

第百四十二回国会
衆議院
運輸委員會
議 録 第 八 号

平成十年五月八日(金曜日)
午前九時三十二分開議

出席委員

委員長 大野 功統君

理事 衛藤 晟一君

理事 実川 幸夫君

理事 佐藤 敬夫君

理事 赤羽 一嘉君

理事 小野 晋也君

理事 河本 三郎君

理事 橋 康太郎君

理事 宮島 大典君

理事 森田 一君

理事 米田 建三君

理事 赤松 広隆君

理事 玉置 一弥君

理事 河合 正智君

理事 達増 拓也君

理事 平賀 高成君

理事 出府政府委員

出席國務大臣

運輸 大臣 藤井 孝男君

運輸省自動車交

通局長 荒井 正吾君

運輸省自動車交

通局長 下平 隆君

運輸省海上技術

安全局長 土橋 正義君

運輸省港務局長

木本 英明君

海上保安庁長官

相原 力君

委員外の出席者

警察庁交通局長

矢代 隆義君

自治省税務局府

片山 善博君

第一類第十号

運輸委員會議録第八号

運輸委員會專門
長尾 正和君

委員の異動

五月八日

大島 理森君

森田 一君

今田 保典君

福留 泰蔵君

久保 哲司君

同日

河本 三郎君

山本 公一君

玉置 一弥君

河合 正智君

達増 拓也君

補欠選任

大島 理森君

森田 一君

今田 保典君

福留 泰蔵君

久保 哲司君

五月七日

海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律の一

部を改正する法律案(内閣提出第五九号)(参議

院送付)

船員職業安定法及び船舶職員法の一部を改正す

る法律案(内閣提出第六〇号)(参議院送付)

は本委員会に付託された。

五月七日

旧国鉄長期債務処理に係るJ・Rへの追加負担の

押しつけ反対に関する陳情書(仙台市宮城野区

東六番丁三一の一の二菊地利英外五十七名(第一六

五号)

は日本国有鉄道清算事業団の債務処理及び国有林

本日の会議に付した案件
道路運送車両法の一部を改正する法律案(内閣
提出第六七号)

海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律の一

部を改正する法律案(内閣提出第五九号)(参議

院送付)

船員職業安定法及び船舶職員法の一部を改正す

る法律案(内閣提出第六〇号)(参議院送付)

○大野委員長 これより会議を開きます。

内閣提出、道路運送車両法の一部を改正する法

律案を議題といたします。

これより質疑に入ります。

質疑の申し出がありますので、順次これを許し

ます。玉置一弥君。

○玉置委員 大変御苦労さまでございます。

今回、道路運送車両法の一部を改正する法律案

が上程をされました。数日間では国会を通過

すると思うのですが、一つの流れとして、行政全

体の規制緩和、こういう論議がずっとなされてま

いりまして、その規制緩和もかなり積極的になっ

たのは、経済対策として大きな効果を出そう、こ

ういうことで政府の方からかなり打ち出される

ようになった。それまでは、逆に民間側といいま

すか、業界の方からもあるいはユーザーの側から

も、本来のいろいろな手続上の問題あるいは認証

の問題、こういうようなものについて規制緩和し

てほしいという話がありました。すべてそれが、

今まで道路運送法そのものとか、運送車両法とか

いう形で業界保護を中心にした法律であったわけ

でありましたが、最近の傾向としては、ユーザー重

視というように変化をしてくているという意

味で、法律の本身が変わっていくのではないかと

いうふうには思っています。

自由競争も、景気の悪いときの自由競争になり

ますと、いわゆる食い合いになって業界共倒れと

いうこともあるので、一つの方向を示しながら長

期的な時間をかけてやっていくということが必要

ではないか。それから、いろいろな規制とか検査

とかいうようなものは、すべてコストに絡んでく

る問題がたくさんあります。そういう意味で、コ

スト意識をぜひ持っていたらいい、いろいろな業

界や団体、メーカーがコスト削減をやっておられ

る状況の中で、行政は大幅なコスト増加になるよ

うなことはぜひおやめをいただきたい、まず冒頭

にそういうお話を申し上げ、大臣の所見をお伺い

をしたいというふうに思います。

○藤井國務大臣 お答えをいたします。

今御質問にありましたように、コスト意識とい

うものをどうとらえるかという点からの御質問だ

ったと思います。行政をつかさどる側といたしま

しても、この厳しい競争社会、国際化の中で、や

はりコスト意識というのを行政サイドはしっかり

持たなければいけない、またそういった中で、国

民の負担を少しでも軽減をするということは極めて

重要な点であると認識をいたしておるところで

ございます。

こうした観点から、運輸省といたしまして、着

実に規制緩和を推進しているところでございます

けれども、今回お願いしている車両法改正におき

ましても、規制緩和推進計画に基づきまして、相

互承認制度の導入あるいは分解整備検査の廃止、

さらには完成検査終了証の有効期間の延長、この

三つの措置について法律案に盛り込んでいたこと

でございます。

今後とも、行政の立場として、とりわけ運輸行

政は安全の確保というのが大変重要であります

が、その安全の確保並びに環境の保全に配慮をし

ながら、これから一層の規制緩和を行い、ユー

ザ、メーカー等の負担軽減を図っていかねばならないと考えているところでございます。

○五置委員 本来の道路運送車両法から見ていきますと、確かに、交通安全という面で、危険防止という観点からはかなり厳しくやらなければいけない。片方では、環境問題が、今といいますが、もうさなかでございしますが、規制を逆に強化して、その部分におきましては政府の一つの目標を達成しなければいけない、こういうのがあります。

もう一つは、国民の負担ということから考えていきますと、もう既に税金は、いわゆる所得の中の三七％から八％、そして社会保障負担が一四％くらいですね、トータルで五〇％を超えてしまっているという状況でございしますから、これから、産業の活性化という面から考えますと、例えば自動車を持つために苦しくなって生活ができなくなる、自動車業界というところでなくて、日本の産業として考えた場合に、自動車が占めているウエートがかなり高いわけでございしますから、自動車なりあるいは住宅なりという部分でいわゆる経済活動が縮小してしまうということになりますと、日本経済全体の損失になる。なおかつ、それがずっと回り回って国民の所得減ということになってまいりますと、負担増加がもっと大きくなるわけですね。そういうことを考えると、やはり絶えずコスト意識、ある程度このぐらゐが限界じゃないかという一つのめどはやはり立てていかなければいけない、こういうことでございします。

ちよつと順序が変わりますけれども、今回の車両法改正の中で、一番最初にごさいますように、いわゆる装置のリコール制度というのがありましたね。装置のリコール制度をやる、これは各部品についてリコールを部品メーカーさんがそれぞれ対応しようという計画であつたわけでありまして、今までのリコールをずっと見ておきますと、全部車両ごとにどの車両のどの部品というふうに指摘をされて回収に至るといふようなこと、それから保証につきましても、車両メー

カー並びに販売会社とその部分について保証をする、残りは販売会社と、あるいは車両メーカーと部品メーカーとの話し合い、こういうふうになつてきたわけですね。

だから、残りの部分はいわゆる任意という形での取引関係ということでありまして、その前段の部分はいわゆる社会的責任ということであつてきていて、自動車メーカーが存続する限り、その中には生きていくためにはということ、全世界の中で体制をとっているわけでありまして、部品メーカーの方は、自動車メーカーに全部依存をしているところから、今回の装置のリコール制度につきましても強い反対があつた。そういうことも熟慮されまして今回の改正案には含まれてなかつたと思うのです。

ただ、運輸省から業界の方に書かれてある文面を見ますと、継続検討をする、こういうふうにしてあるのですが、今申し上げましたように、新たな大変大きな費用が発生すると見込まれる、おまけに、十分今そういうエリアはカバーされているという面から見ると、このリコール制度、私どもが考えた場合は、単なる費用を発生させるというだけで、この制度そのものが新たにつくられる必要はないのではないか、こういうふうに思いますが、それについてはどういふふうにお考えでしょうか。

○荒井(正)政府委員 今委員御指摘の、装置のリコール制度につきましても、内容は御指摘のとおりでございます。

現在、リコール制度は、今御紹介がありましたように、自動車にふくまれている部品の場合に自動車メーカーが市場から商品を回収するというリコールを行つております。その際は、自動車メーカーが生産段階で組みつけた装置についてメーカーが責任を持って回収するということになっておるわけでございします。この制度のままで維持していくのが適当と考えております。

一方、ユーザーが自動車購入後取りつけます後づけの装置がございしますが、このリコール制度が今問題になつた御指摘の点でございしますが、このような装置のリコール制度は、米国、カナダ、オーストラリア等において実施されております一方、欧州各国においてEC指令により今後導入される予定というところでございします。

世界的な流れとしてはこのようなことでございしますが、現実にはこの制度を施行するに際しましては、今御指摘がありましたように、部品メーカーというのは中小零細な事業者が多いわけでございまして、そのリコールの負担というのは、新たな負担、時によつては大変重たい負担、社の存亡をかける負担が発生するという現実がございします。したがって、今後、このような諸外国の制度、実態等の調査は注視していきたいと思つておりますが、我が国におきまして、装置リコール制の必要につきましても、後づけにつけました装置のふくまれている部品のように今後発生する状況にあるのかというふうなことも見ながら、慎重にその必要性について見きわめていく姿勢で臨みたいと思つております。

○玉置委員 アメリカなどは、もともと認証制度すらないというふうな状況で、リコールについては結構厳しい、そういう状況であります。どちらかというと、ヨーロッパの制度と日本が大体似通つた制度にしているというところでございしますが、ヨーロッパの場合は、EUの圏内で相互乗り入れがありまして、お互いに余計な手間を省こうというところで、一つの国として経済圏を見ていく、今回通貨が統合され、経済的にはEU圏内は自由通行みたいなことを今も既にやつていられるわけですから、貿易の管理面では若干まだいろいろありましても、実際の手続としてはかなり簡略化されている。それと、圏外との取引、この辺で若干違ってくるのではないかと気がするわけですね。だから、EUの中でやられていられるからということではなくて、日本の場合は自動車メーカーが海外にかなり大規模に進出をしている、E

Uの場合は本来は代理店、特約店という形で海外に進出をされているという大変大きな違いがあるわけで、いわゆる直営店が全く第三者かということになりますから、その辺がまず一つ違ふのではないかと。

それから、実際にリコールが起きた場合に、それを把握してどういふ補償をするか対応していくのは自動車メーカーだと思ふのです。そういうことであれば、やはり自動車メーカーが実質的にタッチをし、これからはやめていかなければいけないゾーンでございしますから、そういう面で、特に最近の競争激しい自動車業界でございまして、特に大型車などはちよつと採算は当分とれないのじゃないかと思つていられる状態なんですね。昔は、輸出でもうかつて国内で損をしてというのをやつてきたのですが、輸出ももううからなくなつたという状態がございします。

そういうことを考えていきますと、やはりこれから採算がとれる中で考えていくならば、新たに費用負担になることをお考えにならない方がよりベターじゃないかというふうに思いますので、これは、きょう出ておきませんから、参考私に意見として申し上げておきたいと思ひます。

それで、今度、装置の認証制度でございしますが、先ほどもお話ございましたように、一応選択制というところでございします。これも、自動車メーカーでやるのか部品メーカーでやるのかということを選択しないといけない、非常にありがたいというところがたくさんあるとお話でございしますが、その選択の基準といひますか、どこまでが部品なのかといひますと、それから、部品でも、例えば私がおりました自動車屋さん、自動車メーカーでありまして、部品十二けた管理というのをやつていられるのです。十二けたで、一番後ろの二つは余り関係ないのですが、実質的に十けた。十けたの中で部品をあらわす記号と車種をあらわす記号とありまして、車種ごとに違ふ部品が違ふのか、あるいはその部品の中の大筋機能的な部分が合えば同一の部品として見られるのか、そういう区分けが

まだ全然提示をされないという問題があります。それによって、部品メーカーさんの方も、手間暇をかけて選択をするなら、それでは、何か問題が出てきたときに対応すればいいというところで、今のメーカー単位の認証にとどめておくというところもあり得るわけですから、その辺はやはりある程度明確にされないと、新しいこの制度に乗ってこれらるところは非常に少ないのじゃないか、こういうふうにも思いますが、どういう区分けを今お考えになるのか、あるいは、そのときにどの程度の部品メーカーさんがこの制度に乗ってこれらのかという予測ですね、この辺をちょっとお聞きしたいと思います。

○下平政府委員 お答え申し上げます。

今御指摘のございました装置の指定制度と申しますのは、最近の自動車部品の共通化あるいは国際流通というところを踏まえまして、私どもの自動車の認証制度の合理化、簡素化を図ろうという趣旨のものでございます。

どのような装置の区分けがあるのかというお尋ねでございますけれども、装置型式指定は、自動車の同一の型式の範囲にある装置につきまして型式ごとに指定を行う、こういう制度でございまして、けれども、この同一型式の範囲につきましては、その装置の構造とか機能に着目をしていたしまして、どこまでが一定の型式なのかということについて定義を定めまして、これを明確にしていくつもりでございます。

一方、国連の相互承認協定に基づく規則がございまして、これに基づいて相互承認を行う場合には、国連の規則におきましても各装置ごとの型式の定義がなされておりますので、これに準じまして我が国においても定義を決めたい、こんなふうを考えております。

もう一点、自動車メーカーあるいは部品メーカーがこの装置指定に対してどう対応すべきかというお尋ねがございましたけれども、部品の中で、例えばブレーキランプ、ヘッドライトというふうに、装置そのもの、単体で機能、性能の確認

試験ができる、こういうたぐいのものにつきましては部品メーカーさんが装置の申請をなさるときに、このことであると思っております。一方、ブレーキのシステムでありますとか排出ガスの減少装置のように、自動車に装着をいたしまして自動車全体としての機能、性能でなければ確認できないもの、あるいは試験できないもの、こうした装置につきましては、車全体についての開発について責任を有している自動車メーカーが装置の指定の申請を行うということになるかと思えます。

○玉置委員 その区分は、認証を受けるか受けないかという非常に重要な分かれ目になると思うので、その辺をやはり明確にやっていただきたいと思えます。

それから、来週から何かアメリカといういろいろ交渉が始まるという話ですが、そういうようなのも、アメリカは認証の問題じゃないかと思えますけれども、リコール問題とか、そういう調査もあると思えます。ヨーロッパとアメリカというのは全く違うですね、自動車の使われ方が。その辺からいきますと、アメリカというのはまさに車がなるといえます、アメリカという世界でございまして、ヨーロッパの場合は、交通網からいまして私鉄のかわりを自動車が行っている、そんな感じですね。日本はどちらかというと、行楽もありまして、仕事もありまして、それから乗らなくても持つていけるという嗜好品みたいなところもある。言ってみれば、三者とも自動車に関しては性格が全く違う、そういうようなことでございまして、それぞれの国にに応じてやっていただきたいというふうに思っています。

それから、今回の中にあります車両検査の分解整備につきましては、いわゆる自動車マニアが行った分解整備については国としての検査を廃止する、こういう話でございまして。

認証全体の話の中でも、例えば公的な検査を各田部の試験場とかあいうところに委託をされてよくやっておられますが、実際には自動車部品メーカーあるいは自動車メーカーがそれぞれ二重

