

参議院運輸委員會會議錄第三号

昭和三十一年二月十一日(火曜日)

午前十時二十分開会

出席者は左のとおり。

委員長 米田 正文君
理事 金丸 富夫君
谷口 慶吉君
天坊 裕彦君
吉田忠三郎君

委員 江藤 智君
木暮武太夫君
河野 謙三君
野上 進君
平島 敏夫君
相澤 重明君
小酒井義男君
加賀山之雄君
中村 正雄君

衆議院議員 久保 三郎君

國務大臣 綾部健太郎君

政府委員 運輸大臣 田邊 國男君
運輸政務次官 佐藤 光夫君
運輸省官房長 廣瀬 真一君
運輸省監査局長 木村 陸男君
運輸省自動車局長 今井 栄文君
海上保安庁長官 吉田善次郎君
常任委員 会専門員

説明員

大蔵省銀行局 安川 七郎君
保険第二課長 日本国有
鉄道總裁 石田 礼助君
日本国有鉄 道常務理事 川上 寿一君

本日の会議に付した案件

○理事の辞任及び補欠互選の件

○日本鉄道建設公団法案(内閣送付、予備審査)

○道路運送車両法の一部を改正する法律案(内閣送付、予備審査)

○鉄道新線建設緊急措置法案(衆議院送付、予備審査)

○運輸事情等に関する調査(日本国有鉄道の運営に関する件)(自動車行政に関する件)

○委員長(米田正文君) ただいまより委員会を開会いたします。

岡君より、都合により理事を辞任いたしました旨の届け出がございましたが、これを許可することに御異議ございませんか。

「異議なし」と呼ぶ者あり」

○委員長(米田正文君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

つきましては、直ちにその補欠を互選いたしたいと存じます。互選は、投票の方法によらないで、委員長にその指名を御一任願いたいと存じますが、御異議ございませんか。

「異議なし」と呼ぶ者あり」

○委員長(米田正文君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

○委員長(米田正文君) 日本鉄道建設公団法案及び道路運送車両法の一部を改正する法律案、以上両案を一括して議題といたします。

まず、政府から提案理由の説明を聴取いたします。綾部運輸大臣。

○國務大臣(綾部健太郎君) ただいま議題となりました日本鉄道建設公団法案の提案理由について御説明申し上げます。

わが国の産業経済は最近めざましい発展を遂げ、国民生活も著しく向上してまいりました。このため、さらなる経済の均衡ある発展をはかり、まためには、地方経済圏の整備、低開発地域の開発、臨海工業地帯の整備、新産業都市の建設等が必要であり、そのための基盤として鉄道新線の建設が強く要望されていることは、御承知のとおりであります。

従来鉄道の建設は日本国有鉄道が行なってきたものでありますが、日本国有鉄道といたしましては、独立採算制のため、また既設線の大規模な整備増強計画に力を注いでいる関係上、鉄道新線の建設についてはこれを積極的に推進し得ない状況にあるのであります。

ここにおいて、一昨年五月鉄道建設審議会は、今後の新線建設について、日本国有鉄道と別個の組織を設け、政府、日本国有鉄道等がその財源

を負担して、強力にこれを推進すべきであるという建議をいたしました。

政府といたしましては、この建議の意を体し、具体策について検討いたしました結果、今後の新線建設を積極的

に推進するため、この新線建設事業を日本国有鉄道から切り離し、独立の機関を設けて専心この事業に当たらせるべきだとの結論に達したのであります。

この法案の内容は、政府及び日本国有鉄道の出資により、新たに日本鉄道建設公団を設立し、鉄道新線の建設に当たらせ、もって鉄道交通網の整備をはかり、経済基盤の強化と地域格差の是正に寄与させようとするものであります。

次に、日本鉄道建設公団法案の要点について御説明申し上げます。

第一に、日本鉄道建設公団法案の要点について御説明申し上げます。

第一に、この公団の資本金は、政府出資五億円と日本国有鉄道からの出資金及び現物出資の額の合計額としております。役員としては、総裁一人、副総裁一人、理事六人以内、監事二人以内を置くことにしております。

たつて、現在日本国有鉄道が行なっている新線建設事業を承継して、事業を行なうことになっております。

その他、公団の財務及び会計に関する事項、監督に関する事項、罰則、公団の設立手続、諸税の減免等について規定してあります。

以上がこの法律案を提出する理由であります。

何とぞ、慎重御審議の上、すみやかに御賛成いただきますようお願い申し上げます。

次に、道路運送車両法の一部を改正する法律案の提案理由を御説明申し上げます。

ただいま、議題となりました道路運送車両法の一部を改正する法律案の提案理由につきまして御説明申し上げます。

ります。しかし、近年における自動車数の増加に対処するためには、現在の施設、要員をもってしては満足すべきものではなく、特に検査施設については、これが相当多額の経費を要するため、その新設、拡張等の整備が不可欠の状態でありま。

したがって、この際、自動車数の急激な伸びに対応した検査施設等の整備をはかるため、自動車検査手数料の額を改定することとし、このため、道路運送車両法に規定する手数料の限度額を改め、小型二輪自動車にあっては五十円、その他の自動車にあっては百円の引き上げを行なうとするものであります。

この手数料の改定によりまして、昭和三十九年度においては九億六千六百六十三万三千円の入収をはかり、昭和三十八年度一億四千三百七十五万八千円であった施設整備費を来年度三億二千七百五十八万三千円に増額し、今後さらに検査場の能力を拡大するとともに、遠隔地の利用者に対しては所要の地に検査場を増設する等の措置を講じ、検査機能の大幅な充実強化をはかるうとするものであります。

しかも、道路運送車両法に規定する検査及び登録の事務に関する経理を明確にするため自動車検査登録特別会計を設置しようとするに伴い、検査手数料の入収は直接検査業務の経費に充当することができることとなりますので、本改定の効果はきわめて顕著であり、その実効が期待できるのであります。

次に、自動車検査登録特別会計の設置に関連して、検査及び登録の手数料を一般会計の入収と区分して自動車検査登録特別会計の入収とする必要があるため、従来の収入印紙にかえてこれを自動車検査登録印紙をもって納付しなければならぬこととし、所要の改正を加えることといたしました。

以上がこの法律案を提案する理由であります。

何とぞ、慎重御審議の上、すみやかに御賛成いただきますようお願い申し上げます。

○委員長(米田正文君) 次に、鉄道新線建設緊急措置法案を議題といたします。

まず、提案理由の説明を聴取いたします。衆議院議員久保三郎君。

○衆議院議員(久保三郎君) たいだい議題となりまして鉄道新線建設緊急措置法案の提案理由及びその要旨を御説明申し上げます。

この法律案は、日本国有鉄道が行なう鉄道新線建設の緊急かつ計画的な実施を促進するため、鉄道新線建設十カ年計画の策定とその実施に要する国庫負担等について必要な規定を設けようとするものであります。

御承知のとおり、鉄道新線の建設は、国の産業開発、経済発展、あるいは地域格差の是正のために大きな役割を果たすものであります。したがって、鉄道敷設法第一条別表により定められております予定鉄道線路は、総数において二百三十一線に達する多きを数えております。

ところが、そのうち、現在建設工事を進めておりますいわゆる着工線はわずかに四十三線であり、また次に着工を予定されております調査線は十八線という実情であります。しかも、これらの着

工線及び調査線につきましても、現在国鉄が行なっております毎年六十億ないし八十億程度の建設資金の投資規模では、今後十年先はおろか、二十年先になっても完成を見ないのであります。今日までの建設のテンポをもって今後を予測しますならば、着工線及び調査線の合計六十一線をすべて完成させるためには四十年ないし五十年の歳月を見込まなければなりません。加えて、鉄道敷設法第一条別表の予定鉄道線路二百三十一線の全部を完成させるにすれば、これは何百年もかかり、その必要とする建設資金もこれまた天文学的数字となるのであります。

鉄道新線の建設が必要とされながら、なぜこのようにそれが進まないのか、その理由は大きくわけて次の三点にあると考えられます。

その第一は、現在の国鉄の経営方針であります。国鉄はその経営が苦しいあまり、いわゆる企業性の追及に急になり、独立採算制というたてまえから、金のもうかる面のみその力を注ぐといった経営の方針にならざるを得ない状態にあります。そのため、その本来の使命である公共的任務についてややともすれば欠けるうらみを持つのであります。しかも、最近における輸送の逼迫は、鉄道新線の建設よりも、現在線区の輸送力を増強し激増する輸送の要請にいかにかたえるかが重要な問題となつてきております。すなわち、輸送力増強と輸送の近代化が緊急の仕事となつていのであります。これは三十二年度から始めた国鉄第一次五カ年計画及び三十六年度からの第二次五カ年計画を通じて示された今日の国鉄の偽らざる姿であります。

このままの状態を続けておるならば、新線建設の面においてもきわめて大きな問題が横たわっていると考えるのであります。現在建設が進められていく着工線と近く着工する予定の調査線の全部について建設を完了するまでに必要とされている総工費は、合計して五千億円といわれております。これらの資金についてどのように確保するかが大きな問題であります。すでに国鉄は、第一次及び第二次五カ年計画を通じて、今日までの長期負債の総額は六千億円に達しています。先日発表されました国鉄諮問委員会の答申によりまして、今後とも現在の投資規模を維持して国鉄が輸送力の強化、輸送の近代化を進めますならば、昭和四十五年には負債の総額は二兆四千億円をこえ、支払いの利子のみでも年間約千六百億円、つまり予定される収入の二割が利子の支払いに充てられるという国鉄経営の破局を予測しているものであります。さらに、この推計には鉄道新線の建設を含めておりませんから、これに、今日以上に鉄道新線の建設を行なうこととし、そのための借入金を増加することとすれば、破局が一そう早く訪れるであろうことは論を待ちません。

鉄道新線の建設のために巨額の資金を必要とし、その資金措置の困難さが鉄道新線の建設が進まない第二の大きな理由なのであります。

加えて、鉄道新線の建設は、その資金が巨額であるのみならず、完成までの懐妊期間が長く、未稼働資産となつて、経営上にもまた多くの圧迫を加えるのであります。これらの点よりしますならば、その建設資金の手当をどう

するかを考えない限り問題は解決しないのであります。

また、第三の理由として指摘しなければなりませんのは、建設された鉄道新線の経営の問題であります。戦後鉄道新線の建設が再開されましたのは、名目的にせよ日本が独立したといわれました昭和二十七年からでありましたが、その後今日までに約六百億円にのぼる資金をもちまして、合計五十五線、二千百八十八キロメートルの新線を建設しているものであります。そのうち開業したしております線区は、全線二十五、部分九の三十四線、七百八十五キロメートルにすぎません。しかも、これらの新線は今日に至るもすべて赤字経営であります。今後建設されるであろうところの新線につきましても、資料によりまして、海峡連絡鉄道を除きまして、そのいずれもがすべて赤字経営が予想されておるものであります。さらに、先ほど申し上げました現在の着工線及び調査線につきましても、すべて完成したときの経営について予測してみますと、営業上生ずる赤字は利子負担を含めまして何と年間六十四億円をこえると予想されるのであります。このようなことでありますとは、新線の建設が進めば進むほど国鉄の経営はますます苦しくなり、ごく最近の機会に決定的な破局を迎えるであろうことを予想しないわけにはまいりません。

また、一般に、鉄道経営は巨大な固定資本を必要とするにもかかわらず、一方では安い運賃で大量輸送を行なうという公共的使命を持つものでありまして、投下資本に対して利潤の少ないのが特徴とされておる事業であります。

す。したがって、従来から営業しておりました線区と、新しく建設された線区では、その減価償却費に大きな違いが生ずるのでありますが、それを理由として、線区ごとに運賃率を適用し、事実上鉄道新線のみ高い運賃とするようなことは、許さるべきではないと考えます。したがって、今日のままの状態では、鉄道新線の建設を促進いたしません。結果において全体の運賃値上げを早い機会に導き出すこととなり、これまた私どもとして容認すべからざることとなるのであります。

