

別表第三

旅客船及び漁船以外の船舶の場合

船	船舶職員	資格
平水区域又は沿海区域を航行区域とする船舶であつて旅客船以外のもの	通信長	乙種船舶通信士
近海区域又は遠洋区域を航行区域とする船舶であつて旅客船以外のもの	通信長	甲種船舶通信士（近海区域第一区を航行区域とする船舶に就いては、乙種船舶通信士）

別表第四

漁船の場合

船	船舶職員	資格
第一種の漁船	通信長	丙種船舶通信士（公衆通信業務を取り扱う船舶に就いては、乙種船舶通信士）
第二種の漁船	通信長	乙種船舶通信士
第三種の漁船	通信長	甲種船舶通信士

附則

（施行期日）
1 この法律は、公布の日から起算して四月をこえない範囲内において政令で定める日から施行する。

（経過規定）
2 この法律の施行の際現に存する船舶については、この法律の施行の日から起算して三年間は、第十八条第一項及び第二十一条第一項

中「別表第一、別表第二、別表第三又は別表第四」とあるのは、「別表第一又は船舶職員法の一部を改正する法律（三十九年法律第七号）」と改定する。

（附則別表第一、附則別表第二）
若しくは附則別表第三とする。
（乙種船舶通信士等の資格についての免許に関する特例）
3 当分の間、乙種船舶通信士及び

丙種船舶通信士の資格についての海技従事者の免許は、第六条第一項第一号の規定にかかわらず、十八歳以上二十歳未満の者についても、与えることができる。

附則別表第一

旅客船の場合

船	船舶職員	資格
平水区域を航行区域とする旅客船	通信長	乙種船舶通信士
沿海区域を航行区域とする旅客船	通信長	甲種船舶通信士（国際航海に従事する船舶に就いては、乙種船舶通信士）

船	船舶職員	資格
近海区域又は遠洋区域を航行区域とする旅客船	通信長	甲種船舶通信士（近海区域第一区を航行区域とする船舶に就いては、乙種船舶通信士）
国際航海に従事する船舶	通信長	甲種船舶通信士
国内航海に従事する船舶	通信長	乙種船舶通信士

附則別表第二
旅客船及び漁船以外の場合

船	船舶職員	資 格
平水区域又は沿海区域を航行区域とする船舶であつて旅客船以外のもの	通信長	乙種船舶通信士
近海区域又は遠洋区域を航行区域とする船舶であつて旅客船以外のもの	通信長	甲種船舶通信士（近海区域第一区を航行区域とする船舶及び国際航海に従事しない船舶にあつては、乙種船舶通信士）
客船以外のもの	通信長 二等船舶通信士	甲種船舶通信士 乙種船舶通信士

附則別表第三
漁船の場合

船	船舶職員	資 格
第一種の従業制限を有する漁船	通信長	丙種船舶通信士（公衆通信業務を取り扱う船舶にあつては、乙種船舶通信士）
第二種の従業制限を有する漁船	通信長	乙種船舶通信士
第三種の従業制限を有する漁船	通信長	丙種船舶通信士（公衆通信業務を取り扱う船舶にあつては、乙種船舶通信士）
第四種の従業制限を有する漁船	通信長	乙種船舶通信士
第五種の従業制限を有する漁船	通信長	甲種船舶通信士
第六種の従業制限を有する漁船	通信長	甲種船舶通信士
第七種の従業制限を有する漁船	通信長	甲種船舶通信士
第八種の従業制限を有する漁船	通信長	甲種船舶通信士
第九種の従業制限を有する漁船	通信長	甲種船舶通信士
第十種の従業制限を有する漁船	通信長	甲種船舶通信士
第十一種の従業制限を有する漁船	通信長	甲種船舶通信士
第十二種の従業制限を有する漁船	通信長	甲種船舶通信士
第十三種の従業制限を有する漁船	通信長	甲種船舶通信士
第十四種の従業制限を有する漁船	通信長	甲種船舶通信士
第十五種の従業制限を有する漁船	通信長	甲種船舶通信士
第十六種の従業制限を有する漁船	通信長	甲種船舶通信士
第十七種の従業制限を有する漁船	通信長	甲種船舶通信士
第十八種の従業制限を有する漁船	通信長	甲種船舶通信士
第十九種の従業制限を有する漁船	通信長	甲種船舶通信士
第二十種の従業制限を有する漁船	通信長	甲種船舶通信士
第二十一種の従業制限を有する漁船	通信長	甲種船舶通信士
第二十二種の従業制限を有する漁船	通信長	甲種船舶通信士
第二十三種の従業制限を有する漁船	通信長	甲種船舶通信士
第二十四種の従業制限を有する漁船	通信長	甲種船舶通信士
第二十五種の従業制限を有する漁船	通信長	甲種船舶通信士
第二十六種の従業制限を有する漁船	通信長	甲種船舶通信士
第二十七種の従業制限を有する漁船	通信長	甲種船舶通信士
第二十八種の従業制限を有する漁船	通信長	甲種船舶通信士
第二十九種の従業制限を有する漁船	通信長	甲種船舶通信士
第三十種の従業制限を有する漁船	通信長	甲種船舶通信士
第三十一種の従業制限を有する漁船	通信長	甲種船舶通信士
第三十二種の従業制限を有する漁船	通信長	甲種船舶通信士
第三十三種の従業制限を有する漁船	通信長	甲種船舶通信士
第三十四種の従業制限を有する漁船	通信長	甲種船舶通信士
第三十五種の従業制限を有する漁船	通信長	甲種船舶通信士
第三十六種の従業制限を有する漁船	通信長	甲種船舶通信士
第三十七種の従業制限を有する漁船	通信長	甲種船舶通信士
第三十八種の従業制限を有する漁船	通信長	甲種船舶通信士
第三十九種の従業制限を有する漁船	通信長	甲種船舶通信士
第四十種の従業制限を有する漁船	通信長	甲種船舶通信士
第四十一種の従業制限を有する漁船	通信長	甲種船舶通信士
第四十二種の従業制限を有する漁船	通信長	甲種船舶通信士
第四十三種の従業制限を有する漁船	通信長	甲種船舶通信士
第四十四種の従業制限を有する漁船	通信長	甲種船舶通信士
第四十五種の従業制限を有する漁船	通信長	甲種船舶通信士
第四十六種の従業制限を有する漁船	通信長	甲種船舶通信士
第四十七種の従業制限を有する漁船	通信長	甲種船舶通信士
第四十八種の従業制限を有する漁船	通信長	甲種船舶通信士
第四十九種の従業制限を有する漁船	通信長	甲種船舶通信士
第五十種の従業制限を有する漁船	通信長	甲種船舶通信士
第五十一種の従業制限を有する漁船	通信長	甲種船舶通信士
第五十二種の従業制限を有する漁船	通信長	甲種船舶通信士
第五十三種の従業制限を有する漁船	通信長	甲種船舶通信士
第五十四種の従業制限を有する漁船	通信長	甲種船舶通信士
第五十五種の従業制限を有する漁船	通信長	甲種船舶通信士
第五十六種の従業制限を有する漁船	通信長	甲種船舶通信士
第五十七種の従業制限を有する漁船	通信長	甲種船舶通信士
第五十八種の従業制限を有する漁船	通信長	甲種船舶通信士
第五十九種の従業制限を有する漁船	通信長	甲種船舶通信士
第六十種の従業制限を有する漁船	通信長	甲種船舶通信士
第六十一種の従業制限を有する漁船	通信長	甲種船舶通信士
第六十二種の従業制限を有する漁船	通信長	甲種船舶通信士
第六十三種の従業制限を有する漁船	通信長	甲種船舶通信士
第六十四種の従業制限を有する漁船	通信長	甲種船舶通信士
第六十五種の従業制限を有する漁船	通信長	甲種船舶通信士
第六十六種の従業制限を有する漁船	通信長	甲種船舶通信士
第六十七種の従業制限を有する漁船	通信長	甲種船舶通信士
第六十八種の従業制限を有する漁船	通信長	甲種船舶通信士
第六十九種の従業制限を有する漁船	通信長	甲種船舶通信士
第七十種の従業制限を有する漁船	通信長	甲種船舶通信士
第七十一種の従業制限を有する漁船	通信長	甲種船舶通信士
第七十二種の従業制限を有する漁船	通信長	甲種船舶通信士
第七十三種の従業制限を有する漁船	通信長	甲種船舶通信士
第七十四種の従業制限を有する漁船	通信長	甲種船舶通信士
第七十五種の従業制限を有する漁船	通信長	甲種船舶通信士
第七十六種の従業制限を有する漁船	通信長	甲種船舶通信士
第七十七種の従業制限を有する漁船	通信長	甲種船舶通信士
第七十八種の従業制限を有する漁船	通信長	甲種船舶通信士
第七十九種の従業制限を有する漁船	通信長	甲種船舶通信士
第八十種の従業制限を有する漁船	通信長	甲種船舶通信士
第八十一種の従業制限を有する漁船	通信長	甲種船舶通信士
第八十二種の従業制限を有する漁船	通信長	甲種船舶通信士
第八十三種の従業制限を有する漁船	通信長	甲種船舶通信士
第八十四種の従業制限を有する漁船	通信長	甲種船舶通信士
第八十五種の従業制限を有する漁船	通信長	甲種船舶通信士
第八十六種の従業制限を有する漁船	通信長	甲種船舶通信士
第八十七種の従業制限を有する漁船	通信長	甲種船舶通信士
第八十八種の従業制限を有する漁船	通信長	甲種船舶通信士
第八十九種の従業制限を有する漁船	通信長	甲種船舶通信士
第九十種の従業制限を有する漁船	通信長	甲種船舶通信士
第九十一種の従業制限を有する漁船	通信長	甲種船舶通信士
第九十二種の従業制限を有する漁船	通信長	甲種船舶通信士
第九十三種の従業制限を有する漁船	通信長	甲種船舶通信士
第九十四種の従業制限を有する漁船	通信長	甲種船舶通信士
第九十五種の従業制限を有する漁船	通信長	甲種船舶通信士
第九十六種の従業制限を有する漁船	通信長	甲種船舶通信士
第九十七種の従業制限を有する漁船	通信長	甲種船舶通信士
第九十八種の従業制限を有する漁船	通信長	甲種船舶通信士
第九十九種の従業制限を有する漁船	通信長	甲種船舶通信士
第一百種の従業制限を有する漁船	通信長	甲種船舶通信士

○簡牛委員長 ます、本案について、政府当局より提案理由の説明を聴取いたしました。齊藤運輸大臣。

○齋藤運輸大臣 ただいま議題になりました船船職員法の一部を改正する法律案の提案理由について、御説明申し上げます。

わが国海運企業の現状は、きわめて

困難な事態に直面いたしております。政府といたしましては、海運企業の国際競争力を強化するため、あらゆる努力をいたして参つたのでありますが、企業強化の一環として、船舶乗組員の合理化については、つとに関係各方面から強く要望せられておるところであり、海運界におきましても、この点について現在真剣な努力が払われているところであります。

しかるに、船舶通信士につきましては、その乗組員数及び資格は船舶職員法に定められておりますが、現行規定は、太平洋戦争中の特殊事情によつて船舶通信士を増員して以来、今日までおおむねその体制を踏襲してあり、諸外国に比べて船舶通信士の乗組員数は相当上回っております。従つて、日本海運の国際競争力を強化し、海運企業の合理化を促進するため、海上航行の

安全に支障を来さない範囲で、これを諸外国並みに改める必要があるのであります。

なお、船舶職員法の改正に対応いたしまして、船舶無線局の運用義務時間を国際水準の線に置くこととする電波法の一部を改正する法律案も、本国会に提案されて、別途御審議をいただいているわけであります。

今回の改正の第一点は、法別表第二から別表第四までを改め、旅客船を除き、船舶通信士の法定乗組員を一名にいたしましたことであります。ただし、法施行の際の現存船については、諸般の事情を考慮し、三ヶ月間は経過措置を設け、船舶通信士の員数を一挙に軽減することによつて各般の支障が生ずることを避けております。

改正の第二点は、現在乙種船舶通信士及び丙種船舶通信士の免許年令が満二十才以上でありますのを、満十八才以上に改めた点であります。これは、電波高等学校等の卒業者が、学校卒業後資格取得まで約二カ年の空白があるため、海運界に必要な人材が得られない情勢にありますので、当分の間、措置をとることによつて船舶通信士の需給緩和をはかろうとするものであります。

以上が、この法律案を提案する理由であります。

何とぞ、慎重御審議の上、すみやかに御賛成いただきますようお願い申し上げます。

○簡牛委員長 道路運送車両法等の一部を改正する法律案を議題とし、審査を行ないます。

質疑の通告がありますので、これを

許します。久保三郎君。

○久保委員 自動車局長に、本法案の改正の若干の点をお尋ねするわけでありますが、この道路運送車両法の改正の中で、特に重点は、何といつても、車両検査の一部の仕事を指定自動車整備事業者に移させることだと思ふのであります。そのねらいは何に基因しているのか、これがまず第一です。

○木村（隆）政府委員 お答えいたします。

今回の道路運送車両法等の一部改正は、車両検査の合理化のために、その一環といたしまして、検査の前提であります車両の整備、あるいは保安基準に適合するための整備、こういう仕事を一部優秀な民間の整備事業者を活用いたしまして、検査の合理化をはかろうというのが、要点の大きな一つでございます。

この理由につきまして簡単に申し上げますと、実は車両の数の飛躍的増大、終戦直後から今日に至りますまで、非常に車がふえて参つております。それと並行いたしまして、車両の検査業務が当然ふえて参つておつたのでございしますが、その間、われわれ政府当局者といつても、この検査に必要な人員の増、あるいは予算の増加等について、できる限りの努力はして参つたのでございすけれども、国の予算の現状から申しまして、飛躍的に増加しております車の数に対応するだけの、十分な検査をやるに必要な予算定員がなかなか確保できないというのが、実情でございます。そこで、一昨年来、こういった自動車行政全般の問題につきまして、自動車審議会を設けまして、いろいろ民間有識者の意見もお聞

