

第四十六回国会 衆議院 運輸委員會 議 録 第四十四号

昭和三十一年六月十六日(火曜日)

午前十時二十三分開議

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

理事塚原 俊郎君 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 壽原 正一君

高橋清一郎君 高橋 禎一君

西村 英一君 長谷川 峻君

細川 吉藏君 勝澤 芳雄君

泊谷 裕夫君 山口丈太郎君

内海 清君 佐々木良作君

出席國務大臣 綾部健太郎君

出席政府委員 若狹 得治君

運輸事務官 (海運局長) 龜山 信郎君

運輸事務官 (船員局長) 今井 榮文君

海上保安庁長官 高林 康一君

委員外の出席者 佐藤美津雄君

運輸事務官 (海運局長) 猪口 猛夫君

運輸事務官 (検査制度課長) 日下部文雄君

運輸事務官 (警備救難部長) 小山 一郎君

運輸事務官 (警備救難部長) 荒木 善之君

運輸事務官 (警備救難部長) 荒木 善之君

運輸事務官 (警備救難部長) 荒木 善之君

運輸事務官 (警備救難部長) 荒木 善之君

運輸事務官 (警備救難部長) 荒木 善之君

運輸事務官 (警備救難部長) 荒木 善之君

運輸事務官 (警備救難部長) 荒木 善之君

運輸事務官 (警備救難部長) 荒木 善之君

運輸事務官 (警備救難部長) 荒木 善之君

運輸事務官 (警備救難部長) 荒木 善之君

運輸事務官 (警備救難部長) 荒木 善之君

運輸事務官 (警備救難部長) 荒木 善之君

運輸事務官 (警備救難部長) 荒木 善之君

運輸事務官 (警備救難部長) 荒木 善之君

運輸事務官 (警備救難部長) 荒木 善之君

運輸事務官 (警備救難部長) 荒木 善之君

專門員 小西 真一君

本日の會議に付した案件

海上衝突予防法の一部を改正する法律案(内閣提出第一三一号)(參議院送付)

○川野委員長 これより會議を開きます。

海上衝突予防法の一部を改正する法律案を議題といたします。

この際、政府当局より補足説明を聴取いたします。若狹海運局長。

○若狹政府委員 海上衝突予防法の一部を改正する法律案につきまして、補足的に御説明申し上げます。

現行海上衝突予防法は、一九四八年の海上人命安全會議において採択されました国際海上衝突予防規則に基づきまして制定されたものでありまして、受諾国は五十七でございますけれども、世界各國ともわが国と同様に措置いたしておるようでございます。一九六〇年に開催されました海上人命安全會議におきまして、新しい情勢に適應するようこの国際規則が改正されましたので、これに即座するよう海上衝突予防法の改正を行なうことが必要となつたわけでございます。

この国際規則の発効期日につきましては、本月初め開催されましたIMCO、と申しますのは国際政府間海事機構でございますけれども、IMCOの理事會におきまして、百総トン以上の

船舶について、受諾国の船舶数の合計が世界の船舶隻数の七五%になるか、あるいは総トン数の合計が世界の船舶総トン数の八五%に達するか、いずれかの条件を満したとき、そのときから一年後において規則が発効するというように決定されたというところでござい

ます。したがって本年四月現在の受諾国は二十七カ国で、隻数におきまして六〇・八%、総トン数におきまして六六・五%でございます。日本が受諾いたしました隻数において七三%、総トン数においてやはり七三・三%に達しますので、日本の受諾時期が事実上この規則の発効時期を左右するものと考へておるわけでございます。

次に、この法律の要旨について御説明申し上げます。

第一に、従来は総トン数四十トンあるいは二十トン未満の船舶につきましては灯火の表示や信号の方法を緩和しておりましたけれども、最近世界的に減トン措置によりまして船舶の大きさとトン数が比例しないという傾向を生じておりますので、これらの小型船舶の範囲を最も正確に示す方法といたしまして、船舶の長さ基準として採用することといたしましたのでございます。

第二に、引き船が他の船舶を長く引いておきます場合には、引き船と引かれ船との関係が不明確になりまして、また引き綱の中間が水面下に没しまして、他船に中間を横切られる危険が生ずるおそれもありますので、引いてい

る長さが百八十三メートルをこえる場合に

合におきましては、昼間においても、引き船、引かれ船の双方に黒色のひし形の形象物を掲げさせることといたしました。

第三は、測量船、航路標識敷設船、海底電線敷設船、水中作業船等は、その特殊作業に従事中は、他船の進路を避けることが困難でございますので、その旨を示す特殊な標識を掲げることとされておりますが、航空機の発着に従事する船舶、及び洋上におきまして、燃料油等の補給に従事いたします給油船につきましては、その作業に従事中は一定の速力及び針路を保つ必要がありまして、これらを前記特殊作業船舶の範疇に入れまして、また、機雷掃海に従事する掃海作業船につきましては、その作業に従事中は前の特殊作業船と同様の状態でございますが、なお、その後部におきまして機雷の爆発のおそれがあり、また危険でございますので、緑灯二個あるいは三個の独特の灯火を表示させることといたしました。

第四は、漁労従事船につきましては、従来は、その従事している漁労の方法の種類、動力船と帆船との別、航行中と停泊中の区別によりまして、多様に分類された灯火を表示することとされておりましたため、その識別が非常に困難でありましたので、これを他船の運航上妨害度の少ないロール船につきましては緑白灯、妨害度の大きいにはえなわ船等につきましては、赤白灯の識別灯といたしまして、かつ、対

水速力を有する場合に限りまして、これも舷灯、船尾灯を掲げるように、簡明な方法に改めたわけであります。

第五といたしまして、長さ十九・八メートル未満の小型の船舶が引き船または押し船に従事する場合におきましては、これらが単独航行中の場合に準じまして、引き船灯及び舷灯の性能等を緩和することといたしました。

第六といたしまして、漁労従事船の霧中信号につきましては、従来、一回の吹鳴と号鐘の信号または高低交互に変調するサイレンの信号でありましたが、漁労従事船の運航の形態が特殊作業従事船の場合に類似いたしておりますので、これを特殊作業従事船と同様の「長、短、短」の信号に改めたわけでございます。

第七といたしまして、横切りまたは行き会い等の場合における航法規定は、船舶が互いに相手を確認した場合に適用されることとなっておりますけれども、近時レーダーの使用が普及いたしましたが、霧中等の視界制限時におきましても、レーダーの映像によつて他船の存在を知り、直ちに一方的な動作をとる傾向がありまして、このような一方的動作に起因する衝突事故が世界的に多発いたしております。したがってレーダーを使用する場合に

