

第四百十五回
会

参議院交通・情報通信委員会會議録第七号

平成十一年四月十五日(木曜日)

午前十時開会

出席者は左のとおり。

委員長 小林 元君
理事 加藤 紀文君
景山俊太郎君
寺崎 昭久君
森本 晃司君
洲上 貞雄君

委員

岩城 光英君
鹿熊 安正君
田中 直紀君
野沢 太三君
山内 俊夫君
山本 一太君
若林 正俊君
内藤 正光君
本田 良一君
松前 達郎君
鶴岡 洋君
筆坂 秀世君
宮本 岳志君
戸田 邦司君
岩本 莊太君

国務大臣

運輸大臣 川崎 二郎君
郵政大臣 野田 聖子君

政府委員

運輸省運輸政策局長 羽生 次郎君
運輸省自動車交通局長 荒井 正吾君

運輸省海上交通局長 宮崎 達彦君

運輸省海上技術安全局長 谷野龍一郎君

運輸省港湾局長 川嶋 康宏君
郵政省通信政策局長 金澤 薫君

事務局側

常任委員会専門員 館野 忠男君

説明員

運輸省自動車交通局長 下平 隆君

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)

○船舶法の一部を改正する法律案(内閣提出)

○地方自治法第五十六(八)条第六項の規定に基づき、関東運輸局栃木陸運支局の自動車検査登録事務所の設置に関し承認を求めるの件(内閣提出)

○特定公共電気通信システム開発関連技術に関する研究開発の推進に関する法律の一部を改正する法律案(内閣提出、衆議院送付)

○通信・放送機構法の一部を改正する法律案(内閣提出、衆議院送付)

○委員長(小林元君) ただいまから交通・情報通信委員会を開会いたします。

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。

本案の趣旨説明は既に聴取しておりますので、これより質疑に入ります。

質疑のある方は順次御発言願います。

○山本一太君 自由民主党の山本一太でございます。

す。

この道路運送車両法の一部改正の法律案をきのうの夜、一ページ目からずっと見てきたんですけれども、結論から言うと余り大きな問題があるようには思えないので、きょうはそんな難しい質問はありませんので、大臣は御安心の顔をされていいと思います。

規制緩和の流れの中で今までも検査とか点検整備の制度というものは見直しを行ってきたということなので、これは規制緩和の大きな流れの中の一環だというふうに思いますし、自動車技術の進歩とかあるいは使用形態の変化とかに対応した見直しでもあるということで、その考え方も非常にクリアだという気がいたします。

さらに、この改正が運輸技術審議会の昨年の答申に基づいているということで、その委員の名簿を集めてみたところが、関係の業界とか関係者の要望もかなり踏まえた上の改正ということで、これについても大きな問題はないのではないかと思います。

あるとすれば、制度を変えるときに、あるいは今回の場合は規制緩和ですけれども、規制緩和をするに伴って生じる負の影響といえますか、この場合ですと恐らく安全性とか環境の保全とかそういうことになるんでしょうけれども、これをどうやってフォローアップしてバランスをとっていくかという、このくらいかなという感じがするんですが、私はトップバッターということですから、きょうは制度の基礎的なところからちょっと伺っていきなれと思います。

一問目は大臣に御質問させていただきますと思うんですが、景気回復の上でも規制緩和を進めることで経済を活性化するというのは大きな流れだと思っております、その中で国民負担を軽減していくとい

うのも政府の政策課題としては主要なものだというふうに思いますが、そういうことを踏まえた上で、今回の検査・点検整備制度の見直しというものがどういう背景で行われるのか。もっと言うならば、この改正に係る根本的な思想みたいなものを大臣の方から一言まず伺いたいと思います。

○国務大臣(川崎二郎君) 山本委員から基本的な認識をお尋ねいただきました。

まず、十年度末で自動車の保有台数は七千四百万台でございます。この数についてはいろいろな議論のあるところでありますけれども、国民がまさに広く利用される自動車になってきておるといことは間違いないだろう。したがって、政治の一番基本的な方針として、現在の日本の高コスト構造をどう下げていくか。そういった意味では、自動車に対する負担というものを下げる、これによって国民負担というものがかなり下がる、これは間違いないと思っております。規制緩和によって、自由化によって高コスト構造を変えていく、その基本の流れの中で今回見直しになった。まず第一に昭和五十八年の改正、それから平成七年の改正、二度にわたって改正をいたしてきております。今回もある意味では同じ流れの中でさせていたいただいております。

それから、当然、規制緩和によって負担が少なくなる一方で、環境と安全が負になるのではないかとこのお話をいただきましたが、これはあつてはならぬのだろうと思っております。これは自動車技術の進歩というところで、ここまでは規制を緩めても大丈夫だというものが担保されて初めて実は今回の踏み切りになった。

ある意味では、マイナスになってまいりますのは整備業界ということになるのだろう。景気の厳しい中で規制緩和をする、国民負担は少なくなる、国民負担が少なくなるということは、片一方

で業界としてはマイナスになる可能性はあるわけでありまして、そこに対する措置をどうしていくかというところが我々の課題であらうと思っております。

いずれにせよ、安全性と今日の課題であります環境、この二つはきちっと守りながら、国民負担を少なくしていくということで今日御提案をさせていただきます。

○山本一太君 極めて明快な御説明だと思えます。

整備事業への影響まで言われてしまうと、もう質問することがなくなってしまうので困っておるんですけれども、今おっしゃったような国民負担の軽減の中で、ユーザーサイドの負担の軽減というのも一つの大きなテーマであると思うんです。これは法律改正の内容にかかわるところだと思っておりますが、今度の改正について、ユーザーにどのような負担軽減といいますかメリットがあるのかということについて、政府側からちょっと一言伺いたいと思えます。

○政府委員(荒井正吾君) 今度の改正は、検査の期間と点検整備の簡素化が二本の柱でございます。

検査に係るユーザー負担の軽減といたしましては、検査費用は国に納付する手数料は自家用乗用車千四百円、その他千五百円と軽減でございますので、その分わずかでも軽減されるということでございますが、より大きなユーザー負担の軽減は整備の費用でございます。

今般の見直しにおきましては、技術の進歩を踏まえまして点検整備の簡素化を行うということでございますが、その内容といたしまして、一カ月ごとの点検整備を廃止、三カ月、十二カ月の点検項目については削減、それから走行距離を加味した弾力的な運用を図ることでございますので、その分ユーザーの負担の軽減に寄与するものと思えます。

さらに、ユーザーが走行距離、よく走られたりそうでない場合について、点検整備を弾力的に行

えるように整備メニューを充実するというところも、これは法律の外でございますが関係してくると思っております。

○山本一太君 今整備料というお金が負担が軽減されるということをお話しになったんですが、具体的に言うところのぐらいい軽減されることになるわけですか。

○政府委員(荒井正吾君) 業界の試算でございますが、今回の措置を講じられれば、全体として約千五百億円程度の軽減という試算が出ております。

○山本一太君 わかりました。

さっきの大臣のお話にも、とにかく安全性がきちっと担保されないことは意味がないというお話がありました。御存じのとおり、交通事故の状況は残念ながらなかなか改善をされていないということで、やはり安全性というのは非常に大事なことでございます。

この制度改正に伴って、安全確保ということについては政府としてどういう取り組みをしていくおつもりなのか、そこら辺のことについてもお聞かせいただきたいと思います。

○政府委員(荒井正吾君) 交通事故は大変重大な状況でございます。死者数は減っておりますが、事故件数は減っておりませんが、車だけじゃなしに、運転手の不注意、道路あるいは交差点等の問題があるわけでございますが、運輸省の守備範囲は、特に今回の道路運送車両法の守備範囲は車両の安全性の確保という点でございます。

その今後の安全性の確保の状況でございますが、今回のいわゆる規制緩和におきましても、審議会での検討過程で安全性に支障がないかということ等を約五十万台の基礎データを収集して今後発生が予想されるふぐあいの状況を調査いたしました、運輸審議会におきましては、関係者から広く意見を聴取いたしました、自動車の使用状況、技術の進歩の状況というふうなことを、安全確保をするということを前提に総合的な検討を行った

ところでございます。

自動車の安全確保ということにつきましては、規制緩和をいたします反面、何よりも日ごろの保守点検が基本であろうと思えます。基本的には、自己責任による自動車の保守点検が基本だと思えますが、ユーザーの方がその必要性を十分感じられ、かつ事業者にゆだねられる場合であっても、過不足のない整備であるという納得感が生じない、とそのような点検整備のサイクルが健全なものに発達しないと考えておりますので、国におきましては、車両の安全を通じた自動車事故の軽減という観点からは、確実な点検整備実施のための指導、街頭検査の充実強化あるいは運送事業者の取り組みの充実、あるいはユーザーへの情報提供の充実といったような点に重点を置いて対策を講じていきたいと思います。

○山本一太君 今点検整備を適切にユーザーにやっていただくための推進をする必要性についてお話があったんですけれども、必ずしもユーザーの方々の間の保守管理についての意識が十分でない側面もあるというふうに伺っております。

私がちょっと調べたところでは、トラックの営業車の場合で半分ぐらいというデータがあったり、自家用車についてはもう少しすると三、四割ではないか、こんなデータも一部あるわけでございますので、これはぜひ、意識の啓発というものは国が率先してしっかりと行っていた方がいいように思います。これがなしとシステム全体が機能しないと思えますので、重ねて要望申し上げます。

さらに、先ほど大臣の方からも冒頭ございましたが、この改正に伴って起こると思われる負の影響といえますかマイナスの影響の一つは、やはり整備事業者に対する影響というふうな思えます。ユーザーが自動車整備を行う場合には、多くの部分は整備業者に仕事を頼むということがまずあります。大体整備業者の方々というのは中小零細企業が多いわけなので、そこら辺についてこの制度改正に伴って国側としてどのような支援

策を考えているのかということ伺いたいと思っております。

たしか、平成七年の改正の規制緩和のときには近代化資金制度を再構築したということを伺っております。業界側が三十億で国の方が三十億円の補助金で、六十億か何かの基金で六百億規模の債務保証をしたというようなデータもあるんですけれども、この取り組みについては今国側としてどのように考えているのかお聞かせいただきたいと思います。

○政府委員(荒井正吾君) 今委員御指摘されましたように、自動車の点検整備を主に受け持っておりますのは整備業界でございます。全国に約七万二千企業がございまして、その四分の三、七五％以上が従業員規模十人以下のいわゆる零細企業でございます。全体としては六兆円を超える売り上げの業界でございますが、規制緩和の業界への影響、あるいは業界の健全な発達への支障ということでございます。

今御指摘がありましたように、中小企業の支援といういろんなスキームを通じてその都度充実をしておるわけでございますが、従来は中小企業近代化促進法に基づく低利融資、あるいは課税の特例、いわゆる構造改善事業を整備事業全体として実施しております。あるいは中小企業信用保険法の保険限度額の倍増といったことも昨年実施いたしました。今御指摘のありました指定整備事業者に対する設備資金についてのいわゆる自動車整備近代化資金の制度もかつて充実されました。

今回どうかということでございました。その充実も含めまして、検討していただく必要があるかというふうな感じております。

○山本一太君 今おっしゃった話、中小零細の整備事業者に対するサポートというのは、環境保全、安全の確保と並んで大きなポイントだと思えます。この二つがしっかりとなされて初めてこの制度改正がきちっとした効果を発揮するということに考えますので、ぜひともきちっとした取り組みを要望したいと思います。

自動車産業というのは、これはもう国際的な産業でありまして、自動車自身が国際的な商品と言えるわけでございますけれども、今回の見直しはその国際的な水準から見るとこれにしっかりと整合したものかどうかという点について伺いたいと思います。

○政府委員(荒井正吾君) 自動車のいわゆる検査制度、車検制度でございますが、外国においても車検制度はむしろ充実強化の趨勢でございます。車検のやり方として、期間をとってやるということとが普通でございます。その期間の程度ということにつきましては、車種ごとの期間の程度を比較いたしますと、国際的な整合性といえますか、横並びで見ますとそれぞれ似たような制度を持つておるような実情でございます。

なお、点検整備につきましては、外国におきましては我が国よりむしろユーザー責任という意識がやや強いように考えております。今後の方向として、先ほど委員御指摘がありましたように、我が国におきましてはユーザーの自己責任による点検整備という意識の醸成というような方になるべく向かうことが望ましいというふうに考えております。

○山本一太君　今回は、審議会の答申なんかも踏まえ、あるいは関係業界のいろんな要望も踏まえ、さらには何十万台という自動車の検査なんかでも踏まえていろんな角度から検討した結果、この見直しが行われたということであります。これからもう自動車の技術というのはどんどん進んでいくということ、また使用形態も時代によってだんだん異なっていくということですから、当然これはいろいろな見直しの状況というものが出てくると考えられるんですけれども、今後のそういった状況の変化に対応した制度の見直しについて、その考え方方を最後に大臣に伺って、私の質問を終わらせていただきます。

○国務大臣(川崎二郎君) 委員御指摘のとおり、自動車の技術の進歩というものは目覚ましいもの

があります。また一方で、環境に対する規制、国民的なある意味では理解といえますかニーズといえますか、そういうものはますます進んでまいると思います。そういったものを勘案しながら、今御指摘いただいた外国の状況、これも把握しながら、常にもまず私どもが情報をしっかりと把握しながらやっていく必要があるだろうと思っております。

一方で、最近少し残念なことが続きました。これはメーカーによるリコール隠しでございます。やはり個々のメーカーのマナーというものもしつかりしてもらわなきゃならない、このように考えております。お互いに自動車というものに、特に自動車の技術というものに信頼を置いておる、また信頼感というのは高まってきておる時期であるだけに、メーカーが実際に自分のところが技術的に問題があってもそれを隠して自分たちだけで直そうとする、こんなことが私が運輸大臣になりましたからも二回ほど続きました、それが発覚しましたことが。そういう意味ではやっぱりメーカー側にもきちっとした対応を求めてまいりたい。そういうものを勘案しながら、言われますとおり、常に高コスト構造を改善していくために努力をしていかなきゃならない、このように思っております。

○寺崎昭久君 最初に、車検期間の設定について、その基準を明確化、客観化できないものだろうかという観点から質問をさせていただきたいと思います。

当該車両の検査の間隔、つまり車検期間が妥当か否かを判断するには、言うまでもなく安全上のチェックであるとか経済的な側面であるとか、あるいは日常における点検整備であるとか、いろいろなファクターを勘案しながら決めるわけですか。それから、客観的に基準をつくるのか、あるいは何年にするのが妥当かということを決めるのはなかなか容易なことではないということばかりですけれども、それだけに私は、この延長問題を考える場合には、できるだけ恣意的に決めているのではな

いよということを理解してもらつ、その努力が必
要であらうと思つております。

では、実際にどうなっているのかということ
で、例えば昨年の十二月十日に運輸技術審議会か
ら出された答申を拝見しますと、有効期間につい
てこのような記述になっております。

「ダンブ車やコンクリートミキサ車については、比較的走行距離の短いものがあるものの、一般の貨物車に比べ」「不具合率が高いことから、有効期間は現行どおり一年とすることが適当である。」と。ああ、そうかと、これを読みまして、一般の貨物車が基軸になって書かれているんだなということ、例えば車両総重量トン八トン未満の貨物車の記述を見てみますと、そこには、走行距離が約一・五万キロなので、二倍すると自家用乗用車の三年分の走行距離に匹敵する。「不具合率は四七％と比較的小さい。」よって、「初回の有効期間を一年から二年に延長することが可能である。」と。これを読みますと、自家用乗用車の使用状況やふぐあいを基準にして決めているのかと思うわけであります。

今度は自家用乗用車の方を見ますと、「有効期間を延長した場合の不具合率の増加が大きく、また、「保有台数が多いことから、交通事故や交通渋滞など社会的影響が極めて大きい」ので、有効期間を初回三年、以降二年とすることが適当となっていると。これでは堂々めぐりであります。結局何を基軸にして一年にする、二年にするかと決めたのか全くわからないわけであります。

ほかにも同様の記述がございます。例えば、「不具合率が六九％と高い」とか「五九％と高い」とか「高い安全性が求められる。」とか「不具合率も比較的小さい」とか、言ってみれば文学的、定性的な表現が多くて何を基準にして一年、二年を決めているのかというのは全く想像できないわけにあります。

そこへもってきて、例えば昨年三月十九日、運輸省主催で「フォーラム車検」を考える」ということをやられたそうですが、その報告を拝見します

と、出席した関係者の多くは専ら負担軽減とかあるいは収益性の確保といった経済的側面に力点を置いた御発言をされている。そういったことを勘案しますと、全く事情のわからないユーザーは、やっぱり車検期間というのは声の大ききだとか天の声で決めているのかなという勘ぐりすら出てこないとも限らないわけであります。

実態は決してそんなものではないと私は思います、またそうあってはならないと思うわけでありますけれども、もし車検期間の設定等について信頼性が損なわれれば、車検制度とかこういう有効期間を設定することに対する信頼が失われるということは、制度が崩壊するということにもなりましますし、また幾ら日常の点検整備が必要だと言ったところで、もともになる考え方が理解されていないわけですから、なかなか点検整備も行わない人々ではないかと懸念するわけであります。

それで、どうするかということですけれども、運技審の答申でも、車検の有効期間の見直しの考え方という中で、車検の有効期間を決めるのは、走行距離が延びればぶぐあいもふえる、そして整備不良による事故もふえる、だけれども走行距離による管理は困難なので期間で定めるといようなことをおっしゃっているわけでありますから、いろいろ問題は難しさもあると思いますけれども、これまでのやり方というんでしょうか、表現の仕方というものを全く改めまして、走行距離とぶぐあい率を基本にして、その他必要なオプションを加えて、大体この範囲に入っていれば有効期

間は一年にします、二年にします、三年にします
というようなことを考えるべきではないかと思
いますけれども、運輸省のお考えをお尋ねします。
○政府委員(荒井正吾君) 検査の有効期間を設定
する際の基準でございますが、委員申されました
ように、明確かつ客観的に決めるというのは全く
そのとおりでございますが、事実上はなかなか単
純には決められないという事情にあるように拝察
いたします。

見直しの考え方の考慮事項として六項目挙げられておるわけでございます。ふぐあいの発生状況、それからそのふぐあいが交通事故及び環境汚染に与える影響、走行距離が長いかどうかなど自動車の使用実態、広く多くの人が利用するかなど自動車の公共性、自動車ユーザーの保守管理状況、諸外国における自動車検査の間隔というような項目が挙げられております。

これらの項目を総合的に勘案して決めるということでございますが、運輸技術審議会の答申にあります御指摘はその後がよくわからないじゃないかという御指摘でもあろうかと思ひます。単純な結論を記述したということでございますが、審議会の審議の状況を見ておると、大変複雑なかつ緻密な議論が実は展開されておりました。私も傍聴あるいは参加いたしました。その詳細をなかなかまとめて言うことは答申の内容として記述技術としての制約があったかというように思ひます。

このように、今述べられましたような要約の仕方でございますので、その要約どおりではなかなか議論の経過が説明できていないというふうには私と思ひますが、今後はそのような過程をどのように説明するかという課題はあろうかと思ひますが、審議会の検討の内容といたしましては相当オープンにかつ客観的な議論がなされたというふうに私自身は経験したところでございます。

○寺崎昭久君 客観的な基準を設けることの難しさは私もそのとおりだと思ひます。しかし、今私が指摘したのは、せんだじ詰めて言うところ、よろしむべし知らしむべからざる結論を持つてこられても信頼は生まれないではないかということでもあります。さらに言えば、場合によっては官業癒着してあるんじゃないかという勘ぐりも生まれかねませんよ、あるいは信頼がなければ車検制度そのものが崩壊するおそれだとは言えませんが、点検整備を督促しても実施されないんではないでしょうかというように考えながら、できるだけ客観的にそうかと思ひるような基準をお

