

第七十一回国会 衆議院 交通安全対策特別委員会議録 第十二号

昭和四十八年六月十三日(水曜日)

午前十時二分開議

出席委員

委員長 久保 三郎君

理事 大竹 太郎君

理事 野中 英二君

理事 太田 一夫君

理事 足立 篤郎君

理事 小此木 三郎君

理事 片岡 清一君

理事 斎藤 滋与史君

理事 野坂 浩賢君

理事 沖本 泰幸君

理事 渡辺 武三君

理事 中村 弘海君

理事 井上 泉君

理事 紺野 与次郎君

理事 阿部 喜元君

理事 加藤 六月君

理事 佐藤 守良君

理事 野田 毅君

理事 平田 藤吉君

理事 松本 忠助君

出席政府委員

内閣総理大臣官

房交通安全対策

室長

運輸省自動車局

長

警察庁交通局長

事官

大蔵省銀行局保

險部長

参 考 人

(日本損害保険

協会専務理事)

参 考 人

(全国共済農業

協同組合連合会

常務理事)

参 考 人

(全日本交通安

全協会専務理

事)

参 考 人

(交通遺児育英

会専務理事)

参 考 人

寺尾 繁君

安井 誠君

山口 秀男君

黒川 泰一君

今竹 義一君

玉井 義臣君

本日の会議に付した案件

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。

自動車事故対策センター法案を議題といたしま

す。

本日は、お手元に配付いたしました名簿のと

り参考人の方々が御出席になっております。

各参考人には御多用のところ御出席いた

き、厚くお礼を申し上げます。

本委員会は、たゞいま自動車事故対策セン

ター法案を審査いたしておりますが、本日は、各界で

御活躍の皆さん方にそれぞれの立場から御意

見をお述べいただき、本案審査の参考にい

たしたいと存じます。

御意見の開陳は、山口参考人、黒川参考人、今

竹参考人、玉井参考人、鶴山参考人の順で、お

一人十分程度お願いいたします。その後委員の質疑

にお答えをいただきます。その後委員の質疑

にさせていただきます。それでは、山口参考人から御意見を伺うことに

いたします。

○山口参考人 参考人の日本損害保険協会の専務

理事をしております山口秀男でございます。

このたび自動車事故対策センター法案がこの国

会に提出されました、この委員会において御審議

なさっておりますわけですが、私どもも保険を

やっております関係上、深い関心を持っております

次第でございます。

自動車事故の発生を防止する、また、自動車事

故による被害者の救済に對して諸先生方が非常に

御熱意を持って御審議になっておりますことに對

しましては、深く敬意を表するわけでございま

す。また、この法案の作成その他につきましまして御

努力をなさっております政府職員の方々に對しま

しても、深く敬意を表するよう次第でございます。

御承知のように、日本のモータリゼーション

は、昭和三十年の後半ごろからでございますが、

非常に急速に進んでまいりまして、自動車の台数
がいま人口四人について一台というぐらゐまで非
常に普及をしております。そういうことになりま
すと、それにつれて自動車事故も非常に上昇
を來たしておるといふようなことになってござい
まして、そんなことから大きな社会問題になって
いることは、先生方御心配になっておられること
でございます。こんな状態でございまして、私どもは
損害保険という仕事をしておりますその保険の機
能を通じて、保険の事故による被害者をいかに
に保護救済するかというように、保険を通じて
日日常努力を重ねておられるよう次第でござい
ます。

そこで、現在、日本の保険会社は全国に全社を
通じまして営業店舗約二千二百三十百ぐらゐ持
っております。その店舗の窓口には交通事故相談所とい
うものを設けて、被害者の方あるいは被害者
の方、その両方の方々から種々な相談を受けま
して、そういうのを整備するような体制をいま整
えておるところでございます。私どもの損害保険協
会というものは、協会の中に保険相談室というの
をいち早くつくっておりますが、ことに自動車
の保険金請求というものが非常にむずかしいと申
しますか、そんなことがございしましたものです
から、昨年の一月以降、自動車保険請求相談セン
ターという名前のものでございまして、そういう事
務所を設けて、全国各地にこれを拡充してい
くつもりでおりますが、たゞいまのところ二十八
カ所ほどつくっております。そして、各地で弁護
士会の応援なんかを得まして、そしてこの保険金
の請求、これは非常にむずかしいわけでございま
すので、そういうことについて何かの、被保険者
の方々あるいは被害者の方々のお力添えができる
のじゃないかというように考えておられる次第
でございます。業界といたしましては、自動車の
事故防止とか、それから被害者の救済ということ
に對しては、幾分か資金も拠出するといふよう
なことをしまして、いろいろな各方面の方々の御
協力を待って、自動車の事故に對する軽減とい
いますか、そういうようなことをやっておること、
これは詳しくはなんでございまして申し上げます
でございます。

この法案の第三十一条によりますると、自動車
事故対策センターというものは、運転者の方々の適
性検査というものが非常に大きな業務の一つの柱に
なっておりますのでございまして、これは、自動車運
行管理センターさんがたゞいままで全国九カ所ぐ
らゐあるようでございますが、そういうところで
おやりになっておられることとございまして、
それをもっと拡大して運転者の適性検査というよ
うなことをここで取り上げておられるわけでござい
ますが、これは非常に重要な要素だと思っております。
これによって事故防止ができるというふうに
私どもも感ずるわけでございまして、最も時宜を得た
ものだと思っております。

また、この法案が被害者家族の救済と申しま
すか、そのために特に交通遺児の育英問題を取り上
げておいでになるようでございますが、これはま
ことにとつてお仕事をさせていただきますので、けっ
うなことと存じておる次第でございます。

私どもは、この法案が作成されます過程におき

まして運輸省から御相談をいただきましたが、私も先ほど申し上げましたような観点から、その御趣旨に賛成をしておるような次第でございます。

そんなわけで、この自動車保険の仕事をやっておりますわれわれ業界といたしましては、この法案による事故対策センターが設立されたような場合には、応分の出資に際するという気持ちでおります。また、このセンターをやるために三年間ぐらい施設拡充計画がおりるようになっているので、その節も応分の御協力はいたしたい、こんなことを考えております。そういう出資をいたすというようにも、かねて自動車保険のほうの審議会の答申に出ておりますが、われわれはその答申の趣旨と申しますか、それに沿ったものだと思いますので、こういう出資にも応ずるといふような気持ちでおるわけでございます。

そこで、いよいよこの法案が通りまして、そして設立されるというような場合には、もう私も業界あげて、これは相携えまして、自動車事故の防止とかあるいは事故の軽減、被害者保護というようにことに邁進したいというふうな考えでありますので、どうぞ皆さん、この上ともに御指導、御鞭撻をお願いしたいと思っております。

ありがとうございます。(拍手)

○久保委員長 次に、黒川参考人。

○黒川参考人 全国共済農業協同組合連合会、略称全共連と申しておりますが、その常務理事の黒川でございます。

先生方には、いつも農協の共済事業に関しましていろいろ御高配を賜っておりますので、この席をかりまして厚くお礼を申し上げます。

おかげをもちまして、農協の生命共済を中心とした長期の共済の保有高が現在十八兆円、それから短期の共済が契約料にして二十一兆円、そのうちの自動車共済が十七兆円、これが中心であります。さらに自賠責共済の事業の契約台数がいま三百二十四万台ということでございます。

このたび、交通事故対策を一そう積極的に推進

するために、自動車事故対策センター法案を御審議いただいておりますわけでありまして、私も自賠責共済事業を担当しまして、交通事故被害者救済に携わります農協の共済といたしまして、まことに時宜を得たものと深く敬意を表しておるものであります。

全共連と申しますのは、全国的な農協の共済事業の危険分散をはかるための全国組織でございます。全国各市町村にあります農協協同組合約五千五百組合、それに四十七都道府県共済連、これらと一体となりまして事業の運営に当たっておりますわけでありまして、全共連は、昭和二十六年に設立されて二十三年目、こういうところでございます。

最近、農村地帯におきます自動車の台数が非常に増加してまいりましたが、それに伴いまして、交通事故も農村で非常に増加傾向にございまして、都市部におきましては事故が低下傾向に入っておりますけれども、農村としましてはことに憂慮すべき状況になっております。特に、私も自賠責共済事業が自動車事故の被害者救済制度の中核をなしておりますものでありまして、自賠責制度の社会的責任と国民の福祉の向上に果たす役割りがきわめて大きいということで、私も非常に責任の重大さを痛感いたしております。

最近、共済事業の発展とともに、共済事故の発生時におきまして共済金を支払うというのが共済事業の第一的な使命でございますが、その使命遂行だけでは満足できませんので、交通事故絶滅のためのいろいろな対策全般にわたって努力をしております。その概要につきましては、お手元にお配りいたしておりますが、「望まれる交通安全総合対策」という中に一通り掲げてござい

ます。たとえば、昭和四十一年の自賠法改正の際に国会から強く要請されました、それ以来七年になっておりますが、その間懸案事項になっておりまして交通事故被害者の社会復帰をはかるためのリハビリテーションセンターを、静岡県の中伊豆と

それから大分県の別府、この二カ所に建設をいたしまして、去るこの四月にそれぞれ開設を見たわけでありまして、この二つのセンターの建設資金は大体約四十億円、その原資は自賠責共済事業にかかります運用益の一部等をもって充てておるわけでありまして。

このほかに、系統の共済連におきましては、交通安全教室の開催、ドライバーの性格診断、車両診断及び交通違反者への協働運動等、幅広く総合対策をやっております。これは自分たちの問題であるということにしまして、農村地帯における交通事故のゼロ作戦を展開しておるわけでありまして、とりわけ農村地帯におきまして救急医療施設の整備ができておりますので、それをはかるために、このたび道府県の厚生農協連に所属いたしております八十五の総合病院、その他の公的病院九十八、合わせて百八十三の病院における救急医療施設の整備、それにすぐれた専門スタッフを確保するというように努力をしたわけであります。そのほか、地方自治体の救急搬送体制を確立するために、救急車を約百八十台その他を寄贈いたしたわけであります。

これらの原資はいずれも自賠責共済事業の運用益等を充てたものでありまして、その総額、いろいろなものを含めまして、この三年間に約百億円になっておるわけであります。

このような、私もいたしましてはわりに大がかりな救急医療施設の整備をやっておりますというその背景、理由を申し上げますと、交通事故の発生から救急車がそこに到着する、救急車が走ってまいりまして、それからその被害者を搬送して救急病院施設等に連れてまいりますその時間が、これは消防庁の調査であります、東京都の場合は三十分以内に収容する者が約八〇％、こういうことになっておりますが、農村地帯における実態を見ますと、これは私どもの自賠責共済事故のいわゆる事故者カードから追跡分析をしたわけでありまして、それによりまして、三十分以内に収容される者は三〇％、三十分以上二十四時間までか

かる者が三七％、しかも二十四時間以上経過するという者が実に三三％にもなっております。まことに悲しむべき実情に農村はあるのであります。交通事故被害者の生死の分かれ目は十分以内の手当てをするかどうかということにきめ手がいかると言われておるわけでありまして、交通事故によりまして農村の人命の取り扱いに関する実態は、以上申し上げたようにきわめて憂慮すべきものであるわけであります。

次に、このたびの事故対策センターの設立にあたりましては、私どもの事業の使命にかんがみまして、このセンターが設立された際には、日本損害保険協会と一緒に、私も応分の出資の御協力をいたしたいというふうに考えております。

この自動車事故対策センターの行なおうとする適性診断業務、交通違反に対する貸し付け等の業務は、いずれも交通事故の発生防止に大きな効果を果たす、また被害者救済にも大きく寄与すると考えられますし、私もいたしまして、単に自賠責共済収支の改善ということにとどまらず、広く国民の福祉の向上に貢献することが大きい、そういう意味で、これに対する期待を寄せている次第であります。

