

第十回国会 運輸委員会 議録 第十四号

昭和二十六年三月二十六日(月曜日)

午後二時二十六分開議

出席委員

委員長 前田 郁君

理事大澤嘉平治君 理事岡田 五郎君

理事坪内 八郎君

大西 禎夫君 岡村利右衛門君

尾崎 末吉君 黒澤富次郎君

志田 義信君 高塩 三郎君

瀧尾 君亮君 山崎 岩男君

川島 金次君 山口シヅエ君

江崎 一治君

出席政府委員

海上保安官 松平 直一君

(海上保安庁 海事検査部長)

委員外の出席者

専門員 岩村 勝君

専門員 堤 正威君

三月二十六日

委員稲田直道君、橋直治君、畠山鶴吉君及び前田正男君辞任につき、その補欠として山本久雄君、大西禎夫君、高塩三郎君及び志田義信君が議長長の指名で委員に選任された。

本日の会議に付した事件

日本国有鉄道法の一部を改正する法律案(内閣提出第一一〇号)

港務法の一部を改正する法律案(坪内八郎君外五名提出、衆法第二二一号) 船舶職員法案(内閣提出第一一六号)(予)

○前田委員長 これより会議を開きます。

港務法の一部を改正する法律案を議題とし、審議を進めます。まず提出者の提案理由の説明を求めます。坪内君。

港務法の一部を改正する法律案

港務法(昭和二十五年法律第二百十八号)の一部を次のように改正する。

第十二條第一項に第五号の二及び第十一号の二として次の二号を加える。

五の二 港務区域内における入港、船又は出港船から入港届又は出港届を受領すること。

十一の二 前号に掲げるものの外、港務区域及び臨港地区内における貨物の積卸、保管、荷さばき及び運送の改善についてあつて旋すること。

同條第二項中「前項」を「第一項」に改め、同項を第四項とし、同條第一項の次に次の二項を加える。

2 前項第五号の二に規定する入港届又は出港届に關し必要な事項は、港務局を組織する地方公共団体のうち定款で定めるものの條例で定める。

3 前項の條例の制定は、当該港務局の作成した原案を尊重してこれをしなればならない。

第十六條第二項中「前項」を「前二項」に改め、同項を第三項とし、同條第一項の次に次の一項を加える。

2 港務局を組織する地方公共団体の数が七をこえるものに置かれる委員会にあつては、前項の規定にかかわらず、その地方公共団体の数に達するまで、委員の数を増加することが出来る。第十七條第一項中第三号を第四号とし、第二号を第三号とし、第一号を次のように改める。

一 国会議員  
二 地方公共団体の議会の議員。  
但し、港務局を組織する地方公共団体の議会の推薦した議員の中から、一人の委員を限り、委員を任命する場合は、この限りでない。  
第二十二條第二項中「第十六條第二項」を「第十六條第三項」に改める。  
第二十七條中「第十六條第二項」を「第十六條第三項、第十七條第一項第二号但書」に改める。  
附則  
この法律は、公布の日から施行する。

○坪内委員 ただいま提案されました港務法の一部を改正する法律案につきまして、提案者を代表して簡単に提案の理由を御説明申し上げます。御承知の通り港務法は第七国会において制定され、次いで本年一月十九日に政令が交付されました。港務管理者の設立について、着々諸般の準備が進められてつづいておりますが、港務局または地方公共団体が港務管理者として行ふ業務の範囲、港務局の委員会の委員の数及び委員の欠格条件について、実情に沿わない点がありますので、これらの諸点に所要の改正を加えようとするものであります。本改正案の内容のおもなる点を御説明申し上げますと、まず第一点は、現行法第五十條において、港務管理者が受領する船舶入出港に關する書類の様式統一について規定されておりますことは、当然港務管理者が出入港届を受領することを前提として規定されたものと認められますので、港務管理者の行ふ業務として、当該港務区域内の入出港船からの入出港届を受領することに加え、その入出港届に關し必要な事項を定める手続について規定しようとするものであります。次に第二点は、港務管理者が行う業務として、港務区域及び臨港区域内における貨物の積卸、保管、荷さばき及び運送の改善についてあつせんことを加え、一層港務施設設の能率的運営と、港務作業の改善をはかりようとするものであります。第三点は、現行法では港務局の委員の委員の数は、七人以内に限定されておりますが、開港港のごときは二県六市が港務局を組織する場合も予想されますので、かかる特殊の場合には、港務局を組織する地方公共団体の数まで、委員を増員することが出来る道を開こうとするものであります。

