

第四十六回国会 運輸委員會議録 第二十一号

昭和三十三年三月三十一日(火曜日)

午前十一時二十一分開議

出席委員

委員長 川野 芳滿君

理事有田 喜一君 理事關谷 勝利君

理事西村 直己君 理事山田 彌一君

理事久保 三郎君 理事肥田 次郎君

理事矢尾喜三郎君

佐々木義武君 進藤 一馬君

壽原 正一君 高橋清一郎君

高橋 貞一君 中馬 辰猪君

西村 英一君 増田甲子七君

井岡 大治君 勝澤 芳雄君

河野 正君 島上善五郎君

泊谷 裕夫君 野間千代三君

山口丈太郎君 佐々木良作君

出席政府委員

運輸政務次官 田邊 國男君

運輸事務官 佐藤 光夫君

(大臣官房長)

運輸事務官 若狹 得治君

(海運局長)

運輸事務官 廣瀬 眞一君

(鉄道監督局長)

委員外の出席者

運輸事務官 高林 康一君

(海運局参事官)

日本国有鉄道副 磯崎 毅君

総裁

日本国有鉄道常 宮地健次郎君

務理事

専 門 員 小西 眞一君

三月三十一日

委員井岡大治君辞任につき、その補

欠として河野正君が議長の名で委

員に選任された。

同日

委員河野正君辞任につき、その補欠として井岡大治君が議長の名で委員に選任された。

三月二十八日

播磨灘における特定水域撤廃に関する請願(田中武夫君紹介)(第一六七四号)

は本委員会に付託された。

本日の會議に付した案件

小型船海運業法及び小型船海運組合法の一部を改正する法律案(内閣提出第一一六号)

海上衝突予防法の一部を改正する法律案(内閣提出第一三一一号)(予)

道路交通に関する条約の実施に伴う道路運送車両法の特例等に関する法律案(内閣提出第一四一号)(予)

日本国有鉄道の経営に関する件(志免鉱業所及び鶴見事故の特別監査報告に基づく運転事故防止に関する問題)

陸運に関する件(車両検修及び名古屋屋鉄道の事故に関する問題)

○川野委員長 これより會議を開きます。

予備審査のため本委員会に付託になっております海上衝突予防法の一部を改正する法律案、同じく道路交通に関する条約の実施に伴う道路運送車両法の特例等に関する法律案を議題とし

て、提案理由の説明を聴取することといたします。田邊政務次官。

海上衝突予防法の一部を改正する法律案

道路交通に関する条約の実施に伴う道路運送車両法の特例等に関する法律案

(本号末尾に掲載)

○田邊政務次官 ただいま議題となりました海上衝突予防法の一部を改正する法律案の提案理由につきまして御説明申し上げます。

現行の海上衝突予防法は、一九四八年の海上における人命の安全のための国際會議において採択された国際海上衝突予防規則に準拠して昭和二十八年に制定されたものであります。この制度は、海上交通の有する国際性から、各国がまちまちに船舶の航法規制等を行なうことによつて生じる混乱を防止する必要性にかんがみ、一八八九年の国際海事會議において国際海上衝突予防規則が成立して以来、各国ともその内容をそのまま国内的に施行しているものであります。

この法律案は、一九六〇年の海上における人命の安全のための国際會議において承認された国際海上衝突予防規則の改正に対応させようとするものであります。その内容は、船舶の大型化、レーダーの実用化等による交通事

情の変化に依つての航法規定の整備、漁船の識別灯火の簡明化等でありまして、もちろんわが国についても船舶の海難防止に寄与するところが大きくあります。

この国際規則の改正は、その受諾について世界各国の実質的一致が得られたときに発効し、その期日は一年の猶予を置いてIMCOから通告があることとされておりますが、その内容につきましては、前回の国際會議において全員一致の賛同を得ていること、及び、すでにわが国も批准を済ませていたこと、この規則と密接な関係にある海上人命安全条約、あと百万総トン以上の船隻保有国一方国の加入によつて発効する事情にあるところから、遠からず効力を発生することは疑いがないと思われま

したが、いまして、わが国におきましても改正規則を受諾するたてまえのもとに、同規則に準拠して現行の海上衝突予防法の一部を改正することが必要となつたわけでありま

次に、改正のおもな内容を申し上げます。第一は、引き船が一定の長さをこえて他の船舶を引いている場合について、これらの船舶の間を他船が横切ることを防ぐため、引き船及び引かれ船のすべてに一定の標識を掲げるべきこととしたこととあります。

第二は、海底電線の布設、測量等の特殊な作業に従事している船舶は、所定の灯火及び標識を掲げることによつ

て運輸の自由を得ないことを示すこととされておりますが、その特殊作業船として新たに燃料油等の海上補給作業及び航空機の発着作業に従事している船舶を加え、また、機雷掃海の作業に従事している船舶については、危険事情が異なるので、特別の灯火及び標識を掲げるべきこととしたこととあります。

第三は、漁業に従事している船舶は、漁業の種類、船種別、漁具の大小及び航行中と停泊中の別によつて、多様に分類された識別灯火を掲げるべきこととされてはいたしましたが、これを運輸上妨害度の少ない水中引き漁船とそれ以外の妨害度の大きい網なわ漁船の二種類のみに分類し、かつ、これらの識別灯火もきわめて簡明なものに改めることとしたこととあります。

第四は、レーダー使用の普及化に際し、霧の中その他の視界制限時にレーダーによつて他船の存在を知つた場合の航法を新たに規定し、また、従前の航法規定は、直接他船を視認している場合についてののみ適用されるべきことを明らかにいたしました。

第五は、船舶の大型化及びヨット、遊覧船等の増加に依り、狭い水道において行動している小型の帆船及び動力船は、航行できる水域が限定されている大型の船舶の安全な通航の阻害を禁止することとしたこととあります。

以上が、この法律案を提案する理由であります。

何とぞ、慎重御審議の上、すみやかに

に御賛成いただきますようお願い申し上げます。

次に、たゞいま議題となりました道路交通に関する条約の実施に伴う道路運送車両法の特例等に関する法律案の提案理由につきまして御説明申し上げます。

最近わが国においても、政治、経済、文化及び観光上の国際交流がとみに伸展してきており、また本年十月には第十八回国際オリンピック大会が東京において開催される予定で、その際多数の外国人旅行者がわが国を訪問するものと予想されます。

このような状況に対応して、わが国も自動車による国際交通の円滑化をはかる必要があり、道路交通に関する条約を今国会に提出しております。

この条約に加入することにより、わが国からこの条約の締約国に旅行する者も、締約国からわが国を訪問する旅行者も、相互に条約上の利益を受け、自分が持ち込んだ自動車を簡易な手続で運行し、また国際運転免許証を使用することができることになります。これは国際協力に役立つとともに、国際観光の振興を通じて国際収支の改善、国際親善の増進に寄与するところが大きいと考えられます。

この条約への加入に伴い、道路運送車両法等運輸省所管の法律につきまして条約との調整をはかるため、この法律案を提出した次第であります。

道路交通に関する条約は、自動車による国際交通の発達と安全とを目的として、一九四九年ジュネーブにおいて採択され、現在アメリカ、イギリス、フランス、ソ連を含めて七十カ国が加入しております。この条約の要点は、

第一に条約に定める道路の交通方法に適合するように国内法令を整備すること、第二に他の締約国において登録されている自動車について一年間は国際交通を認めること、第三は他の締約国が発給した国際運転免許証で自動車を運転することを認めることの三点であります。

この条約を実施するための国内措置といたしましては、道路の交通方法と国際運転免許証につきましては、道路交通法の一部改正が予定されており、国際交通を認める自動車につきましては、この法律を制定して、道路運送車両法の特例その他必要な事項を定めることとした次第であります。

次に、この法律案の要旨について申し上げます。

第一に、道路交通に関する条約の利益を受ける外国の自動車は、締約国において登録されており、旅行者が一時的な訪問に際し輸入し、かつ、使用するものであって輸入の日から一年を経過しないものとしたしました。

第二に、この自動車については、締約国において登録されていることを明らかにするために、この条約に規定する登録証書の備えつけを義務づけることとしたしました。

第三に、この自動車は、条約の規定により外国の登録番号等を表示し、その装置についても一定の基準に適合していること等を義務づけられておりますので、道路運送車両法による登録検査の規定等を用いないこととしたしました。なお、登録証書の備えつけと外国の登録番号等の表示につきましては、国内法とのバランス等を考慮してその義務違反に対して罰則を設けることとしたしました。

といたしました。

第四に、この自動車についても強制保険には加入させることとしたします。が、道路運送車両法の検査の規定の適用除外に伴い検査標準制度がなくなり、これに代わる保険標準の表示を義務づける必要があり、この点に關し、自動車損害賠償保障法の一部を改正することとしたしました。

最後に、わが国の自動車及び原動機付自転車を締約国において使用しようとする者は、条約の利益を受けられるように、条約に規定する登録証書の交付を受けることができることとしたしました。

以上が、この法律案を提案する理由であります。

何とぞ、慎重御審議の上、すみやかに御賛成いただきますようお願い申し上げます。

○川野委員長 両案に対する質疑は、後日に行なうことといたします。

○川野委員長 次に、日本国有鉄道の経営に関する件について調査を進めます。

この際、政府当局より発言を求めておりますので、これを許します。廣瀬政府委員。

○廣瀬政府委員 鶴見事故の特別監査に基づきまして、国鉄から運送事故の防止対策につきまして大臣に報告がございましたので、その概要を御報告いたします。資料は、いまちょっとおくらせて参りますので、要点だけ……

三河島の事故から一年半、国鉄では輸送の安全、とりわけ職員の過失による運送事故と踏切事故の防止に全力を

傾倒してまいりました。ようやくその成果があらわれ始めた際に鶴見事故を引き起こしたことはまことに遺憾であるというふうな冒頭に言っており、事故の原因につきましては、直ちに鶴見列車事故技術調査委員会を組織いたしました。数次にわたる列車走行試験など、各方面から究明を行なうまいり、その結果、三十九年の一月に一応の中間の結論を得ましたが、特別監査報告書に指摘されておりますように、なお解明すべき多くの問題が残されております。したがって、今後特別監査報告書の趣旨を体しまして、技術調査委員会を中心に、さらに事故原因を徹底的に究明してまいる所存である。先般運輸大臣から鶴見事故に關しまして、特別監査報告書の内容を十分検討して運送事故防止の具体的対策を樹立するよう指示を受けましたので、現在までの措置状況と今後の事故防止の進め方を別紙のように取りまとめて報告いたしますというのが前文でございます。

内容のおもなものについて御説明いたしますと、事故防止対策の今後の進め方といたしまして、三河島事故以後重点的に実施をした対策は次の各項である。それで各項目をずつとあげておりました。管理体制の強化であるとか、職員の教育訓練、職員の作業適正の管理、運取取扱心得の改正、運送保安設備の改善等いろいろあげております。それから踏切の改良、統廃合、自動車の通行禁止、新しい技術の開発、こういうふうなことに重点を置いております。これらの対策につきましても現在まで相当成果をあげているものもございますが、さらに今後推進を

し、開発をしていきたいということもございます。あといろいろこまかく各項目について説明がございます。これは後ほど資料をお配りいたしますので、詳細は資料についてごらんをいただきたいと思っております。

次に、名古屋鉄道の列車の衝突事故につきまして、簡単に概要を御報告いたします。

内容はすでに新聞等で御存じのとおりでございます。三月二十九日、名古屋鉄道株式会社の名古屋本線の名古屋駅構内におきまして、職員の不注意による事故の発生をしております。運輸省といたしましては、早急にこの事故原因を究明し、かかる運送事故の再発防止のために特別保安監査を実施することといたしまして、昨日、運輸省鉄道監督局民営鉄道部の運送車両課長を主任監査員に任命いたしました。現地に派遣をしております。

監査の結果によりませんが、詳しいことはわかりませんが、二十九日の九時五十九分ごろ、名古屋駅の構内におきまして、下りの急行が停車をしましてに発車せんとするところに後続の特急が追突いたしました。重傷十一名、軽傷百七十四名、合わせて百八十五名、入院が二十七名でございますが、大きな事故を引き起こしまして、まことに痛ましいと思っております。

原因は特別監査の結果を待ちまして詳しく御報告いたしますが、現在まで知り得ましたところでは、信号設備に異常はなかった、車両もブレーキ関係も異常はなかったというところでございますので、おそらく乗務員の過失ではなからうかというところでございます。慎重に特別監査をいたしまして、あら

は年度当初でございますし、また新幹線の関係もございまして、新規採用をいまちょっと押えておまして、できるでけ志免の職員を受け入れたという形もっておりますので、やはりそういった条件を早くきめまして、六月末までには配置転換の実務も全部終了いたしてまいりたいというふうに考えております。

○河野(正)委員 そこで第一点としてお尋ねしておきたいと思ひます点は、自今三カ月の間に従業員の問題は具体的に処理していきたい、こういう御方針のようでございますが、実際問題を見てまいりますと、国鉄の中におきましても合理化というきびしい情勢がございまして、それから、さらにまた、現地におきます従業員の中では非常に高年齢者が多いということ、それからまた鉱山という特殊の環境で働いておられますために、特別の技術を持たない、こういう悪条件が重なっております。そこで、もともと国鉄の企業の中でも合理化という方向で非常にきびしい情勢にある、その中で、いま申し上げますように、技術がないという点が一つある。いま一つは、中高年齢ということ、この点は、私どもも、社会労働委員会においても、非常に頭を痛めておる情勢でございます。そういう悪条件が重なっておりますけれども、それらの従業員の配転等については完全に消化し得るという見通しでございますのか、またそういう方針であるのか、この点もひとつ明らかにして従業員にお答えを願ひたい、かように思ひます。

