

第七十五回国会 衆議院 交通安全対策特別委員会議録 第九号

昭和五十年三月二十六日(水曜日)

午前十時十四分開議

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 英二君

理事 平田 藤吉君

唐沢俊二郎君

野田 毅君

古屋 亨君

井上 泉君

久保 三郎君

沖本 泰幸君

渡辺 武三君

出席國務大臣

國務大臣 福田 一君

出席政府委員

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

警察庁交通局参事官 鈴木金太郎君

大蔵省銀行局保険部長 徳田 博美君

農林大臣官房審議官 齋藤 吉郎君

農林省構造改善局建設部開闢課長 池本 寅夫君

林野庁指導部林道課長 岩崎 成嘉君

運輸省自動車局参事官 宇津木 巖君

建設省道路局地方道課長 三野栄三郎君

参事官 菊池 稔君

参事官 菊池 稔君

参事官 菊池 稔君

参事官 菊池 稔君

参事官 菊池 稔君

参事官 菊池 稔君

参事官 菊池 稔君

第二類第七号

交通安全対策特別委員會議録第九号 昭和五十年三月二十六日

参事官 小久保武夫君
(全国共済農業協同組合連合会常務理事)
参事官 中村 俊夫君
(社団法人日本自動車連盟副会長)

本日の会議に付した案件
自動車安全運転センター法案(内閣提出第三一三号)

○下平委員長 これより会議を開きます。
自動車安全運転センター法案を議題といたします。

本日は、お手元に配付いたしました名簿のとおり、参考人の方々が御出席になつております。各参考人には御多用のところ御出席いただき、厚くお礼を申し上げます。
本委員会は、ただいま自動車安全運転センター法案を審査いたしておりますが、本日は、皆さん方にそれぞれのお立場から忌憚のない御意見を述べいただきます。本案審査の参考にいたしたいと存じます。

御意見の開陳は、菊池参考人、小久保参考人、中村参考人の順で、お一人十分程度お願いいたします。その後委員の質疑にお答えをいただきますことと存じます。
それでは、菊池参考人から御意見をお伺いすることといたします。菊池参考人。

○菊池参考人 私、日本損害保険協会の会長としております。菊池稔でございます。

このたび自動車安全運転センター法案がこの国会に提出され、当委員会において御審議されることにつきまして、私ども損害保険事業に携

わつてゐる者として深い関心を持つてゐる次第でございます。

また、交通事故の発生の防止に、あるいは交通事故による被害者の救済に對して、諸先生方が常日ごろ非常な御熱意をもって御審議に当たられておられますことは、深く敬意を表する次第でございます。

すでに御案内のとおり、わが国のモーターゼーションの進展はまことに著しいものがございまして、自動車損害賠償保障法が制定されて、いわゆる自賠責保険が発足いたしました昭和三十年当時と今日とを比較いたしますと、自動車の保有台数は百四十六万台から二千六百万台へ、実に十八倍にふえております。この間、年間の死傷者数も八万人から六十六万人へと実に八倍にふえてい

るわけでございまして。
近年わが国の交通事故は、交通取り締まりの徹底、交通安全施設の整備など、あるいは一般の交通安全意識の向上に見られますとおり、総合的な立場で交通安全の基本計画にのっとり、これが主要な対策が推進されていこともございまして、幸い過去四年間連続して減少してまいりましたが、いままね年間間の交通事故死傷者数は六十六万人を超えており、交通事故防止と被害者救済は依然として重要な課題として残されておるわけでござい

ます。
私ども自動車保険を扱つております損害保険業界といたしましても、事故防止及び被害者救済に關する事業に資金を拠出するなど、できる限りの御協力をするとともに、保険の機能を通じてこれらの事故による被害者を救済するための一翼を担い、日夜努力を續けている次第でございます。

として設立されるものであります。そしてこの法案の第二十九条によりますと、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こと、運転者の求めに応じて無事故、無違反などの運転経歴を証明すること、さらには、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こと等の情報提供業務が、自動車安全運転センターの業務の大きな柱になつていようでございます。

第一の業務である行政処分直前の運転者の方々に對する注意の喚起は、運転者の方々にとつても関心の深い事項であるだけに、運転者の利便の増進に資すると同時に、安全運転への努力を促すことによつて事故防止に役立つことが期待されます。
次に、運転者の方々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証明書を交付されることは、これによつて優良ドライバーが客観的に証明されることになり、その結果、表彰制度を初めとして各方面でこれを利用し得るものと考えられますので、事故抑止に役立つものと思われま

す。
御案内のとおり、現在、任意の自動車保険につきましては、契約者単位の保険となつておりますので、事故車と無事故車との間の保険料負担の公平と事故防止に資するため、過去一年間の保険事故、これは保険金支払いの対象になつた事故を言うわけでありますが、その有無を基礎としたメリット・デメリット制度を実施しております。これにさらに違反歴の有無をも反映させる、あるいは保険事故歴ではなく事故歴そのものを反映させる制度の導入につきましてはいろいろ保険業界としてはむずかしい問題もございまして、将来この自動車安全運転センター等を通じまして十分な基

機資料の収集が可能となれば検討に値する問題であらうかと考えます。

それから交通安全証明書の発行業務でございませうが、このたび全国組織を有するこのセンターが当該事故における加害者、被害者その他正当な利益を有する者の求めに応じてこの業務を行うこととて、ございませうので、申請者にとつての利便が図られるものと期待しております。

その他、この安全運転センターでは、運転免許を受けた者で高度の運転技能及び知識を必要とする業務に従事する者や、運転免許を受けた青少年に対して、それぞれ必要とされる運転に関する研修を行うほか、交通事故等の調査研究を行うことも業務のうちに入っております。

以上のとおり、安全センターの行う業務は、運転者の安全運転に対する関心を高め、交通事故防止に寄与する効果があると考えますので、広い意味での被害者救済にもつながることでもあり、私どももいたしましては、その御趣旨に賛成して、よろうな次第でございませう。

私ども損害保険業界といたしましては、皆さま方と相携えて交通事故の防止及び被害者救済のために真摯な努力を続ける所存でございませうので、今後ともよろしく御指導いただきたいと思います。終わります。(拍手)

○下平委員長 次は、小久保参考人。

○小久保参考人 私は、全国共済農業協同組合連合会、略しまして全共連と申しておりますが、その常務理事を務めております小久保武夫でございませう。

この委員会に参考人としてお招きをいただきまして、大変光栄に存じております。諸先生方には、いつも農協の各種の事業の育成につきまして、格段の御高配をいただいております。この点、この席をおかりしまして厚くお礼を申し上げます。

御案内のとおり、全共連は、共済事業において全国的に危険分散を図ることを主目的として設置されました農協の全国組織でございませう。昭和二十六年一月に設立をされまして、本年で二十四

年目に当たります。市町村段階にありませう農協五千二百、四十七都道府県にございませう共済農業協同組合連合会と一体になりまして事業運営に当たつておるわけでありませう。

この事業の成績は、養老生命共済を中心としたしましたいわゆる長期共済と申しておりますものが、契約保有高においてこの三月末で約三十兆、また火災共済、自動車共済など、いわゆる短期共済でございませうが、これもほぼ三十兆、このうち任意加入の自動車共済は約二十五兆で、この中心的な役割りを果たしております。さらに自賠法に基づきます強制加入の自賠責共済は、契約台数三百三十万台の見込みでございまして、わが国自動車損害賠償保障制度の一翼を担わしていただいております。

さて、この委員会でも目下御審議をなさつておられます自動車安全運転センター法案につきまして、率直に意見を申し上げたいと存じます。

まず、私ども自賠責共済や自動車共済の事業を実施しまして、交通事故をできるだけ少なくするとともに、不幸にして事故にお遭いになられた方々の救済を業務としております農協共済関係者といたしましては、このような交通事故を未然に防止するという法案は、減つたとはいへまだ多量に事故の発生している現在、まことに時宜を得たものと考へて、深く敬意を表する次第でございませう。

ことに、このセンターが行おうとしておられます交通事故に関するいろいろな書面の交付業務、あるいは若年層運転者の技術研修、さらには交通事故等に関する調査研究など、いずれも従来この点に欠けていた、いわばこの問題の核心に触れた重要な点の解決にみごとくその焦点を合わせておられるという点に對して、重ねて敬意を表したいと思いますのでございませう。私どもも、実施してまいります事業の性質にかんがみまして、でき得る限り御協力を申し上げたいと考へております。

この法案に関連をいたしまして三点ばかり希望を申し上げさせていたただきたいと思ひます。

その一つは、このセンターの出先機関として五十一の地方事務所を設置が予定されておりますが、その出先機関の設置と運営に当たりましては、都市部に偏在することなく農村地帯の居住者の利便が図られるように特段の御高配をお願い申し上げます。

と申しますのは、センター業務、わけでも運転者の求めに応じて運転経歴を記載した書面の交付あるいは交通事故の被害者等の求めに応じてございませう交通事務局の発行など、これらの業務の性格から見ますと、農村地帯の居住者にも十分その恩恵が受けられますように、たとえば市町村農協の窓口でもこのセンターとの連携がうまくとれますように御配慮をいただければ大変ありがたい、このように考へております。

第二番目は、後にも触れたいと思ひますが、私どもは農協共済リハビリテーションセンターを持つておるわけでありませうが、ここでは幸い歩行分析施設その他交通事故に関連をいたしますいろいろな測定機器等をかなり豊富に持つておるわけでございます。センターがいろいろな調査研究をなさいます場合に、有機的な御連携をお願いし、御活用いただくならば大変幸いに存じます。

第三番目は、農村の交通事故は都市と同じよう若年層の事故が大変多いわけでございます。また農村では特に農耕用の大型自動車の運転にかなりの技術を要するものがあるわけでありませうが、この面についてもセンターで十分御配慮いただくことをお願い申し上げます。

この機関に、農村部における交通事故の特徴と私どもが実施をいたしております交通安全対策の概要に少し触れさせていたただきたいと思ひるのであります。

経済の発展はいろいろの面で農村地域社会に大変革をもたらしましたが、中でもこのモータリゼーションの激しい進展によりまして交通事故の頻発は都市部以上に問題を残しておると私どもは考へております。

これらの実態を私どもも実施をいたしております各種共済の事故者カードから分析をしてみますと、幾つかの点が事故につながつておることが感じられるわけでありませう。

その一つは、まだまだ都市に比べて農村は道路事情、条件が悪つございませう、その上保安施設も都市に比べて未整備であるということが一つの問題でございませう。

第二番目は、農村部における運転者の運転技術水準あるいは知識、これらいろいろな事情で都市部のそれに比べて必ずしも高いとは言えない現状にあると思ひます。

三番目、特に歩行者、わけでも老人と子供がモータリゼーションの激しい故に対応できないで事故に遭つておる、こういう点がかんり農村では特徴的でありませう、さらにこの事故のうち即死あるいは一日以内の死亡事故が全体の中で四〇%を超えておる。これは都市部に対してかなり高い比率を持つておるわけでございます。

なお、夏の農閑期あるいは行楽シーズンに事故が大変多いといったことや、朝夕のラッシュ時に事故が大変多うございませう、それは一日の事故数の半分以上を占めておるといったようなことも特徴として挙げられるわけでございます。

