

第五十八回国 参議院運輸委員会會議録第十三号

昭和四十三年四月二十三日(火曜日)

午後一時三十九分開会

委員の異動

四月十九日

辞任 追水 久常君

補欠選任 江藤 智君

山本 杉君

井野 碩哉君

四月二十二日

辞任 鈴木 強君

補欠選任 森中 守義君

田代富士男君

和泉 覚君

四月二十三日

辞任 平島 敏夫君

補欠選任 近藤 鶴代君

和泉 覚君

田代富士男君

出席者は左のとおり。

委員長

谷口 慶吉君

理事

岡本 悟君

委員

重政 庸徳君

委員

大倉 精一君

委員

木村美智男君

委員

木村 陸男君

委員

河野 謙三君

委員

近藤 鶴代君

委員

沢田 一精君

委員

小酒井義男君

政府委員

中曾根康弘君

運輸省海運局長

堀 武夫君

運輸省船舶局長

佐藤美津雄君

事務局側

常任委員会専門員 吉田善次郎君

説明員

水産庁生産部漁船課長 小島誠太郎君

海上保安庁警備救難部長 長野 義男君

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、衆議院送付)

○委員長(谷口慶吉君) ただいまから運輸委員会を開会いたします。

委員の異動について報告いたします。

去る四月十九日、追水久常君、山本杉君、また昨二十二日、鈴木強君、田代富士男君が委員を辞任され、その補欠として江藤智君、井野碩哉君、森中守義君、和泉覚君がそれぞれ選任されました。

また、本日、平島敏夫君が委員を辞任され、その補欠として近藤鶴代君が選任されました。

○委員長(谷口慶吉君) 船舶安全法の一部を改正する法律案を議題といたします。

これより質疑に入ります。

質疑のある方は、順次御発言を願います。

○木村美智男君 船舶安全法の一部を改正する法律案は、これは本委員会でも従来しばしばこの法案に盛り込まれている事柄について、いままで要望をしてきたものが盛り込まれたというよりな意味合いで、原則的に、これはどちらかというところ賛成すべき法律案であるわけですが、若干内容を読んでみますと、少しまあ不十分点というか、あるいは

はこれに関連をして、安全という観点から少し補強をする必要があるというふうに思ふ点もありませんので、若干のひとつ質問をしたいと思います。

で、第一番に、この満載喫水線の問題は一九三〇年のいわゆる国際条約に基づいたものでありまして、今回の改正では百トン以上から長さ二十四メートル以上、こういうふうに限定をされている。で、しろうと考えると、私は必要のある限りはみんな満載喫水線をつけるのが常識的に普通考えられることなんです。なぜ百トン以上あるのは二十四メートル以上に限定をしたのかということのひとつ理由を聞かしていただきたい。

○政府委員(佐藤美津雄君) いままでは国際条約、すなわち国際満載喫水線条約の内容をそのまま船舶安全法に取り上げられてあるわけでございます。日本の近海におきまして海難の現状から内航船舶についても満載喫水線を適用すべきであるという前々から考え方がございました。それで、今回の改正にあたりましては、一応二十四メートル以上の内航船、それから漁船につきましては二十トン以上をいわれる検査対象船舶全部に対して適用するというふうに改正したわけでございます。

それでこの二十四メートルと申しますのは、大体総トン数で申し上げると百トンぐらいになります。内航船の場合の百トン未満の船舶と申しますと大体沿岸を航行する船で、しかも近回りというのが大部分でございます。したがって、条約の適用基準の問題もございまして、一応二十四メートルという数字を加味してまいりまして、これを内航船にも二十四メートル以上の船舶につきまして適用することにしたわけでございます。

○木村美智男君 旅客船、貨物船の場合ですね、これは百トン以下であっても私は満載喫水線というよりなものであつたら、これは満載喫水線の必要があるように思ふんですが、これをはずしたのはどういうわけですか。

○政府委員(佐藤美津雄君) 内航貨物船につきましては、先ほど申し上げましたように、大体約百トン未満になりますので、これらの船は非常に近回りの航海をやっているということで、これは特に満載喫水線の必要はないというふうに判断したわけでございます。

なお、客船につきましては、満載喫水線以上には実はシビアと申しますが、いわゆる船舶の復原性というものを押えておりますので、特に満載喫水線をこれに強制する必要はなからうということでございます。

○木村美智男君 いまの線を引いているということの理由が、何というか、もう絶対だいたいようぶだからというよりなことのなか、あるいはそんなに小さいものにはまだ一々義務づけられては船のほうでもなかなかたいへんだからということなのか、百トン以下であつたら、喫水線の必要はもう全然ないのだということなのか、そこらはどういうふうに考えておられるのですか。

