつたわけではござい

ます。

○仁田竹一君 タクシー、トラックもそうだけれども、一定の料金は認可制度だと思ひますが、その認可制度の査定標準の中に保険料というものを加味する場合でありますか、加味するつもりでおりますか。

○政府委員(眞田登君) 現在でも、運賃の原価計算の中には、保険料として含まれておるわけではござい

ます。ただ、その保険料が、物的事故に對し、あるいは人的な事故に對して、いろいろのものの全部をカバーするだけの金額になつておるかどうかが、こういう点には問題があると思ひますが、キロ当り三十銭とか四十銭というふうな金額が加味されて、キロ当りの車兩当りの経費が、たとえばバスならば六十円ならば六十円というふうにきめられておるわけではござい

ます。

○仁田竹一君 保険料率が運賃の査定に入つておるということではござい

ます。が、にもかかわらず、それが保険に加入しておらないのだと思ひますが、それが何か刑法上の問題になりますか、その点はどうですか。

○政府委員(眞田登君) 保険料というふうに申し上げたので、ちよつと誤解があつたかと思ひますが、事故賠償に充てる費用として運賃料金の原価計算の中に見込んである、こういうことではござい

ます。また、たとえば、かりに年一

万円を支払ひをいたしましたとしても、一日三十円ではござい

ます。これが一日に百キロ走りますと、もう三十銭というふうなことになるのでありまして、それが値上げする限

界のところに来ておりますと、たとえば、ガソリン税も上つた、あるいは人件費も上つてきたといふことで、いろいろの要素が加味されたために、運賃値上げという問題は生ずることもあるわけであり

ますが、ただこの保険だけで運賃を値上げするといふふうには、われわれは今のところ考えていないわけではござい

ます。

○仁田竹一君 そういたしますと、従来の運賃の中に、すでに、保険料という言葉はお取り消しになりましたが、損害賠償に充てるべきものが入れてあるといふことでは、今度強制保険をしたために、運賃が安くなるというこ

とはけつこうですけれども、高くなるような原因は作らないかと考えてよろ

ざい

ますか。

○政府委員(眞田登君) これだけで運賃値上げの理由にはならないと思ひ

ます。

○仁田竹一君 それならそれでけつこうですが、車兩数の、トラック、ハイヤーが三百台ですか、三百両ですか、バスが百両以上あります者は、特殊の取扱ひとして自家保障ができると、こ

ういうようなことがあるのでござい

ますが、自治体のような無限責任、ある意味におきましては無責任とい

る、しかも会社自体は法的に有限責任である。従つて、車両をたくさん持つておるからその者が非常に賠償能力が多いとは、私も考えません。それだけに、車両によつて、資本金と平均しっておりますまいけれども、およそそういうことになりましょう。従つて、事故の場合も、車両の多い者はたくさん事故を起すわけなんでありまして、有限責任であります以上、資本が大きいから、あるいは車両をたくさん持つておるから、その者だけを特殊な取扱ひにして差しつかえない、こういうふうにお考えになつております理由を承りたい。

○政府委員(眞田登君) 先ほど申し上げましたように、車を多量持つてゐるというのは条件の一つでございます。この程度以上の車を持つてゐる会社は一応担保力があるというのを推定するわけでありまして、なお、そういった車の両数を持つてゐることによつて、危険の分散がある程度可能になるわけでございます。そのほかに、その会社が過去において事故についての成績がよろしいとか、被害者に対して迷惑をかけたことがないといったようなことをも調べまして、その条件が全部そろつた場合に初めて自家保障を認めたい、こういう趣旨でございます。

○仁田竹一君 危険の分散ということはおそらくわからぬのでありますが、台数が多いと危険の分散になるのですか。一個々の自動車そのものが事故を起す場合は、同じなんでありまして、一つのものが百台持つから百で割るというのではありません。百台の車が全部事故を起し得ることもあり得る

わけですが、ちよつと納得がゆきませんが、事故の分散というのはどういふ意味でございますか。

○政府委員(眞田登君) お話の通り、百台が全部事故を起すということもあり得ると思ひます。しかしながら、一台持つておりますと、それに対して保険料を積み立てたところで、もし事故を起せば全然役に立たない、そういう危険があるわけでございます。従つて、車がでるだけ多ければその危険は起るのも、百両について一台ぐらいと、平均化されて起つてくる。で、極端なことを申しますと、百三十万なら百三十万という車についての事故率から計算した保険その他の金額なものでございまして、百両や三百両で、そういったものについての同じような計算で保険料を積み立てて十分か、というふうな議論も成り立つわけでありまして、大体これは特別の何か大数の法則とかいふ法則から出てきた計算によるものと、大体百両の場合には、この算出した保険料の二倍ぐらいを積み立てれば、九〇％は事故が起つた場合に対する賠償能力が確保される。三百両ぐらいの場合は、大体一倍半の額を積み立てればその賠償額が確保されるであらう、こういうふうな計算が出てゐるようでありまして、やはりたくさん車があつた方が事故が——事故と申しますか、危険が平均して起るといふ言い方が正しいかも知れませんが、一両持つていて事故が起つた場合に比べますれば、百両持つていて平均して事故が起つた方が危険が少い、こういうふうに見えるわけでありまして、

○仁田竹一君 これは少し話がまた、はずれると思ひますが、船の方です。大きな船を申し上げますと、東西汽船等は何万トンという船を持つておりますが、十トンか二十トンの小さい船も同じように入つてくるのですが、今の議論から申しますと、大きい船会社の方は非常に損害が少いというのですが、事実は逆なんですね。船というやつは、一そうつぶしちゃうと、たくさん人を殺しますから、事情は違ひますけれども、大体相通するところがあつたと思ひますけれども、私はただいまおつしやる理屈は必ずしも納得ができません。今の理由以外に、何かをいふうなものはこの場合に除外例を設けて自家保険にする理由が、今の理由以外にありませんか、その数字以外に。

○政府委員(眞田登君) 自家保障をある程度の車を持つておるものに認めることは……。

○仁田竹一君 自家保障ですか、自家保険ですか。

○政府委員(眞田登君) 自家保険という言葉がどうも正確でないということ、法制局その他と打ち合せしました際に、自家保障というのがよろしいということ……。

○仁田竹一君 両方加わるわけですね、自家保険の場合と自家保障の場合と。

○政府委員(眞田登君) 一般に言われしております自家保険という言葉が、それは自家保険というのとはどうもおかしいということ、自家保障という言葉にしようではないかといつて、直したわけでありまして、先ほどからもお話にも出ましたように、被害者の保護ということが確保されるならば、できるだけ

