

○農務大臣 おはようございます。早くからあらがとうございます。

御存じのとおり、自賠責保険は、すべての自動車、バイクの加入を義務づけられており、また補償内容も同一となっておりますことから、被害者が確実に基本的な補償を受けられる仕組みとなっております。また、自賠責、この保険につきましては、保険会社が利潤を得ることを認めていません。そのために、この保険料水準も大変低い水準に抑えられているというの御存じのとおりで、今先生がおっしゃいましたように、年間一万二千八百円掛けますと大体三千万が限度です。

御存じのとおり、今先生がおっしゃいましたけれども、例えば搭乗者、車の中に四人乗っている場合もありますし、一人乗っている場合もあります。もし死亡となった場合、人の命を三千万円で補償できるかということになります。これは金額で人の命なんてはかれるわけはありませんけれども、これが家庭とか、あるいは世帯主であって収入はその人だけだという今の現状を考えますと、それだけが任意保険で自分の判断に応じて補償できるような最低限の補償をしておかなければ、いつ何があるかわからないのが事故でございまして、その予防のための安全料だと思っております。ただの掛かっているだけではないか。

まして、掛かっているという、このごろの若者の場合は任意保険に入る人が少なくなりまして、事故を起こしても補償されないということとで、大変多くの事例がございまして、困っている方が大勢いらっしゃると思います。

そういう意味では、自賠責の場合は強制ですけれども、これは一律の補償しか得られない。任意の場合は、それぞれの御本人の判断によって掛金が、今先生おっしゃったように、天井という言い方がいかどうかわかりませんが、上限自由であるということから考えますと、今の時代、先生も一億の御経験があるということですから、私も一億を掛けておりますけれども、それによって、もしものときというその意味では、

自賠責と任意保険、義務と自由裁量というこの二つの形があるということが、皆さん方にとってはよりメリットである、選べるということになると思いますので、こういう組み合わせを運用するということによって、私は、今後この制度を維持すべきである、そのように理解しております。

○吉田(公)委員 実には、自賠責は旧運輸省担当、それから任意保険は旧大蔵省担当、要するに二つの役所が別々に監督をしている、そこが問題だ、こう思っているのです。

例えば、国民金融公庫は大蔵省所管、住宅金融公庫は旧建設省所管、環境衛生金融公庫は旧厚生省が所管、中小企業金融公庫は通産省所管、みんな各省が自分たちの監督権限のあるそういう同じようなものをつくって、そして縄張りをやっている。

どうもそういうことを考えると、国民金融公庫があるのに、何で中小企業金融公庫があつて、農林中金は農林省だ、みんなそれぞれ役所の縄張り、監督権限のきく、しかも天下りのきくような機関をつくってばらばらにやっている。国民金融公庫に行けば環境金融公庫なんて要らないのに、環境衛生金融公庫は今ないのか、環境衛生金融公庫はなくなつたのか、そういうように、ことごとく各省で争って、要するに同じような機関を設ける。

だから、私が疑問に思っているのは、運輸省が自動車に掛ける、これは搭乗者がだれであろうと構わない、とにかく自動車に掛かっているわけだ。それから、任意保険は人に掛かっているわけだ。人に掛けるわけだ。これだけ交通事故が多いのだから、しかも、交通戦争と言われている。一人、今ちょっと下りましたけれども、約一万人の犠牲者が、死亡事故が起きている、アメリカは四万人だそうですが、そう考えますと、本来なら保険というのは、できるだけ一元化をして、ユーザがやりやすいようにすべきだ。

しかも、一万三千八百円の掛金で、最高限度額が三千万。だから、逸失責任というのがあつて、

この人がもし生きていれば生計六十歳までどのくらいの所得があつたらうなということまで計算したら、三千万じゃ絶対足りない話なんです。だから、国が一枚かんで、最初から三千万が最高限度額で、そして、どうして任意保険を掛けざるを得ないような仕組みにしておいて、そしてこの三元方式をやっているというに私は疑問を感じているわけ。

だったら、最初からこの補償限度額を自賠責で一億円にする。したがって、掛金は三倍になるわけですね、三万幾らになる。それで、なおかつ、どうしても不安な人は任意保険を掛ける。そういうようにできるだけ一元化をしてやるべきだ。実は私はそう思っているんですが、その点について、どなたかお答えができる方がおられましたら。

だって、役所の人だって、高給取りの人が万が一のことがあつたら、もしこの人が生きていれば事務次官までなつた、そうすると何億円だんたいうことになつたら、お医者さんだつて弁護士だつてみんなさうだ、とてもそれは三千万なんかじゃできっこないんだから、最初からできっこないような金額を国がやっているんたいうことはおかしい、そう思っているんですよ。これには何か仕掛けがあるんじゃないか、そう思わざるを得ないんだけれども、そういう点で、私は、前から一元化をすべきだ、こう思っていたわけなんです。

その辺、なぜわざわざ一元化にしたのか。わざわざなぜ自賠責をこんな低い納入額で抑えて、限度額をわざわざ三千万だ。三千万なんという話は、もう最初からこれは任意保険を掛けざるを得ないんだ。そういう掛けざるを得ないような状況というのをおかしいのではないか、そう思っています。政府参考人の中で答弁のできる人がいます。高橋政府参考人、お答えいたします。

自賠責保険は被害者に対する基本的な補償という性格を持つものでございます。したがって、その内容についても、一律で、どのケースでも同じ

ようなルールでもって適用されるということでございます。これに、先ほど大臣からも御説明申し上げましたように、いろいろな個々の人の事情に従ったサービスを受けることを前提に任意保険が掛けられまして、その二つが両方相打ちまして今の自動車関係の保険の制度をなしているということ、これはこれなりに合理的な制度ではないかということでございます。

また、三千万という限度額でございますけれども、これにつきましては、自動車損害賠償責任保険審議会というのがございまして、そちらの方でその水準についての御検討もいただいているわけでありまして。

支払い限度額につきましては、賃金、物価水準、それから他の社会保障制度における給付水準等の社会経済情勢の動向を総合的に勘案した上で、その都度見直しの御検討をいたしまして決定していただいているわけでありまして、現在の支払い限度額は平成三年度の引き上げでございまして、その後、物価等が安定していることから、かつ支払い額がおおむね現行限度額の範囲内にあるということなどから、平成十二年六月の自賠責の答申におきましても、保険金の限度額につきましては現行水準が適当であるとの結論をいただいているところでございます。

○泉副大臣 先ほど大臣がお答えしましたように、自賠責はまさに最低限の補償、基本補償として整えられた制度でございまして、被害を受けた方々の損害賠償の請求権が絵にかいたもちにならないように、そういうことなんです。しかも、自賠責の方は保険会社が相手を選ばない。皆さん方、どなたでも申し込みがあれば受けなければならないということになっておるわけです。

しかし、任意の方は、そのドライバーの運転歴でありますとか人柄とか事故歴とか、そういうことで保険料をいろいろ選択できる。保険会社が場合によってはその相手を選ばないということもできるというふうなことでございまして、そうした仕組みをつくらないと、三千万をそれでは六千万

に上げて、全部任意でやればいいじゃないかということになりまして、保険料が今の状態よりももっと高くなる可能性の方が大きいというようなこともありまして、これまでも自賠責という制度と任意保険という制度を二本立てでやっていた方が国民の広いユーザーの方にメリットがあるという考え方です。

○吉田(公)委員 実は、今副大臣からお話がありましたように、相手を選ばない。それは自動車に掛けてあるんですから、車検のたびに自動的に掛けざるを得ない。後で質問しますけれども、中には車検を忘れちゃって、したがって、任意保険は入っているけれども、白賠責が切れちゃっている、そういう例もありますね。

これは役所の人に聞くのじゃなくて、大臣、副大臣、つまり政治家同士の判断だ、こう思います。

例えば揮発油税。揮発油税というのは例のガソリン税も含んでいるんですが、昭和二十四年。今小泉総理大臣が道路特定財源の見直しだということ

を言っていて、副大臣は省内で指示を出している、こういう話であります。道路財源ですから、当然、道路と自動車、自動車と道路、そういう関係があるわけで、例えば揮発油税なんかは昭和二十九年より特定財源にした。私なんかはこの東京で育った人だけれども、当時、主な道路は全部砂利道だ。早稲田通りなんていったって砂利道。その当時は、昭和二十九年なんていったら日本にはダットサンぐらいしかありません。動くか動かないかわからないような、何回エンジンをかけてもバッテリーが上がっちゃって、子供のころに、押してくれないかなんて言われたことがあって、押して三十円をもらったことがあるけれども、暫定税率といって四十八・六円にしまった。本来は二十四円なんです。だから、今、リッターガソリンを入れると、大体ハイオクが百八円ぐらいで、そのうちの半分が税金で、自動車というのは税金をかけやすいものだから、どんどんかける。

そういうように、暫定税率なんという税率をぶっかけて、そして年間の自動車関連税というのは五兆七千億ぐらいになる。それを道路しか使えない。それは昭和二十四年だの二十九年に制定したのだから、それは道路に使ったって構いませんよ。だけれども、その次に自動車重量税というのがあるんだ。これも昭和四十六年にやって、これも六千三百円だ。それから、地方道路譲与税というの、これも暫定税率で、リッター四・四円なの、五・二円にしている。

副大臣、これだけ事故が多くて、日露戦争より死亡者が多いから交通戦争と言っているわけだよ。だから、こういう道路財源を、こういう自賠責に、要するに引き上げることによって揮発油税を安くしちゃう、そうすれば、ドライバーにとつて、ユーザーにとつては、揮発油税は安くて済むんだから、自分たちが事故を起こしたときに、要するにこの自賠責の保険金額を上げた方がいいわけだ、ツイベイになるわけだよ。

そういう発想が政治には必要なんです、それはもう副大臣に期待をするところまことに大でありまして、そういう発想がないと、道路だから道路しか、補修しか使わないなんて、もう年末になればそこらじゅうで道路工事だ。それで渋滞でストップで、予算を余らすと減らされてしまうものだから全部予算を使ってしまうなんというので、そこらじゅうで二月、三月になると工事が始まる。もう前々からこれは一種の社会問題になっている。

だから、そういうように、国が金がなくてどうしようもないのに、道路財源、道路財源といって、その五兆何千億なんという金を道路だけに使ってやっているなんという自体が、それは二十一世紀の税制のあり方じゃないんだ。だから、そういう考え方はどうでしょう。

○副大臣 今吉田先生がおっしゃったことは、多くの国民が疑念を持っていらいっしやることと私は同じだと思います。

今先生が揮発油税とおっしゃいましたけれども

も、自動車を買うときに、少なくとも国税三税、地方税五税、そして消費税がかかっているのに、なおかつこの税率が下がらない、自分たちだけかかっているというのはおかしいではないかと、私のところへも多くの国民の皆さんの疑問をいただいています。

あの苦しい中で、日本が、これを入れなければ道路がつくれなかった、財源がなかった。あの当時は、先生も東京でいらっしやいますから、オリンピックのときに高速道路ができて、最初は百円でございました。私もあのときは百円で通りまして、これはやがてたことになるんだと私は教えられて通った覚えがございますけれども、一度も値段が下がることなく、今は七百円でございます。

それはやはり、できていないところへもということ、これは当時、お名前を出しては失礼ですが、けれども、田中角栄総理が、日本を復興させるために財源確保、受益者負担ということと今日の日本になったということ。むしろ、私たちとしては、あの当時は仕方がなく、またあれがあったからこそ今日の高速道路ができたということだけは否めない事実であるし、よかったと思っております。

ただ、事ここに至って、二十一世紀になって、まあ、おかつ料金は上がり続け、道路をつくり続けるのかという多くの皆さんの疑問があります。私は言っているのですけれども、少なくとも二十世紀に、全国あらゆるところで国土の均衡ある発展という言葉を政府も使いましたし、あらゆる答申にも国土の均衡ある発展というのがまくら言葉になっております。そういう意味では、東京の皆さん方は便利になっているけれども、我々のところは全然できていないと。私も全国を歩いておられますけれども、歩きましたら、皆さんがおっしゃるの、道路と鉄道、交通網、これが一番要望が高うございます。

そういう意味では、今先生がおっしゃいますように、いつまでも安くはないし、いつまでもたっても税金は取られるしというものを、国

は、どこまでどう高速道路をつくり、新幹線をつくり、どこで国の基本的な成り立ちというものを創造するのか。どこまでやり続けるのか。では、どこでストップするのか。私は、少なくともそれが皆さん方とともに国土交通大臣として考えていく基本的なものであるというのをグランドデザインという言葉で申し上げているとおりでございます。

話が逸脱しますけれども、例えば政治家の皆さん方は、一県一空港と言いつつ、この狭い国土の中で、一つの県に一つの空港が要るでしょうかと、これも今疑問になっております。一県一空港と言ったのも政治家でございます。

そういう意味では、今吉田先生がおっしゃいますように、政治家もいけなかったところは改めて、二十一世紀型にしなければいけない。ただ、むだなことをやめて必要不可欠なところへ集中投資をする、それが私は公共工事の基本的なものであると思います。道路特定財源も、では、どこまでつくるか。全国土の大体のレールを皆さんに見せてあります。赤の線で、まだできていないところがたくさんございます。それを切っていくのか切らないのか、これも私は政治家の判断であろうと思っております。

そういう意味では、先生がおっしゃいましたように、もう二十一世紀型にして、国税三税、地方税五税、これを少しまとめたかどうかという御意見は、私は考えられることのひとつだろうと思えますけれども、それによって、道路をつくらなくって、ユーザーの皆さん方が自動車をお買いになるときに安くすることで、果たして、日本の発展をどこでストップするのか、発展させ得るのか、二十一世紀じゅうに終わるのか、その目標を設定するのが政治家の仕事だと思っています。

○吉田(公)委員 大臣、その点は大いに期待をいたしております。総理みづからがそうおっしゃっているのですから、どうぞ副大臣も勇気を持って大改革に取り組んでいただきたい。そうしないと、日本はだめになってしまいます。そう次に、自動車取得税というのがあるのです。こ

これは地方税の一つになっていますが、本則税率、もととは三%なんです。それを暫定税率で五%にしたのだ。だから、これは消費税が五%になったから、取得税も消費税並みとして五%にしたのかどうか。これを説明していただきたいと思うんです。

○田村政府参考人 お答えを申し上げます。

自動車取得税につきましては、今御議論がありましたように、昭和四十九年から、本則三%を五%としております。そのときの考え方としては、当時、自動車交通の普及に伴って、地方道、特に市町村道の整備に対する要請が高まっていたこと、そして地方道路事業費に占める特定財源の割合が低い状況にかんがみまして、第七次の道路整備五カ年計画の策定に際しまして、自家用の自動車で軽自動車以外のものについて自動車取得税の税率を三%から五%に引き上げております。

その後、地方道路財源につきましては、依然として地方道の整備水準が低い、それから地方道の整備に要する経費のうち、特定財源によって賄われる割合も極めて低い。例えば、直轄事業負担金と補助事業に対する地方負担分、それから地方単独事業について、この地方の特定財源を当てはめますと、大体三〇%台でございます。そういったことで、まだ賄われる割合が低いということで、現在、平成十五年三月三十一日まで、その暫定税率を採用しているところでございます。

○吉田(公)委員 昭和四十九年に創設ということは、消費税は平成元年ですから、その前に値上げの仕掛けをしていたわけで、そういう意味では、平成十五年には廃止をするのかどうか。大体、暫定税率なんと言って国民から金を取るなんということは、本来許せる話じゃないのです。そういう意味では、何で暫定税率、暫定という言葉を使ったのか、そこを説明してください。暫定なんて、しかも倍だなんて。

○田村政府参考人 道路整備五カ年計画を策定する際に、どのような財源で道路事業を五カ年間

やっていくかということで、期限を限りまして、五カ年でその財源をつくっていくものでございまして、そういうことから一応五カ年間は暫定的にこの税率を引き上げておこう、こういうことで政府の中で決定をして、継続をしてくている、こういう状況でございます。

○吉田(公)委員 五カ年計画というのは、いつからいつまでの話ですか。では、それが終われば暫定税率をなくして、ガソリン税なんか二十四円に下げるのですか。

○大石政府参考人 現在の道路整備五カ年計画は平成十年から平成十四年まででございます。平成十五年以降の五カ年計画をどうするかにつきましては、来年の概算要求時点で種々検討させていただきます。道路に寄せる国民の期待から考えますと、来年の概算要求では新たな五カ年計画を要求したい、そういうことになるのではないかと考えております。

○吉田(公)委員 道路整備五カ年計画、何とか五カ年計画なんと言っていて、いつもまた五年延ばしてしまうのだ。それで、これは日切れ法案ですとか何とか言っていて、我々を追いついて、日切れ法案ですから何とかやってくださいよなと言っていて、いつも何も何かわたされて、日切れ法案だからこつちもやらずにやらないでいようかと思っで、いつもおどかさねながらやっているんだけれども、今度はそうはいかないように、次の選挙で私がいるかどうかかわらないけれども、平成十五年の改定の時には、できるだけいいようにしたいと思っているわけです。

それから、次の問題は、これは私は大蔵委員会でも言ったことがあるんだけど、揮発油税に消費税を五%かけているんだ。そうすると、これは税金に税金をかけているんだから二重課税になるんだ。大蔵委員会とときに、タックス・オン・タックスだからこれはいいの、だと言ったわけですが、では、日本語で訳したら何と言ったのか、二重課税だと言ったのだ。タックス・オ

ン・タックスならいいとか何とか言っていて、英語ならよくて日本語じゃだめだ。そんなばかな話はないので、どうしてこの二重課税を平気でやっているのか。よくこれは国民の皆さん方が黙っていると思つてさ。

そういう意味では、この二重課税なんというところは、何かほかにもあるらしいけれども、本来は税金を二重に課税してはいけないのだから、二重課税になっていることについて、正当性があるのなら説明してもらいたい。

○竹内政府参考人 お答えいたします。本件につきましては、たしか平成九年以来委員から御質問をいただきました、私どもと御議論をさせていただいてるところでございます。

価格の中に含まれます個別間接税に相当する部分にも消費税がかかるということは、取引価格を課税標準といたします消費税、E C型付加価値税の性格上、当然生ずることでございます。私どもは、これを問題と考えているところではございません。

ちなみに、付加価値税に関するE C委員会第六次指令というのがございます。これは一九七七年に出ているものでございますが、ここにおきましても、課税標準には付加価値税を除く租税を、この場合は揮発油税でございますが、課税標準に含めるといふことでございまして、付加価値税の導入されている国におきます共通の考え方、ルールだと承知してあるところでございます。

○吉田(公)委員 各国はどうでもいい、日本の税制だから。都合のいいときだけすぐ外国の例を出すんだ。消費税のときもそうだよ、ヨーロッパなんか一番消費税が高いものだから、フランスじゃ一七%ですよ。そんな都合のいいところだけピックアップしてやっておるんだけれども、そうではなくて、日本の税制なんだから、二重課税は本来はやってはいけないことなので、問題があるのならば改めてもらいたい、そう思っています。

それから、自賠責の審議会の答申では、重度後

遺障害者の介護費用を保険金として支払うことを検討する、こうありましたけれども、今後はどういふふうにしていくのか、ぜひひとつお答えいただきたい。

というのは、交通事故が起きるでしょう。そうすると、介護保険制度で点数をつけてもらって介護保険のお金でやるんじゃないかと、あくまでも交通事故の自賠責の範囲の中で、要するに後遺症だから、介護していかなくやらない責任があるわけだ。それをちゃんと、一般的な社会的な介護ではなくて、交通事故による自賠責の範囲の中、任意保険の範囲の中でその人の生涯をきっちり面倒を見るのが保険だと思つて。そういう意味で、そういう体制が確立しているのかいないのか、どうなっているのか、説明してもらいたい。

○高橋政府参考人 お答えいたします。交通事故によりまして重度後遺障害者における家族などの介護の負担が大きいのにもかかわりませず、これまで自賠責保険の保険金の支払いの対象にされてこなかったということがございまして、先生御指摘のように、この点につきまして、平成十二年六月の自賠責の答申におきまして、介護費用も保険金支払いの対象とすべきということとされました。

この答申を受けまして、今後、具体的な制度設計につきまして検討を進めてまいりたいと思っております。平成十四年四月に新制度を施行させていただきますときにあわせて政令を改正いたしまして答申の趣旨を実現してまいりたい、こう思っております。

○吉田(公)委員 そうすると、交通事故の後遺症の人たちにとりましては、自賠責保険が責任を持ってこの人たちのその後の生活なり介護なりをきっちり見ていくということですね。そのところが大事なんだ。

○高橋政府参考人 制度を新たに設けます趣旨を踏まえまして今後具体的な制度設計をしてまいりますが、先生御指摘の点なども踏まえながら制度設計をしてまいりたいと思っております。

○吉田(公)委員 例え、六十五歳以上の人が事故に遭った。そうすると、片方では介護保険を受けられる、片方は自賠責で受けられる、それはダブルもいいんですか。それはそうだな、両方金を納めているんだから。

○高橋政府参考人 自賠責制度は、制度の谷間という点もございませうけれども、そういう意味で、他の制度にない部分につきまして今までカバーしてきたということも念頭に置きながらやっていくということになるかと思っております。

○吉田(公)委員 一番大事なことは、介護保険は介護保険で、区市町村によって多少違うんだけれども、大体三千円ぐらい払っているね。老齢年金をもらっている人は年金から天引きだ。だから、そういう意味では、こちらはこちらとしてちゃんと介護保険制度でお金を払っている。こちらはこちらで自賠責でやっているわけだから、これはちゃんと両方で、ダブルでも、例外として、自賠責は自賠責としての責任を果たさなきゃおかしいと私は思う。あなたは介護保険を受けているんだからこっちは払いませんよということにならないように、そこはきちっと制度化してもらいたい、そういうふうに思っています。

その点、大臣、黙っていたんじゃないわかないよ、にっこり笑っていいというものじゃないんだ。答弁してください。

○高橋政府参考人 いずれにしても、制度設計はこれからでございますので、御議論を踏まえながら検討してまいります。

○吉田(公)委員 扇大臣、よろしく頼みますよ。何かににっこり笑って済ませようと思っているが、そうはいかないんだ。(扇國務大臣「私もそう思います」と呼ぶ)

それから、紛争処理機関をつくる、こういうことになっていきますね。この紛争処理機関というのは新たに作るんです。国が監督して、紛争処理機関、弁護士さんとか医者とか交通工学者とかそういう人があって、調停はする。調停はするけれどもあつせんはしない。調停とあつせん

とどう違うんですか。

○高橋政府参考人 お答えいたします。紛争処理機関の業務については調停に限らせていただいているわけでありまして、紛争処理の公正かつ中立的かつ迅速な解決を目的とすることを念頭に置くわけでございます。

この方法といたしましては、適切な事実認定を行った上で、支払い額につきまして第三者機関としての判断を調停案としてお示しして、その受諾勧告を双方に対して行うということでございまして、それが可能な調停によることが適当というふうに考えたところでございます。

なお、あつせんにつきましては、当事者間の歩み寄りというものを勧奨する制度だと思っております。いわゆる支払い基準にのっとった適正な判断を提示するということがこの紛争処理機関の仕事でございまして、調停の方がなじむかなと思っております。

○吉田(公)委員 それで、調停案を出してだめならどうするんですか、その後は。後は裁判しかないわけですか。

それからもう一つ。紛争処理機関は財団法人にするのか、そして職員数はどうするのか、役員数はどうするのか。これは、理事長とかなんとかがいて天下りの人が来てまたやるのかどうか。そういう天下りの人は一切この紛争処理機関には入らないのか。その点、御答弁ください。

○高橋政府参考人 お答えいたします。

まず初めの、調停になりました後のことでございますけれども、この仕組みをつくることとこのこれまでの議論の経緯におきまして、保険会社におきましては、調停に従いますという基本的な考え方を表明しておりますので、裁判に行くということなく調停は受け入れられるものと期待しております。

もちろん法的には、それに納得しない場合には当然裁判ということでございませうけれども、できるだけそういう時間のかかることをしないで、迅速に処理するという趣旨でこれが運用されていく

ものと思っております。

それから、紛争処理機関なんですが、今民間でいろいろと検討されております。民間主体でございませうけれども、財団法人をつくって紛争処理の業務を行うということが検討されております。それから、この役員でございませうけれども、もちろん、天下りと申しますか、そのようになることはないように適切に対処してまいりたい、こう思っております。

○吉田(公)委員 紛争処理機関というのは新たな機関として設けるわけですが、問題は、わざわざ調停案を出すだけでこんな大がかりなものをつくって一体どうするのか。

調停案なんというのは、次に私質問しますが、自算会でこれはやっているんじゃないの。ところが、この案を調停して、いやだめですと言われたらそれきりで、何日調停に時間がかかるのか知らないけれども、やはりあつせん権限、和解権限、そういうものを持たせてやらなければ、ずるずる問題を引きずるだけ。

だから、そんなものを幾らつくったって意味ないんで、その辺もちゃんと、調停案だけでやるなというところは、だつて、そんなもの保険会社でできるんだ。保険会社同士で調停案つくってやっているんだから。何も国の監督で紛争処理機関なんていう新たなそんなものつくらなくて、調停案しか出さないならそんなものは要らない、そういうことになるわけで、その辺も、和解権限、調停権限、そういうものを付与しなけりや意味がない、そう思っています。

