

第4回 官業民営化等WG 議事録(国土交通省ヒアリング)

1. 日時：平成17年6月27日(月) 15:00~16:30

2. 場所：永田町合同庁舎1階第1会議室

3. 項目：官業の民間開放に関する各省庁ヒアリング

飛行場の施設管理

自動車の検査

船舶の検査

4. 出席： 規制改革・民間開放推進会議

鈴木主査、原主査、白石委員、大橋専門委員、福井専門委員

国土交通省

飛行場の施設管理

航空局飛行場部管理課空港管理室	室長	佐々木 良
	課長補佐(総括)	長崎 敏志
	課長補佐	杉浦 利正
航空局飛行場部環境整備課	課長	有岡 宏
	専門官	工藤 英明

自動車の検査

自動車交通局技術安全部技術企画課

	課長	戸澤 秀実
	課長補佐	佐竹 克也
自動車交通局技術安全部審査課	課長	増井 潤
自動車交通局総務課	企画官	石井 昌平
船舶の検査		
海事局検査測度課	課長	澤山 健一

飛行場の施設管理

白石委員 済みません。大変長くお待たせいたしました。それでは「飛行場の施設管理」に関して、お時間も押しておりますので、5~6分程度で御説明をいただいた後、二十数分程度質疑とさせていただきたいと思っております。よろしく願いいたします。

有岡環境整備課長 航空局飛行場部環境整備課長の有岡でございます。空港の周辺環境対策を担当いたしております。

佐々木空港管理室長 空港管理室長の佐々木でございます。飛行場の設置・管理を担当

しております。よろしくお願ひいたします。

それでは、座って、お時間も押しておるようですので、早速お手元の調査表に基づきまして、御説明を始めさせていただきます。

まず、国土交通省は空港整備法に基づきまして、国際空港路線に必要な飛行場、及び主要な国内航空路線に必要な飛行場の滑走路、誘導路、エプロン、照明施設等の整備・管理を行っております。

旅客・貨物ターミナル、整備施設、燃料供給施設等につきましては、国有財産法に基づきまして、国が民間の方に国有地をお貸しし、当該民間の方が施設の整備・管理を行っております。

なお、空港環境整備協会は、国が管理しております 26 空港のうち 22 空港、本年 2 月に名古屋空港が県営愛知空港に変わりましたので 22 になっておりますが、22 空港において駐車場の運営を行っておりますのでございます。

続きまして「3．従業者数」でございますが、国土交通省におきましては、26 空港におきまして、約八百名の職員がここに記載しております事務を行っております。

「4．予算額」でございますが、飛行場の施設管理に関する予算という形での整理を行っておりませんので、空港整備特別会計の内数ということで記載させていただいております。

空港環境整備協会におきましては、約三百名の職員が 22 空港の駐車場の運営を行っております。予算額の 120 億円は、後ほど御説明させていただきます環境対策費を含んだ数字でございます。

次に「6．民間開放の状況」でございますが、飛行場施設の整備・管理主体は、公的主体に限られておらず、実際にも民間事業者の方々が飛行場内の相当部分において施設の整備・管理を行っております。旅客・貨物ターミナル、整備施設、燃料供給施設等は、民間事業者の方が整備・管理を行っております。

駐車場につきましては、平成 15 年に会計検査院から「空港内駐車場の運営者の選定に当たって、複数の者から選定する仕組みを導入して、透明性、公平性及び競争性を向上させることが必要」との御指摘がございました。国土交通省は、同年 10 月に、今後新たに供用する駐車場の運営者の選定は、公募制を導入して複数の事業者から選定することといたしました。

これを受けまして、会計検査院は平成 15 年 12 月に国会に提出された決算検査報告書におきまして、本件は措置済み事項として記載されたところでございます。

この方針に基づきまして、来年 3 月開港予定でございます、新北九州空港の駐車場につきまして、P F I 方式で事業者を選定することといたしました。昨年 12 月に実施方針を公表いたしまして、手続を進めてまいりましたところ、4 社から応募がございまして、株式会社合人社計画研究所が事業者となったところでございます。

1 枚おめくりいただきまして、7 及び 8 について御説明させていただきます。まず、国

土交通省の事業でございますが、空港は単体では機能せず、全国の各空港が相互に結び付いたネットワークを形成することにより初めて有効に機能し、利用者の皆様の利便を確保できるものでございます。

国内空港の場合、羽田空港に航空旅客の約六割が集中しておりますが、更に羽田便増便の要望が強いという状況でございます。これに対応してまいるために、全国の空港から得られる着陸料収入等を原資とする、空港整備特別会計の予算を羽田空港の再拡張事業に集中的に投入していく必要がございます。

このように、空港につきましては、全国的な空港ネットワークの維持・向上の観点から、引き続き国が適切に施設整備・管理を行っていく必要があると考えております。

なお、再拡張事業におきましても、国際線地区整備事業につきましては、PFI手法により民間活力を積極的に導入してまいることとしております。

次に、空港駐車場について御説明させていただきます。繰り返しになって恐縮ですが、新たに供用する空港駐車場につきましては、公募制を導入することといたしております。

一方、空港環境整備協会は、国が管理する22空港におきまして駐車場の運営を行っておりますが、これは国が管理する空港の円滑な運営のために、同協会が行っております、周辺環境対策事業の財源を確保するために行っているものでございます。この対策は、国が実施しております、全国一律的な対策に加えまして、地域のニーズに対応したきめ細やかな対応を行うためのものであり、空港の円滑な運営のために必要不可欠なものでございます。

最後のページでございますが、個別の質問項目でございます。お時間の関係もございまして、ポイントのみ述べさせていただきます。

①につきましては、空港環境整備協会は、国が管理する空港の円滑な運営のために協会が行う周辺環境対策事業の財源を確保するために、22空港において駐車場の運営を行っているということでございます。

②につきましては、新たに供用する駐車場については公募制を導入しておりまして、今後とも公募を実施してまいりたいと考えておるところでございます。

以上、時間がないということで駆け足になってしまいましたが、御説明を終わらせていただきます。ありがとうございました。

白石委員 ありがとうございます。それでは、御質問よろしいでしょうか。

どうぞ。

原主査 2点なんですけれども、1つは、この空港駐車場についてなんですけど、周辺環境対策事業の財源を確保するためというふうには書かれているのですが、この空港環境整備協会がもともと何をするとところかというのと、航空機騒音対策とか、周辺地域の環境整備というふうになっていて、必ずしも駐車場と書いているようには読み取れないのですが、なぜそれが駐車場になって、それからこの環境対策事業の財源ということですが、幾らぐらいの財源をここから得て、何に使っていらっしゃるのかということをお聞きしたいと思い

ます。

もう一つは、P F Iは私も関わっているのですが、今後P F I方式でやっていきたいということですが、既にあるこの22空港の駐車場については、今後P F I方式に限りませんけれども、民間に開放するお考えがないのかどうかの2点をお聞きしたいと思います。

佐々木空港管理室長 それでは、管理関係について、私から答えさせていただきます。まず、幾らぐらいの駐車場の財源をもって環境対策に充てているのかという御質問につきましてお答えさせていただきます。

平成16年度決算におきましては、駐車場の収益のうち9億3,300万円が環境対策に充てられております。

福井専門委員 それは、全収益でですか。

佐々木空港管理室長 駐車場事業のほか、環境対策事業の財源といたしましては、エアラインからいただいているお金ですとか。

福井専門委員 協会の収益のうち、幾らが環境対策に使われているんですか。

佐々木空港管理室長 公益法人でございますので、収益というのは駐車場事業のことを言っておられるという理解でよろしいでしょうか。

福井専門委員 はい。

佐々木空港管理室長 したがいまして、9億3,300万円でございます。

福井専門委員 そのうち幾らが環境対策なんですか。

佐々木空港管理室長 9億3,300万円すべてが環境対策です。

福井専門委員 すべてが環境対策ということですか。

佐々木空港管理室長 はい。

福井専門委員 具体的には、環境対策というのは、どういうことに使われるんですか。

佐々木空港管理室長 それについては、有岡課長から次にお答えいただきますが、その前に原先生の方からのP F I事業についてのお答えをさせていただいてよろしいでしょうか。

今、ちょっと繰り返しになって恐縮なんですけど、空港の円滑な運営に協会の環境対策は必要なものでございまして、これを止めますとなかなか空港の運営ができないというふうに我々は考えておまして、22空港、現在空港環境整備協会が運営しておりますものにつきましては、引き続きまして空港環境整備協会に運営をしていってもらうというように考えております。

原主査 済みません。これが、22空港合わせて9億になるということなんですね。

佐々木空港管理室長 16年度決算においては、そうございました。他方、環境対策が、例えば今、議論に上っておりますのは、熊本の深夜便ですとか、羽田空港再拡張関連でまた新しいものも可能性としてはございますので、今の16年度の規模といたしましては、9億3,300万ということございました。

白石委員 先ほどの原主査の御質問の中に、どういう事業にということがあったと思う

のですけれども、緑化とかパークゴルフ場というふうに空港の環境整備に使われているものと、直接的には騒音や環境対策には関係ない支出もあると思いますが、今その比率についてはどういうようになっていますか。

新聞記事によると、とっても意地悪なのですか、DVDプレーヤーやゴルフセットを買っているとか、そういうのも書いてあって、もしそういうものがありましたら、何割ぐらいがこれに出ているのかどうかということも合わせてお伺いしたいと思います。