○政府委員(佐藤美津雄君) いままで、われわれのほうに造船技術審議会というのがございますが、そこにおいていろいろ検討してまいりました。したがって、一応二十四メートル以上という線でスタートするわけでございますけれども、その中にはたしかわれわれのほうから申しますと、危険率という問題もございまして、それから荷主さんのほうから申しますと、やはり積み荷の制限、いろいろなファクターがございまして、先生がただいまおっしゃったようないろいろなファクターが含まれているというふうに考えております。

○木村美智男君 それでは漁船の二十トン以下というやつも大体そういう同じ理由ですか。

○政府委員(佐藤美津雄君) 漁船は同じように二十トン以上が検査の適用船舶でございますが、漁船につきましても、相当小さい船も非常に多くございまして、百マイル、二百マイルという遠くまで出かけるというふうに聞いております。したがって、漁船につきましても、内航船とはまた別に考える必要があるということで、漁船につきましても二十トン以上ということになっております。

○木村美智男君 大体そういうところでわかりましたが、この海難事故の關係は、管轄は船舶局長でございますか。常識的に答えられる範囲でいいのですが、最近の海難事故の種類、どういふ種類の海難事故で、それで原因は何によつて起こつたのか、といったようなことを、大ざっぱでけっこうですから、わかりましたら……。

○委員長(谷口慶吉君) ちょっと速記をとめて。

〔速記中止〕

○委員長(谷口慶吉君) 速記をつけて。

○説明員(小島誠太郎君) 海難につきましてもどのような状況かという御質問でございますが、漁船の海難はここ数年間大体平均いたしまして千数百件で、そうふえてございせん。現在はこのままの状態でございますが、その内容といたしましては、船舶の全損というものが年間で十隻を占めてございまして、これに伴う人命の喪失というものが多いため、水産庁といたしましてこの点を特に勘案いたしまして対策を立てたいと、このように思っている次第でございます。

○木村美智男君 昔は海難事故というとは大体過積みというものが、過載というものが、要するに積み過ぎで事故が起こるといふのが大部分の原因であつたようですが、現在は聞くとところによると、過載、積み過ぎによる事故というのはわりあい少ない。そうなつてまいりますと、私はある程度気象がつまり天候なり、そういった意味での気象状況といったようなものを、十分船が把握できないような關係があるのじゃないかというように、それ

れから船に乗り組んで働いている人たちの労働条件といったようなものが、わりあいに恵まれない状態に置かれておつて、過労その他といったようなことがやはりその原因になっているとか、まあこれから政府のほうでも計画をしているようでありまして、航行規制といったようなことが十分に、十分にというか的確に行なわれてないために、たとえば浦賀水道なんかのいわば海のラッシュアワーみたいなああいう形が全国的にいろいろ考えられるというふうなことで、むしろそういう面を十分いまい何というか、対策として追及をしてみなければならぬのではないかと……

○政府委員(佐藤美津雄君) 海難につきましても、いろいろ外的条件あるいは内的条件、いろいろの見地がございまして、もちろん海象、気象の問題も大きな問題でございまして、従来はまあ不可抗力という文句で処理されたケースが非常に多いわけでございます。もちろん海象、気象のほうは気象庁でやつておるわけでございますけれども、最近の観測技術は非常に発達しておりますので、われわれはこれを全面的に信頼しているわけでございます。船舶の安全の面から申し上げますと、こ

ういふ海象、気象のデータに基づきまして、これに耐え得る技術基準というものをまずわれわれはこれを作成しなくちゃいかぬというふうなことを考へております。

それからもう一つは、海上の過密対策と申しますか、そういう点からは確かにおっしゃるよう航行の規制というものも必要である、かように考へております。

○木村美智男君 水産庁に伺いたいのですが、この事故の一番多いのは、最近何か北のほうで使つておられる小型流し網という、これが海難事故の中では一番多いというか、そういう状況にあると

いうふうに聞いているわけですが、これも、問題はこの船が小さいということですね。ところが操業区域というものは、相当何というか、遠方まで出かけていく。相当遠いところまで出て行つて、しかも船が小さいという關係から、やはりこれが事故多発という結果になっているのじゃないか、こ

大型といつても限度はありますけれども、方向はそつちへ向けて交渉の中でやはり改善をしていく必要があると思ふのですが、この点いかがでしよう。

○説明員(小島誠太郎君) ただいま御指摘の、七

○国務大臣(中曾根康弘君) 安全を期するとい

トン未満の北海道周辺地におきます小型流し網漁船につきましても、海難の事故は非常に多いことは事実でございます。それでこの海難を極力防止いたすために、水産庁としましては北海道の道庁と連絡をとりまして、出航前における検査、それから集団操業それから無線等の通信機器の整備、

○政府委員(佐藤美津雄君) 船舶安全の面から運輸省すなわち実質的には海上保安庁また、われわれのほうの検査の上からも監督しているわけでございます。いままでは過積みの標準と申しますか、そういうものが実はございせんでしたので、よほどの過積みというものがございせん

