

第五十一回国会 運輸委員会 議 録 第三十一号

(五八〇)

昭和四十一年五月十一日(水曜日)

午前十時三十分開議

出席委員

委員長 古川 丈吉君

理事 壽原 正一君 理事 關谷 勝利君

理事 田澤 吉郎君 理事 田邊 國男君

理事 山田 彌一君 理事 久保 三郎君

理事 矢尾喜三郎君

有田 喜一君 小淵 恵三君

川野 芳滿君 木村 俊夫君

砂田 重民君 高橋清一郎君

高橋 禎一君 南條 徳男君

長谷川 峻君 増田甲子七君

山村新治郎君 井岡 大治君

勝澤 芳雄君 泊谷 裕夫君

山口丈太郎君 内海 清君

竹谷源太郎君

出席國務大臣

運輸大臣 中村 寅太郎君

出席府委員

大蔵事務官 上林 英男君

(銀行局保險部 長)

運輸技官 佐藤 肇君

(港務局長)

運輸事務官 坪井 為次君

(自動車局長)

委員外の出席者

大蔵事務官 田辺 博通君

(銀行局保險部 保險第二課長)

専門員 小西 真一君

五月十日

委員砂田重民君及び高橋禎一君辭任につき、その補欠として川野芳滿君及び早川崇君が議長の指名で委員に選任された。

第一類第十号 運輸委員會議錄第三十一号 昭和四十一年五月十一日

同日

委員早川崇君辭任につき、その補欠として高橋禎一君が議長の指名で委員に選任された。

委員浦野幸男君辭任につき、その補欠として砂田重民君が議長の指名で委員に選任された。

同日

五月七日

備作線建設に関する請願(小枝一雄君紹介)(第四〇八〇号)

は本委員会に付託された。

五月十日

油による海水汚濁防止条約の批准等に関する陳情書外二件(和歌山県知事小野真次外二名)(第三九一〇号)

十八才未満の一般勤労青少年に対する鉄道旅客運賃割引に関する陳情書(近江八幡市議會議長林軍治)(第三九二二号)

運輸規則の完全実施等に関する陳情書(東京都渋谷区千駄ヶ谷三の七の二〇全国自動車交通労働組合東京地方連合会中路敏幸外五名)(第四五〇号)

は本委員会に参考送付された。

本日の會議に付した案件

道路交通事業抵当法の一部を改正する法律案(内閣提出第一〇九号)(參議院送付)

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)

港湾運送事業法の一部を改正する法律案(内閣提出第一一二号)

〇古川委員長 これより會議を開きます。

道路交通事業抵当法の一部を改正する法律案を

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。

道路交通事業抵当法の一部を改正する法律案(昭和二十七年法律第二百四号)の一部を次のように改正する。

第一条中「道路運送事業」の下に「自動車ターミナル事業」を加える。

第二条中「若しくは自動車道事業」の下に「自動車ターミナル法(昭和三十四年法律第三百三十六号)による自動車ターミナル事業(一般自動車ターミナルを無償で供用するものを除く。)(を加える。

第五条中「自動車道事業」の下に「及び自動車ターミナル事業」を、「一般自動車道」の下に「又は一般自動車ターミナル」を加える。

第十二条第一号中「自動車道事業」の下に「自動車ターミナル法第三各号の事業」を加え、同条第六号を第七号とし、第五号を第六号とし、第四号を第五号とし、第三号の次に次の一号を加える。

四 自動車ターミナル事業の事業単位にあつては、その一般自動車ターミナルの名称及び位置

第十四条第一項中「若しくは事業区域」を「事業区域若しくは一般自動車ターミナル」に改める。

第十八条第一項ただし書中「道路運送法第六条第二項各号」を「道路運送法第六条の二各号」に改め、「第四十九条第二項各号」の下に「自動車ターミナル法第五條第二項各号」を加える。

附則

この法律は、公布の日から起算して一月を経過した日から施行する。

理由

自動車ターミナル事業に関する信用の増進により、その健全な発達を図るため、自動車ターミナル事業を道路交通事業財団抵当制度の対象とする必要がある。これが、この法律案を提出する理由である。

〇中村(實)國務大臣 ただいま議題となりました道路交通事業抵当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。

道路交通事業抵当法は、昭和二十七年に制定され、道路運送事業及び通運事業について事業を一体として担保に供する財団抵当制度を確立したものでありまして、同法は道路運送事業及び通運事業に関する信用の増進により、これらの事業の健全な発達をはかるために大きな役割を果たしてきたのであります。

一方、昭和三十四年に制定されました自動車ターミナル法に基づく自動車ターミナル事業は、次第に発展してきておりまして、昨年は特殊法人日本自動車ターミナル株式会社の発足を見たのであります。今後、高速自動車道の整備に伴う自動車輸送の合理化、都市交通の混雑緩和、都市再開発等の観点から、ますます自動車ターミナルの整備の必要性が高まるものと思われれます。したがって、自動車ターミナル事業につきまして、道路運送事業及び通運事業と同様、事業を一体として担保に供する道を開くことにより、長期資金の調達を容易にし、この事業の一その発展をはかることが必要であります。

このような理由から、この法律案におきまして自動車ターミナル事業を道路交通事業財団抵当制度の対象事業に加えることとし、これに伴い財団設定の制限、登記の申請等に関する規定を整備することといたしております。

以上が、この法律案を提案する理由であります。

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御願ひ申し上げます。

○古川委員長 これにて説明聴取は終わりました。

本案に対する質疑は後日に譲ることとしたします。

○古川委員長 次に、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、これを許します。

久保三郎君。法案について取りこぼした二、三の点がありますので、質問を申し上げたいと思います。

この自賠責による保険金の支払い額についてありますが、今日ただいまでは限度額はそれぞれ百万円、こうなっているわけです。そこで、最近の実績を見ますに、たとえば昭和三十六年度から昭和三十三年三月末までかかるものであります。この保険金支払い件数を調べてみますと、死亡が八千八百二十三、重傷が五万九千八百七、軽傷が三万八千四百七十二、計九万八千二百八十二人、これに対してどの程度の保険金が支払われているかということになります。平均値を見ますと、いま申し上げた九万八千二百八十二人の死亡あるいは重傷者に対するものであります。死亡については三十七万八千円が一件当たり平均の保険金の給付であります。それから重傷については六万七千円、軽傷については一万二千円、こういう金額になっているのであります。死亡の三十七万八千円、これについて少なくとも限度額が百万円であるとするならば、およそ半分、五十万程度の支払いがなくてはならぬはずだろうとわれわれは想像するわけがあります。ところが、いま申し上げたように、三十七万八千円であつて、遠くこの限度額から離れているという点については、いまの

保険の算定事務所というが査定というが知りませんが、あるわけがあります。この機関、それからそういう算定の中身、そういうものに欠陥があるはしないか、こういうふうに思うわけでありまして、この死亡の三十七万八千円というのはどういうことかからきているのか。

ここでまず具体的に第一点としてお伺いしたいのは、死亡の場合で一番少ない支払い金額というのは幾らで、それはどういふものに該当するものであるか。最高は聞かぬでもわかります。百万円でありまして、これが一つ。

第二点としては、いま申し上げたように、この平均三十七万八千円という、限度額の半額にも満たないような平均支払い額は、現在のこの制度に欠陥があるはしないか。その中でも特に、保険会社自体が算定するようになっていふようでありまして、そういう機構、そういうものの運用について欠陥があるはしないかと思ふのであります。

この二つの点について運輸省から、続いて必要があれば銀行局からお話を願ひたい。

○坪井政府委員 ただいまの御質問の死亡の支払いの一番少ない額というのはいま資料がございませんので、後ほど調べて御報告いたします。

それから平均が非常に下回っているのではないかといいことではございますが、まだ保険金の引き上げられていない、いわば旧契約の五十万円の時代の車が相当残っておりますので、そのために低くなっているのではないかと、さう思うわけでございます。

それから支払いの査定関係でございますが、これにつきましても、前回死亡百万円に引き上げました際には、特別な事情がない限りこの百万円の限度一ぱい払うという方針になっておりますので、その後においては大体支払いとしては百万円近く支払われているというふうにわれわれとしては考えております。

○田辺説明員 具体的な数字につきましても、いま手元に資料がございませんので、はなはだ恐縮でございますが、いま御質問がございましたのは、

現在の百万円になる前の保険金額の時代の数字だと思います。その当時は査定のやり方と申しますものが段階別に分かれておりました。たとえば幼児が死亡したとか、あるいは学生である、あるいは所得のある人である、あるいは非常に老齢の人でもって、もう身寄りもない、そういう段階別に死亡の場合の損害賠償金をきめておりました。

したがって、平均の死亡保険金額としては、五十万円の時代であつたかと思ひますが、三十七万八千円という数字になっておると思ひます。ただしこの査定のやり方につきましては、その後名古屋の裁判所におきまして幼児をひき殺した場合の裁判例が出まして、それは自賠責によりまして、百万円に限度を上げると同時に、すべて一律に百万円、特別に重大な過失というふうな過失相殺の要素がない限りは、一律に百万円を払うという基準に変えておるわけでございます。