次に、自動車保険料率算定会というのが、通称自算会、こう言っているらしいが。自算会の職員数は約二千名。そして、本部が一、地区本部が九、調査事務所六十七。会員が、損害保険会社が四十七社入っている。一体どういう目的でこの自算会というのがあるのか教えてもらいたい。損害保険会社四十七社が入って、この自算会の職員

の法規上の立場というのはどういうことになっているか。会社員なのかね、普通の民間企業の社員

と同じことか。

○田口政府参考人 お答えいたします。自動車保険料率算定会、通称自算会でございませうが、この団体は、損害保険料率算出団体に関する法律という法律によりまして設立されました認可法人でございませう。

どういうことをやっているかという点ですが、大きく分けて二つございませう。一つは、自動車保険における公正な保険料率の算出の基礎とし得る参考率あるいは基準料率を算出するという点でございませう。もう一点は、自賠責保険の損害調査等の業務を行っております。

第一点の自賠責保険の基準料率の算定等でございますが、この算定に当たりましては、会員損保会社から大量のデータの提供を受けまして、それをもとに公正で信頼性の高い料率を会員に提供するという役割を果たしております。

それから、第二点の交通事故による損害の調査でございますが、自賠責保険が強制保険であるという点、基本補償たる性格を有している。こういう性格を踏まえまして、被害者が均質で適正な補償を迅速に受けられることが重要であるということで、自算会におきましては、全国に設置いたしました調査事務所、御指摘のように全国六十七カ所ございませうが、この調査事務所において公平かつ適正な損害額の調査を行っているわけでございませう。

○吉田(公)委員 そうすると、調査をするのはいいんだけれども、つまり、過失割合というのが一番問題なわけだ。どれだけ保険会社が払うのか。本人が赤信号で渡ったところを事故に遭ったのと、青信号で渡ったときに事故に遭ったところでは過失割合が全然違うんだ。だから、そういう過失割合を調べているのか。そして算定をしているわけなのか。

そうすると、まず一番最初にどっちが悪いのかいとかいうのは、警察がやっているわけだ。一一〇番入って、警察が行ってまず実況見分というのをやっているよ。その実況見分によって過失割合

が決まって、要するに、刑法が適用するの行政処分で済むのか、それは警察がやっているわけだよ。だから、この自算会というのは、実況見分のときにちゃんと行ってやっているのかね、それは。

○田口政府参考人 お答えいたします。

自算会の各地の調査事務所におきます損害調査でございますが、案件といたしましては、交通事故案件の中で判断が困難な事案でありますとか死亡等の特定事案、こういったものにつきまして調査を行っております。

警察等との連携の問題でございますが、自算会におきまして調査を行いますに当たりましては、関係機関の御協力も得ながら自算会職員が損害の調査に当たるといふ形になってございます。

○吉田(公)委員 自算会が調査するといったって、警察行って聞くだけじゃないのか。だって、そこにはないんだからわかりやしない、実況見分やっているわけじゃないんだから。警察に行くと、紛争処理どうなっていますか、過失割合はどうでしょう、いや、これは七対三ですよ。というの、警察は処分しなければいけないんだから、交通事故に対しては行政処分にするか、罰金刑にするか、それが重大事故につながってれば刑務所に、懲役にするか。だって、送検するんだから、場合によれば身柄送検するんだからね。そんな、自算会の人たちが夜中に飛んでいって実況見分したなんて聞いたことないよ。何のことはない、警察へ行って聞いてきて、はい、そうですかという話じゃないか。それにしちゃ多過ぎるんだよ、二千名も。どこがお金出しているんだよ、これ。だって、だれも出してないで二千名も、無料でやっているのかよ。

○田口政府参考人 お答えいたします。

基本的には自算会で調査をいたしますが、情報等につきましまして警察等からの提供も受けて行っております。

自算会の資金でございますが、それは会員の保険会社からの拠出等によっているものでござい

ます。

○吉田(公)委員 だから、そこが問題だということだよ。保険会社が金出して自算会をつくっているなんというところは、人情からいって、過失割合は保険会社の方によくなくなってしまおうという可能性がないわけじゃない。そんなのおかしいんだ。だって、四十七社の人が出しているんだらう。だから、自算会は公正中立で、そして基本的な調査をやっていますなんて、基本的調査って何だよ。

○田口政府参考人 自算会の調査でございますが、先ほど申し上げましたように、判断が困難な事案あるいは特定事案について行っているわけでございますが、その内容によりましては、自算会職員が現場におきまして実況見分その他の調査を行っております。

それから、中立性の御指摘がございましたが、自算会におきましては、審査会あるいは再審査会というものを設けて、有責、無責の判定あるいは後遺障害等の複雑な案件についての審査等を行っているわけですが、この審査会で行った案件にさらに異議のある場合におきましては、再審査会ですらに審査を行う。この再審査会におきましては、交通法学者、弁護士、学識経験者、医師等がメンバーに加わっております。自算会の職員はメンバーに加わっていないということで審査内容の中立性の確保に努めているところでござい

ます。

○吉田(公)委員 それ以上やっているとはかに質問ができなくなっちゃうんだ。要するに、ぜひ中立にやってもらいたい。

その次に、これはまたいろいろなものをつくっているんだ。自動車事故対策センターというのがある。もう交通事故対策センターというのがある。各都道府県や区市町村でやっているんだ。警察でもやっているんだ、御承知のとおり、交通安全週間とかいろいろやっているんだ。今度は自動車事故対策センターなんて、これは一体何をやっているんだ。

○高橋政府参考人 お答えいたします。

自動車事故対策センターの業務でございますけれども、大きく分けて二つございまして、被害者の救済事業、重度障害者の方々の療養センターの運営でございますとか、あるいは介護が必要な方に対する介護費用の支給、あるいは交通遺児に対する資金の貸し付けといったような被害者救済事業と、それから、そういう被害者にならないための事業という意味で、事故防止対策事業ということとで、例えば、より安全な自動車を開発する、燃費のために、自動車アセスメントでございますとか、あるいはプロのドライバーについて、事故を起こしたようなドライバーに対して適性診断とあるいは特別講習といったようなことをやっております。

○吉田(公)委員 よくわからないんだ、説明を受けても。みんな、二重三重にもなっている。自動車事故対策センターというのは各県にもある。職員が七、八人か、十人ぐらい。何をやっているかという、大体、その所長は、本当のことを言ううと、陸運支局の人たちが所長をやったり、そういう人たちが肩たたきをやったり、そして、あそこの県の自動車事故対策センターの、埼玉支所へ行ってくれないかと、栃木支所へ行ってくれないかと、そういうのじゃないのか。

○高橋政府参考人 事故対策センターにおきましては、地方に支所を設けて、トラック事業者などの運行管理者に対して指導講習をやっているわけでございます。

この指導講習の体制でございますけれども、事故対策に見識を有する外部の専門家に講師をお願いしておりますが、さらに今後は、そのセンターの職員みずから講習を行うことができるよう、その養成を行っているところでございます。

なお、今御指摘の地方運輸局のOB職員でございますけれども、講習の運営に対する庶務的な仕事を担当させていただいているということでございます。

○吉田(公)委員 庶務だろうが、外交だろうが、別にそんなことを聞いているわけじゃないんだけれども。要するに、そういうところの一つになっていることは間違いないんだ。

それから、自動車アセスメント情報の提供。それから、自動車事故による被害者の保護の増進。保護の増進といったって、これは自動車事故対策センターの人が行って介護しているわけでも何でもありません。どっちも、健康に注意しようとか、それとかなんとかというピラを一枚ぐらい置いてきて、それでやっています。重度後遺障害者の援護。介護料の支給。それから、療養施設の設置、運営なんていったって、三カ所しかつくっていないじゃないか。千人待機者がいるというんではない。だから、療養所みたいなのをどんどんつくらないしょうがないんだ。ところが、自算会でも自賠責でも、そういうことについては、千人も待機者がいるのに、いまだに三カ所しかつくっていない。今、一つどこかにつくっているといった友の会の運営なんて、余計なことだよ。何の友の会だよ、これは。交通遺児等の援護、それはちゃんとやってくれたら大したものだよ。育成資金の無利子貸し付け、家庭相談、友の会の運営。何だよ、友の会って。

○高橋政府参考人 お答えいたします。

友の会でございますけれども、これは交通遺児友の会というふうなものでございまして、遺児の精神的な支援も含めた方々の集まりということでございます。

○吉田(公)委員 たった百三十一億円しかない予算の中で、そんないろいろなことができるのかね、これは。たまたまともらしく書いてあるだけじゃないの、友の会とかねとかいって。何の友の会だか知らないけれども、何をやっているの。別に紙芝居でも見せているわけじゃないんだらう、これは。

それから、最後に、さっきの自算会の話なんだけれども、つまり、こういうことがあるんだ。要するに、車検をとるのを忘れたから、自賠責

に入っていない。任意保険には入っていた。私、たまたま相談を受けた。そうしたら、算定して、この人が金をもらうまでに二年半かかっているんだ。しかも、この人は母子家庭だよ。子供は教育しなきゃいけない、食べさせなきゃいけない、自分は事故に遭っているから仕事をやるわけにいかない。

それで、いろいろかけ合って、この人だって必死だよ、生活がかかっているんだから。自賠責じゃ百二十万円が最高限度だというんだらう。百二十万円なんというのは最初から超えちゃっているんだ。そして、自賠責へ行ったら、書類をなくしたからもう一回書いて送り直せと、一回やったそうだよ。それで、任意保険がかかっているんだけれども、自賠責が先だから、その次に任意保険の方だから、任意保険の方だってもう適当だよ、まず自賠責を解決してくださいと。ところが、この人が強制保険に入っていないものだから、さあ、今度は要するに国家保障だ。保険から出すのじゃなくて、そういう人たちに對する国家保障というのは年間五十七億か何か出ているんじゃないの。

さあ、手続が大変で、就職もできなければ仕事もできない。それで、その人は、今度は顔に傷を負ったわけだよ。顔の傷だといったって、女性だから、これは大変なことなんだよ、顔に傷を負うというのは、そんなこと関係ないらしいよ。あなたは女優やるわけじゃないし、何か顔を商売にしているわけじゃないから、顔は関係ないみたいなことを言っていて、とんでもない話だと思っているんだよ。

そういうように、問題は、大臣、どんなに理由があろうと、等級を決めかねていようがいまいが、大体こういう人たちに二年半もかかって、あげくの果てに書類を紛失したからもう一回書けとか、しまいいは何か、相手が女性一人だと思つて、どなりつけているみたいな、そんな自賠責というのには要らないというんだ。運輸省でタクシー近代化センターというのがあるけれども、こ

れだって問題なんだよ、警察官以上のことをやっているんだ、何でもないので。自賠責なんて何にも権限ないじゃないか。だから、それは等級が十一等級になるのが十等級になるのが、そんなことは大した話じゃない。問題は、その等級を決めるために二年半かかったというんだ。

きょう、本日は、参考人自賠責の会長とかなんとかというのを呼びたいと思つたんだ、理事長とか。大体、自賠責の理事長というのは、どういう経歴の人がやっているの。

○田口政府参考人 お答えいたします。自賠責の理事長でございますが、加藤一郎氏でございます。かつての東大の学長をされていた方でございます。

○吉田(公)委員 東大の学長が長男で一郎というんだか知らないけれども、とにかく、そういうことでは困るんだ。困っている人を助けるのが自賠責なんだから。それが役所の窓口みたいなことを言っていて、相手が女の人だと思つてばかりにして、あげくの果てに書類を紛失した。二年六カ月だよ。

それで、私は相談を受けて、これはとんでもない話だ。こういうことがあるから、それで私は運輸省へ電話をしたと思うんだ。何をやっているんだと言ったら、二カ月で出たらしいんだ。たまたま私が知っていて、うるさいやつが言つたものだから、運輸省も何だか二カ月ぐらいでやつてくれたらしいけれども。

全然我々に陳情に來ない人がこういう目に遭っているといけないから、私はあえてきょうは質問の最後にしたわけだけれども、自賠責もサービス精神を旺盛にして、ちゃんとやらなきゃ。社会保険的な考え方をしているとするれば、何も権限を振り回すようなところでも何でもないじゃない、こんなの。威張るところでも何でもありません。

しかも、等級を決めるなんて簡単な話でしょう。十対ゼロだというんだから、こっちは過失責任がないというんだから。それで、十二等級にしたというんだ。

それも本人は、どっちが言っているか、両方の意見を聞いてみなければわからないけれども、要するに、悔しいから一生懸命勉強して言いに行つたら、こいつは生意気な女だと思つたらしくて、わざと意地悪をして等級を下げたのじゃないか、そこまで疑いを持っているわけだよ。

これから、交通事故の後遺症や、交通事故で死亡したくても、後遺症に悩んだり、交通事故に遭う人はこれからどんどんふえてくると思う。だから、自賠責というのには大事なんだから、サービス機関として衣がえして、ちゃんとやらなきゃおかしいと思つてらるんだ。だから、大臣も副大臣も監督を厳重にして、今度そんなことがあったら、その自賠責の東大の学長とかなんとかという人を参考人に呼んで、ちゃんとやるから。

自賠責についての監督権はだれが持っているの、副大臣ですか。何だ、あんなところが持っているのか。

○田口政府参考人 お答えいたします。自賠責の業務の運営につきましては、十分適切なものになりますよう、指導監督等に努めてまいりたいと思っております。

○吉田(公)委員 努めてまいりますなんて言っていないで、本当にちゃんとやってもらわなきゃ困るんだ。交通事故は多いんだから。しかも、車検をとるのを忘れちゃって、自賠責に入っていないのだから。任意保険は入っている。任意保険の会社は、自賠責に入っていないと途端に消極的になっちゃって、私のところは二番目です、だから自賠責で責任をちゃんとまずとってくださいというから自賠責が入ってやつたわけだから。

自賠責の結論が出なきゃ任意保険の方は動かないんだから。そういう谷間にあって全く母子家庭の人が、おれのところも母子家庭だからよくわかるんだけれども、とにかくそういう弱い人達を、何の権限だか知らないけれども、威張り散らして二年半も置いておくなんてことは許されるんじゃないんだ。だから、必ずこういう自賠責の人たちを、今答

弁した人は金融監督庁ですか、ちゃんと監督してくれ、金融監督庁というんだから。名前が監督になつてらるんだから、ほかの省とは違ふんだ。金融監督庁というんだから、ちゃんと。だって、金融監督庁が自賠責の監督しているなんて、おかしいじゃないか。どうして。最後にそれを聞いて、おしまいにしますよ。

○田口政府参考人 お答えいたします。

先ほど御答弁申し上げましたように、自賠責は損害保険料率算出団体に関する法律に基づいて設立された法人でございます。この法律の所管が私ども金融庁になってるわけでございます。

○吉田(公)委員 保険会社を監督しているから、その四十七社が金を払っているから、金融監督庁が監督なんだ。監督庁、よろしく監督してくれ。

これで終わります。

○副国務大臣 吉田先生から貴重な実態を御報告いただきました。私ども国土交通省としては、少なくとも安全第一と言っているにもかかわらず、いざ事故があったときに、皆さん方が安全のために入っている保険すらまともに出てこないという、あるいは組上にものせるのに時間がかかるということは、大変私残念なことだと思っております。

交通事故紛争処理センターでありますとか、今の自賠責でありますとか、あらゆるものがあつたにもかかわらず、一つは損保会社がお金を出し、一つは保険会社が金を出し、自分たちの自衛のためにつくっているのではないかと国民に疑いを持たれるようなことがあつてはならないと思つたので、今後すべからず私どもの方として検討できるものは、所管外だと言われて金融監督庁から文句が出るかもしれないけれども、こういう委員会の御審議は私は真摯に受けて、改善できるところあるいは注意すべきところを、できるのであればしていきたいと思っております。

○吉田(公)委員 ありがとうございます。終わります。

○赤松委員長 山田正彦君。

○山田(正)委員 自由党の山田正彦です。

国の再保険の制度をやめるということでの法案審議なんです、この再保険制度は、もともとどのような理由で、どのような事情でできたものでしょうか、副大臣。

○泉副大臣 自動車社会が始まる当時、損害保険会社等の体制と申しましょうか、基盤が必ずしも十分ではない、いわゆるリスクヘッジ、どうやってカバーするか、最低限の補償を、何らかの形で国がかかわった方がいい、その考え方のもとに再保険制度というものがつくられたわけでござい

ます。

○山田(正)委員 この再保険の制度、もともと、今は金融庁なるものですか、いわゆる保険会社は、当然国の認可事業とか、そういったかなり信用性のあるものに対して業務として認められてやっていると、それに対してさらに国がリスクヘッジのために再保険をかける、これはちょっと納得いかないのですが、外国にもそのような例があったのでしょうか。

○泉副大臣 外国の例を見ましても、我々が承知している範囲では、韓国、台湾において同じように再保険制度が行われておると承知しております。

○山田(正)委員 韓国は、私も調べましたが、日本の制度をまねてやったということで、いわゆる諸外国にはそういう制度はなかったが、日本は官がいわば民の業務に対してそのようなことをやったということになるかと思えます。

ところで、官がそういう業務をやることによって、それにかかる事務費とか、例えば六割のものを国が管理する、そのために、集めた保険料を送金する、一たん国の金庫ですか、国庫に入れてしまふ、そういった事務手続から管理費用等、これは大変余分な経費だと思ふのですが、年間どれくらいかかっているのでしょうか。

○泉副大臣 事務経費には、いわゆる代理店費用というものがございしますし、その他、任意保険と

の関係でいえば、損害調査でありますとか営業費等を案分した部分もございしますが、例えば自賠責の事務経費について見ますと、代理店手数料としては一件当たり千八百円を徴収しておるところでございします。

○山田(正)委員 では、千六百円徴収して、年間ほぼ四千万円にわたる自賠責加入者がいるとしたら、大体六百四十億円というお金、これだけのお金が、再保険をすることによって、これは自賠責のための手続費用ですか、再保険とは違いますね。では、今の質問は撤回しましょう。

今私の聞いたのは、再保険にかかる手続費用、送金費用はどれくらいかということなんです、それについては質問通告しておたはずですが、副大臣、おわかりですか。

○泉副大臣 再保険につきましては、いわゆる保険会社の事務コスト等の削減ということがございまして、保険会社の説明によりまして、約二億円というふうな承知をいたしておるところでござい

ます。

国においてのこともお尋ねかと思いますが、国においては、これまで年間百二十万円の案件を処理してまいりました。そうしたことが、今回の制度が認められまると合理化されるというふうに我々は考えておるところでございします。

○山田(正)委員 今のはっきりした数字等については、確かに算定できないかもしれないですが、自賠責保険制度の手数料等だけで年間大体六百四十億ぐらいが負担されているようですが、それから考えたとしてもかなりの出費がこの再保険制度のためにあつた。しかし、これは、私に言わせれば、本来必要ないものであつたと思ひます。

この再保険制度によって、実は運用益が二兆円もあつた、二兆円運用益が残っている。これについては、本来ならば自賠責保険を、それだけの運用益が蓄積されるぐらいだったら当然引き下げるべきではなかったのか。大臣でも副大臣でも、それはどう考えられますか。

○泉副大臣 再保険制度は、御承知のようにノース・ノープロフィットという物の考え方で整理をされておまして、保険料そのものもできるだけ安くという、これは当然のことで仕組みられたものでございします。

二兆円の利益が得られておる。それはむしろユーザーに還元すべきではないかということであつたと思ひます。そうした考え方の中で、保険料を、現在では赤字料率という形で既に一部は還元させていたいております。また、あすは加害者になり被害者になるというような今日の車社会の中で、その果実の一部を被害者の救済に充てていくということとは多くの国民が望んでおられることとございまして、一義的に二兆円というお金をユーザーの保険料の減額に充てるといふことは、必ずしも多くの方々の望まれるところではないというところで今日までやってきておるところでござい

ます。

○山田(正)委員 副大臣、私の質問とちょっと違つていようですが。

大臣、お聞きだつたと思いますが、二兆円という運用益が残つていふことは、自賠責の保険料を引き下げて、もっと安く国民に対してやるべきではなかったのか。それについてどうお考えかという質問ですが、大臣、どう思われますか。

○泉副大臣 少なくとも、山田先生も自賠責の必要性というのを認められていらっしゃるのだと思ひます。自賠責というのは、一切利益を上げてはいけないという基本的なものがござい

ます。

ですから、今二兆円というお話がございましたけれども、それは皆さん方の補償のためにあるというところ。そして、利益を得ないというところのために、補償するものが一銭もなくなつたのではこれは何にもなりませんので、そういう意味では、今お話がございましたように、自賠責そのものが利益を上げてはならないという原則に立てば、こういう金額が出てこなければむしろ補償にならな

いというところの担保ですから、言えば、補償するものがなくなつてしまふということ、なるべく経費を節約して、そして、皆さん方に納めていた自賠責というものを確実に被害者に補償ができるようにという、そのための自賠責であるということ。

もともと自賠責に入っていない、また任意保険も入っていないという人が多い現在、きのうも参考人の皆さんの中でそういうお話が一つございしましたね。ですから、けがしたことがただの泣き寝入りということになつたのではないという意味では、自賠責に少しでもゆとりができるということとは、むしろ皆さんにとっては安心できることだと私は思つています。

○山田(正)委員 どうも大臣の今の答弁では私は納得いかないのですが。

自賠責保険の支払いが年間約九千億だとする。その中で、百億、二百億、あるいは一千億ぐらい余るといふことは納得できます。ところが、運用益ですが、二兆円余分にあるといふことは、それだけ高く自賠責保険料を取り過ぎていて、そうなるのではないですか。大臣、お答えください。

○泉副大臣 今山田先生がおっしゃつたように、掛けている人の支払い分が少なくなくて済んだといふことは、むしろ私は大変喜ばしいことであつて、これが、掛けしているものが足りなくなつたといふような事態に日本が至つてはいけないといふことの自賠責でございしますから、そういう意味では、支払い料が少なくなつたといふことは、みんなが少しでも気をつけたといふことなので、それだけの賠償額が少なくなつたといふことは、日本の自動車社会にとってはむしろよろしかつたといふふうに私は理解します。

○山田(正)委員 どうも議論がかみ合いません。国民にとつて自賠責保険というのは、いわゆる強制保険だから税金と一緒に納めなければ、税金と一緒に納めたい強制保険みたいなもの、これはできるだけ、一円でも十円でも安くしなければいけない。それが二兆円もたまつていふといふことは、それは監督機関としても国としてもおかしい

ではないかということを書いてあるわけでは、これは副大臣に。

○泉副大臣 確かに、二兆円という果実があつてというお話でございますので、果実が出ることで自體に着目すれば先生の論理も一つは成り立つかもしれない。実際その両方を今日までさせてきた経緯はあるわけでございます。ただし、その果実は、再保険することによって税がかからないから我々のところでそういう果実が余計出てきたというところもございまして、先ほど申し上げましたように、その果実をユーザーに返すだけが今日の車社会で一番喜ばれることではないという考え方を私どもは持つておるわけでございます。そこは、ある意味では見解の相違ということになるのではないかと私は思います。

○山田(正)委員 いろいろ言つても議論にならないので、しようがありません。

○副國務大臣 いや、かみ合わないのではなくて、先生にぜひ御理解いただきたいことは、今先生が、二兆円の利益があつたではないか、それではユーザーに還元すべきだということで、今回はその二兆円のうちの一兆円はユーザーに還元するというふうに私たちは決めております。なるべくユーザーの皆さん方に安いようにということには努力しておりますので、二兆円全部取つてしまふ、それでユーザーに還元しないという意味ではなくて、二兆円のうちの二兆円はユーザーに還元するということに私たちは考えておりますので、そのことだけは御理解賜つておきたいと思ひます。

○山田(正)委員 二兆円をユーザーに還元するのはこれは当たり前なのですが、私が言いたかったのは、二兆円もたまるということ自体、本来もつと保険料を安くすべきではなかったのか、そういう議論をしたつもりだったわけですか。税金と一緒に、強制的に取るものですか。

では、次に進みます。仮に再保険制度をやめる、これは私も当然だと思つていますが、そうしますと、今まで約九千億ぐらいの自賠責保険収入

があると思ひますが、それを各保険会社が全部これからプールし、支払いのためにそのお金を運用するということになると思ひます。

そうすると、かなり、例えば金利が二・七としても、二百億か三百億ぐらいの運用益が出てくると思うのですが、これは、これから先は、この制度を廃止することによって各保険会社の利益になつていくのでしょうか。副大臣、どう思われますか。

○泉副大臣 保険会社の運用益といふまいし、この部分については明確に区分経理をするということが決められておまして、結果的に、区分経理で明快に利益が出てくれば、先ほど来先生がおっしゃつておられますような保険料負担の軽減につながるものと思つております。

手数料などの経費節減につきましては、金融庁、損保会社等での議論の中で経費計算の見直しから進められることになると国土交通省の立場では考えておまして、そのことについては、金融庁の方でまたこれからお考えいただくことだと思つております。

○山田(正)委員 泉副大臣のお考えですと、これまでの運用益分について、例えば保険会社が、もう国が再保険して六割もらわないわけですから、それだけの運用分については区分経理をして、それがいわゆるユーザーのため、いわゆる保険料率の軽減に資するようにすると、はっきり言つていいわけですか。

○泉副大臣 区分経理ですから、結果としてそこに運用益が出てくれば、それは一つの考え方として料率の低減につながるということは大いに考えられるという意味で、私は今ここで約束するだけの立場にはないということを申し上げておるところでございます。