として、極力、海難が少なくなるようにやつているところでございます。いまおっしゃいますように、小型なるがゆゑに事故が多いのではないかと

で、よほどの過積みというものがございせん

いう御質問でございますが、これに對しまして船舶の大型化をもつて対処するといふようなことも考へられますけれども、この漁業種別は御承知の

に、日ソの漁業条約によりましてその対象となつておりました、対外的に相当その船の漁獲努力に對します制限がめんどろなものでござい

ので、このような小型のサケ・マス漁船につきまとして大型化をもつて対処するといふようなことにつ

きましては今後とも十分慎重な考慮をいたしてまいりたい、このように思つております。

○木村美智男君 小型流し網が大体サケ・マスを対象にしておるから、日ソ漁業協定に關係して、本来なら大型にしたいのだけれどもなかなかさうばかりもいかないといふことなんですね。まあ、

○木村美智男君 最近、言ひ方はちよつとおかしいかもしれぬが、乾板マークが大半消えてしまつて

さういふ事情はある程度わかりますが、これはひとつ大臣やはり日ソ漁業交渉を通じて漁船の安全あるいは人命尊重というより、さういふたような観点では少しやはり船も多少大型へ向けて、

に乾板マークが沈むくらい相当荷物を積んで港に入つてくるという現象が多いらしい。そこで聞くのですが、私はやはり安全という立場でいうと、

さういふ事情はある程度わかりますが、これはひとつ大臣やはり日ソ漁業交渉を通じて漁船の安全あるいは人命尊重というより、さういふたような観点では少しやはり船も多少大型へ向けて、

さういふ事情はある程度わかりますが、これはひとつ大臣やはり日ソ漁業交渉を通じて漁船の安全あるいは人命尊重というより、さういふたような観点では少しやはり船も多少大型へ向けて、

り厳格にできるだけ守らしていくことが事故防止のやはり未然の対策だと思ふのです。そういうふうな考えるときには、陸上の自動車の場合にも言ったことがあるのですが、やっぱりこの抜き打ち検査じゃないけれども、ときどきはやっぱりこの検査みたいなことをやってね、そして厳重にやはりそこに一つの習慣をつけさせるようにしていかないとね、これはやっぱり問題だと思ふのです。したがって、まあ抜き打ちでやるかどうかは別にしても、たまには監督ぐらいしてあるのかどうか。それから、そういう場合に満載の水線が水の中に入ってしまった船について、どういふ指導をなされているのか、この点を伺いたいと思ふます。

○政府委員(佐藤美津雄君) いまの安全法では、乾舷マークは昨年从去年の七月一ぱいをつけることを一応は強制しておりますが、それを守るといふことが実は罰則にかからないわけでございます。したがって、実質的には行政指導でそういうことがないようというふうにはやられるよりほかございませぬが、この点に關しましては、今後われわれも海上保安庁あるいは水産庁とも一緒に指導をしていきたいというふうな考へておるわけでございます。

○木村美智男君 それはいいんですが、要するに私言つたのは、監督というものをやつたことがあるのか、で、あつたんならそのときの事情はどんなだったか。もしないというのならどうしてできないのか。さつぱらに話してもらいたいと思ふのです。

○政府委員(佐藤美津雄君) まあ海上におきまふいろいろなそういうケースは、大体海上保安庁において指導していただくことになっておりますが、われわれのほうにいたしましては、先ほど水産庁からお話がありましたように、立ち入り検査というものでこの指導を具体的にやっているわけでございます。それでこの立ち入り検査もできるだけまあ法の勵行という意味からやっているわけ

でございますけれども、これも検査官の数とかいろいろな事情から、おのずから制限がございます。大体毎年計画的にやっております。昭和四十年年度は小型漁船を主体にやっております。この内容としては、排気口の水密性とか、あるいは救命消防の設備というふうなことを重点的にやつたわけでございますが、これが大体六百隻足らずやっております。それからまあ四十一年には北洋の鮭鱒漁船、これも同じようなことで百三十隻ほどやっております。それから四十一年には引火性液体、この前火災を起したようなああいう引火性液体でございますが、引火性液体類を運送するタンカーまたはタンク船というふうなものにつきましては、照明の装置とか換気装置とか、ハッチの開閉の装置とか、あるいは火災予防の装置とか、そういうものを重点的に見ております。これが二百七十隻ほどやっております。それから昭和四十二年から四十三年にかけては、ちょうど去年の暮れに当たるわけでございますけれども、これはおもに旅客船及びふくそうする航路のタンカー、そういうものを対象にいたしました重点的にやつたわけでございます。これは定員の厳守とか、あるいは火災の防止あるいは防火の管理、そういうものについてやっております。これが大体二千隻足らずやっております。

