

国土交通委員会議録 第十八号

平成十三年六月五日(火曜日)

午前九時三十分開議

出席委員

委員長 赤松 正雄君

理事 赤城 徳彦君

理事 実川 幸夫君

理事 玉置 一弥君

理事 河上 覃雄君

理事 今村 雅弘君

理事 木村 隆秀君

理事 佐田 玄一郎君

理事 七条 明君

理事 田中 和徳君

理事 中馬 弘毅君

理事 林 幹雄君

理事 松岡 利勝君

理事 松本 和那君

理事 谷津 義男君

理事 阿久津 幸彦君

理事 大谷 信盛君

理事 今田 保典君

理事 伴野 豊君

理事 前原 誠司君

理事 吉田 公一君

理事 山岡 賢次君

理事 塩川 鉄也君

理事 大島 令子君

理事 井上 喜一君

国土交通大臣

国土交通副大臣

国土交通副大臣

国土交通大臣政務官

国土交通大臣政務官

国土交通大臣政務官

政府参考人

(国土交通省総合政策局長)

政府参考人

(国土交通省河川局長)

政府参考人

(国土交通省道路局長)

政府参考人

(国土交通省海事局長)

政府参考人

(国土交通省港湾局長)

政府参考人

(国土交通省国土地理院長)

政府参考人

(海上保安庁長官)

参考人

(自動車損害賠償責任保険審議会会長)

参考人

(武蔵工業大学教授)

参考人

(社団法人日本損害保険協会専務理事)

参考人

(全日本自動車産業労働組合総連合会事務局長)

参考人

(全国交通事故遺族の会会長)

国土交通委員会専門員

委員の異動

六月五日

辞任

菅 義偉君

林 幹雄君

川内 博史君

佐藤 敬夫君

伴野 豊君

大幡 基夫君

保坂 展人君

二階 俊博君

風岡 典之君

竹村 公太郎君

大石 久和君

谷野 龍一郎君

川島 毅君

矢野 善章君

縄野 克彦君

倉沢 康一郎君

荒木 襄君

加藤 裕治君

井手 涉君

福田 秀文君

補欠選任

森岡 正宏君

七条 明君

井上 和雄君

奥田 建君

佐藤 敬夫君

伴野 豊君

大幡 基夫君

塩川 鉄也君

大島 令子君

井上 喜一君

同日

辞任

七条 明君

森岡 正宏君

井上 和雄君

奥田 建君

佐藤 敬夫君

伴野 豊君

大幡 基夫君

塩川 鉄也君

大島 令子君

井上 喜一君

二階 俊博君

補欠選任

林 幹雄君

菅 義偉君

川内 博史君

佐藤 敬夫君

伴野 豊君

大幡 基夫君

塩川 鉄也君

大島 令子君

井上 喜一君

二階 俊博君

補欠選任

森岡 正宏君

七条 明君

井上 和雄君

奥田 建君

佐藤 敬夫君

伴野 豊君

大幡 基夫君

塩川 鉄也君

大島 令子君

井上 喜一君

二階 俊博君

補欠選任

林 幹雄君

菅 義偉君

川内 博史君

佐藤 敬夫君

伴野 豊君

大幡 基夫君

塩川 鉄也君

大島 令子君

井上 喜一君

二階 俊博君

補欠選任

森岡 正宏君

七条 明君

井上 和雄君

奥田 建君

佐藤 敬夫君

伴野 豊君

大幡 基夫君

塩川 鉄也君

大島 令子君

井上 喜一君

二階 俊博君

補欠選任

森岡 正宏君

七条 明君

井上 和雄君

奥田 建君

佐藤 敬夫君

伴野 豊君

大幡 基夫君

塩川 鉄也君

大島 令子君

井上 喜一君

二階 俊博君

補欠選任

森岡 正宏君

七条 明君

井上 和雄君

奥田 建君

佐藤 敬夫君

伴野 豊君

大幡 基夫君

塩川 鉄也君

大島 令子君

井上 喜一君

二階 俊博君

補欠選任

森岡 正宏君

七条 明君

井上 和雄君

奥田 建君

佐藤 敬夫君

伴野 豊君

大幡 基夫君

塩川 鉄也君

大島 令子君

井上 喜一君

二階 俊博君

補欠選任

森岡 正宏君

七条 明君

井上 和雄君

奥田 建君

佐藤 敬夫君

伴野 豊君

大幡 基夫君

塩川 鉄也君

大島 令子君

井上 喜一君

二階 俊博君

補欠選任

森岡 正宏君

七条 明君

井上 和雄君

奥田 建君

佐藤 敬夫君

伴野 豊君

大幡 基夫君

塩川 鉄也君

大島 令子君

井上 喜一君

二階 俊博君

補欠選任

森岡 正宏君

七条 明君

井上 和雄君

奥田 建君

佐藤 敬夫君

伴野 豊君

大幡 基夫君

塩川 鉄也君

大島 令子君

井上 喜一君

二階 俊博君

補欠選任

森岡 正宏君

七条 明君

井上 和雄君

奥田 建君

佐藤 敬夫君

伴野 豊君

大幡 基夫君

塩川 鉄也君

大島 令子君

井上 喜一君

二階 俊博君

補欠選任

森岡 正宏君

七条 明君

井上 和雄君

奥田 建君

佐藤 敬夫君

伴野 豊君

大幡 基夫君

塩川 鉄也君

大島 令子君

井上 喜一君

二階 俊博君

補欠選任

森岡 正宏君

七条 明君

井上 和雄君

奥田 建君

佐藤 敬夫君

伴野 豊君

大幡 基夫君

塩川 鉄也君

大島 令子君

井上 喜一君

二階 俊博君

補欠選任

森岡 正宏君

七条 明君

井上 和雄君

奥田 建君

佐藤 敬夫君

伴野 豊君

大幡 基夫君

塩川 鉄也君

大島 令子君

井上 喜一君

二階 俊博君

補欠選任

森岡 正宏君

七条 明君

井上 和雄君

奥田 建君

佐藤 敬夫君

伴野 豊君

大幡 基夫君

塩川 鉄也君

大島 令子君

井上 喜一君

二階 俊博君

補欠選任

森岡 正宏君

七条 明君

井上 和雄君

奥田 建君

佐藤 敬夫君

伴野 豊君

大幡 基夫君

塩川 鉄也君

大島 令子君

井上 喜一君

二階 俊博君

補欠選任

森岡 正宏君

七条 明君

井上 和雄君

奥田 建君

佐藤 敬夫君

伴野 豊君

大幡 基夫君

塩川 鉄也君

大島 令子君

井上 喜一君

二階 俊博君

補欠選任

森岡 正宏君

七条 明君

井上 和雄君

奥田 建君

佐藤 敬夫君

伴野 豊君

大幡 基夫君

塩川 鉄也君

大島 令子君

井上 喜一君

二階 俊博君

補欠選任

森岡 正宏君

七条 明君

井上 和雄君

奥田 建君

佐藤 敬夫君

伴野 豊君

大幡 基夫

年代前半に事故件数などは一時減少しましたが、それ以降再び増加に転じ、近年一貫して増加傾向にあります。こうした状況を踏まえ、交通事故被害者の救済の必要性というものはますます高まっていると考えております。

自動車損害賠償責任保険は、昭和三十年の自動車損害賠償保障法の施行からスタートいたしました。交通事故の被害者に対する損害賠償の保障と健全な自動車運送の発展ということを保障する制度といたしまして、殊に被害者の救済に大きな役割を果たしてきております。

この制度は、制度成立のときから他国に比しても非常にすぐれた制度であると言われておりまして、この基本的な立法の趣旨、精神というものは今も妥当性を持ってありますが、この半世紀の間に自動車交通をめぐる社会経済情勢の変化ということがございますので、これを時代に合わせ、その目的を一層実現すべき時期に来ておると思っております。

具体的な制度の内容についてですけれども、まず、我が国の独自の制度として、強制加入の自動車損害賠償責任保険と任意の自動車保険という一本立て制度になっております。自賠責保険は加入が義務づけられて、そして、契約内容が自賠責法という法律で画一的に法定されており、すべての車種、契約者に同一の担保内容となっております。その支払いは、迅速な被害者救済が図られるよう定型、定額的な支払い基準により行われております。また、保険料水準も、保険会社に利潤を認めないノロス・ノープロフィット原則が法律に定められておりまして、低い水準に抑えられてきております。

この強制加入保険というものは、法律上の定型化された内容によって、自動車の人身事故の被害者、つまり保険契約関係でいえば第三者に当たりますけれども、その被害者の方の基本補償を確保するという役割を果たし得るものと思えます。

一方、任意保険では、契約者が担保内容や各種サービスを任意に選択することが可能となっております。

り、このように、それぞれ異なった性格を有する自賠責保険と任意保険が今後も相互に補完し合つて機能していくことが適当だと考えております。この任意保険の部分で、自動車を行なう者が、自分が負うかもしれない法的な賠償責任負担というリスクに対する自助的なライフプランというものを保険会社の競争の中から選べるということになるかと思ひます。

次に、保険給付水準についてでございますけれども、自賠責保険の保険金限度額は、従来、任意保険の普及状況等を踏まえつつ、加害者が任意保険に未加入の場合でも基本補償を確保するという観点から改定されてきております。

現行、死亡三千万、傷害百二十万という水準ですけれども、この保険金限度額については、これによつて相当程度の賠償金額がカバーされておれば、基本的に適当な水準であると思つております。つまり、先ほど申しました二本立て制度におけるメリットを加害者が利用する接点としては妥当な額であると思つております。

それから、政府再保険制度の廃止についてでございますけれども、政府再保険制度は、昭和三十年という敗戦後間もない立法当時、保険金の支払いに關する危険の一部を国が負担するということが適切であるという点が第一で、それからさらに、被害者保護の観点から保険金の支払いを国が審査することが適切、殊に、強制加入の自賠責保険の果たす機能という、全く新しい制度でございまして、そのチェックのシステムとして国が審査することが適切という理由から、この制度の創設当時から実施されてまいりました。

しかしながら、近年、保険会社の担保力が向上してきていますこと、それから保険金支払いの適正化については、本来それは別の問題であつて、政府再保険以外の形によつても実施が可能であればこれに代替し得ると考えられることなどから、政府再保険自体は、私は現状において廃止しても問題ないというふうに出てきておりますし、昨年六月

の答申にもその旨を盛り込んでおります。次に、保険金支払いの適正化についてですけれども、年間百万件を超える自賠責保険の支払いは総じて適切に行われているというふうには認識しておりますけれども、もちろん、一部に保険金支払いに關するトラブルが生じているのも事実であります。

このため、政府再保険の廃止について自賠責審議会において議論を行った際にも、保険金支払いの適正化をいかに図るかが議論になりました。被害者の方々も、保険金支払いの適正化を図るためには、信頼の置ける公正な第三者が保険金の支払いに關する紛争処理に当たる仕組みを整備する必要がありますという考えを述べておられます。また、死亡事案や重度後遺障害事案など、一定のものについては引き続き国がチェックを行うべきであると考えております。

それから、自賠責保険の運用益についてでございますけれども、現在国において再保険の運用益を活用して被害者救済対策や交通事故防止対策が実施されており、交通事故の状況が深刻化する中、これら被害者救済対策などの事業の重要性は一層高まってきておると考えられます。

他方、自賠責保険は、保険制度でございますので、国と保険会社に残る運用益を財源として、本来取るべき保険料水準よりも低い赤字保険料率を設定されて、自動車ユーザの保険料負担の軽減が図られております。

この再保険の廃止に当たっては、その時点で国に残っている運用益について、これまでも充ててきた自動車ユーザによる保険料負担の軽減と被害者救済などの対策の実施の双方にバランスよく配分することが必要と考えられます。

今回の政府法案では、運用益の二十分の九を被害者救済等の対策に、残る二十分の十一をユーザによる保険料負担の軽減に充てることとしており、これはバランスのとれた配分であらうと考へます。二つの目的に割り振つて、しかもこの運用益が保険契約者の払い込んだ保険料の果実であ

るといふ点を加味すると、これはバランスのとれた配分であらうと考えます。最後に二つだけ申し上げます。

今回の法案は、自賠責審議会の中でも、多くの関係者が長年真剣な議論を重ねて、必要な調整を行つてきた結果を反映させていただいておりまして、高く評価しております。

この法案の成立の晩には、以上申し上げた観点から、適切な運用が行われることを期待いたします。

どうもありがとうございます。(拍手)

○赤松委員長 ありがとうございます。

次に、荒木参考人にお願ひいたします。

○荒木参考人 本日は、自動車損害賠償保障法、いわゆる自賠責法の改正に關しまして、私ども日本損害保険協会に意見を述べる機会を与えていただきまして、まことにありがとうございます。

私ども日本損害保険協会の会員であります各損害保険会社は、自動車損害賠償保障法に基づく自賠責保険の契約あるいは保険金のお支払いを取り扱っている事業者でございます。本日は、この事業者の立場から、自賠責法の改正について考え方を述べさせていただきます。

なお、私は、社団法人日本損害保険協会の専務理事を務めております荒木と申します。よろしくお願ひいたします。

自賠責保険は、先ほど倉沢参考人もおっしゃいましたが、昭和三十年に制度が創設されてから、保険料の六〇％を政府に再保険する仕組みとなっております。

このような仕組みが導入された理由は二つございまして、まず、当時の保険会社の担保力、資金力に堪がみまして、新しいこのような強制的な保険の導入に当たつて、過半を占める六〇％を政府が再保険として引き受けるということがよりまして、制度の安定を期したということがその第一点であります。すなわち、リスクヘッジという観点であります。

第二点は、自賠責保険の公的な性格にかんがみ

まして、被害者保護の観点から、再保険という手法を通じて、政府が事業の運営、とりわけ適正な保険金の支払いを確保することに関与をする仕組みをつくる必要があったということであると思います。

しかしながら、現在におきましては、昭和三十年当時と比較いたしますと、保険会社の担保力は格段に向上いたしております。総資産で比較いたしますと約三百倍以上になっております。

また、自賠法に基づきまして共同プールという組織がございまして、各保険会社がこのプールに参加しておりますので、このプールの中でそれぞれの保険会社の損益は平準化されている。もし支払い困難に陥った保険会社がある場合には、その他の保険会社においてその負担を行うということになっております。

それからさらに、保険業法に基づく損害保険契約者保護機構というものが創設されております。ここにおいても、自賠責保険の保険会社が破綻した場合の補償を一〇〇％行うという仕組みが既にでき上がっております。

こういう三つの観点から申しますと、リスクヘッジとしての再保険の役割は、極めて少なくなつたといえますか、必要性が乏しくなつたと言えるかと思ひます。したがひまして、民間でできることは民間でやるという規制緩和の基本的な考え方に基づいて、政府再保険を廃止していただきたいということをかねがね要望してきたわけでありました。

私も業界としては、平成十一年の二月に政府再保険廃止の要望を提出いたしました。その後、この政府再保険問題を中心といたしまして、自賠責保険制度全般にわたつて、我々業界を含めまして、政府の規制改革委員会あるいは関係省庁、被害者の団体、有識者や専門家の方々におきまして、幅広い論議が行われました。

この論議を踏まえまして、平成十二年三月に、政府の規制改革三カ年計画の最終年度に向けた再改定の中で、自賠責保険の再保険については、次

の五条件の実現の方向を確認した上で行うことが閣議決定を見たわけでありました。

その五つの条件といふのは、被害者保護の対策が充実されること。政府保障事業を維持すること。現在、政府再保険の運用益を活用して、政府が被害者保護対策事業や事故防止対策事業を行つておりますけれども、政府再保険廃止後も、これらの政府の事業のうちで必要不可欠なものは継続をするということ。四点として、自動車ユーザー等へのメリットがあること。五番目に、合理的な範囲内のコストによる制度改定であること。以上五条件を確認する必要があるということでありました。

この示されました方向性を踏まえまして、政府再保険廃止後の被害者保護対策を中心に、関係当事者間で鋭意検討が進められたわけでありました。

私も業界といたしまして、もちろん、自賠法の目的であります被害者保護の機能というものは引き続き重要であると考えております。政府再保険制度を廃止した後にございまして、再保険制度にかわる、適正な保険金支払いの確保ということを実現するための仕組みが整備される必要があるというふうなことを考えている次第であります。

昨年末に、次を骨子とする被害者保護対策を講じることによりまして、政府再保険を廃止すること、関係当事者間の協議がまとまつたわけでありました。

骨子といふのは、一つは、死亡あるいは重度後遺障害のような一定の事案については、行政府がその届け出を受けて、保険金の支払いについて個別の点検を行う。二番目は、専門の有識者によつて保険金支払いに関する紛争を解決する仕組みを自賠法の中に位置づけまして、行政府がその公正な運用を確保するために必要な監督を行うということ。三番目に、保険会社は、保険金の支払いに關して、被害者あるいは被保険者に対して積極的に情報開示を行うということでありました。

現在御審議いただいております自賠法の改正法案は、私も業界の長年の要望でございます政府

再保険の廃止という規制緩和を実現していただくと同時に、関係者間で論議を重ねた結果であります被害者保護のための必要な措置を明確にさせていただいた内容となっております。

損保業界としては、これまでも、保険金支払いの審査体制の強化を初め、例えば、近年その問題が明らかになってまいりました高次脳機能障害問題の認定システムを確立するというのを始めております。また、事故の発生状況の分析体制を強化するというところで、専門家による委員会を発足させております。また、被害者に対する保険金請求手続を支援する業務も実施をしております。

等々、自賠責保険による被害者保護の充実にこれまで取り組んでまいりましたが、改正法が施行されました後は、改正法案に示されました新たな紛争処理の仕組み、あるいは被害者に対する保険金の支払い基準に関する情報提供の充実等、制度改正の実施に積極的に御協力申し上げて、強制保険としての自賠責保険が果たしている被害者保護の役割が、前進することはあつても決して後退することはないということ、努力をしております。

今回の制度改正に合わせまして、保険業界としても、業務全般の簡素化と効率化に取り組みまして、自賠責保険の運営に必要な経費の縮減に努めてまいりたいと考えております。また、お預かりした保険料の運用に關しまして、保険会社の運用分がこれまでの四割から十割に拡大されることであるので、運用のさらなる効率化に取り組んでいく所存でございます。

つきましては、改正法が早期に成立し、平成十四年度から政府再保険が廃止されることを強く要望するものであります。

以上、私の意見を申し上げます。御参考に供したいと思ひます。

御清聴いただきまして、まことにありがとうございます。

○赤松委員長 ありがとうございます。次に、加藤参考人をお願いいたします。

○加藤参考人 自動車総連の事務局長をしております加藤でございます。よろしくお願ひいたします。

自動車総連は、自動車産業に働く労働者を組織している産業別の組織でございます。自分たちの雇用と労働条件の維持向上という観点、そして、日本経済、日本国民の生活の向上に資するという見地で、産業の健全な発展を目指して運動を進めていこうと考えております。

そんな中で、公平、公正でわかりやすく、また信頼される保険制度の確立というのが自動車社会の健全な発展に不可欠であるという見地から、七千万人に上る自動車ユーザーの声を代弁する立場から、自賠責審議会にも参加させていただきまして、意見を申し上げてまいりました。

私は、この法案に賛成をする立場で、五つのポイントに分けて課題を申し上げ、考え方を述べさせていただきます。

まず第一点は、政府再保険の廃止を支持したいということでございます。

我が国の課題であります行政改革、民でできることは民でという観点に立てば、これは妥当な方向であると考えております。任意保険との二階建て制度であるということは先ほど協会の荒木専務がおっしゃつたわけですが、保険諸手続は保険会社が一括で行つていられるわけでありまして、経営基盤が安定した現在、廃止が効率的なやり方ではないかというふうなことを考えておるところでございます。ただし、被害者救済が後退しないこと、そしてユーザーにもメリットがあるということを実現していかなければならぬだろうと考えております。

二点目に、累積運用益の使途と今後の見直しについて意見を申し上げます。

約二兆円に上る累積運用益は、この制度がノース・ノープロフィットの原則で運営されているということから考えれば、そもそも保険料を負担したユーザーに基本的には帰属するのではないかと私も思つておりますが、その中で、被害者

救済あるいは事故防止の諸制度に充てられてきたという事は、この制度をより効率的かつ被害者救済の目的に沿ったものにするという目的で政策的に認められ、段階的に拡大をされてきたというふうに考えております。

被害者救済や事故防止事業について、どの範囲までこの制度でカバーしていけばいいのか、基本的な補償として、セーフティネットとしてどこまでカバーしていけばいいのかという大局的視点で考えられたという点では、いまだ審議会等でもはつきりしたお答えがいただけていないのではないかと私は考えております。継続的に行われている事業の中には、必ずしもその存在理由や効果というものがはつきりしないようなものも含まれているというふうに考えております。

また、被害者救済事業でございますが、限られた予算内、つまり運用益で行うわけですからおのずと限られた予算であるわけですが、被害者サイドから見れば、やや不十分、不公平な点があるのではないかと考えております。

こうした視点から考えますと、今後、長い将来、先を考えた場合に、今回の二十分の九、すなわち約九千億円という原資で事業を継続していくということができるといふかというのには、検討を要する課題ではないかというふうに考えております。審議会の答申では、賦課金といった新たな安定的な財源も検討すべきではないかというようなことに言及しているわけでございます。

そんな見地から考えますと、今回の措置は当面の措置というふうに考え、ユーザ還元は五年間というところで、残りの二十分の十一が充てられるようでありますが、そうした措置がとられている間に、中長期的の観点に立つて被害者救済をどうしていくのかという事は考えていくべきではないかというふうに考えております。

三点目でございますが、被害者救済事業については国の社会保障制度全体の中で考えていくべきではないかという事であります。

我が国では、省庁の縦割り行政の中で、例えば

労働災害は労災保険、自動車事故は自賠責、障害やその後のケアについてそれぞれの枠内で考えられてまいりました。国民の立場から見ると、制度間で見ればやや不公平な面があるというふうな状況になっております。

例えば介護の問題で言えば、今回介護料の支給について対象の拡大あるいは額が引き上げられましたが、これまでで言えば、介護保険とのバランスはとれていなかった、あるいは労災とのバランスはとれていなかったわけでございます。諸外国には、介護保険の対象として、加齢によるもの以外、例えば交通事故によるものも対象に含めているような例もあると存じておまして、そういうことも参考にすべきではないか。介護保険は約二年前ちよつとの後見直されるわけでございますが、その際ぜひ検討していただくべき課題ではないかと考えております。

四つ目に、事故防止対策事業などの抜本見直しをお願いしたいという事であります。

今日まで、運用益から、政策支出として自動車事故対策センターを通じて被害者救済事業、自動車事故防止対策、さまざまな機関への補助金も支出されてきたところでございます。しかしながら、これらの事業は、警察や各地方自治体あるいは総務省などが行っている事業と重複をしていたり、あるいは時代とともに補助金の根拠があいまいになってきているものもあると考えております。この際、自賠責審議会において抜本的に見直すべきではないかというふうに考えております。

最後に、紛争処理機関についてでございます。自賠責の不服審査システムとしましては、自動車保険料率算定会の審査会、再審査会、また任意保険部分も含めた紛争処理機関として紛争処理センター、さらには日弁連の交通事故相談センター等がございまして、これらはそれぞれ機能を果たしていると考えております。

今回、紛争の処理について、被害者保護の観点から国の関与が不可欠ということで、国土交通省が関与していく指定法人を設置することとなって

おります。この結論というのは、審議会の中でも一つの検討課題として上がっていたところでありまして、今後の運用について要望申し上げておきたいのですが、事故の過失割合等の問題は、自賠責の範囲だけではなく、任意保険と合わせた総合的な分野で生じるわけでございまして、自賠責部分のみの紛争処理機関が、現在の被害者のフラストレーションといえますか問題意識を解消できるかどうかはやや疑問を私は感じております。

そういう意味で、現在の制度との整合性、また現在、司法制度の改革が、より国民に親しみやすいといえますが、入りやすい司法制度ということも検討が進んでいるわけでございますが、これらの制度の改革の方向性ともあわせ、本当の被害者救済というものの視点に立つた運用をしていくべきではないかというふうに考えているところでございます。

以上、五点到りまして述べました。法案に賛成の立場でございますが、中長期的の観点で課題として認識し、検討を加えていかなければならぬとの見地で意見を申し上げます。よろしくお願いいたします。

ありがとうございます。(拍手)

○赤松委員長 ありがとうございます。

次に、井手参考人をお願いいたします。

○井手参考人 本日は、国土交通委員会に参考人としてお招きいただき、発言の機会を与えていただいたことに心からお礼を申し上げます。私は、千葉県に在住しております。耳鼻咽喉科医として働いている井手と申します。

平成二年十一月に、当時高校三年生の娘が、登校中、交通死したことを契機に、平成三年四月に全国交通事故遺族の会という自助組織を設立しまして、昨年二月、東京日本橋に事務局を移転し、被害者の救済と交通事故の撲滅を目的に活動しております。

本日は、交通事故被害者の立場から、被害者の現状や今回の自賠責制度改正に望むことなどを述べさせていただきます。

まず、交通事故被害者の現状ですが、先ほども申されましたように、交通事故は毎年増加しております。昨年は百十五万人を超えておりまして、増加の一途をたどっております。死者は約九千人、重度の後遺障害者は十年間で二倍と増加し、史上最悪の憂慮すべき状態にあります。

現実に加害者になる人は本当のところは少ないのですが、被害者になる確率は非常に多いのです。このことに対する認識が余りないような感じがいたします。周りを見回しますと、一家に一人や二人の被害者がいることは珍しくありません。後遺障害者には、介護に多額の費用が必要ですが、必ずしも十分な救済がなされているとは思われません。被害者は本当に困っているのです。深刻で異常な状態であるにもかかわらず、加害者が起訴に持ち込まれる率は低く、仮に起訴されても、罰金刑がほとんどです。実刑になるケースは非常にまれなのです。処罰が緩やかであれば、一般の人はいちろん、加害者でさえ、交通事故による生命の毀損を軽犯罪程度にしか考えなくなっています。

車で人の生命を奪った加害者に適切な処罰がなされず、賠償交渉が金銭で決めることがすべてであれば、それは純粋な商行為となります。人間の生命を物と同じに扱うことになってしまっています。交通事故はお金で解決すればよいというようなことになり、このことが肉親を奪われた者にとつていかに過酷であり、心を傷つけるものであるかという事を理解していただきたいと思ひます。