つきまして、使用上の注意事項を勧告することといたしましたほか、レーダーの映像によつて他船を認めた場合の航法の特則を設けたわけでござい

ます。

第八といたしまして、帆船相互間の航法を、国際ヨットレース規則と同様の内容のものに簡略化したしました。第九といたしまして、ヨット、小型遊覧船等の増加に対応いたしまして、大型船舶の航行可能な水域が限定されているような狭い水道におきましては、これらの小型船舶に対し、大型船の安全通航阻害を禁止することといたしました。

第十といたしまして、遭難信号として新たに一九四八年の海上人命安全条約で採用された腕の上下運動及び大量発煙による信号を加えました。以上がこの法律案の大体の要旨でございます。

○川野委員長 これより質疑を行ないます。山口丈太郎君。

○山口(文)委員 たいだいな説明になりました海上衝突予防法の内容について質問をいたします。まず私は気象庁関係について質問をしようと思つたのですけれども、見えておりませんから、海上保安庁に質問をいたしたいと思います。

先日配付されました資料のうちで、昨年の海上における衝突隻数が明示されておりますが、この衝突のおもなるものがどういふ原因によって起きておるか、まずその衝突の原因について御説明をお願いしたいと思います。

○今井政府委員 衝突事故の原因の大多数は、操船上の過誤ということになつております。

○山口(文)委員 操船上の誤りによる衝突、これは概念的にはそうでありましょうけれども、ただ一がい操船上

の誤りということだけでは律せられないものがあるのではないかと私は思うわけでありまして、これはただ、いま簡単に御説明になりましたように、操船上の誤りということだけに原因するものでしょうか。

○猪口説明員 操船の過誤に至りますまでの遠因的な問題といたしましては、もちろん気象的な要素も多分に含まれてはいるわけでございます。なおかつ、あるいは海図等の見誤りとかそういうような要素も多分に含まれておるのでございますが、大体私たちのほうの統計的な数字から申し上げますと、四三%は運行上の誤りであるという数字が出ています。

○山口(文)委員 いま申された中に、海図のいむゆる読み誤りという点も指摘されたようでありますが、私はこの海図についてはなるほど正確なものがあるのですけれども、その航路表示その他について完全な措置がないのではないかと、それがいむゆる航法を誤らして衝突をするというふうな事態があるのではないかと、こういうふうには考へるわけでありませうけれども、これはいかがですか。

○猪口説明員 御承的のように日本の沿岸は非常に島嶼あるいは暗礁、岬の出入りが多いとかいうことで、仰せのとおり航路標識がたゞさん必要であるというところは、日本がダーク・シーといわれているほどでございます。

お説のとおりでございますが、しかしやはり乗り組み員の十分なる注意をもつていたしますれば、航路標識はどこにどういふものがあるということが海図上に明示されておりますし、それから暗礁等につきまして特異な暗礁

については優先的に航路標識も、現段階では一〇%とは申せませんが、整備されておると思われまします。もちろん全面的に航路標識の整備上に欠陥がないとは申せないと思ひますが、一に乗り組み員の注意いかんによつてある程度の事故は防止されるのではないかと私たちは考察しておる次第でございます。

○山口(文)委員 いま答弁がございましたように、私もただ乗り組み員が目をつぶつていても衝突予防できるとは考へておられません。けれども、当局の答弁としてはなるほど完全なものでありますというところしか答弁はできないかもしれませんが、しかし実際に見ますと、たとえば瀬戸内海のごときも主要航路の標識はほぼ完全にあるようには見えませうけれども、しかしあつたふくそうする航路で私はおおけていられるものがあるのではないかと、いむゆる航行方向によつて航路の指示を交へるといふような措置というものはほとんどない。その航路の中であらばどういふふうに行き止りも、別にそれがあまり規制の対象になつていないというふうにも聞いておるわけであり

ますが、特にあつたふくそうする航路で私がおおけていられるものがあるのではないかと、いむゆる航行方向によつて航路の指示を交へるといふような措置というものはほとんどない。その航路の中であらばどういふふうに行き止りも、別にそれがあまり規制の対象になつていないというふうにも聞いておるわけであり

○猪口説明員 来島海峡とか関門海峡とか明石海峡等の狭水道におきまして、私たちの海難防止または海難救助に当たります者の立場から申し上げますと、あたかも陸上の交通標識のよう

に、一方通行なら一方通行を表示するような航路標識の配備、整備というこ

とが好ましいとちろん思つております。しかし御承知のように海の上は陸上の道路とは違ひまして、船も動いて、そのものも動いているといううなことでございませうし、また航路標識の整備備式につきましてもある程度国際的な様式等もございまして、一

がいに陸上のそれをそのまま適用するということは非常に困難だろつと思ひます。狭水道におきまして航路標識整備あるいはその運航につきましては、運輸省にもあります海上航行安全審議会等におかれまして十分審議されておりますし、また問題があるたびに審議されておるようでございますので、そういう点につきましてもいろいろ問題を研究しておられると思ひます。狭水道の海難の実績から見ましても、これでも足りるということでもございませぬが、現在の航路標識等につきましても長年研究され、また整備されて現在に至つておりますので、現状でまます

○山口(文)委員 私は陸上の交通そのまます海上に当てはめるといふようなことは、技術上も実際上もできないと思ひますけれども、私はもう少し標識を整備して、少なくとも主要航路へ乗りましたならば、その船が少なくとも他航路を妨害するよふなことのな

ように、たとえ東を向いていく主要航路があれば、それに対して西向き

の主要航路が必ずあるわけでありませうから、それについてもう少し指導航路と言ひますが、指示航路と言ひませうか、そういうよふな標識を設けて、あの上はまます繁雑になつてくると思ひ

ますが、そういう予防措置を完全にする必要があるのでないか、こういうよふに考へるわけですか。これについて審議会等があるよふであります。議論になつておるのかなつていないのか、それをひとつお尋ねしたいと思います。

○今井政府委員 いま救難警備部長から答弁をいたしましたように、航路標識につきましては、大体において最小限度のものは一応整備してあるということでございますが、先生の御指摘のよふに、まだまだ足りない面が相当あるわけでございます。御承知のよふに、いむゆる大型灯台というものは大体主要航路においては一応整備を見ておるわけでございますけれども、私ども

もいたしましては昭和三十七年度からこれを初年度といたしまして、一応五カ年間にどういふよふな種類のものをどの程度つくつていったらいいかという計画を突は持つておるわけでございます。その内容を申しますと、港灣の開港に伴います港灣標識、あるいは新たな漁港の開港に伴います漁港のいむゆる港灣標識というよふなものを考へております。

それからいま御指摘のよふな沿岸を航行する船舶が常に移転方位がとれるよふにするための沿岸の小型灯台というよふなこと、あるいはまた暗礁その他につきましての障害を警告する意味での障害標識、それから非常に非常に進んだシステムでございませうが、ローソンであるとかあるいはデッカであるとか、そういう電波局を新たに

