

んです。賛成だけれども、同じ関係の中で——所管は運輸大臣であるから、運輸大臣がそういう記者会見をして話が出たというこはいいいにしても、結局一方では同じ池田内閣の関係であるところの川島長官がそういう反対の新聞の談話の形式になつてゐるわけですね。そうすると、われわれ運輸委員会においても、十分そういう点は相談があるだろうと思つたけれども、同じ新聞記事に並べられておりますからね。そうすると、運輸大臣の言われたことというのは、閣内でも相談をされてないのだ、全く個人的な私見にすぎない、こういう印象を強く受けるわけですね。ですから、私どもとしては、少なくとも、それぞれの政調会もあるでしょう、あるいはまたそういう運輸部会もあるでしょうから、私どもも十分そういう点については研究をする必要もあるだろうと思つた。そういうところが何かすつぱ抜かれた形で、そして今一番苦惱をしておる問題がすまらぬところから出されるという印象を受けるのは困る。ひとつそういう点については大臣も慎重に考えになつていただいて、統一的な見解を出されるということがよからうと、私はこう思つたので質問をしたわけです。ですから、われわれは今の東京国際空港がこのままでいいなどとはひとつも考えておらない。もっとよくしていきたい。ぜひこれは国全体としてもやらなければいけないことだ、そう考へておるが、新聞記事から現れる面では、どうもそういうふうな受け取れなかつた。こういう点を伺ひまして、私は今お話を聞きますと、全く大臣の個人的見解であつた、こういうことについては変わりが

ないわけですね。
○国務大臣(綾部健太郎君) 私どもの省内におきましてまずきめまして、それだけの機運を経まして、そして閣議にも報告し、全体の池田内閣なり運輸省の政策として打ち出すのが当然でございます。今その段階であります。ただ新聞記者の質問に答へたのでございまして、特に新聞記者を呼んで発表いたしましたのではございせん。しつて、川島君もおそらく、国務大臣という資格よりも、千葉出身の衆議院議員として、千葉県にいろいろな計画を持つてゐるから慎重にやつてくれ、こういうことを言われただけでございまして、また公式の席において公式の発言として論議する段階でないということをお願いしたいと思ひます。
○相澤重明君 今のそういう点であれば、私も承知いたします。ただ、先ほど申し上げたように、同じ新聞紙上で二人の大臣の名前が並べられて、そういう別々の見解が出されるというところに言ひまして、われわれはいつも委員長としての立場で言つて、どうも芳しくないというところで申し上げたので、今から第二の問題の、私は前回の委員会でも申し上げたのであります。運輸委員会の中において、国鉄の新田総裁の更迭問題をめぐつていろいろな世間から取りざたされたわけですね。それで、そこで私はその際に、特に人事の問題についてはやはり慎重を期してもらふなという、なかなか誤解も解けないし、また国鉄自体

のことも誤り伝えられることになるのではないかと心配をして、新田総裁の就任をされたそのあいつのときにも申し上げたわけですね。ところが、その話を新聞等には、すでにその辞令が出てゐるようには、もう運輸審議会の委員に前国鉄副総裁の吾孫子何かなる者がというようなことが出されておる。これは全く、そういうまだお互いの気持のほどがきまぬうちに、ばかばかと次から次へと出されていくというところは、いかにも私は不謹慎じゃないか。こういう点は、運輸大臣は相談をされて、そうしてもうすでにあなたに発表されたのかどうか、この点はどうかですか。
○国務大臣(綾部健太郎君) 私は、人事を慎重に取り扱ふべきについては、人後に落ちない行動をとつて参つたつもりでございます。吾孫子前国鉄副総裁の運輸審議会委員の件につきましては、御承知のように、両院の承認がなければやれぬこととございまして、その段階に至つておらないような状態でございまして、これ全くまた私は新聞記者諸君が想像で書いたものと思ひます。しかし、それがそのとおりになるかも知れません。それは私の関知するところではなくて、私はそういうことにつきましては、まだ何らの行動を起しておりません。それで同時に両院の承認を得ることとございまして、その進行状況をござらん願つていただくという以外に、今日お答えすることは差し控へたいと思ひます。

○相澤重明君 大臣がそういうふうな答弁されれば、大臣は全然知らなかつた、またそういうことを考へて話したこともないということになれば、それがどこからか出て新聞記者諸君が書いたということになるわけでありまして、少なくとも、今大臣もお話しになりましたように、国鉄の人事は両院の同意を得るのですから、私はこの人事の問題は、出し方いかんによつてはそれほど簡単にかぬと思つたのです。少なくともお互ひ公党の立場から十分参議院なり参議院なり国会の場において相談されることはされるという準備がなければ、何だこれは一方的にこういうことは何でもやつてくるのじゃないかというところになつて、私は、国鉄の新旧総裁の交代の経緯から見ても、よほど好ましくないと思つた。しかし、大臣からそういう話がありましたから、私はそれなりに受け取つておきます。しかし、大臣が御話しにならなかつた、どこからか運輸省の中から出たから、やつぱり出たのだらう、それでなければ何も書きようがないのですから。そこで、大臣の私はお話しはそのとおり受け取りたいと思ひますので、やつぱりこういう問題については、ひとつ省内において、誤解を受けるようなことをしないで、誤解を受けるようなことをしないように私は話してもらふなければならぬ、これはやつぱり大臣の責任だと思ふ。その点いかがですか。
○国務大臣(綾部健太郎君) そのとおりでございます。私は戒心をして人事は扱つておるつもりでございますが、そういう新聞の記事が出たということは、はなはだ遺憾でございまして、運輸省の職員を今後十分戒めいたしました、きょうなことのないように努力したいと考へております。

○相澤重明君 第三の問題は、もう七月一日から予定されておることでありますが、これはいわゆる自動車道における長距離バスの認可問題の問題であります。政府としては今もう日が幾日もなくなつたときに一体どうするか、こういうことについて、私はきょうは自動車局長も呼んでおりませんが、緊急質問ですから、大臣からこの行政についてはどうするのかというところは、あなた自身がこれをきめられることだと思ふ。そういう点についてひとつお答えいただきたいと思ふ。
○国務大臣(綾部健太郎君) 国鉄のバスの経営につきましては、民業を圧迫せざることを原則に、大体の方針は運輸省でまづつております。すなわち、国鉄でやらんとするバスは、短絡、それから先行、何か四つほど条件がございまして、それ以外は原則としてはやらぬ。しつて、私どもが今度の名神国道で直面してゐる名神国道のバスの認可につきましては、省議をもつて、昨日新聞発表いたしましたように、きめております。新日本急行バス——それは民営バスのほとんど全域のバス業者が発起人になりまして、そして今後長距離バスの新国道についてバスの認可は、その私営バス全体が発起人になりまして創立を出願をしてゐる新日本急行バスに……。さきに申しましたように、国鉄バスはサイド・ビジネスですから、その従来の方針に反するような長距離バスはやるべきではない。国鉄の収入を減らすようなことのないように、それは一方において、その国鉄その他による利益を国鉄も同様に——国鉄と並行しておるバスでございまして、それにつきましては収益を得るという目的がございまして

ら、国鉄はそれに投資いたしましたして、共同に出願して、その者に許す。それから、それは一社線であつて、交通の利便を受ける大衆から言うならば、少な過ぎるから、私どももいたしましては、それと、その地元におけるバス業者の合同したもの、二社に許す方針をきめまして、目下その方針に従つて検討いたしておるが実情でございませう。決して私営バスを圧迫するような国鉄のバスはやるべきでないということとは、従来の方針に変わりはないのでございませう。さう御了承願ひます。

○相澤重明君　さうしますと、今の大臣の御説明によりまして、すでに省議としては決定した。さうして、さういふ方針に基づいて七月一日から実施をするということですか。それとも、これからまた関係者にさういふことを提示をして――一応運輸大臣としての考えはまとまつたが、これから関係者に指示をして、さうしてやるということなのか、すでにさういふことを関係者に話をして、さういふ方針で七月一日から実施する、さういふことですか、いづれですか。

