

第五十一回国会 運輸委員会 議 録 第二十五号

昭和四十一年四月十三日(水曜日)

午後一時四十分開議

出席委員

委員長 古川 文吉君

理事 壽原 正一君

理事 田澤 吉郎君

理事 久保 三郎君

理事 矢尾喜三郎君

理事 浦野 幸男君

理事 川野 芳満君

理事 高橋 順一君

理事 増田 甲子七君

理事 井岡 大治君

理事 泊谷 裕夫君

理事 山口丈太郎君

出席政府委員

運輸大臣 中村 寅太君

大蔵事務官

(銀行局保険部) 上林 英男君

農林事務官

(農政局長) 和田 正明君

運輸事務官

(自動車局長) 坪井 為次君

委員外の出席者

専門員 小西 真一君

本日(の)會議に付した案件

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 これより會議を開きます。

自動車損害賠償保障法の一部を改正する法律案を議題とし、審査を進めます。

質疑の通告がありますので、順次これを許します。泊谷君。

○泊谷委員 運輸大臣と保険部長にお尋ねをしたいと思うのですが、本法の対象はいわゆる人身事故に限定して、物的損害事故を除外しておりますけれども、物的事故も毎年増加して、昭和三十一年の一年の損害額の推定は一千億をこえるといふふうに聞いておるのであります。諸外国の例にもならうてそろそろ物件事故もその対象とする必要がある時期になってきたのではないかと、このように思ふのですが、大臣並びに事務的に担当されま

す保険部長の答弁をいただきたいと思ひます。○中村(貴)國務大臣 物件に対する保険等も将来の問題としては検討の余地があると思ひますが、現在の時点におきましては、まず人命尊重の精神から、人命の損害に対する保険を完すべきなものにしていくことのほうが急を要することと致さいますので、そういうことを整備しつつ、将来の問題としてなお検討していく必要のある課題であると考へております。

○上林政府委員 物的な損害を担保いたします制度といたしましては、強制保険ではございませんが、保険制度等におきましてもやっておりますわけでございまして、ただいま大臣も申し上げましたように、まず人的な面におきまして担保制度につきましては強制的にやっておりますわけですが、物的な問題については、たとえば自分の自動車の損害というふうなことにつきましては、結局自己の財産を担保するということになりますので、あるいは民営保険というふうなもので運営していくのが適当かと思ひますが、他人の財産に損害を与えたというふうな問題につきましては、もともとと各国におきましてもあまり強制保険にしておるといふ例は、むしろ人的損害に比べますと少ないようでございます。今後の一つの検討課題として。

運輸省の方々ともよく御相談をしてみたいと思つております。

○泊谷委員 運輸省の自動車局長にお尋ねをしたいと思うのですが、道路運送法三十七条によりまして、運輸大臣の許可を受けなければその事業用の自動車の貸し渡しをすることができるといふことになつておりますが、実際問題としてこれが事実あるかどうか。あるとすれば、どんな場合に許可されるか。どの程度の車両が許可されるのか、これをお聞かせいただきたいと思ひます。

○坪井政府委員 貸し渡しの許可につきましては、相当例はあると思ひますが、一番問題になりますのは、いわゆるレンタカーというものがこの貸し渡しの許可において運用されております。これはオーナードライバーが自分で車を持つていない場合に、車を借りて旅行する、そういうふうなケースで、これを貸し渡しの許可として現在運用してきております。そのほか個々にはいろいろと事業者間あるいは自家用者と事業者の間、そういうところで貸し渡しの許可という制度が活用されております。

○泊谷委員 名義貸与について本件適用上の紛争が生じた事実があるか。あるとすれば何件くらい。特にトラック運送事業の關係においてこの紛争があるやに聞いたのでありますけれども、これもあわせてひとつお聞かせをいただきたいと思ひます。

○坪井政府委員 御質問は、この賠償問題についてでございますか。

○泊谷委員 そうです。

○坪井政府委員 貸し渡しを許可された車が事故を起こしたというふうな場合だと思ひますのでありますが、これにつきましても賠償問題といたしましては、補償あるいは保険ともに限度額まで被害者に支払われるたてまになつておりますので、被害

者保護の關係からは特段の問題はないと思はれるわけでございます。ただそれをオーバーして保険の限度額を越える部分につきましては請求とか、あるいはまた国が補償したというふうな場合に、国から責任者に求償する場合にいずれに請求するかというところで問題があるわけでございますが、これらの問題につきましても、貸し渡しの実質的な關係を具体的に検討しまして判断しなければならぬ問題でございます。一般的には、判例によりますと、大体貸し主が責任を負う、そういうたてまになつております。

○泊谷委員 貸し渡しでなくとも名義貸与、俗に言う名義貸しという車両ですけれども、實際問題として名義貸しは存在しませんか。

○坪井政府委員 名義貸しという意味はなかなかむずかしいのでございますが、ある所有者が荷主の名義を使って荷物を運ぶという場合があるし、また、事業者の名義を使って運送事業を営んでいるというふうな、いろいろの場合があるわけでございます。この場合につきましても、補償問題あるいは賠償問題につきましては、先ほどお答えしたのと同一ようなケースで取り扱つておるわけでございます。

○泊谷委員 一般の自動車運送事業は、これは運輸大臣の免許を必要としておるとは道路運送法で定められております。自動車運送事業は、その名義を他人のために貸し渡しその他いかなる理由をつけようと、これを行なつてはいけないうふうな規制がある。これは實際この賠償法と直接關係のないことではあります、ハイヤー、タクシーなどにはその例があまり見られませんが、それが下請のような形においては事業者の名義でそれは零細なトラック事業については、その車両を運用しております従業員にノルマを与えて、そのノ

ルマをこなし切ったらその車両をその稼働者に渡すというふうな方法をとって事業の遂行をはかっているというふうな聞かすけれども、こういう事態はありませんか。

○坪井政府委員 トラック事業等については、そういう実態はないとは言えない、あるいはあると思われなければならないが、先ほども言いましたように、賠償問題につきましては、保険あるいは補償の限度内においては被害者の保護について欠けるところがないし、これをこえるもの、あるいはそれを求償する場合に、いずれに、名義貸しのほうに請求するか、あるいは借りているほうに請求するかは、実態関係によって具体的に判断しなければなりません。名義貸しについては、大抵名義貸しのほうに責任があるというふうになっておるわけでありませう。