○山田(正)委員 それでは、自賠責保険そのものについて聞いてみますが、現在、自賠責保険は、年間一人当たりどれぐらいの負担なのか、そしてそれが年間どれぐらいの収入になるのか、一般的にお答えいただけますか。政務官でも結構です。

が。
○泉副大臣 申しわけございません。もう一度お尋ねいただけますか。

○山田(正)委員 自賠責保険は、車を買うと必ず保険に入らなさいいけない、車検のときに入らなさいいけない。そのときにどれぐらいの費用を負担して、それは年間にどれぐらいになるものなのでしょうかというごく簡単な質問なんです。

○泉副大臣 失礼いたしました。
自賠責保険の契約件数は、十一年度で約四十二百万件でございます。収入営業保険料は、十一年度で一兆六千億、支払い保険料は九千二百億、というふうなことになるところでござい

○副國務大臣 山田先生の御質問は保険料の額の御質問でございますので、自賠責保険の保険料の額としては、自家用自動車の場合は、二十四カ月、二年です、二十四カ月の営業保険料は二万七千六百円でございます。このうち、純保険料の約六割相当の一萬二千五百円が国に支払われております。それから、残りの一萬五千五百五十円のうち、千八百円が代理店に払われております。一万三千九百五十円が保険会社に残ることになります。また、保険会社分のうち七千九百九十円が保険料としてプールされるというふうになっております。内訳でございます。

○山田(正)委員 よくわかりました。
今大体一兆六千億ぐらいの収入があつて、実際に出てゐるのは九千億ぐらい、いわゆる事故等で払われているのは、そうすると、大体差が一千六百億ぐらいということですね、いわばプールされていくという留保されていくという部分がある。そうすると、非常に保険制度としては健全過ぎるくらい健全な、いわゆる保険料率が若干高いんじゃないかと思ふような内容かと思ひますが、それはこれからの議論として。

それでは、自賠責関係の実態の内容は一体十分なのかどうかというお話をさせていただきたいと思つております。

まず、自賠責で、その支払いは死亡時に三千万、傷害時に百二十万、あと後遺症によつてそれぞれ等級で決められています。そして、問題は、傷害のときに百二十万しかないということなんです。これについては、自賠責としては、交通事故の被害に対してはこれで十分賄つてゐるんじゃないかとお考えか、あるいはそうではないか、いかがでしょうか。

○泉副大臣 百二十万円で十分なのかどうかということでございますが、今日までの支払い上限百二十万円の範囲にとどまつた件数は全体の八五%ということでございます。ほゞこの上限の中におさまつておるといふふうにお考えしております。昨年の自賠責の答申におきまして、現行水準が適当というふうにお答えをいただいております。

○山田(正)委員 小さな事故はしょつちゅう、年じゅう起こつていますから、小さな事故においては、確かに件数においてはそれだけあるかもしれない。ところが、実際に傷害事故で入院するとなつたら、治療費だけで普通百二十万を超えてしまふ。そういう、けがをして入院するに至つた事故について、もっと端的に言ひますと、件数で八五%をカバーするのではなく、自動車事故によるいわゆる被保険金額といひますか、いわゆる支払われる金額ですね、保険金額ではどの程度になつてゐるのか、自賠責のその占めてゐる割合は。

○村田副大臣 それでは、金融庁の方から答えさせていただきます。ただいま泉副大臣から、件数ベースでは八五%、こういうお答えを申し上げたんですが、金額ベースですと大体二四%ぐらいということでございます。これは、損害賠償額全体が四千三百六十九億四千万円でございますから、そのうちの百二十万円を超える部分の損害賠償額の合計が、千四百一十二億四千万円でございます。一、三・八%、こういうことになつてゐるようでございます。

○山田(正)委員 それでは、大臣、今お聞きになったと思いますが、実際の百二十万の限度額でもって八五%をカバーしていますというけれども、金額においては二四%しかカバーしていない。違いますか、今のお話ではそう聞きました。では、もう一度御回答ください。

○村田副大臣 今申し上げた一千四百十二億円というのは百二十万円を超えた部分ということでございまして、超えた部分の支払い額が一千四百十二億円ということでございます。その部分が、四千三百六十九億円に対する割合が二三・八%ということをお答え申し上げます。

○山田(正)委員 限度額は百二十万ですね。交通事故は、自賠責の限度額百二十万。これは死亡事故じゃない、傷害事故の場合ですよ。百二十万の限度額で、自賠責でまず第一次的に支払いがされる。ところが、第二次的に当然、ほとんど実務の扱いでは入院費ぐらいいしかなりませんから、治療費ぐらいいし、あと休業補償だのいわゆる逸失利益だの、いろいろな損害が出てくるわけですよ。慰謝料とか。そういったものについて、交通事故における被害弁償額のトータルは金額で幾らになりますかと聞いているんです。

○村田副大臣 今申し上げましたのは傷害に関するものでございまして、もうちょっと細かく申し上げますと、支払い額が四千三百六十九億円、百二十万円以下の損害が四九・四、これは半分ぐらいということですね。それで、百二十万円を超える金額のうちの百二十万円の部分が一千七百七十億円ということでございます。そういう意味で、その二つを、未満のものと、びちびちのところまでいくと、さっき答えようとした七五%ぐらいになって、それを突き出る部分、それが二四%ぐらいということでございます。しかも、傷害にかかわるもの、こういう条件がついているというところをお答えさせていただきます。

○山田(正)委員 どうもはっきり数字の把握がつかないんですが、このまま時間をとってもしようがありませんので。

いわゆる、私ども実務の扱いでございますと、自賠責に入っているからといって、足りるのは傷害事故の場合です。治療費、いわゆる入院費等々で終わる。あと本当に必要な休業補償、例えば入院しなきゃいけない、仕事ができなくてあすから収入がないという者に対するそういう休業補償とか逸失利益とか、そういったものは今任意保険で現実には賄われている。だからこそ、任意保険が今、ある意味では八五%の加入率がある、そう私も思っていますが、そういう理解は共通だと思えます。

そして、考えていきますと、この自賠責保険というのは、死亡時に確かに二千万は出るけれども、後遺症が、例えば植人物人間とかになったときには、それだけのものは出るけれども、いわゆる一般の交通事故の補償というものには、これは私どもが考えている自賠責はなっていないんじゃないのか。

例えば、自賠責という二本立て制度の保険制度は、いろいろな手数料もいっぱいかかるし、やめちゃう、やめちゃう、むしろ、限度額最低三千万円の任意保険にする。今八五%の人は入っているわけですから、それで賄えば、あるいはその自賠責保険にかかる代理店の手数料だけで年間六百四十億、それも要らない。かつ、各保険会社が自賠責保険にかかる事務、管理、いろいろな支払い、いろいろな手数料等を考えると、かなりの費用が不要なものになる。いわゆる一本立てでいいんじゃないのか。これは、副大臣あるいは大臣、どうお考えですか。

○副大臣 今先生がおっしゃいましたように、もう今さら自賠責を抱えなくて、任意だけ三千万掛けの方が安くなるのではないかと、むしろその方がユーザーは得ではないかという御理論でございますけれども、少なくとも私たちは、先ほども私申しましたように、自賠責というのは利益を上げないという、ノロースであるということをおっしゃいますので、今現実に平成十一年度の収入保険料の総額を見ますと、自賠責の場合は

一兆六千三百八十八億円、そして支払い保険金が九千二百八十八億円でございます。任意保険、任意の対人賠償保険の収入保険料の総額が八千七百七十八億円でございます。支払い保険金が三千九百七十二億円でございます。収入保険料は支払い保険金の約二倍になっております。

そうしますと、任意保険に一本化した場合には、保険料もかなり高くなるのではないかとということが考えられます。また、任意の場合は入らなくてもいいという人が出てくるわけでございますし、また、入らないという人の数も多うございしますので、そういうときには、けがさせられ損という人が出てきて補償されないということもやはり考えなきゃいけませんので、私は任意だけに一本化するということは、現段階の社会情勢、あるいは車を利用する年齢層等々から考えても、やはり自賠責というものの二本立てだからこそ、自賠責の利点もあり、任意の利点もあり、この二本立てであるということ、私たちはかなり安心、安全が保障されているというふうに考えるべきだろうと思っております。

○山田(正)委員 大臣にお聞きしたいんですが、二本立てで、二階建てで、自賠責と任意でやった場合、これは外国にはほとんど例がない、そう思いますが、その二階建ての自賠責保険にかかわる手数料だけで、少なくとも二億ぐらいにかかっているんじゃないか。それがなければ、その分については、保険料を下げることによって、そして一本立てのいわゆる任意保険でいいんじゃないのか。

実際に我々実務を扱ってみて、本当に入院とかそういった事故になってくると、自賠責が、もう治療費だけで、あとは何にも出てこない。自賠責に入っても何にもならぬ。何にもならぬというわけではありませんが、そういう事情もあるので、屋上屋を重ねているような制度は、ひとつこの際改めるべきではないのか。

金融庁から政務官が見えておりますが、外国の実例と、そして、実際に任意保険に今八五%加入

していると聞いていますが、一五%加入していないところはどこなところなのか、ひとつそれも含めて御説明いただきたい。

○村田副大臣 それでは、最後の方の御質問から答えさせていただきますが、任意保険へ加入していない率は、反対に言いますと、加入率は八四・四%、これは平成十一年度の数字でございますが、そういうことになっております。

では、残りの一五%ぐらい、どういふところが入っていないかということですが、一番多いのは新車のディーラーで、要するに車として登録はあるんだけど、あるいはそのときにおいてまだ売れていないということで、任意保険に入っていないもの。あるいは、中古も同じようなことで、ナンバーはついていないけれども、要するに運転していないという、使っていないから入っていないもの。それから、あとは役所の官用車、これは入っていないようございまして、そういうものを合わせて一五%が未加入のもの、こういうことだということに思っています。

○山田(正)委員 大臣、今お聞きになっておったでしょうか。今、任意保険に入っていない一五%、それは役所の車。何で役所の車が入っていないのかわかりませんが、もし交通事故を起こしたら、役所が金を払ってくれるから保険へ入らなくてもいいという払っていないのかもしれない。そしてもう一つは、いわゆる新車とか中古車で、実際に保険を掛ける必要がないところ、それが任意保険に入っていないので、ほぼ全部任意保険に入っているんじゃないか。

そうしたら、任意保険で十分賄えるんじゃないか。何もこの自賠責保険に屋上屋を重ねて、実際の経費、各代理店に千六百万、それだけで六百四十億、そういったお金をかけることは、まさにむだなことをやっている、こういうむだな日本経済をいつまでもにた、そういうことになりませんか。

○泉副大臣 自賠と任意と二階建てを一本化するという先生の先ほどの御主張は、私どもの考え

方では、先ほど来申し上げておりますように、国民全体にきちんと方が一の場合に補償してさしあげられるような仕組みにしようというのが根底にあるわけですね。

任意の場合には、保険会社が相手を選べる、掛けたくてもなかなか掛けられないというようなこともございますし、逆に言うと、多様な保険を引き受けられるというメリットももちろんございませう。しかし、最低限の補償をするということが必ずしも全体のユーザーに当然義務づけられるわけではございませんので、何らかの形でそこをカバーしなければならぬということでも自賠責を考えておるわけです。

任意保険に加入していない中で、政府保有車の話がございましたが、これは現在約七十六万台ありございまして、率にしますと〇・〇一％というように低い数値でございまして、先ほど米七八七％程度というふうに申し上げておりますのは、まさに一般の車の中で加入している方がそういう数字だということですから、官用車はほとんどこの話題になり得ないような率だというふうに思っております。

繰り返しになりますけれども、確かに、自賠責をやることによって必要な手数料がかかっていることは事実であります。しかし、それ以上にユーザーの方々にねがいでございまして、先ほど御説明しましたように、保険そのものが、自賠責がノーロス・ノープロフィットという考え方でやっておりますために、大臣からお答えしましたように、保険料収入の総額に比べまして任意保険の場合には支払金の総額が約半分ぐらいいだというふうなことからしまして、これをそのまま任意保険に全部移行すれば、保険料は計算上は必ず上がるというふうには私に思っております。

ですから、そのことが国民の利益になるかというふうに考えますと、そうではないのではないかと。やはり、今のようないかなる制度で最低限の補償を自賠でお引き受けし、それ以上のこと、あるいは多様なものに対応するために任意にお入りいただく

ということが、一番今日の車社会の状況に合致しておるのではないかと私は思っております。

○山田(正)委員 任意保険が八千七百八十八億円の収入があつて三千九百七十一億円しか支払っていないという先ほどの大臣の答弁でしたが、実際にこれを見ますと、大変な金額が保険会社の収入になつてゐるということになります。

金融庁の副大臣にお聞きしたいんですが、実際に事故の、例えば任意保険の、幾ら払つて幾ら補償しますという保険料率、これは各保険会社が任意に勝手にやることはできませんね。いわゆる金融監督庁なりどこかで決まらなければならないはずで、そうすると、その保険料の決め方が余りにも保険会社に暴利をとらせてゐることにはなりませんか。いかがですか。

○村田副大臣 任意保険の場合には、自賠責、強制保険とは異なりまして、人身事故というかそういう傷害事故だけではなくて、いろいろな保険事故に対してのカバーをしてゐる、こういうことがございまして、したがって、やはり、事故の査定等につきましても、任意保険の場合にはもう少し複雑になる。だから、そういう意味で、よりコストもかかっているのではないかと、こういうふうな思つてゐるわけでありまして、そういうわけで、任意保険の方が、実態を見ると保険料収入と保険金の支払いに大きな差がある。

もとより自賠責の方は強制保険であつて、ノーロス・ノープロフィットという原則でやつてゐるわけですね。最近では赤字でやつてゐるわけでもございまして、それと比較されて、任意保険の方は余り保険金を払つていないんじゃないかと言われると、その比較対照はちょっと適當ではないんじゃないか。

やはり、保険会社としても、任意でプロフィール、合理的な利益を得てやる、そういう任意保険の世界では、そういう意味では、さまざまな手数料とか事故への備えが要るので差があるというふうな御理解を賜りたい、こういうふうな思つてお

○山田(正)委員 今私が申し上げてゐることに副大臣、答えていただいていないと思ふんです。

八千七百八十八億あつて三千九百七十一億しか任意保険が事故で払つていないとしたら、暴利とは言いませんが、かなりの利益を保険会社がとつてゐる。ところが、自賠責保険は、先ほどの泉副大臣の話では、一兆六百億に対して支払いが九千億ぐらひだつた、そういう説明だつたと思ふんですが、そうして考えれば、自賠責の方が適正になされてゐるという御意見だつたと思ふんです。

しかし、考えようなんです、任意保険の保険料率を決めてゐるのは、言つてみれば金融監督庁で決めてゐるわけですから、保険料率を下げた補償額を上げれば、こういう民間の損保会社にそんなに過大な利益が残るというところはあり得ないはずで、むしろ、自賠責で二本立てにやつて、実際には入院事故等々になつても治療費しか入らない、みんなが任意保険に入らざるを得ないという状況の中だと、いろいろな意味で、二階建ての費用で自賠責だけで約二千億近いコストがかかっているんじゃないのか、そういうことはやめるべきじゃないかと僕は言つてゐるわけで、それに対して副大臣、どうお考えですか。

○泉副大臣 確かに、自賠責をやることによる手数料が現実にかかつてゐることは先ほど来お答えしたとおりでございまして。

繰り返しになりますけれども、自賠責という物の考え方が、最低限の補償をしようということ、で、保険に入つていない車等に対しても対応ができるような仕組みをとらなげら、国民全体に自動車社会における安心感を持つていただくことという仕組でございまして、それを一本化するということによるメリットも、確かに先生おっしゃるとおりの点があるとは思いますが、任意保険と自賠責の物の考え方が基本的に違つてゐるわけですから、必要な経費としてユーザーの方々に自賠責の分につきましても御負担をいただかなければならない、私はそのように考えておるところでございまして。

○村田副大臣 先ほどの私のお答えにちょっと付加してお答えをしたいと思います。任意保険といつても、被害者救済ということが万全でなければ、この自由競争の時代に勝つていけない。つまり、非常に高い保険料を徴収してそれに対する支払いが少ない、こういうトーンになれば、この自由競争の世界ではやはり勝つていけない。特に、最近では競争が大変激しくなつてゐるというわけですから、そこは、暴利をむさぼるというふうな、それに近いお話がございまして、そんなことはないだろう。しかも、法律上も、内閣総理大臣が、法律によりまして、保険の種類、いろいろな新しいのを開発したときに申請に来たときに、それが保険の数理計算に基づいて合理的なものになつてゐるかということ、やはり監督上見ることになつておるわけで、そこは、私どもの責任として、保険金の支払いも合理的な水準であるということ、これは頭の中にあつて監督行政をしてゐることだと思ひます。

○山田(正)委員 お二人とも、ちょっと議論が合つてゐませんが、いづれにしても、我々交通事故を扱つてゐる者としては、いろいろな被害事故をしょつちゅう相談を受けながらやつてきた身として、自賠責とこの二本立ての制度というのは外国にも例を見ない。そして、これだけの、むだなと言つたら怒られるかもしれない、むだな経費が、言つてみれば、自賠責とか交通事故相談センターとか各代理店の千六百億の手数料とか、いろいろな形で、それがひいては国民、ユーザーの負担になつてはね返つてゐる、高い自動車の保険料になつてゐるということ、これは十分考へて、ぜひこれから先、善処していただきたい。私自身も、特に情報公開を迎えるわけですから、任意保険会社等の支払い状況等について、十分我々政治家もこれから先も目を光らせていかなきゃいけないんじゃないか、そう思ひます。

ところで、実務を扱つておりますと、後遺症の認定がよく問題になります。例えば、よくありますむち打ち症、交通事故によって、どんよりとし

たこういう日には非常に頭ががんがんとくるのか、いろいろなむち打ち症がありますが、自賠責の中のむち打ち症の認定だけでも、実は第一級から第十四級までの間に三万所ございます。

その中の一番大きいのが九級ですが、九級の十に、「神経系統の機能又は精神に障害を残し、服することができず労働が相当な程度に制限されるもの」、これがむち打ち症の一番強い症状。実際にむち打ち症というのは外形から何も、ただ本人の主訴、訴えるものをもとにして医者が診断するわけですから、これで実際に支払われる慰謝料というのは六百十六万。同じように、外形からは全くわからないもので、十二級というのがあります。神経に頑固な症状を残すものということになります。十二級でいきますと二百七十万円。六百四十万円から二百七十万円になるわけ。ところが、十四級、いわゆる神経症状を残すもので一番軽いもの、これが実は慰謝料として百万円というわけですね。

そうしますと、外形上は全く同じなんです。別にどこにレントゲンの所見が、骨がどうなっている、こうなっているというわけではないわけ。それでいて、実は、この認定が六百四十万から百万まで、あるいは、自賠責では、神経症状なし、ゼロという査定もよく出てきます。ゼロから六百四十万まで、外形上、レントゲン上も、いわゆる形、証拠になるものではなくて査定できる。ということは、自賠責の算定の範囲というのは大変な権限を持っているわけです。

そして、私も、自賠責に対して後遺症の認定の申し立てをしますと、場合によっては何年もかかる。これは半年、一年というのはざらです。実際に、先ほどお話を聞いておりましたら、自賠責の職員等々については全国に随分いろいろあるようですが、それでやっているようですが、負担するお金、これは金融庁、副大臣にお聞きいたしますが、全部保険会社が、いわば支払う側が全額払っているわけですか。そこはいかがですか。自賠責の負担ですか。

○村田副大臣 仕組みとしては、任意とそれから自賠責と、両方入っているケースがほとんどだと思ひますし、強制保険の方につきましても、まずお払いをして、それで、内部で、例えば保険会社が強制保険と任意保険で違う場合、その場合には事後的に請求するという形になるということだろう、こういうふうな思っているのです。

○山田(正)委員 どうも私の質問によく答えてくれているのですが、質問通告をしていなかったものでこれはやむを得ません。

高橋自動車局長にお聞きしたいと思います。いわゆる自賠責の費用負担は、金額どろがしているのか、そして自賠責の理事長は、先ほど加藤一郎さんというお話でしたが、理事が何名いて、それは天下りはいないのか、保険会社からの出向はないのか、それをここで明快にお答えいただきたい。

○高橋政府参考人 私が答えたい範囲をきつと超えているとは思いますが、自賠責に関する費用につきましては、もともと自賠責の業務活動は、保険会社が保険を支払うに当たって事実調査等を行うために、言うなら保険会社の委託を受けて作業するわけでございますので、その活動の経費は保険会社の方から出ているものと理解しております。

○山田(正)委員 よく聞かえなかったのですが、自賠責でもって今言った後遺症の認定、外形上何も無いのに六百四十万からゼロまで査定する。その自賠責の職員の費用、調査して、この人はこうこうだという査定をする費用、これは保険会社が負担しているのですかと聞いている。これは保険会社が全額負担しているのですか。

○山田(正)委員 我々、実務をやっていると、後遺症になった、それで自賠責保険の後遺症認定をもらって、六百万なりあるいは最悪の場合は百万、十四級でもいいからもらいたいと思っても、現実にはなかなかくれないのです。実際にはな

かなか認定してくれないのです。十年前より五年前、五年前よりことしとなると、どんどん厳しくなってきた、これは両副大臣、聞いていただきたいのですが、なかなか出してくれないのです。

それは当然のことながら、保険会社がつくった自賠責だから、言ってみれば保険会社が金を出して職員の給料から何から全部払っているわけですから、保険会社のためにある自賠責だ、そう言えなくもない。そうならば、当然、もうものは多く、支払いを少なくという形で、今回国の再保険もやめられたら、まさに交通事故の被害者というものは大変なことになっていくのじゃないか、そう思うわけです。

この点について、自賠責そのもののありよう、副大臣、このままでいいのかどうか、金を保険会社が出しているのかどうか、そこはいかがですか。ちょっと答えてください。

○泉副大臣 確かに、自賠責の費用を保険会社が持つておるということは、今先生御指摘のようなことが疑われる可能性があると思ひます。

しかし、保険会社は自賠責にそういう仕事を委託してやってもらうという仕組みをとっておるわけでございますので、自賠責自身が自助努力と申しましようか、そういう疑いをかけられないように、今後迅速な事務の処理を含まして、姿勢を正していく必要があると思ひます。

○山田(正)委員 高橋局長にもう一つ聞いておいたのですが、自賠責の理事、職員、いわゆる理事の内訳、その中身をちょっと教えていただきたい。

○高橋政府参考人 私どもの監督団体ではございませんので、ちょっとその点については御答弁ができません。

○山田(正)委員 監督官庁はどちらになりますか。金融庁ですか。

○村田副大臣 個々の役員につきましては、私どもの方で役所のOBかどうかという形で把握はしておりますが、ざっと見たところ、国家公務員

だった者が二名いるということは承知をしております。

○山田(正)委員 国家公務員だということは、いわゆる金融庁、財務省のOBだということですか。保険会社からは入っていませんか。

○村田副大臣 役所がどこであったか、そこはちょっと御勘弁をいただきたいというふうに思ひますが、一応、二名国家公務員であった者がいるということだけを御報告させていただきます。

それは、常勤の理事と非常勤の理事がおりますが、非常勤の方であるということは聞いてございます。

○山田(正)委員 自賠責の中身についてもう少し突っ込んで聞こうかと思ひておりましたが、どうやら私の質問時間が終わりましたのでござい。自賠責の再保険制度を含めて、これは大変大事な問題でございまして、副大臣に申し上げておきますが、当然これから先はますます情報公開されていきます。その中で自賠責そのものも国民の目にさらされていくわけですから、できるだけ早い機会に本当に公正中立なものに改める、そしてお金の出どころもきちんと是正しなければ、これは国民が納得いかない。今、自動車事故に遭った被害者の不満というのは、先ほど吉田公一委員も言っておりましたが、大変なところまでその不満は達しているところ。どうかその意味で御承知いただきたいと思ひます。

質問を終わります。

○赤松委員長 日森文尋君。

○日森委員 社民党の日森文尋でございます。最初に、基本的な問題について何点か質問させていただきます。

残念ながら、今の山田先生の御意見と私はちよつと違ひまして、車の保有者に義務づけられている自賠責保険というのは、台湾と韓国だというふうには先ほどお聞きしましたけれども、諸外国に例を見ないということなんです。被害者保護という観点からいうと、いわば画期的な世界に誇れる制度ではないかというふうに私どもは評価を

させていただきます。

につぎましては、保険会社の経営において効率的

かと思っておるところでございます。

うことをお答えしたいと思います。

再保険廃止後につきまして、政府再保険が果た

してきました被害者保護の機能にかわった措置を講じております。

一つは、公正な第三者による保険金支払いに関する紛争処理の仕組み、それから保険会社から被害者への情報開示義務、それから支払い基準違反に対する国の命令の仕組み、さらに加えて、累積運用益の二十分の九を活用いたしました被害者救済対策の実施、こういった新たなセーフティネットを整備いたしております。

全体として被害者保護対策というものを充実してまいりたい、こう思っております。

○日森委員 損保会社による運用益をどう使うか、それはどこが決定されるのですか。ちょっと今聞き漏らしたものですから、もう一度。どういうところで審議をされて、審議会、選定委員会ですか、どんな方々が入って。

