

第五十一回国会
衆議院
運輸委員會
議 録 第二十号

昭和四十一年三月二十五日(金曜日)
午前十時五十一分開議

出席委員

委員長 古川 丈吉君

理事 田澤 吉郎君

理事 山田 彌一君

理事 矢尾喜三郎君

有田 喜一君

木村 俊夫君

高橋 誠一君

増田甲子七君

山村新治郎君

山口文太郎君

理事 田邊 國男君

理事 久保 三郎君

浦野 幸男君

高橋清一郎君

長谷川 峻君

松浦周太郎君

勝澤 芳雄君

竹谷源太郎君

出席政府委員

運輸大臣 中村 寅太郎

大藏事務官 佐竹 浩君

(銀行局長)

農林事務官 和田 正明君

(農政局長)

運輸事務官 深草 克巳君

(大臣官房長)

運輸事務官 坪井 為次君

(自動車局長)

委員外の出席者

専門員 小西 真君

三月二十五日

委員浦野幸男君及び山村新治郎君辞任につき、その補欠として星島二郎君及び重政誠之君が議長長の指名で委員に選任された。

同日

委員重政誠之君及び星島二郎君辞任につき、その補欠として山村新治郎君及び浦野幸男君が議長長の指名で委員に選任された。

本日の会議に付した案件

小型船造船業法案(内閣提出第一二〇号)

自動車損害賠償保障法の一部を改正する法律案(内閣提出第一〇六号)

○古川委員長 これより会議を開きます。

小型船造船業法案を議題とし、提案理由の説明を聴取いたします。中村運輸大臣。

小型船造船業法案

小型船造船業法

(目的)

第一条 この法律は、小型船造船業における造船技術の適正な水準を確保することにより、小型船造船業の健全な発達を図るとともに、小型船の船質の向上に資することを目的とする。

(定義)

第二条 この法律において「小型船造船業」とは、小型船の製造又は修繕(改造を含み、ドック又は引揚船台を使用するものに限る。以下同じ。)を行なう事業をいう。

2 この法律において「小型船」とは、小型鋼船及び木船をいい、「小型鋼船」とは、総トン数二十トン以上又は長さ十五メートル以上の鋼製の船舶(総トン数五百トン以上又は長さ五十メートル以上のものを除く。)をいい、「木船」とは、総トン数二十トン以上又は長さ十五メートル以上の木製の船舶をいう。

(種類)

第三条 小型船造船業の種類は、次に掲げるものとする。

一 小型鋼船造船業(小型鋼船の製造及び修繕を行なう事業)

二 小型鋼船製造業(小型鋼船の製造を行なう事業)

三 小型鋼船修繕業(小型鋼船の修繕を行なう事業)

四 木船造船業(木船の製造及び修繕を行なう事業)

五 木船製造業(木船の製造を行なう事業)

六 木船修繕業(木船の修繕を行なう事業)

(登録)

第四条 小型船造船業を営もうとする者は、小型船造船業の種類及び事業場ごとに、運輸大臣の登録を受けなければならない。

(登録の申請)

第五条 前条の登録を受けようとする者は、次に掲げる事項を記載した申請書を運輸大臣に提出しなければならない。

(登録の申請)

一 氏名又は名称及び住所並びに法人にあつてはその役員の氏名

二 小型船造船業の種類

三 事業場の名称及び所在地

四 当該事業場の用に供する特定設備(小型船の製造又は修繕のための設備であつて、小型船造船業の種類ごとに運輸省令で定めるものをいう。以下同じ。)の種類及び能力別の数

2 前項の申請書には、事業場の図面その他の運輸省令で定める書類を添附しなければならない。

(登録の実施)

第六条 運輸大臣は、前条第一項の規定による登録の申請があつたときは、次条第一項の規定により登録を拒否する場合を除くほか、遅滞なく、前条第一項各号に掲げる事項並びに登録年月日及び登録番号を小型船造船業者登録簿に登録しなければならない。

2 運輸大臣は、前項の規定による登録をしたときは、遅滞なく、その旨を登録の申請者に通知しなければならない。

(登録の拒否)

第七条 運輸大臣は、登録の申請者が次の各号の一に該当するとき、又は第五条第一項の規定による登録の申請に係る特定設備が運輸省令で定める技術上の基準に適合していないと認めるときは、その登録を拒否しなければならない。

(登録の拒否)

一 この法律の規定に違反して刑に処せられ、その執行を終わり、又は執行を受けることがなくなつた日から一年を経過しない者

二 第十七条第一項の規定により小型船造船業の登録を取り消され、その取消しの日から一年を経過しない者

三 営業に關し成年者と同一の能力を有しない未成年者又は禁治産者で、その法定代理人が前二号の一に該当するもの

四 法人で、その役員のうちに前三号の一に該当する者があるもの

2 運輸大臣は、前項の規定による登録の拒否をしたときは、遅滞なく、理由を附してその旨を登録の申請者に通知しなければならない。

(登録申請手数料)

第八条 第五条第一項の規定による登録の申請をしようとする者は、二千元をこえない範囲内で政令で定める額の手料を納めなければならない。ただし、第十六条第三項後段に規定する期間内にされた登録の申請については、手数料を納めなくてもよい。

(事業開始の届出)

第九条 第四条の登録を受けた者(以下「小型船造船業者」という。)は、事業を開始したときは、その日から三十日以内に、その旨を運輸大臣に届け出なければならない。

(主任技術者)

第十條 小型船造船業者は、小型船の製造又は修繕の工事に關する技術上の管理を行なわねばならぬ、事業場ごとに、専任の主任技術者を選任しなければならぬ。ただし、小型船造船業者が自ら主任技術者となる事業場（事業場が二以上あるときは、一の事業場に限り）については、この限りでない。

2 小型船造船業者は、前項の規定により主任技術者を選任したとき、又は自ら主任技術者となつたときは、その日から十五日以内に、その旨を運輸大臣に届け出なければならぬ。主任技術者を変更したときも、同様とする。

(主任技術者の資格)

第十一條 次の各号の一に該当する者でなければ、小型船造船業者、小型鋼船製造業又は小型鋼船修繕業の登録を受けた者の事業場につき、前条第一項の主任技術者となることができない。