○国務大臣(綾部健太郎君)　別に業者に指示をするというようなことはないたしませんが、申請が行なわれるにあたりまして、ただいま申し上げました方針によつて処理いたしたいと考えております。

○相澤重明君　さうすると、申請に基づいて、すでにさういふ処理を省議としてしたということですね。さうしますと、今のお話を聞いておきますと、いわゆる長距離バスの民営のものが合同して日本急行バスという会社を作つて、さうしてそれに認可を与えるとい

うことが一つと、それからローカルのものがまとまつて、それにいわゆる国鉄等も出資をして一緒になつてやるのと、二つを出す、さういふことです。

○国務大臣(綾部健太郎君)　そのとおりでございませうが、さういふ基本方針がきまつたのでございまして、それに照らしてまだ処理はいたしておらないのでございませう。さう御了承願ひます。

○岡三郎君　関連して。先ほどの第二飛行場の建設という問題に関連して、軍の飛行機と民間の飛行機というものが両用してゐる飛行場もかなりあるわけですね。さういふ点について、さういふふうにお考えになつておるか。それから、第二飛行場を作る場合において、さういふ関連がどうなつてくるのか、さういふ点についてさういふ質問を申し上げたい。

○国務大臣(綾部健太郎君)　それは、さういふ点をいろいろ勘案して、Aとさういふ土地に飛行場を置くとしたならば、米軍その他の飛行場との管制上の問題がどうなるか、さういふ点を今調査して、支障のないような土地であつて、しかも七百万坪近いものが得られるというふうな、さういふことを今検討いたしておるのでございませう。

○岡三郎君　さうすると、第二飛行場というのは、併用することにやはりなるわけですか。

○国務大臣(綾部健太郎君)　併用ではないのです。併用ではないが、近くにアメリカ軍の使用してゐる飛行場がございませうから、そこに発着する飛行機というものが非常に多いのですから、それと新国際空港との管制上の問題につ

いて、いろいろ困難な問題がありますから、それをどういふふうにするれば支障なくいくかということについて検討し、さうしてさういふ土地だけの土地が、一時間以内で都心に入れるというふうなところを選ばしてゐるわけでありませう。

○岡三郎君　それで、大きくなつて、爆音も非常にジェット機になつて強くなる。さうするとさういふと、現在あるたとえば板付なら板付、これはわれわれが見てもまことに工合が悪い位置にあると思ふのです。だから、現状における羽田の飛行場が手狭になつてきていくというところはわかる。それで新しく作る。しかし、それだけではなくて、やはり日本全体から考えてみて、非常に無理な飛行場というものは、抜本的にここで検討すべきではないかというふうな考え方が私はあるわけですね。特に軍用機というものは併用されていくところの飛行場というものは、これは特に大きな問題をかかえてゐる。ただ、それに対する弥縫策として、騒音防止とか施設に対する補助という程度であります。さういふ問題が起つてきてゐると思ふ。さういふ点について、やはり運輸省自体としても、これは自衛隊のほうとの関係も出てくると思ひますが、さういふ点については、さういふ飛行場を作る場合においては、十分諸条件を勘案してもらわないと、特に発着がおくられて、飛行場の上で待たされてゐる。さうすると、われわれで勘案するところによれば、羽田の飛行場で浦安あたりは近距離ではないかという感じがするし、いろいろと道路を作る場合の諸条件があるわけですね。特に一般民間を含めて、いろいろ

と、さういふふうなものを作る場合においては、総合的な影響というものを慎重にしてもらわないと、物議が出てくると思ひます。さういふ点で、全国的には、民間の航空を利用するもの、軍の飛行機が利用してゐるというふうな点で、いろいろ無理が出てきてゐる点についても、検討すべきだと思ふのですが、その点どうですか。

○国務大臣(綾部健太郎君)　お説のとおりやつております。

○小酒井義男君　先ほど相澤委員の長距離バスの問題についての大臣のお話と質問者との間の応答を聞いておりまして、少し食い違ひといひます。ロジャックの合戦ぬ点があるような印象を受けたのです。国鉄と民営業者が一緒になつてやる高速自動車道路の事業というものは、それは長距離の分であつて、ローカルのものは民間の地方の業者が合同をしてやる、さういふ方針でいくのだというふうな大臣御説明になつたように私聞いたのですが、さうですか。

○国務大臣(綾部健太郎君)　ちよつと今の小酒井先生の質問の要旨が私にはのみ込めませんが、もう一度お願い申し上げます。

○小酒井義男君　さしあつては、名神高速道路の免許の問題は、日本急行バスと国鉄が出資をして、さうしてやらせるのだ、各地方のローカルの問題については、その地域の業者が一緒になつて、それに認可を与えるというふうな考え方でいきたいというふうな大臣御説明になつたとは私は受け取つたのですが、それに間違ひありませんか。

○国務大臣(綾部健太郎君)　それは私どもは、今日以後の長距離バスについては、さういふ考えを持っています。それから、国鉄は国鉄でありますから、鉄道に専念すべきであつて、さうしてバスはなるべくさういふふうにするのがいいというものが、私の基本的な考えでございませう。ただし、ものは例外がございませうから、例外につきましては、その事情を勘案し、その土地の状況によつて善処いたしたいと、かやうに考えております。

○相澤重明君　今のは、さうしますと、大臣にいま一度確かめておきたいのは、今のは暫定措置で、恒久的な対策としては、今大臣の少し説明で触れたような問題を含んで、これから検討する、さういふ理解してよろしいのですか。現在七月一日からやらせようとする一部の開業については暫定措置としてそれぞれローカルの問題も含んで申請者に対して認可を与える、それから今後いわゆる長距離バス等については、できるだけ民間の会社を合同さして、さういふものにやらせるのだと、さういふふうな理解でいいのですか。

○国務大臣(綾部健太郎君)　そのとおりでございませう。

さうしますと、先ほど大臣からお話が、ただいまもありませんが、日本急行バスにしても、これは会社を設立しなさいいけないわけですね、合同したものを。それはやはり、合同して申請をされたときに初めて認可がおりてくる、さういふことになりませうから、これは時間が若干かかると、当面としては先ほど申し上げた暫定措置でやらせる、さういふ理解の仕方ではないのです。

ね。
○國務大臣(綾部健太郎君) そのとおりです。

○相澤重明君 くだいようですが暫定措置としてはどこどこが今走ることができそうですか。

○國務大臣(綾部健太郎君) ただいま栗東と神戸の間がもう七月の十五日に道路が開通しますから、そこに対しましては、その地方に現在バス事業を営みましております数社の出願に對しまして、それをなるべく一社にまとめるように行政指導をいたしまして、神戸—栗東間には、暫定的にただいま申しました基本方針の会社ができて、それに限定免許をいたしまして、その間はその既存業者で統一して、それを一社にまとめるか—希望は一社にまとめることを希望しますが、どうしても一社にまとまらぬというような場合には二社をやります、三社はとやうていけませんから、二社ぐらいに許しておいて、そうしてただいま基本方針の日本急行バスが成立いたしました場合には、それに全部、臨時の限定の免許を取り消しまして、その新会社に許す方針であります。

○相澤重明君 きようはあくまでも私は緊急質問ですから、当面の問題をどう処理をされるか、日が迫っておりますからそのことを聞いたわけであります、いづれ恒久問題については、審議会の答申の面もあるし、それから国鉄バスの経営の問題についても、国鉄全般の経営問題と私は切り離すことはやはりできないだろう、だから国鉄経営というもののあり方についてやはり検討しなければ、今大臣のおっしゃった、はたして民営圧迫であるとかない

とか、また国鉄はバスから手を引くのがいいとかどうか、こういう点も、これは私はやはり議論のあるところだと思ふ。とにかく日が迫っておりますものをじんぜん日をおくらすということとはよくないから、そこで運輸省として当面の措置をどうするか、こういう点についてお尋ねをしたわけであります、あくまでも暫定の措置であり、限定である、こういうことであるということについては、わかりました。そういうことですね。
○國務大臣(綾部健太郎君) そのとおりです。