最後に、希望を率直に申し上げさせていただきますと存じますが、その要点は次の三点であります。

まず第一点は、このセンターの出先機関といたしまして、約五十カ所設置される予定ということでございますが、設置にあたりましては、都市部に偏在するということのないように、その体制と運営の円滑化をはかられまして、農村地帯にも恩恵が受けられますように特別の御配慮をお願いいたします。

第二点は、このセンターの業務につきまして、事業用自動車の運行安全の確保に関する指導及び講習、並びに事業用自動車の運転者に対して適性診断を行なうということになっておりますけれども、希望のある場合には自家用自動車の運転者

に對してもなつておりますが、積極的にこれは、そういう希望者に対して同様の指導あるいは適性診断の機会を十分に与えられますることを、特に切望を申し上げる次第であります。

第三点は、私どもの設置いたしました農協協済の中伊豆、それから別府の二つのリハビリテーションセンターとの事故対策センターとの有機的な連携をはかりまして、交通事故被害者救済に万全をはかつてまいりたいために緊密な関係を保持できるようにお願いいたします。

私ども農協共済事業関係者といたしましても、将来ともこのセンターに対する協力を惜しまないつもりでございます。

以上であります。よろしくお願いいたします。ありがとうございます。（拍手）

○久保委員長 次に、今竹参考人をお願いいたします。

○今竹参考人 全日本交通安全協会の専務理事の今竹でございます。この委員会に参考人としてお招きいただいたことを光栄に存じております。

○久保委員長 おそれ入りますが、少し声を大きくお願いします。

○今竹参考人 まず、この法案が、貸し付け等の被害者の保護はもちろんでございますが、特に高い安全水準が要請される事業用自動車について安全対策を徹底させること、そのための資金として保険の運用益を活用されることは、まことに時宜を得たことと存じます。この保険の資金を交通安全対策に利用するということは、諸外国においても、民間の保険会社のそれを含めまして、最も大きな安全対策の資金の一つと考えられているようにございます。

それにつけて実情を申し上げて、諸先生方の御配慮を得たいのでございますが、私どもの全日本交通安全協会が自賠責再保険特別会計からいただいている補助金は、昭和四十五年度から毎年一千万円でございまして、これに毎年四百万ないし五百万の自己負担金を加えまして、一例を昭和四十七年度について申し上げますと、千四百七十九万

円で、安全運転管理者指導員講習会、交通安全推進地方講習会、学童の交通安全教育用のための壁新聞、交通安全フォートニュースの発行等の事業を行なつておるのでございます。

私どもは、こうした事業を大きく伸ばしたい、安全運転管理者や指導員の講習、青少年の二輪車の乗り方の指導者の講習などを数多く実施したい、その他いろいろと交通安全キャンペーンを展開したいと考えておるのでございますが、その場合の問題は、事業費の三分の一の自己負担金でございます。自己負担金の要らないような、補助事業の執行そのものに必要な経費は何とか全額補助していただきたいというのが第一のお願いでございます。

交通事故を減少させるためには、これはもう私が申し上げるまでもなく、教育、取り締まり、工学の、いわゆる三Eの広い分野にわたる総合的な施策が必要であるといわれておりますが、その一つの教育の分野についてみましても、一つに偏しない、幅の広い施策が大切であると存じます。私ども財団法人全日本交通安全協会は、四十七の都道府県交通安全協会を会員として、これを通じて全国津々浦々の千二百五十九の地区の交通安全協会とも手を携えて、三千万人の運転者はもとより、一般住民の方々に對して幅広く教育と宣伝活動を実施しております。

新年早々の交通安全全国民総ぐるみ中央大会、春と秋の全国交通安全運動に民間団体としてただ一つ共催いたしております。また、御承知の、運転者向けの「せまい日本 そんなに急いでどこへ行く」などの、街頭で見られる交通安全年間スローガンを募集し、これを普及させること。さらには「幼児交通安全教本」の普及を中心として、母親を通じての幼児の保護と教育、自転車の安全な乗り方教室による小中学生に対する交通安全教育の問題、あるいは高校生、青少年に対するモーターバイク、オートバイ等の二輪車の安全運転教育の推進、最後に、自動車の運転者に対するいろいろの再教育の施策と、こうつながる一連の安全教育活

動、さらに老人、家庭の主婦をはじめとする一般地域住民に対する交通安全思想の普及宣伝等、多岐にわたる活動を総合的に行ない、数多くのポストター、ビラ、印刷物、絵本等、さらにまた映画、スライド等の教材、安全宣伝用の資器材の普及につとめておるのでございます。

こうした交通安全協会の活動の資金は、一つには民間の会費または寄付金、二つには国、地方公共団体等の補助金、三つには事業の益金、この三つでございます。これは欧米の安全協会においてもほぼ同じでございます。もとより国によつてそのどれに重点があるかの違いはございます。たとえばイギリスの例を申しますと、多額の国費が、国の補助金が王立事故防止協会の活動に与えられております。またスイスでは、事故防止協会の運営活動資金はすべて政府管掌保険と民間保険が折半負担されておるようでございます。私ども交通安全協会に對して、国の補助、先ほども申しましたように自己負担を必要としない、国の補助金の飛躍的増大を要望申し上げる次第でございます。

それとともに、同じく民間団体で私どもとともに働き、交通安全に関する科学的研究及びその成果の応用についての協力推進をはかつている社団法人日本交通科学協議会や、また正確かつ詳細な道路交通情報を迅速に提供し、もつて交通安全及び円滑化をはかつている財団法人日本道路交通情報センター等の活動にも補助の御配慮をお願いいたしまして、私の意見を終わります。

ありがとうございます。（拍手）

○久保委員長 次に、玉井参考人。

○玉井参考人 財団法人交通遺児育英会の専務理事の玉井でございます。四十二年以来交通遺児の救済運動をやつてまいりましたジャーナリストとしても発言を許していただければと思ひます。

きょうは交通遺児の問題に限定しまして、これから私の意見を述べたいと思ひます。最初に、交通遺児の実態について、私がとらえております数字を、非常にラフで恐縮でございますが、

すが、申し上げたいと思ひます。

総理府の調査では、小中高、それに乳児院、幼稚園のようなところの調査がございまして、私はゼロ歳から十八歳の遺児はいま大体全国に十万人いると思ひます。そして、九〇％が父親を失つております結果、三人に二人は貧困家庭であるといふふうに考えております。そして、毎日三十人、年間一万人の交通遺児が間断なく生まれてきていくといふふうに考えております。それで、貧困化につきますと、私はやはりこれは政治の責任であるといふふうに考えるわけですが、まず交通事故の発生率は、諸外国に比べて、過去十年間ぐらゐを見ますと、たいへん多かつたといふことはいふまでもない。この辺につきまして、交通遺児の多発化も日本の場合は諸外国に比べて政治の責任の部分が多分にある。

それで、次に、その子供たちが貧困化する過程でございますが、一つは自賠責の制度が十分でなかつた、三千万円、五十万円、百、百五十、三百、五百万円と上がりましたが、三十一年以来の交通遺児がまだ十分に大学を出る年になつていないといふことを考えますと、やはり自賠責制度が十分でなかつたし、任意保険もそれをカバーして十分に機能していなかつたといふことで、個々に對する被害者救済制度がかなり立ちおくれていたといふことを、私の意見として一応申し上げたいと思ひます。

それから、今回の自動車事故対策センター法案につきましては、私は積極的に賛成でございます。いままでは交通遺児の救済機関としましては、私どもの財団法人交通遺児育英会だけしかなく、た、ちよつと極端な言い方かもしれませんが、全国的にカバーするものはこれだけしかなく、といふふうに思ふのでございますが、今回、中学卒業までの子供に對して生活資金の貸し付けをされるというふうなことで、交通遺児救済の受けぐらとしてこれは非常に意義のあることだと思ひます。しかし、私は次の二点で注文をさせていただきます

たいと思うのです。

一つは金額が少な過ぎやしないか、五千円という額はいまのインフレの中では決して多いとは思えない。それから、千五百人という数字はあまりにも少な過ぎる、私が十万人という推定をいたしましたそれを十九で割っていただきましたら一歳当たりの子供が出ますが、十五歳までの子供は、この計算でいきますとおそらく八万人近くになると思います。八万人の子供に対して千五百人はいかにも少な過ぎる。私どもは高校生三年生に対して約四千人の救済活動をしておりますから、数字の点で非常に不満でありますので、今後十分にこれを整備、拡充していただきたい。

そして第二点は、被害者代表の発言の場を常に確保しておいていただけるように御配慮願いたいということでございます。

それから、私どもの財団法人交通遺児育英会につきましては、実は当委員会、衆議院の交通安全対策特別委員会が生みの親であります。四十三年十二月二十日の本委員会で、「政府は、すみやかに、交通遺児の修学資金を貸与する業務を行なう財団法人の設立及びその財団法人の健全な事業活動を促進するため、必要な助成措置等について配慮すべきである。」旨の決議が行なわれ、政府は、その決議の趣旨に沿って、十分に検討し、努力することを言明され、四十四年一月三十一日の閣議で閣議了承をされたわけです。ということとで、まさに育英会はこの委員会から生まれたというところをまず御記憶願いたいと思います。

諸先生方、あのときにいらした方々がまだずっといらつしゃいますが、それ以後の経過を簡単に説明してまいりますと、私どもは四十四年五月に発足したわけですが、それ以来、高校生に月五千円の奨学金を貸与して、四十七年度までに四千三百七十五人を採用し、千七百五十九人を卒業させ、ここの分を合わせますと、五千四百八十四名を過算で採用していることになっております。しかし、昨今インフレが高進してまいりまして、高校生の教育費が急激に増大しております。四十

四年発足当時、私どもの感じでは高校教育費は四千円台だったわけです。それが四十七、八年あたりでは八千円前後になってきております。せんだって、四十八年六月八日でございますが、読売新聞の報道するところによりますと、都内の私立高校生の学費は授業料、積み立て金などで月六千円ないし八千円、昼食代、参考書、交通費などを含めると一万四、五千円はかかるというふうな報道されております。大抵私立学校に關してはそのような金額になっているのではないかと思います。

ところが、次は私どものほうの募金状況でございますが、各方面の御協力を賜りまして、いままでのところ三十億のお金が集まっておりまして、手持ち資金は約二十六億でございます。三十億の内訳について申し上げますと、自動車工業会が設立の年に十億円、自動車を除く財界が五億七千万、国民各層の善意の募金が九億一千万ほどございまして。そして政府補助金、これは自賠責の保障勘定からいただいておりますが、四十四年、四十五年、四十六年各二千万円、四十七年三千万円で、九千万円でございます。その九千万円を含めまして、政府補助金、公営企業関係から五億四千万円ちょうどございまして。しかし、いま四十八年度から、インフレの高進に伴いまして、一部高校生に一万円貸与の制度を新設したわけです。そして、大学生に対しまして、一学年五十人、これはきわめて優秀な者だけにしはって月額二万円の貸与の制度を充足させたのであります。これを将来、教育費の実態に合わせて、高校生にすべて一万円、大学生に二万円を出しますと、教育奨学金だけで五億強のお金が必要。ですから、五億ないし六億のお金を今後調達するには、基金としては膨大なお金が要る。私どもの希望としましては、政府関係で二億、公営企業関係で二億、一般の寄付基金から二億、こういうぐらゐの振り合いでないとなかなかうまくいかないというふうな考えております。

度は、交通遺児貧困化の原因であります自賠責の引き上げについてお願いしたいのでございまして、自賠責五百万はいかにも低きに過ぎる。私は自賠責千万プラス任意保険二千万、総額三千万の強制保険を新設されてはいかかと存じます。これは任意保険の強制化と、従来の無過失責任保険に近い自賠責を組み合わせて、すべての自動車に三千万円の補償能力をつける、それによって今後生まれてくる交通遺児の貧困化は避けられるというふうな考えております。