強制させぬことが望ましいには違ひありませんものですが、国のような場合は、賠償能力があるから、問題なしに除外する。しかしながら、一応適用があるものと考へておつても、相当な両数を持つておつて、またしっかりした会社等であるならば、被害者の保護において欠けるところがない。それならば、そういうものについてわざわざ強制しなくてもいいではないかといふことが、自家保障を認めようとする考え方なんでありまして。

○片岡文重君 先ほど仁田委員からですか御質問があつた、保険料の負担を保有者に限るといふことを明記しない理由を、もう一度一つ御説明いただきたい。

○政府委員(眞田登君) この法律の建前上、だれが保険料を負担するかといふことを規定するのは無理があるといふことで、はっきり掲げなかつたわけでありまして、しかしこの法律の精神から見まして、保有者たる会社等が負担すべきものと考へられますので、本法が施行されるようになつたならば、十分行政指導をやつて参りたい、こういう考え方でゐるわけでありまして。

○片岡文重君 どうも今の御説明は、今までの各委員からの質問に対しての御答弁の内容を重複されたように私は思ふのですが、私のお伺ひしたいことは、率直に申し上げると、たとえばタクシー会社等における運転手がこの保険料を負担せしめられるということ、これは今日の情勢では明らかだと思ひます。で、事業者がこれを負担するといふことが、むしろ少いんじゃないかと思はれる。しかし法の建

前がこうだからという立法者の考へでもつて、法の運用もしくはその解釈はまた別途になされるわけですから、事業者としてはやはり事業者として一番経済的な面をとるに相違ないといふことになれば、今日の情勢からいへば、当然——当然という言葉は当るかどうかわかりませんが、なおおむね運転手に課せられるのではなからうか。従つて、もし保有者が原則として負担すべきであるといふことであるならば、その点をもつと明確にこの法文の上にならうべきじゃないかといふわけですが、それでは非常な支障があるわけなんですか。

○政府委員(眞田登君) この法律の建前が、事故の被害者の保護ということに重点を置いて考へておるわけでありまして、いわゆる労働立法的な色彩のものとは考へていないわけなんでありまして、実際に、お話がありましたように、法律に書いても書かなくても、実際の運用の面ではその当事者同士の話し合ひ、あるいは力関係といふふうなもの、非常に大きな結果になつてくるといふふうな考へておるわけでありまして、どうもそういうふうにしなして、もし保有者が負担しなかつたらまた何か処罰するといふふうな規定まで添えなくちゃならないというふうなことになると思います、非常にこの法律の建前からいへば、ちよつと無理があるんじゃないかといふのが、法制局あたり意見なんでありまして、私たちの方でも、これは実際の指導その他、経営者等の考へ方をそつと正しき方向へ持つていく、努力によつてやつていきたい。この法案で書くことはどうもあ

まり適当じゃないというふうな考え方
で来ておるわけでありませう。

○片岡文重君 法案に書くことが適当
でないというお話であるならば、この
法案には非常に政令が多く出てくるよ
うですけれども、その政令の中にで
も、その手続として、あるいは施行法
的な性格を持たせて、その点を明らか
にすべきじゃないか。力関係等これ
を規定せしめるというところは、多数の
車を持ち少くとも自家保障できるよ
うな企業者であれば、これはそういう
今私が申し上げているようなことはな
いかも知れない。問題は、かえつて中
小の企業にそういう危険があるんです
から、その場合に、力関係あるいは団
体交渉、それによつてこの問題を処理
せしめれば、そういう小さな会社では
労働組合を組織することすら許されな
い、もうほとんど団結権などというも
のは認められておらないのが現状なん
です。それから、そういうところに力関係で
これを解釈せしめようとする、あるいは
これを監視せしめようとするような
ことは、望まれないのではないか。
従つて、やはり立法の際にその点につ
いては紛争の起らないようにしてやる
べきではないか、こう考えますが、そ
ういふ点についてどういふふうにお考
えでしょうか。

○政府委員(眞田登君) 私たちもそ
ういふ場合に、力関係等であるとい
ふことは決して望ましくないこと
でありますので、たとえばこの法律が
施行された後に、この法律について
いろいろ各方面へ、会社関係とかあ
るいは陸運事務所等へ、この法律に関
連していろいろの通達をすることに
なつておりますが、そういうたときに

できるだけ、今お話がございましたよ
うに、実際に働いておる人たちが負担
しないで済むような方法をとるよう
に、このことは十分伝達して参りたい
と、このように考えておりますが、今
の政令、省令というふうには参らない
かもしれないが、通達その他では指
導の方法があると思ひます。

○片岡文重君 その次に伺いたいのは、
この自動車事故による損害賠償の
ときに、バスの一事故当り百万円、そ
れから乗用車の場合は三十万円、死者
の場合です。従つて、これは一事故当
りです。従つて、たとえばバスの場合に、
一人なくなつたという場合には百万円
もらえるのですか、それともやはり三
十万円、こういうことなんでしょうか。

○政府委員(眞田登君) この一事故当
り、それから一人当りについて、いろ
いろとわれわれもその後研究してお
つたのでありますが、一人当りにつきま
しては、死は三十万円という数字は今
のところ変えておりません。そしてお
話のございましたような場合には、そ
の死者が一人の場合には三十万円とい
うこととございます。なお、バス一事
故当りについて百万円と申してお
りましたので、いろいろと研究し
ました結果、バスなんかの事故の場合
は、百万円ではとても補ひ切れない場
合も出て参りますので、これを保険料
にして、その大きな額を切らなければ、む
しろ一事故当りの総額の方ははずして
はどうかというところで研究してありま
したのですが、今までのところでは、
大体五割から一〇割ふる程度で上の
制限ははずせるのではないかと、こんな
ふな計算が出ておりますので、われ
われとしては上の制限をはずす方向に

きめていきたい、こんなふうに考えて
おります。

○片岡文重君 その一事故当りの最高
額百万円のワケをはずして、一人当り
にされるというところであるならばけ
つこうですが、それは一人当りというこ
とになるのですか。

