

ば給油はできないと説得をいたしました。しかし、向こうは言うことを聞かないわけでございます。これが九時三十分現在でございます。そして、脅迫があまりひどいものですから、乗客を乗せたまま、いままじらず給油をしておるという状況でございます。それで航空局といたしましては、絶対に飛ばさないという態度で臨んでまいりついででございます。

参考になる数字をちょっと申し上げますと、昭和四十四年一月から十一月までの間に、いわゆるこのような乗っ取り事故のようなものが、大体全世界で五十件起こっているという数字が出ております。

現在の状況の報告でございます。

○福井委員長 質疑の通告がありますので、これを許します。加藤六月君。

○加藤(六)委員 われわれは、けさのJAL三五便乗っ取り事件に対してがく然としたわけでございます。いま政府より御報告がございましたように、昨年、昭和四十四年一月から、全世界において五十件になんとする航空機乗っ取り事件というのが頻発いたしておる。それに対して、各国いろいろな反響があるようでございまして、各国内閣に申し上げますと、かかる乗っ取り事件が横行しておる国あるいはその国の飛行場に対し、機長あるいは乗務員あるいは飛行機会社が今後乗り入れを拒否したいというような意向等があるやに聞いております。もし、今後こういう事件がさらに引き続き起こるとするならば、まず第一点にわれわれが考えなくちゃならないものは、ようやく世界的に日本の信用というものが高まり、そしてまた、日本の経済活動、経済性というものが世界の各国から重視されているときに、こういう考え方が国際的にびまんしてきたらたいへん困るということ、これが第一点でございます。

それにもまして大切なことは何であるかといいますと、乗客の生命財産の問題であります。乗客の保護の問題であります。国際的にも、昨年だけ

でも五十件こういう問題が起こっている。しかも、日本においてもこういう状態がいつ起こるかというところは想定されておったのではないかと。また、考えた上での処置というものを講じておかなければならない、こういう気持ちがあった。そこに今回こういう問題が起こった。全然関係のない、無実な乗客の保護ということに、こういう国際的な問題が起こってきつたときに、政府が各航空会社に対して、乗っ取り事件に対する対策というものをどういうように指示しておったか、特に乗客の保護という問題を中心とした考え方はどうであるかということについて、まず第一番にお伺いしてみたい、こう思います。

○金井説明員 お答えいたします。

ただいま先生がおっしゃいましたように、乗客の保護ということについては、運輸省としては対策を講じております。その対策は、運輸大臣が認可するところの運航規程というのがございますけれども、その運航規程の中に、航空機乗っ取りの場合に機長のとるべき処置というのを規定いたしまして、まず乗客を最優先に救出するよう手段を講ずべきであるという規程を設けて、乗客優先の措置を講じております。それを簡単に申し上げますと、運航規程の中の第一巻に、「乗客が安全にすみやかに解放されるように努力する」これをまずあげまして、それから「解放された後の乗客が本来の目的地に出發できるよう、あるいはまたその他の便宜がはかられるよう万全の措置を講ずる」これは抽象的でございますけれども、先ほど申し上げましたように、たとえば乗客をおろさなければ給油できないというような、臨機応変にそういう処置を講じて、何が何でも乗務員よりはず乗客という点に重点を置いて運航規程を作成するように指示しております。

○加藤(六)委員 それは一般時における運航規程であって、乗っ取り事件に対するような問題に対しては——もちろん、平素からこういう問題についてはやっておるわけでございますが、われわれはいま船員法の問題を議論しております、船長権

限という問題、航空法におけるところの七十五条の機長権限の問題、こういう問題等もあわせてすでに議論しておったわけでございます。

それから具体的なお伺いいたしますが、今回のこういうケースが起こるような場合に備えて、まずわれわれが開きたいのは、乗客の保護という立場から、たとえば乗っ取り事件、こういうものが起こるといふことを前提とした場合に、機内に武器あるいは武器に類するものを持ち込む方法を完全にチェックしておるか、チェックしてないか、これが一点。その次は、現在航空機の合理化、搭乗客の合理化ということに窮するあまり、乗客名簿というものをどのように扱い、どのようなチェックのしかたをしているか。この二点をできるだけ詳しく説明してください。

○金井説明員 お答えいたします。

まず最初の御質問で、これは通常の場合の運航規程ではないかという御趣旨だったかと思っておりますけれども、航空機不法乗っ取り事件、乗っ取り行為に対する場合の運航規程という特別な項目を設けてまして、それで先ほど申し上げましたような乗客優先という項目を設定してございます。

第二番目の点といたしまして、荷物その他の点のチェックをどのように行なっておるかということとでございますけれども、これについての成文化された規定は運航規程の中にはまだございませぬ。しかしながら、先般来、例のイスラエルに関する爆破事件がございましたけれども、そのときに、運輸省としましては、口頭で、荷物その他厳重にチェックしてくれという指示をいたしました。それから、それ以来、国内線の場合も国際線の場合も、怪しいと思つたものについては、乗客名簿その他を参考にしながら、荷物、貨物の点検あるいはチェックをしておるはでございます。乗客名簿についてもチェックしております。これはあくまでもそのイスラエルの事件以来口頭で指示していることでございまして、まだ文章で成文化されてはおりません。

○加藤(六)委員 部長、あなたはそういうことを

言われるけれども、いまのわが国の国内線で荷物をチェックしたということがありますが、ほんとうに。イスラエル爆破事件以来そういう指示をしておると言いますが、ないですよ。それから乗客チェックを口頭でしておる。口頭でしたのはチェックじゃないでしょう。現在わが国の国内航空会社全部がやっておる方法、それは私はチェックとはいわぬと思うのです。

たとえば、それならもう少し突っ込んでお伺いします。けさ東京から乗り込むときに、いま政務次官からの概況報告によりますと、日本刀、爆弾を持って脅迫しておる、こういうのです。しかも十数名の赤軍派だ、こういうのです。十五名という具体的数字がございましたが、十五名の人間の中に——いま機内と機外との連絡その他はどのようなふうなふうな、私いまの報告の中になかったからわかりませんが、連絡はとれていると思ひますが、たとえば何人の人間が日本刀を持っておるのか、爆弾はどの程度の爆弾を持っておるのか、一本だけの日本刀を持って入ったから航空機内では乗るときにチェックできなかったというのか、それとも相当たくさん人間の数が教本の日本刀や爆弾を持って乗ったのかというのは、現在わかつておるのですか、いないのですか、機内と機外との連絡において。

○金井説明員 日本刀が何本で、爆弾がどのくらいだという具体的な数字はまだつかめておりません。

それから、先ほどの御質問に関連することとでございますけれども、荷物のチェックというのは、たとえば預ける場合には一応見られますけれども、持ち込む荷物の場合にはいままではなかなかチェックできなかったのが実情ではないかと思ひます。手荷物、機内に持ち込む荷物でございますね、おそらく爆弾と日本刀は手で持って、預けることなしに、手荷物として機内に持ち込まれたのではないかとと思ひますけれども、その点のチェックがいままで先生御指摘のとおり完全でなかったかもしれません。要するに手荷物のチェッ

クでございます。

○山村政府委員 先ほど御報告しました十五人というの、赤軍派と称する学生約十五人で、十五人間違いないという確認した数字ではございません。

○加藤(六)委員 その次に、乗客のチェックでございますが、いま政務次官より約十五人、赤軍派と称する学生のようなものだ、こういう御説明がありました、その連中に――今度は荷物チェックじゃないのです、乗客チェックです。これはけさという状態で、どのようにしておりますか。いいかげんなこと言わずに、ひとつ報告してください。

いま航空局長おいでになりましたから、もう一ぺんいまの私の質問を申し上げますと、イスラエル爆破事件以来、荷物並びに乗客に対するチェックはやっておる、乗っ取り防止策は講じておると、こういうことに近い説明がありましたから、この三五便の中にお客が持ち込んだと思われる日本刀や爆弾はチェックのしかたがあったのか、なかったのか、どうしたのだということ、いま部長より答弁があったわけですから、その次に私がお伺いしたのは、政府の発表によりますと、十五名程度の赤軍派と称する乗客がと言っておるのだが、しからばその乗客に対するチェックというのは、具体的に言くと、けさの場合はチェックしたのか、しなかったのか、いつもと同じ調子であったというなら、平生もチェックしてないのだなということですが、それに対する答弁を求めておるわけですから。

○手塚政府委員 本日の乗客につきましては、先ほど御説明、御報告を申し上げたと思います。それに対するいま加藤先生からの御質問でございますが、イスラエル事件が起きました直後におきましては、荷物、特に手荷物以外の貨物につきましては、これに爆弾その他危険物が持ち込まれるおそれが多分にあるというふうな情報、予測が多かったもので、これに対応いたしまして、荷物等のチェックにつきまして、空港事務所の私どもの当

局者並びに日本航空の担当の者がこれの非常に厳密なる調査をいたしまして、一回一回の調査をいたしまして、そういった危険物搭載に対する予防措置をとったわけですから、いまおっしゃいます今回の事件のような乗客一般ということにつきましては、特にそういった手段をとっていないというのが実情です。

けさのお客、特に国内のお客につきましては、かつてずっと昔にやっておりましたベッセンジャーリストというふうな式のもので、一々詳細に個々別々に当たってそういうものをつくるというふうなこまかいことは、最近の乗客の実情等からいまして、非常に時間と手続が煩瑣でありますので、そういったことを特にやっております。したがって、乗客のまず一般概略的なベッセンジャーの内容はわかっておりますけれども、たとえばいま事件を起こしたような赤軍派的なものであるとかないとかいうようなこまかい一々のチェックは、やっていないのが実情でございます。

○加藤(六)委員 その次に、私は燃料のことは聞きません。私は乗客の立場を考えますと、普通クラス機の機材で水並びに食料はどの程度に積むようになっておるのでしょうか。そして今回のこの77の機内と機外との間に、先ほど政務次官から給油問題についての報告はありましたが、水とか食べ物、こういう問題については、平素の指導と、今回のJAL三五便の中に積んでおる水と食料がどの程度あるかということ、いま確認されておりますか。また機内との交渉において、こういった水とか食べ物あるいは精神安定剤、こういったものを機内に搬入する方法について、折衝が行なわれておるか行なわれていないか、ちよつと質問があちこちと伺いますが、機内における生命の保護という立場から伺いしておきます。

