

第五十八回国会 衆議院 運輸委員會 議 録 第 七 号

昭和四十三年三月十九日(火曜日)

午前十時十七分開議

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 山村新治郎君

理事 野間千代三君

阿部 喜元君

加藤 六月君

菅 太郎君

西村 英一君

水野 清君

神門至馬夫君

米田 東吾君

沖本 泰幸君

出席政府委員

科学技術庁原子力局長 藤波 恒雄君

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

海上保安庁長官 龜山 信郎君

委員外の出席者

外務省条約局国際協定課長 村上 謙君

専門員 小西 真一君

三月十九日

委員松本忠助君辞任につき、その補欠として田中昭二君が議長の名で委員に選任された。

同日

委員田中昭二君辞任につき、その補欠として松本忠助君が議長の指名で委員に選任された。

三月十八日

観光施設財団抵当法案(内閣提出第七十八号)(予)

第一類第十号

運輸委員會議録第七号

昭和四十三年三月十九日

同月十五日

自動車の非常時用具規制に関する請願(松澤雄藏君紹介(第二八二一号))

は本委員会に付託された。

本日会議に付した案件

船舶安全法の一部を改正する法律案(内閣提出第三十七号)

○大野委員長 これより会議を開きます。

船舶安全法の一部を改正する法律案を議題とし、質疑を行ないます。

質疑の通告がありますので、順次これを許します。米田東吾君

○米田委員 前回の委員会に引き続きまして、船舶安全法の一部改正の内容について御説明をさせていただきます。

まず、第三条の改正の關係に關連をいたすのでございますが、前回の私の質問に対して、特に原子力船の安全ないしは検査の關係につきまして御質問をいたしました。これにつきまして、原子力局長の御答弁によりまして、大体現行の法体制ないしは運輸省の省令その他、行政指導で十分事足りるという御答弁があったように承知いたしました。したがって私としては、

はたしてそういう状況にあるのかどうか、これから若干原子力船の第一船の建造を中心にしたしまして、まず御質問をしていきたいと思つて、最初御質問をしたいのでありますが、現在その第一船が建造中だと思つてございます。したがってこの第一船の現在における建造の状況、さらにこれに対して検査の状況というものがどういうふうに行なわれておるか、そこをひとつ、まず關係の原子力局長のほうから、それから監督

の立場にある船舶局のほうからも御答弁をいただきたいと思つております。

○藤波政府委員 お答え申し上げます。

わが国の原子力船の第一船につきましては、かねてから計画中でございましたところ、諸種の問題が解決いたしまして、昨年の十一月に船体の建造を石川島播磨造船所へ、それからそれに搭載いたします原子炉につきましては、三菱原子力工業株式会社に発注をいたしまして、現在その両社において建造並びに炉の設計が進められておるのでございまして、ただいまのスケジュールで申しますと、今年末に船体の起工を行ない、四十四年の夏が進水目標でありまして、原子炉につきましては四十五年の五月ごろに機装を開始いたしまして、四十六年度いっぱいには完成をいたして、その後の慣熟運転等に入るといふことを目標にしております。

○佐藤(美)政府委員 本船の着工は本年の十一月でございます。ただいま造船所並びに三菱原子力工業におきまして、詳細設計の過程にありまして、したがってわれわれのほうとしましては、検査は図面の検査から始めるわけでございまして、まだ、その検査の申請までには至っておりません。詳細設計ができた次第、すぐ検査申請があり、われわれのほうといたしましては検査にかかるわけであります。

○米田委員 ちょっと聞かえなかつたのですけれども……そうしますと、まだ実際の建造には入っておらない、船体にしてもそれから原子炉にしても、実際の建造に入ってから運輸省としては検査その他についての対策を進める、こういうこととございませうか。

○佐藤(美)政府委員 検査に入ります前に、図面の詳細な設計から順次見てまいりますので、建造着手前から検査が始まります。

○米田委員 原子力船の開発事業団の年報を実はもらつたのでございしますが、これによりまして、公団としてまず臨界実験、炉心の構造模型及び燃料集合体の模型実験、原子炉制御、計測器の環境試験、遮蔽効果実験、大体こういう四件に分けて公団としての研究取り組みがなされておるよう聞いておるわけであります。そうしますと、運輸省としてはまだこれらの段階には全然タッチをしておらない、こういうこととございませうか。

○佐藤(美)政府委員 原子力船の検査は、原子炉關係の措置を含めて船舶検査官が検査することになっておりますが、先ほど申しましたように、図面の審査というものがございまして、それは向こうの図面がで上がりますと、申請がございします。それから検査が始まるわけでございします。

○米田委員 そうしますと、すでに批准をしております一九六〇年の海上人命安全条約、この中には相当ごまかく原子力船の安全の確保につきまして規定がございします。第八章の原子力船、それから原子力に利用される船隻、これは主たる内容は原子力船についての安全性、こういうものになつておる。この条約の適用がなされるのは、これは公的にはどの段階からなるのでございませうか。

たとえば、第一船の建造計画がきまつておる。現実にはもう設計その他建造に入つておる。そういう段階からこの条約に基づき安全についての検査なり、運輸省の監督というものがなされるのか、いま答弁いただきましたように、まず船体あるいは原子炉にいたしまして、一つの形態が建造されるという段階から、運輸省がタッチをするというところになるのか、そこらあたりの限界といふまいやうか、そこらあたりの關係といふものはどういうふうな理解をされておるのでありますか。

○佐藤(美)政府委員 第一船の原子力船は、特殊貨物運送といふこととございしますけれども、実

際、開発船でございますので事業団が実際やっておりますけれども、いろいろな関係で、関係と申しますか事前の調査とかそういうことは、われわれのほうとしても一緒にやっております。そして一応原子船のほうの進捗、いろいろな技術上の進捗に対しては遺憾のないことを期しておるわけでございます。

それから条約関係でございますけれども、条約のほうは先般も申し上げたとおり、一応技術基準につきましては昨年、原子船特殊規則というものの制定いたしました。これは条約の内容を、いわゆる技術的な基準はほとんど全部網羅してございます。なお一部条約の関係でまだ法制化されてないところはございます。しかしこれは大体第三規則の一般規則の免除の禁止、普通の貨物船、旅客船と一部免除規定というのがございます。が、原子力船に対しては全条文の、ほかのほうの条文を免除しないという禁止の規定がございますが、これを入れることが、まだ一部残っております。

それから安全説明書の作成、承認でございますけれども、これも手続として残っております。それから操作手引書、これは第八規則ですが、第八規則の関係も一部残っております。それから第九規則の検査方法及び実施の勧告、これも残っております。それから安全証書の発行、これが第十規則でございますけれども、これも残っております。これはすべて船舶安全法の施行規則に盛り込む予定にしております。ただいま作業中と申しますか、この船がで上がるまでには施行規則の中に全部入れる予定でございます。

それから第十二規則に、海難の通報という船長の義務規定がございます。これにつきましては一応船員法のほうに、これは施行規則になりますけれども、そのほうに入れる予定にしております。したがって、条約の関係は一応安全法の施行規則と職員法の施行規則、両方の面でほとんど全部カバーできる、かように考えます。

○米田委員 そうしますと、法律の関係あるいは

規則の関係等につきましては、いまの御説明によりますと、大体遺憾なく今後とも対処できるということができると思うのであります。問題はこういう特殊船の検査官の養成あるいは研修といひますか、そういうものについてはいまだどういふふうに進めておられるのであります。たとえば開発事業団にお願いをしているとか、一緒に養成をしているとか、あるいは外国のほうに派遣をしておられるのか、いずれにいたしましても、こういう原子力船に対する検査官の養成というものは、やはりいまから当然対処しておられると思うのであります。これにつきましてはどんな状況になっておるか。