○久保委員 いまのお話だとすると、昭和三十六年度では、支払い限度額が非常に低い時代で、五十万円の時代である。ちよつとお尋ねしますが、限度が百万円になったのは何年度であつたか。

○田辺説明員 三十三年の二月からでございます。

○久保委員 いままでに資料が出ていふのかどうかわかりませんが、最近の支払い額は一件当たりどの程度払つておるか、それはわかりますか。

○田辺説明員 記憶で申しわけございませんが、前の会で御説明申し上げましたが、現在までの平均金額は百万八千幾らになっておると思ひます。その百万八千幾らと申しますのは、死亡に至るまでの傷害治療費等が含まれるわけでございます。

○久保委員 そうしますと、いまの説明では、大体完全にこの法の精神である限度額というのか、そういうものに見合つた保険金が被害者には払われている、こうはつきり考えていいのかどうか、これはどうですか。

○坪井政府委員 百万円に三十三年の二月ですが、引き上げられてからは、そのようになっておるわけでございます。

○久保委員 これは死亡者のみならず、重傷、軽傷すべてを通してそういうふうに考えてよろしいか。

○田辺説明員 傷害につきましては、限度額はたがいま三十万円でございまして、これは実額でございますので、それよりも少ない治療費の人は少ない金額、それよりも多い金額でも三十万円限度で頭を打つ、こういうシステムでございます。実際の治療費の査定等につきましては、厳正確実にやつておるつもりでございます。

○久保委員 次に、保険の請求というのか、請求権はたしか三年だと思ひますが、さうであるかどうか。

○田辺説明員 これはまず二つに分かれます。事故が起こりまして、損害賠償をその当事者間でやる、その請求権の時効が三年でございます。それから、その損害賠償額がきまりまして、それから保険金額を請求する、その保険金の請求に至る時効が二年でございます。したがって、最長五年間は有効である、こういうことになります。

○久保委員 その最長五年間という期限は、現在の交通事故に対して妥当であると思つておりますか、どうですか。

○田辺説明員 これは支払いの時効とか、そういう問題でございせん。請求の時効の問題をいま申し上げました。したがって、早く請求され早く支払われることが最も望ましい、これは申すまでもございせん。しかし、たまたまいろいろな問題が中であつて請求がおくれておる、さういふような場合にもその請求は受け付ける、つまり、その期間が最長五年である、こういうことでございます。

○久保委員 それじゃ、こういう例はどういふふうになつておるのですか。たとえば、交通事故にあつた、あつた当時としては、あまりたいしたけがではないと思つておつた。それに見合つたわけ

うのです。たまたま自賠償という法律がそういうことになっているからその中に入っただけであつて、保険の本旨は保険の契約者、被保険者、そういうものに大体これは利益が限定されるのです。だから自賠償という法律はもともと保険ではない。保険という意味も全然くはない。多少はある。しかし被害者救済の方法として考え出した

ものですね。私はそう思っています。だからこれは保険だと言っても、全部が保険の事業ではない。ところがいまだにこれは全部保険という事業だ、こう思っているようだが、自動車局長はこの法律制度、自賠責という制度は保険事業が一〇〇%だというふうに考えているかどうか。あなたは思う。

○坪井政府委員 この自賠責の制度の目的とするところは、交通事故による被害者を救済するために加害者の担保能力を確保するということが目的でございまして、そのために現行の保険制度というものを活用してその担保をするということがね

らいでございます。したがって保険がすべてではないと思いますけれども、保険を活用することが現状において非常に有効な手段であるというふうに考えておるわけでございます。

○久保委員 一番後段のほうだけが正しいんだよ。いまさしあたりやろうとしても、そういう機

能も機構も政府自体では見当たらな。たまたまあったものが保険屋だ、保険業、その機構とシステムを一応活用しようということをやっている。だから、銀行局は一切この法律に関与してはならぬというほどの主張ではない。保険屋が入ってやっているんだから。しかしながら、この保険審議会にあなたがおっしゃるようにメンバーとして

運輸省関係が入っているから云々では、おかしいじゃないか。大蔵大臣だけが諮問できるということとは、形式的におかしい。だから当然これは「関係大臣」を、書くなら少なくとも大蔵大臣及び運輸大臣はということにすべきだ。そういうふうに出さない限りはこの制度自体の発展はあり得な

い、こういうふうにも私は考えているわけです。

第五十四条の九 行政庁（農業協同組合法第九十八条第一項に規定する行政庁をいい、同条第二項の規定により主務大臣の権限の一部を委任された都道府県知事を含むものとする。以下同じ。）は、責任共済、責任共済の契約によつて負う共済責任の再共済（以下「再共済」という。）又は再共済の契約によつて負う再共済責任の再再共済（以下「再再共済」という。）についての共済規程のうち事業の実施方法、共済契約又は共済掛金に係るものに関し、次の各号に掲げる処分をしようとするときは、あらかじめ、運輸大臣及び大蔵大臣の同意を得るものとする。

- 一 農業協同組合法第十條の二第一項又は第三項の規定による承認
- 二 農業協同組合法第九十四條の二第一項又は第九十五條の規定による処分

2 大蔵大臣は、前項の規定による同意をしようとするときは、審議会にはからなければならぬ。

3 審議会は、第三十二條に規定するもののほか、前項の規定による諮問に應じて、第一項の規定による大蔵大臣の同意に関し調査審議する。

4 行政庁は、責任共済、再共済又は再再共済について共済規程のうち事業の実施方法、共済契約又は共済掛金に係るものに関し農業協同組合法第十條の二第二項の省令を制定し、又は変更しようとするときは、あらかじめ、運輸大臣及び大蔵大臣に協議するものとする。

（報告の徴収、帳簿書類の閲覧等）
第五十四條の十 運輸大臣は、第一條の目的を達成するため必要な限度において、組合又は農業協同組合法に基づき再共済若しくは再再共済の事業を行なう農業協同組合連合会に対して、当該責任共済、再共済又は再再共済に係る業務に関し、報告をさせ、又は帳簿書類の閲覧を求めることができる。

2 運輸大臣は、第一條の目的を達成するため必要があるとき、行政庁に対して、必要

要な措置をとるべきことを求めることができる。

本則第六十五條の二第一項及び第二項の改正に關する部分の次に次のように加える。

第七十二條第一項中「政令で定める者」の下に「責任共済の被共済者」を加え、同条第二項中「第十六條第四項の下に（第五十四條の五において準用する場合を含む。）」を加え、「第六十一條第二項」を「第五十四條の五及び第六十一條第二項」に改める。

第七十五條中「第十六條第四項の下に（第五十四條の五において準用する場合を含む。）」を加え、「第六十一條第二項」を「第五十四條の五及び第六十一條第二項」に改める。

第七十六條第二項中「又は被保険者」を「若しくは被保険者又は共済契約者若しくは被共済者」に改め、「保険会社」の下に「又は組合」を、「第十六條第一項」の下に「（第五十四條の五において準用する場合を含む。）」を加え、同条第三項中「保険会社」の下に「組合」を、「第十七條第一項」の下に「（第五十四條の五において準用する場合を含む。）」を加える。

第七十七條第一項及び第三項中「保険会社」の下に「又は組合」を加え、同条第三項を同条第四項とし、同条第二項の次に次の一項を加える。

3 組合は、農業協同組合法第十條の規定にかかわらず、第一項の規定により委託された業務を行なうことができる。

第七十八條第一項中「保険会社」の下に「組合」を加える。

第八十四條中「第四章、前章」を「第三章の二から前章まで」に改める。
第八十四條の二第一項及び第二項中「保険除外標準」の下に「共済標準」を加え、同条第三項中「保険標準」の下に「又は共済標準」を加え、同条第四項中「保険標準」の下に「又は共済標準」を、「保険会社」の下に「又は組合」を加える。
第八十五條第一項中「自動車損害賠償責任共済証明書」の下に「自動車損害賠償責任共済証明

書」を加える。

第八十七條第二項中「自動車損害賠償責任共済証明書」の下に「自動車損害賠償責任共済証明書」を、「保険除外標準」の下に「共済標準」を加える。

第八十八條中「第十條の二第四項」の下に「第五十四條の八第三項」を加える。
第八十九條第一項中「第六十五條の二第三項」を「第五十四條の八第三項及び第六十五條の二第三項」に改め、同条第二項中「第六十九條第一項」を「第五十四條の十第一項又は第六十九條第一項」に改め、同条同項の次に次の一号を加える。

二の二 第五十四條の十第一項の規定による閲覧を拒み、妨げ、又は忌避した者
第九十一條に次の一項を加える。

3 組合が第五十四條の五において準用する第二十四條の規定に違反したときは、組合の理事は、三十万円以下の過料に処する。

附則第一條中「昭和四十一年四月一日」を「公布の日」に改める。

附則第二條中「第三章第二節」の下に「同節第十二條から第十九條まで及び第二十二條の規定を第五十四條の五において準用する場合を含む。」を、「第二十四條」の下に「（第五十四條の五において準用する場合を含む。）」、第五十四條の四、第五十四條の六を、「第十條の二第四項」の下に「及び第五十四條の八第三項を」、「第十條の二第三項」の下に「第五十四條の八第一項及び第二項」を加え、「及び第八十五條」を並びに第八十五條に改める。

