

第五十五回 参議院運輸委員會會議録第十一号

昭和四十二年六月十五日(木曜日)
午前十時五十二分開会

労働省労働基準
局監督課長 藤 正勝君

委員の異動

六月十四日

辞任

須藤 五郎君

補欠選任

岩間 正男君

六月十五日

辞任

辻 武寿君

補欠選任

田代富士男君

出席者は左のとおり。

委員長

理事

委員

天坊 裕彦君

岡本 悟君

谷口 慶吉君

小酒井義男君

江藤 智君

金丸 富夫君

木村 陸男君

平島 敏夫君

木村美智男君

吉田忠三郎君

閣務大臣
運輸大臣

大橋 武夫君

政府委員

運輸省海運局長

運輸省自動車局長

事務局側

常任委員会専門員

説明員

大蔵省銀行局保

險部長

上林 英男君

本日の会議に付した案件

○船舶整備公団法の一部を改正する法律案(内閣提出、衆議院送付)

○運輸事情等に関する調査(自動車行政に関する件)

○委員長(天坊裕彦君) ただいまから運輸委員会を開会いたします。

委員の異動について報告いたします。
昨十四日、須藤五郎君が委員を辞任され、その補欠として岩間正男君が選任されました。また本日、辻武寿君が委員を辞任され、その補欠として田代富士男君が選任されました。

○委員長(天坊裕彦君) 船舶整備公団法の一部を改正する法律案を議題といたします。

これより質疑に入ります。質疑のおありの方は、順次御発言願います。

○岡本悟君 昨年の十二月に特定船舶整備公団法の一部が改正されましたが、船舶整備公団というところになったのでございしますが、それと同時に、公団の業務として新たに解撤融資業務であるとか、あるいは解撤資金調達にかかわる債務保証業務あるいは係船融資業務、こういった新しい仕事が増えまして、昨年五月に定められた新しい外航海運対策要綱を実施に移す、こういったことになったのでございしますが、昨年十二月以降の外航海運対策要綱に定められた対策の実施の経過です、これについて御説明願いたいと思います。

○政府委員(堀武夫君) 昨年の十二月に船舶整備公団法の改正がありまして、その後直ちに三カ年分の解撤並びに建造の公費を、昨年の十二月の二

十六日に開始いたしました。そして本年の二月十五日に締め切りをいたしました。その後いろいろ審査をいたしておりますが一応の内定を見ておったのでありますが、実際に解撤をし、あるいは輸出を完了することを条件にして、その船主を決定するということにしておいたわけでございまして、その解撤なり輸出なりの最後の締め切りをこの五月三十一日現在でほんとうに解撤をしたかどうか、あるいは輸出を完了しておるかどうかによって船主を決定することになっております。で、その後十日間はかり整理期間を置きましてまだ若干の整理をいたしておりますが、大体まとまった数字を申し上げますと、解撤が二十五万五千三百四十四トン、これだけ解撤をいたしました。建造が十八万三千九十二トン、この数字を見ますと、閣議決定をいたしました当時の当初計画よりも相当下回った数字になっております。当初の計画は解撤が五十八万五千トンで、建造が三十九万トンというところでございしたので、これから比較しますと相当に数量が減ったということでございます。

それから係船につきましては、ことしの三月十四日から四月十五日までの間に係船を開始をいたしております。で、現在の係船量は四十三隻二万五千五百重量トンということでございます。これも当初の計画は四十一年度九万九千重量トンということでございますので、これも相当計画よりも下回ったという結果に相なっております。

これらの当初の計画と、このように実施とがだいぶ違ってきた原因と申しますが、そういうものを考えてみますと、一つは、この内航対策を立案をいたしましたときの事情と、その後これの実施に入りまして時期のいろいろな状況——輸送需要の状況、経済の状況、そういうものがだいぶ変化を来したとおるということでございします。と申しますのは、この内航対策いわば不況対

策でございますけれども、その計画を立てましたときは内航海運業界も非常に不況の状況でありました。輸送需要も少なく船腹も非常に過剰であるという状況でありましたわけでございしますが、四十一年度の後期から景気が回復に向かいました。輸送需要も相当に出てきました。そういうような状況から船を解撤する余裕がない、あるいは係船をする余裕がないという状況に立ち至りましたのが一つの原因かと思われまします。もう一つは、三年間の分を一挙に解撤をいたしました。建造は三年計画で徐々に作る、こういう考え方をいたしました。その一挙解撤ということをやりました関係かと思われまします。スクラップの価格が非常に高騰いたしました。当初われわれが予想しておりましたのは、トン当たり一万二千元くらいであるというふうに予想をいたしておったのでありますが、その後、いま申しましたような好況、輸送需要の高揚ということもあわさりまして、このスクラップ価格の値段が三万円前後というところまで上がってまいりました。そういうスクラップを戦後手に入れることにあちゅうするといふようなことにも相なりまして、いま申し上げましたように、計画と実行とがだいぶずれてきた、こういうことに相なっておりますと考えております。

なお、もう一つの内航対策の柱となっておりますのは、許可制でございます。いわゆる零細企業を適正規模に集約していくというのが内航対策のもう一つの柱になっておるわけでございします。この法律の実施は四月一日から実施になっておりますので、新しく内航海運業を営もうとする者は許可をするということになっておるわけでございします。なお、既存業者につきましては二年半の猶予をおきまして、四十四年の九月三十日まで

では既存の業者はそのまま営業を認められますが、その以後は新しい定められた基準によりまして許可を受けなければならぬということに相なるわけでございます。申請は四十四年の四月から受け付けまして、約半年の間にこれらの事案の処理をして、そして四十四年の十月から新しい体制に相なる、こういうことでございます。そしてその許可基準につきましては、四つの段階に区切りまして、いろいろ内航海運業の状況が種々多様でございますので、一挙に大きな規模にどの業者も持つていくということは非常にむずかしい点がございますので、小さい業者は小さい業者なりにある程度の集約をしていくという考え方をいたしまして、四段階に分けて集約をするという考えであります。大体その後の経過と申しますのは、いま申し上げましたような次第でございます。

○岡本悟君 当初の計画とだいぶ隔たりができた。というのは、景気回復が相当あって船腹の需給状態に対する見通しが変わってきた、こういうことなんです。そうしますと、せっかく計上した、たとえば利子補給の予算なんか余ってくるわけですが、しかし、内航対策として大きな柱でございまして船腹の需給調整という見地からいえば非常にけっこうなことで、ここで聞いておきたいのは、景気が非常に回復して需給がむしろ窮屈になつてきたということが、たとえば運賃水準の好転に実際問題としてあらわれておるかどうか、そういう点をお聞かせいただきたい。

○政府委員(堀武夫君) 内航の船舶が慢性的に過剰であるということで、この内航海運対策がスタートをしたわけでございますが、先ほど申しましたように、その後の需給状況はいくぶん窮屈になつております。これはほんとに過剰な状況が解決したのか、恒久的にこの過剰の状態を脱したのかどうかというのには、もう少しこの需給状況なり経済の状況を見きわめた上でないと、私はまだ判断をするのはむずかしいのじゃないかと思われま

す。需給状況が窮屈になったといひましても、運賃そのものはそれほど上がっておりません。用船

料は若干上がっておりますが、運賃そのものはそれほど上がっておりません。わずかながら上向きの様子はございますけれども、まだ需給状況のその窮屈さが運賃に反映するところまではまだ立ち至っていないように見受けられます。

○岡本悟君 この内航海運の需給状況が非常にバランスを失っているというのには、運賃水準の推移に非常に端的にあらわれておると思ふのです。内航海運の運賃は十年間ぐらいいちつも変動がない、コストは上がっているにもかかわらず変動がないということですから、非常に無理をしている、こういうことになるわけなんです。いまのお話では、まだこの需給のバランスがとれていない、こういうことなんです。したがって、この需給調整の対策を今後も強力に実施していく必要がある、こういうことだろうと思ふのですが、そうしますと当初の計画と、実際やってみた実施との間に相当隔たりがあつても、やはり需給調整を十分はかるということからいって、今年の四月一日から発足した内航の許可制度というものについては、たとえば許可基準を緩和するとか、そういうことは毛頭考えていない、こういうことですね。

○政府委員(堀武夫君) 船舶需給の問題は、解撤建造ということとこれを調整していく、これは適正船腹量を設定いたしました。そして、これは適正船腹量を押さへまして、それによって船一トンをつくる場合には一・五トンをつぶさなければならぬというふうなことで、適正船腹量をだんだん落としていくというのが、船腹の需給調整のやり方でございます。一方、許可基準の問題は、零細企業の乱立というものを、適正規模の企業に引き上げる、そして乱立という内航海運業界に、一つの整然たる秩序を与える、そのことによって乱立の事態の過当競争というものを、公正な適正な競争にもつていくという方策でございます。船腹調整ともちろん若干の関連がございます

ますけれども、ねらいというのは若干違ひるのでござい

ますけれども、ねらいというのは若干違ひるのでござい

○岡本悟君 詳しい質疑はまた後日機会がござい

○岡本悟君 ところで、つまり私の聞きたいのは、

○政府委員(堀武夫君) お説のとおり、従来は運

ような形で推移いたしますと、昭和四十九年ごろ

○委員(長天坊裕彦君) 運輸事情等に関する調査

○金丸富夫君 私は、自動車損害賠償制度につき

面的重要政策の一つとして、事故防止対策を含め

てこれに真剣に取り組んでおられること、これまた当然であらうと思ひます。

ところで、運輸大臣は、去る五月二十二日の参議院予算委員会の分科会で、吉田委員の、死亡事故については賠償金額を五百万円にすべきであるとの御発言に對しまして、大臣は、「何ぶん現状、百五十万円に引き上げたばかりでございますので、さしあたり、次の措置として三百万円に引き上げるべきではなからうか、しかもそれは急速に実現すべきである。こういう考えで目下調査検討中でございます」と、かように答弁をせられておるわけでございます。大臣が特にこの答弁の中で、「急速に実現すべきである」と述べられておりますから、これは単なる国会答弁のきまり文句ということではなくて、真剣に取り組み、検討せられておることと信じてますが、ただいまの進行状況はどうなつておりましたか。なお、本改正は政令でできることになっておりますから、運輸担当の大臣のお考えははつきりお伺いできると思ひます。閣議の了解とか決定とかというふうなものには必要があるかないか。あるいはまた保険審議会の議を経ることになつておるが、その辺はどうなつておるのか。あるいはまた、損害保険料率の算出団体等の申請等、そういうような関係は一体どうなつておるか。さらにまた、改定するとすればその時期はいつを目途としておられるか。この辺の事情をまず運輸大臣にお伺いしたいと思ひます。

○国務大臣(大橋武夫君) 政府部内におきましては、すでに昨年十一月二十一日に交通対策本部で、保険料負担を考慮しつつ大幅な引き上げをはかるということをこの自動車損害賠償責任保険の保険金額について決定をいたしておるわけでございます。そこで、目下この方針のもとに、保険料の負担をいかにするか等の問題もございまして、大蔵当局と数字的に詰めておる段階でございます。できれば八月から実施をいたしたいという考えをもちまして、それまでに案をきめて自動車損害賠償保険審議会に付議をいたしたい。八月まで

に間に合わせたいと、こういう考えでございます。

○金丸富夫君 次に、保険金額の引き上げ率についてお伺いしたいと思ひますが、現行保険金額は、三十九年二月、従来のものを四年ぶりで改定せられ、さらに四十一年七月に引き上げを行つたもので、死亡の場合は百五十万円、傷害の場合は五十万円、後遺障害の場合は七万円から百五十万円までというふうなことになつており、従来の場合から比較いたしますると、死亡の場合合は五〇%、傷害は二十万円の引き上げとなつておるのであります。運輸大臣のお考えは、今回さらに、死亡の場合を百五十万円から三百万円、すなわち倍額に引き上げをお考えのように理解いたしますが、前回の引き上げ後いまだ十カ月程度の実施にすぎないものをさらに引き上げを要すると御判断になりました理由をまずお聞かせ願ひたいと思ひます。先般森總理府総務長官は、昨年秋の安全週間において、一千万円までは当然であらうし、五百万円ぐらいは引き上げたいが、さしあつたて三百万円まで引き上げを検討すると思ひ見表があつたやうでございます。

それから、事故対策について各党の動きを見ても、さういふと、民社党では、道路交通安全確保に關する特別措置法案というふうなものを用意しておるやに聞いておりました、これには死亡の場合が三百五十万円というふうなことを主張されておるやうであります。自民党では、交通安全対策の先ほどのお話、死亡の場合が三百万円を当面の目標とするやうなつておるやうであります。社会党では、交通安全基本法案というもので、賠償制度について援助の強化を取り上げておりました、さしあつたては吉田委員のお話を伺えば死亡五百万円説であるやうに思ひわけでありまして、かような状況でありますから、三百万円ということは、先ほどお話しのように、対策本部の五月二十一日の御決定でありますか伺ひましたが、この理由についてひとつはつきりお伺いをしておきたいと思ひます。それが一つ。

それから、分科会でも、またただいまのお話でも、ただ、この死亡の場合には三百万円というこ

とだけに御意見が発表されておるやうでございます。傷害の場合、それから後遺障害の場合については明らかにされてないのではありませんか、また各党の対策中にもこの点についてはあまり触れておらないやうであります。この傷害の場合をどういふぐあいになるのか。傷害は御承知のように死亡の場合と異なりまして、限度額内で治療その他損害のまあ実費といひますか、損害額を補償するという保険本来の精神、それに加えて慰謝料をどうするか問題であると思はれるわけでございますが、今回死亡について引き上げを行なうといたしましても、傷害の場合は据え置きにいたしましても、そういう意味からいへば、はつきりきまつただけを給付するのでありませんか。間に合ふのではないかと、さういふ感じがいたしますが、この辺の事情はどうでありましようか、お伺ひしたいのであります。前例を見ましても、三十五年九月の改定の場合には、据え置きというこ

