

りのところの船舶が最近非常に増加をいたしまして、それが非常に海難事故等を起こしておりますことは御指摘の通りでございます。従いまして、このまま放置をいたしますことは、いろいろな状況から適当でないと考えておりまして、一つには前回も申し上げました通り、現在漁業法では漁獲量の大小を示す一つの資料として、漁船のトン数を考えまして、たとえばカツオ・マグロでございますれば、船舶一トン当たり年平均二トンの漁獲量があるというようなことを頭に置きまして、資源量その他を押えておるわけでございますが、今御指摘のようにその点に問題がございますので、今後漁業法の規制上、船舶の規制を現在総トン数でとつておりますのを改めまして、別個の測置方式をとることによって、その危険性の問題を何らか配慮したいというところを一つ検討いたしまして、できるだけ早い機会に漁船法あるいは漁業法等の改正をいたしたいと現在準備をいたしております。そのほかに、三十九トンのカツオ・マグロを含めまして、カツオ・マグロ漁業全体の問題でもございますので、漁業法の施行に關しましては、中央漁業調整審議会という制度もございますので、その審議会に特別小委員会等を設置をしていただくまして、三十九トン型の問題を根本的にどう処理するかというようなことも早急に御検討をいただきまして、今御指摘のような問題点なるべく早く改善ができるように、現在検討を進めておる状況でございます。

○久保委員 漁業制度の上から、三十九トン・マグロ船については検討したい、こういうことでありますが、水産

斤の立場からすれば、当然そういうことだと思ふのでありますが、われわれが今審議しておるのは船舶安全法の問題でありますので、その面から一つ考えてもらわなければいかぬだろう、こう思ふのであります。そこで考えるのは、やはりこの三十九トン・マグロ問題だけではなくて、漁船についても、最近の傾向からいけば能力以上の、いわゆる壱航性を無視したところの積載をしているという傾向がある。これは今日どうしても——小さい船は中小企業あるいは零細企業に類するかもしれない。そういうところからいって、小さい船でたくさん魚をとって帰るといふことが、どうしても大企業に対抗する唯一の方法である、これはいわゆる命をかけての問題だと思ふのです。これがはたして近代的な今日の漁業のあり方として許されるのかどうかという問題、さらにはこれらをどうするかという問題、さらにはこれらという漁業制度は立場から守つてやるという漁業制度はあると思ふのであります。これはその通りやつてもらわねばいかぬと思ふ。ところが現実にはそういう問題を解決する一つの手段として、今の法規制のままでなかなかそういう制度ができてこぬではないかと私は思ふのであります。三十九トンでも自由にどこまでも行けるということ、あるいはマグロなから自由操業だということ、それが魅力でここに進出があるのですから、その漁業制度を改正するにしても、そういう点を一つ考えていただきたいと思ふのであります。そこで私はさしあたらず、少なくとも漁船についても、満載喫水線を、あるいはそれに基づいたものを一つ設定したらどうか、設定する

ことによつて、いわゆるトップ・ヘビーになるようなものは救命いかだ、膨張いかだを積まざるを得なくなる、こう思ふのであります。そういう満載奥水線等の設定が全然なければ、やはり現実には命をかけた限界までやつていくということは、どうしてもこれをやめさせることはできないであらうと私は思ふのです。

さらにもう一つは、三十九トン・マ
グロのみならず、船体に応じたところ
のいわゆる操業区域というか、航行漁
業区域の制限というか、そういうもの
もやはりある程度考えてみるべきだと
思いますが、この点はどうですか。

○和田説明員 満載喫水線が現在漁船に適用されておりませんこと、また一般の船舶と違ひまして、遠洋に行きますもの、あるいは近海で操業をいたしますものとの間に、トン数の間で区分をいたしておらないわけでございますが、御存じのように、移動性を持ちます魚を追いかけて操業をいたしますふうにきちんときめられませんとか、先生御自身も御指摘になりましたように、まだ資本の蓄積が十分ございませんに、まだいろいろな事情がありまして、現在船舶安全法からいろいろな除外を漁船については設けていただいておりますわけでございますが、反面、最近の労働情勢は、従前の漁業の経営主が考えておりましたような安易なものではございませんで、やはり居住設備が不十分でありますとか、あるいは労働が過重でありますとかというような事情から、逐次乗組員の不足現象を呈して参っております。そういう事情等をも前提としてお配りをいたしました上

準、衛生、安全基準というようなもの
を設定をいたしまして、乗務員の労働
環境の改善に努力をいたしておるわけ
でございます。何分にも漁業の特殊事
情ということがございますので、今こ
こで先生御指摘のように、直ちにその
ようにいたしますというふうに申し上げ
るには、いろいろな複雑な事情もござ
いますので、なお御趣旨の線に沿いま
して十分検討をいたして結論を出した
ないうふうに考えております。

○久保委員 漁政部長がおっしゃるのと、わからないわけではございませんが、しかし命をかけての操業というののは、私はもう否定さるべきだと思つております。船内居住区の問題も、衛生の観点からいろいろ御努力いただいておることはわかります。しかし、どうも命をかけての操業をやむを得ないんだということで認めていくことについては、私は疑問があると思う。でありますから、満載喫水線はいわゆるこの法に基づくところのものでやるかどうかは別問題にして、やはり安全度というものをしよつちゅう注意を喚起する意味でも、これに類する表示くらいいはせて、それ以上積んではいかぬという行政指導に持つていく熱意がなければ、水産庁の今のお答えだけでは、どうもさらにこれが改められないではないかと私は思うのであります。この点はあとからまた申し上げます。

船舶局長にお伺いします。あなたのため所管である船舶安全法では漁船は除かれています、小型船も除かれているのが、これに対して安全性の問題からして考えておられますか。

○農林省 船舶安全法では、漁船は除かれてないのでございます。ただ国際条約で除かれておるわけであります。漁船につきましては、安全性保持のための技術基準を律する基本になります。航行区域あるいは量という問題がございますが、航行区域につきましては、漁船の特殊性にかんがみまして、漁船特殊規則という共同省令がございまして、共同省令でいろいろ御存じのように第一種、第二種、第三種という重量制限をもつて規制をいたしております。重量制限は航行区域という観念と違ひのございしますが、なおその重量制限の中に漁船の操業区域といたようなものを織り込むことができませんれば、三十九トンのような小さな船が非常に遠洋で危険な操業をするということが緩和されるということをして、それを点につきましては、漁船特殊規則の改正問題につきまして、農林当局ともしばしば協議をいたしておるわけでございますが、ただいま農林省が御説明になったような事情もございします。なお、漁船の安全操業のために累積荷制限、満載喫水制限を適用する問題につきましては、これはもう古くからこういう議論がございました。この必要性は私どもも十分認めておりますけれども、これを実施いたしますためには、相当複雑な調査が必要でございします。これは造船技術審議会の下部機構に船舶安全部会がございまして、この船舶安全部会で審議をいたしまして、農林当局と意見が合いました場合には実施可能な満載喫水線を規定することも考えたい、かように思っております。

のですか。これはどういうことですか。

○藤野政府委員　先生御指摘の四十九条は、これは当然改正する予定であります。先ほど申し上げました狭い小さな漁船で、非常に多数の乗組員がおります。漁船は、「バムコトラ得ズ」というようなことで二分の一まで軽減ということが従来まで行なわれてきたのでございますが、これも実行上は全員持たせるように指導しております。これは先生御指摘の通りでございます。ただいまの居住設備の改善とあわせて、当然これは全員というふうな改善等