○手塚政府委員 ただいま行なわれましたようなハイジャッキング、航空機不法奪取行為、そういうものに対して、常日ごろから航空会社自体でも考えており、私どもも指導いたしております

のは、乗客の生命の確保が第一であるということになっておるわけですから、したがって、問題がちよつと横にそれますけれども、いままでの機長の措置、応待のしかた等についても、そういうことを第一義的に考えて措置をしておりますので、危険が乗客に及ぶようなことは一切やらないということですから。いま乗客は中へ乗ったままになっておりますが、水なり食料というものは、これはまだ的確なる数量は承知いたしておりますが、おそらく国内だけを飛ぶつもりでおりますから、いわゆる食料はスナックという程度のものであろうと思っておりますし、水にいたしましては、福岡を往復してまた東京へ帰って積み込むという程度のものであろうかと思うのです。したがって、ただいまはできるだけある意味で時間をかせいで、その後の措置のきつかけをつかもうということ、警察御当局なり自衛隊も協力を仰いでおるわけですから、時間も推移とともに、いまおっしゃったようなことがまた問題になってくるであろうというふうな思われまして、非常に私も心配しておりますが、その辺は、できるだけひとつ乗客だけにはあまり迷惑をかけないというふうなことで、説得を続けることがどうしても必要であろう、こういうふうな考えています鋭意やっております。

○加藤(六)委員 私、実はこの席へ防衛庁の出席を求めたのですが、参議院の委員会のほうへ出席されておるといふこととお出にならないというわけでございますが、運輸省がもとになった措置以外に、各省がどういふ措置をこの今回の問題について現在までしておるかということ、国民の立場に立って承りたい、こう思っておったわけでございます。

たとえば――これはたとえばの例でございます。交渉がうまく成立せずに、やむを得ず北朝鮮へ乗客の生命を守るために飛ばなくてはならなくなったという場合に、韓国空軍、韓国というものがあります。この場合に対する通報とか処置、韓国空軍側がいわゆるスクランブルを発動した場

合、あるいは北朝鮮にその機材、乗客を持ち去られるのはけしからぬといった気持ち等から出動してきた場合の処置という問題等についても、これは外務省あるいはわが国の防衛庁等からも十二分なる措置をとっておいてもらいたいというふうなことになる。もちろん機長の判断によつて韓国領空内は飛ばないような措置をとってくれるかもしれませんが、おそろく、けさのこの問題というのは韓国をはじめ世界各国にすでにニュースとしては飛んでおると思う。そういうときに、韓国の想像せられる出方というものの等についても大いに考慮してもらわないと、乗客並びに乗務員の百三十六名、この生命について非常なる危険の念を私たち持つものでございます。まあ外務省、防衛庁、緊急質問でございましたので、出席に間に合なかつたわけでございますが、航空局長にここでお尋ねしておきますが、われわれの率直な気持ちとしては、どうぞ乗っ取り学生がよく事態を了承してもらつて、彼らがいさぎよく非を認めて、このまま無事平穩に、飛ばない、そして彼らも飛行機からおりる、こういうことにしてもらうのを国民の立場から待ち焦がれておるわけでありまして、こいねがっておるわけでありまして。神にも祈りたい気持ちでございます。しかし、これが不幸にして、あらゆる手段方法を尽くしても乗客をおろしてくれない、あるいは乗客をおろしたけれども、乗務員七名をおろしてくれないという事態になつて、彼らの要求しておるの、たしか北朝鮮の平壤に飛んでいけということを要求しておるというように聞いたのですが、この平壤に飛んでいかなければならなくなった場合における現在の国際法並びに韓国国内の法規からいって、どういふ危険なる状態が考えられるかということ、航空局長、御答弁ができるならひとつしてもらいたい、こう思うわけですが。

○山村政府委員 ただいま先生おっしゃいましたように、最悪の事態ができて、そしてどうしても北朝鮮まで飛んでいかなければならぬ、その場合、いろいろ韓国との間の問題につきましては、

もなく、当然羽田でわかなければならぬものだと思っております。そこで、給油らしき態度をとって言い分を聞いたような顔をしている、しかし、ゲージが上がらないからばれてしまった——どうも、おやりになっていることが——無理もない、国内においては初めての事件でございすから。こんなことになれたらまたいへんでございすけれども、どうもちくばくではなからうか。特に、浜松上空で事件が発端をし、自衛隊機が護衛の意味で飛んでいったといひますけれども、一体それは飛んでいったといひますけれども、それから対馬海域付近に海上自衛隊が出動して待機をするというけれども、これは何をしようとするのか、どうもいろいろちくばくはな点が多いと思ひます。もちろん、各般各層にわたって緊密な連絡をとり、万全の対策をとるというところはわかります。しかし、目的は、乗客の安全を確保する、乗客に危害を及ぼさないというところに、もう言わぬでもわかつている目標もあるわけですから、あれもやりました、これもやりました、これも考えました、あほもしました、しかしだめでしたということでは、これは何にもならないと思ひます。要するに、赤軍派と称する十五名をいかにして説得をするかということが第一のことであるけれども、ちつとやそつとで説得に應ずるような連中なら、こういう計画や行動は私にはやらないと思ひます。したがって、非常に残念なことであるけれども、私どもは最悪の事態を常に予想しなければならぬ。あつてはならないことであるが……。全く事故を未然に防ぎたいのはお互い同様でありますけれども、最後はやはり最悪の事態を考へて、適切な措置をとらざるを得ないというように思ひます。

いふようなことから考へましても、あるのではないかと……に思ひますけれども、この点はいかゞでございませうか。

○手塚政府委員 乗客の安全を期する意味におきまして、先ほどの海上保安庁の出動等におきましては、これはやはり最悪の事態のときの対策としてはやはり必要であらうと思ひます。そういう意味で、皆さんのあらゆる御協力をお願いするということになつておるわけでは。

いま最後に御質問の国際的な動きという意味では、いわゆる東京条約というものが、一九六三年八月八日から九月十四日まで、東京でICAOという国際民間航空機構の主催で航空法国際会議が催されました際にきめられた条約がございす。これは日本を含めて十六カ国が署名をしておる。これはただ、航空機内の犯罪についての旗国主義を明示するとか、あるいは国際線機長の権限について、犯人の拘禁とか、途中飛行機をおろす、または着陸地への引き渡しを認めるとか、不法に奪取された航空機等を可及的すみやかに機長に返還させることを締約国で相互に義務づけよう、こういうことをきめました内容でございまして、これが即現在行なわれようとするような不法な奪取のものにさびり当てはまるような内容を持つたものではございせんが、それに関連した内容を一応きめておきます。さらにIATAという民間航空会社等の集まりのほうでも、最近におきまして、やほりその対策というものをいろいろきめておきます。この内容も、たとへば乗つ取りの犯人を法に従つて罰するか、被害を受けた国に引き渡すとか、あるいは乗つ取られた乗客、航空機の乗員が、東京条約で具体化された原則に従つて直ちに釈放されるように保証するとか、そういうようなことを国際レベルあるいは国内レベル、企業レベルというところでお互いにやるように働きかけようではないかという動きとか、あるいは国連等におきましても、やはりこういう問題について国同土、国際間できめて

いくようにしようではないかということ、飛行中の民間航空機の強制行き先変更という題目で、正式議題に加えて議論を始めつたというようなことがある、あるいは米、キューバの間で一番事例が多いわけですが、ここでは二国間協定などを結んで、いま申し上げたような内容を具体的にきめておる。こういうような一連の動きが国際的にございす。

こういうようなことをごらんになりましても、なかなかこれはこうすれば絶対だといふきめ手にならないうな手段方法はない。非常にむずかしい。そういうことで、日本では、日本航空その他定期航空会社において運航規程というものをきめておる。そして、その中に、こういったハイジャッカーに対する応対のしかた、処置のしかたといふものを規定化しております。これも先ほど来申し上げた、いままで国際機構でいろいろ議論されたところの御趣旨を一応盛り込んでおるわけがございす。これが、これなどは、たとへて申し上げると、ハイジャッキングされたときの大原則は、乗客の生命の確保を第一とするといふことをまつことに掲げまして、そのために機長としては、ハイジャッカーに対して冷静に応対をする。ハイジャッカーは非常に神経がいら立つておるので、そういう者に対して冷静に應対して、特に言語、動作といふものに注意をしなければならぬといふ、ハイジャッカーの応対には機長がまゝとめて一人で当たらぬのがよろしいので、機長がやるようにしなければならぬといふ、さっきの神経のいら立ちをおさめるといふようなことにも関連しますが、実際に武器を使用させないよう極力話を持つていく、こういうふうにするとか、乗客に対してはできるだけ冷静を保つようにおだやかに事態を知らせる、その方法はかくかくであるとか、それから強制着陸をさせられたときには、その後の乗客の救助などについて、客室乗員その他は十分そのときの対策を用意しておく必要があるとか、いろいろきめてはありますが、これをやつたから絶対にこういうことは起こらない、あるいは起こつて、そのハイ

ジャッカーに対してこれならばいいじようぶだといふようなことまで具体化はされておる。しかし、原則は、何度も申し上げますように、乗客の安全の確保を第一に考へて、とにかく冷静に説得をして、そういう方向に持つていくということとを第一に心がけてやらない、こういうことがいままで指示してあるわけがございす。

○斎藤(正)委員 いずれにいたしましても、企業レベルにおいて、官側のレベルにおいて、さらに国際的なレベルにおいて、最善の策を講じていたきたい。そして、初めてのケースであらうと思ひますけれども、これが前例にならないようにあらゆる配慮をして、乗客の保護という点について万全を期していただくことを要望し、関連質問を終わります。

○手塚政府委員 先ほどお尋ねの外人はどうかというお話で、外人は二名乗つておるようございす。(「何国人だ」と呼ぶ者あり)これは東洋人ではないと思ひますが、ミスター・プリルとミスター・ブリーズという二人の名前が書いてあります。