以上、おわかりいただけますように、かなりな部分は農村地帯がレジャーサークルに入つてまいりましたために、いわゆる都市部からのもらい事故がかんり増加をしており、ということが言えようかと思ひます。ここ数年、全体的には交通事故が連年減少傾向をたどつております。ことに大都市では急激に減つておるようございませうが、残念なことには農村部は必ずしもこのような低下傾向にあるとは言えない悲しい実情にございませう。

最近の共済事業の飛躍的な発展が、実はこのような社会的な背景を持つておるということに思ひをいたしますと、私どもは事業の性質上非常に大きな社会的責任を感じるわけでございます。こういうこともございませう、私どもは従来から、単に事故のときに共済金をお支払いするということ

にとどまりませんで、交通安全対策、被害者救済対策に真剣に取り組んでまいりましたのもこのような理由によるわけでございます。

時間が大分過ぎましたので詳しく触れることはできませんが、お手元に実はわれわれがやっておりまして、ただいま申しましたような総合対策を掲げておるわけでありまして、特にこのうちで三ペーシにございまして、一つはリハビリテーションセンターの問題、一つは救急搬送体制の確立と救急医療体制の整備について系統を挙げて努力をしております。たとえば地方自治体に救急車百九十三台の寄贈を初め、各種病院に対して、百八十二の病院に対しまして救急医療施設等を寄付いたしました。これらの合計金額は約二十九億五千万になつておるわけでありまして、詳しくは省略をさせていただきます。と思つております。

なお、これらの資金はいずれも自賠責の運用益、調整準備金のほか自動車共済の運用益を充てておりまして、その総額はこの五年間におよそ百五十億になつておりまして、可能な限り協同組合の原則にのつとつて社会還元を図つてまいつた次第でございます。

以上のようなことでございますが、これからこの活動については一段と努力を重ねてまいりますと同時に、今回の当センターの発展についても十分な御協力をさせていただきたいと存する次第でございます。

まともりませんが、以上陳述をさせていただきます。まことにありがとうございます。

(拍手)

○下平委員長 次に、中村参考人。

○中村参考人 私は日本自動車連盟 JAFの副会長としております中村でございます。

JAFというのはまだ若い組織なものであります。が、自家用乗用車の使用者の団体でございます。路上で故障したのを助けてあげるロードサービスを初め、いろいろなサービス業務を提供すると同時に、交通安全など自動車使用環境の改善のためにドライバーの意思を集める、これを世の中に反

映させるというような仕事を国際的なスケールでやっておるのでございます。

JAFは創立以来まだ十二年でございます。現在の会員数は六十七万名にしかすぎないのではありませんが、おかげでだんだんと増加しております。来年は百万人くらいになるかと思つております。

御承知のように、わが国の自動車の保有台数はすでもう二千七百七十万台を超えて、そのうちいわゆる自家用車というのは九七〇、二千六百八十万台を超えております。そのうち乗用車は千五百万台を超えております。運転免許証を持つておる人は三千三百万人を超したのださうであります。これらの大部分の人は自動車を生活の大切な道具として使つておるわけでございます。そして自動車と事故がつきものといつては大変いけないのでありますけれども、実際問題として交通安全、特に陸上交通では自動車が大部分を占めるのであります。これは古くて新しい問題でありますと同時に、今後長く続いていく問題だと思つております。

幸いにして交通事故は、車の数がふえ、走行キロがふえるのと反対に少しずつ減り出しております。四十八年の死者が一万六千七百六十八人をピークにして年々減つてきて、昨年が一万一千人余りになつたのであります。これは警察当局の非常な努力、それからわれわれ車を使います方も、いぶん協力しましたが、特に過去十年ほどにわたりまして年々非常にたくさんな費用、百億という単位で動定されることへの費用を投入してきたのが非常に大きな原因だと思つております。

結局安全というものはただでは買えないのだというところは確かなことだと思つております。自動車というのは、日本語で自動車と書くという言葉と少し違ひまして、みずから動く車ではありませんが、全部人間が運転するわけでありまして、したがつて交通安全というのは究極的には人間の問題になると思つております。人間に対して、結局これは世界じゅうどこでも言われておりますように教育

と強制——強制というのはある意味では取り締まりなんでありましょうが、そしてお金をつき込んで施設をよくする、これ以外にはないと思つております。

今回提案されました法案を見ました。提案理由の説明の第一から第三までというのは、ドライバーに対していろいろな情報を提供してくださる、ある意味でのサービス業務でありまして、第四に運転の訓練をするということ、第五に安全な運転の調査研究をするということ、第五にしまして、私も前から見ていずれも使用者として衷心から賛成申し上げるところでございます。

ただ、三つほどの点で希望と申しますかお願いを申し上げたいのであります。その一つは、この法案が新聞に出ましたときに、政府の出資が五千万と書いてありまして、私は多分これは五億円の間違いじゃないかと思つたのであります。しかし、この五千万がどういふふうに使われるのか私どもよくわかりませんけれども、次のところには、政府は必要に応じて追加出資すると書いてあります。どう考へても五千万というのは何かばかばかしく少ないような気がいたしますので、どうか早くもつとお金をふやしていただきたいということを考へております。

それから二番目に、提案理由に挙げております第一、第二、第三という業務、これは先ほど申し上げましたとおり、私どもドライバーに対するサービスと考へていいと思つております。従来からもこういうものは私ども各地方で警察署単位でいろいろお願いをし、お世話になつておるところでございます。今度の法律だと、全国で五十一の事務所をつくる。まあ都府県ごとに一カ所だといふことで、いままでもよりサービスが悪くなるのじゃないかと思つて警察庁に伺ひましたら、そうではなくて、今後はいままでの警察署はもちろんですけれども、駐在所その他でも窓口業務はやつてあげますということ、これは大変いいままでより都合がよくなつてありがたいことだと思つ

のでありますけれども、お願いは、どうかこの組織が役所のいいところと民間のいいところと取り合せて運営をしていただくようにお願いいたします。こう言つて大変悪いのではありませんか、役所の悪いところと民間の悪いところをくつつけたようなところがなきにしもあらずでございますので、ぜひこのところは御配慮願ひたいと思つております。

三番目は、これは全く私どもお願いなんでありまして、この法案の趣旨とかあるいは法律の条文には書いてないのであります。現在日本じゅうでもつていわゆる交通安全という仕事をしております団体とか協会とかというものが何十あります。十や二十でないのは確かでございます。これらの団体は、いずれも各省とか庁の縦割りの枠の中でそれぞれが少い少い、政府あるいは政府関係機関の補助金をいただいて仕事をしていふように思ひます。私どものJAFは政府なり政府機関の補助金は一切いただかないということをやつてきました。今後もしやらないことではあります。かつて佐藤内閣のころに、国民交通安全会議ということで春秋二回ずつ大ぜい集まるわけです。そこで集まると、ああこういう団体があつたのかというところに気がつくのであります。それぞれ何をやっておるかという横の連絡が一つもないのであります。

幸いにして今度こういうセンターができました。これは法律にもそういうことが書いてあります。警察庁もいまのところそういうことをやる気持ちはないのかもしれないが、横の連絡、みんないことをやつていけるつもりで各団体ともやっております。横の連絡をつけていただくのにこのセンターが一番いいポジションにいるのじゃないか。法律がどうあるか、実際問題としてそういうサービスといふか、これもサービスかもしませんが、日本じゅうの多くの団体の横の連絡をとる仕事をひとつ骨を折つていただきたいものだということをお願いしておく次

第でございませう。

ありがとうございました。(拍手)

○下平委員長 以上で参考人からの御意見の開陳は終わりました。

○下平委員長 質疑の申し出がありませんので、順次これを許します。野中英二君。

○野中委員 きょうはお三方の参考人には、御多忙のところわざわざ御出席賜りまして、厚くお礼申し上げます。

これから一、二点、参考人の方々に御質問を申し上げたいと思うわけでございます。いまお三方の参考人から承りますと、大体この法案の第二十九条を中心として賛成を賜ったようでございませう。御存じのとおり、この第二十九条の業務は、大別いたしますと情報の提供業務、安全運転研修業務、あるいは調査研究業務、この三つに分かれておるわけでございます。

特に損保協会長さんや全共連の常務理事さんには質問をしておきたいのでございますが、この自動車安全運転センターができました場合に、この第一の業務であります情報提供業務、この中には交通事故証明であるとか、あるいは運転経歴証明、こういうものが発行されるというふうに理解をいたしておるわけでありませう。この運転経歴証明書に基づいて保険料の割引を行う新種保険を売り出す考えがあるように聞いておるわけでございませうけれども、これはいかようにお尋ねしたいと思ひます。

○菊池参考人 たいまこのたびの安全運転センター法案に關しまして損害保険事業がどういうふうにご利用するかという問題について御質問がございましたが、われわれ自動車保険業務をやっておる者として、具体的な事故がございましたときにその事故についての証明書類はぜひ必要でございます。従来から警察当局の御協力をいたしまして、これを利用してまいりまして、損害文私いの査定の重要な書類として利用してま

いりました。

もう一つの御質問の事故経歴といひますか、運転経歴に關する資料を利用して新しい保険ができるかどうかという御質問につきましては、私ども従来損害保険業界におきましては、保険事故と申しますのは実際に人身事故を起こした場合でございますが、それをもとにして保険料率も算定しております。また個々のドライバーあるいは車の保有者、それから事故を起こさない人、起こしがちな人によつてこれを区別してまいりました。いわゆるメリット・デメリット制ということでございます。そういうふうにしてまいりました。

ただ、いまの御質問のポイントは、保険事故を起こさなくとも、非常に割り切つて申しますと、人身事故を起こさなくともいわゆる交通違反、たとえば駐車違反をしたりスピード違反をしたということだけの経歴でございませう。そういうことも勘案してこれを保険制度に取り入れるかどうか、こういう御質問だと思ひますけれども、実はこういうことも当該加入者に対する料率の算定の項目として利用する制度は、米國あたりにはあることは事実でございます。これはただの項目としてやるのでございませうけれども、ただ日本においてはそれは採用してございませう。あくまでもその人の人身事故、それが保険事故になつてきた場合の記録のみ、まず去年度あるいは一昨年度どうであったかということから保険の割引を認めたり逆に割り増しを必要としたりということをやつておるわけで、一般的な交通違反全部を網羅することについては、今後の検討にまわりたい、こういうふうにお尋ねしておる次第でございます。

○野中委員 参考人は大分先を言つてしまつたわけですが、私の質問は、保険料の割引を行う新種保険を売り出す考えがあるかということだけを最初確かめておるわけでありませう。

○菊池参考人 新種保険と申しますよりは、従来行つております自動車保険、対人賠償保険という項目がございませうが、それにそういうことを導入することを検討している。新種保険として別に売

り出す考えはございませう。

○野中委員 農協共済の方はいかがでございますか。

○小久保参考人 私ども共済事業といひまして、このデータが出てまいりまして、それがどのような形で十分使用できるかということを検討いたしました上、改めてこれを現在の仕組みの中に入れてどうかということを検討してまいりませう。新種にするかどうか、そのときに改めて検討してまいりませう、このように考えております。

○野中委員 新種にするかどうかは別問題として、せつかくできました自動車安全運転センターの発行するこうした証明書をもつて参考にして今後料率を算定していく、こういうことでございます。