損害賠償というのは、他人に与えた損害をてん補して、損害のない状態と同じ状態にすることです。ありますが、したがいまして、人身事故の場合には損害賠償そのものが不可能なのです。結局、人身事故においても賠償が金銭で行われるのは、それ以外に方法がないからだと思っております。

自賠責保険が制定される以前は、被害者の保護が不十分で、往々にして泣き寝入りの状態でした。それは、一般的な人命軽視の風潮や、権利を十分に主張しない消極性による点もありました。

自賠責保険が制定される以前は、被害者の保護が不十分で、往々にして泣き寝入りの状態でした。それは、一般的な人命軽視の風潮や、権利を十分に主張しない消極性による点もありました。

が、第一に、交通事故の賠償責任の決め方についての法的知識が十分でなかったこと、第二に、加害者側に一時に多額の賠償金を支払う備えが十分でなかったためであります。これを解決するため、不可避的な自動車事故による被害者の救済に万全を期すことを目的に制定されたのが自賠責保険であったと思っております。

ところで、賠償交渉は、本来、加害者と被害者との間で直接に行われるものであると思っております。しかし、この間に損保会社が介在するシステム、いわゆる示談代行になったことによって、交渉相手のすりかえと加害者の責任回避を不可避的なものとした純粋な商取引になってしまいました。

損保会社は私企業であります。したがって、その目的は利潤であり、利潤の追求は、人間の命を低く評価することで被害者に犠牲を強いるだけでなく、人間の死傷を、命を物の毀損に置きかえてしまっているのです。今の車社会において、車で死傷させられた人は人間としての尊厳さえも奪われていきます。先般、ハンセン病の元患者が、やつと人間になれたと言っておられましたが、人間として扱われないほど残酷なものはありません。

現在、自賠責特別会計の運用により、被害者救済対策として、重度後遺障害者のための療養や介護料の支給などが行われておりますが、現状から見て全く不十分です。今回の政府再保険廃止に当たって、必須の条件である被害者保護の内容は、最低限の条件は盛り込まれていますが、将来に向けてさらに充実していただくことを希望いたします。

この中で強調しておきたい二点を申し述べさせていただきます。

一点目は、交通事故被害者救済のために財源を十分に確保していただくこと、救済内容を充実することです。そのためには、自賠責特別会計の運用益を確保し、救済対策の内容を充実することです。

車社会では、ドライバー、つまりユーザーが事

故の被害者になることは多いわけですから、ユーザーと被害者を対立的に考えるのはおかしいと思えます。ユーザーメリットという言葉を使つて自賠責のわずかの保険料を下げるよりも、被害者救済対策を充実して、事故に遭ったときにしっかりと補償が受けられるようにすることの方が、ユーザーにとってメリットは大変大きいと考えます。

他の社会保障制度では救われない交通事故の被害者に唯一の手を差し伸べているのが自賠責特別会計の運用益です。重度後遺障害者で介護を必要とする人は激増しています。ユーザー還元で少額の保険料を下げるのと被害者に十分な救済をするのとは、どちらが国民のためになるのかをぜひ考えていただきたいと思えます。交通事故の被害者救済対策を行う上で必要な運用益を十分に確保して、必要なところに救済の手を差し伸べていただくことを切望いたします。

第二点は、自賠責保険の支払いをめぐる公正中立な紛争処理の仕組みを整備していただくことです。

今回の懇談会や自賠責審議会で、損保会社による保険金の支払い渋りがクローズアップされました。元運輸省が行ってきた支払い審査だけでも、この十年間に約六十億の払い渋りが是正されております。保険金支払い渋りの例は交通事故被害者のほとんどが経験していることです。このような状態を解消し、保険金の適正な支払いが確保されるよう、紛争の当事者の一方である損保会社主導でなく、公正中立な紛争処理の仕組みが必要と考えます。

懇談会や自賠責審議会で、損保会社は損害賠償の支払いを自分たちでチェックするなど提案されました。これでは、私たちの経験上、被害者救済が後退し、悲惨な弱者放置社会が出現するのではないかとこのように恐怖感、不信感が払拭できません。保険金支払いをめぐる紛争については、自算会のような損保会社主導の組織の中で審査しても公平に解決できると思えず、公正中立な主体

が国の監督をしっかりと受けながら紛争処理をしてくれるのであれば、被害者としては安心できません。

今回、規制緩和によって政府再保険制度を廃止することになっていますが、その主体者である損保会社にとって最適な結果になるとすれば、保険金受取人が保険契約そのものにおいては第三者、いわゆる部外者である被害者との利害が対立するわけですから、自賠責保険の本来の目的である被害者の保護は達成されなくなるのではないかとこのことを心配しております。それを防ぐためにも、今回の紛争処理機関の仕組みをきちんと運用していただく必要があると思えます。

政府再保険廃止後の制度は、現在の多くの被害者のみならず、今後、交通事故に遭うかもしれないすべての国民に重大な影響を及ぼすものです。国会議員の皆様には、このことを御理解いただき、被害者の救済に温かい手を伸べてくださることをお願い申し上げます。私の意見といたします。どうもありがとうございます。(拍手)

○赤松委員長 ありがとうございます。

以上で参考人の意見の開陳は終わりました。

○赤松委員長 これより参考人に対する質疑に入ります。

質疑の申し出がありますので、順次これを許します。桜田義孝君。

○桜田委員 自由民主党の桜田義孝でございます。本日は、参考人の皆様におかれましては、御多用の中、当委員会においでいただきまして、本当にありがとうございます。まず、冒頭に御礼申し上げます。

さて、構造改革を進める我が国経済社会を活性化するためには、規制緩和を実施し、民間でできることは民間にお任せする必要があると思えます。公的セクターにおいては、どうしてもコスト意識が薄く、非効率性が生じやすく、社会的損失につながりかねないと考えておる次第であります。

私は、公約におきまして、自立と共生という思想を重んじる小さな政府の構築というものを掲げておりますことを、まず最初に強調させていただきます。

そこで、質問に入らせていただきますが、今回の自動車損害賠償保障法の改正におきましては、参考人の方々に幾つかお話を伺わせていただきましたが、損保協会におきましては、事務の煩雑等を理由に、平成十一年から政府再保険制度の廃止を要望しておると伺っております。また、政府再保険を廃止して保険会社の自主性にお任せするということですが、非効率性を排し、自立的経営を支援していくという観点から見ると、高く評価できるのではないかと感じております。

一方で、資産の運用面におきましては、大変厳しい状況の中、再保険制度というリスクヘッジを廃止してしまつて保険会社の経営主体というものが本当に大丈夫なのだろうかということにつきましては、多くの国民の中からも不安が寄せられているところであります。

この点、まず最初に損害保険協会の荒木事務理事にお伺いしたいと思いますが、損害保険協会としては、自賠責の政府再保険制度を廃止してしまつて本当に大丈夫なのかという点を再度お伺いしておきたいと思っております。大丈夫であるとするば、具体的に現在の再保険制度にかわるリスクヘッジの制度なるものをどのように考えているか、以上二点、まずお伺いしたいと思っております。

○荒木参考人 ただいまの御質問にお答えをいたします。

先ほどもちよつと触れましたが、昭和三十年にこの保険あるいはこの法律ができましたときに、再保険制度が発足したのは当時の損害保険会社の担保能力、資金力がまだ不十分と見られたからだと思います。先ほど申し上げましたように、約四十六年間のうちに、総資産量におきまして約三百倍という大きくなっておりますことが

一つ挙げられます。したがって、資産という面から見て、担保能力には全く問題がない。

それから、先ほども申し上げましたが、自賠責保険はブル制度というのがございまして、各保険会社がそのブルに参加することによって損益を平準化するということが一つ、その中の一つの保険会社が支払い困難な状態に陥った場合には、その他の保険会社がこれをカバーするという制度が既にでき上がっております。

それからさらに、損害保険契約者保護機構というのが発足をいたしました。ここで破綻した損害保険会社の契約者に対する保険金の補てんを行うということになっておりますが、自賠責保険については一〇〇％これを補償するということになっておりますので、セルフティーネットとしてはいわず二重の措置がとられておることであると思います。

保険会社の資産力の面あるいはセルフティーネットという面、いずれの面から見ても、再保険制度を廃止しても大丈夫だというふうに考えております。

なお、最近におきまして平成十二年度の決算が二十六社の保険会社から発表されておりますが、その二十六社の保険会社が発表いたしました直近の決算で、いわゆるソルベンシーマージンと申しまして保険会社の支払い余力というのが開示されることになっておりますが、二十六社の結果を拝見いたしますと、いずれの保険会社も、一番低いところでも五〇〇％を超えております。高いところは一二〇〇％を超えるという状況であります。

このソルベンシーマージン基準を定めました保険業法の規定によりまして、二〇〇％を超えておれば大丈夫といえますが、早期は正措置等は発動されないということになっておりますが、その二〇〇％という早期は正措置の基準値をはるかに上回る水準に損害保険会社の支払い能力はあるということでありまして、その点でもこの自賠責保険を引き受けております日本の損害保険会社

の支払い能力には全く問題がないということをお答え申し上げておきます。ありがとうございます。

○桜田委員 大変ありがとうございます。先ほど申しましたように、私自身は、日本の経済活力を高めるためには、さまざまな分野で官から民への事業移管というものを積極的に進めるべきだということに考えておるところですが、今回の自賠責の再保険制度の廃止が、損保各社の経営という観点からプラスの経済効果というものについて大きく期待するところがあるわけでありまして、運用面や事務の効率化等、今後、法改正で経営の自主性を生かせるようになった場合、各社にとつてどのようなプラス効果というものが期待できるか、再度荒木事務所にお願いしたいと思います。

○荒木参考人 お答え申し上げます。

これまで十の保険料をいただいたときに六は政府に再保険をする、そういう形であったものが、もう一〇〇％私どもの責任においてこの保険を引き受けし運営をしていくということになったわけでありまして、したがって、もちろん事務的な面で再保険という事務手続がございまして、契約の場合あるいは保険金支払いの場合いづれも再保険に関連した事務というものが伴っておりまして、この事務がなくなるという面の効率化効果が一応経済的な効果としては考えられるわけでありまして。

なかなかこの計算は難しいのでありますが、保険会社全体で二億円ぐらいいかなというところが一応計算になっておりますが、経営という観点から申しますと、一〇〇％といえますが、保険会社が自立してこの自賠責保険制度を担っていくということとを法律が成立しますと今回認められることになるとはありますが、これは保険会社にとっては大変大きなことでありまして、昭和三十年以来、政府に六〇％依存しながら運用してきたものを一〇〇％我々が責任を持つてやるということでありまして、損害保険会社の経営者としては、従来にも増して文字どおり襟を正しながら、責任を

持つてこの保険の運営に当たっていく。もちろん、資金運用に当たつても安定的な運用あるいは流動性に配慮した運用、安定的な収益の確保といった運用をいたしますけれども、同時に資金運用のコストもなるべく切り下げて運用の余剰を残していきたいということに当然なります。

保険会社の経営が主体性を持つて今まで以上に積極的にこの保険について取り組んでいくということが、広く契約者なり被害者に対するサービスの改善ということにもつながっていくかと思っております。そういう広い意味での経済的な効果といえますが、経営上の効果があるというふうには考えております。

以上でございます。

○桜田委員 今後とも積極的な経営によって、ぜひ契約者に対して幅広いサービスをお願いするところでありまして。

さて次に、再保険制度の廃止に伴つてセルフティーネットとして紛争処理の仕組みや機関を設けるといふことでありますけれども、その必要性においては、まだよく実感のつかめない部分がございまして、そもそも、紛争処理方法として、当然司法にゆだねる部分もあるわけでありまして、まして自賠責制度の中で、専門機関としてこのような紛争処理の仕組みや機関を設けるということについては、どの程度の制度的必然性があるのか、お伺いしたいと思っております。

言いかえれば、現在、この件に関してどのようなトラブル、紛争があり、紛争処理機関設置についてどのような社会的ニーズというものがあのか、また、こうした紛争処理機関ができるとすれば、期待するものはどのようなものがあるか、具体的な例や件数を踏まえながら、倉沢参考人あるいはまた井手参考人に、それぞれお伺いできればありがたいと思っております。

○倉沢参考人 お答えいたします。

先生御指摘のように、本来、国民の間の権利義務の争いというものが究極的に解決されるのは司法機関によつてだと思っておりますけれども、しかし、

被害者救済を迅速に行う、もちろん公正を要素としながらも迅速に行うというときに、司法機関だけに頼るといふようなことで社会的な要請にこたえ得るかという点、やはり問題がありまして、ラストリゾートとして、権利の存否というものは最終的に司法機関が判断するとしても、迅速な被害者救済のために、公正な裁判外紛争解決制度というものが仕組みますれば、これにこしたことはないと考えております。

殊に、責任保険というものが、ちよつと先生の前で大変釈迦に説法で恐縮でございますけれども、火災保険とか自動車車の車両保険ですと、保険金支払いのための条件になる事実というものが、客観的な事実でございまして、それについての損害もまた、焼けた家屋とかあるいは壊れた自動車というもののについての客観的な経済的価値の測定ということになります。責任保険ですと、自動車の事故において、加害者といひますか、運行者の方に法的責任があつたか否かというところによつてその保険事故の発生の有無が決まるし、人身事故の場合に、その損害額というようなことが非常に専門技術的な要素がありまして、したがって、裁判外の紛争解決手続で、法律家とか医者であるとかその他の専門的知識を有する人々が、公正中立な立場に立つて迅速な被害者救済を図れるとすれば、これは望ましいことだと考えております。

したがって、こういう紛争解決で一番必要になってくるのは、有無の判断の問題、それから、殊に人身事故の場合に、突発的に起こつたその時点で損害が確定するわけではないという意味で、後遺障害の問題といった問題について、裁判外紛争処理制度の有用性というものはあろうかと思っております。

以上でございます。

○井手参考人 紛争処理機関の必然性の問題につきましては、今倉沢先生からお話がありましたようなことと同じでございますが、迅速かつ適正に紛争を解決するという点になりますと、司法の

判断だけにゆだねるのにはやはり限界があるのではないか。やはり国の適切な監督のもとで、弁護士とか医師とか学識経験者あるいは被害者による公正中立な紛争処理機関を設けることが必要だと思っております。

次に、保険金支払いのトラブルの紛争の例についてでございますが、今までありました実例を申し上げますと、被害者が死亡した場合、加害者の言い分などで査定される場合が非常に多く見られます。

例えば、町田市で起こったことですが、飲酒運転の車にひき逃げされ即死された若い女性がありまして。自算会は加害者の言い分をもとに無償と査定しまして、遺族には自賠責保険が一切支払われていないわけです。飲酒運転やひき逃げは道路交通法違反だが過失はないという自算会の答えでありました。その後、事故鑑定士などの方々によって科学的に調査されましたところ、どうも加害者の言い分に非常に疑問があるわけでありました。また、そのほかにも、トラック同士の衝突事故で三十一歳の夫を亡くした女性がありまして、この場合も、加害者無償という判断が下されまして、全く賠償が受けられませんでした。幼い子供を抱えて途方に暮れている家庭が実際にあるわけです。

国民のために、自賠責の使命というものは、こういうものを救うのが本来の使命ではないかと私は思います。こういうことができないようでは、自賠責の本来の目的が達成されないというふうに思っております。

それから、期待するものとして、やはりこういうものを防ぐためには、科学的な手法によって、情報を早く開示して、こういうふうな無責の実態というのがないようにしてほしいというふうに思っております。その例としまして、例えば、死亡した場合は障害を負った者よりも十倍ほど無償が多いということも、やはりその例として言えるのではないかとこのように思っております。

○桜田委員 どうもありがとうございます。以上

で終わります。

○赤松委員長 玉置一弥君。

○玉置委員 民主党の玉置一弥でございます。

きょうは、参考人の皆さん方、大変お忙しい中、国土交通委員会の審議に御参加いただきまして、ありがとうございます。

私も長年の念願でありました自賠責保険の再保険廃止、これが政府の方でようやく踏み切られてまして、今回の改正案が出てきたわけでございますが、一方では、いつの間にか運用益がぐく当たり前になりました。本来、保険事業や、あるいは国がやらなければいけない被害者救済、あるいは交通事故対策、こういう面で固定的経費が発生する、こういうふうな事態になりました。自賠責の特会の方の会計も、ここ数年は赤字状態というところでございまして、従来自賠責の再保険廃止を叫んでおりました十年以前から比べますと、かえって状況がちょっと悪くなったような感じがするわけでございます。しかしまあ、片方では再保険廃止のメリットというののもっと大きいだろうという期待感もございまして、私もこの法案には賛成をしようという態度で臨んでいるわけでございますが、各参考人にそれぞれまずお伺いを申し上げたいと思います。

再保険廃止のメリットをどういうふうにとらえておられるかということ、信用補てん、今までは国が再保険という形で最終的ないろいろな責任をとろうというところでございましたが、先ほどからのお話のように、このリスクヘッジについては、十一年ですか、プール制ができてまして、これでもかなり大幅な前向きなことができるようになったというふうにも私は理解しておりますが、それ以外にも、例えば、損保業界の方でのメリットとか、あるいは保険制度そのものについてのメリットとか、こういうのもあれば、お伺いをしたいと思います。

それでは、倉沢参考人、荒木参考人、加藤参考人、三名にお伺いいたします。

○倉沢参考人 再保険によって担保せざるを得ない

という状況が昭和三十年ごろの損保業界のあり方だったわけですが、再保険契約は、私のように法律をやっている者から見ると、二つの契約が重複して行われて、本来、元受け保険において、その元受け保険でカバーされるべきリスクを、元受け保険の保険者が再びまたリスクヘッジの保険契約を結ぶという構造になっておりますものから、もしもこれが、保険会社が国の被害者保護の法律に基づく保険についても十分な担保力があるということになるとすれば、私は法律をやっているものですからどのように幾らメリットが出るかというところはわかりませんが、少なくとも、契約を重複して行うということは、これは過渡的な制度だったのではないかと考えております。

これではよろしうございましょうか。

○荒木参考人 自賠責保険におきまして再保険制度の意味といえますか、先ほど少しお話ししたましたが、もともと損害保険におきましてこの再保険制度というのは広く行われている制度でございますが、これは、損害保険をお引き受けした保険会社が、自分の資産その他の担保能力から見て、それを上回るような大きな御契約をお引き受けしたときに再保険をするというのが本来の役割でありました。これはもう古くから行われている損害保険の大変重要な慣行でございます。

自賠責保険における再保険制度の役割というのはそれと少し違っていて、先ほど来申し上げましたように、昭和三十年に強制的な賠償責任保険を我が国に導入するときに、一つには、交通事故に伴う損害賠償金などのかなりの水準であるか、あるいは交通事故に伴って支出される医療費といえますか、それが大体どのくらいになっているかというこの統計的なものは恐らく非常に不十分だったのではないかと考えられます。そういう中で、国民といえますか、自動車を行く人の中には法律によって義務づけられる保険でございまして、この保険がうまく運営できなくなるといことは大変ゆゆしき問題であります。したがって

て、政府が再保険という形でこの制度に介入することによって安定的な運営を図ったというのは、非常に正しい判断であつたらうと私は思っております。

それからもう一つは、被害者救済のための適正な保険金支払いの確保という意味で、一つのチェックの手段として再保険制度を利用なさったということも十分意味のあったことではないかと思っております。

これがこの自賠法改正案では廃止をするということになってございまして、私は、先ほど申し上げましたが、このことが持つている経営上の意味というのは大変大きいと思っております。直接的には、再保険に伴う事務の省力化といえますか、節約ということがもちろんあるわけでありまして、けれども、これまで六〇％を国に依存しておった自賠責保険の経営が一〇〇％損害保険の自主的な経営にゆだねられるということは、反面において非常に大きな責任を伴うわけでありました。

そういう観点で、私も、自賠責保険に限らず、損害保険全般の経費のあり方、事業費のあり方等についてさらに見直しをいたしまして、経費の削減に努める必要があると考えておりますし、それから、競争によって、市場の中で私も営業しているわけでありまして、保険契約者に対する満足を与えるといえますか、保険契約者から信用していただくということのほかに、自賠責保険のように、被害者と言われる方々からも損害保険会社が信頼をされるということが私も競争下における損害保険会社としては極めて重要な問題であります。被害者の評判を落とす保険会社というのは、恐らく競争の中で消えていかざるを得ない運命になるだろうと思っております。

そういう意味から、今回の再保険制度の廃止を機に、保険会社の経営としてもこの保険についてさらに積極的な構えで取り組んでいきたい、そのことが全般的な経費の削減にもつながるであろうし、サービスの充実ということにもつながっていくであろうということを確信しているところであ

ります。

以上でございます。

○加藤参考人 加藤でございます。

二点にわたって考え方を申し上げたいと思います。

一点につきましては、先ほど冒頭申し上げましたように、行政改革という一つの課題の観点から申すならば、百万件を超す処理件数があるわけですが、これらが少なくとも全数チェックということではなくなるわけでありまして、国土交通省における事務処理というのは大幅に低減をされるのではないかとあると思います。

二点目でございますけれども、今、荒木参考人、倉沢参考人もお述べになりましたので繰り返して申し上げますけれども、制度を一元的に管理していくことよっての効率化ということが期待できるわけでございますし、これは、金額はわずかとはいくともあるかもしれませんが、私も国民の立場から見たときに、この自賠責の制度というのは、存在そのものは、ユーザー、国民は大変広く知るところでございますけれども、この会計といえますか決算といえますか、財政の中身がどのようになっているかということとはなかなかわかりにくいわけでございます。

そもそもこの保険制度というのは、車検制度と一体になって、諸経費として一万七千円ぐらいの年間の保険料を払うことになっておりますが、ユーザーの側から見るとそのときに認識するぐらいということ、私も自賠責審議会の委員にしてみてもそうなんですが、いわば再保険のせいばかりではございませんが、全体の会計の中身というのが非常にわかりにくいものになっております。

これらが民間で一元的に行われるようになってまいりますと、私も私としては、これが民間の会計処理原則にのっとってよりわかりやすいものになっていくことを期待しておりますし、損保各社におかれても、業界におかれても、そう

いった面で国民の認知度を高める、あるいは効率的、わかりやすい運用ということで、ぜひその辺にも大いに努力をしていただきたいと考えております。

以上でございます。

○玉置委員 今、加藤さんおっしゃったように、自賠責保険というのは、自動車販売会社とか整備会社が強制的に加入、いわゆる車検の手続をするときに契約するというところで、どちらかというと、ユーザーが選択するよりも、間に立った登録をする人たちが選択をする場合が多い。任意保険の場合は、ユーザー志向というのはかなりあらわれているということが言えると思うので、再保険を廃止されても状況は変わらないと思います。が、できるだけユーザーニーズに合ったようなものに保険会社はいろいろ企画されてやられるという方向が出てくるというふうなふうに思っています。

紛争処理機関の中立性の問題とか、それから、被害者救済の財源についていろいろと危惧をされております。井手参考人にお伺いをいたしたいと思っております。

被害者救済の財源は、五年間はこれで確保できるという見通しが今一応つけられておりますけれども、まず、今で十分かどうかということ、それから、将来にわたってこういう財源が要るんじゃないかという、今までなかなか表に出ていないところについてぜひお伺いしたい。

それから、重度後遺障害の認定について、これは、私もこの件についての陳情をよくお受けするんですけども、どうも障害者の方が思っているのと実際に認定されているのと大分違うというのと、それから、実際にかかっている費用が十分に補てんされていない、こういう話を私たちがよく聞くんですが、この辺についてちょっとお話を伺いしたいと思っております。

○井手参考人 ただいまユーザーのことについて一つお話がありました、よくユーザー、ユーザーとおっしゃるんですけども、加藤先生は、

ユーザー還元、ユーザー還元と盛んに言っておられましたけれども、ユーザーが被害者になることもあるわけでありまして、自分はユーザーだけであつて被害者にならないというのはおかしいと思うんですね。ユーザーはだれなのかというと、やはり被害者もなり得ることですから、被害者の救済を図ることがユーザー還元であるというふうな思っております。

先ほど問題になりました後遺障害者の現状というものについて、よく知られていないようですので、ちょっと時間がかかりますが、申し上げさせていただきます。

現在、後遺障害者は、家庭で介護している場合は一日二千二百五十円です。ヘルパーを頼みますと、介護料は四千五百円になります。しかし、医療処置がある場合には、ヘルパーさんではできませんので、どうしても家族がその場を離れることはできない、ほとんど家族は介護しているという状況であります。

こういうふうな、十分でない介護費用も、一級の障害の人だけなんです。純粋に、つまり植物状態の人しかできていない。意識が戻った場合にはこれが打ち切られる。しかし、意識が戻ったとすれば、今度は介護に対する労働力が重なる。今度の改正案で二級ということまで広がっておりますけれども、実際のところ、二級の人よりは金額が余り変わっていないということでありまして。

それから、事故センターの実態なんですけれども、実際に今センターに入所したいと思つていいる方が、知つていられるだけで千人ぐらいらつしやるそうですが、実際にこの事故センターを知らない人も多い。全国では、今四カ所しかありません。百八十床なんです。千人も待機者がいるのに、百八十床しかない。これでは、被害者の対策は十分だとは私は思われません。

また、入院基準も非常に問題がありまして、植物状態から脱却した人が二〇%と言つておられますけれども、これもどうも、作爲的というか、事

故歴が低くて、二十歳前後で、回復見込みのある人を選んでいると思われるような節がございます。

それから、ショートステイの問題としましては、預かつてくれる病院はないので、結局、検査入院ということになります。差額ベッド代を支払つて入院することになります。それでも、病院によっては家族の付き添いが必要となりまして、何のためのショートステイなのかわからないのが現状であります。事故対から一万円ぐらい出しておりますけれども、実際、最低一万五千円から二万円ぐらにかかっているというのが現状であります。

協力病院ということが考えられておりますが、事故対から病院二年間につき一千万円という助成金が支払われておりますが、いまだに新しい協力病院の申し出はありません。

このような実情を厚生省に訴えますと、交通事故の被害者は国土交通省だと言われる。また、国土交通省からは、これは被害者の支援をもっと大きく、これを社会保障的に対応したいんじやないかということになって、障害者、特に若年の植物状態にある被害者を抱えた家族は、本当に、今後、将来何の目的も持てないわけでありまして、ただきょう一日、また、それが過ぎたらもう一日生命を長らえる、そういう悲惨な状態でありまして、二十四時間介護をしているというのが現状でありまして、親は、風邪も引けない、病気になることもできない、歯の治療にも行けないという状況にあります。

