

求められるSSの

セルフ化時代 安全性確保

有人セルフサービス解禁について、安全性を検討する調査検討委員会でのような議論が展開されたのか。そして今後のポイントとは。販売業界を代表して委員として出席した横山洋全国石油協会副会長と、委員会の事務局を務めた消防庁の小林恭一危険物規制課長にインタビューした。

インタビュー

消防庁危険物規制課長 小林恭一氏

科学的な検討でフル と同等の安全性確保

給油所におけるセルフサービス方式導入に係る検討の経緯について。消防庁としてはこれまで安全上の問題からセルフは認めていませんでした。ガソリンは国民が日常的に接するさまざまな危険物の中で最も危険なものであり、これを認める事故の増加が予想されたからです。さらに日本はアメリカなどに比べて木造の家が密集しているため事故の際の影響が大きいということもあります。

他方、日本のガソリン価格がアメリカやカナダなどと比較して高いことを背景に「日本ではああいふサービスができないからガソリンが高いのだ」という考え方が広がりました。そして、日本でもセルフを認めるべきだという声が強くなり、規制緩和検討委員会などでも取り上げられました。このため、平成七年三月の規制緩和推進計画で、安全性の問題について検討し、平成九年度をめどとして結論を得るべしと、「給油取扱所の安全性等に関する調査検討委員会」が設置されました。ご承知のように、消防法の規制は安全確保の観点から行われているもので、その見直しはもっぱら科学的に見て安全が確保できるかどうかを主眼に行われます。セルフについても同様、科学的な検討を一つひとつ段階

を経ながら行われました。まず一年目は、日本の事故事例や諸外国の状況を調査し、セルフにした場合に事故の件数が増加すると考えられる危険要因を抽出・分析し、二年目には、これらの危険要因に対し、どういう安全対策をすれば危険レベルを低減できるのかなどを予測しました。三年目は、安全対策を講じた場合、実際に事故が防止できるかどうかを実

最大のポイントは「監視者」 違法営業は嚴重に取り締まる

監視者は制御室の中 で監視することに

のほうがよくというつもりはありません。したがって、第一義的には事業者のみならず経営上の観点などからフルまたはセルフを選択し、最終的には消費者が選ぶことになるでしょう。監視者は制御室の中

そのほか、車の衝突を防止するためのガードボールの設置をはじめ緊急離脱ブレーキや立ち上がり配管遮断弁、誤給油防止策、消火設備などを設置することになりましたが、これまでの事故事例を分析した結果、事故防止のために必然的に必要ということで義務付けられた対策です。また、従来は立ち会いを行う危険物資格を持った保安監督者などは、給油作業が監視できるのであれば給油所のどこにいてもよかったです。セルフの場合は違います。制御装置などが集中したコントロールブースの中で監視しなければなりません。

証確認し、委員会から「これならば事故は防げるだろう」という安全対策の結論をいただき、わたしたちはこれをベースに政省令の改正を行ったということです。検討委員会では当初、民家が密集している地域では危険ではないかとの意見もあったようですが、「安全対策を講じればフルサービスと同等の安全を確保できる」と位置付けられた以上、地域を分ける必要もないということになりました。

今回の政省令改正の最大のポイントは、監視している人がいるということ。コントロールブースの中に監視員がいて給油をした人のサインがあった時に給油を中止することを確認してボタンを押さなければガソリンが出ないという仕組みを導入しました。また、万一の時はボタンを押して一音にポンプを止める仕組みにもしました。これこそ、有人セルフならばこそであり無人ではできないことでしょう。今回の改正ではこの仕組みを作ったことが全体の八割を占めます。

ソフト面はSSの状況 に応じた工夫が必要

今回のセルフ解禁にあたり、実際にセルフ方式を導入する事業者や石油販売業界に強調しておきたいことは、安全対策をきちんと守っていたん



す。

コントロールブームの中の資格者どう配置するか、事故の場合、どういう体制で対応するか、全体の人数が少なくなったときの管理体制はどうするか、などは給油所運営者がきちんとやっていたかなければなりません。そのときに安全が保たれるような管理体制について予防規程に書いていただきます。新たな営業形態が始まるのだからある程度の試行錯誤も予想されますが、そうした積み重ねの中でより安全な管理運営に尽力していただきたいと考えております。

