

参議院運輸委員會會議録第十四号

昭和三十八年三月二十八日(木曜日)

午後一時四十一分開会

委員の異動

三月二十八日

小酒井義男君

補欠選任

永岡 光治君

出席者は左の通り。

委員長

金丸 富夫君

理事

天竺 良吉君

谷口 慶吉君

天坊 裕彦君

岡 三郎君

委員

井野 碩哉君

江藤 智君

河野 謙三君

平島 敏夫君

村松 久義君

吉田忠三郎君

浅井 亨君

加賀山之雄君

中村 正雄君

國務大臣

運輸大臣

綾部健太郎君

政府委員

運輸大臣官房長

廣瀬 眞一君

運輸省海運局長

辻 章男君

運輸省船舶局長

若狹 得治君

運輸省航空局長

今井 榮文君

事務局側

常任委員

吉田善次郎君

会専門員

説明員

郵政省電波監理
局航空海上課長

三枝 豊君

本日の会議に付した案件

○船舶職員法の一部を改正する法律案
(内閣提出、衆議院送付)

○委員長(金丸富夫君) ただいまから運輸委員会を開会いたします。

初めに、委員の異動について報告いたします。

本日付をもって委員小酒井義男君が辞任され、その補欠として永岡光治君が委員に選任されました。

○委員長(金丸富夫君) 前回に引き続き、質疑のあります方は順次御発言を願います。

○中村正雄君 委員長ちよつと速記をとめてほしいのですが。

○委員長(金丸富夫君) 速記をとめて下さい。

〔午後一時四十三分速記中止〕
〔午後二時三十分速記開始〕

○委員長(金丸富夫君) 速記を始めます。

質疑のあります方は順次御発言を願います。

○中村正雄君 船舶職員法の一部を改正する法律案の提案理由を見て参りますと、船舶通信士について需給状況の逼迫といふことが一つの理由になっておりますが、この需給状況といふのを一ぺん説明してもらいたい。

○政府委員(若狹得治君) 船舶通信士

の需給の問題でございますけれども、毎年大体三百名程度の新規需要があるわけでございます。商船関係の新規需要があるわけでございます。これに対して、電波高等学校の卒業生で海運界に就職する者は、大体年間六十名程度という状況でございます。現在の海運会社の需給の調整というものは、非常に窮乏になっておるわけでございます。具体的に申し上げますと、予備員というものがございまして、予備員率、航海士、機関士等につきましては、大体二五％程度の予備員が陸上に待機いたしておる状況でございますけれども、船舶通信士につきましては、約一〇％程度の予備しかございません。

これは、病氣中の者がございまして、非常に逼迫の状況でございます。したがって、各社でこれを相互融通して、とにかく何とかやりくりをやっておるという状況でございます。

○中村正雄君 そうしますと、現在の船舶法に定められておる人員を乗船させるとすれば、今後の新造船の場合には困ると、こういう需給の状況ですか。

○政府委員(若狹得治君) 新造船は、新しいいっばな船でございますので、希望者は比較的多いわけでございますけれども、現在一番需給逼迫を来しておりますのは内航船舶でございます。こういうところの通信士の獲得が非常に困難を来しておるという状況でございます。

○中村正雄君 需給の状態について、

一級の無線通信士と二級の無線通信士では、どういふ内容に相違がありますか、需給状況について。

○政府委員(若狹得治君) 現在海運会社におります通信士の級別の状況は、甲種一級通信士でございまして、一級通信士のほうが定員より相当オーバーして、大体定員の二倍程度の間におるわけでございます。それから二級通信士のほうは、定員よりも不足しているという状況でございますけれども、一級通信士が二級通信士の職を

とっておるという状況でございます。また、二級通信士が不足して参りますので、そういうような状況で調整されておるわけでございます。

○中村正雄君 そうしますと、甲種通信士が乙種通信士の代用になっておるといふのが現在ですか、需給の関係で。

○政府委員(若狹得治君) 約半数程度のものは、そういうような状況でございます。

○中村正雄君 そうしますと、この法案が成立した後にいへば、どういふ需給状況になりますか。

○政府委員(若狹得治君) 法案が成立いたしますれば、乙種の通信士のほうが過剰になって参るわけでございます。それから甲種通信士のほうは、現在過剰の者が順次新造船その他に入っていくことになるわけでございます。ただ、長期的な見通しのもとでは、通信士全体としてはやはり不足でございまして、乙種の通信士を再教育いたしまして甲種の免状をとらせる

というような措置をとる必要があるかと考えております。

○中村正雄君 この法案が通りますと、経過規定では二名、次には一名になるわけですが、私は、そうなた場合、甲種通信士が非常に不足してくるのじゃないかと思うのですが、その見直しはどうですか。

○政府委員(若狹得治君) 先ほど申し上げましたように、二年目までは現在の過剰人員をもって甲種通信士は処理できます。三年目以降非常に不足して参りますけれども、乙種通信士が一年目、二年目と余っておる状況でございますので、それを再教育することによって需給関係は調整していけると考えております。

○中村正雄君 再教育というお話がありました。言葉の上では再教育という言葉で解決できるかもしれませんが、実際四十過ぎた乙種の通信士を再教育によって甲種に合格できるというようない見通しその他はありますか、どうなんですか、今までの例からいって。

○政府委員(若狹得治君) 現在の一級、二級の免状制度というものは、非常に試験がむずかしいという声を聞いておるわけでございます。衆議院でもこの点が非常に問題になりまして、郵政当局というものが再検討するということをお願いしておりますけれども、われわれもこれといたしまして、現在の甲種、乙種の区別というものは、実情以上にむずかしい試験になっております。海上において乙種の船舶通信士として相当年

数経験を経た者は、海上通信は十分これを処理できる能力があるようにわれわれは考えますので、今後の試験制度、それからそれに付随する免状制度というものについて、この際根本的に考え直してもらいたい、経験というものを十分生かした制度にしてもらいたいということをおわれわれとしては考えておるのであります、今後そういう方向であらゆる努力をして参りたいと考えております。

○委員長(金丸富夫君) 手配をいたしましょう。

○中村正雄君 これは大臣でも局長でもないわけですが、今度の法案のこのまた改正の理由の一つに、このように定員を減ずる一つの前提として、船舶内の設備の改善、陸上の設備の増強ということが前提になっていると思うのですが、これに對しますひとつ計画を御説明願いたいと思います。

○政府委員(若狭得治君) 具体的には、海岸局の設備の増強の問題があるわけでございます。現在海上から通信を送ってくるわけでございますけれども、日本の海岸局が非常に繁忙であるために、通信の疎通に非常に時間がかかるという状況でございますので、將來この経過期間の間に海岸局の整備増強を行なうということで、郵政省及び電電公社と十分の約束をいたしておるわけでございます。

○政府委員(若狭得治君) 先ほど申しましたように、郵政省においても早急に再検討して、現在の免許制度というものに再検討を加えまして、実情に合うような方法に改めるということを申しております。われわれはそれを努力すると同時に、現在の乙種通信士で過剰になって参りますものについては、船主団体及び労働組合等と十分連絡をとりまして、その再教育について必要な援護を行なうということを考えておるわけでございます。

○中村正雄君 これは船員局長に聞いても、これは郵政省の所管ですから、わかりませんから、私の質問中に、郵政省の所管の責任者に具体的な緩和策を開きたいと思ひますので、当委員会へ呼んでいただきたいと思ひます。それで、この問題はあとへ保留いたしましす。いいですか。

○中村正雄君 前々国会でも御説明を聞いて、幾分記憶に残っているわけですが、船舶内の設備の改善について、現在の三直制を一人にするということによれば、三年を四年——一年経過規定を延長しているわけですが、この四年間にすべての船舶について三直制を廃止して一人にするということで、海岸局その他のことは別にして、船舶内部につきまする設備については完成する見通しがあるわけなんですか。

○政府委員(若狭得治君) 船舶内の設備の問題と、四年後に一名にするという問題とは、必ずしも直接の関連はないわけでございます。今度の提案というものは国際水準に合わせるということが主眼であるわけでございます。

ただ、現実の問題といたしましては、現在のが国の船舶通信士が、単に通信の仕事だけではないに、他の部門の仕事もやっておるわけでございます。具体的に申しますと、船内の文化活動というふうな面の仕事もやっておるわけでございます。そういう面と総合的に処理して参りませんと、ただ通信の量が何通あるからどの程度の人間でいいというふうに簡単に労働問題としては割り切れないというふうにわれわれは考えているわけでございます。したがって、そういうものと総合的に今後考えていかなければならぬ。ただ、一人になつてそれでいいのかどうかという問題は、単に通信量からだけ考えるならば、諸外国の現在行なっていると同じことでございますので、私は問題は無い。しかし、そういうことだけでは問題は割り切れないのではないかと、これは問題ではあるわけではございません。

○中村正雄君 労働の量の問題もありますが、三名がいいか、一名がいいか、二名がいいかという問題は、仕事の量よりも、私は時間の問題だろうと思ひます。いわゆる船舶が昼夜運航しているわけですから、昼夜運航している船舶について、最終段階では一名にする、こういう内容になっているわけですから、一名では負担にたえないような業務量があるかどうかということよりも、時間的に留守にした場合でこの私は問題だろうと思ひます。そういうことについては、やはり現在の船舶内の設備で何ら懸念はない、こういうふうにお考えになるわけですか。

○政府委員(若狭得治君) 航行の安全という面から見ますれば、通信士の仕事といつては、たとえば気象通報のとき、あるいは航行警報の受信というふうな問題があるわけでございます。こういう点については、一名の通信士でも十分処理できる問題であるというふうにわれわれは考えております。

○中村正雄君 業務量でなくて、私は、一名で二十四時間起きているわけではないわけですから、したがって、そういう時間的な問題で、現在の設備で八時間なら八時間勤務して、あとは十六時間間休むというのであれば、十六時間は通信士がいなくても航行の安全その他について現在の設備で支障がないかどうかというところをお聞きしているわけなんですか。

○政府委員(若狭得治君) 航行警報、気象通報等、一日数回、船舶の便利というものを考えまして、繰り返し通信されているわけでございますので、八時間の間にその資料を十分取り得る状況でございます。したがって、八時間の留守ができれば、それで航行の安全に支障が起るというふうな事態は私は考えられないと思ひます。

○中村正雄君 そうしますと、現在設備においても三名は必要ないのであつて、一名あれば問題ないというふうにお考えなんですか。

○政府委員(若狭得治君) 先ほど申しましたように、現在の通信という点だけから見ますれば、そういうことでございすけれども、必ずしも通信だけの問題というふうには實際問題は割り切れないことは非常にむずかしいんじゃないかというふうに考えているわけでございます。

○中村正雄君 それはどういう意味ですか。

○政府委員(若狭得治君) 先ほど申しましたように、現在の通信士の仕事量という面から見まして、法律の問題とは別でございますけれども、他の部門の仕事をしている現在行なっているわけでございますので、ただ単に一名でいいとか、三名必要であるかということと法律の問題を離れて申し上げても、無理ではないかというふうな気がいたすわけでございます。ただ、法律の問題といたしましては、実際の通信量というものを基準に考えるわけでございますので、当然われわれの提案いたしておりますような結論になるというふうに信じているわけでございます。

○中村正雄君 船舶内部の問題は、あとで具体的な質問をしますとして、もう一つ前提になつております外部の状況の問題、言いかえれば、海岸局の増設、

時間の問題にその資料を十分取り得る状況でございます。したがって、八時間の留守ができれば、それで航行の安全に支障が起るというふうな事態は私は考えられないと思ひます。

○中村正雄君 そうしますと、現在設備においても三名は必要ないのであつて、一名あれば問題ないというふうにお考えなんですか。

○政府委員(若狭得治君) 先ほど申しましたように、現在の通信という点だけから見ますれば、そういうことでございすけれども、必ずしも通信だけの問題というふうには實際問題は割り切れないことは非常にむずかしいんじゃないかというふうに考えているわけでございます。

○中村正雄君 それはどういう意味ですか。

なお、これが予算的な措置については、昭和三十八年度の予算にも、また五カ年計画の中にも、含まれてはおり

様なものがございますので、これに対応する技量、知識を求めるためには、現在やっておる程度の試験程度が必要であると考えます。

ますので、四力年の経過期間中にその

の再教育をいたしておりますので、こ

すので、われわれといたしましては、

この問題を契機といたしまして、今後
できるだけの努力をして参りたいと考
えておるわけでございます。

○中村正雄君 この法律を提案なさつたのは、今回初めてと違つて、二年前

なわけなんです。したがって、局長の前の答弁は、それについては関係方面に要請してやってももらえるように努力をいたしておる、こういう話であったわけですが、両方の責任者の答弁を総合すると、運輸省のほうの一方的な考えだけであって、これが通った暁においてそういう要請をする、こういうふうにしに受け取れないわけなんです。

それは、それは少なくとも船舶に関する限りにおいては運輸省が一番よく御承知のはずで、そしてこの法案が通つたらどうなるということも、私よりも専門的にあなたがよく御承知のはずなんです。二年も前から法案を出しておいで、そうしてそういうことは通つてか

○国務大臣(綾部健太郎君)　そりう
ことが万全であるかもわかりません
が、経過規定があるうちにそらすべ
く、せつかく根本的にも考えておるの
が、運輸省の実態でございます。

○中村正雄君 経過規定の中でおやりになるのも、その前におやりになるのも、私は同じことである。そうすれば、法律ができるまでに、もう立案されて国会に提案になって、もう二年もたつてゐるわけなんですから、その間にそういう措置を、具体策をとるのは、当然じゃないですか。私は親切なという言葉を使いましたけれども、私は、

当然な措置じゃないかと、現在の通弊になる乙種の人立場を考えた場合は、法律が通つて四年のうち何とかか考えますというあれじゃなくして、同じ考えるのであれば、考える意思があるんであれば、事前に具体策を樹立しておくのが正しい行政のあり方じゃないかと思うのですが、どうです。

○國務大臣(綾部健太郎君) そのとおりに考えます。

○中村正雄君 もう一つ、同じ航行安全について、局長でも大臣でもいいんですが、お尋ねしたいと思うのですけれども、現在國際水準に引き上げるといふことが提案理由の説明になつてゐるわけで、外國は一人だから日本も一人

自国船の航行安全、これをはかるために、無線通信によってやっぱり船舶の動静を常時把握し、航行安全のために情報通信とか救助体制というのが日本よりも進んでおると思うのです。と

ところが、わが国におきましては、そういう機構は全然ありませんし、海難の場合には海上保安機関として海上保安庁がありますけれども、海上保安庁の船舶の動静把握というものの能力、これは正確にはわかりませんけれども、大体日本沿岸から五十海里以内ぐらいいかないかと思うのです。そうしますと、こういう状況のもとにおいて国際水準