私たちが一番問題にしているのは、親亡き後の子供の状態なのでありますけれども、実際に親が亡くなった後の子供たちのことを考えてみますと、今の例から見ますと、早く言いますと、殺しはしないけれども生かしておくというふうな感じであります。何カ所かの施設を十日から十四日ぐらいたらい回しにされて、そして、そういう状態でありまして、自分たちが亡くなった後、子供たちはどういうふうになるのかと思うと死んで

も死に切れないという後遺障害者が多いわけ
です。

交通事故というのは交通犯罪によって起こった
ものでありますから、社会保障でやればいいんだ
という考えは非常におかしいと思う。これはやは
り自賠責の問題として真剣に取り組んでほしい。
こういう困っている人を救済できないで、政府再
保険廃止ありきではどうかというふうに思うわ
けです。これは一概に、簡単にはいかないかもし
れませんが、きょうは、後遺障害者の置かれ
ている非常に苦しい実態ということをお話して
いただきたいと思います。

以上です。

○玉置委員 時間が参りましたので終わります
が、今おっしゃったように、やはり被害者の御
親、同居をされて介護されている方々、こうい
うことを思うと、まだまだやらなければいけない
ことがたくさんあると思います。また審議の中
でお話を申し上げたいと思います。

ありがとうございます。

○赤松委員長 井上義久君。

○井上(義)委員 公明党の井上義久でございます。

本日は、参考人の皆様には、御多忙の中、本委
員会に出席を賜りまして、貴重な御意見を賜り
まして、心から御礼、感謝申し上げます。次
第でございます。

まず初めに、井上参考人にお伺いしたいと思
います。

お子様を交通事故で亡くされた由を承りました。
心から哀悼の意を表し、また御冥福をお祈り
申し上げます。また、その悲しみを
乗り越えて被害者救済の任に当たられておりま
すことに對しても、心から敬意を表する次第で
ございます。

具体的な提案、二つあったわけございまし
て、一つは、交通事故被害者救済のために財源を
十分に確保し、救済内容を充実することだとい
うお話ございました。また、たゞいまは、後遺障

害者の現状について、本当に大変な中、皆さん
護等に当たられていることを伺いたしまして、
こうした場合に真剣に取り組まなければいけ
ないなど改めて決意したところでございます。

今後拡充しなければならぬ被害者救済事業に
ついて、具体的な御提案があれば、この機会に
ぜひお聞かせいただきたい。現状の療護センタ
ー及び介護料、また短期入院制度などの一層の
拡充のほか、後遺障害者のための、先ほどもお
話ございましたけれども、親亡き後の支援施設
の設置など、課題が多いと思っております。具
体的な御提案がありましたら、ぜひお伺いした
いというの
が一点でございます。

もう一点は、保険金の支払いの適正化のため
に国の関与が必要だという御指摘でございます
けれども、私もそのとおりだと思います。それ
も含めて、事故被害者の立場から、保険実務
を行う損保業界に對しても御要望がありましたら
、あわせてお伺いしたいと思います。

○井上参考人 親亡き後のことにつきましては、
先ほど具体的な事例を申し上げましたが、この
ことは本当に切実な問題だと思っております。自
分たちが亡くなった後、傷ついた子供たちがど
うになるかと案じると気が重たいということが
推察されます。先ほども申し上げましたが、こ
れは交通事故によって起こっているんです。で
すから、社会福祉制度でやればいいんだとい
うふうなことは、自賠責の問題として積極的
に取り組むという姿勢はうかがえます。これ
では責任を放棄していると思われたいと思
っております。

損害賠償というのは、先ほども申ししま
したが、他人に与えた損害をてん補して、損
害のない状態と同じ状態にすることがありま
す。したがって、現在のところ、加害者はも
との生活に戻っておりますけれども、被害者
はもとの状態には戻れないんです。このこ
とが死ぬまで続くわけなんです。この問題
が解決できないようでは、後遺障害者の問
題というのは、問題を提起しただけであつて、お茶

を濁して終わってしまうという懸念がありま
す。本気で解決する決意があるのであれば、や
はり運用益を使って少しでも後遺障害者の苦
しみ、人間として、物でなくて人間として受
けとめて、真剣にやっつけてほしいと思つて
おります。そうでなければ、被害者に苦痛を
強いるだけのスタンスに変わらないうふう
に思っております。

それから、賦課金の問題で、社会保障制度
であればいいじゃないかという御意見があり
ましたが、これはやはりさつき申しましたよ
うに、簡単に賦課金なんというものはでき
るものではないから、今ある運用益を使つて
、困っている被害者のために使つてほしい
というふうに切望しております。

以上です。

○井上(義)委員 あと一点。
保険金支払いの適正化のために国の関与が
必要だ、こういう御指摘でございましたけれ
ども、その点について再度確認させていただ
きたいのと、

○井上参考人 保険金の支払いの適正化につ
いては、今までの経験からいって、やはり損
保会社自体は利潤を目的にしたところから、
どうして自分たちがもうからないことはや
らないのは当たり前のことだと思ふんです。
そういう意味で、保険会社の体質が変わら
なければ別ですけれども、それは変わらな
いという問題は、今回は規制緩和という問
題に、やはり支払いについてはきちっとした
枠組みをつくっていただきたいというふう
に思っております。

○井上(義)委員 次に、加藤参考人にお伺
いしたいと思います。
働く皆さんの代表として、また自動車を
製造する職場で働く代表者としてきょうお
見えいただいた。非常なふえてきている。特
に私が憂慮しているのは、先ほどからも指
摘がありましたが、後遺障害者が非常に増
加をしてくている、これは

医療技術の発達ということが背景にあるわけ
でございますけれども、そういう中で、今の被害
者救済、現状で十分なのかどうか、この点
についてどう認識をされているのかというの
が第一点。それから二点目は、保険制度から
いいますと、ノース・ノープロフィットでござ
いますから、運用益が出ればそれをユーザー
に還元する、これはそのとおりかと思ふん
ですけれども、ただ、後遺障害者というのは、
これはやはり自動車使用者によって最終的
には担うべきものではないかというふう
に思ふんですけれども、この点についてど
うな考えをいだしているか、お伺いしたい
と思います。

○加藤参考人 まず、重度障害者の現状で
ございまして、私も、審議会の中でもこの
件について検討をいたしまして、現在、極
めて重度といたしまして、植物状態になつ
ておられる方々、先ほど井上さんのお話
でも千人ぐらいはいるとお話がありまし
たが、もう少し多いのではないかと
思ふんですが、この方々をケアしている
療護センター、全国に現在四つ、今岐阜
県の方に建設中でございますけれども、こ
れが仮に完成をしても、五分の一ぐらい
の方を収容できるにすぎないとい
うことございまして、先ほど私、意見
の中でも申し上げましたが、運用益でこ
れをケアしているという限りにおいては、
対象者すべてをこの療護センターで見
ていくことはなかなか難しいのではない
かと思ふました。といひますのも、施設
自体は大変すばらしいものでございま
すが、特別にこのためにつくられた
施設でございますから、今、井上参考
人からもあるいはどういふ状態で退院
をされるのかというふうなところもい
ろいろと検討はされているようござ
いますけれども、いずれにしても、対象
者に對して供給が追いついていない
ことについては、これは否定のしよ
うのないことございま

これは一切方法がないかという、私どもはそのときも申し上げましたが、一般の病院に委託をするということもできるわけでございまして、広く医療制度全体で見ていくという観点、仮にそういったようなことになれば、そのときに数字でございまして、療養センターに収容するのに比べれば約半分の費用、私の記憶が正しければ、一人当たり年間二十万に對して一千万ぐらいで見られるというようなことも伺っておたわけでございますが、数字が違つていれば、また専門の方に補足していただきたいと思うんですが、そういう現状がございまして。

したがって、交通事故にこういつた被害はつきものでございまして、これらにもつと安定した、あるいは公平な救済事業をしていくためには、限られた原資の運用益という不安定な財源に頼るのではなくて、やはり十分に検討した上で、保険料の一部として、これは保険料本体に入れるというのは仕組みの中で難しいということで賦課金ということを提案申し上げておるんですが、そういうものを考える必要があるのではないかと。

これも私の試算でございまして、現在のいわゆる事故対策あるいは被害者救済の事業規模、年間約百八十億ぐらいでございまして、このぐらいであります、一人当たりの保険料の賦課保険料、賦課金というのは、一万七千円に對して三百円から多く見積もっても四百円ぐらいだろう。これらはユーザーの理解、国民の理解は十分に得られるのではないかとこのように考えておられます、そういう観点から、先ほども、賦課金の検討をしてはどうかというのを審議会では申し上げたということを見えて申し上げたわけでございます。

障害全体を見渡してどうすべきかという点では、井手参考人と私と若干意見も違う部分がございますけれども、諸外国の例を見ましても、いわゆる現在行われておる介護保険でございまして、これらの対象者として交通事故の被害者も広く対象にしていくという例がございまして、このこ

とと総合して、国から見た場合に、交通事故ということでありまして、ほかの例えば家庭内の事故とか、さまざまな後遺症を負う要因の事故がございまして、さういふものを、広く国民全体を見渡した制度運営というものができるのではないかと私も考えておりますので、そういった点で、高い見地から御検討いただきたいと考えているところでございまして。

以上でございます。

○井上(義)委員 荒木参考人にお伺いしたいと思つて、指摘をされているわけでございまして。この自賠責でも、例えば死亡事故で異常に高い無責率、普通の傷害事故の十倍以上の無責率が指摘されて、これは少し問題があるんじゃないかと、あるいは、先ほども御指摘がありましたけれども、国の支払い審査で、この十年間で総額五十七億円の追加払いが発生している。あるいは、日弁連の交通事故相談センターとか交通事故紛争処理センターなんかで寄せられる交通事故をめぐむトラブルなんかを見ますと、支払いの適正化とかあるいは示談交渉などの業務のあり方ということについて、これは委員会でも指摘したんですけれども、国民の理解が得られるような業界としての自主努力なり業態の改善というものが私は必要じゃないか、このように思うわけでございましてけれども、それに対するお考えが一つ。

それから、今回十割運用になるわけでございまして、先ほどから指摘されていますけれども、その運用益がやはり被害者に十分配慮されたものでなければならぬ、このように思うわけでございまして、当事者としてどのようにお考えなのか、お伺いしたいと思います。

○荒木参考人 お答えを申し上げます。

まず、自賠責保険におけるいわゆる払い滞りと言われている問題であります、これは、具体的に申し上げますと、自賠責保険におきまして保険金支払いの基準というのがございまして、倉沢参考人もおっしゃいましたが、自賠責保険の基本補償とい

う性格上、そして、なるべく迅速に保険金支払いの手続を済ませるという必要上、保険金支払いの基準が国によって定められておまして、各保険会社はこれを守っていくという体制になっております。比較的定型的な基準になっております。

この基準に照らして、現実の保険金支払いの額が下回っているんじゃないかという御指摘がつかつてございまして、当時の運輸省においていろいろ点検をなさしまして、幾つかの例が指摘を受けたことがございまして。私どもは、そのときに、その原因についていろいろ調査をいたしました、結果、事実の確認でありますとか、あるいは支払い基準の解釈でありますとか、あるいは支払いに近しい、あるいは計算ミスに近いような現象が多かつたかと思つて、いずれにいたしましても、その処理をいたします損害保険会社の内部での点検が必ずしも十分ではなかつた、あるいは自賠責調査事務所の内部における点検が必ずしも十分ではなかつたということが指摘できるかと思つて。

こういうことを防止する上で必要なことは、結局、この担当する人たちの教育といふことが、研修ということに尽きるわけでありまして、この今回の自賠法改正におきまして、この支払い基準の法律上の位置づけが明定されたこと、保険会社の遵守義務もまた法律上明確になるといふこともございまして、さらに重要なのは、保険金支払い基準を、保険金請求を受けた時点とそれから支払う時点において、被害者なり被保険者なり、保険金を請求された方に、どういふ基準で払いまふか、あるいはどういふ計算でどういふ保険金になったんだというように書面で説明をしなればならないということになってまいりました。この点が私は今回の改正の中では大変大きいと考えております。

そういうことを一面で行いながら、基本的に保険会社自ら自賠責調査事務所の担当の人たちの教育訓練をさらに徹底するということで、この種の錯誤といふことが、そういうことに基づくミスは

防げる、決して故意に保険金を少なく払うという意図的なものではなかつたのではないかと、今後は私は信じておりますけれども、今後の対策としてはそういうことが考えられると思つております。

それから、死亡事故の方が傷害事故よりも無責の割合が高いんじゃないかということで、いわば、俗に言われます、死に口なしじゃないかという御批判があるわけでありますが、自賠責保険の調査をやっております自賠責調査事務所の基本的な考え方は、加害者の証言だけでしか物事が判断できないというようなケース、死亡事故の場合に時々そういうことがあり得るわけでありまして、でも、そのときにそれを理由にして被害者に不利な取り扱いをしてはいけないということを基本的な考え方として持つておるもので、いわゆる、俗に言うところの、死に口なしというような批判については必ずしもそういうことが広くございます、この自賠責の損害調査の上で行われているとは私は思つておりませんが、なぜ比率が高いか、つまり傷害事件と死亡事件で、無責といふ方が多いかといふことは、これはもう皆様方よくおわかりだと思つて、どうしても死亡事件というのは、例えば交差点での信号無視でありまして、あるいはセンターラインを越えて衝突をするとか、あるいは停車中の車に追突をするとか、そういう事故の類型が多いわけでありまして、傷害は件数も大変多いわけでありまして、いろいろなケースがございまして、どうしても死亡事件の方が比較的那いような加害者の一方的な過失で事故が起るというケースの割合が傷害事件よりは多いだろうというのは容易に推定できるわけでありまして。

しかしながら、現実にはそれとどういふ判断で自賠責保険の無責、有責を判断しているかといふと、これは自賠法の規定に基づいておられます、運転する側に過失が全然ない、それから運転しておりました車の構造上の欠陥が全然ない、そ

れから車を運転しておつた人以外の第三者の過失に基づく事故であるという三つの条件を立証しなければ車の運転者は賠償責任を免れないということになっておりますから、自賠責保険の有無の判断もこの三つの条件を基準にして判断をしていくということでありまして、被害者がもう亡くなつてその事故の状況がなかなか再現できないという場合に非常に不利に働くということは、私はあつてはならないし、またそんなに多くあつたわけでもないと思いますが、今後とも、特に死亡事故の無責の処理というのは慎重な上にも慎重に判断をしていきたい、そのように考えております。

それから、紛争処理センターあるいは日弁連の相談センターの相談事案との比較でござい

ますが、実は紛争処理センターも日弁連の相談センターも、ちよつと性格は違いますが、いずれにいたしましても、自賠責保険だけの保険金をめぐる紛争に携わることとはございせん。どちらの組織も、自賠責保険を含めた交通事故全体の損害賠償に関する紛争の処理、要するに任意保険を含めた全体の処理ということになります。それをやっておりますので、事自賠責保険についての相談などがございました場合には、自賠責に對する異議の申し立ての手続を案内するとか、今後新しい紛争処理機関ができました場合にはその紛争処理機関の利用についてのアドバイスをするということにとどまるのではないかと思つております。

いずれにいたしましても、年間百二十万ぐらい自賠責保険の事故処理件数がございますけれども、裁判に行くケースあるいは紛争処理センターに持ち込まれるケース等々はいずれも非常に個別性が高く、制とやこしいと言つては語弊がありますが、複雑な問題をはらんではいるケースがありまして、そのケースの解決の場合の賠償額の水準と一般の水準とはどうしても乖離するものがあるだろうと考へております。

ちよつと時間が超過しましたが、再保険がなくなつて十割を我々がお預かりして運用するという

体制になりますので、先ほどもちよつと触れましたが、私どもは、お預かりした資金の運用につきましては、安全性、流動性ということを十分に念頭に置きながら、なおかつ安定的な収益の確保というのを目指していきたいと考へております。

損害保険会社は、自賠責保険の資金は、それだけ取り出した運用ということじゃなくて、運用の効率性という観点から、その他の資産と一緒に運用しておりますけれども、今後、運用割合がふえるに従つて比例的に運用コストまで上がったのでは余り意味がありませんので、運用コストの削減についても十分意を用いていきたい、このように考へております。

以上でございます。

○井上(義)委員 どうもありがとうございます。

○赤松委員長 参考人の皆様に申し上げますが、若干、お答えの時間を短く、簡潔にしてくださいと思ひます。

山田正彦君。

○山田(正)委員 自由党の山田正彦です。

倉沢教授にお聞きしたいんですが、いわゆる政府が再保険をするという制度、これは諸外国においてもあるんでしょうか。日本固有のものでしょうか。

○倉沢参考人 政府が再保険をするというのは、私の知る限り他国にはないと思ひます。

○山田(正)委員 日本だけこういう制度をしておつた。長いことこうしてやつておつたわけですが、なぜこういうことをやつてきたのか、むしろそつちの方がおかしいかなという気がしないでもないです。今回、こうして廃止されるということと結構だと思つております。

日本の場合に、自賠責保険と任意保険と二階建てになっていきますね。これは、本来任意保険だけでいいんじゃないか、自賠責は要らないんじゃないかとか私はかねがね考へておつたんですが、荒木参考人あるいは倉沢参考人に、この二階建て制度について、それぞれの御見解をお聞きたいと思ひ

います。

○倉沢参考人 本来の賠償責任保険制度だけで交通事故の被害者の救済を図ろうということですが、それは一元的な制度というものも考へられるかと思ひます。

三十年のこの制度を考へるときに、当時は最低補償と申しておりましたけれども、今の基本補償に相当すると思ひますけれども、モータリゼーションが進んで交通戦争なんて言われている状況の中で、基本的に、あるいは最低の分だけ補償する制度としてどのようなものがあり得るかというときに、社会保障制度その他いろいろな制度が考へられる中で、やはり自動車運転している人のモラリティーというものにも機能を及ぼすような要素がなければいけないというので、賠償責任保険制度に加入した者のその保険金によつて被害者の救済に充てられるから、被害者としては賠償請求権が絵にかいたもちにならないということと、強制保険制度というものを考へたわけですが、それは、社会保障あるいは税金、目的税というようなことでやりますと国民に強制することが可能ですが、任意の保険ですと、そういう保険に入らない人が、しかも、その責任に充当する財産を全く持たない若い人なんか出てくるおそれがあるのではないかと、そこが社会保障と違つて責任保険制度のネックではないかということで、最低補償額あるいは基本補償額というものを決めて、それを強制加入にする。一方においては、賠償責任の額が巨額になるということも考へられますものですが、そういう場合について、自分の財産、あるいは自分の将来の生活設計を保障料でもつてカバーしようと思ひる人には、その上に保険契約の加入を認めるということとこの制度が始まつたと思つております。

そういう意味で、この強制加入の制度というのは、責任保険制度によつて被害者を救済するという制度のもとで無保険車を何とか排除するという機能は今もつて有していると思ひますものですが、二階建て制度というのはすぐれた制度ではな

いかと私は考へております。

○山田(正)委員 今お話を聞きましたが、無保険車もなくして、被害者に対する最小限度の救済制度という補償制度が必要じゃないか、そういうお話だつたかに受けたんですが、実際の話、例えば死亡とか、後遺障害でも一級とか二級とかいうならよくわかるんですが、そうでない場合の事故が大半だと思ひます。

そういった場合に、今限度額が百二十万ですとほとんど治療費で消えてしまふ、治療費で終わつてしまふ。任意保険に入つていないと、現実にはいわゆる自賠責保険で、死亡とか大きいものは別として、大きな後遺症がなかった場合には百二十万の治療費しか出ない。そうすると無保険と一緒にじゃないかという実態、私も実務をやつておりますとこれはかなりあると思ひますね。

それともう一つ。二重に保険制度、いわゆる二階建ての保険制度をやつていまして、その費用、手続、保険金の收受、支払い等々についてかなりの経費がかかっている。そうすると、国民としてはそれだけ負担を余計に強いられると私は考へますが、荒木参考人、いかがでしょうか。

○荒木参考人 お答えをいたします。任意保険と自賠責保険というのは、同じ自動車の運行に関する賠償責任保険でも大分性格が違つておりまして、任意保険の方は、例えば無事故割引という制度がございまして、運転される方の年齢とか車の使用目的によつて保険料率に差異があつたり、いろいろなことがございまして、

また、先ほど井上参考人が、最近の交通事故では車のユーザーが同時に被害者になることだつてあるんだという大変重要な御指摘をなさいましたが、現在では任意保険の対人保険の中に、自分が被害者になつたときに過失の有無とは関係なく一定の給付が受けられる、そういう保険も実は組み込まれるようになってまいりました。

そういう意味で、任意保険というのは非常に多様性に富んでおりますし、契約者のニーズにこたえながらいろいろな商品開発が行われているとい

うことであります。

ただ、ともかく最低条件として無保険車というものがあるというところから、日本では自賠責保険が車検制度とリンクしておりまして、原付といいますが、モーターバイクにちよつと無保険の問題がございますが、車検制度とのリンクというのは大変大きな制度でございます。このために日本では基本的に無保険車両がない、これが外国と比べますと大変すぐれた点であろうと考えております。

また、全国画一的な料率でもございますので、保険会社は、保険を申し込まれた場合には、自賠責保険に関する限りは必ず保険を引き受けなければならぬという引き受け義務がございますけれども、これも、自賠責保険固有のそのような、いわば画一的な保険料、ノース・ノープロフィットの制度、あるいはプール制度といったようなことによつてつくられているわけですね。

そういう意味で、一方において無保険車をなくす、一方において自動車運転者の多様なニーズにおこたえをするという意味では、今、日本で行われているような自賠責保険と任意保険の二階建てというものは十分意味がある。

手続的に言いますと、特に保険金支払いの面では、任意保険側の保険会社が一括払いと称しまして自賠責の分も一緒にお支払いして、後から自賠責の方から回収をするという制度によつて、その煩わしさは解決をしているというふうに私は考えております。

以上でございます。

○山田(正)委員 無保険車をなくす、無保険車をなくすという言い方で、自賠責保険は必要だ、そう言っているようですが、実際に任意保険に入っている人は八五%、一五%は入っていない。では、無保険車はどうかというところ、そのほとんどが、公用車が入っていない。実際の民間の車はそのほとんどが任意保険に入っているんだ、そう言っているんじゃないか。間違っていたら、間違っているとおっしゃってください。

そうであれば、いわゆる自賠責保険という強制保険で、例えばいろいろな手続の費用、それに対する出費等々考えると、大変むだなことをやっているんじゃないか、仮に、それでも無保険車が出た場合には、無保険車に対する今でも救済制度がある、これをなお充実していくということが必要なんじゃないか、そう考えますが、例えば、諸外国の例、日本みたいに二階建てで、自賠責もあつて任意保険もあるという制度の国、どういう国があるのか、世界の主流としてはどうなっているのか、それを、倉沢教授でも荒木さんでも結構ですが、お答えいただければと思います。

○荒木参考人 先ほど申し上げましたように、我が国の自賠責保険と任意保険の二階建てといいますが二層構造というのは、私は大変すぐれた制度だと申し上げましたが、国際的に比較いたしますと、これはまた非常に珍しい制度でございます。余り例がない。全くないかというところでもないと思いますが、ほとんど先進国においては例がございません。

大体先進国においては、任意保険といいますが、任意保険のある一部分について法律上義務づけがありますから完全任意というわけではありませんが、いずれにしても、日本で言う任意保険が義務づけられているといいますが、一定の保険金額以上は義務づけられているということのようであります。

これは、どこの国にとりましても、車検制度そのものが国によつて違いますし、非常に不十分な国もございまして、車検制度とのリンクというのは非常に不利なことになるかと存じますので、大体、アメリカでもヨーロッパの国でもそうでありまして、いずれの国も、実はこの無保険車の問題は大変悩んでいる。その無保険車による事故のための補償ということについて、かなりの金額といえますが、いろいろなファンドをつくらなければならないかと存じますけれども、非常に困っているようにあります。

また、国によりましては、保険会社が保険の引

き受けを少し忌避をするといいますが、そんな例もありません。

そんなことがありまして、いろいろな外国の連中と意見交換しますが、やはり日本のような制度というのは非常に参考になるなということとをだれも言っているわけですね。ただ、どう考えても六〇%再保険をしているというのは余り理解できませんねというのはいま言いますけれども、自賠責保険と任意保険の二層構造というのは、珍しい制度でありますけれども、大変評価を受けている面もあるということをお聞きしたいと思います。

○山田(正)委員 再保険がおかしいというのはだれしもが言っていることで、それを今回改める法案ですから、別に私も、とかく言うわけじゃありません。

さらに、行革、規制緩和という意味からして、例えば、この二階建ての制度は、極端に言ったら日本だけだ。各国においてはむしろ無保険車を救済するための制度があり、かつ、日本においても、現実には自賠責保険で、こう言つてはなんですが、亡くなつてくれれば、今三千万でしたか、それが九々出る。あるいは第一級の障害だったら九々後遺障害で出ますけれども、それ以外のけが多いわけですが、それは治療費しか出ない。そうすると、自賠責保険に入つてたつて何にもならない。被害者にしても、安心は買えない、これが実態だ。だったら無保険と同じじゃないか。それならば、むしろ、こういう手間暇をかけるというか、大衆国民の負担を多くしてむだなことをしているよりも、いつそのこと各国並みに任意保険制度を充実させ、かつ、無保険車に対する救済制度、これをきちんとした方が国民の負担も軽く、そして補償も厚くなつていくんじゃないか、そう考えます。

時間が参つたようです。私の参考人に対する質疑を終わらせていただきます。

○赤松委員長 瀬古由起子君。

○瀬古委員 日本共産党の瀬古由起子でございます。

参考人の皆様、大変きょうは御苦労さまでございます。

最初に、井手参考人にお伺いいたします。まず、被害者救済に関する情報開示の問題について伺いたいと思つておりますけれども、被害者が保険会社から十分な説明もないうまま無事故だと言われたり、過失相殺がされることで、その自賠責保険または任意保険が払われない、その根拠を覆すのが大変だ、立証のための努力は被害者の側から行わなければならない、こういう事態があるというふうに聞いております。