○政府委員(眞田登君) 一人当り幾ら
というだけになると思ひます。

○片岡文重君 それでしたらけつこう
です。
その次に一つ伺いたいのは、これは
むしろ大臣にお伺ひした方がいと思
ひますが、自動車損害賠償責任保険
と、設けられるというところになつてお
りますが、これは、審議会の内容とな
るものが保険に関する問題であるとか
というところで、大蔵省に設置をせしめ
て、「大蔵大臣の諮問に依つて」とい
うことになつておるようですが、この自
動車に関する所管は、運輸省として
やつておる。この場合に、運輸大臣と
してはこの審議会に対して何ら意見を
申し述べ、あるいは容察をするような
ことはできないのかどうか、その点を
一つ。

○国務大臣(三木武夫君) これは、や
はり保険の方が大蔵大臣の所管にな
つておりますので、審議会は保険料率、
保険約款等のみがこの審議会の諮問事
項になるわけですね。しかし、これはき
める場合には、大蔵大臣が運輸大臣と
連絡することになつておりますし、審
議会にも代表として運輸次官が出るこ
とになつておりますから、これはいろ
いろ不都合は起らないと思ひます。

○片岡文重君 審議会に対しての委員
として運輸省の次官が加わる、従つて

連絡にそこは来たさなというお話
で、それはもうわかりましたが、次に
この委員の中に、関係行政機関以外に
求められる委員が七人ということに
なつておりますが、この七人の中に
は、現実に自動車運行の業務に携わ
つておる運転手というものの代表、労務
者側の代表、こういうものは全然加
える意思はないのでございませうか。

○政府委員(眞田登君) まあ自動車関
係の組合の代表の方とか、あるいは運
転手の方々という人が、もしこれに入
るといたしますと、第一号にありますが「学
識経験のある者」が三人、この経験者
として、あるいは「自動車運送に関し
深い知識及び経験を有する者」この二
人のうちに加わることになつておりま
す。で、先ほどもお話ししましたよ
うに、この所管は大蔵大臣でございま
すので、大蔵大臣が運輸大臣の同意を
得て決定するということになります。

で、この御趣旨の点はよくわかりま
したので、今後そういう選考の際によ
うに相談いたして参りたい、こういう
ふうに考えております。
で、入つてはいけなかつたか、入れる
のだというところは、別にきまつてお
るわけではないのでありまして、この前
にわれわれの方の法律の關係で道路運
送協議会、これも別に何も書いてござ
いませぬのですが、労働関係の方々も
入つておる局が、全局九つのうち、四
カ所か五カ所ぐらいあります。その場
所、その局の実情に応じて、入つてい
ただいておるようなわけではございま
す。

○高木正夫君 この法案は、先ほどの
お話のように、社会保障的性質を帯び
ていて、被害者の完全なる保護をはか

る。大へんけつこうだと思ひのであり
ますが、委員長の御許しを得たので多
少脱線しますが、同時に、事故をなく
するといふ方面の施策がどの程度まで
お考えになつておるか。ややもする
と、この法案が出たために事故がふ
えるといふような心配をなさる向きも
あるやうであります。これは同時に
いふよりも、まずその方が先にやら
なければならぬ問題だと思ひますが、
この際特にこの法案を出すときに、事
故を将来どういふようにしてなくす
か。これは大へんむずかしい問題だ
と思ひますが、どういふやうなことを
当局でお考えになつておるか、それは
大臣でなく局長でもけつこうだと思
ひます。

○国務大臣(三木武夫君) これは、最
近交通事故が頻発しますので、交通事
故防止の委員会を内閣に置きまして、
それによつていろいろの問題について各
関係者が寄りまして、結論も——結論
といつても全体的な結論じゃないので
すが、こういうふうにしたらよからう
といふいろいろな案も出て、それに対
してまあすぐ実行のできるものは実行
するといふことで、内閣としてもこの
問題を真剣にとり上げておるわけが
ございませう。まあ、こういう法律が
できても、ひいたところで、あとは面
面を見てくれるのだというところで、こ
れで事故が非常にふえるといふやう
には考えないであります。これはやは
り、まあ何と申しますか、その国民の
一つの、そういうふうには考えない
国民の良識があるわけですから、こ
ういふ法案によつて事故が——ま
あ直接事故には関係がないわけ
で、事故を防止することを目的
とするもので私はないと思ひます。間

にはいろいろな事故がない場合の保険料率等に対しての配慮はございますけれども、直接にこの法案が事故の防止を目的とするものではございませんで、やはり事故を防止するためには、別の一つの事故防止の対策を考えなければならぬ。しかし、この法案ができたからといって、安心して事故が起る、そういうふうには国民の民度を軽べつしたくはない、こういう考えでございます。

○高木正夫君 内閣にそういうものができるということは、まことにけっこうだと思ふのですが、これはだいたい範囲が広いのじゃないですか。特に私の申し上げるのは、自動車に関して事故をなくする、というふうな方策が、自動車局あたりではできているのじゃないか、そういう点についてお聞きしたいと思ふ。

○国務大臣(三木武夫君) これは交通事故防止対策本部というものができていますので、いろいろ検討しているのは、やはり自動車のことが多いのです。やはりいろいろな事故がほかに起るけれども、やはり今問題になっておるのは、自動車の事故というものがいろいろ統計的にも多いものですから、そればかりではむろんございませうけれども、主としてそこで検討を加えておる。ここにパンフレットもございしますが、踏み切りなどの問題もございしますが、主としては自動車事故というものが対象になっておるわけでありませう。もう少し詳細に自動車局長から説明を補足してもらいます。

○政府委員(眞田登君) 今お話にございしましたように、事故の対策というのは非常にいろいろの面から考えなくて

はならないと思ふ。で、かつ、その自動車の所管その他について一度お話を申し上げましたことがございませう。に、権限官庁というものがだいたい分れておるわけ。従いまして、この対策本部ではお互いがなわ張りを捨てて、できるだけ話し合おうじゃないかということをやったわけでありませう。