に本来いろいろなテストをしているわけですね。そういうものを認証していただくということになれば、できるだけその、まず工程管理ですね、品質はまさに工程からつくられるということでありまして、工程管理をまず認証としてやっていただいて、それだけで認めていただくような、そういうふうな簡易的な認証制度というものがとれないかどうか。

簡単に言えば、相手が出してきた検査データをチェックするために工程管理を実際に見ていただいているのは自分たちで精査をして、そこでつくられるものについては一応承認を得るというような形をとれば、あと幾ら出てきても寸法の違いとか図面等のチェックとかということだけで済むわけでありまして、そういう意味では非常に簡素化されるわけですね。

ところが、今までは物が運ばれば全部テストをしているというところが再三ありまして、結構それも長くなる。順番待ちというのがあります。要するに時間と回数ですね、耐久的な問題もありまして、検査そのものに非常にコストがかかっているわけですね。

ということで考えていきますと、ずっと流れているものでございまして、そういうものにつきましましては、工程管理等の、いわゆる従来の部品メーカーなり自動車メーカーがとっている品質管理方法というものを認めていただいて、それによって認証していただくということができるのではないかと、そういうふうに思いますが、いかがでございませうか。

○下平政府委員 お答えを申し上げます。

装置の指定制度をつくった場合には、その指定を受ける場合の負担が部品メーカーになるべくかからないような配慮をしてみたいというふうな考えでおります。

具体的には、装置の指定を取得する際の申請書類については極力簡素化をする、あるいは審査期間も標準化をいたしまして短縮化をするというふうな手続面の合理化を図りたいと思っております。

す。

ただいま先生御指摘のございました工程管理というお話がございましたが、一たん装置の指定をいたしますと、同じ部品、装置ができるという前提でございまして、均一性の確保という確認もさせていただきますことになりまして、その均一性の確保の確認審査につきましては、例えばISOの規格に合っているものは認めるといふような国際的な流れに沿いまして、できるだけ部品メーカーに御負担のないような装置指定制度の運用を図ってまいりたい、このように考えております。

○玉置委員 製品によつて不良率は大分違いますが、通常、つかめるようなかたいものでは精度管理が非常に行き届いておりまして、つかめないうようなわらかいものは、かなり温度によつても湿度によつても変わってくるというのが本来の部品の性格でございまして、ここに出ておりますようなものはほとんど精度上大した狂いはないというふうに思いますが、ぜひ簡易的な検査方法、認証の手続というものの検討をお願い申し上げます。

全体の流れとしてこれからの自動車行政というものが出ていくかということ、一つはコスト面で、冒頭申し上げましたように、業界団体のいろいろな、今までも私も長年委員をやらせていただいて、コスト面でいろいろなことを調べたことがあります。

例えば運送費そのものが製品に占める割合というのは、昔は二%以内ということで、製造原価の二%を上回るような運送コストがかかるようになっていたのですが、今や一〇%近くになってしまっている。それだけに、この流通コストが、運送費だけじゃなくて流通という面で見ますと、流通コストが製品に占める割合が非常に高い。これは、一つはトラック、バス、タクシーのいわゆる公共料金と言われる分野もあるかと思いますが、やはり原価意識がそう高くない業界だったということ、かなり保護されてきたという面があるかと思

います。片方はそういうのがあります。

もう片方では、やはり交通混雑、都市交通という面で見えてきまして、いつまでもこの混雑の中で本当にガソリンばかり出しているのかというのがあります。ということで、自動車メーカーの方もいわゆるハイブリッドカーとか電気自動車とかいうことずつと研究開発をされているようでございますが、もうすべてそれにかわっていくような時代にはまだなっていないようでございます。これは、一つには電池、蓄電池の技術開発がなかなか思つたように進まない。これに画期的なものが出来れば一挙にかわっていくのではないかと、うふうに思いますが、その他の部分は、モーターにしてもいわゆるコントロール装置にしても、大体も限度まで行き着いているというように感じてございまして、もうぼちぼちいろいろなところに採用されていくのもいいのではないかと、うふうに思ふわけですね。

そういう面を考えますと、予算委員会でも若干話が出ていましたけれども、やはり税制上の措置とか、例えば公的な機関に対する運輸省からの依頼とかそういうようなものがあれば、ハイブリッドカーとか電気自動車等低公害車の導入ということに大きな力を出していくことができるのではないかと、うふうに思ふ思います。

それからもう一つは、昨年、京都で行われたいわゆる環境会議、COP3ですね。これのときに日本の責任分というのが決まったわけですが、そのときは二〇%ぐらいが自動車関係だとうふうに言われていた。これについて国としてどうしていくかという一つの方針もあるかと思ひますが、その辺も含めて考えていきますと、先ほど申し上げましたような、やはり運輸省として一つの方針を示すということもぼつぼつその時期かというふうに思ひますが、この辺について大臣はどういうふうにお考えでしょうか。

○藤井國務大臣 先ほど御答弁申し上げましたように、運輸行政、一つには大きな柱は安全の確保ということ。もう一方では、今御指摘のござい

ましたように、これからの時代、いかに環境との共生と申しましょうか、よく言われるように、環境に優しい運輸行政ということも目指していかなければならない。京都会議の結論を踏まえまして、運輸省といたしまして、これからの低公害車の導入の促進等々はより進めていかなければなりませんし、環境を守るということのも大きな柱の一つとなつてきているのではないと思ひます。

そこで、こうした低公害車等に対する自動車関係税制の軽減あるいは低公害バス導入の際の補助等、いろいろな角度から、環境に優しい、環境に配慮する車両の普及のための施策を実施してきたところでありまして、十年度から新たにハイブリッドタイプの自動車に關して税の軽減の対象に加えていく、こういうことも実施をしてきています。

いずれにいたしましても、今後とも、こうした低公害車の開発そして普及促進のために、行政としてなし得るものが、税制の面に限らず、いろいろな面でまた補助をしていかなければならない、このように考えているところでございします。

○玉置委員 町の中で作業をされているいろいろな業界、例えば下水道工事とか水道工事とかあるいは電柱、看板、そういうものが取りつけられる、そこにいろいろな作業をする車があるわけですが、そういうところはまさにそのエンジン排気音がうるさいという話もありまして、片方では排気ガス問題というのがあるというところで、もう既に、税制上の恩恵も何もなしにやらざるを得ないという業界もあるわけですね。片方では、バス、都市バスなんか採用されているところもある。しかし、全然まだ低いレベルなんです。

そういうふうな考えていきますと、後押しをするということも、こういうときには、やはり行政としては、例えば環境問題の一つの目標を達成するという意味でもかなり重要なインパクトになるとうふうに思ひますので、それをまづお考えいただきたいと思います。

一つは、やはり値段が高いということがあ

思ふんですね。普通の車に比べてまして、かなり高いわけでございます。今のところ、燃費も予想されている燃費率までまだいかな。ですから、電気にしていてもそう変わらない、では買いたくないという方も多いわけですから、その辺について、やはり後押しをしてもらおうと、またひとつ方向が変わっていくのではないかと、うふうに思ひます。

それから、あと、例えば電気自動車ですと、一日の走行キロ数が七十キロとか百キロとかそのぐらいが限度だということがありまして、遠くへ行くとときに、行つて帰れないということがあつたわけですね。そういうことを考えると、やはりいろいろなところにガソリンスタンドのような、電気スタンドというか、電気スタンドというのをおかしです。灯をつけるだけですから、要するに、電気を補充できるようなところとかバッテリーの貸し付けとか、そういうのができるようなことがもし行われればもうと利用度が上がっていくと思ひますが、何か方法を行政として今現在どの程度考えられているのか、その辺についてちょっとお伺ひしたいと思ひます。

○荒井正政府委員 低公害車の開発等、今委員御指摘の、どのように使用を普及するかという具体的な事例の推進方策だと思ひますが、電気自動車につきましても、長距離の運行に適していないということがございしますので、例えばの話で、町の中で使つてもらふ、ある町の中へ来ると、所有と使用というのを分離して、だれでも使える電気自動車を、コイン式電気自動車を置くとかといったようなアイデアはあると思ひます。それを、現実にはそういう町をつくる、電気自動車が中心になつて走る町をつくるというふうなプロジェクトを推進するとうふうな手法になつてくるかと思ひます。

低公害車の普及というのは、一般的な普及でございします。税制というのは大変有効な手段でございします。一方、使用の場を求めるといふ点で、地方公共団体等との協力というのは不可欠、ある

いは各省庁の連携というのは不可欠であらうと思ひますので、今後、車体の開発、普及と使用の場の拡大ということとを並行していかなければいけないとうふうに思つております。

○玉置委員 荒井さんもよく御存じの奈良市、そこが周辺に駐車場を設けてまして、そちらまで一応観光の客を誘致して、そこからはバスで市内の観光名所へ連れていっている、こういうことなんですね。

私、それを見ながら、ほかのところもやればいいのになと、我が京都は何にもやっていないので、ちよつと悪いのですけれども。そういうのも、まさに電気バスとかハイブリッドカーを利用してできる状態だと思ふので、ぜひ今度帰られたときには一回見ていただいて、本当に都市交通という面では非常に有効な手段だと思ひますので、ぜひまたその研究をお願い申し上げたいとうふうに思ひます。

それから、今回ユーザーの整備について、ユーザーというか、要するに、よほどの技術の方だと思ひますが、一応車体分解整備検査の廃止という、いわゆる整備記録だけでフォローしていくというところでございしますが、私は、今までの車検整備そのものが非常に高くなっているような気がするので、うふうに思ひます。

いろいろあります。これは、自動車メーカー側の責任もあると思ひます。あるいは部品メーカー側の責任もある。それは何かというところ、取りかえる部品単位が大きくなっているということですね。これは、取りつけ作業上そうなっているんだというお話をいつも聞くのですけれども、私どもから見ると、そこまで必要ないのじゃないかというのがあります。

片方では、例えば整備士の配置、これもかなり厳しくなっている。やはりどんな若い方が独立されて工場を持たれるとうふうのと、片方では、最低何人かという設備というのがあります。そのようなことで、自動車の台数が一応従来のように大幅に伸びているとはいひわけですけれども、

微増横ばいみたいな状況の中でやっていきま
すと、ふえた分だけどこかでお金を取らないとや
つていけないということになってくるので、この
辺もユーザーに負担がかかってくるというふう
に思います。

そういう面で見ると、今までは業界団体中
心に運輸行政がやられてきた、まさにそういうこ
とだと思ふのですが、例えば、タクシー料金にし
ても、安い料金の車が最近出ていますね。今ま
では、運輸省が認可して、認可運賃を下回ると怒
られておった、あるいは車両台数、認可台数も決ま
っていたという状況でありましたが、それも
フリーにしろというふうな状況でございまして、や
はりユーザーを中心というか、国民中心に目を
向けていかなければいけないのではないかと、こ
ういうふうに思います。

そこで、もう時間がないようございませうか
ら、大臣と局長の方からそれぞれ今のことに対し
て御答弁をいただいて、終わりたいと思ひます。
○荒井(正)政府委員 今委員、基本的な仕組みあ
るいは考え方についての御見解でございまして、
例えば整備の料金ということにつきまして、ユー
ザーの方の車のぐあい、あるいは整備をたくさん
してほしい、少々でいいといったようなユーザー
の方の願いがやはり多様化しているように思いま
す。

それを、今まではどちらかというと、言葉は悪
うございませうが十把一からげで、同じような、均
一的なサービスが行われていた傾向があると思
ひますが、今度は、個別のユーザーの希望に沿
つたようなサービスをしたいかなければ生き残れな
い状況になってきておると思ひますので、行政の
方としては、そういう競争というところで、行政の
方としては、ユーザーの志向の多様化に対応す
るようなサービスを指導していく必要があると思
ひます。
○藤井国務大臣 ただいま自動車交通局長からお
答えをいただきましたけれども、やはり、これは車

に限らず我が国の消費者、車を使われる方々のい
わゆる選択の幅というのが非常に広がってきて、
そういうことに対するサービスというものはいろ
いろな形で提供しなければならぬと思ひていま
す。基本的には、先ほどから申し上げておいま
すように、安全の確保、そうしたことについてユー
ザーに対する情報の提供といったことも非常に大
事なことではなからうかと思ひております。

また、これからはインターネットの時代とい
うことでもありますし、そういったインターネット
を使う、あるいはさまざまな情報の中で、先ほど
来申し上げておりますように、燃料消費率の公表
等々、こういったことについても今申し上げたイ
ンターネットを通じて、できるだけ、ユーザーの
方々がそういう情報を受けることによってどうい
う車種を、目的が非常に多様化してございま
すから、サービスの提供、利益の享受が受けられ
るよう、今後とも私どもは情報の提供の充実に努
めていかなければならぬ、このように考えていま
す。

○玉置委員 今までは、業界が中心になってい
ろいろなデータを出していたんですけれども、今大
臣がおっしゃったように、ユーザーが公平に見
てどうなんだという情報がやはり不足していたとい
うふうに思ひます。そういう面でも、ぜひユーザー
に目を向けた行政をお進めいただきますように、
また運輸大臣、非常に頭のやわらかい方でござい
ますから、新しい方針を出して、大いにまた頑張
っていただきたいと思います。

○大野委員長 次に、長内順一君。
○長内委員 新党平和の長内順一でございます。
きょうは道路運送車両法の一部改正案というこ
とでございまして。先日の航空法の一部改正案も
うなでございまして、今運輸省においては、時
代の波にどういふふうな日本の運輸行政を乗せて
いくのか、言葉をかえればグローバルスタンダー
ド、ここにどう運輸行政を合わせていくのかとい
うことが直近の課題なのか、こんなふうな思ひ

ながら実はこの法案を拜見させていただいたわけ
でございまして。
規制緩和をして、国際基準に日本ものつとて
いくといひますか、こういう行き方については私
は賛成であります。しかしながら、何でも規制緩
和していいわけがありません。特に運輸行政の中
では、私は、安全の確保については規制は決して
緩緩和してはいけないことである、こんなふうな考
えております。与えられた時間はわずかでありま
すが、これを基準にしながら率直にお伺いさせて
いただきたいと思います。

初めに、今回の改正案の中に、ただいまもお話
がございましたが、分解整備検査が廃止になりま
す。これは今までのように、私はこれなん
かは大変危惧をするわけでありまして、今ま
までは、マニアだと詳しい方が分解整備をや
つた、その都度チェックを受けていたわけであり
ます。ところが、今度は、御自分で整備をして分
解をして修理をして御自分で走る。どこからもチ
ェックを受けないわけでありまして。言うなれば、テ
ストの答えを自分でつくって自分で試験をして自分
で採点をするようなものでありまして、私なんか
は、これは果たしてどうなのか、正直にそんな
気持ちでいるわけではございません。

交通事故というものは、こちらの方だけが気をつ
けていても、要するに相手が悪車だであつたつ
てきた場合には実際には起きるわけではございま
して、そんなことを考えますと、今回のこの分解整
備検査の廃止、果たしてこれによって安全性が本
当に確保できるのかどうか、このことにつ
いてお伺いしたいと思います。

