

回りの船が多いわけでございます。したがってそういうものは一応安全航海をやっているというふうにみなしまして、二十四メートルをとりました。それでその二十四メートルと申しますのは、今回の国際条約の一応改正になった基準でもございます。

○金丸(徳)委員 実はいままでのこの満載喫水線

法の沿革から考えまして、大きい船はむろん遠くを走るといふこともあるのでありましようが、航行の安全を期するためには自主的に相当配慮しておられる。今度の改正につきましても、百トン以上にしたのはそういうところだろうと思うのですが、いまの御説明によると、小さい船のほうが安全航海については自主的にやっていると、対象にしないでよろしいという御説明のようでありまう。いままでとは逆な考え方になっておるよう受け取れるのでありますが、その点はいかがでありますか。

○佐藤(美)政府委員 先ほど御説明申し上げましたように、漁船につきましては、二十トン以上全部という事で非常にたくさんの方数、ほとんどの漁船が一応これに適用になるわけでございませう。これは漁船は小さいけれども、相当遠くまで出漁するという事実によってやっていたわけでございませう。

それから貨物船あるいは旅客船につきましては、先ほど申しましたように、百トン未満でございませうとわたりあいに限定した航海をいたしております。その意味で、一応安全が確保できるというふうに考えたわけでございませう。

○金丸(徳)委員 そこで、あまりこれに時間をかけちゃいけません、海難防止のためにということとありますので、いまわが国におけるこうした比較的小型が受けておられるところ、あるいは起こしておられるところの海難事故の発生状況というものはどんなでありますか。今回の改正では、御説明によりまして、積み過ぎによる海難を防止するためというように、小型の船が起しておられる海難は、積み過ぎというばかりでなくて、いろいろな原因があるかも知れませんが、これはしろうと考えて、思うのであります。こうしたことについて、どんな原因で、またどんな種類の海難を起しておられるのか、同時にその海難というものは最近数年間、三十七年改正以後においてでもよろしいですか、どういうふうな傾向をたどっておりますか、お持ち

になった資料の程度でよろしいのですが、概数だけでも、傾向だけでも、お聞かせが願いたいののであります。

○猪口説明員 最近日本沿岸付近におきます海難は、大体体系的に申しまして、横ばいになっております。そのうち、御質問のありました海難の原因の状況を見ますと、これもあまり大きな変動はございませうが、数字的に例をとってみますれば、昭和四十二年の海難の発生件数が二千七百四十七件ございませう。そのうち運航の誤りと見られるものが千四百九十一隻、それからその次に多いのが、機関の取り扱いがよくないと思われるものが四百十六件、その次には、いわゆる老朽船とか、そういう船体の材質、構造等の悪いと思われるものが三百六十四件、不可抗力によるものと、あるいはいかじの取り扱いが悪いというようなものが二百三十三件、それからたまたま問題になつておりました過載によるもの、要するに積みつけの悪いと思われるものが、二千七百四十七件のうち九十六件あるというふうな状況でございませう。

傾向的に申しますと、大体において大きな変動はございませうが、運航の誤りに基因するものが、傾向的には多くなりつつあるという点もいえると思ひます。

○金丸(徳)委員 これは、問題になっておられる積み過ぎによる海難事故が最近特にふえてきておられることではなさそうですね。それでよろしいございませうか。

○猪口説明員 格別に過載によって海難が多くなったという現象は見られないようございませう。

○金丸(徳)委員 そこで、これも私の想像なんですけれども、たとえば陸上などにおいては、貨物輸送その他によって起こる事故の傾向を見てみますと、積み過ぎなどが大きな問題になって、例の砂利トラとかなんとかいうような現象を来たしておられるのでありますが、こうしたことはこれから海上においても起こるのじゃないかという心配を持つ。私は、先ほど八十トン程度の船で

も、もしかすると対象にしたほうがいい場合も将来起こるのじゃないかというふうな意味においてお尋ねをしたのであります。先ほどの答弁では、そうした小型は比較的距離の、比較的安全な航路を航海しておられるから、こういうことでありますが、陸上の輸送状況などの傾向を見ますと、将来砂利船なりその他がたまたま出でくる傾向もあると思ひます。そうしたものは航路的にいうと、きわめて安全な、もしくは短距離のところをやるかもしれない。しかし満載喫水線法がねらうところの荷の積み過ぎによる事故ということになると、これは比較的心配の種になるように思うものであります。それで一応将来としては、百トン以上の船が心配であるならば、八十トン以上の船もしくは七十トン以上の船というものも問題にすべきではないか、こう思ったものでありますから、そこで百トンにしたという理由をお尋ねをした。ただ単に航路が安全性が多いところだから、あるいは近距離だからということだけをもち、そこに線を引くことのよしあしというものは検討されなければならぬと思うのでありますが、いかがでありますか。

○佐藤(美)政府委員 確かに先生がおっしゃる通りでございまして、百トンから大体五百トンくらいの間の海難が比較的多い現状でございませうけれども、百トンと九十トンとそう差があるというわけでもございませう。ただ、われわれのほうは法的規制を行ないます場合には、やはり実行可能なものからやっていくわけでございまして、それで今回はいわゆる二十四メートル、大体百トン前後のものを押えたということにございまして、今後確かに検討の余地はあると思ひます。

○金丸(徳)委員 そこでお尋ねを進めるのであります。この法律の実施によりまして、船主あるいはチャーターしているものとしますれば運航者なりが受ける利益はよくわかりますが、損害といふことが損失というふうなものをお考えになったことがあります。それに対してどんな措置を考へられておりますか、この際承つておきます。

○佐藤(美)政府委員 満載喫水線による船舶の安全というものの考え方は、非常に前からございまして。しかしそういう船主に対する負担と申しませうか、そういうことがございまして、なかなかいままでもこれを皆さんに納得してもらつて、統一的な技術基準で行なうというのには時間がかつたわけでございませう。したがって、今回の基準は、一応いままでの船主の方々にそういうことの納得を得た線できめたわけでございませうが、これによりまして、船によつても積み荷の量がかわつてきますけれども、大体六分前後積み荷が減るといふのが多いようございませう。

○金丸(徳)委員 これは相当船主なりそうした人たちは、本法の施行によつて窮屈になるといふことがはつきりいたしておりますから、そういう意味において何らかの、法のねらうところの趣旨が円滑に達成されるような配慮があらかじめされなければならぬことと同時に、百トンと線を引いたことによりまして適用されるものに対して不公平があつてはいけないうふうに思ふのであります。八十トンあるいは九十トンだったらいけい荷物が増えたんだ、そのために営業状態はよかつたんだ、楽になつたんだというふうなことがあつてはいけなうと思つたものでありますから、しろうとの心配するまゝにお尋ねをいたしたのであります。そういうことについて今後十分御研究になつて、これはせつかくの航行の安全保障という大きなねらいの中からありますから、そのねらいに合うような結果をもたらすような御配慮が願ひたいと思ふのであります。それにつきましてはまた、大臣がいちしやいましたら最後にお願ひをいたすことといたします。

次に、これから無線関係についてお伺いをいたすのであります。無線施設を小型の船にも設置させるということについては、これは条約受諾に伴うということではなくて、全く国内の理由だけと承つてよろしいのですか。

○佐藤(美)政府委員 仰せのとおりでございませう。

○金丸(徳)委員 今回の改正案によりまして対象

となる船のうちで、すでに自主的に設置したものが相当あるやに承っておりますが、対象船舶全体と、今度この法律施行によつて義務づけられて新たに施設しなければならぬ船の数というものは、どのような比率になっておりますか、それから承つておきたいと思ひます。

○佐藤(美)政府委員 新たに無線設備を義務づけられる船舶で、すでに任意に無線設備を持っております船舶の数は、さきに配付いたしましたこの横の資料の三ページにございます。「無線電信及び無線電話施設義務船舶」という表題でございますが、これにございます。現在無線電信または無線電話の施設の義務船舶は、二千九百七十七隻でございます。それが今度の改正によりまして新たに必要になりましたのが、千七百四十一隻でございます。それからこれのうちもうすでに無線電信または無線電話をつけているものが、これの約八〇%にあたる千三百九十九隻という数字になっております。

○金丸徳委員　すでに自主的に進めておられるような状況でありますから、その点につきましては、漏れた若干のものについて義務づけられるということも、そういう意味においては、私は実情に合うことのように思うのであります。そこで、今回の措置によって、少なくとも三、四百の船に新しく無線電信なり電話なりの施設を設置させることになるのでありますが、これは新しい電波を割り当てるということになりますか、それともそうではなくて既設の電波によって間に合わせるといふことになるのでありますか。その点はいかがでありますか。

