

第一百二十九回国会 院議會 輸委員会 議録 第六号

平成六年六月九日(木曜日)

午後五時五十八分開議

出席委員

委員長 井上 一成君

理事

今津 寛君

理事

古屋 圭司君

理事

小坂 憲次君

理事

緒方 克陽君

理事

橘 康太郎君

理事

堀内 光雄君

理事

森田 一君

理事

上田 清司君

理事

須藤 浩君

理事

吉田 正男君

理事

西田 勝之君

理事

寺前 嶽君

理事

左近 正男君

理事

吉田 治君

理事

石田 一君

理事

鈴木 善之君

理事

上田 清司君

理事

須藤 康太郎君

理事

堀内 光雄君

理事

武部 勤君

理事

村田 吉隆君

理事

茂木 敏充君

理事

山口 那津男君

委員の異動

同日

辞任

補欠選任

若林 正俊君

正明君

志位 和夫君

寺前 嶽君

幸男君

同日

辞任

補欠選任

若林 正俊君

正明君

志位 和夫君

寺前 嶽君

幸男君

同日

辞任

補欠選任

若林 正俊君

正明君

志位 和夫君

寺前 嶽君

幸男君

同日

辞任

補欠選任

若林 正俊君

正明君

志位 和夫君

寺前 嶽君

幸男君

同日

辞任

補欠選任

若林 正俊君

正明君

志位 和夫君

寺前 嶽君

幸男君

同日

辞任

補欠選任

若林 正俊君

正明君

志位 和夫君

寺前 嶽君

幸男君

同日

辞任

補欠選任

若林 正俊君

正明君

志位 和夫君

寺前 嶽君

幸男君

同日

辞任

補欠選任

若林 正俊君

正明君

志位 和夫君

寺前 嶽君

幸男君

同日

辞任

補欠選任

若林 正俊君

正明君

志位 和夫君

寺前 嶽君

幸男君

同日

辞任

補欠選任

若林 正俊君

正明君

志位 和夫君

寺前 嶽君

幸男君

同日

辞任

補欠選任

若林 正俊君

正明君

志位 和夫君

寺前 嶽君

幸男君

同日

辞任

補欠選任

若林 正俊君

正明君

志位 和夫君

寺前 嶽君

幸男君

同日

辞任

補欠選任

若林 正俊君

正明君

志位 和夫君

寺前 嶽君

幸男君

同日

辞任

補欠選任

若林 正俊君

正明君

志位 和夫君

寺前 嶽君

幸男君

同日

辞任

補欠選任

若林 正俊君

正明君

志位 和夫君

寺前 嶽君

幸男君

同日

辞任

補欠選任

若林 正俊君

正明君

志位 和夫君

寺前 嶽君

幸男君

同日

辞任

補欠選任

若林 正俊君

正明君

志位 和夫君

寺前 嶽君

幸男君

同日

辞任

補欠選任

若林 正俊君

正明君

志位 和夫君

寺前 嶽君

幸男君

同日

辞任

補欠選任

若林 正俊君

正明君

志位 和夫君

寺前 嶽君

幸男君

同日

辞任

補欠選任

若林 正俊君

正明君

志位 和夫君

寺前 嶽君

幸男君

同日

辞任

補欠選任

若林 正俊君

正明君

志位 和夫君

寺前 嶽君

幸男君

同日

辞任

補欠選任

若林 正俊君

正明君

志位 和夫君

寺前 嶽君

幸男君

同日

辞任

補欠選任

若林 正俊君

正明君

志位 和夫君

寺前 嶽君

幸男君

同日

辞任

補欠選任

若林 正俊君

正明君

志位 和夫君

寺前 嶽君

幸男君

同日

辞任

補欠選任

若林 正俊君

正明君

志位 和夫君

寺前 嶽君

幸男君

同日

辞任

補欠選任

若林 正俊君

正明君

志位 和夫君

寺前 嶽

ただ、今回改正しました理由と申しますと、やはり私は、モータリゼーションが成熟化する中で、自動車の安全の確保と公害の防止を図りつつ、時代の要請に対応した自動車社会を形成していくためには、自動車の検査及び点検整備制度について、自動車の使用者による自主的な保守管理を促すとともに、最近における自動車技術の進歩及び使用形態の多様化に適切に対応した点検整備の簡素化を図る等の見直しを行う必要があると感じているわけでございます。

このような状況にかんがみまして、平成四年六月の臨時行政改革推進審議会の答申、平成五年六月の運輸技術審議会答申等の趣旨を踏まえまして、自動車の安全の確保及び公害の防止を前提としつつ、あわせて国民負担の軽減にもつながるよう配慮し、今回自動車の検査及び点検整備制度の改正を行うというございまして、どうか御趣旨を十分御理解賜りますことを心からお願ひするわけでございます。

○鷲井(善)委員 今大臣からお話をございましたけれども、やはり国民の皆さん方、ユーユーザーの皆さん方にもこの趣旨というものがわかるような努力を役所としてもしていただきたい。

そういう中で、一つは自己責任と申しますが、私は、そういうものが一番大切なことはなかろうか。規制緩和いろいろ緩和はいたしますものの、どうも我が国のいろいろな歴史的なことを考えますと、そういう自己責任という面では、ほかの国に比較をいたしますと、おくれていいというか、まだまだそういう努力をしなければならないようなところにたくさん気づくわけでございます。

そこで、先ほど大臣からも、自動車の安全面あるいはまた公害防止面、特に排ガス問題等々は大きな問題であるわけでございますが、今、業界のお皆さん方あるいは運輸省の皆さん方が御協力されて、街頭いろいろ検査をされております。これは、神奈川県と申しますか、いろいろ業界の皆さん

方がおやりになつたことを承つたこともあるわけでございますが、一つ街頭検査の例で申し上げますと、約三千五百台検査をしまして、そのうちの五百七十九台、いろいろ不良の車両があつた。一方がおやりになつたことを承つたこともありますけれども、一つか二つ不良箇所が出てきた。その不良箇所といえども、例えば、灯火装置であるとか保安装置、こういうようにいろいろ指摘をされているようでございまして、安全確保、公害防止上の問題を見出すことができるわけでございます。

そこで、今申し上げたように、整備不良の車が相当見受けられる。今回の制度改正で自動車使用者の保守管理責任が明文化され、これの担保手段としての点検等の勧告制度が設けられても、ペナルティがない勧告制度では私は意味がないのではないか。やはり、定期点検整備の不履行による無整備車が横行し、事故の多発というものが懸念をされる。

また、きょうはこのように梅雨に入り雨が降つておるわけでございまして、私も毎日車でこちらに来るわけでございますが、ふだん東名高速道路で一時間少しづらいで来るところが、きょうは三時間かかった。その原因は、事故で渋滞をしておるのでなしに、車が故障して一台多摩川の橋の上にあつた。こういうことで三時間もかかつてしまふ。やはり車を使用する人は点検をして、私も運転免許を持っておるわけでござりますけれども、ボンネットを開けて点検をするいろいろ書

えまして、安全面及び環境面での後退がないよう十分配慮して行うものでありまして、これによつて事故が増大することはないと考えております。

また、本来自動車の保守管理は使用者の責任において行われるべきものであるため、点検整備が確実に行われないことによって事故が増大することのないよう、使用者に対し保守管理意識の高揚を図るとともに、定期点検整備の促進対策を図つていくこととしております。

なお、整備不良車両につきましては、検査により排除するとともに、街頭検査等において整備を命ずることによりまして、保安基準適合性を確保して事故防止を図つていくこととしておる次第でございます。

○鷲井(善)委員 そこで、整備不良の車が交通事故、こういうようなことに対する対策の一つとして、私は、自己責任という観点からも、対策の一つとして、自動車損害保険の免責率の引き上げ等を検討すべきではなかろうか。こう思つたわけでござりますけれども、このことについてひとつお考えをお聞かせいただきたいと思います。

○越智政府委員 お答え申し上げます。

整備不良が原因で起きました事故、その原因者に対して何らかのペナルティーをというお考えは大変心情的には理解できるわけでござりますが、今提案の自動車損害保険の免責率の引き上げにつきまして申し上げますと、自賄賠保険と申しますのは、被害者救済の観点から、保険会社の免責事由が故意が明白な場合ということに限られてゐるということで、被害者に確實に保険給付がなされることが一番重要な問題でございます。このたままでやるマイカーの運転をする人はないというふうな実情であるわけでございまして、やはり門家でないもので、なかなかわからない。そういう整備のためのいろいろの努力をしなければならないわけございますけれども、どうもなかなかないわけでござりますけれども、いわゆる専門家でないもので、なかなかわからない。そういうふうな面で大変国民的な利益につながらない、お伺いをいたしたいと思います。

○鷲井(善)政府委員 お答え申し上げます。

今回の制度改正は、自動車技術の進歩等を踏ま

保険を締結する段階において、整備をするかしないかということが必ずしも明らかでありませんものですから、やはりそれもかなり難しいのかなという感じで見ております。

しかし、いわゆる任意保険というのがまた別にございますけれども、例えば任意保険につきましては、場合によつては、今度は保険契約におきまして、整備不良における事故、自損事故でござりますけれども、その場合には保険金を減額するといったような保険契約の導入ということにつきまして、私ども関係者と勉強してまいりたいといふふうに考へておる次第でござります。

さて、改めて定期点検整備記録簿及び分解整備記録簿の様式を廃止し、また自由化する、こういうような改正で定期点検整備記録簿及び分解整備記録簿の様式を廃止し、また自由化する、こういうようなことになつております。車両の実態や故障による事故原因が正確に把握できなくなるのではないかとおもふふうに考へておる次第でござります。

○鷲井(善)委員 そのことに関連をして、今回の改定で定期点検整備記録簿及び分解整備記録簿の様式を廃止し、また自由化する、こういうようなことになつております。車両の実態や故障による事故原因が正確に把握できなくなるのではないかとおもふふうに考へておる次第でござります。

○越智政府委員 ただいま先生の御指摘のとおり懸念されるかと思われますが、今回の制度改正におきましては、使用者の保守管理意識を高揚いたしまして、定期点検整備の励行を促進することとしておりますけれども、そのためには定期点検整備記録簿を使用者にさらにわかりやすく、それと身近なものにする必要がある、そういう観点かのではないか。現在国が統一様式を定めているわけございまして、そういう限りにおきましてはなかなか難しさがあるわけでございます。

そこで、自由化をするに当たりまして、様式

は自由化しますものの、記載すべき事項でありま

摩耗していくものであるため、定期的な点検整備

リコール制度がある、それにたまたま例えば欠陥

すか、どういう考え方で自動車にモ

重量税が課せら

す点検の結果あるいは整備の概要、こういったものにつきましては、従来どおり法令上明確に規定

といいますのは必要不可欠なことであるということはそのとおりでございます。したがいまして、

車がある、メーカーが全部引き取りますね。そうすると、落ちこぼれというか、うつかり見落とし

れでいるか、この辺りについでまざ
と思います。

すお伺いしたい

をしておくということで担保させたいというふうに考えております。

自家用乗用車や軽自動車は別といたしまして、いわゆるトラック、バス等の車につきましては、重量物を運搬する、あるいは不特定多数の乗客を輸送する車両である、そういう点から考えまして、運輸省といったしましては、整備管理者の研修等のいろいろな機会で、この二つを並んでおこなってお

もありますね。それで事故を起こした、その場合はP-L法なのかな?というふうに思つております。私はこれは両方相まって事故を起こさない、あるいは被害者を救済できる、さらに公害や安全性に両方とも配慮していくということになるので

○福田説明員 お答えいたします。
先生今御指摘のございました自動車重量税の納
税義務者は自動車の使用者でございまして、今お
話のございました自動車の整備事業者が自動車重
量税を便宜代行納付しているという事態がありま

コンピューターの導入であるとか、素人と申します
か、メカに弱い者にはそういう面で特にわかり難い面で特に最近の車の性能
ににくいし、またブレーキ等々、これは大変重要な部
門であるわけでございますが、キロ数であると
かあるのは年数であるとか、そういう中で参考す

あらゆる機会をとらえて点検整備の必要性を徹底してまいりたい、そういうことによりまして検査前に点検整備が励行される蓋然性は高くなつていくであろうというふうに期待しているわけでございます。

○鷲井(善)委員 大変微妙な難しいケースも出てはなかろうかと考えております。

しても、それは納税義務者たる自動車の使用者とのいわば私的な取引として行われるものでございまして、おっしゃいましたように、納税義務者が直接陸運支局等に納付するということが認められているわけでございます。

るところ、「う」とあるわけでござりますので、そういうものが整備をされ、わかりやすいような形で常時あるということが必要なことではなかろうか、こう思ひますので、ぜひその辺、様式を廃止し、自由化するということが今回改正の中で出てくるわけございますが、やはりそのフォローと申しますか、ひとつお願いを申し上げる次第でござります。

は検査の前後を問わないことにつきましては、先
生御指摘のように主として自家用乗用車と軽自動
車になるものというふうに考えております。
○鷲井(善)委員　トラックであるとか大型の車に
つきましては、整備が不良、こういう中で事故が
一たん起きますと大変大きな事故につながるわけ
でありますので、またその辺のご指導もぜひよろ
しくお願ひを申し上げる次第でございます。

いを申し上げる次第でございます。

されど、大蔵省に来ていただいておりますが、先ほども申し上げましたが、私たちは車検に車を出します。そうしますと、請求書をちょうどだいするわけであります。その段階で自動車重量税があり、また地方税として、これは自動車税を納めておるかどうか、先月五月末までに自動車税は地方税として支払いをしたわけであります。そうして、

今回この検査、前後を問わないということの中で、前検査は全車種に適用するということを考えている。ようであります、バス、大型ダンプあるいはトラック等、乗車定員や積載量の多い車や重量車もそういう形でよろしいものかどうか。そういう面から自家用乗用車、軽自動車に限ると申しますが、やはりそういうことが必要ではなからうかな、私はこう思うわけでございますが、この辺のことについてお考え方を伺いたいと思います。

そこで今回、この国会でP.L法、製造物責任法が審議をされることになつておるわけでもござります。そこで、自動車の安全を確保する観点から、道路運送車両法によつて検査・整備制度が設けられており、また今回リコール制度が法制化されることとなつてゐるわけであります。道路運送車両法による制度と今国会で審議されている製造物責任法との関係について、ひとつ大臣のお考えをお伺いしたいと思ひます。

