

第四十三回国会 逋信委員会議録 第八号

昭和三十三年二月二十一日(木曜日)

午後一時五十一分開議

出席委員

委員長 本名 武君

理事 大高 康君 理事 岡田 修一君

理事 佐藤洋之助君 理事 栗原 俊夫君

理事 森本 靖君

上林山榮吉君 小泉 純也君

椎熊 三郎君 鈴木 善幸君

中山 榮一君 橋本登美三郎君

畑 和君 安平 鹿一君

谷口善太郎君

出席政府委員

逋信局長 藤野 淳君

逋信事務官 若狹 得治君

(船務局長) 和田 勇君

海上保安庁長官 保岡 武久君

郵政事務次官 西崎 太郎君

郵政事務官 西崎 太郎君

(電波監理局長) 山下 武君

委員外の出席者

日本電信電話公社理事

(逋信局長)

本日の会議に付した案件

電波法の一部を改正する法律案(内閣提出第二八号)

○本名委員長 これより会議を開きます。

電波法の一部を改正する法律案を議題として審査を進めます。

質疑の通告がありますので、これを許します。上林山榮吉君。

○上林山委員 本問題は重要な問題であるわけですが、大臣が御出席でありませんから、結論的には他日またお聞きする場合がありますが、それと併せて、その前提のもとに御出席の政務次官ないし事務当局から、それこそ率直な、正直なお答えをお願いしておきたいと思ひます。

私は、本案が一年ぐらい前に論議の対象になったところ、どちらかというところ、批判的でございました。時期尚早の感があるという考えから批判的でございましたが、最近の情勢から見ても適当な時期に来ておるのではなからうか、こういうふうな私自身は考えておりますけれども、先ほど申し上げた通り重要な案件でありますので、念のため一度お尋ねしておきたい点があるわけでありました。

第一点は、この問題は海運合理化政策の一環が重点なのか、それとも船舶の安全保持ということが重点になっているのか、この点は私は大事な要点だと思ひますので、まずこれを一つお答え願ひたいと思ひます。

○西崎政府委員 船舶の無線局の使命といったしましては、御承知のように、今先生がおっしゃいました海上における人命の安全ということ、通信の疎通と両方の使命があるわけでありまして、そういう使命を無視したもので、そういうことは考えられないわけでありまして、従ひまして、今回の改正案も、当然船舶の安全は確保できる、こういう前提に立つて、しかも海運合理化の

要請も、御承知のように非常に熾烈でございまして、そういう観点から提出したわけでございます。

○上林山委員 ただいまのお答えは十分であると思ひますが、ただいまのお答えは、通信上支障がない、ないし人命の救助に對しても支障がない、これが重点であつて、海運合理化政策は従である、それも参考にしたのであるけれども従である、こういうふうな開いたところがあるが、そういうふうな開いたところがあるが、お答え願ひます。

○西崎政府委員 多少言ひ方がまずくて真意をお伝えできなかったことを残念に思ひますが、この船舶無線電信局の使命をそこなわない範圍で、しかも海運合理化という強い要請がありますので提出したと申し上げたわけでございます。まして、もちろん徹底的な安全度——安全にもいろいろ度合いがあるわけでございます。しかし、これはやはり国際水準並みの安全度、こういうことを前提にいたしましたわけでございます。

○上林山委員 海上保安庁長官が見えておられるようですが、ただいまの私の質疑に對して、あなたの立場からはこれをどういふふうにござらんになっておるか。あなたとしては、きわめて重大な関心を持たれておるはずだと思ひわけでありまして、あなたの立場から考へて、今郵政省の電波監理局長が答へたことに遠慮をしないで、一つ率直に見解を示してほしい、こう思ひわけです。

