

第四十八回国 参議院 運輸委員会 會議録第十四号

昭和四十年三月二十三日(火曜日)

午後二時六分開会

委員の異動

三月十八日

江藤 智君

三月十九日

前田 久吉君

三月二十二日

増原 恵吉君

三月二十三日

野上 進君

野上 進君

野上 進君

野上 進君

野上 進君

野上 進君

野上 進君

野上 進君

野上 進君

野上 進君

野上 進君

野上 進君

野上 進君

野上 進君

野上 進君

野上 進君

野上 進君

野上 進君

野上 進君

野上 進君

野上 進君

野上 進君

野上 進君

野上 進君

野上 進君

野上 進君

野上 進君

野上 進君

野上 進君

補欠選任

前田 久吉君

補欠選任

江藤 智君

補欠選任

増原 恵吉君

補欠選任

野上 進君

補欠選任

野上 進君

補欠選任

野上 進君

補欠選任

野上 進君

補欠選任

野上 進君

補欠選任

野上 進君

補欠選任

野上 進君

補欠選任

野上 進君

補欠選任

野上 進君

補欠選任

野上 進君

補欠選任

野上 進君

補欠選任

野上 進君

補欠選任

野上 進君

補欠選任

野上 進君

事務局側

常任委員会専門員

吉田善次郎君

説明員

運輸省海運局参事官

高林 康一君

本日

の会議に付した案件

港灣整備緊急措置法の

一部を改正する法律案

(内閣提出、衆議院送付)

運輸事情等に関する調査

(海運に関する件)

委員(松平勇雄君)

