

ペーパーテストがつけ加えられておるわけでございますが、検査料金をいま検討してみますと、宮城県交通安全学校におきましては、ペーパーテストは二時間で三百円。いま、処置判断検査から始まりまして脳波検査までの七つ、いわゆる機器テスト、これが手数料二百円でございまして、したがって、自動車事故対策センターにおいて実施されるものがわずかに五百円でできるということになります。しかも、さらに交通安全学校でつけ加えてあります模擬運転テスト、さらに簡易ペーパーテスト、これを全部含めまして千円にすぎないのであります。しかるに、自動車事故対策センター法による適性検査では、最低千円、最高三千円必要とされております。このような多額な料金を必要とするもので、実際に運転者が検査を受けるものであるかどうか。しかも、道路交通法によって義務づけられている講習であるならばいざ知らず、任意の本センターが実施する検査を受講する人が何人いるであろうか。こういう疑問がわいてくるわけでございまして、小林局長からの答弁を願います。

○小林(正)政府委員 現在警察でやっております交通安全学校等におきまして、免許取り消し等の行政処分を受けた者が講習を受ける、そういう際に聞いておりますが、たしか時間制で手数料が定まっております。したがって、警察でやっております適性診断を含む講習というふうなもの、行政処分別に非常に違反の度のひどい者に対してはきめこまかい講習をいたすわけでございまして、したがって、所要の時間が非常に多くなるというふうなことで、手数料につきましましては、たとえば十二時間というふうな講習を要する場合に三千円ということになっておるわけでございまして、もともとのその適性診断をいたします理由というふうなものにつきまして、運輸省所管でやっております適性診断とは若干質的に異なっております。また、ペーパーテストだけで一時間幾らというふうな診断方法を用

いておりませんので、単純にどちらの手数料が高いか低いかに安いかどうかは比較できないかと思っております。それから二番目の点で、こういった手数料は若干高いのではないかと、したがって受験者が少ないというふうな点についての御疑問でございまして、確かに適性診断が事故防止に非常にいいことである、またそれは、ひいてはドライバー個人に對しても事故にあわないということになるわけでして、ですから、なかなか事柄の性質上、進んで受けないという性格のものかと思っております。そういった点から考えまして、手数料については現在比較的安い手数料でやっておりますわけでございまして、こういった点につきましても、これが業務を普及させるというふうな点からは相当の補助が必要になってくるというふうに考えておるわけでございまして、いすれにいたしまして、適性診断の効果が非常にあるというデータも出ておるわけでございまして、このようにいったものをできるだけ指導行政によって進めていきたいというのが運輸省の考え方でございます。

○野中委員 時間の関係で質問をスピーディーに行ないます。本センターにおきまして事業の第二として、貸し付け業務がございまして、交通遺児貸し付けの問題について質問をいたしたいと思っております。

昭和四十六年五月二十日現在、交通遺児の数は六万三千六百六十六人です。これは保育所、幼稚園、小中学校、高校などに在籍している者でございまして、このうち高校在籍を除きますならば、四万五千三百九十五人に相なるわけでございまして、これらの交通遺児の保護者は八八・五%が母親でございまして、したがって、大部分が母子世帯であるということが言えるわけでございまして、それだけに、生活能力が父親に比して非常に乏しい、こういうことが言えるのではないかと。その場合に、貸し付け金が月額五千元、こういうふうになつておるわけでございまして、これに

も、家庭の状況等を勘案いたしまして、これを弾力的にあるいは八十万なり百万なり貸すという、そういう弾力性を持たすことができないかどうか、御答弁を、これは政務次官にお願いいたしたいと思っております。

○佐藤(文)政府委員 御承知のとおり、交通遺児の貸し付けの対象者は交通事故にあわれた方の遺児でありますけれども、遺児の不利な点にならぬように措置するというのが一番大切な点でありまして、遺児本人に対する奨学資金的な貸し付けのための――無利子にしておきますけれども、親権者、後見人を連帯保証人として遺児に不利にならないように、貸し付けの措置をいたしております。

そこでお尋ねの、貸し付け金額のワケに余裕を持たせるかどうかという問題でありますけれども、いろいろと検討した結果、別にワケにフレキシブルな幅を持たせるというふうな点については、これはいまのところは考えておりませんが、今後、実施の段階において考えていきたいということにいたしております。

○野中委員 わかりました。

次に、義務教育の終了時までということになっておるのでございまして。そこで問題は、中学三年の三学期の二月にけがをしたということになると、この遺児は五千元、五千元と、大体一万円しかもらえないというふうなことになるのではないかと。こうした場合に、さういふことになる場合には、もしこの子供が交通事故にあつて後遺症があつた場合、保険金がかかるまでの間、わずか五十万円しか借りられないというふうなことになる。したがって、こういう子供があまりにもかわいそうなのではないか、こういうことを考えますと、運営にあたつては、厳切りに運営するのじゃなく、非常に弾力に富んだ運営をしていただかなければ、国民の理解というものができないのじゃないか、愛される法案にならないのじゃないか、こういう気がするわけでございまして、政務次官の御答弁をお願いいたします。

○佐藤(文)政府委員 この貸し付けの方法につい

ては、いろいろな御意見がございまして、交通遺児の貸し付けを渡しきり方式にすることは是非の問題も先般は出たようでございまして。この貸し付け方式の渡しきりにしたらどうかという問題につきましては、他の被害者との均衡もあり、また、資金の有効活用により貸し付け対象者も非常にそれによって拡大するというふうな点もございまして、渡しきり方式というものはこれはいましばらくとらない方針でいこうということを考えております。

それから、交通遺児貸し付けの据え置き期間一年経過後直ちに返還はひどいではないか、こういうふうな方法論についての御意見もございました。これは結論から申し上げますと、現段階においては一年据え置きというものが精一ぱいであるということですが、一般の他の育英資金制度と同様に一年据え置きというところで一応処置していきたい、二十年の長期返済期間と無利子という原則によつてやっていた。さらに、返還が不可能になつた場合にどうするんだというふうな危惧の念もございまして、そういう場合においては、その時期における状況をよく判断をして、返還免除の措置も講じられるように考えております。あるいは返還の困難な場合においては返還を猶予するというふうなことも考えているわけであります。大体そういうふうなことで、せっかくこういう制度ができたのですから、余裕のある、状況変化に応じて感謝される貸し付けの内容に運用を持っていきたい、こういうふうに考えておるわけでござい

○野中委員 次に、自動車事故対策センターの収支予算書を見ました。これを見ますと、政府出資金が二億四千万円、補助金が一億一千万円、政府借入金が一億円、民間出資金が五千万円、事業収入が四千万円、したがって収入合計が五億四千万円ということになります。貸付金のほうが一億円、人件費その他一億五千万円、創業施設費二億九千万円、したがって支出が五億四千万円、これが初年度の予算でございまして、

そこで、利子収入というより、なものを、これは回収できるわけではございませんけれども、単純計算いたしますと、利子収入のほうは、初年度は十二月実施と見まして四カ月でございます。したがって百万円しか利子収入というものは考えられません。事業収入四千万円のうち百万円でございますから、あとの三千九百万円というものは利子以外の適性検査から得られるものであるというふうに考えるわけでございます。

ここで、仮定でございますけれども、かりに一人千円の受講料ということにいたしますと、三十九万人必要だということに相なるわけでございます。そこで、昭和四十七年の三月の営業用の台数を数えてみますと、七十四万二千九百一台であるということでございます。したがって、運転者が一台の車に二人いるとしても、百四十八万程度の運転者がいわゆる受講対象ということになるであろうと思っております。そのうち三十九万人が初年度において受講できるかどうか。しかも、九カ所の自動車運行管理センターにおいてこの四カ月に約五万人の人を消化しなければならぬ。そうしますと、一カ月に約一万二千八人の人を消化する。しかも二十五日とするならば、一日当たり四百八十人の人である。しかも、一日八時間労働とするならば、一時間に六十人程度の人をこなさなければならぬということになる。現実問題として一時間間にそれだけの人間が適性検査が受けられるかどうか、非常に疑問をこの事業収入について抱かざるを得ない。これについて、非常にこまかいことでございます。局長のほうから御答弁願いたい。

○小林(正)政府委員 この事故対策センターができた場合に、その収支の見通しがどうなるかという問題でございます。実は、まず冒頭にお断わりいたしたいのは、このセンターの予算というものは、法律が通りまして、当然センターが設立されて、そしてその時点において、非常にこまかく積算をいたしまして予算を作成するわけでございます。私どもの国の特別会計から四億五千万円の支出その他の助成をするというより、なものが国の予算でございます。これは今国会でお認め願っておるわけでございます。その予算を編成いたしました際の一つのめどといたしまして、当該センターの収支計画というより、なものを予算算定の参考材料といたしまして、いろいろ試算したものがあつたわけでございます。ただいま先生、そのうちの事業収入の四千万は実績から見ても過大ではないかという御指摘かと思つて、この点については、当然手数料というものが正式に定まった段階で、四千万というより、なラウンドナンバーでなく、こまかく算定すべき性質のものでありますので、若干の狂いは出るかと思つております。

それから第二点は、事業収入につきまして、いままでの九カ所の実績と申しますのは、前にも御説明申しましたが、東京、大阪といままで順次始めてきたわけでございます。全体の傾向としては着々とふえてきてつづつあるわけでございます。こういった点から、現在の締め切った時点での実績というより、なものをものとしまして、それだけの受検者だということもなにかかと思つて、やはり今後広げざるべきである、伸ばすべきであるというより、な前提から、あるいは御指摘のようないかに、これだけの収入を得ることは少し無理ではないかというより、な御意見が出るかと思つて、私どもとしてはそういったことで、また手数料の正式な算定もきまつておりませんけれども、こういったものについて受検者についてはできるだけふやしていただくというより、な考え方を基本的には持つておるわけでございます。

もう一つの要素といたしましては、現在でございますのは九カ所でございます。これを、法律をお認め願ふますれば、年度内に十四カ所を増設いたすという予定にいたしておるわけでございます。こういった点を積算いたしまして、目一ぱいの見積もりを当時予算算定の参考資料として立てておるということでございます。御指摘のような点を含めまして、正式に発足後センターとして

の予算を編成することに相なるかと思つて、○野中委員 いま局長から答弁を賜つたわけでございますが、いま私は、単純に一人千円というふうに仮定をいたしまして議論を進めてまいつたわけでございますが、運輸省のほうから提出された参考資料によりますと、東京を筆頭として高松までの九カ所の自動車運行管理センターにおいて実施された実績表がございまして、これを見ますと、四十七年度の一日当たりの受講者というものは二百十人でございます。しかも手数料収入は十七万一千九百九十九円でございます。それで、十二月から三月まで約四カ月、日曜日がございまして、二十五日とすれば百日、百日というこ

とになると、この基盤の上に立つていうならば、実績の上に立つて検討するならば、一千七百一十一万円しか事業収入があらぬ、こういうことに相なるわけでございます。どうして四千万という事業収入が得られるのか、まことに理解に苦しむものでございまして、しかしながら、もう私の質問の時間が迫つてまいりましたので急いで結論を申し上げたいと思つております。

最後に、私は二日間わたつて自動車事故対策センター法案に対する検討を加えてまいりました。その中で、本センターの業務である講習、適性検査、貸し付け金について考えてみますと、あえて道路交通法に抵触するようなような屋上屋を重ねるような本法案を提案されたことについて、またその内容について、理解に苦しむ点が非常に多いのでございまして、そこで私は、自賠責も黒字になった、加えて任意保険のほうも黒字になってまいりました。それだけの背景であるならば、この交通事情に最もマッチした方法をとるのがしかるべきではなからうかと考えたのであります。すなわち、保険料率を引き下げること、補償制限を緩和すること、あるいは最高限度額を大幅にアップすること、これが最も有効ではなからうか、かように考えるわけでありまして、しかもその第二点として、各県で遺児対策をそれぞれ行なつておるわけでございます。私の資料では、十四県程度しか実施されていない県はございまして、大部分の県が実施いたしておるのでございまして、してみれば、その地方公共団体に、いわゆる都道府県に補助するのが至当ではないか。したがって、事務費が節約できる、その分だけ補助金が増額できるんじゃないかということを考えるわけでございます。

以上つけ加えて、私の質問を終わりたいと思つて、これは答弁は必要ございません。

○井上(泉)委員 資料要求をお願いしたいのですけれども、資料は、全共連で取り扱つておる自動車共済の総数とその内訳、中身としては、組合員の加入数、非組合員の加入数、それでそのことは必然的に組合員と非組合員との比率が出てくると思つて、その比率。それから都市的農協、特に東京、大阪周辺の単位農協の自動車共済の組合員と非組合員とに分けた加入数とその比率。都市的農村というのは東京、埼玉、神奈川、大阪、兵庫、京都、こういう地域ですからよろしく願ひします。

○久保委員長 次に、野坂浩賢君。

○野坂委員 この自動車事故対策センターの目的は、自動車事故の発生防止と事故により被害者の保護、これを増進することを大きな命題としておるわけでありまして、

「委員長退席、井上(泉)委員長代理着席」

そこで、国民の多くは期待をして、この事故対策センターができることによって事故の絶滅を期することができたらう、そういう感じをもつて読んでおると思つて、しかし、その多くの期待は私には裏切られておると思つております。

で、この交通事故というものは、事故前のことと事故後のことと、この二つに分かれます。事故前です。言うなれば、事故前の対策というのは自動車側あるいは道路側、運転者側、こういうことにならうかと思つて、自動車側というのと運輸、通産、あるいは道路というのと建設省、さらに