示していただきたいということでありまして、この問題はまた後ほど触れるかもしれませんが、ぜひ御検討いただきたいものと思ひております。

ところで、運技審の答申にもしばしば「不具合」という言葉が出てまいります。だけれども、実際にふぐあいというのはどういうことかという説明を求められたとしても、例えば私には説明能力がありません、はっきり言って。どういう状態がふぐあいだということを説明できる人が何人いるでしょうか。まして、どの部位あるいはどの性能を検査した結果ふぐあいだと言っているのか。あるいは、そのふぐあいの点検項目というのは何項目あるのか。それが十年前と今と同じなのか違うのか。ブレーキのききが甘いというのは交通事故にもつながりやすい大変な問題ですけれども、例えばヘッドライトがちょっと上向きである下向きであるといつても直ちにそれは交通事故に結びつかないと思うんですが、そうしたウエートづけというものがあるのかないのかというようにことを尋ねられると、全く答弁は不能だと思ひます。

日本には今七千四百万台の車が走っていますし、同数程度の免許を持っている人がいるわけでありまして。この人たちが理解しないことには日常の点検整備というものもなかなか進まないし、幾ら点検整備をやらなさいと言ったところで、かけ声倒れになるおそれすらあるんじゃないかと思ひます。

そこで、ふぐあいの定義あるいは判定方法、検査項目、ウエートづけ、そういったものについて概括的な説明をしていただけますか。

○説明員(下平隆君) 技術的な点でございますので、私の方から説明させていただきます。

自動車の検査の有効期間の今回の検討に当たりましては、継続検査のために全国の指定整備工場に入庫いたしました約五十万台の自動車について、点検整備をする前の状態で基準に適合しているかどうかを自動車検査員がチェックいたしまして、その結果を取りまとめた調査結果に基づいて検討いたしております。

この調査におきますふぐあいと申しますのは、例えばブレーキパイプに損傷があるとか、あるいはトランスミッションから油が漏れるというふうな、自動車の安全基準でございまして道路運送車両の保安基準に適合していない状態であると自動車検査員が認め、かつ整備が必要であると判断したものをふぐあいというふうに定義をいたしております。

この調査項目でございますけれども、調査をいたします対象は、入庫いたしました自動車を自動車点検基準に基づきまして点検をした場合の調査結果でございますので、点検基準に基づく項目数ということになるわけでございます。これは点検基準でございまして、定期点検項目と同じ数ということになるかと思ひます。

○寺崎昭久君 保安基準に適合していないのをふぐあいと言うというお話でございますけれども、運技審の答申によりますと、車両総重量トン八ト以上の貨物車のふぐあい率は六九%と高い、八トン未満の貨物車は四七%と比較的小さい、タクシーのことでございますが、事業用乗用車は五九%と高いというように書いてあるわけでありまして。

私は、この数字を見ますと、ふぐあい率六九%なんといったらもう三台に二台はすぐにもとまるんではないか、事故につながるんではないかというふうなイメージで見えるわけでありまして。にもかかわらず、「四七%と比較的小さい」と。これは何をもって安全だと考えているのかという疑問になるわけでありまして。

何%だった絶対安全とは言いませんけれども、低いとか高いとかというのは何を基準にしておっしゃられておられるのか。それから、有効期間を決めるに当たって、どういう因果関係というんでしようか関係でございまして、このふぐあい率をとらえていらっしゃるのか、その辺についてお尋ねします。

○説明員(下平隆君) 自動車は、使用条件にもよりますけれども、走行距離が増しますとどうして摩耗・劣化が進みますとふぐあいが増加をいた

します。また、ふぐあいがふえまると、例えばふぐあいが同じであつたとしても走行距離が非常に長い車の場合にはそれだけ整備不良による事故になる確率が高いということもございまして。したがって、先ほども委員からお話ございましたけれども、有効期間を考える場合には、自動車のふぐあいというものの発生状況、それから年間の走行距離というものを基本として考えるべきであるというふうに私も考えております。

しかし、走行距離あるいはふぐあいというものがどういふような数字であるかというふうな数字をもつて一律に決められるものではなく、この有効期間はそれ以外に、自動車のふぐあいが交通事故等に与える影響であるとか、あるいは広く多くの人が利用する自動車であるのかどうか、ユーザーの日ごろの車の管理の状況はどうなっているか、諸外国がどうなっているかというふうな観点を総合的に検討いたしまして決めるべきものというふうな考えでございまして、今のふぐあい率は大変重要な数値でございましてけれども、その数字の高低をもつて一概に決めるというものではないというふうに思っております。

○寺崎昭久君 私に限らず、一般の人はふぐあい率六九%なんといったら、これは欠陥率六九%だという読み方をするんではないかと思ひます。今の私の質問に対して答弁とちよつとかみ合っていないように思ひますけれども、この六九%というのは、本当に放置しておいて、放置しているとは思ひませんが、それでも有効期間を一年にする、二年にするなんという決めるだけの根拠になるんではないか。

○説明員(下平隆君) 例えば六九%ふぐあいがある車種と申しますと、調査をいたしました車の車種の中で一方所でもふぐあいがあつたものの車の割合、こういうことになるわけでございまして。

その数字が高いから非常に危険ではないかというところでございましてけれども、これは整備をする直前の状態でございまして、したがって、整備をいたしましてこれを基準に適合するように原

状に復帰する直前の状態を調査いたしております。

それから、ふぐあいの内容、先ほどウェートづけというお話がございましたけれども、確かに項目によりまして、非常に軽微な項目、それから安全上非常に重要な項目、いろいろございましてけれども、これはすべて等しく同じ数字で評価をいたしておりますので、その数字の高い低いだけをもって非常に危険であるというふうなことが直接言えるということにはならないというふうに思っております。

○寺崎昭久君 運技審の答申は、高いとか低いとかそういう表現で、一年に据え置くべき、二年にしてもよろしいというようなことを言っているの、要は、ユーザーとかにはわからない表現で書かれていますよ、これを改善してくださいということを申し上げているわけでありまして。

○政府委員(荒井正吾君) ちょっと素人的な感じの発言でございますが、ユーザーの方は機械の専門でない方がほとんどでございますので、間隔なり点検整備の必要性をうまく説明できればいいと思いますし、努力をしたいと思っております。

自動車の点検整備・検査は人間ドックのような体の検査と比較すると当たっていると思うことがよくございます。人間ドックの検査だけ、検査でございますので、人間の体のふぐあい率というのは、体ではございせんが、どこが調子が悪いというふうな項目はいつも出るわけでございます。そのふぐあいが致命的かどうか、事故に直結するかどうかという点が情報として欠けているというふうに私自身も思っております。

したがって、全部のふぐあいを合計するとこういう比率になるよというだけでは、厳しさといひますかシリアスな程度というのがわからないんじゃないかというふうには思っております。事故直結のふぐあいとそうでないのとというふうに分けるとか、いろんな工夫が要るうかと思ひます。

今後、見直しを兼ねまして、そういう表現ある

いは信頼を勝ち取るための説明の仕方ということにさらに格段の努力をしていきたいというふうに思ひます。

○寺崎昭久君 意見だけにとどめますけれども、今回、レンタカーの延長が初回二年、以降継続については一年ということになっておるわけでありましてけれども、例えばレンタカーの初回を二年にした理由を見ますと、走行距離もふぐあい率も自家用乗用車と大きな差がないと、これをもって理由にしているんですけれども、それだったら自家用乗用車と同じように初回三年、継続二年にしてもいいんじゃないかというふうに思うわけでありまして。その辺の説明が全然なされないまま結論だけ出しているというのはいささか悪いですよと申し上げているんです。これは意見だけにいたします。

ところで、今回の見直しに当たっても、運技審の方は国や自動車ユーザー等に対して確実な点検整備を実施するよう要請しているわけでありましてけれども、これまで街頭検査をやったりあるいはいろいろなことをやっておられると思ひます。とりわけ経済的なインセンティブの可能性も考えろというふうなことが答申に盛り込まれているんですけれども、そうした御検討はされる予定でしょうか、どうでしょうか。

○政府委員(荒井正吾君) 確実な点検整備の経済的なインセンティブというのは、すぐに思ひ浮かびますのは、保険の料率を点検整備の状況に応じて変える、委員御専門のところでございますが、そのようなアイデアはございます。

今後、先ほど御指摘ありますように、ユーザーが納得して、その結果、信頼して点検整備・検査制度というのを見ていただくという、全体をどうするかというのには大きな課題でございますが、差し当たり経済的なインセンティブがあればどうしよう、それが納得感の一つの手法にもなるという面もございまして、なぜ保険が安いのか、それは点検整備をしているからだ、あるいはマニュアルに従っての点検整備後は整備されているから

だというようなことも考えられますので、そのような検討は事務的に進めたいというふうに考えております。

○寺崎昭久君 インセンティブを考えることも必要ですけれども、場合によっては罰則を加えるということも検討してもいいんじゃないかと私は思ひます。

例えば、高速道路を使用していて、ガス欠で自動車とまってしまう、それが原因で渋滞が起きた、それにより大変大きな経済的損失が出たという場合は、今の法律上は取り締まり方法はないわけでありまして。ガス欠の場合には道路交通法で取り締まりの対象になりますけれども、もしパンクしちゃったらこれは取り締まりの方法はないわけでありまして。だけれども、多くの人に迷惑をかけていると。今は恐らくお互いさまだということであきらめているのかもしれないんですが、整備もせずにそういう故障を起こしたというのはいささか何らかの制裁を加えられてもいいんじゃないか。

例えば、外国、これは例は違ひますがけれども、フランスやイギリスなどでは例の携帯電話を使用しながら運転するのは危険運転とみなされて罰金でございます。事故を起こすと罰金が科せられる、つまり通常の事故による損害のほかに重罰されるというふうな仕組みをとっているわけでありまして。英国の場合でも、危険で不注意な運転ということで最高千ポンドの罰金が科せられることになっていて、一方ではあることがあつたわけですよ。やはり、一方ではある、一方ではあるというふうなことも考えながら、私は点検整備を励行してもらうように指導する、そういうことを考えなければいけないんじゃないかと思ひますけれども、うちのほうはどうですか。

○政府委員(荒井正吾君) 自動車は大変便利なものでございまして、使い方によっては凶器になる、事故を起こすと加害性が非常に強いということでございます。その原因の大きな一つが車両のふぐあい、故障による事故の発生ということにあるものでございます。

ただ、技術的な難点がございまして。先ほどのパンクというようなケース、高速道路のパンクあるいはブレーキのききが悪いと事故につながるわけでございますが、現実には、一つのタイヤがパンクして高速道路で蛇行して、たまたま車が滑りやすい雨の日で車がそばに走っていて事故につながったということがございます。その事故の原因が複合的に発生するということと、もう一つはそのパンクというふぐあいが整備の未整備により発生したのか、たまたま何かの異物に当たって発生したのかというその原因追及がある面にくいという面がございまして。罰する場合には大々客観的にしなきゃいけないというふうな面もございまして。

これは事故原因の調査の技術をさらに高度化せにゃいかぬということをお促すものであろうかと思ひます。それが車両のふぐあいあるいは整備の必要性ということに情報を与えてくれるものだと思ひますので、そのような方向の努力はしていきたいと思ひます。

罰則をかけられるものかという点につきまして、今申し上げました種々の難点はあるというふうな思ひますけれども、外国におきましては、そういうことも大変厳しい面もございまして、加害性という点により深刻に社会が世論が向かうという状況にございまして、その点も含めて今後の検討課題にさせていただきますと思ひます。

○寺崎昭久君 もう時間がありませんので、最後に大臣に二点御質問させていただきます。

一つは、先ほど山本委員からも質問がございましたけれども、自動車整備近代化資金制度の充実ということでございまして。今回の法改正によって整備業界が幾らかの経済的な打撃を受けるということは、それはやむを得ないことだと私は思ひますが、さはさりながら、激変緩和を考えなければいけないし、単にそれを放置しておくだけではなく、技術の向上だとかコストの削減を図るための近代化だとか、そういったものは大いに促進す

する必要がありますので、そういったことを念頭に置きながら来年度予算でもぜひ措置をしてもらいたいということが第一点であります。

それからもう一つは、冒頭でできるだけ有効期間を設定するには基準を明確化してもらいたい、客観化していただきたいことを申し上げましたけれども、先ほど申し上げなかったもう一つの理由として、今後こういう車検制度とかあるいは検査制度というのは国際基準というところから発展していく可能性もあるだろうと思うんです。それだけに、内々でわかる言葉でやるのではなくて、なるべく明確化する必要があると思いますので、その辺の取り組みについてお考えがございましたらお示しいただきたいと思っております。

○国務大臣(川崎二郎君) まず最初に、この法案が御可決いただければその施行をいつにするかという議論に当然入ってまいります。そのときに、ユーザ負担は削減されるけれども、整備業界等影響が出てくる業界が出てくる、そこに対して我々としてどのようなことができるか。寺崎委員から自動車整備近代化資金制度、これについて充実を図るように、こういう御指摘をいただきました。運輸省としてもその方向で努力をしてみたい、このように思っております。

第二番目につきましては、先ほど荒井局長から少し答弁をさせていただきましたけれども、まさに、私が聞いておりましたもなかなかわかりにくい我々側の答弁だったと思っております。やはり致命的な欠陥と一部のなぶぐあい、この辺はしっかり分けながら、国民の理解のしやすい、理解をしていただけるような制度になるべく一層努力をしていかなければならぬだろう。そういった意味では御指摘をいただいたことを受けながら、我々も格段の努力をしなければならない、このように思っております。

基本は、やはり議論の経過というものは常にオープンであり、そして国民の理解の中で制度が変わっていくということが一番必要だろうと思

ますので、また御指導を賜りたいと思います。

○森本晃司君 今回の車検延長というのは、貨物トラックについては四十七年ぶりの規制緩和で、いろいろと多とくという御意見もトラック業界の方からあったようでございますけれども、八トン未満という形で落ちついて、トラック業界の皆さんにとっては長年の課題を解消するものとなって、待ちに待ったものであるというふうに思われましますし、コスト削減が図られるものだと思います。

先ほど、山本委員の質問の中に、コスト削減費用は一千五百億という御回答があったようでございますが、私は、今回の改正で一つはコスト削減、規制緩和ということで、それはそれでトラック業界の皆さんも大変喜ばれることであろうと思

いいますが、その一方、一千五百億の削減ということとは自動車整備業界にとって一千五百億の収入がなくなるということになってくる、この点があるのではないかと思います。

同時に、もう一つの大きな点は、我々町を歩く者にとっては、トラックの車検が一年延びたというところで、ああよかったなというよりも、むしろ安全性はどうなるんだろうかと、そういったこと

の不安、思いがあるのではないだろうか。よき面、そうでない面と二つありますが、私は、これから質問させていただきます、殊に安全性については今後もしっかりとやっていただきたいと思うところ

の改正によって二年目のふぐあい率はより高くなるのではないかと推測されますが、この点についてどのように考えられるのか。

また、今回の対象車種が改正の恩恵を受けて新規登録二年後の第一回の車検のときに実際どうなっているのかということをよく調査する必要がある、価値があるのではないかと思います。同時にまた、それを知りたことから調査していかなければならない、こう思いますが、いかがですか。

○政府委員(荒井正吾君) 車検期間を延長した場合のふぐあい率の一年目、二年目の経過をどのように見るとい点が第一点目の御質問かと思

いますが、総論的にいえば二年目のふぐあい率というのは高まるものでございます。その高まりがどのようになるのか、あるいは致命的な事故に直結するようふぐあいの発生の方かどうかという点が大変気になるところでございます。

その点については、いろんな車種がございますし、使用状況も異なりますので、機械を自動的に判断することがなかなかできないわけでござい

ますが、過去の経験とか状況あるいは今回の改正に

ことがいいのか、また今回の改正で一月月点検が三カ月に移行されるわけでございしますが、それでよい結果を生むのか、今まで余り実施もされていなかったのに。

もう一つは、これが廃止になったのは、今まで余り実施されていなかったからそれで廃止にしようかということなのか、この辺、審議会はこういう観点から簡素化されたのか。二七・三%からもう少し強化しようというのか、二七・三%しかやっていたからもうやめようというのか。

こういった状況、今までの一月月点検の功罪もあると思

います。また実績もある。では、今度一月月がなくなると三カ月に一回するようになった、それでも点検率が相変わらずほかのものに比べて低い、そういう状況が起きかねないとも思うし、その点はやっぱりしっかりと指導をしていかなければならないのではないかと、このように思いますが、本

当に確実な点検整備が三カ月になって行われるかどうかを伺います。

○政府委員(荒井正吾君) 一月月点検の実施率が特に事業用貨物自動車

が二七・三%と低い、このこと自身は大変遺憾なこと

でございます。従来ま

すべきことをされてい

ない率が多いということ

で、ただ実施率が低い

から延ばすということでは

でございます。

ただ、三カ月点検になっても実施率が低いと意味がないというところは、そのとおりでございます。現状でございますと、事業用貨物自動車は三カ月点検になりますと成績はややよくなりまして五六・六％というふうになっておるわけでございます。

これはどうしてこういうふうになるのか。一カ月点検というのは意味がないとユーザーの方が思っているのか、あるいは単にサボっているだけなのかというふうなことで、背景を探る必要はあるのかと思いますが、先ほど一カ月点検の功罪という表現をされましたが、一カ月点検、三カ月点検の内容は、信頼を得るような、納得感のあるような内容でありますよということを説明せねばいかぬと思っております。いずれにしても、点検というのは自身のためでございますので、自身のためだということをよく認識していただきたいと思っております。

トラック事業者の方は、点検をして事故を起こしてはいかぬということは十分言われるわけでございますが、では、点検というのは実際にどのような行われているか知っておられる社長さんとか経営者の方は比較的小さいという面もございまして、経営のトップの方がなるべくそういう認識を持っていただくような広報、啓蒙というのはさらに必要があるというふうに感じております。

○森本晃司君 次に、自動車公害訴訟の中でも貨物トラックというのは公害の主犯者のように言われているわけでございますけれども、現在の車検・点検整備においては排ガスのチェック体制というのはどのようなふうになっているかを伺います。

○政府委員(荒井正吾君) 現在の点検整備体制における排ガスチェック体制の現状について御説明申し上げます。

新車につきましては、自動車の型式指定ということでございますが、その際に、一酸化炭素、炭化水素、窒素酸化物、黒煙等の排出量の審査をしております。さらに、排出ガス対策装置の耐久性

についての確認をしております。

問題になります継続検査でございますが、継続検査時におきましては、ガソリン車はアイドリング時の一酸化炭素及び炭化水素につきまして、ディーゼル車につきましては黒煙濃度につきましてそれぞれ検査を実施しておるといふ実情でございます。

○森本晃司君 運輸省は、運輸政策審議会総合部会で自動車から排出されるCO₂の削減を図るために自動車税制のグリーン化について検討中であると聞いています。五月にも最終結論を出すということでありまして、この場合の燃費は一体何を基準にして算定しようかとされているのか。

それから、現在の車検・継続検査では燃費については検査ラインがないと思うわけでございますが、税制グリーン化における公平なランクづけを必要とする。そういう意味では中古車において平均的な燃費を測定するようなシステムを検討する必要があるのではないかと考えますが、お答えいただけますか。

○政府委員(荒井正吾君) 自動車の燃費の測定方法でございますが、俗に十・十五モード法という方法による測定値を採用しております。十・十五モード法と申しますのは、都市内での自動車走行を模擬した試験装置上での燃費測定方法でございます。

具体的に申しますと、加速、定時走行、減速というものが道路では繰り返されるわけでございますが、その加速、定時走行、減速というのを一つのパターンで十変化を起こすパターンを一つ、それを十モード、それを三回繰り返すとともに、さらに高速走行を加味いたしました十五変化のテストパターン、十モードを三回、十五モード一回を試験装置上で測定いたしました。その際の燃費を測定するという方法を一般的に用いております。その測定結果の表現方法は、燃料リッター当たりの平均走行距離というふうにあらわされております。

その際に、そういう燃費を測定してある車につ

いての燃費の水準というのは出るわけでございますが、税制のグリーン化なりいろいろな規制に際してそれがチェックができるかどうかという二つの質問でございますが、燃費についての検査は現在車検体制の中で行っております。排気ガスについては先ほど申しましたとおり行っている。

