

第七十二回 参議院交通安全対策特別委員会会議録第八号

昭和四十八年六月二十七日(水曜日)
午後二時六分開会

委員の異動

六月二十二日

辞任

戸叶 武君

補欠選任

野々山一三君

出席者は左のとおり。

委員長

西村 関一君

理事

岡本 悟君

二木 謙吾君

神沢 淨君

阿部 憲一君

委員

黒住 忠行君

橋 直治君

中村 慎二君

中村 登美君

橋本 繁蔵君

矢野 登君

野々山一三君

森 勝治君

原田 立君

小笠原貞子君

政府委員

秋山 進君

小林 正興君

池部 幸雄君

事務局側

常任委員会専門員

参考人

日本損害保険協会 山口 秀男君
会事務理事 交通遺児育英会 玉井 義臣君
専務理事 日弁連交通事故相談センター副会長 須藤 静一君

東京自動車運行管理指導センター 清宮 栄一君
一顧問 全日本交通運輸労働組合協議会事務局長 穂山 篤君

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、衆議院送付)

○委員長(西村関一君) ただいまから交通安全対策特別委員会を開会いたします。
委員の異動について御報告いたします。
戸叶武君が委員を辞任され、その補欠として野々山一三君が選任されました。

○委員長(西村関一君) 自動車事故対策センター法案を議題といたします。
本法律案につきまして、本日はお手元に配付いたしております名簿の方々を参考人として御出席をいただいております。
この際、参考人の方々に一言ごあいさつを申し上げます。
皆さまには御多忙中のところを御出席をいただき、まことにありがとうございます。皆さまから忌憚のない御意見を拝聴し、本案審査の参考にしたいと存じております。

つきましては、議事の進行上、山口参考人、玉井参考人、須藤参考人、清宮参考人及び穂山参考人の順序で、お一人十五分程度御意見を述べたいと存じ、その後委員の質疑にお答え願いたいと存じます。

それでは、まず山口参考人をお願いいたします。
○参考人(山口秀男君) 参考人の日本損害保険協会専務理事の山口秀男でございます。
本日、ただいま委員長からお話のございましたように、自動車事故対策センター法案についての意見を述べようというお話でございます。諸先生方もよく御存じのように、日本の自動車保険の普及というものは昭和三十年後半ごろからであり、非常に急速な普及状態になっておるわけで、それは経済の成長ということになるわけでございまして、その中でございまして、いろいろ問題が出てくるわけでございまして、またその反面、事故が非常にふえるというふうなこともございまして、ちょうど自動車車の台数は日本の人口四人に一台ぐらいあるというふうな割合になっておるわけで、ただいまこの事故が急増というふうなことも最近少しは減少しているようにございまして、最低のときには百人に一人ぐらいの人が出ていたというふうなこともございました。そういうことでございまして、これはもう官民あげてみんながたいへん心配をするところであって、どうしてこれを少なくしたらよいかということになると思っております。そこに御着目になりまして、今度提出されましたような法案の作成に当たられました官庁の方々に対して、私は敬意を表するわけでございまして、また、この法案が当院に提出されましたから、諸先生方には、この法案の審議にあたりまして非常な御熱意を持って御審議に当たられておられますこと、これまたわれわれがたいして非常に敬意を表するわけでございまして、

私は先ほど申し上げましたように、損害保険事業をやっております者でございますから、この法案がどういふふうになるかということに対しては深い関心を持っていただいておりますが、この法案の内容を拝見いたしますと、大きな柱が二つほどあるんではないかと思っております。
まず一番は、自動車の事故がたいへん起こっておりますわけで、これは運転者だけが悪いということではもちろんないわけでありまして、加害者、被害者両方にもそういうミスがあるでありまして、正しくても、何をしても、運転者の方々が、適正にうまく車を運行していただくということがこれは一番大事なことでございますので、その点から見まして、運転者の方々の適性診断ということを大きな柱としてこの法案ができておるわけでございまして。先ほどから申し上げますように、自動車の事故を少なくするために最も大事な柱だと思っております。このことにつきましては、自動車運行管理指導センターというのがいま全国に九つほどあるようにございまして、それぞれいままでそういうお仕事をなさっておるわけでございまして、これをもうひとつさらに広く拡充して、そして今度の法案みたいなものができたと思っております。そういうことにしまして、私もこの法案に適切な法案であると思っております。
次に、事故が発生いたしますと、申すまでもなく、被害者の方が非常にかわいそうな目にあわれるわけでございまして、また、残された遺家族の方、そういう方が非常に困難にさらされるということは当然のことであるが、そんなことであります。それで今度の法案の中の第二の柱と考えますが、それは被害者の遺族の方の育英事業というふうなことを掲げていると思っております。このことも被害者の家族がなかなか一人立ちができていかぬと、しかしながら、まだ、特に、

若い子供さんたちという人がそのままで放置されるというようなことであります。これはもう日本の将来のためにも非常にやばい悲しむべきことじゃないかと思うのでございますが、そういう点を取り上げられて、育英事業というように関係したことを大きな柱としてございまして、この点も、まことにこれはたつとお仕事であると思っております。そういう意味で、私もこの法案に對しましては、先ほど申し上げました第一点、第二点、ともにりっぱな柱だと思ひまして、賛意を表しておるような次第でございます。

たまたま、この法案ができましたときに、運輸省のほうから大体的構想を承りまして、それでその資金の一部として、若干のものを提出して、いんじやなろうかというふうな気がいたしましたので、幾分の御寄贈も申し上げたいというふうな考えでおります。また、この法案が成立いたしましたならば、これは三年ぐらひ続けて資金の予算がついていようございまして、そういうことに對しまして、お約束をして、御寄贈申し上げたいと、こんなふうに考えております。また、お仕事をやりになる上におきまして、われわれとしては大事な仕事でございまして、できるだけの御協力を申し上げたいと、こんなふうな考えでございまして、

で、われわれのほうからこういう事業に對して資金を出すというところはどうかというところもあるわけでございまして、諸先生方御存じのように、四十四年の十月に、自動車保険の審議会がございまして、そこで、自動車保険の審議会のうちから支払いまでの間に、自動車保険の滞り期間に對しての運用した運用益でございまして、これをどういうふうに使つたらいいかというのが議題になりました。その答申によりますと、これはその滞り金は保険料を安くするということに使うのがいい。それからまた、自動車事故をなくするための諸方

策に對して使うということもいいたろう。ことに緊急医療体制と申しますか、そんなふうなことも使つたらいいんではないかという趣旨の答申が出ております。その答申の趣旨から申し上げても、幾分の支出はこれはまあいいんじやないかというふうに考えてやつたような次第でございまして、

この機会に、ちよつと私どもの仕事を簡単に御報告申し上げておきたいと思ひますが、私どもは自動車事故が少なくなるように、こういうことは、もうほんとうに念願でございまして、ので、それに対する一つの処置といたしまして、各保険会社には全国に二千三百ほどの営業所がございまして、その各営業所に、なるべく人を投入して、そうして、そこで自動車事故が起つたような場合にはその御相談にも応ずるようにしよつと、もちろん、これは無料です。そういうことをしなくちやならぬわけでありまして、そこには、それで各会社と、大きな支店なんかになります。と、弁護士の方々に顧問になつていただいで間違ひのない処理方法をしたと、こんなふうな考えでおります。

私どものこの損害保険協会には、保険事故のたのめ相談室というのが昔からございまして、ことに最近では自動車事故が非常に多くなりまして、うしてこの自動車事故の保険金の請求事務ということが非常にまあむずかしいと申します。簡単にいかなうというふうなこともございまして、すから、そういう意味で、昨年の一月から自動車保険請求相談センターというものをこしらへまして、ただいま全国で二十八ほどこしらへております。これはできるだけ全国的に広がりを持って、そういうものもつと拡充していきたいと、こんなふうな考えでございまして、そこに行きまして、これは加害者の方、被害者の方、双方から、どうぞ隔意なくひとつ相談に来ていただいで、そして手続がなかなかわかりにくいようございまして、そういう点についても御相談にございまして、こういうつもりでおります。もちろん、

そこにも、各地各地の弁護士会の方々と御相談をいたしまして、そこには毎日来ていただくようになつております。弁護士の方々の御支援を得て、そうしてやっていきたいと、こういうふうに考えております。あとの部分は、私どもの少し仕事のあらましを申し上げたところでございまして、御清聴いただきましてありがとうございます。

○委員長(西村閣一) どうもありがとうございます。次に、玉井参考人にお願ひいたします。

○参考人(玉井義臣) 財団法人交通遺児育英会の専務理事玉井義臣でございます。

私は、交通遺児の救済運動を六年やっております。それ以前から交通問題につきましては、いろんな形で、文筆活動なんかをやつてきました。関係上、その両方の立場で発言していただきたいと思ひます。

まず、交通遺児の実態につきまして大まかなところをお話し申し上げます。私がとらえておりますところでは、交通遺児の数は全国でいま約十万人いると思ひます。で、その九割が父親をなくしております。父親をなくした結果、母親は働きに出ておりますが、生活は苦しくつて三人に二人は貧困家庭かと思われまして、そして、日々の交通事故によりまして、毎日およそ三十人ぐらひの遺児が新たに生まれてゐる。一年間に約一万人の遺児が生まれてゐるのではないかと、かように考えております。

で、私は、このように遺児が多発し、貧困化する原因は、やはりこの十数年間の過程を見まして、政治の責任であると言わざるを得ないんじやないかと思ひます。車は本質的に見ますと凶器でありまして、その便益、つまり、利便性あるいは快適性、そして、経済に非常に貢献するという観点から政府が許している乗りもの、つまり、「許された危険である」という認識に立つ必要があると思ひます。「許された危険」に對して、それで

はいかなる対策が打たれたかということが、一つは、事故の多発、事故率によつて評価されるんではないかと思ひますが、この十数年間見ますと、やはり日本の事故率というものは決して低くはないと。事故の多発、それから来る交通遺児の多発というものは、政府の交通行政の立ちおくれであるというふうに見ていいのではないかと思ひます。そして、生まれました交通遺児に對しましてどういふふうな保障行政をしてきたかということが次に問われると思ひますが、交通遺児が六十数%貧困であるということは、やはり日本の保障行政が非常に立ちおくれしていたことになると思ひます。確かに自賠法は世界に冠たる法律でございまして、金額があまりにも低過ぎた。三十万円から五十万円、百万円、百五十万円、三百万円、五百万円と上がりましたが、諸外国に比べて、いまフランスは三千万円、西ドイツは五千万円、イギリスは青天井の保障を課してあります。経済——何といひますか、国力といひますか、GNPが自由世界で第二位になつたにしましては、あるいは一人当たり国民所得がかなりこのところ上昇しているにしましては、ヨーロッパ諸国に比べて非常に少ないと思ひます。ですから、交通遺児がいままで多発化、貧困化したのは、やはり政治の責任であるといふところから私は次の議論を進めてまいりたいと思ひます。

交通遺児、すでに生まれてしまつた遺児に對してどういふ対策があつたかといひますと、これは全く何もございせんでした。今度自動車事故対策センターが生まれましたのが政府としては初めではないかと思ひます。私はその内容につきましては、八万人から九万人いる中学校卒業までの子供に對して千五百人というのはいまのインフレ下で決して高いとは思ひません。しかし、こういういふゆる受けがらにこにできたといふことは非常に評価していいのじやないかといふことで、

このセンター案に対しては積極的な賛意を表するものでございます。

交通遺児に対する行政の立ちおくれということ
を申し上げましたが、私どものほうで「交通遺児を励ます会」の全国協議会が四十六年九月二十五日、交通遺児と母親の全国大会を催しましたとき、その際、私どもは全交通遺児家庭——そのとき六万人ぐらゐの交通遺児名簿を持っていたわけでございますが、その悉皆調査をいたしまして、母親と子供たちの国ないし地方自治体への要望をまとめたものがお手元にある資料でございますが、これはその後内閣、各党、地方自治体の首長に全部送りましたのですが、ほとんど行政面での実現は果たされていないというふうに考えます。今後このセンターあるいはセンターでやれないものにつきまして衆参両院の交特のお力によってこういう要望が次々に実現されることを期待し、かつ強く母親たちにかわりまして要望する次第であります。

そして、もう一つの交通遺児の救済団体、それは私たちの財団法人交通遺児育英会でございます。これは貧困な高校生に月額五千元を貸与しまして、高校進学をしてもらっている。いま約三千六百人の子供たちがこの制度に浴して高校に行っております。すでに千七百六十名の子供たちが卒業しております。しかし、私たちとしては、最近インフレのあおりをくらひまして、教育費が充足當時から五年の間に約二倍になってまいりました。これは四千円台だったのが八千円台、あるいはもう九千円台になるうかというような情勢であります。その中で、私たちが各層にわたって募金依頼をいたしまして、いままで三十億のお金を集めさせていただいたわけでございます。この三十億につきまして、募金目標を四十億設定いたしました。そのうち十億を自動車工業会からうまいしたんですが、残り二十億を自動車を除く財界、そうしてもう十億を広く国民、そうしてもう十億を政府と公営競技関係というふうにしなして、いままで募金いたしましたところ、募金達成率は、財

界が五七・四%、つまり五億七千三百九十六万円。国民が九〇・七%、九億六百万円でございます。それから政府、公営競技関係五四・八%、つまり五億四千八百万円というふうな数字が出ております。ここで私は、国民からの零細な募金が九億にのぼり、政府からの出資金が九千万円しかないということに強く訴えたいのでございます。ことに国民の九億の中で、全国の学生さんたちが街頭に立ち、あるいは小中高で一円募金をしてくれた金額が政府補助金をはるかに上回ります。約一億三千万の多きに達している、この数字を御検討いただきたいと思ふのでございます。その政府補助金の増額を要請しまして、最後に第五点として、今後生まれる交通遺児たちに対する対策として強く訴えたいのでございますが、いま五百万円の自賠責はあまりにも安い。皆さま方もそのようにお考えと思いますが、私は次の三千万円説を唱えたいのでございます。一つ、その三千万円の中で自賠責を五百万円から一千万円に引き上げる。この中で、従来自損事故に対しては被害者に賠償金が出なかった。これを自損事故にも出るような——これはアメリカのノーフォーク保険というものがそういう方法をとっておるのでございますが、すべての遺族に賠償金が出るような形で一千万円をまず出す。そして、先ほど申しましたヨーロッパ諸国の金額に近づけるために、あと任意保険の二千万円を強制化する。つまり、自賠責保険一千万円と任意保険を必ずかけさせるという意味での二千万円を合わせて三千万円の補償能力をすべての車につけさせるというふうにするれば、今後生まれる遺児に対して、こんなにも急激に貧困化するとは避けられるのではないかとこのように考えております。

以上、簡単にございしますが、第一回目の陳述にしたいと思ひます。
○委員長(西村閣一君) どうもありがとうございます。次に、須藤参考人をお願いいたします。
○参考人(須藤静一君) 私、日弁連交通事故相談センターの副会長であり、その専門委員会のほうを主宰しておりますが、私どものやっておりますことは、自動車事故における損害賠償問題の迅速なる解決について何かとお手伝いするというところでございますので、本日の議案になっておりますうちの業務内容の一、二については特に言う資格はございません。と申しますと、第三十一条でございますが、この一、二については特に申し上げる資格はございませんが、三、四、五について若干申し上げさせていただきます。三、四、五について若干申し上げますが、私も、この法案そのものにつきまして何ら反対することはございません。全面的に賛成いたしますが、ただ、実施面、運営面についていろいろ、注文と申しますが、こうやってほしいというふうなことがございますので、その点について若干触れさせていただきますと思うのでございます。

いま玉井さんもおっしゃいましたが、いまの自賠責はいかに安過ぎる。この法案そのものの第一條に述べてありますように、自賠責保険というものが前提になっており基盤になっておりますが、現在のものは、死亡につきましての五百万円というのは、たしか四十四年に五百万円になっておりますし、それから傷害の五百万円は四十一年以来の据え置きでございます。据え置きになっている理由につきましてはいろいろ説があるようである、損保側の御意見もありましようし、また、われわれのほうでもかなり前から上げる上りという説もあるんですが、上げたものがはたして被害者のほうへ直接に回るかどうかという点についてかなり疑問がありました。現段階までちゅうちちよいたしていただきましたが、私どもとしては、本年、日弁連の総会におきまして、各いずれも倍まで上げること、つまり死亡につきましては一千万、傷害につきましては百万までお願いしたいという決議をいたしまして、当委員会のほうにもたしか提出いたしました次第でございます。と申しますのは、これはもう私どもが上げてほしいという理由は、自賠責保険の収支が好転したとかなんとかいうことじやなくて、問題は、四十四年以来この五年でもっていかに物価あるいは各自の収入というものが変わってきたか、そういう点からして上げなければならぬんだということを理由にいたしております。どうも、収支好転したから上げていこうというのとは本末転倒した考え方じやないかと私自身は思っております。と同時に、現在の裁判所の交通事故におきまして損害賠償についての損害金、主としてこれは、実損はどこでも同じでございますが、慰謝料でございますが、この認定につきましても、裁判所はともな本来独自でやるべきであるにもかかわらず、この自賠責というものをある程度にのみ合わせておるんじゃないかと考えられる節がありまして、四十四年に三百万から五百万に上がった時点でもってたしか三百万が少し上がってきたという——これは主として東京の例を申し上げます。現在は、その自賠責を基準としていられるであろうと思ふのであります。が、大体、慰謝料が被害者何人、被害者つまり遺族が何人おりましたも全部でもって四百万から四百五十万というものが、これが相場と言っちゃ悪うございしますが、定型化した一つの基準でございます。全国の裁判所でございますところ一番高いのが京都の裁判所でございますところ一番高いのが京都でございます。しかし、ほかの、現在の公害裁判の慰謝料とか、あるいは航空機事故による損害の慰謝料に比べますとまことに微々たるものじやないかと思ひます。やっぱり裁判所としては、現実的に支払われるかどうかということが気になるので、こういう見方をされるんだらうと思ひますが、これがもしも自賠責が倍に上がりますれば、おのずから裁判所の認定額も上がるんじゃないか、かように考えます。そういふ面からいたしまして、これはぜひ自賠責を上げていただいて、そうして、すべてに有利になるようにお計らいいただきたいのであります。と申します一つの理由は、これは、私どもの追跡調査した判決の結果につきましていろいろ調べたのでございます。これは四十四年の七月から十二月までの裁判所の例を集計

いたします、これは裁判所七カ所だけでござい
すが、それで、判決につきまして、その結果で、
任意保険に入っていないという者の率は五八%、
半分以上が任意保険に入っていない。それから、
和解になった事件では約四五%が任意保険に入っ
ていない。ですから、約半分程度は自賠責だけで
もって補償されるというのが実情でございませ
う。それから、あとでも申し上げますが、判決によ
ってあと取れるか取れないかというところは、一に
かかってこの自賠責そのものにも非常に影響するわ
けでございまして、そういう面からいたしまし
ても、ぜひ増額ということをお願いしたいので
あります。

