

第七十五回国会 衆議院 交通安全対策特別委員会議録 第四号

昭和五十年二月二十日(木曜日) 午前十時三十分開議

出席委員

- 委員長 下平 正一君
理事 大竹 太郎君
理事 河野 洋平君
理事 野中 英一君
理事 平田 藤吉君
佐藤 守良君
井上 泉君
久保 三郎君
小濱 新次君

出席國務大臣

- 國務大臣 福田 一君
(國家公安委員 會委員長)

出席政府委員

- 内閣総理大臣官 房交通安全対策 室長 竹岡 勝美君
警察庁長官 浅沼清太郎君
警察庁交通局長 勝田 俊男君

委員外の出席者

- 警察庁交通局長 鈴木金太郎君
大藏省銀行局保 險部長 徳田 博美君
農林省農林経済 局農業協同組合 課長 大坪 敏男君
運輸省自動車局 宇津木 巖君
運輸省自動車局 業務部貨物課長 小堀 直君

本日の会議に付した案件

自動車安全運転センター法案(内閣提出第三一 号)

交通安全対策に関する件

○下平委員長 これより会議を開きます。
内閣提出の自動車安全運転センター法案を議題
といたします。
政府より提案理由の説明を聴取いたします。福
田國家公安委員會議長。

自動車安全運転センター法案
(本号末尾に掲載)

○福田(一)國務大臣 ただいま議題となりました
自動車安全運転センター法案につきまして、その
提案理由及び内容の概要を御説明いたします。
わが国の交通事故は、昨年で四年連続して減少
したのでありますが、いまなお、年間の交通事故
による死傷者は六十五万人を超えており、憂慮に
たえないところであります。

そこで、今後とも交通事故の減少傾向を定着さ
せるための諸対策を強力に実施してまいらる必要が
ありますが、特に自動車の運転者に対しては、そ
の資質の向上を図るとともに、安全運転の徹底を
期するための対策を強化することが強く要請され
ております。

このような実情にかんがみまして、今回、交通
事故等の防止及び運転者等の利便の増進に資する
ための業務を行う自動車安全運転センターを設立
することといたしまして、自動車安全運転セン
ター法を制定しようとするものであります。
次に、この法案の概要について御説明申し上げ
ます。

第一に、自動車安全運転センターは、交通事故

等の防止について識見を有する者が発起人とな
り、國家公安委員會議の認可を受けて設立されるこ
ととなっております。

第二に、自動車安全運転センターの主な業務は
次の五つとすることとしております。
一つは、道路交通法等の規定に違反したことに
より、運転者の累積点数が運転免許の効力の停止
を受ける直前の段階に達した者に対して、その旨
を通知して安全な運転に努めるよう注意を促す業
務であります。

二つは、運転者の求めに応じて、無事故、無違
反などの運転経歴を記載した書面を交付する業務
であります。
三つは、交通事故の被害者等の求めに応じて、
交通事故の発生事実を証明する業務であります。
四つは、高度の運転の技能や知識を必要とする
運転者に対し、高度の運転訓練の研修を行い、ま
た、青少年運転者に対し、その資質の向上を図る
ために必要とされる運転訓練の研修を行う業務で
あります。

五つは、安全な運転に必要な技能に関する調査
研究等を行う業務であります。
これらの業務を行うことによりまして、運転者
の安全運転に対する関心の高まりと交通事故防止
に寄与する効果は、きわめて大きいものがあると
考えております。

第三に、自動車安全運転センターの運営の適正
を期するため、その組織、財務、会計、監督等に
ついて、所要の規定を設けることといたしてあり
ます。
なお、この法律は、公布の日から三月を超えな
い範囲内において政令で定める日から施行するこ
とといたしてあります。

以上が、この法案の提案理由及びその内容の概
要であります。

何とぞ、慎重御審議の上、速やかに御賛同を賜
らんことをお願い申し上げます。
○下平委員長 これにて提案理由の説明は終わ
りました。
本案に対する質疑は後日に譲ります。

○下平委員長 次に、交通安全対策に関する件に
ついて調査を進めます。
質疑の申し出がありますので、これを許します。
井上泉君。

○井上(泉)委員 交通事故の最近における現象等
についていろいろと説明を受けたと思うわけで
ありますけれども、私は、交通事故というものが
起るって、そこで被害者、加害者、そういうふうなも
のから考えても、交通安全対策というものは総合
的な施策というものがどうしても必要だと思いま
す。そういう点から具体的な事例をもとに若干質
問をいたしたいと思つてます。

そこで、運輸省の貨物課長にお尋ねするわけ
ですが、これは私が報告をお願いしてあつたから
調査ができておると思うのですが、ことしの一月
二十日の交通事故ゼロの日に高知市で起こつた小
学校一年生の子供の死亡事故に対して、これを運
転をしておつたダンパー、これに対する調査、
このことをお願いしてあつたわけですが、これ
に対する通報がい警察からなされて、そうして
それに対する措置というものをどういうふうにな
されたのか、まず最初に、その説明を求めたいと
思つてます。

○小堀説明員 お答えいたします。
警察からの通報ということですが、現
地に問い合わせたところ、まだ警察からの通報は
来ておりませんので、通報を待って、内容につい

てどうするか、処置はしたいと思っております。  
○井上(奥)委員 それはあなた、あれじゃやないですか。現地通報してないと言っけれども、ぼくは現地の陸運事務所の所長と、これは県の警察本部の交通指導部長のところで一緒にこの問題を話したんです。一緒に話したのに通報がないというよ様な、通報がないからまだ何にもされてないという事は、これはおかしいじゃないですか。どうですか。

○小嶋説明員 お答えいたします。  
その点につきましては、現地にもう一度照会してみたいと思っております……

○井上(奥)委員 あなた、もつと熱心に仕事というものを考えてもらわにや困るわけですがね。役所は正式な文書がなければ処置をしないのですか。ちよとぼくはこの日に、警察の交通指導部長に、この事故の状態についての説明を、こちらのほうで警察庁から照会をしていただいている報告をいただいたけれども、しかしその被害者の家庭状況というものが余りはつきりしていませんので、だからこれの調査をするのに、高知へ帰ったときに、これは警察関係だけではないかぬと思つて、わざわざ運輸省の陸運事務所の所長にも連絡をして、そうしてこの事件の概況について警察から報告を受けると同時に、こういう事故を起こしたダンプカー、白ナンバーのダンプカーである。しかも、白ナンバーのダンプカーであるにもかかわらず、これが採石等を運搬してある。その採石を運搬してあるのは、どんな品をどういう形で運搬してあるのか、こういう問題を究明せねば、事故の原因究明にはならないし、事故を絶滅するための運動にもならない。

だから、このトラックはどういう状態であるのか、警察はそのときに一緒に話しおつたのですから、そこで私は、このトラックがどういふものであるのか、これを速やかに調べて処置をしないかと、そのときにも言ったのですが、警察も事故の現地検証をする、そうしてそれが白トラのトラックであつて、そうしてそれが採石を運搬している。

うすれば、道路運送法に違反をしておるとかなんとかいふことは、警察の領分ではないかもしれぬけれども、そういう無謀なトラックの運搬をしてる者に対しては、これは陸運事務所に通報して、そのトラックに対する処分あるいはそのトラックの雇用者、そういうものについての安全運転の見解を求めるとか、そういう総合的な見地に立ってやらないと、ただ警察は事故を押さえて、そして送検をするということだけが能くはない、こういうことで十分話したのです。

大臣は国家公安委員長としての大臣でありますので、これは大臣にそういうことをお伺いするのも見当違いかもしれませんけれども、しかし、そのときに私は警察の方にも、そういう交通事故が起つた、重大なそういう死亡事故が起つた、そうすればその死亡事故によつてもたらすところの影響とかあるいはそれを起した車の状態とかいふようなものは、やはり警察は電話だけでもいから通報してやつたらどうですかということをお話をしたわけですが、  
そしてまた、ことにこの死亡事故を起した家庭といふものは母子家庭で、私、その調査に行くといふと、これがこし七つの小学校の一年生、二年生へ上がる男の子であつて、それから下にまだ生後三カ月、そして三歳、六歳という、そういう幼児を抱えた母子家庭であつたわけですが、だからそういうことも、警察も調べたときに、そういう母子家庭である、これは大変なことだ、そうすれば同じ県庁の庁内に交通安全対策室なりあるいは母子家庭課なりそういうものがあるから、そういうところにはやはり警察としては親切に連絡をしてやるのがいいじゃないか、こういう話を申し上げたわけですが、こういう点については、警察長官としてはどうお考えになるのですか。