○委員長(金丸富夫君) 次に、港則法の一部を改正する法律案を議題とし、前回に引き続き質疑を行ないます。

○岡三郎君 いろいろと前回各委員から御質疑があったと思うので、重複している面があった、お許し願いたいと思ひますが、まあ当面横浜の港を見てきていろいろと質疑があったと思うのですが、非常に衝突事故が多い、こういうことで、それに対する施設あるいは海上保安の問題、各方面から説明を伺つて参りました、これからますます船舶が輻湊するということになると、現状における各港の施設の状況ではなかなか安全確保がむずかしいのではないかと、こういう感じで歸つてきたわけです。

最初に、小さい問題ですが、信号所の勤務の問題等について触れてみたいと思ふのですが、あそこで、現場で聞いたところが、人員が足りないのか、あるいはその他の条件があるのか、いづれにしても、一昼夜交代、二十四時間勤務のような報告があったわけです。

つまり、行つて一日動めて、次の日一日休み、こういう形になっているように聞いて参りました。それでは本質的なやはり信号所における勤務としては不安定なものではないか、こういうふうな気持ちを強く感じたわけでございまして、この点について、運輸省当局としては、その現状についての御説明と、今後はどうしなければならぬという一つの方針があると思ふ。われわれとしては、やはり当然八時間勤務できちつきちつと勤務してもらわなければならない、天候事情等いろいろあるので、やむを得ないときは別として、やはり信号という重要な勤務につく場合において、心身の疲労、そういうものも、長期にわたれば、かなり無理になつてくるんじゃないか、こういうふうなことを感じましたので、その点についてちょっと伺ひたいと思います。

○説明員(榎野忠樹君) 御承知のように、海上保安庁の信号所の定員の問題でございまして、大体昼夜とも信号を行なわなければならない箇所は、二名の三直の建前でございます。昼夜信号する必要のない、いわゆる航行管制を昼夜行なう必要のないものにつきましては、一直一名を建前としております。先生の御指摘のように、場所によりましては信号所要員の足りないところのあるのは事実でございます。これらにつきましては、予算要求をしまして、将来こういう要員の確保ができるようにいたしたいと思ひます。

○岡三郎君 要員の確保ができないという点で、そういうふうな勤務状況の場所もあるというお話でございしますが、やはり信号所の勤務というのは、非常に単調である、しかも緊張を要する

る—輻湊するときには特にそうだと申すのですが、特に、午前の七、八時ごろになれば、二百隻くらいのはしけがいて一斉に走る、こういう話を聞いた場合に、いろいろと問題点が出てくるんじゃないかと思つたが、その点については至急に正常な勤務に服するような形をとつたほうがいいと思ふが、現状においてそういう心配はないか、いわゆる要員確保との関連において、もう少し要員を確保して正規な勤務に戻さなければいけないんじゃないかという感じがするが、その点どうですか。

○説明員(榎野忠樹君) 御指摘のようにこれは努力したいと思つております。

○岡三郎君 大臣、京浜運河その他においてもしばしば事故が起つていてわけですが、そういうふうな原因ばかりではないと思ひますけれども、ちよつと骨を折ればできるようなことだと思ふのですが、特に、陸上においても、また海上においても、私はそれだけの重要任務にあると思ふ。そういう点について、やはり運輸省として、人員の確保、そういう点については遺憾のないような措置をでき得るところからやつてもらいたいという意見が強くつたんですが……

○國務大臣(綾部健太郎君) 運輸省で今そういう勤務の過労という面につきまして一番心を痛めている問題は、航空管制官と今の信号所の問題、その他自動車免許に関する事務の輻湊、これらにつきまして、毎予算年度におきまして人員要求の予算を提出するのではありませんが、遺憾ながらどうも、あるいは私の微力なためか、本年度もこれを削除されて、それで憂慮いたして

いるのであります。私もといたしましては、全く岡委員と同感でございまして、今後ともその憂いならしめるように努力いたしたいと思つております。

○岡三郎君 特に、京浜運河の周辺でガソリン・タンクの林立している場所、あそこにはしばしば事故があるので、今までの事故、昨年のタンカー衝突の事故、今後のことを考えるという、ますますこういうふうな船舶の輻湊する状況になつてくるんじゃないか。そういう場合に、今までの損害よりもつとひどい損害というふうなことも考えられるので、こういうふうな点については、やはり航空管制官と同じように、強く認識をいたさないで、何かが起つた場合において、ここに原因があったということになつたんでは、私はたいへんと思ふんです。だから、事が起らない前にくどく言つておく必要があるというので、特にこの問題に触れたわけですが、特に、あそこら辺行つてみると、うう、はしけでもかなりな油を積んで、そうして四六時中横行している。それが衝突などして、水面にこれがあふれ出る、それに火がつく。もつと大きな事故になれば、もう危険物が周辺に一ぱいあるから、非常に困るんじゃないかという気がするとなりにしたわけですが、そういう点について積極的に、先ほどの飛行機の問題と同じように、人員の確保と、私はやっぱりもう一つは待遇の改善じゃないかと思ふんです。特に、最近大蔵省関係において、大蔵税務官吏の問題について、やっぱりこれは仕事の性質上特別的に待遇をはかつて、そうして人員を確保しよう

というふうな、こういうことを大蔵省は考えています。税金をとるために金を使うということだけじゃなしに、人命その他いわゆる大きなものも含めてそういう状態にあるということをやったりわからせる必要があると思うんです。くどくど言ったわけですが、この点を強くひとつ期待をしておきたいと思うんです。

それからもう一点は、これもはしけだまりについてはもう同僚からお話が合ったと思うんですが、全体に見て、特に横浜あたりは、港を山の上から見るといって、確かに貯木場というものが目ざわりでしようがない。これは、単に横浜だけでなくして、全体的に各港において、それぞれこういうふうにしたならばもっと理想的な港湾施設になるといういろいろな計画があると思うんです。まあ、ああいう点について、あそこを改装して他に貯木場を作っておくのなら、はしけというものの置き場というものはここで完全になるといって話も聞けば、一そうそういう感を強くしたんですが、積極的なそういう港湾施設の整備といいますが、あるいは施設の改善、こういった点に關してどういふふうにお考えですか。

○政府委員(比田正君) 横浜など大きな港におきましては、大型船に対する設備は非常に充実されておりましたが、拡充整備をされておりますが、ただいま御指摘のように、小船に対しては比較的従来おろそかにされたというところは、私も最近非常に認識しております。したがって、横濱港の例をとりますと、ただいまでさうがります新しい山下埠頭は、当初の計画では、その基部の一方側だけに船だまり

があるということをごいしましたが、これを改定いたしましたので、ああいう大きな埠頭ができますから、両側の基部のところにはしけだまりを作るといふことに改めました。ただ次にその地続きにできます本牧埠頭というのは、ただいま工事を始めたもので、この本牧埠頭のところは工事用の船だまりに一時使用しております。これは、本牧埠頭が明年度以降もう少し進みますと、小船用の船だまりを本牧埠頭に移すことができますと、ただいま申しました新山下埠頭の両側にできる、また新しく着手いたしました本牧埠頭につきまして、この点に十分留意いたしまして、小船が安全にたまれる場所、また大型船のじやまにならない措置を考えたかと思っております。これは、他の港につきましても、今後そういうような方針に改めて……

○岡三郎君 今の点についての御説明はよくわかったんですが、現実に行ってみるといって、まあ非常に小船が幅を占めている。またそれが一定の時間集約的に幅を占める、こういう説明がしきりばあったわけですが、そうすると、この問題は、時間的に見て、やはり港則法等のこういう法律を改正して一応対策をとるにいたしまして、根本的にこの問題についてやっぱり期間的にめどをつけて解決するという努力がなされないと同じじゃないかという気がするわけですが、同僚議員から、ノース・ピアの開港等の問題について、米軍に対するやはり強い要請をしなければならぬという問題がきつとあったと思うんですが、それはそれとして、やはり運輸省自体としても、積極的にやり得るならば、それに