ことにまた、一面から申しますと、任意保険で
ございまして、これは損保関係の方もおいでにな
るところで言っちゃ何ですけれども、だいたいこ
で矯正はされましたけれども、事故が多発するよ
うなダンプとかトラックとかあるいはバスとか、
ああいうものについて任意保険に加入すること
をあまり喜ばないという傾向がいままではござい
ました。大体、営業主体と申しますか保有者のほう
じゃむろん入りたくないのだらうし、受ける側の保
険会社側がいやがるというのじゃ、これは伸びる
こともありません。だいたい直ってきたという話も
聞いておりますが、そういう事実もございませう
から、これは、ただいま玉井参考人もおっしゃっ
たとおり、これは強制でもって三千万程度まで伸ば
すというところは非常に大事なことでないかと考
えております。ですから、そういうことを前提と
して、自賠責が上がるというたてまえのもとにこ
の仕事はやっていかなければならないのじゃない
かと考える次第でございませう。

次に、こまかいことに入りますが、この三十一
条の三でございまして、後遺障害に対する貸し付
け補償でございまして、御承知のとおり、後遺症
というのはどの時点で認定されるかというところ、非
常にむずかしい問題でありますし、治療が続いて
いる間、後遺症の認定ということとは、実際からい
うと、ほんとうはできないのじゃないかというよ

うな問題がありまして、これの実際の運営面でど
ういうふうになるかという点について十分御配
慮いただきたいという点、ことに後遺症は御承知
のとおり一般から十四級までございまして、最高
が保険給付額が五百万で最低が十九万でございま
すから、それをどの時点でどうやるかという点、
それから現在の私どもも扱っている事例から見ま
し、後遺症認定というものはどこでされるのかと
いう点で、算定会側のお考え方とそれからまた被
害者側の医者の考え方が違うという例もあります
し、その間に、各被害者側においては、いろいろ
なことでもって情実のような診断を出したりなん
かされるので、実際お困りかとも思います。そ
ういう点もありませんので、これの実際の運営につ
いては特に御留意いただきたいと存ずる次第で
ございませう。

それから、次にこの第四号にちよつと触れたい
と存じますが、四号のイ、つまりイによりまし
と、交通遺児というように了解いたしますが、こ
れ、ちようだいいたした資料の「自動車事故
対策センター法案要綱」の二の四によりまして、
「義務教育終了前の交通遺児」これは同じで
ございませう。「その他特に云々とございませう」
の他」というのが入っております。これは、もし
が、これは、ここで申し上げたいのは、もし法
案どおり、条文どおりでいまして、この貸し付
け金が義務教育終了前の交通遺児に限定するとす
ると少し狭過ぎるんじゃないかというところを申
上げたんです。なるほどそれは交通遺児、これ
は当然やらなきゃならぬ。しかし、もう一つの問
題は、重度障害者の家庭というものがございま
す。これはいろいろな形がありますが、場合によ
りますと、むしろ重度障害者の家庭というものは、
父親をなくした家庭よりもつと悲惨な例が幾つも
ございませう。これは、身動きのつかないような病
人をはかえている、したがって、母親も働きに行
けないというような例で、この例がおそらく場合
によつちやもつとひどくなりやせぬかと思いま
すので、この点はもう少し広げて、「その他」とい

ような形でもつておやりいただくほうが適當な
んじゃないかと、かように考えております。

それから口頭のほうで、これは非常に大事なこ
とでございまして、これについて若干述べさせ
ていただきますが、私ども、さつきちよつと触れま
したけれども、四十四年の七月から十二月までの
判決、和解総数四千三百三十五件というものにつ
きまして追跡調査をいたしました。その結果でござ
いますね、判決は確定、それから和解なら成立で
ございまして、その後三カ月以内に事件解決、つ
まり金額が全額支払われたというものは、判決に
つきましては六一%、それから和解につきまして
は七三%。まあ、和解のほうが解決が非常にいい
ようございまして、二年経過しても全然支払われ
ないという例からいいますと、判決の場合は二
三%ございまして、それから和解については一件だ
けでございまして、これはどういう理由によるの
かちよつと私もわかりかねます。ですから、和解
の場合には大体ほとんど全部解決していると言っ
てよろしいんじゃないかと思えます。これは、東
京、大阪その他主たるところ七カ所については交
通事件でございまして、全国的にこれを広げて
いたしまして、いまの履行、不履行のパーセンテ
ージというものは、さらに履行されたものにつ
いては下がり、不履行のものがふえるんじゃないか
という気が、私、一般事件を扱ってまいりました
とおりです。ですから、簡単に申しますと、
判決を得て三カ月内に解決しない事件はまあだめ
なんじゃないかと言つてもいいと思ひますが、こ
れについて何らかの救済をするというところはこ
れは必要というところは十分にわかりまして、ただ、こ
の条文からいいますと、これを貸し付け名義で
もつて被害者——つまり事件でいまして原告に
なります——に貸し付けるといふ方法をおとりの
ようですが、これは私、何かちよつと納得がい
かないので、これは立てかえ支払い、あるいは加
害者の存在がわかってりや加害者へ貸し付ける形
をとつて被害者のほうへ回すというような形を

とつてしかるべきじゃないか。被害者は、まあ
せつかく判決を得て、まあ固なりこの機関のほう
から金を出してもらったが、あとから返さなきゃ
ならないというのは、これ、なかなか容易なこと
ぢやありません。ですから、これは立てかえ払い
して債権を譲り受けるというような形をとるか、
あるいは何かの形、いろいろ法律的には手続に問
題はあるかと思ひますが、そういう方法でもとつ
て、あとは、このセンターのほうで直接被害者で
ある被告に対して請求すると、取り立てるとい
う手続にしていたら、一番穏当じゃないかと、
かように考えます。実際われわれ事件を扱ってま
して、取り立てというものは容易なことぢやござ
いせんから、もしもどうしてもそれができなく
て、貸し付けの形をとらざるを得ないとおし
やるとしたら、特例を設けて、ある特別な場合に
は返済を免除することができるといふ規定は、こ
れはぜひとも入れていただきたいと、かように考
えております。

それから第五の自賠の保障制度の周知宣伝、こ
れは必要なんです、いままでにおきましてもあ
まりどうもうまくいっていません。自賠の請
求手続というものがかなり複雑であると思ひま
す。これは請求手続がかなり複雑であると思ひま
す。これはもつと簡素化できるんじゃないかと思
ひます。これは複雑なものでございまして、こ
とかく事件屋が介入するとかなんという問題が
ありまして、トラブルが絶えないようでありま
す。これについては特段の御留意をいただきま
して、もつと簡素化する方、大体一般の人は、
印鑑届け一つしていただくわけでも何でもない
です。それを一々書類に印鑑証明つけろつた
これは印鑑証明とは何だということの説明からし
てやらなければならぬんです。それから、
それで、さらにこのセンターの制度を十分に徹
底させるためには、私どももいたしましては、こ
れは各自ばらばらにやっただけじゃだめなんじや
ないかと。私どもは、現在私どもの弁護士会をや

てます制度といたしましては、交通事故の相談と、それからいまの自賠責の請求手続の代行です。これは若干の費用はいただいてやっておりまして、無料ってわけにいきませんので。――をやっておきまして、ところが、この相談に来られる方の一番の希望と申しますか、は何かと申しますと、事件の解決に何とか骨を折ってくれと、こういうことが一番多いんでございまして、その点からして、私もまあ弁護士を紹介といいますが、場合、法律扶助協会というのがありますが、それに弁護士を紹介いたしますが、この際一歩進んで、われわれといたしましては、当事者間の話し合いのあっせんということをやるところまで私どもは踏み切っております。と同時に、いままでの例といたしまして、その各相談所、これは公的なものもかなりできておりますが、それとの連絡その他が不十分と申しますか、ばらばらなもので、まことにあつちへ行って迷い、こつちへ行って迷い、大事故が起きてどこへ相談に行くかというようなことからして始まるんでしょくけれども、ですから、これでもって、新しいセンターをおつくりいただくこと、まことにけっこうなんです。これはほかとの連絡なしにただ自分のとこだけでおやりになるというんじや、まことにどうも能力があがらないんじやないか。ですから、と同時に、このセンターのほうでは事故相談はおやりにならないというのを伺っております。しかし、まずもって被害者なりその家族が来るのは、どうしたらいいかという相談から始まるんでございまして、そういうものとひとつタイプアップしたようなところで、同じところでもやると、まあ、極端な言い方をしますと、デパートのあの名店街のように、事故の相談はこつちだと、それから貸し付けはこつちだというふうになら、一カ所へ来れば、簡単にと申しますか、きわめてぐあいよくぐるぐる動けるようにしていただきませんか、実際問題としての解決に非常にむずかしいんじやないかと思ひます。私も現在はのところ、東京では東京の都とタイアップいたしまして、

ときどき定期的に話し合いもいたしまして、その相談並びにいまの示談と申しますか、あつせんについての話し合いをやつてその進行をはかっているんでございまして、まあ、そういう点からいたしまして、そういうものとみんな一緒になつて一カ所でもって事の次第が全部片がつくような、そういう体制をとっていただきたいと申します。ところが、これが私の一番のお願いでございまして、これと同時に、われわれがやつてますことは、いろいろやつていられるんですが、弁護士といふものはまことにもって宣伝しちやいかぬというやうな、まあ、弁護士法という規定がありますので、それに押れておりますんで、これ、いろいろやろうとしても手もございせんし方法も知りませんので、こういうものとタイアップしていろいろやれたらより以上の効果があげられると私は信じております。次でございまして、

○委員長(西村潤一君) どうもありがとうございます。

次に、清宮参事人お願いいたします。

○参事人(清宮栄一君) 清宮でございます。

私は国鉄に二十数年間おりました、運輸事故防止並びに傷害事故防止につきまして心理学の面から研究を続けてきたものでございまして、最近労働省のほうで失業保険の特別会計をもとにいたしました職業研究所というのが設立されました。現在そこに移りまして心身障害者並びに中高年者の職業に関する研究に従事しながら東京の自動車運行管理センターの御相談役を受けております。本日は運行管理指導センターの顧問といたしまして発言させていただきます。

自動車事故対策センター法案に対して、われわれ交通事故防止の研究に従事しております研究者の意をくみながらその代表的な立場でこれら意見を申し上げます。われわれは、自動車事故対策センターを設置することの本案に対して全面的に賛成の意を表しております。むしろ、こういったものの設置がおそ過ぎたのではないかと

感じさせ持っております。賛成の理由は四点ほどございまして、次のとおりでございます。

第一の賛成理由。本案は人間尊重の精神が基盤な点と申しまして、第三十一条並びに全般にわたります。それは特に第三十一条に全般的にわたります。私そういう感じを受けました。

第二の賛成理由といたしましては、われわれ研究者が意図している人間の側面からの事故防止対策を具現するために必要な条件をこの本案は備えているということ、第三十一条の一、二、六、七、八項あたりのことでございます。

第三の賛成理由といたしましては、自動車事故対策センターの運営に必要な財政的な基盤を確立してあるということ。

第四、三十八、三十九、四十、四十一条にそれが述べられてあると思ひます。

それから第四の賛成理由でございますが、事故被害者の保護を増進するための適切な措置を考慮しているということでございます。第三十一条の三、四号に開連したものと申します。

これからその賛成の理由に關しまして少しく申し上げたいと思ひます。第一の賛成理由から申し上げます。自動車事故の被害者はもちろん、見方によりまして、加害者でさえも、現代社会における公害の被害者ではないかとさえ私は考えております。このような被害を抑止するためには抜本的な防止対策を必要といたしますが、毎日毎日事故が発生し、とうとう人命が失われている現状にかんがみて、可能な対策から迅速に実行に移すべきだと私は考えております。言うまでもなく、自動車事故の被害者に対する援助は十分になされなければなりません。これは三十一条三、四号。また被害者になるかもしれない車公害の被害者が、その被害者にならないためには、みずから安全運転に意を用いるのは当然でございますが、彼らに自覚を促すすぐれた運転者に成長していきけるように外から指導、援助するということも必要かと思ひます。これは三十一条の一号、二号に關連しておりますが、運行管理者に対する指導とか講習

を行なう、また運転者に対して適性診断を行なうというふうなことは、これに当たると存じます。この三点を指向した本案こそは、人間尊重の精神から生まれ出たものと私は考えております。

次に第二の賛成理由について申し上げます。現在の自動車運行管理指導センターは本案第三十一条第一号に述べられてございまして運行の安全の確保に關する指導及び講習と、第二に、同条第二号に述べられてあります自動車運転者に対する適性診断とを実施して事故防止上多大の効果をあげてまいりました。

ここで適性診断ということにつきまして簡単に一言申し上げます。適性診断と申しますのは、運転者の適性を医学的並びに心理学的にテストなどを用い、またはインタビュによりまして調べまして、その結果を活用して、運転者に助言を与え、それから安全運転を確保するように援助指導することと申します。そこで、この適性というものは固定化されたものではなくて、本人の努力によつて望ましい方向に変えていくことのできるものであります。人間自身は絶えず成長を続けていく存在だと私は思っております。で、安全運転を確保して運転者自身の身を守ることのたためにも適性診断ということの意味があることかと存じております。このことにつきましては本案の第三十一条第二号のカッコ書きに載っていることと申します。

さて、このような適性診断の効果について実例を少しばかり申し上げてみたいと存じます。たとえば運輸省の御援助によりまして実施された昭和四十五年度のわれわれのところの追跡調査によりますと、その適性診断を実施いたしました時点を境といたしまして、過去一年間、それからその後一年間というものを設定して、同一の運転者の発生した事故に關連する事項を、全国的規模で、運転者三千三百四十八名について比較してみまして、その結果の一例を申し上げます。次のようなきわめて望ましい姿が見られたのであります。事故件数は二七・一%、死亡者数が八五・七%、それ

から重傷者数が六二・一％、軽傷者数が五七・三％、それから会社で支払いました損害金額が四六・五％というような大幅な減少を示しました。実は私たちがこの結果を見まして一驚を喫したというふうなところがございます。

それからなお、つとにフランスの国鉄やパリの地下鉄、それから日本の国有鉄道におきましては、事故防止対策の一環といたしまして、適性診断を導入した結果、従業員側に原因のある責任運転事故を激減させた実績を持っております。

さて、われわれは、追跡調査以来、全力を傾けて、運行管理を担当する方々に対して適切な指導、講習等を行なうとともに、よりよい適性診断法の研究開発に従事してその効果の向上に努力を続けてまいりました。しかし、現在の自動車運行管理指導センターの運営状況では、われわれの意図するところ、あるいは、われわれの研究成果を十分に実現していく上で多分に危機感を感じております。すでに昭和四十六年の八月七日に現センターに顧問として関係している研究者二十一名は、現センターの強化に関し、御当局のほうに要望書を提出しております。

本案は、単に現センターの強化にとどまらず、現センターの示した事故防止上の効果を全国的規模に拡大しようとする意図があると聞き及んでおります。これが実現いたしましたならば、事故は広域にわたってさらに減少するものと私は信じております。本案成立の暁には、関係者に対する指導とか講習はもとより、適性診断業務も飛躍的に発展し、自動車事故防止上さらに多大の効果をあげて得るものと信じております。

次に、第三の賛成理由について申し上げます。現在の自動車運行管理指導センターは、独立採算制をたててまゝとしておりまして、おもに検査料の収入その他によって運営されております。幸いなことに、運輸省あるいは日本船舶振興会などからの御援助によりまして、研究開発業務や業界へのサービスが一応続けられている現状でございます。ところが、あるセンターのごとき

は、資金面で行き詰まりまして、現在閉鎖のやむなきに至るような極限状況にあるところもございす。それならば検査料金を上げたらいけないかということも考えられますが、この業務の公共性ということにかんがみまして、たとえ現在受検希望者が飛躍的に増しているとは申しながら、現行料金を著しく引き上げるといふことは困難なように思われます。このような状況のもとにあって、今回現センターを吸収し、さらにそれを発展させた形で自賠責再保険特別会計及び民間出資その他による安定した財政基盤を持った自動車事故対策センターを設置しようとする本案は、事故防止対策業務を遂行し、かつ事故被害者の保護を増進する上できわめて適切なものであるというふうに私は考えております。

第四の賛成理由については、いまさら申し上げることもないかと思われまので省略させていただきます。

以上が本案に賛成する理由であります。委員会におかれましても、慎重な御審議の上本案に御賛成いただけるならば、われわれ交通事故防止対策の研究に携わっている者の大きな喜びとなることとでございます。運行管理を担当する者への指導とか講習を通じて、また、人間性を尊重した適性診断によって事故を起こすおそれのあるような運転者を早期に発見して、すぐれた運転者に成長していただけるように援助することがわれわれの切なる願いであります。その場を与えてくれるのがこの自動車事故対策センターであると私は思っております。本案成立の暁には、われわれ研究者は、本案第三十一条一、二、六、七、八号の業務遂行に最善の努力を傾けてまいりたいと存じております。

最後に、本案の第三十一条の六号でございますが、「自動車事故の発生防止及び被害者の保護に関する調査及び研究を行ない、その成果を普及すること」という項目がございますが、この「調査及び研究」ということは、このような業務を遂行する上でその基盤となる非常に大事なことから

私思っております。ぜひ新しい組織におきましてはそういった調査及び研究に力を注げるような部門を強力に推進していただけますならば、重ねてわれわれのたいに喜びとするところでございす。

簡単にございますが、賛成の理由四点について申し上げます。どうもありがとうございます。

○委員長(西村閣一君) どうもありがとうございます。

最後に横山参考人をお願いいたします。

○参考人(横山篤君) 横山です。私は、国鉄あるいはバス、タクシー、トラック、こういった職業運転者を中心とした労働組合の集合体で、当然、労働組合ですから労働条件の改善という運動もやりますが、安全の確保という問題につきましては私どもの重要な運動の目標でありまして、そういう立場からこの法案並びに関連する問題について意見とそれからお願いを申し上げたいと思っております。

最初にこの法案全体の感想について率直に申し上げさせていただきます。三十一條に業務内容が書かれております。大きくいえば三十一條一項の一号、二号というのが一つの業務であり、それが一つになる。そのほか全体が一つ、この三つから成り立っているわけでありまして、交通遺児の援護救済という新しい発想がありまして、非常にその点につきましては私どもも賛意を表するわけでありまして、三十一條一項の一号と二号と三号、四号では、具体的に業務内容が違ってくるわけですから、一つのセンターで行なうというところにつきましては、少しなじみが薄いんじゃないかという感想を持つのであります。それからもう一つは、三十一條一項の三号、四号というのについてそれぞれ御意見ありましたように、政治のあたたか光を当てるとするならば、もっと金額の面でもあるいは適用の範囲におきまして、あるいは手続についても、もっと