に引き上げるといふ、その三名を一名に減らす、それだけ引き上げておいて、ほかの体制——今二億円予算を作つて海岸局の設備を増強すると、こう言つておりますが、日本の沿岸でなくて、世界の各地において、外国並みのそういう救助体制、情報交換の体制というものはい体どうなっているのか。

の付近を航行している外国船舶が相互扶助の精神をもつてこれを救助するということでございます。それが海員魂といえますか、その常識でございますから、そういうものを中心にわれ

われは考えなければならぬと考えておるわけでございます。

○中村正雄君　船員のそういう気持はもう十分わかるし、また海難救助の場合は自国、他国を問わずやらなければならぬのは当然のことであります。私の質問しているのは、外国においては、そういうやはり情報通信なり、救助の体制の一つの機関といいま

すが、そういうシステムができていないと聞いておるわけなんです。ところが、日本の場合は、そういうものがない。ただ人の面だけ国際水準に引き上げるということは、私も専門家ではないからわかりませんが、航行安全という面から見て万全の措置とは考えられないわけですが、そういう面について

運輸省としては今後何かお考えがあるかどうか、こういう点を僕は御質問しておるわけなんです。

○政府委員(若狹得治君) 先ほど中村先生のお言葉の中にございましたけれども、日本の海上保安庁の行動半径は五十海里程度ということでございましたけれども、それよりも相当現在で

も努力をしなければならぬと考えておるわけでございますけれども、外国における遭難というような問題になりますと、先ほど申しましたように、世界的な相互扶助精神をもつて処理して

いくということになります。

○中村正雄君　私も通信の専門家じゃないのでわからないわけですが、今のことに関連して、現在三直制をやつて、常時航行中は無休の執務体制をとっているわけなんです、これを一直制にして三分の一の執務体制にする、三分の二は結局執務体制を解除するということ、今申し上げました問

題とこればしるうと判別になるかも知れませんが、関連して、完全な自動化ができればこれは別ですけれども、今のような機械設備で、結局あと三分の二の空間というもので安全かどうかという点については、私は非常に疑問があるわけなんです、この点ひとつ、しるうともわかるように、

絶対に通信その他についても支障はないし、また安全事も支障がないということについて、一べん御説明願いたいと思うのです。

○政府委員（若狹得治君） 先ほど申し上げましたように、船舶の航行の安全のために必要な航行警報あるいは気象通報というものは、一日数回にわたつ

時間というのは、たとえば午前零時から八時までというその八時間に短縮されて、そういう連絡があつて、あとの十六時間は全然情報がない、こういうシステムになつておるわけですか。

○説明員(三枝豊君) 気象とか航行者警報等の送信につきましては、大体世界の各国の船が一人乗つておりました、その一人の通信士が勤務する時間というものが国際条約で定まつておられますので、その時間に合せて送るようには各国ともやつておられます。したがって、その所定の時間を聞いておられますと、執務しますと、必要最小限の気象とか航行者警報が受信できる仕組みになつておられます。

○中村正雄君 そうしますと、何時から何時までは——これは各地において違ふかもしれませんが、たとえば零時から八時までという間に全部放送して、あとの十六時間は何もしないと、こういうシステムになつておるのですか。

○説明員(三枝豊君) 船舶局の執務時間につきましては、世界を六地帯に分けて、その各地帯の大体通信地区で、八時から十時、それから十二時から二時、四時から六時、八時から十時というふうな四つの二時間ずつの時間帯に分けて執務するように規定しております。八時間の一人の通信士の乗つております船。それでありまして、大体朝の八時から夜の十時までの間に、二時間の休憩を置きまして四回の二時間の勤務をする。その間に、新聞とか、それから航行者警報その他気象等をその時間帯に送るようには各国が努力すれば、あらゆる一人の通信士の船がそういうものがわかる、こういう仕組みになつております。

○中村正雄君 そうすると、外国のシステムは、八時間は休んで十六時間勤務する、その十六時間のうちの実際は八時間勤務して、八時間は二時間置きに休憩する、それで八時間勤務体制と、こういうシステムになつておるわけですか。

○説明員(三枝豊君) そうであります。○中村正雄君 現在の日本の三直制は、どういふふうになつておるのですか。

○説明員(三枝豊君) 三直制は、船の甲板部、機関部の三直制と同じような、零時—四時、四時—八時、八時—十二時の午前、午後になつております。

○中村正雄君 現在の三直制なら常識的にわかりませんが、実働八時間で拘束八時間、こういう勤務になつておられますね。そうすると、一人になる外国のシステムというものは、拘束十六時間、実働が八時間、こういう勤務体制ですか。

○政府委員(若狭得治君) 拘束時間の考え方は船内ではとつておりませんが、これはむしろ二十四時間拘束というところであるかもしれませんが、海上労働の場合と非常に違ひまして、海上の場合には、まあいろいろなる事態に応じて勤務時間を、船長の命令なり、あるいは各級の関係の時間の配分というものが行なわれておるわけでございます。

○中村正雄君 これに関連して、昨年でしたか船員法が改正になりましたね。あのときに、船の中のお医者さん——船医、これを下船させたところがだいたいあるわけですね。実際船医が下船して、たとえば船内に急病人ができたような場合、これはやはり通信士によつて応急措置を講ずる場合がたびたびあると思うのですが、それがどういふふうにもし法案が通つて一人になった場合、そういう問題はいろいろふうになりますか。

○政府委員(若狭得治君) もちろん、船医の下船に伴ひまして、乗船する場合の船員の健康管理ということには非常に嚴重にこれを行なうということに指導いたしておりますけれども、航海中不幸にして病人が発生した場合には、当然内地の医療助言機関、内地以外でも世界的な医療助言の制度がございますけれども、それに通信でもつて連絡して応急の措置をとるということになるわけでございます。しかし、これはまあ非常の事態でございますので、通信士の勤務時間外でありまして、通信士の勤務時間外でありまして、通信士はやはり通信体制が低下すればならぬと思つておるわけでございます。

○中村正雄君 今までの御説明によりまして、これで何とかやつていける、こういう御答弁のわけですが、しろうと的な考え方もわかりませんが、こういう体制になれば、船舶相互間の通信体制というものはやはりどうしてでも低下すると思うのですが、この点はどういふふうにお考えになりますか、低下いたしませんか。

○政府委員(若狭得治君) 船舶相互間の通信関係で一番問題になりますのは、緊急信号であらうかと考えるわけでございます。遭難の場合にSOSを発信する場合、これを他の船が聞いてくれないじゃないかというやうな問題が出てくるんじゃないかと思つておるわけでございます。

れども、そういう問題につきましても、当委員会におきましても過去何回にも御質疑がございましたけれども、オート・アラームによつてこれを補助することにしたしておるわけでございます。通信士が休憩いたしておる間は、当然オート・アラームによつて緊急信号をキャッチするということになつておるわけでございます。

○中村正雄君 この前の委員会でも、このオート・アラームについては、いろいろ質問もいたしましたし、答弁もあつたわけですが、この機会に、実際その内容は専門ではありませんからわかりませんが、これは自動的なものではなかつて、結局一言に言へばベルを鳴らすというにすぎないわけでは、人が全然いなくなつたらこれは何ら効果のないものなんです、そういう面から考えて、私はやはり通信体制が低下すると思うのですが、この点はどういふふうにお考えになりますか。

○政府委員(若狭得治君) 当然、オート・アラームはベルを鳴らすだけでございまして、通信士がやはり直ちに執務しなければ、他船の救助というところはできないわけでございます。したがって、一名の通信士がたとえは就寝中にオート・アラームが鳴る場合もございまして、勤務時間外にそういう執務をしなければならぬという人も出てくるかと思つておるわけでも、これは非常の場合でございますので、またこの回数が決して多いわけではないと思つておられますので、やむを得ないのではないかと思つておられます。

○中村正雄君 私は、その航行安全という面から見ると、五年に一ぺんあるか、十年に一ぺんあるか、船の先例から見れば、一回あるか二回あるかわからない問題なんです。しかし、その何分の一の可能性があるか、何万分の一の可能性があるかというこのわずかな問題が、やっぱり海難の根本になるわけなんです、一つの私は保険的な問題だと思つておるわけなんです、そういうまあ保険的な問題を全然無視してやるということに一番危険を感じるわけなんです、どうお考えになりますか。

○政府委員(若狭得治君) オート・アラームの性能が非常に発達しておりますし、またこれについては、過去三十九年来外国において、外国船において十分使用の実績を重ねておるわけでございますので、この性能についてはむしろ問題がない。したがって、通信士が執務します時間以外の時間については、他船の救助という問題については、オート・アラームについてこれを代理させることになるわけでございますけれども、航行の安全という面からは疑問がないと思つておるわけでございます。

○中村正雄君 こういう統計はないと思つておられますが、あれば知らしていただきたいと思つておるのですが、この機械を据え付けておる船で、そして通信士の休憩中にこういう問題があつて、それで実際はベルの鳴らないこともあるかもしれないし、また鳴つても知らない場合もあるかわかりませんが、そういう事例で、他船の救援等に支障を来たしたというやうな事例はないですか、どうですか。

○政府委員(若狭得治君) そういう事例は聞いておりませんが、オート・アラームが作動いたしまして、それを聞き漏らすというやうなことはございません。これは通信士だけではな

しに、ブリッジなり、通信長の寝室なり、こういうところにも同時にベルが鳴るしかけになっておりますので、聞き漏らすというような心配はございません。

○中村正雄君 これは私の聞いていることで、あなたのほうに対する報告はどうかわかりませんが、実は現在日本船舶にも二百隻以上これを備え付けている船舶があると思うのですが、実はこれの管理といえますか、オート・アラームに非常に困っておるという話を船員から聞いているわけなんです、その点はどういうふうにお考えになりますか。

○政府委員(若狭得治君) オート・アラームはそうむずかしい機械ではございませんので、管理に困るというような状態はわかりませんが、毎日一回この性能を試験いたしまして船長に報告するというようなことになっていると思っております。そういう点が複雑であるという御意見かと思えますけれども、他船の救助というような人道的な問題でございますので、あまりふだん用がないからといって、この整備をおろそかにすることは許されたいのではないかと考えます。

○中村正雄君 現在日本にも二百隻以上の船舶に備え付けてあると思うんですが、たとえばこういうところではこのオート・アラームによつて他船の遭難その他のことを知らされて救助に行ったりしたような例が、現在日本の船舶で二百何隻以上ついていると思うんですが、例ありますか、どうです。

○政府委員(若狭得治君) 現在の日本は三直制をとっております、すべて人間の耳で聴守いたしているわけでは

ございます。したがって、オート・アラームを作動して、それによつて他船の救助を行なうという仕組みに現在なつておられないわけでございます。したがって、われわれとしてはそういう資料を持っておられないわけでございます。

○中村正雄君 現在日本船舶にはどのくらいついているのですか。

○政府委員(若狭得治君) 先生の御指摘のとおり、大体二百十数隻だと思えます。

○中村正雄君 これはどういふ船舶に現在つけているのですか。

○政府委員(若狭得治君) 千六百トン以上の船舶につきましては、現行法でも千六百トン以上五千五百トン未満につきましては二名の乗組員でございます、八時間間はオート・アラームによつてこれを聴守するということになつておるわけでございます。ただ、実際的な問題といたしましては、法律は二名の規定でございますけれども、三名の乗組員といたしまして、二十四時間勤務を行なっているのが非常に多いという実情でございます。したがって、この二百十数隻のオート・アラームは、千六百トン以上の船舶に取りつけておられますけれども、これを作動させているというような状況は比較的少ないと考えております。

○中村正雄君 そうしますと、現在二百十数隻に設置はしてあるけれども、全然これは使っていない状態なんですか。

○説明員(三枝豊君) ここに資料がございますので申し上げますが、現在二百十隻つけておりますのは、貨物船では第一種の三人乗っております船に二

十四台つけてあります。それから二種甲、二人の通信士がいる十六時間の勤務を要求されている船に百四十三隻ついております。その他客船で、一種が二隻、二種甲が三隻、輸送船で一種甲が八隻、二種甲が二十五隻、計で、一種が三十四隻、二種甲が百七十一隻、二種乙が五隻、総計二百十隻という数字でございます。第一種では三人乗っておりますので、事実上はオート・アラームは必要とはいいたしませんけれども、積んでいるのでござい

ます。

○中村正雄君 そうしますと、三人乗っているところは、これは実際必要ないわけだから、つけてはあつたけれども、使っていない。二人のところは、これは八時間使っているわけですか。

○政府委員(若狭得治君) 八時間使っているわけでございますけれども、先ほど申しましたように、三名の乗組員を行なっているところが比較的多いという状況でございます。一般的に五千五百トン以下千六百トン以上の船舶は八時間はこのオート・アラームによる、こういう法律的な制度にはなつておりますけれども、そのまゝ実施しているところは非常に少ないように見受けられます。

○中村正雄君 そうすると、これはしかし、千六百トン以上五千五百トン以下で二人でもいいということになつておられるけれども、三人乗っている船舶が多いというわけなんです、実際規定どおり二人しか乗っていないという船舶はどのくらいあるのですか。

○政府委員(若狭得治君) 具体的な数字は今持ち合わせておりませんが、

も、北海道方面に就航いたしております約二百隻程度の千六百トン以上五千五百トン未満の船舶があるわけでございます。そのうち、それはすべて二名の乗組員でよろしいということに法律上はなつておるわけでございますけれども、その大半のものが三名の乗組員を行なつておる。その三名の内訳につきましては、たとえば見習いが乗っているという場合もござい

ますし、法律的に必ずしも正規の通信士を乗せているとは限りませんけれども、そういうような状況で、これは二名だけでやつているというのとは比較的に少ない現状でございます。

○中村正雄君 そうしますと、二百十何隻のオート・アラームをつけている船で、実際八時間この機械が動いているという船舶はどのくらいあるわけなんでしょうか。

○政府委員(若狭得治君) 先ほど申しましたように、現在のところは非常に少ないという状況でございます。

○中村正雄君 現在は非常に少ない。おそろく、今局長のおっしゃる通りに、八時間動いておる船舶は少ないと思つたのですが、そうすると、この機械の性能なり、効用なり、信頼性なり、そういうものに対しましてはやはり資料その他はお集めになつておりますか。

○政府委員(若狭得治君) 性能その他については、郵政省において検定を行なつておられますし、また実際問題といたしまして、ベルシャ湾まで船舶に

乗船されてこの実験をおやりになつたわけでございますので、郵政省のほうから説明を御聴取いただくようにお願いいたします。

○説明員(三枝豊君) オート・アラームにつきましては、今船員局長が言われましたように、まず型式検定をしなければならぬという法律事項になつておりますので、電波研究所の機器課において型式検定を行なつておる。これは国際条約に定められております規格に適合しているかどうかという型式検定でございます。