運輸省の直接の所管で事故防止の一番目的になりますことは、車両の整備でございます。これがまず第一でございますが、これが間接的には、たとえば事業の免許を乱発し過ぎると、競争が激しくなると、そのために事故が起る。あるいは運転手の採用その他について相当慎重にやらないと、あまり素質のよくない運転手が入ってくるというふうな間接的な面がございませう。またその運転手等に関する労務管理の問題で、しっかりとした労務管理ができていないと、事故を起す原因になる。そういうことにつきまして、それではどういふふうにするかという問題になります。たとえば労務管理の問題につきましては、労働基準法を厳格に実施すべきである、あるいは休養施設を設けるべきであるというふうなことで、われわれの運輸省の関係とそれから基準局の方と、両方からこれについて善導してゆきたい、こういう話であります。なお、たとえば旅客を輸送する自動車の運転手は、昔やりまして就業免許のような制度でやつて、上級免許と申しますか、もう少し厳格な基準によって免許したらどうかということも出ておるわけでありませう。現在では政令でしたか、一年の経験のある者、それから二十才以上でなければ、

旅客を運ぶ自動車の運転はできないというふうになっておりますが、これらをも少し引き上げてはどうかというふうなことを、運転手の面からは考えておるわけでございます。

それから現在、たとえば東京都内におきましてのタクシ一等でござらんになりますように、非常に無理な運転をされている。その基礎は、固定給が非常に少なくて、歩合給的なものが非常に多い。従つて、無理してもかせがなければならぬという状態になっております。そういう給与制度をもう少し直して、固定給をせめて六〇%以上にしてはどうかというふうな面もあるわけでありませう。いろいろと、街頭の信号保安設備をどうするかといったような問題もあるわけでありませうが、問題の根本といひますか、事故の一番大きな原因が、今のところでは、運転の不良と申しますか、運転の操縦誤りが非常に多いわけでありまして、その運転の誤りという原因が一体何であるかというところが、一番問題になるわけでありませう。そういう面、特に労務管理が皆さんでやかましく言われております。

それからもう一つは、道路との関係における車両の問題でありまして、現在ではわれわれの方で免許いたしますときには、道路管理者の意見を聞いてやつております。何分にもバスの発達初期と申しますか、交通機関が少かつた所は、あるいは非常に不便な所は、無理をしてでも通つてもらいたいというふうな気分が手伝ひまして、道路管理者としても、何とか通つてもよろしいという返事をされる場合が非常に多

かった。そのために、現在では相当無理な所を車が通つていゝのではないかと、いうことから、公安委員会の意見を聞いてみたらどうかという話になりまして、これは法制上にはそういうことはないわけでありませうが、現実には東京都ではわれわれの下部機構であります陸運局が公安委員会の意見を聞いておられます。実際にそういう連絡によつて運用しているわけでありませう。そういうことについては今後大いに連絡を持ちたいという希望意見があります。

いろいろ問題があるわけでありまして、ちよつと説明が雑駁になりましたが、そういうふうな問題についてお話し合いをしたわけでありませう。

○高木正夫君 大へん詳細にわたつて御説明願ひまして、非常に満足いたしました。結局根本問題は企業の経営の組織問題であらうと思ひます。結局、経営者が行き詰まつて参りますと、それが労務者の給手に関係して参る。それがしわ寄せして、それでだんだんと窮屈となり、特にタクシイはいい例だと思ふ。これはもう、タクシイを大臣に言うことは何かもしませんが、これは危険千万なんです。警視庁があれだけ取締りをなさつても、実におそろしいくらいスピードで、スピード違反をやつては何かというところ、結局経営というか、待遇の問題にかかつてくるわけでありませう。これが私は重大な、大きな原因だと思ふ。今日は実はその話を申し上げたかった。そういうことは何で来ているかというところ、これは自動車行政に関する限り、はなはだ脱線して相済まぬわけ

ですが、従来の政府のやり方が非常に私はなまぬるい。ほかの交通関係の事業に比べまして、これだけ重要な公共性を持ったものを等閑に付しているのではないか。これはたびたび今までも申し上げたので、また自動車かと言われまうので、まあ遠慮しておつたわけですが、三木大臣は非常に御理解があると思ひますので、あえて申し上げるわけなんです。特に自動車行政、バスにしても、トラクにしろ、タクシイにしても、今日完全に、実に気息えんえんたるものがあるわけ。運賃はあれで定められておる。そして税金の方はどうかというところ、これは私が説明するまでもないと思ふ。これだけの自動車に関する重課税をとっている所はないと思ふ。しかも、それが公共的仕事で国民経済に重大なる影響のある貨物運送においても、御承知の通り、鉄道輸送の約三倍に及んでゐる。これは国民経済に及ぼす影響はきわめて重大だと思ふ。今日までそれに対する施策は何かと申し上げると、ほとんど監督行政のみ——といったらはなはだ失礼ですけれども、まあ監督行政だけで、助長行政はほとんどないのじゃないか。しかも今度は、先ほども言つたか、質問なさつた通りに、これは強制保険だ。ごくわずかの、ほとんどわずかの保険料だと思つておるわけですが、これが運賃に、先ほど局長がおつしやつた通り、影響はほとんどないと思ふので、これがこれさへ業界では問題になるくらいに、意気沈滞いたしておるわけ。これをこのままほりつておいていいのかどうかという問題なんです。まあそれらに対する御感想といひます

か、今急にといても無理でしようが、どういふ御感想ですか。

○國務大臣(三木武夫) 高木委員も御承知の通り、タクシー料金をめぐりまして、なかなか何カ月か悩まされて、そしてこのタクシー業界の実態について私も関心を持たざるを得なかったのです。非常に業態自身が、今御指摘のように、苦しいものですから、非常に競争が激甚で、まあそれがフェアのコンビネーションというよりか、競争が度を越したようなことになるわけで、これはどうしても一般の市民生活に影響をもつわけでございします。何となくタクシー企業というものを、何と安定のあるものになければならない。業界自体についてもいろいろ対立が激しいのです。業界自身がしのぎを削るわけです。こういう点で、業界自体の対立の激しいようなことで、プラスになる面というのはいくつかあります。こういう業界自体のあり方についても検討してもらいたいというところを、強く言っているのです。またこれは直接の補助なんかをこつこつと与えるべき性質のものではないと思うのですが、融資などやはり去年から開銀の融資もなくなつて、こういう点で、金融的な面であるいはまた税の面についても、検討する余地が私はあると思うのです。こういう点で、何と申しますか、こういうタクシー企業というものを安定した一つの企業とするためには、まあいろいろ考える余地があるということ、今何をするかという結論は出ておりませんけれども、やはり運輸省としても考える必要がある。今の点では、監督行政と申しますか、助長していく面についていろいろ考える

