

運輸委員會會議第五号

昭和四十三年三月八日(金曜日)

午前十時三十六分開議

出席委員

委員長 大野 市郎君

理事 木部 佳昭君

理事 徳安 實藏君

理事 小川 三男君

理事 山下 榮二君

理事 阿部 喜元君

理事 小淵 惠三君

理事 川野 芳滿君

理事 中川 一郎君

理事 井上 泉君

理事 神門至馬夫君

理事 米田 東吾君

理事 岡本 富夫君

出席國務大臣

運輸大臣 中曾根康弘君

出席政府委員

水産庁次長 森沢 基吉君

運輸政務次官 金子 岩三君

運輸省船舶局長 佐藤美津雄君

運輸省船舶局長 河毛 一郎君

運輸省船舶局長 増川 遼三君

運輸省船舶局長 龜山 信郎君

海上保安庁長官 石川 晃夫君

委員外の出席者

郵政省電波監理局長 磯崎 觀君

日本国有鉄道常務理事 井上 邦之君

日本電信電話公社營業局長 小林 正夫君

専門員 小西 真一君

三月六日

委員米田東吾君辭任につき、その補欠として中井徳次郎君が議長の指名で委員に選任された。

同日

委員中井徳次郎君辭任につき、その補欠として米田東吾君が議長の指名で委員に選任された。

同日

委員沖本泰幸君辭任につき、その補欠として岡本富夫君が議長の指名で委員に選任された。

同日

委員中井徳次郎君辭任につき、その補欠として中井徳次郎君が議長の指名で委員に選任された。

同日

委員沖本泰幸君辭任につき、その補欠として岡本富夫君が議長の指名で委員に選任された。

同日

委員中井徳次郎君辭任につき、その補欠として中井徳次郎君が議長の指名で委員に選任された。

同日

委員沖本泰幸君辭任につき、その補欠として岡本富夫君が議長の指名で委員に選任された。

同日

委員中井徳次郎君辭任につき、その補欠として中井徳次郎君が議長の指名で委員に選任された。

同日

委員沖本泰幸君辭任につき、その補欠として岡本富夫君が議長の指名で委員に選任された。

同日

委員中井徳次郎君辭任につき、その補欠として中井徳次郎君が議長の指名で委員に選任された。

同日

委員沖本泰幸君辭任につき、その補欠として岡本富夫君が議長の指名で委員に選任された。

同日

委員中井徳次郎君辭任につき、その補欠として中井徳次郎君が議長の指名で委員に選任された。

同日

委員沖本泰幸君辭任につき、その補欠として岡本富夫君が議長の指名で委員に選任された。

同日

委員中井徳次郎君辭任につき、その補欠として中井徳次郎君が議長の指名で委員に選任された。

同日

委員沖本泰幸君辭任につき、その補欠として岡本富夫君が議長の指名で委員に選任された。

同日

委員中井徳次郎君辭任につき、その補欠として中井徳次郎君が議長の指名で委員に選任された。

同日

委員沖本泰幸君辭任につき、その補欠として岡本富夫君が議長の指名で委員に選任された。

同日

委員中井徳次郎君辭任につき、その補欠として中井徳次郎君が議長の指名で委員に選任された。

同日

委員沖本泰幸君辭任につき、その補欠として岡本富夫君が議長の指名で委員に選任された。

ます。それから新潟県の知事の資料によりますと、新潟県では大体今度の豪雪で一日約七千八百人が除雪人夫として就労をいたしておる、そういう資料が出ております。それからさらに新潟県知事の資料によりますと、新潟県では国鉄当局の要請によりまして、豪雪に備えて除雪組合をつくっておる。これが新潟県内で調査をいたしますと、百九十三組合、二万四千二百二十五人が職安を通して登録されておる。国鉄がもうきちんと掌握しておるわけですから、こういう状態になっております。特徴的なのは、このうちの約七〇％が婦人であります。男子は約三〇％、そのうち約一〇％くらいは男は出てこない。大体出てくるのはその中の二〇％程度。そういういたしますと、大体七五％から八〇％程度は全部女の除雪人夫によってまかなわれておるということが資料によって明らかであります。そういう現状を考えますときに、私はこの事故の問題は決して軽視ができないと思ひまして御質問をしておるわけであります。

そこで、いま副總裁の御答弁によりますと、大田国鉄側の責任を認めておられる答弁だと思ひます。菌切れが悪いようであつたといふ点も、そころが責任を負う、責任は国鉄にあるといふことを副總裁は答弁されておられます。それでひとつお聞きいたしますが、この犠牲者に対する補償は、もう一カ月たつておりますから、遺族に支払うなり手続は済んでおると思ひますけれども、渡辺君とそれから二名の女の犠牲者に対して、国鉄当局がとられた補償の金額を示していただきたい。

○磯崎説明員 すでに補償の手続を全部済ましております。ただ、たいへん申しわけないのでございますが、こういう場合の金額は公にしないといふたてまえになっております。その点は、いままでのどんな事故の際にも、個人にお渡ししたます金額につきましては公にしないといふ、実は遺族とのお約束などもございますので、金額の実額の発表はお断し願ひたいと思ひます。ただし、算

定のしかたにつきましては御説明させていただきます。

○米田委員 それはおかしいと思ひます。これは地方新聞に出ております。すでに新聞に、大体の金額、それから特別に国鉄当局がこの事故に対して、問題点の重要性その他を考慮されまして、いろいろ苦勞されたその事情等も含めて報道されております。ですから、いまさらこの委員会に金額が公にされないといふことはちよつと了解できないのであります。

○井上説明員 なくなられました二人の方は、国鉄のほうで申しますと臨時雇用員という立場でございます。臨時雇用員の方が業務上なくなられました場合の取り扱いをいたしまして、私どものほうでは臨時雇用員等業務災害補償取扱基準規程という規程をちゃんと設けております。その規程に基づきまして今回のような事故の場合の取り扱いにはちゃんとまづまっておりますが、今度の場合には特に職員も死んでおりますので、実質的には職員の事故死と同じであると私どもが判断いたしましたので、できるだけ職員に準じた取り扱いをするようにということ、新潟支社のほうに連絡、指示をいたしました。その線に沿って、支社のほうで事務を進めております。あるいは事務は完了いたしましたかもしれないが、まだ金は先方には渡っていないだらうと思ひますけれども、事務は完了いたしましたかと思ひます。その規程に基づきまして算定をするのでありますから、金額につきましてもおおよその見当はつくわけでございます。したがって、新聞でどのような金額が出ましたか、私それを見ておりませんのでわかりかねますが、規定に算定方がありますから、それを見ればおおよその推測はつくといふことで新聞に出たのではなからうかと思ひます。先ほど副總裁から申し上げましたように、実際の金額につきましては、これまでいろいろなところで鉄道の事故に関連してなられました場合もいろいろございしますが、そういう場合の遺族の補償金につきましては公表いたさないといふことにいたしております。

○米田委員 やはり金額のおおよそでもいいから示していただかないと、次に進まぬのであります。それで、私、いま答弁いただきました国鉄当局の臨時雇用員等業務災害補償取扱基準規程、この資料をいただいておりますからわかりますけれども、やはり実際あなたの方で計算をされて、それぞれの事情を勘案されて、渡辺君には幾ら、それから死なれたの方々に幾ら幾ら、計算の結果、答えが出たその金額を私はどうしてもの知りたのであります。それで、公表しないといふことで固執されておりますけれども、ひとつ資料要求いたしてもいいのでありますけれども、これらの審議に間に合わないわけであります。ですから、メモでもいいから、私にひとつ答えを示していただきたいと思います。何でしたら大綱、おおよそのめんどでもけっこうであります。

○井上説明員 繰り返して申し上げますのはなほだ恐縮でございますけれども、具体的な金額については御容赦願ひたいと思ひますが、大体こういうことで算定するといふ算定の大筋だけは申し上げられます。

まず、遺族補償一時金というのを申し上げます。これは大体基本給を日額に直しまして、日額の千百分を出します。それから年金を出しますが、年金は基本給月額額の六カ月分を出します。ただし、これは一時金を出します関係で、六年後、七年目から年金は支払います。そのほかに總裁からの弔慰金でありますとか、あるいは支社長また所属の現場長、それぞれの弔慰金を出します。またそのほかに、葬祭料といたしまして若干金額が出ます。(その金額はきまつておるのですか)と呼ぶ者あり)それはきまつておりますが、葬祭料だけ申し上げれば、これは十五万円であります。

○米田委員 いま答弁いただきましたが、私が見たところでは、災害補償取扱規程の大綱は、労働基準法の千百分と、それから六十日分という基準に大体合致しているように思ひます。ですから、何だかんだおっしゃつておられますけれども、基準法のいわば規定で、一時金については千

日分のところにプラス百日分を加えた。それから葬祭料については六十日分の見舞い金その他は、これはどこでもあることでありますから、これは国鉄だけじゃなくて、自動車事故で死んでも見舞い金はあるのですから、これは全然別であります。国鉄当局がお払いになるのは、これと、それから七年目から年金を支払われる、こういうことでございますか。それから同時に、この補償は職員である渡辺君と、それから人夫も同様に同資格者として支払いをされる、取り扱いをされる、こういうことでございしますか。

○井上説明員 労働基準法の定めるところとあまり変わりはないのじゃないかというお尋ねでございますけれども、実は遺族補償弔慰金につきましては、計算をいたしました額が最低額に達しない場合には最低額を出すといふことで、最低額はかなり基準法どおりに計算いたしました場合よりも上回つておる。それから、葬祭料につきましても、これは基準法どおりの計算よりも最低保償額として上回つておるわけでありまして、基準法よりかなり上回つた額であると私は思ひます。

また、職員に準じた者の場合はどうかというお尋ねであります。先ほど申しましたとおり、職員に準じた取り扱いをいたすといふことで、実質的には同じ算定方法を用いることにいたしております。