福井専門委員 カラオケセットも書いてありますよ。

有岡環境整備課長 私の方からお答えいたしたいと思いますが、その比率というか、今の分類が、そういった観点の分類はしておりませんので、事業を簡単に申しますと、ソフトで言いますと、例えば、騒音地域内の健康維持という観点から、巡回健康診断を行いますとか。あとテレビの受信状況の調査。あと備品関係で申しますと、教育施設や共同利用施設、例えば公民館、空港周辺のそういった施設への備品等の寄贈がございます。

それから、公園とか運動広場の整備についての助成を行っておりますし、一方では周辺の消防力の強化ということで、消防ポンプ自動車の整備というものについても助成を行っております。

その他、イベント助成なども行っておりますし、老人福祉施設等の整備についても支援を行っております。非常に幅広く行っているところでございます。

白石委員 それは、航空機の改良によって、騒音も以前よりは被害が軽微になっているというふうに伺っておりますけれども、経年的に見ますと9億3,300万は増えているのか、減っているのか、ここ10年ぐらいの推移はいかがでございますか。

有岡環境整備課長 済みません。今きちっと整理していませんが、ここ5年で見ますと、それほど大きい推移はございません。

確かに、昭和40年代～50年代にかけて典型的な航空機で申しますと、DC8とか727は非常に耳障りだったというふうに金属音的な音で、非常に騒音的にも大きかったという事例があって、その後確かにおっしゃるような改良が進んできたというのは、事実でございます。そうは言っても、かつてほどではなくても、引き続き国が行っている騒音対策費も150～160億まだ計上している状況にございますし、空港環境整備協会の方でやっただけの事業は、国が行っている、まさに騒音対策そのもの、ある意味で法律で決められている枠内のもの以外のところでやっただけのものでございまして、騒音が減ったから直ちにその状況が変わるというものではないものですから。

白石委員 今、国が150～160億と。国と協会とのすみ分というのを、もう少し詳しく教えていただけますか。

有岡環境整備課長 これは騒音防止法、我々は騒防法と読んでおりますけれども、騒防法に基づいて騒音対策区域という概念がございます。ちょっとややこしい話になりますけれども、W値というものがございまして、これはそれぞれの飛行機のうるささに加えて回数とか、飛んでいる時間帯を積算して出す数値なんですけれども、このうるささ指数に基

づきまして、区域を設定して、それに対してこれは制度が決まっているものですから、それを実施していくというものでございます。

白石委員 それが国ですね。

有岡環境整備課長 そうです。それ以外のところで、画一的に決められない部分で、空港環境整備協会が事業を行っているというのが実態であります。

福井専門委員 さっきの例示に挙げられた、テレビ受信状況とか、公民館備品、消防ポンプ付き自動車とか、これは騒音と何の関係があるんですか。火事との関係はわかるんだけれども。

有岡環境整備課長 そこは、空整協の寄附行為にもありますように、騒音対策そのものだけではなくて、周辺の環境改善、いわゆる生活環境改善でありますとか、ちょっと言葉は新しいですけども、空港と周辺地域の共生といったような観点からも事業が行われております。

福井専門委員 でも、環境と関係ないでしょう。例えば、公民館備品とか、カラオケセットとか、ゴルフ場は、環境なり周辺地域との共生とも何の関係もないように思うのですけれどもどうですか。

有岡環境整備課長 ですから、そこは勿論空整協の事業の中には、騒音低減そのものの事業もありますけれども、音で迷惑を受けている周辺の住民の皆様方の、まさに生活環境の改善。

福井専門委員 迷惑を受けている住民にカラオケセットとか、ゴルフ場を整備してあげるというのも公益事業だという頭の整理ですか。

有岡環境整備課長 それだけとらえられてもちょっと仕方ないのですけれども、いろいろございますけれども、そこは住民の要望、ニーズに応じて、公益事業を行うことも生活環境の改善。

福井専門委員 それは、住民さえ満足すれば、何を買ってもいいのだという前提ですか。

有岡環境整備課長 そこは、おのずと何でもというわけにはならないと思います。

福井専門委員 カラオケセットというのは、具体的には適切なのですか。

有岡環境整備課長 カラオケセットについては、公民館で設置する、共同利用施設でカラオケ機器を設置するというのが典型的だと思いますけれども、住民の個人、個人の家の中にカラオケを買うという話ではございませんで、住民が集まって何かイベントをやる。そういったときに少しでも役立つものがあればということで。

福井専門委員 共用の備品であれば、例えば、マージャンセットでもいいし、あるいはトランプ買ってでもいいし、花札買ってでもいいし、そういうふうになるわけですか。個人のものでさえなければいい。娯楽に供する個人のものでさえなければいいということですか。

有岡環境整備課長 いや、そこはそういうことではございません。

福井専門委員 その場合の基準は何ですか。

白石委員 聞き方を変えますと、22の駐車場の収益が、26の空港の周辺整備に回ってい

るわけですね。例えば、航空機の離発着でどれだけ被害があるかというのは、26の空港の周辺で違うと思いますので、それをどういうふうに按分されているのかとか、この備品についてはどういう意図で、例えば、住民側からこういうものが欲しいという要求に基づいて、それに従って買っているとか、何かガイドラインとか指標があれば、26の空港でかつて環境対策としてやった事業の細目を知りたいんです。

福井専門委員 内訳も過去3年ぐらい、それぞれの空港ごとに、カラオケセットの単位まで、具体的に何を買ったのか知りたいですね。

今でなくて結構ですから、後ほどいただけますか。

有岡環境整備課長 はい。

鈴木主査 よろしいですか。空港ビルの民営化などは、羽田もそうだし、そんなに珍しい話ではない。駐車場も当たり前の話だと思います。私は、一番ポイントになるのは、空港の実際のコアの部分と言うのか、離発着の部分の民間開放も部分的にはいろいろ議論されてきているのです。例えば、管制の民営化というようなことは去年も議論した話です。

それから、検疫、これは厚生労働省はOKだと言っているわけですね。

動植物の検疫はやりますね。これはいろいろ言っていましたが、基本的にはOK。

出入国管理はやりましたか。

大橋専門委員 いや、まだです。

鈴木主査 やっていませんでしたね。これもやればOKと言うと思います。

税関は、何と言うか。そんなことを考えていくと、総合して今後の問題としては、PFIとしてやるときの空港のコアの部分の離発着に関連するあらゆる業務、そういうものを含めて民間開放ができるのではないかと。

それから、今の空港の中でその運営だとか保守というものを民間が全部やっていく場合に、例えば、その空港の土地自体をどうするといった問題が生じるなら、これは行政財産だけれども賃借するということだってできるし、お金がある人だったら譲り受けるということもできるということまで、民営化を含めて民間開放の条件は整備されているのです。これは各省にまたがるから、あなたのところでは全部について回答はできないかもしれないけれども、世界一高い離発着料と言われて久しい。これを下げるのが課題であって、駐車場をつくるということは枝葉末節の問題で、部分委託ぐらいにしか私には思えないのですが、それに対してどうですか。

大橋専門委員 今の鈴木先生の話に関連して、私も調べてみてびっくりしたことがあるのだけれども、イギリスのヒースローの近くにルートンという空港があるのは御存じだと思うのですが、このルートンの空港は1998年の8月に、パブリック・プライベート・パートナーシップ、PPPという仕組みを応用して、空港の土地、その所有権自体は地方公共団体に残した上で、運営管理、空港施設の整備、あるいは維持管理、運営すべて民間の会社に任せているのです。

そういう例は、御存じだろうと思うけれども、今日御説明の1枚目の事務・事業の中の

「(1)国土交通省」がある意味で直営でやっている部分についても、民間でやらせることは、ルートンの例で言えば十分できるわけだけれども、日本ではなぜできないのか、その理由を教えていただきたいと思います。

佐々木空港管理室長 例えば、羽田の再拡張事業でございますが、これにつきましては、どのようにしたかということをおし上げますと、事業を2つに分けてございます。滑走路整備事業ということで、滑走路をつくる部分、これが約六千九百億見込んでおりますが、この部分については公共事業で行うと。それは、民間で行うことをも検討したのですが、余りにも巨額でありまして、民間はリスクを取れないということが結論でございました。したがって、ここの部分については、空港整備特会において整備を進めると。

他方、国際線地区でございます。旅客ターミナルビル、貨物ターミナルビル、これにつきましては、PFI方式を取らせていただいたということでございます。

そういう意味で、現在羽田再拡張事業の関連、沖合展開事業で現在空港整備特会は借金が9,300億でございます。この再拡張事業で新たに4,800億の借入れを予定しておりまして、ここの部分をどうするかという議論が大変でございまして、今、国内の主要ネットワークの空港は6割が羽田と結んでおりまして、羽田空港がその部分で大きな借金を抱えているという状況でございます。

では、羽田だけ借金を残して、ほかを切り離すということは、国が着陸料の部分を、ある意味離してしまうということでございますが、そこが1つ御議論があろうかと思えます。

あと、なかなか個々の空港ごとに同じ部分もございまして、先ほど御指摘のありましたルートンのようなことはいかがかということなのですが、現状、鈴木先生の方からお話がありましたように、空港ビルですとか、もう既に民間開放しておりまして、ある意味コンセッション部分、非常に収益性の高い部分はもう既に開放してしまっておる。滑走路の維持管理、それから誘導路、エプロン、照明施設、これらの部分につきましては、そういう意味では非常にコストがかかる割に低い部分でございます。