○鈴木説明員 ちよと事務的な点が多いので、私からお答えさせていただきます。  
先生の御指摘の点は、苦情、困り事相談であらうかと存するわけでございますが、これにつきま

しては、全国ではほとんどの都道府県警察がそういう意味合いの職掌を一応設けてございまして、四十五都道府県方面につきまして、そういうふうな趣旨のものがございまして、  
仕事の内容でございますが、防犯相談、家事相談、それから困り事相談というふうなことで一応一括して承つておるわけでございますが、取り扱件数につきましては、近い統計ではございませぬのですが、四十八年に受けましたのが十二万五千三百七十二件でございます。解決いたしましたのが四万六千四百四十五件、それからさらに一応解決とは関係なく、御教示申し上げただけで済みましたのが六万七千三百七十四件でございます。それから他の機関に移譲いたしましたのが四千九百八十一件、なお継続しておりますのが二千二百八十二件というふうなことに相なっております。

内容は、身上的困り事、それから全銭の貸借、契約の不履行、それから土地、家屋問題、苦情、それからいろいろその他交通上の相談あるいは犯罪防止などに関連のあるもの、こういうふうなことに相なっております。

○井上(奥)委員 そういうこともやつておるといふことはわかるのですけれども、それは知つております。知つておりますけれども、こういう重大事故が発生したときに、それぞれの関係機関に、これは警察が全部背負うと大変なことですから、たとえば母子家庭の子供さんのそういう不幸な事態を招いたそのことに対してはどうするか、これは警察がやろうといつたてでできないのですから、たとえば母子家庭課にこういう事故が起つたら、たとえば母子家庭課にこういう事故が起つたら、たとつこれについて身の上相談に乗つてやってくれと連絡すること、あるいは事故が起つたからという通報、それから陸運事務所に對しては、横断歩道を渡つておる小学生をはねて殺すよ

うなこんな無謀な運搬をしておるトラック業者と、送し上から指導すべきじゃないか、こういう電話連絡なりなんなり、そういう通報をすべきである

といふことで、警察本部へ向出して私に話をしたわけでありまして、  
ところが、たまたまそういう話をしたのですけれども、それを警察本部の方は通報と解釈したのでしょうか、警察の方から陸運事務所へ、そういう無謀なトラックの調査をするよつたという、そしてこういう事故を起したという連絡をまだ出していない。これは期限がないからいつまでもほつておいていいというものではないので、やはり直ちにそういうことは連絡すべきだと私は思います。それは事務的なことじゃないのです。やはりこれは警察の指導、行政上の問題だと私は思うわけですが、どうですか、長官。

○浅沼政府委員 たいま参事官が申し上げましたように、交通問題を含めまして年間六十万件以上の苦情あるいは警察に対する要望などが窓口に乗つておりますが、そのうち四割は警察の段階で何とか解決をしているという数字が報告されております。ただ、この件数は、公害とか交通、いろいろ問題がありましてますますふえる傾向にありまので、警察の現在の体制で果たしてこれに十分対応できるかといふことをいま一番心配をしております。

そういう状況を踏まえまして、いま先生の御質問の問題でございますが、申すまでもなく、われわれ交通の取り締まりをいたしますが、あるいは法律違反の検査をいたしますが、それらは事故を一人でも減らす、目的は事故防止にあることは申し上げるまでもございませぬし、また、事故防止は警察だけの力ではとても完全にできないといふことも申すまでもないといふところでございまして、その具体的なケースについて、私、詳細に承知しておりませぬけれども、おっしゃるよつたに、事故対策は、事故の原因をあらゆる角度から十分に究明して、二度とそういうことが起らないよつたにすることが一番大切だと考えております。したが、取り扱ひの点で被害者の身になつてといひますか、その立場に立つて、また事故防止に資するよ

うな広い立場に立つて措置をするように今後とも指導をいたしてまいりたい、このように考えます。

○井上(泉)委員 ダンプカー等がそういう事故を起こした場合には、それがどういふ運行管理のもとで行われておるのか、そういうことも交通安全対策を樹立する上において大事なことだと思つておられます。そのことはやはり陸運事務所に通報して、陸運事務所の方でそのダンプカーについての調査をし、そして必要な場合には、そのダンプカーの使用禁止なりあるいは営業停止なり、そういう警告的な処分をやるべき道を考へていかないと、無謀なダンプカーによってどれだけ人が迷惑をしておるか、これはもうはかり知れないものがあるわけですが、そういう場合には、加害者の車の状態について警察としても陸運事務所あたりに連絡をとるべきだと私は思つておられます。それはとるようになっておるといふこと聞くけれども、しかしまだとつてないといふことになると非常におかしいわけですが、その点どうですか。

○鈴木説明員 陸運事務所その他関係機関に密接に御連絡をとり通報することは、まさに先生御指摘のとおりでございます。先生が御指摘になつておる事案の内容をちよつと考へますに、私ども、この事案につきましては、その後、実は継続して捜査をいたしております。そこで、継続の捜査の状況でございますが、このダンプは、ある会社が運送を請け負つておつたわけでございますが、それをさらに又委託いたしました、その又委託を受けました自家用大型ダンプ、これが再委託を受けまして運転中に本件事故が起きたわけでございます。そういうわけでございますので、道路運送法違反の無免許自動車運送事業、われわれ俗に申しますシロトラダンプ、シロトラでございます。そういうことで自家用自動車の有償使用といふことの容疑がやや明らかになつてまいりまして、目下鋭意捜査してござります。

一応事故運転者につきましては、ただいま申し上げました自家用自動車の有償使用といふこと、それから、事故運転者の実父に当たるわけでございますが、これは雇用関係になるわけですが、これが無免許自動車運送事業といふふうな容疑でございます。そういうことで、場合によっては近く強制捜査に移るといふ形になるわけでございます。そういう意味合いにつきまして関係機関にはしかるべく、そのタイミング、タイミングをとらえまして緊密に連絡をとつてまいりたいといふつもりで臨んでおるわけでございます。

○井上(泉)委員 そういふことをしておるから、その車のことについてはまだ陸運事務所に通報してない、こういうことですか。

○鈴木説明員 継続中の捜査の問題につきましては、やはりある程度捜査の結果を待ちまして関係機関に実態の内容をよくお伝えするといふ形に相なるかと存じます。

○井上(泉)委員 そういふことになると、過去のそういう死亡事故を起こしたトラックの経過等について、まだ例を挙げて質問をせねばならないことになるわけですが、これは大変時間をとりますので、その辺の質問は後日に譲ることにいたしますが、ともかくにも交通事故を防止するといふことは警察だけの力ではできない。これはやはり総ぐるみで、対策等についても総合的に行わねばならない。ややもすれば警察に本當に過重な負担をかけておるので、あなた方もそれぞれの機関に、こういうダンプが横行しておるんだが、一体陸運事務所はどうしておるんだ、こういうふうなことぐらゐは速やかに通知をしてやるべきだと私は思つておる。

そこで、運輸省にまた聞くわけですが、こういうダンプカー、いわゆるシロトラのダンプカー等に対する安全運転の指導はどういふふうにしておるのですか。

○小嶋説明員 お答えいたします。シロトラのダンプカーに対します措置といたしましては、土砂等を運搬する大型自動車による交通事故の防止等に関する特別措置法の七条によりまして、これに該当する場合には正式な警察関係の通報を待つてこれに対する処分をしていき

いたす。これは雇用関係になるわけですが、これが無免許自動車運送事業といふふうな容疑でございます。そういうことで、場合によっては近く強制捜査に移るといふ形になるわけでございます。そういう意味合いにつきまして関係機関にはしかるべく、そのタイミング、タイミングをとらえまして緊密に連絡をとつてまいりたいといふつもりで臨んでおるわけでございます。

い。なお、道路運送法違反、これ等につきましても、日ごろから嚴重な処分をするように指導してあります。

○井上(泉)委員 どうも通り一遍の指導なんです、具体的に事故が起らないために、法律に違反をしたダンプ等の大型自動車の事故に関する何かという法律があることはわかつていますよ。その法律に違反する以前に、やはり行政というものは事故を起こさないような指導というものをなさるべきだと私は思つておるわけですが、それについては運輸省の方は事故が起つた場合の指導であつて、事故が起らないことについては何ら意を用いない、こう極言してもそう間違ひではないと思つておるわけですが、どうですか。