○村田副大臣 これから詰めるところはまだございますが、今まで損保協会がございまして、その諮問機関であります運用益使途選定委員会、ここで審議をしていただく、こういうことになっておりますけれども、新たにその委員会の審議に加えて、このところは今後議論があるところでございますが、金融庁の自賠責審議会あるいは金融審議会でも、企画的な仕事については所掌がございまして、そういうところで議論していくのではないかとこのように思っております。

○日森委員 損保協会の選定委員会というところはわかりましたけれども、今後のこういう被害者保護の諸施策を決めていくような機関には、当然国が関与するということを前提に検討していくということがあるのでしょうか。

運用益を使うのにさまざまな被害者保護の施策がありますね。ニーズもどんどんふえていく。先ほどいろいろな意見もありました。そういうものにとたえていくのに、それを決めていく機関としては、国が積極的に関与する、あるいは国が決めるのか、どういう機関でそれを決定していくようなことを考えていらっしゃるのか、聞かせていただきたい。

○村田副大臣 私が今申しましたように、国の審議会でも、そうした運用益の使い方については国も積極的に関与する仕組みをつくっていく、こういうこととございまして。

○日森委員 自賠責の審議会が中心で、これまでのように決めていく方向で検討しているというふうに理解してよろしいのですか。

○村田副大臣 はい。

○日森委員 ありがとうございます。それと関連して、審議会の答申の中で、特会分と保険会社分の事業全般について見直しを求めているわけですが。

先ほど来吉田先生からもお話があったのですが、例えば介護の問題ですね。しかし、自賠責でいうと、大変お金が少ない、わずかにヘルパー二日分ぐらいの金しか出ない。だったら、これは社会保障政策としてやらせた方がいいのではないかとこのことで、介護保険の適用にしていきたいという見直しがあると思うのです。

そういう意味からいうと、自賠責の守備範囲というのはいくつかあるのか。どうも審議会の答申を見てみると、自賠責の守備範囲をやや縮小して、そこからはみ出た分は社会保障政策一般でカバーしなさい、こう言っているようにも見えるのです。この辺はこれからの課題になると思うのですが、この間の参考人の方もおっしゃっていましたが、自賠責でちゃんと面倒を見てほしい、これは交通犯罪なんだという意見までありました。

そういう意味からいうと、今後、どのように調整を図っていくのか、整理をしていくのか。その方向性だけでもお示しいただきたいと思っております。

○高橋政府参考人 お答えいたします。平成十二年六月の自賠責の答申では、先生御指摘のとおり、特別会計、保険会社分の事業全般にわたって見直しを行うことという指摘がされております。

しかし一方、現状を見ますと、一般の社会保障では交通事故による被害者救済を十分カバーできていないということも実情だろうと思っております。

このために、一般の社会保障で十分にカバーできていない被害者救済対策については、自動車損害賠償保障制度として、全体として適切に対応を図って、被害者救済対策の充実を実現してまいりたい、こう思っております。

○日森委員 ちょっと早口でよくわからないところがあったのですが。

社会保障政策でカバーするというのは当然あるけれども、見直しの過程で、自賠責でこれまでやってきたことを縮小するようなことはない。それから、ニーズがあるけれども、それには自賠責としてこたえられるところは積極的にこたえていくという趣旨なんですか。ちょっと、もう一度お願いしたいと思います。

○高橋政府参考人 お答えいたします。見直しをするという点については、それは不断に見直しをしていかなければいけないと思っております。そういう意味では、私どもは、被害者救済対策の事業につきましては、重点化を図るとか、効率化を図るとか、そういった努力はしていかなければいけないと思っておりますし、それから、新しいニーズというもののどのようにつけていくかということも検討していかなければいけないと思っております。

そういうことをあわせて、一般の社会保障ではカバーできていない部分について適切に対応していくべきだろうというふうに思っているところとございまして。

○日森委員 自賠責保険の理念であります被害者保護ということを積極的に前面に出した整理の仕方をぜひやっていただきたい。そのことを要望しておきたいと思っております。

続いて、ユーザーメ리트の関係についてお伺いをしたいのですが、基本中の基本問題で、もう何人の方も質問されているのですが、今までの累積運用益を二十分の九と二十分の十一にそれぞれ分けて、被害者保護とユーザーの負担軽減に使用しますということになったのですが、なぜ二十分の九なのか、なぜ二十分の十一なのかという根拠

が、どうもいま一つ理解できないのです。これはどんな議論があってそういうふうな決められたのか、改めてお聞きをしたいと思っております。

○泉副大臣 今日まで、ユーザーへの利益還元、そして被害者救済というところにこの果実を活用させていただいております。

今回、そうした今日までの実績というものも当然考えて取り組ませていただくことにしたわけですが、具体的に比率を決定するというところにつきましては、いわゆるユーザーによる保険料負担の軽減に充てることを基本としというのが一つございまして。また一方に、運用益を活用した被害者救済などの充実に充てる必要があるということ、どちらかといいますと、基本とするということと必要なものに充てるというふうな、若干差を持ったお考えを我々はちょうだいしたわけでございまして。

こういうことを踏まえまして、先ほど申し上げましたように、一方では、これまでやってきた約二百億程度のもろもろの事業を踏まえながら、二十分の十一と二十分の九という比率を決めさせていただいたというところでございまして。

○日森委員 いや、なぜというのがよくわからないのですが、きつとどこかであうんの呼吸でこういうふうにしたのかという気もするのです。

先ほど来申し上げているとおり、自賠責保険の基本理念は、あくまでも被害者保護である。ここを充実しようというふうな考えでいくと、昨日の参考人の意見陳述の中にもありました、ユーザーといつてもあつた被害者だ、決してユーザーと被害者が対立する関係じゃないんだ、自分も被害者になる可能性も多分に持っている。それだけ交通事故の問題というのは、百十万人が負傷者になつていくわけですから、社会的問題だと言えらんのだということを考えていくと、どう考えてもこの運用益の重点は被害者保護というところに置くべきじゃないのかというふうな考えたいのです。しかし、割合は一一対九でどうも被害者保護の

方が少ないということになるのですが、どうなんですか。重点を置くべきだというふうには私には考えませんが、それについてお考えをもう一回聞きたいということ。

それから、九千億円で、二十分の九。九千億何億かになると思うのですが、これで本当に、現状維持じゃなくて、先ほども申し上げましたけれども、さまざまなニーズにこたえた被害者保護政策というのを十分やっていくのかどうか。

その二点についてお聞きをしたいと思います。
○泉副大臣 今先生おっしゃいましたように、自賠責の運用益については、全額被害者救済に充てるべきだという御意見が確かに大変強いと私も承知しておりますし、私が被害者団体の方にお目にかかりましたときも、ぜひそうした方面に活用してほしいという御意見を伺わせていただいております。

しかし一方では、もともとユーザーの方がお納めをいただいたものであるから、保険料率の軽減に充当すべきである、そして、被害者救済というものは、国民一般に車社会が広がった今日では、いわゆる社会保障制度的な面から対応すべきではないかという、真っ向から対立すると申しましようか、異なった意見がございました。

そういうことを考えまして、先ほど申し上げましたように、一対九というふうに定めさせていただきましたが、今日の金利情勢で、約二%というふうに考えますと、九千億の中から百八十億円の果実をちょうだいできるわけでありまして、平成十三年度予算の被害者救済対策等の約百八十六億円という歳出規模を予定させていただいております。こうしたことから考えますと、必ずしも十分ではありませんけれども、今日までやらせていただいた、また、これから充実する被害者救済対策に必要な金額としては、一応納得できる二十分の九ではないかというふうに我々は思っております。

○日森委員 その果実を運用するわけですから、分子が大きい方が当然いいわけで、そう考えてい

くと、どうも二十分の九と二十分の十一というふうに割ったというのがもうひとつ理解できないというところが残ります。

私の個人的な意見で言えば、逆転がそれ以上に、例えば二十分の十五ぐらいは被害者保護にしていこうというところで果実が生まれていけば、先ほどのいろいろな先生方がおっしゃいました、療養施設が足りないとか、あるいはもっと精神的なケアまで含めたことをやってほしいとか、そういうさまざまな被害者保護に手当てがしたいというふうな思いです。保険料を安くするといつても何百円、二百円かその話じゃないかという議論もありますし、しかもそれは一定の期間内ではできない。これは本当に自賠責保険の趣旨からいってそれでいいのかという疑問は残ります。もし意見があったらまた後でお聞かせいただきたいと思うんです。

それから、保険料を軽減しますというふうにおっしゃっているんですが、期間限定、しかも額も少額。しかも、運用益で生まれてきた二兆円はこれまで私も含めてユーザーが払ってきた保険料でございまして、これまで払ってきた人に返すべきじゃないのかというふうに思うんです。それはなかなか難しい話かもしれませんが、ユーザーに還元するのは来年から平成二十年までだという格好になっているんですが、その辺もあわせてお聞かせいただきたいと思います。

○高橋政府参考人 ユーザーに還元する仕組みあるいは考え方についてのお尋ねかと思えます。累積運用益の二十分の十一をユーザー還元するわけでありまして、その仕方につきましても、現在、料率は赤字料率なわけでありまして、均衡料率というものが計算できるわけでありまして、その水準から、保険会社あるいは国がそれぞれ運用益を出しながら差を埋めるわけでありまして、その負担分を取りまして、残りを保険料率として皆さんに負担していただく。それで、保険会社が、言うならば国の分を立てかえることになりまして、保険料等充当交付金という名前にして

おりますが、国に対してそれを交付申請し、それを立てかえ払いしてもらったということで払っていく、こういう仕組みでございます。

それで、ユーザー還元期間、対象のことでございまして、確かに累積運用益というのは過去のユーザーの一人一人の蓄積ではございますが、その一人一人にお返しするというのは事実上非常に困難なことでございます。

一方で、考えてみますと、自動車ユーザーのほとんどは長期にわたって自動車のユーザーでございますので、過去と現在の自動車ユーザーの集団につきましても、ほぼ同一というふうに見えるのではないかなというところで、このため、この運用益を十四年度から六年間の間に保険料水準の抑制という形を通じてユーザーに還元するというようにした次第でございます。

○日森委員 そういう意味からいって、返す人も、全然今まで払っていない人がこれから返してもらうのかということもあるわけなんです、そこに金を二十分の十一も使うんだら、むしろ、日本の人口の百人に一人が事故で傷害に遭うあるいは死亡するという状況になっているわけですから、百万人を超えているわけでしょう、そちらにきちんとお金を使う、その方がはるかに運用益の使途としては有益だということに思うんです。

今度の法案の中ではそうなっているようですけれども、ぜひこれからも、こういう形ではないんではないかという基本を押さえてやっていただきたいということをお願いしておきたいと思うんです。

それからもう一つは、来年の四月一日から二十年の三月三十一日までに効力が生じた契約について、交付金を損保会社や組合に出しますというふうになっていると思えます。これは附則七項ですかね。一方、自賠責の懇談会の報告では、運用益などを保険料の引き下げに用いるに際して、保険会社等のための補助と批判されないよう、スキームと具体策を検討するように求めているわけです。

これについて、具体的にどのような工夫をされようとしているのか、お聞かせいただきたいと思います。

○高橋政府参考人 お答えいたします。ユーザー還元仕組みというものでございまして、けれども、先ほど少し申し上げたわけでありまして、保険会社に対する補助金という形ではございませんで、現在の収支の均衡料率を頭に描きながら、それに対して、今運用益は国とそれから保険会社がそれぞれあるわけでございますので、ユーザー還元で充てる分をまずそこから差っ引くと申しますか、そういうことにいたします。それで、残りをユーザーに負担していただくという形になります。国の方は、言うならば後払いになる形になります。

保険会社に先に負担していただくということになりますので、それを後で、これだけ負担しましたというのを申請していただいて、それに対して出す。(日森委員「それは交付金ですね」と呼ぶ)はい、交付金ということにいたしました。ところで、決して保険会社に補助するわけではなくて、ユーザーの水準を下げるために使った分の立てかえをしていただいている、それを国から交付金という形でもって払う、こういうやり方をしたいと思っております。

○日森委員 時間もだんだん迫ってきますので、次の問題に移りたいと思います。被害者対策の強化について幾つかお尋ねをしたいと思っております。

例えば、先ほどお話しが出ましたけれども、高度機能障害者の在宅介護料、これは、重度障害者を自宅で介護している家族に運用益から支給をされる。介護料というのは一日当たり二千二百五十円だそうです。介護されている方は、御存じのとおり、二十四時間休み暇もなく、精神的にもくたくたになって介護をされる、その介護料が一日二千二百五十円。これはヘルパーでいうと、たった二時間分のヘルパー代にしかない、こういう問題もあります。

これは一例ですけども、これから事故の中で高度障害というのはふえてくると思いますし、それから脳の障害なんかも当然出てくるわけで、そこに被害者保護の目をきちんとかけていくということが重要な課題になっている。にもかかわらず、こういう実態でしかないわけですね。

例えば、介護保険でいえば、最重度の場合は月額三十五万円のサービスが受けられる。この落差というのは非常に大きいわけで、これは吉田先生も御指摘になりましたけれども、こういうことを改善していくということが大変重要になっていると思うんです。

そういう意味で幾つかお尋ねをしたいと思うんですが、一つは、どのような施策を検討しているのか、また、今申し上げたとおり、特に重度の後遺障害の方々の救済対策について具体的にどのような対策を進められようとしているのか、まずこれをお聞きしたいと思います。

○高橋政府参考人 お答えいたします。

先生御指摘のとおり、交通事故による重度後遺障害の方々が二十十年間大変ふえていて、二倍になっているというところでございます。重度後遺障害者対策に重点を置いた被害者対策が求められているというふうに思っております。

このため、これを重点に取り組んでまいっているわけでありますが、具体的には、常時介護及び随時介護を要する重度後遺障害者に対する介護料の支給範囲を拡大する。従来八百人くらいの対象、いわゆる植物人間の方だけだったものを、常時介護あるいは随時介護が必要なる被害者の方々に拡大することによって約六千名に拡大するということを今年度から取り組まさせていただきます。

それから、療養センターにおきます介護病床の新設であります。それから、在宅介護の方々はお疲れでございまして、少しでもそのお気持ちにこたえるということで、短期入院の制度、そのための協力病院の制度といったようなものを創設いたしますなどいたしまして対策に取り組んでいるところでございます。

○日森委員 確かに前進はされているのでしようけれども、例えば短期入所なども、実際には付き添いがなければだめだみたいな話で、介護する人が休めないとか、そんな実態も今あるようです。

ですから、先ほど申し上げたように、介護給付、介護する家族に対する運用益からの給付なども少し見直しをしていただいて、在宅で頑張っている、在宅で例えば介護をしているけれども、お金だけでもちろん判断できる問題ではないのですが、そのお金で逆に民間のヘルパーさんを雇ったというところも可能になるような、その程度の厚い給付水準みたいなことを見直していただきたいというふうに思います。それはちょっとお願いで、ぜひこれからの改善の目標という課題にしていきたいと思います。

それから二番目に、情報公開が義務づけられました。確かに前進と言っていると思うのですが、これまでの被害者の中で、この情報開示がなかったためにいろいろ見過ごされてきた、いわば損をしたような事案もたくさんあるのではないかとこのように思うのです。

これからは、情報開示がされて被害者も一定の情報をとれるし、それなりの判断基準を持つことができることになってくると思うのですが、これまで開示がされなかったために見過ごされてきた被害者の方々、この方々についてはどういう対応をされていくのか、お聞きをしたいと思っております。

○高橋政府参考人 お答えいたします。

先生御指摘のとおり、これまで情報提供の仕組みがなかったことによりまして、事実認定等が適切でなかった事案について過少払いがわからなかったというような事案がなかったとは言えないということだと思っております。

しかし、私どもも、この過少払い問題につきましては、政府再保険制度の中で再保険金の支払いを通じて是正してまいったところでございます。今回の法律案におきましては、被害者に対する

情報提供の仕組みがございまして、被害者保護の充実のための措置を盛り込んでおるといふふうに思っております。今後は、このような問題は相次改善されるものというふうな考えであります。

○日森委員 これからはそうなんですけれども、例えば随分不満があったけれどもよくわからなくて泣き寝入りをしてしまったと思われる方、そういう方についても、情報を提供してくれと言えれば情報が開示されるのでしょうか。そうすれば、自分の今まで思ってきた不満や不信というのは払拭されるかもしれないし、あるいは誤った保険給付を受けていたとかいうことがわかると思うのです。

これからはそうなんですけれども、これまでの問題についてはそういうことはお考えにならないのでしょうか。

○高橋政府参考人 被害者の方に対する情報提供については、今御審議いただいている法案で初めてつくった制度でございまして、将来に向けたものではございまして、したがって、適宜適用というようなことを考えることはちょっとできないのですけれども、しかし、事実上の問題として、そういったような問題が起きた場合には、前向きに受けとめていくというふうなように思っております。

○日森委員 ちょっと時間が押してきましたので幾つか省きますが、いわゆる払い滞りについて若干お聞きをしたいと思うのです。

これはさまざまなお話があったと思うのですが、追加払いしたケースが、過去十年間で三千八百十二件、総額五十七億四千三百八十三万円です。追加払いしたケースが最も多かったのは九二年度の六百四十一件、十億四千万円。その後若干減りましたけれども、九八年にはまたふえて、二百六十九件、五億八千万円。これだけの追加払いということが明らかになっています。これだけ見ていると、どうも会社の方の払い滞りというのが明らかにあるのではないのかというふうに判断せざるを得ないと思うのです。

この辺のことを踏まえて幾つかお聞きをしたいと思うのですが、払い滞りということが今言ったような数字で随分明らかだと思っております。これをどういうふうな政府としては受けとめておられるのか。また、我々の側からいうと、どうも会社の方で保険金の見積もりを低く抑えてきたという傾向があるのではないかとこのように思っているのですが、その要因について、お考えがあればお聞きしたいと思います。

○高橋政府参考人 お答えいたします。

自賠責につきましては、任意保険と異なりまして、国が定める支払い基準に従った支払いがされてきたというふうに思っております。一部を除きまして、大多数の事案については適正に支払われてきたというふうに思っております。

しかし一方で、一部の事案に、調査不足でありますとか支払い基準の適用の誤りとかいうことで不適切な支払いが見られるということがあったのも事実でございまして。そのようなことが原因で過少払いが生じたということではないかと思っております。

今後はそういうことがないような仕組みを今回御提案させていただいているというふうに思っています。

○日森委員 数字上だけではなくて、例えば裁判の場などでも、マスコミで報道されていることを取り上げますと、弁護士が代理人になったら保険の給付が倍になったなんていう例は一つや二つじゃないというふうな聞いていますし、それから、思いあぐねて裁判にまで持っていくたら示談額が当初提示額の七倍になったなんていう事例がごろごろあるわけですね。これを見ていると、どうも会社の方の払い滞りというのは明らかにあつた、こう言わざるを得ないのです。

これについては今お話を伺いましたので結構なんですけれども、今度、支払い基準について法律で定めましてということになりましたけれども、これもでも支払い基準があつて、しかも、ちゃんと国が

チェックをして追加払いをさせてきた。今度は法
律化されることによって、ではどれだけ適正化が
進むのかということについて、どの程度効果があ
るのかよくわからないのです。それについてお聞
きしたいと思います。

○高橋政府参考人 お答えいたします。

支払い基準は再保険制度のもとで機能を果たし
てきたというふうに思っております。したがって、
この支払い基準の機能を再保険廃止後も明確に
するということ、これを法定化するということふ
うにいたしました。しかも、これを保険会社に遵
守義務を課すということにいたしましたわけでご
います。

加えまして、支払い基準に違反する支払いにつ
きましては、保険会社に対して指示あるいは場合
によっては命令といったことをできるようになり
ましたので、この措置によって被害者保護を図
ってまいりたい、こう思っているところでござい
ます。

○日森委員 ちょっと勉強不足で申しわけないの
ですが、そのチェックはどこでやられるのです
か、支払い基準に沿っているかどうか。

○高橋政府参考人 お答えいたします。

まず、基準を明示しまして遵守義務を課してお
りますので、国の方では、死亡とか重要な事案に
つきましては当然届け出がございますから、そこ
でチェックが出来ます。それ以外の場合は、被害
者の方が、これは支払い基準に合っていないん
じゃないかと思えば私どもの方に届け出ていただ
ける、そういう制度になっております。

○日森委員 特定事案以外は保険会社と被害者の
間でやりなさいということでは進んでいくこと
になるんじゃないかというふうに思っております
んですが、それはいいです。

ちょっと関連して、保険会社が支払い基準に
従って保険金を支払う遵守義務があるということ
になって、それに違反すれば命令したりするこ
とができるということになるわけですが、これも、
具体的に、例えば死亡事故とかを含めた特定事案

以外のことにでもきちんとそれが担保できる、そ
ういうことはどういう方法で政府はやられようと
しているのか、それとも、保険会社のいわば善意
に、善意というか保険会社の裁量にお任せしてお
くのか、ちょっとお聞かせいただけますか。

○高橋政府参考人 お答えいたします。

一つは、先ほど申しましたように、支払い基準
に合っていないという場合には、被害者の方々が
これを私どもの方に届け出ていただく制度がござ
います。それ以外にも、今回、紛争処理機関と
いうのを設けておりますので、保険会社の支払い
等について、言うならば不満とか納得いかな
い部分があればこの制度を活用していただけたら
いいことになります。

○日森委員 被害者の方にも情報が開示される
し、基準についても徹底して明らかにしていくと
いう宣伝も含めてやっていただきたいと思ってい
ます。

時間がなくなりましたので、飛ばします。紛争
処理機関についてちょっとお伺いをしたいと思
います。

紛争処理機関の全体像というのは今の段階では
余り明確になっていないんですが、先ほど来お話
が出てくるように、自算会が九八年以降随分改善
をしてきて、それなりに、例えば再審査制度を入
れるとか工学的な専門家を連れて調査をしてい
くとかいうことで改善してきました。この自算会と
紛争処理機関の関係についてどういうふうにお考
えなのかというところが一点なんです。

というのは、自算会そのものは全部損保会社が
お金を出す、先ほどのお話で費用も全部損保が出
すというふうになってきたわけですが、紛争処理
機関はあくまでも公平性、中立性というのが担保
されなければいけないし、そういう意味では、ひ
もつきでない機関として設置をされていく必要が
あるというふうに思っております。

実は、きのうの参考人の質疑で私質問したんで
すが、損保協会の荒木専務理事ですか、この機関
に対するかわり方としては、例えば財政的な支

援をしたりということもできる限りやっていき
たい。私の方は、金出しても口出すという話は
したんですが、そう考えていくと、紛争処理機関
の中立性、公平性というのはどう担保されてい
くのか。財政面について国としてどれだけ保障し
ていくのか。

それから、ちょっと時間がないので一遍に聞い
ちやいます。体制についてどうされていくのか
ということについてお答えいただきたいと思っ
ています。

体制というのは、例えば保険金の支払いと保険
金の額に対する不満、これだけを処理するとかい
うことだけじゃない。実は、事故をめぐっても、
この間の審査会の報告書の中にもありましたけれ
ども、これは自算会なんです。自算会自身も、
現場に行つて事故の調査をする、的確に事故の原
因を把握するとか、事故の現場について正しく把
握をするとか、そういう仕事をしないと実際の算
定ができないんじゃないかというふうな報告があ
りました。こういうことまで含めて紛争処理機関
がやっていくような体制をつくっていくのかどう
なのか。

大変重要な問題だと思っております。それに
ついてちょっと、一括で申しわけないんですが、
お答えいただきたいと思えます。

○泉副大臣 今回新たに設けさせていただきます
紛争処理機関というものは、御指摘のように、公
正中立でなければならぬというところは当然で
ございまして、そのことに意を尽くして、この機関
のあり方について規定をさせていただいておると
ころでございまして。

国土交通省としましては、一定の関与を行って
いくことは、被害者の方々の特に御要望が強か
った点でございますので、当然やっていく考え方で
ございまして。金銭的な面で、財政的な面でどう
するかというのは、関与のあり方を踏まえて、これ
からももう少し時間をかけていただきたいというこ
とでございまして。

は、実際、紛争処理機関が、弁護士、医師ある
いは学識経験者という方々を想定して今考えてお
るわけでございます。一つ一つに現場対応ができ
ることは実態上は難しいんじゃないかと私は思
います。ですから、基本的には、被害者の方ある
いは損保会社等の方々の御意見を徴していくとい
うことを中心に判定をしていただくことにならざる
を得ない。特別の場合にはもちろん現場に出かけ
ていただくこともあるかと思いますが、そうした
ことで公正な判断をしていただきたいと思ってい
るところでございます。

○日森委員 まだ漠とした中身でよく理解できな
いんですが、例えば外国の例でいいます
と、裁判外の紛争処理制度、ADRと言うそう
なんですが、これはもう中立性、公平性、これが大
原則になっているということなんです。これは、
被害者それから保険会社双方からの影響を完全に
排除したシステムとして存在している。

そうでなければ、外から見ても、自算会につ
いてはどうも色眼鏡で見られちゃって困るという
話を大臣されましたけれども、形の上でもそう
いうことが絶対にならないような、そういうADRと
いうのが一般的で、そこが第三者的に全く独立して
裁定していくんだという制度になっているんです
ね。ですから、ぜひそれに遜色のないような機関
としてこの紛争処理機関を設置していただきたい
と思っております。

ちょっと副大臣のお話を聞きますと、どうも、
お金もかかるだろう、人も相当必要になるから、
これは損保会社からもそれぞれ応分の負担をいた
だかないと難しいかもしれないというふうなニュ
アンスとも聞き取れますし、それから、ある意味
では、損保会社の人がその機関に入ってきたり
いうこともあり得るんじゃないのかという心配も
しているんです。