きしておったのでございますが、この自動車審議会からも、運輸省が適当な監督のもとに、民間の整備能力を活用

する等の施策を十分考慮してやれというふうな答申をいただいております。また一方、現在、自動車の分解整備事

業者が、自動車の整備あるいは整備完了後の検査を一部行なっておりますが、この自動車の分解整備事業者が、

設備及び従業員の面におきまして、年々相当な質的向上を示しておりま
す。また、自動車の使用者のほとん

が、検査を受けます前段階といったしまして、これらの整備工場に行きまして、分解整備をいたして検査に参ると

に増加してくる自動車の検査業務の合理化を行なおうというのが、今回の趣旨でございます。

○久保委員　いろいろ問題点が含まれておりますが、順を追ってお尋ねしたいのであります。

現在の自動車整備事業者というか、そういうものの実態は、どういうふう
に今日なっておるのか。お言葉により

ますれば、大へん優秀なものがだんだん出てきているというのでありますが、特に目ぼしいものの中にはあります

しょうが、しかしながら、解体検査と
いうか、修理をするような工場は、千
差万別だと思ふのであります。必ずし

もお話のようなものばかりではなくて、しかも、その中には、中小企業が非常に多いという実態、さらに中小企業

の今日の状況、こういうことを考えますと、まだまだ自動車産業の進歩というか、これに応じた自動車整備事業と

しては、少しバランスがとれない実態ではなからうかとわれわれは見ているのでありますが、これはいかがですか。

○木村(睦)政府委員 自動車分解整備事業者の現状について御説明申し上げますと、現在道路運送車兩法によりま

して、自動車分解整備事業を行なう事業は、陸運局長の認証を受けることになっております。そこで、分解整備とい

車分解整備事業、小型自動車分解整備事業、電気自動車分解整備事業、この三つの種類に分けて認証いたしております。

す。この認証を受けております自動車整備事業者のうち、さらにエンジン、車体等、自動車の一部の整備を行います

事業者等のうちから、事業場の設備、技術、管理組織、こうした点が特にすぐれておりますものについては、さらに

運輸大臣が優良自動車整備事業者として認定をすることになっております。先ほどもちょっと申し上げたと思い

ますが、現在、自動車整備事業者は、大体二万三千事業者ほどございますが、もちろんお話のように、非常に中

小規模のものもありますし、あるいは大規模のものも、いろいろございませう。そのうち、ただいま申し上げま

したような設備、技術、管理組織等において特にすぐれまして、運輸大臣が優良の整備事業者であるという認定を

いたしておりますものが、この二万三千ばかりの整備事業者のうち約九百ほどございます。これらにつきまして

われわれとしては、今後一そう行政指導を強化いたしまして、中小の整備工場の近代化なり、あるいは技術の向上等には、努力を続けていきたい、かように考えております。

○久保委員 運輸省としては、ただいま局長がおっしゃるような刺激剤というのか、そういうことだけだろうと思うのでありますが、私が申し上げたいのは、中小企業そのものも、最近これを近代化していくということには、非常に苦勞があるわけでありまして、しかしながら、ユーザーの側からいっても、優良な設備を持つていて、しかも単価も安くできるということにならぬと、自動車は安くなったが修繕費が高いということは、必然的に出てくると思うのです。最近、そういう面が出てきておると思うのです。そういう点をやはり是正するための中小企業者に対する対策を、ぜひ考えてもらわなければいかぬ、こういうことでございます。まあいづれにしても、自動車の整備事業そのものは、もう少し振興策をとらぬと、行き詰まりというのか、ちぐはぐな形ができやしないか、こういうふうに思うわけですか。さらに、この法律の改正によりまして、指定自動車整備事業者制度ができますれば、これに集中をすめる傾向が当然出てきやしないか。いわゆる整備と検査が同時にできるという魅力、さらに認定される事業者は、それぞれ優秀な設備を持つていているということからして、当然これに追いつけないその他の整備事業者というものが、取り残される格好が出てきやしないか。なるほど運輸省としては、立場上からいって、あるいは整備検査とか、そういう面からのみものを考えて

いくことでありましようが、整備事業全体の振興という立場からものを判断しなければならぬと思うのでありますが、そういう傾向になることをわれわれは非常に心配しておる。これについては、どういう配慮をなさるかというのを聞きたいのでございます。

○木村(陸)政府委員 車両検査のために、一部民間のこういう工場を活用しようということが、本法のねらいでございまして、主眼をその点に置いております。結果、優秀な設備を持つておる整備工場をこの対象に選ぶのは当然でもありますが、またやむを得ないことでございまして、そのために、この対象に選ばれ得ない中小規模なりあるいは設備の比較的程度の低い整備工場に對しまして、今回のこの制度を実施する結果、それらがかえって不遇な目にあわないであらうかという点でございまして、今回のこの一部民間工場の活用は、今後車両検査に必要な事項をすべてこれらの指定整備工場にやらすというのではございせんので、車の保有者は、この指定整備工場に行つて分解整備を受ければ、そこで保安基準に適合するかどうかの適合証をもらいますので、車を陸運事務所の検査場まで持つていかなくても済むという便宜はあるわけでありまして、指定を受ける整備工場に行きまして、あるいはそこで整備をいたしまして、そしてその結果、車を持つて陸運事務所の車検場に行つて、そこで最終的な検査を受けるという両方の道が開かれるわけでございます。つまり、まあ土地によつて実情は若干違ふとも思いますが、それから指定を受けまします工場の数が、そう最初からたくさんになるとも考えておりま

せんので、やはり多くのものは、この指定を受けない一般の整備工場で整備をいたしまして、そして陸運事務所の車両検査場に車を持つてくるということの方が、依然として多いことは事実でございまして、その面では、この指定制度が実施されるために、そのほかの整備工場が非常に不利な立場に立つ、あるいはそのために、今後これらの整備工場の運営その他が危殆に瀕するといふようなところまではいかぬものである、かように考えて、今回の活用という制度に踏み切つたのでございまして、

○久保委員 局長おっしゃるようなことに進めばいいがと私は心配して、一々の団地というのか、集団的な場所が多いのであります。その中で、ずば抜けて指定になるというふうなものがございまして、その近くのそれ以下の企業者は、やはり相当な打撃を受けるのは当然じゃなからうかと私は思うのであります。今までのように整備だけというところ、これはあまり魅力はないといふか、まあ魅力もあるかもしれないが、これは程度が低い、こう思ふのです。同様に整備でありましから、ところが、検査がこれにつくとなると、そういう集中的な傾向が生まれます。これに對しての対応策はどうなのか。あなたの御説によれば、そういう傾向はございせんか、こうおっしゃいますか、それはどうなのか、こういうことなんです。いかがですか。

○木村(陸)政府委員 まだこの制度が実施されておられません今日までの実情を参考に見てみますと、車検に参ります車が、一体どの程度事前に整備工場にいつて分解整備をやるかというふうなことを調べてみますと、やはり新車等が非常に多いために、分解整備等の必要性の少ない車が多いわけでございます。まして、全体の車の数からいいますと、一割にも満たないというふうな実情でございまして、この傾向は、この制度ができましても、そう変わるわけではございせんから、この制度ができまして、これを活用するであろうと思はれる車の両数は、大体従来通りの一割以内程度の車がこの制度を活用するであらう、こういうふうな考えられます。もちろん、年を追つて車が増えると同時に、この利用の率もふえると思ひますが、その程度でございまして、その他の車につきましても、あるいは他の整備工場を活用いたすでありますが、また、検査の要らない軽自動車等につきましても、整備そのものは必要でございまして、全体の車の約半数が軽車両でもございまして、これらは自由一般の分解整備工場で整備をするというふうなのが実情でございまして、この制度の実施によりまして、それほど他の工場に大きな影響があるというところは考えられないように思ふのでございまして。

○久保委員 私よくその整備工場のことまかい点はわかりませんので、しろうととしてお伺いするのであります。たとえばわれわれにしても、その自分の持つてゐる車が、はたして分解整備をする必要があるかどうかは別として、検査時期に参りますれば、そういう工場へ入れます。こういう單純なことがしよつちゅうございまして、これはしろうとでわかりませんから、悪いところがあったら、検査が通るように直してくれというのは、常識ですね。そういう場合、検査まで付随した工場へ持つていくのが、当然だと思う。ところが、実際はそういう高級な工場でなくてもいいはずなんです。たとえばブレーキのききが少し悪いという程度なら、ブレーキだけを調節すればいい。しかし、しろうとの悲しさで、それはわかりませんから、そういうものまで持つていく。あなたの御説明だと、そういうものは一般の整備工場です足りるから、こうおっしゃいますが、私が心配するのは、そういうものまで検査が付随すれば当然こういう工場に集中しはしないか、こういうことなんです。集中するしないは別として、いづれにしても、その他の工場が打撃を受けることがあつたのでは、整備事業界全体として困りはしないか、あるいは中小企業全体としての問題になりはしないか、こう思ふのです。大体優良事業者としての認定を受ければ、だんだん需要も多くなりますから、事業者としては強大になっていく。ここに整備事業集中の問題が出てきはしないか。ところが、今までの整備事業の実態は、中小企業の分野であるとわれわれは考へております。大半が、その分野がいわゆる資本によつて侵されていくといふ心配も、今日また出てくる。これに拍車をかけはしないか、こういうことなんです。そういうことについてまでは、あまり御心配になりませんか。

○木村(陸)政府委員 今回の指定制度の実施によりまして、先生の御心配になりますような点は、私は、そうそこまではいかなんじやないか、かように考へております。と申しますのは、現状でも御承知のように、非常に車がふえて参つております。それとの関連

切に行なわれる場合には、直ちに適合証の発行を停止する。あるいは適合証を発行しますためには、省令で定められた一定の資格基準を持っており、また責任検査員というものをその工場に置いて、その人が出すわけでございますので、その検査員の解任を指示することもできます。なお、たとえば不正あるいは贈賄といったような行為によりまして、不正に適合証の発行を受けようという場合には、この指定整備工場の管理者は、公務員と同じような贈賄の条文の規定の適用も受けるように考えております。なお、指定の取り消しはむろんでございますが、そういう面におきまして、事後の監督を十分にできるような措置を法律上講じまして、御指摘のようなあやまちなりある程度が下がるという不正によって、車の保安万全の努力をいたすつもりでおります。

○久保委員　次にお尋ねしたいのは、

現在の車両増加の傾向、それに伴って検査の業務も多くなっていると思うのであります。その見通しはどうなんでしょうか。それから今日、これは車両検査の対象になりまして車の増加の傾向を申し上げますと、昭和三十年、ちょうど七年前になりましたが、昭和三十年には九十七万両ございしましたものが、昨年、三十六年には約二百三十万、つまり二十三倍くらいにふえております。なお、本年の推定は、これがさらに二百六十万をこえるものと推定されるわけでございます。このように、三十年来今日まです、三倍以上に車がふえてきておる。

この傾向は、今後ともふえると思ひます。所得倍増計画に關連いたしまして、全体の車両の伸びを試算いたしたのでございすが、現在車が全体で四百三十万両ございすが、昭和四十五年には九百八十万くらい、大体倍にふえるというふうな推定が行なわれますので、従ひまして、検査対象の車も、今後同じような傾向でふえて参る、かように考えられるのであります。

一方、検査の關係の要員を申し上げますと、昭和三十年に検査關係の要員が、全国で六百三十二人ございしたものが、昭和三十六年には、八百二十二人という、約三割ちよつとの増加にしかつておりません。今申しましたように、車は三倍近くふえておりますのに、検査要員は三割くらいしかふえていないという、非常なアンバランスができておるのであります。

このように、車の増加傾向に對しまして、要員の増加の仕方が非常に少ない。われわれの努力の足りない点も十分反省いたしまして、今後ともこの方面には努力をするつもりでございすが、何しろ業務量の増加ということに結びつくわけでございますが、政府の方針といたしまして、仕事の簡素化あるいは合理化ということによって人員の増加を抑えていくという方針もございします。以上申し上げましたように、車の増加の傾向と人員の増加の傾向が非常にバランスを欠いてきておるというのが、現状でございます。

○久保委員 お話のように、検査両数はどんどんふえていく、検査要員はその割に、といつては何ですが、非常に少ない形で行く。私が聞いておる範囲

では、これは事実であるかどうか、ちよつと確かめたいのであります。品川の車検場では、大体三分間に一両の割合で検査両数になるそうでありまして、三分間に一両というのは、まさに神わざ的だと思ふのですが、そういうことに相なりますか。

○木村(陸)政府委員 品川の車検場におきましては、ただいま先生のお話になりましたのほかに近い実情にございします。

○久保委員 それで、先ほどのお話のように、今度の法改正でこれを緩和しようということであろうと思ふのですが、何というか、そのつまつしやかな気持はよくわかるのですが、大体において、たとえば予算面等で人員がふえないということだと思ふのです。ついで、車検要員と車検の手数料といひますが、要員の人員費といひますが、そういうものと車検の収入との關係は、どの程度になっていひますか。

○木村(陸)政府委員 車両の検査手数料は、御承知のように、一般會計で処理されておりますので、直接には結びつかないものでございすが、私たち今回の一部民間に委託しようという研究をいたします段階におきましては、御指摘のような点をいろいろ研究して参つたのでございすが、車両検査をいたします場合の人員、それから検査施設、この二つに予算が要するわけでありまして、現在の手数料収入と現在の車両検査關係の要員の人員費、それから検査施設の施設費、これを合算しますと、大体とんとんというふうになつております。

○久保委員 なるほど、とんとんでございしますか。しかしながら、われわれ

の見る目では、とんとんじゃなくて、収入の方が多いのじゃなからうかと思ふ。しかも、施設は一月や一年でなくなるものではないのでありますから、たしかその計算は、減価償却の方法はとらぬで、その設備をした年の予算計算になつてゐるのではなからうかと思ふ。そうならば、局長がおっしゃるやうにあるいはとんとんかも知れませんが、これは少しくものの計算が違ふと思ふのです。いかがですか。

○木村(陸)政府委員 御指摘の通りでございまして、償却その他は、こういう制度のもとでは考えておりませんので、もちろん償却等をのきましての計算でございまして、先ほどとんとんだと申し上げましたが、若干やはり赤字になつております。そこで、今回の制度をやります場合には、一部民間工場を活用することによる合理化でございすが、さらに根本的には、検査制度といふものをどうすべきであるか、申しましたように一般會計のもとにおきましては、手数料がそのまま検査業務にも回つておる状況でございします。特別會計制度に移しまして、これを独立採算の形でやつた方がよくはないか。さらに、要すれば検査手数料の値上げ等によりまして、設備、人員の拡充がそうなればできるわけでありまして、またさらに一般、特別會計でなくして、国に準ずるような特殊な法人を作りまして、そうしてもっと完全な独立採算の經理のもとにおいて、しかもファンドの保証のできる機構のもとで、この検査業務をやらしたらどうであらうかというふうな、いろいろな研究課題として現在検討いたしておる

のでございすが、現在の道路運送車両法の根本改正を考えておりますので、車両法の根本改正のときに、今申し上げましたような根本的な問題の結論を出していくということで、とりあえず民間の優秀な整備工場の能力を活用しようという考えで、今回の法改正を考えたわけでございします。あくまでもこれは、そういった基本的な前提になりますいろいろな問題の解決の一環といたしまして考えておるようなわけでございします。

なお、このままの制度におきまして、検査手数料というもののつきまして、やはりある程度の値上げをして、もう少し合理化もはかりたい、かようにも考えておるのであります。

○久保委員 そこで、検査手数料の問題であります。指定自動車整備事業者にかかるとは、総体として検査の実務と検査事務、二つになるわけですが、検査実務と検査事務と一緒にしたものが、今日やつてゐる陸運事務所の車両検査の手数料だと思ふのですが、今度は、分離される場合は値上げになるのかどうか、料金はというふうになりますか。

○木村(陸)政府委員 実は現在でも、陸運事務所事実上の検査をいたして、車を持ってこなくても検査期間の延伸を認めておる場合があるのがあります。そういう場合には、検査手数料を半額にいたしております。今回の制度によりまして、陸運事務所のみならず検査業務を行なわないで、いわば書面審理で有効期間の延伸をやるといふ場合には、それに準ずるやり方でございまして、民間の整備工場を活用いたしまして、保安基準適合証を