ただいまから運輸委員会

を開会いたします。

初めに委員の異動について報告いたします。

三月二十二日付をもって委員増原恵吉君が辞任

し、その補欠として上林忠次君が選任され、ま

た、本日付をもって委員浅井亨君及び野上進君が

辞任し、その補欠として白木義一郎君及び山崎

君が選任されました。

委員(松平勇雄君) まず、港灣整備緊急措置

法の一部を改正する法律案を議題といたします。

前回に引き続き質疑を行ないます。御質疑のあ

る方は、順次御発言願います。

相澤重明君 前回御説明をいただきましたの

は、港灣整備五カ年計画を、いわゆる現在の輸送

状況あるいは港灣の取り扱ひ貨物量の増大に伴っ

て現在の計画では不十分であるという事で、今

回四十年を起点として五カ年計画を策定すると

いうことの御説明をいただいたわけです。

そこで、これらの計画を実施するためには、運

輸大臣は港灣審議会の意見を聞いて策定をされた

ことだと思ふ。そこで、港灣審議会の意見という

ものはきわめて重要になると私は思うのでありま

すが、現在まで港灣審議会で審議された意見の中

で重要なものを二、三あげてひとつ御説明をいた

だきたいと思ふ。それがいままでの第二次五カ年

計画ともいふべきこの策定の大きな要素に私は

なっていると思ふ。こういう意味で、どういふ点

が港灣審議会で特に強調され、今回のこの方

向をとるに至ったかという事を、審議会の中か

ら、局長等も御出席を願つておると思ふ。また

で、特徴点をひとつあげてほしいわけです。

政府委員(佐藤肇君) 実は、この五カ年計画に

つきましては、従来持つておりましたのは事務当

局の素案でございまして、今回このワケが閣議了

解を経まして法律が改正され、この法律に基づき

まして新しい案をつくつて、それを審議会にかけ

るわけにございまして、まだこの案については

審議会にかけられる段階に至っておりません。

相澤重明君 私の御尋ねしているのは、つまり

三十六年を起点として港灣整備五カ年計画とい

うものを策定しているわけです。それで港灣審議

会でもいろいろと御意見を受けておる。そこで、

先ほど申し上げたように、現在の貨物の取り扱ひ

量とかあるいは輸送状況等を考えると、いままで

の計画ではこれは不十分であると、こういうこと

は当然審議会の中でもそれは述べられておるので

はないか。したがって、政府も、この現在の状況

に応じて、従来は五カ年計画の内容について

も単年度においてそれぞれ決定してきたわけであ

りますが、その総合的なものについてはきまっ

てなかつたわけです。それを今回は閣議決定とい

うことで、一応の案としてこれは提案をされてお

るわけですから、そういう意味で、これが、法律

が通れば、もちろん予算を伴うものだから、港

灣審議会におかけになる、これは当然のことであ

ります。しかし、いままでこういうふうなことが

生まれてくるというのは、やはりそこに港灣審議

会でも私は議論のあったところだろうと、こう思

うんです。そういう点の特徴的なものはどうい

うものがあつたか、こういう点を、前の話を実はお

伺いをしていただくわけです。

政府委員(佐藤肇君) 港灣審議会におきまし

て、昨年度実施いたしましたのは、各港につきま

しての計画の審査でございまして、この前の五カ

年計画をつくるにつぎましては、審議会にかけて

おるわけにございまして、当時審議会として重点

を置いて議論されましたことは、やはりこの生産

の伸び、特に輸出というものに対して、港灣の施

設がこれでいかにどうかということが一点。もう

一つは、船型が大きくなるのでございまして、こ

れに対応して港の水深をいかに深くしていくか

という点、これが主要な議論だと思ひます。

相澤重明君 そこで、私が再度お尋ねをしたい

のは、この本法が制定された後に、いま局長から

も指摘されたように、重点項目というのがあると

思ふんです。したがって、たとえば新産業都市の

関係の港灣、あるいは外国貿易港の整備、あるい

は内国貿易とかというふうな、それぞれの項目が

あるわけですね。そういう中で、地方単独事業を

も含んで、私はこの重点事業というものをどうい

うふうなあげるかということ、政府の予算を投

資する場合、いわゆる一つの先行投資あるいは設

備投資、やはり財政の効率的運営を考えなければ

ならぬわけです。ただ金を、政府が港灣整備だか

らという事で、一律にかけたところで、効果と

いうものはそうあがらないと思ふ。そういう意味

で、やはり重点的に国際競争力を培養するとか、

あるいはいまの時点でこれを最も重点にやらなけ

ればいけない、こういうものが私は策定されなけ

ればならぬと思ふのですよ。そういう意味で、計

画

第十部

運輸委員会會議録第十四号

昭和四十年三月二十三日

【参議院】

一

(一九五)

画の重点をいまだここに置こうかというところを、政府として、立案者として考えておかなければ、私はやはり問題が残るだろう、こう思うので、先ほどの御答弁に就いて、これからこの法案が制定されたら、どこに一体重点を置くのか、こういう点を再度ひとつ御説明をいただきたいと思う。

○政府委員(佐藤肇君) この法案を提案いたしました理由と申しますか、五カ年計画を新たに改定しなければならなかった一番大きな要素は、貨物量が急激にふえてきたということでございます。貨物量の増大に対応して港湾施設を増加していくということが一番重点を置かれているわけでございます。しかも、その中で外国貿易港における輸出貨物の増加というのは顕著なものがございまして、昭和三十六、三十七年における船込みといたしても六大陸を中心に行なわれたわけでございまして、貨物量の増大のうち、特に外国貿易港を中心にして整備するというのが最重点でございます。

次に、新しく新産業都市または工業整備特別地域というようものが指定されました、これは全体の国土総合開発的な観点と、過密都市対策として考えられているものでございますから、これらに対応する港湾の整備というものをあわせて考えていきたいと思います。

第三点は、先ほど申しましたように、船が大型化してまいりましたので、航路につきまして新たに大型船が通れるように改良していききたい、この三つでございます。

○相澤重明君 そこで、これは、政務次官御出席いただきましたので、お尋ねをしていきたいと思っておりますが、いま局長の言われる三つの重点項目については、よくわかりました。しかし、港湾整備をして船舶の荷役等の問題がたとえばスムーズに行なわれる施設ができたとしても、これは海上輸送だけでは、いわゆるせつかくの貨物の取り扱いというものが半減してしまふわけです。そこで、陸上との関係がなくなるとはいかぬと思ふ。