余地があるのじゃないかということを考えているわけでございます。

○高木正夫君 私は今、タクシー業はこれは例にあつただけでありまして、おおよそ道路運送に関する全般の自動車について、たとえば税金の話でも先ほどちょっと申し上げたわけですが、普通の事業税のほかに自動車税というのがある。これなんかは悪税で、それから関税はもとより、それから道路負担金もありますし、いろいろな、五種か六種ぐらいの税が来ているわけでありまして、それがなかなか立ちいかぬのです。それに今度のガソリン税、やはりこれは一応道路税として二千円かかる。まあ課税の対象には最も都合がいいから、大蔵省としてはそれをすぐにつかまえるのだが、受ける方はなかなか大へんです。現に申し上げたタクシー業だけでなく、道路運送に關係する自動車業者は非常に影響甚大だ。そこを何とか救済できないのか。もとよりこれは補助金とかそういうような問題じゃないが、台数の問題とか実施上許さないという問題もありまして、私が希望を申し上げたいのは、ちょっとお話がありました通り、融資面といふことは、これは往年私がここでお願いいたしました、それが動機になつたのかどうか知りませんが、開銀の金が出たことがあります。ところが、これは比較的大業者で有力な所だ、十社ばかり出たくらいでありまして、それはほんとうに申しわけ程度で、この程度じゃだめだと思つて、それよりも、もっと簡単に一つ方法を考へていただくことが一番自動車行政としては適切じゃないか、こういうふうに思つております。

現在銀行もあるし、中小企業金融公庫もあるし、行けるのじゃないかというお話があるかもしれないが、ほかの農業関係から水産関係は、すべての面においてその点は非常に行き届いてい

るわけでありまして、ひとり自動車業界においては、その点はもうほとんど何もないと言つても私はいいと思う。これは実際の衝に當つてやつておる人を見てみますと、たとえば中小企業の問題にしまして、組合組織さえもないし、またあれば、あつてもなかなか容易ではない。普通銀行では絶対にトラック業者などは相手にいたしません。また中小企業にしても、これをものにするまではなかなか並み大抵のことじゃない。だから、新しい機関をこしらへるまで、これはぜひそういうものを組合とか何かの簡単な方法で、交通関係の者だけの何をこしらへていただくと思つて、それが、そこまできかぬにしても、すでにある機関に、運輸大臣あたりから大臣同士の話で折衝していただいて、もう少し簡単に融資ができるような方を講じてもらふのがいいんじゃないかと、これによつて非常に危機に瀕しているものが立ち上ることができるようじゃないかと、そういうふうに私は考へるのです。それに、これについて一応お考えを伺つてみたいと思つております。

○國務大臣(三木武夫) お話の通りだと思つて。ほかにもいろいろ金融機関が、各種の産業部門で金融機関との結びつきがあるわけですが、こういう交通機関に対しては、御指摘の通り、少い。今中小企業金融公庫など、これは私、話してみたいと思つております。何か、御希望のすべてには応じられないにしても、しかし、こういう交通事業に対して、車をかえたりする場合に、新車等に、こういう場合に少し融資のワケをもらえないか。中小企業金融公庫などに十分一つ話してみることにはしたいと、こう考へております。

○一松政二君 今の高木さんのタクシーの問題は、これは私、ひとり交通運輸だけの面じゃないと思う。金融の問題もむろんあると思うけれども、いわゆる日本の中小企業のこれは一つの模型図であつて、お互いに競争が激しいからそういう状態になるのであつて、その氣息えんえんとして競争していれば、今度はそれにある程度の注射をすれば注射をしたで、また競争するようになる。それで競争状態というものは、私はほとんど永久に消えぬのだらうと思つて、世間が景氣のいいときには幾らか皆の乗り手が多く、タクシーの料金も上り、あるいは自動車の乗り手もあるということ、しばらく浮き上つてくるけれども、また世間が寒風が吹いてくると、みんなふちふち金が比較的少くなる。そこで競争が激しくなるので、これはもしこれを安定せしめようとするれば、私は二個か三個のいわゆる大合をやつてしまつて、そして競争のある程度の禍根を断つて、これを自由企業でやつてい

いろいろ格好になって、高木さんの問題に
関連してこれは非常に重大問題である
が、これは運輸大臣にひとり私は求める
ことそれ自身が非常に無理な気がす
ることであつて、私もちよつと頭に浮
びながら、質問ともつかず、意見とも
つかず、申し上げておるわけなんです
が、ほとんどこれはもう海外に行つた
ら、日本の貿易は競争して、こんなこ
とじゃ国がつぶれるというのは、異口
同音の貿易業者の嘆息なんです、こ
れが町に現われている姿がタクシー図
だと思ふのです。これをひとりタク
シーの施政の面からだけではやはり助
からないのじゃないか。何かもう少し
お互いにこれを日本人として考えなけ
ればならぬのじゃないか。結局
は、つまり仕事の種類が少くして人間
多しという問題にあるいは帰着する
かもしれませんが、国家の救済融資だ
とかだけでは私は片づかない問題じゃ
ないかと思ふのですが、運輸大臣はど
うお考えになりますか。

○国務大臣(三木武夫君) 結局、今一
松委員のお話のように、仕事が少い
ということですね。それでいろいろな分
野に業者が非常に、まあ過剰なくらい
業者がきておるといふ、裏を返せば人
口問題といふことでしょうが、そうい
う点でタクシー業自体が、その他の企
業と切り離して、これだけが安定する
といふことは、御指摘のように、むず
かしいとは思いますが、ただ免許の抑
制などによつて、ある程度のやはりこ
れは安定したものにしていかなければ
ならぬわけですね。まあそういうふうな
交通機関の調整という面も、これは運
輸省の運輸行政の一つの面だと思いま
す。何分にも仕事が少いので、ちよつ