つくる、こういうよふな計画を持つております。これによりまして、さらに大体一千基を緊急に増設する、それ以外に

現在の地位におきまして困難でございますから、外交上の交渉にまつ以外に方法は無いと思ひます。そこで、極力日本の權益擁護の意味から、外務大臣を通じていろいろの交渉をやりまして、ときにはその交渉をいれられて漁民、漁船ともに釈放されたこともございます。しかしこのごろまたそれが激しくなつたのは、おそらくは韓国の政情によるものだらうと思ひますが、今はまだ遺憾にたえません。すみやかに万全の方途を講ずるよう、実は今朝も、昨日の拿捕事件に關しまして外務大臣に閣議の席上で強く要望いたしました。外務大臣もその趣旨に従つて強く抗議をするということでございます。いすれにいたしましても、日本が平和国家であつて、武力を使わないという原則を乱すようなことがあつては、これまた大問題になるので、慎重の上にも慎重を重ねまして、出先の海上保安庁としてはほんとうに切齒扼腕しておるだらうと思ふのですが、ただいま申し上げたような事情でございます。順次外交交渉によりまして最善の解決策をとりたい、かように考へて、政府としてもそういうふうな努力をする、外務大臣としてもそういうふうな努力を申しておりますから、しばらく推移を眺めていきたい、かように考へております。

○山口(文)委員 あなたはじきに実力行使とか何とか言ひますけれども、何も撃ち合ひをせいとまで言つておるのではないのです。しかし、閣議で、何かこの巡視艇に武装するというようなことも御決定になつたようでありまして、実際に実力行使をそれでやられるのですか。いかがですか。

○今井政府委員 先般閣議で御報告申し上げました御了承を得ました内容は、五月の三十日に対馬沖にあらわれた快速の国籍不明船が重火器をもつた保安官を威嚇したという事件に端を発しまして、悪質な領海侵犯に對しては断固の權益を維持するといふたてまえから巡視艇に輕機関銃あるいは自動小銃といふものを備えたわけでございます。これは主權の尊嚴を維持するといふたてまえからいへば當然な海上における警察行為であるといふふうに考へております。したがひまして、そういうもので撃ち合ひをするということがどうもかといふことではなくして、やはりこちらとしてもそういう悪質な侵犯行為に對してはそれに対応するだけの警備を講ずる、こういう趣旨でございます。

○山口(文)委員 なるほどいま御答弁がありましたが、不法行為に對しては、何しろ國民の前にでも拳銃をぶつ放すこともやむを得ないこともあるんではないか、何もそれを全面的に否定するといふわけではありませんが、事、實際の問題であります。ですから、これについてはよほど慎重な態度をとらなければならぬと思ふのです。そこで、何もそういうことをしなくても、こういう拿捕事件なんかでどんどん善良な人が拿捕されていって、向こうで不法裁判に処せられておる、そして長らくの間拘禁をされて、しかも船は没収される、そんな強盜的な人々に對して制裁を加えるのなら、もつと經濟上の問題なり、外交の問題でこつちもいろいろ對抗することはできると思ふのです。それに一方ではどんどん善良な人間がいじめられておる。その國に對して一方では經濟援助的に、たとえそれが民間であらうと政府間であらうと、どんな援助をやつておる。そういうばかげたことはやめたらいじやないですか。そんな援助は打ち切つてしまひなさい。正常な取引をしなさいという中共やソ連との貿易すらいろいろ制限を加えておる。われわれののどもとへあいくちを突きつけて強盜的な行為をやつておる者に、何も金を貸したり物を売つたりする必要はありませんよ。何もそんな人と取引をしないでも、もつと正常なところと取引が幾らでもできる。閣議でそういうことについて話題になつたことはないですか。そういう点については向こうの言うとおりのんですか。あまりにも一方的じやありませんか。これはどうなんですか。

○渡部國務大臣 國民の憤りの考へ方と申しますか、國民の心情はまさに山口委員のおっしゃるとおりであります。が、すべて日本の置かれてある國際地位にかんがみまして、許されるだけの最善の道を尽くしていくのが日本のあり方であると思ひまして、そういうことについてはいま努力をいたして、この間の現状でございます。閣議でもあなたのおっしゃつたような議論がしばしば出るのでございますが、ただいまのところ、そういうやめるとかやらぬとかいふような議論は閣議ではありません。

○山口(文)委員 そういう手ぬるいことでは——向こうは実力で強盜をやつておるんですよ。強盜に追い銭といひますけれども、そんなものをやる必要はないと思ふのです。なぜか然る態度をとらないか。それが日本の置かれてある立場じやないですか。どうも政府は日本の置かれてある立場といふものを逆に見ていると思つて、そんな逆な見方をして、いつまでも手ぬるいことをやつておつたんで、だめですよ。ですから、李ラインを撤廃してこつちの行為をやめないならば、日本としてはもつとときたる態度で、經濟についてはあらゆる援助をしない、取引もしない、これくらい強い態度をもつてなせ臨めないのですか。國民が泣いておるんですよ。それを平気で見過しておるといふようなことでは、これは政治にならぬと私は思ふのです。私は何も抗議しようとは思ひませんが、私に何か見えておるといふことではあります。そんなことが一体許されますか。何をやつておるのか私にはわからぬです。正常な生業を営んでおるものを、かつて氣ままだに拿捕して持つて行つたり、あるいは不法入國をやつたり、密貿易をしたり、一体韓國のやつておることは何なんですか。そんなでたらめなことをやつておる國は韓國以外にはありませんよ。それを何もしないで置いておくとおつちの手はないと思ふ。私にはこれを強く希望しておきます。それから次に、國鉄にお伺いをしますが、さきの資料によれば、各連絡船の濃霧による運航中止は二十六航海、十三往復に及んでおる、こういうことを聞いておるのですけれども、たとえば青函連絡船にしても宇高連絡船にしても、國鉄の連絡船といふのは海上往來の非常に激しいところを、しかも横断的にやつておるわけですよ。ですから非常に危険なんです。その危険な航路へ出ていってから航路上でとまつて

なれば、信号も見えぬようになりま
よ。そこまでやってこぬと、信号は遠
いから、二百、三百、五百メートルの
ところから見えぬのなら、航行もでき
ぬ。だからそんなことでは衝突は予防
できないと思うのですけれど……。