それから、過去何回かオート・アラームの調査をいたしましたけれども、このたびまた、外国製品等との比較も考えまして、昨年十一月から十二月にかけてベルシャ湾に、マツケの機械と、マルコニーの機械と、それから日本の代表的な機械と載せて、性能検査をいたしました。この航海中は、いわゆる問題となつております誤動作、不動作というものは一回もございせんでした。ただ、そういう今度の調査によりまして誤動作、不動作がなかったということで、オート・アラームは誤動作、不動作が絶対ないということにはならないと思つて、やはり空電、混信等が事実上警報信号を構成した場合は、当然これは誤動作もいたしますし、それから空電や混信などのレベルが警報信号が出ておるよりも高い、上回つておるというふうなときには、実際上の警報信号が出ておるにもかかわらず、オート・アラームが動作しないということとはな

きにしもあらずでございますけれども、今回の調査においては、最低レベルの、条約に定めてあります一番低い信号音についても動作をしているという結果が出ております。

○中村正雄君 一応機械自体の性能についての検査は聞いておりますが、日

本の船舶で、先ほどから御答弁にありましたが、二百十何隻つておるけれども、実際八時間これによつて通信士の代用をしておる船舶はわずかだといふことについては、調査されたことがありますが、どうですか。

○説明員(三枝豊君) 私のはうへは、各無線局から日誌抄録の報告がございまして、その中には、動作等につきまして、誤動作をしたとか、あるいは不動作があったというふうな報告も若干はございまして。

○中村正雄君 といいますのは、二百十何隻つておるけれども、無用の長物なのが相当あるわけなんです。現在におきましては、通信士が三名乗っているのが大部分なんです。したがって、二名しか現実に乗っていないという船舶が十隻あるのか二十隻あるのか存じませんが、おそらく御答弁によれば、わずかな数しかない。このわずかの数の実際の効果なり運用について調査なされたことがあるかどうかという質問なんです。

○説明員(三枝豊君) 私のほうではいたしてありません。

○中村正雄君 運輸省のほうは。

○政府委員(若狭得治君) オート・アラームを付設いたしました、急に最近これは二百数十隻にふえて参ったわけでありまして、これは従来は、電波法、船舶職員法によつて三直制が義務づけられておりましたので、こういう機械を据え付けても全く効果がないといふこ

とで、日本船はほとんどつけておらなかったわけでありまして。昨年あたりから急激にふえてきたわけでありまして。その実績につきましては、したがって、まだわれわれのところでは資料を持っておらないわけでございます。

○中村正雄君 機械の性能その他の個別検査については、これは技術上のことでございまして、郵政省のほうで、機械自体に對します問題については、検査もなさるし、わかると思うので、検査けれども、これを通信士の代用として船舶に備え付けて、実際どういふ効果があるか、どういふ運用になつておるかというところは、これは運輸省のほうの管轄になるので、したがって、今後この法案が通れば、ほとんどの船舶がこれによつて通信士の代用をするわけなんです。現在も、何隻か知りませんが、代用しているのが幾らかあるといふことは言えると思うので、そういう実情調査も全然せず、機械の性能だけ見てこれはだじようぶだといふことでおやりになることについで、非常に私は危険を感じるのです。が、大臣なり局長どうお考えになりますか。

○政府委員(若狭得治君) 機械の性能については、先ほど申し上げましたとおり、郵政省において検定をいたしておられるわけでございます。したがって、その後の整備を十分にやつておれば、当然警報信号は受信できるわけでございます。先ほど申しましたように、一日一回これを整備するといふことになつておりましたので、先ほどの説明にありましたような混信とかあるいは空電とかいうような特別な状態がない限り、正常に動いているものとわ

れわれは考えておるわけでございます。

○中村正雄君 私の聞いたところによると、おそらくこれによつて通信士の代用をしていられるのは二十隻前後だろうと聞いておるわけなんです。そういう通信士以外の船員からも直接接聞しておるわけですが、通信士自体の話であれば、また思惑的な発言かも知れませんが、それ以外の船員等の話によりますと、厄介物のような感じを持つて、非常に人氣が悪い、こゝろは聞いています。が、運輸省としては、これが船員全体に与える感

じとして、オート・アラームというものがどういふふうに感ぜられておるか、その点について、監督官庁ですか十分お聞きだろうと思ひますが、どういふふうに見ておられますか。

○政府委員(若狭得治君) 先ほど申しましたように、現在そういうものをつけて、それを実際に活用しなければならぬという船舶は、内地の北海道航路が主体でございます。それにつきましては、海上保安庁が二十四時間の警守を行なつておるわけでございます。また陸上の海岸局もあるわけでございます。したがつて、各船舶がすべてこのオート・アラームの警守をやつておらなければ他船の救助に差しつかえるという状態では必ずしもないといふような意識がもしあるとすれば、たいへん残念なことでありまして、たゞ、そういう意識がもしありたいし、また、海難救助には現状においておるわけではございません。ただ、先ほど申しましたように、船舶の相互扶助といふものは、海上労働の最も大きな

道徳でございますので、そういう意識がもしありとすれば、たいへん残念なことであると考えております。

○中村正雄君 私のお聞きしておるのは、船舶職員にこの機械が人氣があるかどうかといふことをお聞きしておるわけですが、非常に厄介視しておるような感じを持つておる、こゝろいふうに私はいろいろの人から聞いておるわけなんです。が、こゝろいふ機械化、近代化といふことは、だれしも人間望むところであるわけですが、そのために自分の職場を奪われるといふ人の話であれば、これは別の見地から考えなければいけません。が、通信士以外の船舶職員からの話を聞いてみても、こゝろいふものを備え付けられて喜んでおる職員はいない。私は感じておるわけなんです。が、監督官庁である運輸省の担当者としては、こゝろいふ機械を備え付けるとが船員全体の利益だ、幸福だ、喜んでおると、こゝろいふうにお考えになつておるか、それをお聞きしておるわけですが。

○政府委員(若狭得治君) 先ほど中村先生の御発言にございましたけれども、SOSを受信して直ちに救助におもむくといふような状態になる場合は非常に少ないわけでございます。そういう状況であるにもかかわらず、機械の整備は毎日これが行なわれなければならぬといふことでございまして、あるいは、先生のおっしゃるような、非常に荷厄介だといふような感じがあるのではないかとお聞きしますが、先ほど申しましたように、これは国際的な問題でございますし、相互扶助といふことを原則に考えていくわけでございますので、そういう観点から

仕事をし、あるいは機械の整備に当たるといふことでなければいけないと考えておるわけでございます。

○中村正雄君 これも私のしろうと的な懸念かも知れませんが、先ほどからの御説明によると、海難等の場合は、これはオート・アラームによつてベルが鳴つて、通信士が出ていけば大体情報は入手できる、こゝろいふ設備になつておるわけですが、ところが、たとえば氣象通報にいたしまして、天候が氣象通報の予想のとおり動くわけはないと思つて、やはり天候の異変といふものは海上においては急激に起こる場合もある、あるいはまた、海上におきましては、浮流物等がいつどこでやはり流れておるかかわからない、そういう海上の異変については、船舶相互が発見したり入手したりしたら、相互に連絡して危険を避けるという方法をとおつておると思つて、ところが、一人制にして、オート・アラームによらない入手法といふものはできなくなると思つておる、こゝろいふ点についてはどうお考えになりますか。

○政府委員(若狭得治君) 氣象情報につきましては、現在の短波放送によつて、普通の受信機、ラジオによつて十分入手できるという状況でございます。また、海上の浮流物の航行警報につきましては、現在の仕組みでは、海上保安庁に各船から通報いたしまして、そこから全国に周知するといふような制度になつておるわけでございます。したがつて、先ほど申しましたような、航行警報を執務時間内に十分注意すれば、航行の安全には支障ないと考えております。

○中村正雄君 答弁としては、一応形

式的な筋が通っておりますが、私の心配するのは、たとえば海上保安庁へ行つてみたつて、私は大体五十海里から百海里ぐらゐだと思ふのですが、日本の沿海に限つておる。日本の船舶は世界の各海域を運航しておるわけですから、海上保安庁からの連絡によるという事は不可能な水域が全体の九割九分だろつと思ふ。したがつて、海上保安庁が発見して船舶に連絡するということは一％ぐらゐしか可能性がないわけです。したがつて、それ以外の大部分のものは、海上保安庁はたとへば浮流物については連絡する方法がない。

○説明員(三枝豊君) そういふ場合の船舶相互の通報の仕方は、先ほど申し上げました執務時間以外の時間にブリッジ等で発見した障害物等、これを無線によつて安全通報として各船舶に通報する義務がございます。それはどういふふうに規定してあるかと申し上げます、これは国際条約にこまかく規定してありまして、入手したらず送れ、それでさらに、その次の——それがちやうど先ほど申し上げました執務時間にかかつておりますればいいわけですが、執務時間でない、何といひますか、あき時間に送つたとしますと、次の最初の執務時間の沈黙時間で送れ、こゝういふふうに規定してございまして、その辺のところは、一人の通信士

である程度の安全を確保できるという仕組みになつております。

○中村正雄君 そうしますと、次の執務時間の冒頭にやるわけですね。その間にギャップはありませつか、時間的、距離的の。絶対にないと言ひ切れませんか。

○説明員(三枝豊君) それは、昼間においては二時間、夜間においては約八時間という時間のギャップがあることがございまして。

○中村正雄君 そうしますと、昼間においては二時間、夜間においては八時間のギャップができるときに、事故が起る可能性は十分にあるわけですね。

○政府委員(若狭得治君) 当然そういふことも考えられるわけでございます。

○中村正雄君 これは理屈の上の計算でそういふことがなければいいわけなんです、しかし、これは事故というものは、人のやほり予想し得る万全の措置を講じてても事故が起るわけなんです、しかも、今の答弁のやりとりから考えましても、昼間においては二時間、夜間においては八時間という間は、そういう危険な情報は知らせる方法がない。また、その時間の間に危険が現実には距離的にやはり発生する可能性もあるとすれば、今度の改正は、航行安全という面においては、やはりそういう危険性を持つてゐるという事は考えなくてはならないと思ふのですが、いかがですか。

○政府委員(若狭得治君) もちろん、船舶局がすべて二十四時間運営の職守に当たつておれば、その間の一切の通信を職守できるわけでございますから、そのほりがベターであることは間違いないと思ひますけれども、先ほどから申しておりますように、船舶の安全というものは、世界的な相互扶助精神によつておるわけでありまして、他国の船舶からの通報、他国の船舶の救助というふうなものが基本となつてこの相互扶助はできてゐるわけでございます。したがつてその中に船舶も入つていくわけでございます。そういう点についての連絡というもののついて、外国の水準というものを基礎にして、その中で問題を考へていかなければならないのじゃないかと考へております。

○中村正雄君 私は、救助ということではなくして、海難ということをおもんぱかつて言つてゐるわけなんです、海難が起きてから救助するというのはおそいのであつて、救助よりも海難を防止するというのが、私は、航行安全の前提条件であり、主たる目的であると思ふのです。そういう立場からいへば、今のやりとりの中でも、いわゆる情報の時間が結局おくれる時間帯といふものは一日のうち相当あるわけなんです。その間に事故が発生した場合、一体その責任はだれがとるのか。これはやはり船主なり船員にその責任をとらしておけいといふ、そういうことが万に一つか千に一つあるかわからないけれども、これは今度の改正でやむを得ないのだ、お前たちの責任で、そこまでめんどろを見られないといふふうに言ひ切る考へで運輸省はおられるのかどうか、その点お聞きしてゐるわけですが。

○政府委員(若狭得治君) ただいまの危険物の漂流の場合でございますけれども、当然船舶の航行については、甲

板関係の士官が、船長以下、安全についての必要な見張りをいたしておるわけでございますので、通信連絡が不十分の場合には、一そうそういう点についての努力をするということによつて十分避け得る問題ではないかと考へます。

○中村正雄君 私は海の専門屋じゃないから、浮遊物だけに限定したわけじゃないけれども、常識的に浮遊物というものが頭に浮かんで質問しておるわけ、したがつて、それ以外のやはり海難の原因——気象の急変というものが、二時間内に急に起る場合が私はないとも言えないだらうと思ふ。そういう海難の原因というものが、二時間なり八時間というものが連絡不十分、連絡できなくて、それによつて事故が起る場合も、私はしろうとかもわかりませんけれども、想定できる。その場合、結局それまでは、もう国際水準だからやむを得ないのだ、こゝういふふうにお考へになつて、現在では万全の措置をとつてあるわけなんだが、それをやはり手を抜くといふふうな決意のもとに改正をお考へになつてゐるのか。そうすると、ある程度の事故が起つても仕方がないのだ、国際的にその程度の危険は水準になつてゐるのだから、そのために事故が起つたつて、それは船員の問題であり、船主の問題で、国としては考へられない、こゝういふふうな決意のもとにおやりになつてゐるのかどうかといふことをお聞きしておるわけですが。

○説明員(三枝豊君) ちよつと先ほどの私の説明に欠けるところがございまして、補足いたしますが、先生が今おつしやいましたような気象の激変といふものにつきましては、確かに、先ほどの、時間で申しますと、夜の十一時から朝の八時ころまでの間は、通信士が寝ておりますので、その期間に、たとえば台風の進路が急に変わったとか、スピードが増したとかいふ場合のことを想定をされてのことだと思ひますが、そういう場合は、やはり条約に規定がございまして、オート・アラームを鳴らして知らせる、そういうサイクロンの緊急警報を送る場合には緊急信号を冠していくという規定もございまして、それによつてそういう危険は除去されるのではないかとと思ひます。

○中村正雄君 いや、私は専門家ではないから、海難の原因が一々どんな場合にあるかわからないわけですが、私も、私の今までの答弁から聞いておるものは、少なくとも常時勤務しておらないう。そうして、オート・アラームだけでは連絡のできない海難の原因といふものもやはりあるだらう。しかも、その時間帯のギャップといふものが何時の間にかある。その場合に海難が突発した場合については、それはそこにはやはり危険性があるといふことを心配しておるわけなんです、これは絶対ないのだ、そういう時間帯のギャップがあつてもその間に海難の起ることは絶対にないのだといふことが保証できるのであれば、私の心配は杞憂に終わるわけですから、その点は専門家の皆さん方ですからはつきりわかつてゐると思ふのですが、この間はどうかと思ふのですか。

