

第七十一回国会 衆議院 交通安全対策特別委員会議録 第十号

昭和四十八年五月三十日(水曜日)

午後一時三十分開議

出席委員

委員長 久保 三郎君

理事 大竹 太郎君

理事 中村 弘海君

理事 井上 泉君

理事 紺野与次郎君

足立 篤郎君

佐藤 守良君

野坂 浩賢君

沖本 泰幸君

渡辺 武三君

出席國務大臣

運輸 大臣 新谷寅三郎君

出席政府委員

内閣總理大臣官房交通安全対策室長 須藤 博忠君

警察庁交通局長 片岡 誠君

運輸大臣官房長 藺村 泰彦君

運輸省海運局長 佐原 亨君

運輸省船舶局長 田坂 鋭一君

運輸省船舶局長 丸居 幹一君

運輸省自動車局長 小林 正興君

海上保安庁長官 野村 一彦君

大藏省銀行局保 險部長 安井 誠君

委員外の出席者

大藏省銀行局保 險部長 安井 誠君

委員の異動
五月三十日

辞任

奥田 敬和君

補欠選任

足立 篤郎君

第二類第七号

交通安全対策特別委員會議録第十号 昭和四十八年五月三十日

五月十日

貨物自動車の安全輸送確保に関する請願(井岡大治君紹介)(第四〇九九号)

同外三件(野坂浩賢君紹介)(第四一〇〇号)

同(村山喜一君紹介)(第四一〇一号)

同(森井忠良君紹介)(第四一〇二号)

同月十六日

貨物自動車(安全輸送確保)に関する請願外三件(岡田哲見君紹介)(第四四七〇号)

同(野坂浩賢君紹介)(第四四七一号)

同月十七日

貨物自動車(安全輸送確保)に関する請願外二件(野坂浩賢君紹介)(第四五八五号)

同(岡田哲見君紹介)(第四七二七号)

同(野坂浩賢君紹介)(第四七二八号)

同月二十一日

貨物自動車(安全輸送確保)に関する請願外二件(岡田哲見君紹介)(第四八三六号)

同外二件(野坂浩賢君紹介)(第四八三七号)

同外三件(野坂浩賢君紹介)(第四九七三三号)

交通戦争早期解決に関する請願(原健三郎君外四百十九名紹介)(第四八三八号)

同月二十四日

貨物自動車(安全輸送確保)に関する請願外二件(野坂浩賢君紹介)(第五〇一五号)

同(野坂浩賢君紹介)(第五一四九号)

は本委員会に付託された。

本日の會議に付した案件

委員派遣承認申請に関する件

参考人出頭要求に関する件

自動車事故対策センター法案(内閣提出第七〇号)

交通安全対策に関する件(カーフェリー「せと

号)

うち」の火災による沈没事故に関する問題)

○久保委員長 これより會議を開きます。

交通安全対策に関する件について調査を進めま

す。

この際、カーフェリー「せとうち」の火災沈没

事故について説明を聴取いたします。新谷運輸大

臣。

○新谷國務大臣 先般瀬戸内海で発生いたしました

たカーフェリーの火災沈没事故について御報告い

たします。

五月十九日午後八時三十分ごろ、瀬戸内海播磨

灘におきまして、四国中央フェリーボート会社所

属のカーフェリー「せとうち」九百五十総トンの

機関室から出火いたしました。消火活動のかいも

いたしますとともに、全国のフェリー会社に機関

部の整備点検に重点を置いた発航前の点検を厳格

に施行させることとし、特に機関室につきまして

は、中長距離フェリーについて可能な限り船舶検

査官及び船員勤務官立ち会いのもとに実施させる

よう通達しております。また、全旅客船につきま

しても、この機会に設備の作動状況等の総点検を

行なうとともに、防火操縦、退船訓練を行なうよ

う指示いたしました。かかる事故の再発の絶滅を

期する所存であります。

○久保委員長 次に、質疑の申し出がありますの

で、順次これを許します。唐沢俊二郎君。

○唐沢委員 ただいま大臣からカーフェリーの事

故につきましても御報告を承ったわけございま

す。

わが国も経済大国となつて、そして特に若い人

たちの夢が非常に大きくなつてみずから自動車を

かつてこの長い日本列島を走り回る。たまには船

にも乗り込んで美しい日本列島を駆走しようとい

うような、レジャーブームと申しますか、モータ

リゼーションの時代になつてきたわけでありま

す。

私は先日御質問したわけですが、最近、そう

いうような時代に対応して自動車事故の態様と申

しますか、交通事故の態様も非常に変わつてきて

おります。大都会よりも地方の事故がふえてお

りとか、あるいは自家用車による事故が営業車よ

りも最近目立っておりますとか、いろいろ交通事故の

態様が変わつてきております。

ところで、こういうようなモータリゼーション

の時代の要求にマッチして申しますか、それに

伴つてカーフェリー、これがレジャー産業の強力

な一翼をになう事業になつたわけでございます。

事故後の措置といしましては、四国中央フェ

リーボート会社に対しまして立ち入り検査を実施

し、などの諸点が指摘されております。

へ火災が比較的容易に拡大したものと推定される

こと、などの諸点が指摘されております。

事故後の措置といしましては、四国中央フェ

リーボート会社に対しまして立ち入り検査を実施

し、などの諸点が指摘されております。

ところで、そのような傾向に着目いたしましたし、いよいよこれからわが国が発展していく際には、このカーフェリーについての交通安全も十分考えていかなければならない、国の責務も重くなるわけでございます。

そこで、国民の代表として二、三伺いたいと思ふわけでありまして。

最初に伺いたいのは事故の内容でありまして、原因はあとで伺いますが、八時三十分ごろ火災が発生して、九時三十分までの一時間に消火活動や乗客の避難が行なわれたわけでありまして。幸い人身事故がなくて何よりなことだと思ふのでありますが、どのような消火活動や乗客の避難が行なわれたか、具体的に伺いたいと思ふます。

○野村政府委員 御報告申し上げます。

「せとうち」の火災事件の問題でございますが、二十時二十八分ごろ、フェリーの「せとうち」の機関室から発火をいたしております。二十時三十一分から三十三分ごろの間に「せとうち」から緊急通信の発信がありまして、神戸の第五管区海上保安本部では、播磨灘六番ブイ付近を通過したところで機関室から火災が発生し、乗客三十五名、乗組員二十三名だという報告を受けております。二十時四十分ごろ、乗客を船首部に船内において集めております。それから、巡視船の「ろつこう」、神戸の保安本部の巡視船でございますが、これが二十時四十五分ごろ明石を出港いたしました。現場に向け急行いたしました。そのころ五管本部では、播磨灘六番ブイ付近でフェリー「せとうち」が火災を起こしておる、付近の航行船舶は注意しろという注意を極力喚起いたしております。この「せとうち」のほうは火災を起こしましたので、その付近の航行船舶が何隻かございまして、それが近づいていきましたが、一番近い距離にありましたのは「せとうち」の南三百メートルくらいのところから「第八えるび丸」というLPGのタンカーがございまして、これはLPG船でございますから、あなたの船は危険であるから近寄るなということを言いました。そして

午後九時ごろ、乗客をボートに移乗を完了いたしております。それから二十時二十分ごろに、火が激しくなりまして火災が船の外から見えるというような状況になっております。これは巡視船「ろつこう」が確認をいたしております。先ほど申し上げましたように、ボートに移り乗りました乗客は、現場付近の船に呼びかけましたところ、関西汽船の、名前は前の私のほうの巡視船と同じでございますが「六甲丸」という船が一番有効であるということで、「六甲丸」にこれを救助するという手はずが整いまして、そして二十時三十八分、巡視船「ろつこう」が現場に着きまして、三隻の膨張式救命いかだの最後のボートから二、三名が「六甲丸」に移るといふのをはじめいたしました。大体二十時三十九分までに、いま言いました「六甲丸」に全員が移乗をしたわけでございます。そこで五管本部と交信いたしました。乗客三十五名、乗組員二十三名無事救助した、神戸に向かう、フェリー「せとうち」は燃えているという電報が「六甲丸」から発信をされております。もう一隻付近におりましたジャンボフェリー「りつりん」が現場に接近いたしました。これは、全員が「六甲丸」に救助されたから救助の必要はないということから、予定港に向かうように指示いたしました。その後二十四時四十分ごろ船首部が大爆発して、二十五時五十二分ごろ船体が沈没した、こういうことでございます。火災並びに救助の模様は以上のとおりでございます。

火災につきましては、先ほど大臣の報告にございましたように、機関部から燃えまして、そして船に備えつけてあります消火設備等をもって消火につとめましたけれども、非常に火勢が早かったのと、それから消火設備の操作が必ずしも適切でなかった、あるいは機関室のドアを締めて遮断をするという具体的な処置がとれなかったというふうなこともありまして、機関室全体が火に包まれて、そして火勢が広がった、こういうような状況でございます。

○唐沢委員 交通事故が起きた場合には、まず第一に事故原因を徹底的に究明して、二度と同じような事故を起こさないということが重要なわけでありまして。大臣からいま事故原因について大要のお話があったようでございます。さつき調査団を派遣されて、二十三日に帰ってきて、はっきりしたことはわからないと思うのです。いま大臣から一応のお話があったわけですが、もう一度確認する意味で、いま推定される事故原因について確認をしておきたいと思ふますので、局長からひとつ伺いたいと思ふます。

○田坂政府委員 お答え申し上げます。

事故原因につきましては、本来海難審判庁による詳細な調査が行なわれるというたてまえになっておりますが、ただいま先生お話しのような、早急に対策を立てる、今後事故を防止するために適切な処置をとるというふうなためから、私どもの首席検査官を団長にいたしまして早急な調査を行なうわけでございますが、ただいまのところ事故原因をいたしましては、エンジンルームの中のメインエンジンに供給されます燃料パイプがございまして、それから、燃料弁の冷却パイプがございまして、たぶんこれらのパイプは加圧されておりました。何らかの欠陥があるところから燃料が噴射するところから油が噴射されておりました。これが反対側のメインエンジンの排気管、これは相当な高温になりますが、排気管に当たって発火したのではないかと、これが一番私どもが現在考えられる原因だといふふうに考えておるわけでございます。

○唐沢委員 そのほかにはないですか、原因は。

○田坂政府委員 非常に短期の調査でございますが、関係もございまして、そのほかには私どもも現在考えられる原因はちよつと見当たらなかった。また、さらに慎重に調査をしなければならぬといふふうに考えております。

○唐沢委員 それではちよつと伺いますが、「せとうち」は受検後間もないというのですが、検査を

されたのはいつでしうか。

○田坂政府委員 直前の検査は四月二十八日に完了いたしております。

○唐沢委員 いまの局長のお話ですと、噴射された油がほかのエンジンの排気管に行つた、これが原因であるというお話のようでございます。そうすると、これは船の欠陥といえますか、構造に原因があるわけでございますか、しかも検査は四月二十八日です。一月もたつておられない。こういうことだと、検査自体にもだいたい問題があるんじゃないか。普通平たく言うと、手落ちがあるのではないか、甘かったのではないかと、気がするわけですが、その点についてはどうですか。

○田坂政府委員 「せとうち」が四月末に受けました検査は、中間検査に準ずる臨時検査で、中間検査が二月にございまして、その中間検査の当日に当時修繕ドックがあきませんでしたので、一部の中間検査を延ばして四月に受けた。二月、四月に中間検査が完了したということでございます。船舶の検査につきましては、製造検査、それから第一回の定期検査、それから四年ごとの定期検査の間に中間検査が毎年一回ずつ行なわれるわけでございますが、中間検査におきましては、ごく簡単な検査を行なうということでございまして、日常の整備点検あるいは復旧、そういうものには、たとえば、今回の問題も燃料パイプに欠陥があったといふと、燃料パイプの復旧、そういうものは中間検査の対象にはなつておらないわけでございます。そういういたしまして、私どもといたしましては、これらの日常行なわれる整備点検、そういうものには、これまで検査時に確認するということは、定期検査にゆだねられているわけでございます。中間検査ではこれは対象になつておらないということでございまして、今回の実情にかんがみまして、検査の体制上いろいろカバーできない面があります。そこで今後は、これらの日常の整備点検あるいは操作、そういうものにつきましてマニュアルをつくる。また、立ち入り臨検ができるようになっております。立ち入

り臨検を従来からも行なっておりますが、立ち入り臨検の強化をやる。定期的な検査の強化でなく、日常の検査体制あるいは日常の整備体制、そういうものを強化していくというふうなことでこれをカバーしていきたい、そういうふうな考えております。

○唐沢委員 中間検査で今回の事故原因は検査対象になつておらないというの、これは弁解にはならないと思ふのです。それでは四年もたないような定期検査は考えなければいけません、あるいは中間検査もこういう事故のないような中間検査にしたいだかなければならないわけで、中間検査だから一カ月後に事故が起きてもしょうがないという考えはないでしょうか、そういうことがあつてはたいへんな問題である。中間検査だからやむを得ないという考えは、私はやはりおかしいと思ふ。そのあとで、さすがに如才なく局長は、このような事故があつたあとでありますので、いろいろな具体策を述べられて、そういうことがないようにと言われたのですが、ちよつと心配なのでもう一度、じゃ今度は、こういう事故が絶対起きないように、中間検査があつた一カ月後にこんな事故が起きないように、どういう中間検査にされるか。いまマニュアルをつくつておられる段階なのか、あるいはもうきまつておつたら、もう一度はつきりおっしゃつていただきたいと思ふ。

○田坂政府委員 先生のおことばでございますけれども、中間検査の趣旨は、先ほど申し上げましたように、簡易なチェックをするというふうなことでございまして、日常に整備されたり、ばらされたりあるいは復旧されたりするようなものの中で中間検査でカバーするということは非常にむずかしいかろうと思ふので、申し上げましたような立ち入り臨検の強化と、それからマニュアルの整備ということで考えておるわけでございまして、立ち入り臨検につきましては早急に強化をいたしますとともに、また、来年度はさらに検査官の増員等の要求をいたしまして、完全な体制がと