○小嶋説明員 事前の防止につきましては、総理府におきます交通安全対策室を中心いたしました。運輸省といたしましてもこれに十分協力をいたしまして、指導いたしております。

○井上(泉)委員 指導はしておると言いますけれども、私は末端でそういう白トラに非常に接触しておるわけですが、その指導は全然受けておらぬわけですから、ひとつ反省してもらいたい。

そこで、総理府にお伺いするわけですが、けさのテレビニュースだつたと思うわけですが、この交通安全の標語とポスターの入選者の発表があつたわけですが、本来ならその写真でもきょうの委員会に、こんなものがごときのポスターとして入選をいたしましたといふようなPRぐらいしてもらつても結構だと思つておるわけですが、しかしきのうの発表の直後ですからそこまではいかないと申すわけですが、私がいま申し上げたような一つの事故が起つた、その事故を起こしたところの原因といふものはその運転者の不注意、さらには運転者を雇用しておる業者、そういう者が関係をしておるわけですから、そういう点からも総合的な対策、これによつて受けた被害、つまり交通遺児の問題がいま非常に大きく取り上げられておるわけですが、交通事故で子供を亡く

した親の悲しみといふものはこれまた想像に余りあるものがあるわけですが、これは交通事故に限らず、子供を亡くするといふほど親にとつての不幸はないわけでありませぬ。それがこの無謀な運転者のために、事故を起こす、命を失う、そういうふうなことを考へた場合に、私は交通安全対策といふものは現象面だけでなしに、そのもたらす影響、そしてそのよつて来る原因、そういうものをやはり総合的に検討して対策というものを立てなくてはならないと私は思つておるわけですが、総理府としてはこのことについてどういふ御見解をお持ちになるのか、御説明願ひたい。

○竹岡政府委員 お答えいたします。いまわが国の交通事故防止には、総合的な立場で交通安全の基本計画をつくり、交通安全対策基本法に基づきまして、各官庁、各地方自治体それぞれが主要な対策を立て、進めておるところでございます。特に幼児、子供の交通事故は、主として子供の家の近くでの飛び出し事故なんか非常に多いわけでございますから、安全な交通環境づくりでスクールゾーンなんかの設定をして交通規制をやる、あるいは交通安全意識を高揚するために、幼児クラブなりあるいは婦人クラブなり、そういった民間の交通安全運動が非常に盛んになつてきておりますので、これの推進に努めておるところでございます。

先ほど御指摘のございましたダンプカーが幼児を殺したといふ事故でございますが、特にダンプカーの事故は非常に大きなものがございますので、先ほど運輸省から御説明がございましたとおり、ダンプカーの規制法ができておりました。ダンプカーが大きな事故を起こした場合は、当然所轄の警察署の方から陸運局にその事故の実態なり意見を付して報告するようになっておりますから、関係官庁ではその協働はできておると思ひます。

ただし、このダンプカーにつきましては、でき

るだけ協業化したしまして、お互いが交通安全意識を持とうというのを進めるようになっておりますが、御指摘のような一匹オオカミという一人の白トラがたくさんおられますので、これの把握というものを運輸省とともに努めていかねばならない。ダンブカーによりますダンブカー協会にこれらを入れて、その育成に努めていきたい、このように考えております。

○井上(泉)委員 大臣が出ておるわけですが、大臣は次の予定もありませんので退席をしていただいで結構であります。私は一言だけ大臣に見解を承っておきたいと思っております。

実はきのう私は交通事故の関係で警察庁の交通指導課長といういろいろ話をする中で、交通指導課長が、事故処理に当たってもやはり温かみのある事故処理ということを考えてならば総合的な事故対策というものを思いをいたすことができる、こういう話をされて、私は警察担当者として非常にいい御意見だと思つた。

そこで昭和五十年中における交通警察の運営について、こういう一つの毎年書くところの通り一遍の書き方ではなしに、やはり交通事故が及ぼす諸般の影響等についても、これを十分ひとつ考慮するというか何かものを入れて、関係の府県にいわゆる通達なり何なりの形で御指導願いたいと思つて承りまして、大臣に対する質問を終わりたいと思つた。

○福田(一)國務大臣 ごもつともな御意見でございます。警察というものが一般国民の生活と非常に密着した関係で仕事をしてくるということは非常に大事なことだと思つております。そういう意味で言いますと、御案内のように、交通の取り締まりをしますと、あるいはまた教育をやつていくとか、あるいは施設を充実していくとか、総合的な対策を立てるとかということも非常に大事であります。同時に温かい気持ちで、こういう問題を解決し、また連絡をし、指導していくという非常に大事なことだと思つております。

したがって、今後も御質問の趣旨にありますような、全国各地に指示をいたしますとか、指導要領を配るといふような場合においても、いまお話があったような点を十分踏まえながら示達をし、あるいはその他の指示を与えるように努力をしてまいりたい、かように考えております。

○井上(泉)委員 大臣のその気持で、ひとつ交通事故は被害者の立場に立つて温かい、何といたしても加害者とは違つて被害者という者は大きな痛手を受けておるのでありますから、その痛手を受けた被害者の立場に立つて物事を処理するようになつて指導をお願いしたいと思います。大臣は結構であります。

そこで、警察庁の長官にそれと同じようなことであります。私は、本当に交通事故の防止に警察官が一生懸命やつておるといふことは十分認めます。認めますけれども、余り交通事故が多発する関係で、ややもすれば事故処理に感情的な面があらわれるのではないかと。そこで、その被害者が、これはこうだからこうだといふようなことを言つても、何かしら親切さがなく、こういう苦情というものがよく聞かれるわけですが、いま大臣が言われたように、やはり被害者の立場に立つて、そうして指導課長がきのういみじくも語られたような、温かい、人間的な思いやりの気持ちで、こういうことは考えなければいかぬといふことを、私は第一線の交通関係に当たつておられる方に十分徹底をしていただきたいと思つて承りまして、それについて御見解を承りたいと思つた。

○浅沼政府委員 答えを申し上げます。ただいまお話しされましたように、非常に事故も減つてはおりますけれども、非常に多い。それもいま全国的に、地方の警察署におきましても、夜間等は事故処理に非常に追われているという状況であります。いろいろ御配慮をいただいで増員等もいたしておりますけれども、あるいはその処理の過程におきまして、法規の執行という立場もありませんので、おっしゃるような、十分に行き届かない点が起こる心配も確かにあると思つた。

すが、先ほども申し上げましたように、やはり被害者の立場で、事故防止を図るにはどうしたらいいかということを総合的に考えた立場で処理をする。特に、被害者の立場に立つた温かい思いやりを、先ほど大臣が申されましたけれども、なお一層その点を末端まで徹底するように指導をいたしたい、このように考えます。

○井上(泉)委員 それでは、時間がありませんので、私は次に移りたいと思つて承ります。

○宇津木説明員 自賠責再保険特別会計保険勘定の収支状況でございますが、すでに先生御案内のとおり、昭和四十二年以降数年間は大幅な赤字でございます。累積赤字が、一番多いときには、四十五年年度末で約二百九十億余りに達したわけでございます。その後、一方におきましては、自動車台数の伸びに伴ひまして、再保険料収入が順調に伸びますとともに、他方におきましては、交通事故が減少したというところが重要な点として、自賠責再保険特別会の収支勘定は著しく好転しております。従来、累積赤字は四十七年度

末に解消されました。四十八年度年度決算におきましては、約千二百億円の黒字を出すような状況になっております。こうした状況を踏まえまして、四十八年十二月には保険料を原則として据え置いたまま保険金の限度額を約二倍に引き上げたわけでございます。その後、やはり収入の方も順調に推移し、そうして事故率も減少いたしましたため、支払い単価は最近の情勢を反映いたしました大変上昇いたしておりますが、四十九年度におきましても、なおある程度の黒字が見込まれるような状況でございます。

○井上(泉)委員 そこで、この間予算委員会でも運輸大臣が、自賠責の保険金額の限度額を千五百万に引き上げるように検討しておる、こういう話をされたのですが、そういう状態の中で考えるならば、この自賠責の保険の限度額というものを引き上げて、保険会社としてはそう大して問題ないのじゃないか、こういうふうな思つておられる、この自賠責の限度額の引き上げについてはどういふお考えを持っておられるのか、御説明願いたいと思つた。