そういう場合に、たとえば六大陸を含んで港をそういう重点施設をしたけれども、陸上の整備というものは一体どうなのか、こういう点について——これは国鉄とか私鉄とかいろいろあるでしょう。あるでしょうが、一応、運輸省としては、監督官庁として、これだけの投資をして、そして港湾のいま申し上げたような施設ができるわけですから、それに輸送力が一致するような陸上輸送というものを考えなければならぬだろう、こういう点について、前回私は決算委員会なり運輸委員会でも北海道の苫小牧港の話を出したことがあるのですが、全国的に政府がお考えになつて、そういう港湾と陸上輸送との関係をどういうふうにお考えになつて、またどういふふうにするのか、これをひとつ政務次官からお答えをいただきたいと思ふ。

で、紙の上の経済計画をつくりましても、これはその面から瓦解してまいりますことと私は考えております。そこで、ただいま仰せのございましたように、海陸輸送の調整あるいは総合化ということのほかに、さらにそれに付帯する諸行政、諸施設まで含めまして意味におきまして港湾機能の全面的な増強ができませんように配慮いたしていただきたい、かように考えているような次第でございます。

う思ふのであります。そこで、いま一つ、第三点の問題としては、この前の御説明では、港運協会法は今年の半ばごろ、六月末ごろというふうな話じゃなかったかと思ふのでありますが、やはり今日そういうお考えでおられるかどうか、この点もひとつ御答弁をいただきたいと思ふ。

○政府委員(大久保武雄君) ただいま相澤委員の御指摘のとおり、港湾の機能というものは、単に船舶がそこに着き得るか着き得ないかというだけの問題ではございせん、その港湾の船につながらる陸上諸施設というものが完備いたさなければ港湾機能の大半は死んだもひとしい、かように私は存じております。すなわち、ただいま御指摘もございましたように、鉄道引き込み線はどうなつてゐるか、あるいは港湾における上屋、倉庫等の荷さばき施設はどうなつてゐるか、あるいはそういうものに接続する港湾の荷役機械はどうなつてゐるか、またそれらの荷物の取り扱いのいろいろな行政組織というものはいかに連絡よくそれをさばいてゐるか、またその港湾からつながつていく小運送の運行というものは円滑にさばけてゐるか、こういうあらゆる面をささいに検討いたしました上で、港湾の全機能が有機的に動いてまいりますように取り計らわなければならぬと考えております。いろいろな施設もございませぬけれども、港湾はあらゆる行政、産業並びに交通の末端神経の一番集中したところでございますので、それを間違ひなくそれぞれの機能が有機的に動くよう取り扱つていきたいと思います。

○相澤重明君 抽象的な御答弁としてはいいわけですが、そこでひとつ私に資料を要求したいわけですが、たとえば外国貿易港はどこどことどういふふうな、いまの政務次官のお話のように、臨港鉄道と申しますか、あるいはそういう陸上輸送との関係について施設の改善等をお考えになつてゐるのか。これは単に港湾局では港湾だけのことをお考えになつてゐると思ふますが、運輸省自体としては、政府自体としては、いま言った総合的なものがあると思ふます。それをひとつ、いま全部というわけにいきませんから、あとでひとつ、外国貿易港の計画についていろいろのものがあつた、それから新産業都市の港湾整備についてはいろいろのものがあつた、これを、ひとつ後刻資料で御提出をいただきたい。この中で、従来の目標が、先ほど局長から御説明をいただきましたように、急激に貨物の取り扱い量が伸びて、計画目標としては一〇・五億トンをお考えになつておるようでありませぬから、たいへん私はけっこうだと思ふのです。けっこうだが、それがそういうふううに実際に進まなければならぬと思ふますので、いまの計画をひとつ発表願ひたい。

