

第五十八回国会 運輸委員會 議 録 第十五号

昭和四十三年四月十日(水曜日)

午前十時三十八分開議

出席委員

委員長 大野 市郎君

理事 本部 佳昭君

理事 山村新治郎君

理事 野間千代三君

阿部 喜元君

小渕 惠三君

菅波 茂君

西村 英一君

水野 清君

内藤 良平君

渡辺 芳男君

出席政府委員

運輸政務次官 金子 岩三君

運輸省海運局長 堀 武夫君

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 龜山 信郎君

海上保安庁長官 井上 弘君

海上保安庁次長 岩本 道夫君

水産庁漁政部長 石川 晃夫君

郵政省電波監理局長 河野 邦男君

郵政省電波監理局長 中林 正夫君

日本電信電話公社 小西 真一君

社營業局長 門 員

委員外の出席者

委員米田東吉君

委員栗林三郎君

委員栗林三郎君

委員栗林三郎君

委員栗林三郎君

委員栗林三郎君

委員栗林三郎君

委員栗林三郎君

委員栗林三郎君

委員栗林三郎君

委員栗林三郎君

委員栗林三郎君

田東吉君が議長の指名で委員に選任された。

四月九日

新東京国際空港団法の一部を改正する法律案(内閣提出第四四号)

は本委員会に付託された。

本日の会議に付した案件

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。米田東吉君。

○米田委員 第四条の關係につきまして御質問をしたいと思います。

今度の第四条關係の改正を見ますと、漁船についての強制あるいは対策というものがなく、また先般の三十八年の国会の附帯決議、これを見ましても、漁船についての救済に対する無線の設備につきましては、やはり一項指摘をしておるようでございますが、今回漁船が入っておらないのはどういふことなのか、お聞かせをいただきたいと思います。

○佐藤(美)政府委員 漁船につきましては、商船と違いまして、航行区域の制限というものがございまして、それで、無線設備の設置義務の範囲を拡大し、航行の実態に応じた電波を割り当てるというためには、操業水域というものを十分に調査する必要があります。また、従業制限の再検討というものも一応宿題になっておるわけでござ

いますけれども、それとも合わせて一応検討する必要がありますというふうに考えております。したがって、ただいまの段階では百トン未満の漁船に對しまして拡大することとはちょっと困難な状態にございます。

○米田委員 ただいまの御答弁によりまして、漁船については操業水域を守らせるとか、あるいは再検討するとか、いずれにしても漁船の海難防止等については船舶安全法のこの法律によらない部分で十分検討をする、こういうことのようにございすけれども、關係のこの点についての法律といひましようか、そういうものがいろいろあると思ひますが、問題は、最近非常に漁船の海難が多い。これを防止するには操業水域その他について十分な行政指導、そういうものが特に必要になってきていふのではないかと思ひます。

でも、水産庁のほうでは、最近の漁船の海難防止等についてどのような対策を持っておられますし、うか。この船舶安全法の關係以外に、ただいま答弁がありましたような操業水域を守らせるとか、その他の關係の対策等、お持ちでございましたらお聞かせいただきたいと思います。

○大野委員長 米田委員に申し上げますが、水産庁、まだ来ておりませんので、保留していただい

○米田委員 それじゃ、それはあとでお聞きしたいと思ひます。

いすれにいたしまして、船舶局長、この漁船の対策につきましては十分關係の官庁とよく打ち合わせをいたしまして、この法律の趣旨に沿うように取り扱ひをしていただきたい、こうお願い申し上げます。

それから、今度の改正の提案理由の説明等によりますと、この第四条の適用關係の船は、大体内航船であるから無線電話をもって足りるという説明がなされておるようであります。本来これは無

線電話でなくて、電信、それが好ましいのではないかとと思ひますが、電話の開発、発達、性能、そういうものが十分高まっている時期でありますから、必ずしも電話がいけないということとは言えないと思ひますけれども、この点では、要するに電話でやるということについてはどうかという感じがするわけであります。

これは内航船であるから大体いいということで確信がございまして、遠洋区域等に出る船舶等につきましては、無線電話ということについては対策上としてどうも弱いといひがございす。

○佐藤(美)政府委員 保安通信のための無線設備の要件としましては、保安通信用の周波数を装備してあるということ、その周波数が有効な通達距離を持つておるということでございます。それで國際的に見ますと、SOLAS条約にございすように、國際航海につきましては原則的には無線電信でございます。これは歴史的にも発達も早いわけでございまして当然でございますが、やはり千六百トン未満につきましては無線電話、しかしそれは二メガ帯の有効通達距離の十分あると思われる無線電話で一応代替できるようにしていただくわけであります。一方今回法律の改正によりまして範圍を拡大する内航船につきましては、一応日本の沿岸、そういうところに対しましては電話の聴取体制というものが十分整いつつあるわけでございす。しかもいままでいろいろあるそういうものの使用上の便利さというものが認識されておりますので、これを電話をもって行なつたほうがむしろ使用上非常に便利であるという面から、特に安全通信、この法律上の安全通信ということの面から考えましても十分であるというふうにわれわれは考えたわけであります。

四月十日

委員米田東吉君辞任につき、その補欠として栗林三郎君が議長

の指名で委員に選任された。

同日

委員栗林三郎君辞任につき、その補欠として米

○米田委員 遠洋区域または近海区域を航行区域とする総トン数三百トン以上千六百トン未満の旅客船以外の船舶、これにつきましては、いまの局長の答弁によりますと、どういふ電話を大体つけさせるのですか。二メガ、中短波でございますか。

○佐藤(美)政府委員 二メガ帯の中短波でございます。

○米田委員 大体その二メガ帯、要するに中短波で、この部分については現在はどうでございますか。この水域に出ておる千六百トン以上の船舶、これは以上といひましても、以上です。それからワタはありますが、大体これに比較できる船舶の設備というものは、やはり中短波で現在はどういふふうになっておられるわけですか。

○佐藤(美)政府委員 VHFは有効通過距離が五、六十キロでございますので、一応内航船舶に對しては非常に有効でございます。それから近海、遠洋、これは国内航海でもそういうものにつきましては、むしろ遠いといふことで二メガ帯のほうが有効であるといふふうに考えます。

○米田委員 いま私がお聞きしたのはその次をお聞きしているわけでありまして、要するに、いままで法律に強制されている千六百トン以上、今度は千六百トン未満までということになっておるわけですが、従来の設備は大体中短波であるのかどうか。千六百トン以上ということになりますけれども、そうとえらい外航に比較する必要があるもので、この種の船舶の設備を比較するためには、ちょっと参考までに聞きたいのでありますけれども、いままでのほうであるのか、こういうことです。

○佐藤(美)政府委員 この前資料として、お配りしました「無線設備設置状況」に設備状況が書いてございます。これにつきましては、一応非旅客船で非国際航海のもの、二百トン以上千六百トン未満の近海区域または遠洋区域の非旅客船または非国際航海につきましては、五百KCの中波の船と、それから二メガ帯の中短波電話、こういう

ふうになっております。

○米田委員 わかりました。

次に、この第四条の第二項には、「前二項ノ規定ニ依リ無線電信又ハ無線電話ノ施設ヲ要スル船舶ト雖モ航海ノ目的其ノ他ノ事情ニ依リ主務大臣ニ於テ已ムコトヲ得ズ又ハ必要ナント認ムルトキハ之ヲ施設スルコトヲ要セズ」こういうたし書きがございます。

それで御質問したいのでありますけれども、運輸大臣が認可をして、必要なしと認めておるといふこの該当の認可航路でございますか、船舶でございますか、そういうものは実はちょっと知りたいうわけでありまして、現在、この大臣の認可はどういう状況でございますか。できれば、大臣が認可をして、この法律によつて必要なしと認めておる航路もしくは船舶、そういうものについてひとつ聞かしてもらいたいと思ひます。

○佐藤(美)政府委員 内航船で、北海道と内地間、実は東京から釧路までまっすぐ行くということになりますと、近海区域ということになりますので、そういうものは一応免除するといふ趣旨でやっております。

○米田委員 局長、そうでなくて、これは規定にちゃんとあるわけでしょう。どういふところについては免除する。それはそれぞれ申請があつたといふと、たとえば離島間の限られた二つの港の往復だとか、いろいろの規定によりますと当てはまるべき条項があると思うのです。したがつて、それによつてあなたのほうは許可するかしないかやっておりますか。許可しておる、認可しておる部分についてはどんなものがあるか聞かしてもらいたい、こういうことであります。

○佐藤(美)政府委員 これにつきましては、施行規則の六条に、実は基準が示してございます。それで、第一には、臨時に航行するような船舶、その許可を受けた船舶でございます。それから第二には、試運転を行なう場合の船舶……

○米田委員 それは規定を見ているからわかります。どういふ会社とどういふ航路があるかといふ

うことです。

○佐藤(美)政府委員 いまのところ、航路としては北海道と内地といふことでございますけれども、会社別にいまちょっと手持ちの資料がございません。

○米田委員 たとえば、青函連絡船等につきましては許可しておるわけでございますか。

○佐藤(美)政府委員 青函は沿海区域でございますので、一応いままでは無線の強制義務船舶ではなかつたわけでございます。実質的につけておるといふ姿でございます。

○米田委員 離島航路を持つておる鹿児島郵船等はいかがでございますか。

○佐藤(美)政府委員 前には許可したようなことであると思ひますけれども、原則的には許可しないといふことでいまやっております。でございます。なお、その手持ち資料がございませんので、明確を欠いて申しわけありません。

○米田委員 私、心配するのは、この第四条第二項の免除、主務大臣が認めることによつて施設を要しない、これがどの程度適正に行なわれておるかといふことを実は知りたいわけでありまして、もつと言へば、これが乱用されておらないか。まあ主務大臣はそういう乱用をするような認可はしないと思ひますけれども、多分にそういう懸念もございまして、私が前もって質問の要旨を申し上げておきませんでしたから、資料の準備はなかつたかと思ひますが、このたし書きに基づいて現在特に、この試運転だとかそういうのはよろしゅうございまして、その規定の第三項、四項でございまして、その部分について、どういふ航路のどういふ船舶に現在免除しているかといふことを資料として私のほうにいただきたいと思ひます。よろしゅうございまして。

○佐藤(美)政府委員 実は検査の主体は地方海運局に置いてございまして、本省のほうに十分な資料がいはあるかどうか、ちょっと疑問でございますが、調査いたしましたして、できるだけ早く提出いたし

たします。

○米田委員 それじゃひとつ調査をしていただきたいと思ひます。

なお申し上げておきますが、この第二項によりまして免除を受けているところについては、それぞれ施設を持つてゐる、施設は持つてゐるけれども、たとえば通信士の配置だとか、それらいろいろの関係等があつて、大臣の認可をもらつて配置をしておらない、施設をしておらない、こういうふうになつてゐるに私は聞いておるわけでありまして、したがつて、船舶の安全という面から、現に施設があり、機能を持つておるにもかかわらず、大臣が認可をすることにこの施設を要しないでおくといふことについては、どうかと思ひまして私は御質問したわけでありまして、ひとつ調べていただきまして、どういふ状況にあるか聞かしていただきたいと思ひます。

次にこの法律、要するに第四条であります、この改正に基づいていろいろ今度拡大される、その船舶につきましては施設をすることに思ひます。これは私よくわからないのでございまして、けれども、施設の関係は船舶局が監督するようになるのか、それとも電電公社にまかせるということになるのか、この設備実施上の監督はどこにあるのでございまして。

○佐藤(美)政府委員 法律の四条にございまして、電波機器の要件は電波法によつてやるといふふうにしてございまして、われわれのほうとしましては、検査の時期にその無線が十分に作動するかといった経緯を確認することになっております。

○米田委員 そうしますと、電波監理局、郵政省といふことになりますか。

○佐藤(美)政府委員 仰せのとおりでございます。

○米田委員 電波監理局にお聞きしたのでございましてけれども、この四条関係の施行は四十四年十月一日といふふうになつてゐるに、この法律改正では見るわけでありまして、これはどうい

うことで猶予期間を四十四年十月一日というふう
に延ばしておられるのか、理由について説明があ
れば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 適用範囲とかそういう猶予
期間というのは、われわれのほうの所掌でござい
まして、今回の適用範囲を、四十四年の十月まで
この法律を延ばしたということにつきましては、
船舶は海上を移動するわけでございまして、法の
改正趣旨を徹底させるという意味と、それから無
線従事者の養成、そういうものも一応考慮に入れ
まして、一年以上の準備期間が要る、かように見
まして、一応四十四年の十月一日としたわけでご
ざいます。

○米田委員 準備期間が要るのとはわかりますが、
私が聞いておるところでは、要するにこの予定さ
れるVHFの無線機材の製造が間に合わない。現
在も積滞が相当たくさんある。需要に対する供給
の関係、それからこの法律の改正によって今度相
当大量に施設をしなければならぬということに
なる。それがなかなか間に合わないということ
で、四十四年の十月一日ということになったように聞
いておるわけでありませう。ほんとうは四十六年
くらいまで延ばすという御意向もあつたよう
に聞いておりますけれども、実際はどうでござい
ます。

○佐藤(美)政府委員 ただいま申しましたよう
に、無線電信の効果は、まず第一に海難の予防と
いうことにきわめて役立つわけでございまして、
できるだけ早くやりたいという気持ちでござ
いまして、一応いままでだいたい長いこといろいろ
そういう点で検討して、十月一日というふうに定
めたわけでございませう。

○米田委員 電電公社の次長さんがおいででござ
います。電電公社のほうとしては、設備する通
信機材その他について、四十四年十月一日とい
うことについては、十分間に合うお見込みでござ
いますか。お尋ねいたします。