○和田政府委員 私の方は、実はいわゆる海上保安業務ということを行つておられますために、当庁で全国で二十三方所の海岸局を設けております。それから巡視船は八十八隻、これは大体八割行動いたしておりまして、無休で船舶局からの通信を聞く態勢になっております。従ひまして、アメリカ力であるとか、大西洋であるとか、そういうところは別であります。日本周辺で起りました海難あるいは緊急通信、重要通信につきましては、かりにこのような改正が行なわれなくても、別段支障がないというふうに考へております。

○上林山委員 かねてからこの問題にきわめて熱心なあなたの言われることだから、私もその言葉を細面通り信用してこれから質疑を進めていきたいと思ひます。

そこで、西崎電波監理局長に伺いたいことは、生命の危険を保持すること、この程度なら十分である、通信もこの程度なら十分である、しかも国際水準に照らして十分である、こういうふうにおっしゃつたのですが、最後の国際水準に照らして十分であるという基準は何か。ことにオートアラームは、この一年間にどの程度改良研究をされたか。一、二年前の状態では、オートアラームは完全無欠とはいえないような状態であつた。この一年間にどの程度の改良が加えられたか。

か。三十九年度にはどういふふうにか。私は海運合理化政策を支持する一人なんです、そうであるからといって、電波監理局長も答へておる通り、生命の危険がないように、しかも国際水準のようにこれができるという自信を持つてでない、これを審議する者としては、大きな事故が起つた場合、一体国会は何をしておつたんだ、こういうふうなわれわれも責任を分担しなければならぬので、単にいやがらせではなしに、私は前向きな姿勢でこれを聞いておるわけなんです。だから、そういう意味合いにおいて、具体的に答へ願ひたい、こういうわけなんです。

○西崎政府委員 安全性という面からいって、具体的にその度合いはどうかということでございます。御承知のように、船舶の安全ということにつきましては、海上における人命安全条約というものがございまして、必要な施設につきましては、国際的な基準が定められておるわけなんです。われわれの方としましては、そういう基準を国内法に移しまして、それによつて律しておるわけでございます。たとえば、具体的にオートアラームという問題になりますと、その基準に照らして機器の形式検定というものをやつております。従つて、その国際的な基準に合致しておるかどうかということも具体的に検査する機会があるわけなんです。そうして、それによつて郵政省としての検

定合格証というものも出しておるわけでありました。そういった意味で、日本のオートアラームは国際水準に、あるいは国際的な基準に合致しておる、こういうことがいえるわけでございますけれども、なおわれわれは、これだけで満足しないで、実際に船に装備した場合にどうなんだということで、過去数回にわたりました、実地に試験をいたしました。最近におきましては、お手元に先般差し上げた資料にも報告していただいておりますけれども、外品の製品、それから日本の製品等を装備しまして、いろいろ比較試験もやっておりました。その結果は、大体において同じところまで出たわけでございます。またもう一つ、これは多少蛇足になるかと思いますが、オートアラームの機械というものが、その高いものばかりでございませぬ。国産の製品で約五十万円、それから外国製品でも八十万円程度でございます。こういったように、貿易の自由化の時代もあるというふうな向きは、外国製品を使われても一向差しかえないうえです。そういった点から見まして、少なくともオートアラームに関する限りは、外国並みの安全性が確保できるのではないか、こういったふうにご考慮しておるわけでございます。

○本名委員長 岡田修一君。

○岡田(修)委員 昨日に引き続きまして御質問いたしたいと思います。

きのう、船舶無線通信士が今度の改正によって何人減員になるのか、その法定定員から見た経過期間中の需給の状況といえますか、それをお知らせ願

いたい、こういうことを申し上げておいたのですが、まだ資料ができていないようでございますので、口頭でけっこうです。それから一度御説明をお願いしたい。

○若狭政府委員 お尋ねの船舶通信士の需給の見通しにつきまして御説明申し上げます。

御承知のように、船舶通信士には船舶職員法上甲種船舶通信士と乙種船舶通信士及び丙種船舶通信士と三種類あるわけでございまして、今法律改正と関連いたしまして問題になりますのは、甲種船舶通信士及び乙種船舶通信士でございます。これにつきまして、実際の人員と、それから法定の定員との間に相当の開きがございます。具体的に申し上げますと、現在船舶の通信士として海運関係に在籍いたしております者は、甲種船舶通信士で千八百六十八名、それから乙種船舶通信士で千三百名程度というふうになつておられます。法定の定員数は甲種船舶通信士は千二百名でございます。それ