れるように考えたいと思ひますし、また、マニュアルにつきましても早急に着手いたしまして、日常の整備点検が完全にできるようにいたしたいと考えております。

○唐沢委員 じゃ、もう一度念を押しておきますが、今度立ち入り臨検をするとかマニュアルをつくる、そして指導を強化すれば今回のような事故はもう絶対に起きないというふうな確信されておるかどうか、これを伺いたい。

それから、それと関連して、ほかの船舶とカーフェリーはちよつと違ふところがあるわけでして、特別の規制も必要なんじゃないか。船舶安全法に基づく危険物の船舶の輸送及び貯蔵の規則、これによつてカーフェリーには特別な規制が必要なんじゃないか。特に危険物のカーフェリーによる運送はどういうふうな規制されるのか、その点について伺いたい。二点について伺ひたいと思ひます。

○田坂政府委員 検査体制並びに日常の整備点検、そういうことが完全に行なわれますれば、今後絶対にこのような事故は起こらないと私も確信いたしております。

次に、カーフェリーの安全基準、安全規制の問題でございますが、先生御せのとおり、カーフェリーは旅客船でありますとともに、また車両、自動車という燃料を大量に積み込んだ危険の非常に多い船舶でございますので、その二つの点から規制を従来いたしておるわけでございまして、

そういうしまして、カーフェリーがあらわれ出した三十六年に、基本的に自動車渡船構造基準という通達によりまして相当の規制をいたしておるわけでございまして、その後フェリーの大型化、高速化、長距離化、そういうものが顕著になつてまいりましたので、その実態に合わせまして、四十六年に、四月と十二月でございますが、二回にわたりましたさらに規制を強化いたしましたわけでございまして、これらの規制につきましては、まず三十六年でございまして、三十六年には、船舶の区画、車両甲板の強度及び自動車の固縛装置

等について規制を強化したわけでございまして。引き続きまして四十六年には、防火構造、消防設備、救命設備等について安全基準の強化をいたしました。

そういうしまして、これらの規制を總体的にカバーしておるカーフェリーにおきましては、大体安全基準は整備されているというふうに、今回の事故を契機として見直した段階におきまして、私もはさういうふうな理解をしておりますが、細部におきまして今後さらに規制をするべき点、二、三、今回の事故を反省いたしまして感じている点はございます。

○唐沢委員 ぜひ安全基準は強化するように、慎重にしかも早急にお願いをいたします。ところで、「せとらち」は何年に建造された船舶でしょうか。

○田坂政府委員 昭和四十五年に進水でございまして、

○唐沢委員 そうすると、安全基準と申しますか、三十六年と四十六年、二回にわたつてこれを強化されたわけでございまして。だから、四十六年以降に建造された船舶についてはいいかもしれないが、三十六年から四十六年の強化されるまでにできたカーフェリーについてはやはり問題がある。だから、こういう事故が起きるわけなんですけれども、そういう安全基準が強化された以降に建造された船舶についてはまだいいでしょうが、その前にできたものは、もうできてしまつていて、おかしな感じがするというのでは、同じような事故が起きてくると思ふわけですね。

それで伺ひたいのは、四十六年の安全基準が強化される前に建造されたカーフェリーがどのくらいあるか。それから、それについて、すでに建造されたカーフェリーについてはどのような規制をされておるのか、二点について伺ひたいと思ひます。

○田坂政府委員 現在カーフェリーの総数は、四十八年、本年五月現在で四百三十隻程度と考えられますが、その中で最終の四十六年十二月通達、

これは四十七年四月にキールを据えた船舶に適用されるわけでございまして、その適用外にございます船舶は三百八十五隻でございます。しかし、この中の特に問題になると思われまふ船舶は、中長距離のカーフェリーでございまして、この船舶数はそのうちの五十五隻でございます。

○唐沢委員 もう一つ、特にこの五十五隻ですね、以前に建造された船舶、新しく安全基準が強化された以前にできたカーフェリーについては、追加していろいろ工事をしたりあるいは構造を改えたりする必要もあると思うのですが、そういう既建造の船舶についてどういうような指導をしておられるか。

○田坂政府委員 既建造、在来船とそれから最後の規制の適用になつております船舶、それぞれに私どもは反省すべき点があると存じますが、特に在来船につきましては、消防施設並びに火災探知施設、そういうものにつきまして急遽整備をしなければならぬというふうに考えております。

具体的に申しますと、閉固されました車両甲板、自動車の乗るデッキでございますが、この区画に火災探知機と固定式の消防施設をつけたというふうに考えております。また、沿海区域以上の、千馬力以上のカーフェリーの機関室に対しては、固定式の消防施設と同じく火災探知機をつけたというふうに考えております。

○唐沢委員 それでは、その事故が起きて、それから火災が非常に広まった原因のうち、送風機が火災発見後も作動し続けていたとか、消火装置の作動がおくれていたというふうなこともあるわけでございまして。そうすると、ちよつと事故に対する乗組員の訓練が十分ではなかったんではないかと思ふわけでありまして、ですから、カーフェリーという特殊な船舶について、乗組員員に対してどういった訓練をしておられたのか、それを伺ひたいと思ひます。

○丸居政府委員 船員法におきまして、内航旅客船には毎月一回以上の防火、救命艇等の操練の実施をしなければならぬということと義務づけられ

ております。この点につきましては、従来から船員労働官の労働監督等によりまして監督指導をしてまいりましたわけですが、さらにその徹底を期するために、旅客船における非常配置操縦の手引きというものを作成いたしまして、各海運局を通じて関係者に指導を行なつてまいりました。今回の事故船も、船員法及び指導に従ひまして、毎月一、二回程度の防火、救命艇の操縦を実施しております。

それで、今回の事故等の結果、調べてみますと、やはり旅客の避難誘導等の面では日ごろの訓練が一応効を奏しておるようなところもありますので、その点は非常によかったのではないかと思いますが、その点は、消火活動とか膨張式救命いかだの取り扱い等について、ちょっと訓練不足の点が認められるところもありますので、そういう点でも少し未端までわたった徹底した訓練というものに変えなければならぬ、そういうふうな考えで指導してまいりたいと思っております。

○唐沢委員 それでは、避難活動は大体よろしいが消火活動はちょっと遺憾であった、五十点くらいであったということですね。ぜひ、消火活動についても万全を期していただきたいと思ひます。時間が限られておりますので、最後に大臣に伺いたいわけでありますが、私は、いままでの運輸行政と通つてこれからの運輸行政は前向きでなければいけない。だんだん時代が変わつてきております。だから、自動車事故の態様も変わつてきております。これは大臣よく御存じのとおりだから申し上げません。あるいは飛行機では自家用軽飛行機ですか、そういうものが盛んにいま増加して事故が多発いたしております。それから、新たにこういう時代の要請によつてカーフェリーというものが利用されるようになってきました。そういう新しい時代に対処して、事故が起きてから万全を期するのはこれは当然でございますけれども、先手先手にこういうふうな、これは総合交通体系から変わらなうが、交通の態様もだんだん変わつてきておるんだから、こ

れから前向きに、事故の起こる前にぜひ万全を期していただきたいと思ひわけであります。

そういうような交通機関と申しますか、そのような変化とか、新しいモータリゼーション等に対する運輸省のお考えを大臣から伺つて、どういふ施策を講ぜられるか、あわせて所信を伺いたい。

○新谷国務大臣 政府委員からいろいろ事情を御説明いたしました。いまお話しのように、輸送態様が非常に変わつてきております。いまの船で申しますと、カーフェリーなんか著しい例でございます。エンジンルームの上に車庫デッキがありまして、これはガソリンをたくさん積んだ車が乗つております。その上に居住デッキがあるわけですね。下から事故が起こりますと、これは一たまりもないというふうな構造になっておるわけでありまして、それだけに、この人命の安全ということを考えますと、いままでの船舶構造上の安全というだけでは足りないものでありまして、従来も、船舶局長から申しましたように、これに対応して考えられるだけのことを考えてやつたと思ひます。しかし、今度のように、乗組員の訓練が不足であった、そういうことも原因いたしまして、近海とか沿海の近回りのところはこのくらの安全施設でいだらうと思つておりましたのが、こういう事故につながつてしまつたということでございます。私は、根本的に見直さなさいということをお願いいたします。設

備の面で、たとえば船舶局長も申しましたようなファイアラームの設備でございますとか、そういうものを取りつけてまいりますと、実は相当に経費がかかるわけでありまして、平水とか沿海の船にはそこまで要求するのは無理だといふ考えだつたかも知れませんが、しかし、そういうものの資金面の心配はしてやつてもいいから、何とか今後こういうふうな形の事故といふものは起こさないように構造上の考慮もしなければならぬ。それから、カーフェリーは御承知のように、もう出し入れが激しくて、ほとんど訓練のいとも

ないのが例でございます。これが営業に關係いたしますけれども、そういうことでは安全を守れないと思ひますので、この訓練を徹底させるというふうなことを企業者に対して厳命をいたしてまいります。

それから、これはいまの法規にもあるのですけれども、船が出ますときには必ず大事なところは発航前の検査をするということになっておりますが、そういうことも行なわれなかつたか行なわれなかつたか。それを励行するのにも、相当時間も要するし人手も要るわけでございます。そういうことについて、人命を守るためにもあらゆることをやつてもらいたいというふうなことで、すべてをいま見直してまいります。

これだけじゃございません。なおほかにも考えるべき点はたくさんあると思ひますが、そういう点を総合いたしまして、新しくいま海上交通のいわば花形になつてまいりましたカーフェリーのようないはカーフェリーでなくとも、旅客船全体もそうじゃないか、旅客船についても同じようなことをやつてもらいたいといふことで、いま各旅客船業者に対して強い示達を出しました。全般につきまして、人命を預かつておる船でございますから、万全の措置をとらせるようにいま準備をし、結論が出ましたらそれを必ず実行に移させるように措置をしたいといふふうに思つておる次第でございます。

○唐沢委員 大臣が陸上、海上、航空全般に見直せといふことでいろいろ示達を出しておられるのはよく知つております。私が申し上げましたのは、輸送の形態が変わつて、交通事故の態様も変わつてくるわけですね。だから、事故が起きるまではわからぬとおっしゃればそれつきりだけれども、輸送の形態が変わつてきたら、交通事故もこういうふうに変つてくるだらうとか、こういうことも起こり得るであらう、むずかしいことかも知れないけれども、そこまでよく御検討されて、前向きな交通安全対策と申しますか、運輸行

政を推進されることをここで希望いたしまして、質問を終わります。

○久保委員長 太田一夫君。

○太田委員 最初に、海上保安庁、ここに地図が出ております。この地図から見ますと、発火場所から沈没場所まではかなり流されておるのか、自力で動いたのか存じませんが、これは自然に潮流によつて流されてこれだけの距離を移動したのであります。この距離はどれくらい距離がございいますか。

○野村政府委員 お答えいたします。

略図に図示いたしましたように、火災発生地点と推定される地点は、播磨灘の六番ブイに比較的近い位置でございますが、沈没いたしました位置、これは確認されておりますが、五番ブイの南のほうでございます。これは、要するに船が火災を起こしまして、総員が退避して操船能力が失われまして、結局潮流に流されて約七千メートルくらい下つてきた、このように考えております。

○太田委員 それから、これは大臣、あなたのほうはどういう御見解ですか。当時は乗組員が二十三名に対して乗客が三十五名、車が十九台といふのですから、非常に閑散だつたわけですね。この船の定員というのがあるでしょうが、常時はもっとたくさん乗つていたと思ひます。一せと「うち」はなかなか利用がよいというのですが、もしそれが満員に近いようなお客さんだつたときにはこんな事故では済まなかつたと思ひますが、その推定はなされておりますか。

○新谷国務大臣 三十五名の乗客といふ中には、二十何名かが運転をしている人でございます。純粋の旅客としてはきつめて少なかつたわけですね。定員は四百二十人でございますから、おっしゃる通りに、これが満員でございますと、避難の問題とか、それからそれを退避させる方法とか、これは非常にむずかしい問題がたくさん起こつたろうと思ひます。その点は、結果的に見ますと、

少なかつたので全員無事であつたということも言えるのではないかと思います。

○太田委員 これはどなたから答えていたかといふのでありますが、いまの四百二十名に近い人が乗つておつたら、これは大惨事になつたのではないかと気がするのです。たまたまからのようなカーフェリーであつたからよかつたようなものですが……

そこで、この報告を見ますと、全員無事に退避ができた。先ほどの御答弁でも退避訓練がうまくいつておつたということですが、実際上満員の場合に、膨張ボートですか、自然に空気がふくれるようになつておるのでしょうか、そういう避難用具は四百二十名にびたつと合うようになつておつたのでしょうか。「せとうち」そのもののそういう防災施設というものはどうだったのですか。

○田坂政府委員 二十五名定員の膨張型救命いかだが二十二個ついておりましたので、五百名以上の旅客並びに乗り組込み員が乗り移れるという施設ではあつたわけでありました。

○太田委員 もし満員であつても、二十二個の膨張救命いかだによりまして無事に避難ができる、救助できるという見通しが、その「せとうち」といふものを調査されても確認されたのですか、機能もよかつたのですか。

○田坂政府委員 旅客船救命設備、膨張型救命いかだあるいは救命艇、そういうものの搭載基準は、両舷で一〇〇%以上ということになつております。そういったしまして、本船は膨張型救命いかだを積んでおつたわけですが、一十二個、両舷に十一個ずつ積んでおつたわけでございます。

今回の火災の場合には、たぶん、定員一ぱい四百数十名のお客がおりまして、誘導その他が適切に行なわれれば、バウンダリーコンディション、たとえば海洋の状況等が非常によろしくございまして、救助はできたのではないかとはいふに考えられますが、反省をいたしまして、私ここで、いわゆる火災の状況が片舷に片寄つて、片舷の救命設備が使えなかつた、あるいは