○福井委員長 次に宇田國榮君。

○宇田委員 当局にお尋ねするが、大体搭乗者名簿というものは、本人が偽名を使つた者もおるけれども、一応それを航空会社から調査されましたか、その点をちつと……。

○手塚政府委員 目下その内容を調査中でございます。

○宇田委員 その搭乗者名簿の中には、外人が入つておつたか。あるいは搭乗する者は必ずジェット機の場合は指定席というのがある、ABCとか。だから、その十何名であるといふことならば、集団的にある場所に乗つたか、そこまでわからぬとおつしやるかわからぬけれども、大体指定されて席がきまつておる。三々五々乗る場合もあるけれども、大体乗るときに、そこに視察人といふか、あるいは会社でそういう警護に当たる者ができておるのか。ただ搭乗するのをそのまゝいまままでカウンターで受け付けて、そしてそのまゝ

やつていくというほかに、何かそれに対するところの当局の指示によつて、搭乗者中の挙動不審の者あるいはまぎらわしい者に対してのそういうことは、いまの制度からいうと絶対に不可能であると思うのでありますが、その辺の見解どうですか。たとえばその十何名の者が乗るに際しては集団的であるか、あるいは指定する場合に、そういうようなことに對して、もう少し何か監督、そういうようなことはできないものか、それはどうですか、当局は。

○手塚政府委員 具体的に臨検に当たるようなことは、これはこういった航空機の乗客に対してはなかなかむずかしいかと思えます。ただ、問題が起こりそうである、特に注意をしなければならぬなという周辺の特別な事情、外国貴賓の往来がある事態であるとか、あるいは国内の著名な方々といえますか、特別な使命を帯びた方々の出入りの際に、あらかじめ警察情報等において、問題がある

りそうであるというような事態の際には、これは過去においても実際にそういう措置をとりましたたが、特にいま申されるようなそういういった団体的なものに対する注意を払う、あるいは荷物の検査も入念にやるようなことをやっておりますが、平常の場合におきましては、必ずしもそれほど手の込んだ十分なことはやっていないし、またなかなかそれをやるについてむずかしい事情もあるということになると思います。今回のような場合に、これが集団的に乗ったのか、あるいはばらばらに乗ったのか、その辺のところは今後調査をいたしてみないとよくわかりません。おそらく計画的であったかとも思われますので、その辺は、いろいろ乗り方にも注意をし、あるいは服装等についても相当な注意を払って乗っておるのではなからうかというふうにも思われますので、そういう事態になりますと、なかなかこれはチェックはむずかしいのではないかと思います。

○宇田委員　それでは、現在十何名の赤軍派と称するというような情報は入っているが、その中には国籍の違った者が入っておるとか、いわゆる外

人であるとか日本人であるとかいうことさえもわからないのですか、どうですか。

○手塚政府委員 問題を起こした十余名につきましては、その具体的な内容といえますか、経歴その他のについては、これはいまのところ私どものところには全くわかっておりません。

○**宇田委員** 当局は、ひとつすみやかにその善後処置、收拾に協力されて、そして今後再びそういうことのないような善後処置をとってもらいたい。

以上で終わりますが、いまの答弁をちょっと……。

○手塚政府委員 本件につきましては、監督官庁である私どもでとる措置、それから航空会社としてとる措置、また特に警察御当局との緊密な連絡も必要かと思われるので、そういった所管のそれぞれの立場においての十分な措置をとっていきたいと考えております。

○宇田委員 はい、了承。

○福井委員長 次に加藤六月君。

○加藤(二)委員 先ほど来の質問でわからない点が非常に多いわけでございますが、政府側はすみやかに現地に責任者を派遣してこの問題について善処してもらいたいと思います。当委員会には、政務次官おいてのようでございますが、これは要望でございますが、委員会での審議も大切でございますが、万般の状況を配慮してあやまちない処置をするために、政務次官でもどなたでもけっこうですが、責任ある地位の方がすみやかに現地へ飛んで行ってもらうものの判断をされるように、私要望いたします。

○山村政府委員　ただいま加藤先生から言われました点につきまして、当委員会ではままでいろいろ御審議いただいたわけでございます。この意を体しまして現地へだれかを——もちろん、私が行けと言われれば、すぐ飛んでまいります。そして万全の措置をとってまいりたい、そのように考えております。

○福井委員長 次は和田春生君。

○和田(春)委員　ちょっと時間が短いものですから、ただいままで質問があったことの重複は避けまして、二点ほど重要と思われる問題をお伺いしたいと思います。

いろいろと御苦心をなさっておる模様でございますし、これからも手を打たれると思いますが、最悪の場合には、乗客の安全をはかるために、やむを得ず北鮮へ向けて飛び立っていかねければならぬ、こういう事態になるかも知りません。そんな場合に、北鮮に向かってこの飛行機が飛んだ場合、韓国との問題については先ほどお答えがございましたが、北鮮当局に対してどういう連絡をとり、どういう方針で臨もうとしておられるのか、そのことについて要点をお伺いしたいと思います。

○山村政府委員　ただいまのところ、北鮮とのそのような連絡と申しますのは、実は赤字を通じで以外にはちょっとないのじゃないかというようなくあいに考えておりますが、しかし、この事件の推移にかんがみまして、いまいろいろそれらの点を検討させております。

○和田(春)委員　その点に関して、赤十字を通じて、赤十字を通じてということもありますが、御承知のように、ソ連と北朝鮮とは国交を持っております。わが国とソ連とも国交がございますし、川島特派大使も行っておるような状態でございますが、ソ連を通じて、もしそういうような事態が生じた場合に、乗客、乗員の安全をはかるといふような点について手を打つようなことはお考えになっていないのですか。

○手塚政府委員 本件につきましては、特に外交的な配慮が必要かとも思いますので、いま政務次官のおっしゃったのは、一つの方法として私どもがいま考えついております程度のものでございます。十分よく外務省とも連絡をとりまして、しかるべき処置をとりたいと思います。

○和田(春)委員 それでは、その点については万全の対策をとられるようにお願いしまして、もう一点、先ほどの御質問にもありましたけれども、

これはかなり計画的ではないかというふうにいわれているわけであります。といたしますと、もしこれが失敗に終われば別でございますが、成功すると、第二、第三弾の同様のことの計画が行なわれるかも知れない。で、乗客の武装をしているか、いなかの完全なチェック等が不可能であるという意味のお答えもございました。万全を期しても漏れるということがございます。そういう場合に、もし今後機内でこういうことが起きたときに、いままでの状況ですと、乗員はほとんど無抵抗でおる以外に方法がないわけです。こういう点について、もしそういう暴力行為をやるうという者が乗り込んで中で事を起こそうとしたときに、いまのままでいいとは思えられないわけでありますが、そういうことに對して、中で防衛をするというか、事故を防御するために、どういう措置をさせる必要があるのか検討をされてきたのか、あるいはまだ検討していないのか。検討してきたとすれば、どういうことをお考えになっているか。要点をお答え願いたいと思います。

○手塚政府委員　まあ直ちに思いつきますのは、鉄道などでやっております公安官あるいは警官自体の添乗をお願いして、そういうものを取り縮まるということが考えられるわけでございます。しかし、これは飛行機の特種性からということになります。たとえば拳銃等で暴発あるいは不法に威嚇射撃でもなされて、機体に穴があくというようなことになります。特にジェットのような場合には中の油圧が変わってまいりますので、それ自体として非常に危険であるということから、そういった種類の方々をお乗せすることとはいいかがであろうか。そういう意味で、いろいろ検討もされておるわけなんです。が、やはり現状におきましては、先ほど来申し上げております一つの運航規程にきめておりますように、できるだけ冷静に相手を説得する、むしろ相手の言うところにある場合にはそのまま順応していく、そして、乗客の生命を確保するというようなことが、とり得るベストの方法ではないかということ

に——すっきりした方法ではございませんけれども、世界各國中、特に日本以上にこういう被害に悩まされておる国におきましても、同様な考え方でいまだ進んでおるという状態でありま。

○和田(春)委員 もちろん、超高度を飛ぶジェット機等の中で拳銃が使われるとか銃弾が発射されるという形になれば、これは守るほうであろうと乗っ取るほうであろうと、自殺行為に通ずる危険がありますから、できません。しかし、日本刀、おそろく刃渡りの短いものをポストンバッグの中に入れておったのではないかと思うのですけれども、そういうものでやってくる者に説得するといつても、全然守る措置がなければ、もう言いなりになるか、無抵抗のまま時のたつのを待つしか方法がないのが世の中の常識なんです。そういうときに抵抗をするほうが危険であるというときには、そのときの判断でもって抵抗をしない、そして乗客の安全を守るということもあり得るでしょう。しかし、そういう攻撃をしてくる者に抵抗をすることによって、これを有効に押えることができるという可能性がある場合に、それを用いる手段が全然ないという形になれば、いつの場合でもやられっぱなしという危険もあるわけでありま。

す。そういう点について十分検討されていないといいたします。第二、第三と続かないとは限らぬわけでありま。可能性のある、有効であるという場合には、適当に防御する、そういう手段を政府において積極的に検討し、航空会社とも打ち合わせてやられることが必要ではないか。そうでないと、常に善良な乗員、乗客が被害をこうむることになるかと思うわけ。これは要望でありま。この点について政務次官からお答えをいただきたい。

○山村政府委員 ただいま先生のおっしゃいましたように、これは機内におきましていわゆる暴徒が蜂起したというような場合に、これに対する防御の方法、これが全然ないということとは、考へ方によりますと、確かに怠慢であると言われて

もしやうがないと思ひますが、しかし、今後、航空会社、そうして政府、一体となりましていろいろ検討いたしまして、最善の方法というものを見つけていきたい、このやうなぐあいに考へております。