○中林説明員 電電公社につきましましては、船舶通
信の需要が、三十八年度ころから非常に大幅に

なつてまいりましたので、それに対応する基地局
の建設、それから回線の増設というものを、三十八
年から四十二年までの間に約十六億を投資いた
しまして、現在基地局が四十二局ございまして、
大体全国の全域ほとんどカバーされておるわけ
でございませう。それで、最近の船舶電話の需要供
給の状況でございませうけれども、現在、四十二年
度で二百ばかりの船舶電話というものをのつて
おるわけでございませうが、現在約千ばかりの申し
込みがまだたまっておるという状況でございま
す。それで四十三年度も大体千程度の船舶電話を
架設をするという見込みでございませうが、やはりそ
れでも申し込みがなお千ぐらいたまるのではな
いのかというふうに考えております。それで、今
回の船舶安全法の改正によりまして、義務化とい
うものの範囲が拡大しますと、さらに船舶電話の
需要というものが、もっと大幅に出てくるという
ことが予想されるわけでございませうが、私どもと
しては、いわゆる機器の問題につきましては、こ
れはある程度の増設というものはメーカーにおい
てでございませうけれども、やはり一番問題は、
将来は波の問題です。現在は五〇KC、三十二チャ
ンネルのものを二十五KC化したしまして、六
十三チャンネルにする、四十五年まででいたし
ます。そういうことでチャンネルの増設というも
のをはかっておりますが、将来の問題としては、
波の問題というのは一つの問題になつてくるの
じゃないか、この点については関係の御当局の御
協力を得たいというふうに考えております。

○米田委員 波のほうはまたあとで聞きたい
と思ひますが、いまの御答弁でちょっと聞き取れ
なかつたのですが、だいたいどうぶというござい
ませう。

○中林説明員 いまの先生の御質問で、そうい
った船舶電話の需要を全部かなえることができるか
どうかというところでございませうが、これを一時
に全部架設をするということはなかなか困難では
ないかというふうに考えておりますので、実はこ

の点につきましては、現在まで船舶電話につきま
しては、いわゆる優先設置基準というものがな
いのでございませうけれども、今回の船舶安全法の改
正等も考えまして、今後は優先設置基準というも
のを考えて、義務船舶というものになるべく優先
的に設置する、そういう方向を検討したいとい
うふうに考えております。

○米田委員 電波監理局もおいでだと思ひます
が、いまの次長さんの御答弁によりまして、この
法律で規定しておる四十四年十月一日までは船
舶面それから陸上面含めまして、施設が完全に整
うということについてはやや不安のような答弁で
ございませうが、法律は十月一日施行ということに
なつておるわけでありませうから、今後この面につ
いて、これは電波監理局のほうの監督であるかど
うかわかりませうけれども、どのように進められ
るか。船舶局のほうとしても、いまの電電公社の
御答弁によりませうれば、もし間に合わないとい
うことになつたらたいへんなことじゃないかと思
ひますけれども、これはどういふふうに進められ
ますか、確信のある答弁をいただいております。

○佐藤(美)政府委員 この船舶安全法の改正につ
きましては、私のほうに造船技術審議会という審
議会がございまして、そこで十分に討論してあり
ます。そこで、一応この線が守られるという自信
のもとにこの改正案を出しておりますので、そう
いう点で、一応自信を持っておるわけでございま
す。

○米田委員 局長、そうしますと、電話公社はV
HFのほうを大体考えられていまの御答弁があつ
たと思う。しかしここで強制されるのは中短波と
かいふいろいろな機械というものは一様でないから、
大体見通しとしては十分やれる、こういう御答弁
でありますから、局長の答弁は。

○佐藤(美)政府委員 一応この法律の適用は四十
四年十月一日でございませうが、しかし実際につ
きますのは、附則の二条の三項にございませうに、
「最初に行なわれる定期検査又は中間検査が開始

される時までは、同条の規定による無線電信又は
無線電話を施設することを要しない」ということ
で、検査の時期を利用してやることにしております
ので、大体間に合うというふうに考えております。

○米田委員 それから電波監理局に御質問いた
しますが、いろいろ波の関係等もございませう
けれども、いまのところ私どもの聞いておるこ
ろでは、大体この法律の改正によって必要とする
無線機の機能あるいは器材、こういうようなもの
については、たとえばいま話がありました超短波
あるいは中短波、こういうようなものが考えられ
ておるというふうに聞いておるわけでありませう
けれども、構想としては将来VHFに統合とい
うことが適当かどうかわかりませうけれども、大体
これを主体にしていこうとする御意向が御ありの
ようでありませうが、現在機能を發揮しておる中短
波、こういうようなものについては今後どうい
うふうに一体措置をされていかれようとするのか。
これは一部民間無線局等においてもいろいろ心配
をしている面があるようでありませうから、ひとつ
考え方を聞かせていただきたいと思います。

○石川説明員 お答えいたします。

現在船舶関係なんかで使っております通信は、
先ほど船舶局長からお話がありましたように、
五〇KCいわゆる中波帯、中短波帯、それから
超短波帯、この三つあるわけでございませう。中波
帯はこれは電信でございまして、大きな船がほと
んどつけておりますが、ただいま先生御質問の中
短波帯が将来の問題ということになるのではな
いのかと存じます。ただいま電電公社のほうから
も御説明がありましたように、超短波帯を使う電
話につきましては整備を急いでございまして、こ
れは数年ならずして完備されるものと存ぜられま
すし、また超短波帯の保安通信に對します海上保安
庁の計画整備、これも四十四年の十月までには完
備されるものと存じております。しかし電波の事
情は、中短波にいたしましては超短波にいたし

時間をごいませんで、水産庁おいでになりましたのでお聞きしておきたいと思いますが、漁船の遭難防止につきまして先ほどもちょっとお聞きをしたわけでありませうけれども、漁船の遭難防止等については、現状はこの今回の船舶安全法で強制する無線設備とかあるいは乾舷の問題でなくて、漁船の操業水域を守らせるとか、その他出漁に對するいろいろな指導、規制、そういうことがむしろ重要だという御答弁をいただいておりますわけですが、この点について水産庁のほうでは、特に最近北洋関係におけるいろいろな海難等を考へまして、どのような対策と指導方針をお持ちでございませうか、ひとつ聞かせていただきたいと思つております。

そして韓国の警備艦の所在地等を突きとめて早目に日本の漁船に通告をする等の、いわゆる情報通報体制そのものも、あのころは緊迫性を持って確立をなされていた、こういうふうに思うのです。

通報体制、監視体制というふうなものについて即応するだけの巡視船がないのじゃないか。あるいは巡視船そのものがほとんど二十六年以前の船であつて 対応能力がないのじゃないか、こういうふうに考えるが、保安庁はどのように考えてどういう将来への考え方を持っているのか、この点をお答え願いたい。

○大野委員長 答弁は、簡潔明瞭に願います。

○井上(弘)政府委員 海上保安庁といたしまして、現勢力は巡視船として八十八ばい、百トン未満の巡視艇二百八ばいという勢力でありまして、そのほかに若干の航空機を持っておるわけでございますが、これは各出先機関に配属いたしましてそれぞれの救難業務あるいは港長業務をさせておるわ

けでございます。それらの業務が逐年増大してまいりますので、私どもとしてはこれを拡充していく必要があると存じまして、その努力をいたしたいと考えておるわけでございます。

現状におきまして、先生の御指摘のように弱点がございまして。一点は御指摘のとおり、私どもの巡視船の三分の一程度がやや老朽化しているという点でございますが、この点は代替建造によりまして、いま逐年改造してまいります。新しい船にばかりかえてまいるのでございますが、これによってスピードなりその他の設備なり向上させていくということでございます。テンボがおそくて、私どもとしてはなお格段の努力をいたさねばならぬ、かように考えております。

○神門委員 代替建造ということだが、八十八はいという巡視船一つを見ましても、この八十八という絶対数は海上保安庁としてはこれで十分だという数字ですか。

○井上(弘)政府委員 十分とは思っておりません。なお増強したいというふうな考えております。ただ増強をいたす前に、老朽船の代替建造というのを順序といたしまして先に解決していかなければならぬという悩みがございまして、それをあわせて考えていかなければならぬ、かように考えております。

○神門委員 大体八十八はいを近代化したものに代替をしていく。そのときの理想的な大きさ、速さ、こういうふうなものは海上保安庁としてはどういうふうにお考えですか。

○井上(弘)政府委員 これは巡視船艇の業務の態様によりましていろいろ違ったデータが出てくるわけでございますが、たとえば遠洋のほうに出動いたします大型船につきましては二十ノット以上を考へております。それから近間の船も現在のところ十八ノットくらいを目標にやっております。

それから巡視艇の小さい船でございますが、これは場所によって用途が違いますが、いろいろ警備業務をいたします場合にはスピードが速いにしたいことはございせん。これが現在二十六ノット

ないし二十八ノットの船も建造している情勢でございます。なお、そういう業務につきませんレスキュー専門にいたします船につきましては、さほどスピードを上げる必要はないというふうな考へております。これは十三ないし十五ノットのスピードでよいのではないかと、かように考へております。

○神門委員 そうすると、十八ないし二十ノットという船足のみを対象に考へた場合には、いまの八十八はいの中にはほとんど適格船というものはないのですね。実際問題として、エンタープライズ等が日本海に入つたときにたぐさんの事故が起きております。一月の二十七日にあげばの丸がカーニをしながら網を切られまして、ところがそれも、舞鶴ですか、第八管区海上保安本部にその船が入つてから初めて本部が知る。こういうようなことをやる。あるいは二月十六日に第二八東丸、これが福岡県沖の島の沖合いで空母二隻に突進されて、危うく逃げた。こういうふうなこともあつたが、それも船が帰つてから初めて海上保安庁が知る。その同じ日に、山口県角島沖で福洋丸が飛行機と軍艦に包囲されて、二時間も非常に危険な目にあつた。こういうことがあつた。そのときに、海上保安部のほうに早く連絡をしてくれというふうな連絡をしておるけれども、脱出するときは巡視船は来ていなかったやうです。

こういふやうに、あらかじめ艦隊の所在を確認をして、そうして漁船に連絡をするというふうなことが、そのときにはほとんど機能が発揮してない。あるいはそういう危機に直面しても海上保安部は対応措置がとれていない。こういう欠陥は、あなたがさつき言われたやうな、それに対応する能力が現在の巡視船にない、あるいは絶対数が足りない、こういうことから来ているのではないのですか。

○井上(弘)政府委員 今回の日本海の哨戒につきまして申し上げますと、私どもの巡視船は、常時三ばいを対馬より東側、山口県、島根県、鳥取県沖合にパトロール船を置きまして、哨戒に当

たつたわけでございます。それは前進哨戒と申しまして実際に船がそのラインを行き来いたしました警戒に当たるといふことで、これが三四日哨戒いたしますと、かわりの船が現地において交代していくというやり方をとっておりまして、その線は二十四時間絶えることなく警戒に当たつておつたという状況でございます。したがしまして、私どももいたしましてはできるだけ努力をいたしたつもりでございます。その間漁業者の方々にとりましてはたいへん心理的な圧迫その他の御迷惑があつたかもしれないが、幸いに大きな事故は発生せずに済んだものと考へます。そうして私どものほうは、その巡視船によりまして現場指導を主体としてやつたわけでございますが、御承知のやうに、艦隊は遊よくしておりますから、その実態につきましては私どもも何時にどこに来るんだというやうに予測できるやうな行動ではございませ

ないので、その海域を遊よくすることが多いので、それに対して警戒に当たりまして現場の目に触れる船舶に対して、あるいは通信によりまして実際の指導を行つたという次第でございます。

○神門委員 この問題でもう一つ伺いします。たとえば一月二十七日にあげばの丸の事件が起きてから急に政治問題になつて、特に予算委員等でも問題になりました。これは国際間、外交上の問題でこの問題を言おうとするわけではないのですが、今度二月十六日の場合には、その艦隊というものは西南洋ですか、そのほうの海に出た、こういうやうな情報が入つておるときに突如として軍艦に包囲された、こういうやうな状態ですね。その辺のものは、海上保安庁のほうとしては艦隊を把握して、そうしてあらかじめ事故を予防するやうな措置が十分果たされていなかったのではな

いか。また現地に行つてみて、それだけの対応体制をとるためにはどうしても現在の機動力では不備だといふやうに、いろいろ情勢を聞いた上で保安部等にも話しました。いろいろ聞いてみて判断をしたが、その辺についてはどういふやうに考へえになりますか。

○井上(弘)政府委員 先生が御指摘になりました日ちの行動につきましては、私どものほうとしてもあらかじめ把握したいという状況であつたと思ひます。また、今度の警備哨戒全般に關連いたしまして、私どものほうは現地の第七管区並びに第八管区の船をばりつてまして万全を期したわけでありまして、こういう突発の事件でござい

ますので、地元にごさいます管区の勢力をかなり出しておるし、また、それで足りない場合にはよその管区からも巡視船を応援に出させようという段取りを考へておりました。そういう意味合いにおきましては、私どものほうでは予測しなかつた事件でございまして、かなり犠牲を払つた行動であつたといふことを申し上げたいと思ひます。

○神門委員 そういふことじゃなしに、あなたのほうの巡視船等についてもまだ不足しておる、機動性も不十分だ、こういうのではないかと。こういうやうな点については、それとおりにどういふことですか。そういうやうに確認してよろしゅうございませぬ。それから、そういうふうなもののやうないろいろな事件が起きました、そのときに漁船の最後のよりどころとなつておるものが、漁船損害補償法なんです。水産庁のほう見えてますか。――その漁船保険の場合に普通損害保険と特殊保険との二つあります。いまのような事態によつて、たとえばエンタープライズというやうなものが出て――この特殊保険というものを政令で見ると、戦争、変乱、襲撃、捕獲、拿捕、抑留というやうな具体的な条件というものが例示してある。それ以外のものは普通保険だと、こゝろある。ところが、解説書なんかをいろいろ読んでみると、この二つの保険のどつちを適用していいのかわからぬ、この危険の原因というやうなものがなかなか判別しにくいというやうなものもあるやうです。いまのやうな事故のときに、これは船体を艦隊によつて漁船がやられてしまった、あるいはすでに、網をやられるとかいろいろ事故が起きておるわけですが、そういう場合に、その漁船の所有者が二つの保険に入つていたとするならば、この二つの保険