が今後の見通しといたしましては、新造船のために配属しなければならぬ人員、それから現在人員の減耗補充のために必要とする人員が考えられなければいけません。船舶の乗組員の中には予備員というものがございまして、大体船舶通信士関係におきましては、乗組定員の二五％程度を予備員として現在保有しておるという状況でございます。従いまして、こういったものを総合的に考えますと、甲種船舶通信士につきましては、昭和三十八年度におきましては、新造船及び減耗補充等を入れて千四

百六十八名の甲種船舶通信士が必要になつて参ると考えられるわけでございます。しかしながら、先ほど申しましたように、現在の現在の人員は千八百名余りでありまして、約四百名程度の過剰が出てくるわけでございます。それから乙種船舶通信士につきましては、現在の法定定員は九百三名でございます。これに予備員及び新造船の所要人員並びに減耗補充というものを加えまして、法定九百名に対して約千二百九十一名の乙種船舶通信士が必要になつてくるわけでございます。従いまして、現在の乙種船舶通信士千三百名に比べますと約四十名の過剰が出てくるというふうな状況になるわけでございます。ところが、三十九年度に至りますと、新造船及び減耗補充等を加えまして、甲種船舶通信士につきましては百九十名程度の余剰が出て参りますけれども、乙種船舶通信士につきましては約九十二名の不足が出て参るわけでございます。それから四十年度に参りますと、現行法の改正が通つた場合を想定して言っておるわけでございますが、甲種船舶通信士につきましては、新造船及び減耗補充等を入れて、四十年度に参りますと、甲種船舶通信士につきましては二十二名の不足、それから乙種船舶通信士につきましては百九十二名の不足という状態になつて参るわけでございます。四十一年度に参りますと、甲種船舶通信士につきましては二百二十五名の不足、それから乙種船舶通信士につきましては、法律改正後四年目から乗組定員が一名となりまして、甲種だけに参る船舶が急増いたしますために、乙種船舶通信士が三百八十六名余剰が出るという状況でございますけれども、四十二年度に参りますと、甲種船舶

通信士につきましては四百六十四名の不足、乙種船舶通信士につきましては二百六十名の不足というふうな数字が出て参ります。年度別に多少の過不足――余剰人員というものはもちろんあるわけでございますけれども、約五年程度を通じて見ますと、昭和四十二年末におきましては、通信士全体として約六百名の不足人員が出て参りました。約六百名の不足人員が出て参るといふような状態でございます。現実の問題といたしまして、法定の定員数というものと、現在の甲種及び乙種の資格の定数というものは必ずしもマッチいたしておるわけではございませんで、現在約七百名程度が甲種船舶通信士の資格を有しながらも乙種の仕事に従事しているというものもあるわけでございます。甲種及び乙種の法律の制度の変更による過不足の問題は、現実的に七百名程度の甲種船舶通信士によって十分調整がとれるというふうになつておるわけでございます。

○岡田(修)委員 ただいまの説明によりますと、今度の法律改正によつて、さしあたりは多少の剰員は出るけれども、二年あるいは三年後においてはほとんど剰員はなくなる、その後においては、むしろ非常に船舶通信士の不足を来たすといふことが、このまま新たな補充がなければ、相当数の不足を来す、こういったふうな原因によつて、船舶無線通信士については、何らかの失職あるいは離職の心配はない、こういったふうにご考慮してよろしくございませうか。