○宇津木説明員 自賠責保険の保険金の限度額につきましては、さきに申し上げましたとおり、この前引き上げましたのは四十八年十二月でございます。その前の引き上げと比べますと約四年間を経過しておるわけでございます。そのときに、死亡につきましては従来は五百萬から一千万、傷害につきましては五十萬から八十万、また後遺障害につきましては最高五百万から一千万と、それぞれ引き上げたわけでございます。以来約一年三ヶ月でございます。前回の引き上げのときと比べますと経年におきまして短いわけでございますが、その後経済事情の急変等がございます。また、その引き上げを要望する声もいろいろと各方面から伺つております。そこで、交通事故の裁判におきまして賠償水準の動向あるいはまた保険収支の推移等を勘案いたしまして、慎重に検討してまいりたいと思つております。

○井上(泉)委員 さて、この間予算委員会でも運輸大臣が、自賠責の保険金額の限度額を千五百万に引き上げるように検討しておる、こういう話をされたのですが、そういう状態の中で考えるならば、この自賠責の保険の限度額というものを引き上げて、保険会社としてはそう大して問題ないのじゃないか、こういうふうな思つておられる、この自賠責の限度額の引き上げについてはどういふお考えを持っておられるのか、御説明願いたいと思つた。

○宇津木説明員 自賠責保険の保険金の限度額につきましては、さきに申し上げましたとおり、この前引き上げましたのは四十八年十二月でございます。その前の引き上げと比べますと約四年間を経過しておるわけでございます。そのときに、死亡につきましては従来は五百萬から一千万、傷害につきましては五十萬から八十万、また後遺障害につきましては最高五百万から一千万と、それぞれ引き上げたわけでございます。以来約一年三ヶ月でございます。前回の引き上げのときと比べますと経年におきまして短いわけでございますが、その後経済事情の急変等がございます。また、その引き上げを要望する声もいろいろと各方面から伺つております。そこで、交通事故の裁判におきまして賠償水準の動向あるいはまた保険収支の推移等を勘案いたしまして、慎重に検討してまいりたいと思つております。

○井上(泉)委員 さて、この間予算委員会でも運輸大臣が、自賠責の保険金額の限度額を千五百万に引き上げるように検討しておる、こういう話をされたのですが、そういう状態の中で考えるならば、この自賠責の保険の限度額というものを引き上げて、保険会社としてはそう大して問題ないのじゃないか、こういうふうな思つておられる、この自賠責の限度額の引き上げについてはどういふお考えを持っておられるのか、御説明願いたいと思つた。

○井上(泉)委員 保険金が強制が一千万円で、それから任意保険があるわけですが、この任意保険を掛けておる状況というものは、さらには、この任意保険がどういふ役割を持つておるとお考えになつておるのか、この点について、運輸省ももちろんでありますが、大蔵省の保険部長の方からも御意見をいただきたいと思ひます。

○徳田説明員 お答えいたします。任意保険の普及率でございますが、四十九年三月末現在におきまして、自動車台数が二千五百九十六万台でございますが、そのうち保険会社の保険に入つておられますものが千二百八万台で、四三・五％でございます。このほかに、御承知のとおり農協の共済契約がございます。これが百八十五万台ございまして、合計で普及率は五〇・六％、このようになっております。これは四十一年におきましては三二・八％でございましたので、この間かなり大幅な上昇を見ておるわけでございます。

そこで、先生御指摘の任意保険の役割でございますが、御承知のとおり、自賠責保険は、交通事故の被害者に対するいわば基本的な補償を行うことを目的としておるわけでございます。強制保険でございますので、一般の賠償水準の動向等を勘案してその限度が定められておるわけでございます。任意保険は、これに對しまして被害者保護をより厚からしめる、こういう趣旨に基づきまして、この自賠責保険による基本的な補償をさらに補充するということを目的といたしまして、自賠責保険に加えて設けられておる、こういう制度でございます。

なお、任意保険は、この自賠責保険は御承知のとおり車両単位で付保されておるのに対しまして、運転者単位でございますので、いわゆる交通事故防止に効果のあると言われるメリット、デメリットが適用になつておるわけでございます。

このほか、任意保険は民営であるという特質を生かしまして、示談代行制度あるいは分割払い制度など、制度の運営を円滑ならしむるような措置

が講じられておるわけでございます。

○井上(泉)委員 運輸省の方では、この任意保険についてはどういふように考えておられますか。○宇津木説明員 基本的な考え方といたしましては、先ほど大蔵省の保険部長が説明されましたのと全く同じでございます。やはり強制保険、それから民間の任意保険それぞれ長所、短所があると思ひます。これを組み合わせたところで、全般として賠償責任を担保するに十分な制度としていくべきだ、こう考えております。

○井上(泉)委員 ところが、現実に任意保険の保険率が五〇％を超しておる、こういうわけですが、加入者は、いわゆる保険を掛けておる者は、一千万は強制だ、しかしいまは強制だけではなかなか大変だから、やはり任意を掛けておかなければならぬということに任意を掛けるのが多いわけ、それで保険会社も大体任意保険の加入を非常に勧めるわけ、つまり営業活動として、任意保険を掛けさせんかということに盛んにやられるわけ、です。

ところが、現実に今度任意保険の交付になるとこれは大変めんどうなわけ、大体この任意保険の査定というものが非常に厳しく本当に困つたものだというところは、これは保険加入者のみんな上げておる悲鳴です。そういう悲鳴を上げておるわけですが、やはりこの指導の仕方、いわゆる保険の役割りというものが強制を補充する役割りを果たしておるのでありますから、私は強制と同じような性質を持つてないとこれは意味をなさないと、

ところが、任意保険について余りにも査定が厳しい。被害者は、あの人は任意にも一千万掛かつておる、それで強制が一千万だから、当然二千万円ぐらいのものは支払うべきである、こういう気持ちになるのは私は当然だと思ふ。ところが、その保険会社の方はなかなかそれは払わない。任意については四の五の文句を言うてなかなか払わないわけですが、そういう場合のことを考えると、やはり任意保険の募集について、大蔵省あたりは、

任意保険はこういう性格のものであつて、そうしてこれはこういう形で査定されますよというようになことを保険会社の方に十分指導するようになことをなさつておるかどうか、ひとつ承りたいと思ひます。

○徳田説明員 お答えいたします。ただいま先生の御指摘の点は、任意保険の運営上非常に重要な問題でございます。任意保険の保険金の支払いが円滑かつ迅速に行われるということは、任意保険運営の基本でございますから、これにつきましては、かねがね当局としては積極的な指導をしておるところでございます。しかし一部においてそのような感じを与えるようなことがあれば、これはまことに遺憾なことでございます。

ただ、任意保険と強制保険との関係につきましては、若干の違いが運営上あるわけでございます。任意保険の先生御指摘のような問題が起こるケースは、おそらくその過失相殺の問題に関連してではないかと考えられます。で、不法行為に基づく損害賠償に関する過失相殺の民法の規定は、強制保険も任意保険も同様に適用されておるわけでございますけれども、ただ任意保険の場合には、先ほど先生の御発言がございましたように、強制保険に上乗せして補充するものであるという点でございます。それから任意保険の場合には、その被害者と加害者との最後の話の詰め合いの段階では、場合によっては保険だけでは足りないで、加害者が自己負担をしなければならぬというようなケースもあり得るわけでございます。また、この問題につきましては最終的に裁判に持ち込まれる場合もあるわけでございますが、裁判所ではこの過失相殺の問題をかなり厳格に取り扱つておるわけでございます。

こういうこともございまして、この問題は損害賠償責任の基本的な問題でございますので、これは民事上の問題でございますから、相互に納得のいくまで公正な数字を出してもらつたために話し合うということがあつておるわけでございますが、しかし

その場合に、先ほど先生御指摘のように、保険会社自体の利害の意識をそこに持ち込むということ、これは非常に問題でございますので、今後ともそのようなことのないように厳重に指導してまいりたいと思ひます。