○磯崎説明員 現在約千三百名職員がおります。もちろんその中には事務職員あるいは病院等の人間がおりますので、これらを除きますと、約千百ないし千二百名でございます。このうち先生のおっしゃった高年齢者、五十五歳以上の者もおりますが、鉄道の側におきましても五十五歳以上の者は定年退職という形になっておりますので、これら特別の者はやはり退職を勧奨するようなこともなるかと思ひますけれども、後ほど申し上げます産炭地振興で現地の産業に吸収するように努力したいと思ひます。それからそうでない若い層、五十前の連中は、全員なるべく本人たちの望む場所、たとえば東京に行きたい、あるいは阪神に行きたいという人も相当おります。またぜひ地元に残りたいという者もおりますので、できるだけ本人たちの希望する場所、そして本人たちの希望する職種に配置転換したいと思ひております。これらは多少の過不足はございしますが、全員配置転換したせる自信がございまして、それからちょうどその中間の、あと一、二年で五十五歳になるという連中も実はおります。これらにつきましても、今後の退職条件その他の話し合いの際に善処してまいりたいと思ひます。それは、特別の者以外につきましては全国の望む地域に、また望む職種になるべく配置転換をしたいというふうに考えております。幸いにいままで千五百人以上の配置転換をいたしましたので、たとえば東京へもいぶん来ております。非常にまじめによく働いてくれております。したがって、受け入れ側も、志免の連中の受け入れにつきましては非常に積極的に受け入れる気持ちになっておりますので、できる

だけの努力をいたしまして、計画どおりの配置転換を完了したいというふうに考えております。

○河野(正)委員 いまの一般従業員についてはそういう御方針でございますが、しかしながら、それと関連をして、かなりの臨時職員がこれまで比較的劣悪な条件のもとで働いておられたと思うのです。しかし、これもまた志免鉱業所に非常に貢献してきた、企業に貢献してきたというところは肯定することはできないと思ひます。こういう臨時職員についてはどう御方針でございますか、この点も、最終段階でございますか、お伺いしておきたいと思ひます。

○磯崎説明員 臨時職員は約三百名おります。実は臨時職員のほうは、すでに半月ほど前にも閉山に賛成いたしましたので、すでにいつでも配置転換できる体制になっております。ただ臨時職員を先にいたしますと、本職員との関係が非常にむずかしいものでございまして、いままでそのまま待たしてあるわけでございまして、おかげさまで本日の段階になりました、今後はまず普通の職員を優先的に考え、その次に臨時職員も、若い連中はできるだけ国鉄職員と同じような形で配置転換をしたいと考えております。ただ老齢者につきましては、先ほど申しました多少の例外がございまして、若い人につきましてははできるだけ同じような考え方で配置転換をしたいと考えております。

○河野(正)委員 そこで、いま地元が一番真剣にかつ重大に考えておられる点は、やはり産炭地の振興であろうと考えております。何しろいままで七十年間志免鉱業所で経済的にも社会的にもささえられてまいって、その志免鉱業所がいよいよ閉山されるということになりますと、地方財政にも非常に大きな影響をもたらします。それから、なおまた地域経済にも非常に大きな影響をもたらしてまいります。そこで、やはりいま地元が一番真剣に、重大に考えておられるのは、志免産炭地の跡にどういう工場、企業というものを誘致するか、この点が私は非常に大きな問題点だろうと考えております。

今日まで、石炭産業の合理化の中でいろいろ産炭地振興というものが叫ばれてまいりました。しかし、現実の問題としては、産炭地振興、産炭地振興と言われておりますけれども、具体的にはなかなか思うようにいっておられないというのが今日の、実情でございます。そこで私も心配いたしますのは、それならばはたして国鉄における産炭地振興というものがうまくいくかどうか、なるほどいまの段階では何とか善処いたしますというところで、一応前向きでございますからやや安心感を持っておると思ひますけれども、しかしそれがうまくいくかいかぬかというところは、現地の住民にとりまして関係が非常に大きいです。これは死活的問題でありますから、私は単なるお題目やあるいは絵にかいたモチでは困ると思ひます。そこで、一般の場合にも非常に困難な産炭地振興でございますので、やはり国鉄でもその点は十分御理解いたしておると思ひますけれども、どのような方向で産炭地振興をお考え願っておるか、この点もひとつ明らかにしていただきたく思います。

○磯崎説明員 具体的なお話でございますので、具体的に、いままでやってまいりましたことを御答弁申しあげます。

いろいろ地元の関係四カ町村から出てまいっておりますお話の中に、これを大体九つの項目に集約せられております。一々の内容は省略いたしますが、項目だけちょっと申し上げますと、まず第一は工場誘致でございます。その次が租権の問題でございます。三番目が鉱害処理の問題でございます。四番目がボタ山の処理。五番目が上水道の問題でございます。これは、国鉄宿舎に入っております上水道は地元のほうに相当お分けしております。この上水道を継続してほしいということ。それから六番目が道路用地の問題でございます。七番目が尿処理でございます。八番目が一般的な財産処分。九番目が鉄道の延長の問題でございます。地元の四カ町村とされては、いろいろ御要求をこの九つの点に集約せられて、あとのこまかい点は地元の鉱業所長と相談するというところで、大きな地元だけで処理できない問題として、この九項目につきまして、実は私自身回数地元の方にお目にかかりまして、途中の段階ではございまして、去る二月に正式な書面でもって私どものほうから実は御回答を差し上げております。

そのうちですでに具体化したしまったものとしたしましては、五番目の上水道の問題、これは私どもが福岡市の水道局と話をいたしまして、大体いままでと大差ないような福岡市の水道を分

けてもらうことに話がつきかけております。これは若干の金も要りませんが、現在どおりやってもらうことにいま話を一つつけつあるわけでございます。七番目の尿処理の問題でございますが、これもある程度私の方で御協力できるというように、金額も大体見当をつけておりますが、考えております。それから六番目、八番目の道路の問題と財産処分の問題につきましましては、これは具体的に図面を引かなければわかりませんので、なるべく御協力したいと思っておりますし、ただ道路用地に供する場合と一般の財産処分の場合とでは検査院の見方が違っております。まして、道路用地ですとあるいは無償で差し上げることができるともいれませんが、一般の財産処分になりますと、ある程度やはり有償処分ということになるかと思っておりますが、これらにつきましましては、評価委員会等をつくりまして、できるだけ適正な価額でお譲りしたいというふうに考えております。

残ります問題はいたしましては、一番から四番目の問題でございますが、このうちの鉱害の問題とボタ山処理につきましましては、いずれも法律によりまして法律どおりの措置ができるというふうに考えております。二番目の租税権につきましても、先生御承知のとおり、いままで志免鉱業に租税させておりましたが、これはすでに解除の通知を出したもので、間もなく五月二十日ごろにはその通知が有効に働くことになっております。

いたしましたが、いずれもあまり言うてはなんでございませぬが、参考になるものがございませぬで、非常に苦心していままでまいっておりますが、幸いに、いま、工場誘致というほどの大げさなことではございませぬが、大体五つばかり話がまいるております。会社の名前をあげるのにはなんでもございませぬが、一つは、主としてコンクリート工業が大体多いようでございます。コンクリート工業がこの五つのうち三つございまして、あるいはヒューム管をつくったり、私のほうのまくら木をつくったり、あるいはトラフと申しまして、信号、通信の線を入れるトラフをつくり出すというコンクリートの工業、あるいはあぜ道の造成用のトラフ、こういったコンクリート工業はわりあい原始的な産業でございまして、先ほど先生の御心配の腕に覚えのない人でも従事できるような作業でございませぬ。このコンクリート工業が現在三社ございませぬ。このうちで、たとえばまくら木等につきましましては私のほうで考えるだけ買ひ上げたというふうに考えておりましたが、私この程度のものも計算いたしたし、買えるという約束もできれば誘致したいというふうに考えております。それから、あと二つは、一つは農業用のポリエチレンの——これは園鉄用ではございませぬが、あの辺で使います農業用にしたい化学製品でございませぬ。これは相当有力な工場を現在こちらに持っている人があちらに進出したという話がございます。もう一点は、博多のベッドタウンとして将来あそこ

を造成したいという意味の分譲住宅事業をしたいというので、これも私のほうに相当多量に物資を納入している会社でございませぬが、相当資力、信用のある会社でございませぬが、こういった五社が現在すでに大体何千坪、何万坪は多いという具体的な案を持って話しまいで、六月末ということがまじりまして、具体的にそれじゃどの場所、どの場所と申すことと話を進めてまいりたいと思ひます。ただ、問題はやはり先ほど申し上げました土地の価額の問題でございます。私もといたしましてはできるだけこういった関係業者が収支償うような価額で譲りたいというふうに思っておりますが、一方、いろいろの制約がございまして、値段その他についてはまだ多少問題が残ると思ひますが、私どもといたしましてはできるだけ収支償うような値段でもって譲りたいという気持ちを持っております。

そういう意味で、特別に産炭地振興という角度からこの問題を従来の会計検査院の考え方と違つた考え方で処理さしてくれないかということもいま内々話をいたしておられます。そういう意味で、この工場誘致の問題は、私どもしろうとでございまして直営することではございませぬので、いずれもまだ非常に不確定なことでございませぬ。大体いままで話の進んでおりますのはこの五つの産業、大体一産業七、八十人くらい人間は使えるのじゃないかというふうに考えております。

されますと地域経済が潤っていくというところが、一つ、いま一つは、やはり企業の誘致のために雇用が増大すること、大体この二点だと思ひます。ところが、今日までの産炭地振興の状況を見てまいりますと、雇用というものは案外伸びてない。なるほど振興事業団で融資を受けて企業は誘致したけれども、実際、炭鉱職者というものは雇われない。子弟を雇うのものは何れも、いま学卒の子弟というものは何もそういうところに雇ってまらぬでも、就職率が高いわけですから、ところが、実際に私も産炭地調査をいたしましたると、職者とはほとんど雇っておらない。職者の子弟を雇っておられる。こういうこととごまかしておられる申しますか、糊塗しておるといふ実情が非常に多いようでございます。ですから、私は、この産炭地振興、あるいはまた企業誘致の場合には、ぜひそういう点、今日までの実情という点につきましても十分ひとつ頭に入れて今後いろいろと折衝をやっていただく、こういうことをひとつ強く要望いたしておきます。

それからいままでですでに解決したという問題の中に、若干、一、二私が気づきました問題がございませぬ。たとえば、用水の問題を取り上げましても、いままで社宅用の用水は御笠川から採取しておたわけです。ところが、水の非常に豊富な時期には問題ないのでございませぬけれども、非常に干ばつがくる、濁水状態が非常に出てまいりますと、揚水をしたために、地元地域におきます井戸水が枯渇をしてきて非常に難渋をしたという過去の苦い経験がございませぬ。それで、そういう

苦情を鉱業所に持ち込んだのですけれども、ところが最近では雨が多くてそういう実態がなかなか出てこない。いままで鉱業所のお世話になったということも事実なでございませぬ。ところが、この際、鉱業所が閉鎖される。そうして今後異常干ばつが訪れる。濁水状態が来るというところになりますと、もう地域住民は、その苦情を訴えるところがないわけではございませんけれども、おそらく責任の所在がなかなか明確になり得ないと思ひます。ですから、この際こういう問題はぜひひとつ地元の問題のために解決してほしい、こういう要望等もございませぬ。現地では調査する、調査するとおっしゃる、ところが、いまは干ばつではございませぬし、最近では、昨年も長雨というやうなこと非常に多いわけですから、調査いたしましたも、なかなかそういう結果が出てこない。出てこないまま、それこそ、鉱業所が閉鎖されるといふ段階にきた。これらについては、いろいろ問題はございませぬけれども、やはり七十年間お世話になったのですから、そういう前提を尊重して円満に解決するという方針をぜひとってほしいと思ひます。これは一例でございますけれども、そういう事例というものが若干あろうかと思ひます。具体的に私がいまお願いしておる点は、その点をお願いしておるわけですけれども、これも調査する、調査するであります。ところが、いま最近では雨が多いのですから、なかなか濁水状態が出てこない。ですから、私も、もう閉山という段階がきましたから、私どもは過去のそういう事例を十分ひとつ御検討なさって、こういう問題は、やはり立つ鳥あとを

濁さずということばもございますから、ひとつ田溝に解決するような方策をぜひとっていただきたい。これは気づきました具体的な一例でございませうけれども、ほかにもあるとすれば、そういう事例については、過去長い間、業所の発展に対して、運営に対して貢献をしたわけですから、そういう点を尊重する中で十分解決する方策をとっていただく、こういう点をぜひお約束をいただきたい、かように思います。

○磯崎説明員

ただいまお話しの水の問題は非常に真剣な、深刻な問題でございまして、とりあえずいま先生のおっしゃったいわゆる飲み水の問題でございませう。一つの期限が間もなくまゝに福岡市のほうに話をいたしました。片一方は、まだ三年ほど期間は残っております、いづれ福岡市の市当局——実は県の知事にもお願いいたしました、今後の問題についてはよろしくお願いしたい、また、国鉄側として、この際、何と申しますか、ある程度の将来の保障を金で話をつけるようなことがあれば、できるだけ御協力したいということも実は申しております。そのほか、私どもで設備いたしました水道等につきましても、実は全部市のほうに差し上げることになっております。それらの水のほかに、鉾倉関係の水の問題がまだ実はございまして、その水の問題等を含めまして十分具体的に今後現地の事情を伺った上でできるだけの処理をしてみたいと思っております。