すべきであると考えておりまして、これは改善する予定でおります。

○久保委員 改正する予定だというよう
なことは、ずいぶんまたのんびり

しているのはなかなかと秘は思ひ
のです。これは何も國際條約には關係
ございません。むしろ私はこういふ間

題を取り急いでやるべきだと思うのであります。これがないがしろにしてい

さらにもう一つは、先般のときわ丸の衝突事件で、いろいろその後の報道の

なされておりますが、一つの救命艇はトタン板をくぎで押えつけてあつたと

いう。だからこの救命艇にすがりついた者は全然救われなかったという記事

もありません。これはほんとうですか。

○藤野政府委員　これは私どもから調査に参りました者の報告によります。

と、事実のようでございます。

○久保委員　それでどう思いました。

○藤野政府委員 これは非常に遺憾な
ことでございます。私どもが検査をい

いように、救命艇は避難の場合に直ち

○藤野政府委員 救命艇に二個積むことに相なっております。

○久保委員　その二個のうち一個はトタン張りだったということですか。

○藤野政府委員 トタン張りと申しま
すのは、救命艇のカバーの上にトタン

が張つてあつたわけでございます。

○久保委員 検査当時はなかつた――

もちろんだ検査^三時はなかつたでし
う。そんなものがあれば検査を通すわ
けはないのだから……。ところが指導

が完全でないと私は思う。なお、新聞報道によれば、救命胴衣の大半は船倉

にしまつてあつたという。これはそういう規定になつておるのですか。

は客席の近傍で、客が自由にこれを取り出し得るようなところに格納し、ま

た備え付けてある場所は明瞭な表示をつけるということに相なっております。

す。
○久保委員　なっているけれども、それじゃそれが胎倉に入っていたのは、産

法なんです。それはどうなんです。
○藤野政府委員 入っておりますと

すれば、違法でございます。

○久保委員　そういう検査のときにな

も、常時中間検査というか、抜き打ち検査というか、そういうものはやらぬ

○藤野政府委員 抜き打ち検査はいた

○久保委員　そういう検査をやらん

ていくという場合には、船倉にあった救命胴衣を所定の位置というか、客室

のわきへ持つてくる、あるいはボートのおおいも五寸くぎをはずしておおい

1

1

1

1

1

1

子力船の關係についてはいつまでに考
えていくつもりか、そのための安全法
の改正はいづごろを予定されている
か、これはいかがですか。

○藤野政府委員 原子力船の安全に関
する技術基準は、ただいまのところ、政
府が大部分の金を出しまして、実験を
始める船をただ一隻だけつくろうとい
う段階でありまして、あつちにもこっ
ちにも原子力船ができるという時代で
はございませんので、技術基準を法制
化することとは時期尚早でござい
ます。しかしながら外国から原子力
船が日本に入港いたします場合に、何
をもつて安全性を技術的に規制するか
という問題がございまして、これもた
だいま原子力船第一船を建造いたしま
すに際しまして、われわれが最高権威
を集めて考えております安全基準に照
らして規制する以外にないと存する次
第でございまして。なお、これは各国
が原子力船の安全基準をどのように考
えるかというこの技術的な情報、資料も
十分入手いたしまして、自主的に国際レ
ベルの基準をもつて規制したい、かよ
うに考えておる次第でございまして。な
お、そういう詳細の技術基準につきま
しては、各国ともまだ法制化はされて
いない状況でございまして。

○久保委員 ノーチラス型の米潜水艦
の寄港が問題になっておるわけであり
ますが、これについてももちろん軍艦
でありますし、しかも安全条約がまだ
批准の段階になっておりません。そこ
で、万が一これによる災害が発生した
場合に、——たとえば、御案内の通
り、冷却水を浄化するとか、そういう
場合に交換樹脂というか、そういうも

のを廃棄しなければならぬ。その場合
の規定等もこれは別にないようであり
ますが、そういう損害が起きたときに、
どういう措置をされるか、これは相談
されておりますか。御案内の通り一九
六二年にブラッセルで会議がありまし
て、この運輸管理というか、運輸者
の責任に関する条約というものは大國
によって拒否されているわけでありま
すが、こういう問題も、これはもちろ
ん軍艦を含むというようなことでやつ
たようであります。これについて日
本ではどういう態度をとったのか裏聞
にして知りませんが、現実にはノーチ
ラス型であるが何であらうか、原子力
船が入ってくる。これに対する対応策
が一つともないのでは、ただ安全で心
配ありませんというだけで、わが方の
技術者も大丈夫だろうということであ
る。その結果、万が一のことが
できた場合にそれはどうするのか。こ
れは国際交渉だけで、ちがいがあかぬ交
渉だけでやっていくのか。それとも日
本で確立した一つの基準を設けて、こ
れによって承認させて寄港させるとい
うのであります。どつちであります
か。

○藤野政府委員 この問題につきまし
ては、私どもは意見はございまして、
所管ではございせんので、ただここ
で何とも申し上げられないわけでは
ありません。
○久保委員 所管ではないというが、
なるほど船舶安全ということでは、こ
の法律だけの問題ならばあるいはそう
いふことが言えるかもしれないが、船
舶全体の安全というか、外国の船であ
らうが日本の船であらうが、そのため
の船舶の安全をはかるというのがある

の職掌であるというならば、これは所
管外という等困るわけにはいか
ぬ。じゃなからうかと私は思うので
すが、これはどうですか。
○藤野政府委員 従来から軍艦につ
きましては船舶安全法は適用外でござ
いまして、個人的にはいろいろ意見は
ございまして、軍艦に対して安全
法をもつて規制したことは一度もこ
ざいせんので、お答えいたしかねる
次第でございまして。
○久保委員 しかし軍艦には適用しな
いのが安全条約でありまして、原子
力船の、いわゆるさつき申し上げた
ような点については、国際会議でも軍
艦といえども問題になっておるわけ
です。それに対して無関心でいていい
のかどうかという問題ですね。いかが
ですか。

○藤野政府委員 国民の一人として、
また船舶安全に関することを所掌し
ている者として、重大な関心を
持つておられますけれども、何分私ども
の所掌でございせんので、公式な意
見を申し上げることはできない次第で
ございまして。
○久保委員 原子力船の問題はそのぐ
らいにしておきましょ。

次にお尋ねしたいのは、この船舶安
全法というものは、船舶の安全と即人命
の安全、それに乗り組んでいる船員の
安全というか、そういうものに限定さ
れたものであります。いかがであり
ますか。
○藤野政府委員 船舶安全法は、第一
条に掲げてございまして、船舶の
安全及び人命の安全でございまして、
人命の安全は船員だけではございませ
んの、船内にある全部の人の安全、

さらにまた第二条にございまして、
に、荷役その他の作業の設備につ
きましても規制することになっておりま
す。たまたま船内において作業してい
る者の安全をも保持しなければならぬ
ということにございまして。
○久保委員 次に参りましょ。次に
第三条関係になります。第三条で改
正しようというものは、いわゆる満載喫
水線の表示の問題である。そこで今ま
では近海以上の百五十トンというの
を、今度は沿海区域まで広げたとい
うのが主ですね。そうですね。
○藤野政府委員 さようです。

○久保委員 沿海区域で百五十トンと
切つたのはどういう根拠がございま
すか。
○藤野政府委員 満載喫水線の表示
は、国際満載喫水線条約に基づく規定
でございまして、国際満載喫水線条約の
規定とトン数につきましては同じにし
たわけでございまして。百五十トン以
上は強制船舶でございまして、しかも国
際航海に従事するものだけでございま
すので、われわれといたしましては百
五十トン以上を強制船舶にしておるわ
けでございまして。

○久保委員 それ以下の百五十トン以
下のものはどういふのですか。
○藤野政府委員 百五十トン以下のも
のにつきましては強制ではございませ
んし、また以下のものに対する表示の
基準は設定いたしておりません。
○久保委員 法は取締法でありますか
ら、これが最低の線ですね。そうだと
思うのです。安全の問題ですから、そ
うですね。
○藤野政府委員 さようでございま
す。

○久保委員 そうだとすれば、先ほど
来申し上げたように、いわゆる百五十
トン以下の船がかなり事故が多いとい
うことは御案内の通りであります。そ
うだとするならば、むしろ百五十トン
以下に重点を置かれるのが当然のよう
にも思いますが、いかがですか。
○藤野政府委員 満載喫水線の問題に
つきましては国際航海でございまして、
国際航海に従事しない船がございま
す場合には何万トンでも表示する必
要がないと思ひます。また百五十トン
以下につきましては、これは木造船が
非常に多いございまして、木造船に対
する喫水線の技術基準を設定いたしま
すのには非常に困難な問題がございま
すけれども、これは先ほど御答弁申し
上げましたように、小型船の安全性の
保持のために非常に大きな効果がござ
いますので、この実現にいたしまして
は、十分審議会等で研究いたしたい、
かように考えております。

○久保委員 国際航海に従事する船は
なぜ満載喫水線をつけなければいかぬ
のですか。それで国内のものは、ある
いは百五十トン以下のものはなぜつけ
なくてもいいのですか。
○藤野政府委員 なぜとおっしゃいま
すと非常にお答えするのがむずかしい
のでございまして、国際条約が国際航
海に従事するものだけに規制を
しておるということによるわけでは
ありません。
○久保委員 船舶安全法は国際条約に
縛られて、なお国内法でございませ
ん。そうですね。
○藤野政府委員 国際航海に従事する
ものは国際条約に縛られ、さらに国際