伴う予算措置というものの、あるいは起債というものを考えて積極的にやるならば、かなり安全についての手が打てるというふうな気がするわけですが、ただ名目的に、こうなればこうなるとか、こうやっていけばこうなるといふことがわかっていても、これの実行力が伴わなければ、やはり問題が残っていく。こういう点について、やはり計画的に安全のそういう点について——なかなかむずかしい点があるとは思いますが、そういう具体的にもう少し実行方法というものを力強く御説明願いたいと思うのですが、安全航行について。

○政府委員(比田正君) ただいま先生

に対する御説明が少し足りなかったかもしれないませんが、積極的にたまたまやっておるわけでございます。従来なかつた計画を大蔵省にも、年度の中で変更いたしました。新山下の基部のほうの船だまりを増設したというふうなことも、実際に年度限りでやっております。それから、かなり施設の費用も横浜港は多いのでございしますから、その中でそういう施設を生み出すこともできますので、これからそういうふうなにいたしたいと思っておりますが、場所がないという点におきましては、なかなかいい場所がないわけでは、なかなかないなと思います。根本的に逆には大きな船のほうは、今後、一番危険なのはタンカーでございますから、あまりあの中に入らないでいような方法はなかなかないかというところを、ただいま具体的に検討いたしております。たとえば、京浜運河の外側に防波堤があり、その外に扇島というものがございしますから、さらにその外側に防波堤のようなものを作

りまして、そこに超大型のタンカーを集めて、あとはパイプで持っていけばいいのではないかと検討をしております。それらについては、外国のことは、公共事業として取り上げることはできませんけれども、パイプを敷設するところまで国でめんどうを見るわけにはいきませんので、事業者のほうとも御相談しなければならぬという段階でございします。ただいま絵をかきまして、かなり具体的なところまで進んで、実際事業者側と御相談を始めているという段階でございします。今後とも、御趣旨に従いまして、積極的にそういう点を改めたいと考えております。

○岡三郎君 それから、昨年タンカーの衝突で事故を起こしたわけですが、あのときのパイロットの人はかなり高年令の人で、それで、承るところによると、病後であつたという——これはほんとうかどうかわかりませんが、そういう話を聞くのです。そうすると、あれだけの幅を占めた中において、聞くところによると七十五才くらいだと言われているのですが、陸上においては七十五才の人もびんびんとしているけれども、風波が荒いようなときには、かなり心身的に見て無理があるのではないかと、こういうふうな気がして話を聞いていくわけなんです。パイロットについて、この人員の確保——なりた人もかなり多いと思うのですが、ギルド的に非常に閉鎖的である、なかなかかなれない、非常に特定な力を持つ、こういうことを承って、いくらかし閉鎖的であるがゆえに事故の要因になるということにかりになった場合に

は困るわけ、そういう点で、こういうふうな点について、パイロットに対する運営等についてお伺いをするところによると、非常に運輸省は弱体である、パイロットのほうの協会のほうが強いのだ、こういうお話も聞くのです。が、こういう点について今までどういふふうな指導していたのか。港の港灣施設から、小規模の三等船の運転手の素質の向上など、いろいろのことを言っても、なかなかどうもうまくいかぬ。といつても、目と鼻になる人は、やはりこれは一番しつかりしてもらわないと困ると思う。今の人がしつかりしておらぬということではないけれども、お伺いするということ、かなり年令的にもオーバーしているのではないかと、こういうふうに常識的に考えられる面があるというお話ですが、ちよつとこの実情について伺いたいと思う。

○説明員(龜山信郎君) パイロットのただいま高年令者がおられるということでございますが、先般事故を起こした船に乗って水先人をやっておりましたパイロットは、確かに高年令でございします。現在までの制度では、水先人は、なりましてときに当然身体検査を含む國家試験をいたしておりますし、その後、年に一回身体検査をいたしまして、身体的能力がパイロットの業務にたえられるかどうかという点についての検査を行なつて、それに通過した者が業務を執得するということになっております。ただ、御指摘のように、身体検査のときには合格いたしましたけれども、何分非常に高年令の場合には、思ふね、何と申しますか、ことがあるやもしれないと思ひますので、今後は、パイロット

の定年制と申しますか———というものを考慮に入れていきたいというふうに考へております。

しかし、現在までのところ、さしあたりは、身体検査を一そう厳重にやつて、検査項目もふやしていきたいと、これは省令の分野でできることでございます。現在その準備をいたしております。

なお、採用制度の問題につきましては、非常に閉鎖的と申しますか、ギルド的で、新しい人が入りにくいというふうな批判も前からございましたわけてです。そこで、現在法律で定められております国家試験と、それから実務の修習期間というふうなことで、これからもう一点は船長の経歴と、この三つが法律上要求されているパイロットになるための要件でございます。

そこで、昨年の暮れに運輸省に設置されております海上航行安全審議会というものを対しまして、パイロットの制度を改善するという点についての運輸大臣から諮問をいたしました。そのうち、実は採用制度の問題につきましては、各地において、ことに六港等船舶が込みますところについては人員が不足しております。そのためにサーピスがうまくないというふうな船主側からの要望もございましたので、この採用制度の問題につきましては、五月に答申をいただきました。従来の試験制度を改変をいたすことにして、すでに実行に着手しております。

改変いたしました点は、今までは、実務修習をした後、国家試験をするというやり方でございましたが、今度は、まず運輸省の告示でパイロットになりたい人を募集しまして、これに對

して一定の国家試験を実施いたしました。そしてこの試験の合格者のうちからパイロットの実務修習生をパイロット組合が選ぶ。パイロット組合が選ぶ場合に、不公平になつてはいけませんので、関係有識者の意見を聞く協議会を作りまして、その協議会の推薦に基づいて、パイロット組合が実務修習生をその試験に合格した者のうちから採用する。そして実務修習を終了いたしました際、さらにその実務修習をしたことについて、なお一回国家試験を行ないまして、これによって初めて免許を出す、水元案内人の資格を与える、こういうふうにする。第一回新の制度による募集は、すでに告示をいたしましたして、来月の末ごろに国家試験を行なう段取りをつけております。従来よりもはるかに幅の広い範囲からパイロットを選ばせ、しかも公平に能力のある者を選んでいくということができると期待をしております。

○岡三郎君 今御説明をいただいたんですが、その御説明でほんとうにようになりますか。あなた確信のあるところを言ってもらいたいと思うのだが。

○説明員(龜山信郎君) 今申し上げました点は、パイロットの採用制度の更の点でございます。そのほか、先ほど申し上げました運輸大臣から海上航行安全審議会への諮問は、現在の水先制度の全般にわたった諮問でございますので、これは全部の結論が出るのは若干の時間を要すると思ひますけれども、ただいまは緊急を要する採用制度についてまず答申をいたす。引き続きその他の問題も御審議を願つております。

は、なお問題になります点は、先ほど申し上げました定年制度の問題、さらにパイロット組合というものが現在に法人格を付与するということになっておりません。民法上の組合ということになっております。これらに對しまして場合には何らかの方法によつて法人格を与える、そのかわり運輸大臣の監督権を強化するというふうなことも考えたい、こう思つて、そういう点をも、現状説明を審議会にいたします際に、現状の問題点として申し上げます。次第でございますので、これらについていざしめ審議会から御答申を得られるものと期待しております。その後答申がございまして、水先法の改正を要します部面については、でき得べくばこの次の通常国会には法律案を提出したいと、法律の改正を要せず、あるいは省令でまかない得ること、あるいは実行政指導でまかなえること等は、答申が次第直ちに実行に着手したい、こういうふうな考えでおります。