そうすると、やはり、これは自算会ほどじゃな
いにしても、そんなに変わらないんじゃないか、
本当に公平に判断してくれるんだらうかという疑
問が出てくるのは当然だと思えますから、改めて

それについて、決意で結構ですからお聞かせいた
だきたいと思ひます。

○泉副大臣 先ほど御答弁申し上げましたことに
誤解があつてはならないと思ひますのでもう一度
申し上げます、ADR、先生引用していただき
ました、これに何ら遜色のない中立公正な紛争
処理機関にいたしたいと思つております。まして
や保険会社の人がこのメンバーに加わるというこ
とは、全く予定をいたしておりません。

先ほど申し上げましたのは、事実を保険会社の
立場として報告してもらつたという様なことはや
らせていただきた、また必要だと思ひますけれ
ども、メンバーに加わることは予定してないとい
うことで、御理解を賜りたいと思ひます。

○日森委員 私どもは、この法案は大変問題点を
抱えている法案だと思ひます。持っています。し
かし、これまでの歴史と現在の流れの中でこうい
う改革をしていくということであれば、それはや
むを得ないだろうという判断もしているのです。

しかし、きょう私が発言した中身は、それぞれ
の委員さんが発言した中身というのは、本当に被
害者にとって、政府の再保険制度がなくなつたに
しても、被害者を保護していく、被害者救済の制
度なんだという基本を逸脱しないように、さらに
被害者救済の政策が前進するような運用をこれか
らも図っていただいて、二本立てという制度を堅
持して進んでいただきたいということを最後に申
し上げて、ちょっと早いですが、質問を終わりたい
と思ひます。ありがとうございます。

○赤松委員 保坂展人君。

○保坂委員 社会民主党の保坂展人です。

ただいまの日森議員のこの法案についての質問
に関連をして、私は、一つの交通事故について、
生命の尊厳、これをどう考えるかということを実
問させていただきたいと思ひます。

今、委員席に新聞記事をこれからお配りいた
だきたいと思ひますけれども、実は、二年前の九月
二十日に、旧運輸省の航海訓練所の初の女性航海
士だった藤原裕子さんという三十二歳の女性

が、異様な改造をしたRV車に追突をされて、そ
して痛ましくも亡くなるという事故が起きたので
す。

実は、私、昨年八月四日に法務委員会での問
題を取り上げまして、このRV車が、実は、これ
は捜査関係者もびっくりしたのですが、車検が
通つちゃう、現在、何の問題点もなくこれが通つ
てしまふということをしたのだとした。そして、同
時に、亡くなつた藤原さんの上司であつた当時の
航海訓練所の次長の安本さんにおいでいただいた
て、藤原さんがどういう方だったのかということ
を御紹介いただきました。

ちよつと、かいつまんで。

政府参考人として来ていただきましたけれども
も、安本さんは、藤原さんは平成元年九月に航海
訓練所に初の女性航海士として入所されました、
練習船青雲丸を初め各船に歴乗されて、平成十年
の十月、海王丸の二等航海士として乗船勤務にな
りました、そして九月の二十日、二年前ですが、
同船から自宅に帰る途中に不慮の事故に遭遇され
た、藤原さんは航海訓練所助教授に昇任されて、
彼女の今後の活躍を、航海訓練所職員のみならず、
同窓生全員が期待しているところでありまし
た、また彼女は、夢は帆船のキャプテンになるこ
とだと言つていて、ニューヨークなどで開催され
る帆船フェスティバルに海王丸で参加することを
楽しみにしておりましたという証言を痛切にして
いただきました。

そこで、まず国土交通省に伺いたいのです。

このときもたしました。こうしたRV車が車
検を楽々とパスしてしまふ。それが考えても藤原
さんの事故は——新聞記事に写真がありますよ
ね、お父さんが立っておられます。このお父さん
も運転席から見えます。ましてやオートバイは
全く見えない死角の状態に入り込んで、二十メー
トルずつと押されて、そして亡くなる。こういう
ことを放置してはいかぬのじゃないかということ
をたしました、これは具体的にどのようによに改
善の措置が図られているのか、明快にお答えいた

だきたいと思ひます。

○高橋政府参考人 お答えいたします。

保坂先生から、この点については重ねて御質問
をいただいていると承知しております。

一昨年九月に発生しました車高を上げた改造車
による死亡事故や、あるいはRV車系、レジャー
ビークル系の車におきまして非常に死角がある
ということ、幼児が巻き込まれて死ぬといったよ
うな事故もござります。大変痛ましい事故が起
きているというふうには承知しております。

私どもとしては、その防止に必要な運転視
界を確保するということが大事だと思ひまして、
そのための基準を設ける必要があろうかと思ひま
して、昨年来検討を進めてまいつたところでござ
います。まだ基準案は検討中の段階ではございま
すが、改造車やRV車を含むいわゆる車高が高
い、車の高さが高い車両につきまして、運転者が
車両の付近にいる幼児を容易に確認できる視界を
確保できる、そういう方向で検討していきたい
と思つております。

例えば、具体的に申し上げますと、車両の直前
とか左側の直前に、幼児を模したような、高さ一
メートル、直径三十センチメートルぐらいの円柱
を置いて、それを視認できるかどうかというよう
なことが要件としてできるかどうかといったよう
なことを検討しようかと思つております。

しかし、国土交通省といたしましては、今検討
中でございますけれども、この検討結果をまとめ
まして、またパブリックコメントもいたさなきや
いけないと思つております。その結果を踏まえま
して、できるだけ早く運転視界基準を定めたいと
いうふうには考えております。

これにより、安全な運転視界が得られない危険
な改造車やRV車を自動車検査において排除して
いくというふうにはしていきたいと思つておりま
す。

○保坂委員 副大臣、どうでしょう、今国土交通
省から答弁があつたわけですが、この車、
今いろいろなふうに関心するんですけれども、例え

ばミラーをつければ視界が確保されるかもしれな
いですね。こういう異常な形状の車で、今、ミ
ラーも義務づけられていないんです、要する
に、この下を見るミラー。

そもそも、こういう車そのものの改造が車検を
パスしてしまうところ、根本的な問題点があ
るのじゃないか。これは目黒通りの紀ノ国屋前
です。都心を、交通過密の中でこういう車が
楽々と車検をパスして走る。

この状況そのもの、どうでしょう、率直に
御感想でも一言いただきたいのです。いかがで
しょうか。

○属国務大臣 私も今これを拝見しまして、補助
ミラーは義務づけかというふうに関心しましたら、
まだ義務づけではない。私、この間も、車が
通つて、見ていまして、少なくとも、前に、ライ
トのところに補助ミラーというのをつけているの
がありました。これは自主なんだそうです。

ですから、今後、今保坂先生がおっしゃいま
したように、道路運送車両の保安基準、この中に、
少なくとも補助ミラーをつけることぐらいは義務
づけるというふうに関心していきたくて、歩いて
思うし、とにかく、町を歩いたりして、いま
なくても、私は車に乗つたり歩いたりしていま
すけれども、こういう改造車が多過ぎるのです
ね。今、改造することが、すこしお金をかけて改
造して、これが格好いいという世の中でございま
すので、改造するのは規制できませんけれども、
みんな基準に合つていなければいけませんけれども、
それを最小限にとどめる、補助ミラーをこの基準
の中に義務化するということも、少なくとも最低
限は私は改正していくべきであらうという感想を
持っています。なるべく早くしたいと思つていま
す。

○保坂委員 補助ミラーはもちろんなんですけれ
ども、どうでしょう、タイヤがこんなに異常にで
かい。そして、これは補助ミラーだけで対応する
ものではないと思ふんですね。そもそも車としての
目的、交通安全のためにも、こういう車両その

ものの基準を見直すべきじゃないですか。パブリックコメントを今後出されるというときに、ミラーをつけるかどうかの話だけに終わらせないでほしいと思うんですね。国土交通省の方から。

○高橋政府参考人 車高の問題についてでございませうけれども、今、車高の問題に関しては、補助ミラーでもって視界を確保するという方向での基準がでないか、こういうように思っておりますが、いろいろとパブリックコメント、御意見あろうと思ひますので、そういった意見を踏まえながら基準化に取り組んでまいりたいと思ひます。

○保坂委員 大変残念な答弁なんです、ちょっと進めたいと思ひます。

今日は、車の問題だけでなく遺体の尊厳の問題についてちょっと伺いたいで、警察の方にも、厚生労働省の方にも来ていただいております。

これは警察の方に伺ひますが、藤原さんの事故はいつ起きたのか、何時何分ごろに起きて、そして彼女が亡くなったことを確認したのはどの時刻だったか。藤原さんの事故は何時何分に起きて、亡くなったのを確認したのは何時ごろだったか、その間どのぐらい開きがあったか。警察の方、お願いいたします。

○坂東政府参考人 委員お尋ねの件は、平成十一年の九月二十日の警視庁の玉川警察署管内で起きた事故の件かと思ひますが、この事故発生は同日の十九時五十八分ごろということでございます。それから、私も警察サイドで死亡を確認いたしましたのが二十時二十七分ごろということでございます。

○保坂委員 では、さらに警察の方に伺ひますが、その二十時二十七分ごろ、どこでどなたが死亡を確認されたんでしょうか。

○坂東政府参考人 事故発生時の被害者の方を救急車で病院の方に搬送したということのようでございますので、それに警察官も、同乗かどうかはちょっと確認しておりませんけれども、ついでにいておりまして、それで救急病院のお医者さん

が死亡を確認したということで、その旨を同行している警察官が報告を受けて確認したということでございます。

○保坂委員 念のため、その病院というのは小倉病院で間違いありませんか、警察の方。

○坂東政府参考人 委員御指摘の病院でございませう。

○保坂委員 これは命の問題で、結局、亡くなった方はもうしゃべれないわけですね。この委員会でも何回も語られました。これは改造の問題とはまた別で、自分の娘がどこで死亡を確認されたかを当然遺族の御両親は知りたいわけですね。警察の方、どうも教えてくださらなかった。そうすると、保険の支払いでも困るんですね、どこで死亡を確認したと。それで、保険会社が全部つぶさに病院に電話をしたんです。この小倉病院にも電話したんだ。そうしたら、そういう人は来ていません、該当者はいませんと言って、みんないないことになっている。いないんです。ところが、今言われたように、警察の方と救急隊は行っているんですね。

どうも話をいろいろ聞いてみると、その病院には受け入れずに、救急車の中に乗り込んで、あ、この方は亡くなっていますねと言って医者の方が確認した。しかし、病院は正式に受け入れていないのでカルテは残らない。正式な診療行為というふうにはこれは言えるんですか。

厚生労働省の方に来ていただいておりますので、これはどういう行為なんだ。法的根拠はあるんですか。救急車の中に乗り込んだお医者さんはどういう行為なんですか。生死の判別というのは、医者としての、一番厳密な、最も高度な判断でしょう。カルテが残らないというのはどういうことですか。

○伊藤政府参考人 まず、カルテにつきましても、医師がみずから診療している患者さんの記録として医師法に基づき作成するものでございまして、これにつきましては、法律上保存の義務も課されているわけでございます。

そこで、医師法によりまして、既に死んだ方を診る場合につきましては死体検案というふうな言葉を使っております。死亡診断書につきましてもは診察中の患者さんが死亡した場合に交付するということでございます。それ以外の患者さんにつきましても、死体検案書というものを交付することになっております。

したがいまして、この患者さんにつきましてもは、病院到着前に救急車の中で死亡が確認されているわけでございますから医療行為の対象にならないという考え方でございまして、当然カルテの作成の義務も生じないという考え方になるわけでございます。

○保坂委員 でたまためじゃないですか、そういう答弁は。

警察の方に伺ひます。どうですか、救急車に乗って病院へ行ったんですよ。それでお医者さんが乗り込んだ。今聞くと、カルテ作成義務はないと。

それで、保険会社から、認定しなきゃいけないですからね、死亡時刻はいつだ。実際に、その後、遺体が警察の方に運ばれましたよね。そして、東京都の監察医制度があつて、監察医の方が間に合わなくて、翌日夕方三時ぐらいでしよう、監察医の方がその遺体に向き合つたのは、だから、法的には、事故捜査の手続からいえば、この方、藤原さんが亡くなったのが確認されたのはこの事故から十八時間とか十九時間たつてからじゃないですか。この点、いかがですか。

○坂東政府参考人 私も捜査当局の方で死体検案書というものをちようだいしたのは、翌日の午後二時過ぎということでございます。

○保坂委員 では、厚生労働省に聞きます。つまり、カルテ作成義務はないわけですかね。そうすると、この救急車に乗り込んだお医者さんのやつた行為というのは、医師法に基づくどういう行為に当たるんですか。それで、死体検案書をつくらなければいけません。結局、亡くなったかどうかを警察はそれで判断しているわけですか。

そして、そういうことが放置されてきていることについて、一番問題は、保険会社がそれこそ照会をしても、そんな人は来ていませんと言つてうそじゃないですか。虚偽の応答をするということ自体許されるんですか。命の尊厳にかかわる問題ですよ。

○伊藤政府参考人 本件の場合の具体的な事実関係につきましては私どもは調査しておりませんが、仮に病院到着前に亡くなりになった患者さんをその病院の医師が診ている場合には、死体検案書を作成するということになるわけでございます。

○保坂委員 では、警察の方にもう一回伺ひます。

もう、さんざん国会でたくさん議論があつて、これは警察も法務省も、交通事故の問題を被害者あるいは被害者の遺族の側に立つても一回見直そう、こういう議論をしてきていますよね。

そこで、警察の方は御両親に対してこの病院が教えていないのですよね。どうして教えなかったのですか。

○坂東政府参考人 私も警察におきましても、被害者対策というものを積極的に推進しているところでございます。交通安全警察におきましても、交通事故に遭われた被害者の方々の心情にも十分に配慮したような形の被害者対策を実施しているところでございます。

そこで、委員からいろいろとこういった交通事故に絡みます被害者対策の御指摘を受けているところでございますので、警察庁といたしまして、各都道府県警察に對しまして、交通死亡事故御遺族に対する早期連絡とか、あるいは御遺族と御遺体の早期対面、さらには御遺体の早期引き渡し等につきましても、全国会議等を通じて重ねて指示をしているところでございます。

○保坂委員 今の答弁はこの一連の質問を受けとめていただいたということで大変評価できるのですけれども、ただ、實際上、この藤原さんのケ-

平成十三年六月六日

スでいえば、御両親はついに警察からも、どの病院でうちの娘が死亡を確認されたのかということを知られなかったのです。検事さんから教えてもらった。そこでようやくわかった。そして、今の厚生労働省の答弁も、カルテもつくらなくていいし、これは適法なのだということですね。でも。

これは、扇大臣にもう一度伺います。

交通事故の場合、亡くなった側というのは本当に何の証言もできないのです。結局、こういう事故でも、やはりオートバイに乗っていた娘さんの方が過失が重いのではないかという相手側の主張があるようです。六、四でオートバイに乗っていた方の方が悪い、こういう主張が出てくるわけです。だって、証拠がないのですから。少なくとも病院に運ばれて、そして解剖しないまでも、CTスキャンで見たり、レントゲンを撮ってどこを骨折していたか調べたりとか、そういうことがされれば、まだ遺族としては、こういう打撃を受けてこうやって亡くなったと主張できるわけです。

今お話を聞いておわかりのように、結局、亡くなった途端に捜査上は一つの証拠になつてしまふ。そして、病院は、もう死んでいるのだから扱

われない。こういうことで、この場合はいろいろな不備が重なって二十時間程度警察に置かれてしまったわけですから。こういうことについて、扇大臣、ぜひ改善を求めていただきたいと思うのです。これは国務大臣としてぜひ問題意識を持っていただきたいと思います。いかがでしょう。

○**屬國務大臣** 私、今、事例と、それからかつて委員会で細かい御質問があったというデータを存じませんので、そのことに対してここをどうすればいいということを今私は軽々に言えませんけれども。

少なくとも、これは旧連輸省の囑望された女性であるということで、身びいきをするわけではありませぬけれども、こういう貴重な人材が犠牲になったというところに顧みて、今後私たちがどう対処すべきか、この死者を、ただ死者として葬るの

ではなく、今後の交通安全のあり方の一助にして、そして私たちは、貴重な体験として、彼女の死をむだにしないように、今後の安全対策に資するために検討させていただきたいと思います。

○保坂委員　もう亡くなった命は戻らないのですね。だから、遺族の方が思われるのは、せめて娘の犠牲の後に、違法ではないのですから、適法改造なのですから、これが放置されて、何も変わらない、これだけはやるせないという思いをいろいろ訴えられてきた。その思いを今大臣に受けとめていただいたというふうに思います。

そこで、警察の方に、さらにちよっと確認的な質問になりますけれども、両親が遺体になかなか対面できなかったですね、早く会わせてあげてほしいのか。前回、といつても去年ですが、そのときの警察の答弁では、運転免許証でわかった、ヘルメットを両親に見せて確認してもらったとかだったのですが、十一時半に会わせられたというふうに何回も言われているですね。これは事実とは違っていたということだと思ふのですよ、翌日一時過ぎだったと思ふので。その点ちよっと確認をしたいと思ふので、正確なところを御答弁願いたいと思います。

○坂東政府参考人 委員御指摘のように、別の委員会で御質問がありましたときに、御遺族の方と御遺体の対面時間のお尋ねがございまして、事故発生当日の二十三時三十分ごろというような形でお答えをさせていただきましたが、その後改めて警視庁で再調査をいたしました結果、委員御指摘のように、翌日の午前一時ごろであった、このように警視庁から報告を受けております。

○保坂委員 再び警察の方に伺います。

やはり交通事故については、現場で処理をされる、事に当たる警察官の方は、大変な仕事だと思ふのです。そして、数が大変に多い。そういう中で、遺族の側からやはりその真相をよく知りたいという声も高まってきた。ますますそういう意味で、最初の捜査、それから事実確認、いろいろな万全を尽くしてもなお至らないところも、それは出

てくると思います。

そこで、先ほど大臣にも伺った点なのですが、結局、亡くなった方の遺体を司法解剖するかどうかという視点だけで扱っている。解剖しなくていいということであれば、もうこの場合何にも残っていないのです。恐らく写真しか残っていないでしょう。例えば、レントゲンもないし、出血状況のチェックも全くできていないわけです。そういうことで、結果として、これが民事訴訟などになっただけで、物証がないわけですから、もう亡くなった方はいないわけですから、まだ、けがをしていても、けがを押してその証言に立てばその事実は明らかになります。

警察の方で、遺体の損傷状況やあらゆるデータ
を遺族の側あるいは被害者の側に立ってもっと確
保する。これは警察だけではできないと思いま
す。厚生労働省、医療現場ともしっかり連携を
とって、そういうふうになぜ仕事を運んでいただ
きたい。いかがでしょうか。

○坂東政府参考人 私ども警察におきましても当然ながら、交通事故が発生した場合におきましては緻密な捜査を行っているところでございますが、特に、今回の事故のように、一方の当事者が亡くなられたり、あるいは重体等のために事情聴取ができないような事故とか、あるいは当事者の言い分が食い違ったりする事故につきましては、両当事者の責任の軽重を公平に見きわめる必要があるために、事故捜査指導官という、交通事故に關しての知識なり知見を非常に豊富に持っている、そういった指導官による実地指導を行う等して、適正な捜査に努めているところでございます。

こういったことも含めまして、いずれにいたしましても、被害者対策にも、十分に被害者の御心情も酌んだ上での対策を講じていきたい、このように考えております。

○保坂委員 それでは、泉副大臣に伺います。
 どういうケースだったかということはもう十分
 おわかりだと思ふですね。この車両改造の問題

一点ですね。今、国土交通省の観点は、ミラーです、補助ミラー。これで視界を確保する。

どうですか、こういう車で、小さい子供や孫が道路で遊んでいますよ、三輪車が走っているかもしれない、視界はないですね、これは。補助ミラーということで本当に対応できるんだろうか。自動車というものが、利便性はある、それからレジャーとしての楽しみもあります。しかし、それは、少なくともお互いの命を守るというところでぎりぎり整備されていかなければいけないわけで、この車両改造の問題について、ミラーだけでいいのかどうかという見解を伺いたいんですね。やはりこゝは政治主導で、指導性を發揮していただきたい。

○泉副大臣 先ほど政府参考人がお答えをいたしましたように、保安基準の見直しを進めておる最中であり、またパブリックコメントによってよりよいものにしていくという努力をしていくことは当然だと思います。

ただこの写真を見せていただきますと、こういう車両が、子供が遊び、老人の方がいらっしやるような市街地をなぜ走らなきゃならないか、こんなものがどうして必要なのか、そういう感じを私はこの写真から受けました。ですから、特定の目的でどうしても必要であるということであれば、保安基準としては合格させても、何か目的を限定したところで走行するというようなことであれば、私はそれは許されることだと思えますけれども、この事故の事実関係あるいは背後はよくわかりませんが、私としては、こういう車両改造については、安全という観点から、さらに厳しい基準が必要かなと思って先生の質疑を聞かせていただいた次第でございます。

○保坂委員 別の委員会ですが、八月にこの問題を取り上げさせていただいて以来、国土交通省の方でも検討作業が始まっていると思うんです。しかし、扇大臣が言われたように、この亡くなった方は女性初の航海士で、雑誌とか何かに紹介されているんですね。本当に将来楽しみだったと、

本当に言葉を詰まらせながら証言してくれましたよ、その上司であつた方が。

そういうとうとい犠牲があつて、しかし、役所の方ではまだ執着しておられるのはミラーで、そのものが、泉副大臣が今おっしゃったように、どうしてこれが市街地でこれほど感じる。これは、捜査関係者はみんな直観したそうですよ、これは違法だ、これは違法改造だ。調べたら合法だったんですね。これは警察の方も検察の方もそう思ったそうです。

だから、少なくとも命を守るという観点で、国土交通省の方も、これは厳しく、今これは現在進行形ですね。ぜひその点はミラーだけにとどめないでいただきたいということを強く要望して、私の質問を終えたいと思います。ありがとうございます。

○赤松委員長 午後一時三十分から委員会を再開することとし、この際、休憩いたします。

午後零時三十分休憩

午後一時三十分開議

○赤松委員長 休憩前に引き続き会議を開きます。

質疑を続行いたします。瀬古由起子君。

○瀬古委員 日本共産党の瀬古由起子でございます。

自賠責法の関連で質問させていただきます。まず第一に質問いたしますが、過去十年間の交通事故の死者の推移はどのようになっているのでしょうか。

○江崎政府参考人 過去十年間で見ますと、まず交通事故の発生状況でございますが、二十四時間死者数で見ると、それでまいりますと、十年前、平成三年が一万一千五百人、これが、直近の平成十二年でございますが、九千六十六人というところで、二千三十九人減少しております。パーセントでまいりますと一八・四％の減少ということでございます。

片や、交通事故の発生件数も御参考までに申し上げますと、平成三年の六十六万二千三百八十八件に對しまして、平成十二年には九十三万一千九百三十四件。二十六万九千五百四十六件、比率にいたしまして四〇・七％増加をしております。

○瀬古委員 死亡者が少なくなるということは好ましいことなんですけれども、しかし、なおかつ九千人の死亡者がいるという点でも大変重要ですし、また、今言われたように、全体では事故が四〇％強ふえている。負傷者がいいまでも、かなりふえております。

なぜこういう状態になっているのかということ、警察を初め国土交通省としては、どのような分析、そして被害防止の対策を今まで講じられたんでしょうか、お伺いします。

○坂東政府参考人 お答えいたします。

昨今の事故の発生状況につきましては、今ほど内閣府の方から御答弁したとおりでございますが、事故が多発している原因についていかにいうお尋ねでございますけれども、事故発生原因というものは、やはりいろいろな要素が複合的に絡み合っているのではないかとこのように感じているところでございます。

そこで、私も警察庁といたしましては、こういった増加傾向にある事故というものを抑止するために、悪質、危険性あるいは迷惑性の高い違反行為に重点を志向した交通指導取り締まり、あるいは幼児から高齢者までを対象とした段階的、体系的な交通安全教育、さらには交通安全施設等の計画的な整備等、各種の交通安全対策に、関係省庁あるいは関係団体、さらには地方公共団体とも連携を図りながら、積極的に取り組んでいるところでございます。

○瀬古委員 事故をなくすために、どうやったら事故をなくせるのかということのやはり検討が必要で、一つ一つの具体案が必要になってくると思うんです。

そこでお伺いしますけれども、信号機のある交差点で、横断歩道横断中または横断歩道付近を横

断中に右左折車両にはねられた歩行者の死傷者数の推移はどうなっているでしょうか。

○坂東政府参考人 交通信号機のあるところで歩行者が被害に遭った死傷者数の推移でございますが、平成二年の数字で約七千三百人弱でございますが、昨年の数字でございますと一万一千人から二千人程度ではないかと思ひます。済みません、詳細な資料を持ち合わせておりませんので。

○瀬古委員 この十年間で、右左折車両による死傷者の数が大体一・五倍ぐらいふえております。右左折車両の事故という問題は、信号が歩行者にとつても車にとつても青だという場合に歩行者と車がぶつかる、こういうケースであるわけですから、これは明確にかなり事故数が多いわけですね。そうすると、これについてどうするかという検討が当然必要で、今までのその対策がどのようにとられてきたのかということは当然あったと思うんです。