燃費の検査、特に中古の自動車の燃費測定は意味があるんじゃないか、あるいは新しいシステムが必要ではないかという御質問の内容でもあらうかと思いますが、燃費につきましては、排出ガスに比べまして使用過程が進みまして新車と比べてそんなに変化がないという特徴があるようでございます。排出ガスは大変悪化するというふうに聞いておりますが、新車時からほとんど変化しないというふうな認識でございます。

したがって、使用過程車において、特に新しいシステムということよりも、新車時の燃費を用いることでおのおの公平が確保されるというふうな認識をしております。

○森本晃司君 昨夜遅く、NHKの「あすを読む」という番組で、ITSの開発がどんどん進んでいるというところを報道してました。これから新しい自動車の時代に入っていくんじゃないか。それからもう一つは、CO₂削減、環境問題に対応するハイブリッドカーとか電気自動車とか、そういったものができてきている。そういったことが急速に進んでいるんじゃないか。最近の自動車では車間距離をきちんと自動車自身が測定して安全性を図るというようなものも出てくるようございまして、けれども、こういった高度化された自動車に対する車検体制、私は、これはやっぱり考えていかなきゃならない時代に入っていくのではないかなと、こう思います。

私もいろいろ電子のことの詳しいことは余りわかりませんが、ナビゲーターが音声で事故があるぞというのを伝えたり、居眠りしそうなになったらそれが呼びかけるとかにおいが出てくるのか、そういう話もあるようでございますが、そういったものが高度化されて、きちんとされている

かったら、今度逆になまた事故につながっていくことにもなるかと思っております。それに対する体制について。

○政府委員(荒井正吾君) 今委員御指摘になりましたように、自動車の高度化あるいは知能化ということが現在大変進んでおります。具体的には、例としてITSの技術、あるいは低公害車の燃料電池、ハイブリッド、電気自動車等の分野でございますが、その自動車の高度化、知能化に対応する安全性、環境面からの検査体制の変化、あるいは改善ということでございます。

まさしくそのとおりでございます。特に、ハイテク化した車両についての検査は、航空機の部門で大変進んでいるように思いますが、自動車の部分は追いついていないと思っております。ことに、まだ未知の領域でもございまして、まだ検討が進んでいない面もあることは正直申しましてでございます。今後、自動車の高度化に対応した検査、あるいはユーザーの方の点検整備体制というものを検討し、かつ提言していかなきゃいけないというふうには強く感じております。

○森本晃司君 最後に、大臣の所見を伺いたいたわけでございますけれども、車検・点検整備というのは、いかに自動車が高度化されて立派なものになったとしてもその必要性はなくなるものか、だと思っておりますし、殊に安全という面から考えると、さらにいろいろとチェック体制をしていく必要があるのではないかと。コスト削減ということも大事なことはございまして、私は、安全という面がより大事なものだと思っておりますので、簡素化が安全性を低下させてはいけないというふうにも思っております。

もう一つ、最初に申し上げましたが、中小の車検業界が打撃を受けることはこれはもう間違いないと思っております。これに対してしっかりと支援もやはり同時に考えていかなければならないのではないかと、こう思っておりますので、大臣の決意のほどをお伺いしたいと

思っております。

○国務大臣(川崎二郎君) 御指摘いただきましたように、安全とそれから今日の課題であります環境、この両面を考へていきましたときに、自動車の車検制度というものは極めて有効なものであると思っております。かつてアメリカではその必要がないという議論があったように思いますが、最近ではアメリカでも逆に厳しくなってきたという方向でございます。そういった意味では、私ども、車検制度というものを少しずつ改善をしながら、時代の変化にも合わせていかなきゃならぬと思っております。

特に、今委員から御指摘いただきましたように、車の情報化、高度化。それだけに機械に頼るという面がふえてくる。人の力より機械に頼る面がふえてくるということは、逆に言えば大変な事故につながる可能性も出てまいります。それだけにきちっとした制度をつくっていかねければならないと思っております。

一方で、当然ユーザの負担軽減なりユーザの希望に合った車検という、例えば時間の問題なんかも出てくるだろう。そういう意味では、独立行政法人という中で、これも、もちろんこれから国会で御審議いただいて御理解をいただいたらでありますけれども、国会でそういう形で御可決をいただくなれば、少し自由裁量の中でユーザの希望というものに合わせた車検制度というものがつくっていくのではなからうかなと、このように思っております。

また、先ほどお答え申し上げましたけれども、この法案が可決いたしましたならば実施時期というものが決定をされてまいります。そうしたときに、影響を受ける整備業界に対してどのような施策を展開できるか、近代化資金の充実等の問題に取り組んでまいりたい、このように思っております。

○森本晃司君 終わります。

○宮本岳志君 宮本です。質問いたします。

自動車の保有台数は今や七千四百万台と先ほど

お話もございました。毎年二％から三％の増加を見ております。先進諸国と比較しても可住地面積当たりの自動車台数というのはかなり多くなっております。こうした状況のもとで、交通事故件数は七十八万件、死亡者は約一万八千人、負傷者は約九十六万人と増加傾向にございます。環境汚染、交通渋滞等も大きな問題になっているわけでありまして、それだけに、自動車の安全の確保対策、公害対策が極めて重要な課題となっておりますけれども、そのことを担保していく上でも車検制度の果たす役割は大きなポイントと言えらると思っております。

今度の改正は、八トン未満のトラックの新車に限って車検期間を一年から二年に延長するものでございます。ただ、この延長によって、先ほどから議論がございまして、安全確保や公害対策が後退することになってはならないと思うんで

ところが、この運輸省の調査、資料を見させていただきまして、一つはふぐあい率、先ほど来議論になっていっている点ですが、これが六％ふえるという調査結果が出ております。つまり、八トン未満トラック全体で言いますと、二年目で七〇％がふぐあい車両ということになってまいります。

二つ目は、整備不良による交通事故、死傷者数がどれぐらいふえると調査の結果予想されるかと言いますと、トラック全体では、自家用で一・一％から二・一％、事業用では二・五％から四・三％ふえる、こういう結果も出ております。その他、整備不良による交通渋滞、自動車排出ガスの環境汚染など、社会的影響が出てくることを指摘をされているわけでありまして、

九七年三月の閣議決定に照らしましても、安全確保として公害防止、これに後退があつてはならないというふうに思うんですけれども、いかがでしょうか。

○政府委員(荒井正吾君) 今度の車検期間の延長、点検整備の簡素化は、規制緩和という面でユーザの負担軽減ということを大きな流れの中で目標としておるところでございますが、一方、

車の加害性にかんがみまして、車の安全の確保、環境の保全ということが後退のないようにということでございます。

今回の車検期間の延長に際しましては、延長による社会的な影響、特に交通事故、環境影響の少ない車種について限定して実行するということが答申の中で盛り込まれておったところでございまして、数字の説明がなかなかうまく納得感のいくようにならないという先ほど寺崎委員の指摘されたような面もございしますが、それを考えても大変慎重な検討が運輸技術審議会で行われた結果だと考えております。また、点検期間の間隔の延長に際しまして、環境あるいは安全に影響のない範囲での見直しというふうに答申されておるように考えております。

安全確保と環境保全上の問題、そういう面で最小化されているというふうに思っておりますが、安全と環境の問題に対応する別途の措置もおあわせて考えていくべきというふうに思っております。

○宮本岳志君 この運輸技術審議会の答申を読ませていただきました。私は納得のいかない点があるわけですが、

例えば、走行距離が平均一・五万キロだからいかのようないことを書いておるわけですが、八トン未満のトラックは九百十三万台あるわけでありまして、ですから、平均が一・五万キロだといつても、それは幾らでも長距離を走っている車ももちろんあるでしょう。特に事業用のトラックは何万キロも走ると思うんです。画一的にはいけません。

それから、先ほども少し議論になっておりましたが、「不具合率が四七％と比較的小さい」と。この認識は極めて問題だというふうに思います。ふぐあいというものは、先ほどもあったように、保安基準に適合していない、つまり車検に合格できない車ということですから、本来走ってはならない車という理解だというふうに思います。これが四七％もある。

しかも、その四七％ではなく、二年目のこの調査結果では六四％、これが六％引き上がるわけですから七〇％に達するわけですね。二年目の車検直前には十台のうち七台まで基本的には走ってはならないとされるような車になっているということの意味しているわけですから、極めて重大だと思うんですが、いかがでしょうか。

○政府委員(荒井正吾君) 先ほどからの議論で、ふぐあい率の意味あるいは事故に直結する要件、あるいは許容の範囲というのがあるのかどうかという議論がなされております。

今、宮本委員が申されました中で、一つ目の論点の走行距離が一万五千キロ、平均でございまして、でたくさん走るものとそうでないものがあるじゃないかということが例えば車検期間に反映されないかどうかという議論は、この審議会でもあったわけでございます。

例えば、走行距離に応じて車検の義務をつけたらどうかという点、ある面合理的な面があるうかと思いますが、一方、その走行距離に応じて車検をするということに技術上の難点もある。あるいは外国ではわかりやすいという観点重視して期間でやるということがございしますが、少々はしって制度ができていっているという面は否めないものと思っております。

走行距離とか使用状況に応じて安全確保をするという点は、むしろ点検整備の弾力的な実行というところで今後図っていくべきというふうに考えております。走行距離が増したり、あるいは悪路を走行した場合には整備を加重にやるのかあるいはそういうことを推奨するとか、あるいは逆に走行距離が少ないときは整備を省いていいというふうな義務を減らすとかというふうにはしたいと思っております。

なお、結論的なところで、ふぐあい率の説明の仕方はいろいろ改善をしないといけないかというふうに思いますが、全体として、運輸技術審議会の委員の方たち、我が国における最高の技術的な専門家をそろえて多角的な御議論をしていただい

た結果だと私も認識しております。安全上の支障は非常に少ない、最小なものであるというふうに認識しているところでございます。

○宮本岳志君 定期点検整備を進めていくということは、これは大いに結構なことだと思います。ただ、この推進をどう図るかということが問題だというふうに思っています。

それで、時間がございませんので少しはしりますけれども、いただいた資料によりますと、八トン未満の自家用トラックの定期点検整備の実施率は三〇・九％とお伺いしております。それから、これは八トン未満でとっておられないということですが、事業用貨物車は三カ月点検で見ますと五六・六％というふうにお伺いしているわけでありまして。

そういたしますと、逆に言いますと、自家用トラックで定期点検がされていないものが六九・一％、事業用では四三・四％が定期点検されていないということになります。八トン未満の自家用トラックは八百四十七万台、事業用は六十六万台あるというふうにお伺いしておりますが、合わせて九百三十三万台のうち、点検整備をしていないのを計算してみますと、ざっと六百十三万八千六百台、六百十四万台ぐらいになると思います。

こうした状況を放置したまま、つまりふぐあい車両がふえるのが当然の状況を放置したまま、このままでの車検の延長というのは問題があると私もは考えるものです。

こうした問題の背景として、九五年の法改正で前検査後整備でも可能というふうにしたわけですね。つまり、整備してから検査を受けなければならなかったものを、先に検査を受けてそれから整備すると。そのときの審議で、我が党の高崎議員が、整備をしないでいきなり検査に持ってくるケースがふえる、そのことにより定期点検整備が形骸化されるおそれがあると指摘をしておりますけれども、事態はそれとおりになっているんじゃないでしょうか。いかがですか。

○政府委員(荒井正吾君) いろんな多角的な観点から見て、時間をいじまいます。最後の前検査後整備の導入は前回の改正の大変大きな改正点でございます。いろいろ意味があるかと思いますが、整備前置主義ということとは当時大変問題視されておりました。特に、過剰整備につながるのではないかとということでございました。最小限の整備をして検査を通過する自分なりの整備をしたいということとでございましたので、ユーザー車検の導入ということになったわけでございます。

を申されたと思いますが、最後の前検査後整備の導入は前回の改正の大変大きな改正点でございます。いろいろ意味があるかと思いますが、整備前置主義ということとは当時大変問題視されておりました。特に、過剰整備につながるのではないかとということでございました。最小限の整備をして検査を通過する自分なりの整備をしたいということとでございましたので、ユーザー車検の導入ということになったわけでございます。

そういういい面があったかと思っておりますが、一方、定期点検の整備実施率が一部の事業用自動車について低いという実態が別途あるわけでございます。前検査後整備は特にユーザー車検を望まれますが、事業用自動車を中心にしてみれば、率が高いが、逆に事業用自動車の定期点検の実施率が低い。これはプロの、職業として車を使っておられる、さらに道路で販売をされている、言ってみれば道路が職場であるという方たちの定期点検の実施率が低いということはむしろ大変大きな問題であるかと思っております。

車を走らせるのをなりわいとしてされている方の安全性の確保が低いということは労働災害にもつながりますし、公共の場での事故の発生、社会的な問題になると思えます。定期点検の実施率の向上というこのことについて格段の努力をしていくべきだと思っております。特に、貨物自動車は日ごろ、整備事業者が預けなくても自家用の整備というところも可能でございますので、そのようなことをどのように図るかということについて格段の努力をしていきたいと思います。

○宮本岳志君 この質問をするに当たって、私は、大阪の自動車整備振興会の役員の方々、整備業者の皆さんにもいろいろお話を伺いして、勉強させていただきました。そこで、具体的にお伺いしたいと思うんです。一つは、定期点検整備は車両法四十七条で定められた法的な義務だということでありまして、そのことをユーザーにどう徹底し御理解いただくか、これがやはり大きなことになっていると思うんです。

す。そこで、ぜひ検討していただきたいんですけれども、一つは、自動車検査証の留意事項にその旨を書き込む、法的義務ですというところを書き込む、あるいははがきの送付をするなど、幅広く活用して徹底を図るべきではないかということ。もう一つは、点検整備をしない場合に勧告をするという、これも車両法第五十四条四項に基づく制度がありますけれども、これはお伺いしますと二年間で勧告というものはわずか七件だと聞いております。これでは効果が上がらないというふうにお伺いしますが、こういう点、いかがでしょうか。

○政府委員(荒井正吾君) 点検整備を実施していただくための方策として、今三つ御指摘になりました。一つ目の自動車検査証の書き方でございますが、現在もその点は書いてあるわけでございますが、義務づけとかというふうには書いていないという面がございます。この点検整備というのは、ある面役所が自主的にされるべきところを押さえるという面が、七千万台の車のそれぞれのユーザーの点検整備でございますので、役所としてもある面表現に気を使う面がございます。検査証を使うという面もありませんし、ほかの方法での自主点検の意識を定着させるという課題が我が国に残されているというふうにお伺いします。

二つ目ののはがきによってお伝えする。特に、前検査の後整備をされない、検査のときには検査は通るけれどもある程度時間を経るとこういうところが劣化する中で整備されたらいいですというふうなアドバイスもできるわけでございます。今後ますますそういう検査時のサービスも重要であるかと思いますが、それをはがきによってさらに徹底するということも、委員会でも指摘されたこととございますので、予算をつけて充実しているところとございますが、今後さらにその成果を見つつ励行したいと思っております。

三つ目の勧告を利用する、確かに勧告制度、検査の勧告というのは役所もちよっと大変な武器を使おうというふうなイメージがございまして、使にくい点があったわけでございますが、検査時の点検不履行の発見の際の点検整備の励行ということも一つの強力な手段であろうかと思っております。そのことも含めて今後整備励行の努力を図っていききたいと思います。

○宮本岳志君 時間が押してまいりましたので、ぜひ検討していただくとして、運輸大臣にまとめてひとつお伺いをしたいというふうに思っています。一つは、ことしの点検整備の自動車検査証の対策費でございけれども、四千九百万というふうにお伺いしております。それで、大阪のこれも整備振興会でお伺いしたんですが、この振興会では年間四千万円を使って二カ月間テレビ放映をしてさまざまなキャンペーンを行ってくださった。ラジオでも土日に毎回四十五分間、計二百五十八本も流しているという話でございました。このように大阪の整備振興会だけで国の予算と変わらないぐらいの予算をつけて頑張ってきたというわけでありまして、ぜひ、こうした点に照らしても国の予算を大幅にアップをするために頑張っていたいただきたい。

同時に、整備をしないで前検査するユーザーに対して運輸省は点検整備をするようはがきを送付しておりますけれども、昨年度は六万八千人に送付しているとお伺いしております。ところが、前検査を受けているのは二十万人いらっしゃるわけですね。だから、十三万人ほどの人には送られていないということになると思えます。すべての人に送付できるように予算対策を検討していただきたいと思います。これも予算のことですので、大臣にお伺いしたい。

最後に、車検の有効期間が延びることによって、先ほど来お話がありましたように、整備業者の皆さんの営業に深刻な影響が出てくることと予想されます。大阪の整備業界に聞きますと、一〇％売り上げが減少するのではないかとのお話もございました。特に、トラックが主体の業者は

使おうというふうなイメージがございまして、使にくい点があったわけでございますが、検査時の点検不履行の発見の際の点検整備の励行ということも一つの強力な手段であろうかと思っております。そのことも含めて今後整備励行の努力を図っていききたいと思います。

約三〇％も減るだろうという声もございました。全体に影響する額は大阪でおよそ八十六億九千万円と試算されるという話もございました。そのための対策を真剣にやっていたいただきたい。

我が党がこれまで指摘してきたように、近代化資金の抜本的な充実、設備資金の返済期間の延長であるとか、自動車重量税の立てかえの対策であるとか、あるいは新たな構造改革事業の策定など、整備業者の御意見を十分聞いていただいて対策を立てて御努力いただきますようお願いして、御答弁いただいて、質問を終わります。

○国務大臣(川崎二郎君) 具体的な御質問と全体的な立場からの御質問があったと思います。

まず第一に、前検査受検者のはがきの問題ですけれども、二十万人全員に出すようにいたします。

それから、十一年度予算において国の検査場での点検整備助行指導に関して予算措置をいたしておるわけでありまして、来年度以降もう少し頑張れという御指摘をいただきました。私どもも予算の確保に努め、点検整備実施率向上施策の充実に努め、自動車の安全の確保及び環境の保全に努めてまいりたいと思っております。

それから、先ほどから多くの方々から御指摘いただいております整備業界、特に整備事業者は七万二千企業のうち従業員規模十人以下が七五％、こういう状況にあります。したがって、中小企業近代化促進法に基づく低利融資、課税の特例措置の活用に係る構造改善事業の推進、中小企業信用保険法の保証限度額を増加する特定業種の指定、信用保証制度のさらなる活用、こうした措置を中小企業全体としてとらせていただいておりますけれども、同時に、先ほどから御答弁させていただいておりますとおり、来年度予算、より充実ができるように近代化資金等を準備してまいりたい、このように考えております。

○宮本岳志君 終わります。

○測上貞雄君 社民党の測上であります。

道路運送車両法の改正の根拠につきましてお伺

いをしたいんですが、まず大臣に、自動車社会の伸長というのは生活を大変便利なものにいたしました。しかし、一方で交通事故、交通渋滞、騒音、環境汚染問題等、社会的悪影響が今日なお解決しなければならぬ課題として存在いたしておりますけれども、これらの問題についての解決に向けての努力について大臣からの見解をお伺いいたします。

○国務大臣(川崎二郎君) 測上委員からは、交通全体に対する御意見の中で、これ以上自動車による破壊がどんどん進むということについてどう考えるか、こういう観点から再三御指摘をいただき、いろいろな御指導もいただいておりますのでございます。

基本的には、政府全体として、建設省の立場、警察の立場、また環境を所管する環境庁の立場、そして私ども運輸省の立場、こういうものが総合的に自動車の安全対策なり環境対策、そして将来の社会をどう考えていくかということをしつかり考えていかなければならぬだろうと思っております。

特に、第一の課題として、公共交通というものをやはりしっかりと整備をしながら利用促進を図っていくこと、それから貨物輸送の効率化、これも大きな課題であると思っております。それから、既に取り組み始めております地球温暖化防止、また大気汚染防止のための低燃費、低公害の車への誘導、これは税制が主体になっておりますけれども、既に実施をしているものもありますし、またグリーン課税ということで議論を始めたものもあります。それから、自動車全体のリサイクルのあり方、こんなものも大きな議論であろうと思っております。