一 学校教育法（昭和二十二年法律第二十六号）による大学（旧大学令（大正七年勅令第三百八十八号）による大学を含む。以下同じ。）又は高等専門学校（旧専門学校令（明治三十六年勅令第六十一号）による専門学校を含む。以下同じ。）において、造船に關する学科を修得して卒業した後、鋼製の船舶の製造又は修繕に關して三年以上の実務の経験を有する者

二 学校教育法による高等学校（旧中等学校令（昭和十八年勅令第三十六号）による実業学校を含む。以下同じ。）において、造船に關する学科を修得して卒業した後、鋼製の船舶の製造又は修繕に關して七年（小型鋼船修繕業に係る主任技術者の場合にあつては、五年）以上の実務の経験を有する者

三 運輸大臣が前二号の一に掲げる者と同等以上の知識及び技能を有するものと認定した者

2 次の各号の一に該当する者でなければ、木船造船業、木船製造業又は木船修繕業の登録を受けた者の事業場につき、前条第一項の主任技術者となることができない。

一 学校教育法による大学又は高等専門学校において、造船に關する学科を修得して卒業した後、木船の製造又は修繕に關して三年以上の実務の経験を有する者

二 学校教育法による高等学校において、造船に關する学科を修得して卒業した後、木船の製造又は修繕に關して七年（木船修繕業に係る主任技術者の場合にあつては、五年）以上の実務の経験を有する者

三 木船の製造又は修繕に關して十五年（木船修繕業に係る主任技術者の場合にあつては、十年）以上の実務の経験を有する者

四 運輸大臣が前三号の一に掲げる者と同等以上の知識及び技能を有するものと認定した者

3 第十三條の規定による命令に基づき、主任技術者の職を解任され、又はやめた日から一年を経過しないものは、主任技術者となることができない。

(主任技術者の義務)

第十二條 主任技術者は、小型船の製造又は修繕の工事に關する技術上の管理を行なう場合においては、製造又は修繕に係る小型船が船舶安全法（昭和八年法律第十一号）及び同法に基づく命令に定める小型船の構造及び設備に關する基準に適合するようにしなければならぬ。

(主任技術者の変更命令)

第十三條 運輸大臣は、主任技術者が前条の規定に違反したときは、小型船造船業者に対し、主任技術者の変更を命ずることができ、主任技術者の変更登録を命ずることができない。

(変更登録等)

第十四條 小型船造船業者は、第五條第一項第四号に掲げる事項を変更しようとするときは、運輸大臣の変更登録を受けなければならない。

2 第六條から第八條までの規定は、前項の変更登録について準用する。

3 小型船造船業者は、第五條第一項第一号、第三号又は第四号に掲げる事項に変更があつた場合（第一項の変更登録に係る場合を除く。）は、その日から三十日以内に、その旨を運輸大臣に届け出なければならない。

第十五條 小型船造船業者は、当該事業場の用に供する特定設備を第七條第一項の運輸省令で定める技術上の基準に適合するように維持しなければならない。

2 運輸大臣は、当該事業場の用に供する特定設備が第七條第一項の運輸省令で定める技術上の基準に適合していないと認めるときは、小型船造船業者に対し、その是正のために必要な修理、改造その他の措置をとるべきことを命ずることができる。

(事業の休止、廃止等)

第十六條 小型船造船業者は、事業を休止したときは、その日から三十日以内に、その旨を運輸大臣に届け出なければならない。

2 小型船造船業者が次の各号の一に掲げる場合に該当することとなつたときは、当該各号に掲げる者は、その日（第一号の場合にあつては、その事実を知つた日）から三十日以内に、その旨を運輸大臣に届け出なければならない。

一 小型船造船業者が死亡したときは、その相続人

二 小型船造船業者である法人が合併により解散したときは、その法人を代表する役員であつた者

三 小型船造船業者である法人が破産により解散したときは、その破産管財人

四 小型船造船業者である法人が合併又は破産以外の理由により解散したときは、その清算人

五 小型船造船業者を廃止したときは、小型船造船業者であつた個人又は小型船造船業者であつた法人を代表する役員

3 小型船造船業者が死亡したときは、相続人は、被相続人の死亡の日から六十日以内は、被相続人の営んでいた小型船造船業を引き続き営むことができる。その期間内に第四條の登録を申請した場合において、その申請について登録をする旨又は登録を拒否する旨の通知を受けるまでの期間についても、同様とする。

(登録の取消し等)

第十七條 運輸大臣は、小型船造船業者が次の各号の一に該当するときは、六月以内の期間を定めて事業の停止を命じ、又は、当該小型船造船業の登録を取り消すことができる。

一 この法律又はこの法律に基づく処分に違反したとき。

二 第七條第一項第一号、第三号又は第四号に該当することとなつたとき。

三 不正の手段により第四條の登録又は第十四條第一項の変更登録を受けたとき。

2 第七條第二項の規定は、前項の規定による処分をした場合について準用する。

(登録の消除)

第十八條 運輸大臣は、次の各号の一に該当するときは、当該小型船造船業の登録を消除しなければならない。

一 第十六條第二項の規定による届出があつたとき。

二 前条第一項の規定により小型船造船業の登録を取り消したとき。

(報告及び検査)

第十九條 運輸大臣は、この法律の施行に必要な限度において、小型船造船業者に対してその事業に關し必要な報告をさせ、又はその職員に小型船造船業者の事務所若しくは事業場に立ち入り、小型船の製造若しくは修繕のための設備、帳簿書類その他の物件を検査させることができる。

2 前項の規定により立入検査をする職員は、その身分を示す証明書を携帯し、関係人にこれを提示しなければならない。

3 第一項の規定により立入検査の権限は、犯罪捜査のために認められたものと解してはならない。

(聴聞)

第二十條 運輸大臣は、第十三条又は第十七条第一項の規定による処分をしようとするときは、当該処分に係る者に対し、相当の期間において予告をした上、公開による聴聞を行なわなければならない。