○石川説明員 お答えいたします。
このたび新しく強制いたします船舶に使用します周波数につきましては、中波におきましては五百キロサイクルの電信でございます。それから中短波におきましては二千百八十二キロサイクルの電話でございます。それからもう一つ、超短波におきましては百五十六・八メガサイクルの電話を強制することになっております。

○金丸(徳)委員 それでは、全船舶が同じ波長のものを、同じ電波を共用するということになるのでありますか。

○石川説明員　そのとおりであります。

○金丸(金)委員　そういたしますと、現在は、これからふえるのが三、四百の船であるということでしょう。よろしいのであるが、この程度の小型の船はこれから陸統と建造され、就航するであらうと思われれます。さらに、そうしたものに同じ電波を共用させるということによって、電波の混乱を来たしはしないか、その混乱を来たす心配がありとしますならば、せつかくの航行安全のためのこの法律のねらいが、かえって電波の混乱によってその目的を達し得ない、もしくは目的が阻害されるというような心配もなきにしもあらずと思うのであります。こういうことについてはどういうふうな考えを持っておられますか。

○石川説明員　お答えいたします。

この無線設備を船舶に強制いたします場合は、船舶の安全ということが目的でございますので、安全のために遭難通信の使用ということが主眼になるわけでございます。この遭難通信につきましては、すべて船舶は共通の電波を使っているわけでございますが、これは原則でございます。と申しますのは、無線設置を設置いたします船舶がふえるということとは、逆に救助体制ができている船がふえるというふうに考える次第でございます。したがってまして安全性の向上に役立つというふうに考えております。

それからまた、無線設備を設置いたします船舶が増加した場合でございますが、遭難通信を発します船舶が多くなるということは当然考えることでございますが、この遭難通信疏通のための体制は、全沿岸海域におきまして、海上保安庁の海岸局並びに海上保安庁の巡視船の無線局が中心になって、この遭難通信に対する体制を整備しているわけでございます。また、遭難通信は相当厳格な運用上のルールで疏通されておりますので、時に多数の遭難通信が発せられました場合でも、

十分指揮、裁量ができる体制は整っておりますので、この強制船舶の範囲を拡大することによりまして無線設備を設置する船が増加いたしましたとしても、既設船の遭難通信の確保というようなことについて別段影響はございませんし、遭難通信の疏通についても心配することはないと存する次第でございます。

○金丸(徳委員) 電波を共用する船がたくさんあるということによって、起こるかもしれない混乱に対する措置は十分講じておるというようなお答えのようであります。それはそのとおり承っております。今度の改正によりまして、いろいろな重要な点について省令に譲っておる箇所が見受けられるのであります。その省令に譲った理由、それから譲った項目といいますが、どういふ点を譲っておるのか、ざっと承ればありがたいと思ひます。

○石川説明員　このたび先生のお尋ねの省令に

譲つた点は、電波法三十三条などの加重条件の緩和についてでございます。この内容を御説明申し上げますと、まず船の中の連絡設備でございます。現在は法律の三十三条にございまして、この義務船舶の無線電信局の連絡設備は主たる連絡設備から独立しており、かつ同時送受話方式のものでなければならぬとなっておりますが、ただし、千六百トン未満の貨物船及び漁船の義務船舶無線電信局については、郵政省令の定めるところによりその加重条件を免除できるというふうに省令に譲っております。この省令に現在はどういうふうな

譲っておるか申しますと、五百トン未満の貨物船、それから三百トン未満の漁船のものは免除ができるというふうになっております。今度新しく強制いたします場合でも、同じように免除をできるというふうなことに考えておりますので、これを省令に譲ったわけでございます。

それからもう一つは設置場所の問題でございますが、これも電波法三十三条の二に規定されております。現在規定されておりますのは、義務船舶の無線設備は外部よりの雑音のない場所、でき

るだけ高い場所、水、温度等の影響のない場所に設置しなければならない。ただし、漁船の義務船の条件については郵政省令の定めるところにより、その条件を免除できるとなっておりまして、三百トン未満の漁船のものは免除されております。これを今度は免除できる道を開きまして、現在の船で、既設船でございますが、現在の船でこういうことが実行困難なものは免除したいというふうに考えております。

それから次に補助設備でございますが、これは主たる設備が障害が起きたときに使う。これは電波法第三十五条でございますが、これも義務船舶無線電信局には郵政省令で定める条件の補助設備を備えつけなければならない。ただし、千六百トン未満の貨物船及び漁船の義務船舶無線電信局については郵政省令の定めるところにより、その備えつけを免除できるといふふうになっておりまして、現在では五百トン未満の貨物船、三百トン未満の漁船のものは免除されております。これも免除できる道を開きたいといふふうにご考へております。

以上でございます。

○金丸徳委員 免除規定といいますが、緩和規定が多いのであります。私はそれについて別に異存があるわけではありません。ただずっと見てみますと運用義務時間が非常に短縮されておる。それからして聴守義務時間といいますが、第何条でありますか出てくるのでありますが、そういうものも非常に短くなつておるといふようなことからいたしまして、これはせつかくの大事な電波を共用するという制度であるにもかかわらず、実際には非常に緩和してしまつておりますので、看板倒れになりはしないか、ただ形だけ整えて、実用には、実効はあまり期せられないような結果におちいりはしないかということをおそれるのであります。その点はどうなものでありますでしょうか。このせつかくの航行安全という大きなねらいでありますから、緩和規定をあまり重視するために仏つくつて魂入れなかつたということであつてもい

けない、こう思いますが、こういう点についてはどういうふうな御見解に立っておりますか。

○石川説明員 船のほうには聴守時間及び運用時間を義務化されておりますが、聴守時間につきましては船舶局が航行中に遭難周波を常時聴守しておるという体制は非常に望ましいかっこうでございますが、しかし聴守を維持するというためには負担がかかるわけでございます。そのために海上保安庁の無線局などによりましてこの聴守体制を十分整えておりますし、また、この時間を制限する場合にできましたら法律で規制する範囲を最小限にとどめたいということで、今回の場合は二時間の聴守義務時間を課せようとしたわけでございます。このようにいたしますと、これらの船舶はいつも聴守しないでも、海上保安庁の海岸局のサービスエリア内において運航しているというところが考えられますので、この点につきましては常時義務を課せなくともその体制が十分とれるというふうに私たちが考えておる次第でございます。

○金丸(徳)委員 時間がだいぶ過ぎましたから進めますけれども、いまのお答えによりまして、比較的沿岸もしくは近海航路であるから常時聴守の設備がなくとも、人員の配置がなくともまあまあだいじょうぶだ、こういうことのようにあります。これは今度はたくさん船にふえますから、そういうことで間に合うかどうかということについては、若干これはしろうとの心配であります。心配もなきにしもあらず、ただ専門家のほうで御研究になってそれでいいということであれば引き下がらざるを得ません。願わくばなるべく船主などに、あるいは船の運航者に大きな精神的負担もしくは物質的な負担をかけずにこの制度が運用できるようなことであれば、それにこしたことはあります。そこでこの一つの設備をするのについて、どれくらい経費が予定されておりますか。

○石川説明員 お答えいたします。新しく設備を強制することになる船舶でございますが、これは先ほど申し上げましたように五百キロサイクルの中波の無線電信と、二千八百十二

キロサイクルの中短波の無線電話、それから百五十六・八メガサイクルを使う超短波帯の無線電話、この三つがあるわけでございますが、これらの価格を申し上げますと、五百キロサイクルを使います中波の無線電信の装置といたしましては、おおむね五百ワットの機械といたしまして、工事費も含まれて五十六万円というふうな算定をいたしております。それから中短波の無線電話でございますが、これはSSBの十ワットというのを標準にしております。その価格はやはり工事費を含めまして五十万円というふうな考えております。それから超短波帯の無線電話でございますが、現在日本電信電話公社におきまして機械の貸し出し制度を実施しております。その使用料は月額、公衆通信と保安通信装置を含めまして二万六千四百円というふうになっております。

○金丸(徳)委員 その程度の経費であります、新しくつくるところの場合においても船舶の上に大きな変化がないということである。したがって、この制度実施によって運賃に響くということもないかのように思われる。ただし、そうはいわいましてやはり五十数万円の金がかかる。それから時間ばかり緩和されてはおるといいたしても、それについての人員というものの用意を一応はおこななければならぬと思ひます。こういう負担を新しくかけるといふことについては、無線関係におきましてはすでに自主的にやっておるくらいに実効をあげておるものでありますから、残った船についてそれを義務づけてもたいしたことではないようにも思われるのであります。これは大臣にお伺いいたしますが、しかし残った船というものは、ほかの船が確かに自主的につけておった過去の経歴があるにもかかわらず、なおつけなかった。つけなかったのは、つけなくてもいいという理由があったか、もしくはつけることによって経費がかかり、それがまた運賃に影響する、収益に影響するということがあったは困るというふうなことでつけなかったかもしれない。そのいずれにいたしましても、新しいこの改正案が施行せら