○米田委員 わかりました。念のために聞いておきたいのでありますけれども、この点については、私は遺族と会つておりませんからわかりませんが、民法上の損害賠償、この点につきましても、当局としてはどのようにお考えになつておるわけですか。そういう請求があれば応じざるを得ない。特に私は、これは民法の七十九条、七百十五条等の条文に照らしまして、国鉄当局は賠償の責に当たらないからぬといふたてまえが残ると思ひます。したがって、遺族が納得されればいいけれども、民法上の損害賠償の關係に発展いたしますと、国鉄当局としては、これに應ずるといふ御見解でございしますか。

○井上説明員 ただいま仰せのとおり、民法上の損害賠償の請求がありますれば、私どもとしては当然これに応じねばなりません。

○米田委員 時間があれですか……

補償関係につきましては、大綱はわかりました。責任を国鉄当局が認めておられますから、私はもうこれ以上のことは申し上げませんが、問題は、私が読み上げましたように、これは豪雪地帯でない、実際問題として皆さんにはおわかりにならぬところのようですけれども、とにかく延べ約二十万人の農村の婦人の労働者が国鉄の除雪人夫として、雪が降れば動員されて昼夜を分かたず除雪の作業に当たる。そうして国鉄のほうでも人夫を集めるのにいろいろ煩瑣がありますから、除雪人夫組合あるいは職安を通して、部落の長とか農事実行組合の責任者等に委嘱の形式をとりまして、そうして沿線の部落部落に除雪人夫というものを常にかかえておる。そうして、この組合がさっき申し上げましたように、百九十三組合、新潟県内だけで登録されているのが二万四千二百二十五人という実情である。この雇用契約の関係、それからいろいろの対しての安全教育、あるいはその対策、これは基準法上にも明記をされて、使用者に責任を負わされておる。基準法第五十条です。とにかく三メートルあるいは四メートルという豪雪の中で、ふぶきの中で、しかもいつ汽車が来るかわからぬという、そういう危険の中で、しかも御婦人でありまして。こういう方々が、これだけの国鉄に対する協力体制をとっておるわけでありまして。

そこで、国鉄当局といいたしましては、こういう除雪人夫の関係につきましては、これは前回のこの委員会でも答弁をされておるようでありましてけれども、なお不明確でありますからはっきりさせておきたいと思いますが、どういふ契約の方法をとっているか。あなたのほうからいただいた資料によれば——これは二十年前のあなたのほうの内規でありまして、職安法にかからぬように考えられまして、中間あつせん業者を入れないとか、あ

るいはボスを追放するとか、とにかく職安法の体制を取り入れながら、形式的にはそういう方法をとり、人夫の確保の内規をつくっておられるようでありまして、そんなことで私は、この約二万四千人の人夫を常態として雇って、国鉄当局が除雪の実効をあげるような体制に至らせるには十分だと思ひます。ほかに何か手を使っておられると思うのであります。したがって、どういふ方法でやられておるのか。それから今回の事件にもかんがみまして、一体安全教育なり対策なりというよりなものが明確であるのか。それから賃金も、その保護区保護区によって違っておるようでありまして、平均いたしますと、一日女で八百円、男で約千円の賃金だといふふうに私の調べたところでは聞いておりますけれども、この金額等についても不当をあなたのほうでは検討されておられると思ひます。そういう点では一体どういふふうに思っておられるか。何よりもこの除雪人夫に対する労働者としての取り扱い契約、それから安全衛生教育、こういうようなものについてどうされているか、ひとつ説明をしていただきたい。

○磯崎説明員 総括的に私から御答弁申し上げます。いま先生のお話のとおり、豪雪地帯の冬の輸送の確保というところにつきましては、私どもは、ほんとうに真剣になってやっておるつもりでございます。何と申しましたも、やはり、なるべく人夫から機械力にたよるといふことは当然でございます。すでに三十八年の豪雪以降二百億近い金を投じて、除雪についてのいろいろな機械を整備いたしました。あるいは融雪機等の整備をいたしておりますが、お示しのとおり、段切り等につきましては、どうしてもいまの機械力ではできない、やはり人力によらざるを得ないという現状は、先生の御承知のとおりであります。しかしながら、新潟あるいは富山、福井といったような地帯におきましては、現在では農村の男子労働力が非常に枯渇いたしております。したがって、ことに冬になりますと、ほとんど男子がおられない

といふことは極端であります。非常に少ないといふことで、私のほうでは、たとえば新潟につきましては、佐渡から三、四百人の人の応援を頼むという形で労働力を確保いたしておりますが、その新潟の例から申しまして、過半を女子労働力に依存せざるを得ないといふことで、たとえば、過半数を占めた女性の方の一人は、実はすでに五年間毎年御協力をいたしておった方でございまして、もう一人の方も三年ほど前から来ていたおるといふことで、新潟地方の輸送を確保するためには、どうしても新潟の女性の方にたよらざるを得ないといふことで、私どもいたしましては、労働力の確保につきましては、むしろ輸送確保という面から非常に慎重に、また相当気を配っていろいろ仕事をしておるつもりでございます。

○米田委員 なるべく簡単にお願いいたします。おっしゃるあたりよくわかりましたが、ただ、私も雪の中で生まれてきておるのですが、どんなに機械力が発達いたしても、雪の場合は人夫はやはり必要です。私が聞きたいのは、そういう臨時の除雪を機械化できるかといふことが一番の問題でございます。その次に、どうしても機械で間に合わないところをどうやって人力でカバーするかといふこの二点に重点を置きまして、今後とも除雪については十分配慮してまいります。こまかい点につきましては担当者から申し上げます。

○米田委員 なるべく簡単にお願いいたします。おっしゃるあたりよくわかりましたが、ただ、私も雪の中で生まれてきておるのですが、どんなに機械力が発達いたしても、雪の場合は人夫はやはり必要です。私が聞きたいのは、そういう臨時の除雪を機械化できるかといふことが一番の問題でございます。その次に、どうしても機械で間に合わないところをどうやって人力でカバーするかといふこの二点に重点を置きまして、今後とも除雪については十分配慮してまいります。こまかい点につきましては担当者から申し上げます。

○米田委員 なるべく簡単にお願いいたします。おっしゃるあたりよくわかりましたが、ただ、私も雪の中で生まれてきておるのですが、どんなに機械力が発達いたしても、雪の場合は人夫はやはり必要です。私が聞きたいのは、そういう臨時の除雪を機械化できるかといふことが一番の問題でございます。その次に、どうしても機械で間に合わないところをどうやって人力でカバーするかといふこの二点に重点を置きまして、今後とも除雪については十分配慮してまいります。こまかい点につきましては担当者から申し上げます。

○米田委員 なるべく簡単にお願いいたします。おっしゃるあたりよくわかりましたが、ただ、私も雪の中で生まれてきておるのですが、どんなに機械力が発達いたしても、雪の場合は人夫はやはり必要です。私が聞きたいのは、そういう臨時の除雪を機械化できるかといふことが一番の問題でございます。その次に、どうしても機械で間に合わないところをどうやって人力でカバーするかといふこの二点に重点を置きまして、今後とも除雪については十分配慮してまいります。こまかい点につきましては担当者から申し上げます。

○米田委員 なるべく簡単にお願いいたします。おっしゃるあたりよくわかりましたが、ただ、私も雪の中で生まれてきておるのですが、どんなに機械力が発達いたしても、雪の場合は人夫はやはり必要です。私が聞きたいのは、そういう臨時の除雪を機械化できるかといふことが一番の問題でございます。その次に、どうしても機械で間に合わないところをどうやって人力でカバーするかといふこの二点に重点を置きまして、今後とも除雪については十分配慮してまいります。こまかい点につきましては担当者から申し上げます。

○米田委員 なるべく簡単にお願いいたします。おっしゃるあたりよくわかりましたが、ただ、私も雪の中で生まれてきておるのですが、どんなに機械力が発達いたしても、雪の場合は人夫はやはり必要です。私が聞きたいのは、そういう臨時の除雪を機械化できるかといふことが一番の問題でございます。その次に、どうしても機械で間に合わないところをどうやって人力でカバーするかといふこの二点に重点を置きまして、今後とも除雪については十分配慮してまいります。こまかい点につきましては担当者から申し上げます。

○米田委員 なるべく簡単にお願いいたします。おっしゃるあたりよくわかりましたが、ただ、私も雪の中で生まれてきておるのですが、どんなに機械力が発達いたしても、雪の場合は人夫はやはり必要です。私が聞きたいのは、そういう臨時の除雪を機械化できるかといふことが一番の問題でございます。その次に、どうしても機械で間に合わないところをどうやって人力でカバーするかといふこの二点に重点を置きまして、今後とも除雪については十分配慮してまいります。こまかい点につきましては担当者から申し上げます。

○米田委員 なるべく簡単にお願いいたします。おっしゃるあたりよくわかりましたが、ただ、私も雪の中で生まれてきておるのですが、どんなに機械力が発達いたしても、雪の場合は人夫はやはり必要です。私が聞きたいのは、そういう臨時の除雪を機械化できるかといふことが一番の問題でございます。その次に、どうしても機械で間に合わないところをどうやって人力でカバーするかといふこの二点に重点を置きまして、今後とも除雪については十分配慮してまいります。こまかい点につきましては担当者から申し上げます。

○米田委員 なるべく簡単にお願いいたします。おっしゃるあたりよくわかりましたが、ただ、私も雪の中で生まれてきておるのですが、どんなに機械力が発達いたしても、雪の場合は人夫はやはり必要です。私が聞きたいのは、そういう臨時の除雪を機械化できるかといふことが一番の問題でございます。その次に、どうしても機械で間に合わないところをどうやって人力でカバーするかといふこの二点に重点を置きまして、今後とも除雪については十分配慮してまいります。こまかい点につきましては担当者から申し上げます。