のであります。しかもそれは、前に申しましたように、すべて赤字が予想される線区でありますから、かりに無料で借りたといえども、赤字の重圧に悩まされるのは当然のことです。しかも、同法案は、赤字経営によって生ずる国鉄の負担について何らの規定もいたしていません。それはつまり、赤字は国鉄で始末せよとのことであります。ところが、これはたいへん不合理な話であります。その上、公団ができませんと、せっかく長い間の経験を持つ国鉄工事を二分することとなり、第二次、第三次という五年計画の過程ですでに不足が伝えられています。工事をさらに縮小し、その弾力的運用を失わしめるといった損失、あるいは公団役員、特に管理者のポストのみが増加する結果になるといった大きなむださへ生ずるのであります。

要するに、公団の設置は百害あって一利なしという結果になるのであります。もちろん、政府提案の鉄道建設公団法案が出来るに至った経過は、簡単なものではございません。その基本は、鉄道建設審議会の一昨年五月に出された建議に基づいたものであることは、十分承知をいたしております。ところが、この建議の根幹をなすものは、建設資金の確保に関するものであって、すなわち、鉄道新線の建設は一般国民に与える有形無形の便益の増大と国家経済に与える効果の多大なることにかんがみ、国家的な政策上の見地から論ずべきであり、日本国有鉄道の企業立場からのみこれを論ずべきではないことは明らかである。したがって、この矛盾解決の方法としては、鉄道新線の建設を道路、港湾整備等と同様に政府の公共投資とする以外にないものと思量せられる。よって、今後の新線建設については、政府が公共事業としてその主たる財源を負担することが適当であると述べており、この前提に立つてのみ国鉄と別個の組織を必要とする旨示唆したものにすぎないのであります。ところが、いつの間にかこの本末を転倒し、枝葉の部分のみが持ち出され、幹の部分の置き忘れられている感があるのであります。

が、この矛盾解決の方法としては、鉄道新線の建設を道路、港湾整備等と同様に政府の公共投資とする以外にないものと思量せられる。よって、今後の新線建設については、政府が公共事業としてその主たる財源を負担することが適当であると述べており、この前提に立つてのみ国鉄と別個の組織を必要とする旨示唆したものにすぎないのであります。ところが、いつの間にかこの本末を転倒し、枝葉の部分のみが持ち出され、幹の部分の置き忘れられている感があるのであります。

と、いたずらに予算の乱費となり、十分な経済効果を発揮しないのみか、国としても、過大投資、あるいは二重投資、三重投資の弊害となり、大きな損失を招く結果となるのであります。この点は、ぜひとも慎重の上にも慎重を期さなければなりません。なお、十カ年間の新線に対する投資規模は、おおむね三千億円程度が適切妥当ではないかと考えるものであります。

そこで、政府提案の鉄道建設公団法案は、卒直に申し上げて、これらの根本的な問題には何等の解決が与えられておらないように考えるのであります。公団をつくれれば新線の建設が促進されるというが、ごく単純な理解しかなされていらないのではないかと、いわざるを得ません。同法案によれば、本年度の政府出資はわずかに五億であります。他は国鉄出資七十五億を予定しているものであります。この限りにおいては何ら従来の建設規模と変わりありません。このようなものであるなら、別に公団を設ける意義がないと思うのであります。どうも納得がいかない点が多いのであります。その上、公団でつくりました新線は原則として有償で国鉄に貸すか譲渡するといふのであります。自分で金を出してつくったものにさらに金を出して借りたといった不合理な規定が書いてある

のあります。しかもそれは、前に申しましたように、すべて赤字が予想される線区でありますから、かりに無料で借りたといえども、赤字の重圧に悩まされるのは当然のことです。しかも、同法案は、赤字経営によって生ずる国鉄の負担について何らの規定もいたしていません。それはつまり、赤字は国鉄で始末せよとのことであります。ところが、これはたいへん不合理な話であります。その上、公団ができませんと、せっかく長い間の経験を持つ国鉄工事を二分することとなり、第二次、第三次という五年計画の過程ですでに不足が伝えられています。工事をさらに縮小し、その弾力的運用を失わしめるといった損失、あるいは公団役員、特に管理者のポストのみが増加する結果になるといった大きなむださへ生ずるのであります。

要するに、公団の設置は百害あって一利なしという結果になるのであります。もちろん、政府提案の鉄道建設公団法案が出来るに至った経過は、簡単なものではございません。その基本は、鉄道建設審議会の一昨年五月に出された建議に基づいたものであることは、十分承知をいたしております。ところが、この建議の根幹をなすものは、建設資金の確保に関するものであって、すなわち、鉄道新線の建設は一般国民に与える有形無形の便益の増大と国家経済に与える効果の多大なることにかんがみ、国家的な政策上の見地から論ずべきであり、日本国有鉄道の企業立場からのみこれを論ずべきではないことは明らかである。したがって、この矛盾解決の方法としては、鉄道新線の建設を道路、港湾整備等と同様に政府の公共投資とする以外にないものと思量せられる。よって、今後の新線建設については、政府が公共事業としてその主たる財源を負担することが適当であると述べており、この前提に立つてのみ国鉄と別個の組織を必要とする旨示唆したものにすぎないのであります。ところが、いつの間にかこの本末を転倒し、枝葉の部分のみが持ち出され、幹の部分の置き忘れられている感があるのであります。

と、いたずらに予算の乱費となり、十分な経済効果を発揮しないのみか、国としても、過大投資、あるいは二重投資、三重投資の弊害となり、大きな損失を招く結果となるのであります。この点は、ぜひとも慎重の上にも慎重を期さなければなりません。なお、十カ年間の新線に対する投資規模は、おおむね三千億円程度が適切妥当ではないかと考えるものであります。

と、いたずらに予算の乱費となり、十分な経済効果を発揮しないのみか、国としても、過大投資、あるいは二重投資、三重投資の弊害となり、大きな損失を招く結果となるのであります。この点は、ぜひとも慎重の上にも慎重を期さなければなりません。なお、十カ年間の新線に対する投資規模は、おおむね三千億円程度が適切妥当ではないかと考えるものであります。

のあります。しかもそれは、前に申しましたように、すべて赤字が予想される線区でありますから、かりに無料で借りたといえども、赤字の重圧に悩まされるのは当然のことです。しかも、同法案は、赤字経営によって生ずる国鉄の負担について何らの規定もいたしていません。それはつまり、赤字は国鉄で始末せよとのことであります。ところが、これはたいへん不合理な話であります。その上、公団ができませんと、せっかく長い間の経験を持つ国鉄工事を二分することとなり、第二次、第三次という五年計画の過程ですでに不足が伝えられています。工事をさらに縮小し、その弾力的運用を失わしめるといった損失、あるいは公団役員、特に管理者のポストのみが増加する結果になるといった大きなむださへ生ずるのであります。

要するに、公団の設置は百害あって一利なしという結果になるのであります。もちろん、政府提案の鉄道建設公団法案が出来るに至った経過は、簡単なものではございません。その基本は、鉄道建設審議会の一昨年五月に出された建議に基づいたものであることは、十分承知をいたしております。ところが、この建議の根幹をなすものは、建設資金の確保に関するものであって、すなわち、鉄道新線の建設は一般国民に与える有形無形の便益の増大と国家経済に与える効果の多大なることにかんがみ、国家的な政策上の見地から論ずべきであり、日本国有鉄道の企業立場からのみこれを論ずべきではないことは明らかである。したがって、この矛盾解決の方法としては、鉄道新線の建設を道路、港湾整備等と同様に政府の公共投資とする以外にないものと思量せられる。よって、今後の新線建設については、政府が公共事業としてその主たる財源を負担することが適当であると述べており、この前提に立つてのみ国鉄と別個の組織を必要とする旨示唆したものにすぎないのであります。ところが、いつの間にかこの本末を転倒し、枝葉の部分のみが持ち出され、幹の部分の置き忘れられている感があるのであります。

と、いたずらに予算の乱費となり、十分な経済効果を発揮しないのみか、国としても、過大投資、あるいは二重投資、三重投資の弊害となり、大きな損失を招く結果となるのであります。この点は、ぜひとも慎重の上にも慎重を期さなければなりません。なお、十カ年間の新線に対する投資規模は、おおむね三千億円程度が適切妥当ではないかと考えるものであります。

と、いたずらに予算の乱費となり、十分な経済効果を発揮しないのみか、国としても、過大投資、あるいは二重投資、三重投資の弊害となり、大きな損失を招く結果となるのであります。この点は、ぜひとも慎重の上にも慎重を期さなければなりません。なお、十カ年間の新線に対する投資規模は、おおむね三千億円程度が適切妥当ではないかと考えるものであります。

と、いたずらに予算の乱費となり、十分な経済効果を発揮しないのみか、国としても、過大投資、あるいは二重投資、三重投資の弊害となり、大きな損失を招く結果となるのであります。この点は、ぜひとも慎重の上にも慎重を期さなければなりません。なお、十カ年間の新線に対する投資規模は、おおむね三千億円程度が適切妥当ではないかと考えるものであります。

うものが一つの原因になっておるような報告だったね。これは、貨車の連結の問題や、そういう積み荷の問題というの、一番やかましく国鉄は年じゅう言っておるのだ。それはどういふことか、どういふ結果になったかというのを考えれば、その指導という問題が、根本的な問題が誤っておったのじゃないか、徹底していかんかったのじゃないか、こう思うのだが、常務はどういうふうにかえておるのか、いまの報告から見て。

○説明員(川上寿一君) 貨車の積み荷の問題につきましては、運行規則の中に、いろいろの場合を予想いたしました、相当にこまかく規定をしております。そして今回の場合には、それが当てはまる問題といたしましては、一個の梱包が一トン以上のものにつきましては、その積み荷を監督いたします発駅の貨物掛の裁量だけではむづかしい場合がございまして、技術者であります客貨車区長の指示を受けるようになっておるのでございまして、たまたまこの荷物は一トン以下でございまして、貨物掛の裁量にまかされておったわけでございまして、先ほど申し上げましたように、新しくこういうものを輸送いたします場合に、荷姿をきめまして試運転をやってみて、その荷くずれの状態その他を判定をいたしました進めるわけでございまして、いまの木の床板と鉄の床板について、規定の上ではこまかくきめておりませんので、貨物掛の一存でやったわけでございますが、その点はそれを指導監督いたしますわれわれのほうで万全の処置であったとは思っておりませ

んの、この点はまことに遺憾なことだと思っております。

○相澤重明君 国鉄はもう何十年もそういうことをやっておって、荷くずれがどういふ場合に起きるとか、どういふ潤大品は検査をしなければいけないというところはきまっていますことなです。そんなことはいまごろ始まったことじゃない。そういうことのやはりふだんの体制というものが整っておらないからこういふ事故が起きるので、これは明らかにたまたま輸送さすればよいという考え方がそういう問題を提起しているという私は思う。これはやはりそういう実際の運行に支障を来たすようなことを日ごろきちっとしておかないからこうなるのであって、やはり、いま川上理事が言うように、これは当局の責任です。そういういままでの長い間の国鉄として取り扱ってきたことが実際に十分指示されていなかったというところが、この欠陥を来たしたというところになる。それはやはり、それだけ一面において国鉄輸送に期待する国民の多くの者に、かえって、輸送を急ピッチにする、急ぐという面もあるかもしれぬけれども、そういうことが私は一番根本問題ではないか。これはやはり国鉄の当局が責任をとらなければいけない。だが責任をとるか。この事故が起きた。さっきの総裁の話で、まあ貨物列車の脱線事故だとか、そういう事故はたくさんいままでも頻発しておった。頻発しておったじゃ済まされない。今日人命の損傷がなかったからというところでまあまあと胸をなでおろしているかもしれぬけれども、もしこれが人命の問題に発展したらどうなる。私は非常に大きなショックだと思