持つてきて、そして検査期間の延伸を認めたものにつきましては、

(委員長退席、高橋(清)委員長代行着席)

一般の手数料の例外として、手数料の額を少なくするというのを今後は考えていきたいと思います。

○久保委員 この法律が通れば、そういうものは政令が何かで定めるのでしようが、そういうことで決定がなされるのです。それで、今度こういう制度ができて、車両検査はどの程度こういう事業者が転嫁するのかが、先ほど一割とおっしゃつたが、いかがですか。

○木村(陸)政府委員 将来の見通しにつきましては、現在の程度の考え方を持つております。優良整備工場が、先ほど申し上げましたように全国で約九百ほどございします。この法律が通りまして、準備期間がありまして、三十八年度くらいから全面的にこの制度が運用されるわけでございすが、三十八年度におきましては、こういった指定工場の数を大体六、七百、かように踏んでおります。従ひまして、この六、七百の指定工場に整備検査に参る件数は、大体七万件ぐらいたうふうにご想像いたしております。七万件といひますと、全体の三割ぐらになるわけでありまして、さらに三十九年になりますと、指定をこの倍ぐらにふやしまして、件数も二十万件ぐらにいたしたい、かように考えております。このように逐次指定工場の数もふやして、この工場を利用する車の数もふえるように考えておりますが、しかし、これよりも、年々ふえます自動車全体の増加傾向の方が強いわけでござ

さいまして、この制度を相当程度活用いたしまして、車の増加の趨勢よりはるかに下回るというふうに想定いたしております。

○久保委員 そうしますと、やはりさっきの問題に入りますが、本質的には、あなたの方の御所管でじかにやる検査要員なり、検査施設の拡充強化というものがなされなければ、今日の需要には応じ切れない、こう思うのであります。あなたが自分の力も足りないからと反省をされたのであります。足らないからといって、自動車はどんどんふえます。しかも、優良な指定業者はそうふえない。七万台から二十万台にしても大したことはないというふうになります。と、うてい追いつくものではないと思うのであります。これはむしろ責任ある立場にお尋ねしなければなりません。あなたが、これは、これは要員を増加させない一つの布石としてこの制度を設けるというふうには、強要されたか、自発的にやっただけか、そういう考えで政府自体はやっていますか、これは本質を誤るものだと思ふのであります。基本的には、その要員と施設を増強するというのが並行してなされなければ、今日の需要には応じ切れない、こういうふうに思ふのですが、いかがでしょうか。

要員の必要の度合いが強くなって参ります。そうしますと、在来の実情から考えましても、必要一ぱいの人員増加ということはとうてい考えられませんので、そこで、今後とも増員の必要は十分いろいろ御相談いたしまして増加に努力いたすわけでございまして、それにいたしまして、なお仕事量の方がこれを上回るといふことは現実でございまして、その一部を民間工場の活用によつてさばいていこう、こういう考え方でございまして。根本的には、車両の検査制度そのものをどういう形でやるかといふこと、これは、研究問題として結論を出したいと思つておりますが、あくまでも今回の措置は、人員の増加要求は今後とも努力いたしますけれども、なおそれにもまして検査の必要の車がふえてくるという、このアンバランスの開きをできるだけ縮めていきたいというのがねらいでございまして、この制度が実施されれば、人員はこれ以上必要でないということでは毛頭ないのでございます。

○久保委員 大体あなたのお考えはそういうふうなものでございまして、今の検査陣営の拡充強化はできにくくなる一つの理由にはしなないかと思ふのですが、それはどうなんですか。この法律案を提案する動機は、あなたのおっしゃる通りの純粋な意味でなく、むしろ人員の増加とか施設の増強を押えるための一つの方便として、やむを得ず出したきたのじゃないか、こういう見方もあるわけですか。これについてはどうなんですか。

○久保委員 そうですね、この将来でありまして、先ほどのお話しによりまして、かような指定工場はやはりふえていくだろうし、ふやす、こういうことであります。それはそれで今の御方針を貫き通すという一つの面があるならば、これも了解できるわけでありまして、ただ心配なのは、検査だけを分離する。今のこの制度の審査も実はやらぬ、耐空検査のように、検査官いわゆる監督官といふか、そういうものが人員に応じて回つて歩くだけであつて、指定事業者が全部検査証まで発行する、こういうことに切りかえられやしないか。あるいは検査の実務と事務、あわせて整備とは別に、そういうものができやしないかという一つの見方もあるわけなんです。これについてはどういふふうに見通しておられるか。そういう事態を予想されているかどうか。先ほど全般的な車検のあり方についてお話しがございましたが、車両法の改正も企図されておられるようでありまして、その際には、そういうものも考えられる、あるいは今日までの討議の中で、そういうところまで言及された議論が出ておるのかどうか。これはいかがですか。

○木村(陸)政府委員 今回の優秀な民間の整備工場を活用します制度のもとにおきましては、検査の権限まで指定を受けた個々の工場にゆだねるというところは、絶対いたさないつもりであります。検査の権限そのものは、政府が統一してこれを持っておる。あるいは、研究課題ではございますけれども、かりに他の機関にこういった権限をやらすといふにしても、その機関は、単一の大きな一つの信用の置ける機関でないといふのではないかと、かように考えておりますので、この制度のもとにおいては、検査権限をこれに移譲するといふことは考えておりません。

○久保委員 局長の御意見はわかりましたが、いづれ権威ある、と言つては語弊があるが、運輸大臣からもその点は確かめなければならぬと思ひます。次にお尋ねしたいのは、これも確認ということになります。先ほど御説明の冒頭にありましたように、この制度は、今の車検制度の補完的なものであつて、先ほどのお話のように補完的なものであるという御方針を貫き通すお考えであるかどうか。いかがでしょうか。

○木村(陸)政府委員 その通りに考えております。

○久保委員 次に、損害賠償の方へ移りたいと思ふのであります。責任保険の今日の財政状況は赤字だそうでありまして、この制度改正によつて未加入者を全部とらえられまして、保険財政の将来はどういう見通しになっておりますか。

○木村(陸)政府委員 自動車損害賠償責任保険の現状を申し上げますと、この制度が実施されましたのが昭和三十一年からでございますが、昨年の三月現在で締め切つた数字によりまして、赤字の累積が約三億六千万ございまして、現在保険の加入率は約八〇%でございます。従いまして、今回の標準制度を実施いたしまして、この加入率の八〇%を一〇〇%に近づけたら、われわれとしてはぜひ一〇〇%に持っていくつもりでございますが、二〇%の穴が埋まりますと、この保険事業の収支は、大體償えていけるのではないかと、かように考えております。

○久保委員 ただいまの御説明では、現在三億何千万かの赤字があるようでありますが、これは元請の保険会社でその程度あるのか、それとも再保険の段階であるのか、どちらなんです。

○木村(陸)政府委員 先ほど申し上げましたのは訂正したいと思ひます。三億六千万と申しますのは、三十六年の一年間の赤字でございまして、現在までの赤字の累積は、約二十四億になつております。これは再保険で二十四億の累積の赤字になつております。

○久保委員 その赤字の累積は、どういう形で処理されているのですか。しろうとらしい質問ですが……

○木村(陸)政府委員 繰り越しの欠損額として毎年計上して参つております。

○久保委員 ただいまのお話では、あと二割ほど未保険があるのだから、これを入れれば大体黒字になる、こういうお見通しのようでありまして、将来とも、道路交通の面から参りますれば、事故は多くなるという傾向だと思

うのです。少なくなる傾向はないと思
うのでありますが、そういうものも計
算に入れての今のようなお話でござ
いますか、いかがですか。

○木村(陸)政府委員 ただいま申し上
げましたのは、現在までの実情から推
してそういうふうな考えておるのでご
ざいます。将来の事故の増加の趨
勢、そういう点を考えますと——同時
に、われわれといたしましては、現在
の保険金額、支払い限度額の向上とい
うことも考えなければいけないと思
っております。それに関連いたしまし
て、保険料そのものを改正いたさなけ
ればいけない、かように考えておりま
すので、できるだけ早い機会にこの方
面の検討をするつもりでございますか
ら、そのときに、将来にわたつての収
支、事故の趨勢等をも考慮いたしまし
て、限度額の引き上げ、保険料の料率
の制定、そういうものの中に含めて考
えていきたい、かように考えており
ます。

○久保委員 そうしますと、近い将
来、この制度自体に根本的な改正を考
えておられるということでありまし
ょうか。

○木村(陸)政府委員 根本的といえま
すかどうか、要するに、現在の支払い
の限度額は、死亡の場合が五十万円
でございます。重傷が十万円、軽傷が三
万円ということになっております。こ
れは三十五年に改正されたわけでご
ざいます。すでにただいまは実情に
合っていないというのでございますの
で、この限度額の改正ということをし
て、この限度額の改正というのを主
眼にいたしまして、関連する料率等も
考えたい、そういうのでございまし
て、この保険制度の根本的な改正とま

ではいかなんと思っております。

○久保委員 最近の傾向は、いわゆる
事故が増加するとうか、そういう格
好からいろいろなケースが出てきてお
ると思うのです。もちろん、今御指摘
のように、死亡の限度の五十万とい
うのは、最近ではあまりにも低過ぎま
す。当然これには手を入れなければい
かぬと思う。

さらにもう一つは、後遺症が出てく
る場合がある。いわゆる傷害事故で
ね。そういう場合に、一生その者が重
荷をしょっていかねばならぬよう
な事態が、最近多くなつてきておる。
これもこの保険でカバーしていくかど
うかという問題も、これはあろうかと
思う。こういう点については、何らか
の考えを今日持っているのかどうか。
今お答えになりました現在の保険制度
では、死亡、重傷、軽傷で、これはみ
んな一時金であります。これらに対す
るあの保障というものは、何もあり
ません。これは社会がこういうふう
になりましては、単に一時的な金という
金だけでは実際において救済できない
というので、今日の死傷事故じやないか
と思つておりますが、こういう点に
ついては、どういうふうな考えており
ますか。

○木村(陸)政府委員 ただいま申し上
げましたように、限度額の引き上げと
いうことを早急に検討するつもりで
おりますが、その場合に、後遺症につ
きましては、大抵死亡の場合に近いこ
ろまで限度額を引き上げることにより
まして、これの保険を十分にいたした
い、かような方針で考えておるわけ
であります。

○久保委員 この保険制度で、私が言
わんとするようないわゆる傷病者です
ね、あの保障について、傷病年金と
いうか、あるいは傷病一時金とい
うか、いろいろありましようが、そ
うものの保障を、この保険制度で考
えるかどうかは別にして、考える時期
になったと思うのでありますが、ただ
いまのお話では、そういうふうなこ
とはならぬようでありますが、これは
うなんでしょうか。

○木村(陸)政府委員 この自動車損害
賠償保険の制度につきましては、現在
きめられておりますような範囲内で被
害者の救済を考えておるのでありま
して、ただいまお話しのような年金的
なものにつきましては、やはり一般
的な社会保障制度によつて救済の道
を講ずるといふのが、全体のやり方
ではないか、かように考えております
ので、この損害賠償保険制度の中に
年金制度というものを取り入れるこ
とは、他の一般社会保障制度等との
関連におきまして、今後検討いたし
たいと思つておりますが、現状では、
一般社会保障制度にゆだねることが
あるいは適当ではないか、かように
考えております。なおよくこの点も
研究はいたしたいと思つております。

○久保委員 とにかく廢疾者に対する
ところの何らかの方策がなくては、万
全な保険制度とはいひがたいではな
いでしょうか、こういうふうに思つて
います。これは今のお話の通り、今
後検討するということでありま
すが、それから、別にそれ以上申し
上げませんが、さらにもう一つは、こ
の保険制度では、物件に対しての損
害補償はないわけですね。

○木村(陸)政府委員 現在の制度では、
物件に対する補償制度はございま
せん。人身事故に対するのみでござ
います。

○久保委員 ところが、最近における
事故は多種多様になりまして、一番
大事なのは人命でありますから、こ
れを優先に取り上げた保険制度は、そ
れでいいと思う。しかしながら、最
近は、それだけでは完全ではないとい
うふうな、われわれは考えざるを得
ないのです。結局この保険制度がな
ければ、相手側が零細企業なり零
細な人であれば、この損害賠償も
民事に移して、なかなかうまく解決
できない。結局事故に対して被害者
は泣き寝入りということが多いので
あります。こういう点を改善すること
が、いわゆる基本的な保険制度の
あり方の検討ではないかと思つて
おります。もちろん、あなたが
おっしゃる通りに、今ある制度の
死亡に対しては五十万というのを、
実態に合わせから引き上げるとい
うことは当然であります。しかし
ながら、もっと広範に目を注いで、
交通事故のいわゆるアフター・ケ
アについての責任が持てなければ、
完全な責任保険とはいひがたいの
ではないかと思つております。いか
うかと私は思つております。いか
がですか。

○木村(陸)政府委員 わが国でこの保
険制度を採用いたしましてから、ま
だ六、七年しかたつておりません
ので、現在までの考え方は、対象を
人的損害だけに限つたものでござ
います。物理的損害も相当重要性が
強いわけでありまして、今後この制
度の改正の際には、こういった物理
的損害についての保険制度という
面も、十分に検討に入れなければ
ならないと思つております。たと
えばアメリカとかドイツ

ツといった諸外国でも、物理的損害を
対象に入れております。しかも、民
法上から申し上げても、同じ民事上
の責任でもございますので、物理
的損害に対する制度としても、今後
十分検討を進めていきたい、か
ように考えております。

○久保委員 運輸大臣が参りましたか
ら、私は、自動車局長にお尋ねした
重要な二、三の点について、大臣
から一つさらにお話をいただきたい
と思つております。

一点は、この制度改正、いわゆる自
動車の検査の一つの制度改正は、
基本的には、今日大臣が持つて
おられる権限を補完するものであ
つて、これを将来、検査業務まで
全部移管するような考えはない
と思つておりますが、その通りで
ございましょうか。

○齋藤國務大臣 私は車体検査とい
う事柄を全部民間に移譲するとい
う考えは持つておりません。権能
はどこまでも持つておらなければ
なりません。しかしながら、車体
整備をやるにつれて、責任が負
えらると思つた場合には、それを
一応認めることが適当であらう
かと考えております。

○久保委員 次に、結局この制度は、
現在のあなたの所管に基づく車両
検査の人員、施設が、最近の検査
両数の増加には追いつかないとい
う実態から、補完的な仕事として
編み出した、こういうふうな説明
がされておるのでございます。その
通りだとするならば、むしろ基本
的には——この補完的な制度も
必要かも知れません。しかしなが
ら、基本的には、車両検査の要員、
さらにはその施設の増強がなされ

ばならぬと思うのですが、今までの予算措置その他にしても、年々微々たる増加にとどまって、とうてい車両の検査両数の増加には追いつかないのが実態であります。ところが、この制度を出すことによって、運輸大臣は実力者でありますから、閣内においても相当比重は重いと思うのでありますが、こういう制度を口実にして、将来にわたって要員なり施設の予算獲得には、言いがれをされるのではなからうかという心配をわれわれはするのであります。そういうことは毛頭ないかどうか。

