

第七十一回国会 交通安全対策特別委員会議録 第十三号

(五六)

昭和四十八年六月十四日(木曜日)

午前十時三十三分開議

出席委員

委員長 久保 三郎君

理事 大竹 太郎君

理事 中村 弘海君

理事 井上 泉君

理事 紺野与次郎君

足立 篤郎君

小此木彦三郎君

加藤 六月君

佐藤 守良君

山崎 拓君

野坂 浩賢君

平田 藤吉君

渡辺 武三君

出席政府委員

運輸大臣 新谷寅三郎君

出席政府委員

内閣総理大臣官

房交通安全対策

室長 秋山 進君

運輸政務次官 佐藤 文生君

運輸省自動車局 小林 正興君

委員外の出席者

警察庁交通局参

事官 寺尾 繁君

大蔵省銀行局保

険部長 安井 誠君

厚生省社会局保

護課長 中野 徹雄君

農林省農林経済

局農業協同組合

課長 佐々木富二君

委員の異動
六月十四日

辞任

齊藤滋与史君

板川 正吾君

同日

辞任

山崎 拓君

竹内 猛君

補欠選任

山崎 拓君

竹内 猛君

補欠選任

齊藤滋与史君

板川 正吾君

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。

この際、御報告申し上げます。

去る五月三十日の委員会におきまして、委員派

遣の承認申請を行なうこととしたのであります

が、都合により、取りやめることとしたしまし

たので、御了承ください。

質疑の申し出がありますので、順次これを許し

ます。太田一夫君。

○太田委員

適性診断に関しまして、これは警察

庁にお尋ねをいたします。

国家公務員であります場合に、現在、適性検査

を行なうという義務づけ、それから安全運転管理

者に対する講習を行なうという義務づけ、これは

道交法によって確立されておられるのでありま

すが、そう理解してよろしいか。

それから、現実に各省庁等は多数の自家用車を

保持をしていらっしゃるが、わが衆議院等に

おきましてもそうであります。そういう自家用車

の運転者に対する適性診断、これは現在どのよう

に行なわれ、そしてまた、安全運転管理者に対す

る講習はどのようにして行なわれておりますか、

お答えをいただきたいと思ひます。

○寺尾説明員

お答えいたします。

最初に、安全運転管理者につきましては、法律

で義務づけられておりまして、国家公務員、官庁を問

わず一般利用者と同一に行なっております。

総理府の規則によりまして、年間四ないし六時間

の講習を行なうというふうになっております。

次に、適性検査でございますけれども、法律で

義務づけられております範囲におきましては、国家公

務員、これは運転者に義務づけられておりますので、

免許を受ける際には更新の際に適性検査を行

ないませんが、ただ、それは非常に簡単なものでござ

います。目、手足の運動、反力力といったよう

な点でございます。おそらく先生の御質問の趣

旨は、今度の法案に出ておりますような心理試験

あるいは脳波試験といったようなところまで、ど

こまでやれておるかという趣旨であらうかと思ひ

ますけれども、その点につきましては、たとえば

心理試験につきましては、都道府県の警察官につ

いて行なっておりますけれども、その他の国家公

務員等につきましては、要請があればいつでもや

れるたてまえにございまして、あまり行

なっていないのが実情でございます。

○太田委員

運輸省の佐藤政務次官にお尋ねをし

ますが、いま警察庁の参事官からお話のありまし

たように、国家公務員といえども道交法の対象外

ではない、道交法の対象にされておられる。総理府で

定める台数以上の自動車の使用の本拠ごとに運転

管理者を置くということも義務づけられておりま

す。そしてまた、運転管理者に対しては講習も行

なわれておることです。ただ、運転

者に対しては、申し出によって簡単な適性診断で

あるということになりますと、今度あなたのほう

の御提案なされました法案につきましては、三

十一条第一項第二号によりまして、心理学的、医

学的というふう非常に微に入り細をうがった適

性診断を行なうという制度をおつくりになりました

が、それと著しく内容を異にする。格差をつけ

られたことになりましたが、それについて、なぜ

プロの専門の運転者だけそのように厳密にやり、

プロでないけれども、他人の生命を乗せあるいは

貴重な物資を載せておる白ナンバーの運転者に対

してはいまのような方針でよろしいとしたのか、

その区別をした理由というのを、あなたのほうの

立案の本旨であります。御説明いただきたい。

○佐藤(文)政府委員

自動車における事故防止対

策につきましては、いままでやっておったやり方を

抜本的にひとつ変えていかなければならぬという

かねてからの懸案事項でございまして、特に、営

業用の自動車における事故というものが、自家用の

プロでない事故に比較いたしまして最近非常に多

くなってきたというデータも出てきましたし、ま

た、営業面におけるところの事故というものが、お

客さんの要請によって、お客さんの希望によって

その運送をやり、しかもそれが一定の許可基準に

従って営業しているという面については、安全面

というものが確立されておるのだ、特に各営業所

ごとに運転管理者を置いて、それを免許の基準と

いたしておる、そういうことで、安全面について

は確立した体制で営業を実施しておられるという面

で、事故が発生するということについては、これはプ

ロでない自家用車の事故に比べてやはり社会的に

与える影響が非常に大きいと思うのであります。

したがって、今度の法案の三十一条の二項二号に

よりまして、その事故の未然防止というものを徹

底的に追求するためには、心理学的に医学的に両

面から未然に事故を防止するという対策をとらな

くてはならぬという考え方に立ちまして、したがって、心理面、医学面両面からより一そう徹底した事故防止対策をとることがよりよい方策である、こう考えて、そういう考え方の内容になっておるわけでありませう。

○太田委員 それは、そういう話を何回も聞きましてけれども、実際上いま白ナンバーの車の事故数が一番多いのです。現在、社会で一番問題にしておるのは白ナンバーの車あるいは一匹オオカミのダンブカー等を問題にしておるのでありまして、陸運局の監督を二重、三重に受けておるような青ナンバーのドライバー諸君に対するものじゃない。世間の目はそこに向いておるわけじゃない。もしも適性診断が必要ならば、道交法八十八条によって免許の資格の欠格事由というのが明らかにされていて、それに該当するときには、適性検査を行ない、免許を取り消すということになっておるのではありませんから、現状において制度に不足はない。それを、青ナンバーのみ特に取り上げたということとは、少なくとも青ナンバーの運転者諸君に対する皆さんの、慎重な配慮ではなくして、不信のあらわれたと思う。私も考えますに、自家用車の運転手に対する対策がいまのままでよろしいというのなら、もともと第二種免許を受けておるような人たちを中心とする青ナンバーの運転者に対する対策もいまのままでよろしいのです。