和(春)委員 最後に、もう一問伺ひたいしますが、いま赤軍派と称する者は、北鮮へ行けと、こいうふうな言っているわけでありま。飛び立った後にまた脅迫をして、中共へ行けとか、あるいはソ連のほうへ行けとかいふ事態も起こらないとは限らないわけですね。もちろん、韓国とか台湾へ行けといふことはあり得ないと思うのですけれども、こいうやうなやり進路を変更させて、いま伝えられるところ以外の共産圏の諸国へ行くといふ可能性がないわけではない。こいう点はお考へになつておるかどうか。もし起きた場合にこいうやうな手を打たれるか、お伺ひしたい。山村政府委員 現在のところ、北朝鮮へ行けといふことでございまして、おそろくこの場合に、北朝鮮へ行けといふ油が積まないのである。しかし、そのやうなことでございまして、おそろく中共へ行けといつても、油のほうは足らなくなるのやないかといふやうに考へますので、そのやうなことはいまのところちよつと考へておりません。最悪の場合北朝鮮へ行けといふことで考へております。

○和田(春)委員 それでは、万全の対策をお願いいたしまして、私の質問を終わります。

○福井委員 速記を始めて。

政府側に申しますが、後刻、最新の情報をわかり次第、関係官から報告するやうに、委員長から要望しておきます。

○福井委員 港灣法及び港灣整備緊急措置法の一部を改正する法律案を議題といたします。

本日は、本案審査のため、参考人として、名古屋

屋港管理組合副管理者松尾信實君、副管理者今城栄次郎君、以上二名の方々が御出席されております。

参考人各位には、本日御多用中にもかかわらず御出席を賜わり、まことにありがとうございます。

た。本案について、それぞれのお立場から、忌憚のない御意見を承り、もつて本案審査の参考にしたいと存する次第であります。

なお、議事の都合上、御意見は質疑応答の形で述べ願ひたいと存じますので、御了承をお願いいたします。

質疑の通告があります。これを許します。久保三郎君。

○久保委員 参考人にお伺ひしたいのであります。ただいま審議中の港灣法及び港灣整備緊急措置法の改正は、御案内のとおり、当面伊勢湾、特に名古屋港、四日市港、これのコンテナ専用埠頭整備に關係しての法律改正であります。そこで、すでに御承知のように、コンテナ専用埠頭については、先年それぞれの港灣に対して、いわゆる公団法をもつてそれぞれの埠頭公団ができて運営しているわけなんでありま。今回はその公団の形とは違つた、御承知のやうな形でやろう、いふなら特殊な会社組織といふことであります。こ

こで問題になるのは幾つかあるが、一つは、港灣整備はこのほうが便利であるのか、いわゆる民間資金の導入といふことであります。将来とも港灣管理者としては、いわゆる港灣整備の上において、公団によりはここのほうが都合がいいかどうか。それから、港灣管理者の権限といふか、いわゆる管理権といふか、ここのやうなもの、今回予定されるこの港灣法による皆さんの立場とどうか、ここのやうなものは、ここのやうに考へられているか。あるいはこれで支障はないと思ふのか。念のためにお伺ひしたい。どちら副管理者でありますから、どちらから御答弁いただいてもけっこうであります。

○松尾参考人 ただいまの御質問に対してお答え申し上げます。

コンテナ埠頭につきましては、名古屋港においても早急に設置をしていただきたいといふことをしばしば願ひをし、従来は京浜、阪神と同じやうにやはり公団組織をもつてつくつていただきました。ここのやうなことを願ひしたわけでございますが、このたび、いろいろ政府御当局において御検討の結果、名古屋港の規模からいって、また現在早急にこの事業を遂行するには、会社組織をもつてやるほうが便利である、将来の名古屋港に適當であるといふ御見解でもつて、この会社によつてコンテナ埠頭を設置されるという御方針でございます。これにつきましていろいろ運輸省御当局にお伺ひいたしました。われわれのほうでも検討いたしました結果として、現在の情勢におきまして、政府御当局の無利子の御出資あるいは財投等を出していただき、そしてまた、早急にこの会社が設立されれば、われわれとしては、名古屋港における今回の設置については、この会社方式によるこがきわめて適當であると思へるわけでございます。したがしまして、名古屋港の管理組合としては、ぜひこの会社組織によるコンテナ埠頭の設置をお願いしたい、かやうに考へております。

なお、これに關連しまして、港灣の管理権と今回の会社設立のコンテナの問題について格別な支障はないかといふ御意見でございますが、これにつきましては、運輸御当局といろいろ御協議申し上げておりますが、コンテナ埠頭につきましても、港灣法によるいろいろな規制がございます。また政府御当局の御出資もございまして、また管理組合としてもこれについては出資をするという關係上、ここの面から考へまして、この会社によつてコンテナ埠頭が運営されるということ、これは、管理組合の管理権には何ら支障はない、十分この機能を發揮し、しかも港灣全体として調和のある運営ができるというこを現在確信しておりますので、その点もよろしく願ひたいと思ひます。

○久保委員 名古屋市の今城さん一つお伺ひし

たいのは、御承知のように、今度の国会にかかっている名古屋市の問題では、本件とも一つ、同じような立場にあるのは道路の問題であります。道路は、御案内のとおり、新しい法律による公社法というもので一応つくつていこう、こういうこととあります。その道路と港湾であります。港湾も、専用埠頭で専用河岸ということが原則であるかと思うのでありますが、しかし、たてまえは、これは一般に供用されるというたてまえである。道路は、大体において一般に供用されるものであります。多少内容の実質的なものについては変わりがあつたと思いますが、たてまえからいって、大体同じようなたてまえにとれるわけなんです。

尾副管理者がさきに申しましたように、各種の方法で規制することができず、組合自身も出資をいたしまして、内部的にも規制ができますので、ただいまのところ、心配ないものと考えておる次第でございます。

をつくる場合には、普通の民間会社に対していろいろなチェックをすることができるようになつてございます。そういういろいろな方法がございまして、公益性の担保は十分であるというふうに考えております。

互に連絡する長期的な広い視野からの幹線道路網整備計画の一環として、やはり考えなければいかぬ問題だと思つて、まだ構想の段階でございまして、検討中というところでございまして、具体的にそれにアプローチするルートもいろいろある案がございまして、まだまとまつておりません。そういう状況でございます。

〇横山委員 いまの久保委員の質問に関連をしますので、第一に、もうすでにでき上つてゐるのは公団である。今度は民間会社である。しかも両方共通的に運営をしなければならぬ。つまり、共通とは何かという、公共性については趣旨は共通しておると思うのです。いかにしてできる民間会社の公共性を担保するかという点について、まず運輸省に、制度的に民間会社の公共性を担保する、公団運営と同じような条件を整えるという制度的な条件をひとつ具体的に聞きたい。

〇横山委員 質問するに先立ちまして、私は、この辺の市民、県民あるいは各団体の意見を徴してまいりました。私の質問の要旨は御連絡してあると思つてから、時間の関係で簡潔に、地元町民の不安についてだめを押しておきたいと思つて、

第一に、これに関連いたしますが、コンテナ埠頭はできるけれども、その背後地の整備、交通の整備が計画に伴つていないではないか、コンテナ埠頭ができて、どんどん車が走り回るけれども、その交通の整備ができていないではないか、こういう背後地の計画が載っていないではないか、こういう疑問が第一であります。そこで、建設省において、

〇横山委員 これらをつみやかに推進をしてもらいたいのであります。第二番目に、名古屋港は非常に急速な変貌を遂げました。この急速な変貌は、工業港としての変貌であり、産業中心の変貌であります。そこで、名古屋港周辺の住民の非常な不満というものは、もう名古屋港周辺には緑が一つもない、つまり緑化が実に不足をしてゐる、環境整備も不十分である、つまり地域住民の住むところではない、こういう意見があの辺へ行きますと実に熾烈になつておるわけでありまして、

〇横山委員 質問するに先立ちまして、私は、この辺の市民、県民あるいは各団体の意見を徴してまいりました。私の質問の要旨は御連絡してあると思つてから、時間の関係で簡潔に、地元町民の不安についてだめを押しておきたいと思つて、

第一に、これに関連いたしますが、コンテナ埠頭はできるけれども、その背後地の整備、交通の整備が計画に伴つていないではないか、コンテナ埠頭ができて、どんどん車が走り回るけれども、その交通の整備ができていないではないか、こういう背後地の計画が載っていないではないか、こういう疑問が第一であります。そこで、建設省において、

〇横山委員 これらをつみやかに推進をしてもらいたいのであります。第二番目に、名古屋港は非常に急速な変貌を遂げました。この急速な変貌は、工業港としての変貌であり、産業中心の変貌であります。そこで、名古屋港周辺の住民の非常な不満というものは、もう名古屋港周辺には緑が一つもない、つまり緑化が実に不足をしてゐる、環境整備も不十分である、つまり地域住民の住むところではない、こういう意見があの辺へ行きますと実に熾烈になつておるわけでありまして、

〇横山委員 これらをつみやかに推進をしてもらいたいのであります。第二番目に、名古屋港は非常に急速な変貌を遂げました。この急速な変貌は、工業港としての変貌であり、産業中心の変貌であります。そこで、名古屋港周辺の住民の非常な不満というものは、もう名古屋港周辺には緑が一つもない、つまり緑化が実に不足をしてゐる、環境整備も不十分である、つまり地域住民の住むところではない、こういう意見があの辺へ行きますと実に熾烈になつておるわけでありまして、

〇横山委員 これらをつみやかに推進をしてもらいたいのであります。第二番目に、名古屋港は非常に急速な変貌を遂げました。この急速な変貌は、工業港としての変貌であり、産業中心の変貌であります。そこで、名古屋港周辺の住民の非常な不満というものは、もう名古屋港周辺には緑が一つもない、つまり緑化が実に不足をしてゐる、環境整備も不十分である、つまり地域住民の住むところではない、こういう意見があの辺へ行きますと実に熾烈になつておるわけでありまして、

〇横山委員 これらをつみやかに推進をしてもらいたいのであります。第二番目に、名古屋港は非常に急速な変貌を遂げました。この急速な変貌は、工業港としての変貌であり、産業中心の変貌であります。そこで、名古屋港周辺の住民の非常な不満というものは、もう名古屋港周辺には緑が一つもない、つまり緑化が実に不足をしてゐる、環境整備も不十分である、つまり地域住民の住むところではない、こういう意見があの辺へ行きますと実に熾烈になつておるわけでありまして、