○河野(正)委員

補足しておきますけれども、いま申し上げましたのは、実際御笠川から揚水をして、そして飲料

水に供しておる住民の問題ですが、御笠川に立て井戸を掘っておるわけですね。その立て井戸から濁水時に給水しますと、その地域の井戸というものは枯渇するわけです。その点を御指摘を申し上げたのが先ほどの具体的な例でございませう。そういうふうなひとつ御理解をいただきたいと思ひます。

それからいま一つは農家の公害の問題でございませう。いま私どもが承知する中におきましては、大体被害農民は一千名といわれております。田畑、家屋、道路、河川、かんがい施設、公共建築物の被害というものは、不安定地区も含めまして十数億——十三億というふうなこともいわれておりますけれども、いづれにいたしましても非常に甚大な公害が存するわけでありませう。ところが、いままでは、地元の住民は、國が経営する炭鉱である、かつては海軍でございましてたけれども、いまは國鉄ということでありませう。そこでやはり國營の炭鉱であるということ、公害問題については、いづれ責任をとっていただけるであろうということ、住民のほうがかつての割合に寛大であった。そのためにある意味におきましてはこの公害の復旧というものがおくれた面もございませう。一般の民間産業でございませうと、その被害については非常にやかましく言う。この場合は相手が國であるということ、被害住民のほうがかつてに寛大であった。そのため、逆にいうと公害復旧というものが非常に早く進んできた。こういう経緯もございませう。いづれにしてもこれは復旧事業団が引き継ぐことだろうと考えますけれども、その点も十分考慮に入れて年次計画等を作成し、そして

早急にやる。おくれた面がございませうから、その点につきましてもぜひ御配慮をお願いしたい、かように考えます。

○磯崎説明員

公害の問題につきましましては、私は専門家でございませう。あるいはお答えが的をはずれるかもしれませんが、やはり私のほうでも十億を上回るものであるという推定をいたしております。それから現地のほうからもやはり最後まで公害復旧の関係の事務所を置いてくれというお話もございませうので、閉山いたしました後、残務整理事務所という名前でも当分の間関係職員を配置いたしました。地元は、過般志免鉾倉組合長並びに委員長との間で一応覚書を書き結びまして、そして事務を進めるようにいたしております。すなわち、将来、ただいま先生の御注意のような方向に従って十分努力してまいりたいと考えております。

○河野(正)委員

町村関係あるいは従業者関係というものは、主として団体交渉等で比較的有望、要望というものが反映する機会が多かろうと思ひます。公害関係はなるほど被害者組合という形でやっておりますけれども、実際に被害を受けた住民、農民のほうでは個々の利害関係があるわけだと思ひます。でございませうから、なかなか町村交渉あるいは組合等の交渉というふうにはスムーズにいかない面も

あろうと思ひます。ですからこの点は、特に農民関係では公害復旧の今後について非常に重大な関心を持っておりませうし、また私どもに対しましては非常にきびしい要望等も出ておりませう。でございませうから、数も非常に多いし、被害額も非常に甚大でございませうし、なおまたテナボが非常におくれおったというふうな悪条件が重なっておりますので、この点は十分尊重して、その解決のために最大の努力を傾注してほしい、かように考えます。

○磯崎説明員

この点につきましましては、過般志免鉾倉組合長並びに委員長との間で一応覚書を書き結びまして、そして事務を進めるようにいたしております。すなわち、将来、ただいま先生の御注意のような方向に従って十分努力してまいりたいと考えております。

○河野(正)委員

それから、二、三の点につきましましては、たとえば鉾倉の問題等については解消されたということでありませうし、ボタ山処理についても大方方針が定められたようございませうので、これはあえて申し上げませんけれども、ひとつボタ山の処理等につきましましては災害防止というふうな面もございませうので、ぜひ最善の努力を行なうてほしいことを強く要望いたしておきます。

それからもう一つは、道路の問題につきましまして若干お答えになりました。いづれ志免鉾倉所にささえられた四カ町でございませうけれども、今後この地域の条件というものが非常に大きく変化していくと思ひます。特に今後この四カ町の経済というものが、あるいはまた社会的地位というものをどうして

守っていくか。そのためにはこの都市計画あるいはまた産業道路というふうな問題等も出てくると思ひます。そこで、当面して一番問題になるのは、やはり鉾倉所内に通っております道路、これが閉山してただちに遮断されることではないと思ひますけれども、いづれにいたしましても、これが地域住民の福祉に非常に大きな影響を持つわけです。そこで用地の払い下げ等につきましましては会計検査院その他制約があつて、現地の要求等がございませうけれども、なかなかむずかしい面があろうと思ひます。しかし、道路の問題につきましましては、先ほど副総裁がちょっとお触れになったようございませうけれども、これはぜひ無償払い下げということをやつていただきたまはせんと、都市計画の面におきましても非常に障害がございませう。それからまた、地域の住民の便利、福祉という面におきましても非常に問題があると思ひます。この点には特に、先ほどお触れになったようございませうけれども、格段の御配慮と、またその方針をぜひ守つて、無償で払い下げてやつていただきたまはせんと、もう時間がまいったらもうございませうので、その点につきましましてはぜひお答えをいただいて、結論に入りたいと思ひます。

○磯崎説明員

道路問題につきましましては、すでに私も現地の御要望の図面を拝見いたしております。これらにつきましましては、いま先生のおっしゃった福岡に通じている産業道路あるいは各町の連絡道路等、相当具体的な筋が引かれておりますので、できるだけこの御要望に沿った私どもの再建計画あるいは土地の譲渡計画を立てたいと思ひ

ております。できれば、純粹公共用に供する道路でございまして、無償で提供できることを私自身も願っております。できるだけそういう方面で努力いたしたいと思っております。

○河野(正)委員 最後に、結論として強く要望いたしておきたいと思っております。志免鉱業所が今日まで七十年の歴史を経てまいりました。その間におきます従業員あるいはまた家族、さらには志免鉱業所ではまた家族、さらには志免鉱業所の地域住民の当局に對します役割あるいは貢献というものは非常に甚大なものがあつたわけでございますので、そこで従業員関係につきましては自今三カ月の間で鋭意、それぞれ納得のいくような方策を見出すために御努力願うということと、三カ月後にいろいろ紛糾が起らないように御配慮願いたい。それから地域住民、町村に對しましては、今後この志免鉱業所の閉山というものが、甚大な影響を与えるわけでございますから、その点につきましては、公害におきます農民も含んで、ひとつ地域住民の意思というものを最大限に尊重していただいで、そして立つ鳥あとを濁さずということとがございまして、ひとつ万全を期していただきたい、かように考えます。それらに對します総合的な、明確な、誠意ある御答弁を承つておきたいと思ひます。

○磯崎説明員 私どもも、海軍を通じて約七十年、長い間お世話になりました地元でございますので、先ほど申し上げましたとおり長年の御恩返しをする気持ちでもって、この問題に對してまいりたいというふうに考へて

第一類第十号 運輸委員會議録第二十一号 昭和三十九年三月三十一日

おります。

○川野委員長 次に、陸運に関する件について調査を行ないます。

質疑の通告がありますので、これを許します。肥田次郎君。

○肥田委員 私、最近国鉄の事故ばかりではなしに、先ほども当局から報告のありましたように、つい先日の名古屋鉄道の事故というものがございまして、いわゆるこの地方鉄道に對する当局の監督、指導について承りたことがあります。

それは、われわれがよく問題にいたしますのは、いつも事故が起つてから後の問題でありまして、いわゆる事故を絶滅する対策としては、木末を転倒しておるように思ひます。

前口上が少し長くなりますが、先般も京都の京福電鉄の事故がございました。私はこの企業の現在の姿についてどう言うつもりではないのでありますが、しかしこの鞍馬線の事故を見て感じたことは、あの企業形態というものが、いかにも古いということと、当局の指導、監督の面で、私鉄について監査をやりながら、そしてその監査をやる中で、あのような古い形の企業形態が、そのまま施設が残されておる。これをそのままほっておいてい

いのかどうか、こういう見解を私は一つ持っております。先般私はその会社に参りましたときに、よけいなことだと思ひましたけれども、このような施設では、これからのシーズンにどうと押しかけてくるお客さんを運ぶというのには不安定だ、だから思ひ切つて施設の改善をやつたらどうか、それは

同時に会社の経営についても、いわゆる生気を吹き込んで、経営そのものに会社も労働者もお互いに全力を尽くすことなるだろう、こういう話をしたのであります。そういう状態の中で、私が最近ちょっと耳にしたところ、どうもわれわれが今日考えておる時点における会社の考え方と当局の考え方と少し食い違ひがあるのじゃないか、こういう気がするのであります。

一つ例をとってみますると、実は先般、地方鉄道の中で、昨年の暮れに労働協約の戦いをやつたところがあります。

この労働協約の戦いをやつたときに、この労働協約改定の会社側の考え方というものが、現在の車両検査について、その期間を著しく延長して、そしてそれによることの要員、配置などについて、労働協約の中で持ち出してきた、こういうことがあつたのであります。

これは現在地方鉄道運輸規則の中にありますところのそれぞれの条文に示す基準をはるかに越えて、そしてその整備基準を地方鉄道が勝手に変更しよう、こういうことにもなるわけですが、これはどう考へてみて、地方鉄道が勝手にそういうことをやるはずはなからうというふうにも考へられるので、何かその点について、当局のほうと話があつたのかないのか、この点を承りたいと思つておられます。

当時名前は申し上げられませんが、私のほうに参つておられますところの資料によりますと、いま地方鉄道の運輸規則の中にありますのは、大別して、いわゆる毎日検査というのが四十二条、それから一カ月検査というのが、それぞれ

も、三十七条と三十九条、それから二カ月検査が四十一条、一年検査が三十六、三十八、四十、四十条、基本的な検査を明示しておるのが三年あるいは四年という三十三、三十四、三十五、三十七、三十八、三十九、四十、四十一条、これを地方鉄道はもうで勝手に期間を延長して、現在一年検査をやつておるものを一年半に延長して、そこで三年たつと今度はこれを外注で整備させよう、こういう計画を出してきておるのであります。

ここで問題になるのは、御承知のように最近の車両というものは非常に性能がよくなつてまいりました。性能がよくなつてきたということ、それから構造が複雑になってくるということとは正比例するのであります。この複雑になってきた構造の車両を期間延長をして検査をやつてもいいという理屈がわれわれにはどうしてもわからぬ。その酷使の状況から見ても、名鉄の事故も結局はあれは過密ダイヤだ、こういうふうには会社側も言つておるようでありまして、これでもまた他の面では運転手のいわゆる技能不十分、こういう面もあるようでありまして、そういういろいろな問題が重なつておるときに、たまたま車両の事故ではなかつたからというふうには名鉄の事故では報告がありましたけれども、とにかく今日のあの複雑な車両を、車検の期間を延長してもいいという理屈はどうしてもわれわれのほうにはわからぬ。そういう点について、たまたまこれが労働組合と会社との間で労働協約の中でこういう事実が出てまいりましたので、この点についてまずお聞かせ願ひたいと思ひます。

○廣瀬政府委員 私鉄一般の事故並びにそれに對する監督のあり方につきましても、先生から御指摘をいただきましたが、先ほど例をおあげになりましたけれども、京福電鉄の問題等につきまして特別監査をいたしましたその結果、はつきり申し上げまして、会社の管理体制その他に欠陥があつたことは事実でございます。適切な指示をして、今後基本的な欠陥をなるべく除去してまいりたいというふうに考へておられます。

なお、大私鉄は一応別といたしまして、地方の中小私鉄になりますと、経営内容もきつめて劣悪なものがございまして、したがひまして、保守その他については、ともすれば遺憾の生じやすいことは事実でございますが、私どももいたしまして、地方鉄道軌道は、いかに中小私鉄でございまして、非常に公共性の強いものでございまして、交通機関としての最低と申しますか、必要な限度のものはぜひ守らせてまいりたい、そういう基本的な考え方を持っております。

なお、ただいま具体的に、車両検査の特に期間の延長の問題について御質問がございましたが、御指摘のございましたように、地方鉄道運輸規則によりますと、あるいは一カ月検査、二カ月検査、一年検査あるいは基本検査というものをきめておられますが、これにつきましては、実は先生がいま御指摘になりましたように、最近車両の性能もきつめてよくなつておる。また逐次古い車も少なくなりまして、最近は大んだん新しくなつてきて、車両整備等も非常に向上してまいりましたので、経営者の中には、従来の古い基準というものはこの際改めてどうかという意

思ひます。

思ひます。

思ひます。

思ひます。

思ひます。

思ひます。

思ひます。

見があることは事実でございます。私も私鉄経協等といういろいろ相談いたしました。こういふ点を検討は加えつつございまして、まだ具体的にどのようにするという結論は出しておりません。いずれにいたしましても、経営の点も考えまして、またもちろん安全という点が一番でありますので、そういった点をかみ合わせまして、どのようにしてまいるかという事は、今後十分慎重に検討してまいりたいというふうに考えております。

○肥田委員 もう一つ疑問に思うところを聞いておきたいと思うのですが、いま、これも私のほうにまいりました資料で見えますと、こういうことが考えられるわけですね。要するに車両検修の時期を延長するという、この考え方は、一面に車両の性能がよくなってきたという、この事実も決して否定するわけじゃないのであります。現在各地方鉄道でとっておる車両検修の方法を見てまいりますと、特殊な会社は別にして、大体一年検査くらいまでは自分のところでやる、その他のものは、いわゆる外注で整備さして行く、こういう方法をとっています。で、外注というても、実は形式だけなのであって、従来持っていた施設の中の一部を外注と称する傍系類似の、いわゆる車両の整備会社にこの事業を委嘱して、そこで車両の検査をやらす、いわゆる解体をやらす、こういう形式をとっているわけですね。ですから、その企業のあり方についても、われわれとしてはこれに対してまた意見もあるのですけれども、しかしそれは別にいたしまして、そういう形式をとっているという事は、車両検修と