それから、最後に、港運協会でございますか、これは答申にも、港湾関係者が自主的に、そういうことをやはり自覚することが必要だということがございませぬので、現在、関係業者並びに団体に、私どものほうも示唆いたしまして、公益法人として全国一本の港運協会にまとめるということ、六月を目標にしてやっておるような次第でございます。

○相澤重明君 最初の点で、もちろん私の資料要求というものは、運輸省の計画であつて、もちろん港運協会でも御協議いただき、また経済企画庁長官とも協議をして、最終的なものはきまるわけですよ。きまるが、この予算を要求し、法律を提案する、その骨子というものはあるわけですよ、考え方というものは、たとえば、さき申し上げました六大陸なら、外国貿易港についてはどうするのだと、こういうものがあるから、それに伴う資料というものを御提出をいただきたい。いわゆる説明資料だ。

それから、いま一つは、港運協会、いわゆる公益法人を進めるにあつて、いろいろと業界のことでですから要望もあると私は思ふのです。した

それから、いま一つは、港運協会、いわゆる公益法人を進めるにあつて、いろいろと業界のことで

それから、いま一つは、港運協会、いわゆる公益法人を進めるにあつて、いろいろと業界のことで

それから、いま一つは、港運協会、いわゆる公益法人を進めるにあつて、いろいろと業界のことで

それから、いま一つは、港運協会、いわゆる公益法人を進めるにあつて、いろいろと業界のことで

が、なるべくその関係業界とも話し合いをして、それで案がまとまれば、これは来年の国会提案になるでしょう、もし法律ということになれば、一応、公益法人だけならば、別にそういう問題はないと思いますが、そういう点について、法律としてお考えになる場合があるかもしれぬし、あるいは公益法人だけでいく場合もあるかもしれぬが、一応ひとつ、関係業界と十分素案を練って、できるだけやはり一本化するの望ましいと思ふ。そういう点で御質問申し上げたわけですが、その国会提出を来年度お考えになっておられるのか、それとも、そういうことじゃなくて、これは事実上そういう運動体としてでき得るというお考えで進めておられるのか、いま一度、この点不明確だったので、お答えをいただきたいと思ふ。

○政府委員(佐藤隆吉) 日本港運協会というものは、公益法人化するの、要するに、公益法人としてこの法律に準拠すればいいわけでございます、特にこの法律というものを考えておられるわけではございません。ただ、これをつくりまして、一九二〇年の意見を聞くことによつて、来年度の国会提案を予定しております港運送事業法の改正を考えておられるわけでございます。

○相澤重明君 では、いまの御説明で大体骨子がわかりましたので、先ほどの資料を御提出いただいて、次回に譲りたいと思ひます。

○委員長(松平勇雄君) 残余の質疑は、次回に譲ることになります。

○委員長(松平勇雄君) 次に、運輸事情等に関する調査を議題といたします。

○相澤重明君 政務次官並びに関係局長にお尋ねをしたいと思います、機帆船の問題について若干質問を申し上げたいわけですが、平水区域の帆船登録など、改正に伴つて業界の中では非常な混乱を来しておるわけでありませぬ。

何トンぐらゐあるのか、お答えをいただきたいと思ひます。

○政府委員(芥川輝孝君) 機帆船と申します定義が、若干明確を欠くところがございませぬが、一応二十トン未満の貨物船、そういうふうにお考えますと、全国で約一万二千隻でございます。

○相澤重明君 いまのは、二十トン未満という定義をつけて考えた場合に、一万二千隻——全部二十トンですか、そういうことじゃありませんか。

○政府委員(芥川輝孝君) 失礼いたしました。訂正させていただきます。いま申し上げましたのは、二十トン以上が一万二千隻でございます。それから二十トン未満は九千隻でございます。