○岡三郎君 でき得べくんばどうだと、これではちよつと情ないと思うのだがね。これは、運輸省としてそういう面についての指導監督というものはどの程度いつているかということ、なかなかむずかしい点もあると思うのだけれども、必ず改善策というものを提出してもらいたい。というのは、私がこれまで付言するまでもなく、最も重要な仕事ですね。ですから、重要な仕事に對しての当然それに対する待遇とか、そういうものが相当になされることについても異議はないですよ。しかし非常にギルド的であつて閉鎖的であるというふうな面からいって、なかなか

かこの改善という問題についても困難ではないかと、こういうふうなことを第三者で言う人があるわけですよ。ところが、われわれのようなこういうすなおにものを考える者は、問題は国として、いろいろと、航行安全とか、各港のいろんな施設を直し、そして入ってくる船、出ていく船、こういうものをきちんとしてやつていく、非常に大きな仕事であるけれども、そういう仕事に携わっている人についても十分な指導と助言というものがなされて、そして、指摘されるまでもなく、そういう点が改善されていくということでないというところ、どこからともなくそういう話が出てくるわけですよ。だから、こういう点について、私は、水先案内人というものがまことに重要な仕事であるし、現在携わつておられる人もみんなそれぞれりつぱであるけれども、しかしなお改善すべき余地がうんとあると、こういう点について質問をしたわけですが、今言った説明を実行に移してもうために、かりに今年定年制の問題があらうとしたが、一体定年制を運輸省はどういうふうな考へておられるのか、その点ひとつお聞きしたいと思う。

○説明員(龜山信郎君) 定年制につきましては、何歳が適当であるかということにつきましては、なお十分、過去の実績と申しますか、現状等も考えなければなりませんし、医学的な見地の検討も要するものと思ひます。それと同時に、定年制をしきました場合には、やはり退職後の生活の安定という点で年金制度というふうなものが必要になつてくるのではないかと、もううに考へておられる次第でございますが、もちろん現在水先人それ自体が一つの

独立の事業者でございまして、他の雇用労働者とは全く違ふ立場でございます。で、一般的社会保障によります船員保険とか、あるいは一般労働者の厚生年金制度というふうなものは、当然適用がないわけでございます。それらの制度の適用がない水先人に対しまして、退職後の生活のある程度の安定のために年金制度、これは私は定年制に伴つて手を打たなければならぬことだと考へておりますが、年金制度をしたためにには、全国が一本の組織を持たない限りはなかなか財的基礎の十分な年金制度がでない、そういう点を今世つかく検討をしております。御指摘のように、水先についてはいろいろな問題がございまして、今までその実効が上がつていないのではないかと、いうおしかりでございますが、私も、この制度全般につきましては真に実効があることをやうにしていきたいというふうに考へて鋭意努力を続けておりますので、御了承を願ひたいと思ひます。

○岡三郎君 たとえば定年制の問題一つ聞いても、今の説明では、大臣おわりのとおり、まことにどこに何があるかきつぱりわからない。それは定年で生活補助をしてやること異議ないですよ。その場合、一体どうするのだ。全国的にも非常に収入のある者、ない者がある。その場合においては、収入の確保を一体どうするのか。あるいは、収入によつて何%掛金をして、それに伴う掛金によつて退職年金をもらうとか、そういう点はやろうと思ひはできるんじゃないかと思うんですが、ただ口の先だけで定年制を考へて

いるなんと言つたつて、内容的にきつ

ばり具体性がなかったら、考えている部類に私は入らぬと思う。たとえば六十五才なら六十五才、五十五才なら五十五才までで一応切つて、そしてあとは退職年金なら退職年金というもののについてどうするのだ、六十五才ならどうだ、七十才ならどうだといういろいろ考えてみれば、現状というものもあるのだから、何もいちずに年令が早く若くしてやめさせるということも能でないという意見が出れば、それについて十分検討する余地があつていいと思う。

○国務大臣(綾部健太郎君) 岡委員のお説、ごもっともでございます。水先案内人には、従来いろいろな慣習その他がありまして、法律で即時即決というわけにはなかなか参らぬので、ただいま海運局長が説明したように、まあこれならばこれに従わぬほうが無理じやという点を今考案してやつてやろうとおっしゃるのをごさいます。岡先生のおっしゃることも全く同感でございます。何とか早く一日も航行の安全を保てるように最善の努力をいたしたいと存じております。

○岡三郎君 大臣答弁としては、まことに氣魄が足りないね。まあこれ以上言つても、うまい答えがなさそうだが、いづれにしても私は、仕事の重大性からいって、やはりみんなが立つていくように、当事者も立つていくように、そうしてその中できちつと指導して、そうして全体が近代化されていくという形がやはりほしいと思うのです。ますますこれから港は船舶が輻湊するということを考えれば、なおそうだと思う。まあこの点について、運輸省のほうから、各水先案内——パイロットの待遇の資料をもらったが、わ

れわれが聞いているのとは違ひのだね。頭をひねつてはいるが、あんな出したやつをまだ見ないか知らぬけれども、見てもらひなさいよ。一体ちよつと横浜の水先案内人の収入どれくらいだと思つてゐるのです。横浜だけじゃなくて、各港々によつてそれぞれあると思うのですね。

○説明員(龜山信郎君) 横浜の場合を例にとりますと、水先料の収入は、三十六年度の数字で一億四千三百三十五万円でございます。これに対し水先案内人が、その年度内に若干出入りがございましてけれども、十七人から二十人の間でございまして、その中からパイロット・ボート、事務所の経費その他を支払ひまして、それから事業税を支払ひました水先案内人一人当たりの手取り額は二十万九千——約二十一万円ということになっております。

しかし、いづれにしても、七十五才の人、あるいは七十八才の人は、いくら健康診断したつて、からだは枯れてきているのですからね。それを大体やらしておくほうが無理ですよ。むしろやらずよ、やらしておくほうが、私はそう思う。やつていけば収入があるからいつまでもやつていたい、それは氣持としてはわかるけれども、港の安全を確保したりなんかする場合において、その人の健康をやはり確保してやるためには、一定の時期に勇退させるという制度自体が私は温情があると思う。ただ、それを現状においてどういふところにやるかという点にむづかしさがあると思うので、そのむづかしさがあるといつて、首を突つ込まないで、いつでも見て見ないふりをしている私はならぬと思う。年令的に見て、健康体の人も、大体私は、やはりああいうパイロットという仕事は、なかなか神経的においてもかなり、運動神経というばかりじゃなくて、各種の神経、そういうものが、十全でなければ、やはりうまくいかなんじやないかという氣もするわけです。しろうとながらに。だから、そういう点について、今

いる人たちを何も悪い待遇をしてどうしろと言つてゐるのじやないのですよ。もうちよつとやはり港全体の運営からいって近代化してもらひにや困る、近代化してもらひにや。そういう点で少し——御説明はまことに筋が通つた話であるけれども、何かじやしぱらく待つて様子を見ようということにしてはたよりにならぬと思うのだが、運輸大臣のその見解を聞きたいと思う。

○説明員(龜山信郎君) 横浜の場合を例にとりますと、水先料の収入は、三十六年度の数字で一億四千三百三十五万円でございます。これに対し水先案内人が、その年度内に若干出入りがございましてけれども、十七人から二十人の間でございまして、その中からパイロット・ボート、事務所の経費その他を支払ひまして、それから事業税を支払ひました水先案内人一人当たりの手取り額は二十万九千——約二十一万円ということになっております。

○岡三郎君 今のお話の二十一万円というのは、たしか私も資料で見ましたが、聞くところによると、そんなばかばか、そんな数字じやない、大体五、六十万から七十万ぐらいだといひますか、私の聞いているのがうそだつたら、もう一辺調べ直してなければいかぬけれども、私は多くてもいいと思ふのですよ。しかし、その資料は一体どこから持ってきた資料なんだか、よく説明してもらひたいと思ふ。