そして、つけ加えますれば、ここで自損事故に対する保険制度も考えていただきたい。アメリカではノーフォールト保険がもうすでに各州で非常な勢いで広がっております。政府も上院で可決寸前のところまでいったわけです。これは、自損事故も被害者救済のために補償を出そうという非常に新しい画期的な考え方でございますが、当委員会におかれましては、そういう方向で新しい保障制度の新設に御努力されるように期待して、とりあえず参考人の陳述を終わります。

どうもありがとうございます。(拍手)

○久保委員長 次に、鶴山参考人。

○鶴山参考人 私は、全日本交通運輸労働組合協議会の鶴山というものでございまして。通称全交連といいますが、いわゆる鉄道、バス、トラック、タクシー、飛行機など、運転者を中心とします労働組合の結集体でございます。

私どもの運動としましては、当然、労働者の労働条件の向上というものを任務にいたしますが、もう一つは、公共輸送の確保あるいは交通安全の確保というものにつきましても、私どもの運動の重要な目標としまして、運動を行なっているわけでありまして。そういう立場から、今回出されました自動車事故対策センターあるいはそれに關連する問題につきまして、意見と要請を申し上げたいと思っております。

いま玉井さんからお話が合ったわけでありまして、昭和四十四年の十月に、自賠責につきましては、保険金額の改正なりあるいは料率の改正というものが具体的に行なわれました。その際に、医療費の支払いの適切化など、八項目にわたりますて答申がされているわけでありまして。私ども運輸労働者あるいは事故をなくするという立場からいいますと、この八項目の実現について非常に関心を持っていただけております。しかし、この八項目につきましては、政府全体の問題といたしまして、厚生省とかあるいはその他にかかわり合いがあるためでしょうか、まだ全体として実現をされていません。

それからもう一つは、五百万円が最高限度でありますけれども、死亡の場合、今日では、飛行機の場合、鉄道の場合、その他の場合を考えてみましても、一千万円というのはほぼ常識になっているわけです。ですから、私どももいたしましては、せつなく自賠責特別会計から出資をするという機会でありまして、この八項目の答申なり、それから保険金額あるいは後遺障害に對します最高金額というものをこの際大幅に引き上げていただく、そのことが重要ではないかと思ひます。また、それが先決ではないかというふうに率直に大きく期待をしているためでしょうか、そういうふうな私どもとしては考えるわけでありまして。

それから、この事業内容、第三十一条に触れられているわけですが、三十一條の前半の事項につきましては、主として事業用の運転者を対象にされているようでありまして。ところが、昨年の交通事故のことにつきましてはつい最近白書が出ました。それから一昨年の交通事故白書についても勉強をさせていただきましたが、昭和四十五年を境にしまして、交通事故の件数あるいは死亡者、負傷者が減ってきているということは、お互いに喜ばしいことだというふうに思ひます。統計上見ますと、事業用の交通事故あるいは事業用の運転者により事故によって死亡したり負

傷したりする事故と、それから自家用車との割合を見ますと、確かに自家用車——たとえば一昨年の例であります、自家用車一万台当たり二百三十六件に對しまして事業用が千三百三十六というふうな非常に多いというところは、統計の上では明確でありました。しかし、これは一万台当たりとかあるいは人口十萬当たりというふうなもので比較をすべき事柄でなくして、実際は走行キロあるいは走行状態と比較することのほうが正しいのではないかとはいえますが、いずれにしても、事業用の割合が多いことは事実です。しかし、絶対数におきましては、事業用の道路交通事故よりも自家用によります道路交通事故及び死傷者というもののほうが圧倒的に多い、これはいかなる事実であります。それも、自家用の場合、具体的に数字を調べてみますと、昨年の場合あるいは一昨年の場合にも約四十萬件あるわけでありました。俗稱マイカーなりあるいはトラックというものがその大部分を占めているわけでありました。

そこで、私も昨年の十月に東名高速道路で一晩実態調査をしたことがあります。それは青ナバーとかあるいは白ナンバーにかかわらず、実際に東名高速を走っておりましてトラックについてほとんど全車両を当たりました。あるいは全運転手に聞きまして取材調査を行なったわけでありましたが、東名高速を走っておりましてトラックの半数以上が実は過積みをしているわけでありました。五トンの車に八トン、あるいは十トン車に三十五トンというふうな過積みをしているわけでありました。そういうふうな過積みによる事故というものが絶えない。ですから、私も事業用の運転労働者としても十分に注意をしなければなりませんし、また、当然だと思ひますけれども、事業用もさながら、自家用の問題につきましても、十分交通事故対策といひますか、安全輸送対策を講じていただかなければならないというふうな強固な願望をしているわけでありました。

そういう例をばしょってちよつと申し上げますが、四十六年の実績で、バス、これは営業用であ

りますが、千三百八十九件事故がありまして、なかつた運転者が三百八人、タクシー三千七百七十九件と、件数は非常に多いわけですが、四百三十四人、トラックが千八百九十件と、件数はバスより少し高いわけですが、過労とか過積みという問題が非常に大きな原因をしているというふうな私どもとしては考えるわけです。

それからもう一つ、統計の上でも、あるいは私どもの調査でもそうですが、無免許運転があるいは酔っぱらい運転ということについて、私どもとしても非常に関心をもち、具体的にそういう事業者がある場合については、私ども十分経営者と交渉をしているわけですが、昭和三十七年の国会の中での記録によりますと、鉄道の機関士に鉄道を卒業したOBの方が臨時雇用員として運転をするということとはよくないということ、十年前前そういう議論がされた記録を読みましたけれども、無免許運転と酔っぱらい運転が最近一、二年の例でいまして八多から一二多くらいあるわけでありました。ですから、私どもこういう過労、過積み運転とかあるいは基本的な無免許、酔っぱらい運転というものを撲滅することによって相当部分の事故は解消できるんじゃないだろうか。そういう意味で、現行法を十分に活用していただいて、私ども自身も努力をしていきますけれども、ぜひそういう面についての御配慮、御検討をお願いをしたいと思います。

時間がありませんから、最後に、私ども交通事故をなくす立場というところをつくづく考えるわけですが、その意味でこの法案全体を読ましていただきますと、交通違反の問題について非常に独創的な考え方が盛り込まれていることについては、十分に理解がいくところでありましたけれども、やはり事故が起きたあとの始末というふうな感じがしてならないわけでありました。ぜひ、根本的に事故をなくしていく、こういう立場で先生方の御努力をいたしたいし、また、私どもぜひその道について努力をしていきたいということを申し上げます。

まして、簡単にありますけれども意見にかえる次第であります。(拍手)
○久保委員長 以上で参考人からの御意見の開陳は終わりました。

○久保委員長 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 本日は、各参考人の方々にはお忙しいところにもかかわらず、おそろいでおいでいただきたいへん貴重な御意見を拝聴いたしましたことを、衷心から厚くお礼を申し上げます。次第でございます。

私に割り当てられました時間、たいへん短うございますので、簡単に質問を申し上げて、お答えもなるべく簡単に、ひとつ時間のからぬようにお願い申し上げます。

まず最初に、山口参考人にお伺いしたいのでございますが、わが国の状態として、自賠責のほかに任意保険というものが非常に普及率が悪かったと思うのですが、最近相当普及してきていると思うのでございますが、その点は何の程度伸びつつあるか、ちよつとお伺いしたいのであります。

○山口参考人 お答えをいたします。

ただいま片岡先生からお話ございましたが、いままで自動車保険、特に人身賠償保険の伸びはわりあいになかなかたつたわけでございますが、ここ十年くらいの間に、いま一番この伸びを主にして伸ばしておりますものでは、大体いま五〇％ちよつとこしたところじゃございませんでしょうか。それでもう少しやらないといけません。先ほど玉井さんがおっしゃってございましたが、自賠責が少し足りない、だからもう少し任意金をふやせというところでございました。この点で、金額ばかりでなく、皆さんにひとつ任意保険に入つていただくことに努力をしたいと考えております。

○片岡委員 ただいま五〇％程度に伸びたと伺ひましてたいへん心強く思いますが、これは諸外国

に比べましてまだまだこの任意保険の加入率が少ないと思ひます。これはもつとも伸ばしたいただかなければならぬと思ひます。先ほど玉井参考人からもお話ございましたように、五百万円に對して三千万円くらいという見当はたいへん貴重な御意見だと思ひます。したがって、この差額についてはやはり任意保険で埋めていくということが、被害者救済の立場からたいへん大事なことだと思ひます。

つきましては、私は、先ほど山口参考人からお話ございました事故防止、被害者救済の点についても、協会としていろいろお骨折りをいただいておりますこととでございますが、諸外国の例を見ますと、保険会社の交通安全運動に対する投資というものが相当大きなものになっております。

そういう点から申しまして、先ほどいろいろ御説明がございましたが、全共運の黒川参考人の御意見では、かなりいろいろの点でリハビリテーション施設とかその他のいろいろの交通事故ゼロ対策というところで相当強力な事業をおやりになっておるようでございます。それに比べて、どうもそのことを言いくいのでございますが、損保協会のほうでは、その方面における関心が薄いといひますか、あるいは具体的な事業に対する助成といひますか、寄付といひますか、そういう面にもつと思ひ切った措置を講じていただく。ことに最近、この数年間非常に事故が減つております。これは私は、交通安全運動が相当定着をしてきた、そういうことだと思ひます。それが、交通安全運動をやつておるいろいろな諸団体、ことにさつきお話し

の全日本交通安全協会は一番中核になっておると思ひますが、そういう運動の結果生まれておると思ひますので、そういう方面に対する御関心をいままで以上にお持ちいただかぬわけにはいかぬのか。私はその点を御意見を拝聴したいと思ひます。

○山口参考人 お答えをいたします。

たいへん手痛い御質問でございます。実は私どものほうも、こういうことに対してはもう当然のことながらたいへん関心を持っておりますし、ま

たやっております。でございます。ただ、何と申しますか、非常にまとまった大きなものでかんとやるというようなことを実はやっておりません。ものですか、そういう先生のようなお話があったのじゃないかと思いますが、それでは、私も実際にやっておりますようなことを申し上げたいと思っております。

この自動車保険というのは、先生方も御案内のように、始めましてから任意保険も自賠責の保険もずっと赤をやっております。ようやく二、三年黒字に転向してきたというようにございまして、したがって、人情と申しますか、どうしても赤字であればいろいろな寄付もちびるというようになことは実はなるのでしょうか。そんなことではございまして、しかし、われわれ損害保険会社として、また、協会といたしましては、協会というのは六十一年と続いているような協会でございまして、やはり人並みなおつき合いということとはしなくちゃならぬ。そういう意味で、各団体でいろいろな運動をなさっている諸団体があるわけではございまして、そういうこととに對しましては、そのつど幾分のことをずつとやっております。しかし、それではやはり何となく目につきますものから、昨年からは、自動車保険料のうちから、あるものをこへ出しまして、そして、これで寄付を申し上げることにしようということになっております。昨年も約二億、こしも二億ということですが、これはおそろしく少しく金額が上がつていくと思いたすけれども、それはやはり各団体に対しての――その各種団体と申しますのは、たとえば今竹さんのところと申してよろしいかどうか知りませんが、そういうところで何か運動をおやりになるとか、あるいは官庁でもじきじきに交通安全のための運動をなさるといふようなときの寄付とか、そういうふうなもので大体二億円ぐらいのは出ることになると思っております。これは主として交通安全の教育とかあるいはキャンペーンとかいう、そ