大橋専門委員 ルートンは誘導路の整備もしていますよ。

佐々木空港管理室長 それは、空港ビルを含めてやっておられるのではないのでしょうか。

福井専門委員 原則として、離発着料で賄えないような形での整備というのは、本来世界的に見てもあり得ないですよ。本来受益者は、乗る人であり、航空会社であるわけだから、その離発着料で賄えないような整備というのは、本来してはいけないというのが、まず前提のメルクマールです。

ビルの収入とかは、土産物屋とかレストランとかは、それは副次的にはあるかもしれないけれども、空港の根幹部分は離発着です。

佐々木空港管理室長 離発着のものだけで整備をするかという御議論ですけども、そうすると羽田の再拡張事業みたいなものは相当長期になってしまうということですか。

福井専門委員 いや、離発着料を上げれば済む話です。再拡張が公共的、国民的に意味があるのだったら、それに伴う費用負担を羽田の発着する航空会社、最終的にはその航空

会社のエンドユーザーにさせていただくというのが筋です。

佐々木空港管理室長 それは選択肢としては1つあると思いますが、まさに鈴木先生が今言われましたが、

福井専門委員 そこは今の論点ではないのですが、百歩譲ってなにがしかの国策としての補助というのがあってもいいかもわからないけれども、補助をするかどうかと、その管理権限なり、離発着料の決め方なりを、民間活力を活用したり、あるいは民営化してやるかどうかということとはまた独立の論点です。

佐々木空港管理室長 おっしゃる御議論、選択肢あると思います。他方、今まさに鈴木先生から御指摘いただいたように、日本の着陸料について高いという御批判もあって、かかったコストで多分羽田については、着陸料を上げて航空会社は入ってこれると思いますけれども、それでいいのかという別の議論はあると思います。

福井専門委員 だけど、その論点よりここでの重要な論点は、国が何らかの形で支援するにしても、離発着料の決め方なり、その空港で上げ得る空港固有の便益に伴った費用負担なり、あるいは料金収受の仕方について、国が必ずしも直営で関与を手続的にし続けなければいけないという必然性はないのだから、そこは分けて考えた方がいいということです。

佐々木空港管理室長 全く過去の経緯がなくて、白地で考えられるという状況においては、福井先生がおっしゃるオプションもあると思います。

福井専門委員 過去の経緯というのも、それは過去の経緯も含めて、これからどうするのかと、一旦クリアーして考えればいいわけです。

佐々木空港管理室長 そのときに、今、羽田の再拡張の例を申しましたが、現時点で9,300億、これから更に4,800億の借入金というものが入ってまいります。その部分を、どう整理するかということがあって、今の国の財政の一般的な考え方からすれば、特定の利用者に負担を求めていく方が適切。一般の国民の全然関係のない一般財源でというよりも特定財源ということで整備する方がいいというように。

福井専門委員 それはいいのです。一定の財源なり、突っ込んで支援することが、合理化されとしても、だからといってそれを直営でやり続けなければいけないという理由にはならないわけだから、後者の方は独自に考えていただきたいのです。

その観点から言えば、例えば、これは後ほどで結構なのですが、離発着料の決め方とか、周辺整備費の内訳とか、まさに過去の債務についての現在の返済状況とか、その見込みとか、詳細に後ほど教えていただきたいと思いますので、お願いします。

ちょっと駐車場に戻っていいですか。駐車場のさっきの議論の続きですが、そもそこの駐車場利用者というのは、たまたま空港に車で来る人でしょう。その人たちが払った駐車場代金が、カラオケセットを始め、周辺住民の一種の迷惑料的なものに消えてしまうという、その費用負担関係については非常に不公正なものを感じますが、なぜ車の利用者だけが周辺対策の財源を強いられなければならないのですか。飛行機に乗って騒音の発生源

になっているという意味では、車で来ようが、電車で来ようが、バスで来ようが、飛行機に乗る人ごとについて見れば平等です。なぜ車の利用者だけをそういうように特殊な扱いにするのか、これもさっぱりわからないので、もし根拠があるなら後ほどでも結構なので教えていただきたいと思います。

それから、新たに供用する空港駐車場についてだけ公募制を導入するとき資料の記述があるのですけれども、何で既得権はそのまま未来永劫維持し続けたいいけないのか。全く根拠がないと思いますが、どうして既存のものについて再入札にかけては支障があるのか、それについても後ほど結構ですから文章で詳細に根拠を教えていただきたいと思います。

白石委員 もうお時間も迫ってまいりましたので、済みません、こちらの要望は後ほど文書で御回答いただくということでよろしいでしょうか。

佐々木空港管理室長 はい、わかりました。

白石委員 よろしく願いいたします。

ほかにございませんか、御要望等追加でございましたら。

大橋専門委員 室長のお答えを聞いていて、こういうふうに理解していいのですか。要するに、制度的には民間でもやれるけれども、民間がリスクをなかなか取りにくいので手を挙げないと、だからだめなのですという説明だったと理解してよろしいですか。

佐々木空港管理室長 飛行場につきましては、この空港整備法に基づいて整備している空港と、そうでないものがございます。例えば、ホンダエアポートというのが埼玉にございますが、これは本田航空という会社が設置者となって、すべての施設を整備しております。そういう制度は現在もございます。

他方、今、空港整備法に基づいて。

鈴木主査 時間もないので、民間でという質問の趣旨にだけ答えてくれませんか。手を挙げる者がいないからだけかどうかだけ聞いているのですから。

佐々木空港管理室長 1つは、手を挙げる方が余りいらっしやらないのではないかとということと、もう一つは、全部でネットワークですので、非常に空港によっては環境対策費用もかからない、それから便が多くて離発着が多く、着陸料収入を見込めるといふものもあると思います。

ただ、そういういいところだけ民間に開放するということになりますと、国が管理するもので残るのは、非常にコストがかかって収入が上がらないと。

福井専門委員 要するに、まだ御理解いただいていないのですが、例えば、過疎地とか、離発着の少ないところに重点投入するということはあるわけですが、ただ、金を負担するとか、国が支援するというのと、そのオペレーションをだれがやるかというのは関係ないのです。いいかげんに理解していただけませんか。そういう議論をしているのではないです。

それから、追加の宿題です。

佐々木空港管理室長 管理についても、同じ問題があるということを申し上げているわけです。管理についても、例えば、ものすごく騒音対策にお金がかかって、便数が少ない。

福井専門委員 ですから、その底上げをするための国家支援はあり得ると申し上げているのです。それを前提に考えてください。御理解いただいていないと思いますので。

それから、追加の資料のお願いですが、協会の職員なり役員の中で、国土交通省のOBの方が、どのポストに、どういうふうに分布しているのか、最終役職とともにリストで後ほどお知らせください。

白石委員 300人の内訳ですね。

福井専門委員 はい。

それから、役員も含めて部課長以上の年間報酬も後ほどリストでいただきたいと思いません。

佐々木空港管理室長 年間報酬につきましては、国で決めた基準で公表する法人というものがございまして、この法人が該当しておりません。

それから、300人につきましては、役員につきましては、最終ポストまでということで御提出させていただきたいと思えますけれども。

福井専門委員 管理職以上で結構です。

佐々木空港管理室長 管理職と言いますと、本部の課長ということでよろしいですか。

福井専門委員 そうです。

佐々木空港管理室長 はい。

福井専門委員 それから、ちょっとわかりませんが、国の公表基準に該当していなければ公表してはいけないのですか。その基準というのは、「ねばならない」という下限であって、この協会について言えば、国有財産を使って独占的な駐車場料金収入を収受しておられて、しかもそこに職員の方が行っておられるというわけですから、少なくともOBの方の報酬ぐらいは公表いただくのが国民に対する責務ではないでしょうか。根っこは国有財産です。

佐々木空港管理室長 おっしゃる点もひとつごもっともだと思いますけれども、他方プライバシーの問題もございまして、そこは今お約束は控えさせていただければと思います。

福井専門委員 補助金を受けているところは、公表せねばならない。だったら、国有財産を有利な地位で独占的に受注しておられるところが、実質補助金収受に該当するというのが私どもの感覚です。違うのであれば、それについてどうして違うのかということ、後ほど文書でいただきたいと思えます。

いずれにせよ、これは御検討いただきたいと思えます。

佐々木空港管理室長 政府の基準はそうっております。

福井専門委員 それは違います。どうして基準の扱いと違うのかということについて、実質的な論拠を教えていただきたいと思えます。

鈴木主査 1つ注文しておきますが、この問題は去年いろいろやったのです。おたくの

方から管制の民営化というのは受けて立ちますということをおっしゃるので、それでやったのですが、問題の所在が必ずしもはっきりしなくなって、少しペンディングになっている問題です。だから、さっき言ったように、ほかの省の問題は、私どもの方で折衝しますから、肝心の根っここの御省のものの考え方をはっきりさせておいてください。

佐々木空港管理室長 わかりました。非常にこの問題は大きい問題だと考えておりますので、しっかり対応させていただきたいと思います。

白石委員 どうもありがとうございました。

自動車の検査

白石委員 大変長らくお待たせいたしました。それでは、ただいまより「自動車の検査」について、5～6分程度で御説明をいただいた後、20分程度の質疑とさせていただきたいと思います。