○泊谷委員 自動車局長の答弁として、トラックの交通整理といふことは、これは簡単なものでないと思ふは考えますから、この答弁だけできつかり整理がつくとは思いません。思ひませんけれども、名義貸しといふものは許容されておりました。が、かりに存在したとしても、その賠償の責めは事業主に、名義を貸した者にあるというところが、従前の判例できつかりしておるならば問題は別ですけれども、いま言われるように比較論で終じてそれが多いのではないかといいことになっておりましたが、それは負担力の関係で結果的にそうなつてきて、現実の紛争といふものは、ともすればトラック運送事業のほうに、名義を貸して人身事故が起きれば、その車を貸したところで始末をさせようという傾向が散見されるわけですね。でありますから、名義貸しをした認可事業については、認可を取り消すか、さもなくば自動車による人身傷害が出た場合に、名義を貸し与えたほうでその一切の責任をとるといふことを明らかにする必要があるのではないかと思ふのですが、いかがでしょう。

○坪井政府委員 ただいまのいわゆる名義貸し、事業者の名義を貸しておるというふうなものは、法律にも違反しておりますし、これは当然そのこ

と自体行政処分の対象になるわけでございますが、ただいまの賠償の問題につきましても、そういった事例については、われわれとしては貸し主のほうに第三者に対する責任はあるのではないかといいふに考えております。これはもう事業者としての責任としても当然である、さういふ考えでおります。それらの監督あるいは行政処分等は、名義貸し自体の問題としてこれは別個に取り締まっていきたい、かように思ひます。

○泊谷委員 私ここでその事例を申し上げようと思ひますけれども、各裁判所の判決を見ましても、必ずしもいま自動車局長のお答えになつたやうな一方交通で整理をされておると思われないう。道路運送法上から、運送事業者は名義をいかなる形で貸し与えてはいけないわけですね。運輸大臣の認可がない限りこれはできないはずでありますから、この法案審議を機会にいたしまして、行政上の指導を強化してもよろし、こういうことの必要があると思ふので、その措置をとられる用意があるか、これをひとつお聞かせいただきたいと思います。

○坪井政府委員 名義貸しにつきましては、あくまでも法律で禁止されている行為でございます。で、われわれとしては常時取り締まりの体制にはあるわけでございます。何ぶんにも事業者が多いし、取り締まりの体制も万全とは言えませんが、われわれとしてはそういうものがいつか次第嚴重に処罰する、さういふ思つております。

○泊谷委員 この問題で少々くだいようですが、局長、事実があれば嚴重に処分というものは、これはトラック事業から見ると、これまた非常に悩みの多い企業だと思ふのです。中古車が町にはらんしてありまして、それが次の車検を受けるまで自家用車と銘を打ってダンピングをして走られるものですか、認可をもらつたトラック業界も、経営面としてはたいへんなものだと思うのであります。でありますから、その実態を見る限りにおいては、この違法なことには間違いないのですけれども、その個々の問題をとりえて一々陸運局で

追及するといふことは実態としてはできない。しかし、それが間違えれば人の命にかかわるということになるとすれば、困難であつても、認可事業をやつておる方はやはり姿勢を正すことが必要だと私は思ふのです。でありますから、内部通達においても、名義貸し、特にトラックが多いようであるに勧告をして、この際、この自賠法の審議とあわせて、もう一度姿勢を正すという措置を事前にとつていただきたいと思います。いかがですか。

○坪井政府委員 先ほどから申し上げますとおり、被害者の保護につきましては保険、補償いずれにいたしましても、その限度内においては何ら欠けるところがないと思われなければならない。それをこえるものにつきましても、名義を貸した者が名義上の責任を負つて以上は、特に事業者については責任を負うべきものというふうになつておるわけであつて、それについては責任を負つておるもので、そういう責任については、われわれとしては当然とらすべきではないかと考えております。

また、名義貸し行為そのものの違法性については、御指摘のように法の禁止するところでありまして、十分取り締まっていきたい、かように考えております。

○泊谷委員 銀行局長にお尋ねをしたいと思います。法十三条の保険金額ですが、今度改正されて提案になつておりますけれども、これはずいぶん週刊誌でも批判され、たたかれたものであります。五級九項と十項、これが同じ位置にありますが、改定の必要がありませんか。

○上林政府委員 まことに申しわけありませんが、九項と十項という意味がよくわかりかねますので、恐縮であります。お教えをいただきたいと思ひます。

○泊谷委員 九項というのは、女の方が事故の結果、顔の傷が大きくて醜くてどうもならない。十項は、これは男のほうですね。男のほうは、もう人生最大の仕事である子供をつくることのできな

いように両方ともやられてしまつたというものが、同じ補償額でどういうわけだろうというわけですが……。

○上林政府委員 御質問の後遺症の場合の保険金額でございますが、これは労災の場合におきます基準と全く同一の基準の適用をいたしまして分類をいたしたわけでございます。この後遺症の金額的にどういふ範疇に属するかというものは、いろいろ御議論があろうと思ひますけれども、さういふ先例に従ひまして区分を設けました次第でございます。

○泊谷委員 この区分は労災から出たことは承知してゐるのですけれども、あれだけ週刊誌にたたかれて、女の人の顔が岩のやうにひどくなつたといふのと、男が両方の睾丸を失つて全然もうどうにもならなくなつたといふものが、どちらも五十三万といふのはどういふわけだ、これだけが出たわけですね。でありますから、労災から出たといふよりどこか悪いかというところは検討されてしかるべきだと思ふのですが、いかがなものでしょう。

○上林政府委員 確かにおっしゃいますとおり、この後遺症の基準につきましても、どのランクに属するものかウエイトをどういふふうにかけるべきかという問題は、むずかしい問題かと考えております。これはある意味におきましては保険金額自体を高めるという問題とも関連するわけでございます。このランクにつきましても、御承知のやうな一応の基準をつつたわけでございます。

なお、今回百万円の保険金額を百五十万円に上げますについて、五級につきましては八十万円に改定をする予定にいたしておるわけでございます。

○井岡委員 先ほどの名義貸しの問題に関連して、運送事業を認める基準は、実態問題としては名義貸しからなければ免許がおりないという実態を御存じであるかどうか、ひとつお伺ひしたい。

