

第 10 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 10 月 24 日（月）11:00～12:00
- 2．場所：永田町合同庁舎 1 階第 1 会議室
- 3．項目：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、黒川委員、大橋専門委員、福井専門委員  
国土交通省  
海事局検査測度課長 澤山 健一

原主査 どうもお待たせをいたしました。申しわけありません。

引き続きヒアリングということをお願いさせていただきましたけれども、追加の質問も出しておりますので、冒頭 5 分か 10 分で追加質問の御回答をいただいて、それから議論をしたいと思いますが、追加質問の回答の途中からでもよろしいですけれども、基本的にこういった船舶の検査、この仕組み自体も理解しておかないと議論としては進まないのかなと思いますので、その辺りのことを、どこかの段階で御紹介していただけたらと思います。

よろしく願いいたします

澤山検査測度課長 国土交通省海事局検査測度課長の澤山でございます。よろしく願いいたします。

今日は前回 6 月 27 日のヒアリングを受けて御質問をいただいておりますので、それにつきましては、7 月の早い段階で既に事務局の方にお伝えしたかと思いますが、まず最初にそれについて御説明するということでもよろしいでしょうか。そのあと金曜日に追加の御質問をいただきましたので、それについて併せて御説明したいと思います。

お手元に資料がいつているかと思いますが、たしか 7 月 5 日ということで、「規制改革・民間開放推進会議 官業民営化 WG ヒアリングに係る資料提出依頼事項（回答）について」という資料が行っているかと思いますが、それでよろしいでしょうか。

まず最初の質問、実は 2 つあったのですが、同じような質問ですので、1 つの質問にさせていただきますして、この事業廃止のときの影響についてということで、直接的にどれだけの海難事故が増加するのか。関係あるものだけを整理されたいということだったと思います。

それから、事故検査にする整備不良に起因する海難が増加すると予測したのか、その根拠を明確にお示しいただきたい」という御質問だったと思います。

あのとき、たしか私は検査をなくすと事故が増えますよ、あるいは事故が今プレジャーボートを中心に少なからずあるので、検査をなくすと問題があるという定性的なお話をさせていただいて、それでは不十分だという御指摘だと思っております。

その回答にもございますように、実はこの船舶検査機構、以下 J C I というように呼

ばさせていただきますけれども、基準や方法の見直し改善のために毎年10月の1か月、環境、定期的な検査における不具合事例の調査というのを毎年やっております、このとき15年の資料がございましたので、それを基に書かさせていただきました。

結果としまして、何らかの不具合というものが30%を超える量が出ておまして、その結果検査の段階で手直しして、検査を結了させているという実態でございます。

この中で特に我々問題があると思っておりますのは、機関故障についてでございます、実は海難の中で例えば衝突とか乗り上げのようなヒューマンファクターによるもののほかに、機関故障に基づく海難というものが海上保安庁等の統計によりますと多うございまして、そこに着目して、そこについての数量を勘案して、どれくらいの海難が増加するというのを推測しました。

15年の調査では、10月の1か月間で機関関係の不具合というのが224隻指摘されております。この10月と申しますのは、1年間のうち何割かということについて、過去5年間をとってみますと、大体6.87%、1年間の検査件数の7%くらいが10月に集中しているということございまして、それを1年間に単純に見直しますと、大体3,248隻が機関故障の不具合が指摘されているというふうに推測しました。

一方、海上保安庁の統計資料によると、20トン未満の船舶で機関故障による要救助海難、すなわち海上保安庁の救助を要請した海難については、262隻あるということでございます。

したがって、仮に機関の不具合を指摘したであろう3,248隻によって海難が引き起こされたとすると、海保の262隻に対して最大でその12倍程度の海難が増加する恐れがある。これはあくまでも最大限の見積りでございますが、少なからず検査において指摘をして機関の不具合を直したものが多いわけでございます、そういった検査をせずに仮に検査制度を廃止して、単に船舶所有者の自主的な整備に委ねた場合には、こういった不具合が発見できずに海難を発生する恐れが増えていくのではないかとございまして。

それから、プレジャーボートの海難の特徴でございますが、次のページに『海難事故者率』ということで、海難事故隻数当たりの死傷者数というものを outsizing いただきました。これは赤丸がプレジャーボートの計でございます、これについて何が言えるかということ、ひとたび海難が起こると死亡事故につながるものが多いということございまして、プレジャーボートというのは非常に小さい船ですので、リダンダンシーと言いましょか、余剰性が少ないものですから、ほかの貨物船、大型船に比べると、ひとたび起こると転覆とか、即死亡事故につながる恐れがあるということございまして、そういったことを考え合わせますと、小型船舶の安全対策を自己責任のみに委ねるといふことには問題があるのではないかと我々の考え方でございまして。

次に、JCIのマニュアル等で裁量に当たる部分を具体的にお示ししたいということでございまして、我々は小型船舶については、自動車などと違って、基本的には受注生産に基づくものであって、いわゆる船体構造、設備等については多種多様であって、す

べてについてマニュアル化、あるいはガイドライン化するのは困難であるということで御説明させていただきまして、委員からの御指摘で、そうであるならば、具体的にマニュアル等でそういったことがどのように反映されているかという御質問だと思っております。

JCIにおいては、検査事務の実施要領として、小型船舶安全規則に関する細則、あるいは検査の方法に関する細則というものを定めておりまして、検査員はこれらの文書にしたがって、具体的な検査を実施しているわけでございます。

特に細則に関して言いますと、特殊な船舶、または物件の材料・構造等についての設計検査については、あるいは検査の方法については本部に伺い出ることとされております。

また、現場検査において、船舶の現状や整備の内容等を勘案することによって適当と判断された場合には、検査の一部を省略するといったものも定められております。具体的には別添として、小型船舶安全規則に関する細則における裁量に係る規定がある例としております。小型船舶安全規則というのは、これは国土交通省令でございまして、技術的なものを定めたものでございます。細則というのは、その解釈を定めたようなものでございまして、いわゆる通達レベルの文書でございまして、その中でいわゆる特殊な小型船舶の復原性、復原性というのは船が転覆しにくい性格ということでございまして、そういったものについて、特殊なものについては資料を添えて本部に伺い出るといようなものが定められておりまして、具体的にはそこにあるようなもの。そういったさまざまな規定を定めているわけですが、それに抛り難いようなものについては本部に伺い出てくださいと。