第四点は、港務局は申すまでもなく、関係地方公共団体と非常に密接な関係がありますので、一委員会に一名を限りまして、関係地方公共団体の議員が委員になることが出来るようにいたしました。その業務の遂行の円滑をはかりようとするものであります。以上が本法案の要点であります。何とぞ慎重御審議の上、すみやかに御可決あらんことをお願いいたします。さらにこの機会に特に委員諸君にお願い申し上げます。ただいま申し述べました本港務法の一部改正につきましては、各党あげて今訂正いたしました要点的改正意見が、各委員から強く陳述されたのであります。そのような内容でありますので、本国会におきましては、皆様方の御協力を切にお願いいたす次第であります。以上であります。

○前田委員長 次は船舶職員法案を議題とし、審議を進めます。質疑に入ります。江崎君。  
○江崎(一)委員 配付されました船舶職員法案の別表第一に航行の区域、船舶のトン数、船舶職員並びにその資格がずつと書いてありますが、その下に定員が書いてありませんが、この定員はどういうことになつておりますか。ほかに何か印刷物がございますか。  
○松平政府委員 この表には資格別に一人々々きめてございますので、それ

で定員が自然ときまつて来るわけでありませぬ。

○江崎(一)委員 そういたしますと現行法と、この船舶職員法案に考えられておきます定員との間に、どういふ食い違ひがありますか。各部門について具体的に御説明願いたいと思ひます。

○松平政府委員 これはたいへん込み入つておるのでございますが、お手元に改正に伴う参考資料というのを差上げてございませぬが、これの八ページから十三ページまでが新旧法の比較表になつておられます。これについてごらんを願ひたいと思ひます。

○江崎(一)委員 この船舶職員法によりますと、現行六百トン以上三千トン未満の通信士は二名、それから三千トン以上は三名ということになつておりました。今度の改正法によりますと、旅客船、非旅客船を別いたしましたして、旅客船の千六百トン未満は一名、三千トン未満二名、三千トン以上は三名ということになり、非旅客船は一千六百トン未満一名、五千五百トン未満が二名ということになつておりますが、これは通信士が減らされて、通信士の労働強化が非常にはげしくなると考へるのですが、これでもいいとお考へでしようか。

○松平政府委員 通信士の定員の問題につきましては、電波法ができましたことによつてかわつて来たわけでございます。もうちよつと詳しく申し上げますと、大体通信士の方の定員も、海上における人命の安全のための條約に規定がございませぬ。それを受けて国内法として、安全法でもつて設定をいたすべきなのであります。通信に關しましてはこれを一切電波法に譲つたわけ

であります。ところが電波法におきまして、従来トン数別、区域別にきめておりましたものを、ただいま仰せの通りトン数別のみならず、旅客船、非旅客船にわけたり規定を受けたいたしました。その規定を受けて、その聽守時間から割り出しましたので、貨物船の定員が減つたという關係になつております。

○江崎(一)委員 ただいまの御説明で、経過はよくわかつたのでありますけれども、現実の問題としてこれはいかどかというところになると、大分問題があると思つております。御存じの通り、日本は非常に質の悪い船舶をたくさん持つておられますので、そのために海難は近ごろ非常にふえておられます。従ひまして、通信ということに、このウオツチングということが、非常に重要な意味を持つのではないかと思つております。二名に減員された船では、かなりの續く限り国際安全條約の大局的な見地から、通信士はからだを張つて勤務しておるのであります。しかし中にはとてもからだがかたないで、二十四時の真夜中から六時ころまで停局するからよろしく頼むという電報を打つて、局を休むという船がかなりあつたやうであります。こういうふうな状態がいいのかどうか、これが実情でございますか。