とにいたした前例があるわけでございます。これが第三点のお伺ひしたい点でございます。○国務大臣(大橋武夫君) 百五十万円の死亡に對する保険金額を三百万円に引き上げようという考えのもとを申し上げますと、昨年の交通安全国民會議におきましても、自動車損害賠償責任保険の保険金額を大幅に引き上げるやうな強い要望があつたわけでございます。政府としてもこの要望に對して深い関心を持つておるところでございますが、特に最近、實際訴訟などの状況を見ましますと、判決あるいは和解などにあらわれ

して保険制度でございしますので、保険料の引き上げということもおのずからついてまいります

から、保険料引き上げによる負担の増大ということも考え合わせまして、まず三百万円程度に金額を引き上げるといふことでいろいろ計算をいたし、それに基づいて大蔵当局と相談をいたしておるやうな次第でございます。

なお、死亡以外の保険につきましても、一部引き上げを考へておるわけでございますが、これらにつきましても、政府委員から詳しく申し上げま

す。○政府委員(原山亮三君) 死亡以外の後遺症並びに傷害の問題でございますが、後遺症につきましては、従来から死亡と同じわけでございますので、やはり死亡と同様三百万円ぐらいの引き上げを現在事務的には考へております。もちろんこの問題につきましても、先ほど来大臣の申し上げましたやうに、保険審議会でも十分御審議を願つておるところであります。それから傷害につきましても、いままでの実績を見ますと、五十万円を上回るといふのはあまりございせんね、いまのところでは、事務的には傷害については五十万円を引き上げる必要はないのではないかと、さういふやうな考へてございまして。

○金丸富夫君 傷害の場合は、私ども伺つてみますと、大体五十万円程度というやうなことでございしかねないんじゃないかと、さういふ実情のやうにも考へますが、死亡の場合、大臣がお述べになりましたやうに、外国ではこの点は非常に高い例もあるやうでございます。諸外国の例は必ずしも保険制度自身が各種各様でございますから、それが直ちにわが国との比較にはならないかと存じます。一般に社会保障制度が非常に行き渡つておる進んだ国では、人身事故の場合の限度額も一千万円とか二千万円、大きいのは、内容はよくわからないのですが、七千万円というやうなところもあるやうでありまして、近い例でも米

うなことになるようであります。もつとも米國も最近どうなっておりますか、その点もお伺いしたいのでありますが、おわかりになっておりますならば、お伺いをしたいのでありますが、國民所得から考えれば、アメリカはわが國のやほり五倍くらいになっておるわけですから、その意味からいへば現在の百五十万円ですすしもその点はおかしいことではないという感じもいたします。しかし救済措置の本質から考えて、当然高いほうがいいわけでございますから、これは三百万円に上げるということ自身が、私どもは決して反対ではないのであります。ただ大臣もお触れになったように、結局、保険料をどうするかという問題がすべての検討の中心になっておるだらうと思ひます。この点はあとでお伺いしたいと思ひますが、外國特にこの北歐四力國あたりの非常に高いのは、いわゆる社会保障制度というものの一環としてやっております、私はこのように思ふのですが、この点をおわかりになっておられますならば、ひとつお聞かせ願ひたいと思ひます。三百万円の比較につきまして御説明願ひたい。

○説明員(上林英男君) 外國におきまする保険制度につきまして、私のいま存じております限りを御説明申し上げたいと思ひます。御存じのように、この自動車保険と申しますのは、わが國の場合におきますと、強制保険の分野と任意保険の分野とございまして、私いま申し上げますのは、わが國と比較して申し上げるために強制保険の制度のあります國について申し上げるつもりでございます。たとえばアメリカにおきますと、これはたゞいま金丸先生御指摘になりましたように、州によりましていろいろ異なっております。たとえて申し上げますと、マサチューセツ州におきますと、強制保険の金額と申しますのは、一事故当たりの金額が一萬ドル、すなわち三百六十万円でございます。それから一人当たりの金額が五千ドル、すなわち百八十万円でございます。またニューヨーク州におきますと、これは現在は一事故当たりの金額が二萬ドル、一人当たりの金額

が一萬ドルでございますけれども、これをおのおの三萬ドル及び一萬五千ドルに上げるように研究されているようでございます。また、ノースカロライナ州におきますと、いままでが一事故当たり一萬ドル、一人当たり五千ドルでございますけれども、一事故当たり二萬ドル、一人当たり一萬ドルに上げることが定められて、来年の一月から実施されるというように聞いております。ただし、わが國の場合におきますと、先生御存じのように、一人当たりの金額がいま仰せになっております百五十万といふことでございまして、一つの事故で不幸にして何人かなくなれば、けがをされるという場合におきますと、制限はないわけでございます。それからフランスにおきますと、非常に金額が多うございまして、これは一事故一人当たり、両方込みでございますけれども、両方の制限といふことが、金額になるわけでございますが、五十万フラン、円貨に直しますと約三千六百万円でございます。ただし、これは一人当たりの制限であると同時に、一事故当たりの制限といふことになるわけでございます。またドイツにおきますと、たゞいまは二十五万マルク、二千二百五十万円、これも一事故あたりは一人当たりの金額でございます。もつとも車種その他によりまして相当フラクチュエーションがございます。大ざっぱに申しますとそういうようなこととでございます。もつとも、いま申しましたことは、必ずしも保険制度の金額の水準を端的にはあらわさないわけでございます。と申しますのは、アメリカはいま申しましたように、非常に一見低いようでございます。實質的には、保険を、任意的な保険、要するに青天井式な保険をかける運転をするといふことはまれでございます。

まして、わが國の場合におきますと、不幸にして被害にあわれた方々にできるだけ手厚い保護が与えられるように、一般責任保険の限度を引き上げると同時に、また任意保険の活用も大いに考えて、両方相まってそういう被害にあわれた方々の救済に万全を期したい、こういうふうに考えております。

ものは軒並みに押えに押えられております。その上、最近新しい問題といたしましては、交通事故防止に關連いたしまして、記録計であるとか、速度計の整備といふものも決定されようといひしております。また公害防止の見地から、排気ガスの清浄装置の取り付けなども焦眉に迫っているように考えられます。自動車の生産費が若干値下がりがあったにいたしてしましても、維持に対する負担は決して安いものではないと思ひます。もちろんこれらの経費を輸送の原価といたしまして、顧客に転嫁することは当然でございますが、自動車營業はことごとく公共性を持っており、おおむね認可可制をとっているのでございますからして、公共料金の値上げがストップされるとすれば、全体のしわ寄せが業者のほうに大きくおおい、かぶさつてまいりますので、この点は同時に、行政を担當せられております運輸省といたしましては、十分お考えになっておられるかと存じます。この点は私がございましてしようか。また、交通事故の場合の解決を見まして、わが國では大手筋の会社等は強制保険の本制度がありまして、實際はこの解決にはこれで片づくといふものは一つもない、人身事故ともなれば、最近賠償額も高くなつてまいりまして、一千万円、あるいは一千万五百万円といふものをこえて解決されるというものがざらに出てまいりました。そういう意味からすれば、保険料が上がりまして、経営者といひましては、まあ大きな影響があるとはいへない道理になつてまいりますけれども、問題はわが國の中小企業、特に零細企業に属する事業者といふものが非常に多いわけでございますから、こういうものに對しては、たいへん負担増加となつてまいるわけでございます。大臣はこの保険料の値上げに關連して、やはりこういう事態と全体の事態を總合いたしまして、どういふお考えを持っておられるか、この辺の点をひとつお聞かせ願ひたい、これが一つであります。

○金丸富夫君 社会保険制度の一環としてやっておられる国があるかどうか、もうちょっと聞きたかつたのですが、これはあとにいたしまして、次に大臣にお伺いいたしますのは、保険料の値上げの問題でございます。保険金額の値上げを検討中という意味は、保険料の値上げをどの程度でやるか、あるいはまたやらすかといふことか、御検討であらうかと存じます。これは大蔵大臣のほうも關係がございまして、前回は、保険料を据置きいたしまして保険金額の値上げを行なつたのでございますが、今回倍額値上げを行なわんとすれば、保険料率の引き上げはどういふことになるか、このまま据置きするの、引き上げするの、すれば、どの程度の引き上げを考慮しておるかといふことについて、まだ御検討中ということでございます。それから、あれですが、大臣のお気持ちを一ひとつお伺いできれば何うしていただきたいと思ひます。

一般車両につきましては、公共料金の問題はございませぬけれども、車両の普及が今日のように

○政府委員(原山亮三君) 現在三百万円に引き上げました場合に、保険料をどの程度上げるかという問題につきましては、現在の保険勘定の収支がだいたい黒字がございまして、そういう黒字を一部保険料の値上げの分に充てるというふうなことを考えまして、極力値上げ率を低くするというふうな方向でもって検討いたしておる次第でございます。

○金丸富夫君 検討中といへばあまり聞かれないのですが、もし保険料の値上げをいたすといひますと、この影響はたいへん御案内のように広範囲にかつ重大でございます。まず營業車両の保有者について考えますと、目下、御案内のように、物価抑制の見地から、一般に公共料金という

広く、昔と異なりまして広範囲に及んで、都市、いなかの区別なく自動車というものを扱うということから、国民各層に広がってまいりましたので、保険料率の引き上げという意味は、特にわが国の強制保険制度というところから考えますというところ、租税公課にも比すべきような状態になつてまいりまして、この改定については相当慎重に考慮する必要があると思つてございいます。この点につきまして大臣どう御判断になつて検討中であられるか、その点をひとつ伺ひいたします。

○国務大臣(大橋武夫君) 御承知のように、物価対策として、原則的に自動車の料金につきましては、これができるだけ押えるという方針を政府としてとつておるわけでございます。保険料を引上げたからといって、この原則に對して必ずしも例外をつくるということには必ずしも思ひがたでございます。しかし、それも実施後の成績、あるいは保険料率の決定のいかんによることとございまして、私どもとしてはできるだけ料金に影響をしないような程度で保険料率の引き上げを押えてまいりたい、こういうような方針でございいます。率の試算をやつておるような状態でございいます。

○金丸富夫君 次に、この保険料の値上げという問題が検討中であるということ、おそろく相当に値上げが実施されるというふうなお考えのようにお伺ひいたしますが、この前提として、私、現在の自動車損害賠償制度のあり方について大臣の御意見をひとつ承つておきたいと思つております。

それは、現在の自動車損害賠償制度というものは、再保険を含めまして車両保有者の相互負担によつて成り立つておるというふうに思われます。しかるところ最近のこの交通事故の激増は、単に運転者、保有者のみの責任とはいへないものがあると思ひます。というのは、先ほどちよつと触れました道路の整備も不十分であるし、それから踏切施設、立体交差、人道、歩道橋というふうなもの設備も少ない、また交通規制、整理等も

適当に行なわれておらない、歩行者の訓練教育なども不徹底である、反面、自動車の生産にはほとんどブレーキがかかつておらずに旺盛で、安価で車が供給をせられ国民の意欲をいやが上にもそつておる、いわばこれらの行政を担当する国の施策が十分行き届かないことが一面の原因であると思ひます。ことに近時の交通事故は全く端的にいへば政府も大いに責任ありと私は言ひたいのでございいます。ことに近時の交通事故は全く社会問題となつてまいりまして、最近の新聞あるいは報道等において毎日こつこつともの報道の多い日はない、また、あらゆる訓練その他につきましても交通事故防止というものを取り上げておる、被害者も相当に毎日あげられておるというふうな状況で、社会の一つの病根となつたともいえると思ひます。そういうことになりまして

というところ、交通事故の被害者救済の見地から従来車両保有者相互負担のいわゆる自賠償制度だけにたよることなく、新たな観点から社会保障の一環として新制度を考慮して、国も片棒をかついで本腰になつて本問題に取り組む必要があると思ひます。この点の御所見はいかがでございませうか、お伺ひいたします。人命尊重の世の中であり、また世界の趨勢からおそろくこの保険金額の値上がり傾向は当分続いてまいるだらうと思ひますし、欧米諸国の例を見ましても、社会保障制度の進んだ北歐三国——スウェーデン、ノルウェー、デンマークなどは二千数百万円という保険金を支払いをいたしておる。これはおそろく社会保障制度の一環として相当部分国の負担によつて行なつておるものと推察されるわけでございます。国がもし強制加入の自賠償制度が依然としてわが国に適當であるという御判断でございしますならば、この社会保障制度の精神を加味する意味におきまして、たとえば特別会計というふうなものから助成金を繰り入れをすることか、あるいはまた補償金を交付することか、政府の財政措置を講ずべきであると思ひますが、この点につきまして運輸大臣並びに大蔵大臣の御所見

をお伺ひいたしたいと思ひのであります。

○国務大臣(大橋武夫君) 金丸先生の御質問の御趣旨は、もつともとて国庫補助をふやして、そうして思い切つて保険金額を引き上げるといふようなことが考えられないかというところに落ちつくかと思ひます。御承知のように、現在自動車損害賠償責任保険につきましては、政府としては事務費だけは全額一般会計が負担をするという趣旨でございしますが、保険自体は国庫補助をやらなないというわけでございます。したがつて、仰せのとおり、現在の保険の性格は被害者に対する救済は自動車所有者の相互負担ということに相なつておるわけなのでございします。ところで現在のこの交通の事情から見ても、自動車事故というもののについては政府も責任あるではないかと仰せられるこの点につきましては、私も原則的にはそれとおりだと存じます。現在の道路事情また道路のいろいろな安全施設の面、こういった面から考えましても、政府が交通の安全についての責任を十分に果たしているとは決して言ふことができないのでございまして、今後政府といたしましては、交通安全の対策にいろいろ力を入れなければならぬ点をたくさん残しておると思ひます。そこで現在の事情といたしましては、政府はできるだけその交通安全に對する意図をおつた責任をこの機会にできるだけ果たしていこうというところに力を入れておるわけなのでございまして、私もいまのわが国の事情からいたしまして、政府がこの被害者の救済についての所有者の相互負担以上の社会保障的な面に力を入れるということもむろん理想としてはそふありたいものでございまして、またできるだけすみやかにそふいふに政府がなつてほしいと思ひますけれども、いまの段階はそれよりも、まずもつて目先の交通事情、交通安全化のためにもつともと努力するということがより大切なことではなからうか、こういう感じもいたすのでございまして、救済に對する社会保障とそれから交通安全に對する政府の責任をこの