れることによって、船主もしくは船長その他運航の任に当たる者については負担がかかるわけであります。この制度が海運に全体的にいっていいこととはわかっておりますが、それだけ新しく負担を増すことになりましますので、国としてはこれについても何らかの措置が講ぜられてしかるべきやにも思われるのであります。たとえばその一部を負担してやるとか、若干の助成金を出してやるとかいうようなことについては政策的にお考えになったかどうかお伺いしたいのであります。

○中曾根国務大臣 残りは二〇〇程度ある由であります。政府としてはかねてからこの問題をPRいたしまして、つけることを勧奨してきておるのでございますが、御指摘のように経済的理由とかそのほかの理由もございまして、まだ二〇〇程度残っている由でございます。しかし、いづれこれはつけなければならぬ問題でございますから、できるだけ勧奨いたしましてつけるよう行政指導をしていきたいと思ひますが、当面補助金やその他を差し上げるといふことは非常に困難であると考へます。

○金丸(徳)委員 もうこれで質問は終わりますけれども、さっきのロードラインの範囲を拡張するということによりまして、このほうはペンキでもって線をかけばいいということでありましようから、それ自体はたいした金もかからぬと思ひますけれども、収益にかなり影響してくるのではないかと、したがって、もしかすると、せつかくその対象船舶になったのにもかかわらずこの法を免れるようなものが出てこないとも限らない。もう一つは、先ほど実は大臣がお見えにならないう前にお尋ねをいたしましたのであり、お答えを得たのであります。百トン以上という対象船舶でありますから、もしかすると百トン未満の船であっても相当の積み過ぎというふうな結果を来たしておりはしないかというふうなものも出てまいるのではないかと、こうしたことについて、全体的に見てこの法をしっかりと運用するためには取り締まり方法なり何なり、あるいは指導方法を講じ

てまいらなければなりませんし、次に心配されるところのさらにその下の船に對しましても今後の状況を見て対処していかねばならないと、これはまあしろうとながら思われる。これについて本法施行のための予算というものの、人員の増配とか何とかいうものはどの程度本年度の予算について考えられておりますか、また、将来そうしたこと念頭に置いて考える御方針でありますか、大体のところを承りたいのであります。

○佐藤(美)政府委員 満載喫水線のほうにつきましてはもうすでに技術基準もできまして、その技術基準に従ってマークをつけるということになっております。したがって、そのためには事務経費が必要でございますが、それ以外に特にこの安全法の改正のために必要な経費というものは、その必要がないと考へます。

それから、無線につきましては、まだ日本の周辺に超短波のVHFの陸上施設もございませんで、これは今後海上保安庁のほうで優先的に予算措置を講ずるといふふうな話がついておるわけでございます。

○金丸(徳)委員 これで終わりますが、実は大臣、先ほど私は、本法の施行が、今度は条約の範囲を越えて広がってきた、いままでの満載喫水線のほうの沿革から見ますと、画期的なように思われる、それから、同じような海運諸国の例を聞いたのであります。が、あまり例がないようでありまして、これは私は海運国日本としてその先導をするという意味において、ねらいとしてはよかったと思ひます。いいことだと思ひますけれども、問題は、そういうことによつて若干の不公平が起りそうでありまして、それから若干の船主もしくは船長その他に損失を及ぼすようなことが、これは経過的ではありましようが、起りそうでありまして、したがって法を免れたいとする者も出てきやしないか。そういうことについて、施行の公平を期するという意味における取り締まりといひますか、指導官庁におけるところの体制を整えておく必要がありはしないか。この重要な法律の改正

を、しかも世界に先立って広げて適用していろいろのことでありますから、それなりの体制というものを政策の中で確立しておく必要があるのではないかとと思われるのであります。いまのお答えによりますと、それについての十分な体制がないやの心配を持つておりますが、大臣いかがでありますか。せっかくの大事な法律の改正でありまして、大臣のお考えを承りまして、私の質問を終わりたいと思ひます。

○中曾根國務大臣 御指摘のとおりだと思ひます。そこで、検査であるとかあるいは常時の監視であるとか、そういう点につきまして、できるだけの注意を払ひまして、御趣旨に沿うように努力いたしたいと考えます。

○大野委員長 久保三郎君。

○久保委員 法案の審議に入る前に、一言大臣にお伺ひしたいのでありますが、それはかねてから問題になっております日本通運の問題であります。これはすでに昨日新聞に報道されたように、前の最高責任者が検察庁に召喚されたということでありまして、いずれこの問題は検察陣営の手により、あるいは裁判によって正しく糾明されることだと思ひますが、ただ一刻も猶予できないのは、日本の輸送、特に陸上輸送でありまして、その中に占める日通の役割りというのは、今日ただいまでもかなり大きな役割りを持っていると思ひます。また、最近のように輸送革新というか、目まぐるしくこれからの変革であるろう輸送革新について、通運業のあり方というものも、早晩というか、直ちにこれを検討をせねばならぬと思ひます。その検討にも、いままでの運輸省の態度は、聞くところによれば、検察陣営の一応の取調べというか、そういうもの有一段落したあとにおいて監査をしたい、こういうような御意向のようでありまして、私は、いわゆる監査は別としても、制度的な監査というものはこの際やはりお始めになるほうがいいのではないか、こういうふうな一つは考えます。それは繰り返して申し上げますように、通運業の業態のあり

方というのは通運業法というか、そういうものができた当初は、言うならば鉄道とそれをつなぐところの輸送、その輸送は、言うならば荷馬車あるいは手車という時代のままの制度が引き続き今日までできていると思ひます。ところが、特に終戦後自動車の発達、その中でもトラックあるいは路線トラックの発達というものがございまして、例を日通の対荷主との間の関係にとれば、荷物を日通に委託するということは、日通側から見れば運送を取り扱ひ業としての取り扱ひ人としての受け付けであるのか、運送人としての受け付けであるのか、明確でない場合が今日あるわけです。しかし、お客は、言うならば日通という看板、それは運送とにかかやってくるのだというばく然たる気持ちで委託する者も数多くあると思ひます。そういうことでありますから、制度的にはだいたい違つてきていると思ひます。いっとき問題になりまして、鉄道と直結してのいわゆる小口混載輸送の問題一つをとつてみても、これは裏を返せば、不法ではないが不当な措置があったということも当時から聞いております。これは解釈のしようかもしれませんが、運送人としての荷物の委託を受けたのか、取り扱ひ人として受けたのか、それがごっちゃになつて、その裁量は日通そのものの裁量により運送される、こういうことが今日ただいまでもあるわけでありまして、これは事日通だけではないと私は思ひます。しかも、海上コンテナを契機として、陸上にまでコンテナ輸送という大きなものが今日入ってくるわけでありまして、そうしますと、貨物証券一つをとつてみても、これは制度的にいままでとは違つたものを考えねばならぬ。でありますから、いまのような運送人であり、取り扱ひ業者であるところの運送業というのか、何というのか二つの面を持つていて、そういう業者あるいはそういう制度でやっていると、私にはたいへん疑問があると思ひます。だからこの際、そういう法律的なあるいは制度的なものを解明する必要がある。そういう意味で、まず第一に日通の行政的な面、制度

的な面での監査をひとつ始めたらどうですか。それからもう一つは、大企業でありまして、いままで新聞等の報ずるところによりますれば、関連会社あるいは下請あるいは出資会社というものが数多くあるようでありまして、この数多い大きな傍系会社を持つていようなど、どこに、どうも問題があると思ひます。わが運輸界においては、そういうものがほかにあるのではないかと思ひます。だから、そういう傍系会社をたくさん持つていようなど、本業でかどうかわかりませんが、これは一つは仮定であります。本業で吸い上げた利益をそこで処分できなくて、子会社を通して処分していく、そうなりますと、本業のほうの会社は赤字かとんとんの会社であるようにも見える場合があるわけです。そういうのはえてして公正ではないと私は思ひます。そういう意味を含めて、この制度的なものをやつていこうか。それから子会社のあり方についても、これは運輸行政ばかりじゃないが、まず第一に問題が運輸関係から出たのでありますから、そういうもののあり方についてひとつ検討を進められたらいかでしようか。もし何でしなれば、運輸大臣の裁量によつて省内に早目にそういう制度等をおつくりになつて、一萬千里にこの際一応の検討を遂げたほうがいい、こういうふうな思ひますが、どうでしようか。