そのために、今問題になっているのは、例えば、警察などの交通事故の処理の際の調査が十分行われていないんじゃないか、こういう意見も出てまいります。

警察の交通事故に関する現状の情報開示、こういう問題ではどのような問題が生じているのかということがわかりましたら、教えていただければいいでしょうか。

○井手参考人 どうもありがとうございます。先ほど二例ほど申し上げましたが、不当な加害者の供述だけで無罪扱いになつて、いまだに自賠責保険をもらわれない人がいるわけですが、遺族や被害者が一番望んでいることは、事故の真実を知りたいという点であります。

一瞬にして起きる交通事故は、れっきとした物理現象でありまして、タイヤ痕の微妙な濃淡とか、事故車についた小さな傷から思わぬ真実が浮かび上がることがあります。

審査書類が正確でなければ元も子もありません。したがつて、現場見取り図で写真ぐらいは自賠責請求に活用するようにしてほしい。特に、警察庁が法律を盾に開示できない場合は、直ちに法律を改正して、自賠責の審査に当たつては警察調査を活用して、事故後の賠償問題に苦しんでいる二次被害の声を吸い上げてほしいというふうに思っております。

○瀬古委員 もう一点お伺いします。井手参考人なんですけれども、後遺障害の、親なき後のこと

についてということで、先ほど、その障害者を抱える家族の大変な実態もお話いただきました。

それで、こういう後遺障害を抱える被害者が、大変な生活実態になっていると。具体的に、もう少しこういう対策をやってもらいたいんだという提案がございましたら、お聞かせいただければ幸いです。

○井手参考人 まず、元運輸省の組織令第五十四条の九に、自動車事故による損害賠償を保障する制度に関するところというのが保障課の事務になっていると思いますが、やはり保障課は主体的にこの問題に取り組んでいただきたい。

被害者は、厚生省に行くところには国土交通省の問題だ、国土交通省に行くところには社会保障の問題だということで、本当に困っております。やはり保障課が前面に立って、行政担当部局として前向きに牽引していただき、交通事故そのものの悲劇と同時に、事故後の悲劇も繰り返さないようにしていただきたいと思っております。

具体的にはこれからの問題になると思いますけれども、まず一番のことは、後遺障害者が抱えている実態ということとを本当にその人の身になって理解してほしい、今は理解していただいていないという認識であります。

○瀬古委員 もう一点伺います。

自賠責保険の過失相殺の問題なんですけれども、実際に損保会社とやってみて、損保会社は、損害率を低下させるために保険金の額を引き下げ、そのために一方的に査定が行われて、被害者の側が異議を申し立てるということがあれば、実際に裁判でもやってももらいたいなどというように言われるとか、いろいろなことも聞いております。その点での自賠責保険における過失相殺の問題、実態はどのようなものになっているでしょうか。井手参考人、お願いいたします。

○井手参考人 これは、損保会社の払い渋りの実態にもよるのですが、損保会社は、提出された計算書から、ほとんど過失割合を加えて、自賠責の範囲内で保険金を払っていると聞いております。

事実を確認したわけじゃないですが、そういうふうなことが言われております。

自賠責保険は、被害者保護の立場から、過失相殺の適用を極めて例外的、制限的な扱いとしております。つまり、緩やかな減額制度が行われているわけです。一方、任意保険の場合には、民法の過失相殺の一般原則で処理されております。現状では、この任意保険の基準が強制保険を支配する結果になっております。つまり、自賠責の持つ被害者保護の理念が失われてしまっているのです。

したがって、自賠責保険と任意保険を合算して、任意保険の厳格な過失相殺がそのままストレートに行われております。このことは、自賠責保険の被害者保護の目的を失わせるものであります。これでは被害者保護でなく損保会社の救済になつていくのではないかとこのように思っております。民法の七百二十二条の二に沿っているのかもしれない。自賠責保険であるか、自賠責保険をつくった趣旨をもう一度問い直していただきたいと思っております。自賠責保険の立法目的を突いてあるものにするためには、自賠責保険のルールを優先すべきです。

結論としては、強制保険の過失相殺、いわゆる減額の制限を適用するルールはそのまま維持して、それを越える部分、いわゆる任意保険の部分には民法の一般の過失相殺を適用するか、あるいはもつと積極的に、強制保険の基準が任意保険に及ぶものとする方向で解決すべきであります。政府再保険が廃止されるに当たり、今後、自賠責保険の部分まで任意保険の過失相殺が適用されることのないように切望いたします。

○瀬古委員 倉沢参考人にお聞きしたいと思うんですが、自賠責保険が言われた、自賠責と任意保険があるんだけれども、例えば、いわゆる損害金の減額の場合にも、自賠責の方は被害者保護ということとかなり配慮されている、ところが、二重になることによって、三千万を超えま

すと、丸々その人の過失割合が変わってきて、事実上もう金額が減ってくるという、実際に計算上そういう形もとられている面もあるもので、もつと被害者救済という点での自賠責の理念をしつかりこういう中に貫くべきじゃないかという御意見などについてはいかがお考えでしょうか。

○倉沢参考人 自動車による人身事故も不法行為の一つで、しかしながら、自賠法という特別法で、一条の立法目的で、先生御指摘のように被害者保護というものをより厚くという理念から特別法がつくられております。そのために、先ほど荒木参考人がおっしゃいました、三条における立証責任の転換といったような、一般の不法行為法より非常に被害者に有利になっている点、あるいはもう一つ、例えば私の専門の商法の方ですと重過失による事故招致が免責になっていたのが、これが自賠責ではカバーされるといったようなことになつておまして、そういうふうな、制度として、一般の不法行為法についての責任保険というもののよりも、自賠責保険における保険事故というものが被害者救済のために強化されている部分について、これを間違つた運用をしたら違法だと思つたのでございます。そこから先は、理念に従つた運用をすべしということと、これは運用の問題というところになろうかと思つたので、法律家には御容赦いただきたいと思つたので。

○瀬古委員 そうしますと、運用の面では、被害者救済という点でもつと検討する余地があるというふうにお考えでしょうか。

○倉沢参考人 制度というのは枠組みでして、結局、それを使って肉づけをしていて、生きた効果を発揮するものでございまして、そのときにやはり全体を貫くものは制度の理念だということでは先生おっしゃるとおりだと思います。

○瀬古委員 荒木参考人にお伺いいたします。今、被害者の側からいうと、なかなか査定も厳しく、損保会社はいかに支払い額を値切っているかという点で、被害者の方は随分苦労されているところでは、やはり少し行き過ぎたというものがあ

るのじゃないか、損保会社そのものについての一層の自戒といえますか、そういう問題はやはりみずから改善しなきゃならないんじゃないかというふうな御意見も出ておりますけれども、その点、いかがお考えでしょうか。

○荒木参考人 お答えを申し上げます。先ほど少し触れましたが、損害保険分野も自由化が急速に進行しております、損害保険会社としては、やはり市場において消費者の支持を得るということが極めて重要な課題になっておりますので、いやしくも恣意的に保険金の支払いを減らさず、いざしくも恣意的に保険金の支払いを減らさないと思つた、現実にも、そういうことを意図的にやっている保険会社はないのではないかと私は思っております。少なくとも、今後においてはますますそういうことが重要になってくるという認識では、どこの保険会社も一致していると私は信じております。

ただ、任意保険と自賠責保険の過失相殺のあり方の問題は、確かに運用面といえは運用面でありまうけれども、実際の運用に当たりましては、保険会社としては、その時々、とりわけ裁判所の判例のあり方を無視するわけにはまいりません。現状におきましては、私の知り得る限りにおきましては、全体としての賠償責任について過失相殺が行われるというのが一般的な考え方でございますので、保険会社としてもそのような方針で臨んでいる、決して、何か特定の利益を目的にするためにそういう過失相殺の考え方を持っているわけではございません。その点をぜひ御理解いただきたいと思つたので。

以上でございます。

○瀬古委員 ぜひ自賠責保険のそもそもの被害者救済、被害者保護という立場から運用をお願いしたいと思つたので。

最後に、加藤参考人にお伺いいたします。紛争処理機関の問題なんですけれども、一応これは指定法人という形になりましたが、こういう紛争処理機関の場合には、行政から独立した、き

ちんと第三者的に、客観的に処理できる、こういう機関のあり方というのはいさよと必要じゃないかと私は思ふんですけれども、その点、いかがお考えでしょうか。

○加藤参考人 お答えいたします。

おっしゃるとおりだと思います。審議会の中でもそういうことが話題になったこともございますが、現在の自賠責の制度の中で、自賠責にかかわるいわゆる再審査等々につきましては自算会というところまでやっておるわけでございますけれども、ここは、被害者の側から見ると、ここで実際に仕事をしておられる方というのは保険会社から派遣をされている方々が主体でございまして、そういう面でも、再審査を申し出る先も保険会社だったりという面でも、被害者の気持ちとしては、不服申し立てをしようと思う相手に持っていかなければいけない、こういう面が確かにあったわけがございます。

そういう面でも、先ほど申し上げた紛争処理センターとか相談センター等々が活用もされているわけでございますけれども、今回私どもが意見を申し上げておりますのは、この自賠責の現在ある制度を、自算会の中に持つのではなくて、もう少し第三者機関的に、現在あるほかの制度も活用しながら効率的に公平な立場に置くということ、被害者の方々がより活用しやすいものになるということが制度全体の信頼性を高めることになるのではないかとこのように考えておるところでございます。

以上です。

○瀬古委員 どうもありがとうございました。

○赤松委員長 日森文尋君。

○日森委員 参考人の皆さんには、お疲れのところ、大変恐縮でございます。社民党の日森文尋と申します。

大分質問が尽きしている感じなので、少し突っ込んだお話になるかもしれませんが、お聞きをしたいと思ひます。

最初に、倉沢先生なんです、紛争を解決する

機関の問題について、当初、審議会の答申の中では、事故調査やそれから紛争のあっせん、調停、仲裁をできる、そういう機関を政府内に設置するということが検討された。しかし、現実的に出してきたものは若干後退をしているような感じがするんですが、その辺の経過について、差し支えなければお聞かせいただきたいと思います。

○倉沢参考人 ADR、裁判外の紛争処理機関は、それ自体が今先生がおっしゃったような機能を備えたもので、例えば、今の自算会の審査というのは、一遍自算会で算定したものに於いて異議があったときに再調査をするというふうな機関で、紛争解決の機能は持たないわけでございますが、それに対して、この紛争解決の機能を考えるという点では、委員の先生方にコンセンサスがございました。

それについての議論としては、これを政府の機関とするという考えから、純粋に民間の法人にするという考えまで多様な意見がございましたけれども、一つは、政府再保険廃止というふうな、ある意味でいいますと、半世紀ぶりの法改正というときの制度の枠組みという中で、これを既存の純粋の民間機関という形のままでコンセンサスが得られるかということ、大分議論の結果今のようになつた、このような記憶でございます。

○日森委員 同じ質問を井手参考人にお伺いしたいんですが、その前に、自算会も九八年以降随分改善をされてきて、例えば工学的な見地から事故について調査をしようとかいう機関まで設置をされてきたということは一定評価をしているわけですか。これはちょっと後で荒木参考人にお伺いしたいと思ひます。

井手参考人は先ほど、事故の真実を知りたいというのが被害者あるいは遺族の切実な気持ちなんだということがあると思ひます。この紛争を解決するための機関というのは、実際そこまで踏み込んでいけるものなのかどうか。審議会の答申の中では、自算会なんかも含めて、事故の原因

を的確に把握することとか事故の現場を的確に把握すること、そういう任務を含めて何か言われているようなので、恐らく、こういう機関ができれば、そこまで突っ込んだ調査ができるという機関にしていかなければならないんじゃないかというふうな思っているんですが、先ほど井手参考人は、事故の真実を知りたいという遺族の気持ちを、おっしゃいました。その井手参考人が、そういうお気持ちから、今度の紛争を解決する機関についてどんなお考えをお持ちなのか、お聞きをしたいと思ひます。

○井手参考人 今、もう十年ぐらいたちまして、警察の方でも、例えば事故の一番多い交差点なんかには、よくある問題は、どっちが青だったか赤だったかということが問題なんです、そういうものを自動的に見分ける機械が導入されてきたようなんです。そういう意味で、少しずつ真相を明らかにするということが増えてきているんですが、ただ、警察の方ではこの情報を自賠責の審査に当たって開示しないというところが問題なので、やはり、法律を改正して、少なくとも、犯罪といいますが、プライバシーにかかわる問題じゃない部分については開示して、真相を究明していただくということをやつていただきたいと思います。

○日森委員 今度、国土交通省の中で、航空事故調査委員会に加えて鉄道事故調査委員会というのも設置をされました。実は、道路の方がその事故調査委員会というのにはございまして、警察のいわば専権事項的なものになつていて感強いわけですね。

私の持論としては、この間もずっと国会の中でも主張してきましたけれども、実は、道路も対象にした重大事故、あるいはそういう係争に係るような事故については、第三者機関がきちんと調査をして、権限を行使して実態を明らかにするといふ機関が必要じゃないかという気がしているんです。まあ、これはいいんですが。

そういう意味からいまして、紛争調停機関といふのはできるわけですが、その中でもぜひ事故の調査みたいなことまで含めてできるようなことをやつていただきたいと思います。

同時に、これをやるには、例えば自算会の中でそれなりの機関ができていて、あるわけですね。例えば再審査会になれば、これは自算会の職員が入らないで、お医者さんとか弁護士さんとか専門家がおりになるというお話になつていますが、その自算会をやつていらないと、この紛争処理機関も当面一定の協力をしないと、この紛争処理機関といふのはやつていけないんじゃないかという気もするんですけれども、そういう意味で荒木参考人のお考えをちょっとお聞きしたいと思ひます。

○荒木参考人 御回答申し上げます。

現在検討されておりますといひますが、この改正案の中に位置づけられております紛争処理機関につきましては、この紛争処理機関を設立するに至りました議論の経過に照らせば、やはり中立性ということが大変重要であろうと考えておりますので、損保業界としても、例えば、設立の基金を拠出したしつと、あるいはその後の運用の経費を相当部分負担するとか、そういう点について御協力申し上げることは当然でございますけれども、この法人の運営その他について私どもが関与しないということが大事でありまして、そういう意味での中立性ということをだれの目にも明らかにすることが大変重要だろう、そのように考えております。

しかしながら、そういうことではありますけれども、現実には、いろいろな事故の処理に従事してきた長い経験を持っている損保業界あるいは協会あるいは自算会でございますから、この法人の運営上不可欠ないろいろなお手伝いということについては、協力をしないということではございせん。可能な限り御協力を申し上げて、この機関が有効に活動できるように、ぜひ御協力をしたいと思ひます。

先ほど先生御指摘の、いろいろな改善というのは、一つは高次脳機能障害に関する審査会を設立したということ、あるいは自動車工学専門部会というものをつくりまして、ここで交通事故の原因その他について人間工学あるいは自動車工学的な調査研究をするというふうな等々、運輸大臣の懇談会の中でいろいろと御指摘をいただきました問題について、既に自算会の方で幾つかの改善措置をとったということでございます。

今後とも、可能な限りこのような方向で少しでも被害者救済に役立てることがありますならば積極的に取り組んでまいりたい、そのように考えております。

○日森委員 ありがとうございます。

一般的な言い方になりますが、金は出すけれども口は出さない、その独立性をしっかりと担保するような形でぜひ進めていただけたらというふうな思っております。

続いて、これは将来の話なんです、先ほど来いろいろ御議論ありました。倉沢先生と荒木参考人にお聞きしたいのですが、行革審の第二次答申で、しかも規制緩和と三カ年計画の中で、将来の保険について、強制保険であることと引受義務、この二つはきちんと維持をしましょう、それを維持しつつ保険会社間の競争を促進するようなそういう保険にしていこうじゃないかという展望が出されておりました。

先ほど山田先生から強烈な意見があったのですが、ちょっと私は意見が違いますが、これはどういうふうな受けとめていらっしゃるのか、倉沢参考人と荒木参考人にお伺いしたいと思います。

○倉沢参考人 自賠責保険の大きな特色は、強制加入ということにもありますが、もう一つは、保険契約という、本来その商品の内容、給付の内容というものが約款で決まるものについて、自賠法で画一的に、全国民同じに決まっているという点がございいます。そういった中で、さらにそれに付加される条件について、これは恐らく商品設計の上で企業がいろいろな知恵を働かせれば競争の余

地はあるかと思いますが、私、今のところは、この強制加入、ノーロス・ノープロフィットということ、基本補償を確保するという点からいいますと、今の自賠法における契約内容の画一的、定型化というものが、少なくとも当面の段階では必要性質はあるのではないかと考えております。

○荒木参考人 私の考えを申し上げます。

先生御指摘のように、保険をつけることを義務づける、つまり強制保険でございます。それから保険会社につき受けを義務づけるということ、ノーロス・ノープロフィットということもございいますが、そういう条件を満たしながら、なおかつ競争を促進しようというのは、具体的な商品という点になりますと非常に難しいわけでありま

す。

その点は、先ほど来申し上げておりますように、任意保険と自賠責保険というのが、確かにちよつと二階建てというのは何となく非効率な感じがしないではございせんけれども、この二階建てを組み立てていくことによって基本的な補償と競争的な保険というものが両立しているのではないかと。もつといひ知恵があればもう少し考えなきゃいけません、現在私どもが考えておりますのは、やはり今の二階建ての構造で、一方において引受義務と強制保険、一方における利率の競争というものを満たしていけるのではないかと、そのように考えております。

以上でございます。

○日森委員 それから、先ほどちよつとお話が出たのですが、また申しわけございません、荒木参考人に。

追加支払いの関係で、十年間で六十億円という数字がありました。これはちよつと多いんじゃないかという話もあるのですが、確かに事務量が膨大で本当に人為的なミスということもあると思うのですが、現状はどうなんでしょうか、改善されたのでしょうか。もしわかりましたら、お答えいただきたいと思ひます。

○荒木参考人 現状は大幅に改善されていると私

どもは認識をしております。昨年の十月に、これはもう全く損保協会として任意に各保険会社にヒアリングをいたしまして、実態を聞いたわけでありまして、これは非常に少なくないというところでございます。

私は、それはやはり、先ほど申し上げましたように、支払い基準をきちんと守るという社内での検体制を確立する、それから自算会調査事務所でもきちんと内容を点検して、問題があればすぐ保険会社と連絡をとって必要な是正措置をとるという慣行がかなり十分確立されておりますので、先ほど申し上げましたように、単なる錯誤に基づく事務ミスのものはほとんど絶滅できるといふふうに考えております。

以上でございます。

○日森委員 時間が来てしまいました。ちよつと自算会の中身についても聞きをしたと思ったのですが、実際、紛争処理機関もそうなんです、自算会は今現在二千八弱、地域で六十七支部です、これで本当に十分機能できるかどうかという心配があるのです。

紛争処理機関にしても、自算会が持っている機能をさらに拡大して、しかも中立性を担保してやっていくということになると、この体制では済まないというふうな思ふのです。しかも、事故の現場もちゃんと確認しようとか、実際にこれをやることになったら、これはとてもじゃないけれども、二千八の数でできないんじゃないかという気もしてはいるのです。それについてもちよつと意見はあるのですけれども、ぜひそれぞれ参考人の方々にも御理解いただきまして、立派な第三者機関をつくるように御助言いただきたいということをお願いして、終わりたいと思ひます。ありがとうございます。

○赤松委員長 森田健作君。

○森田健委員 森田健作でございます。

参考人の諸先生方におきましては、私が最後でございますから、もう少しでございます。しかし、最後になりますと、ほとんど質疑が尽くされ

ているといひますが、質問も大体重複するところがあるのでございしますが、それはひとつ、つけ加える意見がございましたらどんどんつけ加えていただいて、最後を締めくくりたいと思ひます。

私は、運転をしないものですから、非常に単純なことをお伺いするかもしれませんが、自賠責を逃げる人というのは大体どんな人なんでしょうか、そしてどうやって逃げるのですか、そしてどうやってこういう無保険車をなくすることができのでしょうか。倉沢先生、いかがでございますか。

○倉沢参考人 現在の自賠法は、非常にその点を苦心しております、車検リンクの問題と、それからマークをフロントガラスに張れといひたようなことを全部法律上義務づけておりまして、漏れなきを期しているんだと思ひますけれども、それを脱法する者がなぜかということとは、結局、違法車が出てくるを得ないといひ私には答えられません、申しわけございませんけれども。

○森田健委員 言うなればまともなやつて人々がばかを見るような世界じゃいけませんよね。やはり何とかこういう人たちをびしっとさせることを、ぜひ倉沢参考人が旗振つてこれは考えていただきたないと、私は強く思うところでござい

ます。

さて、荒木参考人にお伺いいたします。これはもう何回もお話が出ておりますが、もしつけ加えるところがありましたら、つけ加える意見を、またお話を賜りたいと思ひます。

言うなれば、今回、運用資金の増大につながります。今までは四割運用でございしますが、これが十割になるんでございしますから、いろいろな意味において、運用益、頑張つていただければ向上につながるんじゃないかな、そのように思ひます。また、コスト削減効果は大いに期待できるんじゃないかな、そのように思ひます。自賠法は、保険会社のお考えを賜りたいと思ひます。

○荒木参考人 お答えを申し上げます。

御指摘のように、お預かりいたします保険料の資産の運用というものは、今までと比べると二・五

倍になるわけでありまして。したがって、これまで以上にその運用については、安全性あるいは流動性に十分配慮しながら、可能な限り安定的な収益を確保してまいりたい、そういうことに尽きるわけでありまして。

それからまた、運用経費、投資コストというものがあつたわけですが、そういうものも、金額がふえたからといって、運用コストがたふえるということでは何の知恵もないわけでありまして、そういうことがないように、運用コストを節減していくということも、当然のことながら私どもとしては努力をしてまいりたい、そのように考えております。

そして、資金の運用に伴います果実として運用益が出てまいりますが、その運用益をどのように利用するか。いろいろ御議論がございましたように、保険料の引き下げファンドといたしましてユーザーに還元するという道と、被害者救済あるいは交通事故防止対策といったような政策的な目的のためにその一部を利用するということが、まあ既に行われているわけでありましてけれども、私は、やはりその両者のバランスをうまくとって、効果的な運用の成果を生かしていきたい、そのように考えております。具体的な運用益の使途その他につきましては、自賠責保険審議会等の場で御議論いただくのが最もふさわしいかな、そのように考えております。

以上でございます。

○森田(健)委員 荒木参考人、ありがとうございます。

実は、被害者救済でございますが、私、先日の委員会で泉副大臣にも質問させていただいたのでございます。確かに副大臣のお話もよくわかるのでございますが、やはり被害者、当事者になってみなければ、私たち幾ら偉そうなことを言っても、わからないことが多いとあります。

今回、九千億を被害者救済、そして一兆一千億を、言うなれば保険料の引き下げの方に回す、これは先ほどもお話がございましたが、大体コー

ヒー一杯ぐらゐの料金といひますかお金なんでもございませうね。私、これはわかるんですけど、それはいろいろなバランス等もわかるんでございませうが、言うならば、運転している人もひよつとすると自分も被害者になるかもしれない、コーヒー一杯だつたらちよつと我慢しようじゃないか、この一兆一千億、被害者救済対策の方に回したらいいんじゃないかなと私は強く思うところでございませう。

井手参考人、先ほどからお話伺いましたが、もつとこういうところを訴えたいとか、こういう被害者の気持ちを聞いてもらいたいとかつけ加えることがありましたら、お願いいたします。

○井手参考人 最後になりましたので申し上げたいと思ひますが、今回のこの政府再保険制度の廃止というのは、まず規制緩和ありきという中から出てきたと私は思つております。でも、規制緩和というのは、規制を緩和することによって、人々が豊かになる、幸せになるということが原則であります。そういった意味からしますと、この自賠法の第一条の被害者保護を貫徹するためには、規制をどういうふうな緩和したらいいかということが本当はあるべきであつて、まず規制緩和ありきというのは、これは逆じゃないかというふうに思つております。

それから、今御質問の、今回のことでよかつたことは、今まで忘れられていた犯罪被害者が、こういうふうな場で発言の機会を与えられたことに非常に感謝しております。また、運輸省とか金融監督庁なんかにも発言の機会を与えられたことに非常に感謝しております。

ただ、被害者救済の充実につきましては、一応、チェック機構といひますか、そういうところはある程度あつたわけでありましてけれども、具体的な内容については、今回の改正案では余り見られないように思ひます。今度国から民間に移行するわけですから、これを国が監督するということも盛り込まれたことは、一つのよいことであつたかなと思つております。

懸念する点としましては、民間の損保会社が利益を追求するという考えは、そう簡単には変わるものではないと思ひます。ですから、今までの経験からしまして、損保会社の体質が百八十度変わつて、被害者の保護に自分の全財産を使うということとはあり得ないだろうと思つておりますけれども、少なくとも、市場原理によつて、さらに被害者の保護が、自賠責の精神が薄れないようにしてほしい、悲惨な弱者社会にはならないように、それだけはひとつ心にとめて、今後の運営に当たつていただきたいと思います。

○森田(健)委員 ありがとうございます。加害者もいつ被害者になるかもしれない。私たちは、そのことをしっかりと受けとめて、考えていかなければならないと思ひます。

○赤松委員長 これにて参考人に対する質疑は終了いたしました。

この際、四人の参考人の皆様に一言申し上げます。本日は、貴重な御意見を賜りまして、まことにありがとうございます。委員会を代表いたしまして、厚く御礼を申し上げます。

午後零時九分休憩

午後一時五十三分開議

○赤松委員長 休憩前に引き続き会議を開きます。

内閣提出、小型船舶の登録等に関する法律案を議題といたします。

この際、お諮りいたします。本案審査のため、本日、政府参考人として国土交通省総合政策局長風岡典之君、河川局長竹村公太郎君、道路局長大石久和君、海事局長谷野龍一郎君、港湾局長川島毅君、国土地理院長矢野善章君及び海上保安庁長官堀野克彦君の出席を求め、説明を聴取いたしたいと存じますが、御異議ありませんか。

「異議なし」と呼ぶ者あり。

○赤松委員長 御異議なしと認めます。よつて、そのように決しました。

○赤松委員長 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。大谷信盛君。

○大谷委員 こんにちは。民主党の大谷信盛でございます。

きょうは元気に質問させていただきますと思うんですが、何かおかげの御様子、非常に心配をしております。

小型船舶の登録等に関する法律案でございますが、これは、これから少子高齢化に向かつていく中、余暇をいかにして楽しんでいくかという、人生の生き方を大きく左右するような課題だというふうに僕は思つていただいております。今回提出される法律、それは登録制度というものが中心ではございますが、まずは、この海洋レジャーというものを、安全で、我々市民、国民にとつて親しみやすいものにしていかなければいけないという方向のもと、第一歩になるんだというふうに理解をさせていただいております。