○説明員(龜山信郎君) 水先料の一人当たりの収入は、東京湾横浜港におきまして六十一万一千二百四十三円というものが三十六年度の数字でございます。そのうちから、今申し上げましたのは、いろいろな経費を差引きましたので、手取りと申しますか、そういうものが、二十一万円。この水先料の経費

というものは、たとえばパイロットが本船に行く場合にボートを使います。そのボートの料金などは非常に最近では上がつてきております。そういうことで、経費の面が逐次ふえてきております。それと同時に、取り扱い船の隻数もふえてきております。で、仰せのとおり、六十万というのは、確かに水先案内人のわれわれがとつておる統計で、三十五年は四十九万五千、三十六年は六十一万一千逐次上がつてきておりますが、そのうちからやはり水先業務を遂行するために必要な経費というものを支払ひました残りが手取りになるという考えで、手取り収入が二十一万程度と申し上げます。この数字の根拠は、水先組合からの報告でございます。実は水先組合の報告というものは、これと同様のものを税務署へ水先案内人の収入という形で出してゐる。で税務署へ出した資料は直接われわれ見せていただけなかつたのでございましてけれども、関係者の言つておるところによれば、こういうことで税務署にも出してありますというところで、現段階では一応信頼すべき資料だと私もは考へております。

○岡三郎君 そうするといふと、これはわれわれとしては、やはり水先案内人の収入その他についてもいろいろと言われておるので、そういう今の説明で確かであるということになると、これは早急にそれこそやはり改善すべきものは改善して、そうしてやつていく必要があると思ふんです。われわれが聞いていることは、だから、われわれの聞いていることが間違つてゐること、やはり是正しなければいかぬと思ふので。しかし、そのほか副収入的な

ものはないんですか。というのは、収入が非常に多いから、ギルド的であつて、しかも一種の株みたいなものになつていて、船長さんやめである程度退職金をつぎ込まなければならぬか水先案内人というのにはならないんだと、こういう話も聞くんではない。そうなるといふと、やはり相当うまい面がなければこれはうまくないんだという氣もするわけですがね。ところが、それにしてみると、二十万そこそこじゃあ、海の上において行つたり来たり年をとつてやるにしまして、それほど膨大な額とは言えないと思ふので、そういうことになつてくると思ふんです。が、まあそういう点については、われわれのほうとしても実情をお聞きして、なお他日この問題点については、運輸省のほうも実効が上がるように、パイロットもいよいよ、そしてそれから港関係もいよいよ、全体がひとつ近代化されるようにやつてもらふというのですから、まあそういう点についてはひとつとつとあつて回します。

もう一点は、タグ・ボート——引き舟の問題です。この引き舟の問題について、これも一つの事例として横浜港の場合についてあげますが、これも一つの事例ですが、タグ・ボートの従業員の内情について、二聞いてみるところによると、まあああいうような業務だから重要な仕事であることは間違ひがないんだが、これも経営内容自体として非常に近代化されてないといふんです。その近代化されてないといふのは一体どういふ点にあるのかということも聞いたところが、それについてはいろんな意見を聞いたが、端的に

言つて、全体的ないわゆる会社なりその収入に比して働いている者の労賃が非常に少ない、待遇が悪い、こういうことを聞いています。これは労働者の労賃のことだと思ふんです。上の人ばかりいいらしい。らしいんですが、そういう点について、運輸省自体としても、引き舟というのはまたこれパイロットの指令によつて動かす重要な労働者のあれですからね、これのように運輸省のほうとしては考へておりますか——経営内容近代化の問題。

○政府委員(比田正君) ただいまのお話でございますと、経営内容が近代化しておらぬ、それから特に従業員の待遇が悪いのだと、こういう点を御指摘になったと思ひますけれども……。

○岡三郎君 悪いという話なんだ、

○政府委員(比田正君) はあ。私どものほうは、この引き舟については法律的には、何れも取りまきといひますか、監督する形に直接はなつておりません。自由企業の形態をなしております。そこで、これらの待遇につきまして、私どもが聞き及んでおりますところでは、運輸省にまで待遇が悪いといふことは聞かなくて参つております。あるいは現地で港務関係当局にはそういうことがいつてゐるかも知れません。私どものところまでたゞいまの段階では聞かなくて参りません。

○岡三郎君 これは総合的に、港の近代化というのは、運輸省の監督であらうがなからうが、とにかく港というのは、地方自治体で監督しているけれども、しかし全体的な指導は運輸省でされておると思うので、その港に寄り集まつてゐる各種企業、こういったもの

は日本の産業に非常な影響があるわけなんです。近代化といひますか、そういう方向についてやはり総合的に努力をすることを私は必要とするといふふうに考へておるわけです。ただ、今の点について、直接そういう民間企業であるから監督も指導もできないという点に就いてはわかりませんが、しかしそれらについて、おれたちの関係じゃないからそういうことは知らないのだというのじゃ、私たちが情ないと思ふのです。だから、やはりそういう点について、何れも特高的にやれというわけじゃないのだから、港に関する問題については、まあひとつ運輸省の各局に聞いてもらえば大体実情は把握できる。その中でいろいろと問題点がある中においての一つの指摘だと思ふ。こういうふうな点について答弁ができるようなことを期待しておつたのだ。ちよつと無理だから、まあこれ以上言いませんがね。委員長もちよつと早くしてくれというふうな顔をしてゐるから。まあ結局、港々においての引き舟会社の運営あるいは稼働の問題も含めて、横浜あたりはすでに合同して一つの会社を作つて、それから出た利益を最小限度を配分してゐるように見受けられておるわけですが、他の神戸とかほかの港においてはやはり方がいろいろ違つてゐるわけです。一体、監督指導も権利がないのだから、権能がないのだからと言つてしまへば、それでも仕方がないと思ふのですけれどもね。そういう面について御関心を持たれたことではございますか。

○政府委員(比田正君) 最近、いろいろ話が出ておりますので、関心をもち始めましたというのが正直な話でございます。各港につきましても、われわれはいろいろ資料も調べまして、ただいま仰せのとおり、これは港務管理者が大体監督するのが建前であります。各港によりまして、いろいろなやり方をやっております。特にいろいろ問題があるとは聞いておりません。横浜においては、昨年でしたか、ちよつと問題があつたやうでございますが、最近聞きますと、これについては解決いたしましたという報告を中央では受けておりました。

○岡三郎君 どうか解決したという報告が入つた。

○政府委員(比田正君) これは横濱市から、それから、先ほどちよつと申し漏らしましたけれども、港内の引き舟の船員の賃金につきましては、労働省で所管いたしております。問題がありますれば、また当然港務のことですけれども、私も関心をもちまして、今後ともいろいろ相談をいたしていきますけれども、直接には労働省でございます。

○河野謙三君 ちよつと関連して。

私は、今の岡さんの、引き舟の従業員の待遇がいいとか悪いとか、引き舟の資本家がもうかつておるであらうとかいふ話ですが、私は自分で実は経験者なんです。これは両方とも、もうかってもいいないし、待遇も悪いんです。それは問題、どこが詰まつておるかというところ、パイプの一番とは、運輸大臣の権限にあるところの認可料率の問題です。港の認可料率が低過ぎるんです。だから、荷役料率が低い、はしけの料率が低い、何が低い、かにかが低い。そこがパイプの一番もとで、詰まつ

てゐるんですよ。だから、今まで人の引き舟を使つていたんだが、これは高い料金を使つてつまたぬから、自分で引き舟を作つて自分でやってみる、引き合はないうで、やっぱり引き舟を頼んでやつたほうがいいというものが現状なんです。これは私教えてあげますよ。問題は、要するに、私が関連でここで立ちましたのは、今すぐに料率の改定をしるは言いません、物価の問題やら、いろいろありますから。ありますけれども、根本は現行料率が非常に不自然に低いといふところにある。一昨年の九月にきめたんですから