もっと充実したものでなければ人命尊重といいますが、人間性回復という立場から掲げられました本法案の趣旨というのはいささか意味が薄れてしまっているのではないかと、こういう心配をします。それからもう一つは、交通事故をなくすという立場からいっても法律があります。交通安全対策基本法あるいは道交法、道路法、いろいろたくさんあるわけですが、新しくこの法律をつくり上げて事故をなくしていく、そういう考え方だろーうと思ひますが、はたして大幅に交通事故をなくしていくことが可能かどうかということになります。率直に私どもとしては疑念を表明せざるを得ないというふうに思ふわけです。三十一條一項の一号、二号は、大体が事業用の車、運転者を対象にした業務であります。しかし、いま現に起きております交通事故というものを昨年の実績から具体的に調べてみると、何をやらなければならぬかという問題が私は出ると思うのです。去年の交通事故、死亡の場合をとりましても、事故件数一万五千件で、なくなった方が一万五千九百何人。そのうち死亡事故の件数をそれぞれ調べてみますと、営業用、青ナンバーの車が起した事故というのは九％——バス、マイクロバス、トラック、ハイタク。しかし、マイカーといわれまます自家用車、こういうものが六八・二％その他が二・八％というふうな圧倒的に自家用車による交通事故というものが比重が非常に高いのです。私ども営業用の運転者をかかえておる組合とすれば、当然自分の命を大切にしようということもありますけれども、旅客の安全輸送とか荷物の、財産の安全輸送ということも考えます。あるいは経営者側としても社会的な責任を考へるわけですから、年々営業用車の交通事故というものは減ってきているわけですから、決定的に一万五千何百人となくなっている方大部分が自家用車によるんですね。「走る凶器」か、あるいは「格おけ」か、いろいろ内容はありますけれども、圧倒的に自家用車が多い。ですから、その問題を度外視をして、三十一條の一号、二号が、これで交通事故がなくな

る、あるいは大幅に少なくなるというふうに言われるとするならば、私は重大なこれは問題ではないだらうかというふうに考えまして、そういう意味でいきますと、もっと人間性尊重の哲学に、お互いがあるいは法律をつくられたり、あるいは指導されるそれぞれの分野で哲学をきちんとしなければもうしようがないというふうに思うわけですね。

過日、警察庁が、ことしは一万五千人死亡者が出たけれども、来年はデッドラインとして一万四千人——まあ死ぬ人は気の毒だけれども、一万四千人台で食い止めよう、こういうことで全国に指示をされました。そのことは私は歓迎します。しかし、私どもの調べによりますと、ことし自動車メーカーが——大きな会社ですけれども、十一社が発売した自動車の生産台数を見ますと、国内の販売が五百三万台ですね。それから輸出が二百三十三万台。まあ廃車もありますから、結果的に両数がふえるのは三百万台ぐらいふえるんじゃないかと思うんです。それから、昨年一年間で自動車の新たに免許を取った人が二百八十八万人です。これは一年三百六十五日から日曜日を差し引く、あるいは祝祭日をはずすと、毎日一日に一万人の運転者が量産をされているということになるわけです。ですから、私はお互いの努力あるいは行政の努力によって、一定のところまでは事故をなくしたり、あるいは死んだり、けがをしたりする人は減らすことは可能だと思えますけれども、それを一万人に下げるといふことは絶対にできない。これはもう一万二千とか三千というのは、もう事故としては起きる問題だと。ですから、ここで抜本的に交通対策といいますが、人間尊重の具体案を出していかなければ、私はもう事故というものには減らないと、そういう立場で御審議をいただきたいと思えます。そういう意味で、若干具体的な問題について先生方をお願いをし、あるいは行政官庁に御努力をいただきたいと思うんですが、非常に基本的な交通事故対策の点で、まあ全く欠けていると言えはしかられますけれども、非

常に私は不十分の点が多いということをまず指摘をせざるを得ないと思えます。

その一つは、車が約三千万台ありますけれども、マイカーといわれるものが約二千万台ぐらいい。しかし、その中には営業類似行為を公然とやっている事業者あるいは運転者がいるわけですね。それは白ナンバーの車で営業行為をやっているということなんですけれども、これはまあ旅客輸送についていえば、工員の輸送だとかあるいは旅館の輸送だとか、あるいはトラックにしてみますと、もう東京都内を走っている大部分の大型トラックは私のもう類似行為をやっていると思うんです。この類似行為をやっている者についての規制というものは十分でない。これは運行管理者がその会社において、十分に安全対策なり企業内教育をやっているわけじゃないんです。ですから、どうしても収入をあげるために無差別にスピード違反をしたり、いろんなことが事件として起こっているわけですね。ですから、この際、類似行為の問題について、車の型でおさえるか、あるいはまあいろんな方法が法律的には考えられると思えますが、何か方法をとらなければ事故の絶対数を減らすということにはならないということはぜひ御検討をいただきたいと思っているわけです。それから、自動車の免許の問題であります。先ほど申し上げましたように、大体年間通しまして二百八十八万人から三百万人の運転者が量産をされているわけですね。この免許の交付については少し安易過ぎるのではないかと。無免許運転あるいは酔っぱらい運転というのは昨年の実績で一一％、これをなくしていけば事故は一割減ることにはもう完全に十分りわかつているわけです。この間、自衛隊の飛行機が、無資格者が飛んで事件が起きた。新聞は相当書き立てました。国会の中でも議論されたんですが、しかし、道路交通における酔っぱらいとか無免許運転というのはまあ二行ぐらいいで済まされているわけですね。そのくらい率直に申し上げて、車という問題について哲学が非常に不足している。これは玉井さんが先ほ

ど申し上げましたように「許された凶器」と。そもそも無資格者が乗るなんというところは、あるいは無免許の者が乗る、あるいは酔っぱらいの人間が乗るなんというところは、飛行機だとか鉄道という場面ではきわめて少ないです。ところが、自動車の場合には公然と許されている、と言えは語弊がありますが、ですから、私は免許を通して、最初に運転をするという問題について徹底的に究明すれば、事故の一割は確実に減る、こういうことを言いたいわけですね。

それから、私どものようなところでも過積み、過労運転——これはトラックのところですね。けれども、過積み、過労運転があるわけですね。私どもも昨年十月に東京、名神で調査をしました。まあ、青ナンバーより白ナンバーのほうが非常に多く走っていたわけですね。約半数以上のトラックは過積みであります。その過積みの程度は二割であるとか三割であるとか、あるいは倍であるとか、あるいは東京近辺に行きますと、晴海の埠頭に行けばすぐおわかりになるわけですね。プロは三倍積む。これはもう常識になっております。しかし、常識になつてはいますけれども、それも放置をされている。この過労、過積み運転は必ずと言っていいくらい事故を起こし、あるいはもらい事故も伴っているわけですね。で、最近関係官庁の御努力によってかなり締めつけは行なわれておりますけれども、まだ依然としてある。貨物の需要は相当地あるわけでありまして、鉄道だけでは運び切れないこともそのとおりであります。で、最近は大手の職業運転手は、賃金にしろ少しづつよくなつたり、あるいは労働時間も短縮されるわけですね。しかし、そのしわはどこにかかっているかといいますが、中小零細企業あるいは白ナンバーのトラックに全部それがしわ寄せされているわけですね。ですから、事実上の問題としては、もう過積みはいけないうことですから法律に書いてありますけれども、過積みが横行している、過労運転が行な

われている、そのために事故というのは必ずついている、こういった私は基本的なことについてぜひ先生方の御検討をいただきたいと思います。

それから、最近バスなんかの事故が多いわけですね。けれども、その事故の大部分とは申し上げませんけれども、かなりの部分は道路の欠陥という問題にあります。これはまあ飛騨川事故以来建設省が非常に御努力をいただいて予算配賦をされているわけですね。まあ、運転者に責任が全くないとか長野の事件、まあ、運転者に責任が全くないとは言いませんけれども、その前提条件としてはこの欠陥道路がある。ですから、そういったところについて十分チェックをさせていただくということが必要ではないかというふうに思います。それから、この死亡事故の中にはどうしても指摘しておかなければならないのは、鉄道あるいは民間の鉄道の踏切の事故であります。これは年間三千人死んでいるわけですね。それはいろいろな理由があります。しかし、根本的にはその踏切道のあり方の問題について抜本的な対策が講じられるとするならば、私はこの三千人のかなりの部分は将来事故がなくなると、こういう自信を持つわけでありまして、ですから、たくさん法律をつくっていただくこともけっこうですけれども、現在ある法律を十分に生かして、徹底的にそれを追及していくことによって私はかなりの部分事故をなくすることができると。しかし、繰り返して申し上げますけれども、道路がどんなに上り下り、車が上り下り、一定限度以上は、絶対に現在の施策だけでは、事故は減らないということを基本的に考えて、まあ私も努力したいし、ぜひ先生方の御検討をいただきたいと思っております。それから、今回のこの事業が特別会計の中から一定の部分出ているわけですが、先ほどから参考人が述べられておりますように、私どももいたしましても、五百万円というのはいかにしても人間の命の値段ではないというふうに思います。ぜ

ひこれは、収支計算でいったら議論の余地はないと思うんです。それは赤字になる見通しは立つわけでありまして。しかし、私は早急に一千万円というものを日本の常識にしてみたい。

それから、もう一つ、昭和四十四年の十月にこの五百万円にしたときに、八項目にわたりました。審議会が政府に答申をしていくわけですが、これは各省庁にわたってなかなか張りがあったてむずかしい問題だと思えますけれども、しかし、一つ一つ調べてみますと、直ちにやらなければならぬ問題ばかりであります。ですから、この法案の審議を通して、直ちに昭和四十四年十月の答申が実施の運びになるようにぜひ御検討をいただきたいというふうに思っております。

それから、最後にになりましたけれども、三十一号の四号の適用の金額の問題とか適用の範囲の問題、いまそれぞれからお話がありましたように、やっぱり小・中学校の児童、生徒というふうに限られているのであります。が、昨年の道路交通事故で十六歳から六十歳までの間の年齢の方でなくなっている方が六五%いるわけです。逆にいえば、残された人が、年寄りも、それから生徒も、あるいは幼児もたくさんいるということと数字は具体的に証明をしているわけだと思ふんです。ですから、私は小・中学校の生徒というふうに限らずに、もっと、ある意味ではそれ以上、六歳以下とか、あるいは六十歳以上と、こういうところが政治の光を当てなければならぬ時代ではないかなというふうに考えまして、技術的にはいろんな検討の方法はあるんではないかと、ぜひ適用の範囲あるいは金額の問題につきまして充実をする方向で御努力をいただきたいということを申し上げまして、私の意見と要請にかえります。

○委員長(西村潤一君) どうもありがとうございます。

それでは、これより質疑に入ります。質疑のある方は順次御発言をお願いします。

○黒住忠行君 皆さんからいろいろお聞きしたいこともありますが、時間の関係もあります。

ので、私はまとめましてお聞きしたいと思ひます。また御答弁のほうも簡潔にお願いを申し上げます。また申し上げます。まことに失礼でございますが、お願いを申し上げます。

山口参考人にお聞きしたいことは、先ほど玉井さんからもお話がありましたように、任意保険と強制保険の関係でございますが、最近におきまところの任意保険の普及率についてお伺いしたいと思ひます。

それから、玉井参考人に対しては、御説明にありました国なり地方の公営企業とおっしゃいましたが、公共団体等からの補助金の点につきまして、これが十分でないというところは、私もおっしゃるところだと思ふわけで、最近におきまところのその状況を御説明願いたいと思ひます。

それから須藤参考人に対しては、御説明のほうは、各相談所がいろいろありまして、これが十分打ち合わせをして効果をあげていただくということにつきましては、私も当然そうだと思うわけですが、日弁連でやっておられます相談業務について、いわゆるその弁護業務と相談業務の点につきましてはいろいろ問題があるかと思うわけでございまして、その点をどのように整理をして相談に応じておられるかどうか。そして、そのPRの点につきましては、御指摘ありましたけれども、おたくのほうでどのようなPRをやっておられるかということもお聞きしたいと思ひます。

それから、四号の口の債務名義の点ですが、これは民事上の問題でもありまして、一つは保険金額との関連だと思ふわけで、こういう制度を導入するということは私は相当前進だと思ふわけでございまして、そういう法律問題があるのではないかと思ひます。その点をお聞きしたいと思ひます。

それから、穂山参考人にお聞きしたいことは、いまおっしゃいましたいろいろの御意見、ごもつともとの点が多々ありまして、私みたいへん参考人になりました。事故防止上適性検査というものは

私は必要だと思うわけでございまして、その点につきましては御賛成を得られるものかどうかというところをお聞きしたいと思います。

以上、取りまとめしてお伺いしましたので、ひとつ順次お答えをいただきたいと思ひます。

○参考人(山口秀男君) お答えをいたします。ただいま任意保険の普及状況はどうであるかというお話でございます。大体件数で申しますとまあ五〇%程度と、自動車台数の約半分近いものが、ほとんど半分ぐらいいは入っているということ、これは私どもの努力の足りないということもあると思ひますが、まあ、百台のうち五十台で困るわけでございますので、非常に勉強いたしましてこの普及をはかりたいと思ひます。

それから、その金額でございますが、大体任意保険の金額は、まあ、このごろ裁判所の判決がだんだん上がってまいりましたので、毎年毎年この任意保険の金額も上がりつつあるわけでございしますが、平均して申しますと、大体千五百万円というふうになっております。

まあ、そんなところで、簡単に答え申し上げます。

○参考人(玉井義臣君) 国及び公営競技関係の団体からの補助金、助成金についてでございますが、国からいただいておりますのは、充足当時の四十四年、四十五年、四十六年につきまして各二十万円、四十七年に三十万円、こしも三十万円いただけることになっております。つまり、いままで九千万円いただきました、こし三千万円いただけると、こういうことでございまして。

それから、日本自転車振興会——これは競輪でございますが、いままでに一億一千七百万円をいただいております。で、昨年は四千八百万円でありましたが、こしは六千万円程度いただけることになっております。次に、日本小型自動車振興会——これはオートレースでございますが、いままでに千五百二十八万四千円いただいております。これは大体年間八百万円程度でございます。それから日本船舶振興会からは——これはモーター

ボートでございますが、いままでに二億七千五百万円、あと二千五百万円いただいで大体三億円になる予定でございます。それから日本宝くじ協会からは、いままでに五千万円いただいております。

で、先ほど私が申し上げました、国の補助金がありにも低過ぎるではないかと言いましたのは、資金需要のほうを申しますと、たいたい高校生に五千万、三千六百人から四千人、それから、こしから大学生に新しく月額二万円、一学年につきまして五十人、これは四年生まで二百人になります。で、もう一つ、新しくこの四月から、教育費の高騰に合わせまして、高校生五千万のを、生活保護を受けている人とそれに準ずる程度に貧困な子供たちに一万円を新設したわけでござい

ます。本来ならば、教育費が八千万から一千万近いところまで高騰しておりますので、全部に一千万増額したいわけでございしますが、先ほど申しましたように、募金額三十億、手持ち資金二十六億、いまの現状では年間奨学金の必要資金が三億くらいでございますが、全部一千万を支給したときは五億から六億になる。五億から六億に対して年間三千万円というのはいくらにも低過ぎるのではないかと、こしでございます。自給自足の不備から生まれまして貧困交通遺児に対して自給自足が救済してくれらるというのが、われわれとしましては最も筋の通ったところではないか、こういうふうにかえております。

○参考人(須藤静一君) 須藤でございます。

お答え申し上げますが、私どものセンター——これもセンターなんですけれども、一応設けておまして、いままでにおきましては純然たる相談業務に終始いたしておりました。で、私どもの仕事は、御承知と思いますが、運輸省からの補助金によって動いておりますが、そのうち、宣伝活動費というものはきわめて少額でございますので、これ、全国にばらまきましてはどうにもなりませんので、重点的にやるという方針のもとに、ポスターとか

あるいは小さいパンフレットとかをやり、あと、かつ、これは私も全国の弁護士会所在地に各支部を置いておきますので、全国で五十四カ所になりますか、各地にそれぞれの地方事情がございまして、その宣伝活動その他につきましても、地方にある程度大幅にまかしてあります。非常にうまくやっておりますところの例としては大阪などの例がいろいろありますが、これは大阪はやり方が非常にうまくて、ポスターをつくりましても、末端は各民生委員のうちにまで配って、そこへ張り出してもらっているというやり方をやっているもので、全体からいって大阪などは非常に成績があがっていることは言えます。ただ、その私どもの仕事をすると、どうして弁護士会の中——弁護士会の中というのは、御承知のとおり、裁判所の中。これは、場所的にいってまことに人が来にくいところでございますが、私もいろいろ考えておるんですが、同時に、過去におきまして私どもはその相談だけに専念いたしておりましたが、相談だけであってはどうかという点で、もう行き詰まりというか、一般の要望がどうしても処理、解決に一段踏み込んでくれというので、私の代になりましてから、さらに進むという点で、今後は示談のあつせん——調停と言ふとこれは、ことばはおかしいですが——あつせんという点にまで、これから入っていくというところまでまいってきております。

それから同時に、その弁護士業務と申しますのは、これは私もその相談センターとしてはいたしませんで、その紹介と申しますか、法律扶助協会というのはいわば困窮者に対する弁護士の紹介をしてやりますから、そのほうを通じて弁護士を紹介してやってもらうというところは現段階までではやっております。そのほかには、いまの自賠責保険の代理請求をやっているところはかなりございまして、これは、主たるところは、過去においていわゆる事件屋と申しますか、近ごろまた保険士とか、交通事故調査士とか、いろんな名前をつけます人たちがそういうことにタッチして、くることによって非常に事故が多いという点がございまして、それをわれわれの手でもって救済する。ただ、そういうものを排撃するだけではいかぬ、われわれがやらなきゃいかぬのだということ、そのほうも、これはまだ全支部とまではいっておりませんが、かなり手広くやっておりますわけでございまして、これについては、実費だけではなして多少のものはそれはいただいております。ですから、こういった新しい組織ができて、そつちからでも費用でも回していただければならぬ、実費だけでやるようになるのではないかと思っております。

それから最後の、いまの第四号の問題でございますが、これは、先ほど申し上げましたように、任意保険に入っている者については非常にぐあいがいいという点は確かにございまして、これは、過去の例でございまして、訴訟で和解といううなことになるんですが、当事者本人は——当事者というか、被告のほうでございまして、自分はいかに保険会社が言うことを——金を出して、くれないうけないうこと、どうして保険会社が出で、あるいは被告代理人に保険会社のほうの方がなるといふ事例が多かったので、これについては私自身としてもあまりいい感じを持っておりませんで、それで今度は、御承知かと思ひますが、保険会社のほうは、新しい保険についてはみずから示談をやるといふような保険をお売り出しにしようというので、これについていろいろ私のほうでもいま注文を出しているのは、これは過去の自動車保険があまりもうからなかったというところをおしやるようですが、そのせいかもいれませんが、あまり、われわれとしては、事件を扱って、保険会社の人が顔を出すというといふ気持ちでなしに、被害者側という点は事実でございまして、事件解決に、被害者側という点に展開させるには大いに努力が要ったという点はございまして、しかし、任意保険に全然入っていないという場合より、まあ入っていたほうがいいというところは確かに言えます。

