

参议院運輸委員会公聴会会議録第一号

昭和三十年六月十三日(月曜日)午前十一時三十分開会

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
重盛 壽治君
木島 虎藏君

委員

入交 太藏君
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
三木與吉郎君
内村 精次君
大倉 精一君
小酒井義男君
片岡 文重君
三浦 義男君
平林 太一君

事務局側

常任委員
会専門員

公述人

東京大学法
学部助教授

慶応義塾大学
経済学部教授

共栄火災海上保
險相互会社社長

横浜市交通局長

全国乗用自動車
協会会長

新倉 文郎君

鈴木 敏樹君

宮城 孝治君

加藤 一郎君

乾治君

古谷 善亮君

全国自動車
運輸労働組
合組織部長
小松崎隆次君
全国乗用自動車
協会理事長
石塚 秀二君
日本私鉄労働組
合総連合会自動車
車対策部長
坂寄 林藏君
全国旅客自動車
労働組合連合会
中央執行委員長
伊坪 福雄君
伊坪 福雄君
熊澤 英敏君

本日の会議に付した案件

○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) これより運輸委員会公聴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。

本日は午前中の公述人といまして、東京大学法学部助教授加藤一郎さん、慶応義塾大学経済学部教授乾治さん、共栄火災海上保険相互会社社長宮城孝治さん、横浜市交通局長鈴木敏樹さん、これらの方々においでをお願いいたしました。

本日公述をお願いいたしております自動車損害賠償保障法案は、自動車による人身事故に対する被害者の救済をはかることを趣旨といたしまして、政府提案の法律案でございます。法律案及び資料は、事務局よりお送り申し上げます。と存じますので、すでにごらん下さいます。法律案の趣旨につきまして、最近自は御承知のことと存じますが、最近自

自動車損害賠償保障法案は、強制保険を原則としておりまして、保険者は損害賠償会社でございますが、政府は保険会社の保険責任の六〇%を再保険することになっております。外国におきましては、この種の自動車保険に関する制度は確立しております。ようございまして、わが国といいたしましては、何分にも新しい制度でございます。一般の関心が強いことと存じます。今日はこの新しい制度につきまして、あらゆる角度から御意見を聞かせ願いたいと存じます。

それでは、これより公述人の御意見を述べ願うのでございますが、各公述人の一人の最初の公述時間は約十五分以内といたし、全部の公述人の公述の終了後、各委員の質疑に入りたいと存じますので、どうかこの点をあらかじめ御了承をお願いいたします。それでは、最初に、先ず東京大学法学部助教授加藤一郎さんからお願いいたします。

○公述人(加藤一郎君) 私は東京大学で民法を専攻しておりますのでございまして、きょうは民法の立場からこの法案について意見を申し上げます。

この法案は、自動車事故について一種の無過失責任を認めているという点が第一点、それから責任保険を強制している点が第二点、その二つの点が主要点と思われまして、私は前の点をおもにいたしまして、あとで責任保険のことについて、若干つけ加えさせていただきます。

まず、第一の自動車事故についての一種の無過失責任の点でございますが、これは民法におきましては昔から過失責任の原則というのが唱えられております。過失責任の原則と申しますのは、ある意味では進んだ主義でございます。昔は一定の結果が生ずれば必ず責任を負うということが行われておりましたけれども、それではわれわれの活動の自由を保障する上に必ずしも適当でない。で、故意過失のない限り責任を負わないということにして、われわれの活動の自由をいっしょに保障するということに過失責任の意義があつたわけでございまして、

ところが、十九世紀の後半ごろにおきましてから大企業が発達して参りますと、過失責任の原則では必ずしも損害の公平な分担がはかられないということが出て参りました。大企業が活動いたしますと、そこから必然的に一定の損害が生ずる。しかも被害者の方に必ずしも責むべき点ばかりがあるわけでもないのに、被害者が賠償を取れないという事柄が出て参つたのでございまして、そこで、学説の上でも無過失責任論というのが唱えられて参りました。それが立法の上にも反映をして参ります。立法の上ではまず労働災害について、続いて鉄道、自動車、航空機というような危険物から生ずる責任について、各国で無過失責任の立法が行われて参りました。

わが国でも、これに伴いまして、明治の末ごろから、工場災害などについては災害補償の制度ができて参ります。そのほかに、現在では航空賠償制度について無過失責任が認められておりますし、それから独占禁止法におきましても独占から生ずる損害について無過失責任が認められております。

このように無過失責任が認められて参りましたのは、特殊な危険が増加をしてきて、それで無過失責任を認めて間接的に注意義務を加重する、それによって事故の発生を予防するという意味が一方ございまして、他方では、その損害が一定の予期し得べき損害である、企業の計算において一定の確率をもって事業の経費として取り入れていくことが可能なような、予期し得べき損害であるというところから、それを填補するのがやはり企業の責任であるというようなことが考えられて参りました。

そこで、今度は自動車責任について特に取り上げてみますと、二十世紀の初めごろからその立法が唱えられて参りまして、まず一九〇八年にオーストリアで最初の立法ができ、続いて一九〇九年にドイツ、そのほかヨーロッパ

パの大陸諸国では一九三〇年ごろまで
に大体自動車責任を認める特殊立法が
生まれて参つたのであります。ただ、
フランスにおきましては判例によつて
それが果されておりますし、イギリス
やアメリカにおいても、これは判例上
重い責任が認められるようになってき
ております。

そこで、今回の法案を見ますと、その
三条に特殊な自動車責任のことが規定
されております。これは大体ドイツ法
に一番似ているように思われますが、
今日までの各国の特殊立法の成果を大
体取り入れたものである。そういう意
味で、妥当な立法であると思われるの
であります。これは一応自動車責任を運
行しているものに責任を負わせて、ま
だし書で、その免責事由を認めてお
ります。これは、民法の七九九条によ
りますと、車証責任が被害者側にあるの
を、転倒したように見ます。つまり、
車証責任を転換しているというように
思われますが、この法案はさらにそれ
以上に出まして、ある意味での無過失
責任を認めているのではないかと。つま
り、車証責任を転換しただけならば、
運行をしている者が無過失を車証す
るだけで責任を免れるはずであります
が、これはさらにそれ以上に、相手方
の故意過失というものを立証しなければ
ならないという点まで進んでいるわけ
であります。車証責任の転換より
一歩進んで、一種の無過失責任を認
め、それに一定の免責事由をつけてい
るというように思われるのでありま
す。このような態度は諸外国の立法で
も大体取り入れられておりまして、一
応責任ありという規定を置きながら、
その免責事由をあとで規定するとい

うやり方をとつております。免責事由
の広さが結局問題になるわけでありま
すが、この法案はその点で比較的免責
事由をしばっている方ではないかと思
われます。ドイツなどよりは幾分免責
事由が狭い。それからドイツでは損害
の場合の最高額を、この特殊立法に
よつて賠償すべき最高額を法定してお
ります。これはそういう限度がない
という点からいまして比較的広い責
任を認めていると思われま。しかし、
これは最近の各国の立法を見ますと、
大体そういう重い責任を課する方向に
進んでいるのでありまして、そういう
意味では歴史の流れに沿つた、正しい
立法の仕方ではないかと思われ。その
のであります。実際にはこのような重い
責任を認めても、責任保険でカ
バーされる限度においてはこの保有者
が直接に損害を受けることはないわけ
であります。結局、責任保険でカ
バーをされない部分、すなわち保険の
限度を越えた損害の場合と、それから
どるぼうが運転している場合と、その
二つに三条が特に重い責任として表わ
れてくるのであります。

そこで、次に第二の問題といつしま
して、強制責任保険制度について申し
上げたいと思ひます。

で、歴史的に見ますと、各国ではま
ず特殊立法によつて重い責任を保有者
に認めることが先に出て参りました。
そのあとで強制責任保険制度というの
がとられていくのであります。たと
えば、ドイツにおきましては、一九〇九
年に一種の無過失責任が認められなが
ら、強制責任保険制度がとられました。
のは一九三三年でありまして、その間
約三十年の間がござります。大体強制

保険制度は各国でできておりますが、
これができたのは三〇年代、一九
三〇年代が多いのであります。

このことは、無過失責任がある程度
必然的に強制責任保険制度というもの
を要求するといふ点があると思われ
るのであります。無過失責任を認めま
す。加害者側では予測し得ない損害を
ある程度払うような危険も出て参りま
す。それによつて、大企業がつぶれる
というような危険もある。そこで、そ
ういふ危険を強制責任保険制度によつ
て保険をしなければならぬというこ
とになつてくるのであります。しかも
初めに申しましたように、このような
危険といふものは、その個人の企業者
にとつては予測し得ない場合があるか
もしれないけれども、全体として見れ
ば、一定の事故率といふもので確率的
には予測し得る損害になつておるの
であります。ですから、これを保険する
ことが可能になつてくるのでありま
す。この責任保険制度は無過失責任か
ら生じたといふことができるのであり
ますが、逆に、責任保険制度ができ
ましたことによつて無過失責任を容易
にするといふ面もあるものであります。

無過失責任といふものは、責任保険制
度の基礎なしには、その実行を期しが
たいといふふうにも言われておりまし
て、いわば両者が持ちつ持たれつの一
環に於いて、お互いに相手方を要求し
合うといふ点があるのであります。

で、この責任保険制度を損害賠償と
いふ点から見ますと、責任保険制度に
よつて加害者側は一種の自衛手段を講
じることができ。これに對して、被
害者側はそれによつて救済を受けるこ
とができる。いわば加害者側の利益と

被害者側の利益とをこれによつて統一
的に保障する、それによつて責任を社
会化するといふ面があるわけでありま
す。それは同時に、過失責任の原則と
無過失責任の原則とをこれによつて統
一的に把握するといふ面があるのであ
りまして、その意味で、責任保険制度
を強制するといふ点も、法律的な見地
からして、大へんけっこうなものでな
いかと思ひるのであります。

ただ、責任保険制度になりますと、
事故を起した者も、それによつて一
応は損害をカバーされることになりま
すから、注意力が減退をして、危険が
増大するおそれがある、事故が増加す
るおそれがあるといふことが、外国で
言われておるのであります。たとえば
フランスでは、一八四四年にセーヌの
商事裁判所で、これは注意力を減退す
るものであるから、責任保険というも
のは公序良俗に違反をして無効である
といふような判決が下されたこともあ
るようであります。もつとも、これは
直ちに翌年、その控訴審であるパリの
控訴院で取り消しになりました。責任
保険は有効だとされ、それ以後、責任
保険制度が非常に発展をしてきたので
あります。この事故を防ぐといふ趣旨
からしますと、責任保険で全損害をカ
バーするのではなくて、一部だけを損
補するようにしたらどうかといふよう
な議論もござります。たとえば、損害
の全部ではなくて、せいぜい八割か九
割程度まで損補をして、あとは加害者
側に払わせるべきだといふ議論もある
のであります。しかし、これは逆に申
しますと、被害者の保護にはそれだけ
不十分になるわけでありまして、やは
り全部一応損補をする。もちろんその

額には一定の限度はありますけれども、
その限度内では一応全部損補する
といふ、この法案のような行き方がや
はり正しいのではないかと思ひのであ
ります。結局、それによつて運転手そ
の他の注意力が減退する面について
は、刑事責任でそれを取り締まるほか
はないと思ひるのであります。で、過失に
よつて人に傷害あるいは死亡というよ
うな事故を与えた運転手を刑事責任で
取締る。民事上はこれによつて損害の
公平な負担をはかる。つまり、危険物
を行使ししかもそれによつてある程度
の利益をおさめておる自動車の
保有者といふものに、責任を負わせ
るという行き方が正しいと思ひのであ
ります。

で、今のうちに、事故が増加するとい
ふ議論はフランス以外でも唱えられ
ております。たとえばアメリカのマサ
チューセッツ州では、強制責任保険制
度を採用した結果、事故が増加してい
るというふうな報告があるようであり
まして、フランスでは強制責任保険よ
りも、基金制度を作りまして、基金が
一応賠償する、そうしてそれは事故を
起した者に求償するといふことで、注
意力の減退を防ぐといふ議論がござ
います。この資料の中にもフランスの
基金制度といふものが出ております
が、これはおそらくそういう見地か
ら、強制責任保険制度をある程度回避
して、基金制度にしたのではないかと
思ひるのであります。

この責任保険制度全体を見ますと、
この法案はかなり進んだ法案である
と思われ。第一には、直接請求、被
害者からの直接請求を認める、第二に
は、国家がそれでカバーされない点を

は、国家がそれでカバーされない点を

特に保障事業制度を設けて保障するといふ行き方をとっております。これは被害者の保護に万全でありまして、かなり進んだ行き方だと思われれます。もつとも、この保険をされる最高限度は、死亡の場合に約三十万円といふふうに向つておりますが、これは諸外国の例に比しますと、かなり低いものであります。もつとも、現在までの実際の支払額を見ると、まあそれくらいで一応スタートをするのが妥当なようであります。ほんとうならばもう少し最高額を引き上げることと考えられると思いますが、一応これでスタートをしてみても、その結果でまた考えていくということでもよろしいのではないかと存じます。

結局、全体としまして、この法案の行き方に法律的な見地からして賛成でございます。

○委員長(加藤シヅエ君) ありがとうございます。

それでは、その次に慶應義塾大学経済学部教授園乾治さんをお願いいたします。

○公述人(園乾治君) 園でございます。

この自動車損害賠償保障法案の目的としましては、自動車による交通事故の被害者に対して保護を加えるといふことと、もう一つ、この保障法によつて、そういう事故に対する損害賠償のために偶然の大きな費用を負担しなればならぬといふ自動車の運行者の経済、あるいは平たく言えば自動車交通業をやっているところの会社の経理を合理化するといふ、二つの目的を持っています。この二つの目的から見まして、この保障法案に対しては何人もおそろく反対をすることはなさるかと考へます。細目の点において、いろいろな立場から、いろいろな批判あるいは意見が出るかと存じます。私は学校で保険を専攻しています関係から、学究的な立場から、この保障法案に關しまして、若干意見を申し述べたいと存じます。

まず、御存じのように、この法案の構成は三つになつておるのであります。一つは、損害賠償責任の保険であります。それからもう一つは、この保険にかかわるべき自家保険制度というものであります。なお、この二つが根幹でございますが、これに被害者に対して十分な保護が与えられたいと考へる場合、及び保護をしましなかつたところの保険会社が十分な求償が得られないといふ場合に、政府がこれにかかわつてこれに對して保障をするといふ、三段がまゑになつておると考へてもよろしいかと存じます。

第一段の損害賠償責任保険でございますが、この保険は、自動車を運行します者に対して強制加入でございます。多くの場合に保険に対しては任意加入であるといふのが大體の原則でございますが、その例外として、御存じのように、社会保険に対しては一定の範囲のものに対して加入を強制するといふことが行われております。この保障法案の場合にも、同様に強制加入としますが、それはこの保障法案が持つていますところの二つの目的、先ほど申しましたように、被害者に対する保護と、それから自動車運行者の経済安定あるいは経営の合理化、こういう二つの目的を徹底させるためには、どうし