ういふふうなことに使われると思うわけでありまして、もちろんNHKに對してもそれを差し上げるとか、NHKの事業団ですね、そんなことをやっております。

それからもう一つ、交通債というのが実はございまして、これは昭和四十年に、実は各都市で交通事故の多いところに交通信号機をおつくりになつて、そしてそれを改良したいというふうなお話でございまして、昭和四十年に、これは地方債でございまして、五億、毎年毎年ずつとそれを重ねてまいりまして、今日まで約八十億円ぐらいな交通債、これは信号機の設置、改善というふうなことに使われておる。このために相当に交通事故が減つておるということを確信しております。これも毎年続けるわけではございまして、これは十五億円応募しております。

それからもう一つは、自賠責審議会が出たことではございまして、自賠責のほうの滞留資金がございまして、それに対する運用益というのがございまして、ですから、これは政府のほうでもそれに対するいろいろな御事業をなさっているわけではございまして、私どものほうといたしましては、これを全部区分経理を明確にいたしまして、これはその会社がつてには全然手をつけてはいけないうことになっておる。ですから、そういうことになっておまして、それを利用するということになっておまして、昨年はちょうど日本赤十字社関係、これは交通安全の救急医療が非常に手薄になっておるようではございまして、それに十億円、それから社会福祉法人の恩賜財団済生会、このほうもやはり救急業務のほうでだいぶ手薄のようにお聞きしましたので、このほうに五億円差し上げておきます。おそろしくいふのは、ずっと続いて差し上げることにしたいと思います。また、警察庁あるいは消防庁関係で、白バイをおつくりになるとか、それから救急自動車、そういうものを差し上げるというふうなことにしております。

○片岡委員 ただいま前向きな姿勢にだんだん移行しつつあることを承りまして、心強く思う次第でございますが、何と申ししてもヨーロッパ各国でも、いろいろ調べてみましてもクラトリウムというふうな組織をつくつて、そして交通安全に對する大きな費用は、やはり保険会社が主となつてほとんどこれを負担しておる。これは結局、運動が効果をおさめて事故が減れば、それだけ収益が多いのですから、やることに大いに意味があるのではございまして、そういう意味で、ひとつ從來以上を目を開いておやりをいただきたい。

たとえば、私は、もう時間もございませぬので申し上げませんが、玉井参考人のお話を聞きました。例の遺児育英資金の募金のときでも、自動車工業会のほうは十億を出しておる。財界から五億七千万。国民一般の中へ入っているのかどうかはわかりませんが、私はこの中へ大きく保険会社というものが入っていただきたい、こう思つておつたのが、顔を出しておらぬ点が残念なんです。いろいろあちこちと福祉施設その他に御寄付をなさつておられるようではございまして、さうですが、さらに一そうその点について大きな開眼をお願いしたい、こういう希望だけを申し上げておく次第でございます。

それから、交通安全協会の今竹参考人にお伺いしたいのでございまして、先ほど、お話によりまして、非常にいろいろの事業をやつておるが、そしてまたいろいろの団体から若干の寄付金なり援助資金をもらつておられるけれども、手持ち資金を出さなければいけないというふうな運用のしかたなので非常にやりにくい、こういうことでございまして、安全協会はもとと会費制度で、各交通安全協会からの会費でわずかにやつておる協会ではございまして、大きなものは、手持ち資金というものはないと思ひます。国際的にいろいろ交通安全運動というものが大きく伸びつております。ことに自転車、例の少年の自転車乗りの優勝カップに国際大会というふうなものは、これは各年度出ておると思ひますが、あれは日本も参加してからだいぶ長いことたつておりますから、日本で開催す

るというふうな段取りにもなると思ひます。そういうことがどうなつておるのか。そういうときなどに、これらの運動にも相当の金が必要と思ひますが、そういう金の準備というのはなかなかできないと思ひますが、どうなつておりますか。

○今竹参考人 私ども事業を実施いたしますに、たとえば船舶振興会あるいは自転車振興会等からも補助金をいただいているやうなところですが、これはもう当然のこととして、自己負担金を負担しなければ補助はいただけませんので、自己負担金を出してやつております。せめて国の関係だけでも、こういうお願いをいたしたわけではございまして。

(委員長退席、太田委員長代理着席)

ただいま御質問のございました自転車の安全な乗り方教育の問題、これは国内的にはたいへん盛大にやつておつて、いろいろと改善、くふうを重ねてまいりたいと思ひます。

実は外国の関係につきましては、先年来東京で開催してもらいたいという希望があるのでございまして、この場合のヨーロッパ諸国の交通安全協会としては、金がないので日本側で東京・パリ間の航空費を持してもらいたい、こういう要望がありまして、それはおかし。私も参加する場合は、常に日本の交通安全協会が費用を調弁してきておつた、外国の場合、相互主義でそちらで費用を負担してもらいたい、こういうことでまだはつきりいたしておりません。

それから実は、こしアフリカであったのでございまして、いままでの実情を見ておりますと、子供がたいへん疲れます。このことについてはいろいろな問題もあるので、国際的な参加をしづらく取りやめて、そのかわり、その精力をもって日本の国内における参加を広くして、自転車を通ずる交通安全を普及させるという方向に持っていきたい、かように考えております。

○片岡委員 私は、子供の自動車乗りの国際競技というものは、あれはたいへん子供に対する国際知識を増すというのみならず、子供の時期か

ら交通安全を通じて仲よく手をつないでいくという空気を一つつくっていく上において、非常に大きな影響があると思うのでございます。いまのお話のように、疲れたとかいろいろの弊害も若干出たというところやむを得ませんが、できれば、あれはやはり一つの子供のオリンピックのようなものでございまして、ですから私は、やはり御理解のあるそれぞれの御寄付によって、ああいうものが日本の国で行なわれるということは一つの大きな意味を持つておられると思うのでございますので、その点またお考えいただきたいと思ひます。

〔太田委員長代理退席、委員長着席〕

それから、もう時間がないので簡単にお伺ひいたしますが、交通安全協議会は、政府からいろいろ補助をもらって研究をやっておられるようでございますが、これは朝野のいろいろの方面の交通技術に関する学者がほとんど網羅されておられると思ひます。あの方たちが、研究費が非常に不足しておるので弱っておられると思ひますが、それらの点の実情をちよつとお聞かせいただきたいと思ひます。

○今竹参考人 私は、日本交通安全協議会の非常勤理事をつとめておりますので、その関係で御説明申し上げます。

交通安全協議会の財源は、学者等の会員、これは社団法人でございまして、そのわずかな年会費が主たる財源、そのほか民間企業その他の篤志家の若干の寄付をいただいております。そこで、いま先生からのお話のありました科学技術庁その他、各方面からの委託研究を実施いたしておるのでございますが、この委託研究というのは年度によりましてあつたりなかったりということで、ある年はたいへんにいいのでございますが、ない年はたいへんに困る。しかも委託研究は、研究費は全額いただけるのでございますが、やはりこの研究を実施いたしますには、事務的ないろいろな職員の人件費でありますとか、そういういろいろな問題があるのでございますが、そこまでは委託研究費で出していただけないという問題があります。

して、いわば、事業規模の不安定とか、あるいはそういう職員等の事務運営経費という問題についてどうすべきかということも、関係者の間でたいへんに悩んでおられる状況でございます。

○片岡委員 他の方にもお伺ひしたいのですが、時間がありません。

それで、結びといたしまして、私は、要するに最近交通事故が非常に減つてきた。最近出ました、いま、手元に配られました昭和四十七年度の交通事故白書、統計を見ましても、去年よりさらに事故件数、死者、負傷者ともに減つておられることは、たいへんよいことだと思ひます。これは、交通安全運動がようやく定着をしてきて、国民の間にも理解を得るようになってきた。ただ、いま新しくいなかで道路が舗装されて、あるいは拡張されてりっぱな道路ができる。そうするとそのとたんに事故がふえるという現象がいつもつきまとつておられるのですが、それがしばらくたつと定着をしてまた事故が減る、こういうことでござい

ます。ということば、施設の整備拡充とともに、やはり交通安全教育というものを今後一そう徹底しなければならぬ、そのことによって交通事故を、絶滅まではいかなくても減らすことができるという、一つの大きな希望が出てきたと思ひるのでございます。そういう意味において、各方面でこの交通安全運動がさらに大きく伸びていかなければならぬと思ひますので、そういう意味で、今回自賠法の運営基金が黒字に転化した、そういう点で、まあ諸外国でも、英国でもスイスでもさつき話がありましたように相当多くの国費をこれにつぎ込んでおる。これは政府自身が、官制の運動になつてはまずいので、やはり下から盛り上がる交通安全運動でなければならぬ。したがいまして、民間のそういった交通安全運動のいろいろな諸団体、諸機関にさらに大きな一つの運動資金を提供することによつて、私はこの運動がもっと大きく伸びていく、こう思ひますので、ひとつこの自賠法の基金の運営についても、また、保険のほうの基金その他についても、ぜひ格段の御配慮をお願いし

て、この運動がもっと大きく伸びるようにしていただきたいと思います。これを希望いたしますので、私の質問を終わります。(拍手)

○久保委員長 井上泉君。

○井上泉委員 全国共済の黒川さんにお尋ねするわけですが、全国共済が自動車の損害保険を始めるわけ、そしていま三百六十万台というたくさん車の保険を扱つておられて、そうして交通安全、自動車事故その他に対するいろいろな施設経費として今日まで約百億程度のものが支給をされておるといふことを聞きまして、非常に感心をしておるわけですが、これは別段無理な、これによつて行き詰まるかという御心配はないでしようか。

○黒川参考人 井上先生のお尋ねの点でございしますが、そんなに一生懸命にやつて、おまえのほうは行き詰まる心配はないのかという、そういう御趣旨のようには承りました。私もやはり農協の中の共済事業をやつておりますので、その制度自体がつぶれては困る、経済的な問題ですね、それは十分考慮いたしておりますが、まあとにかく、自賠法制定という独立した区分経理の中で、いわゆる掛け金の滞留している間の金利が出る、それと、最近五カ年間の契約が経過して、普通ですと、それで終わつて、残つたものは剰余金となるわけですが、大体支払いが終わつては、なお残つたものも将来のために手をつけないうで別に積み立てるというので、調整準備金という名前でも運用する。その中から、監督官庁と御相談を申し上げまして、これこれにこれをこういうふうに使つておるという相談をして、承認を得てやつておりますので、その範囲でしか実はやれないのであります。ことに農村はいろいろおくれておりますので、幾らでもやらなければならぬのですが、そういう一つの限度があつての上でやつておりますので、そういう運用準備金なり調整準備金というものが

今後どれだけ出るか実はわからぬのですが、出た場合にはできるだけそういうことに使わしてもらいたい。私どもの希望としては、国のほうの再保険勘定に六割行つておりますから、そのほうにも相当出るわけで、それも相当積極的に模範的にやつていただきたいというのが、実は日ごろの念願でございます。

それだけです。

○井上(泉)委員 非常にけっこうな考え方であるわけですが、そこで、いまの農協共済が扱つておる自賠責、自動車保険は、損害保険協会のほうで扱つておられるたとえば日本じゅうの業者のランクからいふとどれくらいになっておるでしよう。これは保険協会のほうで調べになっておられると思ひますが、山口専務さんにお尋ねしたいと思ひます。――黒川さんのほうでもどつちでもわかつておるほうでけっこうです。大体何番目ぐらいですか。

○山口参考人 お答えいたします。農協のほうの数字は私も実際よく把握しておりますので、(「商売がたきじゃなあ」と呼ぶ者あり) 商売がたきで……。そんな状態でございまして、いま黒川さんと私とお打ち合わせをいたしまして、大体八と二ぐらいの割合で、私どもが八で黒川さんのほうが二というところかと思ひます。