○政府委員(若狭得治君) 時間帯のギャップのために思はる海難が起るといふことは、御指摘のとおりない

わけではない。理論的には当然あり得るわけでございますけれども、一般的に申しまして、海難救助につきましては、先ほどから御説明いたしておりましたように、気候の急変あるいは海上の浮遊物というような問題については、現在でも十分連絡がとり得るといふ制度になっておるわけでございます。

○中村正雄君　海難の場合の救助を私は聞いておるわけじゃないのです。海難の発生する原因の連絡できない時間帯があつて、そうしてやはりそれによつて海難が起きる可能性はある、というふうに答弁なさつておると思うのですが、そう理解していいのですか。

○政府委員(若狹得治君) 先ほど申しましたように、絶対にないということをお申し上げしておるわけじゃございませんで、しかしながら、今日でもできるだけの措置がとり得るように、世界的な国際条約、人命安全条約においてもそういう規定がございますので、それを活用することによっておおむね船舶の安全というものは期待し得ると考えておるわけでございます。

○中村正雄君 私も言葉の上で質問しているわけですが。答弁のほうも、おおむねとか何とかいうことで答弁なさっておりますが、事故というものは、先ほど申し上げましたように、人間の力で、人間の知識で考えて考えて考え抜いて、そうして絶対起きないという体制にあっても、起きるのが事故なんです。ところが、しろろとの私が考えても、事故の起きる可能性があるということ是指摘できるし、また当局者も絶対ないとは言えない。こういう体制に切りかえる必要がどこに一体あるの

か。また、そうなった場合に、その責任は一体だれが負うとお考えになっているのか。これはもう船主や船員が負うので、やむを得ないのだ、政府の知ったことじゃないのだ、国際水準だから、この程度の理論的には海難の可能性があつても、やむを得ないのだ、政府は踏み切るのだ、こう言って改正を断行されるのかどうか、大臣にお聞きしたい。

○国務大臣 綾部健太郎君　たびたび
船員局長から御説明申し上げたように、すべてのものを断定してどうと言うことは、なかなか不可能でございます。そこで私は、とにかく世界の国々がそれでやっているのでありますから、ことに優秀な船舶乗組員を持つてゐる日本の海運ができぬことはない。しかも、それによりまして不況海運の対策の救助の一助になると考えまして、私はこういうことをやらねばいかぬと決意して出した次第でございます。

○中村正雄君 私のお願いしていることと幾分ピントのはずれた答弁だと思うのですが、海運界の問題については、これも人件費が幾らか浮く程度であって、現在の不況の海運界をこれによってどうこうする大きな問題じゃないということぐらい、私も計算つきます。私のお聞きしているのは、人の力で、人の知識で考えて考えて考え抜いて、絶対に間違いないというシステムにしておいても、事故というものは起きるわけです。ところが、しろろとの私が考えても、こうなればこういうギヤップがあるじゃないか、ここに海難の原因ができたらしらなるんだという事実を指摘し、しかも当局も、そう

いう場合もないとは言えない、ギャツ
プは確かにある、こういふふうにお考
えになつて、にもかかわらず、やはり
これを断行しよう、国際水準に引き上
げる——たとえ外国がそういふことを

やっても、日本はやはり航行安全が大事なんだからそうしないのだというのが、私は正しい海運のあり方だと思うのです。結局、今おっしゃる海運界を何とか手直そうというのは、これは金の問題です。人命の問題じゃありません。金の問題です。これは結局、こんなことをしなくても、これによって浮

く費用なんてわずかなのです。こんなものの金はどうでもできるのです。このために、反対に事故が一たん起きたら、何十億、何百億という財産が烏有に帰するわけです。したがって、そういうことも考えられるのに、やはり運輸省は踏み切るといふのは、一体どこに原因があるのか。それは、世界的にそんなことぐらい考えているのだから、やむを得ないのだ、これによって

人命の問題が起きてても、救助の体制は完全にできてゐるのだから、何とか救助される、こういうふうにお考えになつてゐるのか。これは船主の責任であつて、その点のことは、人員を浮かして経費の節減になつてゐるのだから、万一の場合はあきらめろ、こういうお考えなのか。国際世界の水準並みとおつしやるけれども、いい水準ならばまねしてもいいけれども、悪い水準をまねするの必要はない。その決意をお聞きしたい。

○国務大臣(綾部健太郎君)　たびたび申しますように、私は決して悪い水準だとは考えておりません。もう世界がそれでやつてゐるので、日本だけがそ

れでやれぬというわけはないと思うのです。それでやっているのです。それ
がいいとか悪いとかということは申し
ませんが、それでやれぬはずはないと
考えております。

しかも、それをやることによって、
あたたはわずかの金と失つしゃいます
が、今日未償還が年々百五十億くらい
ある。その二割に相当するくらいの金
がこれによつて浮くというわけですが
、海運の再建にはこれは非常にこれ
で役立つ、かように考えてやっている
次第でございます。

○中村正雄君 この制度がいいか悪い
かということについては、先ほどから
の私と政府委員とのやりとりによつて
僕は判断つくと思つたのです。現在より
も航行安全については低下することだ
けは御存じなわけでしょう。低下しな
いとおっしゃるのですか、現在より
も、航行安全度においては、現在より
も低下する。幾ら低下するかはわか
りませんよ。低下することだけはお認め

になると思うのです。いかがです。

○国務大臣(綾部健太郎君) 低下する度合いでございますが、絶対に低下しないとも申しませんが、絶対に低下するとも私は言い得ないと思うのでございます。

○中村正雄君 それは答弁としては、いろいろ言質をとられないように答弁なさると思いますが、だれが聞いたって、今よりも低下する。二時間、八時間というギャップがあることだけは事実でしゅう。だから、そのパーセンテージというものはわかりません、事故というものはいつ起こるかわからないわけですから。しかし、現在よりも低下することだけは少なくとも――度

合いはわかりませんけれども、僕は明らかにだと思ふんですが、いかがでしょう。

○政府委員(若狹得治君) 航行の安全にとつて船舶通信というものはもちろん非常に重要なものがございますけれども、それがすべてではございませんし、また決定的なものということができます。直接の航行の安全の責任というものは、結局船舶の運航をつかさどるところの他の職種等におきまして最終的な運航の責任をとるわけでございます。したががつて、そういう面において、ただいま御指摘のありましたような通信、連絡の不十分というものを今後補つていかなければならないというようにわれわれ考えておるわけでございまして、通信、連絡が不十分になったら直ちに船舶の航行安全が非常に阻害されるというような事態にはならぬと考えております。

○中村正雄君 私はこれは決定的に安全が低下すると申し上げているわけじゃないのです。ほかの面についても、現在の場合においても、通信士だけでなく、航行安全については船長以下私は全乗組員がベストを尽くしてやっていると思うのです。それを、こういう制度になろうとなるまいと、通信士だけに航行安全をたよっているとは考えておりません。現在でも船長以下全部航行安全にはベストを尽くしておる、改正後も船長以下全部ベストを尽くすと、そうなった場合に、通信士の関係だけが低下するということは言えると思うんですが、いかがですか。

○政府委員(若狭得治君) 船内の各職種におきまして、全体としてそういう

問題は解決していかなければならない問題ではないかと考えられるわけでございます。

○中村正雄君 どうも、私の質問で明らかになっておると思うんですが、あまりにも答弁が不誠意だと思うんです。おそろくほかの委員の方でも、私の質問のやりとりを見れば、現在よりも低下するということは一、二度合いは知りませんよ。おそろくだれしも私はわかっていると思うんですよ。それを、今おっしゃるような答弁では、私はちよつと一ぺん、頭を冷やして思うまで、私の質問を休憩しようと思ひます。

○浅井亨君 今、中村さんが質問されておりましたけれども、私もその点についてほんとうに疑惑を持っておりますが、同じことになってしまつて……。

○中村正雄君 委員長、私だけでなく、だれが聞いてもつともだという答弁をしてほしいのです。

○政府委員(若狭得治君) 通信の疎通が現在よりも低下するかどうかという問題でございますけれども、これは、中村委員から御指摘になったとおり、現在よりも低下するわけではございません。ただ、それを補うために、船内の各職種の人たちが一丸となってこれを処理していかなければならないということをお願いしてございまして、同時に、通信の疎通が円滑を欠くという問題のために起きている問題は、自船——その船自体の航行の安全という問題よりも、むしろ相互扶助の考えから、先ほどから申し上げております相互扶助の關係が円滑にいかない場合が起きるのではないかと、こういふことを

非常におそれおるわけでございますけれども、そういう点については、国際的な水準というものが、これを完全にしていくというところが、われわれとしては今後に課せられた問題であると考えておるわけでありまして、

○中村正雄君 じゃ、通信の低下は安全の低下にならないと、こういうお考えですか。

○政府委員(若狭得治君) ならないようにできるだけの努力をしていかなければならぬにできるだけの努力をしていかなければならないと考えておるわけでございます。

○中村正雄君 ないようにはできるだけの努力をなくちゃいけないという抽象的な言葉で表現なさるとすれば、その裏面にはやはり低下するということをお前提にして御答弁になっておると思うのですが、いかがですか。

○政府委員(若狭得治君) 現在の二十四時間警守よりも低下することは明らかでございます。

○中村正雄君 じゃ、大臣にお尋ねいたしますが、局長は低下すると説明しているのですが、大臣もさういふようにお考えになりますか。

○國務大臣(綾部健太郎君) それは、考えようによつてはさうとれますし、それでまた事実低下するかも知れません。

○中村正雄君 さうすると、考えようによつては低下しないという考えをお聞きしたいと思ひます。僕は大臣に聞いているのですよ。大臣から答弁して下さい。

○國務大臣(綾部健太郎君) 私いつまでたつたつて平行線であると思ひますが、さういふことが低下しても、全部で補つていつて航行の安全には支障

のなかりしように努力する、したがつて、それによつて海運界が再建できるような方途に向かうならばやむを得ぬと考へて、本案を提出した次第でございます。

○中村正雄君 通信の低下によつて安全度のやはり低下をはかの面で補つていくように努力をすることは、これは答弁としては一応形になつておるわけですが、じゃ具体的に、どういふ面ではこれはこうするのだという具体的な一ぺん施策をお聞かせ願ひたい。

○政府委員(若狭得治君) まず第一に、自動受信機をできるだけ普及いたしまして、人間の直接の任務による警守の時間を省いていくというところを考へておるわけでございます。現在すでにこれを取りつけておる船舶も出てきておるような状態でございます。それから、気象通報につきましては、模写放送を受け得る状況になつておりますので、これをできるだけたくさんの方の船舶に取りつけさせるように指導していきなさいと考へておるわけでございます。

○中村正雄君 それだけで全部ですか。

○政府委員(若狭得治君) 同時に、先ほどから郵政省から御説明がございまして、電電公社の施設の拡充によりまして、通信連絡の設定に要する時間を短縮することによつて通信士のロードを減らしていく。したがつて、短い時間をできるだけ効果的に合理的に使うというふうな、いろいろな問題が出てくると思ひます。さういふ点にできるだけの努力をしていきたい。それからもう一つは、現在通信士が他の部門の仕事をしておりますので、さう

いうロードをできるだけ減らして、通信に専念できるようなシステムを作り上げていきたいというふうなことも考へておるわけでございます。

○中村正雄君 大臣にお尋ねいたしますが、海運界の再建整備のための一翼だと、さうおっしゃつて決意されたように理由にもありますが、さうしますと、この制度を実施して一体どの程度、金銭的に見てですと、合理化になり、またこれをやることによって国としてもやはり設備をしなければならぬ、船としても設備をしなければならぬ、それに要する経費がどのくらい要るか、差引として一体どのくらいの経済的効果があるか、数字として一ぺんお示しを願ひたいと思ひます。数字を示して一ぺん答弁願ひたい。

○國務大臣(綾部健太郎君) 大体これによつて二十億内外経費が節約になるという試算に相なつております。それから、いろいろな施設をやることによつての費用は、私試算したことはございせんから、事務当局から答弁させていただきます。

○政府委員(若狭得治君) 通信士の減少によります、まず効果の問題でございますけれども、これは具体的な通信士自体の人員費の節約という面だけではございせん、実は昨年から定員の合理化というものを労使間において協力して実施いたしておりまして、すでに七〇程度の定員が合理化されたわけでございます。今後の進め方の問題といたしましては、さらにこれを合理化しようというところ、これは労働組合のほうも大会で決定いたしておりまして、船主側もさういふ方向で進んでおるわけでございます。しかし、それ

を進めるためには、さういふ問題を解決しなければ先へ進めないというのが実情でございますので、この経費の問題は、単に通信士の人員費をいかに節約するかという問題だけで計算するということとは適當でないと思へるわけでございます。また同時に、海上労働者の待遇の改善の問題は、いつも起こつてくる問題でございますし、最近の非常に海上の志望者が少ないという状況では、さういふ問題がことに強いわけでございます。さういふ面の今後の問題も織り込んで考へていかなければならぬわけでございます。ただ、算術的な数字を申し上げても、正確ではないかと思へるわけでございます。

また、これに要する施設の設備でございますけれども、先ほどから郵政省のほうから御説明がございましたけれども、これは外国船は一名の通信士によつてきめられた八時間の間に日本の海岸局のほうへ電報を打つてくるわけでございます。ところが、日本船は、二十四時間の間に、海岸局のあいてる間にこれを打つてくるというふうな、いわゆる不公平な状態でございますので、むしろわれわれといたしましては、日本の海岸局も日本船が一名になりまして十分通信疎通に遺憾のないような措置をとるのが当然と考へておるわけでございます。

○中村正雄君 通信士だけの問題じゃなくて、船員全体について合理化を進めてきたし、また今後も合理化をしななくちゃいかぬについて、通信士だけが現状のままでは非常に支障を来たす、したがつてこれを解決しなくちゃいかぬというのが問題だと、さういふ

さらに局長御答弁になっているわけですが、それは一体だれの見解なんですか。

○政府委員(若狭得治君) 通信士だけを現状のまま放置することにしたまま、現在の合理化が進まないという問題は、だれの見解というよりも、現在の法律制度が三名を強要したており、それが適当であるかどうかという法律制度自体の問題としてわれわれが考えたわけでございます。

○中村正雄君 ほかの定員の問題について、合理化その他について、労使間で進めて、七割くらい一応できた、こういう御答弁、しかし今後まだ進めていくについて通信士の問題が隘路になっておると、したがってこれを解決しないとならないと、こういうお考えだとおっしゃいますが、しかし、通信士の問題については、労使間で話し合いをしていくときに、これだけは絶対に困るというの、いわゆる労働者側の意見だと聞いているわけですが、したがって、これが隘路になつてほかの合理化が進んでおらないというふうには私は聞いておらない。それでお尋ねしたわけなんです。これは、今まで人員の合理化について労使間で進めてきた。けれども、この問題については、結局隘路になっておるのじゃないので、別に行政官庁としての運輸省がこの問題を解決しなくちゃいかぬと、こういうふうにお考えになっているだけであつて、労使間で考えている問題じゃないと思ふのですが、どうなんですか。