○坪井政府委員 名義貸しが免許とどういふ関係——名義貸しといふのは、もうすでに免許をも

らった人が名義を貸しまして、借りたほうがまたさらに免許を受ける場合ということでありませうか。名義貸しは免許をもらっておるものだと思うのですが……。

○井岡委員 これを言う局長一番いやなことですが、私はこの際この点は明らかにしておかなければいかぬので……。運送事業は、実績がないと認めないわけですが、申請書には、事業の施設、事業の収支の見積もりその他運輸省令で定める事項を記載した書類を添付しなければならぬ、見積もりということはある程度この会社に対して荷主がやってやるということからくる見積もり、これが一つの見積もりなわけですが、それから実際にいままで運送をしておいた実績からくる見積もりというものがあつたわけですが、この二つが見積もりの中に入るわけですが。

それからもう一つ、さらに第六条で「当該事業の開始が輸送需要に對し適切なものであること。」したがって「適切なもの」はどこで判断をするのか、ここに問題が出てくるわけですが。したがって現在実際に免許を許しておるのは、実績主義によつて免許を許しておるわけなのです。このことはあなた御存じのはずなのです。ですから名義貸しの問題等を含めて、これらの問題にどのような規制をしようとなさるのか、私は、現実には規制はできない、むしろ現在の申請それ自体のところに若干の無理がある、こういうふうに考えるのです、この点いかがですか。

○坪井政府委員 ただいまのお話はトラックのお話だと存じますが、トラックにつきましては申請者の実績というふうなものがある程度審議のときに参考にはいたしておると思うのであります。これは、他人の荷物を運んではいかぬのであります、業としてそれをやる場合にはいわゆる無免許営業になるわけですが、そこに至らぬ過程というものがあつたわけですが、そういうふうな意味のある程度の実績というものは考慮されるかと思ひますけれども、それをどの程度考慮すべきか、あるいは具体的にその地区において輸送秩

序あるいは既存業者の能力がどういった程度に荷主の要求を満たしているか、そういうふうな実態を十分調べた上で具体的な処分をする、そういうふうな点については、トラックにおいてはある程度考慮されておるということは事実だと思ひます。

○井岡委員 ですから現実の問題として、名義貸しということと実績ということとは、免許をする場合において非常にからみ合つたものなのです。そこで自賠法をどのように適切な指導をするかというところは、よほど慎重にやらねえと逃げちゃうと思ひます。ですからこの点は、単にそういうことがあればということではなくて、現実にこなれておることなのですから、あなたのほうも認めておいていただくことなのですから、これをもう指導するといふように各陸運局等に適切な指示をしていただくたい。そうでない限り、いま泊谷君が質問をしたような問題がかなり複雑になつてくると思ひますから、この点ひとつ申し上げて終わります。

○泊谷委員 いま保険から名義貸しに移つたので、もう一つ整理しておきたいのですが、自動車局長も困つたような問題ですが、これは最終的には大臣のほうに聞かなければならぬものも一つありますけれども、俗に言う白トラ、営業車でないもの、この始末についてはどういふことになつておりますか。白タクというのと同じような——ここに来ますとハイヤーも出てきますけれども、これは陸運局も地元警察も協力してずいぶん整理をしているのですが、あの人々は移動を開始して、集団で盛んにやりになるんですね。ですからこの始末について、この賠償法と直接関連を持つて持たないか疑問のあるところですが、しかし実際問題としては出てくることと予想されるわけでありませう。これについての処理の方針というものをひとつ聞かしてはしらないかと思ひます。

○坪井政府委員 白トラ、白タクと賠償法の関係につきましても、これは自動車でありませうので、すべて保険が強制されておまして、車検でチェックしてありますので、たとえ白タク、白トラでありませう、保険は全部かかつておるわけでありませう。車検がありませうので、現在では保険が全部かかつておると思はれるわけでありませう。したがっていましてその関係では、被害者に対しては保険の限度内においては問題はない。それをこえる場合につきましても、確かにしつかりした事業者は賠償能力がありませうけれども、そういうたいわばい

いかげんなものについては、それをこえる賠償額については確かに問題はあると思はれるわけでありませうが、これは現在の自賠法の制度が限度額をきめて、その範囲内で強制しているというふうな一般の問題でありませう、それを越える問題については白タク、白トラばかりでなしに、一般の自家用についてもそういう問題がありませうので、こういう点については特に拒否する理由はない、さういふ思つておられます。

それから、一般に白タク、白トラの取り締まりの問題につきましても、これはあくまでも道路運送法の輸送秩序を乱すものとして、われわれとしては取り締まるという方針で臨んでおりますし、特に白タクにつきましても不当運賃とかいろいろとそういう不測の事態も起こりますし、これは流して歩いていけるので、特に一見の客を相手にして不当な行為が起り得るので、警察とも協力してその取り締まりについては特に厳重にやつてまいりたい。それから白トラのほうにつきましても、荷主そのものが日本の経済事情からいって非常に零細な業者が多いものですから、それらとのからみ合ひで、根絶するということは実際問題として非常にむずかしいわけでありませうが、われわれとしてはあくまでも輸送秩序を正すという方向で取り締まりをやつていきたいというふうに考えております。

○勝澤委員 ちょっと関連をして。白タクと白トラの問題が出てまいりました、白タクの問題というのはいくらだいいふ願がれまして、いまの実情はよく知りませうけれども、まだあるといふような話を聞いております。白ト

ラックの場合は、やはりいろいろといふ局長の話されましたように、現実にやられていながらなかなか取り締まりが困難だ。取り締まらうとすれば、そこで免許申請というものが考えられる。片方、免許を出さうとしても、やはり輸送需給という問題からいってなかなか簡単にいかない。しかし網の目から漏らしてそのまま動かしていくわけにはいかない、やはり網に入れて行政指導していかなければならぬ、こういう点があると思ひます。ですから私は、そういう点から白トラ、ラックなどの問題については、やはり積極的に免許せよという言ひ方は問題があると思ひますけれども、行政指導の中に入れて指導できる位置に置かなければいけないのじゃないかと思ひます。トラック一台持つてやつておるのはいいわけですが、しかしそれが三台なら三台、五台なら五台で組合をつくつてやつたらどうだといふような形の指導をしていかないと、またいつか同じことが繰り返される。懲役に入つても入つていづちもさつちもいかにいかに刑罰ならぬかなかというところは繰り返されたいわけですが、やはり何か必要があつてそういうことが行なわれておるわけですから、そういう点についての免許の取り扱ひ方というものを、もう少し行政の中へ入れて取り締まりができる、運賃のダンピングをせずに運賃を守らせる、あるいは輸送基準も守らせる、こういうふうな引き上げることの指導というものが欠けておるのじゃないかという感じがするのですけれども、そういう点いかがでしょう。