——一昨年の九月にその前の年の労働賃金あたりを基準にしてきめたんですから、それから見れば労働賃金はほとんど倍になつてゐますよ。でありますから、今私は決して政府の弁護に立つたわけではありませんが、岡さんいくらここで言つて責めても、問題はそれのものそこにあるのではなくて、その裏にあるところの料率の問題が根本にある。こういうことを大臣並びに御当局において、ひとつ近い機会に御善処願うことが一番いいだろう、こう思ひます。

○岡三郎君 そうするといふと、今河野さんに教えてもらったんだが、確かに働いてゐる人の待遇は悪いんですよ。それはやはりわれわれとしても、そういう重要な仕事をしているわけですから、パイロットの手先になるわけですから、そうするといふと、やはり技術がうまくなければさきかそろいぬ。そういうことになればさきかそろいぬので、これは早急に料率の検討をしてもらいたいと思ふんだが、大臣どうで

すか。

○国務大臣(後藤健太郎君) 私も非常に教えられることがございまして、ひとつほんとうによく研究しまして、私はまあ現政府の物価対策につきまして、どちらかといへば値上げ論者だといふので、皆様方からおしかりを受けてゐるんです。ですから現内閣の方針に背反せざる限り、早急に研究いたします。

○岡三郎君 今の言葉の中で、あげつらうわけじゃないんですが、確かに低いですよ。で、これはどの程度他に影響するのか。これは私率直に言つて、まだ具体的に数字はわかりませんが、わからなければ、ああいふ荒仕事をしつていく場合において、やはりそれそれ近代的に運営ができるようにやらぬといふかぬといふような気持ちを強く持つてゐるわけなんです。先ほど河野君が言つたやうに、引き舟業者がもうけてゐるというやうなことではないんです。下のほうは待遇が悪い。そうすると、上のほうがいいいんではないかといふやうな気がするわけで、それが誤解であつたとすれば別として、とにかくこの問題については、物価体系全般に影響するなんという、そんなどえらい問題じゃないんです。だから、まあそれはここで論争してもしょうがないから、具体的に数字で、どだけ上げたらどういふ影響があるんだという点の御説明を近々のうちに賜つたい。そうしないといふと、ちよつと港則法あげきらない。(笑)今の点については、ひとつ数字的に検討して、極力そういう点について——何も物価を上げることとはわれわれ賛成するわけじゃないけれども、しかし非常に待遇が悪い

面については、やはりある程度これが改善できるように、やはり港全体というものをいい空気に少しづつしていかにいかぬという気がするわけですよ。これはもういろいろのあすこの労働者の問題も同じだと思ふのがね。特に、一種の技術員ですからね。まあそういう点でひとつ具体的な数字で御教示、御説明を願えるように、強くこれはお願いして、それでまあ質問を終わります。

○相澤重明君 資料を御提示いただいたので、この念書のこれは案になつてゐるのですが、こういう案なんですか、こういうものを出したのですか、どういふのですか。日も入つていないし、念書（案）じゃこれはしょうがないので、これは一体どういふことなんだ。

○政府委員（藤野淳君） この念書の案は、それぞれの関係船主が、この文書によりまして、港運協会にそれぞれの年月日において提出したわけでございます。この案で出したというふうな、般主のほうからの報告がございましたので、このような資料として差し上げたわけでございます。

○相澤重明君 ですから、その報告をされたのはいつですか、これは。

○政府委員（藤野淳君） この念書の発端は、ことしの四月九日または十日でございます。四月十日に船舶局長から船主協会会長であるいは港運協会の会長あてに通達を出しましたのが発端でございます。なお、先般私がこの通達を拾ひ読みいたしました、きわめて不十分な御説明をいたしましたことをおわびを申し上げます。差し上げました資料に概要を書きまして御配付申し

上げたようなことになっておると思ひます。

○相澤重明君 そこで私は、この概要、六月二十六日付の経緯というのを資料としてちょうだいをしていただけたのですが、先ほど局長から説明いただいたように、四月九日、十日の資料も出していただけたわけですが、ここでこの資料の中で見受けられることは、第一に本年の二月二十七日に後部運輸大臣に港運協会会長から陳情が出ていますね、この資料にあるのだから、これによりますと、こういうことが書いてあるのですね。

場貨装置用ウインチのブレーキ免除に関する陳情

政府が産業災害の多発を憂慮して新たに産業災害防止五カ年計画を樹立し、労働災害防止法案を国会に上程、災害頻発事業場の災害防止に努力しつつあるとき、貴省船舶局首席船舶検査官におかれては、解搬確約戦艦船四十一隻及び同予定船三隻、計四十四隻に限り、昭和三十一年五月運輸省令第二十四号附則第四項の規定にかかわらず揚貨装置用ウインチのブレーキの備付を免除する旨の通達を出されましたが、当協会は、本問題討議のため、去る一月二十四、二十五両日全国各港代表を神戸商工会議所に招集し、討議いたしましたところ、各港における反対意見は予想以上に強烈でありまして、昭和二十七年以来十年にわたり作業場の安全施設の整備あるいは安全指導に各港とも全力を傾注し来たたり、その成果も着々実を結びつつあるとき、このたびのような通達が出されたことは、われわれ業界の多年にわ

たる安全運動を無視するものであり、近時各港において、老朽不良外国船の荷役を拒否し、装備の改善を促しつつある際、このたびのごとき措置をとられたことは、はなはだ遺憾に存する次第であります。

当協会全国労働安全委員会は、貴省船舶局に再考慮を求めるとともに、当該船舶にウインチブレーキなきため、荷役作業上危険ありと認められる場合、荷役作業を拒否することと不測の事態の予想されることを御通知申し上げる次第であります。こうなつておる。そこで、私は、こういう陳情が業者から運輸大臣に出されて、そしてその後、今の念書なるものが、四月九日、十日、運輸省の船舶局首席船舶検査官が、船主協会会長並びに港運協会会長あてに通達を出されておる。この首席船舶検査官が九日の日に出された「ブレーキの備付を猶予した揚貨装置の使用について」という通達を見ても、私はこういう通達を出される以上は、昨年十一月二日の船舶局の首席船舶検査官の出された通達の意味はなくなつたと思ひます。しかも、前回お尋ねをいたしましたところ、すでに戦艦船についてこのブレーキのないものは五隻である、こういう船舶局長からの御答弁をいただいております。それです。そうしますと、これだけ業界で反対をし、あるいは労働者のグループである労働組合が反対をして、そして運輸省においても、そのとおりだ、やはり安全をもちたすためにはそういうブレーキの装置のないものは十分配慮しなければいけないという通達を出したのだから、私は、昨年十一月二日の通達というものはもう死んでおる、こ

う解釈をすべきじゃないかと思ひます。運輸大臣はどう考へておりますか、これは。

○国務大臣（後部健太郎君） 私は、本問題につきましては、いろいろな経緯がありまして、今の陳情も私は読みましたけれども、全部荷役業者その他一切の何が円満に話し合いがつかまして、支障なくいつておると了承いたしております。

○相澤重明君 私は、大臣の御答弁ははなはだ遺憾だと思ふのです。なぜかという、運輸省が昨年の五月に出された運輸省令第二十四号は、これはILO条約に基づいて船舶安全法施行規則の一部を改正する省令を出したのであります。長い間、日本の労働者が今までのような条件では決して安全ではない、こういうことで、労働省も運輸省も一緒になつて船舶の安全をはかるというところで、これはILO三十二号に基づいて勧告の趣旨を生かしてできたことを、それを否定するような通達を出して、そして今度はそれを出したところ、猛烈に業界も労働組合も反対した。したがって、今度は再び四月九日、十日に、船主協会なり港運協会に、あなたのはの船舶検査官がこれを出した。そうすれば、すでに十一月二日のこういうことは誤りであるということなんですよ。これは誤りなんですよ。それはその当時はよかれと思つて出されたことかもしれないけれども、やはり実情に沿わなかつたということがはつきりしているわけです。それで私は、誤りを正すことにやぶさかであつてはいけないと思ひます。悪いことは直したらいいでしょ。だから、もうすで