○荒井(正)政府委員 お答えさせていただきます
です。
今御指摘ありましたように、分解整備と申しま
すのは、重要部品、ブレーキ等の部品を取りかえ
るのを分解整備といっておりますが、それを使用
者みずからが行った場合には国の検査を受ける
という仕組みでございまして、これを今回廃止する
わけではございません。

その裏には、今御指摘がありましたように、自
分で行われる方はマニアという能力のある方、
ジャッキも要するし、技術を有されておるとい
う実態があるというふうな把握しております。ま
た一方、ブレーキ等の交換につきましては非常に
簡便な交換方法が最近浸透しておりますが、これ
はアメリカの思想でもあろうかと思ひますが、ド
ウ・イット・ユアセルフで、自分で交換しな
さい、またそれを簡単に、ちよつとしたアドバ
イスで、自分でやりなさいというふうなことも実態
として反映しております。

今回、その都度の検査を廃止すること
でございまして、その面、ユーザーの負担軽減と
いうことを目的としておるわけではございませ
う。一方、安全の確保というのは、一年または二年ご
とに行われます継続検査、定期検査で行うとい
うことになるわけではございませう。そういった
安全が確保できるかというところは、比重として、
国の検査よりも自己の責任で安全を確保してく
さいといふふうな比重が変わるわけではございま
すので、使用者みずから自己の車に対する安全の
責任、自己車の管理責任ということが大変大きな
比重になってくるということになります。今回の
法律改正を受けてその点をどのように確保す
るか、個人個人の話でございまして、国がもう
少しやるべきじゃないか、あるいは個人に任
しいか、大きな考え方の流れはあると思ひま
す。国の検査を省略するといふ、使用者の負担
減というメリットを第一と考えているわけでは
ございません。

一方、安全の確保につきましては、各個人が分
解整備を実施された場合には整備記録簿への整備
内容の記載、これを次の車検時まで保存するこ
とを今回の法律で新たに義務づける、そういった
こと、それが売られた場合にも整備がされている
かどうか確認できるというふうなことを行うこ
とによって安全の確保に努めるといふことに考
えております。
○長内委員 ですから、私が申し上げましたよう

に、今までは、修理をして、それをその都度チェックを受けた。ところが、修理をした個人にその責任がゆだねられるわけですよ。

確かに、今いろいろな流れを見た場合に、今までの運輸行政というのは国が責任を持つ。ですから、さまざまな規制をずらりと並べて、それで安全の確保という大義のもとにその規制をどんどん強化し、実施をしてきた、国の責任だったわけですよ。ところが、これからはきつと、今局長がおっしゃったように、個人の責任というのが非常にウエイトが高くなってくるだろう、重くなってくるだろう、私はこんなふうに思うんですよ。

ですから、これまでの運輸行政の、国が全部責任を持つていく、そのためにはある程度厳しい規制でもやむを得なかった、それが今度急に、ここに来て、個人の責任ですよというふうに、今おっしゃったようになると、果たしてそれで本当に冒頭に申し上げましたような安全の確保というのが担保されるのかどうなのか。この辺についてはいかがお考えでしょうか。通告しておりませんけれども、今の御答弁でちよつと考えたものでござ

○荒井(正)政府委員 個人の責任という基本的な考え方については、これは慎重にやらなければいけないという面がある。それと、国の責任は、個別に審査することから、全体に公平な情報を流して関係者の判断を仰いでいくというふうな、行政の役割の変化も潮流としてあらうかと考えております。具体的には慎重にしなければいけない方向に行政の姿勢を向けていくのじやないかというふうに思います。

○長内委員 ですから、もうやめますけれども、グローバルスタンダードは結構です、さまざまな形で規制緩和をされるのは結構なのですが、やはりもうちよつと段取りを、スケジュールをきちつとして計画的にそういうことを進めていきませんと、ある日突然いろいろなものがどんどん緩和

されて、この間の航空ビッグバンじやありませんけれども、あるときどくと規制緩和の波が押し寄せてくるというところは、私は、安全の確保を担保するということから決してよろしくない、こんなふうに考えております。

次に進みたいと思います。それで、今度、改正案の中に、装置の型式指定制度、こういうこともうたわれているわけですが、この装置の型式指定制度の対象装置なのですが、今回はこれが五規則八品目、こういう形で指定になっております。中を見ますと、何でこういうものしか指定にならないのか、対象装置にならないのか、いわゆるライトですね、照明のものとか、何か要するに簡単なものだけが今回品目指定になっております。この五規則八品目、ここに限定した根拠についてお示しをいた

○下平政府委員 お答え申し上げます。相互承認を行うためには、そのもとになります基準について、日本の自動車安全・公害基準と相互承認のもとになり国連の協定の規則、この間に調和が図られていることがまず大前提でござい

ます。かつ、その規則を相互承認する場合に、その規則、基準に従って我が国の国内における自動車あるいは装置の審査ができるという実施体制も整っていないといけないということになりまして、これらの条件を満足するものが、現在国連の規則の中に百四規則がございまして、そのうち五規則八品目になるということでござ

○長内委員 ただいまの国内の審査の実施体制、これが整っていることが条件だ、どういうことでしょうか。

○下平政府委員 自動車の安全あるいは環境の面から、その装置が規則に適合しているかどうか試験をいたしまして、試験をした結果、基準に適合している場合には装置の指定を行う、それをまた相互承認するということがございまして、その試験を行うための実施をする設備、技術、能力、こ

ういうふうな体制が整っているかどうかということとでござい

○長内委員 それはどこで認定するのでしようか。

○下平政府委員 我が国が国連の相互承認協定の中の規則を選択的に適用することになりましたが、その選択をするのは、ただいま申し上げました基準の調和ができていないか、あるいは実施体制が整っていないか運輸省が判断をいたしまして規則を選択し、外務省から国連に通知をする、こういう形をとる予定でござい

○長内委員 こういう今回の型式指定、私は、各パーツの規格、これを国際基準に合わせていくのであれば、その段階において日本が技術的にもつとインシアチブをとってそれで押し込んでいく必要があるのではないかと、こんなふうに思うわけであり

ます。何か、ほかの国の基準に日本が迎合しては行かぬと正しいうのかどうか。正しいかどうかというところは、国益に照らして正しいかどうかという意味でござい

例えば、業界は違いますが、アメリカの情報産業、ソフトウェアなんかでは、いち早くパテントを押さえて一つの型を世界じゅうに押し込んでいく、そして、それを世界じゅうがアメリカの例えOSならOSを使わなければならない、そういう形にしよう。これは技術に対する自信と、アメリカの国益というのを考えて、それで踏み込んでそういう体制をとっていると思

か。なぜこの相互承認協定に加わっていないのか、こんな懸念を抱くわけであり

○下平政府委員 お答え申し上げます。御指摘いただきました国連の相互承認協定とい

ますのは、政府の認証を相互に認め合うというものでございまして、各国がそれぞれ政府認証制度を有しているというのがその前提になります。一方、アメリカでは自動車の安全につきま

政府の認証制度という形をとっておりませんので、こういった国内制度の違いから現在米国がこの協定に加入をしていないという状況でござい

ます。我が国は、今後、国内の審査の合理化、認証の合理化を図るためには相互承認を進めていく必要があるという見地から、今回協定に加入するという

それから、この協定加入といひますのは、これまでは欧州中心の協定でございまして、欧州は陸続きでござい

○長内委員 ちよつと時間がありませんのではし
よらせていただきますけれども、大臣に、私が先
ほどから、運輸行政とグローバルスタンダード、
そしてその中において安全性の確保ということを
再三申し上げてございますが、このことに対して
の御所見をお願いしたいというふうに思っています。

○藤井国務大臣 これは先般の航空法の際にも
お答え申し上げておりますし、また先ほど玉置委
員の御質問にもお答えいたしておりました、安全
基準と申しましようか、安全を確保する観点、そ
れからコストというものをいかに軽減させていく
か、これはメーカー、ユーザーにとってもコスト
負担減というの図っていかねばならない、
それから技術革新等々をあわせて進めていかなけ
ればならないわけでありまして、もう一方で、環
境に対する配慮、私の考えといたしましては、そ
のときはたしか長内委員にお答えいたしましたかと思
いますが、規制緩和という言葉は、私自身も余り
好ましい言葉なのかどうかというの、私なりに
考えて、むしろ規制の見直しではないか、やはり
環境を守ろうとすればある程度規制を強化しなけ
ればいけない、しかし、グローバルスタンダード
に合わせようとするば規制は緩和していかねばな
らない、そここのところのバランスをどうとつ
ていくか、こういう趣旨の御答弁をさせていただ
いたと思ひます。まさに先ほど長内委員がおつ
しやることは、私ども十分同じ認識に立っており
ます。

い含まれているわけでありまして、さまざまな要
素があるわけでありまして、それを的確に掌握して
どう対応するかというのがここにいる我々の務め
ではないか、こんなふうに思うからでございます。

次に進みたいと思ひます。
車検制度について若干お伺いをいたしたいと思
います。
実は車検の制度、これはほかの国では果たして
ここまで厳格にやっているのかと思うぐらい厳格
にやられているわけでございます。そして、車検
を通過するということは、ともに任意保険それか
ら自賠責、こういう保険がついてくるということ
で、裏を返せば車検切れの車は保険切れの車であ
る、こういうふうに見えるのではないかと思ひま
す。最近、どうも車検が切れているのにもかかわ
らず平気で乗り回す不届きな方が多いようござ
います。かなりの数の事故がその結果発生して
いる。そして困ることは、車検切れということ
は保険切れでございますから、事故を起こしてもそ
の金銭的な責任を負うことができないという状況
にある、このように聞いているわけでございます。
そこで、運輸省にお伺いしたいんですが、現在
無保険車、いわゆる無車検車といひますか無保険
車による事故を運輸省ではどのように掌握してい
るのか、お伺いしたいと思ひます。
○荒井(正)政府委員 無保険車による事故の請求
を運輸省で所管しております自動車損害賠償責任
保険の保障事業に請求が上がっております。事
故が起こった場合の保険ということでは、平成八年
度実績でございますが、自動車に係るものが四百
十七件でございます。その他軽自動車九十八件、原
動機付自転車百十三件、合計六百二十八件ござ
います。
このような事故につきましては、無保険の事故
でございますが、保障事業というので無保険であ
っても国が被害者に対して政府の責任で補償する
ということをしておる状況でございます。

○長内委員 ただいま御答弁で計六百二十八、事
故の対象になっておる。これは多いか少ないかと
いうのは、御判断はちよつと違うかもしれませ
んが、私は、その当事者の立場に立った場合に、冒
頭に申し上げましたように、車を走らせている、
私が幾ら注意をしても、幾ら道交法を守っても、
事故というの相手のあることでございまして、
相手がいかに相手のあることでございまして、
と事故が起きる可能性があるわけですね。それで
の結果、相手の事故によつてこちらが被害を受け
た、にもかかわらず何らその金銭的な対応がで
きないということは、本当にあっていいことなの
か。

そんな意味では、車検切れの車をどうするの
か、車検切れの車をどう根絶していくのか、これ
は運輸行政のこれから一つの課題になってくる
んじゃないか、こんなふうに認識をされているわけ
でございますが、御所見を伺いたいと思ひます。
○下平政府委員 委員御指摘のとおり、車検切れ
といひますのは、自動車の安全あるいは環境問題
に直接にかかわることとございまして、車検切れ
のないように努めているところでございまして、
ども、特に現在では自動車の前面ガラスに自動車の
検査の有効期間を表示をいたしました検査標章と
いふものの貼付を義務づけしております。これによ
りまして検査の有効期間が残っているかどうか外
観から容易に判断ができるようなことをいたしま
して、有効期間切れといふものを抑止をいたしま
しております、あるいは警察当局と連携をいたしま
して街頭で車両の検査を行っておりますけれども、
も、こういう機会に車検切れ車両の排除というこ
とに現在努めているところでございまして。
○長内委員 ですから、私は、そういう前近代
的といひます、目視でこれだけ多くの車の中から車
検切れの車を捜すというのはほとんど不可能なん
ではないでしょうか。まさるつきりないとは思
うんですけど、非常に効率が悪いんではないかと思
うんですよ。
例えば車検切れの車の把握はできますよね、だ

って車検が切れますよといつてコンピュータで
はじき出されてきて、通知が来るんですから、コ
ンピューターではじき出されるわけですから、そ
れをもとにして、これは運輸省だけでは到底無理
かもしれません、例えば警察庁だとかそのもと
にありません、さまざまな交通安全の団体がありま
して、車を購入すれば何か、車庫があるかないかだ
とかわざわざ来るぐらいですから。
一つの例であります、これがベストですよと
言うつもりはありませんけれども、少なくとも道
路で車をとめながら果たして車検期限がどうなっ
ているのかというよりは極めて的確に対応でき
るんじゃないか、こういうふうな思ひわけです
よ。ですから、今の私の案は案として、ひとつこ
の問題について積極的にこれからどうかわつて
いくのか、その辺についての御所見を賜りたいと
思ひます。

○下平政府委員 ただいまの御提案もその一つと
いたしまして、車検切れ車両がなくなるように、
私も、どうしたらより効果的にその排除ができ
るか、今後その方法等について検討してまいりた
いというふうに思ひます。
○長内委員 結局はちよつとした心の緩みで、車
検切れの車にそのまま乗っているような確信犯も
いると思うんですが、結局事故が起きてしまうと
加害者も被害者も双方大変悲しい目に遭うわけ
でございます。ひとつせひ英知を絞っていただい
て対応策をお考えいただきたい、こんなふうに考
えるわけでございます。
時間が若干ありますので、実はこれは十一月七
日の朝日新聞で、富士重工、ここでリコール隠
しをしていた。要するに、欠陥車両が発見された場
合には法律で速やかに無償回収、無償修理をしな
ければならない、当然運輸省にもこの届け出をし
なければならぬ、ところが、これは非常に危険
な欠陥があったわけですね。エンジンが突然停止
するだとか、それから何か違うデータでは原動機
の回転が下がらず暴走するだとか、これはもう直
接生死に至るような事故にかかわる可能性のある

欠陥があるのにもかかわらず、この富士重工という会社は、約五年間にわたってこのリコール隠しをしてきた、こういうことであります。これに対して藤井大臣は、七日の午前に、極めて悪質だということ、これは初めてなんでしょうか、道路運送車両法違反の罰則、いわゆる罰金を科すように東京地裁に通知をした、こういう記事でございます。私は、これなんかもやっていることが非常にけしからぬ、大体、欠陥車をつくられたことが社会に対する責任行為であるのに、それを今度ひた隠しに五年間も隠していた、こんなことは許されることではない、こんなふうに思うわけがあります。