○若狭政府委員 船舶通信士の雇用の安定でございますけれども、これにつきましては、先ほど労働関係におきまして新規採用の停止に関する協定が成立いたしました。各海運会社で余剰となる船舶については、各海運会社相互間において雇用調整のための委員会を設けてその余剰船舶を吸収する。それから雇用調整委員会においては、労使の間で雇用調整協議会をつくりまして、それによつて余剰船舶の処置をつける。そういった結果なお処理できない船舶については、労使間において協議して、必要とあれば失業保険の適用という問題もございまして、最終的には雇用の関係は切らないでそのまゝにしておく、そして日本海運全体の中でその余剰の船舶を処理しようという協定ができたわけでございます。これは船舶通信士だけではない、船舶全体の問題でございますけれども、そういった協定ができたわけでございます。船会社相互間の融通が円滑にいくということによつて、われわれは失業というふうな事態は起こらないだろうというふうに考えております。また現実の問題といたしまして、過剰の通信士が出るということに、非常に過剰の問題でございます。現実の船舶への配属その他の時間的のズレという問題を考えますと、おそらく何らかの困難なしに、こういった雇用の問題は不安を与えないで解決できるというふうに考えておるわけでありませう。

○岡田(修)委員 ところで、船舶無線通信士につきましては、海上の方でそういったように定員削減の動きがある一方、陸上の方においても相当の需要が

投資の抑制というような問題も懸念しておるためでございますか、いささかそういう傾向は減少をしてきたのではないかと、いふふうに考えるわけであります。ただ、学校卒業者につきましては、毎年海運界から三百名程度の新規採用の申し込みを電波関係の各学校に出しておるわけでございますけれども、それに応じて海運界に職を求めてくる者は大体六十名足らずというような現状でございます。しかしながら、現在の法律のままでありますと、年間減耗補充を入れまして、大体三百名程度の新規の採用を必要としておるわけでございますので、六十名程度の学校卒業者ではとうていまかない切れないわけ

きましては一名でございます。給与ベースといましては、日本船の方がはるかに低いわけでございます。な相、この表全体といたしましては、各国の賃金制度についていろいろな相違点がございます。たとえば日本船の給与の実態はこういう状態でございますけれども、この表に現れない、たとえば予備員費というものを入れて考えますと、大体この給与の一割程度のものを考えるのが実態に合うのじゃないかというふうに考えるわけあります。それから

○若狭政府委員　日本の通信士は、御承知のように船舶の職員といたしまして、たとえば通信長は一等航海士、二等通信士は二等航海士、三等通信士は三等航海士あるいは機関士というところと同格の基本給、最低保障本給を労働使間において協約いたしておるわけでもあります。ところが外国の状況は、大體におきましてそういう職員としての待遇ではなしに、日本でいういわゆる部員でございます。部員としての待遇をしている国が非常に多いというところが、こういうような給与の差が出てきておるのではないかというふうに考へるわけでございます。

岡田(修)委員　ただいま外国では部

○岡田(修)委員 私がただいまあいの質問を申し上げましたのは、日本の無線通信士の給料が非常に高いからこれを下げろとかなんとかいいう意味ではないと思います。ことにこの法律改正によつて無線通信士の乗組員が一人になるものとする……その勤務がそう過重になるとは思いませんけれども、精神的な苦痛というものは非常に多くなる。従つて、これに対しては、それを償うことができるだけの待遇をいたすべきで

たしましては、船舶通信というものは非常に重要なものであるという意味で、船舶職員法に取り入れて参つたわけでございすけれども、それが具體的な賃金の体系の中にも取り入れられておるといふように考えておるわけでありす。

○岡田(修)委員 運輸省の船舶局長がお見えであり、かつわれわれの手元にも船舶の自動化に関する資料が配られてあるのですが、これによりますと、今後の乗組員の推移予想表というものがつておる。これは一番最後のところでは二十名くらいになる、三という表