のどちらを一体適用するかという問題です。このことを教えてもらいたい。

○岩本説明員 先生のおっしゃいますとおり、普通保険と特殊保険と両方の保険のタイプがございまして、特殊保険は戦争、変乱、捕獲、拿捕、抑留あるいは水中における水雷の爆発等の事故によるものでございまして、問題は戦争、変乱というのを一体どういう事態で認識するかという事実認識の問題でございまして、過般のブエノスアイレスを発する日本海軍の状況を戦争、変乱と見るかどうかということがきめ手になると思います。これは事実の認定の問題でございまして、かりにあの事件が発展をしまして砲火を交えるというふうなことになるならば、当然戦争、変乱と見るべきだろうと思ひますが、あの事態をいまから振り返ってみますと、あの事態のもので戦争、変乱と言ふのはむづかしいのじゃないか。したがってあの事態であれば、あれでとどまっておるのであれば、普通保険の適用下にあるというふうに見るべきであらうと思ひます。

○神門委員 その場合、あの事実関係、事実の状態というものが戦争状態ではなかった、あるいは変乱というふうな内乱を主体とするようなものによって超えた軍事行動ではないというふうなことから普通保険の適用になる、こういうことなんです。したがうとえば振り返ってみてそれが戦争状態にあったというときに、この特殊保険の場合は任意加入ですから、あらかじめ加入しておかないと、その戦争状態によってひっかけられた船は担保してくれないわけですね。そういう場合にはどうなりますか。

○岩本説明員 お説のとおり、保険に入っておられなければ救いようがないわけでございますので、もしあの事態が発展をして戦争、変乱になり得るというふうな見通しがある場合には、漁業者としてもこの特殊保険に入るほうが得策でございますし、また入るよう指導するのがわれわれ行政の任務だと思ひます。したがひまして、その当時から、私どもとしては、できるだけ特殊保険に

お入りになったほうがよろしうございましてよという指導は申し上げたつもりでございます。

○神門委員 ところが、あのような事故によって——外へ出てみて、いわゆる海上へ出てみて、漁業をやっておるときに戦争状態にもうなつていて、それでやられてしまったときには、それはもうやられてしまつてから、帰って加入手続もできないわけですね。こういう点について保険なり、あるいは水産庁のその保険以外の何か補償措置というふうなものがあるか。漁業関係はただこれのみをよりどころにして、現地にいてもあるいは保険組合においても、この取り扱いを非常に心配しているわけですね。島根県の県議会においてこの問題が議論になったのですけれども、結論がつかない。この問題についてどういう指導をしておられるのですか。

○岩本説明員 保険の加入は任意でございまして、しかもいつでも御自由に入れるわけでございますから、もしそういう事故が予想される場合にはお入りになるべきであらうと思ひます。また、お入りになるようにこちらとしても御指導を申し上げるの筋だろつと思ひます。漁期の途中でありまして、船主が手続さえすればいつでも入れられるわけでございますから、かりに出漁中、たとえばアフリカとか大西洋とか非常に遠方に出漁している最中に、非常に遠いところで戦争、変乱が起きたといつたような場合、起きそう、あるいは起きたといふ時点において船主のほうで保険組合に法定の手続をとられますれば、その時点からお入りになれるということに相なつておりますので、制度としましては救いがあるわけでございます。

○神門委員 それで戦争状態が起きてやられてしまつたら、保険に入つてないというふうなものはないのでしょうか。そういう場合には、普通保険を適用するとかなんとか、あらかじめ予知できない場合の措置はやはり考えておかないと——そういうものが起こるであらう、そういうような被害を受けるであらう、危険が存在するであらうということ

が全然わからないままに特殊保険に入つておる者は、料率が高いからおらぬわけなんですよ。そういう点についてはどうですか。

○岩本説明員 ただいまの御質問は、突発的に戦争が起きて事故が起きたというききわめて特殊なケースの御質問だと思ひます。その場合、私が先ほど御答弁申し上げましたように、事故が予想される場合には当然お入りになるべきでありますけれども、その余裕がなかった、あるいははいはいけれども、その余裕がなかったといつたような場合は、特殊保険の適用は困難でございまして、普通保険が適用されるかどうかという判定の問題になります。その場合に、事故の原因と事故の結果との因果関係の立証が必要でございまして、普通保険の事故として立証されるような状態であれば普通保険の適用になると思ひます。ただそれがほんとうに戦争、変乱に巻き込まれてその中でやられたという事になりまして、普通保険におきましては戦争は対象にしておりませんので、そこそこはむづかしいことにならうかと考えます。

○神門委員 最後に一つ。あらかじめ危険が予想されるという場合にはいいのですが、全く予想されないような、今度のような場合ですね。突如としてエンタープライズが入つていった、海上保安庁ですら知らない、それを一漁船が知るはずがないのです。それが戦争状態に巻き込まれて、あとから見つてみたら戦争になつていた、船がひっくり返つてしまつたというときには、そういうものには船主はどうしようもないわけですね。そのときには普通保険を適用するというような——それが不可抗力であつた。特殊保険に入つたといふことは不可能であり、そこには善意が存在するといふことが、確認されるならば、あなたのほうとしても普通保険を適用するというような措置は応用措置として考えてもよろしいか。

○岩本説明員 今回の事件を振り返つてみますと、幸いに大きな事故はございせんでしたけれども、万一事故があつたと仮定をいたしますと、当然先生のおっしゃいますように普通保険の適用対象として考えるべきでありまして、また現実の問題としてそういうふうな考へて至当だと判断をいたしております。

○神門委員 それじゃ終わります。

○大野委員長 内藤良平君。

○内藤（良）委員 簡単に二、三御質問申し上げます。

今度の法改正で運輸省もがんばつておると思ひますし、ほかにも非常に喜んでおりますけれども、海難の四十一年度の状況を見ますと、機帆船の場合でもあるいは漁船の場合でも、百トン未満あるいは二十トン未満というところが非常に多いのです。こういう小さい船に対して今度のこの法改正では、極力がんばつておるようですけれども、まだちょっと手が届かないところがあるのじゃないかと思ひます。これをもう少し突っ込んでやれなかつたかどうか。たとえば漁船以外の船舶の旅客貨物を搭載する船舶で沿海は国際、非国際とも約百トン未満は、今回は満載喫水線は除外されております。国際的なあれを見ましても、安全の条約は一九一四年から一九二九年、四八年、六〇年と四回あります。満載喫水線のほうは一九三〇年、戦前ですね。今回六六年、ずっと三十六年間ないわけですね。こころの辺り関係もあるかもしれないけれども、もう少し突っ込んでできなかったかどうかですね。

それから現在の法律から見まして、たとえば内航海運業法を見ますと、第三条に二十トン以上の船舶で内航運送業をやる場合には大臣の許可をもらふ、二十トン未満の場合には大臣に届け出る、こういうのがございます。ですから、こういう小さい船にでもやはりこういう事業法を——大臣の許可あるいは届け出で商売がやれるわけですね。こういう船は、喫水線条約の喫水線の関係なんかは、今回のこれを見ますと除外されたわけですね。こういう点などちょっと私たち矛盾を感じますね。商売をやつておる、貨物、人を運ぶ場合もあるんじゃないかと思ひますのですけれども、そういう場合——喫水線の条約は多く積むというのを防

ぐための安全のあれでしょう。喫水線関係は、もの本を見ますと徳川時代だつて、たとえば秋田から米を運ぶ場合、やはりああい時代の船でも船足一尺とかなんとか、何百年前からあったといふのです。今から見れば小さな船でしょう。だからそういう点を考えると、安全という面から見ますと、どうも突込みが足りないような感じが思ひます。その点いかがでしょう。御答弁願ひます。何か理由があるか、どういふ理由があるのか。

○佐藤(美)政府委員 安全の面から申しますと、一応満載喫水線につきましては船の安全の基本的な問題でございますので、できるだけ小さな船からやうな方がいいといふことは言えるわけですが、今回の改正でも、漁船は、二十トン以上の一応安全適用船舶につきましては、全部適用するといふ趣旨でやっておりますわけでありまして、ただ商船につきましては、大体百トン未満になりますと、ほとんどの沿岸回りでございまして、そういう点で比較的平穩な海域を走るといふ前提でございまして、これをはずしたわけでございます。

なお条約関係、従前は条約に従つてやっておつたわけでございますけれども、今回はその点は非常に内航船舶に拡大したといふことで、きわめて大きな意義があるとわれわれは考えております。なお、これに對します一応よりどころとしたしましては、われわれのほうの造船技術審議会といふところにはかりまして、広く各学識経験者、関係団体、そういうところと協議をいたしまして、今回の改正の要点を御指示いただいたわけでございます。

○内藤(良)委員 ただ、この満載喫水線をやるというところでどこかでうんと抵抗があるのですか。これは船に書くのでしょうか。船を検査するのは運輸省でやるわけでしょう。その手数料を取るんですね。書くだけは船主がやるわけですか。だからこれをやるためにはそんなに金はかかるかと思うわけですが、これをやることによって安全は相当よりはり保持されるんじゃないか。だから最近の小さな

い船の海難のことを考えますと、たいした費用はかからないのですから、大いに奨励して、小さい船でもとにかくやらせる、そこまではないかなければならぬのじゃないかと思ふのです。ところがそれをやらないでお願いするのは、何かどこかで抵抗があるのか。たとえば船主の皆さんが、これをやらせてはとも商売にならぬとか、うんと積まなくちゃとても間に合わないとか、経済的な面から業界の抵抗もあつて小さい船にこういう線を引かないのか。そこははっきりしないのですか。

○佐藤(美)政府委員 実はこの満載喫水線をつけるその技術的な基準をきめるということが非常にむずかしいと申しますか、一応金銭的な面も入れてやっておりますわけでございますけれども……。それで、今回内航船舶に對する基準をつくらしましたが、これも国際航海の船を基準にいたしましてつくつたわけでございます。したがって、内航船舶につきまして二十四メートルという線をとりましたのは、一応国際条約でいって二十四という線を採用してもらつたわけなんです。

なお、特にそれに対する抵抗といふことについては、私のほうでは聞いておりません。ただ、先ほど申し上げましたように、造船技術審議会といふ議論をしてこの線できまつたといふふうに考えております。

○内藤(良)委員 ちょっと私の聞くところにはびんとこないのです。たとえば二十トン以上百トン未満の汽船、機帆船では海難が一五・一%、それから二十トン未満が一・一%、合して二・〇%、こういうのがあります。それで今度は約百トン未満の沿海の船は喫水線のあれが要らないでしょ。海難が多いのはやはり過積みの関係もあるのじゃないですか。沿海で平穩な航海をやるつもりでございまして、うんと積み過ぎてちよつとした波でもいっちょまう、こういう海難の状況も想像できると思ふわけですが、それを防止する場合にこれは喫水線というものは非常にきめ手になるんじゃないか、こう思ふのですけれども、そういう点から考えますと、この百トン未満、八十トン未

満といひますか、八十トン程度、こういう船は喫水線の関係で安全の問題を取り上げないのは、ちよつと手落ちじゃないか。特に内航海運業法ではそういう小さい船で商売できるわけですから、商売できることを何も喫水関係の規制がないといふことは、ここだけなぞ抜かしておくか、しかも海難の多いと思われるところを、時間もあまりないですけれども、もう少し私が理解できるように答弁できませんか。

○佐藤(美)政府委員 内航船舶の近回りの船で過積みで海難を起こしたという例は、砂利船のようなものが典型的なものでございまして、砂利船の他にございましては、あまりわれわれのほうも十分な資料の持ち合わせがございせん、砂利船につきましていろいろ検討しましたけれども、やはりほんとうの近回りは別にしまして、大体二十四メートル以上になりますと、大部分の船がもう適用船舶になるといふことになりました。

○内藤(良)委員 ちょっと要領得ないですけれども、時間もないようですから次に進みます。

船員局長さん、船員法では船長というのは非常に重要な職務を持っております。たとえば船舶が衝突するやうな場合とか、あるいは遭難船舶の救助のやうな場合とか、これをやらなければならない場合が何か罰則までもきちんとあります。なかなかきびしいと思つております。ところでこういう船長に對してきびしいあれがございまして、無電です、ね、こういう何か重大な事故あるいは救助の場合に、無電といふものは非常に効力を発すると思ひますけれども、これは今回の法改正でも、遠洋、近海、沿海、三百トンに満たないものは無線電信は全然義務的になつておりません。三百トン未満は要らないでしよう。つけなくてもいいわけでしょう。義務づけしてないでしよう。だから船長の重要な任務、海難とか救助とか、こういう場合と、三百トン未満の船に無線電信を特に義務づけないでございといふこと、これはあなたのほうは矛盾を感じませんか。船員局長として、その辺どうですか。

○河毛政府委員 船舶に安全上の見地からどの範囲まで無線設備をつけさせるかといふ問題につきましては、国際条約その他との関連もございまして、またいろいろ内航関係について一般の問題になつておつたわけでありまして、今回その適用範囲にされなかつたといふことにつきましては、私どものほうとしては安全上の問題としてきわめてむずかしい問題であるといふふうに考えております。

ただ、今回の改正範囲以外の船についてどういふふうにするかという点につきましては、これは私どもの問題だけではなしに、やはり関係のいろいろな面がございまして、将来検討すべき問題ではなからうか、こういうふうに考えております。

○内藤(良)委員 いや、局長さん、三百トンに満たない船には、いま無線関係は、旅客船以外の船であるけれども、義務づけられてないわけだ。つけてもつけなくてもいいというわけでしょう。だけれども、こういう船でも船長があるわけでしょう。そうしておたくの船員法によりますと、船舶が衝突した場合における処置とか、あるいは遭難船舶の救助とか、いろいろあるわけでしょう。体刑もあるやうな場合には罰則もあるでしょう。体刑もあるやうですね。そういう場合には、やはり無線電信がなければ船長の重要な責任を果たし得ないんじゃないかと思ふわけですが、三百トン以下の船でもそういうやういふことも考えられるわけですよ。だから、そういうやういふことを考えますと、当然無線電話でも電信でもなくてはならないんじゃないか。そう考えますと、今回の法改正ではちよつとその点は足らぬではないか、おたくの場合から見たら不備じゃないか、こういうことが言えるんじゃないかと思ふわけですが、その点はどうですか。

○河毛政府委員 船員法には、御指摘のとおり、船長は遭難船舶を救助する義務があるといふことになつておまして、また実際問題として船がそのやうな場合に遭遇した場合に全力をあげ