それから、いまの順位ということでございますが、この順位ということになりますと、上のほうから、いま損害保険のほうでこれをやつておるのは十九社が窓口をやつておりますが、そのうちで、見当でございしますけれども、三、四番というところやございしませんでしようか。どうぞひとつこういうことで……。

○井上(泉)委員 私の資料で保険上位十社の関係と農協の関係と、こう調べましても大体そういうふうな程度になるわけなんです、ところが、そうなりますと、共済が百億出せる、それでまだ、運輸省がもうちよつと考えてくれれば、もつといろんなやりたいことがやれると、こういうことを

言われておるわけですが、それから比較すると、保険会社ですから、これは株式の配当もしなければならぬだろうし、あるいはまたいろいろの方面への寄付、その中には国民協会への寄付もあらうと思いますし、そういう点から一がいにはいいなと思います。いま農協共済の常務さんのお話を聞いてちょっと恥ずかしい感じがしやせんか、こう思うわけですが、保険協会のほうではもっと思い切った、二億ぐらいどこへどう出しておるか、わからぬということではなしに、もっとこの金を交通安全対策のために使うような、そういう御心境にならないものかどうか、御見解を承りたいと思います。

○山口参考人 たいだいまの御質問でございますが、私どものほうも、最初申し上げましたように、滞留資金の利息でございますね、それは別経理をしてまだずっとためてあります。これはいま手を触れていないというだけでございまして、これは当然、これをどういうふうにするかということとは、昭和四十年の十一月自賠責審議会の答申になっておりますが、保険料を下げるとか、救急医療に使うとか、それから交通の事故防止と、そういうふうなものに使えということになっております。これをどういうふうに使えよかということとは考えておりますが、また、実は結論を得ませんでそのままにしてあります。当然、何かにまともして使わなくてはならぬ、こんなふうな考えでおります。

○井上(泉)委員 何かにまともして使う。農協が大体全体の二割ぐらいの扱いで百億いままでに出しておるのですから、まだ出そうと思えば出せる余裕がある、こういう黒川さんの御意見であるし、私は出せると思います。私も農協の仕事に關係を持っておる者としても、これは十分出せる余裕はあると思うわけですが、ひとつ思い切ったものを、目に見えような出し方をひとつしていただきたいということをお願いしたいと思ひます。そこで、いま交通遺児育英会の玉井さんからいろいろお話を承ったわけでありまして、過日は新聞紙上でもそのことが、いわゆるもう善意だけに

はたよれない、こういうことで非常に苦境を訴えられておるわけですが、今度の事故センターが交通遺児の問題についての奨学資金を出す、こういうようなものを育英会に業務を委託するとかいうようなことをやる場合には、それを受け入れてやるだけの体制があるかどうか、その点を承っておきたいのです。

○玉井参考人 たいへん失礼ですが、先生若干混乱されているのじゃないかという点があるのです。いまのセンターでお考えの分は中学卒業までの人たちの生活資金で、私どもが高校、大学を受け持っているわけですが、私どもがもし委託を受けましたときは、十分にやる能力がありますし、たいへんこれも僥越ですが、私どものほうでは、ただ単に金を貸すだけじゃなしに、いろいろな機関誌を通じたり、卒業までに一泊二日の研修を行ないまして、交通遺児との精神的なつながりを密にしておりますので、そういう意味ではセンターよりも、まことにてまえみそですが、教育には適している団体だというふうに考えております。

○井上(泉)委員 センターは義務教育の育英資金、こういうことになっておる、それであつたところは高校。だから、義務教育の育英資金の分も引き受けてやる、いわばセンターから委託を受けて、センターでやる事業をあなたのところ委託を受けてやるということができるかどうかというところをお伺いした。

○玉井参考人 小中学校につきましては、義務教育でもあり、たいへんな数の生徒さんがいらっしゃる。まあお金を送りますという限度におきましては私どもで十分まかなえますが、こまかく気を配って教育面での配慮をするということは、今後の検討材料になると思ひますが、このセンターの案としましては、教育費オンリーという形でもなさそうなのでございまして、ややセンターのほうが適しているのではないかという気はいたします。

○井上(泉)委員 そうですか。それでまた保険の關係に戻るわけですから、

も、こういうふうなセンターをつくられるということの中で、やはり自賠責の引き上げということが、いま何か任意の引き上げのようなことを片岡さんが質問の中で言われておったようですけれども、むしろ自賠責のいまの五百万を七百万なり八百万に引き上げて処置をされるような、そういうお考え方というものが、保険協会の間で頭に、構想の中に出されていなかろうか。やはり任意の限度額を引き上げて扱いはふやしてから、自賠責の限度額を、私どもも一千万以上ということをおっしゃるわけですが、そういうことをいわれているのは七百万とか八百万とかいうことをいわれているのですから、そういう点について保険協会の山口専務さんはどうお考えになっておられるか。

○山口参考人 お答えをいたしたいと思ひます。いま、自賠責保険の限度額は、死亡、後遺症の最高額が五百万、それから傷害の場合、上限五十万というようになっておるわけでございます。この金額をどうしたらよからうかということでありまして、先生方から御指摘がございまして、幸いにしましてだいぶ事故が減っております。そういう状態でございますので、それでは、事故が減ったということになりますれば、その保険料を少し安くするとか、あるいは内容を改善して支払いがいれば多くなるようにするとかいうようなことを講じなくてはならぬと思っております。それで、そういうふうなことを万般につきまして、先ほどの運営費の問題や何かもございしたものですから、いま慎重にいろいろ考慮しておるようなこととでございます。

ただ、五百万という数字が、私どもはこれで十分だというふうなことは決して実は考えていないわけでございますけれども、またそれかといつて、これを急に大幅に引き上げていただくというやうなことになるかと、これはわが身かわいさで言うわけでございますが、率直に申し上げて、われわれがずっと長いこと自動車保険をやっています、それから、自賠責保険も仕事をさせていたから十八年たつておるわけでありまして、そし

て、この自賠責保険というのが、もう国民の間にはほぼ定着しているのではないかと思ひますものだから、その内容をいかに改善していくかというやうなことを主眼に置いてひとつ考えていただきたいと思ひます。

それで、このごろ、この内容の改善というやうなことにつきましては、自賠責の上積みになっております任意保険でも、昔は酔っぱらい運転とか、それから無免許運転とかいうようなのは支払われないで済んだのですが、このごろではやはりそういうものも払うというやうなことに、だんだん自賠責に近づけたやうなことにしております。内容の改善をはかったわけでございます。そんなこととしておりまして、ですから、これは内容の改善その他全般を含めまして、慎重に限度額の引き上げというやうなことも対処していきたいと思っております。どうぞ諸先生方も、いろいろな事情を御勘案くださいまして、ひとつよろしく御勘案をお願いしたい、こんなふうに考えております。

○井上(泉)委員 それと同じやうなあれですけれども、自賠責の限度額、たとえば傷害の場合にはわずか五十万というやうなことでありますが、自賠責の限度額を、やはり責任額を引き上げることとは、交通安全対策上も非常に大切なことだと思ひわけです、そういう点からも、そして、交通遺児の対策をいろいろ考える中でも、自賠責の限度額を引き上げることとは、今日任意を引き上げることかといふことは違つて、大切なことではないかと私は思ひわけですが、その点、玉井参考人の御意見を承りたいと思ひます。

○玉井参考人 先ほどの片岡先生の発言の中に、若干やはり誤解があつたやうな気がするのです、私は短い時間に三つ提案をしたものですから、もう一度繰り返させていただきます。一つは、自賠責に關しましては、私は一千万に引き上げるべきだと思ひます。これは、七百万円という説が新聞あたりで出ておりますが、四十四年来四年たつて七百万円というのは、単に物価にスライドしただけで、実質的な引き上げにはなら

ないのではないかと、いう点で一千万円を主張しております。それが第一点です。

第二点は、任意保険も含めて、私はその一千万に任意保険の二千万円を強制させ、三千万の保険を強制するという新しい制度の検討が必要ではないかと申し上げたわけです。任意保険を強制するというのは、一見奇異な感じを受けられるかもしれませんが、ヨーロッパあたりでも、フランスで三千万円を強制しておりますし、西ドイツは五千万円を強制しております。イギリスは青天井でございます。所得水準からいいますと、一人当たりの国民所得がほぼ同じくらいあるいは抜いているフランス、ドイツ、イギリスが、そういうふうな高額の保険を強制しているというのを考えたときに、わが国では自賠責というものと任意保険、自動車保険というものが二本立てで、多少わずらわしい手続はありますが、自賠責が無過失責任主義にあるという、非常にこの自賠責のすぐれた点をそのまま残して、民営の任意保険をそこに上積みすることによって、補償能力を強くするということを申し上げたのです。これが第二点です。

第三点の新しい提案としましては、自損事故に対して従来は保障がなかった、そのために遺家族が非常に困っている、交通通見の中にもそういう子供がおります。今後自賠責が引き上げられなくても、いまのままですとそういう自損事故の子供たちは救われない。先ほど申しましたように、アメリカのノーフォルト保険という考え方の根底にありますのは、罰則は罰則、保障は保障と区別して、遺家族の保障に当たろうではないかという、従来の英米法の罰するところから、発展した考え方でございます。これを取り上げてはどうかという、この三点を含めた新しい保険制度を考えていけばいいのではないかと、こういうふうに申し上げたわけでございます。

○井上(泉)委員 もう時間ありませんので、ほとんど終わりたいと思います。

そこで、任意と自賠責との関係で、保険協会の

加盟の保険会社の関係では、自賠責のほうが多くて任意のほうの金額が少ないですが、農協共済の場合には自賠責の金額より任意のほうの比率は格段の大きさを示しておりますわけですが、私の資料では、自賠責が百九十七億五千八百萬、それから任意のほうが三百二十一億、こういうことで、これはい

を得て勉強させてもらいたいと思うのですが、いずれにしても任意と自賠責との関係では、非常に任意をかけておる。ところが一般の保険会社の関係では、自賠責はどうしてもやらなければいかぬからやっておるけれども、任意のほうはあまり無理にしないというところに交通被害を受けた者が困る原因があると思うのです。そういう点から、自賠責の限度を引き上げて、そうして交通被害を受けた者に対する補償が十二分にされるように、これは保険協会のほうではぜひひとつがんばってほしいと思うわけです。

○黒川(孝)参考人 いまお尋ねの自賠と任意の関係についてでございますが、四十六年度の自賠の掛け金総額が百九十七億、それは純保険、いわゆる純掛け金であります。それと、任意のほうは同じく四十六年度は百九十八億、金額では大体同じな感じがする。ただ、台数につきましては自賠のほうが多いと思います。ここではちょっと資料が欠けておりますが、ということでは、自賠の場合は、農村はモーターバイクです。原動機つき自転車はまだ比較的多い。その次は軽自動車、こうなっておりますが、自賠にはそういうものは入ります。任意の自動車共済にはなかなかモーターバイクまで入ってこない。その差があるかと思っております。概して、私も始めてからまだ数年しかたっておりませんけれども、自賠の場合には強制保険であるということでもかなりみな入ってくるわけですから、任意の場合はそこまで必要はないというふうな、農村の間では一般にそう思っておったのですが、最近になって、さき申し上げましたように農村の事故も非常に高まるし、それから損害賠償も非常に高額化したというので、おそれなして任意のほうにせひ入りたいという、気分的なものはどんどん変わってきております。いまのところは、台数の点では自賠のほうが多い。しかし掛け金で計算してみれば両方が同じぐらいである。したがって台数は任意が少ない。こういうふうに考えられておるわけでございます。

最後に、保険協会はぜひぶん金が、農協なんかとは比較にならないほど年間保険料があるわけですが、大体この金は、いま加藤君がやじで言っておったですけれども、土地買の資金とかいろいろな関係ですが、これはどういう方面に運用しているのですか。