が出ておるわけです。

それからその前の、最近の計画造船における乗組員比較表を見ましても、十五次船では、三井の船が四十五名だったのが十七次では三十五名、非常な減少を来たすわけですが、この表について、一つ船舶局長から御説明願います。

○藤野政府委員　今御提出申し上げた二つの表につきまして御質問がございましたが、これは運輸省が造船界を数年にわたって指導いたしております結果であるというふうに御説明できると思ふのです。と申しますのは、国際海運の国際競争力を強化いたしますために、運輸省の節減をいたしますためには、どうしても船を合理化、近代化あるいは自動化しなくちゃならぬということ、それから造船は重要な輸出産業でございますので、外国の船主にその好む船舶を提供して、競争国を打ち負

人間のやつておることは機械力にたよる。現場におもむいて調整とか点検とかあるいは記録をとっているのは一力所にまとめてやる。それから点検とか整備とかいうことは行なわないで済む。

ようにするといふようなこと、あるいは本人は現場でそれをいろいろいじくらないで、操舵室で、ブリッジで直接これらを遠隔操作するといったような考えを以て、技術の研究開発をして参りました結果が、この第四表のような、今先生の御指摘のような、大幅な乗員の節減という事実になって現われておるわけでございます。最後の表で、「今後の乗組の推移予想表」につきましては、現在の技術の開発研究の段階から推測いたしますと、このような、將來、貨物船は二十人あるいは油槽船では十九人程度に四十五年度にはなるであらうといふような予想を立てた次第でございます。

○岡田修委員　これで見ますと、職員の方はあまり減らないで、いわゆる部員の方で非常に減少を来たようですが、むしろ技術関係とか職員の方でもう少し減らなければおかしいということは何ですが、職員の方で減る余地はないのかどうか。部員といいますと、どっちかというところ、あまり高級な仕事をするものではない、職員の命を

受けて、単なる一般の事務的なことをやるにすぎない、あるいは程度の低い技術的なことをやるにすぎないと思うのですが、この点はいかがですか。

○藤野政府委員　士官と部員と比べて、減員の程度が、部員の方が多く、職員の方があまり減つてないじゃないかという御質問でございますが、これは実際の職務の配分あるいは就労体

制からきております。また、その範囲は、法規による法定要員という点から削減できないで、このようなアンパランスな結果になっておるといふことも申せるわけでございます。

○岡田(修)委員 この自動化の推移を
見ますと、非常な定員減少になる、
こりいう中で無線通信士だけが現状の
ままでいったのでは、海上における勞
働配置に非常なアンバランスを来す
ということが非常に はつきり出ると思
うのであります。そういうことを認識
する上において非常におもしろい表で
はないかと私は考えるわけでありま
す。

そこで、電波監理局長さんにお尋ねするのですが、あなたの方からいただいだきました「電波法の一部を改正する法律案に關する資料」によると、日本船の一隻一日当たりの取り扱い通数は四・七通、この船が海岸局と連絡をして通信を終える所要時間が約五分、というふうに書いてありますが、この点御説明願いたい。

○西崎政府委員　この点は、ここにも書いてありますように、電電公社で調べていただいたのであります。もしお許しを得られるなら、公社の方から御聴取願った方がいいのではないかと思います。

○山下説明員 私の方で実際に取り扱った通数について調べました結果が、一隻当たり一日平均四・七通になつております。それに要する所要時分については、実際の通信の時分以内にいろいろと一括呼び出しを聞くとか、沈黙時間というのがございますので、實際上公衆電報を通し得る時間をはかりますと、一時間に大体十二通

くらいはかせることができる条件になつておりますので、それで一時間をつなげておきますので、それで一通当たり平均十二通で割った結果、一通当たり平均通信以外の時分をも含めて、五分間程度かかる、そういうふうに計算したわけであります。