○政府委員(若狭得治君) 労使間の問題は、これはもう全然別の問題でございまして、むしろあれは労使全然別のことを主張しているような現状ではないかと思ふべきけれども、われわれとしては、法律制度を基礎にした現在の考え方というもののについては、再検討する時期に来ているし、またその必要があるのじゃないかと考えたわけでございまして。

○中村正雄君 今までは、ほかの通信士以外の部署については、運輸省がやれと言つたわけじゃなくて、労使間で、やっぱり合理化しなければ海運業界は立ち直らないということで、労使間の話し合いを進めてきたと思ふのですが、七割程度の人員の面におきまして、合理化が一応現在でき上つておると、こう現在聞いているわけなんです。通信士の問題については、労使間で、ぜひともこれをやつてもらふと、他の振り合いの上、これ以上合理化が進まないというところになつて、運輸省が法律改正に手を付けたと、こういうもので私はないと思ふ。したがって、この問題については、労使間の問題でなくして、法律制度の問題として、運輸省自体のお考えによつておやりになつておられる、こういうふうには思ふのですが、いかがですか。

○政府委員(若狭得治君) この問題は、実は昭和二十六年に、電波法の改正の問題、あるいは職員法の改正の問題が出た当時、海運界にはいろいろな問題を提起して参つたわけでございますけれども、直接的なものといひましては、航行安全審議会におきましてこの問題は討議され、昭和三十一年でございまして、すでにそのときに答申が出ておるわけでございます。またさらに、一昨年の答申もあるわけでございます。さらに、海運

造船合理化審議会におきましても、この問題を取り上げて答申をいたしておるような状況でございますので、われわれもいたしましては、国際水準というものを見まして、それによつて、それに合わせるという考え方をこれらの答申を基礎にして考えたわけでございまして。また同時に、一昨年の非常な通信士の逼迫の状況から見まして、通信士が不足のために船舶の出航ができないという現象が出てきたわけでございます。したがって、そういうような状態のもとで外国よりも強い規制を通信関係についてそのまま存続するというところについてわれわれは反省しなければならぬということ、こういう提案をいたしたわけでございます。

○中村正雄君 そうしますと、今まで進めて参りました人の合理化については、労使でも話し合いをしてきた、しかしこの問題については、労使の話し合いでございまして、行政官庁として、いろいろな諮問委員会あるいはその他の答申等に基づいて考えた、こういうふうには理解できるわけなんです。そうしますと、この船舶職員法というのは、通信士であればこの船には何名乗せなくちゃいけない、こういった最低限をきめてあるわけでありまして、たとえばこの法律が通つて二名になる、あるいは経過規定で二名になる、こういう場合に、これは三名乗せることは違法じゃないわけなんです。したがって、最低限の人員よりも多く乗せることは、航行安全の面においてはプラスにこそなれマイナスにはならないわけですから、労使間の話し合いに

よつてこういうふうになつても現状のままでいいというところについては、運輸省は何ら干渉すべき問題ではないし、異存もないと思ふのですが、これはいかがですか。

○政府委員(若狭得治君) 中村先生のおっしゃるとおりでございます。われわれは、まず法律を国際水準に改めた上で、労使間において十分今後の問題を協議していただくということを考えておるわけでございます。

○中村正雄君 それから、先ほどの質問になるわけなんです。これによつてどれだけの経費が節約できるかというところは、ほかの関係もあつてこれだけじゃないと、全体的に見ななくちゃいけない、こういうふうに言われましたが、これ一つだけとて大臣は二十億とおっしゃいます。これは年に二十億という意味か、どういう意味かわかりませんが、今三名乗せておるところを一名にするということによつて大体どの程度単価が安くなるか、これは、これは経営者なり監督官庁、おそろく計算はして、できておると思ふのです。したがって、この法律改正により、そうして労使間の話し合いでこの法律どおりにやれるとすれば、いわゆる造船界の再建のために金銭的にこの程度プラスになるのだというところの数字がなければ、私はおそろく国際水準にするというだけの面子の問題だけで提案なされておると思ふのです。したがって、そのやはり計算の基礎と実際の数字を示してもらわないと納得できないと思ふのです。

【委員長退席、理事天植良吉君着席】

○政府委員(若狭得治君) この通信士の減少により、経費の問題につきましては、一人当りの賃金が大体現在の実績の賃金から見まして七万円、これはもちろん給食関係とかあるいは保険料というふうなものも全部含んでおりますけれども、七万円と算定いたしました。これは通信士の平均の給与でございます。そうして、これを一名にする場合に、現在の船舶を基礎にして計算をいたしまして、約十七億になるわけでございます。なお、そのほか、今後の新造船につきましても、このスペースを貨物輸送に充てるというふうな問題もございまして、先ほどおっしゃつたような数字になるかと思ふすけれども、大体そういう見当で考えておるわけでございます。

なお、外国の船舶局、通信局を使うというふうな、外国電報を利用するといふ場合も出て参るわけでございます。これは主として社用通信について出てくるわけでございますけれども、そういうものにつきましては計算もいたしておりますけれども、先ほど申し上げましたように、そういう個々の通信士を何名減らすことによつて何億節約できるかという問題よりも、全体の労使間で現在努力いたしております定員の合理化あるいは定員合理化による待遇改善という問題を、法律という特別の労使関係とは別個のもので規制するといふのではなしに、十分労使間で自由に検討できるように体制に持つていくということが現在の段階では必要ではないか、私はそう考えておるわけでございます。

○中村正雄君 したがって、船舶局長の答弁は、これによつて幾ら経費が

節約になつて造船界の復興のために役立つという経済的な問題でなくして、やはりほかの問題が重要なわけだ、こういうふうな答弁に聞かせるわけですが、しかし、やはり大臣のほうは、相当な借入金もあり、利息の負担もあり、一文でも何とか節約して一日も早く海運界を復興しなければならぬ、そのためにはこれが一つのプラスになるのだ、こうお考えになつておるので、幾分そのニュアンスは違つておる、ニュアンスの相違は別にして、人件費で十七億になりますか二十億になりますか知りませんが、しかし、三人を一人にするによつてそれだけの資金的なものは節約になるかもしれない、が、反対に、三人を一人にすることによつて、他の面では私は経費がふえる面もあると思つて、そういうものを考えなければ、実際海運界の整備の助けにはならないわけですから、これを減らすことによつてほかの面でふえる経費というものは一体どういふものがあるか、またどの程度ふえるか、これはどういふふうにお考えになつておられますか。

○政府委員(若狭得治君) 先ほど申し上げましたように、外国電報を利用することによりまして、年間約二億程度の出費増になるというふうに考へております。

それから、先ほど申しました自動受信機の購入なりあるいはフアクシミリ機の購入というふうな面も当然付帯的に出てくるわけでございます。同時に一方、通信の幅廣をできるだけ避けたいために、社用通信をできるだけ抑制しようという数字的な検討は、まだ一

応の数字でありますけれども、ここで申し上げるべき程度の具体的なものがございませぬけれども、今申しましたような出費の増というものは当然あるわけでございます。

○中村正雄君 私も、その出費の増について、たとえば今三直制をとつておつて、そうして通信事務だけでなくて、ほかの仕事もやはりやつておるという話を聞いておるわけなんです、したがつて、一人になつた場合は、今まで三人でやつた通信以外の仕事はだれかが分担しなければいけない。また、一人になつた場合においても、きめられた勤務時間以外にやはり仕事をしなくちゃいけない事態もまた出てくる。そういう、これの改正によつて、そのとおりに人員がなつた場合の浮く資金と、よりかかる経費と差引した場合、一体どの程度の海運基盤の経済的なプラスになるかといへば、おそらく大臣も局長も大体御見当はついておると思ふのですが、私はおそらく今の海運界の不況に九牛の一毛にもならないんじゃないか、こう思ふわけなんです、が、その点どうお考えになりますか。

○政府委員(若狭得治君) 船内の労務の配分の問題でございすけれども、これは従来も定員合理化の前提として労働過重を来たさないということが大前提でございすので、いろいろな合理化が行なわれたわけでございます。船上で行なつていた仕事を陸上へ持つていく、あるいは造船所へ持つていく、必要なものを整理するといふような努力が行なわれておるわけでございますけれども、この通信の問題につきましましては法律によつて作業を義務づけておりますので、通信以外の仕事を

現在やつておるような状況でございすけれども、その合理化は一船全体の問題として解決しなければならぬといふことではないかと考へておるわけでございます。したがつて、経費の節減という問題も、そういう総合的な関連において出てくる問題でございまして、単に通信士が一名減るから幾ら合理化されるというだけではございせん、で、先ほどから申しました七割の合理化によつて幾ら海運界が浮いてきたかといふような問題も、これはまあ人数をその給与ベースにかけて簡単に出席しますけれども、実際はいろいろな待遇の改善といふような問題とも関連する問題でございまして、そう簡単に海運界のそのまづプラスになつておるというところは言えないのではないかと。

ただ、長い将来を見まして、むしろこの際こういう制度をはつきりとしていくほうが一船全体の合理化という面から見て当然のべきではないかといふことと、それから外国におきましては非常に少ない人数で船舶の運航をやろうとしておるわけでございます。また、最近におきまして、非常に少ない二十数名の船舶が現にできておる。また、わが国におきまして、二十数名の設計図を現在作つておるといふ状況でございすので、そういうものにおくれをとらないために、こういう問題を解決していかなければならぬと考へておるわけでございます。

○中村正雄君 局長にちよつとお尋ねしたいのですが、現在の公衆通信、これはもうほとんど、各船会社の統計を見て参りましたも、乗組員と家族との通信といふものが大部分だらうと思ふのですが、こういうものは今後どうい

ふふう処理していくお考えなんですか。

○政府委員(若狭得治君) 公衆通信と社用通信の比率は、大体半々程度ではないかと思ひますけれども、今度の通信士減少による船舶局の運用時間の短縮という中で問題を処理していかなければならぬ。これには、その公衆通信を最優先にする、個人通信を最優先にするといふ方針でいかざるを得ないと考へておる次第であります。

○中村正雄君 そうなりますと、やはり乗組員の家族との連絡といふものは現在より非常に悪くなるというふうにお考えなくちゃいけないと思ふのです。

○政府委員(若狭得治君) そういう私用通信を最優先することによつて問題は十分解決していけるものと考へております。

○中村正雄君 小さいことかも知れませんが、たとえば、日本の場合はいいですけれども、外国の海岸局を利用する場合、日本語でできないだらうと思ふんです。そういうことになると、これは全然できないような場合も起きてくると思ふんですが、これに対してはどういふふうにお考えになりますか。

○政府委員(若狭得治君) 私用通信を、船員の家族との通信というふうなものを優先的に取り扱うことによつて、そういう個人的なものを外国電報に依頼するといふ場合は非常にレア・ケースではないかと考へておるわけでございます。むしろ、外国電報に移行するものは社用通信が中心であると考へます。

○中村正雄君 例外的なものかどうか

わかりませんが、外国の海岸局を利用する場合は日本語でやることはできなくなるというところは言えるわけですね。

○政府委員(若狭得治君) そのとおりでございます。

○中村正雄君 それから、先ほどの人件費の節約にも関連するわけなんです、が、もしこの法律が成立して何年か後に実施になると、このとおりにやつぱり実施になつた場合は一体通信士はどのくらい節約になり、そうしてそれを今後どういふふうにより再教育するとか、あるいは配置転換の問題等についての計画をひとつお聞かせ願ひたいと思ひます。

○政府委員(若狭得治君) 現在の法律が直ちに施行されるという状況になりましては、先ほどから申し上げておりますように、甲種通信士が三十八年度において約四百名程度過剰になつて参ります。乙種通信士の方は大体現状のまま、これは数字的には現在の甲種通信士の数が定員数をはるかに上回つておりました、甲種のほうが多くなっておる、乙種のほうが多くなっていくというふうな状況でございす。

法律はむしろ乙種が一名減るわけでございますけれども、数字的にはそういうふうな状況でございす。それから、三十九年に至りまして、甲種は約百八十名のお過剰になつております。しかし、乙種は二百名程度不足になつてくるというふうな数字が出ております。したがつて、現在行なわれておりますように、甲種が乙種の仕事を担当すれば、需給はここで調節がとれるわけでございます。それから、四十年にいきまして、乙種が約四百名程度不足に

わが国におきまして、二十数名の設計図を現在作つておるといふ状況でございすので、そういうものにおくれをとらないために、こういう問題を解決していかなければならぬと考へておるわけでございます。

○中村正雄君 局長にちよつとお尋ねしたいのですが、現在の公衆通信、これはもうほとんど、各船会社の統計を見て参りましたも、乗組員と家族との通信といふものが大部分だらうと思ふのですが、こういうものは今後どうい

ふふう処理していくお考えなんですか。

○政府委員(若狭得治君) 公衆通信と社用通信の比率は、大体半々程度ではないかと思ひますけれども、今度の通信士減少による船舶局の運用時間の短縮という中で問題を処理していかなければならぬ。これには、その公衆通信を最優先にする、個人通信を最優先にするといふ方針でいかざるを得ないと考へておる次第であります。

○中村正雄君 そうなりますと、やはり乗組員の家族との連絡といふものは現在より非常に悪くなるというふうにお考えなくちゃいけないと思ふのです。

○政府委員(若狭得治君) そういう私用通信を最優先することによつて問題は十分解決していけるものと考へております。

○中村正雄君 小さいことかも知れませんが、たとえば、日本の場合はいいですけれども、外国の海岸局を利用する場合、日本語でできないだらうと思ふんです。そういうことになると、これは全然できないような場合も起きてくると思ふんですが、これに対してはどういふふうにお考えになりますか。

○政府委員(若狭得治君) 私用通信を、船員の家族との通信というふうなものを優先的に取り扱うことによつて、そういう個人的なものを外国電報に依頼するといふ場合は非常にレア・ケースではないかと考へておるわけでございます。むしろ、外国電報に移行するものは社用通信が中心であると考へます。

○中村正雄君 例外的なものかどうか

わかりませんが、外国の海岸局を利用する場合は日本語でやることはできなくなるというところは言えるわけですね。

○政府委員(若狭得治君) そのとおりでございます。

○中村正雄君 それから、先ほどの人件費の節約にも関連するわけなんです、が、もしこの法律が成立して何年か後に実施になると、このとおりにやつぱり実施になつた場合は一体通信士はどのくらい節約になり、そうしてそれを今後どういふふうにより再教育するとか、あるいは配置転換の問題等についての計画をひとつお聞かせ願ひたいと思ひます。