○木村美智男君 こういうふうな立ち入り検査をやつてこられて、おそらく全部が及第しているものばかりじゃないと思ふのです。そうすると先ほど船舶局長言われたように、かりにその検査をして違反をしても、まあ罰則規定がないという關係からやられてない。何もその処分をしるということを言おうとしているわけじゃないですが、しかし、やはりその辺に非常にルーズなところが、なかなかやはり乾舷マークが見えなくなつたり、あるいはひいてはそれが事故の原因となつていくという關係にあると思ふのです。これは何らかの形で、つまり一般の罰則法規規に、禁錮何年の懲役何年とか、はつきり幾らだとかということがかりを言おうとしているんじゃないですが

ね。やはりある程度何は注意しても同じようなことを繰り返すようなものについては、それは一週間くらいたてば操業停止だとか、やり方はいろいろあると思ふのです。私、そういうことをなぜ言ふかという、それは罰するのためにそういう罰則をつくるんじゃない、ほんとにその船の安全というものを、人命を尊重するという趣旨からいけば、やはりたてば三回以上同じことを繰り返す、違反を繰り返すというものについては、やはりそれくらいのことば措置としてとられるくらいになつておらなければだめ、これはやはりどうしても一面で一つの規範的なものがあつても、それは守られないという結果になる気がするので、この辺についてはそういう必要性があると思ふのですがね。これは船舶局長から答えてもらつて、同時に大臣からもひとつ見解を承りたいと思ふ。

○政府委員(佐藤美津雄君) 船舶が海難を起しましたときには、確かにこれは火災によりまして船長の責任が重いわけでございますので、刑事罰の対象となるというところから、一応海難を起すその判断が今度は船長の判断にかかわるわけでございます。したがって、海難防止のためにはもちろん検査の面から規制、それから乗組員からのいろいろなそういう規則の順守、そういう両面からの何といひますか規制と申しますか、海難防止の対策をとる必要があると思ふのです。したがって、いまの段階では法的にこれをもちろん一般的な行政指導以外ではちよつとこれはむずかしいと思ふのです。それから、ただいま先生おっしゃつたような、非常に行政罰にも準ずる措置はちよつととりかねるんじゃないか、かように考えます。

○國務大臣(中曾根康弘君) やはり海難防止は総合的に船長、乗組員の教育とか、あるいは気象、海象の周知徹底とか、あるいはまた船舶の規格に關する義務づけとか、そういう方面で総合的にやらねとできないと思ふます。ただ、あまり海難がふえたりルーズになるような情勢がありましたら、法的にさらに何と申しましようか法罰的な規制というものも考えなければならぬと思ふます。現状の程度ではそれほどまだひどいという、特に嚴重な規制をするというほどではないんじゃないかと思つております。もう少し行政指導その他で役所ですべき点や、あるいは乗組員や船長等がやる仕事が残つておるような気がいたします。

○木村美智男君 言われるそのこともわかるわけですがね、しかし、乾舷マークを先ほど申し上げたのは、やはりそういう点ではだいたいルーズになつてゐる例として話をしたわけですが、じゃあまあ一番近い機会に行なつたことのある一斉更新の段階で、これからはずれてパスをしなかつたというのがありますか。

○政府委員(佐藤美津雄君) 先ほど申し上げましたケースにつきましては、私のほうで特にそのための非常なひどいというのはいないと思ふ。だんだんだんだん条件をゆるめていくような傾向にあると思ふ。だからまあ一斉更新をやつてもはづれるものはないというふうなふうに聞いてゐるわけですが、だから多少の法令違反をやつても適格になつちまう、したがって、この前ははづれたものは一つもなかつた、そうするとあと三年か四年たつとまた一斉更新になるだらう。このときもまたはづれぬというふうなことになるわけば、いわゆる心配している乾舷マークの問題もそうですが、それ以外にもいろいろあるわけですが、そういうことから考えると、やはり船舶の安全操業あるいは海難事故防止という観点からいへば、どうもそういう点について、まあ、たとえば私が言うような休業というふうな処分は、ある意味で言えば生業を停止することになるわけですから、まあ實際問題としてめしの食ひ場を失ふというふうなそういう問題に通ずるから、なかなかできないのだという実情もあるのだと思ふのですが、しかし、単に教育なり、あるいは船舶の規格を厳格にしていくということだけでは、何だか現状ではどうも不十分であるような気がするので、大体過

積みであるとか、乾舷マークが水の中にあるという問題は、これは船の規格、教育という問題は十分されておいて、その上で現に起こっている問題であるというのを考えてみれば、やはり海難事故を起してしまつてから、実際には刑事罰を加えられるというようなことは、私はむしろこれは重点ではなくて、こゝろは先づのつえのほうに少し重点を置く必要があるのじゃないかという意味で、先ほどのことは申し上げたのです。あまり事故を起してしまつてからあれやこれや言つたり、処分をきつたりするというのは、本来はあまり意味がないのじゃないか。むしろ事前に、事故を未然に防ぐという立場で、多少のやはり規制を加えるというののほうが実情に合ふし、実効もあがるのじゃないか、こういう意味で言つたわけですが、これはもう一回そういう趣旨でひとつづけに検討をしてもいい、こういうふうにするのですね、いかがですか。