この前、日本海の方に少し行く機会があつたんですが、産業が少ないですね。もしあんなところでプレジャーボートの施設みたいなものがあれば、交流人口みたいなのがあえていく、これは地域経済の活性化にもなっていく。そんな観点から、ぜひとも質問をさせていただきたいというふうに思ひます。

まず最初に大きな質問をさせていただきますんですが、今回のこの登録制度を新たにつくっていくという法案がどんなふうな我が国の海洋レジャーの発展というか振興に役立っていくのか、放置艇等々の問題の解決の第一歩というふうな言われていますが、大きな方向性みたいなものを大臣にお伺いしたいというふうに思ひます。

○副国務大臣 大変自分の不注意で、放送局で

コードのカバーを踏み外しまして、お皿にひびが入ったものですから、ちよつと立ち居振る舞いが不自由で、御迷惑かけて申しわけありません。

今、大谷先生から、今回の法案の基本的なものの御指摘がございました。

私は、今度の法案によりまして、少なくとも、海洋レジャーの振興とかあるいは多くの皆さん方の発展に寄与する、そういうふうな考えておりますけれども、もともと本法案の目的は、小型船舶の所有者の利便性の向上を図りまして、小型船舶を利用した諸活動をぜひ健全な発展に持っていきたい、そういうことが目的でございます。

そういう意味では、今大谷先生がおっしゃいますように、いろいろところで国民のレジャーに対する考え方も広がってきておりますので、期待される効果として、まず、登録制度を通じて所有者が明らかにになりますと、放置艇を適切な係留場へ誘致することができると、その辺にいろいろな船が放置してあるということで大変に迷惑をしている方が大勢いらっしゃると思いますけれども、今回は所有者を明快にするということによって、その適切な係留地へ持つていけるということで、大変皆さん方に安心してこれを係留していただけるのではないかと。

また、処分対象としますプレジャーボートが明快になるということで、海洋レジャーの振興とか発展を図る上で、私は、これが大変放置艇の対策にも大きな役目を果たしていく、そう思っております。

また、プレジャーボートの分布傾向が把握されますので、そういう意味では、マリナー等の係留あるいは保管の施設等の整備計画も立案できるのではないかと、今数がわかりませんので。そういう意味では、安心していただけるのではないかと。

さらに、所有者の公証の効果としまして、プレジャーボートの信用販売、あるいは中古の販売等々を安全に行うということも今後できますので、まして、盗難防止ということも、これできちんと判明していくのではないかと、そういうふう

考えておりました、今後、製品の故障情報の提供とか、あるいは、安全あるいは環境関係の情報の周知徹底にも役立つのではないかと。

最後に、このように、法案を皆さん方に御審議していただくことによりまして、海洋レジャーの振興、発展のために欠くことのできない基盤となる制度を今回は整備させていただく、そういうふうな考えていますので、この法案によって皆様方に、より安心して、そして明快な責任を持つて行つていただけるということで、皆さん方のレジャーの広範囲なものにも寄与することだ、そういうふうな考えております。

○大谷委員 ありがとうございます。
コードにひつかかっただけですか。テレビで特定道路の財源の一般化とか大きなことをおっしゃって、少し動揺なさったのかと思つたんですが、そうじゃなかったと。失礼しました。

今、大きな方向性というものをいただきました、ありがとうございます。ちよつと現状認識というものをさせていただきたいんですが、今役所の方から出ていますデータを見ますと、世の中に、プレジャーボート、二十トン以下のものが大体五十万隻ほどある。そんな中で、十三万六千隻とか十四万隻とか、その辺が不確実なんです。が、いわゆる放置艇、中には不法係留のものも含まれている、一体どこに何隻とまっているのかというの、この資料を見ても余りよく載つていないんですよ。マリナーがあります、ボートパークがあります、陸揚げのものもあります、キールのついたヨットもあれば、底に何も生えていないモーターボートもあります、その辺、どこに一体どんなふうにしてとまっているのかという現状をちよつと教えていただけますでしょうか。

○川島政府参考人 平成八年度に、港湾区域それから河川区域、漁港区域を対象に関係省庁が共同で実施をしましたプレジャーボート全国実態調査によりまして、全国の水際線近傍で約二十万八千隻のプレジャーボートが確認されております。こ

のうち放置艇は、約六六%に当たります約十三万八千隻でございます。この放置艇がどこに置かれているかというところでございますが、港湾に約四割、河川に三割、漁港に三割といったところでございます。当時、平成八年度末のヨット、モーターボートの隻数は三十三万六千隻でございます。平成十一年度末ではヨット、モーターボートは合計で三十五万二千隻と、一万六千隻程度増加しております。この係留保管状況につきまして、平成八年度調査時点から大きな変化はないと想定されるというふうな考えております。

なお、プレジャーボートの約二割以上、十万三千隻でございますが、これを占めます水上オートバイにつきましては、そのほとんどが自宅での保管となつていてというふうな想定しております。

○大谷委員 ありがとうございます。
そうすると、五十万あつて十三万八千が放置艇ということですね。今、放置艇が海辺や川辺やまた漁港の中というところで、数字を挙げていただきました。少し引き算してみますと、要は、三十万はどこにとまつていてるか全くわかつていないということになるんですね。

それと、もう一つわかつたことは、マリナーとかボートパークとかに陸揚げされていて放置艇になつていない、我が国のプレジャーボートを係泊できる隻数というかキャパというのは、係留できるところというのとは六万三千隻分しかないということになるわけなんですね。今、さつき適正な場所とかというように単語が出てきたんですが、僕が教えてほしいのは、この法律の中にも、今の放置艇を適正な場所に誘導する、この法律を通してということになつてはいるんですが、適正な場所というのとはどういうところのことをいうんですか。

した。昨年に港湾法を改正しまして、港湾管理者が水域の管理上、ここにそういうプレジャーボートをとめてもらつては困りますよという水域を指定することができるようになりました。現実的には受け皿が圧倒的に不足してあるというのが実態でございますので、あるいは港湾とかの管理上支障のない水域、これに暫定的な係留をしていただくということで現実的な対応が今後進んでいくというふうな考えております。

○大谷委員 そうすると、指定した、これは国です、それとも地方自治体が指定した区域ということだと思つていただいても、指定した区域に誘導していくというのが適正箇所への誘導でございます。その適正箇所をこれからふやしていくなりどこにするかということが、この法律が通つた後議論されていくというふうな理解してよろしいんでしょうか。

○川島政府参考人 説明が不十分で申しわけございませんでした。
今申し上げましたのは、昨年の港湾法の改正でございます。これに基づいて港湾管理者がそういう水域を定めることができるようになったということでございます。

○大谷委員 では、ちよつと僕わからないんですけれども、適正な箇所に誘導すると言いますが、適正な箇所がないというふうには聞こえるんですけれども。申し上げている意味、わかりますでしょうか。適正な箇所に誘導していくと言いますが、適正な箇所が六万三千しかないわけなんです。一体どこに誘導していくかとしていられるのかということですね。

○川島政府参考人 国土交通省におきましては、昨年港湾法の一部を改正して、船舶の放置等を禁止する区域を港湾管理者が指定できるようにする、こういう規制の措置を港湾管理者が講じるようにしたわけでございますが、一方、例えばボートパーク整備事業と私ども呼んでございますが、係留保管、非常に簡易な施設を整備することによつてそういう放置艇の収容、受け皿となるそう

いうものが出てくると思います。

○大谷委員　大臣、さすがですね。ナイスカバーでやられちゃいまして、煙に巻かれそうになりました。今、今の一分ぐらゐの答弁の中で。さすがでございませう。お金がなかったのか、計画がなかったのか、意識がなかったということ、反省も含めて大臣の方からお答えいただいたというふうに使います。

そうしたら、もうちよつとしつかりした提言型のもので返したいというふうに思っています。

さつきも質問させていただきましたように、適正な場所というのが、僕はこれはある意味、放置艇を放置艇でなくしていく上で大きなキーになるというふうに思っています。

何で放置艇が悪いかというと、例えば、みんなの海だからということで勝手にくいを打って船を保留してしまう、そこに、週末であったり、月に何回か来ることによって、違法駐車であったり、ごみが捨てられていたりとか、またその海の、また川の景観が損なわれるとか、いろいろなことがあるというふうに思いますが、去年の法改正を待たずして、地方自治体さんからこの海は借りていますよ、地方自治体さんに幾らかお金を払っていますよというところはたくさんあるんですよ。

例えば、ヨットハーバーとかマリナーとか言われるところも、あれは同じ理屈で、そこは認められて、陸地の方も利用してヨットハーバーをやっていますけれども、その借りている海に関しては、お金を払っていないというわけです。

同じように、ここであれば放置艇に扱われているけれども、何々ヨットハーバーとか、大阪湾へ行けばいっぱいあるんですけれども、それはある意味で認知されていて、海は借りていて、例えば年間百万だとか二百万だとか、兵庫県大阪府に払っているというのは結構あるんです。神戸の震災の後少し理屈が変わってきているところもあるんですが、そののと同時に認めているもの、この放置艇の十三万八千に入っているわけなんです。

僕は、任意団体としてそれなりにヨットを何隻かとめている、しかしながらモラルをしつかり持つて、地域住民に迷惑がからないように、そしてごみが出ないように、そんなふうに運営しているところはたくさんあるというふうに思っています。

実はこの週末、日曜日、大阪、兵庫の方のヨット

トハーバー、またマリナーと言われるところを回ってきました。それで、いろいろな人にお話を聞いてみました。そうすると、この資料に載っている例えば新西宮ヨットハーバーとか、ここに公式に載せられているものの以外のヨットハーバーというのはいくつ存在するんですよ。

我々一般市民からしてみたら、これは公式なものかそうじゃないかわかりません。しかしながら、ヨットを、またボートを、海洋レジャーを好きな人が、自分たちの意識を高め合いながら上手にその地域を使っているわけなんです。ここを適正な場所と呼んできて、不法だとか放置だとか言うのはおかしいんじゃないかというふうに思っています。

もしここで、知恵を使って、こういう安全、もしくはモラルのある方が運営しているようなところを、ある意味、適正な場所だというふうに判断をする、そうすることによって、余りお金を使わなくても、この放置艇というかほつたらかしくなっている船というものが減っていくんじゃないかな、発展につながっていくんじゃないかなというふうに思っています。いかがなものでございましょうか、私のアイデアは。

○川島政府参考人 マリナーの整備につきまして、かつては公共マリナー主体でございました。それですとなかなか保管料も高く簡単にとめることができないというところで、先ほど申しましたポートパーク事業を導入したところでございます。また、第三セクター、これに対する支援制度も用意をしております、ありとあらゆる手段で受け皿の整備に取り組む、これが基本だと思っております。

それから、先生御指摘のありました点につきまして、やはり港湾区域内であればきちんとして水域の占用許可を受けていただく必要がございますが、その中で、先生おっしゃった民間の活力を導入していく、非常に有効な手段かと。港湾の管理上支障のない区域を活用して民間の方が収容施設を整備される場合に、それを許可するというの

は当然だと思っております。また、先ほど申しましたような、第三セクターであれば支援措置も用意してございしますので、活用していただければと思っております。

○大谷委員 ぜひと、グラントデザインをこれからつくっていく中で、そんなふうには、今もうある意味で既成事実を認めてしまうことになるのかもしれないませんが、調査、精査の上、ああこれは航行上、船の安全上支障、迷惑をかける人たちだなどというところがあれば、これはもう指定区域にして、その人たちの、ある意味で市民団体の自発的な運営のもとで貸して、これは放置艇ではない、日本国が認めた係留の適正な場所だというふうにしていただければ、もともとと広がついていくというふうに思います。

御存じのとおり、大体百万、船の大きさにもよるんですが、年間に六十万円から百五十、六十万円、第三セクターでつくっても係留費がかかります。それでも、第三セクターのヨットハーバーは、ほとんどが赤字でございまして、ですので、そんなものをぜひと考慮した上でグラントデザインをつくってほしい。

これは要望でございますが、そういう保管可能地というものをぜひとすぐ洗っていただいて、どれくらいの間でやるのかというのは、そつちの計画もあるんでしょうが、保管可能場所というものを洗っていただいて、その上で保管可能数というんですか、台数というんですか、ぜひと出していくように、具体的に進めていただきたいというふうに思っています。大臣の方からも、意識が足りなかったという御指摘をいただきましたので、ぜひともよろしく願いたいというふうに思います。

もう一個、最後の質問に行かせていただきましたんですが、このポートなんですけれども、ガソリン税、軽油税を払っているんですかね。五トン未満というのは、大体モーターボートで、小さいものなんですけれども、いわゆるワーボートで今六割、七割、この数字はちよつと

僕の皮膚感覚で言っているだけだからはっきりしませんが、モーターボートはガソリンです。大きな船は軽油になります。いずれにせよ、何らかの形で道路特定財源であるガソリン税、軽油税というものを払っているんです。ちよつと聞いて調べてみようとするんですが、余りはっきりした数字が出てこない。三十億なのか百五十億なのかわかりませんが、海で使われているガソリン税、軽油税はどれくらいあるんですか。

○大石政府参考人 先生、幾つかの数字をおっしゃいましたが、私ども、昨年来、プレジャーボートの保管場所とそれから道路の方で使わせていただいておりますガソリン税収入の関係について、旧運輸省さんといういろいろ議論させていただきましたが、具体的に幾ら納めているという数字を前提に議論は行われておりませんので、本日のごころ、この数字でございましてというものを持ち合わせておりません。

○大谷委員 目的税で道路をつくるということで昭和三十三年から始まっているんですけれども、今も、一般財源化とか省庁の中で使い方を要していくとか、元気のいい改革が内閣、省の中で進んでいるのかなというふうに思っていますけれども、ある意味、考えてこなかったんじゃないのかなというふうな気がするんです。

確かに、昭和三十年代、ガソリンで走る五トン以下のポートなんてほとんどなかったです。ほとんどが軽油で、それも五トン以下のものなんというのには漁船のたぐいのものばかりで、プレジャーボートではなかった。

しかしながら、これだけふえてきた中、それでも気づいていなかったはずはないと僕は思うんですよ。だって、幾らかの収入は絶対ありますから。燃費はむしろ悪く悪いですから、ポート一台で車ウン十台分ぐらいのガソリンを消費しているはずですから、それなりの額はあったと思う。十萬、二十萬じゃないですよ。一千万、二千万じゃないですよ。やはりウン十億単位で入ってきたと思うんですよ。そこを気づかなかつたとい

実は私、今、超党派の議員で構成されています。交通事故問題を考える議員の会という議員の会があるんですが、その事務局長をしております。大臣も御存じかもしれませんが、一昨年の十一月に東名高速道路で大変悲惨な交通事故がありました。これは、酔っぱらい運転のトラックがジグザグでずっと大阪の方から東京の方へ走ってきて、東京に近づいたところでワゴン車に追突して

そしてまた、政府の方でも、これは私、福田官房長官にこの前の内閣委員会でお伺いしたんですね。国で交通事故の問題に一番取り組んでいる中、心的な機関というのは中央交通安全対策会議とい

大臣 この第六次交通安全基本計画、ことしから第七次に入りました、ちょうど五年間たつたところで区切りがいいので、ぜひ総括をしていただきたいと思います。なぜ目標を達成できなかったか、旧建設省、運輸省は一体何をやっていったんだ、やはりそういう反省がなければ、私は第七次交通安全基本計画の着実な実施というのは望めな

いし、第七次の目標というの達成できないと思
うんですけれども、その辺をちよつと大臣にお伺
いたしたいんですが、いかがでしょうか。

○副国務大臣 私になかなか質問ができなかった
とおっしゃっていただいたんですけれども、いつ
でも委員会がございまして、御質問賜ればと思
います。

今、交通事故のお話がございまして、今度は第
七次になったじゃないか、六次までのことがなぜ
守れていないんだ、守つたらもう交通事故死が
少なくなつたであらうという井上先生のお話です
けれども、私も本当にそう願つておりますし、特
に、私の場合は、今先生御指摘のように国土交通
省になりました、陸海空でございまして。ましてこ
れにプラスアルファ、海上保安庁ということでも、
まさに安全ということが国土交通省の第一義的な
目標であり、使命である、これはもう私たち、明
快に認識しておりますし、年頭の一月六日の国土
交通省の最初のスタート日にも、全職員に対して
私は、安全を確保するようにということを申し伝
えました。

言葉で安全と申しまして、実質的にはどう
か。井上先生が第六次の交通安全の基本計画が達
成されていない、その総括をしろというお話で
ございましてけれども、これはもう数限りなくござ
いますので、言っている時間を食いますので、申
しわけありませんけれども、私は、やはり事故が
多発しているというこの大きな問題点が幾つか
あらうかと思ひます。

特に、事故の多発地点というのがございまし
て、これは全国で三千二百カ所ございまして。そ
中で、どういうことで事故が多発しているのかと
いいますのは、やはり道路の整備計画ができてい
ない、日本の道路の狭さ、基本的な道路政策とい
うものが各地域において確立されていない。しか
も、道路の整備計画ができておりまして、都市
計画なら都市計画があつても、そこまではできて
いるけれども、ある日突然また狭くなつて、立ち
退きができていない。

そういうところで、基本的な道路行政自体が、
日本の国は諸外国、特に先進国に比べて大変細
く、狭く、歩行者にとつても危ない、歩道がきち
んととれていない。私は、あらゆる交通の面では
日本は後進国であると言わざるを得ないというの
が第一点。

少なくとも、今子供さんたちが遊び場所がない
んですね。狭いところで皆さん遊んでいらつしや
いますし、また、昔のように、子供たちが遊ぶ広
場というのが少なくなつています。特に都市にお
いてはコミュニケーションゾーンというものがな
いんですね。ですから、危険な場所です子供たちが遊
ぶ、危険な場所ですみんなが通つていて、そうい
うことの認識というのは、私はあらうと思ひま
す。

それともう一つは、少子高齢社会で、日本人に
お年寄りが多くなつてきた。そういうことも、お
年寄りに優しい道ではないということ。歩道橋を
つくつても、私、足をけがしておりますけれども、
も、きょうのようにひざに故障がありますと、階
段が上がりません。歩道橋があつても上が
れない、バリアフリー化ができていないというこ
と、これも大きな問題であらう。

これは言つていって切がありませんからやめ
ますけれども、そういうことで、基本的には、私
は、日本の国の道路行政のあり方、とにかく狭い
ということ、そしてその割には車の数が多過ぎ
るということも大きな原因であらうと思ひますの
で、今回特に都市計画があるにもかかわらずそれ
が達成できないというこの大きな問題点であら
うと思つていますので、死者数を九千人以下にと
いう目標を何とか達成できるように、これは達
成できなかったもので、反省もしながら、諸般の計
画を実施していくことによつて、交通事故を少な
くしていきたいと思つています。

○井上(和)委員 大臣の非常に心強い、しつかり
とした交通安全の問題に対する取り組みの御決意
を伺ひまして、私、本當にうれしく思ひます。ど
うしてかといいますと、やはりこれまでが余りに

も、政治の意思ですか、英語で言うポリティカル
ウィイルと言ふんですけれども、そういうのがな
かつたと思うんですよ。以前、これは私、内閣委
員会でも申し上げたんですが、昭和四十年代、や
はり交通事故の死者数を半減させたことがあるん
ですよ。そのときは、恐らく、総理とか大臣、行
政が一九となつてこの問題に取り組んで、死者数
を五年間で半減させることができたと思ふんです
ね。だから、今回の内閣はこれまでの内閣と大分
違いますので、ぜひ政治的な意思をしつかりと出
して取り組んでいただきたいと思ふんです。

私、よい道路と悪い道路と言ふんですけれども、
一本もう道路が通つていてところに新しく道
路をつくるのは、これは悪い道路だと思ふんです
けれども、そうじゃなくて、今大臣がおっしゃつ
た、非常に危険な部分とか、交通事故が多発して
いるところにちゃんとお金を使つて交通事故をな
くす、そういうことは本當にいい公共事業じゃな
いかと思ふので、ぜひやつていただきたいと思
ひます。

それで、具体的な話をちよつと、これは副大
臣、泉先生に御答弁いただいても結構なんですけ
れども、第七次の基本計画をやつていく際に、
私、国土交通省としてどういふふうにかこの計画の
推進をモニターしていくのかということに関し
て、ちよつとお伺ひしたいんです。どうしてか
といいますと、私さつき申し上げたように、こ
ういふ基本計画をつくつても、基本的に五年間に二
回しか会議をやつていない。つまり、国としては
本来は、交通安全対策基本法には、国というの
は、安全計画をつくつて、それを推進していかな
さといかないということがはつきり書いてあるん
ですよ。ところが、一たんつくればもうそれで
しまひになつちやうな、推進の方が忘れられる。
これは、小型船舶の、海上交通の方でも、私指摘
したいと思つておるんですけれども、そういう実
情があるんですよ。

だから、さつき大臣がおっしゃつたように、今
度、もう国土交通省ですから、交通政策に関して

は全責任を、全責任といつても、警察もあります
けれども、ほとんどの責任を負うという大変な官
庁でありますから、ぜひ大臣なり副大臣なりを中
心にして、きつちりと半年ごとぐらいにモニタ
ーをしていく、そういうふうによつていただきた
いと思ふんですが、どういふふうによつてこれに取
組んでいきたいと思つていますか。

○副国務大臣 今先生から、第六次の総括と、第
七次、今回はどういふことを注意するんだとい
うお話がございましたけれども、先ほど私が申し
ましたようないろいろな要素を含んでおりますけ
れども、今回特に、第七次の交通安全の施策を実
行いたしますについて、大体六つ挙げさせていただきます。

その中の一つ、まず、事故多発地点の対策の充
実と強化、これはもう本當に大事なことでござ
いますので、バリアフリーをつくりましてとかあら
ゆること、それから交差点の見直しをよくして、お
互いにとつちやうな、いわゆる事故多発重点地
区、先生が先ほどおっしゃいましたように、これ
を重点地区として充実と強化を図つていく。

そして、二つ目には、私も先ほど申ししたけ
れども、コミュニケーションの計画、これを形
成していくということ、あるいはいろいろな区域
の中でコミュニケーションをつくつていく、
そこへは車が通れないようにして、子供たちに思
い切り遊んでいただくというゾーンをつくらう
ということでございます。

三つ目は、歩行空間のバリアフリー化。これは
もう先生御承知のとおりでございまして、歩行空
間のバリアフリーができていないところが地方自
治体にもたくさんございまして、これも頑張つ
ていこう。

そして四つ目には、車両の安全基準の拡充と強
化。今までは車というのは、御存じのとおり、前
からの追突だとか、そういうことはしていますけ
れども、今度は、国土交通省で試験的に、前から
と横からだけでなく、斜めからも当たつても
いいように、それからボンネットを、大体、人を

はねますと、ボンネットで重傷する方が多いので、そのボンネットの材料もやわらかいものではないかという、これも今研究しております。ですから、これも含めて、車両の安全基準の拡充をしていきたい。

それから五つ目には、自動車のアセスメント事業の推進。これももう先生が御存じのとおりで、人に優しい車になるようにということで、アセスメントを行っている。

六つ目には、リコール制度の充実をしよう。車のどこが悪いのか、人に優しい車というのはどんなだろうか、交通事故に遭っても、今申しましたように、少しでも車に欠陥がないのか、そのときには堂々とリコールしていこうというように、とも含めて安全対策に取り組んでいきたいと思ひます。

これからの、チャイルドシートは子供の安全を守るということの一つでございすけれども、そういう意味で、第七次の交通安全というのは、あらゆる面から、縦からも横からも斜めからもやっいていこう、そういうふうな考えております。

○井上(和)委員 いやもう、大臣の迫力で、もし次の五年間、第七次基本計画の期間、ずっと大臣をやっていたら、死亡者九千人どころじゃなくて、恐らく半減すると私は確信いたしますから、ぜひ頑張ってください。

それでは、法案の方に入らせていただきます。今度は海上交通の方になります。

さつき、民主党の大谷議員が、どちらかという小型船舶の光の部分というお話だったので、私はちょっとまた、影の部分、事故の方の話をさせていただきます。影の部分、事故の方の話をさせていただきます。

特にプレジャーボートの事故が急速にあふえています。私もその資料をいただいたんですけれども、平成六年に六百七十六件の海難事故があったのが、千三百三十件になっています。倍にあふえているわけですね。プレジャーボートを買われる方があふえて所有者数があふえているわけですから、これは当然、今後も相当あふえていくことは十分

分予測されます。そういったわけで、国土交通省、相当真剣に対策に取り組んでいただきたいと思ひます。

また、先ほど申し上げたこの第六次交通安全基本計画、平成八年のものに書いてあるんですよ。ね、そういうことが。海上交通に関しては、「海洋レジャーの安全に関する指導等の推進」というところで、プレジャーボート等の海難の原因を詳細に究明し、この結果を踏まえ、さらに、効果的な指導方策を検討するということは、ちゃんともう出ているわけですね。平成八年ですから、ちょうど五年前のときですね。ところが、やはりそれをちゃんとやっていないんですよ、私が思うに。

昨年の七月ですか、兵庫県で非常に悲惨な事故がありました。恐らく大臣も御存じだと思いますけれども。家族五人でプレジャーボートに乗っていて、長男の六歳のお子さんが飛び込んだ。それを助けようとしたお父さんが飛び込んだ。そしてまた、さらにそれを助けようとしたお母さんも飛び込んだ。結局、ボートの中には八歳のお嬢ちゃんと三歳の坊やが残されてしまった。結局、飛び込んだ三人は見つからないで、この八歳のお嬢ちゃんもプレジャーボートを運転して、三時間ぐらい海の中をあちこち走り回って、たまたまお父さんが運転していたのを見ていたから運転方法もわかったということで、明石海峡で本当に悲惨な事故があつたわけですね。

でも、どうしてこういう事故が起つたかという、私は、大きな問題は、やはり救命胴衣の問題だと思ひます。基本的には、船舶安全法に基づくと、救命胴衣は船に積んであればいいんだ。それはいいでしょう。釣りをする人もいいし、義務化というのはちよつとできないかなというのわからないですね。やはり、釣りをする人は、針とか、えさとか、いろいろポケットに入れておきたいとかそういうことがあふますからね。しかし、やはり子供さんが乗る場合には、ちゃんとライフジャケットを着るとか、きちつとやら

