

第七十一回国会
衆議院

交通安全対策特別委員会議録 第九号

昭和四十八年五月九日(水曜日)

午後一時三十四分開議

出席委員

委員長 久保 三郎君

理事 大竹 太郎君

理事 左藤 恵君

理事 野中 英二君

理事 太田 一夫君

理事 阿部 喜元君

理事 越智 通雄君

理事 片岡 清一君

理事 齊藤滋与史君

理事 野坂 浩賢君

理事 沖本 泰幸君

出席国務大臣

運輸大臣 新谷寅三郎君

出席政府委員

内閣総理大臣官
房交通安全対策
室長 須藤 博忠君

警察庁交通局長 片岡 誠君

厚生省医務局長 濱沢 正君

運輸政務次官 佐藤 文生君

運輸省自動車局
長 小林 正興君

委員外の出席者

内閣総理大臣官
房参事官 神戸 芳郎君

大蔵省銀行局保
険部長 安井 誠君

文部省大学学術
局学生課長 遠藤 丞君

文部省体育局学
校保健課長 波多江 明君

厚生省社会局保
護課長 中野 徹雄君

郵政大臣官房資
材部長 田所 文雄君

建設省道路局企
画課長 浅井新一郎君

五月一日

貨物自動車の安全輸送確保に関する請願外二件
(野坂浩賢君紹介)(第三五二一号)

同外一件(野坂浩賢君紹介)(第三六九九号)

同(岡田哲児君紹介)(第三七〇〇号)

同(大柴滋夫君紹介)(第三七〇一号)

同七月七日

貨物自動車の安全輸送確保に関する請願外一件
(岡田哲児君紹介)(第三七五五号)

同外一件(野坂浩賢君紹介)(第三七五六号)

は本委員会に付託された。

本日の会議に付した案件

連合審査会開会申し入れに関する件

自動車事故対策センター法案(内閣提出第七〇
号)

○久保委員長 これより会議を開きます。
この際、おはかりいたします。
内閣提出、国有鉄道運賃法及び日本国有鉄道財
政再建促進特別措置法の一部を改正する法律案に
ついて、運輸委員会に連合審査会開会の申し入れ
をいたしたいと存じますが、御異議ありませんか。
〔異議なし〕と呼ぶ者あり

○久保委員長 御異議なしと認めます。よって、
さよう決しました。
なお、連合審査会の開会の日時につきまして
は、委員長間において協議の上決定いたしますの
で御了承ください。

○久保委員長 内閣提出、自動車事故対策セン
ター法案を議題といたします。

質疑の申し出がありますので、順次これを許し
ます。片岡清一君。
○片岡委員 交通事故は、たいへんいい傾向で、
この二、三年減少の傾向が出てまいりましたこと
はまことにけっこうなことだと思います。御同慶
にたえませんが、しかし、何と云っても毎年やは
り死傷者を合わせまして九十万人に近い数が依然
として出ておるということは、福祉優先の軌道修
正をいたしました今日の政治上の最も大きな問題
の一つであるというふうに私は思うのでありま
す。その意味において、これは何としても、この
交通安全の対策は真剣に考えられなければならぬ
と存ずるのでありますが、その一つの対策として
ここに自動車事故対策センターというものの法案
がここのたび出されましたことは、まことに時宜
に合った法案であると考えまして、深く敬意を表す
ものであります。しかしながら、この法案につ
いて、交通事故防止の一般的な立場から申します
と、若干の疑義を私は持つのでありまして、その
点、政府各関係省庁の御所見、きょうは大臣がお
いでにならぬようでありますから、それぞれの担
当の局長、課長その他の御意見を承りたいと存ず
る次第であります。

私は、まず第一に申し上げたいことは、自動車
運送事業の事業者の事業用の自動車の運行の安全
を確保するためにいまだ置かれておりました、
運行管理者の育成、指導のために全国に九カ所に
わたって自動車運行管理指導センターというもの
が置かれておったのであります。大体いまだで
これがどういう仕事をしていたか、そして今度こ
の自動車事故対策センターができたときに、この
いまだであった運行管理指導センターとどうい
うふうに関係して運用していくことができるか、その
点を承りたいのであります。

○小林(正)政府委員 交通安全につきましては、
それぞれ関係各省におきまして所管の事項につ
いて鋭意安全対策を推進してきておるわけでござ
います。運輸省といたしましては、ただいまお尋
ねのとおり、事業用自動車事業者に対しては、
安全対策の見地から運行管理体制というものを法
令上明らかにしておるわけでございます。道路運
送法におきまして、一定の規模以上の事業者には
運行管理者というものを設けるという制度がで
きておるわけでございます。この運行管理者に対
しまして指導というものを一般的にやっておるわけ
でございますが、その運行管理の一つの技術的な
方法といたしまして、運転者の適性診断、また、
これに基づく運転者に対する安全運転の指導とい
うようなことに着目をして、昭和四十四
年以來全国九カ所の陸運局所在地に、社団法人と
して民間の資金で運行管理指導センターというも
のができたわけでございます。社団法人でござい
ますので、基本は、関係のバス業界あるいはハイ
タク業界、トラック業界というところから
の会費収入でまかなっておるわけでございます。
その事業といたしましては、まず一番大きなも
のとしたしまして、運転者の適性診断を行なう。
この適性診断を行ないます技術的方法として、い
ろいろな診断機器を設けるわけでございます。こ
の機器の設置につきましては、従来、国あるいは
船舶振興会等から若干の補助金を出しております
が、いづれにいたしましても、そういった民間の
自主的な発意に基づく運行管理指導センターとい
うものに対して国も応援をしてきておるわけでござ
います。今日までその成果が徐々にあがって
きつつあるわけでございます。

その内容を見てみますと、やはり何と申しまし
ても東京でございます。この東京、四十四年以來
今日までの間、数年間にわたって漸次、運行管理
指導の基本になる適性診断というようなものの実
績があがってまいりまして、今年度の実績では一
年間で一万五千人の診断をやっております。この

診断の結果に基づきまして、運行管理指導センターに一つのカウンセラーを置きまして、そして診断結果を管理者にまた本人に通知いたしまして、そうして安全運行の指導に当たっておる。その結果の追跡調査というように最も最近やってみただけでございますが、その結果、非常に事故が減ってきておるといふ詳細なデータもあるわけでございます。

このようなことで、ぜひとも今後の運行管理指導、また、それのもとになる適性診断というものを、全国的にまた制度的にも広めまして、そして事故防止施策を強化していきたいというのが、今回このセンターにおいて積極的にやっていたという基本的な理由になるわけでございます。

ただその際、事柄が何といたしましては検査をする、診断をするというようにございまして、その中で、事業的になかなかベイスするというようなことではございません。東京の場合、非常に対象の運転者が多く、したがってある程度指導行政でかなりの実績をあげ得ることもできるわけでございますけれども、これを今後全国的に及ぼすというような場合には、やはり民間だけの力に期待しておつてはせつかつくといふことも今後推進されたい、こういうふうなことで、このセンターが従来社団法人でやっておりました事業、業務内容を吸収、引き継ぎまして、そして全国的にやっていたい、こう思つておるわけでございます。

非常に長々申し上げましたが、現在いわば試行的にやりました社団法人自動車運行管理指導センターの業務を、新しい自動車事故対策センターに実質的に吸収してやっていたい、こういう関係で把握しているわけでございます。

○片岡委員 いままでの運営の状況はわかりましたが、これは何か事故を起こした者を強制的といいますか、自動的に検査をしておつたのか、それとも営業会社が自分のところで、こうこういふ運転手についてやってくれというふうなことで、任意の申し出によって料金を取つてやつてお

られたんだらうと思いますが、その運営の実際はどうだったのか。今度新しく事故センターになると、それがさらにや強制といふか、指導力を強化してその検査をしようとするのか、その点をもう少しはっきりおっしゃっていただきたい。

○小林(正)政府委員 従来やつておりました適性診断というものは、一口に申しまして任意でございます。ただ、こういった適性診断を行なう目的からいたしまして、それぞれの事業者を指導いたしまして、やはり事故を起こしがちである運転者諸君に対してできるだけこういったものを受診するように指導はいたしてきたわけでございますが、いずれにいたしまして、運転者あるいは事業者側から任意に受診を申し出たものについて、御指摘のとおり手数料を、実費程度の手数料を徴収して診断を行なつてきております。

○片岡委員 そうしますと、いままでの運営については、運輸省関係の陸運事務所が主として、その指導に当たつておつたということですか。それとも、何か警察のほうの、たとえば事故を非常に多発する癖のある運転手というふうなものと、何か連絡をとつて、警察側との連絡によつてやつたという実績はないのですか。その点の関係はどうでございますか。

○小林(正)政府委員 事業者についての安全運転の指導行政の一環としてやつておるわけでございます。法的に、警察庁において、事故を起こした者についてこちらにそういった者の情報が提供され、それに基づいて指導するというようなことは従来いたしておりません。あくまで、新しく考えられておるこの適性診断というものをできるだけ普及しようというふうな点から、事業者に運輸省側として指導してきておるわけでございます。

○片岡委員 今度の新しい対策センターにおいては、いままでも局長の見方ではたいへん成果をあげてきたというふうに見ておるんだらうと思いますが、これはやはり何か、事故を非常に多発する者については一定の傾向、一つの傾向があるのでありまして、非常にあつて者であるとか、非常に

自己本位の運転をするとか、非常に激しやすい性質であるとかというふうなことが、事故を起こしやすい性質に共通しておる問題だと思ふのです。そういう点から、もう少し科学的に理論づけのある検査をやられたほうがいいと思ひますが、そういう点について、それから、いままでもその検査をやつてこられた人は、どういふ人を使つて検査をしてこられたのか、それからまた、施設等は、どういふふうにしておられたのか、ちょっとお願いしたい。

○小林(正)政府委員 従来の適性診断の業務の中心身でございますが、その方法といたしまして、いろいろな測定機械、運転手の性格あるいは身体機能等を詳細に診断する機械、測定器があるわけでございます。たとえば速度見越反応測定器、重複作業反応測定器、処置判断測定器というふうな、そのほかたくさんいろいろございまして、そういった測定器を使用いたしますことが一つと、それから脳波計というものもさらにございまして、こういった点から、心理学の観点あるいは生理学といたしまして、そういった観点からいろいろな診断をやつておるわけでございます。そういう人たちにつきましては、従来、大学の心理学方面の専門家の方を顧問あるいは嘱託というふうな形で委嘱をいたしまして、そのもとに若干助手というふうな関係で職員を数人置きまして、この診断をやつてきておるわけでございます。

冒頭にお尋ねのとおり、こういった診断方法等について、あるいは機器等についても、あるいは日進月歩ではないかと思ふわけでございますが、そういった点については、少なくとも現在得られる第一流のその道の方に委嘱をしてやつてきておるわけでございますが、これが今後さらにこういった認可法人でやるということになりますれば、その測定機器についてもそうでございますし、あるいは診断方法についてもなお一そう充実する必要があることは言うまでもないと思ふわけでございます。そういう点についても強化してまいりたいと思つております。

○片岡委員 場所はどんなところ……。

○小林(正)政府委員 場所につきましては、先ほど申し上げましたが、全国九カ所と申しますのは、陸運局所在地にございまして。

○片岡委員 いえ、実際にそれを検査される場所のことです。

○小林(正)政府委員 東京におきまして、そういった検査機器を置いて適性診断をする施設は、ビルの一階を借りましてやつております。

○片岡委員 それではその問題は、またあとに關連したことがございしますので、あとからまたいろいろ伺ひたいと思ひます。

今度は、いままでも自賠責保険というものが非常に年々赤字調であつたことはわれわれ常識的に聞いておつたのでありますが、最近それが黒字調に変わった、こういうことであります。これは、四十四年の十月に保険審議会の答申が出ておりますが、その当時においては、四十三年までは、この自賠責保険の累積赤字が一十七億七千七百円をこえておる、四十四年度においては、単年度で千三百億ぐらいの赤字になることが予想せられるということが前提になつて、いろいろその事態に対処するための対策を審議せられたようでありまして、これがおそらく、この答申によつて保険料率が倍ないし二・五倍に上げられたというところのようでありまして、そのものすごい赤字調が急に黒字調に変わったということに、何か大きな一つの転換する原因があつたと思ひますが、単に料率を上げただけという見方をしておるのですか。何かほかの原因があつたか。それらの原因についてひとつ伺ひたいと思ひます。

○小林(正)政府委員 ただいま御指摘のとおり、昭和四十四年までは、自賠責の収支は非常に大幅な赤字であつたわけでございます。それで、四十四年の十一月に、保険料の約二倍という大幅なアップをいたしたわけでありまして。

この黒字になつてきた原因として何が一番大きいのかという御指摘かと思ひますが、当然収支の問題でございますので、収入面から申し上げます

と、ただいま申し上げましたように、保険料の大幅アップ、また当然自動車契約車両というものはふえてきておるわけでございまして、そういった車両数の増大というようにことで保険料収入が非常にふえてきておるといことが収入面から言えるかと思ひます。それから支出面、保険金として支出されるわけでございしますが、支出面におきましては、やはり事故防止対策と申しますか、安全対策というようなものについて関係各省の施策というようなものが漸次浸透してまいりまして、この安全対策の推進の結果、事故率といひますか、こういったものも若干減つてきておるといふようなこと、これが保険の支出面に非常に好影響を与えておる。その両方が相まって、結果として赤字になつてきておる、こういうふうに見ております。

○片岡委員 ひとつ最近の、四十四年あたりの自賠法の料率改定前、改定後から、どういふふうな赤字調から黒字調に変わったか、その点を何か統計にお願いしたいのです。

○小林(正)政府委員 自賠責保険の年度別の収支状況でございますが、契約年度のベースで申し上げますと、四十四年度におきましては、収入保険料が千八百四十九億円に對しまして、支払い保険金が二千七百一十一億円、当年度の収支残といはしましては八百六十一億円の赤字でございます。その前の年までの累計の赤字がございまして、その結果、四十四年度におきましては総計二千三百三十二億円の累計赤字になつております。翌四十五年におきましては、保険料の大幅改定、車両の増加ということが相まちまして、収入は三千二百三十八億円、支払い保険金は二千八百八十五億円ということで、単年度といたしましては三百五十三億円の赤字になつたわけでございまして、先ほどの累計の赤字が若干減りまして、千九百七十九億円ということでございます。四十六年度におきましては、三千六百三十四億円の収入に對しまして、支払い保険金が三千八十九億円、単年度の収支残は五百四十四億円の赤字でございまして、そ

の結果、赤字の累計残は千四百三十四億円に減つたわけでございまして。四十七年度につきましては、収入が四千二十四億円、支払い保険金が三千三百三十二億円、六百九十二億円の単年度収支残でございまして、その結果七百四十二億円の赤字が残つておる。こういった状況で推移いたしますと、おそらく四十八年度、今年度の終わるころには、赤字はほぼ消えるのではないかと、こういうふうに見通しております。

○片岡委員 ただいま数字を伺いますと、支払いのほうは、やはり年々幾らかずつふえておるようでありまして。収入のほうは、料率改定で、一挙に倍にはなりませんが、収入がかなり、倍近くふえておるといふことでございます。今後もしだんだん収入がふえていきましようが、支払いもやはり、自動車の数が多くなり、交通安全の施設あるいは教育がだんだん徹底するといふようなことで、次第に一般的な方向としては減ると思ひますが、しかし絶対数においては、支払いのほうがやはりふえていくと思ひます。

こういう見通しで将来いきますと、また赤字がふえるといふことが将来考えられるか、どういふふうに見通しておられますか、その点を……。まあ現在の料率ですつといへば、一応、毎年累積の赤字が出て、累積赤字も消えて健全な運営ができるといふふうな考えておられますか、その点ちょっとお伺ひしたい。