戸澤技術企画課長 私は、国土交通省自動車交通局技術安全部技術企画課の戸澤と申します。よろしくお願いいいたします。

それでは、ヒアリング調査表に基づきまして説明させていただきたいと思います。

「事務・事業名」は「自動車の検査」でございます。

「1．根拠法令」は、道路運送車両法でございます。

「2．実施主体」は、独立行政法人の交通安全環境研究所、以下「交通研」というように略させていただきます。

2番目としまして、自動車検査独立行政法人、以下「検査法人」というように略させていただきます。

3番目としまして、軽自動車検査協会、以下「軽検協」というふうに略させていただきます。

そのほか、指定整備工場、自動車メーカー、こういったものが検査の実施主体でございます。

「3．従事者数」は、1番目の交通研については、42名でございます。

2番目の検査法人については、881名でございます。

3番目の軽検協については、598名でございます。

4番目の指定整備工場については、指定整備工場が現在約二万八千工場ございまして、それにいわゆる検査を行います自動車検査員というのがございます。これが約八万人でございます。

自動車メーカーについては、詳細は不明でございます。

「4．予算額」は、これは平成17年度の予算でございますが、交通研については、独立行政法人でございますので運営費交付金が8億円でございます。また、施設整備費は2億円。

検査法人については、運営費交付金が 89 億円、施設整備費が 21 億円。

軽検協については、業務費が 106 億円、施設整備費が 44 億となっております。

「5. 事務・事業の内容」は、自動車の安全確保、環境の保全を図るということを目的とし、個々の自動車に安全あるいは環境基準に適合するかどうかを確認する。これが検査でございます。

大きく2つに分かれまして、新車の検査、これは新規検査と言っております。また、使用過程の検査、これは継続検査、俗称で車検と言われているものでございます。

まず、この新規検査についてでございますけれども、大量生産車につきましては、この交通研というところが代表車両の基準の適合性の審査を行いまして、その結果に基づきまして国が型式指定というものを行います。この型式指定を受けた自動車につきましては、自動車メーカーですとか、あと輸入自動車がございますので、輸入の事業者が行っておりますけれども、民間の会社が1台ごとに基準適合性の確認、いわゆる完成検査というものを行っておるところでございます。

一方、少数の生産車両につきましては、検査法人あるいは軽自動車検査協会が1台ごとに検査を行うという仕組みでございます。

一方、継続検査についてでございますけれども、一定の整備能力及び検査能力を有します整備工場、これを指定整備工場と言っておりますけれども、これは先ほど言いましたように2万8,000工場ございます。あるいは検査法人などで1台ごとの検査を行うということで、ここについてはユーザーの方が自由に選択できるという状況でございます。

「6. 民間開放の状況」でございますが、新車の検査につきましては、先ほど申しましたように、型式指定を取得した自動車というのは、自動車メーカー、あるいは輸入事業者において検査が行われている状況でございます。

一方、継続検査につきましては、自由にユーザーが選択できるわけでございますけれども、現実的には継続検査の大体7割が指定整備工場において行われているということでございます。

「7. 当該事務事業を廃止した場合の影響」についてでございますけれども、自動車は御案内のとおり適切に管理されていなければ、交通事故ですとか、環境汚染など、第三者の生命に影響を及ぼすものでございます。そのために、確実に安全あるいは環境基準に適合させる必要があることから、自動車検査制度によりまして定期的に、この基準適合性の確認、検査でございますけれども、これを行っているということでございます。

また、検査時にユーザーに対しまして、適切な点検整備の実施を促すとともに、暴走族等の不正改造の車を排除したり、あるいは昨今非常に社会をにぎわしておりますリコールの未対策の車を確実に回収するという役割も有しておるわけでございます。

このため、当該事務・事業を廃止した場合には、交通事故の増加ですとか、大気汚染の悪化を招くおそれがございます。

このほか、検査時に自動車重量税の徴収、あるいは自動車税の納付確認、そして自動車

損害賠償保険、いわゆる強制保険でございますけれども、これの締結状況の確認ですとか、最近ではリサイクル料金の支払いの確認、こういった業務も行ってございまして、適正な納税の確保、無保険車の排除、こういった非常に重要な役割も果たしております。

今後は、大体来年からでございますけれども、これは道交法関係でございますけれども、駐車違反車両の反則金支払いについても確認する仕組みになってございます。

このように、自動車検査制度というのは、自動車の安全運行なり環境保全はもとより、広く車社会を円滑に運営していくための社会的基盤として不可欠であるというふうに考えているところでございます。

「8. 更なる民間開放についての見解」についてでございますけれども、もう新規検査につきましても、先ほどお話ししましたように、型式指定を取得した車両については、自動車メーカー、あるいは輸入事業者において、1台ごとに検査を行っております、既に民間に開放されている状況でございます。

また、継続検査については、検査時に整備を要望するユーザーは、指定整備工場において受検することが可能でございます、これはどちらを選択するかというのはユーザーに任されているということでございまして、既に民間に開放されている状況でございます。

「9. 個別の質問項目」についてでございます。まず1番目としましては。

白石委員 戸澤さん、お時間もあれですので、拝読させていただくことにして質疑に移らせていただいてもよろしいでしょうか。原主査が4時半で退室でございますので、申し訳ございません。

戸澤技術企画課長 結構でございます。

白石委員 お先にどうぞ。

原主査 恐縮です。自分ものんびり見ていたところで、急に振られまして大変恐縮ですが、自動車の検査というところで、私、PLですとか、リコールですとか、ずっともう15年ぐらい関心を持っている分野なのですが、リコールを見ていると、世の中に出てきている、今回の三菱ふそうですとか、その前の三菱のリコール隠しの話とかありますが、実際にはすごくたくさんのリコールというのが年間に行われているのですね。それもまとめてらっしゃるのは知っているのですが、これほど新規検査とか継続検査とかおやりになっ
ていながら、なぜあれほど多くのリコールということになるのか。一応リコールは、以前は各社の判断に任されていたというところもあって、実際にリコールされている1年間分を見ると、非常に軽微なものから、非常に重篤なものまで、各社によって判断基準もかなりぶれがあるなという印象も持ったりして見たのですが、そういう意味からすると重装備の車検制度のように見えますけれども、効率という点では何かもう少し工夫とか、やりようとか、コストをこれほどかけずにやれる方法があるのではないかと思うのですが、そういったことについての御検討とか、ある程度民間に任せてもレベル的にはさほど変わらないのではないかと思う辺りについては、いかがでしょうか。

戸澤技術企画課長 今のリコールの御指摘というのは、ここで言いますと新規検査のう

ちの大量生産車、これは型式指定というのを実際行っているわけですが、これに関わる話かと思えます。

これは、先ほどちょっと説明しましたように、いわゆる型式の代表車両というのを交通研の方で、代表的な試験を実施して事前に基準適合性というのを確認しているわけですが、これはあくまでも標準的な使い方を前提とした試験でございますので、実際問題、車が使われていく過程を見ますと、いろいろなユーザーがおられますし、いろいろな使われ方がする中で、どうしても新車をつくる段階では予期できなかった耐久性に関わる不具合がほとんどだと思えますので、事前にこういう審査制度を設けて、可能な限り欠陥車が出ないような形で予防はしているわけですが、自動車メーカーにおいても当然ながら最初からそういった欠陥車を出そうということで、設計とか製造をしているわけではございませんけれども、いろいろな使われ方の中で、予期せぬ不具合、欠陥車が出ているというのが現状ではないかと思っております。

これをやめるといことになりますと、現在でも年間で大体 200 件とか 300 件ぐらいのリコールが出ているかと思えますけれども、これが更に出るような形になりますので、私どもとしては、なるべく効率的な形で審査をしていかなければいけないと思っているわけですが、やはり厳正かつ公正・中立な立場で事前の審査は必要であると考えているところでございます。

白石委員 どうぞ。

福井専門委員 この 17 年度予算でございますが、交付金とか施設整備費というのは国の予算という意味ですか。軽検協の業務費としている整備費も国の予算ですか。

戸澤技術企画課長 交通研と検査法人というのは、独立行政法人でございますので、国の方から運営費交付金とか施設整備費という形で渡すという形になっております。

福井専門委員 これは全部国費なんですね。

戸澤技術企画課長 そうです。軽自動車検査協会というのは、これは軽自動車検査協会が検査手数料という形で収受するものでございます。

福井専門委員 そちらには、国費・公費は入っているんですか。

戸澤技術企画課長 国費は入っておりません。

福井専門委員 ほかに何か公的な資金は入っているんですか。

戸澤技術企画課長 入っておりません。

福井専門委員 この個別質問項目のお答えの紙が 3 枚目にありますが、こちらについてお伺いしたいのですが、この自動車検査独立行政法人と軽自動車については、既に民間と競争しているということなのですが、これの趣旨がよくわからなかったのです。ほかにも指定整備業者がいるから、既に競争状態だという意味ですか。

戸澤技術企画課長 はい。いわゆる民間の指定整備工場というものが、この継続検査を行うことができる形になっているわけですが、ユーザーは、それをある意味では自由に選択できるわけですが、そういう意味では競争状態にあると考えておりま