そこで、寺尾参事官にもう一度お尋ねしますが、道交法八十八条、これは青ナンバーであろうと白ナンバーであろうと、ともに適用され、百三条による免許の取り消しあるいは百二条によるところの適性検査の実施等は、青ナンバー、白ナンバーを問わず、両方とも行なわれるということなのでありませう。

○寺尾説明員 道交法のためにはそのようになつております。

なお、先ほどの点をちょっと補足させていただきますと、国家公務員というお問いでございましたので、私、それにおいてお答えいたしましたけれども、警察におきましても、都道府県の公安委

員会で事故を起こした者を行政処分いたします。その行政処分を行なった者に対して講習をやるたてまえになっておりますが、その長期、中期、悪質な違反者に対しては相当長い講習をやりまして、その中で、今度の法案に出ておりますのに近い適性診断を行なつております。またそのほかに、要望によってやつておるものが約八万人ぐらいい、今度の法案の趣旨と同じような適性判断も行なつておるといふことをつけ加えたいと思ひます。

○太田委員 総理府の秋山交通安全対策室長にお尋ねをいたしますが、いまお話を承りましたように、道交法八十八条に「免許の欠格事由」というのがありまして、その場合には、政令で定める身体の障害があらわれたとき、たとえばハンドルの等の装置を随意に操作できなくなつたというような場合には、百二条によりまして公安委員会は臨時に適性検査を行なう。それで、明らかになれば、百三条によって免許の取り消しということになるわけでありませう。こういう制度になつておる。だから、いまこの制度で全部網羅されておるならば、青、白の区別をする必要はないと思うが、交通安全対策の総元締めである総理府としてはどうお考えになりますか。

○秋山政府委員 道交法による適性検査の警察における取り扱ひの現状は、事故を起こした者たちについて行なつておるのが現状でございます。今回のセンター法におきましては、事故を起こした者に限らず事前に検査をするというやうなことで、予防効果をねらつておるものと考えられます。なお、運転免許の試験のときにそういうことを行なうのが理想でございますが、現在の非常に膨大な運転者数におきましては、そういうことがなかなか実現できないという実態から、こうした特に不特定多数の一般国民に影響のある事業に従事する運転者についてこうしたことを行なうことは、総理府としても、適正なことだ、こう考えておる次第でございます。

○太田委員 では、総理府の秋山室長さん、重ねてお尋ねをいたしますが、そうしますと、あなた

は道交法百二条の「臨時適性検査」という条項を理解していらつしやるのですか。これは事故を起こした者の適性検査じゃありません。制度として事前にやるのですよ。だから、道交法を厳格に適用正に実施することができたら、いまの三十一條第一項第二号の適性診断というのは屋上屋を架すことであるということになると言ふのです。

それからもう一つ、ついでにそのところの見解を承りたいのでありますが、「雇用者の義務」というのが道交法の七十四条にありまして、あなたはその基準によって安全運転管理者をきめまされたから、衆議院の自動車でも安全運転管理者があるのですよ。その安全運転管理者はいろいろなことを義務づけられておまして、たとえば過労運転等をさせてはならないということがあつて、車を使う方の荒いところもないかもしません。私もがはたから見ている上においては、ずいぶん衆議院そのものは足元の自動車の運転手諸君に対しては過労をしいておる。休憩室もない、就眠する部屋もないというやうな状態の中で、安全運転管理者を選定するあなたはその基準もあやふやな、これはつくつただけで、つくつておけば責任はそれぞれのところへいくであらうということであつた。あなたたちははたらかしにして、それで臨時適性検査の道交法百二条があるのかかわらず、事故の起きた者だけの適性検査——そうじゃない、事前にやる方法があるのです。こういうことがどうも制度として首尾一貫せぬように思うし、魂が入つておらぬように思う。総理府はすべての交通安全対策の総元締めであるの、まず百二条を理解していらつしやるのか、それです。たとえ衆議院の自動車のごとく、それぞれみんなやるさい人たちが乗せて走り回つておる運転手に対する安全運転管理が完全に行なわれておるか。それはどこでチェックしておるか。夜おそくなつたときなどは運転手諸君は家に帰れない。ところが寝る部屋もない、あるいは全部休憩室に入つたきには休憩する場所もないという状態が全く放置

されておる。あなたたちの足元ですよ。だから、これは少なくとも、道路交通法の所管である警察庁も、そんな国家公務員のことなんかどうでもいいわ、こうなる。大きな会社のこととは会社が自由にやるであらう、それともどうもいわずあ運輸省だけが、いま佐藤政務次官のおっしゃつたように少し熱心になつて、あなたのはうが少しオーバーランしたかもしませんね。熱心過ぎる。全体の交通安全のバランスがとれていない。総理府のバランス機能というのがこのごろは衰えて、それぞれがばらばらになつたということがわかるのですよ。運輸省だけある程度いいことをやるのですから。あなたのはうが少し行き過ぎてしまつた。

秋山さん、百二条御存じですか。それから安全運転管理者、国家公務員等白ナンバーの自動車を運転する運転者に対する安全運転管理者の事務は十分に達成されておるといふチェックが行なわれておりますか。そういう点についてお尋ねをいたします。

○秋山政府委員 道交法の百二条につきましては、先生の御指摘のとおりでございますが、先ほど申し上げましたのは、現状では運転者の数が非常に膨大なので、なかなかそこまでできないということとで申し上げた次第でございます。

なお、総理府令につきましては、実は私どものいわゆる総理府の内部の規定ではございませんで、道交法の施行に関する総理府令で警察庁の所管でございますので、専門のほうから答えていただきます、こう思います。

○寺尾説明員 お答えいたします。

法律を受けまして道路交通法の施行規則というのがございます。その中で、安全運転管理者を選任すべき企業といひますか、五台以上持つておる企業とか、あるいは安全運転管理者の要件、どういふ者を選任しないとか、あるいは安全運転管理者はどういふやうな仕事をしないかといふことを規定してございます。

○佐藤(文)政府委員 先生が言われました、運輸省のほうから少し先のほうに出過ぎたじゃないかと

いうお話がありましたのですが、私は、私自身も自動車の運転をやっておるわけでございます。そこで、この経験から見ても、道路交通法によるいろんな適性試験の検査と、今度のセンターの適性診断の相違点というものをこの機会に明確にしておきたいと思うのです。

それは、道路交通法の適性試験検査の目的は、運転適性の有無の判断をいたしまして、そして最小限度必要な一定の免許要件を満たさない者は不合格にする、こういうたてまえで適性検査をやつて、それを私個人もパスして免許証をもらつたわけですが、ところが、免許証をもらつた者がやはり依然として事故を起こす。それを根絶する必要がある。そのためには、今度のセンターの適性診断というものを実施する目的というものは、運転の適性をさらに向上させていく、そして運転免許の保有者にそれを実施して、その結果によって事故を未然に防止する必要な指導を積極的に行なうていくという、前向きな安全運転への指導体制をとつていくという考え方、ステップ・バイ・ステップの一步を上がつたところである、こういうぐあいに考えて、その内容を規定しているわけでございます。