運転ということになり、運輸省をはじめ労働省、警察庁、こういった関係が出てまいります。事故後ということになりますと、事故の相談所もあります。総理府あるいは運輸省、警察、さらに文部省なり厚生省もこれに加わってくる、こういうことになりうかと思ひます。

そこで、真の意味の、自賠責の運用益ということではなしに、それを一部として、こういう認可法人ではなしに公社、公団というふうな、いま言った事故前、事故後のそういうものを総攬していくような、そのような方式をあなた方はお考えにならなかったか。これをつくるにあたって、総理府とも相談をされ、あるいは厚生省のなわ張りについての判断もされ、そして建設省にももちろん警察庁にも御相談になったのでしようが、そういう中で、いま私が言ったような構想のものは、一元化をするし、はるかに効率と国民に対する期待感にたえることができる、私はこう思ふのですが、それに対するお考えを運輸政務次官、どなたでもけっこうですが、お伺いしたいと思います。

○佐藤(文)政府委員 自動車の事故対策は、先生がいま言われましたように、事故が起きる前の措置というものは、自動車の構造自身の問題もありましようし、あるいは道路の問題がありましようし、あるいは交通法の問題もありまして、いろいろそういう問題があると思ひます。この問題につきましても、御承知のとおり、総理府で横の連絡をとりながら、自動車事故の未然の防止へいろいろな協議を通じてやっていっているわけでありまます。さらに自動車の構造自身については、通産省がその生産過程において指導しておるでしようし、また運輸省といたしましても、安全基準を設けて逐次年次ごとにその安全の強化についての行政指導をやっている、こういうようなことで、未然の防止については、自動車の構造あるいは運行そのものについての指導は、それぞれの所管においてやっていることは御承知のとおりであります。

そこで、今度のセンターの目的というのは、その分野の中における自動車事故の未然の防止と事故後の被害者の救済という大きく二点に分かれます。そして自動車事故の未然の防止ということになりますと、運行管理指導の強化と適性診断の必要性、これをより追求していく。それから事故後の被害者の救済については、自賠法と相まって被害者をさらに保護していくということについて、貸し付け制度の実施、こういうことになっております。

そこで、自賠責審議会の答申を得まして、自賠責保険の運用益を交通事故対策に活用すべしというのが四十四年の十月七日に答申として出ておりますので、もちろんそれを受けてのことでありまます。そして、累積赤字が解消する見通しが四十八年度中にできますので、これから付近でその答申に基づいて自動車事故対策の積極化に乗り出していく。しかし、自賠法の制度の改善を並行して考へて、保険限度額の引き上げとか保険料率の改善、そういうものは当然並行してやっていくが、それだけでは救済されない方がおる、それに向かつて早期救済の必要があるということで、その救済されない方をさらに積極的に救済していくという意味のセンターの設立ということが必要であるということが、この法案を提出した理由になつておるわけでございます。

○野坂委員 いまお話を聞いておると、自動車損害賠償責任保険審議会の答申を受けてやつた。いまお話しした事故前の適性検査とか、あるいは運行管理者の教育とかその他、事故後は貸し付け、こういうふうに非常に部分的になつておるすね、非常に狭い範囲。それならば、警察庁はおいでになつておると思うのですが、たとえば運輸省管理センターというのがありますね。それから今度はいま吸収しようとしております運行管理センターですか、そういうのが運輸省の所管にある。一つ一つそういうことやってまいりますと、この自賠責で運用益が、収支の計算からしても、ことしから黒字に出る。将来とも黒字に出るだらうし、また赤字が出て、二千五百億なり三千億のころびの中で、百億以上は下ることはないだらう、こういう判断でやつたとかしと思へないわけですが、運行管理センターなり、あるいは運輸省の指導、適性で警察庁はやつておるわけですが、警察庁だけでは不十分だ、こういうふうに警察庁はお考えになつておるのですか。

○寺尾説明員 お答えいたします。警察庁は運転者全体の管理をやつておるわけでございますけれども、何しろ三千万という膨大な数でございます。したがって、一般的に必要とされるような水準の安全管理を行なうことについてはやつておりますけれども、それで十分であるかということになりますと、特に運輸省のように職業的な運転者の安全管理について、運行管理者によつての私どもの一般的な管理のほかに、補充的により充実した講習をやられるということについては、私どもとしてもけっこうなことだと思ひます。ただ、私どもといひましたけれども、たとえば一般自家用の安全運転管理者といつたようなものの講習等のために、府県に安全運転学校などを持つております。そしてその範囲では、今度のセンターと同じぐらいのいろいろな施設その他も充実していくようにやっていくわけでございますけれども、そういういたしましたも、すべての運転者ということではなしに、安全運転管理者といつたようなものを通じて、その傘下の運転者の教育にも及ぼすといつたようなことをやつておるのでございまして、このたびの職業運転者の個々についてレベルアップのためのことをなさるということについては、私どもとしても望ましいことだと思ひます。

○野坂委員 これから交通事故対策センターで、そういう適性診断の範囲内です、講習その他と右足のアクセルを踏むやり方が悪いとか、あるいはブレーキをかけるのが非常に右足のほうは感覚がたるとか、そういう程度なんですからね。きちんとしたものはないです。そういうことになれば、あなたのほうが組織を拡大してもっと人員を配置すれば、そのほうが十分やれるのじゃないですか。あつちへ行つたりこつちへ行つたり、たくさんあつて、運転者はどこに行つていいかわからなくなつてくる、こういうふうなきらいもあると思ふのですが、それだけあなたのほうの能力が不十分なら、そちらのほうに全部お願いしたらどうですか。

○寺尾説明員 お答えいたします。私ただいま申し上げましたように、とにかく三千万という運転者全員について十分な教育をするということは、運輸省の現在の機構をもつてしてもとていできないだらう。私どもも、フルにやりましたならばいまの三倍、五倍のことは十分できると思ひますけれども、そういう方向で、安全運転管理者のほか、現在の安全運転学校では、希望に応じましてすでに適性診断なども十万人近く全国で行なつております。そういう方向も同時に拡大してまいりますように、今後ともつとめたいと思つております。

○野坂委員 時間がたちますからもう一点だけ。一種、二種合わせて三千万の運転者がありますね。それから二種の免許証をとつておるといふのは、男の場合は約二百万ですね。男女合算すると合計七・七％が第二種免許証で、第一種は九三％にまで及んでおる、こういう実態ですね。だから、第二種の免許証を持つておる、あるいは免許証は持つておるけれども営業車に乗つていないという人たちが相当ありますね。そうすると、第二種の方は全部事故対策センターのほうでこれからやる、こういうふうに区分けするわけですか、あなたのお考えは。三千万もいるのですから。○寺尾説明員 先ほどお答えいたしましたように、安全運転学校では、安全運転管理者であるとか、特定の講習はやつておりますけれども、その他についても門戸を開いてございまして。そういう形で適性診断などを行なつておるものが現在十万人近くございまして、その段階では、二種運転、一

種運転の区別はしてございせん。しかし、今度の対策センターでは、二種運転者を中心にやられることになろうと思ひますので、そちらのほうで十分やられるのではないかと、ふうに考えます。私どものところに参りまして、同時に進行することはいたしません。

○野坂委員 それはそれとして、いま政務次官からお話があったように、黒字が出てまいりました。黒字が出てくるということになると、事故も横ばいになってくるという可能性と、一方、自動車が増加するのを抑制するような段階ですから、増加をするという可能性——そうすると、いわゆる保険者ですね、保険料を払っておる私ども、これについてはさうもあるということとはつきりわかつたのですが、さういふものはいわゆる運用益ですね。さういふものについては、ぜひわれわれのほうに還元をしてもらいたいという意見は、当然出てくると思ひますね。この出てくるものにあたつて、保険料率を下げるという意見と保険金額を上げるという二通りの意見があると思ひます。保険金額を上げるという場合に、私はあなたのほうからさういふものをもらひました。限度額で打ち切りとなつた件数ですね。死亡は五百六十六件で三・二二%、大抵九七%程度は五百万円以下で十分なつた。傷害の場合は十二万四千三百六十六件で一七・二八%。さういふふうには、さういふふうと思つておられますか。自動車局長でも大蔵省のほうの関係でも、どなたでもけっこうですが、運輸省の自動車局から……

○小林(正)政府委員 保険収支が黒字化してまいりますれば、当然先生おっしゃる通りに、保険料をお支払いになっておる自動車使用者の方々としては、保険料の引き下げがあつてもしかるべきではないかという声が出ることも当然だと思ひます。また、滞留資金の運用利子をさういふものに活用すべきだ、答申にも、保険料の低減に充てるほか、事故対策に充てるべきだ、さういふふうになつておるわけでは、御指摘のとおり、保険

料の問題について検討すべきは当然だと思ひます。ただ一方、黒字化してゐると申しますが、限度額を引き上げるべきである、特に最近の物価の値上がり等の問題もございします。また、死亡者については、判決による損害賠償額も非常にふえておるといふようなことから、限度額を五百万でなくて引き上げるべきだという声も非常に強く出ておるわけでありまして、そこで、保険料をどうするかという点と同時に、限度額を引き上げるといふ現在各方面からの要請もございしますので、これを総合して今後検討していきたいという段階になつております。

○野坂委員 これから相談するということですが、あなた方からいただいた四十七年度「交通事故の状況および交通安全施策の現況」二二七ページ、いままでの「判決事件における総損害認定額別件数」、この中で、五百万円までは大体二〇%。百万円までは二・二、二百万円までは二・四、三百万円までは二・九、四百万円までは五・七、五百万円までは九・七、合せて二〇・七百万円というものが二六・五%、一千万円が二七・七%、一千五百万円が一八・五%と、さういふふうになつてゐるのです。だから八〇対二〇です。これが人間の命といふものの一つの基準です。裁判といふものは、だから、自賠責の保険金額といふものは、このような状況から見ても非常に低過ぎる、さういふことが判例であらわされておる。それから、いわゆる傷害事故の五十万円の限度といふのは、これもわずかに二七%です。いいですか、百万円が一・九、約二〇、二百万円が二・四、約二五、大体この辺だといふことが裁判所で明らかになつておる。これを基準にしてや

はり考へていかなければならぬ。ところが大蔵省のほうは、この間の答弁を聞いておりました、まだ白紙であります。新聞で七百五十万ですか、七百万とかさういふ話があつたといふことから、さういふ実績を踏まえてやはり上げていく必要があると私はさう思ひます。何のためにさういふのが出たかわかりませんが、さういふ点について

ではどのようにお考えになつておるか、自動車局長と大蔵省の保険部長さんですか、お尋ねをしたいと思います。

○小林(正)政府委員 ただいま御指摘の判決事件における損害認定額の件数調べにつきまして、御指摘のとおりでございます。ただ、死亡事故が起きますと、当然、限度額五百万までにつきましては自賠責の強制保険で出るわけでございますが、それ以外に任意保険もございまして、さういふた際の損害賠償の支払いがなされておるわけでございますが、さういふことが不幸にしてございします。この資料に持ち込まれるというよりな場合には、この資料にありまして、五百万をこすような場合の比率が率としては多くなることは当然だと思ひます。したがつて、この率から、直ちに五百万までというのには極端に低いのだといふようなことはならぬかと思ひます。しかしながら、一般的にいまして、先ほど申し上げましたように、負傷事故に伴う場合の物価との関係の問題もございします、あるいは死亡事故につきましては、人の命の問題でございします。この五百万では限度額として非常に少ないのではないかとさういふ各方面からの御意見といふものは強くあるわけでございます。この点、先生の御指摘のとおりでございますので、さういふ限度額の引き上げの問題を、できるだけ前向きにと申しますか、積極的にこの問題に取り組んでいきたいと思ひます。

○安井説明員 ただいま運輸省の小林局長からお答へになりましたのと同意見でございます。昨年九月の自賠責審議会を開きましたときに、委員の中から限度額を引き上げる意見あるいは保険料を引き下げろといふ御意見もございしました。いずれにいたしましても、自賠責の収支見込みがだんだん固まつてまいりますので、それを見たとで限度の引き上げにむしろウエートを置いて考えてまいりたい。私、この間御答弁申し上げましたのは、金額を幾らにするかといふことがまだきまつていないといふことを申し上げたわけでございます。

います。引き上げることとを消極的に考えておるというところではございせん。

○野坂委員 引き上げることとは積極的に考えておる、さういふ御答弁だつたと思ひますが、大体、めどとしては七百万円ぐらいといふふうに巷間伝えられております。また、負傷の事故について五百万円を引き上げる、さういふふうには理解をしてもいいか。死亡の点と負傷と両方聞かなければならぬですが、いまの場合は死亡だつたと思ひます。負傷についてはさういふに考えていいかといふこと、もう一つは、大蔵省に聞きたいのですが、損保会社といふのの資料を私もちつておつたんですが、ちよつと見えぬんですが、たとえば日産火災なんかは、自動車保険と自賠責だけで七〇%ですね。保険の収入の火災、海上とを合せて、そのうち七〇%。その他大体五、六〇%の自動車保険と自賠責で占めておるといふのが実態です。この金額を引き上げること、損保の会社の諸君たちは、自動車保険、いわゆる任意保険がなくなつてくる、かかなくても自賠責でいいじゃないかといふような意見のために反対をするといふことはないし、大蔵省は決然としてさういふものを押さえていく、必ず上げる、さういふ約束ができますか。

○安井説明員 第一点のほうでございしますが、金額の限度引き上げをどれだけにしようかという点につきましては、自賠責保険の収支見込みがどの程度になるか、つまり保険料の引き上げをせずにできる限度がどのくらいであるか、あるいは保険料の引き上げをしてまてやらなければならぬ限度がどれくらいあるかといふ見込みが立ちませんと、金額自身がきまらぬといふふうには御理解いただければ幸ひでございます。