支払ったという証明書をつけて、またあわせて自賠責保険、こういうものも一緒に請求書の中に入つてくるわけです。地方税の自動車税は違うわけでございます。これは納付をしたという証明書を添付をして車検に行くわけでございますけれども、重量税並びに自賠責、これは民間のことありますけれども、やはり納めてあるかどうかといふことと同時に、その時点から保険が効力を発するということで車検の中に入つてきております。

○橋口政府委員 ただいまの前検査、いわゆる定期点検整備の実施時期は検査の前後を問わないこととする対象車種につきましては、これによりまして自動車使用者の保守管理意識の向上や整備事業の健全な発展を促進するという趣旨を踏まえますと、原則的にはすべての車種に対し適用されるものであるというふうに考えております。

○一見国務大臣 私は、両々相まって事故が防げ
る、あるいは被害者が救済されるということにな
るんだろうと思っております。と申しますのは、
今回検査・整備制度、さらにリコール制度が法制
化されることになりますね。一方、今国会で審議
されるいわゆるPL法は、事後的に被害者を救済
するわけですね。ですから、安全性の確保、事故

そこで、自動車税については保安基準とかかわりのない確認行為、こう考えることができると思うのです。自動車検査とは分離をして考えるべきではなかろうか。そういう面で、地方税の自動車税と同じような形で使用者が納付をして、そしてこういう自動車検査ということにならないものか。

そしてもう一つ、自動車重量税の意義と申しま

につきましては、車検等の際に納付する、しかもそれは簡便な印紙で、印紙を張つて納付していた。そういう方式が非常に簡便な方式であり、簡素性の観点からもまた最も合理的な課税方式であると私どもは考えております。

○鶴井(善)委員 これは法的に担保されて、法的にそのようになつておりますのかどうか。

○福田説明員 これも原則的にそのとおりでございます。

○鶴井(善)委員 法的にそのようになつておるということは、これはどういう条文か、根柢の法律等をちょっと教えていただきたいと思います。

○福田説明員 お答えいたします。
自動車重量税法の第八条でございますが、「自動車検査証の交付等を受ける者は、その自動車検査証の交付等を受ける時までに、当該検査自動車につき課されるべき自動車重量税の額に相当する金額の自動車重量税印紙を政令で定める書類により付け、当該自動車検査証の交付等を行つて登録いたしまして税金を納付した後に火災によつて仮に消失したというような場合に、税を還付する」ということはできないわけでございます。

○鶴井(善)委員 そういう面で、重量税が入つて長若しくは地方運輸局陸運支局長又は協会に提出することにより、自動車重量税を国に納付しなければならない。」
以上でございます。

○鶴井(善)委員 そういう面で、車検に際してユーチューバーはどうも高いといふが、そういう実際の車検の代金というものが非常にわかりにくくところもあるわけであります。

そこで、次にちょっとお伺いしたいことは、自動車税は廃車したときにはその月数によつて還付を受けるわけであります。先ほど自動車の権利税、こういうような話をされたわけでございますが、廃車をしたということは自動車の権利がなくなるわけでありますので、当然この重量税はその分自動車税と同じように還付をされてしかるべきだと思うのですが、このことについて伺いたいと思うのです。

○福田説明員 先ほども御答弁申し上げましたよ

うに、自動車重量税は、自動車が車検を受け、また届け出を行うことによつて道路を走ることが可能になるという法的な地位あるいは利益を受ける私どもは考えております。

○鶴井(善)委員 これは法的にそのとおりでござります。

○鶴井(善)委員 法的にそのようになつておるということは、これはどういう条文か、根柢の法律等をちょっと教えていただきたいと思います。

○福田説明員 お答えいたします。
自動車重量税法の第八条でございますが、「自動車検査証の交付等を受ける者は、その自動車検査証の交付等を受ける時までに、当該検査自動車につき課されるべき自動車重量税の額に相当する金額の自動車重量税印紙を政令で定める書類により付け、当該自動車検査証の交付等を行つて登録いたしまして税金を納付した後に火災によつて仮に消失したというような場合に、税を還付する」ということはできないわけでございます。

○鶴井(善)委員 そういう面で、車検に際してユーチューバーはどうも高いといふが、そういう実際の車検の代金といふものが非常にわかりにくくところもあるわけであります。

そこで、次にちょっとお伺いしたいことは、自動車税は廃車したときにはその月数によつて還付を受けるわけであります。先ほど自動車の権利税、こういうような話をされたわけでございますが、廃車をしたということは自動車の権利がなくなるわけでありますので、当然この重量税はその分自動車税と同じように還付をされてしかるべきだと思うのですが、このことについて伺いたいと思うのです。

○井上委員長 若林正俊君

○若林委員 鶴井委員は大臣も委員長も御承知のとおり大変紳士でございまして、紳士的な意見開陳、御質問であったと思います。私は残念ながら野人でありますので、ややお聞き苦しい、耳ざわざいまして、一たん車検が有効なものとなつていれば、現実に自動車がどの程度走行するか、あるいはどの程度走行し得るかといった問題とは直接関係ないことになつております。この点で、課税物品の消費あるいは保有に着目した税とは性格が異なっております。つまり、具体的に申し上げますと、保有課税である自動車税とは異なつて、車検の有効期間内に廃車された場合でも、既に有効な車検を受けた性格を有しているわけでございまして、このような税の性格からいたしまして、自動車重量税印紙によって、保有課税と権利創設課税の違いでございます。

私は、この法案提案の背景、そしてまたこの経緯も承知いたしております。自動車時代に入り、大変便利になった反面、しかし、交通戦争と言われるような交通事故、事故死が急増をする。また、

排ガスなどによって、空気、環境が汚染されると公害の防止を前提としつゝ、こうおっしゃつておられます。先ほど冒頭大臣の御説明にもございました今回の法案の提出は、自動車の安全の確保と公害の防止を前提としつゝ、こうおっしゃつておられます。果たしてその前提がしっかりと確保できるのかどうか、いささか危惧を持っている一人でございます。

日本は、世界でも珍しいほど車両の点検整備体制が整っているということの結果であります。交通事故のうち、車両整備不良によるものと、これは大変多いですね。そこで、政府委員の方にお伺いしますけれども、日本と欧米の交通事故中に占める整備不良車両の事故の割合はどんなことになっていますか。比較してどうですか。

○鶴井(善)委員 ちょっと理解ができないようなところもありますが、時間の関係でこれで終わりますけれども、ぜひひとつ運輸省、今回のこの改正はいろいろ負担の軽減、こういう面で出てきたところもあります。先ほども申し上げたように、ぜひ安全に走るという観点からやはり自己責任、

こういうものを規制緩和をするということはそれなりに私どもは大変利益を受けるわけでありますけれども、それには自己責任というものも必ずついておるわけであります。先ほども申し上げたように、周知徹底と申しますか、行政の面でのさらなる御努力をお願い申し上げまして、終わりたいと思います。

ありがとうございます。

それに対しまして、欧米における整備不良による事故発生率につきましては、ドイツで三から三・五%、それからイギリスで六から八%、フランスで二〇%という状況になつてございますが、なお米国におきましては、安全の検査を実施している州におきましては〇・五から一・五%，安全の検査を実施していない州におきましては〇・五

から二・五%という状況になつておるということを把握してございます。

○若林委員 今御答弁ありましたように、二けた回の改正によって車両の点検整備体制が弱まつて、この事故率が上昇するのではないかということを大変心配をしているわけでございます。

そこで、法律の四十七条の二の日常点検整備の項についてお伺いしたいと思います。

これについては、従来にない自動車使用者の点検整備等の管理責任を強化する、法形式的にはその点を明らかにしたということが説明されています。先ほど冒頭大臣の御説明にもございましたドライバーにそれだけの点検整備についての知識を持つている者があるのかどうか大変に疑問でありますし、また、自動車の点検基準とか保安基準についてドライバーが十分承知しているのかどうか、甚だ疑問に思つております。私を含め、家族あるいは友人のドライバーの状況を見ますと、大変に心配をするものであります。

そこで、これらの点検整備の義務づけというのは、法的形式的にいいますと、これは単なる訓示規定といいますか、こうしなければならないという言いつ放しでございます。しかし、自動車の点検整備に限らず、こういう訓示規定というのは守られないといふのが、残念ながら我が国の風土といいましょうか、実態であると私は思うのです。そういう意味で、今回のこの改正が、形の上では強化された形になつていますけれども、馬の耳にそれがふえることはないと断言をしておられますし、また、点検整備についてはこれをみんなが受けるように大いに積極的な指導をしていく、こういう説明でありました。具体的にはどういう措置によってこの点検整備が守られるようにして

しているんですか。

○権口政府委員 まず使用者に保守管理責任を十分認識していただかくということが重要であるかと思つておりますが、そのためには点検整備が確実に実施されますように、まず保守管理の必要性、検査と点検整備の目的と役割につきまして、国を初め関係者が協力して周知徹底すること、また検査の際に定期点検整備記録簿の提出を求めまして、定期点検整備の確実な実施を指導すること、さらには点検整備に必要な技術情報を自動車メーカーが使用者に提供するようになるとともに、点検整備に関する手引を作成し公表することなどの施策を講じて、周知徹底を図つていくこととしております。また、単に定期点検整備の義務化励行のための指導だけでは使用者の意識を高揚する上で十分な効果を期待できないため、法に基づく勧告制度を設けまして、点検整備の確実な実施を図つていくこととしているところでございます。

○若林委員 きれいごとなんですね。このため行政上で予算措置あるいはこの指導強化のためにどのような体制整備、定員上の措置を講じようとしているのですか、言つてください。

○権口政府委員 使用者が定期点検整備等の実施方法を容易に理解することができますよう、先ほど申し上げましたように、手引を作成し、官能的に告示すること等によりまして、その周知徹底を図つていくこととしております。また、点検整備の促進に当たっては、従来から関係団体と連携いたしまして、全国にキャンペーンを展開しているところであります。また、平成六年度におきましては新たに自動車の保守管理の徹底のための経費を計上いたしました。それと同時に、整備業界が行うことで、自動車点検整備講習等に要する経費につきましても、所要の予算を確保するなど、促進対策の充実を図つていくこととしておるわけでございます。また、点検整備の促進対策の推進に当たっての所要の定員につきましても、その確保を図つておるというところでございます。

的に言ってくださいよ。

○樋口政府委員 平成六年度におきます予算、定員等の状況につきまして、具体的にお話し申し上げたいと思いますが、自動車の保守管理の徹底のための対策費ということで新規に二千九百万円、今国会に計上させていただいているところでござります。それから、関係団体が行う自動車点検整備講習等に要する経費の一部を補助ということとで、今年度六千四百万円ほど計上させていただいております。また、組織、定員につきましては、本省に点検整備推進対策官という組織を創設させていただきとともに、地方に専門官を一名増員させていただいくことになります。

○若林委員 これは、支局みんな一名ずつですか。

○樋口政府委員 地方につきましては、近畿運輸局一名でございます。

○若林委員 それで十分であるかどうかについては論議をしている時間がございませんので、先を急ぎたいと思います。

次に、四十八条の定期点検整備について伺いたいと思います。

このたび自家用乗用車等について六カ月点検整備を廃止するというのは、今日の自動車の性能の向上などから理解できるわけでありますけれども、今までやつておりました、車検前に点検整備を指導するということを、いわば行政が介入しなさいという姿勢に改めると聞いているわけでござります。

現在、実態を見ますと、六カ月点検あるいは十二カ月点検について、その実施率はこの配付されました資料、五十五ページですか、これを見ましても、定期点検整備実施率は、六カ月点検で五三・一%、十二カ月点検で五一・二%，半分の実施率であります。これは、事前の点検整備を行政指導しながらこういう実態になつているわけですが、今回、この事前の点検整備を行政指導としてしないという方針と伺っておりますが、それはなぜしないんですか。

ましては、使用者の責任において自主的ななされべきものであるというふうに考えております。しかしながら、検査前の定期点検整備の実施によりまして、使用者の保守管理意識の向上を阻害している面もあります。また一部には、車検のために整備ということで、車齢あるいは使用状況等に對応しないで一律に整備が行われるというような状況も見受けられており、こういう状況にあります。

とりわけ、法制度上、四十八条に定期点検の義務づけがあるにもかかわらず、今までの五十三条の一、点検等の指示、報告を廃止して、そして五十四条四項で勧告のみにしているわけですね。その結果、従来百十二条にありました罰則も削除する。こういうのを残しておいて、実際どこまでやるかについては行政側がユーザーの取り組み方、まあ、ユーザーの善意、悪意いろいろありますけれども、それらの指導をした上で、最終的には担保する規定がなければならない、私はそう思うのでございます。

この問題はこういうふうに、どうしてこんなに
しり抜けにしてしまうのか、私は理解ができない。
さらに、いろいろ言われていますから、どうもユー
ザーに甘くしまして、法律が守られない状況をさ
らにエスカレートしてしまうのではないかということ
ことを大変心配をしております。

現在の実施率を、先ほど言ったようにこれから
大いに高めていく、しっかりと行政指導と自信を
持つて言っておられますけれども、大臣、今の自
動車の整備の実施率よりも高くできる、そして事
故がこれ以上、欧米並みに高くならないというこ
とを保証できますか。大臣、どうです。

○二見国務大臣 大変難しい御指摘でございます
が、私は、今回の法改正は二つの面で言えると思
います。

な、適正な整備をさせることとはできるんですが、それもまた、整備箇所について、整備項目を今度減らしたでしよう、結構なんですよ。最低必要なことを点検整備の義務づけにしながら、行政指導までやめてしまうというのは、私はきれいごと過ぎると。相当この行政改革の論議の過程で運輸省が打たれたことは私はよく知っています。しかしこれが打たれたからといいまして、もっと意識を向上するためにもうそういうのはやめたんだ、行政指導はやめたんだ、そしてユーモアの善意にまつ、一生懸命干渉はするけれども善意にまつというふうには、私は、行政が責任放棄をしているというふうに考えていいわけあります。