○太田委員 どうも責任ある御答弁が警察庁、総理府、少しなかつたような気がするのです。昔はもう少し交通安全対策というのは熱意があったのですが、このごろどうも政府にないんじやないでしょうか。いや、今後大いにひとつ勉強してください。

わが国自動車の事故が、大体一〇兆ないし一三兆というのには無免許、酔っぱらいということがいわれておりますから、それで、そういうものの原因の追及ということに力を入れなければなりませんから、したがって、いままでの議論から言つて、自動車教習所の制度、免許の制度というものはこの際少し洗い直して見る必要もあるんじやないか。それで、免許は厳正でなくちゃならぬので、免許を受けたということで適性診断にはパスしておるということは、いまの政務次官のお話ではござい

ませんが、世間の人はそう思つておるわけでありますから、労働科学研究所とか大学の付属研究所とかの機関を総動員して活用をはかるということが必要だと思ふのです。

そこで、法案の内容の中に三十一条一項八号、これは「第一条の目的を達成するために必要な業務」を行なうと書いてあります。それはどういうものであるかというところをお尋ねします。

前回、たしか一匹オオカミであるダンプカーの運転手も捕まえることができるし、事業所等に相当数の自動車を持つておるころ、言うならば安全運転管理者のある事業場の運転手もこの中に適性診断を行なうことができる。あるいは交通遺児の中に、遺児といつても父親がある場合がある。父親が不具、廢疾等によつてないと同じような状態のときには、その遺児も交通遺児としてみなすというような場合も、「第一条の目的を達成するために必要な業務」として、三十一条一項八号によつて運輸大臣の認可を受けて行なうのだ、このよう御説明があつたような気がするのですが、そういうことは間違ひございませんか。

○小林(正)政府委員 ただいま御指摘の第三十一条第一項第八号のいわゆる目的達成業務といたしまして、現在具体的にどのようなものを考えているかという御質疑だと思いますが、先ほど来、事業用自動車以外の自動車の運転者、すなわち家用自動車の運転手につきましても、事業用自動車に準じて適性診断を実施したい、これらにつきましては、二千数百万にのぼる家用運転手全部というわけにはまいりませんが、重点的に要請に応じまして、なお、白トラ等につきましても指導をいたしまして、この適性診断の受診を進めるようにいたしたいと思つておるわけでございます。この際に、先ほど来の御質疑で明らかにになりましたが、第一義的には、事業用自動車等の運転手につきましても具体的に業務の中に書いたわけでございます。ただいま申し上げましたような、これに準じて家用自動車の運転手につきましても

もいたす適性診断について、この八号の目的達成業務といたして具体的に実施したいという考え方を持っております。

もう一つ、ただいま具体的に御質疑がございましたが、交通遺児に対しての貸し付けという際には、世帯主である父親または母親を失つた遺児でございしますが、ただいま御指摘のとおり、交通遺児に準ずるものとして、たとえば世帯主が不具、廢疾状態になつたというようなことも当然考えられますので、こういった点については、交通遺児に準じて、同じような考え方であつた被害者の子供さん方に対する育英費の貸し付けということをした場合は想定されますので、こういった際には、この第八号の目的達成業務に入るかと思ひます。

○太田委員 その運転者の適性診断、先ほどのその内容であります。その中で若干不安がありま

すので確認をしておきます。自動車の運行安全を確保するために行なうというのであります。これは運転者そのものについては必要不安を与えることもないことはないのです。これが不当労働行為を誘発したり、あるいはそうでなくとも、非常に不利益な取り扱いを受けるような解雇、配置転換等のような問題を起こすことになつては心配であります。そういう心配につながる制度ではないでしょうか。ということ、この適性診断というのは任意であるのか、義務づけであるのかということ、もし適性診断の結果、道交法にいうところの精神病者、精神薄弱者、てんかん症患者等道交法上の運転免許の欠格事由に該当するような疑いのある者があらわれ

たら、それはどうなるんであろうか。

○小林(正)政府委員 まず適性診断の義務づけの問題ですが、先ほど来の御質疑でございましたが、警察庁で行なつております、ドライバー全般についての適性検査を行なつてそして運転免許の可否を決定するという問題とは、若干質が別でございまして、免許の可否でございまして、運転免許

を得た運転手に対して適性診断というものを行ないまして、事故防止を、事故の発生の未然防止をいたしたいという趣旨でございします。したがって、これはそういう意味からいいますと、可否を決定いたします最低限度の基準でございまして、ドライバーとしていろいろ適性、適格性についてのアドバイスを与えるという趣旨でございします。そのこと自体の性格が、法的に強制する際に若干問題があるかと思ひます。

ただ、現在までのところ、この適性診断自体の実績が非常に効果があつておりますので、先生御指摘のとおり、すべての自動車運転手が受診することが望ましいことは当然でございします。しかしながら、この受診の義務づけということになりますと、受診料の負担の問題というようなこともあるいはあるかと思ひます。また受け入れ態勢の整備の問題もございします。こういった点にかんがみまして、今後センター施設の整備の状況というものは慎重に検討していきたいと思つてございします。かりにこういった問題が将来相当熟しまして、義務づけ可能だということの場合にも、これはやはり運送事業者にこういふものを課するというような方向で検討をしたいと思つております。

それから第二点、この適性診断の結果当該運転者が不利益をこうむるのではないかと、いろいろな問題がございしますが、この点につきましては、先ほど申し上げましたような適性診断の本質からかんがみまして、これをもって直ちに運転者としての資格云々の問題ではございしませんので、不利益な取り扱いをするということとは事柄の性質上考えられないわけでございます。ただ、そういった問題運用をするような管理者というようなもの、絶対考えられないわけではございしませんので、そういった際の問題につきましては十分配慮いたしまして、この適性診断というものを正しい方向に普及させていきたいと思つておるわけでございます。

それからなお、道路交通法との関連で、精神病

者、てんかん病者等が発見された場合にどう処置するか。これはこの診断の結果、たまたまそうだった者が発見された場合には、やはり道路交通法の規定に基づいていかなる処置をとるかというところは、警察庁の問題でございまして、連絡をいたしまして適切な処置をとっていただくようにお願いするというところに相なるかと思ひます。