2 前項の予告においては、期日、場所及び事案の内容を示さなければならない。

3 聴聞に際しては、当該処分に係る者及び利害関係人に対し、当該事案について証拠を提示し、意見を述べる機会を与えなければならない。

(適用除外)

第二十一条 この法律の規定は、造船法(昭和二十五年法律第二百九号)第二条第一項又は第三条第一項の規定による許可を受けた者が当該許可に係る造船台、ドック又は引揚船台を使用して小型船舶造船業を営む場合については、適用しない。

(造船法の適用除外)

第二十二条 小型船舶造船業を営む者は、当該小型船舶造船業について造船法第六条の規定による届出をなすこともよい。

(職権の委任)

第二十三条 この法律の規定により運輸大臣の職権に属する事項は、運輸省令で定めるところにより、海運局長に行なわせることができる。

(罰則)

第二十四条 次の各号の一に該当する者は、十万円以下の罰金に処する。

一 第四条の規定に違反して小型船舶造船業を営んだ者

二 第十七条第一項の規定による事業の停止の命令に違反した者

第二十五条 次の各号の一に該当する者は、三万円以下の罰金に処する。

一 第十条第一項の規定に違反して主任技術者を選任しなかつた者

二 第十三条又は第十五条第二項の規定による

命令に違反した者

三 第十四条第一項の規定に違反して第五条第一項第四号に掲げる事項を変更した者

四 第十九条第一項の規定による報告をせず、若しくは虚偽の報告をし、又は同項の規定による検査を拒み、妨げ、若しくは忌避した者

第二十六条 法人の代表者又は法人若しくは人の代理人、使用人その他の従業者がその法人又は人の業務に関し、前二条の規定違反行為をしたときは、行為者を罰するほか、その法人又は人に対して、各本条の刑を科する。

第二十七条 第九条、第十条第二項、第十四条第三項又は第十六条第一項若しくは第二項の規定による届出をせず、又は虚偽の届出をした者は、一万円以下の過料に処する。

附則

(施行期日)
1 この法律は、公布の日から起算して三月を経過した日から施行する。

(経過規定)
2 この法律の施行の際現に、造船法第六条第一項の規定による届出をして同項第一号又は第二号に掲げる事業を営んでいる者であつて、第二条第一項に規定する小型船舶造船業に相当する事業を営んでいるものは、この法律の施行の日から二年間は、当該事業について第四条の登録を受けたものとみなす。その者がその期間内に同条の登録の申請をした場合において、その申請について登録をする旨又は登録を拒否する旨の通知を受けるまでの期間についても、同様とする。

3 前項の規定の適用を受ける者については、同項の規定により第四条の登録を受けたものとみなされる間は、第十条第一項、第十四条第一項及び第三項、第十五条並びに第十六条第三項の規定を適用しない。

4 附則第二項の規定の適用を受ける者は、この法律の施行の日から六十日以内に、第五条第一項第一号、第三号及び第四号に掲げる事項を運輸大臣に届け出なければならない。

運輸大臣に届け出なければならない。

5 附則第二項の規定の適用を受ける者は、同項の規定により第四条の登録を受けたものとみなされる間において、第五条第一項第一号、第三号又は第四号に掲げる事項に変更があつたときは、その日から三十日以内に、その旨を運輸大臣に届け出なければならない。

6 附則第二項の規定の適用を受ける者が同項の規定により第四条の登録を受けたものとみなされる間に死亡したときは、相続人は、被相続人のこの法律の規定による地位を承継する。

7 附則第四項又は第五項の規定による届出をせず、又は虚偽の届出をした者は、一万円以下の過料に処する。

8 この法律の施行前にした造船法六条の規定に違反する行為に対する罰則の適用については、なお従前の例による。

(運輸省設置法の一部改正)

9 運輸省設置法(昭和二十四年法律第五十七号)の一部を次のように改正する。

第四条第一項第十六号の四の次に次の一号を加える。

十六の五 小型船舶造船業を登録すること。

理由

小型船舶造船業の現状にかんがみ、小型船舶造船業における造船技術の適正な水準を確保することによりその健全な発達を図るため、小型船舶造船業について登録制を実施し、及び主任技術者の制度を設ける必要がある。これが、この法律案を提出する理由である。

○中村(貴)國務大臣 ただいま議題となりました小型船舶造船業法案の提案理由につきまして御説明申し上げます。

現在、総トン数五百トン以上の船舶の製造または修繕を行なう事業につきましては、造船法によりその施設の新設等について運輸大臣の許可を要

するものとされておりますが、総トン数二十トン以上五百トン未満の小型船舶の製造または修繕を行なう小型船舶造船業につきましては、運輸大臣に対する届け出のみで事業を営むことができることとなっております。しかも、小型船舶造船業者は、そのほとんどが中小企業者であり、設備の著しく不備なものや適格な技術者を欠くものが少なくなく、ことに、近年において木船部門から鋼船部門へ進出した小型船舶造船業者につきましては、特に設備の不備と技術能力の不足が目立っており、このような事情から、かねてより、小型船舶造船業の健全な発達をはかるため、設備の近代化と技術能力の向上が要請されているところであります。

一方、小型船につきましては、その大部分が内航船及び漁船であります。内航輸送形態の変化、漁業における遠洋漁業の比重の増加を反映して、その運航形態に大きな変化を生じてまいりましたが、それにもかかわらず、その船質の改善がこれに伴わず、小型船の安全性に問題を生じている現況であります。これは、小型船の海難により毎年おびただしい人命及び財産の損害が発生していることから明らかなであります。小型船の隻数は全体の二パーセントに過ぎませんが、その海難件数は全体の五・六パーセントを占めており、このうち、小型船の構造の不備、船質の劣弱等の理由に基づくものが少なくありません。したがって、内航船、漁船等の船主の船舶に関する知識が十分でない事情を考え合わせると、直接小型船舶の製造または修繕を行なう小型船舶造船業者が積極的に船質の向上をはかる必要があるわけであり

ます。

以上のような現状にかんがみまして、小型船舶造船業の健全な発達をはかるとともに、小型船舶の船質の向上に資するため、小型船舶造船業における造船技術の適正な水準を確保する必要があるものであります。