私は、大体、こういう交通事故を防ぐためには、やはり歩行者が青信号で通行中は右左折車が横切ることがないような歩車分離式信号、こういうものに切りかえていく必要があるというふうに思ふんですが、これは具体的にどのよう検討され、現在どのように進行しているんでしょうか。

○坂東政府参考人 委員御指摘の歩行者と車両の通行を時間的に分離する、いわゆる歩車分離運用の信号というものは、交通の円滑という観点に配慮しつつ適切に運用すれば、横断歩行者の安全の確保のための有力な手段の一つとして考えているところでございます。

そこで、現在の歩車分離運用の信号機の設置数でございますが、全国で約一千五百基という数になっております。

○瀬古委員 一体こういう歩車分離の信号をどのぐらいの規模で急いでつくらなきゃならないのか。そのうち、現在、今千五百基と言われましたけれども、どの程度進んでいるというその認識は、どうお考えでしょうか。

○坂東政府参考人 交差点で歩行者と車両というものをどのような形で制御して、円滑にかつ安全な交通流をつくり出していくことに關しましては、当然ながら、交通の状況とか、あるいは地域住民の御意向等々も踏まえながら、総合的に判断するということになるかと思ひます。そういった意味で、こういったそれぞれの個々の交差点につきまして、都道府県公安委員会が個別にいろいろな事情を判断した上で、先ほど言ったような形で、結果として全国に千五百基の歩車分離信号が設置されていることだと承知しております。

○瀬古委員 実際には、この歩車分離の信号をつくる場合に、車が円滑に進まないからということ、なかなか難しいという問題もあるわけですね。

しかし、最初にいろいろ数字を言っていたかもしれませんが、やはりかなり交通事故の数が多というところ、そして、なおかつ、もうこの十年、二十年にわたって右左折車両の事故というのも顕著なんですね。そういう点で、私は、もちろん地域で十分御相談いただいてつくるわけですが、余りにもテンポが遅過ぎると思うので。

そういう意味では、もっと抜本的に、予算の上でも、そして対応の上でもやらなければならぬし、例えば、せめて通学路とか公共施設のあるところは優先的にやるとか、もうちょっと戦略的といいますか、積極的な対応が必要ではないかというふうに思ふのですけれども、大臣、いかがでしょうか。

○農務大臣 瀬古先生がおっしゃるまでもなく、今の日本の現状と、そして、今、担当者から数々数字が出てまいりましたけれども、少なくとも、私も、この件数を考えますと、果たしてこれでいいのか。しかも、私の手元にも数字が来ておりますけれども、自動車事故というものに関して、年間で大体八十五万件、そして死者が九千人超、重度の後遺症のある人たちが千九百四

十四人。

こういう数字を見るときに、私たちは、どこまで、何ができるのだろうか。また、基本的には、国土交通省としては、私がいつも言っておりますように、今の日本の現状で、この道路で、これだけの車の数と人、これが共生できるということが果たしていいんであるのか。もっと道路行政というものを基本的に考えなければならぬ。

しかも、私が行きました北海道で感じましたことは、一番見通しのいいところでもさき事故が起こる。北海道のようにあんなに見通しがいいところでも、つい安心するんでしょねと聞きました。北海道の人たちは、いえ、私たちはありません、他府県から来る人が、こんなに車がなくて見通しがいいからといってばんばん飛ばすので、他府県の人が北海道で事故を起こすのですと北海道の人がおっしゃったのです。

けれども、必ずしも見通しがいいだけではなくて、お互いの注意、そして車が殺人兵器になるということの認識も我々は持たなければいけない、運転する側も歩行者側も。そして、私たちはそれを基礎に考えて道路行政のあり方、今先生は信号のことをおっしゃいましたけれども、四つ三つあるいは大差点等々、私は、あらゆるところで国土交通省の今の日本に即した道路行政の基本というものをこの辺から考えていかなければならないという認識をけさからいたしております。

○瀬古委員 全体的にはそういう何らかの対応をしなければならぬというところは、もう大臣も御認識いただいたと思うのです。

しかし、やはり具体的に一つ一つ対策を詰めていかなければならないと思うのです。大変だ大変だと言いつつ、それこそ一万人近くの死者を出しているという事態は尋常ではないわけ、そういう点で、私が今言いました右左折車両の問題一つをとってみても、やはりこの今までの施策でいいのかということが問われております。

例えば、右折車と左折車を比べてみますと、右折車の方が左折車よりもそれこそ五倍も事故が多

い。そういう場合にはどういう対応があるのかとか、やはり幾つかの具体的な対応でぜひ進めていただくということが必要なので、とりわけ、この右左折車の対応を、もっと抜本的な対応としてできないか、こういう声も出ておりますから、その点、大臣、御検討いただかせませんか。

○泉副大臣 今御指摘の右折車の事故発生率が高いというお話でございますが、そういうことを含めまして、我々今日まで道路交通に關します調査をやつて、少しずつではありますが、対策を立てておるところでございます。ほぼ十年ぐらいのデータを蓄積する中で、車と歩行者の分離信号を設置することが有益であるところもありましようし、その他の施策をこれからも考えてまいりたいと思ひます。

○瀬古委員 一つ一つ具体的な対応をぜひお願いしたいというふうに思ひます。

次に参ります。国は再保険事業を通じて事故をチェックする場合合には、過失割合などを見るだけではなくて、やはり、一つ一つの事故が起こってきたときに、一体この事故はどのような原因で起きているのか、なぜ同じような重大な事故が起きているのだろうかとか、また、どのようにすれば事故が防げるのかとか、もっとリアルな被害実態、そして事故原因の究明、こういうものをやる必要があるんじゃないかと私は思ひます。

その点では、再保険事業の中で、先ほど、事故のいろいろな状況については、それこそ、警察に聞きに行くだけなんというふうな調査ではなくて、きちんと、どのような事故が起きたのか、何が原因なのか、こういうような分析や対策が私は必要だというふうに思ひます。

そういう意味では、今回の改定で、国に対する報告は死亡とか重度の後遺障害に限るということになります。

事故が何回も繰り返されている、こういうケースなどについてもきちんとつかむ必要があるというふうに思ひます。

そういう点では、この再保険事業の問題の場合には、事故の実態とか態様など再発防止に必要な情報が必要だと感じられるように、それが議論されるような申請の仕方、そして、その被害の実態を把握することを通じて、国としては、やはりきちんと再発防止の対策をこの再保険事業の中でも位置づけるということが大事ではないかと思ひます。

○泉副大臣 御指摘のとおりだと思ひております。

交通事故は、人と車と道路という三つの要素が大きく考えられるわけでございます。その要素のそれぞれの絡み合いの中でいろいろな事故が起きておるといふふうに考えております。

我々といひましては、警察庁と一緒に、財団法人でございまして、交通事故総合分析センターというものをつくらせていただきまして、交通工学、車両工学あるいは心理学、いろいろな専門家の方々に発生した事故のデータの分析をいただいております。ところでございまして、そうしたデータをもとに、新しい施策をつくりましますとともに、その情報を公開しながら、また多くの知恵をかり、事故分析を一層充実させていく、事故発生原因の分析を充実させると同時に、それに対応して施策を展開してまいりたいと思ひておるところでございます。

○瀬古委員 具体的にどういふ状況が事故現場で起きていふかといひますと、被害者の遺族に被害者側の損害保険会社から、被害者の過失が大きかったといふことで示談を進めようとしてきたわけですね。そうすると、遺族は納得できないといふことで、何とか事故の真相を知りたい、息子の名誉を守りたいといふ一心で、それを覆す証拠をいっばい集めようと思ひても、例えば警察に行つても、警察からは刑事裁判が終わるまでは何も教えられないといふ答えが返ってくる。そして、民

事裁判を起してようやく手に入れた調査を見ますと、死亡事故でありながら、車やバイク、衣類などの物的証拠の保全、検証がほとんど行われていない、こういうケースも実はあるわけですね。それから、警察では調査を見せられない。事故の状況を全く知ることができないで遺族はどうしているかという、交通量の少ない早朝や深夜を選んで事故現場に通つて、路面に残されたブレーキの痕跡を撮影し、測量を行つて図面を作成したり、スクラップになった加害者の車を買ひ取つて、事故のバイクと突き合わせて物理的な鑑定を専門家に依頼する。本当にさまざまに努力を、自分の子供の名誉を守りたいといふためにやろうと思つたら、大変な状況にあるわけですね。そして、警察の初動捜査の結果や損害保険会社が判断した過失割合が全然間違つていたというケースもございひます。

中には、こういうケースもあるのです。被害者が意識不明の間に加害者の供述だけで事故処理が進められる。事故から約一カ月後に被害者が意識を取り戻したときには、自分が全く通つたことのない狭い路地から猛スピードで飛び出して事故が起つたのだと、こういうふうに書かれていた。そして、この被害者は、後遺障害が残つたために仕事を失つて、損害保険会社からは被害者の重過失といふことで判断されて、自賠責の保険金さえカットといふ事態です。これを覆す努力をしたのですけれども、本当に大変な状況が生まれてきています。

そういう意味では、こういう努力を被害者の側が必死でやらなければいふという問題が本当に解決しないのかという点で、もっと改善方法があるのではないかと思ひます。それを覆す努力をしたのですけれども、本当に大変な状況が生まれてきています。

○泉副大臣 瀬古先生がおっしゃいますように、どこをどう改善するかといふ、その一つが今回であると御認識賜りたいと思ひます。

それは、今までは、今おっしゃいましたように、なかなか事故の現場を調査するというのが素

人ではできない、御遺族の無念も晴れない、あらゆることがあったと思いますけれども、それをいかに充実させていくか、そういうことで、今回はこの制度を改正しまして紛争処理機関というものを設けましたために、今度は、この紛争処理機関におきましては、保険会社などに対して資料を提供することを申し入れることができる。

このことだけでも、私は、被害に遭われた皆さん、あるいは加害者になる場合もありますけれども、お互いに、資料の提出を求めることが今までできなかったけれども、請求すればこれを求めることができるということだけでも、せめて私は半歩でも前進させていって、皆さん方の現実の究明、事実の究明というものの一助になるのではないかと、そう思っております。

また、今回の紛争処理委員に對しましては、交通工学の専門家を加えることにいたしておりますので、それとも今後検討して前向きに処理できるようにしていきたい、多くの皆さん方の疑問に一步でも解決方法を見つけていきたいと思っております。

○瀬古委員 その紛争処理の機関が、本當にきちっと正しい判定ができるかどうかという問題が実はあるわけですね。そのもとにするのは、例えば事故現場の科学的なデータとか分析だとか、こういうものが必要なんですね。ところが、今はそういう分析はほとんど警察任せという形になっていきます。

事故もたくさん起きるものですから、警察は、例えばひき逃げ捜査とか、こういうのは犯人を特定する場合には科学的な手法も随分駆使されているのです。ところが、実際の交通事故の現場といえますと、これはとても非科学的で、大変問題があるというふうな指摘をされているわけです。

例えば、被害者の供述調書を見ますと、A地点で相手を発見し、B地点でブレーキをかけ、C地点で衝突した、こういう内容が十センチ刻みで記録されている。これを見ても、こんなデータで、大抵瞬間的に起きる事態をこういう言葉で再現で

きるのかという問題があるわけですね。こういう点でも、事故の調書を見ましても、大変非科学的で、ある意味ではおどろきに思っているという状況がございいます。

それと同時に、大半の事故というのは、ある意味では、人証といまして、大体、それこそ供述調書のひな形に合わせて調書類というのはいくらでもありますから、そういう意味では、現場での事故の写真を張ってないようなそういう調書もたくさんございいます。そういう点で言えども、もともと科学的な調査によって、そして被害者にも納得できる、こういう基本が私はまず大事だと思っております。

そういう意味では、残念ながら、私が先ほど言いましたように、審査機関が実質的な審査を行って得るかどうかというのは、どれだけ科学的なきちんとしたデータを確保できるかということが決定的だと思っております。その点では、私は調停機関も若干問題があるとは思っていますが、しかし、もともとならぬそういうデータが本當に不十分なままでは、調査機関も警察のはっきりしないような調書をそのまゝのみにするという形になりますので、この点でも、科学的な調査のあり方というのを、この際、自賠責の事業としてきちんと位置づけなければならぬのではないかと。

それが、大体、責任割合が何割だ、何割だと、何か損保会社が言ってきたまを、それについて反論が十分できない、反論しようと思ったら大変な事態だ。こういう点では、被害者の方々が苦勞なさいでいいような、きちんとした分析をする機関、そういうものが必要ではないかというように思うのですけれども、その点いかがでしょうか。

○高橋政府参考人 お答えいたします。紛争処理機関、今度制度を設けさせていただくことを提案させていただきましても、この処理業務の中で、保険会社などから資料の提出を求めるということがございいます。それから、必要に応じて、紛争処理機関がみずから調査をしたり、あるいは鑑定を依頼したりということもあ

うかと思えます。それから、紛争処理委員の中にこういう交通事故とか交通工学に詳しい方に入っていたら、事実関係、データについての御判断をいただく。

そういう中で、より真実と申しますか、客観的な事実というものを把握していくことができるのではないかと、こう思っております。

○副国務大臣 今先生がおっしゃいましたように、私は、科学技術的な見解が必要であるというのは、今の時代にとつては当然のことだろうと思っております。旧態依然とした調べ方だけではなくて、科学技術によっていかにデータを集めるか、これは、今の時代で、今の日本の科学技術をもってすれば、私は可能だと思っております。

交通事故の総合分析センターを設立するというのは、そのためでございます。ですから、私は、先生がおっしゃる通りに、科学技術的なデータをいかにしていくか、交通事故の分析、あるいは今後それが起こらないための科学技術の分析をしていくというのが一番重要な点だと思っております。

今局長が言いましたけれども、それ以上に、今回はこの交通事故のデータをマクロに分析して、その結果によって事故の多発地点の対策などをとっていくというのは、私たちにとしては大事なことでございます。また、重大事故につきましては、公安委員会と一体となつて、あるいは学識経験者、専門家の協力を得つつ、当該箇所の事故発生原因について調査し、所要の対策を講ずるべく道路交通環境安全調査委員会を設置すると、このように手順を決めております。

少なくとも平成十二年三月の二十三日に道路局長、警察庁交通局長の連名で関係機関にこれを通知しているのですから、私は、今先生がおっしゃった、科学技術的に、今の日本の知識の中でできる限りのことをして、そしてさらに、業務用のバスですとかタクシーとか、あらゆる業者の意見も聞いて、地方の運輸局の総合的な事故情報を収集して、そして専門家の意見を聞きながら、

どういふふうにしていくかという調査分析があつて初めて再発防止対策ができるということで、私たちはこれを反映させていく、そういうふうにしていきたく思っておりますので、今おっしゃいました科学技術の分析というものは、今後この交通事故総合分析センターの活用をさらに図っていきたく思っております。

○瀬古委員 少なくとも、遺族が現場検証で毎日道路に立たなきゃならないなどという、こんな悲しいことがないように、ぜひ改善をお願いしたいと思ひます。

交通事故の高次脳機能障害認定についてお聞きします。

交通事故外傷による記憶力低下など、脳に重い障害が起きる高次脳機能障害の北海道内の患者、家族をつくる脳外傷友の会、コロポックル、この患者さん六人が、交通事故の後遺障害の認定を行う自動車保険料率算定会に對して、全国で初めて、同時に障害認定を求める集団申請の準備を進めておられるということが報道されておりました。

実は、本當は一人一人が申請をしてもいいのですけれども、この障害の認定というのはとても厳しいわけですね。それで、この障害は外見から見ても大変わかりにくいという点で、実際には全国でも四、五万の患者さんがいらっしゃるというんですが、実際に申請をされて障害認定までいったというのはもう本當にわずかなんですね。ほとんど認められないという状態になっています。集団申請によって、何とか、認定基準の緩和とか社会的な問題提起、きちんとこれだしたいのだという点で、その熱い思いが伝わってきます。そういう意味では、現在の認定基準では、こうした障害に十分対応できていない。

現在、家族からの要求で、実は厚生労働省も、基準づくり、いろいろな障害の基準、これについてはやっているというふうな言われているわけですから、こうした動きも見ながら、ぜひ、今回のこういう交通事故の認定についても積極的な

認定ができるように、見直しなど、御努力をお願いします。いいと思うんですが、その点、いかがでしょうか。

○**副国務大臣** これが一番難しいことだと私は思っております。私の友人の一人もこれで意識不明のまま休んでおりますけれども、この高次の脳障害、本当に見た目が何もないという難しさですね。

これは第一級から第九級まで階級が分けられているのですけれども、この分けられている階級の中でも、特に本年の一月から新たに認定システムをスタートさせております。これは先生も御存じだと思えますけれども、自動車事故により高次の脳機能障害につきまして、医師団の、専門家の合議制に持っていきました。これによりまして、審査を行って、後遺障害としての的確な認定をして、自賠責の保険の支払いを行うようにと、ことしの一月から新たにスタートしております。

このような新たな認定システムの中で、一月からでございますから、三月までのまだ三カ月分の数字しか出ておりませんけれども、一月から三カ月で計八十七件審査を行いまして、七十一件について高次脳機能障害として等級の認定を行っております。八十七件のうち、大体約八割を保険金を支払う対象として認定しておりますけれども、まだまだこれで十分とは言えません。

私も友達を見ておりますけれども、一見、見た目は何もない、普通の人間で、どこが悪いともわからないという難しさ。それと、第一級から第九級までの認定を専門家がどのように認定するか。これによって、最高位第一級でも三千万しか出ませんから、そういう意味では、皆さん方、これは素人ではできませんので、専門家に任せるしかないということでございますけれども、医師の、専門家の合議制へ持っていくということ、少なくとも公平性が少しは保たれ、また、皆さん方に御満足いただけないとは思いますが、その中で最良の合議制ができたということ、これを見

守って、なおかつ皆さんの御判断に今後は誤りなきを期していきたいと思っております。

○**瀬古委員** ぜひ実際の生活実態なども見て、御家族の方は、表面上は本当に何もない状況だけに、またさらに深刻な問題がたくさんございまして、そういう生活状況なども含めて御判断いただけて、ぜひ大きく拡大して、受け入れていただけるようにお願いしたいと思います。

時間がございませぬ。トラック関係の問題に入ります。

交通事故発生件数の割合では、全体では三％にしかすぎませんが、一たん事故が発生すれば、大事故となり、多くの被害者を出す営業用貨物自動車事故対策も、自動車損害賠償保険の保険料を低下させ、また必要な給付を充実させるためにも大変重要であります。

ところで、営業用貨物自動車の死傷事故件数の推移によると、増加傾向になっております。この十年間の死傷者件数はどのように推移しているのでしょうか。

○**高橋政府参考人** お答えいたします。営業用トラックの死傷事故件数は、平成十二年に三万二千九百五十三件発生しております。最近十年間で一・三七倍となっております。

また、最近十年間の営業用トラックの走行キロの変化を見ますと、十一年までの十年間で約一・四二倍となっております。

したがって、営業用トラックの走行距離の増加が死傷件数の増加に関係しているのではないかとこのように思っております。

○**瀬古委員** 果たして走行件数だけかという問題なんですけれども、これは「物流ウィークリー」という雑誌の中に書かれているのですが、大型車、普通車とも、平成七年以降は微増を続け、十年に減少を見せたものの、同十一年になって、一転急激な増加傾向を示した、不況感が強まる中、運賃の下落などを背景にした過重労働など、増加の要因と思われる、業界ではこのように書いているわけですね。

実は十年前に規制緩和が行われてまして、貨物自動車運送事業法が施行されて、もともと過当競争状態にありまして同業界が、一層過激な競争状態がつくり出されました。さらに、長引く不況によって、運賃のダンピングはもとより、過積載、過労運転等労働条件が一層引き下げられているということが大変深刻でございます。

特に、規制緩和によって、優位的な地位による、要するに荷主による運賃ダンピングが容易に行われて、そのしわ寄せが過積載や過労運転による安全、労働条件の切り下げとなってあらわれております。

国土交通省や厚生労働省は、荷主に対する指導や法的強化など、過積載や過労運転を防止するために、それぞれどのような対策を行っていらっしゃるのでしょうか。

○**副国務大臣** 今先生が御質問の、一般的なトラックの運送業者に対して、少なくとも荷主に対して運転者というのは弱い立場にあるものですから、今先生がおっしゃいましたように、過積載であるとか、あるいは過労運転、そういうものの防止というものを私たちは少なくとも荷主に対して理解と協力を求めるというのは当然のことでございます。

今先生がおっしゃいましたように、今後とも引き続き、警察庁あるいは厚生労働省と密接に連携しながら、あるいは荷主の業界を所管する省庁、荷主関係団体、そういうものの御協力も得ながら、私たちは、過積載等の違反に対しては荷主にも責任が及ぶということを周知徹底させるということでございます。また、荷主に対してさらなる啓発活動を展開することによりまして、荷主とトラック運送事業者間の適正な関係の確保に努めてまいり、お互いの連携を密にしていきたい、そのように考えております。

○**瀬古委員** 今まで荷主に対して、無理なダンピングなどが労働条件の悪化や過積載につながっているんだ、これを改善しなさいというような一定の何らかの要請だとか、そういうものは出された

ことはあるのでしょうか。

○**高橋政府参考人** お答えいたします。

荷主業界全体の理解を得ることは過積載あるいは過労運転防止にとって必要だということから、昨年二月に荷主九十七団体に対し国土交通省として要請を行いました。さらに、本年五月にも、新たにこれら荷主団体及び関係省庁に対して、警察庁とともに連名で文書による要請を行いました。

その周知徹底を図ったところでございます。地方におきましては、トラック事業の適正化事業実施機関が実施する荷主懇談会などの場を通じて、過積載等の違反には荷主にも責任が及ぶことを周知する等の啓蒙活動を行っているところでございます。

○**坂本政府参考人** 交通労働災害による死亡を防止するために、厚生労働省におきましては、交通労働災害防止のためのガイドラインを策定いたしております。この中には、適正な労働時間等の管理のほか、荷の適正な積載を含む適正な走行管理等を規定いたしております。

このガイドラインに基づいた対応が事業主等によって講じられますように、都道府県の労働局、労働基準監督署を通じて、必要な対応を行っております。具体的には、それぞれの地域の実情に応じまして、荷主を含む事業主に対して、文書による要請でありますとか、荷主懇談会の開催、集団指導等を行っております。

今後とも、都道府県労働局等を通じて、地域の実態に応じた要請、指導等を行ってまいりたいと考えております。

○**瀬古委員** そのような御指導をされて、昨年十一月二十一日には大阪労働局長名で荷主関係団体の長あての通達を出しておられます。

本来運賃のプロであるトラック運転手の交通労働災害に占める割合が半数になっている、これは大変問題だということを指摘して、荷主の方々が無理な発注条件、過積載やスピード違反を前提とした到着時間の指定、荒天候の無視、こういった

ものを提示することがないように理解と御協力を
という要請をされているんですね。

そういう点では、やはり荷主のかなり無理な発
注条件などが、今日、プロとしてのトラック運
手が交通事故に巻き込まれていく大きな要因を占
めているということが、どこの省庁の認識でも
なっている状況だと思えます。

そこで、きょうは、とりわけ荷主への指導責任
を直接負っている経済産業省にも来ていただい
ていますので、これまで直接どのような御指導を
なされたのか、なぜこれがなかなか改善されな
いのか、この点についてお聞かせをいただきたい
と思います。

○杉山政府参考人 経済産業省といたしまして
も、過積載等による違法運行の防止対策というこ
とにつきまして、所管の業界団体にいろいろ協力
要請を行っております。さらに、個別の業種につ
きまして、毎年、災害防止月間、こういった機
会をつかまえて、過積載等の防止による交通
災害防止というものについての協力を要請して
おります。

さらに、国土交通省あるいは警察庁の要請に基
づきまして、過積載あるいは過労運転の防止、こ
ういふものを訴えるパンフレットを配布したり、
あるいは周知徹底をお願いするというようなこと
も所管の業界団体にやっておるわけでございま
す。

引き続き、関係省庁とも連携をしながら、過積
載等の防止による安全確保のための取り組みに努
めてまいりたいと考えております。

○瀬古委員 改めてこの問題を重視していただ
いて、指導を徹底するための通達、もしくは、と
りわけ重大事故を起こしているところへの立ち入
り、指導監督、こういう点での強化はどのように
考えてみるでしょうか。

○杉山政府参考人 過積載の防止対策につきまし
て、私どもの省のほか、警察庁あるいは厚生労
働省、農林水産省、国土交通省等をメンバーとい
たします各省庁の連絡会議等も設置をされてお

ます。そういった場でも議論をして、よく関係方
面の方々とも御相談をしてみたいと考えてお
ります。

○瀬古委員 もちろん、全体で共同してやってい
くということが大事なんです、これまで重大な
事故がずっと起きていて、そしてプロである運
手が事故を起こさざるを得ない事態にどんどん今
追い込まれている。これは、一番中心である経済
産業省がもっとしっかりやらなきゃならないとい
うふうに思っています。

そういう点では、もう今までの延長線上じゃだ
めだと思えます。その点での具体的な対応を
ぜひ考えていただきたいと思うんですが、通達も
含めて、御指導いただくということはどうでし
ょうか。改めてお聞きします。