○米田委員 なるべく簡単にお願いいたします。おっしゃるあたりよくわかりましたが、ただ、私も雪の中で生まれてきておるのですが、どんなに機械力が発達いたしても、雪の場合は人夫はやはり必要です。私が聞きたいのは、そういう臨時の除雪を機械化できるかといふことが一番の問題でございます。その次に、どうしても機械で間に合わないところをどうやって人力でカバーするかといふこの二点に重点を置きまして、今後とも除雪については十分配慮してまいります。こまかい点につきましては担当者から申し上げます。

○米田委員 なるべく簡単にお願いいたします。おっしゃるあたりよくわかりましたが、ただ、私も雪の中で生まれてきておるのですが、どんなに機械力が発達いたしても、雪の場合は人夫はやはり必要です。私が聞きたいのは、そういう臨時の除雪を機械化できるかといふことが一番の問題でございます。その次に、どうしても機械で間に合わないところをどうやって人力でカバーするかといふこの二点に重点を置きまして、今後とも除雪については十分配慮してまいります。こまかい点につきましては担当者から申し上げます。

○米田委員 なるべく簡単にお願いいたします。おっしゃるあたりよくわかりましたが、ただ、私も雪の中で生まれてきておるのですが、どんなに機械力が発達いたしても、雪の場合は人夫はやはり必要です。私が聞きたいのは、そういう臨時の除雪を機械化できるかといふことが一番の問題でございます。その次に、どうしても機械で間に合わないところをどうやって人力でカバーするかといふこの二点に重点を置きまして、今後とも除雪については十分配慮してまいります。こまかい点につきましては担当者から申し上げます。

○米田委員 なるべく簡単にお願いいたします。おっしゃるあたりよくわかりましたが、ただ、私も雪の中で生まれてきておるのですが、どんなに機械力が発達いたしても、雪の場合は人夫はやはり必要です。私が聞きたいのは、そういう臨時の除雪を機械化できるかといふことが一番の問題でございます。その次に、どうしても機械で間に合わないところをどうやって人力でカバーするかといふこの二点に重点を置きまして、今後とも除雪については十分配慮してまいります。こまかい点につきましては担当者から申し上げます。

○米田委員 なるべく簡単にお願いいたします。おっしゃるあたりよくわかりましたが、ただ、私も雪の中で生まれてきておるのですが、どんなに機械力が発達いたしても、雪の場合は人夫はやはり必要です。私が聞きたいのは、そういう臨時の除雪を機械化できるかといふことが一番の問題でございます。その次に、どうしても機械で間に合わないところをどうやって人力でカバーするかといふこの二点に重点を置きまして、今後とも除雪については十分配慮してまいります。こまかい点につきましては担当者から申し上げます。

○米田委員 なるべく簡単にお願いいたします。おっしゃるあたりよくわかりましたが、ただ、私も雪の中で生まれてきておるのですが、どんなに機械力が発達いたしても、雪の場合は人夫はやはり必要です。私が聞きたいのは、そういう臨時の除雪を機械化できるかといふことが一番の問題でございます。その次に、どうしても機械で間に合わないところをどうやって人力でカバーするかといふこの二点に重点を置きまして、今後とも除雪については十分配慮してまいります。こまかい点につきましては担当者から申し上げます。

と、私は災害対策特別委員会にこういう問題を提起いたしました。これは豪雪地帯でなければならぬのであります。ひとつこれを特別な立法措置なり何なりをしてもらわぬと、国鉄の汽車の危険にさらされて、そうして実際には有線放送や何かで女の人々がみんなかり出されておるのです。とにかく汽車を通すために協力してくれ、そうして、まあ一日八百円から千円をもらって、あの豪雪の中、寒さの中で働いているわけですね。これにたいするに、国鉄の内部体制というものが必要じゃないか。あなたのほうは、まだいまの国鉄公社になる前の二十年前に、鉄道除雪の実施についてという要綱をつくりまして、それでいまやっておられるようでありまして、労働安全その他については全然考えられておりません。労働者の権利や地位というものは、二十年前にうんと向上しておるわけでありまして、国鉄だけがこんなものにぬくぬくとして、たまたま皆さんは協力してくれればいんだというところだけでは、この婦人の生命の安全を守るなどということは、今日ではもうできないと私は思ふ。したがって、当局自身の内部体制の問題として、こういう除雪人夫に対する取り扱いをひとつ考えてもらわなきゃならぬと思ひます。この点について大臣からひとつお考えを聞かしていただきたい。大臣も群馬県で雪のほうに近いのでありますから、おわかりだと思ひます。

○中曾根国務大臣 実情をよく調査しまして、検討いたしたいと思ひます。

○米田委員 大臣が実情を調査された上で善処しますというお答えでございますから、時間もありませんので、一応それで私は了承いたします。とにかく私は、この問題について少なくとも国鉄当局が私のほうにミスがありました、私のほうの責任でありますというところを認められた上でこの措置として、遺族の補償その他の提起をいたしたけれども、私の真意はそこに問題があるのではなしに、こういう機会に、膨大化しているこの除雪人夫に対する人間的な取り扱い、近代的な雇用関係、安全衛生の関係というものを国鉄が確立

しない、人夫は集まらぬ、地域の方々はもう協力できない、こういうふうになっておるといふことをひとつお考えいただいて、どうか当局においては、この機会に万全の措置をとっていただきたいと思います。この点、最後にひとつ磯崎副総裁からお聞きしておきたい。

○磯崎説明員 私のはうといたしまして、豪雪地帯の輸送をどうして確保するか、結局道路はとまってしまつて、鉄道がなければどうにもならぬという現状でございます。ですから、あらゆる手段方途を講じて豪雪地帯の輸送確保につとめておりますが、やはりどうしても人力によらざるを得ないという現状でございます。いまの先生のお話を十分現状として、極力そういう方面の労働者の地位が十分安定できるように努力してまいりたいと思ひます。

先ほどことばが足りませんでした、現実には補償金を公表いたしませんのは、いろいろ相統の問題等がございます。むしろ遺族側であり喜ばれないという点がございします。決して私のほうで秘密とか何とかいうことではございしません。その点は御了承願ひたいと思ひます。

○米田委員 資料を要求しておきませんが、その三名の方々だけでございしますから、個人別の一時金、それから七年後の年金の受け取り分——これにはいろいろ段階があると思ひますけれども、その内容、それから見舞い、葬祭料、これの根拠と金額を資料として私に出していただきたいと思ひます。それが一つであります。

それからもう一つは、現在国鉄当局がやっておられる除雪人夫等に対する労働安全教育なり、あるいはそういう対策的なものが、内部の規程なり、そういうものとしてありましたら、あるいは支社長や総裁の行政命令でもございします。資材として私に出していただきたい。

○磯崎説明員 先ほど申しました総体の現実の金額だけは、ひとつごかんべん願ひたいと思ひます。個別の葬祭料が幾らということは申ししますけれども、結局全体で幾らかということだけは公表しないという約束になっておりますので、その点だけはひとつ御容赦願ひたいと思ひます。

○米田委員 そうですか、それでは根拠になるものでございします。

これで私の質問を終わります。

○大野委員長 委員長から一点だけ国鉄副総裁に質問したいのですが、安全を確保するための方法として、今回の事故で生き残つた女性からの報告によると、警笛が聞こえなかつたという報告があつたようですが、トンネルの中、それから警笛を鳴らすべき列車の位置、そういうふうな点で、安全教育に、豪雪中にはその点をやはり確かめておく必要があるのではないか、そういうふうな思ひますが、この点、委員長から質疑を申し上げておきますから、しかるべき機会に、これに対する検討についてお答えいただきたいと思います。

○磯崎説明員 承知いたしました。

○大野委員長 次に、船舶安全法の一部を改正する法律案を議題とし、審査を進めます。

質疑の通告がありますので、順次これを許します。加藤六月君。

○加藤六月委員 船舶安全法の一部を改正する法律案のいろいろな資料をいただいておりますが、外務省、運輸省の連名で出されておりますが、説明書を読んでみましたところ、「わが国は、千九百六十六年三月の本件条約作成のための国際会議に積極的に参加し、わが国の造船業、海運業の経験に基づいて種々提案を行ない、その採択のため努力したところ、わが国の提案は、広く各国の賛同を得るところとなり、その結果、本件条約は、ほぼわが国が満足すべき内容をもつて作成されておる。このよういふような説明が一番最後に出てくるわけでございますが、まずこの問題から中心に質問をしていきたい、こう思ひます。

そこで、一番最初にお伺ひしたいのは、この説明に書いてあります一九六六年の三月の本件条約作成のために日本側からも相当数のデレゲーションを派遣されたと思うのですが、この主たる構成のメンバーはどうなつておるかということを知りたいと思ひます。

○佐藤美政府委員 政府代表は駐英大使館の宇山公使でございます。同じく前船舶局長の芥川輝孝、それから政府代表代理といたしまして、ロンドン大使館の一等書記官である内村良英、岡孝、それから運輸省の船舶局の検査制度課長の内田守、それから、政府代表顧問といたしまして、日本海事協会の会長山田昌夫、昭和海事常務取締役土井由之、日本船舶協会常務理事野口悌三、大阪商船三井船舶常務取締役青山三郎、日本海事協会船舶検査員ロンドン駐在佐藤正彦、石川島播磨重工業船舶事業部技監田義幸、日本造船工業会技師部長西岡正美、三菱重工業船舶技術部長山原彰、川崎汽船工務部長高城清、日本鋼管船舶部基本計画部長落合一郎、日本郵船船長、ロンドン支店吉永彦爾、日本海事協会船舶部技師浅野順一、日立造船神奈川工場船舶部設計課長加納正義、日本海事協会船舶検査員田田吉郎、大阪商船三井船舶船長、ロンドン支店三隅田良吉、日本郵船工務部調査課長石井信夫、日本貿易振興会ロンドン・ジャパン・トレードセンター職員今村宏。なお、随員として、外務省国際連合局専門機関課外務事務官鬼頭弓月、在英日本大使館三等書記官杉野明、以上でございます。