〇横山委員 これらをつみやかに推進をしてもらいたいのであります。第二番目に、名古屋港は非常に急速な変貌を遂げました。この急速な変貌は、工業港としての変貌であり、産業中心の変貌であります。そこで、名古屋港周辺の住民の非常な不満というものは、もう名古屋港周辺には緑が一つもない、つまり緑化が実に不足をしてゐる、環境整備も不十分である、つまり地域住民の住むところではない、こういう意見があの辺へ行きますと実に熾烈になつておるわけでありまして、

〇横山委員 これらをつみやかに推進をしてもらいたいのであります。第二番目に、名古屋港は非常に急速な変貌を遂げました。この急速な変貌は、工業港としての変貌であり、産業中心の変貌であります。そこで、名古屋港周辺の住民の非常な不満というものは、もう名古屋港周辺には緑が一つもない、つまり緑化が実に不足をしてゐる、環境整備も不十分である、つまり地域住民の住むところではない、こういう意見があの辺へ行きますと実に熾烈になつておるわけでありまして、

〇横山委員 これらをつみやかに推進をしてもらいたいのであります。第二番目に、名古屋港は非常に急速な変貌を遂げました。この急速な変貌は、工業港としての変貌であり、産業中心の変貌であります。そこで、名古屋港周辺の住民の非常な不満というものは、もう名古屋港周辺には緑が一つもない、つまり緑化が実に不足をしてゐる、環境整備も不十分である、つまり地域住民の住むところではない、こういう意見があの辺へ行きますと実に熾烈になつておるわけでありまして、

〇横山委員 これらをつみやかに推進をしてもらいたいのであります。第二番目に、名古屋港は非常に急速な変貌を遂げました。この急速な変貌は、工業港としての変貌であり、産業中心の変貌であります。そこで、名古屋港周辺の住民の非常な不満というものは、もう名古屋港周辺には緑が一つもない、つまり緑化が実に不足をしてゐる、環境整備も不十分である、つまり地域住民の住むところではない、こういう意見があの辺へ行きますと実に熾烈になつておるわけでありまして、

〇横山委員 これらをつみやかに推進をしてもらいたいのであります。第二番目に、名古屋港は非常に急速な変貌を遂げました。この急速な変貌は、工業港としての変貌であり、産業中心の変貌であります。そこで、名古屋港周辺の住民の非常な不満というものは、もう名古屋港周辺には緑が一つもない、つまり緑化が実に不足をしてゐる、環境整備も不十分である、つまり地域住民の住むところではない、こういう意見があの辺へ行きますと実に熾烈になつておるわけでありまして、

〇横山委員 これらをつみやかに推進をしてもらいたいのであります。第二番目に、名古屋港は非常に急速な変貌を遂げました。この急速な変貌は、工業港としての変貌であり、産業中心の変貌であります。そこで、名古屋港周辺の住民の非常な不満というものは、もう名古屋港周辺には緑が一つもない、つまり緑化が実に不足をしてゐる、環境整備も不十分である、つまり地域住民の住むところではない、こういう意見があの辺へ行きますと実に熾烈になつておるわけでありまして、

〇横山委員 これらをつみやかに推進をしてもらいたいのであります。第二番目に、名古屋港は非常に急速な変貌を遂げました。この急速な変貌は、工業港としての変貌であり、産業中心の変貌であります。そこで、名古屋港周辺の住民の非常な不満というものは、もう名古屋港周辺には緑が一つもない、つまり緑化が実に不足をしてゐる、環境整備も不十分である、つまり地域住民の住むところではない、こういう意見があの辺へ行きますと実に熾烈になつておるわけでありまして、

〇横山委員 これらをつみやかに推進をしてもらいたいのであります。第二番目に、名古屋港は非常に急速な変貌を遂げました。この急速な変貌は、工業港としての変貌であり、産業中心の変貌であります。そこで、名古屋港周辺の住民の非常な不満というものは、もう名古屋港周辺には緑が一つもない、つまり緑化が実に不足をしてゐる、環境整備も不十分である、つまり地域住民の住むところではない、こういう意見があの辺へ行きますと実に熾烈になつておるわけでありまして、

〇横山委員 これらをつみやかに推進をしてもらいたいのであります。第二番目に、名古屋港は非常に急速な変貌を遂げました。この急速な変貌は、工業港としての変貌であり、産業中心の変貌であります。そこで、名古屋港周辺の住民の非常な不満というものは、もう名古屋港周辺には緑が一つもない、つまり緑化が実に不足をしてゐる、環境整備も不十分である、つまり地域住民の住むところではない、こういう意見があの辺へ行きますと実に熾烈になつておるわけでありまして、

〇横山委員 これらをつみやかに推進をしてもらいたいのであります。第二番目に、名古屋港は非常に急速な変貌を遂げました。この急速な変貌は、工業港としての変貌であり、産業中心の変貌であります。そこで、名古屋港周辺の住民の非常な不満というものは、もう名古屋港周辺には緑が一つもない、つまり緑化が実に不足をしてゐる、環境整備も不十分である、つまり地域住民の住むところではない、こういう意見があの辺へ行きますと実に熾烈になつておるわけでありまして、

ごもっともだと私も存じております。港湾計画は、御承知のとおり港湾管理者がおつくりになりました、それを運輸大臣が運輸審議会にかけまして、審査してチェックするというたてまえになってございますので、港湾管理者が立案する段階におきまして、十分検討していただくように指導したいと思っております。運輸大臣が審査する場合も、御趣旨に沿って行ないたいと思っております。

なお、港湾の埠頭用地あるいは工業用地というふうなものを港湾管理者が行ないます場合には、現在起債のあっせんを運輸省がいたしておるわけでございますので、その中でそういう緑化の仕事もやれるというふうに存じておりますので、そういう方向で進めたいと思っております。

○横山委員 この点について副管理者にお伺いしますが、特に副管理者のうち、名古屋補助役をしていらつしやる今城さんにお伺いしたいのは、両方の意味から、副管理者として名古屋市という立場から、その緑化計画は、管理組合の所管の分の緑化並びに名古屋市の他の、組合以外の地域の緑化、港の緑化についてどういう計画を持ち、政府にどういうふうな要望をしていらつしやるか、伺いたいのです。

○今城参考人 ただいまのことです申し上げますが、名古屋港周辺の緑化については、現在すでにかなり広大な整備促進の計画が策定されておるわけでございます。名古屋市域をその中に取り込んでおるわけでございます。そのうち、名古屋市域の中では、三カ所の緑化地帯が取り込まれておるわけでございます。いずれにつきましても、それぞれ一部政府の補助を受けながら、年次計画をもって推進をいたしておるような次第でございますので、御了承をいただきたいと思っております。

○横山委員 政府に確認をいたしますが、その緑化計画は、政府が承認をし、そして起債をあっせんするというのでありますが、起債は緑化計画においても他の港湾計画と同様な扱いを受けるのであります。

○栗栖政府委員 ただいまの港湾の中の埋め立て

につきましましては、総括的に起債のあっせんをしてございまして、埋め立ての事業の中で管理者が緑化をされる計画があれば、当然その中に入つてまいります。

○横山委員 次に、副管理者の松尾さんにお伺いをいたします。この名古屋港の水質が非常に汚濁が著しくなりまして、これは政府も聞いてほしいのであります。先年伊勢湾台風のとくに、ばく大な金をかけて防波堤をつくりました。ところが、名古屋の河川が下水が不十分でありますために、満潮のときには、今城さんを前にして恐縮であります。どうしてもうんこや小便が川へたれ流しになってくるわけでございます。それが港に全部入り込んでくる。ところが、防波堤があるために水質が変わらない。防波堤の中で、港の中で、それがそのまま環流してある。したがって、名古屋港の水質は、ここで数字をあげるのとは時間の関係上省略しますが、最近ほんとうにきたなくなつております。他の港と比較にならぬほどのきたなさであります。

そこで、時間の関係上、簡潔に伺いますが、松尾さんがこの間果会で、こういう御答弁をされたという話だそうであります。水理実験はすでに東京湾と三河湾でやられておりますが、名古屋港は、経済企画庁、工業技術院で二港だけやっております。まだ名古屋港はモデルをつくつて実験をしていないのであります。この点について松尾さんが政府にすでに要望をされておるのであるか。具体的にそれが緒についておるのであるか。また政府側としては、水理実験をするのであれば経済企画庁の担当だと思つておりますが、それを実行するような体制になつておるのかどうか、伺いたいのです。

○松尾参考人 名古屋港の水質の汚濁につきましましては、お示しのとおりでございます。われわれもその対策がきわめて重要であると存じまして、名古屋市並びに名古屋港管理組合、県、さらには

国の通産局あるいは運輸省第五建というふうな各方面の方々と、この問題については対策を御協議申し上げ、いろいろと対策を考えたわけでございます。

その一つとしまして、名古屋港が伊勢湾台風以後、単に防波堤だけでなしに、埋め立てによつて、状況も非常に変わつております。また背後地の状況等も非常に変わつておる。こうした事態を考えますと、この際、十分名古屋港の実態を調査して、特にその模型実験によつて、水流の関係あるいは公害の状況というものを十分把握して、こういう点につきましましては、いろいろと地元は地元なりに力を入れて、大学等では研究が進んでいけるものもあります。さらに県としましては、これをほんとうに大規模に、各方面の御協力を願つて実験したいと考えまして、まだ公式にどういふ形でどういふものをつくるかというところまではいつていませんが、今後国の御指導を受け、御援助も受けまして、これを早急に実現をはかりたいと考えておる次第であります。

○横山委員 経済企画庁と通産省に簡潔にお答え願いたいのです。組合及び県が要望しております水理実験について、受け入れ体制はあります。

○西川政府委員 経済企画庁におきましては、水質保全法を所管いたしております。水質基準の設定はいたすわけであります。現在名古屋港海域につきましましては、水質基準設定のための調査を本年度実施いたしております。

