

第四十回国会 参议院 運輸委員会 會議録 第二十四号

昭和三十七年四月二十四日(火曜日)

午後一時四十五分開会

委員の異動

四月十九日委員島島徳次郎君及び前田佳都男君辞任につき、その補欠として柴田榮君及び堀本宜実君を議長において指名した。

四月二十一日委員柴田榮君辞任につき、その補欠として島島徳次郎君を議長において指名した。

四月二十三日委員中村正雄君辞任につき、その補欠として赤松常子君を議長において指名した。

本日委員江藤智君、天坊裕彦君、米田勲君、松浦清一君及び白木義一郎君辞任につき、その補欠として前田佳都男君、村山道雄君、相澤重明君、田上松衛君及び中尾辰義君を議長において指名した。

出席者は左の通り。

委員長 村松 久義君

理事

委員

- 天竺 良吉君
金丸 富夫君
谷口 慶吉君
大倉 精一君
重宗 雄三君
島島徳次郎君
平島 敏夫君
前田佳都男君
村山 道雄君
赤松 常子君

国務大臣

運輸大臣 斎藤 昇君

政府委員 運輸大臣官房長 広瀬 真一君

運輸省海運局長 辻 章男君

運輸省船員局長 若狭 得治君

運輸省自動車局長 木村 陸男君

運輸省観光局長 梶本 保邦君

常任委員 古谷 善亮君

会専門員 肥沼 寛一君

説明員 気象庁次長 多田 寿夫君

気象庁予報部長 肥沼 寛一君

本日の会議に付した案件

○自動車保管場所の確保等に関する法律案(内閣送付、予備審査)

○船舶職員法の一部を改正する法律案(第三十九回国会内閣提出)(継続案件)

○国際観光ホテル整備法の一部を改正する法律案(内閣提出、衆議院送付)

○委員長(村松久義君) ただいまより委員会を開会いたします。

まず、委員変更について御報告いたします。

去る十九日、前田佳都男君が辞任され、堀本宜実君が選任されました。また、昨二十三日、中村正雄君が辞任され、赤松常子君が選任されました。さらに本日、江藤智君、米田勲君、白木義一

田上 松衛君
中尾 辰義君

郎君が辞任され、前田佳都男君、相澤重明君、中尾辰義君が選任されました。

○委員長(村松久義君) 続いて自動車の保管場所の確保等に関する法律案を議題といたします。

これより本案の提案理由の説明を願います。斎藤運輸大臣。

○国務大臣(斎藤昇君) ただいま議題となりました自動車の保管場所の確保等に関する法律案につきまして、提案理由及びその要旨を御説明申し上げます。

現下の交通情勢は、交通事故の激増、大都市における路面交通混雑の激化等、まことに憂うべき状態となっております。

この法律は、自動車の保有者等に自動車の保管場所を確保し、道路を自動車の保管場所として使用しないよう義務づけることにも、自動車の駐車に関する規制を強化することにより、道路使用の適正化及び道路交通の円滑化をはかることを目的としております。

まず、自動車の保管場所の確保の義務づけであります。この法律におきましては、自動車の保有者は当該自動車の保管場所を確保しなければならぬものと、これを担保するため、政令で定める地域内においては、保管場所を確保していることを証する書面を提出しなければ自動車の登録を受けることができないことといたしました。

しかしながら、自動車の保管場所の確保を義務づけても、その保管場所に自動車保管せず、自動車を道路上に放置しては何の効果もないわけでありまして、この法律は、より直接的な手段として、政令で定める地域内においては、何人も道路上の場所を自動車の保管場所として使用してはならないものとし、また、保管場所としての使用でなくとも、長時間にわたる駐車は、

同様に禁止することとし、違反行為に対しては、それぞれ罰則を設けました。

なお、これらの規定は、全国的に適用されることが本来望ましいものではあります。一挙に実施することの利害得失を考慮して、当面道路交通の円滑化をはかる上において特に必要と認められる地域を政令で指定して実施し、逐次これを拡大していくことといたしました。

さらに、この法律におきましては、現行道路交通法の駐車禁止及び駐車時間の制限に関する規定を強化いたしました。

なお、この法律は、公布の日から三月を経過した日から施行することといたしました。したがって、自動車の保管場所としての道路の使用の禁止等に関する規定は、現在保管場所を有しない自動車の保有者が保管場所を準備するために必要な期間を考慮して、公布の日から一年後に施行することといたしました。

以上が、この法律案の提案理由及びその要旨であります。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。

○委員長(村松久義君) 本案に対する質疑は後日に譲ります。

○委員長(村松久義君) 次に、船舶職員法の一部を改正する法律案を議題といたします。

前回に引き続き質疑を行ないます。通告があります。大倉君。

○大倉精一君 船舶職員法につきましても、私はきょう初めて内容にわたつ

てお尋ねするのですから、具体的に回答を願いたいと同時に、しろうとが質問するのでありますから、しろうとによくわかるように御説明を願いたいと思ひます。

まず第一番に、提案理由の説明を何回も繰り返して読んでみましたが、どうしてか了解がでない点がありまう。というのは、今度の改正は、何を目的にしているのか、どういふ動機で改正になるのか、どうもその点が本末必ずしも一致していない、こういうところが見受けられるのですが、この法律を改正する動機と目的について御説明を願ひたい。

○國務大臣(斎藤昇君) 本法案を提案をいたしました理由は、先般申し述べましたとおりでございますが、今日、船舶職員法におきましては、船舶航行の安全等の見地から、通信士を三名以上、これは特定条件以上の船でありまして、乗せなければならぬわけでございますが、通信機の進歩その他の情勢から考えまして、原則として一名をもって足りる事情になつて参りましたのにかんがみまして、最低限度一名にしたというのが本案の理由でございます。

さらに申し上げますならば、今日通信士が非常に得がたくなつて参つております。これは日本の産業全体の傾向であります。日本の経済の成長につれて、必要とする従業員の数が非常に多くなつてくることにかんがみまして、できるだけ少ない人数で能力を上げていくことが日本の産業のあり方であると同時に、特に船におきましては、そのことが痛切に要請をされるわけがあります。世界の海運競争に打ち勝つて参りますには、できるだけ能率的、効率的な運営が行なわれなければならないことはもちろんでございます。したがつて、世界各國が最低限度として要請をいたして、おそれる通信士の程度程度をよくすること、その一助にもいたしますると同時に、船に乗つておられる船員の方々の待遇の向上にも資したい、こういうような考へてございまして。

○大倉精一君 本来船舶職員法の目的というものは、航行の安全というものが、今度の改正は、航行の安全という關係についてはちつとも触れてない。ただここで「海上航行の安全に支障を来たさない範囲で」といふ、こういう如才のない釈明をしておりますけれども、これによつて海上航行の安全というものは私は後退すると思ふ。しかも今お話のように、一名でも足りるようになったからといふのは、おそろくオート・アラームのことをおっしゃつてのことだろつと思ひますけれども、海上の航行安全といふのは、絶えず向上しなければならぬ。いやしくも海上の航行安全を後退させるようなことを政府みずから措置しては相ならぬと思ふのですが、今度の改正案を見ますと、明らかに海上航行の安全を後退させる、こういうことがわかつておられますから、これはあえて法律的な良心と申しますか、そういうものか気がとがめて、「海上航行の安全に支障を来たさない範囲」といふ如才のない申しわけをしておる。しかし、海上航行に支障がないといふことをだれが保障するか、どこで保障するか。この委員会におきましては、通信委員会と違ひまして、海上の航行安全といふようなことに主眼を置いて審議しなければなりませんので、特にこの点について大臣の御所見を伺つておきたい。

○國務大臣(斎藤昇君) 先ほど申し申すように、三名の通信士を最低限度として要求をいたしておられるのは、航行の安全という点に重点が置かれておつたこととはもちろんであります。ただ、先ほど申しますように、今日の通信機の進歩その他から考えまして、一名で十分航行の安全が保てる、こういう確信を得ておりますので、そこで一名で十分である限りは、法律の最低限度を一名にすべきである、かように考へて提案をいたしたのであります。

○大倉精一君 本来ならば、海上航行安全の向上のために本改正案を提案するところ、こういふことにならぬと思ふので、海上航行の安全に支障を来たさない範囲で、というきわめて消極的な申しわけをしておる。これは明らかに海上航行の安全を後退させる。それで、オート・アラームについては、これは専門委員会であるところの通信委員会においていろいろ論議をしておると思ひますから省きますけれども、当委員会においては、かりにオート・アラームという機械が精巧な機械であっても、それにより一名をつけて航行をした場合に、並べに万般の業務にどういふ支障があるか、こういうことが問題にならなければならぬと思ふのです。この前の委員会でも、そういう試験をしたかと言つたら、したことはないと言つた。ここに私は問題があると思ふので、ですから、航行安全ということを積極的に政府が考える必要があると思ひますが、いかがですか。

○國務大臣(斎藤昇君) 前にも申し上げましたように、ほとんど世界各國の海洋國は、最低限度を一名といたして航行の安全を保つておるわけでありまして、日本でも毎年相当トン数の論出船を作つておられますが、日本でもできる輸出船にいたしましては、すべて一名の定員というところを前提にして船を作つて、通信機をつけ、オート・アラームをつけまして、そうしてこれらの船舶がすべて安全な航行をいたしておられるので、したがつて、法の要求する最低限度は世界水準で足れり、かように解釈をいたしておるわけでありまして。

○大倉精一君 航行の安全に支障のない限りというその中身は、おそろく外国もやつておるからやつても差しつかえないんじゃないかと、こういうことだらうと思ふのです。国際水準という言葉があるので、通常日本でも使つて国際水準といふことは、レベル・アップのことを大体われわれは常識的に意識しておるのです。今度の場合には、逆だと思ふのです。外国の船舶と比べて日本の通信の執務体制といふものは、私は世界的に見ても優秀なものだと思ふ。航行安全のためにはこれではなければならぬ。ことにオート・アラームといふものに対しては、必ずしも世界各國において万全な信頼が得られていない。ですから、今度言つておる国際水準といふことは、むしろレベル・ダウンであつて、日本の通信執務体制を国際のレベル・ダウンに合わせようといふ、そういうところか、今度の場合には違ふと思ふのです。むしろ国際水準というならば、日本の優秀なる執務体制、これを国際水準にして、船舶の相互安全あるいは相互扶助という観点から、むしろこういう体制を世界に要求すべきじゃないかと思ふのです。大臣、この点いかがでしょうか。

○國務大臣(斎藤昇君) 同じ仕事をいたしますのに、多数の人間によつてやるほうがいいのだといふことだけでは済まされない問題であると、かように考えます。先ほど申し申すように、すべての産業がそうでありまして、特に海運界におきましては、相当激烈な国際競争をやつておるわけでありまして、そこで多数の人を使つてやつていくというよりも、できるだけ人数を少なくして、そして機械による、場合によればリモート・コントロールまで進んでおるわけでありまして、世界の趨勢におられるといふことは、私は日本の海運産業のためにとらざるどころである、かように考へております。

○大倉精一君 その辺がどうもおかしいのです。いわゆる他の産業の合理化といふことであれば、これはまた今度の場合と少し意味が違ふと思ふので、すけれども、何といつても航行の安全といふことを第一にしなければならぬと思ふのです。ですから、国際競争力を強化するために、あるいはここに書いてあるように合理化を促進するために、海上航行の安全を後退させる。こういう結果に相なるわけでは、オート・アラームに對しましては、私はこの前の委員会でも言つたが、見た

るのと今度の場合には違ふと思ふのです。ですから、航行安全ということに積極的に政府が考える必要があると思ひますが、いかがですか。

ことも聞いたこともない。ただあれは、警急信号が出る船中猛烈にがらがら鳴って、たいへんな音を出す。でありますから外国においてはオート・アラームはつけておるけれども誤作用といふか、何か雷が鳴つてもがらがら鳴つて安眠休養に妨げになるのでスイッチを切つておる。こゝういふことがたくさんあると聞いております。あるいはまた、国際的な海員組合の団体であるところのITUあたりもオート・アラームに対しましては信頼してない。ただ、企業家、資本家が企業利潤のために人件費を減らそうと、こゝういふための措置とより考えられない。今度でもいろいろ海上航行の範囲内、あるいはまた国際競争云々と言つておられますけれども、要するところ人減らしの法案なんです。人減らしといふことを国家の法律によつて規定づける、こゝういふところにどうも私は法律家の不純なものがあると思つて、特に戦時中に採用したのだから、今では支障はないのだ、こゝういふことも都合のよいような理由をつけておりますけれども、私は先ほどから申しておりますよすよすな観点に立つて、今度の法律案といふものは、いろいろ理屈を並べても、結局は企業利潤のために人を減らすのだ、これ以外に目的はないと思つたのですが、いかがですか。