なお、肩書きは当時の肩書きでございます。○加藤六月委員 この条約の改正にあつて、わが国が、造船業、海運業の経験に基づいていろいろがらばつていただいておりますが、わが国として主張した点あるいは提案を行なつた点は、どういふ点でございますか。

○佐藤美政府委員 皆さま御存じのように、日本は過去十年以上にわたつて、その年の最大のタンカーをつくつておる。一度アメリカでつくられたこともありますが、毎年一番大きいタンカーを日本でつくつておるという貴重な経験がございます。それで、この条約は一九三〇年の

条約を改正したものでございします。したがひまして、当時はまだ船舶が非常に小さかつたといふこととございまして、基準乾舷の表がございしますけれども、そういうものが実は、まだ小さな船しかなかつたわけでございます。これを日本は、一応その実績に基づきまして大型タンカーの乾舷を提案し、大体日本提案が取り入れられたといふことが第一点でございます。

それから第二点は、世界の海域を帯域に分けております。夏期帯とか冬期帯とか、そういうふうに分けておりました。これがいろいろの喫水に影響するといふことになつておりましたが、この帯域で日本の東岸、すなわち三陸沖でございますが、三陸沖、それから日本海、これらをいままでよりは軽減した、こういうことでございします。

○加藤六月委員 いま大型タンカーあるいは帯域の問題について主張したといふような御説明をいただいたわけでございますが、これを適用船舶の拡大その他についてメートルでやるかトンでやるかといふような主張、あるいはもう少し帯域について主張等で、わが国の主張がいられなかつたのは何々がございしますか。

○佐藤美政府委員 実はこの条約は非常に細かい技術基準でございますので、いられるかいかい技術基準でございします。先ほど申し上げました主要船以外、いわゆるハッチのつくり方の問題とかそういうこまかい点がいろいろございまして、どの辺からいられれば、どの辺からいられな

いのかといふことは、非常に困難だと思ひます。ただトン数は、大体いままでは百五十トン以上の国際航海に従事する船舶が適用になつていたわけでございますが、今回は二十四メートル以上と変わった点が、日本としてはいられなかつた。そのようにも申せるかと思ひます。

○加藤六月委員 それではこの条約をわれわれが受諾するとして、そのメリットと申しますか、日本の海運界あるいは造船界にとつてプラスになる面は、いまおっしゃつた帯域の緩和とか、あるいは大型船の積み荷の増加等が有利になつ

た。そういった意味合いが出てくるわけですが、ほかに何か、これを受諾することについてメリットになるものが出てきますか。

○佐藤(美)政府委員 大きなメリットは、先生がいまおっしゃいました、大型タンカーにつきましては、載貨量に換算しますと四、五割有利となり、喫水をいままより深く沈めることができるわけですね。そういう点でございまして、その他の、具体的に特になんか有利ということはない、これは造船技術の進歩と相まちまして、特にこまかい点は、ちよつと——これを比較検討しまして、これが非常に有利だということとはちよつと言えないと思います。

○加藤(六)委員 ただいま局長から御説明いただいたのですが、この条約の中の第二十八規則フリーボード表によりまして、A型船舶に対するフリーボード表は、B型船舶に対するフリーボード表とともに日本の大型タンカーのためにがんばって主張したと、こうおっしゃっておりますが、三百六十メートルまでしか表はできていません。それ以上のもは主管庁が定めるところによる、こうなっております。ございしますが、もろろん一九三〇年の旧条約では一般船舶は七百五十フィート、タンカーは六百フィート、こうなっております。が、三十万トンタンカーというのは一休長さはどの程度ございしますか。

○佐藤(美)政府委員 ただいま三十万トンタンカーというのはございせんが、エッソから注文を受けました四隻の約二十七万六千トンでございしますが、これがたしか三百四十六メートルだったかと思ひます。

○加藤(六)委員 一九三〇年の条約のときには、タンカーは六百フィートすなわち百八十メートル前後あれば十分であるといつてつくつておるわけでございますが、結局これは二、三十年の間に全然使ひものにならなくなつてきた、こういうわけでございます。そうしますと、三百六十五メートル以上のタンカーが——現在日本ではまだ三百六十五メートルをこすタンカーは正式には受注され

ていない、こういう御説明でございしますが、三百六十五メートルをこすタンカーはすぐ出てくるのではないかと、ここ二、三年のうちにあらわれるのではないかと、これは、もう少しとも造船、海運に關係しておる者としては常識になつておるようでございます。そうしますと、この条約によりまして、私考をしますのに、三百六十五メートル以上のタンカーが出てきた場合、この設計、構造、あるいはいろいろな問題等から見て、経済性を非常に重視して、安全性というものがおろそかになりやしないか。特にそういう船をつくる点から考へられて、こういう大型タンカーが出た場合、

各国が主管庁が定めるところになると、国によつて若干ニュアンスが違つてきて危険性が增大するのではないかと、このようにしろつとながら考へられるのですが、その点はどうかでございますか。

○佐藤(美)政府委員 先生のおっしゃるとおりでございますが、実はこの技術基準につきましては、政府間海事協議機構というのがございまして、年に数回會議を持つてやつております。この中では、ただ満載喫水だけでなくて、いろいろの海事問題を扱つておりますが、もし問題が起きるとすれば、その中でいろいろ議論しまして、そして各国の合意のもとで一応目安をつくる、それが正式に採択されるまでは相當の時間がかかると思ひますけれども、一応内諾は得られるというところで平仄は合つていふうちに考へられます。

○加藤(六)委員 ひとつなるべくこの問題につきましても國際的な基準といふことが統一、話し合ひといふものを進めておいていただきたい、こう思ふ次第でございます。

次に、先ほど局長から帯域の問題について、日本側もメリットができた、こういう御説明をいただいたわけでございますが、三陸沖あるいは日本海が冬期帯域から夏期帯域に変わります。これは日本としてはメリットのうちのひとつに考へられるわけでございますが、これは安全性の点を考慮し

てでございますか、それとも經濟的な理由からでしうか。

○佐藤(美)政府委員 いままで相當な安全な經驗を持つておるわけでございますが、帯域につきましては氣象業務法によつていろいろ資料もつております。それによりまして、この程度は、いふゆるこの条約の基礎となります。帯域決定の條件を満足すればいいわけでございます。最近の氣象の観測網の発達によりましてこれが裏づけられたといふことから、この經濟的な面も考慮して提案したわけでございますが、それが採択になつた、かように了解してゐるわけでございます。

○加藤(六)委員 今度は、これに、法の改正によりまして、内航船も義務づけられるようになっておるわけですが、これはどういった關係から義務づけられたわけでしょう。

○佐藤(美)政府委員 いろいろ乾舷上の問題で海難を起しておる内航船が多々ございしましたので、われわれのほうとしては技術的な面を説明しております。大体この線で行くという目安がつきましたので、一緒にこれを改正の要点としたわけでございます。

○加藤(六)委員 その次に、この安全法第三條の改正から見えてきますと、いまちよつと触れましたが、内航船舶も二十四メートル以上の船舶が義務づけられるようになったわけでございます。私らやはりしろつとよくわからないので質問が少しとんちんかんになると思ひますが、船の設計をする上あるいは用途上から考へまして、トン数は同じであつても、メートルで表現した場合に長さは違ふと思ひます。特にこれから私たちがこの安全法の改正を行なつたあとの現象といふものを考へてみますと、二十四メートルよりか五十センチでも六十センチでも短かつたらいいのだ、トン数は百トンあるいは二百トンになつてもいいといふことがあるいは考へられるのではないかと、こ

う思ひわけでございます。そういう場合に、砂利船とか小型カーゴ、それからいろいろな特殊船で、安全船とかアンモニア船とかLPG船と

か、サラダオイル船というふうなものもあると思ひますが、こういうものがどんと出現してきまして、二十四メートルに足らなければいいのだといふことが出てくるのではないかと、この懸念を持つわけでございますが、これらの二十四メートルに足らない船に対する、しかもかすかすのものに対する指導というものは、この安全法改正後どのように考へておられますか。

○佐藤(美)政府委員 メートル、長さで切るといふことをいたしますと、それより小さいほうというものは必ず問題になるわけでございます。したが

いまして、現段階ではすぐというわけにいきませんが、將來、その実態を調査いたしまして、もし必要があればそういうふうなこれと同じように進めていくべきではないかといふふうに考へます。

○加藤(六)委員 最後がちよつとわからなかつたのですが、二十四メートル以上のいわゆる義務づけられる船と同じような何ですか。指導ですか。監督ですか。何をされるというおことはございしますか。

○佐藤(美)政府委員 二十四メートル以上につきましては法制的に取り入れたわけでございます。それから、二十四メートル未満につきましては、非常に小さな船、しかもいろいろたくさん船がございしますので、その実態を調査しましてそれから考へたい、さように考へております。

○加藤(六)委員 わかりました。

その次に、現行法あるいは改正案、それから航行区域図、これを見た場合にちよつとわからぬ点がございするのですが、沿海区域を航行区域とする船で國際航海に従事するものにも免除するといふものがあり、また、沿海区域を航行し國際航海に従事しないものに義務づけるといふ変な現象が起るのではないかと、こう思ひます。ございしますが、これはどうでございますか。それで質問の趣旨はおわかりでしょうか。

○佐藤(美)政府委員 ちよつと十分にキャッチしてない面があると思ひますけれども、実はこの満載喫水線は沿海上の航行区域を持つものに対して

つけない。したがって、それと同等の海域を航行するものにつきましては、国際航海であると国内航海であることを問わずこれを適用する、こういうふうに考へておるわけでありまして、したがって、たとへば近回りで国際航海というものは、韓国とかそういうところがあるわけでありまして、そういうものは従来は条約の趣旨によつて適用しておりませんでしたが、これは今度は適用する。