航海に従事しない船舶全般についての安全規制でございます。

○久保委員 そうしますと、この法律は国際条約に合わせるだけがいかにいかに法律ですか。

○藤野政府委員 そういふつもりは毛頭ございせんけれども、国際基準は十分取り入れ、なお国際航海に従事しないものについても必要な安全性の最低限度を規制するという趣旨でございます。

○久保委員 あまりそういう箇所は見つかりませんね、重大なところではいかがですか。

○藤野政府委員 決して私どもはそういうふうな考へてないのでございまして、構造、設備その他全般につきましても必要最低限度をきめておるといふように考へております。

○久保委員 満載喫水線の効果は何ですか。

○藤野政府委員 満載喫水線の効果は、船舶に荷物を積み過ぎましたために航海において非常に危険をこうむりやすいというところの見地から、満載喫水線を指定しておるわけでありまして、一応基本的な問題であります。貨物を搭載するのが目的の船でございます。場合には、満載喫水線の指定によりまして積荷の過載を防止するという見地から安全性の効果があると思ひます。

○久保委員 それと国際条約との関係はどうなですか。国際会議において条約で百五十トン以上と定められて、それだけは満載喫水線をつけなければいけないということになっておる。法律もそうになっておるわけでありまして、それはどういふ関係がありますか。どういふ趣旨から出たものですか。

か。今あなたの言うところの過載防止ということとは、人命の安全あるいは船舶の安全性ということですね。それで国際条約で百五十トンと切つたのはどういふわけですか。

○藤野政府委員 百五十トンを国際条約で一番小さい最下限にきめました事情につきましては、何分古いことございまして、私はその経緯は存じませんが、いろいろ憶測することはできませんけれども、どういふ事情によりまして百五十トンが最低限度であるかといふことは、当時の議事録などを調べましても、それはきつりしたことは申し上げかねると思ひます。

○久保委員 私が憶測で申し上げますれば、大体百五十トン以上くらの船舶しか国際間では航海しないだろう、それで船舶の安全性からいけば、過載防止と堪航性を保持するためには、やはり満載喫水線をつけることがいいのだ、しかし全部についてやることは国際間の条約では必要ない、百五十トン以下のものは国内法でその精神にのっとりやるべきだという趣旨から言つて、国内法で各国で自由によれるものを国際条約の範囲で定める必要はないというところで百五十トンに切つたのだと思ひます。だから、これを流れる思想といふか、もの考へ方といふものは、やはり満載喫水線といふものはあるべきだという思想だと私は思ひますが、どうですか。

○藤野政府委員 この問題につきましては、先ほど申し上げましたように、百五十トン以下の小型の船舶につきましても、安全上の見地から満載喫水線を強制するといふことは、将来とも十分考へなければならぬと思ひます。

て、技術基準につきましては造船技術審議会において十分検討し、表示できるように準備したい、かように存じておる次第であります。

○久保委員 それでは私のものの考へ方と同じですね。漁船の問題もさうながら、いわゆるその他の客船、貨物船がございまして、百五十トン以下についてはどうなんですか。漁船のことを強調されましたが……

○藤野政府委員 百五十トン以下につきましても、漁船あるいは貨物船はみな同列に考へなければならぬと思ひます。ただ貨物を搭載することを業務としない特殊な船舶は除くのは当然であります。これは先生と同意見でございます。

○久保委員 そうだとすれば、第三条の改正にあつては、せめて沿海区域を航行する百五十トン未満の船舶といふことにしたらどうか、国際航路といふことで条約だけに合はせればよいという思想がここに流れておるから、これではどうも違ふやないかと私は言いたい。どうせ改正するならば「国際航海ニ従事スル」これだけ除いたらどうですか、せめて一歩前進して……

○藤野政府委員 先生の御意見はよくわかるのでございせんけれども、小型船舶につきまして、ことに百五十トン未満になりますと、木造船が大部分でございまして、木造船につきましても満載喫水線を指定する線の引き方が非常にむづかしい点がございまして、先生御承知のように、満載喫水線は船舶の形状からきまる基準と、それからどこまでからきまる基準と、それからどこまで積むと安全であるかという船舶の強度からきまる基準と二つございまして、木

造船は構造が非常にまちまちでございまして、また鋼船のように一律にいかぬ点がございまして、これを簡単にやりますと非常に不公平が起りますので、公平な基準を設定いたしますのが技術的に非常に困難な問題でございまして、できないとは申しませんが、これを集中的にやりますれば何とか指定ができるんじゃないかといふことでございまして、ただ法律に書く段階には現在ないというわけでございます。

○久保委員 法律に書くのはどうかと言われるが、こゝういふ区別もどうかと思ひます。だから、そういう点も考へて、これは近く考へるべきだと思ひます。

そこで、もう一つお伺ひしたいのは、区画満載喫水線というか、そういうものの規定も、ここにあるのですか、木材区画喫水線というか、そういうものについてはどういふふうなこの中で考へておるのですか。

○藤野政府委員 区画満載喫水線は、これは国際満載喫水線の満載喫水線ではないのでございまして、海上人命安全条約の中で規制されております。満載喫水線でございます。これはやはり国際航海に従事いたします船舶だけに規制されておまして、そのほかのものについては適用がございせん。

○加藤委員 関連。——今の満載喫水線でも小型船舶は満載喫水線がありまして、しかし最近の日本の船舶の現状から見ても、これを無放任にすることは、今久保先生が言われたようにいかんがと思ひますが、しかしこれを百五十トン未満にも適用する、ということ

はただ船舶の安全だけでなく、わが国においては物価の体系に變動を来たす。結局、国際のルールを国内船舶に全部適用した場合に、現在の積荷の状況から考へて、百五十トン未満の船舶は相当満載喫水線を下回つたような積荷を常時行なうことによつて、運賃その他の体系が成り立つておるのであります。その関係から、これを国際の水準に引き上げる場合には、貨物運賃が相当騰貴しなければならぬ、こゝういふ現象も付随して起りますから、この点に關しては、今久保さんから話があつたように、従来通りこれを無放任といふことにもいきませんが、これを国際と同じような水準に規制することとも物価に對して相当な返りがありますから、当局においても今久保さんがおっしゃつたような線も考慮し、また全般の營業者の立場、また社会に及ぼす運賃の變更の影響その他も考慮して、よく熟慮してやらなければならぬと思ひますが、いかがですか。

○藤野政府委員 百五十トン未満の国際航海に従事しない船舶に對しまして、かりに満載喫水線を強制いたします場合には、国際満載喫水線に基づく基準よりもつとゆるやかな基準でもつと深い喫水を許容できるように當然な事と思ひます。その理由は、国内航海に従事しております船舶の使用海域が国際航海の船舶とは異なるに違ひますので、現に構造の技術的な基準も国際航海の船舶は非常に重構造になっておりますし、国内航海の船舶はやや軽減された強度構造になっておりますので、それに相應した喫水になるということに相なると思ひます。なお、この問題

につきましては非常にむずかしい問題でございますので、慎重に研究しなければならぬと考えておる次第であります。

○加藤(常)委員 今の局長の御返答で私はけっこうであります。これは相当慎重に、また各業者の意見並びに高いところから降りやすい幣を打破するといふような面から、また輸送費の高騰という点も考慮して一律にやることは反対でありますし、今の局長の御意見に私は賛成であります。

○久保委員 それで、この法律改正に伴つて、この部分は改正にならぬと思ふのでありますが、船舶設備規程は古いものであつて、幾多の時代おくれのものの中にはありはしないかと思ふのです。われわれまだしきりに検討しておりますが、これは改正する用意があるのかどうか。

○藤野政府委員 改正する予定にしております。

○久保委員 しかば、いかなる点を大よそ改正しなければならぬと思ひますか。

○藤野政府委員 改正の方針といたしましては、一九六〇年の海上人命安全条約の条項を全部包含する上に、さらに居住設備関係につきましても近代化したしたい、かように考えております。

○久保委員 次に今の満載喫水線であります。ただいま加藤先生からもお話がありました。いすれにしても私は國一的に全部やれといふか、経済性を無視してまでどういふものでもはございません。しかし経済性といふものはやはり安全性の上から成り立たなければいかぬと思ひますので、そ