○荒木説明員 信号は汽笛信号ですか
ら、相当の距離から聞こえると思いま
す。

○山口(文)委員 警笛信号を鳴らすと
言われますが、しかしその警笛信号で
万全と言えないと私は思うのです。と
にかく出航せぬに限るのです。すか
ら出航前に濃霧の発生している状況と
いうものが両方の基地にもっと詳細に
通報されなければならぬと私は思うの
です。そういう処置を、それは気象庁
の管轄だからとか、あるいはその判断
は国鉄の判断だからといって、いわゆ
る官庁のなわ張り争いのように責任の
なすり合いをしておつてはいかぬ。そ
うするとまた洞爺丸や紫雲丸の事件が
起る。事件が起つてからとやかく
言つても、これは貴重な人命を失つた
後のことでありますから、金銭によつ
て解決できない問題です。ですから
そこをどうしようというふうな処置を
せられるのか、ひとつ聞きたいとい
うことなんです。

○荒木説明員 いま先生のおっしゃ
たようなやり方をしますと、気象情報
が出ましたら全部欠航になってしま
う。ところがそれが二十四時間ある
は三十六時間という長い期間で気象情
報が出ておられます。その間運航を停
止しましたら、ほとんど宇高連絡はと
まってしまう。ところが突進は見えて
おる時間がある。その間は心配なく動
ける、ほとんど動かしておるという

ことであります。途中停泊することは
めつたにございませぬ。出航時に気象
情報と突進を見まして、晴れないと見
ればほとんどとまっておるというの
が実情でございます。

○山口(文)委員 いまの答弁のよう
に機械的にやれと言ふのじゃないので
よ。いわゆる濃霧が発生するおそれが
あるとすれば、気象庁は濃霧警報を発
するでしよう。それが二日になるか三
日になるか、何時間になるかわからな
い。その間とまっておつたらたいへん
なことになる。しかしそういう気象情
報が出た、そうすると、国鉄ではそれ
を受けて、情報を出しておるが、いま
こからどこまでの航行区間、たとえ
宇高連絡船をとつてみますと、宇高間
においては、この航路についてはいま
の状況はこうだということ、的確に
予報を知らされるというふうな処置を
してもらえば、たとえ濃霧警報が出て
おつても、これは出航に差しつかえあ
りませんし、また途中で停船するとい
うことはないと。ところがどうも
そういうことではなくて、途中で停船
をするような事態が起きておるのでは
ないかと思ふのですけれども、気象通
報を受けて、それに対応するのはどう
いうふうにしてやっておるのかとい
うことです。

○荒木説明員 いまの第一点は、宇
野、高松の両棧橋で気象観測をやつて
おります。両棧橋から無線電話で各連
絡船に情報を通報しておる、それと気
象予報、二つを合わせてやっておるわ
けであります。あとは海峡のまん中に
観測所がありますれば、なおさらけ
こうだと思ひます。

○山口(文)委員 この図で見ますと、

そういうものを設けるところがあるの
ですけれども、いまそういう施設はな
いのですか。

○荒木説明員 いまのところございま
せん。

○山口(文)委員 運輸大臣、これはそ
ういう通報をする場所は幾らでもある
のですか。この両端だけでは、いま
言ったように、出航して途中でとまる
という危険がある。これはぜひその予
算を認めてやつて、気象庁の所轄にす
るか、国鉄の直接の所轄にするかは、
これは御決定次第でありますけれど
も、やはり途中にそういう観測所、通
報するところを設けることが必要だと
思ひます。大臣、これは予算でそうい
うものを認めてやるわけにいかぬので
すか。

○綾部国務大臣 たびたび申し上げます
ように、予算の問題でございまして、
そういうことの必要を痛感いたして認
めるようにぜひいたしたいと思ひます
が、ただいまのところそれでは来年か
らやるかと再来年からやるかという
ことは、国鉄の予算あるいは気象庁の
予算等に関連しますから、ここでいま
私が言明するということは差し控えた
いと思ひます。

○山口(文)委員 どうもさっぱり要領
を得ないことばかりでだめですな。気
象庁どうですか、これは気象庁として
もひとつ考えなければならぬと思ふの
ですがね。

○日下部説明員 ただいまの問題につ
きましては、非常にごもつともな御意
見と思ひます。気象庁の現在の考え方
といたしましては、気象情報あるいは
濃霧注意報の問題でございますが、濃
霧が発生し得る状態にあるということ

を的確に把握することがまず第一で
ある。そういう状態のもとに、そこで
濃霧がどのくらい濃くなるかの問
題、第二段がそうなると思つておりま
すが、現在気象庁のいろいろな施設そ
の他の状態からいたしまして、第一番
目の、全体として濃霧が発生し得る状
況にあるかどうかということの判定の
問題をまずしっかりやりませんと、そ
れから先の問題についてもお役に立つ
ような答えがいくつ出てくるかとい
う問題でございますので、現在気象庁とい
う問題が多い状況でございますので、
瀬戸内海の濃霧に限らず、その他
の問題も含めまして、前線が瀬戸内海
のどんな状況のところにあつて、どう
いう種類の異常な気象が起り得る状
態であるかということをもまず的確に把
握できるような体制を固めてまいりた
いというふうなことで、施設その他に
ついていろいろお願いをいたしておる
状況でございます。

なお、先ほどの連絡船との関係につ
きましては、高松棧橋におきまして
は、高松地方気象台と国鉄とは非常に
密接に連絡をとつて、海上の連絡船等
からの観測、それからその他棧橋で行
なわれております観測もいたしてお
りまして、私どもとしては非常に感謝
いたしておる次第でございます。

成績につきましては、と調べてみ
ましたところ、やはり濃霧注意報が出
ておりました、船の運航をとめなけれ
ばならないほど濃くなつた場合
というものが数件出ておりますよな状
態で、やはりこの霧というよなもの
が、ある広い海域の中で、場所的に非
常に部分的に濃いところが出るという

問題については私どもとしては非常に
難問題であり、非常に困つておるわけ
でございますけれども、一カ所まん中
に観測所ができておりますと非常に助
かると思ひますが、それだけで全部
うまくいくようになり得るかどうかと
いうことはまだ自信がございませ
ん。

○山口(文)委員 大体気象庁というも
のは予報をして、そしてその目的とい
うのは防災が目的だと思ふんです。防
災ということに役立たぬのだったら、
あまり気象庁の存在価値はないんで
すね。ですからやはり防災ということ
を特に主に置いて考えた場合に、これ
いま部長がおっしゃるやうに、気象予
報というものは全体的なものであつ
て、局地的にとらえて予報するとい
うことがなかなか困難なことは、これは
私も知っているのです。けれども重要
な航路その他については、予報を出し
てそのままでも事足れりというので
は、私は防災にならないと思ふので
す。ですからその予報に基づいて、
刻々その地域において移り変わる状態
をその当事者に通報するということに
よつて、初めて防災の完べきを期する
ことができる、こう私は思ふのです。