て他船を救助するというのが、事実非常によく行なわれております。ただ、この場合に無縁があれば遭難通信その他をキャッチできませんので、そういうことを知る機会が多いということはおっしゃるとおりであろうと思います。ただ、現在の船員法は、船長が与えられた状況においてできるだけの手段を尽くして遭難船を救助しろ、こういうことでございますので、そういうものがあれば望ましいというところは、そういう場面においては言えますけれども、そうでなければならぬというところまでを船員法はいつているわけではない、こういうふうなことを考えております。

○内藤(良)委員 時間もないうですから要望します。この小さい船にも安全の問題、喫水線の問題も将来及ぼしていただきたいと思ひます。小さい船が遭難が多いようでありまうから。

それから無電の関係も同じように、三百トン以下の船にも義務づけるように今後御努力をお願いしたい、かように思ひます。

委員長、以上で終わります。

○大野委員長 山下榮二君。

○山下(榮)委員 法律案の質問を申し上げる前に、海上保安についていささかお尋ねをいたしてみたいと思ひます。

運輸省が今回初めて策定をいたしました船員災害防止の長期計画と実施計画の資料を読みました。陸上の災害事故が少し下火になってまいっているのにもかかわらず、船員の場合は横ばいないし上昇カーブを示しているというのが船員労働災害の実情ではないかと私は思ひます。これは政府の発表した資料でございますから間違ひはなからうと思ひますが、船員の労働災害は全陸上産業の二・二倍であるという。特に職務上の死亡についてだけここで取り上げてみますと、千人を対象として調べてみますと、陸上の全産業の場合、昭和四十年で〇・二％、海上の場合は三・八％、昭和四十一年度で同じく陸上全産業では〇・二％、海上では、少し減つて二・七％、こういうパーセンテージを示しておるのです。かよ

うに考えてまいりますと、海上労働者というものの、船員労働者というものの災害はおそろべきものがある、私はこう考えるのであります。

〔委員長退席、木部委員長代理着席〕

これらに對しまして、一体政府はいままで何をしておられたのであるか、どういふ積極的な事故対策を立てておられたのであらうか。考えてみますと、陸上と違つて、海上はあまり新聞も取り立てない。また船が沈んだか、また死亡したか、行方不明が何人か、これぐらゐで受け流されていくというのが過去の海上に對する一般の見方ではなからうか、こう私は心配をいたすのであります。

そこで、私が伺いたいと思ひますのは、こういう事態に對しまして、運輸当局としては、ことに船舶局長等は、日本が海運国といわれるほど四面海に囲まれて、海の資源が相当日本の經濟に重大な使命を果たしているだけに、これらに對する具體的にして長期的な展望の上に立つた正しい救済あるいは防止対策というものがなければならぬと思ひますが、その辺をお聞かせいただきたいと思ひます。

○河毛政府委員 ただいまお話のございました船員の労働災害の実情につきましては、御指摘のように、陸上に比しまして海上の場合には非常に高い災害発生率を示しております。

そこでこれに對する対策でございますが、まず、従来私どもがやっておりました点は、船員法に基づきまして労働安全衛生規則を制定する。この労働安全衛生規則には災害防止のためとるべき措置が書かれておるわけでございまして、これを船主に履行させるということ、同時に、労働災害防止のための安全運動を毎年行なつてきておるというのが、昨年度までの状況でございます。

しかしやはり船員災害の防止は、これだけでは不十分であると考えられるわけでございまして、したがひまして、昨年の通常国会におきまして、船員災害防止協法等に関する法律を制定していただきました。この法律に基づきまして現在、船員災害防止のための努力を行なつておる次第でございます。

ます。この法律に基づきますと、まず船員災害防止計画を運輸大臣が作成いたしました。これに基づいて官民が協力して災害防止に当たるといふことが一つの要点でございますが、これにつきましては、去る三月、船員災害防止基本計画というものを制定いたしました。本年度よりこれを実施するというに相なつておる次第でございます。が、これによりまして、まず死傷につきましては、四十三年度以降五年間に二割五分を減少する。それから疾病につきましては、五年間に約一割を減少させるということを目標にいたしております。さらにこの目標につきましては、四十三年度の実施計画をつくりまして、これに必要な措置をそれぞれ具体的に書いておる次第でございます。さらに死亡につきましては、海上の場合には海難その他の原因もございまして非常に高率でございますが、海難防止対策一般につきましては、すでに政府といたしまして、また民間におきまして、いろいろな措置がとられておるわけでございまして、この場合におきましては、直接船内作業及びこれに関連して起こるものにつきまして、特にその絶滅を期することをかけておる次第でございます。さらに法律は、このような船員災害防止計画の実施を円滑にするために、特に船主の自発的な災害防止活動というものをはかるために、船員災害防止協会というものをはかることをきめ、これに對しましては補助金を出し得ることを定めておる次第でございますが、これも昨年末、商船、漁船各船主が集まりまして結成をはかつた次第でございます。この防止計画と表裏一体になりまして、本年度以降活動を活発に行なつていくように現在準備中でございます。

以上 簡単にございしますが、現況を申し上げます。

○山下(榮)委員 伺つておるとどうもよく然るものだと思ひますが、それでは具体的に伺いたしたいと思います。冬の季節になつて、北洋漁船がそれぞれ北洋に漁獲に出ていくのであります。過ぐる三月三十一日の夜に、御承知のとおり、第八十

六次大丸の遭難が起きました。新聞報道でございしますが、この大丸の二十三名の乗組員のうち十七名の人命が失われた。水と低温で、海難が起つたら、おそらくあの北洋では生存は不可能であらうと想像されるのであります。こういう悲惨なことが起きておるのに、この海域に對しての事故に對する――絶対事故が起らないような前提に立つてものごとを考えなければならぬ、こう私は思つておるのであります。今回の経験にかんがみ、来年の冬季に備えて運輸省では一体どういふ対策をお考えになつておるか。いま申し述べられたような一つの、将来の展望のごときものではとても間に合わないと思ひますが、この事故にかんがみ、来年は少なくとも事故を起こさない、そのためにはかようなことを行なう、こういう確信がなければならぬと思ひますが、お考えを伺ひたい。

○河毛政府委員 ただいまの具體的な事案につきまして、私が先ほど御説明いたしましたのは、いわゆる船内作業あるいは船内生活に伴う船員災害の対策でございます。ただいま先生の具體的に御指摘のございました点は、いわゆる氣象、海象その他の原因による、船舶自身の事故による船員の災害でございます。私どものほうとしては、これを一般的に海難事故として整理いたしております。したがひまして、海難の一般的な対策につきましては、私がただいま御説明いたしました船員災害そのものは別の見地から検討されておりますので、所掌のほうからその具體的な御説明をするようにいたしたいと思ひます。

○井上(弘)政府委員 私どものほうから一応御説明申し上げたいと思ひます。

北洋の海難に對しまして私ども、先ほども申し上げましたが、巡視船は全国で八十八隻ございしますが、そのうちの二十隻は、かなりのパーセンテージの船を第一管区、北海道周辺でございしますが、そこに配属いたしました。時期によりまして全船に前進哨戒をさせまして、即時対応の姿勢をもちまして漁船の保護に当たつておるわけでござい

ます。私どもといたしましては、年々北洋におきまする海難が絶えないことを遺憾に思っておりますが、海難を未然に防ぐということが最も肝要でございます。そのために、出港前に乗組員の方、あるいは船主の方、この方たちにいろいろ注意事項を御説明申し上げまして、これを励行していただくように努力いたしております。

具体的に申し上げますと、私どもの手でいたしますことは、講習会を実施いたしまして、その場におきまして漁業に出られる方に対するいろいろな知識、たとえば最も多い事故はエンジンの故障でございますが、エンジンの扱い方、一般の航海の問題、あるいはまた海難の多い点は、異常気象によります突発的な事故によつて、船が沈み人が死ぬということもかなり多いでございます。こういうことに対する事前の気象情報のキャッチ、ラジオ等の活用、それから実際に遭遇いたしました場合の避難方法、こういったことを御指導申し上げておるわけでございます。また万が一海難が起きましたときには、とうとう命は助けなければなりません。私どもの巡視船が行っておりましますもの、その現場に行きますまでに時間がかかることもございますので、僚船が助け合ふことが必要だ、そういった意味におきまして集団的な行動をしてみたい、こういうふうな点も御指導申し上げておるようなわけでございます。海上保安庁といたしましては、一応こういう方法をとつて今後も充実してやつていきたい、こういうふうなことを考へます。

○山下(榮)委員 いま話を伺つておりますと、講習会を開いたりいろいろ訓練をやつたりという、精神運動みたいなことのようなお話であります。が、大体海上保安庁として、海上救難のためにいろいろ施設が必要だと思つております。海難救助艇も必要でありましよう。あるいは海難救助のための飛行艇——最近優秀なものもできておるようでありましよう。こういうもの等に対してのお考えというものが一体那边にあるのか。私はここに

まそれらの写真も持つてまいつてきておりますが、すでに御当局ではそれらの点はよくおわかりだらうと思つております。そういう点に対するおもんばかりというものはなほ欠け除しておるんじゃないか、こう私は考へるのであります。ただ合をやつて話をやつて、調話をやつて、そしてお互に相互協力をやつて、そういうことだけでは防ぎ得ないのが、今日の海上における事故の多くであると思つておるのであります。そこで、すでにもう四月の三十日からサケ・マス漁業期に入つて船は出ていくのであります。昨年の統計等を見ましても、七トン以下のサケ・マス漁船の遭難が非常に多いようであります。今度の法律の改正を見ましても、御承知のとおり、喫水線が二十四メートル、百トン以上、こういうふうなことになるおるのであります。こういう小型船等に対する救助対策、そういうものを一体どういふふうにお考えになつておるんでしょうか。佐藤総理は口を開けば人命尊重といふことを言つておられます。おそれる総理が言われるのですから、政府は人命尊重を政治の姿勢の第一にこれをあげておられるんであると思つておるものであります。それならば私は、この海上救難にもっと本腰を入れて、設備も、いろいろな機械もいろいろお考えにならなければならぬじゃなからうか。ことに、近海で漁業がいろいろ多い。最近近海で事故等が非常に多く発生をいたしておるのであります。何らこれらに対する見るべき方策がないではないですか。私はそういう観点からして、ひとつこれらに対するお考えを伺つてみたいと思つております。

○井上(弘)政府委員 先ほど北海におきまします私どもの救難の状況を申し上げましたが、海難は人為的な原因のものがかなり多いと思つておるので、こういった点についてわれわれとしては啓蒙をしていかなければならないということで、できるだけの努力をいたしておるわけでございまして、精神的とおっしゃいますけれども、私は、そういうひとつの海難防止といひますか、安全の思想というものが関係者にみな浸透していくということ

によつて海難防止に多く貢献するのではないかと思つておりますし、また関係者の方の関心も最近非常に高まりまして、大いなる進歩をもちつたところがあると思つております。また設備の問題でございますが、私どものほうは、先ほど、配属いたしました船舶について申し上げましたが、海難等の発生に對してはまずその情報をキャッチするといふことが必要でございます。

「本部委員長代理退席、委員長着席」
したがいまして、海上保安庁の各出先には、各保安部署といふのがございまして、そこで二十四時間ワッチをする、常時ワッチをする体制をいたしておりますし、また小さい保安部署におきましては二十四時間オールナイトではございせんが、一日の半分は補助的にこれをキャッチするといふような体制をとつております。また船舶に對しては、二十トン以上の漁船につきましては遭難信号の自動発信機を設備するといふのが昨年義務づけられてまして、これが非常に役に立っているといふ現状でございます。この遭難信号を私どもの出先がキャッチいたしまして、これによりまして活動をするやうに行なう。それから海難の場所を的確にとらえまして、非常に時間を節約して現場に行けるというやうな体制がとれつつある次第でございます。そういう状況でございます。通信の設備を拡充してあるという状況でございます。

○山下(榮)委員 もう一つ伺ひますが、この前第十一大東丸が東京湾の入口で転覆いたしました。この海難対策について一体その後どういふことになつておるのか、この機会にお聞かせいただきたいと思います。

○井上(弘)政府委員 第十一大東丸の海難がございまして、ただいまその原因は海難審判庁のほうで調査される段階でございます。また私どものほうとしましては、実際にその救助にタッチいたしました二人の人命を救いましたが、そのほかの方は犠牲になつた。その原因といたしまして、推測いたしますところでございますが、から船で

走つておつたといふふうな考えられますので、そういうバラストを積みなかつたことも海難の一つの大きな原因ではあるまいかといふふうな考えまして、その点の調査をいたしまして、またそれがわかりましたところではいろいろ対策をとつていきたいといふふうな考へております。

○山下(榮)委員 こういう事故に對し、日ごろ航行中の船舶の監視といふのですか、監督といふのですかをやつておるのには海上保安庁であると思ふのですが、一体これに落ち度はなかつたのかどうかといふことの心配を持つのであります。これらに對しては、日ごろ、航行中の船舶に對して一体どういふ指導監督をしておられるか。それを伺ひたいのが一つ。

それから御承知のとおり、海上に對しましては海上安全審議会といふのがございまして、この審議会が一体何をしておるのでしょうか。いま申し上げましたやうな二つの事故、これらの事故等があったら時を移さず直ちに審議会を開いて、これらに對する対策を樹立し、將來の方針を定められるのが、私は審議会として適切な処置ではなからうかと、かように思つておるのですが、それらに對する対策、それらに對するお考え、それらに對する処置等が一体どういふことに相なつておりますか。伺ひたいと思つております。

○井上(弘)政府委員 はなはだ申しわけございませんが、先生の第一点はいかなることでございますか。御質問の第一点でございますか。

○山下(榮)委員 監視とか指導とかいふことはどういふことかと思つておるのです。あるいはあとで法律で伺ひたいと思つておるのです。あるいはあとで物を積載した場合危険であるとか——もちろんのことでございますが、あるいはから船で通る場合にはある一定の何を積んで、一定の喫水線を保たなければ航行の安全が保てません。これらに對する監督指導といふものは、どこが行なつておるのですか。