附則第三條中「旧契約」を「旧保険契約」に改め、同条第一項中「自動車損害賠償責任共済の契約（以下「責任共済契約」という。）を「責任共済契約」に改め、同条を附則第四條とし、同条の見出しの次に次の一條を加える。

第三條 農耕作業の用に供することを目的として製作した小型特殊自動車（以下「農耕作業用小型特殊自動車」という。）を自己のために運行の用に供する者がこの法律の施行前に当該農耕作業

用小型特殊自動車を運行し、これによつて他人の生命又は身体を害した場合における損害賠償の責任に關しては、なお従前の例による。

2 農耕作業用小型特殊自動車に係る自動車損害賠償責任共済の契約（以下「責任共済契約」という。）であつてこの法律の施行の際現に締結されているものは、当該責任共済契約の保険期間の残存期間中、保有者（改正前の自動車損害賠償保障法（以下「旧法」という。）第二条第三項に規定する保有者をいう。）又は運転者（旧法第二条第四項に規定する運転者をいう。）が当該農耕作業用小型特殊自動車の運行によつて他人の生命又は身体に加えた損害の賠償責任を負うことにより受けることあるべき損害をてん補することを目的として、当該責任共済契約の当事者間において締結された保険契約として存続するものとする。ただし、保険金額については、新法第十三條第二項の規定による定めがなされた場合においては、当該変更後の保険金額と同じ額とする。

3 前項に規定するものを除き、同項の保険契約に係る保険関係については、責任共済に關する新法（第二十二條の二第二項の規定を除く。）その他の法令の規定を準用する。

4 自動車損害賠償責任再保険に關する新法の規定の適用については、第二項の保険契約は責任共済契約とみなす。

附則に次の五條を加える。

第五條 原動機付自転車に係る自動車共済の契約（被共済者が原動機付自転車の運行によつて他人の生命又は身体に加えた損害の賠償責任を負うことにより受けることあるべき損害をてん補することを目的とする共済契約であつて、農業協同組合法に基づき同法第十條第一項第八号の事業を行なう農業協同組合又は農業協同組合連合会との間に締結されたものをいう。）であつて昭和四十一年十月一日前に締結されたもの（以下「旧共済契約」という。）の当事者は、当該原動機付自転車につき自動車損害賠償責任共済の契

約が締結されたときは、旧共済契約を解除することが出来る。

2 前条第二項から第六項までの規定は、原動機付自動車に係る旧共済契約について準用する。

この場合において、これらの規定中「旧保険契約」とあるのは「旧共済契約」と、「旧保険契約の保険者」とあるのは「農業協同組合又は農業協同組合連合会」と、「保険契約者」とあるのは「共済契約者」と、「保険金額」とあるのは「共済金額」と、「責任保険契約」とあるのは「自動車損害賠償責任共済の契約」と読み替えるものとする。

第六条 この法律の施行前にした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)
第七条 運輸省設置法(昭和二十四年法律第百五十七号)の一部を次のように改正する。

第四十条第一項第四十二号の六の次に次の二号を加える。

四十二の七 自動車損害賠償責任共済等の共済規程に関する処分について同意すること。

四十二の八 自動車損害賠償責任共済等に係る業務に関し、報告をさせ、帳簿書類の閲覧を求め、又は必要な措置をとるべきことを求めること。

第二十八條第一項に次の一号を加える。

二十五 自動車損害賠償責任共済に関すること。

第五十一條第一項第二十号の四の次に次の一号を加える。

二十の五 自動車損害賠償責任共済に関すること。

(大蔵省設置法の一部改正)
第八條 大蔵省設置法(昭和二十四年法律第百四十四号)の一部を次のように改正する。

第四條第四十号の二の次に次の一号を加える。

四十の三 自動車損害賠償責任共済等の共済規程に関する処分について同意すること。

第十二條第一項第八号の二の次に次の一号を加える。

八の三 自動車損害賠償責任共済に関すること。

第十二條第二項中「同項第八号の二」の下に「及び第八号の三」を加える。

(印紙税法の一部改正)
第九條 印紙税法(明治三十二年法律第五十四号)の一部を次のように改正する。

第五條第九号ノ九中「保険契約証書」の下に「並ニ同法ニ規定スル農業協同組合又ハ農業協同組合連合会ノ自動車損害賠償責任共済ニ関シ発スル共済掛金受取書及共済契約証書」を加える。

自動車損害賠償保障法の一部を改正する法律案に対する修正案(久保三郎君外一名提出)

自動車損害賠償保障法の一部を改正する法律案の一部を次のように修正する。

第二條第一項の改正に関する部分の次に次のように加える。

日次中「第四章 自動車損害賠償自家保障(第五十五條―第七十條)」を「第三章の二 自動車損害賠償責任共済(第五十四條の二―第五十四條の五)」に改める。

第九條の三の改正に関する部分の次に次のように加える。

第十條中「自動車及び」を「自動車、農耕作業用小型特殊自動車(農耕作業の用に供することを目的として製作した小型特殊自動車をいう。及び」に改める。

第四十條の改正に関する部分を削る。

第六十五條の二第一項及び第二項の改正に関する部分の次に次のように加える。

第三章の次に次の一章を加える。

第三章の二 自動車損害賠償責任共済

(責任共済の契約が締結されている自動車)
第五十四條の二 この法律で定める自動車損害賠償責任共済(以下「責任共済」という。)の契約が締結されている自動車は、第五條の規定にかかわらず、運行の用に供することができる。

(責任共済の共済責任を負う者)
第五十四條の三 責任共済の共済責任を負う者は、農業協同組合(昭和二十二年法律第百三十二号)に基づき責任共済の事業を行なう農業協同組合及び農業協同組合連合会(以下「組合」という。)とする。

(責任共済の契約)
第五十四條の四 責任共済の契約は、第三條の規定による保有者の損害賠償の責任が発生した場合において、これによる保有者の損害及び運転者もその被害者に対して損害賠償の責任を負うべきとき、これによる運転者の損害を組合がてん補することを約し、共済契約者が組合に共済掛金を支払うことを約することによつて、その効力を生ずる。

(責任共済の契約に関する規定の準用)
第五十四條の五 第十二條から第十九條まで、第二十二條及び第二十四條の規定は、責任共済の契約について準用する。この場合において、これらの規定中「責任共済の契約」とあるのは「責任共済の契約」と、「責任共済」とあるのは「責任共済」と、「責任共済」とあるのは「責任共済」と、「責任共済」とあるのは「責任共済」と、「責任共済」とあるのは「責任共済」と、

「責任共済」とあるのは「責任共済」と、「責任共済」とあるのは「責任共済」と、「責任共済」とあるのは「責任共済」と、

「責任共済」とあるのは「責任共済」と、「責任共済」とあるのは「責任共済」と、「責任共済」とあるのは「責任共済」と、

「責任共済」とあるのは「責任共済」と、「責任共済」とあるのは「責任共済」と、「責任共済」とあるのは「責任共済」と、

「責任共済」とあるのは「責任共済」と、「責任共済」とあるのは「責任共済」と、「責任共済」とあるのは「責任共済」と、

「責任共済」とあるのは「責任共済」と、「責任共済」とあるのは「責任共済」と、「責任共済」とあるのは「責任共済」と、

「責任共済」とあるのは「責任共済」と、「責任共済」とあるのは「責任共済」と、「責任共済」とあるのは「責任共済」と、

「責任共済」とあるのは「責任共済」と、「責任共済」とあるのは「責任共済」と、「責任共済」とあるのは「責任共済」と、

「責任共済」とあるのは「責任共済」と、「責任共済」とあるのは「責任共済」と、「責任共済」とあるのは「責任共済」と、

「責任共済」とあるのは「責任共済」と、「責任共済」とあるのは「責任共済」と、「責任共済」とあるのは「責任共済」と、

「責任共済」とあるのは「責任共済」と、「責任共済」とあるのは「責任共済」と、「責任共済」とあるのは「責任共済」と、

「責任共済」とあるのは「責任共済」と、「責任共済」とあるのは「責任共済」と、「責任共済」とあるのは「責任共済」と、

「責任共済」とあるのは「責任共済」と、「責任共済」とあるのは「責任共済」と、「責任共済」とあるのは「責任共済」と、

「責任共済」とあるのは「責任共済」と、「責任共済」とあるのは「責任共済」と、「責任共済」とあるのは「責任共済」と、

「責任共済」とあるのは「責任共済」と、「責任共済」とあるのは「責任共済」と、「責任共済」とあるのは「責任共済」と、

「責任共済」とあるのは「責任共済」と、「責任共済」とあるのは「責任共済」と、「責任共済」とあるのは「責任共済」と、

(責任共済の契約の解除)
第五十四條の六 責任共済の契約の当事者は、次の各号に掲げる場合に限り、責任共済の契約を解除することができる。

一 当該自動車は第十條に規定する自動車又は第五十五條の許可に係る自動車となつた場合

二 責任共済の契約の当時共済契約者が組合に対し悪意又は重大な過失により第二十條各号に掲げる事項につき、その事項を告げず、又は不実のことを告げた場合

三 その他運輸省令で定める場合

第二十條の二第二項の規定は、責任共済の契約について準用する。

第二十條の二第一項後段の規定は、第一項第一号又は第三号の規定による解除について準用する。

4 商法第六百四十四條第一項ただし書及び第二項の規定並びに第二十一條の規定は、第二項第二号の規定による解除について準用する。この場合において、これらの商法の規定中「保険者」とあるのは「組合」と、第二十一條中「保険契約者」とあるのは「共済契約者」と、同条第二項中「保険会社」とあるのは「組合」と読み替えるものとする。