第二点の、損害保険会社のほうが自賠責の限度の引き上げに消極的ではないかといふ御意見でございますが、御承知のように、損害保険会社のほうは自賠責の保険のほかに自動車の任意保険といふものをやつておるわけでございます。つまり

五百万円の限度の上に自動車の任意保険を保険会社が行うわけでございまして、自賠責の限度額が引き上げますと任意の自動車保険のほうに加入率等が下がってくることは事実でございます。これは、四十四年の引き上げの際にも、ほかの自動車重量税等の問題もございまして、たゞ、あることは事実でございます。そのためにやや消極的な意向が保険会社の中にあることも事実でございますが、大蔵省としては、そのために自賠責の保険の引き上げを消極的に考えるという意向は全く持っておりません。

ただ、問題点といたしましては、現在自賠責と任意保険の二本立てになつてゐるわけでございまして、外国の制度を見ましても、むしろ民間の保険会社に全部まかせて、強制加入の限度だけを押し付けていくというやり方もいたしてありますので、現在のようないくつかの二重構造がはたして自動車保険のあり方としていかどうかという点については、約契者の立場を十分考へて検討してまいりたい、かように考へてゐるわけでございまして。

○野坂委員 交通事故を起こしますと、それぞれから査定官が来て査定をします。査定をして、大体この程度だ。これは被害者のほうは不満がありますし、加害者のほうはできるだけ少なくという考え方ですから、第三者の機関で査定をやる。ところがその計算をされるのに、政府の自動車損害賠償保障事業査定基準というのがあります。これでやるわけですね。これを見ますと、昭和四十五年十月一日に改正されております。三十九年から一年おきにずつとやっておりますが、昭和四十五年は二回やっております。これはその後改正をされておられません。改正をされていなくて、たとえば十八歳の月収が三万円、十九歳が三万六千六百円、こうなっております。大体これはいまごろの賃金と合致しないかと思うのです。これで計算をされますから、比較的安く査定されたものならやむを得ない、こういうことになりまして、任意保険をかけておつても、たとえば自賠責の範囲内で終わってしまう。だからせっかく任意

保険をかけておつても、査定基準以外には出てきませんから、加害者は自分でまたよけに払つていかなければならぬ、こういうことになるわけですね。これではホフマン方式というものをやつても現状に非常に矛盾がある。なぜいまだ改正しなかつたのか、その理由と、いつ改正をするのか、これをお聞きしたい。

○小林(正)政府委員 現行の損害査定基準は、昭和四十四年十一月の保険金の限度額の引き上げの際に手直しをしたものでございまして、この基準に基づいて今日まで運用されておるわけでございまして。この間におきます物価水準の上昇あるいは所得水準の向上というふうなものによりまして、算定上の基礎数字というものが現状に合わないのじやないかということ、まことにございまして、御指摘かと思つてゐます。いろいろな他の社会保障制度におきます給付水準というふうなものもございまして、こういうふうなものの関連、斉合性といひますか、こういったものを配慮しつつ、最近の資料に基づいて現在検討をいたしております。特に御指摘のような、給与の単価に見合う休業補償というふうなものについては、単価改定をしなればならぬじやないかということで、現在検討中でございます。

○野坂委員 それで終わればいいのですがね。なぜかよくわからぬのですが、昭和四十五年から四十八年です。四年間も投げっぱなしにしておつて、だから五百万の限度でいいというのはいくらういこと、それから問題が出ておるのです。こういうことで査定しますから、三百万とか四百万とかいうことで五百万の限度以上出てこない。だから裁判が最近多くなつてくるんです。これはいつやるんですか。検討中だということですが、四年間も検討されておるんです。現状に合わないといふことを御認識になつて、いつごろこれらのものの改定をされるかお聞きしたい。

○小林(正)政府委員 今回御提案申し上げましたこの自動車事故対策センター法案は、御指摘のとおり、昭和四十四年十月の自賠責審議会の答申のうちの一つの項目についての一部具体化でございます。御指摘のとおり、それ以外にもいろいろな答申がなされておるわけでございまして。このうちおまな点について申し上げますと、一つは治療費支払いの適正化かと思つてゐます。これにつきましては、自賠責保険の経理の健全化の上から当然必要なこととございまして、今日までいろいろ具体的な対策を講じてきておるわけでございまして。たとえば、必要な場合に保険会社の指定医の診断書の提出を求めるといふこととか、あるいは診療報酬明細書の提出の義務づけを行なうといふこと、それから自動車保険料率算定会に医療費の調査室を設けて、医療費の分析調査、過剰診療病院に対する問い合わせ等を行なう、それから公的医療機関の救急患者受け入れ態勢を整備するために救急病院の指定の推進を行なうというふうな事柄につきまして、ある程度前進をしてきたわけでございまして、医療費の適正化の問題は基本的に医療行政全般に関係いたします問題でございます。今後ともこの問題については、関係方面と最も関係の深い問題といたしまして、関係方面と十分連絡をとりながら改善策を講じていきたいと思つております。

それから、次に大きな問題といたしまして、メリット・デメリット制度の導入の問題でございます。これにつきましては、先ほど来限度額の引き上げの問題と関連して保険料の合理化の問題があつたわけでございまして、単に保険料を下げるというふうなことでなくて、無事故の車については保険料の割引をいたすというふうなメリット制度、あるいは事故車については保険料を割り増しするといふようなメリット制度を導入するといふような問題について現在いろいろ検討をいたしておりますが、現在の段階で一番問題となりますのは、前提となります車ごと事故歴をどのようにして正確に把握するかというふうな、いわば技術的な問題があるわけでございまして、現在まだ結論を得るに至つてはおりませんが、このメリット・デメリット制度の導入につきましては、各方面から強い要望もございまして、できるだけ早く結論を得られるように現在努力中でございます。

いうようなことと同様に、指定医療機関に對して、ベッド等の増設の補助金といたしまして運用益を活用してきておるわけでございまして、こういった滞留資金の運用益の活用につきまして、今回その一環として自動車事故対策センターの新設を考えたわけでございまして、以上、答申のうちおまな問題点につきまして、今日までとってきた具体的な対策について御報告いたしました次第でございます。

○野坂委員 長々とやっていただきましたので、時間が来て、非常に先を急ぎますが、もう一つだけ聞いておきます。

せっかく大蔵省の税制第一課長がおいででございます。いまの私どもの所得税を支払う場合に、たとえば生命保険料の限度額は五万円以上は三万七千五百円とか、一つ一つ社会保険料も控除になる、こういうのがありますが、非常に普及をいたした今日の自動車の実態からして、この所得税の控除額の中にこれは入れてませんか。これを入れるといふような方向について当然じゃないか、ほかの点も比べて、このようにことが検討されておるかどうか、またどのようなふうにお考えになっておるかお伺いしたいと思ひます。

○伊藤田説明員 お答えいたします。

自賠責保険料の所得控除の問題につきましては、さきに当委員会においてもすでに御質問あるいは御意見を承っておりまして、その際非常にむずかしい問題であるということをお答えしております。現在もおその考え方は変わっておりませんのでございまして、実は昭和四十八年度の税制改正につきましては、御承知のとおり、政府の税制調査会等におきまして、各種の要望につきましてそれぞれ検討をいたしました。その際におきまして、その一環としてこの自賠責保険料の所得控除の問題につきましては検討をいたしております。その結果におきまして、なお現段階においてこれを認めることは適当でないということから、採用されていないようなことになっております。

その基本的な考え方と申しますのは、先ほど先生からお話ございましたように、住宅問題を考慮して損害保険料の控除について所得控除を認める、あるいは社会保険料にかわるもの、あるいは生命にかかわるものとして特に生命保険料についての控除を認めているという趣旨から考えますと、やはり経費に認められます場合には、当然法人等につきましては経費の落ち、個人の場合におきまして、自動車を経費と考えられるような個人企業につきましては、これもまた当然損金並みに扱われております。先生のおっしゃいます自賠責の問題といたしましては、まさに家事関連のための自動車につきましても経費というものを所得控除しろというお話だと思つてございまして、そういう趣旨からまいりますと……

○野坂委員 個人の場合ですね。

○伊藤田説明員 個人の場合でございます。これはやはり家事関連費として、特にこれについて所得控除を認めることはむずかしいという結論にならざるを得ないと思つております。御了承願ひしたいのでございまして。

○野坂委員 会社では経費で落ちますしね。それから、普通の企業ではそういうものが損益計算書の中では経費として落ちておる。個人の場合は何もできないわけですね。だから、社会保険料なり、生命保険料なり、その他損害保険料はそれぞれ入っておるのに、この自動車だけが入ってこない。いわゆる会社は落ちるのに個人は落ちてこないという点の矛盾があるというふうに一般の諸君たちは思つておるわけですね。その点については検討していただいて、税金の面をできるだけ下げるといふほうが、個人の場合勤労者が非常に多く自動車を月賦で買つておるわけですから、それらについてあなたも含めて考えてもらわなければならぬ、こういうふうに思ふのですが、どうでしょうね。

○伊藤田説明員 御意見として承り、検討いたしたいと思ひますが、従来何回か税制調査会等でも検討されております事項でございまして、なかなか

むずかしい問題でございまして、これを申し上げさせていただきますと思ひます。

○野坂委員 時間がありませんから、次に進みます。

この自動車事故対策センターをつくる問題についてお尋ねしたいのですが、第十条に、発起人というところに「学識経験を有する者七人以上が発起人となることを必要とする」と書いてあります。これは認可法人ですから、だれがこの七人といふものをきめて、だれがつくっていくという呼びかけをするのですか、運輸大臣ですか。

○小林(正)政府委員 このセンターの法的な性格といたしまして、政府出資があるというふうな点につきまして、いわゆる特殊法人、したがって、政府出資の法人でございまして、いろいろ予算とか、事業計画を運輸大臣が認可をするというところ、あるいは役職員について、刑法等の適用につきましても、公務員とみなすというふうな監督規定があるわけでございます。こういった点は、非常に公益的な仕事をいたすセンターでございまして、強い監督規定があるわけでございます。

ただ、このセンターの設立にあたって、一般の特殊法人と違ひますのは、設立を法律で強制をいたしておるわけではございません。いわゆる認可法人といわれますのは、発起人の自主的な判断によつて設立につきましては認可申請がなされるというところで、これについて運輸省といたしましては認可をいたすわけではございまして、そこに発起人の方々のいわゆる自発的な意思というふうなものがございます第一段階としてあるというのがこういったセンターの性格でございまして。

○野坂委員 私が聞いておるのは、だれが発起人かということですよ。だれがきめるのですか。

○小林(正)政府委員 当然このセンターの趣旨にもちろん賛同し、あるいはこういったセンターの業務を行なうのにふさわしい学識経験者の方々が寄りました発起人会といふものを設立することにならうかと思ひます。

○野坂委員 だれが呼び寄せるのですか、その発起人と目されるような人を。何となく自然発生的に集まるのですか。

○小林(正)政府委員 当然、こういった法律を提案いたしました運輸省といたしましては、この法案の公益的な性格にかんがみまして、こういったものについて事実上の、何と申しますか、呼びかけと申しますか、説明と申しますか、こういったことは当然いたすことになるわけでございます。

○野坂委員 運輸省が発起人を選定をする、こういうことですか。

○小林(正)政府委員 非常に正確な表現での御質問でございますが、発起人は、先ほど申し上げましたように、自発的に発起人がまとまりまして、発起人代表の設立認可申請という運びになるわけでございますが、当然、法律でございまして、この法案が通りますれば、この法律の説明というふうなことは、運輸省の所管としてあるわけでございます。この趣旨に賛同いたしますようにある程度の呼びかけはいたすわけではございまして、先生御指摘のような、発起人を限定するとかあるいは選定するとかというふうなことではございませぬ。

○野坂委員 段取りですが、法律が通る、そうすると発起人が七人以上集まる、そして自主的に民主的にやっていく。民主的になりませんね、どっちにしても、運輸大臣が任命するのですから。理事長も監事もみんなきめて、評議員も何にかにも運輸大臣の認可がない限り動かぬというのですから。

そうすると、結局のところ、あなたはいろいろ説明されておるのですが、七人かあるいは七人以上となつておるから、どこで、だれがその方々に御説明になつて、どのようにして七人ぐらゐが発起人となるか、こういったことはあなたが段取りされるのじゃないですか。段取りはだれなんですか。はつきり言つてもらへばいいですよ。さっぱりわかりませんが、教えてもらわなければ。

○小林(正)政府委員 当然、運輸省提案の法律で

でございますし、主管の担当をいたしましたしては、私から関係方面に御説明等を申し上げることにいたします。

○野坂委員 そうすると、あなたが段取りするということになりますね、運輸大臣と相談をして、予算書も出ておるのです。自主的、自発的というよりも、大体このとおりになるのですから、あなたがおせん立てされたとおりになると思うのですが、この七人の発起人の皆さんは、大体七人以上というふうにお考えになっておるのですか。大体七人というふうには、あなたは段取りする人としてお考えになっておるか。それはどこから出てくるのか、聞きたい。

○小林(正)政府委員 七人以上でございますので、当然最低限七人を必要といたすわけでございますが、この発起人がどういった分野からの方々がふさわしいかという点につきましては、法律でも明らかなように、自動車事故の発生の防止の問題とそれから被害者保護の両方の観点からの、いわゆる学識経験者ということに相なるわけでございます。さらに、具体的に申し上げますと、このセンターをお認め願いますれば、このセンターにおいで行ないます業務というもののについては法律上明確になっておるわけでございますので、こういった業務についての学識経験者ということに相なるかと思ひます。