○井上(弘)政府委員 船舶の安全を確保するといふことにつきましては、いろいろの面から検討し

なければならぬと思います。つまり人的な問題、これは乗り組みの方の定員だとか、あるいは資格だとか、あるいは操縦だとか、こういったものの面を高めていくという行き方、それから物的な面があると思います。この物的な面につきましては船舶の構造をいかに安全に持っていくか、また安全に対処するための設備をどう持っていくかという面から検討していくやり方、それからまた、実際に船舶は航行するわけでございますが、その航行につきまして航行方法を規制していくことも必要でございます。こういったことを総合いたしました海上安全の対策ができるわけでございますが、その人的な面、物的な面につきましては、それぞれ運輸省の各局が直接担当してございます。私どももいたしましては、航行する船につきましていかに安全に航行させるかというような交通面から、これをいろいろ研究し指導していくという立場をとっている次第でございます。

○山下(榮)委員 どうも要領がわからぬのですけれども、またいづれ他の機会にそういうことは詳しく伺うといたしまして、時間がありませんから話を次に進めていきます。

過般、海洋婦人会というものがあまして、海洋婦人会の方からそれぞれの筋に陳情書が出ておるようであります。その陳情書によりますと、三陸海岸の沖にビクターと呼ばれるアメリカの救助巡視船がパトロールしていることであります。このパトロール船が巡視していることをおそれ、よく知りたかとは私は思いませんが、この船にはお医者さんが乗っておって、日本の漁船やいろいろな船がしばしば助けられているといわれているのですが、これを船員局はお知りでありましょうか。

○河毛政府委員 お話しその事実は、私は知っておりません。

○山下(榮)委員 存じていないという話は、私はまことに遺憾なことだと思っております。日本の船の救助体制というのが、日本近海、日本の表玄関まで外国の船によって援助をされなければならぬというそれほど貧弱なことでは、海国日本とは言えないと思うのであります。むしろこれは日本海運当局の大きな怠慢であるとして申し上げても、過言ではなからうと思っております。こういうことに対しては先ほどもちょっと施設ということで申し上げたのですが、一体どうお考えになりますか。

○河毛政府委員 いまのはドクターの問題であるというふうに考えます。ドクターにつきましては、船員法によりまして、一定以上の船舶につきましてはドクターの乗り組みが強制されております。具体的に申し上げますと、まず商船でいへば「遠洋区域又は近海区域を航行区域とする総トン数三千トン以上の船舶で最大乗員百人以上のもの」あるいはまた、遠洋区域を航行区域とする貨物船、このようなことでございます。したがって、このような船につきましては心配はないうわけでございます。またそれ以外の船舶につきましても、やはり船員法で衛生管理者制度というものがございます。このような者を乗せまして、衛生管理その他につきましては遺憾なきを期しておる次第でございます。

○山下(榮)委員 私どもも知らぬわけじゃございませぬ。海外への外航船舶にはそれぞれ、ドクターが乗らなければ航行できないという規定のあることも存じております。しかし近海にそういうパトロール船があるというのを伺いまして、日本ともあるものが、日本の玄関口にまで海外の船によって救援されなければならぬということ、これは日本の一つの恥辱ではないか、こう私は思っているのではありません。それらに対して一体どう考えておられるか、何らかの対策を立てるといってお考えがあるのかないのか、これを伺いたい。

さらに先ほども申し上げましたように、救難に對しては、いま飛行艇のりっぱなものができておるようでありまして、こういうもの、あるいは監視船、海上保安庁でも去年一隻でき上がったようでありまして、もっと万全を期する体制を

打ち立てられるということが私は必要だ、こう考えておるのですが、これらに対する具体的なことを伺いたい、こういうのが先ほどから申し上げたところでありまして、一体飛行艇をつくって海難を救うという方法を考えておられるのか、もうそんなことは日本ではとてもできぬ、こうお考えになっているのか。巡視船はいまのままでけっこう、もうこれ以上要らぬのだ、こういうお考えなのか。海国日本にふさわしい警備体制を確立するためにはかようなかくかくのものをかようにせなければならぬ、こういう理想を持っております、しかし大蔵省が承知しません、こういうふうにおっしゃるのか、一体計画があるのかないのか、お考えがあるのかないのか、その辺をお聞かせいただければけっこうです。

○龜山政府委員 ただいまの先生の御意見、まことに私どもも傾聴をいたしました。私どももいたしましては、当然に、救難に当たるべき船艇及び航行機の勢力を逐次充実していきたいという考えは、年来の悲願でございます。今日まで海上保安庁創立以来二十年になります。逐次船舶は整備されておりますけれども、最近の海難状況にかんがみまして、さらに有力な優秀な船艇が要るということで五カ年計画をもちまして、まず古い、性能の悪い船を代替していくことから始めております。御承知のように昨年二千トン型の一隻ができましたが、本年引き続き二隻目の二千トン型の新鋭巡視船の建造をいたす予定にいたしております。なおそのほかに、本年度は三百五十トン型、百三十トン型、十五メートル型それぞれ相当数の代替建造を進めていこうと考えております。

なお、御指摘の新しい飛行艇でございますけれども、防衛庁の依頼によって新明和工業が開発を進めており、その第一機の試作機ができて目下試験中でございます。現在発表されておる性能から見ますと、まことに当庁の海難捜索、救助に最もふさわしいように私どもは考えております。ただ、現在試験中でございますので、その試験の結果を見て、これを当庁の航空勢力として取り入れ

ていくという方向で前向きに検討をいたしたい、かように考えておる次第でございます。

○山下(榮)委員 それでは次にもう一つ、二つ伺いたいのですが、ことしの一月から二月上旬にかけて、イギリスのトロール漁船が三隻北海で沈んでおります。このことを運輸当局はお知りでありましょうか。これでイギリスは五十九名の人命を失っておるようでありまして、そこで、イギリスではさうそくその対策に走り回り、しかも日本にまでこれらの救難対策の調査に來られておる、こう私は伺っておりますのであります。そうしますと、日本の対策もあんまりばかにしたものでないか、何かすぐれた点もどこにあるのであらうか、こう考えておるのであります。こういうことを皆さんお知りであるかどうか。その、イギリスが来て調べてよいと思われるようなことは、積極的に日本はそれを推進すべきではないか。また、海外に広く活眼を開いて、よその国の救助体制のいい点は太い早く取り入れて、救難対策の確立をはかるべきではないか、こう考えておるのですが、これに対してお知りであるかどうか。また、日本の非常ないいと思われている点はどこにあったのか、調査に來られたこともお知りであるかを伺いたいと思っております。

○龜山政府委員 イギリスにおけるトロール船の集団事故と申しますか、事故の事実は承知しております。しかし、そのための調査の方が日本に來られたということは、ただいま初めてここで伺いました。まことにわれわれとしても怠慢であったかもしれないが、さうそく私のほうで事情を調査をいたします。

なお、外国における救難体制というものにつきましては、私どもも常時勉強をしておりますが、イギリスには現在のところ、わが国のような海難救助のための専門の機関はございませんで、実は民間の自発的な力による、いわゆるライフボートをもって近海を、非常に岸に近いところの救助をやるといふ民間の全く篤志家による組織、あとは海軍が受け持っておりますのでございまして、わが国

のように、海上の人命救助、遭難船舶の捜索、救助を専門とする機関はございません。米国は、わが国と同様に、沿岸警備隊というものが保安庁と同様の職務を持っており、こういうところの救助のやり方等には、われわれとしても非常に参考になる点が多いので、積極的に研究をし取り入れていくように、従来も努力をし、今後も努力を続けていきたい、かように考えております。

○山下(衆)委員 もう一つ伺いたいと思ひますのは、海上事故は、ひとり海上だけではなく、陸上にも大きな影響を与えることは御承知のとおりであります。御承知のとおり、いま日本では多くのタンカーが往來をいたしておる。私が調べたところによりますと、東京湾内に二十万トン級のタンカーのつくるシーバースを扇島沖に二基、鶴見沖に二基、千葉の姉崎沖に四基、合計八基が建造中と聞いておるのですが、一基二十万トンといたしますと、百六十万トンという原油が東京湾付近に存在するということになってまいるのであります。原油といえどもこれはガソリン同様の危険性があることは、皆さん御承知のとおりであります。もしこれが一たび事が起きましたならば、二十万人を擁するこの人口というものはたいへんなことになる、こう考へるのであります。海上保安庁は五千トンの油しか防ぐことの用意はないといわれておるようでございしますが、將來、いま申し上げますように百六十万トン以上の油が存在するということに對して、もし事故等の場合に對して一体どう對処し、今後これらに對してどう防止する体制をお考へになつてゐるか、これを伺いたいと思ひます。

○龜山政府委員 大型タンカー事故は、仰せのとおり、船舶のみならず、水産関係にもあるいは陸上にも大きな被害を及ぼし、大災害を起こす可能性のあることは御指摘のとおりでございます。そこで私も、大型のタンカーの事故のまず事前の防止のためにいろいろ考へ、実行できるものから実行しつつある次第でございます。また万一事故が起つた場合に、この事故による災

害を局限する措置についても研究を重ねておりますが、現在の海上保安庁だけの力ではこのような大量の油を一挙に処理するということはもちろん不可能でございますので、私どもの考へ方では、各関係機関が協力して、組織的にこの大きな災害に立ち向かう体制をつくるのがまず第一であるというところで、これの相談をいたしまして、石油がたぐさん入る各地域にはタンカー事故に對する連絡協議会というものをもちまして、ここに関係機関全部が集まりまして、官民総力をあけて立ち向かうという体制を整へつてございします。五千トンの処理能力云々ということでお話ございましたけれども、私どもの目標は、現在の大型タンカーの一つの区画が破れた場合、おおむね一万トンの油がまず流れ出すであろう、それを食い止めるということをやまず第一に考へておられます。そのために初期には当庁で持つておられますオイルフェンスとかあるいは乳剤剤、油を沈でんさせるとかあるいは資材、施設というものを動員することが必要でございます。それらの資材の場所、また一朝有事の際の運搬方法等についても演習及び研究を續けておりますが、まず何よりも事故を絶対に起こさせないということを第一に考へ、事故の防止といふやうな点で各般の研究もし、措置も講じつあるところでございします。

○山下(衆)委員 時間が参りましたから、それでは最後に、この法律案の中身について一、二だけ伺つておきたいと思ひます。

その前に、先ほどからいろいろあれこれ質問いたしまして答弁を受けました中で、北洋漁業だけではなく、南水洋においてもそうでございますが、大体漁船の船の責任というものは船長にあるべきものだと思うのですが、何うところによりますと、漁船長というものが非常な権限を持つておるといふことも伺つております。そのために荷物を積み過ぎて事故を起こす場合も少なくない、こ

ういうことも伺つておるのですが、これは船長と漁船長と一体いづれが船に對する権限、資格とい

うがあるのか、その辺を伺いたいのが一つ。

法律案につきましては、先ほどから同僚、先輩の方々からいろいろお話ございましたから多くを申し上げませんが、二十トン以下の小型船に對する対策というものが何ら見るべきものがございせん。最近、内海、しかも小型船の事故が非常に多いのでありまして、これらに對する対策を早急に行なわなければならぬと思つておるのであります。それが、それは一体いかに考へておるのであるか、それを伺いたいのが一つ。

もう一つ、電信、電話の問題、御承知のとおり自動車におきましても、最近陸上では無線で自動車を呼んでおるのであります。しごく便利であります。船は、百トンあるいは二十トン、こういうことにせず、どれでも無線電話で近海のものと呼べるやうなわけに電波がいかなひのかどうか。また地方におきましては、部落ごと、有線ではありますけれども電話がございしますが、これと同じように私設の電話を行なわしめて、これらを利用せしめるという方法とはいへないものか、どうか。現在私設のものがあるといふが、非常に高価なものであります。基本料金でも二万二千円、こういうことをやっておつたのでは小さい小型船等とはとも採算が合わないものであります。これらを何とか安い基本料金でもって人命尊重の立場から運用せしめるやうな施策を立てられるのが当然ではなからうか、こう思ふのであります。電電公社のほうでこれらの規制を行なわれておるものであるのか、あるいは電信等においてはどういうことになつておるのか、もう少し民間にも利用せしめて、陸上のタクシーと同じやうな措置をとつていただくやうに、電信電話ともにできないのか、その辺のことを最後に伺つて質問を終わりたいと思ひます。

○河毛政府委員 御質問の第一点は船長と漁船長の関係といふことでございしますので、私からお答へ申し上げます。

船員法におきましては、漁船長は一般に海員として扱われておりまして、漁船長であるがゆゑの

特別の規定というものはございません。船長につきましては、御承知のとおり、船員法では公法上の職務権限を持っております船舶運航の最高責任者といふことで規定しております。したがいまして、この面におきましては、漁船長の場合におきましても他の海員と全く同様に、船長の指揮命令に服するといふことは法律上明らかではないか、こう考へます。ただ御指摘のように、漁船は漁業を目的とするものでございまして、このような漁業の責任者である漁船長は、非常に重要な存在でございします。したがいまして、漁船長の職務と船長の職務との間において、實際問題として調整を必要とする場合がしばしば起るというふうにおわれりも考へておるわけでございします。ただこのやうな場合におきましても、船舶運航といふ面に関しましては、漁船長は最終的には船長の意見に従う、したがって船舶運航については船長が全責任を負うということが法の意図である、こ

ういふに考へております。

○佐藤(美)政府委員 先生御指摘の第一点及び第三点についてお答へいたします。

第二点の、二十トン未満の漁船の安全性確保についてでございますけれども、御存じのやうに、漁船の小さい船が非常にたくさんございまして、これの安全確保といふことは非常に重大だと思ひます。ただいまの船舶安全法におきましては一応二十九条におきまして、都道府県規則においてこれをやれるやうになつております。これによつてやつておるところが全国で二カ所あるわけでありまして、しかしこれだけでは十分でございせんので、われわれのほうとしましては、この規制によつて一応検査と申しますか、安全基準のひな形をつくりまして、それで一応指導するといふやうな措置をとつております。

なお、今後の問題といたしましては、漁船は、船によりまして、小さくても非常に遠いところにまゐりますので、そういう点から操業水域とそれに即応した安全基準といふものをつくる必要があ