同じように、船体材料として鋼船とかFRP船等があるわけですが、それに抛り難いような特殊なものについては本部に伺いなさいと。

同じように機関の材料として、通常材料には定めてあるわけですが、それ以外のものについては本部に伺い出るとい規定になっております。

また、具体的な検査の方法を定めた細則においても、新しい材料を使用した船体とかボイラーとか、構造が特殊なものについては本部に伺い出るといふ規定もございまして、設計承認についても同様の規定がございまして。

更に次のページに「復原性試験の省略」、これがいわゆるしんしゃくによってある種の試験を省略していいという裁量行為を規定したものでございまして、まず「定員の算定及び復原性の確認」ということで、いわゆる同形船であって、その姉妹船の復原性資料等が十分備わっているものがあれば、同型船については復原性試験等を実施しなくてもいいよという規定でございまして。

したがって、注文生産という話を私しましたけれども、ある種同じような船体構造であって、多少船主要望によって搭載する機器が違ったりするわけですが、それが復原性に影響しないかどうかという判断を現場の検査員がして、その程度の差異であれば再度復原性試験をしなくてもいいというしんしゃく規定でございまして。

また、臨時検査に関する規定でございまして、通常船について、通常の航行区域でない区域を臨時的に通ったりすることがございまして、それについては30日以内であればそう

いった臨時変更について認めましょうという規定がございます。ものによっては通常の航行区域を超えてそういった臨時的な航路をとる場合もございます、そのようなものについて、追加的な設備、施設等が必要かどうかについて、必要に応じて海上運転などをしたりしてそれを確認するというところでございますので、場合によっては試運転をせずに行う場合もあるという規定でございます。

それから、次に「機関の検査の特例に関する伺い出と斟酌」ということで、この場合につきましても、例えばこの場合につきましても、次にありますように中古機関を新たに搭載する場合もございますけれども、そういったものについては、中古機関の使用年数、整備の内容、そういったものを総合的に判断しまして、認めたものについては検査の一部を省略するという規定が盛り込まれておるわけでございます。

したがいまして、こういった細則からもわかるように、小型船舶といえども、構造とか使用形態、臨時的に使う航路等、さまざまな検査における要求が出てくるわけでございますので、それをすべて画一的にガイドライン、マニュアル化するのは非常に困難でございます、ある種のものについては、検査員の裁量に委ねておるのが実情なわけでございます。

それから、検査員についてでございますが、JCIには今、検査員として190名の者がおるわけですが、JCIの業務については裁量行為を伴う、あるいは専門的知識を必要とする非定型的な業務である、高度な専門知識が要求されるという話をさせていただきましたが、そうであるならば、その方々の経歴、その専門的知識・能力の前提となる判断要素について具体的に示してほしいという御指摘がございまして、それについて190名の履歴を付けさせていただきました。

具体的には検査員の資格要件については小型船舶検査機構に関する省令というのがございまして、後でお付けしましたが、それについてこの要件を満たす必要がございます。

また、能力向上のためにJCIでは新規採用者の研修、初級研修を始めとする各種の研修を実施しておりまして、そういった研修履歴も含めて各検査員、190名すべての最終学歴、履歴等について網羅的に別添3という形で付けさせていただきました。それが3ページにわたって付されておりまして、見てわかりますように、検査員の要件として2号と書いてありますが、これが大多数を占めるわけですが、2号というのは、更にその後別添4として付けさせていただきました「小型船舶検査員の要件及び研修について」ということで、省令の該当部分をピックアップしまして、要件の中に第14条として、小型船舶検査員の要件は次の各号の一に該当することと書いてありまして、この1号、2号がここでリストに挙げました検査員の要件の何号ということでございます。

1ページ目を見ていただきますと、2号が非常に多いわけです。2号というのは、ある学歴が造船学とか機械工学を勉強されて、それプラス何年以上の実務経験が必要かという範疇での資格を有する人ということでございます、したがいまして、そこにありますように大学の機械、あるいは造船学科を出て、職歴があつて、JCIに入った人、あるいは

新卒で入って、JCIで研修を積んで、検査員としての資格を有する者という意味でございます。

見ていただいてわかりますように、大体機械とか造船工学を勉強された方で、造船所ないしは海運会社等に入っている方が多いでございます。

1号と申しますのは、国の検査官の経験を有する者ということでございまして、そういったものも多少入っております。

全体190名の中で1号の資格、すなわち国の船舶検査官を経験した者が22名ほどいるということでございます。

その他水産庁の方とか官庁の方々を入れると、26名、全体として13.7%くらいの比率になるかと思います。

最後のページには、JCIにおきます研修の内容を書かさせていただきました。

まず、すべての職員を対象に、新規採用研修。

原主査 申し訳ありません。時間がないので、この辺りは簡潔にして、最後の質問の答えにさせていただきます。

澤山検査測度課長 追加的なものに。

原主査 先週金曜日にお出ししましたものです。

澤山検査測度課長 わかりました。

まず検査の間隔についてという御質問でございました。船舶安全法に基づきまして、定期的な検査、詳細な定期検査と定期検査の間の中間検査というものを交互に実施するという規定がございまして、もともとは国際的な条約が同じような枠組みになっていることを踏襲して、小型船舶についてはそれを緩和する形で定めております。

まず定期検査、詳細な検査の間隔でございしますが、最初に書いておりますように、有効期間は5年というのは基本でございまして、ただし旅客船を除くその他の船舶については6年とするということで、平水区域、これは東京湾とか瀬戸内とか比較的気象の穏やかなところのみを航行する区域を平水区域としているわけでございまして、これについては、大型船も含めて6年としております。

また、JCIが行う小型船舶については、基本的には6年となっているということでございます。

中間検査の時期でございしますが、JCIが行う小型船舶については、旅客船以外については、基本的に6年の間隔で定期検査を行って、その間の3年目に中間検査を実施するというものでございまして、船主等の都合を考慮して、中間検査を受ける時期というのは6か月の幅があるということでございます。