それからもう一つは、基本的に、申し上げたように、将来にわたって自動車の増加に見合った人員なり施設の増加に最大の努力を注いでもらわなければならないと思うのでありますが、そういう御決心でこの法案を出されたかどうか。いかがですか。

○齋藤國務大臣 私、車両の増加に伴って運輸省としてやるべき仕事を完全に遂行するために必要な予算は、どうしても確保しなければならぬ、かように考えております。ただ、車体検査をする場合に、特定の工場において整備したものについては、さらに検査をしないでそれをもって認めるという考え方は、今後ふえて参ります。車両数に応じて事務をどんどんふやしていかなければならぬというよりも、その事務の簡素化とか、車両に対する国民の知識なり、また車両整備会社の整備能力というものが整って参れば、それに応じた検査制度が必要であらう、かように考えております。車両が日本に入ってきた当時と今日とは相当違うわけでもございますし、ことに多量の車

両を持っている会社には、みずから整備能力を持たせ、みずからの責任において整備をさせるというところが、当然の建前であると思ひますので、そういうような方向に指導をして参りたいと考えております。

○久保委員 あなたのおっしゃることも一つだと思ひますが、時代に応じてその検査制度の中身を変えていかなければならぬと思ひます。またその分野もありません。しかし、今日の実態は、大臣おっしゃるような実態ではない。なるほど、あなたのおっしゃるようなことをやりましても、なおかつ、あなたがお持ちになつてゐる権限をフルに動かすには不十分である、こういうふうな思ひです。そういう点について、今後あなたは、やはり責任を持って努力されるのが当然ではなからうかと思ひます。要員なり施設の増強ということについて、この制度があつたから、あるいはあなたのおっしゃる通りやればあまりふやさないでもいいということだけでは追いつかぬと思ひますが、いかがですか。

○齋藤國務大臣 その点は御意見の通りでございます。今後さらに予算をふやして参らなければ、十分責任を果たすことができない、そのために大いに努力をして参りたいと思ひます。

○久保委員 最後に、この自動車損害賠償責任保険制度のごときでございますが、これはたゞいまお尋ねしておるうちに、保険制度がまだ確立してないやうに、保険制度がまだ確立してないやうに進んでいく。そこで、今日あるところの死亡者の限度が五十万、これでは少し時代にあつたといふことも一つあります。それと同時に、人体に対する

保険だけでなく、物的損害に対する保険も考えるべき時期ではないかということ、もう一つは、単にこの一時金約十萬と三萬とかの、けがをした人にするだけだけでは、今日の時代に合ふ。いわゆる後遺症とか廃疾者に對する対策、こういうものも、この保険制度の中で考えるか、あるいは広範に考えるかは別にして、これを考慮する時期にきていよいよいかと思ひますが、これはいかがですか。

○齋藤國務大臣 たゞいまの問題は、保険制度の問題でありますとともに、社会的問題だと考えます。十分検討をいたして整備をいたしたいと存じます。

○久保委員 そこで、重ねてその保険制度の問題であります。交通関係閣僚懇談会では、各般にわたつて交通問題をとり上げていらつしやる、いろいろやつておられるやうであります。これは交通問題の一つとして、やはり閣内においても相当論議をされて、早急にこの制度自体にメスを入れて手をつけることが必要かと思ひますが、そういう御意見はございませうか。

○齋藤國務大臣 さうに扱つて参りたいと思ひます。

○高橋(清)委員長代理 肥田次郎君。三お伺ひしておきたいと思ひます。運輸大臣にお伺ひしますが、先ほどの久保委員の質問に對して、こういうふうに了解したらよろしいのですか。運輸省は監督権限を民間に移譲する考へ方がない、こゝ言われましたが、しかし、実際には指揮、監督の権限という範囲で、それとも現在の陸運局がやつておるやうな範囲のものは、

そのまま残して、こゝういふやうに理解をしますので、どう理解したらいいのですか。

○齋藤國務大臣 車体検査につきましても、たゞいま御審議をいたして参ります法案の次第によつてやつて参ります。こゝ考へておるわけでございます。

○肥田委員 そうすると、自動車局長にお伺ひいたします。この新しい法案では、要点的にはこゝういふやうに理解をされることになつてゐるのですが、間違ひかどうかお答えをいたしたい。

それは、要するにこの事業者が検査をするという、この形態がはつきり文章の上では出ておる。そのあとで検査員と称するものがあるけれども、この検査員については、事業者が選任すればよろしい、こゝういふことになるわけですね。だから、検査員というものの資格は、実は何もこれに対する特定の資格というものが必要ではなくて、事業者がこの人間を検査員にするんだ、この処置だけで済むことになるのですか。この文章で見ると、そう私には考えられるのですが……

○木村(陸)政府委員 指定されました整備工場におきまして、保安基準に適合するかどうかを認定いたします人のことを、こゝで検査員と一応呼んでおるわけですね。この検査員は、この指定工場の整備の基準と同様に、省令をもちまして、こゝういふ資格のある者の中からこの指定工場が検査員を選任する、そしてこれを届け出る、こゝういふふうないたすつもりであります。従ひまして、無制限に指定整備工場の自由判断で選任さすということにはいたしておりません。

○肥田委員 もう少しお伺ひします

が、この文章でいふことを私は考えるのですが、文章のままで、今言われたことは説明を一つ聞いてわかるわけですから、施設が適格であれば、もう事業者が勝手に検査員の選定ができる。要するに、せんじ詰めていくと、指定を受けたところの事業所の設備がこの検査をする、こゝういふことになつてしまふのですが、人というものは実はいかに重要な設備が所定のものにならないとすればということになるのではありませんか。

○木村(陸)政府委員 提案いたしております車両法の一部改正の中で、九十四条の二というところに、今御質問の文言が書いてあるのをごいします。これによりまして、「陸運局長は、申請により、自動車分解整備事業者であつて、運輸省令で定める基準に適合する自動車の検査の設備を有し、かつ、確實に第九十四条の四第一項の自動車検査員を選任すると認めるものについて、陸運局長が指定自動車整備事業の指定をする」ということになつております。

そこで九十四条の四第一項と申しますのは、「指定自動車整備事業者は、事業場ごとに、自動車の検査について運輸省令で定める一定の実務の経験その他の要件を備える者のうちから、自動車検査員を選任しなければならぬ」となつておりますので、こゝで省令で、一定の実務の経験はどういふものである、あるいはその他の要件はどういふものである、こゝをきめるわけでございます。この基準に合うものの中から選任するといふふうになるわけでありませう。

○肥田委員 そうすると、この検査員

と称するものの資格というものについて、省令で定めるといふことになりませんか。それとは関係ありませんか。

すという措置をするわけでございます。そこで法律上検査に合格ということは、今日で一年間の有効期間が切れたのを、さらに一年間延ばす期間の延ばしの処分をやるということが、最終的な検査の処分でございます。その前提といたしまして、今後一年間検査の期間延ばしをしてよろしいかどうかというために、今日持つてきた車が十分に整備されて、しかも保安基準に合っているかどうかというのを、その前提として見るわけでございます。この前提がよろしいということになりますと、陸運局長が向こう一年間の車両検査期間の延ばしを認める処分をするのでございまして、そこで指定整備工場では、その整備と、それから整備の結果、保安基準に適合しているというこの認定をする仕事が、指定整備事業者の仕事でございます。この保安基準に適合しているという認定をする資格のある者を、指定整備事業者の主任検査員として、省令で資格をきめて、選任さすというふうになっておるわけでございます。従いまして、これはあくまでも、指定整備事業者がみずから省令の基準に従って選任をして、届け出て、この検査員がその仕事をやるのでございまして、陸運局長は、この指定整備業者に對しまして、立ち入り検査等により監督を十分にいたす、こういう仕組みになっておるのでございます。

そういふことをする意思はないのか、これを区別してお答えを願いたいと思ひます。

業務はふえるのでございます。ただ、この制度をしないといふかどうかというのを、私の方で一応推定いたしますと、たとえば三十七年度、今年度におきまして、当初増員要求の計画を出したわけでございますが、そのときに、この制度をやらなければ、あのときの要求にもう八十名ばかり人が要るのでございます。この制度をやるといふ前提でございまして、必要な人員のうちから八十名を引きまして、残りの要求をやったわけでございます。今後とも指定整備工場を逐次ふやしていきますが、やはり絶対量がふえて参りますので、職員増員要求は、今後とも続けていかなければならないといふふうな実情になっております。

殺すといふような、実際に作業ができないといふようなことになっては大へんだと思ひますので、要員問題については、予算の中でも、次年度においても、十分確保されるように特に要望しておきたいと思ひます。

○木村(陸)政府委員 その通りでございます。

○木村(陸)政府委員 省令の段階できめず資格要件は、現在考えておりますのは、選任の検査員は、一定の期間以上実務経験を有する、また陸運局長の行なう検査の知識、技能についての教習を受けた者、あるいは国の行なう自動車検査業務に關して経験を有する者、こういった項目につきましては省令できめて、これに該当する者といふふうにいたしたい、かように考えております。

○木村(陸)政府委員 車を整備いたしました、しかも保安基準に適合してあります車につきましては、向こう一年間の有効期間の延ばし処分そのものを、こういった指定整備事業者に委任するといふ考えは、毛頭ございません。これが運輸大臣の権限を受けまして陸運局長がやる仕事でございます。権限に基づく行為でございます。これは今後とも、こういった指定整備業者にまかすといふことはいたさないものでござい

○木村(陸)政府委員 この制度を実施いたしましたとしても、依然として車両検査業務はふえるのでございます。ただ、この制度をしないといふかどうかというのを、私の方で一応推定いたしますと、たとえば三十七年度、今年度におきまして、当初増員要求の計画を出したわけでございますが、そのときに、この制度をやらなければ、あのときの要求にもう八十名ばかり人が要るのでございます。この制度をやるといふ前提でございまして、必要な人員のうちから八十名を引きまして、残りの要求をやったわけでございます。今後とも指定整備工場を逐次ふやしていきますが、やはり絶対量がふえて参りますので、職員増員要求は、今後とも続けていかなければならないといふふうな実情になっております。

○高橋(金)委員長代理 關谷君。○關谷委員 こういふ質問が出たか出ないかわかりませんが、同じ事件に對しまして、この条項によりまして、二重刑罰を課するといふようなことになってくるのです。今の車両法についてみると、車検を受けなければ運行の用に供してはならない、これは第五十八條にあるのですが、そして「検査証を備え付けなければ、運行の用に供してはならない。」これが第六十六條。改正法によりまして、この同一の性格の標準を表示しなければ運行の用に供してはならない、これは改正法の第六十六條。こういったことになっておりますが、これは検査証の一部と見られる標準のために、重ねて、運行の用に供してはならない、そして刑罰規定をまた課するといふことになる、二重刑罰を課するといふことになるのです。これらの点をばりきりしておきま

○木村(陸)政府委員 省令の段階できめず資格要件は、現在考えておりますのは、選任の検査員は、一定の期間以上実務経験を有する、また陸運局長の行なう検査の知識、技能についての教習を受けた者、あるいは国の行なう自動車検査業務に關して経験を有する者、こういった項目につきましては省令できめて、これに該当する者といふふうにいたしたい、かように考えております。

○木村(陸)政府委員 車を整備いたしました、しかも保安基準に適合してあります車につきましては、向こう一年間の有効期間の延ばし処分そのものを、こういった指定整備事業者に委任するといふ考えは、毛頭ございません。これが運輸大臣の権限を受けまして陸運局長がやる仕事でございます。権限に基づく行為でございます。これは今後とも、こういった指定整備業者にまかすといふことはいたさないものでござい

○木村(陸)政府委員 この制度を実施いたしましたとしても、依然として車両検査業務はふえるのでございます。ただ、この制度をしないといふかどうかというのを、私の方で一応推定いたしますと、たとえば三十七年度、今年度におきまして、当初増員要求の計画を出したわけでございますが、そのときに、この制度をやらなければ、あのときの要求にもう八十名ばかり人が要るのでございます。この制度をやるといふ前提でございまして、必要な人員のうちから八十名を引きまして、残りの要求をやったわけでございます。今後とも指定整備工場を逐次ふやしていきますが、やはり絶対量がふえて参りますので、職員増員要求は、今後とも続けていかなければならないといふふうな実情になっております。

○高橋(金)委員長代理 關谷君。○關谷委員 こういふ質問が出たか出ないかわかりませんが、同じ事件に對しまして、この条項によりまして、二重刑罰を課するといふようなことになってくるのです。今の車両法についてみると、車検を受けなければ運行の用に供してはならない、これは第五十八條にあるのですが、そして「検査証を備え付けなければ、運行の用に供してはならない。」これが第六十六條。改正法によりまして、この同一の性格の標準を表示しなければ運行の用に供してはならない、これは改正法の第六十六條。こういったことになっておりますが、これは検査証の一部と見られる標準のために、重ねて、運行の用に供してはならない、そして刑罰規定をまた課するといふことになる、二重刑罰を課するといふことになるのです。これらの点をばりきりしておきま

○木村(陸)政府委員 車を整備いたしました、しかも保安基準に適合してあります車につきましては、向こう一年間の有効期間の延ばし処分そのものを、こういった指定整備事業者に委任するといふ考えは、毛頭ございません。これが運輸大臣の権限を受けまして陸運局長がやる仕事でございます。権限に基づく行為でございます。これは今後とも、こういった指定整備業者にまかすといふことはいたさないものでござい

○木村(陸)政府委員 車を整備いたしました、しかも保安基準に適合してあります車につきましては、向こう一年間の有効期間の延ばし処分そのものを、こういった指定整備事業者に委任するといふ考えは、毛頭ございません。これが運輸大臣の権限を受けまして陸運局長がやる仕事でございます。権限に基づく行為でございます。これは今後とも、こういった指定整備業者にまかすといふことはいたさないものでござい

○木村(陸)政府委員 車を整備いたしました、しかも保安基準に適合してあります車につきましては、向こう一年間の有効期間の延ばし処分そのものを、こういった指定整備事業者に委任するといふ考えは、毛頭ございません。これが運輸大臣の権限を受けまして陸運局長がやる仕事でございます。権限に基づく行為でございます。これは今後とも、こういった指定整備業者にまかすといふことはいたさないものでござい

○木村(陸)政府委員 車を整備いたしました、しかも保安基準に適合してあります車につきましては、向こう一年間の有効期間の延ばし処分そのものを、こういった指定整備事業者に委任するといふ考えは、毛頭ございません。これが運輸大臣の権限を受けまして陸運局長がやる仕事でございます。権限に基づく行為でございます。これは今後とも、こういった指定整備業者にまかすといふことはいたさないものでござい

○木村(陸)政府委員 車を整備いたしました、しかも保安基準に適合してあります車につきましては、向こう一年間の有効期間の延ばし処分そのものを、こういった指定整備事業者に委任するといふ考えは、毛頭ございません。これが運輸大臣の権限を受けまして陸運局長がやる仕事でございます。権限に基づく行為でございます。これは今後とも、こういった指定整備業者にまかすといふことはいたさないものでござい