先生のおつしやいました海流の調査あるいはその水理実験というふうなものは、海流のほうの調査は海上保安庁にお願いしております。経済企画庁は所管いたしております。

○根岸説明員 ただいまの御質問にお答えいたします。通産省では、名古屋港を含めました伊勢湾全体としての将来の汚濁の予測というふうなことが必要でございますので、ただいま三重県、愛知県と検討いたしております。

○横山委員 役所同士でまだ不十分でございますが、この点につきましましては、ぜひ関係官庁の間に協議をされて、名古屋港の水質が非常に著しく汚濁しておるわけでありまして、一回ひとつ具体的な計画を立て、実行に移してもらいたいと思つております。

それから、大臣お見えになりましたので、お耳に入つておられないかもしれませんが、防波堤があれほどの財源を投下して完成したのは、たしか四十二年だと思つております。法律によれば、当然すでに管理組合に移管をされてしかるべきものなのであります。ところが、二年たつても港湾建設局が防波堤を管理組合に移管してないのであります。移管しない理由は、私の承知する限りにおいては、工場誘致で地下水をくみ上げるものから、地盤沈下が始まつておる。防波堤があれだけの金をかけながら、五十センチの予定が一メートルくらい沈下しておる。ところが、

そこで、管理組合は何とおつしやるかわかりませんが、管理組合としては、言を左右にしてはいませんが、それは言い方が悪いかもしれませんが、けれども、一体あれはどうなつております。どういふことを考えたならよろしうございませうかというのを言い、建設局は建設局で、いや、それは心配はない、受け取つてくれというふうなことで、押し合い問答して、二年たつていままなお防波堤の移管ができていないのであります。これはたいへんおかしいことだと思つております。この際、管理組合がなぜ受け取つてないかということをお答弁を願ひ、あとで御返事を願ひたいと思つております。

○栗栖政府委員 ただいまの高潮防波堤の件でございますが、これは経緯を申し上げますと、あそこはマイナス四十メートル以上軟弱層がございまして、そこにああいうかたい防波堤をつくつたわけでございます。設計当初から沈下は予測してございまして、御承知かと思つていただいても、いわゆるサンドレーン工法というふうな特殊な工法を使ひましてつくつたのでございます。ただ、圧

密という現象は、サンドドレーンを使いまして完全に終らないで、永久圧密になるまでかなりの時間を要します。先ほど御指摘ございましたように、これは事前にいろいろと地質調査をやりまして、いろんな計算をやりまして、予測するわけでございますが、現地に当たりましては、予測は多少の食い違いが起つてまいる次第でございます。当初三十センチ下がるであろうという予測をしてつくったわけでございますが、まだ今後さらに十五センチくらいは下がるであろうという現在の調査の結果でございます。それで、地盤沈下を起したから防波堤そのものがあふなくなるのじゃないかという御心配、いろいろ検討しましたところ、ございません。

なお、地盤沈下をしたために高潮を防ぐ効果がどうなるかというチェックもしておるわけでございますが、防波堤は波を防ぐ効果も持っておりますし、非常に効果があるわけでございます。地盤沈下がございまして、高潮を防ぐ効果につきましては、いまの調査の結果はだいたいようぶだというふうに確信してございます。

ただ、御指摘のように、管理組合への管理移管はおくれています。私も、現在のところ、十五センチくらいは下がるのであるという予測を持っておりますけれども、その落ちつき方を見まして、ある程度までほとんどおさまったところで引き継ぎたいというふうに考えています。

○横山委員 そんなばかな話はないと私は思うのであります。あなたは十五センチくらいまだ沈むかもしれないとおっしゃるけれども、初めは五十センチ、それが一メートル下がって、また十五センチ下がるかもしれない。工業自体はどんどん進出するわけでありまして、地下水をくみ上げるわけでありまして、だから、十五センチでとまるかどうか、予測はしがたないのであります。

管理組合がなぜ受け取らないかという話を聞きたいわけでありまして、あなたが問はず語りで話していらつしやるようでありますから、あ

なたにお伺いしますが、そうすると、建設局が前に管理組合に受け取ってくれたと言ったのだけれども、管理組合は受け取らないから、もうしばらく自分でもって修理する、こういうふうに理解してよろしいのですか。

○栗栖政府委員 現在の沈下状況は、でき上がりまして、いふん時間がたつておりますので、大体的に見当はついてまいりましたわけでございます。ただ、なお先ほど申し上げましたように、もう少し下がるかもしれないという点で、いま様子を見ておるといふことでございまして、修理その他は、先ほど申し上げましたように、防波堤そのものがこわれてございせんけれども、引き継ぎをするまでに何かの支障が起これば、建て直してつくるということに相なるうと思ひます。

○横山委員 それでは無理に移管をさせようとはしないということだと理解をいたします。

次は、この財政の問題であります。横濱と神戸におきましては、四十五年度から財政の助成率が、十分の十だったやが十分の九になりました。しかし、一方名古屋港は十分の六であります。この点については、私も地元のものなら一般の人たちが、どうにも納得できないという感じを持っております。大蔵省おいでになつておりますが、これはどういう理由で名古屋港が十分の六でありますか、まず質問をいたします。

○井上説明員 お答えいたします。

現在のわが国の公共事業の補助率は、一般的にはいわゆる応益原則と申しますが、受益の程度に応じて補助率が定められるというのが一般的な通例でございます。ただ、ただいま先生の御指摘になりました横濱、神戸のは、むしろ非常に歴史的な異例でございまして、横濱、神戸、北海道というところは十分の十に一部の施設がなつておるわけでありまして、（横山委員「関門もあるでしょう」と呼ぶ）関門があります。そういう歴史的な産物であり、むしろ異例のケースとして十分の十であった。いわばどちらかといいますと、一

般的な通念、応益原則の上に応能原則みたいなものをつけ加えて現在の補助体系ができたので、それで今回、横濱、神戸、関門の内地三港につきましては、十分の十を十分の九に引き下げ、内地の他の各港に近づくという形をとつたわけでございます。

○横山委員 歴史的な異例は何年続いておりますか。

○井上説明員 約百年です。

○横山委員 大臣、歴史的な異例が百年続いておりますというのであります。それで、いま日本における重要な港として、少なくとも横濱、神戸及び名古屋、こうなるのがあたりまえであります。私は、横濱、神戸が異例であるということなら百歩譲つてわが国でもないけれども、関門やあるいは北海道が異例で百年続いております。名古屋港がこれほど急速な発展をして、そして重要な港としてやつておるのに、いつまでたつても百年続いた異例を名古屋港に適用しないということについては、常識的にもどうも私も納得できないのであります。この機会に名古屋港も異例の中に入れてもらふということについてお骨折りを願ひたいと思ふのですが、いかがでございませうか。

○橋本國務大臣 横山さんがおっしゃるように、名古屋港の占めておる港としての重要性は年ごとに重く、また大きな意義を持つてきておるわけにあります。したがって、横濱、神戸が歴史的なことからあつたような制度が持たれてきたわけにありますが、本年度一分引き下げたわけでありまして、名古屋が将来日本に占める重要港の地位から考えて、これはできるだけ引き上げて、そしてやはり大きな港の利益を受けるということに、ことしは努力をしたのであります。実現を見なかつたわけでは、しかし、将来ともにこれが努力をして、同じような国庫負担率を得られるように努力をいたしたいと考えております。

○横山委員 だめを押すようで恐縮であります。横濱、神戸、それから名古屋、それから下関、北海道、順番からいっても、当然そうなるべきだと思ふのであります。が、来年度の予算の際には格段の大臣の御努力がいただけるものと承知してよろしくございませうか。

○橋本國務大臣 原則としては、そのような方針で来年度努力をいたしたいと思つております。ただ、この際、港務政策の中で考えなくちゃならぬことは、何もかも国の費用でやっていくという従来のたてまえがいいかどうか。もちろん、港務事業というものは相当の費用を食いますからして、国が相当額を持つことは当然でありますけれども、一〇〇%いわゆる国の負担でやっていくことがいいか悪い、そういう問題は全体的な港務の形成から考えてもいかなければなりません。しかし、名古屋のような重要港が差別待遇を受けておることは考えなくちゃならぬ、かように考えて、来年度予算については格段の努力をする考えであります。

○横山委員 大臣がおっしゃつたので、大蔵省へだめを押すのはやめますけれども、十分ひとつ大蔵省も承知をしておいていただきたいと思ひます。

簡潔に副管理者お二人に伺ひますが、この木材港を三百億くらいかけてつくりました。いまだほとんどできておるわけでありまして、その木材港の背後が市街化調整区域になつておるわけでありまして、あれだけの金を投下して木材港をつくりながら、工場誘致がその周辺にできない、あるいは道路やその他背後地として適切な処置ができないということは、どうも計画それ自身がちよつとおかしいか、それが一つであります。

それからもう一つは、造成地域がほとんど広がつておるわけでありまして、それがまだ無籍地である。したがって、進出してきた企業は登記ができないから、土地を担保にして金を借りることができない。承れば、果としては、三月末までに何とか無籍地を町と町の間の争いを整理して解決するようにと言つておるのですが、もう三月三十一日であります。この二つの問題は今後一体どうなさるおつもりなのか、承りたいと思ひます。

○松尾参考人 ただいまの二つの問題、この名古屋港の工業地帯、いわゆる西部の臨海地帯の背後地でございますが、これは現在都市計画法での市街化区域、市街化調整区域の区分について、県と地元の間でいろいろと協議をして計画の決定を進めている段階でございます、まだ正式に決定しておりません。しかし、この港の埋め立て地域は、もちろんこれは工業地帯でございますが、その背後地は御承知のようにいわゆるゼロメートル地帯といわれる海面より低い農用地帯でございますし、しかもこれはいろいろ土地改良等をやっている地域でもあるし、そうした関係で、この処置については調整区域にするか、市街化区域にするか、現在慎重に検討しております。しかし、われわれとしては、将来この地域が住宅地あるいは工業地帯として開発の必要があるというめどがつけば、これは市街化区域にすることもやぶさかでないわけでございまして、こうした御趣旨の点は十分体しまして、こうしたいわゆる木材地域の今後の運営に差しつかえないように、県としては十分の措置を講じていきたいと考えておりますので、御了承を願いたいと思います。