○坪井政府委員 ただいまの御指摘まことにござつてもございまして、かつてトラックの免許につきましても両数なり何なりを相当厳重に基準を高めて規制しておつたのでございませうが、それが非常に実情に合わない面もあるといふことで、白トラが相当数多く出まして、これをある程度経済の実勢に合わせるという意味で、免許基準その他の適用においても弾力性を持たせまして、たとえはいなかの地区においては相当小規模のものを認めるとか、あるいは既存業者で十分カバーできると

ころのものについては嚴重に押えるとか、いろいろそういった現地の実情に応じて免許の運用はかかっておるわけでありませう。

それから一面、既存業者の育成といひますか、そういった意味でできるだけ組合なり協同化ということを行行政指導しまして、事業者特に小業者の育成という見地から、ただいまも近代化計画というものを進めておられます。そういう行政指導によって質を向上させることによつて、サービスのいい輸送秩序をつくっていききたい。それによつておのずから白トラあるいは白タク、そういったものを排除していく、これが行政の本道であると思うのであります。が、なかなか理想どおりにはいきませんので、われわれとしては、だんだんそういった方向で行政の運用に努力したい、そういうことであります。

○泊谷委員 これは自動車局のほうで、いまお話のありました白トラ退治とか、白タク退治といつても、車も業界から借りて、従業員の増給給もともに払われないような貧弱な体制ですから、いかに悩んでおつてもなかなかうまくいかないと思ひますし、勝澤先生から提起された協同化も一つのシステムだと思ひますが、これは根本的には自賠法との関連を持つてきますから考へてもならなればならぬと思ひます。とにかく自動車工業にはずいぶん力を入れて、生産を高めておるのです。ですから、昭和三十三年には日本でも百七十五万三千三百九十八両生産されておる。これは世界で四番目で、イギリスとフランスに肩を並べておる。ところが御承知のとおりフランスの場合は三割四分、イギリスでも四割一分五厘といふものを輸出しておるのです。ところが日本の場合は道路が、イギリスが一〇〇%舗装されておるのに、わずか二三%しか舗装されてない。しかも四トン積みのトラックが通れない道路が四一%もありますし、小型トラックのすれ違いのできないのも六五%もあるというやうなことで、道路について第二次長期計画で金を入れたにしても、道路の伸び率はわずか七%といわれております。そうしますと、狭い通りに外車を入れ、中古車は安

直に路上に並べられれば、次の車検まで、つんのめるまで日銭を稼げる商売ですから、ただ認可した事業だけを保護しておるといふても、交通混雑はもろろのこと、それによつて起こる事故を少なくするということもでき得ないと思ひます。

それに関連して、誤解があつてはいけません。私は大臣のつた態度については同意するのですけれども、こんな道路事情の中で認可事業の営業していただきます。トラック、ハイヤー、タクシークが——国で直接関与する国鉄運賃や郵便料金は値上げを強行されて、本来民間企業であり、選択の自由のあるハイヤー、タクシークが今度値上げの申請をしたら、内閣で中村さんと藤山さんが相談されてとめられたらどうすね。私も物価抑制策からそれはそうしてほしい。だが直接国は自動車産業には相当低利で長期の金を貸しているが、路面交通のものについては何ら見るべきものがない。それで料金だけ押えてどうしようというのだらう。押えたからにはやはり運輸大臣なり経済企画庁長官の、経営に見合うだけの措置がとられなければ、いかに担当主管局である自動車局があせいこうせいと言つたつて、ハイヤー企業の皆さんだつて、トラック企業の皆さんだつて、何を言つてやがる、国の直接関係するものはほとんど上げて、おれら民間で、しかも選択の自由のある企業が認可料金というものであつて料金を押えられておる、ということになつたらどう説明されるつもりか。具体的に料金を押えて、そのかわりこういう措置をとつて経営のつじつまを合はしてやるといふ措置については事故に大きく関連するものと思ひます。これがひいて、根本的な問題ですから、大臣の見解をひとつ明らかにしてほしいと思ひます。

○中村(實)國務大臣 今回東京のタクシーク値上げの申請を押えさせたのは、御承知のように、申請の内容がいろいろ運賃体系の基本的な問題に関連があることと、それから料率等がきつめて高いので、やはり大衆に与える影響も非常に大きいというやうなことから、慎重に検討する必要がある、こ

ういうことで措置をしたのでございます。

○泊谷委員 慎重に検討するというのは、個々の問題をながめて、それは料金修正をする部分もあるというふうなことになるんですか。

○中村(實)國務大臣 ハイヤー、タクシークのいろいろ内蔵しております諸問題を十分検討する、こういうことでございませう。

○泊谷委員 だから、国会用語でなくてわかりやすく聞きたいわけなんです。とにかく新聞を見ますと、藤山さんと中村さんがだいたい点数を上げて、ハイヤーの値上げはだめだと言つたと書いてあるわけなんです。それはそれでいい。けれども、国で直接やるものはほとんど上げて、バスとか電車とかいうものはだれしも乗らなければならぬもので、そういうものは上げて、選択の自由があるハイヤーなどについて料金を押えるというのは、いまの自民党の政策からいつても、ぼくは筋が合わないと思ひます。値上げを押えてもらうことは私は賛成です。けれどもあなたの方は、押えるだけでなくて、物価政策上それはうまくないから、政府としてはその間の方策についてどうするといふものがなければ、政治家のやる仕事ではないのじゃないか、こう思ひます。民営企業をたたいて官営のほうはどうぞと上げて、それでは理屈が合いませんよ。だからいま言つたやうに、夜間割り増し、時間待ちだとか、そういう新しい提起はおかしいというなら、それはそれで理由はあるだらう、値上げ率五割がおかしいというなら、何割ならがまんできるんだかというやうな話もない。それも、民生安定上まずいからというのであれば、自動車工業と同じやうな低利融資を政府の責任で開銀を通してやるとか、あるいは北海道東北開発公庫を通してやらせるとかすべきだ。そういう措置が出されないで、あなたと藤山さんだけが人気取りのやうなから演説ばかりしているといふこと、これはいけません。その点はどうか、こういふわけ