そのためにはもつと人員の増加とい
うことも必要でありませう。ところが
それは手がないから、人がないからで
きない、こういうふうな言われちゃこ
れは困るので、金の問題で解決するわ
けです。いかがですか、そういうもの
を充実にいくという方針はないので
すか、あるのですか。

○日下部説明員 ただいまのお話、非
常にごもつともでございます。私ど
もとして、できるだけ防災という面

につきましましては、施設、人員ともに充
実してまいりたいと努力いたしておる
ような次第でございます。いまお話し
になりましたことにつきましましては一々
ごもつともでございます。今後とも統
けてまいる所存でございます。

○山口(文)委員 ちよつと部長、声が
小さいので聞き取りにくくて困るか
ら、もう少し大きい声でやってくださ
い。

これまた結論は運輸大臣のほうにい
くわけですが、やはり時代はだんだん
進歩していくので、そうすると
陸上においても海上においても交通が
ひんぱん化してくる。それに対応する
体制をやはり整えてやらぬと、これは
下部の職員がどれほどねじりはち巻
きで氣ばつてもだめなんです。もう少
し気象関係でも即刻に通報がその当事
者に行けるような体制を整備してやる必
要があると思う。相当、機材等の充実
をはかられたことはたいへんけつこう
だと思ふけれども、事はやはり人命に
関する問題で、これはあとでいろいろ
言つてもだめなんです。ですから、こ
ういう主要航路、特に近海の主要航
路、定期航路を持つておる連絡船等に
対する気象通報の迅速化ということは
焦眉の急だと思ふのですが、これにつ
いての整備方針は、運輸大臣としてど
ういうものをお持ちなんですか、お聞
かせ願つておきたいと思ひます。

示してございまして、予算の許す限度
におきましては私は十分やつておると
考へておりますが、何と申しましても
国の要請する予算が非常に多うござい
まして、気象庁に要するだけ全部を出せ
といつても、これはなかなか無理だと
いうことは御了承願へると思ひます
が、御趣旨の点はよく勘案いたしまし
て、今後とも予算の折衝にあたりまし
て最善の努力をいたしたいと考へてお
ります。

○山口(文)委員 そこで、気象庁には
ちよつと小言があるのですが、とにかく
どうもテレビでいろいろ高気圧が
どうなつて、低気圧がどうなつてと解
説だけは十分しておるわけですが、こ
ろが、その解説者自身が、どうもこの
ごろは私らの予想どおりに動いてお
りませんで、説明もお恥ずかしいので
けれどもと言ひながら、いろいろ説明
をしておる。これは世間の人はこう
言つております。天気予報じゃなく
て、天気後報だ、こういう極端なこと
を言う人まで出てくるありさまです。
これはあまりにも機械にたより過ぎて
おるのではないか、もつと人的観測と
いいますか、それに力を入れてやつ
て、それと機械観測と両方総合して予
報を出すべきではないかと思ふので
す。ところが、人的観測のほうは、か
らだがえらいものだから、機械にやら
しておいて、悪く言つたら、自分は遊
んでおつても機械が予報して知らして
くれるから、そのとおりの言つたらよ
い、こういう安易な考へがあるのでは
ないか。そうすると、先に言つたよう
に、気象庁は予防を目的として、重大
な任務に携わつておるのでありますか
ら、こんななおざりなことでは困ると

思ふ。天気後報だなんて言われるよう
なことでは困ります。予報してもらつ
て防災に役立たせるということではな
くはならない。今日では気象の観測に
機械を要請されるごとく、その他の諸
施設もだんだんと近代化して、しかも
交通にいたしましては農業にいたしま
しても、社会構造上のすべてが非常に
進歩してきておるだけに、すべてのも
のが繁雑かつひんぱん化しておる、こ
ういうときに気象が後報だというよう
なことでは困ると思ふ。きょうはい
お天気でありました。前の日の予報で
は、きょうは雨が降るでしようなんて
言つて、それが天気だつたらばこれは
災害がなくて済んだということになる
けれども、天気でしようなんて言つて
どしゃ降りになるなんというのでは
たいへんな害をこうむるといふこと
なる。そういうことでは、海上なんか
は特に波浪注意報であるとかあるいは
また濃霧注意報であるとかいふもの
は、これはでき得る限りの確な予報が
ないと陸上よりもなおその危険度は多
いと思ふのです。一体どうなんです
か。定点観測も不十分だと言ふん
ら、もつと運輸大臣に予算の要求をや
ればいいんだし、いま言うように主要
航路の予報が的確にできないで後報に
なるんだと言ふんなら、もつと本来の
予報の的確な予報ができるように措
置をしなきゃならぬと思ふのですけ
れども、これはどうなんですか。

○日下部説明員 どうも私のほうの
やつております予報が当たらないので
たいへん御迷惑をおかけしてしたこと
については非常に遺憾に存じておりま
す。私どももいたしましては、いろい
ろな原因が考えられますので、何とか
これは正確な予報に持つていきたいと
努力しておりますが、一つの原因であ
るというところで、各地の気象台が、
たとえば雨日数あるいは気温等にお
いて開設以来というような記録を昨年以
来示しておる。世界的に見ましても
まままでの経過とは非常に違つたもの
が出てきておる。これは学問的にはい
ろいろ言われておりますが、要するに経
験的あるいは統計的な方法で予報を
やつてまいりますシステムでは、そう
いう記録破りのと申しますか、何百年
に一べんというような状態の変化が起
こると予報が非常にむずかしくなる、
当たらなくなる、そういうような意味
を含めまして学問的に堂々とその予報
の精度を上げていくためには、経験と
か勘とかいふものにたよる部分を排除
して、何とか正攻法で切り抜けていく
方法を講じたといふような方向で大
いに努力を続けておるわけでございます
が、予報の精度向上といふような問
題はほかの科学技術のようになかなか
簡単にはいかない。と申しますのは、
室内実験のように実験を繰り返して急
速にやるといふことがなかなかできな
い。やはり一年周期にならなければ同
じような状況は出てこないといふこと
で、ほかの科学技術のようにならな
く、実験室の中で五つべんも百べんも同
じことをして法則を見出すといふこと
がむずかしいような状況もございま
す。どうも進歩が皆様方の御期待に沿
うほど進んでいかれない。たとえば気
象の歴史始まりましたから数百年たつ
たといつても、やはり数百回の
実験しかできておらないのであつて、
ことに高層の観測や何か信頼できる

値を提供されるようになりましては
終戦後の状態でありまして、十数年し
かたつておらない。そういうふうな
状態で、まだ一般的な技術の開発を十
分になし遂げることがなかなかできな
い、これは非常に残念に思つておる次
第でございますが、そんなことは言つ
ておれませんので、私どももいたしま
してはできる限りの努力は続けてまい
りたいといふことを考へております。
幸いにいたしまして測器のほうの面
におきましては、レーダー観測網も整備
されてまいりましたし、沿岸の海洋の
問題につきましましては波浪計のよう
なもの、潮位計のようなものも整備さ
れてまいりまして、海洋の問題につ
きましましては、海軍の艦隊も整備さ
れてまいりましたので、今後努力を続
けて御期待に沿ふように持つてまい
たいと考へておる次第でございます。