○佐藤(美) 政府委員 原子力船に関する一般の研修と申しますか、そういうことは科学技術庁と私のほうも予算を取ってやっております。結局、いままで毎年数人ずつ原子力研究所あるいは放射線研究所、その他必要のときには外国に対する研修というふうなかつこうでずっと研修をやっております。したがって、将来直接検査が必要になりますので、そういう研修を受けた人を検査官に充てる予定にしております。

○米田委員 第一船の建造とあわせて重要だと思ひますのは、停泊地対策、その面が非常に重要だと思ひます。青森県のむつ市ということがすでに決定されて、その整備あるいは開発というものが進められているように聞いておるわけであります。この停泊地の関係につきましては、現在どういふ状態になっているか、これもひとつ、原子力局長さんのほうの関係でございます。それとも運輸省でございます。関係の向きから説明をいただきたいと思ひます。

○藤波政府委員 お話しのむつ市に決定をいたしました母港につきましては準備状況を申し上げますと、大体用地を二万四千坪程度事業団に買い取る、こういうことで現在最後の折衝がなされております。

さらに、岸壁の工事を行なうわけでございます

が、これらにつきましても今年度の予算によりまして着工のメドがついておるわけでございます。なお、今後やるべき問題といたしましては、多少のしゅんせつ工事もございます。またさらに、将来燃料の取りかえ装置でありますとか、廃棄物の貯蔵所でありますとか、そういう上屋の建設もあるわけでございます。これらにつきましましては来年度の計画といたしておるわけでございまして、いずれにいたしましても、ほぼ順調に進んでおると申し上げてよいかと存じます。

○米田委員 そうしますと、現在のところ第一船の建造に伴ひましての船体並びに原子炉、停泊地、こういう関係につきましては、大体政府としては順調に進んでいるという御理解のようであり

ます。私、そこでひとつお聞きしたいのであります。特に原子力船の建造にあたって最大限考慮されなければならぬのは、安全性の確保とその保障だと思ひます。いま船舶局長の御答弁によりまして、十分対処されていることはわかるわけでありますけれども、何ぶん専門的でございます。よほどの専門家でございませんとそれを確認することはなかなか困難だと思ひます。

したがって、私は法的な面でまず十二分にその保障の体制をつくっておくことが必要ではないかと思ひます。そこで、千九百六十年の海上における人命の安全のための国際条約、この内容につきましては、早急に船舶安全法なりその他関係の法体系の中に取り入れて、完全な体制というものを敷いておく必要があるかと思ひわけであり

ます。もう一つ問題になるのは、外国では原子力船の建造がどんどん進んでいるわけであります。場合によりますれば、外国の原子力船が日本に入ってくるという状況も、当然考慮されなければならぬと思ひます。そういう時期に、国内への入港における検査の体制あるいは停泊地、関係の法体制の整備ということが、当然これまた必要になってくるわけであります。そこで、第一船の建造と

あわせまして、聞きたいのでございますけれども、たとえば、日本にいまサブナ号が入ってくるというふうな、そういう状況はございせんか。そこあたりどうでございます。か、船舶局長から御答弁いただきたいと思ひます。

○佐藤(美) 政府委員 最初に、入港に関する安全の問題でございますけれども、昭和四十年にサブナ号が入港するらしいということでコンタクトがありまして、それに関連しまして、これは原子力局のほうの担当になりますけれども、四十年に原子炉の規制法の改正をやっております。これの改正によりまして、外国原子力船の原子炉にか

かる許可、これは本邦水域立ち入りの許可でございますが、その許可を受けること、それから第二番目に、原子力船の入港届けの義務、これは入る前六十日以内に届けることになっております。そういう規制をやっております。

それからまた、同じく四十年には港則法を改正いたしました。港長の航路、泊地等の指定、それから特定港からの退去命令及び特定港境外の指揮、そういうことを規定しております。そういうことでございまして、入港に関する一応の法的な体系というものはできておるというふうに申せます。

なお、サブナ号そのものの動きにつきましては、原子力局長からお願ひしたいと思います。○藤波政府委員 外国船の原子炉の取り扱いにつきましては、ただいま船舶局長のほうから答弁がございました。原子炉等規制法におきましては、第二十三条の二によりまして許可をする

ことになっております。先般サブナ号が入る計画がありましたのが、その後立ち消えになっておることは御承知のとおりかと存じます。

まして、アメリカ側であきらめまして入港を中止した、こういういきさつになっております。その後われわれのほうには、サバンナ号の入港についてのアメリカ側からの申し出はございません。

○米田委員 条約によりまして、接近あるいは入港、停泊、そういう場合については、検査の義務を負うことになっておるわけでありまして、この条約上という接近ということとは、これは必ずしも入港もしくは停泊を意味しないので、日本の近海を、あるいはこの場合は沿海でございまして、通過をする、こういうことも想定されておるのではないかとありますが、こういう場合における日本の検査体制というものは、現在完全に整っておるのであるかどうかをあわせてお聞きをしておきたいと思ひます。

○藤波政府委員 お尋ねの点でございしますが、外国原子力船がわが国の水域に立ち入ろうとする場合には、あらかじめ許可申請を出してもらつておるわけですが、そのときの審査対象の中には、安全性の審査ということが大きな柱となつておりまして、相当詳細なる資料を求めまして、その安全性を確かめておるわけでございます。その具体的な方法といたしましては、現在原子力委員会の中にございまして原子炉安全専門審査会というところに諮問をいたしておるわけでございまして、その結果に基づきまして本邦の水域に立ち入る許可を与える、こういうことになっております。

なお、検査等の段階につきまして申し上げますれば、この規制法によりまして、総理大臣並びに運輸大臣の立ち入り検査権というのがあるわけでございますけれども、運輸関係法令、船舶安全法関係で検査その他はやることをたてまえていたしておる次第でございます。

○米田委員 そうしますと、もう一回確認しておきますが、サバンナ号につきましては、現在日本に対して寄港を前提とする安全説明書の送付はない、したがって、いまのところ考えられないということでございますね。

○藤波政府委員 サバンナ号につきましては、前回の申し出がありましたときに、先ほど私が御説明申し上げました安全審査の過程は終了いたしました。一応安全であるので、その点からは許可して差しつかえないという段階まで至つておつたのでございます。取りやめになりましたいきさは、先ほど申し上げましたように、許可の条件のうち一つの柱でございまして損害賠償措置の内容で結論に至らなかった、こういうことが原因であつたわけでございます。

○米田委員 そうしますと、それはもう現在無効でございまして、継続しておりますか。無効になつておりますね。したがって、また寄港を予定するとすれば、安全の説明書を送付するなり、日本に対して許可を求める、そういう手続が再度とられるということと理解してよろしいのですか。

○藤波政府委員 安全審査の問題につきましては、前回やつておりますので、内容が変わつておりませんけれども、その再確認ということで簡単にいふと思ひますけれども、ほかの許可条件につきましてはあらためてやることになりました。したがって、許可はあらためてやるということになるわけでございます。

○米田委員 船舶局長にお聞きをいたしますけれども、六〇年条約の第八章、原子力船の第九の規則の条項でございまして、少なくとも一年に一回この安全検査を行わなければならないというきわめて明確な義務づけがあるわけでありまして、そうしますと、この第九の規則の検査の関係につきましまして、日本の国内においては、現在まだ行なわれておらない、その主要な理由は、実際の建造にはまだ入つておらない、そういうことで、この第九の関係につきましましては理解をしてよろしいのでございまして、