運用については統一的な見解を示していく

今回の政令改正でハード、ソフト面の対応をしない所がセルフ給油をしてはいけないと明記したことで、違法な営業に対して効果的な対応が可能となりました。いままでは法律の「解釈」としてセルフを禁じていましたが、それではなんとなく弱いなところがあり、取り締まりを逡巡しているケースもあつたようです。今回、政令で明確化されたことで当然のことながら取り締まりは徹底されることとなります。全国消防長会の場などを活用して周知していく方針です。

行政処分としては、取り扱い基準遵守命令を出し、それに従わないことと使用停止命令がかけられることになりませぬ。さらに、それに従わなければ刑事罰の対象にもなります。また、運用に関しては先ごろ各消防機関に通達を出していますが、現場ではいろいろな問題が発生する可能性もあり、できるだけそういう案件はこちらに上げてもらい、統一的な見解を示していきたいと思っております。

ます。特に、ハード面では、新設・改造の際に定型な構造・設備等を備えていただければよいのですが、ソフト面では、個々の給油所の現場の状況に応じ、日々、必要とされる適切な安全管理を行っていただくため、さまざまな工夫が必要になるのではないのでしょうか。

事業者の方々はドライバーが妙なことをしたら自分の責任になるのではないかと心配もあるようですが、ちょっとした間違いがあつても事故にならないようハード対策を講じたつもりです。しかし、それでも意図的なものや重大な過失があれば事故になる可能性もあります。そういう時にいかに早く対応するかが大事です。一人でやっている時にどうするか、連絡体制をどうするか、いろいろなケースを想定して対応策を考えておく必要がありま

全国石油協会副会長 横山 洋氏

いまの市況では価格メリット打ち出せない

セルフと今後の販売業界について。給油所のセルフ化の議論が取り上げられたのは平成六年の羽田内閣の時として、特右法の廃止と並んで「安全性の確保に配慮しつつ技術上の基準を検討」する方針が打ち出されました。その理由は、「セルフを認めることにより安価なガソリンを消費者に提供できる」とするもので、アメリカのガソリン価格と日本の価格が単純に比較された、税金を度外視した議論でした。平成七年度から、消防庁に検討委員会が設置され、技術面からの検討が進

められてきました。経済的メリット、デメリットがきっちり検証されないまま規制緩和の趣旨がいつの間にかセルフはガソリンを安くするための一つの手段（経済性）から「消費者の選択肢が広がるに変わって来ました。巧妙なすり換えといわざるを得ませぬ。われわれは、流れが変わったことを強く認識すべきでしょう。

全国的なガソリン市況の下落で、セルフの解禁を待たず、すでにじゅうぶな消費者に利益を還元しています。経済的メリットはすでに出ているわけで、セルフに関する国民的世論があるとはどうい思えませぬ。

また、気象条件もあります。アメリカではセルフが一般的だが、カナダではセルフとフルが混在しています。寒冷地では消費者が車からおりて給油し

たがらないので、カナダではスプリット型（フルとセルフの併設型）でもフルが選ばれるようです。日本でセルフが定着するかどうかは、フル、セルフの価格差がどうなるかで決まると考えていますが、いまの市況レベルでは価格メリットは打ち出せませぬ。コストを考えたらむしろ値



たがらないので、カナダではスプリット型（フルとセルフの併設型）でもフルが選ばれるようです。日本でセルフが定着するかどうかは、フル、セルフの価格差がどうなるかで決まると考えていますが、いまの市況レベルでは価格メリットは打ち出せませぬ。コストを考えたらむしろ値

性を低下させてまでセルフSSを認める必要はない」といった意見もありました。確実な統計ではありませんがアメリカでは給油所の事故が年間六、七千件もあるといわれているのに対し、日本の給油所では年間平均、火災で三十八件、漏洩で五十五件の事故が起きているにすぎません。なぜアメリカに右へならざる必要があるのでしょうか。消防当局はセルフSSには消極的であったが政府の方針に押し切られたと聞いています。消防だけを悪者にすべきではないと思います。

が発生した時に監視者の不注意、監視業務の怠慢が問われかねず、監視者危険物取扱者には相当の負担を強いられる。責任の所在は民事上の問題といわれるなら、今後、判例を積み上げて、事故責任の所在を明確にしていかなければなりません。