際果たす、どちらを先にとるかという問題になるわけでございますが、現在の段階ではいままでの方針でしばらく続けていくこともやむを得ないのではなからうか、こういう感じを持っております。

○説明員(上林英男君) 私、主計局に所属する者でございませぬので、あるいはこの問題をお答えするのが適當ではないかと思ひますけれども、一応私どもの考え方を答え申し上げたいと思ひます。

交通の事故問題は、御指摘のとおり非常に重要な問題であることは私もそのとおりに考えておるわけでございます。御存じのとおり四十二年度予算におきましては交通安全施設の整備等交通安全対策については十分配慮をいたしておるところであると考えております。ただ御指摘の自動車損害賠償責任の問題は、自動車の保有者または運転者が事故によりまして被害者に対し民事上の損害賠償責任を負う場合におきましては被害者側の支払い能力を確保するために自動車の保有者に対して付保を強制しているものでございします。したがつて、この保険の保険料はいわば自動車の保有者が負担すべき損害賠償金にかわるものとして負担するものでございします。本来その人たちが負担すべきものである。したがつて、保険料につきましては国がその一部を補助するとか、あるいは助成金を出すとかということはいかがかと考えるのでございします。ほかの国の強制保険の制度を私も全部知つておるわけではございませぬが、また御指摘の北歐三国につきましては、ただいま存じておりませぬけれども、私どもの承知しております限りにおきましては、外国におきましてもそのような制度は私どもの承知しておりません。しかしながら、この制度の重要性にかんがみまして、ただいま運輸大臣から御答弁ございましたように、従来からも政府の行なり再保険事業及び補償事業に對する人件費等につきましては、一般会計から繰り入れまして経営者の負担の軽減を行なつてきておる、こ

ういふ次第でございします。

○金丸富夫君 いま大蔵省の御説明によりまして、車の保有者が大体支払うべき補償であるから、それを当然保有者相互で負担するのが原則じゃないかというようにいふも、返事なんです。これはそういうことをいふ、保険の關係で、たとえば国民保険とか、あるいはものに金が金を出す必要はないんじゃないか。あれは自分が掛けて自分が給付をもらえんではないか。これは自分が掛けて人がもらふ、この自賠責について。ですから、そういう人がもらふような問題であるにもかかわらず、国が出してやるというようにあるなら、これに出せないはずはない。しかも強制保険というので追いつき、もう一つ、車を走らせなければならぬというように縛りつけておきます。そういうことになるならば、この事故自身というものがただ運搬者、あるいはまた経営者の、保有者の責任だけで今日のうちに起こってあるというには私は判断できないと思う。ということ、一つの社会問題であるという事ならば、そういうものに対しては金を出す。また広く、かりに国民保険ではなくても、いろいろの社会保障制度というものは、社会の状況を見てそうして零細な階層に対してはこういうことが必要であるという事から国がこれに力を入れてやっていると、だからこのほうでも新たに取上げてやっていると、この必要性は私は決して間違いないと思ふ。と申しますのは、これは保険金の金額を上げますと、これは保険料は上がる。相互だつたら全部上がつてしまふ、そうしていきまふが、しかし、先ほど申しましたように、わが国の交通界においては、まだトラックにいたしましても、あるいはまた、その他にいたしましても、営業關係は非常に中小企業あるいは零細企業の部分に属するところが多々ある。なるほど人命尊重という意味において上げるのは賛成ですよ。賛成ですけれども、今度はそれを強制保険ということになればその限度額を負担しなければならぬ。任意な

らばこれはもう現に一両、二両の車を持ってある保有者なんかというものはどうなしてもらいたいのと言つて逃げ出すということになれば、もう十万円も取れぬということになる。そういうことを救う意味においてこれはやっておくのですから。そういう社会の情勢を判断して国がやっておくのですから、だから、いま、今度三百万円でどうするかという事は私は言いませんが、これが六百万円、一千万円、一千五百万円となつたときに一体どうなるのか。これをみなやはり零細企業あたりにも同様に負担させて、いまのトラックあたりは五百万円というよりなものを、それを十百万円になり二十百万円になり三十百万円になるという事になつたら、これはもう事業自身がやつていけないという事にもなるだろうし、個人のほうにおきましても車なんか持たない。文明の利器、便利がいいということをやらない。これが使えないという事になるように思うのですがね。この点は社会保障制度という事について、いま直ちにこの問題についてどうしようという事は考えられない、検討されるというよりな話でございますから、もう多く申し上げません。ただ、いまの保険料というもののいわゆる値上げの限度というものが相当まあ自然にワクがある現在の運輸業界の状況だということをよく理解して措置をしていただきたいという意味でございます。しかしながら、事務費分を出してある。いま幾らでしたか、六億四千万円か……。

○政府委員(原山亮三君) 一億四千万円……。

○金丸富夫君 一億四千万、その程度でございますから、もう少し、国民保険とかその他の保険の關係を考へてみて、若干、保障制度というものになるように、助成金というのか、というものを国が出しても決して私は間違いないと思ふ。大いにひとつ御検討をお願いしたいと思います。

○吉田忠三郎君 ちょっと関連ですけれども、保険料金のこと。

先般も分科会における私の大臣に対する質問か

ら、自賠責の保険金を三百万円に引き上げる、きょうこれに関連して同僚の金丸委員が質問いたしておるわけでございますが、実は八月をめどに実施をいたす準備をしていると、大臣答へられましたが、その限りでは私はたいへんけっこうだと思ひます。ただ問題は、いまの質の段階にも出てまいつたように、保険料金を上げるやり方をとつておるといふところに私は問題があると思ふのです。原山局長の答弁では、できるだけ保険料金を上げないような形にして、つまり検討をしておるわけですが、こう言つておられます。私はその考方はさうあるべきだと思ふのです。本来、金丸委員も申されましたが、この自賠責のたてまえというのは被害者保護なんです。被害者の保護なんです。これは、ですから、そういう考え方私は立つべきだと思ふのです。だからといって、賠償金を上げた場合に経常的な経費は償えないという事になれば、これは勢ひ保険料の引き上げというところに検討を加えなければならぬという事は私は出てくると思ふのですが、去年のこの法律の一部改正した段階で五百五十万円に引き上げたときに、私はもうすでにその当時から三百万に引き上げていいじゃないかと、こういう主張をいたしたわけなんです。ただ単に主張したのではありません。当然この三十九年の大幅な保険料の引き上げの改正後における保険業者の利益金等々を、それからいふ原山さんも言つたように、若干剰余金があるはずですから、そういうものを勘案して、法律のたてまえはつまり被害者の保護になつてゐるわけですから、ですから、他の諸般の企業等と比較をして、より膨大な利益金をこの保険事業を通して得てゐるということについては、これはバランスがとれないし、そういう意味では矛盾じゃないか。だから、それを還元してやる意味において、三百万に、その当時です、しても、問題がないじゃないかという質疑をいたしたことがあるのです。当時は、その後の推移等を見ながらとりあへずは百万円を五十万円上げて、百五十万円にいたすということになつて、

現行それが実行されておるわけでありましたが、たまたま三百万円、八月からやるといふ場合に、私はやはりたてまえは保険料金を上げないで、こういうたてまえをとつて慎重に試算してみるのが必要があると思ふのです。そこで保険部長の上林君来ておりますから、その当時から君とくは論争したわけですが、あえてこれは言つておくのですが、ここで答えてもよろしいし、もうひとつ、しきりに資料を検討してみなければなりませんから、つまり、昨年百五十万円に引き上げて、もうすでに決算できておるはずですから、四十一年度の各保険業者、同時に、このときに法律改正したときに、共済連が特殊な扱い方をいたしましたね。これの決算状況をしきりにこの委員会に報告してもらいたい。ですからここで直ちに答へられなければ資料として私は提示をしてもいい。その状況を見ないで、把握をしないで、この保険料金を上げていくという議論はできないわけですが、われわれとしては、ですからそういう關係で、私はいま関連質問ですから長く多く申し上げませんが、ひとつ、まず資料を求めること、概括でつけようですから、決算の状況はどうなつておるのか、これを伺つておきたいというふうに思ひます。まず、ひとつ、そのところをちゃんと頭に入れておいてください。

○説明員(上林英男君) 自賠責の保険成績でございますが、この前の国会でも御説明したように記憶しておりますが、これは事故が起きましたから、保険金が支払われるのに相当のズレがございます。過去の経験によりまして、最終的にある年度の契約が全部支払われるのが五年間を要するわけでございます。と申しますのは、その年度に契約いたしましたものが、短かいので一年、長いので二年契約というのがございますが、この期間の上に責任を担保いたします。それから、現実に事故が起きましたから通知があり、あるいは場合によりまして入院期間が長いというよりなものがございまして、その後の、その保険成績が完全にわかりますまでは、いま申

○古田忠三郎君 関連ですからここでそり多く申し上げませんが、いま部長が答えられた趨勢といえますか、傾向はそれとおりですよ。なかなかいま直ちにここで詳しく言うわけにまいらぬですから、わかるのですが、それにしても、いまあなたがおっしゃったように、事故の絶対の件数が何か全面的にふえておるような気もいたしますけれども、必ずしもそうではないようなものがあるのです。ですからそれを私は概括的なものでよろしいと、こう言ったのですから、ひとつ一カ年間のそりした傾向を資料として提示をしてくださいよ。それから利益率の関係ですが、部長、あなたはやはり頭の中には、今度三百万円にアップする。

てくるものなんで、したがって、普通の保険事業と違ひまして、外務員があなたの方のところへ勧誘したり私のところへしやにむにどうこうというのとじゃないのですよね。そうですね。したがって、そういう人件費等々というものは、一般保険会社と違ひまして、これを取り扱ふ保険会社というものは、これはまことにぬれ手にアワのごとき契約がされて金が入ってくるという次第、またこれは保険部長といえども否定できないと思ふ。そこで一カ年間の、新しくその制度を実行のできる共済連を、私は若干、しろうとながら試算してみたら、取り扱ってからまだ一年をそこそこで純利益五億ないし六億出るのじゃないかという試算が出てくるのです。これはどんな企業がやってみたら、一年間に五億ないし六億の純利益があがつて

くるといふ保険事業なんてどこにもありませんので。ですから、そういうものはやはり保険料金を上げていくというところに還元をいたしていく、ないしは、これは先般、私は農協のある関係の幹部等とこのことで会って、いろいろな意見交換をしてみた。そうしましたところが、やはりこれよりはっぱな考え方だと思いましたよ。思いましたが、被害者の福利厚生施設にサービスとして還元するよりな方法を農協共済連としては考えております。検討いたしております、こう言っておりますよ。これはやはり一つの行き方だと思いますよ。ですから、当面運輸大臣が、この間私のお話に対して、具体的に三百万円アップする、こ

○古田忠三郎君 なかなか大蔵省というのは資料を出したがりないところだが、出してくると確かに大蔵は古くさいですよ。蔵に積んでおつたものばかり持ってくるのだ。出しなさいよ。

○説明員(上林英男君) ただいま御説明申し上げましたように、保険成績と申しますのは、もちろん連続的でございますけれども、ある一年だけを限りますと、五年たちまさんと最終的な成果がわからないわけでございます。ただいまの農協の場合の純剰余というお話でございましたけれども、もちろん保険にはいろいろな予測を入れました成績というものもつくれるわけでございます。ただし過去の経験によりますと、ある契約をいたしまして、一年目に、その当該年度に支払われる金額はたしか一五、六%だったと思います。二年

目が一番多いございまして、約五、六〇％でございましたか、一年、二年を合わせますと七五％ぐらいだったかと思いますが、そういうような状況でございまして、たとえはいまの原付につきましても、まだ一年しか経験いたしておりませんので、それだけの実績をもつて将来を推定するというのは非常にむずかしいわけでございます。したがって、四十一年度だけを出せと、こういうことでございしても、なかなかむずかしいわけでございます。それからもう一つ申し上げておきたいことは、この前にも御説明をいたしましたのが、自賠責の制度はノロス・ノーペイということが基本といたしております。したがって、

○吉田忠三郎君　ですから、確かに一年間だけで、たとへば普通の会計のように、明確に決算状況というものは出てこないです、保険事務ですから。だから、あなたのおっしゃる程度でいいんですがね。つまり、法律改正と同時に百万円を五十万円、つまり保険料金を上げたわけですね。その場合に、当然、どういうカーブを描いていくかという推定といいますが、展望といいますが、想定といいますが、それはそれなりに、大蔵省のあなたの方のほうと運輸省の自動車局といういろいろな事務折衝をしながらやっていったと思う。ですから、その傾向は、上げないときの傾向と上げたあとの傾向ではどうなっているかというカーブ、それからもう一つは、そういつてみても、あとあと、たとえば二年目にどのくらいの資金が必要で

あるか、三年目にはどうなるかというようなことは別として、農協の關係はこれは一年だけですから、つまり保険金として入ってきたものと、全国的に見て事故が何件あったか、これにとりあえずはどの程度のお金が出て、将来の方向はどうなるか、これぐらいなもの、これは先ほど言つたように、明確なものではないけれども、概括的にはそういうものは出ますよ。そのくらいのができないうで、あなた方は役人としてそれを監督指導していくという立場がとれますかね。そのくらいのおものを大蔵省の保険局で把握できないという、あなた、そんなことはここでは答えられないのです。ですから、そういうものを出しなさいという

ことで、ぼくは、そういうものを全体をやり把握をした上で、この保険料金というものをどうするか。あるいは、金丸先生もいろいろな質問をしながら問題点を指摘いたしておりましたが、そういう問題点について検討するわけにいかないと思ふんです。私は、ですから、そういうものを全体を把握して、かりに、今度は逆に保険料金を上げてはならぬ、とすれば、事業用と自家用をどうするかという、やっぱり二重の面をどう考へていかなきやならぬか、具体的に施策をどうするか、こういうものが出てくるはずですよ、これは、何でもかんでも画一的に料金を一律上げていくということになってくれば、これはあなた、今日の自動車運送法に基づく運送事業をやっておる人々はいへんですよ。ですから、そういう全体の方向というものを決定して、その上に、かりに最小限度のものを値上げをしていくという場合でも、事業用と自家用をどうするかというものは、やっぱり政治ですから、いろんな政策というものは踏まえられるんじゃないですか。その意味で私は言っているんですから、ぜひこれは、いま言つたように、委員長、概括的なものでけっこうですから、資料要求しておきます。