そこでもちよつと私、交通局長に確かめておきたいと思ひます。先ほど菊池参考人の方からお話がございましたように、人身事故をもつて考えていきたいということでございます。その一項目としてアメリカとしてはほかの違反も取り上げておるのだということでございます。その一項目は人身事故というわけでございませう。

そこで、一体このセンターの証明書をどう区分していくのか。たとえば駐車違反であるとかスピード違反であるとか、あるいは信号無視であるとか、いろいろあるわけでございます。これをどういふふうに表示されていくか、ちよつと確かめておきたいと思ひます。

○勝田政府委員 それぞれ違反の内容をそのまま表示する考えでございます。たとえば駐車違反一点とか、そういう形で表示するという考えでございます。

○野中委員 ちよつとまた菊池参考人にお尋ねいたします。いま交通局長からも話がありました、駐車違反あるいはスピード違反、項目ごとに表示していくのだというお話。そうしてみますと、一つの証明書をおたくの方がいただいた場合に、これを参考にして保険の料率を今後考えていくという場合

に大変これは不便じゃないかと思ひます。たとえば点数制度のようなものにしてしまえば、明確に点数として出てきておりますからすぐに業務に役立つ。ですからそういうふうなことにしていただくか、あるいは交通局の方が駐車違反、スピード違反というふうなポイントと点数表示をするということにすれば、保険会社の方でやるとすればどういふふうな素案をいま持つていらつしやるのか、ちよつとそれをお伺ひしたいと思ひます。

○菊池参考人 先ほど申したように、ただいまのところ、そういう明確な資料を出していただきまして、それをどういふふうになさるか、保険料率算定にはいろいろなアイテムを合成して料率を決めるわけでございませうが、一つのアイテムとしてそれをどういふふうにご利用するかというの、法案が成立しました後に検討したいと思ひます。

○野中委員 その場合に、基本的にはやはり人身事故を中心にお考えになつていくのかどうか、それだけ確かめておきます。

○菊池参考人 先ほど申しましたのが徹底しなかつたようでございませうが、人身事故はすでに従来から導入しております、事故歴ではそういう面のみをやつておつたのでございませうが、今度新しい法案で新しい問題として検討しようということでございます。今度は人身事故以外の違反歴の検討に入りたいと申し上げておるわけでありませう。

○野中委員 そうしますと次のような疑問が出てくるのです。このようにして違反歴に基づいてメリット・デメリット制度を導入してまいりますと、確かに事故を起こさない良質の契約者をふやす効果はあるかもしれない。しかし、逆に常日ごろ違反を犯している人たちは任意保険に加入を渋るというところが今度出てくる。そういう人をどういふふうにするか、保険の主目的は被害者保護が中心でございますから、違反歴の多い連中は任意保険へ入るのをとかく渋つてしまふ。そうしますと被害者を擁護できないという問題が出てくるのじゃないか。私はこれを非常に心配しているわけですが、

どうお考えでございましょうか。

○菊池参考人 たいだいまの御質問で、基礎にありませぬ賠償保険、これは法律に基づく強制保険でございませぬから、言葉は悪いが、いやおうなしに加入する。その上の上積み保険が任意保険でございませぬが、そういうものを採用すると入りにくいというところについては、まことにございませぬと、私も同感でございませぬ。しかし、客観的に違反歴のある人を考慮しないで、料率に反映しない方がいいのかどうかというところは、これからの検討問題だと申し上げておるのでございませぬ。保険加入募集努力の問題と料率を客観的に冷静にどう算定するかというところは別個に考えざるを得ないかと考えておる次第でございませぬ。

○野中委員 時間がだんだんなくなってきましたので、この辺でこれは打ち切ります。

次に、日本自動車連盟副会長の中村さんによつとお伺いしたいのですが、損保会社あるいは農協とも違反歴に基づくメリット・デメリット制度を自動車保険に導入することについて、ユーザーとしてどうお考えになつていらつしやいませぬか。
○中村参考人 こういう制度がございませぬ、細かい調査ができればそれからお考えになるといふことですが、保険のためから言つたらやはり人身事故歴を中心にお考えいただくべきであつて、駐車違反を何ぼしたからとか、スピード違反を何ぼしたからとか、現にいまの反則金だつて、何年かすれば点数を消していただけるわけですから、そういうものを基礎にしてお考えになることは私どもとしては困ると思ひます。

○野中委員 いまユーザーの立場からお聞きしたわけですが、菊池さんの方もひとつ参考にしていただきたいと思います。
次に、全共連の小久保参考人にお伺いしたいのですが、農業共済の加入率のうち組合員と非組合員の比率はどうなつておるのでしょうか。
○小久保参考人 お答えを申し上げます。

実は、正組合員と組合員外との賠償責任に任意の自動車保険の加入につきましては、残念なが

らそれを正確に区別いたします状態を私ども把握しておりませぬ。これはそれぞれの組合におかれましては限度の中でおとりをいたさなくということになつておるわけがございませぬ。都市近郊その他では限度を超えることがあるやに私も聞いておるわけがございませぬが、このようなことがありましてはまことに申しわけないこととありませぬから、十分に努力して、その範囲内におさめるようになりつつあり指導していかねばならぬ、このように考えております。

○野中委員 くだいようですけれども、統計をとるのには容易じゃないと思ひますが、資料提出はできるでしょうか。
○小久保参考人 たいだいま申し上げましたように組合にありませぬもの台帳にはこの区別ができておりますから、これをそれぞれその組合に戻つて調べますればできるわけがございませぬ。ただ、大変膨大な数字でございませぬので、かなり時日を要するということはあると思ひます。

○野中委員 しつこいようですけれども、もし時間がかつてもできるようでしたらひとつ御提出願ひたいと思ひます。
○小久保参考人 それでは、時日の点はたいだいまお約束を申しかねますが、できるだけ早く資料を提出させていただきますと思ひます。

○野中委員 それではこれで参考人に対する質問を終わります。
○下平委員長 次に、井上泉君。

○井上泉委員 参考人の各位には大変御苦勞さまでございませぬ。

きょうは自動車安全運転センター法案に関する参考人の御意見をそれぞれ拝聴したわけがございませぬが、皆賛成であります。

そこでまず、損害保険協会の会長さんにお伺いしたいと思ひますけれども、安全運転センターの資金計画によると、政府の出資金は五千万で、補助金が一千万、事業収入が七千五百万、その他が一億二千三百万、その他は、自賠責運用益拠出金等の受入れを予定している、こういうことになつ

ておるわけですが、この二億二千三百万という初年度の受入れを予定しておることについては、これはもう納得をしておられるのかどうか、その点伺ひます。

○菊池参考人 たいだいま、資金の募集の内訳について、損害保険業界からの拠出のことについて御質問がございませぬが、私どもとしてはまだ具体的に金額についての御相談を受けておりませぬ。これが成立いたしましたら、われわれ応分のことはする覚悟はできておりますけれども、具体的な金額はまだ決めておりませぬし、御相談も受けておらないのが現状でございませぬ。

○井上(泉)委員 会長もこの法案については賛成の意見を述べられておるわけですが、賛成をされておられるならば、この事業はどういうふうな形でなされるのか、あるいは事業をすれば金が要るわけですから、その資金計画等についてもお話し承つておると私は思ひますが、その点についての話はまた承つていないですか。

○菊池参考人 具体的には承つておりませぬ。
○井上(泉)委員 それでは、これはまた後刻、法案の提案者の方に質問をすることにいたしますが、三億五千八百万という自動車安全運転センターの資金の大半は保険会社に依存しておる、こういう状態であることは間違いないわけがございませぬ。分という言葉によつて金額の多少が判断をされると思ひますけれども、これが仮に二億二千三百万が出されないのであると、これは計画に大変なそくを来すし、せつかくあなたも賛成をした安全運転センターの機能が十分發揮できない、こういうことになるわけがございませぬので、金額の多寡は別といたしましても、安全運転センターに最も関係の深い保険会社、保険協会としては、安全センターの運営に支障がないだけのこととは協力をするという御意思があるのかどうか、そのことをお伺ひたい。

○菊池参考人 協力する覚悟はできております。
○井上(泉)委員 そこで、最近強制保険の一千万というところが非常に低いということが言われて、

それで強制保険の限度額の引き上げということが検討されておるやに承知をしておるわけがございませぬが、第一線でやられておる保険会社としても、一千五百万に強制の保険限度額を引き上げるべきである、そういうお考えになつておられるかどうか、この機会に承つておきたいと思ひます。

○菊池参考人 一千万円では強制保険としても低いのだという御意見は各界からも平生から承つておりますし、われわれとしてもこれを再検討する時期であるというふうには考えております。

○井上(泉)委員 そこで、その一千五百万という限度額の引き上げについては保険会社も再検討すべき時期に来ておることと、これは当然なすべきことである、こういう認識の上に立つておるといふことを確認をするわけがございませぬが、任意の自動車対人賠償保険の事故発生から保険金支払までの期間というものが、これが死亡の事故でなをいたしまして、六カ月ないし一年で構成比が二七・五、かなりの限度は済みわけがございませぬけれども、これから後の二十四カ月とかあるいは三十六カ月というふうなもの、私はこれは少なくとも一年までには任意の自動車の保険金の支払いというものは済みませぬ、こう思ひますが、これについてはどこが最も隘路になつておるのか。

○菊池参考人 御案内のように、たとえれば死亡の場合に事故発生から支払い完了までに時間のかかるというものは私も保険業界としても避けたいところとございませぬ。多数の同様の案件を各社とも抱えておるわけがございませぬから、一日でも早くこれを整理してしまひたい、これはいわば業務上当然の願ひでございませぬ。ただ、どうしておられるかという御質問がございませぬが、任意保険は御案内のように自賠責の上乗せでございませぬが、任意保険の場合には裁判の確定ということとか、あるいは訴訟の成立というものを前提にして賠償額を算定してやるわけがございませぬが、裁判の成立は非常に少ないと思ひますが、示談ケースは非常に少ないと思ひますが、示談ケースの

場合でも、示談の成立までに被害者、加害者間、あるいは被害者と直接保険会社がやる場合もござい
ますが、いずれにいたしましても相当時間がか
かるということでございます。

○井上(泉)委員 示談の成立その他で時間がかか
る、こう言われましたが、任意の保険で、たとえ
ばぼくが一千万の任意の保険を掛けておる、そう
してぼくがぼくの手で事故を起こしたという場合
に、相手方に支払う金額というものが、示談がた
とえ強制保険を含めて一千五百万になろうと二千
万になろうと二千八百万になろうと、任意の保険
として支払える金額というものは、その事故が起
こった時点で調査をすれば、すぐそこで計算は出
てくるのと違いますか。

○菊池参考人 文字どおり示談でございますから、
一方的な計算だけでは相手方も同意しないし、ま
た被害者側からの請求される内容についても加害
者が、あるいは保険会社が了解できないというケ
ースがございまして、話を相当丁寧に申し上げます
か、煮詰めていかないと、こういうケースの示談
というのは成立しないのでございます。