○松平政府委員 船舶職員法で定めます定員は、たとえばただいまのお話の通信ならば通信の責任者、責任をとる者の最小限度の数を規定しておるわけでありませぬ。電波法で定めました時間、むしろ国際條約における時間よりも上まつておられます。その上まつた数字を基礎にしておられますので、た

だいま申し上げた点から考へますれば、航行の安全はこれで十分保てるものと思ひます。

○江崎(一)委員 監督の地位にある人や上の人は、どうも日本の実情を御存じないのではないかと考へております。たしか去年、昭和二十五年の十二月十日に、とみ丸というのが壹岐島付近で遭難しておられますが、このとみ丸の遭難の SOS の電報を受けた局が、とみ丸の近くを航行しておる船舶に通信したのが、先ほど申し上げたやうに、これはやはり通信士が足りぬために、無線局が休んでおつた。そのためにむざむざと人命を犠牲にしたという事実があら

○松平政府委員 承知しております。

○江崎(一)委員 内容はそれだけで済むか。

○松平政府委員 私の方で申し上げます数字は、先ほどから申し上げました通り、責任ある者の最低限度の数字といたしまして申し上げました。例をほかのものにとりまして、たとえば甲板部とか機関部は、全体では相当の数を保持しておられます。もちろん職員法で定めました船長以下三等航海士までで、船が動くと思つておられます。甲板部には甲板部員、普通船員、機関部には普通船員というのがみな乗つて、それぞれ指揮を受けて船の運航をやつておるわけでありませぬ。その全体の数字をわれわれの方は今論じておられますので、通信に關しまして、同じことが

も責任者以外に、適當の数の者が乗ること、われわれも予想しておられます。ただ責任者として資格のある者を乗せる数字は、この表にありますが数字でよろしい、こう申し上げるわけでありませぬ。

○江崎(一)委員 監督の責任にある方、そういうようにお考へになれば話は通ると思ひます。委員会の説明はそれで通りますけれども、實際上の乗務員の乗船になりますと、これは通信士一人乗せるについても、相当金がかかると、十分の余裕をもつて乗せるものでありませぬ。法律で定めれば、それを最大限度として乗せるのである。これが最低限度であるから、それ以上乗せるのはさしつかえないというやうな御答弁でありますけれども、実際にはそういうことはめつたにないのです。この法律で定められたこの通信士の定員で十分かどうかということ、これは私には十分ではないという実例についてお話ししたのですが、それについてこれで十分であるという御説明が不十分だと思つております。

○松平政府委員 先ほどから申し上げます通り、この問題は国際條約に定めました聽守時間からきめた数字でございませぬ。最小限度を規定する上からはこれでよろしい、こう考へておられます。

○江崎(一)委員 そういふやうに御回答いただきませぬと、私と何べん議論しましたも結論が出て来ないと思つております。もつと現実を把握し、ほんとうに船員の身になつて考へてもらいたいと思つておられます。なるほど国際條約を基礎としてお考へになつたのだらう。しかし日本

の船とアメリカの船とは、質的に違ひます。今度低性能船舶をもう一べん使おうというが、あれはドラム・カンのやうな一枚底です。こういうやうな危険きまる船を使つておるのだから、これに必要とする諸設備は、やはり人員の上で考へて行かなければなりません。そういう現実を無視して、船主の利益だけを考へるやうな法律をつくるということ、これはもうとんでもないことであると思つておられます。これについてはやはり経験のある皆さんのやうな人が、はつきり意思表示をすべきだ。もつと船員の身になつて返答してください、考へてくだされ。意見はありませぬか。