○山口(孝)参考人 お答えいたします。

いまの保険料をいかに運用しているかということでございます。これは自賠責の金も任意自動車保険の金も、それから火災保険の金もすべて一緒にして、実は運用ということではやらしていただいております。御案内のように、保険会社の金というのは、不時に大きな金を即日引き出さなければならぬというようなこともございます。それで、できるだけすぐ金になるような換金性のあるものというふうなものをやっておるわけです。そういうふうなようにすることになりますと、一番いいのは銀行預金でございます。銀行、それから国債その他の公債、大体、資金の三分の一ぐらいはそういうことになっているのじゃないかと、ごいませう。それから、先ほど有価証券、株式でございます。それから、先ほど申しましたが、地方債とかそういうふうなもの、そういうものがやっぱり三割とか三割五分ぐらい。三割ぐらいでございませう。そういうふうなことで、それから貸し付け金ももちろんあるわけでございます。銀行預金と申しますか、そういうふうなものにわりあい多く実は運用していただ

ということでございます。そういう次第でございます。

○井上(泉)委員 もう終わりますけれども、大体事故があつてから保険金をもらうまで、そういうことで金利かせぎのためとかどうかしらぬが、非常に保険料の支払いがおそい、こういうことをよく言われるわけですが、死亡事故なんかの場合に、事故発生後保険料が支払われるまで、平均して大体どのくらいして支払われておるのですか。今度の事故センターでもそれがためのいわゆる立てかえとかいうようなことをやるようなことになっておるわけですが、これはいけば、これに要する立つかえの金利ぐらゐは保険会社が負担しなければいかぬ性格の金になると思うのですが、平均してどれくらいになっておるのか、そのことをお示し願うと同時に、保険金の支払いというものは迅速にやつてもらわなければならぬわけですので、最後にその点についての保険協会の専務さんの御意見を聞いて私の質問を終わりたいと思います。

○山口(孝)参考人 お答えいたします。

事故があつた場合に、支払いをおそくするということのようなことは実は非常に困るわけでございます。この点は厳重に私どもとしましては、即時できるだけお払いをするようにということを心がけてやっております。しかし、火災なんかの場合にはわりあい早く済みますけれども、自動車事故、特に人身事故の場合には、お互いの間の示談と申しますか、加害者と被害者の間の示談がうまくと、のわかないとか、それから非常な重傷を負つたために手続がおくれるとか、そんなようなことのために、火災保険の場合と比べてしまつてたいへんおそくなります。そういうことで、ただいま井上先生からおしかりをこうひつたと思うわけでございますが、統計で見ますと、大体一カ月以内に七〇％ぐらいを処理しております。それから三カ月以内に済むということになりますと約九〇％、こんなことになっております。ただし、し、けがの場合には一カ月ならばとにかく、二カ月も三カ月もということになりますので、こ

の点は各社によく注意をいたしまして、なるべく査定要員を早くたくさん投入するとか、そんなことをいたしまして、できるだけ早くお支払いをするようにということにしておりますし、これからもそういうふうにつとめさしていくつもりでございます。

ただ一つの例でございますが、昭和四十六年度の末に自動車事故の未処理のものがございました。それが、書類の受け付けをしてから三カ月をこえているというのが実は三万三千件あったわけでございます。事故は、御承知のとおり、そのときは七十七万五千件ありますから、八十万件あるうちの三万三千件でございます。それでその三万三千件、大きな数でございますけれども、どうかと思つていろいろ調べてみましたところが、その

○井上(泉)委員　どうかよろしくお願いいたします。

○久保委員長 次に、平田君。

Ｃ平田委員 交通事故問題、やはり何といっても事故をなくしていくという問題が大きな問題だろうと思うのです。自動車が非常にふえた、モータリゼーションでどんどんふやされたというような状況のもので起きているので、先ほども穂山さんのほうからお話がありましたけれども、何と

いますか。決して事業用だけに事故が集中しているのじゃなくて、比率としては多いといえるけれども、絶対数はやはりマイカーといわれる自動車による事故も相当数にのぼっているというお話がありました。

そこで私は、まず最初に穂山さんにお尋ねしたいのですけれども、過積みの問題、これはいろいろ問題になっております。なぜ起こるのか。どうしたらいいのか。それから当然のことですけれども、賃金制度をめぐる問題も、スピード運転その他に影響をもたすだろうと思うのです。そのことは労働条件をめぐる問題に深いかかわり合いを持っていると思うのです。したがって、この三点について穂山さんの見解をお伺いしたいと思っております。

（和山）参事人。過積みの問題というのは、簡単に
いえば覆載オーバーなんですけれども、最近は大
手の事業者よりも、どちらかといいますと中小
零細企業のほうが多くなっています。大手の事
業者は、ある意味では社会的な責任というものもあ
ります。それから労働組合もある意味では強い。
最近、時間短縮ということもありまして、事
実上大手の事業者は少なくなってきた。しかし、そ
のかわり、需要がたくさんあるわけでございます
から、中小零細が非常に過積みを行なっている。
これは私どもの調査でも、特に白ナンバー、営業
類似行為をやっていると思われる白ナンバー
に非常に多い。この点は十分に御配慮をいただか
なければならぬというふうに思うわけでありま
す。

も、一つには、業界の過当競争あるいはもっと具体的にいいますと、運賃のダンピングをお互いにやりまして、自分の会社で輸送力を確保していき、こういう悪い習慣がそのまま過積みという問題になってきているわけがあります。

それから労働条件の面でいいますと、賃金は、大手のトラックの場合におきましては、大体固定給という傾向が強いわけですが、中小零細

の場合には、固定給と歩合給で半々あるいはオール歩合給というふうに、賃金の支払いの体系からいいまでも、たくさん急いで運ばなければ餓にならぬ、こういう制度が実はあるわけです。これは私どもとしても非常に困った問題だということに考えます。これは、なくしていくいろいろの対策があるわけですが、青ナンの場合につきましても、率直に申し上げまして、事業主なりあるいは運行管理者の要請なり運転者に対する安全教育というもので、ある程度克服はできると思います。しかし、その他の一台限りとかある

っている白ナンバーの事業者あるいは個人で持っているような場合につきましては、これはある意味では生活がかかっていますから、そう簡単に過積みはけしからぬというだけではどうにもならない。もっと抜本的な問題について御検討いただく必要があるだろうというふうに思います。

どもとしては考えるわけです。

いるわけです。

それから労働条件の問題にしても、歩合制がかなりのウェートを占めていて、これがさまざまな形での運転者に無理をさせる結果を生んでいる。もちろん、都市部においてほとんど自動車が行き来しにくい。少しすいた道を通らなければならぬ、裏道を通らなければならぬということ、スピードを出して走るなどの問題も、事故を多くしている大きな要因の一つになっていると思うのですけれども、こうした点で総合的にやっていかねばならないと思います。

第二点としてお伺いしたいのは、いま、通行管
理センターというものがございまして仕事をして
いるわけですが、この役割割りについてどうお考え
か、また、問題点は何かということについて、禰
山さんの御意見を伺いたいと思います。

○磯山参考人 現在の運行管理センターについては、私は、現行の予算とか機構その他の中では、まあ精一ぱいのことだろうというふうにいわざるを得ないと思うのです。しかし、自家用車を含めて事故を徹底的になくしていくということになりますと、現在の機構あるいは予算その他では、私は無理ではないかというふうに考えます。

本来、営業用の車を持っているところにつきましては、社会的な責任だとかあるいは安全輸送という見地から、十分にとはいいませんけれども、それぞれくふうをしながらやっていることは間違いないし、また、管理センターの協力によって一定の成果はあると私は思います。しかし、交通事故の具体的な中身を分析してみますと、マイカーあるいは白ナンバートラック、なかんずく最近ではマイクロバスとか、それから旅館の場合のマイクロバス、それから類似行為をやっております運転者あるいは中小零細の企業者というところについて、もっと抜本的な手が届くような方法をとらなければ、交通事故の絶対数を減らすということとは不可能じゃないかと私は考えます。そういう意味でぜひ御検討いただきたいと思っております。

○平田委員　もう一つ稚山さんにお伺いいたします。

今度のセンター法案の中に、適性診断を行なうということがかなり大きなウエートを占めている。これは先ほどもお話ありましたように、遺児に対する対策のための金よりも体制をつくる金が大部分を占めてくるというような状況にあるわけですから、適性診断というものの有効性について、実際に事故を防止していく上で役割りを果たし得るんだろうか。しかも適性診断が事業用自動車の運転者に限られているという点から見てどうお考えか、お聞かせいただきたいと思います。

○磯山参考人 この適性診断といえますのは、現に運輸省も行なっておりますし、それから、たと

えは国鉄の労研であるとかあるいは大学の研究所というところで、車の型に応じ、あるいは道路の種類に応じ、いろんな適性診断というものが行なわれておることは事実でございます。私は、現在行なわれております適性診断というものが全部いいとは言いませんけれども、しかし、それぞれ文献に出されたりあるいは発表されたものをどれだけ活用していくか、運輸省のものにしてろ大学のものにしてろ、お互い運転者なり事業者がそれを十分に活用していくという努力があれば、かなりこの適性診断という問題は評価をされるというふうに思います。しかし、もし自家用の運転者を含めてやるということになれば、たいへんな対象になるわけでありまして、結局は薄く広くということになる心配があるわけでありまして、これは私どもの立場からいいますと、この適性診断のやり方、あるいは活用、あるいはこれの適用いかにによりましては職業を失うという問題が起きかねない可能性もあるわけでありまして、そういう点でいきますと、この中身についてはもっときめてまかしく詰めていただくことのほうがいいのではないかと、いうふうに考えます。

○平田委員 次に、玉井さんにお伺いしたいので
すけれども、運転者の免許証というのは国家試験
で行なわれているわけですが、免許証を与
える際の、適正に行なわれているかどうかなどに

ついで考えられたことがあるかどうか、もしあるとすればお考えをお聞かせいたいただきたい。

○玉井參考人 免許証の問題につきましては、私はむしろしろうといつてもいいと思うのですが、私自身のささやかな体験といえますのは、三十三年に自分が免許をとったわけでございますが、かなりきびしくやられたという印象があるだけでございます。ただ、免許証の再交付ですか、免許の書きかえ時におきます検査につきましては、その後三年ごとに参加しまして、年々簡単になつてきているという点に若干疑問を感じておりますが、先生にお答えするだけのものは私持ち合わしておりませんので……。

○平田委員 この問題はこの法案とかかわり合いを持っていくというふうに私も考えているわけですから、実際上免許証を与えておいて、あとで適性検査をやって、そしていいとか悪いとかとという話になってくるわけです。これ自体も二重の仕事ではないのか。書きかえをやる際にもきちんと適性診断ができていいはずなんだというふうには私は考えているわけです。——これは玉井さんにお聞きしたのがまずかったのかもしれない。失礼しました。名前を間違ってます……。

次に、もう一つ玉井さんにお伺いしたいわけですが、すけれども、千五百人の対象というのは、私もどう考えてみても——そして体制づくりにかなり金がかかけられている。もっとも限られた予算ですか、これは体制づくりにより一定の金が必要ですから、そっちへ回せばなくなるのは無理ないですが、道路の建設では七兆円以上の金を使っているのです。ばく大な金をかけるのですけれども、起こってくる人間の苦しみについて金が回されないうという状況、これはたいへんな問題だというふううに思うわけなのです。千五百人というので、これはどうしてこういう数字が出てきたのだらう。自賠責のほうから持ってくる金はこれだけだから、その中で施設をこれだけつくるといふと千五百人になってしまうのだ。こういうやり方では、しかも何百万人も対象があるわけじゃないです。