○政府委員(若狭得治君) 現在の法律が直ちに施行されるという状況になりましては、先ほどから申し上げておりますように、甲種通信士が三十八年度において約四百名程度過剰になつて参ります。乙種通信士の方は大体現状のまま、これは数字的には現在の甲種通信士の数が定員数をはるかに上回つておりました、甲種のほうが多くなっておる、乙種のほうが多くなっていくというふうな状況でございす。

法律はむしろ乙種が一名減るわけでございますけれども、数字的にはそういうふうな状況でございす。それから、三十九年に至りまして、甲種は約百八十名のお過剰になつております。しかし、乙種は二百名程度不足になつてくるというふうな数字が出ております。したがつて、現在行なわれておりますように、甲種が乙種の仕事を担当すれば、需給はここで調節がとれるわけでございます。それから、四十年にいきまして、乙種が約四百名程度不足に

わが国におきまして、二十数名の設計図を現在作つておるといふ状況でございすので、そういうものにおくれをとらないために、こういう問題を解決していかなければならぬと考へておるわけでございます。

○中村正雄君 局長にちよつとお尋ねしたいのですが、現在の公衆通信、これはもうほとんど、各船会社の統計を見て参りましたも、乗組員と家族との通信といふものが大部分だらうと思ふのですが、こういうものは今後どうい

ふふう処理していくお考えなんですか。

○政府委員(若狭得治君) 公衆通信と社用通信の比率は、大体半々程度ではないかと思ひますけれども、今度の通信士減少による船舶局の運用時間の短縮という中で問題を処理していかなければならぬ。これには、その公衆通信を最優先にする、個人通信を最優先にするといふ方針でいかざるを得ないと考へておる次第であります。

なつて参るわけでございます。そうして四十一年には、甲種、乙種とも合わせまして約七百名程度の不足になつて参る。四十二年にこの特例期間が終りまして、法律改正が実施されて、甲種一名のみの船舶というのがほとんど大部分になるわけでございますけれども、このときになりまして、初めて乙種が多少余り、約三百名程度余るというふうな状況でございます。したがって、この間の再教育の問題でございますが、現在のところ甲種は過剰な状態でございまして、当面直ちに乙種の再教育の問題は起こらないわけでございます。そうして、三十九年から四十年にかけまして、この問題をぜひとも解決しなければならぬというところで、先ほどから、そういうように努力したい、無線の関係の再教育のための施設がございまして、労使の協力によりましてこの問題を解決していきたい。同時に、先ほどから郵政省から御答弁がございましたように認定制度というふうなものを取り入れたい、あるいは試験制度を再検討したいというふうな問題を、これまでにはぜひとも解決したいと考えております。

○中村正雄君　そうしまして、再教育をやるというふうな考えですが、この再教育の機関としては、どういふものを現在想定して対策を立てられるわけですか。

○政府委員(若狭得治君)　現在の再教育期間は大体一カ年でございまして、その一カ年を目標にしてこれを行ないたい。すでに現在の保険のほうの改正の問題もございまして、職業訓練の特例措置も講ぜられておりますので、それらの問題と、それから労働間

における雇用の安定という問題等も十分勘案いたしまして、雇用に不安のないような状態においてこの問題を解決していくというのを考えておるわけでございます。

○中村正雄君　そうすると、国の機関としてでなくて、船主間の責任においての再教育をやる、こういう意味ですか。

○政府委員(若狭得治君)　船主の団体としての努力をしていかなければならぬと思つております。

○中村正雄君　政府としては、そういう再教育機関なりあるいは再教育についての措置は考えておらないわけですか。

○政府委員(若狭得治君)　現在無線の再教育機関がすでにございまして、それを活用する方針で現在のところは進んでおるわけでございます。

○中村正雄君　その機関は、運輸省の所管ではなくて、郵政省の所管ですか。

○政府委員(若狭得治君)　さうでございます。

○中村正雄君　そうすると、その再教育の機関について、船主団体に対するいろいろな指示その他がなければ、再教育機関中の生活の問題等があると思うのですが、その点については、大体どういふふうにお考えになつて、船主団体に行政措置を講ずるわけなんですか。

○政府委員(若狭得治君)　乙種通信士の不足という問題は、先ほど中村先生から御指摘のありましたように、どうしても昭和四十年には大きな不足を出してくるというふうな状況になりますので、船舶の運輸を確保するという面から、当然船主がこれに努力しなければならぬということでございます。

けれども、雇用の安定というふうな問題もございまして、再教育を円滑にさせるためには、船主団体、労働組合との間で十分協議を遂げて、円滑にこれをさせるように、われわれとしてはその仲介の労をとるつもりでおります。

○中村正雄君　そうしますと、運輸省としてはどうしようというふうなわけではなくして、船主団体と労働組合との間において十分な話し合いで内容をきめていかす、こういう考えですか。

○政府委員(若狭得治君)　さうでございます。

○中村正雄君　で、その場合、両者の話がうまく合えばいいわけですが、合わない場合は、やはり運輸省としても仲に入つてあつせんなり指導もやる、こういう決意があるわけですか。

○政府委員(若狭得治君)　この問題につきましては、前々国会におきまして運輸大臣から雇用の安定について十分責任を持つて対処するという御答弁がございましたし、われわれとしてもさういふ考えでございますので、さういふ考え方を基本にいたしましたし、労使間において話が円滑にいきますように、できるだけの努力をいたす考えでございます。

○中村正雄君　それから、今までの質問の締めくくりで一つだけ伺つておきたいのですが、先ほど船員局長からもお話のありましたように、本法案は経済的に見てどれだけプラスになるかという点については、これは金額的に見ても、合理化のために浮く経費、それに要する経費と差引して、たいた金額ではないわけですが、しかし、一応法律の面において、いろいろな問題はあつても、法律を改正してお

かなければ、今後の労使間の合理化のやつぱり話し合いの障害になると、さういふ関係でやるのだと、したがつて、この法律はどの程度でも最低の人員をきめておるわけで、今後どういふふうにするか、これはわかりません。したがつて、運輸省としては法律が改正になつたらどういふふうなことを考えているわけじゃないかと、さういふふうな答弁になつたわけなんです。それはそのとおりの解釈でいいわけですね。

○政府委員(若狭得治君)　雇用を安定させるということ以外には、労使間の自主的な話し合いによつて問題を解決していただくということをわれわれは見守つていきたいと思つております。

○中村正雄君　それから、大臣にお尋ねしておきたいのですが、この法律を作るについては、船内の問題、あるいは海岸局その他の整備の問題等、前提条件があるわけで、その前提条件があるために、原案では三年、そして衆議院の修正案では四年と、こうなつておるわけですが、この期間中に設備の面その他の面のやつぱり条件も完備すると、また雇用の安定等もやつぱりその間に行政措置で考えるということが前提になつてこの法律ができておるわけなんです。したがつて、今予定されております衆議院の修正の四年間で、この間に経済情勢も変化するかも知れません。また、今計画されておつても、その間に前提条件が満たされるかどうかは、これはわかりません。したがつて、もし四カ年のうちに予定どおり、現在の段階において想定できることができない場合は、そのときになつてまた考えなくてはならないと思つて

ますが、そういう用意は十分あるものと考えていいですか。

○国務大臣(綾部健太郎君)　もちろん、前提条件を整えるようにわれわれも努力いたしまして、そしてそれがゆゑに三年を一年延ばした次第でございます。努力いたすつもりでございます。

○中村正雄君　これは、イエスかノーかというふうな問題じゃなくして、先の問題でありますので、これは一べん誠意を持つてお考え願いたいと思つたのは、まあいろいろの今までの質問のやりとりだけでも問題点は相当指摘されていると思つて、

「理事天竺良吉君退席、委員長着席」

しかし、それにもかかわらず、何とか経過年限のうちに完全なものにして、さういふ最低限のものを作りたいというところで、政府としては計画に従つて努力されると思つて。しかし、経済情勢の変化もあります。また、政府の施策についても、計画が全部完全に四年間にできるかどうか、これはやつてみなくては断言できない問題でありますので、したがつて、さういふ四年過ぎたときに、いろいろな情勢によつては、最初予定したものができないという場合は、当然再考慮されるものと思つておるわけですが、さういふ用意はあるものと解釈していいわけですね。

○国務大臣(綾部健太郎君)　さつき申しましたように、それを三年を四年にしたというところは、私も誠意を持つて、さうして労使——船主も海員組合も協調して、この目的の完遂といひますか、世界水準に持つていくといふことに努力するつもりでございます。それ以上ここでノーかイエスかと言え

といつても、ちよつと、前提条件ができなければちろん当然でないのですから、そういうことは私はここで申し上げないが、労使が一生懸命にやつて、なるべくこの世界水準に到達して日本海運の再建できるきっかけになることをお願いしたい。次第でございます。

○中村正雄君 私ばかり質問してもどうかと思ひますので、一応これで私質問を打ち切ります。

○浅井亨君 この問題につきまして、もう三十九国会からでございますが、大体論議は尽くされておるし、私もいろいろ読んでみましたけれども、今ここに乗組員の削減といふことについて非常な支障を来たすといふことを避けておられます、こういうふうな書かれておりますけれども、このことについて一言だけはっきりした線を御返答願ひたいと思ひます。人員の整理ですね。

○政府委員(若狭得治君) 先ほどから申し上げておりますように、法律が改正になりました、これによつて雇用の安定が阻害されるというやうなことがないやうに、われわれとしてはあらゆる努力をいたす覚悟でございますし、また今日までの経緯から見まして、船主団体におきまして、この問題につきまして雇用安定を阻害するやうな事態は絶対行なわれないといふことを声明いたしているやうな状況でございます。

○浅井亨君 それをはつきりしていただければ、もうこれの補正については、いろいろと今までの質問の中から看取いたしまして、納得するわけでは、

続いて、それに対する待遇でございますけれども、待遇の改善についてはお考えはかがでしうか。

○政府委員(若狭得治君) この法律改正によりまして、当然配置転換が行なわれるわけでございます。A社からB社へ、B社からC社へといふやうな配置転換が当然行なわれるわけでございますけれども、御承知のように、全日本海員組合という単一組合がございまして、すべての所属組合員がございまして、その間の調整は十分円満に円滑にこれを実施できるといふやうに考えておるわけでございます。

なお、さらに待遇の改善の問題があるわけでございますけれども、これは船舶内の海上労働者全体の待遇の問題とも関連する問題でございますので、従来から労使間において双方協力してこの問題を解決して参つたわけでございます。したがって、今後ともそういう方向で問題が処理されていくとわれわれ考えております。

○浅井亨君 他の船会社にいろいろ配置転換する場合がありますが、そういう場合には、よく話し合つて、そこにそのやうな方法を絶対に——講じていくと考へてゐるのぢやなくて、これを絶対に講ずると、こういう御返答を願ひたい。

○政府委員(若狭得治君) これは浅井先生のおっしゃるとおり措置する考へでございます。単一組合でございますので、他の企業におけるやうな摩擦といふやうな問題、あるいは待遇の低下といふ問題は起こらないと思ひますけれども、不平不満の起こらないやうに、われわれとしても全力をあげて

この問題を解決していきたいと考へております。

○浅井亨君 次に、年令の問題でございますが、十八才といへば未成年でございます。こういう方に、まあどんなに完備した人間であつても、なかなかその簡単にいかなないのであるが、法的にいつてもこれは年令が若いように思ひます。また、陸上におきましても、いづれこのところにおきましても、いづれ十八才、十九才といふ時代は、精神的に何だか突拍子もないことをやるやうなこともありますし、またそういうやうなところでその事故の起こる問題がありはしないかといふのが懸念されるわけなんです。こういう問題についてはお考えになつてゐるわけですか。

○政府委員(若狭得治君) 従来の船舶通信士の最低年令を二十才から十八才に引き下げました理由は、電波高校を卒業いたしました通信士の免状を持ちまして、船舶職員が二十才であるために、他の職業につくといふ例が非常に多かつたわけでございます。また、船舶に乗つて参りましても、一人前の給与が受けられないといふやうな状況でございます。今先生のおっしゃるやうに、これを責任あるポストにつけるということについては、やはり疑問があるかと思ひます。ただ、現実の問題といたしましては、通信長といふものが責任を持つてこれを処理してゐるわけでございますので、その部下として職務に従事する場合が大部分でございますので、具体的に申しまして、

船に乗り組みますためには、六カ月の海上履歴が現行法でも必要とされておりますし、また、通信長になりますためには、現在の電波法改正案でも、乙種通信士でございますと、一カ年の通信の実歴を要することになつてゐるわけでございます。したがひまして、そういう面からいいますと、海上履歴あるいは通信の履歴といふやうな面からいきまして、やはり従来と同じやうに通信長になるためには二十才以上でなければできないといふのが普通の状態になると思ひます。ただ、その下で働く通信士につきましては、電波高校を卒業して通信士の資格を持っていれば十分仕事ができるわけでございますので、通信長の監督のもとに仕事をこなつていくといふことにしたほうが実情に合ひるのではないかと考へて、こういうふうになつたわけでございます。

○浅井亨君 船に乗るよりも、陸上のほうに職を求めていく、こういうことがあるわけでありまして、どういふ理由で陸上に職を求めていかれるか、その理由はどういふところですか。

○政府委員(若狭得治君) 通信士を要するところと申しますと、弱電関係の産業が非常に多いわけでございます。最近弱電関係の産業が非常にいんしんでございまして、初任給等から見ましても、海上に行つて働くよりもはるかに高いといふやうな事実も現われておるやうでございます。特に、海上の労働といふものは非常に特殊な労働でございますので、長らく家庭を離れて生活しなければならぬといふやうな問題もございまして、最近の社会風潮の問題もございまして、

だんだん海上に職を求める人が少なくなり、弱電の關係に行く者が非常に多くなつてゐるといふやうな關係でございます。

○浅井亨君 今の理由でわかるのでござい

ございますが、そういうことに対しての対策としてどうお考えになつておりますか。

○政府委員(若狭得治君) その問題につきましては、まず通信士の身分を安定させ、その待遇を改善していくといふことが必要であるかと存じますけれども、現在の待遇は船舶全体の各種のバランスの上に職能給としてきめられておりますので、これを一挙に引き上げるということとは、現在の海運企業の実情から見ましても、非常に困難があるわけでございます。ただ、実際問題としては、定数を減少することによつて各通信士の格づけが上がるわけでございますので、そういう面でも安定も、また待遇も改善されるということになると考へてゐるわけでございます。