それからもう一つ、先ほど落としましたが、普
通の取引と違ひまして、こういう非常に不幸な事
件発生の後でございますから、示談の交渉に入る
までも相当事前のいろいろ日本の社会において
は感情的な問題もありまして、時間をかけてス
タートされる。たとえば非常に卑近な例で、四十
九日が済まない間に金の話を加害者が、あるいは
保険会社が持ち込めない、持っていった場合に逆
に非常に相手方の感情を刺激する、そういうケ
ースも間々あるわけでございます。そういうこと
でおくれています。

○井上(泉)委員 私に仮に加害者であった場合に、
強制では一千万掛けてある、一方任意でも一千万
掛けてある、ところがこの事故では一体どれくら
いの任意が払えるかということ、これは規定で
決まっております。そこで、私と被害者との
間の示談で、強制は一千万であるが、仮に千八百
万と示談が成立した場合に、その八百万を任意

の保険から払えるのか、あるいは示談は八百万に
なつたけれども、任意の保険はいろいろ条件を
計算するとそれが六百万しか払えないとか、
あるいは八百万に成立しておるけれどもこの場合
には当然任意としても一千万は出せるよ、こう
いう計算というものができような仕組みになつ
ていないのですか。話し合ひだけで、話し合ひの
金額に応じて任意の保険の支払いの金額を決める
のですか。

○菊池参考人 先ほどの例で申し上げますと、たとえ
ば千八百万円という示談額ができる。その示談額
というものは、要するに被害者の損害額が千八百万
円なのだという意味で決まるわけでございますが、
それに時間がかかるわけでございます。その過程
で、先ほど申し上げませんでしたけれども、実は
民保の場合には過失相殺というものがございま
す。被害者側に仮に過失相殺が非常に大きければど
うなる、全然ない場合はこれははつきりしており
ますが、過失割合が大きいといつてもこれはど
のくらいの割合の大ききがあるかということの詰
めが必要でございます。被害者の損害額がこれ
だとしても、過失相殺があつて、被害者にもその
負担を、つまりこの場合みずからの負担になりま
すが、みずからの負担をがまんしてもらわなけれ
ばならない。そういうことを含めて示談でござ
いまして、その示談が一たん成立すれば、それか
ら支払いが遅延することは絶対にございせん。

○井上(泉)委員 私の質問が下手なのか、理解が
悪いのか、任意の保険金の支払いのいわゆる限度
額というものは、そういう過失相殺をする、この
場合にはこういうふうな相殺になる、だから、あ
なたの方では一千万円を掛けておるけれどもこの
事故の場合には保険金の支払いはこれくらいしか
出ませんよとかいうようなことの話というのは、
賠償金を支払わなければならない加害者にするこ
とはないのですか。

○菊池参考人 強制保険と任意保険と別々にそう
いうことを計算するのじゃございせん、ある
方の被害というものは一体どれだけ損害があつた

かということ、それを先ほどの過失相殺も含めま
して考えまして、根つこの方は強制保険の方で払
われるわけでございますから、それを引いたもの
が民保として払われるということでございます。
それから、先ほどから保険会社側に一つの支払
い基準というふうなものを持っておつて、それで
やるのだから非常に簡単にいくのじゃないかとい
うふうなお話かと思ひますけれども、支払い基準
はあくまでも保険会社の基準でございまして、そ
れをいわずに最低限度としてどう処理するかとい
う基準でございまして、保険会社側の支払い基準は
相手方が必ずしも納得しないといふことは非常に
たくさんございまして、そのために時間がかかるわ
けでございます。

○井上(泉)委員 そのことはあくまでもその保険
会社の基準であるけれども、その交渉の相手いか
んによつては、基準は五百万という基準であるけ
れども、しかしその被害者、加害者の話の中でそ
れが六百万、七百万になり得る場合もある、こう
いうことですか。

○菊池参考人 五百万の基準のものが六百万、七
百万円になり得る場合があるかという御質問で
ございますが、そもそも基準というのは、私も恐
ろ意的につくつておるわけでございます。私ども恐
ろ実際の最近の裁判例、それを根拠にしまして、裁
判動向というものを推定したもので毎年の基準に
しております。そのようにやつておるのでござい
ますけれども、それはあくまでも基準でございま
すから、その被害の度合いといふもので事情をしん
しゃくしなければいかぬ場合がございまして、一方
被害者としては、そう言つては失礼でございます
けれども、できるだけ多く保険金をもらいたい、
加害者に対して賠償を請求したいという気持ちは
変わらないわけでございますから、その間、納得
するための時間の経過といふものが実際にかかつ
ているわけでございます。

○井上(泉)委員 それは一つの基準はあるけれど
も、保険会社がいろいろなことで事情しんしゃく
されて基準以上のものが、基準ではこれであるけ
れども、いろいろなことを勘案するとこれだけの
ものが支払いができる、そういう余地があるとい
うことは、いま会長さんが言われた言葉で確認が
できるわけですが、私は、そういう場合において
も、任意の保険の募集をするときに、保険会社の
方で、これは任意の保険であるけれども、あくま
でも賠償の性格のものであるから一千万掛けてお
るといつても一千万はそのまま出ませんよ、それ
ぞれの被害の状態に応じて、それからまた被害者
の状態に応じて額の変動がありますよというよう
な親切な業務といふものをやられておるようにな
知をしないわけですが、協会としてはこの点どう
ですか。

○菊池参考人 私どもとしては、いまおつし
やるとおり保険契約当時募集機関を通じてその
保険契約の性質、その条件、内容等を詳しく説明
するように日夜努力しているわけでございます。
御指摘のように、多数の募集機関が存在しますの
で、数十万に及ぶ募集機関が存在しますので、あ
るいは欠けている代理店もあることも事実であ
らうかと存じます。それにつきましては、われわれ
平生研修といふものを通じて、あるいはいろいろ
いなな方法を通じてこのレベルアップという
ことに努力しているわけでございます。

○井上(泉)委員 時間がなくなりましたので、ま
とめて質問いたすわけですが、全共済の常務さん
にお尋ねするわけですが、この農協共済の關係は
主として農村地帯が中心であるわけですが、最近
におきましては農道が非常に整備をされて、もう
一般の地方道、いわゆる県道、市道と変わらな
いような道路の性格を帯びておるものが多くなつて
きておるわけですか。これに対しての交通安全とい
うものが、この農道は何キロのスピードで行かな
ければならぬとか、そういうふうな標識というも
のもほとんど見かけることがないわけでありませ
んか。そういう点について、私、不勉強で、その農道
の走行キロが最低が幾らかということ、承知をし
ませんけれども、だんだん交通事故総合対策の概
要によると、農協共済がいろいろなされておるわ

れども、いろいろなことを勘案するとこれだけの
ものが支払いができる、そういう余地があるとい
うことは、いま会長さんが言われた言葉で確認が
できるわけですが、私は、そういう場合において
も、任意の保険の募集をするときに、保険会社の
方で、これは任意の保険であるけれども、あくま
でも賠償の性格のものであるから一千万掛けてお
るといつても一千万はそのまま出ませんよ、それ
ぞれの被害の状態に応じて、それからまた被害者
の状態に応じて額の変動がありますよというよう
な親切な業務といふものをやられておるようにな
知をしないわけですが、協会としてはこの点どう
ですか。

けです。農道等に対する交通安全対策というか交通安全施設というふうなものに農協がいろいろ寄付をされておられるわけですが、共済として自主的にやるのか、あるいはまた所在の農協と連絡をとって指定寄付、つまりこれは農道にこういう交通安全施設のための施設をしていただくという交通安全防止のための施設をしていただくのかというふうな指定寄付というふうなものをやられて、農道における交通安全というものを万全を期していただきたいと思うわけでありすが、それに対する御見解を承りたいと思います。

引き続きまして、社団法人の日本自動車連盟の副会長さんに、いま損保の会長さんが任意保険についての見解を述べられたわけでありすが、自動車損害保険の任意保険についてあなたはどういうお考えをお持ちされるか、この機会に承っておきたいと思ひます。以上二つ。

○小久保参考人 たいま御指摘の農道に最近非常に事故が多くなっていることは御指摘のとおりでございます。これにつきまして、従来から私も市町村等に寄付をさせていただいておりすが交通標識等について、指定寄付をしてそのようなものを希望してはどうかというお話でございますが、実はこの点、一部の県においてはそのようなことがなされておりますが、全般的には御指摘のような形にはなっておりませんで、どうしても大きな道に集中しているような感じがいたしております。この点は今後十分注意をいたしまして、農道その他実際に交通事故が農家にとつて問題になっている点に指定をして御寄付を申し上げるようなことにさせていただきたいと考えております。

○中村参考人 私どもは強制賠償保険と任意保険と両方入っておりますので、任意保険の場合も、強制賠償の場合も、先ほど御質疑の間にも出ましたように非常に簡単に出来ますが、任意保険の場合は保険会社がなかなかやまします。これはあたりまえなんですから、株式会社がお金を払ってやっていますので、そう簡単にお金を払ってくれないというのが、私どもとしては常に大変

困った問題を引き起こしているところでございます。しかし、それよりもつと困ることは、いまの任意保険の付保率というの恐らく五〇〇割を割っていると思うのであります。私どもも全国で仕事をしております、会員の方からいろいろの苦情が来た事故の相談を受けるのでありますけれども、相手が入っていないというのが五〇〇割以上あります。これは一つは、保険会社が不利な相手は、先ほどの御質疑の間に出ましたように、任意保険に入られてくれませんか、これが一つあります。それからふところ勘定で入れない人もあります。こういう人たちは、善良な人は任意保険に入っている、そうでない人は任意保険に入らないというところが一般論として言えると思うのですが、入らない人が事故の当事者となつたときに、こちらが被害者の側が非常に困つておられます。これが今日の一番大きな問題だと思つております。

○井上(泉)委員 終わります。
○下平委員長 次に、平田藤吉君。
○平田委員 参考人の皆さん御苦労さまです。参考人の皆さんに質問する前に、ちょっと局長にお伺いしておきたいのです。さつき中村参考人の方から、証明書については駐在で取り扱ってられるというので安心しましたというお話がありました。駐在でどこまでやってくれるのですか。申し出れば全部やってくれるのですか。
○勝田政府委員 申請書の用紙等を駐在所に配付しておく。したがって、駐在所に行けば申請書の用紙は手に入るということでございます。
○平田委員 申請書の用紙を手に入れて、書き込んで駐在へ持っていけば、ちゃんと証明書が駐在で出てくるようになるのですか。
○勝田政府委員 最寄りの郵便局から送つていただくということになるわけでございます。
○平田委員 郵便局から送つたら、どこへ出てくるのですか。
○勝田政府委員 それぞれの県の支所に来るわけでございます。県の支所に送つていただくというこ

とでございます。
○平田委員 こつちに来るのは……。
○勝田政府委員 県の支所から本人の方に郵送するわけでございます。
○平田委員 日数は大体どれくらいかかると見ておられますか。
○勝田政府委員 おおむね一週間ぐらいと考えております。
○平田委員 いま若干の問題で御聞きしたわけですが、後でこれは問題になると思ひます。そこで、いままで警察で事故証明は取り扱つてくれていたわけですね。出かけていけばやってくれた。これは中村参考人と菊池参考人にお伺いしたいのですけれども、センターで扱われるようになると、いま言われたような道筋を通るわけです。とりわけ事故証明の場合は、いままでのようにやはりコンピュータで出すというわけにはいかぬですね。図面を書いたりいろいろのせにやらぬ。そういう意味で、なかなか大変なんじゃないかと思ひます。けれども、あなた方はどう考えておられるかお聞かせいただきたい。