がありますといふことと、それから、一昨年値上げしております、それにいま三十数%の値上げという料率は検討を要する、こういうことであらう措置をとつたのであります。

○泊谷委員 検討を要するといふのは、そうしたら政府で何らかの措置をするといふことを含めて考へるというふうな理解してよろしいですか。

○中村(實)國務大臣 タクシーク等の問題につきましては最近いろいろ意見が出ておりました、そういう料金制度の基本的な問題、あるいはいま規定しております賃金体系——今度の申請は御承知のやうに距離、時間制を併用したやうな申請内容でございませう、そういう基本的な問題に触れた申請でございませう、根本的に検討する、こういうことであつた措置をとつたのでございませう。

○泊谷委員 わかりました。根本的な修正だから抜本的な検討を加えよう、その趣旨、意味はわかります。その先は、上げるか下げるかは押えるか、そのときになって考へることで、頭から押へつたものでないといふ私は理解したのですが、そういう理解で間違ひがあるならば、それは間違ひだといふ回答をしていただきたいと思ひますが、どうですか。

○中村(實)國務大臣 まあ無制限に、三年も五年も上げないといふことじゃございませうが、少なくとも一年以上上げない、こういうことでございませう。

○泊谷委員 一年以上押える、それが明らかになりました。であれば、先ほどお話をしました、これに対する政府の措置はいかがなものでしょう。

○中村(實)國務大臣 政府としましてはいまの料金の制度上で当分いけるという見通しでございまして、いままでやつた以外に何らの新しい措置をするといふことは考へておりません。

○泊谷委員 ぼくは値上げ賛成の立場をとるわけじゃないですから、客観的な事実としてはそれはいいことだと思ひます。しかし私ども幾ら野党だといつても、企業そのものをながめてみます

と、建設省の統計では、道路混雑度二という数字は、もう車が自分の意思で走れない数字を示しているのですが、昭和三十七年の統計を見ますと飯田橋が一〇・〇で、次が青山一丁目です。だから信号で二十サイクルとめられれば二キロ四百くらい車面が並ぶ。許された四十キロでセルも踏み込めない。実車率は四割三分程度です。ここで議論をする場合は、乗車拒否はいいけないということに議論する、私もそうしてもらわなければいけないと思っておりますが、一つの信号越えるのに十三分もかかって九十円しか手にできない運転手だけを責めて、私も国会議員がそれだけで能事足れりという姿勢は、何か忘れていたんじゃないか。

それじゃあなたがハイヤー企業を、いま言ったように、やれるというならば、実車率四三％か四四％で、どういふしかけてハイヤー会社が採算が合うというふうにお考えですか。スピードが極度に落ちまして、そして中古車でダンピングされ、たたかれていますトラック企業を直せるのは、運輸大臣の主たる仕事だと思ふのです。それじゃ、いままでこのトラックなりハイヤー企業は相当ぼらもうけをして蓄積があったと見ていいのですか。

○中村(實)國務大臣 ぼろいもうけがあったとは考えませんが、いろいろの隘路を解決していく諸施策を講じて、そして交通行政の円滑な推進ができるようにやっていけば、いまの状態で当分いける、こういう見解でございます。

○泊谷委員 これは大臣、自動車局長に聞いて数字をきつとみな胸にたたみ込んでください。私は次会にあらためて議論することにして、きょうはお預けにしたいと思ふけれども、断わっておきますが、公共料金を抑制するということはいいことです。いいことですが、あなた、何もやらぬで抑制だけやっているんじゃないやしませんよ。自動車工業のほうにどんどん低利の金を入れて、車の生産は世界で二番目から三番目、そして保有台数もふえているが、道路は狭くて走れない。その企業だけたいて、そして何かいまの内閣の物

価抑制の人氣取りの手段に用いるなんていうのは、政治家のやる手ではありません。特に主管大臣としてこの点はきつと、おまえたちはがまんせい、そのかわりおれたちもおまえらに世間並みの扱いをする、こういうあいさつをあわせてなされなければならぬと思ふますから、次会にこの問題について回答をいただくようにお願いをしておきたいと思ふます。

次に移りますけれども、先ほどの保険金の後遺症の五級の九十ですね。今は今度幾らになりましたか。

○上林政府委員 八十万円にいたす予定でございます。

○泊谷委員 とにかく、男と生まれて両方の拳丸がなくなったというのが、いまの世間相場で八十万円でどうでしょう。

○中村(實)國務大臣 これは私は非常に安いと思ふます。

○泊谷委員 事務局に検討を命ずる用意がありますか。

○中村(實)國務大臣 私は、日本の保険制度そのものが全体的に見てきわめて安い、これは漸次もう少し高めていく方向で検討をすべき課題であると考えております。

○泊谷委員 じゃ、次の問題に入ります。

今度自動車局長にお尋ねしますが、示談屋の業者数はどのくらいありますか。

○坪井政府委員 ちよつと調査は古いのでございしますが、昭和三十六年十二月末現在の調査によりますと、業者数は判明したもののだけで全国で百九十六業者、またきわめて小規模のものが多く、こういう調査結果であります。

○泊谷委員 この示談屋の大部分の名称ですが、これは交通事故防止協会とか、交通事故共済会、交通安全協会、それから交通災害補償協会、交通事故防止指導委員会、まるで公共の団体のような名前を使っておりますね。中には株式会社とか社団法人、財団法人、法人格を有するものがあるのですけれども、この中でこういう責任を持つ体制

にある業者はどのくらいありますか。

○坪井政府委員 これらの業者につきまして調査したものとしまして、運営の方法としては大部分のものが自動車の保有者による会員制をとっておりまして、事故の場合加害者側の代理として介入し、被害者を不当に圧迫する例が多く、また詐欺、横領等で起訴された例もかなりある、こういうことであります。