それで、このリコール隠しをやっている間に事故は発生していたのかい、まあお伺いをいたしたいと思ひます。

○下平政府委員 ただいま御指摘の車種につきまして、リコールの届け出が行われるまでの間に事故が一件起きております。具体的には滋賀県で発生をした事故でございます。

○長内委員 こういうリコールに関しては運輸省で立入検査を義務づけられていると思うのですが、私が言ったこの期間に運輸省は立入検査を行っておりますか。

○下平政府委員 三回実施をいたしております。○長内委員 三回も実施をしていて何でこの事態が把握できなかったのですか。これは非常に大事ですよ。三回もやっている、どんな検査をしているのか。私は、ここでやはり検査の体制だとかなんかについても、しっかりと一回見直さないと、ただ単に例の銀行の検査と同じようなことになるのではないかと思うのです。だから、冒頭に申し上げましたように、運輸行政というのは安全性の確保、人間の命に直接関連していくのだという姿勢がなければいけない、私はこんなふうに思うわけがあります。

今回の法改正案の中で、過料の上限、要するに罰金の上限を二十万から百万に引き上げるように法改正がなされておりますけれども、私はこれで

は足りないのではないかと思うのですよ。二十万を百万にしただけでは足りない。厳しくという意味で足りないのですよ。だから、ほかにもこのような欠陥車をつくり、そしてその欠陥が発見されたときにひた隠しにし、それで平気でいるような企業に対しては、もっと厳しく当たるべきだと思いますが、いかがでございますでしょうか。

○下平政府委員 私どももいたしましたが、立入検査において今回の事案が発見できなかったということは大変残念でございます。この経験を踏まえて、今後指摘がございましたけれども、万が一の場合の過料というものの重さを重くするということに加えて、今後は、立入検査の充実強化であるとか、ユーザーの皆様からの車のふくあいに係る情報の収集、こうした体制を強化するとか、あるいは車検の際にも車の故障の情報がございまして、こういう情報を広く集めるとかいう形の体制を強化をいたしまして、リコール制度という事故の未然防止に大変大切な制度の適正な運用に努めてまいりたいというふうに思っております。

○藤井国務大臣 先ほども安全の確保ということでお答えを申し上げましたように、まさに今委員御指摘の、このリコール、なぜこれが立入検査で発見できなかったのか、私もこれは非常に大きな問題点としての意識を持っております。したがって、こういふところ、ある面での規制強化という言葉を当てはまるかどうかはわかりませんが、ユーザーの方々の安全を確保する、それからメーカーサイドの安全に対する認識向上、それからそういったことに対する行政側のあり方、残念なりリコールの事件でありましたけれども、これを契機に、今御答弁を申し上げましたように、私どもとしては、一層安全確保のために、このリコールに対しては、適切に対応できるような措置を講じていかなければならないと考えております。

○長内委員 まじめに仕事をし、そして社会の中できちっとルール、秩序を守っていく、そういう

人がばかを見ないように、そしてそのことが、冒頭から申し上げております安全性の確保であり、私は、広い意味で国益にもつながっていくのではないかと、こんなふうに考えております。

これからの運輸行政、ますます難しいところに入つてきますけれども、ぜひともそのようなことをベースに置いてひとつ乗り越えていかれますようお願い申し上げます。終わりたいと思ひます。ありがとうございます。

○大野委員長 次に、達増拓也君。○達増委員 自由党の達増拓也でございます。まず冒頭、通告にはなかったのですが、大臣に一つ質問をしたいのです。

きのう衆議院本会議で、旧国鉄の債務について趣旨説明があつて、質問と答弁のやりとりが行われたわけでありけれども、非常に国民の関心も高く、いろいろテレビや新聞等でも報道をされておりました。これは非常に大きな問題、その大きな問題であります。また質的に、行政改革との絡みで、政府の役割、民間の役割の問題であります。政府の行財政のあり方の問題です。非常な論点も多く、さまざまな議論がなされていくところでありまして、国会としても特別委員会をつくつて、今理事の皆さんを中心に、どうやって議論をしていくか調整中ということですが、私も、政府の、大臣のこの問題に取り組む決意を伺いたしたいと思います。

○藤井国務大臣 昨日、本会議におきまして、国鉄長期債務に関する関連の法案につきましての趣旨説明をさせていただきました。いろいろ各党からそれぞれ御質問があつたわけであります。これから特別委員会において審議がなされると思ひます。今御質問にありましたように、特別委員会という中で、この問題を、私どもはむしろ国民の一人お一人に理解をしていただくためにぜひ審議を進めていただきたいと思ひます。いろいろな問題点も指摘されておりますけれども、私は、戦後、旧国鉄が日本の経済復興に果たした役割というのは非常に大きなものであつたと

思っておりますし、また、あの敗戦によつて満州等々海外から引き揚げてこられた方々の就職先の大宗を旧国鉄が引き受けて、そして戦後のあの混乱期から今日までの経済発展の過程において、まさに旧国鉄が果たした役割は非常に大きいと思ひます。

それは、我々の世代は、戦後の教育を受けておりますけれども、やはり若い世代には関係ないというところではなくて、やはり旧国鉄が果たしてきた役割、その後またエネルギー革命というのが起きました。昭和三十年代から、石炭から石油へと巨大な変革がございました。それから、さまざまな国鉄内部のいろいろな労使関係等々いろいろ問題があり、またローカル線をどんどん整備していく中で赤字路線がふえていく、一方で自動車との競争、こういったことも生じて、結果においては大きな負債を抱えるような事態になつてきた。

そこで、昭和六十二年に国鉄を改革し、民営・分割化をされたわけでありまして、その後、旧国鉄が抱えてきた負債というのは非常に大きなものがございまして、これを一日も早く早く解消すべく歴代の内閣、歴代の運輸大臣等々、与党、野党含めましてこの問題に対応してまいりましたけれども、結果においては、この債務が増大してきているというところについては、我々、謙虚に反省をしなければいけませんし、この点につきましては遺憾に存じておるところでございます。

しかしながら、これ以上この問題を先送りするということには許されません。これはむしろ、私はあえて申し上げますけれども、もちろん与党からの内閣提出の法案でありまして、与党、野党を超えて、あるいは国家的、国民的な課題として率直に国民に訴え、また議論を通じて国民に理解してもらい、この問題がはやく先送りをできないという認識で、ぜひとも御理解をいただきたいと思います。このように思っております。さまざまな御意見は私どもは謙虚に受けとめ、それを真摯に受けとめ、いろいろこれから審議

を通じて議論を重ねてまいりますけれども、ぜひともこの問題を先送りにはならないということと御理解をいただきたい、こんな姿勢をもって法案の審議に当たっていきいたいと思っておりますのでございます。

○遠増委員 一日一日利子が膨らんでいく問題でありますから、できるだけ早期の解決が求められるのはもちろんであります。他方、そのように債務が膨れた背景として、戦後の復興、高度成長からやがて成熟し、情報化、高齢化といった新しい経済社会状況に構造が変わっていくという背景、また、その中で日本の政治の体質というものがそこにもうまぐ対応できない、そういう問題が今の我が国の政治の閉塞ですとか経済の低迷にもつながっているというところで、その問題をはっきりさせないで前に進むことはかえって事態を悪化させる、そういう観点から我が党としても今鋭意準備しているところであります、あとは特別委員会での議論に期待したいと思っております。

さて、きょうは道路運送車両法の一部改正法案であります。いわゆる国連の相互承認協定という自動車の基準の国際調和と相互承認をやっている、そういう国際協力の枠組みに日本も入るというところと相まって、国内的にも規制を緩和していくということなわけでありまして、

まず、この国連の相互承認協定、もともとヨーロッパ中心に始まったもの、随分前からあったものによいよ日本も参加ということでありまして、こういう国際協力が進めば、現在、自動車や部品が国境を越えてかなり移動するようになってきているわけでありまして、つくる方にとっても売る方にとっても、また、買って使う方にとっても、国際協力が進むことは非常にいいことだと思っておりますが、自動車の大消費国でありますアメリカですとか、これから大消費国になるだろうと言われている中国、こうしたところが今後参加してくると、これはまた意義があると思うのですけれども、現状では両国は参加していないわけですが、この点、両国の参加の見込みについて、政府

はどう認識されているでしょうか。

○荒井(正)政府委員 米国でございすが、先ほどの御質問にもありましたように、自己認証制度をとっておりますので、政府が基準を制定し政府が適合性を判断する政府認証制度を前提としております相互承認協定への加入につきましては、アメリカは困難という態度を表明しておりますが、日本及びヨーロッパが相互承認という仕組みを通じて基準の調和へ踏み出す、イニシアチブをとるという点は評価されているということでございまして、

一方、中国は政府認証制度を採用しております、将来、同協定に加入する道は開かれておるものでございまして。我が国がヨーロッパ以外で初めてこの協定に加入することによりまして、大消費国の可能性がますます中国を初め、アジアの国々の加入が促進される契機になる可能性もあるというふうな認識しております。

○遠増委員 きょうは通商の話には余り踏み込まないようにはしますが、通商の観点からもこういう協力の推進は意義あることだと思っております、その点も考慮してやっていただきたいと思います。

さて、この自動車の基準認証について、国と国との間の協力を進めていく体制ができていくわけでありまして、本質的には、つくっているメーカー等、民間の参加や民間同士の国際協力というものが必要ならば成り立たない世界だと思われ、現状はどうかというところ、この点、我が国を取り巻く現状はどうなっているのでしょうか。

○下平政府委員 基準の調和あるいは相互承認を進めるためには、自動車の製作あるいは装置の製作を行っている民間との調和、対話ということが不可欠であると思っております。

現在、民間同士では、日米欧の自動車工業界が集まりまして、自動車の基準・認証の国際調和について活動が行われておりますし、一方、官民の対話という点につきましては、この国連の相互承認協定の運用を行っております国連欧州経済委

員会のWP29という場において、官だけではなく民間の参加も得て対話を行っているということでございまして、それぞれ民も、いわゆる世界の自動車業界も基準調和の推進というのを目指して活動が進められている現状でございまして。

○遠増委員 自動車の基準とか認証、相互承認の制度、そもそも自動車の安全、そして、近年であれば環境保護といった観点からやられているわけですが、国内における基準や認証についての話ですけれども、これは一つの例なのですが、東北地方、特に北の方、冬、雪が多いようなところで、以前、スパイクタイヤというものが広く使われていたわけです。これについて、環境上粉じんが出てよろしくないというところで、今使うなというところになっているわけですが、

環境の観点からはそうなのでは、安全の観点から考えますと、かなりこれは、地元のタクシーの運転手さんとか、そういう運転のプロの人に聞いても、やはり雪道はスパイクタイヤがないと危なくてしょうがない。それで、今、基準や認証というのは全国一律に行われているわけでありまして、安全と環境保護の関係とか、日本の中でも地域によってその地域性を考慮した方がいいのじゃないかと思われるところがあると思っておりますが、この点いかがでしょうか。

○下平政府委員 自動車の安全を確保し、あるいは公害を防止するために、自動車の構造、装置についての技術基準を定めておりますけれども、この技術基準といえますのは、自動車そのものが元来移動するものでございまして、特に近年では高速道路が発達をいたしましたので、大変広く自動車は移動するものでございまして、自動車の基準についても、移動するということを前提に全国同一の基準というのが基本的な考えでございます。

それで、今御指摘ございましたスパイクタイヤの件でございまして、環境問題あるいは道路の損傷防止という観点から、平成二年に法律に基づきまして環境庁がスパイクタイヤの使用禁止を始めしておりますが、運輸省といえども、タイヤ

メーカーに対して、スパイクタイヤにかわるスタッドレスタイヤの性能向上ということを要請いたしますとか、自動車の構造面から、例えばABSとかあるいは四輪駆動車のように滑りづらい、あるいはとまりやすい、そういうふうな車をユーザが望んだ場合には提供できるように体制の整備について取り組んでまいっているところでございます。

○遠増委員 自動車は移動するものということで、全国共通の基準ということなわけですが、東京、首都圏、近畿圏とかその辺の実情に合わせたいような基準になつてしまふのではないかと、地域によってかなり著しい気候とか環境の違いということも踏まえた基準の制度、そういう工夫をやっていた方がいいと思っております。

さて、自動車の基準でありまして、自動車そのものの、いろいろな技術革新によりまして、新しい技術がどんどん取り入れられてきて、最近ではもうガソリン車以外の、電気自動車とかハイブリッド車ですとか、そもそも自動車が発明されたときの、内燃機関で動くという、もう自動車の概念を超えていくような自動車も開発され、一部商品化もされて実際に走り出しているわけでありまして。このように、どんどん技術が革新され、新しい自動車、さらにその関連の装置ができていくというわけでありまして、まず、こういう電気自動車、ハイブリッド車等の低公害車について、そういう新しい技術についても、国際的な基準、相互承認、そういうことは進んでいるのでしょうか。

○荒井(正)政府委員 低公害車の国際基準、あるいは相互承認の実態でございまして、公害の防止基準につきましましては、各国において大気汚染の状況でございましては、自動車における保有状況等が違いますが、これを反映いたしまして、規制値あるいはその試験の方法が各国において異なっておりますという実態にまだございまして。その結果、基準

の調和を行う、規制の値にしる方法にしる調和を行うことというのは、現実には困難な状況にはあることとございます。

一方、新しい開発を目指して各メーカーが競争されておるといふ実態でございますので、我が国を中心としたとしても、トップランナーの便益をなるべく広げるといふことは必要かと思ひますが、優秀な車種をできるだけとって、悪いのを広げる低位の基準調和じやなしに、高位の基準調和を図るといふことが我が国の姿勢としては必要かと思つております。

ただ、基準の調和という観点からは、最初申し上げましたような、現状が分かれておる状況でございます。

○運輸委員 関連して、新しい技術を利用した自動車の開発の現状について幾つか質問したいと思ふのです。

運輸省の交通安全公署研究所というところで、平成八年度から超小型車なるものの開発を始めています。新しい時代に合わせた省エネルギー、しかも安全性が高い、そういう超小型車の開発の現況がどうなっているのか、伺いたいと思ひます。

○下平政府委員 御指摘をいただきました次世代の都市用の超小型自動車につきましては、環境に優しい、省エネルギーで、都市交通の円滑化を図るといふようなテーマに取り組むための施策をいたしまして、平成八年度から研究会を設置して検討をしているところでございます。考え方は、二十一世紀における都市用の超小型自動車といたしまして、従来の自動車技術にとらわれない、そういう発想で技術的方向性を明らかにしようという取り組みでございます。

現在の検討は、自動車交通の諸課題というものを踏まえまして、各自動車メーカーからの試作などを踏まえ、あるいは諸外国における研究開発や自動車の試作の状況を参考にいたしまして検討を進めております。今後は、超小型自動車を普及させた場合にどのような社会的な効果があるのか、あるいは超小型自動車としての必要な技術的な指

針は何なのかということについて、検討を進めてまいりたいというふうに考えております。

○運輸委員 運輸省では、ASV、アドバンス・セーフティ・ビークルなるものの推進検討会というものをつくつて、いわゆるハイテク安全車、先端技術を使つて危険物を察知して自動的回避する、そういう運転手の手助けをする自動車の開発を進めているということなんですが、これについて現在どういう状況になっているのか伺ひます。

○下平政府委員 運輸省として自動車の技術開発に取り組んでいる一つのテーマが、御指摘をいただきましたASVという取り組みでございます。これは、エレクトロニクス技術を使いまして自動車を高知能化しまして、自動車の安全性を飛躍的に高めようというものでございまして、平成三年度から推進をしてまいりました。