大体そんなことでございまして。
○黒住忠行君 いまの点ですけれども、四の口ですね、債務名義の点……
○参考人(須藤静一君) 債務名義になりますと、これは、要するに、確定判決があるいは和解調書でございまして、ですから、判決につきましても、これはおそろく保険会社側は文句なしにお払いになるようですが、過去において、これは私の聞いた例ですけれども、全部がそうというのじゃないですけれども、和解について保険会社をタッチさせないでやった。当事者側が、幾ら裁判所が中に入っているからといって、あなた方がきめたものを私のほうはまるまるお払いできませんよというのを言われたという例は聞いております。つまり、第三債務者としての保険会社がそういうことを言われたということは聞いております。
○黒住忠行君 ですから、そういう場合等がありますので、今回のこの制度は少なくとも前進じゃないかと私は申し上げたわけでございまして。
○参考人(須藤静一君) そのとおりでございます。
○黒住忠行君 で、さきの御意見で立てかえ払いなりというふうな御意見もございましたけれども、民事上の問題もあるし、保険金額等の関係もあるから、今回のこの制度はそういう意味においては前進じゃなからうかと、こう思つて、それに対する御意見をお聞きしたわけでございまして。
○参考人(須藤静一君) まさに前進であることはもうおっしゃるのとおりでございまして、ですから、三カ月前に六十何%解決したというの、おそろく任意にお払いになるか、あるいは保険金のほうでもってお払いになるかということでもって、それで済んでいるんじゃないかと思ひます。したがって、三カ月過ぎてというものは、先ほど申しましたように二十何%、全体にかられば三〇%ぐらゐりありはせぬかと思ひますが、これはもう實際強制執行のやりようもないというふうなものがたまって、ですから、そういうものを何とか救済していただくことは非常に望ましいことじゃないかと、こういうふうにお考えである次第でございまして。
○参考人(種山篤君) 健康診断の問題ですが、私どもは、基本的には免許を取得する際に抜本的にこれは対策を講ずべき問題だと思ひます。しかし、取得をしたあとと点を先生触れられていてと思ひますけれども、ドライバー全員について適性検査をされるということにはまずならぬだろうというふうに思ひます。したがって、適性診断を受ける方については数が非常に少ない。そういう意味では、私はデータというものをどれだけ公表し、どれだけ活用していくかという問題が一つ出るだろうと思ひます。
 それからもう一つは適性診断をした結果、自分の雇用にも重大な影響が起きるというふうな懸念があるかないかというところは、この二号を見ますと十分には書かれていないわけですが、その点、職業運転手とすれば多少の心配が残る。
 それから三つ目に、これは要望になるわけですが、大学にしろ、あるいは大きな事業者は、企業内の教育としてかなりこの種の問題について研究したりあるいは資料を発表しているわけですね。ですから、十分に、このセンターだけの資料でなくして、ありとあらゆる資料を十分に活用していくということがなければ、事故防止ということについては不十分ではないだろうかというふうに思ひます。
○野々山一三君 まず、山口参考人、玉井参考人に一般論でお伺いしたいと思ひますけれども、この法律そのものは事故対策センター法ですね、事故が起つたやつたからどうするかという角度でこの法律がとらえられているような印象を持つわけですね。そこで、そのことについての御感想を、まずいただきたい。
 それから第二点。私はもつと根本問題として事故を起さないようにするためにどうするか、根本を解決せずして事故対策センターがどんなに充実しても、あるいは遺族に幾ら金を出せばこれでいいんだということを議論してみても、ある

いは金かどうかいうふうに出るということを議論してみても、これは二の次じゃないかなという率直な感じを持つわけですけれども、まず、そのお二人から抜本的な事故をなくするということについてお伺いをいたします。

それから、清宮参考人に伺いたいんですが、心理学的なという観点から事故管理指導センターというものに関与していらっしゃるということであ

ります。この法律に賛成している立場で御意見を
いただいたんですけれども、そこで私率直に伺い
たいんですけれども、車を持つのも人間の権利で
はないか、免許取るのもあたりまえではないかと
いうのがこれ心理ですね。しかし、これが一体市
民としてどういう影響をもたすかという、心理
学的にあなたはどのような御感想を持っていら
しやるか。そのために、私は時間がないから率直
に申しますが、いま車は二千三百三十七万台と
公表されましたね。そして運転免許を持っている
者は三千万人をこえた。三千十四万幾らです。ね。
そうすると、おぎやあとという人から、おなく
なりになる前に人まで含めて三人半に一人が
免許証を持っている。そうして四人ちよつとに
一台車があるということになります。この状態
で幾ら道をつくつた、やれ歩道をつくれ、事故
を起こさぬようにしろと言つてみて問題の解
決にはならぬのじやないか。そこで、意見が
先に出来ますけれども、たとえば免許証、私は
免許証の交付する場合に厳重な規制をしな
さい、こういう立場であなたの御感想はいか
がが、こういうことです。

第二に、初心者マーク。あれが、これは警察庁もいらっしやるけれども、免許証と初心者マークとは違いますね。片っ方は一年、片っ方は免許証は三年でございますね。しかも、この初心者マークというやつは、ガソリンスタンドに売っているのの、でございましょう。なぜ免許証と一緒にしないで、そして一年たったらもう一ぺんテストをするということによって運転者の安全をまずチェックするということを通して事故をなくするということを考えて、心理学的にもやっぱりこの行政的

にも政治学的にもこれは問題にならない議論ではないかというふうに思うんです。これはひとつ清宮参考人、率直な御意見をいただきたい。それから須藤参考人にも、いま申し上げた点について、市民として一体どうするかという角度で御意見をいただきたい。

ほかにもございますけれども、まずとりあえずそれらを第一問として。

○参考人(山口秀男君) 山口でございます。

ただいま先生からお話がありましたように、事故ができてからだけではもう困るんだからその前をどうするかということ、これはもう非常に一番大事なことだと思っうんですね。ただ、この事前にそれじゃどうするかということですが、私どもの業界としては、これは運転者の方はもちろん、それから歩行の人、歩く人についても、それからまた小学校に入っう人はどうだと、それから中学にいる人はどういう点を注意したらよからうと、それから各家庭にまあブロック、ブロックのう、それから防犯みたいなのがございますから、まあ自動車と火災保険やっておりますから、そういう方面にいろいろな宣伝のピラを配るとか、いろいろなことをして、実はある程度の、何というんですか、運動はずつと続けております。これはしかし、やっぱりみんなが、日本人全部が氣をつけてやらなくちゃならぬことだと。

それから、先生のいまおっしゃったうちで、この法案は事故が起きてからというようなお話もございましてですが、この適性検査というようになことをおもな柱として打ち出すということになれば、結局これはまあ事故ばかりでなくして、事故の起くる前にもやっぱり注意しなくちゃならぬということになる、こう思うんですね。ですから、そういう意味で申し上げますと、やっぱりこういう法案ができるということは、一億の日本人全部がやっぱり注意をするということになるんじゃないやいませんでしょいか。そういうふうに考えております。

○参考人(玉井義臣君) 私は、交通事故防止とい

うのに対しては悲観的でございます。自動車はふえてまいりますと、まあ、自動車だけじゃございせん、免許取得者がふえてまいりますと、いろいろな人たちがいろいろな状態で車を走らせる。そして、日本国じゅうが非常に完備、整備された状況にすると、ということとは不可能でございます。ですから、実験室の論理を日本国じゅうに持ち込んだら、事故はそんなふうに計算どおりになくならな

い。アメリカのモーターゼーション七十年の歴史の中で二百万人が死んでいるという事実、一億人くらいの人がおそらくがをしている事実を見れば、さっきの私がノーフォールト保険の、自損事故にも補償をしるという論拠の一つになりました。

つまり、車は社会の問題児である、これをつくっている限りは事故が起こるんだと、自損事故についていっても、その大半についてはその運転者には責任があると見ていいかどうかわからない。これはアメリカ七十年間の結果の一つの結論ではない

かと思ひます。そういうふうになつてしまつたときに、私は何百例かの実験的な事故対策によつて三千万人の免許者に當てはめるといふことは、かなりこれは無理がある考え方だと思ひます。そして、それは膨大な人と金が必要とす。この世の中の主人

公は何も車ではございません。車がふえたのに応じてものすごくたくさんのお金と人をつぎ込むということが日本の国にとりましてプラスかどうか、といえば、これはおのずから答えが出てくると思ふのでございます。その辺でやはり発想の転換を

迫られている時期ではないかと思えます。ただ、私がこの事故対策センターに賛意を表しましたのは、自賠法第一条で掲げられておりますように、自賠法は被害者の救済を第一義としている。ここに「あわせて自動車運送の健全な発達に資すること」と

を目的とする」というふうにあわせて書いてござい
ますが、あくまでこれは被害者の救済ということと
を第一義にして無過失責任に近い非常に進んだ制
度を取り入れられた。先ほどの質問者であられる

黒田先生が通算省時作につくられた材料が、
が世界に誇るべき法律だと思えます。しかし、こ

遺児の多発、貧困化に見られるように、実質は伴つていかなかった。こういうふうに考えますと、やはりいまおくれればせながらでも、この自賠法が、あるいはいままでの自賠責保険がなし得なかったものの償いはいまからやるという意味で、このセンターの意義は大きいと、こういうふうに着えていくわけです。

○参考人(清宮栄一君) 野々山先生の御質問に答
してお答え申し上げます。

私に長いこと交通事故問題に取組んでまいりましたが、正直なところを申し上げますと、技術的なほうを幾らつついても交通事故はなくなるならないということを最近痛切に感じております。それはどういうことかと申しますと、非常に、樺山参考

人も先ほど申されたように、哲学の問題じゃないかというふうに感じているわけでございます。現代の人類が、第一の文芸復興を境にいたしまして、科学技術ということを手段として経済的な成長または人間の生活の便利さというふうなことを

ねらいましてこのような状況にいまなっております。その結果は何かというと、皆さまも御存じの通りです。よくに、公害問題で非常に苦しんでいる。で、先ほども私は「交通事故も公害の一つであろう」と申しました。そこで、私たち現代の人類というの

は、そういう科学技術を基本とした経済成長だけ
をねらうというふうなことでは、いずれ人類は滅
びてしまふんじゃないかということさえ言われそ
うになっておりますし、私も何かそういう心配
が最近非常に強くなりました。そこで、現代の

れわれ人類といたしましては、そういういままでの行き方を反省して、人間とは何か、人間の幸福とは何かということに強い反省を加えて、ここぞ人類の行き方を転換しなければならぬ。いわば第二の文芸復興の時点に立ち至ったのではないかと

いうふうに痛切に感じております。
 で、そういうことを一つ基盤といたしまして、
 先ほど野々山先生からお話しのごさいました、
 市民としてどういう感覚を持つてやるべきかとい

それから今度は技術進歩という話がございますね。技術革新、清宮参考人から。私は、数カ月来やかましくテクノロジー・アセスメントというシステムを日本に採用しなければだめだ、外国にはもう一ぱいそういうシステムがあつてやつてゐるんです。そういうことをやらないで、車をつくつた者が損だ。そこでマスキー法のようなあれでは、あるいはロスアンゼルスでは、一定の時間には車を一切入れないというシステムをとりました。イタリイにもそういう一定の時間には車を一切入れないというような規制というものがやられないけれども――それは穠山参考人、清宮参考人、哲学的なとおっしゃるけれども、哲学的けつこう、私もそういうことは大好きだけれども、一体哲学で問題解決できますか。やっぱり技術的なことをととんまで追及していくということを通して、哲学的なものも含めて、社会体制全体の気持ちを変えていく。哲学を論ずる人に限つて、私は率直に申し上げて、体制を変えろという思い切つた処置をなさらない時代ではないかという点に、何万人の人の人がなくなるといふような事故が起つておるのではありませんか。時間がありませんから、いまのことだけではないか。率直な意見を伺つて、あとは審議の際に私は皆さんの御要望を重視しながら対処していきたい。そこで最後に、お四方がおっしゃったことには

ちをつけるわけではございませんが、確かに、事故対策センターというものをつくるということはいいいことだという概念でそれを先にずっと出されますと、結局、その中に埋まっちゃうんです。私はテクノロジ・アセスメントという時代、こういう時代に対して、政府に対しても率直に申し上げて、疑わしきは認めず、許さず、使わずというプリンシプルを確認してもらいました。やっぱり事故は起こらぬほうがいいという角度から対処するという時代が、哲学的にも、社会的にも、構造的にも、教育的にも、概念的にも大事なんじゃないでしょうか。最後に総括的なことを申し上げて、それにも意見がございましたら、どなたでもけっこうです、お願いしたい。

○参考人(山口秀男君) 山口でございます。お答えいたします。

先生から、事故があったほうがいいか、ないほうがいいのかという、まあ保険会社だから仕事を、自動車保険をやっているんだから、それに対してどう考えるかというような非常に手痛い御質問だったと思うのですが、これはないほうがいいにきまつている。これはもう事故はあつてはいけません。もう商売が、われわれの商売が全然なくなつてもいいから自動車事故は一回も、一つもないというようなことが一番望ましいと思います。しかし、実際はなかなかそうはいかないんですが、これはやっぱりないほうがいいにきまつております。そういうふうに考えております。

それから、車庫もなくてそういうのがほとんど保険につける人がおるが、それをどう考えるかというようなお話でございます。これは自動車賠償保険は、御案内のように、自動車を持っている人はもう必ず保険につけなければ車が動かせぬということになっておりますためにおいでになるわけでございます。そうすると、それを保険会社はお断わりすることができないということになっておりますから、これはもうどうしても引き受けざるを得ない。そういうことと、それからもう一つは、加害者と被害者がお互いに話し合いをして、そし

て話し合いがついたんだから保険会社に行く。保険会社がそれを渡るんじゃないかというのが、先ほどいろいろな先生方からもそんなお話が出ました。私もは渡るというようなことはやらないんです。これはなぜかと申しますと、保険は支払いをできるだけ公平にやるといいうことがほんとうなんですから、それをわざわざ渡る必要はない。ただ、これは先生方に考えおき願いたいと思うんですけれども、自賠責は、入ってくる保険料とそれから出す保険金とが一緒になるわけなんですからね、ですから、それを一緒にしなくちゃならぬわけですから、まあ話がついたからというので、保険会社に何も話をしないで、そして自分たちだけでお二人で適当に金額をおきめになるということとは、保険会社がかりにそれに対して支払いをいたしまして、そういうことが非常に多くなれば多くなるほど支払いが非常に多くなる。支払いが多くなるということとは、結局、百人のお客さんのうちで支払いをする方はまあ二人か三人なんです。そうすると、あとの方は、九十何人という方は、そのために保険料を高くお払いにならなくちゃならないような結果にもなるわけでございます。そういう意味から申しまして、やっぱり保険会社としては、十分保険会社も立ち会った上で、そして加害者、被害者が円満にお話し合いをつけていただくようにということを考えているわけでございます。むしろ、むやみに渡るようなことはいいたしませんから、もしもそういうことがございましたら、われわれのほうへもそういうお話もあったということ、同業の者には十分にひとつ注意をすることにいたします。

○野々山一三君 議論になりますから申し上げますが、しかし、あなたの言うとおりでございませんとのことだけは率直に申し上げます。

○委員長(西村閣一君) いろいろ貴重な御意見がございましたが、時間の制限も若干ございますので、今後質問者の方も、参考人の方も御協力を賜りたいと存じます。

○参考人(清宮栄一君) 私、ちよつとことばが足

りなくて誤解をされたのじゃないかと思いますが、科学技術というものを私は全然否定したわけではございません。ただ、科学技術だけに走っていたのでは人類は不幸になるだろう。現在欠けているのは、それは哲学である。科学技術を生かす哲学をわれわれはここで考えなければいけないだろう。先ほど野々山先生がおっしゃったようなテクノロジカル・アセスメントというふうな一つの動きは、哲学が科学のほうにあるアクションをかけた結果ではないかというように考えます。いわば、技術的なもの、科学的なものと哲学的なものとは車の両輪となって今後進んでいくということと、ろにわれわれの未来があるんじゃないかというふうな意味で申し上げたのでございます。

それから、哲学を論ずる人は体制を変えないというふうな御発言がございましたが、非常に私微力でございますして、現在の体制を私個人の力ではどうすることもできないし、非常に悩んでいるんですよでございますけれども、現在ある姿の望ましくない点は、国民全員がそれをよく見きわめ、反省し、国民全体の力としてそういうものを盛り上げて望ましい方向へ進めるといふことが今後なさるべきことではないか。そういう点につきましては先生方の大きな指導力をひとつ発揮していただきまして、われわれ国民を将来幸福な方向へ導いてくださることをこの席をかりてお願いを申し上げます。

もう一点、よろしゅうございますか。――先ほど黒住先生のほうからの御質問に對しまして穂山参考人のほうからお答えがございましたが、テストというものが、実際に雇用をされている労働者を何かそれから排除していくという、テストの結果が悪いからそれを排除するんだというふうなことはないと、そういうことがこの法律案には明記されていないというふうに御発言がございましたが、私たち適性診断ということを、人間尊重の立場からやっている者といまして、そういう雇用に不安を与えるようなことば、私たちが関係している限り絶対にいたさないつもりでございます。

むしろ、そういう適格性に乏しいような人であっても、本人の自覚により、または周囲からのあたたかい援助によつてすぐれた運転者になるように特に助言させていたたく、援助させていたかくというのが私は本案の趣旨かと存じて、その立場から仕事を進めていきたいというふうに考えております。

ちよつとつけ加えさせていただきます。

○参考人(穂山篤君) 野々山先生から言われたことの中で、若干気がついたことについて見解を表明したいと思いますが、いろんな地域へ私行きましまして交通問題について意見を聞くわけですが、一番素朴な意見としては、車の生産を制限する法律をつくったらどうか、これはもうどこの地域へ行っても聞かれることばです。しかし、なかなか政治的にむずかしいことで、結局はいろんな立場から規制をするということにならざるを得ない。しかし、その規制についても、私はここで哲学がないと申し上げたのは、たとえば交通安全標語の中に、「とびだすな車は急にとまれない」、こういうのがあるわけですが、これも、これは人間を大事にした標語じゃないんですね。車を優先させた標語になっていくわけです。ですから、そういう意味で哲学が全くないと。ぜひここでお願いしたいと思えますのは、各省庁の権限があって、これは運輸省、これは警察庁、これはけっこうだと思えます。しかし、やっぱり市民とか地方公共団体の協力を得なければこの規制というのはうまくいかないわけですね。たとえば車庫一つ問題にしてみても、これは調べるなんていう能力は行政官庁にはないんですよ。ですから、そういう意味でいうと、具体的に地方公共団体なり市民団体の協力を得られるような方法を考えていただきたい。そうしませんと、私は最近つくづく歩いて感じましたのは、水銀、PCB公害と同じように、市民が白衛手段で、この道路は通さない、こういう運動が具体的に起きていくことを感じたわけです。そういう意味では、地方公共団体なりあるいは市民なりの協力をどう具体的に得ていくかとい