○泊谷委員 それで、いまそこまで尋ねてみたかったのですが、実際これは会員制にして三千円取っているんですね。示談といつても、被害者のほうはなかなか法律はめんどりで、手続が複雑で、こへ出てくる形はいまいう加害者の立場で、いま自動車局長が認められるように、あまり好ましくないですね。一説によると、何か暴力団の方も介入される節なしとはいえないというふう聞いています。これはいろいろと弁護士法や何かの議論はあるでしょうけれども、示談屋なんというものは整理して、それこそ公共の機関で安直に、事務も簡素化して、ほんとうに困り抜いて、弁護士に頼むまでに至らないようなささいなものなども、気やすく相談に乗って、めんどろを見てもらいうという組織をつくる必要があるのではないかと、しかも交通安全協会指導委員会なんといつたら、これは業者の皆さんが一生懸命やっていらつしやる看板と同じです。これは警察や陸運局が一生懸命になって交通事故をなくそうと努力しておるでしょう。同じ看板を使つてそういう悪さをするということが現実にあることは認められているので、それを具体的に阻止する方策と、今後の改善策について、大臣どうでしょう、意欲的な説明をいただきたいと思ふのですが……

○中村(實)國務大臣 泊谷委員の御指摘を受けました、交通事故のあとに起こるいろいろな被害者と加害者との関連の問題でございしますが、これはいま言われますように、年間一万人以上の交通事故による死傷者、けが人を加えたら、あるいは数十万人だと思ふのでありますが、それだけの数多い事故が毎年起こつておるのでございしますから、

これに対して、安心して被害者がまかせられるような機構といひますか組織をつくるべきである、これは私はやはり政治的な盲点であると思ふますので、これは運輸省としてもいろいろ交通機関を預かつております立場から検討して、国民の人たちがもしも事故の起こつた場合には、そこにまかせておけば大体間違いないようなさばきができるような何らかの方法を考えなければならぬ課題であると思つております。この問題はそういう事情でございしますから検討してまいりたい、かように考えております。

○泊谷委員 示談屋の件に関連してだいぶ手が込んでまして、被害者のほうの給料伝票を偽造したり、それから勤務態度を偽ることの書類作成を強要したり——これで一つ問題になってくるのですが、この賠償法の適用で関係する書類があまりにも多過ぎる、複雑過ぎる。示談屋を防ぐとすればさらに裏打ちするための書類が必要だという相矛盾する悩みを持つわけですが、この問題については、特に何らか示談屋の整理について考えていただかなければならぬ。大臣がいまお話しされた筋はわかりました。了としますけれども、当面の措置として何らかの方法が考えられないものか、その点についてひとつお答えをいただきたいと思ふます。

○坪井政府委員 示談屋の発生する原因と考えられますのは、先ほどお話がありましたように、裁判は期間も長く、また費用もかかる。一般人は示談等の処理にふなれである。また、保険金の請求手続が一般に認識されていない。あるいはまた、その手続が複雑である。そういういろいろな理由があると思ふます。手続の簡素化についてはわれわれとしてもかねてからいろいろ努力しております。現在相当簡素化はされておるわけでございます。しかし、この対策として、根本的には、先ほど大臣のお話にありましたように、公正な、中立的な相談機関を政府がめんどろを見つけないことが一番積極的な方法であると思ふのであります。われわれとしては、被害者保護のために賠償責任

の担保という法律が現在できておるわけでござい
ますが、これをさらに一歩進めまして、そういう
対策まで被害者保護のために前進していくべき
である。確かにこの点につきましてはまだ政府の
手が回っておりませんので、今後関係方面と十分
連絡をとって、こういった方面についてもさらに
手を伸ばしていきたい、そういうふうに考えてお
ります。

○泊谷委員 では、次のお尋ねで、これは大臣で
も保険部長でもどちらでもけっこうですが、再保
険率の六割についてですけれども、これはほかの
保険の割合と比較をして低率にあると思うので
す。たとえば漁船保険は九割だし、木船保険は七
割、これは修正する必要があると思うのですが、
いかがなものでしょう。

○上林政府委員 国が再保をいたします割合はど
ういう考えからきめるかと申しますと、国が介
入をし、国が万が一の場合には負担をする必要
性がどの程度あるかという考えから再保の割合が
きめられるのだと思っております。したがって、
民間だけでやっておりますと危険
度が非常に高い。漁船のように零細な一木船だ
と思っておりますが、小さな船が集まりまして、万
一沈みますと相当担保力を要するという場合には、
おのずから国が介入する割合も多くなるわけでござ
います。自動車保険につきましても、当初発足し
たしましたときに、確かに諸外国の自動車賠償責
任保険の状況などを見ますと、相当困難な状態が
あったことも事実でございます。そういう意味で
六割と定められたものと考えておりますが、今後
いろいろ経験を積んでまいりますと、いまの割合
でも十分やっておりますという確信を私どもは持
っておりますのでございまして、これをむしろ上げる
ということは必要がないのではないかといたうよう
な感じがいたしておりますのでございまして。

○泊谷委員 これは田邊委員並びに久保委員から
質問があったところでありましたが、もう一度は
聞き聞きたいのですけれども、原動機付自転車に
対する再保険をしない理由、これを保険部長から

もう一度聞かしてほしい。

○上林政府委員 毎度申し上げているわけでござ
います。国が財政的に関与をし、制度の円滑な
運用に資するということをいたしますために、ど
ういう場合にそれを考えるかということござい
ます。いま申しましたような、国が介入をいたし
ませんと、その制度自体の円滑な運営が望まれな
いという場合に介入することであるかと思
うのでございまして。制度発足の当初は、いま申
しましたようなことで、それを確保いたしますた
めに、国の再保をいたしたわけでございまして。そ
の後経験を積んでまいりましたわけでございまして、
民営の保険だけにおきまして十分その責任を果
たしている、また制度上の円滑な運営にも支障が
ないということ、今回追加をいたします原動機
付自転車につきましてもは国の再保をしないとい
うことにきめたわけでございまして。

○泊谷委員 実は私自身、先日から保険部長と田
邊、久保両委員のこの再保の關係に対する質疑応
答を聞いていて、どうも釈然としない。保険部長
の筋は、一つは介入、一つはその保険事業の収
支、これに要約されるのですけれども、だとする
ならば、いつあなたの考えが国会の意思に反して
単独で動き出したのだらうかという疑問を持ち出
してきたわけで。昭和三十年五月二十八日にこ
の法律が提案されました際の運輸大臣の提案理由
説明、これを読んでみますと、あなたのおっしゃ
るような筋にはなっていない。大蔵省のお役人
というものは、どうしてその時とともに自分のほう
で逃げるようなことばかり悪知恵を働かして考え
るのであらうか、こういう疑問を私は率直に持
っております。必要な部分だけそれを読んでみま
すと、こうなっております。「諸般の事故防止対策
の強化徹底にもかかわらず、不可避的に発生する
自動車事故による被害者の保護に万全を期します
ため、今世紀初頭よりつとに実施されております
諸外国の立法例にならい、自動車損害賠償保障制
度を確立するため、本法を提出したものであり
まして、道路運送法第二百二十五条の二にありま