○中村参考人 先ほど申し上げましたように、いままでは各警察署でいろいろお世話になっておるのですが、五十一カ所だけでやられると大変不便になると思つて、警察庁の方に聞くと、現場が窓口をやつてやるから、いまより便利になるとおっしゃつておられる。それから、いままで警察署ではずいぶん地方ではただでやつてくれるところもありませんが、今回は何百円か取られるが、それだけ早く親切にしてくださるなら、われわれはお金を払つてもその方がいいと考へておるので、あまり不便になるのだとも一過考へ直さなさいといけません。そうでないと私は信じておられます。
○菊池参考人 損害保険業界といましては、新しい制度のもと事故証明の発行等について、具体的なことは実はまだ伺つてないのでございませう。全体の法案に盛り込まれている方針について御賛成申し上げましたが、具体的にどういふ利便が

得られるのか、またそれに対して私どもがどういふふうにあるいは御要望申し上げるかはまだ決めておりません。
○平田委員 中身がなかなか大変なんですよ。実際、この間私も質問したのでありますけれども、なかなかスムーズにいくようなものじゃなさそうですよ。次に、中村参考人にお伺いしたいのですけれども、点数通知をやつてくれるということなんです。が、おまえさん、もう点数がなくなるよという時期になると通知をしてくれるという制度なんだ。そうだけれども、点数の通知をされることによつて効果はどうなるかという点についてお伺いいたします。

○中村参考人 点数というのは非常にこわいものですから、いつも気をつけてはいますが、ひよつとすると忘れることがある。私もかつて一過あるのです。免許証の書きかえを忘れてちやつて大騒ぎしたことがありますから、通知していただくことは大変ありがたいことだと思つております。
○平田委員 警察庁が大変力を入れるほどのものではないようですね。お互いに点数がなくなるのだから気を付けているのだが、たまたま忘れることもあるかも知れぬから、そういう場合は助かる、そういう性格のもの、大げさなことを言つてやらなさいならぬほどのものじゃなさそうでは。そこで、次にお伺いしたいのですけれども、事故歴、違反歴の証明書を出す、運転歴証明書を出すという話なんです。このこととの関連で、先ほどお話がありましたように、損保関係では事故歴についてはメリット・デメリット制度を導入しているというふうな言われているわけですが、これをやりますと保険会社は大変有利になるのですか、どうなんですか。そのところをひとつ両参考人にお伺いしておきます。

○菊池参考人 事故歴に基づくメリット・デメリット制の採用は保険会社に有利になるかということですが、私ども保険会社に有利になるということとは考へておりません。保険契約者サイドから見

て、事故歴のある人とない人とが料率に差異を求めるとは当然のことである、それが公平であるというふうに一様に認識されておるように見えておりますが、それに即応しているわけではございません。もう一つは、これは少し口幅つたい言い方でございますが、そういう制度を導入することによって運転者が事故に気をつけて、事故を起せば自分の車の保険料が高くなるのだから、そういうことをある意味で牽制して事故に対する注意を促すという役割も果たしている、そういうふうにご考慮しております。

○小久保参考人 今回の条項の中で掛金率に關係のありますものとなないものが出てくると思えます、違反歴、事故歴の中で、したがって、掛金率に影響のないものを除きまして、掛金率に影響のありますものについて、そのものが導入されればそれだけメリットやデメリットが出てまいり、そのように掛金率を構成すればいいわけではございません、私もはもともと管利を對象としておりませんから、掛金率の引き下げに役立ち、掛金率の公平な配分ができる、このように考えております。

○平田委員 自賠責の方が引き上げられてくれば当然違反歴のある人は率の悪い保険へ入るまいというふうになりますね。そういうものは出てないのですか。菊池参考人にひとつ……。

○菊池参考人 大変恐縮ですが、ちよつといまの質問、もつ少し……。

○平田委員 事故歴のある人が保険に入る場合に大変率が高くなつて分が悪いということになると、じゃあ自賠責の方で間に合うからいいわということになつて任意の方へ入らないというふうな結果が起つてはいいのかわかというところをお聞きしているわけでは……。

○菊池参考人 事故歴を重ねていく間に保険料率が上がることは任意の保険加入に影響を及ぼすというところは、もちろん当該本人にはそういう要素はあると思ひます。しかし同時に、保険会社としても全般的に、先ほど御指摘ございましたけれども、民保の普及率が低いときでございませうか。

ら、任意保険の普及率の拡大にたいま全力を挙げて努力しているわけでは……。

○平田委員 メリット・デメリット制を自賠責にも導入しようではないか、違反歴を含めて導入しようではないかということがいま検討されているようですね、それから任意の方でも違反歴をも導入しようということが検討されているようですね。これはドライバーの立場、ユーザの立場から見ると、このことについてどう考えられるのかお聞きしたいです。

○中村参考人 この問題はぜひぶん昔から議論されておるのですけれども、いまの自賠責保険のたてまえのままだと、先生御承知のように、車についておられますから、人間のメリット・デメリットというのはなかなか入りにくい。しかし、将来この根本を変えてしまえば、外国にも例がないわけじゃないので、メリット・デメリット制を大きく入れることはできると思つておられますが、しかし、それは大変な変革を長期間にわたつてやることができるかと思ひます。

それからもう一つは、いまの任意保険につきましては、先ほど申し上げましたように、保険会社が断るといふケースもございませう。だからもつと付保率をふやしていくことが先決かもしれませぬ。いずれにしても、私も決して自賠責保険にメリット・デメリット制を入れることに反対はしないのですけれども、実際問題としては大変むづかしい、根本的変革になる、こう思つておられます。

○平田委員 菊池参考人にお伺いしますけれども、任意保険に違反歴を導入するということになりますと、これは効果があるのだろうか、逆効果を生みやしないだろうか。つまり、加入者が違反歴があるから率は高いしやめにするというふうな結果が生まれやしないかというふうに思つておられますが、その点はどうお考えですか。

○菊池参考人 いわゆる人身事故歴以外の違反歴をも当該加入者の料率に反映させるかどうかのことでは……。

たように、これから検討しようとしておるところでございます。ただ、仮に違反歴を導入するといつたとしても、その方に払つていただく保険料率をどの程度のウエイトにするか、全くこれからの検討でございます。違反歴というものがあつた場合に、これは人身事故をいまままで起こしているわけではないわけでは……。

しかし、翻つて考えてみますと、違反歴をどういうふうに今度のセンターが発表して下さるか知りませんが、非常にそのドライバーの本質についての信頼性が仮に高い資料になるとしますれば、しかしそれは将来事故を起さされる可能性のある方かもしれないということも否定できないことだろうと思ひます。その辺がまことにデリケートでございませうけれども検討課題になる、こういうふうにお申上げておられます。

○平田委員 現在の制度で、事故歴をメリット・デメリットに任意の場合導入されているわけですが、どのような手続で事故歴を把握して適用されているのか、菊池参考人からお聞きしたいです。

○菊池参考人 現在やつております私の方の業務上の実態を申し上げれば、保険加入して以後の、その方が仮に五年前なら五年前に初めて車をお持ちになつて、初めて加入されたときから、その五年間の事故歴というのは、事故を起さしたその都度保険金をお支払いするという手続を通じて保険会社の台帳に載るわけでは……。

○平田委員 そうすると、事故歴がこれまであつた新たに加入しようとする人については、メリット・デメリット制は適用されないのですか。

○菊池参考人 御発言のとおり、いたしておりませぬ。その保険会社が事実を承知した時点からの問題でございませう。

○平田委員 今度の法案によると、事故歴、違反歴の証明を出すことになっておられます。この証明を出すことになりますと、保険会社の方では、やはり加入してもらつた場合に事故歴、違反歴証明を持つてきてくださいというふうになるのですか、菊池参考人。

○菊池参考人 仮に保険会社の料率算定にそれを組み入れるといたしますならば、そのドライバーの方からセンターを通じて書類を取つてきていただいでこちらに提示していただく、そういうことになるかと思ひます。それは検討中では……。

○平田委員 小久保参考人の場合、同じ問題でどうですか。

○小久保参考人 やはりそういうものを一緒に御提出いただくことによつて、逆にメリットのある方には安い掛金率が適用できる、こういうことにならうと思ひます。

○平田委員 事故歴、違反歴のある人は出したがらないと思つたのです。そうならば、いま菊池参考人がおっしゃつたように、入るときは何かあったことに入つて入りたい、その方が料率が安くなるならばどうしたいですか。これは人情です。そういう場合に、いや運転歴を持つてきていただかなければうちの方は受け付けられませぬということになるのだろうかどうだろうか、そこら辺についてどうお考えか、小久保さん。

○小久保参考人 その点は確かに重要な検討の事項であると思つておられます。ですから、そういうことによつて任意共済に加入をなされる方が減るといふようなことになれば、やはり一つ大きな検討課題である、このように考えておられます。

同様に保険会社でも、加入を希望する人に対しては、事故歴、運転歴を導入する場合は、運転歴の証明書を提出していただきたいということになると思っております。

警察庁のお話ですと、強制にわたることにはならないから心配ないと言っております。本人がそれをセンターに対して請求するので、本人がそれを出すのですから、何でもありません。本人が見えるけれども、本人が出さなければならぬという面に強制がかかれば結局強制的に経歴を出させられるという結果になるのだと思っております。これは局長、もう一度伺いましておきますけれども、そういうことになるのじゃないですか。

○勝田政府委員 この法律の目的にもありますように、道路交通に起因する障害の防止あるいは運転者の利便に資するというところでございまして、運転者の申し出に応じて本人に出すということでごさいます。それが運転者の排除とかそういう趣旨に使われるということは、この法律の趣旨とするところではございません。

○平田委員 そんなことを聞いているのじゃないのですよ。結局は強制になるのだということをおっしゃっているのですよ。あなた方は知らぬと言っているのですよ。使用が出せないので、私は知らぬと言ってしまう。本人が取るのだから強制にはならないと言ってしまう。結果はそうなるというのですよ。あなた方がどう判断しようかと理解しようかと、結果はそうなるのだということをおっしゃっているのですよ。これはこの前も論議したとおっしゃいます。最後に、お三方に、交通警察のあり方について、ひとつこの点には改善してもらふ必要があるのではないかとこの意見がありましたら、一言ずつ御意見を伺いたしたいと思います。

○菊池参考人 損害保険業界といたしましては、交通警察、これは広い意味で考えてございまして、取り締まり関係、それから交通安全のためのいろいろの機器整備関係、近年非常に改善されて、私どもも満足しております。

うなことは、ただいまのところはございませぬ。○小久保参考人 私どもは、交通安全の総合対策といたしまして、現在もすでに警察の御協力を得ていろいろな対策を立てておりましたが、農村では先ほど申し上げましたような事情でもございまして、今後この交通安全対策をわれわれが実施をいたします場合に、十分御協力をいただいで、事故が減るような御心配をいただくことを私の方からもお願いを申し上げたい、このように考えておられます。

○中村参考人 日本の陸上交通をよくすること、いままでも少なくとも十年か二十年の間警察は一番まじめに地についた仕事をしてきていると思っておりますが、ただ、末端の地方に行くとき、警察署長さんと交通部長さんとときどき変なのがいま