の辺のことを十分考えないとやつていけないと思ひます。やつても無意味になると思ひます。むしろ経済性の問題は漁業なりその他内航といひますか、そういうものの経営の実態についての根本的な対策が片面とられなければならぬと思ひます。そういう点について、これはあなたのところだけではできないと思ひますが、海運局長どうですか。

○辻政府委員 国際航海に従事します船舶といふゆる沿海等を航行する船舶につきましては、技術的に見ましては、航行の安全の点から内航の方がゆるやかでいいのではないかと、いふうにも考えられます。それからまた先ほど委員の方から御意見がありましたように、現在の内航海運は、いわゆる国際基準の満載喫水線の限度よりある程度よいに荷物を積みまして、これをもつて経営をやつておるといふ実情からかんがみまして、内航船について満載喫水線の規定をゆるめることについて慎重な考慮が必要だ、がよろしく考へておる次第でございます。

○久保委員 慎重な考慮が必要だが、その必要性は認めますか、いかがですか。

○辻政府委員 安全性の見地からは、できるならば現実とも適合するような規定が必要じゃないかと思つております。

○久保委員 水産庁にあらためてお伺ひしますが、今の点では必要性は認めますが、いかがですか。

○和田説明員 先ほどもお答えをいたしましたように、いろいろ船舶の安全性とか乗組員の安全とかいう点を十分考慮いたしまして、技術的ないろいろ

な問題点もあります。また経済的ないろいろな問題もあります。いろいろ複雑な事情もございまして、運輸省ともよく検討いたしてみたいと思ひます。

○久保委員 大体船舶局長、関係箇所はその必要性は認めておられるわけですね。ただし現実には経済性の問題が兩者ともおありのようであります。私はこれを全く無視しろとは言いませんが、必要性を認める限りにおいては早急にこの問題を消化すべきだと思ふのであります。これは法律でも通れば直ちに折衝を開始して何らかの形をとられますか、お考えはどうですか。

○藤野政府委員 この問題につきましては前から必要性は認めておるわけでありましたが、何分にも鋼船とそれから非常に多数の木造船がございまして、木船に対する喫水線というものは非常に技術的に困難な問題がございまして、直ちに準備に取りかかっています。も、いつごろ結論が得られるかということをお約束することは困難でございますが、必要性は認めておりますので、漁船につきましては水産庁と協議がととのいますならば、直ちに準備は開始いたしたい、かように考へております。

○久保委員 だいぶ心もとないお話であります。それでいふことになるかわからぬといふことではあります。せつかの船舶安全法の審議でありますから、一応のめどはつけてほしいのだから、ついでにこれまでに今お話を申し上げたような点について関係箇所にお話をしたことがあります。

○藤野政府委員 海難防止協会から強い要望がございまして、これにつきま

してはわれわれの意見を申し述べたことがございます。

なお、先ほどの答弁では非常に心もとないという御意見がございました。が、私の申し上げるのとは主として木造船でございます。木造船の技術的な基準の結論を得られるのが早急にはむずかしいといふことを申し上げただけでございます。意欲が薄いわけでは決してございません。

○久保委員 海難防止協会から強い要望があつたといふのですが、その要望があつてどこどこへ具体的な提案でいへば海運局に、いかがですか。

○藤野政府委員 具体的な提案はいたしておりますが、この問題につきましてはわれわれは長くこつこつ問題を考えておりますので、具体的にどういふという提案はいたしておりません。

○久保委員 それだからこつこつと心もとないといふお話を申し上げておるわけですが、船舶の安全については一番関心が高くて、いろいろ御研究をいたしておる局長のところではございまして、当然この問題についても関心を持たれ、御研究をなさつて、それぞれ具体的な提案もされておられたことと思つたのであります。それがなにといふことはどうも変ではなからうかと思ひます。私が言いたいのは、今まで少くとも提案はされたが、おそらく意見調整ができないといふくらいならいふのだと思ふのであります。どうも今お聞きすると、全然提案をしておらないといふことなんでしょうか、もう一べんだめを押しますが、そうなんですか。

○藤野政府委員 具体的な問題でございまして、どのような喫水線を設けた

らいいかという問題についての具体的な提案はしておりませんが、水産庁に對しまして、漁船に喫水線を設けたらどうかという提案はもちろんいたしております。ただどういふふうな数字的な具体的な問題は、今申し上げたように、まだ研究の段階でございます。

○久保委員 水産庁に喫水線を設けたらというお話はどうなつたのですか、その後進展しないのですか、それとも御回答があつたのですか。

○藤野政府委員 先ほど漁政部長が御答弁になつた通りでございます。御検討中のようでございます。

○久保委員 検討中——先ほど漁政部長のお話は、言うならば、経済性の問題もあるから慎重にやらなければいかぬといふ模範的なお話なんですね。じゃあつとも話がその後進展してないと思ふのであります。大体さうですね。

○藤野政府委員 これは進展してないわけじゃないのでございまして、いろいろ水産庁に重要な、複雑な問題があるのようではございます。協議を続けておるわけではあります。

○久保委員 水産庁には複雑な問題があるさうだから、これ以上複雑な問題を聞いてもわからぬやうでありますから、次に参りましょう。いすれにしてもわれわれは強い関心を持つていふことではございまして、先ほどそれぞれの向きも十分必要性を認めるというのでありますから、これは早急に結論を得てほしい、こつこつに思ひます。

それから第四条関係で、無線電信あるいは電話の取り付け問題であります。そこでさうとてありますから、

か。つけられますか。

○藤野政府委員　御質問の御趣旨は、
 どういう御趣旨でありますか。

○久保委員 そういふ電波で、いわゆる電電公社がいろいろの電波が、船舶所有者の考えているそういう設備に合うかどうか、いかがですか。船舶の所有者は、超短波がほしいとか何とかいっているのじゃないですか。ただ、海岸局のものではそれに合致しないのじゃないですか。

○藤野政府委員 船舶の所有者の意向は、必ずしも一本にはなっていないわけでございます。ある所有者はSSBがほしいということをおっしゃっています。ある所有者は少し高くてVHFでよろしいというふうなことをおっしゃっています。一元化されていないわけでございます。

○久保委員 一元化された場合に、いわゆる海岸局の整備はどうなりますか。大体大丈夫ですか。あなたに聞いても始まらないのだが、おわかりのようだからお聞きします。

○藤野政府委員 中短波につきましては、波長の余裕があまりないようでございます。VHFにつきましても、VHFの局で全部沿岸がカバーできるようなことになりましたので、VHFに一元化されますならば可能であると考えています。

○久保委員 そうしますと、満足ではないですか。

○藤野政府委員 完全な状態ではないということでございます。

○久保委員 いずれ次の機会に、電波監理局、電電公社を呼んでお尋ねしますが、そういう調整ができないのに、全船舶につけようといつても無理じゃないですか、いかがですか。

○藤野政府委員 これは私どもの希望、念願でございます、そのように

なれば理想的であるということをお願い申し上げておる次第でございます。

○久保委員 問題は、その問題を早急に解決することが一つ、それから先ほど申し上げたようにして、全船舶につけたいと思えば、やはりつけさせようという規定を設けるなり何なりすべきだと思ふのです。それはどうですか、近いうちに結論を得られますか。

○藤野政府委員 先ほど申し上げましたように、さしあたりはこの救難信号ブイを小型の船舶に強制することもいたしたいと思っております。

なお、無線通信施設をつける問題につきましては、なお検討させていただきたい、かように思います。

○久保委員 あとの質問もありますから、最後に水産庁に一つだけお伺いいたしますが、最近、半搭載漁業ということが許されるようになりましたが、これはどういふのですか。引き舟ですか、いかがですか。

○和田説明員 二月の一日から新しい漁業法ができて、それに基づきます政令、省令等では、半搭載式というのはないでございます。それで自然発生的に遠洋カツオ・マグロの漁業におきまして、いろいろ資源状態が悪くなつたとか、釣獲率が下がりますとか、いろいろな事情から、従前から事務的に搭載式というので、昔の航空母艦のように、五百トンぐらいから三千トンぐらいまでございまして、漁船の上に二十トン程度の漁艇を一隻ないし四隻積みまして漁場へ出かけます。漁場での搭載しております小さな漁艇をおろして操業するというような形態が、自然発生的に出て参りました。先

生御指摘の半搭載式というのは、その

母船の甲板上に積みまして漁場まで参りますから、母船の船尾に半分その漁艇のしっぽをひっかけまして、固定をして、そして小艇の船尾の方は海中に入つたまま引っぱって行くという形のものでございまして、これを搭載式の母船漁業として観念をいたすか、その他のものとして観念をいたすか、従前解釈が必ずしも明確でござい