旅客船につきまして、旅客船というのは13名以上の旅客定員を有する船舶のことを安全法上旅客船と定義しておりますが、5トン未満の比較的小さなものについては、検査期間は5年でありませけれども、中間検査は2年目から3年目の間の18か月間において1回やるということになっております。

また、5トン以上の旅客船につきましては、これは毎年の検査ということでございまして、5年の定期検査の間に中間検査を毎年するというところでございます。

20トン以上の大型船については、どうなっているかと簡単に御説明いたしますと、まず外航旅客船、豪華クルーズ船とかいったものにつきましては、5年の定期検査のインターバルで毎年検査をするということでございます。

それから、内航の旅客船とか外航の貨物船については、5年ごとの定期検査、毎年の中間検査ということでございます。

それから、内航船の大多数を占めるものにつきまして、5年の定期検査の間隔で、その間に1回中間検査があるということでございます。

また、平水区域を航行するものについては、小型船舶同様で6年間の定期的検査の間に1度中間検査をするということになっております。

検査実施主体ごとの検査実績ということでございまして、特に国が直接する場合と、小型船舶の場合は大部分はJCIが行いまして、あと船級協会等、登録検査機関が行う場合があるということでございますが、これは直近ということで16年度の実績でございます。小型船舶につきましては、JCIが大部分を行うということで、14万8,000隻程度の実績がございます。

一方で国も実は一部のものを行っておりまして、例えば特殊な小型船舶とか、危険物ばら積み船のようなものについては、国が直接行っておりますし、また、小型船の定義が平成6年に12m未満から20トンというふうに拡大されまして、その結果、従来国がやっていたものについては、引き続き行ってもいいというふうな経過措置を設けておりまして、官公庁船を中心に、引き続き小型船舶ではあるが国でやっている事例もございます。その結果が国として16年度で159隻について行われております。したがって、大部分はJCIが行っているということです。

船級協会でございますが、これはまちまちでございまして、多い年ですと5隻、6隻やる場合もあるのですが、たまたま16年度には船級協会が行う検査はなかったということでございます。

20トン以上のものにつきましては、国が内航船を中心として7,000隻程度行っておりまして、船級協会においては、1,400隻、これは日本籍船でございますけれども、行っているということでございます。

検定、これは量産品について、型式承認をとったものについては、登録検査機関や、小型のものにつきましてJCIが行うということになっておりまして、内訳はそういったものでございます。

火こう品とか救命設備とか、あるいは船外機等の機関もございます。そういったものを合わせると66万件ほど登録機関ないしはJCIで行っている。

それから、製造認定事業場の自主検査についてでございますが、これにつきましては、船単体というのではございませんけれども、エンジンとかエンジンの部品とか原動機とか、

その部品とか、もろもろがございまして、それについては 37 万件の実績があるということ  
でございます。

概略以上です。

原主査 どうもありがとうございました。

ちょっと間があきましたので、すぐに御返事をいただいたようなのですが、こちら  
も遅くなりました。

何と云うのでしょうか、船の大きさに応じて、それから定期検査、中間検査、臨時検査  
というものと、それぞれの国とか船級協会とか、今回の J C I と、さまざまに錯綜してい  
て、複雑であるのですけれども、こちらのねらいといたしましては、第三者機関ですとか、  
認定事業場制度の拡充ということがもっと図れないかというところにありますので、そこ  
に焦点を当てた形で少し議論をしたいと思っております。

質問を出された大橋さん、御回答はいかがですか。

大橋専門委員 海難事故死者率という表がありますね。これに関連して、課長の説明で  
はプレジャーボートというのが非常に危険なのだという御説明だったと思うのですが、こ  
の事故の死者率というのは、機関整備の不良によって起こったのか、それとも運転する人  
が無謀な運転をして起こったのか、もしその割合的なものが分かれば。

澤山検査測度課長 死者と事故原因との相関というのは、必ずしも直接的な資料を今日  
持ち合わせておりませんが、いわゆる海難につきまして、先生御指摘の、衝突とか乗り上  
げ、座礁とか、そういったものも勿論多いわけですが、それと機関故障とか推進機  
関の故障とか舵の故障とか、いわゆるハードによるものを、例えば海上保安庁の要救助海  
難種別というのがございまして、この中で例えば海上保安庁の分類としては、衝突、乗り  
上げ、機関故障、火災、爆発、浸水、転覆、推進機障害、舵故障というのがあるんですが、  
そういった中で明らかにハードというのは機関故障とか推進機障害とか舵故障などが明ら  
かにハードの故障かと思えますけれども、そういったものを船舶検査では特にチェックし  
ているわけですが、それが大体 4 分の 1 程度を占めるわけです。機関故障の結果転覆に至  
るといふ事例もあるかと思えます。

福井専門委員 ちょっと待ってください。前回のヒアリングのときの議事録によると、  
全体の 15% くらいがプレジャーボートの海難事故のうち機関不良だと。4 分の 1 というの  
はこれとはどういう関係ですか。

澤山検査測度課長 機関故障、推進機障害、舵故障というふうに、ハードについて、機  
関故障のみならず、機関故障はお話ししたように、大体そのくらいになるかと思えます。  
それプラス推進機障害とか舵故障という。

福井専門委員 それは全部検査対象の部分ですか。

澤山検査測度課長 はい、対象の部分です。

福井専門委員 検査対象部分の不良による事故がプレジャーボートの事故の中で 4 分の  
1 あると、こういうことですか。

澤山検査測度課長　そういうことです。

福井専門委員　これも前に議論して、整理をしているはずですが、それらの中でプレジャーポート全体の中で人為ミスによるものと、検査対象であるところの部位の不良によるものとがどう分かれるのか。あるいは検査対象であった場合についても、検査を受けた上で事故になったものと、検査をしていない上で事故になったものとどう違うのかというもっと端的な数値を教えてくださいませんか。前回、それは質問として出しているはずですが。

澤山検査測度課長　まず海上保安庁について、私が今言った4分の1というのはまさに20トン未満の、海上保安庁の要救助などというのは、事故別とトン数別がございまして、今お話ししたのは20トン未満の部分についてのみ御説明しました。