○太田委員 それから、あわせて厚生省にお尋ねしますが、この数字以外にないとするならば、生活保護世帯のいまの認定基準、これを生活保護世帯と準生活保護世帯とに分けてお知らせをいただきたいと思ひます。

○中野説明員 お答え申し上げます。まず、この調査におきましますところの準生活保護と申しますのは、おそらく定義からいたしまして、生活保護には該当しないがという意味であろうかと思ひます。したがって、この調査によるところの要保護という定義の方々に對する生活保護上の取り扱いと申しますか、処遇はどうなるかという意味でお答えを申し上げたいと思ひます。が、生活保護法の場合には、先生御承知のとおり、厚生大臣が、たとえばその保護を受けます世帯の人数、その方々の男女の性別あるいはその年齢、それからその所在地の地域等の要素によりまして、保護基準という非常にこまかい数字を含んだものをきめまして告示をいたしております。この告示されました保護基準というのがいざ最低生活の保障の水準をあらわすものでございまして、この保護基準から当該世帯のいわば所得と申しますか、収入を差し引いたものが生活保護の金品としましてその世帯に支給される額になる、こういう仕組みになっておるわけでございまして。

したがって、いま申し上げます数字は、そういう意味での保護基準の額が、たとえば交通遺児の世帯とどうなっておるかという、そういう一つのサンプルをとりましてお答えを申し上げます。たとえば東京都に居住しておられますところの交通遺児であると仮定をいたしまして、たとえ母子三人世帯というふうな設例をいたしますと、先ほど申し上げました保護の基準というのは、大休月額で五万三千円程度になります。したがって、これはもちろん、住宅費等につきまして借間の費用が非常に高いという場合にそれを加算するというような特別措置もございまして、五万三千円をさらにオーバーする場合は往々にしてあるわけでございまして、この五万三千円以下の収入と申しますか所得の方々に對しては、その差額について生活保護を適用いたしまして保護金品を支給する、そのようなシステムになっておるわけでございまして。

○太田委員 次に、遺児の貸し付けのことにつきましてお尋ねをいたします。

一時金と育成費——交通遺児というのは六万三千六百六十六名、小中学関係四万五千七百七十八人、こういわれております。その中の生活保護世帯が八・二名、準生活保護世帯二九・一名、合わせて一万六千八百五十八人。それに対して千五百人を対象に遺児に一時金並びに育成費を貸し付けを行なう、こういうわけであります。

○太田委員 ところで、これは運輸省にお尋ねいたしますが、自動車局長、千五百人、一万六千八百五十人の大休生活保護世帯と認定される家庭の遺児に對して千五百人を対象として貸し付けを行なうというのであります。この育英資金的な貸し付けは千五百人ということ、一年はつきりものじゃございせんから、ことし千五百人貸し付けを終わりますと来年もそれが続く、その後も続くとまず見ていかなければなりません。予算書等を見まして、計画案によりまして、千五百人に貸したら新しい人がなかなか貸し付けを受けることが困難だ、こういうものにならうと思ふのであります。その点いかがですか。

○太田委員 予算上努力をなさる。どこからかひねり出すというみづみづ話でなくして、五億円の年間貸し付け予算というものは、ワクを大幅にふやさないと、他の一時的立てかえ金もあることですから、育英資金が千五百人以上ふえるという可能性は非常に薄いのです。これは玉井さんがおやりになります育英会でも、高校に四千五百人、大学に二百人、これだけやっていると、小中学生に對して千五百人というふうなみづみづのものでは何とも情けないと思ふのです。せっかくおやりになるならば、最初千五百人、来年はこれだけ新たに付け加えてというふうなぐあいに量が飛躍的にふえていくようにお考えいただきたい。一べん貸したら同じ人に継続して更新して貸し出すだけだという業務だったら、こんなたくさの機構は要らないじゃありませんか。そのところは私は問題だと思ふのです。全国に市が六百四十三あるでしょう。六百四十三市で千五百人、割ってごらんさいよ。東京都も一市と見て、平

○中野説明員 お答え申し上げます。まず第一に、先生御質問の交通遺児についての生活援助的な施策をはかに聞いておるかという御質問でございまして、これにつきまして手元に正確な資料を持合わせておりませんけれども、私の記憶では、地方自治体レベルにおきまして、交通遺児に對しまして、いわば自立援助的な意味におきまして定期的な、いわば何と申しましようか、恵与金のようなものを支出しておるケースがあったように記憶しております。

○中野説明員 お答え申し上げます。まず、この調査におきましますところの準生活保護と申しますのは、おそらく定義からいたしまして、生活保護には該当しないがという意味であろうかと思ひます。したがって、この調査によるところの要保護という定義の方々に對する生活保護上の取り扱いと申しますか、処遇はどうなるかという意味でお答えを申し上げたいと思ひます。が、生活保護法の場合には、先生御承知のとおり、厚生大臣が、たとえばその保護を受けます世帯の人数、その方々の男女の性別あるいはその年齢、それからその所在地の地域等の要素によりまして、保護基準という非常にこまかい数字を含んだものをきめまして告示をいたしております。この告示されました保護基準というのがいざ最低生活の保障の水準をあらわすものでございまして、この保護基準から当該世帯のいわば所得と申しますか、収入を差し引いたものが生活保護の金品としましてその世帯に支給される額になる、こういう仕組みになっておるわけでございまして。

○太田委員 ところで、これは運輸省にお尋ねいたしますが、自動車局長、千五百人、一万六千八百五十人の大休生活保護世帯と認定される家庭の遺児に對して千五百人を対象として貸し付けを行なうというのであります。この育英資金的な貸し付けは千五百人ということ、一年はつきりものじゃございせんから、ことし千五百人貸し付けを終わりますと来年もそれが続く、その後も続くとまず見ていかなければなりません。予算書等を見まして、計画案によりまして、千五百人に貸したら新しい人がなかなか貸し付けを受けることが困難だ、こういうものにならうと思ふのであります。その点いかがですか。

○太田委員 予算上努力をなさる。どこからかひねり出すというみづみづ話でなくして、五億円の年間貸し付け予算というものは、ワクを大幅にふやさないと、他の一時的立てかえ金もあることですから、育英資金が千五百人以上ふえるという可能性は非常に薄いのです。これは玉井さんがおやりになります育英会でも、高校に四千五百人、大学に二百人、これだけやっていると、小中学生に對して千五百人というふうなみづみづのものでは何とも情けないと思ふのです。せっかくおやりになるならば、最初千五百人、来年はこれだけ新たに付け加えてというふうなぐあいに量が飛躍的にふえていくようにお考えいただきたい。一べん貸したら同じ人に継続して更新して貸し出すだけだという業務だったら、こんなたくさの機構は要らないじゃありませんか。そのところは私は問題だと思ふのです。全国に市が六百四十三あるでしょう。六百四十三市で千五百人、割ってごらんさいよ。東京都も一市と見て、平