○小林(正)政府委員 見通しでございまして、非常にむずかしい問題かと思ひますが、大ざっぱに申し上げまして、先ほど申し上げたような情勢でほぼ推移するのではないかと、つまり単年度でつてみますと、現在の保険料収入で支払い保険金を払つてなおかつ赤字が単年度では出る、その結果累積赤字も消えるような段階になるのではないかと、いうことで、収支の見通しをいたしましては、流動的ではございしますが、必ずしも断言はできませんが、収支状況は非常に好転しつつあるといふことを言えると思ひます。

○片岡委員 そこで私は、こういうふうな好調に黒字調に変わつてきて、この自賠責保険全体としての運営がかなり調子よくなりつつあるといふことを、まことによいことだと思ひますし、非常にけつこうなことだと思ひますが、そこで私は、今後この黒字調がだんだん続いていくといふことが一応言えるといふことでございますから、そういう段階においてどういふふうなこの対応策をとつていくかといふことが今後の問題であらうかと存じます。

そこで、四十四年に出されました自動車損害賠償責任保険審議会の答申によりまして、この滞留資金の運用益がだんだんふえた場合にどうすべきか。「責任保険においても滞留資金の運用益等を活用して、専門医育成の援助、救急病院の設置、救急医療施設に対する助成等により積極的に救急医療体制の整備に寄与すべきである。なお、この種措置は、責任保険制度の限界を越えるものではなく、長期的にはその運営と支払の合理化につながるものであることに留意すべきである。」

こういうことがいわれておまして、これは救急医療の問題に相当力を入れてほしい、こういうことであります。そしてまた同時に、これは交通安全のいろいろな施策にも、相当程度これを強力に運営をして、その成果を期待していくことが大事であると存するのでありますが、これらの方策について、この答申の趣旨にのつとつていま運輸省がとつておられる方策、どういふものをお考えおられるか、ちょっとお伺ひしたいと思ひます。

○小林(正)政府委員 ただいま御指摘の昭和四十四年の自賠責審議会の答申のうち、滞留資金の利子を活用して事故防止対策等に積極的に対処すべきだといふ点に關しましてお答えいたしますと、従来から自賠責の特別会計の利息収入のうちの一部を使いまして救急医療施設の整備事業に對して補助金を出しておりました。また、交通事故防止事業といふようなことといたしましては、昭和四十五年から、全日本交通安全協会をはじめといたしまして、自家用自動車協会等、安全事故防止対策

を推進する民間の団体に対して補助金を出してきておるわけでございまして。そのほか被害者対策といたしましては、交通事故相談事業あるいは法律扶助事業といふような関係の事業に對しまして、これまた公益法人に對しましてあるいは都道府県等に對しまして滞留資金の利息から補助金を出してきておるわけです。ちなみに、漸次強化されて、四十七年度におきましては四億二千八百五十万円でありましたのが、この四十八年度の成立いたしました政府予算におきましては四億八千百万円といふところまで強化をしてきておるわけでございまして、今回さらに、民間の事業でなくて新しい認可法人として今回の法律をつくりまして、その事業に滞留資金の利息を活用し、う、こういうこととございまして、四十四年の答申以来漸次こういった方向で施策を講じてきておるといふ現状になつております。

○片岡委員 私の手元にいたてておりますこの滞留資金の活用の一環としての補助金の統計を見ましても、いまお話しのように、四十七、四十八年度と各方面の団体あるいは事業に補助をしておられることはまことにけつこうなことだと思ひます。特に救急医療整備事業等かなり多くの重点的な施策を講ぜられておりますことは、私はたいへんけつこうなことと存じます。

そこで私は、ちょっとお伺ひしたいのですが、この黒字調がだんだん続いていくといふことになりましたときに、今後さらにどういふことが考えられなければならないかといふこととあります。一番先に考えられることは、これはいわゆる保険金の限度額をもう少し上げる必要があるのじゃないかといふこと、あるいはまた保険料の引き下げといふようなことも考えられなければならないかと思ひますが、これらの点について、たとえば保険限度額は四十四年度で改定せられて、先ほどお話ししたときに、この審議会の答申によつていままでの死亡並びに後遺障害の最高額といふものが三百万円であつたのが五百万円に引き

上げられた、こういうことでございますが、最近の物価高さらに貨幣価値の非常な下落等を考えたときに、はたして五百万円でもいいのかどうかということが非常に問題だと思えます。最近の公害の裁判における補償料なんかを考えましたときには、人命というものをかなり大きくアップされております。ことに諸外国の例を見ますと、これは別に自賠責任保険だけで保障すべきものではないしに、そのほかにやはり一般保険の、任意保険の立場からも相当大きく保障されなければならぬことは、これはいうまでもありません。したがって、自賠法だけを上げることではないとは存じますが、しかし、やはり最近のそういう人命尊重の立場から考えましても、あるいはまたその他の他のいろいろの補償の実態からいいますと、この五百万円はやはりまだいかに少ないというふうにも思われるのでありまして、これらの点においてさらにある程度大幅の引き上げを考えられなければならないかと思えますし、さらにまた、保険料率の合理化ということについても、これは相当考えられなければならないのではないかと思います。これは赤字である場合にはそのことは問題になりませんが、だんだん黒字が重なってくるということになれば、当然ユーザーの立場からもうそういう希望が、要望が出てくることと、こういうふうにも思っております。

そこで審議会の答申にも、料率の合理化ということについてはいろいろのことが提案せられております。いろいろありますが、その中に、たとえばいままでは自動車についておった保険を今度は運転手という人間につける。そういうことによつてそのメリット・デメリットの制度を十分活用すべきではないかと、こういうことが提案せられておるのであります。

私も外国に行つていろいろ調べてみたことがございますが、事故防止の立場からも保険料率というものを合理化する、そして事故を起こす度数によつてその保険料が変わるということによつて運転者に注意を喚起し、そして交通事故を減らすと

いう面に非常に大きな影響なり成果がある、かように思つておるのでありますが、それらの点について運輸省として局長はどういうふうと考えておられますか。あるいはまた、これは大きな問題でございますので、政務次官のほうでは料率の問題あるいは保険料の限度額を引き上げるという問題についてどういうふうにお考えになっておるか、その点をお伺いしたいと思ひます。

○佐藤(文)政府委員 自賠関係が四十八年度で大体収支のバランスがとれてくる、こういうことになりまして、先生の御指摘のありました、将来の運用益の使途、こういうものについてどう考えるか、こういうことでございます。

向きにこれを考えていきたい、こういうぐあいに考えておる次第でございます。

○片岡委員 いまの政務次官のお答えはきわめて抽象的で、料率の合理化、給付内容の増額というような問題についてもう少しひとつ前向きな姿勢で御検討いただきたい。ことに、事故を起こした者も事故を起こさない者も同じ保険金を納めるんだということではこれはいかにも不公平が出てまいります。ことにだんだん滞留資金が大きく黒字になった状態においては、やはりそういう点が相当考慮に入れられなければ、私は、自動車の所有者、運転者の保険を納める側からいって非常に問題がある、割り切れぬ感情を持つ、こういうふうにも思われるのでありまして、私はこういう問題について、ことにメリットシステムといいますが、こういうものの採用については、ひとつ真剣に考えていただきたいと思ひます。これはやや政策的な問題とあわせて実行上の技術的な問題もあると思ひます。自動車にくつついておつたのを今度運転者に切りかえる、あるいはまたその方法をどうするかというふうなことは、かなり技術的な問題があると思いますので、それを自動車局長はどういうふうにお考えになっておられるかちよつとお願いいたします。

従来、運用益は累積赤字の補てんにずっと使つてきておりましたが、今後、収支の推移を勘案しまして、センターに対する助成のほか、次の措置を財源として検討していきたい。これは先生も御指摘されましたとおり、保険金の限度額の引き上げとかあるいは保険の給付内容の改善とかあるいは保険料率の合理化あるいはまた救急医療体制の整備等、交通事故対策に使つていこう、大きく分けてこの四点にしばられる、こう考えます。

○小林(正)政府委員 黒字の基調になってきているものとしまして、先ほど政務次官から答弁があらましたように、いま一番の問題は、限度額をどのぐらい引き上げたらいいか、また引き上げる際に、保険料というふうなものシステムを答申に基づいて制度を改善したらどうかという大きな問題があることは御指摘のとおりでございます。保険料の制度の問題で御指摘のメリットあるいはデメリット制度というふうなことにつきましては、当然事故車と事故を起こさない車との間の保険料負担の公平の問題あるいは今後の事故防止の意欲を持たせるといふような点からも非常に有効な制度かと思うわけでございます。したがういまして、これにつきましては、ドライバーに対する保険というふうな方法もございまして、またいまの

ように、車についての保険というふうなものにおいて、車ごとと事故歴というふうなものをそのまゝの形で何とかメリット・デメリット制ができないかというふうなこと、あるいは事務的に申しますと、技術的にどういうふうな車ごとに把握することが確実にまた簡単にできるかというふうなことを含めまして、現在関係方面とも話し合いをしまして、関係者で検討を始めておる段階であります。したがういまして、来たるべき保険金の限度額の問題のときまでには、並行してこの問題についても検討を進めていきたいと言つておるわけでございます。

○片岡委員 同じ問題について、大蔵省から安井保険部長もお見えになっておるようですが、保険の専門的な立場からどういうふうにお考えになっておられますか、伺いたいと思ひます。

○安井説明員 ただいま自動車局長がお答えになりましたように、私も、自動車損害賠償責任保険審議会は運輸省と御一緒に運営いたしておりますので、自動車局長のお答えいただいたのと大蔵省は全く同意見でございます。

○片岡委員 私は、ただいまの問題、特にメリットシステムについて、これはひとつ真剣に御研究をいただいて、ぜひ何らかの形においてそういう形がとられることが非常に望ましいと思ひます。各国でもそのことよつてかなり交通安全、交通事故防止対策上有益な結果を得ておるといふふうに私には考えられますので、これはひとつ真剣に考えていただいて、できるだけこれを何らかの形において合理的に、日本の新法において実現できるようにお考えをいただきたいことを私は特に強く要望をいたしておきたい次第であります。

私は、この自賠責任保険の黒字基調が続いてだんだん好転してきたという機会に、今後最も有効にこの益金が使われるべきである、こういうふうにも思ふのであります。私は、そういう意味からまず滞留資金の益を、いま申し上げたように、保険料率の問題あるいは保険料限度額の引き上げといったようなものをまず考え、その他いろいろ交

交通安全対策を広く考えた上でこのセンターの問題を考える。これはもちろんどちらが先、どちらがあとということは言えぬかもしれないが、何か一方向的に、片方はなおざりにされて片方だけがセンターをつくってこれを運営していくということに重きが置かれ過ぎている、その他の面が何となく軽視されておるといふふうに私には思われるのでございます。

そこで、このセンターをつくられることに對するいろいろ予算的な措置、資金の運用等を見ましても、相当膨大なものがこれに使われることになりま。

ことにセンター操業の施設費に充當するたために四十九年度において二億五千四百萬、五十年年度において二億五千萬、それから事業費に充當するたために昭和四十八年度に一億一千万、昭和四十九年度に五億四千六百萬、それから五十年年度で六億五千九百萬と、だんだん大きくなる。五十一年度においては七億四千六百萬、五十二年年度になると七億五千七百萬というふうないへん大きな数字がここに出ております。こういうことに使。

う。そのほかにまた事業収入として四十八年度に四千万、四十九年度に三億四百万、五十年年度で四億九千七百萬、五十一年度で五億二千万、五十二年年度では六億といつたような事業収入をもこの事業費に充てていこうということでございます。事業はいろいろ広範囲にわたるので、使い方によつては非常に有用に使われるとは思いますが、この膨大な政府資金あるいは出資金がどういうふうに使われるかということについて非常にしつかりしたものがなければ、やはり保険を納める側にとつても納得のいかなない面があると思うのでござい。

ます。さような点から先ほど申しましたニューザーに對する還元ということを運輸省としても考えておるといふようなことが、私がいただいたこの資料には載つておるのでありますが、何かそういう面があつて回しになって、とりあえず施設をつくる、そしてこの施設を充實してこれを動かすことに人が要るので、その人を整備していく、こういうことに重きを置かれ過ぎて、そうして打つ手が何か

逆になつておるような気がいたすのであります。が、これらの点について、いま大臣がお見えになりましたが、基本的な問題として、大きな黒字益金の使い方についての用途が何か逆に出ておる。

もつと先に考えなければならぬ点があるにかかわらず、とりあえずセンターをつくる、設備をつくる、そういう機関をつくるということに重きが置かれ過ぎておるように思われますが、そういう点について大臣のお考えをちよつとお聞きしたいと思います。

○小林(正)政府委員 先ほどの御説明で若干舌足らずであつたかと思いますが、全般的に自賠責が黒字基調になつてきているという問題に對して、私どもは第一次的にこういふセンターというふうなもので対応しようということではござい。ませんで、この問題に對しては、先ほどの御質問にありましたとおり、当然、限度額の引き上げの問題あるいは保険料率の改定の問題、こういったような問題で対応すべきものでございます。こういった根本問題と並びまして、滞留資金の運用益、利息といったようなものを一部活用して自賠責保険の制度と並んで事故防止あるいは被害者救済の補完的な業務を強化していこうということでございます。

したがいまして、従来から自賠責本体の問題というふうなものにつきまして、これはこれとしてと申しますか、これがやはり第一義的に重大な問題でございまして、先ほど来申し上げましたように、今後前向きに検討していくということでございます。

滞留資金の部分についても四十四、五年ごろから民間団体に対する補助の強化というふうなことが、あるいは今回認可法人をつくりまして具体的な業務を利子の一部を活用してやっていくというふうな、二つの柱といえますか面があるわけでございます。そして、どちらに重点を置いておるということではございませんので、その点はぜひ御了解を願いたいと思ひます。

○片岡委員 その点はある程度了解できますが、将来の問題として、やはり両々相まって進んでい

ただくといふことを、私はさつきのメリット・システムを採用その他の点とあわせて重ねて強く要望をしておきたいと存じます。

そこでちよつとお伺ひしたいのですが、この法の四条に政府以外の出資者というものが書かれておりますが、これはどういふものを予定しておられますか、お伺ひしたいと思います。

○小林(正)政府委員 今回設立いたしますセンターにつきましては、政府出資の財源といたしましては、自賠責特別会計から出資するわけでございます。自賠責特別会計は、御承知かと思ひますが、各保険会社が元請をしたうち再保険として国に保険料収入が入る、そこから再保険金として支出されるという会計をやつておるわけでありまして、現在六割の再保険をやつておる。こういったことと呼びたいしまして、保険会社あるいはその団体というふうな民間団体からの出資も国の自賠責特会と並びまして協力をいただいたほうが一番合理的ではないかということで、現在考えておるわけでありま。

さらに自賠責保険につきましては、全国共済農業協同組合といふものもこの保険をやつておりますので、損害保険の關係業界それから農業協同組合、こういった方面を政府以外の出資者として現在考えておるわけでありま。

○片岡委員 時間があまりないようでございますので先を急ぐことにいたします。

そこで、ここ二、三年の交通事故被害者の数がかなり減つておるのでございます。これはすでに統計を見ますと、昭和四十七年度の交通事故発生件数が前年に比べて六・二%減つておる。死亡者数は二・七%の減、それから負傷者数が六・七%減、合わせまして九・四%減ということ、これはたいへんよい傾向でございまして、まことにけつこうなことでございまして、減つてきた原因は一体どこにあるかといふことをどういふふうに見ておられるか、その理由を私はそれぞれの關係のお役所の方からお聞きしたいのでありますが、総理府の方から、この被害者の数が減つてきた原