せておくべきだったんじゃないですか。だから、やはり事故が起つてから何かやるんじゃないかと、やはりもう大体わかるわけですよ、ね、素人だって。子供が乗っていて、落ちることぐらい予測できるわけだから。そうすれば、子供の場合、そんなに泳げませんから、すぐ死んじゃう、おぼれちゃうということぐらいわかっているわけですから。大体、交通安全基本計画で最初から検討すべき項目になっているわけですから、こういう事故に関して、やはりきちつとやるべきことをやらないと、私は行政の役割を果たしていかないと思ひます。

例えばライフジャケットの問題ですけれども。夏になってきますよね。私、やはりこれは早く決めた方がいいと思ひます。恐らくこの夏に何人ものお子さんが船からおつこつたりすると思ひます。ライフジャケットをしていれば命は助かるけれども、国土交通省がのろろして何にも決めないで、何人かのお子さんの命が失われるということになるんですよ。それだけの責任があるんですけれども、どうでしょう。

○泉副大臣 昨年七月の明石海峡でのあの悲しい事故は、本当に国民の多くの皆さん方にある種の衝撃を与えたものと思ひます。

国土交通省も、あの事件をきっかけに、いわゆる救命胴衣の常時着用化に向けた勉強会、検討会を外部の先生方にもお入りいただいてやってまいりました。一応三月までに救命胴衣の形あるいは機能といったものの成果をいただきました。これから実際にどういうふうなやっていくかということ、もう少し時間をちょうだいしなければなら

ないわけですね。それで、なぜこんなに暇がかかるか。のろろというふうにおつちやいましたけれども、子供の場合には、姿勢の制御をどうするか。浮かぶだけではなくて、当然呼吸をできるような形で海中での姿勢を制御しなければならぬというような問題がございすし、また、子供が遊び回ると申しますか、あるいは少し大人になりますと、作業を

するといふときに支障のないような形にもしなければならぬというよう多面的な機能も満足する、そして命を守るといふところに皆さん方の英知を集めていただいていたわけでございます。

私も、車のシートベルトでありますとかあるいはチャイルドシートというような問題が陸上でこれだけ義務化されてきておるわけですので、海上におきましても、早急にその施策を検討し、先生の御指摘におこたえできるようにしたいと思ひます。

○井上(和)委員 今、泉副大臣の御答弁にありましたように、そういう技術的な問題もあると思ひます。しかし、例えば副大臣がこれをもうやるんだと迫力を持って言われれば、そういう技術的なものは、これは世界じゅういろいろなところにいるいろいろなライフジャケットがあると思ひ、業者はどこから探してきて売ってしようし、やはりさつきも申し上げた政治的な意思があるかどうかだと思ひます。だから、ぜひ、夏の前までにはある程度結論を出していただいて、少なくとも子供さんにはもう義務づけるということを政令でも何とかできるとか、その辺工夫をしてやっていただきたいと思ひます。

それで、次に、同じ事故の関係でお伺ひしたいのが、水上バイクというのがありますよね、その水上バイクの事故も結構あふえていますよね。私も何件も新聞に報道されているのを見ました。この水上バイクの免許は一体どうなっているのか、水上バイクの事故に対する取り組み、私が特に心配しているのは、やはり海水浴客にあつたりする例もありますから、これはきちつとしていかなきゃいけないと思ひますけれども、いかがでしょう。

○谷野政府参考人 御説明させていただきます。水上オートバイ、水上バイクの免許制度についてお尋ねでございますが、水上オートバイを操縦する場合には、船舶職員法による小型船舶操縦士免許を取得する必要があります。ただ、水上オートバイは比較的航行区域が岸に近いところで

使われることや、あるいは大きさが小さい、総トン数が小さいことから、比較的簡易な五級免許で操縦が可能であるということになっております。ただ、水上オートバイの利用は岸に近いということもありまして、先生御指摘のように、海洋レジャーを楽しむ一般の人たちと海域が競合すること等もあります。したがって、きちつとしたマナーを持って運航していただく必要があると我々考えております。

そのために、五級の免許を取得するときには、三つほど試験をするわけですが、一つは視力などの身体検査、それからもう一つは運航マナー、交通ルール等の学科試験、それから船舶の基本操作についての実技試験、こういったものをやることにいたしております。特に、先生の御指摘を踏まえますと、こういう船舶については運航マナー等についても十分この学科試験の要件の中で強化をしていく必要があるということを認識しております。

○井上和委員 私が開いた話ですと、水上バイクの場合でも、要するに免許を持った人が一緒に乗っていればいいんだ、水上バイクを運転する人は免許がなくてもいいんだというふうに私は聞いているんですけれども、それじゃやはり事故は起こるんじゃないかなというふうに思っています。その辺は変えたらいいんじゃないですかね。どうでしょう。

○谷野政府参考人 お尋ねの趣旨は、ハンドル免許とそれから資格制度の問題だと思えますが、もとと、海技資格制度は大型船から徐々に小さい船舶の方へ移行してきた経緯もございまして、現行のプレジャーボートについても、いわゆるハンドル免許、ハンドルを持つ人が免許を持っていなければいけないということになっておらないところでもあります。これにはまたいろいろ事情もございしますが、特に一人乗りの水上オートバイでありますとか、あるいは二人乗りで、そのときに免許を持っていない人が運航してもいいようになっているとか、こういった問題については、やはりプ

レジャーボートの形態とか遊び方が多様化してまわっているというので、そういったものに見合うような免許制度のあり方については十分検討しないといかぬと思っております。現在検討に入っているところでございます。

○井上和委員 お役人の方々は理論的に考えて、水上バイクの免許もやはり大型船舶と同じように考えられるということで、免許を持っていれば後ろに乗ってはいけいという恐らく考えだしていると思うんですよ。

ただ、水上バイクは、やはり船舶と当然違うわけですよ。だから、やはり実情に合った免許制度というものを考える必要があると思うんですよ。やはりその辺を、水上バイクなんというのは昔はなかったようなものから、新しいそういうものができてきたときに、これまでと同じような、船舶と同じような概念の免許制度でいいのかどうかということに関して、やはりよく検討していただきたいと思えます。

それで、あと、最後にちょっと法案のことで一問だけ伺いたいんですけれども、今回の登録システムなんですけれども、自動車だつて、結局登録制度があるわけですよ。陸運局でナンバープレートに登録する。それだつて、やはり車はよく捨ててありますよね、ナンバープレートを外して。これで、登録することによって不法投棄の船が減るのかな。何かお話を伺うと、一そうのプレジャーボートを処理するのに三十万から四十万かかるというんですよ。これじゃ、だれもまともに処理しようという気にならないんじゃないですか。そうすると、やはり不法投棄ということになっちゃうんじゃないですかね。

家電リサイクル法で、冷蔵庫を処理する場合も、今度は二千円か三千円払わなきゃいけない。今あちこちの自治体で、不法投棄の冷蔵庫とかいろいろなものがある、困っているという話もありますからね。その辺どうなんですか。これで不法投棄とかそういうものが減ってくるんでしょうか。

○谷野政府参考人 御説明させていただきます。先生御指摘のとおり、プレジャーボートの大宗はFRP、繊維強化プラスチックでつくられております。これはなかなか処理が厄介でありまして、腐らないというのと、それから、焼却してしましますと、低温でやりますとダイオキシンが出てしまふ、こういったような問題がございまして、これはやはり今、粉砕して埋設するような方法でやっております。

ただ、費用がかかることで不法投棄が起こったり、なかなかシステムが機能しない、こういったこととありますので、まずはこれを処理する技術を開発しなければいけないと我々は認識しております。このために、平成十二年から、約一億円ちよつとのお金をちよつといたしまして、二年計画で技術の確立を図ってまいりたい、こう思っております。

この技術ができましたらば、先ほど家電リサイクルとおっしゃいましたが、プレジャーボートについても、例えば陸上のふろおけ等のプラスチックとあわせて一つのリサイクルシステムを構築して、その中で所有者なりあるいは製造者なりの役割分担というものを見つけていきたいと思えます。

それから、最初に御指摘の、今度の登録制度で不法投棄は果たして減るのかという御指摘でございますが、これは、我々の期待感も込めまして、所有者が明確になる制度でございまして、要すれば責任者が明確になるという理解をいたしておりますので、やはり一定の抑止効果があるのかな、こういうふうに思っております。

○井上和委員 プレジャーボートを非常に振興するのはいいことなんですけれども、どんどんつくつて、あとは捨てるところがなくて困つちゃつた、不法投棄だらけだという状態が起きては本当に困りますので、よくその辺もしっかりとやっていただきたいと思います。質問を終わります。どうもありがとうございます。

○赤松委員長 河上重雄君。

○河上委員 大臣、けがをなさったということで。冒頭、お見舞いを申し上げます。大事に至らずよかったと思います。終盤を迎えましたが、いよいよ参議院選も近くなりましたので、どうぞお体を大切にしてくださいと思います。早速質問に入ります。

本改正案が、非常に放置艇が多くなつておる、そういうところで、きちつと処理をしていこう、その趣旨には全く賛成でございますので、私どもとしても大変結構である、あとは効果をきちつとどのようにしていくか、後ほど時間があれば質問をさせていただきますと思いますが、きょうは、ややそこら離れまして、今回登録業務を新たに追加する小型船舶検査機構、これらに対する課題について何点か質問をいたします。

その前に、プレジャーボートの需要の増大を背景にいたしまして、公共水域に放置艇が増加をしまつてまいりました。十三万八千隻と、約五十万隻あるうち大変多い数でございます。いろいろな問題が生ずるということでございまして、公共水域の適正な利用、あるいは災害、安全対策など、港湾、漁港、河川の管理上の問題も生じている、さらに、地域の環境保全対策の上からも深刻な社会問題を引き起こしている、こういう指摘があります。

マリレジャーへの関心の高まりというのも急速に進んでいる、この実態も十分国土交通省としてはつかまえてきた。さらに、プレジャーボートの保有隻数の動向もウナギ登りに高くなつてきているという実態も把握をなさっている。また、小型船舶操縦士の免許取得者数の動向も勘案してまいりますと、今回の法律案がもっと早い段階で措置されて当然ではなかったのか、私はこの法案を伺ったときにこのように思いました。その意味で、この法案が今回になった、おくれたしまったという理由というものについて、国土交通省のお考え方を明確にお答えいただきたいと思います。

○泉副大臣 マリレジャーにつきまます考え方

は、随分前から、国民の中に定着するだろう、そして夏場だけではなく冬場にも恐らくそうした方々が出てくるだろうということは予測をしておりました。

しかしながら、こうした登録制度を設けて環境を整えていくことも当然必要なことだと思いついたが、そのためには、先ほど来御議論ございましたように、マリナを整備するとか、あるいは管理する水域を確保するとか、いろいろな補完的なものと一体的に整備をしていかなきゃならないというような面もございまして、先生、口にはお出しになりませんでしたが、遅きに失したという事実は否めない状態だと私は思っております。

御指摘のように、これからはもっと海洋レジャーにいそしむ方がふえてくるということから、使用されたレジャー船の処理の問題でありますとか、あるいは係留の場所とか、こうしたものと一緒になって何とかしていかなければ、本当に大きな社会的問題になるといふことから、今回、小型船舶の所有者を明確にすることによって、いろいろなことができる糸口となるのではないかと。例えば、多重の売買、何かわからないような売買のトラブルを防ぐことにもなるだろうし、信用販売の円滑化という観点からも、今回の登録制度は必要だろう。

これをきっかけに、具体的なまろろの対策ができる。車でいいますと、いわゆる自動車の登録というように、それがきっかけになりまして、いろいろなことができるようになっておりますので、ぜひこの制度の創設をお認めいただきました上で、海洋レジャーの安全も含めまして対策を練ってまいりたいと思っておりますので、ご意見を伺います。

○河上委員 次に、この登録事務を、今回JCI、小型船舶検査機構に行わせる合理的な理由を御説明してください。

○谷野政府参考人 御説明させていただきます。小型船舶検査機構は、船舶安全法に基づきまして、総トン数二十トン未満の安全検査を行っております。

ります政府出資のない認可法人であります。が、一般、国ではなく、また都道府県でもなく、あるいは民間でもないこの小型船舶検査機構に登録事務を実施せしめたいと考えた理由は、五つほどございます。

まず一つは、登録は公証行為でございますので、公的な機関が一元的に行う必要があると考えたわけでございます。

それから、都道府県による業務実施を仮にやる考えた場合には、五十万隻といえまだまだ十分な数でない船舶を、各都道府県に分けてやることについて、どうも業務の煩雑さがあつて、都道府県としては受けにくい、こういう事情がございました。

それから、国による業務実施というのは、増員が必要になりますし、今行政改革、いろいろな観点から見直されておりますが、これに少し逆行するのかなと判断した次第です。

四項目は、小型船舶検査機構は、船舶に関するノウハウ、ちょうど二十トン未満の、対象船舶と同じ船舶について検査を実施いたしておりますので、技術に関するノウハウが十分あったということと、全国に支部がございまして、したがって、追加投資をほとんどしないで効率的に実施できる。

最後の一つは、登録制度と従来からやつております検査をワンストップサービスできるといふことで、利用者にとつてもメリットがあつた。

こういうことから、小型船舶検査機構にぜひ実施をさせたいと考えたわけであります。

○河上委員 続きまして、現行の登録手数料は、五トンから二十トン未満で四万三千円です。今回の改正に伴って、登録手数料の額の適正化を図るとともに、その算定の基礎となる情報など、所要の情報を公開することが必要ではないかと考えますが、この点はいかがでしょう。また、全体としての収入見込みはどの程度と考えていらっしゃるのか。

○谷野政府参考人 御説明させていただきます。登録手数料につきましては、基本的には実費を

勘案いたしまして、法施行までに省令で定めさせていただきますことといたしております。

したがって、まだ具体的な中身は決まっておりますが、現在検討中の手数料の概要を御説明しますと、法施行時に既に航行の用に供されている

現存の船舶については、新たに測度を必要としないので、一律大ききにかかりなく三千円台ぐらいでやるのかな、こう思っております。

また、新しく建造される新艇の登録手数料につきましては、測度事務を伴いますので、その大ききに応じて区分を設定して設けることになろうと思ひまして、大体三千円台ぐらいから二万円台ぐらいに抑えられるのかな、こう判断をいたしております。

先ほど先生御指摘のとおり、現在、都道府県が行っております総トン数五トン以上の船舶に係る登録手数料は、一律四万三千円です。それと比較すると、手数料では二万円程度、新法では二万円程度ということになりますので、大幅に減額となるかな、こう思っております。

それから、この手数料を設定いたしました場合には、JCIが登録事務を実施することによる平均的な収入総額というのを、船の現在の隻数で大体カウントしてみますと、大体二億円程度ぐらいの収入になるのかなと思っております。現在、小型船舶検査機構は、検査手数料収入、大体年間四十億弱ぐらいで運営されておりますので、その五％程度ぐらいに当たるのかなと思っております。

最後に、手数料そのものを透明化を図り、公表していきたい、こういう御指摘については、御指摘を踏まえて検討していきたい、こういうふう

に思っております。

○河上委員 どうぞよろしく御願いをいたします。

○谷野政府参考人 御説明させていただきます。引き続き、今回の改正によって、日本船舶検査機構は新たに登録業務を追加されることになるわけですが、従来の安全検査に加えて、約五十万隻の現存船と、年間二万隻等と計算なさつてい

らっしゃるんでしょうか、新造船、これら現存船と新造船という二つの側面があるわけでありまして、安全検査と新たに加わる登録業務、この二つの要素を、事務としてのやはり合理化をする必要があるんじゃないかと考えますが、いかがですか。

○谷野政府参考人 御説明させていただきます。御指摘の、小型船舶検査機構が今回新たに開始をさせていただきますことになろうという登録制度の対象船舶隻数は、現行の船舶安全法に基づきます対象船舶とほぼ重なっております。すなわち約五十万隻について、これから平準化して検査を実施していく、こういうことになろうかと思っております。

ただ、この重なっていることによる、一つは実利というか、効率化というものの我々期待をいたしております。この安全検査とあわせて組織、体制を活用していきたい、こういうふうにご考えて

おります。

さらに、登録事務につきましては、そのデータを公開して、そして皆さんに使っていただくという役割を持つていくわけでございます。したがって、ある種の利用システムみたいなものを電算機を中心にして組んでいく必要がございまして、これについては、新たにIT化に係る経費を投資していかなければいけないというポイントはござい

ますが、いずれにしても、我々は今の機構の組織、体制を最大限活用することによって、登録制度に係る新たな事務コストの増加を招かないように努めていきたい、こういうふうにご考えております。

○河上委員 続きまして、日本船舶検査機構が行う登録測度事務につきまして、今回の改正に伴い、ぜひとも区分経理をしっかりと行つていただきたい、また収支状況を公表するなど透明性を担保していただきたいと考えますが、いかがでしょうか。

○谷野政府参考人 ただいま御指摘の、小型船舶検査機構が今後新たに行います登録測度業務に関

しましては、御指摘を踏まえまして、まずは登録
測量業務についてだけの区分経理を行いたい、こ
ういうふうに考えております。さらに、収支状況
につきましては、これを公表する等その透明性の
確保を図ることとしたい、こういうふうにご考
えております。

○河上委員 いろいろ細かい具体的な側面をお尋
ねしてまいりました。

今回、改正に伴いましてJCIは大幅な業務増
となる、したがって、役員や人員、組織が大幅増
にならないかという心配があるわけでございま
し、現在、政府全体として行政改革の方向性を検
討している渦中でありまして、これらとの兼ね
合いの中から一度総括して、大幅増につな
がらないかということに対する見解をお述べいた
だきたいと思っております。

○谷野政府参考人 小型船舶検査機構は、現在、
六人の役員等とそれから二百二十九名の職員で組
織を運営いたしております。

今回新たに登録測量業務を実施することにか
かりまして、先ほど御説明申し上げておりま
すとおり、現行組織、体制の有効活用を原則とし
て効率的に登録測量業務を行いたい、こういう
ふうに考えておりますので、現行組織、体制の拡
充強化は原則としてやらないという方向でやり
たいと思っております。

○河上委員 JCIの役員はOBの皆さんで占め
られておりました。その意味で、今回の改正で登
録業務を追加するということになるならば、JCI
の事業として組織、役員の任命、構成、給与な
ど、管理運営及び経営情報開示のあり方につ
いて、今申し上げましたように、政府全体の行政改
革を先取りする形で、この法律の施行前に実施す
べきだと私は思いますが、いかがでしょうか。

○谷野政府参考人 御説明をさせていただきます
。

ただいま、小型船舶検査機構における法施行前
の改革問題について御指摘がございました。

小型船舶検査機構におきましては、今回の登録

事務の追加に関連をいたしまして、役員の任命、
給与等の管理運営等のあり方につきまして、本
法の施行までの間、これは一年以内に施行するとい
うことといたしておりますが、現在進められてい
る行政改革の進捗状況等を勘案して検討を加え
て、これを極力先取りした形で速やかに所要の措
置を講ずるよう努めてまいりたい、こういう
ふうにご考えております。

○河上委員 改革の観点から、最後の質問になり
ます。

民間法人化された認可法人のあり方について、
現在進められております特殊法人等及び行政委託
型公益法人等の改革に関連いたしまして、事務事
業、経営管理などの実態を踏まえつつ必要な検
討を行っていただき、ぜひとも具体的な措置を平成
十七年度末までに講ずる必要があるのではない
か、こう考えますが、これに対する御見解をちょ
うだいいたしたいと思っております。

○副国務大臣 河上先生から、この事業機構
に関しての御質問が続いております。この事業機構
というものは、プレジャーボート等の事故の増加を
背景に、小型船舶の安全検査を国にかかわって実施
するという事で、御存じのとおり、昭和四十九
年、全額政府出資で、これはもとより認可法人と
して設立されたものでございますけれども、その
後、昭和五十八年に第二次の臨時行政調査会答申
を受けまして、昭和六十二年に政府出資金の一括
返還をいたしまして、完全に民間法人化をいたし
ました。

ですから、そういう意味におきましても、その
まま現在に至っておりますので、今般新たに小型
船舶の登録制度を導入するに際しましては、安全
検査事務と登録事務の一元化、これをするこ
とによって、利用者の利便性の向上、そして国の行政
組織の肥大化防止という両面から、今回、事務を
同機構に追加するという事で、私は、皆さん方
に御理解いただけるのではないかと。
また、念のために、与党三党合意ということ

で、これも確実にきちんとしなさいという合意書
までつくって皆さんにもお見せしたところでござ
いますので、この追加する登録事務の執行に関し
ましては、少なくとも、今先生がおっしゃいまし
た、区分経理を行えという御指摘、あるいは収支
状況の公表、これも大事なことでございます。そ
して、その透明性を確保して、まさに現在進めら
れている行政改革に関連して、事務あるいは事業
や経営管理等の実態等を踏まえつつ所要の検討を
行って、必要と認められる措置を平成十七年度末
までに確実に講ずる所存という、これは今ここに
書いてあるとおりでございますので、現にきよう
の御審議を慎重に検討しながら実行に移してい
たいと思っております。

○河上委員 どうぞ大臣、よろしくお願いを申し
上げたいと思っております。

それで、全く話が変わるんですが、この間、不
法投棄の産業廃棄物の撤去、行政代執行、二十都
道府県で二十七件、費用は八十一億二千五百万円
がかかっている。

今度は、放置艇の問題から海の中へ入った、沈
船ですね。

ちなみに、私、神奈川県、横浜で調べてみた、
そういう沈船があった場合何ほかるんだと。そ
うしたら百万かかると言うんです。結構かかるも
のです。さつき、三十万、四十万のお話が出てお
りました。直近で聞きましたら、百万かかる。

なぜこれを挙げたかという、不法投棄でもこ
れだけの額がある、ですから、今回これをもつて
しっかりと所有者を明確にしてやるということ
は、冒頭申し上げたように、大切なことと。

さて、そこでもう一つ申し上げたいのは、放置
艇を、所有者がわからないから、逆に言いましょ
う、わからない所有者の放置艇をどうやってき
ちんとさせるんだらうか、この疑問がわくわけ
であります。現存船は三年間の登録の中で、この登
録をきちっとしませんが運航できませんよ、新船
については安全検査とあわせて登録業務をやります
という事はよくわかります。わかりますが、

さて、所有者もわからない、所在もわからない船
にどうやって対応するのかということもひとつ詰
めなさいいけない問題だと私は思っています。

したがって、この法律が通れば、その保有する
皆さん方に幅広い周知徹底方をしっかりとやる必要
があるんだらうと思っております。

例えば、ホームページも開設しましょうよ、こ
ういう法律でこうなると、こうなると運航できま
せんよ、皆様と。あるいはマリン情報誌というの
もかなり多く出ているそうなんです。だから、こ
ういふところをしっかりと、こう変わりますとい
うことを伝えるとか、市町村の行政の機関紙等もこ
ういふことから、各家庭の中に入りまして、そ
ういふことの周知徹底も必要でしょう。

私が申し上げるよりも、有能な官僚の諸兄の皆
さん方が一生懸命考えれば、もっといい知恵が出
てくると思っておりますが、この周知徹底のあり方を
しっかりと御検討していただいて、一年後は実施だ
と副大臣はおっしゃいましたが、その間にこれを
よくやってもいいと思います。いかがでござ
いましょうか。

○谷野政府参考人 先生から、所有者のわから
ない船をどうしてつかまえるのかという、答えられ
ない質問をされるのかと思つてちょっと心配を
いたしておりましたが、広報の仕方について御説
明せよということでありまして、一生懸命説明
をさせていただきたいと思っております。

五十万隻の所有者への周知については、法律の
成立後一年以内に登録制度を実施に移すこととい
たしております。主として、この実施までの期
間に、一生懸命所有者に対する登録制度の周知を
行いたい、こういうふうにご考えております。

周知の仕方としては、大きく分けて二つのやり
方があると思っております。まず一つは、法成立
後直ちに、所有者だけではなくて製造事業者や整
備事業者等を含む登録制度の関係者すべてに対し
まして、マリンレジャー関係雑誌等の広報媒体と
か、あるいは先生御指摘のインターネットを活用
した、幅広い周知活動を行って、登録制度全般に

関する理解が得られるようにまず努めたいと思つています。

それからもう一つの方法は、この登録の対象となる小型船舶の問題を所有者個人に対して周知させていく方法として、現在、小型船舶検査機構が行っております検査の対象船舶とおよそダブってまいりますので、小型船舶検査機構のこの仕組みを活用いたしまして、小型船舶検査機構から所有者に対して、登録制度のより詳しい説明をダイレクトメールで送って、直接に行い、一層の周知をしていきたい、こんなことを考えております。

○河上委員 これで、時間前でございますが、山田先生いらっしゃってますのでバトンタッチをいたしますが、ぜひとも、焼却が大変難しいFRP、この技術開発の促進、そして循環型社会形成に寄与できるような新技術の開発と実用化、しっかりと取り組んでいただきたいと思つています。

最後になりましたが、もう一度、大臣の御回復を御祈念いたしまして、質問を終わります。

○赤松委員長 次に、山田正彦君。

○山田(正)委員 自由党の山田正彦です。今度の登録制度ですが、登録をする小型船舶検査機構について、若干お聞きしていきたいと思つています。

私どものもらっている説明書によりますと、小型船舶検査機構は、小型船舶の検査実施面では国の事務の代行機関としての重要な役割を担いつつ、経営面では完全に自主独立した民間法人形態で業務を行っている、いわゆる民間法人形態だといふ言い方をしております。

大臣は、先ほど、昭和四十八年から、そして第二次行革によって昭和六十二年にいわゆる民間法人化したんだといふ言い方をされたと思つています。

ところで、民間法人とは、株式会社とかいろいろなものがあるわけですが、法的には一体どういう形態のものと言えるのでしょうか。大臣か、副大臣でも結構ですが、ひとつお答えいただきたいと思つています。

○泉副大臣 この機構は、プレジャーボートの増加に伴いまして、小型船舶の安全確保ということから、安全検査を国にかわってやるということから、先生からお話ございましたように、船舶安全法に基づきまして、四十九年に設立された認可法人でございます。しかし、第二次臨調の答申を受けまして、昭和六十二年にいわゆる民間法人化した。