なお、条約の面は適用外になるわけでありまして。○加藤(六)委員 条約面では適用外に、日本と韓国の場合にはそのままにしておかれるわけですか。私がこれを質問しましたのは、いままでは内航船に対する義務づけがなかったわけですね。範囲の拡大を行なった結果、いわゆる国際航海に従事するものは当然受けなければならぬ。しかし、二国間の約束があればこれを免除することができております。ところが、いわゆる内航船二十四メートル以上のものについて義務づけを行なうようになつた。そうしますと、沿海を航海するものについて義務づけがある面では非常にきびしくなる。もちろんゆるくなるものもあるでありまして、海をやるものはこの義務づけがないということになる。いわゆる日本の内航船の皆さん方が見た場合非常に不平不満、問題が出てくるのではないかと、こういう点で質問したわけでございますが、もう一度その点につきまして詳しく御説明願ひたいと思ひます。

○佐藤(美)政府委員 私の説明が十分でなかったかと思ひますが、今度の改正によりまして、韓国を例にとりますと適用になるわけでありまして、ただ、条約上は免除の規定がございます。それで、条約上は実はそのまま適用しますといういろいろな手続——手続と申しますか、そういうことはしなくともいいように実際は適用をするということでございます。

○加藤(六)委員 局長、手続をせずに實際適用する、こういうことなんでしょうか。實際は適用する、こうおっしゃられるのですか。

○佐藤(美)政府委員 沿海区域として適用しますということでございます。

○加藤(六)委員 わかりました。この際、ついでにお聞きしておきますが、昭和三十一年一月に出された航行区域図がございまして、このいわゆる平水区域、沿海区域、これを修正あるいは変更されるお考えはいますのところでございまして、ございせんか。

○佐藤(美)政府委員 沿海区域は距岸二十海里という原則に立つてつくつております。それから平水区域は湖、川、港内及び陸岸により囲まれた平穩なる水域ということで、一応の基準でこれをきめておりますので、簡単に変えられないというのが現状でございます。

○加藤(六)委員 局長、この地図を實際ごらんになつたことがありますが、おきめになつてゐるものを。

○佐藤(美)政府委員 前から変わつておりませんし、私知つております。

○加藤(六)委員 この区域図を見ますと、へたをするとか国際問題を起こすような図ではないかと私は考へるのでございますが、あとからもう一度よく見て、修正するものがあるとするならば変更していただきたい。具体的に申し上げますと、これは北朝鮮の豆満江の筋まで、それから同じく鴨綠江の端までが沿海区域に入つておる。もちろん沿海区域とするたてまえ上全然関係はないと思ひますけれども、またどういふ問題があげ足をとられる材料になるかわからないという点で御注意申し上げておく次第でございます。

その次に、満載喫水線と無線設備、いわゆる改正法第三条と改正法第四条を簡単な図にかいていただいておりますが、これは船舶局ではないと思ひますが、これによりまして、第四条の無線設備の設置義務を、旅客船を百トン、旅客船以外の船舶を三百トン、このようにしてあるのですが、これはどういふ理由からでしょうか。

○佐藤(美)政府委員 無線につきましては、一応電波の割り当て及びその有効の通達距離というこ

とを考へてその範囲をきめておるわけでございます。それで貨物船について三百トンと申しますのは、これは一応条約の線をかりましてきめたわけでございますが、大体現状の電波の割り当て、特に無線電話が便利のために使われるわけでございますが、この電波の関係からこれを三百トンというふうにしておきます。それから客船の百トンでございまして、これも大体以上のような見地からきめたわけでございます。

○加藤(六)委員 本日船舶局からいただいた資料がございまして、その前に、私の調査したもので、「海難種類別発生件数及び海難発生率(昭和四十二年)」という資料が私の手元にはございます。これを見ますと、旅客船は、沿海区域で、百トン以上二百トン未満のものは無事故で、総隻数五十二隻あるようでございまして、二百トン以上三百トン未満のものは、衝突三、乗り揚げ一、火災一、総隻数十九隻のうち事故合計は五になつております。ところが、非旅客船の沿海区域の百トン以上二百トン未満を見ますと、衝突三十七、乗り揚げ七、転覆二十二、推進器故障七、舵故障七、行く不明一、その他五で、総隻数三千八百八十のうち事故合計は二百七十八。それから二百トン以上三百トン未満の例をとつてみますと、衝突十一、乗り揚げ三十、機関故障十四、火災三、浸水三、転覆二、推進器故障四、舵故障一、その他二、事故合計七十、総隻数五百十五。こういうふうに、旅客船ももちろん大切でございますが、非旅客船の百トン以上三百トンまでの事故が、四十二年だけで合計三百四十八回起つておる。役所の資料から見ますと、旅客船百トン以上、旅客船以外の船舶三百トン以上というこの無線施設の設備の義務づけ、これは私はちょっと納得がいかない。それは、こういう小さい船が貨物船あるいは大型船にぶつかる、あるいはこれに具体的にありまして、非常に多いんじゃないか、こう思ふわけでございますが、それをやらなかった理由については、船

船局でもあるいは電波監理局でもどちらでもかまいませんが、もう一度御答弁願ひたい、こう思ひます。

○佐藤(美)政府委員 先ほど申し上げましたように、最近電話が非常に普及いたしまして、非常に便利でございますので、波の割り当てが十分に行きわたるようございまして、その点は可能になるかと思ひます。

○加藤(六)委員 それでは電波監理局にお伺ひしますが、電電の基幹通信所の整備は——VHFの分でございますが、どの程度に進んでおるのでしょうか。

○石川説明員 電電公社のほうでは大体整備は終りまして、日本全国を沿海と通信連絡できるやうになつておりますが、最近、沿海を航行する船舶の数がふえてまいりましたので、私たちはその需要に応ずるために、一昨年の十二月にチャンネル・セパレーション——周波数をこまかく割つたわけでございますが、それに関しまして工事がまだ数年残つてゐるわけでございます。それができまして、大体現在の施設を使ひまして、約四千四百隻の船を収容できるようになると思ひます。

海上保安庁のほうにつきましては、保安関係でございますが、現在工事計画を実施中でございまして、この点につきましては海上保安庁のほうから御返事いただきたいと思ひます。

○龜山政府委員 先般、無線設備の適用が拡大されましたものが、大部分電信ではなくて電話を利用する、VHFの電話を御利用になるということと、郵政省のほうからお答えがございましたように、現在では電電公社の交換合を通じて、保安部というものを呼んでいただければすぐに保安部につながるようになっておりますが、いまお話しのように、電話が相当こんでおりますので、交換合のお話しの中の場合もあるということで、一昨年来安全通信については、海上保安庁の出先機関ないし船舶が直接船舶から電話が聞けるようにいたしたいということと、逐次整備してまいつておりまして、四十二年度までは京浜、名古屋、大阪、神戸、門

うに、大體船主、造船所、保險会社、そういうところ
が主体になりました。船舶保險の大體のもとに
なる検査をする、いわゆる船級と申しております

ことが出ておりますが、この件について若干お聞かせ願いたい、こう思います。昭和四十年、四十一年度、外国船をどの程度監督されましたでしょうか。その大ざっぱな並びに数字を御説明願いたいと思います。

○中林説明員 ただいまの先生の御質問は、日本船舶通信株式会社の設立問題だと思いますが、船舶電話サービスは、港であるとかあるいは沿岸を

ます。同じく常務取締役の横井大六、日本電信電話公社海外技術連絡室長、同じく常務取締役の大河内靖久、郵政省郵政大学校長、取締役の神戸支

店長岩隈勝治、郵政省北陸電波監理局長、取締役横濱支店長佐藤高、これはずっと前から日本船舶通信株式会社にありまして営業部長をやっております。

それから監査役は石井喜高、日本船舶通信株式会社の取締役、横浜支店長、同じく監査役成松馨、財団法人のスポーツ振興資金財団監事を兼ねております。なお、あと非常勤の取締役は省略いたします。

○加藤(六)委員 電電公社その他がいまおやりになっている、この会社が中心になっておやりになっております問題でございますが、いずれこれは通信委員会における質疑のときにいろいろお聞かせ願いたい、こう思っておるわけでございますが、船舶安全法の改正の問題だけに問題を少しお尋ねいたしますと、いままで方式1をつけ、さらにこの法律改正が行なわれまして方式2をつけるようになるわけでございます。今回は適用範囲の拡大ということで、小さい船にもつけるように、また資本が小さい会社も義務づけられるようになるわけでございます。したがって——私が言うよりか当局の皆さんのほうが詳しいと思いますが、いままではほとんど五百Kあるいは二千二百八十二K、ただいまもいました資料等によるというものが、全部自費でつけまして五十万から七十万円かかっておった。今度は方式1と方式2を併用するものを取りつけますと、百万ないし百五十万かかるように聞いておりますが、この金額は間違いないでしょうか。

○石川説明員 お答えいたします。

ただいま先生のお話のございました百五十メガサイクル帯の無線電話でございますが、これを目前でつけますと、工事費も合わせまして約九十八万ぐらいというふうに算定しております。これは十ワットでございます。

○加藤(六)委員 この施設をいろいろな船に貸しておりますね。それは間違いないと思いますが。

○石川説明員 電電公社の携帯局といたしまして日本船舶通信会社を通じて貸しておりますのは、

現在方式1のみの場合は月額二万二千元でございます。方式2をつけ加えますと、それに四千四百円加わりまして、合わせまして二万六千四百円となるわけでございます。

○加藤(六)委員 先に貸賃料をおっしゃったのでございますが、原価も大体九十八、九万円でいう御説明でございますが、この船舶通信株式会社はこれをどういう契約で各船に貸してありますか。それとも電電公社が直接にお貸しになっておるのでしょうか。その点を承りたいと思っております。

○石川説明員 この点につきましては電電公社のほうからお願いたします。

○中林説明員 通信機器につきましては、一般の船舶通信株式会社の場合で年間の販売数というものが、最近は大体六百くらいでございますが、予備も含めまして一〇%増し程度のものを日本無線株式会社が安立電機株式会社から購入いたしておる。それで、船舶のほうへ取りつける方法は、一般の加入電話の場合と同じく貸与するという形でございます。使用料金につきましては、先ほどお答えいたしましたように二万二千元というふうになっております。