因はどこにあるとお考えになりますか、それをひつとお伺ひしたいのです。

○神戸(秀)説明員 お答えいたします。

昭和四十六年に交通安全基本計画が中央交通安全対策会議で決定されまして、それに従つて政府は施策をやつてまいつた次第でございまして、その中身としましては、交通安全施設の整備、交通安全思想の普及、安全運転の確保、車両の安全性の確保、道路交通秩序の維持というふうなことでございまして、そういうものを総合的に実施しました結果、その効果があらわれてきた、こういうふう

に考えております。

○片岡委員 同じ見解をお伺ひしたいのですが、運輸省はどういふふうにお考えですか。

○小林(正)政府委員 先ほどもちよつと触れましたが、關係各省でこの交通安全につきましてはそれぞれの所管事項についての施策があるわけでございまして、ただいま総理府から答弁がございましたとおりでございますが、運輸省といたしましては、具体的に申し上げますと、車両検査あるいは点検整備の強化、それから運行管理体制の強化、運輸省としてのいろいろな安全対策があるわけでございまして、こういったものについて今日まで総理府を中心に私どもとしては所管の業務について鋭意施策を推進してきておるわけでござい

ます。

○片岡委員 同じ見解をひとつ警察庁。

○片岡政府委員 一般的にはいままでのお話のとおりだと思ひます。全般的に全国的には減つておりますけれども、しさいに検討いたしますと、地域別の格差がございまして。主として大府県、大都市では減少傾向が著しゅうございましてけれども、たとえば東北であるとか南九州あるいは四國の南のほう、あるいは山陰、北陸といった、いわば過疎地帯といわれている地域では逆にふえている傾向にござい

ます。そういうことを考えますと、もう少し具体的に分析いたしますと、大体四つくらい理由があるんじゃないか。

一つは、先ほど総理府のほうから話がありまして、道路管理者と公安委員会が一緒にやっております道路交通環境の整備、安全施設の面、これらの整備がやはり大府県では相当蓄積がございます。ところが地方ではまだ足りません。そういうのが一つの大きな原因だと思えます。

それからもう一つは、何と申しまして公道で白バイあるいはパトロールカーがパトロールをしておるという頻度からいきまして、大府県は手厚うございまして、地方のほうはまだ少のうございまして、これが一つの原因ではなからうか。

それからもう一つ、一番基本にございまして、やはり大府県、大都市は道路交通の歴史が長うございまして、したがって、ドライバーも歩行者も車社会に適応している適応度が違うのではなからうか、そういうことも考えております。

最後に、どうもつまみになって恐縮なうございまして、免許制度で運転者の管理センターをつくりまして、御承知のように点数制度を始めました。たとえば六点になれば停止が始まる、十五点になれば取り消しだということがドライバーに十分行き渡りまして、したがって、ある程度点数がたまってくるとドライバーが非常に注意をして運転をされるようになる。これが相当大きく影響しているのではなからうかというふうにも考えております。

以上でございまして。

○片岡委員 建設省のお立場も聞きたいのですが、時間がありません。いまいろいろ聞き出しますと、それぞれつまみその、我田引水論が多いようございまして。しかし、いずれも総合的に一体になって交通安全の施策を強力に実行しつつある。それからまた、それに応じて民間の交通安全運動も非常に盛んになってきた、学校方面では非常に子供の交通安全ということからもいろいろな施策が講ぜられるようになってきた、そういうことが合わさって大きな成果を得たと思うのでございますが、その中でも、何といっても取り締まりをいわゆる点数制度によってやっておられる。いま

までスピード違反でもあるいはその他軽微な違反でも見のがしておったのを、今度反則金制度でどんどん取り上げて、そして注意を喚起していくというところが一つの大きな結果を得たものと私は思いうございまして、私はそれぞれ各官庁側で力を合わせてやっていただきたいと思うのでございまして。そのことによって今後ますますこの交通安全の施策が有効に働いて、そしてまた大きな成果を生むものと思うのでございまして。

そこで、私は次に、それについて質問をもうちょっと続けさせていただきたいのであります。この法三十一條第一項第一号によりまして、運行の安全を確保するために行なう指導及び講習は、道路運送法第二條第二項に規定する自動車運送事業及び同法第二條第五項に規定する軽車両等運送事業の用に供する自動車の運行管理に限られる、こういうふうになっておる。そしてまた、適性診断を受ける対象者も二つの運送事業内の運転者に限られる、こういうふうになっておりまして、大体営業用のものが主として自動車事故対策センターの対象になっておるのでございまして。

そこで、ちょっと時間がなくなつて十分これをきわめることができないのは残念でございまして、結論から申しますと、交通事故その他の状況をきわめてみまわると、統計的に調べてみますと、明らかに自動車の数も営業用のものはきわめて少ない。そして自家用車が非常に多い。したがって、事故の件数もそれを比べてみますと、お話しにならぬほど差があるわけございまして。そういう意味で、この交通安全対策というものは、この法がねらつておる単に営業用の自動車だけ、あるいはまたその運転者を管理するところの運行管理者の教養、それだけでは非常に片手落ちである。もっと大きな分野を占めておる一般自家用自動車の運転者あるいはそれらに対する対策というものが非常に大きくクローズアップされなければならぬのに、この法律のねらつておるのは、数の比較の少ない営業用の運転者並びに自動

車だけを対象にしておるという点に私は非常に疑問を感じるのがあります。それでは私は片手落ちである、かように思うのでございまして、時間がありませんので、ちょっとその点簡単に答え願いたいと思ひます。

○小林(正)政府委員 この自動車運送事業者に着目して運行管理の指導を強化する、あるいは適性診断を実施するというようなことにつきましては、これは理由をいたしまして、事業用の自動車は御承知のとおり他人の貴重な生命あるいは財産というものを輸送するというようなこと、あるいは運送の実態から見まして、走行距離、運行時間といったような点から見まして、自家用車と比べて交通事故を発生するリスクというものが非常に大きい。あるいは事故の社会的な影響というものの、自家用車と比べてはるかに大きい、こういうようなことを配慮したのが第一点でございまして。

それからもう一つは、適性診断というものが事故防止にきわめて効果的なものであるとすれば、当然自家用車を含めたすべての運転者というものを対象にすべきじゃないかという御意見かと思ひますが、御承知のとおり二千数百万人のドライバーがおりますわけございまして、こういった人たちに對して事業用運転者と全く同列に、直ちに診断をするというようなことは、實際上非常に問題があるのではないかと。むしろこれは、一つの恩典でございまして、義務を加重していくというふうな点から考えますと、第一義的には事業用に着目して適性診断を実施したい。なお、自家用車を排除するというものでは全然ございまして、自家用自動車の運転者等に對しまして、その要請に應じて適性診断を現在行なつております。運行管理指導センターにおきまして、非常に安全を強化しようとしている会社等、あるいは中には役所におきまして、運転者にこういったものをすすめておるといふ実例も多々あるわけございまして、今回のセンターにおきましてその業務をできないということではございまして、こういった

たこともあわせてやりたい。ただ、第一義的には事業用自動車について行なうセンターをつくる。こういうことではございまして。

○片岡委員 私はそういうことについてもっと強く申し上げたいのでございまして。といいますのは、その自家用自動車運転者、そういうものに対する一般的な教養、あるいは一般的な取り締まり、あるいは一般的な指導というものが、これは運輸省だけではできないのであります。これはいろいろな機関でございまして、すでにいま補助をしておられる団体にもいろいろの団体がございまして。また、その中でも私は、一般的に非常に大きくこの交通安全の仕事をしておる組織は全日本交通安全協会であると思ひます。また、それと提携して、いわゆる技術面の学者の集まりであるところの日本交通科学協議会というのがございまして。日本交通科学協議会は、日本のあらゆる交通科学に對する心理学、医学、工学、人間工学といったあらゆる面における学者がみな寄つて、毎年それぞれ大きな学会を開きまして、そしてこの問題について真剣に取り組んでおられます。いまこのセンターがねらつておる適性検査につきましても、この心理学者は非常に大きくこの問題を取り上げて研究をしておられるのであります。先ほどの御説明で、これからこのセンターでも、そういう学者を大いに活用して御協力を願つてやっていきたいということではございまして、私は、この日本交通科学協議会あたりは、大いに御活用を願わなければいかぬ。ところが、この学者の集まりである交通科学協議会は、残念ながら資金が非常に乏しい、そしてほとんど仕事ができない、こういう状況でございまして。科学技術庁において、さまざまないろいろのテーマをお願いをされて、そしてその研究をしてもらつておるといふ実績がだいたい重なるのでございまして、それとまた大きな範囲にわたつてこの交通科学協議会が活躍してもらう。そのことによって日本の交通安全運動が非常に推進されるものと思ひるのでございまして。

言うまでもなく交通安全は三つのEである。すなわちエデュケーション、インフォースメント、それからエンジニアリング、こう言われておるのでございますが、そういう意味からいいますと、エンジニアリングの立場からのこの交通安全協議会の立場というものは非常に大きいし、またエデュケーションの分野を持たる全日本交通安全協会の立場というものは、非常に大きく大切な地位を占めておる、かように思うのでございます。ことに交通安全協会は、これはやはり何といたしても交通安全は、取り締まり一本でもいけません、教育一本でもだめなんです。一方においてコーランを持ち片手にやはり剣を持って、剣といふとおかしいのですが、そういう取り締まりと指導が相まなければ、人間の弱みというものがそこに出てきて、なかなかうまくいかぬものだと思います。

そういう意味で、この二つの団体がいまままでやっていった功績を大いに認めていただいて、これらのところへこの豊富な資金を相当流していただいて、そして大きくこれを動かすようにしていただくということが必要であるように思うのでございます。その点についてのお考えをお願いしたいと思ひます。

○小林(正)政府委員 たいだいま御指摘の、このセクターだけでなく、やはり民間にいろいろな公益法人というような法人格で安全施策を推進しておる協会がたくさんある、その一番代表的な例として、ただいま御指摘のとおり全日本交通安全協会があるということでございます。これにつきましては、先ほども御答弁申し上げましたが、昭和四十五年以来補助金を出しておるわけでございます。なお、その他の協会、日本交通安全協議会でございますとか、そういったものにつきまして、私も、私どもといったしましては、それぞれの事故対策事業という内容をよく検討をいたしまして、当然補助にふさわしいような事業内容のものについては一般財源の許す範囲内で必要な補助をいたすことについてはやぶさかでございます。

で、むしろ積極的に対処をしていきたいと考えております。

○片岡委員 私は最後に一つ、このセクターが取り上げております被害者の遺家族に対する生活資金の援助の問題がございしますが、この問題についてお伺いしたいのであります。

法第三十一条の一項三号、四号によりますと、非常に生活不如意である人に対して生活資金を出す、あるいは遺児の育英資金を出す、こういう問題がございしますが、これがいわゆる生活保護法との関係で、生活保護法によると、六十一条、六十三条等で、こういう不時の収入があったときには届け出なければならぬ、あるいはその返還の義務を負わせておるのでございますが、これらの問題はこれとどういふふうに関係するのであるか、せっかくここでこういうふうに制度ができて、これが四角四面に適用せられて、そしてせっかくの効果がないということでは非常に残念だと思ふのですが、厚生省の方、医務局長か課長おられればちょっとお伺いしたいのですが。

○中野説明員 お答え申し上げます。

今回の自動車事故対策センターの行なわれま事業につきましては、実は事前に運輸省のほうから私らのほうに御相談がございまして、ただいま先生御指摘のような趣旨で、なるだけこれが、たとえば生活保護法の運用との関係におきまして被害者の方々の世帯の自立、更生に役立つように格段の配慮をしてもらいたい、こういう申し入れを受けているわけでございます。私のほうといたしましては、法の運用上の平等の問題もございしますが、それを阻害しない範囲内におきまして運輸省の申し入れの趣旨を生かすように現在鏡意検討中でございますので、できるだけの配慮をいたしたい、かように考えております。

○片岡委員 もう時間がだいぶ過ぎておりますので、これでやめますが、私は最後にお願いしたいのは、このセクターの法案に関連しまして、いろいろ先ほどから申し上げた点に必ずしも私は満足すべき点が見出されないであります。片手

落ちであるという点について非常な疑問を持っておりますのでありますが、その点で交通安全のためにいままです非常に大きく貢献をしてきた全日本交通安全協会でありまして、あるいは日本交通安全協議会というふうなものがあることをやってきましたか、またどういふことをやろうとしておるかということあたりを、この交通安全対策特別委員会とひとつ参考人としてお呼びいただいて、そうしてお調べいただくことが今後の交通対策の上に非常に大きく裨益するところがあると存じますので、委員長におかれてその問題についてお考えをいただきたいということを申し上げて、私の質問を終わりたいと思ひます。

○久保委員長 いまのことは理事会におはかりいたしましてきめまします。

速記をとめて。

〔速記中止〕

○久保委員長 速記を始めてください。

井上君。

○井上(泉)委員 運輸大臣は、天下の悪法の国鉄運賃法の審議と違つてことは若干気が楽だと思ひますので、よろしく願ひします。

そこで、いま片岡議員からもあったのですが、この事故対策センターが業務用を対象としておるといふことは、自動車の所有台数の比率から見ても、それから事故件数から見ても、管理の面から見ても、これはやはり個人の業務用以外のものも対象にすべきではないか。ことにマイカーがふえて、そうしてたとえば高知へも北海道の車が来る、九州の車が来る、こういうふうな県外の車が、九州の車が来る、こういうふうな個人の家車も対象にすべきじゃないかと思ふのですが、その点について大臣の見解を承りたい。

〔委員長退席、太田委員長代理着席〕

○新谷国務大臣 法律の上からいいますと、当然これはやれることになっておりますし、やるべきだと思つております。ただ、自家用車につきましてはまだ捕捉が困難な点があるようでございします。これはつとめて落ちがないようにということ

で事務当局も努力をしておるようでございますが、御趣旨の方向でさらに努力をさせたいと思ひます。

○井上(泉)委員 それでは個人の分もこの法律の中に含んでやれる、こういうことですか。

○小林(正)政府委員 そのとおりでございます。

○井上(泉)委員 やれるなら、不備なものをことさらにそのまま置かずに、なぜそれを補わないのかと思ひます。委員会が適当と認めた場合はこれは修正をして法を整備していかなければならぬ、こういうことになると思ひます。

そこで、運輸大臣は捕捉が困難だと言われているのでありますが、これは週刊新潮に載つておつた記事ですけれども「甘いぞ、ダンブ規制」ということで、「大きな惨劇のもとにこの取締り」という記事の中で、ダンブが事故を起こした、それで警察庁の片岡交通局長は「日本の運転免許制度は世界一厳しい」という前置きをしておつて、「今回の事故車は白トラといって、営業無許可の自家用トラックです。私は運輸省に、白トラをなくせ」と提案している」といふことなどいろいろ言つております。そこで「ダンブを例にとると、総台数約十八万二千台のうち、実に約十六万四千台が、いわゆる白ナンバーの自家用ダンブ」と「一匹オオカミ」である。こういうことですが、これはダンブ規制法というものを四十三年から四年につくつたわけですが、これがほとんど規制法によつて十分取り締まりを受けていないわけですが、これはやはり片岡局長の言われるように運輸省が腰を上げないのですか。運輸大臣、これはどうですか。

○小林(正)政府委員 たいだいまの御指摘の趣旨がちょっとわかりかねますが、運輸省としましては、ダンブについての規制は、一つは営業とするかどうか、こういう点については、営業であるものは当然道路運送法で免許をし運輸省の管轄下に入るわけでございます。それと、一般にダンブを使つておるよくある例は、砂利を販売するとかあるいは採石するというような事業をやつておる