○佐藤（美）政府委員 第一船は、客船にお客さんを積みこむというふうになりますので、客船の取り扱いになります。船舶安全法では、検査の方法として、定期検査、中間検査、臨時検査、その

他特殊船舶検査のようなものもございしますが、この船は一応客船でございまして、毎年客船並みの検査をするというふうに通じているわけでございます。ただ、もし原子力船が客を積みこまない船でございまして、その辺の規制のしかたが不十分でございまして、現段階では客船の条文を適用しますと、年一回の検査をいたします。その点からいいますと、一応法規的にはカバーしておるということになるわけでございます。

○米田委員 もう一つについてお聞きいたしますが、現行の船舶安全法は、大体制定の当初からいふとしまして、こういう原子力船というふうなもの想定しておらないと私は思うのであります。したがって、現在の安全法の基準になつてゐるのは、たとえば喫水線とか、あるいは復原力とか、あるいは無縁とか、そういうものが人命安全、船舶安全の主要な基準になつて法律が制定されておると思ひます。しかし原子力船の時代に入つていくわけでありまして、したがって、こういう特殊な原子力船についてのいふゆる安全、そういうことを考えます場合に、根本的に私はこの船舶安全法というものは再検討を必要とする時期にくるのではないかと思ふのであります。したがって、私の見解では、法律の一部改正という事項だけではまかないきれない、そういうふうになつていくのではないと思ひます。その点についてどうお考えでございまして、ということと、それから、現行のいわば喫水線とか復原力とか、あるいは無縁通信連絡というふうな面については、この原子力船についての安全は、その私にはこの法律の中に盛り込むという要素はないと思ひますけれども、原子炉あるいはこの燃料の安全を確保するためのいろいろな施設、さらにはこの船体に対する特別な補強、いろいろ法律的に整備をしなければならぬものがたくさんあると思ふのであります。そういう関係につきましまして、運輸省としてはこれからどういう手順で、いつごろをめどにして法律的な体制の整備をやられようとするか、このことをお聞きしておき

たいと思ひます。

○佐藤（美）政府委員 非常にむずかしい問題でございまして、確かに先生がおっしゃる通りに、最近の技術の日進月歩によりまして、あるいはこの現在の船舶安全法にふさわしくない点も出てまいりと思ひます。しかし、先ほど申しましたように、原子力船について考えますと、いろいろの、たとえば炉の規制法とか、あるいは港則法とか、職員法もございまして、いろいろな法律がそれぞれやはり関係の向きで必要なわけでございます。したがって、安全法だけでこれを律することはもちろんむずかしいわけです。そうしますと安全法の法の目的から申しまして、たとえば構造なら構造につきましましては、鋼船構造規程という規則がございまして、その中にすべていろいろな特殊な補強の問題も含めて規制することができるようになつております。したがって、非常に十分とあるいは申せないかとも思ひますけれども、大抵現状で一応原子力船も含め、あるいは危険物のいろいろな運送船その他を含めまして、規制していけるというふうには実は考えております。

それから、全面的にこれを改正したほうが確かにその面ではいいかとも思ひますけれども、何せこの船舶安全法の関係条文と申しますのは、二千条近い条文でございまして、これを整理するのにいろいろ努力してみたこともあるのですけれども、非常に膨大な時間がかかりまして、われわれとしましては、先生のおっしゃるような御期待に実は沿えないのを残念に思つておる次第でございます。

○米田委員 私は別に全面改正を督促しているわけじゃありませんから、その点ひとつ御了承願ひたいと思ひます。ただこの体制でいいかどうかということも聞いておるわけです。

それから、今度の造技審の答申等によりまして、特に原子力船については一項設けて、たとえば原子炉あるいは試運転についての許可基準、その他船体等の関係につきましましては、二重底にするとか、あるいは船体を原子炉の部分については

二重にするとか、きわめてきめのこまかい答申等もしているかと思ひます。これを必ずしも船舶安全法に全部取り入れなければならないということにはあるいはならないけれども、そこを注目をして、原子力船の開発あるいはこの建造に對するだけの法体制というものは当然つくっておかなければならぬだろう、こう思うわけでありまして、そういう観点で御質問をしたわけでありまして、再度見解をお聞かせいただきたいと思ひます。

○佐藤(美) 政府委員 一九六〇年の人命安全条約制定のときには、一応原子力船が、もうすでにレーニン号あるいはサバンナ号、二隻でございまして、けれどもできておりましたので、これを入れる必要があるということでもございまして、そのときに、しかしこの船は開発段階の船であるので、精神規定を設けるべきだという意向が強く、具體的なもののほうの、たとえば無線にしろ救命設備、いろんな設備関係がございまして、非常に具體的に書いてありますけれども、原子力船に關しましては、わりあい精神規定的な書き方にしてあるわけでもございまして、それで安全法の面から見ても、一応現段階におきましては、具體的に規制できるものは原子力船の特殊規則の中に、これを盛り込むという手だてを打ったわけでもございまして、いま申し上げましたように、開発段階の船でございまして、今後またいろいろ問題が出てくると思ひます。したがって、そういうもので規制する必要があるものは順次規制して、本船が動く段階になるまでには十分なものにいたしたい、かように考えておる次第でございまして。

○米田委員 次に質問をいたしますが、たとえばこの六〇年、六六年の船舶の安全に關する条約の適用の問題でありますけれども、たとえば沖繩等に対する適用は法律的にどうなるのか、この条約の内容の、たとえば人命の安全にかかわる六〇年条約の十三条、それから今回の満喫水線の条約の三十二条、これらの關係には、日本が潜在主

權を持つてゐるはずの沖繩等に對する適用の關係が規定されてゐるようには思ひます。

そこで、外務省からもおいでをいたしてございまして、この条約の沖繩等に對する適用の關係はどうなつてゐるのか。たとえばアメリカ等と相談をされて、沖繩に對する適用を配慮されておるのか、これは全く琉球政府にまかせておくのか、あるいはアメリカにまかせておくのか、そこらあたりの關係につきましましてお聞きをしておきたいと思ひます。

○村上説明員 一九六六年の条約によりますと、ある國が國際關係について責任を有する地域は、その國と別個に取り扱われております。したがって、沖繩につきましましては、平和条約に基づきまして、沖繩の立法、行政、司法の權限につきましましては、わが國の施政下にございまして、したがって、六六年条約上は、沖繩と本土との間の航海は國際航海とされるということになっております。

○米田委員 ちよつと御答弁が違ひのじやないかと思ひますが、たとえば六〇年条約の十三条には、「いづれかの地域の施政權者である場合の國際連合又はいづれかの地域の國際關係について責任を有する締約政府は、この条約をその地域に適用するため、できる限りすみやかにその地域と協議しなければならず、また、機關に對する通告書により、この条約をその地域に適用することゝ宣言することができ、この宣言は、この條約は當然日本も入るわけでありまして、したがって、この締約國は當然日本も入るわけでありまして、ですから私は、この条項からいいますと、おしやる趣旨はわかりまゝけれども、積極的に日本も沖繩に對する適用をアメリカ側と十分折衝する、配慮をするということ、この条約の義務からいつても必要じやないかと思ひます。

○村上説明員 私の答弁ではややあいまいな点もございまして、この六六年条約の三十二条あるいは六〇年条約の十三条で申し上げておりま

す、いづれかの地域の施政權者としての締約政府と申しますのは、沖繩の場合は米國政府となることと理解してゐるものでございまして、その意味におきまして、沖繩の適用については一次的に締約政府であるアメリカ政府がくる、こういうふうな考えでございまして。