それからも一つは、私はもう何年前かに警察庁長官にもお話ししたので、警署、警察官、特に大事な交通警察官が事務的な仕事をずいぶんたくさんやっていると、こういう仕事はもつたないことだから、早く事務員が何かに移った方がいいか、これが先ほど申し上げなかつたのですが、本当はこの法案に賛成しているかなり大きな理由の一つでございまして、

○平田委員 以上で私の参考人に対する質問は終わります。○下平委員長 次に、小濱新次君。○小濱委員 率直に何点か最初に御質問いたしますので、まとめてお答えをいただきたいと思っております。日本損害保険協会会長の菊池先生にまず数点お伺いいたしますので、よろしくお願いたします。

まず、保険契約者以外の第三者が車を運転して事故を起こし、加害者となつた場合に、その自動車につけられている保険で救済されないと私どもは聞いているわけです。その救済措置が講じられないかどうかという問題でございまして、二点目は、自損事故ですね。死亡したり負傷し

たりした者がだれであつても、本人なり遺族なりが困窮することになりはしないわけでありまして、このような自損事故についても保険金を支払うようにすべきではないか、こういういろいろな声も聞かれました。私も率直に感じておりますので、この際御意見を聞かしていただきたいと思ひます。

それから三番目には、これは運輸省の宇津木さんも来ておられましたら一層に聞いていただきたい。賠償保険金支払いの範囲でございまして、死亡した場合は、あるいはけがの場合、後遺障害については後遺障害補償費となつていくのでありますが、この現行制度では十分な被害者救済ができないように私どもは感じておるわけでございまして、これを解決するには、自賠責保険の内容を充実すべきではないか、こういうふうな考えをもち、ひとつこの点についての御所見も承りたいと思ひます。

さらに菊池先生にお尋ねいたしますが、この任意自動車保険の対人賠償保険の加入率を拝見しましたところ、私の方の資料が間違っているかどうかわかりませんが、全国平均で四三・五五になつておりました。都道府県別では、東京、大阪、愛知、神奈川県など大都市圏では加入率が五〇%台、こういう数字になつておりました。半面、二〇%台の県が十三もございまして、こういう地域的な格差が目立っているわけでございまして、結論として、全国的に加入率を引き上げることが大切ではないかと思ひます。一方このような地域的な格差を是正することも大切であると思つてございまして、この点について御意見を聞かせていただきたいと思ひます。

これは菊池先生と小久保先生にもあわせてお答えいただきたいと思います。損害保険会社の任意自動車保険の普及率が四〇%をそこそこ、このういふうに拝見いたしました。これに農協の自動車共済を加えても、五〇%くらいにしかなつて

ないようでございます。自賠責保険があるにせよ、その上乗せとしての任意自動車保険の普及率が、いまお示しをいたしましたような状況では、いざ事故が発生した場合に、加害者の賠償金支払い能力が十分でない場合がずいぶんありま

す。たとえ裁判に勝つたとしても、実際上支払いを受けることができないで泣き寝入りになつていく、こういうケースが間々あるわけにございまして、被害者救済の観点に立つた場合に大きな問題が残つておるわけですが、この問題についての御所見も承つておきたい、こういうふう

最後に、これも菊池先生と小久保先生にお伺いしたいと思ひますが、財団法人交通遺児育英会が、交通遺児を対象に育英事業を実施して下さつておられます。現在交通遺児奨学金貸付は、高校生が月額五千元、これは特例的に生活保護世帯は月額一万円、こうなつておるようでございます。大学生が月額二万円になつておられます。この対象人員は、高校生が三千八百三十一人、大学生が百七十二人、計四千三百三十一人となつておる、こういうデータが出てまいりました。この育英事業の運営は、各種の善意の寄付金によつて、その基金に賄われておるわけでございまして、今後の見通しとして、事業の充実のため基金の一層の拡大が望まれているわけにございまして、

そこで伺いたいことは、保険事業の収益をこれらの事業を通して社会に還元することも、いろいろとそういう御意見を私ども承つておるわけでございまして、今後積極的に考えておるべきではないかと私ども意見を総合して考えておるべきです。この育英基金の内訳についてはもう御存じであらうと思ひますので詳しくは申し上げませんが、以上の点について、いろいろとたくさん申し上げましたが、まとめてお答えをいただきたいと思います。日本自動車連盟副会長中村俊夫先生には大変申しわけありませんが、時間の都合もございまして、お許しをいただきます。こう思ひます。お答えいただけます。

○菊池参事 たいだいまの御質問にお答えします。最初に、保険にかかっている車加害者となつて事故を起こした場合どうするかということでしたかについて御質問でございます。

現在、御承知のように、強制自賠法がございまして、あらゆる車は、法制で認められた特殊な車を除きましてみな保険に入っているはずでございます。まず無保険車はないと思っておりますが、しかしあるいは場合にによってはそういうことがあるかもしれない。いずれにしても、自賠責保険に入っておりますれば最高千円までの保障はその資金を通じて得られるわけでございますが、もしもそういう強制賠償にも入っていない車があったときには、やはり自賠責法の中で、そういう無保険車の事故あるいは加害者不明になつたような、ひき逃げ犯人と世上申しますような、そういうことから不幸にして被害に遭つた方に対する賠償方法がすでにできております。それで処置をしていくわけでございます。その限度の千円以上は、いわゆる保険に入っている自賠責部分でございますが、これについては加害者そのものが自分で賠償に当たらなければならない、自賠責を超えた部分は自分で賠償しなければならないわけですから、その資力があるかないかは別といたしまして、あくまでも加害者そのものの責任として残るわけでございます。

それから、自損事故と申しますか、ドライバー自身がけがをしたり、あるいは場合によっては死亡したというふうなものの補償、これは自賠責保険の面ではそういう責任を持っておりません。自賠責保険は、民保と比べました場合には、無過失主義で、損害保障するといえますけれども、あくまでも根底は賠償責任というものを前提にこれを担保する保険でございます。ドライバーが御自分でやつた場合には、要するにこれは責任の持つていざどころがないわけでございますから、そういう意味で自賠責ではこれを取り上げて損害の対象にしておりません。ただ、民保におきましては、民保の普通自動車対人賠償保険におきま

しては、やはり自賠責と同じように賠償責任保険でございますから、御本人そのものことは賠償責任と申しませんが、保険外でございますけれども、御本人そのものの保険は搭乗者保険と称して、われわれ傷害保険と言いますが、要するに自分の体は自分で保険するという保険でございますが、その範疇の保険はいろいろたくさんございまして、搭乗者保険といふのも普通の民保自動車と一緒に組み合わせて、そういう保険をつくつております。それに加えていただくことによつてその問題の解決を図つていくわけでござい

それから、三番目の御質問の方は運輸省の御当局の方に任せまして、自賠責の内容充実という問題は一応お任せいたしまして、対人加入率が四十数%である、われわれ損害保険業界でやるのが四十数%、このほかに御案内のように共済事業がございまして、合わせまして五〇%そこそこでございます。これが地域的にいろいろ変わつておりました。たとえば東京都のごときは平均から非常に高くなつております。六五・六〇あるかと存じますが、地域によつては非常に低い。しかし、これもまた、われわれが損害保険事業でやつておると共済組合でやつておるのがある意味ではうらはらになつておるような意味がありまして、大都會では損害保険としてやつておる部分が多いが共済は少ない、逆にある地方では損害保険は非常に少ないが共済の方が非常に高い、そういうところもあります。しかし、全体としては御指摘のように少ないことは事実でございます。

もともとも保険の普及率というのは、普通統計的には、日本全国の保有台数というものを分母にして、保険加入率あるいは共済加入率というものを分子にして計算するわけでございまして、強制賠償を別としました上積み部分については、資力の十分な法人とか政府団体あるいは外交関係筋の車などは普通実態から申し上げて加入していないのが多い、ほとんど加入していないと申し上げていいかと思ひます。ですから、こういう所有

者は資力に十分自信があると思つていいわけでございます。しかし、私も、それだからといって保険に入つていただく必要はないとは決して思つておりませんが、五〇%と申しても、そういう車は仮に保有台数から引きますと、幾らかそれがまた高くなるかと存じます。

いずれにしましても、普及率の低いことに対してはわれわれは非常に遺憾でございますので、社会的にも非常に不幸な問題を惹起しますので、これの普及率拡大にあらゆる手段を通じて、われわれの募集機関を通じて、また世間全体にはマスメディアを通じて、あるいは学校教育というふうなものにまでさかのぼつて、これは教育担当御当局の方にお願ひする、あるいは交通関係の行政に直接携わる陸運事務所あるいは警察庁、御関係のいろいろな御指導の機会に、資力のない者は車を運転するなというふうなところまで踏み込んでいただく。資力というのは、この場合御本人に資産がなければ保険以外にないわけでございますから、そういう意味で啓蒙していただくということであらゆる方面に最大の努力を傾注しているわけでございます。

それから、最後に育英基金への協力のことについて御質問がございましたが、かねてそういうことについては、元來がわれわれ損害保険事業は保険という機能を通じてこういう問題の解決に努力しているわけでございます。われわれはわれわれの分野としてそういうことを事業としておるわけで、それが本来の趣旨でございますけれども、われわれの幾らか余裕ができました部分については、そういうわれわれ保険事業以外の育英基金、いろいろあるわけでございますから、そういうふうな御協力を可能な限りいたすようにしているわけでございます。

かなり車種によりまして内容が違つております。乗用車につきましてはかなりな加入率を示しておりますけれども、最近減少しておりますけれどもバイクの加入率がよくないという点が、われわれの一つの問題になつておるところであります。この点については、お手元に差し上げましたわれわれの総合対策の中で、たぐさんのマスメディアでもつてできるだけ御加入をいただくように努力しております。特に最近私どもが効果を上げておるもの一つは、小学生の交通安全のポスターコンクールをやつておりました。これがかかなり子供を通じてお父さんに対する影響があるように考えております。こういうこともさることながらおかげさまでわれわれの共済事業も最近年間三〇ないし四〇%の伸び率で増加しております。このことが幾分でもそのような普及率のよくなる点をカバーしていきけるのではないかと思つております。今後この点については努力をしたいと考えております。

それから、二番目の交通安全遺児育英会に対する基金の拡大の問題でございますが、私も従来からこの問題について重大な関心を持っておりまして、すでに約二億三千万の寄付をさせていただきました。今年度も間もなく決算期を迎えるわけでありまして、現在のところ五千円程度をさらに寄付を申し上げたい、このように考えております。以上でございます。

○宇津木説明員 お答えいたします。自賠責保険の内容の充実という点でございますが、当面最大の眼目は、やはり保険金限度額の引き上げということにならうかと思ひます。この自賠責保険金限度額につきましては、この前引き上げましたのが御案内のとおり四十八年十二月でございます。この際死亡の保険金を五百萬から一千万、傷害につきましてもやはり最高限五百万から後遺障害につきましてもやはり最高限五百万から一千万に引き上げたわけでございます。この引き上げは、その前の引き上げが四十四年十一月でございますから、ちょうど四年と一九月ですが、