相当の荒天で、片舷に船が相当きびしい傾斜をしたとか、そういうことも考える必要があつたかと思ひます。そういういたしまして、現在、救命施設をどういふふうな今後規制を強化するかにつきましては検討いたしておるわけでございますが、国際航海の旅客船、これは国際的に人命の安全のための国際条約におきまして定められております。この上限りまでは格上げすべきではないかというところを私どもは現在検討いたしておるわけでございます。

その内容は、両舷で一〇〇%でなくて、片舷に片寄りましたときに、救命いかだは重量制限等もいたしまして、たとえば片舷が使えないときでもその使えるほうの側にはシフトできるようになつておりますが、それが全部シフトできるかどうか、そういう点を考えまして、あるいは二五%程度ある程度の予備を持たせるべきではないかというふうなことを現在検討いたしておる段階でございます。

○太田委員 それから、これは海上保安庁長官にお尋ねをいたしますが、流された距離が七メートルと先ほどおっしゃいましたが、七メートルを接岸のほうに、浅瀬島に向けて走つたならば、浅瀬に乗り上げることができたのではないのでしょうか。カーフェリーのようなたぐいのお客さんが乗つておるような場合、客船もそうでありまして、深いところへ逃げるのではなくて、浅瀬に乗り上げるといふそういう応急手段というのがあるのじゃないでしょうか、私たちしろとでそういうことを思ふのですが、その点はいかがでしょうか。

○野村政府委員 先ほど七メートルと申し上げましたが、そのとき申し上げましたように、火災発生位置は、これは大抵の推定でございますが、大抵当時の電報等から見てあの付近であると考えられる、その位置から沈没した位置までが大抵七千メートル程度であつたということで、必ずしも正確な七千メートルかどうかということについてはまだはっきりいたしておりません。

それから、御設問の、事故が起こりかけた場合に浅瀬等にのり上げて、そこでかえつて救われるような場合があるのではないかと。もちろん、状況によつてはそういうことはあり得ないことではないと思ひます。ただ、本船の場合には、まず旅客を退避せまして、船員も退避しておりました。船が全く無人船となつて、燃えるままに船を放棄したということでございます。状況が違ひまして、船がまだある程度の操船能力というものがあつて、操船をして浅瀬とかあるいは浅いところにも座礁をさせるということ、他の海難の場合にも例がございます。ただ、これはあくまでも船長以下乗組員がある程度おつて、ある程度操船能力があるという前提でございます。本船の場合には、全く船が放棄されて、流れるままにまかされたものでございまして、ただいまの先生の御設問の趣旨は、本船の場合はちよつと不可能だと思ひます。

○太田委員 大臣、いまの話ですね。本船の場合には、まだ操船能力があつたのだらうと思ひます。あつてふたつたいて逃げ出してしまつたという感じがするのです。運輸省の基準ではそういう場合にはどうなんですか。それはどこでも避難ができれば最上だ、これだと避難のほうをほめてあるように思ふのですけれども、私は、避難したのをほめるのではなくて、避難のさせ方とか、操船のしかたというものは間違つておつたと思ふのです。もうちよつと海岸のほうへもつてきて、浅瀬島の西海岸に近づけるべきだった。ほつたらかしにしておつたなんて、さつそく逃げ出したなんて、けしからぬと思ふのですが、そういう点は、運輸大臣の先ほどの御説明の中に御指摘があらひせんね。

○新谷国務大臣 船をどういふふうにかかすかといふことは、事情によつて非常に違ひますから、これに対してあらかじめ包括的に規則でどうするかといふことは不可能だと思ひます。すべて責任を持つております船長の判断によりましてどうする

るかといふことをきめるのが当然だらうと思ひます。

それから、本船の場合には、エンジンルームから火を出しておるわけですね。エンジンルームの火を消すのが一番の問題でございまして、エンジンルームの火を消すといふことは、結局、何とかしてエンジンをとめよう、エンジンに送られてくる油をとめようといふのが、火災をとめるための一番の緊急事だつたと私は思ひます。したがひまして、船をあやつつて——もうエンジンルームには人がいられなくなつてしまつて、エンジンルームの担当直の人たちもデッキに上がつてしまつた、そんな状況ですから、それをいまおっしゃる通りに、あとから考えますと、そんなこともできたのじゃないかといふお考えはごもっともだと思ひますけれども、その当時の状態からいいますと、船を無事に浅瀬に乗り上げて、そこで船体だけでも助かりたいといふことよりも、何とかして乗つてゐる人たちの人命の安全をはからうということに、最大限力を尽くしたのだらうと思ひます。

で、これは当時の船長の判断によつて、それ以外に方法はないと思つたものと私は想像するわけでございます。

これは、船長に対して具体的に海難審判のときなどに、いろいろな事情からさういふことを調べれば、当時の事情がもつとほつきりするのではないかと思ひますが、私は、いまお尋ねがあらひましたが、そういうふうな判断をせざるを得ないので

す。

○太田委員 私は別に、船体を助けるために浅瀬に乗り上げよと言つたわけではない。人命の安全という立場から、そのほうが本来の手段じゃないかと思ふのですが、いささかしらうとめておられますので、いまのお答へによつて、一応それはその程度にいたしておきます。

それから、いまもお話のありました「せとうち」の機関室の当直員の話、これも新聞等で拝見をしたり、あるいは皆さんのお話を聞きまして、納得ができませんが、これはことによるとい

なかったのではないかと、当直員があるいは居眠りしておったのではないかとというふうな気がするのですが、その「せとうち」の要員配置というのは、機関室についてどういうぐあいになっておったのですか。

○丸居政府委員 要員配置でございすけれども、操機長とそれから操機手、二人が機関室ではなく、監視室におりました。機関長と機関士は自分の部屋で仮眠をしておったという状況でございす。

それから、先生おっしゃって居眠りでもしておったのではないかとのお話でございすけれども、これはあとで調べた話でございすけれども、操機手がまだ入って間がない人だったものから、操機長のほうから、配管の勉強をしておった、教えてもらっていたという状況だったようございす。決して居眠りをして居眠りしたようではございせん。

それから、調べた報告によりますと、出火の約十分前ぐらいには現場を通っておる形跡でございすので、居眠りをして居眠りしたという状況ではありませんでした。ただ、先生御指摘のように、しゃちゅうをそのぞいておったという状況ではなしに、そういう質問を受けて指導をして居眠りしたという状況にはあつたようございす。

○太田委員 これは今後、焼き玉エンジンのカーブリーには、私はほとんど要員配置について厳重な指示をしてもらわなくては困る。これは船舶局長、こういう小さな船は、燃料は軽油を使っておるのではありませんか。

○田坂政府委員 本船は千七百馬力のディーゼルエンジンを二基積んでおりまして、船の燃料はA重油ではないかと存じます。

○太田委員 そうすると、発火点の問題について、疑問は起きないのですか。

○田坂政府委員 噴射いたしました燃料が当たったと思われます。排気管は大体四百度以上に加熱されますのでございすから、十分に、噴霧状

の燃料が当たりますと発火するという状況であると思ひます。

○太田委員 いまあります問題の五十五隻でございしたか、五十五隻が問題だという中距離のフェリー、これはいまの話だとほとんどA重油でございすか、それとも焼き玉エンジンを使っているものもあるでございすか。

○田坂政府委員 中長距離のフェリーはほとんど全部ディーゼルエンジンでございす。

○太田委員 というのは、軽油を使っているフェリーはないということですか。

○田坂政府委員 たぶん軽油を使っているエンジンはないと思ひます。ディーゼルエンジンの中長距離のフェリーポートは、相当大型のディーゼルエンジンを積んでおりますので、これらは重油を燃料としたおるといふのが普通でございす。

○太田委員 私は、短距離フェリーの中には、どうも軽油を使っているのがあるのじやなからうかと思つて居たのですが、それがほとんどないということになって、しかも、四十六年の安全基準の前に造船したものでありますと、あふなくてあふなくしては居ないですね。

○田坂政府委員 軽油を使いますディーゼルエンジンもございす。これは主として高速のディーゼルエンジンでございまして、大体エンジン馬力が小型のものでございす。中長距離フェリーポートは、先ほど申し上げましたように、相当高速化されておりますので、相当大馬力、本船でも千七百馬力というふうな大馬力のエンジンでございすので、軽油を使うケースは、私もいま常識的には考えられないというふうな考へております。

○太田委員 局長の御答弁はいささか推定が入っている、私も不安でございせんが、ほんとうになければいいです。けれども、軽油なんか使つて簡単に走つて居るような近距離フェリーがあつたときには、安全基準なんてよほど厳重にしてくれなかつたらあふなくてしょうがな

て、第二、第三の「せとうち」が発生するじやありませんか。

○田坂政府委員 ただいま資料によりまして調べましたところ、軽油のディーゼルエンジンはないというところございす。

○太田委員 それでは、四十六年十二月の安全基準についてお尋ねをいたしますが、これによつてスプリングラーなどの設置が義務づけられておるの、その後の船でございすか、それから、発泡消火剤などは相当その基準を高くしてあるように聞いております。先ほどのお尋ねにもありましたのが、基準通達前につくられたカーフェリーについての措置は、いまのところ、会社の善意に期待するのか、それとも何か規制をされるのか。この法改正を要するといふものがあるんじゃないですか。たとえば船舶安全法なら安全法を改正してそういう基準を設けるといふことになる、時間がかりですね。これはとりあえずはどういう方法でおやりになりますか。

○田坂政府委員 三十六年の措置以来、通達で行なつております。これは安全法をもとにいたしまして、いろいろ省令によりまして、たとえば設備規程その他がございす。それらにそれぞれ管海官庁の定めるところによつて特に指示ができるような措置になつておりますので、法令の改正等をいたしません。通達によつて十分な規制措置ができると思ひます。そういういたしまして、ただいま、企業側の厳重な措置を期待するといふことではなしに、私も、強制的に通達によつて指示をいたしたいというふうな考へておる次第でございす。

○太田委員 そうすると、局長通達によつて全部義務づけられるわけですね。その期限は、相当工事が必要でございす。いつまでにそれが完備されるのですか。

○田坂政府委員 いかなる措置をいたすかといふことにつきましては、早急にやりたい。私どもの心づもりでは、今週とか来週中とかいうふうなごく短い期間を考へておるわけですが、先

生御指摘のように、工事をやりますには相当の期間がかかります。それから、相当の敷でございすので、これらの工事をやります機材を製作する期間も必要であるといふことございすので、これらの工事をいつまでにやれといふことは、もうしばらく検討をいたさせていたきたいといふふうな考へておる次第でございす。

○太田委員 そうするとこれは、もう一回わかりやすく言つて、四十六年十二月の安全基準を全フェリーに適用するといふ方針である、したがつて、早急にそれができるようにしたいと思ひます。が、期限がいつまでというところは現在はまだ検討中である、資金については、先ほど大臣のお話で、場合によつてはめんどうを見よう。カーフェリーの会社に言わせるならば、その間船は動かさないわけですから相当な犠牲もあります。当然それは安全基準を確保せなければ航路を認めないといふところまでいかなければ、たいへん不安があると思ひます。そういうことでよろしいですね。

○田坂政府委員 それらの工事をいたしますに必要資金の面は、私どもの所管でございせん。で、所管の局長から御答弁があると存じますけれども、四十六年十二月の通達の全部を遡及してやるといふことはございせん。今回の事故並びに先ほど大臣から御答弁のございましたすべてについてもう一ぺん見直せといふことで見直しておりますが、それらの見直しの結果、ぜひ遡及しなければならぬといふものにつきては、先ほど御答弁申し上げましたような消火あるいは火災探知、それから救命設備の増設、そういうような点につきては、重点的に遡及して通達規制したいといふふうな考へておる次第でございす。

○太田委員 そうすると、たとえば機関室の防熱化といふようなことは完全になされると考へてよろしいか。スプリングラーは必ず全船につけられると考へてよろしいか。それから船長の部屋にど

ここで火災が発生したかがわかるような装置がつけられると考えてよろしいか。

○田坂政府委員 エンジンルームの固定の消火装置、これはつけられると考えていただいてけっこうでございますし、それから船長のところで、火災の場所がどこであるというところは、すでにいま警報装置として振動装置がつけられることになっておりますので、これは本来ついておりますと存じます。

そういたしましたで、エンジンルームの防火施設、防火壁でエンジンルームを囲うということ、探知装置並びに消火装置等が完備されれば、大体その事故は拡大しないものと考えられるべきで、それからこの工事をやりますというところは、初期からそういうものを計画して船をつくらせておきますと、船の基本的な他の性能、たとえば復原性能等を阻害するおそれがございますので、現在はお考えでない次第でございます。

○太田委員 そうすると、中央にエンジンルームがあるとすると、その上にはトラックは載せては相ならぬという禁止区域を設定しなければならぬことになりかねない。エンジンルームの防熱装置というのは、金がかかるし、船体の基本に影響するから、ちょっとやれないということになりますと、その上にトラック等を積載することは禁止しなければならぬ。そういうことになりかねない。

○田坂政府委員 消火設備も相当強化されますし、また、さらにエンジンルームから車両甲板に出ます出入口、これは自動閉鎖ということもあわせ考へまして、今回のようにとびらが開かれておりましたために上部に容易に火災が拡大したというようにすることに對しましては、十分な処置をとることにしましてカバーするというところで、車両甲板の車両の積載場所の制限をするということ、現在考えております。