○木村(陸)政府委員 車を整備いたしました、しかも保安基準に適合してあります車につきましては、向こう一年間の有効期間の延ばし処分そのものを、こういった指定整備事業者に委任するといふ考えは、毛頭ございません。これが運輸大臣の権限を受けまして陸運局長がやる仕事でございます。権限に基づく行為でございます。これは今後とも、こういった指定整備業者にまかすといふことはいたさないものでござい

○木村(陸)政府委員 車を整備いたしました、しかも保安基準に適合してあります車につきましては、向こう一年間の有効期間の延ばし処分そのものを、こういった指定整備事業者に委任するといふ考えは、毛頭ございません。これが運輸大臣の権限を受けまして陸運局長がやる仕事でございます。権限に基づく行為でございます。これは今後とも、こういった指定整備業者にまかすといふことはいたさないものでござい

○木村(陸)政府委員 車を整備いたしました、しかも保安基準に適合してあります車につきましては、向こう一年間の有効期間の延ばし処分そのものを、こういった指定整備事業者に委任するといふ考えは、毛頭ございません。これが運輸大臣の権限を受けまして陸運局長がやる仕事でございます。権限に基づく行為でございます。これは今後とも、こういった指定整備業者にまかすといふことはいたさないものでござい

○木村(陸)政府委員 車を整備いたしました、しかも保安基準に適合してあります車につきましては、向こう一年間の有効期間の延ばし処分そのものを、こういった指定整備事業者に委任するといふ考えは、毛頭ございません。これが運輸大臣の権限を受けまして陸運局長がやる仕事でございます。権限に基づく行為でございます。これは今後とも、こういった指定整備業者にまかすといふことはいたさないものでござい

○木村(陸)政府委員 車を整備いたしました、しかも保安基準に適合してあります車につきましては、向こう一年間の有効期間の延ばし処分そのものを、こういった指定整備事業者に委任するといふ考えは、毛頭ございません。これが運輸大臣の権限を受けまして陸運局長がやる仕事でございます。権限に基づく行為でございます。これは今後とも、こういった指定整備業者にまかすといふことはいたさないものでござい

○木村(陸)政府委員 車を整備いたしました、しかも保安基準に適合してあります車につきましては、向こう一年間の有効期間の延ばし処分そのものを、こういった指定整備事業者に委任するといふ考えは、毛頭ございません。これが運輸大臣の権限を受けまして陸運局長がやる仕事でございます。権限に基づく行為でございます。これは今後とも、こういった指定整備業者にまかすといふことはいたさないものでござい

○木村(陸)政府委員 車を整備いたしました、しかも保安基準に適合してあります車につきましては、向こう一年間の有効期間の延ばし処分そのものを、こういった指定整備事業者に委任するといふ考えは、毛頭ございません。これが運輸大臣の権限を受けまして陸運局長がやる仕事でございます。権限に基づく行為でございます。これは今後とも、こういった指定整備業者にまかすといふことはいたさないものでござい

○木村(陸)政府委員 車を整備いたしました、しかも保安基準に適合してあります車につきましては、向こう一年間の有効期間の延ばし処分そのものを、こういった指定整備事業者に委任するといふ考えは、毛頭ございません。これが運輸大臣の権限を受けまして陸運局長がやる仕事でございます。権限に基づく行為でございます。これは今後とも、こういった指定整備業者にまかすといふことはいたさないものでござい

○木村(陸)政府委員 車を整備いたしました、しかも保安基準に適合してあります車につきましては、向こう一年間の有効期間の延ばし処分そのものを、こういった指定整備事業者に委任するといふ考えは、毛頭ございません。これが運輸大臣の権限を受けまして陸運局長がやる仕事でございます。権限に基づく行為でございます。これは今後とも、こういった指定整備業者にまかすといふことはいたさないものでござい

○木村(陸)政府委員 車を整備いたしました、しかも保安基準に適合してあります車につきましては、向こう一年間の有効期間の延ばし処分そのものを、こういった指定整備事業者に委任するといふ考えは、毛頭ございません。これが運輸大臣の権限を受けまして陸運局長がやる仕事でございます。権限に基づく行為でございます。これは今後とも、こういった指定整備業者にまかすといふことはいたさないものでござい

○木村(陸)政府委員 車を整備いたしました、しかも保安基準に適合してあります車につきましては、向こう一年間の有効期間の延ばし処分そのものを、こういった指定整備事業者に委任するといふ考えは、毛頭ございません。これが運輸大臣の権限を受けまして陸運局長がやる仕事でございます。権限に基づく行為でございます。これは今後とも、こういった指定整備業者にまかすといふことはいたさないものでござい

事件に対しまして、二重の刑罰ということになってきます。これは大いよく検討せられておられるのであります。現行車両法の関係は、かりに六十六条でありますという、罰金三万円、そうすると、この標準を表示しなければ運行の用に供してはならない、これについても罰金三万円ということになって、六万円になるのか。それとも一回だけが三万円で済むのか。これはどんなことにもなりますか。保障法でも、両方とも同じことになってきます。

○木村(陸)政府委員 御指摘の点、問題の点でございますが、今回の改正ですと、標準を張るということ義務づけられておる、その義務の違反に対する処罰でございますし、それから、たとえば現行車両法の六十六条は、自動車検査証を備え付けなさいかぬという義務でございます。この義務違反、一応これは別個の法律によって課せられた義務である、かようになりますので、両方に違反した場合には、両方の処罰がそれぞれ併科されるというふうになると思ひます。

○關谷委員 そうしますと、これは一方はそれを備え付けなさいならぬ。その備え付けの結果、出てきますのが標準の制度なんですけれども、その一つのある部分だというふうな解釈も成り立つと思うのですが、そのある部分とそれともになりますものと両方併科されるという事は、これはどうもおかしいような気がしますが、その点、法制局あたりとよく打ち合わせはできておりますか。

○木村(陸)政府委員 この点は、確かにそういう問題がございます、法制局と十分検討打ち合わせをいたしまして、今私が申し上げましたような改正になったわけでございます。

○關谷委員 この前にこの標準の制度をやるというので、一応大蔵省、運輸省等が相談をしてやりかけたことがありましたが、それが成立せず終つたわけでありまして、その際に、議員立法でもやろうかと言つた際に、その際私も多少そういうことに関連をしておりましたのでわかつておるのではありませんが、その際、保険会社としてこのことが行政権の一つである、その行政権行使の責任を営利会社の立場で引き受けることは、これは重大なあやまちを起すおそれがあるから、これをやりたくないのだというふうな意見であつたのであります。今度の場合には、それは保険会社の方は言うて出ておりませんか。これは前言うておつたことと今のことがちよつと違ふのですかね。

○木村(陸)政府委員 今回のこの法律の改正に關しましては、今お話のような意見は、私聞いておりません。

○關谷委員 そういたしますと、保険会社というのは勝手なもので、自分がやりたくないときはそういうふうなことを言う。それから自分たちがやりたくないのだというふうなことで黙つておるといふこと、このようでありまして、そういうふうな、保険会社の立場からというふうな意見がいつも役所を左右しておるようでありまして、これからはそういうふうなことをないよう、一つよく保険会社に言つておいていただきたいと思ひます。

なお、この保障法の関係であります。これは最初にできましたときに、私たちも付帯条件をつけております。すみやかに組合保険といひます。相互保険に移行しなければならぬというふうな意味のことをつけておつたのであります。すでにこの法律が施行されて七カ年、その間に何ら政府としては手を打つておらないやうであります。そういうふうな相互保険といひますか、組合保険といひますか、そういうふうなものに持つていくとすると努力は、一体その附帯決議の線に沿つて考えたことがあつたのかないのか。もしそういうふうなことを多少でも考えたことがあるのなら、その点伺つておきたいと思ひます。

○木村(陸)政府委員 これは、この保障法の根本にさかのぼる問題でございます。この保障をさらに社会保険的な性格の強いものに持つていくかどうか、大きな問題でございます。で、実は今日までまだ結論ももちろん出ておりませんので、今後各方面の意向も十分聞きまして、慎重に検討したい、かように考えております。

○關谷委員 最後に言うておきますが、国会においてはその方向に進めるべきだということ、附帯決議をつけて要望しておるのでありますから、それをするのはいいか悪いかというのじやなしに、国会の決議を尊重するというなら、その面についての研究が行なわれておらなければならぬと思ふ。今の局長の御答弁というものは、国会の決議があるがどうかを検討しておるといふふうな御答弁のように聞こえるわけでありまして、私たちはそうではない

と思ふ。あのときには、非常に議論になつて、その結果が、これはなるべく早い機会に相互保険に持つていけといふふうなことになるおりました。その点、文句がそこにならうというふうに出るおそれがあるが、その当時の私の記憶は、はっきりと間違ひなくそういうふうなことになるのでありまして、それから、これからは急いでその方向に進めていただきたい、これが一つの要望。

それともう一つは、あの当時にユーザー団体のみに取り扱ふというふうなことになつておつたので、「その他」と三十条に入つておられますのは、これは万一どこかでそういうものが、多少の余裕がなければならぬような事態が起きた場合に困るのだから、「その他」だけ置いて下さい、そのかわりユーザー団体に取り扱ひは全部させるのだという約束があつたが、できてしまつと、それを平気で破つてしまつという実情なんでありまして、その点、今度の場合においても、ユーザー団体等を極力これに協力せしめて、ユーザー団体にさせるような方向に進めていってほしい、その要望をつけて私の質問を終わります。

○高橋(清)委員長代理 ほか御質疑はございませんか。——ほかにないやうでございますので、本案に対する質疑は、これにて終局いたしました。

○高橋(清)委員長代理 これより討論に入りたいと存じますが、討論の申し出もございませんので、これより直ちに採決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〕
○高橋(清)委員長代理 御異議なしと認め、これより採決いたします。道路運送車両法等の一部を改正する法律案に賛成の諸君の起立を求めます。
〔賛成者起立〕

○高橋(清)委員長代理 起立総員。よつて、本案は原案の通り可決すべきものと決しました。

○高橋(清)委員長代理 この際、久保三郎君より発言を求められておりますので、これを許します。久保三郎君。○久保委員 ただいま可決になりました、道路運送車両法等の一部を改正する法律案に対する三党共同の附帯決議の動議を提案いたします。決議の案文を朗讀いたします。政府は、現行車両検査制度において激増する自動車数に対応する要員及び予算の確保がなされてない状況にかんがみ、検査要員の増加、検査設備の充実、検査技術の向上など車検業務の効率化のため、速かに適正な予算措置を講ずべきである。

なお、指定自動車整備事業者制度は、あくまで国の行なう車両検査を補助するものであることを確認し、その指定にあつては、特に厳格な能力認定を行なうこと。無保険者に対する対策を効果的にするため標準交付事務は運輸大臣の指定する使用者団体にも取扱はしめるよう努めること。以上であります。

○高橋(清)委員長代理 ただいまの久保三郎君の動議のごとく、道路運送車両法等の一部を改正する法律案に対

第一類第十号 運輸委員會議錄第二十七号 昭和二十七年四月二十七日

題になったわけでございます。国際的に見ましても、貨物船については、一

て、いろいろな詳細なデータをとりまして、八時間の労働時間に十

しょう。

○若狭政府委員　今お述べになりました

ましたが、電報の数だけが船舶通信士の職務でございましょうか。いわゆる

うことですか。よくわかりませんが、職務内容でたとえれば考えられるのは、緊急の場合にあなたがたが、今二十四時間というが、無給で当直をされておられるわけですが、天候が悪い場合とか、あるいは遭難があるとかいうような場合に、そういう通信の問題も非常に大事だと思つておられますが、そういう問題については、どういふふうに対策を考えておられるか。いかがです。

○若狭政府委員 船舶通信士の職務の内容につきましては、詳細に御説明いたしますれば、まず第一に、船舶無線の運用に関する仕事があるわけでございます。これは五百キロサイクルを聴取することから始まりまして、遭難信号、緊急通信、安全通信の発信、気象通信、発信及び受信、傍受信号の受信、無線方位の測定、衛生情勢の受信、入出港通知、港務通知というような仕事があるわけでございます。また無線の設備を整備する仕事があるわけでございますが、これらにつきましては、たとえば電池の充電であるとか、補助設備の機能試験であるとか、救命艇の無線電信等の機能試験、オートアラームの機能試験、水路用補助電池の充電という非常に細かい仕事でございます。これらの仕事は当然八時間の勤務時間の中に十分消化し得るものとわれわれは考えております。

なお、現実の問題といたしましては、たとえば船内の新聞を発行する。これは、船員の情操あるいは教育というふうな面からいたしまして、もちろ

ん重要なことではございますけれども、現在の汽船の勤務体制が二十四時間制ということになっておりまして、しかも本質的な通信士でなければならぬという仕事というのは、先ほど申しましたように非常に時間的に少ない関係からいたしまして、そういうような仕事もやっておられるわけでございます。またレーダーの調整というふうな仕事もやっておられる例が多いたつてございます。しかし、こういうような問題につきましては、当然船内の作業の合理的な再配分というふうな問題が出てくると思つていただくと、法律を決定するわけではございませんので、無線通信士としてどうしても行なわなければならない仕事につきまして、その乗組員で十分であるというふうな考えをたけてございます。

○久保委員 私の手元に、船舶通信士の任務を書いたものがございまして、後ほどまた調べてお尋ねしなければなりませんが、その中でも、この電波法の六十五条かどこかにあるようにございまして、五百キロサイクルの周波数で常時聴取しなければならぬ。常時というところは、しよつちゅうということであります。そういう義務が課されている局が今日あるわけですね。その中身は、あとで電波局が来ますからお尋ねしますが、そういうものは当然今度の改正でやらなくてもいい、こういうことになるわけですね。

○若狭政府委員 現在の電波法におきましては、五千五百トン以上の船舶につきましては常時運用するわけでございます。それから、五千五百トン以下

千六百トン以上の船舶につきましては、十六時間の運用でございます。聴取すべき時間はいつでも二十四時間でございます。しかし、その聴取につきましては、千六百トン以上五千五百トン未満の船舶におきましては、オートアラームをつけてそれにかかわることができるといふ、電波法の規定があるわけでございます。それによりまして十六時間の運用、二十四時間の聴取というところを行なっておられるわけでございます。今度法律を改正いたしまして、運用時間八時間ということになりまして、当然聴取は二十四時間運用でございます。それは現在電波法の規定にありまして五千五百トン未満の船舶におきまして適用されておりますオートアラームの規定をそのまま適用するわけでございます。八時間運用のそれ以外の時間につきましても、オートアラームをもって聴取を行なうということになるわけでございます。

○久保委員 そのオートアラームというふうなものは、これはどんなものかわかりませんが、これは人間にかえ得られるようなものでございまして、現在できておりますものは遭難信号、SOSの信号でございますが、その前置信号を一分間にわたって発信いたしました場合には、それを受信いたしました、無人の場合におきましても警報が鳴るという装置でございます。現在わが国においてできておりますものは、郵政省におきましても世界水準にまさるとも劣らないといふことを申し上げておきます。また、現実的に今日までわが国のオートアラームは百隻以上の輸出船に装置したわけでございます。