○加藤(六)委員 通話料はどのようになっておりますでしょうか。

○中林説明員 通話料につきましては、船舶電話の場合には特定地域というのがございます。そこに対しては三分まで九十円というのになっております。三分をこえる一分までごとに三十円というものが加算される。なお、基地局の範囲から相当遠いところにかかる場合には、それにさらに市外通話料金が加算される。そういう仕組みになっております。

○加藤(六)委員 私、実は事前に申し上げてなかったのですが、方式1を使つた船の年間通話料は大体どの程度になっておるか、もしおわかりなら教えていただきたい。数字が出なかったらあとから教えていただければけっこうと思うわけですが。

○中林説明員 ただいまちょっと資料の持ち合わせがありませんので、後ほど調べた上で御報告いたします。

○加藤(六)委員 ちょうどいただきました時間が参りましたのでこれで質問を終わらしていただきたい、こう思うわけでございます。あちこち飛び飛びになりましたことと恐縮いたしておる次第でございますが、全体的に見まして、今回の条約の改正並びに改正案というものは、いろいろの面について問題等はあろうと思つてございますが、船舶の航行の安全という点について非常にきめのこまかい思量をなされておることを私は感謝する次第でございます。質疑の途中で二、三御要望いたしました点につきましては、今後船舶局あるいは電電公社等においても大いに留意しておいていただきたい、こう思う次第でございます。どうもありがとうございます。

○大野委員長 米田東吾君。

○米田委員 船舶安全法の一部を改正する法律案の内容に入る前に、二、三お聞きをしておきたいと思つたので、まずそのことから御質問を申し上げたいと思つた。

昭和三十三年の三月八日衆議院の運輸委員会における附帯決議、これは三十八年の法改正のときの附帯決議であります。これが大きく分けて二項、さらにこまかく決議の項目が述べられております。まず、この委員会の附帯決議が今日までどのように措置をされてきたか。それから今度の法改正にこの附帯決議の部分がどういうふうに取り入れられておるか、おらないのか。まず、そこからお質問を申し上げます。

○佐藤(美)政府委員 第一点は、「船舶航行の現状に照らし、次の諸点を含む本法の全面改正をすみやかに図るべきである。」ということ、その内容といたしまして、「原子力船に関する必要な事項」、それから、「漁船に対する救命設備等に関する事項」、それから、「漁船に対する安全基準を確保するための事項」、その次に、「沿海区域を航行する船舶について無線設備及び適正な乾舷を確保するた

めの事項」、それから、「第二十九条、第三十二条に規定する船舶についてもそれぞれ現状に照らし、安全性を向上させるための事項」。

それから第二点としまして、「次の諸点についてすみやかに対策を講ずべきである。」ということでございますが、第一点は、「船舶設備に関する条約に即応するため船舶設備基準を早急に制定する等国内体制を整備すること」、第二点は、「小型漁船についての安全性を確保するよう措置すること」、第三点は、「最近における海難事故にかんがみ、船舶検査体制を整備し、検査が一層有効適切に行なわれるよう措置すること」、以上でございます。

これに對しまして現在までの措置といたしましては、まず第一点の第一番目の原子力船に関する事でございますが、これにつきましては、原子力第一船の建造スケジュールに合わせまして、原子力船の施設基準として原子力船特殊規程というものを制定いたしました。これは四十二年の十二月でございます。

次の、漁船に対する救命設備に関するものでございますが、救命設備は第一に、搭載人員と同数の救命胴衣を備えるほかに、最大搭載人員を取容することが出来る救命艇、救命いかだを備えつける義務を設けました。

次に、遭難信号自動発信機、SOSブイというものが、備えつけを義務づけました。

次に、消防施設でありますが、機関室、居住区域等における消火器等の備えつけの基準を強化しました。

それから、漁獲物の積み過ぎ、漁具等の搭載物の甲板積みつけ等による転覆浸水等の海難を防止するため、条約の適用を受けてない漁船、すなわち大体いわゆる漁船でございますが、そういうものに対しては復原性の基準を適用するといふふうにいたしました。

また、載貨のための指針といたしまして、乾舷マークを標示することを義務づけました。

なお、従業制限につきましては、操業区域の制限を含めて安全性と合致するように従業制限を検討すべきだといふ、これは造船技術審議会の答申の趣旨に沿つてたゞいま検討しております。

それから次に、無線設備についてでございますけれども、無線設備及び乾舷の確保については、今回の改正を行なうわけでございます。

それから、いわゆる小型船、三十二条に規定する船舶の安全性の向上についてでございますが、これは都道府県知事規則の制定を促進するため、昨年六月、法第二十九条の規定に基づく都道府県規則の規則例といふものを運輸省でつくりまして、これに基づいてつくれるように指導しております。

それから第二点の「次の諸点について」という関連事項でございます。一つは船員設備でございますけれども、これにつきましては運輸大臣から船員中央労働委員会に對しまして、その基準について諮問をしております。昨年十二月の十六日に、総トン数二百トン以上の船舶、これは漁船を除いておりますけれども、これについて答申が出されております。この答申の趣旨に従つて、関係法令の整備を行なうように目下検討中でございます。

次に、小型漁船の安全性を確保するように措置するといふことにつきましては、総トン数二十トン未満の小型漁船の安全性の確保について、先ほど申しました造船技術審議会の答申の趣旨に従ひまして、これから十分その運航形態を調査いたしまして、安全基準の検討を進めたい、かように考えております。

それから、船舶検査体制の問題でございますけれども、これにつきましては、検査業務量といふものが非常に多くなつております。それから検査の内容といふものも、技術的に相当に複雑化しております。したがつて、それに対する検査官の研修の制度の強化を促進するといふこと。それから、予算の要求。これは人員要求等が非常にきつてございまして、四十二年度には一応四名の増

員が認められております。

また、最近タンカーとか漁船に對しまして、定期的な検査以外に就航前の状態で立ち入り検査を行なうという保守状態を検査しております。

以上でございます。

○米田委員 わかりました。

さらにちよつと突っ込んでお聞きいたしますが、この第一項の(イ)号、原子力船に関する事項、この項につきましてはあとでも少し、これは内容の段階で聞きますけれども、考え方としてこの機会に聞いておきたいのであります。今度の法改正のいわば前提となるこの国際海運水線条約の批准、それから現に批准されております海上人命安全条約についての基準、こういうものからいたしまして、しかも先ほど説明がありました造船技術の答申というところからいまして、この原子力船に關する安全という關係については、焦眉の問題として取り組まなければならぬと思ひ、当然今回の法改正にこれは必ず出てこなければならぬ問題ではないか。この法律は、三十八年以降法改正がなされておられません。そういう点から考えまして、毎年毎年今回のような法改正がなされることも、これは技術的にも考えられないことではあります。どうしてこの關係が、今回のこの改正案の中に入つてこなかったのか。いまの説明では特殊規程というふうなものをこの建造に見合つて、これはおそらく行政指導が省令だと思ひますけれども、出しておられるとおっしゃつておられるのであります。法律的にどういふ原子力船に對する基準といふものは明確にしなければならぬと思ひますが、その点について考

え方をひとつ聞かしておいた方がいい。

○佐藤(美)政府委員 原子力船に關する日本の第一船は四十六年に完成する予定になつておりますが、先ほど申し上げました原子力船の特殊規程は、この船をつくるのに支障がない、安全性を確保するための規程であるといふふうにつくつております。したがつて、法律改正の問題は、たゞいまの段階では特にしなくてもやつていけると

いふふうに実は了解いたしましたので、いづれ法律改正の時期がくるかとも思ひますけれども、現段階ではまだ法律改正をする必要がないじやないかと考えましたので、今回はしなかつたわけでございます。

○米田委員 どうもそういう答弁では納得できません。確かに四十六年に第一船が建造されるという計画でございまして、それまでに當り然停泊地あるいは原子炉その他建造に合わせた検査なり、それから建造後の体制といふものが、この船舶安全法の關係とはあるいは離れるかもしれませんけれども、国内法の整備關係としては当然出てくる問題であります。したがつて、そういうことも關係いたしますと、現在のこの省令といふことは、あなたのほうの行政指導で事足りるということについては理解ができません。特に、これはあとでも質問をしたいと思ひますが、停泊地の關係等につきましては政治問題になつておる、こういう關係について、もう一回ひとつお聞かせをいただきたいと思ひます。

○佐藤(美)政府委員 船舶安全法の面から見ますと、先ほど申し上げましたように、一応技術基準の問題だけでございますので、特に出さなかつたわけでございますが、確かにいろいろ第三者補償の問題とかそういうこと、原子力船全般として考えますと、原子力船に關するあらゆる法律との關係において十分に検討する必要があると思ひます。たとえば第三者の補償の問題とか、いろいろの問題がございまして、そういうことにかからみますと、船舶安全法の面でも考慮しなくちゃならぬといふことがあるかもしれません。が、現段階ではそういうふうに認められませんが、したので、改正しなかつたわけでありまして、

○米田委員 この問題は、またあとでお聞きいたします。

次に(ロ)項について。第二十九条、三十二条の關係、要するに府県知事の規則に基づく小さい船の規制の關係でございます。これは、いまの御答弁では、昨年の六月準則等を定めて行政指導をやつ

ておるといふ御答弁のようでありまして、実際にこれは各都道府県知事の段階でそれが受け入れられて促進しておりますが、掌握しておりますか、その点ひとつ御答弁願ひたい。

○佐藤(美)政府委員 私のほうから指示したのは一つの基準でございまして、いろいろこまかい面におきまして、相当技術的な内容を示しております。これにつきましては各都道府県知事の受け取り方と申しますのは違ふようでございます。ただいま向こうのほうの県の規則として一応承認を求めてきておるのは、済んだのは二県だそうでございます。それからその他のいろいろ折衝と申しますか、行なつておりますので、進むものと考えております。