ませんでしたわけですが、二月一日に新しい漁業法が施行いたしましたから以後、現在十二隻ほどそういう形態の面をやつておる船があるのをごい

ます。漁場へ着きますまでの過程における船舶の安全性から考えまして、必ずしも適当なものではないと考えておりますので、今後建造、改造等の機会に、できるだけ一般の母船の搭載式と同様に上に載せるというふうなことで強力に指導いたしまして、現在ござい

ますものについては逐次解消をはかつていきたいというふうに考えております。制度的には半搭載式というものがあ

るわけではございません。

○久保委員 そうしますと漁政部長何ですか、半搭載式というのは制度的にはないにしても、お話の通りやつてい

るわけですか。これは近い将来やめさせるということですか、いかがですか。

○和田説明員 現在企業認可を受けておりまして、船舶の建造の正式手続が出てきておらないわけでございますが、技術的に見ましていろいろ危険性もございまして、強力に指導いたしまして、逐次現実にごさいますものを減らしていく方向で指導したいという

ふうに考えておるわけでございます。

○久保委員 最近聞くところによれば、当初は大体母船は七百トンぐらい、それから搭載する船は二十トン以下、そういう小型なものがあつた。ところが最近では七百トンというのでは

なく、母船が小さくなって四百トン、それで引き舟というか、付属船とい

いますか、これが大体二十トンクラスになってきた、こういうことで、これは船舶の操縦性や人命の安全からも非常に問題があると思ふのです。

そこでお尋ねしたいが、母船式の場合、搭載式の場合、当然この付属船に乗り組む者も入れた居住設備なり何なりは十分備え付けておるのですか。

○和田説明員 搭載式の場合には、搭載漁艇は漁場に着きますまでは甲板の上に載せておきまして、漁場に着きましたおろして初めて漁撈を始めるわけ

でございます。私も数隻そういうものを見ておりますが、居住区はすべてその漁艇の乗組員を含めた居住設備になつております。

○久保委員 それで半搭載なり搭載漁艇の問題でございまして、これは御案内の通り、長きは二年にわたつて操業しているわけですが、これは安全基準では相当規則をきめてあるのですか、い

かがですか。

○和田説明員 航海日数の長くなりまして度合いに応じて、いろいろとお手元にお配りしております基準で差をつけておりますが、当然一番長い日数のものとして処理をいたしております。

○久保委員 そうしますとこれは基準があるわけですね。安全性の基準というか操縦性というか……。

○和田説明員 現在船舶安全法に基づきます漁船は、特殊規定がござい

ますが、それ以外に現在まだ省令にまでは法的には制度化はいたしておりませんけれども、共同通牒としての基準は持つて指導をいたしております。

○久保委員 それで船舶局長、この搭載漁艇なり半搭載漁艇に対する検査というの、あなたの方ですか。

○藤野政府委員 ただいま安全法におきましては二十トン未満の漁船は検査の対象外になっておりますので、搭載漁艇につきましては検査をいたして

りません。

○久保委員 そうしますと、水産庁がその検査をするのですか。今のお話ではそうなんです。

○藤野政府委員 検査をいたして

ませんけれども、全然見ないというわけではないのでございまして、甲板に搭載してありますものによりまして一応の検査はいたしておるわけござい

ます。これは完全に全然見ないという

ようなわけではございません。

○久保委員 しろととてよくわかりま

せんが、半搭載式の場合、その母船は

そういう半搭載漁艇を曳航することに

よつて安全性が保たれるかどうかとい

うようなことについても御検査なされ

ますか。

○藤野政府委員 曳航することにより

まして母船の安全性がそこなわれるよ

うな状況になるかどうかということ

は、もちろん、これは母船の検査の際

に検討するわけでございます。決して

野放し、フリーということではないわ

けでございます。

○久保委員 そうしますと、今の問題

で、曳航する母船あるいは曳航される

漁艇、この関係にはある程度の規制さ

れたものがあるはずだと思いますが、

そういうものは別段明確なものはお持ちでないのですか。

○藤野政府委員 現在規制の基準はございませぬけれども、一応技術的な見地から不自然なものは当然規制をするわけでありませぬ。技術的な基準を設けてやっています。技術的な基準を設けてやっています。技術的な基準を設けてやっています。

○久保委員 これはやはり公正を期すために基準を設けてやるべきだと思ふのですが、いかがですか。

○藤野政府委員 これは先生のおっしゃる通り、近い将来何らかの技術的な基準を設けて規制しなければならぬと考えております。

○久保委員 それと同時に、搭載漁艇に対して、あるいは曳航される漁艇に対しても、これは当然検査基準というものを設けてやるべきだと思ふのですが、二十トン以下ならよろしいというんじやなくて、今申し上げたように、長きは二年以上にもわたるものがある。そういうものの安全性にかんがみれば、二十トン未満の漁艇であつて、現在の法律では船舶安全法には抵触しないけれども、当然そういう新事業に合せてこれは含むべきだと思ふが、いかがですか。

○藤野政府委員 これは搭載します場合は、搭載することによって本船自体の安全性にも相当大きな関係がございませぬ。曳航する場合も、また搭載艇をおろして操業いたします船につきましても、母船と密接な関係がございませぬので、先生のおっしゃる通り一つの技術的な基準を設けて規制しなければならぬ、かように考えております。

○久保委員 規制しますね。——それじゃ一応きよりはあとの問題があるよ

うですから、次は電電公社なり電波監理局の方々にもおいでいただいて、さらに私の質問を続けさせていただきたいと思ひます。
本日はこれで打ち切ります。

○木村委員長 次に、久保三郎君外九名提出の踏切道の改良促進及び踏切保安員の配置等に関する法律案を議題として審査を行います。

○肥田委員 この踏切道の改良促進及び踏切保安員の配置等に関する法案は、社会党の議員提案となつておりますが、主として、この中で生じてきます運輸省の政令に関する範囲の内容について、まず質問を行なうたいと思ひます。

この法案の第六条の中で、末尾の方にありますように、保安職員を配置することが必要と認められる踏切道を指定する、この内容の中で、こういうものは一体どうしたいのかというところで質問したいのであります。

御承知のように、現在踏切遮断機を設置してあるところもあつたと思ひますが、要するに、具体的な例を申し上げますと、二車線以上の線路が、たとえば一方は国鉄で一方はいわゆる地方鉄道である。さらに具体的な例を申し上げますと、国鉄と京浜線あるいは国鉄と兵庫線における山陽電鉄、こういうところでもよくありますように、国鉄と私鉄線とが非常に近接をしておりますところがあります。近接をしておりますところ、それが踏切遮断機を設けて、

こういふことになりますると、一方の踏切が遮断をされている場合に、一方の踏切はあいておる、こういうことが起きるのであります。その際に、踏切の中でとりこになるという状態が生じます。指定をする以外の考え方として、こういった具体的な問題について、新たな指定の考え方というものを持っておられるかどうか、これは一つ鉄監局長の方からお答えをいただきたいと思ひます。

○岡本政府委員 確かに仰せのような踏切道がございまして、国鉄と私鉄の間にはございまして、通行者が中々いりこになるといふふうなケースがございします。これをどういふふうな解決するかというところでございしますが、地形上非常にむずかしい場合が多いのではないかと存じます。根本的にはやはり立体交差というところで解決しなければ、ほかに解決のしようがないのではないかと存じます。あるいは立体交差にしないで、国鉄と私鉄の踏切道の間に土地の余裕と申しますか、そういうものができないうちにしようという方法もございしますけれども、つまり国鉄と私鉄の踏切を共通して運用することによって解決するということも考えられるのではないかと存じますけれども、交通量が少ない場合はともかくといたしまして、多い場合には、実際問題としては相当むずかしいのではないかと存じます。うな気もいたしますが、いずれにいたしましても、私の方でこれを根本的にこうしたいといふふうな解決の方策を立てまして、これから具体的に法律改正なりその他の御提案をしようといふところまでは参っておりませぬ。