平成三年から平成七年までを第一期といたしまして、五カ年の第一期の研究開発計画が終了いたしました。その成果をいたしましては、乗用車についてのASVの技術指針を策定し、十六台のASVの試作車を実際に公開をいたしましてデモンストレーション走行をするなどの成果が得られておりまして、現に安全対策技術の一部が実用化をされているところでございます。

現在は、平成八年度から第二期の五カ年計画を進めております。乗用車以外のトラック、バス、二輪車というものも含めまして、ASV開発に必要な要素となる技術の研究開発の推進あるいは道路施設などのインフラとの整合、連携というようなテーマを含めまして検討を進めております。今後、二十一世紀初頭の実用化を目指しましてこの研究開発を進めてまいりたい、そう考えております。

○運輸委員 自動車の安全そして環境保護ということ考えたときに、やはりそういう技術革新というところが本質的なわけでありまして、そこでの努力はますます期待されるところなのだと思います。国際的な基準に関する協力も、そういう安

全とか環境保護という観点から行われているわけでありまして、商業化されている、今走っているような自動車についての協力のみならず、例えば今のハイテク安全車のような開発段階での国際協力というのとはどんな感じで行われているのでしょうか。

○下平政府委員 自動車の基準の国際調和についてでございますけれども、各国が一たんその基準を採用いたしますと、各国間の基準を調和するというのは大変に多くの労力を要するわけでございしますが、これからの新しい技術、新しい基準というもののについては、その基準をつくる初期段階から、関係国間で基準調和を目指した研究開発、調整活動ということをし、基準の国際調和を進めることが望ましいというふうに考えております。

この観点から、日米欧主要五カ国で国際研究調和プロジェクトというプロジェクトを一九九六年から開始をいたしております。このプロジェクトの中では、高度情報技術を利用した先進的な安全性を有する自動車、あるいは次世代の前面衝突とか歩行者保護といった技術についての研究開発を各国共同で実施をいたしております。日本もその一部の幹事国として研究計画を推進しているところでございます。

○運輸委員 やはり速さですとか乗り心地ですとか、そういうところでの競争というのはかなり自由自在にやつてもらつていいのではありませんか、安全性とか環境保護というのは、新しい技術というのはできるだけ国境を超えて共有されるべきでしょう。ただ、そういう協力が開発する側のインセンティブを失わない範囲で協力していくという、こういう自由な技術開発とその調和、基準といったその関係というのは、自動車に限らずどんな分野でも難しい調整だと思ふのですけれども、特に安全と環境が重要になってくる自動車についてはポイントだと思ひますので、この点ばかりやつていただきたいと思います。

自動車の技術革新は、さらに、単体の自動車の開発を超えて、近年、システムとして開発が進ん

でいる。コンピュータですとか小型のいろいろな通信の装置ですとか、そういう高度情報通信技術を用いて、自動車のみならず、道路、交差点、それをサポートする仕組み、そういうシステム全体として安全や環境保護を追求していく、いわゆるITS、高度道路交通システムというものの開発が今、進んでいる。来る愛知万博での実用化も検討されているというふうに聞いているわけですが、この基準の問題に関する国際協力、こういうシステムについての開発段階での国際協力というものは現在行われているのでしょうか。

○荒井(正)政府委員 今委員から御紹介がありました高度な情報通信技術を用いて、運輸の安全性でございましてか輸送効率の向上を目指すいわゆるITSの分野は、日本を初めといたしまして、欧米各国で積極的に取り組まれております非常に先進的で将来性のある分野でございます。例えば、カーナビでございますとか、バスの車両を優先的に通すために信号を自動的に変化させるとか、いろいろな応用が既に行われ始めております。

ITSの国際的な取り組みでございますが、ITS世界会議というのがございまして、アジア、アメリカ、ヨーロッパで産官学が参加いたしまして、九四年の第一回から、最近、九七年のベルリンまで毎年行われておる状況でございます。この場におきましては、技術開発の状況の発表とか意見交換をされておられて、開発の分野の国際協力の非常に大きな組織でございます。アジア地域におきましては、アジア太平洋ITSセミナーを開催いたしまして、日本がイニシアチブをとつてやっております。

運輸省としては、先ほどのASVも紹介いたしまして、積極的な参画者として評価を受けておる状況でございますので、今後、国際協力をこのITSの分野でも積極的に進めていきたいと思います。

○運輸委員 そうした国際協力の成果が愛知万博で実際に我々の前に提示されることを期待したい

と思います。

先ほど来の同僚委員の質問の中で、個別具体的な、検査の問題点とか基準をめぐるいろいろな問題点が指摘されておりましたけれども、安全という観点について言えば、年間一万人くらいの方が交通事故で亡くなっているという状況、また環境についても、ますます地球温暖化等をめぐる国際的な取り組みが重要になってきている、そういう中で、自動車の基準について、国際協力の推進とともに、国内的にも、ますます慎重で徹底したそういう取り組みが期待されていくと思います。

最後に、今後のそういう自動車基準制度について将来どう取り組んでいくか、そういう決意、これも通告はなかったのですけれども、大臣から一言伺えればと思います。

○藤井国務大臣 達増委員の今の御指摘も大変重要な御指摘だと思っております。

先ほど来、安全の確保、そして環境の保全と申しましようか、そういったことをこの運輸行政の中で、あるいは自動車がこれからどう対応していくかということについてさまざまな御意見がございました。

今、自動車交通局長とのやりとりをお伺いいたしておりました、人間というのは、ある面では非常に身勝手なところがあるのではないかなと思えます。一方では、消費者として非常な利便性を求める。これは、言ってみれば、ITSもそうでありましようし、ASVもそうでありましよう。利用者にとって、消費者にとって非常に利便性が高いものであり、本当にこれは便利になったなど。しかし、一方それは、ある面では非常に便利ではあるけれども、本当にこれが環境の面あるいは安全の面ではどうかといった問題も、やはり私どもは常に十分チェックをしながら進めていかなければならないのではないかなと思っております。

また、コストの問題も先ほど来から質問が出ておりますけれども、やはり国際競争の中で我が国の自動車産業が競争力を保つためにもいろいろな技術革新が求められるところでありまうすけれど

も、そういった中で行政の役割というものも重要であります。

さらに、今御指摘の国際的な基準、国際協力と申しましようか、その点については、各国の自動車の規制一つとりましても、基準一つとりましてもまだばらばらだという実態でありますから、なかなか直ちにそういう国際的な基準というものの、協定、協力というものを結ぶわけに、なかなか難しい状況でありますけれども、常にそうした地球の見地から、あるいはグローバルスタンダードに合わせるべく、そういう面においては、我々は、むしろ日本がイニシアチブをとりながら進めていかなければならない、このように考えているところでございます。

○達増委員 質問を終わります。

○大野委員長 次は、寺前厳君。

○寺前委員 きょうは、時間の許せる範囲で、二つの問題についてお聞きをしたいと思えます。

まず最初に、自動車の販売といえは日常生活あるいは産業活動にとって不可欠の内容になっていくだけに、この分野をめぐるトラブルというのが相変わらずあるんだということをつくづく感じましたので、その緊急性の問題からまず聞きたいというのが一つです。

もう一つは、自動車をめぐって、日本では例の地球温暖化をめぐるところの国際会議もありましたから、その問題をめぐっての大臣の展望、現状を見てどうお考えになつておられるかという点を聞きたい、こういうふうな思っております。

まず第一の、自動車販売をめぐるところのトラブルの問題についてお聞きをしたいと思うので

かつて、私も、どこの委員会であつたか覚えておりませんけれども、ユーザーの問題をめぐって、このトラブルの問題を気にして質問をした覚えがあるのです。ちよつと前の新聞を思い起こしながら聞いてみると、こういう記事が載つていました。一九八五年の三月二十八日の朝日新聞と読売のちよつと目についたものをとってきたわけ

すが、朝日新聞では、「中古車業者 取得税でも不正代行納付悪用、差額懐へ」という問題で、当時のトラブルの記事が載つていました。読売新聞では、「中古車取得税で不正横行 ユーザーユニオンが告発「だまし取り、年に五百億」」業者まかせを悪用して、こういう記事が載つていました。

もう一度調べてみると、七七年ごろにも同じような問題がやはり話題になっていました。その後、行政当局は一体どういう措置をとったのだらうかと若干調べてみました。そうすると、七七年の十二月には、「自動車販売に伴う各種手数料の徴収について」ということで、通産省の機械情報産業局自動車課長の名前で通達が関係業界に出されていました。八五年の一月になると、「車検残のある中古自動車販売における「自動車重量税」の取扱について」という通達を見ることができました。八五年の九月になると、「自動車販売における流通の適正化について」ということで、この八五年の二つの通達、いずれも通産省自動車課長と運輸省地域交通局陸上技術安全部の当時管理課長名で出されております。

こうやってずつと振り返ってみると、この問題については、ともかく市場が大きな場であるだけに、よほどユーザーの皆さんに、どういふふうな問題点を持つておられるのかということを親切に答えなければならぬならば、これはいつまでも続く問題なんだなということをつくづく私、感じ入った次第です。

そこで、きょうは具体的に三つの類型について、起こつておられる問題を例示して、どういふふうな対応しておられるのか、どういふふうにお考えになるのかということをお聞きしたいと思つておるわけです。

一つの問題というのは、この通達が出されるようになって、例えば七七年十二月二十七日の通達を見ますと、その中にはこういうようなことが書いてある。「各種業務に関する費用を一括徴収することは自動車購入者の誤解をまねくおそれがあ

るので、費用の徴収に当たっては、登録、納車、車庫証明、下取り及び査定の各項目ごとにそれぞれ区分し、購入者に対しあらかじめ明示する」というふうな書かれてあります。あるいは、八五年九月十八日の通達を見ますと、「自動車販売に伴う各種の付帯費用の徴収に当たっては、顧客に対し、誠意をもって、事前に、項目別に領収証等の説明を行い、かつ、本来顧客に属する領収証等の関係書類を渡すこと」と書いてあるわけです。この類型の問題というのがいまだに起こつておるなというのが一つの問題なんです。

例えば、資料の②に、お配りしておりますけれども、群馬の三菱自動車販売が九五年六月にK氏との間で結んだ注文書を見ますと、検査手数料、費用、納車費用、車庫証明手数料、検査手数料などの諸費用の分類をしておりますけれども、ところが、記載は二万七千四百五十円を一括記載している。検査登録、車庫証明などを一括記載になっているというふうな事例を見ることができるところです。あるいはまた、九六年二月にM氏と結ばれたところの岐阜トヨタ自動車の場合は、注文書を見ると、販売諸費用が五万一千五百七十円と一括記載されて、各項目ごとの金額は明記されていません。これは資料③にあります。

こういうようなことがやはり依然として行われているのじゃないだろうか。こういう問題について、従来出された趣旨との関連から見ても、逸脱行為をやらせておいていいのだろうかというふうな考えますので、この一括記載の問題についてその後も起こつておるということについて、どういふふうにお思いになりますか。

○下平政府委員 自動車の販売に伴います諸費用について、一部のディーラーとユーザーとの間で問題が生じたことから、今御指摘がございましたように、昭和六十年一月及び九月に通達を出しまして、自動車販売業界に対し自動車流通に対する消費者の不信を招くことがないように指導を行つてきております。

この通達に基づきまして、運輸省としてはこれ

要するに、本当に行政書士がこういう仕事をしたいのかどうか。代行業務として勝手にやっているのだということでこういうようなことをとつて、それでまたトラブルが起くるという問題が相まわ

○寺前委員 第三のトラブルが起こるいろいろな問題というのは、税金をめぐる問題なんです。それは地方税もあれば国税もあるわけです。

こういうような問題が起こっていました。日産プリンスの埼玉販売会社のケースの問題です。通達が出た以降の九〇年の二月に、埼玉県内のS氏との間で、日産のワゴン車ホーミーを改造したキ

○片山説明員 課税当局であります都道府県におきましては、自動車取得税等の納税された額につきましては確認できません、自動車購入者の方が、自動車のディーラーといえますか代行者に幾ら預けたのかは知り得る立場にございません。したがいまして、基本的には代行者と購入者との間

同じように、地方税の場合だって、自動車税もあれば取得税もある。こういう場合にはその対象になるとかならぬとかやりはわかるように、個々のユーザーに周知徹底できるような手段と、それで、それが納まったかどうかの領収証が徹底して

本人に渡るようになるのはどうしたらいいのかというの、僕は、やはり依然としてこれはもつと研究をしていただいて、徹底することをやらなかったら、余りにも自動車の普及率が広がっている中で、今日のような不況になつてくると、片方で、安く売らななら売れへんという問題が、違ふ形でまたインチャキが入ってくるという要素がないというふうには言えない時代であるだけに、この周知徹底問題というのは非常に重要だといふに私は思うのですが、今、何か考えていますか。今のやり方のままで、悪いのは本人だといふに言い切れるのだろうか。

○下平政府委員 取得税の件につきましては、ただいま自治省さんの方から御回答がございまして、税の領収証を顧客に交付するように、納税をした場合にはこれを交付するようにこれまで関係の業界を指導してまいりましたところでございます。一方で、先生御指摘のように、自動車ユーザーの側、顧客の側がそうした知識を十分持たない場合には、これを防衛できないという観点も確かにあるかと思ひます。

したがひまして、これまで、自動車の販売業界を指導し、販売業界は、それぞれ各ディーラーがとるべきマニュアルを作成し、あるいは、実際に取引を行う場合に、自動車の顧客、ユーザーに対して示すチラシのようなものをつくり、手続、経費についての説明を行うというふうな取り組みをしてまいっております。

また一方で、国におきましても、自動車の登録窓口、自動車の登録関係の相談を受ける窓口を設けて、そうした御要請あるいは御質問にこたえるような体制をとつてまいつてきております。

○寺前委員 それで、どんなものが置いてあるの、どうかなと、私、見に行きました。そんなもの、わかりませんで、実際に配つてあるものを見てみな。「登録の手続案内」というものがあつて、これは、運輸省関東運輸局の場合を見てきました。こんな事案が起つてゐるぞと。

例えば、自動車重量税など払わぬかてええ車があるかどうかということ自身、僕も知らなんだ。これはもうちゃんとそれで、登録してある車を転売する場合に起こる問題だから、この車は転売手続をやつたら、いや、これは前の人が払つてゐるから、もうこれは払わぬかて、いつまでは要りませんよということになるのだというふうなことで、初歩的な知識すら持つていないから、厄介だから、ひとつ手続、よろしく願ひしますと言つてディーラーに任すのやから。だから、ディーラーがそこへ今度便乗してばつと入れることを考えた、今のような事件が起つてくるわけなんです。僕はそこが心配なのです。

だから、もつと親切なあり方の、やはりユーザーの余りにも知らな過ぎる事態だといへばそれでしまいかもしらぬけれども、それでは不親切だと思ふ。その立場に立つた知識をどうしてつくり出していくかということと親切に検討してほしいと僕は思うのですが、大臣、いかがですか。