うことについてこの機会に御検討をいただきたいと思ひます。

○原田立君 参考人の方々は交通安全のために日ごろ御研究、御努力、ほんとうに御苦労さんだと思ひます。また、先ほど貴重な御意見をお伺いしましたが、その中で二、三お伺いしたいと思ひます。

一番最初に玉井参考人ですけれども、全交通遺児家庭六万人調査したが、要望書をつくり上げたがまだ実現されてない。こういうことであるけれども、今回はこうやって政府のほうから自動車事故対策センター法案をつくる。その点に關してこの要望書の中で特にこの点だけはどうしてもはつきりしてもらいたいというのがあったら御指摘願ひたい。

それから、政府で自賠責の金額について、ほかの参考人もみな同じようございましたが、五百万ではあまり安い、自分は自賠責については一千万、任意保険については二千万円というふうなお話でございましたが、ある人の話では、千五百万円くらいにしたいんじゃないか、こういうふうな御意見も聞いております。お三方だったか一千万円という話でありましたけれども、これはもう百尺竿頭一步を進めて千五百万円くらいにしてはどうか。そうすると、掛け金が高くなったり保険料が高くなったりというふうな問題があつて、ちよつとかけるほうの側になつてみればたいへん高くなつて困るんじゃないだろうか。この思ふんですけれども、一般的に見てどう受け取つた方がいいのか、そこら辺のお感じ方をお話願ひたい。

それから須藤参考人のお話の中に、重度障害者の家庭がある、それは最も悲惨なものであり、「その他」という項目のところをもう少し幅広く解釈しろというようにすべきである、こういう御意見がありましたが、今回のこの法律の中でどういうふうな点をもし直したならばいいか、もう少ししこばを添えていただきたいと思ひます。それから、同じ須藤参考人の御意見の中に、こ

れは山口参考人にお聞きしたいんですけれども、保険会社もダンブ等が入ることをいやる傾向があつた、いまはそうでもないというふうな話があつた、須藤参考人からあつたのですけれども、そこら辺の傾向はどうであるか。

それから清宮参考人に、営業の青ナンバーでは全然事故が少ないけれども、事故の多いのはほとんど白ナンバーだと、白ナンバーのほうのことについてもっと強力な処置を講ずべきだということなのお話でありましたが、もう一歩突っ込んだお話が聞かしていただければと思ひます。

それから、時間がないですからみな一緒に話にしますけれども、政府のほうから補助が出てゐるの、交通遺児育英会では三千万、日弁連では六千五百万、東京自動車運行管理指導センターでは四千万と、こういうふうに出てゐるよう聞いております。それで特に交通遺児育英会の場合です、三千万でいふ金額が一番少ないんですけれども、これではなかなか運営自体がたいへんじゃないか。そこら辺どうなのか、そこら辺も玉井さんのほうから御意見を伺ひたい。

○参考人(玉井義臣君) お手元に配付させていたいただきました「交通遺児救済に関する要望書」の中に、特に「生活について」「交通遺児手当の全国での支給と充実を」と二番目に、交通遺児家庭の生活資金の貸し付け充実をと、こういうのが出ておりますが、これにかわるものとしての対策センターでの生活資金の貸し付けというものが期待できると思ふんですけれども、先ほど申し上げましたように、月額五千万円というのはいまの実情にはだんだん合ひにくくなつてゐるというところでございまして、おしいおしいその増額をしていただくのと、千五百万人という、その八万人、九万人に対してあまりにも少な過ぎる人数に対して、できるだけ早い機会に増員のワケを取つていただきたいということでありませう。

それからもう一つ、これは労働省の仕事かもしれませうが、八番にあげております「母親に有給

の職業訓練」というのがございします。これは母親たちは中高年齢層のほとんどの者が資格とか技能といふものを持っております。この母親たちが一生働くに適する何か職業訓練を与えるほうが国民経済的に見てもプラスではないかということでも、もし今後そういうものがやられていたければ積極的にやつていただきたいと思います。

それから十八から二十二まで、補償と救急医療の問題が書いてございしますが、この問題につきましては、やはりこのセンターあたりで十分にやつていただけるものではないかと思ひます。

それから最後に二十六番に交通遺児の名簿の件がございしますが、総理府さんのほうでも四年に一回ぐらい、いままで二回の調査をしていただけておりますが、私たちがこまかく救済の手を差し伸べようと思つたときに一番困るのは、どこにどういう子供がいるかわからないということございします。一年間に一万人の遺児が生まれるとするならば、そういうものは逐次センターなりどこかで吸い上げられるような体制をつくつていただくことが救済の前提になるんじゃないかと思ひます。

それから第二点、これは私に聞かれたのかどうかちよつと聞き落としたんですが、保険金を引き上げたときの保険料の問題でございしますが、いま日本では保険料があまりにも安過ぎると、つまり、保険料を安くするために保険金を上げないんだというところだと思ふんです。たとえばフランスでは、先ほど強制保険額三千万円と申しましたが、九五五の人は三千万円じゃなしに青天井の保険にかかつております。つまり、一億なら一億、二億なら二億の支払いに應じられる保険にかかつております。そして保険料のほうは、たとえば二十歳ぐらいの、学生ぐらいの年ごろの者が自動車運行する場合に、一年に十万円から十二万円ぐらいの保険料をかけております。つまり、それぐらいのものをかけさせた後に運転を許すというものが、先ほど申しましたように、危険を許すならばそれだけの対策を国が強制すべきであるというこ

との諸外国と日本との違ひではないかと思ひます。

それから第三番目の三千万円の補助金、これは先ほど来申し上げておりますように、いまのわれわれの事業を継続するにしても一割に満たない金額です。実態に合つた月一百万円の奨学金を出せば、五割ぐらひになつてしまふ額でございします。

先年、学生さんたちが街頭募金をしたときに、全国で通行入、つまり募金に應じてくれた人たちにアンケートをしました。これは回答が五千何百人来たわけですが、この人たちの八割が、これはわれわれは確かにあなたの方のその努力に対して募金をするけれども、本来これは善意で解決すべきものではなく、政府が救済すべきものであるというふうなところにマルを入れておりました。その救済の限界が今回のインフレによつてはつきり出てきた点でございします。そしてこの財団法人交通遺児育英会では昭和四十三年の十二月二十日の衆議院の交通安全対策特別委員会、「政府はすみやかに」交通安全遺児の「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」という旨の決議が行なわれた結果、政府が四十四年一月三十一日に閣議了承をしまして上がつたものでございします。衆参の交通安全対策特別委員会、参議院では決議されませんでした。いわば交通安全対策特別委員会が生んだ法人でございします。政府が閣議了承している団体でございします。そしてその結果われわれに補助していただいているのがいままでのような金額でございします。まさに生み落とされただけの無責任な対策しかない、これは子捨て時代だの風潮は何も未婚の母だけではないという感じでございます。これは衆議院で沖本先生からの御提案で委員会をあげて増額の要請をしようという発言がありましたが、私は、この委員会におかれましても委員会をあげて増額の要請をしていただくように今後取り計らつていただきたい。要望いたします。

○参考人(須藤静一君) 自賠責の倍額増額という

○小笠原貞子君 きようチラシをいただきまして、「どうなるの私たち母子は、物価高！でも内職の手当は上がりません。もう教育にまで手がまわらなくなりました。ほんとに疲れました。」この短いことばの中に、私はいま交通遺児をかかえた母親の大きな嘆きがあると思います。そうしてまた「ほんとに疲れました」というのは、玉井さんもおんなじに疲れたやっとなじやないかと思つて、私はそのこともたいへん気になりました。いろんな法律が出されて、いろんな対策が立てられるとしても、ただそれだけでは問題の解決はつかないわけなんです、やはり一体こういうような交通事故というものがこんなところ急激に多くなつてきた、そうして、しかも、それは突然のこと、子供たちに大きな貧困化の中で苦しみを与えられるというような問題を考えたときに、先ほど玉井さんは、これはまさに政治の責任だと、行政の責任だと言われた点、私はほんとに大事なことだと思ふんです。こういうことが起こりましたのは、やはりいまの経済成長政策のもとでのモータリゼーションの結果起こつた。きようおいでいただきました参考人の方々、それぞれの立場でそれぞれ御苦労なすつて一生懸命やつていらつしやるけれども、一体これがこの責任で起こつて自分たちは何のあと始末をだれにさせられているのかと、そういう点がはつきりしませんと、いつまでたつても御苦労のかけつぱなしになつてしまふのじゃないか、そういうことを第一に感じました。

そこでまず玉井さんにお伺いしたいんですけれども、そういうほんとうに交通行政の責任、ひいてはいまの自民党政府の政治の貧困の中から起こつてくる責任だということを、きり先ほどおっしゃいましたし、私もそれはそうだと思うんです。そういうことを政府というふうにお受け取りになつたでしょうか。もし政府がほんとうに責任を感じているなら、よもやこんなわずかばかりのお金で済ますということはできないはずだと思ふんです。交渉なすつたときにどういうふうな

印象をお受けになつたかということをお伺いしたいと思ひます。

それからまた、私も交通遺児の問題が一番頭に残りまして、いろいろと政府や総理府の交通安全対策室ですか、お話を伺に行きましたら、そこでいつでも言われることは、交通遺児だけが遺児ではない、いろいろ労働災害もあるし、病気で死んで遺児になつてゐる人もゐる。だから、交通遺児だけを特別に補償する、優遇するということ、これはできないということ、いつもほんとうのことではできないということ、いつもほんとうの対策らしい対策というものが立てられてこなかったわけなんです。そういう点について玉井さんが一生懸命にいままでやつてらした中で、交通遺児に対してはどうしてもこういうふうな補償が必要だと言われる根拠、きつとお感じになつてゐるんじゃないかと思ひます。その辺のところをひとつはつきりさせていただきたいと思ひます。

それから、自賠責も黒字になつたというふうな話がこの間出てきておりましたが、まあ、黒字になつたから出せばいいというふうなものじゃないけれども、当然そういうお金は育英資金にでもどどん優先して回すというふうなことが考えられてもしかるべきではないかと、そう思うわけなんですけれども、玉井さんのほうのお考え、それについてはどうお思いになつていらつしやるでしょうか。まず、その点を玉井さんからお伺いしたいと思ひます。

○参考人(玉井義臣君) いや、ほんとうに疲れました。

○小笠原貞子君 そうでしょう。そう思つたわ、私。

○参考人(玉井義臣君) まあ、四十二年からこの運動に入りましてから六年たつてゐるわけでございます。募金三十億といふのは、やはり民間団体としては空前のききばえではないかというふうな自己満足しておりますが、たまたまたに教育費が二倍になつて十五億円の木の葉になつたというのが実情です。そして、その十五億円というのは、もうこれから先、募金する気力は私にはござ

いせん。そしてこんなふうな教育費が上がつたとすれば、もう善意の限界というものはありありとして出てしまつてゐるというふうに思ひます。

で小笠原先生からの御質問でございますが、まあ、政府との交渉の過程でございまして、私が総理大臣に交渉したわけでもございせんし、大臣とも話し合はないわけですが、大体においてそのいままで出てゐる金額が答えでございます。政府はそういうふうな思つてゐない。政府の政治の責任があるということならば、必要資金の一〇％程度ではおさまつてないんじゃないかという気がします。で、そのつどいわれる議論は、交通遺児だけが遺児ではないと言われるわけですが、私は、交通遺児だけが遺児ではないけれど、交通遺児は普通の遺児とは違ふというふうに考えております。これは病気でなくなつた方の遺児と交通事故の遺児をそれでは一緒にするのかわつたというふうに私は反論したいわけですが、私は交通遺児としてのものは明らかにGNPをふくらませる過程でその犠牲になつた最たるものであると思ふんです。何となれば、自動車産業というのは非常な幅広いです野を持つ、言つてみれば、GNPを引つぱつてきた花形産業であります。たくさんつくることが経済を豊かにする、そして、たくさんつくるためにはできるだけ安く使えるようにしなければならぬということ、保険料は押えられました。あるいは事故対策に對しても十分な対策、つまり、道路整備とか安全施設の整備とか、取り締まり——まあ取り締まりのほうだけが先走つていたと言つてもいいと思ひますが、あらゆる交通事故対策が立ちおくれる中でどどん車が生産された。その結果、車の単価が安くなり、競争力がつき、ますます加速がついて車も伸び、世界第二位の生産高になり、日本の経済も第三位になつた。そしてグラフをかいてみますと、GNPの伸びと車の伸びは指数的にはほぼ同じでございます。そして、少し下のほうで交通事故の死傷者が影のように慕つて伸びてゐるわけなんです。私はやはりGNPの犠牲者としての交通事故

被害者、交通遺児というものを直視せざるを得ないと思ひます。あのマスキーがせんだつて、GNPが公害の指標である、と端的に示しましたように、GNPを伸ばすということは、必然的にあらゆる種類の公害が出てくる。それをうまくGNPも伸ばし公害も減らすというふうなことは事実上は無理で、これは私は二律背反ではないかと思つております。そういう中で交通遺児がGNPの犠牲にされた。そして一般の人たちは少しふとそこにお金を入れた。つまり、所得が上がつた。交通遺児は補償もされずに、その所得の上昇にもついていけなかつた。何となれば、母親たちは中小企業で単純労働に携わつてゐる。こういう重工業中心の経済成長についていけないところで働かされてゐる。そしてついには教育費が上がつて高校進学も断念しなければならぬようになってきた。私は、二重に交通遺児たちはこの経済成長の中で被害を受けたのではないかと、このように考えるわけなんです。これを、病気で死んだ遺児あるいは労働災害でなくなつた人の子供と同列に扱うのはいかかと思ひます。やはりその辺ははつきり、よつて生まれたところがそういう政策の中からは出てきたということを明らかにしておかなければならぬと思ひます。ですから、この救済に自賠責を充てるといふのは、先ほど申しましたように、自賠法がらつぱなのに自賠責保険が——中身が整わないために救済し得なかつたものを、いまあらためていままでのできなかつたものを償ふという形で当然やるべきだと思ひますが、そういう先ほどのGNPの犠牲であるという観点からしますれば、これは政府がいままで言つてきたように、交通遺児だけが何も遺児ではないから一般の財源を使うわけにはいかな、一般の財源を使うならば、他の遺児との不公平が出てくるというふうな議論もおかしいと思ふんです。道路に對しては、何もガソリン税だけで道路をつくつてゐるわけじゃないと思ひます。三兆円のお金が道路に使われる。一般の財源も使われるわけなんです。そういう中で、どうしてそのため

に出でた犠牲者にお金が使えないのか。私は自賠責も当然、一般財源もけつこう、とにかく日本の発展をさせ、そのために犠牲になった者に対して、国が国の金を使ってだれから文句が出るのかという気がいたします。そういう点で、私はやはりこれは政治的救済というのは、育英会がお金が多くなったからというんじやなしに、これは政治的責任であるから政治が救済すべきであるというふうにはつきり申し上げたいと思います。

○小笠原貞子君 まことにおっしゃっていただいたとおりだと、また再確認させるを得なかったわけでございます。

それでは時間もございませんで、次々とお伺いをしたいと思いますけれども、磯山さんにお伺いをしたいと思います。

いろいろ具体的な面でお仕事をなさっていらっしやる上で、いま玉井さんのお答えになりました点ですね、こういうような問題が起きるのは、やはりこれは政治的責任の中からは起ってくる、その政治的責任であるという点についての御意見を伺って、そして具体的な次の問題に入りたいと思います。

さつき営業用のほうには事故がわりあい少ないというデータ、確かにそうだろうと思います。しかし、その営業用のほうの中にもいろいろ問題点があると思うんですが、たとえば四十四年の十一月二十一日の物価・交通対策関係協議会のタクシー料金値上げの際に、労働条件改善の決定というものがされております。そして、それが三年たつて四十七年にまた同じ協議会で再び確認決定されているということは、具体的に進んでいなかったからそういうことになったんじゃないかと私は考えられたわけなんですけれども、実態はどうなっているのかということをお伺いしたいと思います。で、特に賃金の水準の引き上げや果進歩合制の完全禁止などともに、保障給部分の引き上げというのが出てくるんですけれども、この部分はこういうふうに改善されてきているか。労働

時間の短縮などの問題もほんとうに改善されているかどうか。こういう点が交通安全事項の問題から考えてもひとつ大事な問題だと考えられるのと、その点について実態をお伺いしたいということ、それから専門にいろいろと検討された中で、先ほどおっしゃいましたマイカーの事故の問題について、どういふ点が一番いま対策として必要な点かというところを具体的に伺わせていただきたいと思ひます。

○参考人(磯山篤君) 政治的責任という問題ですが、考え方はいま玉井さんが言われたものとほとんど変わりがないわけでございます。

先ほど申し上げましたけれども、人口の調整とか、いろんな、たとえば米の生産の調整、そういう部分では政治の力が加わっている。しかし、どうして自動車の部分についてだけ十分でないかというのは、だれでも考えることです。ですから、これは一般的な抽象論でなくて、もっと私は具体的問題解決に当たることがいいんじゃないかなというふうに思ひます。

それからタクシーの問題が出ましたが、タクシー業界及びトラック業界はいま労働力不足であります。タクシーの場合、東京都内でもどこでもそうでありますけれども、法人のタクシーに雇用されようという人は非常に少なくなった。これはタクシーの労働条件、あるいはもっと社会的な地位、あるいは魅力というものが非常に少ないということ、相当法人については休車をしております。ところが一方、個人タクシーにつきましては、御存じのように全国的に認可がどんどんされているわけなんです。タクシーも大都市におきましては公共的輸送機関だと思ひますから、これを確保するためには、法人、個人を含めまして共存ができるような、そういう政策が必要だと思ひます。タクシー業界にまかし切りというふうなことではないと思ひますけれども、現状としては非常に政策に乏しいというふうに言わざるを得ないと思ひます。それから労働条件の問題ですが、最近顕著な問