一つは技術面といいますか、六ヶ月点検をなくして十二カ月と二十四カ月にして、しかも点検の項目も減らしましたですね。これは、技術面では心配ないという判断だと思います。もちろん、車にかかる規制というのは、やはり安全性とそれから環境、排ガスですね、この問題が一番大きな問題だと思います。これを阻害するような、安全性を損なうような、あるいは環境にマイナスを与えるような形での規制緩和というのはこれはいけないわけですね。それで、技術的にはそれは問題ないんだろう。

問題は、十二カ月点検、二十四カ月点検をきちんどユーザーがやるかどうかでしょう。私も同じ

ドライバーで、年じゅう車に乗っていますから、先生の御心配も全くわからないわけじゃないけれども、先ほどから技術安全部長が何度も何度も御答弁申し上げておりますように、やはりこの問題はユーチャーの自己責任の原則というものも確立しなきやならぬと思います。その点で私は、今回の緩和によって事故率が一挙にはね上がるとかう立、自分の車は自分できちんと保管管理するんだということはないんだろう。行政の我々もいろんな努力をしますけれども、この緩和措置を通してオーナードライバーのマイカーの自己責任の確立、自分の車は自分できちんと保管管理するんだという意識を向上することが大変大事だし、そのことによって、むしろいい結果が出てくるのではないかなどいうふうに私は考えております。

臣。

ないなんて、ばかなことがあるか、局長、いや大臣。

そこで、これは要望ですけれども、もう時間がありませんのでここで答弁は求めませんけれども、きちっと点検整備をしている車については、

ありますんでここに答弁は求めませんけれども、きちっと予約制度をちゃんとしてスムーズに車検が進むようになります。それでない車については、連携を図りながら街頭検査を強化するなど、これは緩和したから事故があえたと言わではたまりませんから、いろいろなことをやります。私は、

ます恐らくそういう事態はないと思います。しかし、一〇〇%ないかと言わればそれはわかりません。万々が一、このことによって事故率がどんどん上がってくる、こうなれば、それに対する手を打つのは当たり前のことです、それは当たり前のことです。恐らくそうなることはないだらうな

といふうに思つておりますけれども。

○若林委員

これは見解の相違ですから。しかし、結果が出てきますから、しかも法律改正なんかしないで、これは運用でできるわけですから、そのときには真剣に取り組み、点検整備の整備率が確保できるよう、また事故が上がらないようになります。

○若林委員

これは国が責任だと思います。

そこで、現実の検査のことについて伺いたいの

ですけれども、実際、今の持ち込み検査の所要時間はそれによつて違うようですけれども、大

き体一台当たり五分から十五分といったような、そ

れでもかなり効率的に検査が行われているのですね。私は、こういう短い時間で検査が能率的に行

われているというのは、現実には、自動車整備業

者、特に振興会が予約制度をとりまして、認定工

場などから持ち込まれていてのものについては自分

の責任において一応チェックしたものを行

いますので、一回当たりの施設借り上げ料とい

うことによつてその所要時間も短くて済んでい

るもの、私はそのように理解をしています。

○若林委員

生易しいことじゃないのですよ。場

所を借りまして、施設を整備しまして、機材なん

かも協力しまして、運輸省から検査官に来て

らつてやつていてのですよ。だから、日当から、それを補助している補助機材の問題、補助員の人件費などを考えますと、とてもそんな運輸省が用意しているのではできないのです。ただ、業者は弱いですから、頼んでこちらでやつてもらつて、それがいることがあります。いろいろ実績も持つていてるんだということですから、だから余り文句も言わないで出張検査でやつてもらつていてるというの

せん。

せん。

が実感なんですよ。

そこで、本來いえば、全額きちっと負担すべきだ、これは当たり前のことですけれども、そう申しあげたいところですけれども、予算上の措置がそこはすぐできていないと思います。そこで、今までのことを続けるのであれば、いわゆるユーチャー車検、代行車検の、そういう負担をして、そこを避けていかなければいけないんじやないかと、うふうに思つております。これは意見を申し述べただけにとどめたいと思います。

○樋口政府委員

出張検査につきましては、地

域の整備事業者が自主的に検査施設をつくりまし

て、國に出張検査を要請する、それで國がこたえ

て出張するわけでござります。そういう関係も

ございまして、出張検査場は基本的には自動化が

國られていないというような問題もございまし

て、検査になれた特定な人が利用するという状況になつてございます。

○樋口政府委員

ただいま全國で出張検査場は百

二十六カ所ございまして、年間の予算が借り上げ

料としましては約一千七百万円ということです

いりますので、一回当たりの施設借り上げ料とい

う点から見ますと、かなり割安だという感じはあるかもしません。

○若林委員

生易しいことじゃないのですよ。場

所を借りまして、施設を整備しまして、機材なん

かも協力しまして、運輸省から検査官に来て

らつてやつていてのですよ。だから、日当から、

それを補助している補助機材の問題、補助員の人

件費などを考えますと、とてもそんな運輸省が用

意しているのではできないのです。ただ、業者は弱いですから、頼んでこちらでやつてもらつて、それがいることがあります。いろいろ実績も持つていてるんだということですから、だから余り文句も言

わないで出張検査でやつてもらつていてるというの

せん。

せん。

が実感なんですよ。

そこで、本來いえば、全額きちっと負担すべきだ、これは当たり前のことですけれども、そう申しあげたいところですけれども、予算上の措置がそこはすぐできていないと思います。そこで、今までのことを続けるのであれば、いわゆるユーチャー車検、代行車検の、そういう負担をして、そこを避けていかなければいけないんじやないかと、うふうに思つております。これは意見を申し述べただけにとどめたいと思います。

○若林委員

これは見解の相違ですから。しかし、結果が出てきますから、しかも法律改正なんかしないで、これは運用でできるわけですから、そのときには真剣に取り組み、点検整備の整備率が確保できるよう、また事故が上がらないようになります。

○若林委員

これは国が責任だと思います。

そこで、現実の検査のことについて伺いたいの

ですけれども、実際、今の持ち込み検査の所要時間はそれによつて違うようですけれども、大

き体一台当たり五分から十五分といったような、そ

れでもかなり効率的に検査が行われているのですね。私は、こういう短い時間で検査が能率的に行

われているというのは、現実には、自動車整備業

者、特に振興会が予約制度をとりまして、認定工

場などから持ち込まれていてのものについては自分

の責任において一応チェックしたものを行

いますので、一回当たりの施設借り上げ料とい

うことによつてその所要時間も短くて済んでい

るもの、私はそのように理解をしています。

○若林委員

生易しいことじゃないのですよ。場

所を借りまして、施設を整備しまして、機材なん

かも協力しまして、運輸省から検査官に来て

らつてやつていてのですよ。だから、日当から、

それを補助している補助機材の問題、補助員の人

件費などを考えますと、とてもそんな運輸省が用

意しているのではできないのです。ただ、業者は弱いですから、頼んでこちらでやつてもらつて、それがいることがあります。いろいろ実績も持つていてるんだということですから、だから余り文句も言

わないで出張検査でやつてもらつていてるというの

せん。

せん。

が実感なんですよ。

そこで、本來いえば、全額きちっと負担すべきだ、これは当たり前のことですけれども、そう申しあげたいところですけれども、予算上の措置がそこはすぐできていないと思います。そこで、今までのことを続けるのであれば、いわゆるユーチャー車検、代行車検の、そういう負担をして、そこを避けていかなければいけないんじやないかと、うふうに思つております。これは意見を申し述べただけにとどめたいと思います。

○若林委員

これは見解の相違ですから。しかし、結果が出てきますから、しかも法律改正なんかしないで、これは運用でできるわけですから、そのときには真剣に取り組み、点検整備の整備率が確保できるよう、また事故が上がらないようになります。

○若林委員

これは国が責任だと思います。

そこで、現実の検査のことについて伺いたいの

ですけれども、実際、今の持ち込み検査の所要時間はそれによつて違うようですけれども、大

き体一台当たり五分から十五分といったような、そ

れでもかなり効率的に検査が行われているのですね。私は、こういう短い時間で検査が能率的に行

われているというのは、現実には、自動車整備業

者、特に振興会が予約制度をとりまして、認定工

場などから持ち込まれていてのものについては自分

の責任において一応チェックしたものを行

いますので、一回当たりの施設借り上げ料とい

うことによつてその所要時間も短くて済んでい

るもの、私はそのように理解をしています。

○若林委員

生易しいことじゃないのですよ。場

所を借りまして、施設を整備しまして、機材なん

かも協力しまして、運輸省から検査官に来て

らつてやつていてのですよ。だから、日当から、

それを補助している補助機材の問題、補助員の人

件費などを考えますと、とてもそんな運輸省が用

意しているのではできないのです。ただ、業者は弱いですから、頼んでこちらでやつてもらつて、それがいることがあります。いろいろ実績も持つていてるんだということですから、だから余り文句も言

わないで出張検査でやつてもらつていてるというの

せん。

せん。

が実感なんですよ。

そこで、本來いえば、全額きちっと負担すべきだ、これは当たり前のことですけれども、そう申しあげたいところですけれども、予算上の措置がそこはすぐできていないと思います。そこで、今までのことを続けるのであれば、いわゆるユーチャー車検、代行車検の、そういう負担をして、そこを避けていかなければいけないんじやないかと、うふうに思つております。これは意見を申し述べただけにとどめたいと思います。

○若林委員

これは見解の相違ですから。しかし、結果が出てきますから、しかも法律改正なんかしないで、これは運用でできるわけですから、そのときには真剣に取り組み、点検整備の整備率が確保できるよう、また事故が上がらないようになります。

○若林委員

これは国が責任だと思います。

そこで、現実の検査のことについて伺いたいの

ですけれども、実際、今の持ち込み検査の所要時間はそれによつて違うようですけれども、大

き体一台当たり五分から十五分といったような、そ

れでもかなり効率的に検査が行われているのですね。私は、こういう短い時間で検査が能率的に行

われているというのは、現実には、自動車整備業

者、特に振興会が予約制度をとりまして、認定工

場などから持ち込まれていてのものについては自分

の責任において一応チェックしたものを行

いますので、一回当たりの施設借り上げ料とい

うことによつてその所要時間も短くて済んでい

るもの、私はそのように理解をしています。

○若林委員

生易しいことじゃないのですよ。場

所を借りまして、施設を整備しまして、機材なん

かも協力しまして、運輸省から検査官に来て

らつてやつていてのですよ。だから、日当から、

それを補助している補助機材の問題、補助員の人

件費などを考えますと、とてもそんな運輸省が用

意しているのではできないのです。ただ、業者は弱いですから、頼んでこちらでやつてもらつて、それがいることがあります。いろいろ実績も持つていてるんだということですから、だから余り文句も言

わないで出張検査でやつてもらつていてるというの

せん。

せん。

が実感なんですよ。

そこで、本來いえば、全額きちっと負担すべきだ、これは当たり前のことですけれども、そう申しあげたいところですけれども、予算上の措置がそこはすぐできていないと思います。そこで、今までのことを続けるのであれば、いわゆるユーチャー車検、代行車検の、そういう負担をして、そこを避けていかなければいけないんじやないかと、うふうに思つております。これは意見を申し述べただけにとどめたいと思います。

○若林委員

これは見解の相違ですから。しかし、結果が出てきますから、しかも法律改正なんかしないで、これは運用でできるわけですから、そのときには真剣に取り組み、点検整備の整備率が確保できるよう、また事故が上がらないようになります。

○若林委員

これは国が責任だと思います。

そこで、現実の検査のことについて伺いたいの

ですけれども、実際、今の持ち込み検査の所要時間はそれによつて違うようですけれども、大

き体一台当たり五分から十五分といったような、そ

れでもかなり効率的に検査が行われているのですね。私は、こういう短い時間で検査が能率的に行

われているというのは、現実には、自動車整備業

者、特に振興会が予約制度をとりまして、認定工

場などから持ち込まれていてのものについては自分

の責任において一応チェックしたものを行

いますので、一回当たりの施設借り上げ料とい

うことによつてその所要時間も短くて済んでい

るもの、私はそのように理解をしています。

○若林委員

生易しいことじゃないのですよ。場

所を借りまして、施設を整備しまして、機材なん

かも協力しまして、運輸省から検査官に来て

らつてやつていてのですよ。だから、日当から、

それを補助している補助機材の問題、補助員の人

件費などを考えますと、とてもそんな運輸省が用

意しているのではできないのです。ただ、業者は弱いですから、頼んでこちらでやつてもらつて、それがいることがあります。いろいろ実績も持つていてるんだ

ということですから、だから余り文句も言

わないで出張検査でやつてもらつていてるというの

せん。

せん。

が実感なんですよ。

そこで、本來いえば、全額きちっと負担すべきだ、これは当たり前のことですけれども、そう申しあげたいところですけれども、予算上の措置がそこはすぐできていないと思います。そこで、今までのことを続けるのであれば、いわゆるユーチャー車検、代行車検の、そういう負担をして、そこを避けていかなければいけないんじやないかと、うふうに思つております。これは意見を申し述べただけにとどめたいと思います。

○若林委員

これは見解の相違ですから。しかし、結果が出てきますから、しかも法律改正なんかしないで、これは運用でできるわけですから、そのときには真剣に取り組み、点検整備の整備率が確保できるよう、また事故が上がらないようになります。

○若林委員

これは国が責任だと思います。

そこで、現実の検査のことについて伺いたいの

ですけれども、実際、今の持ち込み検査の所要時間はそれによつて違うようですけれども、大

き体一台当たり五分から十五分といったような、そ

れでもかなり効率的に検査が行われているのですね。私は、こういう短い時間で検査が能率的に行

われているというのは、現実には、自動車整備業

者、特に振興会が予約制度をとりまして、認定工

場などから持ち込まれていてのものについては自分

の責任において一応チェックしたものを行

いますので、一回当たりの施設借り上げ料とい

うことによつてその所要時間も短くて済んでい

るもの、私はそのように理解をしています。

○若林委員

生易しいことじゃないのですよ。場

所を借りまして、施設を整備しまして、機材なん

かも協力しまして、運輸省から検査官に来て

らつてやつていてのですよ。だから、日当から、

それを補助している補助機材の問題、補助員の人

件費などを考えますと、とてもそんな運輸省が用

意しているのではできないのです。ただ、業者は弱いですから、頼んでこちらでやつてもらつて、それがいることがあります。いろいろ実績も持つていてるんだ

ということですから、だから余り文句も言

わないで出張検査でやつてもらつていてるというの

そこで、これを警察と協力して、もっと今度運行政が責任を持つて、きらつきもつと頻度を高くして、そういうシステムをつくって街頭検査をやる、街頭検査を実施して、そして不良な車両について的確な行政指導をしていくという体制をきちっとつくらなければいけない、私はそういう思うのですけれども、その点についてどうですか。