○藤井国務大臣 先ほど来、委員からの資料の中で具体的な幾つかの例を示されての御質問でございます。

この資料については、これが実際どうであるかということとを今にわかに判断はしかねますけれども、いづれ調査は進めなければなりません。いづれにいたしましても、自動車販売業界に對しましては、これまでもそうでありましたけれども、自動車流通に対する消費者の信頼、まさに不信を招くようなことがあつてはなりませんので、引き続き指導を行つていかなければならないと思つております。

運輸省といつたしましては、陸運支局等へのユーザー担当専門官の配置等を推進しておるところでございます。今後とも、引き続きユーザー行政の充実強化を図つていかなければならない、このように考えているところでございます。

○寺前委員 僕が一番聞きたいのは、ユーザーに親切な手続の方向というのは、そういう三つの類型でいろいろ事が起つてゐるだけに、よく注意

をしないといふ、わかりやすいものを何か研究してやつてもらふものだろうかというふうな思ふのだけれども、担当の部長さんはどう思ひになりますか。

○下平政府委員 ただいま幾つかの例を御提示をいただきましたので、この内容をよく調査をさせていただきます。その調査の結果を踏まえて、必要に応じて、ユーザーへの親切なPRということも含めまして、必要な措置について検討してまいりたいと思ひます。

○寺前委員 それでは、よく調査をして、お役に立つような行政機関としての仕事をやつていただきたいといふことを要望しておきたいと思ひます。

まだちよつと時間があるようですので、第二番目の問題に入らせていただきます。

今回の改正の柱の一つに、自動車の型式指定制度の合理化を掲げ、車両等の型式認定相互承認協定へも加入し、審査手続の簡素化を図るとしております。大臣は、提案説明の中でどうおっしゃいました。自動車の安全の確保と公害の防止を図りつつ、諸制度を見直ししていくんだというふうに説明をしておられました。

国連の相互承認協定の対象項目を調べてみますと、百四項目にわたつて出ています。当面、反射器など五項目を採択する。ですから、九十数項目がこれからの問題としてまだいろいろあるわけですが、この百四項目の中には、排気ガスの規制などを対象にするような内容があります。ヨーロッパと日本の基準の違いがありますし、事情の違いもいろいろあるのではありませんか、そう簡単に調和すると思ひわけにもいかないということから残つてゐると思ひますけれども、これから日本を自動車輸出大国として進めていくんだとか、あるいは外国からの外圧がいろいろあつてとか、いろいろなことが世間で言われるようになってきます。

のをどういふふうにするか、公害に対する対応策といふのは非常に大きな問題だろうというふうな思ふわけ

です。同時に、地球温暖化防止京都会議の議長も担当なさつたことでもございします。この使命を私たちはやはりやつていく必要があるだろう。

運輸部門を見ますと、全体の中で、産業部門におけるところの果たしている役割が大きゅうございしますけれども、半分近くあります。しかし、自動車分野、運輸分野も、また大きなエネルギーの消費やCO₂排出量の問題などを含んでいいます。特に、九〇年度から九五年度にかけて一六％と大幅な伸びをしております。このままでいいたならば大変な温暖化の方向になつていくだけに、運輸部門におけるところのエネルギー消費の増加とか、自動車の大型化の原因などをどう転換させていくのかというふうな、特別な施策を何らかやつていかなかつたら、九〇年度比で二〇一〇年になると四〇％にもなつていくというふうな増大傾向、大幅な伸びになつていくと、五十年、百年将来を見たときに、無責任な行政指導をやつておつたのじゃないかというふうな言われることになると思ひます。

時間の都合もありますので、大臣に、五十年、百年将来を見越したところの問題として、現状について、このままでいいというふうにお思ひになるのか、こういう点について直ちにメスを入れることを検討すべきだといふふうな考えるのか、そういう所見についてお聞かせをいただきたいというふうに思ひます。

○藤井国務大臣 お答えをいたします。

今御質問をいただきましたけれども、昨年の十二月の京都会議、COP3、具体的に我が国につ

きましては、二〇〇八年から二〇一二年に一九九〇年に比較して六割削減という数値目標が義務づけられたところでございます。

また、今委員おっしゃられましたように、運輸部門からの二酸化炭素、いわゆるCO₂の排出量は、まことに残念でありますけれども、一九九〇年から一九九五年というものを比較しまして、御指摘のとおり一六％の伸びを示しております。

であります。
したがって、これは、このまま進めますと地球温暖化をさらに増長させることになりまますので、運輸省におきましては、ことしの一月二十一日に運輸省地球温暖化対策推進本部を設置したところでございます。

今後は、先ほど来他の委員からの御質問にもありましたが、自動車燃費基準の強化、あるいは個々の輸送機器のエネルギー消費効率の向上、また低公害車の技術開発、そういったものの普及促進、物流の効率化及びバス、鉄道等の公共交通機関の利用促進等の対策をより強力に推進していかねばならないと考えております。

いずれにいたしましても、これは本当に低公害車を開発しなければなりません、利用者の皆さん方に、いわゆるマイカーで通勤される方あるいは旅行される方、大変利便性の高い自動車という乗り物でありますけれども、一方でそういったCO₂を排出するということもあり、こうしたことをやはりどうとらえていくかということは、運輸省といたしましても、これから真剣に、また利用者、消費者の皆さん方にも御理解を求めつつ、目標達成、数値達成のために今後とも最善の努力をしていきたいと考えると考えておるところでございます。

○寺前委員 もう時間が来たので終わりますけれども、私は、あえて三つの点を大臣に御指摘申し上げたいと思います。

一つの点は、日本自動車工業会の環境行動計画を見て、ディーゼルエンジンの目標も対策も示されていないという実情にあるんだということが一つ。

第二番目に、二〇〇〇年までに普及目標が低公害車三十万台と言っているけれども、九七年度末で四千五百台にとどまっているという事態を考えたときに、こういうことで果たしているのかなというふうに思うということ。

三つ目に、アメリカのカリフォルニア州では、九〇年改正の大気浄化法と州の策定した低公害車

導入プログラムを見ると、二〇〇三年からの販売車両の一〇%以上を無低公害車にするということ義務づけられてやろうというところまで、真剣に問題提起がされていることを考えたときに、今のままで運輸行政よろしいかというふうに私は言わざるを得ないということをあえて申し上げて、質問を終わります。

○大野委員長 次に、秋葉忠利君。

○秋葉委員 この委員会が現在審議されている法案ですが、今の寺前委員の質問にもあったような環境面、さらには安全といったことが究極的にはこの法案の背後の目標として掲げられているというふうに理解をいたしております。

特に、そういった点から、ただ単に、例えば装置の点検とか国際的な互換性とかそういったところが十分機能すれば、それで全体のシステムがうまく機能するかどうかというところが実は大事な点だと思っております。この法案そのものについては私は非常に前向きな一歩だと思っておりますが、その位置づけも含めて、これから二十一世紀を迎えるに当たって環境面それから安全面といったことを考えた際に、こういった総合的な交通システムを念頭に置いて、例えばこういった法案を考えているのか。

未来像について、大枠で、しかも都市交通といったところが当面は問題になると思っておりますけれども、まず大臣に、二十一世紀の我々が目指すべき理想的な交通システムといえますか、そういったものを想定された上で自動車の問題あるいはその部品、点検整備等について考えていらっしゃるのか、まず伺いたいと思います。

○藤井国務大臣 お答え申し上げます。

大変難しい問題でございますが、私どもとしては、安全と環境、先ほど来それぞれの委員からも御指摘がございました。そういった中で、都市交通を今後二十一世紀へ向けて、そういった面を確保しながら利便性の高い都市交通の整備がどうなされるのか、その御所見ということでありまして、これをまず消費者、国民の一人一人、

私どもも国民の一人でありましても、国民の一人一人にやはり理解をしていただく。環境というものを守っていくためには、自分たち一人一人がどう協力して、理解していくかということが大事ではないかと思っております。

それには鉄道というものの再評価ということも言われてまいりましたし、もちろん一方で低公害車の開発というものは、路面電車、東京都を見ましても、また一方で、路面電車、東京都を見ましても、一路線しか走っておりませんけれども、逆に今路面電車を見直し、再評価されているような時代にもなってきたてまいります。

そういったことを考えますと、やはり人、町、環境に優しいバスを中心とした町づくりを目指す、これも一つの構想であります。オムニバスタウン構想の取り組みであるとか、車とバスとの関係でパーク・アンド・バス・ライドといったシステム、あるいは貨物における共同配送システム、こういったものの構築が私は必要であるうかと思っております。

いずれにいたしましても、これは国ばかりではなく地方自治体、そしてそこに住む人々、そういった三位、四位一体の協力がある、安全と環境に配慮した都市内交通ができてくるのではないかなと私は思っております。

答えになったかどうか分かりませんが、非常に大事な問題でありますけれども、一口にと申し上げてもなかなか難しい点であります。また、委員からのいろいろな御指導もいただければと思っておりますので、よろしくお願いいたします。

○秋葉委員 おっしゃる非常に難しい問題であることはそのとおりだと思います。ただ、そういった難しさの中でやはり幾つか重要なポイントというのがあると思っております。全体の交通システムについてはまたこの委員会、一般質疑の時間十分とっていただけたらという委員長の御配慮もありそうですので、そこで改めて取り上げたいと思っております。

特にその重要な面の一つとして、やはり自動車

そのもののあり方、これは環境それから安全両面からということを考える、自動車そのものの、どういった自動車をこれから使っていくのか、あるいは自動車そのものの使用を抑制していくのかといったようなことも考えるべきだと思います。とりあえず、運輸省として、それでは環境面それから安全面といったことを念頭に入れた場合に、どういった自動車か次世代の自動車として好ましいというふうな考えられているのか。その中で、今回の法案はどういう位置づけになるのかといったところを伺いたいと思っております。

○下平政府委員 安全あるいは環境に配慮した自動車自体の研究開発ということは大変大切なテーマであるというふうに考えておりました。幾つかの取り組みを運輸省としてもいたしております。その一つが次世代の都市用の超小型自動車の研究開発でございますけれども、環境に優しい、省エネルギーで、コンパクトがゆえに都市交通の円滑化にもつながる、また人に優しいというふうな観点から、この超小型自動車の研究開発に取り組んでいるところでございます。現在は、研究会を設けて、二十一世紀において求められる技術的な開発の方向性について検討を進めておられますけれども、さらに、超小型自動車の試作車等もございまして、これらの状況も踏まえて、今後は、超小型自動車を普及した場合にどのような社会的な効果があるのか、あるいはその車の開発に必要な技術指針の策定ということを検討してまいりたいというふうに思っております。

それからもう一つ、車の技術開発につきまして、先進安全自動車、ASVの研究開発活動を行っております。これは、最近通信技術が大変進んでおりますから、こうしたエレクトロニクスの技術を応用いたしまして自動車自体を高知能化をいたしまして、安全性を高めようという取り組みでございます。平成三年から平成七年度まで第一期五カ年計画が終了いたしましたので、第一期の計画では乗用車中心に検討を進めてまいりましたが、第二期の平成八年度からの五カ年計画で

は、乗用車に加えまして、トラック、バス、二輪車というふうなものも含めましてASVについての研究開発を進めております。

この研究開発では、いわゆるITSプロジェクトが他の省庁等でも行われておりますけれども、こういうものとの整合化を図りつつ、二十一世紀初頭に実用化をするというのを目指して推進をしております。こういうふうな考えております。

○秋葉委員 その超小型自動車の現実的な、具体的な、例えば環境面における具体的な実現目標を伺いたいです。

例えば現在の自動車、仮に四人乗りだとします。四人を運べる自動車がある。その自動車が排出する排気ガス総量といいますが、CO₂でもいいのですけれども、それに比べて、超小型自動車をつくった際に、それが今だったら一台で済んでいるのが四台になるといことになると、CO₂の排出量は今の平均的な自動車の四分の一にならないと環境面では十分な効果が上がらない。もつとも、今の平均的な自動車が何人乗って走行しているかという平均値をとつてもいいのですけれども、仮にそれが二人だとすれば、二分の一にならないと環境面での効果があらわれないというようなことは簡単にだれでも考えつくことなんです。そのあたりの目標値はどうなっていますか。

○下平政府委員 御指摘をいただきました。二十世紀のあるべき自動車としての技術指針を検討いたしております。その中にいわゆる環境面における排気ガスの影響等も含めてその指針を今まさに検討しているところでございます。

具体的には、最近ハイブリッド自動車というのが商品化をされ、一部使用されておりますけれども、電気ハイブリッド方式の動力源についても、こうした超小型自動車への適用ということも含めて検討させていただいているところでございます。

○秋葉委員 要するに、そういう具体的な数値目標なしに計画を進めているということだと思いま

すが、それでは話にならないですね。やはり、CO₂の問題でも、これは数値目標がはっきりとある問題ですから、そういったことを目標に掲げて、そもそも技術開発を行うのであれば、具体的な数値目標がなければ話になりません。それで、アメリカのように、ただ単に数値目標掲げるだけではなくて、企業に対して、何年までにどの目標をクリアしなければ車を売ることができないというぐらいのきちんとした規制をかけて、リーダースhipを發揮することぐらいやっていただかないと、とてもとても目標は達成できないと思います。超小型自動車にしてもASVにしても、何かやろうという姿勢は結構ですけれども、具体性がなければその実現は非常に難しいと思います。

これは環境面についてですけれども、安全面について、ASVという話がありました。ただASVをつくればすべて解決するというのではなくて、その目標を達成するための、では何が必要なのかという具体的な施策が必要だということに思っています。

その点で伺いますけれども、これは安全面です。現在、交通事故死亡者、年間一万人程度だということがよく言われますけれども、それは二十四時間以内に死亡する人の数ですが、その二十四時間という時間に問題があるんじゃないかという指摘もございいます。そういうことも含めて、交通事故を減らす、あるいはなくすといったこと、運輸省としては、運輸行政の中で交通事故対策として、何年までにどのぐらいの数値を達成すればいいと考えているのか、その目標を伺いた

い。

○荒井(正)政府委員 交通事故の減少の目標値という議論、端的でございますが、その前に少々、取り組む姿勢でございます。交通事故の最近の状況について、死者数は二十四時間以内が我が国の基本的統計でございますが、一方、事故件数及び負傷者数は増加しております。死傷者数は大まかに言って横ばいというふうな状況でございます。

いずれにしても、事故件数が七十七万件、負傷者数は九十万を超える数でございます。十年前の一・三倍になっておりまして、事故防止が重大かつ緊急な課題であるということももう疑いもない事実でございます。

それで、交通事故を減少させるためには、車両、運転手、道路など、原因が非常に複雑に絡まっていてのが現実でございますので、事故原因の分析と適切な対策、医療でいえば診断と治療、交通事故では、分析なければ対策なしというふうな心得ております。その原因の分析と総合的かつ多角的な対策について、近々に体制を整備して、具体的なアクションをとって審議を進めたいと思っております。

目標値については、政府部内での交通安全計画の目標値はあるわけでございますが、運輸省としては現在そういうものはまだ持ち合わせておりませんので、原因分析とあわせて緊急に今審議を進めたいと思っております。

○秋葉委員 私の理解しているところでは、今おっしゃった政府部内での目標値ですか、運輸省として独自の数字がなくていいんですか、ともかく運輸省として賛意を示している目標値というのは、二〇〇〇年までに死者数を、これは二十四時間以内にとのことですけれども、これを現在の一万レベルから九千までというふうな理解をしております。

