

第四十三回国会 衆議院 運輸委員會 會議錄 第十一号

昭和三十八年三月六日(水曜日)

午前十時三十分開議

出席委員

委員長 木村 俊夫君

理事 佐々木義武君 理事 鈴木 仙八君

理事 高橋清一郎君 理事 細田 吉藏君

理事 久保 三郎君 理事 肥田 次郎君

有田 吉一君 伊藤 郷一君

尾関 義一君 川野 芳滿君

中馬 辰猪君 福家 俊一君

増田甲子七君 田中織之進君

矢尾喜三郎君

出席政府委員

運輸政務次官 大石 武一君

運輸事務官 廣瀬 眞一君

(大臣官房長) 辻 章男君

運輸事務官 藤野 淳君

(船舶局長) 若狹 得治君

運輸事務官 和田 勇君

海上保安庁長官 西崎 太郎君

(郵政事務官) 西崎 太郎君

(電波監理局長) 三枝 豊君

委員外の出席者

郵政事務官 千代 健君

(電波監理局長) 三枝 豊君

線通信部航空海上課長

日本電信電話公社理事

(営業局長) 小西 眞一君

専門員

本日

の会議に付した案件

船舶安全法の一部を改正する法律案

第一類第十号

運輸委員會會議錄第十一号

昭和三十八年三月六日

(内閣提出第九号)(参議院送付)

○木村委員長

これより會議を開きます。

船舶安全法の一部を改正する法律案

を議題として審査を行います。

質疑の通告がありますので、順次こ

れを許します。久保三郎君。

○久保委員

電波監理局長に前回当委

員会で關合委員からお尋ねをしたわ

ゆる内航船とこれに対する電波の割

当、あるいは海岸局の整備の問題につ

いて私からもお尋ねするわけですが、

前回どうも答弁が徹底を欠いておるわ

けであります。御承知のように、今日

海上人命安全条約が批准の系統中とい

うか、承認を求められておるわけであ

ります。それに關連して、船舶安全法

の一部改正が御案内の通り出ているわ

けですが、その条約の勧告の中にも、

これも御承知だと思うのですが、実行

可能な限りというか、この条約の趣旨

に沿ってやれということ、あるいは特

に無線設備については、国内のものに

ついても、中波といいますが、そうい

うものを使つて一つ早急にやるべきで

あるう、こういう勧告も出ているわけ

であります。もちろん勧告であります

から、やらぬでもそのままであります

て、決して条約に抵触はいたしません

ん。しかし条約があえて勧告に譲った

のは、技術水準、そういうものを考慮し

て、実は勧告に譲ったとわれわれは考

えているのであります。この勧告の趣

旨について、まず第一に電波監理局の

方ではいかように考えられておるか、

あるいはこの勧告に従つてこれからど

うやうやうとするのか、そういう点につ

いて一つ御説明いただきたい、こう思

います。

○西崎政府委員

船舶の安全を確保す

る上に無線の占める地位というものが

非常に高いということにつきまして

は、われわれとしても非常に責任

を感じておるわけでありまして、でき

るだけその勧告の線に沿つて施策を進め

て参りたい、こういうふうに考えてお

ります。

○久保委員

それでは具体的にいかよ

うな施策を実行しようとするのか、そ

の点はいかがですか。

○西崎政府委員

船舶と申しまして

も、いろいろなカテゴリーと申します

か、種類がございまして、外航船の間

題であるとか、内航船の問題であると

か、あるいは漁船の問題であるとか、

いろいろあるわけでございますが、今

先生が主として考えておられるのは内

航船の問題ではないかと存じます。御

承知のように、内航船に対する無線施

設の整備というものは、今申し上げま

した船の種類の中で従来一番おくれ

たのでございまして、その結果、い

ろいろ困難その他が多かつたというこ

とも一面言えるんじゃないかと思いま

して、われわれの方としましては、運

輸省その他と御相談いたしまして、で

きるだけ現在無線の施設の少ない内航

船に無線を普及させるということにつ

いて研究して参つたわけでございま

す。何分周波数というものが極度に払

底しております。特に中短波帯とい

うのは、その中でも最も底の度合いが

ひどいわけでございまして。と申しま

す。従来中短波は漁船關係に非常に

たくさん使われておるわけでありま

す。現在八十数波の中短波帯が漁船に

使われておるわけでありまして、それ

で、中短波としては四波使われてお

るわけでございます。これが全国約十

二カ所の海岸局、主として漁業用の海

岸局に定設いたして、これを利用いた

しておるわけでありまして。今後非常

に必要のふえる内航船に中短波とい

うのを充足していくということが波長事

情から非常にむずかしいということも

ありまして、先ほど申し上げましたよ

うに、關係各官庁その他と御相談いた

しまして、それならばいさそ新しい分

野であるいわゆる超短波帯というもの

を、ここからは比較的波の余裕もあり

ますので、今後必要の非常にふえて参

ります分野といたしましては、この周波

帯を利用するのがいいのではないかと

いうことで、電電公社の方にも頼みま

して、来年度と再来年度二年間で日本

の周囲三十六カ所に海岸局をつくりま

して、どこからでも内航船が陸上に電

話をかけられる、あるいは保安通信を

やることのできるようにしたいという

ことで、その計画がこれからその緒に

つこうというところでございまして。こ

れによって従来おくれしておりました内

航船の無線の整備をはかりまして、保

安に遺憾なきを期したい、こう考えて

いる次第であります。

○久保委員

今のお話だと、この前と

大体大同小異のお答えであります。こ

れは電波の方から、あるいは電電公

社の事業計画というか、そういう方面

からお述べになつたと思うのであり

ますが、超短波の利用をこれから促進

して参りたい、こういうことであり

ます。二年計画で三十六カ所の海岸局を

つくるといふお話であります。遭難

の場合も考えまして、超短波ではたし

て間に合ふのかどうか。遭難救助は沿

海においては、御案内の通り、海上保

安庁が大半出動して参る。海上保安

庁の電波はどうなつておるか。超短波

で直ちにこれができるのかどうか、い

かがですか。

○西崎政府委員

海上保安庁の状況に

つきましては、私より保安庁の方がよ

く御存じですので、そちらからお伺

いただければ幸いです。私としては、私

の聞いておりますところでは、まだ超

短波帯に対する救難体制といひます

か、そういう關係は必ずしも十分整備

されてない、しかし、そういう情

勢に即応して、今後超短波帯の救難体

制というものも急速に整備して参り

たい、こういうふうに承知いたしてお

ります。

○久保委員

きようは保安庁は来てお

りませんか、これは電波局長が御承

知であればお答えいただきたいのです

。

。

。

。

。

。

。

。

。

が、そういう計画になつておるのかどうか。

○藤野政府委員 私の承知しておりますところは、VHFに對しては海上保安庁においてはまだ体制ができていないというふう聞いております。

○久保委員 それでは電電公社にお尋ねしますが、今電波監理局長からお答えがあつた超短波の海岸局の整備計画ですが、二カ年計画で三十六カ所つくるといふお話でありまして、その計画といふのは、大体今年度から、いわゆる三十八年度からのお話のようでございますが、これと今お話のあつた電波の、たとえば超短波の割当という問題についてスムーズにいくと思つておられますか、いかがですか。

○千代説明員 おくれて参りまして、御質問の内容をただいま横から聞いたわけでございますが、公社のやつております船舶の電話関係の計画が今後二年間にうまう進むかどうか、こういう御質問のようであつたと思ひますので、お答え申し上げます。

現在、私どもの方で考へております拡充計画は、ただいまのところやつております東京湾、伊勢湾、瀬戸内海、関門海峡、洞海湾及び長崎—五島間の海域のこつたところの一部やつておるわけでございますが、なるべく早い機会に日本の周辺ほとんど全部を網羅できると思ひますが、それをすみやかにやつていきたいということ、大体三十八年度の計画とそれから三十九年度の計画でやつていきたい、こう考へております。ただ、計画年度がこうでございますので、最終的に全域に對してサービスが行き渡りますのは、お

そらくはそれよりも一年くらいおくれるのではないかと、これは従来の計画年度とサービス年次と時期のずれがございまして、私どもの考へておるいろいろな諸条件を整へば、大体二カ年の計画ではほぼ大半は埋め尽くし得るであらう、こう考へております。

○久保委員 私は、電波といふか、そういうことについて全然よくわからぬといつてもいいと思ふのですが、そこでお尋ねしたいのは、中短波はもう満ぱいだという事ですか、いかがですか。

○西崎政府委員 先ほど申し上げましたように、中短波帯といふのは非常に今私達におりまして、これ以上内航船に新しく増波するという事は非常に困難な情勢にあります。それから一方超短波帯の方でございまして、これは従来から國際的に海上用としてリザーブしておる、そういう波—チャネルがございまして、それが現在四十数チャネルあつてあるわけでございます。公社の今言つたような設備ができますれば、その波を充當する、こういうふうな考へております。

○久保委員 その私底しておるということ、私が言うところのそういう波長はもうないんだ、少ないんだ、結局それはもうある一定のチャネルがもう全然なくなりつたところなんだ、だからこれはだめだということなんだですか。超短波なら幾らでもあるというが、四十何チャネルあるそうですが、そうならば、全船舶にやつてもいいが、中波ならだめだ、こういうことですか。

○西崎政府委員 先ほど申し上げましたように、現在無線を整備しております内航船は四波でやつておるわけでご

ざいます。従ひまして、現在の内航船だけを對象にするならば、別にそう大した支障が中短波でもないわけでございますが、今後内航船の需要といふものがふえてくるという事を考へますと、やはりここで相當波に余裕のある超短波帯で一貫してやつた方がいいんじゃないか、こういうふうな考へ方でございます。

○久保委員 またしるうとの質問で大へん恐縮なんです、海岸局の整備さえてできれば、中短波でもいいんじゃないですか。連うんですか。

○西崎政府委員 どうも説明が不十分で申しわけありませんが、要するに中短波といふのは、さき先生がおつたやいまして、これは、ほかの方の用途に波がみな使われておまして、もう余裕はない、端的に申しますとそういうことでございます。