(自動車損害賠償責任共済証明書及び共済標準)
第五十四條の七 第七條及び第九條の二の規定は、責任共済について準用する。この場合において、これらの規定中「保険会社」とあるのは「組合」と、「保険料」とあるのは「共済掛金」と、「組合」と、「保険料」とあるのは「共済掛金」と、「組合」と、「保険料」とあるのは「共済掛金」と、

「組合」と、「保険料」とあるのは「共済掛金」と、「組合」と、「保険料」とあるのは「共済掛金」と、「組合」と、「保険料」とあるのは「共済掛金」と、

「組合」と、「保険料」とあるのは「共済掛金」と、「組合」と、「保険料」とあるのは「共済掛金」と、「組合」と、「保険料」とあるのは「共済掛金」と、

「組合」と、「保険料」とあるのは「共済掛金」と、「組合」と、「保険料」とあるのは「共済掛金」と、「組合」と、「保険料」とあるのは「共済掛金」と、

「組合」と、「保険料」とあるのは「共済掛金」と、「組合」と、「保険料」とあるのは「共済掛金」と、「組合」と、「保険料」とあるのは「共済掛金」と、

「組合」と、「保険料」とあるのは「共済掛金」と、「組合」と、「保険料」とあるのは「共済掛金」と、「組合」と、「保険料」とあるのは「共済掛金」と、

「組合」と、「保険料」とあるのは「共済掛金」と、「組合」と、「保険料」とあるのは「共済掛金」と、「組合」と、「保険料」とあるのは「共済掛金」と、

「組合」と、「保険料」とあるのは「共済掛金」と、「組合」と、「保険料」とあるのは「共済掛金」と、「組合」と、「保険料」とあるのは「共済掛金」と、

「組合」と、「保険料」とあるのは「共済掛金」と、「組合」と、「保険料」とあるのは「共済掛金」と、「組合」と、「保険料」とあるのは「共済掛金」と、

「組合」と、「保険料」とあるのは「共済掛金」と、「組合」と、「保険料」とあるのは「共済掛金」と、「組合」と、「保険料」とあるのは「共済掛金」と、

「組合」と、「保険料」とあるのは「共済掛金」と、「組合」と、「保険料」とあるのは「共済掛金」と、「組合」と、「保険料」とあるのは「共済掛金」と、

「組合」と、「保険料」とあるのは「共済掛金」と、「組合」と、「保険料」とあるのは「共済掛金」と、「組合」と、「保険料」とあるのは「共済掛金」と、

第五十四条の八 責任共済の契約が締結されている自動車に係る第八條及び第九條の規定の適用については、自動車損害賠償責任共済証明書を自動車損害賠償責任保険証明書と、共済期間を保険期間とみなす。この場合において、第八條中「前条第二項」とあるのは「第五十四条の七において準用する第七條第二項」と読み替へるものとする。

2 責任共済の契約が締結されている軽自動車、原動機付自転車及び締約国登録自動車に係る第九條の第三項の規定の適用については、共済標準を保険標準とみなす。

3 第九條の第三項及び第三項の規定は、共済標準について準用する。

(同意及び協議)

第五十四条の九 行政庁（農業協同組合法第九十八條第一項に規定する行政庁をい、同条第二項の規定により主務大臣の権限の一部を委任された都道府県知事を含むものとする。以下同じ。）は、責任共済、責任共済の契約によつて負う共済責任の再共済（以下「再共済」とい。）又は再共済の契約によつて負う再共済責任の再再共済（以下「再再共済」とい。）についての共済規程のうち事業の実施方法、共済契約又は共済掛金に係るものに関し、次の各号に掲げる処分をしようとするときは、あらかじめ、運輸大臣の同意を得るものとする。

一 農業協同組合法第十條の二第二項又は第三項の規定による承認

二 農業協同組合法第九十四條の二第一項又は第九十五條の規定による処分

2 行政庁は、責任共済、再共済又は再再共済についての共済規程のうち事業の実施方法、共済契約又は共済掛金に係るものに関し農業協同組合法第十條の二第二項の省令を制定し、又は変更しようとするときは、あらかじめ、運輸大臣に協議するものとする。

(報告の徴収、帳簿書類の閲覧等)

第五十四條の十 運輸大臣は、第一條の目的を達

成するため必要な限度において、組合又は農業協同組合法に基づき再共済若しくは再再共済の事業を行なう農業協同組合連合会に対して、当該責任共済、再共済又は再再共済に係る業務に関し、報告をさせ、又は帳簿書類の閲覧を求めることが出来る。

2 運輸大臣は、第一條の目的を達成するため必要があるとき、行政庁に対して、必要な措置をとるべきことを求めることができる。

本則中第六十五條の二第一項及び第二項の改正に關する部分の次に次のように加へる。

第七十二條第一項中「政令で定める者」の下に「責任共済の被共済者」を加へ、同条第二項中「第十六條第四項の下に（第五十四條の五において準用する場合を含む。）を加へ、第六十一條第二項を（第五十四條の五及び第六十一條第二項に改める。

第七十五條中「第十六條第四項の下に（第五十四條の五において準用する場合を含む。）を加へ、第六十一條第二項を（第五十四條の五及び第六十一條第二項に改める。

第七十六條第二項中「又は被保険者を若しくは被保険者又は共済契約者若しくは被共済者」に改め、「保険会社」の下に「又は組合」を加へ、第六十一條第一項の下に「（第五十四條の五において準用する場合を含む。）を加へ、同条第三項中「保険会社」の下に「組合」を、第十七條第一項の下に「（第五十四條の五において準用する場合を含む。）を加へる。

第七十七條第一項及び第三項中「保険会社」の下に「又は組合」を加へ、同条第三項を同条第四項とし、同条第二項の次に次の一項を加へる。

3 組合は、農業協同組合法第十條の規定にかかわらず、第一項の規定により委託された業務を行なうことができる。

第七十八條第一項中「保険会社」の下に「組合」を加へる。

第八十四條中「第四章、前章」を「第三章の二か

ら前章までに改める。

第八十四條の二第二項及び第二項中「保険除外標準」の下に「共済標準」を加へ、同条第三項中「保険標準」の下に「又は共済標準」を加へ、同条第四項中「保険標準」の下に「又は共済標準」を、「保険会社」の下に「又は組合」を加へる。

第八十五條第一項中「自動車損害賠償責任保険証明書」の下に「自動車損害賠償責任共済証明書」を加へる。

第八十七條第二項中「自動車損害賠償責任保険証明書」の下に「自動車損害賠償責任共済証明書」を加へる。

第八十八條中「第十條の二第四項」の下に「第五十四條の八第三項」を加へる。

第八十九條第一項中「第六十五條の二第三項」を「第五十四條の八第三項及び第六十五條の二第三項」に改め、同条第二項中「第六十九條第一項」を「第五十四條の十第一項又は第六十九條第一項」に改め、同条同項の次に次の一項を加へる。

二の二 第五十四條の十第一項の規定による閲覧を拒み、妨げ、又は忌避した者

第九十一條に次の一項を加へる。

3 組合が第五十四條の五において準用する第二十四條の規定に違反したときは、組合の理事は、三十万円以下の過料に処する。

附則第一條中「昭和四十一年四月一日」を「公布の日」に改める。

附則第二條中「第三章第二節」の下に「（同節中第十二條から第十九條まで及び第二十二條の規定を第五十四條の五において準用する場合を含む。）」を、「第二十四條」の下に「（第五十四條の五において準用する場合を含む。）」、第五十四條の四、第五十四條の六を、「第十條の二第四項」の下に「及び第五十四條の八第三項」を、「第十條の二第三項」の下に「第五十四條の八第一項及び第二項」を加へ、「及び第八十五條」を並びに第八十五條に改める。

附則に次の四條を加へる。

第四條 原動機付自転車に係る自動車共済の契約（被共済者が原動機付自転車の運行によつて他人の生命又は身体に加えた損害の賠償責任を負うことにより受けることあるべき損害をてん補することを目的とする共済契約であつて、農業協同組合法に基づき同法第十條第一項第八号の事業を行なう農業協同組合又は農業協同組合連合会との間に締結されたものをいう。）であつて昭和四十一年十月一日前に締結されたもの（以下「旧共済契約」とい。）の当事者は、当該原動機付自転車につき自動車損害賠償責任共済の契約が締結されたときは、旧共済契約を解除することができる。