○政府委員(佐藤美津雄君) 先生のおっしゃるとおりでございます。われわれとしては、先ほど申し上げましたように、乾舷マークを内航船及び漁船に現実にいまつけております。したがうして、これをできるだけ守るように関係省庁努力して指導してまいりたい、かように考えております。

○木村美智男君 それからこの法案の、まあ二つの柱の一つである無線設備の問題であります。現在無線設備というやつは小さい船は持っていないのがたくさんあるわけですね。それを全部にということもなかなか金が伴うわけですから、相当困難性はあると思うのですが、しかし、小型ではあつても、相当遠距離に出かけていく船については、これは無線機の設備ということは当然やらねばならぬように思うのですが、この点はいかがですか。

○政府委員(佐藤美津雄君) 遠くに出かける船につきましても、確かに無線の強制というものは有効であると思ひます。

○木村美智男君 いや、そういうふうに思われる

ので、したがって、今回の法律改正の中では「遠洋区域又は近海区域を航行区域とする総トン数三〇〇トン以上一六〇〇トン未満の船舶であつて旅客船以外のもの」これは旅客船はついているからだろうと思ひますが、それから「沿海区域を航行区域とする一〇〇トン以上の旅客船」ですね。さらに三つ目には、「沿海区域を航行区域とする総トン数三〇〇トン以上の船舶であつて旅客船以外のもの」こゝろあるわけですが、これ以外に、したがつて、小型船であつても相当遠距離に出かけていくというものについては、大体こゝろ調べればわかると思うのです。またその関係のところでは、その船がどのくらいあるかということ把握されておると思う。したがつて、この法律の中にいま直ちにしろという意味ではないのですが、趣旨が賛成ならば、じゃこれからどういうことであるのかを案行に移そうと考へられておるか、腹案でもあれば腹案を聞かして欲しい、なければ、できるだけ早い機会にそういう措置をとる考へがあるのかどうか、その辺について……

○政府委員(佐藤美津雄君) 小型の船につきまして、無線設備を拡大することは非常に望ましいこととてございします。ただ無線設備につきましては、一般に業務通信もできるものというところが望ましいわけでございます。その点から申しますと、一応、いまの義務づける船舶の隻数とか、あるいは電波の需給状況、そういうことを考へますと、現時点では今回の改正以外にこれを適用拡大するということはきつめて困難でございます。しかし、今後郵政省のほうの電波事情等も考へて、できるだけ前向きで検討を進めていきたい、かように考えております。

○木村美智男君 それから、いまこの無線設備の強制範囲を拡大するという問題にも関連をするので、先ほどの乾舷マークですね、これにも関係をするのですが、造船技術審議会の答申で、この資料にもあるように、船舶安全法の適用を受けている内航船の海難は全体の四割を占めておるのだ、こういうことなんですから、したがつて、そういう点からはこの乾舷及び復原性の規制を強化すると同時に、無線設備の強制範囲を拡大する必要がある、こういうせつかつの具体的方法を答申されているわけですから、これが今度の法案なんだといつてしまふとそれまでなんです。そうだとすれば、さつき言つた規制を強化するという関係について、復原性のほうはだいぶさういふ趣旨に沿つておるに思ひますが、乾舷のほうはどうも相違する感じがする。乾舷のほうから経過期間中というやうな問題も一つありますけれども、もう一つ、先ほどの趣旨で大体わかつてはいるのですが、やはり何らかの形で、これはやはり悪い習慣で、多少法律にあれば守られるけれども、なければやらぬという悪い癖が日本にはあるのです。そういう関係もあるから、罰するの目的じゃないが、事故が起つたり船が遭難して難破したりというやうなことは、事前には多少のやはり規制を加えるということによつて防止することのほうで、私は国家的な観点からいつても、本来本人のことから考へてみても、そのほうがプラスになるということなんで、重ねてこの点について一回御意見を聞かせてもらいたいと思ひます。

○政府委員(佐藤美津雄君) ただいまの御意見もつともございまして、私のほうもこれにつきまして検討を進めてまいりたいと思ひます。

○木村美智男君 それからもう一つ、これは衆議院でつけられた附帯決議の中の第五番目ですが、「海上保安庁に飛行艇の配備を促進すること」というあるわけですね。飛行艇だから多少金がかかると思うのですが、しかし、この点については大体大臣も了承されておるようですから、したがつて、もしこの計画でもできておれば、いつごろにはその飛行艇を配置をする。これは附帯決議であつて、本来法律立案の際には考へておらなかつたことだから、あるいは無理かとも思ひますが、将来に向けて構想でもあればぜひ聞かせてもらつて、これは私はいへんけつこうなことだ、そのくらいのが今日やはりやられていかないとほんとうに船舶の安全を守ることができぬという点から、これは全面的に賛成なんです。おそろく四十三年度の予算の中にはこれはないだらうと思ひますが、したがつて、予備費その他の関係のことも含めて、一体実現の可能性はどうかというやうな点についてひとつ大臣からも聞かせ願ひたい。