うのだ。そういう点で、これはこういう営業関係を担当しておる者がそういう点に十分でなかったということでは、いま理事が言っていることなです。当局の最高責任者である総裁は、どういふふうにかこれを措置するか、総裁の意見を聞いておきたい。担当者を厳重に処罰しなければならぬ。これは当局首脳部だよ。一係員のことを言っているのじゃない。職務怠慢だ。

○説明員(石田礼助君) この問題は、私としては、実にむづかしい問題だと思ひます。徹底的に申し上げれば、結局私は国鉄総裁の責任である、またあるいは直接の責任者である貨物に關するほうの当局者の責任、こういふふうにも思ひます。相澤さん御承知のとおり、一々こういうことで責任者を処罰した日には、国鉄には練達之士がなくなつて、あとどうするかという問題になりますので、これはもう少し寛大な目を持って見ていただきたい。とにかく今後をひとつ気をつけるという責任感に徹せしめるといふことで、かへんを願ひたいと思ひます。

○河野謙三君 関連して。この事故は、いま御説明を聞きますと、積み荷の運送屋のハイッケーと申しますか、これに多少遺憾の点があったといふふうな受け取りましたが、これは大牟田の駅が発駅だといいますが、これは専用線ですか、大牟田の駅ですか。それから、運送会社はどこですか。

○説明員(川上寿一君) これは三井金屬の出荷でございまして、もともと専用線でございまして、現在は地方鉄道の認可を受けておりますが、実際に地方鉄道の取り扱いはまだやっておりません。それで、大牟田の駅と三井

金屬と、合同で、最初に荷姿を決めまして、それで試運転した結果、大牟田の駅で十分であると判断をしたわけでございます。

○河野謙三君 扱い運送店はどこですか。

○説明員(川上寿一君) 運送店はつまりは私にしておりますが、……

○河野謙三君 それは私はおかしいと思ひうのだな。いま相澤さんから、総裁の責任の問題を言われましたがね。私はもちろんそれにも責任はあると思ひますけれども、直接の責任はその荷扱いをしたところの運送屋でしょう。あなた実情を御存じでしょうけれども、この駅に行きまして、貨物掛が、手不足と申しますか、長年の習慣といひますか、貨物掛よりも日通のほうがいばつておるといひますか、荷を積んで封印するときに一々立ち会つておられませんよ。立ち会つておることが例外です。立ち会つておることが例外です。したがって、こういう事故になりましたと、運送店の責任といふのは非常に重大ですよ。だから、その運送店はどこが扱ったかといふことを調べ、その運送店の責任といふのがまず第一に重いと申しますよ。それをいまこの段階で、どこの運送店がやったかわからぬといふことはおかしいと思ひうのだな。至急調べて返事してください。

私はちょっと中座しますから、この機会に総裁にちょっと伺ひますが、いまこういふふうな事故は、取り扱い運送業者の協力というものがやはりなきやいけませんよ。鉄道がいかに規則をつくりましても、その規則を運送業者が十分に守らなきやいけません

よ。守らせなきやいけませんよ。その場合に、一駅一店というふうな、いまの日通のようなああいう制度がいいかどうかといふことについて、私は十分検討する余地があると思ひます。そこはやはり一つのサービスの問題でもありま

すし、一駅に二店なり、三店なり——それは私にこの小さな駅でも必ずたくさん運送屋があるほうがいいと思ひます。せんけれども、ほとんど現在のよう形勢というものは、そこに一つの競争力というものがなく、サービスという精神がなくなつておる、こういう点も私は一つの原因になりやしないかと思ひます。私はこの機会にすぐにお答えをいた

ただこうとは思ひませんけれども、こういふことも事故と関連がなくなつていけませんから、こういう運送の制度上の問題においても私は十分検討する余地があると思ひます。総裁は非常に率直にものを言われますがね。私は、ここで総裁が何を言つたかといひて、それをあとになって速記録を調べて、あとでこう言つたじゃないかといひま

せん。言ひませんが、私がいま申し上げていることに對する感じだけでもいいです。そういうものに對する、多少でも考えの余地があると思ひうのだな。ならないか、これを私は伺ひたい。

○説明員(石田礼助君) いまの問題は、この事故の問題をなした運送地は、私は引き込み線からきていますと思ひます。引き込み線といふことになりま

す。たとえば、三井金屬会社ですか、これが引き込み線における荷役を大体取り扱はれるのは、私は一社だと思ひます。これを二社、三社というふうなこ

とはちょっと考えられないのです。そこにはまあ問題があるわけなんです。ありまして、もしもこれは日通がやっていたら、やはり日通の責任という事になって、かえってそこに責任の帰属が明らかになるのじゃないかという事で、必ずしもこれを二つにしたからいい、三つにしたからいいという問題じゃ私はないと思います。

○河野謙三君 いや、専用線である場合には、その会社の責任においておやりになる。それを複数制にすることを私は言っているわけじゃない。一般の日本全体の貨物の扱いについて、私はある場合に複数制というものをもう少し考えた方がいいんじゃないか。ほとんど独占になっていますね。そこに、昔のように過当競争で弊害がありました。同時にいまのように、必ずしも絶対の独占じゃございませんけれども、いまのような独占のような形になりつつあることは、これにもまた過当競争とは逆に別な弊害があることを私は認めざるを得ないと思う。それもこの事故と関連して検討する余地があるんじゃないか。それから、いまの専用線であるところが何であるが、だれかが荷を扱ったわけですか。どこの会社が扱ったか——三井金属そのものが扱ったか、日通が扱ったか、それがわからなくちゃいけませんよ、それがわからなければ、それはもうその日のうちにすぐ調べなきゃいけませんよ。そこであなたのほうの責任ばかり重くなって仕方ないでしょう。そんなこと、私は、総裁よりも、総裁の下におるところの営業の人の怠慢だと思ふ。いまごろになってどこの会社が扱ったかわからぬ、そんなばかなことありませんよ。

しかも、荷の積み方について、ハイツケか何か、どういう言葉を使ったか知りませんが、積み方について非常に遺憾な点があったと言われるのだから、そういう積み方をする運送屋がどこでか調べなきゃいけませんじゃないですか、どうですか。

○説明員(石田礼助君) いまの三井金属の問題については、さっきこれはひとつ調べさせます。いままで調べなかったというのは、はなはだ怠慢の至りだと思ひます。これは陳謝いたします。それから、国鉄の荷物の取扱いは、いまのものを現在決して一社に独占しているわけじゃない。大部分は日通がやっていますけれども、これは勢いのおもむくところそういうことになったと思ひますが、そのほかに競争者というものはちゃんとありまして、決して独占しているわけじゃない。したがって、独占の弊害がそこに起っているわけじゃない、こういうことだけはひとつ御了承願ひたいと思ひます。

○河野謙三君 関連ですから、あまり長く申し上げちゃいけませんけれども、私はいよいよ石田さんいつの間にか役人になってしまった。独占じゃありませんというの、役人的の答弁です。実態をごらんない、実態を。ほとんど独占じゃありませんか。独占にはしておりませんよ、制度上は。それは役人としての答弁ならそれでいい。しかし、石田総裁の答弁じゃございませんよ。だから、私はこれを複数制にしろという結論を出すのじゃないのです。こういう事故に関連して、特に今度の事故というものは運送店というものが責任の一半を持っていると思う。むしろ全部運送店の責任かもしれませ

んけれども、そういう場合に、いまの運送のあり方について、特に荷扱いをいまのように日通がほとんど独占の形でいいかどうかという事は、少し検討するといくらいいことをお考えにならないか、いかに思ふのですかね。

○説明員(石田礼助君) お答えいたしますが、御承知のとおり、これは河野さんもよく御承知だと思ひますが、国鉄の荷物の取り扱いというものは大きな部分を日通がやっている。日通がやっているが、これは私は四〇%くらいだと思ふ。四割。あと六割は日通以外のものがやっていると申します。これは絶対日通に独占させるというところじゃなくて、勢いのおもむくところ自然にこういうことになってきた。これをどうもこれはお前の取り分が多いから少し少なくしろということとは、これはちょっと御無理の御要求じゃなにかと思ひます。相当地にこれは競争的にやっていますので、独占の弊というものはないというふうに考えておりますが、国鉄としても、今後とも、特に日通だけに特権を与えて、ほかの運送業者を排斥するというようなことは、絶対にせぬ。どこまでも自由競争にして、その特色を發揮させるということにいたしたいと思ひますから、どうぞ御了承願ひたいと思ひます。

○河野謙三君 相澤さんにまことに相済みませんが、いまの日通が扱っているのは四〇%というのを何をして言っておられるのか。私のいま問題にしておるのは、大運送の貨車の積み込み、積みおろし、この扱いを中心にして言っておる。全体の貨物の四〇%と言われるのは、どこを指して言ってお

るか知らぬけれども、これは時間がかかりますから、この次にデータを求めます。私は四〇%で納得しない。日通が全体の荷物の四〇%しか扱っていないという事は、私だけではいい、日本中だれも納得しませんよ。別の機会に検討しますが、いづれにしても私は決して押しつけているのではないのだから。今度の事故は発駅の積み荷の問題から起っている、こういうのだから、それならば運送店の責任であるから、運送のあり方について制度上も検討の余地があるのじゃないか、こういうことを申し上げているのです。たいへん関連質問が長くなりましたが、あ

○説明員(石田礼助君) 訂正いたしますが、いまの場合は三井金属が直接やっております。決して運送屋の手を経てやっておりますのではない。これはひとつ三井金属に厳談をするつもりであります。

○河野謙三君 三井金属が直接やっていると、それは二つありますよ。三井金属の名において、三井金属が何々運送店にやらしている場合、そこらのところはこの次でけっこうです。もう少し、直接事故の責任の一番の出発点ですから、詳細に調べてください。

いうふうに並べて、どういう配置をするかということをやめまして、そのとおり積みましておまして、今回の荷だけではなく、ずっと出しておきますので、それも着地で検査をしております結果としては、大体協議のとおり積んでおったと認められるのでござい

○河野謙三君 まあいいでしょう、この次に……

○相澤重明君 総裁はとにかく去年なったばかりだから、いろいろの点について苦勞も多いと思ふ。多いと思ふけれども、総裁という立場に立てば、やはり事故をなくすることに努力をしてもらわなければならないわけだ。したがって、常勤体制に、先ほど私は注文をつけたのだけれども、やっぱり常勤はみんな、これは学校を出てからいゆる鉄道に奉職しているわけだから、そのことは一番よく知っているわけだ。そういう知っている者がそそを起させる原因をつくってはいけな

○説明員(川上寿一君) 大体のお話は、いまのとおりでございますが、今回の場合は、三井金属が下請に出したかどうかというのを調査しております。それは、まことに不手際でございますが、積み付けにつきましては、大牟田駅と三井金属が積み付け方法を協議いたしまして、十六トン車積み込みのもの、十五トン積み込みのもの、それぞれ、どう

ようにして、国会に事故経過を報告をするのに、そういうことが答弁がでないような常勤体制ではない、そういうことを言っておるのだ。総裁に何もやめろと言っておるのではないのだ。総裁はそういう点を掌握して、常勤体制にきつとそれをさせるようにしてくれ。それから、事故が起きたことを考えていけば、やはり私は、いろいろの点から言って、定員の問題とか、そういう監督の問題とかといふものが出てくると思うのだ。だから、きょうは私は、事故報告について内容を聞いておただけだから、いまの国鉄の定員をどうする、こうするといふ問題については入っていきませんけれども、やはりそういう点は関連しておるのだ。だから、そういう点をやはり常勤体制では、首脳部は十分調査をして、同時に、この貨車の脱線がたぐさん起きたら、もうマンネリズムになるようなことは絶対に許すわけにはいかない。だから、そういう点は、先ほど総裁も答弁されたように、十分研究をして、今後起きないように、私はやはり努力してもらいたい。これだけは何といつても国鉄の責任だから。そういう点を申し上げて私は質問を終わります。