2 前条第二項から第六項までの規定は、原動機付自転車に係る旧共済契約について準用する。

この場合において、これらの規定中「旧共済契約」とあるのは「旧共済契約」と、「旧共済契約の被共済者」とあるのは「農業協同組合又は農業協同組合連合会」と、「保険契約者」とあるのは「共済契約者」と、「保険金額」とあるのは「共済金額」と、「責任共済の契約」とあるのは「自動車損害賠償責任共済の契約」と読み替へるものとする。

第五條 この法律の施行前にした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)

第六條 運輸省設置法（昭和二十四年法律第百五十七號）の一部を次のように改正する。

第四條第一項第四十二號の六の次に次の二號を加へる。

四十二の七 自動車損害賠償責任共済等の共済規程に關する処分について同意すること。

四十二の八 自動車損害賠償責任共済等に係る業務に關し、報告をさせ、帳簿書類の閲覧を求め、又は必要な措置をとるべきことを求めること。

第二十八條第一項に次の一項を加へる。

二十五 自動車損害賠償責任共済に関する
と。
第五十一条第二項第二十号の次の次に次の一
号を加える。
二十の五 自動車損害賠償責任共済に関する
こと。

(印紙税法の一部改正)

第七号 印紙税法(明治三十二年法律第五十四号)
の一部を次のように改正する。
第五号第九号ノ九中「保険契約証書」の下に

「並に同法ニ規定スル農業協同組合又ハ農業協
同組合連合会ノ自動車損害賠償責任共済ニ関シ
発スル共済掛金受取書及共済契約証書」を加え
る。

○古川委員長 両修正案はお手元に配付してある
とおりであります。

これより両修正案について提出者より趣旨の説
明を求めます。田邊國男君。

○田邊委員 自動車損害賠償保障法の一部を改正
する法律案に対し、ただいままでの審議によりま
して、自動車損害賠償保障法に責任共済の制度を
導入すること及び農耕作業用小型特殊自動車を本
法の対象から除外すること等の措置をとることが
適当であると考えられますので、自動車損害賠償
保障法の一部を改正する法律案に対し、自由民主
党として修正の動議を提出いたします。

修正案の概要は、自動車損害賠償保障法に責任
保険とは別個に責任共済の制度を設け、責任共済
の契約が締結されている自動車は、責任保険の契
約が締結されていなくても運行の用に供すること
ができることとし、責任共済の事業は農業協同組
合法による組合及び連合会が行なうこととす
るものであります。責任共済の契約の内容は、責任
保険と同様の内容としたものであります。

次に、農耕作業用小型特殊自動車につきましては
は、運行の範囲が限られており、事故率もきわめ
て低いので、これを本法の対象から除外いたしま

すとともに、その他の所要の改正を行なおうとす
るものであります。

以上であります。何とぞ修正案に賛成をされ
るようお願いいたします。

○古川委員長 久保三郎君。

○久保委員 社会党といたしましては、本修正案
に対し、次の諸点の修正をいたしたい。法案の内
容についてはお手元に配付した案どおりでありま
す。そこで修正の要点であります。おおよそ三
点でございます。

一点については、第十条でいわゆる農耕用小型
特殊自動車、いわゆるティラーであります。が、
ティラーは現在この損害賠償保障法の対象になっ
ているわけでありまして、このティラーの機能あ
るいは過去における自動車事故等にかんがみまし
て、これを賠償保障法の適用車面とすることは実
情に合わないと思えますので、いわゆる保険の対
象としてこの中に置く必要はないだろうというの
で、保障法にある保険の対象にはしない、こうい
うのが第一点であります。しかし、そういうこと
でありますので、自民党提案のごとく自動車とし
て扱われぬということではございませんで、当然の
ごとく国家賠償保障というか、そういう制度の中
身には入るわけでありまして、簡単に申し上げま
すれば、被害者の立場からするならば、従来どお
りティラーによる死傷事故については本法の恩恵に
浴することは、これは当然でございます。そういう事
故があった場合には、そういう損害賠償をするの
と同時に、国が加害者に対してそれ相当の求償権を
持つことは、これは当然であります。先ほど申し
上げたように、保険の対象にはしない。自民党の
提案は、あとで質問申し上げますが、いわゆる自
動車の範囲からティラーは除くということであり
ますから、被害を受けた者は、この法律の国家賠
償というか、そういうものの恩恵には一切今後浴
することができないということでありまして、こ
れは少しく過酷であり、時代逆行かとわれわれは
考えておるわけでありまして。

次に第二点は、いわゆる責任共済に本保険をや
らせるということですが、これも自民党修
正案と似ておるようではありますが、自民党修正
は、これから質問で明らかにせねばなりません
が、「政令で定める自動車であつてこの法律で云々
と書いてありますから、この政令の中身を自民党
案はどう考えるのかわかりませんが、私のほうは
「この法律で定める自動車損害云々」と、こういう
うに直したいのでありますから、当然農業共済組
合がやることとの共済は、すべての自動車に適用
されるというふうな考えでいるわけでありまして。
もう一点であります。四十条の改正に関する
部分は削る。先ほどの質問の中でも申し上げた
とおり、本修正案は原付自転車等を保険の対象にす
るわけでありまして、従来の自動車はそのまま国家
の再保険に付することになっておりますが、新し
く加えようとする原付自転車だけは再保険をしな
いというものが改正案でありますので、これは時代
逆行というか、本制度からいって好ましくないとい
うので、この改正案は削除するというものであ
ります。

以上申し上げた三点が私どもの修正案でありま
す。さらにもう一つ申し上げたいのは、「同意及び協
議」であります。この「同意及び協議」の中で、自
民党案もたしかそういうことになっていいると思
うのであります。五十四条の九であります。この中
で、これは先ほど申し上げた共済の問題でありま
す。これに対する「同意及び協議」であります。自
民党案では、運輸大臣及び大蔵大臣の同意を農林
大臣が得るもの、こういうふうになっていいるわけ
であります。私どもの修正案では、「同意及び協
議」の第五十四条の九では、大蔵大臣はこの中に
は入っておりません。なぜならば、関係が全然こ
ざいまいから、関係のない大臣を何かに入
れるのか。これまた後刻質問をいたしますが、そ
ういふ点でも私のほうは筋を通してりつぱなもの
にしていこうという修正案でありますので、満場一
致の御賛成を得たい、かように考える次第でござ
います。

○古川委員長 この際、両修正案について質疑の
申し出がありますので、これを許します。壽原正
一君。

○壽原委員 簡潔にお伺いいたします。

今回の自賠法の一部改正の問題については、前
後八回にわたって、本制度の実態及びあり方につ
いて検討されてきた。その結果いろいろな問題点
のあることが明らかになったので、ただいま田邊
委員から修正案が提出された。これはきわめて適
切なものとは考えますけれども、農協の責任共済
制度の今後の運営にあつて、いままでの審議の
過程はもとより、提案者の意図が十分に生かされ
ていかなければならない、こういう見地から、こ
の内容について、責任共済制度のあり方につ
いて、その基本的な方向を確認しておきたい、こ
ういふことでございまして。簡単に答えを願いた
い。私も簡単に申し上げます。

まず第一点。農協の責任共済の対象車種は政令
で定めるといふことにはなつておるが、どの程度
の範囲のものを今後考えておるか。またどう響
くと考えておるか。その点お伺いしたい。

第二点については、農協が所有する自動車を対
象とされることになっておるが、その場合
農協というものは、農協法に基づく農協及びその連
合会をさすものと思ふのですが、その点はどう
考えておるか。

また、員外利用の問題についてもはつきりさせ
ておきたいと思ふますが、この員外利用の点につ
いてもどう考えられておるか、これを念を押して
おきたい。

第三点は、責任共済制度の今後の運営につ
いて、その基本的なあり方をお尋ねしておきたい。
第四点。修正案によりますると、ただいま久保
委員からいろいろ御説明されておつた中で、農
林大臣は責任共済の事業の実施方法、共済契約、
共済掛金等について処分を行なうことになつて
おる。そのほかに、運輸大臣はこれは当然責任者

としてわかるのではあるが、大蔵大臣の同意を得なければならぬとされておるが、この点について具体的にあなただに確認をしておきたい。他の火災共済あるいは建物共済等については、大蔵大臣はこの中には入っておらぬようだが、特にこの自賠法の問題にだけ大蔵大臣が関与しなければならぬという点が非常に納得のいかない点もあるのでは、この点を確認しておきたい。

第五は、ただいまの修正案によって新たに創設された責任共済制度の実施主体について、この修正案では農協のみということになっておるが、修正案の提案者の筆頭になっておられますあなたは、この制度を将来他の組合にも実施させるようなお考えを持っておるかどうか、この点もあわせて、以上五点について田邊委員のお答えをお願いしたいと思ひます。

○田邊委員 五点の御質問でございますが、第一の御質問につきましては、組合員の所有するものについては軽自動車及び原動機付自転車とし、農協の所有するものについては全車種をすることとしておりますが、今後早急に全車種に拡大すべきものと考えております。