次に、この法律案の概要を御説明申し上げます。

ば、これは断じて許すべからざることでござい
すので、その点につきまして、私ども今後とも
保険業法の精神を体して嚴重な指導監督をいたし
てまいるつもりでございます。

○田邊委員 この保険は非常に公共性のあるもの
である、しかも被害者保護の立場にあるものであ
る、だから保険会社は営利会社であっても保険業
法に基づいて嚴重なる監督のもとにやっておるか
ら心配はない、ただし公共性に反するようないろ
いろの問題が生じ、また被害者保護に反するよう
な問題があれば嚴重に監督をしなければならぬと
いうふうに銀行局長は明確にお話をされておるけ
れども、一昨年保険会社は、保険料率が低いので
どうしてもこの料率ではもうからないから、自動
車保険はやりたくないといって逃げ回った事実が
あります。そうして一昨年保険料率を三倍に上げ
て、これならば保険会社は十分バランスがとれる
ということになって、この自賠責保険というもの
を保険会社が積極的にやるようになった。これは
裏を返せば、営利会社であるから常にバランスを
見てやっているからそういう言動をはいておるわ
けです。そういう点について、先ほどの銀行局長
の答弁と二年前の保険会社の実態というものは、
大きな食い違いがある。

私がなぜこういうことを言うかというと、やは
り結論は公共性を強く要請をしておる。しかも、
これは社会保障的な性格のものである。そうい
うことから考えたときに、営利会社である保険会
社がこの問題について、保険料率の問題では二年
前に非常な反対をして、自動車保険の強制保険を
積極的に取り扱わなかった事実がある。そういう
現実から考えて保険会社にはそれはいけない、
保険会社と同等あるいはそれ以上に公共性を持つ
団体にやらしても差しかえないじゃないか。強
制保険であるから、被害者保護の立場に立てば、
当然そういう考え方に立たざるを得ないと私は考
える。その点について局長どうですか。

○佐竹政府委員 この自賠責の法律に明示されて
おりますように、この自賠責保険に関する限りは

保険事業に伴って、もうけてもいけない、損をしなくてもいけない、つまり損得なしと申しますか、適正な原価を償うということが、御承知のように、たてまえでございます。そこに営利目的の介入というのを禁止する条項がございますことは、先生御承知のとおりでございます。したがって、今日まで私どもはその法の精神に従ってやってまいったわけでございます。

ただいま御指摘の、保険会社が自賠責の引き受けについていろいろ難色を示したというふうなお話でございますけれども、おそらくその問題は、何ぶんにもいわゆる自賠責制度というものが発足日浅く、その現実の事故率算定等々について、まだ非常な長期の観察に基づく経験値というものが必ずしも確立されておられない。したがって、その料率算定にあたりまして、いわゆる収支相償う、つまりもうける必要はないですけれども、損をしてまでやれとは言っておられわけでありまして、そういう適正原価を償うという保障が必ずしも確立していないといったような不安が、あるいはあったのかもしれない。私も当時おりませんものでしたから、その辺の事情はつまびらかにいたしておりませんけれども、まあおそらくは、問題がかりにあったとすれば、そういうことじやないか。しかし、そういう点はあくまで適正な料率を算定するという点でいかねばなりません。したがって、保険会社は自賠責の引き受けというものを拒否してはいかぬということに御承知のようになつておられまして、いままでもそういうことを拒否した例は聞いておりません。先生の御心配ごもつとも思いますが、そういうことがないようには、実は、大蔵大臣が厳重に目を光らせておられるわけでございますので、万いろいろ至らざるところがございましたら、びしびし御指摘をいただきます。私どもとしても今後一そう監督の万全を期したい、かように思います。

○田邊委員 それでは農業協同組合、また中小企業の団体等が、その構成員のためにかなな事業を実施することについてどう考えておるか、これは運輸省自動車局長にお伺いします。

は運輸省自動車局長にお伺いします。

○坪井政府委員 ただいまの相互保険の問題とも関連する問題でございますけれども、現在強制保険のはかに自家保障という制度がございます。これは、担保能力が十分であると思われるものについて、強制保険の対象外にしております。この関係で農業協同組合の責任共済制度、こういってものがあつたので、これを強制保険のほうから除外してはどうかというお話もございました。われわれとしてもいろいろ検討いたしましたわけでありまして、この問題につきましては、まだ農業協同組合の実態そのものについてわれわれとしても十分知識もございませんので、よく農林省にも内容を伺いまして、はたして強制保険に対抗できるようなしつかりした内容のものであるかどうかというふうなことに十分検討させていただきます。さうやってから、さう思っております。

それから、そのほかの相互保険といいますが、あるいは共済制度というふうなものにつきましても、ただいま法令の根拠に基づいたしつかりしたものがございませんので、われわれとしてもさういったものの実態について十分今後検討しなければならぬ問題だと思ひまして、ただいまのところ、これをいまだどうするというふうな決断する資料は持ち合せておりませんので、ちょっとお答えできないと思ひます。

○田邊委員 自動車局長の話は、まだ検討の時期に達しておられぬということですか。

○坪井政府委員 強制保険の対象外に置くということにつきましては、やはり被害者保護の見地から十分格の高いものでなければならぬ。すなわち、組織とかさういったものについて、十分被害者の保護に欠けることのないようなものでなければならぬ。そういう考え方でございますので、その辺について現段階において、たとえば個人共済というのがございますけれども、こういってものがはたしてさういったものに耐え得るかどうかというふうな問題もございしますので、慎重に検討したい、かように思っております。

○田邊委員 大蔵省はその点について、銀行局長、どう考えておられますか。

○佐竹政府委員 大蔵省もいろいろ検討いたしております。農業協同組合につきましては、これは実は保険に限らず、その他信用業務、あらゆる面で、非常に大蔵省と密接な関係がございますので、かねがねしきりに分析、検討をいたしておるわけでございます。ただ、これは理屈を申しますと、いろいろなことと言ひ得るのではないかと思ひますが、私も実はそれほど保険の専門家でもございせんので、理屈は申しません。ただ、いろいろ調べてみますと、やっぱりなかなかむずかしい問題が多いことは、事実でございます。したがって、これについては、今後とも十分慎重にいろいろ検討してまいりたいという気持ちでございます。