にそれも五隻しかない戦艦船の問題であるから、これはもう昨年十一月の首席船舶検査官が出されたものは、こういうものはこれはもうやめる。そうしてむしろ業界の人たちにも労働組合の人たちにも協力をしてもらうという体制こそ——あなたのお話しの皆が納得し喜んでいくという形にするのが、私は当然だと思ふのです。そういう点については、あなたはそう思ひませんか。

○国務大臣（後部健太郎君） おっしゃるとおりになつたのですから、私はそれでいいと思ひます。

○相澤重明君 私がなぜそれを言うかという、大臣、運輸省の中でもこのように書かれておるように、これは単に日本の船舶だけじゃないんですよ。ILO国際条約の勧告の趣旨に基づいて、どこの世界の国の船舶でも、そういう安全装置がないのはいけないということをいつてゐるのです。これは日本の法律だけではないのです。だから、もし私も日本でこういうことをやつて、これでいいのだということになれば、外国の不良船舶が来たら、これはどうなりますか。そうでしょう。そういう外国の船舶も早く直させるようにするの、ILO三十二号条約の勧告の趣旨なんですよ。日本だけじゃないのです。日本は、幸いにして、運輸省も、労働省も、積極的にこのILO三十二号条約に賛成をされて、省令を改正したのじゃないですか。だから、その趣旨からいけば、さか立ちしているのじゃないですか、あなたの言うのは。なるほど、昨年の十一月二日にそれを出されて、その後二月の業界の陳情や労働組合の荷役拒否という問

題が出て、そうして四月九日、十日に船舶局でまたそういう配慮をするようにという通牒を出された。だから、話し合いがつかないからいいのだと言うのだけれども、それは単に国内の取り扱いの問題で、私は国際的に見た場合に、ILO三十二号条約の勧告の趣旨というものを生かさないといけない。

何のために省令を改正したのだ。労働省と運輸省がこれだけ一生懸命にやっつたものを、そういうものを国際的に信用を得るようになることが趣旨であらう、こういう点を私は主張をしているわけであります。この点については、当時のいきさつは私も了解しています。いきさつがよくわかるけれども、せっかくこのILO三十二号条約の勧告の趣旨に従って作つたものを、あまり逆戻りさせないように私はいくべきじゃないか。こういう点で、実は政府に特に、昨年十一月の問題については、話し合いができたというだけであつて、公文書ですからね。これは公文書ですよ、公文書を出されて、そのまゝのほんとおくということ自体が私はよくない、こういう考え方に立っているわけなんです。この点は、これは大臣も私も意見が違わないと思うのです。今た取り扱ひ上の問題として、役所から出した公文書ですから、それもまたたとえ四隻でも五隻でも残っている。それでしかも、三十八年十一月三十日までこの猶予期間をおくという船舶局の通達なんです。それがあつたからこたわっているだけなんです。よ。しかし、本来の趣旨からいけば、ILOの三十二号条約の勧告の趣旨に従つてこの省令を出したことからいけば、私はこれは少なくとも誤りであ

る。こういう点について、やはり私は善処されることを望みたい。今すぐどうするかという点には、大臣も船舶局長も相談をしなければいけぬだろうと思うし、私は善処されることを望みたい。

そこで、二つ目の問題は、そういつて四月の船舶局の首席検査官が日本船主協会と日本港運協会に出されたものについて配慮したと私は思うのです。思うけれども、それから二月たつた六月十一日の当委員会が私が緊急質問をしたところの戦艦船洞南丸のいわゆる事故というものはどうなつた、こういうことを私は申し上げたい。わすか二月きりたつていない。その原因はどうなつたんですか、結果は。この間横濱港を私どもが現地調査に行つたときに、あの洞南丸のボートと思われ

るものが拾われて、そうして横濱港に海上保安庁で持つてきてあつた。こういうことから見れば、これは荷物も船もなくなくなつたし、人間もついに帰つてこないでしよう。私はこの船舶の安全ということからいって、私が当時質問をした中にも、ラワン材のいわゆる積み過ぎではないか、片積みではないか、そういうことも申し上げたけれども、そういうことは依然としていまだに解明されないでしよう。そういうこととからしてこの戦艦船に関する限り、そういう問題が出てくるわけですよ。

ももちろん、悪い不経済船とか、あるいは古い船だとかいうものについては、なお関係はありますけれども、とにかく政府が出された戦艦船の問題についても、そういう問題が二カ月後に起きる。こういうことからすれば、今の六月二十六日の「経緯」という文書はもつたけれども、私は、ことしの十一月三十日までそのまゝのまゝでよくなんというところは、これは誤りではないか。そういうことで、洞南丸の事故の経緯については、一体運輸省はどうその後報告を受けて把握してあるのか、人命財産というものはどうなつたのか、こういう経過も報告を聞かなければいけないわけですよ。

それからいま一つは、このまゝの形でいいのか。おそらく私も大臣も考え

方については違ひはないのだけれども、ただ、役所のことだから、いろいろな手続上の問題やあるいは取り扱ひにこの点でどうしようというところは求めなくてもいいと思うのです。いいと思うけれども、考え方は、私は、どうもさか立ちをしたことでは困る、こう思うのですが、大臣いかがですか。

○国務大臣(総務部健康部長) お説のとおりでございまして、十分注意いたして善処いたします。

なお、洞南丸の事情につきまして、は、相沢委員も御承知のように、船も人間も全部が喪失したのでございまして、原因の究明はまだ明らかにならな

い。せっかく海上保安庁なり、種々の手を尽くして、今その真相の把握に努力をいたしておる最中でございまして。

○相沢重明君 大臣の御答弁で、私も了承いたします。

そこで、ひとつ大臣にいま一つだけ、これはどうしてもあなたにお考えを願つておかなければいけないのは、外国の不良船が来たらどうします。これは、少なくともILOに加盟をして

おる各国の問題については、それぞれ

いう船舶の安全ということについて要求をしております。また、それを実施してはいるわけですが、ところが、不幸にして、やはり外国の船舶の中にも不良船というものがあるのです。これは運輸省のこの資料の中にもあるとお

案文を朗読します。

ふくそうする船舶航行の安全確保のため政府は次の諸点についてすみやかに必要な措置を講ずべきである。

一、船舶運航の現状に於ては、港湾施設の整備を促進すること。

二、港湾における信号所、通信設備、標識、監視艇、消防艇の整備を促進するとともに、これが要員の確保をはかること。

終わります。

○委員長(金丸富夫君) 他に御発言がなければ、これにて討論は終局したものと認めて御異議ございませんか。

○委員(金丸富夫君) 御異議ないものと認めます。

これより採決を行ないます。

港則法の一部を改正する法律案を問題に供します。本案を原案どおり可決することに賛成の方の挙手を願います。

○委員(金丸富夫君) 全会一致でございます。よって、本案は全会一致をもって原案どおり可決すべきものと決定いたしました。

次に、ただいま天竺君の討論中にありました附帯決議案を議題といたします。

本附帯決議案を当委員会の決議とすることに賛成の方の挙手を願います。

○委員(金丸富夫君) 全会一致でございます。よって本附帯決議案は全会

一致をもって当委員会の決議とすることに決定いたしました。

なお、諸般の手続等につきましては、先例によりこれを委員長に御一任願いたいと存じますが、御異議ございませんか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○委員長（金丸富夫君） 御異議ないものと認め、さよう決定いたします。

ただいまの決議に対し、運輸大臣から発言を求められておりますので、これを許します。

○国務大臣（緩部健太郎君） ただいま御決議になりました附帯決議につきましては、政府といたしましてもつとに考えておることでございますから、慎重に内容を検討し、御趣旨の実現をはかるよう努力いたす所存でございます。

○委員長（金丸富夫君） それでは、本日はこの程度にいたしまして、次回は公報をもって御通知いたします。

本日はこれをもって散会いたします。

午後三時四十七分散会

昭和三十八年七月四日印刷

昭和三十八年七月五日発行

参議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局