それから、この問題についてのもう一つの問題点は、過失相殺あるいはそのようなことが解決いたしまして、責任が決まったときに、それでは幾ら、どのような基準で支払うかという点でございますが、この点につきましては、実はいままで各保険会社ばらばらでございまして、四十八年十二月に全社統一の基準をつくりました。さらにことしの二月からはそれを公開するような体制もつくつておりますので、この支払いにつきましては、そういう措置が行われてからきつめて円滑に行われるようになってまいりましたので、先生の御指摘のようなトラブルはこの点に關してはかなり消滅しておるのではないかと、このように考えております。

なおかつ、支払い基準は、任意の場合には当然のことでございますが強制保険の場合よりもかなりゆるやかに運営されておる、この点でもそういう問題の解決に役立つておるのではないかと、このように考えられます。

それから、先生御指摘の第二の点でございますが、たとえば二千万円の保険に入つておれば当然二千万円もらえるのじゃないかというふうな意識を被保険者が持つておられるということにつきましては、これはそういうことのないように、いま保険募集のパンフレットその他にはかなりはつきり書いてございまして、教育はしておるつもりでございます。なおかつそのような意識が一部にあるとしますれば、今後そのパンフレットの表現の仕方、あるいは代理店の話法等にさらに一段と新しい指導をいたしまして、御指摘のような点の是正を図つてまいりたい、このように考えております。

○井上(泉)委員 会社が統一をしていろいろやられるということは、いいようで悪いでしょう。つ

まり独占的に扱うわけですから。うちの会社だけがこういう例を設けるわけにはいかぬ、これはもう各社が話し合せてやっておるからと。これは私は、保険会社というものは何十社もないので、だから上位の数社が話し合せて、こういうようにして任意保険の取り扱いをしましよや、こういうふうにして支払いをできるだけ押え込みましようというふうな、こんな話し合いをすれば、これはもう結構話し合いがまとまって、それで全部の会社の意思で、甲の会社も乙の会社もやられるということになると、これはもういわゆる保険を掛けておる者はたまったものじゃないですな。

私は大蔵省のそういう見解というものは、いま独占禁止法がやましく論議をされておる中で、保険会社にもうけをゆよくしてやれと指導する、こういうことをやっていると同じような行き方じゃないかと思うのです。

それに農協の共済も入っていますか。その会社が統一をしていろいろの方針を出しておるといふことについて、これは農協共済も入っていますか。

○徳田説明員 お答えいたします。まず、先生御指摘の最初の点でございますが、統一基準をつくることよってかえって被害者に対して不利になるのではないかと、この点につきましては、実はこれは支払いの最低基準という点でございます。統一基準を出してございまして、しかもそれを公開する体制にございまして、被害者といたしましては場合によつてはそれより上乗せして要求することももちろん可能でございますし、そのような線も行われておるわけでございます。いままでは各社の担当者によりましてかなりまちまちの最低線がございまして、不公平もございまして、そのような統一基準を設けたわけでございます。被害者にとつてはむしろプラスになるのではないかと、このように考えております。それからこの支払い基準につきましては、常に見直しを行つてございまして、最低基準が常に適正な線になるように指導してございまして。

それから二番目の御質問の農協共済との関係でございますが、これは損害保険会社だけの統一基準でございます。

○井上(泉)委員 そういう農協共済がこれに加入してないということによつて、農協共済がすぐ自分のところの近くにあるというふうなことで、勢い農協共済へ保険を掛ける人が多くなつていゝという状態が出ておるわけですね。これは都会の方ではそういう認識がされないと思つていただけます。私も、私どもの田舎ではそういうことで非常に農協共済の方へ流れておる。この問題についてはまた後の時間でやるといたします。

ところが、加害者も被害者も、任意保険をこれだけ掛けておるからこれだけもらえるものだろう、それとまたこれだけおる言つてきても払えるだろう、こういう認識のもとに示談を交わしているということが多いわけですね。そこで、そういうことについての指導というものを十分やつておられる、こういうことでもありますが、ひとつこれは、全部の会社とは言いませんから、農協共済を含めまして上位の十社ぐらいのこういう保険給付のいわゆる保険の募集要領といひますか、そういうものを資料として取り寄せていただきたいと思つておる。そうして同時に、任意保険運営についての大蔵省の指導方針というものを、いまここで言葉で答えるだけではないに、ひとつ文書で回答をお願いしたいと思つておる。

以上のことを要求したいと思つておるが、資料のことにつきましては委員長の方からしかるべくお取り計らいをお願いしたいと思つておる。委員長の見解を承つておきたいと思つておる。

○下平委員長 検討して取り計らうことにいたします。

○井上(泉)委員 そこで、自賠責の保険金の請求をして支払いまでの期間とはどれぐらいの期間になつておるか、それから任意は平均してどれぐらいの期間になつておるか、このことを御説明願いたいと思つておる。

○宇津木説明員 まず自賠責保険の方でございますが、この請求から支払いまでの処理期間につきましては、昭和四十八年度、昨年度の実績について見ますと、大体請求がございましてから一月以内で約八〇％をやや超えるくらい、それから三月以内で九〇％をやや超えるというぐらゐに達してございまして、半年以内では、特異な例を除きまして、一、二％というものを除きまして、九七、八％程度のもので支払われるような状況でございます。

○井上(泉)委員 任意は……。任意保険の場合には、請求書類を受け付けましてから支払いまでに要する期間は、これは四十八年九月の調査でございますが、平均一カ月足らず、こういうことになっております。

○井上(泉)委員 任意の場合には平均一カ月足らずで支払いをされておるのですか。そんなことはないでしよう。

○徳田説明員 お答えいたします。任意の場合には、平均いまま申し上げたようなところで支払われておるわけでございますが、これは強制的の場合と違ひまして、任意の場合には事故が起きますと同時に保険会社に直ちに連絡が来る場合が多いわけでございます。そこでその後の折衝の過程において保険会社がすぐと連絡しておるわけでございます。したがって、正式の支払い請求書類が整いますと、その支払いはきわめて円滑に行われる、このような体制になつておるわけで、比較的早く処理できておるわけでございます。

○井上(泉)委員 それはいいですよ。書類が出てきて払うのはあたりまえです。そんなことはわかっているから平均してどれぐらいで支払われているのか。

○徳田説明員 お答えいたします。事故が起つてから何日かということでございますが、これは特に傷害の場合にはかなり治癒期間が必要でございます。いままでのところ……

○井上(泉)委員 死亡事故だけではないですよ。○徳田説明員 死亡事故の場合には、これはサンプリング調査でございますが、事故が起つてから、特に訴訟その他の案件がなければ、個々の例によりまして、平均二カ月程度あるいは三カ月程度のものでございまして、訴訟にわたりますとかなり長期になります。

○井上(泉)委員 それは二カ月のものもある、三カ月のものもある、あるいは場合によつては一カ月もあるでしようけれども、全体について平均して任意の場合の保険金は、事故が起つてから、死亡事故だけに限定していいですから、大体幾らぐらゐで支払われておるのですか。

○徳田説明員 お答えいたします。死亡だけの統計というのではありません。死亡と傷害合わせまして大体三百六十日程度あるいは三百八十日程度でございます。

○井上(泉)委員 事故が起つて三百八十日、いわば一年以上、こういうことになるわけですが、その任意保険を請求するに当たつての保険会社の取り扱ひが非常に私には問題だと思つておる。そのことを具体的な事例を挙げてございまして、おと、これは大変な時間がかつたわけでありまして、そのことは後日に譲りたいと思つておる。そのこと、本日に保険会社というものは、任意の場合にはいろいろの文句をつけてなかなか支払いの書類というものをつくつて上げてこないのですよ。これがいまあなたの監督下にある保険会社としては、私にもっと嚴重にひとつ調査をしていただきたいと思つておる。本日にそういうふうな事故が起つて、それで一年もたつてもまだ保険会社はその任意の保険の請求に対してはいろいろの文句を言つて、その支払いの請求書をつくらぬ、こういう事例というものがあつたわけなんです、そういう点における指導要領というものが、いまあなたの説明によると、最低の基準を決めておる、それから以上は各会社のいわば裁量でございまして、それから以上というわけですから、各保険会社で統一をした

最低の基準とかいうものについてもあわせて資料としてこれは提出をお願いしたいと思います。

与えられた時間がだんだんなくなってきたわけですから、もう終わりたいと思うわけですが、いま大蔵省の管轄の中にある保険会社と農林省の管轄の中にある農協共済、この二つの保険会社、農協は保険会社というのには当たらないかもしれぬわけですが、この自動車保険というものの都道府県別の加入者状況、前にはよく報告をいただいたわけですが、最近そういう報告もいただけないので、これは保険会社の上位十社くらいの都道府県別の加入者状況というふうなものも先ほど申し上げた資料にあわせて御報告をお願いしたいと思います。