す。

福井専門委員 そうすると、特に国費がたくさん入っている方の独立行政法人の方ですが、そんなに国費なんか入れなくても、全部指定整備工場で作ってもらえば国のお金は節約できるのじゃないのですか。

戸澤技術企画課長 指定整備工場の仕組みというのは、点検整備を行って、自動車を良好な状態で依頼者、ユーザーに渡すという契約上の義務を負っているわけでございます。そのために、点検整備を行った後の、いわゆるできれば検査というのがある程度確実に実施されることが期待できるということから、検査法人が行うこの検査というのが免除されているわけでございます。

基本的に検査というのは、御案内のとおり基準に不適合の場合というのは、いわゆる運行を禁止させるということで、非常に私人の権利を制約するような代物でございますので、基本的には厳正かつ公正中立な形で行われなければいけないというのがあるわけでございます。

その中で、指定整備工場というのは、さっき言いましたように、いわゆるユーザーとの間の契約行為の中で。

福井専門委員 端的に教えてほしいのですけれども、要するに、指定整備工場で継続検査はやられているわけでしょう。そっちだけに任せて何か具合が悪いことはあるのですかということに、端的にお答えいただけませんか。

戸澤技術企画課長 今、検査法人というのは、いわゆるユーザー車検の方が来ているわけでございますけれども、こういった方は整備をしないで検査のみを要望するという方で、これらの者の中には往々にして検査さえ合格すればいいという観点から、甘い検査を望むユーザーも多い。

福井専門委員 ユーザー車検が独立行政法人で、それ以外の業者車検が指定整備工場だという整理ですか。

戸澤技術企画課長 ユーザー車検と、あと指定整備工場になれないような零細な工場です。これを検査法人の方に持ち込んでもらうということでございます。特に、話が途中になりましたけれども、現に検査法人においては、合格強要のような暴力行為とか威圧行為というのも、年間で600件とか700件起きて、警察も出動するというようなケースまであるというような状況の中で民間に、指定整備というのは整備と検査というのをセットのうえであれば、検査もある程度確実に実施されるだろうということで任せているのですけれども、検査だけを切り離すということになると、手抜き検査等が横行するおそれがある。

福井専門委員 民間の指定整備工場だって、純粹の民間企業の営利法人なわけだから、そこで何かと抱き合わせであろうか、あるまいが、おっしゃるような検査合格強要みたいなものは、潜在的には同じく発生する可能性が幾らでもあるのではないですか。

何でこっちはよくてあちはだめなのか。

戸澤技術企画課長 ただ、指定整備というのは、やはりお客さんとの契約関係において、

良好な状態で車を渡すという契約関係があります。

福井専門委員 独立行政法人の検査も契約でしょう。要するに、依頼に伴う受諾でしょうから、その依頼に対して合格・不合格の判定をする契約を結んでいるわけだから、同じじゃないですか。

戸澤技術企画課長 独立行政法人というのは、ある意味では国に準じた機関でございますので、そこは民間ではありませんので。

福井専門委員 費用を徴収するわけでしょう。手数料を取ってやるわけでしょう。

戸澤技術企画課長 国が独立行政法人に対して、交付金という形で業務運営費を渡しております。

福井専門委員 だけど、エンドユーザーから手数料を取るのでしょうか。

戸澤技術企画課長 国が取っております。

福井専門委員 ユーザー車検で持ち込むユーザーは、この独立行政法人に手数料なり料金を払っているのじゃないのですかという質問です。

戸澤技術企画課長 それは国に入ります。国に入りまして、国がいわゆる交付金という形で独立行政法人に対して渡しております。

福井専門委員 これは全部事実上独立採算なのですか。その 89 億円とか、あるいは 21.4 億円というのは、全部実質的には国に入る手数料で賄われているのですか。

戸澤技術企画課長 はい。独立行政法人に対して、いわゆる実費を渡しているという格好です。

福井専門委員 事業全体で見たときに収支は黒なのですか。

戸澤技術企画課長 それは、短期的では赤になることもあります、ある年数においては収支がバランスするような手数料の決め方をしております。

福井専門委員 その収支のバランスがわかるような資料を、後ほどいただけませんか。

戸澤技術企画課長 わかりました。

福井専門委員 要するに、実費だという理解でいいわけですね。

戸澤技術企画課長 はい。基本的には実費です。

福井専門委員 一見莫大な国費が出ているみたいですが、実際上は一種の対価として支払っている分がサービスに結実していると考えていいわけですね。

そうすると、もう一回最初の話に戻りますが、その部分が何でここでないといけないのかというのが、民間で現に整備とセットであるならば、適切に行われていると御理解されているわけでしょう。今、民間の指定工場で不正がやたらあるという状況を把握しておられるわけではないですね。

戸澤技術企画課長 実は、指定整備工場においても不正が結構多くて、近年特に競争が激化したということで、例えば、昨年度ですと大体 400 件弱ぐらいの、いわゆるペーパー車検と言いまして、整備とか検査を実施しないで車検を通してしまうという不正行為も起きています。

福井専門委員 それはどうやって発覚しているのですか。

戸澤技術企画課長 これは、いわゆる指定整備の監査ということ国の方が行っておりますので、そちらの方で発覚しております。

福井専門委員 監査というのは、事後的に抜き打ちで幾つかサンプルを取って調べるということをやるわけですか。

戸澤技術企画課長 そうです。

福井専門委員 それでも、400 発生していると。

戸澤技術企画課長 大体 400 件発生しております。

福井専門委員 それを見つけたものについては、どういう措置をされるんですか。

戸澤技術企画課長 いわゆる処分を行っております。

福井専門委員 整備工場を処分、指定取消しにするのですか。

戸澤技術企画課長 場合によっては、指定取消しもございます。

福井専門委員 指定取消し以外だと、どういう処分があるのですか。

戸澤技術企画課長 ある期間の営業ができないような処分もあります。

福井専門委員 とすれば、同じように、指定法人がやっている場合でも、さっき 600 ぐらい不正とか強要があるとかおっしゃいましたね。それだって同じことなわけでしょう。

戸澤技術企画課長 合格強要による威圧行為が 600 件ぐらい。

福井専門委員 その六百幾つの合格強要というのは成功しているのですか。

戸澤技術企画課長 成功しておりません。成功させないようにしております。

福井専門委員 成功させないようにしているわけですね。だと思のですが、だとすれば、まさにその部分が民間開放されても、一種の民間指定工場でやっておられるような抜き打ち検査的なものをされれば、事後的にかなりの程度担保できると考えていいのではないのでしょうか。要するに、指定法人だけが独占しなくても、民間法人の担保と同じことであればいいでしょう。

戸澤技術企画課長 威圧行為までするユーザーというのは、ある意味では一部のユーザーだと思います。実際のユーザーというのは、そこまではさすがにしないが、ただ甘い検査があれば、そちらの方になびくようなユーザーというのは、潜在的にはもっとたくさんいると思います。

福井専門委員 民間指定工場については、威圧以外も含めて、不正な検査、合格というのがあったにしても、それは一定の検査でもって処分されたりして防ぐ努力はしておられて、一定の効果を収めているという認識でしょう。

とすれば、同じことをこの独立行政法人の方についてもやられれば、検査だけ独立で、その部分について不正がないような事後的監督措置を行えば、同じ程度には担保できると考えていいような気がするので、本来業務独占ではないですけども、何もここの組織が独自に存在してないといけないということには、必ずしもならないと思います。御検討いただければと思います。

それから、同じような意味でこの軽自動車協会も別に一業者にすぎないわけでしょう。今の位置づけとしては。

戸澤技術企画課長 一業者と言いますか。

福井専門委員 指定整備工場ができることと同じことができる組織にすぎないわけでしょう。

戸澤技術企画課長 国が認可している法人でございます。

福井専門委員 ここで検査を受けたら得するとか、ユーザーにとってメリットがあるというわけではないでしょう。どちらでも法的効果は同等ですね。

戸澤技術企画課長 どちらでも選べます。

福井専門委員 とすれば、別にこれもなくてもいいのではないですか。ここがやらなくたって、全部民間にやらせたって構わないのではないですか。

戸澤技術企画課長 これも先ほどと同じような議論になってしまうのですが、指定整備工場というのは、あくまでも整備と検査というものがセットで初めてある程度きちんとした検査ができるだろうということで期待して任せている制度ですが、それでも不正が起きている状態であります。

福井専門委員 これもユーザー車検的な検査だけ受けに来る人がここを使うわけですか。

戸澤技術企画課長 そうですね。ユーザー車検と零細な整備工場が持ち込むと。

福井専門委員 そうすると、同じ構図だと思うのですが、さっきの独立行政法人も、それからこの軽自動車協会も、要するに、検査だけ受ける人について言えば、不正が起こりやすい。整備と検査をセットで受ける人なり、そういう検査の形態よりも、整備抜きで検査だけ独立にやる場合の方が不正が起こりやすいという判断をしておられるわけですね。その根拠は何でしょうということを具体的に、これは後ほどで結構なのですが、実証的な側面から教えていただきたいのですが。

白石委員 どうぞ。

鈴木主査 指定整備工場でユーザー車検をやって持ち込むという人はいないのですか。

戸澤技術企画課長 ユーザー車検の定義によりますけれども、基本的に指定整備工場というのは。

鈴木主査 質問の仕方を変えさせていただきます。指定整備工場は、検査だけをやるという権限は持ってないですか。

戸澤技術企画課長 持っていません。あくまでも整備と検査がセットで許されておりません。

福井専門委員 たまたま持ってきたものが、本当にどこも悪いところがなかったら、整備しようと思って見た結果、どこも悪いところがなかったので、整備費0で検査料だけいただきますということはあるわけでしょう。