○太田委員 これで私終りますすが、大臣、いまのお話から、局長さんのほうの措置というのはいささか暫定的であつて、少しなまぬるいような感じがするんですよ。もしも消火装置が完全であり、探知装置が完全であるならば、エンジンルームの防熱装置などは簡単にいまのままでよろしいということになるならば、四十六年十二月通過のあの嚴重な条件というのは、新造船にも不必要でしょう。だから、全部ほとんど各条件を満たすようにするのが理想的でありまして、できないけれども、何とか最善の注意ですか、最大の施設ということだけは講じなければならぬと思うので、消火装置が完備されれば火事はないに違いないから、断熱改良工事などは不要だなどというところは、これはまずいと思うのです。この指導についてはよほど嚴重にやりますと、カーフェリー時代が来ておるので、一度これは真剣に考へていただきたいと思います。大臣、いかがなものでしょうか。

○新谷国務大臣 方針としてはおっしゃるとおりだと思ひます。現在でも、たとえば車両甲板との間にそういう防熱の装置がないかというところ、あるわけですね。それで足りるか足りぬかという問題だと思ひます。さらに補強しなければならぬという場合は、これは補強させます。

さつき申し上げましたように、いま原因はだんだんわかつてきておりますから、今度は、いままでは古い船については設備が不十分であつたというところがございますので、それを省令に基づいた通達によりまして、これは法規的には有効だそうでございますから、それに基づいて設備の義務づけをしよというところで、どの部分をどうするかというところについては細目にわたつて検討されておるわけでございます。

いままでは、たとえば平水、沿海等の船には非常にゆるい基準でいってございましたが、今度はそれを高い程度に上げて、そしてやはり人命を尊重するという立場から遺憾のないような設備も、訓練もして、そして人命を守つていくというところに万全を尽くさないとと思つておりますので、これは構造上の問題だけではございませんで、船員の問題もござります。それから企業者の

そういう問題に対する取り組み方の問題もござります。この三者そろひまして万全を期するようになりたいと思ひまして、いま具体的な案を練らしてあります。できるだけ早く、これは一日でも早くやらせよう。

構造の問題については、さつき船舶局長が申し上げましたが、これは多少構造の変更をさせようと思ひますと、やはりドックに入れなければならぬ。そんなことで、経費は別といたしまして、一べんにそれだけのドックがなかなかあかないという点もあつて、やはりドックがどこでどういうふうにあくか、あるいはいつ検査の時期が来るか、そういうことを具体的に検討したいと思いますので、もう少しばらばらの間御猶予をいただきたいと思ひます。

○太田委員 船員局長、いまのお話をお聞きになりましたので、感想ですが、船員の疲労度というのがありますね。このカーフェリー時代に、トンボ返り等をやりますと疲労いたしてまいりましてやめていく。やめていけば新しいのが入ってくる。新しい者に内部の構造が何か教へてやらなければならぬ。横を向いておつたらこちらのはうでは火事になっておつた。そういうことがあつて、それから、全体に船員の疲労を防止するとか、あるいは義務が完全に尽くされるような条件で配置させるとか、船員管理の問題をよほど考へておかないとあふないですね。いま少々疲れているようでございます。なかなかたいへんらしいから。そういう点もよく考へたい。少なからぬからという点で、船員の定員が少なかつたり、あるいは過労におちいらせるというところのないように御指導いただきたいと思ひますが、その点はよろしいですね。

○丸居政府委員 カーフェリーは、先生のおっしゃるとおり、航路によりましては非常にピストンをするものですから、そういう事態が起こる可能性がありますので、その点は特に通達をいたしまして、そういう航路との見合ひに応じて船員を

乗せるように指導いたしております。十分そういう点は注意しまして、今後そういうことのないようにいたしてまいりたいと思ひます。

○久保委員長 沖本泰幸君。

○沖本委員 御質問、ばらばらになるかも知れませんが、十分お答えいただきたいと思ひます。まず、先ほど大臣が、太田先生の御質問に對して、十分検討しよ、それで人命尊重のための対策を講ずるといふ御発言があつたわけですね。ただし、こゝろカーフェリーであるとか、旅客船とあるいは遠距離航行船舶、こゝろ一定基準以上の船には十分の対策が必要だけれども、平水航路とか、東京湾とか大阪湾とか比較的近い距離を行つてゐるものにワケをはめ過ぎて、そのためにカーフェリーの事件とは無関係になりますけれども、大臣の御発言があつたので申し上げるわけだけれども、ワケをはめ過ぎて、そのために船主船長であるような業者が行き詰まつてしまふというふうな場面も出てくるわけですね。そういう点は十分配慮していただいて御検討いただきたい、こゝろ御注文をつけておきたい、こゝろ考へます。

さて、十九日の火災事故ですけれども、御報告によりまして、八時三十一分、国際のVHFで緊急発信をやつた。これを受けて海上保安庁の巡視船艇十三隻が出動したということになります。地図から見ても、淡路島の周辺には瀬戸内海をいろいろ守つていただく保安庁の船艇が相当たくさん配備されているわけですが、緊急発動の場合、距離と時間とを考へて、九時四十分、約一時間ちよつとで現場に到着したということになるわけですが、現在瀬戸内海に配備されている保安庁の船のスピード、そういうものを考へてこゝろいう時間で適當であつたかどうか。第一船はどのくらいで到着したか。十三隻目はどのくらいで到着したか。夜間でありまして、その点についてお答え願ひたいと思ひます。

七

○野村政府委員 先ほどお答えいたしましたように、現実には姫路の小型巡視船「ろつこう」というものが二十時四十五分に情報をキャッチいたしましたので、そして二十時三十八分ごろ現場に行っておるわけでございます。これはたまたま巡視船担任海域であります。その海域付近を航行中でありました。なお、このほかには神戸の海上保安部の巡視艇「きくかぜ」というのが二十時五十分分には知らせを受けて、そして二十時五十五分現場、これはもう沈没した時期でございます。そのほか「くすかぜ」というのが二十時三十五分現場、それから「すまかぜ」と同じく二十時三十五分現場に着いております。したがって、結果といたしましては、姫路の「ろつこう」が沈没以前に現場に着いて監視及び誘導をしたということでございます。あとの三隻は事後でございます。そのほか、いま申し上げました四隻のほかには九隻の船が現場にかけつたわけでございますけれども、これはいずれも事後であったということでございます。

私どもとしては、現場付近で申し上げますと、姫路、神戸、大阪、岸和田、下津、こういったところの巡視船、あるいは小松島、和歌山というところの付近の海上保安部署にございます巡視船に、専用のVHFあるいはその他の方法で指令をかけてつけさせるということをやっております。本件もたまたま行動中でありました「ろつこう」が現場にかけつた、こういう状況であります。

○沖本委員 いま姫路とかそのほかの地点をお示しになりましたけれども、姫路以外に——この辺は鹿ノ瀬ですね。これを中心にしたところだと、小豆島とか飾磨とかあるいは出光の石油のプラントがある付近とか、この辺には配備されてないわけですか。

○野村政府委員 この付近に一番近いところでは、いま申し上げました姫路でございますが、管轄といたしましては、神戸海上保安部というのが神戸にございまして、それから姫路の保安署、東

播磨の保安署、それから大阪の海上保安監部、岸和田の海上保安署、堺の海上保安署、下津の海上保安署、それから四国側で申し上げますと、やや遠うございましてけれども、高松、坂出、小松島、それから近畿地方で、少し遠うございましてけれども和歌山、そういったところに海上保安部または署がございまして、巡視艇または巡視艇がおる、こういう状況でございます。

○沖本委員 このことで御議論しようとは思わないのですけれども、配備状況なり油の投下なり瀬戸内海の汚染なり、そういう点について、保安庁としては常時ビーチクラフトなり巡視艇を出して警備に当たっていらっしゃるというのを、私たちは昨年の視察でじっくりと見させていただいたわけなんです。そういう感覚の中から御質問しておるわけであって、であれば、瀬戸内海では絶えず夜間は赤外線なり何なりを通して見ておるとか、廃棄物のないようにお考えであるという点もあるもので、この付近の航行に関しては常時航行中の巡視艇があるのじゃないか。そういう点、隻数としては十三隻出動なさったということになりますので、数の点では足りなかったということはないけれども、緊急連絡を受けて現場まで行くのにどうだったかという点を伺ってみたいとのことでございます。

そこで、これはテレビでじつと伺っておったのですが、御報告によりますと、関西汽船のカーフェリーの「六甲丸」が救助したということの御報告ですけれども、当時この付近を通り合いました船舶が数隻あった。大体海上交通に関しては、他の船舶が災害を起こしている場合には直ちに救助しなければならぬという義務づけがあるわけですね。その義務づけを怠っておった船があるらしいというのをテレビで伺ったわけですから、いづれも、実際に何隻ぐらいあったのか、あるいはそういうものがあつたらしいということと終わっておるのか。あるいは怠つた船を確定され、何らかの処置をおとりになったのかという点があるわけですね。この問題がこのまま放置されますと、紋次郎

型といつていいか、かわり合いたくないというところがだんだん広がってきて、海難救助の重大な問題になってくる、こういうことになるので、ほうっておいてはいかぬと私は考えるわけです。徹底的にこれを洗って、義務なり責任というものを追及しなければならぬはずなんですけれども、その点について保安庁のほうではどういうふうな処置をされておるか、お伺いしたいと思ひます。

○野村政府委員 お答えいたします。まず、先生の先ほどの御指摘、私ちょっとお答えが適当でございませんでしたのでその点申し上げますと、いま申し上げたようなこの付近では、海上保安部あるいは海上保安署に巡視艇または巡視船がおりまして、それが交互に夜間の哨戒をいたしております。したがって、当日もその「ろつこう」が付近の比較的近い位置でパトロールの当番に当たっておったということで行動中でございます。この保安部のこの船がどの辺を航行中であるというところは常時把握しておりますので、その点につきましては、今後さらにそのパトロールのやり方が適当であるかどうかというところは十分検討いたしたいと思ひます。

第二点の御指摘でございますが、仰せのように「せとろち」の事件のときにその付近を航行した船はございまして、これは、私どもが調査いたしましたところでは、LPGのタンカーの「第八るび丸」という船も付近を通っております。これは先ほど申し上げました。そのほか西日本フェリーという会社のフェリー「つくし」というのも通っております。それから救助いたしました「六甲丸」これは当然でございます。

そこで、先ほど申し上げましたように、二十時二十八分ごろ、遭難のVHFの電話が第五管区本部にございまして、第五管区本部ではそれを受けて、付近航行の船舶にその情報を流しまして、その援助を要請することにも、私どもの巡視船がかけつたわけでございます。したがって、もし海難を見て、一般船としてもこれを

照って通り過ぎるということであれば、これは船員法違反ということにもなりますので、私どもで捜査しております。ただ、この船の電波を直接キャッチいたしましたもの、あるいは私どものほうの海上保安庁の電波をキャッチいたしました船は別といたしまして、この船の火災というものが外部からわかるようになりまして、エンジンのルームが燃えて一時間近くたつてからであつたわけでございます。そういう意味で、見て見ぬふりをしたというふうなことはないところないようでございますが、当然私ども、そういう船がなかったかどうかについては現在も捜査をいたしております。したがって、遭難の事実を知つて救助におもひかなかつたということであれば、これはたいへん問題でございますので、この点の調査は、さらに本船の火災の捜査と同時に並行してやりたいと思ひます。

○沖本委員 ただいまのお答えの語尾のほうも一つ確認できなかったのですが、そうしますと、VHFという国際通信ですが、これはいまは全船舶が電話をつけることが義務づけられて、何なりの通信装置を持っておるわけですね。そうするとこの通信方法というものは、航行している船のすべてに国際通信の緊急発信がキャッチできるのではありませんか、あるいはそれは海上保安庁のほうが一たん受けて緊急連絡を出さないと受けられないものでしょうかという点が一点です。

それからもう一つは、夜間に航行するのですから、必ず海図を見ながら、自分の位置を見ながら、自分の地点を確認しながら航行しているはずなんです。そうすると、自分の船の位置と事故を起こしている船の位置との確認なり、近接点なり何なりというものは、すべての付近を通つてきた船は確認できるはずなんです。そう確認できた場合に、その船はそこへ行かなければならぬのか、いまおっしゃつたとおり、肉眼で火災を発見して現場へ急行すべきものであるかどうか、あるいは緊急発信を受信した船は直ちに現場へ行か

なければならぬ義務づけがあるのかどうか、その点についてお答え願いたいと思います。

○野村政府委員 まず第一点でございますが、国際VHFの無線電話でもってこの船から管区本部に情報が入ってきたわけでございます。これはいわゆるVHFの十六チャンネルと申しているものでございます。したがって、全部の船舶がVHF十六チャンネルを持たなければならぬということではございません。平水、沿岸等の小型船等は国際VHF十六チャンネルは持っておりませんので、直接全部の船が聞いたわけではないと思います。それが第一点でございます。

第二点、他船の遭難を知ったときにはということでございますが、これは、目で見た場合あるいは通信手段によって聞いた場合を問わず、要するに他船の遭難が自分の船の近くであったということがある船の船長が知りましたならば、目で見たと通信機関によって聞いたとを問わず、海難を救助しなければならぬというのが船員法の規定であると私も解しております。

○沖本委員 いまのお答え、すべての船が聞いたとは限らないということなんですが、すべての船が聞かない、ではどの程度の船が聞くことになるのか、国際VHFというののはどの程度の船に義務づけられておるのかという点ですね。それから保安庁のほうから緊急発信をして、そしてすべての船に通信連絡する場合は、どの程度の船が保安庁からの緊急通信をキャッチできるのかという点なんですけれども、キャッチできる装置を持つておってキャッチした船は必ず現場に行かなければならないものか、そこに義務づけがあるのかないのかという点です。

○野村政府委員 まず第一の、国際VHFの設置を義務づけられておる船舶の範囲でございますが、これは調べまして後ほどお答えいたしますので、御猶予いただきたいと思ひます。