それで、農協共済につきましても、前段申し上げましたように、普通の保険会社はなかなか保険金の支払いが遅い。ところが農協はすぐそばにあるという関係で勢い農協に頼るような傾向が強い。ところが、農協には員外利用の禁止という条項が大きな壁になって、農協共済の普及というものが抑えられておる。そういう点からも、私は農協共済そのものの現在員外利用を二〇％に抑えておるのが適当かどうかということについては、これはまた別の機会で申し上げたいと思うわけですが、しかし、やはり決まったこともあるわけですから、大体の各農協共済も、各府県別の加入者数というふうなものを、組員、非組員でわかれば、そういう判別をした資料を出していただきたいということをお願いしたいと思います。

そこで、農協共済の自動車保険、つまり農協共済に対する指導というものを農林省はどういうふうになされておられるのか、この機会に承っておきたいと思えます。

○大坪説明員 農協が行っております自動車共済先ほど来御議論がございまして、基本的にはなり任意保険と同じかと思うわけがございまして、ただ、先ほど先生から御指摘がございましたように、

農協という一つの協同組合という事業でございまして、おのずとそこに性格なり目的等には違つた面が出てまいると思えます。

そこで、御指摘ございましたように、農協という組織と組員という関係から離れまして、員外者との契約ということも起こっておるわけがございまして、ただいまおっしゃいましたように、員外利用につきましては、組合員の利用の五分の一という限度内でやるという制約を設けておるわけがございまして、そういう点で組合の事業として全体の事業が趣旨に沿って円滑に行われるということももちろんのこと、ただいまの員外利用等の関係で農協法令に違反するような事態があつてはならぬと思ひまして、そういう点面につきましては、従来とも農協法に基づきます検査の機会等々を通じて指導をやってまいっておるわけがございまして、今後ともその線に沿ひまして指導してまいりたい、かように考えております。

○井上(泉)委員 それと同時に、農協共済の普及というものを、あなたはその組合の課長として前進させるような、拡大をするようなお考えなのか、もうこれ以上農協共済は拡張せぬでもよからうという見解であるのか、そのことをあわせて承っておきたい。

○大坪説明員 農協が行っております共済事業は、やはり基本的には組合員の福祉の向上ということではあるかと思うわけがございまして、自動車に關しまする共済につきましては、やはりモーターゼーションの進化とともに農家にも自動車普及しておるといふ実態もございまして、その関連におきまして事業を推進してまいりたいと思ひます。ただ、先ほど来お言葉がございまして、員外利用の問題に出ておりますように、事業に熱心な余り、農協法令に定めず基準を逸脱するということがあつてはならないと、かように考えます。

○井上(泉)委員 そこで、いま大蔵省の保険部長が、各社で最低の基準を定めておる、こういうわけですが、農協共済の場合の最低基準と大蔵省の管

轄にあるところの最低基準というものは大体どういうふうになつておるのですか。いまここで説明ができれば、また農協共済の方から資料を徴してからそのことを承知をしたいと思ひます。どうですか。

○大坪説明員 後刻資料をもちまして説明させていただきます。

○井上(泉)委員 私は、保険会社はやはり企業としての企業利益という中で保険を見ておると思ひます。そういうことを見ることは、私は間違ひだと思ひます。そうかといつて損をするということについてはこれはまた別の問題ですけれども、しかしやはり任意保険の支払いについても被害者の立場に立つて、つまり、支払いをできるだけ抑へ込むことによつて利潤を上げる、こういうふうな考え方で、私は保険事業というものはあつてはならないと思ひますが、その点について大蔵省の指導というものはどういうふうになされておるのですか。

○徳田説明員 お答えいたします。現在、損害保険会社の収入保険料の割合を見ますと、大体三割が自賠責保険でございまして、二割が任意の自動車保険でございまして、このうちの三割の強制保険につきましては、御承知のとおり、ノース・ノープロフィットの原則が適用されておりました。損害保険会社は全く利益が得られない、こういうたてまえになつておるわけがございまして、それから残りの二割の任意保険でございまして、これは先生御指摘のとおり、本来この保険は交通事故の被害者をいかに厚く保護するかといたつたてまえから設立されておる保険でございまして、客観的に適正な賠償水準で支払いを行うべきでございまして、当該損害保険会社の利害ということと全くかわりなしに適正な運営が行われるように常に指導しているとございまして、

○井上(泉)委員 強制の場合には利益が得られな

けです。その保険金を運用することによつて保険会社というものは利益を得ておるわけですから、私は、そのことは余り心配せぬでもいいと思ひます。

そこで、任意につきましては、いまあなたが説明をされたような状態で、末端の個々の保険会社では実行されてないわけがございまして、だから、その個々の保険会社のそういう募集要領なり、あるいはまた大蔵省の指導方針等を文書でちよつたたいをして、そうしてまた次の機会にこの質疑を行いたいと思ひます。

そこで、これはもとへ戻るわけですが、総理府に交通安全対策室が設けられて、総合的な交通行政を進めるといふことになつて、そして各地方にもそれぞれの交通安全対策室が流行のごとく設けられたわけですが、その流行のごとく設けられた交通安全対策室というものが、総合的な見地から事故対策を進める中で、やはり双方の、つまり警察、運輸省、そういうふうな関係のものが非常に不十分ではないか。

自動車の運行管理をするのは運輸省なんだ。そういうものの総合調整をするような、そういう交通安全事故がもたらす被害に対してその救済措置をこの機関が、そしてこの機関がここのいづれと相談相手になつてやるのか、そういう点をもつと交通安全対策室で総理府としても明確にして地方の交通安全対策室に、ただ通り一遍の交通安全の宣伝とかいうようなことだけではなしに、やはり宣伝と同時に、その起こつた被害に対する後保護というものをやるような指導行政というものをなさしめなくてはならないと私は思ひますが、その点について総理府の見解を承りまして、きよの質問を終わりたいと思ひます。

○竹岡政府委員 お答えします。現在、総理府並びに地方の交通安全対策室で最も力を入れておられますのは、警察庁あるいは運輸当局、道路当局に所管しませんが被害者救済、これに最も力を入れておられます。だから、交通安全対策室が発足しました昭和四十一年以降、交通事故

相談所を各県あるいは大きな都市に設けまして、これを国からも補助するという事で、この面に力を入れております。昨年一年間で約二十一万名の被害者からの、あるいは加害者も含めましての交通事故相談を受けております。単に府県の交通安全対策室の事故相談所以外にも、農協あるいは交通安全協会等でも交通事故相談をやっておられるところもございます。こういうのをわれわれの方でも一層統括いたしまして、全国的な交通事故相談を一層充実させていきたい、これが総理府の大きな使命だと考えております。

○井上(農)委員 その大きな使命を果たすために、座っておつてはなかなかその使命は果たされないわけですが、私が最近経験をした死亡事故三件についても、これは本当にだれも話に来てくれなかつた。

初めに申上げた母子家庭にしても、これはこんなかわいそうな事故で子供を亡くしたのだから、だれかが相談をしに来てくれたであろう、こういうふうに思ふけれども、全然来ない。それからまた一昨年にもこれと同じような交通事故ゼロの日に任用になった早々の娘さんが、交通安全の指導に行つておつて、軽四輪にはねられて死んだ事件があつた。それも家族に会つて聞いてみまふという、本当にだれも相談をしにくれなかつた、だれに相談していかさつぱりわからなかつた、こういうこともあるわけです。

ひとつ、国からも補助を出しておるとするならば、各府県の交通安全対策室あたりに、せめて死亡事故等が発生した場合には、それがどういふ原因で発生をして、その死亡事故者がどういふ状態であるのかということを出向いて調査をするとかというふうな、私は親切さというものがあつてしかるべきじゃないかと思ふわけですが、その点については指導行政の面でもやられる意思があるのか、いまのように座つて相談に来たものを聞く、こういうことで事足れりとお考へになつておられるか、もう一回見解を承りたいと思ひます。