題としては、賃金の支払いがオール歩合制というのが非常にふえてきました。あるいは名義貸しの、あるいはリースという、そういうところが出てまいりました。これは雇用にして、賃金が十分安定していませんから、結果的に走りまわるとい、ノルマを十分果たさなければ賃金がもらえない、こういう状況にあるわけでありまして、まあ、これだけ高度成長しました各種の産業の中で、私はトラックとタクシーが一番最後まで労働条件その他の点でも取り残されるんじゃないかという心配を現にしているわけであります。最近、週休二日制というふうな、あるいは労働時間の短縮というお話があるわけですが、どうもトラックとタクシーについては、労働時間を延ばさなければ賃金が、まあ一定の賃金が入らないという、これは道路交通の渋滞とか、いろんな要素が全部含まれているわけですが、非常に悲惨な状態にある。ですから、抜本的に公共的輸送機関であるタクシーのあり方については検討を必要とするんじゃないだろうかというふうに思ひわけです。

それから自家用自動車の問題ですけれども、行政的に見ますと、事業用の――事業用というのは免許を受けるわけですから、ある意味で掌握しやすいわけですね。しかし、自家用車というのはいつもりであるとは言いませんけれども、そのくらいな状況に現実はなっているわけなんです。ですから、私も、冒頭に申し上げましたように、事故を少なくし、あるいは人間の命を大事にしていくという見地からいえば、もっと根本的な規制をしなければいけないというふうに思ひわけです。

少し話が長くなって恐縮ですけれども、自動車教習所の労働者も私どもの組合に入っております。その労働者の言い分も十分に聞いてみるわけですが、やっぱり自動車教習所というのは民間の会社です。これは営利を度外視してやっています。ですから、そこで

は自動車教習所の所長あるいは社長と指導員なり検定員の考え方とは非常に食い違っているわけなんです。最近、自動車教習所にも過密過疎問題というのがあります。あんまりきびしくやっていると人が集まらない。甘くやっていると人が来るけれども、今度はそれが消化ができない。じゃ、それに対する指導が十分であるかといえ、法律上は指定をしておりますけれども、目が十分に届いていない。やっぱり基本的には免許、自動車の教習免許のところからマイカー問題についてはきちんとしていかなければ、私はもう絶対に事故は減らない、決定的な数字は依然として残るというふう

に言わざるを得ないと思ひます。それから、先ほど他の参考人からお話がありましたように、酔っぱらい運転をしておつても、あるいは免許停止を食つても、なおその後免許が交付される。まあ、そういった事例を含めて、きちんとする必要がある。それから、冒頭に申し上げましたけれども、旅客についても、貨物につきましても、白ナンバーのうち青ナンバーと同じ仕事をやっているのがあるんです。私はきょう資料を持っておりま

すけれども、ことしの三月に青森で交通事故がありました。これはその会社は限定の免許を受けておりますけれども、青ナンバーが五台、白ナンバー十台持つて事業をやっている。本来ならば白ナンバーではいけないんです。だけれども、白ナンバーで日本国中を運行しているわけですから、これも、この死亡事故は新聞にも大きく――これは青森県の新聞ですけれども、一週間、青森を出発して四国、九州に回り、最後に高知県からミカンが青森まで持ってきた。一週間余、もう出たつきりなんです。それも一人運行であります。ですから、こういう点をもっと厳格にすれば、これはヨーロッパにも例があるわけですが、もっとと事業用の運転者の労働条件についても、労働基準法以外に交通安全という立場から特別の立法が各国でされているわけなんです。そういうふうにしていくことによって労働条件もよくなるし、さらには交通事故も少なくなっていく。こういうふう

私どもとしては具体的な事例でしめしめ感ずるわけですが、それから、一般論ではなくて、ぜひ具体的な問題でお話したいと思いますか、御検討をいただきたいというふうにくれぐれも申し上げておきたいと思ひます。

○小笠原眞子君　もう最後ですから、まとめてお答えいただきたいと思います。

清宮参考人そして須藤参考人にも、やはり一番私が困窮するようですけれども、こういう事故についての責任は政府の政治の貧困さの中にあるという点について御意見同じであるか、それともそうじゃないとおっしゃるか、その辺のところをまず確認をしていただいて、そして、それぞれ具体的に御相談に当たられた中でどういう件数が一番多くて、どういう問題で一番お困りになつていらつしやるか、具体的にそれらについてはどうしたらいいというふうな御要望があらになるか、そういうことをお二人から伺いたいと思ひます。

それから山口参考人のほうにお伺ひいたしますけれども、先ほど、ワクはないという——ワクじゃない——押えるというふうなことはないということをおっしゃつていまして、私もそう信じたんですけれども、たとえば任意保険で一千万入ったと、それで事故起こして殺しちゃったと、自賠責五百万、任意保険一千万入つていながら、それじゃ千五百万円補償しますというので話し合ひがついて、いざもうおとなつたら全然そのお金は出てこないというので、善意で約束して示談で解決したのに、そのお金は個人が責任を持たなければならぬというふうな、まことに加害者にとつても一大悲劇が起こるというふうな問題が現実にございますですね。先ほどは、そういう人が当事者同士で話し合ひをきめないで保険会社も入つてきめれば、というふうなことをおっしゃつてましたけれども、もしもそういうことであるならば、保険会社がそこに入つてでなければ相談して金額をきめてはいけませんよというふうな何か法的な根拠というものがあつたのかどうか。もしあるとすれば、宣伝されなければならぬし、さつき言つ

たような例は非常に善意で一生懸命お金も積んで一千万の任意保険かけてあるから一千万五百万払いますと言つたのに対して、保険会社からそれだけもらえないということになれば、悪くいえば、保険会社のペテンにかかつたようなものなわけですよ。だから、お宅のほうは商売なんだから、こういうふうなときにはこれだけ出るんじゃないやありませんよ、これだけしか出ませんよというふうな、きつとした宣伝をしておきにならないと、加害者も非常に困ることが起きてくるわけなんです。その辺のところを實際の問題としてどういふふうに考えていらつしやるのかということをも具体的な問題としてお聞きしたいと思ひます。

それから須藤さんと清宮さん、もう一つ忘れましてけれども、二十五日に東京都総合交通対策専門委員会から、都市から自動車交通対策に関する諸方策が講じられて、やはり居住環境ゾーンをつくるということが根本的に必要だというふうないろいろな具体的な案が出されましたが、その問題について皆さんどういふふうにお考えになつていらつしやるかという点をつけ加えてお答えいただきたいと思います。

○参考人(清宮栄一君)　小笠原先生から、具体的な話でということでしたが、はたしてそれのお答えになるかどうかわかりませんが、一応お答え申し上げます。

責任は政府の中にあるかどうかということでございますけれども、私は政府であるとか何とかというだけではなしに、これは全部現在先進国といわれているところに住んでいる人類全体の特に責任があるんじゃないか。非常にばくとした表現でございますが、やはりわれわれすべての人間が経済成長ということを指向してここ何十年か生活してまいりました。そういう経済成長だけを指向したわれわれを含めたその一つの領域として、その中にやはり政府も存在するんじゃないかと思ひますが、単に政府だけの責任というふうには考えられないで、むしろ非常に自虐的な言い方ではございますが、いま申しました人類全般にその

責任はある。それから、困つていふことを具体的に、というお話でございましたけれども、私がほんとに困つておりますことは、その個々の具体的な問題を越えまして、そういう個々の具体的な問題が出てくる人間存在そのもの、すなわち人間自身が望ましいほんとうに人間として存在していく方向をいかにしてわれわれが身につけるか、どういふふうにしてそれをかかるときかというふうな点に私は非常に悩んでいふところでございます。

最後の私の結論は、先ほど申し上げましたように、私は教育からスタートしなければならぬというふうな考えを持っております。お答えになつたかどうかはいへんあれですが、申しわけないんですけれども、どうも具体的な問題をここ三十年ばかりやっておりまして、最後にそこへ突き進んでまいりまして、そして悩んでいふところの現在の私の心境でございます。

○小笠原眞子君　それから東京都の問題……。

○参考人(清宮栄一君)　東京都の問題でございます。

私はその居住環境ゾーンをつくるということとは非常に大事なことだと思つております。私自身そういう交通の非常に激しい中に住んでおりました、日夜車の騒音に悩まされ、排気ガスに悩まされておりますので、少なくとも安心して居住できるといふふうなゾーンをつくることに對しましては全面的に賛成でございます。そういうことは、また逆に申しますと、現代の日本の方向に對してある規制がなされるのではないかといふふうにも、あわせて考えます。

○参考人(須藤静一君)　われわれ弁護士というものはまことに理屈の多いものでございまして、あらゆることについてあらゆる批判をいたします。ある物事が起こりやこれはすべて何が悪い、かにが悪いというのを言つておられますが、私はまことに次元が低いものでございまして、弁護士は文句は言うけれども、一体どうすりゃいいんだということをさつぱり考えない。したがって、私自

身としては、この交通事故相談センターをやつています上におきましては、現在起こつていふ各種の事故に對する相談と処理ということについて、もつぱら頭を悩ませていふのでございまして、一体火事になつたような場合に、私どもはもつぱら火を消すことに専念いたしておまして、これが隣からのもらひ火なのかそれとも放火なのかということは、それがあつた程度おさまつたところで初めて考えるべき問題でございまして、ただいまの御質問について、政府だけが悪いと言ひ切るだけの自信もございせんし、政府に全然責任がないというのを言うだけの気ももちろんございせん。しかし、それ以外に幾つかのファクターが重なつていふのじゃないか、教育の問題もあつたいろいろなあると思ひます。ただ、私どもとしては、もつぱらその火を消すことに専念いたしておるというふうにお解りいただきます。

それからでございます。私どもの扱つております相談内容でございますが、これは主たるところが、まあ要するに損害が発生した、その損害賠償をどうしたらいいかということに始まりまして、それについては弁護士をあつせんしてくれという問題、あるいは何とか示談とか話し合ひをはかつてくれというふうな問題で、したがって、いままで相談だつたのが、一歩進んでそこまで立ち至つていくというのが私どもの今後のあり方であり、これはまあ多少資金に目当てもつたような気がいたしますので、そつちへ入つていくつもりでございます。

大体その相談に来る人というのは、まあわけがわからぬから来るということが一番だろうと思ひます。これはどうしたらいいんだというんですから、それをこまかく内容分析して、あなたはどうしろ、こうしろというので、それについては、先ほど申しましたように、ほかの窓口へ行けというんじやこれは話になりませんので、一カ所でもって全部やる。しかも、それがまあ足場のいいところというのがこれは絶対必要なんで、その辺についてお答えいただきたというのが私の切なる

お願いでございます。

それから、いま住居区域の問題ですが、これは
ごもつとです。まさにそれは私だって、私んと
こはすぐ向かい側が高速道路でございますんで、
夜中の三時ごろまで、私はなれませんでした。
なれない人がお客さんに来たら寝られません。で
すから、何とかしたい、いいところへ行きたいと
思いますが、まあ、そういうことをやりますと、
今度は続いてまた逆にそこから通勤というよう
な問題をどうするかということがまたもう一つ重
たくなるではないか。その辺の悪循環をどうい
うふうにしてよろしいものやら、そういうものが望
ましいことはわかりますが、そうすると、またこ
こに自動車というものがふえてくるおそれがあり
やしないかという点をどうしたらいいかという点で、
望ましいが、どうしてやるかという点については
確たることは申し上げかねます。

○参考人(山口秀男君) 小笠原先生のいまのお話
でございまして、自賠責五百万、任意一千万円つ
いていて、ところが、加害者と被害者ではもう千
五百万で話が違ったのに保険会社が払わないとい
うようなお話、たぶんそんなことはないと思いま
すけれども、先生のお話で実際にそういうことも
あったでございましょうから、なにですが、そう
いう場合に私どものほうで、保険会社が承諾をし
なければ払わないというのは、実は契約をする
ときに、保険約款とか、それをわかりやすくしま
した保険の契約のしおりというふうなものに書い
てございまして、結局お払いになる加害者の方が、
われわれの保険会社に対してどのくらいものを
払うんだという話し合いをされて、それから相手
の方がお話をしていただかないと、払うほうの側
が、保険会社が知らないのに二人だけでうまい
ぐあいにやっていただくということだけではこれ
は困るわけですね。そういうふうなことから、わ
れわれの保険会社の意見も聞いてくださいという
ことを申し上げてお話をさせていただきます。です
から、そういうことを申し上げたからといって、必
ずしも保険金額を削減するとかということを感じ

しているわけではないのであって、やっぱりお客
さんの加害者と被害者同士の方が円満にお話し合
いをする、それについて保険会社もそれを知つて
いて、そして何といたしますか、妥協がうまくでき
るというのを考えておるわけでございます。し
かし、先生からそういうお話もございました。で
から、実際にそういうふうなことの起こらないよ
うに十分注意をするということにいたします。し
ろ
○小笠原真子君 徹底してないのです。し
ろ
うとばかりで、それ専門にやると何十年運転し
てくる人たちがたくさんかかっているある場所な
んだけれども——それ、ちよつと言えないけれど、
そこでもそういう事故が起つて、それでそうい
うわけで保険会社は五千万かけたからといって出
してくるわけじゃないからというときには気
をつけるというのをいまやっていくんですよ。

○参考人(植山篤君) 最近、東京都の総合交通が
答申をされて、新聞にも発表されました。そ
れで、私の組織から一人専門委員に出てまして、
私どもの立場から意見を出してもらっております。
で、中身はたくさんありますから、こまかいこと
は申し上げられませんが、結局、今回の答
申を見てみますと、東京都は東京都であると同
時に首都でもあるわけですね。そういう意味からい
いますと、交通問題についての地方公共団体の予
算にしろ、あるいは権限にしろ、いろいろ問題に
ついて都民をどう守っていくかという立場で非常
に問題が多いということを感じておるわけであ
る。なかんずく、私は、地方公共団体が国の交通政策
についての抵抗の文書ではないかというふうに感
じているわけですね。内容的には、結局地方公共
団体とすれば、あるいは都民とすれば、都民をどう
守っていくかという具体的な立場であり、日本の
国全体をどうするかという一般論ではなくて、東
京都のことはどうするかというのを地方公共団
体は考えるわけですね。ですから、そういう意味で
いきますと、政府なり行政官庁の考え方と具体的
に対立をしたり、あるいは摩擦が起くるのは当然
だと、それを十分に調和をしていただくのが今日

の時点ではないだろうかというふうに思います。
最近発表されたばかりでありますから、こまかい
ことは申し上げることはできませんけれども、考
え方としては、都民の精一ぱいの私は自衛意見で
はないかというふうに思っております。
○委員長(西村蘭一君) 他に御発言もなければ、
本案に対する本日の審査はこの程度といたします。
参考人の方々は、本日は長時間にわたり貴重
な御意見をお聞かせいただき、まことにありがと
うございました。委員会を代表してあつくお礼を
申し上げます。
本日はこれにて散会いたします。
午後五時十五分散会

六月二十日予備審査のため、本委員会に左の案件
を付託された。
一、船舶安全法の一部を改正する法律案

船舶安全法の一部を改正する法律案

船舶安全法(昭和八年法律第十一号)の一部を次
のように改正する。

題名の次に次の目次及び章名を附する。
目次
第一章 船舶ノ施設(第一条―第二十五条)
第二章 小型船舶検査機構
第一節 総則(第二十五条の二―第二十五条
の八)
第二節 設立(第二十五条の九―第二十五条
の十四)
第三節 管理(第二十五条の十五―第二十五
条の二十六)
第四節 業務(第二十五条の二十七―第二
十五条の三十二)
第五節 財務及び会計(第二十五条の三十三
―第二十五条の三十八)
第六節 監督(第二十五条の三十九―第二十

七条の四十)
第七節 補則(第二十五条の四十一―第二十
五条の四十二)
第八節 罰則(第二十五条の四十三―第二十
五条の四十五)
第三章 指定検定機関(第二十五条の四十六―
第二十五条の五十五)
第四章 雑則(第二十六条―第二十九条ノ八)
附則
第一章 船舶ノ施設
第二節 第二項を次のように改める。
前項ノ規定ハ橋樑ノミヲ以テ運転スル舟ニシテ
主務大臣ノ定ムル小型ノモノ其ノ他主務大臣ニ
於テ特ニ定ムル船舶ニハ之ヲ適用セズ
第五節 第一項第三号を次のように改める。
三 第二條第一項各号ニ掲グル事項又ハ無線電
信若ハ無線電話ニ付命令ヲ以テ定ムル改造又
ハ修理ヲ行フトキ、第九條第一項ノ規定ニ依
リ定ムラレタル満載吃水線ノ位置又ハ船舶檢
査證書ニ記載シタル条件ノ変更ヲ受ケントス
ルトキ其ノ他命令ノ定ムルトキ行フ検査(臨
時検査)
第五條第一項第四号中「前各号ノ外」の下に「定
ノ範圍ノ船舶ニ付第二條第一項ノ命令ニ適合セザル
虞アルニ因リ」を加え、「臨時検査」を「特別検査」
に改め、同号を同項第五号とし、同号の前に次の
一号を加える。
四 船舶検査證書ヲ受有セザル船舶ヲ臨時ニ航
行ノ用ニ供スルトキ行フ検査(臨時航行検査)
第五條ノ二を削る。
第六條第三項中「本法施行地ニ於テ」、「ヲ製造
シ又ハ修繕スル者」及び「其ノ物件ニ付」を削り、
同条第四項中「前二條ノ検査」を「前條ノ検査特別
検査ヲ除ク」及「第一項ノ製造検査(前項ノ規定ニ依
ル検査ニ合格シタル事項ニ限リ)」に改める。
第六條ノ二中「第二條第一項各号」を「船舶又ハ
第二條第一項各号」に、「製造工事ノ能力を製造
工事又ハ第五條第一項第三号ノ命令ヲ以テ定ムル
改造若ハ修理ノ工事(以下改造修理工事ト称ス)ノ

改造若ハ修理ノ工事(以下改造修理工事ト称ス)ノ

能力に改め、「二係ル製造工事」及び「其ノ製造工事」の下に「又ハ改造修理工事」を加え、「前三条」を「第五条ノ検査特別検査ヲ除ク」及「前条」に改め、同条の次に次の二条を加える。

第六条ノ三 船舶又ハ第二條第一項各号ニ掲グル事項ニ係ル物件ニシテ命令ヲ以テ定ムルモノノ製造者ガ其ノ船舶又ハ物件ノ整備(第五條第一項第三号ノ命令ヲ以テ定ムル修理ヲ除ク以下同ジ)ニ付整備規程ヲ定メ主務大臣ノ認可ヲ受ケタル場合ニ於テ該整備規程ニ從ヒ整備ヲ行フ能力ニ付事業場毎ニ行フ主務大臣ノ認定ヲ受ケタル者ガ其ノ船舶又ハ物件ノ整備ヲ行ヒ且命令ノ定ムル所ニ依リ其ノ整備ガ該整備規程ニ適合シテ為サレタルコトヲ確認シタルトキハ當該船舶又ハ物件ニ付命令ノ定ムル所ニ依リ其ノ後三十日以内ニ行フ定期検査又ハ中間検査ヲ省略ス但シ其ノ期間内ニ臨時検査ヲ受ケベキ事由ノ生ジタル船舶又ハ物件ニ付テハ此ノ限ニ在ラズ