第二は、これはあるいは船員局長からお答えしたほうが適当かと思いますが、現実には、先ほど申し上げましたように、海難に瀕している船を見

るなりあるいはそういう通信によって遭難通信を知って、それが先ほど先生のおっしゃったような海図等を見て自分の船から非常に近いというようになことを確認したならば、これは当然船員法上の義務として、自分の船があふない場合を除きまして、すべての船が遭難船の救助におもむかなければならぬという義務があるというのが、私も船員法の規定であると思ひます。

○沖本委員 なぜしつこく伺うかというと、これに反した場合罰せられるのでしょうか。処罰の規定に含まれるわけですね。そうすると、いま長官が御答弁になった少し調べてみますというのも私うなすけないわけですね。これとこれとこの範囲内がこうだというものがびしゃつと出ていなければ、付近を航行した船についても、どの程度の船が航行しておって、あるいは常時航行できる範囲内の船はこういう船であるという点が出てくると思ひますし、各港を出る場合に積み荷なり航行許可なりいろいろな点から、何らかの形で監督官庁の監督を受けながら船というものは出ていくはずなんです。そういうワケ内からいって、保安庁なり運輸省のほうでは、その辺をどの程度の船が通航しており、どの程度の船がキャッチしなればならぬ義務があったかということになると思ひます。これこれの船は必ず保安庁からの通信をキャッチしているはずだという点で調べてこないといけない、それに反したという点で調べてこないと思ひます。ましてそれに違反した人たちは罰せられるという厳重な規定がある内容のものなんです。罰せよという点ではあるまいけれども、重大な過失があつてもこのときは何でもなかったじゃないかという点になるのではないかと、この点を私はおそれるわけですね。たとえて言いますと、台風なんかの場合に、船がもういよいよロープを出してはかのか船がそれを一緒に手伝ってやらなかった場合罰せられるわけでしょう、そういう場合でも、そういうのはつきりした海難審判の義務づけがきつとあるわけですね。ですから、そういう観点に立つ

て見れば、この点については厳重なあれがなければならぬし、それを怠つたりなぞにいたしました場合は、監督官庁では真剣にこの問題をとらえて考えていただかなければならぬと思ひます。また、それぞれの船舶に対する警告を発していたら、それでなければ今後の安全確保ということにはならない、こういうふうに私は考えるわけですね。

○野村政府委員 お答えいたします。船舶における無線施設の設置の義務につきましては、実は、これは船舶安全法に基づきまして定められておりますので、その点につきましてはあつては船舶局長からお答えしたほうが適当かと思ひます。もちろんそれらの航行ということについては、私も責任があるわけでございます。

それからいま申し上げました法律として、船員法の十四条には「船長は、他の船舶又は航空機の遭難を知つたときは、人命の救助に必要な手段を尽さなければならぬ。但し、自己の指揮する船舶に急迫した危険がある場合及び命令の定める場合は、この限りでない。」ということ、その「命令」としては「遭難者の所在に到着した他の船舶から救助の必要のない旨の通報があつたとき」ということでございます。したがって、本件の場合は、第五管区海上保安本部が通信を發しまして、「六甲丸」が一番付近におる、まして「六甲丸」が救助に当たるのが一番適切であるという判断を下しまして、「六甲丸」に救助してもらふように依頼をして、したがつてほかの船については、もう「六甲丸」が行つてやるから救助の必要はないというふうな連絡をやつておるということを私も確認しております。もちろん、その事故が発生してニュースをキャッチしたときには必ずその船が救助に向かわなければならぬわけですが、その船が「六甲丸」ということをききまして、そしてそういう情報を各船に流しておるのでございますから、ここにいます「命令」によつて他の船はこの義務を解除されたというふうな解釈されるわけでありまして、そういう意味で、本件の場合に關しましては、先生の御懸念のようない見

ぬふりをしたというふうなことはいままでのところないというふうに思ひます。さらに引き続き調査をいたしますけれども、このときにははつきり「六甲丸」に救助をやつてもらふのだという通知をいたしておりましたので、違反という問題には直ちにないと思ひます。

○沖本委員 そのお答えももう一つ納得がいかないのです。こまかい点に触れます。おそく船内に耐えられないから脱出するという連絡もあつたはずなんです。そういうものがあつた上で、ただ一船だけに救助を依頼して、そしてそれで事が済むからほかの船は必要ない、こういうことは、海に飛び込んでおる人がいるかもしれないといはいかだに全部収容されておるかどうかもわからない、そういうような不測の事態が考えられるわけですから、一船だけに依頼したから他は必要ないというのとは、これは昼間であればそういう点心配ないかもしれないが、夜間ですからね。私たちしろうとでもそれは少しだけ心配なところではないかと私は考えるわけでございます。

この問題はどの程度にして、自後は十分万全の措置を考えていただきたい、こういうことをお願いしておきたいと思ひます。

時間もありませんから、もう二つほど疑問の点をお伺いたします。

このカーブリーはトン数が九百五十トンというふうになつておるわけですが、大体船のトン数のきめ方に未滿、未滿ということが非常に多いわけですね。そうすると、九百五十トンと千トンとの違いというのは、装備の上あるいは船舶法のう上、いろいろなことから経済的に違いがあるのかどうか、これが千トンの船とどの程度の装備をしなければいけないのかというふうな点、九百五十トンに上つておる点、百トン未満の船であるとか三百トン未満の船であるとかいろいろある。ですから、そういうものの考え方から考えていくと、人命なり重要な公共の交通機関に当たるようなこういう船舶が、ほかの船で、貨物船なり何なりで考えられるような船舶のトン数の振り

分け方ですね。こういうことは同じ考えに立つてもらったのでは困ると私は考えるわけです。ですから、九百五十トンのものがカーブリーとしてその航行距離なり何なりにたえ得るだけの内容を持つものに当たるものであるかどうかという点と、それからもう一点は、機関室の、この御報告によりまして、出入り口のとびら及び通風のダンパーが開放されておったことになるのと、それからエンジンルームのシリンドラーのカバーと排気管の間に高圧燃料油管または油の漏れがあつて、それが前にも事故が起きた。同じ事故が起きたのではないかと。御調査にお越しになったわけですが、以前にも同じ事故があつた。それがやはり同じ事故から起こつたのではないかと。ということなんですけれども、そういうふうな高熱を発生するようないわゆる排気管なりシリンドラーなりとの関係、そういうところに問題点はないのかどうかという点。それから現在沈没してゐるものを実際に揚げてお調べになるというように、その点をテレビで何いましたけれども、具体的に事故調査を完全に揚げておやりになるのかどうか、その点についてお伺いしたいと思います。

○田坂政府委員 まず、安全規制をトン数によつてやっておるかという点でございます。先生は御指摘のような趣旨も加味いたしまして、フェリーポートにおきましてはトン数による安全規制の差はございません。たとえば航行区域が沿海であるか、平水であるか、それから使用上の状況によつては規制の差はございますが、トン数による規制の差はございません。

それから第二点の、今回の事故の原因について、何か欠陥があつたのではないかと。ということでございますが、先ほどの御答弁でも申し上げましたように、事故の原因の調査につきましては今後さらに詳細になされなければならぬわけでございますが、ごく簡易な当面の調査の、私もいろいろ考えられる段階におきましての事故原因は、先ほど申し上げましたように燃料管あるいは冷却管、この中には燃料のA重油が通つておるわけ

でございますが、これとメインエンジンの排気管との関係に あつたのではないかと考えられますが、燃料管であつたのであれば冷却管であつた、いろいろな欠陥があつたかと思はれます。それらについては日常の点検なりそれから整備あるいは保護、そういうことについてさらに配慮が必要であらうと考へております。また、排気管につきましても、防火という観点から防熱装置を規制されております。これがほんとうに十分であつたかというふうな問題は今後の私どもの検討事項としてあがつてくると考へます。

○沖本委員 これで終わろうと思つていますけれども、ここに出ています機関室の出入り口、これはハッチだと思つていますが、それから通風のダンパーが開放されたままであつたということが書かれておるわけですが、機関室とは区別されて隔壁されなければならぬ問題です。それから、通風のダンパーがあつたにしろてもそれは安全なところへ流される内容のものであり、それからいろいろな事故が起きるというふうな装置自体が私はうなづけないわけです。そういう点ももう少しと研究して究明していただきたいし、先ほどお答えがございましたけれども、トン数未満の点についても、未滿だから満たされるということではなくて、十分それだけの内容を持ったもの、当然その設計図なり何なり十分のものができて運輸省の許可をとつて船はおつくりになるはずなんです。それから、その間に、結局トン数未滿だからこれとこれとこれは除いてもいいということではなくて、むしろ運輸省のほうで指導していただいて、これは千トン以上にしてこれだけのものは完全に備えなければ許可しない、こういうふうな方向で問題を持つていただかなければ、今後ますます同じような欠陥がありとすれば出てくるんじゃないか、こういう点も考えられます。そういう点十分今後御検討いただきたいと思ひます。

以上でこれに關する一応の質問は終わります。

○久保委員長 この際、参考人出席要求に關する件についておはかりいたします。自動車事故対策センター法案の審査に資するため、参考人の出席を求め、その意見を聴取することにいたしました。存じますが、御異議ありませんか。

「異議なし」と呼ぶ者あり

○久保委員長 御異議なしと認めます。よつて、さう決しました。

なお、参考人の人選、出席日時及びその手続等につきましては、委員長に御一任願ひたいと存じますが、御異議ありませんか。

「異議なし」と呼ぶ者あり

○久保委員長 御異議なしと認めます。よつて、さう決しました。

次に、委員派遣承認申請に關する件についておはかりいたします。自動車事故対策センター法案審査のため委員を派遣したいと存じます。つきましては、議長に對し、委員派遣承認申請をいたしたいと存じますが、御異議ありませんか。

「異議なし」と呼ぶ者あり

○久保委員長 御異議なしと認めます。よつて、さう決しました。

なお、派遣委員の氏名、人数、派遣期間、派遣地その他所要の手続につきましては、委員長に御一任願ひたいと存じますが、御異議ありませんか。

「異議なし」と呼ぶ者あり

○久保委員長 御異議なしと認めます。よつて、さう決しました。

○久保委員長 内閣提出、自動車事故対策センター法案を議題といたします。質疑の申し出がありますので、順次これを許します。松本忠助君。

○松本(忠)委員 法案に入るに先立ちまして、少し私お伺いしたいことが免許行政の面でございます。

これは私のところへ参りました投書などでございます。第二種の免許証の更新のことですが、正当な診断書があれば更新を延期することができ、一応この私も考へておつたわけです。ところが、この投書によりますと、東京自動車連合健康保険組合柳橋病院に吉本さんという患者さんが入つておる。この患者さんが三月二十三日に肝臓で入院しまして四十度近い高熱が毎日続いていた。五日目の三月二十七日に外出の希望があつた。理由を聞いたところ、第二種免許証の更新の受験のためということで、診断書を出してよくなつてからにしようかと看護婦さんが言つたところが、その人の奥さんも鯉洲の試験場に電話で問い合わせた。ところが、診断書で試験は延期できても、いままでの経験年数は無効になるということだ。こういうことだから、手紙には初経験と書いてありますけれども、要するに未経験と同様になる、給料も減額される、こういうことを言つておられるというのです。免許の有効期間が切れて一カ月猶予期間があると思ひます。この人も入院前から家庭で休養していたわけですから、そのちやうど二十七日で期間が切れる、どうしても試験場へ行つてこなければならぬということとで試験場に出かけたということなんです。鯉洲へ問い合わせたところ、診断書で試験は延期できてもいままでの経験年数が無効になるということと言われたというのですけれども、こういうことは私はないだらうと思ひましていろいろ調べておるのですが、免許を拒否されるほうの警察庁として、こういう場合は当然免許証の書きかへは延期されると私理解するのですが、どうでしょう。

○片岡政府委員 ちよつといふ法令研究していただきたいと思ひます。——あとで……

○松本(忠)委員 じゃ、後ほどでけっこうでございます。質問を提起しておきましてからだいぶ日があつたものでありますから向こうも忘れちゃつ

たのかもしれませんが、最初にお願いするといつて来たわけでありすけれども。

それではきょうのこの自動車事故対策センターの問題とは若干難れると思ひますけれども、実はこういうことがございました。

これはちよつと古くなりますが、四十六年七月二十二日に、参議院の予算委員会がわが党の三木議員が、運輸省認可の公益法人、特に自動車局関係の二十一の公益法人について質問をしたことがあるのです。たいへん古い話ですけれども、これが契機となりまして、翌日の四十六年七月二十三日の閣議で公益法人の監視を強力に進めることに決定しているわけです。当時佐藤総理も、公益法人の整理については行管庁が中心となつて検討しているが、各省も自分の問題として積極的に取り組んでほしい、こういう指示があつたわけですね。運輸省としてはこのとき問題になりました二十一の公益法人があるのですが、この点についてもどのように取り組んだか、その結果を聞かせてほしいと思ひます。

○園村政府委員 運輸省の中の公益法人は官房で仕事をしておりますので、私からお答えをいたします。

実はその後運輸省といたしまして、政府の方針それから行管の通達によりまして、極力休眠法人等は整理をする、それから新設は厳選をするという方針でわがほうも十分対処しておるつもりでございます。

○松本(忠)委員 大臣、いま官房からお話があらうとありますが、こういふたいわゆる公益法人というものが非常に数が多いかあるわけですね。実際上仕事をしているのかしてないのかさつぱりわからないようなものもあるわけなんです。こういうものに対して、いま官房長からもお話がありましたけれども、大臣としてもやはりこういう問題に対しては積極的に整理統合というか、きちんとしなければいかぬと思ひますので、この辺どうでしょうか。