○相澤重明君 これは、具体的には、トン数はわからぬですか。

○政府委員(芥川輝孝君) 二十トン以上でございますと九十三万トン、それから二十トン未満でございますと約十四万トンでございます。詳細数字はございませぬけれども、これは若干報告その他につきまして、報告漏れ等考えられますので、約でございます。

○相澤重明君 いまの隻数、トン数等の御報告は、三十九年ですか、それとも何年度の御報告ですか。

○政府委員(芥川輝孝君) 三十八年十二月末現在でございます。

○相澤重明君 これを、今度は二百トン以下というふうに直した場合には、どのくらいの隻数になりますか。二十トン以上は一万二千隻、九十三万トン、こういう御説明でしたね。二百トンまでだったのどのくらいになりますか。

○政府委員(芥川輝孝君) ただいまの資料は、そういう区分けはしておりませんが、一応各トン型別に出しておりますので、ちょっと計算させていただきますか。

○相澤重明君 それでは、あと二百トン以下について資料を作成してお出しをいただきたいわけですか。

その次にお尋ねをするのは、これらの機帆船が遭難をする、いわゆる海上での事故が起きたというふうな事故件数はどのくらいになっておりますか。これはできれば三十七年、三十八年でけっこうです。

○説明員(高林康一君) トン数別の事故件数でございますが、三十七年について申し上げますと、三十七年の要救助海難の総隻数は、二千八百八十八隻でございます。これをトン数階層別に申し上げますと、五トン未満が五百七隻、それから五トンから二十トン未満が五百二十一隻、二十トンから百トン未満が千八百六隻、それから百トンから千トン未満が六百二十八隻、千トン以上は七十六隻でございます。計二千八百八十八隻。三十八年については申し上げます。三十八年の要救助海難の総隻数は、二千九百三十一隻でございます。そのうち五トン未満が五百八十一隻、それから五トンから二十トン未満が五百九十九隻、二十トンから百トン未満が千五百三十三隻、百トンから千トン未満が七百二十二隻、千トン以上が七十六隻、計二千九百三十一隻でございます。

○相澤重明君 このいまの数字を御報告いただきますと、三十七年よりは三十八年のほうが事故件数はふえておるといふことですね。しかも、二十トン以上百トン未満が事故件数の最高である。ここは両年度を通じてそういうふうに指摘をされるわけでありませぬが、この最も多いトン数の事故件数を減らすには、どういふ行政措置を行なつてきたのでございませぬ。

○説明員(高林康一君) 最も多い階層は、大体二十トンから百トンというふうな階層が一番多いかと考えます。これにつきましては、一番根本的には、そういうふうな船舶乗組員というものが、どのようにして現在おるかということにつきましては、それぞれ船舶乗組員法上の適用につきまして、また小型船舶乗組員法につきまして、いろいろその充実をはかるといふような措置を講じておられます。さらに、これらの企業経営と申しますか、これにつきましては、大部分が一ぱい船主

というふうな零細企業でございます。これにつきましては、これらの老朽船というふうなものを解決いたしまして、そして新鋭船をつくらせるというふうな措置を、特定船舶整備公団等の手によりましてを進めていこうというふうな状況でございます。

○相澤重明君 そこで、これをひとつ一歩近いところの京浜地区、いわゆる東京とか横浜、川崎、こういうところには、いまの機帆船といわれるものはどのくらい——先ほど全国の隻数は発表がありました、京浜地区はどのくらいあるでしょうか。

○説明員(高林康一君) 京浜地区——大体東京湾内でこれを見ますと、現在のところ九百八十六隻、六万三千トン程度でございます。これは現在海運組合に所屬しておる船舶でございますけれども、そのほかに組合に加入してないものも若干あるかと考えておりますけれども、組合所屬船といたしまして九百八十六隻程度存在するわけでございます。