○田邊委員 農林省はその点についてどう考えておられますか。

○和田(正)政府委員 田邊委員御案内のように、農協は昭和二十六年ごろから、事実上共済事業の開始をいたしておたようでございますが、昭和二十九年の六月に、国会の御審議をいただきました。農協自身が共済事業を行なふような法律制度を整備をいたしたわけでございます。先ほど大蔵省のほうから、保険業法に關連をいたしました。この自動車損害賠償保険の制度の公益性についてお話があつたわけでございますが、その二十九年にできました法律制度で、はば保険業法におきまして同じように、事業の実施をいたします場合の認可、あるいはその事業の内容等についての認可、その他十分な監督規定が農林大臣の権限として備わつておりました。また他面では、農協は、御承知のように、非営利団体でございます。さういふ意味では非常に公益性の高いものだというふうな考えでございまして、それが一つ。それから第二には、現在農協及び農協の組合員が所有しております車両の数は、本年末ぐらいで大体六百万台をこえるというふうな推計をいたしておりますが、これらの農家あるいは農協がこの法律によりまして強制保険に加入いたしますためにも、農協が農協の共済事業としてこれらの事業がございまして、組合員のためにきわめて便利であるというふうな考えでございまして、ぜひこの制度の中へ農協共済事業を取り入れてもらいたい、また取り入れてしかるべきものであつて、被害者保護に欠けるような制度ではないというところ、運輸省等にさういふ希望を申し入れてまいったわけでございまして、この法案の中には盛り込めなかつた、さういふ事情でございます。

○田邊委員 ただいま農林省の見解と、それから大蔵省の見解とは、私は大きな食い違いがあると思ひます。と申しますのは、大蔵省は、保険会社が最も妥当である、その他の農協等の団体がその構成員のための事業を行なうということについては、検討をする必要がある、さういふことで、まことにことごとく大蔵省は核心ををらしておる。しかし裏返せば、農協の行なう共済事業というものは損害保険事業に比して非常に劣りがするんだ。だから、これは不適当であるのだ。だからなるべく時期を伸ばしていく。そしてまた、この監督の件の問題についても非常に問題点があるというところは、口には出さないけれども、大蔵省と農林省のその答弁の食い違いを聞いておりますと、さういふ感じがいたします。これは私は勘でなく、実際にさうだと思ふ。それは銀行局の考え方はさうだ。

そこで、私は大蔵省に重ねてお尋ねするけれども、いま農林省は農協にやらしても、十分共済制度をやつておる、建物共済もつぱにやつておる、地震保険もやつておる。さういふ中で、今日までつぱな業績をあげておる。それにもかかわらず、この農協等にこの事業を実施せよというところについては、能力が十分備えられておらないがごとき表現でございますが、その点はいかがですか。

○佐竹政府委員 私の先ほどのことばが足りませんでしたために、あるいは誤解をいただいたのか

とも思いますが、私は決してそのようなことを申したつもりはございません。農政局長の和田君の考えは私もおね十分承知をいたしておりますし、農協が現在、現に火災共済あるいは建物共済を営んでおりますこと、これはまぎれもない、厳然たる事実でございます。これはこれで、りっぱにやっておられるわけでありまして、したがって、ただいま先生御指摘のように、農協というものがそういう共済事業、保険事業に適しない、あるいはそれだけの力がないというふうなことを実は申しているわけではないのです。むしろ、ここでいろいろ問題がございますので、今後慎重に検討してまいりたいと私が申し上げました趣旨は、これは御承知のように、確かに農協は建物共済等もやっておりますが、ここで、当面問題になっておりますところの、いわゆる自動車賠償責任保険、先生先ほどからしばしば御指摘のように、強制加入という問題でございますとか、被害者保護、特に第三者の利益を守るという問題等々、つまり他の保険にない一つの特色を持った性質のものだと思っております。そういうようなものにつきましては、実は技術的にもいろいろ問題があるわけでございます。つまり利率算定あるいは被害査定の一査定と申しますか、そういうような全国的な一本の基準に基づいて、そこに差別あるいは区分というのが起らないような形で運営されなければならぬという制度、これは本来当然のことであるかと考えます。そういう技術的な問題について、これを円滑に施行して、そして所期の目的をきちんと果たしていくということとは、これはどうしてもやらなければいかぬわけでございます。そういうような問題もございまして、そういうものもろもろの問題について、もちろん今日までいろいろ勉強もいたしてまいりましたけれども、まだまだ実は勉強不足の感がございまして、そういう意味で、私どもとしては、今後とも、先生のおこたを借りれば、前向きで検討をする必要があるということを感じておるわけであ

ります。決して農協が共済事業に適さぬという、そんな不遜なことは毛頭考えておりません。

○田邊委員 銀行局長は非常にもの穏やかに、そうしてまことに前向きのお話をなさっております。農協は建物、火災等をりっぱにやっております。で、それには力がないとか適さないということも言っているのではないのだ。問題は、利率算定とか被害査定といわゆる技術的な問題、こういうものが円滑に処理されるということがやはり問題になるのだというところになれば、いまの局長の言をもつてすれば、農協にやらしてもいいのだ、強制保険をやらしてもいいのだ。ただ、この技術的な利率算定や被害査定の問題が残ってくるのだというところになると、現在の建物共済にしても、それから火災にしても、これはりっぱに農協がやっているといるという現実を見たときに、この技術的な問題というものは議論の余地がなくなるのではない。いまの局長のことばを借りれば、これは農協にもやれるのだ。だから、その機は十分熟している。ですから、大蔵省がこれを農協にやらしたいという気持ちがあればこれは完全にできるといふ裏書きを、いまあなたがおっしゃったのだと私は思うのですが、どうなんですか。