しかしながら、二十四時間以内という、これは統計にだまされる可能性があるので、実は、今おっしゃったように事故件数も、それから負傷者の数もふえていく。その中で、交通事故による死者の数だけが減っているというところは、必ずしもいい、いいことと言っているのか、その価値判断は横に置いておいて、死者数だけが減っているというところは、医療技術が進んでいることの反映であるというふうなふうに恐らく理解すべき点だと思いたす。

そういったしますと、やはり目標値としては、例えば当面二〇〇〇年までに、目標値を掲げるとす

れば、現在交通事故後一年間に亡くなる方というのが大体一万四千人と書かれておりますけれども、これを二〇〇〇年までには一万人に減らす、そのためには交通事故の件数、それから負傷者数もそれに準じて減らす目標を立てて、具体的な政策をそれに従って行っていくということが必要じゃないか、そのぐらいのやはりきちんとした目標を立てるべきではないかと思っております。究極的には交通事故による死者はゼロにすると、やはりはっきりした姿勢を示した上で取り組むべき問題だということに思っています。

例えば、その中の具体的な施策の一つとして、自動車に乗る子供、赤ん坊も含めて子供の安全性を高める。道路で歩行している人が車にはねられるというの、もう一つ非常に深刻な問題なんですけれども、近ごろよく目にします。このことに気がついたんですが、例えば、運転席で車を運転しているお母さんのひざの上に赤ん坊が乗っているような状況をよく見かけますし、あるいは助手席でシートベルトもせずに子供が遊んでいる、高速で車を飛ばしている。ゴールドンウィークの中でも随分そういう姿を見かけました。

この問題についてはきちんとした対応策があるわけですから、安全なチャイルドシートをきちんとつけることによって、少なくともこの面では死者の数を減らすことができる、負傷者の数を減らすことができる、負傷しても、それをより軽微のものにすることができるといふ対策があるわけですが、ほかにもっと複雑な問題も確かにあります。こういって、解決策が目の前にあるような問題はチャイルドシートの義務づけを行うべきだといふふうに思いますが、これは運輸省並びに警察庁の考え方を伺いたしたいと思います。

○荒井(正)政府委員 交通事故の中で、歩行者、若年者、高齢者あるいは幼児、特に幼児の事故は、今、チャイルドシートが幼児、子供の被害の軽減に大きな効果があるというところは統計上明確になっております。その使用を呼びかけるとともに、

チャイルドシートの使用方法を誤って使用される
と効果がなく、あるいは逆に被害を受ける場合も
ありますので、運輸省の立場をいたしましては、
チャイルドシートメーカーに対しての使用上の注
意の徹底ということを引き続き指導をしたいと思
っております。

それから、使用の推進でございますが、平成九
年八月に、警察庁及び総務庁の連名によって使用
の推進と使用上の注意事項をユーザーに呼びかけ
たというところまでは手を打っておりますが、今
後の使用の徹底ということについては、まださら
に推進を深めていく課題が残っていると思つてお
ります。

○矢代説明員 御説明いたします。

チャイルドシートは、交通事故発生時における
子供の保護に高い効果を有するものであり、交通
安全の観点から、その一層の普及による着用率の
向上が望まれるものであると考えております。

これまで警察では、一般国民に向けた交通
の教則におきましてチャイルドシートの使用を奨
励する内容を盛り込んだり、あるいは全国交通安
全運動におきましてチャイルドシートの使用励行
を呼びかけるなど、普及のための啓発活動を積極
的に推進してきたところであります。

御指摘の着用義務の法制化につきましては、最
近この問題に関する世論が高まっております。ま
た、着用率につきましても、いまだ不十分ではあ
りますが、徐々に向上しつつあると見られること
ろであります。国内におきまして普及の状況、国
民の意識等について見きわめつつ検討を進めてい
るところでございます。

特に、本年度は、警察庁におきまして予算措置
を講じまして、チャイルドシートの着用促進を図
る上で克服すべき課題を正確に把握するため、我
が国におきましてチャイルドシートの着用実態やチ
ャイルドシートに関する諸外国の法制化の状況な
どの調査研究を行うこととしております。
○秋葉委員 時間が参りましたのでこれで終わ
りますけれども、やはり、義務化というのは、ゼロ

か一〇〇%かということではなくてもいいと思
います。それから、子供をチャイルドシートに座ら
せるといふ場合、車に乗るときは、一番最初から
もう、チャイルドシートに乗るものだということが
子供の頭に入っていれば、割に簡単なんですよと
けれども、途中からチャイルドシートに乗せようと
すると難しいということと、経過期間を設けると
いったことも、現実の問題として必要になってく
るかも知れませんし、ゼロか一〇〇かではなく
て、ともかく、導入すれば、そこそこでは事
故が減るわけですから、死者数が減るわけです
から、段階的でもいいから、できるだけ早く法制化
をお願いしたいと思います。

これで質問を終わります。

○大野委員長 これにて本案に対する質疑は終局
いたしました。

○大野委員長 本案につきましては、討論の申し
出がありませんので、直ちに採決に入ります。
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。

〔賛成者起立〕

○大野委員長 賛成の諸君の起立を求めます。
（賛成者起立）
○大野委員長 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。

お諮りいたします。

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

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○大野委員長 御異議なしと認めます。よって、
そのように決しました。

〔報告書は附録に掲載〕

○大野委員長 次に、内閣提出、参議院送付、海
洋汚染及び海上災害の防止に関する法律の一部を
改正する法律案及び船舶職業安定法及び船舶職員

法の一部を改正する法律案の両案を議題といたし
ます。
順次趣旨の説明を聴取いたします。藤井運輸大
臣。

海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律の一
部を改正する法律案
船舶職業安定法及び船舶職員法の一部を改正す
る法律案
〔本号末尾に掲載〕

○藤井運輸大臣 ただいま議題となりました海洋
汚染及び海上災害の防止に関する法律の一部を改
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。

海洋の汚染の防止につきましては、従前から、
海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律等によ
り、油の排出等があった場合における防除等につ
いて必要な措置を講じてきているところでありま
すが、昨年島根県隠岐島沖で発生いたしましたナ
ホトカ号油流出事故を初めとして、近年、我が国
周辺海域において大規模な油流出事故が相次いで
発生しており、これらを契機として、我が国の油
防除体制の一層の充実強化を求める気運が高まっ
ているところであります。

言うまでもなく、大規模な油流出事故が一たび
発生いたしますと、海洋環境、地域経済に深刻な
影響を及ぼすこととなるため、事故に伴う被害を
最小限に抑えるためには、事故発生当初の段階に
おいて機動的かつ適切な措置を講ずることが肝要
であり、そのための体制を早急に強化することが
不可欠であります。

このような認識のもと、関係省庁が一丸となっ
て油流出事故時における即応体制の整備に努めて
いるところでありますが、その一環として、海洋
汚染及び海上災害の防止に関する法律を改正し、
必要な規定の整備を行うこととした次第でありま
す。

また、あわせて、近年の廃油処理事業の経営状

況等にかんがみ、廃油処理事業の経営の合理化、
事業の効率化等を促進するため、廃油処理事業に
係る規制の見直しを行うものであります。
次に、改正案の概要につきまして御説明申し上
げます。

第一に、海上保安庁長官は、特に必要な場合に、
関係行政機関の長等に対し油防除措置の実施を要
請することができることとし、当該要請に基づき
油防除措置を講じた場合には、関係行政機関の長
等は当該措置に要した費用を船舶所有者等に負担
させることができることとしております。

第二に、海上保安庁長官は、領海外の外国船舶
から大量の油の排出があった場合においても、海
上災害防止センターに対し油防除措置を講ずるこ
とを指示することができることとし、当該措置に
必要な費用を国が交付することとしております。

第三に、廃油処理事業の開始に係る許可基準の
うち、需要適合性に関する規定を廃止すること
等、必要な規定を整備することとしております。
以上が、この法律案を提案する理由であります。

次に、船舶職業安定法及び船舶職員法の一部を
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。

近年の我が国の海上企業においては、その活力
を維持、向上していくため、社会経済情勢の動向
に柔軟に対応していくことが必要となっております。
そのため、海上企業においては、必要とする
人材を的確に確保していきたいとのニーズが高ま
っており、これに対応して船員の募集に係る規制
を見直すとともに、外国人船員を日本籍船におい
て船舶職員として活用していくため、船舶職員の
資格制度について見直しを行う必要がおります。

また、近年の海洋レクリエーションの進展を背
景とした小型船舶操縦士の資格取得へのニーズの
多様化等、船舶職員制度をめぐる各般の状況の変
化にも適切に対応して、所要の措置を講ずる必要
がおります。

このような趣旨から、このたびこの法律案を提

出することとした次第であります。
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、文書等による船員の募集について、事前通報の義務を廃止し、自由に行うことができることとしております。

第二に、千九百七十八年の船員の訓練及び資格証明並びに当直の基準に関する国際条約の締約国が発給した資格証明書を受有する者については、運輸大臣の承認を受けて船舶職員になることができることとしております。

第三に、新たに五級小型船舶操縦士の資格を創設する等、船舶職員の資格制度につき所要の改正を行うこととしております。

以上が、この法律案を提案する理由であります。

何とぞ、慎重御審議の上、速やかに御賛成くださいますようお願い申し上げます。

○大野委員長 以上で趣旨の説明は終わりました。

今回は、公報をもつ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。

午後零時十七分散会

海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律の一部を改正する法律案

海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律の一部を改正する法律

海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律（昭和四十五年法律第三十六号）の一部を次のように改正する。

第二十三条中第一号を削り、第二号を第一号とし、第三号を第二号とし、第四号を第三号とする。

第二十四条中「前条第三号」を「前条第二号」に改める。

ければならない」に改め、同条第二項を削り、同条第三項中「前二項」を「前項」に改め、第二号を削り、第三号を第二号とし、第四号を第三号とし、同項に次の一号を加え、同項を同条第二項とする。

四 他の廃油処理事業者との間に不当な競争を引き起こすおそれがないものであること。

第二十六条に次の一項を加える。

3 運輸大臣は、港湾管理者及び漁港管理者以外に廃油処理事業者が第一項の規定により届け出た廃油処理規程が前項各号のいずれかに適合していないと認めるときは、当該廃油処理事業者に対し、期限を定めてその廃油処理規程を変更すべきことを命ずることができる。

第二十七条を次のように改める。

（差別的取扱いの禁止）
第二十七条 廃油処理事業者は、特定の者に対して不当な差別的取扱いをしてはならない。

第三十条第一項及び第三項中「第二十三条第三号」を「第二十三条第二号」に改める。

第三十三条第一項中第二号を削り、第三号を第二号とする。

第四十条の見出し中「有害液体物質」を「油、有害液体物質」に改め、同条中「有害液体物質」を「油、有害液体物質」に改め、「この条の下に」及び「第四十一条の第二号」を加える。

第四十一条第五項中「規定する措置」の下に「（第四十二条の三十八第二項において「油濁損害防止措置」という。）を加え、同条の次に次の二条を加える。

（関係行政機関の長等に対する防除措置の要請）
第四十一条の二 海上保安庁長官は、次に掲げる場合において、特に必要があると認めるときは、関係行政機関の長又は関係地方公共団体（港務局を含む。）の長その他の執行機関以下「関係行政機関の長等」という。）に対し、政令で定めるところにより、排出された油、有害液体物質、廃棄物その他の物の除去その他の海洋の汚染を防止するため必要な措置を講ずることを要請することができる。

要請することができる。

一 第三十九条第一項から第三項まで及び第四十条の規定により措置を講ずべき者がその措置を講ぜず、又はこれらの者が講ずる措置のみによつては海洋の汚染を防止することが困難であると認められるとき。

二 本邦の領海の外側の海域にある政令で定める外国船舶以下この号及び第四十二条の三十七第二項において「特定外国船舶」という。）から大量の特定油の排出があつた場合又は特定外国船舶からの排出に係る第四十条に規定する場合であつて、当該特定外国船舶の船舶所有者及び第三十九条第二項第三号に掲げる者若しくは当該特定外国船舶から油、有害液体物質、廃棄物その他の物を排出したと認められる者が海洋の汚染を防止するための必要な措置を講ぜず、又はこれらの者が講ずる措置のみによつては海洋の汚染を防止することが困難であると認められるとき。

（関係行政機関の長等の措置に要した費用の負担）
第四十一条の三 関係行政機関の長等は、前条第一号に掲げる場合において、同条の規定により海上保安庁長官が要請した措置を講じたときは、当該措置に要した費用で政令で定める範囲のものについて、当該措置に係る排出された油、有害液体物質、廃棄物その他の物が積載されていた船舶の船舶所有者又はこれらの物が管理されている海洋施設等の設置者に負担させることができる。ただし、第四十一条第一項ただし書に規定する場合は、この限りでない。

2 関係行政機関の長等は、前項の規定による負担金を徴収しようとするときは、当該負担金の納付義務者に対し、負担金の額、納付期限及び納付方法その他必要な事項を通知しなければならぬ。

3 関係行政機関の長等は、前項の通知を受けた納付義務者が納付期限までに同項の負担金を納付しないときは、期限を指定してこれを督促しなければならない。

4 関係行政機関の長等は、前項の規定により督促をするときは、納付義務者に対し、督促状を発する。この場合において、督促状により指定すべき期限は、督促状を発する日から起算して二十日以上経過した日でなければならない。

5 関係行政機関の長等は、第三項の規定による督促を受けた納付義務者がその指定の期限までに負担金及び第七項の規定による延滞金を納付しないときは、国税の滞納処分の例により、滞納処分をすることができる。

6 前項の規定による徴収金の先取特権の順位は、国税及び地方税に次ぐものとし、その時効については、国税の例による。

7 関係行政機関の長等は、第三項の規定により督促をしたときは、負担金の額につき年十四・五パーセントの割合で、納付期限の翌日からその負担金の完納の日又は財産の差押えの日の前日までの日数により計算した額の延滞金を徴収することができる。ただし、やむを得ない事情があると認められる場合は、この限りでない。

8 第四十一条第三項から第五項までの規定は、第一項の場合について準用する。この場合において、同条第三項から第五項までの規定中「第一項」とあるのは「第四十一条の三第一項」と、同条第五項中「前各項」とあるのは「第四十一条の三第一項から第七項まで並びに同条第八項において準用する前二項」と読み替へるものとする。

第四十二条の三十七に次の一項を加える。
2 海上保安庁長官は、前項の規定によるほか、特定外国船舶から大量の特定油の排出があり、緊急に排出特定油の防除のための措置を講ずる必要がある場合において、当該特定外国船舶の船舶所有者及び第三十九条第二項第三号に掲げる者が当該措置を講じないことを認められるときは、当該措置のうち必要と認められるものを講ずべきことを、センターに対し、指示することができる。

第四十二條の三十八第一項中「前条」を「前条第一項に、若しくは」を「又は」に改め、同条第二項及び第三項を次のように改める。

2 国は、センターが前条第二項の規定により海上保安庁長官が指示した措置を講じたときは、センターに対し、予算の範囲内において、当該措置に要した費用で政令で定める範囲のものを交付する。ただし、当該措置が油濁損害防止措置に該当するときは、その措置に要した費用については、この限りでない。