○国務大臣(斎藤昇君) オート・アラームの性能は日進月歩であらうと存じます。今日日本で作つておられますオート・アラームは、決して世界水準に劣るものではない。むしろ世界の水準を上回るものであるといふことは、通信当局も断言をいたしておるわけでありませう。また、日本でできた

オート・アラームについては、ほとんど輸出先からクレームがこないということからも、私どもは自信を持つておるわけでありませう。船の航行の安全といふことは、これは海員の方々を初め、人命の保全という面からももちろん最も大事なことであります。企業家といひましたし、船が沈没するといふことはこれは一大事でありませう。私は、企業家としては、やはり船の航行の安全といふことを最も心にかけるべきものである、かゝうに考へております。企業利潤を上げるとおっしゃいます。私はやはり国際競争に勝つて、そして企業利潤を上げるといふのでなければ、やはり船を動かす海員の方々の待遇の向上もできない、かゝうに考へておるもので、私は、これは海運の資本家の要請によつて提案をしたのじゃないかといふ御質問には同調するわけには参りません。私は海運界全体、もちろん海運の企業家も、また海員の方々も、全体合めて、日本海運全体の問題として考へております。

○大倉精一君 今の御発言の中で少し勘違いがあるのじゃないかといふ気がするのです。つまりオート・アラームという機械は決して外国に劣つたものでない、非常に優秀なものであるといふこと、それから船主自体も自分の船が沈んでたいへんであるからといふ点がありませうが、第一番にオート・アラームといふのは、幾らりつぱであつても、要はオート・アラームが受信をし、発信するものではない、こゝういふことにまず第一番に問題があると思つておる。もう一つは、船が沈むといふ緊急の場合に、一分間にわたるところの警急信号ですが、これははたして打つかどうか。これはたとえば先般洞爺丸のときでも警急信号ですか、これを打つた船は二隻よりなかつたといふ、こゝういふ事態から考へてみますと、オート・アラームについても、必ずしも私は、相互扶助の、海上におけるお互いの義務を果たすこととはできないだらうと思つておる。

それからも一つは、いわゆる自分の船が沈むとおっしゃるけれども、オート・アラームの作用は、これは外国船の助けを、救助の要求を受ける装置だと思つておる。自分の船に沈むかと思つておる。こゝういふことは船主が、だれかやつてくれるだらう、こゝういふことではいかぬのであつて、お互いに相互扶助に必要な人員あるいは器材なりといふものはやはり設置して、相互援助になるようにしなければならぬ。そゝういふ点についてどうも納得がいかない。オート・アラームといふのは、くどいようだけれども、幾らやつてもしよせんは機械にすぎない。しかも、発信する機械じゃない、こゝういふところに大きな問題があると思つておる。世界的にこゝういふ問題は非常に疑問を持たれておる。こゝういふところを皆さん方が、外国がやつておるのだからおれらもやるのだ、ただこゝういふ単純なことだけでは、この船舶職員法の目的とする海上航行の安全といふ問題が非常に大きな難点があると思つておる。これは意見の食い違いかもしれませぬが、私はそゝういふふうに思つておる。

○国務大臣(斎藤昇君) 船舶が危険に瀕して通信を十分打つ同もないといふことでありますならば、これは救助に出向くであらう船がいかに待ちかまえておつても信号は受けられないといふことで、これは問題は私は別だと思つておる。かゝうに考へます。同時に、航行の安全といふ意味で今おっしゃいましたオート・アラームの点は、これは救助の信号を受けることに關して、これはおっしゃつたとおりでございますが、日本の船が三名で絶えずウオッチをしておる、外国の船は一名で夜間はオート・アラームだ、日本の船のみが外国の船を救助するといふことについて特に重くして置かなければならぬといふことも私はなかりと思つておるわけでありませう、今おっしゃるようなことを前提といたしまして。しかしながら、今日のオート・アラームの性能は、各国とも信頼をして採用してあることでありますから、私は警急信号を受けるといふ支障を来たさない、かゝうに思つておるわけでございます。

○大倉精一君 私はしろうとでわかりませぬが、オート・アラームといふのは遭難通信そのものを受けるものじゃなくて、警急信号を受けるだけのものであると聞いておる。でありますから、遭難信号をする場合に、受ける態勢は、人間はそこにいなければならぬといふこと。オート・アラームといふのは、警急遭難信号を出す前に、いわゆる一分間の警急信号を出す、その警急信号をオート・アラームが、がらがら鳴つて船中を全部起こしてしまふ。私は目ざまし時計だと言つたのです。こゝういふ役目よりやらぬのです。ですから遭難船が警急信号を略してすぐに遭難信号を打つ。こゝういふ場合に、オート・アラームでは全然役に立たぬ、こゝういふことだと思つておる。

○政府委員(若狭得治君) 現在、わが国において作つておられますオート・アラームは、お説のようにSOSの前置信号を受信する機械装置でございます。しかしながら、最近外国におきましてはSOS自体を受信する装置もできておられます。これは法律改正によりましてオート・アラームをつけるという条件になりますれば、先ほど大臣から現在のオート・アラームの性能は世界のどの国の装置よりもすぐれておるといふ郵政当局のお話も御紹介ございましたがSOS自身を受信する装置を作ることもむづかしいといふことでもございませぬし、また、そゝういふ状況になると考へておるわけでございます。したがって、オート・アラーム自身の問題につきましては、今後の技術の進歩といふことを当然われわれとしては考へて参らなければならぬ。この法律は最低限度でございませぬが、そゝういふ意味からこゝういふふうに改正していただきたいと思つておるわけでございます。

○大倉精一君 法律は最小限度きめられればこれになるのです。これをやつておれば法律違反にならないのですよ。今あなたは、将来はオート・アラームでなくて機械のみから受信、送信する機械もできるという、現にできておる、あるいはできる可能性もあるとおっしゃつたが、そゝういふ機械ができてからやつたらどうですか。将来できるというが、現在送信までできるのではないといふ機械をつけて、これがいかに優秀であつても、人間一人つておつたのでは、警急の場合には間に

合わないという事態ができる。しかも、勤務時間が規制されますから、非番のときには非常に重大な問題が起る。たとえば一九二二年ですか、タイタニック号という大きな事件がありました。北大西洋で氷山と衝突した事件です。このときの体験が、付近には貨物船がたくさんあったので、けれども、結局時間切れといたことがあって、受信を切ってしまった、こういうような事件があるのです。このときのタイタニック号の乗組通信員は一人だった。このとき三人おつたならばという体験もあつたと私は聞いているのですが、そういう体験があつたのですか、局長、いかがですか。

○政府委員(若狭得治君) ただいまのタイタニック号の事実につきまして、今手元に資料がございますので、お答えすることはできませんけれども、われわれの記憶では、タイタニック号に対して流氷の通信があつたわけでございますけれども、それに付きまして、公衆通信にタイタニック号の通信士がかかり切つたために、十分通信が取れなかつたということが一つの原因ではなかつたかというように考へておるのでございます。

それから、先ほどの前置信号の問題でございますが、それにつきまして、SOSを直接受信することもできるといふことを申し上げただけでございます。前置信号を受信するというオート・アラームの性能につきまして、先ほど申しましたように非常に優秀な状況にございます。ただ、非常に緊急の場合に、沈没する船舶が、はたして一分間の前置信号を打つておられるかどうか、場合によっては前置信号な

してSOSを打つ場合があるのではなにかという御質問ではないかと思ひますが、そういう場合がないということとしては、オート・アラームが今後発達していくわけにございますし、SOSを直接受信できる装置もできるわけでございますので、そういう点では全く不安はないと考えているわけでございます。

○大倉精一君 タイタニック号の事件は、私も詳しくは知らないが、非常に有名な事件だそうですね。それから、今のそういう緊急符号といふ場合もまあ急符号を打たないといふ場合もまああるかもしれないとおっしゃつたけれども、私は実はつい最近北海道へ行きまして、それは連絡船の中で船員に直接聞いた。そうしますと、船員の実感としては、緊急に非常な危険な場合には、よほど落ちついた通信士でなければ、直接SOSを打つてしまふというのです。一分間の緊急符号を悠長に打つておるといふような余裕はない、これが乗つておる人の実感ですね。あなた方は、机の上で、そういうこともまああるといふふうにおっしゃいますけれども、それはどうも実際に意味とズレがあるのです。私はどういふ意味で、このオート・アラームというものは、これに對して信頼をするというわけにはいかぬわけですね。これはもうただ単に三名を一人にするという一つの手段にすぎない、口実にすぎぬと思ひます。

今政府のほうと企業家のほう、資本家のほうと合同して、企業合理化、国際競争のためにという名目のもとに人を減らす、そういう風潮、ムードがずつと流れている、でありますから、こういうムードに乗つて、最近非常に危険な状態が起つてい

る。どういふ状態かといふと、船舶安全法の盲点を縫つて、三千トン以上という非常に大きな船、これが近海区域から沿海区域に格下げを勝手にやつて、そうして今度は無線電信を——これは法律によつて電信は切けなくてもいいのですが——電話に切りかえて、それで通信士を下船さしてしまつて、あるいはまた、こういうような船はそういうものも要らぬし、救命艇も少なくともつげなくて済むし、どんでんもういふような措置をして経費の節約をやつておる。これはもう今政府と企業家が一体になつて、そうして人減らしのムードを作つておる。これを企業合理化と称してやつておる。こういうものがどんでん蔓延してきますと、非常に大きな問題になるのです。今申しました例は北星海運の例です。御承知だと思いますけれども、これは三千トンにわたる大きな船ですけれども、これが近海区域から沿海区域に勝手に格下げして、そうして自動電話に切りかえる、あるいは救命艇は一隻で、一隻おろしてしまふ。消防ポンプも要らないといふので、はずしてしまふ、これでは一体海上の安全ということに對する思想はすっかり海運界から消えてなくなつてしまふのじゃないかといふふうにおられるのです。これは関連して、ついでですからお伺ひしますけれども、船舶安全法の盲点だと思ひますけれども、こういうような現象について、行政指導をどういふ工合におやりになるつもりか、関連して

お伺ひしたいと思います。

○政府委員(若狭得治君) 具体的な今御指摘になりました北星海運の船舶につきましての事情は、私のほうに報告が参つておりませんが、船舶はその航行区域によりまして、いろいろ設備その他について船舶安全法において規定いたしているわけでございます。したがうして、航行区域の資格を変更いたしますれば、当然いろいろな設備についての軽減も受けられるわけでございます。したがうして、実態は沿海区域を常に航行区域としたしているかどうか、資格は変更いたしたければ、依然として従来の近海区域を航行しているかどうかという点が問題になるわけでございます。設備の面において沿海区域をも常に航行しているということでございます。これは問題にならないといふふうに考へるわけでございます。この安全の面につきましては、船舶安全法に厳重に規定いたしておりますので、その規定を守つておられるかどうかという点で十分検討すればよろしいのではないかと、いふふうになつておられるわけでございます。

○大倉精一君 私の聞いておられるのは、船舶安全法第四条というのは、確かにこれは一つの盲点です。これは沿海区域に格下げをすれば、どんな船でも無線通信員は要らない。いわゆるつける義務はないといふことになるのです。そこでお尋ねしたいのは、近海区域から沿海区域に変更するために、当局の許可か何か要するのですか。勝手にやれるのですか。

○政府委員(若狭得治君) 船舶安全法によつて管海官庁に資格変更の届けを出すわけでございます。そうしてその

後におきまして検査の場合に、その資格とその設備といふものについての船舶検査官の検査を受けるわけでありま

す。

○大倉精一君 この場合に、格上げのときにはこれはいろいろ検査もしなければならぬと思ひますけれども、格下げのときの検査はどうするのですか。沿海区域といふための必要な設備なり何なりをしておればいいわけですね。これは近海区域を航行しておつたものでは上回つた設備なり何なりをやつておるわけですね、それを今度格下げするので、これは無条件に許可されるのか、あるいは全般の航行の安全なりあるいは無線電話に對する陸上の受け入れ態勢なり、いろいろなことを勘案して許可をされるのか、その点はいかがですか。