第六條ノ四 船舶又ハ第二條第一項各号ニ掲グル事項ニ係ル物件ニシテ命令ヲ以テ定ムルモノニ付主務大臣ノ型式承認ヲ受ケタル製造者ガ當該型式承認ニ係ル船舶又ハ物件ヲ製造シ且管海官庁、主務大臣ノ指定シタル者(以下指定検定機関ト称ス)又ハ次章ノ規定ニ依リ小型船舶検査機構ノ検定ヲ受ケ之ニ合格シタルトキハ當該船舶又ハ物件ニ付命令ノ定ムル所ニ依リ第五條ノ検査(特別検査ヲ除ク)及第六條ノ検査ヲ省略ス前項ノ規定ニ依リ型式承認ヲ受ケ且第六條ノ二ノ規定ニ依リ當該型式承認ニ係ル船舶又ハ物件ノ製造工事ノ能力ニ付主務大臣ノ認定ヲ受ケタル者ガ當該船舶又ハ物件ヲ製造シ且命令ノ定ムル所ニ依リ當該船舶又ハ物件ガ同項ノ規定ニ依リ承認ヲ受ケタル型式ニ適合シタルモノタルコトヲ確認シタルトキハ同項ノ規定ニ依リ検定ニ合格シタルモノト看做ス

第七條第一項中、「第五條ノ二」を削り、同条に次の一項を加える。
前條第一項ノ規定ニ依リ管海官庁ノ行フ検定ハ當該船舶又ハ物件ヲ製造スル事業場ノ所在地ヲ

管轄スル管海官庁ノ行フ

第七條の次に次の一條を加える。

第七條ノ二 長サ十二メートル未満ノ船舶(以下小型船舶ト称ス)ニ係ル本章ニ定ムル検査(特別検査及再検査ヲ除ク)ニ關スル事務(命令ヲ以テ定ムル小型船舶ニ係ルモノヲ除ク以下小型船舶検査事務ト称ス)ハ次章ノ規定ニ依リ小型船舶検査機構ガ設立セラレタルトキハ小型船舶検査機構ニ之ヲ行ハシム此ノ場合ニ於テ次條、第九條、第十條ノ二及第十一條中管海官庁トアルハ小型船舶検査機構トス

主務大臣ハ政令ノ定ムル所ニ依リ政令ヲ以テ指定スル都道府県知事ニ小型船舶検査事務ヲ行ハシムルコトヲ得此ノ場合ニ於テ次條、第九條、第十條ノ二及第十一條中管海官庁トアルハ都道府県知事トス

小型船舶検査機構ハ前項ノ規定ニ依リ指定セラレタル都道府県知事ニ係ル都道府県ノ区域ニ於テハ當該都道府県知事ノ行フ小型船舶検査事務ヲ行フコトヲ要セズ

天災其ノ他ノ事由ノ生ジタルニ因リ小型船舶検査機構又ハ第二項ノ規定ニ依リ指定セラレタル都道府県知事ニ於テ小型船舶検査事務ヲ円滑ニ執行スルコト能ハザルニ至リタル場合ニシテ主務大臣ニ於テ必要アリト認ムルトキハ前條ノ規定ニ依リ管海官庁亦之ヲ行フ

タル船舶又ハ物件ニ対シテハ合格証明書を交付シ又ハ証印ヲ附スベシ

第六條ノ四第二項ノ規定スル者ハ同項ノ規定ニ依リ確認シタル船舶又ハ物件ニ対シテハ命令ヲ以テ定ムル標示ヲ附スベシ

第十條第一項ただし書を次のように改める。
但シ旅客船ヲ除キ平水区域ヲ航行区域トスル船舶又ハ總噸數二十噸未満ノ船舶ニシテ命令ヲ以テ定ムルモノニ付テハ六年トス

第十條第三項中「又ハ臨時検査」を、「臨時検査又ハ特別検査」に改める。

第十條ノ二中「交付ス」を「交付スベシ」に改める。
第十條ノ三「最大搭載人員、制限圧力」及び「特殊船舶検査証書」を削り、「船舶検査手帳」を「船舶検査済票、臨時航行許可証及船舶検査手帳」に改め、臨時航行許可証及船舶検査手帳ノ船舶ニ於ケル備置又ハ揭示」に改める。

ハ特殊船舶検査証書ヲ受有セズシテ船舶ヲ特殊ノ用途ニ使用シ」を削り、同條第七号中「中間検査」の下に「又ハ特別検査」を加え、「受ケズシテ」を「受ケザル」に改め、同條第八号中「船舶検査証書」の下に「又ハ臨時航行許可証」を加え、「又ハ特殊船舶検査証書ニ記載シタル条件ニ違反シテ船舶ヲ特殊ノ用途ニ使用シ」を削り、同條第九号を次のように改める。

九 第五條ノ検査ヲ受ケタル後第二條第一項各号ニ掲グル事項若ハ無線電信若ハ無線電話ニ付第五條第一項第三号ノ命令ヲ以テ定ムル改造若ハ修理ヲ行ヒタル場合又ハ同号ノ命令ノ定ムルトキニ該當スル場合ニ於テ臨時検査ヲ受ケザル船舶ヲ航行ノ用ニ供シタルトキ

第十八條に次の三項を加える。
船長前項各号ニ掲グル違反行為ヲ為シタルトキハ船長ヲ罰スルノ外船舶所有者ニ対シ同項ノ罰金ヲ科ス

船長以外ノ船舶乗組員第一項各号ニ掲グル違反行為ヲ為シタルトキハ行為者ヲ罰スルノ外船長ニ対シ同項ノ罰金ヲ科ス

船舶所有者ノ代表者、代理人、使用人其ノ他ノ従業者(船舶乗組員ヲ除ク)船舶所有者ノ業務ニ關シ第一項各号ニ掲グル違反行為ヲ為シタルトキハ行為者ヲ罰スルノ外其ノ船舶所有者ニ対シ同項ノ罰金ヲ科ス

第二十一条ノ二中「第六条ノ二の下に「若ハ第六条ノ三を加え、「千円」を「五万円」に改める。

第二十二条中「千円」を「五万円」に改める。

第二十三条第一項中「船級協会」の下に「役員又ハ」を加える。

第二十四条中「船級協会」の下に「役員又ハ」を加え、「交付、提供又ハ約束シ」を「供与シ又ハ其ノ申込若ハ約束ヲ為シ」に、「三千円」を「三十万円」に改める。

第二十四条ノ二第一項中「第五条ノ二、第十条第二項、」を「第八条第二項及」に改め、「及第二十八条」を削り、同条第二項中「五千円」を「五万円」に改める。

第二十五条を次のように改める。

第二十五条 法人ノ代表者又ハ法人若ハ人ノ代理人、使用人其ノ他ノ従業者其ノ法人又ハ人ノ業務ニ関シ第十九条乃至第二十一条ノ二違反行為ヲシタルトキハ行為者ヲ罰スルノ外其ノ法人又ハ人ニ対シ各本条ノ罰金刑ヲ科ス

第二章 小型船舶検査機構

第一節 総則

(目的)
第二十五条の二 小型船舶検査機構は、小型船舶検査事務等を行なうことにより、小型船舶の航行性及び人命の安全の保持に資することを目的とする。

(法人格)

第二十五条の三 小型船舶検査機構(以下「機構」という。)は、法人とする。

(数)

第二十五条の四 機構は、一を限り、設立されるものとする。

(資本金)

第二十五条の五 機構の資本金は、三千万円とし、政府がその全額を出資する。

2 政府は、必要があると認めるときは、予算で定める金額の範囲内において、機構に追加して出資することができる。

3 機構は、前項の規定による政府の出資があつたときは、その出資額により資本金を増加するものとする。

(名称)

第二十五条の六 機構は、その名称中に小型船舶検査機構という文字を用いなければならない。

2 機構でない者は、その名称中に小型船舶検査機構という文字を用いてはならない。

(登記)

第二十五条の七 機構は、政令で定めるところにより、登記しなければならない。

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

(民法の準用)

第二十五条の八 民法(明治二十九年法律第八十九号)第四十四条及び第五十条の規定は、機構について準用する。

第二節 設立

(発起人)

第二十五条の九 機構を設立するには、船舶の航行性及び人命の安全の保持について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。

(設立の認可等)

第二十五条の十 発起人は、定款及び事業計画書を運輸大臣に提出して、設立の認可を申請しなければならない。

2 前項の事業計画書に記載すべき事項は、運輸省令で定める。

第二十五条の十一 運輸大臣は、設立の認可をしようとするときは、前条第一項の規定による認可の申請が次の各号に適合するかどうかを審査して、これをしなければならない。

一 設立の手續並びに定款及び事業計画書の内容が法令の規定に適合するものであること。

二 定款又は事業計画書に虚偽の記載がないこと。

三 職員、設備、業務の方法その他の事項について

いての業務の実施に関する計画が適正なものであり、かつ、その計画を確実に遂行するに足る経理的及び技術的な基礎を有すると認められること。

四 前号に定めるもののほか、事業の運営が健全に行なわれ、小型船舶の航行性及び人命の安全の保持に資することが確実であると認められること。

第二十五条の十二 運輸大臣は、前条の規定により認可をしたときは、遅滞なく、発起人が推薦した者のうちから、機構の理事長となるべき者及び監事となるべき者を指名する。

2 前項の規定により指名された理事長となるべき者及び監事となるべき者は、機構の成立の時において、それぞれ第二十五条の十八第一項の規定により理事長及び監事に任命されたものである。

(事務の引継ぎ)

第二十五条の十三 前条第一項の規定により理事長となるべき者が指名されたときは、発起人は、遅滞なく、その事務を理事長となるべき者に引き継がなければならない。

2 理事長となるべき者は、前項の規定による事務の引継ぎを受けたときは、遅滞なく、政府に対し、第二十五条の五第一項の規定による出資金の払込みを求めなければならない。

(設立の登記)

第二十五条の十四 理事長となるべき者は、前条第二項の規定による出資金の払込みがあつたときは、遅滞なく、政令で定めるところにより、設立の登記をしなければならない。

2 機構は、設立の登記をすることによつて成立する。

第三節 管理

(定款記載事項)

第二十五条の十五 機構の定款には、次の事項を記載しなければならない。

一 目的

二 名称

三 事務所の所在地

四 役員に関する事項

五 業務及びその執行に関する事項

六 財務及び会計に関する事項

七 定款の変更に関する事項

八 公告の方法

2 機構の定款の変更は、運輸大臣の認可を受けなければならない。

(役員)

第二十五条の十六 機構に、役員として、理事長一人、理事四人以内及び監事一人を置く。

(役員職務及び権限)

第二十五条の十七 理事長は、機構を代表し、その業務を総理する。

2 理事長は、定款で定めるところにより、理事長を補佐して機構の業務を掌理し、理事長に事故があるときはその職務を代理し、理事長が欠員のときはその職務を行なう。

3 監事は、機構の業務を監査する。

(役員任命)

第二十五条の十八 理事長及び監事は、運輸大臣が任命する。

2 理事長は、運輸大臣の認可を受けて、理事長が任命する。

(役員任期)

第二十五条の十九 役員任期は、三年とする。ただし、補欠の役員任期は、前任者の残任期間とする。

2 役員は、再任されることができる。

(役員資格事項)

第二十五条の二十 次の各号の一に該当する者は、役員となることできない。

一 政府又は地方公共団体の職員(非常勤の者を除く)。

二 船舶、船舶用機関若しくは船舶用品の製造、改造、整備若しくは販売の事業を営む者又はこれらの者が法人であるときはその役員(いかなる名称によるかを問わず、これと同等以上の職務又は支配力を有する者を含む)。

三 前号に掲げる事業者の団体の役員(いかなる名称によるかを問わず、これと同等以上の職権又は支配力を有する者を含む。)

(役員の解任)

第二十五条の二十一 運輸大臣又は理事長は、それぞれの任命に係る役員が前条各号の一に該当するに至つたときは、その役員を解任しなければならない。

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

一 心身の故障のため職務の執行に堪えないと認められるとき。

二 職務上の業務違反があるとき。

3 理事長は、前項の規定により理事を解任しようとするときは、運輸大臣の認可を受けなければならない。

(役員兼任禁止)

第二十五条の二十二 役員は、営利を目的とする団体の役員となり、又は自ら営利事業に従事してはならない。ただし、運輸大臣の承認を受けたときは、この限りでない。

(代表権の制限)

第二十五条の二十三 機構と理事長との利益が相反する事項については、理事長は、代表権を有しない。この場合には、監事が機構を代表する。

(職員の任命)

第二十五条の二十四 機構の職員は、理事長が任命する。

(職員の兼職禁止)

第二十五条の二十五 職員は、船舶、船舶用機関若しくは船舶用品の製造、改造、整備若しくは販売の事業を経営し、これらの事業の業務に従事し、又はこれらの事業を経営する者の団体の役員若しくは職員となつてはならない。

(役員及び職員の公務員たる性質)
第二十五条の二十六 役員及び職員は、刑法(明治

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

第四節 業務

(業務)

第二十五条の二十七 機構は、第二十五条の二の目的を達成するため、次の業務を行なう。

一 小型船舶検査事務

二 小型船舶又は小型船舶に係る物件に関する第六条の四第一項の規定による検定に関する事務

三 小型船舶の堪航性及び人命の安全の保持に関する調査、試験及び研究

四 前号に掲げる業務に附帯する業務

五 前号に掲げるもののほか、第二十五条の二の目的を達成するために必要な業務

2 機構は、前項第五号に掲げる業務を行なうとするときは、運輸大臣の認可を受けなければならない。

(業務方法書)

第二十五条の二十八 機構は、業務の開始前に、業務方法書を作成し、運輸大臣の認可を受けなければならない。これを変更しようとするときも、同様とする。

(検査事務規程)

第二十五条の二十九 機構は、小型船舶検査事務の開始前に、小型船舶検査事務の実施に関する規程(以下「検査事務規程」という。)を定め、運輸大臣の認可を受けなければならない。これを變更しようとするときも、同様とする。

2 運輸大臣は、前項の認可をした検査事務規程が小型船舶検査事務の適正かつ確実な実施上不適当となつたと認めるときは、その検査事務規程を変更すべきことを命ずることができる。

3 検査事務規程で定めるべき事項は、運輸省令で定める。
(小型船舶検査員)

第二十五条の三十 機構は、小型船舶検査事務を行なう場合において、小型船舶が第二条第一項の命令に適合するかどうかの判定に関する業務については、小型船舶検査員に行なわせなければならない。

(事業年度)

第二十五条の三十三 機構の事業年度は、毎年四月一日に始まり、翌年三月三十一日に終わる。(予算等の認可等)

第二十五条の三十四 機構は、毎事業年度、予算、事業計画及び資金計画を作成し、当該事業年度の開始前に、運輸大臣の認可を受けなければならない。これを變更しようとするときも、同様とする。

3 機構は、小型船舶検査員を選任したときは、その日から十五日以内に、運輸大臣にその旨を届け出なければならない。これを變更したときも、同様とする。

4 運輸大臣は、小型船舶検査員が、この法律、この法律に基づく命令若しくは処分若しくは検査事務規定に違反する行為をしたとき、又は小型船舶検査事務に關し著しく不適当な行為をしたときは、機構に対し、小型船舶検査員の解任を命ずることができる。

5 前項(第二十五条の五十三)において準用する場合を含む。の規定による命令により小型船舶検査員又は検定員の職を解任され、解任の日から二年を経過しない者は、小型船舶検査員となることができない。

(小型船舶の検査設備)

第二十五条の三十一 機構は、小型船舶検査事務を行なう事務所ごとに、運輸省令で定めるところにより、検査設備を備え、かつ、これを維持しなければならない。

(検定に関する事務を行なう場合における準用)
第二十五条の三十二 前三条の規定は、機構が第二十五条の三十七第一項第二号に掲げる業務を行なう場合において準用する。この場合において、これらの規定中「小型船舶検査事務」とあるのは「第二十五条の二十七第一項第二号に掲げる業務」と、「検査事務規程」とあるのは「検定事務規程」と、第二十五条の三十第一項中「小型船舶」とあるのは「船舶又は物件」と、「第二条第一項の命令」とあるのは「これに係る第六条ノ四第

一項の規定により承認を受けた型式と、前条中「検査設備」とあるのは「検定設備」と読み替へるものとする。

第五節 財務及び会計

(事業年度)

第二十五条の三十三 機構の事業年度は、毎年四月一日に始まり、翌年三月三十一日に終わる。(予算等の認可等)

第二十五条の三十四 機構は、毎事業年度、予算、事業計画及び資金計画を作成し、当該事業年度の開始前に、運輸大臣の認可を受けなければならない。これを變更しようとするときも、同様とする。

(財務諸表)
第二十五条の三十五 機構は、毎事業年度、財産目録、貸借対照表及び損益計算書(以下「財務諸表」という。)を作成し、当該事業年度の終了後三月以内に運輸大臣に提出して、その承認を受けなければならない。

2 機構は、前項の規定により財務諸表を運輸大臣に提出するときは、これに、当該事業年度の事業報告書及び予算の区分に従い作成した決算報告書並びに財務諸表及び決算報告書に関する監事の意見書を添付しなければならない。

(借入金)

第二十五条の三十六 機構は、資金の借入れ(借換を含む。)をしようとするときは、運輸大臣の認可を受けなければならない。

(給与及び退職手当の支給の基準)
第二十五条の三十七 機構は、役員及び職員に対する給与及び退職手当の支給の基準を定めようとするときは、運輸大臣の承認を受けなければならない。これを變更しようとするときも、同様とする。

(運輸省令への委任)

第二十五条の三十八 この法律に規定するもののほか、機構の財務及び会計に關し必要な事項は、運輸省令で定める。

第六節 監督

(監督命令)

第二十五条の三十九 運輸大臣は、この法律を施行するため必要があると認めるときは、機構に對し、その業務に關し監督上必要な命令をすることができ、

(報告及び検査)

第二十五条の四十 運輸大臣は、この法律を施行するため必要があると認めるときは、機構に對しその業務に關し報告をさせ、又はその職員に、機構の事務所その他の事業場に立ち入り、業務の状況若しくは帳簿、書類その他の物件を検査させることができる。

2 前項の規定により立入検査をする場合においては、当該職員は、その身分を示す証票を携帯し、かつ、関係者の請求があるときは、これを提示しなければならない。

3 第一項の規定による立入検査の権限は、犯罪捜査のために認められたものと解釈してはならない。

第七節 補則

(解散)

第二十五条の四十一 機構の解散については、別に法律で定める。

(大蔵大臣との協議)