福井専門委員　20トン未満でいいんですが、まず分けていただく必要があるのは、人為ミスと機関不良等の検査対象部位による不良、それぞれの原因に基づくものが何件ずつ、ないしは何%ずつあるのかということと、機関不良による場合でも、検査済みのものと、検査を受けていないものがあるはずですから、前回あるとおっしゃっていましたからね。その内訳を教えてくださいということですが。

澤山検査測度課長　基本的には検査を受けていないというのは、極めて小規模な港内とかいうところを航行するものでございまして、私ども今20トン未満ですので、基本的にはJCIの検査を受けているものだと理解しております。

検査を受けてもこの数字であって、検査を受けないと、先ほど。

福井専門委員　前回検査対象にならないものもあるというようにお答えになっていますね。それは何%ないし何件ですか。

澤山検査測度課長　検査対象外船舶というのは。

福井専門委員　今、おわかりにならないのであれば、これも後ほど結構ですが、正確な数字を教えてくださいませんか。

澤山検査測度課長　検査対象外船舶ですか。

福井専門委員　対象外ではありません。いろんなレベルがありますけれども、検査を受けないといけないのに受けていなかったもの。それから、検査をそもそも受けないでいいということになっていた部位の不良によるもの、いろんなレベルがありますね。それぞれ事故原因として把握されておられるでしょうから、具体的に教えてくださいませんか。

澤山検査測度課長　基本的には、検査の対象となるものについては、検査を受けているという前提です。勿論、検査を受けていないと不埒なものもありますが、それは海上保安庁が取り締まるということで、私が言った検査は。

福井専門委員　だから、事故が起きたものは、すべて適法に検査を受けていたのみであるというふうにおっしゃられるのですか。前回も争点になっていますから、もっと正確に調べていただかないと困ります。

澤山検査測度課長　海上保安庁が検査を受けるべきものが受けてなかったということで摘発したというのは、何件かあると思いますけれども。



福井専門委員 きちんと調べていただけませんか。具体的に事故になったものは、過去の定期検査をすべて完全に適法に受けていたのかどうかということをもう一回正確に調べ直してください。

澤山検査測度課長 海上保安庁の要救助海難の中で、そういった分類をしているかどうか。

福井専門委員 実際に事故になったものがあるわけですね。事故原因というのはきちんと調査しておられるはずでしょう。でしたら、その事故原因の中で、この船は検査を受けなければいけない時期に受けていたのか、受けていないのかというのはわかるはずですし、そういうこともわからないで事故原因を調査しているなら、事故原因調査自体が不備でしょうから、わかるようにもう一回調べ直していただけませんか、最近のもので結構ですから。澤山検査測度課長 海上保安庁に、多分内部的にはあるかと思います。

福井専門委員 そこは後で正確な数字を要求しますが、要するに、御認識はほとんどのものは検査を受けた上で事故になっているわけですね。

澤山検査測度課長 そうです。

福井専門委員 検査を受けた上でなおかつ4分の1も検査対象部位の不良による事故があるんだったら、検査というのはどう役に立っているのですか。

澤山検査測度課長 最初に福井専門委員はいらっしゃらなかったもので、そこについて前回の宿題という形で答えさせていただいたのですが。

福井専門委員 資料は拝見していますけれども、7月5日付けの依頼事項についての御説明の中に、今の御質問に対する答えは入っていないと思うのです。

澤山検査測度課長 我々が説明させていただいたのは、検査を受けて、その中で何らの不具合がありました。そのうち機関故障については224隻について不具合が指摘されております。これは訂正されたものです。これは10月の1か月間の記録でございます。

福井専門委員 今私がお聞きしているはこの問題ではなくて、現に事故が起きている件数で検査の対象部位に関する不具合が原因のものが4分1あるんでしょう。その4分の1の事故はほとんどのものはおっしゃることを信用するならば、適法に検査を受けていたにもかかわらず、その機関の不具合が4分の1もの多数について発生しているわけでしょう。だったら、何のために検査が役に立っているのですか。適切に検査していても、4分の1も不良があるというんだったら、何のための検査かわからないと思うのですけれども、どうしても4分の1もの事故が検査をきちんとやっても起こり得るのですか。

澤山検査測度課長 検査のインターバルというのは3年とか6年でありますから、その間の劣化というのもございますし。

福井専門委員 その事故は、例えば検査直後のものはほとんどないという御認識ですか。事故の発生したときに前回検査がいつ行われたのかという時期についても、これも後ほど正確な時期区分を教えてくださいませんか。検査直前になって、3年のインターバルであれば、2年11か月経ってから起こったというのであれば、そろそろ検査の時期かというこ

とになるかと思えますけれども、1か月や2か月、あるいは半年や1年で起こっているんだったら、検査自体に意味がないということになってしまいますね。

仮に3年なら3年のインターバルの近くで起こっているにしても、検査の途中で4分の1も起こるとというのが、本当にそれが検査をきちんとやっても起こるのであれば、劣化の頻度自体に期間を見誤っておられるのではないですか。

澤山検査測度課長 わかりました。海上保安庁の要救助海難統計の中で検査をいつ受けたという資料が残っていれば、それは我々の方でチェックして。

福井専門委員 残っていないのであれば、今おっしゃったようなことは論証できません。

おっしゃっていることは、検査を受けたっていずれ劣化するから、もう一回検査を受けるまでに事故が起こる可能性だって高いですとおっしゃりたいのでしょうか。でも、いつ起こったのかということとを全く把握しておられないのだったら、それは言えないではないですか。検査の後どれくらいの期間が経って起こったのかと。それを御主張になられるのであれば、正確に調べていただかないと、主張の根拠を失うと思います。

澤山検査測度課長 私どもは今262隻で機関故障が起こっていますが、検査の中で不備をしているものが3,200隻あると。そういったものについてすべて是正されているわけであって、この是正されていないものがそのまま運航したら262隻以上になろうであろうという推測なわけで、それを意味がないと言われると、我々説明のしようがないのですが。意味がないと言うのであれば。

福井専門委員 4分の1が起こっているということは大したことないということですか。事故のうち4分の1もが検査対象部位が原因で起こっているのに、検査は依然として大変重要な意味を持っていると言えるわけですか。