方々が、いわゆる自家用車として自分の事業の用に供する車として使っておるわけでございまして、ダンプを使っておる使用の態様に、そういった運送事業として使う場合と、そういうように砂利採取業あるいは販売業といったような自家用で使うという二つの形態があるわけでございまして、そのいずれに對しても、事故の観点からは当然警察が取り締まりもいたすわけでございしますが、私もといたしましては、その事業用になっておるダンプについては当然運輸省が監督を強化すべきものと考えております。

○井上(泉)委員 これは白トラと称するものが四十七年度で十六万四千台ある。この事實は警察庁の交通局長の談話の中にあるのですが、間違いないでしょう。これは交通局長、どうですか。いま自動車局長の答弁を聞いて、白トラの取り締まりは一体どこがやらなければいぬか、ひとつ交通局長の見解を聞きたいのですが……。

○片岡政府委員 白トラというのは俗語でございます。自家用のダンプカーとそれから営業用のダンプカーとの話で、自家用のダンプカーがそれぐらいあるということでございます。

取り締まりにつきましては、御承知のように私どものほうでやっておりますけれども、これは自分の買った砂利を運んで自分で売るといふ形をとっておる限り合法でございます。だから、そこに非常に制度的な問題があるのではないかと。私自身は、ダンプ問題は発想を転換しない限りだめなんじゃないかという気持ちが強うございます。私が提案いたしておりますのは、大きなトラックに自家用車をなくして、すべて営業用車にしていくという方向が一つの方向ではなからうか、こういう提案を運輸省にいたしておるわけでございます。

○井上(泉)委員 これは時間をとりますので、このことについては、また次の機会にダンプ規制については御質問いたすわけですが、いま保険会社というものはべらぼうにもうけておる。その一つの事例としては、農協の全国共済がやっておる自

動車損害保険、これが昭和四十六年度で収入が四百六十六億、これだけ収入があつて支出は四百六十三億八千四百萬、こういうことになっておるわけですけれども、共済金として支払つたのは八十一億六千万円、それで結局四百六十六億保険金をとつておいて、そこで支払う額は八十一億、あとの金は支払い準備金とかあるいは費用とか、こういうものに充当しておるわけですが、こんなに保険というものがもうけておるかと思つてほんとうにびつくりしたわけですが、これは大蔵省の主計官、一体どうですか、保険会社のこんな状態は。

○安井説明員 保険会社が取り扱っております自動車保険は、任意の自動車保険とそれからいまの自賠責保険と二つ扱っておるわけでございます。あとのほうの自賠責保険はノロス、ノープロフィットということ、いまは実は赤字になっておりまして、保険会社のほうも赤字の繰り越しのままになっております。任意の保険でございますが、いま先生御指摘の農協共済の数字、ちょっと私手元にございませぬが、私どもの手元にございませぬ数字でございますと、四十六年度に自動車保険に見てみますと、百八十億ばかりの利益をあげております。しかしこれは、実はその前の年は百三十九億、その前の年は百三十五億というように赤字でございます。昨年度から保険会社の損益の上でも、自動車保険が事故率の減少ということで黒字に変わつてきた、やつと変わつてきたということでございます。

○井上(泉)委員 それではこの農協共済の自賠責の保険会計というものは、これは異例でしょうか。

○安井説明員 農協共済関係の自賠責の数字、ちょっと手元にございませぬので、検討もしておりませぬので、お答え申し上げかねるのでございますが、おそらく一般的に申しますれば、その年の保険料収入に對しまして、保険金の支払いというのは先生御承知のように、たとえば後遺障害等の場合でございしますと五年くらいかかつて払われ

れるのが多いわけでございます。その関係の調整がついておるのかという感じがいたしますが、どういふ形の経理をしているかちょっとわかりませぬのでお答え申し上げかねるわけでございします。

○井上(泉)委員 これはずっと歴年の調査があるのですから、これもこの農協共済においてしかりであるわけですが、その他の保険会社保険会社で、いわば上位十社くらいは保険料の収入の内訳、こういうようなものは、昨日資料としてお願いをしていただいたのですが、できておればこへ出していただきたいと思います。それに基づいて質問したいのですが、なければその資料を……。

(安井説明員、書類を示す)

たとえばこの保険会社の中で、千代田火災のごときは大口株主がトヨタの自動車販売会社、保険でもうけて自動車でもうけて、これは一日に三億でもうけてしまふが、こういう企業の状態の中で保険会社でまた大もうけをしているわけですが、これは運輸大臣、保険料の引き下げということは今日考えられないものかどうか、その点ひとつ運輸大臣。

○新谷国務大臣 これはやはりいろいろの条件がそろわないと引き下げられないと思ひますけれども、非常に収益の多い場合には、保険料の改定というものはいろいろな条件から生まれてくるんだと思ひますけれども、ただ、おそらく監督官庁でも短期間の計算だけで引き上げたり引き下げたりすることは非常に弊害が起こること、非常

にその点は自重しながら慎重に考慮しているんだと思ひますけれども、あの状態が続けば、改定ということとは当然これは考えられるべき問題だと思ひます。

○井上(泉)委員 こういうセンターの財源が、保険会社が黒字になってきてそれを一部財源として使用するということも、これは一つけっこうなことで、たとえば五十万円の傷害保障こういふふうなもので、特に傷害保障の場合なんか五十万で治療

が受けられておるかどうか、そういうことを考えた場合に、そういう場合の保険の率の引き上げということは、責任保障額の引き上げということこれはもう当然なさねばならないことだと思ひわけですが、これについて自動車局のほうではどう考えておるか。

○小林(正)政府委員 自賠責保険が黒字になってまいりまして、今年度中にはおそらく累積赤字が消えるというふうな一応見通しに立っておりますので、当然いま問題になっておりますのは、現在の限度額がきめられてから相当な期間がたつておりますので、この五百萬あるいは重傷の五十萬というものが低いんじゃないかという強い各方面の御意見があることを承知しておるわけでございます。そういったものをどの程度まで引き上げられるか、限度額を上げられるか、あるいはその際に保険料というものを、先ほど御指摘のように、黒字になれば当然引き下げるべきではないかという御意見もあるわけでございまして、そういった保険料をたとえば据え置きのままどのくらい引き上げられるか、あるいは保険料を上げてもおかつ限度額を大幅に上げるべきか、そういった点については、今後関係方面と十分協議をいたしまして検討を進めてまいりたいと思つておるわけでございます。

○井上(泉)委員 それは役所で検討すると一年も二年もかかるのが通例ですが、一体どのころを目途としてこういうふうなものをやろうとしておるか。

○新谷国務大臣 先ほどの御質問に對して、私、言ひませんで落とした。この問題が今度の提案しております法律案の中で非常に大きな問題になっておると思ひます。この点については、政府委員からいままでも御説明をしてきたと思ひますけれども、とにかくわれわれといたしましては、相当昔といひますか、六年も前にきめたものでございまして、それがいまでもそのまゝの形で被害者の役に立っておりましては考えてはいたないのであります。ただ、保険会社のほうから申しますと、

やつとこさで黒字になったというばかりでございまして、先ほどもちょっと申し上げましたが、やはりこれは相当先を見通しませんと、簡単に上げたり下げたりということはしてはいけないだろうと思うのでございます。しかし、事故も減ってきておりまして、だんだんこの保険に關係するいろいろな状況というものが安定をきておることは確かでございますから、なるべくこれは私も早く改定をしたほうがよろしいと考えておるのでございまして、その点は關係の省ともよく相談をいたしまして、許す限り早くいまいおっしゃるような方向に持っていくように努力したいと考えております。この点はひとつそういう意味でもう少し時間をかしていただきたい。なるだけ早くやりますということでも御了承いただきたいと思ひます。

○井上(泉)委員 なるべく早くひとつ処置をしていただきたいと思ひますが、運輸省は役所の中で外郭団体が一番多いということがいわれておるわけですが、そこで自動車事故対策センターをつくるわけですが、前に運転従事者に対する適性検査の普及徹底の何か自動車運行管理指導センター、こういうものを自動車局、運輸省が通達でつくっておるわけですか。それをここでもまた適性のことをする事故対策センターを、そういう運行管理指導センターのように、こんなにしてやはり東京にもつくり、大阪にもつくり、広島にもつくり、福岡にもつくるというようにつくっていくつもりですか。

○小林(正)政府委員 従来ございします運行管理指導センターというものは全国に九カ所ございします。これは、今回の法案がお認め願えれば、全部發展的に解消いたしまして新しいセンターに吸収されるわけでございます。したがって、外郭団体と申しますか、公益法人と申しますか、そういうものの数は減るわけでございますが、この新しいセンターで統一的に、むしろ各県に支所を設けましてこの適性診断業務あるいは被害者の保護業務というふうなものについて強化をしてまいりたいということでございます。

○井上(泉)委員 それはそういうことにぜひこれをせねば、また事故対策センターを各地域に、それを通達したときには各地に設ける、こういうところが書いてあるので、幾つもの団体をつくるのじゃ、こういうふうな思つておったのであえて質問したわけですか。

そこで、自動車事故というものの対策を立てるについて、やはりメーカーの責任というものももっときびしく追及しなければいかぬじゃないか、こういうふうに思ふのですが、メーカーに対しては、もう自動車のスピードがよい出るものが、これが一つの自動車の販売の条件のような形で宣伝をされておるわけですが、メーカーの自動車事故対策というふうなものは十分行なわれておるといふふうにお考えになっておるかどうか、これは自動車局長のほうで御答弁願ひたい。

○小林(正)政府委員 自動車のメーカー、生産業務に對しましては通産省の所管でございしますが、運輸省といたしましては、でさうがりました車の保安の規制をいたすわけでございます。御承知のとおり、道路運送車両法という法律を設けまして、一番大きな業務といたしましては、保安基準というものを定めて、これに基づいて車両検査を行なつておるわけでございます。現在までのところでございますと、いわゆる普通自動車というところまで、軽自動車以下はまだ検査をいたしておらないわけでございます。そういう点で、保険の対象になつておる全部の車が対象になつておりませんけれども、自動車については検査制度を設けております。それからもう一つは、整備の問題でございます。これは、運輸省として同じ法律で点検整備を義務づけておるわけでございます。

こういういた面の行政を運輸省としてはやつておるわけでございますが、これがメーカーといひますか、自動車生産の問題と直接關係してくるのではないか、こう思つております。

○井上(泉)委員 これは自動車というわけではなくけれども、軽自動車、バイク、こういうふうな

もので、原動機つき自転車というのはいもう自転車という部類からはすべきじゃないかと思ふわけですが、これも何か自転車としなければならぬ理由があるのかどうか。これはどが答弁するのですか。

○小林(正)政府委員 私も詳細は承知いたしておりませんが、現在車両法で、エンジンの排気量によって自動車あるいは軽自動車、さらにいま御指摘のようなモーターはつけておるけれども排気量の非常に小さいもの、これを原動機つき自転車といふふうに分けておるわけでございますが、先ほどもちょっと申し上げましたが、そのうち軽自動車を除きたいいわゆる自動車というものについて、今日まで保安の対策を強化しておるわけでございます。

○井上(泉)委員 そのバイクを一番使つておる郵政省の資材部長がおいでになつておるようですから、お伺ひしたいと思ひますが、郵政省は一体バイクを各局に何台ぐらい配置をしてあるのか。そしてその使用基準、そういうふうなものの説明をしていただきたいと思ひます。

○田所説明員 郵政事業で使用いたしております自動二輪車であります。五万九千九百ほどでございます。この七〇％は郵便で使用しております。貯金、保険に二〇％、それから電報等に一〇％、そういう内訳でございます。もちろん、郵便貯金、保険は外務員が使用するわけでございます。

○井上(泉)委員 この事故の発生状態といふものは年間を通じて何件ぐらいあるのか、それからこの車をどのくらい乗つたら新しいのかにかえるのか、そのことをひとつ……。

○田所説明員 地方郵政局から資料をとるわけでございますが、ただいまわかつておりますものを申し上げますと、四十七年度の上半期におきまして、郵政側が加害者であつたものは千九百件でございます。当方が被害者であつたものの数は報告がとられておりませんので、ただいまお答えいたしかねます。

それから、車の更改の基準でございしますが、自動二輪車につきましては、排気量五十ccをこえるものにつきましては、走行キロ四万五千キロをこえるもの、ただし、走行キロが四万五千キロに達しない場合でも、経過年数が五年に達するものは更改する。それから五十cc以下のものでも、走行キロ三万五千キロに達した場合に更改いたします。それから三万五千キロに達しない場合でも、経過年数が五年になりますと更改いたします。

○井上(泉)委員 このバイクは、三万五千キロの走行距離といひまして、郵便の配達をしてる人なんか聞くと、一日に三百回くらいとめたり乗つたりするわけですか。それで三万五千キロという距離を走るといふことはたいへん無理じゃないかと思ふのですが、資材部長は車のことはよくわかつておりますか。わかつておれば、わかつておるなりに質問したいと思ひますけれども……。

○田所説明員 初めに、間違ひをいたしましたので訂正いたしますが、先ほど三万五千キロと申しましたのは三万キロの誤りでございました。五十cc以下のものは三万キロの走行キロでございます。

それから、車の詳細につきましては、私は残念ながら知識を持ち合せておりません。

○井上(泉)委員 この郵政の關係では、百台も百五十台も配給したところで、車のことをわからない人が運行管理者であつたりあるいは安全管理者であつたり、そういうふうな状態にあるわけですが、そういうことは好ましいことではないと思ふわけですか。そうしてまた、バイクだからそういうことが許されるとしても、やはり役所なら、そういう安全管理というものはもつと専門者がおつてちゃんとやらなければいかぬじゃないかというふうに思ふわけですか。そういう行政のあり方は間違ひだと思ふのですけれども、あなたはどう思ひますか。

○田所説明員 整備管理者というものを、法定の義務に従ひまして、百二十五cc以上の車十両以上

配置の局、これは全国で百六局ございますが、ここに車両整備管理者というものを選任して配置してございます。それから法定の義務はない局につきましても、これに準ずるような局につきましても、自主的に車両整備の管理責任者を選任するように指導いたしております、ただいまのところそういう局が七十九局ございます。

それから、御指摘のように、こういう責任にある者の知識と技能の問題がございます。この向上のために、毎年車両技術指導研究会というものを開催いたしております。会場二百余り、受講者の数が四千四百名、こういった状況でございます。

○井上(泉)委員 それは技術者はおらぬでしょう。その整備管理者というのは、ほんとうにバイクのことがわかっておる人が専従でやっておるといふわけではないでしょうか。何か会計課の主任が兼務したり、いろいろやっておるでしょう。実際にこれに専従しておる人は何人おられますか。

○田所説明員 先ほど申し上げました百六局のうち、部外に委託いたしておりますのが七局ございますので、専任の者としたしましてはこの七名でございます。その他はほかの業務を兼ねて行なっております。

○井上(泉)委員 これは役所の管轄が違ふといえども、整備のこととわかっておる者が、いまおっしゃられるような、きわめて少ない人員しか配給されない。そうすると局員は、自分で一生懸命車の点検をしたりいろいろ苦勞したりしてやらなければならぬ。一日に三百回もとまるものは、同じ五万キロでも、一定の距離を走っていくのと、まったく進んだりとまったく進んだりするのと、エンジンの寿命にたいへんなながあるわけですね。そういう中で、運行管理者、専任の整備士を置いてないということに不合理を感じないですか。

○須藤政府委員 この問題につきましては、なかなか技術的な問題もあるかと思っておりますので、私どものほうでさらに検討してまいりたいと思っております。

○井上(泉)委員 郵政のほうでは、聞くところによると、バイクは一括して郵政のほうで買うて、そこで各地へ配分をする。そうすると、地方のメーカー、地方の取り扱い店は、もう郵便局の車は上のほうから、いながら、あてがうてくる、だからうちのほうではそれを修理をするというても非常に冷たい、こういうふうな話を聞くと、そこでまた実際には修理する場所がない、そういうふうな状態にあるわけですが、これについて資料部長は、そういう矛盾というか、現場の困っている状態については、どうお考えになるか。