○二見国務大臣 大変大事な御指摘だというふうに思います。整備不良で事故を起こして、本人だけではなくて周りにも迷惑をかけるわけですから、街頭検査ですが、そこでもって整備不良の車をきちんととしたことをやるということは大事だと思います。それは運輸省だけではなくて、むしろ警察当局と密接に連携をとりながらそうしたものを検討してしかるべきだというふうに考えております。

○若林委員 実際は警察がかなり主体的にやっているのですよ。それで業界も、運輸省を通じての協力を要請で協力している。ところが、業界人の中には、こんなことを言われる人もいるのですよ。何か仕事をふやすためにおまえら出ているんじゃないか、チエックして、これは整備しない、それで整備、整備を確保するためにやっているんじやないか、こういうふうに言わせてせつないというのですね。本来からいえば、これは運輸省が主になりますて、警察とよく協力し合って、そしてこういうシステムを年に四回なり五回なりきちっとある頻度で実行する、こういうふうにして、これは業界の協力を仰ぐのもいいですけれども、厳密に言えば、そこに補助員として出てくれる業界の人には、やはり手当を払わなければいけないと思うのですよ。私はそう思っています。

さきほどは警察の方にも来ていただきまして、警察も運輸省と一緒にになってやつてもらえるよう、こう言ってもらえるようにお話をしていた

のですが、もう時間がありませんので、警察の方と運輸省、よく相談してやつてもらいたいと思います。

最後に、これは要望でございます。今度の改正

車両法の九十四条の五でございますが、指定自動車整備事業者の自動車検査員が検査した車両につ

いては、保安基準に適合する旨の証明をしたとき

は新規検査または予備検査、いわゆる廃車後の登

録抹消を受けた乗用車ですけれども、これについ

ては、登録抹消證明書とともに有効な保安基準適

合証を提出することによって、車は持つていかな

くといい、現車の提示、保安基準に適合したものとみなされるというような規定、これは結構なこ

とだと思いますね、そういうことを設けました。

これによつて、新規登録し自動車登録番号標の

交付を受けた場合には、十一条による運輸大臣ま

たは委託を受けた者から封印の取りつけを今受け

るようになつていますが、今回の改正によつて検

査時の現車提示が省略されたにもかかわらず、封

印の取りつけを受けるために、今までの受託者と

いいますか、そこまで現車を持ち込まなきゃいけ

ないというようなことになつてしまふんですね。

いろいろ御検討をさせていただいているというふう

に聞いていますが、これらの封印の取りつけにつ

きましても、二十八条の三に基づく省令ですね。

十三条、この辺の再検討をしていただきて、自動

車整備事業者にも、あるいは新たな受託の範囲を

拡大をして、せつかのこういう改正が、現車提

示のためにまた今までどおりやらなきゃいけない

というようなことがないようにぜひとも措置して

もらいたい、このような希望でございます。

○橋口政府委員 お答え申し上げます。

使用者による自らの保守管理が勧励され

ます。まず第一は、自動車の使用者に対する自主的な

保守管理を義務づけた理由は、一体何なのかとい

うこと。そして、使用者による保守管理責任が確実

に果たされたためには、自動車の点検整備の必要

性について使用者に対して十分な周知を図らなけ

れば、これはいろいろ問題が起きるということは

はつきりしているわけでありまして、どういうよ

うな具体的な対策を立てられようとしているの

か、お聞かせをいただきたいと思います。

○橋口政府委員 お答え申し上げます。

使用者による自らの保守管理が勧励され

ます。それから次に、自家用乗用車に対する義務づけ

で、運行前の点検から日常点検というふうにした

ことがありますか、そこまで現車を持ち込まなきゃいけ

ないというようなことになつてしまふんですね。

いろいろ御検討をさせていただいているとい

うに聞いていますが、これらの封印の取りつけにつ

きましても、二十八条の三に基づく省令ですね。

十三条、この辺の再検討をしていただきて、自動

車整備事業者にも、あるいは新たな受託の範囲を

拡大をして、せつかのこういう改正が、現車提

示のためにまた今までどおりやらなきゃいけない

というようなことがないようにぜひとも措置して

もらいたい、このような希望でございます。

うにこんなに急に上がつたなんていう、上がらなくとも兆候が出てきたときは積極的な行政指導をするときに、どうもそれだけではうまくいかないなどという判断があつたときには、誤りを改むるにはばかるなれど、やはり安全と環境保全には十二分に責任を持ってやつてもらいたい、これは要望でございます。

終わりたいと思いますが、何か一言大臣ありますか。よろしいですか。じゃ、お願いします。

○井上委員長 緒方克陽君。

緒方委員 それでは、道路運送車両法の一部を改正する法律案について質問をいたします。たつた二十分しかありませんので、具体的にもう既に質問項目はお知らせをしておりますので、端的にお答えをしていただきたいと思います。

まず第一は、自動車の使用者に対する自主的な

保守管理を義務づけた理由は、一体何なのかとい

うこと。そして、使用者による保守管理責任が確実

に果たされたためには、自動車の点検整備の必要

性について使用者に対して十分な周知を図らなけ

れば、これはいろいろ問題が起きるということは

はつきりしているわけでありまして、どういうよ

うな具体的な対策を立てられようとしているの

か、お聞かせをいただきたいと思います。

○橋口政府委員 お答え申し上げます。

使用者による自らの保守管理が勧励され

ます。それから次に、自家用乗用車に対する義務づけ

で、運行前の点検から日常点検というふうにした

ことがありますか、そこまで現車を持ち込まなきゃいけ

ないというようなことになつてしまふんですね。

いろいろ御検討をさせていただいているとい

うに聞いていますが、これらの封印の取りつけにつ

きましても、二十八条の三に基づく省令ですね。

十三条、この辺の再検討をしていただきて、自動

車整備事業者にも、あるいは新たな受託の範囲を

拡大をして、せつかのこういう改正が、現車提

示のためにまた今までどおりやらなきゃいけない

というようなことがないようにぜひとも措置して

もらいたい、このような希望でございます。

○橋口政府委員 お答え申し上げます。

使用者による自らの保守管理が勧励され

ます。まず第一は、自動車の使用者に対する自主的な

保守管理を義務づけた理由は、一体何のかとい

うこと。そして、使用者による保守管理責任が確実

に果たされたためには、自動車の点検整備の必要

性について使用者に対して十分な周知を図らなけ

れば、これはいろいろ問題が起きるということは

はつきりしているわけでありまして、どういうよ

うな具体的な対策を立てられようとしているの

か、お聞かせをいただきたいと思います。

○橋口政府委員 お答え申し上げます。

使用者による自らの保守管理が勧励され

ます。それから次に、自家用乗用車に対する義務づけ

で、運行前の点検から日常点検というふうにした

ことがありますか、そこまで現車を持ち込まなきゃいけ

ないというようなことになつてしまふんですね。

いろいろ御検討をさせていただいているとい

うに聞いていますが、これらの封印の取りつけにつ

きましても、二十八条の三に基づく省令ですね。

十三条、この辺の再検討をしていただきて、自動

車整備事業者にも、あるいは新たな受託の範囲を

拡大をして、せつかのこういう改正が、現車提

示のためにまた今までどおりやらなきゃいけない

というようなことがないようにぜひとも措置して

もらいたい、このような希望でございます。

○橋口政府委員 今、手引を作成し公表するというこ

とですが、公表ということは、何百万部刷られる

のか、何千万部刷られるのか知りませんけれども、

公表みたいなことではこれは徹底できないのではないかなどという判断があつたときには、誤りを改む

るにはばかるなれど、やはり安全と

環境保全には十二分に責任を持つてやつてもらい

たい、これは要望でございます。

終わりたいと思いますが、何か一言大臣あります

か。よろしいですか。じゃ、お願いします。

○井上委員長 緒方克陽君。

緒方委員 それでは、道路運送車両法の一部を

改正する法律案について質問をいたします。たつ

た二十分しかありませんので、具体的にもう既に

お答えをしていただきたいと思います。

まず第一は、自動車の使用者に対する自主的な

保守管理を義務づけた理由は、一体何のかとい

うこと。そして、使用者による保守管理責任が確実

に果たされたためには、自動車の点検整備の必要

性について使用者に対して十分な周知を図らなけ

れば、これはいろいろ問題が起きるということは

はつきりしているわけでありまして、どういうよ

うな具体的な対策を立てられようとしているの

か、お聞かせをいただきたいと思います。

○橋口政府委員 お答え申し上げます。

使用者による自らの保守管理が勧励され

ます。それから次に、自家用乗用車に対する義務づけ

で、運行前の点検から日常点検というふうにした

ことがありますか、そこまで現車を持ち込まなきゃいけ

ないというようなことになつてしまふんですね。

いろいろ御検討をさせていただいているとい

うに聞いていますが、これらの封印の取りつけにつ

きましても、二十八条の三に基づく省令ですね。

十三条、この辺の再検討をしていただきて、自動

車整備事業者にも、あるいは新たな受託の範囲を

拡大をして、せつかのこういう改正が、現車提

示のためにまた今までどおりやらなきゃいけない

というようなことがないようにぜひとも措置して

もらいたい、このような希望でございます。

○橋口政府委員 お答え申し上げます。

使用者による自らの保守管理が勧励され

ます。それから次に、自家用乗用車に対する義務づけ

で、運行前の点検から日常点検というふうにした

ことがありますか、そこまで現車を持ち込まなきゃいけ

ないというふうに考えておるわけでございます。

しかしながら、事業用トラック、バス等につきましては、整備を必要とする率が相変わらず高いこと、ふぐあいが発生した場合の影響が大きいこと、こういった点を考慮いたしまして、従来どおり一日一回の運行前の点検の義務づけを継続することとしたいというふうに考えたところでござります。

○緒方委員 次に、整備費用の負担の軽減の問題についてお尋ねをいたします。

六ヵ月点検の廃止、そして十二ヵ月、二十四ヵ月点検項目の半減ということに今回なるわけあります。

○越智政府委員 お答えいたしました。今回の制度改正によりまして使用者の負担がどれくらい軽減されるかといふことでござりますが、点検整備料金というのは自由料金でございまして、乗者が自由に決められるというものでござります。

一応全国の平均ということで試算をいたしましたと、今回の見直しによりまして、例え自家用乗用車で、普通の家庭で使われているような小型の乗用車でござりますけれども、現在、二十四ヵ月点検整備につきましては、二十四ヵ月で六万七千円ぐらいかかるといふことでございまして、これは点検項目等の削減によりまして大体五万九千円程度になるだろう。それから、十二ヵ月点検整備につきましては、二万一千円ぐらいかかりておりますが、これは一万八千円程度に下がる。それから、六ヵ月点検整備につきましては、大体一万五千円ぐらいかかるりますが、これには不要になるといったよなことでございます。

いざれにいたしましても、こういった制度改正によりまして、整備事業者としては、その点検整備について使用者の理解を得ながらやらないといかないということになりまして、やはり競争原理が働いていくというよな中で、やはりそこで整

備料金、整備内容の適正化、透明化が図られるのではないか、私どもはかよう考えております。

○緒方委員 今局長は、競争ですか、そういうこと、どういうことでしょうか。

○越智政府委員 先ほども部長から答弁いたしましたけれども、ややもいたしますと一律な整備、要するに車の使用状況とか車の使用年数とかと無関係な整備が行われているという傾向が見られます。

○見国務大臣 今回の制度改正におきましてのではないかなとうふうに考えております。

○緒方委員 今の具体的な話は、いわゆる指定整備事業者から新たなサービスを受けることが可能となります。一方、指定自動車整備事業者においては、いわゆる前検査はできないこととなっており、これらを含めて、指定自動車整備事業者の行えるサービスの範囲をめぐって、自動車使用者との間にトラブルが発生することのないよう、適切な対応をしなければならないというふうに考えております。

○緒方委員 適切な対応をしなければならないといた中で、使用者というものがいく段階におきまして、一律な整備というものができなくなるというのか、やはり必要なものは必要なものとしてやる、必要なものはやらないとが下がっていくのではない、私どもはかよう

考えておる次第でございます。

○緒方委員 それでは、次に法律改正に伴う混乱をどう防止するのかということについてお尋ねをいたします。

○緒方委員 ただいま御指摘いただいたわけですが、整備事業者が使用者から前検査を依頼された場合にあっても、まず使用者の理解を得つつ、点検整備が確実に行われますように的確に対応する必要があるわけでございます。

○緒方委員 例に対してもやつていくとあります。

○緒方委員 自動車使用者から指定整備工場に對しまして、とりあえず前検査だけをやつてくるがついくとあることに見て、指定工場で個々の車がついていくことになります。

○緒方委員 例に対してもやつしていくとあります。

お答えをいただきたいと存じます。

○二見国務大臣 緒方先生御指摘の点について
は、私も同じ考えでございます。今後の自動車技
術の進歩あるいは使用形態の変化、こうしたこと
を考えながら絶えず見直すものだというふうに考
えております。

○緒方委員 以上で私の質問を終わります。あり
がとうございました。

○井上委員長 寺前巖君。

○寺前委員 五月二十四日にNHKの「クローズ
アップ時代」——「事故車から出られない」急増す
る缶詰め事故の恐怖」という番組を見ておりまし
た。そうすると、ロックをしていると、衝突した
ときに出られないでその被害は大きいのだとい
うことを見盛んにやっていました。私は見てびっくり
した。ドイツやイギリスではセンサーがついて
おってロックを外すようになっている。今せっか
く車両法を検討するのだから、こういう車両の
つくり方そのものを考へなければ大変だなと私は
思いましたので、この問題について日本ではどう
いう検討をしておられるのか、どうしようとして
おられるのか、まずお聞きしたいと思います。