さらにもう一つ、時間もありませんから申し上げますが、今日ただいまの経営陣に対して運輸大臣として何らかの指示なり指導動向というか、そういうものを与える必要はないでしようか。自動車運送事業法、港灣運送事業法等のいわゆる事業法系統の監督を受けまして業務を運営してきただけでございまして、資本主義社会においてその業法に基づき監督、監査というものをどの程度行なうべきかという点について、必ずしも明確でなかつたように思ひます。しかし、実業務を正常に運行して収益もあげ、公共性、公益性も考えてやつていふ場合には、そういう特別の監査や監督は必要でないと思ひますが、今日のような異常な事態が出てきた状態におきましては、いままでは以上にきびしい態度をとつて、これらの業法を發動して厳格に監査し監督する必要があるように思ひます。それと同時に、わが国の総合的輸送体系の中において通運事業、特に日通というものがどういふ地位を占めることが正しいかというところを根本的に再点検をする必要があると思ひます。一つの例を申し上げれば、食糧関係の輸送の問題とか、防衛庁関係の輸送の問題とか、たばこの輸送の問題とか、ほとんど独占してやつていふ状態でございますけれども、その独占の弊害が今日のような事態を呼び起こしたとも考えられます。しかし、一方において、日通に対抗するような強い通運業の体制が別になんかというのが非常に大きな欠陥であるように思ひます。そういう面から急に阻止することはできないと思ひますが、私は、競争原理を導入するようにするということだけではどうしても至急確立してやる必要があるし、そのために積極的に育成していくということも私は考えなければならぬと思ひます。

それから関連事業との関係でございますが、正直に申して、私たちもあの伊豆半島の稜線の上に日通何とかランドという大きな別荘みたいなレジャー地帯ができましたのを見まして、非常に奇異な感じをいたしました。何かわれわれが考えている日通のビジョンからは抵抗を感じるものがあそこに出てきたということは事実であつて、私も野におるころにはそういうことを人に話したこともあつたのです。これはおそらく日本じゅうの人がそういう感覚を持つたに違ひないと思ひます。そういうふうな世人が何となしに抵抗を感じるようなものが出てきたということは、やはり日通の本来の使命に対する国民の期待と申しますか、常識の線というものがあつたと思ひます。そういう常識の線に戻すということも、国の行政指導としてやるべきではないか。現在日通に約七十一パー

りの下請や関連企業がございすけれども、これらの事業法のもとで運営されている日通、それから戦争で国策で統合されて、そうして小さな業者がみんなのれんをささげて国家のために統一したあの日通というものが、戦後そのままの形態を維持し続けられているというところは、全国の中小業者の大きな犠牲の上に成り立っているわけでございますから、そういう因縁から考えてみても、相当な道義性というものを経営の内容やその他について考えていかなければならぬ要素があるのです。そういう面に対する道義の感覚というものが麻痺していったこともわれわれとしては指摘せざるを得ないと思つてございまして、そういう面から関連企業その他との関係についても精密に監査いたしまして、不適当と思われるものはこれを排除するようにしていくべきであると思つております。

それから経営陣につきましては、ともかくこのような事件が起きたということは、長い間の独占からくる弊害、あるいは内部における経営というものが必要しも民主的に運営されていなかったというところが露呈してこういうことになったと思つて、今後の司法当局の処断を待ちまして、われわれとしてはそれらの問題についてそれが民主的に、正常に運行するように業務を実施させなければならぬと思つております。

全般的に申し上げますと、資本主義体制のもとにおいては、これらの業法のもとにどの程度までこれらの企業に役所が干渉し、制肘を加えることができるか、非常にむずかしいところですが、やはり自由企業の時代でありまして、自由なる企業を伸ばす、経営能力は十分に伸ばすという方向に持つていくのが正しいと思つてございまして、その点について業法でどの程度国家が指導をするかというところは、これは研究すべき課題であつて、日通のようなそういう特殊のものにつきましては、やはり特殊の体制を国家がとつていいようにも考えられます。そういう点については、運輸省といたしましていま研究を開始するように命じたところでございす。そのほか、ただいま申し上げ

ました全般の問題につきましても、日通の改革について相当思い切った処置を今後講じていきたと思つて、検討していきたいと思つております。

○久保委員 大臣お述べになつたおおよその問題については、同意というか、そうだろうと私も思つております。ただ、早急に政府といたしまして、運輸省にいたしまして本件についてどうあるべきである、こう考えるというところは、やはり出したほうが一歩前進であり、改善の方向をそれぞれとれるのではなからうか。もちろんそれは全部法律的なもので制肘を加えるかどうかは別として、あるべき姿を明示することが一番いいんではないかと私は思つております。ぜひ早急にそういうものをお出しになつていただくよう、この際は要望しておきます。

時間もありませんので、本件についてはまた後刻同僚諸君からお話があると思つて、法案のほうに入らせていただきます。

きょうは、漁船の事故というか、海難を中心にして質問を申し上げたいのでありますが、漁船についてはすでに何回か本席でお話を申し上げ、あるいは最近では予算分科会等でも申し上げてありますので、あらためて事ここまゝ申し上げる必要はないと思つております。ただ、最近の漁船の海難の傾向として多いのは、小型の流し網、これが非常に多くなつてゐる。あるいは北洋転換の底びき船の遭難が多い。つい最近では第八十六大栄丸というか、そういうものが全損に近い海難を受けているわけでありまして、この原因についてはもうおわかりのとおりであります。一言つけ加えますならば、特に小型流し網であります。これは知事許可の漁業だろつと思つてありますが、三十七年以来操業区域が拡大された、それに伴つて、言うならば海難が多くなつてゐる。だから、この操業区域が、現在の七トン未満の船のそういう性能で耐え得るものであるかどうかは、これはやはり検討の時期に来ているのではないかと思つております。だから、この船の性能というものとこの操業区域との関連は早急に検討を開始する

ようそれぞれの手配をとるべきだと思つたのだが、まず第一にこの点を、これは水産庁にお伺ひいたします。

○森沢政府委員 久保先生から御指摘がありまして、最近北のほうにおきます流し網漁業それから北洋転換船の遭難が多いということは事実でございます。いま一例としておあげになりました小型の流し網の漁船の問題につきましては、操業区域と漁船の性能とがどうかというお尋ねでございますけれども、これは北海道知事の許可する漁業でございまして、漁業の実態から見ると、操業区域が必ずしも漁船の実態に不適当であるというふうには私たちがは考えておりませんけれども、船型が非常に小さい漁船でございまして、漁船の過載と申しますか、オーバーロードにより遭難の原因をつくつておることが、過去においてもかなりあつたというふうには考えております。これは一例でございすけれども、操業区域と漁船の性能、特に小型漁船との関係におきましては、御担当の運輸省とも協議をいたしまして早急に検討したいというふうには水産庁としては考えております。

○久保委員 私、何かちよつとことを聞き漏らしたいへん失礼なものでありますが、性能とは関係ないようなお話がちよつとありましたが、それで過載というか、そういう積み過ぎについては何か關心を持たれておるようであります。むしろ性能というものが術語的に私が使っているのが間違つていれば、それは平たく言えばそういう海域にまで操業するには適切でないという船を使つてゐるのではないか。それはもちろん船そのもので用心して行けば行けるだろつと思つてゐるのですが、大体操業区域が拡大されて、この船の性能では片道二日ないし三日かかるわけですね。そういうところに行く。行くからにはそれだけの、帰りまでのいわゆる油その他を積んでいかなければならぬ。でありますから、当然のごとくこれは過載になる。トッパヘビーの状態で行きは出ていく、帰りは、遠くまで行くのでありますから、日数に応じた漁

獲をしなければならぬというので、いままでなら一日あるいは二日くらいで行つたり来たたりできたものを、たとえば一週間から十日、七トン未満の船で海洋にいれば、二日ないし三日の倍以上の漁獲がなければペイしないというか、採算に合わないということも一つあるわけで、帰りには一ぱの荷物を積んで帰ってくる、これが遭難の原因になるのじゃないか。海上保安庁等の取り調べという調査によりますと、海難の事故にはいろいろな事故があります。そこで積み過ぎその他についてはあまり大きな数ではないように見られる向きもありますが、大半の原因は過載ではないかというのがわれわれしろうとの見る目でありまして、たとえば機関の故障、そういうものははっきりわかりませんが、それ以外のものは座礁一つとりましても、これは言うならば過載が片方にはあるということだと思つております。でありますから、もう一ぺんお尋ねしたいが、こういう操業区域と船の性能、船体の構造、こういうものについて検討をいま加えておるのであります。どうか、どうですか。

○森沢政府委員 先ほどお答えが不十分でございましたが、いま久保先生の言われましたようなことを総合的に水産庁としては検討しております。

○久保委員 結論はおおよそいつ出しますか。

○森沢政府委員 これは漁船の操業実態を詳しく調査して、解析をするという作業を前提いたしますので、私たちのもくろみでは少なくとも三ないし四年程度をかけてじっくりやりたい、そういう考え方でございます。