れども、これについては今日までのところ何ら支障を来しておらないといふことではございますので、十分信頼できるものとわれわれとしては考えております。

○久保委員 船員局長、あなたはそういう検査のデータを持っておりますか。いつ検査をしましたか。今あなたがおっしゃるように、輸出船のことではお話がございましたが、私が聞いておるのは国内船の話でありまして、国内船に取りつけたものが優秀だから、輸出船にもつけて問題ないという話だと思ふのであります。そういう調査をいふことでやると、その成績はどうだったかということをお確かめになつておられますか。

○若狭政府委員 輸出船の例をとりまして、これは国内のメーカが生産をいたしましたオートアラームを輸出船につけておいて、何ら支障がないといふことを申し上げたわけでありまして、オートアラームをつける必要がないわけでございます。国内船の実験例は比較的少ないわけでございます。ただ五千五百トン未満、千六百トン以上の船舶につきましては、現在約九十隻の船舶がオートアラームをつけておられるわけでございます。しかしながら、オートアラーム自体につきましては、すでに三十年前から国際人名安全条約によりましてこれを認めて、各国がこれを使用いたしておられるわけでございます。そういう実験例等につきましては、もちろん郵政省において昭和二十八年ないし九年に行ないましたけれども、そういう実験例だけでは

なしに、諸外国におきましてはすでに三十年前からこれを使用いたしておるというその実績によりまして、この機能については全然心配ないと考えるわけでありまして。

〔簡牛委員長退席、高橋(清)委員長代理着席〕

○久保委員 郵政省の意見というが、調査の結果は、郵政省から来てもらいましてあらためてまたお尋ねしますが、あなたのおっしゃられた限りでは、昭和二十八年から二十九年ころに調査したデータを持っています。こういうことであります。時代は進歩したからそれよりよくなっているのだから、こういうお話に例を引かれたのだと思つて。私の手元にある調査というが、こういうものがあります。これは昭和三十六年の九月に調べたものでございまして、故障の事実について五十一隻の船について調べた。そのうちの二十一隻がこれまで故障があった、なかったのは三十三隻、こういうデータも一つあるわけでありまして、それから、故障の内容としては、いわゆるレーダーの接触不良であった、あるいは発電機の故障で誤差等を起こした、こういういろいろな原因がございまして、こういうことについては御存じでございますか。

○若狭政府委員 私のところではそういう調査はいたしておりませんけれども、オートアラームにつきましては、そのときの空中の状態、航海の状態によりまして、機械の調整をいたさなければならぬわけでございます。その場合にどの程度の調整が行なわれた結果という数値が出たか、というふうな問題ももちろんあるわけござい

ます。われわれといたしましては、現在五千五百トン未満の船舶約九十隻にオート・アラームが最近において急速につけられてきたというような事情でございまして、まだそのような調査はいたしておりません。

○久保委員 そういふ調査をいたさぬで、それを前提にして、緊急通信というか、SOSの場合は、そういう目ざまし時計が鳴るようなものがあつて鳴るから心配ない、ということにはあまりならぬのではなからうかと思ふのです。そこで、お尋ねしたいのは、なるほど提案理由にもありましたように、今回の船舶通信士の削減は、海運基盤強化ということもあつて、先ほどの御説明では、国際水準を上回って乗つておるから、これを一つ減らして合理化していい、こういふことであつて、一面航行の安全というか、それは当該船舶ばかりでなくて、航海をする船舶の全体の安全、あるいは気象業務、これもやはり航行の安全に広くは含みましよう。そういうものについて配慮した上で結論であるかどうか、いかがでしよう。

○若狭政府委員 船舶通信士の問題につきましては、先ほど申しましたように、昭和二十年以来長い間郵政省及び運輸省において検討いたしたわけでございまして、航行の安全及び気象の問題につきましては、海上保安庁及び気象庁において、通信士の減員に伴う後の措置につきましては、十分その対策を講ずるということでございます。海上保安庁におきましては、航行の安全には支障がないという結論を出しておるわけでございます。そういう結論に従ひまして、郵政省と連絡いたしまし

て、電波法等の改正案を提出いたしたわけでありませう。

○久保委員 郵政省はあとから来ますから聞きますが、同じ部内である気象庁長官は、参議院の本問題の審議にあたりましての御答弁では、あなたがたおっしゃるやうに必ずしも安全だとは言つていない。むしろ、海上における気象通報というものは日本の気象を削り出すための非常に貴重な資料であるので、これが減るといふことに相なると大へんだ、こう率直に述べておられます。あなたも同席されておるので聞いておられると思うが、あなたの先ほどの答弁の通りではないと思ふのです。いかがですか。

○若狭政府委員 私が同席いたしまして聞きましたところでは、気象通報としてはもちろん減少することは好ましいことではございません。ただ、気象庁といたしましては、船舶を運航する者にその責任を負わせるということも適当ではないので、気象庁としては、一名に削減された場合には、これに伴う必要な措置を講じて、最少限度の気象通報は必ず確保するという措置をとる、同時に気象事業というものは国費をもつて現在行なつておるわけでございますので、そういう措置を講じまして、国において責任を持つて処理すべき問題であるというふうにお答えになつたと考えております。

○久保委員 気象庁長官の答弁は、あるいはそういうふうにも言い回しをしておられるかもしれませんが、事実、気象業務はあなたの責任じゃありませんけれども、今までの体系をくずすというにはその前提がなければならぬ。しかし、その体系についてはそうでなければならぬと言つておりながら、これについては何の対策もありません。そういうことも考えなければならぬ。これは自分に直接関係がないといへばそれまででありましようが、しかしながら、今度船舶自体について気象業務があるいは緊急通信、こういうものが阻害されると、これは問題別だと思ふのです。航行の安全という問題になつてくる。これについては何ら心配がないといふだけであつて、その裏づけとなるものはあまりない。それから、もう一つは、先ほど言つた海岸局との間の通信が輻輳しておるといふが、その対策はどうなんですか。今度時間を切りまして、十六時間のは八時間、四六時中やつておるものは十六時間、こういうふうにだんだん下げてくるわけですか。そうなつた場合当然予想されるのは、そこに通信が集中してくるといふ可能性、今まででさえ、先ほど申し上げたように相当な待ち時間がある、あるいは混線もある、こういうようなときにさらに集中させるような方向は、これを解決する道は何かあるのですか。

○若狭政府委員 先ほど申し述べましたように、一名になりまして通信の間が一時期に殺到するというような問題につきましては、現在三年の経過期間を設けることによりまして、電電公社において必要な海岸局の設備を行なうと同時に、郵政省におきましては必要な電波の周波数の割当を行なうという対策を考えておるわけでございます。また、海運業界といたしましては、それに呼応する態勢で、無用といひますか、比較的重要度の少ない通信はできるだけ節約するといふ、この三つの対策でもつて処理していきたいと考えておるわけでありませう。

○久保委員 無用というのは訂正された方がいいですが、用があるから通信しているのではありませんか、疎通状況が悪いのに用のない通信などはやるはずがないのでありまして、いずれにしても海岸局を拡充強化するということがありましようが、これは電波局長が来ますから、お尋ねします。

○若狭政府委員 さようでございます。航行の安全につきましては、海上保安庁において十分時間をかけて検討いたした結論でございますけれども、大体におきまして日本の海難事故の九五割は五十海里以内の海域において起つておるわけでございます。従いまして、海上保安庁が、海上保安庁の巡視艇及びその岸の信号所が無体の執務体制を行なつておるわけでありませう。そういう面から見まして、遭難通信の受信についてはほとんど問題はないといふことでございます。また海上保安庁の受信の状況を見てみましても、九〇数割は海上保安庁においてSOSを受信しておる、そういう状況でございます。

○久保委員 海上保安庁から聞かなければわかりませんが、あなたがたのおっしゃる通りで、すべての遭難事故の九五割は全部海上保安庁が処理しているのだから、あとの航行する一般の船舶の御厄介にならなくてもいい、こういう自信を持って海上保安庁長官はおっしゃつておられるのであります。

○若狭政府委員 海上保安庁といたしましては、SOSの受信の能力という、この可能性という面から考えまして、この削減によつてほとんど影響は受けないという結論を出しておるわけでございます。

○久保委員 先ほどの話と違ふのですか。影響を受けないといふのは、海上保安庁で全きを期しておるから心配ない、そういう意味ですね。

○若狭政府委員 受信につきましてはそういう考えでございます。

○久保委員 では、ちょっと大事な点でありますから、海上保安庁の長官にも時間を見て間もなく来てほしい、こういうふうに思ひます。

○高橋(清)委員長代理 迎へつつあります。

○久保委員 現在船舶通信士は需給状況がアンバランスだと聞いておるのですが、その通りですか。

○若狭政府委員 船舶通信士の需給の関係を申し上げますと、現在の法定の通信士の数は約二千八百人、そのほか見習い等も乗つております。またそれに対して約二割程度の陸上における予備員があるわけでありませう。合計いたしまして約四千名の通信士が海運界に活躍いたしておるわけでありませう。その他を含めまして、毎年大体三百名程度の減少をしております。自然退職者程度は減少していくわけでありませう。これに対する供給といたしましては、電波高校卒業生で海運界に就職する者は、昨年一昨年約六十名程度でございます。本年におきましても大体同じ程度の予想しか考えられないわけであり

ます。それから、電気通信大学におきましては、毎年四、五名程度の卒業生が海運界に就職しておるといふような状況でございます。これはほとんど期待できないわけでありまして。従いまして、高校の新しい卒業生だけではなしに、現在職を離れて勇退しておる人とか、あるいは他の方面において活躍しておる人々を、船会社におきましては一生懸命探しておるわけでありまして。これらのものをいろいろ考えましても、おそらく百二、三十名程度の供給しか考えられないのではないかとと思われるわけでありまして。さらにその上に、昨年の十月から本年の九月までの一年間に、新しくできて参ります船舶に乗り組まなければならない通信士の数は、もちろん千六百トン以下の小さい船も含めまして、約三百名必要になるわけでありまして。もし法律が改正になりますれば、これは百五十名程度でいいわけでございますけれども、もし現状のままでございしますれば、約三百名の新規の需要が必要になってくるわけでありまして。従いまして、減耗の補充と新規需要とを合わせまして、年間約六百名程度の通信士の需要があるわけでありまして。これに對しまして、先ほど申し上げましたように、供給の方は百二、三十名程度しか考えられないという状況でございます。

○久保委員 ただいまお話があった六百名程度必要なのに、とてもそんな数は補充ができないということですが、船ばかりでなく、全体として無線通信士の毎年の需給関係はどうなっておるのですか。

○若狭政府委員 郵政省の資料によりまして調査いたしました状況を申し上げます。

○久保委員 海運界だけアンバランスだというのは、これは陸上の方が最近の産業の伸展によってそちらに大半が流れていく傾向がある。海運にとつては、海運基盤強化の議論も長年続けられていくように、海運産業というものが、それが早くいえば今日下積みというものが、先行きわからぬ産業である、こういうことからいって、自然の流れともされるわけでありまして。しかし、見のがしてならないのは、こういうことがないか、意識的に海運界に來られないような条件が今日作られたつあるのにならうか。もう少し申し上げます。海運界では、法律で定められたから、最少限度どうしても定員だけ確保しなければならぬということでありまして、積極的に、海運界もそれから運輸省も、これをスムーズに補充していくような策を、今日まで意識的にサポーター・ジュしていただんではなからうかということなんです。これはどうなんですか。

○若狭政府委員 船員の需給につきましましては、船員教育審議会というものが、運輸大臣の諮問機関として運輸省に置かれておるわけでございます。教育審議会におきましては、毎年々々船員の需給状況を検討いたしまして、新しい学校の設備等につきましても必要な要望も行ない、また文部省の関係とも連絡いたしまして、商船学校、電波

○若狭政府委員 郵政省の資料によりまして調査いたしました状況を申し上げます。

○久保委員 その数字を知らんになりまして、どういふふうにかえられますか。いわゆる全体として需給関係がアンバランスと思うのか、それとも船舶自体だけがアンバランスなのか、どちらですか。

○若狭政府委員 全般的に通信士の需給は逼迫をいたしておるわけでございます。しかしながら、船舶関係につきましましては、逐年海運界に参ります者が減少いたしたつあるというのが事実であります。これは、最近の陸上の産業の他の待遇条件をよくいたしまして、無線通信士の吸収に努めているというふうな関係で、逐年海運界に吸収するものが減少しているというところは事実でございます。

○久保委員 海運界だけアンバランスだというのは、これは陸上の方が最近の産業の伸展によってそちらに大半が流れていく傾向がある。海運にとつては、海運基盤強化の議論も長年続けられていくように、海運産業というものが、それが早くいえば今日下積みというものが、先行きわからぬ産業である、こういうことからいって、自然の流れともされるわけでありまして。しかし、見のがしてならないのは、こういうことがないか、意識的に海運界に來られないような条件が今日作られたつあるのにならうか。もう少し申し上げます。海運界では、法律で定められたから、最少限度どうしても定員だけ確保しなければならぬということでありまして、積極的に、海運界もそれから運輸省も、これをスムーズに補充していくような策を、今日まで意識的にサポーター・ジュしていただんではなからうかということなんです。これはどうなんですか。

○若狭政府委員 船員の需給につきましましては、船員教育審議会というものが、運輸大臣の諮問機関として運輸省に置かれておるわけでございます。教育審議会におきましては、毎年々々船員の需給状況を検討いたしまして、新しい学校の設備等につきましても必要な要望も行ない、また文部省の関係とも連絡いたしまして、商船学校、電波

○若狭政府委員 郵政省の資料によりまして調査いたしました状況を申し上げます。

○久保委員 その数字を知らんになりまして、どういふふうにかえられますか。いわゆる全体として需給関係がアンバランスと思うのか、それとも船舶自体だけがアンバランスなのか、どちらですか。

○若狭政府委員 全般的に通信士の需給は逼迫をいたしておるわけでございます。しかしながら、船舶関係につきましましては、逐年海運界に参ります者が減少いたしたつあるというのが事実であります。これは、最近の陸上の産業の他の待遇条件をよくいたしまして、無線通信士の吸収に努めているというふうな関係で、逐年海運界に吸収するものが減少しているというところは事実でございます。

○久保委員 海運界だけアンバランスだというのは、これは陸上の方が最近の産業の伸展によってそちらに大半が流れていく傾向がある。海運にとつては、海運基盤強化の議論も長年続けられていくように、海運産業というものが、それが早くいえば今日下積みというものが、先行きわからぬ産業である、こういうことからいって、自然の流れともされるわけでありまして。しかし、見のがしてならないのは、こういうことがないか、意識的に海運界に來られないような条件が今日作られたつあるのにならうか。もう少し申し上げます。海運界では、法律で定められたから、最少限度どうしても定員だけ確保しなければならぬということでありまして、積極的に、海運界もそれから運輸省も、これをスムーズに補充していくような策を、今日まで意識的にサポーター・ジュしていただんではなからうかということなんです。これはどうなんですか。