第二の御質問でございますが、農協法によって設立されたすべての法人を考慮しております。員外利用につきましてはこれを認めないという考えであります。このことは農業者及び農協法によって設立された法人以外の一一般の利用者を認めないという意味であります。

第三の質問でございますが、まず、共済掛け金率につきましては、今回責任共済制度を新たに設けることとした趣旨にかんがみまして、保険とは別個に、農村独自の掛け金率を設定すべきものと考えております。

次に、責任保険につきましては、国への再保険や損害会社とのプールは行なわず、共済制度の中で共済責任の全部を保有せしめることとしております。

次に、査定につきましては、農協独自の組織による査定を考慮しておりますが、査定基準は保険の

場合と同一にして、その均衡をはからしめたいと考えておるわけでございます。

最後に、割戻し制度につきましては、これを実施させる考え方でございます。と申しますのは、昭和三十年の附帯決議の、契約者払い戻し制度を考慮すべきであるという趣旨にかんがみまして、この制度を実施したい、かように考えております。

第四の御質問でございますが、共済制度のたてまえからしまして、第三の御質問にお答えいたしました基本的な考え方がゆがめられない範囲で、共済約款、共済掛け金率査定等の問題に限り、保険との調整をはかる意味で同意せしめるといふことであります。

第五の御質問につきましては、この法律の目的である被害者保護の見地から、現状では構成、組織、能力等の面から見て農協に限定したもので、将来は農協と同等以上の構成、組織、能力を備えた協同組合にはこの事業を実施させ、現行制度の欠陥を是正すべきものであると考えております。

以上であります。

○古川委員長 久保三郎君。

○久保委員 私も自民党の修正案について、若干質問を申し上げたいと思ひます。

第一点はティラーについてであります。いわゆる農耕作業用小型特殊自動車を、あなたのほうはこの法律から全然除くわけですね。全然除くのでありますから、先ほど私が社会党提案説明の中で申し上げたとおり、ティラーによるいわゆる死傷事故は、本法の適用が加害者にもはやなくなるというところであると思ひます。これをしても放棄したことはいかなる理由があるものであろうか。田邊委員御承知のとおり、本法の存在は自動車による被害者の立場を守るためにのみあるわけでありまして、これにマイナスになることはお互いにだれも考えていないと思ひます。いま農耕作業用特殊自動車、いわゆるティラーは強制保険の対象になっておるわけでありまして、であ

成立するわけでありまして、先ほど提案説明で私からも申し上げたとおり、農耕用のこの特殊自動車、ティラーは、事故件数も従来非常に少ない。しかも、そういう自動車としての機能からいって、一般の自動車のように強制保険の対象にすることはいかかかと思ひます。そういうことで、強制保険の対象から除くというだけじゃわれわれの考えであります。われわれの修正案は、いわゆる第十条の中でこれを修正するわけでありまして、被害者がティラーによって出た場合は、いままでどおり本法の恩恵に浴することができ、被害者の立場は擁護しながら、ティラーそのものの機能その他からいって、保険の対象からはずそうといふのであります。あなたの修正案は全然すべてを農協の修正案は全然はずす。この際はずそうといふことであつて、少なくとも時代からいって本法の存在から見て、少しく行き過ぎではないだろうか、かように考えるわけでありまして。

第二点は、農協による保険の取り扱いをさせるということでありまして、先ほどの質問にもあつたように、政令で定める自動車についてということでありまして、御答弁では農協自体が持つてゐる全自動車、それから組合員が持つてゐる軽自動車及び原付自転車、これを農協に扱わせよう、だんだんには拡大していこうというお話であります。が、われわれの考えの基本的なことをここで一言申し上げなければなりません。質問の過程でもいままで申し上げましたが、本制度はもはやこのよ

うな法律で考える時期ではなくたつたということをは、まず前提に置いておきます。と申し上げますのは、これは純然たる保険事業ではないということ。出発の当初からそうでありました。先ほど申し上げたように、しかしこの制度を運用するのには、現在ある保険業者の機構と機能を活用する以外にはなかつた。当時はそういう方法が一番手つとり早くて適切であつた。だから現在のこの制度になつてゐるわけだ。ところがその問題とはまた別に、保険事業と共済事業というものは年を追うに従つてこの領域が、それぞれ侵犯とは言わぬ

けれども交錯する面が多くなつた。だから当然のごとく、現在ある保険事業、法律では保険業法でありまして、そういうものと農業共済、農協の法律がありまして、そういうもので代表される法律制度というものは、この自動車損害賠償という制度のらち外において、別なケースにおいて保険と共済はやはり検討する時期にきてゐると私は思ふわけだ。だから自動車の事故があつたときに被害者を守るという土俵の中で、保険であるか共済であるかという論争は必要のないことである。無益なことであり、混乱を招くことである。われわれは思ふを得ないのであります。結論的に言うならば、本制度を運用するのには十全を期するためには、国家の直接の手によるところのい

わゆる被害者救済の制度としてのみこれは追及すべきであり、また現在もはやその時期に到達してゐると思ひます。だから運輸大臣に申し上げたいのは、単なる手直し程度の、原付がいま野放しになつてゐるからこれを捕提して強制保険の対象にするというだけの――運輸省はそれを重点に置いたということでありまして、それだけの改正案としてこの法律の改正案を提案したことについては、間違ひであるとは決して申し上げませんけれども、制度自体の根本的な掘り下げを必要とする時期にかかる問題でなく、現政府が本腰でこの問題にとりかかつていない証拠であると思ひます。もちろん計画的な審議でありますれば、当然与党の諸君とも相談の上に、いままで申し上げたような制度を根本的に改正することを考えるべきだと思ひます。しかしそういう機会に今日まで恵まれませんでしたから、われわれは少なくともいま申し上げたように、この制度は単なる保険の事業でもなく、共済の事業でもありません。だから、被害者の立場をもつと適切に擁護する制度、こういうものの確立のために、これからはやはり真剣に取り組む必要があるというふうに考えておる。それじゃなぜ社会党も同じように――同じというるか、中身はだいぶ違ひますが、農業共済の介

入をなせ修正案として出したのか。これは単に共済組合の事業を発展させようとか、共済組合の事業を拡大してやろうとか、いうならば農業共済事業を振興するために立てているのではありませんか。ただ今日、被害者の立場というのか、この制度からいって重要な一つの側面は、全面的に対象の自動車に捕提するということであり、捕提するためには、いまの強制保険の上にあぐらをかいた保険業者のみまかせておくことが不可能なことは、御承知のとおりであり、これは車検とあわせ行なつて初めておおよそ十全を期しておるのが現状であります。ところが今回車検のないいわゆる原動機付自転車を本法の対象にするからには、少なくともそれに応じた完全捕提の体制がなければ、これは被害者にとつても十分ではありません。それを考えれば、共済組合は御案内のとおり全国にその窓口を持つてゐる。しかも共済組合としてのいわゆる責任体制は言うならば確立している。そういうことでありますので、われわれ自身としては完全捕提の一つの手段として、便宜的、過渡的な手段としての農業共済組合の介入を許そうとしてゐるのであります。だから単に原付自転車ばかりでなくて、いままで完全捕提ができなかつたあらゆるものがありますから、全自動車についてわれわれはこれを許そう。しかし先ほど申し上げたように、本制度は単に共済組合と保険事業の角逐の場所ではない、ここで争う場所ではないのであります。だから、そういうところからいって質問を申し上げますが、田邊委員のお出しになった修正案では、共済組合員の原付自転車と軽自動車、農協の持つてゐる全自動車、こういうことであるようにありますが、この理論的根拠は何に求めたらよろしいのか、これが質問の第二点であります。

第三点、言うならば再保険は原付自転車はやらぬという。やるべきだというのが私の修正案で、いまあらためて申し上げる必要はありません。だからこの原案とおりにお考えであることは、いかなる理論がおありであるか。

それから農原委員からも質問が出ましたが、共済組合の問題に対して農林大臣は運輸大臣以外に大蔵大臣の同意と協議をしなければならぬ。何がゆえに大蔵大臣が必要であるのか、もう一ぺんお答えをいただきたい。

以上であります。

○田邊委員 久保委員の御質問にお答えをいたします。

第一に、農耕作業用小型特殊自動車すなわちティラーをなぜはずしたか、こういう問題でございますが、私もこのティラーというものは限られた耕地において運行をする、そういうことで非常にその行動半径というものは狭い。したがつて、こういう限られた中で運行をするティラーの事故というものは非常に少ない。外国の例を見ましても、この農耕用の小型自動車というものは対象からははずれておる。もしこういうティラーに事故があるとすれば、非常にまれなる事故である。しかも、これは大体両者間で話し合ひのできるような事故が大部分である。そういうような観点に立ちまして今回これをはずした、こういうことでございます。

それから第二に、政令で定めるといふことであるけれども、農協に軽自動車、それからバイク、農協保有の全車種を認める、こういうことであるが、それについての理論的根拠は何か、こういうお話でございますが、私もこれは非常に議論をした問題でございます。したがって、現在の時点におきましては、この程度でやってみることが第一に必要ではないか。そうして将来はこれを拡大するといふ考え方に立つて、ひとつ融通性を持たせてやるということが必要ではないか、かように考えまして、かような修正案を出した次第でございます。