○岡田(修)委員 私は船舶通信のことはよくわかりませんが、こういう推論になるかと思いますが、一隻当たり四・七通、約五通、一通の所要時間が五分ということになると、船一隻通信のために働く平均時分というものは約二十五分間、こういうふうに解釈できますか。

○山下説明員　船に乗っておられる無線通信士の方がどれだけ働いておられるかということは、私の方では直接わかりませんけれども、私の方の海岸局から見て、海岸局と船との間の通信時間を見ますると、そういう結果になるわけでございます。

○岡田修委員　今まで三人でやっておったのが今度一人になった、そうすると、無線通信士の労務というものは非常に過重になるのではないかという議論が一部にあるわけであります。はたしてそうであるかどうかということ、今申し上げたような数字でお尋ねしたわけですが、皆さん方の方からお考えになって、そういう点どういふ

いか、かように考えられるのですが、
 そういう点、皆さん方はどういうふう
 にお考えになりますか。

○山下説明員 電電公社の設備が足りないとか、非常に通信が輻湊しているようなときとは別といたしまして、私の方から見ますと、ただいま先生がおっしゃったように、それほど負担が過重であるとか、通信士が足りないがためにどうだというようなことはないように思っております。

○岡田(修委員) それからやはりこの資料の四に、これは電波監理局長にお尋ねするのですが、主要海運国の船舶無線電信局の執務時間別周数というのが書かれています。それによると、二十四時間勤務のところは、アメリカが二十、イギリスが七十四、それに対して日本は五百三十六、十六時間勤務のところは、アメリカがなし、イギリスが二十四、日本が三百六十五、八時間の

ところは、アメリカが八百五十九、イギリスが二千二百三十二、日本はこれに反して二百五十七、こういうことになっておりまして、その次の不定執務局が各国は相当あるのですが、日本は全然ない。私は、もう一つこの面における知識がないのですが、不定執務局というのはどういうものであるか。それからもう一つ、アメリカとかイギリスは二十四時間局あるいは十六時間局が多いのは、これらの国には旅客船が相当多い、こういうことで、この二十四局なりあるいは七十四局なるものが存在するんだと思うのですが、その辺、どういふふうにこの表を解釈していいのか、御説明願いたい。

○西崎政府委員　今、先生御指摘のように、この表から見ますと、執務時間

という点から見ますと、国際的に相当均衡を失った状態になっておることは事実だと思ひます。

それから、不定執務局のお尋ねですが、これは御承知のように、現在国際電氣通信条約によりまして、船舶無線電信局の種別を第一種局、第二種局、第三種局というようにいたしておるわけでございますが、そのうちの第三種局、すなわち二種局の執務時間よりも短い時間の執務、言いかえれば四時間であるとか二時間であるとか、それからまた、今度裏時間制というのを採用しようとしてゐるわけですが、それはこの規則で時間の定めのない執務、すなわち、この国際的にきまつた時間割によらない、こういうものをひっくり返しまして不定執務局、こういうふうに言つておられます。それでこれは専門的なあれですが、H X—たとは二十四時間の場合にはH二四、十六時間の場合にはH一六、八時間の場合にはH八というふうに呼んでおられますが、不定執務の方はH X—というふうに呼んでおられます。

それから最後に、よその国における二十四時間、十六時間というものは、先生がおっしゃいましたように大半が旅客船に該当しておるもの、こういうふうに思つておられます。

○岡田(修)委員 この不定執務局というのは、海上安全条約で規定している船舶無線局に該当するものなんですか。あるいはそれ以外のものもこれに含まれてゐるのですか。

○西崎政府委員 これには国際航海に従事するものもありますし、国内航路に従事しているものといったものも一部あると思ひます。

○岡田(修)委員 この提案理由の中に、無線機器の発達状況にかんがみ、こういう言葉があるんですが、この無線機器といつてゐる中には、オートアラーム以外に何か機器があるのですか。