それは具体的に何かといふのは、経営の自立化あるいは活性化を図るという観点から、これまで一つの縛りがございました政府出資金を全額返すということが第一でございます。それから、理事長等の選任を運輸大臣の任命制から認可制に改める、より自由度を増すということ。また、資金の借り入れ等に対しまして運輸大臣の認可が必要でございましたが、これも、経営の柔軟性、機動性を発揮するために、必要としないということにいたしました。さらに、検査業務の独占ということがございましたが、これも、競争場裏の中で仕事をさせる、効率化を図るということになったわけでございます。スタートのときと現実の姿は変わってきたということでございます。

○山田(正)委員 政府出資金を返したとすれば民間法人と言えるのか。

例えば、政府出資金を返す前のこの小型船舶検査機構というのは特殊法人であった、これはお認めだと思つておられますね。それもちよつと御回答いただきたいんですが、その特殊法人がいわゆる政府出資金を返して民間法人になった。いわゆる役員の認可制云々が、今副大臣から説明がありました、いろいろ改善されたので民間法人になった。

私はそれに当たらないと思つてます。民間法人であれば、株式会社なり、あるいは決算、そういったものもきちんと公開しながらやっていくと思つてますが、その点、今どういう段階にあるのか、経営面においても、それを明らかにしていただきたいと思つています。

○泉副大臣 今、先生、当初のこの機構は特殊法人かというお尋ねがございました。

それはいわゆる船舶安全法に基づいて設立されておる認可法人でありますから、そういう考えからしますと、特殊法人であるということも私は言えると思つています。しかし、先ほど申し上げましたように、政府出資金を返して、経営の自立化あるいは役員等の選任等に当たつての大臣の関与といふものを少なくするといふようなことでございまして、民間企業に極めて近いという状況になつたわけでございます。現在の状態では、特殊法人とは明らかに異なります民間法人ということが言えると思つています。

類似のものとしては、国土交通省では、軽自動車検査協会というようなものを持っておりますが、そうしたのもやはり同じような形で、従来の特殊法人的な位置づけから、民間法人化をして、今日の社会経済情勢に合うように変革をしておるところでございます。

○山田(正)委員 人事面で国からの関与が少なくなった、国からの出資金は返したから、極めて民間に近い。私どもに配られた書類では、完全に自主独立した民間法人の形態をとつていふと言ひながら、その実、これは株式会社でも何でもない、いわゆる特殊法人の実態であることには変わりない。

決算は少なくとも民間並みの決算をしているのかどうか。その一点だけでも、副大臣、お答えいただきたい。

○泉副大臣 決算の報告が公開されておるかということにつきましては、現段階ではいたしておりません。

○山田(正)委員 昭和五十六年の第二次臨時行政調査会、そのときの書類をちよつと調べてみました。

化すると明確に書かれております。これができたのが五十六年ですから、それから随分たちました。その間にどこが何とかなったかといへば、出資金を返したということ、人事について国の関与が少なくなったということ。それだけで、あとは何にも変わっていない。そう言つていいのでしょうか、副大臣。

○泉副大臣 今、先生御指摘ございましたように、専門的、技術的観点に立つて見直しを図るとともに、経営基盤の安定を図り、自立化の原則に従い民間法人化するという提言をこの検査機構についてはいただいておりますのでございまして、その自立化の原則というもののの中に、多分先生はお手持ちだと思つていますが、幾つかの条件がござい

我々としては、制度上及び実態上、国またはこれに準ずるものが出資がないということが民間法人化の定義の一つでございますし、役員を選任が自主的に行われていふこと、三つ目に、事業の経常的運営に要する経費がその事業の収入によつて賄われていること、国またはこれに準ずるものから補助金がないこと、こういう事柄が純民間法人化という定義だといふふうに認識をしております。これにのつて、今日までは、先生がおっしゃいます特殊法人というならば、特殊法人の体制から純民間型に変わってきておるといふふうに我々は考えておるところでございます。

○山田(正)委員 いわゆる人事において国が関与しないからといふ言い方をされておりますが、私どもの方で日本小型船舶検査機構役員名簿を見ますと、民間だつたら社長とかあるいは会長とか取締役とかになるんですが、これは理事長となつております。理事長は運輸省の海上技術安全局長出身、それから、理事が四名ありますが、いずれも運輸省のOB、それぞれ、運輸省四国運輸局長出身とか海上保安庁の出身とか運輸省海上技術安全局付とか、監事も新潟運輸局長、そういった形で、すべて運輸省のOBで占められている、人事において、民間人は一人もいない。

これは、民間法人といふものではない。

さらに、決算書。通告してありましたので、決算書を見ていただきたいと思ひます。決算の中で、これは民間の決算書であつたら、損益計算にしてもあるいは資産表にしても、いわゆる民間の企業会計法に基づいてなされるべきものである。ところが、そうではない。財産目録という形になつてゐるわけです、いわゆる民間ではないわけですから。その財産目録の中に、実は現金だけで二十二億ある、資産表。そして、固定資産だけで六十六億ある。ところが、一方、負債の方を見ると、七千四百万しか借金はない。これは大変な法人だと思ふんですが、副大臣、いかが考えますか。

○泉副大臣 まず最初に、現在の役員構成について、御指摘のように、確かに、理事長以下六名、いずれも役人の出身者であることはそのとおりでございます。発足の経緯からして、ある時期はやむを得なかつたと思ひますけれども、既に二十年以上経過をいたしておりますので、今日まで内部で職員として働いてこられた方々を登用するとか、あるいは場合によつては外部からの人材登用についても、これから指導してまいりたいと思つておるところでございます。

二つ目にお話ございました、この現在の会計のあり方について、一般的に、民間会社と同じように公開をしていないという点は、一つのスタイルとして改革をしていないということは申し上げたとおりでございます。

また、御指摘のように、現金、預金が二十二億ある、また固定資産として六十四億あるということもそのとおりでございます、その部分は既にオープンにさせていただいております。これは当然検査手数料によつてこうした形の会計になつておるわけでございます、これは、ある意味では国民の皆さんに費用を負担していただくということから、適正な手数料をちようだいたする、それ以上ものをいただくというようなことはあつてはならないということで、我々は、国土交通省のかかり合いの中で、ここは厳密に、省令に定めら

れましたとおりにやつてきたつもりでございます。

流動資産について、今申し上げましたように、十一年度の財務内容を見ますと、約二十二億円とお金がございますけれども、これは、細かいことを申し上げるようですが、時期的に手数料の前払い金みたいなものが六億四千円、それから退職金引当金、これは五〇〇積まされていただくというところでやつておりますが、約七億円、さらに、施設整備を、これは全国に三十四支部ですかございまして、その施設を順次機構のものとしていくためのお金を積んでおりますものが約七億強でございますが、そういう施設整備の準備金が、先ほど先生がおっしゃいました六十四億というのは固定資産充当資本という形で計上しておりますものでございまして、より効率的な、また充実した検査、これからは登録というところになつてまいりますが、そうしたことを行うために必要最小限のものであると私どもは考えておるところでございます。

○山田(正)委員 民間からしたら、大変な内容の民間法人になるわけですが。

では、お聞きいたします。

いわゆる小型船舶の検査、小さな船でもみんな検査しなきゃいけない。それぞれが検査の手数料を、三万とかあるいは一万五千とか、幾らでしたか、それもお聞きしたいと思ひますが、支払つてきている。それは強制的にみんな払わざるを得ないということでは、社会保険とか税金と同じようなシステムである。これは全部払わなきゃいけないわけですね。その収入が、この決算書でいいますと年間約四十億ある。ところが、その支出、実際の経費、業務費、一般管理費というのは二十六億しかかかつていない。これはもうけ過ぎじゃないのか。今の手数料は半分でいいんじゃないのか。

今回これが、すべての船舶の登録をさせる。登録させると、一件当たり幾らもののか、どれくらい収入があるのか、ひとつ副大臣、お答えいただけますか。

○泉副大臣 今、一般管理費が二十六億ぐらい

で、もうけ過ぎではないか、先ほども申し上げましたように、固定資産六十数億というものから考へても大き過ぎるんじゃないかというお話がございましたが、この固定資産については先ほど御説明させていたいただいたおりの事柄でございますので、我々はそうした考え方には立っていないわけ

です。

いろいろな御批判が、先生おっしゃいましたような事柄が、船舶を持つておられる方にあるいはあるのかもしれない。そうした御批判にたいへんためにも、私どもは法律に基づきまして評議員会というのを設けさせていただきまして、関係者の方々二十名ぐらいお入りいただいておりますが、その中で財務内容等についても御議論をいただくし、その他重要事項についても御判断をいただいておりますことを申し添えさせていただきます。

それから、これからどれくらいトータルとしてお金が入ってくるかということにつきましては、ちよつと今、対象船舶数でありますとか長さに応じてちよつと金額が変わつてまいりますので、少し精算をさせていただくというか、仮定を置いて検討した上で御報告を申し上げなければならぬと思ひますが、我々としては、現在の形でいただいております料金よりかなり安くさせていただきますという思いでございます、例えば、具体的には、定期検査の手数料は、今申し上げましたように船舶の長さに応じて一万円から四万円が現在のお金でございますが、これが約一失礼しまし

た。

もう一度言い直しますと、現在の登録手数料というものは、五トンから二十トン未満で約四万三千円でございますけれども、新しい仕組みでいけば恐らく二万円台、もちろんこれは平均でございますけれども、二万円台に平均的には安くするところではないか、このように考えておる

ところでございます。

○山田(正)委員 今度の新しい登録制度、全部の小型船舶に登録させる業務を行うことによつて手

数料をもらうわけですが、その手数料の全部の収入がほぼどれくらいになるのか。どうも副大臣よくわかりじゃないようなので、おわかりですか、では、それを端的に答えてください。時間がだんだん少なくなつてきましたから。

○泉副大臣 約一億五千万から二億円の収入になるということでございます。

○山田(正)委員 この一般管理費等々を見ておりますと、これが仮に民営化すればかなり大幅に経費が削減できるんじゃないか。例えば、この小型船舶検査機構において一人当たりの給与平均は、今八百万を超えていると聞いていますが、事実ですか。

○泉副大臣 事実でございます。

ただし、年齢的にも相当高齢者があつて、平均的には八百万を超えておるといふふうに承知しております。

○山田(正)委員 小型船舶の登録制度というのは、私も五島とか壱岐、対馬はよく回つております。漁船もまた、登録しなければいけないものもある。一部、登録しないでもいい、ちつちやな船もあるようですが、そういう意味では、非常に零細漁民にとつても重要なことであります。

そんな中で、言つてみれば官僚の天下り先、特殊法人の実態がそのまま残されていながら、さらにまた手数料をそのまますべての船舶にかけて乗せていく、こういう制度が一体許されていいものかどうか、ひとつ副大臣、お考えいかがでしようか。

○泉副大臣 これは国土交通大臣の認定を受けた船舶協会の検査を受けるということになつてゐるんですけども、今先生がおっしゃいましたように、この船舶の今回の検査による登録料等々、今御指摘がありましたように、民営化したというものの、私は、完全民営化にはなつていないという実態は、山田先生の御指摘のとおりだと思ひます。

そういう意味で、私は、先ほどおっしゃいましたようなるのの観点を考えまして、これからブレ

ジャーボート等々の登録をしていただくのに、やはり情報開示をしながら、内部の検査機構等というもののあり方、そういうものに関しては、私は、少なくとも今先生が御指摘のような疑義を持たれないような情報公開等をしていくべきであろうと思いますし、また、皆さんに登録していただくのに疑義を持ちながら登録していただくということがあってはならないと思いますので、今後指導してまいりたいと思います。今お話しのように、一人も民間人が入っていないということも、私はある意味では問題点であろうと思いますので、そういう意味で今後指導していきたいと思っております。

○山田(正)委員 この行革の中では、独占排除と言われているわけです。車の車検においては、民間が持つて、競争で車検をやっている。ところが、船の検査だけは、まさに小型船舶機構が独占でやっている。この独占排除について、民間自体に競争させなければならぬのに、三年に一回の云々ということは規定であるようですが、現実にはなされていないようで、この独占をなぜこのまま放置してきているのか、これから具体的にどうするつもりか、副大臣から答えただければ。

○泉副大臣 先ほど来申し上げましたように、私も、この役割も民間の競争原理の中にあつてしかるべきだ、基本的にそう思っております。したがって、先生独占だとおっしゃいますけれども、具体的には幾つか既にそうではないことがあるわけでごいまして、船級協会の検査を受けたものはいよいよとか、幾つかあるわけです。しかし、そのことで私は十分だとは申し上げません。

ただ、七千五百万台とかそういう市場が大きいところでは競争原理が十二分に働く素地があると思いますが、自動車と違ひまして、今日のところ五十万隻というなかでは、民間の資本が自分でこの分野に参入してくるということは経済的に成り立たないところがあるのではないかと。

でも、我々はそれを育てていく使命があると

思っております。ですから、排他的に物事を考えておるわけでは決まてございまして、これから小型船舶の増加とともに第三者検査機関の体制を整備していくということも我々は当然考えていかなければならないと思っておりますのでござい

ます。○山田(正)委員 とてもこういう分野に民間は参入できないようなことを言いますが、わずかに借金が七千万しかなくて、現金、預金だけで二十二億もあつて、資産だけで六十九億ぐらいあつて、こういう業界に民間が本当に参入できないのか。これは大変な独占の、まさにむだなことをやっていると、これこそ規制緩和して民にそれを開放し競争させる、これの最たるものじゃないかと思

います。○泉副大臣 先ほど来、六十六億というような資産について御指摘がございまして。しかし、これは、それぞれの地域で小型船舶に關します必要な検査、登録等を行うための必要な基盤を整備しておるわけでごいします。ですから、これだけのものがあるから民間が参入できないというなら、それはあるいは事実かもしれません。

我々としては、それに対して、情報公開をしまして、そこに不必要ないわゆる登録料でありますとか検査料をとつておるのかどうか、そういう形を国民の皆様に見ていただくことによつて適正なものであるかどうかの判断をしていただく、しかし、門戸はいつでもあけておく、これが国土交通省の基本的な考え方でございます。

○山田(正)委員 大臣も副大臣もぜひ考えていただきたいんですが、こういう事実上の特殊法人、そう言つていいと思ひます、この特殊法人に対しては、これから情報公開もどんどんされていく、その中で門戸を開くというのはどういう意味なのか。

いわゆる競争させる。こういったものはもう民間にどんどんやらせていく。行革でははっきり民営化と言つてゐるわけですし、この国土交通省の配つてゐる資料では、完全に民間法人形態で業務

を行つてゐると。言つてみれば、そうじゃない事実を書いてゐるんだ、私に言わせれば。こういうところはぜひ反省して、本当に門戸を開き、競争させ、民間にやらせていく。そして、屋上屋を重ねるような登録制度というのはあつていいものかどうか。

確かにプラスチック船の廃棄船等々の処理には困つてゐると思ひけれども、そのために国民に、いわゆる税金をかけると同じように、必ず検査しなきゃいけない、必ず登録しなきゃいけない、そのために手数料を払う、これは大変なことなんで、こういったことが日本経済をだめにしてきた、私はそう考えるわけです。

その中で、一つ副大臣と大臣にお聞きしたいんですが、今、特殊法人等改革基本法案というのが審議されようとしております。いろいろな特殊法人の改革等々をうたわれておりますが、その中に特殊法人としていろいろと列挙されております。一番最初に奄美群島振興開発基金、宇宙開発事業団、運輸施設整備事業団とかいろいろ書かれております。私は、当然この中に日本小型船舶検査機構というのが入つてゐる、そう思つて朝からずつと調べたんですが、大臣、この中に入つておりません。この随分数のある特殊法人、特殊法人だけじゃないですね、特殊法人等改革基本法案、この中に入つておりません。これはいかなる理由でこ

うなつてゐるのでしょうか。○泉副大臣 恐らく、昨年の十二月に閣議決定をされた行政改革大綱に基づいて改革の対象になりましたのは、今先生がおっしゃいましたように、七十七の特殊法人と八十六の認可法人でございまして、小型船舶検査機構のような民間法人化された認可法人につきましては対象とされてお

りません。しかし、ことしの四月三日の閣僚懇談会の方針によりまして、特殊法人等及び行政委託型公益法人の改革に關連しましても、同じように、個々の法人の事務事業、経営管理等の実態等を踏まえつつ所要の検討を行い、必要な改革措置が講ぜられ

ることになったわけでごいしまして、今、これには手をつけなかつたことになつたのはなぜかというお尋ねでございましてけれども、四月三日の閣僚懇談会で、こうした分野にも光を当てて検討させるといふことが現在の小泉内閣の方針でござい

ます。○山田(正)委員 今回、この法案の審議で、大臣、副大臣もよく御理解していただいたと思ひますが、どうか規制緩和、特殊法人の改革、これには大臣、小泉総理もそれを強く主張してゐるところであり、大臣の力をもつてしてひとつとせひとも実現していただければと思ひます。私の質問時間は終わりました。

○赤松委員長 瀬古由起子君。○瀬古委員 日本共産党の瀬古由起子でござい

ます。大臣がけがをなさつたということで、心からお見舞い申し上げます。

まず、小型船舶の登録等に関する法律について質問いたしますが、その前に、道路財源問題について副大臣に見解をお聞きいたします。

特に道路特定財源については、政府・与党の間でもいろいろ議論がされてゐるようでござい

ます。年間六兆円もの財源のほとんどが道路整備事業に使われてゐる、このことについては、私ども日本共産党は、道路特定財源については一般財源化をこの間主張してまいりました。一九八一年に発表いたしました「国民のための財政百科 財政再建への提言」では、揮発油税、自動車重量税などを一般財源化し、社会保障、福祉、生活密着型公共事業などにも使えるようにすることが必要であると私ども主張してまいりました。

ところで、今、政府・与党の間で議論になつてゐるのは、この特定財源を、道路だけでなく整備新幹線などの事業、それから大規模な都市開発、都市整備にも使えるようにしよう、こういう意見もあるようでござい

ている、こういう報道もございます。
大臣は、この一般財源化という問題についてはどのようにお考えでしょうか。それとも、道路財源を、道路だけでなく整備新幹線とか大規模な都市整備、再開発、こういうものに限定して使おうというお考えなのか。その点、お聞かせいただけますでしょうか。

○副国務大臣 わざわざお見舞いをいただいておりますがとうとうございます。不注意で、みつともなく済みません。

今大事な御質問がございまして、昨今、道路特定財源を一般財源化するかと、あるいはどこに使うとか、いろいろ論議されておりますけれども、私は、論議することは、今まで知らなかった人も大勢いらつしやいますし、ただ何となく、車を買うときにいろいろな税金がかかっている、国税三税あるいは地方税五税とか、なぜこんなに取られているか、しかもこれは税金がダブっているんじゃないか、消費税がかかっている上になおかつかかっているというふうな懸念をお持ちの皆さん方も大勢いらつしやいます。

今先生がおつしやいましたように、道路特定財源、先生はトータルでおつしやいましたけれども、国の財源としては揮発油税、自動車重量税、これが税収で約三兆五千億。そして、地方の財源としては、軽油引取税と自動車取得税

あるいは自動車重量税、これで少なくとも二兆三千億。今先生がトータルで約六兆とおつしやいましたけれども、約五兆八千億。これだけのものでも、日本の今の私たちの交通形態を考えると、少なくとも車を利用する皆さん方、要するに道路整備のために税を新設し拡充して、そして受益者負担というこの原則というものを貫いて、今日の日本の交通網がでさう上がったかと思つております。また、その利便性を考えても、今までこれは物流一つとつてみて大きな役割を果たしてき、また、それがゆえに皆さん方は黙って税金を払ってくださったんだと私は理解しております。

けれども、今先生が御指摘のように、では、このままでいいのかということになりますと、果たしてこの五兆八千億というお金、その中でも特に、御存じのとおり、本則の税率の約二倍を皆さん方に暫定税率として、これも御納得いただいて、受益者負担だからしやうがないな、その割には高速道路もただにならないうと皆さん思つていらつしやるんですね。私もその一人でございます。

ただ、先生が今おつしやいました新幹線とかなんとかと言いますまでに、この道路特定財源、この委員会でも、私は瀬古先生にお答えしたかどうかはわかりませんが、町づくりにも、いろいろなところへ広範囲に今既に使われているということだけは全然言われないんですね。

ですから、そのためだけだとおつしやいますけれども、区画整理でありますとか都市の再開発事業ですとか、通りやすくしようということとで立体交差事業でございまして、あるいは都市のモノレール、こういう町づくりにも今既に道路特定財源というのは幅広く反映されているということだけはちよつと認識していただいて、なおかつ、言つてみれば目的税ですから、それを違ふ目的に使う場合には、私は改めて国民の皆さんの御理解もいただかなければならないと思つております。

では、道路特定財源を外して、今の道路整備をどこまでどうするか。地域格差というものがあつて、それをどうするか。今まだ道路ができていないところの皆さん方にはどう配慮するかということも議論した上でないかと、一方的に納税者に我慢していただいておりますので、その御理解をぜひいただいて、そのために私がグラントデザインと申し上げておりますので、ぜひそういうことも含めての広範囲な予算の使い方というものを考えていきたいと私は思つております。

○瀬古委員 もちろん、私たちは道路は必要でないという立場ではありませんし、必要な道路は当然敷設することは必要だと思つております。そして、この財源をどういうように使つていくのかと

いうのは、今大臣が言われたように、やはり国民的にも大いに討論するというのが大変大事だと私は思つております。

そして、道路特定財源で、いろいろなものに使われているけれども、やはり一番見直ししなきゃならないと私が思うのは、道路整備緊急措置法がつくられて十二回にわたる五カ年計画がずっと続いてきているわけですね。いろいろあるけれども、大体これが基本の使い道を決めてきたものになつていくわけですね。この緊急措置法によつて、揮発油税が目的税として道路財源に使われることになつていくわけですね。

本来なら、臨時、緊急の措置として設けられた道路特定財源制度が五十年間の長きにわたつて存続して、安定した財源です。この財源をもとに巨大な道路投資がずっと続けられてきて、引き続き、緊急的な、臨時的な措置がいままでこのままであつていいのかということが、改めて現在問われていると思つております。

そして、道路特定財源の見直しというなら、さつき私が言いましたように、同じ公共事業でもちよつと目先を変えて都市開発に使つていくどうか、そういう大型開発、公共事業にまた使つていくということになると、ともかく財源があるから使つてみたいという形で、結局見直しができなくなつてしまふ。

公共事業の全体を今見直さなきゃならないという点からいいますと、十二回にわたつて続けられてきた計画、一九九八年から二〇〇二年までの五カ年計画、五カ年で総額七十八兆円という巨額を投ずる、このような計画についてもやはり見直すという方向でやらなうと、総合的なグラントデザインを描いて、さあどうしましやうということも当然ありますけれども、一番の中心になつてきたこの五カ年計画を本当に見直していき、ここに思ひ切つたメスを入れるということも含めて検討しないかと本格的な議論にならないんじゃないかというふうに私は思つております。そういう点では、こういう道路整備の五カ年計画も思ひ切つてメスを

入れるということも検討されていくのかどうか。そして、自動車重量税の方は法定化されていなくて、そういう点ではすぐにも一般財源化が可能だということも言えるわけですね。そういう点での段取りでいえば、具体化できるといふうに思つていただけます、その点、いかがでしょうか。

○副国務大臣 私、二月から四月にかけて、地方懇談会というのを、ほとんど全県の知事さん、あるいは政令指定都市の市長さん等々で、全国十カ所に分かれてまわつて開きました。その中で、全国の皆さん方、第一に要望が多いのがやはり道路でございました。そういう意味では、今先生がおつしやつたように、公共事業でも必要なのよと瀬古先生も認識していらつしやいますように、また先日、先週の土曜日ですが、私は九州の新幹線の起工式をいたしました。博多―船小屋間。これも、九州の経済に対しては大変な効果がある。まだまだ年数はかかりまふけれども、これで青森から鹿児島まで通じまふんだということ、九州全体の経済効果というものが大変なものがあるといつて、これは新幹線の話ですけれども、九州の皆さん方は喜んでくださいました。

そのように、やはり道路と新幹線等々を含めた交通網ということに関しては、まだまだ必要とところに必要な経費を投入して、どこへ注入すれば一番効率があがるか。そして、集中的に投資することによつて、早くでさうがれば安くなる。例えば一カ月でも早目に工事を終えればコストダウンができるというふうなことを考えております。

そういう意味で、今先生が公共事業も必要なものにというお話は、私は本当に切実な願いを全国から聞いておりますので、道路特定財源をどうこうするというよりも、私が言つておりますのは、全体のスパンで考えなければいけない。しかも、今度は国土交通省になつたんですから、特定財源は旧建設のものといつて握つて離さないわけではございませんで、今回の道路特定財源を含めた十四年度予算を組みますとき

に、国土交通省としての最初の予算の組み方はどの程度広範囲な視野を持って予算を組めるかというのを見ていただくと、私は、国土交通省が縦割りがないかというところでもそこで表明できるのではないかと考えていますので、ぜひ御協力もいただき、先生方のお声もいただきたいと思っています。

○瀬古委員 そういふ御検討の中で、私が今質問しましたような、例えば第十二次道路整備五カ年計画にも思い切つてメスを入れるということは当然あり得ると思うのです。それから、自動車重量税についても、これは一般財源化できないのかといえ、これはすぐ踏み切れる問題でありますから、その辺の具体化は当然視野に入れていただいているというふうに考えていいでしょうか。

○副国務大臣 私は小泉内閣で、聖域なき構造改革、私も内閣の一員でございますし、連立与党の一員でございますので、この聖域なきというのは国民的公約であると認識しておりますので、聖域なき構造改革に努力してまいりたいと思っております。

○瀬古委員 ともかく計画があるからそこに金をつぎ込むんだという、そういう今までの延長線上ではない発想をぜひお願いしたいと思います。

今大臣が九州の例を出されましたけれども、これは九州だけじゃありませんで、全国の過疎地域などで、私何度も申し上げましたように、バス路線がほとんど切られている問題や、地方線などでも、実際には住民の足として大事な大事な路線が削られていくという問題があります。それが一層過疎化を進行させているという問題もあるわけですね。

こういう財源の使い道という場合には、今までの発想だと道路特定財源を大型公共事業や今問題になっているむだな公共事業のところにどんどんつぎ込んでいく、こういうやり方ではなくて、やはり過疎地を含めて地域の国民の暮らしを守るといふ点でも、こういう財源の使い方の考え方というのはいすく大事だというふうに思うんです。