そして、自動車だけの立場から見ると、審議会の自動車部会において自動車運送事業に係る安全確保、車両の安全性向上、こういうことで今議論をいただいておりますので、そうしたものを受けながら私も努力をしてみたいと思っております。

○測上貞雄君 次に、車検の有効期間の延長及び点検項目の削減がなされた場合、基礎調査検討会の調査ではいずれも悪化すると予測がなされている。にもかかわらず、このような改正法が提案された最大の理由は何かでございましょうか。

○政府委員(荒井正吾君) 今、測上委員が述べられました基礎調査検討会の調査といたしましては、平成十年三月三十日の調査結果でございます。そのときの調査は、単純に延長した場合にふぐあいがどの程度増加しますよという計算でございまして、これは、いろんなことを考えないとそのようになりませんよということ、実は規制緩和のためには車検期間の延長、点検整備項目の見直しが可能かどうかを諮問するに際しましての議論の出発点となるデータでございました。そのデータの中心はそういうふうなことも悪化するということでございます。

今回の運輸技術審議会における答申の結論でございますが、基礎調査検討会の調査結果を再度確認するとともに、車種区分を細分化いたしました。より細かなデータ分析によりまして問題がどの程度発生するのか、その深刻さはどうかというようないことが検討されたわけでございます。特に、有効期間を延長した場合でもふぐあいの増加が少ない、あるいは社会的な影響が許容できるといった車種に限定するというふうな作業が行われたものでございます。

大変重要な検討であったかと思いますが、そのような検討を、さらに点検期間の延長とともに確実な点検整備の実施ということを諸対策を講じるということをおっしゃっていただまして、平成十年十二月、約九カ月かかって答申が出されたものでございます。経緯の御説明でございます。

○測上貞雄君 自動車における検査の延長は、単に安全の問題だけではなくて環境問題にも大きくかかわる。自動車検査証の有効期間延長や定期点検期間の延長によって、当然排気ガスの排出量の変化や騒音量の変化が出てくると思えます。環境

に対する変化が想定されるが、運輸省は具体的な数値を持っているのかどうか。また、これらの期間の延長による路上故障の増加があると思われるけれども、どれぐらいになると想定されているのかお伺いをしたい。

仮に、排気ガス排出量等が増大するのであれば、いわゆる京都議定書で確認された排出ガス削減のための努力とは相反するのではないかと考えるのですが、いかがですか。

○政府委員(荒井正吾君) 検査証の有効期間の延長によりまして、特に環境面への悪影響の数量的把握という面でございまして、先ほど申しましたように、有効期間の延長は安全と環境に影響が極めて少ないものに限定して行うとされたものでございます。

安全のふぐあいの発生あるいは排出ガス等の発生程度でございますが、今回の見直しによってどの程度発生するか、あるいは増加するか増加しないのかという数量的な把握は現在においてはされてないものでございます。ただ、今回の見直しが行われました後、事後調査というものを継続的に実施するつもりでございまして、安全と環境の数値の変化ということをフォローしたいと思っております。

検査は延びても点検整備が十分されますと、逆に点検整備をすればその悪影響は少なくなるものでございますので、その点を充実するとともに、調査をして今後の対策に反映するべきというふうなことを考えております。

○測上貞雄君 次に、自動車検査証の有効期間の延長の根拠についてお伺いをいたします。

今回の法改正で対象車両は、車両総重量八トン未満のトラック等が初めて交付される自動車検査証の有効期限を一年から二年に延長するものでありますけれども、なぜ車両総重量八トン未満のトラック、乗用レンタカーも含めませんが、なか、八トン以上はなぜ対象にならないのか。

○政府委員(荒井正吾君) 先ほど議論がありまして、車検期間が延長できるかどうかという

のはたくさん要素がありますが、とりわけふぐあい率の発生と年間走行距離というのが重要なファクターであろうかというふうに運輸技術審議会の中で議論が進んでおりました。その際、事業用貨物自動車あるいは自家用貨物自動車の車検期間の延長が可能かどうかということが議論されましたときに、車種を八トン未満と八トン以上の調査をされた結果、走行距離とふぐあい率に相当の格差があるというふうに発見されたものでございます。

議論の最初の出だしではもちろん結論は何も予想されなくて議論が始まったわけでございますが、九カ月の議論を経まして、あるいはその途中で細分化した情報を集積していく過程で、八トンで切ったときの走行距離及びふぐあい率の差というのが無視し得ない差というものでございまして。

八トン以上のものは、走行距離が長いということとは一年間延ばすと大変走行距離による劣化が著しくなるということ、したがって走行距離が多いということは事故に出会う可能性も高いということ、その結果またふぐあい率が高くなるということとで、要すれば大変怖い、まだ延長について慎重な対応を要するものというふうに判断されたものと認識しております。

一方、八トン未満についても、ふぐあい率という観点からはマイナスという数字は出ないわけでございますが、いろんな条件を勘案いたしました上で、安全性の確保という観点からは延長しても支障がないという結論が判明したものと考えております。

レンタカーの特に乗用車につきましても、年間平均走行距離が一万六千キロと短いこと、あるいはふぐあい率が四二％と低いこととございします。初回の有効期間を二年にした場合の予想ふぐあい率も八トン未満のトラックよりも低いというふうな比較考量がなされて、安全性への影響が許容の範囲というふうになされたものと認識しております。

○測上員雄君 今回、トラックなどの延長はありますけれども、バスやタクシー、これがなぜ対象とならなかったのか。

○政府委員(荒井正吾君) バス、タクシーにつきましては、一つには多数の乗客が利用する。バス一台につきまして年間三万人、タクシー一台につきまして年間一万人が利用され、見ず知らずの他人が利用されるという面で信頼性の維持が重要だという面もあります。

一方、先ほどの議論の延長でもございしますが、年間走行距離あるいはふぐあい率ということをお勧めいたしますと、特にバス、タクシーの年間走行距離がバスは約二・三万キロ、タクシーは約六・一万キロと大変長い距離を走りますので、それを延長しますと、一年間でそれだけ余計に走るという点で安全上より慎重な判断が必要かというふうにされたと考えております。

なお、諸外国におきましても、事業用自動車の業としての安全への信頼性を確保するために有効期間が一年または半年となっております。また、業界も点検整備についての労はいとわれないというふうな反応もございましたので、その関係で現行に据え置かれたものと認識しております。

○測上員雄君 終わります。

○戸田邦司君 あと、予定で考えますと二十分余ということになっております。岩本委員もいろいろと質問があるということですので、そこで私は、私の考え方といいますか感じたところをまずお話ししておきたいと思っております。

この道路運送車両法、私もつらつら眺めてみまして、まことに特異な法律であるという感じを深くしております。

まず第一条についてそう思いました。後段に、「あわせて自動車の整備事業の健全な発展に資する」ということが書かれております。整備事業業界が健全な発展をすれば適切な整備が行われ安全性が向上するという趣旨で私はこの文言が書かれたと解しておりますが、きょうこのごろの法律審査であるならこのような文言が入ったかどうかと

思われる点ではないかと思っております。車を持っている人あるいは運送事業者、それから整備事業者、そういったところに偏ってこの法律が運用されてはいけなと思いますし、現時点でもそういうような偏った運用がなされているとは私は思っておりません。

そこで、運輸省関係で安全関係の法律が幾つかあります。自動車についてはこの道路運送車両法、船については船舶安全法、それから航空機については航空法、それぞれのモードの輸送について安全の確保のための法律があるという立て方になつていっていると思っております。

これらの法律の仕組み、そういったものについては、条約で規制されていてそれがもとになっているものもありますし、自動車については欧州経済委員会での検討が大分定着してきておりますから、そこでの仕組み、やり方、基準、そういったものが世界的に広まっていていっているということではないかと思っております。

そこで、自家用とそれからそうでないものとの区別がその中にあると思っておりますが、それについてはそれぞれの法律でそういった点がはっきりと書かれているものがありますが、先ほど荒井局長からもお話しありましたように、特に自家用の場合の自己責任というふうな点については、今後、こういった安全を考えていく場合の基本的な柱の一つとして重要視していかなざるを得ない、こう思っております。

そういった観点から考えまして、モード別の安全確保、その仕組み、それから実施の方法も含めて、それぞれに背景が違っているところはあると思っておりますが、できるだけ基本的な考え方については運輸省内でしっかりと意見の交換をさせていただき、考え方の原則をきちんとさせていただいておくべき問題ではないかと思っております。

そこで、先ほど来整備事業者の話も多々出てまいりました。私は、整備事業者が事業を維持していけるかどうかということについては、法律がどう変わっていくかということに相当影響される面

があるとは思いますが、そこは法律の基準あるいは検査の実施その他についてそういう点と一線を画した不偏不党の考え方で進めていかなければならない面ではないかと思っております。そういった点については、先ほど寺崎委員からも御指摘がありましたように、科学的裏づけに従って透明で説得力のある考え方に基いて進められなければならないということではないかと思っております。

整備事業者の中には相当零細な人たちもおります。この零細な人たちにとって、法律の身がどう変わっていくかということについては死活の問題にもかかわってくるかと思いますが、私は、一般的に申し上げまして、整備事業者がこれからというふうにして、発展までにはいかないにしても自分たちの業務を全うしているかということについては、この法律に依存するだけではないで、もう少し営業活動といえますか、そういった面もしっかりとやっていただければ、こう思っております。

私もオートドライブでありまして、今乗っている車は十キロをもう既に超えております。そういった車に乗っておりますので、車の整備だけは相当気をつけているつもりでございます。定期点検などに入れますと、その請求書が参ります。そうすると、どういふところを直したかが請求書に書いてあります。私はもともと技術屋ですから眺めればどこを直したかというのはいくらもですが、一般の人はそこをどうして交換したんだ、なぜここを直したんだというふうなことは普通わからないんじゃないかと思っております。そこは私は整備事業者の怠慢ではないかと思っております。

整備については、法定の整備もありすけれども、安心安全のために自分で進んで整備してもらいたいと思ふか、そういう考え方もっと大幅に取り入れられてしかるべきじゃないかと思っております。これは自動車の整備というのは一種の保険ではないかと思っております。そういったことを大々的にキャンペーンするとか、あるいは自分の事業を営んでいる周辺の人たちに一々当たって、

うちではこういう整備をしますということでお客さんをふやしていく、そういった努力もあつてしかるべきではないか、こう思っております。

いずれにしても、今度の法律の改正、これが先ほどの説明されているところに基いてなされるということについては、適正に科学的根拠に基づいてそういった結論を出されたということだろ

うと思ひますので、法律の内容についてはこれ以上申し上げませんが、第一点、法律あるいは基準の適切さ、そういったことについてはさらに一層御研究いただく。それから、この法律の改正で非常に影響を受ける整備事業者に対しては、もつと整備点検の重要さというものを認識していただくようにお願いいたしまして、最後に大臣の御感想をお伺いしまして終わりにしたいと思ひます。

○国務大臣(川崎二郎君) 大所高所からいろいろな御意見を賜りまして、今回、国会で御審議いただきます法律はほとんど規制緩和の法律でございます。我が国の高コスト構造を自由な競争によって克服していかなければならない、改善をしていかなければならない、こうした大きな課題の中で運輸省も規制緩和問題に取り組んでいるところでございます。

特に、今日自動車につきましては七千四百万台、まさに国民の足、国民生活には欠くことができないものになっております。そのコストというものも少しでも削減していく努力、規制緩和によつて国民負担を低減していく、極めて大きなことであろうと思つております。しかしその大前提としては、安全と環境というものがしっかりと担保された上で、技術進歩に合わせた制度づくりということに当然なつてまいらると思つております。

その中で、今回御提案をさせていただきましたけれども、一つは整備業界の問題、規制緩和で国民負担が軽減される、明の部分であると同時に、整備業界は影の部分になってまいります。そこに對するさまざまな施策の充実には先ほどから御指摘

のとおりでありますし、我々もしかりやらなければならぬと考へております。同時に、整備業界みずからも御指摘いただいたような努力をしなければならぬと思つております。それから、制度を変えていくときは、国民にわかりやすい形でしつかりやっていかなきゃならぬという御指摘も先ほどからいただいております。

今後とも、十分注意をしてみたいと思つております。

○岩本庄太君 参議院の会の岩本庄太でございます。

私も車検の有効期間についての質問を準備いたしましたんですが、先ほどの質疑で大体出尽くしているような感もございまして、ただいまは要望等もございまして。余り質問することがないんですが、なるべく重複を避けて一、二点お伺いをしたいと思つております。

車検の有効期間は、私もごく一般的に考えまして、やはり自動車の性能は進んでいる、道路の整備もいい、どんどん進んでいるということであれば延びるのが当たり前じゃないのかなというように基本的な認識をしております。その際に、いろいろお考えのあることは先ほど大臣並びに幹部の方からお話を伺いました。

しかし、延びるということについて、これも先ほど来多々出ておりますけれども、いわゆる経済活動の面からですと整備工場に対する影響が非常にあるということでございまして。それに対して近代化資金等の対応をされているというようなことをお聞きしたわけですが。

私が言うまでもないと思ひますが、今までもこういう制度の改正をしているわけでございまして、特に大きな影響があつたんじゃないかなと思ふのは自家用乗用車だと思ふんです。一度は、昭和五十八年七月に初回の二年間を三年間に延ばした。さらには、平成七年に六カ月点検を廃止されたというようにございまして、こういうことが整備業界に対する影響があつたんじゃないかなという気が

するんですが、具体的に本当にそういうことがあつたのかどうか、数字的にもお示しいただければと思ひます。

また、それ以外に近代化資金等の対応がありましてら教えていただきたいと思ひます。

○政府委員(荒井正吾君) 今委員が申されましたように、前回、前々回の大きな改正は昭和五十八年と平成七年の改正でございます。昭和五十八年の改正は、自家用乗用車の有効期間を新車初回二年を三年という大きなものでございまして、その際の売上高の変化でございますが、昭和六十年、実施された後では対前年度比約四％の減でございまして、千六百億円の売上高の減少が生じております。さらに平成七年の制度改正、これも大きな改正でございまして、十一年を超える自家用乗用車の検査証の有効期間を一年から二年、あるいは六カ月点検の廃止、前検査の実施と容認というようにございまして、この際も対前年度比約四％減少いたしました、二千四百億円の減少になっております。

一方、整備業界全体として見ますと、自動車の保有台数の増勢が随分続いておりますので、売上高としては全体としては伸びております、最近では、平成九年度の売上高は約六兆五千億でございます、改正のある前、昭和五十七年度に比べてまして約七割以上の増というように業界になっておる実情にございまして。

○岩本庄太君 私実は運輸省の方から資料をいただいたのであります。今の御説明で、六十年の改正のときに落ちておりますけれども、それが大体二年後ぐらいですか、また回復しているんです。それから平成七年につきましても、これはまだ九年度では回復しておりますけれども、これもおいおい回復するんだと思ふんです。確かに保有台数といひますか自動車台数がふえた。昭和五十七年が四千二百万台、これが九年度に七千二百万台、今のお話のとおり、これだけふえたことで、それほど影響がなかったんじゃないかなという気がいたします。

またさらには、これは全体としてのつかみ方です。中々、中小零細企業がどのような影響を受けたかということとは別だと思ひますけれども、今までは全体的に台数の増加でそれほど大きくない影響に終わったというのが実態ではないかなと思ひます。これからは、環境問題等がございまして、片や期間を延ばした場合に受ける影響というのは、自動車の保有台数で救うということにはなかなかないんじゃないか。その点についてはこれから話ですからここで御意見を伺つてもしょうがないと思ひますけれども、その辺の御配慮もぜひお願いしたいと思ふ次第でございます。

それともう一つ、先ほど湖上委員の方から、八トン以外の車はどうしたのかという御質問がございましたけれども、こういう過去の経緯を見てみますと、道路運送車両法の制定が昭和二十六年、それで、最初の改定というのが昭和二十七年、その次が三十七年、その次が四十八年、五十八年。数字からいいますと何か十年ごとという感じがするんですが、それがどうかということではなくて、それはそれでいいんでしようけれども、いわゆる八トン以外の車の車については、例えば調査をするなり、どのようなお考えで対応しておられるのか、それをぜひお伺いしたいと思ひます。

○政府委員(荒井正吾君) 今回の改正は安全にかかわる問題でございまして、ごく慎重に、できるところから慎重にやるといふような姿勢であつたかと思ひますが、今回、規制緩和の対象になつた八トン以上の車、あるいはトラックの中におきましてもいろいろな車種がございまして、もう少し細分化したらどうかという意見もございました。あるいは事業用バス、あるいはタクシーというふうな車の今後の扱いでございまして、今回の法の施行に際しまして、今後のふくあ率の発生、あるいは事故の発生、あるいは点検整備の実施率の状況等、あるいはユーザーの方の

保守管理の状況等を継続的に調査するということが必要かということ、今回、そういうことを大々的にやるのは今までの改正と違う点でもあろうかと思ひます。そのような状況を継続的に調査いたしまして、次回の改正に備えるということであらうかと思ひます。

○委員長(小林元君) 他に御発言もないようです。これより討論に入ります。御意見のある方は賛否を明らかにしてお述べ願ひます。

○宮本長志君 私は、日本共産党を代表して、道路運送車両法の一部改正案に反対の討論を行います。今度の法改正により車検期間が延長されることにより、対象となる八トン未満のトラックの整備不良車が六%に増加する上、それに伴う交通事故で死傷者が増加することが運輸省の調査でも示されており、こうしたことが明らかな以上、反対をせざるを得ません。

運輸省の調査によれば、保安基準に適合しない、つまり車検に通らないふぐあい車両が六%ふえることにより、二年目のふぐあい車両は七〇%にもなることが明らかであります。また、整備不良による原因の交通事故死傷者が五十人から六十人もふえることが予想されております。このように、大幅とは言えないものの、安全や公害対策が後退することになっていくからであります。

○岩本在太君 ぜひともそういうことで、これからも適正な有効期間の設定、それも、先ほど来ありましたように、透明性のあるといひますか、根拠のないことを言うのはこういう席で大変失礼なんですけれども、どうしても一般的に考えまして、何となく一般の中にどうしてかなというような疑問があるのが正直なところだと思ひます。その辺をよろしく願ひたいと思ひます。

○委員長(小林元君) 他に御発言もないようです。これより討論に入ります。

○宮本長志君 私は、日本共産党を代表して、道路運送車両法の一部改正案に反対の討論を行います。今度の法改正により車検期間が延長されることにより、対象となる八トン未満のトラックの整備不良車が六%に増加する上、それに伴う交通事故で死傷者が増加することが運輸省の調査でも示されており、こうしたことが明らかな以上、反対をせざるを得ません。

運輸省の調査によれば、保安基準に適合しない、つまり車検に通らないふぐあい車両が六%ふえることにより、二年目のふぐあい車両は七〇%にもなることが明らかであります。また、整備不良による原因の交通事故死傷者が五十人から六十人もふえることが予想されております。このように、大幅とは言えないものの、安全や公害対策が後退することになっていくからであります。

○岩本在太君 ぜひともそういうことで、これからも適正な有効期間の設定、それも、先ほど来ありましたように、透明性のあるといひますか、根拠のないことを言うのはこういう席で大変失礼なんですけれども、どうしても一般的に考えまして、何となく一般の中にどうしてかなというような疑問があるのが正直なところだと思ひます。その辺をよろしく願ひたいと思ひます。

○委員長(小林元君) 他に御発言もないようです。これより討論に入ります。御意見のある方は賛否を明らかにしてお述べ願ひます。

○宮本長志君 私は、日本共産党を代表して、道路運送車両法の一部改正案に反対の討論を行います。今度の法改正により車検期間が延長されることにより、対象となる八トン未満のトラックの整備不良車が六%に増加する上、それに伴う交通事故で死傷者が増加することが運輸省の調査でも示されており、こうしたことが明らかな以上、反対をせざるを得ません。