ても強制加入をしなければならぬといふことが是認せらるるものと考へます。ちやうどこの点は、社会保険における強制加入といふのと大體似たような点があると思つておられます。しかしながら、この強制加入は、いわゆる自動車の運送業をやつておられます業者にとつては、非常に苦痛であるといふように考へられて、あるいは反対が出るかとも考へるものであります。これは当然行ふべき被害者に対する賠償義務を合理的に履行するといふ点と、それから保険によつてこれを行えば経営が合理化されるという点から見れば、現状においては、財政的に相当苦しい点があつても、強制加入を認めなければならぬ理由が生ずると考へます。と申しますのは、御存じのように、保険に入りますと保険料を支払わなければならぬといふ関係がまず生じますが、この保険料は確定しました、割合に少額の金額でございます。その少額の確定した金額を支払ふことによつて、偶然に発生するかも知れない、あるいは発生しないかも知れませんが、偶然に発生するところの被害者に対する莫大な損害賠償の金額を、個々の場合に支払わなくてもよいといふことになつて参ります。この関係は、結局小さいきまつた犠牲でもつて、大きな偶然的犠牲をなくするといふことでございまして、これが一家の経済なりあるいは事業の経営を安定せしめるゆゑんであります。こういう保険の機能を發揮させるというところが十分に徹底するためには、どうしても強制加入をしなければならぬといふ理由が生ずるわけでございます。

さて、この保障法案は、もう一つ、

保険者を強制するといふ点でございますが、これは第六條に定められるようでございます。この保険をする人の強制をするといふことには、いろいろ立場によつて意見もあるかと存じます。一方の自動車運行業者を強制加入にしますと、保険者を強制しないといふ、どうしても契約が成立しないといふような関係が生ずるといふ意味で、保険の申し込みがあつた場合には、これをぜひ引き受けなければならぬといふことになるのだと考へます。当然の処置といふように一応了承が得るのでございますが、なお、この保険を強制せられて引き受けた結果が、いろいろな義務と申しますか、束縛を受けるという点において若干の問題があるかと考へるのであります。

それから保険金の問題でございますが、保険金に關しては、政令で定めるということになつておるようでございますが、大體外国のきめ方によつても、一事故に対する最高金額と、それから一人に対する損害賠償の限度と、二様なきめ方があると思つております。その総額の決定があまりに低い場合には、同時に多數の被害者が生じた場合には、一人の受けるところの損害賠償額が非常な小さな金額になるというところが考へ得られますので、この点は金額を決定せられますときに十分に考慮することが必要だと考へるのであります。

なお、保険金の支払い条件が、現在行われておるところの普通保険の支払い条件よりも、非常に寛大であるといふことが見られます。第十四條にきめてあるものでありますが、これは悪意は別として、重過失でも保険金を

支払ふといふことになつておるのであります。重過失を支払わないと、被害者を保護するゆゑでないといふことが一つの理由のように考へますが、この結果、自動車運行します方面において、過失に對して十分の注意を払わないといふようなことがあつては、いけなかつたといふので、十分にその方面の取締りを強化するといふことがなくてはならないと考へるのであります。

それから保険金の支払いが行われません以前において、仮渡金をするという制度が認められております。この仮渡金ももちろん被害者を保護するといふことから生まれたものだと思へますが、そのために保険者に相當な犠牲を払わせる結果が生ずるといふことは、十分注意をする必要があつたかと考へます。そうして、もし不當な損害をこの仮渡金のために保険者が負担するといふような場合がございしましたら、後にきめられますところの政府の保障といふことがなくてはならないと考へるのであります。

なお、告知義務に關しまして、違反した場合には契約を解除することができるといふことは、一般の保険でも同様でございますが、この保障法においては、契約解除をしましても、七日の間は解除したところの保険者が責任を負わなければならぬといふことになつておるのでございます。その場合にも、賠償をしました支払いした保険金に關して、他に求償ができなかつたといふような場合も生ずるかと思へますが、今も申しましたように、政府がこれに對して保障を与えるといふような規定がぜひ望ましいと考へます。

それからこの保険の保険料の決定に關しては、二十五条に規定がございいます。保険料が能率的な經營のもとにおいて適正な原価を償ふものでなくてはならないとか、あるいは営利的な目的がこれに入つてはいけないということ、が重ねて述べてございしますが、この「営利の目的の介入」という点では、相互会社の保険では営利を認めないという建前になっておるのであります。もちろん、この「営利の目的の介入」ということは、一応の理屈が成り立つのであります。株式会社の場合においては、それならば、この「営利の目的の介入」ということがあり得るか申すのでございしますが、現在の保険料の全体を觀察しますと、これはほかの事業でも、いわゆる公益事業は同様だと考えますが、昔のような株主本位の営利一点張りの事業經營というものはないのであります。ことに保険のような大衆を相手としますものは、たとえば交通業の場合と同様であつて、それが資本家本位の営利本位のものであるということは、現在では考え得られない。すべてが利用者本位あるいは消費者本位ということになってゐます。従つて、わざわざここに「営利の目的の介入」ということは、たまたま、前段の「能率的な經營の下における適正な原価」ということで十分ではなからうかと思ふのであります。ことに営利の目的の介入ということをご否定しますような規定があるということは、資本主義社会における一般の事業に対する極端な制限ということにもなるかと考えますので、前段だけでこの規定は十分ではないかと考えるのであります。

それからその次に、この保険に關しましては、再保険の国營ということがございします。元受保険の六〇％に對して國が再保険をやるといふことが、制度の上でできておるのでございします。が、再保険を國營しますところの一般的な理由として、民間の事業にまかしておいたのでは、保険業が普及発達しない場合とか、あるいは非常に危険が多くなかなか採算がとれないから再保険で危険を負担するといふような場合が、再保険を國營するところのおもな理由であると考えますが、この場合に、この保障法案において保險会社が引き受けた保險に關しましては、その金額の点からいいますと、現在の保險会社が負担し切れないような大きな損害は発生しないであろうと考えられます。従つて、その点から經營難が発生するかもしれないという心配から再保険を國營するといふ理由はないのであります。もし再保険を國營する理由がありとするならば、前段の被害者に対する保護を十分にすること、つまり、社会的な理由にほかならぬといふように考えられるのであります。結局、こういう自動車交通による災害といふものは、全部を交通事業者に負担せよといふことは、いけません。現在の交通の非常な幅廣さであること、並びにそこから當然生ずるところの交通事故といふものに対しては、全体として社会が責任を持つて、従つてまた國家がそういうものに対して最終責任を負うといふような理由からでないか、この再保険を國營する理由は生じてこないものであります。そういうような再保険を國營する理由が、

社会的な理由、つまり交通業に避けることが不可能であるような事故、それを國家がめんどうを見る、責任を負担するといふことでございしますならば、ここから國庫が若干保險料を負担するといふような理由も生じようかと思ふのであります。最初からそういうことを希望することは不可能であるとしても、この再保険を國營するといふことは、もし賠償を得る望むといふことが許されずならば、將來において保險料の一部を國が負担するといふようなことになるならば、事業主の保險料負担を緩和する一助にもなるかと考えるのであります。

それから、今まで述べましたところは損害賠償責任の保險であります。自家保障の問題がございします。自家保障といふのは、自分で損害賠償する財力が十分であるといふような場合に認められるものだと思いますが、これは嚴重に制限をしないと、ある場合には支払い能力が不十分であるといふような事態を生ずることがあるかと考えますので、自家保障制度はあえて反対はいたしませんけれども、これを許可する基準は相當高くしなければならぬものだらうと思ふのであります。全然別な例でございしますが、健康保險法において、國家のやつてゐます、厚生省が管掌してゐますところの健康保險以外に、健康保險組合がやつてゐます保險がございします。この自家保障といふものは、一応健康保險組合の事業に類似するものと考えられますが、健康保險組合の場合には、その利益を受ける者が大体同じ職場におりますところの者で、關係が密接でございしますが、この法案においては利益を直接受けます者は被害者でございします。自家保障制度においてそれができてゐるために十分な損害賠償が得られないような事態が生じないように、十分に注意をする必要があるかと考えるのであります。それから最後の政府の保障でございしますが、いろいろ保險者が負担することが道理でないような場合、あるいは負担させられないような場合に、最後の責任を政府がとるといふ建前になっておるのであります。なおこの政府の保障に關しましては、仮渡金の超過した部分に關しましては、政府がかわつて支払うといふような条項もつけ加える必要があるかと考えるのであります。そうでございせんか、保險会社が仮渡金を支払う責任、あるいは負担が非常に重くなるといふふうに考えられます。これを渡すといふことにもなるかと考えますので、ぜひ仮渡金の超過部分に關しては政府の保障も最後には得られるといふようにいたしたいものと希望する次第であります。

おしまいのところに、二十八条であります。賦課金の問題がございします。この賦課金の國庫負担の問題ですが、この制度の適用を除外せられるところの者、たとえば第十條に除外せられる者が規定してございしますが、その規定の中で「國、日本専売公社、日本國有鐵道、日本電信電話公社、都道府県その他政令で定める者」とあります。その最後の「その他政令で定める者」といふ者が負担しなければならぬところの保險料部分と申しますか、あるいは賦課金も、十分に國庫の方の計算に加えられるといふことが必要であると思ふのであります。

大体以上申し上げましたような点が私のこの法案に対する、保險學研究をいたしまする學究としての意見でございします。公述を終ります。

○委員長（加藤シヅエ君） ありがとうございます。

その次に、共榮火災海上保險相互會社社長宮城孝治さんをお願いいたします。

○公述人（宮城孝治君） 私はただいま御紹介をいただきました共榮火災海上保險相互會社の社長をいたしております。保險會社で組織いたしております日本損害保險協會の常任理事もいたしておりますので、業界といたしましていささか意見を申し述べたいと、かように存じております。

この法案は、ただいまお話がありましたように、自動車の事故で人の生命、身体が損害を受けたときに、その損害について、原則としてすべて賠償をしてやろうという制度を、法制化せうといたしますものであります。て、きわめて社会性に富んだ、また公共的なものでありますので、私どもは賛意を表しておるのであります。

この法案の中に盛り込まれた制度は、通覧いたしてみますといふと、いろいろ特長が、また特色がございしますが、私どもの立場から特に考えられますことは、まず第一に、その賠償責任がほとんど無過失責任に近いものである。また第二に、すべての自動車がこの保險に入らなければならぬ。第三に、民營の保險會社のすべてが原則としてこの保險の引き受けを拒絶してはならぬといふ、この三点が、私どもの立場から考えてみますといふと、いろいろ特色があるのであります。

それで、ただいまも申しましたように、一番私どもが関心と申しまするか、この制度の中に入りまして、さて実施に移りました際に考えさせられることから申し上げてみたいと存じますが、これは制度の問題に関連がある、かように存するのであります。それは、ただいまも申しましたように、

この点につきましては、経営の建前を先ほども申し上げましたが、普通事故が発生をいたしますその事故の頻度というものを予想いたしまして、そうして料率を算定をする、算出をいたします。それを経営の根本にいたすわけでございますが、好むと好まざるとにかかわらず、全部の自動車を引き受けいたします場合に、その損害の事故の頻度というものの測定をいかにするかとということが、一つの問題になると存するのであります。これは先ほども

建前であるということについては当然のことであると、かように考えるものでありますけれども、私どもが保険者となりまして、この事業を経営いたして参ります上に、経営の安全性というものをごにおくかということが一つの問題になるのであります。利益はあげないけれども赤字になつては困る

かい希望等もございまするけれども、御質問でもございますれば、後にまた申し上げたいと思います。

○委員長(加藤ツエエ君)　ありがとうございます。

それでは、最後に横浜市交通局長鈴木敏樹さんにお願いたします。

○公述人(鈴木敏樹君)　鈴木でござい

その適用の上におきまして、都市側といたしましていささか納得いたしかねるところがございますので、以下その点について申し述べたいと思います。

すなわち、法案の第五条は、強制保険制度を規定いたしております、これに対し、第十条でこの強制保険を国、専売公社、国鉄、電電公社、都道府県等

については適用除外するというふうな規定しております。何ゆえにこういうふうな規定をされたかというふうなことを伺つてみますと、主として賠償能力の点からの御考慮のようになつておられますが、こういう御考慮は、府県以外の地方公共団体でも相当の規模能力の都市につきましては、当然いたされても差しつかえないのではないかと、いふに考へるのでございす。なぜならば、この種の賠償能力につきましても、都市は都道府県と何ら区別をする必要は認めないと思つてございす。しかし、こういう私たちの立場につきましても、ひとしく都市といつても大小さまざまで、ピンからキリまである。これを一律に、都市であるからということで律するといふことは、これは不適当だといふような御議論もあるやに承つておられます。そうするならば、もう少し、制限を加へるといたしまして、現在政府の方から御許しを得て自動車運送事業を行なつており、しかもその規模が相当大きくて、地方公営企業法の適用を受けるというふうな都市については、当然お考えをいたしても差しつかえないのではないかと、いふに考へるのでございす。またそれよりもゆるやか過ぎるというふうになるならば、地方自治法の百五十五條の第二項に規定してありますところの政令で規定した都市、すなわち京都府を初めに入れるところは当然過ぎるほど当然ではないかといふに考へるのでございす。

元来、市は、都道府県と同じように、国家賠償法の適用を受けておられます、こういう面からいたしますと、

うと、都道府県と都市というものを区別するものは、ちょっとおかしいといふに考へます。当然同じように扱つていただいていいのではないかと、いふに思ひますが、とりわけ、先ほど申しました地方自治法の百五十五條によると、この政令所定の五都市は、その実態をみてみますと、自動車によるところの事故が起きた場合に、そのことごとくについて、被害者との円満な示談を行ひまして、適正な賠償額を決定し、これを迅速に支払つていくというのが現実の姿でございす。こういう実情にあるものに対して、第五條に定めるように、強制保険制度を適用するといふことは、いたずらに保険料を出し、事務の複雑をよけいにするといふことだけで、何も私たちはそう大した効果があるとは思へないでございす。むしろ、この都市も財政は必ずしも豊かではございせん。その豊かでない都市の財政に、さらに圧迫を加へるにすぎないと思つてございす。

御提出申し上げましたプリントのしるまいの方に三枚の表をつけてございす。ほかの都市はわかりませんが、私の自動車というものは、一番少い所の自動車の横浜市の七百九十一、一番大きい所で千七百五十七の大坂というふうなことになるのでございす。これを現実の姿で財政上調べてみますと、その前につづつてございすところの、これは横浜の自動車運送事業だけの実績でございす。もし、ただいま伺ひましたような保険料率で算定いたしますと、約倍近くの財政負担になる。横浜全市で算定をいたして