○説明員(石田礼助君) 相澤さんの申されることは、ごもっとも千万でございます。とにかくこの問題につきましましては、事みずから起こった問題でありますから、よく現地を調べまして、そこに過失がある場合には、信賞必罰の原則によりまして、これに注意するとか、あるいは罰則とかという適当な方法を講じたいと存じております。

○委員長(米田正文君) 次に、自動車損害賠償責任保険に関する件について調査を行ないます。

まず、提出資料について説明を求めます。

○政府委員(木村陸男君) 前回の当委員会で天坊先生から御要求のございました資料をただいまお配りしておりますが、これにつきまして御説明を申し上げます。資料が一、二、三、四とありますので、逐次御説明申し上げます。担当の大蔵省のほうから……

○説明員(安川七郎君) 私、大蔵省の保険第二課長の安川でございます。

自動車損害賠償責任保険審議会、これは損害賠償法によりまして大蔵省の中に設置されておるものでございまして、したがって、本日提出されました、昨年十二月十九日に自動車損害賠償責任保険審議会から大蔵大臣に提出されました答申の資料の御説明を申し上げます。これは、十二月十七日、十九日の両回にわたりまして保険審議会が今回の損害賠償責任保険料の引き上げにつきまして審議を行ないました、その結果として答申されたものでございまして、

で、内容といたしましては、「別紙「自動車損害賠償責任保険制度改正案要綱」のとおり措置すること。」、なお答申にあたりまして付帯決議がついております。付帯決議は、「保険金額の引き上げに伴う旧契約の更改について、被害者保護の公平を図る見地から、制度上ならびに運営上の充分なる配慮を行なうこと。」、こういう付帯決議でございます。

それで、要綱の内容でございますが、第一が「保険金額の引上げ」でございます。

ます。これは、自動車交通の事故による被害者の保護を保険制度の面から一そう充実するため、死亡の場合と傷害の場合の保険金額を次のように改める。第一が「死亡の場合の保険金額」。

現行の保険金額五十万円を百万円に引き上げるとともに、傷害から死亡に至るまでの傷害保険金とは別ワックにすることとしております。第二、「後遺症の場合の保険金額」。現行の保険金額十万円を最高百万円に引き上げるとともに、後遺症の程度に応じ一定の障害補償保険金を定めることとする。また、この場合においても、傷害が治癒するまでの保険金とは別ワックにする。

第三、「傷害の場合の保険金額」。現行の保険金額である重傷十万円、軽傷三万円を、重傷の区分を廃し、三十万円に引き上げることとする。第四、仮渡金の金額。死亡の場合の現行金額十二万円を三十万円に引き上げるとともに、傷害の場合の金額もその程度に引き上げることとする。

以上が保険金額の引き上げに伴う答申でございます。

第二が「保険料の改定」。上記金額の引き上げに応じ、保険料を別表のように改定する。別表がついてございまして。保険料は、上欄に契約の月数がございまして。現在非常に短期の五日の契約から最長二十五カ月の契約までございまして。中心はまん中にございまして十二カ月契約、これが中心になっております。左側に車種の区分がございまして。これが今回答申になりました新たな保険料率でございます。つまり、十二カ月の欄をのぞいたいただきますと、乗合自動車の場合一年の保険料は三万七千七百七十円——かように以下車種別に

数字が記載されております。これが保険料でございます。

それから三番目は「査定面の簡素化」。保険金の支払いの公平と迅速をはかり、保険制度の健全な運営に資するため、査定面を簡素化する措置を講ずることとする。

第四が、「新制度の実施」。法令の改正、料率の認可、その他所要の準備を整えるとともに、新制への円滑な移行をはかるよう配慮するものとする。

以上が審議会から大蔵大臣にいただきました答申でございます。この答申につきましては、大蔵大臣が答申を受けますと、これを運輸大臣に御連絡するというふうに、制度的になっております。

それから第二の資料でございますが、今回の料率算出の根拠でございます。第二表といたしまして、「自動車損害賠償責任保険料率算出表」というのがございまして、一番左側の欄は、先ほど出ました車種区分と同様でございます。まして、乗合自動車から以下車種の区分がございまして。横欄が算定の根拠になつておるわけでございまして。

まず、一番左に契約件数(一年契約に換算)という欄がございまして。この欄は一応おきまして、支払い件数というところからまいるわけでございまして。そこで、支払い件数を死亡と傷害に分けて、乗合自動車の場合で代表的に御説明申し上げますと、死亡が四百七十五件、傷害が八千七百九十四件、計九千二百六十九件という数字が載っております。注をのぞいた数字は、三十五年度契約についての数字である」と書いてございまして。こ

の四百七十五件、八千七百九十四件、いずれも三十五年度契約についての数字でございます。それで、この数字の九千二百六十九件をとりまして、これを死亡、傷害それぞれに分けて、三十五年度契約についての九千二百六十九件についての支払い保険金が幾らであったかという数字をとるわけでございまして。それが次の欄にございまして、支払い保険金でございます。百万円単位で、十二億五千七百七十七万、これは完全な実績でございます。そういたしますと、最初の欄の契約件数がございまして、それから、それとたいたいたの支払い保険金を割りますと、一契約当たりの支払い保険金二万七千二百四十四円という数字が出てまいります。この一契約当たり、すなわち一台の車と考えていただければよろしいかと思ひます。この一契約当たり二万七千二百四十四円というのが、ただいまの数字から出てまいりました新しい保険料でございます。

その次の要素といたしましては、次に一契約当たり赤字補てん額というのが千六百六十一円載っております。これは、前回の当委員会自動車局長から御説明がありましたように、現在相対の赤字が出ており、この赤字を向こう五年間に逐次ならして解消していくというための数字です。これが千六百六十一円あるわけでございまして、ういたしますと、ただいまの二万七千二百四十四円、千六百六十一円を加えて二万八千九百五十五円、かような数字が出てまいります。それからさらに、代理店手数料あるいは経費を加えましたものが一番右側の三万七千七百七十円、かようになります。今回の料率改定におきましては、代理店手数料ある

つまり、この計算の根拠の基礎となっており、数字は三十五年度の契約の数字でございます。現在三十九年でございますから、暦年にいたしますと約四年前の数字になるわけでございます。この三十五年度契約という数字を御説明申し上げますと、これは三十五年度に契約した契約についての数字でございます。つまり、三十五年の四月一日から三十六年の三月三十一日に契約いたしました数字でございますから、一番おそく契約した人は三十六年の三月三十一日の契約があるわけでございます。したがって、その契約はその後一年間有効でございますから、契約がカバーしております保険の期間を申し上げますと、三十六年の四月一日から三十七年の三月三十一日までの期間に及んでおるわけでございます。そういったすと、実態といたしましては、この契約の実際の時間は、三十五年の四月から三十七年の三月三十一日までの時間をカバーしておるわけです。

そこで、注②をごらんいただきますと、保険契約と保険金の支払いとの間には時間のズレがある。三十五年度契約分について三十八年三月末ごろに支払いがおおむね完全に終了する。したがって、最新の数字といたしましては、三十五年度の数字をとらざるを得ないわけでございます。なお、三十八年三月末現在——昨年この料率を算定いたしましたのが夏から秋にかけてでござ

ざいますが、その当時の一番新しい三十八年の三月末現在で考えてみますと、たとえば三十六年度契約につきましては、七割から八割までしか支払いが行なわれていない。それから三十七年度契約をとりますと、まだ五割ぐらいの件数しか支払われておらないわけでございます。したがって、私どもとして、かような数字は最も新しい数字をとる考え方でありますが、かような形になりますので、三十七年度契約の五割ではとうてい料率算定には適さない。三十六年度契約をとりましても、大体七五割ぐらいのところしかないといふことになりますと、三十五年度契約をとるのが正確である、かような考え方で三十五年度契約を基礎にして算定いたしておるわけであります。

それから注(四)を御説明いたしますが、さようにいたしますと、三十五年度契約についての事故はいつ起こったかという問題でございますが、三十五年四月から三十七年三月までの間に発生するものであり、定期的に申しますと、三十五年から三十七年にわたる一種の事故率を反映しておる、かように考えておる次第であります。

ただいま御説明申し上げましたとおり、この数字につきましては、できるだけ正確な数字を使いまして、実績に依りて算定いたしておる。そこにやはりあまり大きなプラスあるいはマイナスが出てはならぬ、かような考え方でこの三十五年度契約をとったので、定期的に、実績としましては、三十五年から三十七年に時間的にかかっておるといふことを一言つけ加えさせていただきます。

○政府委員（木村睦男君） その次、あと二枚資料がございますので、御説明申し上げます。

その次が「営業保険料・現行・改訂・対比表」でございますが、ただいま安川課長から説明申し上げましたように、この資料の「改訂保険料(A)」という欄が、ただいま申し上げました料金でございます。その次の「現行保険料(B)」というのが、去る一月末まで実施してまいりました保険料でございます。次の「引上率」は、現行の保険料が改定の今回の保険料になるためにどのくらい上がったかという比率を示しておるわけであります。その引き上げ率を見ていただきますというと、引き上げ率が車の種類によりましては、なほだしく違っております。これは、先ほど説明申し上げましたように、いままでの各車の種類別の事故の件数割合と、それから支払った保険金額、その間に車の種類によって開きがございまして、ある車によりましては、支払い保険金額のほうが非常に高く出ている。つまり、その種類の車が払っております保険料では、とうてい車の起こした事故に対する保険金額をカバーできなかったという実績が出てまいっておりますところは、大幅に、その実績に合うように保険料のほうを引き上げると関係上、倍率がふえております。たとえば、引き上げ率で見えていただきますように、乗り合いが三・五八倍、まんな中辺の「軽」と書いてございます軽自動車でございますが、これが三・二六倍、それから緊急と書いてあります、これは地方の町村なんかの緊急消防自動車等でございますが、これが五・一四倍、こういう車は非常に事故率が高

くて、支払い保険金額が保険料に対して相当たくさん払っておる、つまり赤字を出しておる、ということになり、逆に、引き上げ率で〇・何%というのが三つほどございますが、たとえばまん中辺に「農耕小型特殊」というのがございますが、これが逆に三割二分に下がっております。従来、これは保険料が現行の欄で見えていただきますように、八百九十円でございましたが、農耕小型特殊の引き起こしました事故が非常に少ないために、この保険料率では非常におつりが出るということで、実績に合わせますと、現行の八百九十円を今度は二百八十円、約三分の一に保険料を減じて、それで十分カバーできるといふ数字でございますので、このように率が下がっております。下から四番目の霊柩自動車しかりでございます。それから下から二番目のトレーラーもしかりでございます。こういうふうにいたしましたして、車の種類別に、支払います保険金額と保険料とのバランスをとりましたために、こういうふうな差ができておるわけでございます。

それからその次の資料でございすが、「自動車数及び死傷者数の推移」、これは御参考にと三十年以降、車の種類別に、車両数と、それから事故による死傷者の数、これも実績と指数を参考に示したわけでございます。

概括的に申し上げます、車両数のふえ方はいずれも毎年ふえてまいっておりますが、死傷者の数の対前年のふえ方というものは、昭和三十四年まである程度同じようなテンポでえてまいっております、三十五年の指数が三十四年に比べてましてやや飛躍的に高

故統計のとり方が三十五年から若干変わりましたので、その点も影響して指数が變つておりますが、三十五年を今度は中心にして、六年、七年を見ていただきますというのと、多少ずつ、やはり死傷者の数は対前年でふえておりますが、たとえばトラックで申しますというのと、三十七年は、三十五年六年に比べ少し減つております。横ばいより多少下向きと申しましようか、そういう傾向のところもございます。それから特殊車両欄を見ていただきますしても、三十七年度は六年度より減つておるといふような傾向を示しております。三十五年を中心いたしましたして、事故はやや横ばいの傾向にあるのじゃないかというふうにも——絶対数件はふえておりますが、大体率としては横ばいの傾向じゃないかということが言えるわけです。ただいま安川課長から説明申し上げました件数等につきましても、この状況も一応勘案いたしまして、事故件数その他の想定を出して計算をしておる、考慮いたしておるわけであります。