四年を超した期間でございました。四十八年十二月に引き上げまして、現在までのところ経過期間といたしましては一年四カ月、その前の四年を超える期間と比べますとかなり短いわけでございませうが、この間におきまして経済事情につきましても相当な変化がございましたし、また保険金限度額の引き上げにつきましては各方面から要望が出ておりますので、交通裁判におきまして賠償水準の動向とか、あるいはまた自賠責収支の推移等を勘案しながら、前向きに検討をいたしてまいりたいと考えております。

○小濱委員 大変ありがとうございました。

○下平委員長 以上で参考人に対する質疑は終了いたしました。

参考人各位には、長時間にわたり貴重な御意見を述べいただきましたこととありがとうございませう。委員会を代表いたしまして厚く、礼申し上げます。

○下平委員長 引き続き、政府に対する質疑を続行いたします。井上委員。

○井上(泉)委員 この自動車安全運転センターの資金計画を見ますと、当初、五十年間で二億二千三百万という保険会社からの寄付金等を見込んでおられるわけですが、さっき保険会社の方にお尋ねすると、そのことについてはまだ話を承っていない、こういうことですが、大臣としては、これはもう寄付は確実に受けられるという見通しを持っておられるのかどうか、その点をまずお答え願いたい。

○勝田政府委員 資金計画で初年度二億二千三百万円というのは、「その他」の欄に計上いたしておられます。自賠責の運用益からお金をしたいと考えておりますのは、一億五千万程度をお願いをいたしたいというふうには考えているわけでございませう。御趣旨につきましては御賛同いただいておりますので、いずれ法案成立後、具体的にお願ひに上がりたいというふうには考えておりました。

た、御協力をいただけるものであらうというふうなことを考えております。

○井上(泉)委員 そこで、この自動車安全運転センターの業務であります、いま地方における警察で行っております免許センターなんかへ行きますと、私、過日私の高知県のそういうところへ行きましたら、土曜日でありませんけれども一日に五百人、六百人、月曜からその他の日になるともう大変な人数だ、こういうことを言われておったわけでありませう。そのことを聞いて、それで今度自動車安全運転センターの法案ができるので、そういう点についての免許センターの中で行っておる業務の一部は、この安全センターで代行するよなものがあるのではないか、そういうことを考えたわけでありませう。自分としてはその構想が浮かび上がってこないわけですが、その点について、警察庁の方ではどういうお考えを持っておられるでしょうか。

○勝田政府委員 今回、センターで行おうといいたします業務のうち、一号の業務でございませう、ゆる通報業務とわれわれ申し上げておりますが、それと、二号の経歴証明の業務、これは今回センターで初めてやろうとする業務でございませう、従来、警察でやっておった業務以外の業務でございませう、特にそれによって免許センターの仕事に影響するということはないと思っております。ただ、三号の事故証明の業務でございませう、これは現在、警察署長がやっておりますので、この業務につきましましては、センターに代替させて、事務が軽減されることにならうかというふうなことを考えております。

○井上(泉)委員 いや、私が問うたのは、現在やっております免許センターの業務の一部は、やはりこの安全センターの中で仕事をしようなことはできないかどうか。いまの警察庁の免許センターの仕事がいわば非常に多忙をきわめておるような状態であったので、そのことをお伺いしておるわけでございます。

○勝田政府委員 現在、免許センターなり免許課

でやっております業務は、行政処分とかそういう運転者の身分に直接影響するような業務でございませう、これを移すということは必ずしもいいものではなからうかというふうなことを考えております。

○井上(泉)委員 そこで、この間、委員会で大変に率直に、これは警察官の第二の就職の場であるということも表明されたわけでありませう。私は、これは率直で結構だと思っております。それは幾ら理屈を言うても、それには間違いないのですから……。ところが、それが目的であつてはならないわけ、要するに自動車の安全運転というところが第一の目的でなければならぬ、こう思うのですが、それについては大臣、どうですか。第一の目的が警察官の第二の就職の場ですか、どつちですか、その点。

○福田(一)國務大臣 先日は、いろいろ誘導をされてお答えをいたしましたと思うのですが、法律をつくるのに、そういう趣旨は表面に出すわけにはもちろぬか、また、私たちが後で御説明したときに、本来の目的というものを、そこに書いてあるようなこととございませう、いろいろ申し上げたわけでありませう、ただ、まあ警察関係には、この種の外部団体が一つもないというところは、いかにも気の毒であるということも率直に申し上げたつもりでございませう、この点はひとつ御理解を賜りたいと思っております。

○井上(泉)委員 私は、そのことについて抗議をしておるのじゃないのです。抗議をしておるのではないのですけれども、本来の目的であるこの自動車の安全運転をドライバーにいろいろ教育活動をするその中で、この業務の五つの柱で、第一に道路交通法の規定に違反したことによるとあるが、規定に違反しないような事前の運動というもの、私は第一に掲げられて、その事前の運動をするためにこの機構をつくるということではなければいけない。結果が判明して、つまり規定に違反した者をその違反をしたことによつてこの業務をするのではなしに、違反をしないように、この業務の第一にドライバーに対する教育というものが置か

れなければいかぬじゃないかと思うのですが、その点どうですか。

○勝田政府委員 確かにその違反をさせないということが一番の目的であらうかと思つて、そういう面の一般的な安全教育の問題につきましまして、交通安全協会といったような民間の団体が非常に熱心にきめ細かくやっていたらいいわけではございませう、また、この法案の趣旨といたしまして、四号業務の研修業務というふうなものもそういったことに入りませうし、また、いろいろと無事故、無違反であるというふうな証明書をいただけるといふようなことで、違反しないように心がけるといふような効果もあるかというふうなことを考えて、その違反をさせないという面からも非常に大きな効果があるのではないかというふうなことを考えておるわけでございます。

○井上(泉)委員 これはたとえば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、こういうのはもらつてどうするんです。これをやるというところは、いわばどういふ効果を期待してやるのですか。

○勝田政府委員 やはり運転者として、自分が無事故、無違反であるということを証明してもらいたいという気持ちの方は、一般にもかなりあると思つて、あるいは表彰などを受けるときにも、自分は無事故、無違反であるという証明書を出すことによつて、事業所等において表彰を受けるというふうな面にも、その効果があるかというふうなことを考えております。

○井上(泉)委員 これはそういう効果があるかどうか、私自身からいへば、これはこのとおり無事故でございませうと、これはドライバーとして非常に誇りに思つておるのですから、それといたしまして、この安全運転センターでそういうことをするということ、これはもう簡単な業務でございます、そういう簡単な業務をするよりか、せつかく経験豊かな警察官の第二の仕事場として設置す

るので、それから、機能的にもまた業務的にももつと実態に即した仕事というものが見出せなかつたものであろうか。ただ、そういう簡単な仕事だから予算の規模としても政府出資がわずかに五千万円で置いておく、こういうことになっておられるのだから、こういうように思うわけです。政府出資でありますから、いわば公的機関に準ずるわけであり、また、そうならばやはりある程度の権威というものをもこのセンターに持たせないと、これは権威のない、つまり業務に対して法律的な裏づけのないようなことでは、仕事をされる者としての意欲というものが非常に阻害をされはしないか、それこそ第二の人生で、そこへ行くだけで事足り、こういうことになりやしないかと私は思うのですが、この点どうなんでしょうか。

○勝田政府委員 このセンターにつきましては、名称もこのセンターだけにしかこういって名称を使えない。それで全国で一つしか置けないというような性格のものでございます。全国的な唯一の組織である。こういうような点から見ましても、このセンターについては十分に権威のある、このセンターに勤務する職員につきましても、自分らの仕事で交通事故の防止に役立つんだということ、十分誇りを持って仕事ができる組織になろうかと考えております。

○井上(農)委員 これはだれか質問されたことかとも思うわけですが、不勉強で出席してなかつたのでわかりませんが、重複するかもしれませんけれども再度質問するわけです。

これは、大体ことしの規模と、それから将来において各府県の人的な規模と、その点承っておきたいと思ひます。

○勝田政府委員 発足の当初には、大体百五十人程度で発足をいたしたいと考えております。次年度から百九十人程度、その後、事業の規模に応じて体制を充実してまいりたいと考えております。

○井上(農)委員 全国ですか。
○勝田政府委員 全国でございます。

○井上(農)委員 全国で百九十人というお答えでありますけれども、これは大変な人員で、これは大きいという意味における大変な人員です。少ない意味における大変な人員ですが、私はそういうふうにならぬ考え方をなして、せつかくそういう安全運転ということとドライバーによくやらすための機関として生まれるわけですから、これをひとつ、たとえば公安委員会や、自動車学校の管理とかいうようなものもこの安全運転センターの中で管理して、人的にももつと充実をしてやるような考え方というものは立派なものであるか。公安委員会の自動車学校の方は公安委員会の所管ということにはなっておるけれども、そういう自動車学校の所管については安全運転センターでやらしたらどうですか。

○勝田政府委員 今後の安全運転センターの運営の実績を見ながら、さらに検討を進めてまいりたいと考えております。

○井上(農)委員 そこで、これは自動車事故というものがなければこういう問題は起こらないと思うわけですが、農道は道路交通法の法規の中に含まれておるのかどうか、その点、交通局長から……。

○勝田政府委員 大部分含まれている道路が多いと思ひます。

○井上(農)委員 大部分が含まれておる道路が多いということではわからないわけですが、農道というものと一般道路というものは性格が違うわけですから、農道というものは管理責任者も違うわけだし、そういう点で、どういふ農道は道路交通法の道路であつて、どういふ道路は対象外であるか、こういうことを御説明願ひたい。

○勝田政府委員 一般の交通の用に供されている道路が道路交通法の適用のある道路でございます。農道の中で一般の交通の用に供されている農道は道路交通法の適用があるわけでございます。

○井上(農)委員 一般の道路交通の用に供する目的で設置しておる農道があるかどうか。これは農林省の方にお尋ねしたいのですが、どうですか。ありますか。

○池本説明員 お答えいたします。御案内のとおり、農道は農業経営上必要だということをつくつてございまして、官農に支障のない場合は農業者以外の車も通行は可能でございます。

○井上(農)委員 それは官農にも支障がない場合は通行が可能だということだけで道路交通法の中に入つておる道路、そういう認定というものは、この農道は官農に支障ないから一般交通の用に供する農道と理解をして道路交通法の中へ入れる、こういうふうな道路交通法の取り縮まり当事者の判断によつてその都度農道の位置づけというものが変わる仕組みになっておりますか。

○勝田政府委員 実態として一般交通の用に供されていれば道路交通法の適用のあるものとして扱つております。

○井上(農)委員 一般として使われておれば、それで使われておる現象によつて道路交通法の取り縮まりの対象になる、こう理解をしていいですね。そこで、道路の管理者というものが必要なわけでありまして、農道と一般地方道とが交差しておるわけですが、農道と一般地方道とが交差しておるわけですが、この交差しておる地点等についての管理者とか管理責任者、たとえば農道と国道、あるいは農道と県道とが交差しておる場合に、農道の設置者と地方道の管理者と、その管理の区分は法的には定めてはないのですか、あるのですか。

○三野説明員 お答えいたします。農道と農道が交差をいたすという場合についてお答えいたしますと、農道の事業者が、県道に交差いたします場合に道路法の二十四条によりまして、その交差をいたす構造等につきまして道路の管理者と協議をいたします。道路の敷地の中にあつた部分、在来の県道の敷地の中にかかわります部分につきましては、一般に道路管理者がその工事ができた後、管理を引き継いでやっています。したがつて、それ以外の部分につきましては農道を事業いたしましたところで管理をするというのが一般的な通例でございます。