均して一つの市に二・三人じゃありませんか。そんなことでどうやって選定してやるのですか。それはもうスズメの涙の制度、あるといえども、ないといえどもない制度でございますね。このところが今度の一つの眼目であるのかかわらず、私もどしては、あまりにもそれが小さいので意に満たないわけです。これで育英資金は貸し出ししておりますと宣伝されたらかなわない。一つの市で二・三人。

そこで、これはあとでまた自賠保険のところでも少し議論していきたいのでありますが、資金を飛躍的に増加させて予算規模の拡大をはかれるように考えたい。それはおそく大蔵省が反対をしていけるんじゃないかと思うのです。大きな規模、数字を出す、運輸省のほうにそんなに出すわけにいかない、こういうことであろうと思うのですが、いいことはいいのですから、これこそ大きいことはいいことです。このところとはことごとくまでひとつ運輸省としてはがんばり抜いてきたのだというと思う。中卒、十五歳になって就職するときは考えられませんが、十五歳になりましたときには、高校へさらに引き続いて行くときには玉井さんのほうに育英会にバトンタッチ、向こうでも借りるということになれば、返済は実行できせんから、その際にはやはり返済猶予を認めるとこの間お話しになりました。この貸し付け金の契約の相手側というのは一体だれでございますか。

○小林(正)政府委員 貸し付けの対象者は遺児本人にいたすことになっておりますが、実際の契約を結びます場合には、親権者あるいは後見人が法定代理人となりまして契約に当たることになるわけでございます。

○太田委員 そうすると、母子家庭がほとんど大半だと思えますが、おかあさんが借り受け人となり、返済義務者である、こういうことでございませぬ。

○小林(正)政府委員 さようでございます。

○太田委員 したがって、おかあさんともあります。ます高校へ入ればお金が要るのですから、奨学資

金の貸し付けという制度はさらに小中学校から高校、大学へとつないでいく制度をはっきりつくらなければならぬということになる。

忘れないうちに聞いておきますが、これは次官、大臣にかわって答弁してください。交通遺児育英会に三千万円補助金を出していますね。きのうもここで参考人として玉井事務理事がおいでになりました、内容のことで非常に苦しいお話をなさいましたが、あなたもどうも千五百人しか出せないというところで、心の中では、うん千五百人ではまずいけれども大蔵省の目が光っているししかたがない、まあそのうちに、こういうことでしようが、政府の事情は政府の事情として私も率直にそれを客観視しておりますが、育英会のほうに對しても三千万円の補助金というのは少な過ぎる。運用益から三千万円でしょう。これはもっともつとふやうないうようなことは、この際こちらのほうはあります。

○佐藤(文)政府委員 当然その増額のことについては今後前向きで考えていくべきである、こう考えております。

○太田委員 そういうことにしてほしいと思えます。非常にいいことですね。いいことは急いでやるべきだと思えます。

そこで、自賠責任の問題につきましてお尋ねいたしますが、日本人の生命が安いということとは、ほんとうに世界的に概念として普通普及されておるような観念でありまして、アメリカなどは自分のほうではたいへん高い保険制度をつくっております。何千万円、三千万円、五千万円というような保険制度をつくっております。ところがアメリカのほうは、日本人に対して見ると、日本人といふのは生命なんか安いもの、自賠責任保険だ、だから現在問題になっておりますけれども、ノースウエストの飛行機会社が争議をやっています。いまも争議をやっている。あそこの東京支社長は、日本の労働者に対してどんなことを言っているか。われわれはピフテキを食べていかなければ

生きていけないけれども、おまえたちはうどんを食べなければいけません。いんじやないかというのを言われたということが伝えられております。そういうふうに日本人は何か人間並み以下の扱いをアメリカから受けておるというところに、いまノースウエストの争議の深刻さがあるのですけれども、これはまた日を改めて聞きます。聞きますが、この自賠責任保険というものは、五百万円に限度を置いたということも、あの当時は進歩でありましたが、今日とても間に合うものではないといふことは何回か言われておる。そこで、高額な保険金というものは一体どういう性格を持つものだろうか。高額保険にすることによって事故が抑制されて、安全運行ということが側面から援助される、こういうものじゃないだろうかと思うのです。

これはちょっと警察庁に聞いておきたいのですが、アメリカでは、自動車人をひいたときには殺人罪と言われておるそうですね。日本のほうは業務上過失致死ですね。この区別はどういうふうにならねば理解したらよろしいのですか。

○寺尾説明員 お答えいたします。

アメリカで殺人というものは、私もちょっと不勉強でよくわからないのでございますけれども、自動車人が危険なものであることは間違いないのでございまして、しかし、社会的に有用だということ、許された危険の範囲内で運転者がやって、そしてまた事故が起これば、それは過失ということでも業務上過失になっております。ただし、私どもにおきまして、非常に酔っぱらって人をひくとかいったような交通事故につきましては、未必の故意ということで殺人罪を適用することもやっておりますわけでございます。アメリカの点は、ちょっと私不勉強でございます。

○太田委員 それは別に寺尾参事官にここで高尚な学説を披露してほしいと思うのじゃありませんが、日本は業務上過失致死ということで、何か罪の観念が一段低くされておるような感じがします。そういう点で、自動車人をひいた場合にはやむを得ないのだという気持ちがあるとするならばたいへんだ。少なくとも自賠責任の限度額の引き上げを大幅に行なうことによって、千五百万円とか、少なくとも即時一千万円は必要でしょう。そういうことを行なうことによって安全運行が必ずから心理的にも達成されるようにすることは必要なことだ。

そこで自賠責任保険の会計についてお尋ねしますが、これは国が保険料の一部を負担しておるといふ何かがあるのですか。

○小林(正)政府委員 保険料の一部を負担するといふことはございませぬ。保険料は、当然保険契約者が保険料を払うわけでございます。

○太田委員 そうすると、自賠責任保険運用について国の予算というのは……。

○小林(正)政府委員 保険料はただいま申し上げたようなことでございまして、この保険制度は強制保険になっておるといふようなこと、あるいは当初いろいろ理由がございまして、その六割を国が再保険をする。したがって六割部分については、国営保険のような形で実運管しているわけでございます。この再保険というもののつきまして再保険特別会計というものを設けておりますので、その特別会計を実施いたします事務経費につきましては、国の一般会計が負担をいたしております。