澤山検査測度課長 我々は必要だと思っています。

福井専門委員 どうしてですか。

澤山検査測度課長 してもそうだと。

福井専門委員 しなかったらどれくらいになるのですか。

澤山検査測度課長 全くしなければ、その3,248隻くらいの、推定ですけれども、1年間に機関故障が見過ごされる恐れがある。そうなると、この要救助海難の262隻というものについては、更に増えるであろうという推測をしたのです。

福井専門委員 不具合があるということと、それが海難事故を直接引き起こすということには、もうワンクッション、ツークッションあるわけですよ。不具合イコール事故ではないわけです。ある意味では事故になっている4分の1とおっしゃるものについて言えば極めて端的な実例ですね。ですから、それが本当にどういう原因で事故になったのかということについてももう少し丁寧に教えていただかないと、おっしゃっている御主張の根拠がよく理解できないわけです。実際に事故になったのが、4分の1が一体どういう原因で事故に至っているわけですか。検査に手抜きがあったせいなのか、検査はきちんとやっ

るけれども、劣化していたせいなのか。劣化の頻度が極めて本来の検査のインターバルで想定していたよりも早かったからなのか。そこところが明らかでない、空想に空想を重ねるような、検査で不具合を発見しているから、不具合がなくなっていれば事故が少なくなったはずだという、風が吹けば桶屋のような議論ではなく、現に起こった事故についての分析をもっと丁寧にお聞きしないと。

澤山検査測度課長 それは不可能だと思いますね。

福井専門委員 だったらそんな御主張成り立たないでしょう。不可能と開き直られるのだったら、現に起きている事故の原因解析もできていないのに、それが検査で守られていたのだというのはまさに空想の産物ですね。

澤山検査測度課長 今、私がそれは難しいと言ったのは、機関故障が原因であることは明らかなのです。しかし、その故障が劣化なのか、現にそのときは悪かったわけですから、それが検査の見落としなのか、劣化なのか、はたまた違う原因かというのは、幾らプロフェッショナルな海上保安庁の方がごらんになってもですね。

福井専門委員 では、プロフェッショナルな方を次回呼びして直接お聞きしたいと思います。それはやはり海難事故の原因が、検査とどう関係があるような事故なのかということ把握しないと、この船舶検査そのものの合理性ということは全く意味不明だと認識せざるを得ないのです。

澤山検査測度課長 それでは、検査のときに不具合を指摘したということも無意味だという御指摘ですか。

福井専門委員 海難事故のときの原因についてきちんと教えていただくのが先決です。

澤山検査測度課長 ですから、今も申しましたように、海難事故の中で機関不良に基づくものが262隻ある。これについて検査をしたものを前提と我々は考えているわけですが、検査の中で是正をしたのが年間で3,200隻ほどある。3,200隻に指摘をし、改善したにもかかわらず262隻の機関故障に基づくものが不幸にしてある。したがって、この3,200隻に対する指摘をしなければ、この262というのはいくらも増えるだろうと。勿論、ワンクッションあるのはわかりますが、それは何らかの形で増えるであろうということは言えるのではないかと。

福井専門委員 どれくらい増えるのかということに全然数値的なものはわかりません。それよりも何よりも、現に起きた事故について、先ほど申し上げたようにもう一回整理しますが、検査を受けなければいけないのに受けていなかったものの事故がどれだけあるのか。これは正確に教えてください。

それから、検査を受けた上で航行していたグループについて言えば、検査を受けた上でなおかつ事故が起こったわけですから、それはなぜでしょう。検査が手抜きはなかったかどうかということ。あるいは検査に不備はなかったかどうかということ。それとの関係で、検査を受けていたにもかかわらず、実際に起こった事故についての原因分析をきちんと教えていただきたいということです。

澤山検査測度課長 わかりました。いずれにしても、資料がございませんので、要救助海難について。

原主査 確かに検査をおやりになることで、海難事故とかが防げているというのは確かにあるわけなのですがけれども、やはり事故原因の4分の1が機関故障ということであれば。

澤山検査測度課長 正確に言わないと怒られてしまうので、機関故障とか舵とか推進機というハード、検査の対象となるものを原因したもののなのです。

原主査 必ずそれと検査の関係については、本来こういった事故を防ぐためには分析をされているというのが当然だと思いますので、何らかの資料はあるのではないかと思います。是非その。

福井専門委員 資料がなくても調べていただかなければ困ります。調べることもできないというのであれば御主張を取り下げていただくか、どちらかを選んでいただかないと。

原主査 その上で190名という方々、非常にレベルが高くこういった検査をしていらっしゃるということになるわけですが、その190名の方々の検査能力というのが第三者機関を活用するということと、レベル的に養成をすれば可能であれば、やはり第三者機関への道というのはもっと開かれるべきではないかと考えます。かなり年配の方が多いですね。

澤山検査測度課長 経験を積んだ方という意味において年配の方が多いのですが、勿論、新規もいます。

原主査 若い方がいないと今後が心配になる。

福井専門委員 民間の経験のおありの方も多いようなのですが、大体民間で何年くらい、この機構で何年くらいというのはどんな比率なりという傾向ですか。ばらばらですか。

国土交通省関係者 今ここにはないのですが、多分人事管理を見ればわかると思います。

福井専門委員 確かに一定の経歴、まさにこういう分野の御経歴、実務経験があるというのは法令上の要件ですから、当然でもあるのですが、あるのはわかるのですが、こういう方々がこの機構にいて仕事をしなければ検査が適切にできないということにはならないように思うのですが、どうしてここに所属していないといけないということになるのですか。

要するに、JCIという特別な地位を持つ機構の中でこういう民間の経験もあるような専門家の方々たちが活躍されないと検査の意味はないという御主張なわけでしょう。それが今日の御説明では全く理解できないのです。

澤山検査測度課長 JCIについては、高度な専門知識を有する、裁量行為を伴う行為である。したがって、それにはそれなりの経歴、知識を有した人が必要であるという資料としてお出ししました。この方々がJCIに属する必要があるということは一言も言っていません。