○杉山政府参考人 先ほど扇大臣からもお話が
あったと存じますが、こういった問題の効果的な
実施ということのためには、関係者が一丸となっ
て取り組む必要があると存じます。経済産業省も
努力をいたしますが、先ほど申しましたような、
政府全体として、よく連携をとった取り組みとい
うことに努めていきたいと考えております。

○瀬古委員 改めて、営業用自動車の死傷事故件
数を減少させるためにも、政府は荷主による運賃
ダンピングや過積載、過労運転を防止させるため
に全力を尽くしていただきたいと思えます。

国土交通省はもちろんですけれども、一番責任
のある経済産業省ももっとしっかりリーダーシッ
プをとってやらなきゃならないという点で、私
は、最後、ちょっと大臣の、もう一度の御決意を
伺いたいと思えます。

○扇國務大臣 交通事故はないにこしたことはご
ざいませぬし、私たちの願いもそこにあるわけ
でございます。

まして、国土交通省、先ほど私申しましたよ
うに、陸海空でございますから、私たちは、とに
かく安全というのを第一義的な目標として、あら
ゆる点で、対処できるところは各省庁連絡をと
り、また、今の国土のあり方そのもの、私はグ

ランドデザインと言いつけておりますので、一件
でもある一人でも、交通事故により大事な人
生をむだにすることのないように、私は注意しな
がら、連携をとって、国土交通省としての対応も
していかなければならないと、つくづく、きょう
皆さんの御意見も聞きながら、気持ち新たに
しているところでございます。

○瀬古委員 ありがとうございます。終わります。
午後二時十九分休憩

○赤松委員長 午後三時五十分から委員会を再開
することとし、この際、休憩をいたします。

午後四時二分開議

○赤松委員長 休憩前に引き続き会議を開きま
す。

この際、お諮りいたします。
政府参考人として金融庁総務企画局長乾文男君
の出席を求め、説明を聴取いたしたいと存じま
す。御異議ありませんか。

〔異議なしと答ふ者あり〕

○赤松委員長 御異議なしと認めます。よって、
そのように決しました。

○赤松委員長 質疑を続行いたします。玉置一弥
君。

○玉置委員 自賠責保険の審議も大詰めに参りま
して、ぜひいい結論を導いていただきたいとい
うふうに思っています。

私ども、懸案の課題と言いまして、再保険廃止
はそれこそ二十年近くいろいろ訴えてきたわけ
ありますが、ようやく再保険廃止がかなったとい
うことで、ある面ではほとんどの部分があるん
ですが、この収支の状況から見ると、二兆円もた
まるほど業績のいいときにはなぜやらなかったのか
という点と、それから、四年ほど収支決算は赤字
で、赤字が目にあつて、そして今や金融、保
険ともに業界が大変大混乱の時期でございま

で、こういうときに再保険廃止というふうに踏み
込まれるというのは、ちょっと時期が違ふのかな
という感じがするんです。だけれども、それを
言うともたまた再保険が続くので、言いませんが。
少なくとも、この間のいろいろなお話の中で
は、環境が整ったという話と、それからリスク
ヘッジが、十一年の改正で損保業界がグループと
してプールするようになりました、そういうこと
でいわゆる事故を防げるということでございま
す。素直に受け取りまして、まず、そういう状
況に整ったんだ、だからこういう再保険廃止に
踏み切られたということに理解したいと思いま
す。

そういう中で、当初、政府の閣議決定の中で、
再保険廃止についての五つの条件というのがござ
いました。一つは、被害者保護の充実、それから
政府保障事業の維持、政府再保険の運用益を活用
した事業のうち必要な事業の継続、自動車ユー
ザー等へのメリット、合理的な範囲のコストによ
る制度改正。ちよつと意味がよくわからないので
すが、こういうのがありますということなので、
特に、政府保障事業の維持という部分につきま
して、これからどういうふうになっていくのか、ま
た最近はどうなっているのかという状況につい
てまずお伺いしたいと思います。

○高橋政府参考人 お答えいたします。

政府の保障事業は、ひき逃げ事故や無保険車に
よる事故に遭った被害者に対して、国が本来
の損害賠償義務を負う者にかわり損害のてん補を
行うものでございます。

保障事業の受け付け件数及びてん補金額でござ
いますが、近年増加傾向にございまして、十二
年度は、無保険事故が約九百件、約十八億円、ひ
き逃げ事故が約四百件、約三十二億円となつて
おります。双方の合計は約五千件でございますが、
五年前と比べて、件数ベースで約一・二倍と
いう状況でございまして、

○玉置委員 ひき逃げとか無保険とかというのは
減少傾向にないということにございまして、ず

と引き続きこういうものはあるんだという想定のもとに事業継続になるわけでありますが、このときに、被害者の方々の救済として、自賠責保険がいろいろな面でふくあひも結構あったというふうには私は思っております。

被害者救済対策で、自賠責としての部分で、逆に言えば、この改正を機に、今までの運用をもとにこれから新しい自賠責制度を充実させていこうということであれば、どのようなことに取り組んでいかれるのか、国土交通大臣にお伺いしたいと思います。

○副国務大臣 今回の法案に対して、むしろ私は、玉置先生からいろいろな御提言をいただいたり、また先生の御経歴の中から、こういう交通事故に関してはむしろプロでいらっしゃいますから、そういう意味では、被害者の多くの皆さん、あるいは運転する側、両方の立場から、今回の法案に対して、締めくくりにいい御提案をぜひ出していただいて、私たちが今後の目標にしたいと思っております。

また、平成十二年三月の閣議決定での五条件、今先生も口になさいましたけれども、その第一の被害者保護の充実、この五条件の中の最初のことに關しては、私は大変重要なことであると思っております。

今先生が御質問になりました、ひき逃げ等々に關しての無保険車による事故の場合の被害者の救済というのはどういうふうにしていくか。これは、今まで、先生も御存じのとおり、再保険制度を通じて保険金の支払いの適正化というものを実施して被害者の救済対策に努めてまいりました。また、今先生がおっしゃるように、世の中には、ひき逃げ、無保険車、いわゆる保険をかけてない車というのは数多くあるということもござい

ます。今回は、自賠責制度の改革後もこのような被害者の救済対策が大切であるというのは、この閣議決定の五条件のうちの第一にしているわけでございますので、少なくとも私は、御指摘のとおり、

今回の制度改正におきましても、紛争処理の仕組みというものをぜひ創設して、そして政府としても、きちんと支払いの適正化対策を講じ、また運用益の二十分の九を被害者の救済対策に充てるということにいたしております。

国土交通省といたしましても、車社会による負の側面をなるべく軽減していきたい、そのように考えております。支払いの適正化、あるいは被害者の救済事業の実施を通じて、被害者の救済の充実に今後一層努めてまいりたいと思っております。

○玉置委員 今回、再保険制度の廃止に伴いまして、それぞれの保険会社の支払い能力の担保というものがやはり問題になってくると思ひます。片方では、事前チェックから事後チェックという形で、保険金の支払いのチェックはどういうふうになされていくかといういろいろな問題点がござい

ます。これを順次お聞きをしたいと思ひます。まず、金融庁にお伺いいたしますが、保険会社の支払い能力の担保について、まず、主要損保会社の収益状況がどう変化しているか。そして、今回は一〇〇%自賠責の部分が増損保会社に行くわけ

でございまして、これを収益として別建てで管理されるということですが、いずれにしても、全体の収益に、プラス・マイナスの変化があったときに、ほかの保険との関係でもやはりかなり影響が出てくるだろうというふうに思ひます。そういうときにどう対処されるのか、そして損保会社の現在の状況は、果たして落ちついて

いるのか、安定しているのか、その辺も含めて、どういうふうな現状を把握されているかということをお伺いしたいと思います。

○田口政府参考人 お答えいたします。保険会社の損益等の状況でございまして、毎年度提出されます業務報告書等によりまして、決算の状況や契約の状況、さらにはソルベンシー・マージン比率、これは通常の予測を超えて発生するリスクに対してどの程度の支払い余力を有しているかを示す指標でござい

ますが、こういったもの状況をチェックしているところでござい

ます。また、日常的なモニタリングや立入検査等を通じて、財務状況の把握に努めているところでござい

ます。そこで、最近の損益の状況でござい

ますが、主要損害保険会社十四社の損益の状況を見ますと、平成九年度以降減収が続いてきたわけでござい

ますが、平成十二年度におきましては、保険料収入がやや増加いたします一方で、保険金の支払いも増加しております。他方、各社の経営努力により

まして、事業費の比率、これは保険料収入に対する事業経費の比率でござい

ますが、この結果、経常利益は低下してきております。この結果、経常利益は平成十二年度で、前年度に比べ約八%の増加という

状況になってござい

ます。それと、再保険を廃止した場合の損保会社の担保能力でござい

ますが、自賠責保険につきましては、損保会社の間で共同プール事業が行われてお

りまして、仮にそのうちの二社が破綻いたしましても、プール全体で当該保険会社の引き受けた保

険に係ります支払いを担保する仕組みとなってお

ります。また、セーフティーネットの措置といったしまして、損害保険契約者保護機構という組織が

できておりまして、これによりまして自賠責保険の保険金は全額が保護される形になってござい

ます。

したがいます、自賠責保険につきましては、仮に損保会社の経営が破綻する

というような事態が生じましても、保険金の全額を保護する仕組みが整えられて

いるところでござい

ます。

○玉置委員 この損益状況、保険別に見ると、自賠責は支払いが保険料を上回っているというこ

とですが、よくわからないんですね。正味収入保険料と正味支払い保険金と保険引受事業費、大体こ

ういう仕分けになって

まして、保険料収入から支払いと引受事業を引いた部分が収支差ですや

ね。これで見ると、自賠責が赤字で任意保険がかなり大幅黒字というこ

とになっておりますが、今

回、統一されました後、若干の運用益が増加して

くと思ひ

ます。その辺を含めて、例えば、全く任意保険も別管理なのか、自賠責と任意保険は自動車保険というこ

とで一本化されていくのか、そして収支状況の見込みについてお伺い

したいと思います。

○田口政府参考人 お答えいたします。

まず収支でござい

ますが、御指摘のように、正味収入保険料と保険金引受費用、こちらの差額で収支が基本的

に成り立つわけでござい

ます。それと、保険会社の中

して損保会社が全額引き受けるということになるわけでありませうけれども、この場合も適用されるのか、そして、任意保険は全く自由になり大もうけをしているわけでありませうけれども、この辺についてはどうされるのか、お伺いしたいと思ひます。

○農務大臣 今先生がおっしゃいましたように、もともと私も、この法案を提出させていたいただきますときに、二兆円もあるのになんてなんだというのを随分役所で論議したのです。

今先生がおっしゃったノーロス・ノープロフィット、これが果たしてどこまで原則だということ。今回、この二兆円の中でも、少なくとも白賠責保険というのは、被害者の保護を目的として加入することが義務づけられておりますので、高度の社会的な保障という色彩、そういうものを持っていると思ひますので、労災保険のような公的機関が実施する保険に準じて、保険者が利潤を得て行ふべきものではないという考え方に基づいて先生が今おっしゃいましたノーロス・ノープロフィットの原則を採用してきたというのは事実であらうと思ひます。

今般、政府の再保険制度、廃止されることとなりますけれども、要するに、白賠責保険の社会保障的側面は何ら変更されるものではない。ですから、ノーロス・ノープロフィット原則についても変更はございません。

少なくとも、先ほど私が申しました二十分の九、約九千億円になりますけれども、長期の預託金利、これは大体約二%を予測しておりますので、それでちゃんと運用していけるということを私も説明を受けて、ユーザの皆さん方にはその運用益の残りの一兆一千億を還元するというのですから、まあその辺かなというふうに、大変申しわけないのですけれども、本来だったらもっと返してしまふと言いたいところなんですけれども、これはやはり今までの原則、ノーロス・ノープロフィットを原則にするという意味においては、この程度、万やむを得なかつたかなというふうに考

えております。

○玉置委員 毎回説明をしていただきますときに、保険金が入る期間と払い出しの期間がずれておりまして違ふのですよ、これは保険金がプールしてあるから黒字に見えるけれども、実際は、払い出しのときには赤字になってという話を二十数年間聞いておりまして、その都度、この運用益のプールはもうなくなるのですよという話がありました。ところが、いつの間にか二兆円という膨大な金額になりました。

今この収支を見ておきますと、四年間確かに赤字なんです、今の金利がもう例外的に低い金利でございまして、こういうものが大きく影響していると思ひます。ですから、金利がまた通常ベースに上がってくれば当然運用益もたくさん出てくるだろうし、うまく回転できれば、今ある基金でかなりうまく処理していけるし、ユーザ還元も若干年数が延びるのじゃないか、こういうふうに思ひます。ぜひ有効に活用できるようにまた御指導いただきたいと思います。

それから、支払いのチェック、今までは事前チェックということでございましたが、今度は事後チェックになります。この大変多い件数を審査していただいて、これで、過少払いとか過払いとかというのが出てくるのですが、事後チェックというのはそんなにうまくできるのだろうかというのと、それから、払った後の回収を、あるいは取り立てをどうするかというのを含めて、どういうふうにお考えか、お聞きしたいと思ひます。

○高橋政府参考人 お答えいたします。

これまで政府再保険制度のもとで、保険金の支払いにつきまして全件の事前チェックをしてきたわけでございまして、今回の制度改正によりまして、再保険制度に基づくこのような全件チェックは廃止いたしまして、これにかわり、支払い適正化のための事後チェックといたしまして、まず、公正な第三者による保険金支払いに関する紛争処理の仕組みを設けます。それから、死亡事案など

につきまして、保険金の支払いの届け出、国の保険会社に対する指示などの、国による最小限の事後チェックの仕組みを設けます。それから、保険会社の保険金支払いに関しまして情報提供の仕組みを設けるものでございます。これらによりまして、事後チェックが機能してまいらうというふうに考えております。

○玉置委員 膨大な数字でございまして、また保険会社の制度が企業の割には余り徹底されていなくて、個人的に結構いろいろやる人が多いのですよ。そういう問題もありますから、支払った中身がどうかというのがあります。逆に、ちゃんと扱われているかどうか、そういうチェックも必要だと思ひます。それをぜひお願いしたいと思います。

というのは、後の方で言おうかと思つたのですが、実は保険会社、これは金融庁の分野になるのだと思ひますけれども、保険金の支払いの方法が妥当かどうかという中身になります。私のところにも相談にいられた方で、保険会社と契約をしていただけたけれども、保険会社をかえようと思つたから保険証書がなかったという話がありました。

それは、ずっと継続されて、何台もの車を契約されていたのですけれども、初めてわかつたのが、保険の代理店なり社員の方ですが、最初は契約されているのですけれども、途中から、お金だけもらふようになつて、契約書が送られてこない、こういうことになりました。割引率でわかつたのです。よその会社に申し込んだら、当然その割引率が継続されるのですけれども、初めてと同じ扱いになるというので、おかしいじゃないかということになつたのです。業界でいうと、いわゆるのみ行為というところになるのですけれども、こういうのがあるということで、私もびっくりしまして、その損保会社にお電話をして、来ていただいて、いろいろ事情を調べていただいたということもあります。

それから、何回もこの委員会に出ておりますが、保険屋さん親しいと有利になるというのが

あるのです。これは人情としてはわかんないことではないのですが、場合によっては、事故を起こして、後から入つたというのがあります。こういう不正を語れば、山ほどある。大体皆さん自慢げにお話しされますから、聞いておりますとそんなのがあります。そういうチェックはどがされるのかということなんです、ちょっとお聞きしたいと思ひます。

○田口政府参考人 お答えいたします。

保険会社の不正行為の問題でございまして、代理店や社員によりまして保険料の横領等の不正行為の発生、ただいま御指摘あつたわけですが、こういった事態を防止するために、損保会社におきましては、領収証等の管理点検の強化でありますとか、代理店、社員の日常管理の強化といったようなさまざまな防止策を講じているわけでございまして、また、口座振替など現金を使わないで決済を行う、キャッシュレス化を推進するというような方策も講じられているところと承知しております。

金融庁におきまして、保険料の横領等の不祥事件が発生いたしました場合には、保険会社から金融庁に対して不祥事件届け出という届け出の提出を義務づけているところでございます。また、この不祥事件届け出に限らず、一般の方からの投書などによりまして、そういった各種の情報、あるいは私どもで行います検査を通じて不祥事件の把握に努めておりまして、そうした事件を把握いたしました場合には、保険会社に対して、その詳細な事実関係あるいは発生原因を追求するとともに、再発防止策等についてのチェックを行っているところでございます。

○玉置委員 そういう型どおりのことはよくわかるのですけれども、私が申し上げたようなことが実際に山ほど出回つておりまして、業界の方に聞くと、当たり前だと言われたのです。それがないのかという感じが言われたのです。それがチェックできていないのですよ。

だから、書類上というよりも、会社を通さない

で会社の書類を使ってやっているか、あるいは出先の代理店なり営業所、そういうところから直接発行されているか、何らかの形でお客さんには何かが届いているかという形になっていて、企業本体からの書類が実際には行っていないということになると思うのです。だから、場合によっては私文書偽造になるのかわかりませんが、そういう行為だと思われ、まさに詐欺行為なんですよ。

ということ、これは、損保の場合は期間が短いですが、一年たてば、あるいは五年たてば大体わかるし、優良な人を集めれば絶対もうかるのです。よね、だから損保会社が成り立つわけですから、それは、個人的にやっておられる方がいて、こういうことが行われているということで、ぜひ何らかの形でチェックできるように頑張りたいと思います。

それから、何度も出ておられますが、後遺障害についてお聞きをいたしたいと思います。

重度後遺障害について、自賠責の支払い限度額は、最も多い一級で、死亡と同じ三千万というふうになっております。しかし、実際には、重度後遺障害の方は、その後の治療、介護のために膨大な費用が必要になっておられまして、一級の場合に平均五千五百万円という算出がされております。自賠責保険のあり方懇談会などの資料にもそういうのが出されているわけですが、これを見て、一級で五千五百万、二級で約四千万、三級で三千六百万。保険の限度額からずと算出していきますと、かなりの差額が出てまいります。これがやはりかなり問題だということ、いろいろなところからこの限度額の引き上げをお願いしたいという話が来ておられますが、国土交通省の見解をお伺いしたいと思います。

○高橋政府参考人 お答えいたします。自賠責保険の支払い限度額でございますけれども、政令で規定されておるわけでございます。自賠責におきまして、その見直しの必要性について適宜検討が行われているわけでございますが、平成十二年の六月の答申におきまして、保険金限度

額自体につきましては、現行水準が相当であるというふうになされております。

ただし、この自賠責の答申では、介護に要する費用に関する保険金の支給について指摘がなされております。この点につきまして、新制度を施行させていただくときに政令改正に向けて具体的な検討を進めてまいりたいと考えております。

○玉置委員 当委員会でも何度もお話が出ておりますので簡単にいたしますが、今の介護制度に該当しない年代から重度後遺障害ということで寝たきりになっている方がたくさんおられる。救済事業のところにいれられないという方は大変な負担になっているわけでございますから、ぜひ検討していただきたいというふうに思います。

それから、無事故と過失相殺についてお伺いをいたします。

被害者が死亡して加害者側の証言のほかに証拠がないというような場合の取り扱いについて、自賠責審議会の中でも議論されてきましたけれども、被害者の死亡事故については、実態として被害者が不利に取り扱われる場合が多いと聞いております。死亡されなくても、先ほどもお話が出ておりましたけれども、ぶつかったときに片方が救急車で入院してしまった、片方は現場に残っていたというときに、加害者である被害者であれ、どちらでも現場に残された方のお話を聞くというところが優先されている。場合によってはそのまま事故調査がつくられて、それが支払いの基本になるということでもあります。

私の知り合いにも、バイクで走っていて、軽乗用車が急に曲がってきて、その下に突っ込んでしまった。体の上を車が通過したのです。慌ててというか、見ていた人が救急車を呼んで入院したのです。実は、被害者なんですけれども、加害者の方の話を一方的に聞いてやったために、大分実際の状況と違った形で事故調査ができてしまったというところで、私も警察に、目撃者を探して連れていけと、そしていろいろ話をした大分中身が変わったのですけれども、そういう形が実際

にあるわけですね。そういう問題が一つ。それから、これらの事実認定についての立証責任をどうするかという問題ですね。

目撃者がおられて、そういう方々に聞けば一番いいわけでございますが、夜間とか人通りのないところについてはなかなか難しいというところがある。このことについては事実関係の認定についてどうするかというのを聞きたいということでございます。

○高橋政府参考人 お答えいたします。

死亡事故などのような場合に被害者側が不利に扱われることがないように事実認定の適正化を図る必要性が高いということについては、御指摘のとおりだと思っております。

このため、今回の制度改正におきましては、保険会社から被害者に対する情報提供を義務づけるというふうにいたしております。あわせて、公正中立な立場の紛争処理の仕組みを設けるといふふうにいたしております。

このような措置を通じて、死亡事故におきましても、被害者側が不利に扱われることのないよう、情報提供の充実や事実認定の適正化が推進されるようになるものと考えております。

○玉置委員 それから、自賠責保険の被害者の過失相殺について若干お伺いしたいと思います。

現在の政府保障事業については過失相殺が適用されないというふうになっているとお聞きしておりますが、これはいかがですか。

それからもう一つ、このあり方懇談会の中に、過失相殺の緩和という話題が出ておられます。今の保障事業について適用されないということ、明らかに、交通事故のいわゆる保険適用の人たちに比べて不利な扱いになっているというところで提言されておられますが、これについてどういうふうに考えておられるか、お聞きしたいと思います。

○高橋政府参考人 お答えいたします。

政府保障事業につきましては、いわゆる重過失減額というものがされていないという事実がある

わけでございますが、これは、この保障事業が、本来損害賠償の義務を負う者にかわりまして国が損害のてん補を行うという事業でございます。で、今度、国が本来の損害賠償を負う者に対して求償していくことになるわけでございます。

これにつきましては、当然、通常の民法のルールに従いまして裁判が行われることとなります。で、やはりそのことを思いますと、重過失減額というような措置をとることになります。国が不利になるということになりますので、なかなか通常の自賠責と同じようにすることは難しいというのが今の現状でございます。

○玉置委員 自賠責懇談会の中にもこういう議論があるほどでございますから、よほど不利な訴えがあちこちに出ているというふうに思われますので、これをどうしていくのかというのをぜひ検討していただきたいと思っております。

それから、金融庁にお伺いします。先ほどの無事故のように、無事故事故というか、要するに現場に片方の方がおられて片方が入院してしまったというときに、一方的な事故の調査ができ上がった、これに対して、二、三回審査されて、そのまま支払いされるということになります。実際には、もうちょっとチェックしないと一方的な調査になっている。

これがわかるかどうかはちょっとわかりませんが、こういう審査が実際にできるかどうかというのと、保険の支払いとして、本当はこれは適正でないと思うのですが、どうしたらいいのか。この辺について、お考えがあればお伺いしたいと思います。

○田口政府参考人 お答えいたします。

自賠責保険におきましては、損害調査に当たりまして、例えば被害者が死亡して加害者側の証言のほかに証拠がないというような場合などにおきまして、加害者側の証言のみによって被害者に不利な判定はしないという扱いにしてございますが、任意保険におきましても、事故現場の状況の

確認等によりまして事故状況の的確な把握を行うことが当然であると考えております。

任意保険の保険金支払いに關します問題については、基本的には当事者間で解決すべきものではございますが、保険金の支払いに關しまして、当事者間の主張の相違等によりましてトラブルが見られるのも事実でございます。そこで、そうした過程において、保険会社の業務の運営に問題があるような場合におきましては、私も金融庁といまして、保険業法に基づき適切な監督を行ってまいりたいと考えております。

なお、交通事故が発生いたしました場合における任意保険の保険金支払い適正化を図る措置でございますが、現在、総務省所管の財団法人交通事故紛争処理センターでありますとか、損害保険協会の設置しております損害保険相談室、あるいは自動車保険請求センター等によりまして和解のあつせん、あるいは裁定の仕組み等がございます。こうした仕組みが任意保険の支払いの適正化に寄与しているものと認識しております。

○五置委員 後の関係もございまして、乾局長にお伺いしたいと思います。

自賠責審議会では、被害者の代表あるいはユーザの代表等が委員として参画されておられまして、審議が行われてまいりました。今後は、金融審議会と自賠責審議会に、二手に分かれるわけでありまして、自賠責審議会の方は料率のみを検討するというような話をお聞きいたしておられます。ですから、自賠責の根幹にかかわるような、あるいはスキームとか、その辺の問題になりましたら金融審議会というふうな場で議論をされるということでございます。いろいろな立場の人々が委員としておられると思いますけれども、そういう人たちがこの自賠責についてわかるかどうかという心配がちょっとあります。

そういう面で、金融庁としては、この金融審議会での自賠責部門の中に、部会というのですか、どういふ人をそろえて、どういふふうな審議をしていくのか、これについてお伺いしたいと思います。

す。
○乾政府参考人 お答えいたします。

自賠責保険に關しましては、昨年、この自賠責審議会、まだ全体での審議会でございましてけれども、自賠責審議会におきまして答申をいただいたところでございます。そこで相当包括的な点につきまして御審議いただきまして、答申をいただいたわけでございます。その答申の一つの形といたしまして今回法案審議をお願いしているわけでございまして、当面の私どもの課題は、いただきました答申で指摘されました事項につきまして、着実に具体化を図ることであると認識しております。