○新谷国務大臣 運輸省関係の公益法人は非常に多いのです。私もこの間名簿といふものが、各局の関係の公益法人の書いてあるものをもらひまして、あまり数が多いので実は驚いたのですが、中には、おつしやつたように非常に古くて、いま十分に設立当時の仕事をやつてゐるかどうか、また、必要があるかどうか疑問のものも出てきてゐると思ひます。また、いろいろの部門で方向が新しく開拓される部門がありますから、必要な部門もあると思ひます。これは行管からもかねがね通達がございますので、そういったものの整理統合を強力やれ、こういうことでございまして、私もいま勉強している最中なんです。各局の公益法人につきましても、必要の度合いあるいは現在どういふふうに進んでいるかというふうなことにつきましても勉強している最中ではございまして、結論は出ませんけれども、方向としてはおつしやるように処理したいと思つております。

○松本(忠)委員 わかりました。せっかくこの面についても、閣議でも佐藤総理から言われたことでもありますが、なるべく早い時期に整理していただきたい、こう思ひます。

それで、このセンターの問題でございましてけれども、このセンターの設立にあたりまして、いま自賠責特会から四億五千万という出資金が出てくるわけでございます。これはどうしてこういうものを今度やることになつたかという、やはりいままでたくさん事故があつた。その事故がだんだん減つてきた。減つたといふことについては、運転者諸君の運転のマナー、それからまた取り締まりの面あるいは自動車自体が動かなくなつた面もあるかと思ひます。いずれにいたしましても事故が減つたことだけは事実だと思ひます。そうした結果、ことしの計算でも黒字が出るの見込みが立つたわけですね。そこでその四億五千万の金を、利子の一部を出してセンターをつくらう、こういうことでございまして。これは四十四年の自賠責審議会の答申にもあつたと思ひます。そういう点から、料率の引き下げあるいは救急医療

の施設の問題、事故防止に充てる等々ございましてけれども、その前に料率の引き下げといふことが一番また必要じゃないか。これが加入者に対する直接還元、こういうふうな思ひです。この料率の引き下げ、こういう点について運輸省としてはどうお考えになつてゐるか。それがやはり一番の加入者に対するいわゆる利益の還元にあたるのじゃないか。いままでこれだけ余裕のものができた、余裕の出たものをほかへ使つてしまふのではなくて、直接それを生み出した人間に還元されてしかるべきじゃないか、こういうふうな思ひです。

○小林(正)政府委員 事故が減つてきたといふこととその他のいろいろな原因から、自賠責の経営収支が黒字になつてまいりまして、今回このセンターの設立をお願いいたしております。自賠責の滞留資金の利息収入でございますが、これにつきまして、御指摘のとおり、まず第一義的には保険料の低減に充てるべきじゃないかという御指摘でございますが、まことにそのとおりでございます。そして、今回、滞留資金の活用といふことでこの法案を考へたわけでございます。その答申の中にも、保険料の低減に充てるほか事故対策に活用すべきである、こういうことになつておるわけでございます。したがういまして、先生のお説のとおり、第一義的には保険料の低減といふことも当然考へなければならぬと思ひます。その同じ答申のときにも、この保険料に關連いたしまして、保険料率といひますか、むしろ制度の問題としましてメリック・デメリック制といふような問題の保険料の制度の改善、こういうものも同時に指摘されておるわけでございます。また、黒字に對しましては、今後限度額をさらに引き上げるべきだといふようなこともございまして、こういふ限度額の引き上げあるいは保険料率の問題あるいは保険料の制度の問題、こういったものを総合的に検討して対処してまいりたいと思つております。

○松本(忠)委員 いま局長からお話のあつたように、やはり私は第一義的にその料率を引き下げると。メリック・デメリック制度の問題等あるいは保険料低減といふ問題を先にやるべきじゃないかと思ひます。そつちのほうはいつになつたらやめるのかといふことですね。そつちのほうはいつてます。こつちのセンターをやると、こういうことですね。

〔委員長退席、太田委員長代理着席〕

決してセンターをやつてはいかぬと私は言つてゐるわけじゃないですね。しかし、それよりもまず保険料率を引き下げるあるいはメリック・デメリック制を導入していくといふようなことが当然先にやられるべきじゃないか。それをあと回しにしてこつちのセンターだけをつくられる。こういう点について私はどうも納得がいかないわけなんですけれども、一体その保険料率の引き下げのよきな問題はいつごろ実施するお考えがあるわけなんでしょうか。

○小林(正)政府委員 保険の収支が非常に黒字になつてまいりました場合に、現在問題になつておることは、限度額の引き上げの問題、それから保険料率につきましても、単純に料率を引き下げると、あるいは先ほども申し上げましたが、保険料の制度といひますか、割り引き、割増し、そういったことでメリック・デメリック制を導入するといふようなことを考慮していくといふことで、この問題につきましても、限度額あるいは保険料の問題、この両方の問題につきましても、現在事務的にすでに検討に入つておるわけで、今年度中に関係の審議会等におおはかりをいたしまして、この問題について積極的に取り組んでいくという予定になつておるわけでございます。

○松本(忠)委員 この事故対策センターのほうは十二月の一日から発足するわけですね。少なくともその前に、料率のほうはこうしますや、あるいはいまの限度額の引き上げですね。これは同じ料率ならば、たとへばいままでは五百万だったけれども今度は一千万になるのですよ、同じ金をかけて一千万になるのですよとか、こういったことが

出ないで、片っ方は十二月の一日からつくるのだ、片っ方はまだいまのところ検討中では、これはちよつと片手落ちな気がするわけですね。答申にもやはり書いてあるわけですね。一方だけやりますと、肝心な金の——たぐさんの人たちがかけているわけですね、強制的に入っているわけですね、これをまず先に解決する。それから後にセンターをつくるというのが私は順序じゃないかと思うのです。ですから、少なくとも十二月一日の時点においてセンターが発足するその前には、これらの問題について確たる見通しを發表できるというようないかと思ふのでございます。この点でどうでしょう。

○小林(正)政府委員 四十四年の答申には非常に広範にいろいろな問題が指摘されておりました、確かに滞留資金の活用という点だけが先行すべきでないことはお説のとおりだと思います。したがって、いろいろなメリット・デメリット制の問題とかあるいは最近問題になっております限度額の引き上げの問題というような問題を、並行してなるべく早くそういうものの結論を得るよう現在もおります事務的には努力しておる、検討に入っておるわけでございます、その点御了承願ひたいと思います。

それからもう一つは、確かにそういう問題非常に基本的な問題でございますので、それを先にとりうような点につきましては、これは収支全体の、おそらく数百億のオーダーの問題かと思うわけでございます。そういう点から、この問題について先に申しますか、いずれにいたしましても、どちらにもなるべく早く検討を進めてやっていきたいと思つておるわけでございます、その点、これだけを特に先にやって、そしてあとのものはその後だというように考えは全然ございません。

○松本(忠)委員 大臣、これは局長としては当然そう答えると思うのですけれども、一般世間の人にはそう受け取らぬのです。そうじゃございませ

んか。みんなかけているのです。高い高いと言いつても、事故が出たときのことを思つてかけられているわけですよ。そういう人が一方では、黒字がでました、対策センターをつくる。そこには、これは過剰なかもしれないけれども、お役人さんがいずれは行くわけですよ。自分の行き先のほうだけをつくつて、われわれにかけているほうにはちよつとも恩恵がない、これはおかしいじゃないかとみんな言っているわけですよ。だから少なくとも一方が十二月一日に発足するならば、その前の時点において、検討しておるならば、いづつから限度額は幾らにいたしましょう、あるいは料率はこうしますという点が出なければ私はおかしいと思ふ。この点、大臣の責任ある御答弁をお願いいたします。

○新谷国務大臣 おっしゃること、ごもっともだと思いますが、収支が四十五年から黒字になってきて、だんだんに累積赤字が解消してきて、四十八年度は累積赤字が大体なくなるのではないかと、いまま松本先生おっしゃるような御議論も出てくるのだからと思ひますけれども、この問題は、いまおっしゃったような料率の問題、それから局長が御答弁しましたようないろいろのこれから先の問題を含めまして、私の聞いてるところでは、近いうちに審議会で基本的な態度をきめるというふうな段階になってきておるようでございますから、ごく近いうちに、来年度には間に合うと思ひますが、それまでは大体そういう問題すべて、この際一応この方針をきめて、赤字からだんだん黒字になってきておる、今後どうすべきかというふうなことを基本的に論議をしていただけるのではないかと思つておるのでござい

○松本(忠)委員 それでは、一応大臣の言われる近いうちにということをお聞き申し上げます、それで、それ以上追及いたしません、なるべく早い時期に実現をしていただきたいと思います、思ふわけ

大蔵省の方、見えていますか。——大蔵省でもいわゆる民間保険の運用益というのがあると思ふのです。こういふものはやはりいろいろな意味において活用されていると思ふのです。今回、この自賠責のほうの特会の面での運用益について、もういろいろのをつくらう、あるいはいま言つたような料率の引き下げをしよう、こういうことになっておるわけですが、民間保険の運用益についてどのように使われる考えがあるのか、これをひとつ承つておきたいと思ひます。

○安井説明員 民間の損害保険会社のほうも、純保険料、つまり損害に充てられるべき保険料の中で、六割が運輸省のほうの特別会計に行つておりますけれども、四割は民間の保険会社のほうでプールしているわけでございます。それらにつきましても、先ほど先生御指摘の答申の、運用益の活用をしようということが当然適用になるわけでございます、保険料の引き下げのほか、いま救急医療施設の拡充その他のものに充てるようにということも言われているわけでございます。それに

応じまして、たとえば日本赤十字病院に寄付をいたしましたし、あるいは済生会に寄付をいたしましたし、あるいは交通安全のために警察庁のほうにパトロールカーその他の設備を寄付するといふようなことをいたしております。

○松本(忠)委員 局長、いまお聞きのとおり、民間の保険のほうでも運用益をかなり有効に使つておるわけですね。そういう点を考えて、強制的にやる自賠責もみんな高い高いと言つておるわけですね。しかし事故が起きた場合のことを考えてやっていくわけでございますので、まず一刻も早く料率を下げてやる、あるいはまた限度額を引き上げれば、こゝろ方向の大臣の御答弁がございましたけれども、ひとつ急いでやっていただきたい、こゝろ思ふわけでありませう。

それから今回の自動車事故対策センターのほうで、被害者救済という問題がありますね。また、交通遺児育英会というのがあるわけですね。ここでも交通遺児のための貸し付け等もやっておるわけ

ですね。わざと新しいセンターなるものを新規につくらないで、こういった既設の団体でも十分これを活用できるのじゃないか。新しい団体をつくればつくつただけに、結局は人件費に食われてしまふというところなんです。この辺あつて私いろいろとお伺ひしてみたいと思ふのでございませう、何か新しい団体をつくらば、当然そこでたいへんたくさんな人が使われる。実際上の仕事の量とそれからそのサラリーといふものは給料、そういうものを考えてみたら非常に高いのです。これはもう新しいものをつくるということとは違ふだと思ふのです。むしろ、既設の団体にそういうものをやらせたほうがいいんじゃないかという気がするので、決してないわけじゃないのですから。なぜ、交通遺児育英会等にはこれをやらせないで、そして新設をしなければならぬのかという点でございます。

○小林(正)政府委員 事故防止にいたしまして、ただいまのような被害者救済にいたしまして、民間の公益法人という形でもいろいろな団体がございます。仕事をやっておるようでございます。その際に、私どももいたしましては当然オーバラップしないように、そういたしまして非常にむだが生じる、こゝろいうようなことにもなりますので、たとえば今回適性診断をいたします問題につきましては、現在ある運行管理指導センターというものを発展的に吸収するといふようなことで、重複してむだが生じるというふうなことがないようにいたそう。また、民間を主体としてやっていくような業務というふうな問題につきましても、国が資金を出して御指摘のようなむだな資金運用をやるというふうなことは、これは厳に慎まなければならぬ問題でございます、やはり民間だけではどうにもできないというふうな仕事、また、その仕事を直接政府の監督の届く実施主体というふうなものを設けてやっていただく方がふさわしい仕事というふうなものに限ってやっておるわけでありまして、重複によるむだというよ

〔太田委員長代理退席、委員長着席〕

これはおきまして、片岡局長さんに先ほ

病氣になった場合には更新に行けません。

松本(忠)委員　そうしますと、さっきのよう

次の問題です。続いて片岡さんに何問、

二頭等以下 之直を三寸度特則云直を幾果

○片岡政府委員 私どもは、この法案の作成過程

違反も起こさない、事故も起こしてない人にまで

昭和二十三年五月三日

適性診断というのも、本人がこれを希望して喜

○松本(忠)委員 局長、いま御答弁の中に、各県

ども、警察には全国的な組織としてすでにできて

その点で、警察がもつと強引——強引

○松本(忠)委員　その御趣旨はそのまま私は承つ

小林局長にお伺いいたしますが、適性診断を

III

○小林(正)政府委員 この適性診断の技術的な方法あるいは検査機器等につきましては、ここ数年非常に開発、改良が加えられてきて、現在運行管理指導センターで行なっています段階でも、一応この成果がはっきり確認されたという段階でございます。もちろん、機器の面あるいは検査方法等の面につきましても、今後技術的に相当日進月歩するべきものだと思いますが、こういつた研究の分野は、御指摘のとおりたしか心理学の一つの分野に入っているかと思ひまして、そういった面が、各地方の大学等におきましても専門の先生方がかなり研究を進められ、出てきておられるわけでございます。現に東京のセンターにおきましても、心理学の先生がこの指導の立場に立ちまして、若干の助手に当たるような方がこの検査業務に現在従事しておられるわけでございます。今後全国各地にこの支所を設けました場合に、確かに相当強化をいたすといえますが、そういった分野の先生方の人材の確保というようなことについては相当な努力をすることは必要かと思ひますが、最近新しい分野として非常に拡大されてきておられる分野でございます。そういった面について今後拡充することとは可能かと思つておられるわけでございます。