第三でございますが、本来の共済制度というものは農林大臣がやるべきことである、自動車に関することであるから運輸大臣と農林大臣がやるべきことだ、こういうお話でございます。私もさうな問題だと考えておりますが、しかし一方

において、やはり大蔵省が保険事業というものを監督いたしております。その面におきまして、私も、すべてのこの責任共済制度について大蔵省が監督指導をするといふことでなくて、限られた料率、また査定、共済約款、そういう問題のみにしほりまして、ひとつ共済会社の業務を監督しておる大蔵省も、この責任共済制度のこの点については、同意という形でこれに参画させることがいいではないか、こういう観点に立ちましてこの修正案を出した次第でございます。

○久保委員 御答弁ありがとうございます。まだ再質問がございますので、しばらくそこにおいていただきたいと思います。

総括して、御答弁と修正案から、これはたいへんだという気持ちを抱くものがあります。大きな政治課題にもなるかと思ひますが、これは前段、私も考えているこの制度に対する問題を申し上げました。それから見て、いまの御答弁とこの修正案からは、これはたいへんなことになつてきた、こう私は思ふのです。と申し上げたのは、この修正案と御答弁からうかがひ得るものは、やはり大蔵大臣の権限、あるいはそれを裏返すれば保険業としての立場がさらに明確になつてきたといふこと。一つは、農協にかたがた許すようではあるが、限定した車両のみを今日許そう、といふことは、言うならば保険業としての領域は侵さない、侵させないという思想をうかがひ知ることができます。

それからもう一つは、再保険についてはお答えがございせんでしたが、再保険はあなたのおう修正にはございせんが、これは提案のほうでは、原付は再保険をやめるといふことですね。これはもちろんいままでたびたび申し上げたとおり、保険業としての立場から再保険は要らないといふことですね。だから保険業としての立場が、さらにこれによつてコンクリートされてきた。それからもう一つは、ティラーを除くことであるが、事故がないからとおっしゃる。事故はあつても少ない。そのとおりです。しかも、過去

の例によりますれば死傷事故もございせん。数は少ない。当然そういう数の少ないものは強制保険の対象にはしないが、本法の対象にして被害者を救うといふことは残すべきであります。しかし保険として考えた場合には、これは保険の値打ちがないという思想が直ちに出来ます。事故がたゞございせんから、あなたの御答弁のとおり、行動する半径も狭いからといふことであります。そういうことで、第二番目に、この制度は保険にさらに近いものになつてきた。

第三点は、言うまでもなく、共済組合の問題について農林大臣が、あなたの修正案どおり、大蔵大臣の同意を求めたり協議をしたりしなければならぬ。それは料率その他についてであります。農協がやつた場合に、保険料についてリベートするといふようなことを言明されましたが、それは今日ただいまの御答弁であつて、この修正案のよう大蔵大臣の同意を求め、協議をせねばならぬといふ条項とその精神が残る限りは、断じて農協のそういうわがままといふか、かつてな仕打ちではないものと判断していいと思ふのです。だからこれはかえつて問題を大きくし、第三点として、保険業の立場にさらにコンクリートされつた。

私は決して保険業そのものの存在を否定したり非難するわけではありせんが、冒頭申し上げたように、この制度の中で保険業の立場を主張されるのは困る、被害者の立場に立つて何がいかをわれわれは迫及するといふことでもあります。再び田邊議員に御質問申し上げますのは非常に恐縮なんですが、ここでやはり明確にしておく必要があるので、さらにもう一ぺんこの一点、二点、三点について御答弁をいただきたいし、田邊議員も実はよくわかつておられるのだから、わかっていることだと思ふので、私は重ねてお願いするわけがあります。

○田邊委員 まことに久保委員の御質問は核心を

これはほかの法規には全然見当たらない。なぜかういう措置をとったかという点、これは政府の再保険は主として産業政策の分野で実施されているものであつて、そのほとんどが包括義務再保険に属し、本条のいう再保険というものは包括義務再保険のうちの比例再保険をとつてゐる。政府の再保険は包括義務再保険の成立を特例によることなく法律上当然に成立するたゞで、いわゆる当然

成立制をとっている。先ほど久保議員の質問に答えて、たいへん悩みが多い、一步でもいいことに近づけるというお話で、その限りにおいて私も同意をいたします。だがその根本的な、この自賠法の生命を奪ってしまふ四十条の改正の原動機付を除くという部分について、知性派というあなたがなぜこれを不自然に感じないのか、なぜここだけおとぼけになるのか、その事情をひとつお聞かせいただきたいと思います。

○田邊委員 泊谷委員の御質問はなかなか辛うつな御質問だと思ひます。今回の自動車の強制保険というものを責任共済制度でやる、これは私は一つの革命だと考えております。そこで、なぜバイクについて再保険をしないのか。これはいまバイクの数というものは全国で約七百五十万台くらいあります。ところがこのバイクの使用というものは、大体農村が六五%から七〇%を占めております。と申しますと、結果において責任共済制度の農協に所屬するものが大部分これを使うであろう、こういう考え方も一方に出るわけでございます。あなたのお説のように、再保険をすべきである、これは確かにそうでございますが、共済制度には再保険というものはないわけでございます。そこで私どもの考えておることは、このバイクの大多数が農協に所屬する人たちが使つておる、六五%から七〇%、そういう観点から考えて再保険の問題については、新しい観点に立つて、今回はひとつテストケースとしてこういう制度をとつてみよう、こういうことに相なったわけでございます。その点将来やはり再保険の必要性というものが強く打ち出されたときには、これはやはり再検討を要することはもちろんでございますが、現時点においてはこれが最も融通性のある、しかも新しい観点に立つた制度であると考えてかようにやつたわけでございます。

○泊谷委員 一つで質問をやめる約束だったのでありますが、いまのお答えで間違つておつたものはやっぱり直しておかなければならぬ。原付七割五分というふうな部分的なところをされては、前政務

次官としては困るのです。この法律が出たのは昭和三十年。三十二年の自動車生産高はわずかに十八万五千両、昭和三十三年は百七十五万両です。保有台数は昭和三十三年では二百六万、昭和四十一年では六百九十八万、約七百万です。ですからまああなたの説で、再保険は必要ない、危険度が高くて必要ないということなら、危険度の高いところは逆に黒字が出たんだから保険料は百万といわずに百五十万、二百万とするならば、それは一つの理屈ができます。だけれども私がお尋ねしているのは、自賠法というものの精神は、いかなるものであつても産業政策上設置されたものである限り、現実には起きている問題をとらえつて流動性の高いこの種の問題について再保険をしないということは、抜本的にこの法律の根本を奪つてしまふことではないですか。なぜそれをあなたが見のがしにするのですかと聞いておる。お答えをいただきたい。

○田邊委員 ティラー、バイクの再保険の問題でございますが、私は、やはりこういう制度についても時代の進展とともに一つの新しい考え方というものを取り入れることが必要ではないか、しかしもしこの制度が非常に被害者保護の立場から重大な欠陥があるということであれば、改むるにやぶさかではございません。

○古川委員 両修正案に対する質疑はございませんか。——ほかに質疑もないようでありますので、両修正案に対する質疑は終局いたしました。討論、採決は次会に譲ります。

○古川委員長 次に、港湾運送事業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、これを許します。久保三郎君。

○久保委員 前会に引き続いてお尋ねをするわけでありましたが、一つは、法案と直接は関係ないことだと思ふのでありますが、港湾運送関連事業関係であります、こういうものがこれだけで免許をとつてやるというのではないはずだと思ふのです

が、これはそういうふうに考えてよろしいわけですか。これはそういうふうに考えてよろしいわけですか。

○佐藤(肇)政府委員 私どもの提案いたしました港湾運送関連事業につきましては、これ自身を専業でやつてゐるものもございまして、兼業でやつてゐるものもございまして、なおこの法律においては、これらの関連事業というものの実態を明確にしたいということで届け出制をとつてゐるわけでございます。

○久保委員 いまのお話だと、この港湾運送関連事業はやはり独立してこういう仕事をしてゐる業者もいるということでありまして、そうしますと、これはこれだけの単独の事業として許すということになるわけですね。ところが従来これは、港の作業はよくわかりませんが、大体想像するのには、ほかの港湾運送事業者が、いふならばサービス料金をかわかりませんが、そうだと思うのだが、関連して——関連というより、船内荷役の業者なら業者がこの関連事業といふ規定しようとするものを今後、はまら仕事と言つては語弊があるが、そういうことでやる心配が出てきしはしないか、こういう面が片方にございまして、だから、局長がおっしゃる通りに、港湾運送関連事業というのは、単独または兼業というふうにきつときめられるかどうか。きめられるならきめて、そういう関連事業の免許を受けてない者が、その他の港湾運送事業者がこれをいままでのしきたりかなんかで、そのままやつていきはしないかという心配があるわけなんです。これは港の事情をよく知りませんが、それからそういう点が心配なんですが、そういうものの整理というのか、きちんと区画ができるのかどうか、これはどうですか。