○委員長(天坊裕彦君) いまの資料、あなたが言われるように、注釈がたくさんあるということであるけれども、概括的なやつでけっこうですからぜひ出してください。この次にその資料をもとにして、あなたのほうで、これはこういうふうにか考へなきやいけないという注釈があることを説明されるのは、それは承知です。

○説明員(上林英男君) おっしゃる通りに、いろいろな資料をつくりませんと実は料率ははじけないうわけでございますが、これは将来の推定を入れましたいろいろなことをやらなければならぬわけでございます。そういうものをとしまして料率や何かの計算をし、今後の、三百万円なら三百万円に上げるとか、あるいは料率をどういうふうにするかとか、一緒にいま検討をしているわけでございますので、まあこれが確定的なものであ

るということをやつとていまの段階で申し上げられないわけでございます。ただし、概括的にどういふものがお出しできるか、ちよつと運輸省とも御相談いたしまして検討させていただきますが、もちろん、そういうものが全くなく、やみくもに料率をはじいたり何かするものではございません。ある意味でそういう基礎資料を収集いたしまして、それをもとに料率をはじいていくというのがたまたまの作業過程でございますので、そういう意味におきまして、何といひますか、なかなか確かなものをいまここでお出しできるような段階にないような感じがするのでございますが。

○吉田忠三郎君 上林君、そんなことでこの委員会ではいそぐすかという事になりますかね。大臣は八月に実施をしたいという答弁をしているんですよ。それに対して運輸省の自動車局長は、とにかく値上げ幅というのがあるであらうが、最小限度に、ノロス・ノーベイの原則を貫くために慎重に検討しているんだと。しかも、八月に実施するといつたら、いま何月ですか。かりに、この国会は重要問題いろいろかかえておりますから多少の会期延長は私はあるんじゃないかと思ふが、思つてみたつて、八月に実施するとすれば一カ月。これは国会の承認を求めなきやならぬでしょう。そのときに、われわれは料金を値上げしていくことについていろいろな角度から当然審議しなきやならぬ。かりに政令でやるとしても、政令でやるとしても、われわれ黙つてやるといふわけにいかない、いかにいふでしょう。だから、いまの作業過程で出せるものと出せないものがあるかも知れません。出せないものまで出せということはよく言つてませんがね。いま当面そういう問題がありますよと、同僚の金丸委員がそう言っている。確かに問題点がある。あるんですから、問題は、やはり全体の経過を見なきやいかぬ、傾向を見なきやならぬ。それから、君の言うように、将来の展望をひとつ見なきやならぬですよ。ですから、そういうものについての概括的な資料とぼくは言っているんですから、そのくら

いなものは、いま作業過程でありますからなどという、従前のような、これは大蔵官僚の特有のもの、の言い方なんだが、そんなことではいけませんよ、これは。

○委員長(天坊裕彦君) 委員会として資料提出を求めます。

○説明員(上林英男君) 運輸省ともよく御相談いたしまして、検討をいたします。

○金丸富夫君 私質問申し上げようと思つておつたそのことにもうすでに入つたわけでございますが、保険収支の、再保険を含めて、現状はどうなつておるかということをお尋ねしたいのであります。いま大蔵省の御答弁によると、三十九年二月の三倍改正の当時にわれわれがずいぶんとすつたんだやつとお尋ねしたときも、これはみな一件一件がずれておるから全然わからないというふうなことで、ろくろく資料もちょうだいできなかった。これはいま吉田委員の言われるように、契約が二年あるいはまた一年というのいろいろありますから、それに対して一年度だけの問題を会社の決算みたいにはつきり出せということとはできないかもしれぬ。しかしながら、傾向を見ることがはもうすでにできるんじゃないですか。たとへば、運輸省と相談しまして、いつたつて、運輸省の再保険の問題のほうではちゃんとわかつておる。だからこの傾向から見れば三十七年から三十八年、三十八年から三十九年、三十九年から四十年、こういうような移り変わりがあつて、そうしてそれに対する事故発生と支払い金額と、それから車両増加によつての収入増というふうなものもあなた、ちゃんとわかつておるはずなんです。こういうものがちよつだいではないはずなんです。またこれでは吉田委員も十分であらうと思ふ。一々何月何日に起こつた件がどういふふうなことを一々ここで越してどうなるというふうなことを一々こどもつて言うわけではなくて、保険制度自身がほんとうに円満に運営ができるかどうかということを確認しないことには、これはなんぼ政令できまつて

おつてもちよつと運輸委員会としてはそう簡単に、はあ、よろしゅうございませう、というふうにはいかぬと思ふのです。大臣、われわれはそう考へているわけですが、八月実施もよろしいですが、それまでにひとつそういう点を、われわれの疑問とする点をひとつ本委員会においてはつきり御説明のできますようにお骨折りをいただきたい。これはお願い申し上げておきます。

ところで、この今回の値上げは、三十九年の二月に、当時全く異例であるというふうな三倍値上げというふうなことで、しかも保険金額は倍額というふうなものに対して三倍の値上げを行なつた。その理由をいろいろその当時突きとめてみると、三十六億かなんぼ赤字があつたからということでありましたが、こんなものはあなた、いまこの再保険の数字から私が見ても、もう一年たてばそのつりが、ちゃんと余剰利益が残つておるというところはちゃんとわかつておるじゃないですか。だからこういうことで今後の料金、保険金額をなんぼにする、三百万円なら三百万円にする、それから傷害の場合には据置きにするとか、こういう基本原則というものをはつきり踏まえて計算すればわかるはずなんです。ことに数字についてはもうそんなに詳しくないという大蔵省が計算ができないなんというところは私は言わせない。これはぜひひとつそういう点を出していただきたい。ことにいまの車両数、あなたの言われた車両の増加割合というふうなことから見ますと、だいたいこの傷害事故については、三十一年から四十一年までを見ますれば、比較いたしますと、パーセンテージは、自動車の増加数は三十一年を基本として五百四十三となつておるが、傷害事故のほうは、発生件数で五百七となつておる、これは金はどういふことになつておるかまた別に計算しなければならぬわけですが、そういうことになつておりますけれども、保険金の最も多額を要する死亡事故というものは二百五となつておる、傷害事故の半分以下ですよ。そういうふうな数字が減つておるのですよ、絶対数はふ

えておりまして。これは再保険の数字だから、あなたのほうだっておのの会社全部わかつているはず。ところが六割、向こうが四割と、こうきまつて残っているということになる。け残れば向こうも残っているということになる。そこで私がちよつとこの保険収支の点を目の子算でちよつと計算してみたのですが、こういふことになるのじゃないですか。大臣、何か四割上げるとか何とか言っているけれども、四割上げる必要はないのじゃないかと思ひます。というの、見込み累積残額が大体三百四十九億九百万円となつておる。そうすれば、再保険が六割だから、保険会社関係のほうは四割とすれば、これが二百三十四億、そうすると、累積残額合計五百八十九億円となるはずなんです。これはほかに使うことはできぬということをおののほうに言ひから、これは残つておる。五百八十九億あるとすれば、四十一年から二年について保険料の入りが九十億です。それから、今度は、支払いが八十五億です。若干のズレはありましよう。ありましようけれども、大体とんとんということになつておる。そうすると、約六百億になんとなつておる。そして、今度、三百万円の値上げについてどういふことになるか、その計算はまだ私はわかりませんが、そうやうなことをいひましても、私は十分にいけるのじゃないか。ことに、車の台数などというものはとんとんふえておるから、だから必要ないのじゃないかという気がするわけなんです。そして、もちろん上げなければならぬということがあるならば、料率を上げずに据え置きにして上げるというなら、まああれわれは、そこそこでもつてつちめるといふ必要もないと思ひますが、いやしくも国民全般に非常に広くなつた、一般の所有者あるいはまた営業方面、零細中小企業というものに大きく負担をかけるというこの前提に立つならば、どうしてもここをひとつはつきりさしていただきたい。国民もみんな

その点を非常に心配している。ことに政令でありますから、大蔵大臣がこうやうと言へば、あきまつてございませうかというて、運輸大臣のほうでもこれを了承するはずはないと思ひますけれども、同時に事業者自身の経営ということも考えていかなければならぬ。われわれは保険金額を上げることは賛成であります。賛成でありますけれども、それによつてどういふ負担が社会的、いわゆる交通関係の事業者に対して負担になるか、あるいはまた一般の所有者に対してどういふ負担になるかということは、これは一べん確かめなければ、そう、よろしいというわけにはいかぬと思ひます。それで、この点をいひましても、御説明ができればよろしいですが、それでなければ、私もいま吉田委員のお話と同様に、再保険でこの程度のものがわかつておるのだから、この対前年ですつとこれを見ますとわかるのです。あなたの方のいう、一件一件支払い予想、それを仮に立てて、そして、一方やるかというむずかしいことをやる必要はないのです。私は、大勢はわかると思ひます。そういう意味における材料をひとつづつひ出していただきたい。

と、計算からいって大体値上げをせぬでもよろしいといふことになると思ひます。もしならぬとするならば、そこにどういふ理由で上げるのか、この点はひとつしつかりわれわれの納得のいくような資料を出して御説明をお願いしたい。これは大蔵省にお願いです。

それで、大臣に、申しわけありませんが、先ほど申し上げましたように、この問題について八月といふことでございませうけれども、少なくとも保険料を値上げといふことになるならば、それについてはひとつ十分に国民に対してどういふ理由で、こういふぐあいになつておるといふことの一応のひとつの御説明を伺つてからでなければ、政令をもつて実行に入るといふことは、この前の例もありまして、ひとつあらぬように希望したいと思ひます。

それから、同時にまた、保険料値上げといふことになれば、いろいろ公共料金との関係において責任省としてどう考えるかといふことについて、ひとつはつきりもう一度御答弁をお願いしたいと思ひます。

○国務大臣(大橋武夫) まことに申しわけない次第でございませうが、私も従来まことに不勉強でございまして、自動車損害賠償責任保険の実体について十分計数的な知識がなかつたように思ひます。そういう際に、金丸先生の非常にごねごねな御話を伺ひまして非常に啓発されたやうな感じがするのでございませう。先ほど来抽象的には申し上げましたとおり、できるだけ今回の保険金額の引き上げに伴う保険料率の引き上げといふことは、やむを得ないといふ場合においてできるだけ圧縮をいたしたいといふ考えでやつておるわけでございますが、それにつきましては、さらに現在あります再保険の累積赤字といふものも考慮に入れたら、自然減、ことに政府といたしましては、交通安全対策に思ひ切つた金を出してこれを促進しようといふことになつておりますので、今後それが効果を生ずるに従つて一そつ事故率も減つてまいら

○金丸富夫君 大蔵当局にもう一つ申し上げますが、この保険会社に対しては三百三十四億かといふものがまあ資金的にここに留保せられておる。再保険の場合でも三百四十九億といふものがございまして、経済界の感覚からすれば、こゝろの利子といふものを考えずに仕事はできないはずなんです。これはこの前も何かやむやむよくわからなかつたのですが、利子は一切払つておらぬといふことになれば、この利子だけを考えたとしても、保険会社に対しては相当のこれは援助になつておるといふ事実は見のがせないと思ひます。こゝろの利子、金利をやはりちゃんと計算をして、残つたものはこの保険制度の値上げ、あるいはその他の運営に全部利用するといふことになつておる以上、こゝろの利子を国としても一応計算してもいいのじゃないか。一億四千万事務費を出しておるからこれだけ棒引きだと、これは計算してみないと金利に相当するかどうかはわかりませんが、そういう点もひとつ今日そういう場合に立つたならばどういふことになるか、ひとつその点もこの次に資料をもつて御答弁をお願いしたい。

それからもう一つ、この改正をされるということになると、保険料の値上げをするといふことになれば、新しく契約をした者と、それから従来の契約途中の者とを、従来古い契約の場合は、旧保

險金額をやるということにはならぬだろうと思ひます。この前もたしかそうだったと思ひますね。そういうことになればこれがどのくらいになるのか、おそらく保険会社のほうではこのほうを、台帳がわれわれがわからぬから、すぐにまあ疑惑を持って考えますけれどもね。そういうものをもちやんと含めて、そして六百億円もあるのだから、それがどのくらい、一年間にどのくらいいけば済むと、それからまた収入のほうも車両増加においてどのくらいふえるということは、私たちとして過去のあれでもってすぐできるはずなんです。これもひとつやはり明らかにしてください。そうせぬという、せっかく追い込んでまたこの前のように逃げられるようになりませんか。ちょっとそういうことになればわれわれせっかく疑惑を離れて、そうして御当局の担当省の施策に大いに協力または理解するといたしましても、またその疑念が残るようなことにもなりますから、その点をひとつ明らかにして、書類とともに御回答いただきたい。どうでしょう。

○説明員(上林英男君) まず第一の、自賠責の損益収支の問題でございます。先ほどから御説明いたしますように、自賠責の性格にかんがみまして、正確な収支というのとはなかなかむずかしいのでございまして、いろいろ推計をまじえました計算をいたしておるわけでございます。専門的なことばになりましてまことに恐縮でございますが、そのやり方に幾つかの道がございます。運輸省の再保険特別会計でやっておられますのは、アードベースである、こう理解しておりますが、アードベースと申しますのは、その年度に入りまして保険料の既経過分の保険料と前の年度の未経過保険料を足しましてそれを収入とし、さらに支払う保険金及び今後の見込み額を支払いに立てていく、こういう計算をするわけでございます。そのアードベースと申しますのは、当該年度ごとに出てまいります。きわめて速い、迅速にいきますという点に特色がございます。一方、相当思い切った推計を加えてまいらなければならぬ、こういうこと