戸澤技術企画課長 そういうことはあり得ます。

福井専門委員 ということは、それは全く同じことじゃないですか。独立行政法人に持

ち込む前提としてユーザー車検の人は自分でどこかで直しているわけでしょう。それをたまたま民間整備工場に持っていけば、実質的なユーザー車検なり独立行政法人がやっていることと同じことが民間整備工場ですべてになってしまうわけだから、だったら別に今だって認めているということになりませんかということです。

戸澤技術企画課長 ただ、確かに全く整備が必要ないケースもありますけれども、それはどちらかというとな少ないケースで、大半はやはり何らかの格好で整備をするということが多いと思います。

福井専門委員 勿論、だけど、今のやりとりを公開されたら、みんなが勉強してやるかもしれないけれども、実際上自分で直してしまうわけです。直してしまって、それを整備と一緒にやってねと言って民間指定工場に持って行けば、実質的には検査費用だけで済むということになって、割安になるから人気を博するかもしれない。ということは、今だってもう脱法的とおっしゃるかもしれないけれども、許されていますねという確認です。

鈴木主査 去年は自動車の登録について民間開放を検討するというのを約束してもらったのだけれども、70%は民間でやっているのではないかという言い分もあるのだろうし、さっき言われたようなユーザー車検だとかという問題もあるかもしれないけれども、民間開放をとにかく大きく推進するというのは、私どもが政府から注文を受けている問題だから、これも民間開放の方向に向けて、登録と同じようにやっていくという方向で結論を私どもは付けたいと思っています。

福井専門委員 あとこの交通安全環境研究所だけは、いかなる意味でも国家独占でないといかぬと書いておられるのですけれども、それも後ほどでいいのですけれども、厳正・公正・中立にやらなければいかぬということとか、新たな技術が導入されたこと、あるいはリコールとの連携とか、この辺は別に、要するに、独立行政法人でなければ連携ができないとか、そうでなければ厳正・公正・中立にならないということには、必ずしもならないと思うので、これだって民間で別に好きなところにやらせてあげる。その代わり技術力の審査は事前にきちんとしますよということで、全然おかしくないと思うので、同様に民間開放に向けて検討いただければと思います。

白石委員 大橋専門委員、お願いします。

大橋専門委員 こういうデータがあるのかどうか。つまり街頭検査などをやっていますね。車検を受けるときに、保安基準に適合するように直して、そして車検証をもらって、そしてまた不正改造すると。そういう案件というか車が結構あるというふうに、何となくちまたのうわさであるのですけれども、そういうのを街頭検査などでどのぐらい見つけたものがあるかどうか、そういうデータはありますか。

戸澤技術企画課長 街頭検査で実施した件数ですとか、どれだけ不正改造があったのかというのはデータがございます。

大橋専門委員 おおよそ、今、課長が御記憶の点で言えば、どのぐらいの割合ですか。検査した中で。

戸澤技術企画課長 ちょっと今はっきりした数字はわかりませんが、検査した中でそこそこ高いパーセンテージだったのではないかと思います。

大橋専門委員 もしそういうのがかなりのパーセンテージだとすると、継続検査というのは何々だろうと、その意義が問われますね。

戸澤技術企画課長 おそらく、検査の際は、正常な状態にして、継続検査を通った後で、また不法な改造をする人たちがいるということです。そうでないと検査は通しませんので。

大橋専門委員 通しませんからね。この標章をもらうために、保安基準の適合するものにしていくのだけれども、通ったらまた不正改造すると。

戸澤技術企画課長 ただ、暴走行為を行うような人というのは、やはり検査だけではなくて、街頭検査による取り締まりなどを行うなど、総合的な取り締まりを行わないと、ならないのではないかと思います。

白石委員 お時間がもう 25 分を過ぎておりますので、よろしいですか。

それでは、長時間どうもありがとうございました。

船舶の検査

白石委員 それでは、最後の案件になりましたが、船舶の検査について、もうこちらは手元に事前資料をいただいておりますので、ポイントだけ御説明いただいて、2～3分程度で大丈夫でしょうか。

澤山検査測度課長 2～3分ですか。

白石委員 ちょっと厳しいですか。

澤山検査測度課長 いやいや結構です。

白石委員 それで質疑応答にさせていただきたいと思います。

澤山検査測度課長 わかりました。国土交通省海事局検査測度課長をしております、澤山と申します。どうぞよろしく申し上げます。

2～3分ということで、ちょっと厳しいのですけれども、それでは調査票に従いまして御説明させていただきたいと思います。

私ども船舶検査ということで、今日は行政代行法人であります日本小型船舶検査機構、JCIと通称呼んでいますが、それについて御説明したいと思います。

船舶検査は、このほかに国もやっておりますが、今回はJCIに限って御説明させていただきます。規模としては職員が225名、そのうち検査員については190名ということで、全国に34の支部を持って船舶検査をしております。

事業規模としましては、これは17年度の当該業務勘定の支出ベースでございますが、35.5億ということでございます。

なお、国の出資につきましては、当初全額出資の認可法人でございましたけれども、62年の民間法人化において、全額出資は返納しております。

事業の内容ですが、これは船舶の検査ということで、車検と同様の検査を行っているわけですが、船舶検査に関しましては、小型船については6年の有効期間の証書を持っておりまして、その間の3年に中間検査として、現状確認をする簡易な検査を実施しております。

小型船舶と申しますのは、遅れましたけれども、総トン数は容積を示す言葉ですが、総トン数20トン未満について小型船舶ということで、これについてJCIが代行機関として行っていると。したがって、20トン以上につきましては、国自らが検査を行っております。

そのほか、船舶検査ということでございましたけれども、JCIの業務紹介ということで、そのほかにも登録業務というのを行っております。これは従前から20トン以上につきましては、国に登録するというので、所有権とか、そういう公証制度があったわけですが、20トン未満にはそういったものがなかったということで、小型船舶といえども数億する艇もございまして、やはり売買でのトラブルとか、そういったことを避ける意味で、いわゆる所有権の公証制度というのを平成14年4月から実施しまして、それをJCIで行っております。

また、今年の5月19日からは、これは国際的なMARPOL条約という条約を受けての業務でございますけれども、130kwを超えるディーゼルエンジンにつきましては、国が検査をして証書を出すという仕組みができておりまして、小型船舶に関わるものにつきましては、JCIがその業務を行うということで、このように船舶検査登録制度あるいは海洋汚染防止に関する制度といったものを一元的にJCIで行って、効率的にワンストップサービスを実施しているというのが現状でございます。

それから、民間開放の現状でございますが、これにつきましては、JCIのほかに船級協会、これは歴史的な団体でございますが、100年以上の歴史があるところでございますけれども、いわゆる船舶保険に対応する形で、第三者検査機関として各国に船級協会がございます。日本にも日本海事協会という機関がございますが、そこで行う、いわゆる船舶の査定のための検査が国の行政検査と類似しているということで、いわゆる重複検査を避ける意味で、従前からそういった船級協会の行ったものについては、検査を省略するという制度を取っておりまして、これにつきましては、小型船舶20トン未満につきましても、同様の制度の対象となっております。

それから、登録検定機関ということで、これにつきましては、小型船舶とか、あるいは小型船舶が搭載する消防設備、救命設備といった量産品について型式指定を行いまして、そういったものについて、検定で型式と同等性を確認すれば、そういったものについては検査が省略されると。そういった同等性の確認のための定型的な業務として検定という業務があるわけですが、これについても登録認定機関という形で第三者機関を活用しております。

更に、登録検査確認機関として、小型船舶の簡易な中間検査については、そういった登

録機関が行えば、JCIの検査は省略するといった制度も既に行っております。

観点を変えて、いわゆる民間事業者の品質管理等、民間事業者の能力を活用するという意味で品質管理の優れた製造事業者、整備事業者に対しては「認定事業場制度」というものを設けておまして、そこでつくられた製品とか、あるいはそこで整備されたものについてはそれぞれ国の検査を省略すると。そういった民間能力を活用する制度も併せて採用しております。

それから、当該事務を廃止したときの問題点でございますが、もともと昭和49年の設立当時、これからマリレジャーが盛んになるということで、海難事故も多発したわけございまして、その結果、強制検査を入れようということで、当時19万隻程度の検査が見込まれましたので、行政事務の効率化という意味で、こういった認可法人をつくって一元的にやらせたという経緯がございます。

その結果、死亡者数については5分の1程度に落ちたわけですが、残念ながら登録数が増えるにつれて、やはり海難というものはなかなかなくならず、いわゆる海上保安庁が海難救助している、昨年ベースで2,900件ほどあるのですが、そのうちの1位、2位が、いわゆるプレジャーボートとか、小型漁船を含む漁船が多くございまして、残念ながら海難救助の件数そのものは減っていないわけでございます。

したがって、強制検査によって、それぞれ民間事業者の安全に対する意識も向上しておるわけございまして、これをなくすと、今のような状況から考えると海難事故が更に増えるのではないかという懸念があるかと思えます。