福井専門委員 もともとのこの議論の意味は、このJCI以外のところにもいろいろ道

を開いたらどうですかというのがもともとの発端です。同じような経験があればそれは構わないということですね。

澤山検査測度課長 それが公平な第三者機関としてそういうジャッジメントができればそういうことだろうと思います。

既に御説明しているかと思いますが、第三者機関としては船級協会というのがあるわけです。これは歴史的な経緯もあって、国よりも歴史のあるものですから、そういった頭脳集団があって、そこで船級という業務を行っているわけですから、そういったものについては、国の検査は重複しますので、やめましょうという制度は歴史的にあるわけです。もう一つ、62年の民間法人化のときに、検査確認機関という、今で言う登録機関を設けて、これは2年前の民間法人化の拡大のときに登録検査確認機関として既にそういった民間がやれる制度的な枠組みはつくったわけです。したがって、なぜそこに属してやらないのかということだと思いますけれども、プレジャーというのは今の状況をお話ししますと、バブル崩壊後隻数はどんどん減っていく傾向にございます。従来40億規模のものが30億程度になって、JCIの経営についても、役職員の給与を3年で16%削減するとか、非常に厳しい経営環境にあるわけです。

したがって、民間人として参入して、全国展開でこういった検査をする、その市場としてのうまみというのが私はないのではないかと考えております。

福井専門委員 それは民間の企業の方が判断すればいいことであって、別に国交省に心配していただく必要は全くないわけです。市場があるかどうかはやりたいと思う方が考えることです。

その前に重要なことは、JCIというのは法令上特別な地位に立っているわけです。特別な地位に立って、ここにだけ特殊な優遇措置を与えて検査をやらせないといけない必然性を、前回のヒアリング以来一貫してお聞きしているわけですが、それが今日の御説明をお聞きしても、確かに御経験があるし、一定の専門知識がある方ばかりだということは確かによくわかるのですけれども、であればこういう方々がどこにいたって同じような専門性と知識経験を発揮して適切に検査を行えば特別な地位に立っている必然性は全くないというのが、今日の資料や御説明をお伺いしての印象でもあるのです。

澤山検査測度課長 制度的な独占でないかどうかということだと思いますが、制度的には先ほど来申していますように、船級協会という非常な歴史のある機関があって、それは登録機関という形になっておりますし、今言った検査確認機関というのもございますし、制度的には独占は排除されているはずですが。

福井専門委員 法令の中でJCI自身が出てくるわけでしょう。出てくること自体が違和感があるのです。我々が官業民営化でいろんな話をお伺いする他省庁のすべての機関についてそうですけれども、例えば民間でできるという場合の、非常に素直で透明で公平な民間機関の位置づけというのは、法律で優遇したり法律で地位づけたり、法令の何らかの庇護の下でやるのではなくて、仮に何らかの一定の専門知識や経験の認証が必要である

にしても、それは認証の仕組みをだれにでも開く形にしておいて、その認証を受ければその一定要件を満たした機関であればだれでも検査ができる。これはフェアです。

だけれども、法律に固有名詞の定めを置いてまでやらせなければいけないということの根拠は今日お聞きした限りでは全くわかりません。

であれば、全部含めて船級協会とかも一緒にいいのですけれども、JCIも船級協会も民間のいろんな検査に関する専門知識や技能を持つようなところも、どこも全く同等の条件で一定の基準を満たしたら登録を受けて、公平な競争の中で検査を担えると。これは今言っているのは、検査が仮に必要であるとしても前提です。冒頭の議題にあったように、そもそも検査が本来役に立っているのですか、必要ですかという大問題はさておくとしてですね。仮に必要であるとしても、完全にフェアな形でやっていただかないと困るというのが基本です。

原主査 この表を見ると20トン以上の場合には船級協会と国というふうに分かれていて、20トン以下になると、船級協会はゼロになってしまうのです。これは20トン以上だけ船級協会がおやりになっていらっしゃるというのは、小型の方はJCIの方でやっていただくという暗黙の了解があるように見えるところもある。

澤山検査測度課長 船級協会は今、忙しいのです。余りまじめに小さなものなんてやっていられない。海運・造船は非常に活発ですので、タンカーとかバルカーとか大きな船の方に要員を割いて、ヨットについてはそういうこともあるし、一方で市場が冷めていますので、ヨットを買おうという顧客が余りいないということ。

船級協会というのはワールドワイドに活動してしまっていて、市場原理で成り立っていますから、当然料金が高くなります。そういったもろもろの要因で昨年度は実績がありません。

例えば過去に例を取ると年間5、6隻船級を受けたものもあるということです。制度的にはもともとそれが可能ですので、実績はあります。たまたま今言った外航海運が非常に活発で、そちらの方があるということ。

一方でプレジャー等について市場が冷えているということもあって、NKの高いものを払っても維持しようとする人がいらないという、結果としてそうなっています。

福井専門委員 今、市場原理で高くなるとおっしゃったけれども、普通は逆ですね。市場原理がきちんと機能すれば安くなるのです。

澤山検査測度課長 大変誤解があるようなので、NKというのは完全に独立したものです。

福井専門委員 NKというのは何ですか。

澤山検査測度課長 船級協会です。

福井専門委員 もうちょっと基本的な御指摘を申し上げますと、要するに市場が冷えているとか加熱とかというのはいろんな状況があるわけです。検査の需給が逼迫するときもあれば冷える状況もあるだろうし、それは景気変動とか経済変動、世界情勢によっても変わるわけで、そこは別にどんな状況になったってきちんと対応できるようになっているのが

望ましいわけで、現に例えば船級協会がやっているようなところでも加熱している。プレジャーボードだって過去に加熱していた時期があるはずです。バブルのころ随分はやってきたころもあります。

そうすると、検査の需要についても、できるだけ加熱したときも冷え込んだときも対応できるようにするのは、フレキシブルにやっておいた方が検査の実効性を担保する上でも合理的じゃないですか。

だから、何もどこかにだけ特別な地位をやらして、できるだけほかの参入がしにくいようにしておくような特殊な仕組みにするよりも、実力さえある機関であればだれでも検査できるというようにして全体の安全性を担保する緩やかなガイドラインでそれらを縛っておくという形にした方がよほど市場原理との関係でも合理的だと思います。