○福井委員 關連して、御了解を得ましたので、原子力船のことで米田委員から発言がありましたので、關連の質問をして、ほんのわずかの時間でありまゝ、原子力局長なり船舶局長なりに答弁をお願いしたいと思います。

いままでに原子力潜水艦やエンタープライズ等も含めて、科学技術庁が入港當時における水域の放射能關係の調査をいろいろしたということが新聞に出ておるのですが、その結果いまだに被害があるかどうか。一々数字をここで並べてもらうと時間がかかるから、被害があつたかどうかというやうなことに、原子力局長からちよつと答弁をしてもらいたい。

○藤波政府委員 お答え申し上げます。

アメリカの原子力潜水艦は、現在までに約二十回くらい佐世保並びに横須賀に入港いたしております。その場合にはあらかじめ事前の通告がございまして、科学技術庁といたしましては、その入港前、後並びに入港中におきまして調査をいたしてあります。調査の目的は、この潜水艦が入りましたことによりまして、そのまわりの空氣中あるいは水域中におきまして環境放射能濃度に影響を与えるか、あるいは、こういうこと、チェックをいたしておるわけでもございまして、現在までの調査の結果におきましては、全然異常を認めておりません。先般佐世保に入港いたしましたエンタープライズにつきましても、同様でございまして。

○福井委員 それほど熱心に調べられたならば、もう少し子算の請求でもして、國民にこうこううであつたという安全性について、運輸省ともあるいは關係官庁ともよく協議して、こういう過渡期にはPRをしてもらいたい。PRは政府のどこでやるのだということをせずに、そういうやうな

考えではなしに、それに予算がかかる、それにはいろいろ仕事に忙しかつたりいろいろのことを言わずに徹底的に知らせる、たとえばいま原子力発電所を鳥羽のほうへ持つていこうというやうなときには、何でもかんでもあぶないのだというやうなことを盛んに言う。現に、オットー・ハーン号などの建造地域に私たちが行つてみて、まるであつたやうな、日本の心配の事柄について質問するの、向こうがびくつきしてゐる。まるで、予期しない不安を質問するといふやうなことが、見学者にあまりにも多いのにつくつておるといふ状態がございまして。ぜひ今後、原子力局長にその責任があると言ひませぬが、關係官庁としては特にそれに留意してもらいたいと思ひます。現にサバンナ号が世界各國の港を回遊することに、一カ所だけ、つまりコペンハーゲン、デンマークで一時反對の氣配があつたのであります。デンマークは御存じのとおり、かつてはニールス・ボーアを中心として原子力問題の開発について世界的なリーダー格であつたときもございまして、その研究所で研究した結果、サバンナ号の入港は一切心配はないといふので、國民もこれを承知したといふ一つの事例もある。そして非常な歓迎をしたといふことがありますので、心配だといふこと、これは原子力局長が心配だといふことを、たまたま活字にあらわれると、それが大きく数万倍に伝わっていきますから、今後の平和利用的な原子力の発電や原子力船の今後の開発についても、十分そのPRを必要とするといふことを私は非常に感じておるわけでありまして。現在寄港した分だけを調査するといふことになつておりますが、領海区域以外でも、予算を請求して、たとえば連年の原子力潜水艦が日本海に何十隻いるか、保有隻数が三、四十隻あるか、アメリカのほうから七、八十隻で運航してゐるのか、いま四、五十隻あるかといふ予想がすでについておりますが、大体太平洋にしても日本海にしても、これが

航行してあるということはまず想像にかたくな
い。そういうこともあり得るから、そういうと
ころまで出ていって、海洋の調査もして、しかも
そのデータが安全であるというところが出るにき
まつておると私は予想しておる。そういうような
ところまでいまの職務上の範囲でやれるとは思っ
ておりませんが、今後やれるように運輸省とも
よく相談して、積極的に安全性の今後のPRにつ
いて希望しておきます。関連質問でありますか
ら、これでひとつ政務次官の所見をちよつと聞い
ておきたいと思ひます。

○金子（岩）政府委員 福井先生の御意見まことに適切でございます。十分御趣旨に沿うように努力をいたしたいと思ひます。

○米田委員 沖縄関係の条約の適用につきまして、御答弁で大体政府の考え方についてはわかりました。

そこで、運輸省のほうにお聞きをいたしますが、早晩これは両三年のめどもありましようけれども、沖縄と本土の一体化という問題は現実の日程に上がつていこうかと思ひわけでありまう。その場合にたとえ今日の原子力船の安全の対策、あるいは大型化してきておるタンカーの安全対策、あるいはコンテナ船の対策、とにかく船舶の安全という範疇に属すると思はれる船舶関係の安全の問題につきましては、法律的にもこれは沖縄と本土との関係を常に明らかにしておかなければならない問題ではないかと思ひわけでありまう。条約の適用の適用はアメリカだということがはつきりされたようでありまうけれども、しかし日本の政府の立場からいいますと、国内法との関連その他琉球政府のこうした海運船舶安全等に対する法体制といましようか、そういうようなものについては私は相当関連を持ちながら検討され、また掌握されておるものと思ひわけでありまうけれども、特にいま審議の議題になっております船舶の安全という関係につきまして、沖縄のほうではどういふ体制をとっておられるのか、ひとつお

聞かせをいただきたいと思ひわけでありまう。

○佐藤（美）政府委員 琉球政府は一応、琉球船舶安全規則というものをつくっております。しかしこの内容は、ほとんど日本の船舶安全法を基準にしてつくっているわけでございます。それで先ほど外務省からお話ございましたように、現段階では平和条約によりましてはつきりこれが米國施政権下にありますので国際航海になります、これが日本に返還されたときには、これは日本の九州、四国と同じように国内航海になるわけでございます。したがって、われわれとしましては、その点から十分に考慮をしております。

なお、琉球政府からは検査官が日本に検査の研修に参っております。また日本からも検査官を派遣するというところも考えておるわけでございます。

○米田委員 ひとつ運輸省としても今後とも琉球政府との関係につきましても緊密な連絡あるいは、掌握ということばは当たらないかもしれませうけれども、十分配慮しておいていただきたいと思ひわけでありまう。

次に、タンカーの対策でございますが、この間の船舶局長の御答弁によりまうと、造技審の答申につきましても、運輸省として検討され、とるものは取り入れて、今回の法改正に持ち込んだという御趣旨の御答弁がなされておったと思ひわけでありまうが、この前の委員会でもおっしゃいましたように、タンカーの、特に大型タンカー、それから小型タンカーの海水油濁の関係、こういうものは船舶安全という関係だけではないと思ひますけれども、政治的には緊急に手を打たなければならぬ問題を提起していると思ひわけでありまう。

そこで、まず大型タンカーの関係につきましてお聞きをしたいと思ひわけでありまうが、今度の法改正の中には、どういふところが大型タンカーの安全あるいは規制という関係で取り入れられておるのか。三条、四条の改正だけでは、その部分

は全然ないと思ひわけでありまうけれども、たと

えば規則とかあるいはその他の関係で、あるいは船舶安全法以外の関係で、このタンカー対策というものが取り入れられておるとすれば、ひとつお聞かせ願ひたいと思ひます。

○佐藤（美）政府委員 大型タンカーにつきまして、トリー・キャニオン号で非常に大きな災害を起したわけでございます。この件によりまして、世界的に一つの大きな問題、いわゆる宿題が課せられたわけでございます。それで、現在われわれのほうとしましては検討中でございますが、政府関係海事協議機関におきましても、この問題を処理しようということでも作業を進めておるわけでございます。