○若狭政府委員 船員の需給につきましましては、船員教育審議会というものが、運輸大臣の諮問機関として運輸省に置かれておるわけでございます。教育審議会におきましては、毎年々々船員の需給状況を検討いたしまして、新しい学校の設備等につきましても必要な要望も行ない、また文部省の関係とも連絡いたしまして、商船学校、電波

○若狭政府委員 郵政省の資料によりまして調査いたしました状況を申し上げます。

○久保委員 その数字を知らんになりまして、どういふふうにかえられますか。いわゆる全体として需給関係がアンバランスと思うのか、それとも船舶自体だけがアンバランスなのか、どちらですか。

○若狭政府委員 全般的に通信士の需給は逼迫をいたしておるわけでございます。しかしながら、船舶関係につきましましては、逐年海運界に参ります者が減少いたしたつあるというのが事実であります。これは、最近の陸上の産業の他の待遇条件をよくいたしまして、無線通信士の吸収に努めているというふうな関係で、逐年海運界に吸収するものが減少しているというところは事実でございます。

○久保委員 海運界だけアンバランスだというのは、これは陸上の方が最近の産業の伸展によってそちらに大半が流れていく傾向がある。海運にとつては、海運基盤強化の議論も長年続けられていくように、海運産業というものが、それが早くいえば今日下積みというものが、先行きわからぬ産業である、こういうことからいって、自然の流れともされるわけでありまして。しかし、見のがしてならないのは、こういうことがないか、意識的に海運界に來られないような条件が今日作られたつあるのにならうか。もう少し申し上げます。海運界では、法律で定められたから、最少限度どうしても定員だけ確保しなければならぬということでありまして、積極的に、海運界もそれから運輸省も、これをスムーズに補充していくような策を、今日まで意識的にサポーター・ジュしていただんではなからうかということなんです。これはどうなんですか。

○若狭政府委員 船員の需給につきましましては、船員教育審議会というものが、運輸大臣の諮問機関として運輸省に置かれておるわけでございます。教育審議会におきましては、毎年々々船員の需給状況を検討いたしまして、新しい学校の設備等につきましても必要な要望も行ない、また文部省の関係とも連絡いたしまして、商船学校、電波

す。今、御指摘がございました無線通信士の削減の問題でございますが、私どもは政府としても極力海運の立ち直りのために、助成の措置を講じますとともに、もちろん企業に對しましては從來から合理化を要請して参つてきておりますが、なお一その合理化を要請するつもりでございまして、この無線通信士の問題も、いわば企業の合理化の一環としてぜひともやっていたきたい。国際水準を上回つたような法的な措置の問題につきましては、政府においてこれを是正いたしました上で、その上に立つて労使の話し合いの上で合理化の線を進めていただきたい、かように考へておる次第でございます。

○久保委員 私が開いてゐるのは、先ほど申し上げたように、基本線というものをお示しになつておられぬじやないか、うわさに聞けば、利子の五カ年間たな上げというようなことで政府内部がまだまとまらないという話ですが、それだけでいいのだらうかというのです。それも一つの論議の対象にはなりませんが、今日たとえばヨーロッパ航路一つとっても、欧州経済共同市場というか、こういうものがすでに問題に上つて参りました。海運もその通りだと思ふのです。そうなた場合に、この欧州航路についてどういふ対策を立てるべきかという問題が出てくる。さらにはニューヨーク航路は、御案内の通りオーブン・コンフレンスが、最近アウトサイダーの跳梁にまかせざるを得ないような事態になつておる。そういうときに四面海に囲まれていながら、四面全部巨大なものになつてきてゐる日本の海運の中で、利子補給だけ追求していつてどうなります

か。だから、そういう基本線をまず論議の対象として出していかねければうそじやないか。船舶通信士が何名減るかは何と聞きますが、そういう減らすことによつてのみ、この海運基盤を幾らかでも前進させようといふのは、少なくとも本末転倒じやないかといふことを申し上げておるのでございすが、私の意見は違ふのであります。

○辻政府委員 もちろん先ほど申し上げましたのは、政府の助成の考え方を主として申し上げたのでございすが、外航の海運につきましては、今御指摘がありましたように、欧州あるいはアメリカ等の諸外国との関係も非常に密接でございまして、これらに對して相手の出方によりまして、日本の政府といたしまして、対外的な態度を考へていかなければならぬということ

はかねがね考へております。今お話がございましていわけの欧州の経済同盟の成立に關しましては、現在のところ、特に海運におきましては、どこの相手におきましても提携的な動きは出て参つておりませんが、私どもは絶えず細心の注意を払いまして、その欧州海運諸国の動向を注視して参つて、この出方によりましては、わが国もそれに相應した措置をとらねばならぬと考へております。またアメリカ航路のアウトサイダーによりまして現在不況にあることも事実でございすが、これはアメリカとわが国との海運に對する考え方が非常に異なつて参つておる。これにつきましても、事あるごとにアメリカ政府に對しまして、日米間の航路の安定上、お互いに協議すべきじやないかということをお断言する主張して参つておるのでございすが、なお、

推移を見まして日本としてとるべき最善の道をとりたいと考へております。なお、繰り返して恐縮でございすが、そういう手はもちろんだつたのでございすが、そういうふうな一つの大きなめどがつかないに、この問題を取り上げるのはおかしいじやないかというふうな御趣旨かと思ふのでございすが、現在の海運界の不況は、長年の種々の原因の累積でござい

ますが、これは健全なる国民経済の発展に對し得るような企業力を持たせましたためには、企業の合理化も、あるいは人員の合理的な再編成も、政府の助成措置も、また政府の對外措置もみんな合せて講じなければならぬといふ考へておるわけでございまして、基本的な問題でない限りは、この問題に手をつけるのは本末転倒じやないかという御趣旨に解せられますが、私どもは、いろいろな点につきまして並行して考へていかなければならぬ、かように考へておる次第でございすが、

○久保委員 いずれ海運基盤の問題ではあらためて論議をしますが、並行して考へると言うが、並行して考へておるのではなくて、片一方は出てきた、片一方は考へておるといふことを申し上げておるのです。しかも大きい問題はあとにして、小さい問題をやっていこうというのでは本末転倒だ。本末転倒といふことは、日本語でいへばそういうことであるといふことです。わかりましたか。

○若狭政府委員 旅客船についても多少修正いたしておりますが、これは国際人命安全条約に合はせて修正をいたしております。實際的に、貨物船は千六百トン以上の船舶、漁船につきましても同じく千六百トン以上の漁船といふことでございまして、総トン数千六百トン以上五千五百トン未満は、先ほど申し上げましたように、二名の乗組みを法律では要求いたしておるわけでありますが、これを一名にするわけであります。それから五千五百トン以上の貨物船、漁船につきましては、現在法律では三名の定員を要求いたしておりますが、これを一名減らしたいといふことでござい

ます。これは国際人命安全条約の規定によりまして、それと大体同じ歩調で修正していきたいと考へておるわけでございすが、

○久保委員 先ほどのお話では、現在予備員も含めて約四千名の船舶通信士がおるといふことでございすが、この法改正をすれば、どの程度で間に合ふのか、何人ぐらい減らすことが出来るのですか。

○久保委員 今二千七百八十名いる、それが千三百名になる、そうするとこれは半分以下になるということですね。予備員も含めてですね。

○若狭政府委員 これは法定定員でございまして、これ以外に當然二割程度の予備員があるわけにございすが、また先ほど申し上げましたように、法定定員のほかに、現在見習等の資格によりまして乗船いたしておるものがあるわけでございすが、

○久保委員 貨物船だけをおっしゃいましたが、その他もありませぬ。漁船、旅客船は変わりませぬか。

○若狭政府委員 旅客船につきましては、現在三千トン以上の旅客船につきまして、遠洋及び近海二百五十人以上の定員を有するものは七局ありまして、定員数は二十一名でございすが、これは改正案におきましても現状のまま据え置くわけでございすが、またそれ以下の二百五十人未満の遠洋の船舶が一隻ございまして、現在三名乗組んでおります。また近海区域を航行する旅客船の二百五十人未満のものもこれが一隻ございまして、それから近海区域を航行する三千トン以上の旅客船でございすが、これは七隻ございまして、これらはいずれも暫定期間も改正後も二名になるわけであります。なお、漁船につきましては、先ほど二千七百八十名と申しましたが、これは漁船を含んだ数字でございまして、旅客船につきましては、今申し上げまし

たように、遠洋、近海区域を航行する二百五十人以上の定員を有する七隻の船舶が従来通り三名、その他につきましては二名に減少するわけでございます。

○久保委員 これからの新造船に対してはどのような程度になりますか。

○若狭政府委員 新造船につきましては、旅客船につきましては遠洋及び近海区域を航行する二百五十人以上の旅客定員を有する船舶については三名、その他の二百五十人未満の定員を有する遠洋区域及び近海区域の船舶は一名、近海区域における二百五十人以上の船舶については二名というふうに、二名及び三名のものがございまして、貨物船及び漁船についてはすべて一名になるわけでございます。

○久保委員 そうしますと、この法律は暫定経過措置として三年ということですが、三年後における人間の需給関係はどうなりますか。

今あなたがおっしゃった漁船を含めた貨物船は、二千七百八十名が船舶通信士としておられるわけですね、それが三年後には千三百人になるとおっしゃいます。それにプラス新造船というものがあつて、そういうものを含めて三年後にはどうなるのか、計算とどうか、その推測をしておられますか。

○若狭政府委員 今後の新造船につきましては、船腹の拡充計画の進展の模様とも関連いたしますので、まだ正確な需給の見通しを立てるという段階ではございませんけれども、もし一名になつた場合には、大体の需給関係の考え方としては、現存船につきましては先ほど申し上げましたように千三百名の定員がございまして、こ

れに対して約二割の予備員がございまして、その減耗補充という問題を考へていかねばならないわけでございます。同時に今後で参ります新造船につきましては、一名の人員を準備していかなければならないという状況から見まして、現在のように毎年電波高校及び電気通信大学の卒業生で海運界に参ります者が約七十名足らずという状況では、そういう改正が行なわれなくても、決して需給関係は樂觀することができないのではないかとこのように考へておられるわけでございます。

○久保委員 三年後における見通しというが、これについて今お話がございましたが、結局三年後においても今のような需給状態では足りないのだというお話です。そうだとすれば、今までのような養成関係では残念ながらこれを充足することは不可能だと思つておられる。ただ、文部省と連絡しておられるだけで話にならぬのではないですか。これは具体的にどう立てておられるのか。

○若狭政府委員 船員の需給関係につきましては、先ほど申し上げましたように、教育審議会におきまして毎年々々その需給の調整を文部省及び郵政省との関係で行なつておられるわけでありまして、当面の問題といたしましては、定員の減少によりまして、予算上の人員が出て参りますので、これを新規需要に充てて参るといふような関係がございまして、少なくともこの三年の期間には大体において需給関係の調整はとれていくというふうに考へておられるわけですが、それ以後の問題につきましては、電波高校の卒業生

の養成数の増加等につきまして、最近の陸上関係の産業の状況とも関連すると思ひますけれども、文部省とも十分連絡をとつていかねばならないと考へておられるわけでございます。

○久保委員 いずれもこれからの話でありまして、ただ問題は、三年間における配置転換というが、そういう問題を今あなたがおっしゃいましたが、そういうことがスムーズに簡単に行くと御承知の上で考へておられるのでありますか。

○若狭政府委員 もちろん配置転換につきましては、関係の船主及び関係の労働組合等の御協力も得なければならぬと考へるわけでございますけれども、御承知のように、労働組合は全日本海員組合の一本の組合でございますので、むしろこういう配置転換については、積極的に協力していただけるものとわれわれは考へて、期待をいたしておられるわけでございます。

○久保委員 全日本海員組合一本から御協力いただけるという、大へん御期待を持っておられるようでありまして、先般労働時間の調停案が労使ともに受諾なされております。ところが、最近新聞等であつた御承知のように、あなたは新聞以外に御承知だと思つておられますが、ストライキに入つておりますね。こういう事態を見ると、そう簡単には参りません。というの、今日ただいまの問題があるじゃありませんか。これを解決する自信がありますか。目の前の問題が解決できないで、今日やっております——最近聞くところによれば、船主がロックアウトを食はらわせたというふうなこともあるそうでありますが、この問題

が目の前にあるじゃないですか。そう簡単にはいかないと思つていらつしやるのはどうかと思つたのです。いずれにしても、せつかくお呼びした、やつと郵政省からおいでになつたそうでありまして、郵政省にお尋ねをしたい。郵政省、来てますか。

○三枝説明員 実は局長今他出しておりました、どうしても連絡がとれませんが、私も他出しております、ただいま参りました。

○久保委員 他出をされているところを急遽お戻りいただいて大へん恐縮でございますが、われわれの方もあなたの方で出している法律を短時間の間であつても、何とか慎重審議をしていこうというので、そういう誠意から出て呼び戻しをしたわけですから、あしからず。ところであなたにお伺いしたいのですが、こちらは専門家がございまして、一つ懇切丁寧に御答弁いただきたいのでありますが、今度の電波法の改正というのは、船舶職員の定員を減らすことが目的で電波法を改正なさるのでございまして。

○三枝説明員 お答えいたします。電波法の今回の改正は、海運企業の合理化という線によりまして、運輸省の方から要請もあつたので、当省といたしまして、その要請に基づきまして、いろいろ検討しました結果、従来は船舶通信士面で、諸外国に比べて、手厚い手当がしてあるというわけで、これを国際水準並みにするというのが目的で、今回の改正をいたしましたわけでございます。

○久保委員 言葉じりをとらえるわけではございませんが、今までは手厚いあれをやつていたが、今度は引き下げるというのですか。これは時代に逆行でございまして、いずれにしてもあなたの方は自動的に電波通信の観点から、海上通信の關係から改善するという電波法の改正ではなくて、運輸省の御要請に基づいて、いわゆる海運中の企業合理化というが、そういうところからいって要請を受けたので、検討した結果、それもさうだろうということになつたわけですね。そういう意味なんですね。

○三枝説明員 大体その通りでございますけれども、やはり私の方といたしまして、十分に検討の結果、やはりそうすることが現下の情勢にマッチしているということで、改正をしようとしたわけでございます。

○久保委員 現下の情勢にマッチしているとおっしゃいますが、外国の船舶の通信ですね、いわゆる海外の無線局というが、中継局というが、そういうものがいわゆる外国の船舶には指定があるさうであります、日本の船にはさういうものはない、海岸局というが、日本のさういふものとの間の交信だと聞いておりますが、その通りでありますか。

○三枝説明員 ちょっと今の御質問の趣旨がよくのり込めませんでした。が……

○久保委員 しろとうですから、用語その他はわかりませんので、専門家が解釈していただきたい。やはり日本の船は銚子あるいは長崎といふさうか、さういふ固定した日本の無線局との間の直接の交信でしょう。外国の船はさうじゃなくて、たとえばボンベイならばボンベイにイギリスの船が行けば、そ