○樋口政府委員 お答え申し上げます。

ただいま先生御指摘のドイツの例でございます
が、ドイツでは車が衝突した場合には自動的にド
アロックが解除されるようになっているといふこ
とでございます。確かにそのようなシステムを採
用している例はあります、世界的に見ましてご
く一部の高級車に限られているという状況になつ
てございまして、法令により義務づけされている
国は現在ございません。

それで、ドアロックのあり方につきましては、
実はさまざまな御意見がございます。例えば、運
転中に子供等の同乗者が不用意にドアを開けてし
まつて転落する可能性がありますので、そのため
のロックが必要であるというようなお話を、あるいは
は防犯上の観点から、運転中にはドアロックをす
べきである、そういう意見もあるわけですが、
ただいま御指摘のように、事故後の乗員の脱出の

容易性や救出の迅速化を図る観点からドアロック

はすべきでない、こういった御意見もございます。

いずれにいたしましても、こういったドアロック
のあり方につきましては、今後の検討課題であ
るというふうに我々認識しておりますところでござ
います。

申におきまして、「自動車の安全確保のための今
後の技術の方策について」という答申の中にまと
められておるのでございますが、今後の研究課題、
そういう位置づけになつてござります。

○寺前委員 私がびっくりするのですから、全国
の人が見ておられると思いまして、十分に検討
して適切なる措置をやついただきたいと思いま
す。

次に、今度の法改正で、保安基準に適合するよ
うユーチューバーに義務づけるというものがあります。
運輸省自動車局監修の「道路運送車両法の解説」
というのを見ておりましたら、保安基準自身が極
めて多項目にわたり、かつ、細目的な技術基準で
あるというので、ユーチューバーに義務づけられてもな
かなかわかりにくく、という問題があるようですね。
だから、こういうのを義務づけるという以上
は、それじゃこれからユーチューバーに対してもどう
対応をしていくかとしておられるのか、その中身
をお聞きしたいと思います。

○樋口政府委員 ただいま御指摘のお話はこうい
うことであろうかと思いますが、確かに保安基準

の間「たった千三百円で車検をとる本」というの
を読んでおりましたら、そこにドイツ技術検査協
会、半官半民の組織でしょうか、そのユーチューバーのこ
とが書いてあった。「チエフで行われる百五十カ
所の厳密検査の結果が、実際に有効に役立てられて
いる。つまり検査の結果、現在の車は何年たつと
どのくらい傷みが生じ、不具合がどの箇所に出や
すいのかといったデータをすべてとっている。ま
たこのデータはドイツ国内を走っている車すべて
が対象になるので、メーカー別、さらに車種別、
経年別でのデータがとれる。しかもこの調査データ
はメーカーだけでなく、一般ユーチューバーにも公開
されるのだ」ということが書かれていました。

私は、ユーチューバーが今度自動車を保安基準に適合す
るよう維持することを義務づけられるということ
になつてくると、やはりいろいろな知識を提供
するというのは大事な問題だ。そういう意味では、
こういうような安全性や公害防止に関するところ
の情報を積極的に公開するということをお考えに
なる必要があるのじゃないかと思いますが、いか
がなものでしようか。

○樋口政府委員 御指摘のように、使用者に対し
まして自動車の安全性に関する情報を提供する
ことは大変必要なことだろうというふうに思
つてございまして、運行前点検と定期点検整備
を別途自動車点検整備基準というので規定をして
いるところでございます。

そこで、その点検整備につきましては、使用者
の理解を図るために、運行前点検と定期点検整備
の実施方法でありますとか、点検の結果、

必要となる整備の実施方法でありますとか、点検
及び整備に關して必要な事項等につきまして、使
用者に対しわかりやすく説明した手引というも

のを運輸省が作成し、広く公表しておるというこ
とでございまして、今後とも適宜見直しによりま
して、よりわかりやすいものとしていくこととし
ております。

○寺前委員 運輸省がまとめられた自家用自動車
の点検整備実施状況等の実態調査結果というのを
見てもらつて、私、ちょっとびっくりしました。
ここ数年、定期点検整備の実施率は下がり続けて
いるという。平成三年度では全車種平均で六ヵ月
点検が五一・三%、十二ヵ月の点検が五〇・九%

で、過去五年間で最低になつてきていると書いて
ある。また、自動車の構造や装置に対するユーチュ
ーバーの理解度というのを見ると、ほとんどの装置につ
いて構造部品と機能がわかると回答している人は
わずか一八・八%なのです。こうなつてくると、
ユーチューバーの保守管理責任という問題を自発性と
自主性に任しておつて、果たしてこれはやつてい
けるのだろうかということが、私、気になりました。

そこで、こういう実態がこういう状況にあるので、
ユーチューバーの保守管理責任という問題を自発性と
自主性に任しておつて、果たしてこれはやつてい
けるのだろうかということが、私、気になりました。

そこで、こういう実態に対し改めてどういう
ふうにしてこの義務化を、自覚を高めるように特
別なことをお考えになつてているのだろうか、改め
て聞きたいたいと思います。

○樋口政府委員 先ほど来お話し申し上げている
ところでございますが、やはり自動車使用者に保
守管理責任があるのだと、これを徹底していく
必要があるわけでございまして、そういったP.R.
をいろいろな角度から今後検討していきたいと
思つております。特に自動車整備業界にもお願ひ
をいたしまして、自動車使用者と一番の接点にな
るところでござりますので、車の定期的な点検整
備の必要性をよく御理解をいただくという方向

で、我々がいたしましても、リーフレット、バ
ンフレットあるいはポスター等いろいろな形で協
力しつつ対応していきたいというふうに考えてお
ります。

○寺前委員 ところで私は、九十六国会で車両
法の改正を受けて、八二年六月から全国の主要書
店で「あなたのための自動車点検・整備の手引き」
及促進でありますとか、燃費値の公表等も現在

たよ。そうしたら、本屋さんは絶版になつていま
すよと、こう言われたんだ。あれあれ、事態がこ
ういうことになつていてるのに、絶版になつている
ということを済ましておいていいんやろうかな
と。先ほども、わかりやすいものを作りたいと
いうふうにおっしゃっていました。ぜひ、今回の
機会に、改めてみんながわかりやすい手引きを
普及してもらおうようなこともひとつお考えをいた
だきたいということを申し上げたいと思うのです
が、いかがなものでしようか。

今回の車両法の改正によりまして、新たな施策としまして中古車の新規検査、それから検査場で不格になつた車の再検査、こういった点につきましても指定自動車整備事業者にゆだねる、今回そういうふいた対応を図ることによりまして、ユーザー車検の増加に対応するというふうに考えておりまこと、対応策について検討しているところでございまして、実は各検査場ごとに当然のことながら差異があるかと思います。そういう点から、現在個別にその

もう一つの点でございますが、國の検査場におきましての対応ということで、実はユーチャー車検というのは一般的には大都市に多くございます。地方におきましては少ない。そういうことで、個別の検査場単位でどのような形で処理を行つて、いつたらスマーズに検査業務ができるのか、こういった点を各検査場単位で今検討をさせている、こういうことでござります。

○寺前委員　どうもありがとうございました。

○井上委員長　以上で本案に対する質疑は終局いたしました。

政府は、本法による自動車使用者の保守管理責任の明確化、検査に関する民間能力の活用等に伴い、自動車の安全性を確保するとともに自動車整備事業の健全な運営を図るため、次の事項について積極的に措置すべきである。

一 自動車使用者の保守管理責任の法制化に伴い、自動車使用者に対する指導の徹底を図るとともに、点検・整備の義務が履行されるよう適切な措置を講ずること。

二 点検等の実施に關して、交通事故防止、路上事故による交通渋滞の防止、地球環境の保

○寺前委員 それから、今度の法改正によって前検査方式が導入されてくることになります。そうすると、国の検査場に飛び込んでくる車の量はふえてくるだろう、これは当然考えられることだとと思うのです。そうすると、前検査にどれだけの人が来るか知りませんが私は当初の間はわんざと来るだろうと思ひますけれども、さあ、検査場の方

ただきますと、運輸省は、民間車検場を活用するのではなくまでも検査制度の補完的なものだといふことを當時言っておられますね。この立場は今も変わらないのでしょうか。変わらないとするならば、今試験場ごとに検討させているということは、同時にそのことは、国の責任を果たし得る体制を何としてもつくり上げるためにどうするかということも十分に御検討いただかざる必要があると思いま

が、討論の申し出がありませんので、直ちに採決に入ります。

内閣提出、道路運送車両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。

三 ること。

四 いわゆるユーモア車検の増加に伴い、円滑な受検が確保されるよう車検体制の整備拡充を図ること。

四 自動車の検査に関する民間能力の活用にあたっては、整備事業近代化のための自動車整備近代化資金制度に対する支援の充実に努めること。

前にあらかじめ予約をとつてやることになるならば、予約の時間が長引いてくるという問題が生まれるだろうし、あるいは検査場周辺の人迷惑をかけるということも起こるだろうし、それから第一に、この分野で働いている人の負担増という問題は、これは避けて通ることはできない大きな問題だろうと思うのです。

そこで、この検査場で、国の場合に対応する対策はどういうふうに打とうとしておられるのか、

○橋口政府委員　現在の状況を申し上げますと、
國に検査として車両が持ち込まれるものが全体の
三分の一でございます。それに対しまして、指定
整備工場扱いというのが全体の三分の二という状
況になつてございまして、國の補完をするために
指定整備工場を創設したということでスタートし
たわけでございますが、結果として逆転はしてお
りますが、これも國の補完という点につきまして

○井上委員長　ただいま議決いたしました法律案に對し、村田吉隆君外五名から、自由民主党、改新、日本社会党、護憲民主連合、公明党、さきがけ・青雲・民主の風及び日本共産党的六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。

提出者から趣旨の説明を求めます。村田吉隆君。

五 農耕用トラクタ等特殊自動車の自動車検査を進め、その検討結果に基づき延長等の措置を講ずること。

六 本法改正に伴う、政省令の策定にあたっては関係団体の意見等を十分に聽取し、法の円滑なる施行に努めること。

七 自動車の検査及び点検整備等について、自動車技術の進歩等に対応して、今後とも適宜

○樋口政府委員 御指摘の、定期点検整備の実施時期は検査の前後を問わないということとした場合には、いわゆるユーザー車検等によりまして國の検査業務が増加するということは、そのとおりかと思つております。

これに対しまして、従来から取り組んでおります指定整備率の維持向上のための施策を一層推進していくことはもちろんでございますが、

と申しますのは、指定整備工場におきましては、
は現在も立場上変わつておりますんで、
整備をその指定整備工場で行つたその責任において、
できれば検査ということで検査を整備と一緒に
的に行つていただくという考え方でございまして、
これは今回新たに中古車の新規検査だとか再
検査についても指定整備工場扱いにしますけれども、
基本的な考え方というものは変わつております。

○村田(吉委員) ただいま議題となりました道路運送車両法の一部を改正する法律案に対し、附帯決議を付すべしとの動議につきまして、自由民主党、革新、日本社会党・護憲民主連合、公明党、さきがけ・青雲・民主の風及び日本共産党を代表し、その趣旨を御説明申し上げます。

まず、案文を朗読します。

道路運送車両法の一部を改正する法律案に対する附帯決議(案)

見直しを図ること。
以上であります。

○井上委員長 以上で趣旨の説明は終わりました。

採決いたします。

村田吉隆君外五名提出の動議に賛成の諸君の起立を求めます。

[賛成者起立]

○井上委員長 起立総員。よって、本案に対し附帯決議を付することに決しました。

この際、運輸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。一見運輸大臣。

○二見国務大臣 ただいま道路運送車両法の一部を改正する法律案につきまして、御熱心な御審議の結果、御可決いただきましたことに心から御礼を申し上げます。まことにありがとうございました。

また、附帯決議につきましては、その趣旨を十分尊重し、運輸省として十分の努力をしてまいります。

○井上委員長 御異議なしと認めます。よって、

[異議なし]と呼ぶ者あり

○井上委員長 お諾りいたします。

本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、御異議ございませんか。

[異議なし]と呼ぶ者あり

○井上委員長 御異議なしと認めます。よって、

[報告書は附録に掲載]

○井上委員長 次に、内閣提出、油漏損害賠償保険法の一部を改正する法律案を議題とし、審査を行います。質疑の申し出がありますので、順次これを許します。細田博之君。

○細田委員 油漏損害賠償保険法改正の法律案についてお尋ねするところがいろいろございますので、三十分ほどお時間をいただきました。いろいろ

ろ御質問させていただきたいと思います。

日本は今二億七千万キロリットルほどの石油輸入をしておると言われておるわけでございますけれども、一度にわたるオイルショックがあり、そしてその後、原子力発電あるいはLNGへの依存あるいは石油製品の輸入ということでエネルギー資源を多様化いたしまして、何とか切り抜けてきた

わけであります。私もエネルギー行政というものを担当してきたことがあるわけでございますけれども、何といつても、それを運ぶ動脈はまさにタンカーである。そして大事なことは、産油国、特に日本が輸入を依存しておりますサウジあるいはアラブ首長国連邦とかクウェート、イラン、イラク、インドネシア、中国、最近は多様化はしておりますけれども、そういう国々に非常に不安定があり、御存じのようない宿命にあるわけでございます。

その中で、特にこの法律で代表されるようないい事故というものがあり、我が国としては、この動脈を守るためにさまざまことをしなければならない宿命にあるわけでございます。