それで、ただいま先生がちよつと安全法に取り入れられたとおっしゃいましたが、これは私の説明があるいは悪かったのかと思ひますが、一般のただいまつくっております大型タンカーにつきましても、従来の鋼船構造という面から規制がなされておるわけでございますけれども、新しく起きた問題で、たとえばタンカーの区画配置の問題とか、あるいは安全設備の問題とか、そういうものにつきましても現在検討中でございます。また、世界的な同じような平仄でやる必要がございますので、政府関係海事協議機関、IMCOといっておりますけれども、そのIMCOの検討待ちというふうなこともなっておりますわけでございます。

○米田委員 この間資料として出していたいただきました造技審の答申によりまうと、タンカーに對しましては緊急に対策を進める必要があるという前提で、幾つかの問題提起をしております。これは、先ほどの答弁からいいますと、必ずしも船舶安全法の改正の部分として持ち込むべき性質のものか、あるいは船をつくるその関係で処理されるべき問題でありましようけれども、たとえばタンクの容量制限とか、タンクの配置の基準とか、あるいは二重構造、船殻あるいは底、そういうものに対する構造上の基準の強化、こういうものにつきましても、今後どこでどういふふう

に処理をされようと思ひますか、これをひとつお聞かせいただきたいと思ひます。

○佐藤（美）政府委員 先生がただいま御指摘になりました点は、造船技術審議会におきまして答申された内容でございます。その内容につきましては船舶安全法で取り入れる予定にしております。

ただいまタンカーの区画配置ということでございますけれども、これにつきましては、流出油量の算出の方法とか、それから区画の配置も、たとえば二重構造にするとか、区画の大きさを制限するとか、そういう構造上の問題、これは船舶安全法の構造の規則で規制しよう、こう考えておるわけでございます。

なお、そのあとにも安全設備というこれに関する設備問題がございますので、そういうこともあわせて検討しておるわけでございます。

○米田委員 検討されておるとすれば、このようにございまして、それが具体的に法律改正等になつて出てくるのはいつごろになりますか。

○佐藤（美）政府委員 私のほうは、大体IMCO、先ほど申し上げました政府関係海事協議機関ですが、そこでやることになっておりますし、その検討の結果と並行して進めていきたい。そうしますと、大体三年くらいかかるのじやないかというふうな考えております。

○米田委員 IMCOでも、それに関係すると思はれる条約なりあるいは勧告なりはされておるようには思ひますが、まだこの問題につきましても全然手つかずでございますか。

○佐藤（美）政府委員 IMCOにおいては、具体的にこれはまだ勧告その他はしてないはずでございます。ただいま、第一回の会議は行ないましたが、第二回の会議を本年の九月に行なうという予定にしておりますので、まだ具体的な勧告はないはずでございます。

○米田委員 わかりました。それから、海上における航行規則、それから大型タンカーの基地等の港務対策の関係も関連して

重要だと思われなければならない、そういう関係につきましてもどのように対策をお持ちでございましょうか。

○亀山政府委員 大型タンカーの航行に關しましては、現在のところ大型タンカーに対する特別の法制はございません。ただ、港内に入りまます場合には、原油を積んでおるタンカーの場合には、これは危険物の積載船舶でございまして、危険物の積載船舶として停泊、停留並びに荷役について種々の規制が行なわれております。また港内の場所につきましても、ある混雑する場合におきましては、一定の時間における一方通行とか、あるいはある場所での大型船の、五万トン以上なら五万トン以上は入つてはならない、そういうふうな各港の中についての規制を行なっております。したがって、その他の海域におきましては、現在新たに特に大型船等についての規制を強化するための法案を準備中でございます。

さらに港内におけるタンカー事故に対する防災体制といたしましては、現在石油基地の多く存在するところでは、化学消防能力を持った巡視艇を配置するようにとめております。まだ完全ではございませんけれども、最近建造いたしました巡視艇は、全部科学消防能力を備えるという方針で進んでおります。特に大型タンカーに対処すべく、専門の消防船を四十三年度の予算に計上をいたしておりまして、今後逐次大型タンカー用の特別の消防船を必要だけ整備をしていきたい、かように考えております。

○米田委員 大型タンカー専用の港灣等につきましましては、特別な何かお考えをお持ちでございましょうか。コンテナ専用型等に対しては、外貿としての港灣強化の対策が進められておるようでありまますけれども、大型タンカーは今後トン数もどんどん大きくなっていくわけでありまして、現在国内の大型タンカーとしてはせいぜい二十万トン程度かもしれませんが、これが四十万、五十万というふうにとりどんと伸びていくという趨勢にあることは御承知のとおりでありますから、この

大型タンカーに対する特別な港の対策といひましようか、港灣対策というものもあわせて必要だろうと思つてはわかりましたが、海上の航行規制等に關してはわかりましたけれども、この関係はどうになりますか、海上保安庁になりますか、あるいは港灣局になりますか、お聞かせをいただきますと思ひます。

○亀山政府委員 ただいまのお話のように、現在の二十万トンよりさらに大きくなっていくという趨勢に対応して、その石油基地をいかにするかというところは、現在通産省及び運輸省の港灣局、また私ども海上保安庁のほうでいろいろ相談をしておりますが、現在すでに通産省においては、工業立地という観点と石油の備蓄という観点から、現在込み合つております既設の港以外の土地に大きな石油基地を設けまして、そこから石油工場へはパイプラインあるいはもっと小型の船で現在の石油工場に運ぶということによって、安全性と経済性を両立させるといふふうな観点から、日本の全国の各地についてそういう調査を進めております。すでに数箇の候補地があつており、また特定の会社は現実にそういう意味の石油の中継及び備蓄基地として鹿児島湾の喜入地区に建設を開始しておる状況でございまして、今後、通産省はじめ運輸省としては、こういう方向を大いに推進をすべきであると私どもは考えておる次第でござい

○米田委員 わかりました。そうなりますと、なおその対策上必要になつてくると思われますが、要するにそれ以下の小型タンカーといひますか、そういうものかと思ひます。これは船舶の安全というよりも、海水の汚濁をいかにして防ぐか、あるいは沿岸その他に対していかにして災害を少なくするか、こういう關係になるかと思ひますが、しかし政治的にはこれは非常に重要な課題に現在なつておるわけでありまして、この間の保安庁長官の海難に対する御答弁をいただきました際に、この小型タンカーに対する取り扱いに非常に苦慮していること

について御答弁をいただきましたが、これについて何か法的な規制、あるいは運輸省としての行政指導の面で現在何か考えられているものがあるのではないかと思ひますが、海水汚濁防止の法律はできましたけれども、これすら現在しり抜けで、ほとんど用をなさない、こういうふうにも言われておりますが、總体的にそういう小型タンカーにつきましても、この海水の汚濁の防止あるいは沿岸の漁民や漁場、その他ノリ等に対する防

災の立場から、対策がありましたらいまいしお示しをいただきたいと思ひます。

○佐藤美政府委員 小型タンカーの海難は大体空船時というときが一番多いようでございます。したがつて、これについては一般にタンクにバラストを積んで、多少喫水を深めて航行するというのが常識でございまして、今後空船航行の際には、特に荒天時についてはこの点を十分に周知できるように指導していきたい、かように考えております。