○米田委員 これもあとの内容でまた触れていきたいと思ひます。一応答弁いただきましたから了承します。

次に二項の「次の諸点についてすみやかに対策を講立すべきである」といふ決議であります。この項の(イ)項につきましては、いま御答弁いただきましたが、御答弁の中で、私の聞き違ひかどうかわかりませんが、これは造船技術審議会で、造技審の答申があつたように聞いておられるわけでありまして、答申があつたのですか。いつ答申があつたのですか聞かしてください。

○佐藤(美)政府委員 船員設備につきましては、船員中央労働委員会にこの基準について諮問をしまして、そして昨年の十二月十六日に答申を受けておるわけでございます。

○米田委員 そうしますと、船舶の安全という關係あるいは検査といふような關係での造技審の答申はまだございせんか。大臣の諮問に對する答申はあつたかお聞きいたします。

○佐藤(美)政府委員 船員設備につきましては、船中旁で行なうといふことになつております。

○米田委員 いや、私が聞いたのは、昨年ですか、大臣が諮問されておりますね。それに対して答申があつたかどうか、こういうことであります。諮問されたのはたしか昨年の六月だと思ひま

す。「船舶の安全性の向上を図るため、船舶の検査制度の改善に關して、当面とるべき対策について」という諮問がなされております。これの答申があったのかないのか。

○佐藤(美)政府委員 答申がございました。一月の三十一日まででございます。

○米田委員 答申をひとつ資料として出していただきたい。

○佐藤(美)政府委員 了解いたしました。

○米田委員 引き続き質問いたしますが、その答申の趣旨というものは、今回の改正の中に織り込まれておりますか。改正の趣旨は三条と四條の改正のようでありまして、この船舶設備その他については出ておらないようでありまして、これはどうでしょうか。

○佐藤(美)政府委員 去年の六月の諮問でございまして、並行して仕事を進めてまいりましたので、できるものは大体今回の改正に入れたわけですが、その大きな問題が結局、今回の満載喫水線の改正と無線電信の改正でございます。

なお船舶設備につきましては、先ほど申し上げましたように船舶労働委員會のほうでやられておるわけでございます。

○米田委員 わかりました。いずれまたあとで御質問いたします。

それではこの措置模様につきましては、不十分さもあると思いますから、この委員會の審議を通じて、いずれ再度、現状に即して附帯決議が必要であるかどうかをあとでまた御質問をしながら検討したいと思ひます。

次にお聞きいたしますが、条約の批准、要するに国際満載喫水線条約、この批准に基づいて、国内のいれは法体制というものを整備する、またその基準以上に拡大をする、こういう趣旨だろうと思ひますが、この条約の審議はまだ国会では手がつけられておらないと思ひますね。外務委員會に出されておらないように聞いておりますが、おくれおるのほうはどういうわけでありませうか。それから、これはいつごろ国会に出されるの

ですか。その点お聞きいたします。

○佐藤(美)政府委員 われわれの了解しているところでは、今月の中ごろには外務委員會に付託されるのではないかと聞いております。おくれました理由は、御承知のように非常にこまかい技術基準でございますので、ミスプリントがあるとか何とか、そういうことだったように思ひます。

○米田委員 基本的にこの国際条約は、要するに人命の安全、船舶の安全というたてまえから、その基準が質的に高まるわけでありまして、条約の批准も、それから今回の法改正もその問題はなからうと思ひます。ただ心配されるのは、条約関係は外務委員會であります。私どもは国内法の関係で、船舶安全法の一部改正という問題を審議することになると思ひます。外務委員會で審議するのは、これを批准するかしなにかというところだけでございまして、けれども、われわれが審議する段階ではやはり関連する問題等が出てくると思ひます。そういうことにつきましましては、運輸省のほうとしては、この船舶安全法だけはばかに手回しよく出されておりますけれども、どういふふうにお考えでございませう。場合にやればこの委員會は審議をストップしなければならぬと思ひますが、いかがであります。

○佐藤(美)政府委員 外務委員會のほうに對しても早く御提出するという外務省の意向でございしましたが、事務的な手続でおくれおるといふだけのようでございます。したがって、審議をお願いしている間に外務委員會に付託になり、すぐ御審議をいただく、かように考えております。

○米田委員 これは委員長にお願いをしておきますが、とにかく外務委員會はまだ条約の審議に入っておりません。私も審議にはもちろん協力いたしますし、きょうも発言を質問をしておるわけですが、今後理事等におきまして、外務委員會との関連等、お考えいただきまして、情勢によつては審議を一時押さえてもらひまして、あるい

は連合審査等の方法もあると思ひますから、そういう方法をひとつ委員長においてお考えいただきたいように、冒頭お願いしておきます。

○大野委員長 了解いたしました。

○米田委員 そこで条約の関係では、これは外務委員會に入りますが、一応運輸省の考え方を聞きましておきますけれども、いままで船舶の安全に關する国際機関の勧告なり条約なり、そういうものは相当出されておると思ひます。これはそのつ

と国内法の改正あるいは省の規則とか規程とか、そういう省令によりまして指導がなされておると思ひますけれども、今回のこの法改正にあたりまして、特に一九六〇年の海上における人命の安全に關する条約、これは現に批准しておるわけであり

ますが、国際満載喫水線条約、さらにそれ以前の船舶の安全、人命の安全という関係の国際機関の勧告なり条約なりにつきまして、国内法の体制がまだそろつておらない、取り残されておる、あるいは批准しておらない、そういう関係のものがある

りましたら、参考までにひとつ聞かしていただきたいと思ひます。

○佐藤(美)政府委員 一九六〇年の海上における人命の安全の国際条約と、それから今度批准の承諾をお願いしています。一九六六年の満載喫水線の国際条約、これは全部船舶安全法に入るようになっております。

それから関連します条約といしまして、ILOの船舶設備の条約及び荷役設備の条約、こういうものがございまして、それでILOの関係は先ほども申し述べましたように、一応入れるものは船員法とそれから船舶安全法、両方の面でございます。

盛つてきておりますし、もし今後そういうことがあればもちろん盛つていくわけでございます。それから荷役設備につきましては、すでに船内の設備として船舶安全法に盛るものは、その実体は盛っております。それからいわゆる船外の労働者の作業行為と申しますが、そういうことにつきましては労働基準法のほうに盛っております。実際

的には条約の違反というふうなことは出てこないわけでありませう。

○米田委員 さらに御聞きをいたしますが、国際海上危険物基準の承認の勧告、それからば積み貨物に対する安全積みつけ基準の承認の勧告、これらにつきましての国内法の関係は、どういふふう

に現在取り入れられておりますか。

○佐藤(美)政府委員 危険物につきましては、船舶安全法の省令として、危険物船舶運送及び貯蔵規則というふうな規則がございまして、これに全面的に取り入れております。なお、この規則は条約以上に非常にこまかい規則になっております。

それからば積みでございますが、これは特殊貨物運送、貯蔵規則という規則でば積みその他

の規制をやつてまいっております。

○米田委員 船舶の安全、今回の法律と直接関係があるかどうかはわかりませんが、ILO条約の三十二号条約、船舶の荷役に従事する労働者の保護に關する条約、これについてはどうでございませうか。

○佐藤(美)政府委員 船内設備として安全法に規定したほうがよいと思はれるものは、船舶安全法の規則に詳細に規定してございませう。

○米田委員 わかりました。外務省の条約の関係の方もおられませうし、これ以外の問題は、いずれまたあとで、外務委員會の審議を見まして御質問していききたいと思ひます。

次に、海上保安庁がおいででございますので、この法改正の参考としてぜひお聞きしておきたいのでありますが、海難の状況につきまして、ひとつ明らかにしていただきたいと思ひます。特に私は、外航、内航、漁船を含まして現在の状況がどうなつておるのか、それからそれに対する対策というものがどういふふうな海上保安庁において進められておるか。これらの関係につきまして、関連の部分では水産庁からお答えをいただきたいと思ひますが、これをひとつ聞きましておきたいと思ひます。

○龜山政府委員 最近における海難の発生状況について概略御説明申し上げます。

当庁で救助を要する海難、要救助海難といつておきましますのが、四十一年におきまして二千八百二十四件、四十二年、一月から十二月まででござい

ますが、二千七百四十七件でございます。そのうち漁船につきましては、四十一年は千四百五十五件、四十二年は千四百九十六件、機船と申しますものが四十二年は八百八十九件、四十二年が九百七十三件、機帆船が同じく四十一年五百七十七件、四十二年三百三十一件、こういう状況でございますが、さらに長い目で見ますと、漁船の海難は最近においてやや横ばいである。終戦直後から比べますと、全体の海難件数のパーセンテージは非常に低くなつてきております。これは漁船の装備が非常によくなつてきた、ことにエンジントラブルというものの絶対数が減つてきた。しかし、憂うべきものはまだまだ多数ございます。

最近の海難で目立ちますものは、機船の海難、特に五百トン以下の海難は絶対数が非常に増加をしてまいつております。それからなお注目すべきことは、海難の起こり方によつては船舶あるいは積み荷、乗組員だけの被害でなく、よそへ及ぶ可能性のある海難、海難というよりはすでに災害といふべきもの、これは現実には京浜運河においても室蘭においても、タンカーの事故が起つております。また外国におきましても、昨年の三月におけるイギリス海岸における大型タンカーの事故、最近においてはアメリカ近海のブルトリコにおけるタンカーの港内における沈没、わが国におきましても小型、大型のタンカーの事故、幸いにして昨年一ぱいは大きな被害を及ぼすに至つておりませんが、小型タンカーでは依然として沿岸の水産業に対して相当な打撃を与えた海難が起つております。

私どもは、最近の海難の状況を遠慮いたしまして、まず機船につきましては小型船の海難を減少させるにはどうしたらいいか、それから漁船については遠距離海難が増加している、これは漁船の出

漁が相当遠海、遠い海に行つておるといふことでございまして、それから最後には、先ほど申し上げました危険物、原油をはじめLPG、LMGその他危険物を輸送する専門船の型が大きくなると同時に、数が急激にふえております。これらに対処する方法を考えております。