○相澤重明君 いまの九百八十六隻という、これは組合に加入しておる隻数ですね。組合に加入してないその他の隻数はどのくらいあると想定しておりますか。

○説明員(高林康一君) 正確にはつかめませんが、大体いま九百八十六隻——大体千隻でございますけれども、その約二割程度が、二百隻前後というふうなものがまだ未加入ではないかというふうに見ております。

○相澤重明君 私の大体調べたところでは、いま少しあるように思ふ。大体京浜間で動いておるのは千三百隻前後と見ておられるわけですが、もちろん強制加入というわけではないでしょうが、やはり組合に加入することが望ましいと思ふのですが、そういう行政指導というものは、政府はどういうふうに行なつておられるでしょうか。

○説明員(高林康一君) 内航海運組合法——昨年、従来の小型船舶海運組合法を内航海運組合法に改正いたしました、それと同時に、これらの組

合の調整規定等を早急に設定するというふうにか  
えまして、現在いろいろ指導しておるわけござ  
います。現在のところ、全国におきまして主要な  
これらの内航海運業者につきましては、できる  
だけ組合に加入をさせるようにというふうなこ  
とで指導しております。全国的な団体といたしま  
しても、昨年中には五つの団体が足並みをそろ  
えて発足した次第でございます。ただ、若干、た  
だいまの東京湾の事例にもありますように、一  
割、二割というふうな程度の、それぞれの地区に  
おきまして、未加入船が存在するように推定され  
ております。そこで、私もいたしましては、  
やはり組合を設立いたしました、この段階は進ん  
でおりますけれども、組合自身が調整規定を早急  
に設定する、そうしてこの調整規定によりまして  
組合の自主調整をはかり、さらに当該地区の大部  
分の事業者がその調整規定の適用を受けるよう  
になりました場合、内航海運組合法のいわゆるア  
ウトサイダーについての調整、事業活動の規制とい  
うようなことをさらに指示することができるよう  
に、目下調整規定の設定を急いでおるとい段階  
でございます。

○相澤重明君 それから、この事故を概括して考  
えた場合に、機帆船ということになれば、平水も  
あるだろうし、太平洋もあるだろうと思う。そこ  
で、事故の内容を検討した場合に、いま言った組  
合に加入しておるものと非加入のものを考えた  
場合に、やはりどうしても、組合に加入してお  
るものよりは非加入のものの方が、私はそういう  
点に不十分の点があるのではないかと、私は実  
心配をするわけなんです。つまり、全国的な、そ  
ういう強制ではないにしても、懇談をし、あるいは  
意思の疎通をはかり、政府の行政指導を受ける  
という立場になれば、事故を何とかなくそうとい  
う努力をみんながすると思うのです。そういう意味  
で、政府として、組合に加入しておるもの隻数  
とか事故件数というものについて、非加入のもの  
にどういふふうなパーセンテージが違っておるか  
というふうな点を御検討されたことがあるかどうか

か、もしおわかりになったら御説明いただき、あ  
とで御説明いただくなら資料としてひとつ御提出  
いただきたいと思います。  
それから二つ目の質問は、機帆船といういまの  
定義の問題になるわけですが、この帆船というの  
は一体現在はどういうふうな航法をつまらしてお  
るのか。帆がなければ帆船とは言えないですね、  
これは。だから、平水地域にしても、大洋にして  
も、帆船というその定義ですね、こういうものに  
ついて政府はどう考えておるのか、この点もあわ  
せてひとつ御説明をいただきたい。  
○説明員(高林康一君) 第一の点でございますけ  
れども、組合非加入船と組合加入船の海難事故の  
件につきましては、目下そのような資料ができて  
おりませんので、なお主要な組合あるいは地区に  
つきまして、これはすぐ調査をいたしまして、わ  
かり次第また御報告申し上げたいと考えておりま  
す。