いうものに対する責任制というものが実は非常に違うと私は思うのです。たとえば、こういうことを言っています。直接その会社の社員で、そして車両の検修作業に携わっている、この人はいつ幾日どこを調べたという報告書をちゃんと出して、それに基づいて有責、無責の追及を受ける。こういうことになっておるのです。ですから、おまえほどの部分を検査したかというやつが、ちゃんと次の検査をする人の名前が出てくるまでに事故のあった場合には、それはその人の責任の有無事故になってくる。こういう仕組みになっておるわけですね。ですから、この期間が延長されるということは、結局長い間その責任を、いわゆる作業者がかぶらなければならぬ。こういうことになるわけですね。長い間責任をかぶらなければならぬということについてどうこうということではなしに、長い間には機械的な事故が発生する。ですから、たとえば一月検査は二月月となり、半年検査が一年になる、そういうことが起こってくると、車両の検修そのものに自信が持てないじゃないか、こういう意見が一つあるわけですね。これは重要な直接の作業者の意見だと思えます。ですから、今日の事情の中でその人間の責任に帰するかどうかという、この責任問題はさておいて、実際に作業を担当しておる人々が責任を持ってやろうとする場合には、とても現在だけでも手が回りかねるんだ、こう言っておるのです。ですから、形式的になる場合もある。その間に事故がなかったら、やれやれという気持ちでおるのだというのが実情のようでありまして、ですから十分検修はやれてい

ないというのが現状ではないかという気がするのであります。私はこれもほとんどやりなさいということも言っているわけじゃないけれども、事故が起きますと、特別監査ということで運輸省は出かけられます。それからその間でも随時の監査、あるいは定時の監査、こういうふうに出ていかれます。けれども、これとても当局の人手不足の折からなかなか十分な監査ができるはずはない。会社側のほうにしても、精密に監査されるといういろいろな欠点が出てくるから、できるだけ模範的なところだけ監査をしてもらって、そして帳じりを合わそうという、こういう傾向になるのも、今日の事情ではやっぱりあり得ることだと私は思っているのです。ですから、そういういろいろな問題があるやまきに車両の検修の時期を延長する、こういうふうな条件はとうてい今日なろうと思わうわけですね。いまの局長は十分検討するとうふうにおっしゃいましたので、早晩いわゆる運輸規則の中に定められた車両の検修回帰キロという問題につきましてはいろいろな精密な検討がなされるだろうと思わうわけですが、それだけに十分慎重なことをわれわれの立場としては要望しておきたいと思わうのであります。そういう意味で私は一つ具体的な例を提供しておきたいと思わうのです。

いま、ある車両現有数の大体三百七、八十の会社があります。この三百七、八十持っておる会社の昨年度の報告によると、一車の検修については大体八日かかるというのであります。この八日かかるもとで一体その作業員がどれだけおるかという、百三十三名

ぐらいしかいない。結局一年間にできるいわゆる重要部検査というのは二百六十両ぐらいしかできない。そうすると、三百数十両の車両のいわゆる重要部分の検査をやろうとすると、どうしても一年半かかる。こういう数字が出てくるわけですね。とても現在の手持ちの要員ではできないということから、ちょうどそれを逆算をしていくと、会社が出してきた合理化案の一年半の間、どうにかできることになる。結局要員が足りない、機械設備が足りない、こういう条件を期間を延長することによって帳じりを合わそう、こういうことになるわけですね。ですから、車両の性能が今日上昇して、これならもう一年半検査しなくてもだいじょうぶだ、こういうのではなくして、現行の規定に基づいた検修をやっていくとすれば、どうしても三分の一は余るから、そのためには半年間期間の延長をやらなくしてはならない、そういうことから経協あたりが働きかける可能性は十分あるだろうと思わうのであります。われわれとしても、私鉄経協がいたずらに合理化を考え、あるいは車両検修をおろそかにすれば事故が起きますので、それから、決してそういうことを考えておるとは思いませんけれども、しかし、そういう良心的な面でもこれを善意に解釈するとしても、もしそういう意図のもとに車両検修の回帰キロを延長したいという考え方が私鉄経営者であり、政府のほうでそういう点をもし度外視されて検討されると、結果は重大な問題が残るんじゃないか、こういうふうな思わうわけですね。ですから、いまそういう計画はないようでありまして、私がちょっと聞いたところでは、この四月

一日から実施されるかもわからない、こういう話を聞きまして、そんな話があれば、これはわれわれも耳にするところだけれども、耳にしないうところを見ると、まず自分その点は心配ないだろう。しかし心配ないからということと、会社のほうで事実上そういうふうな検修をサボって、そうして当局のほうに対する報告書がいまいにされておるといふことなら、これはけしからぬことだという話をしたことがあります。どうかそういう実情を十分検討されて、こういう問題には手をつけていただきたいと思います。

最後にお伺いしておきますが、局長、こういう重要な問題がいきなり実現するという事はありませんでしようね。

○廣瀬政府委員 ただいま御質問のありました点は一々ごもつともございまして、私も、一番安全の基本であります車両の検修問題については慎重にいたしたいと思っております。ただ先ほどもおっしゃいましたが、最近の車両は逐次新しくなりつつある。車両工業その他も前よりかなり性能の高なものになっております。したがって、各種の車両につきまして十分慎重に試験等をいたしまして、実はこの十年くらいの間に車両の故障に基づく事故は半減しております。そういう点から、決して経営者本位で安易に考えるわけではございません。安全という点を第一に考えまして、科学的に、合理的に期間が延長できるという結論が得られれば、これは若干の延長は考えるということになると思わうのですが、この辺の確信が十分につきましますまで

は、慎重に行ないたいというふうに考
えております。

○肥田委員 もう一つお伺いしておき
たいのですが、車両の性能がよくなつ
たということは、確かに理由は幾つも
あると思うんですね。性能がよくなつ
たということでは、いわゆる外見上のて
いさいだとか、それから車そのもの
の、たとえば電車の場合に、運転の操
作というものが非常にやりやすくなつ
た、あらゆる部門がすべて自動的にや
れる、こういうような面もあろうと思
うのですが、この性能がよくなつたと
いうことと車両事故というものは、
私はなかなか同一視することはできな
いと思うのです。たとえば、電気の回
路というものはよほど精密にやっ
ておいても、これはなかなかむずかしい
ものでして、いわゆる電気が何かの接
触不十分というようなことがあつて
も、これは操作の中でわからない場合
もあるわけですね。それが事故の原因に
なることもあります。それからもう一
つ大切なことは、複雑になれば複雑にな
るほど、どこかの部面で補っている
という場合がある。そういう場合にはな
かなか電気回路の故障というものは発
見しにくい。ですから一般の車両工
場、あるいは検車場、こういうところ
では、なかなかそういう精密な検査と
いうものはできない場合があるだろう
と思うのです。ですから、むしろそう
いう高度の、性能の高い車両がつくら
れた場合には、その車両の検査はその
工場に入れた、そして工場で精密な
機械検査、メーター検査の上で、その
成果というものを確認する、こういう
ことにならなければいけないと思うわ
けです。ですから、いままでのように

いわゆる勤でというふうなことはどう
てい許されないので今日の機械の性能
ですから、そういうことを考えてくる
と、私は、期間を短縮するという条件
は、事故がないからというところだけ
は、そういう理論的根拠というものが
なかなか出てこないと思つて、それ
から、車で一番大切なところは、機械
的な面でセンターピンだといわれてい
る。あの二点でさええられておるだけ
ですが、これが大体一年に一回はど
うしても取りかえないと摩耗が激しい、
われわれはこういう報告を受けていま
す。そうすると、このセンターピンが
一年半たったときに折れる事故がどの
ようにふえるか減るか、こういうこと
も問題になってくると思つて、セン
ターピンが折れば電車は文句なしに
飛んでしまうのです。ですから、事故が
起きて特別監査をやったり、営業停止
を命じたり、こういうことをしても、
これはおそいんです。そういう問題が
いろいろたくさんあると思つて、も
ちろん当局にはそういう専門家がたく
さんおられるのですから、局長も言わ
れたように、いわゆる会社の経営本位
ではなしに、こういうものはすべて安
全運転というたてまえの上から制定さ
れるということ、局長の言われたこと
りでありまして、その点については
重ねてひとつ十分な検討をしていただ
くようにお願いしておきたいと思
つております。

○久保委員 関連質問。——先ほど御
報告がありました昨日の名鉄ですか、
追突事故で、新聞で拝見すると、当該
の運転士は、訓練期間とか、養成
期間を終わってから十日だという話を
聞いたのですが、そういう事実があ

りますか。

○廣瀨政府委員 現在まで調査いたし
ましたところによりますと、追突をい
たしました運転士は馬田という運転士
でございますが、経験十日となつてお
ります。すなわち、三月十七日に運転
免許を取つております。運転免許をと
りましたから一本立ちできるわけ
でございます。教習所においてはこの間不
可欠の訓練は十分受けておるはずで
ございまして、免許を取りました一本
立ちではあるわけでございますが、こ
の辺も、経験十日の者が、しかも特急
の乗務員をやつておるといふことも問
題かと存じまして、この辺も今回の事
故については十分調べよう指示し
ております。なお、この運転士はきわ
めて重い重傷でございまして入院中
でございますので、いまのところ十分な
供述等は得られていない模様でござ
います。

○久保委員 なるほど運転免許証とい
うか、それは取られたと思うのであり
ますが、いまお話しのように、鉄道経営
の中では、免許を取つたというか、資
格がついても、ある期間実地の見習い
は当然やらなければいけませんね。
言うならば、そのあとで優等列車はか
なり経験を積んだ運転士を乗せてい
うのが常識と言われるほどになってい
る。そういう指導については、運輸省
としては、基準というか、そういうも
のもいまままで別段にないだろうと思
つております。そういう指導については手抜
かりがあつたのではないかと私は思
つております。どうですか。

○廣瀨政府委員 常識的に考えます
と、かりに資格を得ましても、ある程
度十分なるまでは指導運転士等をつ

けておるのが大体の例だと思つて
おりますが、今回の場合はこの辺がど
うなっているかというふうなことを調
べたいと思つております。

○久保委員 全般について、運転要員
の養成の方法、あるいは期間、それか
ら実務につく場合の基準、こういうも
のもこの際一べん見直してみたらどう
か、こう思つております。当該の鉄道従業者
だけではないで、やはり全体的に見て
そこに無理がいつているところも多少
あると私は思つております。この運転士が
悪いとか、いとかいふことではなく
て、全体の安全輸送を考えたならば、や
はりそういう面からも一べん見直すとい
うことが必要だと思つております。これは
ひとつ至急にやってみたらどうかと思
つております。どうですか。

○廣瀨政府委員 私どもも従来からそ
のような指導をやつておるつもりで
ございまして、この事故を契機といたし
まして、こういう点も十分慎重に検
討してみたいというふうに考へてお
ります。

○山口(文)委員 ちよつとそれに関連
してお聞きしたいのですけれども、名
鉄は運転士の養成期間、教習期間はど
うなっているのですか。

○廣瀨政府委員 各会社の養成期間に
よつて多少異なりますが大体最低六カ
月ぐらいはやつているというふうに考
へております。

○山口(文)委員 それは実務研修が最
低六カ月ですか、それとも学修も含め
た期間が六カ月ですか、どつちですか。
○廣瀨政府委員 両方を含めました大
体六カ月ぐらいだと思つております。と申し
ますのは、学料が最低四百時間、実務

が最低四百時間となつておりますの
で、両方合わせますと大体最低六カ月
ぐらいの教育をしていることになりま
す。いまお尋ねの点は、要するに実務も
含めて六カ月というのであります。

○山口(文)委員 その六カ月の研修期
間を終わつて一本立ちをして列車に乗
る場合に、特急とか急行とか、そういう
特殊列車の担当と普通列車の担当、そう
いう担当列車種別に応じてのいわゆる
経験との関連において、行政指導とし
てはどういう指導をされておりますか。
○廣瀨政府委員 実務の四百時間のう
ちで、その間におきましていわゆる見
習い運転士としてかなり乗務をしてお
るのが実情でございまして、したが
いまして、法的に一本立ちになった者
のように指導するということでは、具
体的には役所としてはやつておられ
ませんが、各会社におきましては、この辺
は十分実情に即しまして指導を
なつておる。あるいは列車を選んでいくとい
うのが実情かと思つて、なおこの点
につきましては、今後役所としても十
分指導をしてまいりたいというふうに
考へております。

○山口(文)委員 時間が長いよう
からあまり深くは入れませんが、教習
期間を終わつて実務につく、その場合
に今日では各社ともに合理化、合理化
という合理化ムードによつて極度に人
員を節約をすけれども、これは経営上は
わかるのでありますけれども、しかし私がい
つも言つておるやうに、こういう人
命の尊重という点から考えますと、特
に交通機関はその従業員だけではなく
て、第三者に与える人命、財産の損害
は非常に大きい。ですから今日では国
鉄、私鉄を問わず、その施設の容量よ

が最低四百時間となつておりますの
で、両方合わせますと大体最低六カ月
ぐらいの教育をしていることになりま
す。いまお尋ねの点は、要するに実務も
含めて六カ月というのであります。

○山口(文)委員 その六カ月の研修期
間を終わつて一本立ちをして列車に乗
る場合に、特急とか急行とか、そういう
特殊列車の担当と普通列車の担当、そう
いう担当列車種別に応じてのいわゆる
経験との関連において、行政指導とし
てはどういう指導をされておりますか。
○廣瀨政府委員 実務の四百時間のう
ちで、その間におきましていわゆる見
習い運転士としてかなり乗務をしてお
るのが実情でございまして、したが
いまして、法的に一本立ちになった者
のように指導するということでは、具
体的には役所としてはやつておられ
ませんが、各会社におきましては、この辺
は十分実情に即しまして指導を
なつておる。あるいは列車を選んでいくとい
うのが実情かと思つて、なおこの点
につきましては、今後役所としても十
分指導をしてまいりたいというふうに
考へております。