○肥田委員 国鉄の方へこの点についてはお伺ひしておきたいのですが、

大体国鉄の場合には、三複線あるいはそれ以上になるところがあります。たとえば東海道線と京浜線のような場合です。京浜線の複線ないし複々線、この間が十メートル以下というふうなところがあります。そこで、双方に踏切があるわけですが、ですから、国鉄の方の踏切が開いて、京浜線の踏切へずつと人が移動してくる。そうすると、京浜線の踏切が閉鎖をしておる。片一方の踏切があいておるものですが、車と人が移動し出すと、今度片一方の踏切が遮断されておるために、そこへ人が詰まつてくる。詰まつてくるときに今度国鉄の方でまた踏切を遮断しなければならぬという状態が起きて参ります。実際にはその規模その他については国鉄の方がはるかに大きいのですから、そういう状態のときに国鉄としてはどのようにしたいかと思つておられますか。今鉄監局長の言われたように、まだ具体的にそれが対策というところまではいつておりませぬか。

それで、実はこれについては例の垂水ですか、昨年山陽電鉄でこういう事件がありました。場所は、詳しくはまたあとで必要なら言いますけれども、明石の踏切ですが、山陽電鉄の遮断機がまず上がったために、車が国鉄の踏切道へ向かつて前進した。ところが、そこで国鉄の遮断機がおりた。おりました。それから仕方なしにそこで停車した。停車したところが、その区間が非常に狭い。おそく五メートルもないくらいだと思ひます。そのうちに車の故障でバックを出した。ところが、山陽電鉄の方がまた電車が来出したので遮断機をおろした。結局、遮断機を

おろしたけれども、車の故障でバックを出して、そうして電車がその故障でバックをしておる車をはねたために、その踏切の中間に待機しておった親子がはねられて死んだ。要するに間接的な事故です。結局、自動車の故障という原因はありますけれども、その間が若干の勾配になつております。若干の勾配になつておるところで双方の遮断機がおりたために、その車をはね飛ばされて、その間を待つておった被害を受けるべきでない人が二人、親子が死んだ、こういう事件もありました。ですから、こういう種類の踏切については、先ほど鉄監局長の答弁の中にもありましたように、これを立体交差するといふ条件ほどには至らないような内容のところが多いだらうと思ふのです。そうすると、これを解決する方法としてはいかにゆるく国鉄にかかわらず、一貫した遮断機の閉鎖作業をやる以外に解決の方法はないんじやないかというふうな考えなのですが、国鉄の方ではそこまでは考え方がいつておりませぬか。

○渡辺説明員 ただいまお話しのような場合は非常にむずかしい場合でございまして、国鉄と私鉄が並行して走っておりまして、その離れが非常に短い場合でございまして、お互い一種手動踏切といひますが、踏切保安掛がついておるところは、一方の締め具合、あき具合を見まして、適当に人間がある程度交通整理をしまして、そのまんなのあき地に入る範囲しか入れないといふふうなやり方で連絡を保つておるところであります。

それから一般の場合、人のついでない踏切におきましては、おのおの独立

の踏切としてやりました場合には、どうしてもそういふたふらに中にはあまり切れない場合で、渡り切れないで、線路の中間、踏切の上に停車しておるとき、あるいはそこを通過しておるときに電車がやってくるというふうな非常に危険な状態が生れて参ります。これにつきましても、その道路交通量の模様その他を見まして、できれば双方の踏切を一体化するというようなことが望ましいわけでございます。従いまして、われわれの方の考え方としましては、両方の線路の間の間隔が非常に狭く、両方を一体化に考えなければ危険であると思われる場合には、国鉄側から私鉄側に働きかけまして、二つの独立踏切でなくて一つの踏切として運用したい。その場合どうしても遮断時分が今度はうんとふえて参ります。しかも踏切の中が一体化するために長くなります。従つて別々の場合よりもお通りになる方々にとつてみれば非常に不便さが増すというふうなことになりますけれども、安全という見地からみますと、二つの独立踏切よりも一体化した場合が安全であるというふうな考えで、そういうふうな思われる箇所は、国鉄としては積極的に両方あわせてやりまして、もう一方の動きを示しておるわけでございます。これはお互いに立場がございまして、必ずしもこのういふ話が全部進んでおるわけではございません。しかし根本的にはそういうところはやはり将来、あるいは場所によりましては、急いで立体交差によつてとんだん解決をはかるべきであると思はれております。

○肥田委員 なかなかむずかしい問題ですから、そういうことだろうと思ひます。ただ国鉄の、たとえば新宿あたりのようなあつた非常に長い踏切の距離、区間から見ると、やはり並行路線ではその範囲だろうと思はれるところがたくさんあります。ですから、やはり安全性というのを考える以上、今おっしゃつたように、一体化する遮断方法以外にはないだろうと思ひます。これは一つ国鉄当局の方も運輸省の方もただ私鉄の自主性にまかすというところだけではなしに、やはり指定をする前提条件のような考え方で強力な指導が必要ではないかと思ひます。その次に、もう一つお聞きしておきたいのは、これも指定の範囲の中で、これは国鉄の場合にもあるかと思ひますが、私鉄の場合にでも、いわゆる同一社線で線路が分岐をしたり何かする場所、遮断機を二以上設けておるところがあります。こういうのはやはり一体化する必要があるのではないか。これは経営者側にするといふしる経費の節減になつていいのではないかと思ひます。ただこの点は微妙なもので、その地域における住民の要望なんかもあつて、その点なかなかうまくいかなるところがあり、ここでも先ほど私が言つたと同じような状態が生れてきます。一つがあつても一つが縮まるものでありますから、中に入つて中州でじつと待つておる、こういう状態はあまり格好のいいものではないし、より危険性もあると思ひます。この点については同一の問題よりもより解決しよい問題として、指定の条項の中で、これらに対する指示が行なわれるべきものではないかと考えるのですが、こういう点はどうですか。比較的簡単だと思ひますが……。

○岡本政府委員 御承知のように、踏切道の保安設備の整備に関する省令の第三条に「踏切遮断機を設置すべきものとして指定を行なう踏切道は、次の各号の一に該当する踏切道とする。」とございまして、その第三号に「鉄道が平行しているため二以上の踏切道が近接し」、「危険性がきつめて大きいと認められる」場合には遮断機を置くことになつておりますから、当然そういう指定の仕方をいたすわけでございますが、仰せのようにこれを一体として共通運用するように行政指導する必要があるかというのを存じますので、今後さうにやりたいと思ひております。

○肥田委員 その次に今度は第八条の踏切保安員の選定という項で、その第二項に「前項に規定するもののほか、踏切保安員の選任に關し必要な事項は、運輸省令で定める。」といふのは「省令で定める」という条項があります。この中で次の点を確認したいと思ひます。

○岡本政府委員 御承知のように、踏切道の保安設備の整備に関する省令の第三条に「踏切遮断機を設置すべきものとして指定を行なう踏切道は、次の各号の一に該当する踏切道とする。」とございまして、その第三号に「鉄道が平行しているため二以上の踏切道が近接し」、「危険性がきつめて大きいと認められる」場合には遮断機を置くことになつておりますから、当然そういう指定の仕方をいたすわけでございますが、仰せのようにこれを一体として共通運用するように行政指導する必要があるかというのを存じますので、今後さうにやりたいと思ひております。

○肥田委員 その次に今度は第八条の踏切保安員の選定という項で、その第二項に「前項に規定するもののほか、踏切保安員の選任に關し必要な事項は、運輸省令で定める。」といふのは「省令で定める」という条項があります。この中で次の点を確認したいと思ひます。

○岡本政府委員 御承知のように、踏切道の保安設備の整備に関する省令の第三条に「踏切遮断機を設置すべきものとして指定を行なう踏切道は、次の各号の一に該当する踏切道とする。」とございまして、その第三号に「鉄道が平行しているため二以上の踏切道が近接し」、「危険性がきつめて大きいと認められる」場合には遮断機を置くことになつておりますから、当然そういう指定の仕方をいたすわけでございますが、仰せのようにこれを一体として共通運用するように行政指導する必要があるかというのを存じますので、今後さうにやりたいと思ひております。

○肥田委員 身体障害者を除外するといふ、これはもう当然なことだと思ひますが、これは今極端な例を申し上げることにするのですが、たとえばこの鉄道業務に従事をしておつて足が切斷されたとかいふような、いわゆる障害者で、これが踏切警手の仕事、作業をしておる者もまれにあると思ひます。これはいわゆる足の方が工合が悪いだけで、その他は五体健全なんです。が、こういうものはやはり身体障害者といふことでこれは資格が欠けるということになるのですか。