ね。限られたものなんです。ですから、これ自体おっしゃるように、ほんとうに国会で審議する上でたいへんな問題だなというふうに思うのです。

そこで、先ほども玉井さんおっしゃいましたけれども、さしあたり少なくともこれくらいいものは何とかならないかという希望や御意見がございましたと思うのです。これは先ほどおっしゃったように、あなたがおっしゃった数字でびしっと出ればまあまあということなんだろうとは思いますが、それでも、そういう状況の中で、千五百人という数字はいじくってみてもしょうがないのじゃないかなという気がするのだけれども、そこら辺はどうかうお考えか。

○玉井參考人 先ほど申し上げたとおりでございますが、かりに義務教育終了までの子供を八万人と見ます。そして極貧層三分の一、ボーダーライン三分の一、普通の生活状況の子供三分の一と見ましたときに、極貧層の三分の一を救済できるだけのものはしていただけるのが、数の上では最も妥当な考え方ではないかという気がしますから、八万人のうちの三三%なり三〇%なり、少し下げて二〇%なり、いずれにしても万という単位があがってこなければちょっとお寒い感じがいたします。

○平田委員 次に、山口さんにお伺いしたいのですが、すけれども、この金は自賠責のほうから出てくることになるわけですが、すけれども、そこで、自賠責それ自体の仮渡し金の利用状況はどれぐらいになっておるのか、これが一つ。

それから、たいへん支払いがおくれるのですね。十カ月ないし一年何カ月というトータルが出ておるのですが、私もずいぶん事故問題を持ち込まれてこずるのです。こんな時間のかかる仕事はないし、やっかいな仕事はないと思っておるのですけれども、まず、両者の間で話の合うのにえらい時間がかかる。その上今度は、手続をしてえらい時間がかかるわけですから、そういう意味で、もっと早くならぬのか、なぜおくれるのだらうかと

いう点について、第二点はお伺いしたいと思います。

それから、先ほど御意見が出ましたけれども、強制で一千万の補償、任意で二千万の補償をつけるべきだ、少なくとも、これくらいは必要だろうというふうに言われたわけですけれども、これは一体保険協会の立場から見てどうなるのだらうか。それから、先ほども玉井さんのほうから御意見が出ました自損の保険について、これまでなぜなかったのか、これからつくる考えはあるのかどうか、その点ひとつあわせてお伺いしたいと思います。

○山口参考人 お答えいたします。
第一番目が、内払いとか仮払いでございますね
その件数はどうかというようなお話でございます。

実は手元にはつきりしたなを持っております。しかしながら、この金額が、だんだん治療をしておりまして十万円いま払わなくちゃならぬということになりますと、すぐに内払いは御請求なさってよろしゅうございますから、そういうのは自然に内払いをするということになっておりますので、これもかなりな利用があつてゐる、こういうふうに考へております。

それから第二番目は、非常に支払いがおくれるのではないかというお話でございます。先ほどもちょっとお答えはいたしましたけれども、この人身賠償の支払いというのはなかなか簡単にいかないことが多いのでございますね。加害者と被害者のほうがお互いに譲り合うというふうなお気持ちになつていただければよろしいのですけれども、そうでない場合には非常に長引くというようなくとがあるものですから、これは自然におそくなると。しかし、先ほども申し上げましたように、私もどもといしまして、できるだけ早く被害者の方に保険金をお払いするということが大事であつて、またそれは心がけてやることにいたしておきます。先ほども申し上げましたけれども、大体書類が出てから一カ月以内ぐらいにしているのが七

○% 詳しくは六九%何ぼでございますけれども、七〇%のものはもう一カ月の間にできております。それから三カ月のうちに支払いがあつたというのは大体九割ということになっております。そんなことでございます。

重複しますからどうかと思いますが、この前も申し上げましたように、非常におくれておる期をずっとしさいに検討してみますと、どうも内払いや仮払いは受けているのだけれども、最後の締めくくりというのがつかない、最後の決算がつかぬということのために非常におくれてゐる。形の上ではそういうことになっております。

それからまた、書翰の不備というようなこと、しかし、ただいま平田先生おっしゃったように、この世間ではやはり一番苦しんでいる方がそれを訴えてこられますと、ほんとうにお気の毒だという事情が非常に私は多いと思います。ですから、そういうものをお聞きになり、また頼まれると申しますか、いろいろ泣きついてこられると、先生方もたいへんにお困りであると思うのでございますが、これはできるだけ自賠責保険の本質と申しますかね、つくられましたときの事情ですね、そういうものをお考え願って、そしてその方々はあまり無理のない程度のとこでやはり解決に進んでいくということに、私としては、日本国民全体としてこれはぜひやっていただきたいというような心を持っております。

それから、自損のことがございました。これはいまのところまだやっておりません。ただ現在は塔乗者の保険、ドライバー保険というものがございいますから、自賠償以外にそういうものを利用していただく、あるいはまた傷害保険を利用していただくとか、別途、いままでありましたようなけがの保険でございいますね、それで今日までやっていただいているような状態でございます。これをそれじゃいまの自賠に取り入れるかどうかということは、これは先生から御指摘がございましたとおり、重要な問題だと思いますが、ただいま実は

検討をしておるような、いろいろな制度が變わりますときにあらわれてくる問題じゃないか、こんなふうに考えております。

それから、ただいま自賠責を、いま五百万でございますが、これを一千万にしたらどうか、それからまたそれに任意を二千万にしたらどうかというようなお話でございます。

これは大体、いまについておる実情を申し上げますと、まあ五百万の自賠償の上に千五百万、ある方によつては三千万とか二千五百万とかいうのもございますが、大体は千五百万程度のものが平準均になつておりますでしょう。そんなことでございます。ところが御案内のように、このごろはいろいろな水準も上がつてきておりますが、この賠償の金額水準もだんだん、だんだん上がつてきていふようでございます。それから裁判所あたりでも、非常によくそういう事情を勘案しながら判決が出ていふような状態でございます。そういうことになりますと、どうしてもその五百万のままではいけません。それからまた任意も、千万や千五百万円では足りないというような感じでございます。それで、この自賠償と、その上に強制保険みたいなことにして任意のものをつけたらどうかというようなお話が先生からもございますし、また先ほど玉井さんからもあつたと思います。これは自賠償の強制保険というのは日本だけにあることでございまして、もう諸外国では自動車運転する人は必ず保険は、十分な補償能力を持つように保険をつけておくのがあたりまえだということにもなつておりますし、また、その保険を強制しておるようなわけでございますね。ですから、そういう意味で申しますと、いま自賠償と、それから任意保険もほとんど強制的なものにしてやはりおつけ願うということが必要じゃないか、こんなふうに考へている次第でございます。

○平田委員　もう時間もなくなりましたので、これで終わりたいと思うのですが、最後にお話願いたいのですが、私ども、少なくとも強制は一千五百万必要なんじゃないかというように、今

日猷階では「とんとん」とんとながっておりまして、すから、いつまでも追いつかないようなことをしていたのじゃしょうがないじゃないかというふうな考えているわけですけども時間もございませうので次の質問をさせていただきます。

黒川さんにお聞きしたいのですけれども、農協のほうでは病院も経営していらっしゃる。先ほどのお話ですと、非常に重要な問題が出されていると思うのですけれども、やはり、まず事故が起ったこのときが決定的に重要なようでございますね。そのときの処置のいかんで助かるか助からないかはきまるといわれているぐらいなんです。そういう意味で、この救急体制の現状について、まあ全般的でなくとも、農協関係から見られた現状についてどうしたらいいとお考えか、どんな状態にどうしたらいいとお考えか、これが第一点。

それから第二点は、病院経営もしていらつしやるわけですから、この病院の体制ですね。救急病院だからといってそこへ運び込んだ、ところがそこのお医者さんがいない、あるいはいるけれども、このけが人については自分では手の打ちようがない、それじゃ次だというような状態が当然あると思う。そういう意味で病院の体制、これは当然救急病院の整備や数の拡大の問題にかかり合ひが出てくるのだらうと思うのですけれども、そこいら辺をどうお考えになつてゐるか、お聞かせいただきたいと思います。

○黒川孝考人 農協の病院の關係についての平民先生のお尋ねでありましたが、農協の病院關係は厚生農協連というので、各県ごとに連合会をやつて、全国または厚生連でいろいろまた統括してやつております。私どもは同じ農協で共済連。だから、流れとしては二つ別になつておりますが、私どもの仕事の關係からいきまして、まわめて厚生連の活動は重要でございます。非常に關心を持っておるわけでありますが、まず救急体制のことで、医師の体制がどうか、それに関連したお尋ねでございましたが、厚生連關係の病院を見ておきますと、大体、厚生連の病院は総合病院

になっております。それが分院、診療所を幾つか
 持っておる、こういうかっこうで、いま申し上げ
 ますのはその本院に当たる総合病院の場合です
 が、これはその地方においてはいわゆる医療の中
 心、メディカルセンター的な役割りをどこでもほ
 とんど持っております。設備も、非常に金をかけ
 まして更新して、さらに新しい医療機械なり施設
 が出てまいりますと、そういうものを入れる。と
 いうことは、そういうものを完備いたしません
 と、まず第一に患者に申しわけないんだが、その
 以前に、お医者さんがなかなか来てくれないとい
 うこともあるわけですね。とにかく農村の病院で
 は、お医者さんをどうして確保するかということが
 が実は一番大きな問題、悩みの種でございます。
 それで、救急体制で、一番そういう急を要する、緊
 急体制に間に合うというには、いわゆる脳外科が
 なければならぬ、こういわれておるわけですが、
 ども、どうも日本では脳外科専門のお医者さんと
 いうのはきわめて限られた数で、そうこの厚生
 連の病院にも迎えるということとは実は不可能で、
 これをわれわれの農協の手でそういう専門家を養
 成するということも、これまた問題にはなってお
 るのですが、農村医科大学をつくるという案が出
 ておりますけれども、なかなかこれは容易じゃな
 いし、つくっても七、八年先でなければ実際のお
 医者さんが出てこない、緊急の間に合わない、こ
 れは結局困にやってもならわなければならぬとい
 うことで弱っておりますが、そういうことで、
 スタッフの点でとにかくほんとうに必要なものが
 十分得られない。しかし、それにしましても、救
 急医療体制をちゃんと整えて、そういう患者さん
 がかつぎ込まれればいつでも手当てができるとい
 うための体制は、いま各厚生連の総合病院も全国
 的な方針として非常に努力をいたしております。
 そういうこともありまして、私、先ほど申し上げ
 しましたように、今回、自賠責の運用益等の資金か
 ら、そういう厚生連の病院、あるいはは厚生連の
 ない県も実はまだありまして、そういうところは
 は、公的な病院にそういう緊急医療施設をつくつ

の方面に人を投入するようにいたしました。これは各社において大体手当てが行き渡っているのじゃないか、こんなふうに考えております。ただ、実際問題といたしまして、窓口の人が十分な知識に欠けていたとかいうようなことのためにお客さんに対して不満足感を与えているというようなことは、これはまことに相すまぬことだと思っております。十分に注意させていただきたいと思っております。

す。

それで、ただいま、保険会社の手が足りなくてサービスが十分でないために、ある特殊な人たちが中に入って保険金の請求をしてやったところが、それがどうもうまくいかなかったというようなお話かと思うわけでございますが、そういうことがあつてはたいへんでございますので、私どもといたしましては、これは何をおいても保険会社が自分の手でお客さんと直接に交渉をして、そして支払いを済ますということでないといけないと思います。もちろん、仲介にお立ちになる方もりっぱな方であつて、被害者の方の親であるとか子であるとか兄弟であるとかいう方がおいでになる場合にはそんなこともあまりないと思いますけれども、そういう点は十分に注意をいたしまして、せっかくの保険金が十分な効力を発揮しなかつた、何となく愛なところへ流れたというようなこと