と資本があればできますからね、タク
シーなどは次第にこゝろ無制限に入つて
きて、それが共倒れのやうな状態にな
るので、ある程度免許は抑制し
ていく措置を政府はとらざるを得な
い。抑制された一つのワク内におい
て、交通業者に対してはこれは救済的
なことはむろんできません。これは救
済するといへば、あるいは交通業だけ
を特に区別して扱うという理由が乏し
いもので、ただ、中小企業金融
公庫などで融資のできるだけワクを、
ほかの企業にもそういうワクをとつて
おるわけですから、タクシー交通事業
にもそういうある程度のワクをもち
らう。あるいは税金等にも、今高木委員
の御指摘のように、これはかけやすい
から何重にも税金がかかつてゐる。こ
の間に合理化の余地がないか。こうい
う問題が、必ずしもこれでもう交通事業
が非常に安定した企業としての基礎を
築くとは思われませんが、今よりは少
しでもよくしたいという意欲は運輸行
政として持たなければならぬ問題で、
本質的には、一松委員の御指摘のよ
うに、日本全体としての大きな問題で、
その一環として考えないと、これだけ
を取り出して、この企業だけの安定は
非常にむずかしいのだという御意見に
は、全く同感でございます。

○委員長(加藤シヅエ君) ほかに御質
疑ございませんか。

○一松政二君 私は戦前の車両検査
所、または運転手の新免許を申請する
所へ行つたところが、あそこには毎日
毎日、新しい運転手の免許申請者が山
なすごといふわけですね。やはりこれ
も一つの職業を求めておるもので、免許
を制限することになれば自動車の台数

を制限することになる。私は事実自分
で驚いたくらい、毎日大へんな人が免
許を申請に行つてゐるのですが、一方
に台数の制限が起れば、これらは一応
運転手にもなつて、多少技能を修得
してそれで生活の道を求める者の口を
ふさぐことに実はなるのだから、さつ
きの議論を繰り返すまいなやうです
が、そうすると、運転手があまり多く
なれば、今度は運転手同士がお互いに
身分を競争してゐることになるから、
運転手の免許をやるのも制限しなけれ
ばならぬかという問題まで考へてみ
なければならぬ。そうすると、また、せつ
かく運転手にでもなつて、いわゆる失
業救済なり国家保障に依存せずに、自
分で額に汗して食おうと思つて運転手
になるのを、その口までふさぐとい
う問題が起るから、堂々めぐりするや
うな格好になるかもしれないが、やは
りこれを切り開いていくにはどうして
も新規に、私はあえて失業救済とかい
ふような銘を打つたのではだめであつ
て、新しく国家を、ともかくたつた四
つの島になつたのだから、この四つの
島の山を、あるいは森林を、あるいは
原野をもう少し見直して、これによつ
て日本の人口をそこへ収容するとい
ふやうな大きな開発を考えなければ、
個々の面の小さなところをよるの先
でつづいたやうなことをしても、どこ
の部分もみな詰まつてしまふと思ふの
だ。それではお互いに精力を消耗する
だけであつて、国力としては伸びない
と思ふ。だから、どうしてももとと根
本的な国家再建のことを考へるよう
に、一つ政府においてお考えになつて
はどうかと思ふのですが、どうでしょ
う。

○国務大臣(三木武夫君) やはりわれ
われが行政をやつてみましても、そう
いふ問題で行き詰まるのです。今の交
通事業だつてそうです。やはりいろいろ
な、今免許制の問題で運転手のお
話があつたのですが、やはり雇用面が
拡大されて、そして至るところ仕事があ
ると、必ずしもタクシーならタクシー
をやらなくても、ほかの仕事があるとい
ふことではないと、問題の解決にはなら
ぬ点がございまして。そのためには、や
はり政府においても六カ年計画等を立
てておるのですが、これは単に一政
党の課題ではなくして、日本の大きな
課題ですから、皆さんの衆知を集めて
長期の経済計画を立てて、それで今御
指摘のやうな資源の開発であるとか、
新規の産業を培養するとか、あるいは
そういう上に立つて輸出貿易の増進で
あるとか、とにかく局面を大きく展開
しなければ、なかなか個々の問題が解決
できない局面に日本が立つてきておる
という認識は、一松委員と認識を同じ
くするものでありまして、これはやは
りこれを切り開かなければ、個々に問
題を解決しようとしても、どの問題の
背後にも同じやうな日本経済の一つの
矛盾といふものが横たわつておるもの
ですから、そういう点で一段と鳩山内
閣は勉強しなければならぬと考へてお
ります。

○仁田竹一君 私の非常に小さい問
題ですけれども、はつきりしなくちやな
らぬと思ふのですが、保険料は自動車
の所有者が負担することが原則になつ
てゐるやうでありますけれども、最も
事故の大きいのはバスである、ハイ
ヤーですが、これらの運賃の査定の中
に、従来とも保険料に切りかわるべき

ものが入つておつた。これはしかし保
険料として入つておつたわけではない
ので、事故損害の意味において何パー
セントかが入つておつた。今度強制加
入にすることになれば、今度は当然保
険料としてはつきりしてしまふわけ
です。言いかえると、実は法の精神は自
動車所有者が負担することになつてい
るけれども、実はこれはハイヤー、バ
スに關する限りは乗客が出してゐる、
こゝろに結論になつてきますので、
従つて、先刻来御答弁の中にあつた
やうな、負担は自動車所有者が負担す
るというところは、一貫をしない。しか
もその大部分の事故はバス、ハイヤー
に起つておるといふやうに考へます
が、従つて、運賃査定の際の料金の
中に入つております損害に対する料
率の金額と今度加入すべき保険料率と
の差が、どのやうなのか。またこれら
は自動車の所有者でなくて、乗客が自
分の保険を払つておるのだと、こゝろ
にふりに私は考へざるを得ないと思
ひますが、その点についての御意見を承
ります。

○政府委員(眞田登君) 運賃の原価計
算の中に入つておるから料率を払つて
おるといふお話ですが、やはり
事業者としては、その事業をやつてい
く上でどれだけの支出があつてどれだ
けの収入があるといふことで、その
払つておりますものが支出といふこと
になるわけでありまして、やはりこれ
は乗客に転嫁されておるといふことは
言い得ますが、実際に支払ふのは事業
をやつておる人だといふことになるの
であります。その点はほかにも、そ
ういったことからいふと、事業をやつ
ておる人は全部他人の負担でやつてお