ります。これにつきましては、大きい船、二十ト
ン以上のものを含めまして、それから小型漁船と
しての実船の試験、模型の試験、そういうものを
十分に調査して、それから実際はやる必要がある
と思います。したがって、これにつきましては、
は、水産庁とも十分に協力してやっていきたい。
それでこの結果を待ちまして、地域的な特性とか
あるいは航行範囲というものも考慮する必要がある
と思います。それで、そのうちどこまで国が一体直
接の規制をやるべきかということについて検討い
たす、そういう予定にしております。それから第
三点でございますけれども、詳細は郵政省でお答
えいただくことにしまして、われわれのほうとし
ましては、一応先ほど申しましたように、設置義
務範囲につきましては先般造船技術審議会にはか
りまして、現在の段階ではこの程度でよろうと
いうことでございましたので、そのように規制を
したわけでございます。

○石川説明員 無線関係でございますが、漁船の
ような小さな船につきましては、また私たちのほ
うで漁船に対するいろいろな周波数を割り当てて
おりまして、相当小さな船でも使えるような体制
にはなっているわけでございます。ただ一般船舶
につきましては、今回強制範囲が拡大されて、
相当小さな船にまでつくようになったわけでござ
います。さらにこの点につきましても、将来通
信方法というものを、ますます各方面に使えるよ
うに私たちも検討したいと思っております。

○山下(榮)委員 答弁漏れなんです、いま船に
つけている電話は、御承知のとおり基本料金が二
万二千円、三万二千円というような高額な金では
普通のものにつけるといふのはなかなか困難では
ないかと思ひますので、これらを何とかする方法
はないのかどうか。町のものみたいに、あるいは債
券でも発行をして、そうしてこれを低廉な価格に
するといふような便法等も何か考えるべきでは
なからうか、こういうことも、これは人命の尊重
の立場からいへば当然考えられることだと思ひの
です。それと、公社だけではなくて、民営のもの

を大幅に許すとか、そういう点についてのお考え
はどうなっているか、伺っております。

○石川説明員 この値段の件につきましては、い
ままでのいろいろな原価計算その他によりまして、こ
ういふ値段が出てきているわけでございますが、も
しかり自分で無線局をつくりまして、やはり
それ相当のこれに近いような額がかかるわけでござ
います。ただ現在やっておりますこの船舶電話
によりまして、これはどこでも公衆回線とつなが
りますので、どこへでも電話がかかるという利点
が非常にございます。その点かえって専用回線を
持ちますと、その地点にだけしかかからないとい
うような不便な点もあるかと存じます。

それから民営という点でございますが、これは
民営にいたしました場合、いま申しました専用回
線になるわけでございますが、こういたしますと、
自分の打ち込む先の無線局が限られてまいりま
すし、そこからまた公衆回線によりまして電報に
して配達しなければならぬ、こういう不便な点
がございます。先ほど申しました電電公社の回
線によりまして、それがそのまますぐ電話回線に
つながる、こういう利点がございますので、必ず
しも民営のほうが有利であるといふふうにも考え
られないように存する次第でございます。

○山下(榮)委員 それでは時間がまいりましたか
らこれで終わりますが、もう少し値段を下げて、
陸上の場合には基本料が安いのでありますから、海
上ももう少し何らかの方法をお考えいただくこと
を希望申し上げて、まだいろいろありますけれど
も質問を終わります。

○大野委員長、沖本幸君。

〔野間委員「与党のほうが少ないから少し
集めよう」と呼ぶ〕

○沖本委員 いま野間先生におっしゃっていただ
いたのですが、どうも一番最終の質問になるとい
う感じが、どうも一層御配慮願いま
す。

それでは、順序がまちまちになるかわかりませ
んが、お伺いしてまいります。

まず、船舶安全法の立場で満載喫水線を国際基
準に定めていく、こういうことになっているわけ
ですけれども、いろいろ喫水線を上回った積み荷
の罰則規定とか、そういうような御質問もあつた
わけですが、私が一応お伺いしておきたいのは、
たとえば船舶直前の船、こういうものも鋼船であ
る場合は海運局の検査によって、外板の悪い点を
変えれば検査規定に合う、こういうことになれ
ば、海運局の検査が通れば一応船舶の安全という
のは保てるからということになるわけですが、
も、そういうものと満載喫水線との関連性。それ
から保険会社あたりは船舶を必ず加算するわけ
ですけれども、喫水線と船舶との関連性はないのか、
喫水線も安全性であれば船舶というものも安全
というものが問題になってくるわけですから、そ
ういふものの関連性というものがどうも私はうな
ずけないわけなんです、この点についてお答え
いただきたいと思ひます。

○佐藤(美)政府委員 船舶安全法に基づきます鋼
船構造規程というのがございます。鋼船につ
きましては、それによる技術基準によってつくつ
ております。その鋼船構造規程は大体は世界的にも
同じような規則でございますが、構造上相当な安
全率と申しますか、コローションマージンと申し
ますが、そういうものが入っております。したが
りまして、技術的に相当長くもつようになってお
ります。それで満載喫水線と関連しますと、満載喫
水線の技術的なきめ方としましては、その構造か
らくるいわゆる構造上の満載喫水線と、それから
形状からくる満載喫水線と二つあるわけでありま
す。ただ先ほど申し上げましたように、構造から
くる満載喫水線につきましては相当に余裕がござ
いますので、一応形式的には形状からくる満載喫
水線とそれをきめているというのが現状でござい
ます。

○沖本委員 係船に関して運輸省のほうでは計画
を立てて、一応四十一年度は九万総トンに係船が
ある、こういう計画面で一応応募したところが、
五万総トンしかなかった。そういうことで結局、

船腹オーバーというのが四万トンも出てきてい
る。こういうものの予想違いというものはどうな
るわけですか。

○堀政府委員 係船の問題は船腹調整という観点
から行なっているわけでございまして、外航船腹
が過剰であるといふことでスクラップ・アンド・
ビルド政策を三カ年計画で行ない、そしてなお過
剰と思われる分は係船しようといふことで計画を
立てたわけでございますが、その計画を立てた以
後における船腹の需給状況が、最初予想したより
も過剰船腹が少ないという状況に需給状況がなつ
てきましたので、そのために計画よりだいたい係船
が少なくなった、こういう状況でございます。

○沖本委員 この問題はあとに関連が出てくるわ
けなので一応お聞きしておいたわけなんです、
そこで、あとは無線関係にはほとんど御質問をし
ばりたと思うわけなんです。

先ほどから御質問が出ておるわけなんですけれ
ども、どういふわけで、百トン未満あるいは三百
トン未満の船に海難事故が非常に多いのに、三百
トンから千六百トンまでの船にこの義務づけをし
たか、その理由ですね、それについてお伺いいた
します。

○佐藤(美)政府委員 確かに海難のなにかから申し
まして、無線の設備が拡大されるということとは
望ましいことではございます。しかし国として法
律で小さな船にこれを強制するといふことになり
ますと、まず電話としましては、やはり一般通信
も兼ね合わせてやるのが望ましいといふように
も考えられます。そうしますと当然、電波の需給
状況という点、それからもちろん船舶隻数も関
連するわけですが、そういう点も十分検討してや
る必要があるといふことでございまして、今回は
一応百トン以上といたしました、今後は周波数
の増加、割り当ての増加とか、それから収容可能
隻数の増加といふことをはかつていただきまし
て、無線設備の強制範囲というものを拡大の方向
に持っていきたいというように、われわれのほう
としては考えております。

○沖本委員 いまのお話しによると、需給状況だとかあるいは隻数によって周波数を拡大するための基準でこうしたんだ、その隻数を定めた需給状況というものはどこに観点を置かれたわけですか。

○石川説明員 無線の状況について申し上げたいと思います。

船舶に無線設備を強制いたします目的は、船舶の安全通信を確保することが目的でございます。したがって、強制的な対象船舶に對しましては、条約で定められました周波数を割り当てておきますが、これは電波の場合には五百キロサイクル、それから中短波の電話の場合は二千八百二十キロサイクル、五百五十メガ帯の無線電話につきましては五百十六・八メガサイクル、このいずれかを装備することになるわけでございます。しかし、このいま申しました周波数は船舶の保安通信専用波としての船舶も使えるわけでございます。ですので、これは保安通信を行ないます限りは、隻数がふえても同じ波を共通に使いますので問題はないうわけでございます。ただこの保安通信だけではないに、実際上の問題として、この保安設備を設置した船舶でもやはり純粋の保安通信以外のそれに付随した一般通信網も疎通したいというような実質的な問題が出てくるわけでありまして、そうなりますと、この一般通信用の周波数といたしましては、先ほど申しました二メガサイクル帯の電話並びに五百五十メガサイクル帯の電話といたしましては、二メガサイクル帯がいずれにいたしましては相当窮屈な周波数事情でございます。したがって、ある程度現時点におきましては隻数の、あるいは下限の制限をしないと、通信の疎通がうまくいかないという状況でございます。

○沖本委員 いまの御答弁は郵政省の石川さんなのでしょ。——ではその隻数とか制限というのは郵政省がきめるのですか。

○佐藤(美)政府委員 この適用範囲につきましては、船舶安全法でございますので、われわれの

ほうで終局的にはきめますけれども、ここに至ります過程におきましては関係各省庁連絡しております。それで、先ほど申しましたように、最後にはわれわれのほうにありますが造船技術審議会、そこに一応おはかりしまして御意見を聴取してきめたわけでございます。

○沖本委員 ですから、いま郵政省のほうから周波数とか適用範囲とか、こういうもののことによつてという御答弁が出てくるわけですよ。しかし、船舶のほうを必ず安全確保の法案というものは運輸省から出ているわけですよ。ですから、そういう問題をきめることの基準を、運輸省自体がどういふふうにお考えになったかということをお伺いしたわけなんです。その点が郵政省のほうから御答弁が出てくるということが、私どもとしても納得できないわけなんです。ですから、船舶事情がこうであるから海難事故がどうかという点ではなくて、郵政省の都合によつて船舶安全法の基準というものを定めてきた、こういうことになる、ちょっと趣旨が違ってくるのじゃないですか。私、そんな気がするのですが、いかがでしょうか。

○佐藤(美)政府委員 船舶安全の面から申しますと、確かに先生のおっしゃるとおりでございますけれども、われわれ、小さな船に法律で無線電話を強制するということになりまして、先ほど申し上げましたように、やはり一般通信も可能であるということが望ましいと考えまして、その線で可能な範囲というふうに考えました。そういう点で、遭難信号とかそういう形だけに与らわれないで一応判断しましたが、あとは、実は波の需給の状況を十分考慮に入れてやるというふうにしたわけでございます。

○沖本委員 ですから、先ほど来の質疑のやり取りというものが、船舶の安全のために五百五十メガサイクルであるとか、あるいは二メガであるとか——先ほどの御答弁では、中短波も併用して、いろいろ考えてみて、選択を自由にされておる、現在の需給の状況に応じてそういう方法をとっていると

いう趣旨じゃなかったか、こう思うのですけれども、ところが、いろいろ船主さんから伺ってみたい何かしますと、五百五十メガサイクル礼賛なんです。直接突っ込んで聞いてみますと、みな二メガに對する御認識がないのです。二メガという中短波の無線電話というのはどういふものなんですかと伺てみると、通信士が要ります、あるいは無線室をつくらなければならない、こういうことだから非常に費用が高つく。五百五十メガですと、非常に機械が小さくて、手間も省けて手数がかからない、技術が楽であり、安くつくと言うんですね。その点の認識というものが全然違うわけなんです。ですから、二メガの実態をつかんだ船主さん側のお答えではなくて、一挙に五百五十メガ一本でいっている。こういうところに、船舶の安全性という点ではなくて、船舶の運営に關する経済性であるとか、商業性とかいふものが表に出てきている。陸上との通信が楽である、そういう点が主体なんです。安全のためにどうだというふうな話は、船主さんから何も出ていないのです。けれども、法案の趣旨はいわば安全確保ということになっておるのです。そこに大きな違いが出てきているわけなんです。ですから伺いますけれども、五百五十メガは保安通信の設備を併用するわけなんですよ。二つを一緒にして一つの装置になるわけじゃないんですか。五百五十メガの主たる目的は、陸上先のあらゆる通信が可能ということじゃないんですか。

○石川説明員 お答えいたします。

五百五十メガサイクル帯の設備につきましては、これは保安設備と公衆通信用の設備と、二つがひくくった方式をとっております。また別個に、公衆通信用の設備だけでも使えるようになっております。

○沖本委員 ですから、公衆一般通信用が五百五十メガを開発してきたところの主体なんじゃないですか。

○石川説明員 当初私たちが計画いたしましたのは、やはり保安通信という面を相当強く出してお

るわけでございます。しかし、実際に使われる方として、当時強制されていない関係もございまして、一般通信のみを使われる方が多いという実態でございます。

○沖本委員 結局船主側が受け取っているのは、先ほど言ったように、船舶の保安と航行の安全を確保するという点ではなくて、港に入るときに積み荷をとってもらいたいとか、あるいは岸壁までつづけるのに、何時に入るからどうしてほしいとか、こういう商業性ばかりを考えている面が主体である。ですから機械そのものも、一般通信をするときの機械と、横にはついておるけれども、いわゆる海難事故とか保安庁の海岸局にあてて通信を発するものと、機械の扱い方は別なんですよ。一つの受話器ではできないわけなんですよ。

○石川説明員 現在の装置といたしましては、先ほど申しましたように、別個に保安装置を持ったものは、これは直接海上保安庁の海岸局連絡ができますし、また海上保安庁の巡視船とも連絡ができます。また海上保安庁の巡視船とも連絡ができます。無線機でも、保安庁と呼ばば保安庁につないでくれるわけでございます。したがって、海上保安庁との連絡もこれによって可能でございます。

○沖本委員 そうしますと、保安庁との連絡通信のスイッチならスイッチを入れて、いつでも通信可能にしておく。こういう場合には、横を走っている船、隣の船の海難事故をキャッチすることができるようでございますか。

○石川説明員 公衆通信のみの無線機によつては、隣の船との通信はできないわけでありまして、

○沖本委員 私が伺っているのは、保安通信で海上保安庁の海岸局に向けたSOSなり、海難事故が発生したということを連絡しているわけですね、それを百メートルなら百メートル、五百メートルなら五百メートル、あるいは一キロなら一キロ離れて走っている横の安全な船が、その海難事故をキャッチできるかどうかということなんです。