○太田委員 それは幾らくらいですか。

○小林(正)政府委員 ちょっといま調べますから……。

○太田委員 私は、保険料をドライバーの自前で、保険金も自前であるということについては、新しい近代の保険の構造論として一体それでいいのかわからぬわしいと思つております。それはあとで議論しましょう。しかし、自賠責任保険は強制保険ですから、この金額を高めることが少なくとも交通安全を防止することになるのだといふことは、私はそう信じておるのですが、自動車局長、運輸省のほうじゃどうですか。

○小林(正)政府委員 保険金の限度額を上げると

いう問題につきましては、これは被害者保護の観点から、当然積極的に検討すべき問題だと思っております。どのくらいにするかというように、きまついて、いろいろ事故率等の推移の見通し、そのほかごまかい算定上の作業をいたしまして、できるだけ早い機会に政府部内にございます自賠責審議会にもはかりまして、この問題に取り組んでいきたい、こう思っております。

○太田委員 私、自賠責の限度を引き上げるといふことは、被害者保護ということだけでは、もつと積極的な意味においてこれは交通戦争の抑止だ、こういうことにはなかなかなければならぬと思つてゐる。これは少し抽象論ですがよろしいです。

そこで自賠責保険のノープロフィットの原則ですね。この原則についてのお尋ねをしますが、この原則というのは、いうならいまのところはそうなるが、おらぬわけですね。黒字になつておるころがあり、赤字になつておるころがあるでしょう。

○小林(正)政府委員 保険料の収入で全体の保険金をまかなつていくべきこの保険の性格でございますが、単年度で見ますと、四十五年から黒字になつてまいりました。しかしながら、従来の赤字、累積赤字がございまして、これが今年度内に解消するといふ見通しが一応立つておるわけでございます。

○太田委員 それは農協共済の場合は、だいぶその成績がよろしいやありませんか。

○佐々木説明員 農協の自賠責共済事業の収支の状況でございますけれども、自賠責の収支残額を見ますと、四十一年度の契約分につきまして二十七億一千四百万円、四十二年度の契約分につきまして十九億六千万円、四十三年度の契約分につきまして十五億二千八百万円、こういうふうな形で収支残額が出ております。

○太田委員 運輸省の自動車局長さん、農協共済の場合はそういうふうに非常に、成績がいいとい

うことは使つていいのかわかりません。成績のいいといふことは、本来は使うわけにいかないでしょう。これはあなたからお答えいただくか、それとも、大蔵省の安井保険部長さん来ていらつしやいますね、保険部長さんからお答えいただくたのめですが、再保険された分は、いま現在赤字だとか累積赤字があるとか、損保の保険会社のほうに赤字だとか、いろいろ言つておられますが、農協共済に対しては黒字であるということですね。これは保険全体から考へて、ひとつこの辺で何か考へるべきときが来るとおるということになるのではないですか。

○安井説明員 先生御指摘のように、農業協同組合の自賠責は黒字になり、それから政府と申しますか、損害保険会社が扱つております分、つまり損害保険会社自身で保留している分と国の再保険でしてゐる分と両方合わせまして、四十六年度末でまだ赤字が残つてゐる。その理由というのは、実は事故率が、農業協同組合がやつております自賠責共済と、それから保険会社のほうがやつております自賠責保険とでは、片一方は農村地域が中心になりますし、片一方は都市区域も含まれておりますために、事故率が違つておるわけでございます。しかし、それでは保険料率を両方、農業協同組合とそれから損害保険会社、これは国の再保険分も含めてであります、これを交えたかどうかという議論もあるわけでありまして、国全体としてこの自賠責を運営していくためには、この保険料率を変へますれば差が出てしまひまして、全体の保険計画としてうまくいかない、こういうところに問題があるわけでございます。

○太田委員 保険部長さん、もうけてもいけないねば損してもいけないという、収支とんとんを考へて理想とする保険の収支という原則を見てみますと、いまのお話でいくと、四十七年度の推定でございまして、四十七年度推定累積赤字が幾らと云う話ですが、だいぶ黒字化してきておるといふ話ですから、これはもうけるということとあり得ない保険でありますから、この辺で限

度額の引き上げは当然日程のほり、しかも、相当大幅に上げなきゃならないという世論にこたへるといふことは必要だと思つて、もうけても損をしてもいけないという原則については、いまさらこれは変へることができるわけじゃありませんから、そういうことではどうですか。

○安井説明員 先生御指摘のとおり、ノーロス・ノープロフィットという原則を要するわけにはまゐらないと思つてゐます。むしろ、現在損害保険会社が扱つております事務経費のほうに赤字になつておりました、いま問題になつております純保険料のほうに、先ほど来お話をなつておりましたように、四十七年度末に黒字で片づくだろうという一つの推定があるというのが現在の状況でございます。

○太田委員 そこで、農協のほうが九十八億のいろいろな御寄付をなさりましたね。それで、そういう医療費に寄付されるとか、それからあるいは救急車を寄付なさつたといふことは、私はいいことだと思つてゐます。いいことだと思つてゐますが、運用の使い方といふものについては、もつとも総合的に考へる必要があるじやなかつたかと思つてゐます。先ほどから申し上げておるうちに、今度のセンターにおける交通遺児への貸し付け金もわずかに五百人、一つの市に平均して二・三人、こういうふうなみちのちのものであります、交通遺児育英会にのほりましては三千万円といふふうなふやしたとおっしゃつても、たかが三千万円。こういうことでは何だか画竜点睛を欠くやうな気がしてしやうがない。その点について大蔵省保険部長さん、どうですか。あなたのほうはそういうものをもつと常識に合うようにふやすことに

ついては異議はないですか。

○安井説明員 自賠責の運用益につきましては、先生も御承知のように、昭和四十四年の自賠責審議会におきまして、保険料率の引き下げに充てるほか、救急医療施設の整備等適切な使途に用いるべきであるという答申もあるわけでございますので、十分運輸省とも御相談をして、私ども、保

險会社のほうがお預りをしております運用益についてもその使途を考へてまいりたい、かように考へております。

○太田委員 これは運輸省にお尋ねをいたしますが……

(発言する者あり)

○久保委員長 静粛に願ひます。

○太田委員 今度のセンターに出資金として求められたのは、損保から四千万円、それから農協共済から一千万円、合わせて五千万円でございまして、農協共済といふのは非常にうまくつてゐて、何もそう遠慮して一千万なんていう金だけを形だけ出資者になつてくださいとあなたのほうに頼まれたような気がするのだが、もつとあなた、先ほどのように、遺児貸し付け金だつて原資が足りない足らないといふことであんな千五百人といふことになつておるのだから、〇一億といふこととでなくて、一億でも二億でも三億でもよろしかったのではありませんか。なぜ遠慮なさつたのですか。農協を加へることに對してあなたのほうに何か遠慮されたのであります。