○田所説明員 郵政事業におきましては、車両の整備管理は、要員、施設、技術等の問題がございますので、外部に委託することを原則としていたしております。メーカーと覚え書きを結びまして、車両の保守につきまして約束しておるわけでございます。各郵便局にそれぞれ保守店というのがございます。そこで点検整備をやってもらうわけでございます。年一回、自動二輪車につきましては定期点検というものをやっております。夏季の繁忙期の前、それから年末の繁忙期の前、この二回を定期点検ということで、保守店に点検整備をしてもらっております。

それから、自動二輪車のメーカーが四つ国内にあるわけでございますが、その四つのものから車両を購入しておる次第でございます。

○井上(泉)委員 あなたに質問しておたら時間がないですけれど、あなた、あんまり現場の、実際乗っている人のことを知らぬですね。自営修理ということばを知っておるか、そして自営修理に幾らくらい金を出しておるか、そのことをひとつお答え願いたい。

○田所説明員 一両当たり年間五万円を、これは油代が含まれますけれども、保守料として流しておるわけでございます。郵政局で、各郵便局の

過去の実績、保守料の使用の実績等を勘案いたしまして配分しておるわけでございます。

○井上(泉)委員 一両で五万円というたら相当な金額になるわけですね、自営修理というのがあるが、それを御存じですか。

○田所説明員 自営修理ということは存じておりますが、これは職員がみずから修理をするということでございます。

○井上(泉)委員 それに対する報酬は。

○田所説明員 報酬はございません。

○井上(泉)委員 それは自営修理として報酬を与えないというのはどういうことですか。五万円もあるのにどうしてやらないのですか。大体、苦勞して郵便を配達しておる人の気持ちからいって、あなたはそういう態度だ。どうですか、なぜやらぬのですか。

○田所説明員 自営修理と申しますのは比較的軽微な修理でございます。保守店の実態は、地方におきましては自転車店という場合もあるわけでございますが、五万円の保守料はそういう保守店に支払うわけでございます。

○井上(泉)委員 それは、五万円の修理費も持つておいて、油代を含めてそれだけ持つておいて、それが肝心の乗っておる者に対しては支給してないというようなことはもってのほかだと思いませんか。そういう金がマル生の資金に流用されたりいろいろしておるといふうわさも聞くわけですね、あるいは局長の交際費に使われておる、こういうふうなうわさもあって、郵政のなにが何かしらじめじめした雰囲気の中にあるわけなので、ひとつその五万円の使い道を、油代が何ば要ったか、修理費が何ば要ったか、昭和四十六年度の郵政の扱ったバイク並びに軽自動車に要した経費の収支をひとつ出していただきたいと思っております。

そこで、これは運輸大臣、せっかく出たいただいておるのに、運輸大臣への質問がだんだん少なくなってきたて恐縮ですけれども、今日の自動車の激増に対して、交通安全というものが後手後手に回って、なるほど警察も一生懸命やりあるいは民間も一生懸命やりあるいは緑のおばさんとかいろいろやっておるわけですが、この交通安全というものは、警察庁がつくるものか、運輸省がつくるものか、これは警察庁が、取り締まりの場合でつくると思いますが、あまりにも複雑で、この標識というものがわからぬわけですが、運輸大臣、これはおわかりですか。これはわからぬでしょう。この交通安全標識はもと親切に、わかりやすくしてもらわなければいかぬ。駐車禁止という区域にいつてもそれはやはり小学校の先生から聞かされたことばであるけれども、国民総ぐるみで交通安全の知識というものは持たなければならぬ。持ったためには、ドライバーであらうとなると、このところは駐車禁止の区域であるとするならば、駐車禁止ということをやより字句の中に入れないかぬじゃないか。こういう複雑な交通安全標識に対して、これだけありますから、なかなか専門家でないとわからぬです。よもつとこれがわかりやすいような交通安全標識に、これはとてもかえるということはいへんであろうと思うけれども、それに対して駐車禁止のところは駐車禁止と書く、あるいは自転車は乗ってよろしいという場合には自転車は乗ってよろしい、こういうことをふへ書くとか、何かそういうふうな心づかいというものがなせられないものであろうか、こういうふうな思うわけですが、交通局長、どうですか。

○片岡政府委員 標識につきましては、公安委員会とそれから道路管理者と両方で所管いたしております。私どものほうの所管いたしておりますものについて御説明いたします。

これは約十年前に大改正いたしました、当時非常にわかりにくかったのを現在の形にいたしましたわけですね。そのときに、世界各国の標識を参考にし、また、国際連合で統一標識もございますので、その標識と大体国際的に合致するような形で整備をしたわけでございます。ただしがって、いずれの国におきましても、標識につきましては運転者の免許試験では一番重要な項目になってお

ります。したがって、運転者、免許証を持つておる人は十分心得ておると思いますが、御指摘のございましたような歩行者には、確かに無理もございませんで、一般的にはわかりにくいかと思ひます。ただ、歩行者に重要な横断の禁止だとか通行どめというのは、その表にもございませうに文字を入れてございます。自転車の場合に若干そういう問題がございましたので、当初自転車の場合には補助板で文字をつけたのをつけ加えて、わかりやすい仕組みを考えております。欧州でもアメリカでも同じような系統に大体なつてまいっておりますので、この線で大体進めていきたいと思ひますが、御指摘のような点につきましてはさらに検討を続けたいと思ひます。

○井上(泉)委員 交通標識及び「幼児交通安全教本」といふりつぽな本をつくつてくれておるわけですが、これは先生用だと思ふ。それで、やはり子供にわかりやすいように先生が教えるためには、これを先生が理解しなければならぬわけですが、文部省のほうではこの教本というものをどういふふう現場で生かすようにするつもりなのかどうか、そのことをひとつ文部省にお尋ねします。

○波多江説明員 交通安全教本は主として母親に対する指導の教本としてできておると思ひますが、学校のほうにおきまして、幼稚園から高等学校までの教師につきましては、文部省のほうで「交通安全指導の手びき」を作成いたしましたして指導いたしております。この教本につきましては、各都道府県及び市町村の教育関係団体のほうへ配付をいたしまして、教本の趣旨をよく理解していただくとともに、文部省のほうで計画をいたしております指導者の講習会におきまして配付をいたしまして、その趣旨を説明し徹底をはかりたいと思つております。

○井上(泉)委員 時間がないので、最後に、自動車事故対策センターというものができているが、やはり事故が起つた場合に、いまの救急医療体制というものは非常に不備なんです、事故対策セン

ターの中でそういうものについてはどういふふう厚生省と打ち合わせをされておるのか。あるいは厚生省としてはこの事故対策センターの中で救急医療体制というものをどういふふう整備をさそうとしておるのか、その点厚生省のほうの見解を承りたい。

○滝沢政府委員 この事故対策センターにつきましては、この法案の趣旨からいきまして、直接医療に關係のあるものではないように思ひまして、直接的には、先ほど社会局からお答えしましたような救済的な問題について厚生省との話し合いがあつたわけでございます。救急医療の問題について關係ある面といたしましては、運転者の適性という問題について事故対策センターが設けられますことは、医学やあるいは心理学、人間の機能、こういう面から考えてまことに適切な措置であらうというふうに思ひますが、救急医療の面については別途救急医療センターその他を設置するというところで直接的な御協議はないわけですが。

○井上(泉)委員 救急医療センターをつくるという計画が、いまのおこつたばかりではないけれども、厚生省の中にあるのですか。

○滝沢政府委員 三十九年に消防法によりまして災害あるいは救急患者の搬送の問題が定められて、これに対応いたしまして、厚生省では全国にたいた四十七百カ所の救急告示病院あるいは診療所を持っております。これは一般的な救急告示病院でございますが、これでは重症の患者が出た場合、特に脳神経外科等の機能を持つセンターを必要といたしますので、計画的にこれを設置いたしております。たいた百五十三カ所全国に救急医療センターを設置してございます。したがうございまして、当初は人口百万に一カ所という計画で百十二カ所用意いたしまして、その後サブセンター的に地域を若干狭めた範囲にも救急医療センターの必要性を生じましたので、第二次計画的にはその面を手をつけてまいりました。たいた

百五十三カ所用意いたしております。

○井上(泉)委員 それでは、法案の前身に居るわけですが、後遺症障害の保険金を一部立てかえをする、こういうことになって、金利を取つてこれは償還を求め、こういうことになっておるわけですが、この後遺症のために保険金がくるまで立てかえるという場合の金利とかいうもの、これは、別段金利のつく金を借りるわけでもないし、これは金利を取る必要はないのじゃないですか。

○小林(正)政府委員 確かに御指摘のとおり、利息をどうするかというところは重大な問題だと思ひますが、やはり保険金が出るまでの最小限度の期間というものがございまして、その間やはり少しもほかの方よりも早くというふうな方に対して、最低限の金利というふうなことで他のいろいろな制度等におきまして金利を勘案いたしまして三〇というところをきめたわけでございます。そういった点につきましては、たとえば無利息にするというふうな面でも給付そのものになつてしまふというふうな面でもいかかというところで、最低限度にいたしたという趣旨でございます。

○井上(泉)委員 それでは、事務局の体制というものは大体どういふ規模に考えておるのですか。

○小林(正)政府委員 センターの組織にきましては、最終的には法案が通りましてから認可等の措置ではつきりいたすわけでございますが、現在、予算の段階で私どもが案として考えておりますのは、三カ年で全国に支所を約五十カ所置く予定にいたしておりますので、全部完成をいたしました段階で、全体の人数が約三百五十人というふうに予定しております。中央の機構については、どのような部制をとるかあるいは課制をとるかというふうなことについては、現在一応の試案程度でございますが、三つないし四つの部、各部に一課程度の組織を考えております。

○井上(泉)委員 この場合における職員はどういう身分の取り扱いを受けるのですか。法人ということでございますが、どういうことであるのですか。

○小林(正)政府委員 このセンターの職員の身分というふうな点については、これは一般の特殊法人の職員と同じこととございまして、何といひますか、国家公務員ではもちろんございませんで、ただ、国が出資する法人でございませんで、その役員あるいは職員というものは、法令上公務に従事しているものと見なして、特別の義務が課せられておるわけでございます。

○井上(泉)委員 この法律では、運輸大臣の権限というものが非常に強く出されておるわけで、結局、運輸大臣の意思でセンターの構成も何でもございませんで、それが単に一つの何といひますか、特殊権益的な機構として位置づけられないように、あくまでもこれはそれぞれ自動車保険をかけたいわゆる大衆の金をもとにしてつくつたものだという認識のもとに、このセンターの運営というものはやつていただかなうとは思ひますが、この点についての運輸大臣の所信を承つて、私の質問を終わりたいと思ひます。

○新谷国務大臣 運用だけではないに、法律の面にあつておることを見ましても、運輸大臣の権限に属することが相当広範にわたつております。ただ、全体の条文を見ますと、運輸大臣が独断専行するのはきわめて少なく、関係省庁と協議の上できめなければならぬという問題が大部分でございまして、この点は関係省庁との協議の場合におきまして、いまおつしたようなことは十分考えなければならぬと思ひますし、運用面につきましては、これはもうおつしやるとおるでございまして、やはりセンターをつくるにふさわしい運用をいたしまして、関係者に喜んでもらえるようなものにならなければならぬといふことは言うまでもございませんで、いわゆる悪い意味における外郭団体のような形にはしたくはありませんし、そういう運用は絶対に避けなければならぬといふことを考えておるわけでございます。その点には御安心いただきたいと思つております。

○井上(泉)委員 これで終わります。

○太田委員 長代理 平田藤吉君。

○平田委員 自動車事故による死傷者は年々九十万人にのぼっている。事態は非常に重大だといふに考えるわけです。自動車事故をなくすことと、被害者の救済のための抜本的な対策は急務だといふに考えております。そのためにはまず現状と原因を明らかにする必要があると思うのです。そういう立場から幾つかの点についてお尋ねしたいと思ひます。

まず第一は、自動車の保有台数ですが、一九六三と七二年の台数は幾らになっているか、何倍に当たるかという点について伺ひします。

○小林(正)政府委員 一九六二年、昭和三十七年におきます自動車の台数は四百九十二万台でございます。ただいまのは年度末の数字でございますが、それから一九七二年、昭和四十六年度末のそれは二百二十二万三千台になっております。

○平田委員 それは世界で何番目の台数になるのですか。それから、六三年と七二年の死傷者数をお聞かせいただきたい。

○小林(正)政府委員 世界におきます日本の保有台数はアメリカに次いで第二位になっております。

○平田委員 もう一つ、交通事故死傷者数。

○小林(正)政府委員 交通事故の統計は、これは警察の統計でございますが、それによりますと、昭和四十七年度の事故件数は六十五万九千二百八十三件で、死者は一万五千九百十八人、負傷者八十八万九千九百八十八人となっております。

○平田委員 道路の舗装率は七二年度末にはどれくらいになっておりますか。舗装率は世界で何番目になっているか。

○小林(正)政府委員 世界の関係ははっきりいたしておりませんが、建設省道路局の調べによりますと、舗装率は全体で二四・二％。それぞれ国道あるいは府県道、市町村道、相当大幅に差がございますが、全部を合計いたしますと二四・二％といふことになっております。

○平田委員 田中総理が書いた「日本列島改造論」によりますと、だいぶ違う数字が出ています。田中総理が言っているのによりますと、これは七〇年で出しているのですが二・七％、世界で五十七位だそうですけれども、これは七〇年は間違いはないんですか。

○浅井説明員 実は手元に七〇年の数字がございませんで、いま時間をいただいて確かめたいと思ひますが、たぶん間違いないと思ひます。調べてみます。

○平田委員 貨物輸送が鉄道とトラック輸送と比べてその比率はどれくらいになっておりますか。

○小林(正)政府委員 いま手元の資料で申し上げますと、輸送の分担比率と申し上げますが、これで見ますと、昭和四十六年度の実績で申し上げますと、自動車は九〇％、鉄道が四％、それから内航海運が六％、これは輸送のトン数の比率でございます。なお、トンキロで比較いたしますと、自動車がずっと落ちまして四三％、鉄道が一九％、それから内航海運が三八％となっております。

ちなみに、六二年がちょっとあれでございますが、昭和三十八年の数字で恐縮でございますが、これによりますと、自動車のシェアは、トン数におきましては、九〇％が当時は八二％、それから鉄道が一％、内航海運が六％。トンキロで申し上げますと、三十八年の時代には自動車は三三％、鉄道が三三％、内航海運が四四％。したがいまして、トンキロ、トン数いずれによりまして、自動車が大大幅にシェアが大きくなっているわけでございます。

○平田委員 いまずっと数字を聞かしていただいたわけですが、いまの数字でも明らかに、なっているように、自動車の急増とともに事故並びに被害者が急増しているわけです。こういうふうには私は考えておりますが、ひとつ運輸大臣、この事実をどのように考えられるか、お答え願ひます。

○新谷国務大臣 最近の数字はまたもう少し変わっていると思ひます。いま、運輸委員会で行う審議しておりますが、内航のほうはトンキロでいきますともう少しふえているんじゃないか。それから、鉄道のほうが大体一八％ぐらいになっているんじゃないかと思ひます。しかし、自動車のほうは、あなたもさっきおっしゃったように、トンキロということになりますと、わりあい長距離の輸送が少いものから落ちますけれども、トン数だけでいきますとこれは非常に多いといふことでございます。したがいまして、道路との関係におきまして自動車は相対的には急激に多くなっているといふことは事実でありまして、その意味においては、自動車事故がほかの交通機関に比べて相当多くなっているといふことは否定し得ない事実であると思ひます。