○国務大臣(中曾根康弘君) いまYS11を改造いたしました。それがこゝろは使えるようになるのであります。飛行艇につきましてはYSより確かに性能はいいように思ひます。ただ、いま防衛庁で使つておられて、防衛庁の使つた記録、性能等をよく審査いたしました。いかにして遭難用にこれを使つかうかということを検討し、研究いたしまして、海上保安庁のほうへ据えつけていきたいと思つております。私はできるだけ早期にそういう検討を終わらせて、大蔵省ともかけ合つて海上保安庁に保有させるように念願しております。

○木村美智男君 それじゃ先ほどの何というか、海難事故の問題、これについて少し、何というか、原因、種類それから船舶の大体トン数別、このぐらゐのやつを資料としてひとつ出していただきたい。

○委員長(谷口慶吉君) ちょっと速記をとめて。

〔速記中止〕

○委員長(谷口慶吉君) 速記をつけて。

○説明員(長野義男君) 海難の概要につきまして御説明申し上げます。

昭和四十二年の統計によりますと、一年間に発生しました救助を要する海難は二千七百四十七件でございます。このうちの四四％にあたる千九百六十六隻が漁船でございます。その他が一般船舶となつております。一般船舶の中で、海難の傾向といたしまして、汽船の海難が若干つふえております。汽船の中でも五百トン以下の小型鋼船の海難が若干つふえております。汽船の中で、五百トン以下の小型鋼船の占める海難率は約四五％、また保有隻数に対する小型汽船の海難発生率とい

いますか、これは約一〇%を示しております。一方、機帆船については、絶対数の減少と相まって海難自体も減少いたしております。海難の原因といたしましては、漁船につきましては機関故障が一番大きな原因でございます。乗り上げ、衝突というような状況でございます。その他の船舶につきましては海難の原因は、やはり乗り上げ、衝突、機関故障、このような順番になっております。発生海域について申し上げますと、港の中及び沿岸三海里内の海難の発生が全海難の七一%に達しております。

以上が昨年の海難の概要でございます。

○木村美智男君 いまの海上保安庁のお答えを見てもわかるように、やっぱり漁船の海難というのが相当比重が重いんですね。しかも発生の原因が大体港内並びに沿海だという関係からいっても、たとえば東京湾であるとか、あるいは内海の入口であるとか、こういうような関係がやはりあるようでありまして、そういうような点ではまあ海上交通法が一面で法案としていま検討されておるといふことも知っているわけですが、やっぱりさつき申し上げたような例の規制について十分ひとつ配慮をさせていただいて、なるだけ事前に海難事故を防止をする、こういうことにひとつ一段の努力を私は要望して本法案に対しての私の質問はこれで終わります。

○大倉精一君 関連して、これは航行安全にも関係あると思うんですけれども、漁船の遭難が非常に多いと思うんですが、漁船の雇入れ契約といふんですか、雇用契約のやり方というのはどういふふうになっておりますか。

○委員長(谷口慶吉君) ちょっと速記をとめて。

〔速記中止〕

○委員長(谷口慶吉君) 速記をつけて。

○大倉精一君 これは船員法によっておおむねこれをもってやっておられると思うんですけれども、特に漁船の船員の健康診断ですか、健康検査並びに雇入れ条件については特にILO条約の一一四号条約があるわけですね。健康検査について

では一一三号、こういうものについても日本政府は特段の関心を持ってもらわねばならぬと思うんですけれども、運輸大臣、突然の質問ではなはだどうかと思うんですけれども、やはりこういうものをきちんと漁船等についてちゃんとしたものを持っていただろうかと思うんですけれども、そのためには条約の批准ということを政府で考慮されなければならぬと思うんですけれども、どうでしょうか。

○国務大臣(中曾根康弘君) 漁船の場合は、従来ややもすれば普通の船員法の適用を受けておる船員と違つて、ややルーズな取り扱いがあるような気がいたします。最近の海難や、あるいはそのほか漁業従事者の健康状態そのほかを管理するということとは非常に大事な問題として私は登場してきつたと思つております。そういう観点から漁船関係の船員の健康状態あるいは身分、そういう問題につきましては特に特段の配慮を行つて今後措置してまいりたいと思つております。

○大倉精一君 特に雇用関係で条約の特徴的なものは第十一條と申すんですね。いまだだんたんの漁場がせめられ、そして条件も悪くなつてきているので、非常に無理な操業をする、無理な航海をする、こういう状態が出ておると思うんですけれども、その第十一條には、自己の都合によつて即時解雇を要求することができ、こういう特徴的な条件が条約にあるわけですね。こういうことをやっぱりこの際きちんとやっておかぬというところ、強制的に航海させられるという、こういうおそれがあると思うんですね。そういう意味からこの条約については特段とひとつ基準等の配慮が必要であると思つてます。ですから、いまの船員法では即時解雇を要求することができるといふ条項はないと思つてますが、これは関係者はここにはおられませんか。