3 第四十一條第四項及び第五項並びに第四十一條の三第二項から第七項までの規定は、第一項の場合について準用する。この場合において、第四十一條第四項及び第五項中「第一項」とあり、並びに第四十一條の三第二項中「前項」とあるのは「第四十二條の三十八第一項」と、第四十一條の三十八第一項並びに同条第三項において準用する前項及び第四十一條の三第二項から第七項までと、第四十一條の三第五項中「国税の滞納処分の例により」とあるのは「国税の滞納処分の例により、海上保安庁長官の認可を受けて」と読み替へるものとする。

第四十二條の三十八第四項から第八項までを削る。

第五十七條第二号中、「第二十七條」を削る。

第五十八條第十一号中「認可を受けないで若しくは認可を受けた廃油処理規程によらないで廃油を処理した者又は同条第二項の規定による届出をしない若しくは」を「届出をしない又は」に改め、同条中第十七号を第十八号とし、第十二号から第十六号までを一号ずつ繰り下げ、第十一号の次に次の一号を加える。

十二 第二十六條第三項の規定による命令に違反した者

附則

(施行期日)

第一條 この法律は、公布の日から施行する。
(経過措置)

第二條 この法律の施行の際現にこの法律による改正前の海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律(以下「旧法」という。)第二十六條第一項の規定により認可を受けている廃油処理規程は、この法律による改正後の海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律(以下「新法」という。)第二十六條第一項の規定により届け出た廃油処理規程とみなす。

2 この法律の施行の際現にされている旧法第二十六條第一項の規定による廃油処理規程の認可の申請は、新法第二十六條第一項の規定によりした届出とみなす。

第三條 この法律の施行前にした行為に対する罰則の適用については、なお従前の例による。
(運輸省設置法の一部改正)

第四條 運輸省設置法(昭和二十四年法律第百五十七号)の一部を次のように改正する。
第四條第一項第十一号中、「認可し」を削る。

理由

近年の海上における大量の油の排出に対する対応等を踏まえ、我が国における排出油の防除のための体制の強化を図るため、海上保安庁長官が海上災害防止センターに対し排出油の防除のための措置を講ずべきことを指示することができる対象範囲を拡大するとともに、関係行政機関の長等との連携を強化するための措置を講ずることとする等の必要がある。これが、この法律案を提出する理由である。

船員職業安定法及び船舶職員法の一部を改正する法律案
船員職業安定法及び船舶職員法の一部を改正する法律

(船員職業安定法の一部改正)

第一條 船員職業安定法(昭和二十三年法律第百三十号)の一部を次のように改正する。
第五條中「左の」を「次の」に改め、同条第一号中「需用供給」を「需要供給」に改め、同条第六号

中「公共船員職業安定所の業務」を「地方運輸局長(海運監理部長を含む。以下同じ。)の行う船員の職業の安定に関する業務」に改める。
第七條中「(海運監理部長を含む。以下同じ。)」を削る。

第四十三條中「より」を「よる」に、「を行おうとする者は、あらかじめ募集の内容を地方運輸局長に通報しなければならぬ」を「は、自由にこれを行うことができる」に改める。
第五十一條に次の一項を加える。

2 第四十三條に規定する方法により船員の募集を行おうとする者は、船員となろうとする者の適切な職業選択に資するため、前項において準用する第十七條の規定により当該募集に係る従事すべき業務の内容等を明示するに当たつては、当該募集に応じようとする船員となろうとする者に誤解を生じさせることのないように平易な表現を用いる等その的確な表示に努めなければならない。

第六十四條中「左の」を「次の」に改め、「これを削り」、「二千元以上三万円以下」を「二十万円以上三百万円以下」に改める。

第六十五條中「左の」を「次の」に改め、「これを削り」、「一万円」を「五十万円」に改める。

第六十六條中「左の」を「次の」に、「これを六箇月」を「六月」に、「五千元」を「三十万円」に改め、同条第七号中「提出」を「掲出」に、「呈示して」を「提示して」に改める。

第六十七條中「左の」を「次の」に、「これを五千元」を「三十万円」に改め、同条第二号中「求」を「求め」に改める。

第六十九條を削る。

第六十八條中「左の」を「次の」に、「これを三千元」を「十万円」に改め、第三号を削り、第四号を第三号とし、同条を第六十九條とする。

第六十七條の次に次の一項を加える。
第六十八條 法人の代表者又は法人若しくは人の代理人、使用人その他の従業者が、その法人又は人の業務に関し、第六十四條から前条

までの違反行為をしたときは、行為者を罰するほか、その法人又は人に対しても、各本条の罰金刑を科する。
(船舶職員法の一部改正)

第二條 船舶職員法(昭和二十六年法律第百四十九号)の一部を次のように改正する。
目次中「第二十三條」を「第二十三條の二」に、「第二十三條の二」を「第二十三條の二の二」に改める。

第五條第一項第五号中「二まで」を「ホまで」に改め、同号に次のように加える。

ホ 五級小型船舶操縦士

第五條第六項中「又は操縦の技能」を削り、「操縦設備その他の設備を設備その他の事項」に改め、「(以下「設備限定」という。）」又は航行する区域及び推進機関の出力についての限定(以下「区域出力限定」という。))を削り、同条第七項中「設備限定」を「限定」に改め、同条第八項を第九項とし、第七項の次に次の一項を加える。

8 運輸大臣は、小型船舶操縦士に係る免許を行う場合においては、運輸省令で定めるところにより、免許を受ける者の操縦の技能に及び、船長として乗り組む船舶の航行する区域及び推進機関の出力についての限定(以下「区域出力限定」という。))をすることができ

る。
第六條第一項第一号イ中「四級小型船舶操縦士」の下に「及び五級小型船舶操縦士」を加え、同号ロ中「二級海技士(通信、三級海技士(通信、四級海技士(電子通信、一級小型船舶操縦士、二級小型船舶操縦士及び三級小型船舶操縦士)」を「その他の資格」に改め、同号ハを削り、同項第二号中「免許」の下に「又は第二十三條の二第一項の承認」を加え、同項第三号中「第十條第一項の下に」(第二十三條の二第七項において準用する場合を含む。次項において同じ。))を、「免許」の下に「又は承認」を加える。
第七條の二第四項中「次の各号の一に該当す

る場合には「電波法昭和二十五年法律第百三十一号」第四十八条の二の規定による船舶局無線従事者証明(以下「船舶局証明」という。)が同法第四十八条の三の規定により効力を失つたときは「に改め、各号を削る。」

第十三条の二中第八項を第九項とし、第三項から第七項までを一項ずつ繰り下げ、第二項の次に次の一項を加える。

3 海技士(機関)の資格について試験を受ける者がその受ける試験に係る資格と同一の又はこれより上級の機関限定をした資格の海技従事者である場合には、運輸省令で定めるところにより、学科試験の一部を免除することができる。

第十八条に次の二項を加える。

2 船舶所有者は、運輸省令で定める船舶には、二十歳に満たない者を船長又は機関長の職務を行う船舶職員として乗組させてはならない。

3 船舶所有者は、運輸省令で定める船舶には、運輸省令で定める電波法第四十条の資格について同法第四十一条の免許を受けた者以外の者を船長又は航海士の職務を行う船舶職員として乗組させてはならない。

第二十一条の次の二項を加える。

2 二十歳に満たない者は、船長又は機関長の職務を行う船舶職員として、第十八条第二項の運輸省令で定める船舶に乗り組んではならない。

3 第十八条第三項の運輸省令で定める電波法第四十条の資格について同法第四十一条の免許を受けた者以外の者は、船長又は航海士の職務を行う船舶職員として、同項の運輸省令で定める船舶に乗り組んではならない。

第二十三条の二第一項中「行なわせる」を「行わせる」に改め、同条第二項中「行なう」を「行う」に改め、同条第三項中「行なわせる」を「行わ

せる」に「行なわない」を「行わない」に改め、同条を第二十三条の二とし、第三章中第二十三條の次に次の一條を加える。

(締約国の資格証明書を受有する者の特例)
第二十三条の二 千九百七十八年の船員の訓練及び資格証明並びに当直の基準に関する国際条約(以下「条約」という。)の締約国が発給した条約に適合する船舶の運航又は機関の運転に関する資格証明書(以下「締約国資格証明書」という。)を受有する者であつて運輸大臣の承認を受けたものは、第四条第一項の規定にかかわらず、船舶職員になることができる。

2 運輸大臣は、前項の承認をするときは、その申請者が受有する締約国資格証明書を発給した締約国において当該締約国資格証明書で乗り組むことができることとされている船舶及びその船舶において行うことができることとされている職務の範囲内で、船舶職員として乗り組むことができる船舶及びその船舶における職の範囲(以下「就業範囲」という。)を指定して行う。

3 運輸大臣は、第一項の承認の申請者が前項の規定により指定する就業範囲の職務を行うのに必要な経験、知識及び能力を有すると認めるときは、その承認をすることができる。

4 第一項の承認は、当該承認を受けた日から起算して五年を経過したとき、又は締約国資格証明書が効力を失つたときは、その効力を失う。

5 船舶所有者は、その船舶に、第十八条第一項の規定により乗組まなければならないものとされている海技従事者に代えて、第一項の承認を受けた者であつて乗組み基準に定める職(第二十条第一項の規定による許可を受けた場合においては、同条第二項の規定により指定された職。以下同じ。)を第二項の規定により就業範囲として指定されたものを、乗組み基準に定める職の船舶職員として乗組ませることができる。

6 前項に規定する第一項の承認を受けた者は、第二十一条第一項の規定にかかわらず、乗組み基準に定める職の船舶職員として、その船舶に乗り組むことができる。

7 第六条、第七条及び第十六条の規定は第一

第七條の見出し、同條第一項、第二十四條(見出しを含む)。	海技免状	承認証
第七條	海技従事者免許原簿	締約国資格受有者承認原簿
第十二條第一項	前條第一項	第二十三條の二第七項において準用する前條第一項
第十三條第二項	前條第一項又は第二項	第二十三條の二第七項において準用する前條第一項又は第二項
第十六條の見出し	不正受験者	不正な承認申請者
第十六條	試験に	承認に
	その試験	その承認の手續
	合格	承認
	試験を受けさせない	承認をしない
前條(見出しを含む)。	海技免状	締約国資格証明書及び承認証

第二十六條第一項中「履歴限定若しくは設備限定を」に、「又は小型船舶操縦士」を、「小型船舶操縦士」に改め、「変更を申請する者」の下に、第二十三條の二第一項の承認を申請する者、承認証の再交付を申請する者又は締約国資格受有者承認原簿に登録された事項の変更を申請する者」を加える。

第二十六條の二中「第十條第三項」の下に、「(第二十三條の二第七項において準用する場合を含む)」を加え、「同項」を「第十條第三項」に改める。

第二十九條の三第一項第一号中「千九百七十八年の船員の訓練及び資格証明並びに当直の基準に関する国際条約以下「条約」という。」「を「条約」に改める。

第三十條中「五十万円」を「百万円」に改める。

項の承認について、第十條、第十一條、前條及び第二十四條の規定は同項の承認を受けた者又はその承認について準用する。この場合において、次の表の上欄に掲げる規定中同表の中欄に掲げる字句は、それぞれ同表の下欄に掲げる字句に読み替へるものとする。

第三十條の二中「二十万円」を「三十万円」に改める。
第三十條の三中「五十万円」を「百万円」に改め、同條第二号中「第十條第一項」の下に、「(第二十三條の二第七項において準用する場合を含む)」を加える。
第三十一條中「二十万円」を「三十万円」に改め、同條第二号中「第十條第一項」の下に、「(第二十三條の二第七項において準用する場合を含む)」を加える。
第三十一條の二中「二十万円」を「三十万円」に改める。
第三十二條中、「第二十三條又は」の規定又は第二十三條若しくは「に改め、」第二十四條の下に「これらの規定を第二十三條の二第

七項において準用する場合を含む。』を加え、
「五万円」を「十万円」に改める。
第三十三条ただし書を削る。

附則

(施行期日)

第一条 この法律は、公布の日から施行する。ただし、次の各号に掲げる規定は、当該各号に定める日から施行する。

一 第二条のうち船舶職員法第五条第六項及び第七項の改正規定、同条中第八項を第九項とし、第七項の次に一項を加える改正規定、同法第六条第一項第一号の改正規定、同号ハを削る改正規定、同法第十三条の二の改正規定、同法第十八条に二項を加える改正規定（同条第二項に係る部分に限る。）、同法第二十一条に二項を加える改正規定（同条第二項に係る部分に限る。）、同法第二十二条の改正規定並びに同法第二十六条第一項の改正規定（履歴限定若しくは設備限定を限定に改める部分に限る。）、公布の日から起算して九月を超えない範囲内において政令で定める日

二 第二条のうち船舶職員法目次、第五条第一項第五号、第六条第一項第一号イ、第二号及び第三号並びに第二十三条の二第一項から第三項までの改正規定、同条を同法第二十三条の二の二とし、同法第三章中第二十三条の次に一條を加える改正規定、同法第二十六条第一項の改正規定（履歴限定若しくは設備限定を限定に改める部分を除く。）、同法第二十六条の二、第二十九条の三第一項第一号、第三十条の三第二号及び第三十一条第二号の改正規定並びに同法第三十二条の改正規定（五万円を十万円に改める部分を除く。）、並びに附則第三条の規定、公布の日から起算して一年を超えない範囲内において政令で定める日

三 第二条中船舶職員法第七条の二第四項の改正規定、同法第十八条に二項を加える改正規定

定（同条第三項に係る部分に限る。）及び同法第二十一条に二項を加える改正規定（同条第三項に係る部分に限る。） 平成十四年二月一日

(罰則に関する経過措置)

第二条 この法律の施行前にした行為に対する罰則の適用については、なお従前の例による。

(海難審判法の一部改正)

第三条 海難審判法（昭和二十二年法律第百三十五号）の一部を次のように改正する。

第四条第二項中「海技従事者」の下に（船舶職員法（昭和二十六年法律第百四十九号）第二十三条の二第二項の承認を受けた者を含む。以下同じ。）を加え、「因つて」を「よつて」に、「以て」を「もつて」に改める。

第五条第一項中「左の」を「次の」に改め、同項第一号中「免許」の下に（船舶職員法第二十三条の二第一項の承認を含む。以下同じ。）を加え、「取消」を「取消し」に改める。

第五十九条中「取消」を「取消し」に改め、「海技免状」の下に（船舶職員法第二十三条の二第七項において読み替えて準用する同法第七条第一項の承認証を含む。以下同じ。）を加える。

理由

海上企業がその必要とする人材を的確に確保する必要性が一層高まっている状況にあることその他の近年における船員をめぐる社会経済情勢の動向にかんがみ、文書等による船員の募集を自由に行うことができることとするともに、千九百七十八年の船員の訓練及び資格証明並びに当直の基準に関する国際条約の締約国が発給した資格証明書を受有する者が運輸大臣の承認を受けて船舶職員になることができる制度を創設することとする等の措置を講ずる必要がある。これが、この法律案を提出する理由である。