○委員長(小林元君) 他に御発言もないようです。これより討論に入ります。

○宮本長志君 私は、日本共産党を代表して、道路運送車両法の一部改正案に反対の討論を行います。今度の法改正により車検期間が延長されることにより、対象となる八トン未満のトラックの整備不良車が六%に増加する上、それに伴う交通事故で死傷者が増加することが運輸省の調査でも示されており、こうしたことが明らかな以上、反対をせざるを得ません。

運輸省の調査によれば、保安基準に適合しない、つまり車検に通らないふぐあい車両が六%ふえることにより、二年目のふぐあい車両は七〇%にもなることが明らかであります。また、整備不良による原因の交通事故死傷者が五十人から六十人もふえることが予想されております。このように、大幅とは言えないものの、安全や公害対策が後退することになっていくからであります。

○岩本在太君 ぜひともそういうことで、これからも適正な有効期間の設定、それも、先ほど来ありましたように、透明性のあるといひますか、根拠のないことを言うのはこういう席で大変失礼なんですけれども、どうしても一般的に考えまして、何となく一般の中にどうしてかなというような疑問があるのが正直なところだと思ひます。その辺をよろしく願ひたいと思ひます。

○委員長(小林元君) 他に御発言もないようです。これより討論に入ります。

○宮本長志君 私は、日本共産党を代表して、道路運送車両法の一部改正案に反対の討論を行います。今度の法改正により車検期間が延長されることにより、対象となる八トン未満のトラックの整備不良車が六%に増加する上、それに伴う交通事故で死傷者が増加することが運輸省の調査でも示されており、こうしたことが明らかな以上、反対をせざるを得ません。

○委員長(小林元君) 他に御発言もないようです。これより討論に入ります。

○宮本長志君 私は、日本共産党を代表して、道路運送車両法の一部改正案に反対の討論を行います。今度の法改正により車検期間が延長されることにより、対象となる八トン未満のトラックの整備不良車が六%に増加する上、それに伴う交通事故で死傷者が増加することが運輸省の調査でも示されており、こうしたことが明らかな以上、反対をせざるを得ません。

運輸省の調査によれば、保安基準に適合しない、つまり車検に通らないふぐあい車両が六%ふえることにより、二年目のふぐあい車両は七〇%にもなることが明らかであります。また、整備不良による原因の交通事故死傷者が五十人から六十人もふえることが予想されております。このように、大幅とは言えないものの、安全や公害対策が後退することになっていくからであります。

○岩本在太君 ぜひともそういうことで、これからも適正な有効期間の設定、それも、先ほど来ありましたように、透明性のあるといひますか、根拠のないことを言うのはこういう席で大変失礼なんですけれども、どうしても一般的に考えまして、何となく一般の中にどうしてかなというような疑問があるのが正直なところだと思ひます。その辺をよろしく願ひたいと思ひます。

○委員長(小林元君) 他に御発言もないようです。これより討論に入ります。

○宮本長志君 私は、日本共産党を代表して、道路運送車両法の一部改正案に反対の討論を行います。今度の法改正により車検期間が延長されることにより、対象となる八トン未満のトラックの整備不良車が六%に増加する上、それに伴う交通事故で死傷者が増加することが運輸省の調査でも示されており、こうしたことが明らかな以上、反対をせざるを得ません。

が非常に活発なときで、小林旭とか、つい最近何か知事になった方の弟さんの石原裕次郎というのがありまして、東宝では加山雄三と、大塚海に關係する映画というのは盛んになっておりました。

それ以来、海には非常に興味もありロマンもあるということで大好きなんです、今回の船舶法、日本は四方八方海に囲まれて、なおかつ海で生活をしてきた方も多い、また海運で生活してきた方々も大変多いということでございます。

そういったことで、海事関係については私つい一週間前十三、四団体に話を聞いてまいりました。その中で大変いろんな問題があるわけですが、きょうは限られた時間でございまして、次の機会に問題点は質問させていただこうと考えておるところでございます。

そして、今回の船舶法の前に少し現況を把握したいと思ひます。日本商船隊の隻数とか総重量トン数並びに日本籍船が占める割合というものを基本的なところをちょっとお教えいただけたらと思ひます。

○政府委員(宮崎達彦君) 外国貿易に携わります日本商船隊の隻数、重量トン数及び日本籍船についての御質問でございます。

昨年でございますが、平成十年七月一日現在の数字でございますけれども、商船隊全体としましては千九百七十隻、重量トンにいたしまして九千八百九十九万重量トンでございます。その中で日本籍船の割合につきましては、隻数は百六十八隻、商船隊の中では八・五％、重量トン数は千七百六十六万重量トン、一七・八％という現状になっております。

○山内俊夫君 今大体お聞きしたとおり、日本国籍船というのは非常に少なくなっているんですね。何かベリヤとかパナマ船籍というのが大変多くなっています。この原因についてはまた別の機会でいろいろお聞かせをいただけたらと思うんですが、日本の海上輸送による輸出入、これは内航船を別にいたしまして、外資船についてのことと少しお聞きしたいんですが、日本籍船が取り

扱っている量というのは大体どのぐらいあるんでしょうか。

○政府委員(宮崎達彦君) 平成九年の実績でございますけれども、我が国の輸出入量ということになりますと合計で八億七千八百萬トン、そのうち日本籍船によります輸送量が一億三千萬トン、それをいわゆる積み取り比率ということで比率を出しておりますが、一四・九％、約一五％という実態でございます。

○山内俊夫君 それでは、今回の船舶法の改正についてちょっとお聞きをしたいんですが、今回の改正の内容の大体を教えてください。

○政府委員(谷野龍一郎君) 今回の改正の内容について大枠を御説明申し上げます。

現行船舶法の第一条第三号において、日本船舶の国籍要件を会社の役員全員が日本国民としておりますけれども、これを代表者全員及び業務を執行する役員三分の二以上が日本国民とする規制緩和を行うものであります。

具体的に株式会社等に当てはめて御説明した方がわかりやすいと思ひますが、取締役の全員が日本国民である会社の所有する船舶を日本船舶としていたものがこれまでの規制でございますが、これを代表取締役の全員及び取締役三分の二以上が日本国民である会社が所有する船舶を日本船舶とするもの、これが改正の内容でございます。

なお、罰金額の引き上げ等所要の改正もあわせて行わせていただきたいと思います。

以上であります。

○山内俊夫君 この船舶法の改正のきっかけというのは、商船三井がジョージ・ハヤシ氏を役員に迎えたというところが発端だということをお願いしておりますが、大変これだけ海運国でありながら、数百年の歴史を持っている日本がこれまで百年もの間この基本的なところを変えられなかった理由というのを聞かせただけです。

○政府委員(谷野龍一郎君) お答えを申し上げます。

船舶法は、先ほど先生から御指摘ありましたように大変古い法律でございます。ただ、船舶法の基本的な仕組みの中で、今回改正に至りました内容は国籍の要件を変更する、こういうことでございます。そのときに、国籍につきましては、旗国が当該船舶に対して一定の保護を与えまして、そしてまた必要な監督責任を負う、こういうことが一つの旗国主義という概念で規定されております。したがって、一般的には社会情勢等に特段の変化がございせん場合は、国籍要件を積極的に改正するというところについてはやや慎重であつたというのが実態でございます。

一方、ここ数年、外航船舶をめぐる国際競争が非常に激化しておりますので、ジョージ・ハヤシという固有の方のお名前がございましたが、船主協会あるいは経済界からも御要請がございまして、これを一つの社会経済情勢の変化と認めて今回改正を提案させていただいた次第です。

○山内俊夫君 そういった背景も多少あったんだらうと思ひますけれども、きっかけになったと思ひますが、今回の改正の政策的なねらい、これをぜひ教えてほしいんです。

○政府委員(宮崎達彦君) きっかけは先ほど海上技術安全局長から御説明したとおりでございますけれども、最近でございますが、外航海運をめぐります国際競争というのは非常に激しいもので、激化してきております。そのような中で、各国の海運企業とともに国際的な集約化、グループ化といふことも進んできております。我が国外航海運企業におきましても、海外企業との提携また海外における営業活動の強化といったようなことを進めつつありまして、その中で、今商船三井の話が出ましたが、外国籍の非常に有用な人材を活用するといったような要請も出てまいったということでございます。

ところが、先ほど御説明いたしましたように、船舶法の規定に一人でも外国人役員がいますと日本籍船が持てないという規制がございましてため

に、一言で申し上げますれば、外航海運企業の国際化に伴います規制緩和という趣旨で今回の改正をお願いいたしておるということでございます。

○山内俊夫君 これだけ国際化してきたというところで、今回の改正が日本の商船のパワーアップにつながるということになれば私も大変いいことだと思つておるところでございます。

船舶法についてはこれだけにさせていたで、残された時間で、船舶法が改正されそしてもう一度日本の海運業が日の目を見るということになつてきまして、実は港務整備がこのところ少し見落とされていっているのではないかなという気がするんです。今までは確かに海のことと陸のことが大きな二つだったんですが、航空路線もいろいろ飛行機関係も伸びてまいりまして、少しそちらの方にシフトしかつております。

ですから私は、海というのは大量輸送という大変コストの削減できる輸送手段だと思つておりますし、特に最近CO₂のことをよく言われておりますが、そのCO₂削減に対しても大変有意義なことであるし、これは国内的にも国際的にもかなり今注目を浴びている問題だらうと思ひます。

そこで、先般、阪神・淡路大震災によつて神戸港が大変大きな打撃を受けたということなんですが、この神戸港の荷役の取扱量がその後どこまで回復してきているかちょっとお知らせいただきたいと思います。

○政府委員(川嶋康宏君) 神戸港の取扱荷物量についての御質問でございますが、まず外資関係の取扱量でございますけれども、震災直後の平成七年二月には、対前年同月比で申し上げますと一割ぐらゐまで激減をいたしました。しかしながら、その後港務施設の復旧をいたしました結果、平成八年の当初には、六年の同月に対しまして八割程度まで回復をしたというところでござい

ます。ただ、平成九年当初から若干の経済の停滞等の影響を受けまして、平成十年は平成六年度同月比で七割程度というふうな状況にとどまっております。

また一方、内貿貨物につきましては、平成九年
度当初に一たん震災前の状態まで回復をいたしま
した。しかしながら、御承知のとおり、平成十年
四月に明石海峡大橋が開通をいたしまして、神戸
港の貨物の大体六割ぐらゐはフェリー関係の貨物
でございます。そういう意味で、航路がなくなり
ました関係で、現在では大体震災前の四割程度の
水準にとどまっているというふうなことでござい
ます。神戸市等で貨物の増大に対するいろんな運
動をさせていただいておりますので、平成十年十二
月、平成十一年一月とこのところ二カ月は連続し
て回復傾向を示しているというふうな状況でござ
います。

○山内俊夫君 それで、神戸の方もそれだけ復興
してきて、確かに今外貿コンテナ量の扱いという
のは、つい最近では東京港が横浜を抜いて一位に
なったということも聞いております。神戸が多少
少復活してもなかなか復活し切れない問題もあ
る。

その原因は何かといいますと、例えば東南アジ
ア関係、釜山港とか台湾の基隆、そして香港、シ
ンガポール、従来の外貿コンテナ港を持っていた
港にプラスして、最近上海でもかなり浦東地区に
大型のコンテナヤードを設けようという動きがあ
ります。

実は平成七年の阪神大震災後、私はちょうど
一、二カ月後に上海へ行つたんですけれども、彼
らは、東京の副都心開発をやめたとか阪神大震災
があったとかという、それ行け、今がチャンスだ
ぞということで随分ハッパがかかっておつたよう
な気がするんです。釜山港も少し調べてみますと、
今かなり大型の開発をかけておりまして、二
〇一年完成目標で釜山の加徳島新港建設が非常
にダイナミックにやられておりまして、新しい港
づくりということで大変力が入っておるようなん
です。

ただ一概に、上海とか釜山港、海のことを一生
懸命やられているんですが、陸との接点の仕方、
また陸送輸送に関するトータル的な計画というの

がないんです。そういうことで、彼らはダイナ
ミックに動いていますけれども、まだまだ追い越
されることはまずないだろう。ただし、安心し
ちゃいけない。やはり今後の港湾というのは、私
は二十年、三十年サイクルで物事を見なきゃい
けないと思つてゐるんです。

ですから、最近ではよく公共工事がどうのこうの
という大変後ろ向きな話が余りにも多いんです
が、私はそうじゃない、やはり日本は基本的に海
運国であるということ、四方八方海に囲まれてい
るということをきつちりと認識して、三十年先、
五十年先を見据えて海のことを考えていかなきゃ
ならないと思つてゐるんです。

今世界的な流れは、十五メートルから十六メー
トルぐらいの水深を持った港づくりということが
盛んに行われております。私も二年前に、上海か
ら百五十キロぐらい揚子江の中へ入った張家口と
いう町があるんですが、人口八十万強の町です
が、十六メートル水深で直線五キロの岸壁を
持つてゐるんです。まだ二キロ延ばすという話も
あります。非常に諸外国はダイナミックに動いて
おりますから、これは下手をすると日本も追い越
されてしまふのではないか、そんな気がするん
です。

我が国の今後の港湾計画、全国見渡してのコン
テナターミナルとか、いろんな話もあります。
特に最近では、CGCというんですか、カー・ゼ
ネラル・キャリア、これは車を運ぶんだけれども
いろんな種類、コンテナも運べるというような新
しい方式が出ておりますけれども、やっぱりこう
いう船で物を運ぶ場合は海との際、接点というの
が私は非常に大切だと思ふんです。それをもう少
し機能的に、なおかつ次世代の運送、運航のやり
方というものを新しい研究もやっていきながら今
後の港湾計画というものをしっかりもう一度見渡
していただいて、決して後退することなく思い
切った政策また答申もしていただきたいと思つ
ます。

そのあたりを最後にお聞きいたしましたして、質問

を終わらせていただきます。

○政府委員(川崎康宏君) アジアの国際コンテナ
に関連いたしました港の中で、先生御指摘のよう
に、相対的に我が国の港湾の地位が低下してきて
いるということは事実でございます。それにつき
ましては、御質問の中にもございましたように、
いわゆるオーバーパナマックスという、パナマ運
河を通らないことを前提にしてくつぐられた船
が世界のコンテナ航路の中心になって動いている
ものでございます。その船は水深が十五メートル
ないし十六メートルというふうなものを要求する
船でございます。そういうためのコンテナパー
スの整備を急いでいるところでございます。現在
鋭意整備を進めておりまして、来年度、二〇〇〇
年度におきましては、日本の中で十四のバースが
稼働できるように今整備を進めさせていただいて
いるところでございます。

また、御指摘のございました次世代港湾という
ことの中では、二十一世紀にどんな船が来るかと
いうことに対する検討というものも進めておりま
す一方で、コンテナターミナルの中の効率化とい
う観点から、いわゆる無人化といえますか、すべ
て機械でそういうことができるようなシステムが
適用できないかと、そういうことについても
種々検討を進めた上で整備をさせていただきたい
というふうに思っております。

ありがとうございます。

○山内俊夫君 どうもありがとうございます。
○寺崎昭久君 まず、船舶法の制定の経緯につ
いてお尋ねしたいと思います。

船舶法というのは、言うまでもなく日本船舶の
国籍要件を定めたものでありますけれども、その
制定が、先ほどもお話がありましたように、何し
る明治三十二年と大変古くなっておりますので、
私もいろいろ調べてみましたけれども、ちょっと
制定経緯がわかりかねるところがございます。

株式会社船の取締役の全員が日本国民であるもの
の所有に属する船舶を日本船舶と言ふということ
が書いてあるんですけれども、そういう規定を設

けた経緯、制定の理由について確認しておきたい
と思ひます。

○政府委員(谷野龍一郎君) お答えをいたしま
す。
先生御指摘のように、現行船舶法というのは大
変古い法律で、明治三十二年に制定をされてお
ります。

ちょっと過去の経緯をひもといてみましたところ、
制定当時、ドイツを参考にさせていただきま
して、ドイツの船舶の国籍要件を一つは参考にさ
せていただいたということ、それからもう一つ
は、我が国海運業の当時の状況から見て保護、奨
励を考えなければいけない、それからもう一つ
は、国防上の要請といったものもその当時は大変
強いものがあつたということで、こうした政策上
の必要性にもたえるという観点から、日本法人
のうち役員全員が日本国民であるものが所有す
る船舶に限って日本国籍を与えたということであ
つたようであります。

○寺崎昭久君 ところで、欧米の主要海運国に
あつては船舶の国籍要件について既に緩和してい
るところが少なくないわけでありまして、若干の中
身の差はあるにしても、海運会社の取締役以外
人の就任を認めているところも少なくございま
せん。そうした中で、我が国が今日まで認めてこ
なかつた一番大きな理由は何かでしょうか。

○政府委員(谷野龍一郎君) お答え申し上げます。
先ほどもちょっと山内先生の御質問にも関連して
お答えをさせていただきましたが、船舶の国籍は
旗国主義に基づきまして、旗国が当該船舶に対し
まして一定の保護を与え、また必要な監督責任を
負ふということになっております。したがいまし
て、社会情勢等に特段の変化がない限りは国籍要
件を変更することは慎重であるべきと考えており
まして、これまで御提案しなかつたということ
であります。

一方、ここ数年、外航海運をめぐる国際競争が
大変激化してきておりまして、先生御指摘のよう

に、各国の状況も変わってきております。また、国内の関係団体からも御要請いただいておりますし、具体的なニーズも出てまいっておりますので、今後、改正提案をさせていただいたということでございます。

○寺崎昭久君 今回、取締役の就任について一部であれ認めたということは、この船舶法を制定したときと事情が大きく変わったということなんでしょうか。単に国際化というだけではわかりづらいので、例えば国防上の云々とか、そういう例を先ほどおっしゃいましたけれども、どの辺が変わったから今回は外国人の就任を認めることになったんでしょうか。

○政府委員(宮崎達彦君) 一つ大きなことと言えますのは、先ほどお答えしたとおりでございますが、国際的な外航海運企業同士の提携といったようなことが国際競争の激化に伴いまして行われてきておりまして、また日本の海運企業も外国において営業活動を積極的に展開する。そうしました場合に、その当該国の外人さんをはかるべき役員に登用していき土気を高めると申しましたように、一生懸命頑張ってもらおうというようなことも必要性が徐々に高まってきておりまして、そういったことを基本的に船主協会さんからの御要請ということもあつたかと思ひます。具体的なきつかけといたしましては商船三井さんで具体例が出てきた。そういったところが、多分明治時代にはそういう事態はほとんどなかったのではなからうかというふうに思っております。

○寺崎昭久君 次に、登記・登録の一元化の問題についてお尋ねいたします。

船舶法第五条には、船舶の所有者に対して所有権保存登記と船舶原簿への登録を義務づけているわけでありまして、従来から学者の間でも一元制度を採用した方がいいのではないかという意見があつたり、またそこまで行かないまでも、海運業界からは登記・登録は一度手間なので何とか一度で済むように改善してもらいたいという要

望があつたように聞いております。

この一元制度の是非、それと手続の便宜向上について、現状及び今後の取り組みについてお尋ねしておきたいと思ひます。

○政府委員(谷野龍一郎君) お答え申し上げます。

船舶の登録制度は、船舶の国籍を公証するということが、それから行政上の取り締まりでありますとか、あるいは管理に資するという公法上の目的を持ってあります。一方、船舶の登記は、船舶に関する権利変動を公示しまして取引の安全を図るという私法上の目的を持っているという違いがございます。

こうした二つの制度の一元化問題については、先生御指摘のように、従来から運輸省及び法務省の両省においてずっと検討をいたしてきておりますが、この検討の中で、船舶所有者の事務手続の負担の専ら軽減に資する観点から、登録事項と一致している名称あるいは船舶港など船舶登記の表題部に関する事項の変更を申請しましては、とりあえず地方運輸局等に変更を申請いただきまして、その申請していただいたことをベースにして登記の変更も同時に行うワンストップ化を検討いたしております。