○平田委員 いまも言われましたように、自動車の輸送が、他の輸送機関と比べて比重が変わって、急速に増大した。なぜ自動車輸送がそんなにふえたかということについて、大臣どうお考えですか。

○新谷国務大臣 これは、一方では道路が非常によくなったということに基因するかと思ひますが、一方からいいますと、いままで自動車と海運とは、大体荷物の種類も違いますし、また、輸送の区間も違うのが通例でございます。最近のカーフェリーなんか少し違いますが、大体においてそうだと思います。しかし、陸上交通機関としての比較をしますと、鉄道のほうがやはり設備の関係で非常に立ちおくれであるということが事実でございます。国鉄がだんだんシェアを自動車に奪われてきたというの、やはり設備が悪い、それから荷主、つまり一般国民からいいますと確実性がない、あるいは自動車のほうはドア・ツー・ドアでいきますけれども、一方のほうはサービスが悪いものですから、駅から運んでいかなければいかぬというところが原因いたしまして、相対的に鉄道との関係におきましては非常に勢いでこれは変わってきたのでございます。こ

れは何といつても事実であります。しかし一方からいいますと、自動車輸送も大体限度になっているのじゃないかという気もするのです。これは道路事情との関係もあるし、それから距離におきましては大体やはり限界点があると考えております。いまは中距離以下の運送が非常に自動車にたくさん食われております。この辺がそろそろ限界ではなからうかという感じがするわけです。

○平田委員 どうも大臣、運輸大臣だから、鉄道のことと比べてだいぶそっちのほうへ気をとられているように思ひますが、私が言いたいのは、そこに問題があるんじゃないのです。自動車が急速に量がふえたというのは、自動車だけにふえてほかのほうで絶対的な量が減ったわけじゃないのです、全体として輸送量は増大しているわけですから。ということは、やはり代々の自民党政府がとってきた高度経済成長政策で輸送量も急速に増大したというのが基本だ。その中で、それは鉄道と自動車とのバランスの違いが多少出たりいろいろしてはいますけれども、やはり基本はそこにあるんだというふうには私は考えるわけです。

そうして見てきますと、今日の交通事故の急速な増大、つまり道路はよくなっている、交通安全施設はよくなっている、いろいろな問題はおくれているのに自動車のほうだけが急速に増大するといふようなことで、高度経済成長政策によって今日の交通事故が急増させられているように考えるわけです。しかもこの中で、トヨタとか日産などの生産メーカーは、自民党政府のとってきた高度経済成長政策によって大きな利潤をあげて、この十年余りの間に総資本を十倍から二十倍にしているのです。非常に大きなうけをしているわけですね。こうしてアメリカ式のモータリゼーションの波をあおり立てて自動車を増大させ、交通事故を増大させていったというふうには私は考えるわけです。

第二は、高度経済成長政策に基づく道路政策であるといふふうに思ひます。自民党政府は、幹線道路を中心にして自動車優先の道路政策を一貫

して追い求めてきております。今日もそうですよ。そのために、高速道路の建設、重点国道の改良には力を入れて、惜しげもなく金を使っているわけです。しかし、地方道の改修や舗装は、道路財源の不足のために非常に困難を伴っている。こうしてきわめて大きな立ちおくれを来たしているわけですね。歩行者の安全をはかる歩道や横断橋、交差点の立体化、信号機や街灯などの安全施設は全く不備のままにされてきているといつて差しつかえないと思います。それが実は幼児や老人の被害を非常に大きくしているわけです。さらに自動車の交通量を道路の容量に見合ったものにする点でも全く不十分で、そのために市街地での事故を増加させているのです。

第三には、自動車運転労働者を長時間の重労働で過勞に追い込むという歩合給を柱とした賃金制度が強められてきたわけです。これはもう御承知のように、この委員会でもたいへん問題になってきましたけれども、トラックの過積みの問題一つをとってみても、そのことははっきり言えると思うのです。

〔太田委員長代理退席、委員長着席〕

総合的に見て、やはり無理な運転をさせられている、強要されているというこういう事態が強められて、事故の増大にやはり重要な要因をなしているというふうに考えるわけです。

大きく言うと、これらの三点が事故の大きな原因になっているというように私は考えるわけです。大臣はどうお考えですか。

○新谷国務大臣 おあげになったようなことが総合されて事故が多くなっていることは事実だろうと思ひます。ただ、お話の中で、一番初めにお話しになった経済成長の結果事故が多くなったんだというふうな原因づけられますことにつきましては、私は異論があるのです。しかし、これはここでそういう問題を議論する段ではありませんからいたしませんけれども、なるほど経済成長によりまして荷物が非常にふえてきた、これはまあ事実だろうと思ひます。それに対応するあらゆる交通

関係の施設を整備しなければならぬということも、これも事実だろうと思ひます。それに対しまして、ある部分においては、政府が大いに力を入れてそれに対応する姿勢をとったことも事実でございますけれども、ある部分においては、お話しのように、そういうふうに道路との関係においては、けり切れないような荷物が、ある地点では殺到して、そのために事故をしばしば起すというふうなところもないことはないと思ひます。しかし、経済成長というものがすべて荷物の増加を来して、どこでもここでもこの原因が三分の一は経済成長だとおっしゃることについては、私は必ずしも同意ができないのであります。

その他、運転者の過勞の問題、これはある程度、昨日も運輸委員会でも問題になりましたが、その点はわれわれも注意をしなければならぬと思ひまして、この点については、その方向で労働省ともお打ち合わせをしておるところでございます。また、大体においておっしゃることはよくわかりまして、これがすべての自動車事故の原因だとおっしゃることについては、必ずしもそのまま賛成することはできないということだけつけ加えて申し上げておきます。

○平田委員 私は、全部だと言っているんじゃないのです。いろいろな要因が、まだあげればあるのです。しかし、主要な要因になっているというところだけは事実だと思ひます。高度成長に伴って荷物はどんどんふえる。自動車はどんどん生産される。そしてモータリゼーションでまわり立っている。しかし、道路のほうはどうなんだといえ、住民の生活道路や、市街地、地方の道路というものは放置されている。高速道路だけではほとんどつくられていない。こういう事態の中で問題が起つてきていることは間違いないんです。だから、私はそこいら辺の問題をまずしっかり踏まえておかないと、違いが出るんじゃないか。運輸大臣自身が、見解の違いがあるというふうにおっしゃったけれども、私は違いがあるからこういう

法案が出てきたんだらうというふうに思っています。それで前段をずっとお聞きしたわけです。

さて、この法案についての提案理由の説明でも、法案要綱でも、いま申し上げたような点がやはり外に置かれておるのです。そして、運転者の問題、管理者の問題、それから遺児の問題、あるいは被害者に対する貸し付けの問題などが論じられている。自動車事故対策センターという名前がついていますが、実際にこれで交通事故をなくすることができたらうか、私はまずこの法案を読んでもそのことを感ぜざるを得ないわけですよ。事故の大きな要因について検討することを避けて、そうして何かやらなければならぬからやっているみたいな印象を私は受けるわけですよ。

そこで、この交通事故の主要な要因になっている問題をこの法案から避けたという理由が何かあると思うのです。この点をお聞かせいただきたい。

○小林(正)政府委員 交通事故の原因等につきましては、ただいま御指摘のとおり、非常にたくさん、また複雑な要因があることは御指摘のとおりだと思ひます。

そこで、この法案は、確かに法案の題名そのものから見ますと、非常に全般的なものを、しかも統一的にやるといふようにお感じとられるかもしれないけれども、もともと交通事故またはこういった大事な課題は、当然、国全体として総理府を中心にしていろいろな安全対策を考えておるわけでございますので、すべての交通事故対策というふうなものをこの一センターがやるということでは毛頭ないわけでございます。そういう点については、国の一般会計を中心に各省がそれぞれの施策を推進してきておるわけでございます。今回の事故対策センターは、その財源でおわかりになりますとおり、自賠責の特別会計、これの運用益の一部を活用いたしまして事故防止対策の一助にしたいということでございまして、これが国全体の事故防止対策のすべてであるというよう

うなことで毛頭ないわけでございます。こういった点で、複雑な要因また数々の施策を積み重ねていかなければならぬという現段階におきまして、有力な一つの事故防止対策になるということで、自賠責の資金を活用いたしまして事故防止に当たりたい、こう思っておるわけでございます。

○平田委員 これは提案理由の説明の中でこう言っているのです。まず、自動車事故の発生そのものを未然に防止することが肝要であります。と云っているのです。そして「この点につきましては、近年、運行管理指導の強化及びその一環としての運転者に対する適性診断の実施の必要性が強く認識されているところであり、まず「この点については、事故防止が肝要だ」といふ点をやはり痛感してこれをつくられたということが言われているわけですね。しかし、いま申し上げたように、これでは交通事故の主要な点を押えていくということにはならないんだ、総合的にやっていくんだというふうにおっしゃっております。そういう意味では、この法案で事故を未然に防ぐことができるものではないということ、あなた自身認めているとおりでないですか。一助になるかもしれない、そういう性質のものだということとはあなたは認めておるわけですよ。

ところで、この三十一号一項の四号のイの項で、交通遺児の問題について触れられているけれども、七一年五月二十日現在の交通事故の遺児は六万三千六百六十六人と総理府の調査ではされているのです。今日ではこれは十万人をこえていると言われているわけです。地方自治体の相当数のところで、月一人二千円前後を補助——これらの人々に対して、全部には行き渡ってはいないようですけれども、一定規模の人々に対して、月一人二千円前後の補助を地方自治体が出しているわけです。国ではこういう趣旨のものを何かやっているのでしょうか、補助を出しているのでしょうか。

○小林(正)政府委員 交通遺児の対策につきましては、ただいま御指摘のとおり、一部の都道府県

を除きましてかなりの都道府県が月額千円とかあるいは二千円という遺児に対する給付をやっていることは私も承知しております。これはそれぞれの都道府県がやっておるわけでございます。また、奨学というように、日本育英会あるいは交通遺児育英会というところで高校以上の奨学資金の貸し付けをやっておる、いろいろなそういう制度はございます。しかしながら、今回私もお願いをしている法案で考えておりますのは、高校生以上の奨学資金ということではなくて、中学までの義務教育の段階でありまして、国として高校生以上と同様の貸し付けを行ないたいというところでございまして、都道府県が現在やっております給付、渡しきりとはまた別個にこれが上乗せされるわけでございます。先ほどの都道府県も、たしか県によっていろいろ制度がまちまちだと聞いております。

○平田委員 二千円前後の補助を出している。国ではこれまでにそういう補助を出してきたかと私は聞いています。端的に答えてください。

○小林(正)政府委員 先ほどの都道府県の施策あるいは日本育英会についての所管は運輸省でございますが、私どもでもそれに対して関連があると思っております。先ほどもちょっと触れましたが、交通遺児育英会に對しましては、補助金を出してあります。これも今回と同様な自賠責の会計から補助金を出してあるのが実情でございます。

○平田委員 それはその団体に出入しているのでしょう。法案の裏づけとなる資金計画によりまして、十万人からの遺児がいるうちの貸し付けの対象者数は千五百人程度とされておりますけれども、十万人のうち千五百人にしぼった根拠を示していただきたいというふうに思います。

○小林(正)政府委員 現在、交通遺児が十万人程度おられるようにございますが、一年間の貸し付けの規模といたしましては、毎年毎年出る交通遺児に對しまして、そのうち生活困窮の程度、たとえば生活保護を受けておる、あるいは準保護世帯と

いうものがございまして、そういった生活困窮者に貸し付けをいたしたい。これは平年度に一年間千五百人というふうに見込んだわけでございまして、

○平田委員 そうすると、あなた方が予定している適用すべき遺児というのは十万人のうち千五百人程度というふうに見込んで考えておられるわけですね。

○小林(正)政府委員 いままで遺児が出ておる、それが全体で約十万人ということかと思っておりますが、私どもの予算で組みましたのは、そのうち千五百人ずつをこれから毎年補助していく。その見通し等につきましては、先ほどの生活保護世帯というものを対象として一応この程度で予算としてはやっております。これは、もとよりこういった点につきましては、あくまで貸し付け希望というものをとってからやるわけでございまして、千五百人というのは予算の一応の規模でございまして、毎年度実態に合うように予算を編成いたしていくわけでございます。

○平田委員 この法律が効力を発生してから、申請があつて足りないということが認められたら、年度内でもふやす予定ですか。

○小林(正)政府委員 この貸し付け申し込みの募集をどういうような方法でやるか、あるいは一定の期間までに申し込んだ者について優先的に選考するか、そういった点については、まだごまかい事務的な手続、方法等については定めておりませんが、私どもといたしましては、申請順に随時貸し付けていって、もうワケがなくなつたというふうなことが起きないように、たとえば半年ごとに分割して、それごとに貸し付け応募者というふうな者を調査整理いたして、そして決定をしていく。そしてその予算の使用につきましては、遺児の貸し付けあるいはその他の貸し付けもございまして、そういった中においては重点的に重要度の高いものに振り分けて貸し付けができるわけでございます。そういった点については実行上十分配慮いたしたいと思っております。

○平田委員 文部省の関係にお伺いしたいのですけれども、義務教育課程の遺児は七二年度末にだけになってくるか、また、遺児一人について教育費が年どれぐらい必要か。これは学年などによっても相違があるかと思つて、平均でいくと思うのです。それから交通遺児のうち対象と思われる数をどれくらいと踏んでおられるか、それから高校課程の遺児はどれくらいいるのか、教育費は一人どれくらい必要なのかについてひとつお聞かせいただきたいと思つております。

○遠藤説明員 交通遺児の数につきまして文部省として特別の調査をいたしておりません。昨年総理府のほうで御調査をいただいた数字が一番新しい数字でございますので、それに基づきましてお答えをいたします。

義務教育課程の交通遺児が小学校二万三千六百九人、中学校が一万七千五百人、合計いたしまして四万一千九百人ほどという調査の結果になっております。それから高等学校につきましては、全日制、定時制合わせまして一万五千人ほどでございます。

なお、教育費でございます。これは若干調査の時点が古くて恐縮でございますが、昭和四十五年の調査によりますと、小、中、全日制高等学校、いずれも公立のものを調査対象として抽出調査を行なったものでございまして、小学校につきましては年額二万六千六百五十円が父兄の負担した教育費の額、中学校については三万五千三百七十円、全日制高等学校が六万八千九百十円というのが文部省で調べました父兄の負担した額でございます。

○平田委員 そうすると、文部省のほうは調査していないから、どれぐらいの対象があるかなんてについては検討はされていないわけですね。

○遠藤説明員 私の所管が大学学術局ということですが、日本育英会の関係を担当しているものでございまして、高等学校の生徒に對しましては、特に交通遺児ということには限定はいたしておりませんが、日本育英会としてかなりの、一、二

三年生合わせまして九万人ほどを貸し付け対象として年々貸し付け事業を行なつておるわけでございますが、それらの状況から推測をいたしますと、単価が低いためであるとか、いろいろ複雑な要素があるかと思つて、いまのところ九万人程度の貸し付け対象に對しまして、応募者はその一・二倍程度の申請でございまして、大体いまのところ需要と供給の関係はバランスがとれているんではなからうかという推測を持っております。

なお、小中学校につきましては、ちょっと私、所管からはずれてしまつて勉強しておりません。した。○平田委員 これは局長でいいと思うのですけれども、義務教育終了前の遺児貸し付けの育成費月五千元というふうになされておりますけれども、これをきめた根拠は何がありますか。