○久保委員 実態を解析するというのが、実態調査はいかなる方法でおやりですか。

○森沢政府委員 実態につきましては、漁船の実態調査でございすけれども、主管の運輸省御当局とも十分御協力をいたしまして、水産庁といたしまして十分御協力を申し上げながら実態調査を進めていくことにいたしたいと思つております。

○久保委員 そうしますと、これからやろうというところであります。

○森沢政府委員 そのとおりでございます。

○久保委員 そうだとするならば、一つの提案をいたしますが、これは運輸大臣にもお聞き取りいただきたいが、これは特に漁船と限定してほしい。しかもその解析というか、事故の解析並びに対策を立てるとするならば、私が先ほど指摘したいいわゆる北洋転換の底びき及び小型流し網、この二つにまず限定してやってほしい。範囲を広げていろいろやっていただくのはけっこうであります。おおよそピンポイントになるきらいもあるし、早急に結論を出していただきたいので、私はそういうふうに要望をしたいのでありますが、水産庁はいかがでしょうか。

○森沢政府委員 いまの御趣旨の線に沿って、重点的に問題の業種を早く取り上げてやるようにいたしたいと思っております。

○久保委員 そのことはいいとしても、今日たまたま海難が続出しているわけでありまして、これに対する法令違反等は嚴重に取り締まらなければならぬ、やめさせなければいぬということでありまして、たとえば過載、積み過ぎ、これはだれが取り締まる権限を持っておりますか。持っております人から答弁を願います。

○龜山政府委員 現在御審議中の法律が施行されたものと、漁船の乾舷マークが強制になりますので、この段階におきましては、私も海上保安庁がこの違反に対しては、刑事上の違反として捜査をして取り締まりをいたします。

○久保委員 保安庁長官、この法律が満足に通っても実施期日は、御案内のとおり次の一斉更新の時期であります四十七年であります。ずいぶん気の長い話でありまして、その間に遭難がたぐさん出たならば、この法案を提出した者がみんな共同責任を負うべきではなからうかと私は思うのです。あなたはどう思いますか。

○龜山政府委員 私どもが現在やっておりますのは行政指導でございますが、あらゆる機会をとらえて、特に過載の問題、また荷物を積んだ場合に、天候が激変した場合に荷物を捨てて逃げるよ

うにというふうなことも出漁前に、御指摘の近く五月ごろから始まる北洋の独航流し網については、特にそういう点について行政指導を行なっております。そのほかに、出航前の立ち入り検査を実施いたしまして、現行の法令に違反の点はないかという点の立ち入り検査を実施いたしております。ただいま御質疑の共同責任云々については、何とも答えたいしかねます。

○久保委員 同じ役所だからそれはなかなか言いにくいことだと思つてますが、これは話のついでですが、一斉更新まで待った理由は何かですか。これは船舶局長に聞いたほうがいいですね。

○佐藤(美)政府委員 現在ある漁船につきましては積載量を制限するというところでございまして、これはきわめて船主経済に影響するところ大きいわけでありまして、それで、船主経済を、一応各業界の納得を得るといういままでの作業の中で、結局この次の漁業の一斉更新の時期、これまで待とうというふうなことにして、スムーズな法の運用をはかっております。

○久保委員 なぜ一斉更新までお待ちになるのかという理由はともわかりません。ちっともわからないので、いま乾舷マークをつけることになって

おります。乾舷マークには、さつき海上保安庁長官からお話があったように、これは別に罰則はない。罰則はないが、これは水産庁にお聞きします。が、しよっちゅう乾舷マークを水の下に沈めて歩いてる船は、次の一斉更新のときには、やはり許可条件、いわゆる資格条件にはなりませんね。

○森沢政府委員 いまの乾舷の問題に関連しましてあわせてお答えを申し上げたいと思つてますが、船舶安全法が、近き将来漁船の二十トン以上にも適用されるというのを予定いたしまして、水産庁といたしましては、運輸省と御相談の上、乾舷の基準という技術基準をきめまして、昨年の五月に農林大臣の指定漁業、いわゆる大臣許可漁業、これにつきましては許可の指定の条件として乾舷基準を守るということをうたっております。した

がいまして二十トン以上の漁船につきましては、現在この乾舷基準に違反をしてオーバーボードいたしますれば、漁業法により行政処分ができるというところに相なっております。先ほどのお尋ねとも関連がございましてお答え申し上げます。

○久保委員 乾舷基準を二十トン以上のものにつけて、それを守らなければいわゆる漁業法の処分をする、こういうことでありますが、漁業法の処分という五十七条の第一項ですか。

○森沢政府委員 五十七条につきまして、「許可又は起業の認可について適格性」という条項がございまして、これに大臣が許可を与えます場合には、この条件の適格性を持たないというものは、一応許可の対象からはずれるということでございます。

○久保委員 乾舷基準というものを不勉強で、まだ読んでいないのでよくわかりませんが、二十トン以上には、たとえばついでこの間、三月三十一日の夜、千島のほうで遭難した第八十六大栄丸、こういうものは、まだ原因がよくわかっておりませんけれども、トン数は三百四十トン、この場合には乾舷基準はたとえどのくらいになっても、三百四十トンの船で乾舷基準ほどの程度の基準までいいのですか。

○森沢政府委員 いま御指摘の北洋転換船の問題につきましては、先ほどお話し申し上げましたように、許可の指定の条件として乾舷基準が適用になっております。したがって、原因がよくわかりませんが、もし過積みにあるということであれば、当然漁業の許可条件の違反ということになることが予想されるわけでございますが、これはまだ原因が確定いたしておりませんので、断定的なことは申し上げられません。どの程度の基準であるかという問題につきましては、こまかい技術的な問題でございますので、これは漁船課長からお答えを申し上げます。

○小島説明員 お答え申し上げます。ただいまの八十六大栄丸につきましては、乾舷の規定の量が三十九センチメートルでございます

で、この乾舷を保有しますようにした場合の、重量の中の魚の量は約二百二十トン、このような計算になっております。

○久保委員 そこで、いまお話があった過積みの問題であります。漁業法五十七条によつて処分をするんだということですが、現に、たとえばある港に今日たまたま乾舷マークを沈めた船が入ったのを水産庁が見た場合、あなたのほうはどういうことをしますか。

○森沢政府委員 過積みの漁船につきましては、従来から水産庁として乾舷基準の厳守ということにつきまして、漁業の許可の条件にもなつておるわけでございますので、その励行方につきまして、通達等で関係都道府県を通じて業界を指導いたしております。したがって、そういう漁船が発見された場合には、われわれといたしましては極力その順守について指導をいたしたい、こういうふうに考えております。

○久保委員 指導もけっこうであります。これは、これからまた五月、六月は小さい船が出漁期になりますね。そうですね。そこでこういうことをしてみたらという提案なんでありまして、一斉にこの点検をする——なかなかむずかしいと思うのです。能力がないようであります。しかし一斉に点検する。その場合、出ていくものについてはこちらは乾舷マークを見るわけですね。だから、そういうものは荷物をもちろんとおろさせる。入ってくる船については、なかなか途中で見つけるわけにはまいらぬと思うのです。海上保安庁が見つけたら、それは所轄の水産庁関係に通報するというところ、それから港についた場合は一斉に帰ってきた船を調べると。というのは、港につき番をする必要はないですね。いわゆる幾ら水揚げしたか、それはすぐ調べればわかるですね。そういう船は幾ら水揚げしたか、何トンだ、これはわかりません。だから、たとえばさっきの船が二百二十トンだとするならば、三百トン水揚げしているということがすぐわかれば、これは処分の対象になりますね。そういうことはいままです

ておらないと思うのですが、これはやっていくべきだろうと私は思うのです。せっかく乾舷マークをつけ、海難したときにはそれぞれ国家の力でこれを救助してもらわなければならない。そういうことを考えれば、それはやはりある程度のきつい指導をすべきだと思うのです。そこで、そういうものを二回以上やったものは一定期間これは休漁、いわゆる出漁を停止する、魚とりにやらせない、船をつなげる、こういう措置くらいは私はすべきだと思ふのです。これは一ぺんにすぐに返事はできないと思うのでありますが、私は少なくとも一斉に点検を、出入りを一ぺんにやってみたらどうか、こういうふうに思いますかどうですか。

○森沢政府委員 漁業許可の条件にしておるためまえから見ても、水産庁といたしまして御指摘のとおり絶えずその結果をトレースするという責任があるわけでございます。ただ一斉に行なうということにつきましては、現在の体制から見ましてなかなか簡単な問題ではございませんので、特に過載のよく予想される漁業等につきましては、力、いまの御提案の趣旨に合うような方法で点検を行なうことができるかどうか、前向きに研究さしていただきたい、こういうふうに考えます。