みますと、この本市方面の清掃車あるいはその他の車というものを合算すると、六百七十万円くらいになるだろう。しかも事故というものは現在本市関係におきましては、何にもないといふような実情からいたしまして、相当都市の財政負担になると思つて、あります。

こういうような観点からいたしまして、私は、少くとも現在公営企業法のもとに自動車運送事業を営んでおられるところの都市は、おのおのそれぞれ多数の車輛を保持してございす。従つて、この法案も第十條をそのままにして、おきますと、先ほど私の申しました通り、いたすに財政負担を増加するにすぎないという結果にならうと思ひます。従つて、できるならばこれを、都道府県と同様、五條の適用除外といふことでお願い申し上げた、どうしてもできないといふならば、少くとも、府県にまさるとも劣らないと私どもは自負いたしておりますが、政令都市、すなわち京都府を初めとする五都市につきましても、当然そういう御処置をするのがいいのではないかと、いふに考へる次第でございす。

都市側に立ちました意見を申し上げまして、陳述を終わります。

○委員長(加藤ツヅエ君) ありがとうございます。

これにて、午前中に予定いたしました公述人の方々の公述は一応終了いたしましたので、ただいまから御質疑の時間に入りたいと思ひます。御質疑のおありの方は順次、御発言をお願いいたします。

○岡田信次君 私は横浜の交通局長に

お伺ひいたしますが、この事故費、あなたの方からいただいた表ですね、事故費の百三十一万と七十六万といふのは、この内容は、どういふものでございすか。

○公述人(鈴木敏樹君) この内容は、事故を起しました場合に、いわゆる人の生命あるいは身体に害を及ぼさなかつた物的だけの損害もございす。この場合におきましては、法案が人身事故の場合を想定いたしておりますので、物的だけの事故費といふものは除外してございす。すなわち、何かタクシーでも衝突いたしまして、向うのタクシーの車体に損害を与えたという場合には、この金額の中に含まれておりません。ここに掲げました二十八年度の百三十一万と七十六万の七十六万は、この金額の中には、人身事故に支払つた費用でございす。

○岡田信次君 そうすると、横浜市はたとへば、二十九年でも八年度でもいいのですが、人を一人あなただけの方の場合に、最高はどのくらい払つておられるか、あるいは最低どのくらい払つておられるか、ちょっと伺ひたい。

○公述人(鈴木敏樹君) そのケース、ケースによりまして、必ずしも一定いたしておらないのでありますが、事故損害、何といふか事故の、人を死に至らしめた場合に支払います賠償金ですか、示談金でございす。大体現在では五万円ぐらゐを底といたしまして、上は十万円程度でおさまっております。これはまことに不思議な話ではあります。事故が起りましたケースを見てみますと、大抵、十のうち八つまでが、年寄りで貧困家庭

の人に多いという奇妙な現象が出ておられます。示談をいたします場合にも、そういう社会的環境といふようなものを考慮に入れて示談をいたして、そういうふうな額になつておられます。

○岡田信次君 そうすると、もう一遍横浜の交通局長に伺ひますが、あなたのプリントに「いたすに保険料の支出費と事務の煩雜」と書いてございす。これは、今度保険ができれば、ほとんど全部保険会社がやってくれるので、事務の煩雜なんといふのは、かつて今までより減るのじゃないですか。

○公述人(鈴木敏樹君) 私は法案を読んでみまして、必ずしもそうではないように受け取つておるのでございす。が、やはり損害賠償の折衝といふものは、事業者であるところの、あるいは自動車の所有者であるところのわれわれが個々に折衝をしなければならぬように考へておるのであります。また保険の支払い、限度も法案にはございせんが、無制限に払つていただくのではないようございまして、一定額きりしか払つていただけないといふようなことになつて参りますと、その保険限度でわれわれは責任が一切解消されないように承つた。結局、今までは以上の手数をかけるというように私どもは考へたのでございす。

○岡田信次君 ちょっと議論になるので、すけれども、大体強制保険ですから、その強制保険であるからには、大部分保険会社と被害者の間で交渉すべきであるといふように私は考へておるのですが、さっきのお話だったら、これは五万円から十万円しか払つておられない。今度は三十万円まで行くので、すから、大部分は限度内におさまるの

ろん、細目につきましては、法案の審議に入ってから、政府がもう少し負担すべきであるとかという点に問題になると思いますが、こういう点に對しまして、こういうような料率でよいのか悪いのか。これは保険会社の共済火災の宮城さんにも、園さんにも、両方にお聞きしたいのですが、こういうふうな料率でいいものかどうか、その点をお答え願いたいと思います。

○公述人(園治君) 保険料の負担が終局どこに転嫁されるかという問題でございまして、私も従業員の給料の方々にそれが転嫁されることは好ましくないと思っております。それで、先ほどちょっと申しましたが、再保険という形がございまして、再保険料の負担という意味で国家がこれを負担するようないかに持つていけばいいのではないかと考えております。ただし、この交通事故に対する責任がどこにあるかというのをよく考えまないと、いたずらに国庫負担だけにまかせることになる、無責任に事故が起るといふことでもいけないと思ひます。ですから、交通事故の最終の責任がどこにあるかという点でございまして、これは直接には、それに従事しておる運転者なり、あるいはこの事業を営んでいる者が負担しなければならぬ、その部分が相当であると思ひます。しかし、これは産業災害と同じでありまして、工場経営とかあるいは鉱山の経営者がある程度負担はいたさなければならぬ、この事業が、そういう製造業なり鉱山業が必要である、国の生存繁栄に必要であるということになって参りますと、やはりその重要な産業災害に對して国が責任を負うという面が出てく

ると思ひます。交通業も同様だと思ひます。全部を自動車交通会社あるいは運輸者に負担させることはできない。一部は、こういう交通機関が必要だといふ社会的な理由によつて、国が負担するといふ理由も出てくると思ひます。それじゃ保険料の何%を国が持つたらいけないかということになりますけれども、そこいらは数字でも持つて申すことはできませんけれども、とにかくこの交通業が盛んになるに従つて事故が避けられないという面が出てくれば、その面に対しては国が責任を負う、最終責任は国が負うということになつてくると思ひます。

具体的には何%というわけに参りませんが、大体そういうふうでございまして、ですから、できるならばこれに對する国庫の負担が、単に再保険の事務費だけでなく、若干でも給付の面、保険料になる面、結局保険料の一部であります。それが実現されれば大へんけつこうだといふふうに考えております。

○公述人(宮城孝治君) ただいまのに関連いたしまして、意見を申し上げたいと思ひます。私の方の営業といたしまして、保険会社が自動車の保険をやつております。これは御承知のように、自動車の車両そのものの保険と、それから相手方と与える人的あるいは物的の賠償をいたします保険とございまして、この場合に、この自動車損害賠償補償保険に關連いたしまして考えますのは、自動車賠償保険であります。営業といたしてやつておりますのは……

これが現在、自動車が保険会社にどのくらい保険をつけているかという

表が、二十九年度の表がございまして、それをちょっと申し上げますと、自家用乗用車でございまして、これは、三輪乗用車も含めまして、二六%、それから営業用の乗用車、これが四九%、それから自家用貨物車二六・五%、それから乗合自動車、これが四六%、それから三輪車、二輪車、これが五%、特殊自動車三六・九というふうになつておりました。多いのは営業用の貨物車の五八・八%、少いのは三輪車と二輪車の五%、こういうふうなことになると思ひます。これはちょっと、たゞいまお尋ねがございました中小企業者等に、どの程度保険料の負担が過重になつていのかどうかという参考にはなりませんけれども、何かちよつとそこからヒントを得るように思ひます。

この場合に、保険会社はもろろん強制ではございせんので、営業としてやつておりますが、実は保険料の料率の關係で、この料率を高くいたすことはできません。従つて、経営といたしましては、損害率が非常に高くなつておりました。平均いたしますと、七四・四%の損害率になつております。普通火災保険等では三〇何%前後の損害率、自動車保険の場合には、ことに賠償保険の場合には七四・四%というふうな損害率になつておりました。経営におきましては赤字になつておる、こういうふうな実情でござい

ますのでありますので、これは余談でございましてけれども、普通の自動車の損害率になつておりますので、火災保険の他の料率は何回となく下げてお

りますけれども、自動車に關する限りの料率はもう少し上げざることを認めてほしいといふように、大蔵省には申請をいたして交渉中でございます。従つて、全部入りまといふようなことになりまして、しかも全部入りますることによつて危険が低下する、事故の発生が低下するといふような事実でも起きて参りますといふと、保険料率は営業保険の料率よりも少なめに下り得るの点には私も思ひますけれども、この点は私どもはまだ算定中でございます。そこで確たる御意見を申し上げることは困難なような事情でござい

○重盛壽治君 先ほど園さんもお話しになつたのだが、国がどれだけ責任を持つかといふことは、私に言わせれば、今のようないふ状態になつてきて、自動車損害賠償保険をうらたえて作らなければならぬといふ根拠が、一体どこにあるかといふことになりまして、この自動車の行政といふものに対する無方針がここに來た。はつきり言いますと、自動車を作る人間、自動車は何台、国の事態に即応してどれだけ許可をしてやればいいのかといふ事態を掴まずに、どんどん、取締るものと許可するものと別な立場にある。作るものと監督するものとが別の立場にある。こうした四者四様の立場にある日本の実態を無視した自動車行政といふものが、やはり大きな事故を次々と起す原因ではないかと思ひます。たとえ

ば、道路が完成されておるならば事故が起きないかと思ふのでありますが、そういうあらゆる点から來るので、大かたの責任は交通事業者でなくて、むしろ国にあるのだといふことの、こ

う立前でこの法律を作つていくのでなければ、一部の業者の犠牲によつて作られるような格好になるのでは非常におもしろくないと考へております。えらい突っ込んだ質疑であります。まあ当面はとにかくとして、将来はこの問題については、先ほどのお言葉のうちに、もう少し研究してやつたらどうかといふことが言えると思ひます。それに関連して、もう一つ経営の面から測定をはつきりさせてから補償したい。いわゆる十四条の問題になつてくると思ふのであります。この点は例の審議会であるが、その前に、あなたの方から考へる場合に、十萬の全

國の何と申しますか、代理店、こういう人々を通じて云々といふことを言われておる。これはいゝやう、何と申しますか、交通關係に關連性を持つものだけが代理店をやるといふようなこととでなくて、全部幅広くやる、こういうふうに解釈してよろしいのであります。か。

○公述人(宮城孝治君) 保険会社の立場を先ほど申し上げましたが、きわめて社会性の高い公共的な事業でございまして、私どもが進んで参加をします。私どもがその意義を感じておるのでございまして。しかし、たとえば業者も、あるいはこれは保険業者も、また業者といひますと自動車業者もまた運転者も、あるいは保険業者も、できる限りのこの精神にのつてまして、ある程度の責任をやはり感じたい、かように考へておるのであります。従つてでき得る限りの機能を發揮いたしましてお役に立ちたい。先ほど御質問がございましたが、迅速に支払いが

できるか、あるいは事務がはかどるかというように関連をいたしまして考えます場合に、直接保険会社が支店を使つてやるというように、これは能率が上がりません。各保険会社の下に全国十数万の数がござい

ます。確定数はちよつとここで持ち合せておりませんが、十万をこえる代理店がございまして、それぞれ会社と密接な関係のもとにいたしておりますので、これを通じて、たとえば支払いに

関する書類の取りきめ、あるいは保険料の払い込み、または証書の交付、そ

ういうようなものは全部この組織が活用ができるんじゃないかというように期待をいたしております。

○重盛壽治君 鈴木さんにちよつと伺いたします。公共企業体になつて、五大都市はもちろん、その他公共企業体等たとえば健康保険なども独自にやっておるようなところは、当然

独自にやらしてもいいじゃないか、こ

ういう御意見のように承わつたんです、お説に反対ではありません。ただその場合に、この法律の内容はちよつと健康保険に当てはまるように、こ

の法律の内容、たとえば金額の問題等まで、そのまますくく当てはめていかどうか、そういう点除例を何か設けなければならぬのじゃないか、その点……

賠償折衝というように、には多少の变化はあると思いますが、しかしやは

り少しもわれわれがやっておつて今不満足も何もないのでございまして、おまかせ願いたいという見解を持っております。

○重盛壽治君 そうすると、除外はして、しかも独自でやる、こういう結論でございましてね。これには拘束されな

いというようにしたい、こういう御意見ですね。ただ、そういうことになり

ますと、先ほどのように五万円から十万円というように、最終的に死んだときに、そういう数字になる

場合もありますが、その場合にはもう少し考慮するということならば、ある

いはこれに準じていくというように、ことを考へてやらなければ、除外して野放しにすることが、逆に勝手なことを

させるのだ、一般は無理でも、人身事故で死ねば三十万円なら三十万円を円

タクの事故で補償していただく、しかしバスで死ねば五万円でおさまつてしま

うというふうな印象を与えることにならば、これを別扱いにするのは困難

なように思いますが、そういう点、どうお考えになっておりますか。

○公述人(鈴木敏爾君) 私の言葉が足りませんで、そういうふうにおつたり

ただいたしますという……

○重盛壽治君 私はそういうふうにとりません。

○公述人(鈴木敏爾君) まことに恐縮でございまして。決して五万から十万で一切を終えるというわけではございませ

んの、即死をいたしました場合には、そういうふうな例もございしますが、先ほど申しした通りに、即死をいたしま

せん、これは相当な額になります。一つの事例でございまして、七才か八才

になりまして子供をひきまして片足がだめになりまして義足をつけなければなら

ないでございまして、子供です。それから順々に成長して参りまして、一本つ

けた義足では間に合わないで、しま

いまでは何本かをかけなければなら

ないといつたようなものも全部負担し

なければならぬというふうなことで、この場合においては、大体二十四、

五になれば成長もするから、その間に何本取りかえればよいのだという

ようなことを算定して話し合ひをつ

が、これは人の姓名と同じわけでは重要事項ではあるかもしれないが、車を認識する場合の……、ほんとうの保険料計算には、番号なんかは関係がないわけでありませう。実質的には法令で定める自動車の種別というのが危険に影響を及ぼすものでございませうが、実はそのほか今後この保険をやつて参りますと、たとえば地域的に危険があるかないかは、つまりどこで営業しているかという運行の場所と申しますか、その籍のあるところと申しますか、そういう所在地、あるいはその他たとえば運転しておる人の過去の経歴だとかいうことが、危険がないかあるいは危険が多いかという点に影響することだと思ひます。そこで第二十条に三として、その他法令で定める事項とかいうふうなことを入れていただきたい。それで今後保険料の計算に、たとえばいい方にでも悪い方にでもございませうが、影響する事柄については、それを盛り込んで保険料を合理的に計算するといふふにありたいと思ひますので、第二十条に三として、その他法令で定める事項といふのを一つ入れていただきたいと思ひます。