とのないように、大いに注意したいと思ひます。
 こういうことのために実は各社の窓口強化とい
 うことも大いに呼号しているわけでございます
 が、それ以外に、先ほどもちよつと申し上げまし
 たかと思ひますが、会社を離れた損害保険の請求
 センターというものをつくっております。たゞい
 ま二十八カ所つくっておるわけでございますが、
 これをなるべく全国的に普及させていくというよ
 うなことにしたいと思つております。そうします
 と、そこには弁護士さんも来ていただくことにな
 っておりますが、こういう場合にはこういう手続
 をしたらいいたろうというようなこと、そんなこ
 とをひとつ親切によくお教えして、そして保険金
 請求がうまくいくように——うまくいふことと

ばが悪いかもしれませんが、スムーズにいくように指導していきたい、こんなふうに考えております。

それから、限度額のアップの問題で先生から御指摘がございましたが、日本の自動車を運転する人が、はたして自分が運転した車によって人をけがさしたりなんかしたときの賠償を十分にやる、やらなければならぬというふうな自覚、それがあるかどうかというところは、いろいろな観点があると思います。大体日本人であり、人間であるというところであれば、これは当然自分があやまちで人にけがをさせたという場合には、これは補償しなければならぬというところは知ってもらわなければならぬと思うわけでございます。しかし、そういうことにつきましても、考え方はそうであっても、まだまだ十分じゃないというふうなこともあるかと思っております。そういう点から申しますと、どうしてもいまの自賠責保険というふうなものがないと実際の運用ができないというふうなことになるのじゃないかと思っております。

それで、そういうことにつきまして、それじゃ自賠責保険とそれから民営と、いままでの二本立て、上積みになっておりますが、そういう形のままでいいかというふうなお考えもあるかと思っております。これは十八年前にできました自賠責が今日まで制度としては定着しておるわけでございますから、なかなかこれを急に改めるといふわけにはいきませんでしょう。それからわれわれ民間としては、このごろ民間保険会社もそれぞれ人もふえますし、それから体制も整ってきております。保険と名前がつく以上は民間でやってくれるのじゃないか、こういうような気持ちを持っているというところを申し上げてお答えといたしたいと思っております。

○玉井参考人 沖本先生の御質問の答えになるかどうかはわかりませんが、私はこういうふうに考えております。

自動車は本質的に凶器である、しかし、非常に便利だし、経済的にいろいろな利益をもたらすの

で使用が許されておるのだ。いわば許された危険である。これはヨーロッパあたりでもそういう解釈だと思えますが、許された危険、つまりその使用を許す限りは、政府がきちっとその保障体制というものをしなければならぬ、そこから強制保険という考え方が出てくるのではないかと思います。

それからもう一つ、さっき申しましたアメリカのノーフォールト保険の法案作成の原案を書いた弁護士に会ったときに言いましたのも、アメリカの調査によると、ちよつと数字は忘れましたが、自損事故のかなりのパーセンテージはその運転者には罪がないというふうな数字を出して説明しておりました。つまり自動車というものは、国民がこのようにたくさん自動車を使いますれば、ある程度の確率で必ず事故が起こる。それに対してやはり社会全体でカバーしようということをしななければならぬ、それが強制保険だと思ふ。ですから、ドライバーの意識がどの程度進んでいるかどうかというところは別にしまして、自動車の使用を大幅に許すすべし、やはり国が事後、事故を起こしましたあとの保障対策について十分なるものをしておかなければ、これはやはり政府の責任になるのではないか、こういうふうに考えております。

○沖本委員 最初にも玉井さんおっしゃってられたのは、こままでいろいろ問題点が出てきたのは、政治の責任であり、自賠責の制度が十分でなかった、それから任意保険が十分でなかったために、その被害者の救済が十分行き渡らなかった、こういう点についてお話しをございましたが、平田さんがおっしゃったとおり、私たちの党も、自賠責は一千五百万くらいに上げたほうがいいという考え方を持っております。

そこで、いま御説明になった点とあわせてみまして、言にくい点もあるのじゃないかと思ひますけれども、いままでの経過で、数字の上からは政府から出るものは非常に少ない、こういう御指摘があったわけですが、それは一体政府

自体は、いまの御意見のとおり、全体的に国が保障するなり、あるいは国民全体としてこういう問題をカバーしていかなければならないという考えのもとに、いろいろな機構なり考え方が動いているようにお見受けになりますか、あるいはずっと後退したものの内容であるか、そういう点について御意見を伺いたいと思ひます。

○玉井参考人 ずっと後退した内容だと思ひます。それはやはり交通遺児が貧困であるというところがすべてを物語っていると思ひます。私はやはり、自賠法ができましたのは、これは世界に誇っている法律だと思ひます。無過失責任主義に近いという点で。しかし内容が非常に粗末である。内容といいますが、数字が実際からは非常にかけ離れた低いところで終始してしまっている。それで、交通遺児が貧困であるというのは、まさにその保障政策の貧困さをそのまま移したものであるということ。私は交通遺児に対する自賠責からの補助金、これは育英会に対して年額三千万でございまして、ただいまのセンターでは毎月五千万を千五百人に支払うということになっておりますが、これはやはりもう一けたくらい多くあげないと、いままで十七年間にわたって自賠責が救い得なかった者に対する償いはできないというふうに考えております。

○沖本委員 先ほど玉井参考人のお話の中で、閣議了承のあと、遺児の育英会ができたわけですが、それについて民間からの出資が三十億集まったというお話があり、自動車工業会から二十億、あるいは一般の国民から集まったのが九億とか、こういう御説明があったように、メモの点の違ひはありますけれども、そういう中であつて、政府は四十四年、四十五年、四十六年、ずっと二千万ですか。それで四十七年になって、これはちよつと金額をメモしそこなつたわけですが、いろいろ経過を経ながら政府で足したの、いろいろ足すけれども、そういう民間からあるいはいろいろなところからの救済の基金と政府とのにらみ

合いですね、そういう点で非常に少ないという点をいまも御指摘になつたわけですが、そういう関係はもう一つ納得できないわけなんです、その状況についてお答え願ひたいと思ひます。

○玉井参考人 政府からいただいておりますお金は四年間で九千万円でございます。全国の学生さんが街頭で、あるいは小中学校で一円玉一つの一円募金をされた金額が一億二千七百万でございます。それから、黒田さんのところの全共連さんからいただいた金が二億二千万でございます。そして先ほども申し上げましたように、国民の零細なお金が集まって九億幾らになっているわけでございまして。子供たちが一円玉一つ持って学校で募金をしてくれた。学校の数も一校をこえております。そういう国民の善意が九億で、政府のお金が九千万であるということについて、それが多いか少ないかは皆さんの御判断におまかせするわけですが、いづれにしても、こういうインフレの中で教育費が二倍になった。もうこの善意というのは、おそらく千万人から二千万の国民から寄せられた善意が九億の半分は木の葉になった。こうなつてきますと、私たちは、日々募金をしておりましても、非常なむなしさと不安を覚えるわけですが、やはり先ほど申しましたように、保障制度の欠陥から生まれた貧困遺児というものはやはり保障制度で救つていただきたい。自賠責の安さから出てきた遺児の貧困化というものは、やはり自賠責からお金をいただくのは決しておかしくないといふのが私の考え方でございます。いづれにしても、高進するインフレの中で、私たちとしては、実態に合う教育費を出しますと、つまり高校生に一万円を出すと五年しかもたない、こういうことでございまして。一千万から二千万の国民に対してこれだけのいいのかということでございますが、よろしくお願ひしたいと思います。

○沖本委員 いまのお話で胸を打たれるような思ひがいたしました、何とかしなければならぬ、こういう考えに立つわけですが、先ほど数

字をおおげになりました。一番悲惨な交通遺児ですね。遺児の教育の問題についていまおっしゃったわけですが、交通遺児全体について、救済するに一番必要な点はどういう点なのか。お金の面も御説明いただかなければなりません。われわれが一番考えなければならぬ点についてお答えいただきたいと思うのです。

○玉井参考人 交通遺児の問題というのは、先ほどの九〇％が母子家庭であるということ、母子家庭全体の問題になると思います。交通遺児になりますと成績が落ちてまいります。これはおかあさんが働きに出ます、かぎっ子になります。精神的に非常に不安定になります。成績がはつきり一般人と区別しますと悪くなります。性格がやや暗くなります。そういう問題につきましては、ですから経済的な救済策とは別に、やはり何か国民全体としての精神的なサポートをするというふうな民間のボランティア活動の必要性があると思います。私たち育英会が生まれましたのも、交通遺児を助ます会という青年たちのささやかなボランティア活動の中から生まれてきたわけです。やはりこういうものが全国に広がっていかねければならないのではないかと。そのボランティア活動といいますが、これは強制するわけにいきませんから、たいへんむずかしい問題だと思っております。おかあさんのつとめが非常に不安定なためにその傾向を助長しているとしたら、おかあさんに安定した職場を与える。たとえば地方公共団体の職員というふうな、安定し、かつその給料の面でも民間の中小企業より先行きよくなるというふうなところで雇用するような対策が必要かと思っております。いろいろほかにもあると思います。とにかく経済的な安定がまず解決しないと、非常にほかのいらい立ちが多くなりますので、その辺はさっきの教育問題——交通遺児育英会とかこのセンター法案の問題もさることながら、広くやはり交通遺児に対する御理解をいただきたいと思うのです。そして、先ほど来申し上げてます交通遺児育英会にしましては、この委員会が生みの親でございますから、

子捨てでは困るのです。あと始末をちゃんとしていただきたいということを繰り返して申し上げ、お願いしたいと思っております。

○沖本委員 限られた時間でございますから、また機会をあらためていろいろ御意見を伺ってみたいと思うのですが、一番最後のほうでございまして、自損事故に関する保険についてもう少し詳しく、これを導入したほうがいいのか、お考えがあらましたら、お述べいただきたいと思うのです。

○玉井参考人 これは自損事故を強制保険に導入するか、任意保険に導入するかの議論はあると思いますが、非常に単純に申し上げますと、強制保険に——自損事故以外のは重大なる過失がない場合はほとんど全額出すということで、事実上はほとんど全額出しておりますね。あれと同じようなかっこうで、とにかく事故が起こったときには一千万から一千万、七百万から七百万出す。それはどういうケースにつきましても、その遺家族のために生活保障的な、あるいは社会保障的な意味で出すというふうにしていただいて、あとの任意保険の部分につきましては従来どおりきびしい過失相殺をやっていかればよい、こういうふうな考えでおります。

○沖本委員 では、もう時間がまいりましたのでこれで終わりたいと思っておりますけれども、いまはからずとも、予定して質問をしていただけないのですけれども、悲惨な事情を聞きまして、委員長にお願いがあるわけです。

いま玉井参考人のお話の中にもありましたように、育英会は当委員会が生みの親だということになりますし、もう五年もすれば持っている資金がなくなる、こういう窮迫した問題もあるわけでございますから、委員長の採決でこの問題を重要視していただいて、政府に大幅な増額の申し入れをしていただきたいと思います。取りきめをお願いしたいわけでございます。

以上お願いしまして質問を終わります。

○久保委員長 わかりました。

以上で参考人に対する質疑は終了いたしました。

参考人各位には、長時間にわたり貴重な御意見をお述べいただきまして、まことにありがとうございます。委員会を代表いたしまして厚くお礼を申し上げます。

次回は明十四日木曜日午前十時理事会、午前十一時三十分委員会を開会することとし、本日は、これにて散会いたします。

午後零時五十四分散会

昭和四十八年六月二十一日印刷

昭和四十八年六月二十二日発行

衆議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局

Y