○久保委員 この甲板積みですね。すでに水産庁ではわかっていると思うのでありますが、こういう場所になかなか積み込んではいけません。これは運輸大臣に一ぺん見てほしい。(久保委員、中曾根運輸大臣に写真を示す)これは北洋航路のトロールですが、そういうものをやっているわけですね。これでは船がどうかしないのがふしぎなくらいであります。いま水産庁次長は、なかなかむずかしいということをおっしゃいましたが、一斉にできるかどうか、それは私にもわかりません。だけれども、ある一定の期間これを抜き打ち的にやってみたらどうか、これはぜひ検討してほしい。

それからもう一つは、四十二年でありますから去年、一斉更新があったはずなんです。一斉更新した場合に、漁業法関係、安全法を含めた法律違反あるいは労働法規、船員法違反、そういうようなものをやった船主、そういうものが一斉更新からはずれておりますか。一つもはずれていないと私は見るのですが、これはどうですか。

○森沢政府委員 適格性に関連いたしました、漁業関係の法令の順守の精神を欠くもの、それからさらに労働関係の法令の順守の精神を欠くものというものは、指定漁業の許可につきまして当然考慮をするというたてまえでございます。一斉更新のときにおきましても漁業関係の委員会からもそういう強い御意見が生まれて、いろいろ検討をいたしました。そのために漁業の許可を切るという程度のもまでは昨年の一斉更新の時点においては、御指摘のとおり、そのために許可を切ったというものはございせん。ただ次の一斉更新までの間におきまして、漁業法関係の違反のみならず、関係各省からいろいろ資料をいただきまして、ほかの法令順守の精神を欠くものというものにつきまして十分検討したいというふうに考えております。

○久保委員 この次の一斉更新でも、やはり適格条項はありますが、何か三回以上とか五回以上というふうなことを、水産庁が通り抜けができるような基準をそのときまたきめますよ。そうしてみんなスムーズに一斉更新をしてしまふのじやなからうかと思ふのです。また、これは実態がどうかろうかと思ふのです。それでいいのかどうかです。そういうことをやっていると、それは指導するといつた指導できくはずがありません。だから私が言うように、これは今日たまたま、やたらに厳重に処分するという法律改正をしないといふことです。出漁の停止、これは当然だと思ふのです。それが船員であれ船主であれ、だれがやろうとも、こんなことをやって国家や社会に迷惑をかけて、それまでして魚をとる必要はどこにあるかといふことです。だからこれはぜひそういうことができるようにしてもらいたい、それから一回でも法令違反をやった者は五十七条に照らして次の一斉更新は一切しない、そういう言明をし

ない限りは私はあとを断たぬと思うのですが、乾舷マークをいろいろな抵抗があつてつけれども、あなた御承知のように何の処罰もないから、公然と水面下に沈めて航行しているじやありませんか。こういうのを取り締まる適格性でなければ、これは何にもなりませんよ。実効がありません。

それから、あなた一斉更新、いわゆる漁業の実態からいってこの次まで体制を整えてもらうといいますが、いまのような考え方、いまのようなやり方であるものを、四十七年まで待ったところで何にもなりませんよ。罰金は一万円でしょう。一万円ぐらゐ払つたつてへとも思いませんよ、実際はそれよりもっと漁業の許可を取り消す、あるいは一定期間は漁業をさせない、こういうような処罰のほうが確なんですよ。だからむしろこれは水産庁が責めを負うべきものだと思うのです。私は処罰を重くしろとあえて言いませんけれども、少なくとも実効がある——いわゆる法律を実施する担保力がなにもものを通してみたところ何になるのですか。これはぜひ漁業の停止を食らわねと、こういうことを考えるべきだと思うのです。今国会中何らかの機会にまたその回答をもらいます。

それからもう一つは、そういう海難をやらせなために、操業計画を事前にチェックする方法も一つだろうと私は思うのです。ピストン操業が多いですね、いわゆる往復に長時間とるものが多いですね、いわゆる往復に長時間とるものが多いですね、港に帰つてきてからの休養その他を十分とらないまま、折り返し漁場へ持つていく。この過労からくる海難も必ずしも少ないわけではない。たとえば海上での転落などは過労からくるものだと私は見ているわけです。だから事前に操業計画をチェックする、それからできま

すならば、漁業協同組合等が中心になって適正な操業計画というものを示して、業者間の協定というか申し合わせによつてこれはやっていったらどうかといふふうにも考えます。そういう方法はどうかですか、水産庁。

○森沢政府委員 操業計画のお話が出ましたが、ごもっともだと思ひます。特に指定漁業等につきましては、漁業の中でも特に企業的色彩の非常に濃い漁業でございますので、お役所がそれをチェックするしないにかかわらず、当然経営者といつたしましては、年間の操業計画あるいは漁業中の操業計画というものを十分立てて、それに基づいていろいろ仕込みの問題、それから乗組員の手当ての問題、資金の問題というのをやるべきでございますし、また指定漁業等につきましては、おのの船主におきましてそういう措置を従来も講じております。強制的に操業計画を水産庁に提出をさせてチェックをするということは私たちが考えておりませんけれども、おのの業界団体を通じて、いま先生の申されたような計画的な操業を励行させるということは、従来からもやっておりますし、また今後ともそういう線で業界を十分指導していきたいというふうに考えております。

それから、先ほどの御質問、私いささか説明が不十分であつた点を補足をさせていただきますが、たとえば過載等漁業の許可の条件違反につきましては、規定によりまして港に停泊を命ずるといふ行政処分を行なうことができますし、また従来からもやっております。初犯の場合、再犯の場合等、その違反の内容に基づきまして、操業停止の期間を長くしていくという考え方でございまして、ただ、漁業の許可を取り消すといふことは、これはいわば死刑にも匹敵する処置でございます、よほどその内容を十分点検し、著しく法令の順守を欠くという線に照らしまして慎重に行ないませんが、経営者はもちろんのことでございますが、その漁業に依存している多くの乗組員並びにその家族といふふうな人たちの生活の問題にもつながりますので、この点につきましては十分慎重にやりたいといふふうには考えております。

○久保委員 その停泊させるという行政処分、これを政令か何かでおやりになっておると思ひますが、その内容、それからその実績、それをあとで資料として出していただきたいと思ひます。

それから、あまり嚴重にやつてはめしの食いの上げになってしまふという話でございしますが、命を落とすよりはめしの食いの上げのほうがまだ救済されはしないかというふうな私どもはとる場合があるのです。私は、命が一番大事だと思つてゐるのです。めしの食いはぐれがあつても、次の機会に食える期待があるのです。死んでしまつたのでは、永久に食ふ機会がない。そういう観点からいって、この漁業法の五十七条は、あまいとして、水産庁長官の裁量で「著しく」というのをやつてゐるのです。これは、政令が何かできちんとしてきかぬと思ふのです。きちんとしてないから、一斉更新のときに、上へ上げたり下へ下げたりして見のがしていくという態度は、あまりにも行政官庁としてとるべき態度ではないのぢやないですか。そういうふうに思ひます。

それから、船員局長にお尋ねというか、提案するのでありますが、大体過載など、あるいは事故を起こして座礁したりなんかするのは、漁労長が権限を持つていて、船長が資格を持つていないが、船長は漁労長の意のままに動かさるを得ない。そういうときには、船舶安全法による届け出ですか、船舶職員法が何かでやる告訴というか、そういう方法もあるようでありすが、もう全然発言の能力もないというのが遭難の主たる原因にもなつてゐるわけですから、こういうものに對しては、そういうのが原因として究明された場合は、船長も漁労長もその資格を剝奪する。漁労長は船舶職員法の資格は別段にないようでありすが、これは水産庁のほうからやるほかにいかもしませんが、少なくとも、これは乗船を拒否するといふような一つの制度を確立すべきだと私は思ふのです。なるほど漁船にとつては魚をとるというのが至上命令でありますから、漁労長の権限の大きいのは当然であります。しかし船舶の航行、しかも安全にということになりますれば、船長の権限を十分に得られるような体制を船内においてとるべきだと思ふ。ところがこれに對してはいま、何らその体制を整えるくふうをして

やつておらないのです。そうでしょう。何にもない。いや、漁労長が強いものですから船長も困つちやうおるのですよ。そんなことではいいかどうか。だからこれは、そういう船長の職務が行ない得られるような体制をくふうすべきだと思ふのです。何か考えがありましたらお述べをいただきます。