及び時間によりまして、差別がございます。おっしゃるような事態がないとは申しませんが、総じて全般的に公社にまた疎通能力に余力があるという点から、まだ現在のところは適当

にさばっている、かように考えております。

○久保委員　あなたのおっしゃる電波帯ですか、こういう電波帯というものを探らなければならぬ組織になっておるとすれば、こちらに能力があつても、出す電波というか、受ける電波は帯状

で、一々探らなければならぬ。それは一つじゃないでしょう。幾つもあるわけでしょう。そうなれば、その事情が改善されなければ、あなたがおっしゃるように適当にさばける能力があるということはいえないじゃないかなろう

かと思うのです。これはいずれにしても専門的でありますから、あなたにおまかせしますが、実態はそういうことに聞いておるわけです。それから船員局長、あなたも私どもと同じくしろうとでありますから、おわかりでしょう。今の五分というのは、やはり始

それから終わるまででありますから、誤解のないように。

それからもう一つお伺いしたいのは、今度電波法を改正して、船舶の中の無線局の資格を変更していくとか、今まで無休でやっておるものを十六時間にする、あるいは八時間にす

る、これが改正の要点ですね。具体的に
はそうなんです。そうだとすると、
たとえば今の、余力はあるが、電波帯
というものがあって探らなければいか
ぬ、こういう実態は解決できないと思
うのです。しかし、あなたは専門家だ

からおまかせします。しかしながら、

それが解決したにしても、今のような私の調査の実態から言いますならば、結局今度は、今まで四六時中やったものが八時間になるという場合には、御案内の通り、時間帯は狭められます。そこで、どうしても殺到してくることは、これはものの道理であります。こういうさばけ方について、いかように考えられておられるのか。いかがですか。

○三枝説明員 おっしゃる通り、きめられた時間帯の中に電報送受が集中することは事実であります。従いまして、これはいかように解決するかと申しますと、まず社用通信を少なくすること。電報の通数全体を減らすというところが一つ。それから電電公社の疎通能力を上げるといふことも、一つの手段であります。それからもう一つは、電波法の改正の方で用意しております第三種甲というものを設けて、これは第二種乙八時間の船と同じものでございませうけれども、これを政令で定めて、第三種甲をその集中する時間からはずした。いわゆる時差出勤のような格好で、私も表時間と裏時間と申しておりますが、裏時間を利用するということがよりまして、その三つの方法で、三年の経過後、一人の通信士の船が多くなった場合の対策として考えております。

○久保委員 表とか裏とかいうのはよくわかりませんが、私がしろとなりと判断するところによりますれば、たとえば表は昼間の八時間、裏は夜の八時間、そういうふうに区別してやれば大体うまくいくだろう、こういう意味ですか。

○三枝説明員 現在八時間の執務をする船の執務時間というものは、電氣通

信条約の無線通信規則で定めておりまして、これは世界を六地帯に分けまして、その六地帯の大体中央において、朝の八時から十時、十二時から二時、四時から六時、八時から十時という四つのしまに分けてやるように、条約上きまっております。これを私の方では八時間の船、H8の船と申しますけれども、このH8の船は、そういうきめられた、日本の近海では午前九時から十一時、一時から三時、五時から七時、九時から十一時という四つのしまに分けてやるようになっております。この十一時から一時の間があいておりますが、こういう間を利用してやろうというものが、裏時間という考え方でありませう。

○久保委員 私がさっき理解したようなことでなくて、あき時間を裏時間とおっしゃるのですね。そうなりますと、これは船舶通信士は、必然的に、国際条約の問題とくるめて、断続勤務というような格好が出て参りますね。そういうことになりませんか。

○三枝説明員 H8になれば、当然断続した執務になります。

○久保委員 船員局長、あなたはそういうことをよく御承知の上で改正されようとするのでありますか。

○若狭政府委員 十分検討した上でございませう。

○久保委員 そうすると、その検討の結果、断続がうまくいくというところを具体的に示したい。どういふところですか。八時間というの、二十四時間のうちの八時間、断続勤務をやればいいのですか。二十四時間ずっと断続でやられるような場合が想定されませんか。そういうことはありませんか。

○若狭政府委員 現在国際電氣通信条約によって定められております船舶の時間帯に従って、一名の勤務を考えまして十分可能であるというふうに考えたわけでございます。

○久保委員 どうもそういうふうには、直ちに、お話だけでは、しろうとですからわかりませんが、郵政省と打ち合わせが、必要があればいい。うですが、打ち合わせの必要があれば、打ち合わせをして、ものに書いて、ここからこゝまでは勤務時間、これは休み、これは勤務時間、そういうふうなことになるということだけは一つあとでお示ししたいと思ふのであります。時間もありませんし、あと同僚委員が海運の問題で緊急の質問をされるということでもありますから、端折って参ります。

そこで、海上課長さんにお伺いするものであります。先ほど社用通といふものを抑制したいといふが、今日文化は高まって参りました。文明は高まったという、時代の進歩でございまして、文明の利器を持つていながらこれを抑制するといふのは、いささか時代逆行じやなからうかと思ふのであります。しさいにわたって船内の状況なんというものを、船と船主との間で連絡を十分遂げられることによつて、初めて近代的な海運といふことがいえると思うのであります。これは乗っている乗組員自体についても同様だと思ふのです。昔はそういう便利なものはございませんでしたから、船が港を出れば、港に着くまでは一切世の中から隔絶というものであります。今日では、電

波というものが非常に進歩してきておる。その進歩に逆行するような、しかも社用通も押えるということとは、何と云つても時代逆行のようにならうのであります。そういう措置もとるというのであります。いかがでありますか。

○若狭政府委員 社用通信の削減につきましては、実は郵政省と運輸省との間で十分協議をいたしたわけでございまして、今後の通信の疎通の状況から見まして、私用の通信は削減するといふことは不可能でございませうので、社用の通信で比較的重要度の少ないものについてはこれを削減しようというところとで、具体的に船主協会において現在検討いたしまして、大体の結論を得ておるわけでございます。

○久保委員 大体の結論を得たものであつてお示ししたきましよう。私は、無用のものはやめてはいけませんけれども、必要があれば、それが必要といふならば、これには軽重の度合いはないものと考えております。たとえば無線電信のない時期に、海上から何らか連絡をしたいということではななくて、こういう時代になつては、やはりある程度こういうものを完全に使いこなせるというふうな持っていていくのが、正しいあり方だと思ふのであります。いずれにしても、そういうデータがございしましたら、お示しいただきたい。

次に、海上課長にお伺いしたいのであります。オート・アラームという目ざまし時計のようなものをつけるのであります。オート・アラームの性能についての検査は、いつおやりになりまして、その結果はどういうふう

になつたか、概要をお知らせ願ひたい。

○三枝説明員 オート・アラームの海上の実験は、昭和二十八年と二十九年にわたつて、ベルジャ湾航路とインドシナ航路とニューヨーク航路にわたつて実験をやりました。これは一九四八年の海上人命安全条約が実施になる昭和二十七年の法改正に基づいて、その後の性能試験をやつたわけでございませうが、そのときは、大体使用にたえるという結論がでて、そのときの、今後さらに検討するといふうなことも聞いておりますけれども、その後この型式検定を私の方の研究所でやっておりますので、型式検定の結果、その成績等から見まして、逐次オート・アラームの性能が向上しております。現在におきましては、諸外国のオート・アラームにまさるとも劣らぬという性能を持っております。

○久保委員 外国との比較を聞いているのじやないものであります。私が聞きたいのは、オート・アラームの機能というものは、完全なのかどうか。ただいまお話をすれば、その試験は、ベルジャ湾で昭和二十八年あるいは二十九年にやつただけだ、こうおっしゃいます。が、実際にその後の実態というものを調べた後、おられないのかどうか。おられないとすれば、私が手元に持つておるのは、先ほど船員局長に申し上げましたが、やはり故障がある。五十一隻の船のうち二十一隻の故障があつた。万が一の場合です。SOSの前提としてオート・アラームが鳴るといふことであります。うが、そうなりますと、その際以外には使う必要がないのであります。ところが、四割のものが故障があつたの

では、これはもう万が一のときに役に立たぬということです。そういうことでは、完璧だとはいえないのではなからうかと思ひますが、それに対しては、絶対心配ないという太鼓判を押すわけですか。

○三枝説明員 現在のオート・アラームの海上人命安全条約に定められております規格があります。その規格にマッチしたものであります。その安全条約で要求しております程度の性能は、十分に持っております。

○久保委員 安全条約というが、それは最低のものをきめていっているのでしょうか。条約というのは大体そういうことであります。条約に定められた規格に合っているということだけで、船舶の航行安全ということには直ちになり得ないと思う。オート・アラームをつけることが、航行安全に必要な条件の一つにはなると思う。条件ではあるが、それが十分なものであるかどうかというところは、別個の問題であると思う。

○三枝説明員 非常に微妙な問題でございます。そういう規格に合ったものをもって人のかかりになるという国際制度のもとにおいては、十分使いたるものになる、かように考えております。

○久保委員 その通りでしょうね。そういう御解釈でしよう。だから、私の言いたいのは、いわゆる航行の安全というものは充足しかねるということでは、

あるということですね。私がおし申し上げた五十一の船の実験の結果も、二十一の故障があった。故障があったということは、完全でないということなんです。完全でないということは、万一のときに役に立たない。役に立たないオート・アラームは、時間の不正確な目ざし時計のようなものでありまして、五時に起きようというところでかけたところが、四時半にその目ざし時計が鳴ったのである、これはオート・アラームの役目は立たぬと思う。そういうことからいって、オート・アラームによつて人員が減っていくということについては、相当な疑問が私にあると思うのです。これはまた、いづれ議論を展開いたしたい。なるほど国際条約の条件は満たしている、今日の世界の水準としては大体それでよいのだということになるが、目ざし時計そのものが狂ったのでは、残念ながら万一のときに役に立たないということだと思ふのです。

○三枝説明員 この問題は、電電公社の計画になりますが、この前提となりますのは、周波数を私の方で指定する必要がありますが、

あると、この改正案が実施になりますと、三カ年の計画期間がござりますので、その間、電電公社の施設の整備というのは、二年くらいの期間があればできるものであります。一年間に私の方で波などを採りまして、そうして電電公社と十分な打ち合わせの上、電電公社でできる限りの設備強化をする、こういうふうな予定でござります。

○久保委員 電電公社の方の御計画だそうでありまして、これは別途また電電公社の御計画をお尋ねするほかないと思う。どうも最近の法律というものは、いろいろ出していらつしやるが、法律が通つてから考えましようというのが、最近多いのであります。国會議員としては迷惑だと思ふし、かつて国会審議を妨害するものじやないかと思ふのです。電電公社にあるかもしれませんが、それはあえて申し上げません。いづれにしても、あなたがおっしゃる通り、電電公社でこれはやることだ、やれば二年間でできる、二年間でできるかどうかは次の機会にお尋ねすることにして、お呼び出しを申し上げて大へん恐縮であります。本日のところは、この程度にしておきます。

○三枝説明員 この問題は、電電公社の計画になりますが、この前提となりますのは、周波数を私の方で指定する必要がありますが、

○久保委員 その通りでしようね。そういう御解釈でしよう。だから、私の言いたいのは、いわゆる航行の安全というものは充足しかねるということでは、

六十ばいくらいになるので、それらの海岸局からオート・アラームその他の緊急通信を受けました場合、大体私どもの現在の実績から申し上げますと、昭和二十六年度の重要通信が八十三件でございまして、そのうち五〇〇KCによるものは十五件です。それらの海難の救助の実績を申し上げますと、大体当庁及びその他の救助が十三件でございまして、自力入港が二件でございまして、全損その他はございせんのが実情であります。それで、私どものいわゆる海難救助に対するあるいは緊急通信を聞きます体制は、現在のままでございまして、日本周辺の海上保安業務については、別に支障はないものと思われまふ。

○久保委員 船員局長からお話があったのと、ちょっと違ふのです。違ふ点は、あなたの方でSOSを聞く機能としては、私の方は十分ですと、こうおっしゃるわけですね。そうですね。

○三枝説明員 全般的の御意見を述べろということだろうと思ふのであります。私、大体日本近海に海難は、昨年度は約三千四百件ばかりでございまして、それらの中で九二％というものが大体五十マイル以内でございまして、港内及び三海里以内の海難が、六〇％を占めておるような実情でございまして、先生の御心配になつてゐるのは、沖の場合、海難救助に間に合わない場合はどういふふうになるのかということだろうと思ひますが、それらのものは、私ども、いづれの海難を救助する場合におきましても、ずっと沖合いでは、常時パトロールしておるといたしまして、なかなか現場においそれ

と——見に行く場合は、割合に偶発的な場合よりかは少ないだろうと思ふのであります。そういう絶対量は、非常に近いところでありまして、従いまして、当庁の巡視船で十分間に合うのじやないか、こういうふうにご考慮する次第でございまして。

○久保委員 この近海五十マイル程度のところは、自分のところを耳を持っている、こういうことですから、遭難船がSOSを出せば、こつちは聞けるし、行ける、助けられる、早く言えばこういうことですね。その他の以外の問題は、もちろんハワイ沖まで救助に行こう、といったっていきませんし、耳は持たない。船員局長、私の聞き方が悪かったかも知れませんが、今海上保安庁から部長がおいでになつてわかりました。私はしつとでありまして、何かあなたの話だけ聞いたら、すっかり、海上保安庁が、おれのところは心配ないからこれは減らしていいというふうに聞いたのだが、そうではない。

○三枝説明員 沖の方はだめか、こういうことだろうと思ふのであります。これは私どものいわゆる海技者の常識といたしまして、それらのオート・アラームが十分信用し得るものであるというふうにご確信しております関係上、その点については、私どもも船員局長と同じように考えておるわけでは、

(別冊附録に掲載)

でございます。

○久保委員 部長は、オート・アラームを確信しているというが、あなたがいらっしゃって、今海上課長とおっしゃる方に来ていただいて、海上課長のお話は、国際水準に合っている、条約にも合っているというだけのお話であって、私が調べた範囲では、五十一ぱいの船のうち二十一ぱいの事故があるということなんです。あなたは胸をたたいて大丈夫だ、心配ないということとは言えないでしょう。

○樋野説明員 それは海上課長の専門家の言うた通りでございますして、私は、そういうことを救助の面におきましても非常に参考としてよろしい、こういうふうに考えておるといふことで、言葉足らずかもしれませんが、そういう意味であるわけであります。

○久保委員 時間もだいぶ過ぎましたから、一応先ほど申し上げたような資料も船員局長からちょうだいして、しろうとでありますが、国會議員として自分の手によって法案を審議するのでありますから、まあ自分の能力の限界までは一つ知らなければいかぬと思うので、大へんめんどろな資料であるようであります、御提出をいただきたい、こういうふうに思います。

○高橋(清)委員長代理 次会は公報をもってお知らせすることとし、本日はこれにて散会いたします。

午後五時三十二分散会

(参照)

道路運送車両法等の一部を改正する法律案(内閣提出第二一九号)に関する報告書

昭和三十七年五月二日印刷

昭和三十七年五月四日発行

衆議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局