○小林(正)政府委員 現在考えておりますあれといたしまして、一時金として六万円、それから育成費として毎月五千元ということをやつては考えております。これの五千元の額の問題でございますが、やはり高校生以上の育英会といひますか、主として奨学になると思つて、そういった際の貸し付け額あるいは先ほど先生御指摘になりました現在各都道府県でやっておる給付、千円とか二千元とか、そういうような点もいろいろ総合勘案いたしまして、とりあえず当初の考え方としましては、毎月五千元という程度が妥当ではないかというふうに考えたわけでございます。

○平田委員 さつきもちょっと触れておられたように、貸し付けにあつては審査が必要になつてくるというふうな言われましたが、これはやられるおつもりですが、そのとおりでいいかどうか。それから、どれぐらいの期間をおいてやられるのか、年に何回ぐらいになるんだろかということですか。

○小林(正)政府委員 この法案が通りましたら、さつきもさつき手続内容というふうなものをお明らかにして、たとえば各市町村、それから現在

いろいろ交通事故相談所等もございしますが、関係の方面にこういった手続等について明確にいたしまして、貸し付けの希望の有無を募集をいたす、当然貸し付け申請といいますが、貸し付けの希望が出てまいりましたものについては早急に処理をいたしたい。そのときも非常にはつきりした基準、父兄の所得の基準あるいは保護世帯であるかどうかというようなことは客観的に明らかにする問題でございしますので、たとえば銀行の貸し付け、そういったような意味のむずかしい審査ということは私は要らないと思ひますので、こういった点について貸し付けの希望があれば、早急に審査といひますか、所定の手続をきめまして貸し付けをするというふうにいたしたいと思ひます。

○平田委員 私心配して聞いていますのは、この種のもののがきめられる際に、いまの保険制度のもとで大体一年くらいかかるのですね、手間が。ですから、何としても早くしなければならぬというふうに考えるもんですから……

先ほどちょっとお話しになった中には、年二回くらい、半年に一回くらいの審査というお話があったと思う。やはり申請がまとまった段階で済みやかに審査をするという体制でない、緊急の間に間に合わないのじゃないかという点を心配して、お聞きしているわけです。そういう意味では、申請があったらさっそくその申請に基づいて処理できるように、また、申請についての手続、これがまたしろうとじゃどうにも手のつけようがないというふうな申請じゃ困るわけですね。そこら辺も簡単なものにして、手続を簡素にして、しかもすみやかにできるようにすべきだろうというように考えているわけです。そういう意味で、あなたにいまおっしゃっていただけども、実際にそういうふうになるのだろうか、依然としてその不安が残るのですが、その点はいま申し上げたようにやれるのですか。

○小林(正)政府委員 先ほどたとえば半年と申し上げましたのが非常に問題だと思ひますが、この予算の使い方といたしまして、はつきり御希望の

向きは申し出られよ、いつまでに貸し付けができるということをおもひながら、簡単な明瞭に明示いたしまして、そうして募集をして、予算を重点的にこちらの遺児のほうに使う必要がある場合には使つていきたい、その方法としてそういったことを申し上げたのでございまして、もちろん理想といたしましては、ある程度貸し付け業務が定着いたしまして、随時毎日でも貸し付け申し込みを受けて、そうしてさっそく審査をして貸すというような方法もできると思ひますが、この辺につきましては、十分手続を定めます際にはつきりさせたいと思ひます。

なお、簡単な手続要領というふうなものが必要だと思ひます。点にきましては、たとえば一件一件審査をしなくても、申し込み者が保護世帯であるかあるいは低所得層であるかというふうな点について、簡単な資料があればわかるようにして、申し込みと申しまして、いわば届け出で済むような形で迅速にやれるような方法を講じたいと思ひます。

なお、そのために一つ考えておりますのは、やはり普通に通すすべての申し込み書が回されて、そしてまた、役所式にこまかく審査するというところにも非常に手数がかかりますので、適性診断業務も、現在のところ全国で九カ所でございますが、いずれ三カ年計画で各県単位に置くわけでございますので、そういった現地で即刻貸し付けの決定もできるように内部手続等も定めた。こういうふうな、法案通過後はさっそくそういったこまかい点について整備するように現在も検討しておるわけでありま。

○平田委員 次に、自賠責、つまり強制保険ですが、けれども、黒字は七二年末には幾らになつていくのか。それから、運用利子はいま幾らになつていくのか。七二年でいいですが、お聞かせいただきたいと思ひます。

○小林(正)政府委員 四十七年度の三月、四十八年三月末でございしますが、全体の保険勘定の収支残は五百十一億の黒字が見込まれております。ま

だ最終の決算には至っておりません。

それからこのセンターと直接関係のございしますのは、いわゆる滞留資金について、その一部が国庫に預託されておるわけでございます。それから出ます利息というものがこの特別会計に入つてきます。この額の現在四十七年の見込みは約百二億というところでございします。

○平田委員 運用利子が百二億出てくるのです。強制保険の積立金はおもに何に運用されていくのでしょうか。

○小林(正)政府委員 私どものほうの強制保険、いわゆる自賠の特別会計におきましては、保険料収入で保険金を支払う、その間資金が滞留いたしますので、これは国庫に預託するわけでございますが、これは資金運用部で一括して運用されておるかと思ひます。

○平田委員 強制保険の仕事ですけれども、これはいまもお話に出ましたが、今日段階になつてくると、私は、当然国に移して、そうして国が行なうようにすべきじゃないかというように考えているわけですね。交通事故による死亡の場合、強制保険をまず国に移して、そして死亡の場合には現行五百万ですね、この保険金を今日の状況ではもう少し少くとも千五百万に引き上げるといふようにすべきだと考えております。この点どうお考えか。また、遺族に保険金がおりました場合に、税金その他一切の債務支払いに優先して、遺児の養育、教育、生活、住宅などの費用に充てるように保障する措置をとる必要がある。これは実際深刻なんです。出てくると借金があったり何かしてみんなもぎ取られていってしまうわけでしょう。それで、実際には生活していく上でとにかく困つてしまふというふうな、五百万という金額のせいもあるのですけれども、そういう事態が往々にして起こつておるわけですね。この点はやはり保障する措置をとる必要があるんじゃないか。それから支払の方法については、遺族の希望に応じて年金方式もとるようになるなどして、やはりできるだけ遺族の皆さんが立ち上がっていくけるように、前進

できるように配慮してやる必要があるというように思ひわけすけれども、この点どうお考えか。

また、傷害者に対する保険金の限度、これは現在五十万円ですね。これもちょっとした事故ですと、もうどうにもならないのです。私なんかよく持ち込まれていろいろ手続をするのですけれども、どうにも間に合わないのです。したがって、これを大幅に引き上げる必要がある。そうしますと、一たん事故が起こりますと、ちもさつちもいらない事態が起こるものですから、そうすべきだというように思ひますけれども、この点どうお考えか、見解をお聞かせいただきたいと思ひます。

○小林(正)政府委員 保険金の限度額の引き上げの問題につきましては、ただいま御指摘のとおり、死亡についての五百万が非常に低いということ、さらに現在の限度額は、傷害のほうはその前から五十万ということになつておりました、このほうがより死亡の五百万よりもあるいは現在實際の問題が多いかと思ひます。この点については先生御指摘のとおりでございまして、この限度額を引き上げるといふような問題につきましまして、保険勘定の黒字基調に変わつてきたというふうなことも関連いたしまして、今後前向きに検討をしていきたいと思つておるわけですね。

税金等の問題につきましては、私どもとしてはちょっとわかりかねますので、省略させていただきます。

それから冒頭に、国がすべて国営保険のようにやつたらどうかという御指摘がございましたが、現在のいわゆる再保険制度というふうなもので、元金事務、元金保険、これはすべて保険会社がやつておるわけでございますが、そのうちの六割というものは国の一般会計で再保険という形でやつておるわけでございます。実際は先生御指摘のように、この保険は国が関与してやつておるという形をとつておるわけでございます。

○平田委員 次に、このセンター法案の裏づけになる資金計画で見ますと、センターの建設や設

あなたはまずいよというような話になったら、これは話になりませんよ。それならば、免許を与えるときにきちっと総合的な検査をして間違いないようにしてくれば、免許更新のときにさらに検査をすればいいわけなんですから。こんな機械を置いて、たいへんな金をこういうところに使って、運転者になってから、つとめ始めてから生活権を奪われるような結果を生むようなことをやっちゃだめだと思うのです。そういう意味で、私はやはりいま申し上げた点は、社会的に重大であると同時に、事業用自動車の運転者の生活権にとっても決して安心できるものじゃない。裏でつながつておつたら何とでも結論は出せるのですから。そういうことは起こり得ないと言いかもしれないけれども、いままでわれわれが知っているほかのいろいろな例では、幾らでも裏でつうつうになっ

ていて、首切りの材料をとって首切りをしていったという例があるのですから、そういう意味で、私はやはり運転労働者の死活にかかわってくる重大な問題として検討しなければならぬのではないかと思います。

時間もちょうと経過いたしましたから、あともう一つ、救急体制の問題で先ほどもどなたか答えておられましたけれども、先ほどのお答えでは、当面している救急体制を整備することが急務だとはいわれている情勢に対応することはできないんじゃないかというように思っています。したがって、この救急体制は今度は自動車事故対策センターとは別なところでこれはまたやるのでござい

ますということになっておりますから、そのほうでまた検討すべきだろうと思うのですけれども、救急体制についてもやはり再検討して、いま要求されているように、一カ所に連れて行って救急病院だけでも間に合わないで、次に連れていったそのときにはもうなくなっていた、最初のとときに

手厚くできればという話は少なからずあるので、すから、そういう立場からやはり救急体制を整える問題は検討すべきだというように思うわけです。

以上、検討してまいりましたけれども、事故問題のほんの一部の対策しかできないセンターだということとは、いままでの経過をずっとたどってみれば明らかだと思えます。「日本列島改造論」で、自動車昭和六十年には四千万台になる。総理自身がそう言っているのですよ、四千万台になる。これは当然小康状態を保つたとしても、事故の激増ということは避けることができないだろう。いまの道路行政など、道路の建設のしかたなどを見ると、そのことを痛感するわけです。そういう意味で、私は、この事故対策センターで事故がある程度解消できると考えることはたいへんなあやまちをおかす結果になるのじゃないかというように思うのです。あらためてやはり総合的な対策を立てるべきだということ。

それから、金の問題ですけれども、強制保険の運用利子を運用するというようなやり方でまかなっていかうとするから、さっき申し上げたように金額が少ないうえ、道路だけだつて五カ年計画で七兆七千億円もかけようというのですから、金はたくさん使つていけるには使つていけるのです。この一部分をさいただけで充てた、もう少し総合的な事故防止に役立ち、それから遺児や遺族に対して十分な手当てを講じてあげることができると、私はそういう道を開いて、ほんとうに人間を尊重し事故を未然に防いでいくために全力をあげるべきであるというように考えるわけです。

時間も経過いたしましたから、答弁は望みませんけれども、そういう立場からひとつ検討していただくことを期待して私の質問を終わらせていただきます。

○久保委員長 この際、発言を求められておりますから、これを許します。建設省浅井企画課長。

○浅井説明員 おくれていますしわけございませんが、先ほどの「日本列島改造論」の中の道路舗装率の数字は、日本の場合の二・七％並びに各国とも数字は間違いございません。ただ、世界の順位五十七位というのはいささか確認できません。

が、いずれにしても低いことは間違いございません。

○久保委員長 渡辺武三君。

○渡辺(武)委員 現在の多量な交通事故の発生あるいはその陰で泣いております被害者の実態を見ると、今回のこの法案に盛り込まれたような処置はむしろおそきに失した感があるともいえる。一日も早くこれが業務が開始できるように努力をしていただくことをまずもってお願いをしておきたいと存じます。

〔委員長退席、太田委員長代理着席〕

審議の過程で、確かにこの法案、このセンターそのものが持つ役割というものは、交通事故、自動車事故そのものを減少させるというよりも、むしろ起こったあとの被害者救済にその重点が置かれておる、こういうふうに見えるわけでございます。確かにいま事故後の被害者救済ということがたいへんな問題でございます。何とかその被害者の方々に救済をしていくという措置、これは可及的すみやかに確立をしていかなければならない問題である、こういうふうに見えるわけでございます。

ところで、先ほどの議論の中にも出ておりましたように、いまの日本の経済規模の中における物流という点から見れば、自動車が増えたとおる役割というものが非常に大きくなつておることは事実でございます。そのような実態から見ると、現実に運輸省が担当しております業務、運輸業務そのものから見て、運輸省の機構、組織そのものがやや適正を欠いておるのではないか、こう思うわけでございます。御承知のように、海のほうは数名の局長がおられますし、鉄道も相当完備した組織でこれが管理運営をはかっておられる。自動車のほうは自動車局長ただ一人で孤軍奮闘しておられる状態ではないでしょうか。そういう中で非常に多くの交通事故が発生をし、物の運送(運管)のみならず、それに付随する問題が相当多量に発生をしてきておるというふうに私は考えるわけでございます。そういうような関係から見ると、特に

おかれておる部門が非常に多いわけですから、何とか運輸省の組織体制をべん考えられる必要があるんじゃないか、こう思うわけでございます。また、大臣の御所見を承つておきたいと思ひます。

○新谷国務大臣 この交通関係の仕事が運輸省では毎年非常に多くなつてきておることは事実でございます。分量的に足りないということもございまして、各局が非常に大きくなつてきておりますから、その相互間の連絡調整というふうなものも非常に必要になっておる、よくいわれます総合交通体系、そういう中で各部門部門がそれぞれお互いに協力をし、お互いの分野の中で助け合つて発展していこうというのにはどうしたらいいかということをお考えなす、運輸省の現在の機構を自分で批評するのはおかしいのですけれども、おっしゃる通りに私は欠ける点がある、こちらにもあるという気がいたします。これは少し長い目で見ていただきまして、できれば来年度の予算編成の際には、そういったこともある程度加味いたしまして、この体制をいまの交通行政の実態に合うような体制にしたい、私はいまひそかにそう考えておるのでございます。

とにかくいろいろな法律案を出しておりますし、懸命にみんな各局とも取り組んでおりますから、この際はこれ以外にありませんが、将来に對しましてはもう少しやうな意味も考えまして、これは何とか機構を変えてやらないと時代おくれになるんじゃないかという、これは私の個人的な考えですが、そういう感じを持つておるのでございます。御鞭達をいただきましたと思ひます。

○渡辺(武)委員 大臣も同じようなお考えのようでございますので、ひとつ早速にそういう組織の整備をはかっていただきたいと思います。

ところで、この法案でございますが、自動車事故対策センターそのものの組織は、特殊法人としてそれを一つに限って設立をする、こういうことでございますが、その末端組織は一体どうなるのか、つまり都道府県に置くのかあるいは市町村の

ほうはどうなるのか、その辺について御説明をお願いしたいと思います。

○小林(正)政府委員 国が出資いたしますセンターでございますので、このセンターの業務については、統一的に業務を実施するという観点から一を限って設立したわけでございますが、業務の性格からいまして、全国約五十カ所にいわゆる支所として組織をつくりたい、そこでは適性診断業務と貸し付け業務、この両方を行なうように考えております。

○渡辺(武)委員 全国五十カ所と言われますと、置かない都道府県もできるわけですか。

○小林(正)政府委員 ちょっとあいまに申し上げましたが、各都道府県一カ所を原則として考えております。ただ、北海道のような非常に広域なところにつきましては、現在でも運輸省の出先機関といたしまして陸運事務所が数カ所ございまして、なお、そういった点については最終的にはきめておりませんが、まだ何カ所かふやすように考えております。原則として各都道府県一カ所でございます。

○渡辺(武)委員 府県はきわめてアンバランスでございますね、たとえば自動車の保有台数においても陸運関係そのものの仕事の量においても、したがって、ほんとうに一カ所だけでは業務が麻痺しないだろうかということすら考えられる状態があるかと思ひますが、その辺にはどう対処していかれるのでしょうか。