○久保委員 そうしますと、この条約による勧告は、大体船の方は中短波がよろしいだろうというので、そういう意味の勧告をしてきたらうと私は思ふのです。そう思ひますか、いかがですか。それともそれは違ふのだということでありまして、いかがですか。

○西崎政府委員 私のちよつと認識が間違つておるのかも知れませんが、条約はいわゆる國際航海に従事する船舶、こういうものを對象としておるやうに承知いたしておるわけでございますが、その限りにおいては、先生がおつた通りであります。もちろん無線通信条約の関係では超短波帯の規定もございまして、少なくとも人命安全条約の関係では、電信におきましては中波、いわゆる五百KCを中心、それから電話につきましては二

メガ帯を中心にする、こういうふうな承知しております。

○久保委員 局長の解釈の通りかも知れませんが、私は電波のことは先ほど申し上げたやうにわかりません。わか

りませんが、私の推測によれば、船は大体中短波といふか、そういうもので統一した方が海岸の場合によろしいといふことではなからうかと思ふ。しかも勧告は國內船にということでありまして、國際船のものももちろんあなたのおつた通りであります。國內船にもこういうことですね。勧告はそう書いてあると思ふのです。お読みになつたかどうか知りませんが、おそろ

こそう書いてある。でありますから、ここで問題になるのは、どちらに基本を置くのか。今郵政省あるいは電電公社が言うように、内航船については、超短波一本にするのだという方針なのか。それとも中短波でやるものも若干は今まで通りにおいて、あとは超短波に切りかえるという方針なのか、われわれが聞いて、いかなる方針で

きかつたからやるといふことなのか、ちつともわからぬ。しかも聞くところによれば、切りかえるについては相當な出費も必要だといふのです。

それからもう一つ性能の問題になると思ふのですが、これまたしるうとの質問ですが、これをまたしるうとの質問ですが、聞くところによれば、超短波のいよる到達距離といふか、そういうものは非常に短い。中短波ならばそれ以上に行く。それで、海難の状況からいへば、なるほど實際いつて大体三海里未満といふところが一番多いのです。しかし、それと似たやうな数字で五十海里までこれはあるわけでご

ね。しかも大事故の場合を考へると、大きいといふか、機帆船その他を別に

して、沿岸の旅客船その他もあるわけですから、そういうのを考へると、やはり到達距離の長いものがいいし、それから海上でありますから、それが國際航路に従事する船であらうが何であらうが、同じ電波帯を持つていけば、ある一つの船がいかなる距離においても遭難した場合には直ちに全海域に

いるところの船がこれを知り、あるいは海上保安庁も大体そういう電波を使つていけるならば、あらゆるものが一致して海難の場合には救助に行くことができる。内航船は超短波といふこととで原則を置きかえるということになりますれば、これは電話でありまして、超短波でありますから、海岸局がこれから三十六カ所やるのであります

が、そのいづれかに参りまして、その海岸局からさらにどこかへ参りまして、さらにこの船で今度は中短波が何かまた電波を送つて、初めてその領海といふか、その区域にいるところの船に知らせる、こういうふうな手続になると思ふのです。そういうことはどうなんですか、あり得るでしやう

ね、いかがですか。

○西崎政府委員 今先生がおつしやいましたように、安全の面だけを考へれば、やはりそれはいいわゆる到達距離の長い中短波の方がいいといふことは言えると思ひます。それで、先ほど申し上げました今公社が計画しています超短波の場合は、大体その到達距離といふものがいよる離岸五十キロといふ見当になるわけでございます。ただ、先ほど申し上げましたように、いわゆる電波事情からしまして、とても内航

船全体をまかなうだけの中短波というものが無いということ、しかもその内航船の通信は、安全通信ももちろん大事であります、それと同時に、当然業務用の通信というものが伴って参るわけなんです。そういうことから考えまして、国際航海に従事する船舶は別として、内航用の船舶に對しましては、こういう電波事情から、勢い超短波帯が主にならざるを得ないというのが実情でございます。もちろん公社の計画におきましても、その海岸局を経由しまして、もよりの海上保安庁の出張所と申しますか、そういうところとすぐ連絡がとれるという、そういう仕組みになつておるわけでございます。

○久保委員 これは船舶局長にお伺いしますが、今までの御説明によりますれば、内航船は超短波で三十六の海岸局をつけて整備すると、こういうことなんです、これは政府の統一見解なんですか。

○藤野政府委員 船舶安全法の改正を審議いたしました船舶安全部会というのが運輸省の造船技術審議会の下部機構にございまして、その委員に電波監理局の方も出ていただきました、利害関係者を含む委員間で内航船の無線電話の問題につきましてはいろいろ審議がございまして、その結論が得られな

いままになつておるわけでございます。ただいま電波監理局長の御説明のような電波の事情は、私どもも承知をいたしておる次第でございます。統一見解というところまでは達していないわけでございます。

○久保委員 そうしますと、その結論を得ていないということになりますか。

ば、これから先整備するといつてもなかなか困難ではなからうかと思うのですが、これはどうなんですか。

○藤野政府委員 今後内航船に無線電話を強制、あるいは普及をはかりますためには、VHFかSSBか、どちらか一方でなければならぬというふうには私どもは考えてないのでございませう。波の余裕はないけれども、SSBもなおこころ、二年の間は利用できるというふう聞いておりますし、なお、今後計画的に施設の船舶の範囲も拡大いたしますためには、足りない部分はVHFによらざるを得ないだろうというふうな考えは持つております。

○久保委員 船舶局長のお話によりますれば、中短波にはなるほど余裕がないが、まだ利用はできる、こういうお話です。そうですね。電波監理局長い

か、利用できるものを、いわゆる性能が悪いと言つては語弊があるが、到達距離の短いものを、何と申していいかわかりませんが、何か必要はないんじゃないですか。

○西崎政府委員 われわれの方としましては、十分その実情等も考えまして、切りかえの場合には円滑にやつて参りたい、こう思つておりました、決して急激な変革とかそういうことを考

えておるわけではございません。○久保委員 さっきのお話からとれば、われわれの聞き方が悪いのか知りませんが、もう中短波には余裕はない、だから超短波にあとはやつていくんだということになりますと、これは形の上からも、運用の効率からいって、どうも完全ではなさそうに思うの

であります。全部画一的が一番いいとは言いませんが、性能その他からいって、できるものなら中短波を十分つけ

○西崎政府委員 説明が不十分で申しわけありませんでしたけれども、切りかえと申したのは、先ほど申し上げましたように、長い将来を考えますと、やはり内航船というものはこれから非常に電波需要がふえて参りますので、超短波を主にするという方向に持つていかざるを得ないんじゃないかというところになりますと、今中短波をつけておるものも将来超短波に切りかえていき、そういう事態が起こり得る場合に十分実情に即した切りかえの仕方方をやつていきたい、こういうことを申し上げたわけでありませう。

○久保委員 聞く方がしろとでありませうから、よくわかりません点が多いのですが、通信委員会の方で監理局長を呼んでおるそうですから、あさつてまた来ていただくことにして、いいで

す。続いて電電公社にお伺いしますが、たとえば電波監理局長が言う通り、超短波で電話をつけると、それから中短波でやるのでは、どちらが費用が多

○千代説明員 ちょっと比較の資料を私は今持つておりませんから、ただいま取り寄せてみます。

○久保委員 それでは費用の点はあとから御答弁いただくことにして、三十

六カ所、超短波というのは、電電公社がいわゆる計画をしようとしたのはいつのことですか。三十八年からおやりになるといふが、いつから御計画をなさつたのか。さらにはそういうものに對しての政府内部の打ち合わせは、結局、あなたの方は政府内部じゃないけれども、電波監理局を通じて運輸省との間の協議というか、そういうものはなされて今日やつておられるのか、いかがですか。

○千代説明員 この計画の糸口はたしか一昨年の暮れあたりからではなかつたかと記憶しております。各方面から内航船舶に對する電話についての要望が生まれて、それから起こつた問題でございます。私どもの方は現在すで

○久保委員 今の話によると、一昨年の暮れからであるそうですが、これは大体今の電電公社の五カ年計画というか、そういうものに織り込んであるのですか。

○千代説明員 織り込んであるとお考

○久保委員 織り込んであるとお考

○千代説明員 電信電話拡充五カ年計画というものの主体が電話の拡充でございまして、これはもちろん船舶の電

話でございますが、一般の加入電話とは非常に性質を異にしたものでござい

○久保委員 先ほどのお話で、三十六カ所を二カ年間でやるが、都合ではおくれるかもわからぬ、条件を整えればできるというが、その条件を整えればというのはいかような意味なんですか。

○千代説明員 今私どもの方ではやるという考えでいつておりますが、あるいはわれわれの方への財政投融資の問題とか、あるいは外債の問題等で予算的裏づけが不可能になる場合には、こ

○久保委員 ただいままでのお話で聞

きまして、郵政省、これは電電公社を含めて、内航船に對しての電波割当は超短波を主にしていくというものは、これは省議というかそういうもので決定

○千代説明員 もちろん私の方で電波

は自由に使えるものではございませんから、電波監理局長とも御相談の上でやっております。

○久保委員 そうしますと、政府内部ではいすれにしても、そういう方針はまだ調整は完全についてないというふうに理解してよろしいかどうか。

○千代説明員 私は何れも政府内部のことを存じませんのでお答えいたしかねます。

○久保委員 それは無理からぬことであらう。これは電波監理局長はもういないだろうから、船舶局長から聞きましよう。いかがですか、まだ統一された方針ではないのだ、そういうことですか。

○藤野政府委員 現在までまだ統一された方針はございません。

○久保委員 統一されないうちに電電公社は二カ年計画で三十六カ所の整備をはかるということ自体おかしいじゃないですか。どうするんですか、混乱しているんですか。

○藤野政府委員 電電公社の事業計画につきましては、正式な連絡を受けております。従いまして今後内航船に無線施設を強制いたします場合には、その間の事情を勘案しながらやっております。なければならぬと考えております。

○久保委員 統一されてないのに、しかし電電公社からは連絡を受けているからその間の調整をはかっているというが、そうすると電電公社の方針はいわゆる統一されたものであるというふうにもとれるし、どちらですか。はっきりしなければ、今の内航船に対するところの無線施設をやらせるといふことにはならぬじゃないですか。これはいかがですか。