今の御質問で運転者が三重の負担をするといふこととございませうが、これはどうもこの法律で運転者の責任を免除するわけにも参りません。実はこれは自動車交通業者とそれから労働組合の間で、保険料の負担のきめ方とかあるいは賃金の問題と関係する問題じゃないかと思ひます。この法案では運転者の責任を免除というわけにもちよつと参らぬと思ひますが、他の方法で今おつしやつた問題は解決するよりはほかに仕方がないのじゃないかと私は考へております。しかしそのしわ寄せが、経済的に非常に弱いと申しますか、あるいは弱くなくても責任を不当に背負わされることはいけなかつたことだと思ひます。ことにそれは労働強化によつて労働時間を延ばすとか、うなことになることは、この法律の趣旨とするところに反するように考へます。あくまでも交通事故の被害者の保護をするといふことが主で、従として経営の合理化といふことになるのではないかと申すように、私もこの法案を見ておる次第であります。

○小酒井義男君 もう一点、園さんにお尋ねしたいのですが、一部関係者から私も陳情を受けておる問題なんです、自動車営業のために使われておらないいわゆる商品として、中古自動車などがまだ流通部面の段階にある自動車ですね、そういうものはこの法律から除外してもらいたいです。この意見があるわけなんです。ところが被害者の立場になれば、それがどういふ目的に使われておつても、自動車被害を受けるということになれば同じことだと思ひます。商品の自動車であつても、営業用の自動車であつても、あるいは個人の自動車でも、国が持つておるあるいは都市の経営しておる自動車であつても、個人として自動車によつて被害を受けるということになれば、これは同じことだと思ひます。そういうのを区別して扱つていくという扱い方ですね、そういうことが果して妥当なのかどうか、保険というあなたの専門の立場から特殊の御意見があつたら承つておきたいと思ひます。

○公述人(園乾治君) この法案は、自動車の運行といふことが書いてございまして、運行とは何かという定義がどこかに述べてあると思ひますが、その運行の範囲に入らない自動車、こういうお尋ねだと思ひますが、これは第二十条の二項に「この法律で「運行」とは、人又は物を運送する」といふにかかわらず、自動車を当該装置の用に供するに用いる」と、装置の用に供するに用いるといふのですから、これは進行させることも、前に進むことも、うしろにさがることもあるいは停止することもあるのだと思ひますが、それで今おつしやつた運行といふことが、商品として運ぶ場合も入るかといふこととありますが、これはきめ方になると思ひますが……。

○小酒井義男君 それは入ると思ひますが、入ると解釈すべきだと思ひますが、しかし今日持つておるが、それはほかの人に渡つてしまふかも知れぬといふようなものに、同じような保険をかけさせるといふ扱い方が妥当かどうかといふことなんです。

○公述人(園乾治君) お答えいたしますが、これは御質問は、では一ぺん保険に入つた車を賣つた場合、たとえばAが持つていた車がAが保険に入つた、それをBが所有権を持つた、そのときBに名義書換ができるかどうかという、こういうお尋ねでございませうか。保険証券の名義書換のことではございませうか。

○小酒井義男君 そうじゃないに、いや、私どものところへ今来ておるのは、結局商品としての段階にある自動車を運行する場合は特別に御考慮を払つていただきたいという陳情が来てゐるわけなんです。そういうものを特別に扱うといふことがいいのか悪いのかですね。

○重盛壽治君 ちよつとつけ加えます。こういうことなんです。たとえば今やつておるものは自動車、営業用のバスとかトラックとか円タクとかいふものに大体該当するわけですが……。

○公述人(園乾治君) 自動車販売業者といふものがありますね。

○重盛壽治君 販売用の車につけねばならぬ、この点だけですね。

○公述人(園乾治君) 販売業者の持つてゐる車からすでに保険に入ればならぬかと、そういうことですね。そこから入つても差しつかえないのではございませうか、今の名義書換ができるということになれば……。

○重盛壽治君 差しつかえはないのです。差しつかえはないんだが、そういうところはちよつと今の五大都市と同じで、除外してくれぬかといふことになるのですが、除外することが法的にいいのか悪いのか、結論的に言うところ、こういうことです。

○公述人(加藤一郎君) それは今運行の方に入るといふ解釈だと思ひますので、これでは保険がかかるように、強制保険がかかるようになっていふと思ひます。これがはずすのがいいか悪いかといふことは、一応それを保険料を販売業者が払つておる場合にはそれを買い主に転嫁して、今の名義書換をするといふことで一応おさまるよう思ひますのでございませう。ただそれを販売業者がまた長く寝せておくといふ場合には問題になり得るかと思ひます。つまりすぐに回収ができないという場合、

一年くらい寝てゐるという場合、わずかの期間の間に高い保険料を払わせられるのは困るというところはあるかとも思ひます。かりにそういう場合が非常にあつて問題があると思ひましたら、それだけについて別の保険料を払う。保険期間を非常に短くして別にして区別をするといふこともまあ立法としては可能であるし、またそういう事例が非常に多ければ、そういうことも考へられるのじゃないかといふ気もいたします。

○仁田竹一君 この法案に直接の関係がないのでありますけれども、公益事業といつたしまして同じ立場にありまして、せつかく専門の方がいらつしやつたのでございませうので、お尋ね申し上げます。この法案をそのまゝ海上運送業者に当てはめるといふことがどうなるか、御案内のようによつて相模湖以来、洞爺丸にいたしまして、あるいは紫雲丸、またたきさんの被害者を生じてゐるわけでございますが、この法案をそのまゝと申しますか、海上運送業者に適用することができるといふか、もちろん法案の名称は変えるわけですが、そういう点何か法律上不適當なことがおありになりますならば、御指摘をお願い申し上げます。

なお宮城さんからは、今のは加藤さんなり園さんにお尋ねしますが、一方、保険会社の立場から宮城さんに意見と申しますか、そんなふうな場合には、海上運送業と自動車運送業との相違な点があればどうかとおありかどうか、お伺ひ申し上げたいと思ひます。

げまして御参考に資したいと思ひます。

結論を申し上げますと、本法案に絶対反対をいたします。その理由を申し上げます。本法案の制定は自動車運送事業を営むわれわれといたしましては、免許可事業を免許を廃止する方向へとつながりしめることの非常に危険性のある法律であるということが一言にして言えらると思ひます。

その内容は免許可事業はこれを免許するに当りまして、きわめて慎重な審査を必要とするのであります。そこで審査内容につきましては、公益事業を担当し、さういふ危険な自動車を取り得た交通事故等におきましては、これを弁償する責任能力、さういふ点に欠陥のない完全な資格を有することがまず第一に詮議されねばならんと思ひます。しかるにその後における自動車運送事業の免許可を見ておきますと、まことに乱許乱設であつて、かような重要な審査並びに要望せらるる資格に欠くるものが多いことをまことに遺憾と存じますが、それこれに對して免許可事業の本質から、これが改善育成及び責任遂行のすべてを要求されねばならぬことが、これは道路運送法の規定するところであると信じておるのであります。

しかるにそのことなくして、ややもすれば起り得る人身事故に對して、まことにこれが弁償の責任を果したがたき部分が一部あるからという理由をもちまして、これを強制するところの、本法の提案を見たことは本末転倒であるのみならず、私はまことに遺憾な措置だと考えております。

前に、衆議院で一般タクシー、ハイヤー並びにトラック等の免許可に對して、これを、免許をよして、自由営業にひとしいことに処置し、しかして起り得る事故等の弁償に對するたため、強制保険の道を講じたがよいであらうという意見が、當時の法律改正の提案者である、衆議院の中曾根代議士その他から承つたのであります。私はそれはそれによつて反対したましたが、それは、事故を起したから、それに要するところの治療費なり、ないしは生命を失つた方々に對して慰藉の道を、金をもつて解決すればよいのだというところに大きな間違いがある。それはこの事業に對するわれわれの心がまよつたといひまして、まことに飛躍をしておられるといひます。交通事故の問題等がやかましくなつておりました、かような未熟な、いわゆる私もから見ますと、以下幾つか説明いたしますが、ずいぶん欠陥の多い法律が通ります。これは事故の問題に對する抜本的な考え方が少いからだと私は存じ上げておるのであります。

交通事故の問題は、何によつて起るかと思はれますと、車と人であり、そこで事業責任に任ずる者は、常に完全整備の車を提供せねばならぬこととあります。同時にこれを操作する従業員諸君は、平安にして安定のうちに日常の作業を続けなければならぬのであります。車がよくて、従業員諸君が平安のうちに運行されまゝする事業には、おそれなく事故は皆無にひとしいものになりまゝです。たまたまそうしてでも、いろいろな理由によつて交通事故を起

し、人身に危害を与えることはないとはいへませんが、さういふ場合におきましては、完全な労働者との、労働条件を確保し、車両の完備を期しておる事業体は、さういふ、万一起り得た災害等においては、弁償解決をしておるべきところの過去の事例がなかつたとは言えないと存ずるのであります。そこで、私も、さういふ結果に對して、弁償すればよいという觀念を根底から直さなければならぬのが、現在の責務であると存じます。しかして事業者に對しては、さういふ強制を受けなくとも、いつ何ときでも五十万や百万の弁償はできる企業体であらねばならぬし、事故を起さざる車と、事故を起さざるところの従業員の特遇改善等が行われる企業体であらねばならぬために、當時私は免罪法に反對する一員といたしました。おむね基準台数は、労働組合が構成できる程度、その最小限度にする、さうすると、一人の専従者をもつていたとすると仮定いたしますれば、五十台というものが最小限度の企業体であらねばならぬ。しかし、弾力性とあらゆる場合における負担、責任に任ずる企業体をもつて、免許可の基準になすべきである。かように説明したことを覚え、かつ、それによつて大方の御賛同を得たと信ずるのであります。

ここに私もはかなりの車両を持つておりますから、それこれの指数をもちまして反對の理由を申し上げてみたいと思ひます。私も大体やうております。大和交通の所属車両は二百五十台のハイヤーと、約四百五十台のタクシーであります。約七百台、ちよつと十台ばかり切れますが、大体の

台数でありまして、これを一番事故の多かった昨年の五月からとてみまして、さうしてことしの四月までをとつてみております。それによりまして、ハイヤー方面におきましては、お客さんなり、第三者に与へたる人身の危害等につきましてお支払した金額が、一月百五十円平均であります。一年にいたしましてこれが千八百円程度であります。一月百五十円程度になつております。しかるにタクシーのほうはこれにルノー等が入つておりますために、非常に昨年は事故が增大いたしました。一月の平均が大體千五百円見当になつております。これはそれをもつて少くとも完全示談解決をしておりますから、それによつてあと民事訴訟を受けるとか、それ以外の請求を受けておられるのであります。全部を解決しておる実情がこの数字によつて私どもの会社の子供を物語っております。これに對して本法案の内容を見ますと、おむね全

国タクシー、ハイヤーの保険料負担は幾分の差等をつけるのと、これこれこれを同様にしておるのではないかと、この点に、法の未熟な点があると存じます。

しかし、事故を起す危険率によつて保険料の負担をきめるといふことになりますれば、少くとも東京におけるハイヤーとタクシーとの比率が十分の一に近いほどハイヤーは危険がないのでありますから、これを東京のハイヤー以上に走行の少ない地方の一般ハイヤーにこれをおしなべて通算してみますと、さらに低いものになりましよう。さうなつた場合にすな。幾分の差等をつけるというがごとき言葉をもち

て、あるいは無事故の場合における幾分の保障戻しをするといふような言葉をもつては、まことに強大なることが負担といふことになりまして、今まで自分たちが誠意をもつて事故を解決しておるところの、金額賠償のすべの完全解消をしておるものから言ひまして、その結果を負擔しなければならぬといふ結果になりましよう。さういふ結果と、一部東京、大阪等の危険な車の流しによつて起るところの損傷を、それを全国の落ちついた事業者が何倍かの負担をして、これを補わなければならぬといふことになりましかたとき、私もは全国業者の負担の不公平、不均等、さういふ点において大きな反對の猛烈として巻き上ること覚悟せねばならぬと存するのであります。

私は本法の制定に當つて、当初より自家保険制度を十分これを加味立案するべきであるといふことを運輸当局にも力説いたしました。一員といたしまして、さらに反對の理由を申し上げてみたい。健康保険についてこれを見ますと、私もは約三千の従業員諸君に對して健康保険を自家保険しております。それによりまして、保険料の滞納があるとか、あるいは保険給付が不完全であるとか、ないしは治療が不徹底であるとかいふふうな、ややもすれば健康保険に對して受けるところの非難といふふうなものを少しも聞いたことがございませぬ。しかして自家保険によつての、非常なこの経費の節減、お互いの慎重さ、さういふものがこれをプラスいたしました。毎年數百萬円の過剰金を生ずるのであります。これは他に流用できませんから、いづれ

て、あるいは無事故の場合における幾分の保障戻しをするといふような言葉をもつては、まことに強大なることが負担といふことになりまして、今まで自分たちが誠意をもつて事故を解決しておるところの、金額賠償のすべの完全解消をしておるものから言ひまして、その結果を負擔しなければならぬといふ結果になりましよう。さういふ結果と、一部東京、大阪等の危険な車の流しによつて起るところの損傷を、それを全国の落ちついた事業者が何倍かの負担をして、これを補わなければならぬといふことになりましかたとき、私もは全国業者の負担の不公平、不均等、さういふ点において大きな反對の猛烈として巻き上ること覚悟せねばならぬと存するのであります。

私は本法の制定に當つて、当初より自家保険制度を十分これを加味立案するべきであるといふことを運輸当局にも力説いたしました。一員といたしまして、さらに反對の理由を申し上げてみたい。健康保険についてこれを見ますと、私もは約三千の従業員諸君に對して健康保険を自家保険しております。それによりまして、保険料の滞納があるとか、あるいは保険給付が不完全であるとか、ないしは治療が不徹底であるとかいふふうな、ややもすれば健康保険に對して受けるところの非難といふふうなものを少しも聞いたことがございませぬ。しかして自家保険によつての、非常なこの経費の節減、お互いの慎重さ、さういふものがこれをプラスいたしました。毎年數百萬円の過剰金を生ずるのであります。これは他に流用できませんから、いづれ

て、あるいは無事故の場合における幾分の保障戻しをするといふような言葉をもつては、まことに強大なることが負担といふことになりまして、今まで自分たちが誠意をもつて事故を解決しておるところの、金額賠償のすべの完全解消をしておるものから言ひまして、その結果を負擔しなければならぬといふ結果になりましよう。さういふ結果と、一部東京、大阪等の危険な車の流しによつて起るところの損傷を、それを全国の落ちついた事業者が何倍かの負担をして、これを補わなければならぬといふことになりましかたとき、私もは全国業者の負担の不公平、不均等、さういふ点において大きな反對の猛烈として巻き上ること覚悟せねばならぬと存するのであります。