○山口(文)委員 時間が長いよう
からあまり深くは入れませんが、教習
期間を終わつて実務につく、その場合
に今日では各社ともに合理化、合理化
という合理化ムードによつて極度に人
員を節約をすけれども、これは経営上は
わかるのでありますけれども、しかし私がい
つも言つておるやうに、こういう人
命の尊重という点から考えますと、特
に交通機関はその従業員だけではなく
て、第三者に与える人命、財産の損害
は非常に大きい。ですから今日では国
鉄、私鉄を問わず、その施設の容量よ

りもさらに大きな輸送を要求されておる。それでラッシュは二分ないし三分というふうな間隔で運転をしておる現状なんです。ですから特殊列車などを運転する者については、よほど運転経験の豊富な者をそれに振り向けるように就業上のいわゆる合理化をはからなくては、安全輸送はできないと思うのです。新聞報道によりますと、いま同僚委員から指摘されましたように、非常に経験の浅い運転士が運転しておる。本務になってわずか十日や半月しか経ていない。こういうふうな運転士をそういう特殊な列車に乘務させると

ということ、むしろ会社の責任ではないか。もっと経験を十分に積ませた後にこういう特殊列車には乗せるべきではないかと思うのです。こういうふうな行政指導が、やはり経営者だけにまかせておくというのでは、運輸省の行政指導にはならないと思うのです。もう少し指導性を發揮して、私がいま申し上げたような指導方法をとるべきではないかと思うので、けれども、そういった点については、運輸省は野放しですかどうですか。今後これを契機として、いまま少し親切的な行政指導をやつてやるべきだと思われるのですが、監査をされるというなら、そういう面について監査をもちろんだらと思つたのですが、その監査の方針はいかがですか。

○廣瀬政府委員 たいだいまお尋ねになりましたことは、まことにごもっともでございます。私ももちろん合理化ということは必要だと存じますが、その前に国鉄、私鉄を問わず、安全という点が第一義でございますので、いやしくも安全を脅かすような合理化

ということ、これは絶対に避けるべきことであるというふうな考えでおります。なおただいまの当該運輸士に対するいろいろな指導、訓練という点は、ごもっともでございますので、今度の特別監査の項目のうちにも一項目を加えて、詳しく調べてまいりたい。私もそれはそういう指導を従来もやっております。今後とも明確に御趣旨のような指導をやつてまいりたいというふうに考えております。

○川野委員長 次に、小型船海運業法及び小型船海運組合法の一部を改正する法律案を議題とし、審査を行ないます。
質疑の通告がありますので、これを許します。久保三郎君。

い、こう思うのです。というのは、これは新聞で拝見したのであります。昭和四十三年度の内航輸送量をトータルで、油を入れまして一億五千万トン程度として、大体現有船腹量が百五十万五千総トンというところで、これに對しては大体百九十九万トンの不足であらう、こういうふうな試算されたものであります。この関連を聞きたいのです。

○高林説明員 先に全体の国内貨物輸送の需要の見通しの問題でございます。この点につきましては、現在試算しておりますものは、先生の御指摘のございましたように、四十五年におきましての内航輸送、これは現在の見通しにおきましては、トン数におきましては三億四千二百万トンというふうなトン数を考えております。それからトンキロにおきましては、これは千四百萬トンキロばかりの程度の数字を一応想定しておる次第でございます。この場合におきまして、先生が御指摘になりましたその前の試算におきましては、輸送量といたしましては四十三年度の貨物船あるいは輸送船の輸送量といたしまして考えておりましたものよりも相対的に高くなるようになったわけでございます。この点につきましては、具体的に、いろいろ計算過程におきまして、輸送需要の見通しその他の関係で当初の見通しよりもかなり多い輸送需要が見込まれるのではないかと、そういうふうなことで、数字を改定してまいりました。

○久保委員 先ほど申し上げたように、四十三年度までに百九十九万総トン

を内航船腹として増強しなければならぬということだと思つたのですが、それは違いますか。

それからも一つは、現在の三十七年度実績のとり方でございますけれども、三十七年度実績といたしましては、従来業務統計でとっておりましては、本年度から指定統計になりましたので、そこでいろいろ修正をやつておるわけでございます。その修正の過程でございまして、若干それがふえてきつたところがあるという状況でございます。

○久保委員 この法案の前提になる船腹の問題についてお伺いするのであります。先般運輸省が発表されました長期計画に基づく輸送量の算定、それによりまして、内航海運の輸送量は、三十七年度実績で一億九千五百萬トン、

○高林説明員 今の基礎になりましたのは、三十八年七月現在、年央現在の船だけをとつてみますと、貨物船については百三十三万トンでございます。それからタンカーにつきましては四十万トンでございます。これが現在の船腹量でございます。それで三十八年度いかなる程度のもので適正船腹量であるかというのを試算いたしておりますけれども、大体のところの考え方としたし

○高林説明員 この基礎になりましたのは、三十八年七月現在、年央現在の船だけをとつてみますと、貨物船については百三十三万トンでございます。それからタンカーにつきましては四十万トンでございます。これが現在の船腹量でございます。それで三十八年度いかなる程度のもので適正船腹量であるかというのを試算いたしておりますけれども、大体のところの考え方としたし

○高林説明員 現在の船腹過剰の状態、これは見通しといたしましていろいろの見通しがあり得ると思つておられるけれども、私どもの考えておりますのは、三十八年七月現在、年央現在の船だけをとつてみますと、貨物船については百三十三万トンでございます。それからタンカーにつきましては四十万トンでございます。これが現在の船腹量でございます。それで三十八年度いかなる程度のもので適正船腹量であるかというのを試算いたしておりますけれども、大体のところの考え方としたし

○高林説明員 現在の船腹過剰の状態、これは見通しといたしましていろいろの見通しがあり得ると思つておられるけれども、私どもの考えておりますのは、三十八年七月現在、年央現在の船だけをとつてみますと、貨物船については百三十三万トンでございます。それからタンカーにつきましては四十万トンでございます。これが現在の船腹量でございます。それで三十八年度いかなる程度のもので適正船腹量であるかというのを試算いたしておりますけれども、大体のところの考え方としたし

○久保委員 先ほど申し上げたように、四十三年度までに百九十九万総トン

を内航船腹として増強しなければならぬということだと思つたのですが、それは違いますか。

○高林説明員 今の基礎になりましたのは、三十八年七月現在、年央現在の船だけをとつてみますと、貨物船については百三十三万トンでございます。それからタンカーにつきましては四十万トンでございます。これが現在の船腹量でございます。それで三十八年度いかなる程度のもので適正船腹量であるかというのを試算いたしておりますけれども、大体のところの考え方としたし

○高林説明員 現在の船腹過剰の状態、これは見通しといたしましていろいろの見通しがあり得ると思つておられるけれども、私どもの考えておりますのは、三十八年七月現在、年央現在の船だけをとつてみますと、貨物船については百三十三万トンでございます。それからタンカーにつきましては四十万トンでございます。これが現在の船腹量でございます。それで三十八年度いかなる程度のもので適正船腹量であるかというのを試算いたしておりますけれども、大体のところの考え方としたし

○高林説明員 現在の船腹過剰の状態、これは見通しといたしましていろいろの見通しがあり得ると思つておられるけれども、私どもの考えておりますのは、三十八年七月現在、年央現在の船だけをとつてみますと、貨物船については百三十三万トンでございます。それからタンカーにつきましては四十万トンでございます。これが現在の船腹量でございます。それで三十八年度いかなる程度のもので適正船腹量であるかというのを試算いたしておりますけれども、大体のところの考え方としたし

○久保委員 先ほど申し上げたように、四十三年度までに百九十九万総トン

を内航船腹として増強しなければならぬということだと思つたのですが、それは違いますか。

○高林説明員 今の基礎になりましたのは、三十八年七月現在、年央現在の船だけをとつてみますと、貨物船については百三十三万トンでございます。それからタンカーにつきましては四十万トンでございます。これが現在の船腹量でございます。それで三十八年度いかなる程度のもので適正船腹量であるかというのを試算いたしておりますけれども、大体のところの考え方としたし

○高林説明員 現在の船腹過剰の状態、これは見通しといたしましていろいろの見通しがあり得ると思つておられるけれども、私どもの考えておりますのは、三十八年七月現在、年央現在の船だけをとつてみますと、貨物船については百三十三万トンでございます。それからタンカーにつきましては四十万トンでございます。これが現在の船腹量でございます。それで三十八年度いかなる程度のもので適正船腹量であるかというのを試算いたしておりますけれども、大体のところの考え方としたし

○高林説明員 現在の船腹過剰の状態、これは見通しといたしましていろいろの見通しがあり得ると思つておられるけれども、私どもの考えておりますのは、三十八年七月現在、年央現在の船だけをとつてみますと、貨物船については百三十三万トンでございます。それからタンカーにつきましては四十万トンでございます。これが現在の船腹量でございます。それで三十八年度いかなる程度のもので適正船腹量であるかというのを試算いたしておりますけれども、大体のところの考え方としたし

○久保委員 先ほど申し上げたように、四十三年度までに百九十九万総トン

を内航船腹として増強しなければならぬということだと思つたのですが、それは違いますか。

○高林説明員 今の基礎になりましたのは、三十八年七月現在、年央現在の船だけをとつてみますと、貨物船については百三十三万トンでございます。それからタンカーにつきましては四十万トンでございます。これが現在の船腹量でございます。それで三十八年度いかなる程度のもので適正船腹量であるかというのを試算いたしておりますけれども、大体のところの考え方としたし

○高林説明員 現在の船腹過剰の状態、これは見通しといたしましていろいろの見通しがあり得ると思つておられるけれども、私どもの考えておりますのは、三十八年七月現在、年央現在の船だけをとつてみますと、貨物船については百三十三万トンでございます。それからタンカーにつきましては四十万トンでございます。これが現在の船腹量でございます。それで三十八年度いかなる程度のもので適正船腹量であるかというのを試算いたしておりますけれども、大体のところの考え方としたし

○高林説明員 現在の船腹過剰の状態、これは見通しといたしましていろいろの見通しがあり得ると思つておられるけれども、私どもの考えておりますのは、三十八年七月現在、年央現在の船だけをとつてみますと、貨物船については百三十三万トンでございます。それからタンカーにつきましては四十万トンでございます。これが現在の船腹量でございます。それで三十八年度いかなる程度のもので適正船腹量であるかというのを試算いたしておりますけれども、大体のところの考え方としたし

ましては、三十八年度にとつてみますと、貨物船は百八万トン程度が適正なものではなからうか、タンカーにつきましては大體二十九万トンないし三十万トンというところが適正ではなからうか、したがって、貨物船につきましては約五万トン、タンカーにつきましては約十萬トンないし十一萬トンというところが過剰になつておるのであるかといふように考へておる次第でございます。

○久保委員 それは木船は入らないのでありますか、全部入れてですか。

○高林説明員 これは鋼船の考へ方でございます。

○久保委員 内航の全体の輸送の比重からいへば鋼船のほうが多いかもしませんが、いまちよつと資料が見当たりますが、船の数からすれば木船が非常に多いといふことであります。これは先般の質疑にも代替建造なり何なりをしていきたいといふことでありますから、この計画の数量はあとでいたゞくことにしまして、いまのお話では鋼船で十六万トン、これが全体だといふ仮定いたしました。将来の見通しといふか、この見通しからいって百二十万トン近くも四十三年度までの五年間につくらなければいぬといふ計算です。そうなりますと、いまさらどうも内航の適正船腹量をきめて、ワクをはめて、いわゆるこの過剰傾向を収束していきたいといふようなことは必要ないのではなからうか、法案までつくつてやる必要はないのではないかと、この辺の考へ方はどういふふうになっておりますか。

○若狭政府委員 確かに御指摘のとおり

り、一部におきましては過剰傾向があるわけでございますけれども、全体としては今後の内航輸送の伸びを考へました場合に、いま規制することがおかしいではないかといふ御議論があるかと思ひますけれども、この実態を見ますと、たとえば鋼船の三〇〇程度のもは在来船あるいは戦艦船等の不経済老朽船でございます。それから木船の約六六〇は法定耐用年数を超過した船舶でございます。したがって、現状の輸送力という面から考へますと、とにかくこれを消化いたして、かつその上に多少の余剰があるといふ状況でございますけれども、問題はやはり今後の輸送需要に対応し得るような経済性の高い船舶を建造していくのにはどうしたらいいかといふことでございます。したがって、現状におきまして過剰傾向のために非常に経営内容も悪化したといふような需要についていくことができないといふ状況でございます。また運賃市況も年に低下しておるといふような状況でありますので、それを打開いたしまして、内航海運の経営を安定させて、しかも近代化の要請あるいは輸送需要の増高に対応するためには、一度やはり建造規制といふことにも踏み切り、また輸送の自主的な統制といふことによつて運賃の安定をはかるといふような制度を確立いたしました。新しい輸送需要に対応していくといふことを考へるのが適当ではないかと考へておるわけでございます。