○政府委員(若狭得治君) 資格を変更いたしまして、より狭いより近い区域を航行区域とする場合におきましては、特別の検査は必要ないわけでございます。しかしながら、その資格と對して航行しているかどうかという点につきましては、管海官庁がこれを取り締まつておられるわけでございます。

○大倉精一君 たとえば横浜から釧路へ行く場合には、これは近海区域を通らなくても行けますか。

○政府委員(若狭得治君) 横浜から釧路までの間沿岸を沿つて参りますれば、沿海区域の資格で参るわけでありま

す。それから直接東北方面から直線コースを通つていくということになりますれば、近海区域を通るといふことにはなるわけでありま

○大倉精一君 私はそういう区域はしろうとわかりませんけれども、これは、はたしてこの船が沿岸をぐるっと回って鋼路へ行くものか、直行するものか、だれがこれを見張っているのか。

○政府委員(若狭得治君) 海上保安庁及び管海官庁が監督いたしてあります。

○大倉精一君 私は閣下質問でけれども、将来のためにもお尋ねしておきますが、これは非常に危険なものだと思っております。むしろ船舶安全法第四条というものについては、再検討をする必要があるのではないかと、こう考へるのですが、そういうお考えはお持ちになったことがありませんか。

○政府委員(若狭得治君) 所管が違いますけれども、船舶安全法第四条につきましては、現在のところ検討する考へはございません。

○大倉精一君 私は、無線電話というものについて、これもオート・アラームと同じように、これは完全なものとはいえないと思っております。これもまた青函連絡船で直接話を聞き、また現実に見てきたのですが、島陰に入ったらこれは届きませんよ、島陰に入ったら、あるいはまたいろいろなむづかしい条件があつて、はつきり言葉が聞こえる状態でないという連絡通信はこれは無理なんです。があががという音ばかりして、直接話し合ひができない。あるいはまた鹿兒島弁の人と東北弁の青森の人が話し合つても通じないのですよ。こういう不便があるというのを現実には通信士から聞いてきたのですよ。ですから、無線電話によるということは、一見便利によ

ですけれども、非常に危険を伴う。これは無線電話と無線電信とを並用しなければならぬと思うのですが、そういうことは考えられませんか。

○政府委員(若狭得治君) 無線電話によるほうがより便利でございますし、また、通信の形態としても同時に通信できるわけでございますので、無線電信に比べてはるかに効率的な通信方法であるというところは疑いない事実でございます。その中で、われわれといたしましては、この無線電話の機器の発達改良という点について十分今後努力していかなければならぬというふうに考へておるわけでありまして。

○大倉精一君 電話は十分でないから改良しなければならぬという工合に言つておられますけれども、改良する前に、不健全なままでどんどん電話に切りかえていく、これでは船の乗組員諸君が非常に不安じゃなかつたらぬです。海上安全ということ、航行の安全ということに對しましては、非常に感覚がだんだん鈍くなつておる。これは今のオート・アラームと同じ便法だと思つて、それから、こういうふうなことがだんだん蔓延すると、結局、企業合理化すなわち人減らしだということになりまして、航行の安全ということには二の次になる、こういうことは明らかです。思想的にそうなつてくる。ですから、私は、そういう点について皆さん方のお考えがどうも少し私どもと違つておるような気がするんです。でありますから、この問題も含んで今度の措置というものは、結局は人減らしだけにすぎない、こういう結論が出されると思つておられる、この問題について、今の無線電話に切りかえる

という問題ですね、将来の指導方針について何かお考えはありますか。無条件に許可をして、そうしてもう陸上の受け入れ態勢ができていないという場合に、どんな各船が無線電話に切りかえたら、一体どうなるか。たとえ現在北海道においては函館方面に機帆船の電話の組合があるそうですけれども、他二、三組合があるそうですけれども、少数の場合にけつこうです。この風潮がどんどん蔓延して、どんどんこの無線電話に切りかえたら、一体この受信なり発信なりどうなるか、非常に混乱してくるんじゃないかと、これは、そういうことは起こりませんか。でありますから、そういうことを想定して、近海から沿海に切りかえる、これに伴つて無線電話に切りかえることについては、行政指導として格別關心を持たなければいかぬと思つておる、これに對するお考えはいかがですか。

○政府委員(若狭得治君) 船舶安全法におきまして無線の設置を義務づけておる船舶がございます。これにつきましては、当然法律上の義務でございますので、通信士が非常な獲得難ではございませんけれども、これを乗せておるわけでございますけれども、船舶安全法におきましては、この沿海区域を航行する船舶については無線は義務づけられておらないわけでございます。したが

いまして、そういう非義務船舶につきましては、最近、せっかく無線機を船内に取りつけておられるが、これを閉局するといふような風潮が出ておられますことは事実でございます。これは船舶通信士の需給が非常に逼迫いたしておるための一つの悪結果でございます。

○大倉精一君 非常に私は重大なことを聞いたと思つておられるけれども、無線電話がきつめて不完全な今日の状態において、なおかつ無線電信を備えなければならぬ義務船を下げ、資格を下げるといふことが、そういうふうな傾向にあるとおっしゃつたのですけれども、これは重大なことなんでしょうか。大臣、どうお考えになりますか。そういうふうな傾向について、政府としてはどう御考慮をしておられますか。

○国務大臣(斎藤昇君) 通信機の発達に伴つて、今までの規定が科学技術の進歩に応じて変わつてくるということ、これは当然なことだと、かように考へておられます。ただ、それを故意に人手を減らすということだけのためにやるというふうな傾向があるとすな

るので、こういう点からもこの船舶職員法の改正をやつていただきまして、この需給緩和に努めていきたいというふうに考へておるわけでありまして。なお、電話自体の改善という点につきましては、今後郵政省ともお連絡を密にして参らなければならぬわけでございます。通信機を持つておる船舶、義務船舶の範囲というものをさらに下げるという傾向がございますので、そういう点からもこの電話の改善につきましては、今後一その努力をやっていきたい、また、これに加入する船舶が相当出て参りますれば、当然この機器の発達、また陸上施設の発達につきましても、電電公社その他の協力も十分考へられるわけでございますので、そういう点に努力をしていきたいと思つておられます。

○大倉精一君 非常に私は重大なことを聞いたと思つておられるけれども、無線電話がきつめて不完全な今日の状態において、なおかつ無線電信を備えなければならぬ義務船を下げ、資格を下げるといふことが、そういうふうな傾向にあるとおっしゃつたのですけれども、これは重大なことなんでしょうか。大臣、どうお考えになりますか。そういうふうな傾向について、政府としてはどう御考慮をしておられますか。

○国務大臣(斎藤昇君) 法の言点をつつて、脱法行為ではないのです。法律ではどうにも仕方がないのです。船舶安全法の第四条に従いますと、これの船はこの無線電信を備えつけておくてもいいということになつておる。逆に、これの船は無線電信を備えつけておる。でありますから、それ以外の船は無線電信を備えつけておる。したがって、三千トンというふう

らば、これは大いにそういうことのないようにしていかねばならぬと思つておられます。そういう事実はないと思つておられます。

○大倉精一君 故意にやる傾向という工合に認められた場合にどうしますか。

○国務大臣(斎藤昇君) 義務を命ぜられておるものが義務を果たしてなければ、これは法の命ずるところによつて処分する以外に手がございませぬ。その点は嚴重に監督していくつもりでございます。

○大倉精一君 船舶安全法によつて今言つた言点をついて、近海を区域としておつたものが沿海にする、これは故意といふことは当てはまらないかもしれませんけれども、人減らしのためにそういうふうな措置を企業家が勝手にとる、しかも無線電話という機能は、今、局長が言つておられますように非常に不完全である。将来この性能の向上に努力する、こういう段階に、そういうものを何らチェックする方法がないというところは、これは重大だと思つておられる、いかがですか。

○国務大臣(斎藤昇君) 法の言点をついて、脱法を考へようと、これはどこまでも法律違反でございますから、嚴重に取り締まつて参ります。

○大倉精一君 法の言点をついて、脱法行為ではないのです。法律ではどうにも仕方がないのです。船舶安全法の第四条に従いますと、これの船はこの無線電信を備えつけておくてもいいということになつておる。逆に、これの船は無線電信を備えつけておる。でありますから、それ以外の船は無線電信を備えつけておる。したがって、三千トンというふう

な大きな船ですね、これは当然近海区域を航行するという船でしよければ、これが単に経費節約、人減らしという事で不完全な無線電話をくつつけるために、法には触れないという事で、法には触れないという事で、こゝろで参りますと、非常にさういふ風潮が出てくるという、無線電話の通話というものはますます混乱して行くのじゃないかと思ふのがね。この辺、何かひとつ法的にどうという事でなければ、行政指導として何かおやりになるお考えはございませぬか。

○國務大臣(斎藤昇君) 三千トンでなくとも、二百トンでも、外洋に出ようと思えば出られるわけでありませぬ。したが、いま、外洋に出るわけにはいかないという船が外洋に出れば、すべて監視を厳重にして取り締まって参らなければならぬわけでありませぬ。三千トンであらうと二百トンであらうと、ここに三千トンという大きな船であれば、よけい外洋に出る可能性が多いわけございませぬから、こゝろのものをいふては特別監視を厳重にいたさなければならぬ、かように考へておられるわけございませぬ。

なお、無線電話の点は、これは加入局がふえて参れば、あるいは通信に支障を来たすであらうという御意見も、こゝろでもであらうと思ひますが、無線電話もやはり電電公社で扱うものであれば、これは無制限に加入を許すわけではなからう、やはり通話能力というものも考へてやっておられるわけございませぬから、これは郵政当局に信頼をいたしておられるわけございませぬ。

○大倉精一君 機械の点を今こゝろで言っているわけではありませぬけれども、

も、たまたま現在の無線電話はまだまだ不完全で、將來この機能の向上のために努力するといふ、さういふ答弁がございましたので、聞いたのですけれども、結局はこれも、航行の安全なり何なりといふことでなく、さつきちよつと言われまして、無線通信士の需給のアンバランス、こゝろのものを、航行の安全と言ふけれども、優先してこゝろの処置をとる、あるいは経費の節約といふことから、こゝろの処置をとる、裏から言へば人減らしといふことになる。そこで、お伺いするのですけれども、現在の無線通信士の人員不足といふ原因は一体どこにあるか。今度の法律改正によつて、この需給のアンバランスは直りますか。

○政府委員(若狭得治君) 現在の通信士の海運関係の状況を申し上げますと、法律上の定員数は二千七百八十名、この政府提案の原案によりますれば、暫定期間は千八百、したが、いま約九百名減少しておられるわけでありませぬ。また三年後には千三百、約千五百名の減少になるわけでありませぬ。しかしながら、需給の面からいたしますれば、現在の二千七百八十名に対する実際の乗船いたしておられます定員は、それより上回っておりますし、また、それに対して約二割程度の予備員がございませぬ。したが、いま、これらの補充に年間約三百名程度の補充が必要になって参るわけございませぬ。また、大体一年間の新造船に必要としたします通信士の数は、もし法律が現状どおりでございませぬれば、これにつきまして約三百名程度の新規需要が必要でございませぬ。もし法律が改正になりますれば、これは約五百五十名の程度

になるわけございませぬ。したが、いまして、先ほど申し上げました減耗補充、それから新規需要を合せて、法律が改正になりましたら、なお四百五十名程度の人員は必要でございませぬ。また、もし改正にならないといひますと、約六百名程度の人員が必要になりますわけございませぬ。さういふ点におきまして、需給関係からは、ぜひともこの改正案が通りまして、少なくとも年間、来年度七百名ないし八百名程度の減員が可能になってくるというよりな状況にまで持っていきたいと思われは考へておられるわけでありませぬ。