○政府委員(芥川輝孝君) 帆船の技術的認定の問  
題について申し上げます。船舶法では汽船と帆船  
二種類に分けておられますが、そのうちで帆船と申  
しますのは、「主として帆ヲ以テ運航スル装置ヲ  
有スル船舶ハ機関ヲ有スルモノト雖モ之ヲ帆船ト  
看做ス」と、そういうことで帆船の技術的な判定基  
準をいたしております。

○相澤重明君 いまの局長の説明ですと、帆船と  
いっても、動力を持っておつても帆を持っておれ  
ば帆船という、こういうことですか。  
○政府委員(芥川輝孝君) 主として帆をもつて運  
航する場合ならば、動力を持っておつても帆船と  
みなす、こういうことでございます。

○相澤重明君 そうしますと、平水地域における  
帆船は実際に帆を上げて走っているんでしょ  
うか。  
○政府委員(芥川輝孝君) 運航している状態につ  
きましては、非常にむずかしいと思うわけござ  
います。帆を上げる場合は比較的少ないのでは  
ないかというふうな想像されるわけでありませ  
んが、この実態の確認は非常に問題がむずかしいと

ころではないかと考えます。  
○相澤重明君 政府の答弁も苦しい答弁だと思  
うのですが、私はあなたの答弁したとおりに思  
う。実際に平水地域で帆を上げて走っている船な  
んというものは、ごくまれです。事故の起きたと  
き、あるいは大洋に出ようとするとき、こういう  
以外に、そんなにいわゆる機関を持っておる船  
が、動力を持っておるものが、帆を使っておる  
というのには私はないと思う。ですから、現実には  
そういうふうな帆は使っていないか、いわゆる機  
帆船といういままでのありきたりの慣習の中でそ  
ういふふうには解航しておるんじゃないかと思  
うのです。そこで、政府に私がお尋ねしたいの  
は、帆船の場合と汽船の場合との検査のしかたは  
違うのですか、違わないのですか。

○政府委員(芥川輝孝君) 帆船と汽船につきまし  
ては、検査の適用基準が違っておりまして、平水  
の帆船につきましては安全法を当分の間適用いた  
さないことになっております。これを汽船と認定さ  
れますと、安全法の検査を受けることになってお  
ります。

○相澤重明君 そうしますと、政府のそういう御  
解釈でいくと、いまたとえば行政管理庁の勧告を  
もし政府が尊重するとなつたらどういふことにな  
りますか。  
○政府委員(芥川輝孝君) これは、すでに現存し  
ている船は、船舶法によりまして、帆船なり汽船  
なりの認定を受けておるわけでございますので、  
船舶検査官なりその他適当な官吏がその船に参り  
まして確認をいたしまして、実態に即した、変更  
をする必要がある場合にはそれを行なう、そうい  
うふうに行政上の措置はなると考えております。

○相澤重明君 いまの局長の答弁ですと、すでに  
汽船なり帆船で認定をされているものについて  
は、そういう登録をされている立場でいわゆる検  
査が行なわれる。したがって、平水地域における  
帆船の場合は、船舶安全法の適用は除外される  
そういうことですね。そういうことですが、それ  
がもし改造をするとか、あるいは厳格な意味での

いわゆる動力があるということ、検査というも  
のが汽船のほうに重点を置くというふうな考え方  
はないですか、その点はどうなんですか。  
○政府委員(芥川輝孝君) 平水帆船の実態の問題  
につきまして、ただいま御質問のような、たとえ  
ば改造をするような場合には、改造をいたしまし  
て、それが船舶法による表示に影響を与えるよう  
な場合には、当然検査を行なうわけでございます  
が、そういう場合に、これを汽船とみなすほうが  
妥当であるということでございます。当然こ  
れは汽船といたして登録がえをするわけござい  
ます。

○相澤重明君 時間の関係で、私もきょうはごく  
概略だけ質問しておきたいと思うのですが、いま  
一度念を押しておきますが、帆船の場合でも、い  
わゆる動力があつても帆船と認定をした場合に  
は、それを特に検査の場合でも汽船とはみなさな  
い、こういうふうな確認してよろしゅうございま  
すか。  
○政府委員(芥川輝孝君) 一べん船舶法による帆  
船と認定をいたしましたとは、何らかの事由に  
よつてその事項を変更する理由のない限りは、帆  
船であるというふうになつてまいるわけござ  
います。