○小林(正)政府委員 このセンターをつくります際の出資金の額、構成の問題でございますが、この額につきましては、このセンターが将来施設を整備するといふことで、主として適性診断用の機器等になると思つて、こつたものにつかましてこれは出資金でまかなう、こういう構想になつておるわけでございます。それで三カ年間に九億といふ金で施設整備をいたしたい。この施設整備費に充てるための出資金、一年間三億といふ見積もりをいたしたわけでございます。したがひまして、その際に国から二億五千万、その他同じ自賠責の仕事をやつております損保あるいは農業協同組合から残りの五千万といふことで、合わせて三億、こういう計画にいたしたわけでございます。

なお、五千万のうち、損保関係が四千万で農協関係が一千万という点については、保険の規模等からおおむねその程度が適当ではないかといふよ

うに考えておるわけでございまして、特別に申し入れに対してこれを断るとか、あるいは特に無理して多くするとかいう特別な折衝等は何らございせん。

○太田委員 あなたのお話を聞いておきますけれども、一千万円ばかり出して、しかもこの予算で見ますと、民間出資金はことし、来年、再来年と三年だけで済む。この出資金は、もっと思い切つてとるか、長期にわたつてとるか——とるというとおかしいですね。いただくか。それくらいのこととが、あつていいじゃないか。そうでないと、これは事業はできませんよ。金が足らなくて事業が少ないのだから、もっといただいていいところからいただいたらどうですか。そして、たとえば漁船の海難遺児育英会にも少し金を出そうとか、あるいはまた、高校あるいは大学の交通遺児育英会のことと考へて、いろいろあるじゃないか。それらは、それは大いにあなたも考へられていらっしゃるだろうし、遠慮する必要はないですから、今後考へて、また要請するところは要請してください。

その次にお尋ねしたいのは、この事業計画というところですが、事業費という予算がございすね。この事業費というものを、事業費の全予算の七五％が人件費です。一億五千万の七五％、その事業費が来年になるとさらにことしよりもふえまして、八億六千八百萬。五十年は十一億五千六百萬。五十年は十二億四千八百萬。五十二年は十三億五千八百萬となりますが、全予算の五〇％から七〇％へと事業費のウェイトが上がつていくわけですね。これはほとんどが人件費でございすか。

○小林(正)政府委員 このセンターの主たる業務は、大きく分けまして適性診断の業務、それから貸し付けの業務、この二つでございす。この適性診断の業務につきましては、先ほど御説明いたしましたような出資金をもちまして、創業時に必要な施設費をまかなうわけでございす。したがって、センターの発足後からまいりますわゆる

毎年の事業費というものにつきましては、適性診断の業務に当たる職員それから貸し付け業務に当たる職員の人たちの人件費というものが全体の中心でかなり大きなウェイトを占めることになることは、業務の性格から当然出てくるかと思ひます。

したがらして、人件費以外の事業費というものは、このセンター運営に伴います事務所の借料であるとかあるいは消耗品費であるとか、通信費であるとか、そういったようなものでございすので、このセンターの性格から、事業費の中の人件費の占める割合は多くなるかと思ひわけでございす。

○太田委員 重ねて伺ひますが、そうすると、四十八年度の場合は事業費一億五千万の中身は七五％が人件費になつておりましたね。そうでしょう。だから、四十九年度からはいろいろなことをやるとおっしゃるが、その人件費というものはこの膨大な予算の中の一体何％なんですか。

○小林(正)政府委員 四十八年度につきましては、年度の途中でございすので、大体それと比例するかどうか。それぞれ単年度ごとに今後予算をやつていくわけでございすので、一億五千万のうちのおおむね一億二千万ぐらいの比率に相なるかと思ひます。

○太田委員 大臣がいらつしたから、これは大臣がちゃんと答へてくだされいよ。いまセンター法案の最終のお尋ねをしておるわけですが、事業費というのは人件費の割合が実に大きいわけですね。貸し付け金なんてほんのわずかで、支出の中の貸し付け金というのは五割と五割。ところが事業費というのは、人件費がそのほとんど大半でありまして、これが来年度から全体の予算の半分以上になる。やがて七割以上になる。言うならば人件費をまかなうためにセンターがあるという形である。そんなことをのしりを受けなければならない、事業の充実ということをもつとやらなければいけないと思うのですが、それが明らかにされておらない。

○新谷國務大臣 先般も同じような御注意があつたと思ひますが、センターの仕事は、これがこれから発足するわけでございすから、いま御注意のような点を十分考へまして、その事業遂行上支障のないような予算を組み、実行するように努力をしたいと思ひます。

○太田委員 ぜひそのそしりを免れてくださいよ。だが何と言つたつて、そんな人件費だけの事業体なんてあり得ませんよ。

しかも大臣、あなたがいらつしたからもう一べん言ひますが、天下待望、交通関係の人たちが待望しておつた遺児の貸し付け金は、一つの市に直すと頭割り二人平均です。一つの市に二人しか貸し出しできない。しかもこの予算だと、一たん貸し出しをしたらあと追加ができない。それで、この予算がほとんど人件費に食われるということになつてくると、役員の人事とかあるいは評議員、職員人事ということとはよほど気を付けなきゃならない。妙な意味の天下りの場所をつくるための法案であるとかいふようなそしりを免れるために、大臣としても将来この内容の強化ということについてはひとつ徹底的に努力してもらいたいと思ひますが、どうですか。

○新谷國務大臣 おっしゃるとおりに努力をいたします。

○太田委員 自動車局長、あなたにセンターの職員の関係で聞きますが、労使関係はどの法律に根拠を置くことになつてますか。これだけをお尋ねして私の質問を終わります。

○小林(正)政府委員 特別な法律はないかと思ひます。一般の特殊法人の職員と同じように、労働三法のもとで労使関係が行なわれると思ひます。

○久保委員 平田藤吉君。

○平田委員 私は、次の二点について御質問したいと思ひます。

きのうの委員会では遺児育英会の玉井参考人が述べていましたように、育英資金の貸し付け対象者は八万人にのほけているのに千五百人は少な過ぎる、全員に貸し付けるべきだと思ひますがどうか。また、一人五千円というのは非常に少ない。これを

大幅に引き上げるべきだと思ひますがどうか。以上二点についてまず御質問いたします。

○小林(正)政府委員 遺児の貸し付け対象者の数あるいはその金額につきましては、これからセンター発足後正式にきめて運営いたすわけでございす。その際、希望者につきましては——来年度以降の予算はこれからでございすので、希望者について、そういった方々が漏れることのないように十分配慮したいと思ひわけでございす。

なお、五千円という一応の予定の金額につきましては、他の貸し付け制度等との均衡もあるかと思ひますが、そういった点につきましては、御趣旨の線を体しまして今後正式に決定していきたいと思ひておるわけでございす。