以」、私の説明を終わりました。

○天坊裕彦君 資料の御説明をいただいたのですが、私がこの前お願いしたのは、むしろ会計の決算表みたいなものを希望しておったのです。この表は、今度お出しになったのは、一つの途中の経過的に必要な数字などでございまして、よくわからないです。結局、赤字がどれくらいあるのだというお話から始まったのですけれども、そういう数字がどうもよくわからない。ひとつ

この次に、もう一ぺんあらためて出していただきたいと思ひます。しかもこの数字は、三十五年が基礎だというお話ですが、たとえばこの事故の表を見ましても、三十年からの経過をおとりになつておられますけれども、いかにも三倍以上になつて、自動車の方より事故のふえ方のほうが大きいじやないかという数字をあらわしているようですけれども、ただいま保険の基礎が三十五年を基礎としておやりになつておられるというなら、三十五年の数字を基礎にして指数をとつてみますと、変わった数字になつてくる。そしてしかも車数と死傷者数と両方出ておられますけれども、車数がふえたための死傷者数と別々の指数じやなくて、車数と死傷者数との両方の相関関係を見て指数を出すとどうなつてくるか。

私は、結局一車両当りの事故件数というものは減りつつある傾向があるのじやないかということをおつておるのです。そうすれば、ふえ方もそう大きくふえなくとも済むのじやないかということをおつたかたののですけれども、その関係が、これにも出ていないとは言えないのでしようけれども、一見した感じでは、いかにもふえているのだというこぼかりを示唆するようになつておられるわけですね。三十五年が基礎になつておられるお話ですが、三十五年のいまの各別の数字もございしますが、これは私、ほんとうに三十五年なら三十五年の決算の資料をいただいて、それで質問したいと思ひますが、契約件数といううなこぼかりでなくて、三十五年なら三十五年に死亡者は何人あつた、それからけが人はどれだけあつた、後遺

症、今度十万円から百万円までの幅をつけて大いに見ようということになつた件数はどれくらいあつた、件数と、それに対するそれぞれの賠償を實施した額というものを、別にそういうものを示していただきたいと思ひますが、それは出来ますか。

○政府委員(木村陸男君) 出ます。それから、いまの御質問の中の死傷者の数は、きようお配りいたしました最後の資料によります合計の欄に、三十五年の死傷者が二十万九千九百九十九人という実数が出ております。これが三十五年の死傷者の実数になつております。

○天坊裕彦君 その点は、ですから、この次の資料をいただいてからということにして、もう一つこれを伺つておきたいのですが、この出された資料の中で、「現行・改訂・対比表」ですが、非常に保険の種類がいろいろあるわけですが、乗り合い、営業用乗用、自家乗用、普通貨物、小型が二つあつて、軽自動車、特殊車、農耕用、緊急車、そのほかいろいろと分けておられて、それぞれ別に倍率を出してある。これは、正確に言えばそのとおりだと思ひますが、しかし保険の関係を言いますと、同じ自家乗用車の中でも、事故を起こさぬものと起こすものとある。起こさぬものも、起こした場合を考へてプールしているわけですね。そのプールする一つの方針を、比較的事故が、こういう種類別に分けてみたときに、少ない種類だけで分けていかなければ、事故の多いものに巻き込まれてはかなわぬ、こういう意味でそれぞれ別個に考へておられるのと、一方では、同じ種類であっても、事故は非常に

に少なくていつているのだということとすると、事故を多くやつておられるところとあるわけですね。それをどの程度プールをさせるかという問題は、私は非常に大きな問題だと思ひます。現在こういうふうにお分けたのは、自動車のかつこうが違つたから分けたということだけだと思ひますが、その点で、こゝういふふうに分けるのが一番いいという理由が私はわからない。事故の起こつた状態は、それぞれ非常に複雑なものがあると思ひます。そこで、結局地域別に、営業用乗用なんつていうのはABC Dというふうな四つに分けたブルのしかたが、事故の多い場所ではどうなんだ、事故の少ない場所ではどうなんだ、というふうにお分けておられるけれども、そのために全体としては、初めての表で、大体九千八百円見当の保険料で済むというものが、多いものでは四万円、三万何千円と、こゝういふふうに分けてみる。それから、これは非常に事故の少ないものと多いものと一緒なにしてプールするのはいけなからぬという言ひ方もあるかもしれないけれども、保険の性格からいふと、ある程度プールするといふのが一つのねらいだと思ひます。その点でどういふふうにお考えになつておられるか、伺ひたい。

○政府委員(木村陸男君) 保険の制度のあれから申しますと、やはりある程度相互に危険を負担するという趣旨でございします。自動車のこゝういった保険を、車の種類なり車のかつこう、態様でどういふふうに分けるのが一番合理的であるかといふことは、なかなかむづかしい問題でございします。したがいまして、まあ今日採用しております

すこの車の種類別で一応当初からスタートしてまいつておりますが、なおこれが最高のものであつて、これ以上いい考へ方はないといふものでは決してございしません。これは、今後常にこゝういふ事故の実態等から検討は続けていくつもりでございします。ただ、さしあつてこゝういふ種類で分けておりますのは、一つは車の用途別の種類、あるいは車のかつこう、それから営業用乗用、ハイ・タクのようになつて一つの地域内で動くものにつ

きましては、大都市と中小都市、その他、こゝういふに、車の混雑その他から、事故率も相当変化がございします。で、より精密に四つのランキングに分けて、こゝういふと方をしておりますが、これは今後とも検討を続けてまいりたいと思つております。

○天坊裕彦君 いまのお話ですが、この表で見ましても、農耕用とか牽引車とかいふような非常に数の少ないものは、これは私は別だと思ひますけれども、その他は大体似たり寄つたりのところもあるのですが、将来もっとブルの幅を広げるような点をひとつ研究したいと思ひます。

と同時に、こゝういふふうなかつこうになつてきますと、一つの営業用の、乗り合い、貨物なんかにおきまして、何百両という車を持ておられるところが自家保険をやりたい、自分のところの会社は比較的事故は少ないといふかつこうで、自家保険をやりたいといふ傾向が相当出てくると思ひます。が、こゝういふ場合に、こゝういふ自家保険は、できるだけ大きく自家保険を認めるといふ方向でやられるかどうか。その点をひとつお聞きしたい。

○政府委員(木村陸男君) 強制保険制度は、あくまでも事故による被害者の救済といふことを主眼としておりますので、強制制度を設けておるわけでございます。したがいまして、自家保険と申しますのは、それに対する例外でございまして、しかも、その例外を設けても被害者の救済にはこと欠かないといふある程度の担保といひます。か、保証があらまさんと自家保険は認めないという制度でまいつております。で、今回こゝういふに、限度額の引き上げに伴ひまして料率も引き上げたわけでございますが、自家保険につきましては、やはり被害者の救済が十分されるかどうかといふことで、自家保険の場合には、具体的に、その希望の会社につきましては、負担力の問題、あるいはその会社が事故率がどういふふうに変つておるかといふような点も十分検討いたし、また、支払い能力の関係から事業規模の問題もございします。こゝういふ点につきましても、被害者の救済に、強制制度に加入しておると同等程度の救済力があるかどうかといふことを中心として検討をいたしてその申請に対しては処理をする、こゝういふつもりでおります。

○天坊裕彦君 まあ、いまのお話はよくわかりますけれども、こゝういふかつこうで種類をたくさんこしらへるといふことは、私は、一方でまた事務費が非常に高いものになつてくると思ひます。こゝういふ点もあつて、しかしこゝういふにどうしてもこれだけの種類にたくさん分けて考えなきゃならぬといふことになれば、一方では、やはり地域的に事故の少ない地域は安くやるというのと同じように、地域が広

九

くなつても、同じ系統の会社で、事故は自分のところは少なくやっているというところは、やはり別個の自家保険というものを認めていかなきゃならぬと思います。その点はひとつ御研究願いたいと思いますが、あとはひとつ資料をお出し願つて、そのときに質問したいと思ひます。

きょうは、これだけにいたします。

○谷口慶吉君 安川課長、あなたの御説明のこの資料でちょっとわからないところがありますから、あるいは聞き漏らしたかもしれませんけれども、自動車損害賠償責任保険率算出表に、支払い保険金の合計の欄には、これは二百三十二億九千七百円とあるんです。そうしますと、収入保険料の総額は幾らですか。三十五年度契約に伴います支払い保険金の総額は二百三十二億九千七百円であるが、その年度内における収入保険料は幾らか。その不足分が改定率率に変わってくる分と、五十万円の支払いが百万円になる分とを合算すれば、おおよそ必要な保険料率はかくかくかようでなければならぬ、という数字が出れば委員会に納得する、私は思うんです。ところが、あなたの御説明では、それがさっぱりここへ出ていないので、天坊委員の疑問とか、いろんな不平はそこから出ているような気がしてならないんですが、その辺なんですか。

○説明員(安川七郎君) ただいまの御指摘の点たいへんごもっともだと思います。三十五年度契約について、三十八年三月三十一日現在の資料を現在手持ちしておりますので申し上げますと、元請の収入、純保険料、これは危険部分だけを私どもとしておるわけですが、三十五年度の収入の純保険料の合計額が六十三億九千九百九十二万五千円。それから支払い保険金、これが、すでに昨年の三月三十一日現在で完全に支払つてしまつたものが六十五億七千一百八十八万二千円。それから未払い保険金、つまり、もう債務が確定しておりますが、まだキャッシュが出ていないと申しますものが一億八千五百四十九万七千円。その保険金のはうを合計いたしますと、六十七億五千七百三十七万九千円。それで、保険料からたゞいまの保険金を差し引きますと、赤字の三億五千七百四十五万四千円。か

うになつております。

○谷口慶吉君 いまの御説明で、簡単に解釈すれば、結局収入保険料が六十三億九千九百九十二万五千円、支払い保険料が六十七億五千七百三十七万九千円、差額が大体三億五千七千四百四十五万四千円。こういうことになりまして、かりに支払い保険料を現行の二倍にした場合に、おおよそ百四十億近い支払い保険料、こういうことになりまして、台数がふえて参りますから、それはまた保険料がふえることと同じなんだから、そうした場合には、ほんとうにいま最後に出ています営業保険料、一年契約の、たとえば乗り合いで平均で三万七千七百七十円となつていますがね。これが妥当だ、という結論的なものになりますか。

○説明員(安川七郎君) ただいま三十五年度契約につきまして、三億五千七百円、赤字が出ておりますが、料率の算出で今回の一番大きな問題は、ただいまの三十五年度のあれは、三十五年度の当時の支払い限度額と申しますか、この数字であるわけでございます。で、今回、先ほどの答申で御説明

申し上げましたように、保険金の限度額を死亡の場合五十万から百万、それから後遺症の場合も同様な引き上げ率。さらに傷害保険金を十万あるいは三万から三十万に引き上げます。この率は今回の料率改定に盛り込むわけでございます。さういふにいたしますと、三十五年度の従前の保険金額の限度におきまして、六十三億円の収入保険料に對しまして、三億五千七百円、赤字が出ております。今回その赤字を修正いたしますと同時に、支払い保険金の面の引き上げ、これを料率算定に当然盛り込まなければいけないわけでございます。したがって、最初に御説明申し上げました三十五年度の自動車損害賠償責任保険率算出表の一契約当たり支払い保険金合計欄で八千八百五十九万九千四百四十四円と申すのは、三十五年度の支払い保険金の実績をベースにいたしましたので、ただいまの保険金額の支払い面からの引き上げ率を当然加算してあるわけでございます。したがって、三十五年度の実績の収支採算の数字では当然たいへんな赤字になるわけで、今回の料率算定において修正してあるわけでございます。その点、若干私の説明が不足でございましたので、つけ加えさせていただきます。