伴うものでございます。

この法律改正でどういった

ものは条約に基づいておりますが、その条約が採択されてから二十年くらいたちました。その間に物価上昇等もございまして、タンカー事故の被

害額は増加する傾向にございます。こういう中で、

現行の船舶所有者の責任限度額と国際基金から出

事による損害賠償の充実を図ることが急務と

あります。これが国際的な合意となりまし

て、新しく一九九一年責任条約、それから一九九

年国際基金条約が採択されたわけでございます。

等の関係者が協力して、ASEAN海域における

石油の安定輸送を確保するための体制を通航省と

ともに整備する等の所要の施策を現在推進してい

るところでございます。

いずれにいたしましても、安全の確保は運輸行

政の最大の柱であり、今後ともタンカーの安全対

策には万全を期してまいりますつもりでございます。

○細田委員 今大臣がおっしゃいましたように、

安全対策は本当に重要でございますが、特に今

おっしゃいました、二重底のタンカー建設という

のは大切なことですね。二重底タンカーというのは、

現状で日本はどのぐらい使っておりますか。統計

がありますか。

○尾松政府委員 昨年の夏から適用になりました

まだ日が浅うございますから、たしか一隻でござ

がった程度だったと記憶をいたしております。定

かでございません。申しあげございません。

○細田委員 そういうことで、これからのことでは大切なんですね。二重底タンカーというのは、

現状で日本はどのぐらい使っておりますか。

○細田委員 今大臣がおっしゃいましたように、

この保障制度、この法律改正でどういった

リスクがあるかということでござりますけれども、

も、今申しましたように、事故が起きたときの船

舶所有者の責任限度額と国際基金からの補償限度額が大幅に引き上げられますから、当然、事故が

起きたときの被害の救済は充実されるわけでござります。

同時に、今回の改正では、空船航行中のタンカー

等による油漏損害、また、領海内だけでしたか、

そこから、二百海里水域内において発生した油漏

損害についても対象とするというふうに、適用範

囲を拡大いたしております。これによりましても

油漏損害の賠償保障制度の充実が図られる、こう

いうことでござります。

○細田委員 この条約でござりますけれども、事務局にも伺つたのですが、アメリカは入っていないのですね。アメリカというのは、従来国内で、

テキサスですかカリフォルニアに大きな油田があ

ります。アラスカでも見つかつた。そして、多くの

パイプラインを引いて、環境破壊もあるようでござりますが、国内に一生懸命供給しておる。そし

て、アメリカは基本的に原油の輸出を認めていな

いのですよ。今までペネズエラとかあるいはア

フリカの一部から輸入をして貯つておつたのです

が、だんだん国内あるいはそういったところの輸

入していく反対側になります。これから二十一世紀になりますと、アメリカは膨大な原油輸入国になってくる。それもやはりアラビア湾といいますか、あの地域からも相当な輸入をしなければ原油の輸入を賄えないというようなことも言われているわけですね。

そういう中におきまして、この条約にアメリカが加入していないというのはいかにも不都合であるわけでございまして、これは外交的努力としても本当は入れなきやいけない。そして、何いますと、何か外務委員会の方でこの関係の議定書その他も審議されるようございますけれども、第一には、今言つたアメリカ加入努力というのを政府も大いにやってほしい。これは外務省も関係することです。

そのことと、それからちょっと今の大外務委員会などでの審議ぶりについて教えていただきたいのをございます。

○尾松政府委員 おっしゃるとおり、現行の条約にはアメリカが加入いたしておりません。その理由につきましては、アメリカの国内事情でありますから、私どもつぶさには承知をいたしておりますが、アメリカ独自の損害賠償制度というものが必要だというふうに考えて実施しているとのことでござります。

私どもとしましては、国際的に各国寄り集まつて検討した、得られた条約でござりますから、なるべく多くの国がそれに入るべきであろうというふうに考えてはおります。折に触れてそういうことを主張してまいりたいとは考えております。

それから、関連の条約は外務委員会の方で御議論をいただいておりますが、これから御議論をいただくのではないかというふうに思つております。

○細田委員 この法改正は、実際の海洋汚染防止といった意味で、特にお金の面での負担などがあると思うでございますが、どういう意義があるのかという点についてやや詳しく教えてほしいのです。

はございますが、実際に事故が起りますね。そうすると、何か火が出れば火を消すもの、あるいる経費というものを地元で大分負担しなければいけないでしようし、あるいは、陸上の方に流れ着きまして、いろいろな生産設備やら環境破壊が行われてくる。そのときにいろいろな賠償が起つたりすると思うのでございますが、どういったものを実態としてとらえているのか、またそれが今回の中止によってどういうふうに充実されるのかということも含めて、ちょっと具体的に教えていただきたいのでございます。

○尾松政府委員 タンカーが事故を起こしまして油が流れ出ますと、先生御指摘のとおり、いろいろな方法でもってその被害を防止するための措置がとられます。この防止措置のためにかかる費用、これは当然この制度の対象になります。それからまた、この防止措置を講じたがために「一次的に発生する損害」とでもいいますか、そういったものも当然含めてこのタンカー事故の損害に含められますが、それもあわせて本制度の対象となるわけなのです。

今回船主の責任限度額と国際基金からの補償限度額の引き上げが行われるわけですが、この引き上げが行われることによりまして、今申しましたような防止措置というのも思い切ってやりやすくなる。それが保障されるわけですから積極的にやりやすくなる。そういう効果もありますので、海洋汚染防止という意味でも効果がある、こういうふうに考えます。

○細田委員 賠償義務が課せられる船舶所有者とありますけれども、これはいろいろ事務方にも聞いてみたんですよ。質問を發すると、よくわからなんですね。

つまり、日本に運ぶ油というのは、世界で運ばれる油の一五%になると言っているんですね。これは貿易される油でしょう。北海油田からそれ

それ、ヨーロッパに運ばれるのも含まれております。そして、アメリカなどの国内輸送なんていうものが含まれないわけでしようが、いずれにしても日本は二五%。そしてその二五%をどういうタンカーで運んでいるかということが、わかるようになりますとお答えいただきたいのですが、これはわからないんですね。余りつまり日本に運ぶわけでござりますから、日本の例えば石油精製、電力、そういうところが依頼したり石油化学会社が依頼するのでございましょうが、そこもございまして、便宜置籍もありますし、特別な、わからないような会社を設立して、そのまま国籍不明のような会社が運航するというようなことがあります。どうもよくわからないことがあります。

実際ある程度、船舶所有者が日本の企業であることがはつきりしているようなものがわかれれば、どのぐらいでありますとお答えいただきたいですが、わからなければ一体どうやってそれをつかまえてやることになつているのか。

条約ですから、たくさんの国が入つておればどこかで引っかかる。つまり船が事故を起こしたときに所有者を探す、そして所有者も怪しげな者ではなくて、だれか、どこかの国の出資者がおる、そうするとそこへまた追及していくある程度払わせる、そしてそれでお金が足りないようならまたこの基金の方で払わせるというようなことになつていると思いますが、どうも実態把握が余り十分じゃないんじやないかというふうに思うのですが、どこまで把握しておられるか、ちょっと説明を願います。

ておりますが、この条約によりますと、船が負つております責任限度額をカバーできるだけの保険に入ることが義務づけられております。その保険に入っている旨の証明書を国が発行することになつておりますとして、この証明書を持っていなければ条約に加入している國の港に入れないので、こういうふうにしてござります。人々が「その補償能力のない船とかはつきりしない船が事故を起こしたときには、これは条約に基づいてつくつております国際基金から補償をして、被害に手抜かりはないよう」な制度にしてございます。

○細田委員 そうすると、質問に半分答えておられないんですねが、本当に日本に責任がかぶつてくれるような対象の船は、日本の輸入、「一億七千万キロリットルの輸送のうちどのぐらい、何%ぐらいになるか」という感じもわかりませんか。

○尾松政府委員 一億七千万キロリットル輸入しているうちのどの程度が日本籍船で、どの程度が外国籍船で運んでいるかという御質問だと思いますが、今しかどそれをつかんでおりません。

○細田委員 これは別に非難はしてないんですけどよ。つまり、そのぐらい、運輸省の意識が多国籍化しているんです。いや、我が国の負担はこれだけあるから我が国はこれだけ基金を積まなければならぬとか、金を出さなければならぬという発想がないんですね。とにかく何か起こって、起こつてから求償があればそれが払うことになつていてるんだから、そこで足りなきやまた基金を積んでました払うことになるんだからそれで結構じゃないか。非常にドライな行政が行われていまして、ある意味じや規制緩和の一種かもしれないと思っておりますが、しかし、ちょっと心配ではあるのです。なぜかというと、日本の「一億七千万キロリットル」というのは、重量としても「一・五億トン」ぐらいありますからね。十万吨ずつ運んでも二千五百杯、二十万吨ずつ運んでも千二百杯というふうの大変な量の輸送が行われているわけですし、その中でマラッカ海峡その他を通つてくる、あるいはペルシャ湾を通つてくる船がたくさんあるわけ

でござりますから、犯人としては、犯人というの
は変ですが、日本に運ぶ船が世界じゅうで動いて
いる船の二五%もあるのでござりますから、やは
り我が国が責任を持って、国際的にも主導権を
持つてやつていかなければならぬ大きな問題だ
なと思つております。大臣、どうですか、
そうお思いになりませんか。

○二見国務大臣　そうですね、先生の考え方と私も
恐らく同じだと思います。日本が主導的な役割を
果たす必要は十分あるというふうに考えておりま
す。したがいまして、今度の一九九二年条約、こ
れは、日本が締結するということが、入るとい
うことが最大のかぎだらうというふうに考えており
まして、そのためにもこの法律は大事な法律だな
といふふうに思つております。

○細田委員　そこで、船舶所有者の責任限度額と
いうものを引き上げているわけでございますが、
その背景となる実態と申しますか、理由、この点
についてお話しいただくとともに、国際基金とい
うものがあるわけでございますが、どういう組織、
メカニズムであるのかをお答えいただきたいと思
います。

○尾松政府委員　船王の賠償責任の限度額は今約
三十億円強であります。これは九十三億円程度
に引き上げられる。それから、国際基金の補償の
限度額は、九十三億円から約二百九億円。条約が
理想的な状態になりますと、三百十億円ぐら
いまでござりますが、これまで引き上げられること
は先ほども申しましたが、現行の条約は採択さ
れてから二十年ぐらいたって、その間に物価上昇
等もあつて、事故の損害額といふものもふえてき
た、こういうものを背景にして、国際的にいろいろ
議論の結果出てきた結論でござります。

そして、一方、国際基金といふのは一体どうい
う組織かということでございますが、これは一九
七八年に設立されまして、本部はロンドンに置か
れております。そして、この財政といいますか、
これは締約国における油受取人、これは石油会社
等でございますが、これの提出金をもとに、損害

額が責任条約に基づく船舶所有者の責任限度額を
上回る場合等における被害者に対する補償等の業
務を行つてゐるわけでございます。この国際基金
への加盟国は、我が国を含め、今五十七カ国でござ
ります。組織そのものは、総会とか理事会とか
事務局とかいったものから成つております。

○細田委員　その船舶所有者の責任限度額は、引
き上げられて九十三億円ですか、そういうことにな
なつた。しかば、いろいろなところで起きていた
大事故で、一体幾らの対策が講じられて、幾ら
の賠償が要求されて、そのうちどのくらい払つた
ことがあるのだと聞いてみたら、どうも余りわ
らぬようですが、何でこれはわからないのでしょうか
うな。

○尾松政府委員　そういったことは、すべてこの
国際基金のところで集約されております。基金に
行かない事故ももちろんあるわけでございまし
て、これは、船主の責任限度額の中でおさまつた
場合は基金の方に行きません。私どもがよく調査
すればわかるところではござりますけれども、そ
の調査の甘さからでございます。

なお、世界で大きな事故、小さな事故、幾つか
事故が起りますから、それに対応しまして、年
間トータルいたしまして国際基金で幾らの資金が
必要になる、それを各國が割り当てられて、各國
の油受取人が拠出するわけでございます。トータ
ルで出てくるということござりますけれども、そ
ぞらにまたそのあたりの調査はしっかりやりたい
と思います。

○細田委員　どうも伺つたところでは、まず事故
があつた、そうして所有者が払うべきお金がどの
くらいあるということになつた、しかしこれを上
回つた、上回ると金が必要となる、しかしそれを払わせ
れるのも大変だ、一時に払えない、だからその足り
ない部分は各国に割り当てるのだ、それは日本が
その二五%を輸入しているのだから二五%，もう
どこで事故が起こつてもおまえら日本が払え、こ
うなつているように聞いております。そして、国
際基金といふのは、何かお金がどこかに積んであ
るのじやなくて、そういう事故が起ると、計算

して、幾ら足りません、だから二五%払い込んで
くださいというふうに何か頼むように聞きました
て、それで、ちょうど基金の限度額が三百億とか
三百九億とかいつていますから、政党助成法の助
成金と同額でございますから大した額じゃないと
思いますけれども、そういう額らしいのですな。
そういうふうに理解していいのですか。

○尾松政府委員　現行の国際基金では九十三億程
度でございます。それで、新しい条約が発効いた
しまして、これは為替レートによりまして金額は
動きますが、約二百九億円程度に国際基金からの
補償限度額が高まるわけでございます。まずはそ
ういう段階になります。そして、三百億を超える
のは、加入国とか油の受取量の合計が相当量に達
しませんと、ちょっとならない、そういう仕組み
でございます。

○細田委員　この適用海域の広さというものを見
ますと、今回二百海里水域まで適用を拡大したと
いうふうに聞いておりますが、その理由はどうい
うところにありますか。

○尾松政府委員　簡単に申しますと、海洋環境保
全の観点から、主としてこの適用範囲を広げてい
るわけであります。実際に事故が起きましたとき
に、先ほどの油の被害を防止するための防除措置
というものが行われるわけであります。こう
いった措置は、必ずしも領海内に限らず領海外に
おいても行われることがあるわけでございまし
て、こういった場合の費用も含めてこの制度の対
象にすべきである、こういう考え方で適用範囲の水
域を広げることに条約上なつた、こういうふうに
理解いたしております。

○細田委員　広がつたのは大変結構でございま
す。先ほども申し上げましたけれども、一九九二年
の責務といいますか、役割といふのは大変大事だ
というふうに思つております。

○二見国務大臣　先生の御指摘のよう、我が國
の責務といいますか、役割といふのは大変大事だ
というふうに思つておりますが、まさに最大の
要因は日本が締結するということがござつたから
かぎでございまして、そのためにも今回こういう
法律をお願いをして、一日も早い締結を我々はした
いと思っておりますが、条約の方の審議は外務委
員会でござりますので、外務省の管轄でございま

るのじやなくて、そういう事故が起ると、計算
して、ふうに、一九九二年条約の締結ということについ
ては、批准というか、あるいは加盟というのです
か、入つておるのか、その実情を教えてください。
こういったことについて各國は今までどういう
ふうに、一九九二年条約の締結ということについ
ては、批准というか、あるいは加盟というのです
ことだと思うのでございます。