○久保議員 御説の通りであります。確かに肥田委員もおっしゃる通り、現在まで踏切警手といふか保安員といふものの地位からいきまして、断機の上げ下げが職務であるといふふうに理解されて参りました。そのために片足が鉄道事故でなくなつた者は、お前は踏切警手にでも行つてやつたらいだらう、あるいは片手を事故のために失つたといふ者も使つてゐる場合が往々にしてあるわけです。ところが現在の踏切中心におけるところの交通事故にかんがみすれば、当然国鉄にすれば運転取扱心得といふのがございまして、一たん問題が起きますれば、二百メートルなり四百メートルを短時間のうちにかけていって、それぞれ防護措置を講じなければならぬといふようなことにも実は現実には抵触するわけでありまして、でありますから、そういう身体障害者は一切この職にはつけないことが好ましいし、またつけるべきではない、こういう考えでいるわけでありまして。しかしこれは解釈といふか運用の問題になります。先ほど申し上げたように、現在その職にある者はこの法律が通つても要件があるものと規定はしますけれども、身体障害者の者は合理的な配置転換をその事業者において円満にやるべきだとわれわれは考えております。

○肥田委員 これは身体障害者が除外されるということになれば、いうところの身体障害ではないけれども、たとえばいわゆる老年に属する年令層の階切警手の保安要員としての就業、あるいは女子がこれに就業している、こういうような場合もあるのですが、これらについての猶予措置というものはこれは可能であると思ふけれども、こういう今言つたようなほんとうの身体障害者についての猶予措置というものはこの中では出てきませんか。

○久保議員 御指摘になりましたいわゆる老齢というか、年令的にたとえ五十六才とか五十七才とかいうものまでいまいし、あるいは婦人がやっているとある場合もあるかと思ふのでありますが、現実にはこの場合は先ほど申し上げた猶予措置によつて要件があるものとして、一応現在の者はそのままで職にとめておいてもよろしい、こうしますが、理想としてはあまり——もつとも生理的な年令だけでとやかく申すことではないのでありますが、やはりこういう危険度の多い、しかも重要な職にある者については、相当年令の限界も考慮すべきだと思ふし、婦人についてもこれは一から十までいろいろありまして、男の職員よりは身軽で機転のきく人もおりますので、一がいには言えませんが、一応身軽でないというふうには概念的にとりますれば、将来に向かつてはそういういわゆる高年令層の者とか婦人については、こういう職に置くべきではないだろう、こういうふうには考へてはいますが、先ほど申し上げたように、現在ある者についてはそのままで認める、これはさつき申し上げた四番目の身体障害者という

か、そういう範疇には属さないことはもちろんであります。

○肥田委員 それから気にかかる字句で、「階切保安要員を選任しなければならぬ。」というところですが、これは国鉄の方へもお伺いしますが、国鉄の方では現在名称は保線工手といひますか、保線工手の中から階切保安要員を充てておられる、こういうこともあるやうでございすね。階切警手が足りない場合は保線工手で穴埋めをする、それから地方鉄道、私鉄なんかの関係では、駅掌などを随時はおるやうな場合もあります。これは国鉄の場合と私鉄の場合とは、国鉄の方では主として保線工手というふうにしておられるのですが、私鉄の場合には駅掌、駅務者をこれに穴埋めをする、こういうことにしておられるやうであります。そこで保安要員の選任ということになつて参りますと、保安要員のいわゆる所定の教習を受けるというこの関係と、それから「選任」とは、階切保安要員としていわゆる他の業務というものはやつてはいけないのかどうか、こういうことについて、これはまず起案者の方にお聞きをいたします。

それから国鉄の方で現在とられてい

○久保議員 肥田委員のおつしやる、たとえば国鉄で言えば線路工手を階切保安要員にたまたま充当するか、あるいはそのままで充当しているかもしれませんが、あるいは駅におきますれば駅手をそれに配置する、こういうことはどうなのかという御質問であります。

われわれとしては臨時の交代要員も、やはり先ほど申し上げた資格要件は備えておらなければいかぬ、こういうふう

に考えます。もちろんのことであり

ます。それからもう一つは、階切警手を配置すべきところの「階切」といふのは、交通上重要なところでありまから配置しておられるのでありますから、いわゆる業務そのものは認めたくないというものが私どもの思想であります。たとえば先般東北線の古河駅において起きた事故を見ても、これは適例でありまが、この階切保安要員はかたがた駅のいわゆる転車手の仕事も一部課せられておつた。そのためにこの時間帯ならばまだ来ぬだろうというところで、階切の保安要員の部署から今度は転車手の部署に行つておつた。それでかけつけたときにはすでにトラックが入り込んで、そこへ急行が衝突したというやうな事故が起りますので、そういういわゆる経済的には合理性があるかもしれないが、少なくとも運転保安上はそういう業務は一切認めたくない、こういうことではあります。

なほ、「選任」といふのは、先ほど申し上げたやうな要件に従つてこれを選ぶというか、任命するということではないかと、別段特別な意味を含んではおきません。

○渡辺説明員 ただいまの階切保安要員の選任の件でございすが、国鉄にお

きましては大体八割が駅持ちの階切でございす。一種手動でございす。階切の八割は駅持ちでございまして、二割は保線区持ちでございす。従いま

して、代務といひますか、他の職種に従事しておる人間を階切保安要員の仕事に従事させるという場合には、線路工手だけでなくて駅の場合にもございす。ただ私どもとしては、なるべく階切保安要員という職種の性質にかんがみまして、できるだけ専任に近づけようという努力は現在もやっておりますのでございす。やはり人間の使い方を申しますか、あるいは各職種別におのおの一定の予備率をとるというやうなことはなかなか困難な情勢もございすので、全部階切保安要員という純粋職種のみでやるといふことは、現在の段階では困難であり、またそこまでやることも考へていない状態でございます。しかし、なるべく階切保安要員というものは代務者というものでございす。かなりという方向ではないわけではございまして、できるだけ専門の人間を充てたいということに考へておるわけでありま。

○肥田委員 この「選任」といふ言葉の解釈はよくわかりましたが、こういうふうなことになるのでありますが、若干余分なことになるのですが、一つお聞きしたいのは、従来の概念からすると、階切警手、これは俗に階切番といひまして、いわゆるぼつぼつ時代には、とにかく目と耳がありさえすれば何とか仕事になるという時代もありました。そういう時代を推移して、今度

設そのものも、ただもう雨露をしのぐ程度の小屋の中で過しておる。こういう施設即待遇、こういう非常に低施設、低待遇という条件が今日まで習慣的になつてきておられて、従つてこ

ういうふうな階切保安要員というものが、その言うところの所定の所定の教習を受けて、そして階切保安要員としてとにかく重要な任務を扱わなければならぬ、こういうことになつて参りますと、おのずからこれに對するいわゆる職務給の職階というやうなものも、従来の概念とは変わつたものになる、いわゆる引き上げられてこなければならぬ、こういうことにならなければならぬのですが、この点はこの問題とは関係ありませんけれども、そうあるべきだろうと思ふのですが、どうでしょう。

○久保議員 御指摘の通りでありまして、階切警手といへば、先ほどお話をあつたやうに、よその職場でも一応困るから——国鉄などでも従来はそういうことであつたやうに聞いております。そういうことではありますから、職種は職種であるという概念がまず今までの階切道の改善が一つとも進まぬ一つの側面にもなるわけでありまして、われわれとしては先ほど申し上げたやうな資格要件を備えて、この階切保安要員の地位もさらに向上させなければいかぬと思ふので、そういう点からいひまして、御説の通り、当然のごとく一定の教習を終えて、十八才以上で、しかも経験も一年以上という制限がありますれば、当然現在の職階級のランクでは、これはその職務に對した待遇とはいひがたいと思ふ。よつて、この法案が皆さんの御協力で行りますれば、並行して

その他、若干問題がありますけれども、次に残して、きよりの質問はこれに打ち切りしたいと思います。

○木村委員長 次に、海運業の再建整備に關する臨時措置法案並びに外航船舶建造融資利子補給及び損失補償法及び日本開發銀行に關する外航船舶建造融資利子補給臨時措置法の一部を改正する法律案の両案を一括議題として審査を行ないます。

質疑の通告がありますので、これを許します。細田吉藏君。

○細田委員 私は海運関係の二法案につきましても質問したいと思つておりますが、時間があまりございません。本日はこの両法案に対する基本的な問題につきましても取り上げて質疑をいたしたいと思つてござい