○委員長(谷口慶吉君) ちょっと速記をとめて。

〔速記中止〕

○委員長(谷口慶吉君) 速記をつけて。

○大倉精一君 それではきょうは突然の質問です

から通告しておりませんが、大臣、ぜひ覚として今度の一一四号は関心を持っていただきたいと思つておるので、御検討願つておきたいと思つて、あとは次回に譲ります。

○岡本博君 大体木村委員が質問されましたので、きつておると思つては、補足的に若干質問したいと思つてます。

最初に、この本法の改正法案のねらいは、乾舷マークの標示義務の適用範囲を拡大する、それから無線設備の設置義務の範囲を拡大する、こういう二つのことにあるようですが、これはまことに船舶の安全性を確保する上からいってけっこうなことなんでしょう。むしろ私はおそきに失したと思つておるんですが、それはともかくとして、いままで行政指導でこの二つの問題の適用範囲につきましては実際やつてこられたのじゃないかと思つておるのじやありませんか。その行政指導でやつてこられたことの事情につきまして、船舶局長と水産庁の両方から承りたいと思つてます。

○政府委員(佐藤美津雄君) 満載喫水線につきましては、昨年の八月以降乾舷マークというものを規則の中に、一応技術基準を入れました。これを表示するようにしてまいりました。今回法律の三条の改正によりまして、これが強制力を持つようになつたわけでございますけれども、技術基準としてはすでにあつたわけでございます。その面で行政指導を十分にやつてまいつております。

それから無線につきましては、今回改正によつて設置が必要になるというのは千七百隻ほどございますけれども、これのうち大体八〇%が自主的につけております。したがって、残りの二〇%が今度新たにつけることになるということでございます。

○説明員(小島誠太郎君) 御説明申し上げます。

第一点の満載喫水線下のものにつきましては御説明申し上げますが、これはただいま乾舷マークというよりなもので討議されたものでございます。

漁船につきましては、従来漁獲物の多量をねらひまして、航行の安全は、ある場合には、いささか等閑視されるということがございまして、いわゆる過積みによりまして事故を起こしたというようなことがございまして、水産庁といたしましては、昭和三十一年、二年をかねまして、日本の現存の漁船のほとんど全部、それから当時事故を起こしました漁船につきまして詳細なる調査をいたしました。この二年間の調査結果をもちまして、翌年の三十九年にこれを改正いたしました。いわゆる漁船の載荷基準というよりなものをつくりまして、これがたまたまこの範囲で討議されました漁船につきましての乾舷マークというものの技術基準になつておるわけでございます。これを昨年の八月に、船舶安全法の復原性規則というよりなものに取り入れまして、この表示を船舶安全法第二條、これでやつております。そのほかに水産庁といたしましては、昨年の指定漁業の一斉更新というよりな時期をとらえまして、これを指定漁業の漁業許可の条件制限というよりなものとつけまして、これをやりまして、従来積んでおりました魚の量を確保するために船舶の大型化というよりなものをもちつて対処したわけでございます。これは現在進んでおまして、去年の八月からまだ一年たつてございせんけれども、制度は走つていふわけでございます。これが第一点でございます。

そして、それから第二点、無線の施設につきましては、漁船の場合には、百トン以上は船舶安全法によりまして強制適用、こうなつておりますが、百トン未満のものにつきましては、実質上は相当多量のものが漁船の通信設備を持つております。これは無線設備は、安全のためにはもちろん有効でございますが、このほかに漁業用の通信それにも使いますので、漁船のほかに非常に多く進んだわけでございます。これにつきましては、水産庁といたしまして予算措置をもちまして、この整備というよりなことをやつてまいつてございます。ただいまやつておられますのは、沿岸漁業等振興法、これの第八條に基づきまして沿岸漁業の構造改善



それから、ホとして、昭和四十四年の七月三十一日前に建造に着手した漁船、いわゆる現存漁船ということになるわけでございます。これに對しましては、昭和四十七年八月一日までにこれを續予しまして、八月一日から実施するというふうになっております。これが附則の第二条の第二項でございます。それで、これにつきましてはまあ現行漁船につきまして、載貨基準が変わるといふことは、非常に漁船に對して混乱を起すことですので、まあ現状の混乱を防ぐということから、この次の、次回の漁業権の一斉更新までこれを延期してやろうという趣旨でございます。

それから、四条の無線の改正の規定でございますが、これは従来からの設置義務船舶については、附則の第一条で来年の四十四年の十月一日以降ということになっております。これにつきましてはその附則が実施されましてその趣旨徹底期間というものを見たわけでございます。