○大倉精一君 この船舶通信士の需給の問題は、当面のさういふ現象ではなくて、もつと根本的な問題があるんじゃないですか。たとへば今度整理の対象になるのは、二級通信士といふことになっておられるのですけれども、今後は外航船舶の通信長は二級通信士はなれない。だから事実上二級通信士といふものは、これは職場がなくなつてしまふことになる。しかし通信士の養成機関であるところの国立電波高等学校、仙台、熊本、静岡ですか、にあるのですが、これは二級通信士を養成目的とするのです。職場のない者を養成目的にしておられる。さらにはまた一般資格の者は電通大学で教育されておられるのですけれども、この卒業生は海には来ない。みんな陸に行つてしまふ。さういふ点を改めない限りにおいては、船の無線通信士といふものの需給は、さういふ点で改めないかと思ふのです。お考えいかがですか。

○政府委員(若狭得治君) 二級通信士の間には再教育の問題も当然出てくるわけございませぬ。また、今後小型船等の需要も相当多いわけございませぬ。これについて失業の不安があるといふふうには考へておられないわけでありませぬ。

○大倉精一君 養成機関に対する問題はさうです。こゝろの問題点があるのじゃありませんか。

○國務大臣(斎藤昇君) 養成機関は郵政省でやつてもらつておられますが、陸上、海上を通じて、その需給の点を勘案をいたして、さうして、それに必要な養成をやつてもらえらるらう、かように考へておられます。ただ問題は、通信士が今非常に需給が困難であるからといふ現状からではなくて、先ほどから申しますように、機械、技術が進歩してきて、人手が少なくて済むといふものは、やはりそれに合わせるようにやつていくといふことは、私はこれは近代産業を發展させてゆくゆゑなんだと、こゝろの観点からやつておられますので、その観点に合わせて養成もあるいは待遇も考へていく問題だと、かように考へておられます。

○大倉精一君 まあさういふ一般的な答弁で、この委員会は済むかもしれませんが、しかし、養成機関の問題はこの委員会の担当じゃないのですね、ありませんけれども、やはりこゝろのところは、閣内においていろいろ調整をされ、あるいは推進をされていかなければ、この通信士の需給問題といふものは解決しないと思ふのです。それからもう一つは、海上における通信士の待遇ですね。しかも、こゝろの工合に人減らしをやられる。海上の通信といふものには非常に不安が伴つ

ていく、こゝろなつてくると、電通大学を出た諸君が、これは船に乗つて来ませぬよ。陸のほうへ行きませぬよ。当然でありますから、今度の船舶職員法の改正といふか、改悪ですね、改悪といふこと自体が、さういふ悪循環の原因にもなる、私はこゝろ思ふ。大臣、さう思われませぬか。

○國務大臣(斎藤昇君) 海上の安全の問題は、一通信士に限ることでない。これは船員共通の問題であり、また通信共同の問題であるといふふうには考へる。陸と海と、その勤務状況を勘案をして、そして適當な待遇を与えなければこれは陸のほうへ上がつていくことは当然であります。海上の待遇は陸にまさるようには持つていかなければならぬことは当然だと考へます。

○大倉精一君 まあ船員全部の問題とおつしやるけれども、先ほどからさうおつしやるように、船主あるいは政府みずから海上の安全といふことに関する認識といふものが、熱意といふものが、だんだん冷却してくるといふ傾向にあることはいふまでもない。今まで私がさういふ質問しておりましたも、私だ。この法律の提案理由自体がさうなんだ。海上航行の安全を向上するためにと、さういふことをうたえないように、この法律は改悪だといふことをみずから証明している。さういふような傾向にあることをわれわれは心配しているのですけれども、海上船舶通信士の需給の問題についても、さういふようなことから検討を加へ、改正をしていかなければならぬ、なかなか所要の優秀なる通信士は補充できない。こゝろいふところに思ひをいたさなければ

ならない、こゝろいふところに思ひをいたさなければ

ばならぬと思ひます。なかんずく、先ほど申し上げましたように、通信士の養成機関等につきましても各省はばらばら。これは私しろうとであります。聞くところによりますと、船舶通信士の養成は、学校は文部省、この通信士の無線士資格は郵政省、乙種、甲種の国家試験があつて、その間に何ら連絡調整の手段がない。こういうことで各省はばらばらだといふことを聞いておりますけれども、こういう問題についても改善する必要があると思ひます。

○国務大臣(斎藤昇君) それぞれの必要によつてそれぞれの所管に分かれておりますことは、それはやむを得ないと存じますが、これらの関係の連絡を緊密にいたしてやつて参らなければならぬことも当然でございます。今までも十分緊密な連絡のもとにやつておりますが、今後も一そうこれを強化をいたして参りたいと思ひます。

なお、航行の安全については、政府はだんだんおろそかな考えを持つていけるようだと、御意見でございます。が、政府といたしましては、船主といつたとしても、あるいは海員の方々にあつても、決して航行の安全をなにおされしては、政府としては、他の面におきましては航行の安全、また海難救助といふことについては絶大な努力を払い、また、これを少なくするよう努力をいたしてはいるわけでございます。

○大倉精一君 それではこの法律案を出すにあつて、この無線通信士の需給の問題について、関係の文部省なり郵政省なりと具体的にこの問題につ

て話し合ひをされ、あるいは協議をされたことはありますか。

○国務大臣(斎藤昇君) 今後この法案が通過をし、実施をいたして参れば、どういふよりにやつていって参らなければならぬか、こういうことは当然今後起こる問題であります。十分それで間に合つると、かように考へております。現在の通信士の獲得につきましても、それぞれ努力をいたしておる次第でございます。

○大倉精一君 まあややこしい答弁があつたんですが、やつていないならやつていないでけつてございませぬ。これはすべて法案を出す前に、需給の問題が原因するならば、需給の問題をどうすればいいか、十分相談されなければならぬ。提案理由の説明にも、今度の改正の動機になつたものは無線通信士の需給の逼迫であるといふことが動機になつておるから、この法案を出す前に需給の逼迫の原因なり何なりを十分検討して、関係各省と協議をする。そうして必要な改正を出してやる。これが当然のことなんでしょうか。

○国務大臣(斎藤昇君) 需給の問題は一要因であるには違ひありませんが、先ほど申しますように、どうしても三名必要なら三名必要といふ需給の方策を考へていかなければなりません。今需給が困難だから、したがつて最低限度一名にしよ、需給がふえてくれれば三名、そういう考へではないのでございまして、先ほど申し上げますような考へ方ではないのでございませぬ。

○大倉精一君 これはしろうとにわかるように率直に言つてもらわぬと困るのですが、提案理由を見ましてもたと

えば「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、満十八才以上を改めた」、これは自分の間、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。と、こうなつておる。これは一要因とおっしゃるけれども、これは船舶通信士がたぐささんおつたら今読んだようなことが出てこないと思ひます。船舶通信士の需給が逼迫しておるから、この提案理由の説明の中に「自分の間」に「自分の間」をやるよりになつておるんじゃないですか。

○国務大臣(斎藤昇君) だから私は一要因ではあるがと申し上げたのであります。また、ただいままで御議論になつておられたのは、最低限度三名を一名にする問題をおっしゃつておられる。需給と無関係とは申しませぬけれども、最も大きな要因は、今日の科学技術、機械の進歩に適應したさういふ法律の最低限度にしたい。こういうことでございます。

○大倉精一君 まあこれはやめますけれども、もう少しやはり率直に御説明を願わぬとこちらもますます疑惑がたまっていくんですね。一要因には違ひないが、一要因にしてもだんだんありますよ。これは重大なる要因なんですよ。ですから当然さういふものを出すときに、事前に関係方面とも相談をされるのが私は至当だと思ひます。やつておられぬのなら、これから大いにやつてもらわなければ困る。

それから航行の安全といふことは、これは大臣じゃありませんけれども、いろいろな要素が積み重なつて航行の安全といふことになるんですけれど

も、特に日本の場合におきましては、気象関係の状態が非常に私は特異なものがあると思ひます。気象庁にお尋ねしますけれども、今度の法改正で三名が一名になり一直制になるのです。が、こういうことになるのですけれど、船舶の気象通信には影響がありませんか。

○説明員(多田寿夫君) 今の御質問でございますが、ちよつと前提がございませぬから、前提についてちよつと申し上げます。

御案内のように、この法案は経過期間が三年でございまして、そのあとでもつて正式に実施をする、こういう段階でございませぬ。三年の経過期間におきましては通信士が二名、三年を経過したあとにおきまして一名になる、こういう関係でございませぬ。その二名乗つておる間におきましては全く支障がない。多少気象電報の励行をしていただければよい、こういうことでございます。じゃ一名になつた場合にはどうなるかといふことでございますが、これにつきましても、その通信士が二名乗る場合におきましても、それから将来三年後におきましても、一名になる場合におきましても、気象庁としましては、確固たる一つの方針をとつておられて、この方針が維持される限りにおきましては十分である、さういふふうな態度をとつておる。

それはどういふ態度であるかと申しますと、一日四回、すなわち日本時間で申しますと、三時と九時と十五時と二十一時でございますが、これは専門語でマップ・タイムと称しておりますが、この時刻におきましますところの一定

の気象通報をいただくということが第一点であります。

第二点におきましては、台風等異常時がございませぬが、さういふときにおきましては、さういふ一日四回といふ一つの原則にこだわらずに始終いただく。これは船舶自身においても自分の安全という立場から、当然それが守られるものと思つておる。この二つを維持するために一人の場合においてはどうか、十分これが一人乗つた場合でも維持されることになりませぬ。

○大倉精一君 それはほんとうです。説明員(多田寿夫君) さういふことでは、一定の方針をとるために一定の措置をとるといふことでございます。

○大倉精一君 一定の方針で一定の措置とはどういふことですか。

○説明員(多田寿夫君) その措置といつたしましては、特定航路における特定船舶と契約を結ぶといふふうな一つの方法でございます。

○大倉精一君 それはあくまでも特定の船舶に限るわけですね。これは私はいろいろ調査をし、聞いておるところによりますと、航行中の船舶から一日四回、日本時間で三時、九時、十五時、二十一時、さうなつておるわけですから、これが一名になりませぬといふと、これは一日に三回より打てない、実際には、たとえは百六十度以東におきましては二十一時と三時の二回が不能になる、実際は、であるから、この二回は打てなくなる。さら

にまた十五時は時間一ぱいになる。交代時間だ。交代時間になるから、運用時間切れになるから非常にこれは——たとえ甲板でもって観測しておつても通信士がいなくなつてしまふ、あなただのせいじゃない、通信士のせいではない、九時であつても九時に打てないというのを聞いておるのですが、これはどうですか。

○説明員(多田寿夫君) 通信士が一名になりまして、御案内のように一日の労働時間は八時間でございます。どうしても一回は打ちにくい時間が出ると思ひます。この時間の関係につきましては、時間の変更その他で片づくと思ひます。今御質問の内容をもう少し私のほうの予報部長が実情をよく知っておりますので、それでお答え願つて、その上で御返事申し上げます。

○大倉精一君 聞くところによると、いろいろ気象庁のほうに對しては、いろんな方面から注文があるそうですけれども、きょうは速慮なしに答えてもらいたいと思ひます。遠慮する必要はないと思ひます。

○説明員(肥沼寛一君) ただいまの御質問の十五時でしたか、ちよつと観測はそれで終わつて、次に勤務時間でない時間に入るといふのがございます。これは事実でございます。これは現在もそういうのがございまして、三名乗つていない船についてはそういうことがございまして、これは船側の御好意で数分程度延ばしてその電報を入れてもらつてゐるといふ実情でございます。そういうことがありますので、まずこれはだいじょうぶだと私も船のほうとのお話し合ひで考へております。

それから百六十度以東の少なくなる問題でございますが、これは気象の技術に少しわたりますけれども、私も西経百六十度までの資料がほしいと申し上げておるのには、これは日本が太平洋の西地域の中央気象台といふますか、国際間の中核になつておりますために、その間の気象の資料あるいはそれを解析したものと申しておりますが、それを放送する責任を持つております。これをやるためでございます。海難というよりなことに對する台風その他の警報につきましては、日本の近海のところは重点を置く。これは先ほども次長からお答えしましたように、そういう場合には通報規定にかかわらずいつもやつていただく。これは在来やつておりますが、それを続けていただくということ。さらに海難の最も多い海岸につきましては、レーダーその他も整備されていく、こういう面で最小限はどうか確保できると私も考へておるわけでございまして。