引き続き、さらなる制度の合理化については検討していきたくと思ひます。

○寺崎昭久君 次に、日本商船隊における日本籍船舶の確保についてお尋ねしたいと思ひます。

平成七年五月に外航海運・船員問題懇談会報告書というのが出されましたけれども、このときの中心テーマというのはいわゆるフラッグングアウ

トの防止であつたかと思ひます。そのためには国際船舶登録制度の創設が必要だということも提言されたように思ひますし、その後、その方向に沿った措置がなされてきたわけでありまして、この報告書では、あわせて今後国による支援措置をぜひ講ずるべきだということから、こんな数字も載せてありました。日本籍船五百隻、六千五百人の日本人船員数を維持するには、年間二百

ないし三百億円の規模の国家支援が必要であるという記述があつたかに思ひます。

その後の推移を見ますと、先ほど触れられたように、一向に減少に対する歯どめがかかっているというのが現状であるわけでありまして、この現状に対してこのまま放置していいというふうにお考えなのか、あるいは最低でもこの船舶数ないしは船員数は維持しなければならぬという目標を持って今後の措置を考えようと思ひます。

○政府委員(宮崎達彦君) かねてより日本籍船舶の確保につきましてはいろいろな懇談会なり審議会の場で検討していただいておりますことは、先生の御指摘のとおりでございます。我々も、貿易物資の安定輸送という観点から日本籍船舶の一定程度の確保というのには必要であるというふうにして思っておりますが、現在、円高傾向等によりまして、日本籍船舶が非常に減少傾向にございます。

我々としたしましては、少なくとも現状程度の日本籍船舶は確保していくべきであらうというふうな考えをしております。そういったために国際船舶制度の充実などで政府、国家としての支援を行っていきたくと思ひます。

○寺崎昭久君 大臣にお尋ねいたしますが、今も国際船舶制度の充実というお話がございましたけれども、それでは我が国の場合に外国、特にヨーロッパの海運国に比べて国による手厚い措置が行われているか、助成が行われているかといえ、必ずしもそうではないように思われます。例えば、外国が実施している所得税の軽減や免除という措置あるいは運航格差補助というものがあつたわけでありまして、日本ではまだこれは実施されていないと承知しております。そういったことからいって、まだまだこの減少に歯どめをかけるための措置というのがあるのではないかと、ううに考えているわけでありまして、

私は、日本商船隊の維持、とりわけ日本籍船舶の維持というのが大事だと思っておりますし、その

ためには、言葉で重要だと言うだけではなくて具体的な措置を伴わせることが必要なのではないかと思ひます。平成九年五月の海運造船合理化審議会海運対策部会の報告の中でも、この点を指摘しているわけでありまして、

それで、大臣にお尋ねしたいのは、今後さらなる助成措置等を講じる余地があるのではないかと、思ひますけれども、お考えをお尋ねしたいと思ひます。

○国務大臣(川崎二郎君) 寺崎委員御指摘のように、平成八年に国際船舶制度を創設いたしております。登録免許税、固定資産税の軽減、外国資格受有者に対する承認制度、若年船員養成プロジェクト等の施策で今日まで来ております。どのぐらゐの効果もこれだえし遂げたかということも私どもはまた判断する時期にそろそろ来ているのかなと思ひます。

一方で、我が国が自由貿易で極めて大きな利益を受けている国であることも事実でございます。ある意味では、他国の保護政策に対して海運については自由というものを強く我が国が主張していることも事実でございます。そのバランス論をどうとるか、政治的な判断はしていかなきやならないだろうと思ひます。

運輸省の立場としては、今お話し申し上げたとおり、これ以上減らすことがあつてはならぬなという立場でありますけれども、日本全体のバランスというものも考えながら努力をしてみたいと思ひます。

○寺崎昭久君 次に、強制水先制度についてお尋ねします。

昨年の七月、神戸港が三百総トンから一万総トン以上の船に強制水先をつけるように措置しました。また、去年の十二月九日には、海上安全船員教育審議会というところが横浜港、川崎港においても三百総トンから三千総トンに船舶の強制水先を引き上げていいのではないかと、そうすべきであるという答申を出されたこと承知しております。そういう背景には競争力の確保あるいは維持

というものがあるのかもしれないけれども、これは航行の安全ということにもかかわって大変大事な問題だと思ひますし、慎重に考えなければいけないと思ひます。

それで、答申が出された、あるいは既に強制水先の引き上げが行われた神戸、川崎、横浜は別にしまして、三百トン以上で強制水先を義務づけているところは日本ではどういふところがあるのか、何力所ぐらゐあるのか、御紹介いただきたいと思ひます。

○政府委員(宮野龍一郎君) お答えいたします。今先生横濱は除いてとおっしゃいましたので除かせていただいて、三百トンの強制区はあと四区ございまして、横須賀区、関門区、佐世保区、那覇区でございます。

○寺崎昭久君 今挙げられた港灣においてはやはり強制水先の義務を引き上げる、総トン数を引き上げるということを検討されているのかどうかというところ、それから、報道によりますと運輸省が今全国の港灣というか、その四力所かもしれないが、強制水先の緩和を見直す際の統一基準づくりに乗り出しているというふうな報道もあるわけでありまして。

したがって、今挙げられた四港の引き上げについてどんな検討がされているのかされてないのか、あるいは統一基準づくりについての検討状況があるのかどうか、御紹介いただきたいと思ひます。

○政府委員(宮野龍一郎君) まず最初の、三百トンの強制区についてさらなる見直しを行っているのかどうかということについて、現状をお答え申し上げます。

先ほど先生御指摘がありました、海上安全船員教育審議会という大臣の諮問機関でございますが、これに平成九年七月に諮問をいたしております。そして、先ほど御指摘の横浜区については中間答申としていたわけでありまして、したがって、現在、引き続きその他の水先区についても今後のあり方を検討しているというのが現状でございます。

状でございます。

強制水先の見直しは、事安全とか環境にかかわる大変重要な問題でありまして、三百トン区の見直しにつきましては十分かつ詳細な検討を行ってその上で将来のあり方を考えていきたい、こういうふうな考えております。

それから二点目の、強制水先区の見直しを考慮の際に統一した基準を検討したらどうかという御指摘でございます。

実は横浜区の強制水先のあり方について昨年答申をいただいたんですが、その中で海上安全船員教育審議会の御意見といたしまして、強制水先の対象船舶の範囲の設定に当たっては、例えば地理的条件でありますとか、あるいは自然条件でありますとか、船舶のふくそう状況でありますとか、海難の発生状況でありますとか、個別の強制水先区ごとに状況が大変異なりますので、そういう多様なこれらの要素を総合的に勘案して判断すべきではないかという御指摘をいただいております。

したがって、これからの見直しについては、そうした御指摘を踏まえながら、基本的には個別の強制水先区ごとに検討を進めてまいりたいと考えておりますけれども、先生御指摘の統一した基準の可能性についても、そういう枠組みの中で果たして考えられるのかどうか、それらも含めて検討していきたいと思っております。

○寺崎昭久君 強制水先基準の緩和につきましては、経済合理性を追求するという観点から大事であるという意見がある一方、自国の主権だとか船舶の航行安全確保のために慎重であるべしという意見もあることは今お話のありましたとおりでございますので、ぜひ十分なる御検討をお願いしたいと思います。

次に、海賊行為への措置等について伺いたいと思ひます。

日本の海上物資の主要輸送ルートであるマラッカ・シンガポール海峡で最近も海賊行為が頻発しているというニュースに接しております。どれぐら多いのが頻発なのか、あるいは報道されている

ことがすべてなのか、調べてもちょっと判然としないところがあるんですけれども、その状況とあわせて、去年の九月に三億五千万円相当と言われるアルミインゴットを積んだ貨物船テンユウが、これは神戸の船だと思ひますが、インドネシアを出航して以来消息を絶ったというニュースがございました。その後、どうも船名も変わったり、船員も全部かわったんじゃないかというふうな報道もあるわけでありまして、そのまんまについてあわせて御紹介いただきたいと思ひます。

○政府委員(宮野龍一郎君) 国際商業会議所という国際機関がございまして、そちらの国際海事局の年次報告というものがそういう海賊行為につきましての件数などを掲げてございまして、世界で毎年約二百件前後の海賊行為が行われておりますが、その中でマラッカ・シンガポール海峡というところに絞りますと、最近五年間での海賊行為の発生件数は二十二件ということになっております。

同じその五年間にどれだけ日本関係船舶、いわゆる日本籍船及び日本の船社がオペレート、運航している、日本の海運会社が責任を持っているという船につきましての件数を見ますと、海賊行為の発生件数は二件ということになっております。ただ、それは去年までの五年間でございまして、ことしに入ってから二件の日本関係船舶に対する海賊事件が発生しております。

それで、さらにその個別案件でございますが、テンユウという船舶に係る案件でございますけれども、昨年九月二十七日、船籍はパナマ船籍でございます。乗組員十四名、韓国人二名、中国人十二名でございます。アルミインゴットを積んでおりました。時価三億五千万円相当という貨物であったそうでございまして、インドネシアから韓国に向けて出航した後消息を絶ったと。

その後、同じく去年の十二月二十一日でございまして、中国の上海付近の港でありますチャンジャンというところで中国の公安当局によりテンユウと思われる船舶が発見されましたけれども、

も、先生御指摘のとおり、船籍も船名も変えられておりましたし、乗組員もすべて入れかわったというところでございまして、旧乗組員十四名の行方は現在まで確認されておられません。何らかの犯罪に巻き込まれた可能性が高いのではないかと、現在中国当局により捜査が行われているというところでございまして。

これは船籍はパナマ船籍でございますけれども、運航しておりました会社及び実質的オーナー、出資者でございますけれども、日本の神戸の法人ということでございまして、外務省を通じて中国に對しまして事実関係の確認を申し入れておるといふ現状でございますが、結果はまだ受けておりません。

以上でございます。

○寺崎昭久君 私海賊対策について何か決め手になるようなものがないものかということで関係者にもいろいろ尋ねてみたんですが、これという妙案も浮かばない。例えば、向こうを上回るような武器を持つと、そうすればそれを上回るようなものを向こうが用意するかもしれないというところ、いろいろな問題これありというところから、せいぜい放水で追っ払うぐらいなこと、いろいろな話も聞きました。ないしは、悲しいことに、ホールドアップされたら何ドルかすぐ出せるようにして勘弁してもらうというふうなことをやっているのが実態だというふうなことも聞きました。

さはさりながら、日本の国民の生命、財産が脅かされているわけでありまして、これを守るのには言うまでもなく国家の基本的な任務でございまして、放置していいというわけではございません。結局、いろいろ考えられるけれども、自衛手段は講じていても、やはり海峡周辺の国々の御協力をいただく中で、何とか海賊行為に遭わないような措置を講ずるということがまず基本、出発点になるのかなという感じがしております。

大臣にこの点について、現在どういふ働きかけ

をされているのか、今後の見通しなども含めて見解を伺いたいと思います。

○国務大臣(川崎二郎君) 実は、寺崎委員もお話しただきましたように、これという決め手を持っておりません。今私どもがやっておりますのは、日本関係船舶に対する海賊行為に關し、これまでも外務省を通じて沿岸国に海賊発生海域の警備強化等を申し入れております。一方で、国際海事機関、IMOにおける海賊問題の検討に今参加をいたしているところでございます。

実はこの御審議の前に私も少し議論をしてみたわけでございますけれども、例えば先日の北朝鮮の不審船の問題、これは今韓国の海上保安庁、海上保安庁という名称ではございませぬけれども、海上警察機能を持ったところ、またロシアにおける同様の機関、こういうところやはり私どもが定期的に協議を重ねながらあいつう不法行為をさせないということが大事であると思っております。

またもう一つは、中国が多いわけでありませぬけれども、密航者の問題、大量に船に乗ってきております。これも外務省を通じて中国側に、基本は中国から密航者が出てくるわけでありませぬから、そこを何とか断つ算段が立たないものかということで、強く申し入れを行っているところでございます。

冒頭申し上げましたように、これという決め手を今現在持っておりませぬけれども、やはり関係諸国と粘り強く交渉を進め、またお互いに警察警備機能を持つ者がそれぞれの職責を果たしていくという国際的なルールというものをつくっていくことも努力をしてまいりたい、このように思っております。

○寺崎昭久君 終わります。

○森本晃司君 先ほど来、船舶法は百年ぶりの改正ということでございしますが、これは一つは、このままでいくと日本の海運会社が国際競争にやはり勝っていくこともできないのではないか、こういうこともあつての改正だと思っております。

今回の改正では、取締役の三分の二以上が日本国民であるものが所有する船舶を日本船舶とするというところでございます。一方、外国の例を見ますと、アメリカは二分の一、ドイツが過半数、フランスも過半数、イギリスが株式の過半数となっています。過半数の国が多い中、なぜ今回の改正で三分の二とされたのか、その点について伺いたしたいと思います。

○政府委員(谷野龍一郎君) お答えを申し上げます。

国連海洋法条約上、船舶に国籍を与えた国は、旗国として当該船舶に対して一定の範囲で保護を与えるとともに、その監督責任を負わなければいけない、こういうことでございます。これの受け取り方ということであらうかと存じます。

我が国における他の法律を見ますと、航空法、電波法等でございしますが、取締役の過半数が日本国民という要件とした場合には、日本国民の取締役が一人でも取締役会を欠席したときには外国人主導による決議がなされてしまうということにかんがみまして、一定の余裕を持たせて三分の二以上を日本国民が占めることを要件とした由と伺っております。先生御指摘のように、二分の一のところは外国の例としては多いということでございますが、日本の国内法につきましては今申し上げたような事情で、例がございします。

したがいまして、冒頭申し上げましたように、保護と監督責任をどう受けとめるかということについては、日本の他の法令の例を参照させていただきまして、今回三分の二以上を日本国民が占めることを要件とするについて御提案をさせていただいております。

○森本晃司君 次に、代表取締役は全員日本国民でなければならぬという縛りがありますね。外国人が代表取締役に出来ないその理由と、外国ではどのようになっているか、その点を伺います。

○政府委員(谷野龍一郎君) お答え申し上げます。

ただきますが、船舶に国籍を与えた国は、旗国として当該船舶に対して一定の保護と先ほど申し上げましたが、例示で申し上げますと外交保護等というところでございしますが、これを与えることとにも、必要な監督、例えば船舶の堪航性の確保でございしますとかあるいは事故調査等を行う責任を負うということとございします。これらは国際条約上は真正な関係というように位置づけられておりますが、旗国と当該船舶の間に実質的なつながりが必要だということとございします。

こういった基本的な考え方をベースにいたしまして、海運先進国でも法人の代表権を有する者を自国民とする要件を課している国が先生御指摘のように多数存在しております。また、我が国の他分野の法律でも代表者を日本国民に限っております。この場合、株式会社代表取締役というものは、実態上、会社のトップといたしまして意思決定の中枢機能を果たしているとともに、対外的にも会社の顔としての機能を持っております。また、法律上も対外的に単独で広範にわたる事項について会社を代表する機能を有しておりますことから、代表取締役は会社そのものであるというふうに考えられるかと思ひます。

こうしたことから、船舶法においても日本船舶を所有する会社の代表取締役については日本国籍を有する者であることが必要と考えた次第でございします。

それから、海運先進国の例ということでございしますが、先生御承知だと思ひますが、アメリカやフランスなどにおきましても、日本の代表取締役と相当する者全員が自国民としている例がございします。

○森本晃司君 今回の法改正は、商船三井がAPLの元会長ジョージ・ハヤシさんを取締役に迎えたことと大きなきっかけになったというふうに報道されております。新聞報道によると、このハヤシ氏が取締役に就任できないということいろいろと御陳情があつて、運輸省が素早い対応をしたというふうにも報道されているところで

ございしますが、今後、ジョージ・ハヤシ氏が代表取締役になろうという思いがあり、またそういう流れになったとき、また法改正はやりませぬか。

○政府委員(谷野龍一郎君) お答え申し上げます。

現行の日本の法制、これは商法あるいは民法であります。これを前提といたしますと、法人としての意思表示や行動というのはその代表者によつて行われることとされております。

したがいまして、日本船舶の要件としてその所有者であります法人が実質的に日本人により支配され行動することが必要であるため、代表者については日本国籍者であることを求めたものでございします。

なお、外国人代表者の就任につきましては、先生の御指摘がありました。要望ももちろん大変大事だと思ひますが、今申し上げましたように、基本的には今後の法制度等のあり方によつて考えるべきものではないかと考えております。

○森本晃司君 次に、先ほど寺崎先生からも我が国の商船隊の減少問題についてお話がございましたが、私も重ねることになります。伺いたいと思ひます。

一九八五年には一千隻、それから昭和六十二年で八百十六、平成元年で五百三十二、ずっと見てみますと、平成七年で二百十八、平成八年で二百を切つて百九十一、九年百八十二、十年百六十八、どんどん日の丸商船隊が減つていっているわけでございます。

日本は海に囲まれた国であります。タンカーを初めとして、いろいろな物を日本の船によつて日本へ運ばなければならぬし、日本へ加工した物を外国にまた船で運んでいくことがなされるわけですね。同時に、日本の優秀な海運技術、こういうものを伝承していかなければならぬんですが、この状況を見ますと二十年ぐらいで極度に落ちていまして、運輸大臣はこのような状況についてどのような見解を持っておられるか、お伺ひしたいと思います。

○国務大臣(川崎二郎君) 運輸省の立場だけでなく政府全体として、例えば製造業の国内空洞化の問題、また中小企業の技術を伝えるべき後継者がいない、こういう問題を日本の中にまさに大きな悩みとして抱えております。特に海運はそういう意味ではその一番最初を走ってしまっておるということも事実だろうと思えます。企業は大きくなっているけれども、日本人全体の雇用また日本籍船の問題は御指摘いただいておりますのでございます。

そのような状況下で、平成八年に国際船舶制度を創設し、登録免許税や固定資産税の軽減、外国資格の受有者に対する承認制度、先ほど寺崎委員にお話し申し上げたところを実施してまいりました。三年目をこれから迎えるわけでありますので、そろそろこれがどのぐらいの効果を上げたかというものを判断し、同時に、新たな施策というものが考えられるのか、これは判断をしていかなければならない時点を迎えておると思っております。

運輸省全体といたしましては、これ以上日本籍船が減っていく、日本人船員が減っていくということについては何らかの歯どめをかけなきゃならない、このように承知をいたしております。

ただ一方で、自由貿易を強く訴えてきておる日本だけに、過度の保護主義というものはとり得ないということとは委員御承知のとおりでございます。

○森本晃司君 今大臣からも、九六年に国際船舶制度を導入されて登録免許税や固定資産税の軽減を行った、こういう御答弁がございました。確かにそれは行われているわけでございますけれども、報道によりますと、船価が九十二億円の程度のコンテナ船の場合、我が国では登録免許税、固定資産税がそれぞれ二百二十九万円、千七百三十三円かかるわけです。一方、パナマは登録免許税が五十七万円、固定資産税が十万円。リベリアはそれぞれ二十五万円、六十万円です。

これは明らかに税コストの格差があるわけですから、

けれども、今のような軽減の状況で、大臣、これで歯どめがかりますかね。これは三年たちましたけれども、恐らく何も歯どめはかかっていないと思うんです。今金額も申し上げましたけれども、このような制度だけで、どう考えられますか、この開きについてどうですか。

○国務大臣(川崎二郎君) 今御指摘いただいたパナマ、リベリア、いわゆる便宜国籍国というんでしようか、ひたすら税収目的のために逆に極端に低い課税にして多くの外国船舶を誘致する、こういう特殊な方法をとっている国家でございます。

さあ、これに対抗して日本も同様のところまで下げろというのはなかなか正直言って難しかろう。それでは、先進の海運国ではどのような方策をとっているか、そこに比べて日本の税制等が劣るということになれば、先ほど申し上げましたように、三年前にこれで何とかなるのではなからうかという一つの方策を決めたことは事実でありますけれども、今見直しの時点が来てるかもわかりません。そういった意味で、可能な限りの是正を目指して努力をしてまいりたいと思っております。

○森本晃司君 五月から実施される外国船員資格者に対する日本籍船配乗資格付与制度の実施方法の整備状況と、どれぐらいの日本籍船に何人ぐらいの外国人が資格を受けて配乗するのとお伺いいたします。