○石川説明員 横を走っている船が百五十六・八メガを受信できる装置を持っている場合には通信できるわけです。

○沖本委員 ですから、百五十メガは、結局つけないときには、保安設備も兼ね備えた機械を据えるわけでしょう。据えているから、こっちから保安庁に向けてSOSを出している。そうすると、横を走っている船が、隣を走っている船が事故を起こしているということをキャッチできるかどうかということなんですか。

○石川説明員 キャッチできるわけでございます。

○沖本委員 そうすると、その保安装置のスイッチと一般通信のスイッチとは別個のものでしょうか。それとも、保安装置のものは、一般通信を終えて受話器をかけるなり、マイクをかけるなりすれば、自動的に保安通信に切りかわるようになっていないんですか。

○石川説明員 一応設備としては別になっておりますが、保安通信を始めますと、公衆通信回線は全部ロックされてしまいます。

○沖本委員 ロックされるけれども、ロックされた場合に、持っている入れば入りますね。ロックされるから、一般通信は切れるから、事故があったということはわかるわけですが、いわずに一般通信を終えてスイッチを切った場合に、自動的に保安通信のスイッチが入るようになっておるか、両方とも入れておかないといけないのか、どちらですか。

○石川説明員 別々になっております。

○沖本委員 これは自動的に変わるようにしたいですね。でなければ、片一方が商業通信ばかりやるようになった場合、何ら効果がないんじゃないやありませんか。

○河野説明員 電電公社の無線電話の設備は、新しい方式のものは、一般の通信をやっておるときに遭難の通信をやろうということになりますと、自動的に一般の通信が切れる。それから一般の通信を終った場合には、スイッチを入れなくとも、

保安通信はそのスピーカーの中から出てくるような装置になっておりますので、その近所を通る船あるいは海上保安庁の沿岸巡視艇といつも連絡できるような装置でございます。

○沖本委員 そのところが、いままで二メガが必要であるといわれておったところの問題点じゃなかったのですか。それがなかったから、百五十メガではとても海難事故に関してはキャッチできないという点ではなかったか、こう思うのですけれども、いかがですか。

○河野説明員 従来ございます方式1のほうの沿岸無線電話では、直接そういったようなシステムになっておりませんので、船相互間の通信というものは直接はできないということになっておりますので、今度の対象の船には方式2でなければいけないということになります。

○沖本委員 それではもう少し伺いますが、いまは好況で、非常に景気がいい、こういうところから積み荷も一ぱいある、こういう関係で船は一ぱいで走っているわけですが、ところが不況が続いたり、あるいは荷主の変更あるいは専属の契約が切れて、雑貨をばらばらで積みなければならぬということになると、せっかく一カ月十航海なら十航海でやって採算がとれておったのが、今度は五航海になってくる。そうすると、あと五航海は係船しなければならぬ。こういうことになってくると、乗り組みの給料と燃料費と、あるいは船の維持費が全然出てこない、こういうようなことも起きてくると思うのです。これは考慮されるわけなんですか。その場合、電電公社がやっている場合は一般電話と同じですから、こういうことでは二万六千四百円という毎月の賃賃料が払えなくなるときには直ちに切られるのですか。

○中林説明員 現在の船舶電話の料金は、先生のお説のとおり基本料と通話料とに分かれておるわけでございますが、現在の月二万二千円、それから保安通信装置を付加した場合は四千三百円でしたか、これの基本料につきましては、これはいわ

ゆる電話の基本料、一般の加入電話の基本料と同じようなものでございまして、それが使われないというような場合にも基本料についてはそれを免除するということではなっております。したがって、加入契約を結んで、その契約を結んでおる限りにおきましては、御使用になつてもならなくてもやはり基本料はちやうだいする、こういう料金全体の体系というものはそういうたてまえでつくつてあるわけでございます。

○沖本委員 運輸省のほうはこの点についてどうなんですか。船舶安全法なんですか。安全のためにこういう無線電話を設置するわけですから、もし係船が続いていわずに基本料が払えなくなつた場合は電電のほうで切られてしまふ、そういうことの間、積み荷が出てきて出港することになると、全然電話を使えない船が走るようになるのです。その点いかがですか。

○佐藤(美)政府委員 私のほうはまことに申しわけないのですけれども、できるだけ適用範囲を広くしようという前向きな姿勢でございまして、先ほど申し上げましたように一応委員会におきましてこの線でもいいだろうということでございます。実はそのあたりの料金の問題とからんだという問題につきましては、ちょっと検討不足でございましたので、今後検討させていただきます。

○沖本委員 それではこの船舶安全法は不備であるというところになります。十分の検討が加えられて法案を出したということにならないじゃありませんか。

○佐藤(美)政府委員 船舶安全法の趣旨は検査の状態を変えないで、結局検査証書というものを保持しております。検査の状態が変わらないというのが前提で航行するわけでありまして、したがって、まだたまたま先生のおっしゃいましたように、施設不備のままで出かけていくというようなことは船舶安全法の違反ということになります。一応一般的にはそういうケースはないというふうに

了承いたしております。

○沖本委員 それでは、船の安全をはかつてやるという義務づけとずいぶん違ってくるんじゃないですか。景気のいい船だけがそういうことができて、景気が悪くなつてくるとそういうことが全然できなくなつてくる、これでは義務づけにはなりません。義務づけである以上は好況不況にかかわらず、すべての船に安全を保つてやるということが法律の精神ではないでしょうか。そうでなければ、全くこの法案はナンセンスだということになります。

○佐藤(美)政府委員 船舶安全法につきましては、構造、設備その他いろいろ皆さんの要求がございまして、これはすべてが船舶安全という趣旨の上に組み立てられておるわけでありまして、したがって、船舶安全法の適用ということとは、好況不況ということに関係なくこれが守られるというのが趣旨でございます。

○沖本委員 義務づけられているのですから、義務づけている以上は、義務づけがちゃんと生きるような方法をとらなければ船主のほうは立ち行かなくなりまして、この次は積み荷が出てきてどんどん仕事ができそうなんだけれども、いまのところは係船しておつてどうにもならない。機械はもう据えつけたけれども、いわゆる賃賃料が払えない、走りさえすれば運賃ももらつてまた続けることができるのだ、こういうことは絶えずあるはずなんです。専属契約を結んだ船なんかで一定期間定期航路になっておれば別ですが、不定期航路で積み荷がいろいろ変動する場合には、こういうこととがあるはずなんです。ですからいわゆる一隻船の船主、船長であるとか、そういう船のことは全然考慮に入れていない。それでは船舶の発展をはかつてあげるとか何とかというところにならないと思うのです。その点いかがですか。

○佐藤(美)政府委員 船舶安全のための設備といましては、もちろん無線もさることながら、いろいろ皆さんの要求がございまして、したがってたとえばエンジンの調子が悪いとわかつて

いて船を出すということはないわけであります。そういうことから申し上げまして船を動かす以上は、これは設備その他が良好に動いておるということとございまして、特にわれわれとしては経済と安全、その面の経済から安全がそこなわれるというふうには全然考えてないわけであります。

○沖本委員 その点については、郵政省と運輸省側のこまかい詰めがいまのところないでしょう。御答弁を聞いていますと、郵政省は郵政省でお答えになって、運輸省は運輸省でばらばらにお答えになつておるというふうには、私のほうは船舶安全法だけ出してそれさえ通ればいいのだ、あとは郵政省にまかせて、やることは電電がやることだから知ったことではないというふうには聞こえますがね。

○佐藤(美)政府委員 結局、先ほど申し上げましたように、まず安全法の規制をするときには相当な検討をいたします。各関係の省庁が寄つていろいろ検討いたします。それから委員会にもかけて、一応この範囲でということでも今回も出したわけでございますけれども、先ほど申し上げましたように、船舶施設の一部が悪いままで運航するということはないという前提ですべてこの法律ができておりますので、ただいま先生がおっしゃるようなことはちょっとあり得ないわけでございます。ただ問題としましては、経済的な状況からいろいろな便法は別に考えることができるじゃないかということに對しましては、確かに問題がある。しかしわれわれとしては、一応どこが悪いとか、エンジンの調子が悪いとか、ほかの設備が悪いままで動いているということは全然考えてないわけであります。

○沖本委員 あとで触れます。そういうことは絶対あり得ないということですが、あり得ることはあとで申し上げます。

それでは電電のほうは、この百五十メガに對して日本船舶通信に委託をなさつておるわけですね。そのほうは百五十メガの無線の機械及び無線電話の機械を、どこどこにつくらしておるわけ

けなんでしょうか。

○中林説明員 船舶電話の業務のうちで、船に關するほうの業務、いわゆる船舶電話加入の受付とか、受理とか、あるいは船舶内への電話機の取り付け、保守あるいは取りはずし、そういう業務一切を日本船舶通信株式会社に委託しておるのであります。いわゆる基地局のほうの業務は公社のほうで直営でやつておるわけでございます。それで船舶通信株式会社のほうに委託いたしますうちに電話機の取り付け、それにつきましては、船舶通信株式会社のほうで機器を調達して取りつけも行なつておる。これらの機器は現在、日本無線株式会社並びに安立電気株式会社から購入しておるかと存じております。

○沖本委員 この百五十メガというのはこの二社だけで、ほかの会社でもできるのじゃないですか。

○中林説明員 船舶電話機と申しますのは、いわゆる電波の免許検査というものを受ける必要がございます。また、船舶電話機の需要先というものはいわゆる一般的なものではございませんで、船というものに限定されております。

それからまた、これは陸上の加入電話とも接続できるといふような特殊な設計になっておりますので、こういう特殊なもので、かつ数もわりあい限られておるものでございまして、これはあまり多くのメーカーに製造を依頼するということも、かえつてコスト高になる。さりとて一社独占ということも問題がございますので、現在の二社程度というのが適当なのではないかというふうには考えております。

○沖本委員 これは技術上はほかでもできるのであるのか。ほかの日立とか東芝とか、あるいは無線関係をやつておるようなメーカーに注文してもできるんじゃないですか。そういうところをある程度競争させていけば開発もよくなつていくし、あるいはコストの点でも下げられていくんじゃないですか、その点いかがですか。

○中林説明員 現在この二社は、船舶関係の無線機器のメーカーとしては非常に重要なメーカーでございます。いま申し上げましたように、数としても、これは大体千五百でございますが、昨年、一昨年は大体六百程度の、非常に少ない、限られた数のものでありますので、そう多数のメーカーにするとはかえつてコスト高になるのじゃないかというふうには考えております。

○沖本委員 その点私のほうもひとつ研究しなかつたわけなのですが、理屈からいくと、いろいろとあつちこちに当たつて、競争入札してあるところをきめていくとか、ある時期には切りかえていくとか、こういう方法がやはり公の立場から必要だということになるのじゃないかと思うのです。

それで、私がいろいろ伺つた面では、百五十メガは一台八十五万円で購入されているということなのですが、どうですか。

○中林説明員 私どもの存じておるところでは、いわゆる電話機のはが六十五万円、それから保安通信装置のほうは約十八万円、したがって合せて約八十三万円でございますが、そういうふうになっております。

○沖本委員 結局、この耐用年数は大体七年くらいである、賃賃料が二万六千四百円、こういうことなのですが、この賃賃料の中に沿岸無線局の建設費も、それから職員とか電話交換手の費用も、業務費や事務費も含まれておる、こういうふうには、調べたところではなつていないのですか、この点どうなのですか。

○中林説明員 ただいまの二万二千円あるいは二万六千四百円というのは、現在の電話機、それから保安通信装置、そういうものと、いわゆる投資下資本費用と申しまして、利子、減価償却費、それから基地局のほうのいわゆる電話局の建物、そういうものの費用というものが根拠になつておると思ひます。

○沖本委員 沿岸無線局の建設費は、全部をつくつてしまつて大体どれくらいかかるのですか。

○中林説明員 その点は実は正確なデータがございませんので、はつきりした数字は申し上げかねるのでございますが、当面、昭和三十八年度からこの基地局というものを大幅に増設してまいつたのでございまして、昭和三十八年度から四十二年までの五年間におきまして、基地局の新設のための経費として約十二億投じております。そのほか同線増設等のための経費として約四億四千万円を投じております。なお、四十三年には約三千万円の設備投資を考えておるわけでありまして、大体こういふもので、日本のほぼ全域の基本的な設備投資というのにはほぼできたのではないかと、いうふうには考えております。

○沖本委員 それで、この賃賃料の徴収は電電でおやりになるのでしょうか。電電でおやりになつてこの日本船舶通信のほうへ委託費として合算して払つておる、こういうことじゃないのですか。

○中林説明員 いまのは賃賃料じゃなくて基本料でございますけれども、料金の徴収の事務、仕事は船舶通信株式会社に委託しておるのでございます。しかし収入としては、公社の料金収入として公社へ直接入つてくるわけでございます。なお公社は委託会社に対して、委託業務に對する手数料といひますが、委託費というものを別に支払つておる、こういうふうになつておるわけでございます。

○沖本委員 この日本船舶通信は、この公社の目的外の事業には何も出資しているようなことはないのですか。

○中林説明員 この会社は、主としていまの公社の船舶電話に關する部分の業務の委託を受けておるのですが、それ以外の仕事をやつておることはございません。

○沖本委員 そこで六億四千万円の委託費を四十年間にお払いになつておるが、これだけで日本船舶通信の経営は成り立つのですか。この間の経費は年間どれくらいかかるのですか。

○中林説明員 いまの先生の御指摘の点でございますけれども、ちょっと会社の経理内容その他についての資料というものを持ち合わせておりませんので、追って調べました上で御答弁したいと思ひます。

○沖本委員 そこで伺ひたいのですが、義務づけられた場合に、郵政省のほうのあれからいいますと、年間に三億八千七百九十九万円の賃料がもう半永久的に入っていくわけですか。そうすると、大体基本料を払って、耐用年数が七年であり、一台の購入価格は八十三万円、こうして据えつけてみた場合に、百万円から百五十万円、内航船のほうでこういうふうな計算をして出しているところがありますが、そういうところから計算していくと、二年間というのはオーバーになっていく。なおいま伺うと、基本料の中には、いわゆる無線局の建設費から何から一切の付帯業務の内容がその中に入っている。いわゆる購入者に全部しわ寄せして肩がわりされておる。ずっと永久的に電電のほうでお取りになるわけですか。これは何かその船自体に施設費を分割して払わせて、そして償却させていくという方法なんかは考えになってきたことではないのですか。