私は本法の制定に當つて、当初より自家保険制度を十分これを加味立案するべきであるといふことを運輸当局にも力説いたしました。一員といたしまして、さらに反對の理由を申し上げてみたい。健康保険についてこれを見ますと、私もは約三千の従業員諸君に對して健康保険を自家保険しております。それによりまして、保険料の滞納があるとか、あるいは保険給付が不完全であるとか、ないしは治療が不徹底であるとかいふふうな、ややもすれば健康保険に對して受けるところの非難といふふうなものを少しも聞いたことがございませぬ。しかして自家保険によつての、非常なこの経費の節減、お互いの慎重さ、さういふものがこれをプラスいたしました。毎年數百萬円の過剰金を生ずるのであります。これは他に流用できませんから、いづれ

て、あるいは無事故の場合における幾分の保障戻しをするといふような言葉をもつては、まことに強大なることが負担といふことになりまして、今まで自分たちが誠意をもつて事故を解決しておるところの、金額賠償のすべの完全解消をしておるものから言ひまして、その結果を負擔しなければならぬといふ結果になりましよう。さういふ結果と、一部東京、大阪等の危険な車の流しによつて起るところの損傷を、それを全国の落ちついた事業者が何倍かの負担をして、これを補わなければならぬといふことになりましかたとき、私もは全国業者の負担の不公平、不均等、さういふ点において大きな反對の猛烈として巻き上ること覚悟せねばならぬと存するのであります。

かの機会におきまして診療所の設置とかいうふうな、一般の健康施設に対する設備にこれにかえるべきであるという議が持ち上っているような次第でありまして、国家がお役人の仕事によってやっておりますこの種保険行政制度の姿から見まして、実は保険料の滞納及び保険給付が遺憾となり、ややもすればいよいよ健康、健康保険によるものは悪い安い薬が盛られるであろうというがごとき非難を聞くことは絶対にありませんことは、われわれは自家保険の経験によって体験をし、これに一つの立証をしておるのであります。ここに私どもは自家保険をいたしますことは、同時にこれは本法に反対することにはつながっております、相当の会社は自分の手のうちにありまして、今のような保険の賠償は完全解決下において、一つは月額百五十円、一つは千百円程度においてすべてを完了しておるわけでございます、ときには被害者のけが人の諸君等から、まあ相手が太和であったから、やれやれ安心であったというふうな、こういうふうな言葉を聞くことさえ往々にしてあるのでございます。

かような保険料、その他実際上の問題について、私は立案の内容である保険料の問題について、負担がきつめて不均衡になるという点と、それから実際ににおいて、これをわれわれの手の中に置いてやっております過去の経験から見まして、何ら支障のないこととあり、それをみずから解決できることとあり、かような行政圧力を受けなくても保障ができ、それに対する担保が確保できるところの企業体の免許と、その事業の育成こそ、この際事故

を起さないという、人道上の本質にかんがみて、設議されるべき筋合いのものであると、深く信じておるのであります。起した場合は保障ということではなくて、起さざることを政策、制度、行政、これこそ痛烈に要求するところの、私の反対理由の重大なものになるのであります。

そこで国家が、先ほど委員長さんからお話がありました、六〇%を再保するということによって保障することになることになっておりますが、それは初年度において、再保険料をもつてまかなうこととありますから、国家予算には何ら予算の計上を見ておりません。次年度において計上するかもしれないかは、私は存じませんが、これは一応特別会計下におきまして、保険料の収入、それからして保険の弁償、こういうものと右左の貸借勘定において相殺されることとありますから、本保険制度を実施するに当って、何ら国は負担しておりません。かようなことになっております点に痛烈な反対をいたします。

本法案の内容を見てみますと、私どもの反対をしておりますところの無過失賠償制度が大きく取り上げられております。故意または重大な過失以外も賠償責任を免れないのであります、この担保として保険料の積み立てによって、これを弁償することになりましますから、おおむねというか、ほとんど全部の事故は、被害者のよいと悪い、順法精神の有無にかかわらず、交通規則の無視にかかわらず、その方面からおおむねこれは弁償されるところの性格に追い込まれて参りますと、現在の日本、他の交通機関ないしは歩行者、そ

ういうふうな人たちの交通に対する道徳上の態度が、国民性の上から見ましても、まことに未熟であり、遺憾千万だと存じております。その部分を全部あげて、無過失においてこれを全部弁償しなければならぬということになりますと、非常な大きな負担が、無条件で自動車業者にかかってくるというところを憂えるものであります。それに對しては、今まで解決をする場合において、彼らに責任がある場合において、その責任を当然ある程度しんしゃくされて、示談解決をしておりますことは、妥当なる反省を求めている一つの賠償方法であると存じます。

かくして、この保険がわれわれにまみゆるところのものは、年々増大するところの保険料の大きな重圧であつて、しかも一面においては、ガソリンは上り、やれその他のいろいろな制度が、弱いものに大きく振りかぶさつてきておりますのみならず、この保険受取証を持たなければ、営業ができない。しかも今申し上げましたように、全体的にこれを見ますと、まことに大きな負担を先取りされて、それによらずに一日も営業ができない、運転ができないというふうな禁止的な姿に入つてきますところのこの法案は、単に保障をするというものでなくして、その事業の存亡への一つの禁止か、あるいは存続かというところに締めつけるところの重大な要素を持つております。単に免許可とするとか、取締りをするというふうな、そうしたいわゆる法律の命ずるものは、要するに国民への姿ではなくて、人権に對して、営業に對して、その自由を認めざることを、大きな障害となる本法の制定に對して、

根底から私どもは反対をしたいと存ずるのであります。そこでこの問題を結論づけて申しますと、トラックとか、通運とか、早川さんなどもお見えになつておりますが、そういう方面もおそらく反対だと存じますが、立案者が運輸省であるがために、御遠慮なさつておるのではないかと、いうふうなことを考えますことが、うがち過ぎておるとするならば、お許しを願いたいのであります。私はこの法律がぼつと出て参りました間においては、法の精神には賛成をしようとするが、今日でもあるやうであります、これが順次、法案の御審議が進行するに至つて、かく保険料を大きく負担しなければならぬ人たちが、この法案の内容を見ますと、だんだん、だんだん深刻に検討されて、一日一日に反対の音が大きいつつあるというところは、この法律の内容がわかるに従つて、私どもはしかあることと存ずるのであります。これを幾日かを猶予されまして、そうしてこの国民大衆な業者者に再考を求めるならば、全国をあげて、この本案のごとき、いわゆる負担におきましても、解決におきましても、未熟なものに向つては反対すると存するのであります。

ここで私どもは委員長さんや、ほかの委員の各位にお願いしたいことは、直ちにかようないわゆる新しい画期的な問題を實現することを急がれずして、時期尚早なる今日の段階において、これが検討をしばらく加えられまして、その完全実施に入ることを望むとともに、実施をされる場合におきましては、一たび保険料をある程度払った以上は、それをもって免責たるの、

お互いの責任を果し得るものとならねばなりません。従つて今の過失がないものであらうと、あるものであらうと、ほとんど全体をあげて賠償の対象になります場合においては、多分に社会政策を加味しておるところの本法案であります限りにおきまして、国家は少くとも業者の負担する、車所有者の負担する保険料と同額以上の国費をもつてこれが保障に任ずるところの対策を、予算措置において打ち出さるべきことを私どもは要望して、またその主張をなすべき責任があると思ふ。ただ、これは洞爺丸事件のごとき、あるいは紫雲丸事件のごとき、同様に、大きな賠償をし、かつ賠償は積み立ての範囲にやなくて、その上に大きな民事訴訟がふりかかつて参りますから、この法案の制定によつて打ち出されてくるところの、ある程度の保障をするという安心感、被害者からさうに大きな民事訴訟を受ける素因となつてくる場合と追ひ込まれる姿になつてくることは私どもは思ふのであります。かような点について、国が社会制度の上において、これに對する相当の費用を計上して、もつてあとの分は全部弁償に任ずるから、業者なり車所有者が負担した限度においては免責になるというやうな、胸のすく法律になることを念願して、その場合においては賛成をしたいと思いますのであります。

反対の理由を簡単に申し上げました。どうぞよろしく御審議を願います。

○委員長(加藤シヅエ君) それでは続いて全国自動車運輸労働組合組織部長小松崎隆次さん。

○公述人(小松崎隆次君) 私はこの法

案について一つの付帯条件をつけまして賛成でございます。

私の組合である全国自動車運輸労働組合は、中小企業のトラック屋の集まりです。現在中小企業の労働者はどのくらい圧迫を受けておるか、そういう点について若干お話ししておきたいと思ひます。

現在トラックの運転手は非常に他の産業に比べて劣悪な労働条件に置かれております。事故の原因というのは、労働条件が悪いということが一つの原因になるのではないかと思います。現在、組織労働者の賃金として、扶養家族三人で熟練運転手で約一万三千円から一万五千円くらい。これも五十時間から百時間、こういうような長時間の労働をしなくてはならない。地方の場合においては、大体この六割から八割くらいの状態です。まして、ここ二、三年來のデフレ政策の強行によりまして、非常に支払期日がおくられておる。現在まだ二月份的の給料をもらっていない。その二月份的の給料をもらうについても、こま切れ、いわゆる月に十一回ぐらゐの支払いである。千円、二千円、そういうような給料の支払いを受けておる状態です。こういうような経営の中で、事故原因というものをこの法文に明確に出していただきたい。この根本的な原因は、先ほども申し上げましたような労働条件、これを考えていかなければ、こういう法案ができません、なかなかこれの負担というところを考えると、非常に心配されるわけですね。

次に、こういうような状態に置かれていられる中小企業のトラック、これに政府として道路運送法に基く輸送秩序の

確立と申しますか、これに對しても予算の裏づけを行なうていただきたい、こういう付帯をいたしたいと思ひます。あとは御質問の中でいろいろお答えをしていきたいと思ひますが、ただいまは中小企業の実態をお話ししたわけですね。この保険については、中小企業の実態はそういうことでありますから、非常に保険額を支払うという点になりますと、ちよつと心配になるわけですね。そのために今申し上げた予算の裏づけを……。中小企業育成という面でのこの法案について賛成いたすものであります。

○委員長(加藤シヅエ君) ありがとうございます。

その次に、全国乗合自動車協合理事長石塚秀二さん(石塚秀二君) 日本乗合自動車協会の石塚でございます。私はこの自動車損害賠償保障法案の趣旨そのものにはあえて反対するものではないと思ひますが、法案に對しては、二、三希望意見を申し上げてみたいと思ひます。まず第一には、これは先ほども他の公述者からも御希望がございました点であります。この法律による保険料に對しまして、国家は相當に補助すべきであるということ強く主張したいのであります。その理由といたしまして、この法案の目的といたしましては、第一案に示すごとく、自動車の運行によつて人に被害のありました場合の損害賠償を保障することに、被被害者の保護をはかることにあるというところが主眼でございます。そうして被害のありました場合は、原則として賠償責任は自動車側で負うことになつております。これはいわゆる無過失責任に近いものになつておるわけであり、元來自動車による損害事故は、偶発的なものが多いのでありまして、いろいろの原因が競合いたして起る場合が多く、だれの責任であるか、判定のできないことが多いのであります。もちろん運転者や車両の責めに帰すべきものが多いのであります。また一般人の道路交通における通念と申しますか、これが足りないために起る場合も相當にあるのであります。かような場合でも、まあまあとにかが自動車の方で賠償しておけというものがこの法律の趣旨でありまして、そのために平素保険をかけておく。ことに今まで事故など一ぺんもやつたことがないといふものでも、世の中のためにといふこと、自分のためでなく世の中のために保険にいやおうなしに入らなければならない。しかも保険など入らなくても、一朝事故があつて損害を生じた場合には、すぐに賠償のできることが明らかになる。その強制的に保険をかけること、そういう建前になつておる。そうしてまたその保険をかけるということがだれのためかといへば、第一には世の中のためであり、社会保障制度を確立するためでありまして、自動車保有者はそのためにいわば犠牲を払わされるということになるのであります。それでありますからして、これに對しましては、国家として相當な負担をして保険をかけるものを助けるというの、これは當然なことじゃないかと存ぜられるのであります。それがこの法案には国家の補助については何ら触れておらぬといふことは、これは遺憾に存する点であります。この点を何とか考慮していただきたい。

きた。ぜひとも考慮していただきたい。と思う次第でございます。

それから第二に希望申し上げたいのは、法案の三十条に關連いたしておるのでございまして、この法案においては保険が強制であり、社会保障のためでありまして、その非営利性ということを強調いたしておる。これは当然でありまして、その結果保険料率は、できるだけ低率になるようにつとめるべきであると存じますが、そのためには保険料が能率的な経営のもとにおいて適正なる原価を償う程度のものでなくてはならぬ。これは法案にもその文字通り示してございしますが、そのういふふうでなければならぬ。このことは保険会社についてばかりでなく、この事業の第一線ともいへば自動車保有者と接觸する窓口業務、これをあづかることこの代理店についても同じく當てはまることと存じてございまして、かかるに幸いにして自動車保有者の各界と申しますと、バスであるとかトラック、ハイヤー、タクシー、通運、それに自家用、各自動車などにはそれぞれ各府県単位の団体が組織して、それぞれが集つて中央団体を組織して、その中でありますが、それぞれの分野においては、自動車保有者としての団体とは平素密接な連絡がございまして、事情もよくわかつておる。またその利益を代表するところの非営利的の団体でありますからして、これらがもつた代理店業務を行うことが最も経済的であり、コストの引き下げに役立つと存する次第であります。この法案には、単に保険会社は自動車運送または通運事業の振興をはかることを目的として組織する団体その他のものと代理店契約を結

ぶのだということになつておりまして、これらの団体とその他のものとの間に何ら輕重がないのであります。どうして右の団体に限るといふことができないれば、この団体に重点を置いて、いわゆるその他のものというものについて、何らか制限をするように取り計らいを願ひたい。かように存する次第であります。

第三に希望申し上げたいのは、法案第四章の自家保障制度に關連した問題であります。この自家保障を認められるといふことは、これはわれわれもぜひやつていただきたいと存するものであります。だが、この自家保障を認められるのは、それがみても損害保障が直ちにできる、そういう經濟力を持つてゐることが、だれにでも認められるものでなければならぬといふことになつておるからして、それは本來積立てをする必要のないものでありまして、これを強制しなくても実害はないものであります。それがまあ保険をかけるものとの均衡上からでありまして、か、こういういわばむだな負担を強制されておるのではありませんか。そして、せめてこの積立金は経理上は損金に立てられるようにして、法人税とか、事業税等において恩恵をこうむるようになつていただきたいといふことをお願いしたいと思ひます。以上三點につきまして簡単に希望を申し上げました。