自動車事故による損害賠償を保障する制度の確立
に努むべき旨の規定の趣旨にも沿おうとするもの
であります。次に、本法の骨子について御説明
申し上げます。第一は、自動車による人身事故の
場合の賠償責任を適正にするための措置でありま
す。このために人身事故につきましても、自動車
側に故意過失がないとともに、被害者または第三
者に故意過失があったことを自動車側で証明でき
ない限り、自動車側に賠償責任を負わせることに
いたしまして、その責任を無過失責任主義に近づ
けたのであります。第二は、自動車側の賠償能力
を常時確保するための措置であります。その一
は、強制保険制度でありまして、原則としてすべ
ての自動車について、賠償責任保険契約の締結を
義務づけるものであります。この場合の保険者は
民間保険会社といたしますが、本法の目的を達
成するために、引受義務、非営利料率の算定等
について、保険業法等の特例を設けますことも
に、免責事由の縮減等について商法の特例を設け
ることにいたしております。さらに本保険につ
きましては、その特殊性にかんがみ、政府がその百
分の六十を再保険する措置を講じております。
こうなっております。あなたの言を介入論と収
支論だけで再保険というものが国会に提案され
て、この法案ができたものではございません。であ
りますから、今回原付自動車を保険の対象にする
場合、あなたの言われる説は、昭和三十年本法を
提案された運輸大臣の趣旨とはおおよそかけ離れた
理論をお立てになった。この点は私は誤りだと思
うので、特にあなた自身でお答えができないと思
うならば、関係箇所と相談をしてこれについて鮮
明な態度を表明してもらふ必要があると思いま
す。いかがですか。

○上林政府委員 ただいま提案の当時の提案理由
を拝聴いたしております。国が再保をいたしま
すのは、この制度の特殊性にかんがみというふう
にお聞きしたわけでございまして。確かに、その当
時におきましては初めての試みでございまして、
この制度がうまくいくためにどういう措置が必要

であるかということも十分検討する必要があった
ことはもちろんであったと思ひますし、また先ほ
どから申し上げておりますように、発足の当初に
おきましては、この保険がうまく成り行くかどう
かという問題につきましても、外国の自動車保険
の実績等にかんがみて不安もあったことは事実で
あらうかと思ひついでございまして。そういうよ
うないろいろな特殊性にかんがみまして、国が再保
をするということになったのであらうかと思ひま
す。その後いろいろな経験も経、時代も変わって
おるわけでございまして、そういう経験に基づき
まして、いま新たに考えてみますと、この原付に
つきましては国の再保険がなくとも十分円滑に運
用ができるということは、私も運輸省とも御相
談した結果、運輸省からもそういう御指示があ
つたとおりでありまして、そういう観点から原付に
つきましては、国の再保をいたさないということ
にいたしましたものと私は思っております。

○泊谷委員 そのときはそのときだった、いまは
いまだというお話ですが、法四十条は「政
府は、保険会社が責任保険の事業によつて負う保
責任を再保険するものとする。」ときつちりと書
いてあるのです。自動車損害賠償責任保険の再保
者が政府であることをきつちりと明示してありま
すね。大蔵省と運輸省でどういうやりとりがあ
つたか知りませんが、そういうお話しでこの
筋が被害者保護に貫かれております法律、保
金を百万から百五十万に上げるということだけで
、そして事故の多くなつてまいりました原付自転
車を対象にはしておるけれども、再保険をしない
というところは、何といつてもあなたの方の説明は
この筋から逸脱しておるといふなければならぬと思
うのですが、あなたの方のほうとして反論はありま
すか。

○上林政府委員 一般被害者の保護という観点に
限つて申し上げますと、保険会社は国の再保があ
りませんでも、保険金の支払いに事欠くという
ようなことは決してない。むしろいままでの経験
によりますれば、事故率その他次第に減少もして
きておる状況でもございまして、国に再保をしな

けですね。

○坪井政府委員　これは法にいろいろと基準がございまして、われわれとしては被害者保護に万全でなければならぬという見地から、この基準の取り扱い方について慎重に考えて運用をいたしたいと思ひます。

○泊谷委員　次の質問もありますから、はしょつて大臣にお尋ねしたいのです。

先ほど申し上げたように、いま路面交通に携わっている業種はたいへんだと私は思ひます。昭和

三十七年の国民総生産十九兆のうち、政府が直接関与できる公共投資は五割三分、そのうちの七割五分は東京―神戸間に注入されているというところ、その恩恵をこうむっているものを拾ってみますと、海運、造船、鉄鋼、自動車工業など、数え上げれば切りがないのですけれども、ただ路面交通に携わる私鉄、国鉄、それからハイヤー、トラック、これらのものについては何らの恩恵がない。しかも狭い道路で車両を動かさうとしたって、いまは自動車などという名前は使えない。前の車がころがればうしろの車がころがる他動車だ。

そこでこの自賠法の保険会社に集まる財源ですね。これをただ財投の財源に引き当てるというのは、運輸大臣として何かおかしいのではないかと。こういう財源こそ、これら路面交通に携わるものに、かりに信用保証協会その他の条件を出すとしても、ハイヤー企業なり、トラック企業、これらのものに長期、低利の金の財源として考慮されてしかるべきだと思ふのですけれども、大臣いかがですか。これだけは返事できるでしょう。

○中村(實)国務大臣 路面交通に携わっておりますすべてのものは、やはり交通のためにいろいろやっておくことは事実でございますから、できるだけそういう方向で善処していくということは、私も適切であると思ひます。ただ、いろいろ財投等にも限界もありますので、十分なことはできないが、そういうことが逐次行なわれていく方向で検討していくことは、私は適切ないき方だと考えております。