それから、新たに設置を義務づけられる船舶、これは四十四年の十月一日以後でございます。最初に行なわれる定期検査までは、中間検査の開始の時期ということで、検査の時期を利用しまして、新たに義務づけられる船舶については適用を強制するということになるわけでございます。

それから、三番目に、電波法の一部改正及び船舶職員法の一部改正がございます。まあ電波法の一部改正は、この無線電話をつけるにふさわしいような、結局軽減規定でございますけれども、そういうものを改正するというところで、これも一応、上のほうとあわせて四十四年の十月一日でございます。同じく船舶職員法の改正、これにつきましては、今回の内航船につきましては、特別の職員を付加して乗せる必要はないという改正でございますが、これが同じ四十四年の十月一日でございます。

○岡本悟君 これは私が聞きましたのはなぜかという、冒頭に従来の行政指導の状況を聞いてみたのです。そうしますと、例の満載喫水線の表示の問題にしても、これはいまの載貨基準という

ようなことで、従来行政指導をしておられる。それから、一方、無線設備の設備強制にしても、相当数が、さっきのお話では八〇％ですか、漁船についてはもう設置しておるというふうなお話からみると、特に満載喫水線の標示義務については、非常に準備期間が長いわけですね。そのうち現存船舶については特にそうですね。だから従来から行政指導をしておられる、もうとにかく、できるだけ早くこういう安全施策というものを実施に移さなければならぬという客観情勢から見ても、あまりに長過ぎるという感じがするのですが、そこらあたりどうですか。

○政府委員(佐藤美津雄君) これの実施につきましては、実は漁船法におきましては、昭和四十二年の四月に、すでに先ほどお話があった載貨基準を採用するという方法をとっておりますし、また漁業法におきまして、四十二年五月から指定漁業の許可に際しましては、指定条件として漁船の載貨基準を守ることというものを規定するというような方法で、一応、十分行政的な指導ということをやっておるわけでございます。それで、今回の改正につきましては、実はその点十分に検討したわけでございますけれども、結局、船舶安全法の体系で、これを強制するという意味から、標識の混乱を起さないようにという配慮から、一応、現存漁船については、特に次回の漁業権の更新の時期まで延ばして、その時期にはたとえ漁船の大型化を認めるとか、型のほうの行政指導を含めてこれを行なう、こういうことでございます。

○岡本悟君 それはね、要するに他人ごとじゃないわけですよ。自分の船の安全性を確保する問題だから、いままでも行政指導をしているし、他人ごとではないのだと、自分の生命の安全の問題なんだということからすれば、もっと強力に行政指導を詰めていって、準備期間を詰めることができると思うのですが、それはそれとして、摩滅なく、混乱なくやろうというふうな御趣旨ですから、これだけの準備期間をみることはやむを得ない

と思いますけれども、衆議院の附帯決議にありましたように、従来の行政指導を一そう強化して、他人ごとじゃありませんから、自分の生命の安全のことですから、十分その点は留意してもらいたいと思います。そうして実質的には、この準備期間を待つまでもなく、一年か二年たったら全部できているというふうにしてもらいたいと思います。これは私の希望です。以上をもって私の質問を終わります。

○委員長(谷口慶吉君) 本案に対する質疑は、本日はこの程度にとどめておきます。

○委員長(谷口慶吉君) なお、この際委員の異動について報告いたします。

本日、和泉覚君が辞任され、その補欠として田代富士男君が選任されました。

本日はこれにて散会いたします。

午後三時七分散会

四月十九日本委員会に左の案件を付託された。

一、鹿児島―垂水及び鹿児島―海潟間のフェリーポート就航促進に関する請願(第三五三

四号)

第三五三四号 昭和四十三年四月五日受理

鹿児島―垂水及び鹿児島―海潟間のフェリーポート就航促進に関する請願

請願者 鹿児島県鹿屋市古前城町大隅総合開発協会の内 堀田兼雄外二十五名

紹介議員 日高 広為君

大隅地区産業の振興並びに錯をうする交通緩和のため南海郵船株式会社から申請している、鹿児島―垂水及び鹿児島―海潟間フェリーポートの就航が早急に認可されるよう配慮されたい。

理由 一、大隅地方は、薩摩半島に反し、全く地理的條件が不利なため豊富な資源を有しながら産業、

文化の開発が遅れている。鹿児島市と海をへだてて往來に長時間を要し、かつ不便であることが最大の原因であり、これを解決するために海上交通の発達を望まれる。

二、現在当地域は、笠野原畑地かんがい事業に約七十億円の投資をはじめ道路整備事業に約九十億円、国分線鉄道建設事業に約五十億円、その他港湾、都市計画事業等は大きな投資が行なわれつつあるが、これらの投資効率を大ならしめるためにも前記のフェリーポート就航は絶対不可欠の要件である。

昭和四十三年四月三十日印刷

昭和四十三年五月一日発行

参議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局