○相澤重明君 これはいま全国的に、また私の地  
元の京浜港においても、運輸省の機帆船の検査の  
しかたについて、非常に問題があるわけですね。  
これを、先ほど私が簡単に申し上げたように、  
政府が帆船と認定をしておつても、実際に帆を  
使つて航行しているなんていうのは、平水地域に  
おいてはまれなんです。したがって、いわゆる汽  
船とこれはみなすということになつたら、私はた  
いへん業界が混乱をすると思うのです。そこで  
いま御質問申し上げたわけですね。

ですから、私は、暫定的にせよ恒久的な施策と  
いうものは、いろいろの名称の使い方も法律上  
は出てくるかもしれぬと思うが、現在の帆船とし  
て登録されているもの、これについては、当分そ  
ういふ面ではやはり進んでまいらう。行政管理庁

のほうで、私は、暫定的にせよ恒久的な施策と  
いうものは、いろいろの名称の使い方も法律上  
は出てくるかもしれぬと思うが、現在の帆船とし  
て登録されているもの、これについては、当分そ  
ういふ面ではやはり進んでまいらう。行政管理庁

のほうで、私は、暫定的にせよ恒久的な施策と  
いうものは、いろいろの名称の使い方も法律上  
は出てくるかもしれぬと思うが、現在の帆船とし  
て登録されているもの、これについては、当分そ  
ういふ面ではやはり進んでまいらう。行政管理庁

のほうで、私は、暫定的にせよ恒久的な施策と  
いうものは、いろいろの名称の使い方も法律上  
は出てくるかもしれぬと思うが、現在の帆船とし  
て登録されているもの、これについては、当分そ  
ういふ面ではやはり進んでまいらう。行政管理庁

のほうで、私は、暫定的にせよ恒久的な施策と  
いうものは、いろいろの名称の使い方も法律上  
は出てくるかもしれぬと思うが、現在の帆船とし  
て登録されているもの、これについては、当分そ  
ういふ面ではやはり進んでまいらう。行政管理庁

の勧告が出たからといって、これをただちに実施をするということについては、相当私は問題があると思う。ただし、それをどういふ名称にするかという、機帆船という名称もおかしいだろうし、ただ単に帆船というの、あるいは現在の時点から考えて適当でないかもしれない。だから、その点はひとつ、業界のほうから意見も出るだろうし、政府でお考えになってもいいと思う。そういう点で、私は名称のいかんにかかわらず、現在の帆船として認定をされている、登録をされているものについては、やはり行政指導としては、事故を起こさない程度の監督の強化はしても、そのままではやはり進んでもらう、こういうことで、実はきょうも、運輸大臣にも御出席いただいて、その点を私は確認をしておきたかった。幸いいまの局長の答弁で、ほぼ私の申し上げたことも大体変わりないようでありますから、政務次官も出席しているので、今後の課題としてはあると思いますが、早急に、ただ単に行政管理庁の勧告の名によって業界を混乱をさせないように、それからまたそういう取り扱いの場合には十分配慮した取り扱いをしてもらいたいということを申し上げて、きょうのところは私は質問を終わっておきたいと思っております。

○政府委員(大久保武雄君) ただいま相澤委員からお尋ねの件は、船舶局長が答弁いたしましたとおりでございますが、御質問の趣旨を体しまして、遺憾なきを期したいと考えております。

○委員長(松平勇雄君) 本件については一応この程度といたします。

次回は、三月二十五日午前十時から開会することとし、本日はこれにて散会いたします。

午後二時五十分散会





昭和四十年三月二十七日印刷

昭和四十年三月二十九日發行

參議院事務局

印刷者 大藏省印刷局