なお、現在西部の埋め立て地が、特に弥富、飛鳥村の前の地域がまだ地域決定ができていない。言いかえれば、一部はまだ竣工検査が十分進んでいない点もございまして、もう一つは、町村のちやうど境界に当たるところでございまして、この埋め立て地域についてどのように境界線を引きくかというので、両町村、いわゆる弥富町と飛鳥村の間で、こうした工業地帯をできるだけ自分のほうに取り込みたいという考え方で、両町村の話がつきませんので、県が間に入って現在調整を進めておりまして、これは遠からず解決したいと考えておりますので、御了承を願います。

○横山委員 もう一、二問であります。
今回の転賃債であります、大蔵省並びに運輸省との間のお約束と言われるのでありますが、明白にこの際だめを押しておきたいと思ひますのは、転賃債は別ワケと理解してよろしいか、県、

市の起債のワケを圧迫しない、こういうように理解してよろしゅうございませうか。

○栗栖政府委員 ただいまの御質問の御趣旨のとおりに別ワケに考えております。

○横山委員 大蔵省、よろしいですか。

○井上説明員 その目的によるものでございまして、別ワケと考えております。

○横山委員 最後の質問であります、この防潮堤が最近地元で問題になっておるのであります。それは、港の船舶の出入する口が二つしかない。ある場合には、それをもう少し広げたらどうか、いや広げては困る、こういう地元住民と港の利用者の間に若干の問題があるわけでありまして、防潮堤というものは、いざという場合にたいへんな役割をするのでありますけれども、それまではどうも港の利用者にとつては不便だというような感じを持たれたがちなものであります。この際、この防潮堤というものの存在価値が、普通の場合におきましても有効な役割りを果たすようにしたらどうか。この意味におきまして、先般、名港港審議会がポートアイランドの構想が決定をしたさうであります、運輸省としてはそのことをどういうようにお考えになるか。防潮堤を利用した港の拡大と港湾施設の拡張というものについてどうお考えであるか、伺いたいと思います。

○栗栖政府委員 まだ具体的な計画は承っておりませんが、名古屋港は御承知のようにほとんど発展してまいっておりますので、将来あの水域にいろいろな施設をつくるということもあり得ようかと思ひます。具体的に管理組合からの構想が出ましたら検討してみたいと思ひます。

○横山委員 管理組合は、そのポートアイランドの構想についての決定はまだ政府に出していないわけでありませうか。

○松尾参考人 まだ計画は一応構想の段階でございまして、正式の計画として運輸省のほうには出ておりません。

○横山委員 それでは、以上の質問をまとめまして、運輸大臣に総括的な御返事をいただきたいと思ひます。

思ひます。

第一に、私も考えておりました点は、先ほど御質問をいたしましたように、東京、横浜に匹敵する助成率を明年度よりやつてもらいたいというところであります。

第二番目は、この埠頭建設の公共性にかんがみて、新設される会社の運営については、人事運営等について公共性が保たれるよう特段の配慮をしてももらいたい。それは先ほど四つの法制的条件があるとおっしゃいましたが、運営上におきましてこれは特段の配慮を願わなければなりません。

第三番目は、コンテナ埠頭の建設をはじめ港の整備、拡充に比べて、背後地の確保と道路整備が不十分であるから、すみやかにこれに対処しなければならぬということでありませう。

第四番目は、名古屋港周辺は、水質汚濁と大気汚染が近年著しく悪化しているのでありませうから、もう少し国及び県、市、管理組合等の出先機関が協力体制の機構をつくって、長期計画を立てて強力にこれが改善をし、政府もこれを援助しなければならぬということでありませう。

第五番目は、港湾整備による港の急速な変化にかかわらず、港湾地帯の緑化をはじめ地域住民のための環境整備が著しく立ちおくれおるのでありますから、これが整備計画を立てて、すみやかに優先的に実行をしてもらいたいということでありませう。

第六番目は、これはもう時間がございせんから、私の意見にとどめておくのでありますが、港湾行政における重要な隘路が労働力不足であるということはもう多言を要しせん。これが確保に努力をしてもらいたいことであります。

第七番目は、この新設会社へ転職する公務員に関する労働条件についてであります。これはいろいろ議論のあるところでありますが、この公務員について十分労働条件について配慮をする必要があるということでありませう。

以上七点につきまして、大臣の御意見を伺いたいのでありませう。

○橋本国務大臣 横山さんの重要な御発言また御意見、十分に尊重してこの対策を講じ、ものによつては来年度予算に計上してこれが実現を期するように努力いたします。

○福井委員長 この際、参考人の松尾さん、今城さんに一言申し上げます。

今日は、御多用中貴重な御意見をお述べいただきまして、まことにありがとうございます。厚くお礼を申し上げます。

ほかに質疑はありませんか。――なければ、本案に対する質疑はこれにて終了いたしました。

○福井委員長 次に、本案を討論に付するのであります、別に討論の申し出もありませんので、直ちに採決いたします。

港湾法及び港湾整備緊急措置法の一部を改正する法律案に賛成の諸君の起立を求めます。

〔賛成者起立〕

○福井委員長 起立多数。よつて、本案は原案のとおり可決すべきものと決しました。

おはかりいたします。

ただいま議決されました本案に対する委員会報告書の作成等につきましては、委員長に御一任願いたいと思ひますが、御異議ありませんか。

〔異議なし〕と呼ぶ者あり

○福井委員長 御異議なしと認め、さよう決定いたしました。

〔報告書は附録に掲載〕

○福井委員長 航空に関する件について調査を進めます。

この際、運輸大臣から発言を求められておりますので、これを許します。橋本運輸大臣。

○橋本国務大臣 ただいまは慎重審議の結果、御採択をいただきまして、まことにありがとうございます。

いました。厚く御礼を申し上げます。

なお、この機会に御報告申し上げておきたいことがありますので、簡単に御報告申し上げます。

御承知のように、けさ七時十二分羽田発の福岡行きの日航機が、赤軍派の学生と称される約十五名の学生によって乗っ取られて、現在は福岡に着陸中であることは、関係当局からすでに皆さんに御報告済みと存じますので、詳しいことは御遠慮申し上げます。

ただいま十二時八分ですが、赤軍派の学生と思われるところの学生から次のような要求が日航当局に——赤軍派の学生十五名とも十四名とも言っておりますが、その学生から日航当局に対して、子供、婦人、心臓病患者十名をおろすので、おり次第北朝鮮に向けて出発せよ、こういう要求が出されております。これに対して空港当局は目下検討中である、こういうような報告がただいま到着いたしました。

今回の事件はまことに遺憾千万でありまして、特に空港当局がいろいろの面において手配が不十分であったとは考えませんけれども、これらの問題が起きたことは、まことに遺憾に存じます。この点、遺憾の意を表しておきたいと思っております。

ただ、これに對しまして空港の取り締まりといえますか、あるいはこういう飛行機事件に関する法律というものが十分に整備されておらないようでありまして、これは将来の問題になります。これらの点もあわせて長期対策というものを検討しなければならぬということで、閣議においてもその点が論議されて、近いうちに関係関係の間でこの長期対策といえますか、こういうことを大いに研究して万全を期しましょう、こういうことになっております。

ただ、私といたしましては、長期対策は必要でありますけれども、緊急の措置として、飛行場の警備その他荷物の取り扱いといえましょうか、そういう危険物の点から、こういうものをどうすべきかということに関係二、三の当局と今夕刻中に

も相談をしまして、万全の措置を講じたい、かように考えておることを御報告いたします。

もう一つ、いま情報がありましたので、御報告申し上げます。

能登沖、カムチャツカ西方、北千島東方の三区域中——この前、御承知のように、土佐沖のやつは取り消しになっております。この三区域が残っておりますが、御承知のように、外務省からは全部を取り消せ、こういうような要求をしておるわけでありまして、ただいま申し上げました能登沖、カムチャツカ西方、北千島東方の三区域中、本日九時三十分から十時四十五分の間のウラジオ無線局の航行警報によりまして、カムチャツカ西方及び北千島東方が取り消されたということでありまして、したがって、能登沖についてはなお航行警報は触れておらない。しかし、能登沖については、日本側は強硬にこれが取り消し方を要求しておりますが、きょうの向こうさんの無線では、カムチャツカ西方と北千島東方の二区域は取り消す、能登沖には触れておらない、こういうこととであります。

○河毛政府委員 私どもがけさ九時三十分から十時四十五分までウラジオ無線局の航行警報を聞きまして、ところによれば、いま大臣のおっしゃったとおりでございます。したがって、この航行警報には能登沖は触れられていない、こういうこととでございます。能登沖は触れられていないということとでございます。

○福井委員長 この際、午後一時半再開することとし、暫時休憩いたします。
午後零時三十分休憩

午後一時四十六分開議

○福井委員長 休憩前に引き続き会議を開きます。

船員法の一部を改正する法律案を議題とし、質疑を行ないます。
質疑の通告がありますので、順次これを許します。

久保三郎君。

○久保委員 船員法の改正については、すでに何人かの同僚委員から質疑がかわされておりますので、私は簡単に二、三の点についてお伺いをしたいと思うのであります。

まず第一に、この法律案の点であります。いわゆる改正案によりまして、第一条第二項第三号の改正であり、第三号は、いわゆる「政令の定める総トン数三十トン未満の漁船」ということで、提案説明では、五トン以上の漁船についても船員法を原則として適用するということとありまして、かねて三十七年の三十トンから二十トンに引き下げの改正ができました以来長い間の懸案事項でありまして、関係当局のこれまで改正案でこぎつけられた御苦労に対しては、心から敬意と感謝を申し上げます。政令に譲る点が大半であります。政令の内容についてひとつお伺いしたい、こういうふうに考えます。