○竹岡政府委員 第一線では死亡事故につきま

での、詳細とは言いませんけれども、死亡事故の報告なんかは警察からよく県もいたゞいております。しかし、いまの人員で死亡事故が起りまして被害者の家族を一々訪問するだけのちよつと能力はまだないと思ひます。しかし警察の方で、非常に気の毒な被害者の、先ほども言われました母子家庭なんかの死亡事故がありましたならば、警察当局から民生あるいはわれわれの方に連絡が参ります。こういう警察側と十分手を尽くしまして、本当に哀れな、気の毒な被害者に対しまして救急対策は警察とよく手を組みまして、今後さらに伸ばしていきたいと思つております。

○井上(農)委員 死亡事故はそうふんだんにあるわけじゃないわけですよ。たとへば高知県で死亡事故が毎日あるわけじゃないし、そんならその死亡事故がどういふ状態だということ、これは高知県の職員の問題にもなるわけですから、やはり国が全体的にそういう、たとえば交通遺児の家庭の実態調査なんかもやられる、これも結構。そして子供を亡くした家庭がどういふ状態にあるか、子供が死亡事故を起こしたのはどういふ原因であるのか、そういうことがやはり交通安全対策を進める上においても必要であるし、そういうことについて、何かあつたら相談をしてくださいというPRでもされておれば、先ほどのようなこともなかつたかと思つたのですが、案外そういうことを承知していない。それで、せつかつつたものが生かされてない、これが今日の現状ではないかと思つたので、人手が足りないからやらないというのではなしに、警察から通報を待つまでもなく、新聞にそういうことが出るわけですから、やはり行政を担当しておられる方はそれだけの気の配り方というものをすべきじゃないかと私は思ふわけです。

そういうことを強く考えるわけでありまして、この点についての御意見を承りたいということ、さらにはいま申し上げました自動車保険につきましても、保険会社によってまちまちであつて、そうしてその任意保険の支給というものを保

險会社は決つて、被害者救済の突をなかなか上げることができない、強制保険の補完の役割りを十分果たしてない、こういうことが言われるわけでありまして、当委員会でもこの前も保険会社の各責任者を招いて、そうして保険会社の責任者の御意見を聴取したわけでありまして、委員長としてもこの際、こういう保険会社の関係者を招致をして、当委員会でも保険業務についての論議を深めたいと思ひますので、そのことをお取り計らいを願うように要望いたしまして、私の質問を終わりたいと思ひます。

○下平委員長 井上君のお求めの資料は、それぞれ後刻関係機関から提出をさせることにいたします。

それから参考人御要求の問題については、理事会でお諮りしたい、こう思ひます。今回は、公報でお知らせすることとし、本日は、これにて散会いたします。

午前十一時五十五分散会

自動車安全運転センター法

目次

- 第一章 総則(第一条―第八条)
  - 第二章 設立(第九条―第十四条)
  - 第三章 管理(第十五条―第二十八条)
  - 第四章 業務(第二十九条―第三十一条)
  - 第五章 財務及び会計(第三十二条―第三十九条)
  - 第六章 監督(第四十条―第四十一条)
  - 第七章 雑則(第四十二条―第四十四条)
  - 第八章 罰則(第四十五条―第四十八条)
- 附則
- 第一章 総則
- (目的)
- 第一条 自動車安全運転センターは、運転免許を受けた者の自動車の運転に関する経歴に係る資

料及び交通事故に関する資料の提供、自動車の運転に関する研修の実施並びに交通事故等に関する調査研究を行うことにより、道路の交通に起因する障害の防止及び運転免許を受けた者等の利便の増進に資することを目的とする。

(定義)

第二条 この法律において、次の各号に掲げる用語の意義は、それぞれ当該各号に定めるところによる。

一 自動車 道路交通法(昭和三十五年法律第百五号)第二条第一項第九号に規定する自動車及び同項第十号に規定する原動機付自転車をいう。

二 交通事故 道路交通法第七十二条第一項に規定する交通事故をいう。

三 運転免許 道路交通法第八十四条第二項の第一種運転免許及び第二種運転免許をいう。

(法人格)

第三条 自動車安全運転センター(以下「センター」という。)は、法人とする。

第四条 センターは、一を限り、設立されるものとする。

(資本金)

第五条 センターの資本金は、五千万円とし、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、センターに追加して出資することができる。

3 センターは、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。

4 政府は、センターに出資するときは、金銭以外の財産を出資の目的とすることができる。

5 前項の規定により出資の目的とする金銭以外の財産の価額は、出資の日現在における時価を基準として評価委員が評価した価額とする。

6 前項の評価委員その他評価に関し必要な事項は、政令で定める。

(名称)

自動車安全運転センター



第六条 センターは、その名称中に自動車安全運  
転センターという文字を用いなければならない  
い。

2 センターでない者は、その名称中に自動車安  
全運転センターという文字を用いてはならな  
い。

(登記)  
第七条 センターは、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  
者に対抗することができない。

(民法の準用)  
第八条 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、センターについ  
て準用する。

第二章 設立  
(発起人)  
第九条 センターを設立するには、道路の交通に  
起因する障害の防止について識見を有する者七  
人以上が発起人となることを必要とする。

(設立の認可等)  
第十条 発起人は、定款及び事業計画書を国家公  
安委員会に提出して、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、総  
理府令で定める。  
第十一条 国家公安委員会は、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  
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 事業の運営が健全に行われ、道路の交通に  
起因する障害の防止及び運転免許を受けた者等  
の利便の増進に資することが確実であると認め  
られること。

第十二条 国家公安委員会は、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、センターの理事長又は監事と  
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又は監事  
となるべき者は、センターの成立の時に於いて、  
第十八条第一項の規定により、それぞれ理事長  
又は監事に任命されたものとする。

(事務の引継ぎ)  
第十三条 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  
務の引継ぎを待たずしては、遅滞なく、政府に  
対し、第五条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)  
第十四条 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 センターは、設立の登記をすることによつて  
成立する。  
第三章 管理  
(定款)  
第十五条 センターは、定款をもつて、次の事項  
を規定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 評議員会に関する事項  
六 業務及びその執行に関する事項  
七 財務及び会計に関する事項  
八 定款の変更に関する事項  
九 公告の方法  
2 定款の変更は、国家公安委員会の認可を受け  
なければ、その効力を生じない。

(役員)  
第十六条 センターに、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)  
第十七条 理事長は、センターを代表し、その業  
務を総理する。

2 理事は、定款で定めるところにより、理事長  
を補佐してセンターの業務を掌理し、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う。

3 監事は、センターの業務を監査する。  
4 監事は、監査の結果に基づき、必要があると  
認めるときは、理事長又は国家公安委員会に意  
見を提出することができる。

(役員任命)  
第十八条 理事長及び監事は、国家公安委員会が  
任命する。

2 理事は、国家公安委員会の認可を受けて、理  
事長が任命する。

(役員任期)  
第十九条 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ない。  
(役員欠格事項)  
第二十条 政府又は地方公共団体の職員(非常勤  
の者を除く)は、役員となることができない。

(役員解任)  
第二十一条 国家公安委員会又は理事長は、それ  
ぞれその任命に係る役員が前条の規定により役  
員となるべきでない者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 国家公安委員会又は理事長は、それぞれその  
任命に係る役員が次の各号のいずれかに該当す  
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 職務上の義務違反があるとき。  
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、国家公安委員会の認可を受け  
なければならない。

(役員兼職禁止)  
第二十二条 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、国家公安委員会の承認を受けた  
ときは、この限りでない。

(代表権の制限)  
第二十三条 センター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、監事がセンターを代表する。

(代理人の選任)  
第二十四条 理事長は、理事又はセンターの職員  
のうちから、センターの業務の一部に関し一切  
の裁判上又は裁判外の行為をする権限を有する  
代理人を選任することができる。

(評議員会)  
第二十五条 センターに、定款の変更、業務方法  
書の変更、毎事業年度の予算及び事業計画その  
他センターの運営に関する重要事項を審議する  
機関として、評議員会を置く。  
2 評議員会は、評議員二十人以上以内で組織する。  
3 評議員は、道路の交通に起因する障害の防止  
について識見を有する者のうちから、国家公安  
委員会の認可を受けて、理事長が任命する。

(職員任命)  
第二十六条 センターの職員は、理事長が任命す  
る。  
(役員及び職員秘密保持義務)  
第二十七条 センターの役員若しくは職員又はこ  
れらの職にあつた者は、その職務に関して知り  
得た秘密を漏らしてはならない。