○松平政府委員 ただいま通信士の面でも、減つた方だけが問題になつておるやうでございませぬが、先ほどから申し上げます通り、電波法の聽守時間、運用義務時間その他を勘案いたしましたして、ふやすべきところはふやしておられます。また甲板部、機関部の職員につきましても、それら檢討をいたしまして、ふやすべきものは、資格をきめるべきもの、それらの処置が講じてございませぬので、職員法全部を通じて、航行の安全については十分考慮をいたしたつもりでございませぬ。たゞ通信士のうちの減つたのが問題になつておられますが、その点は先ほど来の説明の通り、やはり聽守時間その他運用義務時間から割り出したわけ、減つてもこれで十分だと考へておられます。

○江崎(一)委員 それならば、先ほど例にいたしました二名の通信士で遠洋航海をするのだけれども、それでどういふ勤務割ができるでしよう。あなた方勤務割してごらんない。どうなり

二

ますか。

○松平政府委員 恐れ入りますが、もう一回御質問をお願いしたいと思

○江崎(一)委員 二名の通信士でウォツチングを二十四時間やらなければならぬ。そういう要求がある場合に、どういうように通信士の勤務制をしますか。

○松平政府委員 二十四時間勤務の場合、われ／＼の方では三人と規定をいたしております。お話の十六時間の場合は二人になっております。

○前田委員長 岡田君。

○岡田(五)委員 この法律によりますと、船舶の種類に応じて、大体乗組の定員もきめられておるようでありますが、また一面船舶職員の資格につきましては、試験制度その他いろいろの資格制限もあるようであり、かような資格と、これら資格に応じての最低賃金といふことも、給料といふことも、そういうものについて法律的にきめるといふことは非常にむずかしいでございまして、一般的にどういふようなならわしになつてゐるか。とかく資格も非常に厳重にされればさるほど、これに依じた給與といふものが立法的になれば、おのずからまた慣行的に水準があると思つておられますが、その辺の慣行といふものは、例をひとつお話し願ひたいと思つておられます。

○松平政府委員 私の方では、ただいまお話の待遇の問題と申しますよりは、安全という点に主として——主としてでなく、ほとんど安全という点だけを考へまして、これだけの知識と学力を持った者を乗せるべきであるとい

うふうに今規定しておるわけでございます。これが実際に会社に雇われたりなどいたしまして、いかなる待遇にあるかといふことは、まあわれ／＼の方は直接は関係いたさないのございしますが、大体海運は国際的な関係もありませんし、その方面との関連を保つて、そういうものはきめられておる、こう思つております。

○岡田(五)委員 それではあと二、三ちよつと質問いたします。いろ／＼船舶の種類に応じて、高級船員の乗組定員をおきめになるようであり、かような日本の立法による乗組定員といふことは、乗組員数といふものを、世界の一般のかわりな船に対する乗組員数との状態は、どういふ状態になつておるか、聞くところによりますれば、日本の船舶の造船技術の劣つてゐる関係、あるいは船舶の機関、なおその他また世界的水準に達してない、かようなことからいたしまして、一万トン船級についての乗組員といふものが、世界水準よりも非常に多い割合になつてゐる、かように聞き及んでおるのであります、この別表による水準で行けば、どういふ状態になるか。この状態をお聞かせ願ひたいと思

います。

○松平政府委員 ただいまの各国との比較でございますが、実際には船舶職員法で定められた最低限度よりは、上まわつて乗つてゐるようでございます。従つてその数字を比較いたしますと、御説の通り日本船舶の乗組員が多いといふことをよくいわれますが、定員といたしましては大体各国に均衡がとれております。

○岡田(五)委員 實際にこの定員より

も多く乗つておるといふのは、大体こ

○松平政府委員 両方でございます。主として多いのは普通船員でございますが、高級船員もやや上まわつております。

○松平(五)委員 次に法律の第九條に、免許の更新ということがありますが、更新のためには、必要な範囲においてあらためてまた試験を行う、こ

○松平政府委員 お手元に差上げまし

た参考資料の十五ページをお聞き願ひたいと思ひます。ここにも書いてございまして、更新のための試験でございまして、實際五年ごとに全部試験をいたして行くわけではございません。今われ／＼が考へておられるのは、五年間において乗船履歴がある者、もう少し詳しく申し上げますと、更新の日からさかのぼりまして、三年間に乗船履歴がありさえすれば、そのときは更新には學術試験はございません。体格検査のみで更新をいたします。ただ五年間まる／＼船に乗らなかつた、こ