○亀山政府委員 私どもは、先般御報告申し上げましたように、タンカーを含めまして小型鋼船の事故が非常に多い、そしてタンカーの事故は間々、単に乗り組み員の損傷だけではなくて、そこから流れ出た油によつて漁業等に大きな被害を及ぼすといふことを申し上げました。私どもは、いまは小型タンカーにつきましましては、いま船舶局長も触れられましたように、運輸上の注意を厳格にする——資料としてお届けいたしました中にも出ておると思ひますが、やはり小型船における事故はほとんど港内及び日本沿岸、狭水道、内海、こういうところで行なわれておる。したがつて、運輸に十分注意する、その内容を見て、乗り揚げ、衝突、転覆というような事故が多

いわけでありまますので、航海上の注意を十分にしておりますが、なお念のために、船員の技能の向上等については、船員局のほうでいろいろ対策があると思ひますので、船員局長からお聞き願ひたいと思ひます。

○河毛政府委員 タンカーの問題につきましましては、船舶の運輸を人的な面から担保いたしておりますのは、職員法でございまして、したがひまして、私どももいたしましては、ただいまのような観点から、特に小型船につきましては、職員法の施行その他につきましまして、特段の努力を払つておる次第でございまして。

○米田委員 小型タンカーの海水の油濁に關しましては、何かもう少しきめ手を持たなければならぬのじやないかという気がするわけでありまますけれども、たとえば、これは新聞なんかにいわれておるわけでありまます、バラストの水の処理、そこらあたりが大体主要な犯人のようについておるわけでありまますけれども、これは水をかい出すときに油と一緒に海水に出されるということとを技術的に解決する方法というものはないものかどうか。それから、こういうものについては法的には盲点になつてゐるのではないかと、そこらあたりが非常に問題ではないかと思ひますので、それが沿岸漁民やノリの業者を泣かせておるという主要な原因になつてゐるようにも聞いておるわけでありまますけれども、もう少しこれは積極的にこの防止については刑事責任を追及する、こういうきびしいものでないか、沿岸の漁民やあるいはノリの漁民あるいはノリ業者というものは救われない、海水の油濁の防止にはならないと思ひるのでありますけれども、それらの見解はいかがでござい

○亀山政府委員 海水の油濁に対する対策といたしましては、海水油濁の防止に關する法律が現在できて、それに基つて私どももほうとして取り締まりをし得る体制を整えつづけておりますが、まず第一の問題は、バラスト水を積みまなければ、船舶の航行は荒天等の場合は危険であるといふこととございまして、今度そのバラストを処理するといふことが間々そのままたれ流しをいたしますと、ノリ等に被害を及ぼす、こういう事例だと思ひますので、港においてバラスト水を受け入れる施設

の建設が現在進められております。これを早く完成して、所定のところにどんなこういうパラスト水を陸上で受け入れて処理する施設を整える、これがまず第一でございます。

それから悪質なものに対する摘発ということ、これが第二でございます。これは航空機、船艇を使いまして、現場を押えて、これを取り締まっていこうということ、法に基づき取り締まりということが第二点であろうと思います。

第三点は、そういう過失あるいは故意によらない、たとえば海難の場合において油を流すという場合には、海水油汚防止法でもこれについては禁止できることではないので禁止をしております。その場合にどうしても災害が起つたら、その災害の救済をいかにするかという点でございます。これにつきましては、現在海運局で、いわば保険制度のような形でもって、小型タンカーの船主等に賠償能力がない場合も間々ございます。しかも被害額が相当大きいということで、それに対応し得るような保険制度の研究を進めておるところでございます。

○米田委員 いま、パラストの処理の設備等をやっているという御答弁がございました。これは運輸省がそういう強制をしておるのか、それとも企業の側が自主的にそういうものの処理能力を備えようといま努力しておるのか、法律的にこの関係についてはどういう取り扱いをなさっておるのか、もう少しお聞きいたします。

○亀山政府委員 実は担当の者がおりませんが、私から御答弁申し上げておきます。もし間違っておりますら、後ほど担当の者が訂正をいたします。

現在油の汚水の処理施設は港湾管理者の行なうもの、これをまず第一に考えております。これに對しましては、港湾管理者は公共団体でございます。それに対して二分の一の国庫補助が行なわれております。四十二年度においてすでに六つの港において着工しておりますので、近く完成を見る予定でございます。川崎、横浜、水島、千葉、

和歌山・下津、神戸、この六港でございます。で、四十二年度の補助予算は三億四千万、四十三年度、現在御審議中の予算には三億八千万を計上しておる次第でございます。

なお、民間の行なうものにつきましては、すでに横浜に日本タンカーサービスというものが施設を整備して商売としてやっております。その他の地域にも民間事業としてこのパラスト水の受け入れ、タンカークリーニング等の仕事をする企業が数個すでに稼働をいたしております。

○米田委員 わかりました。保険の対策につきましては、ひとつ今後積極的に運輸省として指導されますように要望しておきたいと思っております。ことに、現在、この沿岸の被害者の補償の措置がないというのが非常に大きな政治問題でもございまして、私はぜひともこの保険の対策の関係については、運輸省が十分指導されますように要望申し上げておきます。

次に、コンテナ関係につきまして御質問をいたします。

専用船の対策でございますが、これも船舶の安全という角度からいいますと、大型タンカー等に對する対処のしかたと大体同じだと思うのであります。すけれども、コンテナ輸送というものが今後どんどん海運の主要な輸送体系になってくる、こういうことから考えまして一番問題になるのは、専用船はそれに対応するだけの船体の設計がなされるわけであります。すけれども、一般貨物船に對する積み込みという点になりますと、ややもすると復元性の問題というものが非常に重要なものになってくるかと思うわけであります。したがって、このコンテナ船の対策というもののにつきましても、運輸省として今度の法律改正にあたってどういう配慮がなされたのか、お聞きをしておきたいわけであります。コンテナ専用船ではございませんで、一般貨物船がコンテナの輸送をやる、そういう関係についての運輸省の対策であり配慮であります。

○佐藤(美) 政府委員 コンテナに関しまして

は、いわゆる一般貨物を運ぶ最近の新しいコンテナ船というのと、それからいわゆる危険物関係を大量輸送するためのコンテナ船がございしますが、先生の御質問は後者の危険物を大量輸送するためのコンテナ船じゃないかと思ひます。

危険物の大量輸送に関しましては、現在危険物の規則におきまして、コンテナに危険物を収容して運搬することは認めておりません。それから、コンテナに関する積み付け検査というものは、ほかのものに對しては検査を行なっております。

それから復元性でございますけれども、デッキ積み非常にたくさん積むということから、確かに復元性が問題であります。これにつきましては検計中でございます。来年にでも規則を制定したい、かように考えます。

○米田委員 このコンテナ船の安全対策につきましても、相当技術面で幾つかの問題提起をいたしております。いまの御答弁によりまして、大体今後規則でこの問題の処理については当たつていられるように承知をするわけであります。しかし、たとえば造技審が指摘をしておりますような大型倉口による船体の強度あるいは係船、荷役、積み付け設備などの安全基準、それからコンテナ本体の強度、こういうような関係につきましましては、これはやはり法律的に整備をし、規制するものは規制するという対策をとらなければならぬのではないかと思いますけれども、これらにつきましましてはどういう見解でございますか。

○佐藤(美) 政府委員 コンテナ船につきましましては、日本にはまだございせんので、直接これを規制することはちよつと困難でございます。それでコンテナにつきましましては、標準規格が、これは輸送でございますが、国際標準機構でいわゆる規格をつくりましてやっておりますので、一応それを参考にして現在つくつておるコンテナの検査を行なつておるといふ状況でございます。