でございます。自賠責の私どもが料率計算上採用いたしておりますのは、ポリシー・イアー・ベースと申すものでございます。これは当該年度に契約した契約の成績がどうであるかということと計算するものでございます。したがって、その最終数字が出てまいりますまでは非常に、正確にいきますと五年かかるのです。非常に意味では正確でございますが、おそいということ、もちろんポリシー・イアー・ベースだけの出てきた数字だけで保険料をはじくわけにはまいりませんので、いろいろ過去の傾向、損害率の傾向、あるいは一件当たりの保険金額の支払いの傾向というものも深く考えまして推計を加えていくわけでございます。そういう推計のもとに保険料率をはじくわけでございます。しかし、いずれにいたしましても推計の方法でございますから若干の差異はございますけれども、大ざっぱに申し上げますと、運輸省が計算なさっておる数字に近いような数字が出てまいりますことも事実でございます。ただ非常に料率をはじきますときに正確を期しますために、私どもはいま申しましたようにポリシー・イアー・ベースの統計をもとにしまして、それに行きわたるだけ正確な推計を加えて収支をはじいていく、そのもとに保険料率推計をはじいていく、こういう計算を立てていくわけでございます。そういうような意味からどうも私どもは正確にもの言うことになれておりますから、なかなか正確でないものを申し上げるのはちやうどしておるような状況でございますが、率直に申し上げますと、いま申し上げましたように、運輸省のひとつの推計方法でございますので、ざっと大ざっぱに見ればそう大きな差はないという感じは持っております。

それから第二の点は、もし上がった場合に新旧どうするか、こういう問題でございます。で、昨年百万円から百五十万円に上げましたときは料率も上げないで、見込まれる黒字によって処理をするというところでございまして、したがって、本来ならば新しく百五十万円に上げる方には追徴をする

ということを必要としたわけでございます。それをいたしませんでした。今回も過去におきます黒字をどう処理するかという問題にかかわるものでございます。たてまえからいいますと、あるいは今後金額が上がるならば、上がった分だけ追徴するという考え方もございませうけれども、しかし、それではなかなか混乱を事務的に非常にたいへんだらうというような考え方もございします。で、その黒字をもつてそういういままでの契約をせられた方には、その契約が存続する間はそういう黒字でもってまかなつていって、追徴を取らないという考え方もございします。いずれにいたしましても御相談をし、保険審議会で御議論をいたしたい、こういうふうに考えている次第でございます。いづれにいたしましても、今後百五十万円及び三百萬円の車が走らないようにしたい、そういう考えでもあります。ただいま申し上げましたように、料金をもし上げるといたしました場合に、それを追徴するかしないか、あるいは黒字の処理をどうするかという問題と勘案いたしまして計画をしてみたい、こういうふうに考えておるわけでございます。

それから第三の問題でございますが、この前の委員会でもいろいろ御審議を受けたわけでございますが、この自賠責の制度の趣旨にかんがみまして、付加保険料というものは極端に小さく見積もっております。また年々いろいろな物価の上昇等ございまして、そのつど改定をいたしてまいっております。現在の状況におきましては、付加保険料率というものは七〇程度であつたかと思ひたいしております。これもいま申しましたような趣旨からできるだけ付加保険料率を小さく押えたい。諸外国の強制保険の付加保険料率、これはまちまちでございますが、これを大ざっぱに申し上げますと、大体二〇〇程度の記憶を持っておりますが、そういうようなことで、わが国の自賠責制度の付加保険料をできるだけ小さく押えていきたい。そのためには実質的にも相当な負担が保険

会社にかかってくる。また一方、御指摘のございました滞留金利の問題でございますが、本来ならばあるいは保険料率にいろいろそういうものを計算するののも一つの方法かと考えますけれども、世界的にもそういう計算をいたしております。そういう意味合いから滞留金利と事務費の問題というものを両方計算いたしてみますと、ほぼ同じような金額になるというようにことから考えまして、付加保険料をできるだけ小さく押えるということに努力をしておるところでございます。

○金丸富夫君 いまの利子の問題ね、それやっぱりちょっとはじめてみて、大体保険会社のほうはこうなる、再保険のほうはこうなるという資料はいただけたですね。そうしませんとね、一方において事務費等がベースアップ等によってふえたというのが十億あつて、こちらのほうは三十何億がただだということになると、やはり公正を失するということにもなるかと思ひます。だからやはりそこはつきり皆この委員会では出して、こういうことになつておるといふことを一べんここで説明をお願いせんと、何だか大蔵省はもう保険会社の味方ばかりして何も発表しないというふうなことを言われる種にもなりますから、どうぞその点はひとつよろしく表をもつてこの次にお願ひしたい。

○吉田忠三郎君 関連ですが、原山さん、金丸さんの資料を出すときに、車両の増加率も出してくださいよ。大蔵省の連中は車両の増加率なんて全然オミットして、車両がふえたなら車両がふえただけ保険料が収入として上がってくるのですから、これをちょっと保険部長ごまかしはできない。

○政府委員(原山亮三君) 将来の増加見込みでございますね。

○吉田忠三郎君 ええ。

○政府委員(原山亮三君) はい。

○委員長(天坊裕彦君) ひとつ私から保険部長さんにお聞きしたいんですが、強制保険と任意保険の両建てでいっておるといふお話であります。

任意保険の面で事故に対する保険は拒絶するといふ保険会社があるという話があるのです。あなたのお耳に入っておるかどうか、入っておらなければ調べてほしいのですが、もしそういうことがあるとすれば、そういう保険会社の態度というものはどう考えられるか、ひとつお聞きしたい。

○説明員(上林英男君) 委員長がおっしゃいましたようなお話を、私ももちろん耳にいたしております。したがって、保険会社の人々に実情を調査をいたしました。保険会社といたしましては一律、画一にはそういうことはしておらないこととございます。過去の実績あるいは場合にによりまして事故率が非常にいいところはその保険に入らないで、事故が非常に大きいところだけ、たとえば事業所とか何とかというところだけ掛けとくれとおっしゃってくださることもあるという話でございます。極端な場合、また普通のたとえば火災保険その他でございますと、非常に事故を起こしやすいというんでございまして、こういうところに入りこむという防火施設をつくっていただく。予防的な意味もかねていろいろなことを申し上げて保険をいただくというようにございましておるわけでございます。まあ自動車の場合におきましても、論理的には同じようなことを申し上げ、改善措置をお願いをして、保険をいただくというように必要であらうかと思っております。さういふ点がございます。まあそういうふうな点がございます。その何と申しますか、時によりましてはこういうことをやっていただかないと困る。したがって、お引き受けできないというふうなことがあるやと聞いております。ただ、そういうふうなことにかんがみまして、一方におきましては保険会社もまあ商売でございますので、保険契約をお断りするといふのはなかなかある意味では、できるだけ契約をいただくという意味で、それをお断りするのは相当いろいろな事情があるやとも思っておりますけれども、しかし、まあ一方におきまして、できるだけ保険

会社の公共的な性格にもかんがみまして、善意のほんとうに保険をせられる方には、その要望におこたえするというのは、一つの責務であると考えております。そういう意味におきまして、今後たとえばアメリカなどにおきましては、非常に事故が多い方がある意味では相当高い保険料をお払いいただいて引き受けておるといふような制度もあつた。そういうふうなこともかんがみまして、そういう何と申しますか、利率によるメリットと申しますか、あるいはメリットと申しますか、さういふような制度も考えながら、さういふものと相合をせまして、できるだけ善意の保険を利用せられる方にはその要望にこたえられるように、とくに研究してまいりたい。また保険会社にもそのように指導してまいりたい、このように考えております。

○金丸富夫君 それからもう一つ、これは運輸大臣にお聞きしたのですけれども、大蔵当局にお伺いするのが適当と思いますが、損害保険料率算出団体からの申請はあつたのですか、あつたとすればさういふものの資料は出していただけたのですか。

○説明員(上林英男君) ただいま算定会ではいろいろ算定中でございます。正式な申請はまだ出ておりません。

○金丸富夫君 それではいま吉田委員の御要求になつたものも含めまして私、資料をお願いいたしましたのでそれをもとに、ひとつ数字について、この収支の内容、再保険も両方ともひとつ御説明を、時間もだいたい過ぎたやうでございますから、次回をお願いしたいと思つております。大蔵省はいまさうばんをはじいておられる最中で、申しわけないのですけれども、これは大事なことでございまして、ぜひひとつづつそれを提出していただきたと御要求申し上げておきます。

私の質問はきょうはこれで打ち切ります。

○木村美智男君 大臣せっかくお見えなものですから、運輸行政の問題について三点ばかり、これは自動車局を中心にひとつ伺つておきたいと思うのです。

最近、特に事故防止の問題については、政府民間をあげて、あらゆる機関で重大な関心を持つて、それが対策に非常に力を入れているという現状の中で、特にこの自動車行政の問題からいふと、原田局長非常にまじめな人でよくやつておられるのですが、運輸行政という立場から見れば、必ずしも私は十分でないやうだといふように考えている。

〔委員長退席、理事岡本啓君着席〕

そこで伺いたいのは、この前、本委員会でも、監査をしない、いま野放しにしてあるやうな状態では、ハイタク問題にしても、あるいはトラックの問題にしても、これはもう事故は絶えない。むしろ激増する方向にあるから、労働条件の問題、賃金の問題をさういふたやうなことにしてもう抜き打ち監査を含めてやりなさいといふことで、その監査もしたやうです。しかし、その監査の結果がどういふ状態になつたかといふことは、それはその範囲は別としまして、一応本委員会にやっぱ報告をしてもらわなければならぬ、それがなされてないといふことが一つ。その監査の結果、本委員会ではいろいろと指摘したとおりの結果が出ていふといふことについて、それを直すために具体的にどういふ措置をとつたのかといふことが二番目。私の見るところでは、帰庫時間の二時についてもあまり守られていない。三百六十五キロの乗車距離制限についても、これはあまり実行されてない。あるいはできる限り臨時雇い、日雇いといふやうなものは避けろといふことであるけれども、これも業界では必ずしもさういふ方向に前進した措置がとられていない。あるいは刺激的賃金といふことが相当事故の原因になつていふから、できる限り神風タクシードライバの通達に基づいて、固定給を中心とした賃金体系の方向に直していけといふやうな問題についても、これもほかばかしくいっていない、さういふやうな実情が考えられるので、監査の結果に基づいてどういふ措置をとつたのかといふことが二つ目。ですから、いまの監査にからんで、まず二つの問題をお

答えていただきたい。大臣にはあとで方針的なことで伺いますから事情をひとつ聞いておいて下さい。

○政府委員(原山亮三君) 東京のタクシードライバの労働条件等に関する特別監査の結果につきまして、当委員会のほうに、大体資料まとまりましたので、近く資料提出をさせていただきます。

それからその監査の結果についてどういふ措置をしたかといふ問題でございますが、陸運局長が監査した会社以外についても、監査した会社と同様に非常に悪い状態にあるといふことでございまして、全事業者に対して強い警告書を、協会を通じて発したやうな次第でございます。その警告を受けまして、さういふタクシードライバの協会のほうでは、陸運局長に対しまして、いろいろな一般的な改善措置の報告をいたしました。それがさういふ五月十七日でございます。東京乗用旅客自動車協会の会長の波多野元二氏から「タクシードライバの適正化に関する実施要領について」といふことでございまして、その中に、「勤務体系及び営業体系基準案」といふもので「乗務員の過労防止を図り、併せて都内タクシードライバに即応するため、時差勤務制度を設ける」といふことで、一般勤務と時差早朝勤務、時差深夜勤務、三種に分けて、さういふ勤務制度をする。一般的に帰庫の時間が、二時という帰庫の時間が励行されておられますので、タクシードライバの帰庫時間表示ステッカーという制度を考へまして、さういふ乗車拒否の疑惑を解消するために、さういふ帰庫時間のステッカーをはるといふやうなこと、それからタクシードライバの車体、その帰庫方向を示す地名を表示するといふやうなことも出ております。さういふやうにしてタクシードライバの労働条件を、できるだけ過労の防止措置を考へたいといふことで、さういふ報告につきましても、労働省のほうにも十分連絡をとりまして、さういふことが最近労働基準局長から出しました通達の趣旨にもよく沿うものであるといふやうな、労働省のほうからの意見も出ておまして、われわれのほうとしては、陸運局長を通じてさういふ

措置を講じておりますが、あわせて日雇い運転手の問題が非常に問題になっておりますので、自動車局長名でもって日雇い運転手というものは運輸規則の順守という面から非常に悪いことであるというところで、ことしの一月十八日付をもちまして、その改善措置を通過いたしましたような次第でございます。先生から運輸委員会ではいろいろと御指摘を受けましたものにつきまして、十分ではございませんけれども、一つ一つ少しでもよくなる方向に向けてまいりたいと思つて指導してまいりたいと思つております。

○木村美智男君 監査結果については、近く資料を提出したいと思つておりますが、これはいいです。

それから、その結果に基づいてとつた措置については、時間がありませんから、いいとか悪とか、こゝで言うつもりはありませんので、こゝから資料を出していただきたいということにして、いま答への中で出てきた実は時差出勤の問題、時差出勤自体はなくて、これは労働省のほうに關係があるもので、どうも局長のお話では、労働省が了解をした、そういうことではないかという話だといふので、労働省にもこれは伺いたいと思つたのですが、二・九通達というのとは、とにかく事業場外における運転時間は十八時間以内にとどめるべきである、あるいは休憩は二時間以上とせなければ事故防止上よくない、賃金についてはあまり刺激的な賃金体系をとつてはならぬ、こゝういったようなことが、大体二・九通達を中心だと思つております。それで、そのことと時差出勤というやつは、自動車局長はいろいろに考へてゐるのか知らぬが、事業場外における運転時間十八時間というものを尊重するすれば、時差通達というやつは、ちよつと私の見解では認めがたいという立場に立たなければちよつとおかしいように思ふのだが、これは労働省のほうにお伺いしたいけれども、二・九通達を出した立場から、時差出勤はそれによろしいのだといふ局長の立場なん

ですが、そういうたようなことは二・九通達としてはそういう精神でよろしいのかどうか。これはまあきり、私から言わせれば、矛盾している。八時出勤というやつを九時にし、十時にすれば、帰庫時間の二時というものは十八時間を持つていく限り、三時にし、四時にするということになつたら、帰庫時間にも關係してくるという問題にもなるし、要するに事業場外の運転時間十八時間という問題にもこれは矛盾してくると思ふ。これはたいへん問題になることだから、その点についてまず自動車局長に答えてもらつて、そのあとで労働省のほうから、そういうことについてよろしいといふことを労働省が言つたのなら言つたように、どういふ立場で言つたのか、それははっきりしてもらわなければならぬ。