(役員及び職員公務員たる性質)  
第二十八条 センターの役員及び職員は、刑法(明  
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。  
第四章 業務  
(業務)

第二十九条 センターは、第一条の目的を達成するため、次の業務を行う。

一 運転免許を受けた者が自動車の運転に関し道路交通法若しくは同法に基づく命令の規定又は同法の規定に基づく処分違反したことにより総理府令で定める場合に該当したときに、当該違反をした者に対し、その旨を書面で通知すること。

二 運転免許を受けた者の自動車の運転に関する経歴に係る総理府令で定める事項を記載した書面を、当該運転免許を受けた者の求めに応じて交付すること。

三 交通事故に関し、その発生した日時、場所その他総理府令で定める事項を記載した書面を、当該事故における加害者、被害者その他当該書面の交付を受けることについて正当な利益を有すると認められる者の求めに応じて交付すること。

四 運転免許を受けた者で自動車の運転に関し高度の技能及び知識を必要とする業務に従事するもの又は運転免許を受けた青少年に対し、その業務の態様に応じて必要とされ、又はその資質の向上を図るために必要とされる自動車の運転に関する研修を実施すること。

五 自動車の安全な運転に必要な技能に関する調査研究その他道路の交通に起因する障害の防止に資するための調査研究を行うこと。

六 前各号に掲げる業務に附帯する業務  
七 前各号に掲げるもののほか、第一条の目的を達成するために必要な業務  
2 センターは、前項第七号に掲げる業務を行ううとするときは、国家公安委員会の認可を受けなければならない。

3 第一項第一号から第三号までに規定する書面の様式は、総理府令で定める。  
(業務方法書)  
第三十条 センターは、業務の開始前に、業務方法書を作成し、国家公安委員会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。  
2 前項の業務方法書に記載すべき事項は、総理府令で定める。  
(照会)

第三十一条 センターは、第二十九条第一項第一号から第三号までに掲げる業務を行うため必要な事項について、警察庁又は都道府県警察に照会することができる。この場合において、警察庁又は都道府県警察は、照会に係る事項をセンターに通知するものとする。  
第五章 財務及び会計

(事業年度)  
第三十二条 センターの事業年度は、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)

第三十三条 センターは、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、国家公安委員会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。  
(財務諸表)

第三十四条 センターは、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国家公安委員会に提出して、その承認を受けなければならない。  
2 センターは、前項の規定により財務諸表を国家公安委員会に提出するときは、これに、予算の区分に従い作成した当該事業年度の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。

(利益及び損失の処理)  
第三十五条 センターは、毎事業年度、損益計算において利益を生じたときは、前事業年度から繰り越した損失をうめ、なお、残余があるときは、その残余の額は、積立金として整理しなければならない。  
2 センターは、毎事業年度、損益計算において損失を生じたときは、前項の規定による積立金を減額して整理し、なお不足があるときは、その不足額は、繰越欠損金として整理しなければならない。

(借入金)  
第三十六条 センターは、資金の借入れ(借換えを含む。)をしようとするときは、国家公安委員会の認可を受けなければならない。  
(財産の処分等の制限)

第三十七条 センターは、総理府令で定める重要な財産を譲渡し、交換し、又は担保に供しようとするときは、国家公安委員会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)

第三十八条 センターは、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、国家公安委員会の承認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。  
(総理府令への委任)

第三十九条 この法律に規定するもののほか、センターの財務及び会計に関し必要な事項は、総理府令で定める。  
第六章 監督

第四十条 センターは、国家公安委員会が監督する。  
2 国家公安委員会は、この法律を施行するため必要があると認めるときは、センターに対し、その業務に関し監督上必要な命令をすることができる。  
(報告及び検査)

第四十一条 国家公安委員会は、この法律を施行するため必要があると認めるときは、センターに対しその業務に関し報告をさせ、又は警察庁の職員にセンター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職員は、その身分を示す証票を携帯し、関係者に提示しなければならない。

第七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してはならない。  
第七章 雑則  
(連絡等)

第四十二条 センターは、その業務の運営について、都道府県警察と密接に連絡するものとする。  
2 都道府県警察は、センターに対し、その業務の円滑な運営が図られるように、必要な配慮を加えるものとする。  
(解散)

第四十三条 センターの解散については、別に法律で定める。  
(大蔵大臣との協議)

第四十四条 内閣総理大臣は、第三十七条又は第三十九条の規定による総理府令を定めようとするときは、大蔵大臣に協議しなければならない。  
2 国家公安委員会は、次の場合には、大蔵大臣に協議しなければならない。  
一 第二十九条第二項、第三十条第一項、第三十一条、第三十二条又は第三十三条の規定による認可をしようとするとき。  
二 第三十四条第一項又は第三十八条の規定による承認をしようとするとき。  
第八章 罰則

第四十五条 第二十七条の規定に違反した者は、一年以下の懲役又は十万円以下の罰金に処する。  
第四十六条 第四十一条第一項の規定による報告をせず、若しくは虚偽の報告をし、又は同項の規定による検査を拒み、妨げ、若しくは忌避した場合には、その違反行為をしたセンターの役員又は職員は、十万円以下の罰金に処する。

第四十七条 次の各号のいずれかに該当する場合には、その違反行為をしたセンターの役員は、三万円以下の過料に処する。  
一 この法律の規定により国家公安委員会の認

ければならない。  
二 前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してはならない。

第四十八条 次の各号のいずれかに該当する場合には、その違反行為をしたセンターの役員は、三万円以下の過料に処する。  
一 この法律の規定により国家公安委員会の認

ければならない。  
二 前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してはならない。

第四十九条 次の各号のいずれかに該当する場合には、その違反行為をしたセンターの役員は、三万円以下の過料に処する。  
一 この法律の規定により国家公安委員会の認

ければならない。  
二 前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してはならない。

第五十条 次の各号のいずれかに該当する場合には、その違反行為をしたセンターの役員は、三万円以下の過料に処する。  
一 この法律の規定により国家公安委員会の認

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ったとき。

二 第七條第一項の規定に違反して登記することを怠つたとき。

三 第二十九條第一項に規定する業務以外の業務を行つたとき。

四 第四十條第二項の規定による国家公安委員会の命令に違反したとき。

第四十八條 第六條第二項の規定に違反した者は、一万円以下の過料に処する。

附則

(施行期日)

第一條 この法律は、公布の日から起算して三月を超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 この法律の施行の際現にその名称中に自

動車安全運転センターという文字を用いている者については、第六條第二項の規定は、この法律の施行後六月間は、適用しない。

第三條 センターの最初の事業年度は、第三十二條の規定にかかわらず、その成立の日が始まり、昭和五十一年三月三十一日に終わるものとする。

第四條 センターの最初の事業年度の子算、事業計画及び資金計画については、第三十三條中「当該事業年度の開始前に」とあるのは、「センターの成立後遅滞なく」とする。

第五條 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「自転車競技会の項の次に次のように加える。

自動車安全運転センター法(昭和五十年法律第 号)

自動車安全運転センター法(昭和五十年法律第 号)

自動車安全運転センター法(昭和五十年法律第 号)

自動車安全運転センター法(昭和五十年法律第 号)

自動車安全運転センター法(昭和五十年法律第 号)

自動車安全運転センター法(昭和五十年法律第 号)

自動車安全運転センター法(昭和五十年法律第 号)

自動車安全運転センター法(昭和五十年法律第 号)

自動車安全運転センター法(昭和五十年法律第 号)

自動車安全運転センター法(昭和五十年法律第 号)

自動車安全運転センター法(昭和五十年法律第 号)

自動車安全運転センター法(昭和五十年法律第 号)

第二十九條第一項第四号又は第五号に規定する業務の用に供する不動産で政令で定めるもの

理由

最近における道路交通及び交通事故の實情にかんがみ、道路の交通に起因する障害の防止及び運転免許を受けた者等の利便の増進に資するため、運転免許を受けた者の自動車の運転に関する経歴に係る資料及び交通事故に関する資料の提供、自動車の運転に関する研修の実施並びに交通事故等に関する調査研究を行うことを目的とする自動車安全運転センターの設立等について定める必要がある。これが、この法律案を提出する理由である。

昭和五十年二月二十七日印刷

昭和五十年一月二十八日発行

衆議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局

P