○松本(忠)委員 そういふ先生方の獲得が可能であるというお見通しならそれでけっこうでありますけれども、現在行なわれております自動車運行管理指導センター、これは全国で九カ所あるわけですね。それがまず第一番目に、いわゆる事故対策センターができると、そのいわゆる最初の段階の支所的存在になるわけですが、この東京以下大阪、名古屋それから広島、高松、北海道、仙台、新潟もありましたね、それから福岡、全国九カ所あるわけですが、ここで一応いま検査をやっているわけですね。それは有料でやっていることと思つたのですけれども、一体一日何人くらい、そしてどれくらいの収入があるものか、現在の九カ所についておわかりでしたらお知らせを願ひたいと思ひます。

○小林(正)政府委員 昭和四十三年度から、東京、大阪以下各地に九カ所現在でき上がったわけでありまして、ちょうど五年たちまして、四十七年度の実績で申し上げますと、そのトータルは一年間に受検者数四万六千六百六十二、その手数料が三千五百九十七万四千強というところになっております。月平均三千三百人ということになっております。で、なお、傾向といたしましては四十三年から個人所数が増えるとともに、たとえば東京なら東京といたしましては漸次ふえてきておられるわけでございます。

○松本(忠)委員 これは後ほどでけっこうでありますから、その九つの区域別に、私ちょっと承知をしておきたいと思ひますので、あとでいただきたいと思ひます。それで、これは一体幾らでやっているのですか、いま一回で。

○小林(正)政府委員 最低千円のように承知いたしております。と申しますのは、診断をする項目が非常に精密診断と申しますか、たとえば脳波テストをやるといふような場合に三千円というようなことも聞いておりますが、最低千円からの診断手数料でございます。

○松本(忠)委員 事故センターが十二月に開設されたとして、適性診断をやはり有料でおやりになるわけですね。その場合には、いま言われたような金額で踏襲されるのですか、それともまた新しい金額を設定されるわけですか。

○小林(正)政府委員 適正な手数料というよりな問題については、まだなかなかむずかしいと思ひます。非常に事故防止に効果があるというよりな診断でございますが、事務の性質上なかなか普及というところもまたむずかしいというよりなことで、物価にスライドしてもっと高い手数料をとるべきだといふ考え方も一部ございまして、そういった点につきまして、センター発足後、普及というよりなことで、さらに適正な料金をとってセンターの運営に財政上も資するといふような両面をよく調和して、新しい手数料を考えていきたい、その際の土台といたしましては、現在の手数料が基本にならうかと思ひます。

○松本(忠)委員 いただきました資料の中に資金計画がございまして、これの中の四十八年度の事業収入四千万、これはいわゆる事故対策センターで行なう適性診断、有料でやる適性診断の料金だけであります。あるいはそのほかのものも入っておりますか。

○小林(正)政府委員 このセンターの業務といたしまして、診断の手数料だけでございます。四十八年度は当然そうなります。

○松本(忠)委員 いまお考えを伺いますと、全国九カ所で行っているほうの収入が三千五百九十七万ですね。それで、九カ所で行っているのが、こちら一年間通じて三千五百九十七万です。ここの四千万というのは十二月に始まって十二、一、二、三と四カ月です。これだけでございますか。それだけ収入が見込めるのならいいけれども、見込めないとしたら、架空の数字をあげているとしたらおかしいことになりましてね。

○小林(正)政府委員 その御疑問につきまして、四十八年度は現在の九カ所をそのまゝ、これにつきましてはたとえは十二月一日発足でございますれば、そのまゝ直ちに引き継げるわけでございます。それ以外に四十八年度は十四カ所を新設する予定にいたしておりますので、その全部の分として四千万を見込んだわけでございます。

○松本(忠)委員 少し過大な見積もりと違ひますか。要するに十四カ所新しくできるほうというものは、これから法案が通って一予算は一応国会のいわゆる予算として全体のものとしては通つてはいます。けれども、法案自体はまだ通つていないわけでしょう。これから法案が通つて、参議院へ回つて、参議院を通つてはじめて具体的に始めるわけですね。それまでに手をつけているわけじゃないですね。そうすると、十二月一日にそれを開設するための準備はこの秋ごろから始まると思ひます。いずれにしても十二月一日以降にならなければ事業開始できないわけですよ。十二月一日に事業開始して、十四カ所の分と九カ所の分とで

四千万になるということですか。

○小林(正)政府委員 そのとおりでございます。

○松本(忠)委員 ちょっとその見積もりは過大だと私は思ひます。実際問題として、十四カ所のほうがPRがそう完全にできて、すつとどんどんさあいつつしゃいというわけにはなかなかないと思ひます。この辺どうもちょっと計画が甘いような気がするのです。これはやってみなければわかりません。できますとおっしゃられる、そのとおりかも知れません。これは現在私ができないという即断もできない問題かもしれせん。しかしやはり私は、四十八年度四千万はちょっと過大じゃなからうか。ということは、四十九年度が事業収入が三億四千万とあつて、四十九年度になりますと、いわゆる十四カ所以外にも各都道府県にできるわけでしょう。そうするとこれはもつとふえていいわけですよ、ほんとうをいへば、この四千万からいくならば、それが三億合です。一年分でしょう。四十九年は通年で、十二月分です。こつちは四カ月分ですよ。そういう点から考えまして私ちょっと過大な見積もりではなからうかと思ひます。これはやってみなければわかりません。それだけプロの人たちが喜んで適性検査を受けるような状態ならいいと思ひます。しかし、実際問題として、プロの人たちに聞いてみますと、これはなかなか受けられないですよ。受けて変なものが出たときに困るわけですよ。変な診断といひますか、適性検査の結果が出ましたときに、こうこうだといふような指導票が出まして、それが自分のつとめてるところに行くわけでしょう。おまえはこうだと言われましてね。そうすればプロとしてハンドルの握っている以上はどうしても自分の仕事に誇りを保持しています。同時に自分の生活がかかっているわけですね。そういったときに、なまじつかなことをやつたために変なことを運行管理者から言われるならばやらないほうがいいということですよ。具体的に言いますと、私たちが国会でいま身体検査が来ていますけれども、ちょっとどうも不安で

ものですよ。これは医師法の診断書と同じような効果を發揮するのですか。そう受け取ってよろしいですか。

とっているのですよ。一人前のいわゆるプロの運転手だ、こういう高い誇りを持っている。ところがこうとうだという検査結果が出てきます

○小林(正)政府委員 適性診断そのものを現在道
路運送法上義務づけているということはございま

四十八年度初年度の、要するに第一行目の収入の部五億四千万円、支出の部五億四千万円というのは予算に組まれた金額と承知してよろしいわけ

です。そうしますと、収入の五億四千万のうち、ここにもありますように、特会からの支出総額が四億五千万。結局、残りの五千万が民間出資金でございます。この民間出資金五千万というのはどこから払い込まれる金額なんですか。

○小林(正)政府委員 現在この強制保険につきましては、民間の損保各社とそれから農協共済と両方でしたらおるわけでございます。したがって、国の再保険の特別会計から出します二億四千万に加えて、民間の損保関係の協会とそれから農協の共済から合わせまして五千万の出資を仰ぐ予定にいたしております。

○松本(忠)委員 確認しますが、そうすると、損保協会から四千万ですか、農協から一千万ですか。この五千万の内訳です。

○小林(正)政府委員 合わせて五千万でございますが、大体そのくらいの割合と見ております。

○松本(忠)委員 それで、これは四十九年度、五十年度も五千万ずつ出すように、合計一億五千万円に民間出資がなる予定でございますが、これらは将来に向かって、四十九年、五十年にわたって出るわけですね。そうすると、合計一億五千万になるわけですね。

○小林(正)政府委員 そのとおりでございます。

○松本(忠)委員 そこで、ここで伺いたいことは、一億五千万の金を出しておきまして、それに対して利益配当といいますが、一億五千万出資したけれども、一銭もそれに対する見返りが無い、あるいはあるのでしょうか。これはこういう組織から考えますと、ちょっとあるとは考えられないですね。自動車事故対策センターというふうな組織じゃないですね。そうすると、農協なり損保協会なりというものが、一方が一億二千万、一方が三千万、合計一億五千万の金を出しても、それに対して一銭も見返りが無いとか、利益の配当がないとか、こういうわけですね。そこにしておる金に対して何も生まれてこないということも、ちょっと私受け取りがたいのですけれども、

も、こういうものに対しては、それで差しつかえないものでしょうか。出すほうの立場になってみたら、お金は出しました、一銭も利益配当ありません。銀行に預金しておいたって利息つくはずですよ。

○小林(正)政府委員 政府が二億四千万出して民間が五千万という、このもとの資金につきましては、御承知のとおり強制的な自動車保険の保険料収入、保険を民間が元受けいたしまして、さらに六割について国が再保険をしているというところでございます。したがって、その保険の保険料収入から出ます滞留資金の利息というふうなものを出資をするという際に、これと同じような性格の資金が民間にもあるわけでございます。そういう意味で、この程度のものを協力するということとは民間においても十分理解されておるわけでございます。この出資についてはかたいわけでございます。

○松本(忠)委員 大臣、いま局長の御答弁伺いましたけれども、実際問題としてどうでしょうか。一億五千万金を出して、一銭もそれに対して利益配当はないわけですね。そういうことで、これは大体利息の金なんだから、そつちで利を生んでいくんだから、こつちに出した一億五千万については利息はつかなくてもいいんだ、利益配当はなくてもいいんだ、こういうことで済むものでしょうか。この点、大臣どうでしょうか。

○新谷国務大臣 センターそのものが、目的にも書いてありますように、非常に公益的な色彩を持っていますのであります。いま出資をする金額も、農協とかあるいは保険会社が自賠責の保険制度のもとにやっておるその保険から生み出されたものです。ですから私は、公益的な見地からそういうものにお互いに保険制度をよりよくしようという意味で出すものですから、それに対して普通の会社のように配当がなくても、これは当然出してもらってもしかるべきものではないかと思っております。

○松本(忠)委員 これは見解の相違ですね。私はこれはこういうことだったらび一文出しませんね。利息がつかないものに何で出すのですか、こういうことですよ。見解の相違だと思います。ほんとうにこれは私ふしぎだと思つたのです。一億五千万出して何の見返りも得ない。何の見返りも得ないで済むということは、陰に何か変なものがあるのではないかとこの頃まで生むわけですよ。そういうことがあったんじゃないかと思うから、はつきり利息をつけるものならつけるほうがいいんじゃないか、こういう考えがあるわけですね。一億五千万の金を出して、それに対して何もありません、それでもいいんです、こう言えはそれまでですけども、そうしますと、何かその陰にあるのではないかとこの頃まで生むわけですね。そういうことがあってはいけません。思ひますので、御研究をお願いいたします。

それから、事業費の一億五千万、この一億五千万の区分ですね。これをひとつお示しを願いたいと思うのです。まず役員員の給料は幾らぐらい見えてくるのですか。

○小林(正)政府委員 事業費一億五千万のこの金額は、現在の段階では予算の積算のときに使いましたものでございまして、事故対策センターができましたら、この法律に基づいて当該センターが予算を編成して、そして主務大臣の認可を受けるということになるわけでございます。そういうことが前提でございますが、積算の基礎あるいは内訳といたしまして、一億五千万のうち人員費が一億一千万、そのうちただいま御指摘の役員給与につきましては八百万円内訳になっております。

○松本(忠)委員 ちょっとわかりません。まことにばく然としております。私調査したのを申し上げてよろしいですか。よろしければ申し上げますが、役員員の給与は一億五千万のうち、一応計算上出るのが一億二千二百九十三万四千円だということです。大体全体の七五・三%、残りの

二四・七%というのが残りの物件費と申しますか。そういうものに当たってくるわけですね。七五・三%というもののの中には、このセンターの役員員の六人、理事長一人、理事四人、監事一人、非常勤の理事のほうはお金が出ないとしても、こういう高給役職の方が六人いらっしゃるわけですね。こういう方に対してお払いになる金額というものが設定されている。払ったわけではありませんが、設定されている金額もかなり高いものが設定されているように思ふのです。具体的に申し上げますと、これは私の調査でございますから違ふと言われるかも知れませんが、理事長四十三万、理事三十四万、監事二十九万、こういう単価表が出ているのです。相当の高額ですよ。これだけもらえたら私もやりたいぐらいなものです。これはちょっと、もうたいへんな金額じゃないかと申すのです。そのほか、東京における本部ですね、こういうところのものを見ても、部長三人、課長八人、係長十四人、係員六人、えらい人が多過ぎるのです。これは、こんなにはえらい人がたくさんいて、実際上の仕事をやるのが少ないわけですね。それでもいいのかもわかりませんが、でも、本部が三十一人、こういうのは結局、お役人さんの天下りじゃないかと。結局、お役人さんとも推察するわけです。部長三人、課長八人、係長十四人、そういうのが常識的には受け取れないわけですね。こういう人たちが幾ら取るかについてまで私は調べることは時間的余裕がなかったわけですから、けれども、こういう人たちが相当の給料をはむということですよ。このうち賞与はどのくらい算定されているのですか。その辺はおわかりになりませんか。

○小林(正)政府委員 この種特殊法人につきましては、公庫、公団その他の均衡の問題がございまして、政府全体としては一定の基準があるわけでございます。そのうち、たとえばただいま御指摘の賞与につきましては、公務員並みの四・八ヵ月分を予定しております。