○政府委員(谷野龍一郎君) お答え申し上げます。外国資格の承認制度の施行に当たりましては、その承認申請の手続、それから承認を申請する者が必要経験あるいは知識あるいは能力を有するかどうかの確認方法、それから制度の具体的な実施方法などを定める必要がございます。現在、本年五月二十日から制度の施行に向けてこれらの事項について関係者の方々と協議をさせていただいているところでございます。

それから、承認を受けた外国人船員の配乗につきましては、国際船舶に限定することにはしております。

あります。ただ、実際に外国人が配乗する船舶数でありますとかあるいは配乗する外国人数につきましては、今後国際船舶を運航すると思われる各船舶社の経営判断によるところが大きいと考えております。また、経営判断そのものによって決まってくるのかなと思っております。

○森本晃司君 最後になりますが、大臣にお伺いしたいんですが、神戸商船大学の名譽教授で元学長の平勇登さんという方が、こういう今の状況を見て、新聞の「論点」に書かれていたわけでございますけれども、「日本は海洋国家である。生命の源であり、万物の母である海に四方を囲まれていくからこそ、わが国は『云々』ということで、経済発展もなしてきたし、不安のない生活も営むことができる」という内容から、提言されている部分がございます。

それは、「私は、政府が一定の船を所有し、日本人船員を配乗するなど、青少年が海への夢を持ち続けられる政策を打ち出すよう、要望したい。政府が全額出資して所有船を造り、ふだんはチャーター船として民間に運航させておけば、緊急時にすぐに船を調達することができる。」という提言をされておられ、そのほかに事細かにいろいろ書かれていたわけですが、政府が船を持って、そして青少年に夢を与えていくと。

今の国際情勢から見ると、安全保障云々という面では船が必要とか要らないとかという議論があるようでございますけれども、それはまた別にいたしまして、どうですか大臣、ひとつ大臣就任時代に日本政府の船をひとつとつくって、それで夢を与えていくような考え方、また、この平先生の御提言に対する所感を述べたいかと思っております。

○国務大臣(川崎二郎君) 実は、私も昨年の八月就任直後、海で子供と遊ぼうということで運輸大臣もその行事に参加をさせていただきました。そのときに、ことしの夏に海で泳いだ人は手を挙げてくれ、プールで泳いだ人はと言つと、ほとんど

がプールで泳いだ人ばかりでございました。やはり海というものにもう少し親しんでもらうということも運輸省全体として考えていかなきゃならぬなという立場で努力をしたいと思っております。

それから、政府が一定の多目的船を持ったかどうか。これは中東の湾岸危機の際の輸送等の問題を契機として、大規模災害発生時の救援、医療協力等の国際協力、難民の輸送など多目的に活用できる船舶に関する調査研究、平成三年六月に内閣官庁を中心に多目的船舶調査検討委員会を設置いたしました。この議論の中で今日まで進んでまいりまして、平成九年七月に多目的船舶基本構想調査委員会を設置して、どのような船をつくるか検討に入っているところであります。もちろん運輸省もその中で今努力をいたしているところでございます。

私のところにどんとつくられるかどうかは、もう少しお時間を賜りたいと思っております。

○森本晃司君 終わります。

○宮本岳志君 船舶法の改正案について質問いたします。

今度の法改正は、海運会社の取締役員に外国人も三分の一まで認めようというものでございます。その改正の背景について、このいただいた資料を読ませていただきますと、「近年、外航海運をめぐる国際競争の激化の中で国際的な集約・グループ化の動きなどが進展しており、我が国外航海運企業においても、外国企業との提携や、外国籍の人材の活用等のニーズが高まっている。」と述べられております。

つまり、国際的な集約がどんどん進み、日本海運も外国の大手海運企業とのアライアンス、つまり提携が求められている。そのために外国船員を配置できるようにしたい、こういう趣旨ですか。

○政府委員(宮崎達彦君) 先生今申されましたように、そういう国際競争及び外国海運企業との提携、アライアンス、もしくは外国におきまます営業

が、

活動の強化といったことは背景にございます。それと直接外国人役員を雇い入れるかどうかということとはもちろん直接結びつくものではないと思いますが、そういう国際活動の広範化、強化ということで、おのずと日本の海運企業も外国の優秀な方を取締役として迎え入れたいという動きが基本的な背景として高まってきているという認識でございます。

○宮本岳志君 日本の外航海運も集約・グループ化が繰り返されてまいりました。一九六四年に運輸省の主導で十二社体制から中核六社に集約を図りました。それが八九年六月、ジャパンラインと山下新日本汽船が合併しナビックスラインとなった。九八年十月には昭和海運を日本郵船が吸収合併して日本郵船となりました。さらに九九年四月、商船三井とナビックスラインが合併し商船三井となりました。このように次々と合併し、今や日本の大手海運は日本郵船、それから商船三井、川崎汽船の大きく三社体制となっておりま

す。

外航海運は集約に次ぐ集約、リストラに次ぐリストラという形で進んできたわけですが、それでも、だから他の業界から、最も合理化の進んだ業界と、こういう声も聞こえてまいります。

そこでお聞きしたいんですけれども、日本商船隊と日本郵船は九七年と八七年についてどうなっているか、隻数とその差についてお答えいただきたい。同時に、あわせて外航日本人船員の九七年と八七年の推移について、差について御回答いただきたいと思います。

○政府委員(宮崎達彦君) まず、日本商船隊の隻数につきまして私の方から御説明いたします。

十年前、一九八七年におきましては二千八十二隻商船隊がございましたが、十年後の一九九七年は二千二十一隻でございます。六十一隻の減少でございます。そのうち、日本籍船の隻数につきましては、一九八七年で八百十六隻、十年後の一九九七年では百八十二隻、六百三十四隻の減少という状態でございます。

○政府委員(谷野龍一郎君) 日本人の外航船員数について私の方からお答えさせていただきます。

これは船員統計で船員需給総合調査結果報告書というものがとった数字でございますが、八七年十月一日現在では一万七千六百九十五人、八七年十月一日現在では一万七千六百九十五人でございましたが、それが九七年十月一日現在では七千九百九十二人となっております。

○宮本岳志君 すまじい合理化、すまじい減少だ。日本籍船や日本人船員は大激減しているというふうに思うんです。日本籍船は六百三十四隻減少、船員もこの十年間で一人、六〇％減少というところでございます。結局、便宜置籍船化という形で人件費の安い外国人船員を乗せているという構図、この構図も単純でなくなってきたというふうに思うんです。空洞化の道を徹底して進んでいる。

例えば、商船三井では便宜置籍国に船舶保有会社を置いております。何と各国に八十一も保有会社を置いてある。そればかりか、かつては日本の本社で船舶管理をしていたものを、人件費削減減というところで香港やシンガポールにその管理会社を設置して、そして貨物集荷など営業拠点となる海外支店も現地法人にして、役員も現地人を採用する。こうして本社機能を現地法人に移管するなどしてきているわけでありまして。こうしたことにより、商船三井は社員一万人のうち八千人が外国人と言われている。

日本人船員や働く人たちが海運企業からいなくなる、まさに空洞化という事態だと思っておりますけれども、これが皆さんのおっしゃる国際化、グローバル化ということなんではしょうか。

○政府委員(宮崎達彦君) 国際競争にそれなりに日本海運企業が耐えながら頑張っているというところは、貿易立国でございまして日本としてはこの国際化の中ではやむを得ないことかなと思っております。一方で、日本籍船の船舶を持つことによるいわゆる産業の育成及び船員のノウハウの伝承といったことが国策としての程度求められるかというバランスの問題であらうかと思っております。

て、ゼロになることが国際化であるというふうには決して思っておりません。

○宮本岳志君 こういう実態も本当に受けとめていただいて、ひとつ運輸大臣にお伺いしたいんです。

大手三社は、外国大手海運との提携、アライアンスという形で、世界の基幹航路というものは今五グループと一社による寡占状態が形成されているというふうに言われております。この五グループにかかわって言いますと、例えば先ほど申し上げた商船三井はNOL、APLなどとニューワールドというアライアンスを組んでおりますし、日本郵船は英国のP&Oネドロイドという会社とグランドアライアンスというグループをつくっております。また、川崎汽船は中国のCOSCOや台湾の陽明海運と協調配船をする。こういう状況で、この五つのグループに集約をされていっているわけです。

海運市場をめぐる熾烈な競争が続いて寡占や独占化が進むことは、海運秩序を乱し、大変危惧される問題をはらんでいると思えます。こうした動きの中で、国際的な集約、吸収合併が促進されていくなら、日本の船舶はなくなってしまうのではないかとこの声すら出されてまいります。同時に、日本人船員を含めて海運企業の雇用も重大事態であると言わざるを得ません。

これは日本の海運行政のまさに根幹にかかわる問題なので、運輸大臣にひとつ、この二点についてどうお考えかということをお伺いしたいと思っております。

○国務大臣(川崎二郎君) 海運のみならず、先ほど申し上げたように、製造業も含めて国際競争の激しい中にあります。破れば当然倒産せざるを得ない、もしくは外国に買われざるを得ない、こうした状況下で民間が知恵を絞るながら努力していることは一つの事実だろうと思えます。

一方で、先ほどから申し上げていますとおり、我が国の海運としてこれ以上籍船を減らしたりまた雇用を減らすということについては何とか歯ど

めをかけることはできないかということで、平成八年に新しい制度を導入させていただきました。申し上げたように、三年たつことになりました。さあ、これで十分の効果があつたのか、いや、これに増して何かの対策を打たなきゃならないのか、まさに今洗ひ直しの時点が来ているらうと思っております。

そういった中で、我が国が極端な保護主義という政策をとり得ない、これはもうおわかりのとおりであります。したがって、極端な保護主義でない中で、何とか民間の皆さん方とお話し合いをしながら、日本の雇用、また籍船というものを確保できるような方策を努力をしてみたいと思っております。

○宮本岳志君 この問題にかかわって、カボタージュというところについてお伺いしたい。

国内での港間の運送に当たってはその国の船籍に任せるといのが国際原則だと聞いております。アメリカやノルウェーなどは条約においてカボタージュ規制というものを認めておりますけれども、日本でも条約がなくともこれは当然のことだというふうに思っております。これはよろしいですか。

○政府委員(宮崎達彦君) 今先生がおっしゃいました外国船舶による国内輸送、いわゆるカボタージュでございますけれども、これは国家の安全保障でありますとか地域住民の生活物資の安定輸送の確保とか、そういった観点から、それに従事いたします権利は専ら自国船舶に留保されるということが国際慣行上確立しております。

我が国におきましても、船舶法第三条におきまして、外国船舶によるカボタージュを原則として禁止しております。例外的に認めるに当たっても運輸大臣の許可を必要というようにしております。

今回、船舶法を改正いたしますけれども、この三条につきましては改正というのは一切直接関係するものではありません。あくまでも日本船舶の所有者要件についての緩和を行うものございま

して、カボタージュ規制につきまして緩和をするものではないということを御理解いただきたいと思ひます。

○宮本岳志君 くだくなるようですけれども、この最後に運輸大臣にも御確認させていただきたいんですが、外航海運の国際船舶に限り船船職員も外国人が乗船できるように法改正がなされました。昨年の四月二十一日当委員会、我が党の筆

坂議員の質問に対しての国会答弁での約束、このときこう述べておられます。内航海運に外国人が就労するということは今後とも禁止する、こういうお約束でございます。

改めて再確認ですけれども、今度の改正で取締役に外国人が就労すると、この機会に内航海運にまで外国人船員が乗船できるようにするなどということはあり得ないと思ひますが、よろしいですね。

○國務大臣(川崎二郎君) 内航海運への外国人船員の受け入れについては、単純労働者は原則として受け入れないとする政府全体の施策に準じ認めないとする施策をとっております。

内航海運への外国人船員の導入については、今後とも、内航日本人船員の雇用に対する影響、船内コミュニケーション等安全の確保上の問題、さらに他の労働分野への波及などを考慮すれば困難であると考へております。

○宮本岳志君 次に、少し問題を変えて、GMDSSと新生丸の海難事故について一つ二つ伺ひしておきたい。

一月二十日のマグロはえ縄漁船新生丸事故は、二月一日からのGMDSSによる遭難安全通信システムへの移行を控えて大問題になりました。救助がおくれた原因として、GMDSS対応のEPIRB、非常用位置無線機が七分間しか発信されなかった、あるいは船体から外れなかった、遭難警報の九〇%以上が誤発射という実態など、このシステムの信頼性について大きな議論となっております。

我が党は、GMDSSの導入については、科学

技術の進歩を人命救助や安全対策に生かすことは当然との立場から賛成をしておりますが、同時に誤発射の問題についても、九六年二月、本委員会でも上田耕一郎議員も取り上げするなど、以前からこれを指摘し対策を求めてまいりました。しかし、何の対策もとってこなかった運輸省の責任は重大だと思ひます。

新生丸の事故を受けて、GMDSS体制の欠陥、誤警報問題をどう改善するのか御答弁ください。

○政府委員(谷野龍一郎君) お答えを申し上げます。遭難警報の誤発射問題につきましては、これまでIMOの場におきまして、もちろん日本も積極的に参画をしておきまして提案をしておりますが、数多くの議論が重ねられてまいりまして、DSCの警報発射のダブルアクション化など多くの改善策が講じられてきております。その結果、絶対的な数字としてはまだまだ減少のための努力をする必要はありますが、船舶への設置数の急激な増加に対比しますと、比率では一定の誤警報を減少させるための効果が上がっているものと考えております。

しかし、先生御指摘のとおり、さらなる信頼性を高める必要がございます。漁船新生丸事故を契機に今般設置されました捜索救助連絡会におきまして、誤発射の詳細な実態調査を行うとともに、関係者に誤発射防止対策について十分御議論をいただいて、具体的な対策の内容を検討していききたいと考えております。

特に、誤発射の内容として操作上のミスが多いという点を踏まえ、GMDSS設備の使用方法的周知徹底等システムへの習熟の促進とか、あるいは中継方法の改善を図るなどソフト面における対策を強化して信頼性を向上させる必要があると認識をいたしております。

○宮本岳志君 最後に、運輸大臣にお伺ひいたします。

GMDSS体制への完全移行により、遠洋に出

ていく船舶に乗船する通信士は、第一級総合無線通信士、一級海技士の資格から、第三級海上無線通信士が乗船すればいいことになりました。簡単な講習で資格が取れる第三級海上無線通信士で船上保守が実施できるのか心配があるとの指摘もされております。また、今までは第一級総合無線通信士の資格を取るのに大変な努力、知識、技術を要したわけですが、その資格もGMDSSの導入で効力を失ひかけている。

今までの通信士の資格に見合う雇用の確保に万全の体制をとること、技術的、システマ的にも誤作動などで確立していない段階では、例えば当分の間は船上保守を必須条件にするなど、何らかの手だてをとる必要があるのではないか。この点、大臣の御所見をお伺ひして、質問を終わります。

○國務大臣(川崎二郎君) GMDSS通信設備を施設する船舶につきましては、今御指摘のとおり、通信長と船長等の職務を兼務することができることになり、ある意味では通信士を単独で乗り組ませる必要はなくなりました。しかし、これまで通信士が果たした役割、その専門的知識等にかんがみ、陸上を問わずその雇用の確保は図られるものと考えております。

○宮本岳志君 終わります。

○洲上真雄君 船舶法改正の問題について質問をいたします。

法改正の意義については提案の中でも述べられておりますけれども、法改正の背景と目的、その中に、先ほども質問がありました、外航海運をめぐり国際競争の激化を挙げられておりますが、いまいし具体的にどのようなことなのか御説明をいただきたい。その激化に伴って法改正をする意義について明確にしたい。

○政府委員(宮崎達彦君) 外航海運をめぐります国際競争激化の具体的な中身でございますけれども、国際的な外航海運企業同士の集約化、グループ化といったような動きがございます。コンソーシアムといったような形で業務提携をする、船舶

は非常に大きな投資を必要といたしますので、そのスペースを共同で使い合ふとか、コンテナパース施設などを共同で使い合ふといったようなことがございます。また、外国での営業活動というのにも非常に重要でございますので、外国での営業展開というのも競争上非常に必要なものというふうになってきております。

そういった中で、従来の船舶法でございますと、外国人の取締役を日本企業に雇えない、日本船舶を持てなくなってしまうという問題がございました。やはり日本船を日本船社が持ち続けるということも必要でございますし、そういった日本船社が国際活動で国際競争力を持ち続けるためには、外国人の優秀な取締役、重役を雇うといったようなことも必要になってきておりますので、一定の範囲におきまして、外国人のノウハウを活用するといったようなことをねらいまして、基本的には日本船社の国際競争力の強化といったような意味と規制緩和といったような意味で今回の改正をお願いしてあるというところでございます。

○洲上真雄君 次に、内航海運への波及の懸念問題については先ほど宮本議員が質問されておりましたが、同じように、内航海運における外国人船員導入や言うところのカボタージュ規制といったところへの波及というのを大変懸念しているわけですが、同時に、例外措置というのがだんだん拡大されれば一般化していくわけでありまして、そのところは先ほどの答弁では、大臣の許可があればかなり規制ができるのではないかとというようなことになりましたけれども、そう簡単にいかないというふうにも思ひますが、そのようなこととはなないと思ひますが、いかがでございますでしょうか。

○政府委員(宮崎達彦君) 外国船舶による国内輸送、カボタージュにつきましては今先生御指摘のよう現在原則禁止ということでございます。特別な場合には運輸大臣の許可ということになっております。

この実質上の運用につきましては、このカボ

タージュが禁止されております趣旨でございますが、国家の安全保障及び地域住民の生活物資の安定輸送の確保といったようなことに反するようなことまで、許可があるから何でも許可すればいいんだということではなくて、そういったことをどういった法目的に合致しながら、趣旨に合致しながら運用していきたい。これは従来どおりというふうに考えております。

○瀬上貞雄君 その点、従来どおり厳しくひとつ守っていただきたいと思います。

先ほども説明がございましたが、国際海運関係の変化に伴っての法改正ということで、役員の規制という問題が出てきているわけでありますが、国際海運業の状況というのは、先ほどもいろんな形で説明がありましたけれども、とりわけ進んでおります系列化、集約化、グループ化というふうなような業務提携というふうなんでしょうか、どういような形で行われているのか、その動向について御説明いただきたい。

○政府委員(宮崎達彦君) 先ほど簡単に申し上げましたけれども、船につきましても膨大な投資ということがかかりますので、国際企業間におきまして、荷主のニーズにもきめ細かく対応するという共通の目標に向かひまして、同一航路に配船する複数の海運企業が相互に船腹の一定スペースを融通し合うといったようなこと、それからターミナルでありますとかコンテナバースでありますとかいったものを共同で利用するといったようなことが世界規模で広まっております。

日本関係で具体的に申しますと、新グラランドアライアンスという一つの名称でございまして、日本郵船を日本では中心といたしまして、ドイツのハブクロイド、香港のOOCL、英国のP&Oネドロイドの四社がそういったコンソーシアムを組んでおります。それから、ニューワールドアライアンスというコンソーシアムでございまして、これは日本では商船三井でございましてけれども、アメリカでAPL、シンガポールでNOL、それから韓国で現代といったような企業がこ

ういったコンソーシアムを組んで業務提携を行って活動を展開しておるという状況でございます。

○瀬上貞雄君 国際海運の中における役員の規制の問題については、海運先進国においては役員で規制する場合それから資本で規制する場合とありますが、どういような状況になっておるか伺いたしたい。

○政府委員(谷野龍一郎君) 諸外国における船舶の国籍要件、とりわけ先生御指摘の海運先進国の代表的な例を申し上げますが、法人所有の場合には、まず自国法人であることに加えて、資本あるいは役員のうち少なくとも一定割合が一定割合以上占めていることを要件としております。

具体的な例を二、三申し上げますと、例えばアメリカやフランス等においては、日本の代表取締役役には相当する者の全員と取締役の過半数が自国民であることを要件としております。

○瀬上貞雄君 これは先ほども多くの方が聞かれましたが、国際競争の激化に伴ひまして日本船舶の状況というものはだんだん船舶が減っている状況が、それがそういう状況のもとで具体的にどのようになれば今後外航海運の中で生き残っていくのか、運輸省としてどのように考えておられるのか御説明願いたい。