○藤野政府委員 この問題は、中短波と超短波との関係をいすれか一本にしなければならぬ、超短波ということであれば、中短波は、切りかえのことであれば許可すべきではないというふうに決定しておれば、これは統一見解ということではつきりするわけでございますが、この問題につきましてはSSBにいいところもあり、VHFにもいいところもある。SSBは波長の余裕があまりないけれども、施設することができないわけではない。また電電公社、郵政省としては、一、二年まではSSBを受け付けるということを申しておりますので、その施設を禁止すると私どもは言っていないわけであります。

○久保委員 船舶局長のお話によれば、今の中短波の設備も受け付けるといふのですが、実際問題として受け付けておらぬじゃないですか、どうなんですか。

○藤野政府委員 これは電電、郵政省との話をしばしばやっておりますが、禁止しておるといふふうには私どもは聞いていないわけであります。

○久保委員 それでは電電公社に聞きますが、そういう申請があった場合に今許しておりますか、いかがですか。

○千代説明員 船舶の超短波の電話を設備する問題——中短波でございますか、私の方はそれはやっております。○久保委員 受け付けていない……。○千代説明員 私の方は営業関係でございますので、それはやっております。○久保委員 それでは郵政省の三枝課長はどうなんです。今の船舶局長の言

う通りになっているのですか。

○三枝説明員 ただいま局長が隣の部屋におりますので、ちょっと来てもらうように今連絡をいたしましたけれども、私が承知しております限りにおきましては、一昨年の六月ごろからこの問題がございまして、運輸省も一枚加わりまして、船主協会も入り、電電公社も入りまして、数回の相談の上、大体の線が出ておるといふふうに私は承知しております。

○久保委員 大体の線というのは大体どの辺ですか。

○三枝説明員 先ほど局長がお答えいたしましたように、中短波というものは海上保安庁で救難体制をしいております現在においては、適当な波かと思ひますけれども、内航船がこれを利用する場合に安全度だけなればけっこうですけれども、安全度だけで満足するものでなくて、必ず事業用の通信を欲するものである。そこで現在は四波で二百数隻がこれを利用してありますけれども、すでに飽和状態に達しているというふうな声も聞かれます。ごいまして、今後百トン以上くらいの内航船に無線が普及することを考えますと、数千隻の船が現在の中短波ではとてもまかない切れないうことと、これは勢い周波数事情から百五十メガ帯に行かざるを得ないというのが郵政省の考え方でありまして、これに對しまして関係の方も同調をされまして、現在の方向に進んでおるように私は承知いたしております。

○久保委員 そうしますと三枝課長、船舶局長が言うように、現在中短波の申請がありましてこれは許可しない、こういうことで話し合いがついておるといふ意味ですか。

○三枝説明員 お答えいたします。現在中短波の申請がありますれば免許いたします。

○久保委員 どのくらいまで免許しますか。

○三枝説明員 問題は海岸局の方でございますけれども、現在全国に十二カ所、これが専用通信の形で内航船利用組合というものが結成されております。その組合の船の相互間及びその組合が設置する陸上局との間の専用通信として処理しております。これは従来からありますものは十局ございまして、一昨年の十一月に再免許の期間が来まして、そのあと五カ年の有効期間中には適当な措置を講ずることもあるという付款をつけて再免許をいたしました。一方免許人からは、どのような措置にも応じますという誓約書も取っております。それからその後関東内航と尾鷲から申請がありまして、これに現在電電公社の百五十メガ帯の施設が整備され、業務が開始されるまでの間のつなぎといたしまして、必要ならば免許いたしましたと言ったところが、そういう免許の有効期間でもけっこうであるから免許してくれというところで、関東内航と尾鷲は電電公社の海岸局が整備されるまで、四十年の三月三十一日という期限を切った免許の有効期間で免許いたしております。

○久保委員 今のお話で二つほどまたお尋ねしたいのですが、一つは、十二カ所の海岸局、これでもう日本全国手一ぱいですが、それとも海岸局をふやすのは地域的でしょうが、海岸局をふやせばもっと利用ができるということにも考えられるのですが、そういうことはないですか。

○三枝説明員 御承知のように中短波というものは通達距離が長うございまして、たとえば小樽の利用組合の海岸局がございまして、九州方面を航行中에서도小樽と通信ができるようになっております。そういうことで、現在の十二カ所を適当に使用すれば全国十分に通信ができる。もしこれを電電公社でさようなサービスをするとしますれば、十二カ所も置く必要はないと私どもは考えております。それは電波の伝播の関係からそういうことになるわけであります。

○久保委員 そうすると、これは電電公社がなぜ中短波を最初許したかという問題にもなりますね。時代の推移というのには、ここ二、三年よくわかりの通りなんです。しかも期限を切って、四十年三月までであとはだめだ、よろしいか、よろしいというところでやらせているというのだが、その切りかえの費用も、これは船舶の所有者にすればそうやさしいものではないように思う。はたしてそういうことでやって、第一うまくこの切りかえができませんか、どうなんですか。

○三枝説明員 先ほど局長が申し上げましたように、ある時期におきましては、百五十メガ帯の電電公社の海岸局が整備され、これを相手にする船舶用の無線設備が普及する、そういう経過期間中におきましては、従来からある二カ所の通信と百五十メガ帯の通

手一ぱいですが、それとも海岸局をふやすのは地域的でしょうが、海岸局をふやせばもっと利用ができるということにも考えられるのですが、そういうことはないですか。

信とが並立するという形になるのだと思ひます。ただそれがどの程度の見当かと申しますと、先ほども申し上げましたように、現在の海岸局が、一昨年の十二月一日に再免許いたしましたから、昭和四十一年の十一月三十日に免許の有効期間が来る。そのときの事情を見まして、さらに再免許するか、そこで再免許を打ち切つてもう一斉に百五十メガ帯に移行してもらうか、大体その辺のところを検討はいたしたいと思つております。

○久保委員 今のお話では期限が来た場合には一本にするか、それとも従来通り中短波を使わせるかきめるというお話ですね、そうですね。

○三枝説明員 その付近を時限としまして百五十メガ帯に移る、一元的に移るといふことであります。その移る移り方が、先ほど申し上げましたように、急激な無理はしない、こういうことであります。

○久保委員 無理をしないといふのは、やはり従来通り使わせるといふことになりはしませんか、いかがです。

○三枝説明員 これは大体船の方の事情になると思ひますけれども、無線機にはやはり耐用年数というものがございいますので、大体五年くらいはたつと新しい機械にかえるような時代が来ます。そういうときには百五十メガ帯の方に移つていただく。または現在も昨年からのいろいろな申請が来ておりますが、それは電電公社が急速に、一、二年のうちに業務を開始するならば、二メガは待つて百五十メガの方を利用したいという向きもありまして、免許を取り下げた向きもございます。そう

いうようなことから、百五十メガの方への移行は昭和四十一年ころになると考えております。

○久保委員 どうも電波の方は目に見えませんがわかりません。実際いつて御説明がよくわからぬのであります。が、しろうとのせいばかりじゃなく、どうも方針というのがあるまいの、ように見受けられるのであります。

そこで海上保安庁長官が来られましてからお尋ねしますが、あなたのごところの巡視船、あるいは保安庁全体がお使いになつてゐる波長という電波と、その中短波だと思ふのであります。が、そうでありますか。さらに今お聞きの通り、郵政省並びに電電公社は内航船については超短波を重点に切りかえていくんだ、こういうお話なんだが、それに見合った御計画というものはあなたの方で御持ちなのかどうか。

○和田政府委員 私の方が現在やつておりますのは中短波でございます。三十八年度は予算要求いたしてございせんが、関係の方々からもかねてこの話を伺つておりますので、三十九年度以降VHFといふものを採用していきたいといふふうに考えております。

○久保委員 そこでまた電電公社の事業計画であります、二カ年計画でおよそ整備するといふが、これはあとで資料をいただきたいが、どういふ手順でやるのか。ここでお聞きしたいのは、こういう計画がコンクリートされてないで、先ほどのような条件が整えばというふうな条件付きでやつていくとするならば、たとえば郵政省の方針あるいは電電公社の方針通り内航船に超短波を使わせるといふことにいたしましたも、これは全船舶につけさせ

るといふ計画が立たぬと思ふのであります。だから問題は結局、海岸局の整備を待つてからでありますから、四十年なり四十一年にならぬと受付けはできない、こういう意味になりますか、どうですか。

○千代説明員 三十八年度と三十九年度の二年度の計画でやつていきたい、こういうふうな私ども相当意欲を持つてやつてゐる仕事でございます。おそれらくは所要資金その他の問題、三十九年度以降の予算等もまだ全然わからないわけでございますから、そういう中に盛り込みまして、これを実施したいと考えております。それまでできないかといふお話でございますが、現在すでに私ども船舶電話のサービスを百五十メガ帯の方でやつておりますところ、先ほど申し上げましたように東京湾、伊勢湾、瀬戸内、関門海峡、洞海湾、それから長崎一五島間の海域であります。今考えております順序として、三十八年度には東京以西及び九州の西部、北部を先に整備していきたい、こういうことで準備を進めておる次第でございます。その次の三十九年度の計画としてそれ以外のところをやつていきたい、かように考えております。

○久保委員 結局その計画が実施されなければ、今おあげになつた地区については、申請があつても実際受け付けられないかぬ、こういうことでしょうか。

○千代説明員 もしできないければ受け付けられないのは当然でございます。○久保委員 できなければいけません。計画通りできるまではその地域については受け付けられない、こういう