○政府委員(原山亮三君) 東京乗用旅客自動車協会の「タクシー事業運営の適正化に関する実施要領」についての報告、東京陸運局長が東京労働基準局長あてにことしの五月二十九日、この資料を添へまして、これが労働基準局長通達で適合しているかどうかということについての書類を出しております。それに基づきまして東京の労働基準局長から東京陸運局長あてに六月七日付で回答が参つております。それによりますと、「東京乗用旅客自動車協会の改善対策に基づく運転者の勤務体系については、労働基準法並びに昭和四十二年二月九日付基発第百三十九号による「自動車運転者の労働時間等の改善基準について」の労働省労働基準局長通達に適合するものと認められますので、回答いたします。」、こゝういふ書類をいただいております。その時差出勤も含めて適合しておるものと、主管官庁からの御返事をいただいて、われわれもそういうふうにご了解しております。

○説明員(藤澤正勝君) ただいまお尋ねの、具体的な案件につきましては、東京基準局から詳細な報告を聞いておりませんので、こまかい点は何でもございませうけれども、ただ全体といたしましてはいわゆる二・九通達というものは、運転者の長時間労働あるいは休日労働等の改善をはかつていきたいという趣旨で、先ほど先生の御指摘のよう内容のものを出して、それによつてやつていただきたいといふことを強くお願いをしておる通達でございますが、かねがね私も二時帰庫という運輸省のほうの御方針がございましたけれども、その通達を出しますにつきますと、関係業界、関係労働組合の方々と相談いたしました際に、やはり深夜にかなりの需要がある。その場合に全く走らないことに無理があるといふような御説明もございました。私は運輸省のほうの御了解が得られれば、十八時間ある一日の労働時間が何時間というワケ内で、ある程度実態に合わせた合理的な運営をすることがあつてよろしいのではないかとこゝろから私見を非公式に協会の方にいろいろ話し合ひの過程で申し上げたことはございします。いまの案件につきましては、東京の問題でございしますから、東京の労働基準局から、いまお話しのような文書で御連絡が参つたことと思ひます。私も少しはして、この通達の範囲内であるならば、その辺は実態に即した案であれば差しつかえないといふふうに考へる次第でございします。

○木村美智男君 この問題で長時間労働をしようと思ふわけけれども、いまの労働省の見解は、十八時間というところで帰庫時間が二時から下がつてくる、要するに十八時間であればかまわないのだといふことではないと思ふ。なぜかといふと、大体タクシーを二時以降走らせるといふこと自体異常なんです。そういうものをやればよくないといふことが事故防止上は重要だといふことに考へ方の基本を置いてもらわれないと、もし二時以降、たとへば病人が出たとかあるいはどうして降、これは必要だといふようなことについては、それはハイヤーもあれば、あるいは何か特別な事前における連絡といふものもあつて、例外的なものとして扱われることはいけけれども、一般原則として、それは二時過ぎの問題が野放しで――野放しといふことになるのですよ、これは時差出勤を

認めていけば。そういうことで三時、四時まで働かせるといふことであつては、それはもう實際問題として事故防止という観点からは、全く有害な方式になるので、実情に合つたと言ふけれども、実情といふのは、大体かつての、いままでの慣習といふか習慣といふか、それがそれなんであつて、それはほんとうの意味での実情といふふうには、これは言えない性質のものでもあり、事故防止という観点からいけば、だから私は、労働省が答へたのもおそろしく無制限に時差出勤をやらばいいのだという趣旨ではないと思ふのです。こゝろからこのことについては、いまの精神といふものを少し今後の指導上に生かしてもらつて、深い論争は、これは時間の關係もありますから、するつもりはありませんが、とにかく時差出勤については、全面的によろしいのだといふ立場をとるとすれば、これはもう一回あらためて委員会としてやらなければならぬ。それで、こゝろの場合には、私はそういうことになつて、二時を多少こえるようなことも特殊の場合にはあり得るという程度のことには理解をして、きょうは議論をそれ以上深めようとは思はせんから、これは十分ひとつ労働省、運輸省の間で意思統一をして、そしてこれからの指導の方向に生かしてもらいたい、こゝろのことにしておきます。

ただ実施の状況について、いわゆる何といふんですか、監督官がたとへば少ないとか、いろいろ経営者のこれに対するやる気があるとかないとかいう障害事項もいろいろあると思ふ。そういうたようなことも關係をして二・九通達というものはどういふふうの実施をされてゐるのか、大体趣旨どおりいつてゐるのか、問題点がいろいろあると、こゝろいふふうに見てゐるのか、そういうことについて一つ一つの具体的な例は必要ございませんから、大筋として見て、大体二・九通達というものはよくいつてゐるのか、それとも、どうもなかなかいろいろ障害があつて、すべり出しはしてゐるけれども、これから相当徹底をしていかなければならぬのが現実の実態だといふのか、そこら

辺を聞かしてもらって、そうならばそうなるの
うに二・九通達というものをやはり実行されるよ
うな条件というか、あるいはそういう推進をは
かっている立場を私どもとしてもつていかなけ
ればならぬと思うので、その辺の事情を少し聞か
していただきたい。

○説明員(藤田正勝君) 御議論は遅けたいとい
うお話しですが、先ほどの点で一言申し上げ
たいと思いますが、深夜の運転が非常に一般的に
行なわれるということが好ましくないということ
は、私どもももちろんそのとおりでございます。た
だ、さつき申し上げましたのは、一律に二時とい
うことは、あまりにしゃくし定木に規制をしよう
としたしますと、結局、実際に需要があるんだか
らというように、結局、口だけいって、かえつ
てそういう労働時間の乱れが多くなるというこ
とをおそれまして、私どもとしてはある程度の例
外的な、もちろん全面的にやるとい意味じゃな
くて、さつき先生おっしゃったような例外的な意
味の若干の時差ということこれはあってもしか
たがないのではないかと、こういう気持ちで
ございまして、誤解のないようにお願いをし
たいと思っております。

それから、いまの二・九通達はその後どうなっ
ているかという御質問でございますが、実はこの
四月からこれを動かしてまいりまして、この春の
交通安全週間にかけて、全国的にこの施行状
況を監督指導をいたしております。また個々の事
業所に聞かして、徹底いたしますようにパンフ
レット等ももちまして、指導をかねまして現場に
おもむいておる次第でございます。それらの詳細
はまだつかんでおりませんが、速報的に聞
いております点では、個々の零細な、たとえば地
場のトラックでありますとか、あるいはダンブで
ありますとか生コンでありますとか、いろいろ地
場の具体的問題を言っておられる向きもござい
ますけれども、全面的に申し上げますと、従来、神
風以来、数次のこういった労働管理の改善の通達
を出しました例と比較いたしまして、非常に今回

は関係者が真剣に受けとめていただいております
で、そして趣旨についてはいずれも御賛同をいた
だいております。したがって、個々の点につきま
しては、その実施状況を見まして、また検討を要
する点があるかと思っておりますけれども、趣旨ある
いは大綱につきましては、関係者一同今後の雇用
情勢あるいは交通事故の現況等に照らしまして、
こういったものはぜひやっていかなければならぬ
という気持ちが高まっているというふうな
私どもは受け取っている次第でございます。

○木村美智男君 ところで、いまの二・九通達
が、非常に実施しようという気運が高まってい
へんという方向にあるということ、私はある程度
労働省が、労働基準法の立場から、こういう通達
が出されたということ、内容の一つ一つについ
てはそれは意見もありません、ありますけれど
も、大綱的にまあ時宜を得た措置だというふう
に見えてはいます。そういう立場から考えても、
ここでひとつ大臣、これは運輸省としても考えて
もらわなければならぬことは、せっかくそういう
通達が出たら、やはり運輸行政の一環としてね、
そういうことを踏まえた中で、やはりこれは労働
省が出した通達だから労働省のほうにまかしてお
けというふうには思っていないかもしらぬけれど
も、多分その熱意というものを対して、積極的
にそれを吸収した形で運輸行政を行なうという
姿勢がないのが、少し私は残念だ、こういう
気持ちなんです。むしろその業者の立場の意見
も聞いて、それに基づいて、労働省はどういう見
解を持っているかといったようなことを大体聞い
ているようなことでは、本来ですね、これはどこ
へその目標を置いておられるのか、ほんとうに事故防
止という問題を重点に考えているのかどうかとい
うことは、ちょっと疑問に思ふ。そういう立場で
聞いたんで、もしね、かりに、例外的なようなこ
ととして監督課長答えたようなことがあれば、む
しろ運輸省としては、あなた方には免許条件の許
可権限まで持っているんだから、ある程度ね、これ
は規制する気持ちさえあれば、多少規制を加えて

もやはりそれを実行していくということ、そ
れによって事故を防止していくという積極的な姿
勢がなければね、一体運輸行政というものは今日
あるのかどうかというのをいま言われている。
きょうこれについて答弁求めようとは思いません
けれども、もう少し積極的な姿勢がほしいという
ことを強く注文をして、これからのやり方にあ
たって、ひとつそういう立場でやってほしいとい
うことを強く要望しておきます。

時間の関係上、もう一つだけ伺いますが、この
許可の問題について、大臣、それは新聞でい
ろいろと共和製糖問題は政治家の黒い霧とい
う問題もさることながら、そういう情勢であるか
ら、今日の社会全般を通して、やはりそういう点
を一通りいかなければならぬという点からいけ
ば、やはり私はどこにそういう具体的な例がある
とか根拠があるとかいうことを、一々今日の段階
で申し上げようとは思わぬけれども、かりにうわ
さ程度であっても、許可問題めぐるって、そう
いったようなことがちらほらと聞かれるようなこ
とはよろしくない。これはひとつ厳正にね、そう
いうことについて、やはり立場を明らかにすると
いう意味で、私は法人タクシーという場合の
増車の基準というものは一体どういうことになっ
ているのか、あるいは事業規模は、ほんとうにこ
れはやっていくのに適正だと思われる車両台数と
いうようなものは、一体東京の場合はどのくらい
が適当か、地方の場合はどのくらいが適当かとい
うことも、一つの目安がなければいかぬ。そうい
うようなことについて、ひとつはつきりこの問題
について明らかにしてもらうと同時に、個人タク
シーの場合においても、三十四年の十二月です
か、出ているわけですね、自動車局長から、個
人タクシー個人営業一人一車制の取り扱いにつ
いてというものが出ているわけですが、従来
のこの通達というものは、その後変更したのかど
うか、してないかすれば、多少最近起きている
問題について、うまくない。で、ここでその具体
例をあげようとは思いませんが、そういうことが

あるので、ひとつ、この法人タクシーの問題と、そ
れから個人タクシーの認可基準の問題、この二つ
について答えていただきたい。

○政府委員(原山亮三君) 自動車の免許につ
きましては、われわれも平素から厳正公平にやるよ
うに指導をしております。特にタクシーの増車の問題でございますが、各
地域によりまして若干の特殊性によって、や
り方が違ふと思っておりますけれども、一般的にはやはり
当該地域でタクシーの需要というものが増加して
いる。たとえば人口が非常に伸びたとか、既存の
事業者の収入状態が非常にいいとかいうふうなこ
とでもって、いろいろなメルクマールでもってそ
の増車の基準というものをつくっております。そ
の基準のつと一つ一つの申請につきまして
は、道路運送法の免許基準に従って処理してお
るわけでございます。特に地域地域による規制規模
の問題でございますが、いろいろ問題につ
きましては各陸運局長の諮問機関でございます自
動車運送協議会というのがございますが、そうい
うところでもいろいろ審議もございまして、東
京あたりにおきましては、最低二十両というよう
なところで新免につきましては認めている。しか
し、地方の都市へ行きますと、そういうふうな二
十両というふうなことになるまいと、場合によ
って、場合によっては五両というふうな新免もあ
る、こう思いますけれども、いずれにしても
大都会におきましてはあまり小さな事業者とい
うものは新たに認めないというふうな考えで進ん
でおるわけでございます。

それから個人の場合でございますが、これにつ
きましては制度の発足が、タクシーの運転手に希
望を与える、そして現在のタクシー業界に新風を
注ぐというふうな趣旨でもってでき上がったもの
でございますので、そういう趣旨ののつとて、
主体はタクシーの運転経歴者であつて長年経歴し
て事故も非常に少ない、そういうふうな人たちが
おもになつて認められておるといふことでござ
いまして、特に個人タクシーの制度ができ上が

してから根本的にその考え方を變更するというようなことはいたしておりません。

○木村美智男君 自動車局長、間違えてもらつては困るので、タクシーの個人営業の取り扱いについて局長通達の三十四年に出示したやつは非常にいいことが書いてあるということを言っているわけだ。それにかかわらず今日行なわれておる認可、免許という具体的な例を見ると、必ずしもそうならないと云ふことを私申し上げた。それをいまの通達をみるのみに言われたつて、それは実情とちよつと違ふから、少しそれは、何というか、具体的にそういうことになるようにきちつとしなければいけませんよということを書いてあるので、それを私のほうから例をあげませんから、高松の陸運局の管内を調べてみて下さい、ことしどういふ状態をやつたか、この通達とびつたり合つておるかどうか、そういうことをひとつ調べてみてもらえば、それはいま自動車局長が言つたようなことに必ずしもなつていないように思ふから、そういうところをひとつきちつとしてほしい。もしそれが、私が言うようなことじゃなくて、この通達どおりきちつとなつてゐるというなら、あとで、おまえ言つたのはけしからぬと言われてもいいですけれども、そうなつてないからそこをひとつ調査をして、そうして、なつてないならなつてないように全体に対して、全陸運局の地方傘下に対して、自動車局長としてやはり新しい指導方針をこれに沿つた形で出していくということを手を打つてもらわなければいけない、そういう意味で申し上げたわけです。いいですな。そういうことでいま質問いたしました