○岡田(五)委員 船員関係の学校の卒業生に對しましては、新たに免許をされる場合は、學術試験をおやりになら

されるようでありまして、この更新の

○松平政府委員 ただいまの御質問

○坪内委員 学校卒業者にこのたびは

○松平政府委員 今部長がおつしやる通

に、しかも一律に課するということであり、しかも、それによつて莫大な費用もかかりました。あるいはいろいろの事務的な面もふえると思ひます。初め、その試みた國家試験については、改めての試みもあろうし、自信があるでございまして、この点を伺ひたいと思ひます。

○松平政府委員 従来から実地の人に

おつしやるように、それでは学校出

○岡田(五)委員 私の質問はこの一問

○松平政府委員 第十條の免許の取消

で終ります。第十條の免許の取消は、この法律に基く命令の規定に違反したとき、という場合は、大体刑法上あるいはその他の法規違反、違法性の行

為に対する関係からごもつとも思ふのでありますが、ただ第二項の「船舶職員として職務を行うに当り、非行があつたとき」という言葉が使つてあるのでありますが、この非行という言葉の解釈は非常に狭く、またときによつては非常に狭く解釈せられるのではないかと、かように私は考へるのであります。ことにこの解釈の広狭いかんによつて、免許の取消しの公平性を私は離れるおそれがあることを懸念するのであります。かような権利と申しまするか、資格を消滅させるような行為は、できるだけ列挙式に明記いたす必要がある、また列挙できないならば、公正にして冷静な批判のできる第三者的な制度を必要とするのではないかと、一海上保安庁長官の行政的な認定に基いて、これを処分するということについて、私は少し範囲が広過ぎるのではないかと考へるのであります。政府当局としてこの非行ということ、どの程度の範囲に考へられているか、具体的に言へば、どういふことを非行とお考へになつてゐるか。具体的に例をあけてお示し願えればけっこうだと思ふのであります。

○松平政府委員 この非行とごさいますのは、職務を行うにあつたつての非行でございまして、一方ごくプライベートの問題は、一切取上げないことになつております。大体これをここへあげましたのは、従来の海員懲戒法がございまして、こういう問題は海員懲戒法で取上げられて、いろいろ適當な処分がされておつたのであります。海難審判法がございまして、海員懲戒の面は全部なくなりましたので、この事項をここへあげたわけでございます。

す。ただいま申し上げました通り、これを「職務を行うに当り」といふふうなことに限定いたしております。それでこれを實際実施いたしますのには、御質問の公平を期すべきであるということとはごもつともございまして、そのため第十一條に聴聞という項を設けて、第三者の意見及び関係人の意見及び本人の弁明、その他十分公平を期する意味で十一條を設けてありまして、これで行きたいと考へております。

○前田委員長 次に、日本国有鉄道法の一部を改正する法律案を議題とし、審議を進めます。

○坪内委員 ただいま議題となりました点につきましては、この際質疑及び討論を省略して、ただちに採決されん動議を提出いたします。

○前田委員長 坪内君の動議に御賛成の諸君の御起立を願います。

〔賛成者起立〕

○前田委員長 起立多数。よつて動議のごとく決定いたしました。

これより日本国有鉄道法の一部を改正する法律案について採決いたします。本案に原案の通り賛成の諸君の起立を願います。

〔賛成者起立〕

○前田委員長 起立多数。よつて本案は原案の通り可決いたしました。

なお本案に対する委員長報告は、委員長に御一任を願います。

それでは本日はこれをもつて散会いたします。次回は公報をもつてお知らせいたします。

午後三時六分散会

〔参照〕  
日本国有鉄道法の一部を改正する法律案（内閣提出）に関する報告書  
〔都合により別冊附録に掲載〕