ことじゃないですか。

○千代説明員 御説の通りでございます。

○久保委員 そういう状況の中で海難、特にこの主題は船舶の安全航行の問題を審議してゐるのであります。最近における海難の問題、それに引き続くところの救難、そういうものの関係からいつても、一刻も早く内航船についてもそれぞれの適切な無線施設をつけなければならぬ、こう思つてゐるわけですね。そういう実情にありながら、今お話のような計画ができるまではうまくいかぬといふことは、どうも心もとないものであります。三枝課長からのお話では、中短波は現在条件付で受け付けるといふふうなお話もございましたから、その通りやつてもええかと思ひますけれども、ただ問題は、政務次官に一つお答えいただきたいのであります。お聞きの通り、どうも運輸省の船の無線との電波の関係とは、必ずしも意見が一致しない面があるやうなんです。いづれをとるか専門家にまかせますが、とにかく早急にこれは処理をしなければならぬと思ふのです。この法案が近く通るだらうと思ひますが、通る通らぬは別にして、電波と船の関係は一刻も早く政府内部の意見統一をして早急に手をつきだと思ふのですが、そういうことについて何か所要の行動をされる考へてございませうか。

○大石(武)政府委員 お答えいたします。お説の通りの処置をいたしたいと考えております。この前のときわ丸事件につきましても、あのときわ丸には別に無線電話の設備がございませんでした。あれがあつた場合でも助かつた

かどうかわかりませんが、内航船舶で小さなものであります。少なくとも多数の船客を運ぶような船には、ぜひともこのやうな無線電話の設備はさせたいと考えております。これについて極力行政指導いたしまして、できるだけ早い機会にこの設備をさせるやうな方向にいききたいと考えております。

○久保委員 電電公社は先ほどの施設の費用の相違はおわかりですか。

○千代説明員 数字はまだ連絡が参つておりませんが、全体的に建設するといふことになりまして、もちろん数が多うございまして、超短波の方が金額としては大きいことはおわかりいただけたと思ひます。ただ中短波による場合と超短波による場合では周波数の問題が非常に窮屈でございます。まして、中短波帯は使い得ないという宿命的な問題がございまして、一般の加入電話と話をすると、つまり船舶から積荷の問題その他、船舶が走つておる最中に陸との連絡をとつていく、商業上の所要の目的を果たすといふためには、一般加入電話、国内の電話はもちろんのこと、場合によつては外国船がたまにこれを使います場合には香港とかあるいはシンガポールとか、国際電話にまでかかるやうな電話でなければいかぬのであります。そういう関係から、通話の品質の点で中短波によることは超短波によるよりも非常に悪いわけでございます。従つて単に建設費だけでこれを比較いたしますことはあまり適当でないのじゃないか、通話の品質をあわせて考えるべきものじゃないか、かように思つております。

○久保委員 もう一つ、これは船舶局長にお伺いするんですが、第四条第一項の四号には「きのうもお尋ねしました、前各号を除くの外、旅客船であつて、いわゆる国際航路に従事するものは無線電信を施設するということになつてゐるわけでありまして、それをこの際、国際航路に従事するものといふのを旅客船の中からはずすべきではないか。というの、御承知のように、五百トン以上の旅客船といふか、三百トンといふか、そういう船には当然多数の乗客を搭載するわけでありまして、安全から考えれば、単に国際航路に従事するというワケをいふだけで、沿海区域以上の旅客船については、この第一項の無線電信をつけさせるのが本来の趣旨ではないかと思つてゐます。もちろん国際条約に關しますればこれでもよろしいのでありますが、きのうから申し上げたように国際条約に抵触しないというだけでは船舶と人命の安全は保てないという趣旨からいつても、これは思い切つてそういうふうな直すべきだと思つてゐるのですが、いかがでしょうか。

○藤野政府委員 ただいま旅客船で任意に無線施設を装備いたしておりますのは、三百総トン以上のものが八七・五%ございまして。百トン以上で七二%が任意に、残りの一割二分五厘あるいは二割八分といふものがさしたつて強制するすればその対象になるわけでございます。そこで四号の第四号「国際航路」といふものを旅客船に關する限りはどうかという先生の御提案でございますが、それはただいまお話がございましたように、

電話についての利用度についてまだ問題がございまして、かりにVHFにいたしますれば、その海岸局が整備できますのにはまだ一、二年かかるようでございます。その中で、強制いたしまして、どの電話をつけたらいいかという点がまだ問題が残るわけでございます。なお、われわれといたしましては、整備いたしておりますのはごくわずかでございまして、極力行政指導によりまして、利用できるものについては電話の整備をさせるように強力な行政指導をしたい、かように存じてゐる次第であります。

○久保委員 いや、局長、ちよつと答弁が違つたのです。私の尋ねてゐることは、いわゆる無線電信を施設するといふのが第四条の第一項でありますから、これを「国際航路」といふのを、旅客船に限つては、この四号ははずしたかどうか。ただしこの第二項のたゞし書きの方は、さらに御質問申し上げようと思つてゐますが、あなたが御答弁になつた趣旨の通り、全船舶に於いて——これはいふならば、旅客船は少なくとも全船舶について最低無線電信を取りつけろ、こういうふうにするべきではないかということですか。

私はこういうふうなこの条文を読んでいるのです。第四号は、旅客船または三百トン以上の船であつて国際航路に従事するものは無線電信をつけなければならぬ。そうですね。旅客船といふのは、旅客船ははずれるわけではないですね。「国際航路」にかゝるわけでしょう。だから国際航路だけはこの旅客船に限つてははずせ、というワケをはずせ。旅客船は少なく

とも無線電信をつけなさい。これはトントン数があるから三百トンなら三百トンにする、三百トン以下はいわゆる無線電信を必ずつけろ、こういうふうにするべきじゃないかということですか。

○藤野政府委員 それは先ほどさういふ趣旨で御答弁申し上げたつもりでございます。旅客船は国際航路に従事するといふことにかかわらずすべて無線電信を施設せよ——なお、その次の項によつて、旅客船にあらざるものは無線電信といふことがございすけれども、先生の御趣旨は、国際航路といふのを旅客船に關してははずせということでございますか。

○久保委員 そうです。

○藤野政府委員 それにつきましましては、先ほど御答弁申し上げましたような事情がございまして、極力行政指導によつて未整備のものは整備するようにいたしたいということでございます。

○久保委員 この四号の解釈は、旅客船について国際航路に従事するものは無線電信をつけなければいかぬ、こういう意味でしょうか。だから私が言つたのは、「国際航路」といふのをはずして、三百トン以上の旅客船には無線電信を備えつけなさい、第二項のたゞし書きは、今申し上げた旅客船には適用なしといふならば、三百トン以下は無線電信を備えつけろ、こういうふうにするべきではないか。あなたの先ほど数字をお上げになつたものは、無線電信をいつてゐるのではありませんかと思つたのでありますが、いかがですか。

○藤野政府委員 国際航路の旅客船は、条約によりまして無線電信をつけなければならぬということになってお

ります。それはトントン数が何トンでございましてつけなければならぬ。三百トン以上とかいふようなことは、条約に抵触するわけでありまして。旅客船は、国際航路に従事するものはすべて無線電信の設備を要するといふ条項がどうしても必要なわけでございます。

○久保委員 局長、そうすると、国内航路といふか沿海区域を歩くものは無線電信をつけなくてもいいということになるわけですね。これはさういふ意味でしよう、四号を逆に言えば、国際航路に従事する旅客船は無線電信をつけろといふことではないか。私の言つたのは、国際航路はもちろんのこと、沿海航路でも、たとえば三百トン以上の旅客船は全部無線電信を備え付けろ、こうすべきではないかということですか。

○藤野政府委員 先生の御意見は、この第二号「遠洋区域又ハ近海区域」航行スル旅客船、これらは国際航路のものもありそうでないものもあるわけでありまして。結局その点を改正しろといふ御意見じゃないかと思つてゐますが……。

○久保委員 この中では、沿海区域を航行する旅客船についてはどうなつておるのですか。

○藤野政府委員 第二号は、沿海でございまして、沿海は国際航路の場合だけしか強制されないわけでありまして。

でも、あまり小さい船までそれを強要することはほまたいかと思つてから、三百トンなら三百トンで切つたらどうか、こういうことなんです。

○藤野政府委員 条文の形としてお読みいただきますと、よくわからないのでございまして、これは国際航路のものとは小さな船でもすべて強制するといふのが、それでははづれるわけでありまして、三百トンとか五百トンにいたしまして。さういふわけで、こういう書き方にしたわけでありまして。

○久保委員 ちよつと言ひ方が悪かつたね。それから私の言ひたいのは、沿海区域をやつておるものは、三百トン以上のものは無線電信をつけさせろ、こういうことです。それ以下のものは無線電信をつけさせろ、わかりませんか。

○藤野政府委員 よくわかりました。ただ三百トン以上につきましては、現在八七・五%が自発的にもう装備しておりますので、残る一二・五%につきましては、行政指導によりまして強力施設するようにいたしたいというわけでございます。

○久保委員 それは無線電信ですね。

○藤野政府委員 電話も含めまして……。

○久保委員 私が言ひたいのは、無線電信を三百トン以上の沿海のものにもつけさせろ、こういう趣旨ですよ。電話のことはさき申し上げた通り、その他の全部電話をつけさせろ、そのくらいの配慮がなければ無意味なんじゃないですか。無線電話の方は超短波に切りかえるといふと、超短波では、海岸局に行つてからそれから保安庁に行

く、あるいはその他の船からまた陸に中短波で送る、こういう手数をやっておると、この間の海難事故じやないが、ああいう形でも二、三十分は空費してしまふ。しかもその船が、相手が小さいから何があんなかわからないので、機帆船だと思つたら、お客さんがたくさん乗つていたというような失態も起きるので、社会性からいっても、船を運送する場合には当然責任があると思うのですが、いかがでしょうか。十何パーセントというのは電話が入つておる……。

○藤野政府委員 その法律は、安全の最低限度を規定したおるものでございまして、無線の船舶安全における使命は、遭難あるいは緊急通信が確実に行ふことができることが第一の使命でございまして、無線電信は、無線電話に比べますと、通信上の価値は非常に大ききゅうございまして、業務通信にも非常に役立つわけであります。この点につきましては、無線電信の商売上の価値を船主が認めて、自発的に整備するようになることをわれわれは望むわけでございまして。

○久保委員 おつしやるまでもなく、それはそうですよ。こういう取り締り法規というのはそういう最低限をきめておるわけで、必ずこれだけはやれというところ、ところが人命と船舶の安全は最低限です。ほかの法律ならいざ知らず、これは法律自体も他の法律とは違つた観点から考へねばいかぬと思うのです。これだけやつていけば責任は免れるというのではなく、安全を高めるというところはこの法律のもう一つの側面がなくては、ほんとうの船舶安全法ではないだらうと思うのです。