○谷口慶吉君 三十五年度の自動車損害賠償責任保険率算出表の一契約当たり支払い保険金合計欄で八千八百五十九万九千四百四十四円と申すのは、三十五年度の支払い保険金の実績をベースにいたしましたので、ただいまの保険金額の支払い面からの引き上げ率を当然加算してあるわけでございます。したがって、三十五年度の実績の収支採算の数字では当然たいへんな赤字になるわけで、今回の料率算定において修正してあるわけでございます。その点、若干私の説明が不足でございましたので、つけ加えさせていただきます。

○谷口慶吉君 じゃ、次の機会にその特別会計の決算書をひとつ御提示いただきたいと思ひます。お願いしておきます。

○金丸富夫君 私、少し、この前に引き続き質問させていただきます。

○説明員(安川七郎君) 死亡の場合の別ワケにする、と書いてございます。従前の制度は、死亡の場合五十万という金額でございまして、たとえば自動車にぶつかりまして、一カ月ほど病院の治療を受けてなくなつたという方がある、といたしまして、その場合でも五十万円、それから不幸にして即死された方でも五十万円というふうなことが、こうなつて参ります。その即死された方の場合と病院の治療費を払つてなくなつた方の場合に、その治療費の差が出ておられません。で、今回の改定では、死亡の場合は百万円という保険金の支払いが出ますけれども、もしぶつかつてからいろいろ治療を受けてなくなつた場合に、傷害保険金は別に払おうというのがこの別ワケにするという意味でございます。その傷害保険金は、第三のほうの傷害の場合の保険金

の三十万円になってまいるわけでございます。

それから第二の点でございますが、従来は、損害賠償法の政令に基づきまして、重傷の場合十万円、軽傷三万円と、これが傷害の場合の限度額になっております。で、今回はその政令を改定いたしまして、この限度額を三十万円に引き上げるわけでございます。そうすると、三十万円が限度でございます。

○金丸富夫君 この内容については、そこだけ確かめておきたいんですが、それから、先ほどから天坊委員また谷口委員が質問されましたように、結局、特別会計の分と、それから保険会社の負担の分と、あれは六割・四割ですか、そういうことになっておるんですが、問題は、われわれの感じは、かような非常な事態に——公共料金をストップされるというような時期においてこれを早急に実施しなきゃならぬということについては、よほどの理由があったと思うのです。次官もおられないが、ひとつそれを後ほどはつきり聞いておきたいのですが、問題はそこ——この前もちょっとお話しされておったように、特別会計あるいはまた保険会社に対する、いわゆる欠損額が非常に多いということを言われておりますが、これはいま直ちにおわかりにならぬのですか。大体どれだけのものが特別会計で赤字で、それから保険会社に対しては、各会社別は別として、総計でどのくらい赤字になっている、であるから、こういう大改正、三倍というように古今未曾有の値上げというふうなものをやらなければならぬ事態になったのだ、あるいはまた、それを足元から

鳥が立つように、まだ予算案の通過もしない以前に二月一日からこれを実行しなければならぬというふうな強行手段を、これはまあ、妥当、不妥当は別として、そういうことをやらなければならぬよほどの理由はあったかと思うのです。それをひとつ明らかに伺いたいと思います。資料がないとわからない場合はやむを得ませんが、どうですか。

○政府委員(木村睦男君) 今回の保険料の値上げは、過去の赤字が原因で値上げをするわけではございませんこと、は、この前申し上げたとおりでございます。まして、きょうお配りいたしました自動車損害賠償責任保険料率算出表でもございいただきましたように、先ほど谷口先生から御質問になりました、一契約当たり支払保険金というのは、これは、今度の限度引き上げに伴いますと、一両一契約当たり保険金として二万七千二百四十四円が必要だという計算でございます。その次の欄の一契約当たり赤字補てん額千六百六十一円というものが、赤字補てんの相当額でございます。したがって、二万七千二百四十四円対千六百六十一円、それが赤字の補てんの割合です。今回の値上げは、ほとんどその限度額の引き上げに伴う部分になるということであり

しなければならぬのが、ただいゆる被害者の面のことを考えてやられるというだけであるということであれば、ちょっと納得がいかなぬと思うのですが、審議会なんかは、おそらくその被害者のグループだけの委員じゃないかと思うのです。それが、ほんとうに国家でもって強制的にやらないならばともかく、強制的にやるといふような、いわゆる強制制度であるということであるならば、よほど国家が、これを納める者にも、あるいはまたこの被害者にも、すべてのものについて、この段階においては、これが妥当であるということの認定があつて、公平にやつて、それが実行せられるということになれば、政治に対する私は非常な不安があると思うのです。一部の業者が言うように、保険会社の圧力に屈して、結局こういうものをあつてふためて出したというふうなことが言われる、あるいはまた、これをやるとすれば、こういう大きなものをどうしてやらなければならぬということであるならば、強制ならば、百万円から百万円ほつきり出したら、あとはもう一切知らぬというふうな、ひとつ立法措置をしてもらうことはできないかというふうな、これに対しては、やはり納める側のほうも非常な関心を持ち、また現状においては大きい負担を感じているわけですね。どうですかね、これに対して。

もしそういうことであるならば、私、ただ何年間かやってきたものが、ここでもって、ようやくこの予算案を提出する直前において答申があつたというところであるならば、それをこの時期において、ほんとうにやるかやらないかというについては、十分政府としてはお考えになっているはずなんです。にもかかわらず、これをいまのうちに早くやらなければならぬ理由は、ただ単に社会施設をそれだけ急がなければならぬということだけじゃないかと思うのです。だから、私の考えが間違ひであれば承りたいのですが、赤字が非常に累積している、それはかなわんというところが一つ、あるいはまた、社会保障制度というものをそれほど急がなければならぬ理由がほかにもあるのか。私は、外国関係のこういう自動車保険というものが日本のこういう程度のものではないかというところはよく承知をいたしております。しかし、向こうは強制的なものもありまして、これは強制的なものというふうな制度も私はあると思う。どういう工合のパーセンテージになっているか知りませんが、そういうものがあるのですから、それを、強制制度の薄い、幅の広いものでやろうというところで、それもスタートされたこの自動車保険というものについては、もうこれを直ちにそう早く実施しなければならぬということについては少し納得がいかなぬ。そこに、それじゃ、赤字でないならば赤字でない、被害者がこういうぐあいには多くなっているから、この損害とか、慰謝とか、そういうものをかように早急に大きくしなければならぬ理屈がどこにあるのか、立法に対する、あるいは政令改定に対する基本的な考え方をひとつ承ておきたい。

○政府委員(木村睦男君) 自動車による交通事故の激増あるいは事故の質の悪化というふうな問題は、すでに数年来実情としてはつきりあらわれておりますし、それが大きな社会問題になっておりまして、しかも、その犠牲者がなかなか十分な救済を受けられない。従来はたつた一つのよりどころは、この自動車の強制賠償責任保険でございますが、これでも、りっぱな大人が犠牲者になった場合でも、せいぜいいままでは五十万円しかもらえない。こういうことで一体自動車事故による被害者の救済はいいのかというところは、すでに数年来いわれてきたことでございます。しかも、そのためにいろいろ悲劇も多くありますし、また、事故が起きた場合に、間に不良の示談屋というふうなものも入りまして、さらに被害者の救済を不十分にしていて、というふうな社会的な事実もあるわけでございます。で、われわれといたしましては、この唯一の被害者の救済のよりどころであるこういう強制保険の支払いの限度額というものが、死亡の場合五十万円というのでは、全くいまの物価とかあるいは社会の実情に合わないということ、早急に改正しなければいけないということ、すでに三、四年前からわれわれ考えておったわけでありまして、的確な資料、的確な基礎をもちましてこれを改正する必要があるわけでありまして、

そこで、一昨年来、この問題につきましては保険審議会にも諮問いたしまして、いろいろ資料も集め、正確な数字によつてこの改正を検討してまいつたわけでありまして、一番の問題は、限度額をそれではいまの日本の現状からいけばどのくらいに上げたほうがよろしかろうかということでございますが、これにつきましても、今日決定いたしております百万円では非常に安い、五百万

円——外国では一千万円、六百万円というものがざらではないかというふうな意見もございました。しかし、限度額を思い切って引き上げることは、被害者の救済には非常に役に立ちますが、

一方、支払ひ者側の立場から考えますと、そう急激に引き上げるといふこともできませんので、いろいろ政府部内におきまして、交通関係閣僚懇談会におきまして検討、議論をいたしまして、一昨年、まずとりあえず、第一段階としては、現在の限度額の五十万円を倍の百万円までにしたらどうかというふうな意見が出ました。そういう趣旨で保険審議会にも諮問をいたし、保険審議会もこの線で答申を出されたわけでありました。それに関連いたしまして、重傷、軽傷の場合につきましても、ある程度これを上げる。さらに、今日までのこの強制保険で一番実情に合致せず、また被害者に気の毒でありましたのは、あとに後遺症が残る場合に、後遺症というもののについての配慮が全然できていなかった。したがって、今回は後遺症というものを独立に設けまして、これにも百万円という限度額の支払い制度を認めようということにしたわけでありました。その間、一年有余にわたりました、保険審議会ではいろいろ検討していただきまして、昨年の暮れに答申が行なわれたわけでありました。答申をいただきましたときにも、審議会の意見といたしましては、すでに一年以上も審議を重ねたというところが非常に時間をかけ過ぎておるように思われる、したがって答申を出したからには、早く改正実施して社会の実情に合ひ、被害者の救済も一応早くはかれるように実現するようにと

いう意見も審議会として出たわけでございます。

そういうふうな経過をたどりまして、限度額並びに引き上げの実施につきまして、二月一日から実施いたしたわけでございます。たまたま公共料金の一年間ストップという物価抑制の対策として政府の方針がございましたと、きと時期を一にいたしましたので、非常に支払ひ者側の立場からいいますと、気の毒なことになったわけでありますが、この保険制度の社会的意義というものから考えまして、われわれはこの実施に踏み切ったような次第でございます。

なお、保険のことでございますので、申すまでもございせんが、保険料は上がりましてけれども、その支払ひました額が、全体から申しますと、起こした事故の保険金として全部が役立つというところでございまして、しかもいままでも実績から申しますと、赤字になっておるといふことは、車の持ち主全体が払います保険料の負担以上の金が被害者に出ておるといふことで、結局、ただ普通の一般の料金の値上げとは保険は違ふということもわれわれは考えておるわけでございます。特に、この資料で契約約款たり赤字補てん額という欄を見ますと、マインナスになっておる数字も出ております。これらの業種につきましては、いままで払っておられた保険料の総額で、その車によって起きた事故の損害額のはうが少くないという車の種類もございまして、そういう種類につきましては、逆に赤字の補てんではなくて、いままで取り過ぎた分を差し引くというふうな形にもなっておりますので、

きるだけ車の種類別に実情に合うように配慮をしておるわけでございます。

以上申し上げておきます。

○金丸富夫君 いま、基本的なものは赤字ではなくて物価が上がったからというように聞こえるんですが、物価が上がったならば、これは事業者でない人はなんですけれども、事業者のほうは、一年間ストップは別として、とにかくそういうものは考えない、それから上げるほうについては三倍の値上げだというふうなことが、まあこれだけではないでしょうが、そういうぐあいに聞かえて、はなはだぐあいが悪いんですがね。ともかくも、かように大きく上がるというところについては、私は結局、大体この制度自体について上げるやつはいけれども、支払ひ能力という点を、社会情勢、また国のすべての企業その他を勘案して考えていくならば、私は、三倍になるというふうな数字は出ようはずはないと思うんです。これで、いまの物価の値上がりというのなら、なおさらおかしいのであって、物価の値上がりならば、三倍ずつみんな上げてくだささい、それならいいのだから——しかし、そうはいかぬでしょう。そこで、私は、特別会計の赤字と、それから保険各会社のこれに対する赤字の数字、それからこれを実施した場合の見込み額、それをひとつ数字で出していただきたい。これをお願いいたします。