○委員長(加藤シヅエ君) ありがとうございます。

次は、日本私鉄労働組合總連合会自動車対策部長坂寄林藏さん(坂寄林藏君) 坂寄でございます。

ます。私はバス事業に携わつておる一労働者でございますが、経営者、従業員という立場を離れまして、本法案を国民の一人として検討してみた場合、その趣旨には社会保障への一過程における法案といたしまして賛成の意を表する次第でございます。しかしながら本法案には事故の根本的原因はどこにあるのか、またその対策をどこに置くかという点につきまして、基本的方針に何ら触れていないという点を残念に思う次第でございます。運輸省の説明を待つまでもなく、本年二月末現在における自動車の車輌数は、戦前最高時の約二十二万輛の六倍強である百三十四万二千輛という自動車がこの狭い国土内を走り回つております。従いまして監督官庁である運輸省がよほど思い切つたわが国の鉄道、軌道、船舶あるいは自動車等を含めた総合的な交通政策をとらない限り、車輌数に比例いたしまして、事故もまた増加の一途をたどることは自然の現象ではないかと考えます。私もバス企業に働く労働者としていたしまして、われわれはわれわれの立場に立ちまして、事故の原因が一体どこにあるのかというところをここ数年慎重に検討して参りました。自家用の乗用車は一応別といたしまして、バス、ハイヤー、タクシー、トラック等による事故の死傷者数を検討してみた場合、ここ数年の統計によりますれば、ハイヤー、タクシー、バスに比較したしましてトラックによる死傷者数が非常に多いことを物語つております。すなわち昭和二十八年までに四五千七百七十八名、ハイヤー、タク

シによる死傷者数は六千四百四十名に對しまして、小型トラックまでを計算に入れますと、トラックによる死傷者数は実に三万二千二百八十二名という膨大な数字を示しております。なぜトラックによる事故が多いのか、このことにつきましては先ほどトラック関係の労働者をもつて組織しております全国自動車運輸労働組合の小松崎君から詳細に説明がございましたので、私は省略いたしますが、同じ労働者の立場に立ちまして言い得る共通の点はただ一つ、従業員にのみ犠牲をしいることによりまして、従業員に労働強化と低賃金を押しつけて、他業者との競争を一步でも有利に押し進めようとしてゐる経営者のいる企業ほど、労働者は事故におびえ、労働強化にあえぎながら毎日不安な気持ちで運転をしてゐるという実情がございまして。私も監督官庁である運輸省に對しまして、生活苦にあえぎながら毎日十五時間十六時間も乗務をしなければ生活できない運転士の姿こそ事故の最大原因であると考えまして、労務管理を労働基準法にのっとりて経営者が適正に行うよう指示されたい旨何回となく要請をして参りました。しかしながら御承知のように現実には自動車行政は免許においては運輸省、生産関係は通産省、労務管理は労働省、交通取締りは警察、道路関係は建設省といったように各個バラバラに運営されておりました。その不円滑な政策のしわ寄せが第一線に働く労働者に押しつけられて、従業員が生活に苦しみ、労働強化にあえぎながら無理な運転を続けていくところに事故の最大原因があると判断して、私は労働組合の言い過ぎではないかと考えます。

以上のような考え方から、私どもはバス労働者としていたしまして本法案に賛意を表するとともに、次の諸点につきまして十分考慮され、付帯条件として善処されたいことを要望するものでございます。

まず第一点といたしましては、政府はこの機会に事故の根本的原因を徹底的に究明いたしまして、一体その原因がどこにあるのか、総合的な交通政策を樹立いたしまして、事故の絶滅ができるように基本的交通政策を審議する機関、たとえばフランスにおける運輸高等政策審議会にように労働者代表を加えた審議会制度をすみやかに設定すべきではないかと考えられます。

第二点といたしましては、今日地方の中小企業のバス会社は必要以上の不当な競争から、バス事業の持つ公益性も危ぶまれるようなきわめて困難な段階に達して参ります。この原因は乗務員に労働強化と低賃金を強要しなければ、企業を維持できないような激烈な競争に起因するものでございまして、政府は道路運送法に基く輸送秩序の確立に、予算の裏づけをもちまして積極的な対策をすみやかに講じていただきたいということを願ひする次第でございます。

第三点といたしましては、現在でさえ低賃金と労働強化によつて生活苦にあえいでいる運転士に、これ以上の保険料の負担をせよというものは、ますます運転士に労働強化を押しつけるような結果になることが憂慮されるわけでございます。従いまして私どももいたしましては、事故の最大原因である乗務員の労働強化を幾分でも軽くするためには、車体保険と同様に法的措置が講じられねばならぬならば、経営者におきまして保険料金額負担をするようこの点を慎重に検討していただきたいということを願ひする次第でございます。

第四点といたしましては、第三十五条の審議会には労働者の意思を十分に反映させていただきたい。またこれからの自動車の企業というものを健全に発展させていくためには、労働者の意見をぜひとも聞いていただきたいという考え方の上に立ちまして、三十五条の審議会には労働組合代表を参加させていただきたいということを願ひするわけでございます。

第五点といたしましては、責任保険の被保険者でないものとして、国、三公社、都道府県等を除外させてございしますが、除外させた理由につきましては判断に苦しむものでございます。おそらくこれらの企業は過去の実績や、あるいは負担能力におきまして、十分に本法案の趣旨に沿ひ得るものという理由から除外されたものと判断をいたしますが、しからば同等の負担能力と実績を持つ五大市あるいはそれ以上の民営大企業も同様の取り扱いを受けてしかるべきではないかと判断するわけでございます。

以上五つの要望事項を付しまして本法案に賛成の意を表し、私の公述を終わります。

○委員長(加藤シヅエ君) どうもありがとうございます。

では続いて全国旅客自動車労働組合連合会中央執行委員長伊坪福雄さんをお願いいたします。

○公述人(伊坪福雄君) 賠償法案に對して、私もハイヤー、タクシー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障制度確立への道を指向しております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の組織である全交通としての修正意見はすでに本委員会において全自連、私鉄の労働組合代表より述べられておることもありますが、重複を避け省略いたします。

私はハイヤー、タクシーとしての特別な立場からこの法案の内容について二、三の意見を述べまして議員各位の御理解を得たいと思ふものでございます。

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、タクシーに対する取締り当局を初め一般の世論はまことに手きびしいものがあります。ハイヤー、タクシー労働組合としては、この現状に對して決して傍観しておるわけではありませんが、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蒙いたしております。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、着々成果をおさめてきておるのであります。しかし遺憾ながら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、まことにさききにたえません。この法案の成立により、多少なりとも被害者の方を擁護することができ得れば、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願ひたいことは、この法案成立に

よつてハイヤー、タクシ一の事故の減少を求めることは困難であるということとであります。私どもとしては事故の起きける根本原因の解決方法を考慮していただくたいと願うものでございいます。私は昨年本運輸委員会と労働委員会の会において、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の機会を与えられ、その折ハイヤー、タクシ一の事故の原因は、業者の労働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、新規免許会社の乱立にあつたことを述べ、これらの具体的改善意見を書くべきとした。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になつた事情があつたか存じませんが、名義貸し営業につきましては、わがもとの顔に現在でも横行いたしており、車両数も増加いたしております。さらにも、私どもに最も関係の深い労働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が業者に提示され、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になりましたが、当初三月に実施するといわれたものが、いまだに実施に移されず、今日に及んでおられるような状態であります。特に本年三月に国産車の料金値下げを契機として業者は四分五裂化し、料金ダンピングが活路を求めており、これからくる一切のしわ寄せが私ども労働者にかかかると、このため街頭における客の争奪、水揚げの向うのため事故違反を惹起しております。結論的に言いますと、こ

の法案の成案により被害者を擁護することはよろしいのですが、事故の起る根本原因を放置しては法の精神に反応しておりますと考えますから、この点改善方を再度願うものでございます。

第二点といたしまして、事故防止の方策として総合的交通統制を考慮していただきたいものであります。戦前に比して営業車が増加しておることも事実でありますが、自家用車の激増はことに著しいものがございまして。私はいここで取締り当局を誹謗し、わが田に水を引く考えは毛頭ございせんが、現在交通事故違反取締りの対象は特にハイヤー、タクシール労働者に向けられておるようでございます。この法案の誤謬を承わつてみて、そのような感傷を受けるものでございまして。現在の交通事情というのを見ますと、都市部における基幹路線にタクシーが常に需要者を求めていることは事実であります。ここにタクシー車両の大部分のほか、数倍の自家用車が集中しております、これが事故の誘因となつておるのであります。もつとも東京において私たちタクシーは幾つかの交通規制を受けておりますが、繁華街から締め出しを受けておりますが、自家用車については野放ししてあります。これら自家用車のはんらんが事故の一因をなしているということもいえないない事実であると思うのでございまして。従つてあらゆる交通機関を包含した交通統制を考えられることを強く要望するものでございます。

次に第三点として、この法案はまことに政令、省令が多過ぎるということでございます。私どもはさきに道路法、通取締法において、苦い体験があり、これには賛成しがたいのでございませ

す。道交法が本委員会にかかった折、ハイタク運転者に対する行政処分である就業停止は聴聞会にかけるといふことになりました。しからばどの程度のものをかけるかということと私たちは七日間以上の就停を主張したのでございます。本委員会では十五日以上のものとしまり、法案にはこのような面は盛れないので政令の中でやる、こういうふうになったわけでございます。ところが政令で出されたものを見ますと、六十日以上のものであることになり、せっかくの法律というものが死文化されておるのでございます。政令、省令の必要も十分私たちとしてはわかりますが、このような轍を再び繰り返しますが、このように轍を再び繰り返すことを懸念し、最低限度にとどめていただくたい。

次に第四点として、審議会及び審査会に労働組合代表を必ず参加させてほしいということであります。さらに具体的に言うならば、交通運輸関係労働組合と全損保労働組合の代表者を参加させていただくたい。特にこの点で各議員先生方に申し上げたいことは、さきに自動車運送協議会に対し労働組合代表を参加させることについて、本委員会において、学識経験者及び利用者代表の中で労働組合代表を参加さすということになり、具体的に進められた果は、全国で五名の労働組合代表の参加しか見ておりません。しかも自動車関係はそのうち三名にすぎないのでございします。自動車事業の複雑性、特殊性が十分に反映されない状態でございます。このようにという経験を生かされ、労働組合代表の各委員会参加を法文上明確にさせていただきたいことをお願いするものでございます。

第五点として、私どもは被保険者として保険料の負担に応じられないこととでございます。私ども運転手の収入は二十四時間勤務で大体一万五、六千円程度でございます。資料としては委員長のもとに提出してございます。交通違反の罰金、料料と行政罰により、この低額な収入の中からさらに二〇％内外のものが取られており、これ以上の負担にはたえられない経済事情にあるのでございます。運転手が保険料の負担をかせぎ出すためにさらに事故を起すことも懸念されますので、この点十分御賢察の上、遺漏のなきようお願いする次第でございます。

以上をもって私の公述を終わりたいと思えます。

○委員長（加藤シヅエ君） どうもありがとうございます。

では、次に熊澤英敏さんをお願いいたします。

○公述人（熊澤英敏君） 私はこの法案はいましばらくデイスカッションして賛成であります。

私は長らく外国で自動車事業に関係し、そしてその事故を解決して参りました。大体法律的な知識は全然ありませんが、現在この自動車法案の最も中核をなす自動車のことにつきまして、法律百八十五号ですが、この道路運送車両法の仕業点検という非常に大切な条項があります。その中の、たとえば技術的なものの中で、これが実際に Rowe に行われていない。現在走っている車を試みに測定器で調べると大半は引かかるだろうと私は信じます。その業者を何ら技術的にデイスカッションせずに法案をあれこれ審議したってどうなるかと、こう考えております。

の仕業点検について、いや、そういうことを車の出るときに、一々運輸省できめてやっていったら、三十分も四十分もかかるわけです。この中で、具体的に言う時間がかりますが、たとえば自動車デフレンシャルギヤの、うしろの方の油を見ろという条文がないのです。条文にないから、見ずに行つて、その油がなくなつて焼けつくと、たとえは踏切の前で故障すると、焼けついてしまつて、押しても引っぱつても動きやせんです。これは事故のもとになるのは明らかです。で、こういう問題もありますから、いさ少し技術的に、あるいは故障についても、いろいろなその科学犯罪的な問題を、そういうものについて技術委員会を設けて、デイスカッションをしていただきたい。

それから、まだいろいろ述べようと思つたのですが、もう皆さんのいい意見が出まして述べることはありませんが、次に二十条のナンバー、先ほど小酒井委員のおっしゃつたように、その商品のナンバーですが、これも現に一台一枚の同一許可のナンバーで、一枚借りてきて、それを何台にも使つている現状です。これはその車が一台、午前の部会で申したのですが、車両番号とか車種等は要らない。それよりもむしろ地域とか、いわゆるタクシの運転手になれば、もう一ぺん免許証のほかに就業免許でも作つて、もう一ぺん再試験したらいいんじゃないかと言つていましたが、この二十条の車台番号とかを除けば、この不正はますます増長されるということになります。

それから今の三十条の保険代理業務ですが、これもまあこういう資本主義

国家ですし、営利というのは、営利を目的とせないというのは別れとか言っておりましたが、これはやっぱり強制保険でもありまして、そのために不便にならないようにすること、それから普通のやってみようということ、その手数料が百四十五万台にもなりますから、まだ計算いたしておりませんが相当なものになると思います。まあそれが一割か五分か知りませんが、これは結局いわゆる自動車関係の公益法人、それも公益法人でも政府が経理面を監督できる公益法人にすること、そうせずに野放しにした場合には、掛金の融通とか使い込みが起るだろうと思えます。それも考えます。

それから最後にいろいろ外国のそういう傷害保険とか何かも見ましたけれども、学者の言う意見も理論でしようが、もっと日本的ないわゆる特色を織り込んだ法案を作っていたらいいとお願ひをする次第であります。簡単ですが……

○委員長(加藤シヅ子) ありがとうございます。以上で予定いたしました公述人の方々の御意見を一通伺いましたので、これから質疑に入りたいと存じます。御質疑のおありの方は順次御発言をお願いします。

○片岡文重君 新倉公述人にお尋ねいたしますが、先ほどの御説明を伺っておりますが、一応ごもっともな点も多々ございまして、しからばかりに百歩譲って、お説の通りの立場に立つて、この法案も出さないと、そしてなおかつその事故を防止するということになりますと、現在はんらんしている車を一度になくすわけにはいかないのですか

ら、どういふふうにしたならば、あなたのおっしゃられるような事故をなくすることができるとか。つまりおっしゃられるように事故に対して、被害者に対して完全解決をなし得るような業者ばかりがあれば、お説のような方法でもいいと思うのですが、残念ながら今日では完全解決をなし得る業者というものはきわめて少く私は思うのですけれども、今日の現状はどういふふうにして解決したいのか。今日のこの状態は乱許と言いますか、みだりに認可を許したからだというお話でしたけれども、現に理由のいかんは別として、現に起っているこの事態に対してどう措置すればいいとお考えになるか。

それからいまだ一点は、そういう自家解決ばかりを、自家解決をなし得る業者のみを許可するということになりますと、勢い大資本、少くとも最低五十台以上ですか、最低五十台以上というお話でありましたが、おそらく五十台くらいではそう十分な業務管理もできまいと私は考えますが、大きな資本を持つものでなければ、こういう事業はできないというところになって、多分に大資本家擁護の傾向に陥ると思うのですが、この点についてどういふようにお考えになりますか、その二点をお尋ねいたします。