○浅井亨君 待遇が改善されると思ひては、待遇を改善していくと、そういうふうな、思ひては、いくはるに進めていきたいと、こゝろ御返事を願ひたいのです。

○政府委員(若狭得治君) 単に通信士だけではなしに、船舶乗組員全体の待遇の改善といふことにつきましては、船舶の合理化、定員の合理化といふものによつてこれを生み出していくといふやうな方向を従来からとつて参つたわけでございますけれども、この法律ができました、これが実施される場合には、もちろん、通信士の合理化といふ問題だけなしに、これと他の職種の合理化といふものを一体にして考へまして、今後それを待遇改善に振り向けるといふやうな努力が行なわれると思ひます。また、われわれとしても、

そういうことを希望いたしておるわけでございます。

○浅井亭君 以上のことで、私も了承いたします。

○吉田忠三郎君 ちょっと速記をとめて下さい。

○委員長(金丸富夫君) 速記をとめて。

〔午後四時二十五分速記中止〕
〔午後四時四十六分速記開始〕

○委員長(金丸富夫君) 速記を始め

本案の質疑はこの程度で本日はやめまして、明二十九日午後一時より開会いたします。

本日はこれにて散会いたします。
午後四時四十七分散会

三月二十七日予備審査のため、本委員会に左の案件を付託された。

一、日本鉄道建設公団法案

日本鉄道建設公団法案

目次

第一章 総則(第一条—第七条)

第二章 役員及び職員(第八条—第十八条)

第三章 業務(第十九条—第二十四条)

第四章 財務及び会計(第二十五条—第三十四条)

第五章 監督(第三十五条—第三十六条)

第六章 雑則(第三十七条—第四十条)

第七章 罰則(第四十一条—第四十三条)

附則

第一章 総則

(目的)

第一条 日本鉄道建設公団は、鉄道新線の建設を推進することにより、鉄道交通網の整備を図り、もつて経済基盤の強化と地域格差の是正に寄与することを目的とする。

(法人格)

第二条 日本鉄道建設公団(以下「公団」という。)は、法人とする。

(事務所)

第三条 公団は、主たる事務所を東京都に置く。

2 公団は、運輸大臣の認可を受けて、必要な地に従たる事務所を置くことができる。

(資本金)

第四条 公団の資本金は、五億円と第三項の規定により日本国有鉄道が公団の設立に際し出資する額及び附則第七条第二項の規定により日本国有鉄道から出資があつたものとされる金額の合計額とする。

2 政府は、公団の設立に際し、前項の五億円を出資するものとする。

(日本国有鉄道は、公団の設立に際し、昭和三十八年度の日本国有

鉄道の予算の工事勘定に計上した建設費の項の額(前年度からの繰越額を含む。)から公団設立の時までににおけるその項の支出済額を控除した額に相当する金額を出資するものとする。

4 政府及び日本国有鉄道は、必要があるとき認めるときは、予算で定める金額の範囲内において、公団

に追加して出資することができ

5 公団は、前項の規定による政府及び日本国有鉄道の出資があつたときは、その出資額により資本金を増額するものとする。

(登記)

第五条 公団は、政令で定めるところにより、登記しなければならない。

2 前項の規定により登記しなければならぬ事項は、登記の後でなければ、これをもつて第三者に対抗することができない。

(名称の使用制限)

第六条 公団でない者は、日本鉄道建設公団という名称を用いてはならない。

(民法の準用)

第七条 民法(明治二十九年法律第八十九号)第四十四条(法人の不法行為能力)及び第五十条(法人の住所)の規定は、公団について準用する。

第二章 役員及び職員

(役員)

第八条 公団に、役員として、総裁一人、副総裁一人、理事六人以内及び監事二人以内を置く。

(役員の職務及び権限)

第九条 総裁は、公団を代表し、その業務を総理する。

2 副総裁は、公団を代表し、総裁の定めるところにより、総裁を補佐して公団の業務を掌理し、総裁に事故があるときはその職務を代理し、総裁が欠員のときはその職務を行なう。

3 理事は、総裁の定めるところに

より、総裁及び副総裁を補佐して公団の業務を掌理し、総裁及び副総裁に事故があるときはその職務を代理し、総裁及び副総裁が欠員のときはその職務を行なう。

4 監事は、公団の業務を監査する。

(監事は、監査の結果に基づき、

必要があると認めるときは、総裁又は総裁を通じて運輸大臣に意見を提出することができる。

(役員(の任期))

第十条 総裁及び監事は、運輸大臣が任命する。

(副総裁及び理事は、運輸大臣の認可を受けて、総裁が任命する。)

2 副総裁及び理事は、運輸大臣の認可を受けて、総裁が任命する。

(役員(の任期))

第十一条 役員の任期は、三年とする。ただし、補欠の役員の任期は、前任者の残任期間とする。

2 役員は、再任されることができ

(役員(の欠格事項))

第十二条 次の各号の一に該当する者は、役員となることができない。

一 国務大臣、国会議員、地方公共団体の議会の議員又は地方公共団体の長

(政府又は地方公共団体の職員

二 非常勤の者を除く。)

(日本国有鉄道の役員又は職員

三 日本国有鉄道の役員又は職員(非常勤の者を除く。)

四 物品の製造若しくは販売若しくは工事の請負を業とする者であつて公団と取引上密接な利害関係を有するもの又はこれらの者が法人であるときはその役員(いかなる名称によるかを問わ

ず、これと同等以上の職権又は支配力を有する者を含む。)

五 運輸事業を営む者であつて日本国有鉄道と競争関係にあるもの又はその者が法人であるときはその役員(いかなる名称によるかを問わず、これと同等以上の職権又は支配力を有する者を含む。)

六 前二号に掲げる事業者の団体の役員(いかなる名称によるかを問わず、これと同等以上の職権又は支配力を有する者を含む。)

(役員(の解任))
第十三条 運輸大臣又は総裁は、それぞれその任命に係る役員が前条各号の一に該当するに至つたときは、その役員を解任しなければならない。

2 運輸大臣又は総裁は、それぞれその任命に係る役員が次の各号の一に該当するときは、その他役員たるに適用しない認めるときは、その役員を解任することができる。

一 心身の故障のため職務の執行に堪えないと認められるとき。
二 職務上の義務違反があるとき。

(総裁は、前項の規定によりその

任命に係る役員を解任しようとするときは、あらかじめ、運輸大臣の認可を受けなければならない。

(役員(の兼職禁止))

第十四条 役員は、営利を目的とする団体の役員となり、又は自ら営利事業に従事してはならない。

(代表権(の制限))

第十五条 公団と総裁又は副総裁と

の利益が相反する事項については、これらの者は、代表権を有しない。この場合には、監事が公団を代表する。

(代理人の選任)

第十六条 総裁及び副総裁は、公団の理事及び職員のうちから、公団の従たる事務所の業務に関し一切の裁判上又は裁判外の行為をする権限を有する代理人を選任することができる。

(職員の任命)

第十七条 公団の職員は、総裁が任命する。

(役員及び職員の公務員たる性質)

第十八条 公団の役員及び職員は、刑法(明治四十年法律第四十五号)その他の罰則の適用については、法令により公務に従事する職員とみなす。

第三章 業務

(業務の範囲)

第十九条 公団は、第一条の目的を達成するため、次の業務を行なう。

一 鉄道新線(鉄道敷設法(大正十一年法律第三十七号)別表に掲げる予定鉄道線路及び同法附則第二項の鉄道線路であつて、公団の成立の時に於いて日本国有鉄道が営業を行なつてゐる区間に係るもの以外のものをいう。以下同じ。)に係る鉄道施設の建設を行なうこと。

二 前号の規定により建設した鉄道施設を日本国有鉄道に貸し付け、又は譲渡すること。

三 前号の規定により貸し付けた

鉄道施設に係る災害復旧工事を行なうこと。

四 前各号の業務に附帯する業務を行なうこと。

2 公団は、前項の業務の遂行に支障のない範囲内において、あらかじめ、運輸大臣の認可を受けて、次の業務を行なうことができる。ただし、第二号の業務については、委託者が日本国有鉄道である場合に於ては、前項第一号の業務に直接関係のある場合に限る。

一 前項第一号の鉄道施設で高架のものの建設と一体として建設することが適当であると認められる事務所、倉庫、店舗その他政令で定める施設を、当該鉄道施設の建設に伴つて公団が取得した土地に建設し、及び管理すること。

二 委託に基づき、鉄道に関する工事並びにこれに関する調査、測量、設計、試験及び研究を行なうこと。

3 公団は、前項第一号の業務を行なう場合に於ては、政令で定める基準に従つてしなければならない。

(基本計画)

第二十条 運輸大臣は、政令で定めるところにより、前条第一項第一号に掲げる業務につき基本計画を定め、これを公団に指示するものとする。これを変更するときも、同様とする。

2 運輸大臣は、前項の基本計画を定め、又は変更しようとするときは、あらかじめ、鉄道建設審議会に諮問しなければならない。

(工事実施計画)

第二十一条 公団は、第十九条第一項第一号の業務を行なうとするときは、運輸省令で定めるところにより、前条第一項の基本計画に基づいて工事実施計画を作成し、運輸大臣の認可を受けなければならない。これを変更しようとするときも、同様とする。

2 公団は、前項の規定により工事実施計画を作成し、又は変更しようとするときは、あらかじめ、日本国有鉄道に協議しなければならない。

3 公団は、第一項の規定による運輸大臣の認可を受けたときは、工事実施計画に関する書類を、日本国有鉄道に提出しなければならない。

(鉄道敷設法の特例)

第二十二條 第二十条第一項の基本計画において公団が鉄道施設を建設することとされた鉄道新線については、日本国有鉄道は、鉄道敷設法第一条の規定にかかわらず、その敷設を行なわなければならない。

(鉄道施設の貸付け等)

第二十三条 公団は、政令で定めるところにより、日本国有鉄道に対して、有償で、第十九条第一項第一号の規定により建設した鉄道施設を貸し付け、又は譲渡するものとする。ただし、運輸大臣が後進地域その他特定の地域の開発等のため無償とする特別の必要があると認めて指定した鉄道施設は、無償で貸し付けることができる。

2 公団は、前項本文の規定により

鉄道施設を貸し付け、又は譲渡しようとするときは、貸付料又は譲渡価額について、あらかじめ、運輸大臣の認可を受けなければならない。貸付料を変更しようとするときも、同様とする。

(業務方法書)

第二十四条 公団は、業務開始の際、業務方法書を作成し、運輸大臣の認可を受けなければならない。これを変更しようとするときも、同様とする。

2 前項の業務方法書に記載すべき事項は、運輸省令で定める。

第四章 財政及び会計

(事業年度)

第二十五条 公団の事業年度は、毎年四月一日に始まり、翌年三月三十一日に終わる。

(事業計画等の認可)

第二十六条 公団は、毎事業年度、事業計画、予算及び資金計画を作成し、当該事業年度の開始前に、運輸大臣の認可を受けなければならない。これを変更しようとするときも、同様とする。

2 公団は、前項の規定により事業計画を作成し、又は変更しようとするときは、あらかじめ、日本国有鉄道に協議しなければならない。

3 公団は、第一項の規定による運輸大臣の認可を受けたときは、事業計画、予算及び資金計画に関する書類を、日本国有鉄道に提出しなければならない。

(財務諸表)

第二十七条 公団は、毎事業年度、財産目録、貸借対照表及び損益計

算書(以下この条において「財務諸表」という。)を作成し、当該事業年度の終了後三月以内に運輸大臣に提出し、その承認を受けなければならない。

2 公団は、前項の規定により財務諸表を運輸大臣に提出するとき、これに当該事業年度の事業報告書及び予算の区分に従い作成した決算報告書を添え、並びに財務諸表及び決算報告書に関する監事の意見をつけないなければならない。

3 公団は、第一項の規定による運輸大臣の承認を受けたときは、遅滞なく、財務諸表を官報に公告し、かつ、各事務所に備えて置かなければならない。

4 公団は、第一項の規定による運輸大臣の承認を受けたときは、財務諸表及び決算報告書を、日本国有鉄道に提出しなければならない。

(利益及び損失の処理並びに納付金)

第二十八条 公団は、毎事業年度、損益計算において利益を生じたときは、前事業年度から繰り越した損失をうめ、なお残余があるときは、その残余の額のうち、政令で定める基準により計算した額を積立金として積み立てなければならない。

2 公団は、毎事業年度、損益計算において損失を生じたときは、前項の規定による積立金を減額して整理し、なお不足があるときは、その不足額は、繰越欠損金として整理しなければならない。

3 公団は、第一項の規定による残

余の額から同項の規定により積立金として積み立てた額を控除してなお残余があるときは、その残余の額を国庫に納付しなければならぬ。

4 前項の規定による納付金に關し、納付の手續その他必要な事項は、政令で定める。

(借入金及び鉄道建設債券)

第二十九条 公団は、運輸大臣の認可を受けて、長期借入金若しくは短期借入金をし、又は鉄道建設債券(以下「債券」という。)を発行することができる。

2 前項の規定による短期借入金は、当該事業年度内に償還しなければならない。ただし、資金の不足のため償還することができないときは、その償還することができない金額に限り、運輸大臣の認可を受けて、これを借り換えることができる。

3 前項ただし書の規定により借り換えた短期借入金は、一年以内に償還しなければならない。

4 第一項の規定による債券の債権者は、公団の財産について他の債権者に先だつて自己の債権の弁済を受ける権利を有する。

5 前項の先取特権の順位は、民法の規定による一般の先取特権に次ぐものとする。

6 公団は、運輸大臣の認可を受けて、債券の発行に關する事務の全部又は一部を銀行又は信託会社に委託することができる。

7 商法(明治三十二年法律第四十八号)第三百九条から第三百十一

条まで(受託会社の権限及び義務)の規定は、前項の規定により委託を受けた銀行又は信託会社について準用する。

8 第一項及び第四項から前項までに定めるもののほか、債券に關し必要な事項は、政令で定める。(償還計画)

第三十条 公団は、毎事業年度、長期借入金及び債券の償還計画をたてて、運輸大臣の認可を受けなければならない。

(余裕金の運用)

第三十一条 公団は、次の方法による場合を除くほか、業務上の余裕金を運用してはならない。

一 国債その他運輸大臣の指定する有価証券の取得

二 銀行への預金又は郵便貯金(財産の処分等の制限)

第三十二条 公団は、第二十三条に規定する場合を除くほか、運輸省令で定める重要な財産を譲渡、交換し、又は担保に供しようとするときは、運輸大臣の認可を受けなければならない。

(給与及び退職手当の支給の基準)

第三十三条 公団は、その役員及び職員に対する給与及び退職手当の支給の基準を定めようとするときは、運輸大臣の承認を受けなければならない。これを變更しようとするときも、同様とする。