そういう意味からいっても、あなたのおつしやることもわからぬわけではありませんが、少なくともそれだけの進歩がなくてはいかぬのではなからうかと思うのです。行政指導によるやうかと、たとえば国鉄の青函連絡船は、この第四条からいくと、最低限何を設備すればいいの、いかがですか。

○藤野政府委員 国鉄の青函連絡船は、この法律によりましては強制船舶ではございせん。

○久保委員 何もつけなくてもいいわけですか。

○藤野政府委員 安全法によりましては、つけなくてもよろしいわけでございます。

○久保委員 しかし常識としていかがなものでしょうか。

○藤野政府委員 常識としましては、つけないのがおかしいわけではございまして、これはもう自発的に完全なものを整備したしております。

○久保委員 法律というのは大体一つの常識じやないでしょうか。常識をはずれたような法律というのはあります、いかがでしょうか。

○藤野政府委員 おつしやる通りでございまして。

○久保委員 その常識を守らない場合があるのです。国鉄は守ると思つておるが、……そこでこの安全というものは、常識を守らない場合があるから法律で規制するのでしょうか。そうでしょう。この問題は常識だと言ふならば、法律は要らぬです。自分の船で自分の積んでおるお客と荷物を安全に輸送するというのは常識です。常識ではまかない切れないから、必ずこれはや

りなさいということだと思ふんです。そういうことをやはり加味してこの法律の建前をとらなければいかぬの、じゃないかと思ふのです。そこで、たとえば常識論からいって、法律には規制も何もありません、国鉄の現状の無線設備といふものは将来にわたつても確保されるべきだと思ひますが、いかがですか。

○藤野政府委員 私が常識と申し上げましたのは、国鉄の青函連絡船のよう場合は、法律で規定されなくとも整備するのが常識であるというふうな申し上げたわけではございまして、ただ常識が行なわれなければならない、いろいろな事情があるわけではございまして、先生の御質問の、将来にわたつてこれが確保されるかといふお話でございしますが、私は確保されると思ひます。

○久保委員 確保される、でなくて、その常識は確保されるべきだと思ふが、その点の見解を聞きたい。

○藤野政府委員 お説の通りでございまして。

○久保委員 それじゃ次にいきましよう。次に第五条の二であります。今改正されて、従来の三十二条では、いわゆる二十トン未満の帆船その他は一応ないわけではあります。今度は二十トン未満のもので平水区域のみを航行するものについては随時検査ですが、これを行なう。こうなつておりますが、この改正の趣旨は何ですか。

○藤野政府委員 第五条の二の改正の趣旨は、現在三十二条の船舶でも、旅客運送の用に供するものは随時検査になつておるわけではございまして。そうでないものは検査をしないわけではございまして。今度の改正の趣旨は、二十トン未満の汽船あるいは平水の汽船に対し

まして、現在三十二条の船舶で旅客運送の用に供するものの随時検査と同じような趣旨の検査をしたいというわけではございまして。

○久保委員 これは法律の文言がちょっと難解でありまして、第二条第一項ノ適用アル船舶ニシテ総噸數二十噸未満ノモノ、というところ、二十トン未満のものは、三十二条で旅客運送の用に供するもの以外は適用がないわけですね。そうすると、改正前の現行の五条の二は、そのことをうたつておるわけで、早く言えば、重複した形ですね。それでここへ書き改めた二十トン未満のものというのはいかなるものかというのですが、第二条の第一項の規定による二十トン未満のものというところ、いわゆる汽船ということになりまふ。それから平水区域のみを航行するものというところ、二十トン未満のものも入るのかどうか。二十トン未満ノモノ及平水区域ノミヲ航行スルモノ」と書いてある。

○藤野政府委員 非常に書き方がややくしこくなつておるわけではございまして、二十トン未満の帆船は不適用でございまして。それから平水区域を航行する帆船は不適用でございまして、新たに加わりますのは汽船でございまして。なお重複いたしますが、三十二条の各号の船舶でも、旅客運送の用に供するものは五条の二の適用船舶になつておることは従来通りでございまして。

○久保委員 そうすると、これで結局「平水区域ノミヲ航行スルモノ」というふうな追加されたということになりますか。

○藤野政府委員 五条の二で追加されたわけではございまして。

○久保委員 そうすると、汽船は全部二十トン未満のものでもやる、こういうことですね。旅客船にあらざるものも、平水区域を含めて。

○藤野政府委員 旅客船にあらざるものは、平水区域の汽船は五条二で含まれるわけではございまして。

○久保委員 そこで関連して三十二条の除外であります。二十トン未満の帆船、漁船、平水区域のみを航行する帆船、こういうものが除外になつておるわけですが、これは何か別な船舶安全の問題で縛つてあるのですか。

○藤野政府委員 これは現在縛つてないわけではございまして。

○久保委員 この間から申し上げておるやうに、二十トン未満のものも相当海難事故は多い。そういう点からいって、これはどのように考えられておるのか。

○藤野政府委員 三十二条の二十トン未満の帆船、漁船につきましては、海難事故がありますことは承知いたしておりますが、危険物を運送いたしますやうな場合には、危険物船舶運送及び貯蔵規則によりまして検査をいたしております。また旅客運送の用に供します場合には、必ずこれは検査をいたしておるわけではございまして。これらの船舶は何分隻数が二万六千隻にも及ぶ膨大な隻数になつておるもので、定時的な検査はいたしておりませんが、特別な用途に使用する場合には必ず検査するということにいたしております。

○久保委員 この改正案に出ておるんですが、将来にわたつてそれで大体やつていこうという考えであるのかどううか、この点はいかがですか。

○藤野政府委員 これは船舶安全法が

制定されて三十年の歴史を持つておるわけでございますが、海難の推移をよく分析調査いたしまして、何らかかの規制が必要とあれば規制をしなければならぬ、かように考えておる次第であります。

○久保委員 次に第六条の二の改正であります。これは新しくできたわけでありまして。これは認定工場というか、工場を指定するほかに、検査の能力のある者、個人を指定するのか、あるいは両方とも二重認定をするのか、いかがですか。

○**蔵野政府委員** これは一定の認定基準を設けまして、認定基準に適用したもののうちから、申請があつた工場事業場に対しまして、工場、事業場の認定をするということでございます。

○久保委員 工場を認定する場合に
は、そこにいるところのいわゆる技能
者というか、そういうものが、たとえ
ば自動車にすれば認定工場には一級整
備士がいなければいかぬとか、そうい
うことになっておるわけですが、これ
はないのですね。

○護国政府委員 認定の基準で考えなければならぬ要素はいろいろございまして、事業者が厳正な品質管理体制をしいているかどうかということ、それから自主的な検査をやっておればその状況はどうかといったようなこと、その中には、たとえば溶接工であれば一級の溶接工が行なっておる工事に対して、十分配慮がされておるかどうかということも考慮の中に入るわけであります。また、人的、物的、あるいは管理体制、あらゆるものを考慮いたしまして、認定基準を設定したい、かように考えておる次第でございます。

○久保委員　そこでそういう方法でやるにしても、やはり總括する者がある程度の能力を備えなければ、これはなかなかかまわずかしいのじやないかと思うので、そういう基準をきちんと政令か何かで定めるのですか。そういうつもりでありますか。

○藤野政府委員　これはもちろん自主的な検査機構がございましたも、これが生産部門に支配されまして、ほんとうの意味で自主的であるかいかということもよく検討審査しなければなりません、名目だけの検査部長がおり

まして、これは認定の基準には合致しないというふうな考え方で設けていきたいと思えます。

○久保委員 この条項は、結局船舶検査の能率化というか、合理化という名

前で呼ぶのでしようが、少なくとも権限はある程度運輸省から委任するようになると思うのです。そうですね。

○藤野政府委員 この認定の問題は、実質的には国家保安検査の委任的な行為というふうにわれわれは理解しておりますわけです。従いまして、認定基準も

適正なものでなければならぬし、またこの運用は厳正にやらなければならぬ。また認定を受けた工場、事業場が、認定要件に欠けるような場合には、直ちに取り消しを行なう、あるいは認定にあつては有効期間をつける、いろいろな配慮をいたしておる次第でございます。

○久保委員 これは今お話の通り、権限を委譲する形になりますので、慎重に扱ってほしいと思うし、それからこの法律にはないけれども、命令で定めるだろうと思うが、随時検査官が工場を臨検するということになるわけですか。

○蘭野政府委員　お説のようにいたしたいと思ひます。そのような条文の改正が織り込まれておるわけでございます。

問があつた、たとえばハイドロとかあるいはモーターボート、最近のレジャー・ブームの波に乗りましてかなり大量のものが製造され、使用されておるわけです。これについてはどういう検査を今やっておりますか。

つきましては、旅客運送の用に供するといったような性格のものに對しましては、小型船舶等安全規則によりまして、安全法の省令でございますが、これによりまして検査をいたす。構造、設備あるいは不燃性あるいは救命施設

といったようなことを十分基準に合致するように検査いたしております。しかし自分が乗りまして運転するようなものに対しては、検査をいたしていないわけでございます。それは回遊ヨットと同じような考え方にいたしております。

○久保委員　そこで、そういうモータースポーツやハイドロまで一々検査官が検査するというのは、実際に的確に行なわれますか。

○藤野政府委員　検査のやり方でございますけれども、料金を取って運転手に乗ってお客を運送するような船が旅客運送に適しておるかとかという見

地から、先ほど申しましたようないろいろな事項につきまして検査をいたしております。これらのものは大部分は大量生産の規格品でございますので、それらの型式ごとに旅客定員は何人までよろしいか、救命設備はどのような

ものが適当であるといったようなことを勧奨して、適当な装備、構造を指示いたしておるわけでありまして、一たび型式ごとに検査が行なわれましたならば、同様なものは右へならえといったような簡易な検査のできるわけになります。