○佐竹政府委員 非常に好意的に解釈していただきます。実は恐縮をいたしているわけでございますけれども、これは、実は先生にわざわざこんなことを申し上げるのはかえって何かと思つたので省略をいたしたのでございすけれども、御承知のように、保険というものと共済というものは、おのずからそこに本質的な区分がございましてこれをめぐっていろいろ議論のあることも、先生よく御承知だと思ひます。しかし、今日の問題を考えます場合にも、やはり当然そういう問題が基本的にはある。あるけれども、私から先はとも申し上げましたように、現にそういう建物共済なんかが行なわれているわけですから、社会的な事実として確立されてきている、それを否定するわけにはまいらぬという気持ちもございす。同時に

に、やはりこういう問題を考えます場合には、一体だれが大事かということよりも、何が大事か、こういうこととすべて問題を考えなくちゃいかぬ。これは思つておるわけでございす。つまり、農協がやるのか保険会社がやるのかといったようなことは、枝葉末節だと思ひます。それよりも、本来自賠責の法律によつて確立されたところの自賠責制度が完全無欠に行なわれること、被害者保護に全く欠けることなく理想的に行なわれるということこそ、われわれは最も念願すべきものでございまして、それがつまり何が大事かということ、つまり、そういうことが円滑に行なわれるという保証があるということが一番大事だと思ひます。だから、だれが大事だ、やれ農協だ、保険会社だ、そんなことは枝葉末節だと思ひます。そういう意味でございす。

○田邊委員 ただいまの銀行局長の発言は、重大な発言だと私は思ふ。保険会社がやるか共済がやるか、だれが大事かということになれば、そんなことは枝葉末節なんだ、自賠責制度が完全に行なわれなければならない、こういうこととあれば、私は銀行局長に伺うが、いまの軽四輪の自賠責の普及率といふものは何%になるか。三〇%何%実施されておらない。それから普通の一般自動車においても、一%実施されておらない。これはどういふところに問題点があるか。農家はみな車を持つところ。軽四輪も持つ。オート三輪も持つ。今度の原動機付いたつては、おそろく四五%持つていよう。こういうものが把握できないところに、この自賠責の保険の盲点がある。そして、保険会社だけがこれをやっておるか、この強制保険といふものが完全に把握できておらない。これを農協にもやらす。それから自家保障、それからこの保険会社、中小企業、こういうものによらしたら、網をびしと張るから、あなたのおっしゃる自賠責制度といふものが理想的に行なわれるのじゃないですか。その点はどうか。

○佐竹政府委員 まあその点は、先生もよく御承

知だと思ふのでございす。つまり強制加入という制度でございす。つまり加入契約を結ぶ者からみると、どちらかというとあまり進んでやりにくい人間の本能があります。しかし、被害者のことを考える、どうしても入つていなければならない。そこに、つまり人間の本能に基づいた、この制度をうまく持つていくためにいろいろむずかしい点はあると思ふのです。

ですから、何らかの形で、そういう一〇〇%強制付保といふものが保障される何かもう一つ別のものが要なのです。それは決して制度的に保険会社がどうとかいう意味ではなくて、本質的には実は加入者はどちらかと言えはいいや、それを引っぱつてきてほんとに入れさせなくちゃならぬ。現在自動車は、先生よく御承知だと思ひますが、結局ステッカーを張つて、車検のときにどうしても自賠責に入つていなければ車検を受け付けられない。どういふ制度は、初めはなかつたわけですね。どうもうまくいかぬといふことで、関係者がいろいろくふうしてみたところが、やっぱりこの車検といふものに結びつけて、車検が通らなければ車は走れません。いやおうなしですね。そして、そこへ引っぱり込んでいく。そこで、軽四輪の問題ですが、これはたしか車検制度がないように伺つております。私はこれは運輸省あたりでいろいろ御研究願つて、その車検制度がもし技術的に拡大するなり、あるいは車検制度がもし技術的に必ずしも必要ないというなら、登録制度か何かきちんとしたものにすると、そちのサイドの、つまり運輸行政の問題じゃないかと思ふのです。ですから、保険会社がやがてやらないとか、あるいは農協の守備範囲のところになかなか保険会社が入つていけないために実態がつかめないという問題ではない。むしろそういう裏付けがないために、そこからざるで抜けてしまふといふことじゃないかといふふうな、実はしろうと考へてございす。違つておりましたらお教えください。だいたいでございす。そういう点で、私はむしろ運輸行政の面、あるいは警察行政の面

は、これはなるほど農林省がそれだけの利点があるならばいいとか悪いとかいうことはつきりなさったらどうでしょう。何か抽象的な、どっちにつくかわからぬような、大臣答弁みたいな話をせずに、衝に当たっておる当事者なんだから、その点をもう一度……。

○坪井政府委員 農協の実態について、われわれとしても十分検討させていただきまして、被害者保護に欠けることがなければ運輸省としてはこれを取り入れるにやぶさかでない、そういう考え方をさせていただきます。

○田邊委員 そうすると、私が補足説明をすれば、自動車局長の話は、農政局長がこれを農協にやらしても非常に利点があるのだ、そういうことであるならば、これはやらすのにわれわれは賛成だということなんですね、はつきり言えよ。

○坪井政府委員 農協の利点ということではなしに、被害者保護の観点からわれわれとして検討させていただいておる、そういうことでございませう。

○田邊委員 そこで最後に銀行局長、これは簡単に、あまり長い答弁は要らないのですけれども、なぜ農協にやらせて悪いのか。いま農林省も運輸省も――農政局長は、これをやれば非常に利点があるのだとはつきり答弁しておる。自動車局長は多少そこを、まあ銀行局長の顔を見ながら言っているようですが、農協になぜやらして悪い。私は、悪いとは言っておらないのだと思うのですが、その点はいかがですか。

○佐竹政府委員 これは先ほどから申し上げておりますように、実は非常に問題が多いということをおしえておるわけでありませう。多々問題がある。これはあまり長くお答えしてはいかぬと思ひますから簡単にいたしますが、要するに、基本的には保険というものと共済との本質的な差異、これをめぐる問題、まずこれが基本的にあります。そのほかにも自賠責制度というものの運営にあたって、幾つかのいろいろ技術的な問題も出てくるというたようなこと、いろいろ実は問題が多いわけございませう。