そこで、この一月の中央省庁再編で自賠責審議会の機能が、今御指摘のありましたように、金融審議会の自賠責保険制度部会と、それから従来からあります自賠責審議会に分離されたわけでございます。金融審議会の自賠責保険制度部会の方にございまして、現時点で新たな諮問を行うことは予定をしておりませんけれども、今後仮に自賠責保険制度に關する審議をお願いすることとなりました場合には、必要に応じまして、いろいろ、こうした分野に關係のある方、御造詣の深い方からヒアリングを行うなど、適切に対処してまいりたいと思っております。

いずれにいたしましても、金融審議会の委員の構成につきましては、具体的な審議をお願いすることとなった時点で検討してまいりたいと考えているわけでございます。

○五置委員 結構専門的な部分がありまして、議員の中でもなかなかわかりにくいという方もおられるわけですから、事情を知って、一つの流れがあつて、そして問題点がある程度いつも明確になっているのですけれども、それでもなかなか動かかないということなのですね。今度は損保会社が全部扱うわけですから、一つの商品と見ないで、やはり固定的な被害者救済という事業もやっておりますし、そういうものを十分理解していただいて、ぜひ新しいスキームを考えていただきたいというふうに思います。

いうふうに思います。
それから、医療費の問題について国土交通省にお伺いしたいと思います。

救急車で運ばれて、後で高い請求が来るというのが大体のパターンなんですけれども、特に交通事故に關する医療費というのは非常に高いのですよね。なぜ高いのかというと、緊急の場合ですから、イエス、ノーを本人が言えないという弱みもあると思います。治療費も同じように算出されていると思うのですよね。この辺について、どういふふうな見解を持っておられるのか、また今後どうされていくのかという点について、お伺いしたいと思います。

○高橋政府参考人 お答えいたします。

交通事故の治療におきましては、通常、保険診療ではなくて自由診療で行われるという状況でございます。自由診療における請求単価がまちまちでありまして、中には高額となることもございまして、医療費の支払いの適正化ということが従来御指摘を受けていることだったと思っております。

平成元年七月に、自算会と損害保険協会と日本医師会の協力のもとに診療報酬基準案というものがつくられて、その普及に努めているところでございます。現在、四十四都道府県におきまして、この診療報酬基準案により実施しているというところでございます。

今後、残る三府県につきましても、引き続きこの考え方の浸透が図られるよう努めていきたい、こう思っております。

○五置委員 毎回、この医療費が問題になるわけですが、何となくべらぼうに高いという感覚を持っています。実際にもうちょっと厳しいチェックが必要かと思いますが、この医療費のチェックについては、金融庁、自算会なんかでのチェックはこういうものが入っているのですかね。要するに、こういうことでこういう治療をやりました、保険審査会だと、点数幾ら、こういうふうに出ますけれども、こういうのは請求額その

ままで見ているのかどうか、その辺についてもちょっとお伺いしたいと思います。

○田口政府参考人 お答えいたします。

自算会におきましては、医療費請求の審査を行う医療費調査担当者の配置など、自算会におきまして医療費調査体制の整備も現在図っているところでございます。

○五置委員 地域によっても違いますし、重度によっても違うと思いますが、余りにも基準がないような感じがいたしますので、ぜひきちっとした制度でお願いをしたいというように思います。それでは警察庁に、交通安全対策についてお伺いをしたいと思います。

悲惨な交通事故が少しでも減るということが交通安全対策を今まで強化してきた最大の目標でありますけれども、交通事故としてはどういふふうに変化をしているのか、それから、どのような交通安全対策を主にとつてこられたのか。

それからもう一つは、昔は、特別委員会が交通安全委員会が国会の中にもありまして、週一回、毎週水曜日だったと思いますが、開会をして、いろいろなことを論議してきたわけでありまして、それだけでもかなり啓蒙の影響力があつたわけでありまして、最近、それぞれの部署にはあるのですけれども、統合されたものが活発に動いているように全く思えない状況でございます。

この交通安全対策について、政府部内ではどういふふうな形で取りまとめをされ、どこで方針を決定されて、それぞれがどう分担してやっているのかというのを、これは警察庁に聞いても答えられますか。とりあえず、答えられるところまでお願いします。

○坂東政府参考人 お答えいたします。
まず、事故の発生状況についてでございますが、交通事故の死者数でございますけれども、昨年は九千六百六十六人ということでございまして、これを十年前の平成三年と比べてみますと、二千三十九人の減少ということになっております。もう一方、負傷者数でございますけれども、昨年中の

交通事故による負傷者数は百十五万人を超えておりまして、これは、十年前の平成三年と比べてみますと、三十四万人の増加ということになっておりまして、負傷者数につきましては、過去最高を更新しているという状況でございます。

そこで、この負傷者数の内訳でございますけれども、重傷者数につきましては過去十年はほぼ横ばいで推移してきているとございますが、軽傷者数が非常に増加してきているということでございます。いまして、全体として、今申しましたような負傷者数の増加になっているという状況にございます。

そこで、こういった非常に厳しい交通事故情勢に對しまして警察がとっている対策いかんということでございますけれども、警察におきましては、地方公共団体あるいは関係機関、団体との連携を図りながら、交通事故を科学的あるいは総合的に分析した上で、地域の交通事故の発生状況に即した諸対策をいたしまして、交通安全施設等の充実整備、あるいは交通事故に直結する悪質、危険な交通違反に対する指導取締りの強化、さらには交通安全教育あるいは広報啓発活動を推進してきているところでございます。さらには、こういった交通安全対策を一層図るために、今国会にも道路交通法の改正案等を提出して御審議をいただいているところでございます。

それから、もう一つのお尋ねでございますが、当然ながら、交通事故防止対策というものは一つの省庁あるいは行政機関だけではだめだ、総合的な対策が必要ではないか、そこで、政府としてはどういう形で総合的なまとまりをしているのかというお尋ねでございますけれども、御案内のように、交通安全対策基本法、それに基づきまして、政府におきましては、関係省庁が集まって総合的な交通安全の諸対策を推進すべきということで、昨年度末、本年三月には第七次の交通安全基本計画というものを策定したというところでございますので、こういった基本計画を踏まえながら、関係省庁あるいは関係機関が連携しながら、交通安全

全諸対策というものを進めていくべきものだというふうな考えられているところでございます。

○玉置委員 死亡者は若干減少しておりますけれども、事故全体はふえてきている、約三〇％ぐらい事故が増加したということですが、この原因はどういうふうにとらえておられますか。

○坂東政府参考人 お答えいたします。

交通事故は、人と車両、さらには交通状況等の、交通上のさまざまな要因が複雑に絡み合っ発生するものというふうに考えているところでございまして、交通事故の増加の理由を明確に特定することはなかなか困難だと思います。しかし、こうした交通事故の負傷者数というものの増加は、自動車保有台数あるいは運転免許証の保有者数の増加等と呼応するような形で増加してきているということがうかがわれるところでござい

○玉置委員 ということは、免許取得時に、あるいは車が相手に渡るときに、ある程度ユーザーに注意を促すという対策とか、あるいは、おとといの事故、東北自動車道ですか、バスに追突した大型トラックとそれと接触した小型乗用車が炎上したというものがあつたけれども、ああいうふうないろいろな事故がさまざまにあるわけですね。これについて、やはり、いろいろな形で事故調査というものがあつて、それに対する政府としてのしかるべき対策というものが出ていかないとけないかと思うのです。この委員会でも時々そういう話が出ておりますが、いまだに、それを全体をまとめて分析したり、あるいはそれに対する対策をやるというのがなかなかないのですよね。

例えばトラック協会に対して、車間距離を守れという話が時々やられます、あるいは過積載の話もやられますけれども、何となく、たまにぼちぼちやるかという感じでやっておられて、これが事故につながっているから今本当にやらなきゃいけないという意識じゃないのですよ。

そういうことじゃなくて、やはり今回の事故をとらえてみても、では、なぜそういうふうなバス

に接触したのか、そして本当に車間距離がとられていたのかどうか。我々は昔、名神自動車道ができましたときに、百キロで走るときは百メートルあけると教えられたのですよね。最初のうちは忠実に守っていましたけれども、そのうちだんだんそんなにあけなくていいやというように思いました。首都高なんというの、下の道路よりも間が詰んでいて、いつ接触してもおかしくないという状況なんです。そういうふうになれというものもありますよね。それから、やはり運転技術もあると思います。それと、やはりプロのドライバーは基本となるべしであつて、プロのドライバーがまず事故を起こすということは失格なんです。

そういうことから考えると、まず、一般的に運転を仕事とされている方を中心に、やはりいろいろな通達、対策をして、そして本当の事故原因を究明し、航空機とか鉄道事故とかと同様に、その分析した結果を事業者なり運転手さんに知らせて事故を防ぐということが必要かと思うのですが、先ほど、私じゃないですけども、ほかの方の答弁の中に、何か分析センターを今度つくるとかつくらないとかいう話がありましたね、その辺も含めてちょっとお答えをいただきたいと思ひます。

○坂東政府参考人 私ども警察庁と、それから旧建設省というのでしようか、旧運輸省、これが一緒になつて、交通事故総合分析センターというのをつくりまして、そこで交通事故をマクロ的にあるいはミクロ的に分析いたしました、その結果というものをいろいろな形で広報し、あるいは行政機関に提供して、それぞれの省庁の交通安全や事故防止対策に生かしているところでござい

○玉置委員 もう時間がなくなりましたので、お話を変えます。

ます。

今、全国で三カ所、建設中を入れたら四カ所、事故対策センターの診療施設といいますがありますけれども、これを見ると、どこともに経営が赤字で、その補てんをこの運用益の中からしているということになっておりますが、委託方式がいろいろととられてまいりまして、これで多少カバーできるだろうというふうには思ひますが、今、入院待機をされている方がまだかなりおられるということでございます。

それで、新しい診療施設をつくるよりも、協力病院を、委託のできる協力病院のベッド、こういうところをぜひ確保していただきたいと思うのですが、こういう方法でいわれる足りない部分についてぜひカバーをしていただきたいと思ひますが、これについてはいかががお考えでござい

○高橋政府参考人 お答えいたします。

療養センターにつきましては、千葉、東北、岡山の三カ所、それからこの七月に中部の療養センターが開設されるわけでございます。今九十二人ほどの方がお待ちになっておられますけれども、少しでもそういう方々に対してベッドを提供するということがしたいと思ひております。それ以外にも、既存のセンターの中に併設する介護病棟の整備も進めております。

それから、先生御指摘のように、一般の病院に協力を求めるということについてでございますが、特に短期入院という制度を今度設けさせていただきますので、この制度を使いながら、協力病院をできるだけ広げていくことによって病床数を確保するというふうな取り組みもしてまいりたいと思ひております。

○玉置委員 お金をかけないで、できるだけあるものを活用するというところで、ぜひお願いをしたい。

それから、最後に一つ、自宅介護の方もかなりおられるわけですが、この方たちの中で、介護している親が先に亡くなった場合どうするの

だろうという心配があります。これは、昔、大蔵委員会の中で信託制度の話をしているときにたまにそういう話がありまして、というのは、重度の身体障害者の親の方が、自分の心配は何だと聞くと、もうともかく、自分が先に死んだら子供はどうするのだというようなことがありました。同じような話がこの交通事故の場合もあったわけですが、こういう場合にはどういふふうな政府としては対応されるのか、これについて最後お聞きをしたいと思います。

○高橋政府参考人 大変難しい課題であると思っております。交通事故被害者の在宅介護では、親が死亡した場合の後の問題といったようなことがあるわけですが、大変重要な課題である認識しております。どのような制度を適用できるのかという問題を含めまして、いろいろな検討すべき課題がございますので、いろいろな角度から検討をさせていただきたいと思っております。

○赤松委員長 これにて本案に対する質疑は終局いたしました。

○赤松委員長 これより討論に入ります。討論の申し出がありますので、これを許します。瀬古由起子君。

○瀬古委員 私は、日本共産党を代表して、たまたま議題となりました自動車損害賠償保障法及び自動車損害賠償責任再保険特別会計法の一部を改正する法律案に対する反対討論を行います。

反対する第一の理由は、本法案が、政府再保険を廃止し、支払い審査も死亡や重度後遺障害など一定のものに限って届け出による事後チェックの道が残される程度で、それ以外は民間任せとなり、不適切なものがあってもチェックできず、被害者保護、救済という国の行政責任の大幅な後退につながるものであるからです。これによって、損保業界の保険金払い渋りが一層横行し、チェックもできなくなり、現状でも不十分な被害者、遺

族への救済措置の一層の後退につながるからで

す。国が自賠責の再保険事業の改善拡充を行う中でこそ、事故の調査、損害の拡大防止等の措置を速やかに行うことが可能であり、自動車事故による被害者救済の対策にとどまらず、自動車事故等の原因の究明、事故発生防止、被害をどう少なくするかなど、国民の命、健康を守る施策を政府が責任を持って行えるのです。

第二に、新たに設置される第三者機関も、中立公正で被害者の立場に立つ調停機関になる保証がないからです。

現在、自賠責や損保会社により、一方的に被害者に一〇〇%の過失があると断定されたり、過失相殺により、保険金が支払われず、大きく減額される問題が残っています。しかし、新たな第三者機関は、現在の自賠責の中に設置された再審査会とは基本的に変わるものでなく、被害者保護と救済のための実質的な審査が行われる保証がないからです。

第三に、これまで再保険特会での運用益を財源に重度後遺障害の被害者救済が行われてきましたが、それが後退するおそれがあるからです。

国が再保険を廃止しても、累積運用益を経過的にユーザーへの保険料低減と被害者保護などに充当するとしていますが、低金利政策のもとで、財政融資資金預託金利ではいずれ枯渇せざるを得ないことは明白です。逆に、国の再保険で運用益を生み出した財源が民間保険会社等に移行すること

で、国の責任で行う被害者保護、救済は、「自分の間」を経過すれば法的根拠を失うことになりかねません。

以上の理由から本改正案に反対することを表明し、反対討論を終わります。(拍手)

○赤松委員長 これにて討論は終局いたしました。

○赤松委員長 これより採決に入ります。自動車損害賠償保障法及び自動車損害賠償責任

再保険特別会計法の一部を改正する法律案について採決いたします。

本案に賛成の諸君の起立を求めます。

(賛成者起立)

○赤松委員長 起立多数。よって、本案は原案のとおり可決すべきものと決しました。

○赤松委員長 ただいま議決いたしました法律案に対し、赤城徳彦君外六名より、自由民主党、民主党・無所属クラブ、公明党、自由党、社会民主党・市民連合、保守党及び21世紀クラブの七会派共同提案による附帯決議を付すべしとの動議が提出されております。

提出者より趣旨の説明を聴取いたします。榊床伸二君。

○榊床委員 ただいま議題となりました自動車損害賠償保障法及び自動車損害賠償責任再保険特別会計法の一部を改正する法律案に対する附帯決議案につきまして、自由民主党、民主党・無所属クラブ、公明党、自由党、社会民主党・市民連合、保守党及び21世紀クラブを代表して、その趣旨を御説明申し上げます。

案文はお手元に配付してありますが、その内容につきましては、既に質疑の過程において委員各位におかれましては十分御承知のところでありま

すので、この際、案文の朗読をもって趣旨の説明にかえることといたします。

自動車損害賠償保障法及び自動車損害賠償責任再保険特別会計法の一部を改正する法律案に対する附帯決議(案)

政府は、本法の施行に当たり、次の事項につき適切な措置を講ずべきである。

一 自動車事故被害者、特に重度後遺障害者等の増加にかんがみ、一層の被害者保護の充実を図ること。

二 自動車事故による損害に対する支払について、損害保険会社等は、公平性を確保するとともに、被害者等に対する情報の開示及び説明等を充実することを含め、より一層の適正

化を図ること。

三 指定紛争処理機関については、現在ある審査機関等と連携を保ち、効率的な運営を行うとともに、紛争処理業務の独立性、中立性及び公正性を確保し、所管官庁の出身者がその役員になることは厳に抑制すること。

四 運用益活用事業については、その内容の適正化と効率化を図るため、自動車事故対策計画策定の際に自賠責審議会等の場で十分議論するとともに、その結果についても意見を求めること。

五 金融審議会自賠責部会は、自賠責保険制度の根幹にかかわる事項について検討するなど、その機能の充実・強化を図ること。

六 損害保険会社等は、自賠責保険料を百パーセント運用することになることにかんがみ、その適正かつ効率的な運用を図り、あわせて従来以上に被害者に対し配慮すること。

七 自動車事故の被害者の救済及び自動車事故の防止に関しては、この法律の施行後五年以内に、社会経済状況の推移等を勘案し、賦課金制度の導入の可能性を含め、検討を加えること。

八 自動車事故を防止し、国民を事故被害から守り、精神面も含め、被害者を救済するための諸施策については、各省庁がより一層協力し、総合的な取組みを図るよう努めること。

以上であります。

委員各位の御賛同をよろしくお願い申し上げます。(拍手)

○赤松委員長 これにて趣旨の説明は終わりました。

採決いたします。

本動議に賛成の諸君の起立を求めます。

(賛成者起立)

○赤松委員長 起立多数。よって、赤城徳彦君外六名提出の動議のとおり附帯決議を付することに決しました。

この際、副国土交通大臣から発言を求められて

おりますので、これを許します。国土交通大臣 扇千景君。

○副国務大臣 自動車損害賠償保障法及び自動車損害賠償責任再保険特別会計法の一部を改正する法律案につきましては、本委員会におかれましては熱心な御審議、御検討をいただきまして、たゞいま可決されましたことを深く御礼申し上げます。また、今後、審議中におかれましての委員各位の御高見、また、たゞいまの附帯決議におきまして提起されました一層の被害者の保護の充実などの課題につきましては、その趣旨を十分に尊重してまいり所存でございます。

ここに、委員長を始め各位の御指導、御協力に對しまして深く感謝の意を表し、ごあいさつとさせていただきます。ありがとうございました。

○赤松委員長 お諮りいたします。

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

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○赤松委員長 御異議なしと認めます。よって、そのように決しました。

〔報告書は附録に掲載〕

○赤松委員長 次に、内閣提出、参議院送付、測量法及び水路業務法の一部を改正する法律案を議題といたします。

趣旨の説明を聴取いたします。国土交通大臣 扇千景君。

測量法及び水路業務法の一部を改正する法律案
〔本号末尾に掲載〕

○副国務大臣 ただいま議題となりました測量法及び水路業務法の一部を改正する法律案につきま

して、その提案理由及び要旨を御説明申し上げます。

測量法及び水路業務法におきましては、測量及び水路測量の成果をそれぞれ統一させる観点から測量及び水路測量の基準を定めており、現在、このうち経緯度の測定についての基準は、我が国独自の基準となっております。

しかしながら、近年、測量及び水路測量の基準に關しましては、世界標準化が進展するとともに、地球規模の測位システムの普及等の測位技術をめぐる国内及び国際的環境が大きく変化しつつあり、経緯度の測定についての基準を世界標準に適合させる必要があります。

このため、測量法及び水路業務法が規定する測量及び水路測量の基準のうち、経緯度の測定についての基準を、世界標準である世界測地系に変更する必要があります。

次に、その要旨を御説明申し上げます。

第一に、測量法においては、基本測量及び公共測量における経緯度は、世界測地系に従って測定しなければならぬこととしております。

第二に、水路業務法において、水路測量は、経緯度については世界測地系に、その他の事項については政令で定める基準に、それぞれ従って行わなければならないこととしております。

その他、これらに關連いたしまして、所要の規定の整備を行うこととしております。

以上が、この法律案の提案理由及び要旨でございます。

何とぞ、慎重御審議の上、速やかに御可決いただきますようお願い申し上げます。

○赤松委員長 これにて趣旨の説明は終わりました。

次回は、公報をもってお知らせすることとし、本日は、これにて散会いたします。

午後五時十五分散会

測量法及び水路業務法の一部を改正する法律案

測量法及び水路業務法の一部を改正する法律

（測量法の一部改正）

第一条 測量法（昭和二十四年法律第百八十八号）の一部を次のように改正する。

第十一条中「左の各号」を「次に改め、第一号を削り、同条第二号ただし書中「但し」を「ただし」に、「直角座標又は極座標を」、「直角座標及び平均海面からの高さ、極座標及び平均海面からの高さ又は地心直交座標」に改め、同条を同条第一号とし、同条第三号中「水平面上」を「第三項に規定する回転楕圓体の表面上」に改め、同条を同条第二号とし、同条第四号中「但し」を「ただし」に改め、同条を同条第三号とし、同条第五号を同条第四号とし、同条に次の二項を加える。

2 前項第一号の地理学的経緯度は、世界測地系に従って測定しなければならない。

3 前項の「世界測地系」とは、地球を次に掲げる要件を満たす扁平な回転楕圓体であると想定して行う地理学的経緯度の測定に関する測量の基準をいう。

一 その長半径及び扁平率が、地理学的経緯度の測定に關する国際的な決定に基づき政令で定める値であるものであること。

二 その中心が、地球の重心と一致するものであること。

三 その短軸が、地球の自転軸と一致するものであること。

第六十一条中「五万円を」を「百万円」に改める。

第六十一条の二中「各号の一」を「各号のいずれかに」、「十万円を」を「百万円」に改める。

第六十二条中「左の各号の一」を「次の各号のいずれかに」、「三万円を」を「五十万円」に改め、同条第一号中「又は公共測量に」を「若しくは公共測量に」に改める。

第六十三条中「左の各号の一」を「次の各号のいずれかに」、「二万円を」を「三十万円」に改め、同条第二号中「第十五条」を「第十五条第一項」に、「立入を」を「立入り」に改める。

第六十三條の二中「各号の一」を「各号のいずれかに」、「三万円を」を「三十万円」に改める。

第六十四條中「左の各号の一」を「次の各号のいずれかに」、「二万円を」を「三十万円」に改め、同条第二号中「第二十九條」を「第二十九條前段」に改める。

第六十五條中「前六條を」を「第六十一條から前条まで」に、「罰する外」を「罰するほか」に、「各本条を」、「各本条」に改める。

第六十六條中「各号の一」を「各号のいずれかに」、「二万円を」を「十万円」に改める。

（水路業務法の一部改正）

第二条 水路業務法（昭和二十五年法律第百二号）の一部を次のように改正する。

第九條中「次に掲げる測量の基準に」を「経緯度については世界測地系に、標高及び水深その他の国際水路機關の決定その他の水路測量に關する国際的な決定に基づき政令で定める事項については政令で定める測量の基準に、それぞれに改め、同条ただし書中「國際間の水路に關する情報の交換を目的として行う水路測量その他の次に掲げる測量の基準」を「外國政府のために行う水路測量その他の世界測地系に」、「國土交通省令で定める基準」を「世界測地系に代えて國土交通省令で定める経緯度に関する測量の基準」に改め、同条各号を削り、同条に次の一項を加える。

2 前項の「世界測地系」とは、地球を次に掲げる要件を満たす扁平な回転楕圓体であると想定して行う地理学的経緯度の測定に関する測量の基準をいう。

一 その長半径及び扁平率が、地理学的経緯度の測定に關する国際的な決定に基づき政令で定める値であるものであること。

二 その中心が、地球の重心と一致するものであること。

三 その短軸が、地球の自転軸と一致するものであること。

第二十八条中「五万円」を「百万円」に改める。

第二十九条中「左の各号の一」を「次の各号のいずれかに」、
「三万円」を「三十万円」に改め、

同条第一号中「第十二条」を「第十二条第一項」に、
「立入」を「立入り」に改め、同条第三号中

「第二十五条」を「第二十五条第一項」に改める。

第三十条中「罰する外」を「罰するほか」、
「同条」を「同条」に改め、ただし書を削る。

附則

(施行期日)

第一条 この法律は、公布の日から起算して一年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。

(公共測量等に係る測量の基準に関する経過措置)

第二条 この法律の施行の際現に実施中の公共測量並びに基本測量及び公共測量以外の測量(測量法第四十七条の規定により指定されたものに限る。)に係る測量の基準については、なお従前の例による。

(水路測量に係る測量の基準に関する経過措置)

第三条 この法律の施行の際現に海上保安庁及び水路業務法第六条の許可を受けた者が行っている水路測量に係る測量の基準については、なお従前の例による。

(罰則に関する経過措置)

第四条 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。

(旧令による共済組合等からの年金受給者のための特別措置法の一部改正)

第五条 旧令による共済組合等からの年金受給者のための特別措置法(昭和二十五年法律第二百五十六号)の一部を次のように改正する。

第四条第三項中「北緯二十七度」を「北緯二十七度十四秒」に改める。

(沖縄の復帰に伴う特別措置に関する法律の一部改正)

第八条 沖縄の復帰に伴う特別措置に関する法律(昭和四十八年法律第二百十九号)の一部を次のように改正する。

第二条第一項中「北緯二十七度」を「北緯二十七度十四秒」に改める。

(沖縄の復帰に伴う防衛庁関係法律の適用の特別措置等に関する法律の一部改正)

第七条 沖縄の復帰に伴う防衛庁関係法律の適用の特別措置等に関する法律(昭和四十七年法律第三十三号)の一部を次のように改正する。

第一条中「北緯二十七度」を「北緯二十七度十四秒」に改める。

理由

測量及び水路測量の基準に関する世界標準化の進展等を踏まえ、測量及び水路測量における経緯度の測定の基準を世界測地系に従ったものとする等の措置を講ずる必要がある。これが、この法律案を提出する理由である。

平成十三年六月二十八日印刷

平成十三年六月二十九日発行

衆議院事務局

印刷者 財務省印刷局