○野坂委員 その辺ですね。たとえば自動車事故に対する学識経験者、これは一般的に運転者も学識経験者でしようし、損保に関係するそういう作業をやっている方も学識経験者でしようし、一般的にいう大学の教授だというよりな考え方と範囲が違ふと思うのですが、この場合でいう学識経験者とはどういう範囲ですか。

○小林(正)政府委員 先ほど申し上げましたように、このセンターが行ないます業務というふうなもの、適性診断をいたすということになっておりますので、その方面の関係の方々ということになるかと思ひます。また、自賠責制度の補完をいたしまして

て被害者の保護に当たるわけでございますので、当然被害者保護につきまして、たとえば自賠責保険制度につきましても、いわゆる学識経験者の方々、あるいは被害者保護につきましても現在そういう関係の業務を中立的なお立場でやりになっておる方々等、こういった方々がどこでいう学識経験者になるかと思ひます。

○野坂委員 抽象的でよくわかりません。この国会ではそれで通ると思うのですが、この議場を通じて、自動車事故対策センターに期待しておる人々、関心を持っておる人々によろわかるように、学識経験者とは具体的に、自動車に従事するメーカ、あるいは運搬者として保険会社、こういうふうな個々の名称をあげて、これこれこれ、こういうふうな説明をしてほしいと思ひますが、小学校の一年生にわかるように教えてください。

○小林(正)政府委員 これはたとえば例示でございますが、先ほど申し上げました自賠責制度につきましては、学識経験者といはしましては、自賠責審議会の委員を現にやっておる先生方、それから運行管理指導の面につきましては、適性診断業務につきましても心理学あるいは医学的な研究をなさっておる方々、あるいはこういった方面につきましても学問的に研究をされております大学教授の方々が考えられます。

○野坂委員 ありがとうございます。よくわかりました。そうすると、今度の発起人になろうとする人たちは、まず、運行管理センターに従事しておる審議会におる人、交通関係に非常に関心を持っておる学者、それからいわゆる適性診断をするような人、こういうことに限られたというふうな考えでいいわけですね。

○小林(正)政府委員 私ども現在考えておりますのは、そういった範囲でございます。

○野坂委員 評議員も学識経験者ですが、そういう中で、役員は、今度十二月から発足すると、理事長と、理事が四名、監事が一名、六人で大体千三百万ばかりの予算がありますね。一人平均四

十萬ないし五十萬ですね。だから相当権威のある人だ、こういうふうにも思っておるわけですね。そういう中で、私たちが聞いておると、そういうところだということですが、言うなればこれは、滞留資金を使つて、できるだけそういう運行管理センターを入れてそういうものをつくるということから、その役員については天下りをやるのじゃないか、いわゆる運輸官僚あるいはそれぞれ省庁のお役人のくたがれたのが行くのじゃないか、こういうような話が盛んにありますが、この範囲内では、そういうところに役につく天下り官僚の受け皿はない、こういうふうな考えてよろしいか。

○小林(正)政府委員 このセンターの業務の性格から、いわゆるこのセンター業務の執行にあたります役員あるいは職員というふうなものにつきましましては、当然、この道の専門的な知識を有する方々が望ましいかと思つております。

なお、役員につきましても、当然のことでございますけれども、営利を目的とする団体の役員あるいはみずから営利事業を行なうというふうなことの兼職の禁止もございまして、あるいは公的な性格からいたしまして、秘密保持の義務もございまして、あるいは公務員たる性格を付与されるところの問題もございまして、こういった点について厳正に業務を執行できる人を役員あるいは職員につきましても選ばなければならぬと思つております。

○野坂委員 普通の会社でいうと、発起人が即役員になつていきますね。これは全然違ふのですか。それから、よく権威を持つておるということになると、いろいろありますね。それは全部です、いま言われた範囲内は、損保の会社でも、一般の学識経験者でも、運輸省のお役人さんでも、総理府のお役人さんでも、みんな権威がありますからね。また、権威ということになりますと非常に拡大するわけですよ。わしも権威がある、私でもそう思うのですよ。私も権威がある、あなたは

権威がないと思つても権威があるわけですから。それらについての範疇にお役人は入りますか、入りますか。役員になりますか、なりませんか。なるなら何人くらいになりますか。

○小林(正)政府委員 権威という問題でございまして、私が申し上げましたのは、専門的な知識を有する方々を、役員でありましてもあるいは職員でありまして、望ましいというふうな申し上げたわけでございます。

それから、たゞいま最初の御質問で、通常、発起人が法人設立後は役員になるという一般の例があるようにございまして、これは民間の会社等におきましてはそういう例が当然多いかと思ひますが、私ども考えておりますのは、発起人につきましまして、先ほど申し上げましたようないわゆる中立的なといいますか、第三者的な学識経験者の方々に発起人になつていただきまして、そうして業務を執行する。センターの役員員につきましまして、先ほど来申し上げましたとおり、専門的な知識を持つ者、またはこの業務が厳正に行なわれる方々をもつて充てたい、こう思つておるわけでございます。

○野坂委員 時間がありませんから多くを申し上げます。厳正にやらなければならぬが、貸し付けのことですね。貸し付けについては、生活の困窮の程度が運輸省令で定める基準といたしておりますが、予算書を見ても、これだけでは足らぬなあ、こういうふうな思ひです。たつた七百人程度しか考えていない。これではなかなかできぬと思ひますが、厚生省等が定めております生活保護基準と、運輸省が特に定めて、これに準ずるといふことではなしに運輸省令で定める基準というものは、具体的にどういふことなんでしょうか。

○小林(正)政府委員 生活の困窮の程度の基準を運輸省令で定めるといふことが、何か運輸行政上唐突な感じを受けるかと思ひわけでございますが、これは決してそういうことではないと思ひます。具体的に、厚生省所管の生活保護法に定められております要保護世帯あるいはこれに準ずる

程度に生活に困窮している者というより、なものを、運輸省令で具体的に書き分けたという趣旨でございませう。その他、たとえば所得税の免税世帯というより、なものをこの生活の困窮の程度の基準に入れたら、運輸省令で具体的に明らかにしたい。こういう趣旨でございませう。

○野坂委員 時間も来ましたが、やめなければならぬわけですが、いま私たちが一番痛感しておられるのは、滞留資金、こういうものの使用だけを早くあげられた。そのために一部面だけをとらえた交通事故対策センターというものが生まれた。これから運輸省が外郭団体を指導して具体的に範囲を拡大するという域はあろうかと思っておりますが、保険審議会の中で答申をされたものについて、いま聞くと、検討ばかりであります。

一番重要なのは、事故対策よりも事故防止、そして事故を起こしたときには一番初めは救急病院、そういうものが何よりも大切だということ、あとで私たちの仲間の皆さんから質問もあらうと思いますが、その次は相談なんですね。その次がいよいよ貸し付け業務、一番問題はそういうところなんです。どうするかという点の相談、そういう点についても、日弁連その他、あるいは総理府が各県庁でやられておるといふような問題も含めても検討する用意があらう。

特に交通遺児育英会に三千万予算としてこの中から出されております。このほかにもまた出ます。それはたとえば子供たちが就学前で、まだたいいけな子供たちですから、それが卒業して相当たつてから返すということになると、自分は知らぬうちに借りておるわけですからね。これはほとんどその人には責任がないわけですから、なかなかたいいへんと思うのです。それからまた、その集金もたいいへんと思うのです。そういう意味では、私は、交通遺児育英会のほうに全部委託して、より以上の補助金を出すことによってスムーズになる、そのほうが一元化し合理化し近代化する、こういうふうな思っておるわけです。

時間がありませんから、それらについても十分御検討いただきますようにお願いをして、私の質問を終わります。

○井上(泉)委員長代理 引き続き、沖本泰幸君に質疑をお願いいたします。

○沖本委員 まず、沖縄の交通事故関係について、一番最初御質問をしておきたいと思っております。ついでに、沖縄は復帰一年を迎えたわけですが、それを中心にして、復帰して一年たった沖縄のいろいろな問題が浮き彫りにされてきた。そういう中にもありまして、いわゆる医療救急施設あるいはその他の医療関係が重要な問題としてクローズアップされておるわけです。この点については政府の皆さん方もよく御存じのはずだと思います。

自動車事故による救急問題は、ただ単に沖縄だけにどまらず、本土でも救急センターなり医療救急機関あるいは脳外科のお医者さんの数の問題、いろいろな問題が山積みされておることになるわけ、沖縄に限ったことはいえませんが、非常に過密とあわせながら、人命の重大な問題として起きておるわけで、施設なり設備なりあるいは当事者対策というものがおくれるために、あたかも救済すべき生命を断つていく、こういうことは放置できない重大な問題だと考えるわけです。命は地球よりも重い、宇宙よりも重いというふうないろいろな方が発言されておるわけでもありますし、そういう観点からいろいろな問題をとりあえていくと、何をしておいてもこの医療救急問題あるいは医療施設というものが完備されていかなければならぬわけでありませう。

そこで、たとえていいますと、夜早目に沖縄の那覇市で交通事故が起きて、救急車に乗せて病院に連れていったけれども、どこもかしこもみんな詰まっておつて、とうとう遠く六十キロも七十キロも離れた地点に、二時間も三時間もかかって連れていった、そのあげくは、またその病院で放置されながら命を落としてしまった、こういうふう

な例がたくさん沖縄で出てきている。これはもう重大な問題だと考えるわけでございます。そしてそういう問題が、結局復帰したあと一年たった現在、ますますその度合いを増してくると、そこに、本土と沖縄とは明らかに差別があるのだ、見放されているんだ、あるいは後手回しになっているんだ、こういうふうな考えから、ますます政府のやり方あるいは政治の欠陥として沖縄の方々が非常な不信を持つてくるようなことになってくるといふことは十分考えられるわけでありませう。

そこで、復帰後一年たった沖縄における医療機関の欠陥あるいは救急医療問題、交通事故に対する問題を軸にして、沖縄の現状について御説明願いたいと思っております。まず、厚生省から伺います。

○信濃政府委員 ただいま先生から御指摘がございました。十分承知をいたしておるところでございます。特に医療の観点から申しました場合に、一番基本的な問題になりますのは、ただいまのお話にございましたように、医療機関の数が少ない、それからまた医療を担当する医師の数が少ない、こういう点でございます。たとえば病院をとりましても、全体で二十七ございませうが、そのうち一般病院は十五ございませう。同じような人口規模を持つております、たとえば鳥取県なり香川県なりと比べますと、病院数が申しまして四分の一あるいは三分の一、こういう状態でございませう。また医師の数から申しましても、人口対比で申しまして、いま申し上げたような類似の人口規模の県に比べまして約半分、こういう状態でございませう。したがって、私どもとしては、いまの救急のお話もございませうが、ますます医療を確保するための場所である医療機関の整備、同時にまたそこで働く医師の確保、同時に、医師に伴いまして看護婦その他の職種も必要になってくるわけでございますが、そういう点について、沖縄県御当局と御相

談をしながら整備をいたしておるわけでございます。

なお、直接的にお話ございました救急の問題につきましましては、県立中部病院を救急医療センターという形で昨年度整備をいたしておりますが、なおこれでは不十分であるという実情にございませうことは、御指摘のとおりでございます。

○沖本委員 そこで、医療機関の状態なり施設なり、そういうものが本土の県と比べて四分の一であり、三分の一であり、お医者さんは半数しかないという現状であるといういまの御説明でありませうけれども、ただ、政府の限られた予算の中で、一般の関連する予算と同じような考え方でいろいろのものにのさしてはめていったら、これはとうてい追いつく問題ではないかということになるわけですから、そこで、結局開発なりいろいろな機関を設けて、特殊に問題を取り上げながら沖縄問題を検討していつているということになるわけですが、では、その後の、これが本土の各都道府県にまああつたか、あるいは沖縄県の特長な事情もあると思ひますけれども、そういう現状をとらえながら、県民の皆さん方が十分安心して医療にたよれる、こういうところまで持ってくるにはどの程度のものが要するのか、あるいは政府で予定されておるものは、いづつごろそれが満たされるようになるのか、その点についてお伺いしたいと思います。

〔井上(泉)委員長代理退席、太田委員長代理着席〕
○信濃政府委員 先ほど申し上げたような状態を一つでも二歩でも前進させなければならぬというのが私どもの考え方でございます。これにつきましましては、本土でいろいろやっております施策と沖縄でこれをやります場合は、おのずから条件その他が違つてございませう。たとえば病院をつくりまします場合でも、私ども、救急医療の問題を含めまして、ガンその他いろいろな病院の整備を本土でいたしておりますが、その場合の補助率は三分の一でございます。沖縄につきましましてはその

補助率をさらに高額にいたしましたして四分の三にすると、さういふこともいたしておるわけでありまして。しかし、さういふたようなことをいたしまして、なおやはり、それ以外のいろいろなネットワークがあろうかと思ひます。一番問題なのは、先ほどもちよつと申しました医師の絶対数が不足しておる、さういふことでございまして、ただいまのところ、たとえば僻地に対しては本土から医師の応援をする。これに対しては人件費を全部国が持つ。あるいは保健所でございましてとか病院に対しては、いわゆる医療協力という形で本土から医師を派遣してゐるわけにございまして。昨年の実績で約五十人程度行つております。しかし、とてもこれでは、いま先生のおっしゃつたように、医療について不安がないという状態になかなかならぬわけにございまして、しかし、さういふようなことをじみちに積み上げていくということが、医療の場合にはやはり必要であらう、多少時間ばかりですが、さういふ意味では、もう少し上げてまいりたいという気持ちは十分あるわけにございまして、いま申し上げたような事情でございまして、なおよく県御当局と相談しながら効果のある方法を考へていきたい、できるだけのことをお願いしたい、さういふ気持ちでございまして。