○国務大臣(川崎二郎君) 先ほどからも各委員に御答弁申し上げておりますけれども、平成十年七月現在で百六十八隻、昭和六十三年が六百四十隻ございましたので、大幅に減少いたしております。

そのために、平成八年に日本船舶の確保を図ること、貿易物資の安定輸送の確保を図る等の目的で国際船舶制度を創設し、登録免許税や固定資産税の軽減、外国資格受有者に対する承認制度を実施してきております。

三年たちましたので、これがどのぐらいの本来に効果を得たかそろそろ検証をし、そして足らざる点についてまたいろいろ御意見を賜りながら努力をしなければならぬだろう、基本的には、これ以上日本籍船なり日本の雇用が減るというこ

とについて何としても減らないように努力をしなければならぬだろう、このように思っております。

○瀬上貞雄君 罰則の整備について伺いをした。今回、罰則の整備についても行ってありますけれども、これまで罰則規定が盛り込まれていなかった理由はいかがですか。

○政府委員(谷野龍一郎君) お答え申し上げます。罰則は法令の実体規定において国民に対して課された義務を担保するために置かれるものでございまして、したがって、それ自体は国民の権利とか義務を規定するものではございません。このことによりその義務の内容に何ら変更がなされて罰則だけを改正するということは通常行わないものとされていようでございます。

船舶法におきましては、昭和二十四年以降実質的な改正が行われておりませんので、その後一般的となりまして先生御指摘の罰則規定を追加するための改正という機会を失ってきたわけでございます。

○瀬上貞雄君 今後の法整備について伺いをしたいと思ひます。今回の法改正は、役員の規制の緩和それから罰則規定の整備等とどまっておりますけれども、やはりこれから先、新しい二十一世紀の海運の情勢変化につきましても、引き続き船舶法の改正というのとは抜本的に見直していかなければならないのではないかと今ふに思ひます。いかがでございますか、今後の見直し等についてお考えがあれば示していただきたい。

○政府委員(谷野龍一郎君) お答えさせていただきます。海運に関する諸制度について、社会情勢でありますとかあるいは海運の動向に対応した制度が求められるというところは当然のことであろうと思ひます。したがって、運輸省としましては今後とも社会情勢の変化や海運の動向を見きわめなが

ら適切な対処をしてまいりたいと考えております。

○瀬上貞雄君 終わります。

○戸田邦司君 船舶法の改正ということでございまして、船舶法は非常に重要な法律だと私は認識しております。

昨今議論されております国旗問題につきましても、国旗の掲揚についてこの中で二条規定があります。第一は日本船舶が日本の国旗を掲揚する、もう一つは外国船舶が日本国旗を掲揚してはいけないという規定がありまして、この規定は、私から申し上げるまでもありませんが、現在の海洋法条約の中でも船舶の国籍を明らかにしてその船舶の法的地位を確立するということになっている、そういうことについての国内法措置が、前の領海条約それから公海に関する条約、そういったもの手当てとして既になされていたということでありまして、私はこの法律がそういった点からは極めて重要な法律であると認識しております。

昨今非常に数が少なくなつてしまひましたが、日本の外航船が公海上で日本国籍の船であるということと他国に認識してもらい、その法的地位が確立できているというのは、まさにこの船舶法のおかげと言ふべきではないかと思ひます。

また、今回の改正も、一つの時代の流れといひますか、その中できりぎりすところであろう改正がなされたというふうには私は認識しております。そういうことになりましたと、日本の輸出入物資を運ぶ船舶のかなりの部分が外国籍船、その中の大部分は便宜籍船ということになるかと思ひますが、そういうような状況になってきております。

この委員会でもたびたび議論されてきておりますし、また現実にはナホトカ号の事件、この事件は公海上で起こっておりますが、結局我が国の沿岸を大きく汚染するような事故に発展してしまつたというところであります。外国船の安全性についての取り締まり、これが非常に重要な課題になってきていると思ひます。東京MOUなどの仕組みが

できましてポートステートコントロールもかなり実績を上げてきているとは思いますが、この問題はこれからますます重要な問題として扱っていかねければならない問題だと思っております。

そういう点から、外国船の安全性の維持といえますかチェック、そういうことからのPSCの仕組み、それから今後のより確実な実施についての大臣の御見解だけをお伺いしまして、質問を終わりにしたいと思います。

○国務大臣(川崎二郎君) 日本国旗のことからひととれまされたけれども、船舶の安全確保は第一義的には旗国の責任であります。しかし、残念ながら旗国の中で必ずしもその責任を果たしていない。したがって、寄港国におけるポートステートコントロールの役割が今日極めて重要になってきております。

ポートステートコントロールにつきましては、昨年開催されたアジア太平洋地域と欧州地域のポートステートコントロールに関する合同閣僚会議の宣言の趣旨にも見られますように、国際的な枠組みで連携を図りながら実施することが重要であります。そのため、アジア太平洋地域の一員である我が国としては、引き続き地域における連携の下で、このポートステートコントロールの重要性、そしてその強化をリードしていきたい、このように考えております。

我が国自身としては、平成九年度にポートステートコントロールに専従する外国船舶監督官を創設し、その後も順次その体制の強化を図ってまいります。御指摘をいただいたとおり、このポートステートコントロール、私ども国際的にも先頭に立ちながら頑張ってまいりたいと考えております。

○岩本荘太君 参議院の会の岩本荘太でございます。最後の質問者でございます。

用意いたしました質問のうち大部分もう御答弁いただいておりますので、その辺は省略させていただきます。質問をさせていただきますと思います。先ほどの質問で、いわゆる日本籍船といいま

すか日本の船が非常に減っているというようなお話もございました。また、もうこれ以上減らせないというような御答弁もございましたけれども、数もお聞きしましたけれども、いわゆる船腹数といえますか容量の問題で実際にどういうような状況であるか。

それとあわせて、日本が輸入しているものうち日本籍船がどのぐらいのシェアで輸入しているのか、その推移等もわかりましたらまず教えていただきたいと思ひます。

○政府委員(宮崎達彦君) まず、日本籍船による輸入量のシェアの推移でございますけれども、十年前と平成九年とを比べてみますと、輸入量全体で約八億八千万トンほどございます。原油でありますとか鉄鉱石でありますとか、重量物でございますけれども、その一六・六％が現在日本籍船による積み取り比率ということになっておりますが、十年前の昭和六十三年の数字でございますと三五・四％ということになっております。

それで、ではどの程度あればいいのかという御質問もございましたけれども、これは一体どういう事態を想定して算定するのかというように、極めて難しいございまして、かつて試算ということをやったことはございます。ちなみに、日本人の生活水準全体が生活保護を受ける方たち並みの生活水準というように、これを前提に置まして、いろいろな仮定があるわけでございまして、約三百隻程度は要るのではないかと。ただ、そのうち全部が日本籍船でないとだめかどうかというのはそのときの状況にもよるわけでございまして、そのところはその時々の方針次第ということでございます。

○岩本荘太君 どのぐらいあったらいいかというのは、これはなかなか難しい問題だと思ひます。例えば米の自給率も、高い方がいいかもしませんが、それがどのぐらいかという問題とも関連すると思ひますので、その辺はよくよく見きわめていただきたいと思います。

今回のこの船舶法の改正、先ほどからその趣旨

をいろいろ御答弁いただいておりますけれども、国際化の進む中で生き残りだ、生き残りを図るために広く外国人も入れる、入れないとうまくいかない、こういう御答弁だったと思ひます。

素人の目といいますか一国民として見まして、外国の資本はもう既に入っているわけですね、そんな中で人を入れないというのがよくWTOの問題にならなかつたなというように、何か遅きに失したといひますか手おくれになっているんじゃないのかという見方が一つできるんじゃないかなという気がするんです、これはあえて質問いたしませんけれども。

それともう一つ、日本籍船を確保してずっと持っているというところは、先ほどのどれだけの輸入シェアがあるかという御質問と関連するんですが、けれども、やはり緊急時の、非常時と言っちゃおかしいですけども、いろんな国際関係でなかなか外国船に頼つたら物が入ってこない、そのときの安全保障という意味もかなりあるんじゃないのか、そのために日本籍船が生き残るような法改正をしたといひますか、生き残りができるようなこういう体制をとつたんじゃないかなというようにも見られるわけでございまして、またそういう観点から考えることも大事ではないのかなというふうな気がするわけでございまして。

そんなことで、一つだけ質問させていただきますと、安全保障というお考えがどうかかわかりませんが、私はそういうのは必要だと思ひます。持っていてのお考え方と、これからどんなふうに対応されていくのか、先ほどそれに関連した質問もありましたけれども、再度大臣からひとつお願いいたします。

○国務大臣(川崎二郎君) 確かに岩本委員御指摘のとおり、アメリカは明らかに国防という観点からアメリカ籍船というものを確保していく、船をやりいざというときのためにとつておる、これは間違いないだろうと思ひます。

我が国は必ずしもそうした立場には今現在在

立っておりません。しかし、食糧の問題を御提起いただいたように、食糧自給率やはり我が国としてこれほど下がっていいんだらうかと今御議論が盛んであります。一方で、私は家電業界の出身なものですからよく申し上げるんですけども、ビデオとかカラーテレビはそろそろもう我が国では生産する工場はなくなつてきた、これも事実だろ

うと思ひます。したがって、やはりこういう海運という我が国の自由貿易というものの基幹になる産業が、日本籍船がなくなる、また蓄えてきた技術がなくなる、また雇用がなくなるということであつていいかどうか。ここはまさにバランス問題になるだろう。

そこで、私どもの立場としては、もうここまで減つてしまつて、ぎりぎりの状況になつてきているのではなからうか、平成八年に法改正をいたしましたところでありまして、今もう一度チェックをしながら何らかの対策もまた考えていかなければならないな、こういう認識でおります。

○岩本荘太君 ありがとうございます。終わります。

○委員長(小林元君) 他に御発言もないようです。これより討論に入ります。

御意見のある方は賛否を明らかにしてお述べ願ひます。

○宮本岳志君 私は、日本共産党を代表して、船舶法の一部改正案に反対の討論を行います。

今度の法改正の背景、目的は、法案説明にあるように、国際的な集約・グループ化の進展の中で日本外航海運企業も外国大企業との提携を強めていくことを目指したものであります。

このことは、第一に、日本海運の空洞化を促進させ、日本籍船の減少と日本人船員や海運労働者の雇用を奪うことに拍車をかけるものであります。日本の外航海運は、他の業界から最も合理化の進んだ業界と言われるほど大合理化が進んでい

既に、日本籍船の日本商船隊全体に占める比率は、十年前には三〇%を占めていたものが今やわずか八・五%にすぎません。日本人船員も十年前の約二万八千人から約七千人と一万人も激減しているのです。しかも、日本の大手海運は、営業拠点や本社機能を現地法人に移管し現地人を採用する等、日本海運の空洞化政策により危機的状況にあると言えます。

第二に、日本の外航海運の集約・グループ化が繰り返して行われてきました。十二社体制から中核六社に集約され、現在はわずか三社となつています。その上、国際的な集約、吸収合併が促進されていくのなら、海運市場での寡占・独占化が一層進むことになり、海運秩序を乱すことは明白であります。加えて、日本籍船の存在すらなくなってしまうおそれが生じるのであります。

最後に、今度の改正で取締役に外国人が就任し、これを機に内航海運にまで外国人船員が乗船可能にすることは絶対あつてはならないことを指摘し、討論を終わります。

○委員長(小林元君) 他に御意見もないようですから、討論は終局したものと認めます。

これより採決に入ります。

船舶法の一部を改正する法律案に賛成の方の挙手を願います。

(賛成者挙手)

○委員長(小林元君) 多数と認めます。よつて、本案は多数をもって原案どおり可決すべきものと決定いたしました。

なお、審査報告書の作成につきましては、これを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)

○委員長(小林元君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

○委員長(小林元君) 地方自治法第五十六條第六項の規定に基づき、関東運輸局栃木陸運支局の自動車検査登録事務所の設置に関し承認を求める

の件を議題といたします。

本件の趣旨説明は既に聴取しておりますので、これより質疑に入ります。

質疑のある方は順次御発言願います。――別に御発言もないようですから、これより討論に入ります。――別に御意見もないようですから、これより採決に入ります。

地方自治法第五十六條第六項の規定に基づき、関東運輸局栃木陸運支局の自動車検査登録事務所の設置に関し承認を求めるの件を承認することに賛成の方の挙手を願います。

(賛成者挙手)

○委員長(小林元君) 全会一致と認めます。よつて、本件は全会一致をもって承認すべきものと決定いたしました。

なお、審査報告書の作成につきましては、これを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)

○委員長(小林元君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

○委員長(小林元君) 特定公共電気通信システム開発関連技術に関する研究開発の推進に関する法律の一部を改正する法律案及び通信・放送機構法の一部を改正する法律案を一括して議題といたします。

政府から順次趣旨説明を聴取いたします。野田郵政大臣。

○国務大臣(野田聖子君) 特定公共電気通信システム開発関連技術に関する研究開発の推進に関する法律の一部を改正する法律案、通信・放送機構法の一部を改正する法律案、以上二件につきまして、その提案理由及び内容の概要を御説明申し上げます。

初めに、特定公共電気通信システム開発関連技術に関する研究開発の推進に関する法律の一部を改正する法律案につきまして、その提案理由及び内容の概要を御説明申し上げます。

特定公共電気通信システム開発関連技術に関する研究開発の推進に関する法律、いわゆる公共電気通信システム法は、高度情報通信社会の構築に資するため、通信・放送機構に特定公共電気通信システムの開発に必要な通信・放送技術に関する研究開発及び特定の公共分野における技術に関する研究開発の総合的な実施等の業務を行わせるための措置を講ずることを目的として昨年制定されたものであります。

今回の改正においては、高度情報通信社会の構築に資するため、以下御説明する二つの電気通信システムを特定公共電気通信システムに追加するほか、所要の規定整備を行うため、本法律案を提案した次第であります。

第一は、警察通信の安全を確保するための機能を有する電気通信システムであります。

第二は、水災又は地震等の災害の状況を把握し、及びこれらの災害による被害を予測するための機能を有する電気通信システムであります。

なお、この法律の施行期日は、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ことといたしております。

次に、通信・放送機構法の一部を改正する法律案につきまして、その提案理由及びその内容の概要を御説明申し上げます。

この法律案は、通信・放送機構が行う通信衛星及び放送衛星の制御等の業務の一部について、経営の自立化を図るため、当該一部の業務に必要となる資金に係る出資資格者から政府を除くこととする等の改正を行うものであるとあります。

次に、この法律案の概要について申し上げます。

通信・放送機構が行う通信衛星及び放送衛星の制御等の業務の一部について、経営の自立化を図るため、当該一部の業務に必要な資金に係る出資資格者から政府を除くとともに、通信・放送機構の財務内容の公開を徹底するため、貸借対照表及び損益計算書の官報公告等を義務づけることとしております。

なお、この法律の施行期日は、公布の日から起算して六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ことといたしております。

以上がこれら二法律案の提案理由及び内容の概要であります。

何とぞ、慎重御審議の上、速やかに御可決くださいますようお願い申し上げます。

○委員長(小林元君) 以上で趣旨説明の聴取は終わりました。

両案に対する質疑は後日に譲ることとし、本日はこれにて散会いたします。

午後二時五十七分散会

四月十四日本委員会に左の案件が付託された。

一、特定公共電気通信システム開発関連技術に関する研究開発の推進に関する法律の一部を改正する法律案

一、通信・放送機構法の一部を改正する法律案

特定公共電気通信システム開発関連技術に関する研究開発の推進に関する法律の一部を改正する法律案

特定公共電気通信システム開発関連技術に関する研究開発の推進に関する法律の一部を改正する法律案

特定公共電気通信システム開発関連技術に関する研究開発の推進に関する法律(平成十年法律第五十三号)の一部を次のように改正する。

第二条に次の二号を加える。

七 警察通信の安全を確保するための機能

八 水災又は地震等の災害の状況を把握し、及びこれらの災害による被害を予測するための機能

第四条第一号中「トまで」を「リまで」に改め、同

号に次のように加える。

チ 電気通信をその手段とする犯罪の手段に

リ 消防情報の管理の技術

第五条中「定める大臣の下に」又は「委員会を加え、同条に次の二号を加える。」

五 前条第一号に掲げる技術及び同号に掲げる技術に係る業務 郵政大臣及び国家公安委員会

六 前条第一号に掲げる技術及び同号に掲げる技術に係る業務 郵政大臣及び自治大臣
第六条中「定める大臣の下に」又は「委員会を、」
「主務大臣の下に」(主務大臣が国家公安委員会であるときは、内閣総理大臣)を、「運輸大臣の下に」、同条第五号に掲げる業務にあっては郵政大臣又は国家公安委員会、同条第六号に掲げる業務にあっては郵政大臣又は自治大臣と、「職員」とあるのは「職員(国家公安委員会にあっては、警察庁の職員)」を加える。

第七条中「又は運輸省の試験研究機関を、」運輸省若しくは自治省の試験研究機関又は警察庁の附属機関に改める。

附則

(施行期日)

第一条 この法律は、公布の日から起算して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。

(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。

通信・放送機構法の一部を改正する法律案

通信・放送機構法の一部を改正する法律

通信・放送機構法(昭和五十四年法律第四十六号)の一部を次のように改正する。

第五条第三項中「増加するときの下に」(次項に規定するその他の必要な資金に充てるためその資本金を増加するときを除く。)を加える。

第三十二条第三項中「受けた財務諸表並びに前項の事業報告書及び決算報告書を主たる事務所に備えて置かなければ」を「受けたときは、遅滞なく、貸借対照表及び損益計算書を官報に公告し、かつ、財務諸表及び附属明細書並びに前項の事業

報告書、決算報告書及び監事の意見書を、各事務所に備えて置き、郵政省令で定める期間、一般の閲覧に供しなければ」に改める。

附則

(施行期日)

第一条 この法律は、公布の日から起算して六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。

(持分の払戻しの禁止の特例等)

第二条 この法律の施行の日(以下この項及び第三項において「施行日」という。)前にこの法律による改正前の通信・放送機構法第五条第四項に規定するその他の必要な資金に充てるべきものとしてされた出資(第三項において「特定出資」という。)に係る政府の持分は、施行日において、この法律による改正後の通信・放送機構法(以下「新法」という。)第六条第一項の規定にかかわらず、当該持分に係る出資額に相当する金額により払い戻されたものとし、その払い戻されたものとされた金額に相当する金額が、施行日において、政府の一般会計から通信・放送機構(以下「機構」という。)に対し無利子で貸し付けられたものとする。

2 前項の規定による貸付金の償還期間、償還方法その他償還に関し必要な事項は、政令で定める。

3 政府以外の出資者は、機構に対し、施行日から起算して一月を経過した日までの間に限り、特定出資に係るその持分の、次に掲げる条件による払戻しを請求することができる。

一 特定出資に係る持分の払戻しは、当該持分に係る出資額に相当する金額により行うこと。

二 機構が出資者からの特定出資に係るその持分の払戻しの請求の申出を受諾したときは、当該出資者が当該持分に係る出資額に相当する金額を機構に対し無利子で貸し付けるものであること。

三 前号の規定による貸付金の償還期間及び償

還方法は、前項の政令で定める償還期間及び償還方法と同一であること。

4 機構は、前項の規定による請求があったときは、新法第六条第一項の規定にかかわらず、当該請求に係る持分に係る出資額に相当する金額により払戻しをしなければならない。

5 機構は、第一項の規定により払い戻されたものとされた金額及び前項の規定により払戻しをした金額により資本金を減少するものとする。

6 第一項及び第三項第二号の規定による貸付金には、新法第三十五条の規定は、適用しない。

(財務諸表等に関する経過措置)

第三条 新法第三十二条第三項の規定は、平成十年四月一日に始まる事業年度に係る同項に規定する書類から適用する。

平成十一年四月二十六日印刷

平成十一年四月二十七日発行

参議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局

B