○尾松政府委員　この新しい一九九二年の両条約
につきましては、締約国となる準備を行つてゐる
国はあると聞いておりますけれども、現時点では
正式に締約国になつてゐるという国はまだござ
いません。

○細田委員　時間が短いですから以上にいたしま
すけれども、最大の原油輸入国であり、世界の二
五%を占める我が国が、今後いわば世界の人に迷
惑をかけないよう油を運ぶという責務は当然あ
るわけです。(二重底にすることがもう最大の責務
だだと思いますけれども、万一不幸にして事故が起
る場合に今言われたようなことがある。そつ
て、アメリカはまだ加盟していないとか、ある
いは新しい条約にはちゃんと加盟というか、批准
というか、入つておる国がどうもまだないようで
ござりますけれども、日本がこういった点につい
てリーダーシップをとつて、大いに環境の改善
に貢献するということがこれから資源の輸入安
定のために極めて大事だと思いますので、最後に
大臣のこの点についての所見をお願いして、質問
を終わりります。

○二見国務大臣　先生の御指摘のよう、我が國
の責務といいますか、役割といふのは大変大事だ
というふうに思つております。

先ほども申し上げましたけれども、一九九二年
の条約は日本が締結するということがござつたから
かぎでございまして、そのためにも今回こういう
法律をお願いをして、一日も早い締結を我々はした
いと思っておりますが、条約の方の審議は外務委
員会でござりますので、外務省の管轄でございま

すのでちょっとこちらでどういう言えませんけれど

なのか、まず御質問いたします。

ボート競走会の方ではこのほかにも四つぐらい

と、一日一生の練習が必要だとして、常に努力しております。

（二）自殺未遂　政財界の黒い癡狂はこれも問題にして断ち切らなければならない大事な問題でござ

持つて いる そ う な ん で す。 東 京 モ ー タ ー ボ ー ト 競

応じて拠出をすると、いふことになつております。そこで、最近の我が國の石油企業等の拠出金の全体にて、占める割合は、約二七%となつております。

をつけておきますけれども、やはりいろいろな実態だとか、実際になくなつておるのかという点について、さらに御勉強をされるようにもお願ひして、質問を終わります。

というふうでございまして、ちょうどここで委嘱されることは、たゞ一生をかけてお仕事された方の、生前の心が、お手元にござる。それで伺つたわけでありますので、私ども全く実態をおつかんでおりません。ですから、ちょっとこれは

は公益法人なわけですよ。公益法人がそんなにゴルフ場の会員権を持つ必要があるのかどうなのか。福利厚生のため、こういうことがあるかもわかりませんけれども、それでもちょっとと多過ぎ

それから、して、新規客との利用回数基準をもつて、我が国の関係企業が拠出しているかでござりますが、これは年によつて非常に変動がござります。最近の数字で申しますと、平成二年は約十五万ポンド、平成三年は約七百八十万ポンド、平成

○井上委員長 細川律夫君。

う思うかと言われても、初耳ですかね。ですかね。

そういうようなことや、せひそうじう点からも、日本沿岸漁業の立場から見て、何よりも

が変動いたしておりますので、ボンドで今ちょっと
二申一土ザま（ニサレマ）る、どう（どう）実情で（ミジ

おります法律案の質問の前に少し質問をさせていただきたいと思います。

そういうふうに思います。

思いましたし、それが使用していたエルフ場との関係もちょっとせひお調べをいただきたいと思って

そしてまた、一七%の抛出割合などなどで、

きょうの夕方のNHKの七時のニュースで、この運輸委員会とも関連のあるようなニュースが報道されたようでございます。その報道によりますと、贈収賄事件で逮捕されました日本船舶振興会の吉松前事務局長が、振興会が補助金を出資をしております造船関連あるいは福祉関連の団体に政治家のパーティー券を買い取りを指示をしてい

○細川(律)委員　この間も当委員会で日本船舶興会と運輸省の皆さんとの間のゴルフの問題なんとかが指摘をされたわけなんですけれども、その点についてこの間の委員会の運輸省の方からの回答では鋭意調査をする、また大体一ヶ月ぐらいかかるというようなことをおっしゃつておられまして、今調査をされているものだらうというふうに

おりますけれども、その点、約束していただけますか。

○黒野政府委員 現在いろいろな面から調べておりまして、御指摘の点も含めまして調査を進めみたい、かようと思つております。

○細川(律)委員 日本船舶振興会の監督官厅として運輸省はあられるわけでありますから、ひとつ二月に同上にて、同様の問題を運輸省に提出いたしましたが、運輸省は、この問題を、たゞ、運輸省の問題として扱つておられました。それで、運輸省は、この問題を、たゞ、運輸省の問題として扱つておられました。

報道をされたようでございます。
御承知のように、日本船舶振興会は全国の競艇

そこで、私の方は、この調査をする場合に、つけ加えてこういう点もぜひ調査をしてもらいたい

うに思います。

利権の収益の約一兆円のうちの三・三%，約六百四十億円、これを二百七十団体に補助金を出しておるわけなんです。政治家がいろいろな団体、特定の団体から依頼を受けたと思うのですけれども、頼まれて補助金を出すようにいろいろあつせんをする、そして補助金が出たその団体に政治家のパークティー券を買ってもらつて、吉松前事務局長と政治家とそういう関係があつたというよくななことが報道されておりまして、このことは事実ならば大変ゆきき問題だらうというふうに私は思ひます。

そこで、私の方は、この調査をする場合に、つけ加えてこういう点もぜひ調査をしてもらいたいと思うのです。その吉松前事務局長というのはいろいろなお金を自由に扱つていろいろやつていたらしく、そうなんですねけれども、交際費といいますか、日本船舶振興会の中で一体その交際費というものが何があったのかどうか、あれはどのくらいの金額が、あつて、どういうふうにそれが使われていたのかどうか、というようなことも一緒に調べていただきたいと、いうふうに思います。

それから、これも関連してお調べを願いたいと、いうふうに思いますが、この間のお話ではゴルフに行かれたところの場所が富士桜カントン

そこで、こういう点についてひとつ大臣、この政財官僚を断たなければいかぬ、こういうよう^な今の内閣の大きな使命もあるうかと思うのですけれども、こういうことがあつたという報道について、どういう御認識で、どういう思想をお持ち

リー倶楽部、こういう名前のクラブなんですが、実はどうしてこれを利用したかということをいろいろ調べてみますと、この富士桜カントリー倶楽部というのは東京モーターボート競走会の方が会員になっておるそなんですよ。東京モーターボ

賠償について、もつともっとそついう面でも日本では貢献をしていくという意味でも、きちんととした一番のポストについてもっと積極的に世界をリードしていくことが必要なんじゃないでしょうか。

○尾松政府委員 おっしゃるのも一つの考え方でござ
う。

ます。

さいますし、心情的にはそういう気持ちを持っていますが、やはり他の主要な国と協力しながらこの運営に貢献をしていきたいということで頑張っているところでございます。

○細川(律)委員 大から私は、日本が一番お金も出しているのですから、できたら東京に事務局をつくるくらいにして、それで世界をリードするくらいにした方がいいんじゃないかな。これは今イギリスにあるようなんですかれども、ぜひそういう意気込みで積極的に取り組んでいただけたらとうふうに思います。

○紙川(律委員) これは泰光丸にしても、まだ大半の
害額については予想だろうというふうに思いました。
けれども、先ほど御説明をいただきました世界で
ないいろいろなタンカーの事故については、いままで
損害は確定されてない、係争中だということですこ
ざいますよね。これは時間的にもいろいろもう一
に経過もしておりますけれども、なかなか解決
つかないといいますか、係争中だというのは、い
うしてこう長くかかるのでしょうか。

○尾松(政府委員) やはり損害の範囲が非常に広な
い点でござりますし、防除措置を講じた関係者も多

た案件につきましても、スタッフも出形で早期に解決でますけれども、や非常に多いというがかかるわけでご

それにしましても、こういう改正が今回の条約で行われましたのは、比較的小型の船舶でありましても、一たん事故が起きまして重油等が流れ出ますと相当の損害が生じるということが国際的にも指摘されまして、そこで、損害賠償の充実を図るために、責任限度額はこの程度にはする必要があるのではないか。日本円にいたしますと最高額のものではないか。日本円にいたしますと最高額四・七億円程度になるということをございます。

ただ、これは責任の限度額でございまして、現実には小型船の船舶所有者も、油漏損害が生じた場合の損害額をカバーできる程度の保険に加入一

そこで、この法案そのものは、現在のタンカー事故による油污污染の損害賠償をさらに拡充をしていこう。こうしたことでの法案の提案でありますけれども、じゃ、実際適用されるタンカー事故などは今後のくらい足りなくて、世界内なりはござれ

が多うございます。したがいまして、補償を受けるべき、受ける権利のある関係者の数が非常に多いということ、そしてその損害額を一々確定していくには時間がかかること、こういうことが原因だと思います。

とそれに伴う油濁損害の大規模化に即応したものであり、基本的に私は賛成をします。しかし、気になる点がありますので、お答えをいただきたいと思います。

ておる、通常そういう保険に加入しておりますか? ら、現実に事故が起きましたときは最高四・七億円の範囲で保険金が支払われるということにはなるわけでござります。

くらい起こって、あるいは日本の船籍のものが多く、それくらい起こって、それに対してどの程度の損害賠償が払われているか。あるいはまだ解決がついていないのか。そういう点を報告をしていただきたい。

○細川(律委員) そもそも油濁損害賠償保障法
いうのはタンカー事故によって被害を受けた人
あるいは漁業権とかそういうものに対する賠償も
いかにきちんとしていくかということで条約もさ

現行法の六条では、責任限度額について船舶の
トン数を乗じて得た金額となっていて、ところ
が今回の第一条関係の改正では、五千トン以下の
船舶にあっては一単位の三百万音の金額となりま
る。

いすれにいたしましても 小さな船でも損害の額は相当大きくなる。先ほども申しましたが、日本の最近の事例では、泰光丸の事故ですと、これは五百総トンの船ですが、十数億、二十億にも損傷がなるのではないかと推定されてゐるようだ。

○尾松政府委員 最近の世界で起きました主なタンカー事故といたしましては、一九九二年、スペイン北西海岸で座礁したエージアン・シー号事

ばれ、この法律もできているわけなんですかから、余り係争で時間がたちますと、その趣旨も没却されるんじゃないかというふうにも思いますので、そういう点については、せっかく基金もできて、

す。この計算でいくと、例えば百トンのタンカーは従来二百六万円余の限度額が、改正では四億七千万円という勘定になるのではないでしょうか。

実態でござりますので、この改正は必要か、こうういうふうに思つております。

故、あるいは一九九三年には、イギリスのシェトランド諸島沖で座礁したブレア号事故、あるいは一九九三年、昨年ですが、スマトラ島北方沖で衝突したマーラクス・ナビゲーター号事故等の事故が

ることで、こういう法律も整備ができるので、すから、早くその解決をするように、そういう意味では、先ほど私が申し上げましたように、国基金の方で日本がそういう点はイニシアチブ

数別集数は見ると、この法律の対象隻数は、千四十七隻のうち五百トン未満が六百三十七隻と五割強になっています。そうすると、小さい船の主は大変な負担になるんじゃないだろうか。私の理

先ほど船振興会の問題について質問がありました。どんな法律をつくっても運輸省がいろいろな団体との間に癒着をしておったならば、その法律はあってなきがこときことになつてしまふとい

ございます。また、日本近海におきましても、比較的小規模ではございますが、事故は起きております。最近では一九九二年、泰光丸事故というのが福島県いわき市沖で発生をいたしております。

とつて積極的に、こういう問題も長引かないように、早く解決をするように、そういう指導もせざるを得ない。やつていただきたいと思うのですけれども、いかがでしようか。

○尾松政府委員　先生御指摘のとおり、今回の条解が間違つておつたら正していただきたいと思いますが、気になりましたので、質問したいと思います。

前回、私、運輸委員会におきまして、運輸省の幹部と日本船舶振興会の関係の問題について、了
うことになりますので、役所の規範というのは非常に重要な位置を占めると思います。

このように最近大事故が起きておりますから、これらはいずれもまだ補償という意味では未解決でございます。ちなみに、日本の、一番最近起きました泰光丸事故で申し上げますと、約五百総トンのタンカーでござますが、被害額が十数億、二

○尾松政治委員 やはり損害の補償を受ける者が多いためでどうしても時間がかかるわけでございます。制度上は賠償を支払う側は、船所有者一人が責任を、一人といいますか、船所有者が一元的に責任を負うということです。

改正によりまして、五百トン以下の船舶につきましては一律に三百九 SDR の責任限度額に改正されることになります。しかし、これは事故が発生しましたときの最高の賠償の限度額でございましょう、常にこれだけの船積が長いこと

私は、この前に問題を提起しておきましたので、改めて事実関係についてお聞きしたいと思います。

○黒野政府委員 私ども今、船舶振興会と私どもの幹部とのつき合いがどんな実態であったかといふことを過去三年にさかのぼりまして調べてみると、私は持つのですけれども、それはどういうことになつてゐるでしょうか。