○沖本委員 ただいまのお話ですと、県と相談しながらできるだけの効果的なことをやっています。これは、さういふお考えなり展望なりであつて、では、たちまちに現在行き詰まつてゐる問題を解決するにはいまださういふふうな対策をお立てになつていらつしやるか、その対策でどの程度解消されるか、その点はどうかですか。

○信濃政府委員 冒頭に仰せになりましたいわゆる救急医療の問題、特に交通事故以外の急病を含めまして、本土復帰後いろいろ問題がさらけあらわに出ておりますことは、御指摘のとおりでございます。したがひまして、先般来ますこの問題をどう解決するかということで県と御相談をいたしたわけにございまして。私も、復帰前の状態と比

べまして、あそこに国立の療養所を持ったわけにございまして、直轄の病院は実持たなかつたわけにございまして。したがつて、やはり沖繩県に少なくとも一カ所、国立の医療施設を整備する必要があるのではないだろうか。これについては、まだ具体的な計画をいたしておりませんが、少し土地その他の選定についても県の御当局と相談をし始めてございまして、いずれさういふことをまずやりたいと思つております。

それから、応急の問題といたしまして、当番制で地元の医師会の方に急病者等を扱つていただきましたが、なかなかそれがうまくいかない。先ほど仰せのような問題もございまして。そこで先般、県と御相談いたしました、新那覇病院というものが文部省所管の琉球大学の付属病院に移管されたわけにございまして、その前のいわゆる旧那覇病院、この施設を活用いたしまして、そこを医師会にお願ひをして、そこで何人かのお医者様が交代で休日なりあるいは夜間なり詰めていただく。そして第一次の救急業務はまずそこでやる。そして交通事故等の重篤な患者については、中部病院のほうまで、先ほど申し上げたような救急医療センターに運ぶ、さういふ体制を実は六月一日から発足させたわけにございまして。

問題は、建物はそれで間に合つておりますが、当然採算のとれない医療の部分でございまして、これについてどう援助するかということが残つてゐるわけにございまして、私も、私どもとしては、何かの形でこの運営についても援助をいたしたいということを検討いたしておるわけにございまして。

○沖本委員 これはいまさらながら、ということになるのですが、沖繩復帰という問題に関しては、期間を置きながら政府のほうで各省別に現地調査をみなおやりになつたはずなんです。そして、現在持つてゐる問題がさういふことであり、復帰すればそれがさういふ形になつていく、そして結局、本土の各都道府県と同じようなレベルに持つていくにはどの程度の格差があり、それはど

ういふふうになければならない、さういふ問題は、皆さんのほうの専門的なお立場で十分お調べになつて、そして復帰を迎えたはずなんです。ですから、復帰して一年たつて、事新しくこのことがどうでさういふのは、沖繩の人の立場に立つてみれば、いまさらということになるのではない。さういふ問題が、非常な差別を受けておるといふ感情にまで變つてくるさういふことになつてくるわけにございまして。さういふお話をしてみたい。さういふのがないわけにすけれども、その点については、各省も意図であるとか、十分調査なさつたはずなのにそれができてないさういふことで、最初の話と返つてきてからの話とは全然話が違つておる、全く沖繩の人をだましたといつてもいいくらいなことになるわけにございまして。その点を十分考へていただきませんと、これはどんな理屈を並べたつて、少なくとも沖繩が復帰して、日本の領土の中の日本国民としていくときには、日本の本土の各都道府県と同じスタートラインに立つた時点でやつていかなければならない、レベルの落ちてゐるところをさういふまで上げなければならぬということになるはずなんです。

「太田委員長代理退席、委員長着席」それは重々注意もされ、答へもし、やつてきたことなので、その点はちよつと、いまさら聞こえませんが、さういふ言われることになるのはない。さういふ点を十分考へてなつた対策なり何なりを早急にやつていかなければならない。そのためには予算を十分、ほかのところを削つてでもそこへ充てていく、そこへ盛つていかなければならないさういふことになるわけにございまして。長い間、民族の支配下の中で、日本の終戦のあとの問題を全部沖繩がひつかかえてこつてきたさういふ状況を踏まえて考へるときには、あまりにもひど過ぎるさういふことになるわけにございまして。

そこで、たとえば交通救急医療問題にいたしましても、これは運輸省のほうにもお伺ひしなければならぬ問題でもありませんし、建設省のほうにもお伺ひしなければならぬ問題でもあるわけにございまして。

すけれども、大量輸送機関というものが、鉄道なりいわゆる軌道の上を走るものが現在ほとんどない。自動車道路を使用する輸送機関によつて沖繩の輸送が保たれておるといふことになつており、それで、今度海洋博というものを目前にしながら、いろいろな思惑を持った人、いろいろな形で沖繩がクローズアップされながら、たいへんな事態が起きておるわけにございまして。ですから、先ほどおつた国立病院の建設にしても、ほかの、新しく病院を建てるにしても、施設をかまえるにしても、あるいは人的な資源を得ようとしても、そこに大きな問題が出てゐるわけにございまして。いわゆるパートタイムで働く人でも、一日五千円から七千円の日当を取る、ホテルへ泊まつたら九千円並みというのあたりまでだといふような、急激な高騰を起してゐるわけにございまして。さういふ中で、これから本腰を入れて病院をさし、施設をつくり、看護婦さんもちやんとしなければならぬ、お医者さんもちやんとしなければならぬ、向こうへ行つたお医者さんの生活費も本土以上のような事情になつてくる。さういふ言はずもがななことを申し上げてゐるわけにすけれども、さういふことになつてくると、予算から何から全部違つてくるわけにす。さういふ点を十分考へてなつて、すでに復帰一年です。十分な対策ができてなければならぬし、それを踏まえて、四十八年度の予算の中に十分なもの盛り込まれてなければならぬはずなんです。それから、さういふいま申し上げたような角度から、これから沖繩の人たちが、本土の都道府県並みのところまでいくにはどれくらいかかるのか。

○信濃政府委員 ただいま、いまさらながらさういふおことはございしましたが、たいへん私も率直に、おそらく県民の方は、私どもの先ほどの答弁をかりにお聞きになつたら、さういふ感じでお受け取りになるだろうと私も思ひます。さういふ意味では反省する点があるだろうと思ひます。そこで、一体いつになつたら本土並みになるかという問題でございまして、医療の問題について

それから運輸省のほうになりますけれども、いま申し上げたとおり、道路事情というのは非常な状態になってきておって、左側通行、右側通行もたいへんな問題なんです。これがどういう形でも返ってくるかということ、それから海洋博あたりになつてくると、最近運輸省でも問題になつたフェリー、この間もやりましたけれども、フェリーあたりで多量にマイカーで沖縄海洋博にお出かけになつたりするような事態が起これば、交通方式が沖縄は違ふわけです。そこで事故が起きるということも考えられますし、それから大量輸送の機関は自動車にたよる以外にないという事情のものとで、本土以上の交通難、交通渋滞、停滞が起こつてきておるといふような交通事情はよく御存じだと思ふのです。そういう中にあると、事故を防止するための沖縄の輸送関係というものを、どういうふうにお立てになつていらっしゃるのか、それをお伺いしたいと思います。

もう一つの点は、沖繩における特殊性といったしまして、大量輸送機関がないということで、これにつきまして、いろいろモノレールとか、あるいは一部鉄道のようなものも考えられておるようでございますけれども、やはりそれまでの間はバスが大量輸送機関にならうかと思えます。このバス自体がやはり本土と比べてまして車齢も非常に古く、その運行情況というものは十分利用者の期待に沿うことができない状態でございますので、このバス輸送網を整備していく、こういうことによつて道路交通全体の円滑化といいますか、こういったことをはかって、事故防止に資したい。以上、おおむね三点についてお答えいたしました次第でございます。

○沖本委員 いまのお答えの中で、車の古いとい

り合いで乗って済ましている。そのほうが料金が安くつく。ともすれば、タクシーの運転者の中には暴力団まがいの人たちが大ぜいおるので敬遠す

現在 沖繩の總合開発事務局の運輸部におきまして、この問題について積極的に取り組んでおられまして、ただいま先生御指摘のとおり法律上違法でございます。しかし、こういうった問題を利用者の利便と合うようにどういうように需給調整をやるかという点について、たとえば本土におきましてきょうな個人タクシー制度をもう少し普及していくという点で、この問題の處理に四手五足を加へて取りかかっておりまして、輸送秩序をはっきりときれいに確立したい、こう思つて

ります。

○沖本委員 いままで私が質問し、それぞれ担当の方々が答えになったわけですが、思っている、考えているというお答えだけなんです。こうしますとか、こういうことになってきてい

とかいふものは何一つ引き出せないということになりますから、復讐して一年たつてもまた二年たつても同じことが言えることになるのではない

か。ただ本省にいらつしやうて、日本の一番南端にあるから、出張でも何でも金がかかるし、日にちも要するということ、ただ問題点だけ拾って

お考えであるということではなくて、先ほど申し上げたとおり、たいへんな経過を経て本土へ復讐された、日本の戦後の苦しみ、本土もいろいろ

苦しみはありましたけれども、長い間一手に背負ってこられた沖縄の人たちのために、すみやかに、復讐ですから、活字で書いても「復讐」なん

ですから、本土と同じレベルにまで早急に戻っていただかなければならない。それには先立つもの

はということになるわけです。早く早く手を打っていかばその問題化しなくても済む問題が、後手

回しになってきておるといふことになってまいりますから、このままこういう問題をほっておけば、しまいに大きな、いまださき問題で

たと思ひますので、御検討いただきたいと思ひます。

まだいろいろありますけれども、だいふ本題から向こうへ問題がそれていきますので、沖縄問題

はまたあとでいろいろお伺いすることにして、この程度にしておきたいと思ひます。

それから今度は、国内問題に——国内といへばみんな国内ですけれども、本土の高速道路に關して

お伺いしたいと思ひます。先ほどの御質問に対して、自動車局長から、医療救急施設について、公的機関の救急指定につ

いても十分はかっているような御答弁なり何なりが先ほど出ておったわけですが、同じように

に、一昨年なり高速道路ができてから、新たに高速道路上で起きる交通問題に關していろいろ

な問題が現在まで提起されてもきましましたし、指摘もされてまいりました。たとえば、目立つものであれば、高速道路に合うようなパトカーができて

走りだした。ちやうどとお見受けするようになってまいりました。それまでは交通の取り締まりにしても、他府県にまたがるといういろいろな問題点なり何なりがありました。そういうところから、建設省なり運輸省なりあるいは厚生省なり、

す。しかしながら、ブレーキ操作の不適當であるとか、あるいはハンドル操作の不適當というよう

な事故が非常に多いわけでございます。これは単にドライバー自体の不注意ということだけに必ずしもよらないのではないかと。私も、全般的に車両

の安全対策をいたしまして、御承知かと思ひますが、保安基準というふうなものを制定いたしました

で、これによって安全規制をいたしておるわけでございますが、この保安基準の強化を毎年や

つておるわけでございます。一般道路のような交通渋滞箇所でございます。また、事故の起こり得る要因も多いかと思ひます。また、事故の結果も非

常に大きくなるわけでございますので、保安基準の改正にあたりましては、高速道路の自動車事故

というものを当然基本的な前提、念頭に置きまして、今日までハンドルのあるいはブレーキそれから

タイヤ等についての規制強化を行なってきたわけでございます。また今後、運輸技術審議会からの

の長期にわたります安全規制の計画ができておるわけでございます。これに基づきまして保安基準の強化をいたしたいというのが第一点でございます。

対処してまいりたいと思つております。

○寺尾説明員 お答えいたします。まず第一点は、道路交通法上安全対策を講じて

おりますのは、高速自動車国道を通行する運転者あるいは乗客につきまして、シートベルトをつけ

なさい。罰則はございませんけれども、非常に高速で走るといふ特性にかんがみて、シートベルト

の義務化を行なつております。それから、昨年度から警察官自動車をやつておる

わけでございますけれども、おおむね新しくできる道路につきまして、一キロに一人の警察官を高速

道路に張りつけることを目標にしまして、その見当で現在張りつけておりますが、これをさらに

組織化したしまして、各都道府県ごとに高速道路警察隊というものを設けるようにいたしまして、

昨年の五月から国家公安委員会規則をもつて運用しております。

二二

でございます。高速道路におきまして事故率を考慮してみますと、ほかの一般道路の事故率に比べて約数分の一という程度でございます。これは諸外国におきまして高速道路事故率に比べてもずいぶん低い数字になっておると思ふのであります。

私どもは、高速道路をつくるに際しましては、道路構造をどういうふうにつくるかということにつきまして、道路法で、政令で具体的にこういふ基準でつくらないといふ仕掛けになっておりまして、それに基づきまして道路構造令という政令がございまして、実際、東名なり名神なり的高速道路を考へてみますと、その政令で定まっております基準以上にさらにいい基準で道路をつくっておりますということでありまして。

それからさらに、いま警察庁のほうからお話がございますけれども、高速道路で一たん事故が起きますと、事故率は少のうございましてけれども、被害はすいぶん大きいというふうなことがございまして、中央分離帯を整備するとかあるいはガードレールを整備するとかいったことについても十分配慮をいたします。供用開始後におきましても、自動車の通行によりましてすいぶん道路がいたんでまいりますので、いたましましたつどオーバーレーンを遅滞なくするというをいたしております。