ざいませう。したがって、農政局長が農協にやらしたほうがいいと言われるのは、これはもうあたりまえのことだと思ひますが、大蔵省は、いま申しとおるようないろいろな問題点があるので、それらを十分慎重に検討してもらわなければならぬ、こういうことを申し上げておるわけでございます。

○田邊委員 先ほどから話を聞いておりますと、銀行局長の話は、私が質問をした範囲では、これはやはり農協等にやらしてもいいんだ、ただ技術的な問題が残っているのだという結論になると思ふのです。

そこで、これ以上議論を進めていっても、なかなか銀行局長、きょうははつきりおっしゃらぬから、今度は別の問題に入りますが今回の改正案で原動機付自転車を対象の車種に含めることとなつたのですが、この原動機付自転車に限って政府は再保険をしないということはどういうわけか。これは当初運輸省は、原動機付自転車については再保険をするという考え方であつたと私は聞いております。その後、どういふ事情で再保険にしないということになつたのか、この点をひとつ自動車局長にお伺ひいたします。

○坪井政府委員 運輸省といたしましては、この再保険の問題につきましては、この法律の制定当時のいろいろの経過等も顧みまして、いわば国営保険の性格も帯びておるものであるという見解を持っております。今度新たに原動機付自転車を強制保険の対象とする場合には、当然にこの問題についても再保険を課すべきであるという考え方を持っておりますが、何ぶんにも原動機付自転車というものは、数が自動車と同じように膨大なものであります。これらの被害状況は自動車とおのずから異なっております。自分がけがをするというふうな事故が相当多いとか、あるいは被害の程度が、バスや何かの転落のようなさういふ大きなものにならぬというふうなことから、危険分散の必要性も自動車ほどではないというふうなことです。また、それらを全部再保険にすることとは、相当な手間がかかるということ。それ

から現在自動車について再保険をやっております、大体の保険の内容については、その自動車保険の再保険を通じてわれわれとしては十分把握できるもので、原動機付自転車については、今後新たに加わるものである、そういうものを十分自動車の場合を類推していけば、料率の算定その他についても大体のところは算定できる。それらことから考えまして、原動機付自転車については再保険をしないことに踏み切つたわけでございます。

○田邊委員 いまの自動車局長の話を聞いておりますと、再保険については、これは大体自動車の実情を見れば把握できるのだ、だから原動機つきについては大体の見通しができる。こういうことは裏を返せば、自動車の保険というものは、大体ペイしているのだ。だから再保険の必要がないのだというように私はいま受け取つておる。そこで一番問題になつておりますのは、この現在の自賠責保険事業というものが、私どもには真相がよくわからない問題が多いのです。ですから、この事業をさらによいものにしたい。それにはこの保険制度、再保険制度、こういうものの内容を私どもはひとつ十分検討をしたい。そしてこの自賠責保険事業の完全な運営と申しますか、被害者保護に立つたこの保険の十分な活用をする意味において、私は資料をひとつ委員会に提出をしてもらいたいと思ひます。私ども保険の問題はどうしても内容がつかめない、ですからまことに銀行局にとつては、いまだに出したこともないと思ひますが、私どもはそれを知らない、この問題について核心に触れていかれない。

そういう意味でひとつ、自動車の年度別、車種別の付保率の表、事業開始以来のものを出してください。それから都道府県別の車種別の付保率、最近一年間。それから、営業用乗用車の保険料区分地域別付保率、最近の一年分。それから、都道府県別自動車損害賠償保険代理店数及びその従事職員の数、これも一年間。これは銀行局のほうにお願いいたします。

それから保険料率の問題で、年度別車種別の事故（死亡、傷害別）発生率及び損害率、これは事業開始以来のものをお願いします。それから、都道府県別車種別の事故発生率及び損害率、最近の一年分。それから、営業用乗用車の保険料区分、地域別事故発生率及び損害率、その一年分。それから損害率ですが、車種別純保険料率の算出基礎資料、現行のものを出してもらいたい。これは政府の自動車損害賠償保障事業課金の算出基礎資料を含むのです。その次に、車種別付加保険料率の算出基礎資料を出していただきたい。これは現行のものでいいです。付加保険料率というのは、社費だとか代理店手数料です。

それから経理の問題で、年度別車種別収入純保険料と支払い保険金の収支実績、これは責任保険事業、政府の再保険事業別です。これはわかりませう。それから年度別車種別付加保険料の収支実績、これは事業開始以来です。それから査定事務所というのがありますね、その従業員の数、そのうち過去において損保会社勤務していた者を明確にしてもらいたい。それから査定経費ですが、予定査定経費と実際の査定経費との収支明細、これだけをひとつ次の委員会までに出していただきたい。

以上をもちまして、私の質問を終わります。

○久保委員 私は、いま田邊委員から要求があつた資料、この資料は膨大なものであります。ですから、まず来週早々に手元に届くように努力してほしい、こういうふうな思ひます。それがいやならば、法案は残念ながらずつとあとになることを政府は承知してもらいたい。これはあたりまえなんです。本来ならばこういう資料は法案提案と同時に、要求がなるとも出してやるのがあたりまえなんだ。政府委員席のほうでけられら笑つていては、資料が欠ければ審議ができないんだから、ぜひ責任を持つてもらいたい。大臣もおられますから、それとおりにお願いします。なお関連して、よけいなことでありますが、い

ま申し上げたようにこの法案ばかりではない、すべての法案その他を審議の場合には、一々審議の途中で資料要求をせぬでいいように、あらまし、政府は質疑応答予想問答集をつくっているのだから、大体この程度の資料は必要であらうということ、見当がつくはずで、これから全部出していただくのと提案説明の聴取だけはするが、あとは審議はしない、こういうふうになる、あせわて申し上げておきます。