○久保委員 型式承認ということはやっておらないということですか。

○藤野政府委員 型式承認ということはいたしておりません。

○久保委員 型式承認については簡単にやるつもりはないのですかね。

○藤野政府委員　なおこの問題につきましては、レジャー・ボートがどんどん広く用いられるようになると、当然そのようなことは考えなければならぬわけであります。

○久保委員 ただ問題は、レジャー用のボートその他がたくさん出てくるということ、もう一つは、先ほど御説明によりますれば、旅客運送の用に供するものだけとはいうお話もあった。自家用はよろしい、こういうことでありますが、全体の船舶の安全というもの

を考へれば、やはり同じ基準でやるべきではなからうか。たまたま自家用でありながら他人を乗せる場合もありましよう。そういった場合を考へれば、当然これに対して合理的な検査基準といふものを設けてやるべきだ、一方モーターボートの検査に追われて、現在の陣容でやるならば人間をふやさない

ければいかぬ。ところがときわ丸の検査は、救命艇にトタン張りしてあったとか、救命具は船倉の中に入っていたとかというのは、残念ながら人手が足りませんで検査ができませんというのでは、私は話が逆じゃないかと思うの

ですが、いかがですか。

○藤野政府委員 レジャー・ボートに追われて、本来の旅客船の検査がおろそかになるということがありましては

丸の御指摘の点は、私どもは非常に遺憾に存じておる次第でございます。このようなことのないように適正な検査を能率的に運営していきたい、かように考えておるわけでございます。

○久保委員　能率的にやるのには、新

造の場合のレジャー・ボートというのはある程度大量生産になっているとすれば、一定の基準なりを厳格にやることは必要だと思いますが、むしろ重点は今例に出したようなものを重点に置いてやっていくということが必要です。あるいは客船についての検査も

十分やるということが一番先ではないか。もちろん先ほど申し上げたように、人員をさらに、増せばいずれも全部適確にできると思うのであります。が、なかなかそれは実際には困難であると思うので、私はむしろレジャー・ポートその他の型式承認という形をと

りながら、やはり人命の安全からいっても片方の検査を重点的にやるべきではないか、こういうふうに思うわけがあります。これは一応参考に申し上げておきます。

そこで、第八条の船級協会の仕事であります、これは第二条の六から九までの検査を除いてやるわけですね。

そこでは船級協会の活動状況というものは、今日いかがですか。たとえば陣容はどの程度持っておられるのか。私は船級協会というのは寡聞にして知らないのですが、これはみんなそでないのではありませんか、これはみんなそれぞれオーソライズされておるものだと

と思うが、この関係はどうなっているか。

○藤野政府委員 船舶安全法第八條の船級協会に關連しまして、船級協会というものはどういふものかという御質問でございますが、船級協会は國際的な業務活動をしておりまして、國際的にその活動の成果が認められておりますが世界に七つございます。日本には日本海事協会というのがただ一つございます。この船級協会は、一定の基準を設けて船舶を検査し、基準に適合したものに對しましてはこれを登録いたしております。そして登録をした船舶に對しては一定の船級を与えております。そしてこれを定時的に検査をいたしまして、登録基準に合致しておれば登録を存続する、合致してない場合は船級をはずし、登録を抹消あるいは保留するといふようなことによりまして、商業的な船舶が一定の技術基準、安全基準に合致しているといふことを保証する一つの民間の機關でございます。しかしながら、政府の安全検査と船級協会の検査といふものがどのように關連しておるかといふことを申し上げますと、船級協会の検査は一つの商業目的の検査でございますが、この検査の基準は一般に政府の行なっております船舶検査に比べてはやや高いといふのが普通でございます。政府は安全の最低限度を規定し、船級協会は商業目的の保安基準と申しますか、安全基準で検査をしておるといふことでございます。従いましてやや高い基準で検査しております、しかもそれが安全法の第二條の一号から五号まであるいは九号から十二号までのような事項につきましては、六、七、八

号の救命とか衛生ということに比べますと、直接の人命の安全の度合いは薄うございますので、船級協会の行なっております検査の価値を認めまして、それに合格したものについては政府の検査に合格したものと同みなすという同等性を認めて処理しておりますわけでございます。

○久保委員 この船級協会はいわゆる日本海事協会でございますが、この監督は、社団法人でありますから、それによつて監督をしていくわけでありませんか。

○藤野政府委員 日本海事協会は財団法人でございます。運輸大臣の監督に置かれておるわけでございます。詳細な監督の規定がございまして、省令によりまして人事の問題、検査員の問題、それから登録検査に關する規定、手数料、旅費に關する規定といふような面でも運輸大臣の認可を要することになっておりますし、また業務についていろいろと詳細な規制を受けております。その公益性を確保するような監督をいたしておるわけでございます。

○久保委員 船級協会が検査をしたことについては、運輸省の検査官は別段に注意はしないのでよろしいことになっておりますか。

○藤野政府委員 運輸大臣は船級協会の検査が適當でないといふふうな認められた場合には、それは再検査をいたしますとか、あるいは政府みずから検査をするといったようなことで、船級協会の検査に全部まかすといふふうなことはいたしてないわけでございます。十分検査の状況を監督いたしまして、不適當な検査は再検査あるいは政府みずから検査するといったような

処置によりまして、安全性の確保に遺憾のないようにいたしておる次第でございます。

○久保委員 實際問題としてそういうのをたびたびやりますか。

○藤野政府委員 日本海事協会の検査員の任命につきましては、運輸大臣の認可を要しております。資格のある検査員が検査をいたしております。いろいろな面で監督を加えておりますので、日本海事協会の検査に對して再検査といったようなことは行なわれておりません。必要がございません。

○久保委員 信頼し切つておるわけですね。もちろんこの船級協会はそれぞれ權威があるものでありますから、それでいいと思つておりますが、ただ問題は、こういうふうな船が多くなると、船級協会に登録された検査担当の人は何人おるかかわからぬが、需要と供給の關係で、しかも運輸省の検査官の人間もそう余つておるほどではないやうに見受けられる。従つてもすれば形式的検査に終る場合が非常にあるのではなからうかといふ心配をするわけですね。たとえまた出しては悪いが、ときわ丸にしても一つの例だと思つておられます。そういうことを考えると、さらに検査制度についてもっと陣容を固める必要があると思つて、この点については何か考えておりますか。

○藤野政府委員 ここ数年来検査の對象船舶が急増いたしまして、検査に十分時間をとれないやうな状況になりました。三十六年に船舶検査官三十名の増員がございまして、われわれとしては非常に喜んでおるわけでございますが、なおこれをもちまして現在毎年

増大しております船舶を検査いたしたためには、何らかの能率的な手段を講じませんと、従来のやうなやり方では安全性の確保が困難であるといふことで、今度のような合理化体制を打ち出したわけでございます。なお将来この五條ノ二あるいは六條の三項あるいは六條ノ二によりまして、検査の能率化がどのように効果があるかといふことをよく見きわめまして、さらにその範囲を拡大するとか、あるいは検査官の増員をするとか、検査官の待遇の改善をするとかいふようなことが考えられるのではなからうかといふふうに存じておる次第でございます。

○久保委員 次に御ねしたいのは、船員設備の基準といふのは、船員設備の基準と申しますものは安全法体系にございませうが、安全法第二條の第七号に「居住設備」第八号に「衛生設備」といふのがございまして、これらはともに實質的には船員の設備の基準を打ち出してゐる省令の一つの根拠でございます。船舶設備規定には、第四章に「船員室等」といふ規定がございまして、船員室の位置でありますとか、一人当たりの面積、容積でありますとか、いろいろ必要な基本的な事項について規定をいたしております。

○久保委員 船員設備の問題で今お話がございましたが、これで満足でありますか。船員設備に關する問題については、御案内の通りILO七十五号並びに九十二号で、船内船員設備に關する條約というものもあるわけなんです。これは日本政府はまだ批准をしておりぬと思つております。そういうもの

に關連して、船内船員設備の基準といふものを明確にすべきだと思つて、今お述べになりました船舶設備規程というもので非常に明確になり、前進をしておりますか。

○藤野政府委員 船員設備基準につきましても、たゞいま御指摘のILO條約の精神にとりまして、船員設備協議会というものが運輸省内に設けられて、運輸大臣の諮問によりまして船員設備について詳細な基準の御審議をいたしまして、その御答申をいただいております。それは五百トン以上につきまして御答申をいただいております。五百

トン未満の船舶、それから漁船につきましては部内でこれを検討いたしておりますが、この検討に相當の時間を要しまして、ようやく昨年の八月に草案ができたやうな次第でございます。先生の御指摘のやうに、われわれといひましては、現在の船員設備の規定では不十分でございます。もつと前向きに、近代化した設備基準の規定を設けるべきであると思つて、適當な機会に、今度の安全法体系の省令の改正にぜひこの基準を織り込みたい、かやうに考えておる次第でございます。

○久保委員 そうしますと、今私がお尋ねしている船員設備の基準については、この改正が通過したあと直ちに所要の改正をする、こゝういふお話でありますか。

○藤野政府委員 そのやうにいたしたいと思つております。

○久保委員 それはそれでいいでしょう。しかしそれは、いずれも答申をもらつたりあるいは部内で一応草案がで

きた、そういうものを含めてやるわけ
ですな。

○藤野政府委員 さようでございます。

○久保委員　ILOの九十二号の批准
 というか承認というか、そういう手続
 はいまだにされていらないと思うので
 すか。

○藤野政府委員　まだ批准されておりません。

○久保委員　いかなる理由で——これはやる必要がないからですか。

○若狭政府委員　ILO九十二号条約につきましては、先ほど船舶局長から御説明いたしましたように、昭和二十七年以来船員設備協議会をつくりまして検討して参ったわけでございます。具体的な答申も出ておりますけれども、その内容につきましてはILO条

殊な事情というのはあとの問題の方が比重が大きいんじゃないですか。その点はどうなんですか。

○若狭政府委員　もちろんそういう点もあるわけでございますけれども、現在船員設備協議会の答申自体につきましても、これは船主団体あるいは労働団体というような団体が完全に了解しているというところでございせん。各有識者が集まってつくっていただいた結論でございます。従いまして、もしわれわれがそのままこれに従って省令を制定するということになりましたとしても、具体的に申しますれば、船主団体が無条件に賛成することとはとうてい考えられないような状況でございまして、現在われわれの得ておる結論を実施するにも多少の困難があるという状況でございます。