なお、高速道路を通行なさいますとおわかりだと思ひますけれども、道路交通の情報板とかあるいは車間距離の確認板というものが随所につくっております。

それから、これは一番大きい問題でございますけれども、車両制限令に違反するような車の中には通っておりますので、そういうものに対する取り締まりを強化するといったことによりまして交通事故の絶滅に努力をいたします。

なお、事故がございました際に、二次的な事故が起らないように、自走式の標識車というものをつくりました、二次的な事故の防止につとめておるような次第でございます。

○山田(滋)政府委員 高速道路の救急問題につき

ましては、国会におきましてたいへん諸先生に御心配をわづらわしておりますが、御存じのように特殊な構造でございますので、通常の市町村の救急体制だけでは処理し切れないという面がございます。

そこで、これは一昨年の交通安全基本計画におきまして、政府部内におきましては、高速自動車国道における救急業務については、日本道路公団が道路管理業務を一元的に自主救急として処理するとともに、救急業務実施市町村と同公団との連携を強化するものとする、こういう方針を立てまして、その線に沿ひまして私ども市町村の指導に当たつてまいつておるわけでございます。現状は、建設省のほうの御努力もありませんけれども、なお道路公団の自主救急体制がまだ十分とはいへませんので、現在も機会を見て道路局と私どものほうとの協議を続行中でございます。基本的な考え方はいへん接近いたしておりますが、ただ、財政問題がございましての一挙にできないという点もあるわけでございます。

現在の考え方としては、自主救急基地をできるだけふやしてまいりまして、同時に、市町村も当該市町村の区域内における救急業務を行なうというたてまえでございますので、自主的な救急需要が起りました場合には、まず両方が協力するわけでございますが、やはり道路管理業務の一環として自主救急体制をとっております公団の救急隊が飛び出す、また市町村の救急隊も飛び出していくというふうなところで協力をしていきたい、かように思つておるわけでございます。その点で、問題といたしましては、まだ私どものほうといたしましては自主救急体制が十分ではないのではなからうか、したがって、いろいろの自主救急のやり方の問題もございまして、隊の増設の問題もございまして。

それから、でき得れば市町村関係からは、従来は、東名高速等におきましてはわりあい富裕な団体が沿線におりまして、いわゆる応援協定の関係で処理いたしておりますけれども、最近、

東北とか北陸とかに延びてまいりまして、非常に貧弱な財政規模の団体が多ございまして。したがって、救急業務を高速道路で行なう場合における財源措置につきましては、建設大臣も国会で答弁されておりますが、極力国なり公団で措置をするという方向で努力したい、こう言つておられますので、そんなふうなことにつきまして、現在協議中でございます、とにかく前向きに努力を続けたい、かように思つております。

○秋山政府委員 総理府といたしましては、東名高速道路の全線開通の時期において、各省それぞれが主管についての施策を協議いたしまして、それによつて高速自動車国道における交通安全対策の強化について交通対策本部の決定をいたしてあります。これに基づきまして、各省それぞれ総合的に、高速道路における交通の対策、つまり交通環境の整備あるいは安全運転の確保あるいは違反車両に対する指導及び取り締まりの強化あるいは救急体制及び救急医療体制の整備、これらの施策をそれぞれ所管において推進されているところでございます。

なお、先ほど消防庁のほうからお話がありました交通安全基本計画においても、特に救急業務についていろいろ問題点がございまして、これについて取り上げまして計画を進めていくよう推進しているところでございます。

○沖本委員 もうあと時間がないので、それぞれ簡単に答えていたたいやうなことで、問題点はまだ出てきていないわけですが、私の申し上げた問題点といふのは、いままで高速道路上のいろいろな事故に対する欠陥が浮き彫りされて、その浮き彫りされた欠陥に対してどういふふうな処置なり対策なりをお立てになつていらっしゃるかということなんですけれども、皆さんおっしゃっているのは、簡単な予算説明のようなこと、ばく然ところおっしゃっているにとどまつておるわけなんです。

それで、一例を申し上げますと、たとえば先は

どもお話がありましたが、高速道路上の事故といふのは、人命の保障はもう全然できない。車もめちやめちやになれば命めちやめちやになつていくという事態がほとんどなんです。そうすると、これも問題になりましたけれども、事故原因の追及なら追及という点について、はたして建設省の道路設計に原因があったものなのか、あるいはドライバーの不注意に原因があったものなのか、あるいは車両の欠陥が原因になつてくるのか。これはあとあと尾を引く問題なんです。そういうところにも重点を置いていただかなければならないはずなんです。

この間は、警察庁のほうで車両の欠陥を見つけたというところで、あつて自動車メーカーが車を回収して欠陥を改めるといふ例もあつたわけなんですけれども、実際は指摘されるまでの車両というものは高速道路上を走つていくわけなんです。欠陥一ぱいで走つていくわけなんです。

それから外国に比べて事故率というものは日本の場合非常に少ないのだという御説明が建設省からもありましたけれども、これはたまたま事故が少ないというただけであつて事故原因は十分あるわけなんです。たとへて言うならば、先ほどいふゆる重量制限オーバーをしていくやつ違反については嚴重に取り締まるというところをおっしゃつていますけれども、これは当委員会においてトラックなり何なりは重量制限をオーバーしている車両がほとんどである、これは運転者の責任ではなくてむしろ経営者側に責任があるのだというふうなことで、これは高速道路上ではなくとも一般道路の上でもそういう問題が一ぱいあるわけなんです。たとへば十トンのトラックに二十トンのものを積んでおるといふのはもうしつちやうあることでもあるし、私の友人の関係の中でも、そういうことをしなければ、いまの運賃のたてまえからいくと、とうてい対抗していけないのだ、無理やりにも積んでいざ走りなさいと商売が成り立たないといふような問題があるわけなんです。そういうことは高速道路上では許されない問題なんです。これは

前にも申しましたけれども、東名高速で警察がつかまえて調べてみたところ、七トン車に十四トン積んでおったということなんです。たまたまではなくそれが常時だということです。こんな車、ブレーキがほとんどきくわけがない。だから、急ブレーキなんかかけた場合には、いわゆる二重三重のいろいろな事故が起きるわけで、たまたままた事故が起きていないということになり、何かのことで事故がどんでん起きたようなことが起れば、これは重大なことになっていく。そういう問題を一ぱいはらんでおるということになるわけです。ですから、これは救急センター以前の問題になるわけですから、やはり先ほどの御質問にもありましたとおり、それ以前の問題として解決していかなければならない重大問題だと思っております。

けさの新聞を見ますと、阪神高速で、きのうですか、大阪のほうで、鉄材が上から落ちてきたということがあります。これはスピードの出過ぎで、大阪の守口のほうですか、高速道路の上から落ちていたわけですか。たまたま落ちた下に何もなかったから、けが人やいろいろな事故は起きなかったというわけなんです。その前は、この冬ですか、ついその赤坂で肉が降ってきたわけですね。それもやはりスピードの出過ぎでカーブが曲がれないでいる。ですから、車のスピードと道路のカーブとがマッチしておるものかどうかという点、スピードを出し過ぎると、カーブとの関係の力学というものがどういうことになっていき、どの程度になると、現在日本で走っているいろいろな形の車は転覆してしまふとか、オーバーランを起こしてしまふというようなことが十分ドライバーに認識されなければ、これ以上越えたことをやればおれは命がないんだという点が十分わかっていなければならぬと思っておりますけれども、どうもそういう点が、政府のほうあるいはその御担当の役所のほうでも、それに対する十分のものが無いんじゃないか。あるいはドライバーのほうの認識も十分でないというふうに考えられるわけ

です。

さらに、たとえば羽田に通じる高速道路は片側が二車線です。二車線で、そこで一台何か事故を起こすと全部ストップしてしまふ。ところが、よく通ってみますと、たいていパンクを起こしてそれで渋滞を起こしているというところになるわけです。ですから、高速道路上を重量物を積んで走るトラックのタイヤの圧力というものは、中にどれくらいいれたいものを入れておかなければならない、あるいは高速道路へ入ろうとする乗用車並びに貨物車は、自分の車のそういうふうな安全点検というものを完全にして走らなければならぬ。そして、もしそういう道路上で事故を起こした場合、他に対する迷惑というのはいへんなものなんです。時間的な問題、労力的な問題、いろいろな問題で、お金に換算すればたいへんな迷惑をかけることになるわけですから、そういう点考へると、不注意によって起こした事故というのは厳罰に処して、罰金でもうんと取るといふような内容があれば、十分注意して車を運転するようになるわけです。

これはいわゆる個人の考へでございすけれども、日本のドライバーのマナーというものが非常に低いのではないかと、いふに私は受け取りがちなんですけれども、ますます紋次郎型の方々がだんだん出てきて、よりそういうものに拍車をかけていっている、そういうことがこれからはより多く考えられるんじゃないかということが考えられるわけです。

ですから、そういう点について、いま通り一べんの御説明があっただけで、ほんとは時間をかけて一つ一つお伺いしてみたい気持ちが一ぱいなんです。時間に限りがありますからできません。

それで、二点お伺いしたいのは、差し迫った問題として、消防署のほうで救急医療体制をおとりでございますが、市内あるいは都市部においても、救急医療病院というのは非常に問題になっているわけですね。それで、高速道路上の交通事故に

関して、事故者を——高速道路上の事故です。から、いつときも早い処置が必要であるということになるわけですね。救急車によって他府県にまたがることになるわけですね。県境なり何なりで起きた場合には、そういうふうなことの処置というもので、早急に病院へ収容できる現状なのではないか、そういう点に大きなネックがあるのでしょうか。

先ほどのお答えを聞いておりますと、まだまだその自主体制というものが十分でないんだということをおっしゃっております。たとえば言うなら、高速道路上で起きて、いつときも早い救急が必要だから、その高速道路上の事故に関しては、ヘリコプターならヘリコプターを使って、それに関係のある病院へすぐ持っていくとか何とかという方法も考えられないことはないわけですね、お金さえ惜しみなく使っていけば、ということになるわけですね。そういう点について、現状と対策は何かですか。

○山田(参)政府委員 高速道路に限って申し上げますと、先ほど申し上げましたように、なお全体のシステムそのものが十分でございせんので、残念ながら万全であるとは申し上げられませんが、しかしながら、いまさっき申し上げたような方向で建設省ともども努力をいたしておりますので、その場合は当然たまたま御指摘ございましたように、医療問題がネックであるということとは当然でございす。別途私どもとしては、消防庁と厚生省との間でこの病院の問題につきましてやはり協議いたしております。医療体制そのものを抜本的に、この救急に即応した強化策を講じなければならぬということに寄り寄り協議をいたしておりますので、そういうものの中におきまして当然その高速道路の問題を取り上げてまいりたいと思っております。

お話しのような高速道路に限らず、県の境界等におきまして救急事故が起りました場合、これはまあ現在までそれほど大きな問題があったとは聞いておりませんが、当然問題が起り得る

ということですね、これらにつきましては県を越えていっていわゆる応援協定を結ぶ、あるいはまた委託をしておるといふ例もございまして、現実には一九で通報がありまして、受けた機関が行くよりは、むしろ県を越えてでも、それに隣接した他の県の、より近い救急隊が出動したほうがいいという場合がございす。そういう場合にも即応できるように、きめのこまかい応援協定の指導をしてまいりたい、かように存じております。

高速道路につきましては、あまり御答弁になりませんけれども、先生のおっしゃいました趣旨に沿いまして、関係各省の力を合わせて努力をいたすつもりでございす。

○沖本委員 あと時間が無いわけなんです。厚生省、同じ問題についてお答えいただきたいわけですね。私も医者から伺ったのですが、救急医療問題に對しまして、これは別に交通事故だけにどまらないわけですね、いわゆる救急自動車運ばれてくる場合、医者の立場から、この人を手術室に入れて、そして手術準備をやつて、準備するのに十分ないし二十分、三十分かかるというわけですね。そして、その人を手術をしておかす命を取りとめられるかどうかということ、担架の上で判断するということです。そして、これはその以内にどうして助からないということになると、患者の身内のいろいろな考へを考へていくと、よその病院へ振つたほうがいい。自分のところで死なれたら困るというわけですね。あの医者が殺したというふうに受け取られやすいので断る。だから、まして、その交通事故に関するような人たちは、そういうものを判断しなければならぬ。ただ、それが救急医療センターなり指定病院である場合は、これはもうおそろしく何でもかんでも入れますから、この問題は無いわけですね。普通の病院へかき込まれた場合は、医者の立場から考へると、まずそれを判断するといふ問題があるんですね。そういう問題は、厚生省では、どういふふうにとらえて救急医療といふもの

に対して対策をお立てになつてゐるか、あるいは指導なり何なりをお考えになつてゐるか。そういうものはもう目をつぶつて、絶対に、担架で運び込まれたら一〇〇%受け入れなさいということになつてゐるものか、医者の判断にまかせることになつてゐるものか。断わる口実は幾つでもあるわけです。そういうことになるわけですね。

またもう一つは、町の、手術室を持つてゐる医者である場合ですね。夜間なんかの場合は、十分にその手術に立ち会える看護婦なんかは足りないという場合は、自分一人では不安定なときがあるわけですね。そうすると、ほかの病院から医者なり熱心した看護婦の援助を求めなければならぬ、応援に来てもらうということをしなければならぬ、いわけですね。そうなつた場合、手術を終えて病室に患者を収容した後に、今度はその病院から応援に來てもらつた医者なり看護婦にお礼をしなければならぬ。それは患者に負担をかけるわけにはいかないというところになると、医者は、医療費以外にそういう負担がかかってくるということになると、これまた自費負担になつてくるからやっかいになつてくるというような、そういうこまかいネックがあるのですが、これはお医者さんの立場から聞いたわけですが、これはそういう問題を十分御存じなのですか。それを踏まえてお答えいただきたいと思ひます。