○久保委員 どうもしろうとでよくわからないのであります。いまお話し前半は、先般の中小型のときでありま

したが、お話を聞いたとおりであります。これは代替建造でやっていた方がいいのであります。その面の調整なり船質改善をやつていけば事足りるのではないか、絶対量をふやさないといふなら、それでいいだろつと思ひます。ところが片方で四十三年度なら四十三年度の見通しで絶対量をふやそうと考へておる。いわゆる代替建造ならんとんでいけば船腹量はふえないですね、ところが、いまの見通しでは百二十万トン近くこれは増強しなければならぬ、こう考へていらつしやる。あなたの前半の説明は、これは代替建造ですよ。老朽船とか木船を鋼船にかえるといふことなんですね。だから私が聞きたいのは、角度を変えて聞けば、内航船腹全体を運輸省は掌握しておられるかどうか、二十トン未満は対象外にいたしまして、二十トン以上のものを全体の内航船の船腹といふのを掌握しておられるかどうか、こう思ふのです。どうですか。

○高林説明員 御指摘のように、従来内航の輸送状況あるいは船腹状況その他については必ずしも統計が正確でない点がございまして、ただ、本年度から、この点につきましては指定統計等を設定いたしまして、そして正確なデータが大体非常に正確な方法で集まりつつあるわけでありまして、ただ、残念ながら、この点につきましては、まだ年度間の集計ができていないという状況でございます。それと、過去の統計とのつながりという点にはなお問題はありますけれども、年度一ぱいいたしますれば、全貌ははっきりつかめるといふふうには考へておるわけでございます。現在の段階におきま

しては、指定統計によりまして相当正確なものをつかんでおるつもりでございます。

○久保委員 それでは後刻それを出して下さい。

そこで、その現象面にあらわれたものは船腹過剰という現象だと思ふのです。外面的に見ればですね。ところが、われわれはここで、ほんとうに船腹過剰なのか、それとも中小企業といふか零細企業が多いので、結局無理な稼働をしながらやつておるから、そこにいわゆる運賃のダンピングも出るだらうし、それからもう一つは過当競争のようなかつこも出てくる、こういうふうに見る面もあると思ふのです。そういう点についての分析といふものはなさつてあるでしょうか、いかがでしょうか。

○若狭政府委員 確かに過当競争による運賃の低迷という問題は当然あるわけでございます。ただわれわれのほうで過去の実績によつて判断いたしますと、過去の輸送の状況の中で稼働率が非常に高まつた年度があるわけでございます。これはわが国の経済の発展に伴ひまして国内の輸送需要が非常に伸びた年でありまして、こういう年の船舶の稼働率といふものから見ますと、現在の船腹量といふものははるかに必要量をオーバーしておるといふことは当然言えるわけでございます。そういう過去の実績からも現在の過剰状態がやはり証明されるのじゃないかといふように考へておるわけでございます。それで、この船舶稼働率といふものをどういふふうにするかといふ問題になりますと、いろいろ異なつたところあるいは異なつた貨物につきま

していろいろな稼働率があるわけでございます。輸送距離その他も年々違つてまいりますので、明確に何トンの船舶で何トンの物資を輸送するかといふことを、内航についての確に判断することは非常に困難でございますけれども、現在われわれのほうで推定いたしておりますのは、過去の実績その他専用船による稼働率の向上といふようなものを加味いたしまして、そうして稼働率といふものを推定いたしておるわけでございます。それから見ますと、現在の船腹量といふものは、たとえばタンカーにつきましてははるかに必要量を超過しておるといふことがはっきり言えるのではないかと考へておるわけでございます。

○久保委員 私が聞きたいのは、現象面として船腹過剰、運賃低迷、こういうふうにとつておるものであります。したがって、そうじゃなくて、もう一つの要因がありはしないか、企業自体が零細といふか、そういうものもたくさんある。そうなりますと、稼働も無理な稼働をして、運賃についてもそういうわけですからダンピングの傾向が出てきておる、それが現象面にあらわれた場合には、運賃の低迷といふことで今度は船腹過剰といふふうになつてしまふ、といふのは、あなたのほうの試算からいって船腹量は拡大するのです。それで、これは話が違つてまいらぬか、この言ひです。過剰なものなら船腹をそう増強する必要はないのであつて、先ほど局長が言うように、中身を減らしていかないと、代替建造なり何なりしてやつていかないと、だから、そうなる法案の大きな

○久保委員 私が開きたいのは、現象面として船腹過剰、運賃低迷、こういうふうにとつておるものであります。したがって、そうじゃなくて、もう一つの要因がありはしないか、企業自体が零細といふか、そういうものもたくさんある。そうなりますと、稼働も無理な稼働をして、運賃についてもそういうわけですからダンピングの傾向が出てきておる、それが現象面にあらわれた場合には、運賃の低迷といふことで今度は船腹過剰といふふうになつてしまふ、といふのは、あなたのほうの試算からいって船腹量は拡大するのです。それで、これは話が違つてまいらぬか、この言ひです。過剰なものなら船腹をそう増強する必要はないのであつて、先ほど局長が言うように、中身を減らしていかないと、代替建造なり何なりしてやつていかないと、だから、そうなる法案の大きな

○久保委員 私が開きたいのは、現象面として船腹過剰、運賃低迷、こういうふうにとつておるものであります。したがって、そうじゃなくて、もう一つの要因がありはしないか、企業自体が零細といふか、そういうものもたくさんある。そうなりますと、稼働も無理な稼働をして、運賃についてもそういうわけですからダンピングの傾向が出てきておる、それが現象面にあらわれた場合には、運賃の低迷といふことで今度は船腹過剰といふふうになつてしまふ、といふのは、あなたのほうの試算からいって船腹量は拡大するのです。それで、これは話が違つてまいらぬか、この言ひです。過剰なものなら船腹をそう増強する必要はないのであつて、先ほど局長が言うように、中身を減らしていかないと、代替建造なり何なりしてやつていかないと、だから、そうなる法案の大きな

○久保委員 私が開きたいのは、現象面として船腹過剰、運賃低迷、こういうふうにとつておるものであります。したがって、そうじゃなくて、もう一つの要因がありはしないか、企業自体が零細といふか、そういうものもたくさんある。そうなりますと、稼働も無理な稼働をして、運賃についてもそういうわけですからダンピングの傾向が出てきておる、それが現象面にあらわれた場合には、運賃の低迷といふことで今度は船腹過剰といふふうになつてしまふ、といふのは、あなたのほうの試算からいって船腹量は拡大するのです。それで、これは話が違つてまいらぬか、この言ひです。過剰なものなら船腹をそう増強する必要はないのであつて、先ほど局長が言うように、中身を減らしていかないと、代替建造なり何なりしてやつていかないと、だから、そうなる法案の大きな

柱であり、ねらいであるところの適正船腹量の設定というか、そういうものによってこの過当競争なり運賃低迷を防ごうというねらいは必要ないじゃないか、こう思うのです。むしろありとするならば内航海運の秩序そのものだと思ふ。ところが内航海運業者全体についても把握がなかなかできない。できないとするならば、運送組合でありませうか、こういうものの徹底したものでまず組織を的確に把握できるといふ仕組みのほうがより適切ではないか、いま直ちに船腹量を云々してもどうも雲をつかむような話だし、内容の分析についても的確にできないというのならば、むしろいま申し上げたような方法をまず先行させて、そのあとで的確に見通しなり実態がわかったというときに、必要があればこのワクをはめるといふ方法をとるべきではないかとさえ思ふのですよ。われわれはしろうとでありませうか、あなたらが船腹過剰と言へばなるほど船腹過剰かなと、実際のところこう思うほかないのです。ところがひるがえってみれば、いまのような話になる、こういうことなんです。そういうところについて、もつとすか、とされた答弁がないですか。

○高林説明員 まず船腹過剰の問題でございませうけれども、従来の傾向を見ておきますと、大体成長率を一〇〇としたしまして、船腹の増強傾向といたしましては二〇〇ぐらいに伸びておったのが従来の実績でございませう。ことに三十七年でございませう、これは年度でございませうけれども、その年においては、前年に対比いたしました、タンカーは倍のトン数が建造されたというようになつておるわけでございます。

まして、そういうような点におきましては、船腹過剰の傾向は成長率を異常に上回つてまいつたということが第一点でございませう。したがって、そののあらわれ方といたしまして、輸送需要に对应いたしまして、それはむしろ経済成長率その他によって大体出てくるわけでございますけれども、それれに对应いたしますところの船腹量というものはこの成長率以上に伸びてきておつたということが、今日の船腹過剰の動向になつておるわけでございます。

そこで次に、したがつていま先生の御質問の問題は、船腹過剰ではなしに、企業の零細性といひますか、そういうことに伴うところのダンピングというふうなことが基本的な原因ではないかというふうに考えられるのでございませうけれども、もちろんこういう傾向があることは否定できないと思ひます。やはり事業が数千に及びますような事業でございませう。しかもそれが大體非常に小規模であるというふうな実態も伴ひまして、非常にダンピングが行なわれやすいというふうなことが、この船腹過剰傾向にさらに拍車をかけたことは事実であると思ひます。しかしながら、やはり船腹量が適合しておれば、非常にダンピングがございませう。現在昭和三十三年に比べまして一〇〇に対して六五ぐらいの運賃率ないしはせいぜいよくて八〇というふうな運賃率でございませう。そういうふうなことは、やはり船腹過剰というものが基本的な要因になつておるのではないかと、いふふうな考えられるわけでございます。

それから先ほどの御説明で、問題点

といたしまして四十三年度におきましてはほぼ二百七十万トン程度の船腹が必要であるということをおし上げたわけでございます。御存じのように現在の内航海運は鋼船におきましては百五十万トン程度、それから木船につきましては大体百十萬トン程度あるわけでございます。そこで全体といたしまして正確には二百六十七万トン程度だったかと思ひますけれども、すでにそれだけの船腹量を持つておるわけでありませう。鋼船の分野というものは今後広がると思ひますけれども、木船の分野というものは相対的には比重は非常に低下してまいらる。したがって、全体といたしましては、従来のような成長率以上の伸び方をいたしますと、ますます過剰に拍車をかけるのではないかと、現状はすでに過剰でございませう。また将来におきましてもそういう傾向が出てくるのではないかと、いふふうな考えられた次第でございませう。

○久保委員 どうもよくわからぬのであります。たいへん恐縮であります。資料が整つておらないので、次の機会までに、いま参事官並びに局長から御説明いただいたその基礎になる資料を出していただきたいと思ひます。木船、鋼船の輸送の割合は大体そう逆わない。木船のほうが大体一千万トンくらい少ないかもしれませぬ。あわせてまた別な資料には、ちよつと違つた数字ですが、一億二千万トンくらい輸送している、そのうちの六千万トンちよつとくらゐが鋼船、五千万トンちよつとくらゐが木船。あなたのあるいは局長のいままでの御答弁によると、木船を全然否定してかかるわけですね。何か

かそういうふうにとれますよ。木船の存在というものは非常に否定してかかつておる。ところが木船は現実にあるわけですね。だから、木船と鋼船を含めてものごとを考へていかないと、鋼船だけで船腹量が余るの減るのということをやつたつて話にならぬと思ひます。その辺はどうなんですか。どうも御説明は、鋼船ばかりに力点があつて、半分ぐらいの輸送量を持つてゐる木船についてあまり言及されてないところですが、どうも私しろうとでわからないのですが、どうなんですか。

○高林説明員 木船の言及が少なかつたというところは申しわけございませぬが、木船の比重が非常に大きいことは事実でございませう。数字で申しますと、大体三十八年度におきまして、木船といふものは百十萬トン程度でございませうけれども、しかしながら、鋼船と木船の今後の比重を考へていきました場合には、あるいはまた木船の数が非常に多いといふようなことのために、非常に稼働率が悪うございませう。したがつて、ほんとうに必要な船といふやうなことで理論的に算定いたしますと、おそらく現在の半数程度で済むのではないかと、いふふうな考へます。ただ、しかしながら、木船の分野を否定するという意思は全然ございませぬ。むしろこれらのものがある程度小型鋼船化しつとあるというのが現状でございませう。また将来そういうやうな傾向がますます強くなるであらう。したがつて、地域的にはいろいろ木船の存在余地といふものが多分に残るとは思ひますけれども、總体的なトン数におきましては、やはり減つてくるといふふうな考へざるを得ないであ

らうと考へておるものでございませう。○久保委員 總体的に木船は減るだろうというのことは常識的な話でありませうが、ただ経営の実態からいけば、木船と鋼船ではかなり差のある面もあるでしよう。そういうことを考慮の中に入れて、鋼船はいわゆる船腹増強、木船は自然に減つてくるだろうという見通しについても、ぼくらはわからぬといふことなんですか。いずれにしても資料が、私のほうは拾つてきたやうな資料でありますから、おたくのほうのやうな權威ある資料に基づいてはおられませんけれども、これは一括出していただいて調べさせていただきます、こう思うのです。われわれも、あなたの説明で、なるほど船腹過剰なという気持ちにはなつておるのですよ。なつておるのだが、ワクをはめなければならぬだらうかな。だけれども、内航は、経営の実態からいって、大、中、小、零細と四つあるのですよ。その経営の実態も違つて、船の大きさも違つて、それからタンカーその他石炭専用船もあるし、こうなる

と、これは千差万別、なかなかどうも現状を把握するのが困難だと思ふ。そのらこのところを的確につかまへないで、船腹過剰だからひとつワクをはめようといふだけで単純にやつていいのかがどうかという問題もわれわれ考へざるを得ないのです。だから、ここで稼働の実態についても、どういふ資料があるかわかりませぬが、そういうものも、木船なり鋼船なりについて出していただきたい、こう思うのです。確かに、予算はきょう通るでありませうが、その予算の中にも、そういう内航対策という前進のきざしは見えま