第二十五条の四十二 運輸大臣は、次に掲げる場合には、大蔵大臣に協議しなければならない。

一 第二十五条の二十七第二項、第二十五条の二十八第一項、第二十五条の三十四又は第二十五条の三十六の認可をしようとするとき。

二 第二十五条の三十五第一項又は第二十五条の三十七の承認をしようとするとき。

三 第二十五条の三十八の運輸省令を定めようとするとき。

第八節 罰則

第二十五条の四十三 第二十五条の四十一項の規定による報告をせず、又は虚偽の報告をした場合には、その違反行為をした機構の役員又は職員は、五万円以下の罰金に処する。

2 第二十五条の四十一項の規定による検査を拒み、妨げ、又は忌避した者は、五万円以下の罰金に処する。

第二十五条の四十四 第二十五条の六第二項の規定に違反した者は、三万円以下の罰金に処する。

2 第二十五条の規定は、前項の違反行為について準用する。

第二十五条の四十五 次の各号の一に該当する場合に、その違反行為をした機構の役員は、三万円以下の過料に処する。

一 この章の規定により運輸大臣の認可又は承認を受けなければならない場合において、その認可又は承認を受けなかつたとき。

二 第二十五条の七第一項の規定による政令に違反して登記することを怠つたとき。

三 第二十五条の二十七第一項に規定する業務以外の業務を行つたとき。

第三章 指定検定機関

(指定)

第二十五条の四十六 第六条ノ四第一項の規定による指定(以下単に「指定」という。)は、検定を行なうとする者の申請により行なう。

2 運輸大臣は、指定を行なう場合において、検定を行なうことができる船舶又は第二條第一項各号に掲げる事項に係る物件の範囲を限定することができる。

(指定の基準)

第二十五条の四十七 運輸大臣は、指定をしようとするときは、指定の申請が第二十五条の十一第三号に適合するかどうかを審査して、これをしなければならぬ。

り消され、その取消しの日から二年を経過しない者であること。

四 役員のうち、次のいずれかに該当する者がある者であること。

イ この法律又はこの法律に基づく命令の規定に違反し、罰金以上の刑に処せられ、その執行を終り、又は執行を受けることがなくなつた日から二年を経過しない者

ロ 次条第二項の規定による命令により解任され、その解任の日から二年を経過しない者

(役員を選任及び解任)

第二十五条の四十八 指定検定機関の役員を選任及び解任は、運輸大臣の認可を受けなければ、その効力を生じない。

2 運輸大臣は、指定検定機関の役員が、この法律、この法律に基づく命令若しくは処分若しくは検定事務規定に違反する行為をしたとき、又は検定の業務に關し著しく不適当な行為をしたときは、指定検定機関に對し、その役員を解任すべきことを命ずることができる。

(検定員)

第二十五条の四十九 指定検定機関は、検定を行なう場合において、当該船舶又は物件が第六條ノ四第一項の規定により承認を受けた型式に適合するかどうかの判定に關する事務については、検定員に行なわせなければならない。

(予算等の認可等)

第二十五条の五十 指定検定機関は、毎事業年度、予算及び事業計画を作成し、当該事業年度の開始前に(指定を受けた日の属する事業年度にあつては、その指定を受けた後遅滞なく)運輸大臣の認可を受けなければならない。これを變更しようとするときも、同様とする。

2 指定検定機関は、毎事業年度、決算報告書及び事業報告書を作成し、当該事業年度の終了後三月以内に運輸大臣に提出しなければならない。(業務の休廃止)

第二十五条の五十一 指定検定機関は、運輸大臣の許可を受けなければ、検定の業務の全部又は一部を休止し、又は廃止してはならない。

(指定の取消し)

第二十五条の五十二 運輸大臣は、指定検定機関が次の各号の一に該当するときは、その指定を取り消し、又は期間を定めて検定に關する業務の全部若しくは一部の停止を命ずることができる。

一 この章の規定に違反したとき。

二 第二十五条の四十七第二項第四号に該当するに至つたとき。

三 第二十五条の四十八第二項の規定又は次条において準用する第二十五条の二十九第二項、第二十五条の三十第四項若しくは第二十五条の三十九の規定による命令に違反したとき。

四 次条において準用する第二十五条の二十九第一項の規定により認可を受けた検定事務規程によらないで検定を行なつたとき。

五 不正の手段により指定を受けたとき。

(準用)

第二十五条の五十三 第二十五条の二十九、第二十五条の三十九及び第二十五条の四十の規定は指定検定機関について、第二十五条の二十六の規定は検定の業務に従事する指定検定機関の役員及び職員について、第二十五条の三十二項から第五項までの規定は検定員について、それぞれ準用する。この場合において、第二十五条の二十九中「検査事務規程」とあるのは、「検定事務規定」と読み替へるものとする。

(罰則)

第二十五条の五十四 第二十五条の五十二の規定による業務の停止の命令に違反したときは、その違反行為をした指定検定機関の役員又は職員は、一年以下の懲役又は二十万円以下の罰金に処する。

2 次の各号の一に掲げる違反があつた場合には、その違反行為をした指定検定機関の役員又は職員は、五万円以下の罰金に処する。

一 第二十五条の四十六第一項の規定による申請を提出しなかつたとき。

二 第二十五条の四十六第二項の規定による申請を提出したとき、その申請が第二十五条の四十七第一項の規定に適合しないことが明らかとなつたとき。

三 第二十五条の四十六第三項の規定による申請を提出したとき、その申請が第二十五条の四十七第二項の規定に適合しないことが明らかとなつたとき。

四 第二十五条の四十六第四項の規定による申請を提出したとき、その申請が第二十五条の四十七第三項の規定に適合しないことが明らかとなつたとき。

五 第二十五条の四十六第五項の規定による申請を提出したとき、その申請が第二十五条の四十七第四項の規定に適合しないことが明らかとなつたとき。

六 第二十五条の四十六第六項の規定による申請を提出したとき、その申請が第二十五条の四十七第五項の規定に適合しないことが明らかとなつたとき。

七 第二十五条の四十六第七項の規定による申請を提出したとき、その申請が第二十五条の四十七第六項の規定に適合しないことが明らかとなつたとき。

八 第二十五条の四十六第八項の規定による申請を提出したとき、その申請が第二十五条の四十七第七項の規定に適合しないことが明らかとなつたとき。

九 第二十五条の四十六第九項の規定による申請を提出したとき、その申請が第二十五条の四十七第八項の規定に適合しないことが明らかとなつたとき。

十 第二十五条の四十六第十項の規定による申請を提出したとき、その申請が第二十五条の四十七第九項の規定に適合しないことが明らかとなつたとき。

十一 第二十五条の四十六第十一項の規定による申請を提出したとき、その申請が第二十五条の四十七第十項の規定に適合しないことが明らかとなつたとき。

十二 第二十五条の四十六第十二項の規定による申請を提出したとき、その申請が第二十五条の四十七第十一項の規定に適合しないことが明らかとなつたとき。

十三 第二十五条の四十六第十三項の規定による申請を提出したとき、その申請が第二十五条の四十七第十二項の規定に適合しないことが明らかとなつたとき。

十四 第二十五条の四十六第十四項の規定による申請を提出したとき、その申請が第二十五条の四十七第十三項の規定に適合しないことが明らかとなつたとき。

十五 第二十五条の四十六第十五項の規定による申請を提出したとき、その申請が第二十五条の四十七第十四項の規定に適合しないことが明らかとなつたとき。

十六 第二十五条の四十六第十六項の規定による申請を提出したとき、その申請が第二十五条の四十七第十五項の規定に適合しないことが明らかとなつたとき。

十七 第二十五条の四十六第十七項の規定による申請を提出したとき、その申請が第二十五条の四十七第十六項の規定に適合しないことが明らかとなつたとき。

十八 第二十五条の四十六第十八項の規定による申請を提出したとき、その申請が第二十五条の四十七第十七項の規定に適合しないことが明らかとなつたとき。

十九 第二十五条の四十六第十九項の規定による申請を提出したとき、その申請が第二十五条の四十七第十八項の規定に適合しないことが明らかとなつたとき。

二十 第二十五条の四十六第二十項の規定による申請を提出したとき、その申請が第二十五条の四十七第十九項の規定に適合しないことが明らかとなつたとき。

二十一 第二十五条の四十六第二十一項の規定による申請を提出したとき、その申請が第二十五条の四十七第二十項の規定に適合しないことが明らかとなつたとき。

は職員は、五万円以下の罰金に処する。

一 第二十五条の五十一の許可を受けないで検査の業務の全部を廃止したとき。

二 前条において準用する第二十五条の四十第一項の規定による報告をせず、又は虚偽の報告をしたとき。

第二十五条の五十五 第二十五条の五十三において準用する第二十五条の四十第一項の規定による検査を拒み、妨げ、又は忌避した者は、五万円以下の罰金に処する。

第二十六条の前に次の章名を附する。

第四章 雑則

第二十七条を次のように改める。

第二十七条 船舶ノ通航性及人命ノ安全ニ関シ条約ニ別段ノ規定アルトキハ其ノ規定ニ従フ

第二十八条に次の三項を加える。

前項ノ命令ニハ必要ナル罰則ヲ設クルコトヲ得
前項ノ罰則ニ規定スルコトヲ得ル罰金ハ十万円以下ノ罰金トス

第十二条ノ規定ハ第一項ノ命令ノ施行ニ付適用アルモノトス

本則中第二十九条の次に次の七条を加える。

第二十九条ノ二 都道府県知事ハ小型船舶ノ通航性及人命ノ安全ニ関シ必要アリト認ムルトキハ特別検査、臨検其ノ他必要ナル措置ヲ執ルベキコトヲ主務大臣ニ要請スルコトヲ得

第二十九条ノ三 前各条ニ規定スルモノノ外本法並ニ船舶ノ通航性及人命ノ安全ニ関スル条約ノ施行ニ関シ必要ナル事項ハ命令ヲ以テ之ヲ定ム

第二十九条ノ四 第一章ノ規定ニ依ル検査、認定、認可、型式承認若ハ検定又ハ検査若ハ検定ニ関スル書類ノ再交付若ハ書換(以下検査等ト称ス)ヲ受ケントスル者ハ命令ノ定ムル所ニ依リ実費ヲ勘案シタル額ノ手数料ヲ国(機構、第七

条ノ二)ノ政令ヲ以テ指定スル都道府県知事又ハ指定検定機関ノ検査等ヲ受ケントスルトキハ当該検査等ニ係ル機構、都道府県又ハ指定検定機関(ニ納付スベシ但シ国ニ於テ主務大臣又ハ管海官庁ノ検査等ヲ受ケントスルトキハ此ノ限ニ

在ラズ

前項ノ手数料ニシテ機構、都道府県又ハ指定検定機関ニ納付サレタルモノハ各機構、当該都道府県又ハ当該指定検定機関ノ収入トス

前条ノ規定ニ基ク条約ノ施行ニ関スル命令又ハ第二十八条第一項ノ規定ニ基ク命令ニ依ル事務ニシテ検査、証書ノ発給及貨物ノ運送方法ニ関スル承認ニ関スルモノニ付テハ命令ノ定ムル所ニ依リ実費ヲ勘案シタル額ノ手数料ヲ徴収スルコトヲ得

第二十九条ノ五 機構ノ為シタル小型船舶検査事務ニ係ル処分ニ対シ不服アル者ハ第一條第一項又ハ第四項ノ規定ニ依ル場合ヲ除クノ外主務大臣ニ対シ行政不服審査法(昭和三十一年法律第六十号)ニ依リ審査請求ヲ為スコトヲ得

第二十九条ノ六 第六條ノ二及第六條ノ三ニ規定スル主務大臣ノ職權ハ命令ノ定ムル所ニ依リ之ヲ海運局長ニ委任スルコトヲ得

第二十九条ノ七 日本船舶ニ非ザル船舶ニシテ左ニ掲グルモノニハ政令ヲ以テ本法ノ全部又ハ一部を準用ス

一 本法施行地ノ各港間又ハ湖川港灣ノミヲ航行スル船舶

二 日本船舶ヲ所有シ得ル者ノ借入レタル船舶ニシテ本法施行地ト其ノ他ノ地トノ間ノ航行ニ從事スルモノ

三 前二號ノ外本法施行地ニ在ル船舶

第二十九条ノ八 本法ニ基キ政令又ハ命令ヲ定メ又ハ改定セタルモノトキハ各政令又ハ命令ニ於テ必要ナル経過措置(罰則ニ係ルモノヲ含ム)ヲ定ムルコトヲ得

第三十二条を次のように改める。

第三十二条 第二條第一項ノ規定ハ政令ヲ以テ定ムル總噸數二十噸未満ノ漁船ニハ当分ノ内之ヲ適用セズ

附 則

(施行期日)

第一條 この法律は、公布の日から三月を経過した日から施行する。ただし、第二條第二項の改正規定、第七條の次に一條を加える改正規定及び第三十二条の改正規定は、公布の日から起算して一年をこえない範囲内において政令で定める日から施行する。

(経過措置)

第二條 第二條第二項の改正規定の施行前に建造され、又は建造に着手された船舶であつて、この法律による改正前の船舶安全法(以下「旧法」という。第二條第一項の規定の適用を受けない船舶に該当し、かつ、この法律による改正後の船舶安全法(以下「新法」という。第二條第一項の規定の適用を受けることとなるものについて、同改正規定の施行の日から起算して三年をこえない範囲内において政令で定める日まで新法第二條第一項の規定により施設し、及び新法第五條の規定による検査を受けることを要しない。ただし、新法第九條第一項の規定により船舶検査証書の交付を受けた後においては、この限りでない。

2 前項の政令で定める日は、船舶の用途ごとに、その長さの長い船舶を先とし、短い船舶をあととするように定めるものとする。

3 第一項に規定する船舶であつて、第二條第二項の改正規定の施行の日以前において旧法第二十九条の規定による規則の船舶の検査に関する規定の適用を受けているものに係る施設及び検査については、同改正規定の施行の日から起算して三年をこえない範囲内において当該規則に係る都道府県知事が運輸大臣の認可を受けた規則に基づき船舶ごとに指定する日までは、なお従前の例による。ただし、新法第五條の規定による検査を受けることを妨げない。この場合においては、第一項ただし書の規定を準用する。

第三條 この法律の施行の際現にその名称中に小

適用セズ

附 則

(施行期日)

第一條 この法律は、公布の日から三月を経過した日から施行する。ただし、第二條第二項の改正規定、第七條の次に一條を加える改正規定及び第三十二条の改正規定は、公布の日から起算して一年をこえない範囲内において政令で定める日から施行する。

(経過措置)

第二條 第二條第二項の改正規定の施行前に建造され、又は建造に着手された船舶であつて、この法律による改正前の船舶安全法(以下「旧法」という。第二條第一項の規定の適用を受けない船舶に該当し、かつ、この法律による改正後の船舶安全法(以下「新法」という。第二條第一項の規定の適用を受けることとなるものについて、同改正規定の施行の日から起算して三年をこえない範囲内において政令で定める日まで新法第二條第一項の規定により施設し、及び新法第五條の規定による検査を受けることを要しない。ただし、新法第九條第一項の規定により船舶検査証書の交付を受けた後においては、この限りでない。

2 前項の政令で定める日は、船舶の用途ごとに、その長さの長い船舶を先とし、短い船舶をあととするように定めるものとする。

3 第一項に規定する船舶であつて、第二條第二項の改正規定の施行の日以前において旧法第二十九条の規定による規則の船舶の検査に関する規定の適用を受けているものに係る施設及び検査については、同改正規定の施行の日から起算して三年をこえない範囲内において当該規則に係る都道府県知事が運輸大臣の認可を受けた規則に基づき船舶ごとに指定する日までは、なお従前の例による。ただし、新法第五條の規定による検査を受けることを妨げない。この場合においては、第一項ただし書の規定を準用する。

第三條 この法律の施行の際現にその名称中に小

型船舶検査機構という文字を用いている者については、新法第二十五条の六第二項の規定は、この法律の施行後六月間は、適用しない。

2 機構の最初の事業年度は、新法第二十五条の三十三の規定にかかわらず、その成立の日に始まり、翌年三月三十一日に終わるものとする。

3 機構の最初の事業年度の予算、事業計画及び資金計画については、新法第二十五条の三十四中「当該事業年度の開始前に」とあるのは、「機構の成立後遅滞なく」とする。

第四條 前二條に規定するもののほか、この法律の施行に關して必要となる経過措置は、政令で定めることができる。

(電波法の一部改正)

第五條 電波法(昭和二十五年法律第三十一号)の一部を次のように改正する。

第五條第二項第二号、第十三條第二項、第三十五條の二、第三十六條及び第六十三條第三項並びに第六十五條第一項の表中「第十四條」を「第二十九條ノ七」に改める。

(船舶職員法の一部改正)

第六條 船舶職員法(昭和二十六年法律第四百九号)の一部を次のように改正する。

第十八條第一項中「第十四條」を「第二十九條ノ七」に改める。

(地方税法の一部改正)

第七條 地方税法(昭和二十五年法律第二百二十六号)の一部を次のように改正する。

第七十二條の四第一項第三号中「及び軽自動車検査協会」を「軽自動車検査協会及び小型船舶検査機構」に改める。

第七十三條の四第一項第十八号の二の次に次の一号を加える。

十八の三 小型船舶検査機構が直接船舶安全法(昭和八年法律第十一号)第二十五条の二十七第一項第一号に規定する業務の用に供する不動産

第三百四十八條第二項第二十三号の二の次に次の一号を加える。

二十三の三 小型船舶検査機構が直接船舶安全法第二十五条の二十七第一号に規定する業務の用に供する固定資産
(所得税法の一部改正)
第八条 所得税法(昭和四十年法律第三十三号)の一部を次のように改正する。
別表第一第一号の表中小型自動車競走会の項の次に次のように加える。

小型船舶検査機構 船舶安全法

(法人税法の一部改正)

第九条 法人税法(昭和四十年法律第三十四号)の一部を次のように改正する。
別表第一第一号の表中港務局の項の次に次のように加える。

小型船舶検査機構 船舶安全法

(印紙税法の一部改正)

第十条 印紙税法(昭和四十二年法律第二十三号)の一部を次のように改正する。
別表第二中港務局の項の次に次のように加える。

小型船舶検査機構 船舶安全法(昭和八年法律第十一号)

(登録免許税法の一部改正)

第十一条 登録免許税法(昭和四十二年法律第三十五号)の一部を次のように改正する。
別表第二中港務局の項の次に次のように加える。

小型船舶検査機構 船舶安全法(昭和八年法律第十一号)

(運輸省設置法の一部改正)

第十二条 運輸省設置法(昭和二十四年法律第五十七号)の一部を次のように改正する。

第四条第一項第十七号の二の次に次の一号を加える。

十七の三 小型船舶検査機構を監督すること。

第二十四条第一号中「検査」の下に「及び型式承認」を加え、同条第一号の三の次に次の一号を加える。

一の三の二 小型船舶検査機構に関すること。
(罰則に関する経過措置)

第十三条 この法律の施行前にした行為に対する罰則の適用については、なお従前の例による。