○井上(農)委員 農道が非常に普及しているというか、各地域にかなり農道が農免道路として二車線になされておるわけですが、そういう場合には、農耕の用に支障がない、一般通行にしても支障がないということと道路交通法の取り縮まりの対象になる、こういうことにはなるのですか。支障があるかないかということとは交通事故が起らないとわからない。交通事故を事前に防止するために、この農免道路は一般道路とは違つたから、たとえばダンプカーや砂利とか土砂とかそういうものを積載した大型の自動車は農道の通行禁止をするとかいふような措置は公安委員会でもやれますか、やれないですか。

○勝田政府委員 道路に関する交通の規制でございますので、公安委員会がやることになります。やれるわけでございます。

○井上(農)委員 農道に乗り入れておるダンプカー等について、これは農道だから乗り入れを禁止するということとが公安委員会が規制ができると思いますが、それは非常に手続的にも暇が要ると思うわけですが、農道の管理を道路交通法による道路と同じように、警察庁がこれを所管するということになりますと、いわば自由に農道を利用できる、こういうことになるわけですが、その点について農道における交通規制をしておる事例が全国的にあるかどうか、その点承つておきたい。

○勝田政府委員 ちよつといま事情をつまびらかにしてございせんので、はっきりしたお答えはできないのでございませぬ。

○井上(農)委員 これはいろいろと農道の問題あるいは林道の安全対策、特に林道等におきましては、これは山につくつてあるものでありますから、大規模林道になりますとかかなり安全対策がなされておるわけでありまして、普通の林道になりますと、防護さくとかいふようなものがほとんどない。ただ山の中腹を切り取つてやつておるだけ、一歩誤れば大事故につながる、そういう点で林道関係の安全対策というものが非常に不備だと思つておるわけですが、それについて林野庁の方ではど

ういう対策をとっておられるのか。

○岩崎説明員 答えをいたします。

現在林道改良工事をやっております。橋梁の改良あるいは幅員の拡張、勾配の修正等、十三種類につきまして補助の対象にしております。

それから、先生のお話しのようにより、維持管理につきましては交付税交付金の対象といたしまして、現在モーター当たり百十円の算定をいたしましておりまして、これもちまして、金額はわずかでございまして、ガードレールその他の工事につきましては着々整備を進めております。

○井上(農)委員 交付税の問題が出たわけですが、大臣は自治大臣も兼務されておられるわけですからお尋ねするわけですけれども、最近農道が整備されるに從つて、大型の自動車等がその農道をかなり利用することによって破損度が高いわけですか。ところが、農道に対する交付税の算定の比率というものは非常に低いわけですか。そういう点から、農道、林道というものの交付税の算定の比率というものを見直すべきであると思つたのですが、その点について自治大臣として考えられたことがあるのか、あるいは検討されようと思はれるのか、お伺いしたいと思います。

○福田(二)國務大臣 たいま御指摘になりました農道、林道等に対する交付金の問題でございますが、これはだんだん事故が交わつてまいりますが、当初はそれほど問題にしないで済んだのですが、今日ではいま御指摘のようにその重要性も加わつてきておりますので、自治省といたしましては今後の問題として先生の御意見等も体して検討させていただきます。

○井上(農)委員 もう一つ、これは保険の問題で先ほど参考人の方にいろいろ御意見を承り、このセンターについての見解等も承つたわけですが、自動車の保険というものはもうかなり普及してあるというか徹底しておられるわけでありまして、しかしやはり一般的に強制保険と任意保険と掛けておけば大体事故があつても大丈夫だ、こういうことで、自動車保険の場合には、任意保険の場合には、保険を掛けた人がそういう解釈のもとでやっておられるけれども、実際の損害額の補償ということになつてくると、なかなかそうはまいらないのが現状ですが、そういう誤解を与えないように、つまり保険は一千萬の任意も掛けおるから、示談で一千萬を上乗せしてもこれは問題はないと思つて示談をする、後で保険会社の方では五百万、六百万しかくれない、それで自分でもまた大変な金額を負担しなければならぬ、こういうことで困つておる事例というものがあるから、取り扱ひの指導、こういうふうなものを保険会社に対して十分やっておられるかどうか、その点保険部長の見解をお伺いしたいと思います。

○徳田説明員 答えをいたします。

先生御指摘のとおり、任意保険の内容について契約者に十分内容を告知していただくということには非常に大事な問題でございますので、この点につきましてはかねがね保険会社を指導しております。現在には保険に加入していただく際に、内容を略記いたしました「保険のしおり」というものを作成いたしました。それを交付させるようにしておるわけでございますけれども、しかし何分にも文書で書いたものでございまして、必ずしも全員が目を通すというわけにもいかないというところもございまして、御指摘のような問題点もいろいろあるわけでございます。この点につきましては、やはり契約者と直接接したいたしますのは損害保険会社の代理店が主体でございますので、この点の教育の徹底も今後さらに図つてまいりまして、御指摘のような誤解の生じないように十分に指導してまいりたい、このように考えております。

○井上(農)委員 そういう指導を十分ひとつやつていただかないと、大抵任意を一千萬掛けておるからもう大丈夫だろう、こういうことで文句なしに任意の金は出る、こういう受け取り方をしておる者が、保険加入者の大半の常識的なことになつておりますので、よろしく指導をお願いしたいと思います。

○徳田説明員 答えをいたします。

先生御指摘のように、確かに特に傷害のような場合には、最終的に示談が成立する以前にかなり被害者としても経費の支出を必要といたしますので、そのような点につきましては、任意保険につきましても内払い金の制度を今度設けられまして、現在実施中でございます。したがって、かつて自賠責保険が内払い制度があつたわけでございますが、最近任意保険につきましても御指摘のような内払い制度が実施されているわけでございます。

○井上(農)委員 時間がないので、今度はまとめて二、三質問したいと思います。さきに午前中に野中先生が、農協の共済の員外利用についての調査というところを要求されたわけでありまして、もちろん、全国的にこれを調査するということは大変なことだと思つたわけですが、各県で一つか二つか抽出して調査すればこれは早くできると思つたわけですが、その点について農林省の農務官房審議官に、そういう方法で抽出して員外利用の状態がどうか、そういうことはできないものかどうか、その見解と、さらに運輸省にお尋ねするわけですが、強制保険すら掛けないという無保険の状態の車というものがまだ後を絶たないわけですが、こういうふうな無保険という状態のないようにと徹底化する必要があるのではないか、その点についての指導のあり方、これを承りたいと思つた。

○徳田説明員 先生たいまお話しございました。いゆる員外利用の実態でございますが、先ほど全共連の小久保参考人からもお話しございましたように、現状といたしましては十分に把握ができておりません。お話しもございましたので、全共連とも相談をいたしまして、いま先生御指摘のように全国五千幾らの一遍にというのなかなか無理でございますので、ただいまサセションでございます。また、たまたまや方等もあつて検討させていただきます。時間をかしていただきたいと思います。

○宇津木説明員 答えをいたします。

無保険車につきましては、確かにこういうものが散見されるのは事実でございますが、現在採用しております車検制度にリンクいたしました車両保険、こういうやり方が無保険車対策としてはやはりベストの方法である、こう考えておられるわけでございます。無保険車におきまして一番の問題は、結局車検制度にのつていないような車についてかなりの無保険車が見られる、こういうことなるわけでございます。たとえ一時は軽自動車は車検の対象になつておりませんが、かなりの無保険車がありましたが、それが軽自動車の三輪以上が車検の対象になりまして、今後そ

の車検制度を通じましてその付保率は向上して行く
と考へておるわけでございます。したがいまし
て、後残る問題は原付とかあるいはまた軽の二輪
こういうような車検制度のつてこないものが主
たる問題になるわけでございますが、これらのも
のに対しましては、現在もやっております街頭取
り締まり制度とか、あるいはまた監視員による監
視制度、これらをさらに充実いたしまして、無保
險車の減少に努めたいと考へております。

○井上(泉)委員 無保険車の取り締まりという
無保険車を防止するためには、これは運輸省だ
けではなかなかできないと思うのです。やはり警
察庁で交通事犯とかいろいろ検問をする場合に
当たつて無保険車であるかどうか、そういう調査
というものをすることは必要なことではないかと
私は思ふのですが、そういう点についてはや
つておるでしょうか。

○勝田政府委員 御質問のように、必要のつどや
つておるわけでございますが、四十八年の違反取
り締まり件数でございますが、無保険車の運行に
つきましては、六千件余りの検挙をいたしてお
るわけでございます。

○井上(泉)委員 これは免許証の減点はあるので
すか、マイナス一点とか。

○勝田政府委員 これはございません。

○井上(泉)委員 やはり免許証の減点というよう
なことも私は考へなければいかぬじゃないかと思
うのです。往々にして無保険車、それからまた強
制だけの保険を掛けておる車に事故が多いので、
そういう点も嚴重に対処していただきたいと思
います。

私どもは自動車安全運転センター法そのものに
ついては、これに反対の意見を述べたものではな
いわけですが、しかし、この内容といたしまし
ては、もっと充実をした、本当に国民が喜ぶ
ようなそういうセンターとしての位置づけをさ
るべきであると思ひます。そういう点からも、金
のないときであるから保険会社から多額の寄付を
ちようだいするということは、これはあり得るに

たしましても、そのことによつて保険会社にい
ろと政策的にあるいは行政的にいわば遠慮せね
ばならぬような、そういうふうなことになる
これは大変なことだと思ふのですが、こういう
ことについての大臣の見解を承つて、私の質問を
終りたいと思ひます。

○福田(一)國務大臣 まことに適切な御意見であ
ると私は考へておるのでございまして、この運営
に当たりましては、先生の仰せられたような御趣
旨をよく考へて、そしてやはり国民に対して親
切な行政をするということを中心にしてこのセン
ターを運営して、さらにはまた、センターに
少し積極性のある仕事をつけ加えるという意味で、
今後とも研究をさせていただきます、かように考
へるわけでございます。

○井上(泉)委員 終わります。

○下平委員 これにて本案に対する質疑は終了
いたしました。

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

自動車安全運転センター法案に賛成の諸君の起
立を求めます。

〔賛成者起立〕

○下平委員 起立多数。よつて、本案は原案の
とおり可決いたしました。

なお、ただいま議決いたしました本案の委員会
報告書の作成につきましては、委員長に御一任願
いたいと存じますが、御異議ありませんか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○下平委員 御異議なしと認めます。よつて、
さようと決しました。

〔報告書は附録に掲載〕

○下平委員 この際、福田国家公安委員長より
発言を求められておりますので、これを許します。
福田国家公安委員長。

○福田(一)國務大臣 ただいまは、自動車安全運
転センター法について慎重御審議の結果御採決を
いただきましたことにありがとうございます。
御審議の際の御趣旨を十分尊重いたしまして、
法律の運用に当たつては十分注意いたします。

○下平委員 次回は、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。
午後零時三十七分散会

交通安全対策特別委員会議録第六号 中止誤

ページ 段行 誤 正
四二二六 擲発 摘発
一二三 一八 到着時刻 到着時刻
一三一 一三 一元化 一元化