それからもう一つお伺いしたいのであります。この前、事業者の代表も入ってこれはきまっておりますのだから、おまえたち何をぐずぐず言うかというふうな、どうもおこたうががあったのですが、これは最も私は不審に思うわけ

であります。なるほど、どなたが入っておるか知りませんが、審議会のメンバーの構成をひとつお伺いしたい。

○政府委員(木村睦男君) 物価が上がったから上げるというふうな響いたかもしれませんが、そういう趣旨ではございませんで、被害者の救済を十分にやらなければならぬという場合に、被害者の受けます損害額というものが、現状の経済情勢あるいは社会情勢からいたしまして、現行の五十万円というものが非常に安過ぎる、これでは救済にならぬということの趣旨で申し上げたわけでございます。

それから、あの資料の点は、次回に提出いたしますが保険審議会の委員でございまして、ここにありますから、申し上げます。

まず、学識経験者としていたしました……

○委員長(米田正文君) それも資料として出して下さい。

○政府委員(木村睦男君) それでは後ほど資料で……

○金丸富夫君 業者代表は何名入っております……

○政府委員(木村睦男君) 学識経験者としていたしましては、東京都民銀行頭取工藤昭四郎、東京大学教授今野源八郎、慶応大学教授園野治、自動車業界代表としていたしまして満尾君亮、それから酒井一三、全日本交通運輸労働組合協議会事務局長、それから保険事業代表、高木幹夫、日本損害保険協会会長、檜垣文市損害保険料率算定会理事長、あと、行政官庁の代表といたしまして、法務省民事局長、それから大蔵省銀行局長、運輸省自動車局長、警察

庁交通局長、こういう構成でございます。

○河野謙三君 時間もありませんから、簡単に率直にお伺いします。

限度額が百万円になってもまだ低過ぎるという、私もそうだと思う。一方、支払ひ業者側から、三倍も一べんに上げられてはとてたまたまらぬ、これも私はほんとうにそうだと思うのであります。そこで、保険審議会等で、この特別会計に国が何ふんかの補助金を出すべきかという議論はありませんでしたか。

○政府委員(木村睦男君) 審議会の審議の過程におきましては、そういうふうな議論も確かに出ておったと思っております。

○河野謙三君 私は、出てしかるべきだと思ふことは、これは強制加入ですね。国家が一つの、国の大きな公共の福祉といふことが、国の利益のためにこういう制度を設けて、国のやほり一つの目的達成のために強制加入を命ずるわけですね。強制加入を命ずる以上は、考え方をすれば、それに国が何ふんかの負担をすべきがあたりまえだと私は思うのです。保険というのは、本来任意加入というものが保険のたてまえだと思ふのです。そこで、現状のやほりに国が補助金を出さないというならば、先ほど天坊委員もおっしゃったように、ある特殊の業態のものが自家保険をやるとか、あるいはまた一定の地域の人が備荒貯蓄をやつてこれにたえろとか、そういうやほり自由意思というものを尊重しなければならぬと私は思うのです。しかし、政府の上において、——これは運輸省に文句を言うわけじゃない。ある機会に、私は政

この次に大蔵大臣を本委員会に呼んで究明しなければならぬ。なんで急いでそんなことをやるのか。それからあと、これは先ほどから各委員も言っているように、各会社を、ひとつ、幾らあるのか知らぬし、どうなっているのかわからぬから、会社別に決算書を出してもらおう。こないま説明を受けたような、一台千二百円もいくなといううようなばかばかしい話はないよ。話にならない。だから、これじゃ運輸委

員の皆さんがおこるのあたりまえ。おこらないほうがよっぽどおかしい。私はそう思うので、先ほど申し上げた資料を提出してもらってからゆっくりやりましょう。

大蔵大臣をこの次には呼ぶことにして。

○説明員(安川七郎君) 事務的な点で補足的に御説明を申し上げたいと思います。

この強制保険につきましては、法律の規定がございまして、これは六割を運輸省にございまして再保険特別会計に回しまして、四割が民間の保険会社に参ることになっております。

ところで、この料率の算定につきましては、一切民間保険会社の利益は見積もってはないということになっております。先ほど申し上げました経費の部分につきましては、これは完全な実費でございまして、たとえば、人件費等につきましては、その算定根拠といたしまして、実際に要した金額を算定いたしますが、これは全部公務員ペーシングに引き直して、絶対にそこに利益が出ないというように算定いたしているわけにございまして。

それから料率につきましては、これは自動車損害賠償保険法の二十八条の規定がございまして、大蔵大臣が料率の認可をいたしますときには、運輸大臣の同意を得ることになっております。運輸大臣の同意がなければ大蔵大臣の料率の免許処分ができません。これが法律の規定になっております。

以上ちょっとつけ加えておきます。○加賀山之雄君 時間もないから簡単にあれしますが、先ほどからお話が出ているように、百万円は決して高くない

ので、むしろこれは低過ぎると思えますけれども、それから営業しているところで急激な保険料の増加、これは容易にたえられないところだと、こう思います。そこで私は、将来はこれは保険金をもっとふやさなければならぬだろうし、自動車の数はふえることだし、当然これは強制保険として政府が見なければならぬと思うのです。これは河野君の御意見のとおり、私は同感なんです。

そこで、先ほど来話が出ていた手数料なんかの問題を減らすふうがでないのか。これは一般の保険と違って、自動車保険というものは非常にむずかしいと思うのですけれども、やはり保険数理というものに基いて、いま特別会計で一年一年決算をされているという点だが、これはなかなかむずかしい点があると思うけれども、たとえば、ここで見て、営業用と自家用と比べてみると、自家用は自動車と比べてみると、営業は大体一年くらいで車が変わっているからというところで、十二ヵ月あたりまでが中心になっているというところで、保険料から見ると、これは自家用のほうが割り安になっている、長いから、だから、営業用というものは、車が変わっても一業者が保有するこういうトラックなり、バスなり、ハヤ、タクシーの台数というものは、これはきままっているので、新しくなったから事故が多いというものでない。そこで、契約の更改というふうなことを一々やるから非常に手数料もかかるということになるのだけれども、そこでもう少し長い目で見て、つまり、自動車が変わっても長い目で見て

れば、保険数理でもって、あるいは三年契約にする、四年契約にするというふうなことができれば、これはたいへん手数料がかからないわけなんです。で、この保険数理というものをもう少し長い目で見て、営業の場合は自動車がよく取っかわるだろうと思うけれども、しかし、先ほどお話ししたように、かわっても台数は変わらないということになるので、ただ自動車が変わっただけで保険としては別にかえる必要はないということも考えられると思うのです。そういう点をひとつ。つまり、経費を減らすほうのことを考えるべきじゃないかということが一点。

もう一つは、今度の施策に、死傷者数は、在来のもはもう成り行きというように私は考えられているように思うので、政府のほうに、運輸省に、これを減らしていくという、減らさなければならぬのだ、これは金を払えばいいというもののじゃないので、死傷者というものは減らさなければいけません。この意欲がその中にあらわれている。これは非常に残念だと思ふのです。これは、やはり、自動車のふえるに従って死傷者はふえていくのだというたてまえはそのまま、大体比率でふえていくという考えに立つて今度のあれが考えられている。これは間違いない。これは、何としても第一に減らすのが目的ですから、この意欲を加えたもので算定されなければならぬ。そうすれば、今度の審議会の出したやつは、まだ私は、減らす余地がある、こういうふうに見るわけですが、どうですか。

○政府委員(木村睦男君) 第一点は、保険の契約期間の問題でございまして

が、実は、昨年来、もう強制保険に入っておる車でなければ道路を走ってはいかんという前からの法律がございまして、それがなかなか完全加入というところがむずかしいという点です。

で、昨年法律を改正いたしましたので、御承知のように、自動車の前面に保険ステッカーというものを張りまして、保険期間を明示しております。これを車両の検査の時期に合わせまして、検査は一年ないし二年ということになっておりますので、その検査の期間と保険の期間を合わせまして保険契約を結ぶようにしたわけです。したがって、一年もの、二年もの、それからこの実施の経過途中におきましては、一年半なり九ヵ月というものも必要でございまして、いろいろ種類別はつくっておりますが、要するに、一年ものと二年ものに分けたわけでありまして、それまでは大体どの車も一年というところでやっておったわけでありまして、したがって、いま御指摘のように、これを三年、四年にやりましたらどうかというお話がございまして、できれば――私はできると思いますが、けっこうなことだと思いますが、保険を今度はいかせるほう、つまり、車の保有者からいいますと、やはり三年、四年一括してかけますと、一時に多額の金がかかりますので、かけるほうはこれをきらうわけにございまして。

○加賀山之雄君 それは一年分を払うようにしたらいよいよ、生命保険なんかと同じように、掛け金のほうは、

○政府委員(木村睦男君) 昨年二年ものをのをつくりました場合にも、一応その間の、何といひますか、割り引きの観念を入れましたが、一年の場合にはいたしておらない。多少のそこは考慮をいたしてございまして。それからもう一点、事故の増加の問題でございまして、これは御指摘のとおりでございまして、保険制度とは別に、事故防止ということは大きなわれわれの任務といたしまして、いろいろ事故防止の方策を講じているわけにございまして。にもかかわらず、事故がふえてきているというところはまことに遺憾でございまして、われわれもさらに一そう努力するつもりでございまして、それはそれといたしまして、この料率の算定には、やはり事故の実績というものを基礎にいたしまして数字をはじきまさんと、まあ一つの保険事業としての的確な保険料なり、あるいは金額というものが出ませんので、これはそういう実績を基礎にいたして、いけるわけにございまして。今後はさらに事故防止に努力するという点には変わりはないが、その点、実績とわれわれの事故防止の意欲ということとは、一応まあ別だと考えております。

○委員長(米田正文君) 本件に対する質疑は、本日は一応この程度にいたします。

速記をとめて。

〔速記中止〕

○委員長(米田正文君) 速記を起こして。

次回の予定は十三日午前十時とし、本日は、これにて散会いたします。

午後零時四十六分散会

一月三十一日本委員会に左の案件を付託された。

一、国鉄武蔵野線敷設促進等に関する請願(第七三三号)

一、年末輸送難打開のため貨車増配に関する請願(第九九号)

一、国鉄越美線全通期成に関する請願(第一六九号)

一、国鉄越美線全通促進のため日本鉄道建設公団の即時創設に関する請願(第一七〇号)

第七三三号 昭和三十八年十二月二十三日受理

国鉄武蔵野線敷設促進等に関する請願者 東京都杉並区和泉町九

一五防火首都整備協会の内 橋富士松外百四十

五名

紹介議員 長谷川 仁君

国鉄武蔵野線(横浜市鶴見駅と千葉県我孫子駅を結ぶ首都の外回り国鉄復々線)と幅員百メートルの自動車国道(横浜

市と浦和市間、国鉄武蔵野線沿い)の完成を促進されたと共に国鉄武蔵野線に仮称新東京駅を新設せられたいと

の請願。

横浜市鶴見駅と千葉県我孫子駅を結ぶ(鶴見駅—登戸—国領—武蔵境—田

無—ひばりが丘—志木—浦和市—北越谷—我孫子町)、首都外回り国鉄武蔵野線と沿線に幅員百メートル道路の完成は、東京駅と上野駅に集中している

進、(四)首都圏整備の促進等に資するところが大きい。

また、国鉄武蔵野線と中央線との交差点駅(仮称新東京駅)は、西荻窪から武蔵境間に決定するよう希望する。

この請願は、防火首都整備協会の理事会長橋富士松、安井前都知事をはじめ村田都議会議長、鈴木副知事、神奈川、埼玉両県議会議長、副知事、横浜、川崎、浦和、大宮、武蔵野、三鷹六市の市長と市議会議長及び足立、葛飾、杉並、世田谷、練馬、大田、目黒、荒川、板橋、豊島、中野、新宿、渋谷、北、各区の区長並びに各区議会議長その他関係団体代表者百五十余名の連署をもつて、第三十八回、第三十九回国会へ請願し、両院で採択された。又、