○信濃政府委員 最初に、消防庁のほうにもお尋ねがございました点について、私どもの考え方を申し上げたいと思ひます。

御承知のように、昭和四十二年から救急医療センターというものを、人口百万当たり一カ所という計画で設置をしてまいりました。その後、その後の交通事情等の変化を考えまして、ただいま百五十カ所の整備を終わつております。

なお、先ほど来お話がございましたような高速道路における事故、その他交通事故多発地帯等を考えまして、本年から約九十四カ所を五カ年計画くらいで整備をするということで、約二十カ所の予算が本年度予算として入つております。した

がつて、基本的にはこういった高度の医療機能を持つてゐる救急医療センターというものの整備を中心にして施策を進めていきたい、このように考えております。

しかし、これだけでは十分でないことは御指摘のとおりでございます。これも現在、制度としてございます救急告示病院というものが、病院、診療所、合わせて約四千七百ほどありますが、こういうものに御協力をいただきながら、万全を期していく、こういうことでございます。

いまも消防庁のほうからお話しございましたように、私どもも消防庁のほうで研究会をつくつておりまして、いろいろいま申し上げたような医療機関の整備あるいは救急隊員の教育の問題あるいは救急医療のシステム化の問題、こういったようなことについてお打ち合わせをいたしてございまして、逐次御指摘のような方向に改善していくように努力してまいりたいと思つてございまして。

ただいま仰せになりました医師の態度と申しますが、医師のあれとして、お話のようなことがありますが、それは、全く知らないわけではございません。法律的に申しますれば、医師は、診療の求めがございました場合には、特別の理由がない限りは断れないというたてまえではございますが、実際問題としてはそういうことがあろうかと思ひます。その一つのネックは、すでに御指摘になつておりますように、急な患者の場合に、それに見合うだけの体制ができてない、したがつて、ほかの医師なり看護婦の応援を頼むというようなお話も一つの理由かと思ひます。しかし同時に、これまた御指摘がございましたように、いまの医療費では、そういう患者を見た場合にペイしない、こういう問題もあるわけでございます。特に救急告示病院等の場合には、常時ベッドをあけて待つてゐるわけでございますので、そういう面について医療費というものが、現在の制度の中で十分見られてない、こういう問題もあるわけでございます。して、問題は御指摘のとおりでございますが、や

はりそこを乗り切つていかないと、この種の問題は解決しないと思ひますので、したがつて、將來、救急告示病院なりあるいは救急医療センターについては、そういう医療費の申ししますか、運営に要する経費についても、国としての応分の援助をする必要があるのではなからうか、こういうふうな方向で問題を検討してゐる段階でございます。

○沖本委員 もう時間をオーバーいたしましたので、これで終わりますが、一応いま御質問したことは、前のほうと少し変わっただけで、質問したことになつてゐると私は思つていないわけですね。ですから、この問題が十分に解決の方向を見出すまでは、今後とも質問を続けていきたいと思ひますので、きょうはこれぐらいでおいておきたいと思ひます。たいへんありがとうございます。

○久保委員 次に、野田委員。

○野田委員 最初に予定しておりましたよりもちよつと順序を変えていたのですが、法務省の部長さんが法制審議会があるというふうなことですので、ちよつと順序を変えます。役所の方々もそのつもりでお願いいたします。

最近交通事故の紛争処理について、いわゆる弁護士でない人たちが相当活動しておるようであり、加害者のほうにはなかなか連絡がつかないというふうなことで、俗にいう示談屋でしょうか、こういう人たちが非常に働きをしております。こういう場合に、弁護士法上の何らかの問題というものは出てこないのかどうか、お答えをお願いしたいと思います。

○味村説明員 弁護士法七十二条というものがございまして、弁護士でない者が報酬を得る目的で法律事件に關しまして鑑定、和解その他の法律事務を行なうことは禁止されてゐるわけでございます。そして、この禁止に違反いたしました場合には、二年以下の懲役または五万円以下の罰金に処せられるということがございます。

御質問の場合は、確かにいろいろなケースがあると思ひますが、いわける事件屋と稱します者、あるいは示談屋といわれる者が、加害者あるいは被害者の代理人となりまして、こういった法律的な紛争に關与いたしまして、法律相談をするとか、あるいは示談をするというふうなことになるかと存じます。

○野田委員 いまのところそれほど大きな問題が出ておらないからいいと思つてゐるわけですが、結局、いまこつちのようになつた人たちが実際に活動しておるといふのは、何か現在の紛争処理のシステムが十分機能してないからではないかというふうな感ずるわけですね。そこで、いろいろな方面から、たとえば事故処理士だとか自動車保険士だとかいうようなものを認知して、これを認知したほうがいいのか、あるいはしないか、現状のままでもつと改善をしていって、そういう人たちにおんぶをのせてもやっていたらいいのだというふうなことにしたいというふうな、この辺はどちらの方向に考えておられるのか。これは何省になりますか、警察庁になるでしょうか。

○秋山政府委員 自動車保険士とか、かりにそういう名前でございますが、こういう自動車保険を取り扱う者あるいは事故を取り扱う者の資格制度を設けますことにつきましては、先ほど法務省のほうからお話がございましたように、弁護士法との関係など、非常に問題が多いわけでございます。私どもは、現下の必要性と、こうしたいという問題というものを関係省庁と協議して、慎重に検討してまいりたいと思つております。

しかしながら、現状においてはやはり交通事故相談活動という、いわば公的無料奉仕機関の拡充強化ということで、被害者並びに加害者の救済援助を強めていきたい、こういうふうな考えております。

この問題はまたあとで質問をすることにしまして、ところで自賠責特会の収支であります、これは契約年度ベースで大体どういう状況になっておりましようか。また今後のその収支の見通しというものはどうなるでしょうか。お聞かせを願いたい。

○小林(正)政府委員 契約年度ベースの収支の残は、昭和四十四年度におきましては八百六十一億円の赤字でございまして、四十五年度におきまして黒字となりまして、当該年度三百五十三億、以下四十六年度五百四十四億、四十七年度六百九十二億円の程度と見込まれております。これらの単年度の黒字の結果、四十七年度までに累計では赤字が七百四十二億円の程度でございまして、なお、今後の見通しにつきましては、先ほど申し上げました四十五年度以降の単年度の黒字という傾向がそのまま持続いたしますれば、おそらく四十八年度中には累積赤字がすべて償却できるのではないかと見通されております。

○野田(毅)委員 これを現金ベースで見ると収支状況はどうなるでしょうか。

○小林(正)政府委員 現金ベースの収支残は、昭和四十四年度契約年度では赤字でございまして、この年度にも現金ベースでは百七億円の黒字でございまして、四十五年度は九百十八億、四十六年度千六十三億円となっております。

○野田(毅)委員 いまの応酬でおわかりになったと思いますが、現金ベースで見ると、かなりの黒字があるわけではあります。確かに収支を、こういう現金ベースあるいは契約年度ベース、どちらかで見るということは必ずしも一がいには言えないと思ひます。また、契約年度ベースで見ると自体にも十分なそれなりの理屈はあるだろうと思ひますが、ちょうど年金のほうで、賦課方式がいろいろあることが議論されておると同じように、この自賠責特会の収支の見方、健全なる収支というものを考える場合に、何かそういうものといまより合理的な、中間的な見方といひますか、そう

いうものが検討されてもしかるべきではないかと思ひますが、この辺はいかがでございましょう。

○安井説明員 いま御指摘ございましたように、契約年度ベースでございまして、契約年度、つまり四十六年度を取り上げますと、四十六年度に自賠責保険の契約をいたしました者に対して幾ら保険金を支払ったか、今度はその支払った年度は問わないわけではあります。したがって、事故も四十六年度発生事故と四十七年度発生事故が含まれるわけですね。と申しますのは、四十六年の四月一日から四十七年三月三十一日まで契約されたものでございまして、四十七年三月三十一日に契約されたものの契約が及ぶ時期は次の一年がまたがるわけではありますので、この契約年度ベースの損害率が確定いたしますのは次の年度の損害率がきまらないと出てこない、こういう意味でおくれるわけではあります。これは御指摘のとおり問題点の一つだと思ひます。

もう一つ、この事故率の算定の方法にございまして、これは、発生ベースというのがございまして、四十六年度中に保険契約が有効であるもの、その四十六年度中に支払われた保険金が幾らであったか、支払われるべき保険金が幾らであったかというやり方があるわけではあります。その場合になりますと、四十六年度に有効な保険契約となりまして、四十五年度に契約されたものも入るわけではあります。四十七年度に起こります事故は、ずれるわけではありますから、四十六年度中にその収支が出てくるということもあるわけではあります。

したがって、その契約年度ベースに比べますと、あるいは発生ベースのほうが少し事故率がこの保険収支上の事故率をきめていくのに早いかなあという感じもいたすわけではあります。理屈から言いますと、やはり契約年度ベースのほうがその年の契約に対してどれだけ支払うかということのためにすぐれているという問題がございまして、一がいには申せないわけではあります。ただ、御指摘ございました現金ベースになります

すと、その年度に入りました保険料収入に対してその年度で幾ら支払ったかということだけになりますので、ただいまのように自動車契約台数等もふえてまいりますと、保険料収入のほうはふえてまいりますが、支払い保険金のほうは前の年度の契約の少なかつた時期の損害が出てくるものでございまして、非常に損害率が低く出まして、逆に将来の、たとえば次年度あるいは三年度あたりの場合に、事故率が逆にふえてまいりまして、えらい負担の不正を招くので、現金ベースの損害率の計算というのには非常にむずかしいのではないかと、かように考えております。

いづれにいたしましても十分検討してもらいたいと考えております。

○野田(毅)委員 収支が、先ほどのお話をだいぶ好転してきておるわけではあります。これはたとえば保険料率の引き上げ、もろもろの要因があると思ひますが、これが黒字に転じてきたという主たる要因というものはどういふものですか。

○小林(正)政府委員 自賠責収支の黒字につきましては、ただいま御指摘がございましたが、収入面におきましては、昭和四十四年の保険料の大幅引き上げとその後の契約車両数の増大ということと相まちまして、保険料収入が大幅に増加いたしましたことが一つの原因かと思ひます。支出、すなわち保険金の支払いの面におきましては、安全対策の推進の結果、事故率が減少してきておるわけではあります。これらの収入面の増大と支出面の減少ということが相まちまして黒字になってきていると考えられます。

○野田(毅)委員 いま三つ、四つお話があったのですが、私はこの要因の中に、たとえば保険金の限度額が据え置きであったということも一つの要因であろうかと思ひます。

そこで、この法律の目的からいって、被害者の救済、そういうことをまず第一に念頭に置かなければいかぬわけではあります。また同時に、これが保険料率の引き上げということによってある程度黒字になったことも事実であります。そういう点

で、これだけ大幅な黒字になったということでもあつて、ここからで保険金の限度額の引き上げなり、あるいは保険料率の引き下げあるいはメリック制度の採用、こういうような問題で改善の余地が十分あるのではないかと思ひます。現在これらの点について御検討中と聞いておりますが、その検討の内容あるいはその進行状況というものを御聞かせいただきたいと思います。

○小林(正)政府委員 保険収支の黒字化というふうな状況に対応いたしまして、御指摘の限度額の引き上げの問題と同時に、並行いたしまして保険料の制度の改善というふうなことを検討し始めておるわけではあります。

昨年の自賠責審議会におきましても、関係委員の方々からいろいろ問題につきましての御要望、御意見というものがあつたわけでございまして、その後私も事務的に、限度額の引き上げあるいは保険料率の改定という問題につきまして事務的な検討を始めた段階でございまして、ただ、時期の問題といたしましては、今後開かるべき自賠責審議会にはこの問題は当然議題となるわけではありますので、それまでに鋭意事務的な検討を進めてまいりたいと思つております。

○野田(毅)委員 やはり役所としてはなかなかそうはつきりとは答へできないと思ひますが、その次に、金で金が戻るわけではありませんが、何か先ほど言いましたように、現在の保険金の限度額五百万円というのがいかにも低過ぎるのじゃないかというふうな声が非常に強いわけではあります。また、任意保険の加入割合が大体四〇%程度であるというふうなことから考えても、やはりこの際、あるいは保険料率をさらに引き上げてでも保険金の限度額をもつと思ひ切つて引き上げることが必要ではないかと思ひますが、この点はいかがでございましょうか。

○小林(正)政府委員 限度額につきましては、死亡の場合あるいは障害の場合、いづれにつきましても現在の限度額を定めた時点がかなり古いわけではあります。その後の物価あるいは所得水準

の向上ということと関連いたしまして、御指摘のとおり引き上げる方向で検討をいたしておるわけでございます。

○野田(総)委員 次に、センターのおもな業務の一つでありますところの遺児貸し付けであります。これはその趣旨なりあるいはその構想の概要というものをもう一べん明確にお願いいたしたいと思ひます。

○小林(正)政府委員 交通遺児に対します保護の強化というようなことは、非常に各方面から要望されておるところでございます。この問題につきまして、センター立案の当初から一つの大きな項目として検討を進めてきたわけでございます。