それから、もう一つ続けて申し上げますが、昨年か知りませんが、北海道沖で小さい船が、船長とか資格のある者が乗らないで、むやみやたらに集まつた者が乗つたつてどこかへ行って海難にあつて始末に負へなかつたという話があります。これは全然問題にするのもおかしいような問題です。これなどは事前に、船員局の末端事務官でありますか、これを使って出漁前に、船舶職員法によるところの船員が乗り組む体制にあるかどうかというところを点検すべきだと思ふのです。そうすればある程度、船長がいなくて出ていくつたといふようなことは防ぎ得るのではないかと思ふ。事前に、そういう人がいないのだというところになれば、これもまた船舶職員法ですか、そういうものを通して、業界とも提携してあつて、安全な出漁ができるように指導すべきだと思ふのです。事前に点検の用意があるかどうか、この二点。

○河毛政府委員 ただいまお話のございました、船長と漁労長の関係でございしますが、現在船舶法では、漁労長につきましては一般の海員ということになっておりまして、特段の規定を持つておらないわけでございます。しかしながら、船長につきましましては、その第二章におきまして、公法上の職務権限を有する船舶運航の最高責任者としての十分な規定をいたしております。したがういましては、漁労長の職務に關連する面におきましては、漁労長の場合でも他の海員と同じように船長の指揮命令に服すべきものであるという船舶法の規定は疑ひの余地のないところではないか、こういうふうな考へております。ただ御指摘のとおり、漁船の場合におきましては、船が漁労

を目的とするものであるという関連から、いまお話のございました漁労の責任者たる漁労長が重要な存在であることは事実でございます。したがういまして、そういう漁労の職務と船長の船舶法上の職務というものの間におきまして調整を必要とする場合がしばしばあることもまた事実であらうかと存じますが、このような場合におきまして

も、船舶運航の面につきましましては、漁労長は最終的には船長の意見に従うべきであるということが法の意図するところでございます。したがういまして、私どもといたしましては、このような現実の問題に關しましては、事務官その他を通じて、嚴重に現場を指導していくということを従来も怠らずやつておりましたし、またしばしばそういう問題で實際問題としてトラブルが起ることにも考えられますので、今後も特段の努力を払つて、船舶の運航の安全に遺憾のないように期してまいりたい、こう考える次第でございます。

その次にお話のございました、いわゆる船舶職員法上必要な職員を乗せないと船が出ていくといふようなことにつきましては、そのような事例があると思ふ、これはまことに遺憾なことでございます。いまして、私どもといたしましては、あらゆる機会を通じて、そのような事態が起らないように特に事務官を督促いたしまして、今後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。

○久保委員 いまのお話もやはり、水産庁と少し似てゐるところがあつて徹底しませんが、もう少し徹底して嚴重にやれないものかと私は思ふのです。くつの上から足をかくようなもので、むすかしい文句は並べませんけれども、もう少し徹底した方法を考究すべきだと私は思ふのです。だから、五月、六月の北洋漁業の出漁を前にして、これはさつき冒頭に言つたように、一べん関係省庁というか、運輸省、保安庁、海運局、船舶局、それから船員局というのを全部集めて、対策をきちんと立ててもらふべきだと思ふのですが、どうですか。これは水産庁がやはり中心ですよ。次長ど

うですか。

○森沢政府委員 先ほどの御提案につきまして、水産庁といたしましては、やはり漁業行政を預かる責任官庁でございまして、積極的に関係各省庁と御相談をして対策なり方法を考えたいといふふうに思ひます。

○久保委員 運輸大臣、いまのように關係するところがかなり多いのでありますが、これはどうもいままでの運輸省あるいは水産庁の答弁を聞いていますと、いまの法体系からいってむづかしい面もかなりありますけれども、徹底を欠くらしい面があります。より具体的にこれは対策を立ててもらわなければ、実効があがらぬと思ふのです。すでに原因はわかつてゐるのです。だからいま申し上げたのは、水産庁がとにかく本もとだから、ここが中心になつて運輸省の各局あるいは海上保安庁は、出漁がたくさん出る五月、六月を前にして一べん会合をして、具体的な対策を立ててほしいといふ要望をいたしましたのでありますが、運輸大臣からも農林大臣等にもお話しをいたさんと同時に、關係の局長を督促して具体的な海難防止対策を立ててほしいと思ふのですが、いかがでしょうか。積極的によつていただけないでしょうか。

○中曾根國務大臣 御趣旨のように措置いたします。

○久保委員 それでもう大体終わりに近づいてありますが、ラジオプイ、SOSのプイの運搬式といふのは必ずしも有効適切ではないです。この間の第八十六次大栄丸も持ち運び式を持つていたのではなからうかと私たちは思ふのであります。その問題は別として、これは膨張いかにくつてゐる自動式のプイに全部切りかえたほうがいいし、また切りかえさせるべきだと思ふのであります。もちろん費用の点で多少の違いはあるようでありすが、万が一のことを考えれば、これはそんなに問題はないのではないかとと思ふのです。これは特に漁船の場合についてどうですか。

○佐藤(美)政府委員 SOSプイを船舶安全法で強制するようになりましてからだいぶんなるわけ

であります、確実性ということでは手動式でございます。しかし一方自動的な式も開発中でございます。最近ようやくそのめどがついたということでございまして、今後自動的なSOSブイを船舶に備えつけるかどうかということも十分検討の上、あるいは規制まで持っていきたい、かように考えております。

○久保委員 それじゃそういう制度に切りかえてもらうように、これまたあわせてお願いしたいと思ひます。

もう一つは、これは運輸大臣並びに海上保安庁長官にお尋ねするのでありますが、救難警備体制というのは最近ばかりに立体的になりつつあると思ひますのでございませうけれども、ただどうもいま話を申し上げたように、漁船一つとりましてもかなり沖合というか、遠距離まで行つて操業する。遭難した場合に、いまの巡視船艇では二日ないし二日半くらいかかる場合もあるというので、それでラジオブイがSOSを発信しても、行くまでの間に命がなくなつてしまふ場合もある。ビーチクラフトなんかの到達距離では、行つて発見はできるが実際に救命する場合には用が足りません。そこで最近開発されているものでありますから、多少金はかかりますが、いわゆる飛行艇をこの際備えつける検討をしてみたらどうか。最近PX-1Sという飛行艇が開発されたところでございまして、ビーチクラフトその他のものと比べてかなりの金額かと思ひますが、これまた近代的な救命ということを考えれば、当然こういうものを備えつける必要があつたと思ひます。新しい装備としてPX-1Sのような飛行艇を備えつけることについて検討を加えてほしいと思ひますが、運輸大臣どうでしょうか。水産庁も……。

○中曾根国務大臣 遠距離救難対策として、これは、YS-11を改造いたしましたそれに充てるためにいま着々と準備を實行してございまして、近くこれが実施できる見込みでございまして、しかもPX-1Sという優秀な飛行艇も出てきて、最

近自衛隊でこれを使用する向きでございまして、自衛隊の使用の結果等をよく参考にいたしまして、必要あらば購入する方向に進めていきたいと思ひます。

○久保委員 また戻りますけれども確認の意味で申し上げたいのは、北洋航路の底びき、先ほど運輸大臣の席まで写真をお見せしましたが、こういう積み方をしてくるのが実態だとすればゆゆしき問題だと思ひます。しかも写真に堂々とさらけ出しているわけでありまして、これはひとつさしあたり

嚴重な方針を立ててもらわなければいかぬと思ひます。これはむしろ船舶安全を通り越した水産行政の問題だと思ひますが、水産庁次長としてどうですか。

○森沢政府委員 実は私もだいたい前にもその写真を見まして、実態が非常に積み過ぎておるので驚いたわけでありまして。直ちに関係団体には警告を発しましたけれども、水産庁といたしましてはこれは捨てておけない事態だというふうを考えております。

○久保委員 もう一つ、これは大臣にお尋ねというか要望を兼ねてお尋ねいたしますが、この間も海上保安庁の飛行艇を出して云々という場合に、ソ連領ですね、この間の第八十六大柴丸なんというのは、ああいう海域ではどうも日本の海上保安庁の飛行艇で行くこと自体問題が何があるようにわれわれは聞いていて、それでソ連に頼んだという話も聞いています。それはどうですか。

○龜山政府委員 日ソ海難救助協定がございまして、私どもは遭難の通報を受けて当庁の巡視船艇を出動せしめると同時に、それぞれの通信経路を通じてソ連側にも救助依頼をいたしました。それと同時に、海上自衛隊にも捜索方について依頼すると同時に、海上自衛隊機がソ連の主張する領海もしくは領空にまで当然進入しなければならぬので、その点についての連絡をいたしました。ソ連側においてはこれを拒否いたしました。ソ連側において六隻の艦艇と一機の航空機を当海域並びに島に派遣をいたしました。わがほうと協力