段階でござります。
その中で、一昨年のイレコノパンつきま

その中で一昨年の二月に於ける議論では、既に一部で報道されてゐるところの事実が

あつたことを改めて確認いたしております。それ以前のゴルフコンペの有無につきましては、現在引き続き調べておりますので、もうしばらくお待ち

間をちょうどいいいたしたいと思います。

○寺前委員 九二年八月のゴルフ接待の際に、招

待者に商品券が配られた。私はその問題をこの前提起しておきました。これはいかがなものでしょ

うか。

○黒野政府委員 商品券の点につきましては、特

に重点を置いて調べましたが、その結果、当時の参加者の一人であります当時の事務次官より次のよ

うな報告を受けております。ゴルフから帰宅後、

コンペの景品の中に五万円の商品券が入れてあつ

たことに気がついた。どう取り扱うか迷ったが

た。今となつて考えれば軽率であつたと深く反省

して いる。世間に誤解を与えるようなことになつ

でもことに申しわけないとと思う。こういう報告を

それ以外の者からも聞きましたが、すべて商品

券を受け取った事実はないという報告を受けてお

○寺前委員　終うごお聞感したいのですが、吉松、

かつての総務部長でしょうか、運輸省の担当官を

相手にゴルフ接待をしていたという情報もあります。

すけれども、それはいかがなものでしょうか。
○黒野政府委員 それにつきましては、先ほど申

し上げたとおり、現在調査中でございますので、

同じくいましばらくお時間を拝借したいと思いま

○寺前委員　私は、二の前大臣が商品券なんといふ

卷之三

うのは考えられもしないことだとおっしゃって、まさにそうだろうと思います。こんなものがまたり通るというようなことは考えられなかつたと思ひます。

そこでお聞きをしたいのですが、人事院の職員局監修の「服務関係質疑応答集」という本がござります。私それを読ませてもらつたら、こういうことが書いてある。「職務上関係のある業者から接待を受けける行為について」との問い合わせです。その答えはこう書いてある。「職務上関係のある業者から接待を受け、あるいは金品を受ける行為は、その金額の多寡にかかわらず、また、刑事事件になるかどうかは別として実質的收賄行為であり、信用失墜行為に当たる」、こういうふうに書いてあるのです。

私は、この前のときには、船舶振興会だけじゃなくして、京都市の地下鉄の問題をめぐる問題も同時に提起しておきました。この職員の「服務関係質疑応答集」から考えたら、やはり大臣がおっしゃるよう常識では考えられないことが行われた。これは私は厳しくきちんと指導する必要のある性格のものだと思いますけれども、これを儀礼の範疇として取り扱つておつていいのだろうか、改めて疑問を感じましたので、大臣お答えをいただけるのでしたらお願ひをしたいと思います。

○二見国務大臣 私も、官庁が関係するいろいろな団体がありますね、それとの関係は非常にいつもきちんとしていかなければならぬというふうに思ひます。

寺前さんおっしゃるように、やはり綱紀肅正といいますか、絶えずみずから襟を正しているといふことが大変大事だというふうに私も思つておりますし、これからも世間から誤解を受けるようになります、これは絶対しないように、見るといいますか、厳しく指導をしてまいりたいというふうに考えております。

○寺前委員 ところで、この船舶振興会なのですけれども、総務庁の行政監察局が作成された許認可等現況表というのを見ますと、海上技術安全局

所管のモーターボート競走法関係などを抽出した資料をずっと整理してみると、モーターボート競走法に基づく許認可数は、全国モーターボート競走会連合会など公益法人に対する許認可件数というのが三件出てきます。随分許認可の分野の多い団体だということになると思うのです。

そこで、私は今回改めて、船舶振興会が出してある補助金と、運輸省の天下りの幹部の皆さん方が行つておられる状況との関連を調べてみました。資料も運輸省の皆さんの方から出していただきました。天下りされているところのリストを見ますと、五十八団体に天下りになっています。その数は百十九名で、それ以外に船舶振興会へ一名合計百二十名の方がお行きになっています。部局別の天下りと補助金を受けている団体を所管別に整理してみました。そうすると、船舶振興会などの許認可を与えてる海上技術安全局所管の団体が五十八団体のうち十六団体、二七・五%を占めています。それから、民法上の公益法人を所管している運輸政策局の団体が九団体あります。両方合わせると四三・一%をこの団体が占めることになります。

それで、今度はそれを補助金の額から調べてみました。九四年度の船舶振興会の補助金を見ますと、海上技術安全局所管の団体十六団体の総額が三十五億一千六百七十万円です。五十八団体への補助金総額の四八・一%を占めています。また、運輸政策局所管の団体、九団体の総額は十六億二千四百八十万円です。五十八団体への補助金総額の二二・二%。両方合わせてみると、五十八団体へ天下りで運輸省のお方が行つておられますのが、そのうち七〇%がこういう海上技術安全局と運輸政策局所管の団体になつてくる。いわば、運輸省の幹部の方々が天下りされるところにお金を大量に届けているという関係になるわけです。

うがつた見方やと言われたらそれまででござい
ますけれども、私はやはり気になる問題ではある
うというふうに思うわけです。現職の中央官庁に
おられるときにはゴルフの接待その他のことが行
われている、退職後行かれる先では今後はまた船舶
振興会から大量の金を持つてくる、こういう関
係になると、指導監督というのを果たして行うこ
とができるのだろうか。

例えば、運輸経済研究センター、ここは平成六
年度の全体予算を見ますと、十三億九千七百七
十二万九千円です。そのうち船舶振興会から持
ていくお金は六億五千二百十萬円、半分近くは船
舶振興会が支えてやっているのだ。そこにだれが行
っているかといえば、会長さんはかつての事務
次官である、理事長は海保の経補部長である、當
務は新潟運輸局の次長である、理事には事務次官
が行っている。そういうたる幹部が入り込んで、
そして補助金でもって運営の中心をなしていくこ
とをやっている。あるいはまた、シップ・アンド・
オーシャン財團というのがありますけれども、そ
こには船舶局長が理事長でお行きになつてゐる。
その予算を見ると、四十六億六千五百九十万円、
そのうち二十億二千三百三十万円がこの船舶振興会
から行つてゐる、半分近くがそういうことに
なつてゐる。

幹部の皆さんが退職した後にこういう船舶振興
会との関係の持ち方が行われてゐるという関係に
なつてくると、現職の時代もそうだし将来もそ
うだ、深くかかわり合ひができ上がっていくの
じやないか。こういうものはこのまま放置してお
つていいのだろうか、どういうふうに考えたらよ
いいのだろうかということを私はぜひ研究してほ
しいと思うのですが、いかがなものでございま
しょうか。

○黒野政府委員 先生御自身も今うがつた見方で
はないかとおっしゃいましたが、私ども所管して
おります公益法人、たくさんございます。それぞれの
公益法人が公益目的に従つた仕事をやってお
ります。

本来、その公益法人は民間からの資金で活動するのが筋でございますが、必ずしも民間から十分なお金が集まらない。また、特に公共的な仕事につきましては国の補助金が必要かもしれません、これも十分ではないということになりますと、どうしても立派な仕事をするために資金が要るわけございまして、船舶振興会が法律に基づまして公益目的のために出している資金を補助金なり助成金として受けているということは制度の中で十分認められているところだと思っております。

また、運輸関係の公益法人に私どものOBがわゆる天下りをしているという点につきましては、いろいろな見方があることは承知しておりますが、当人たちの現職時代の経験なりあるいは本人の識見なりを踏まえまして、それぞれ理由があつて再就職いたしておるわけでございまして、一概に批判には当たらないのではないか、かようと思つております。

○寺前委員 時間が来たのですが、大臣、今の点についてどういうふうにお感じになつておられるのか、最後に御発言いただきたいと思います。

○二見国務大臣 大変一般論的な言い方になりますけれども、公益法人がその事業を一生懸命やつた、そのときにお役人さんが役人時代に培つた知識、経験、能力、それを活用したいということは当然あるわけでございます。ですから、そのためには、それでもつて公益法人の仕事が伸びて、それがいろいろな面にプラスの、いい結果を生んでくれるのであれば、私、そのこと自体は決して悪いことだと思います。ただ、いかなるときでも社会から批判されることがないよう、自分自身を厳しくしていくのが当然だというふうには考えております。

○寺前委員 時間が来ましたので、やめさせていただきます。ありがとうございました。ぜひ検討してほしいと思います。

○井上委員長 以上で本案に対する質疑は終局い

たしました。

○井上委員長 内閣提出、油濁損害賠償保障法の一部を改正する法律案について採決いたします。

○井上委員長 本案に賛成の諸君の起立を求めます。

○井上委員長 起立総員。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。

○井上委員長 次に、参議院から送付されました、内閣提出、船員法の一部を改正する法律案及び内閣提出、国際会議等の誘致の促進及び開催の円滑化等による国際観光の振興に関する法律案を議題とし、順次趣旨の説明を聴取いたします。二見運輸大臣。

船員法の一部を改正する法律案
国際会議等の誘致の促進及び開催の円滑化等による国際観光の振興に関する法律案

【本号末尾に掲載】

○二見国務大臣 ただいま議題となりました船員法の一部を改正する法律案の提案理由につきまして御説明申し上げます。

十三年の船員法改正以来、船員の労働条件の改善を図り、魅力ある職場づくりを進めるため、段階的に進められてきたところであります。現在は、一週間当たりの労働時間は基準労働期間について平均四十四時間以内とされております。

さらに、週平均四十時間労働制の導入につきましては、豊かでゆとりのある生活を実現する上で労働時間の短縮が重要な課題であり、また、若年船員を中心とした労働力を確保する必要があることから、その早期の実現が求められるに至っております。

このような状況を踏まえ、平成四年四月以来、船員中央労働委員会におきまして検討をいたしましたが、昨年十一月、同委員会より答申をいただきましたので、この答申に沿いまして、この法律案を提案するものであります。

次に、この法律案の概要について御説明申し上げます。

第一に、海員の一週間当たりの労働時間は、平成七年四月一日から、基準労働期間について平均四十時間以内とすることとしております。ただし、沿海区域または平水区域を航行区域とする総トン数七百トン未満の船舶で国内各港のみを航海す

るものに乗り組む海員の一週間当たりの労働時間につきましては、平成九年三月三十一日までの間は、基準労働期間について平均四十四時間以下の範囲内において政令で定めることとしております。

第二に、船舶所有者は、船員が同一の事業に属する船舶において初めて六ヶ月間連続して勤務に従事したときは、所要の日数の有給休暇をその船員に与えなければならないこととしております。

第三に、運輸大臣は、船員中央労働委員会の決議により、漁船に乗り組む船員の有給休暇に関する必要な命令を発することができます。

なお、この法律の施行期日は、周知に必要な期間等を考慮して、平成七年四月一日としております。何とぞ、慎重御審議の上、速やかに御賛成ください。

さいますようお願い申し上げます。

続まして、国際会議等の誘致の促進及び開催の円滑化等による国際観光の振興に関する法律案

の提案理由につきまして御説明申し上げます。

増進を図ることは、我が国の国際観光行政にとっての重要な課題であります。しかしながら、訪日の外国人旅客数は、円高等の影響を受けて平成五年には、三百四十万人と平成四年の三百六十万人から減少し、日本人海外渡航者数の千百九十万人と比較しても著しく少ない数字にとどまつております。

一方、我が国におきましては、最近数年間、国際会議場の整備が進んでおり、これを使用して國際会議等の誘致を促進する環境が整いつつあります。しかしながら、関係市町村は国際会議等の誘

【報告書は附録に掲載】

○井上委員長 起立総員。よって、本件は承認すべきものと決しました。

○井上委員長 起立総員。よって、本件は承認すべきものと決しました。

○井上委員長 御異議なしと認めます。よって、そのとおり決しました。

とする。

(国等の援助等)

- 第十四条 国は、振興会、国際会議観光都市その他の市町村及び国際会議等を主催する者に対し、国際会議等の誘致の促進及び開催の円滑化等の措置に関する必要な助言、指導その他の援助を行うよう努めなければならない。
- 2 地方公共団体は、国際会議等を主催する者に對し、国際会議等の開催の円滑化及び外国人観光旅客の観光の魅力の増進に関する必要な助言、指導その他の援助を行うよう努めなければならない。

3 前二項に定めるもののほか、運輸大臣、振興会、関係地方公共団体、関係団体及び関係事業者は、国際会議等の開催の円滑化及び外国人観光旅客の観光の魅力の増進に関する相互に連携を図りながら協力しなければならない。

(附則)

（罰則に関する経過措置）

2 この法律は、公布の日から起算して三月を超えない範囲内において政令で定める日から施行する。

（運輸省設置法の一部改正）

3 運輸省設置法（昭和二十四年法律第二百五十七号）の一部を次のように改正する。

第三条の二第一項第二十一号の二の次に次の一号を加える。

二十一の三 国際会議等の誘致の促進及び開催の円滑化等による国際観光の振興に関する法律（平成六年法律第二十号）の施行に関すること。

第四条第一項第十四号の六の二の次に次の二号を加える。

十四の六の三 国際会議等の誘致の促進及び開催の円滑化等による国際観光の振興に関する法律の規定に基づき、基本方針を定め、

又は国際会議観光都市の認定をすること。

(国等の援助等)

- 第十四条 国は、振興会、国際会議観光都市その他の市町村及び国際会議等を主催する者に対し、国際会議等の誘致の促進及び開催の円滑化等の措置に関する必要な助言、指導その他の援助を行うよう努めなければならない。
- 2 地方公共団体は、国際会議等を主催する者に對し、国際会議等の開催の円滑化及び外国人観光旅客の観光の魅力の増進に関する必要な助言、指導その他の援助を行うよう努めなければならない。

3 前二項に定めるもののほか、運輸大臣、振興会、関係地方公共団体、関係団体及び関係事業者は、国際会議等の開催の円滑化及び外国人観光旅客の観光の魅力の増進に関する相互に連携を図りながら協力しなければならない。

(附則)

（罰則に関する経過措置）

2 この法律は、公布の日から起算して三月を超えない範囲内において政令で定める日から施行する。

（運輸省設置法の一部改正）

3 運輸省設置法（昭和二十四年法律第二百五十七号）の一部を次のように改正する。

第三条の二第一項第二十一号の二の次に次の二号を加える。

二十一の三 国際会議等の誘致の促進及び開催の円滑化等による国際観光の振興に関する法律（平成六年法律第二十号）の施行に関すること。

第四条第一項第十四号の六の二の次に次の二号を加える。

十四の六の三 国際会議等の誘致の促進及び開催の円滑化等による国際観光の振興に関する法律の規定に基づき、基本方針を定め、

理由

我が国における国際会議等の開催を増加させ、及び国際会議等に伴う観光その他の交流の機会を充実させることが、外国人観光旅客の来訪の促進及び外国人観光旅客と国民との間の交流の促進に資することにかんがみ、国際会議等の誘致を促進し、及びその開催の円滑化を図り、並びに外国人観光旅客の観光の魅力を増進するための措置を講ずることにより、国際観光の振興を図る必要がある。これが、この法律案を提出する理由である。

平成六年七月一日印刷

平成六年七月四日發行

衆議院事務局

印刷者 大藏省印刷局

F