○中林説明員 建設費というものを利用者に何らかの形で負担をしていただく、こういった料金以外の方法、債券とかあるいは別の方法で負担していただくということは、現在のところ考えてはおりません。

先ほどちょっと申し落としましたけれども、現在の基本料の額は、実は昭和三十四年にこの電話を本実施しましたときには、月額四万円であったわけでございます。これを三十九年から大幅に増設していくという際に、この制度の公共性を考えまたこういういったものの普及というものを考え、そういう観点から基本料というものを二万二千元に下げたおるような状況でございます。

○沖本委員 どうも答えがしっくりこないんですが、運輸省のほうに伺いますけれども、全く永久的に船主のほうには毎月基本料を払って——まだ時

間があればお伺いするのですが、これに電話料とか長距離料とか相当な金になってくるわけですか。そのところをさきから心配してお伺いしているわけなんです。この辺に關しては、運輸省のほうはもうまるっきりノータッチなんですか。船主に伺うと、正確性を礼賛して百五十メガで喜んでいらっしゃる。こういう点で、経営の合理化とかなんとかでは非常に楽な面も出てくると思ひますが、これの初まりは、運輸省のほうでは二億の金を見積って、何とかしようというのが初まりだったのじゃないでしょうか。そういう点も考えていくと、据えつけ費を超過して貸してあげる、そして据えつけさせて、この機械に關しては償却させていく、あとは使用料だけ払っていい、こういう方法だとしておられるはずですが、こういう点は全然御考慮なされなかったのですか。

○佐藤美政府委員 この無線電話の設備の問題につきましても、相当前から議論がありまして、結果的には今回の法改正になったわけでございます。結局その間に十分に關係の団体その他いろいろの検討を進めてまいったわけでございます。したがって船舶安全法の法の目的上、その設備費が足りないかどうかということ、その船舶安全法の目的の面からは出てこないわけでございます。これについては各關係の向きが十分了解しているものというふうに承知をしているわけでございます。しかし先生がおっしゃったような、もし何か別途、そういう経費が払えないで補助その他の必要があるという問題が生じますと、これはこの安全の設備を強制することについては相当な問題があるわけでありまして、したがって、そういう点はいままでではないと思つておつたわけでございます。もう一度十分検討してみることがあるかと思ひます。

○沖本委員 この二メガのほうは、こういうような据えつけの問題がずっとあったわけですか。据えつけをしてやっていると、減価償却をやっていると、こういうふうになっているわけですか。ところが百五十メガに關しては、そのまゝいい

る。そうすると船舶安全法ではなくて、電電宣伝法になつてしまふ。一生懸命電電を宣伝して、電電がもうかるようにしてあげているようなことになつてしまふ、こういうふうに感ずるわけですか。こういうことに關して長期の貸し付け制度というふうなものをつくつて減価償却させていって、係船した場合でも、いわゆる電話の使用料だけ払えばいいというふうな方法にすることが一番理屈に合ったことである、私はこういうふうに考へるわけですが、次官、いままでお聞きになつていて、ふんふんというふうな顔をしていらつしやるのですが、この点どうですか。

○金子政府委員 御指摘の点、まことにござつともだと思つて拝聴いたしておるのでございます。義務づけるならば、当然そういう便法もとるべきではないかというところはござつともだと思ひます。したがって、これは基本料金の問題でございます。前は四万四千円であつたのが、いまは二万二千元に下げた。いわゆる数が多くなれば当然下げなければならぬ。それで、これからはこれが普及されて相当な数になれば、基本料金を下げるといふことを、郵政當局と電電公社に値下げしていただくよう努力することをお約束いたします。さよう御承知願ひます。

○沖本委員 もうあと一点お伺ひして終わりたいと思ひます。時間オーバーの点は少し御猶予をいただきたいと思います。

いまの点に關してですが、これはさつきも御指摘申し上げたとおり、減価償却の方法あるいは長期貸し付け制度とか、こういう方法をとつて、それで電電のほうに陸上の電話と同じように基本料を払っていく、こういう方法をおとりになるでしようけれども、これは陸上と同じようなわけにいかないと思ひます。ですから、減価償却をさせていけば、結局あと使用料を払つていけばいい、係船した場合も、あと払えなかつた分とめられたら今度払つて出ていけばいい、こういうことになるわけですから、そういう点は最も理屈に合っている、こう思ふのですけれども、この点につ

ては運輸省のほうでは全然ノータッチであつて、向こうまであるということにはつきりしているわけですか。この点をもう一度はつきり内容固めていただいて、筋の通つた方法に変えていただく。先ほどおっしゃつたとおり義務づけなんですから、義務づける以上は救済の方法もちゃんとしておかなければいけない、こういうふうに私は考へるわけですが、ですから、そういう資金も長期に貸し付けてあげる。きのうの御質問では、補助金等の方法はとれない、こういう御答弁だつたわけですから、貸し付け金として貸し付けて設置して、それを長期に返済していく、こういう方法だつたら運輸省のほうでもできるはずなんです。そういう点を一応考慮していただきたい、こういうふうに思ふのです。

ところが、もう一点は——最後にお伺ひするわけですが、一生懸命電話とか満載線水線引いて船舶の安全確保をはかつて——この間の朝日新聞によりますと、大体海岸航路の船、近海航路の船等で、小型船ですけれども、乗り組む員が定員を割つてしまつておる。そのために神戸の海上保安庁だけで、四十二年度中に百二十九件の船の事故を起こしている。前年より三十件多い。その大半は三百トンクラスの小型船であり、原因は見張りの不十分であるとか操船のミス、整備不良等で、八〇％は船員の質の低下である。員数さえあつたらいいんだということ、年寄りの船員に仕立てて員数だけそろえている。中には欠員承知でやっていると云ふことで、まるきり二人で五百トンから六百トンの船を操船している。その中にはまだ未熟な、成年にも達しないような船員が夜中に操船をやっている。こういう事実がばいあるわけですか。五百トンクラス中心の小型網船だけで国鉄の輸送力に匹敵する。これだけの輸送力を持つてゐるんですけれども、この海難事故というものは、こういうものがほとんど原因になつてきている。それで、どういふ点でこういう問題が多いかという、せつかく就職しても、陸上のほうにいい面があるから就職してしまふ、あるいは外航船と

内航船の賃金格差が多過ぎる、また求職者を求めても半分くらいしか来ない。あるいは船員を養成するために、免状を取らすために海員学校を運輸省が開いているけれども、大体二四〇くらいしか入って来ない。こういうところで免状を取りたいという乗り組員があっても、現在の内航船等の企業力ではとうていまかない切れない。こういうことになると、無線とか喫水線とかではなくて、船の安全確保をするのは船員である。それ以前の問題であるわけですが、これも、これが業界の事情であるとか、あるいは運賃レートであるとか、あるいは船主船長の小さな家族ぐるみの船であるとか、こういうふうな問題が一緒にからんでくると思うのです。こういう点に対しては運輸省のほうは今後どういうような対策をおとりになるか、これは重大問題だと思つておきます。海難を防ぐのは船員を十分充足して、そして働くようにしてあげて賃金をよくしていけば、この八〇％からの事故が防げるということになるわけですから、あとの二〇％はこういうふうな喫水線であるとかあるいは無線によって防げる、こういうことになるのではないかと、こういうふうな考えをわけですが、この点に対する対策はいかがですか。

○河毛政府委員　ただいま、先日新聞に載りました主として内航船の船員需給の關係及びこれに關連いたしました問題点についてお話があったわけですが、一般的に申し上げまして、御承知のとおり現在わが国におきましては、若年の労働層というものが非常に不足いたしております。したがって、こういった一般の影響を海上等でも受けておるといふことは、ここ数年の顯著な現象でございます。それから、海上関係で非常に特徴的でありますことは、これらの若年層が海上に労働を希望いたします場合に、やはり何と申しましても、外航船に乗りたいという希望が非常に多うございます。これは先ほど御指摘がございましたように、賃金関係で見ましても、内航で一番多い百トンないし五百トン程度の賃金を、いわゆる大型の外航船と比較してみますと七〇％

程度でございますので、賃金的に非常に格差があるということが一つ大きな原因でございますが、それ以外にやはり心理的原因、つまり同じ船に乗るのならば外国へ行きたいという原因がございまして、この対策はいままででも非常にむずかしい問題であつたわけでございます。

一般的に申し上げますと、このような百トンないし五百トン程度の船につきましては、以前は機帆船というものが非常に多かったわけでございます。これは家族船員というもので動かされておつたわけでございますが、ここ数年間こういったものが小型鋼船にかわつてきておる。したがって、そういった家族船員ではなしに普通の雇用された船員が入つてくる。この場合にやはり縁故によつて船に乗つてくるというケースが非常に多いわけでございます。しかし同時に、外航船につきましては、長く船員生活を続けようとする場合には家族と別れて暮らさなければならぬというよう不利な面もございまして、内航につきましてはそういった点が外航に比べて非常に有利であるというような点もございまして、しかし概括的に申し上げますと、ただいま申し上げましたような事情によりまして、現在内航船員関係につきましては非常に求人難であるという点は間違いないところであらうかと存じます。特に大部分が非常に零細な企業でございますので、外航船の場合のようにな予備船員を持つというふうなこともなかなかいたしかねる状況でございますので、こういった点、離職率も非常に高いという状況でございます。

そこで、先ほどお話のございました海員学校につきましては、これは先生がお話のように海員学校に入学希望者が少ないことではございませんで、必要な定員の者は採つております。全国に十校ございまして約千名程度でございますが、これは全部外航へ参ります。内航へは最近ではほとんど行かないという状況でございます。そこで私どもの対策といたしましては、実はこの四月から開校するわけでございますが、愛媛県の波方、これは内航船の中心地でございますが、こ

に粟島の海員学校の分校を設けまして、三カ月教育でございますが、定員一期八十名、年三回やりまして二百四十名というものを教育をする。中学卒業生に三カ月教育を施す。それを地元元の船に乗せていく、こういうことを考えまして、これをこしから実施しようとしたしております。したがって、いままでほとんど放置されておりました教育訓練の問題については、こういった波方方式を今後広めてまいりたい。

それから、さらに当面の問題といたしましては、船員職業安定機能を強化いたしまして、できるだけ多くの者が内航の船に就職してくれることができれば、さらには活動をし、さらに内航につきますというふうな活動をし、さらに内航につきます。これは、一般船員のほかに、いわゆる職員が非常に不足しておるといふ問題がございまして、これにつきましては、海員学校における再教育あるいは民間の職員養成協会というふうな機能を通じて、現在内航の船員であつて、職員になる希望を持っておられる方々に、できるだけ勉強の機会と、また勉強した結果、国家試験に通じ得る能力を付与するというように全力をあげておる次第でございます。

○沖本委員　これで終わるわけですが、もう一つ、もう一つに愛媛県の学校をつくつても、定員は八十名であつて、三回出したつて二百四十人である。一万数千人足りない。それがだんだん低下していつていく。二百四十人程度じゃ焼け石に水どころでもない。二階から目案でもないような状態で、これもまた外航船に出ていってしまふ、こういう傾向が非常に多い。あなた自身が嘆いていらっしゃる。こういうふうな状態になっているわけですから、これは零細な企業である船主のほうの理解を得るとか、あるいはまたそれを啓蒙してあげるとか、あるいはまた希望を持たせるような方法を講じなければ、問題は解決しないと思うのです。ですから、海員の家をふやすとか、厚生施設をもつとつてあげて楽しめるとか、ただ技術面だけでなくて、着いたおもな港には若

い船員が行って遊ぶことが出来る娯楽施設をうんとふやすとか、こういう問題を運輸省でお考えになったことはありませんか。

○河毛政府委員　ただいまお話のございました船員の厚生施設につきましては、過去におきまして運輸省のほうにおきまして、主として港における宿泊設備及び医療設備につきまして五カ年計画を立てまして、地元元の、市と協力をいたしまして、補助金を出しまして施設をつくつたことがございまして、ここ一年ばかりそのような計画が、まことに申しわけないことでございまして、中絶しておるような状況でございます。しかし、最近わが国の国内の港もどんどん新しい港が開けてまいりまして、そのような需要も非常に多いわけでございますので、さらに地元元の市あるいは船主サイドとよく話をいたしまして、具体的に、過去にとりましたような方法をあらためて検討し、前向きの方で進めていくことに努力いたしたい、こう考える次第でございます。

○沖本委員　もう一言で終わりますが、次官に聞いておいていただきたいのですが、いまの話のやりとりと、結局片一方では高度の無線電話を付設して近代化された設備でやっていくというのですが、実際それを使うような船はほとんど、自分の女房を機関士に仕立てたり、家族ぐるみで船を持つていかなければならない、それも数が足りない、こういう実態とはアンバランスなんです。それも、はなはだしいのです。そういう点をお考えになると、一方的なものだけ進めていくことになるわけですから、ただ何らかのことをやってお茶を濁すのではなくて、これは船員の充足という点が一番大きな問題ですから、次の予算には十分こういう点を盛り込まれて新しい対策をお立てになっていただきたい、こういうことを要望いたしました。質問を終わります。

○金子政府委員　沖本さんのまことに示唆に富んだ御指摘、私も海上安全を願うならば、これはやはり乗り組員の問題が一番先決問題だろ

うと思います。いま言ったように波方方式で一年に二百四十人をつくったって、どうにもこうにも間に合わないことをよく承知いたしております。やはり年々海上生活をきらって若い者が船に乗りたがらないという傾向は非常に強いのでございますから、今後は、いかにして船乗りの魅力を持たすか、こういう方策をひとつ抜本的にやるべきだと考えますので、御指摘の御趣旨に沿うように真剣に検討させたいと思います。

○沖本委員 ありがとうございます。

○大野委員長 次回は明後十二日、午前十時理事会、午前十時三十分委員会を開会することとし、本日はこれにて散会いたします。

午後二時六分散会

昭和四十三年四月十八日印刷

昭和四十三年四月十九日発行

衆議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局