して捜索に当たつたというのが実情でござい

○久保委員 それでは続けて聞きますが、いまのような実態を基礎にした協定ですね、これは満足ですか。満足と言つたらおかしいが、自分のところではやるならそれでも間に合いますが、間に合

わぬなら何も別段に現協定を変える必要はないかと思ひますが、それ以上に自分の艦艇並びに航空機というものによつてやつたほうがいいということならば、この現協定を改定してやつていくほうがいいと思ひます。これはどうですか。

○龜山政府委員 仰せのとおり、わが国の漁船が多数出漁している海域におきまして、私どもの船艇並びに航空機の勢力を増強することがまず第一だろうと思ひます。足らざるところを、ソ連の領海もしくは領域に非常に近いところでござい

ますので、人道上の見地から双方いづれもがそういう義務を持ち合うという現協定の精神は、私は正しいと思ひております。しかし、最初に申し上げましたように、人に依頼するよりも、自分のところの船でございまして、自分

の航空機並びに船艇を増強して、これによつて救難活動を十全にするということが第一であると考えております。

○久保委員 そうしますと、はつきり申し上げて現協定を多少改定したほうがいいというお話で

○龜山政府委員 当庁の航空機の入域をわれわれは要請したわけではございませぬ。自衛隊機の問題でございまして、当庁の航空機であれば、救助機関でございまして、日ソの救助機関が相互に緊急の場合には入れるということになっておりますので、当庁の航空機であれば改定の必要はござい

○久保委員 それは自衛隊の自衛艦、自衛隊機が拒否されたということですね。これはちょっと検討してみなければいけませんけれども、もしも現協定の中でさらに改善する必要があるれば、これも検討していくべきだと私どもは思ひつゝるわけ

すが、一応いまのお話だと満足というのか、大体や満足のでいてありますので、これはやめておき

ましよう。

それから最後に船舶局長にお尋ねするわけですが、小さい漁船の無線関係はどういうふうになつて

いますか。というのは、大体二百海里くらい遠くへ行く小さい船がございまして、たとえばいまで

だんだん申し上げた七トン未満くらいの船が持っている通信能力は、いわゆる基地まで到達できないような通信機だとわれわれは思ひますのであり

ますが、これはどこか途中で通信機能のいいものを持つていてる船に依頼して仲介的にやつてい

てあります。これはどういうふうになつていま

○佐藤(美)政府委員 今回の改正では、漁船の無線につきましては、一応改正する意思はござい

せん。したがひまして、郵政省のほうから一応お

答え願ひます。

○石川説明員 お答えいたします。

これは四十二年一月一日の統計でござい

ますが、五トンから九トンまでの漁船の総数は八千二百四隻でござい

ます。そのうち無線を持つておりますものが二千五百二十四隻でござい

ます。また船舶局を、無線を持つておりますものが五千六百八十となつております。したがひまして、普及率といたしましては大体三〇・八〇という状況になつております。これはいづれも大体十ワット程度の無線局を持つておりまして、通達距離といたしましては大体二百五十

しても、それぞれの漁船が持つ場合に、別に電波関係ではこの許可をとめるというようなことはありませんね、どうですか。

○石川説明員 その点はございません。

○久保委員 それじゃ水産庁並びに船舶局長に伺いますが、いまのようなお話で、足が非常に遠いところまで行くのに、耳なり口が全然ないというのは、やはり海難の大きな原因になると思うのです。だから、これは行政指導か何かでやるだろうと思うのですが、これはどういうふうにかして取りつけさせなければ、許可してはいけないうろと私は思うのです。何の通信設備も持っていないでやっていると、これはたいへん無謀な話だと思ふ。どうですか。

○佐藤(美)政府委員 確かに先生がおっしゃるように、一応無線設備がございまして安全に関する確保ができるといふことになりすけれども、これにつきましては航行の実態に應じまして電波を割り当てるといふことにしておりますし、操業区域を今後十分検討いたしまして、その再検討とあわせて検討したいというふうにわれわれとしては考えておるわけでございます。

なお、SOSブイは全船持つておりますので、海難防止の面から十分に役立つ、こういうふうには考えております。

○久保委員 いまの局長のお話は、無線通信部長のお話とは少し違ふのでありますが、電波の割り当て云々というか、電波の割り当てについては問題がないような話ですね。さつきは、許可するとしたならばこれは支障がありませんかと聞いたら支障がない、ないというは電波割り当てについては問題ないということですね。だから、そういうことはちよつと違ふ。

それから、局長、ブイのほうは持ち運びはだめです。完全自動式に全部切りかえさせる。これは水産庁の次長もオーケーを言っているようでありますから、これをやらせる。いまの無線電話はどうですか。——これは打ち合わせして返事してください。どっちからでもいいです。

○河野説明員 ただいま石川部長の申し上げました、五トンから九トンまでの漁船が八千二百四隻ございまして、そのうち船舶局を、無線局を持つておるのが二千五百二十四、あとの五千六百八十が持っていないというふうに申し上げましたが、小さい船の無線につきましても、その船の漁業の実態によりまして、七トンくらい以上の船でございまして、大部分はその付近しか漁をしないというふうな船が多々ございまして、そういう船に割り当てます周波数は二十七メガ、一ワットのDSBというふうな小さいもので足りるわけでございまして、久保先生の御指摘になりました北海道なんかの流し網で三百キロ、四百キロというふうな船もございまして、これらの船には、電話が中短波の二メガのものを持たさないと役に立たないというふうな点もございまして、これらの船は、実態をいたしましてはすでに全部方探からランまでみな持つておるというふうな重装備で、七トンくらいまで出ていっておるというふうな状況でございまして、したがって、もしそういうふうな船が遠くまで行きますから二メガの波をもらいたいというふうな希望がございまして、現在のところそれに対してはその周波数を割り当てておるというふうなことは、そういう船は数に於いてはたくさんないというふうなことが電波監理局から見ました漁船の実態でございまして。

○久保委員 ところが私の手元に來ている情報では、言うならば、沿岸、距岸百海里から二百海里沖まで出漁して直接基地と交信できるのは十ワット以上、というのは二メガでしようね、これはさうですね、以上の中短波無線電話機を持った約二百隻であつて、その他は全部中継通信にたよつていふという情報もあつたので、これは水産庁も運輸省も、もちろん郵政省電波監理局ですか、当然タッチしていただいて実態をお調べいただいで、必要があるとするならばこれに二メガの波が与えられるかどうか、これまた検討してもらわなければならぬと思うのです。いすれにしても実態を調査して対策を急いでほしい、こういうふうな思

いますので、まず郵政省からお答えいただいで、そのあと水産庁、これは銭のかかることですから水産庁に聞きます。

○石川説明員 このたびの、この船舶の無線設備を強制することによりまして、幾らか体系が変つてくると思う次第でございまして、したがって、その周波数の使い方もそれに應じた周波数の使い方をしないといけないと存じますが、その実態は、今後の状態を調べまして、それに適応した対策をとりたいと存じております。

○森沢政府委員 特に七トン型の流し網につきましての御指摘かと思ひます。先ほどの郵政省のほうからのお話しのとおりで、実態としては、かなりこういう漁船に無線機を装備する——水産庁としましては、いま先生の御指摘になりました二メガの波の割り当てが与えられれば、それらの漁船につきましてなるべくすみやかに無線機の普及をさせるという指導をいたしたいと思ひますし、業界のほうにもそういう強い希望がございまして。

○久保委員 それじゃいまのお話しのとおりですから、これは郵政省もひとつ実態を見た上で急いでもらいたいと思ひます。

きょう、いろいろ要望、提言をいたしましたので、それらについては、まだ今会期も少なくとも一カ月くらい残つていふようでありまして、全部が全部完結しなくても、おおよその問題の方針というか、そういうものを取りまとめて、あとで一ぺん当委員会を通じてわれわれに報告を願いたい、こういうふうな要望すると同時に、委員長にお願いしますが、従来から何べんもこういう問題をこの席でやつていふのです。しかし、なかなか実効があつてこない。多少はあつてはきていふのでありますが、目ぼしいあがり方をしない。それはわれわれのほうにも責任があると思うのです。法案を審議する際には、あるいは何か起きたときには声を大にしてやるといふことであります。が、少なくともそれが過ぎれば、あとは次の何か起きるまで、黙つていふと言つてはあれです。

が、関心をあまり持つていない、こういうことでありますが、これであつてはならないと思うので、むしろ問題点をさらに追跡をしていくということがわれわれの任務であらうかと思うのです。本件については、私が関係各省庁にたいまお話し申し上げたような点を中心にして、ぜひ今後当委員会での結論に到達するまで追跡を続けていき、適切な措置をとつていただくよう要望して、質問を終わります。

○大野委員長 次回は明日午前十時理事會、十時半委員會を開會することとし、本日はこれにて散會いたします。

午後零時五十七分散會