○泊谷委員 中村運輸大臣は品がよくてよく聞かえないのだけれども、政治的な配慮を受けていない路面交通について、融資上の措置としてこの種の財源を基礎にして何とか路面交通に携わるハイヤーとかトラック―いろいろお上の金でずし、みんなの金ですから、野放しにいかぬでしょう、信用保証協会その他の条件はあるとしても、その金融の道を開くことは、ほかの企業と比べても当然必要な措置ではないかと思ひ、大臣も頭を縦

に振られておるので、それであるならば、圈内でこの問題を適切な時期に話題に供してもらって、その道を開いてもらうように努力していただきたいと思います。努力していただきたいと思います。

○中村(實)国務大臣 路面交通全体が、最近泊谷議員も指摘をされるように、自動車も他動車になるような混雑状態でございますので、すべてのそういう根本的な一つの交通整理といえますが、そういう問題も検討しながら、できるだけ安易長期の金をくめんして、それが直ちに大衆に還元していけるような行き方は、私は適切な方法であると考えますので、機会がある際にはそういう方向で行政の進展もはかりましようし、さらに政府の財政措置などについてもそういう方向で努力してまいりたい、かように考えます。

○泊谷委員 これは大臣、大蔵省の管轄だなんて逃げがさないでやつてほしいのです。先日の予算分科会でも、私は建設省の瀬戸山建設大臣にお願ひいたしました。道路が新しい長期計画を立てましても、いまの車を収容する能力がどうしてもない。したがって建設大臣としては、主管事務は違ひますけれども、車の輸出にできるだけ政府は骨を折りますよう、海外に市場を求めて道路と車両の調和を保とうということに、閣議で話を進めていただくようにお願いしておる問題もあります。これらの問題を全部提起して、ハイヤーの企業もトラックの企業も成り立つようになつて、初めてこのハイヤー料金ストップという声が高々になるのです。いまのでは、また何だ、矢つぎばやに上げてはかつこうが悪いから、押えやすいものを二つ押えたなというふうにやゆされないうに、ひとつ配慮をお願いしたいと思ひます。

最後のお願いですが、この前の附帯決議第六項の自家保障の問題でもお尋ねしましたが、これは共済制度による自家保障制度を認める方向が正しいとするならば、この間から田邊委員、久保委員が執拗に大蔵省のあなたにお尋ねして、まだどこからかくさびが入って返事ができないようでもあ

りますけれども、いま問題になつております農協は、共済事業として昭和二十三年から出てもう二十年にもなつて、全共連からもつた資料によりまして、この資産は三千億をこえているのです。日本生命の次です。通常生命保険会社なんというものは、八十万程度のものでは呼吸をしておる。そうしたら、この保障の問題について経理上不安があるなんという団体ではないでしょう。しかも独自の自動車共済を持って、農協として上乗せ保険をやつておられます。いままで最高五百万を支払つておる。どこよりも一番いい措置をとつておるのに、なぜ大蔵省のみが頑強に抵抗されるのだらう。これは先日田邊委員から指摘されました。人員の配置の都合があるのですか。おたくさんのほうから人を出す都合があつて、同意できないものなんですか。理屈上からいけば、実態からいけば、あなたの方の反論する根拠は何一つ見当たらないと思ひますが、いかがなものでしょうか。

○上林政府委員 この問題につきましては先般来いろいろ御質疑がありました。この問題につきましてもいろいろ問題があることは、かねてから申し上げておるわけでございます。

したがいまして、その点について申し上げますと、保険と共済という本質的な問題についていろいろ研究すべき問題がございます。あるいは実際の運営上、これは第三者たる一般被害者の救済という観点に立つておるわけでございます。かつ強制保険でございますので、その運営上につきましてもいろいろ研究すべき問題がたくさんありますので、本件につきましてはなお幾多の問題を考慮しなければならぬというふうに考へておるわけでございます。私も一般の被害者保護の観点からどういふ制度をやつたらよろしいかということでものを考へておりますことを、特に申し上げます。

○泊谷委員 いまのお話は、先日の田邊さんや久保さんへの答えと同じなんです。私ももやは耳は持つておるつもりなんです。なるほどなと

いう話を聞かしてもらつてないのがはなはだ残念なんです。気持ちとしては、私らのほうが理屈は勝つてゐるぞ、何で頑強に抵抗されるのだらうという気持ちで私は強くしてなりません。残念ながらこれは最高学府を出ておりませんけれども、これはまた先輩の方が別な角度から話を進められると思ひますから、これ以上はいたしません。

そこで、おしまいに大臣に、先ほどの、法四十条からいけば再保険は絶対しなければならぬ、これについては、審議と御相談いただいて次の委員会でお答えをいただく。それからもう一つは、これを財源としてハイヤー企業なりトラック企業なり、条件をつけようとも、金融の道を開いてもらいたい。これは閣議で努力をしていただくことになりまして、だから、それを強力に推していただくかと思ひます。三つ目はいまの問題ですけれども、運輸大臣としても、これは大蔵省と違つて、この間から田邊さんや久保さんや、またきょうの私のを含めて、どうも筋としては政府側が弱いというところは胸のうちでお考えだと思ひます。誤りは二度と繰り返してはまいりたい、あとになつて、おれは運輸大臣時代にとんだ取りこぼしをしたというところはまた気の毒です、私も運輸委員会に所属する一人として……です。ですからこの問題も、この委員会終了後、もう相当長いこと審議しているわけでありまして、大臣も積極的にこの問題の打開に骨を折つていただくということにして、終わりにしたいと思ひますが、以上三つ、お願いしたいと思ひます。

○中村(實)国務大臣 私は、この問題は、委員会の皆さん方が英知を集めて慎重審議をしていただいておりますので、最善の結論が得られることを期待いたしておるわけでございます。私もその方向に努力をいたしたいと思ひます。

○泊谷委員 以上でおしまいにします。

○肥田委員 実は私の質問表を見ましたが、私はいろいろもつと来てもらわなければならぬ人がありますから、きょうは質問をやめておきます。

一つ委員長にお願いしておきたいのですが、先ほど久保委員から私に伝言がありまして、久保委員が昨日要求した資料を、何か勘違いをされておるようで、ここでも言えはいいように思っておられるようですが、それはそうではなしに、文書で出してもらいたい、こういうことづけがありましたから、委員長、ひとつ確認をお願いします。

午後三時十三分散会

昭和四十一年四月十八日印刷

昭和四十一年四月十九日発行

衆議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局