○山口(文)委員 どうもお話を聞いて
おると、何とかして近代的な、いわゆ
る学問的な面からこの気象予報を完成
をしたいといふ努力をしておられるこ
とについては、私もこれに非常に敬意
を表するのですけれども、少なくとも
それと並行してでき得る限りの確な予
報をしていただかないと、いま申しま
したように現場でやつておるのに、た
とえば濃霧注意報一つをとりますと
も、予報を出したのだからそれでいい
といふわけにはいかないもので、やは
り局地的なそういうものについても十分
に連絡ができるような鑑別施設の設
置といふものを持たなくては、船が衝突し
て沈没した、何名かの人命を失つた、そ
の責任といつてわれわれが責任ばかり
追及してみても、死んだ人は戻りませ

ん。ですからそれだけの重要な、いわば人命を左右するような重要な任務を持っておると私は思うので、そういう意味で施設が足りないと言われるなら、遠慮なくもっと積極性を持ってやるべきです。大体運輸省というのは消極的過ぎますよ。これに限らずいろいろの、平たく言えば運輸行政全般についてあつちからもこつちからもこれくらい陳情されることはないのですよ。最近くらいあつちからもこつちからも陳情攻めにあつたことはありません。これは何としても行政全般について、もう少し運輸省独自の積極性を持ったことをやってもらわなければならぬと思う。ですから各庁とももっと積極的

にこの施設の整備についても予算の要求をして、そして万全を期するようにしてもらいたい。人命を尊重するために施設というものはだれも反対しないだろうと思うのです。しかし往々にしてその一番重要なことが軽んじられておるといふのが今日の現状じゃないかと私は思うわけです。こういうことではいけないから、ひとつ十分にしていただくように希望します。

その次に、これは海運のほうになるのですかどうですか、いま船舶に取り付けたレーダー設備というものは非常に進んでいるわけですか。これはレーダーを装置するということはまた義務制にはなっていないのじゃないかと思うのですけれども、そうなっているのですか、どうですか。

もう一つ尋ねますが、それと同時に、レーダーを使用するにあたって、船員に対する訓練が必要だと思つておられるのか、この二点を

についてお答え願いたいと思つておられますが、レーダーはまだ強制になっておりませんが、レーダーにつきま

たしまして、レーダーは、電波法によりまして一応の試験が必要になっております。現在のレーダーを取り扱います船員は、一応その試験を受けた者が取り扱つております。さらに従来海技試験、つまり航海士の免状を出す場合に、内航船、小型船等については特に電波計器と船舶の運行関係というものについての試験問題を出してはなかつた。と申しますのは、内航の小型船等ではそういうものの装備が大型船に比べて少なかったという状況で、必ずしも試験—海技試験のほうでございまして、電波監理局の試験とは別に、船舶運航術のほうの試験で、最近、六月に試験の一部を改正いたしました。いままで甲種あるいは乙種船長まで電波計器の試験問題を出してございまして、乙一、つまり内航船の五百トン程度の船舶の航海士あるいは船長たるべき者の試験にまで電波装置の出題をすることにいたしました。航海に当たる者がレーダー等の電波装置の取り扱いに間違いのないようにということを進めておる次第でございます。

○山口(文)委員 このレーダー等の取り扱い扱いは、そういたしますと、船に乗つておる主要幹部については、すべ

ての人にやらせるような知識を持たせるような措置をしておるといふことですか。

○龜山政府委員 レーダーを取り扱いますのは、船長及び航海士のつとめでございます。全部というお話がございましたけれども、機関部員、機関士、機関長、機関部の関係は、航海上の計器でございまして、これについては特段の知識を試験でも要求はしておりません。それからいわゆる普通船員といわれる、部員といわれる者は、これはレーダーの監視は、航海士の命を受けて、その隣で見ているおられますけれども、しかしいま言ったような電波計器の取り扱いに関する免許は特に得させようにはいたしてございませぬ。これは航海士の横におつて手助けをしておるだけでありまして、責任者、大型船についてはすべてレーダーを取り扱ひ得る者ということにいたしてございませぬ。

○山口(文)委員 そこでお尋ねいたしますが、前に一度、無電の通信士を一人にするか二人にするかとか、いろいろ問題になったことがありますが、レーダーの取り扱いには、これは無電士とは別の分野で取り扱いをさせるという方針なのか、あるいはその責任は無電士の責任として所在を明らかにするの

方向といたしましては、これらの保守、管理、運用、すべて甲板部士官の職務というふうになっております。

○山口(文)委員 これは私は、いま言われまされたが責任者をはっきりしておくことが必要だと思つておるのです、重要なものでありますから。しかしその取り扱い者をやはりまたきめて、そうして遺漏のないようにしておかないといけません。したがって将来はやはりこれはこれだけ進歩しておれば、何トン以上はレーダーを備えなければならぬという義務を負わさなきゃならぬと思つておるのです。各国にそういうことがあるのかないのか、ひとつ伺いたい。

○今井政府委員 まず航空機の機種の問題を先にお答えしたいと思います。いま現在ヘリコプターが九機ございまして、それから固定翼の飛行機はビーチクラフトが五機ございまして、これに對し三十九年度予算でビーチクラ

フトが一機買入ることになっておりますので、合計六機、全部で航空勢力は十五機ということになるわけでございます。最近の海難で、特に新聞等でもあるいは先生のお目にとまるかとも思ひますけれども、航空機とそれから巡視船のいわゆる立体的な海難救助というものが非常に成功いたしておるわけでございます。やり方といたしましては、海難船が発生したという情報を受けますと同時に、われわれの基地から航空機が飛び出しまして、その付近の海面を空中から捜査することをやりました、その間巡視船は基地から出動の準備をいたしまして、もちろん遭難船の位置、方向がわかつております際には、巡視船は準備のなり次第出港いたすわけでございますが、航空機が遭難船を発見いたしました場合に直ちに巡視船に連絡をいたしまして、巡視船を誘導して遭難船の現場まで持つていく、こういうふうな形で現在やつておるわけでございます。

○山口(文)委員 そのもう一つ聞いておきますが、さきにも出ましたが、李ラインなんかでの拿捕事件が非常に頻発しておるわけですが、これは予防措置として航空機などを使用して警報を漁船に送るといふようなことはやらないのですか、やれないのですか、どうですか。