で、これと平仄を合わせまして検討を進めるといふ予定にしております。なおIMCOにおいては、コンテナの一貫輸送体系において国際間の異同性があるということから、ことしの三月から開かれる第十七回の海上安全委員会でも検討を始めるということになっております。

○米田委員 危険物の運搬等につきましては、法律的にはいまの御答弁で措置されておることはわかるわけでありませうけれども、問題は、日本の船といひますか、日本の国籍の船につきましましては、この日本の法律が適用されると思ひますけれども、外国籍の船舶につきましましては、日本の国内法はそのまま適用されるということにはなかなかならぬのではないかと申すわけであります。特に心配されることは、ベトナム戦が非常に激化をして消耗度合いも激しい、したがって、これはコンテナだけに限りませうけれども、いわゆる危険物というものが当然海上輸送を経て日本に現れておるし、これからは当然運び込まれる。それがくず鉄であろうと、あるいは補修であろうと、とにかく入ってくることは現にあるわけであります。間違いないわけであります。そういう関係からくる海上における船員なりあるいは港湾荷役者の危険の防止ということも、私は重要な問題ではないかと思ひます。したがって、これは直接コンテナ船に對する取り締まりにかかわる問題になるかどうかはわかりませうけれども、こういう国際的な情勢を背景にしての危険物の輸送に関する危険の防止、こういう関係につきましましては相当私は配慮をされておるものと思ひます。このことにつきましまして、事故もあつたように私は承知しておりますが、特にこれは船員局長からどのような配慮をなさつておられるのか、事故の現況はどうかということをお聞きをいたしたいと思ひます。

○河毛政府委員 ただいまお話のございました港湾における危険品輸送にかかわります事故でございますが、ごく最近の事例といたしましては四エチル鉛による災害がございました。またガス蒸

による被害もあつたわけでございます。一般的に申し上げまして、船員のこのような災害防止につきましては、船員法に基づきまして労働安全衛生規則というものがございまして、これによりまして労働官が常に監督をいたしておるわけでございまして、それがつきましては、危険物規則によりまして労働官が適切な指導なり取り締まりを行なつておる、こういう実情でございまして、この点につきましては、最近の事例にもかんがみまして、別途労働官に対し特別の通達を出す等、事故の防止に努力をいたしております。

○米田委員 ただいまの御答弁は、どうも通り一ぺんの答弁のように思ふわけであります。労働官が監視をしようといふことは、現場で検査をする、指導をするといふことでこの対策を進めておられるわけでございまして、私が承知しているところでは、法的にもなかなかそういう労働官の活動というものは制約をされるし、それから、かりに事故や災害が起きた場合の処理についての責任が必ずしも明らかでない、責任の体制が非常に不十分であるといふふうにも聞いておりますし、ことにいま御答弁のありました労働官の活動というものは、おそろしく現場段階ではそれを評価するに足らないといひましようか、そういう状況ではないかと私は承知をしておるわけでありますけれども、その点はもう少し突っ込んで率直なところを船員局長から御答弁いただけませんか。

○河毛政府委員 ただいま労働官の状態につきまして御質問があつたわけでございますが、大体現在船員法施行のための労働官は全国に八十名配置されております。これが大体海運局あるいは支局あるいはその出先機関におるわけでございまして、御指摘のとおり、労働官の体制その他必ずしも十分とは言えないわけでございます。私どももいたしましては労働官の強化につきましては今日まで種々努力をいたしておるわけでございまして、まだ具体的に必要だけの数を確保できないといふことはまことに申しわけないことだと思つております。今後さらに努力を続けてまいりたいと思ひます。

たいと思ひます。

なお、具体的に問題になつております危険物の関係の取り締まりあるいは取り調べにつきましては、現在は海上保安官が主としてこれを担当いたしておりまして、これはむしろ船員法の労働官の関係も非常に関係があるのでございまして、危険物輸送の規則の関係になりますので、こういった点の応援も得まして、できるだけのことはいたしておる実情でございまして、よろしく御申し上げます。

○米田委員 危険物船舶運送及び貯蔵規則、この中の第十一条、第八十九条、第九十条という関係で、監督なりあるいは立ち会い義務というものが規定されておるわけでございまして、それが、そうしますと、これだけじゃなしに、いまの御答弁によりまして、海上保安官の配置あるいは任務として、最近の危険物の運送あるいは取り扱い等に対応するだけの配置をなさつておるといふふうに答弁をされておられますが、そういうことで了承してよろしうございませうか。

○河毛政府委員 先ほど申し上げましたように、私どもの労働官の体制は必ずしも十分ではございませんが、海上保安官その他ともよく連絡をとりまして、できるだけこのような種類の事故が再発いたしませんように万全の措置を努力いたしておる次第でございまして、

○米田委員 時間もあれですからちよつと先を急ぎますが、いずれにいたしましても、このコンテナ専用船あるいはいわゆるコンテナ船、こういうものに対する船舶の安全、それから人命、この人命の中には船員だけじゃなしに、港における荷役に従事する労働者も含めた人命の安全、こういうものににつきましてはいま御答弁をいただきましたが、なお今後、これに対しては十分対策をとつていたくださる、国際的な海運の進歩に合わせるように努力をいたしたいと思ひます。

加えて、危険物という関係につきましては、私さつきも申し上げましたように、日本の現状に照らしまして、国内の関係よりも国外の関係、ペト

ナムとか沖繩とか、そういう国外の関係に対応して、これはやはり十分な対策というものを必要とするように思ひます。海上輸送を通して日本にこれは当然入ってくる——日本から出ていくというものは、この安全という面については、そうたいして問題がないと私は思ひますけれども、日本に入ってくる危険物の積み込みの際に確認ができていない、そういうものが手つかずに日本の港に入ってくる、そして日本の港では日本の労働者、船員がその荷役を携わる、そういうことから事故といふものが一方的に日本の側に被害として出てくるということがあるわけでありますから、こういう関係につきましては、また十分な対策と配慮を要望申し上げておきたいと思ひます。

ついででございますから御質問したいのでありますが、特殊船といわれる部類に入るのか入らないのか私よくわかりませんが、水中翼船などというものはどの部類に入るのですか。

○佐藤(美) 政府委員 水中翼船は、船舶の部類で安全の規制をやっております。

○米田委員 私しろつとでちよつとわからぬのですが、たとえば熱海あたりで初島まで海上を走つて行つたり来たりして人を乗せてやつておりますが、そういうものについての安全対策というものは、その適用は一切船舶安全法でありますか。

○佐藤(美) 政府委員 さようでございます。

○米田委員 そういうものに対する取り扱いといひますか、対策というものは十分行なわれておりますか。

○佐藤(美) 政府委員 水中翼船を例にとりまして、水中翼船を日本で輸入あるいは開発し、これに關する必要な安全のための基準をつくるのに時間がかけております。それで、向こうのたとえは定員を少し減らしたり、そういうことで安全の確保につとめております。したがらしまして、船舶安全法として、一応暫定的に基準を設けてそれによつて律しているという状態でござい

ます。

ありますけれども、船舶安全法適用外の小さい船、たとえば砂利船とか石船とか、あるいははしけのように引かれて、引き船といひますか、そういうものに対する安全という問題もきわめて重要ではないかと思ふわけであります。これは船舶安全法の適用外の問題ではありましようけれども、海上における船舶の安全ということになりますと、これも重要な関係でございまして、この前海上保安庁の説明によりますと、東京湾における砂利船については、海難という関係ではきわめてよくなつて、ほとんど事故がなくなつておるといふ説明がございましたけれども、たとえば瀬戸内海等にある石船、あるいは臨海工業開発等が進められておる地域、埋め立て港湾形成、そういうところでは、現にこの小船を利用して土砂を運んでおるわけであります。そういうものについての安全対策というものは運輸省のほうとしてはどういふふうに進められておるか、このことについて御質問しておきます。