のだという結論になつてしまふのではないかと思ふのであります。

なお、年度の保険料と今まで原価計算の中に入つておりました事故賠償に充てる費用との比較の問題でございませうが、例をタクシー、ハイヤーの二十七年にとつてみますと、これが全経費の二割という数字になつております。で、車キロ当りと申しますか、車がキロ走り出すのにどのくらいの経費が要るか、これが三十四三十五銭。それに対して事故賠償のために六十三銭支払つてきたという数字でございませう。今度のやつで参りますと、たとえ一萬四よりちよつと出ますが、一萬四といつたしまして、約一日に三十四で、タクシー、ハイヤーのうち、タクシーのごときは一日三百キロくらい走るのが珍しくないわけでありませうから、三十四にして一キロ当り十銭ということになるわけでありまして、今度の強制的な保険によるキロ当り負担額というものは、もし一年中その三百キロずつ走つておると——これは実際には一年中その走るわけではございませうが、そんな単純な計算でいいますと、十銭くらいになる。現在までも、事故賠償金として六十三銭くらいは払つておるといふことでございませうので、それほど大きな影響は与へないのではないかと、こんなふうに考えられるわけでありませう。

○仁田竹一君 そすると、よくわかりませうが、保険料率とお客さんからとる金と、どっちが多いのですか。あなたの方で運賃料金を査定するときに加えておきます損害賠償に当る金額と、それから今度の保険料率と、金額の差ですね。多いか少ないか。

○政府委員(眞田登君) 原価計算のこまかい方の表を持つてきておりませうので、これはタクシーだけの分の原価計算でして、車キロ当り経費を三十四五十八銭と見ましたときのやつでございませう。そのときに六十三銭車キロ当り見えておる。従いまして、今度の強制的なやつと大ざっぱな計算でいいますと、一日かりに三百キロ走るとすれば、十銭くらいだ。ですから、今度の強制による分は、今まで事故賠償金として計算しておつたものに比べて、割合に少い、こういうことでございませう。

○委員長(加藤シヅエ君) よろしうございませう。ほかに御質問は。

○一松政二君 ちよつと、自動車局長にごく小さな問題について、かねがね聞こうと思つていたのだけれども、いなかと都会地とのタクシーの料金の開きが非常に大きいと思うのだ。これはつまり、お客さんが少い、需要度が少いという観点からだけよりほか、僕らは考えられないのだが、そういうことであり、料金を判定してあるのか、どういふわけなのか。

○政府委員(眞田登君) いなかでのタクシー運賃は、最初の二キロが幾らと定めておりますのが高いのは、仰せの通り、利用度が少いから、一日中待機していても利用してもらへないのが少くない。従いまして、東京では一日三百キロなら三百キロ走りまして、四五%なり五〇%としますと、まず百四、五十キロは実際に乗つてもらへる。しかしながら、地方ではそれだけのお客が乗らない。そうしますと、ガソリン代とか修繕費の一部のようなものは、そのキロ程に応じてとれるわけでありませう。

が、人件費とか車の償却費、そういういたものは車が動いても動かなくても必要になるわけではございませう。従つて、固定費の部分が割合になる、こういうことになる。そのために、東京付近といなかと多少タクシーのキロ当りの運賃が違つてきている、こういうことでございませう。

○一松政二君 まあ概念的に、大体そういうことは一応正しく考えられるけれども、これはまたなかなかむづかしい問題で、いなかといつたつて——今の東京の運賃は一体これは六大都市ですか、一応それを聞いておきたい。

○政府委員(眞田登君) 東京、大阪は大体同じ。京都も大体同じでありませう。また神戸も同じで、名古屋あたりは少し割高の所があるようです。

○一松政二君 私の郷里へ帰つたときでも、あるいはこの間博多で乗つたときでも、自動車の利用度が割合に高いのだ。それをまた区別をつけるということもなかなか困難だろうが、やはり自動車はひっぱりだこで、けつこり繁昌して、いなかには珍しくいろいろ新しい新車などがずいぶん入つてゐる。だから、こいつは割合に、東京ではしづきを削つてやいやい言つてゐるが、いなかでは割合にのんびりと今の料金でエンジョイしてゐるのだなという感じがしてゐるのです。どうも、私は常にいなかへ旅行したときには、どうも東京でタクシーに乗らないおかげで、いなかへ行くとえらい高い気がしちやうて困つてゐるのだけれども、それはそれでいい。今のキロ当りの固定資産の負担が高くなるといふことが一応考えられるけれども、これはまたいなかと競争があつてほしいと思ふのだが、いなかにはほとんど競争はありませんね。

かにはほとんど競争はありませんね。東京の人がいなかへ行つたらよきやうなものだと思ふのだが、いなかの人が東京に来て、東京の人はなかなかいなかへ行かない。困つたものだ。これ以上の説明もできませうから、この問題は一応打ち切つておきます。

○委員長(加藤シヅエ君) ほかに御質問ございませうか。

○片岡文重君 ちよつと自動車のことで伺いますが、今地域差の問題が出ておるようですが、十三条に保険料率の等級というわけですか、たしか十三条だつたと思ひましたが、この「責任保険の保険金額は、政令で定める」ということになつてゐます。この政令の内容は、もう試案が作られておるのかどうか。作られておるのなら、大ざっぱに一つ説明してほしい、こういうことです。

○政府委員(眞田登君) 保険金額と申しますのは、先ほど申しました一事故当りの、あるいは一人当りの金額のこととございまして、これにつきましては、先ほどちよつと触れましたが、死者につきましては三十万、それから重傷については十萬、軽傷については三萬といふのを、一応の予定に考えております。

○片岡文重君 先ほどの御説明では、大ざっぱにちよつとことになつた、今のような御説明であつて、特にバスやなんかの大型乗用車によつて起つた死傷に對しても、一人一事故だといふような御説明であつたのですが、その場合の大よその、何といひますか、見当といひますか、それまただし一人一事故、ハイヤーでやろやがあるいは自家乗用車でやろやが、とにかく死者は三十

十萬だ。大型バスでやろやが、これも三十萬だ、こういうことであれば別でなければ、そういうふうに理解してよろしいのですか。

○政府委員(眞田登君) そうです。

○片岡文重君 ああそうですか、それじゃけつこりです。

それからもう一つ、この五十七条の場合でしたかに、自家保障者は結局省令で定める金額を支払準備金として積み立てなければならぬといふことになつておられますが、これは大きな事業者になると相当の金額になると思ひますけれども、この準備金に對しては、免税とかあるいは経費に繰り入れるとか、そういう点についての考慮が払われているのですか。