ます。海運業の重要性でございまして、日本の海運の置かれておる困難な地位、またこれをすみやかに再建しなければならぬという点につきましても、すでに当委員会でも従来もしばしば論議されておるところでございまして、私からこの重要性とかその他についていろいろ申し上げるまでもないところでございまして、また院外におきましても、あるいは経済団体連合会でありましても、産業計画会議とか、同友会とか、あるいは海員組合でございまして、いろいろな面で海運の問題につきましても種々の論議がなされておるのでございまして、これらの論議が煮つまつて今回両法案が政府によって提出されたと思つてございまして、そこで第一に伺いたいことは、いはば日本の海運再建の基本構想ともい

べきものでございまして、政府としては現在の日本海運のどこに病根があり、何をしようとしておるか、大臣の両法案に対する提案趣旨の説明はございましたが、さらにそれをもつとかみくだいた、バック・サウンドになつておるような点、その他につきましても、基本的な考え方、これをどういうふう

に持つておられるか、まずこういう点についてお伺いをいたしたいと思つてございまして、またあわせてこれを解決するのどういう御決意を持つておられるかという点について、政府の所信をただしたいと思ひます。

○辻政府委員 日本海運の弱點と申しますか、病根でございまして、現在のまづ経理状況を申し上げまして御参考

に供したいと思ひます。日本海運は戦争によりまして資本蓄積を喪失いたしました、その後国民経済の要請にたえて現在約八百萬総トン程度の船腹の拡充を求めたものでございまして、この大部分というものは自己資金を喪失しました関係上、借入金によつて参つております。従いまし

て、ここ海運の不況によりまして償却不足が相当累積して参つております。普通償却で九月末で約六百四、五十億というものが不足に相なつております。また借入金の返済も順調とはいへませんが、約九百億近いものがいわゆる延滞の形になつておるわけでございまして、それで九月期の決算を見ますと、大体償却の範囲額の七割程度ぐらしか償却ができてない、かような状況になつておりました、一言にして申せば過小資本であり、借入金の過多で、これが経

理に非常な圧迫を來たして企業基盤を弱体化しているということが言えるかと思つております。それからまた一面業務の状況を見ますと、定期航路等につきましても戦前の地位を相当回復

しつつあるものでございまして、無から出発した関係上、定期航路その他いわゆるオペレーターにつきましても弱体なものに相当多くございまして、これらが邦船間においてもやや過当競争の傾向が見られる。たとえて申し上げれば、対米航路につきましても今十一社が進出しておるわけでございまして、ニューヨーク航路につきましても九社が出ておるといふやうな状況でございまして、何とか邦船間がもつと協調するか、あるいは集約して強くなるべきじゃないかという声が前々からあるやうな状況でございまして、それで今回の海運の対策でござい

まして、運輸省といたしましては、海運造船合理化審議会にも海運の対策をはかりまして、実は今回提出しましたやうな開發銀行の利子の猶予を中心としたもの、それから利子補給の強化ということにつきましても海運造船合理化審議会からの答申もいたして、いろいろ政府部内でも検討いたしまして、前国会に法案を提出したのでござい

まして、この程度では、海運企業の再建というものは困難ではないかというところで廃案になつた次第でございまして、その後

も、そのとき出しました政府の案を中心にして、再び海運造船合理化審議会からの建議もございまして、関係各方面からの御意向も参酌いたしまして、ただいま提出しておりますやうな開發銀行の利子猶予の措置と開發銀行及び市中金融機関の海運に対する借入金に對します利子補給を強化して、この二本柱をもちまして今後の海運を再建し、国民経済が必要とします船腹の拡充にたえていきたい、かやうに考へておる次第でござい

まして、運輸省といたしましては、海運造船合理化審議会にも海運の対策をはかりまして、実は今回提出しましたやうな開發銀行の利子の猶予を中心としたもの、それから利子補給の強化ということにつきましても海運造船合理化審議会からの答申もいたして、いろいろ政府部内でも検討いたしまして、前国会に法案を提出したのでござい

まして、この程度では、海運企業の再建というものは困難ではないかというところで廃案になつた次第でございまして、その後

も、そのとき出しました政府の案を中心にして、再び海運造船合理化審議会からの建議もございまして、関係各方面からの御意向も参酌いたしまして、ただいま提出しておりますやうな開發銀行の利子猶予の措置と開發銀行及び市中金融機関の海運に対する借入金に對します利子補給を強化して、この二本柱をもちまして今後の海運を再建し、国民経済が必要とします船腹の拡充にたえていきたい、かやうに考へておる次第でござい

適切だという非常に抽象的な言葉がございしますが、これの運用いかんによりましては、戦争中の総動員法ではありませぬけれども、今回の措置の対象になるかならないかというのはこれにかかっておるのでございまして、運用の仕方によりましては非常に重大な問題をやらんでおると思うのでございします。今回の再建措置、これに該当するかどうかというところは、海運会社にとりましては、いわば死活問題でございします。該当しないということになれば、非常な大きな不利益、——というよりは、むしろ会社自体の、例外もあるかもしれないけれども、まず一般的に言いますと、何と言いましようか、会社の死命を制せられるといつていいような状況ではないかと思うのでございします。この点につきましては、先ごろ本会議で同僚岡田議員からも質問いたしました。本法の取り扱いにつきましては、よほど慎重にやりまさんと、海運業は、申すまでもなく、自由企業中の自由企業でございしますが、これに、いわば官僚統制といったようなものが加わりますことは非常に警戒をしなければならぬことだと思つてございします。こういった法運用の基本的な考え方、これについてお尋ねをいたしたいと思ひます。

○辻政府委員 この第五条の整備計画の承認の件でございしますが、これは今御指摘ございましたように、海運企業にとりましては非常に重大な結果を招来する事柄でございまして、また抽象的な一般的な基準をつくることもなかなか困難な問題でございします。五条の三項にもございしますように、運輸大臣といたしましては、海運企業整備計画

審議会に諮問いたしましたして、その意見を十分尊重いたしまして、実情に沿つて十分な認定をしていきたい、かように考えておる次第でございします。

○細田委員 そこでただいまの海運企業整備計画審議会でございますが、これにつきましては、ただいまのところどのような構想を持っておられるか、一般的に何つておきたい。

○辻政府委員 海運企業整備計画審議会は運輸省設置法で認められておる審議会でございます。委員は、定員が八名になっております。まだ具体的な人選はいたしておりませんが、大体の考え方といたしましては、産業界、金融界及び学識経験者等をもつてこの委員会を構成して参りたい、かように考えております。

○細田委員 時間がありませんので、詳しくは後日に譲りますが、市中銀行の問題でございします。整備計画の承認の際に、日本開発銀行以外の金融機関が利子の支払いの猶予をすることが確定であるというのを認めなければいかぬというふうに第五条の第一項になつておるわけでございします。これにつきましては、現在の日本開発銀行以外の金融機関の状況がどうなつておるかという点と、またこれはややこまかくなるかもしれませんが、手続的にはどのようにして確定であると認定されるかという点について伺いたい。

○辻政府委員 現在市中の金融機関が海運に融資いたしております設備資金は約千二百億余りでございします。この第五条で、日本開発銀行と協調融資をしておるものは、今申し上げた数字よりは少ないわけでございますが、こ

れらにつきまして、協調融資のものにつきまして二分の一以上の利子の猶予をすることが確定であると認められたときに整備計画の承認が行なわれるというようにしておるわけであります。が、確定であると認める点につきましては、どういう手段、方法を講ずるかというふうな御質問かと思つてございします。これは各関係の市中の金融機関から当該整備計画を提出いたしまする海運企業に対しまして、利子猶予をするという書面を提出させるような方法を考へておるわけでございします。

○細田委員 実は質問がたぐさんございしますが、きょうはこの程度で一応打ち切りたいと思ひます。

特に政府側に御要望しておきたいと思ひますことは、この両法案は非常に大切な法案でありますし、一日も早くこれは実施に移されなければならぬ法案だと思つてございまして、いろいろな点で今後こまかくまた御質問いたしたいと思つてございしますが、いろいろ資料等につきまして十分な整備をこの際お願いをいたしておきたいと思ひます。資料を要求いたします内容につきましては、また別途御連絡をいたしたいと思ひます。本日は何しろ時間がございませぬので、この程度で一応とどめておきたいと思ひます。

○木村委員長 次会は明六日水曜日午前十時より委員会を開会することとし、本日はこれにて散会いたします。

午後一時二分散会

昭和三十八年三月十一日印刷

昭和三十八年三月十二日発行

衆議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局