国鉄武蔵野線の敷設促進に関する請願も第四十一回国会で採択になつてい

る。(資料添付あり)

第九九号 昭和三十八年十二月二十四日受理

年末輸送難打開のため貨車増配に関する請願者 岩手県議会議長 山崎 隆三

紹介議員 谷村 貞治君

年末の輸送物資増加によつて滞貨量は通常の四倍にも達しているから、すみやかに貨車を増配車して、輸送難を打開されたいとの請願。

盛岡鉄道管理局管内における貨物の輸送事情は、十一月九日の鶴見事故以来急激に配車事情が悪化し、加えて年末の輸送物資が増加したことより滞貨が異常の一途をたどり、十二月十日現在における滞貨は、林産物四万二千ト

ン、農産物一万六千八百ト、水産物

二

二

二

千トン、鉱産物八千トン、工業品二

万一千トン、その他千四百トン、計九

万一千二百トンという現状である。こ

うした物資の滞貨は岩手県の産業、経

済を完全にまひさせるものであり、こ

のまま推移すればまことに憂慮に堪え

ないものがある。

第一六九号 昭和三十八年十二月二十七日受理

国鉄越美線全通期成に関する請願者 岐阜県知事 松野幸泰

紹介議員 古池 信三君 田中 啓一君 高橋 衛君 熊谷太三郎君

低地域開発により地域格差を解消するため、早急に越美線全通開業の措置を講ぜなれたいとの請願。

国鉄越美線は、中部地方において、岐阜と福井を結び、中部経済圏内の東海・北陸両地域に対する中部横断の大動脈となるべき重要路線として四十数年以前に着工されたのであるが、着工当初の工事の進捗に比し、戦争を契機に著しく工事が停滞し、岐阜・福井県境付近約三十五キロメートル間は未着工の現状である。

この未着工地帯は、白山山系の大森林と豊富な有用な鉱石及び水力電源の包蔵地帯に位し、その開発は、わが国産業の開発上きわめて重要であると信じられる。また、白山国立公園に対して最も適な地帯にある。従つて、本線の全通は、東海・北陸両地域の産業躍進を図ると共に、沿線の産業・文化の開発により、更に両地域の産業並びに経済

に重大な貢献を果たすものとなる。(参考資料添付あり)

第二七〇号 昭和三十八年十二月二十七日受理

国鉄越美線全通促進のため日本鉄道建設公団の即時創設に関する請願者 岐阜県知事 松野幸泰

紹介議員 古池 信三君 田中 啓一君 高橋 衛君 熊谷太三郎君

日本鉄道建設公団を昭和三十八年度に創設せられたこととの請願。

国鉄越美線全通促進のため、日本鉄道建設公団が、昭和三十八年度中に発足できるよう、即時公団法案の国会議決方につき、特別の措置を講ぜられたこととの請願。

二月六日予備審査のため、本委員会に左の案件を付託された。

一、道路運送車両法の一部を改正する法律案

道路運送車両法の一部を改正する法律案

道路運送車両法(昭和二十六年法律第八十五号)の一部を次のように改正する。

第二百二条の表の下欄中「二輪の小型自動車にあつては百円、小型自動車(二輪の小型自動車を除く。)にあつては二百円、その他の自動車にあつては三百円」を「二輪の小型自動車

にあつては百五十円、小型自動車(二輪の小型自動車を除く。)にあつては三百円、その他の自動車にあつては四百円」に改め、同条に次の一項を加える。

2 前項の表の上欄の一から三まで、五、六、八又は九に掲げる者の同項の手数料の納付は、運輸省令で定めるところにより、自動車検査登録印紙をもつてしななければならない。

附則

この法律は、昭和三十九年四月一日から施行する。

二月七日日本委員会に左の案件を付託された。

一、上野駅を民衆駅として早急に改築するの請願(第二八四号)

一、国鉄石勝線鉄道建設に関する請願(第三〇五号)

一、国鉄備前線建設に関する請願(第三〇六号)

一、国鉄水郡線の準急増発に関する請願(第三五五号)

一、常磐線全線電化・複線化に関する請願(第三五六号)

一、磐越東線の輸送強化対策に関する請願(第三五七号)

一、磐越東・西線の電化促進に関する請願(第三五八号)

一、福島県相馬港の早期完成に関する請願(第三五九号)

一、東北本線の復線化・電化・電車化早期実現促進に関する請願(第三九四号)

福島県町村会内 佐藤
了寿

石原幹市郎君

を実現され、鉄道輸送の

地域住民の要望にこた

主するとの請願。

計画により常磐線は本年
倉駅まで電化複線の完
なっているが、同駅以

電化複線については中央

あることはまことに遺憾

に建設予定の原子力発

工にある相馬港その他沿光資源を擁しており、

命はまことに大なるも

昭和三十九年二月二十

強化対策に関する請願

福島市杉妻町二番三号
福島県町村会内 佐藤

了寿
石原幹市郎君

の新産業都市指定に
越東線の利用度が高

必定であるから、輸送してジゼルカ一の配

動化を図り、もつて一
六キロの完全運行を

う福島県町村会定期総
要望するとの請願。

輸送体制は大越町に
工場・新設に伴い、よう

100

やくこれが強化策が具体化されつつあるが、旅客輸送については依然として弱体きわまりないものがある。

第三五八号 昭和三十九年一月二十七日受理

磐越東・西線の電化促進に関する請願
請願者 福島市杉妻町二番三号 佐藤了寿

紹介議員 石原幹市郎君

輸送体制の確立と地域産業振興のため、早急に磐越東・西線の電化を促進せられるよう福島県町村会定期総会の決議により要請するとの請願。

磐越東・西線は太平洋と日本海を結ぶ横断路線であるとともに、このたび指定を受けた新産業都市常磐、郡山地区並びに新潟地区を結ぶ重要な産業路線であり、日を追うて進展する経済活動により交通の高度の利用が痛感されつつある。

第三五九号 昭和三十九年一月二十七日受理

福島県相馬港の早期完成に関する請願
請願者 福島市杉妻町二番三号 佐藤了寿

紹介議員 石原幹市郎君

福島県町村会定期総会の決議により相馬港の早期完成を要請するとの請願。

福島県相馬港の建設事業は、本年度をもつて第三年目を迎え、更に、新規八箇年計画の検討がなされているが、本県は、港湾に乏しく、本港の建設は、産業、交通、文化の発展に重要な役割を果たし、同時に新しい門戸として

背後地、山形、宮城県の両県にまたがる広域な経済活動の起点となることが明らかである。

第三九四号 昭和三十九年一月二十九日受理

東北本線の複線化・電化・電車化早期実現促進に関する請願
請願者 青森県知事 竹内俊吉

紹介議員 柴谷要君

東北地方における国鉄輸送施設整備の重要性にかんがみ、左記事項の実現を図りたいとの請願。

一、東北本線の複線化・電化・電車化の早期実現を促進すること。

二、東北本線三戸駅にすべての急行列車及び準急列車を停車させるよう善処すること。

理由

一、東北地方の経済文化発展の成否は、国鉄輸送に依存することがきわめて大であり、とくに積雪地帯の青森県では八戸地区新産業都市指定により、地域格差の是正を図るため国鉄輸送施設の整備は緊急事である。

またさらにわが国資源地帯としての東北の役割は重大であり、国の重点施策である物価政策上にも東北鉄道の輸送路整備は緊急事であるのに、東北本線の輸送力はすでに限界に達し、秋冬の繁忙期には例年のように多量の滞りができて本県産業経済振興の大きな支障となつてゐるから、東北本線の複線化・電化工事を第三次計画に組み入れることなど、当初の計画（第二次五箇年計画）どおり昭和四十二年までに青森まで全線複線・電化を完成されるよう強く要望する。

二、三戸駅に急行列車、準急列車が停車することになれば、十和田東線も完成しているの、十和田湖への最短距離でもあり、多数の観光客が期待される。また、三戸町も含む五町五万の住民は、尻内駅または一戸駅まで出なければ急行及び準急列車を利用できない現状であるから、これらの事情を勘案されて、願望の達成するよう取り計らわれない。

二月十日予備審査のため、本委員会に左の案件を付託された。

一、特定船舶整備公団法の一部を改正する法律案

特定船舶整備公団法の一部を改正する法律案

特定船舶整備公団法の一部を改正する法律案

特定船舶整備公団法（昭和三十四年法律第四十六号）の一部を次のように改正する。

第一条中「戦時標準型船舶」の下に「又は老朽貨物船等」を加え、「及び港湾運送用船舶の整備」を、「港湾運送用船舶の整備及び港湾運送用荷役機械の整備」に改める。

第二条第三項中「以下同じ」を「第五項及び第十項において同じ」に改め、同条第四項中「又は第二十條第一項の規定による届出をした者」を「若しくは第二十條第一項の規定による届出をした者は又は小型船舶運業法（昭和二十七年法律第五十一号）第三條第一項の規定による小型船舶運航業の登録を受けた者」に改め、同条第五項中「届出をしたもの」の下

に「又は小型船舶運業法第三條第一項の規定による小型船舶運業の登録を受けたもの」を加え、同条第九項を同条第十項とし、同条第八項を同条第九項とし、同条第七項中「第三條第一号、第三号又は第五号」を「第三條第一号から第五号まで」に改め、同項を同条第八項とし、同条第六項の次に次の一項を加える。

7 この法律において「老朽貨物船等」とは、鋼製の貨物船であつて運輸省令で定める日以前に進水したもの及び木製の輸送船その他運輸省令で定める基準に該当する木製の貨物船をいう。

第二条に次の二項を加える。

11 この法律において「港湾運送用荷役機械」とは、港湾運送事業者の事業の用に供する荷役機械であつて、運輸省令で定める種類のものをいう。

12 この法律において「港湾運送用荷役機械貨渡業者」とは、港湾運送用荷役機械の貨渡しをする事業を営む者であつて、運輸大臣の指定するものをいう。

第十条に次の一項を加える。

4 監事は、監査の結果に基づき、必要があると認めるときは、理事長又は理事長を通じて運輸大臣に意見を提出することができる。

第十三條第二号中「港湾運送用船舶貨渡業者」の下に「港湾運送用荷役機械貨渡業者」を加え、「若しくは船舶用機関」を「船舶用機関若しくは港湾運送用荷役機械」に改める。

第十九條第十号を同条第十四号とし、同条第九号中「第七号」を「第八号」に改め、同号を同条第十号とし、同号の次に次の三号を加える。

十一 港湾運送事業者又は港湾運送用荷役機械貨渡業者と費用を分担して、港湾運送用荷役機械を製造すること。

十二 前号の規定により製造した港湾運送用荷役機械を港湾運送事業者又は港湾運送用荷役機械貨渡業者に使用させること。

十三 第十一号の規定により製造した港湾運送用荷役機械を港湾運送事業者又は港湾運送用荷役機械貨渡業者に譲渡すること。

第十九條第八号を同条第九号とし、同条第七号を同条第八号とし、同条第六号中「第四号」の下に「又は第五号」を加え、同号を同条第七号とし、同条第五号中「前号」を「前二号」に改め、同号を同条第六号とし、同条第四号の次に次の一号を加える。

五 老朽貨物船等を解撤する海上貨物運送事業者又は貨物船貨渡業者と費用を分担して、本邦の各港間における運輸省令で定める種類の貨物の運送に適した構造を有する鋼製の貨物船を建造すること。

附則

1 この法律は、昭和三十九年四月一日から施行する。

2 改正後の特定船舶整備公団法第十三條及び第十九條の規定の適用については、港湾運送事業法の一部を改正する法律（昭和三十四年法律第六十九号）附則第二項の規定により、港湾運送事業法（昭和二十六年法律第六十一号）第三條

第一号から第五号までに掲げる港
湾運送事業を営むことができる者
は、同項の規定により当該事業を
営むことができる間、港湾運送事
業者とみなす。

第二号中正誤	頁 段 行 誤 正 一 二 三 吉岡善次郎 吉田善次郎 君 君