○佐藤(肇)政府委員 港湾運送事業そのものではございませんが、実際にこういう関連した業といふものが、荷役をして船が出帆するまでに必要なものでございまして、したがって、今回届け出制にいたしますれば、専業のものももちろんございしますが、兼業におきまして、その業をやる者として届け出をすることが必要になつてくるわけ

でございます。○久保委員 それから、ポートサービスとして本船のやいの取りはずしなどをやる会社があるわけですね。これはどういふふうになりますか。いまそういう仕事をやる会社という事業があるでしょう。これはどういふふうになるか。

○佐藤(肇)政府委員 こういういわゆる網と称する仕事はあるわけでございますが、このことは本船の離着岸に必要な事業ではございますが、港湾運送事業の範疇ではないと思つております。○久保委員 そうすると、これはあまり対象にせぬでも業界全体として問題はない、こういうふう

に考えておられるのかどうか。○佐藤(肇)政府委員 私どもが関連事業というものを対象に取り上げましたのは、三・三答申の中にも必要に応じてはこういう関連事業についての規制指導を行なふということが書かれてあるわけでございます。そういう観点から取り上げたわけでございます。したがって、いまの網とその他の仕事というものももちろん必要な仕事ではございますが、港湾運送事業という観点から見れば、その範囲の外であるということ、これについては触れてないわけでございます。

○久保委員 次に、はしけはいままでは百トン以上のものは対象から除いてゐるわけですね。今度はそれがはずれるわけですね。原案ではそういうことになるはずですね。これはどういふ理由といふかなる効用があるのでしょうか。○佐藤(肇)政府委員 木造の場合は別でございますが、鋼船の場合は実はこの港湾運送事業法の対象ではなくて、内航運送の対象になつたわけでございますが、実態は港湾の運送事業をやつてゐるわけでございます。それを明確にするために、今回この法律の改正にあつたわけで、法律の対象というものを明確にしたわけでございます。○久保委員 そうすると、いまの局長の説明からいくならば、いま御説明のあつたような船については、内航の海運業法、こういうものの適用じゃ

なくて、港灣運送事業法の適用にする、こうはつきりするわけですか。

○佐藤(鑒)政府委員 実態が港灣運送をやっている者が、港灣運送事業法の対象じゃなくて内航運送事業法の対象になっているのは困る、こういうことで港灣運送事業をやっている者についてはこの法律の対象にしたい、こういうことでございます。

○久保委員 これはまた、その実態をよく知りませんので、しろうとらしい質問であります、いまのように内航と、内航海運じゃなくていわゆる港灣運送を専門でやっているという者はこの法律の対象にする内航は内航のほうでやる、こうきつちりと規制ができればそのとおりだと思ふのであります、さういふ仕事の内容が内航としていられるものであろうかどうか。かたがた港灣運送事業に携わりながらも、ある港間、想像すれば、近い港間で内航としての運送の役割も果たす。極端なことを言えば、横浜で港灣運送をやっているが、荷物を積んで、たとえば名古屋に行つて、名古屋にも免許を持っているから、そこで港灣運送をやっている。荷物を積んでいく場合には内航としての処理になる、両方の港に港灣運送事業の免許を受けているから、そういう種類のものをやっているのだ、こういうものもありはしないかという想像なんです。そんなのはございませんと、いうならば、問題はないと思ふ。

○佐藤(鑒)政府委員 この実態は京浜港の港域において実際あるわけでございますが、いまお話がございましたように、それが名古屋——一例でございませうけれども、そういう遠いところまで行つて、その中間は内航運送事業であるけれども、両端は港灣運送事業である、こういうような例はございませぬ。

○久保委員 ないと言われても、ちよつとよくわからぬので、実際は、はつきり申し上げて、そういう船をいまだかつて、残念ながらこれだけは見てはいないのではありません。だからそういうものは大体どの程度あるのか、それからこの作業の実態、いま局長が答弁されたのはどんなことを

やっておるか、これはあとでけつこうですからちよつと書いたものがあれば簡単だと思ふので、書いたもので説明をしていただければよろしい、こういうふうに思ふわけでありませう。しかしこれは問題は簡単ではなさそうに私は思つてゐるわけ、局長御案内のとおり、きのうの閣議決定では、内航の再建という、きのうのものも御案内のとおり出てまいります。もつともいまご出すのはおかしいので、法案は通さぬでいいという意味だろふと思ふのですが、そういういい悪いは別にして、片方では、早く言えば内航の集約です。それで近代化という、合理化という、さういふ方向で係船をやつたりスクラップをやろうというのであります。港灣のほうでは大体集約、近代化、合理化という、さういふ方向でやつておるわけ、その場合に必ず内航海運とこの港灣運送事業とは、ある部分では衝突する場合がありますし、ないかという心配が一つある。さういふ作業をやっているわけ、これは衝突があることは当然あると思ふのだが、さういふものはいかようにでも、考えれば解決ができるかもしれない。ただ問題は、さうなると一つには、そこで働く者の立場から言つて、非常にいいまいな解決をされる心配が出てきはないか。片方は非常にシビアな形で港灣運送事業は三・三答申によつてある程度——しかしこの法案からいくとあふないけれども、ある程度働く者の立場という、さういふものは守られる約束にはなつてゐるわけだ。ところが内航の場合はさういふ約束はない。船のスクラップ・アンド・ビルドが係船かといふことです。さういふことが二つある、これはなかなかむずかしい問題が起きはしないか、さういふことは想定されているのかどうか、私は想像だけで質問しているわけ、どうなんですか。

○佐藤(鑒)政府委員 ただいまの内航海運法と港灣運送事業法との問題でございませう、これは目的が非常に違つてゐるわけ、さういふ点に、百トン以上の鋼船についても、実際に港灣運送事業をやっているものをこの法律の対象にすることを明確にしましたのは、京浜港だけでございませう、ここに現在二十隻前後のさういふ港灣運送事業をやつておるはしけがあるわけ、さういふ船でございませう、さういふものがあるというものは、従来は木造船でやつておりましたものが、鉄ばしけをつくつた。そこでそれが百トン以上であれば、鋼船であるがゆゑに内航海運法だけの対象になるといふ矛盾が出てきたので、さういふことをいたしたわけ、さういふことを、特に内航海運法との関係その他といふものを考へてやつたわけはございませぬ、将来のことについても、さういふ意味で考へたわけはありませぬ。現在さういふように木造から鋼船にはしけが變つてきた、さういふ大型のはしけが京浜港に実際にある。それを対象にしたい、さういふことでございませう。

○久保委員 あなたのお話はわかるのだが、さういふ想定ですか。さういふものは絶対に起こり得ない……

○佐藤(鑒)政府委員 両方の法律の趣旨も違ひます、今後のことでございませう、いまここで非常にはつきり申し上げにくいと思ふますが、私どもは、港灣運送という面だけから考へてみますれば、さういふ問題は起こらないと思つております。

○久保委員 それは私もさらに検討いたします。あなたのほうでも一べん検討してみてください。あのときはさう言つたが、実際は息を吹き返して、これはさうだつたなというのには困ります。さういふのは私はあると思ふのです。さういふのは、いままで内航で、今度はどういふ法案か知りませんが、仄聞するところによると、共同係船といふのですから、共同係船なら多少いいのかなといふ気持ちもしますが、スクラップといふことではありますから、これもスクラップの方向ならばある程度実現性はあるのだが、係船といふのは私は非常に不安に思つてゐるのです。さういふ場合にいまのような問題で、今度は逆の問題として港灣

運送に逃げ込むということがありはしないか。さうなつた場合にまた混乱するといふことも考えられるわけ、あなたは専門家でありませうから御答弁に狂ひはないと思ふのでありますが、私もさういふことはさういふことも考えられるといふことであります。(關谷委員「それはないんだ」と呼ぶ)關谷さんがないと言ひのだから、ないとは思ふのだが……

あとは、たいへん失礼なのだが、連休がありまして、その間先ほど提案されたような自賠法の問題で実は仕事をとられまして、前会、さういふと十日以上前、半分以上は質問したので、はつきり言つてそのけじめもさだかではありませぬ。それから、資料もいただいておりますが、まだ検討しておりませぬので、本日はおいでをいたしたい程度ではたいへん悪いのでありますが、さういふに思ひます。

○古川委員長 次会は明後十三日金曜日午前十時理事会、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。

午後零時十五分散会

運輸委員會議録第十号中正誤	ページ 段 行 誤 正 一三 二 末九 含めて 七 一 九 価因 原因	同第十一号中正誤	ページ 段 行 誤 正 一 四 三 形式 形成 七 一 元 個人 個別 八 二 七 の義 の意義	同第十四号中正誤	ページ 段 行 誤 正 二 四 末七 どこか	同第二十九号中正誤	一ページ一段出席委員欄中「木村俊夫君」の次に「砂田重民君」を加えるべきの誤り。	同第三十号中正誤	一ページ一段委員会付託欄中（内閣提出第一〇九号）の次に（参議院送付）を加えるべきの誤り。