○佐藤(美) 政府委員 小型船、いわゆる船舶安全法適用外の船舶は、きわめて隻数が多いわけですが、その大部分を占めるのは漁船でございまして、そういう意味でなかなかこれの検査その他で安全を政府が確保するといふことにつきましては直接できませんので安全法の二十九条によりまして、都道府県知事にこの規則をつくるようにお願いしているわけでございまして、

それから、ただいま砂利船のお話がございましたが、砂利船につきましては確かに相当数の船がございまして、全国的に見ますと、おもに静岡県の大井川、富士川の河口、それから和歌山県の紀ノ川、日高川の河口、それから兵庫県の家島、広島県の似島、徳島県の吉野川の河口、こういうところが大体その中心になつておるところでございまして、これの総隻数と申しますと、これは私のほうで調べた数字でございまして、正確は欠くかとも思ひますが、大体千二百九十隻ほどございまして、それで、そのうち総トン数百トン未満の船について言いますと、実は大体がもう近回りのもの

のでありまして、今度この安全法の改正で満載喫水線をお願いした百トン以上の沿海の船につきましては、幾らも数がないという状態でござい

ます。
○米田委員 第四条関係でもいづれお聞きいたしますけれども、特に漁船の二十トン未満、これはこの法の適用外ということ、それから、これは二十九条でしたか、これにも入らないこの二十トン未満の船舶についての安全、特に乾舷あるいは喫水の義務づけ、復元性、いろいろ安全について基準があるわけですが、そういうものにつきましてはどこでどういうふうな監督し、それから実際にいまだどういう現況にあるか、おわかりでありましたら聞かしていただきたい。

○佐藤(美)政府委員 総トン数二十トン未満の漁船と申しますと、水産庁の四十一年十二月の統計表によりますと、三十八万九千隻となっております。それで、こういう漁船の安全性につきましては、一番大事なことは操業水域に適応した安全基準を適用することでございます。それで、漁船の航行水域の規制については、これはなかなか行動範囲も広いということでありまして、二十トン以上の漁船を含めて、一緒にこの辺の現状を把握する必要がありますのではないかと、こういうふうに考えておりました。これにつきましては、いま水産庁と協力いたしまして、模型試験あるいは実船試験ということを含めまして、技術的な説明を行ないまして、操業の実態を調査しようということでございます。それで、この結果を待ちまして、総トン数二十トン未満の漁船に対しまして、地域的な特性とかあるいは航行の範囲とか、そういうものを考慮しまして、もし国でどうしても規制する必要があるという結論に達しますれば、そういう線

で検討を進めたい、かように考えております。
○米田委員 検査官の体制につきまして若干御質問申し上げたいと思います。

前回の委員会の説明によりますと、ことしの予算で若干検査官を増員して、現状に対応する体制をつくっていく、こういうような御答弁があつた

たようであります。この面につきましては、造技審の答申等でもこのことを指摘しておるようでありまして、それからIMCO協力という関係からい

きまして、この検査官の制度は国際協力という関係では重要な役割りを果たす必要があるかと

思います。この検査官の現在の配置状況や人員、これからの検査官の養成、そういう関係につきまして、ごく簡単によろしゅうございしますから、答弁していただきたい。

○佐藤(美)政府委員 現在検査官は二百十六名おります。それで昭和四十二年に四名の増員をいただきます。したがって、その後も多少の事務増というものは考えられるわけでございます。で、四十三年度については一応いろいろ、たとえば認定事業場の拡大とか、あるいは型式承認制度の活用とか、それから設計検査における計算の方法、これを合理化するとか、そういうことで極力合理化をはかりまして、現在定員で来年度はやっていきたい、こういうふうな考えております。

なお、検査官の素質の向上につきましては、これもなかなか十分とはいきませんけれども、年に二回その研修を本省で行なっております。

○米田委員 検査官の養成という関係につきましては、ひとつ今後とも十分配慮願いたいと思

います。次に、もう時間がありませんのではしりませんが、この船舶安全法のいわば目的とするものは、海上における人命の安全、これが基本だろ

うと思ひます。そのために船舶の安全を確保する。そこで海上における人命の安全という範疇の中には、当然海上における船舶の上に乗る船員労働者の安全ということが基本にならうかと思うのであ

ります。しかしこの船舶安全法というものは、たゞてまはそうでありまして、航行に必要な船舶の安全を守るといふところに主体がありま

す。その海上勤務者である船員の安全あるいは災害対策については従になつてゐる。もつとはつきり言つと、このことについては十分な保護体制といふものはなされておらないように思つてあ

ります。そこで私は船員局長にお聞きをいたしますけれども、今度の造技審の答申の中に非常に画期的なものが一項入つております。それは、私のいた

だきました資料の十三ページの(2)「居住、衛生設備等」というところに、造技審の答申としてこ

うことが出ております。「船員設備に関するものは、運輸大臣から船員中央労働委員会にその基準について諮問しており、総トン数二〇〇トン以上の船舶(漁船を除く)について答申が出されて

いる。したがって、この答申の内容を他の関係法令と調整を図りつつ船舶安全法体系にも取り入れるべきである。」こういう問題提起をしてい

るわけでありまして。私はこれは非常に画期的な問題提起ではないかと思ひます。船員局長はこの答申について検討されておると思ひますけれども、どうい

う態度をお持ちでございましょう。私は、前段申し上げましたように、海上における船員ないしは船舶従事者の安全をもっと重視しなければならぬ、この面が現行の船舶安全法の中ではきつて

不十分だといふ前提に立つておるわけでありま

す。そういう立場から、この造技審の答申は非常に評価すべきだ、そしてこれを船舶安全法体系の中に取り入れるという前向きな姿勢が必要で

はないか、こう思ひますけれども、ひとつ見解を聞かしていただきたいと思ひます。

○河毛政府委員 一般的に申しまして、船舶で働いておられます船員の安全、衛生あるいは災害防止の関係につきましては、御指摘のとおり、船舶安全法の関係とはこれを切り離しまして、船員法といふ法律がござい

ます。船員法の中に船員の安全、衛生に関する根拠条文がござい

ます。従来、船員の安全及び衛生につきましては、この条文に従ひましていろいろ整備をいたしてお

ります。先ほど申し上げました労働安全衛生規則も、この条文によつて規定されておるものでございまして、一応船員の安全、衛生に関する体制は、船員局と

ございまして、なおさらに努力してまいりたい、

こう考える次第でござい

ます。また、たゞいふ答申に関連いたしまして御指摘のございました船員の船内設備のこと

でございますが、この船内設備につきましては、この答申にございまして、船員中央労働委員会、すでに総トン数二百総トン以上の船員の船内設備の基準につきましては答申が出ておりますので、これにつきましてはやはり船員法に基づく省令として本年中にこれを省令化するよう

指摘も出てゐるのではないかと思ふわけでありま
すから、ただいまの御答弁にさらに要請として申
上げたのは、十分ひとつこの造技審の問題提
起等を受け入れていただきまして、今後船員の安
全ということについて特段の努力をしていただき
たいと思ひます。

それで、委員長、午後から私、第四条の無線関
係について御質問したいと思ひますので、もし午
後なければ、この次でもけっこうでありますけれ
ども……。

○大野委員長 了承しました。

午後一時より再開することとし、休憩いたしま
す。

午後零時十一分休憩

〔休憩後は会議を開くに至らなかった〕