繰り返し申し上げますが、特殊な地位に立つ機関に、事実上独占的な特権的な地位を与えることはやめていただかないと困ります。

澤山検査測度課長 色々なサービスに関してはおっしゃるとおりだと思うのですが、国の強制的な検査が必要だという前提に立った場合、必ずどこか実施する主体は必要なわけです。民間企業にとっては儲かるところだけやればよいという議論も成り立つわけで。

福井専門委員 検査を義務づければ、要するに検査というのはだれのためにやるかというと、みんなのためなのです。まさに社会公共の利益のために、事故が起こってほかの人に迷惑をかけては困るというのは外部性の要因で介入するわけですから、その義務づけられた検査をやらない船には走ってもらっては困るし、もし検査が必要であるならという前提です。

走ってもらっては困るし、それが幾ら高くなるろうとも、ほかの人にかかる迷惑なのだから、何が何でも高い負担をしてもらわなければ困るわけです。高かろうか、安かろうか当人の自己責任でやってもらうということは余りにも当たり前です。

だったら、それを前提にして、できる市場相場で料金を払って検査を受けていただくというだけのことです。

原主査 今、予算額のところを見ますと、JCIは事業規模35.5億円ということになっていて、民間法人化以降国費の投入はないとなっているので、収入と収支とできちんとやっていたらというところになると、JCIなくてもほかの民間であっても、こういった事業規模で展開できるのではないかと思います。その辺りはいかがでしょうか。

澤山検査測度課長 数年前に赤字になったこともありますが、その後16%だったと思いますが、役職員の給与カットだとか、本部組織を再編するとか、そういった経営努力をした結果、かつかつというのが実情なわけです。

福井専門委員 もっと努力してもらわないと困りますね。だって、ここにある意味で優遇されていて、特別の地位を持っていて何とか経営が成り立っているというのだったら、よほどまだ合理化努力が足りないということもしれませんよ。

澤山検査測度課長 制度的な確認機関というのは、既に民間法人化のときに制度的独占

の排除ということで、62年に導入したわけですし、それについて自由に参入できるはずなわけです。そのときにはパブルもありましたし、それでも民間機関は参入しなかったわけです。

福井専門委員 このJCIが独自の地位を持っているということと関係あるわけですか。何でそのときに、今からでもいいのですけれども、一緒にできないのですか。ほかの特殊な機関だけの位置づけではなくて、ほかと全く同列の競争条件で検査していただければいいではないですか。何でここだけ特別な位置づけをする必然性があるのかさっぱりわからないのです。どうしてほか一般とここだけになるのですか。ここだけスペシャルで、ほかは単なる平凡な登録自由にできますよという門戸だけ開いているけれども、実はここが根っここのところでは、1つだけ特殊な位置にあるわけでしょう。どうしてそれが合理化できるのですか。

澤山検査測度課長 特殊な地位というか、強制検査ですから、必ずそれを実施する主体が要るわけです。民間に開放してもいいが、入ってこないのが実情ですね。入ってこないときのことを考えて、どうしても受け皿機関が必要になってくると私は思うのです。

福井専門委員 最後の手段でできればいいわけでしょう。セーフティーネットでしょう。セーフティーネットではないではないですか。このような機能の仕方をしているということ自体、ほか全然なくてここだけがやっているということ自体、セーフティーネットの仕組み方としては極めて稚拙な仕組み方をしてあるからそうなっている。もっと言えばここしか事実上やらないような仕組み方になっているわけだから、ほかをもっと参入できるような仕組みでないとフェアではない。裏返してみればそういう見方ができるわけです。

澤山検査測度課長 我々は少なくとも最終的な受け皿機関が要するというセーフティーネットになっていると思いますし、仮にJCIがそうならなければ、ワン・オブ・ゼムになれば国がやる必要が出てくるのだと思います。

福井専門委員 強制検査で船を運航する必要があるのだったら、その検査をどこかで受けなければいけないとだけしておけば、だれかが提供しますよ。現に自動車自動車賠償責任保険というのがあるでしょう。あれは何も国営保険がセーフティーネットになっているかということ、そんなことはないです。民間の保険会社が必ず引き受けているわけです。それは一種の思い込みに基づく特殊な地位の維持温存にはなるかもしれないけれども、国民本位とは言いかねると思います。

澤山検査測度課長 特殊な位置というよりは、我々はセーフティーネットとと思っているわけですし。

福井専門委員 ほかに色々な類似の制度を見れば、そんなことはないです。やってくれという強制だけしておいて、強制された手段の提供者はすべて民間という制度は自賠責以外にもいっぱいありますから、これだけが国がセーフティーネットを持たないといけないということにはならないし、更に言えばセーフティーネットと言いながら全部独占している、これは全然おかしいですよ。



澤山検査測度課長 全部独占と言われても、制度的には今言ったような確認機関もあるし、NKもかつてはやっていた時期もあるし、たまたまここにお示した直近ではないですけれども。

福井専門委員 だから、もっと民間参入を促すような政策的な努力をしていただかないと困るということで、そのためのしくみについてもうちょっと具体的に今後議論を詰めたいと思います。

大橋専門委員 私が前回自主検査ということを申し上げた趣旨を課長は必ずしも、私も正確に説明しなかったので理解していないような感じがするので申し上げておきたいと思います。

つまり、船舶検査を民間開放する手段、道というのはいろいろあると思うのです。それで私の自主検査と申し上げた理由は、船舶の構造、品質、そういうものが非常によくなってきて、そういう中で本当に国等の強制検査というのが必要なかどうかという問題意識に立ったわけです。

私が言っている自主検査というのは何も自由に、例えば船舶を保有、使用している人が、何にも検査しなくてもいいという意味合いではないのです。ただし、国が強制的な検査を義務として課すのではなくて、そこはむしろ船舶を保有している、あるいは使用している人に義務を課せばいいので、そういう意味で例えば国交省がこういう項目をあなた方の責任でやりなさいよという指示をすることも場合によってはあり得ると思うのです。