そういう点では、例えば道路偏重じゃなくて、中小の民間鉄道への支援、それから、地方バスなど地域の公共輸送機関の維持のために、本当地域の住民の皆さんが望んでいらっしゃるこういうものへのお金の使い道ということも一つは考えられるんじゃないかというふうに私は思うんですけれども、その点いかがでしょうか。

○副国務大臣 私は、考え方というのはいろいろあつて、先ほど聖域なきと申しましたから、そういう意味では、本場に国民の皆さん方のためにどこをどうすればいいのかわ。では、過疎で通勤、通学、通院等々の足がなくなる人たちに對してはどう対処していくのか、これも大きな問題だろうと私は思います。

そういうところの地域性というものを、やはりその地域の賢者、知事さんなり市長さんなりの御意見を聞くために私は全国の地方懇談会を開いているわけでございますので、国が全部目が行き届かないところこそ、地域の皆さん方と力を合わせて、御提言をいただいて、そして国ができるべき、できる部分、あるいはできない部分というのをはつきりと分担しながら協力していくというのが地方懇談会の大きな意義だと私は思っています。ぜひ先生も、そういう意味では地方懇談会で、地域の特性性あるいは地域が困っている事情等々、懇談会にぜひお話を上げていただきたい。それによつて、私たちは、対処できるところを対処していきたいと思っております。

○瀬古委員 私も地方議員を十四年やってまいりましたので、この道路整備計画が実際には地方の住民の願いとかけ離れているということもたびたび経験をしてまいりました。実際には地方のバスや電車を何とかしてもらいたいと言っているのに、一方ではこの道路財源の特定財源化を一層強化するという方向が打ち出されている。ですから、地方懇談会といつて知事さんや市長さんの御意見を聞かれるのもいいですけども、本場に地域で最も困っている住民の声も率直に聞いていただく機会もぜひ持っていたきたいというふうに

思います。

次に、もう時間がございせんから、小型船舶の法案そのものに質問させていただきます。

マリンスポーツの普及とともに、モーターボートやヨット、水上オートバイなどの普及も急速に進んでおります。現在、これらが、「海洋性レクリエーションの現状と展望」によりまして、九九年度末で四十五万五千隻に達しております。それで、九六年に運輸省港湾局、水産庁及び建設省河川局の三省庁の合同で実施されたプレジャーボート全国実態調査によりまして、許可なしの放置艇は十三万八千隻とされております。これらの船舶が水上交通や漁民の仕事の障害になっております。また、増水時や洪水時の流出による危険性も指摘されております。

しかし、全国で保管施設の収容可能隻数というのは、実は二〇〇〇年度末で五万一千隻分なんです。小型船舶の普及隻数は毎年一万から二万隻ですから、それに対して保管施設の整備隻数というのはいすく不足なんです。

そういう点では、保管施設をどのように整備されるか、また、それに対して国の援助、助成、こういうものがどういふふうになっているのか、その点お聞かせいただきたいと思っております。

○風岡政府参考人 プレジャーボートにつきましては、先生御指摘のように、大きな社会問題として放置艇問題あるいは廃船問題の解消ということが課題になっておりまして、私どもとしましては、マリナーの整備ということ、保管保管能力の向上を図っていくということが最大のポイントだといふふうに考えております。

こうした認識のもとで、私どもとしましては、これまでも公共マリナーの整備のほか、既存の静穏水域というものを活用して簡易な係留施設を整備するといふ、ポイントパークといふようなものにも力を入れてきたところであります。

さらに、現在、省内で総合的な政策の連絡推進会議というのを設けておりますけれども、その中

で、やはり係留保管能力の向上ということ、これは本場に大きな課題だといふふうに思っております。先ほど申し上げましたようなポイントパークの整備というものももちろん進めていくわけでございますが、それだけではなくて、例えば財投資金を活用した民間マリナーの支援とか、そういったものも含めて、係留保管施設の能力の向上ということにつきまして引き続き努力をしていきたい、このように考えております。

○瀬古委員 保管施設の問題でいいますと、その料金が大変高いということも実は問題になっております。

沼津市の静浦漁港の水域内、ここには、数カ所に係留されているプレジャーボートは現在三百五十隻になります。県漁港管理条例の改正に伴いまして、ことし四月から、船長一メートルにつき月額二千八百円、二年間は減免措置がございまして、この利用料を徴収するということになっております。

このヨットクラブの会長は、数の多い船長十メートルの船で計算すると年間三十三万六千円となり、これまでの三倍以上にはね上がる、県は、利用者との話し合いもなく、一方的に値上げするのは本場におかしいと随分抗議をされております。現在、利用料値上げ反対の署名運動にも取り組んでいるわけですが、年間三十三万六千円という途方もない利用料を払わないと係留できないのでは、これではますます不法係留が増加するのではないかと、いふふうには指摘されております。

そういう意味では、うんと保管施設をつくるのと同時に、低額の保管料にするための一定の方策も必要じゃないかと私は思うんですけれども、その点どのようにお考えでしょうか。

○川島政府参考人 港湾におきまして、利用料金を低額に抑えるための施策として、防波堤などの整備を行う必要のない静穏な水域、これを活用して放置艇対策のための簡易な係留施設の整備を行うということによりまして、保管料金を

思っております。

○瀬古委員 ありがとうございます。終わります。

○赤松委員長 日森文尋君。

○日森委員 大臣、足の方は大丈夫でしょうか。私が最後でございますので、もうしばらく辛抱していただきます。

社民党の日森でございます。

最初に、これは何度も触れられていることなんです。九六年の調査で、十三万八千隻の放置艇が確認された。その放置水域というのが、港湾部が三八%、漁港で二九%、河川が二七%というふうになっているんです。それぞれの水域、わかる範囲で結構なんです。これまでこの放置艇によってどのような事故や障害が生じてきたのか、そうした事故や障害に対してどのような対応をされてきたのかをお聞きしたいと思います。

同時に、放置船が十三万八千隻あるんですが、そのうち年間約六百隻がどうも泥棒に遭って盗まれちゃっている、そのうちかどうかわかりませんが、六百隻が盗難に遭っている、しかも二百五十隻は不当にブローカーによって転売されている、こんな事実もあるわけなんです。

こうしたことも含めて、不法係留の実態についてまず最初にお伺いしたいと思います。

○川島政府参考人 放置艇が引き起こす問題としては、公共施設の破損、船舶航行への支障、周辺への騒音、あるいはごみ、油の不法投棄等、さまざまな障害が生じているというふうに聞いております。

国土交通省におきましては、昨年、港湾法の一部を改正しまして、船舶の放置等を禁止する区域を港湾管理者が指定できるようにする等の規制措置を講じるということ、また同時に、受け皿を確保するという観点から、ボートパーク整備事業の推進等により係留保管能力の向上を推進する必要があります。今後とも引き続き適切な水域の管理が図られるよう必要な措置を講じてまいりたいというふうに考えております。

ます。

○日森委員 これは役所の資料なんです。プレジャーボートの保有隻数の推移を見ていると、ヨットというのは何か減少傾向にあるようで、モーターボートについてもここ数年頭打ち、どうも、パブルがはじけてなかなか手が出ないということかもしれません。手軽な、百万程度で買えるような、そういう水上オートバイが非常に増加しているという数値がございました。

この水上オートバイの問題、先ほどなたか問題にされましたけれども、大変事故が多発しているというお話も聞いています。最初に、その実態をちゃんとつかんでいるのかどうかということが一点。

それから、そうであれば、水上オートバイというのは、実際に海岸に行って見たことはいないんですが、どうも海水浴場の隣でどんどん走っているとか、ウインドサーフィンをやっている川でぶつかりそうになりながら疾走しているとかいう光景をよく耳にするわけです。

そう考えていくと、水上オートバイというのは、どこでも勝手にどんどん走っているものなのかどうか。相当なスピードが出るという話も聞いていますから、規制水域みたいなものがあつてしかるべきだということに思っているんですが、その辺についてお伺いしたいと思います。

○細野政府参考人 まず、水上オートバイにつきましては、事故の実態でございますが、おおむね年間六十隻前後で、多少でございまして、推しておる状況でございます。

平成十二年の数字で見ますと、水上オートバイによる事故の隻数は六十九隻でございます。死亡、行方不明者は二人でございます。

事故の種類別で見ますと、衝突が三十七隻、これが事故の過半数を占めております。原因別で見ますと、水上オートバイを操縦する操縦者のミス、そういうものが二十五隻、三六%ぐらいでございます。それから、周りの状況を見張る見張りの不十分ということが十六隻で、二三%と

なっております。

これに対する安全対策でございますけれども、海域について申し上げますと、この水上オートバイにつきましても安全、健全な発展を目的とした民間団体も設立されておまして、とりあえず、海上保安庁としましては、このような民間団体が行う自主的な安全活動への協力、それから、私どもの職員による指導などによりまして安全指導の強化を図っているところでございます。

今御指摘ございましたように、例えば海水浴場の遊泳区域における水上オートバイの走行の自粛、それから水上オートバイ同士の距離をきちんととる、そういうことにつきまして重点事項といたしまして、私どもの現場におきまして指導をしているところでございます。そういうことで事故の防止について今後とも進めてまいりたいというふうに考えております。

○竹村政府参考人 河川につきましてお答えいたします。

河川法二十八条では、舟運等の通航について、河川管理上必要な範囲内において、制限等の一定の規制が行えることとされております。

これに基づきまして、平成十年六月十日付で、当時の建設事務次官から準則を出してございまして、最近、舟運またはプレジャーボート、または今御指摘の水上オートバイ等が大変にぎやかに、非常に混雑してまいりましたので、安全で快適な舟運をするための河川舟運促進区域を定め、船舶等の通航方法を定めることの内容でございまして、平成十三年四月一日から、東京の荒川に河川舟運促進区域を定めまして、これは河口から秋ヶ瀬取水口までの約三十五キロの区間でございまして、その三十五キロの区間の中で、特に前からレガッタをやっている戸田橋のあたりだとか、もう一つが新岩淵水門、これは大変混雑しておりますので、この区間におきまして水上オートバイ通航方法制限区域を定めまして、水上オートバイの蛇行、急発進、回転等によって事故がないような制限区域を設けている現状にございます。

○日森委員 これは通告してないんですけれども、そういうような措置で当面は対応できると。ちよつと傾向を見ていると、これから水上オートバイというのはどうも増加しそうだ、もう少し値も安くなるかもしれないし、若者に人気だということ、そうすると今のような対応だけで十分かという心配があるわけなんです。その辺について、どうでしょうか、副大臣、お答えになりますか。いや、大臣に聞くのは、足があれですか、大分遠慮しているんですが、きょうは。ぜひ泉副大臣に。

○泉副大臣 確かに、若い人々を中心にそうした水上のレジャーが盛んになってきております中で、海域を区分する、あるいは使用できる水面を限定するというような事故防止等の観点からの対応が必要だと思っておりますが、今、河政府参考人から申し上げましたような対応を続けながら、もうしばらく推移を見させていただきたいと思っております。

○日森委員 では次に、先ほど瀬古さんからお話があったけれども、放置艇について、法律が変わりまして、売却または廃棄処分が可能となった、先ほど実態を報告されましたけれども、七十一隻というお話もございました。

しかし、実際には十三万八千隻の放置艇があつて、それは確認をされているにもかかわらず、売却または廃棄処分が可能であるけれども、さして進んでいないということになっているんじゃないかと思ふんです。その原因というのは一体何か。自治体にとつて大変お金がかかり過ぎるということも当然あると思うんですが、それをつかんでいる範囲でお伺いしたい。

それからもう一点は、これも政府の資料に書いてあったんですが、現行制度の中でも、検査データに触れられておりました。現在の制度でも、検査データから所有者の確認ということが可能であるならば、不法係留されているプレジャーボートについて、所有者責任できちんと処分を求めると

いうことも可能になるんじゃないかというふうに思うんです。そういうやり方の方がむしろ妥当だというふうに思うんですが、その辺について、お考えをお聞きたいと思ひます。

○川島政府参考人 前半の、放置艇の売却や廃棄処分が進んでいない理由についてお答えを申し上げます。

港湾法が改正されましたのが昨年の三月末でございます。これでは港湾管理者が船舶の放置等を禁止する区域をまず指定する。次に、当該区域内に放置された所有者不明の船舶については、港湾管理者が撤去、売却、廃棄処分を行うことができるよう規定が整備されたところでございますが、この規定が施行されましたのは昨年九月三十日でございます。先ほど瀬古先生に対して御答弁申し上げましたとおり、港湾につきましましては、長崎県が六十九港、他の港湾は順次これから指定をしていくという段階でございます。これらの区域の指定がなされた段階で、港湾管理者の必要に応じて放置艇の撤去、売却、廃棄処分が適切に行われていくものというふうに考えております。

○谷野政府参考人 先生御指摘の、小型船舶検査機構が行っております船舶安全法に基づく検査制度でも、ある程度所有者が明確化できるのではないかと、こういう御指摘でございます。

先生の御指摘はそのとおりでありまして、現在でもある程度の協力をいたしております。特に、捜査機関でありますとかあるいは地方自治体の御要請に応じて、小型船舶検査機構が所有者について御連絡を申し上げているところでございます。ただ、基本的には、小型船舶検査機構の把握しております所有者につきましては、厳密に言いますと、個人情報開示の問題もございまして、やはりきつちとした所有者を確知する制度を改めてつくって、それに基づいて実施すべきではないかというように言われていることから、今回の制度改正をお願いいたしてはいる次第でございます。

そして、所有者がわかつた後は、その所有者の責任において処分をすべきであるという御指摘で

ございますが、これももつとも御意見だと思っておりますが、現行の法制度におきましては、所有者と地方自治体が共同の責任でもって処理をするという制度の枠組みの中で対処をいたしてございまして、決して所有者の責任を免れるべきだと考えているわけではございませんが、この制度の改革の中で、製造者も含めまして新たなスキームの確立というものを検討していくべきだと考えております。

○日森委員 ぜひそういうことで進めていただきたいと思うのですが、一番困っているのが自治体です。お金もかかる、川も汚れる、さまざまな問題で困つていまして、それぞれの自治体が、今度の法案が出される前にもいろいろ頭をひねつて規制する条例をつくつたりしているわけなんです。

例えば、小型船舶について条例で届け出制にするとかあるいは強制撤去、そういうことをやりながら対抗しているわけですが、今度の法律が仮に成立すると、そういう努力をされている自治体は仕事がいなくなるのか。対策がいろいろ各自自治体によって違うのですが、その自治体の対策がもっとスムーズに、やりやすくなるのかどうなのか。つまり、今度の法律と自治体での対策の問題の関係について、御説明いただけたらありがたいと思つています。

○谷野政府参考人 御説明を申し上げます。

今般の制度改正につきましては強い要請がございましたのは、一方では地方自治体でございまして、四十七都道府県に対してアンケート調査をいたしましたところ、主として、不法係留対策への対処という観点から新たな所有者を確知する制度をつくつていただきたい、こういう御要請でございました。

もう一つの、ではこの制度をつくつた効果についてのお尋ねでございますが、やはり登録制度を通じて所有者が明らかにすることによりまして、一つは所有者の自己責任のもとで適切な係留場所への誘導が促進されるものと期待をいたしております。加えて、水域管理者によりまして、つ

まり地方自治体によりまして適時適切な行政上の処分というものが容易となり、またその効率も上がつていくものと期待をいたしております。

○日森委員 これは共通した問題なんですが、その際、自治体もお金がかかるわけなんです、事務は全部お願いしますというふうになつたようですが、お金の問題なんかについてもぜひ今後検討していただきたいということをお願いしておきたいと思ひます。

それから同時に、不法係留されているのは、所有者のモラルということも当然問題なんです。が、実際に行き場がない。これもずっと皆さん方から指摘された問題なんです。マリナーとかこれから積極的につくろうとしているポートパークについても、まだまだ非常に数が足りないということも基本的な要因であると思ひます。

これは八八年に全国マリナー等整備方針というのが出されました。そこで数値目標まで示されたわけですが、パブルが崩壊したりいろいろな事情があつたのでしよう。残念ながらその目標が達成されないでいるという現実があります。これについて、何がその障害となつてこの数値目標は達成されなかつたのかということについて、まずお聞きをしておきたいと思ひます。

○川島政府参考人 全国マリナー等整備方針につきましては、当時クルーザーヨット等大型艇の増大の傾向がございまして、こういう傾向から二〇〇〇年におけるプレジャーボート隻数の潜在需要を予測し、必要な施設の整備方針を示したものでございます。

しかしながら、その後のパブル経済の崩壊等による我が国の経済状況をめぐる大きな変化等によりまして現在のプレジャーボート隻数は当時の予測数を若干でございまして下回つておるのは、事実でございます。

放置艇対策につきまして、ポートパーク整備事業、これによって積極的に対応していこうという、どちらかといいますとパブルの時期のリゾート開発、大型クルーザーをイメージしていただけ

ればいいかと思ひますが、そこから、最近ではポートパーク整備事業ということで、放置艇対策により重点を置いたもので整備を進めていきたいというふうに考えております。

いずれにしても、受け皿が不足しておるのは事実でございますので、鋭意努力をしていきたいというふうに考えております。

○日森委員 ぜひそのポートパークというものを積極的に進めていただきたいと思ひます。

ちよつと関連した話なんです。先ほど瀬古さんのお話にございましたけれども、聞くところによりますと、リゾートなんかで関連してつくつたマリナーなんですよ。富山港に新設された県新湊マリナーというのはかなり豪華な、クラブハウスもある、給油や整備施設もあるんだという話を聞いているのですが、利用率は残念ながら四五%しかない。建設費には八十五億円もかつたという話を聞いています。

結局、これだけのお金を投資すれば利用料がばか高いものになるので、今度の法律で決められていく罰金よりもはるかに高い利用料を払わなきゃいけない、だったら不法係留して罰金を払つた方がよっぽどいいやと、懲役もあるということなんでも、刑務所に入りたくない人は払うでしょうけれども。しかし、いずれにしてもその罰金の額と比較してもはるかに高いような係留の費用になつていく。

こういうことよりも、先ほどおっしゃつておられるとおり、もつと低料金で気軽に係留できる場を設定する方が非常に現実的だと思ひます。そういう意味ではポートパークというのは大変素晴らしい発想だというふうに思つておられるのですが、それについて、低料金で利用できる施設、ポートパークも含めてどうかということについてお聞きをしたいと思ひます。

○川島政府参考人 簡単に、新湊マリナーについて御説明をさせていただきます。

これは、二〇〇〇年とやま国体のヨット競技の拠点的なマリナーとして整備されたものでござい

まして、それで、これの一般の供用開始が本年四月からでございます。確かに、四五%、低いわけでございますが、富山県としても、これらを、四月からでございますが、周知徹底を図っていきたいというところでございました。

それから次に、放置艇対策としてどう取り組むかということでございますが、確かに、投資を抑えて低料金で利用できる施設が必要であるということでございます。ポートパーク事業をより強力に推進していくということ、それとも一つ、先ほどから御指摘いただいておりますが、受け皿が圧倒的に不足をしておるとい実態がございまして、これにつきまして、ポートパーク事業だけでなく、民間事業者の協力あるいはPFIの導入、それから、遊休地や低利用地あるいは未利用地があればその有効活用、そういうことで、幅広く取り組んでいただきたいということを各港湾管理者に通知をしておるところでございます。

さらに、それにしまして、恒久的な受け皿整備は間に合わないというのが実態でございます。これにつきまして、暫定係留施設という名前をつけております。これにつきましては、恒久的な係留施設の整備に相当の期間を要するというところで、当分の間ということでございますが、船舶の航行の安全あるいは周辺の地域住民の生活環境の保全、これらに支障を及ぼさない範囲において暫定係留施設の設置を進めていただけないかということでございます。

なお、この暫定係留施設につきましては、マリナ等々の恒久的な係留施設の整備が進捗した段階では、それは縮小あるいは廃止するという考え方でございますが、当面の間をしのぐために、こういうことについても港湾管理者にお願いをしておりまして、前向きに検討していただいておりますところでございます。

○日森委員 まだ質問する前の答弁を先にいただいてしまいました。実は、私の方で、保管施設の整備が整うまでの間、適当な保管水域を用意して一時的に保管させる暫定保管許可制度みたいなもの

のをつくつたらどうかという御質問をしようかと思つたのですが、このレジュメが行っているように、まあ時間が省けて大変結構ですが、ぜひ、そういうことをやりながら、不法係留を少しでもなくしていくという方向で努力をしていただきたいというふうに思っております。

それから、次の質問に移ります。
去年の六月に「レジャーボートの所有特定制度と保管場所確保の義務化に関する提言」というのが出されました。もちろん、これがすべてで今の法律ができたということではないと思いますが、今回の法改正では、この提言で言われている中の、所有者の特定については確かに制度化をされたんですが、保管場所の義務化ということについては積み残された問題になっているわけですね。

提言の中でも今後の課題というふうにされていまして、今度の法律の中で、この保管場所を確保することを義務とするということが法律に盛り込まれなかった経過について、お伺いしておきたいと思ひます。

○風岡政府参考人 保管場所の義務化につきましては、この制度の中で盛り込んでいないわけでございますが、先ほど先生御指摘をいただきましたが、検討懇談会の取りまとめました中間報告におきまして、将来的な課題というふうな位置づけがされたわけでございます。

保管場所の確保の義務化につきましては、先生御案内のとおり、レジャーボートの保有隻数に對しまして現在の収容能力が著しく不足している、こういう状況でありますので、現時点で義務化をするということをしたとしても、なかなか放置艇の解消問題というふうなところまでにはいかない、こういった実態があります。

私もとしましては、その上で、係留保管能力の向上を図っていくということがとりあえず重要だということで、そのために最大限の努力をしていくということが必要であるというふうに思っております。その上で、先生御指摘のような

保管場所の確保の義務化の制度については、係留保管施設の整備の状況などを勘案して、必要に応じて、またそういったものの制度化ということをぜひお願いをしたい、このように思っております。

○日森委員 確かにそのとおりで、今それをやつたら大変な話になると思うんです。
問題は、保管場所確保の義務化ということについては、これはもう避けられない課題じゃないかというふうに思っているんですが、その辺についてちょっと。いつやるかというのは別な話ですが、将来の問題として、これはいつまでも今までのような形で放置しておくことはできないというふうに私も思っているんですが、その辺の見解についてお伺いしたいと思います。

○風岡政府参考人 先生御指摘のように、所有者の特定制度というのと保管場所の確保の義務化というのとは、ある意味ではセットなものだというふうに思っております。

事情としましては先ほど申し上げましたような事情で、同時に実施をするということが、現状では必ずしも実態がそうならないということでございます。私どもとしましては、係留保管能力を高めることによって、もう一つの柱であります保管場所の確保の義務化という制度を、当然、できるだけ早く追いかけていかなければならない、このように考えております。

○日森委員 もう時間がなくなりましたので、ちよつと一質問を飛ばします。

最後になりますけれども、滋賀県、大きな琵琶湖がある滋賀県では、法定外目的税で小型船舶湖湖利用税というのを取ろうじゃないかという相談というか検討をしているそうです。ハードルは大変高いので、これは実現できるかどうかは別の問題なんです。確かにそうでもないかと、大変厳しいということなので、例えば、こういう検討がされてくると、各自自治体の中で、小型船舶から少し税金を取って地方財政の足しにしよう、課税自主権ということが分権の中で言われているわけで

すから、こういう話が出てくると思うんです。一つは、こういう、地方が小型船舶に課税することについて、政府としてどんなお考えをお持ちなのか。また同時に、政府として、この小型船舶への課税についてどんなふう考えていらっしゃるのか。

それから、これはもう先ほどからお話が出ました。民主党の大谷さんもお話になっていました。四十五万隻のうち三十五万隻はガソリン税、揮発油税を払っているんだ。これは、どうも道路特定財源に行つてしまつて、海に使つてもらえないんじゃないか。このお金を、道路特定財源、三十五万隻分は税金を払っているんだから、マリナの整備だとかいうところにきちんと使わせることができないのかどうか。これは、負担と受益というのを考えれば、むしろ当然と言えることなので、それについてお考えを、泉副大臣でしょうか、お願いしたいと思います。

○泉副大臣 三点についてお尋ねがあったと思います。

今、国で、小型船舶に税をかけるというようにことを考えておるかというお尋ねがございましたが、私どもとしては、今のところは、課税をしようかというふうな検討をまだいたしておりません。

我々としては、海洋レジャーの振興という事柄が一方にはございまして、るる御指摘がございましたように、保管施設を安く提供するという、このことも大きな使命でございます。それぞれの方々にとっては貴重な財産でございますので、いかなる条件下でも、その小型船舶を安全に守つてあげなければならぬ。そういったしますと、どうしても、防波堤等に過大な投資が要するというようなこともございまして、まだまだ欧米等の静かな波のところで、日本での海象条件の厳しさからしますと、保管料を安くするということもなかなかまいらないところがあるわけでございます。しかし、御指摘の点については、一層またこれから考えてまいりたいと思ひます。

それから、滋賀県で法定外目的税の課税について御検討をいただいておりますことは、私どもも承知をいたしております。まさに琵琶湖を守るための諸々の施設をするために幾らかの御負担をいただくということ、御検討をいただいているやに承知いたしておりますが、まだ、私どもの方にそのような御相談は来いていないというふうな承知をいたしております。御相談がありましたならば、その使途あるいは目的等も含めまして、我々として検討してみたいと思っております。

それから、道路特定財源の話につきましては、これまでも、受益と負担という考え方、そしてまた、道路の整備がまだまだ十分でないというような多くの方々の御指摘もありました。しかし、先ほど大臣が申し上げましたように、聖域なき改革ということをおっしゃいますので、御指摘のございましたような事柄も含めまして、白紙でこれからも国土交通省として検討してみたいと思えます。

○日森委員 委員長、時間どおり終わりました。どうもありがとうございました。

○赤松委員長 これにて本案に対する質疑は終局いたしました。

○赤松委員長 これより討論に入るのでありますが、討論の申し出がありませんので、直ちに採決に入ります。

小型船舶の登録等に関する法律案について採決いたします。

本案に賛成の諸君の起立を求めます。

〔賛成者起立〕

○赤松委員長 起立総員。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〕

○赤松委員長 御異議なしと認めます。よって、

そのように決しました。

〔報告書は附録に掲載〕

○赤松委員長 次回は、明六日水曜日午前八時五十分理事会、午前九時委員会を開会することとし、本日は、これにて散会いたします。

午後五時一分散会

平成十三年六月二十八日印刷

平成十三年六月二十九日発行

衆議院事務局

印刷者 財務省印刷局