○平田委員 今後とおっしゃいますけれども、見直しなどについて聞いた際にはあんまり変わりないんですよ。結局、ここに出されている遺児に対する貸し付け金にしても、これは名目上の、つまり交通事故対策センターという体面をつくらうためのものにすぎないということになつてしまふと思ひます。

一方、事業用自動車の運転者に対してだけ適性診断を押しつけております。実は法案全体を読みますと、さきにも人件費が多過ぎるという問題がありましたが、これも、人件費が多過ぎるという結果になつてくるのも、実は相当数ののほつてい事業用自動車の運転者に対してだけ適性診断を押しつけている、このところにはやはり問題がある。この法案もここに重点が置かれていふんではないかというように思ひますが、どうですか。

○小林(正)政府委員 人件費が多いという御指摘でございす。このセンターの業務のおもな内容が、先ほど来申し上げましたように、適性診断をいたすわけでございす。その施設費、これが一番たくさんかかるわけでございす。これにつきましては、出資金でまかなうということにいたしておるわけでございす。

それから、貸し付け金の規模の問題につきましては、今後、応募された方が漏れることのないよ

うに十分な資金ワクは確保していくつもりでござい
ます。そういったしますと、いわゆる会計的な正
確な意味での事業費というものは、この適
性診断施設を運用する人たちに要する金あるいは
事務所経費ということで、結果的に事業費の中
では人件費が多いということを先ほど御説明をし
たわけでございまして、センター全体の資金計画
の中におきましては、当然、施設の整備費とかあ
るいは貸し付け金の貸し付けワクといいますが、そ
ういった資金等が一番多いわけでございします。

○平田委員 この交通事故対策センター法案は、
義務教育課程の交通遺児に対し育成資金の貸し付
け、被害者への貸し付けを制度として盛り込んだ
点で、いい面を持っているというように考えるわ
けであります。

自動車による交通事故は多少減ったとはいえ、
年間約一万五千人の死者を含む九十万の犠牲者
を出しており、依然として交通戦争といわれる事
態に変わりはありません。犠牲者の家族は塗炭の
苦しみにおそわれております。交通遺児は毎日三
十人、年一万人もつくり出されております。その
被害者と交通遺児に対する国の援助はないにひと
しかったわけでありまして。おそまきながらこの法
案でそれが取り上げられたことはいいことである
というふうに考えます。

しかし、その貸し付け額、貸し付け対象者定数
ともに全く少ないといわざるを得ません。その上
他方では、事業用自動車の運転者に適性診断が義
務づけられ、その運用いかんは、運転者の生活権
をおびやかす結果を生む内容を含んでおります。
こういう点については、私は絶対に反対でありま
す。

また、この法案には、事故原因となる過積問
題や運転者の労働条件、賃金制度、交通安全施設
など、事故原因となる諸条件の除去については全
く触れられていません。これでは、交通事故をな
くすることはできません。センターの役員につい
ても、犠牲者の代表の参加が保証されておりませ
ん。さらに、事故の際の救急対策、救急病院や脳外科

の体制が含まれていないことは重大な欠陥であり
ます。

以上のように、この法案は、われわれが賛成で
きる面を持ちながらも、事故対策センターとい
うには重大な欠陥を持つものであり、私は、日本共
産党・革新共同を代表して、棄権することを表明
し、質問を終わります。

○久保委員長 これにて本案に対する質疑は終了
いたしました。

○久保委員長 これより討論に入るのであります
が、別に討論の申し出もありませんので、直ちに
採決いたします。

自動車事故対策センター法案に賛成の諸君の起
立を求めます。

〔賛成者起立〕

○久保委員長 起立多数。よって、本案は原案の
とおり可決いたしました。

○久保委員長 この際、ただいま議決いたしまし
た本案に対し、野中英二君外三名より、自由民主
党、日本社会党、公明党、民社党の共同提案にか
かる附帯決議を付すべしとの動議が提出されてお
ります。

この際、提出者から趣旨の説明を求めます。野
中英二君。

○野中英二君 私は、ただいま議決いたしました本
案に対し、自由民主党、日本社会党、公明党、民
社党を代表し、その趣旨を御説明申し上げます。
まず、案文を朗読いたします。

自動車事故対策センター法案に対する附帯
決議(案)

政府は、自動車事故及びその被害者の実態に
かんがみ、自動車事故の発生防止と被害者の保
護を図るため、次の事項を推進すべきである。
一 自動車事故対策センターの運営にあつて
は、広く事故防止対策事業の実施に対し、十

分な資金を充当するよう配慮すること。

また、交通遺児等に対する貸付けの金額、
条件及び範囲等については、被害者の保護が
十分図られるよう措置すること。

二 自動車運転者の適性診断については、自家
用自動車の運転者についても関係の機関、団
体が協力してその充実を努めること。

三 自動車損害賠償責任保険制度について、保
険金の給付限度額を引き上げるとともに、損
害査定基準を実情に即するよう改定すること。

また、保険料率については、事故防止対策
の見地を加え、その合理化を検討すること。

四 自動車損害賠償責任保険の黒字基調転換の
原因が交通安全諸対策の結果である実情にか
んがみ、その運用益の活用にあつては、救
急医療体制の拡充整備並びに交通安全の推進
に努めている諸機関、諸団体に対し助成措置
の強化に努めること。

五 自動車事故対策センターの役員員の選任に
ついては、本法案の趣旨にかんがみ十分考慮
すること。

右決議する。

以上の附帯決議の趣旨につきましては、すでに
質疑の過程で十分論議されており、委員各位には
御承知のことと思ひますので、説明は省略させ
ていただきます。

何とぞ御賛同賜りますようお願いいたします。
(拍手)

○久保委員長 以上で趣旨の説明は終わりました。
おはかりいたします。

本動議のごとく附帯決議を付することに御異議
ありませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○久保委員長 御異議なしと認めます。よって、
さよう決しました。

この際、ただいまの附帯決議について政府の所
信を求めます。新谷運輸大臣。

○新谷運輸大臣 ただいまは、自動車事故対策セ
ンター法案について慎重御審議の結果、御採決を

いただきます。まことにありがとうございます。

また、附帯決議の内容につきましては、その趣
旨を十分尊重いたしまして、誠意をもって実施に
当たる所存でございます。

まことにありがとうございます。(拍手)

○久保委員長 なお、ただいま議決いたしました
本案に関する委員会報告書の作成につきましては、
委員長に御一任願いたいと存じますが、御異議あ
りませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○久保委員長 御異議なしと認めます。よって、
さよう決しました。

〔報告書は附録に掲載〕

○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。
午前十一時五十八分散会