らうと考へておるものでございませう。○久保委員 總体的に木船は減るだろうというのことは常識的な話でありませうが、ただ経営の実態からいけば、木船と鋼船ではかなり差のある面もあるでしよう。そういうことを考慮の中に入れて、鋼船はいわゆる船腹増強、木船は自然に減つてくるだろうという見通しについても、ぼくらはわからぬといふことなんですか。いずれにしても資料が、私のほうは拾つてきたやうな資料でありますから、おたくのほうのやうな權威ある資料に基づいてはおられませんけれども、これは一括出していただいて調べさせていただきます、こう思うのです。われわれも、あなたの説明で、なるほど船腹過剰なという気持ちにはなつておるのですよ。なつておるのだが、ワクをはめなければならぬだらうかな。だけれども、内航は、経営の実態からいって、大、中、小、零細と四つあるのですよ。その経営の実態も違つて、船の大きさも違つて、それからタンカーその他石炭専用船もあるし、こうなる

す。見えますが、むしろ大きいのは、この法案自体、どうやるかが実際は問題だと思っておる。ですから、ここでもう少し整えた資料を出していただき、こう思うし、要求がなければ資料は出さぬのが大体しきりであり、それが、説明を十分して国会の審議もスムーズにやるといふのなら、資料は積極的に出して審議をスムーズに円滑にやらせるといふことではないと、なかなか進まぬ、こう思うのです。そういう意味で、きょうは資料の要求をしまして、資料が出てからさらにお伺いしたい、かように思います。

○川野委員長 次会は明四月一日水曜日午前十時より開会することとし、本日はこれにて散会いたします。
午後零時二十七分散会

〔参照〕
海上衝突予防法の一部を改正する法律案

海上衝突予防法の一部を改正する法律案
第一章 総則(第一条)
第二章 灯火等(第二条-第十四条)
第三章 霧中航行等(前文・第十五条-第十六条)
第四章 航法(前文・第十七条-第二十七条)
第五章 針路信号等(第二十八条)
第六章 雑則(第二十九条-第三

附則
十一條)

第一条第二項中「遵守しなければならぬ」と改め、同項に後段として次のように加える。

また、この法律に規定する灯火は、視界が制限される状態にある場合その他必要があると認められる場合は、日出から日没までの間においても、表示することができ

第一条第三項第七号中「当該船舶の登録に係る証書に記載する長さ及び幅」を「全長及び最大幅」に改め、同項第十三号を削り、同項第十二号中「サイレンを含むものとする」を「この法律に規定する短音及び長音を発することができる装置をいう」に改め、同項第十三号とし、同項第九号から第十一号までを一号ずつ繰り下げ、同項第八号の次に次の一号を加える。

九 船舶が互いに他の船舶の視野の内にある場合は、船舶が互いに視覚によつて他の船舶を見ることができるときに限るものとする。

第一条第三項に次の一号を加える。
十四 「漁ろうに従事している」とは、網、なわ(引きなわを除く。)又はトロール(けた網その他漁具を水中で引くことをいう。以下同じ。)により漁ろうをしていることをいう。

「第二章 灯火、形状物等」を「第二章 灯火等」に改める。
第二条第一項第一号中「明り、よくな白燈」を「白燈」に、「二十点(二百二十五度)」を「二百二十五度(二十点)」に、「二十点(二十二度三十分)」を「二十度三十分(二十点)」に、「二十点(百十二度三十分)」を「百十二度三十分(二十点)」に改め、同項第二号中「及び他の船舶又は水上航空機を引いている船舶」を削り、同項第三号中「四・五メートル下方」を「四・五メートル下方で、後方の灯火より常に低く見える位置」に、「十二・二〇メートル」を「十二・一九メートル」に改め、同項第四号及び第五号中「十度(百十二度三十分)」を「百十二度三十分(十度)」に、「二十点(二十度三十分)」を「二十度三十分(二十点)」に改め、同項第二項第一号中「明りよくな白燈」を「白燈」に、「水上航空機が二以上であつて、その」を「水上航空機の」に、「上方又は下方一・八三メートルの位置」を「垂直線上の上方又は下方でこれらの白燈の間隔と同一の距離を隔てた位置」に、「すべての白燈」を「白燈」に、「増掲した灯火以外の二個の白燈のうち一個は、」を「これらの白燈のうち、一個は」に、「増掲した灯火は、」を「その他のものは」に改める。

第三条中第三項を第四項とし、第二項の次に次の一項を加える。
3 動力船は、航行中、他の船舶又は水上航空機を引いている場合において、引かれていた船舶又は水上航空機の最後部のものの船尾又は機尾と引いている船舶の船尾との距離百八十三メートルをこえるときは、最も見やすい場所に、日出から日没までの間、直径〇・六一メートル以上で黒色のひし形の形状物一個を掲げなければならない。

この場合においては、当該水上航空機は、第二条第二項第一号の灯火を掲げてはならない。

第四条第三項前段中「又は水中作業をしている」を「水中作業、海上補給作業又は航空機の発着作業に従事している」に、「それぞれ一・八三メートル以上隔てて」を「それぞれ一・八三メートル以上隔て、かつ、灯火にあつては等間隔に、」に改め、同項後段中「夜間は」を削り、「第二号」の下に「又は第七

第四条第五項中「第三項」を「第四項」に改め、同項を同条第六項とし、同条第四項中「前三項」を「前四項」に、「げん燈」を「げん燈又は両色燈及び船尾燈又は機尾燈」に改め、同項を同条第五項とし、同条第三項の次に次の一項を加える。
4 掃海作業に従事している船舶は、前部マストの頂部及び危険の存する側のヤードの端に、夜間は、少なくとも二海里離れた周囲から視認される性能を有する緑燈各一個を、昼間は、直径〇・六一メートル以上の黒球各一個を掲げなければならない。これらの緑燈

又は黒球の表示は、当該船舶の後方半海里の水域のうち、当該側方四分の一海里の範囲内が危険であることを示すものとする。
第五条の見出し中「灯火」を「灯火等」に改め、同条第一項を次のように改める。
航行中の帆船は、第二条第一項第四号及び第五号のげん燈を掲げなければならない。また、他の船舶に引かれて航行している場合を除き、前部マストの最上部に、二個の灯火を明らかに区別できるように分離して垂直線上に連掲することができ、これらの二個の灯火は、上方のものを紅燈、下方のものを緑燈とし、同項第一号の構造及び装置を有し、かつ、少なくとも二海里離れた所から視認される性能を有するものでなければならない。
第五条第二項に後段として次のように加える。
動力船及び帆船以外の引かれて航行中の船舶は、同条第一項第四号及び第五号のげん燈を掲げなければならない。
第五条に次の一項を加える。
5 引かれていた航行中の船舶は、引かれていた船舶の最後部のものの船尾と引いている船舶の船尾との距離が百八十三メートルをこえる場合は、最も見えやすい場所

に、日出から日没までの間、第三条第三項の形状物一個を掲げなければならない。
第六条の見出し中「小形船舶」を「荒天時等」に改め、同条第一項中「小形の船舶」を「船舶」に、「二十

第一類第十号 運輸委員會議録第二十一号 昭和三十九年三月三十一日

三

(二十二度三十分)を「二十二度三十分(二点)」に改める。

第七条から第九条までを次のように改める。

(小形動力船等の灯火等)

第七条 長さ十九・八〇メートル未満(ろかい又は帆を用いているものにあつては、長さ十二・一九メートル未満)の船舶は、航行中、第二条、第三条及び第五条の灯火を掲げることを要しない。ただし、これらの灯火を掲げない場合は、次項から第七項までの規定によらなければならない。

2 長さ十九・八〇メートル未満の動力船の灯火の表示については、次の各号による。

一 船舶の前部の最も見えやすい場所、げん縁上二・七四メートル以上の高さの位置に、第二条第一項第一号の構造及び装置を有し、かつ、少なくとも三海里離れた所から視認される性能を有する白燈一個を掲げなければならない。

二 第二条第一項第四号及び第五号の構造及び装置を有するげん縁を掲げ、又は前号の白燈から少なくとも〇・九メートル下方の位置に、緑紅の両色燈一個を、その綠色若しくは紅色の射光がそれぞれ正船首方向から右げん若しくは左げん正横後二十二度三十分(二点)の間を照らすように掲げなければならない。これらの灯火は、少なくとも一海里離れた所から視認される性能を有するものでなければならない。

3 長さ十九・八〇メートル未満の動力船が他の船舶又は水上航空機を引き、又は押している場合の灯火表示については、次の各号による。

一 前項第一号の灯火を掲げないで、白燈二個を一・二二メートル以上隔てて垂直線上に連掲しなればならない。これらの白燈は、同号の灯火と同一の構造及び性能でなければならない。かつ、これらの白燈のうち一個は、同号の灯火と同一の位置に掲げなければならない。ただし、一本マストの船舶は、これらの灯火をそのマストに掲げることができる。

二 第十条の船尾燈に代えて、引かれていたもの探だの目標として、小形の白燈一個を煙突又は後部マストの後に正横の前方から見えないように掲げることができる。

4 長さ十二・一九メートル未満の動力船は、第二項第一号の規定にかかわらず、同号の白燈をげん縁上二・七四メートル未満の高さの位置に掲げることができる。ただし、その位置は、同項第二号の灯火より〇・九メートル以上高くなければならない。

5 長さ十二・一九メートル未満のろかい又は帆を用いている船舶(小形ろかい舟を除く)は、最も見えやすい場所に、少なくとも一海里離れた所から視認される性能を有する緑紅の両色燈一個を、その綠色又は紅色の射光がそれぞれ左げん側又は右げん側から見えないように掲げなければならない。

いように掲げなければならない。ただし、この灯火を掲げることができない場合は、これを直ちに使用できるように備えておき、衝突を防ぐために十分な時間、その綠色又は紅色の射光がそれぞれ左げん側又は右げん側から見えないように示すことをもつて足りる。

6 第一項の船舶(小形ろかい舟を除く)は、引かれて航行している場合は、動力船にあつては、第二項第一号又は第四項の白燈を掲げてはならず、動力船及びろかい又は帆を用いている船舶以外の船舶にあつては、第二項第二号又は前項のげん縁又は両色燈を掲げなければならない。また、引かれていた船舶が二隻以上ある場合は、その最後の船舶以外の船舶は、第十条の船尾燈に代えて、第三項第二号の小形の白燈一個を掲げることができる。第一項の船舶(小形ろかい舟を除く)が船首方向に押されて航行している場合は、第二項第二号のげん縁のみを各げんの前部に掲げ、又は同号若しくは前項の両色燈のみを前部に掲げなければならない。この場合において、二隻以上の船舶が一同となつて船首方向に押されているときは、これらの船舶は、一隻の船舶とみなすものとし、その一団の全長が十九・八〇メートルをこえるものについては、第五条第四項本文の規定によるものとする。

7 小形ろかい舟は、ろかいを用いていると帆を用いているとかわからず、白色の携帯電燈又は点火した白燈のみを直ちに使用できるように備えておき、衝突を防ぐために十分な時間、これを示さなければならない。

8 第一項の船舶は、第四条第一項及び第十一条第五項の灯火又は形象物を掲げることを要しない。これらの船舶は、第四条第三項及び第十一条第三項の形象物の大きさについては、これらの規定によるものより小さいものとするることができる。

(水先船の灯火等)
第八条 水先業務に従事している水先動力船の航行中における灯火の表示については、次の各号による。この場合においては、次の各号以外の灯火を表示してはならない。

一 マストの最上部で船体上六・一〇メートル以上の高さの位置に、少なくとも三海里離れた周囲から視認される性能を有する白燈一個を掲げ、その下方二・四〇メートルの位置に、これと同一の性能を有する紅燈一個を掲げなければならない。ただし、長さ十九・八〇メートル未満の水先動力船にあつては、マストの最上部でげん縁上二・七四メートル以上の高さの位置に同白燈を掲げ、その下方一・二二メートルの位置に同紅燈を掲げることができる。

二 当該水先動力船の長さに応じ、第二条第一項第四号及び第五号又は前条第二号若しくは第五項のげん縁又は両色燈を掲げ、かつ、第十条の船尾燈を掲げなければならない。

三 十分間をこえない間隔で炎火を表示しなければならない。ただし、炎火に代えて断続的に周囲を照らす白燈一個を用いることができる。

2 水先業務に従事している水先船舶の航行中における灯火の表示については、次の各号による。この場合においては、次の各号以外の灯火を表示してはならない。

一 マストの最上部に前項第一号の白燈を掲げなければならない。

二 当該水先船舶の長さに応じ、第五条第一項のげん縁又は前条第五項の両色燈を直ちに使用できるように備えておき、他の船舶と間近かに接近するときは、その綠色又は紅色の射光がそれぞれ左げん側又は右げん側から見えないように短い間隔で示さなければならない。また、第十条の船尾燈を掲げなければならない。

三 十分間をこえない間隔で炎火を表示しなければならない。

4 水先船舶は、水先業務に従事していない場合は、その種類及び長さが同一である他の船舶が表示すべき灯火又は形象物と同一の灯火又は形象物を表示しなければならない。

(漁船の灯火等)

第九條 漁船は、漁ろうに従事して
いる場合のほかは、その種類及び
長さが同一である他の船舶が表示
すべき灯火又は形象物と同一の燈
火又は形象物を表示しなければな
らない。

2 漁ろうに従事している船舶は、
航行中及び停泊中、次項から第八
項までの灯火又は形象物のみを表
示しなければならず、かつ、これ
らの灯火及び形象物は、少なくと
も二海里離れた所から視認される
性能を有するものでなければなら
ない。

3 トロールにより漁ろうに従事し
ている船舶の灯火の表示について
は、次の各号による。

- 一 二個の灯火を垂直線上に一・
二メートル以上三・六五メー
トル以下の間隔で連掲しなけれ
ばならない。これらの灯火は、
上方のものを緑燈、下方のもの
を白燈とし、いずれも周囲から
視認されるものでなければなら
ず、かつ、下方の灯火は、げん
燈からこれらの二個の灯火の間
隔の二倍以上の高さの位置に掲
げなければならない。
- 二 前号の灯火のほか、第二條第
一項第一号の白燈と同一の構造
の白燈一個を掲げることができ
る。この白燈は、前号の白燈よ
りも低く、かつ、後方の位置に
掲げなければならない。