何を言いたいかということ、今日いただいた資料を見ると、どちらかということ、仮に自主検査をした場合にということで、いろいろ数字を出していただいてありがとうございます、その前提として、なかなか難しいのはわかっているけれども、全くチェック、つまり検査がなくなるわけではなくて、自己責任としての責任はあるわけですから、その数字で言うと最大で約12.3倍になるというのは、私の今申し上げた考え方で言えばちょっと多過ぎる。算定が大き過ぎるような感じがします。

ということを上申したい。

澤山検査測度課長 自己責任という考え方も確かにあろうかと思えます。自己責任においては、我々一定の品質管理能力のあった製造事業者とか整備事業所について、認定しておりますし、特に船の場合は構成部品が多いものですから、全体の船というよりは、各構成部品であるエンジンとかモーターについては、そういうのを進めております。

また、今そういう認定事業所の範囲を拡大しようという。ですから、ある一定のレベルを持った品質管理にはそういったものをどんどん入れていこうというのは我々も同じような考えを持っています。

ただ、自己責任に関して言うと、確かに個人所有のものは自分の責任だということもありますが、船の場合不特定多数が乗るということも勿論あるわけです。例えば琵琶湖での事故とか、幼い子どもたちが亡くなったとか、そういったことの中で実は規制側と言いますが、免許の関係では、救命胴衣の着用義務とか、今更と思われるかもわかりませんが、飲

酒運転の禁止とか、そういった行為規制を強化している状況もあるわけです。

したがって、すべての方々に自己責任で任せるという状況ではないのではないか。ただし、おっしゃるように民間活用と言いますか、そういった品質管理について、会社全体として、企業全体としてそういうことがコントロールできるようなものについてはどんどん入れていこうとは我々も思っております。

ただ、完全な自己責任に委ねるには、社会的な背景とか民度の成熟度とかを考えると、果たして完璧な自己責任というのが日本の今の社会にマッチするかというのは、事故の多さ等を考えると、若干疑問があるというところでございます。

福井専門委員 段階があるわけですよ。実際の船舶の運航だって不特定多数の人をお金を取って乗せるような営業船と、そうではないのでは全然違うわけだし、運転手が自分の所有船で勝手に乗るとした場合と、だれか第三者を乗せるという場合でも違うわけですから、基本的には本来第三者に関わる場所はきちんとチェックするということが一般論としては必要ですけども、本人が責任を負う部分は本人に責任を負わせるというのはある意味では一番の事故対策ですよ。

澤山検査測度課長 私も何度かボートに乗った経験がありまして、私は免許を持っているのですが、例えば友達のをボートに乗せてもらったときに、例えば5、6人が乗って1人の所有者の責任において責任が取れるかということ、単に業で行っているか否かではなくて、プレジャーボートの使用形態を考えると、所有者だけが自己満足で乗っているというよりは、たくさんの仲間に乗るというケースも多いわけです。

福井専門委員 それも自己責任ですよ。要するにボートの所有者がきちんと検査を受けて、登録機関でやるかどうかを問わずですけども、きちんとメンテナンスをして、運転技術を持った者かどうかということ自分の責任で判断して乗ってくださいというのが原則でないと、その人たちがいる意味では無防備で全然気にもしないで乗った分の責任を全部国家が負わないといけないのか、納税者が負担しないといけないといったら、そんなことにはならないですね。

澤山検査測度課長 楽しみに乗せてもらった子どもたちにまで自己責任を求めるかというと。

福井専門委員 当たり前ですよ。保護者がいるのだったら保護者の監督下にあるのだから、そんな危ない船に乗せてはいけないという責務があるはずですよ。

澤山検査測度課長 必ずしも私はそう厳格には割り切れないような気がします。

福井専門委員 厳格に割り切ってもらわないと困ります。納税者の負担ですから。御自身のポケットマネーなら勝手ですよ。

澤山検査測度課長 福井専門委員が割り切るのではなくて、国民が割り切るか。

福井専門委員 国民が割り切るべきかどうかということをご議論しているのです。ここは政策論、制度論ではなくて、国家の制度をどうするかということをご議論しているのです。

澤山検査測度課長 それは国民の民度というか。

福井専門委員 国民を課長が代表されるわけではないのだから、どちらが合理的かというところでこの議事録も公開されますから、民意を問うことになるわけです。だから、俺の意見は国民のものだというのは傲慢な言い方はやめていただいて、国民に対してどっちが説得的かということがわかるようなロジックできちんと議論してください。

澤山検査測度課長 自己責任でやるべきだということと、ある一定の事故とかについてはなくならないのは現状だから、それによって不幸にも亡くなられた方もいれば。

福井専門委員 そういう問題ではないです。程度に違いがあるということを示し上げています。要するに、個人に近ければ近いほど自己責任の度合は強まるし、営業的なものとか、第三者に関わる度合が深ければ深いほど強まると。そこはそんなに違うことをおっしゃっていないと思うのです。そこが論点です。

原主査 最終的には安全であるということが第一なわけで、その安全を確保するためには、強制的に法律に基づいて検査をするということだけではなくて、やはり船を所有していらっしゃる御本人、所有主が自分の責任としてきちんと検査を受けるとかということと相まって、船の安全というのは確保されるべきだと私は思いますので、どちらがどうということではなくて、両方がうまく組み合わさることでの安全確保をお願いしたいと思います。

道筋としては、一応第三者機関とか、こういった道はあけていらっしゃるわけなので、私どもとしては、是非この道をもっと広げて、民間の方がこういった業務を実施できるという体制を真剣に検討していただければというように考えております。

福井専門委員 追加の資料ですが、今の第三者機関が一応入れる建前だということなのですが、具体的にどういう要件を満たしたときに入れるのかということについて、できるだけわかりやすい形で後ほど資料をいただけますか。

併せてJCIが備えていなければならない色々な意味での検査機関の要件と、だれでも自由に入れる建前の第三者機関である民間が備えていなければいけない要件との異同、同じところと違うところについて具体的にわかる資料を後ほどいただきたいと思います。

原主査 よろしく願いいたします。

ちょっと時間を過ぎまして、申し訳ありませんでしたけれども、今日のヒアリングは終わりということで、また追加資料をよろしく願いいたします。

どうもお疲れ様でした。