○政府委員(眞田登君) 自家保障者にとつて大きな負担になるというお話でございませうが、これは保険金として支払つた場合に相当な金額になるわけでありまして、払わないで積み立てるといふ場合に、これを損金に算入するのではないかと問題がございませうが、これはまあどつちが得か損かといふことでいろいろ議論があつたのです。が、保険に入りました場合は、事故が起つても起らなくても、その金は全部保険会社へ入つてしまふ。そうしてまあほかの事故に引き当てられるわけですが、ところが、自家保障でやりますと、事故が起れば、あるいは保険に入つた方が得だと思ふより大きな事故があるかもしれませうが、逆に起らなかったといふ場合には、全部が残るわけでありませう。それに対して、全部を損金に算入して税をかけないといふことにいたしますと、何か大きな事業者

が、人件費とか車の償却費、そういういたものは車が動いても動かなくても必要になるわけではございませう。従つて、固定費の部分が割合になる、こういうことになる。そのために、東京付近といなかと多少タクシーのキロ当りの運賃が違つてきている、こういうことでございませう。

にだけ便宜を与えておるといふ印象を
与えます。ですから、当然利益を出
しておるといふような優秀な会社でな
ければ自家保障も認めないので、おそ
らくこの保険がなければ、四二〇万の
法人税がかかってくるであろう。そ
れはやはり税金として支払うていた
きたい。損金に算入することは現在の
ところ考えたくない、こういうふうな
気持でございます。

○委員長(加藤シヅエ君) よろしゅう
ございます。

○岡田信次君 大臣にお伺いいたした
いのですけれども、例の国土総合開発
縦貫自動車道路ですか、これに關する
法案が衆議院に出ておるようですが、
大臣は日本の交通政策全体からお考
えになって、この問題をどういふふう
にお考へになっておるか伺いたい。

○國務大臣(三木武夫君) あれはまあ
各派の共同提案になっておりますが、
私は党人として、私の党も賛成した
のであります。でき得べくんば、ああ
いう問題は経済審議院などという
、何本もああいう道は作るわけには
いきませんから、一体日本の交通政策
上、あるいは雇用の拡大にはやはり公
共事業というものが中心になりますか
ら、雇用の拡大、交通政策の見地か
ら、非常にいろいろ専門家の意見も徴
して、経済審議院あたりでああいう問
題を取り扱ってもらいたいというの
が、私の個人の意見でございます。そ
うして一つの大きな、金額にしまして
も、あの道路でも七千億圓ぐらい要
るわけでありまして、これは非常に大
きな一つの投資になるわけでありま
す。いろいろな案があるわけでありま
すから、あの線一本の案だけでなくし

てほかにも案があるわけでありま
すから、そういうふうな手続をすること
がいいのではないかと考えておりました
が、国会に各派共同提案で出された以
上は、これはやはり国会の審議にゆか
ねるよりほかにはない。個人的な見解
は、私はそういうふうな従来も思つて
おつたのであります。これはすぐでき
る問題でありまして、これはすぐでき
る問題でありまして、いろいろな
見地から慎重に経費あたりで案を立て
るべき問題である、こう考えておつた
のですが、国会でそういう順序になり
ましたから、国会の御審議にゆだねる
よりこの問題は今方法があるまい、こ
う考えております。

○岡田信次君 運輸大臣は、とにかく
日本の交通の全体を所管しておられる
のですから、あれがまあ何年先にでき
るかかわかりませんが、私は相当遠い先
のことと思ひますが、まず実現した場
合に、日本の交通界にも非常な大變改
が起ると思ひますので、今後海、陸、
空を通じて全体の交通政策の上から、
十分慎重に一つ大臣としてお考へいた
だきたいと思ひます。

○委員長(加藤シヅエ君) ほかにござ
いせんか。——ございせんか。——
いせんか。——

○委員長(加藤シヅエ君) ほかにござ
いせんか。——

○委員長(加藤シヅエ君) 先ほど岡田
委員の御発言にもあつたのでござい
ますけれども、外交官の自動車あるに
賠償能力は持っているわけだろと思
うのでございまして、被害者は
こういふような場合には特に弱い立場
に置かれます。とてもこのいふこと
と直接折衝をして取ることはなかなか
できませんし、あるいは調達庁でこ

が相当多いと思ふものでござい
ますから、これが除外されているといふこと
になりますと、たとえばけさの新聞に
出ていたような事故はどういふふう
に取り扱われるのでございましょうか。

○政府委員(眞田登君) 今までの国際
慣習と申しますか、そういうたものか
ら、外交官の車は除外するといふこと
になっておりますので、この法案でも
その例になつたわけでありまして、
そういう外交官の車による被害とい
うものについては、何も賠償関係を除
外するといふつもりではないのであり
まして、もちろん普通の手続によつて
賠償されることをわれわれは希望して
おるわけでございます。ただ国際慣習
として、そういうものに對して強制と
いふ形をとることが適當でないのでは
ないかといふことから、除外したので
ございまして、外交官の場合などは、
もつと一そその国際的な信義を重ん
じて、妥當な賠償がされるものと私
たちは希望しておるわけでありま
す。

○政府委員(眞田登君) 外国の例など
を見ておきますと、大体営業車など
は、たとえば一万ドルの保険をかける
と營業を開始できないといふふうな
形でやつておりますし、大体が保險に
入つてゐるのが実情のようございま
して、そういう意味で、大体外交官の
車も任意保險に入つてゐるというの
が通常の状態ではないかしらと思わ
れるのでありまして、これにつきま
してなおよく調べまして、そしてこ
ういふことについて、入つていないよ
うな場合がかなりあるようございま
すれば、何か別途被害者の救済のため
の方法を考えてみたいと思ひますが、
この点につきましては、なお実情をよ

く調べさせていただきたいと思ひま
す。

○委員長(加藤シヅエ君) では、この
次までに、今日の、けさの新聞に載つ
ていた韓国代表部の問題がどういふ
ふうに取り扱われているかといふこと
について、報告をしていただきたいと思
ひますから、お願いいたします。

○委員長(加藤シヅエ君) ほかに御質疑
はございせんか。——

午後三時五十九分散會

昭和三十年七月十五日印刷

昭和三十年七月十六日発行

參議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局