御承知のとおり、交通遺児につきまして、現在、奨学資金という育英資金、こういった観点から、日本育英会の一般的な奨学資金のほかに交通遺児育英会という財団法人がございまして、これに對しましては、自賠責の特別会計からも補助金を出しまして、そして民間の金と合わせまして高校生以上の奨学資金について貸し付けを行なっておるわけでございます。

中学までのいわゆる義務教育終了未満の交通遺児に對しましては、義務教育ということから特別な奨学という制度の対象にはなっておりません。いふまでもなく、ただ交通遺児に限らず災害等によつて遺児になったという場合も含まれて、全国かなりの多くの都道府県におきまして、交通遺児等についての特別な給付制度があるわけでございます。

こういった現状、全体的な状況にかんがみまして、義務教育終了前の交通遺児につきましても、ベースになります各都道府県でやっております給付という問題に、交通遺児につきましてもこの自賠責の資金から貸し付け制度をプラスし、こういふように考えたわけでございます。

貸し付けの内容といたしましては、法案成立後、当該センターの業務方法書として正確につくられて、主務大臣の認可も受けて正式にきま

るわけでございますが、現在私どもで考えております貸し付けの内容といたしましては、最初一時金として六万円、その後毎月五千円を貸し付けまして、義務教育終了後一年据え置ききの二十年間の償還、なお、無利子といたすことになっております。

なお、これはあくまで現在考えております貸し付けの方法でございます。既存の育英制度の貸し付け額あるいは交通遺児の困窮世帯の状況等を勘案いたしまして、もちろんできるだけこういった内容を充実させたいというのが基本的な考え方でございます。

○野田(総)委員 いまのお話で、その交通遺児の育英会のほうとの関係なんです、あるいはまた、その償還期限の問題、据え置き期間の問題、いろいろ改善する余地はあると思ひます。たとえば義務教育、いまの時代で義務教育だけで就職するといふようなことは考えられない、当然高校、大学へ行くわけでありまして、そういう場合、はたしていまお話しのとおり据え置き期間でいいのか、あるいはまた中学校を卒業したあと高校へ入るときに、そういう引き継ぎですね。これはあくまで義務教育期間中を対象にされておられるということでありまして、それが高校へ入る、そのときのいわば貸し付けの引き継ぎといふべきではないかと思ひますが、この点はいかがですか。

○小林(正)政府委員 具体的な運用にあたりまして、この据え置き期間が一年と非常に短いのではないかと、あるいはまた、私ども現在考えておりますのは、その後高校に進学されて収入がないといふようなときは当然返還義務を猶予する、こういふふうに考えたらいかがかと思ひます。

なお、高校に入りましたからは、現在の制度におきましては、交通遺児育英会あるいは日本育英会等々もあるわけでございまして、こちらに当然円滑に引き継がれるといふふうにいたしたいと思ひ

ます。

○野田(総)委員 それからもう一つは、ちょっとこの前耳にしたのですが、遺児貸し付けを受ける場合、生活保護世帯では保護が打ち切られる場合が出てくるのじゃないかというのを心配しておられるところがあるように思ひます。こういうことはまずないでしようね、ということも厚生省のほうに念押しをしておきたいのであります。この辺はどうですか。

○中野説明員 お答え申し上げます。

今回の法案の提出に先がけまして、運輸省当局から厚生省のほうにその点について御相談を受けたわけでございます。

生活保護法の立場といたしまして、保護を受給しておられる方々の間の処遇の公平という要請がございまして、これを全く無視することは困難なわけでございまして、いわば国の政策といたしまして、事故遺児につきまして、その自立と申しますか、一かどの社会人になられることに御協力を申し上げるということにつきましては、生活保護法の立場におきましてもできる限りのことをするにやぶさかでないわけでございまして、その点につきましては、この事業の細目がございました際に、運輸省のほうともよく御相談をいたしましたので、できる限りのことをいたしてまいりたい。その趣旨といたしましては、先生御心配のようないふような方向で十分努力をいたしたい、かように考えておる次第でございます。

○野田(総)委員 この貸し付け業務であります。何か当初全国で九カ所です、十四カ所です、センターの支店みたいなものが設置されるといふことで、どうも地域的にかなり片寄りが出てくるのではないかと、あくまでも全国どの地域でもそういう被害者が利用できるよ、に、当然いろいろな方策をお考えになつておると思ひます。貸し付け業務をどこかに委託するとか、民間金融機関に委託するとか、そういうことは当然なされると思ひますが、その辺はいかがですか。

○小林(正)政府委員 センターの支所を全国的に整備いたしますまでの間、ただいま御指摘のとおり、広く公平な貸し付け業務がございように、現在考えております方法といたしまして二、三申し上げますと、たとえば貸し付けの申し込みにあたりましては、現在各都道府県の交通事故相談所あるいは市町村にそういう関係の窓口もあるようございまして、貸し付け申し込み書あるいは説明書等を備えておくといふような方法、また被害者からそのセンターに一々出向かないで、郵送によつて申し込みの受付を行なうといふようなことを考えております。

それから、金融機関の利用でございますが、貸し付け金が決定いたしました支払いがされるというふうな際には、当然金融機関の支店網を活用するといふことによりまして、広く被害者の利便に資するようになつていきたいと思います。

○野田(総)委員 それから、センターの業務の一つとして、事故防止のための指導等があるわけですが、これは事業用に限られておるわけでありまして、これはなぜ事業用に限られたのか、もう一度説明をお願いしたいと思います。

○小林(正)政府委員 センターの業務におきまして、特に事業用とメンションいたしましたのは、適性診断、あるいは事故防止の指導の問題でございますが、これは事故防止上きわめて有効なものでございまして、このセンターの主要業務の一つとして規定いたしましたわけでございまして、御指摘のように、本来、自家用車を含めたすべての運転者を対象とすることがあるいは望ましいかと思ひますが、しかしながら、一つには、二千数百万のほりです、ドライバー全部を全く公平無差別に受け入れるというふうなことにございまして、施設とかかね合ひもございまして、また、本質的な問題といたしましては、運行の安全確保におきまして、自家用自動車のドライバーよりも強い義務規定下に置かるべき事業用自動車関係につきまして、第一義的に本センターの業務のおもな対象に選んだわけでございまして、

このことは、自家用自動車の運転者に対し、適性診断を排除するといいますが、行なわないということではございませんで、当然余力もある程度あると思ひますし、また、自家用等についてその要請も、今日までいろいろ試験的にやってきました段階でもあるように思ひますので、そういった自家用方面の要請に応じて適性診断を行なう、これについては法文上書き分けたまででございます。目的達成業務として、自家用についても適性診断をいたすことができるようにしてあるわけでございます。

○野田(毅)委員 適性診断というところとどうなるわけで、そこから先の、たとえばそういう指導を、仕事をとり上げられるというふうな面も出てくるから適性診断でとめたんだというふうなことを聞いておりますが、しかし、もつと広く考えると、だからといってそういうふうな不適格な人がずっと営業用に従事していることは、やはり国民として、それを安心して歩けないわけであります。もつと何か、不適格な人は事業用の自動車を運転できないというふうなそういう方策を考えてはいるべきではないかというのが一つ。

それから同時に、これに関連しまして、安全運転学校、よくスピード違反や何かでつかまつた人がそこへほうり込まれて再教育を受けるようでありますが、そういうふうな人についても同じような適性診断をして、そして免許の再交付の際にはもつとときびしく臨んでもいいのではないかと、いうふうに考えるわけであります。

まず運輸省のほうから、それからあとで警察庁のほうからお答えをお願いしたいと思います。

○小林(正)政府委員 センターで適性診断をいたしました結果、一般的には、適性診断の結果をドライバーの方々が参考とし、あるいは事業所におります運行管理者の方々が参考としていろいろな注意を与えるということでございますが、たまたま道路交通法に規定されております免許の欠格事由に明らかに該当するといふような極端な場合があらわれました場合には、これは御指摘のとおり、

り、当然事故防止の観点から、各都道府県の公安委員会に連絡をいたしまして、ただいま御指摘のような免許の再交付というふうな問題について、公安委員会が現行法で適切な措置をとれるように、運輸省と警察庁との間では事務連絡を密にするということでは了解がついております。

○寺尾説明員 お答えいたします。

警察のやっております安全運転学校につきましては、いろいろなコースがございます。

一つは、事故を起こした者で一定の点数以上の者について、短期、中期、長期の講習を行なうことになっております。この中で、中期と長期の講習の対象者には必ず適性診断を行ないまして、指導をいたしております。

さらに、更新時講習でございますけれども、これは三年ごとに回つてまいりまして、なお、先ほどの処分者講習というものは、全国で一年間に百万人近くございます。三年ごとの更新時講習は約七百五十万でございますけれども、これは年々ふえていく性質のものでございまして、数年を待たず一千万近くになっていくと思ひます。この更新時講習に適性診断をどうかという先生のお話でございますけれども、七、八百万人ということになります。

非常に膨大な数でございます。そこで、私も一応やっておりますのは、交通規則に基づきまして、視力であるとか、あるいは手足の運動であるとかいったような検査をやっております。ほか、そのときちょっとおかしいというところに気がつきましたならば、当然臨時の適性検査を行なうことになるわけでございます。

そういう適性検査のほかに、もう三年ごとの更新者に対しては、まあおむね二時間の講習を行なっております。これは、その具のいろいろな交通事故の実例とか、それに対して運転者の今後注意すべきこと、あるいは三年間にいろいろ法令が変わつてまいりますので、そういう法令の変わりをいろいろお教えするとか、あるいは自動車の運転に必要な知識ということになっておりますが、できるだけ映画、スライドを用いまして、目で見ただけで納

得できるように持つていくということをやっております。しかし、何しろ大量の数でございますので、心理的な適性診断を十分にやるというところまではいっておりません。

さらに私も考えておりますことは安全運転管理講習でございますが、これも全国で約十二万でございます。これに対しても年間四時間ないし六時間の講習を行なうことになっております。これは御存じのように、自家用自動車を五台以上持つておる事業所において管理者を指名しておりますが、この人たちに對して講習を行なうわけでございます。

そうして、この人たちに適性診断を行なう仕法を教えることをやっております。多いところは、千人、二千人という従業員、運転者をかかえておるところもございしますが、そういう事業所に歸りまして、講習を受けた管理者が適性診断を行なっております。これも全国で七、八万人、すでに昨年度が行なっております。私も、更新時講習は十分できませんが、サラリーマンになりましようけれども、そういう事業所の中核になる安全運転管理者を十分教育し、その人を通じてその配下の運転者に及ぼしていくことによって充実は

はかりたいと思ひます。

そのほかに、私も適性相談を安全運転学校において受けております。これも昨年度八万人近くやつておりますけれども、これはこういうコースに離れた人たちで、希望のある向きについて行なっております。この中でございまして、場合によつては安全運転管理者のほうから、自分の部下の職員をやつてくれということもございまして、そういうことで、これは八万人でございますが、将来はこうした人たちがもつとどんどんふえていくように拡大してまいるだけの用意はしてございます。

これがいま安全運転学校をやつておる現状でございます。将来ともこれを充実しまして、いろいろな資料その他につきましては、おおむね運輸省のセンターと同じ程度に充実してございすけれども、何ぶん三千万近い運転者に、一年間に全部やるといふところまではとても規模として

も及ばないということでございます。

○野田(毅)委員 私がいま質問しましたよりも、相当たくさん、予期した以上の答えがあったのですが、一つは、免許の再交付ということについて、何か日本は世界でも非常にむずかしいほうであるといふような話も聞きますが、しかし、これはもつとときびしくしていいんじゃないかと、いうようなことはしよつちゅう耳にいたします。これはぜひそういう方向でお考えをお願いしたいというところであります。

それから最後に、このセンターの設置につきまして、いわゆる事故防止と、それから被害者救済と、この二つがいわば大きな柱であらうかと思ひます。この点はまことにけっこうであります。しかし、内容を見ますと、必ずしも事故防止についても、ずっと審議を見て明らかにならぬに、適性診断をやつただけで、はたしてどれだけの効果があるのか。やはり非常に優秀なお役人さんがたくさんおるわけでありまして、もつと本腰を入れられるような業務、そういうことにぜひとも知恵をこぼつていただきたい。

それからもう一つ、被害者救済という面につきましては、これはどうも、最近のいろいろな予算の折衝なり、そういうことを見まして、いわゆる社会福祉といふことをいう場合でも、すべて金で片をつけるというふうな傾向が非常に多いわけでありまして、今回のこの中身にしまして、いわゆる貸し付け業務を行なう、したがって被害者救済に役立っております。これは確かにそうではあります。しかし、実際に事故にあつて、あるいは足を切り腕を切る、そういういわばかたわになつたような人たちが、しかも若いというふうな人たちが一番何を真剣に望んでおるか、何をしてほしいかといへば、やはりそれは金が借りられるというよりは、結婚問題が非常に重要なんだというふうなことを言つておるわけでありまして、この前、身障者の福祉促進協議会というところにも行つてまいりましたけれども、そういうふうなところで、運

輸省としても、そういうものはみんな厚生省の仕事だということでは全部向こうへやってしまうのではなくて、むしろこういう事故防止センターというようなところでもっと本腰を入れて、厚生省と連絡を密にとつて、そういうような問題、ほんとうのアフターケアという問題、そういう問題にもぜひとも知恵をしぼっていただきたいということを最後にお願いを申し上げて、質問を終わります。

○久保委員長 次回は公報をもっ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。

午後四時五十四分散会

交通安全対策特別委員会議録第十号中正誤

へし 段 行 誤

三 一 三 この点で

七 三 三 計画

七 四 末 大分

正

この点

計画

十分

昭和四十八年六月十三日印刷

昭和四十八年六月十四日発行

衆議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局