○大倉精一君 長官は非常に困難、支障があるというよりな意見もあつたようですけれども、私も職員の方から、技術屋から直接いろいろ聞いてみたくて、聞いてみたらそういう答弁だつた。もちろん外国からの通信も四回打つてくることはまだだそうですね。でありますから三時あるいは二十一時が不能になる、十五時が中途半端になる、こういうことで九時に通報してくるのが一番多い。こういうことを聞いておるのですが、これはいかにがですか、そういうことがあります。

○説明員(肥沼寛一君) 九時の通報が一番多いのは事実でございます。ただいま私もいただいております通報の約八〇%ぐらいと思ひますが、それは五千五百トン以上の大型船、現在三人乗つておるところから受けております。そういうもののほかに、さらに二名、一名の船からいただいておるものが九時には加わつておりますので、最も多くなつております。それから夜になりますと、どうしても三名乗つておる船からだけになりますので、その分だけ減ります。全体としては五千五百トン以上の船にほとんどが依存しておるのが現状だと思ひます。

○大倉精一君 外国船も、一名乗つておるの四回要求されておる通報が完全に行なわれていない。これは私事だと思つておる。しかも特定の時間になるといふと通信が非常に込んできて、海岸局が、呼び出してはなかなか出ないし、出てもその時分には出船入船の数が多くて、そのほうの通信が優先になつてしまつて、気象観測の通信があと回しになる。ついおつくりになり、打てないということになる。これはもう實際問題として聞いているのです。そういう傾向は確かにあると思つておる。そういう点で私は非常に支障があると思つておるが、支障がないと言へば、これは専門家だから、ないと言へばないだらうと思つておるが、こういうときにほんとうのこと言つてもらわねと、みんなわからぬ、みんなしつらうとばかりですから。ですから、たとえば九時なら九時に打つ、あるいは十五時に打つ。これが抜ける。抜けますというところ、今度は十二時の気象通報ですか、ラジオの。これができなくなると、そういうことも起こり得ますね。

○説明員(肥沼寛一君) 在来と同じにいくとももちろん申し上げられませぬ。ですけれども、今天気予報というもの、これは今晩とかあすとかあさつてというふうな状況を申し上げておりますが、今、最小限必要だといふのは、一日に四回、四回といふと六時間の間の予報を正確にしなければならぬといふことでございます。先ほど三時のことが問題になりましたが、三時が抜けますと、その間三時が全然ないといふことは、十二時間の間の予報を正確にしなさいといふことになりまして、その間全然ないのではなく、特定の船舶などに御依頼をいたしまして、私どもの目標には八十通くらいは午前三時にもほしいと言つておる。それが加わつて、さらに十二時間、六時間前の資料はたいたいでございまして、そういうのを勘案いたしますから、そういうのを勘案いたしますと、まず最小限はやれるということがある。それから今通信がおくれてしまつて役に立たないといふこと、これも確かに在来にもございました。しかし、予報といふのが、ある過去の時間に観測したものを集めて、さらに将来の予想をするといふのが在来の予報でございますが、そういうことが割合予報を進めていく上に、もう限度に来て参りまして、最近やつておりますことは予想天気図といふことに移行しつたといふことは、もちろん申し上げられませんが、これはすでに制度が必要だといふことは、もちろん天気図をかい

分も四十分もおくられて気象の報告がある、そういうのは役に立たぬ、将来の役に立つけれども、そういう点で、だぶん支障ができるのじゃないですか。

○説明員(肥沼寛一君) 気象電報につきましては、いろいろの経過がございまして、一応それを先に説明させていただきます。気象電報は、これが始まりましたのは明治四十三年でございます。最初三回ずついただいておつた。三回といふのは午前六時、正午、それから夕刻六時でございます。昭和十二年ごろと思ひますが、シナ事変の始まつたところ、これに夜中を加えて四回にいたしました。そして太平洋戦争のころ海軍の要望によつて八回にいたしました。これは要望によつたもので、規定の上では四回といふことが続けられて規定されておりました。戦後になりました、一時混乱して電報が入らない時期がきたのでございまして、そのとき米軍のメモランダムによつて、もつとはつきりさせろといふので、私も船主協会にそのメモランダムによりましてお願いに行つて、戦時中の八回を続けていたのだといふことにいたしました。そして平和条約が締結されましたから、その状態を踏襲して、運輸省の告示として現在八回やつておるわけでございます。そのうちで八回といふのは日本の事情でそうしたのであります。国際的には先ほども次長が説明しましたように、四

が航空その他のほうでだんだん進んで参ります。数年前に御了解を得て入れていただきました電子計算機、そういうものも予想天気図を作るためのものでございます。将来はそちらに移行していくかと思ひます。

○大倉精一君 それから百六十度以西については、これは八回の通信を要求されておつたのですが、以西は、一名になつた場合にどうなりますか。

回が規定でございます。日本の近くに
つきましては、もちろん近くのほうに
たくさんあるほうがいいのであります
が、これは近くの島その他のこともご
ざいます。それから最も危険のような
状態のときには、必ず時間にかかわら
ず電報を打つていただくということ
を励行することをお願いして、八回の天
気図はそういうときにはかくつくりを
しております。

○大倉精一君 これは一名になります
と、八回の通報はこれは無理になると
思ふのです。そこで外国船からも今
言ったように、四回の要請に対して完
全に打ってくるのは九時であつて、あ
とは非常に期待しておる八十通とい
うのはこの通か、四十通か、そんなも
のらしいですね。そうすれば、この百
六十度以西において日本船からくる通
報というのは、日本の気象業務に
とつては重大なものになった。それが
日本船があまり期待できないよにな
つたら一体どうなるのですか、これ
は。こういうことが船自体の航行の安
全にも非常に大きな影響があるの
ないかと思ふのですが、いかがです
か。

○説明員(肥沼寛一君) 私どもは船舶
の海上の安全ということから、日本の
ように台風などの襲来の多い時期に
は、そういう規定したものは、契約
今後法律が通りました場合には、契約
その他によりまして、四回だけはぜひ
励行していただきたいということをお
願ひしている次第でございます。これ
は今の船の状況から、今後船舶の気象
電報という考え方が変わってくるかと
思ひますが、以前には、海の上の資料
がないからといって気象業務の面から

船側にお願ひして始めた仕事でござい
ます。これは各国とも同じでございます
す。そのために気象台側あるいは国の
面から、できるだけその裏づけをしよ
うというので、国によつては気象測器
を貸与する、あるいは電報一通につ
いて幾ら払うというふうな制度もござ
います。船側のほうでどうしてもいけ
ないというのを、そういうお願ひした事
情、それは形は告示というふうな形に
なつておりますけれども、そういうい
きさつからいって、そういう災害時の
安全のためにぜひお願ひしたいとい
ふこと。それ以上私ども言えない立場
でございます。

○大倉精一君 非常に遠慮してござ
るが、どうもわれわれしろうとは、こ
の際のちやんと申すまでもらわぬとわ
からぬのですが、今でも八回打つて
おつたものを、船舶と契約して四回
だけはぜひお願ひしたい。情けない話
と思ふのです。八回打つておつたの
を四回さへも打てないのは、が、しか
し四回だけは何かお願ひしたい。今
まで八回も必要なければ、別に無理に
お願ひする必要はないことなど
すね。特にかつて問題になつた北方定
点あたりも立ち消えになつて、一体気
象台が要するのやら要らないのやらさ
っぱりわからぬ。特に日本の特異現象
として梅雨という現象があるのですけ
れども、こういうときにはシナ大
陸からの太平洋への気圧というものが
非常に問題になるというのを聞いて
おる。特に北太平洋のほうにおける
この気圧が問題になるが、しかし、
そこには定観測船はない。こういう
ことで今度は船の気象通報も八回の
ところを四回だけは何かお願ひした

い、そんな心細いことで日本の気象業
務はどうなるのですか。
ここで大臣にちよつとお尋ねしま
すけれども、あの伊勢湾台風のと
きの運輸大臣は、気象業務の強化は重
点施策として実施する、そういう意思
表示があつたわけですね。いつでも台
風がある気象は重点施策、重点施策、
それが行つてしまふという、これは
重点施策でなくなつてしまふ。こうい
う場合に重点施策でなければならぬ気
象業務に対して、この法律案によつて
気象業務に対して実質的に非常に大
きな障害が出てくる。これは大臣どう
でしょう。

○国務大臣(斎藤昇君) 気象業務の充
実拡張は重点施策であることは変わり
がございません。本年の運輸省の予算
要求におきましても、重点項目の一
つといたしまして相当本年も予算の充
分はかられたと思つております。た
だ、先ほどから御議論になつてお
りまして、気象業務のために必要な
人員、経費を、これを海運会社に負
担をさせるという、これは私には適
当とは思つておりません。したが
いまして、もし通信士が一名になつ
て、夜間の三時の通報が必要なもの
が得られなくなるといふ場合は、最
小限度必要なのは、これは国の補助
等の形におきまして受けるように、
特定船舶と契約するに關係のないよ
うに考へておる次第でございます。

○大倉精一君 船会社に気象通報とい
うような業務を負担をさせるというこ
とは適当でないという考え方もある
もしれませんが、それならそのよう

に、たとえば北方定点というのは復活
される意思があるのですか。
○国務大臣(斎藤昇君) 定観測を
できるだけやしたいという考え方も
変えておりません。できるだけこれ
も補充して参りたい、かように考へて
おります。

○大倉精一君 できるだけやしたい
じゃなくて、北方定点の観測は昭和
十八年以來、これははずしつぱなし
なつてゐる。できるだけ多くする
なくて、はずしつぱなしになつて
いるのですけれども、これはやはり
船の費用が不十分になれば、やはり
国の費用でもつて船を作つて北方
の定観測をしなければならぬと思
つております。

○説明員(多田寿夫君) 北方定
点、いわゆる定観測問題でございます
が、これを全然作らないといふよ
うに否定しては、この委員会では
ございませぬ。しほしほ
大臣あるいは長官その他から御答
弁になつておると思ひますが、御
存じのように、今五カ年計画を遂
行して、その五カ年計画が遂行
できた直後くらい、あるいは直前
くらい、あるいは直前くらいから、
ぼつぼつという問題に取りかか
らうという考へは、厳として持
つておられます。御案内のように、
例の五カ年計画の備考にも、その
点は書いてあると思ふのでござ
います。

○大倉精一君 あまりやりませんが、
あまりその場限りの答弁をして
おられるといふ、いつまでもやら
なければならぬと思ふのでござ
います。

ならなくなる。北方定点については、
これは当初運輸省から三十何億の
復活の予算が計上されておつたが、
それがゼロになつて、今度十八億
円です。要求があつたが、それも
消えてしまつた。そういう場合に、
ほとんど無方針じゃないですか。

でありまして、もう私は言ひませ
んけれども、これはやはり要する
ものだから、そういうものを作
つて、特に気象業務は、明らかに
船舶職員法の改悪によつて非常
に窮乏になると思ひます。そうい
つた場合に、あらゆる方面に影
響がある。ことに船舶の海上航
行の安全というものにとつても
非常に大きな影響があると思ひ
ます。こういうときには、気象
業務に關しては、やはり遠慮なく
差しさわりのあるところを言つ
てもらわれないといふこと、
やはりみんなわからないのです
ね。気象業務に關しては、この
程度にいたします。

○委員(村松久君) あなたの予定
時間は、一時間半ぐらいのこと
ですが、なお、重複を避けて、簡
潔にひとつ願ひします。
○大倉精一君 それでは、もう一
点だけお伺ひいたしますけれども、
最後に、船舶職員法が改悪になつ
たという場合、今いったような方
般のいろいろな障害が起つてくる
わけですから、そういう起り得
べき障害について検討なさつて、
これに對する手当なり何なりとい
ふことは検討済みですか。ある
いはやってみて、その上にお
いてどうなるのですか。この辺
はどうなんですか。

○国務大臣(斎藤昇君) 十分検討
してございまして、これを通過を
させて

いただいて支障がないと、かように確信をしております。

○大倉精一君 何も支障がないのですか、全然支障ありませんか。

○国務大臣(斎藤昇君) 支障のないようにやっておる方針でございます。

○大倉精一君 どうも作文的な答弁になります。私はずっと、もう少しこの問題は真剣に考えてもらわなければならぬと思います。特に外国船がござるだからといって、だから日本もこうするのだというようなことは、これは非常に重大な問題だと思ふのです。私は日本の特殊事情があるし、特に日本の國には、日本の國の氣象状況なり、あるいは地理的の状況なりその他の状態から、外国と全く違つた状態があると思ひます。そういう事情の中で、外国がやっているから、私のほうもやるのだ、これだけでは、私は非常にこの問題は危険だと思ひます。