○公述人(新倉文郎君) 御質問の二点ですが、現状の非常に混乱をしておる事業及び車両の状態を、すでにできちゃっているものをどう調整するかと考えるかという点か、一とそれから私に説明している、かように強制を受けられて、自力を持って事故解決等ができる企業体、こういうことを言うこと

になると、それが大資本経営というところ、それに偏するようになりがたいかと、こういう二点だと存じます。この点は関連を持っておりまして、両方一緒にしてお答えいたします。現在あるものを減らすとか、それから直ちにこれをどう少なからしめるとかいうことは、これはいかなる強権をもつてしても不可能なことと存じます。しかしながら、私が初めに申し上げましたのは、事業の改善命令等を行って、不正事業を排除することにあると、こう申し上げておるのであります。これは伊坪君もこの点に触れておったようでありまして、一例を東京の混乱しておるタクシー、ハイヤーにとってみます。幾たびこれが是正を要望したかわかりませんが、いまだに名義の上に安坐しててためを許容し、しかして毎日何万か、第一回は二十万といったような不当な搾取を続けておる事業及びそれにあぐら車両主、これが三千台をこしておると言われておるのであります。かようなものはまさに違法行為でありますから、法治国において、また帝都のおひざ元におきましてこれを断固排除すれば、お尋ねその目的は達し得て余りあると信じておるのであります。

それから私が申し上げました自家保険制度を拡充強化することによって、本保険の強制から一部緩和すべき点が特に力説されておる、こういう点を申し上げておられますが、それを結論づけてと資本家擁護になつてくる、こういうお説であります。しかし私はそう信じておりません。免許可事業の本質は、これは相当の資格を要求しておる

のでありますから、単に車台数だけではございせんけれども、台数を一例とするならば、資本、労働相打つてこの事業完遂に必要な責務を果さなければならぬのですから、それは一方的にこれが言えないのであります。そこで一は働くものの要求点がいれられ、一は経営するものの経営理念が織り込まれるという、両者で折り合いがつく範囲の事業でなければならぬと、こう言うておるのであります。その最低を、労働組合に少くとも一人の専従者を必要とする程度の組織ができま

す程度と、こういうことを申し上げたのは、公益事業の免許資格として当然であると信じておる。それをもつて資本家擁護とは考えておりませんし、この事業が大資本に適せざるどころの事業であることは、私の深く痛感するところでありまして、これは適正な経営がおおむね五、六十台になるのではな

いかという道理もまた成り立つと考えておるとともに、三台や五台のそうした単にいわゆるその日暮しの営利を目的として働くものが一番危険にさらされておる。その働くものの生き方が一番大きな、この仕事におけるむずかしいウェイトを占めておる点から見まして、その人が朝勤めに行つてみたらば、その車はゆづべのうちに売られてしまつてもうないのだというふうな、単に営利追求の企業として免許が行われたところの営利事業であつてはならぬのであると、こう申し上げておるの

であります。どうぞその点は一つあつたことを御了解下さいましてお願いをしたいと思います。○早川慎一君 ちよつと新倉会長にお伺ひしますが、ただいままでの御議論、

御公述の趣旨は業界の立場からおつちやつてゐることが多いのですが、実は百三十二万台のうちではほとんど大部分が自家用車である、しかもまたそのうちの大部分が小型車である、こういう見地に立つてこの法案に対してどういふお考えをお持ちですか。つまり業界としての立場から今信用、資力があればけっこう自家保険でまかなえる、こういう立場で議論をお進めになつておられますけれども、実は内容は自動車の保有者に対して被保険者になるのですから、大部分はそういう何と云うか自家用車、まあ自家用車という意味が営業用じゃないというのですけれども、事実には営業用に類似した行為をやつておるわけですから、その観点から一体現在の交通事故を、これを一種の事故防止という立場でなしに、一種の社会現象としてあるのをどういふふうには被害者を救つていくのに、この法案が役立つかという観点から少し御意見を拝聴したいのです。

○公述人(新倉文郎君) お答え申し上げます。早川先生の御質問はまことに適当なんです。私は何を言うひまもありませんでしたし、言いたくないために控えておりましたところ、その点に触れて参りましたから、率直にお答え申し上げます。私は本日全国乗用自動車協会の会長として出ましたので、その方面の業者の実情、現在の負担、それからこの強制保険に対するわれわれのあり方というものをからまつてから反対したのですが、実は小型並びに自家用が大きな自動車数であることとを承知しております。また、先ほど他の公述人からお話がありまして、それが一番大きな事故数を占めてゐるといふ、台数もございすけれども、こ

ういうことを御指摘になり、自家用の問題については伊坪君からもお話がありましたので、触れざるを得ませんかから申し上げて見たい。私は免許可事業としての対象であるタクシー、ハイヤーにおいては、前段申し上げた通りの意味において反対を申し上げている。しかるに自家用の面において実は野放しであるということにおいて異議ないのであります。自家用の扱いというのは、まことに簡単でして、車を持つて行けば、いきなり検査が行えるのですから、一体その車はどこに置くのかさえわかりません。日ならずして、東京の都心は自家用の置場として道路がふさがつてくると存じております。ほとんど通行不可能になってきて、一般の交通を阻害していることおびたしい。しかもその自家用はまことは遺憾千万に扱われておりますから、自家用にあらずして、営業に類似した行為をなすとか、あるいは何かちょっと間違いが起ると、すぐその車を売ってしまったらもうかまわないというふうな点で、転々として押えどころがないというのが多いのであります。私は自家用等のこの届出に対しては常駐場所の設置、交通整理の上におけるところの車のあり方というものは明確にするともに、本保険のごとき、いわゆる一つの責務をそこに裏づけをすることが必要であると存じます。なぜならば、それは免許可の対象になっていないし、資格及び責任の弁償能力がないからであると存じます。その方面は、私のいわゆる立っている立場と違いましたので、他を言うことを避けて、申し上げなかつたのであります。御質問に答えて、賛成をいたします。

なり大きな値上げをしております。
しかるに私どもの携わっているタク
シー、ハイヤー、トラックもそうで
ありますが、これは値上げの実情とい
うものは一べんもございせん、どこに
も。そうして常に値下げへ値下げへと
追いやられて、その日の仕事にあえ
いでいるのであります。その原因は、前
段私が申し上げました需給の調整を
破っているところの放漫無定見な行政
措置にあるところを考え、かつ免許事業
のこの事業に対する本質は、その事業
に携わるものがある程度の賦課にたえ
て、そうして労働者とともに完全とは
いえないまでも、大体において存立で
きる姿、いわゆる事業の安定の線に沿
うて行政措置をすることが、これがこ
の公益事業に対する行政措置でありま
す。いくらかもうかるのではないか、
もうけたりなんかすることはいいの
だ、安くすればいいのだという行政が
大きな誤りであつたということを指
摘して、そうして私どもは今日のこの
実情から反対だ、こう言うのでありま
す。お説のごとく、さような負担にた
えていける事業、そうして働く者のた
めに安定して事故の絶滅を期し得ると
ころの事業におかれることが私どもの
念願であることは、先ほどから申し上
げていきたいと思います。その段階に至
りますれば、双手をあげて賛成しま
すが、一は跛行的にこうした理想的な補
償を業者の負担において遂行せんと
し、一はその事業をあるにも乱倒する
ような騒ぎに追い込んでいくような指
導を繰り返すような乱脈な状態に置か
れているという、その行政の矛盾を指
摘して、現段階において反対だと申し

上げているのであります。どうぞ運
輸省がこの保険をなさるならば、机上
においてかくのごとき理想案を提起す
る半面、実情において、行政指導にお
いて悲惨な状態を繰り返している状態
を現認されることにおいて、この法案
と実情との間に時期のズレがあり、実
情とのそごがある、これに対する賦課
にたえないところの深刻なものがある
というところを指摘して今日の段階にお
いて真つ向から反対する、こう申し上
げたはずであります。
○小酒井義男君 伊坪公述人にお尋ね
したいのですが、あなたの御意見の中
に、交通事故の取締りというものがわ
れわれを重点に置かれていような印
象を受けているという御意見があつた
のですが、それは逆に、これは少し言
い過ぎかも知れませんが、あなたの
方の関係の仕事が交通違反を犯すこと
が一番多いからそういうことになるの
ではないか、もう一つ突っ込んでい
くと、交通違反を犯してまでむちゃな仕
事をしなければ生活の保障がされお
けない、こういうところに根本的な問
題があるのではないかと、これは
少しうがちすぎたこちらの推測かも知
れませんが、そういう気がするもので
す。ですが、果してそうなのかどう
か、御意見を聞きたい。
○公述人(伊坪福雄君) 御質問にお答
えしたいと思います。一つ東京の例を
とってみますというと、警視庁へ行っ
て私どもが伺ひしたのでありますが、一
日五十五、六件の事故が起る、そのうち
三名ほどの死亡者があるのです。こ
ういうふうなことをお聞かせ願つてお
るのです。また統計上にも出ておる。
そのうちの八〇%が大体ハイヤー、タ

クシーの運転手が犯しておる事故であ
る、こういうことになつているので
す。ですから取締りの対象が特にハイ
ヤー、タクシーに向けられてくるとい
うことはまた当然じゃないか、このよ
うにも私たち考えてくるのですが、そ
の罰金たるやまことに高いのです。そ
れからまた警察官の主観に基いて、十
キロオーバーで千五百円とられる人も
あれば、あるいはわれわれの調査の中
から見ますと二千円とられる人もあ
る。その上に就業停止として七日とか
十日とか、二重罰がくるのです。こ
ういふ面を私たち考えてみると、特に
ハイヤー、タクシーにその取締りの重
点が向けられておる。それから一時停
止した場合においても、これはほかの
方はあげたくないのですが、ハイヤー、
タクシーが一時停止を犯しますと、大
体千円くらいの罰金がくるわけです。
しかしながらこれがハイヤー、タク
シー以外の車だと、私の調査だと五百
円の過料、それからあととは説論です。
こういうふうにして、同じことを犯し
てもハイヤー、タクシーの場合は違
うのです。こういう面の資料は私たち
分たたくさん持っているわけございま
す。私は当局が嚴重な取締りをして
おるのだが、私はその事故が絶対減ら
ないのだということをこの前の委員会
のときに公述したわけですが、その理
由としては、大体一日三百五十キロか
ら四百キロ走らせておる。これに協力
しないこれは業務に協力しないのだ
といつてやられてしまふわけですが、
それからどうしても走らなければなら
ぬ。後から走れ々と尻から火がつけ
られるわけじゃないが、どうしても走
らなければならぬ。これはどうしても

事故の大きな要素を占めておるのじや
ないか。そのほかに夜私たちが視察し
てみてわかるのですが、食堂に入
って運転手が冬の場合相当飲んでおる。
なぜ飲んでおるかという、寝る設備
が全然ないのです。ですから車の中
に入っても寒いからそば一つではがまん
できなくて、焼酎一ぱい飲むという形
になる。こういう面が過労となつて事
故を起しておる。これは警視庁の統計
を見てもその面が出て来ます。です
から私はこの二十四時間制度、この制度
の中において仮眠設備というものを
はつきり業者が作つてやつたならば、
このような事態が起きないのじやない
か。ここで二十四時間制度というもの
を私はなくして、そうして一週に四十
八時間、こういうところの制度にし
てもらいたいという面を基準局なり労働
省に私たちは陳情したわけございま
す。その結果はこれはやるといふ形に
なつたのですが、業者はこれは業界が
もう減滅するような状態になるからと
反対しておるわけです。反対の理由と
しては何をあげておるかという、大
体運動ができないというのです。運
転手の調査に基きますと、一時間半以
内で運動できるものは東京における全
体運動手の九四%を占めていられるわけ
あります。ですから僅かに六%が一時間
半以上のところから運動しているとい
うような状態で、業者の言う状態とい
うのは違つておる。この半昼夜交代制
度、この制度は逐次実施されておるま
す。しかし私どもがびっくりしたこと
は、いかに業者というものが二十四時
間ぶつ続けに働かせるようにやつて
おつたかという、会社の名前を私は

あげたくありません。これは調査して
みればあらゆる会社からたくさん出
てくるわけですが、半昼夜交代をや
つた、これはよろしいのですが、一時過
ぎになってから寝るところがないので
す。それで朝の一番電車まで会社にお
れと言ふのです。そうしてまた四時
なつてから出て来い、これはこんな制
度でやつたのでは、半昼夜交代でも
然事故は減らない。半昼夜交代であ
つたならば必ず八時間働いて、一時か
朝の八時までは休ませる、こういうよ
うな制度が行われたならば、私はこの
事故というものは大きく減つていくの
じやないか、このように考えます。
それから新倉さんが最前運輸行政の
いろいろな面を突きました、私は当
局も悪いけれども業者も悪いと思
う。全国的には業者といふものは二分して
おる。東京においては六団体も七団体も
分れておる。運賃問題におきまして
この前国産車が値下げした。その場合
に外車の方はあげて反対の公述に立
つておる。今度は外車の方は実力行便
として法を無視してダンピング行為を
行つておる。当局はこれに対して何ら
の取締りもできない。ある共進自動車
という会社ですが、車両は忘れまし
が、この会社で百円の車を八十円で
やつたわけですが、ところが当局とし
てはこれに対して営業停止をくわして
おる、車に対して。集団ダンピングに
対してはさらにそのような処置をとら
ない。業者がやるという、かような面
をやつておる。これは労働組合として
は局長を相手どつて損害賠償を訴えて
やる。そういうような面で今動いてお
るのですが、そういうような状態です
が、当局も悪いが、私はこのような面

を規制できない業者もどうかして
いる。このように私は考えておるわけ
であります。

○内村清次君 新倉さん、それから何だったら小松崎さんでもけっこうですが、先ほど組合の方からは、人道的な意味からしてはこの法案は賛成するが、受け入れ条件があるのだ、しかもその条件の内容の中に、たとえば運転手の方々の一カ月の収入というのは一万二、三千円だ、こういうような数字的な御説明があつております。で私たちが果して運転手の方々の、年令構成もいろいろありますが、家庭を持っていらないというところはどうしても判定できないで、この収入でこの保険料率というものに對してうんと少くするか、もしくは料率は一つ経営者にかけてもらえんだらうか、こういう内容もあったらのですが、これを経営者の方からどういうふうに、その陳述というものに對してどういうふうにお考えになっておるか。これはいろいろダンピングの問題もございましょうし、いろいろな問題もございましょうが、そういう点線合して実情をよく知っていられつやある管理者といたしましての御意見を一つはお聞かせを願いたいと思ひます。