が、大臣、いまの労働基準の關係からいつてもきわめて自動車行政というのはむずかしい問題、私自身もそれはよくわかつてゐるが、むずかしいからといつてあまい態度をとつておつたり、しよるがないからしばらく静観をしてゐるといつたようなことではなかなかうまくいかぬので、まず一つは、關係の官庁と自動車行政を扱うほうとが密接な連絡をとつて、そういう立場で協力し

て、たとへば通達が出たら今度は運輸行政の立場ではそれを生かしていくためにどういふふうになければならぬかということの意思疎通をはかつて、それを自動車行政の上に生かしていくということがまず第一に必要なだ。

それから第二番目には、いま言つたような許認可の問題ではやはりいろいろのうわさが流れるというふうなことは、これはよろしくない。したがつて、そういううわさが出ないようにな陸運事務所に對してもそういう指導をきちつとしてほしいということ。

第三番目には、通達を出したとか、いろいろのことを言ひけれども、通達の出しつぱなしなら実行したかしないかもわからぬのですから、よくその出した通達に対して確認をして、そうしてその実行がなされていなくところに対しては、き然たる態度でやはり免許の取り消しなり、ある程度営業に対する制限なり、それくらいの態度をきちつと持つていかなければならぬかこのむずかしい自動車行政をしゃんとさせることはできないということについて、きよはいはば要望的なことを中心に申し上げたので、それに基づいて自動車局からもきよかな報告でもあれば聞かしてもらつて、そういう趣旨をひとつくんで今後の運輸行政をやはりき然たる態度で積極的に進めてほしいということ、きよは要望にとどめておきます。大臣、この点について考え方をひとつ。

○國務大臣(大橋武夫君) ただいまの木村委員のおつしやいましたことはまことにごもつともございまして、よくわかりました。できるだけこれに沿うようにつとめたいと思ひます。

特に労働行政の面からするハイヤー、タクシーに對するいろいろな指導方針、これに對してやはり自動車行政当局としても協力すべきだという御意見は全くそのとおりに思ひます。従来そういう点が多少欠けておつたやに思われます。今後は労働省ともよく連絡をとるようになつてほしい。いろいろな通達を労働省から出す場合においても、事前にひとつよく双方で話し合ひをいたしまし

て、双方の意気込みをそろえて進むという体制をとることのできるよう今後労働省にもよくお願いをいたしたいと思ひます。

○理事(岡本悟君) ちよつと速記をとめて。

〔速記中止〕

○理事(岡本悟君) 速記を起こして。

○木村美智男君 大臣、いま答へられた趣旨に沿つて、きよかな問題については本日でなしに、問題があれば具体的に話をして善処をしていくと、こういうことで質問終わります。

○理事(岡本悟君) 本日はこれにて散会いたします。

午後一時三十一分散会

六月十三日予備審査のため、本委員会に左の案件を付託された。

一、外貨埠頭公団法案

外貨埠頭公団法案

外貨埠頭公団法

目次

第一章 總則(第一条―第八条)

第二章 管理委員会(第九条―第十八条)

第三章 役員及び職員(第十九条―第二十九条)

第四章 業務(第三十条―第三十五条)

第五章 財務及び會計(第三十六条―第四十八条)

第六章 監督(第四十九条・第五十条)

第七章 雑則(第五十一条―第五十三条)

第八章 罰則(第五十四条―第五十六条)

附則

第一章 總則

(目的)

第一条 外貨埠頭公団は、外国貿易の増進上特に重要な地位を占める港湾において、外貨埠頭の整備を推進するとともにその効率的な使用を確保することにより、港湾の機能の向上を図り、もつて外国貿易の増進に寄与することを目的とする。

(定義)

第二条 この法律において「外貨埠頭」とは、次の施設及びその附属施設の總体をいう。

一 本邦の港と本邦以外の地域の港との間に航路を定めて一定の日程表に従つて船舶を就航させ、主として貨物の運送を行なう事業(以下「外航貨物定期航路事業」という。)の用に供される船舶(以下「外航貨物定期船」という。)を係留するための岸壁及びその前面の泊地

二 前号の岸壁に係留される外航貨物定期船に係る貨物の荷さばきを行なうための固定的な施設

三 前二号の施設の機能を確保するために必要な護岸及び臨港交通施設

四 前各号の施設の敷地

(法人格)

第三条 外貨埠頭公団(以下「公団」という。)は、法人とする。

(公団の数及び事務所)

第四条 公団は、京浜外貨埠頭公団(以下「京浜公団」という。)及び阪神外貨埠頭公団(以下「阪神公団」という。)とし、それぞれ主たる事務所を東京都及び神戸市に置く。

2 公団は、運輸大臣の認可を受けて、必要な地に從たる事務所を置くことができる。

(資本金)

第五条 京浜公団の資本金は、二億一千万円と東京都及び横浜市が京浜公団の設立に際し出資する額の合計額とし、阪神公団の資本金は、二億九千万円と大阪市及び神戸市が阪神公団の設立に際し出資する額の合計額とする。

2 政府は、公団の設立に際し、前項の二億一千万円及び二億九千万円を出資するものとする。

3 公団は、必要があるときは、運輸大臣の認可を受けて、その資本金を増加することができる。

4 前項の規定により公団がその資本金を増加するときは、政府並びに京浜公団にあつては東京

都及び横浜市、阪神公団にあつては大阪市及び神戸市は、当該公団に出資することができる。

(登記)
第六条 公団は、政令で定めるところにより、登記しなければならない。

2 前項の規定により登記しなければならない事項は、登記の後でなければ、これをもつて第三者に対抗することができない。

(名称の使用制限)

第七條 公団でない者は、その名称中に外貨埠頭公団という文字を使用してはならない。

(民法の準用)

第八條 民法（明治二十九年法律第八十九号）第四十四條（法人の不法行為能力）及び第五十條（法人の住所）の規定は、公団について準用する。

第二章 管理委員会

(設置)
第九條 公団に、管理委員会（以下この章において「委員会」という。）を置く。

(権限)

第十條 公団の事業計画、予算及び資金計画並びに決算は、委員会の議決を経なければならない。

(組織)

第十一條 委員会は、委員五人及び公団の理事長をもつて組織する。

2 委員会に委員長一人を置き、委員の互選により選任する。

3 委員長は、委員会の会務を総理する。

4 委員会は、あらかじめ、委員のうちから、委員長に事故がある場合にその職務を代理する者を定めておかなければならない。

(委員の任命)

第十二條 委員は、運輸大臣が任命する。この場合においては、公団に出資した地方公共団体の長がそれぞれ推薦した者のうちからそれぞれ一人を任命しなければならない。

(委員の任期)

第十三條 委員の任期は、二年とする。ただし、補欠の委員の任期は、前任者の残任期間とする。

2 委員は、再任されることができる。

(委員の欠格事項)

第十四條 次の各号の一に該当する者は、委員となることができない。

一 物品の製造若しくは販売若しくは工事の請負を業とする者であつて当該公団と取引上密接な利害關係を有するもの又はこれらの者が法人であるときはその役員（いかなる名称によるかを問はず、これと同等以上の職権又は支配力を有する者を含む。）

二 当該公団が所有する施設を使用して事業を営む者又はその者が法人であるときはその役員（いかなる名称によるかを問はず、これと同等以上の職権又は支配力を有する者を含む。）

三 前二号の事業者の団体の役員（いかなる名称によるかを問はず、これと同等以上の職権又は支配力を有する者を含む。）

四 当該公団の役員又は職員

(委員の解任)

第十五條 運輸大臣は、委員が前条各号の一に該当するに至つたときは、その委員を解任しなければならない。

2 運輸大臣は、委員が次の各号の一に該当するときは、その他委員たるに適しないと認めるときは、その委員を解任することができる。

一 心身の故障のため職務の執行に堪えないと認められるとき。

二 職務上の義務違反があるとき。

(委員の報酬)

第十六條 委員は、報酬を受けない。ただし、旅費その他職務の遂行に伴う実費を受けるものとす。

(議決の方法)

第十七條 委員会は、委員長又は第十一条第四項

に規定する委員長を代理する者のほか、委員及び理事長のうち二人以上が出席しなければ、会議を開き、議決をすることができない。

2 委員会の議決は、出席者の過半数をもつて決する。可決同数のときは、委員長が決する。

3 委員会は、公団の役員又は職員をその会議に出席させて、必要な説明を求めることができる。

(委員の公務員たる性質)

第十八條 委員は、刑法（明治四十年法律第四十五号）その他の罰則の適用については、法令により公務に従事する職員とみなす。

第三章 役員及び職員

(役員)

第十九條 公団に、役員として、理事長一人、副理事長一人、理事四人以内及び監事一人を置く。

(役員職務及び権限)

第二十條 理事長は、公団を代表し、その業務を総理する。

2 副理事長は、公団を代表し、理事長の定めるところにより、理事長を補佐して公団の業務を掌理し、理事長に事故があるときはその職務を代理し、理事長が欠員のときはその職務を行なう。

3 理事は、理事長の定めるところにより、理事長及び副理事長を補佐して公団の業務を掌理し、理事長及び副理事長に事故があるときはその職務を代理し、理事長及び副理事長が欠員のときはその職務を行なう。

4 監事は、公団の業務を監査する。

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

(役員任命)

第二十一條 理事長及び監事は、運輸大臣が任命する。

2 副理事長及び理事は、運輸大臣の認可を受けて、理事長が任命する。

(役員任期)

第二十二條 役員任期は、四年とする。ただし、補欠の役員任期は、前任者の残任期間とする。

2 役員は、再任されることができる。

(役員欠格事項)

第二十三條 次の各号の一に該当する者は、役員となることができない。

一 政府又は地方公共団体の職員（非常勤の者を除く。）

二 第十四條第一号から第三号までの一に掲げる者

(役員解任)

第二十四條 運輸大臣又は理事長は、それぞれその任命に係る役員が前条各号の一に該当するに至つたときは、その役員を解任しなければならない。

2 運輸大臣又は理事長は、それぞれその任命に係る役員が第十五條第二項各号の一に該当するときは、その他役員たるに適しないと認めるときは、その役員を解任することができる。

3 理事長は、前項の規定によりその任命に係る役員を解任しようとするときは、あらかじめ、運輸大臣の認可を受けなければならない。

(役員兼職禁止)

第二十五條 役員は、営利を目的とする団体の役員となり、又は自ら営利事業に従事してはならない。

(代表権の制限)

第二十六條 公団と理事長又は副理事長との利益が相反する事項については、これらの者は、代表権を有しない。この場合には、監事が公団を代表する。

(代理人の選任)

第二十七條 理事長は、公団の理事及び職員のうちから、公団の従たる事務所の業務に關し一切の裁判上又は裁判外の行為をする権限を有する代理人を選任することができる。

(職員任命)

第二十八條 公団の職員は、理事長が任命する。

(役員及び職員公務員たる性質)

第二十九條 第十八條の規定は、役員及び職員について準用する。

第四章 業務

(業務の範囲)

第三十條 公団は、第一条の目的を達成するため、京浜公団にあつては東京港及び横浜港の、阪神公団にあつては大阪港及び神戸港の港湾法(昭和二十五年法律第二百十八号) 第二條第三項に規定する港湾区域並びに同條第四項に規定する臨港地区及びその周辺の地域において、次の業務を行なう。

一 外貿埠頭の建設を行なうこと。

二 前号の規定により建設した外貿埠頭の施設のうち第二條第一号の岸壁及び同條第二号の施設(以下「岸壁等」という。)を有償で貸し付けること。

三 第一号の規定により建設した外貿埠頭に係る災害復旧工事を行なうこと。

四 前二号に掲げるもののほか、第一号の規定により建設した外貿埠頭の改良、維持その他の管理を行なうこと。

五 前各号の業務に附帯する業務を行なうこと。

2 公団は、前項の業務の遂行に支障のない範囲内において、あらかじめ運輸大臣の認可を受けて、次の業務を行なうことができる。

一 前項第一号の規定により建設した外貿埠頭の円滑な利用を確保するために必要な倉庫、事務所、店舗その他政令で定める施設(次号において「倉庫等」という。)の敷地(その敷地内の道路を含む。次号において同じ。)をその外貿埠頭に隣接して造成し、及び管理すること。

二 委託に基づき、前号の敷地の造成と一体として建設することが適当であると認められる倉庫等の建設を行なうこと。

三 委託に基づき、港湾施設に関する工事並び

にこれに関する調査、測量、設計、試験及び研究を行なうこと。

3 公団は、前項第一号の業務について運輸大臣の認可を受けようとするときは、あらかじめ、当該外貿埠頭に係る港湾の港湾管理者(港湾法第二條第一項に規定する港湾管理者をいう。以下同じ。)に協議しなければならない。

4 公団は、第二項第一号の業務を行なう場合においては、政令で定める基準に従つてしなければならない。

(基本計画)

第三十一條 運輸大臣は、政令で定めるところにより、前條第一項第一号の業務につき基本計画を定め、これを公団に指示するものとする。これを変更するときは、同様とする。

2 運輸大臣は、前項の基本計画を定め、又は変更しようとするときは、あらかじめ、当該基本計画に係る港湾の港湾管理者に協議しなければならない。

(工事業計画)

第三十二條 公団は、第三十條第一項第一号の業務を行なおうとするときは、運輸省令で定めるところにより、前條第一項の基本計画に基づいて工事業計画を作成し、運輸大臣の認可を受けなければならない。これを変更しようとするときは、同様とする。

2 第三十條第三項の規定は、前項の工事業計画を作成し、又は変更しようとする場合について準用する。

(岸壁等の貸付け)

第三十三條 公団は、第三十條第二項第二号の業務については、次の各号の一に掲げる者に対し、外航貨物定期船の使用の単位ごとに岸壁等を一体として貸し付けるものとする。

一 当該岸壁等に係る港湾を航路の起点、寄港地又は終点とする外航貨物定期航路事業を営む者

二 当該岸壁等に係る港湾について港湾運送事業法(昭和二十六年法律第六十一号)第三

條第一号の一般港湾運送事業の免許を受けた者

2 第三十條第三項の規定は、前項の規定により岸壁等を貸し付けようとする場合について準用する。

第三十四條 岸壁等の貸付料の額の基準及び算出方法に關し必要な事項は、政令で定める。

(業務方法書)