4 トロール以外の方法により漁ろ
うに従事している船舶は、前項第
一號の灯火を掲げなければならな
い。ただし、上方の灯火は紅燈と
するものとし、また、その船舶の
長さが十二・一九メートル未満の
場合は、紅燈をげん緑上二・七四
メートル以上の高さの位置に、白
燈を紅燈から少なくとも〇・九一
メートル下方の位置に掲げること
ができる。

5 前二項の船舶は、対水速度を有
するときは、当該船舶の種類及び
長さに応じ、第二條第一項第四号
及び第五号又は第七條第二項第二
号若しくは第五項のげん燈又は両
色燈を掲げ、かつ、第十條の船尾
燈を掲げなければならない。

6 第四項の船舶は、水平距離百五
十三メートルをこえて漁具を船外
に出している場合は、漁具を出し
ている方向に同項の灯火から一・
八三メートル以上六・一〇メート
ル以下の水平距離を隔てた場所に
周囲を照らす白燈一個を増掲しな
ければならない。この白燈は、第
三項第一号の白燈の高さをこえ
ず、かつ、げん燈よりも低くない
位置に置かなければならない。

7 漁ろうに従事している船舶は、
接近してくる船舶の注意を喚起す
るために必要がある場合は、炎火
を用い、又は他の船舶の運航に支
障を及ぼすおそれのない方法で、
接近してくる船舶に危険のある方
向を示すように探照燈を用いるこ
とができる。また、これらの船舶
は、作業燈を用いることができる。
ただし、この条に規定する燈
火の視認及びその特性の識別を妨
げないように、作業燈の照度及び
しゃへいに注意しなければならな
い。

8 漁ろうに従事している船舶は、
昼間は、底の直径が〇・六一メー
トル以上の二個の同形の円すい
その頂点で上下に結合させた形の
黒色の形象物(長さ十九・八〇メー
トル未満の船舶にあつては、かご
で足りる)一個を、最も見えやす
い場所に示さなければならない。
また、水平距離百五十三メート
ルをこえて漁具を船外に出してい
る場合は、漁具を出している方向に
黒色の円すい形の形象物一個を頂
点を上にして示さなければならない。
第十條第一項中「船尾においてでき
る限りげん燈と同一の高さの位置」
を別に定めのある場合を除き、船
尾に、「十二点(百三十五度)」を百
三十五度(十二点)に、「六点(六
十七度三十分)」を六十七度三十分
(六点)に改める。

第十條第一項中「明り、よ、な白
燈」を「白燈」に改め、同項に後段と
して次のように加える。
また、これらの船舶は、船尾又
はその近くの場所での灯火から
少なくとも四・五七メートル下
方の位置に、少なくとも二海里離
れた所から視認される性能を有する
白燈一個をできる限り周囲から視
認されるように掲げることができ
る。

第十一條第二項を次のように改め
る。
2 長さ四十五・七五メートル以上
の船舶は、停泊している場合は、
夜間においては、船首の近くで船
体上六・一〇メートル以上の高さ
の位置に白燈一個を掲げ、かつ、

船尾又はその近くの場所での燈
火から少なくとも四・五七メート
ル下方の位置に白燈一個を掲げな
ければならない。これらの灯火
は、少なくとも三海里離れた所か
ら視認される性能を有するもので
なければならず、かつ、できる限
り周囲から視認されるように置か
なければならない。
第十一條第七項中「二海里」を「一
海里以上」に改める。
第十三條の見出し中「灯火及び形
象物」を「灯火等」に改め、同條第
一項中「又は水上航空機が二以上で
ある場合」を若しくは水上航空機が二
以上である場合又は漁船が集団で漁
ろうに従事している場合」に改め、
「妨げるものではなく、また、船舶
所有者が、その船舶の属する国の政
府の許可を受け、且つ登録及び公告
された識別信号を使用することを」
を削る。

第十四條中「円すい、形象物」を「円
すい形の形象物」に、「上にして」を
「下にして」に改める。
第十五條の前に次の章名及び前文
を加える。

第三章 霧中航行等
前文
1 この章その他この法律の規定を
遵守すべき業務は、レーダー情報
を使用している船舶及び水上航空
機についても、免除されるもので
はない。

2 運輸大臣は、衝突を防止するた
め、レーダー情報の使用について
注意すべき事項を勧告するものと
する。
第十五條第一項中「動力船」を「長
さ十二・一九メートル以上の動力船」
に、「二十トン」を「長さ十二・一九
メートル」に改め、同條第三項第七
号から第九号までを次のように改め
る。

七 乗り揚げている船舶は、第四
号前段の信号を行ない、かつ、
当該号鐘信号の直前及び直後に
号鐘を明確に三回点打しなけれ
ばならない。

八 漁ろうに従事している船舶
は、航行中又は停泊中、第一号
から第四号までの信号に代え
て、第五号の信号を行なわなけ
ればならない。

九 ろかい舟及びろかい舟以外の
長さ十二・一九メートル未満の
船舶は、前各号の信号を行なう
ことを要しない。ただし、これ
らの信号を行なわない場合は、
一分間をこえない間隔で他の有
効な音響による信号を行なわな
ければならない。
第十五條第三項第十号を第十一
号とし、第九号の次に次の一号を加
える。
十 水先業務に従事している水先
動力船は、第一号、第二号又は
第四号の信号を行なうほか、短
音四回の識別信号を行なうこと
ができる。
第十六條の見出し中「速度等」を
「行動」に改め、同條に次の一項を加
える。
3 動力船は、他の船舶若しくは水
上航空機の前条第三項の信号を聞
く前又は他の船舶若しくは水上航
空機を視認する前に、その正横の
前方に他の船舶又は水上航空機が

存在することを知つた場合は、これらと著しく接近することを避けるために、適切な動作を早期にとることができ、著しく接近することを避けることができないう場合は、状況の許す限り、衝突を避けるのに適当な時期に機関の運転を止め、しかる後衝突の危険がなくなるまで注意して運航しなければならぬ。

第三章 航法を第四章 航法に改める。

第四章前文に次の一項を加える。

4 第十七条から第二十四条までの規定は、船舶が互いに他の船舶の視野の内にある場合にのみ適用する。

第十七条各号を次のように改める。

一 二隻の船舶の風を受けるげんが異なるときは、左げんに風を受ける船舶は、右げんに風を受ける船舶の進路を避けなければならない。

二 二隻の船舶の風を受けるげんが同じであるときは、風上の船舶は、風下の船舶の進路を避けなければならない。

2 前項第二号の規定の適用については、風の方向は、メイソスル（横帆船にあつては、最大の縦帆）の張つてゐる側の反対側を風上とする。

第十八条第二項中「第二十条第二項」を「第二十条第三項及び第二十八条」に改める。

第二十条中第二項を第三項とし、第一項の次に次の一項を加える。

2 前項の規定は、狭い水道において、帆船が、その水道の航路筋しか航行できない動力船の安全通航を妨げることができなくとするものではない。

第二十二條の見出し中「禁止」を「禁止等」に改め、同条中「船舶は」の下に「必要な動作をできる限り積極的にかつ、早期にとらなければならず、また」を加える。

第二十四條第二項及び第三項中「二点（二十二度三十分）」を「二十二度三十分（二五）」に改める。

第二十五條第二項中「他の動力船」を「他の船舶」に改め、同条に次の一項を加える。

3 狭い水道においては、長さ十九・八〇メートル未満の動力船は、その水道の航路筋しか航行できない他の船舶の安全通航を妨げてはならない。

第二十六條中「漁ろうをしていない航行中の船舶は、底びき網その他の網又はなわ（引きなわを除く）を用いて」を「漁ろうに従事している船舶以外の航行中の船舶（第四條の規定が適用されるものを除く）は、」に「漁ろうをしていない船舶」を「漁ろうに従事している船舶」に改める。

「第四章 雑則」を「第五章 針路信号等」に改める。

第二十八條中第三項を第四項とし、第二項の次に次の一項を加える。

3 船舶は、前二項の汽笛信号を少なくとも五海里離れた周囲から視認される白燈による発光信号と併用して行なうことができる。この発光信号は、汽笛信号装置と同時に

に連動して作動し、汽笛音と同一の時間点燈される装置によるものでなければならぬ。

第二十九條の前に次の章名を加える。

第六章 雑則

第三十條第二号中「政令で定める水域において、船舶又は水上航空機が衝突予防に關し遵守すべき」を「政令で定める水域における船舶又は水上航空機の衝突予防に關し、これらの遵守すべき」に改める。

第三十一條第一項第九号中「炎火ロケット」の下に「又は赤色の手持炎火」を加え、同項に次の二号を加える。

十 オレンジ色の煙を多量に発する発煙信号

十一 左右に伸ばした腕を繰り返してゆつくり上下させる信号

第三十二條を削る。

附則
1 この法律は、政令で定める日から施行する。
2 港則法（昭和二十三年法律第七十四号）の一部を次のように改正する。

及水上航空機の衝突予防に關する規定を整備する必要がある。これが、この法律案を提出する理由である。

道路交通に關する条約の実施に伴う道路運送車両法の特例等に関する法律案

道路交通に關する条約の実施に伴う道路運送車両法の特例等に関する法律

（趣旨）
第一条 この法律は、道路交通に關する条約（以下「条約」という。）を実施するため、道路運送車両法（昭和二十六年法律第八十五号）及び道路運送法（昭和二十六年法律第八十三号）の特例その他必要な事項を定めるものとする。

（定義）
第二条 この法律で「自動車」とは、道路運送車両法第二条第二項に規定する自動車をいう。
2 この法律で「締約国登録自動車」とは、締約国（条約の締約国であつて日本国以外のものをいう。以下同じ）若しくはその下部機構によりその法令に定める方法で登録されている自動車（被牽引自動車を除く）であつて次の各号の要件に該当するもの又はこれにより牽引される被牽引自動車であつて次の各号の要件に該当するものをいう。

一 自家用自動車の一時輸入に關する通關条約第二条一、自家用自動車の一時輸入に關する通關条約の実施に伴う関税法等の特例に關する法律（昭和三十九年

法律第九十條又は関稅定率法（明治四十三年法律第五十四号）第十七條第一項（第十号に係る部分に限る。）の規定の適用を受けて輸入されたものであること。

二 当該自動車を輸入した者の使用に供されるものであること。

三 関稅法（昭和二十九年法律第六十一号）第六十七條の輸入の許可を受けた日から一年を経過しないものであること。

（締約国登録自動車の登録證書の備付け）
第三条 締約国登録自動車（被牽引自動車を除く）は、条約第十八條2に規定する登録證書を備え付けなければならない。運行（道路運送車両法第二条第五項に規定する運行をいう。以下同じ）の用に供してはならない。

（道路運送車両法等の適用除外）
第四条 締約国登録自動車については、道路運送車両法第四条、第十九條、第二十九條、第三十一條から第三十三條まで、第四十七條から第五十條まで、第五十六條、第五十八條、第六十三條、第六十四條、第六十六條、第七十三條第一項及び第九十七條の三の規定は、適用しない。

2 締約国登録自動車については、道路運送法第九十九條及び第二百一十七條の規定は、適用しない。

（登録證書の交付）
第五条 道路運送車両法第四条の登録又は同法第六十條後段若しくは第九十七條の三第一項の規定による車両番号の指定を受けている自

理 由
千九百六十年の國際海上衝突予防規則に準拠して、海上における船舶

動車の使用者は、当該自動車を締約国において使用しようとするときは、当該登録又は当該車両番号の指定を受けた陸運局長から登録証書の交付を受けることができる。

2 原動機付自転車（道路運送車両法第二条第三項に規定する原動機付自転車をいう。）を締約国において使用しようとするものは、運輸省令で定める事項を陸運局長に届け出て、登録証書の交付を受けることができる。

（省令への委任）
第六条 前条の登録証書の記載事項及び様式その他当該登録証書に関する実施細目は、運輸省令で定める。

（職権の委任）
第七条 第五条の規定により陸運局長の権限に属する事項は、政令で定めるところにより、都道府県知事に行なわせることができる。

（罰則）
第八条 次の各号の一に該当する者は、三万円以下の罰金に処する。
一 第三条の規定に違反した者
二 条約第十九条若しくは第二十条の規定による登録番号若しくは識別記号の表示をせず、又は条約第二十一条に規定する証明記号をつけないで、締約国登録自動車を行行の用に供した者

附則
1 この法律は、条約が日本国について効力を生ずる日から施行する。

2 自動車損害賠償保障法（昭和三十年法律第九十七号）の一部を次

のように改正する。

第九条の二第一項中「軽自動車」の下に「又は締約国登録自動車（道路運送車両法の特例等に関する法律（昭和三十九年法律第 号）第二条第二項に規定する締約国登録自動車をいう。以下同じ。）を加える。

第九条の三第一項中「軽自動車」の下に「及び締約国登録自動車」を加え、同条第二項中「当該軽自動車」の下に「又は当該締約国登録自動車」を加え、「軽自動車」の下に「又は締約国登録自動車」を加え、同条第三項中「軽自動車」の下に「又は締約国登録自動車」を加える。

第二十条第一号中「又は車両番号」を「若しくは車両番号又は道路交通に関する条約の規定による登録番号」に改める。

理由

道路交通に関する条約への加入に伴い、同条約の利益を受ける自動車及び原動機付自転車について道路運送車両法の特例その他所要の事項を定める必要がある。これが、この法律案を提出する理由である。

昭和三十九年四月四日印刷

昭和三十九年四月六日發行

衆議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局