小型船につきましては、今回の船舶安全法の改正で、乾舷を、満載喫水線を決定するというものによつて、実は乾舷マークの指導が昨年から始められて、この近辺でいいますと、東京湾近辺における砂利船の沈没件数は最近皆無になつております。これはおそろく指導の結果であらうとわれわれ非常に喜んでおります。今回はつきり法律として、施行期日までは若干間があるようでございますが、海上保安庁といたしまして、船舶の検査官と協力いたしまして、現場の乾舷の維持ということについて指導いたしたい、かように考えております。

なお、小型鋼船の海難は、やはり交通が非常に増加してきたという点も着目しなければならぬといふふうに考えております。

なお、漁船につきましては遠距離海難がふえておるといふことでございまして、これに対応するために救助のための船舶の整備ということ、遠距離海難に対処するために昨年、二千トン型の遠洋で救助し得る巡視船一隻の完成を見ました、引き続き今年予算が成立しますれば、もう一隻二千トン型の巡視船を完成させたい。なお、航空機につきましても、遠距離海難用の長距離を飛べるYS11型というものを本年内に完成いたしたい。これも現在国会の予算審議にかかつておるわけでございます。

最後に、まだ国会に提出段取りに至つておりませんが、危険物、ことに大型のタンカー、あるいは大型のLPG船等の航行規制、あるいは港内における荷役の規制等を含む海上交通法案というものを準備いたしまして、事後における救助措置のほかに、事前における海難の防止、ことに海難が第三者に影響を及ぼす、つまり水産、動、植

物に及ぼす被害、あるいは沿岸の公共、住民に対する被害、海難の様相が変わつてまいつたというのに対応した新たな海上交通に関する法規制の準備を鋭意進めておるところでございます。

○森沢政府委員 水産庁からもお答えを申し上げます。

漁船の海難事故の現状につきましては、いま海上保安庁長官から詳しく御説明がございましたので、私からつけ加えるものはございません。亀山長官が言われましたように、大体漁船の遭難事故というものは、過去の経緯から見ると減る傾向にございまして、最近やや横ばい、そのとおりでございますが、一般海難の中に占める漁船の遭難の比率というものは四割以上、非常に高いものでございます。最近漁場の拡大等を勘案いたしまして、水産庁といたしまして、海難の防止、さらに人命の保全、そういうものにつきましてはできるだけの努力を続けているつもりでございます。

具体的なことにつきましては若干御答弁を申し上げますと、漁船の遭難事故は、台風時のものを除きまして、一般海難ではいろいろ原因があると思ひますが、私たちが水産庁の立場から見ると、やはり多いのは、船体とか機関の酷使の問題、それから積み荷の積み過ぎ、さらに荒天をおかしてあえて出漁するといふふうなことが原因になつておる場合が非常に多いといふふうに見ております。したがって、ちやうど昨年、農林大臣の許可で、われわれ漁業法で指定漁業と申しておりますが、これの一切切りかえをいたしました区切りもございまして、一昨年から研究してまいりました漁船の適正な積荷の基準、先ほど船舶局長もお話しになりましたけれども、いろいろものをきめまして、漁業法の許可に基づく場合に、これは二十トン以上の船舶でございまして、漁船の建造許可をいたします場合の基準として、さらに漁業の許可をいたします場合の適格性、条件、制限というものに関連をさせまして現在指導を行なつております。

それから、特に漁船の中でも小型の漁船につきまして、今回改正を提案されておりますものの対象になりません二十トン以下につきましても、かなり比率的には事故が多いわけでございます。こういうものにつきましては、特に機関の事故が多いという点にかんがみまして、四十二年度におきましていろいろ技術的に研究いたしました。小型漁船の機関の安全基準というものを設定いたしました、現在これの普及につとめております。先ほど安全法二十九条の都道府県知事による規則の話が出ましたけれども、知事がいろいろ小型船につきまして規則をおきめになる場合にも、こういう機関の基準というものは一つの目安になるだろうという考え方もございましてやっております。それからさらに機関だけでございまして、小型漁船の船体等につきましても、さらに小型漁船の安全基準というものを定めるべく、現在調査を取り進める計画を持つておるのであります。実態を十分つかみまして、機関の問題だけでなく、小型船の安全基準というふうなものにも取り組むたいという考え方をございまして、このほか乗組員の訓練の問題でございまして、沿岸漁業の構造改善事業を通じて沿岸の無線施設の整備、さらに漁港、特に避難港に当たります第四種漁港の整備、こういうものはほかの整備計画の中でも優先的に取り上げたいといふ手を打っております。さらに漁船保険関係では、巡回指導員の制度がございまして、特に沿岸の漁船保険組合に巡回指導員を置く制度を持つております。こういう指導員を通じて極力事故の防止につとめたいといふことを現在やっております。現在御案内のとおり、非常に漁場も拡大いたしまして、十分御連絡をとりながら、漁船事故の減少さらに防止につきまして努力していきたいというのがわれわれの考え方でございます。

○米田委員 再度わずらわして恐縮でございますが、海上保安庁に、海難の件数について、外航、内航別にはいますか、それから二十ト

ン未満の漁船の海難状態はどうか、ひとつ海上保安庁長官からお聞きをいたしたいと思ひます。それからもう一つは区別をいたしまして、法二十九条、三十二条関係の、この小さい船の海難の状況はどうか、この四段階でいまわかりましたら教えていただきたい。

○龜山政府委員 ただいま数字を持ち合わせておりませんが、これはすでに統計は出ております。すぐお手元に差し上げるようにいたします。

○米田委員 それでは、その資料をあとでお願いいたします。

さらに聞きをいたしますが、この海難の状況で承知したいと思ひますが、この海難の状況の性能あるいは構造上の問題として海難が起きているという事柄がございましたら、ひとつお答えをいたしたいと思ひます。

○龜山政府委員 海難の正確な原因につきましては、海難審判庁の裁決をもつて国としては公に定めるわけでございます。私もそれ現場で海難救助に当たった際に一応原因と思ふものを突きとめるというのをいたしております。いまこれの資料が手元にごさいますので、たいへん恐縮でございますけれども、やはり構造上というよりは機関故障というものが、いろいろな種類の船舶を通じて数からいくと相当多いということでございます。それから最近目立ちますのは、数はそう多くはございませんけれども、小型タンカーの転覆事故でございます。この点につきましては船舶局でも種々御検討いただいておりますが、これも今後の重大な問題ではないかという感じを持っております。

海難原因でいま一応われわれのほうの調べでは、先ほど四十一年に二千八百二十四件の海難があったというのを申し上げましたけれども、そのうち三百六十七隻、一三〇は材質、構造に起因するという推定をいたしております。なお、この詳細につきましては資料をもつて御説明できるように提出したい、かように思ひます。

昭和四十三年三月十四日印刷

昭和四十三年三月十五日発行

衆議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局

○米田委員 この関係では資料をいただかないとあと質問がちょっと続かぬのでありますけれども、タンカーの關係につきましても、できれば資料をいただく際に、その海難の件数、状況等聞かしていただきたいと思ひますし、それからこのタンカーの場合は、巨大タンカーはもう大衆新聞に出ますけれども、いまおっしゃったような小型タンカーにつきましては私どもなかなか理解ができませんので、お願いしたいと思ひます。

それから砂利船につきましても、さつき御答弁いただきましたから東京湾につきましてもはわかりましたが、同じような性質の、たとえば瀬戸内の石船とか、あるいはやはり瀬戸内に多いと思ひますが、海岸埋め立てに使われる土の引き船、特に神戸周辺等については盛んに行なわれておるうちに開いておるわけでありまして、ああいう關係の海難も起きたというふうに聞いております。ですから、砂利船に關係いたしまして、そういうものの海難がどうか。

それからコンテナ船は日本においてはまだ持っておりますから——これは持っております。

○龜山政府委員 コンテナ専用船はまだできておりませんが、在来の定期船で船倉内にコンテナを若干個積むという、これは普通の船でございます。コンテナ専用船はできておりません。

○米田委員 私の言うのは専用船であります。外国等ですら海難の例がありましたら、海上保安庁で知っている限りを資料として出していただきたい。

それから、特殊船もしくは危険物運送船、これも日本の國際情勢に即応いたしまして、だいたい危険物の積載あるいは特殊貨物船、そういうものがふえておるようでありまして、この面での海難と、船内におけるいろいろな船員の労働災害あるいは作業員の労働災害、そういうものもあるわけでありまして、これは海上保安庁の所管ではないと思ひますが、要するに特殊船、危険物運送船、こう

いう關係について、あわせて資料をいただきたいと思ひます。

それから、できればもう一つ、これはお願いであります。海難の発生個所を知りたいのであります。どういふところに海難が多いか、あなたのほうは専門家でありまして、それがわかるような資料をつくっていただければつくっていただきたいし、航行中の海難と停泊中の海難も私はあると思うので、これもひとつ出していただきたい。

この発生個所の關係では、おそらく航路別等の件数が出てくるんじゃないかと思ひますし、また航域の件数等もわかるんじゃないかと思ひますが、とにかく私の求めておるのは、発生個所を知りたいということで資料をお願いしておりますので、そういう關係につきましても御迷惑でも資料を出していただきたいと思ひます。

○龜山政府委員 ただいま御指摘の資料は、昭和四十一年のものについてはすべてまとまつておりますので、早急にお手元に差し上げるようにいたします。

○米田委員 四十一年でけっこうであります。できれば四十一年以前にさかのぼって、ここ二、三年のものがわかればなおけっこうだと思ひます。それから四十一年につきましても、現在統計が出ておる部分だけでもけっこうでありますから、お出しいただきたいと思ひます。

きょうは時間が限られておりまして、まだほんの入り口しか入っておりませんが、きょうはここで一応質問を終わらしていただきたいと思ひます。

○大野委員長 次回は公報をもつてお知らせすることとし、本日はこれにて散会いたします。
午後零時五十六分散会