でありますから、私の質問は、この辺で終わりますけれども、あとは討論においてやりますけれども、どうも納得がいきません。ただ、要望しておくことは、こういうような法案が、かりに万一多数をもって通つた場合におきましては、まじめに、率直に、このよつてきたところの弊害なり、あるいは足らざるところを検討されて、そうして法本来の目的であるところの航行の安全に支障のないばかりか、航行の安全をさらに向上する努力をするというのを要望して、私の質問を終わります。

○委員長(村松久君) この際、委員の変更について御報告いたします。

本日、天坊裕彦君、松浦清一君が辞任され、村山道雄君、田上松衛君が選任されました。

○田上松衛君 この際、特に申し上げませんが、実は、今御承知になつたように、民社党の委員の松浦君が、すでに御承知だと思いますが、昨日から五年ぶりの海上ゼネストが行なわれております関係から、神戸にありまして、幾百隻の停船している船の人々に対しまして、いろいろ説明をし、了解を求めなければならぬような事情等がございまして、出席できないわけでありました。したがって、やむなく私がかわつて出ることになつたわけでありまして、けれども、率直に申し上げまして、今までのちよいどときを同じくいたしまして、建設委員会が重要な法案を採決しなければならぬという事情にあり、これもまた、少数派の立場から、私一人でありました関係で、場をはせずせぬ、今辛うじて委員長から御報告のありましたように、ただいま委員変更の手續をしなければならぬほど、時間的に制約されておつたわけでございますので、この点、御了承いたしたいと思ひます。

すでに、過去何回かにわたりまして、本問題については検討され、松浦君からも質疑があつたらうと思つたわけでありまして、したがって、これ以上質問申し上げることは、まことに当を失しているという感じもいささかいたします。ことに理事會において申し合わせがございましたように、もう大倉委員の質疑もつて、これで終了するということであつたようです。これらルールを正しく守つていかなければならぬことは万般承知であります。

けれども、ほんの一、二点だけきわめて簡単に、どうしても運輸大臣にお聞きしておかなければならぬ点がある。一つ一つ、答弁も要点だけを申し上げていただければよろしいのであります。そのつもりでお話しをいただきますと考へます。

たくさんござりますけれども、不必要な点は申し上げます。ただ問題は、本法案は、言うまでもなく電波法改正を受けて立つてどうか、むしろ本案が主であつて、その理由づけとして電波法の改正案を持ち出したのか、これらの点については、いろいろありまふけれども、いずれにいたしましても、このことは、今の時点で立つて見ますと、電波法を受けて立つておるといふこともないではないのであります。そこで聞きましておかなければならぬ問題は、オート・アラームについての認識が、實際運輸大臣でござるかどうかという点でございます。外国船のように、この船舶通信士を減していくんだというやうな結論になるんですが、そうでありますれば、それにかわるには何をもうつてるかという点、オート・アラームという点になります。オート・アラームというものは、よけいな話ですけれども、ほんとうに失礼な言葉ですが、これも、運輸委員会全員の吹き込みか何か知らぬ、近ごろのオートメーションと同じやうな感覚でもって、高度な機械をもつて、人間にかわり得るものがこれだ、そういう感覚で見られておるんじゃないかという私は心配をするわけなんです。オートメーションに使うというものは、全然無関係のものであ

ります。これは、言うなれば、これは率直に言つて、目ざまし時計の役しかしない程度のものであります。一つ一つと二十回これを鳴らして、寝ている者を起きてくれと、この程度のものなんでしょう。この程度のもので、大事なところの一人人命、財産であるといふやうなものの安全を期待できるかということなんです。むしろこれはナンセンスなんです。こつつけい千萬である。オート・アラームの価値について、いかうに認識されておるのかという点について、率直な大臣の御答弁をいただきたい。

○国務大臣(斎藤昇君) オート・アラームの機械の水準につきましては、通信委員会においても非常に御議論がござりました。郵政当局の答弁によりまして、日本のオート・アラームは、世界の水準を上回る程度にできておるといふ断言がございましたので、それで御承知をお願いいたします。

なおまた、通信士にかへるにオート・アラームを用いることによつて完璧かといふお尋ねに對しましては、各國外とも一名をもって通信士の定員をいたしておりまして、それがほとんど大部分でございまして、それはオート・アラームの活用によつて十分まかなつておりますので、これで心配はない、かうに考えております。

○田上松衛君 私が心配しておつたそのものを、何と申すか、全くそのとおりだつたわけなんです。さうな認識の上に立つて考えられるから、いろいろ非常に無理な点が出てきてしまつたわけなんです。先刻申し上げましたように、オート・アラームなんというものは、まあこの場所では

ことは避けまうけれども、すでに採決の寸前に入つておる時間的な關係、これから考えまして、私はこれを説明したり紹介したりするといふ煩を避けまう。ただ問題は、価格からいって四十万か五十万程度のものであつて、先刻申し上げたように、各國のものに劣らぬやうに優秀なものであるかといつて、それを聞かされて、そう信じてしまつておるといふ大臣の答弁、そういう感覚でこれを出されておるところに心配があるわけなんです。とんでもないことですよ。これはほんとうに言うならば、もつと時間をかしていただいで、そうして現実に、たとえは横浜から、あるいは東京から乗つてもよろしい、神戸までの間でもよろしいから、一回り船に乗つて行かれて、運輸委員会の方々が一緒に行って見られれば、これはもう説明の要はない、あつんとおつちまわすので、こんなものなかとにかくこのことには、今もこのやういふところにあるので、今のやうに御認識の上にあつては非常に危険なものである、これはいささか、どうもやういふことを議論しておつたわけよりもありませんから……。もうこのことだけでも、いかに、この改正案というものが違つた認識の上、現実を知らない机上の空論でやつておる上に、こつち上げられた案であるかといふことがわかるわけなんです。

私は事を申し上げますといふと、こつち上げられた案であるかといふことがわかるわけなんです。公正な立場にあって、國家的な立場にあって、あるいは船主側にもかつて、ものを考へておるわけなんです。これは、これは實際、国としても将来大き

ことは避けまうけれども、すでに採決の寸前に入つておる時間的な關係、これから考えまして、私はこれを説明したり紹介したりするといふ煩を避けまう。ただ問題は、価格からいって四十万か五十万程度のものであつて、先刻申し上げたように、各國のものに劣らぬやうに優秀なものであるかといつて、それを聞かされて、そう信じてしまつておるといふ大臣の答弁、そういう感覚でこれを出されておるところに心配があるわけなんです。とんでもないことですよ。これはほんとうに言うならば、もつと時間をかしていただいで、そうして現実に、たとえは横浜から、あるいは東京から乗つてもよろしい、神戸までの間でもよろしいから、一回り船に乗つて行かれて、運輸委員会の方々が一緒に行って見られれば、これはもう説明の要はない、あつんとおつちまわすので、こんなものなかとにかくこのことには、今もこのやういふところにあるので、今のやうに御認識の上にあつては非常に危険なものである、これはいささか、どうもやういふことを議論しておつたわけよりもありませんから……。もうこのことだけでも、いかに、この改正案というものが違つた認識の上、現実を知らない机上の空論でやつておる上に、こつち上げられた案であるかといふことがわかるわけなんです。

な後悔をされる。船主としても、実にどういふ工合で要請されたか知らぬけれども、腹にもないことを言つてしまつて、ただ、海運企業の基盤を作らねばならぬ、そつでないと國家の手が伸ばせないとか何とかいふふりにやつて、そつして、こついろいろものを使われだ。船主側でも、御無理ごもつとも、腹の中では舌を出しながら、まさかこんなものを通そつとは考えないだらうからといふことを考えた人々もあつただらう、そつでもやつていくといふことは、こつは何といひますか、文字とおり言つて角をためよりこつして、國の立場を考へてみますならば、根本的に牛を殺してしまつたといふものであると断言して差しつかえないと私は考へておられます。しかしこつといふことは、私はもう、あとで討論でもつて、反対しなければならぬ理由の中で若干触れることにしまして、こつこつは省きまして、もう一つの問題は、外國船が一人で済んでおるのだ、それを日本の船員が、世界にゲルマン民族とともに優秀民族であると誇る日本人が一人で済まされぬはずはないと、精勵していくならばそつでいいはずだ、こつこつよく考へて、よつて外國船並みに一人にしてしまつたといふ考へ方も、こつれもまた実情を知らないもはなはだしゝものであると言わざるを得ないと考へるのであります。

外國船の場合におきます通信士に対する任務といふやうなもの、日本船における通信士の任務といふやうなものとは、たいへんな違いがございませぬ。

この点についてもあえて質問申し上げるわけですが、大臣は、外國船並みに

というが、それはどこの船員をさしておるものであるか。ソビエトの船員であるのか、アメリカの船員であるのか、あるいはイギリスやイタリア、フランスと、そついろいろの關係について、実際にその資料をとられ、あるいはみずからその目をもち、その耳をもつて触れられてきて、確信の上になつて、大丈夫だといふ確信をお持ちになつたかどうか。その点についても急を押しおきたいと考へます。

○國務大臣(齋藤昇君) 外國船の状況も知らないわけではございませぬ。大体承知しておるつもりでございませぬ。日本の通信士は、通信士本来の仕事でないものを相當やつておられます。事実も承知いたしておられます。私は通信士は、やはり通信士としての仕事に専念をするように、船内の勞務体制を確立させていくことが必要だと、かよりに考へておられます。

○委員長(村松久君) この程度でいかがですか。
○田上松衛君 お約束しておられますので、非常に簡単に一、二点と申しましたけれども、よけいな時間を使つて申しわけありません。委員会に對しまして、つしんでその点おわび申し上げつて、苦しい思いをして不安であるからお尋ねしておるわけですが、御了承いたされたらと考へます。
○委員長(村松久君) 田上君に申し上げますが、重複にならぬやうにひとつ願ひます。あなたの今までのやつは全部重複になつておられますから、さよう御承知を願ひます。
○田上松衛君 この外國船の中に非常に通信士の技術の程度について甲種、乙種、丙種、いろいろな厄介な問題が

ございませぬが、一体、陸上におけるいろいろな場合の技術者に対する免許状といふやうなものは、これは一本でやられておるんですが、無線通信士に關する限り——船舶通信士に關する限り、これがまちまちになつておるんですね。まあ逆に戻つて、文部省で教育をして、運輸省で海員の免許を出して、郵政省で技術者の免許を出す、こつこついろいろな工合に、一本でないんですよ。まちまち……こつこついろいろなことでもつて、きちんとしたものがございませぬ。したがつて、これはまことに通信士に對しては言ひづらい話でありますけれども、相當の期間を費しながら、十分第一種甲種の免許状を取るまでに、陸上の技術者の場合と同じよつうなことにはできないことになつておる。これをいきなり小さな船でもつて、丙種でやつてしまつたといふやうなことになるかと、ますます、もう目の前にちらつくものは、人命あるいは財産上の保護について——このことが結局、終局的に心配になつてくるわけなんです。これに對しまして、こつこついろいろ姿の実態といふものを十分御承知になつておるのかどうか。この点について、どう考へるかといふやうな問題について、もうよしまつてくれませんか、御承知になつた上でおやりになつておるのかといふ点について、一言でいいから、的確な御答弁をいたされたらと願ひます。

○國務大臣(齋藤昇君) 承知をいたしておるつもりでございませぬ。
○田上松衛君 質問は以上でもつてよいんですが、……もう一点だけ、もう一点だけ……

○委員長(村松久君) もう一点だけ許します。
○田上松衛君 人命や財産のあれを——特に人命についてする場合に、海上保安庁の巡視艇といふものが、いざという場合には役に立つだらうといふやうなことも、今までの説明の中にあつたかなくなつたかわからぬけれども、そつこついろいろな背景が、どこかにちらつておるだらうと私は推測するわけなんです。この海上保安庁の巡視艇が、日本の沿岸のどの程度の海域に効力を出すことができるかどうかと、こつこつについて、御存じですか。
○國務大臣(齋藤昇君) 日本の海上保安庁の巡視艇の行動半径は、そつこつ遠い、長いものではございませぬ。海難の起こりました場所と、巡視艇のいる所によつて相違するわけがございませぬ。また、海難の状況等によつても違つてくるわけがございませぬ。したがつて、海上保安庁の海難救助の任務を達成できるように、あるいは船艇の増強、その他航空機等の増強もはかつて参らなければなりません。が、しかし広い海域における海難救助を、これだけに頼るといふわけにも参らない。このたびの改正は、日本の海上保安庁の救助能力がふえて来たから変えるのであるといふ意味は持つておられます。したがつて、無關係でございませぬ。