○川野委員長 ちよつと速記をとめて。
〔速記中止〕
○川野委員長 速記を始めて。
○山口(文)委員 もう時間がありませんから、私はこれでおきますけれども、私が最後に言うことを、関連質問で全部要望されましたから、重ねては

言いませんが、兩國の問題は、やはり
そう一方の、戦勝国でもこんな
むちゃなことはやりませんよ。戦勝国
以上のことですよ。朝鮮に対してなる
ほど日本は韓国併合上いろいろやっ
かもしませんが、一面からいうとや
はり朝鮮だけではできないような国内
開発もやっておると思うのです。
それは元手をとっておるのではない、
みな向こうに残しておるのです。した
がって、もっと虚心たんかきに善隣友
好を考えるならば、韓国はもっと深く
考えるべきだと思うのです。それを考
えずしてやるならば、あるいは経済断
交やむを得ないというような強い姿勢
をとってしかるべきだ、それが国民大
多数の考えだと思ふのです。ですから
そんな巡視船に大砲を積んだり機関銃
を積んだり撃ち合いせいと言っておる
のではない。われわれは平和的な手段
において兩國の正常な国交をやるべき
だと思ふのです。それが相手は不正常
なことをやって、暴力をもって平和的
な国民をおどしきくって、降伏でもさ
せようと思っておるのかもしれないけ
れども、そうはいきませんよ。これは
閣議でも強く要求をさせていただきた
いと思ふのです。

先ほどから質問をいたしました、
いわゆる海上の安全のためには、少な
くとも気象の予報関係において、ある
いは公海上の航路標識その他暗礁灯の
明示、あるいはまた海洋の遭難時にお
ける立体捜査、すなわち航空機あるい
は巡視船等の立体捜査の強化等につ
いてもまだ満足はいたしません。特に海
上保安庁の職員の給与、厚生施設の間
題についてはもっと積極的な施策を

とってやってもらわないと、これほど
平和時において命を的に人の救難に当
たっておるものはないと思ふのです。
したがってもっとそういうような点に
ついての姿勢を強化してもらいたい。
これだけいろいろの問題があるのです
から、運輸大臣も十分にこれを承し
て、明年度からはもっと積極的な施策
をとられるようにこの際要望して、私
の質問を終わります。

○川野委員長 久保三郎君。

○久保委員 一言だけ聞いておきま
す。

海上保安庁長官にお尋ねしますが、
日本の保安庁が所管している水路図誌
は大体全部完備しているのですか。

○今井政府委員 大体において完備し
ております。

○久保委員 これは委託で測量をやら
しておるところはないのですか。みな
保安庁直轄でおやりですか。

○今井政府委員 直轄でやっておりま
す。

○久保委員 これの効用については大
体問題ないのですか。たとえ船を運
航する者が水路図誌の正確なものを
持っておるとか、そういう普及度はど
うなんでしょうか。

○今井政府委員 これはもう長い歴史
のある図誌でございます、船舶の常
備品といえますか、これは必ず備えつ
けてあると思っております。

○久保委員 常備してあると言いますが、
常備してはいないものもあるのじゃな
いか、図誌じゃなくて勘でやっておる者
もあるのじゃないですか。それから最
近潮流の変化その他もあるでしよう
し、航路標識などは毎年変わってくる
というか、造成されますから、これは

見ればわかりますが、そういう変化に
応じたものはどうなんでしょうか。

○今井政府委員 これは測量、改測、
検測等をやりました際には必ず補正の
図誌を出版することになっておりま
す。しかしながら通常の貨物船その他
旅客船等のいわゆる商船は別でありま
すけれども、漁船等の中には、あるい
は補正以前の図誌というよう若干古
いものを持って航行いたしておるもの
もあるのではないかと思ひます。

○久保委員 それでは海上衝突予防法
を改正すれば条約の規則に全部合致す
るわけですね。

○若狭政府委員 さようでございます
す。

○久保委員 そうしますとこの規則の
受諾はいつなさるわけですか。

○若狭政府委員 この法律が成立いた
しました後におきまして受諾すること
にしております。

○久保委員 これは規則というか、条
約ですね。どういふことになっており
ますか。

○高林説明員 これは条約としては考
えておりませんが、規則として考えて
おります。

○久保委員 ちょっと外交文書には暗
いのでありますが、国際間の規則であ
りますから、規則というのには条約の一
種ではないですか。違いますか。

○高林説明員 今回の海上衝突予防法
規則は前回の四八年規則と同様でござ
いまして、この国際人命安全条約で付
属させないということが前文で断わっ
てあります。そこで条約の一部を形成
するものではないということを入命安
余条約の前文で規定しておるわけであ
ります。そこでこの場合におけること

ろの規則というものの内容は、大体に
おきまして各国ともこれを模範法典と
いうふうに考えております。模範法典
といいました場合におきましては、結
局この規則の内容を国内法として採用
することについて関係各国に勧告され
ましたもの、その採択したものを模範
法典というふうにしてこれを取り扱っ
ておるわけでありまして、それでこれ自
身につきましては、一八八九年のワシ
ントンの国際海事会議からでもずっと
規則という形式で備えておるわけでござ
いまして、これは先ほど申しました
ような条約とは切り離れた模範法典と
いうふうな考えておるわけでございます
す。

○久保委員 この模範法典ということ
であります、申し合わせですか。ど
ういふ手続をとられるのですか。

○高林説明員 受諾と申しますのは、
一九四八年の会議におきまして議事録
等にもあらわれておりますように、関
係各国が規則を国内法といたしまして
採用する意思を有する旨の表明という
ようなことだと考えております。した
がって、一般的にいふ条約の受諾とい
うものと、ここでいふ受諾とは合致し
ないと申しますが、異なつた意味でこ
れを議事録等におきましては使ってお
るという状況でございます。

○久保委員 それじゃそれは単なる通
報ですか。わが国でも模範規則とあり
に国内法を改めましたということでは
か。それともこの規則についてわれわ
れは承知したとかいうことですか。ど
うなんでしょうか。

○高林説明員 単なる通告ではござい
ません。これを国内法制として実施す
るという意思の表明でございます。

○久保委員 ちょっとわからぬので、
こういう機会でありますからお尋ねを
しておるのでありますが、これは国際
間の広い意味における条約ではない、
そういう意味ですか。——そうする
と、そういう国際間の取りきめという
ものは条約以外にどんなものがあるの
ですか。たとえばこれがそうだとする
と、そのほかになんものがあります
か。わかりやすいものがあります
か。

○高林説明員 このような種類の模範
法典というふうな意味におきましてこ
ろの規則というものについては、私ど
も全体はよく存じませんが、大
体この海上衝突予防規則あたりが該当
するくらいじゃないかと思ひますが、
全体的にはほかの例につきましては、
残念ながらよく存じ上げていない状況
であります。