それから、民間開放についての見解でございますけれども、これについては人命に関わる海難事故等が、今申しましたように減っていないこととか、あるいは昨今の交通公共機関における事故、この結果、国は何をしているのかということで、国に対する責任というのを国民の方々からいろいろ我々安全に関与している者は指摘を受けるわけですが、そういった国民の期待等を考えますと、こういった強制的な検査は必要だろうと。

一方で、民間開放ということで、先ほど申しましたような、第三者検査機関とか、民間そのものの能力というものを活用するということは、既にやってきているわけございまして、今後ともこういった現行の制度を通じて国民の安全に対する意識を高揚するということ。

更に、第三者機関のさらなる活用とか、あるいは民間能力のさらなる活用は順次見直しの対象としたいと考えております。

白石委員 澤山さん、それ以降は拝見させていただいておりますので、ありがとうございました。

それでは、質疑に移らせていただきたいと思います。

お願いします。

福井専門委員 先ほどの海難事故なのですが、これは検査不備のための海難事故なのですか。

澤山検査測度課長 勿論海難には、ヒューマンエラーとか、いろいろあるのですが、プレジャーの場合の特徴としては、いわゆる機関不良というものが非常に多うございまして。

福井専門委員 何不良ですか。

澤山検査測度課長 機関、エンジンです。エンジンの不良による海難というのが多うございまして、陸上の場合と違うのは、陸上の場合はエンジンが止まっても歩いてどこかに逃げればいいのですが、船の場合エンジンが止まると非常に危険にさらされるわけです。特に気象・海象が急変するような場合です。

したがって、機関不良による、いわゆるストップして救助されるという事例が、プレジャーボートの海難の場合は非常に多うございます。

福井専門委員 シェアで言うと。

澤山検査測度課長 シェアで言うと、全体の15%ぐらいが機関不良です。

福井専門委員 逆に言えば、残りは人為的ミスなのですか。

澤山検査測度課長 全部ではなくて、機関不良ですとか、検査の関係でいいますと、船体機器の整備不良とか、材質構造不良ということ。

福井専門委員 それは検査を受けていたのですか。機関不良の海難事故を起こしたボートは検査を受けていたのですか、受けていなかったのですか。

澤山検査測度課長 必ずしも検査対象でない沿岸の船も含まれていますので、この統計の中では。

福井専門委員 検査対象でないというのはどういう意味ですか。

澤山検査測度課長 例えば、3メートルの1.5馬力とか、非常に簡易で遠くまで行かないのは適用除外というものが若干あるものですから、そういったものについては当然検査は受けていないわけです。

福井専門委員 これは検査の有効性の議論の前提としてのデータですから、検査が必要なものについての海難事故で、なおかつ検査を受けられていなかったとか、検査が不備だったとか、そういうのを教えていただかないと困ります。

澤山検査測度課長 おっしゃるとおりなのですが、ですから大部分のものについては検査対象船舶と我々は認識しているのですが、ちょっと誤解があったかもわかりませんが、すべてが検査対象かという問いだったものですから、ものによっては若干ですが、検査対象にならないものもあるということでありまして。

福井専門委員 内訳はわかりますか。

澤山検査測度課長 これは海上保安庁の資料を基にしまして、それがどうか、多分公表されているものの中に検査対象かどうかというのは。

福井専門委員 しかし、これは非常に重要なことだと思うのですが、要するに検査をしていたにもかかわらず見逃されて、言わば海難事故が検査の不備のために起こったのであれば、検査者がどうやって責任を取っているのかということ調べるべきだし、責任追及を当局としてもなさるべきですね。

そうじゃなくて、検査自体を受けないで航行していて、まさに検査を受けていれば防げたであろう事故が発生したのであれば、それは検査を受けないで航行したということについて、どのような取り締まりなり対策が必要なのかと、こういう問題になるわけで、いずれにせよ、海難事故が多いから、とにかく検査がこの団体によってなされ続けなければならないというのは、相当理屈の飛躍のある命題ですから、もう少し具体的に関係があるところに即して教えていただきたいのです。

澤山検査測度課長 検査を受けなかったから事故になったかというわけではなくて、検査でチェックすべき部位の不備によって。

福井専門委員 しかし、これは当該事務・事業を廃止した場合の影響ですから、ここで検査対象になっている船舶の検査を廃止することで、その対象船舶について何か悪影響があるという前提で海難事故を書かれているわけですね。とすれば、それは事実と反しますね。

だから、当該事業を廃止した場合の影響というのは、当該事業、まさに検査対象となっている船舶について、これがなくなったがゆえに海難事故が増えるという具体的な直接の因果関係がある領域だけで議論していただきたいのです。

そもそも検査対象になっているところの話なのか。この制度の存否の必要性とか、あるいは当否とは何の関係もない話ですから、論理的に関係がある話だけ提示いただきたいのです。

澤山検査測度課長 と申しますか、物は当然劣化するわけですし、性能も悪くなるわけですね。今、ここで我々が議論しているのは、検査対象となる機関に起因するものはどこかということであって。

福井専門委員 失礼ながら、これは検査対象でなくて、かくもそんな事故が頻発しているのであれば、それを検査していないということの問題点をやはり自覚されるべきです。

そうじゃなくて、検査しているはずのところ、検査をしている検査の内容がきちんと意味を持っているかどうかというのが、ここでお聞きしている廃止した場合の影響です。

澤山検査測度課長 ですから、我々は色々な細かいことを取捨して、端的に言うと、検査対象となる船がどういった不備によって海難になったかという中に、検査でチェックすべき機関が含まれているということです。

福井専門委員 それは何の関係もないですから、もう繰り返しません、関係あることだけに整理し直して、後ほど御提出していただきたいと思います。

白石委員 よろしいでしょうか。ちょうどいしている資料の8.のところ、今、福井専門委員が御質問されたことに関係するのですけれども、私も海難の事故が余り減少していない中で検査制度が必要だと思いたいますが、これをJCIさんがおやりになるかどうかというのは、また別の議論だと思いたいます。

ここに「国民の期待等に鑑みると」と書いていただいておりますけれども、今までJCIさんに対して、国民がどのような具体的希望ないし要望を持っていらっしゃるのかとい

うことに基づいて、ここを書いていらっしゃるのかということが1点。

一番最後のページに、こうした検査については「非定型業務については、特にマニュアル化が困難」ということを書いていただいておりますが、そういうところに立脚するとなれば、ここで検査に当たっていらっしゃる190名の方の人材育成といえますか、どういう観点に力点を置いて検査をするにせよと、まるで暗黙知のようなところで人材育成をしていらっしゃるのか、目に見えるようなよりどころがないわけですね。実際に検査のための人材育成をどういう手続にのっとってやるのが可能なのかと、この2点についてお伺いしたいと思います。

澤山検査測度課長 まず1点目については、具体的要望についてはということでしたが、もともと制度を発足するときに、国会の附帯決議等で、漁船とかプレジャーについての海難が多発しているの、それについて国はきちんと安全に対して担保しろと、そういった御要望といえますか、国会の決議がありまして、そういったものを踏まえて、我々はこういった制度を導入したわけでございまして、そういった国民の声というのですか。

福井専門委員 でも、それはJCIにやってもらわないと困るということとは関係ないでしょう。安全確保をちゃんとやれということであって、それがこの機関にやってもらわないと困るということの根拠だとは解釈できないですね。

澤山検査測度課長 勿論、その当時にはJCIはなかったわけですが、その答えとして我々は数として19万隻になるので、国が全部やるよりは、そういったことをやる新しい団体をつくって。

福井専門委員 ですから、それは法案の中身自体が業務独占だったわけですから、それを前提にすれば、いろいろ安全確保せよと言うだろうけれども、それが業務独占であり続けるべきだと国民の意思を代表しているはずの国会決議、附帯決議が言っているということにはならないですよ。

澤山検査測度課長 それはそうです。

それから、次の高度かどうかという話なのですが、実はここにも書かせていただきましたけれども、実は船については外洋を航行するものと、内水だけに行くものというのについては、当然気象・海象条件が違うわけですし、我々は実は航行区域については4つの区分をしております。

いわゆる湖ですとか、あるいは湾のような平水と、20海里以内の沿海、それから近海、近海というところとちょっと特異になるのですけれども、東南アジア、東アジア地区と考えていただければいいと思いますが、そのほかに遠洋、オーシャン・ゴーイングですね、その4つがありまして、その中間的に平水と沿海の間に限定沿海というのを設けていまして、実はそれぞれに対して技術基準が異なっております。

一方で当然船の大きさというのは、それぞれで異なるわけですから、無数の組み合わせがあるということでございまして、そういう意味において定型的といえますか、だれが判断してもできるものはなかなか難しいということでございます。

では、そういった判断できる人材をどうやって育成するかということではありますが、それにつきましては、1つはそういった船を建造していた事業者の方を採用するとか、あるいは私もそうですが、大学では造船学という学問が日本では非常に盛んでございまして、そういった造船学を学んで、船としての基本的な、例えば復原性とか、波浪中の挙動とか、あるいは構造解析とか、そういった船に関わる学問を習得した者。