○委員長(村松久君) 他は御質疑もなければ、これをもつて本案に對する質疑を終局いたします。
これより討論に入ります。
御意見のある方は、賛否を明らかにして、お述べを願ひます。

○委員長(村松久君) 彼は御質疑もなければ、これをもつて本案に對する質疑を終局いたします。
これより討論に入ります。
御意見のある方は、賛否を明らかにして、お述べを願ひます。

○委員長(村松久君) 他は御質疑もなければ、これをもつて本案に對する質疑を終局いたします。
これより討論に入ります。
御意見のある方は、賛否を明らかにして、お述べを願ひます。

なお、修正案は委員長の手元に提出されております。修正案についても、討論中にお述べを願ひます。
○天竺良吉君 私は自由民主党を代表して、次の修正案を提出し、修正案の部分を除く政府提出の原案に賛成をいたします。
まず、修正案を朗讀いたします。
船舶職員法の一部を改正する法律案の一部を次のように修正する。
附則第二項中「昭和三十六年」を「昭和三十七年」に改める。
修正案提出の趣旨は、本法律案が昨年九月提出され、今国会において継続審査となつたため、附則第二項中の「昭和三十六年法律第 号」とあるのを「昭和三十七年法律第 号」と改めるもので、当然修正を必要とするものであります。
さて、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るところであり、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、踏襲してございまして、諸外國に比べて船舶通信士の乗組員数は相當上回つておられます。一方通信機は非常な進歩しておりますので、これらを勘案して、海上航行の安全に支障を来たさない範圍で諸外國並みに改めようとするものであります。なお、あわせて船舶通信士の資格に關する制度を合理化せんとするものでありますので、修正部分を除き、本案に賛成するものであります。

○大倉精一君 私は日本社会党を代表して、本案に反対をいたします。以

○大倉精一君 私は日本社会党を代表して、本案に反対をいたします。以

下、その理由を申し上げたいと思ひます。

わが国船舶乗組員は、海運企業合理化のありましの中で、海上における安全を脅かされ、さらに生活を脅われようとしております。本法は海上航行の安全を目的とするものであり、船舶通信士の資格及び定員、その他の定員は、その手段であります。船舶の航行の安全は、不断に向上の措置を講ずるよう努力されなければならないにもかかわらず、本改正案は、国際競争力を強化し、企業合理化を促進するといふうたい文句で、もっぱら企業採算のために航行の安全を後退させようとするものであります。

提案理由の説明においても、海上航行の安全に支障を来たさない範囲で、如才なく言いわけをしているが、むしろ海上航行安全を維持高揚するために、このように言うことが言えないところに、本改正案の改悪たる本質を、はしなくも立証していると思ひます。提案理由に言うところの日本海運をきわめて困難なる事態に直面せしめたのは事実であります。それは、低賃金に甘んじ、勤勉な日本の船舶職員をのせいで断じてないのであります。大きな戦時負担をせよとされている海運企業に對し、適切な施策を怠つて、政府の重大な責任であると言わなければなりません。政府はその責任を反省し、積極的な海運政策を樹立し、推進する努力をせず、かえって海運資本家と結託をして、もっぱら企業利潤の追求のために、企業合理化の名のもとに、人減らしを行なつて、海上の安全と乗組員の生活を脅かす法改悪を押しつけて来たのであります。す

でに資本家はこの風潮に乗つて、船舶安全法の盲点をついて、盲点を悪用して、三千トン以上の大型船を近海区域から遠海区域に落として、無線電信を無線電話に切りかえ、通信士を下船せしめ、あるいは救助艇を減らし、消火ポンプをはずす等、船舶職員の激しい不安と憤激を巻き起こして、この風潮を、政府は一体何と見るか、しかも人減らしの一番やりにあげられて、しかも海上の安全に最も重大な役割を持つ船舶通信士であるに至つては、きわめて悪質な、許されないものがあると思ひます。

以下、この改悪の航行の安全を後退せしめる理由を述べます。

第一には、現行規定は、太平洋戦争中の特殊事情によつて制定せられたものであると提案理由には言つておられますが、これは人減らし論者の都合のいいうたい文句にすぎません。戦時の特例立法は時限的なものであるから、戦争が終れば当然効力を失うものであります。戦争に関する幾つかの戦時法令は、いずれも終戦とともに廃止になっております。しかるに無線の無休体制は、当時の無線電信法と船舶職員法という一般法によつて制定せられたものであり、戦時中だけ適用される特別立法とは異なり、今日に至るまで実施されてきたのであります。

第二に、わが国の船舶通信士の乗組員数は諸外国に比べて相当上回つておるから、これを諸外国並みに改める必要があると、こう言つておられます。しかし通常、国際水準並みといへばレベル・アップを意味するものだと、われわれは意識いたしますけれども、船舶無線執務体制に関する限り、航

行の安全のため諸外国よりもすぐれておる日本の制度から、政府の言う国際水準並みとは無線通信本来の使命のレベル・ダウンすることを意味するといふ重大なものであると考へるのであります。ただ単に、外国がやつておるからということだけでレベル・ダウンすることは恥ずかしいことであり、むしろ船舶相互安全のために、国際水準を日本並みにすることを要し、主張すべきであります。無線の無休執務体制を制定したのは昭和十九年であり、当時外国では、すでに一名の乗組員であつたにもかかわらず、わが国が三名にしたのは、それだけの理由があつたと思ひます。具体的には、通信委員会等において審議をされておるので省略いたしますが、特殊事情をあげれば、第一には日本近海の気象、海象、地理の状態の特殊性と、さらに海難発生がきわめて多いという特殊事情を持つておることであり、これは説明の要もありません。

第二には、日本船の無線通信のやり方であり、日本は欧米諸国のように国際的通信網を自己の支配下に置いておられませんから、世界のあらゆる海上から遠距離直接通信の方法をとつておられます。もし一名になれば、遠距離直接通信は不可能になりますから、もよりの外国の海岸局中継となれば、外国語を用い、あるいは時間もかかり、料金も二十倍から四十倍近くにも多くなり、本改正によつて人件費等が十一億の節減と聞いておられますけれども、外国海岸局経由の場合の経費等は十五億くらいと見られております。

第三に、わが国の気象業務のために、広範な海域における船舶からの気象報告が絶対必要であることは明らかであります。しかるに法改正によつて、船舶からの気象通報は重大な支障を受けることは、この委員会におけるところの質疑からも明らかであります。伊勢湾台風の当時、気象業務は重点施策とするという当時の大臣の言明があつたはずであります。この改正によつて船舶からの膨大な、かつ貴重な報告を不能にするがごときは、きわめて不可解であり、むしろ船舶からの気象報告を強化すべきであると思ひます。

第四には、日本の船員費が安いことである。ゆえに船員費が国際競争の原因であるといふことは、これはナセンスであります。次にオート・アラームについて申し上げます。いわゆる船舶通信士の三名を一名にするといふそのかわりにオート・アラームによつて代行させる、この言ひであります。オート・アラームの性能等については、専門の通信委員会において審議されておられますから省略をいたします。が、かりにオート・アラームの性能が優秀であつたといつたとしても、しよせんはアラームの機械にすぎぬ、みずから受信し送信するものではありません。しかも遭難という超緊急の場合、緊急信号を一分間発する余裕がない場合が非常に多い、このことを聞いておられます。直接遭難信号を発する場合に、この機械は何の役に立つたか。さらに重要なことは、オート・アラームをつけて通信士を一名にした場合、航行の安全にとつて、さらに万般の業務の遂行にとつてどういふこと

なるか、この起つてくるところの現象が重大であります。この体制で航行し実験したことは一度もないと聞いておるが、ただ単に、外国船がやつておるからというだけであり、外国船においても、しばしばの誤作動のために、乗組員の休養と安眠を妨げられることはきわめて多いのであります。スイッチを切り離している船もたくさんあると聞いておられます。外国の通信士も信頼しておられません。世界の海員団体の国際組織であるITFも海上の安全のためには、人間による聴守が必要であるとして、三名の通信士の乗り組みを強調しております。しよせんオート・アラームは通信士を減らす口実でしかありません。通信士の需給が逼迫をしておるといふことが改正案の理由の重大なる一つに相なつておられます。政府はこの問題に対する本質に目を閉じておられます。通信士の逼迫しておるといふこの原因は、養成機関に第一はあるのではなく、かろうかと思ひます。すなわち現在の通信士の養成機関としての国立電波高校の三校は、文部省の方針として二級通信士を目的とする教育を行なつておる。今後必要な一級資格者は電通大で教育されておられますが、供給源は海には行かないで、これはほとんど陸に行つてしまふ。そのことは、今言つたようにこの改正案によりまして、海上の安全を脅かされ、あるいは生活を脅かれていくこの不安と同時に、海上における勤務並びに低賃金という悪条件が加わつて、海に行くものがないなくなつてしまふといふこの事実を率直に見なければならぬと思ひます。さらにまた、このたびの改正によりまして、二級通信士は削減され

まして、小型船はこの問質問をいたしたまはたように逐次無線電話に切りかえていくというから、郵政省の方針によりまして、上と下からその職場がなくなってくる、こういう不安も介入してきておるわけでありませぬ。船舶通信士の養成は、学校は文部省、通信士の無線資格は郵政省、海技面は運輸省の国家試験ということ、各省間に何の連絡もない。でありますから、こういう抜本的な対策を、この際真剣に考える必要があるものであります。政府におきましては、その決意はほとんど見えておりませぬ。

以上をもちまして、以下は省略をいたしますけれども、本法案が、航行の安全を著しく後退するものであるというところは明白なことであります。したがって、本法案に對しましては賛成することはできません。

なお、さらに最後にこの法律案が出て参りますところの本源になりまして航行安全審議会の運営につきましても、政府はいわゆる電波法の改正がきまつておらぬにもかかわらず、運輸大臣は船舶職員法の改正を諮問をし、さらに諮問の過程におきまして、一部の強い反対があつたと同時に、欠員があるままに強引に採決をしてきめてしまつた、特に航行の安全ということに主眼を置かずに、ただ企業の合理化という点について審議をして、しかも内容について審議らしい審議をしなかつたという点、この事実に対しては、この際遺憾の意を表明いたしたいと思ひます。

○田上松衛君 民主社会党を代表いたしまして、船舶職員法の一部を改正する法律案に對して反対の意見を表明いたします。

たします。が、反対理由の大部分につきましては、すでに大倉委員から詳細に述べられたこと、ほとんど同様でありますから、なるべくこれが重複を避けつつ、しかもきわめて簡潔に申し上げます。

政府は、本法案の提案理由の説明をいたしまして、わが国海運企業の現状は、きわめて困難な事態に直面しておる、政府として海運企業の国際競争力を培養するために船舶乗組員等の合理化、すなわち船舶通信士を削減して、諸外国並みに改める必要があるのである、こう言つておられるわけでありませぬ、その点が、質疑の中でも申し上げましたように、実に実情の認識を欠いてしまつた全くの机上の空論でありまして、私どもがとうてい納得できない点であります。

言われるごとく、今日の海運企業の危機の突進といふものは、ほとんど言葉に尽くせぬほど深刻なものであります。国際競争力を培養するために企業基盤を確立することが急務であるというところについては、異論の余地はございません。当然でございます。しかし、そのために船舶通信士を削減しなければならぬという理由は、どこにもないと思ひます。私ども民主社会党といたしましては、再三再四政府に對しまして、海運政策の抜本的な樹立に關しまして、具体案を提示しながら常に進言し、要求を重ねて参つてきたのでありますけれども、その措置は今日まで、大倉委員が言われるごとく、全く何も講じられていないという事実でございます。海運企業こそ、政府の補助政策の裏づけがない限りにおいては、とうてい成り立つものではない