○公述人(新倉文郎君) 私からお答を申し上げます。実情の御質問でございしますから、実情をそのままに申し上げて、東京を例にとりまして、働く運転手諸君の給与がどの程度か、これが第一であります。これは会社によつて幾らか違ふようでありますが、まあやや大きな会社はおおむね固完給が一万年二、三千円から一万五千円ぐらいの間

に固定給がございます。その他いわゆる能率給その他いろいろな出し方をしておりますが、かれこれ二万五千円見当ではないか、ハイヤーの方がやや多くなりまゝ、給料が……。これは二万八千円程度になっておると存じます。これは別にその仕事はタクシィの方が、給与がハイヤーの方が少し高くなるという実情は、あらゆる陰のことまで考慮の中に入つておるわけであります。それは同じ労働組合の諸君が差等のある給与の状態において納得しているということがこれを裏付けておる、こう見なければなりません。ただ一般の業者がかなりでためにやつております。一番悪い状態が固定給二、三千円に對してあとは繰水揚げの二割、こういう個々のたたき上げと言いましうか、何でもかまわず水揚げの——ただ固定給としては言いわね的な三千円程度、こういうのが最低だと見ております。そういたしますと、どのくらい稼げるかということを見ますと、車によつて違いますけれども、一カ月を十五日、半分働きますして、そうして一日間に六千円平均ですと約十八万円でありまゝ。その二割ということになりますと、これはかなりの金額になります。ですから二割歩合というのは貰ひ無理が入りますけれども、二割歩合というのはかなり多いように存じております。それで全体が一万円そこその収入で、こうした保険料も業者が負担するというのは當つておりません。またこうした会社におきましては、こうした制度が実施されますと、その保険料は企業者が、会社が払うということに

なると存じます。ただ法律は自己の責任の上に立つて運転者もまた民事訴訟の対象になる、こういうふうになっておると思っておるのでございまして、保険の負担を従業員に強いていかなければならぬという会社は比較的少ないのではないかと存じます。

なおこの機会に伊坪君からの話でありますから、これは労使とを異にしてということではなく、一つお聞きと願いたいのは、事故を起す原因の中に十分考えられる問題として過重労働がある、こういうことであります。それはよくわかりますが、その点について二十四時間制、八時間労働制というようなことを言っておりますが、二十四時間というのは実はございませんです。どんなにやりましても朝の八時から夜中の一時頃であります。なぜなら、それから先はやりたくてもお客さんがないわけがありますから、その間に四、五時間のあきが出るわけがあります。そういたしますと、交代になります。また次の日は一日そっくり休んでまいります。そういたしますと、八時間労働というものは、十二時過ぎになつて交代しても帰るところがない、そこで仮眠設備が必要である、こうおっしゃるのですが、さようなことで半昼夜の交代ができないのであります。朝から仕事をするのでしたら、八時からやりまして八時間労働になりますと、夕方の五時、六時というときが少くとも交代時間になりますから、そうすると昼と夜との番が違ってくるのであります、それは今伊坪君の申した通り帝部等では実施されております。また私どもの方でも労働基準局でやかましくからやっておりますのであります。とこ

ろが当時それをやってみようかというときに、従業員諸君に黙つてこの実情を話して、さあみんなの率直な意見を出して下さいという意見要望会をこしらえました。これは従業員の全員の——第一線の諸君のおおむね九〇％近い者が現状がよくて半昼夜交代をするということは、現段階においてはかえつて過労になっていけない、こういうことで絶対反対であります。労働組合の幹部諸公は、今までの立て方と理論からみて、八時間労働制といったようなことをおっしゃるけれども、働く一線の人間は、幹部は自分が働かしていないからそんなことを言うかもしれないが、おれたちはこの方がいい、こういうことで九〇％の一線は全部現状に賛成しておつた実情であります。しかも半昼夜交代にしてみたところがございますが、そこはやつてみて初めの三日、四日、五日、これはいいのです。ところが十五日やつてみた場合に、従業員は前の方に直してもらいたい、夜番になってからかえつて過労になっていけない、少くとも二割は走行距離がふえておる、むだが多くて、走行距離がふえて事故数も多くなつておる。ところが東京のタクシにおいて半昼夜交代を全員に移した場合に、非常に多くのロスと危険と過労が出て困つておるから、前の通り戻していただきたい、その前の方が実際に適しておる、気のきいた運転手はひまな時間には喫茶店とか何かでレコードでも聞いて、それから仕事に出て行くということをやつておりますが、こういうことを申し出ておる会社がちよくちよく出て参りました。これは私は実際を立証してお答えを申し上げたいと思います。

それからこの機会ですから、こういう問題は行き過ぎですから、私言いたくないのですが、業者が悪いという話がありました、それは業者も責任を負いたい。しかしながら全国におきしても、東京の各業者のまとまり方が、二つに割れたとおっしゃるが、これはつい昨年の秋になって、外車問題というところでちよつと一部の人が脱退しただけというような、これにはいろいろな動きがあるが、それだけでありまして、一つも割れていなかったわけでありまして。また東京の実情については、私どもは言いたくないからこれは避けますが、名義貸し、その他の業者が非常に大きくまとまりをつけてまして、それは不正への防衛上まとまりをつけている。正しい業者と相入れない存在が起ることは、これは法の上に取締りが峻厳でない、正しくないということにおける現れであると思います。業者の責任である、こう思います。

○重盛壽治君 私は新倉さんに議論するわけでもないのですが、今の現状から言えば、あなたの言われることを運転手としても言えると思う。しかしここまでくる——先ほどあなたこの法律を制定することに對する反対かどうかという場合に、一応現在の段階では反對だということを言われたのですが、ここまできた段階において反對しなればならぬ。逆な言い方をすれば、現段階において反對するなら、将来よくなるかという、今のような取締り官庁の機構、力関係というような立場から考えますと、よくなるということとは私は考えられない。あなた方がほんとうにこの制度を突っ込んで直してくれという業者の力と、われわれの力が一

致すれば直るかもしれないけれども、
そうでないところにおきましては、こ
こまで来たというところ自体がもう直ら
ない。病室に入ったという形が自動
車界の現状ではないか。従って私は、
先ほども事故の発生は車と人に
よるのだというように言われま
したが、それもあつた。あるが一番大
きな根幹というのは日本の現状に即さ
ない自動車行政をやっているというこ
の監督官庁の何と云いますか、自動車行
政に対する盲点がこういう事態になつ
てきたということがまず第一に大きく
あげられるのではないかと。そういう意
味から決して私はあなたの方を責めるの
じゃないのだが、自動車界の大元老で
ある新倉さんたちが、なぜこの現状ま
でくるのに直す機会がなかったか。こ
の何も何かの機会にこの問題でいろ
ろお聞きしたことがあるのですが、大
分うまくいきそうなお話を承わつた
が、なるほど乱許乱設であり、道路を
扱うもの、それから坂寄さんが言われ
たように許可をするもの、監督をする
もの、製造を担任するもの、全部の四
者四様の立場にあるものが、最終的に
は警察庁がみんな取締りをしていかな
ければならないというところに追い込
んでくるような形に持っていて、そ
の官庁の運輸省、それから通産省、あ
るいは大蔵省もあるかもしれない、建設
省、それらの意見の一致というよう
なものは一つも考えない。国の道路の
実情を、東京なら東京の実態も考えず
に、どんなものでも持つてくれば許可を
してやる、取り締まる方は悲鳴を上げて
も許可する方は平気だ、何か許可するこ
ろには正常な許可でないところすらも
考えられる。そういう点をもう少し明

確にしていかなければ自動車業者の
立て直しができないのではないかと。そ
れをすることがこの法律を作るなら第
一に必要じゃないかということを考え
る。

もう一点は今の運輸手の問題になつ
てくるのだが、なるほど運輸手が半
夜交代が困るというところは、あまりに
も会社の実状と自分のふところの工合
を知り過ぎていて現状ではこれはうま
くないのであつて、もし半昼夜でも
食っていけるような給料が得られると
するならば、これは恐らくは反対しな
いと思う。そこに業界の行き詰りがす
でに起きていると思う。五十台か七十
台、あなたのところは多くて七百台、
そのぐらゐ持つていけば、なるほど八
時間制にしたいのだが、われわれの生
活も困窮する、おやじも若干困つてく
るだろうという面からなら、ほんと
うの労働基準法をやるのが反対だとい
うことではないかと思う。そういうこ
とをいろいろ考へてきますと、先ほ
ど石塚さん言われるように、運輸手が
負担するならば反対であるし、運輸手
が運転して事故を起す、いわゆる二重
処分、行政処分も食ふし、それから免
許を取り上げられるというような二重
罰、過料にされるというような二重負
担もあるから、せめてこの問題だけは
国家補償を経営者が持つというこ
とで解決をつけたいどうか。だから、法的
にはそれともうまくないでしようとい
うお返事があつたのですが、そこま
でいけばいいじゃないかということが運
手の諸君から言われる。あなたの方
側からもさつきお話の中で事故がた
まに起きたが、相手が大和だからい
い。私どもも大和のやり方を非難して

はいない。いいと思うが、他に比較し
ていいとは思いますが、そういう半面
にはもし大和でなかったらそれじゃど
うするかという問題が起きてくる。そ
うすると一般の立場の生命を保護す
るという意味からいって、はなはだ内
容の悪い法律、それから今までの経過
等を考えると、きつめて悪いが、ないよ
うにはいいではないかという程度の法律
になるのじゃないかと思うのです。そ
ういう点は一べんまず作つておいて、
ただし作るためにあなたの言われる通
りになるかどうかはしませんが、この
面とこの面を排除して一つ作れとい
うのあなたも少し賛成できるかうい
うことを結論的に一つお聞きせ願ひたい。
○公述人(新倉文郎君) まことに徹底
したお話を承りまして、胸がすいて
いるわけですが、同時に叱りを受けて
おります。ここまで出てきた姿は病
害言に入っているが、それをお前たち
が中途で直す、または阻止すること
ができなかったか、こうおっしゃるの
ですが、どうもこれはひとりで自動車
者のみならず、終戦後の日本のあらゆ
る面がこのような点に追い込まれてお
たのではないかと思ひまして、その点
は一つ自動車だけを責め願ひない
ようにはお願いしたい。ただ私としま
しては、これは戦争前からですが、一貫
して自動車事業の特殊性、それは民主
的にあらゆる方面から同業相携えてこ
れを改善する以外に、官憲の行政、扱
いだけではいけないというところを終
始一貫、一生を通じて力説、奮闘して
来たことだけは申し上げるにやぶさか
でないと存じます。

そこでもこまに來たから、どうにも
こうにもしようがなくなつて、この法
律というもののぶつかつて來たと、そ
の通りであります。そこで結論として
は、それではこう理想的でなく、一応
この趣旨を容れて、ある程度のこと
ステップで、漸進主義をやつてみる場
合にどの程度のこと考えられるか、
こういう御質問で、何かの法案に対
する私どもが大修正の意見を出してお
願ひをするような答えをしなければなら
ぬいうことになりまして、ただ私が
ひよつとここで答へることはどう
かと思ひますが、私は一応こうなす
たらどうかと考えております。順次こ
の理想に到達すべき段階を期待した
い。これは業者あつてそれを急願する
と思ひます。またまじめな業者から言
うならばかようなことをやる、あるい
は事故を起さないところはほんとうの
労働時間は、八時間なくても六時間
でもいいのだ、そういうものに一つ対応
できる企業体を急願しておることに間
違ひないのではありません。ですからそ
まで持つていくのには相当の日子を要
します。この法案の全面的実施を
避けられまして、そうして一部の段階
に入るならば、私は各協会、団体を法
制的にもう少し強化して、その内輪に
おいて共同責任においてこの趣旨に沿
うた補償をその協会が扱うように一つ
向けたらば、事業者方面はおお
むね解決するのではないかと、強制する
前に団体にある程度の責務を負わしめ
るということが必要であり、そうした
場合においては各地方々々の特色を生
かして、地方々々の実情においてき
めて小さな支出でおおむねが解決でき
るし、それこれによるところの積立等
の問題を別に考えまして、重要な事故

が起つたらばすくつぶれていくとい
う弱小企業も救ひ得るところの制度が同
業の共同の力において打ち立てられる
のではないかと、こんなふうにも考え
られます。それ以外にはただ法律で規定
するか、あるいは自主的にある程度の
テスト期間を置くか、こういう段階で
は今申し上げる以外のことはないと思
ひております。

○重盛壽治君 これはやはり決してお
氣を悪くされぬようにお聞き願ひたい
のです。法律で各団体を一つしぼつて
いくということですが、これは今のよう
な運輸省とそれから業者との関係等を
考えますならば、これは不可能です
ね、絶対。それからもう一つ、今度は
進んでいよいよを言うわけではござい
ませんが、自主的に一つやつてくれんか
ということになれば、料金一つ統一で
きぬような団体にこの問題を自主的に
諸君が一つ試験的にやつてみる、そう
してよかつた法制化しようじゃない
かといつてみたところでもこれでも
い、こういう実情にあるのじゃないか
と思うのです。前者は法的にたとえ
ばトラックならトラック、それからあ
なた方ならあなた方、乗合なら乗合を
こう四つくらいに分けていって、この
精神で一つ実施をしてみてくれんか、
そうして是正していこう、つまり実施
期間を延ばしてこれに似たような形
をとつてみていこうという、テスト期
間を設けるといふことですね。それは
非常にいいんだが、それだけの権限と
いうか、今の運輸省の立場ではある
いは持てないではないか、あなたの方
の反対の方が強くてそういうことにや
っていくような力はまずありませんね。

それから後者の方にしても、各団体とこれは一つこれを基準にして自主的にやってみてくれというのは、決してあなたにいやみを言うわけではありませんが、料金一つにしても東京都民をふりい上らせて、結局投げ出すようなことでは、これはまたおまかせできないということになるんです。やはりこれは一応ここで法制化して、きょうでなく、法制化するのはいさようあすにきまってしまうわけではありませんから、どうしてもやはり作る、社会保障的な意味も含むのだから一つ作ろう、作るためにはどうするかということを作らう、一つ大先輩の新倉さんあたりが少し考えて、反対でなく、作るならこうしろというものをやはり突きつけてもらいたいと思います。……

○公述人(新倉文郎君) よく一つ考えてみます。

○重盛壽治君 大体全自動車諸君の意見もわかりましたけれども、この中で今新倉さんと私といういろいろお話ししたように、業界の実態というものはかなり複雑怪奇なので、なかなかあなた方の御希望のような形で法制化もちよつと困難なような段階にあるのじゃないかと思うので、これらを十分御研究願って、さらにわれわれがこの法案を固めるまでもう少しちよつと、どなたかさつき資料を出してこれらましたが、資料をいろいろ出して、ただ自動車業界だけの法律だということだけでなしに、さらに幅の広い人命救助の意味も含めたものにするためにこういう程度で折り合ひ、こういう程度になるなら、まず実施してみようじゃないかというものに集約するように一つ御協力願いたいと思います。

午後三時四十八分散会

昭和三十年六月十七日印刷

昭和三十年六月十八日発行

参議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局