なお現在は五百トン以上の船舶についてのみ基準だけができてゐるわけでございますけれども、今後の問題としてはいましろ五百トン以下に一番大きな問題があると思われるわけでございまして、これも早急に何らかの結論を得たいと考へておるわけでございまして、この問題につきましてももちろん国際条約には関係ございせんけれども、われわれとしては一番重点を置いて今後努力して参りたいと考へておるわけでございします。

○久保委員 さっきの船舶局長の話では、大体基準はできたし、あとは漁船も大体草案ができたというが、今の船舶局長のお話だと、だいぶ違うわけです。そこで、その答申を受けた基準であるいは草案ができたといいますが、それを資料として提出してほしいと思います。それから船舶局長からお話がある。

りました船主団体がいかなる点でがえんじないのか、これを摘出して資料として出していただきたい。あさってそのことを質問いたしますから。

次に参りますが、次は第二十八条の改正でありますが、これは危険物の搬載、運送、貯蔵に関する規定でございます。これはいわゆる安全条約に基づいて諸規則を命令できめる、こういうことなですね。

○藤野政府委員 安全条約に基づくことはもとより、なお日本の国内事情も勘案して広い範囲で規定しておるものであります。

○久保委員　この中で危険物あるいはその他の特殊な貨物の運送ということでありますが、この運送の場合におよそ該当するものはどういうものですか。

○薩野政府委員 一般危険物のほかに特殊貨物といたしまして、甲板積みの木材貨物、それから甲板積みの車両、これはカー・フェリーのようなものでございます。それから穀類貨物、小

麦、トウモロコシ、米、アズキといったようなものでございます。それから含水微粉鉱石、水を含んでおるこまかい鉱石でありまして、硫化鉄の精鉱であるとか、それから亜鉛精鉱であるとか、

か、あるいは鉄鉱にもそういうものがあ
ります。この四種類のものが一般に
危険物のほかの特殊貨物ということで
規制をするのでございます。

○久保委員　現状と、この改正されよ

して、穀類積載図を提出させまして、これによって規制するというところでございます。なお甲板積み木材、甲板積み車両、含水微粉鉱石につきまして

は、一定の積み付け基準を設けて規制するというのが従来と異なる改正点でございます。

○久保委員 それはここで運送という中に特殊貨物の運送、あるいは危険物などというのかもしれませんが、原子力に

関係する原子燃料の輸送については、いかなる規制をしておりますか。

○藤野政府委員　これは原子炉規制法で、海上輸送につきましては船舶安全法の体系の中の危険物規則にゆだねら

れておりまして、これによって規制を
できることになっております。

○久保委員 それは今の規定にありま
すか。

○藤野政府委員　ございます。

○久保委員　何というのですか。

○藤野政府委員　省令の名前は危険物船舶運送及び貯蔵規則でありまして、船の中核燃料等につきましては、第

六節に「放射性物質」というものがございまして、「容器、包装及び標札」あるいは「容器、包装及び標札の特例」「積載方法」「立入禁止」「防護」「荷役後の汚染の検査」というようなことを

規制いたしております。

○久保委員　そこで今の規則の中の第九十条は船長の義務になっておるわけだが、かかる運送の場合にはそれに応じたところの何か手配がとれる仕組み

○藤野政府委員 第九十条の防護で、船長はある量以上の放射を受けることのないように注意をしなければならぬ、ということのは、一つの測定器具なり何

なりが必要なわけでございまして、これによって放射能の危険から船内にある者を船長は守らなければいかぬという規定でございます。

○久保委員 具体的にどうなんです。これは実際問題として。大へんこまかく聞いて恐縮ですが、これから大へん多くなると思う。これは船長ができもしないことの強要規定を置かれたので心配だと思います。しかも実際問題

としてこういう防護措置がいかなる具體的な手段によつて講じられるのか。第九十条には、一船長は、船内にある者が、九日間に合計三〇〇ミリレムをこえる放射を受けることのないように注

「意しなければならぬ。」というが、そういう具体的な措置は、これはどこかにあるのですか。書いてあることは、なるほどこれでいいかもしれませんが、具体的に守られるかどうか。

○**陸野政府委員** この規制ができて、日本船が放射能物質を運送したところとがございませんで、従いましてこの規定を適用した実績はございませんで。

○久保委員　それでは方が一これから
あったらどうします。これで適用しま
すか。適用できるような形になってお
りますか。

○藤野政府委員　そのような必要が起

らということかもしれませんが、實際からいってそうばかりはいかぬと思うのです。こういう点についてもやはり万全の対策というか、手段、方法はきちんときめておかなければいかぬ。これだけの規定だと、これは全部船長の責任ですよ。實際はあり得ないならあり得ないで結構です。ありますが、そういうことも考える。

それからもう一つここで伺いたいのは、貯蔵とはいかなるものか。この場合、貯蔵とはいかなることをさすか。

○藤野政府委員 これは運送ではないのでございまして、たとえば海上倉庫といったような格好で船舶に貯蔵して、船を一つの倉庫がわりに用いるという場合には、これは当然貯蔵になる。運送ではないわけでありませう。

○久保委員 この場合は、貯蔵という中には、たとえば船内で船自体が使うものを貯蔵するというものもあると思うが、それはさしておるかどうか。

○藤野政府委員 貨物ではございませんで、そのような場合はもちろん含まれるわけではございません。

○久保委員 そうしますと、原子力船などができた場合、こういうことはあまりあり得ないかと思うのであります。が、核燃料を貯蔵するという場合があり得るかどうかわからぬが、あり得るとすれば、そういうものもさすのですか。

○藤野政府委員 そういうものは当然含まれますが、そのような場合に具体的な扱い方につきましては、この省令を補足することを考えておるわけではございません。

○久保委員 どうもなかなか未来のこ

とはわからないようですから……。法律というのは大体出てきた現象をとらえられておるといふのが法律かと思つたが、出てきたと勝負というので、どうも心もとないと思うのです。いづれにしてもこの条項はそれぞれ危険物の搭載、運送というものについて適切な方法を講ずるということでありませう。それはそれでよろしいかと思ひます。ただ問題は、昨日お尋ねした中で、船内荷役の問題もこの船舶安全法に入るといふお話がございまして、その通りかと思ひます。ついでに、これは船員局長にお尋ねした方がいいかと思ひますが、ILO条約の三十二号と申すのであります。が、船舶の荷積みまたは荷おろしに使用せられる労働者の災害に対する法に關する条約、こういうものがあるわけでありませう。これと關連して、日本の国内法規ではかかる問題をどういふうに処理されているか、いかがですか。

○若狭政府委員 船舶の荷役に關係いたしまして、船員の労働の面から危険性のあるものにつきましては、船員法の第八十一条の船員の安全に關する根拠規定によりまして、近く關係の省令を制定いたしまして、その中で必要な規定を制定いたしたいと考えておるわけではございません。

○久保委員 近くというのはいつのことですか。

○若狭政府委員 本年半ばの予定で現在準備を進めております。

○久保委員 それで、この条約はまだ批准していないと思うのですけれども、これはどういふ扱いになりますか。

○若狭政府委員 この条約につきましては、まだ批准した国も少ないようではございません。われわれの方でも検討いたしておりますけれども、具體的な船員の労働安全に關する規定ができません。国内の態勢が十分整備された上でわれわれとしてはこれを批准するかどうかという問題を検討いたしたいと考えております。

○久保委員 批准した国は少ないようでありませうが、災害の多いのも日本の国でありますから、そういう点からいって、しかも荷役の設備という点から役方式が外国の港とはだいぶ違ふのでありまして、その点もよく考えてこれは前進をはからなければいかぬと思ひます。日本の港の設備は外国に比べればだいぶ特徴があるようでありませうから、そういうことからいって、しかもここに使用せられる労働者というものは御案内の通りでありますから、そういう点を考えてこれはやはり早急に対策を立ててほしいと思ひます。

そこで、次に第二十九条であります。これは都道府県知事に規則を設けることができるというものであります。これはどこかやっているとこころはあります。

○藤野政府委員 その規則は、われわれといたしましては、各地方庁におきまして大いに活用してもらいたいというように期待しておるわけでありませう。また二十九条によつて規則を制定したものはございせん。

○久保委員 この二十九条というのはいつつくった法律ですか。

○藤野政府委員 これは昭和八年の制定でございます。

○久保委員 ずいぶんのんびりしたものだと思ふのです。盲腸のごとき条文であるならば、これは削除するのが当然です。しかし現実にここに規定される通り、本法の第二条第一項の適用除外の船についてこれはやるといふことなんです。しかも第二条第一項の除外されている船舶自体に問題が多いのであります。でありますから、この条文は盲腸的存在ではなくて、使われぬおつたといふことなんです。運輸省自体がこれは非常に怠慢であつたのじやないか。むしろこういうものはある一定の条例の基準を設けて、都道府県知事にこの制定方を懲罰し、あなたの方の勢力の届かぬ範圍をこれによつて規制するのが當然じゃないか、こう思ふのです。

○藤野政府委員 先生の御指摘の通り、第二条第一項の適用のない船でしるばし海難を起し、人命がそこなわれておる事例があるわけでありまして、われわれといたしましては都道府県に第二十九条による規則を制定することを勧奨したことがしばしばございませうが、これはなかなか地方的な事情がございまして、画一的な規則をもつてどの都道府県にも通用できるような規則は非常にむづかしい。水路とか航路とか、あるいは湖とかといったような平水のものの方が大部分でございまして、共通のものになりますと非常に精神的なものになりますと実効がないのであります。ローカルカラーを十分持った、特異性に即した具體的な規則を設けさせんと価値がないわけではございません。しばしば勧奨はいたしておりますが、今後もこれを活用いたしますように十分努力いたしたい、かよう

に存じておる次第でございます。

○久保委員 海運局長おいでですからお尋ねしますが、あなたの方の所管だと思ふのですが、たとえば渡船、五ト未満の旅客船、こういうものについては今お話ししたように検査はなないわけですね。これは数は少ないけれども、たまたま大きな事故を起すわけですね。こういう問題について、今お話しするように船舶局も法律は出さなして、これはどういふふうにかえておられますか。