○小林(正)政府委員 当然のことでございますが、このセンターでやる業務の業務量というのは、確かに御指摘のとおり非常に各県ごとに繁閑があるかと思ひます。こういった点については、業務量に對する施設あるいは要員というふうなものを実情に合うように配置してまいりたい、現在の段階ではそういうふうに考えております。

○渡辺(武)委員 その規模の大小によつてそれに対処する、こういうことでしょうか。たとえばそういう自動車が多いところ、非常に繁雑な業務がたくさんあるところ等は、そこに設けられるセン

サービスできないかという問題でございますが、これにつきましては、法律の第三十一条の業務に、表現といたしましては非常に包括的な広い表現をとっておりますが、三十一条の第一項第五号に、「自賠法による損害賠償の保障制度について周知宣伝を行なうこと」というふうに書いてございまして、その条文から、このセンターにおきまして、被害者の方々に、保険金の請求でございますれば、保険会社の窓口に行つてこういった手続をとつたらいよいよというふうなことも懇切に説明をし、指導できるというふうにしたいと思つております。

それから第二点の、裁判の結果損害賠償額についての確定判決を得て債務名義を得たというふうな場合に、加害者が非常に貧困でございましてなかなか弁済が受けられない、こういうような不履行債権があるわけでございますが、これについて、そのために被害者が弁済を受けられないというふうなものにつきましては、同じ三十一条の第一項第四号のロにその点を書いてあるわけでございまして、義務教育終了前の児童というものに対する貸し付けと並びまして、ただいま御指摘のような場合の被害者の救済をはからうという趣旨でございます。

○渡辺(武)委員 最初の項の、いわゆる「自賠法」による損害賠償の保障制度について周知宣伝を行なう、だから、その窓口で手続方法はこうですよといふ教えて宣伝をするのだ、こうおっしゃるわけですが、せっかくそこまでおやりになるなら、そこで申し込むことができるような代行事務がとれないかどうか。つまり、そこで書きになるわけでしょう、教えるわけでしょう、こう書くのですよと、こういうふうに請求をするのですよと。そうなれば、あと判を一つぽんと押せば窓口に出すだけの事務が残るわけですから、このセンターがそれらを代行してやることでできないだろうか、こういうことなんです、どうでしょう。

○小林(正)政府委員 請求事務の全般的な代行はございせんが、同じ業務を定めまして三十一条に書いてございしますが、その第一項第三号で立つかえ貸し付けをする、こういう際には当然このセンターが保険金の請求事務を代行することになるわけでございします。そして保険金が払われるまでの間立てかえて貸し付けるといふことになるわけでございします。

○渡辺(武)委員 それはいいのですが、損害賠償を請求する手続があるわけですよ、それとは別に。だから、その間代行支払いをされるならば、この保険業務の請求手続そのものを代行してやったらどうか、その窓口で受け付けられるようにしてやったらどうか、こういうことなんです。できますか。

○小林(正)政府委員 そういった点は、この業務の中で周知宣伝というところまで読めるかという、また解釈の問題もあるかと思ひますが、いづれにいたしましても、非常に積極的に保険金請求事務というふうなものについて十分周知徹底させるというこの範囲でかなり含めるのではないかと、受身でただいま先生おっしゃいましたような代行業務というものはあるいはやれるのではないかと思ひますが、なおそういった点については、法制上可能かどうかよく検討したいと思ひます。

○渡辺(武)委員 法律に明記してなくとも、同じような業務をおやりになるのだから、そこでサービスの範囲内としてやる、こういうことでひとつやってあげていただきたいと思います。

それで、いろいろな損害が実際に自賠責によつて支払われるまでの間の立てかえ払いだとかいろいろなことが書いてございしますが、その冒頭に「次に掲げる被害者であつて」これは三号も四号も一緒ですね、「生活の困窮の程度が運輸省令で定める基準に適合するもの」という字句があるわけですが、生活困窮程度というものを運輸省令で定めておるわけですか。

○小林(正)政府委員 貸し付け対象者につきましては、これは生活困窮の程度というもので一応制限をしておるわけでございしますけれども、現在考えておりますのは、具体的には生活保護法の要保護者、あるいはこれに準ずる程度の要保護者もございしますが、こういった者に優先的に貸し付けをしたい、あるいはさらにこれを広げまして、所得税の免税世帯というものもあるわけでございしますので、そこまでするような運輸省令を定める考えております。

○渡辺(武)委員 生活困窮者の程度というものを運輸省令で定めようということになりますと、実際上非常にいろいろな問題が出てくると思うのです。かつてに運輸省が認める生活困窮程度はこれだけだ、いわゆる自動車事故対策センターにかかわる問題に対処する場合の生活困窮者はこれなんです、結局こういうことになるわけでしょう、そうじゃないですか。だから、少なくとも生活困窮の程度というものはどういふものかということ、統一したものを出しておかなければいかぬ。国が定めた統一した生活困窮程度で、そして画一的にやられていくというならばいいのですけれども、各省がまちまちに自分の行政を行なうために、おれの省はこういうものを生活困窮者と認める、こちらの省は、私のほうはこういうものを生活困窮者と認めるというふうなことは、いろいろの問題が出てくると思うのです。どうなんですか、大臣、少なくともそういう生活困窮者というものは国が定めておくべきではないであらうか、その定められた基準に従つて、運輸省がその基準に当てはめておやりになるというならけっこうです。

○新谷(國)大臣 よく研究してみますが、同じ字を使いまして、各法律の内容によりまして多少意味を異にするような場合もございしますから、どの法律でも生活困窮者といふべきものかどうか、ということを含括的にきめておくというものは、法制上もいかかと思ひますし、それはなかなかむずかしいことじゃないかと思ひますが、しかし、

少なくともここにいわれる生活困窮者というのは何だということは、何か統一した基準を置かして、このセンター法において困窮者といふのはこういうものだといふようなことは、何かの形で明確しておかないと、それを結局だれかが認定をして裁量にまかしておるといふことでは不安定だと思ひます。これは何かやり方を考えてみます。そういう意味で、省令になりますか何になりますかは別といたしまして、何かそういったことについての不安が起らないように考えてみます。

○渡辺(武)委員 それでは、これを明確にしたいと、ただこのことで次に移りますが、このセンターの出資金は政府以外のもの出資も見込んでおられるわけですが、政府出資額が今回は四億五千万ですか、政府以外の出資金はどの程度予定をしておられるのですか。

○小林(正)政府委員 予算の段階におきまして、政府出資といたしまして二億五千万、それから民間出資で五千万、三億という出資を考えたわけでございします。そのうち、政府出資の二億五千万につきましては、予算の最終的な査定と申しますつか、大蔵省との協議の結果、二億四千万になったわけでございします。

なお、約三億という出資の根拠につきましては、これを三カ年間繰越けるというふうなことにしまして、先ほど出ました全国約五十カ所の支所の施設費に充てるという考え方で約三億という予算を計上したわけでございします。

○渡辺(武)委員 そのほかに補助金はどれくらいあるでしょうか。

○小林(正)政府委員 補助金につきましては、このセンターの業務が、貸し付け業務で申しますと、若干の利息収入が入る程度でございまして、一般管理費あるいは人件費というふうなものについてはどういふ収支ペイしないわけでございします。したがって、これらに対する補助金ということになるわけでございします。

また、もう一つの適性診断につきましては、手数料というものも取る予定にしておりますが、そ

れにいたしても、事業の性格から非常に高い手数料では適正診断の普及もいかかと思ひますので、実費程度の手数料である、こういった業務を遂行する上においての不足の分を補助金でまかなうという考え方のもとに、今年度につきましては、法案が通りますればことしの十二月から発足するという予定で、補助金につきましては、初年度一億一千万円という予算が計上されております。

○渡辺(武)委員 運輸省が出しておられます予算の「重要事項の概要」、この中の「自動車事故対策の推進」という項で、四億五千万「自動車損害賠償責任再保険特別会計出資等」こうあるわけですが……

○小林(正)政府委員 ただいまの四億五千万のお話でございますが、その内訳が、ただいま申し上げましたように、まず出資が二億四千万でございます。それから補助金が、その次に申し上げました一億一千万円であります。あとの一億が貸し付け金でございます。その合計が全体で四億五千万ということになっております。

○渡辺(武)委員 こういうものを書くときに、その半分に満たないようなものを大部分のように書かずに、もう少しわかりやすく親切に書いてもらわぬとだめですよ。ごまかされてしまいますからね。

それから先ほども若干御質問があったと思いますが、自賠責の現在の会計は赤字だ、こういう回答であつたわけですが、赤字が赤字かについては、この前、三年か四年前でしたか、この自賠責を改正するときに、実はだいたい論争になったのですよ。ところが、実は的確な数字は返ってこなかった。いま、その局長は参議院議員になっておられます。それは単年度で収支計算をすると赤字になります。しかし保険の支払いというものは必ずしもその年に終わるものでなくて、事故が起ったならば、二年後あるいは係争中のものは三年後に支払いができるから、実際にはよくわからないのです、ところが長い目で見ると赤字なんでは

す、実はこういう説明だったんですよ。何回もやりとりをしまして、実はどうしてもはつきりしなかった。確かに総体的に見ていくと、まだまず今年度も単年度で見ても赤字が出て、累積赤字は解消しないはずなんです。ところが終わって大体いままでの累積赤字が解消をするであろう、こういうふうにいわれておるわけですが、私どもの調査によりまして、単年度で見ても三年間で大体千五百億くらいの赤字が出ておる、ところがいままでの累積赤字がありますから、ことしじゅうには大体累積赤字を埋めて百億弱の赤字が見込まれるのではないかと、こういうことですが、間違ひございませんか。

○小林(正)政府委員 赤字、黒字の問題については、御指摘のとおり、保険経理上単年度だけをとつてみてはなかなか的確な見通しを立つことはむずかしいかと思ひますが、前提といたしまして、契約年度ごとの単年度の赤字、黒字というところについて見ますと、おおむね四十八年度中には赤字がなくなる、こういう見通しでございます。

○渡辺(武)委員 赤字がなくなるのではなくて、百億弱くらいの黒になるという私どもの調査だけでも、間違ひはありませんかと聞いているのです。

○小林(正)政府委員 これは四十八年度が過ぎてみないと的確にわかりませんが、私どもも大体そのような見通しを立てております。

○渡辺(武)委員 赤字が解消後の来年度からは、いまのままの状態が続いていくならば、事故も徐々に減少の傾向で、いまの保険料そのまゝ維持されたとして、大体どの程度剰余金が出てくるでしょうか。

○小林(正)政府委員 いままでの推移からいたしまして、四十八年度おそろく約七、八百億の黒字になる。そういうことがそのまま推移いたしますといたしますれば、四十八年中に累積赤字がなくなつて百億近い数字の黒字になるのではないかとしたが、そのままで推移すれば、おおむね七、八百億の黒字がその後出てくるわけでございます。

ます。しかし、これはあくまで見通しの問題でございます。その中で、契約年度での推移として、その年度の、四十八年度なり四十九年度の見通しということで申し上げておるわけでございます。いろいろ条件があるかと思ひますので、収支の問題からいへばやはり流動的である。したがって、非常にかたく見なければならぬという考え方もあろうかと思ひます。

○渡辺(武)委員 七、八百億の黒になるのであるというの、私はたいへんかたい見方ではないかと思ふ。ラフに見れば千億近い黒になるのではないかと、試算もできるわけですから。そうだが、いまの交通事故における死亡事故の賠償というのは、御承知のように五百万なんです。これは交通事故裁判等々では、御承知のように五百万円では現実問題として人の命は弁償できないのです。ほとんどが一千万以上、二千万、多いのは二千万以上というような判決も実はあるわけでございます。この保険そのものが、せっかく保険に入つておるけれども、もはや死亡事故を起こしてもなかなか弁償できない。したがって、屋上屋を重ねた任意保険をかけなければならぬ。大体いまは二千万か三千万という保険金で任意保険をかけておるわけです。この前の改定の際にも私は申し上げましたが、せっかく保険制度をつくるならば、もっと完備したものにしたらどうか。当時、それは保険財政が赤字だから、そういう方向が好ましいけれども、なかなかむずかしいんですという回答であつたわけです。ところが、幸いにしてことしそれが赤字が解消できるという推定が成り立つわけですから、今後はある程度の黒が見込まれる、こういう事態になつてまいります。当然そこにかのぼつて一ぺん考えてもらわなくては行けない。屋上屋を重ねて、自賠責で保険に加入して、その上になおかつ任意保険に加入しておかないと実は安心して運転できないという制度では困るわけですから、せっかくある保険制度を完備させる意味においても、もっと死亡事故に対する賠償金の引き上げ、それに伴う

保険制度の完備、こういうことが私は必要になつてくると思ひます。これはヨーロッパ等々と比較をいたしてみても、日本はあまりにもこれは低過ぎるわけですから、そういうこともあわせて今後考えていかれるかどうか、お聞かせ願ひたいと思ひます。

○小林(正)政府委員 死亡事故の五百万という限度額が非常に低いのではないかと、特に保険収支も黒字が予想される、そういうような状況下において、現在の五百万を引き上げるべきだということ、御意見は各方面に強くあるわけでございます。したがって、われわれもいたしまして、限度額の引き上げについて、収支の動向を見守りつつ、今後この限度額引き上げ問題に積極的に対処していくということになっておまして、検討の段階に入つておるわけでございます。

○渡辺(武)委員 最後に大臣にお尋ねをいたしますが、このようないわば外部的な団体といふか、特殊法人にいたしました、できまして、えてしてお役人の天下り人事によつてそれらが構成されていくというのが従来の通弊でございます。実はたいへん評判が悪いわけです。今度のセンタールはそういうことではないと思ひますが、どうかひとつ、天下り人事によつて運輸省のうば捨て山にする組織だ、こういうことのないように十分配慮をいただきたい。最後に大臣からお考え方をお聞きをして、質問を終わりたいと思ひます。

○新谷国務大臣 もちろんのことだと思ひます。こういった特殊のものでございますから、非常に専門的な知識も経験もある人が当たつてこそうまくいくのだらうと思ひます。そういう意味におきまして、あらゆる方面から知識経験の豊かな人を集めて、そして公正を期していかなければならぬ、その点はおっしゃると同感でございます。

○渡辺(武)委員 終わります。
○太田委員長代理 次回は公報をもつてお知らせすることとし、本日は、これにて散会いたします。
午後五時三十二分散会

交通安全対策特別委員会議録第四号中正誤

ページ 段 行 誤 正

二 一 末 八 検査証の「下」に 検査証書」の下

二 三 七 関し、
に
対し、
沿岸小型船
外洋小型船

三 上
三 四 末 認可
認定
二 末 二 試験事務
試験事務

同 第六号中正誤

ページ 段 行 誤 正

五 四 元 毎送 海送
七 二 五 なれば なければ
七 三 五 普通 普通
二 二 四 全交通 全交通
六 一 元 ワーキング ワーキング
元 四 二 とよつと ちよつと
元 四 三 つくり おつくり
三 四 三 いわない かない

同 七号中正誤

ページ 段 行 誤 正

六 三 四 多々 多々
六 四 五 非常 非常に
八 三 〇 販産 財産
八 四 三 おる ある
三 二 末 おるという おるかという
三 四 末 監督委員 監査委員
四 一 三 民鉄の 民鉄に

同 第八号中正誤

ページ 段 行 誤 正

五 二 三 いたしい いたしたい
七 二 八 航空空 航空
八 二 元 話し合う 話し合う
二 四 五 お聞かお聞かせ お聞かせ
三 三 末 七 がさいまして ございまして
七 二 六 運行部 運輸部
元 二 二 運航規定 運航規程

昭和四十八年五月十六日印刷

昭和四十八年五月十七日発行

衆議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局

E