○西崎政府委員 このオートアラーム以外の無線の送信機であるとか受信機であるとか、こういうものの障害が少なかつた、あまり手がかからないといふことも含んでおられますし、また新しく氣象放送をファックスして受信するといつたようなそういう施設もできて参つておられます。そういうことを総称しておるわけでございます。

○岡田(修)委員 オートアラームにつきましては、先ほど上林山委員から質問がありまして、重ねて質問することをお省略いたしますが、ただもう一度、現在のオートアラームの信頼性について、あなたの御説明を求めたいと思ひます。

○西崎政府委員 従来われわれの方で試験をした結果等につきましては、お手元の資料に報告させていただいておるわけでありまして、それは率直に申し上げて、従来ほとんどの船舶無線電信局には三直制と申しますか、三人の通信士を配置しておりましたために、日本船におきましては、オートアラームをつけなければならぬといふことはなかつたわけでありまして、言いかえまして、それだけ国産のオートアラームとしてはマーケットが狭かつたといふことで、それは率直に申しますれば、外国のしか先進国の製品に比べれば、やはり多少見劣りするやうな、そういう製品もないではないわけでありまして、しかし、われわれが先ほど申

し上げましたいろいろな試験の結果からいいますと、国際的に定められた基準には合致してゐる、言いかえれば国際水準まではいつてゐる、こういうことは言えると思つておられます。

○岡田(修)委員 この前電波監理局長に、電波教育連盟からの陳情書について一つお尋ねしたのであります。それは裏時間の執務が国際条約の精神に反するじゃないかと言つて、これはそうじゃないので、国際電氣通信条約上当然認められてゐる制度である、こういうあなたの御説明です。ところが、その陳情書にさらにこういうことをいつておる。「裏時間執務制定の結果第二種局甲乙とも裏時間の執務を余儀なくされる。即ち無線連絡設定、交信時間の協定及び通報送受等並びにその前提としての職守のため、一日八時間執務の船舶局は十六時間の執務を強いられ、一日十六時間執務の船舶局は二十四時間の執務を強いられ、全船舶は事実上二名又は三名の船舶通信士の配置を必要とするに至る。この場合法定定員を固執するにおいては労使の紛争激化は必定で、ために船舶運行に支障を及ぼす事態の発生が予想される。」こういうことをいつておるのでありますが、この点についてどういふふうにお考えですか。

○西崎政府委員 実はわれわれの方でもこの陳情書をいろいろ読んでみたのですが、どうもその真意がよくわからないうわけでありまして、われわれの方としましては、こういうことは、さういふふうには思つておられます。それからまた、船同士の通信という点で不便があるんじゃないかといふことでございまして、これは裏時間のきめ方に

よつてさういふ点は救済できる、こう考へておられます。

○岡田(修)委員 海上保安庁長官にお尋ねするのですが、やはりこの陳情書の中に、世界における海難件数の三分の一以上はわが国船舶によつて占められてゐる、こういうことがありまして、世界における海難件数の三分の一以上という大へんな件数なんです、はたしてこれだけの件数があるものでしょうか。近海における海難は非常に多い。しかしその海難の大部分は、従来から無線通信設備を持たない漁船であるとか、あるいは小型の機帆船、こういうものが日本は非常に多いわけなんです。そういうものの海難はほとんど大部分を占めておるんじゃないか、こういうふうには私は理解するのですが、あなたのお考えを一つ聞かせて下さい。

○和田政府委員 実はこの書類を私どもの方でもいたしまして、担当の課長からこの書類をおつくりになつた方について何々ありますが、私の方としては、大へん失礼な申し分ではございしますが、推測の数字が入つておるやに存じます。と申しますのは、実は、日本は大体一年約三千五百隻、一日に十隻程度海難があるわけではございまして、海難が多いことは事実ではございまして、世界の統計をとり、それとの比較において検討してみたいといふふうに考へまして、各方面に照会し、また国会等でもさういふ統計の御要求がありまして、調べたことはございまして、しかし、調べました結果、わずかにわかつておられますのは、北米合衆国程度でございまして、他のヨーロッパの先進国では幾らか回答があり、また、世界的に海難の全体の統計というものは