給油設備、関連機器など安全対策が確保されハード面は整備されました。ここまでは一応評価できると思います。しかし、四月の解禁以降、セルフSSではこれまで予測できなかった、また考えられない事故が起きている可能性

慎重な経営判断が必要 はじめにセルフありきは問題

上げなければならぬ市場になってしまっています。市況の悪いところでセルフを強行し低価格を打ち出すとすれば、破壊的な価格にならざるを得ず、市場は荒廃し、業者自身も破滅してしまつてしまう。

判例積み上げて事故責任の所在を明確に

事故時の責任所在の問題を含め、販売業界の意見、主張は反映されましたでしょうか。

日本の消防行政は世界一といわれます。セルフ検討委員の中には、「安全

わたくしは、セルフに反対する論拠として、給油所に働く四十万人の失業問題も挙げましたが、消防庁の委員会ではそういった議論は論外とされました。また、事故時の責任の所在の問題も提起しましたが、それは民事上の問題とされた経緯があります。

しかし、これはきわめて重要な問題です。セルフを導入し、事故、特に人身事故が起きた際は、事業者(給油所)の責任が問われる恐れが強いです。完全な無人セルフの場合は暴走族の溜まり場になる心配があるので、有人セルフでよかった面はありますが、監視者がいるという前提になるので、事故

があります。それなりの覚悟をして、現状をよくよく認識して取り組む必要があると思います。やってみたらとんでもない失敗だったでは大変です。次のステップのための議論を全行進でもせひ進めていくべきでしょう。

採算を度外視していつまで続けられるか

元売、そして異業種はどのようなセルフを展開していくと思われませんか。

消防庁の委員会に参加するにあたって、元売会社のスタンスもある程度確

認してきました。最初は元売会社も「リスクが多くセルフは持ち込ませない、やらせない」という意見でしたが、施設面の具体的な内容が示された時点から方向が変わってきたように感じました。四月以降は様子見のところが多いとみています。ただ、他社に遅れないように、また消費者にセルフが受け入れられずすればその流れに乗り遅れないように試験的にセルフSSを設置し、ノウハウを蓄積していくようです。ところが、実際に海外で経験のあるエッソ、モービルなどの外資系は積極的な動きを見せています。つまり、コストを徹底的に計算する外資系のような姿勢は、今後の方向を示唆していると言えます。

一方、異業種は必ずセルフをやるとしよう。セルフとなれば、価格を下げるを得ませんが、下げても販売上のメリットは生じないと思われれます。流通業の大手とはいえ、本業のほうが苦しい中で、コスト無視の商売はできません。したがって、採算を度外視していつまで続けられるかが問題となりますが、当面は周辺の給油所は価格追随させるを得ないと思われます。そうなった場合は、コストの削減だけでは対応しきれないので、需給面の対策も必要になってくるでしょう。

の棲み分けがどうなるかということですが、大資本の異業種のSSは目玉として意識的にセルフを選択するでしょうが、既存SSをセルフSSに改造するためには、千万円程度かかるといわれており、コスト面からも難しい問題がある。中小企業の販売業者がセルフ化するのには相当遅れるのではないかと思います。

問題は、どのくらいの価格差なら棲み分けが可能かということですが、現在の市況レベルは別として、最大で五円/リ、現実的には二・三円/リ程度の格差だろうと考えられます。これで果たして消費者にメリットがあると言えるでしょうか。普通の家庭の月間のガソリン使用量を八十リとすると、二、三百円の差にすぎません。

日本では3、4年で結論が出ると思う

いずれにしても、セルフについては一〇〇%悪だと決めつけないで、一つの選択肢と捉えるべきでしょう。確かに選択肢は広がったが、やる、やらないは個々の経営者の判断となります。選択肢は増えたが、ベストでも、最良の方法でもないということも認識してほしいと思います。セルフに過剰に反応する必要はないと思います。セルフの定着に由来では二十年もかかっていますが、日本では三、四年で結論が出ると思います。

日本における省力型の給油所経営はどうかあるべきか。組織として、モデルとなるものを提案していくべきでしょうし、今後、販売業界全体で真剣に考えていく必要があると思います。