第三十五條 公団は、業務開始の際、業務方法書を作成し、運輸大臣の認可を受けなければならない。これを変更しようとするときは、同様とする。

2 前項の業務方法書に記載すべき事項は、運輸省令で定める。

第五章 財務及び會計

(事業年度)

第三十六條 公団の事業年度は、毎年四月一日に始まり、翌年三月三十一日に終わる。

(事業計画等の認可)

第三十七條 公団は、毎事業年度、事業計画、予算及び資金計画を作成し、当該事業年度の開始前に、運輸大臣の認可を受けなければならない。これを変更しようとするときは、同様とする。

2 公団は、前項の規定による運輸大臣の認可を受けたときは、事業計画、予算及び資金計画に關する書類を、公団に出資した地方公共団体に提出しなければならない。

(財務諸表)

第三十八條 公団は、毎事業年度、財産目録、貸借対照表及び損益計算書(以下この条において「財務諸表」という。)を作成し、当該事業年度の終了後三月以内に運輸大臣に提出し、その承認を受けなければならない。

2 公団は、前項の規定により財務諸表を運輸大臣に提出するときは、これに当該事業年度の事業報告書及び予算の区分に従い作成した決算報告書を添え、並びに財務諸表及び決算報告書に關する監事の意見をつけないならない。

3 公団は、第一項の規定による運輸大臣の承認を受けたときは、遅滞なく、財務諸表を官報に公告し、かつ、各事務所に備えて置かなければならない。

4 公団は、第一項の規定による運輸大臣の承認を受けたときは、財務諸表及び決算報告書を、公団に出資した地方公共団体に提出しなければならない。

(利益及び損失の処理)

第三十九條 公団は、毎事業年度、損益計算において利益を生じたときは、前事業年度から繰り越した損失をうめ、なお残余があるときは、その残余の額は、積立金として整理しなければならない。

2 公団は、毎事業年度、損益計算において損失を生じたときは、前項の規定による積立金を減額して整理し、なお不足があるときは、その不足額は、繰越欠損金として整理しなければならない。

(借入金)

第四十條 公団は、運輸大臣の認可を受けて、長期借入金又は短期借入金をすることができる。

2 前項の規定による短期借入金は、当該事業年度内に償還しなければならない。ただし、資金の不足のため償還することができないときは、その償還することができない金額に限り、運輸大臣の認可を受けて、これを借り換えることができる。

3 前項ただし書の規定により借り換えた短期借入金は、一年以内に償還しなければならない。

(京浜外貿埠頭債券及び阪神外貿埠頭債券)

第四十一條 京浜公団又は阪神公団は、運輸大臣の認可を受けて、それぞれ京浜外貿埠頭債券(以下「京浜債券」という。)又は阪神外貿埠頭債券(以下「阪神債券」という。)を発行することができる。

2 前項の規定による京浜債券又は阪神債券の債権者は、当該公団の財産について他の債権者に

先だつて自己の債権の弁済を受ける権利を有する。

3 前項の先取特権の順位は、民法の規定による一般の先取特権に次ぐものとする。

4 公団は、運輸大臣の認可を受けて、京浜債券又は阪神債券の発行に関する事務の全部又は一部を銀行又は信託会社に委託することができる。

5 商法（明治三十二年法律第四十八号）第三百九条から第三百十一条まで（受託会社の権限及び義務）の規定は、前項の規定により委託を受けた銀行又は信託会社について準用する。

6 前各項に定めるもののほか、京浜債券及び阪神債券に關し必要な事項は、政令で定める。

（債務保証）

第四十二条 政府は、法人に対する政府の財政援助の制限に關する法律（昭和二十一年法律第二十四号）第三条の規定にかかわらず、国会の議決を経た金額の範囲内において、公団の長期借入金又は京浜債券若しくは阪神債券に係る債務（國際復興開發銀行等からの外資の受入に關する特別措置に關する法律（昭和二十八年法律第五十一号）第二条の規定に基づき政府が保証契約をすることができ債務を除く。）について保証することができる。

（償還計画）

第四十三条 公団は、毎事業年度、長期借入金及び京浜債券又は阪神債券の償還計画をたてて、運輸大臣の認可を受けなければならない。

（補助金）

第四十四条 政府並びに京浜公団にあつては東京都及び横浜市、阪神公団にあつては大阪市及び神戸市は、予算の範囲内において、当該公団に對して、第三十条第一項第三号の業務に要する経費の一部を補助することができる。

（余裕金の運用）

第四十五条 公団は、次の方法による場合を除くほか、業務上の余裕金を運用してはならない。

一 国債その他運輸大臣の指定する有価証券の取得

二 銀行への預金又は郵便貯金（財産の処分等の制限）

第四十六条 公団は、運輸省令で定める重要な財産を譲渡し、交換し、又は担保に供しようとするときは、運輸大臣の認可を受けなければならない。

（給与及び退職手当の支給の基準）

第四十七条 公団は、その役員及び職員に対する給与及び退職手当の支給の基準を定めようとするときは、運輸大臣の承認を受けなければならない。これを変更しようとするときも、同様とする。

（運輸省令への委任）

第四十八条 この法律及びこれに基づく政令に規定するもののほか、公団の財務及び会計に關し必要な事項は、運輸省令で定める。

第六章 監督

（監督）

第四十九条 公団は、運輸大臣が監督する。

2 運輸大臣は、この法律を施行するため必要であると認めるときは、公団に對して、その業務に關し監督上必要な命令をすることができ、（報告及び検査）

第五十条 運輸大臣は、この法律を施行するため必要があると認めるときは、公団に對してその業務及び資産の状況に關し報告をさせ、又はその職員に、公団の事務所その他の事業所に立ち入り、業務の状況若しくは帳簿、書類その他の必要な物件を検査させることができる。

2 前項の規定により職員が立入検査する場合においては、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 第一項の規定による立入検査の権限は、犯罪捜査のために認められたものと解してはならない。

第七章 雑則

（解散）

第五十一条 公団の解散については、別に法律で定める。

（大蔵大臣との協議）

第五十二条 運輸大臣は、次の場合には、あらかじめ、大蔵大臣に協議しなければならない。

一 第五十条第三項、第三十五条第一項、第三十七条第一項、第四十条第一項若しくは第二項ただし書、第四十一条第一項若しくは第四項、第四十三条又は第四十六条の規定による認可をしようとするとき。

二 第三十一条第一項の基本計画を定め、又は変更しようとするとき。

三 第三十五条第二項又は第四十八条の規定により運輸省令を定めようとするとき。

四 第三十八条第一項又は第四十七条の規定による承認をしようとするとき。

五 第四十五条第一号の規定による指定をしようとするとき。

（他の法令の準用）

第五十三条 不動産登記法（明治三十二年法律第二十四号）及び政令で定めるその他の法令については、政令で定めるところにより、公団を國の行政機関とみなして、これらの法令を準用する。

第八章 罰則

（罰則）

第五十四条 第五十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、若しくは忌避した場合においては、その違反行為をした公団の役員又は職員は、三万円以下の罰金に処する。

第五十五条 次の各号の一に該当する場合には、その違反行為をした公団の役員は、三万円以下の過料に処する。

一 この法律による運輸大臣の認可又は承認を受けなければならない場合において、その認可又は承認を受けなかつたとき。

二 第六条第一項の政令の規定に違反して登記することを怠つたとき。

三 第三十条第一項及び第二項に規定する業務以外の業務を行つたとき。

四 第四十五条の規定に違反して業務上の余裕金を運用したとき。

五 第四十九条第二項の規定による運輸大臣の命令に違反したとき。

第五十六条 第七條の規定に違反した者は、一万円以下の過料に処する。

附則

（施行期日）

第一条 この法律は、公布の日から施行する。

（公団の設立）

第二条 運輸大臣は、京浜公団又は阪神公団の理事長又は監事となるべき者を指名する。

2 前項の規定により指名された理事長又は監事となるべき者は、当該公団の成立の時に、この法律の規定により、それぞれ理事長又は監事に任命されたものとする。

第三条 運輸大臣は、設立委員を命じて、京浜公団又は阪神公団の設立に關する事務を処理させる。

2 設立委員は、第五條第一項の地方公共団体に對して、当該公団に對する出資を募集しなければならない。

3 設立委員は、前項の募集が終わつたときは、運輸大臣に對して、設立の認可を申請しなければならない。

4 設立委員は、前項の認可を受けたときは、政府及び出資の募集に応じた地方公共団体に對し、出資金の払込みを求めなければならない。

5 設立委員は、出資金の払込みがあつた日（出資金が分割して払い込まれるときは、第一回の払込みがあつた日）において、その事務を前条第一項の規定により指名された理事長となるべき者に引き継がなければならない。

第四条 附則第二條第一項の規定により指名された理事長となるべき者は、前条第五項の規定による事務の引継ぎを受けたときは、遅滞なく、政令で定めるところにより、設立の登記をしなければならない。

第五條 公団は、設立の登記をすることによつて成立する。

(経過規定)

第六條 この法律の施行の際現にその名称中に外貿埠頭公団という文字を使用している者については、第七條の規定は、この法律の施行後六月間は、適用しない。

第七條 公団の最初の事業年度は、第三十六條の規定にかかわらず、その成立の日に始まり、昭和四十三年三月三十一日に終わるものとする。

第八條 公団の最初の事業年度の事業計画、予算及び資金計画については、第三十七條第一項中「当該事業年度の開始前に」とあるのは、「公団の成立後遅滞なく」とする。

(港灣整備緊急措置法の一部改正)

第九條 港灣整備緊急措置法(昭和三十六年法律第二十四号)の一部を次のように改正する。

(所得税法の一部改正)

第十二條 所得税法(昭和四十年法律第三十三号)の一部を次のように改正する。

別表第一第一号の表中開拓融資保証協会の項の次に次のように加える。

外貿埠頭公団 (昭和四十二年法律第 号)

(法人税法の一部改正)

第十三條 法人税法(昭和四十年法律第三十四号)の一部を次のように改正する。

別表第一第一号の表中海外経済協力基金の項の次に次のように加える。

外貿埠頭公団 (昭和四十二年法律第 号)

(印紙税法の一部改正)

第十四條 印紙税法(昭和四十二年法律第 号)の一部を次のように改正する。

別表第二中開拓融資保証協会の項の次に次のように加える。

外貿埠頭公団 (昭和四十二年法律第 号)

(登録免許税法の一部改正)

第十五條 登録免許税法(昭和四十二年法律第 号)の一部を次のように改正する。

一の二 外貿埠頭公団 (昭和四十二年法律第 号)	一 事務所用建物(もつぱら自己の事務所に用に供する建物)をいう。以下同じ。の所有権	第三欄の第一号、第二号又は第三号の登記又は
--------------------------	---	-----------------------

第二條中第二号を第三号とし、第一号の次に次の一号を加える。

二 外貿埠頭公団が施行する外貿埠頭の建設又は改良の事業

(公職選挙法の一部改正)

第十條 公職選挙法(昭和二十五年法律第百号)の一部を次のように改正する。

第百三十六條の二第二項第二号中「若しくは阪神高速道路公団」を「阪神高速道路公団若しくは外貿埠頭公団」に改める。

(地方財政再建促進特別措置法の一部改正)

第十一條 地方財政再建促進特別措置法(昭和三十一年法律第百九十五号)の一部を次のように改正する。

第二十四條第二項中「新東京国際空港公団」の下に「外貿埠頭公団」を加える。

別表第三の二の項中「賃借権を含む。以下同じ。」(「権利の保存、設定、転貸又は移転の登記をいう。以下同じ。」及び「土地の所有権及び土地の上に存する権利をいう。以下同じ。」)を削り、同表の四の項中「もつぱら自己の事務所に用に供する建物」をいう。以下同じ。を削る。

(地方税法の一部改正)

第十六條 地方税法(昭和二十五年法律第二百二十六号)の一部を次のように改正する。

第七十二條の四第一項第二号中「新東京国際空港公団」の下に「外貿埠頭公団」を加える。

第七十三條の四第一項に次の一号を加える。

二十一 外貿埠頭公団が直接外貿埠頭公団法(昭和四十二年法律第 号)第三十條第一項に規定する業務の用に供する不動産で政令で定めるもの

第三百四十九條の三に次の一項を加える。

21 外貿埠頭公団が所有し、かつ、直接外貿埠頭公団法第三十條第一項に規定する業務の用に供する不動産を含む。以下同じ。)

の取得登記(権利の保存、設定、転貸又は移転の登記をいう。以下同じ。)

は登録に該当するものであることを証する大蔵省令で定める書類の添附があるものに限る。

二 外貿埠頭公団法第三十條第一項(業務の範囲)の業務のための別表第一の第一号から第十八号までに掲げる登記又は登録

三 外貿埠頭公団法第三十條第二項第一号(業務の範囲)の道路その他政令で定める施設の敷地の用に供する土地の権利の取得登記

101 外貿埠頭公団に対して課する昭和四十三年度から昭和四十五年度までの各年度分の固定資産税に限り、第三百四十九條の三第二十一項の規定の適用については、同項中「二分の一」とあるのは、「三分の一」と読み替えるものとする。

102 外貿埠頭公団に対して課する昭和四十三年度から昭和四十五年度までの各年度分の都市計画税に限り、第七百二條第二項の規定の適用

用については、同項中「第二十項又は第二十
一項」とあるのは、「若しくは第二十項又は
附則第百一項の規定により読み替えられた同
条第二十一項」と読み替えるものとする。

(行政管理庁設置法の一部改正)

第十七条 行政管理庁設置法(昭和二十三年法律
第七十七号)の一部を次のように改正する。

第二条第十二号中「新東京国際空港公団」の
下に「外貿埠頭公団」を加える。

(運輸省設置法の一部改正)

第十八条 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。

第四条第一項第二十五号の二の次に次の一号
を加える。

二十五の三 外貿埠頭公団を監督すること。

第二十六条第一項第六号の次に次の一号を加
える。

六の二 外貿埠頭公団に関すること。

昭和四十二年六月二十三日印刷

昭和四十二年六月二十四日発行

参議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局