ございませぬ。おそろくこれは今先生の御指摘の通りでございまして、最近の傾向を申しますと、やはり漁船、機帆船、それからその他の船舶、さういふものの海難が非常に多くなつてございまして、これはトン数で申し上げますと、三十六年の統計でございまして、約三千三百四十一隻の海難がございまして、百トン以上が七百三十六隻でございまして、三十七年は非常に海難が減つておまして、二千八百六十隻、このうち百トン以上のものが七百二隻でございまして、さらに千トン以上にはいたしません。三十七年は五十二隻、三十七年七十六隻、この百トン以上から千トンまでのものにつきまして、無線電信等を持つておるものは非常に少なうございまして、たとえば機帆船等につきましてはゼロといったやうな状態でございまして、実際に具体的に海難関係で無線設備を持つておつた海難は、海難と申しまして全部が沈没ではございませぬ。とにかくさういふ海難といふものは、昨年の実績では二百九十九隻、無線電話のみを持つておつたものが五百六隻でございまして、こういう通信施設を持たないといふ、以前の非常に弱小な船舶がたくさん海難を起す。こしておるというのが実情でござい

○岡田(修)委員 最後に、これは電波監理局長さんにお尋ねしたいのですが、この法律で三年間の経過期間を設けておられるが、この経過期間をなぜ必要としたか、その理由と、法律実施までに四カ月の期間を置いてゐる、この四カ月の期間がなぜ必要か、この点を御伺ひたいと思ひます。

○西崎政府委員 最初に三カ年とい

経過期間を設けました理由でございますが、三カ年間にやることといたしましては、まず海岸局の施設を整備してもらい、それによって——現在の施設では通信のピークがございまして、はけ切れないといった現象を数おうということでございます、この点につきましては、何でしたらあとで公社の方から説明があると思いますが、こういった海岸局の対抗設備を整備するために、三カ年の日時が必要だ、こういうわけでございます。なお、そのほかには先ほど来問題になっております裏時間の適用範囲をどういふふうにしたらいいのか、あるいはまた、これは最後の手段ですが、通信規制という問題についていろいろな検討をする期間が必要ではないか、そういった意味で三カ年間の経過期間ということ考えたわけでございます。

次に、施行を四カ月の後ということにした理由は、これに関連しまして、電波関係の規則をこの法律に基づきまして改正する必要があるわけでございます。ところが、電波関係の規則は、その多くの部分がやはり聴聞という制度を活用する必要があるわけでございまして、そのためにやはり四カ月程度の期間が必要である、こういうわけでございます。

○山下説明員 ただいま監理局長からお話がありました、この法律が成立いたしますれば、電電公社といたしましては、現在設備の稼働をもっとふやすための措置を講じますと同時に、ある程度の周波数をいただきます、新しい施設を増強したいと思っておるわけであり、それにはいろいろな設備をつくるための期間がかかります

るし、まあそういうことのためにあいう猶予期間を置いていただきたいと思っておるわけでございます。

○岡田(修)委員 今の電電公社の御説明に関連して何か具体的に三カ年間にこのことはどうしたい、こういうふうな計画をもうすでお立てになっておりますか。

○山下説明員 これは案としては持つておりますが、本案が通過いたしましたあとの臨時措置期間中におけるいろいろな通信の状況等を見てから、最終的にはきめることとなりますけれども、このことによつて、それほどいろいろな方に御迷惑をかけないような準備はすべていたしております。

○岡田(修)委員 これで終わります。

○本名委員長 本日はこの程度にとどめ、次会は来たる二十七日、午前十時から理事会、午前十時三十分から委員会を開会することとし、これにて散会いたします。

午後三時一分散会