○久保委員 私も知らないの聞いて
いるのですが、いま高林参事官がおつ
しやる模範法典というの、この条約
のどこに書いてあるのですか。

○高林説明員 この規則ないし条約に
つきましては、模範法典ということ
その中には直接書いてございません。
ただ一九四八年の条約、この規則を制
定いたしましたときに、各種の議事録
がございまして、そのときにこの予防
規則の法的性格についてはいろいろと
検討されたわけでございまして、その
会議におきまして、先ほど申しました
ように、各国の国内法として採用され
るため勧告された模範法典であるとい
うふうなことになったわけでありま
す。と申します実態的理由をいたしま
しては、かつて第一次大戦前だったと
存じますけれども、これが安全条約の

一部をなして、条約と一体となつておつたわけでありませう。そこで、条約という形式をとつておりましたため各岡の批准が非常におくられて、そのためこれが統一法としてなかなか施行できなかつたというやうな実態的な背景があるわけでありませう。この場合におきまして、四八年の会議におきましては、本規則はこれを一応切り離すといふこと、付属せしめないといふふうな前文で書いてあるわけでありませう。前文におきましては、この改正された規則は一九六〇年の海上における人命の安全のための国際条約には付属させないことに決定したといふふうな規定しておるわけでありませう。ここで一応形式的な意味におきましてこの条約と切り離して、これをいわば単独のものにするといふ意思決定をしたわけでありませうが、その場合の規則の性格につきましても、先ほど申しましたやうな会議におきまして模範法典として勧告されたものであるといふふうなことを考へておるといふことが議事録その他によつて明らかになつておる状況でありませう。

○久保委員 たいへん時間がないのに申しわけないのですが、こういう機会でありませうからお尋ねしておくわけでも、御了承をいただきたいのですけれども、あなたのおっしゃるとおり、いわゆる人命安全のための国際条約にはこれを付属させない、この決定された。付属させないといふことは単独であるといふことですね。単独であるといふからには、模範法典といふものはいくらでもいわれる模範法典であつて、それは各国がこれに準拠して規則をきめていこうじやないかといふ申し

合せだ、こういうことですか。そうならば、受諾という文句はおかしいのじやないですか、どうですか。
○高林説明員 全体につきましても、各国が模範法典としてこれを国内法として受け入れるという意味におけるところの意思の表明といふことで考へておるわけでありませう。この場合に受諾という文句を使つておりました。この受諾の意味は、先ほど申しました、そういう国内法典としての採用といふこととの意思の表明と解すべきでありませう。かつ、この規則の中に、全体的にはたとえ締約国とかその他、そういうやうな意味の条約といふことを示すところの文言は見当たらないわけでありませう。そこでそういうやうな関係でこれを模範法典として考へたわけでありませう。その場合にアクセプトといふことばを使つておるわけでありませう。この場合ににおきましても、いわゆる条約の受諾といふやうな意味、内容とは違つて、国内法としての意思の表明であるといふことで当時の会議においてこれを認めておるといふのが従来の会議の経過でありませう。

○久保委員 あなたは、締約国云々はどこにも見当たらない、こういうことでありませうが、それはそういうことですか。実際的にはいづれにしても条約と同じやうなかつたことを考へるわけですね。これは国内法を改めてそれでその規則を受諾するといふ形でありませうが、国際法上そういうことになつてゐるのですか。こういうものは条約ではない、どうも海運局に聞いてもうまくないかもしれないが、海運局長は国際人だからわかるでせう。
○若狭政府委員 一九六〇年の会議に出席いたしましたけれども、そういう根本的な問題はあまり研究してまいらなかつたわけでありませう。たいへん恐縮でありませう。
衝突防規則につきましても、世界の関係各国が集まつてルールをつくりまして、それを各国が自発的に受諾するといふ形をとつておるわけでありませう。条約の場合には批准書の寄託といふことによつて効力が発生するわけでありませうけれども、この規則につきましても、条約といふやうな形の義務ではございませんで、各国が自発的にこれを国内法として制定するといふ形をとつておるわけでありませう。したがひまして、規定の内容につきましても、この法律自体には罰則の規定はないわけでありませう。これは各国がそれぞれ別個の法体系によつて処理していこうといふことでございまして、この規則自体は世界共通の一つの規則として示されて、それを各国が自発的に国内法として制定して、結果的には条約と同じやうな形になると思ひますけれども、形はあくまで条約の形で強制しない、各国が自発的な意思によつてこれを決定するといふ形をとつておるわけでありませう。

てよろしいですか。
○高林説明員 そのとおりでありませう。
○久保委員 あと残り、御承知のよりに原子力船の問題が一つ残つておりますね、これはどういふふうな考へておられますか。
○佐藤説明員 原子力船の構造その他に關しましては、一九六〇年条約におきまして規制いたしております。衝突防に關しましては一般船舶と同様の事項を考へておるのではないかと思ひます。と申しますのは、それにつきましては規制がございませんで、
○久保委員 ちょっとことばがわかりにくいのですが、別に規制はない、こゝろおしやつたのですか。
○佐藤説明員 運輸についてはございませんで、構造その他につきましても条約のほうで規制しております。
○久保委員 その条約に準拠して国内法として設備基準といふか、そういうものの設定はどうなつてゐるのですか。
○佐藤説明員 前国会におきまして一九六〇年条約の批准のための御承認をいただき、船舶安全法の一部改正を實はしていただいたわけでありませうが、原子力船につきましても、実はまだ現物がなく、いまいろいろ勉強中の大きな問題もありませんし、ただ安全法だけでなく、ほかのいろいろいろな法律、たとえば科学技術庁の炉規制法とか、障害防止の法律とか、その他乗り組み員なんかの関係とかいろいろございませうので、その辺の兼ね合いもございませう。船舶局長から大体船がでる上があるころ、運航の始まるころまでに国内法を整備して、船舶安全の確保

をしたい、こういうふうな御答弁いたしておりますが、大体その趣旨でわれわれのほうも進んでおります。
○久保委員 それは前川さういふ答弁があつたと思ひますが、われわれから見れば、船がでる上がつてからさういふものををつくるといふことは逆ではなからうかといふふうな考へをしておるわけでありませう。そのときの答弁では、たとえ原子力船の事業団ができて、そこで一応の設備基準といふものをつくりながらやつていくから心配はないといふふうな言われたのであります。少なくともさういふ設備基準が先行して初めて設計の段階に入るといふことだと思ひますが、それはどうなつておりますか。
○佐藤説明員 おっしゃるとおり、一応安全基準といふものが各界の代表をもちまして内規がございまして、それに対する設備基準は早急に規制しよう、ことしじゅうに規制しようといふことで、たゞいま作業を進めております。
○川野委員長 次会は来たる十九日金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。
午後零時二十四分散会