ていただきたい、こういうふうに思います。よろしくお願ひします。

○久保委員長 次に、野中英二君。

○野中委員 質問に先立ちまして、理事会の決定に従ひまして五時で質問を終わります。したがって、三十分間はあと次回に回すことにいたします。

まず大臣にお尋ねをしておきたいのでございますが、本センターを設立する、こういうことに相なりましたことは、私どもとしてはほんとうに喜んでお一人でございます。御存じのとおり国民サイドから考えてみますと、公害それから交通事故の問題あるいは物価の問題、これは私は三本の柱じゃないか、こういうときにこうしたセンターをつくっていただくことは慶祝にたえないわけでございますが、いまこれに臨ん切った大きな理由、あるいはまた時期的な問題というものを考えますと、たいへんおそろしたんじゃないか。こんなことは各都道府県で、地方公共団体でもうすでにやっている。それをあとから追いつきをかけてくるような、こんな手ぬるい政策をあとから打ち出して、その大きな要因になってきたものは一体なんだろうか。結局、われわれのしろうと判断によりまして、これは自賠責の黒字からこういうものをやろうじゃないか、金に促されてやったような感じがするわけでありまして、この踏ん切った一番の動力になったものは何か、この辺を基本的に大臣にまず確かめておきたい、こう思うわけですが。

○新谷国務大臣 初めにこの法律案の提案理由で申し上げましたが、結局、この関係の省庁あるいは都道府県におきまして、こういった交通安全の対策、それからそれに伴ういろいろな救済の施設というふうなものについては、それぞれの立場で行なつてこれらだと思ひます。いまもそういうものがあると思ひます。しかし、全体を通過してみますと、なおここに足りないところがあるのじゃないか。そういうのを二重に、まあいけば、少し自賠責の滞留金が余つてきたから、それ

を移用して、ほかもやっているけれども、運輸省もやるのだ、こういうことではなしに、ほかの機関ではやっていないものをこの自賠責ではこまめでやれるというのを考えて、このセンターの目的、業務というものをきめて、それで発足しようとしているものだと思つております。

ですから、これで、いままでにもいろいろな機関がやっておりますから、事故対策センター、これでもうすべてカバーできるというものではもちろんございません。おっしゃったように、もつと早ければもっと広く組織的にやれたと思ひますが、やつと保険の会計のほうも先のめどがついてきたという状態になりましたので、まあおそまきながら、各機関がいままでやろうとしてやれなかつたような問題、また、運輸省がやつて一番さわしいような問題、それを取り上げてこのセンターでやろうとしております。私はさように了解をしております、提案理由でもそのように述べておるつもりでございます。

○野中委員 いま御答弁が大臣からございましたけれども、埼玉県だけに例をとりまして、これは各都道府県でやっておりますけれども、これは市町村までが非常にきめこまかくやっております。まあ言ひなれば、運輸省が今度提案したものは何か荒削りのような感じがしてなりません。しかも、これから、あとから触れようと思ふのでありますが、道交法等の法体系を乱してまでも、これは私の見解ですけれども、乱してまでもこれをやらなければならなかつた大きな理由というものは、やはりこれは自賠責の黒字が私しりをたいたものではなから、こういう気がしてならないわけでございます。先ほど松本君の質問に対して答へられておりましたその一つの中に、火災保険であるとかあるいは農協であるとかの五千万の出資、これに対して自動車局長が答弁に困つておりましたけれども、保険というものを、保険をかける、これは反対給付を求めるからであります。その反対給付というもののの中にはいろいろある。事故を起こした場合には、それを補償してもらふとい

う反対給付、同時にこれによって御存じのとおり百分の六十というものは再保険をしている。あとの四十というものは保険会社があるいは農協が自分で運営をしている。してみれば、反対給付として当然これは出資されるべきものであるということになる。そういうことであるとするならば、私はこのセンターの運営というものは、純粋に、何といひますか、被保険者に対してサービスをしていいのだ。それはしたがって、私は無料ですべてなされるべきものである。それくらいはこれは手数料を取るとか、あるいは三つの利率で貸すとか、そういうことなしに、純粋に、交通事故遺児に対してあるいはまた災害を受けた人に対して、加害者の立場に立つて代弁者として奉任をしてやる、こういうセンターでなければならぬと私は基本的に思ふのですが、大臣どう思ひますか。

○新谷国務大臣 確かに御意見だと思ひます。そういう御意見もわからないことはないわけですが、先ほど申し上げましたように、これはそういう関係の機関がそれぞれ出資をいたしまして、保険制度の将来のことを考えて、それが保険制度そのものの改善、発展というところにも非常に寄与するものだと思ひますから、公的な立場で、みんなでもって若干の出資を合して、そして交通の事故をなくそうじゃないか、少なくともそういう素質の方がふえるようにしようじゃないか、あるいは意見に対してはこうしようじゃないかというところで、少し公的な立場に立つた法人、そういうものを中心にいたしまして全体のために尽くそうというところでございまして、先ほど申し上げたような、単に出資して配当でももらつて、それを被保険者に還元するのが当然じゃないかという経済理論だけではない、今度のは、少し公の立場を持った法人をお互いがつくつて、それによつて保険制度の改善、発展にも寄与しよう、こういう趣旨で提案しているものと私は思つております。おっしゃることわからぬことはありませんが、わからぬことはありませんが、今度出してお

ります法律案の趣旨は、そういう意味で、公の立場に立つての目的、業務というものを持った行き方をしている、そういう意味においては、普通の株式会社とかそういう利益の還元を求めるようなものじゃないというふうに御理解をいただいたらけっこうだと思ひます。

○野中委員 大臣、もう一つしつこく聞きますけれども、株式会社のように利潤還元をするものじゃない。そういう考えは私も持っていないのです。たとえば手数料を取るとかあるいは三つの利息を取るからといって、利潤追求だというふうには私はきめつけているのじゃないです。ただ、先ほど松本さんが冒頭に質問なさつておられるとおり、公益法人が幾つございましてかという質問は何をえぐつていかうかということをおたつちも反省しなければならぬと思つておるのです。ですから、言ひなればこれは、官僚の古手のうちは捨てる山のような考え方である、こういうものをつくられては困るんだ、こういう感じが、においがしはせぬかということをお松本委員も心配して言つておられるわけですが、われわれとて、一般国民大衆も当然その疑問は考へることでしょう、私もあえてそういう質問をしておいたわけでございます。

さて次に、私は自賠責の問題で質問をしておきたいと思ひます。

いま自賠責へ入つておられる自家用と事業用の台数の割合というものは、自家用が七七・八％に對して事業用が一・六％になりはしませんか。この数字を確かめておきたいのです。

○小林(正)政府委員 強制保険でございますので、営業用の車あるいは自家用の車という区別なく当然全部保険に加入するたてまえになつておるわけでございます。したがつて、特に無保険というふうなことの問題がなければ、その分を除きますれば、当然自家用の車の数と営業用の車の数が、それぞれ両数によつて加入しておると思ひますが、加入の率といったことにならうかと思ひますが、この保険料は、自家用、営業用、それぞれ車

種別にきまつておりますので、保険料収入から見れば車両の割合とはまた別個にならうかと思えますが、全般的に見まして、当然自動車の中で占める自家用の割合が多いわけでございますから、保険勘定の中でも自家用が払う保険料のほうが圧倒的に多くなっております。

○野中委員 数字を確かめられなかったのですが、これはもちろん全部入っております。自賠責は一〇〇％なんです。その中で占める割合が自家用車が七七・八％だと私は言っておいたのです、その割合を聞こうと思って。

そこで、五月二日のサンケイ新聞に「保険料率は据置き、大蔵省十月実施をメド」というようなことで、これを七百万円に引き上げると書いてあるのです。これについてひとつお聞かせいただきたい。

○安井説明員 私、実は新聞を見てびっくりしたはうでございます。たとえ七百万円という金額が出ますためには、事故率が確定をし、しかも事故率の将来の見通しが立たなければという計算はできないわけでございますから、どういふ根拠で七百万円が出てきたのかというのを私どものほうでむしりふかたうらひでございます。

○野中委員 いま自賠責だけを見まして、昭和四十八年度の見込みが百六十六億黒字になる予定でございます。そこで、自動車損害賠償保障法の二十二条を見ますと、「危険の増加又は減少による契約の変更」ということがあります。いわゆる料率を変えてもいいというのです。ですから、この百六十六億黒字が出てくるというより、なと、あるいは事故の減少というものを考えたときに、料率を変えざるを得ない保険金を上げるか、そういうお考えはございせんか。

○小林(正)政府委員 自賠責の保険収支が、四十五年から単年度黒字になってまいりました。現在の見通しでは、四十八年度中に累積の赤字を消すことができるというふうな収支状況になってきておるわけでございます。このような状況になってきておりますので、現在のような事故率で推移する場合には、当然御指摘のような、今後限度額を引き上げるといふ問題あるいは保険料を引き下げられるかどうか、あるいは保険料の制度をどうするかというふうな問題を検討すべき段階に来ておるわけでございます。

○野中委員 いま保険料率の問題あるいは保険金の引き上げ等について御質問申し上げましたが、もう一つここで聞いておきたいことは、営業用の車ですね、いわゆるタクシーであるとかハイヤーであるとか、この自賠責保険料率というふうなものがA、B、C、D、こういふふうな区別してあります。いわゆるA地区は十二万三千七百円、B地区は九万二千七百五十円、C地区は六万五千五百五十円、D地区は四万一千六百五十円、こういふ区分がございまして、局長、この算定というものは、いわゆる事故率、言いかえれば危険の増加または減少によつて、この基準としてこの料率をきめられたわけですね。

○小林(正)政府委員 そのとおりでございます。それぞれの車種ごとの一つの保険集団を前提としておまして、その事故率に見合う保険料を定めておるわけでございます。

○野中委員 いま配っていただきました、この昭和四十七年度の「交通事故の状況および交通安全施策の現況」という本をもらったのです。いまこれをべらべら見ておりましたら、茨城県など死亡率がぐんと上がっております。ですから、言うなれば非常に危険度が高まっている地区ですね。ところが、この茨城県はD地区になっているのです。これは昭和四十七年の十月に改定された、あなたのところの自賠責の保険料率なんです。それと、おかしな感じがいたしませんか。

○小林(正)政府委員 はい、ハイ、タクシーにつきましては、地区別に保険料を定めておまして、当然茨城県あるいはその他の県との間で保険料率に格差があるわけでございますが、この点の見直しにつきましては、現在二年ごとに事故率で見直しをするということになっております。

○野中委員 これは一体どこで出したのです。総理府でしょうか。で、いつ印刷したのですか。

○須藤政府委員 お手元にお配りしました。いわゆる交通安全白書と申しますのは、これは交通安全対策基本法に基づきまして、毎年政府は国会に対して交通安全の状況、それから交通安全のために講じた施策及び講じようとする施策の大綱を報告しなければならぬという規定がございまして、それに基づきまして、私も関係省庁から資料をいただきました。それをまとめた上で私のほうで編集いたしました。そして、これを大蔵省の印刷局で印刷して、国会へ報告をするという手順を踏んでおります。今回の白書につきましては、五月の十九日に国会へ提出いたしました。したがって、非常に正確な日時は記憶いたしておりますが、たのは大体五月の十二、三日ごろだと記憶いたしております。非常に各省庁奮勵いたしましたので、できるだけ新しい数字を入れるようにしてまとめた次第でございます。

○野中委員 そうすると、この資料は新しいわけですね。そうするとこれは、考え方があるいは小林さん、こういう考え方に立っておったんですか。要するに営業用の車の事故率を見て、それだけを見てそれでそのランクはこう低いから決定をした、こういうふうな解釈をされているんですか。一般の事故率とは別に、営業用なら営業用というふうな限定しておいたのはお考えになって、この料率をきめられたのですか。

○小林(正)政府委員 保険料はまず車種ごとに、たとえば乗用車、自動車であるとか、あるいは乗用自動車であればこれをさらに営業用と自家用の乗用車というふうな、これを車種ごとに分けまして、そして保険料率を定めるわけでございますが、その際に、営業用の乗用車つまりハイヤー、タクシー、これだけにつきましては現在地区別に保

険料に段階を設けておるわけでございます。

○野中委員 次に、任意保険のほう、ちょっと聞いておきます。ばらばらになっておりますが、あとから全部しぼってまいりますが、私の手元にいたしました任意保険のバランスシートというものを見させていだいたわけですが、昭和四十六年度は百八十六億八千二百萬円の黒字が出たんですけれども、これは間違いないと思いませんか。

○安井説明員 四十六年度百八十七億の黒字と申しますのは、保険会社の決算上、事業損益勘定におきます任意の自動車保険の収支の結果でございます。

○野中委員 もう一度念を押しておきますけれども、これは自動車保険だけではなくて、火災保険等を含んだものなんですか。

○安井説明員 ただいまの四十六年度百八十七億という収支見込みは、任意の自動車保険だけでございまして、あと火災保険、海上保険その他はまた別でございます。

○野中委員 いま大臣もお聞きのとおり、任意保険のほうも黒字、自賠責のほうも黒字、こういうふうな現況になってまいりました。これもひとつに総理府あるいは警察庁あるいは運輸省、各官庁の御努力のたまものでありまして、厚く感謝申し上げるわけでございますが、この自賠責あるいは任意保険、この黒字の運営をどうやっていくかというところがこれから大きな問題でございます。まずその一つが、私は今度提案されたことの自動車事故対策センターである、こういうふうな私なりに解釈をしておるわけです。したがって、こうした諸条件から生まれてきた事故対策センター、その説明につきましては、次回、まだ三十分ございますので、この次に譲らせていただきますが、一応その背景となってきたもの、背景となつたであろうと推測されるものをピックアップいたしました。私なりにいま質問したわけでございます。今度は、その内容へ入らせていただきます。

以上をもつて、きょうは終わります。

○久保委員長 次回は公報をもってお知らせすることとし、本日は、これにて散会いたします。
午後五時散会

昭和四十八年六月六日印刷

交通安全対策特別委員会議録第九号中正誤

へ
段
行
誤
正

三
一
二九
統計局
統計的

八 三 末 九 続ければ 続ければ

二	二
三	三
三	三
にきまして	よみな
	よみな
につきまして	

一五 四 末八 元請事務 元受付事務

三	元請保険	元受け保険
四	末六	
七	二末四	管理
	理管	

元 一 元 せつかい せつかく

昭和四十八年六月七日発行

衆議院事務局

印刷者 大藏省印刷局