○辻政府委員 従来、今御指摘のような渡船その他につきましては検査をしてないわけでありませうが、今後船舶局の方とも連絡いたしまして、検査の方法等について検討していきたいと思ひます。

○久保委員 船舶局長、政務次官もこつちへ向いて……。これは事故が起るとと委員会の大きな問題にまたなるわけですね。渡船などでは必ず年に一回は新聞に載る。しかもこれは人間が多いときがそうなんです。もつとも多くなければ転覆しませんが、必ずこれは湖なら湖のまん中で転覆する。だから救助の方法がありませんから、人命が全部もくずになつてしまふということなんです。ときわ丸で四十名からなくなりましたが、東京では相模湖かどこかで、当時の鉄監局長の御子息を初め子供が死んだ事件もありませう。事故が起きたときにはわあわあ騒ぐのです。實際にこういう条文があつてもちつとも適用しようとしなない。だからこの条文は改正したらどうか。提案されてから修正するというのはおかしいから、できなければこつちでやる。都道府県知事は定めなければいかぬ、こ

ういうふうにも直しておけばいい。ところがこれは必要な規則を設けることができるということなんです。これは実際だれもやりませんよ。だからこの法律を出しておる限りは、この条文についても再検討の要があると私は思うのです。いかがですか。

○大石(武)政府委員 これは地方自治体において少なくともヒューマニズムがあれば当然私は実行すべきだと思います。それを実行しないところにどこか地方自治の欠陥が私はあると思います。そういう意味でもう一ぺんわれわれははっきり大臣名をもってこれを勧告したいと思えます。そしてその結果、意志がありやいなやを問いたいと思えます。それでそういうやろうという御意志がないならば、あらためて久保委員の御発言のような方向にいきたいと考えております。

○久保委員 それも一つでしょうね。しかしこれは海運局長にお尋ねしますが、これはまた渡船のことはよくわからないのですが、あれはあなたの方の許可を得ることになってるのですか。渡船営業というか、それをやる場合に、あるいは営業でなくても、無料であっても、どうなんですか。

○辻政府委員 小さな渡船につきましては、許可はなっておりません。

○久保委員 小さなという、どんな小さいのですか。トン数とか人数に制限があるのですか。

○辻政府委員 定員十二名未満のものにつきましては、許可の対象になっておりません。

○久保委員 十二名未満はそうですね。しかし、十二名未満であっても、これを交通の用に供する、不特定多数

のもののあれに供するという場合には、何らかの規制があつてしかるべきだと私は思う。これを都道府県知事に、委任事項として委任してもよろしいかと思うのですが、これをやらぬと、また先ほど言ったようなことが出てくると思うのであります。しかも、十二人以上ならば、この安全法の適用になりますね。だから、これ以外のものについては、やはり都道府県知事に委譲するなら委譲するということでは、つきりやるべきだと私は思うのです。そういうことを一つ研究していただきたいと思います。

それから、先ほど申し上げた三十二条であります。これは「当分ノ内之ヲ適用セズ」とありますが、三十二条は何年にできましたか。

○藤野政府委員 これは、昭和八年の法律の制定当時から、この規定がございます。

○久保委員 そうすると三十二条は、当分の間というても、これからも当分の間というわけですから、大体書かぬでもよろしいくらいなこと、除いてしまった方がいくらいなんです。しかし現実には、先ほど申し上げたように、二十トン未満の漁船、帆船が海難事故が多い。これは、特に漁船の問題になると思うのでありますが、水産庁との協議事項にこの条項はなっているわけですね。

○藤野政府委員 二十トン未満の漁船につきましては、三十二条を改正いたします場合には、当然農林省と協議しなければならぬわけでございます。

○久保委員 これはやはり当分の間、当分続くわけですか。

○藤野政府委員 当分というても非常

に長いので、私どもは非常に責任を感じておるわけでございます。先ほどお答え申し上げましたように、この種の船舶の海難の推移などをよく調査、分析をいたしまして、何らかの規制を加える必要があるといたしますならば、適当な基準を設けて、やはり安全性の向上について処置したい、かように考へておる次第でございます。

○久保委員 昭和八年から御検討いただいているわけですから、もう検討の時期じゃないのじゃないですか。結論を出しても、おそくはないんじゃないですか。昭和八年という三十年前、三十年間当分の間検討しておるといふことになりましたれば、ずいぶん気長に御検討いただいて、ずいぶんいい結論が出たんじゃないかと思うのですが、これから御研究、御検討というのではどうも……もともと、船舶局長はまだ局長になられてから、三十年にはならぬようでありまして、どうかと思うのですが、政府の怠慢というか、こういう法律は出したら出さうか、こういう法律は出したら出さうか、あととめんどろからそのままだとしておこうということでありまして、冒頭申し上げたように、この船舶安全法を審議するのには、どうも値打ちがなさそうだというふうにも思うのであります。これは政務次官、どうなんですか。

○大石(武)政府委員 なるほど、昭和八年からというといふ長い期間でございます。御説ごもっともと思う次第でございます。ただこういう問題はおる者の経済的な問題とも関連がございます。そういうわけで、はたしてその経済を圧迫するほどの規制をして

よろしいかどうか。問題は、船の安全性ということは、本人同士も自分の生命ですから、十分考えると思うのであります。それ以外に危険なことは、むしろそれ以外の環境のいろいろな条件の方が、より以上大事じゃないかというふうにも考えるのであります。たとえば気象の予報とか、あるいは本人の注意力でありますとか、いろいろな問題が関連すると思ひますので、あながち船舶の検査だけ、あるいは船体の規制だけをいたしても、必ずしもその船を用いてなりわいをする者の、生命の保障はでき得ないと思うのでござい

ます。そういうわけでございまして、十分にこれらの点を検討いたしましたし、御期待に沿うような改正方面に向かつていきたいと思ふ次第でございます。

○久保委員 さような結論はいいですが、前段があまり気に入りませんね。政務次官、これは船舶安全法の審議をやっておるわけでありまして、気象その他のことは今審議しておりません。全体的には、船舶の安全はおっしゃる通り、そうなんです。しかし、経済性の問題をちよつとお出しになりましたね、経済性とは何か。人命の問題とかね合いになるかどうかという問題。これは、たとえば個人が横かきをあやつておるといふことなら、全くその人一人だけの責任であります。これは、自殺する人もありますから。最近は無責任時代と自由時代ですから、両方とればそれでけつこうです。しかし、二十トン未満の船に他人が働いておるといふ場合には、はたしてこれだけのかどうかという問題が今日出てくるわけでありまして、この点は十分考

えないと、おっしゃる通りだけではどうも承服しかねる。しかし、結論は検討すると言ふから、二十年後の今日検討の時期ではないかと思うが、今さら言つても仕方がありませんから、三十年の歴史を振り返つて、早く結論を出してやるべきだろう、こう思ひます。

次に、安全条約の勧告の問題になります。これは、膨張型いかだの搭載について、これはある程度金がかかることとするなら、資金あつせん等もして、特に漁船その他にも、半強制的に置きかえさせたらどうか。あるいは、先般事故をやつたような旅客船についても、これは当然やるべきだと思ふのだが、その決意がありますか。

○藤野政府委員 漁船に膨張型の救命いかだが使えるように改正をいたしました趣旨は、先生のおっしゃいましたように、救命艇あるいは短艇にかえまして、この方がはるかに人命救助に役立つという観点から改正をいたしました。なわけでございますが、経済問題というのがございまして、この点につきましては、漁船を建造いたします場合に、いろいろな公的な機関から融資を受けるわけでございますが、救命設備につきましては、当然融資の対象の項目の中に入れてもらへるよう、われわれは水産庁に対して、しばしば折衝しておるわけでございます。金のないものに対しては、適当に融資をするとか、あるいは団体が一括購入して、これを貸与するとか、私はいろいろな方法があるだろうと思ひます。この点につきましては、膨張型いかだが広範に短艇に置きかえられ、広く用いられるように、水産庁とも協議いたしまして、御趣旨に沿うよう努力いたした

い、かように考えております。

○久保委員 海運局長にお尋ねしますが、これは水産庁の関係ばかりじゃなくて、あなたの方にも関係があるわけですが、救命設備その他は、やはり近代的な、合理的なものを搭載させるということ、一つ積極的にやるべきだと思ふ。そのために必要なら、財政資金のあつせんその他も考えるべきだと思ひます。ただ単に、船舶所有者の経済性ばかり考えていたのじゃ、万全なものではないと思ふのです。そういう必要があるかどうか、いかがですか。

○辻政府委員 御指摘の通り、膨張型いかだにつきましては、小さな旅客船等につきましては適當かと思ひます。今お言葉がございましたが、経済性ばかりを考えているわけではないのでございします。やはり現実に料金を一定いたしまして、ある程度利用者に対する負担のことも考えて参りますと、今にわかにかゝこれを強制することはどうかという感じもいたすのでございします。御趣旨の点につきましては全然同感でございしますので、できるだけ御趣旨に沿うように指導して参りたい、かように考えております。

○久保委員 この新しい取りかえという問題について、政務次官、どうですか。もう一つは救命具のカボックというか、ああいうものは耐久力がないというふうには聞いておるんです。十二時間なんてそんな長い時間古いものは持つておらぬ。水がしみ込んでしまふという話も聞いているのです。こういうふうには海難事故が、しかも悲惨な事故が起こるといふ現状では、ある程度これに対する対策も考えなければいかぬだろう、こういうふうには思ふ

のであります。必要な実態を調査して、全面的な半強制的な取りかえをして、必要な裏づけをしてやるという制度を早急に確立すべきだと思ひます、どうですか。

○大石(武)政府委員 ただいまの政府委員と同感でございます。

○久保委員 きようはこれまでにしておきますが、あと残つておるものが二、三ありますから、明後日また続けたいと思ひます。

○木村委員長 次会は、明後八日金曜日、午前十時より委員会を開会することにいたします。

本日はこれにて散会いたします。

午後零時五十二分散会