それから、きょうは珍しく本委員会には大蔵省の高官が見えられて、保険についてそれぞれいろいろを傾けられて、たいへんわれわれも啓発されたい点が多いのであります。しかし時間の関係でしろうとのわれわれとしては、大蔵省が考えている保険事業、保険制度、こういうものについては、いままでのお話では不十分でありますので、次の委員会には銀行局長、いわゆる緒論から総論、各論というふうなことで、これはまじめに質問しているんです、お願いしたいのです。保険の制度、さらに保険事業、その中で現在法案になって出てきている自動車損害賠償法、この講義をひとつしてほしい。よろしくごさいますか。——そこで、その講義を聞いてからまた質問をしますが、さしたり、いままでの田邊委員の質問とその答えを総合すると、どうも運輸省がこういう法律を持つていて、保険業務というか、そういうものをやること自体が誤りでないか、むしろこれは銀行局長のほうにお渡しするのが当然かと思うのだが、いままでそういうことについて疑問は持っていないか。これは両方からお答え願いたい。これが一つ。

それからこれは銀行局長か自動車局長、どちらかだが、いわゆる保険事業というか、保険会社です、ね、保険の事業をやる企業、そういうものの格の高いものと低いものがある、と先ほど答弁されたが、格の高いというのはどういう要素があるか、ひとつ参考のために聞かしてほしい。それから、何が大事かという問答がありまして、何が大事かというと、これは自動車の運行に

よって損害を人間に与えた場合に救済されるということが大事だという御訓示があった。なるほどそのとおりだと、いまさら思う。保険会社がどうあるともかまわぬ、そのとおりだと思ふ。ついで、これはこの制度ができたときからどうもおかしいと思ふ。だから、そういう何が大事かということ、この改正案との関係はどういうふうか、理解したいの。これはだれでも、できる人ではないから答弁してほしい。

大体その程度さしあたりお伺いしておけば、この次さらに質問をずっとやりますから、逐一御答弁をいただきます。

○坪井政府委員 格が高いとかいうことばがあったようにございしますが、私が申し上ったことは、共済制度にしても、総合保険にしても、ただ不特定の者が集まって組織したという程度のものでは、この自賠法における適用除外といいますが、強制保険の強制を排除するに足るだけのものか、どうか、なかなか判定しにくい、そういうことでございします。営利会社、保険会社の格とか、そういう意味ではございしませんので、そういう組織体がしっかりした法令の根拠なり、あるいは被害者保護に欠けないだけの十分実体を持ったものであるかどうか、そういう意味で申し上げたのでございします。

それから、運輸省と大蔵省との関係につきましても、この自賠法については強制保険なり、あるいは被害者救済のために自家保障制度なり、そういう制度を通じて被害者の保護、救済をはかっておるのでございまして、それらの全体につきましても運輸省が所管しておるところでございしますが、保険事業につきましても大蔵大臣が所管しておる、そういうことでございします。

○佐竹政府委員 自動車局長のお答え申し上げましたところ、補足して申し上げます、いわゆる運輸省と大蔵省との関係につきましても、実は自賠法制度は共管になっておりまして、その点は、自動車行政というものは運輸省所管でございします、その自動車行政に基づいて出てくるようにい

たような保険制度、これは運輸省がいれば主体であらうと思ひますが、同時に、それは保険制度というところから大蔵省に結びつきますので、そこで現在共管ということに相なっておるわけでございます。

それから、第三点に御指摘になりました、私が先ほど申し上った、何が大事かということに関連して、今度の自動車以外のいわゆる原付自転車にさらに保険対象に加えてくるということ、どういうつながりを持つのであらうかというお尋ねであつたかと思ひます。

この点は、要するに人身事故を起こすものになるものは単に自動車だけでなく、軽四輪もございしましょう。いわゆる二輪車、原付自転車というものもあらうかと思ひます。これが制度発足の当時におきましては、そのうちでなかんずく一番大きな部分を占めておりましたところの自動車というところから発足してきたわけでありまして、しかしだんだんやられてまいりますと、やはり原付自転車による被害というものが現にあるわけでございしますから、これも当然その対象に含めていくべきものであるということに相なってきたものと私どもは考えております。そういう意味から申し上げますと、これは何が大事かということ、実は首尾一貫をいたしておる、だんだんに発展してきたものというふうな考えでございします。

○久保委員 それぞれ御答弁をいただきましたが、どうも保険はしろうとでありまして、よくわかりませんので、先ほど申し上げたように、資料が出てまいりましてから、来週じっくりお尋ねをしていきたいと思ひし、お答えはもうそろそろないのがほんとうであります、冒頭私から銀行局長に申し上げたように、保険事業というか、そういうような制度というもののあり方について、この次には冒頭お話をいただきました。形が悪ければ、もしかつこうをつけるのなら、参考人とか証人とかいうことにならうか、技術的なことはおまかせしますが、ひとつ講義を聞くということにしたいと思ひます。

それから、ほくから申し上げるのはちよつと変ですが、田邊委員から要求があった膨大な資料は、ほくの要求というか、希望どおり出るでしょうか。

○古川委員 大蔵省、どうですか。

○佐竹政府委員 この点、もちろんこの委員会の御要求資料でございますから、私どもとしてはもう全力を尽くすということでございします。ただ、先ほどいろいろおあげになりましたものの中に、つまりすぐ集まるものもあると思ひますが、多少時間のかかるものもあるかもしれません。かえつて受け合ひをいたしまして、その場になつて、いわばうそをつくというふうなことは私はしたくないと思ひます。したがつて、やはりできないものはできないということにせざるを得ないのでございしますが、その点は私どもとしては全力を尽くします。全力を尽くしまして、どうしても二、三日で間に合わないというものがもしありました場合には、その点はお許しをいただきたいと思います。

○田邊委員 いまの銀行局長のお話ですが、全力を尽くしておやりになつていただくこと、これはお願いいたします。ただこれは料率算定会、それから保険会社というものはこういう資料ができておらなければ強制保険というものはできないのです。だから、当然これはもうできておるはずで、それから資料をそろえるのじゃなくて、現在あるものをまとめて持つてくるということなんです。その点をひとつ御理解の上で、委員長からその指示をしていただきたい。

○古川委員 運輸省、どうですか。

○坪井政府委員 運輸省としても、全力をあげて資料をまとめたと思ひます。

○古川委員 次回は、来たる三十日午前十時理事会、午前十時三十分委員会を開会することとし、本日はこれにて散会いたします。

午後零時十九分散会