(運輸省令への委任)

第三十四条 この法律に規定するもののほか、公団の財務及び会計に關し必要な事項は、運輸省令で定める。

第五章 監督

第三十五条 公団は、運輸大臣が監督する。

2 運輸大臣は、この法律を施行するため必要があると認めるときは、公団に対して、その業務に關し監督上必要な命令をすることができ。

(報告及び検査)

第三十六条 運輸大臣は、この法律を施行するため必要があると認めるときは、公団に対してその業務及び資産の状況に關し報告をさせ、又はその職員に公団の事務所その他の事業所に立ち入り、業務の状況若しくは帳簿、書類その他の必要な物件を検査させることができる。

2 前項の規定により職員が立入検査をする場合においては、その身分を示す証明書を携帯し、関係人にこれを提示しなければならない。

3 第一項の規定による立入検査の権限は、犯罪捜査のために認められたものと解してはならない。

第六章 雑則

(建物等の無償貸付け)

第三十七条 日本国有鉄道は、公団の業務の運営に必要な範囲内において、日本国有鉄道の建物その他の施設を公団に無償で貸し付けることができる。

(解散)

第三十八条 公団の解散については、別に法律で定める。

(大蔵大臣との協議)

第三十九条 運輸大臣は、次の場合

には、あらかじめ、大蔵大臣に協議しなければならない。

一 第十九条第二項、第二十三条第二項、第二十四条第一項、第二十六条第一項、第二十九条第一項、第二項ただし書若しくは第六項、第三十条又は第三十二条の規定による認可をしようとするとき。

二 第二十条第一項の基本計画を定め、又は變更しようとするとき。

三 第二十三条第一項ただし書又は第三十一条第一号の規定による指定をしようとするとき。

四 第二十四条第二項又は第三十二条の規定により運輸省令を定めようとするとき。

五 第二十七条第一項又は第三十条の規定による承認をしようとするとき。

(他の法令の準用)

第四十条 不動産登記法(明治三十二年法律第二十四号)及び政令で定めるその他の法令については、政令で定めるところにより、公団を国の行政機関とみなして、これらの法令を準用する。

第七章 罰則

(罰則)

第四十一条 第三十六条第一項の規定による報告を求められて、報告をせず、若しくは虚偽の報告をし、又は同項の規定による検査を拒み、妨げ、若しくは忌避した場合には、その違法行為をした公団の役員又は職員は、三万円以下の罰金に処する。

第四十二条 次の各号の一に該当す

る場合には、その違反行為をした公団の役員又は職員は、三万円以下の過料に処する。

一 この法律により運輸大臣の認可又は承認を受けなければならない場合において、その認可又は承認を受けなかつたとき。

二 第五十条第一項の政令の規定に違反して登記することを怠つたとき。

三 第三十九条第一項及び第二項に規定する業務以外の業務を行なつたとき。

四 第三十一条の規定に違反して業務上の余裕金を運用したとき。

五 第三十五条第二項の規定による運輸大臣の命令に違反したとき。

第四十三条 第六条の規定に違反した者は、一万円以下の過料に処する。

附則

(施行期日)

第一条 この法律は、公布の日から施行する。

(公団の設立)

第二条 運輸大臣は、公団の總裁又は監事となるべき者を指名する。

2 前項の規定により指名された總裁又は監事となるべき者は、公団の成立の時に於いて、この法律の規定により、それぞれ總裁又は監事に任命されたものとする。

第三条 運輸大臣は、設立委員を命じて、公団の設立に關する事務を処理させる。

2 設立委員は、公団の設立の準備を完了したときは、その事務を前

条第一項の規定により指名された總裁となるべき者に引き継がなければならぬ。

第四條 附則第二條第一項の規定により指名された總裁となるべき者は、前條第二項の事務の引継ぎを受けたときは、遅滞なく、政令で定めるところにより、設立の登記をしなければならない。

第五條 公団は、設立の登記をすることによつて成立する。

(事業の承継等)

第六條 日本国有鉄道が日本国有鉄道法(昭和二十三年法律第二百五十六号)第五十三條第一号の規定により運輸大臣の許可を受けて行なつてゐる鉄道新線の建設に関する事業は、公団の成立の日から、公団が第十九條第一項第一号の業務として行なうものとする。この場合においては、日本国有鉄道は、遅滞なく、当該事業に関する事務を公団に引き継ぐものとする。

2 運輸大臣は、前項の規定により公団が行なうこととなつた業務について、公団の成立の日から起算して一月以内に第二十條第一項の基本計画を定め、これを公団に指示するものとし、公団は、その指示があつた日から起算して二月以内に第二十一條第一項の工事実施計画を作成して運輸大臣に提出しなければならない。

3 前項の工事実施計画に対する運輸大臣の認可があるまでの間は、第一項の規定により公団が行なうこととなつた業務は、運輸大臣の指示に従つて行なうものとする。

(権利及び義務の承継等)

第七條 前條第一項の規定により日本国有鉄道が許可を受けて行なつてゐる鉄道新線の建設に関する事業を公団が第十九條第一項第一号の業務として行なうこととなつた時において当該鉄道新線の建設に関する事業に關し日本国有鉄道が有する権利及び義務(政令で定める権利又は義務を除く)は、その時において、公団が承継する。

2 前項の規定により公団が日本国有鉄道の有する権利及び義務を承継したときは、その承継の際その承継される資産の価額(日本国有鉄道の会計における当該資産の帳簿価額をいう)から負債の金額を差し引いた額は、日本国有鉄道から公団に対し出資されたものとする。

(日本国有鉄道から公団に転出した復職希望職員に關する公共企業体職員等共済組合法の特例)

第八條 公団の成立の際現に日本国有鉄道の職員である国鉄共済組合の組合員(公共企業体職員等共済組合法(昭和三十一年法律第三百三十四号)以下この条において「法」という。)の長期給付に關する規定の適用を受けない者を除く。以下この条において「組合員」という。が任命権者又はその委任を受けた者の要請に応じ、引き続き公団に使用される者(役員及び常時勤務に服することを要しない者を除く。以下この条において「公団職員」という。)となるため退職した場合において、その者が、公団職員となつた日から六十日以内

に、国鉄共済組合の運営規則で定めるところにより、その引き続き公団職員としての在職期間を、これに引き続き再び組合員の資格を取得したとき(以下この条において「復帰したとき」という。)の法第十五條の規定による組合員期間の計算上組合員期間とみなされることを希望する旨を国鉄共済組合に申し出たときは、当該退職(以下この条において「転出」という。)に係る長期給付は、その申出をした者(以下この条において「復帰希望職員」という。)が引き続き公団職員として在職する間、その支払を差し止める。

2 復帰希望職員が引き続き公団職員として在職し、引き続き復帰したときは、法の長期給付に關する規定(第六章の規定を除く。)の適用については、その者は、転出の時に退職しなかつたものとみなし、当該公団職員であつた期間引き続き組合員であつたものとみなす。ただし、当該公団職員であつた期間内に発した疾病又は負傷に係る廃疾給付については、この限りでない。

3 復帰希望職員及び公団については、当該復帰希望職員の転出の時にかかはつて、法第六章(第六十六條第一項第一号及び第三号に掲げる金額に係る部分を除く。)の規定を準用する。この場合において、第六十四條第一項中「給付及び福祉事業」とあるのは「長期給付」と、第六十五條第一項中「組合員(前條第二項の運営規則で定める組合員を除く。以下この項に

おいて同じ。とあるのは「組合員」と、第六十六條第一項中「公共企業体は、次に掲げる金額を」とあるのは「公団は第二号に掲げる金額を、公共企業体は第四号に掲げる金額をそれぞれ」と、同条第四項中「公共企業体」とあるのは「公団若しくは公共企業体」と読み替へるものとする。

4 復帰希望職員が引き続き公団職員として在職しなかつたとき(引き続き日本国有鉄道に復帰したときを除く)は、国鉄共済組合は、運輸省令で定めるところにより、当該復帰希望職員及び公団に対し、これらの者が負担した掛金又は負担金を返還しなければならない。

(経過規定)

第九條 この法律の施行の際現に日本鉄道建設公団という名称を使用している者については、第六條の規定は、この法律の施行後六月間は、適用しない。

第十條 公団の最初の事業年度は、第二十五條の規定にかかわらず、その成立の日始まり、昭和三十一年三月三十一日に終わるものとする。

第十一條 公団の最初の事業年度の事業計画、予算及び資金計画については、第二十六條第一項中「当該事業年度の開始前」とあるのは、「公団の成立後遅滞なく」とする。

(鉄道敷設法の一部改正)

第十二條 鉄道敷設法の一部を次のように改正する。
第三條中「敷設」の下に「及日本

鉄道建設公団ノ鉄道施設ノ建設」を加える。

第四條第二項中「日本国有鉄道」の下に「又ハ日本鉄道公団」を加える。

第六條第一項中「二十七人」を「二十八人」に、同條第二項ただし書中「第六号及第七号」を「第七号及第八号」に改め、同項中第七号を第八号とし、第六号を第七号とし、第五号の次に次の一号を加える。

六 日本鉄道建設公団總裁

第七條第一項及び第八條中「第六号及第七号」を「第七号及第八号」に改める。

第九條第一項中「十三人」を「十四人」に改め、同條第四項中「日本国有鉄道」の下に「若ハ日本鉄道建設公団」を加える。

(公職選挙法の一部改正)

第十三條 公職選挙法(昭和二十五年法律第百号)の一部を次のように改正する。

第二百三十六條の二第二項第二号中「特定船舶整備公団」の下に、「日本鉄道建設公団」を加える。

(土地収用法の一部改正)

第十四條 土地収用法(昭和二十六年法律第二百十九号)の一部を次のように改正する。

第三條第七号の次に次の一号を加える。

七の二 日本鉄道建設公団が設置する鉄道の用に供する施設

(道路法の一部改正)
第十五條 道路法(昭和二十七年法律第百八十号)の一部を次のように改正する。

第二十條第一項及び第三十一條中「日本国有鐵道」の下に「若しくは日本鐵道建設公團」を加える。

第十六條 地方鐵道軌道整備法（昭和二十八年法律第六十九號）の一部を次のように改正する。

第二十四條第一項中「又は並行して」を「若しくは並行して」に、「運輸を開始した」を「運輸を開始し、又は日本鐵道建設公團が地方鐵道に接近し、若しくは並行して建設した鐵道線路を日本国有鐵道が借り受け、若しくは譲り受けて運輸を開始した」に、「又は並行する」を「若しくは並行する」に、「日本国有鐵道の當該鐵道線路」を「日本国有鐵道又は日本鐵道建設公團の當該鐵道線路」に改める。

（地方財政再建促進特別措置法の一部改正）
第十七條 地方財政再建促進特別措置法（昭和三十年法律第九十五號）の一部を次のように改正する。

第二十四條第二項中「阪神高速道路公團」の下に「日本鐵道建設公團」を加える。

（高速自動車国道法の一部改正）
第十八條 高速自動車国道法（昭和三十三年法律第七十九號）の一部を次のように改正する。

第十二條第一項及び第三項中「日本国有鐵道」の下に「若しくは日本鐵道建設公團」を加える。

（公共用地の取得に関する特別措置法の一部改正）
第十九條 公共用地の取得に関する特別措置法（昭和三十六年法律第

百五十號）の一部を次のように改正する。

第二條第二号中「日本国有鐵道」の下に「又は日本鐵道建設公團」を加える。

（登録税法の一部改正）
第二十條 登録税法（明治二十九年法律第二十七號）の一部を次のように改正する。

第十九條第二号中「日本国有鐵道」の下に「又は日本鐵道建設公團」を加える。

（印紙税法の一部改正）
第二十一條 印紙税法（明治三十二年法律第五十四號）の一部を次のように改正する。

第五條第六号ノ四中「日本国有鐵道」の下に「又は日本鐵道建設公團」を加える。

（所得税法の一部改正）
第二十二條 所得税法（昭和二十二年法律第二十七號）の一部を次のように改正する。

第三條第一項第四号の九中「特定船舶整備公團」の下に「及び日本鐵道建設公團」を加える。

（法人税法の一部改正）
第二十三條 法人税法（昭和二十二年法律第二十八號）の一部を次のように改正する。

第四條第二号中「特定船舶整備公團」の下に「日本鐵道建設公團」を加える。

（地方税法の一部改正）
第二十四條 地方税法（昭和二十五年法律第二百二十六號）の一部を次のように改正する。

第七十二條の四第二項第二号中「特定船舶整備公團」の下に「日本鐵道建設公團」を加える。

鐵道建設公團を加える。

第七十三條の四第一項第一号中「農地開発機械公團」の下に「日本鐵道建設公團」を加える。

第三百四十九條の三に次の一項を加える。

17 日本鐵道建設公團が日本鐵道建設公團法（昭和三十三年法律第一號）第十九條第一項第一号の規定による鐵道施設の建設の用に供するため取得した土地及び同項第二号の規定により日本国有鐵道に貸し付けた鐵道施設の用に供する固定資産に對して課する固定資産税の課税標準は、前二條の規定にかかわらず、當該固定資産に係る固定資産税の課税標準となるべき価格の二分の一の額とする。

（行政管理局設置法の一部改正）
第二十五條 行政管理局設置法（昭和三十三年法律第七十七號）の一部を次のように改正する。

第二條第十二号中「特定船舶整備公團」の下に「日本鐵道建設公團」を加える。

（建設省設置法の一部改正）
第二十六條 建設省設置法（昭和三十三年法律百十三號）の一部を次のように改正する。

第三條第二十六號の二中「水源開発公團」の下に「日本鐵道建設公團」を加える。

（運輸省設置法の一部改正）
第二十七條 運輸省設置法（昭和十四年法律百五十七號）の一部を次のように改正する。

第四條第一項第三十三號の次に次の一號を加える。

三十三の二 日本鐵道建設公團を監督すること。

第二十一條に次の二項を加える。

7 鐵道監督局固有鐵道部に、日本鐵道建設公團監理官一人を置く。

8 日本鐵道建設公團監理官は、命を受けて、第二十七條第一項第五号に規定する事務を行なう。

第二十七條第一項第四号を削り、第五号を第四号とし、同号の次に次の一號を加える。

五 日本鐵道建設公團に関すること。

第三十八條第一項の表鐵道建設審議會の項中「鐵道新線の敷設」の下に「及び日本鐵道建設公團の鐵道施設の建設」を加える。

（北海道開發法の一部改正）
第二十八條 北海道開發法（昭和十五年法律第二百六號）の一部を次のように改正する。

第十二條第一項第二号中「日本住宅公團」の下に「日本鐵道建設公團」を加える。

昭和三十八年四月六日印刷

昭和三十八年四月八日発行

参議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局