あるいは若干ではございますけれども、国で船舶検査を行ったものが途中からシフトするといった事例もございまして、それが採用の際の人材評価、資格でございます。

一方で、採用されてから、いわゆる研修制度ということで、そういった検査に関する研修を受けて、そういった業務を行っている。

白石委員 その研修の中にはマニュアルと呼ばれるようなものはないということですか。

澤山検査測度課長 細則というのはございまして、かなり精緻にはなっています。ただそれは一般的なものすべてに適用できるものであって、例えば画一的といいたいでしょうか、最初に御説明しましたように、型式承認の場合には、同一性の確認なので、原形と同じかどうかを見ると、そういった簡易なものではなくて、与えられた基準に従ってそれぞれ用途、航行区域あるいは大きさによってさまざま異なる基準について、どれをどう適用するかと、そういった裁量行為といいますか、そういったものが必要になってくる。

福井専門委員 具体的な裁量に当たる部分の研修テキストの現物を後ほど事務局に御提出いただきたいと思います。この部分が裁量的で難しいのだという端的な部分を具体的に知りたいと思いますので。

澤山検査測度課長 はい、わかりました。

白石委員 今、お話を伺っていると、入口のところでは、造船学や船に関する学問を修められた方、あと途中段階のプロセスではいろいろ研修をすることによって人材育成ができるのであれば、そうした人材をJCIさんに抱え込む必要性というか、そこでなければできないと受け止めたのですが、いかがでしょうか。

澤山検査測度課長 それは、先ほど民間開放しているかということがあって、例えば登録検定機関とか、登録検査機関に関して言うと、いわゆる定型的といいたいでしょうか、同一性の確認とか、あるいは現状の確認のようなものについて、私は登録機関制度、競争原理の中であってもかなりマニュアル化がしっかりして、判断基準がしっかりしたものについてはいいと思うのですが、一方で、非定型業務については、どうしても裁量というものが入るわけですし、その中で当然複数の機関となれば競争をするわけですが、コスト等の関係もございまして、商売上、多分そういった裁量のある一定の範囲を超えてしまうと、多分、競争によって余りよくない結果、すなわち検査の手抜きとか、そういったものが起こるのではないかなと。

福井専門委員 ここでそもそも説明されていたのは、高度な判断だから、やはりここがやらねばならぬということでしょう。ですから、むしろ先ほど来のお話を伺うと、造船学科を出た方とか、あるいは造船に携わっていた方とか、検査の経験がある方とか、そうい

う言わば高度の専門家だけを検査員に任命されているという前提ですね。

澤山検査測度課長　そうです。

福井専門委員　とすれば、そういう人たちが、この組織の中にいる必然性はなくて、どこにいたってそういう高度な知見のある人を個人の資質に着目して雇いあげて、逆に言えば民間で自由にやっていただいて、何の支障があるのでしょうかということです。

澤山検査測度課長　高度な知識というのはどこに行っても同じだと思いますが、当然自分の所属する団体の意思決定には従わざるを得ないわけですね。

したがって、自分ではこうやりたいが、そんなに時間をかけてはいけなないと。

福井専門委員　だから、団体の意思決定として、高度な部分を手抜きして、できるだけ簡略に検査したい人のニーズに応えるようにしろというような指導をすることを防げばいいわけでしょう。あとは職業的良心でできるはずじゃないですか。

澤山検査測度課長　ただ、職業的良心といったときに、競争原理の中で、いわゆる民間ですから、つぶれる場合もあるわけですし、そういった厳しい。

福井専門委員　そんなことを言い出せば、中間検査とか、それから型式承認とか、定型なものだって幾らだって競争が始まっていけば、手抜きで競争原理で悪くなるというのは原理的には全く同じです。こっちがよくて、何でこっちはだめなのですかということです。

澤山検査測度課長　そこで違うのが、先ほど来、お話ししていますように、定型業務か非定型か、いわゆる裁量が働く余地が多いのか、少ないのかというのが1つのメルクマールじゃないかと思っております。

福井専門委員　裁量が働くと不正が行われやすくなるということですか。

澤山検査測度課長　要するに不正といいますか、いわゆる裁量の幅があって、業務に幅ができ過ぎるということです。

福井専門委員　逆に言えば、裁量がある中で競争させて、不正をやったときに、そういう不正を助長したような民間業者が退出するような仕組みをあらかじめインプットしておけば、競争するということは、むしろ適正な形で競争することを促すようにも仕組もうと思えば仕組めるわけです。競争が常に質を悪くするというのは、空想です。

澤山検査測度課長　空想かどうかわかりませんが。

鈴木主査　この小型船舶というのは、どんなメーカーが、というのは自動車の場合には、新車の場合は自主検査になっていますね。これは官製検査というのか、それをやって初めて登録と書いてあるから、だからどんなメーカーなのかというのが1点。

それから、後ろに、自動車の場合にも認定事業者制度で自主検査をやっていますね。70%ぐらいまで自動車は民間車検でやっているわけですね。これは何%ぐらい活用されていますか。いわゆる認定事業者制度でやられているのか。

3つ目は、ここのところに登録検定機関だとか、難しい登録が何とかといろいろあることはありますよということが書いてあるけれども、現実にあるのですか、あるのだったら

幾つあるのですかというところを教えてください。

福井専門委員 あと、併せて後ほどで結構ですが、検査員 190 名の方の高度な専門的知識の前提となる判断要素を具体的に個々の方についてリストをお出しいただけますか。

澤山検査測度課長 資格要件という意味ですか。

福井専門委員 要するに、まさに裁量性のある高度なことをできる人たちばかりであるという具体的な証拠をお示しいただきたいということです。すべての方について。

鈴木主査 今の私の質問の 1、2 ぐらいはお答えいただけるでしょう。

澤山検査測度課長 メーカーについては、1 つはボートメーカーとしてはヤマハさんが一番大きいのですが、ただ車と違って、いわゆる浜造船として中小の、いわゆる FRP で数隻つくるとというのが大宗でございまして、いわゆる大手メーカーがつくるという形態にはなっていないのです。正確な数字は、ちょっとここにはないのですけれども。

それから、認定事業場に関して言うと、認定事業場制度は全部で製造に関して言うと、63 事業所、改造・修理については 5 事業場になっています。この中には、いわゆる小型に使われます船外機とか、あるいは信号とか、プロペラとか、内燃機関とか、そういったものが含まれています。

先ほどお話しした、それぞれの第三者機関が幾つあるかということでございますけれども、まず船級協会については、これは日本海事協会ということで 1 つでございます。これは通常どこの国も 1 つのわけです。

一方で、ここにも書いてありますように、平成 16 年からは外国の船級協会に開放したということでございまして、これについては世界に日本も含めて 10 の優良な船級協会がございまして、イギリスのロイドですとか、アメリカの ABS、それからフランスのビューロペリタスとか、そういったものが、今、うちの方の登録を取ろうとアプローチをしております。そういう意味では実績としては 1 つということになります。

それから、登録検定機関については、今のところ JCI と、もう一つ日本舶用品検定協会といったものが 1 つございます。ですから 2 つでございます。

それから、登録検査確認機関については、これは制度的にはありますけれども、実態はございません。

今申しましたように、船につきましては、いわゆる量産品というのは非常に少のうございまして、それぞれが中小の零細な事業者がつくっているというのが実態でございます。

鈴木主査 わかりました。認定事業者の数はわかったけれども、パーセンテージですね。さっき自動車では 70% 程度のものが、いわゆる民間の指定検査整備工場で検査まで完了すると言っていたけれども、今の認定事業場制度で約何% ぐらいのものがカバーされているのか、カバレッジは。

澤山検査測度課長 今、御説明しましたのは、そういう製造認定事業場の中で、それぞれの機関部品ですとか、そういった設備についてはあると。ただ、いわゆる量産品に当たるようなものがそんなにないものですから、いわゆる船全部を認定にしているという実績

はございません。それぞれパーツ、パーツで量産品についてそれぞれ製造認定事業場にしているということでございます。

鈴木主査 船全体をという発想はないのですか。

澤山検査測度課長 ないのです。制度的にはありますけれども、それを適用しているものがない。

白石委員 どうぞ、大橋専門委員。

大橋専門委員 もう時間がないので1点だけ、私はもう小型船舶の検査というのは、まず小型船舶の検査の本質というのは何かというと、これは船舶安全法というものが定める保安基準というか、それに適合性の検査と考えてよろしいのでしょうか。

澤山検査測度課長 はい。

大橋専門委員 そうなると、こういうものというのは、やはり技術の進歩だとか、事業者の安全意識の高まりだとか、そういう状況を考えると、やはりそろそろ自己責任という原理に立った仕組みに変えていく必要があるのではないかと、まず基本的に思っているわけでございます。

そういう中で、先ほどの課長の説明だと、仮にこの検査というものを廃止すると、先ほど福井先生が質問をしていたけれども、整備不良等に起因する海難事故が更に増加するものと考えられると。だから、自主保安とか、あるいは自己検査というのはだめだと私は取ったのだけれども、こういうように増加するというように予想する根拠が誠に不明確、不明瞭なのです。

したがって、そういう結論を裏づける根拠が不明確だということは、そちらの方のまさに自己責任でやってもいいということについての反論、つまり説明責任を果たしていないのです。そういうことなので、是非もう少し、仮に自主検査、自己認証にしたら整備不良に起因する海難事故が増加すると予想したのかどうか、その根拠を明確に、後ほどでいいですから出してください。

白石委員 それでは、大幅にお時間を超過して申し訳ございませんが、これでヒアリングを終了させていただきたいと思えます。どうもありがとうございました。

追加的なデータに関しては、よろしく願います。