といふことは、私が説明しなきても、皆さんよくおかりのとおりであります。したがつて、この実情というものを、今さら私は紹介したり説明したりという煩は避けざるけれども、一点申し上げたいことは、私は先進諸外国におきましては、少なくとも海運企業に關する限りは、政府の特段の手厚い保護策のもとに運営されているというところは、これは何人も御承知だろうと考へるのであります。ところが、わが国の海運企業に對しましては、政府は全く拱手傍觀の姿である。間違いない、それは、ことほどさうやうに大きなギャップがあるということが、まづ前提になつて、私どもにこの案件をどうするかということを示唆してくれるわけでありませぬ、私どもは、国際競争力を把持し得るためには、船舶通信士の定員を減らすというだけではなくして、政府が補助政策の提示をなすことが、これが先決である。そうでなければならぬ。短い時間の間で言うのであらうから、非常に抽象的な言葉になつてしまつておられるわけでありませぬ、こうした当然政府がなされなければならぬことを怠つてしまつておいて、そして海運企業の基盤固めのために、労働者にそのしわ寄せを持つてきてしまつたといふことは、あまりにも本末転倒のこととてございまして、これは断じて賛成できる筋合ひの問題ではない、こう言ふのであります。

次に、船舶通信士を削減する本案は、あまりにも実情を無視した無謀きわまるものであるといふことを具体的に、一、二だけ申し述べさせていただきます。

諸外国では、通信士一名乗り組みの船舶が多いから、日本船も外国並みにすべきだと説明されておられますけれども、日本船舶は、その運航の実情から、ぜひとも航行中に無休の執務体制をとらなければならぬという実情に置かれております。外国船のように、今大倉委員が言われたように、海外中継基地を持つていないところの日本船にありましては、日本内地と直接通信を行ふ必要が多いわけでありませぬ。激しい気象変化と海難防止のために、船舶相互間の救援体制というものを維持して、もつて航行の安全を期するためにも、現行どおりの体制が必要となつて参るのであります。

さらに、改正の第二点としていわれおるところの船舶通信士の需給緩和を目的として資格下限を提案されておられますけれども、これについても、ますます技能の優秀性が望ましいにもかかわらず、その低下を逆に促すことには、これはもう逆行であります。そのことが海上に對する熱情を失わせ、陸上に転職することを顕著にいたしました。需給をより一そり逼迫させてしまふことになると考へられるのであります。私は、この点から考へましても、さつき質疑の中で言いましたやうな船舶主側に対しても迷惑千万なことだと言つて差しつかえないと断言するのであります。

時間の關係で、全部端折つてしまひますが、これを要するに、海運企業基盤強化のために船舶通信士の削減を内容といたしますところの船舶職員法改正案は、何べん繰り返しても言い足りないほど、現実を無視した見当違いでありまして、定員を削減すること

自体が、即航行の安全を低下させることになることは、あまりにも明々白々でございます。船舶主側及び国家的見地に立つてながめてみましても、さきにもこの言葉を引用いたしました、まさに角をためようとして牛を殺してしまつたぐいの本改正案であると、こう断言して差しつかえないと思ひます。遺憾ながら反対せざるを得ない。以上、内容を省略いたしました。が、反対の理由を言明いたしました。討論を終らしていただきます。

○委員長(村松久義君) これをもつて討論を終局いたします。これより採決を行ないます。ます、天竺君の提出の修正案を問題に供します。

○委員長(村松久義君) 多数と認めます。よつて、天竺君提出の修正案は可決されました。

次に、修正部分を除く原案を問題に供します。

修正部分を除く原案に賛成の方の挙手を願います。

○委員長(村松久義君) 多数と認めます。よつて本案は、多数をもつて、修正議決すべきものと決定いたしました。

なお、審査報告書の作成は、委員長に御一任を願ひます。

○委員長(村松久義君) 次に、國際觀光ホテル整備法の一部を改正する法律案を議題といたします。

御質疑のある方は、順次御発言願います。——別に御発言もなければ、本案に対する質疑を終局いたします。これより討論に入ります。

御意見のある方は、順次御発言願います。——別に御発言もなければ、直ちに採決を行ないます。本案に賛成の方の挙手を願います。

〔賛成者挙手〕
○委員長(村松久君) 全会一致と認めます。よって本案は、全会一致をもって可決すべきものと決定いたしました。

なお、審査報告書の作成は、委員長に御一任を願います。
本日は、これにて散会いたします。
午後四時一分散会

四月十七日本委員会に左の案件を付託された。
一、木船運送法の一部を改正する法律案(予備審査のための付託は三月三十日)

四月十九日本委員会に左の案件を付託された。
一、鉄道敷設法の一部を改正する法律案(予備審査のための付託は四月五日)

四月十九日予備審査のため、本委員会に左の案件を付託された。
一、自動車の保管場所の確保等に関する法律案

自動車の保管場所の確保等に関する法律案

自動車の保管場所の確保等に関する法律

(目的)

第一条 この法律は、自動車の保有者等に自動車の保管場所を確保し、道路を自動車の保管場所として使用しないよう義務づけるとともに、自動車の駐車に関する規制を強化することにより、道路使用の適正化及び道路交通の円滑化を図ることを目的とする。
(定義)

第二条 この法律において、次の各号に掲げる用語の意義は、それぞれ当該各号に定めるところによる。

- 一 自動車 道路運送車両法(昭和二十六年法律第八十五号)第二条第二項に規定する自動車(二輪の小型自動車及び二輪の軽自動車を除く)をいう。
- 二 保有者 自動車損害賠償保障法(昭和三十年法律第九十七号)第二条第三項に規定する保有者をいう。
- 三 保管場所 車庫、空地その他自動車を通常保管するための場所をいう。
- 四 道路 道路法(昭和二十七年法律第八十号)第二条第一項に規定する道路及び一般交通の用に供するその他の場所をいう。
- 五 駐車 道路交通法(昭和三十一年法律第五号)第二条第十八号に規定する駐車をいう。

第三条 自動車の保有者は、道路上の場所以外の場所において、当該

自動車の保管場所を確保しななければならない。
(保管場所の確保を証する書面の提出等)

第四条 道路運送車両法第四条、第十二条(使用の本拠の位置の変更に係るものに限る。)、第十三条(使用の本拠の位置の変更を伴う場合に限る。)、又は第十四条に規定する処分を受けようとする者は、当該行政庁に対して、道路上の場所以外の場所に当該自動車の保管場所を確保していることを証する書面を提出しなければならない。

2 当該行政庁は、前項の政令で定める書面の提出がないときは、同項の処分をしないものとする。
(保管場所としての道路の使用の禁止等)

第五条 何人も、道路上の場所を自動車の保管場所として使用してはならない。

2 何人も、次の各号に掲げる行為は、してはならない。
一 自動車が道路上の同一の場所に引き続き十二時間以上駐車することとなるような行為

二 自動車が夜間(日没時から日出時までの時間をいう。)、に道路上の同一の場所に引き続き八時間以上駐車することとなるような行為

3 前二項の規定は、政令で定める特別の用途を遂行するため必要がある場合その他政令で定める場合については、適用しない。

(駐車場の禁止、制限等)

第六条 自動車は、都道府県公安委員会(以下「公安委員会」という。)が道路又は交通の状況により特に必要があると認めて指定した道路の区間において、道路交通法第四十八条第一項の規定により駐車する場合に当該自動車の右側の道路上に公安委員会が定める距離以上の余地がないこととなる場所においては、同法第四十五条第二項本文の規定にかかわらず、駐車してはならない。同項ただし書の規定は、この場合について準用する。

2 公安委員会は、道路又は交通の状況により特に必要があると認めるときは、区域又は道路の区間を指定し、当該区域内の道路又は当該道路の区間において同一の自動車が引き続き駐車することができない時間を制限することができる。

3 道路交通法第九条第二項前段の規定は前二項の規定により公安委員会が行なう指定又は制限について、同法第五十一条の規定は第一項の規定に違反し、又は前項の規定による公安委員会の処分違反して駐車している自動車について、同法百十三条の二の規定はこの項において準用する同法第五十一条第一項の規定により警察官がした処分について、同法百十四条の規定は第一項又は第二項の規定により道公安委員会の権限に属する事務について、それぞれ準用する。

(雑則)

第七条 道路交通法第九十条第一項、第九十三条第二項第二号又は第

百八条の規定の適用については、前条第一項の規定又は同条第二項若しくは第三項の規定に基づく処分は、同法の規定又は同法の規定に基づく処分とみなし、同法百十條又は百十一條第一項の規定の適用については、前条の規定は、同法の規定とみなす。

(罰則)

第八条 次の各号のいずれかに該当する者は、三月以下の懲役又は三万円以下の罰金に処する。
一 第五条第一項の規定に違反して道路上の場所を使用した者
二 第六条第三項において準用する道路交通法第五十一条第一項の規定による警察官の命令に従わなかつた者

2 次の各号のいずれかに該当する者は、三万円以下の罰金に処する。
一 自動車の保管場所に関する虚偽の書面を提出して第四条第一項の規定による処分を受けた者
二 第五条第二項の規定に違反した者
三 第六条第一項の規定の違反となるような行為をした者
四 第六条第二項の規定による公安委員会の処分違反した者

3 過失により前項第三号又は第四号の罪を犯した者は、三万円以下の罰金に処する。

第九条 法人の代表者又は法人若しくは人の代理人、使用人その他の従業者が、その法人又は人の業務に関し、前条第一項第一号又は同条第二項第一号若しくは第二号の違反行為をしたときは、行為者を

罰する。

罰するほか、その法人又は人に対しても、同条の罰金刑を科する。

第十條 第八條第二項第三号若しくは第四号又は同条第三項の規定の適用については、第六條第一項又は第二項中公安委員会とあるのは、同条第三項において準用する道路交通法第百十四條の規定により権限の委任を受けた方面公安委員会を含むものとする。

2 道路交通法第百九條第一項及び交通事件即決裁判手続法（昭和二十九年法律第百十三号）第二条の規定の適用については、第八條第一項第二号、同条第二項第三号若しくは第四号又は同条第三項の罪は、道路交通法第八章の罪とみなす。

附則

1 この法律は、公布の日から起算して三月を経過した日から施行する。ただし、第五條の規定は公布の日から起算して一年を経過した日から施行し、第六條第三項中道路交通法第百十三條の二の規定を準用する部分は行政不服審査法（昭和三十一年法律第 号）の施行の日から施行する。

2 第四條及び第五條の規定を適用する地域は、各規定につき政令で定める。

四月二十日本委員会に左の案件を付託された。

- 一、広島県尾道市防地口付近に旅客専用停車場設置の請願（第二八七三号）（第二八八二号）（第二九五七号）

第二八七三号 昭和三十七年四月七日受理

広島県尾道市防地口付近に旅客専用停車場設置の請願（二十通）

請願者 広島県尾道市久保町五六六 内海省三外十九名

紹介議員 一松 定吉君

広島県尾道市久保町地内防地口付近に旅客専用停車場を設置せられたい。尾道市は山陽本線の中央に位置する交易経済都市として発展し、中国、四国、山陰を結んだ海陸交通の要衝にある上、天恵の風光は瀬戸内海の観光基地としても一段と飛躍が期待されている。尾道駅に乗降する旅客数は一日七万人をこえる日も少なくなく、逐年増加の傾向をたどり、商店街、歓楽街のほか重要工場を多数有する本市本部へ足をこぶ旅客の数はこの大半を占めている現状であり、加えて松永湾総合開発の推進に伴い加速度的にその密度も激増することが予想されるから、本市東部の発展と、沿線住民の利便のため、本停車場設置をすみやかに実現せられたいとの請願。

第二八八二号 昭和三十七年四月九日受理

広島県尾道市防地口付近に旅客専用停車場設置の請願（二十通）

請願者 広島県尾道市東御所町五〇備後通運株式会社 尾道支店内 高橋帝外十九名

紹介議員 一松 定吉君

この請願の趣旨は、第二八七三号と同じである。

第二九五七号 昭和三十七年四月十日受理

広島県尾道市防地口付近に旅客専用停車場設備の請願（二十通）

請願者 広島県尾道市十四日町四一四良神社内 永井ひさを外十九名

紹介議員 一松 定吉君

この請願の趣旨は、第二八七三号と同じである。

昭和三十七年四月三十日印刷

昭和三十七年五月一日發行

參議院事務局

印刷者 大藏省印刷局