それからもう一つは、その中身と関連いたすわけでありまして、この法律案は成立後来年一月一日から施行と、こうなっているのではありません。説明では、段階的にこれは実施していく、こういう御説明もありますので、あらためてその政令の内容を御説明いただきたい、こういうふうに思います。

○高林政府委員 お答え申し上げます。

第一段階といたしまして、適用は、ただいま御指摘のございましたように、四十六年一月一日から適用したいと考えております。その場合の政令といたしましては、十トン以上二十トン未満の漁船のうちで、漁業法五十二条に基づく許可漁業、具体的には沖合い底びき網漁業及び大中小型まき網漁業でございます。それから漁業法六十六条に基づく中型まき網漁業または小型機船底びき網漁業の許可を受けた漁業というものと、それから小型サケ・マス流し網の許可を受けた漁業ということになっております。初めの許可漁業につきましては、十トンから二十トンまでの範囲、それから小

型サケ・マス流し網については、その全体というふうに第一段階においては考えておるわけでございしますが、そういうように第一段階適用いたしまして、逐次適用範囲を拡大してまいり、おおむね五年程度で全体適用ができるように進めてまいりたいと考えておる次第でございます。

○久保委員 そこで、続いて関連してお尋ねしたいのは、いまの許可漁業であります。これは十トン以上のものについて来年一月一日からということとありますが、それ以外の十トン以下というものが、いわゆるいまおあげになったもの以外はどういう段階を予想しておられるか。五年くらいということとありますが、かなり長い期間を要すると思うのであります。いま御説明の許可漁業あるいは五十二条によるもの、こういうものについて来年の一月一日からやって、そのあとずつと五年間残りは保留しておくのかどうか。段階というから、もう一つか二つのきざみがあるはずだと思っておりますが、その予想はどういうふうになっておりますか。

○高林政府委員 本件につきまして、船員中央労働委員会が審議されましたときに、段階適用という考え方が出たわけでございしますが、大体五年程度でやります場合に、その中間でございまして、この、四十六年から始まりまして四十八年くらいに、大体一つの考え方といたしまして、たとえば十トンから二十トンの、ただいま申し上げた許可漁業以外の漁業というふうなものが考えられるというふうなことが審議の過程でございました。私どももそういうふうなものを一応考えておりますけれども、具体的にはやはり第一段階の適用の実施状況、それからまた漁業センサスのいろいろのあらわれてきた結果、そういうふうなものも考え、また事務取り扱いの関係等も勘案いたしまして、進めてまいりたいと考えておるわけでございます。おおむねいまのところ予想されますのは、大体四十八年くらいに第二段階というふうなことが考えられるのではないかと、現在関係各省と——また今後の推移によりまして、各種の政

令をつくりましますとにきめてまいりたいと考えておる次第でございます。

○久保委員 いまのお話だと、具体的に説明があった二つのもの、これ以外、四十八年くらいにもう一つの段階というか、あるが、具体的にこれはまだきめられない、こういうことでありますが、漁業センサスの結果を見てというお話であります、このセンサスからはどんなものが出るかと予想されておられますか。どういふふうに出るのがあるか、これはどうですか。

○高林政府委員 漁業センサスからは、第一に、現在答申にございしますが、地先漁業に属するものはこれを除きます。地先漁業に属するものが漁業センサス等で明らかになりました場合に、それを除くという考え方でございしますので、第一に、地先漁業に属するものがその結果あらわれてくるというところが一点。

それから次に、雇用関係、経営状況、そういうようなものが漁業センサスの結果なお明らかになってくると思ひます。したがって、家族労働の比率その他の問題をおおむねある程度はつかんでおりますけれども、そういうようなものを見て、どこに一番被雇用者が多いか、そういうようなところも見ながら、適用の幅を考えていきたいと考えておるわけでありま。

○久保委員 そうしますと、大体において漁業全体というか、中小、零細というか、そういうものの実態が必ずしも的確に把握されないうらみが一つはあると思ひます。そういうことも一つの原因というか、要素だろうと思ひますが、センサスができますれば、全体として把握ができる、こういうふうに思ひたいと思ひます。そうすね。どうですか、それは。

○高林政府委員 概括的には大体つかめようかと思ひます。それはいろいろ調査項目等によつてさらに検討せねばならぬ問題があるいは出てくるのではないかと思ひますけれども、全体的にはそういうような傾向になるかと思ひます。

○久保委員 そうしますと、来年の一月一日から

実施するものはお答えのとおりとして、それ以外のものについては、センサスの結果を見て、これはいつの日に取り組んでいくというようになことを結論づけられるのだらうと思ひますが、ただ、日にちを切らぬで一日にちを切らぬでというのはいかぬか、大体できそうところからなしくずしにそのときに応じてこれはやていこうというところではないのでしよう、いま具体的にでないものについては、いづれにしても、われわれの希望としては、漁業センサスが出たならば、この時点で関係各省と協議もせねばならぬんけれども、その上に立つて区分けをして、いつの日にやるといふその時期ですね、そういうものを含めて政令で指定していく。もちろん指定であるからすぐじゃなくて、四十八年じゃないと諸般の準備もできないものもあるし、あるいは四十七年でできるものもあるかもしれぬ、あるいは四十八年より少し遅延しなければならぬものもあるかもしれぬということに区分けができると思ひます。

○久保委員 そうしますと、いまさしあたりおあげになりました漁業法の六十六条、五十二条というか、こういう関係のものは、法律が通りますれば、すぐにこれは御指定になるということでありま。

○高林政府委員 そのつもりであります。

○久保委員 われわれもあとのことが多少心配ではあります、むしろこの際考えてほしいのは、漁業労働の実態、いわゆる労働力の確保の問題、これは質量ともに関係してまいりましたし、深刻であると思ひます。そういうことからいって、関係各省庁、いわゆる関係の方がおられますが、これはひとつ前向きで実施していくというところをぜひ約束してほしいと思ひます、水産庁並びに保険庁のほうからも一言、ほんとうに現実に担当する皆さんでありますから、心がまえのほどをお聞かせいただきたい、こういうふうに思ひます。

○山崎説明員 私どもも当然、この法律が通りますれば、運輸省の方針をよく伺いつつ、また諸般の調査を進めまして、できるだけ早期にこの適用がはかられるように努力してまいりたい、かように考えております。

○石田説明員 水産庁といたしまして、船中労働の結論等を尊重いたしまして、いま運輸省、社会保険庁と相談してやっておりますが、今後とも方針に従ひまして、円滑に事が進められますように努力いたしていく覚悟でございます。

○久保委員 次に、船員保険法にお尋ねするわけでありま。

○久保委員 次に、船員保険法にお尋ねするわけでありま。

○久保委員 次に、船員保険法にお尋ねするわけでありま。

○久保委員 次に、船員保険法にお尋ねするわけでありま。

○久保委員 次に、船員保険法にお尋ねするわけでありま。

○久保委員 次に、船員保険法にお尋ねするわけでありま。

○久保委員 次に、船員保険法にお尋ねするわけでありま。

○久保委員 次に、船員保険法にお尋ねするわけでありま。

○久保委員 次に、船員保険法にお尋ねするわけでありま。

○久保委員 次に、船員保険法にお尋ねするわけでありま。

○久保委員 次に、船員保険法にお尋ねするわけでありま。

○久保委員 次に、船員保険法にお尋ねするわけでありま。

○久保委員 次に、船員保険法にお尋ねするわけでありま。

○久保委員 次に、船員保険法にお尋ねするわけでありま。

○久保委員 次に、船員保険法にお尋ねするわけでありま。

れの省庁においてもかなり切り詰められているのが実態でありまして、必ずしも現場の第一線の要員がうまく配置されているとはわれわれは思っていないのです。しかもこれは大きな変革といったら語弊がありますが、前進だと思ふのです。だから、思い切った施策であるかわりに人間が足りないというところになりますれば、法改正の理解というか、そういうものもなかなか末端にしみ通らぬ場合が多いと思ふのです。そこから出る誤解あるいは不徹底、摩擦ということになりますれば、これは混乱を起こすことは必定でありますので、要員の獲得はわれわれも微力ではありますが御協力を申し上げなければならぬと思ふのでありますが、同時に、やはり第一線の諸君としては、これが自分たちの本領であるというか、仕事の一番大きな使命であるということにかんがみまして、親身になってこの制度の適用について理解と協力をさせるようにぜひ指導をされてほしい、こういうふうにお考えください。あまり申し上げたくないのではありませんが、いま末端では、どうも親切に教えてもらえないという声が間々耳に入ってきています。これは人手がないところに仕事が多いから、問い合わせがあつても、木で鼻をくくるわけではありませんが、通り一べんの返事ということになろうかと思ふのでありますが、なかなか法律の条文など読むような環境にない諸君が多いのでありますから、ぜひそこは予算も伴うことでありまして、借しみなくそういうものには出していただいで、完全に持つていけるようにしてほしいと思ふのであります。特にこれは運輸省の船員局の出先あるいは保険庁の出先、水産庁はもちろんで、業界を通じて、これはやはり自分の仕事としてやっつけてほしいと思ふ。これは要望になりますから別段に御返事は要りませんが、そういうことをひとつここのでつけ加えておきたいと思ふのであります。

そこで、保険の問題に関連いたしますが、御承知のように、今国会に労災法の改正が提案されておるわけでありまして、この労災法の改正とは直接関係はございませんが、労災法の制度に対しての答申に基づいて、今度は改正案が出るわけでありまして、その答申の中で、御承知のように、すでにこれは公表されておることでありまして、法律によらないで制度の中で改善していこうという幾つかの項目があります。その中の一つに、労災就学援護費の新設ということで、言うならば労災による遺児の育英資金の創設というものを労働省は今回やっております、新しい法律改正ができて、施行と同時にこれもやっつけようというふうなことでありまして、われわれ非常にいいことだと思つておるわけでありまして、そこで、漁船の船員の遺児についても、当然そういうことがあつてしかるべきだろうと思ふのでありますが、特にいままでの業界を中心とした調査によつても、非常に気の毒な子供たちがかなりいるわけでありまして、交通遺児の場合には、加害者というかそういう者がおりまして、多少資金等についてもめんどうを見るということでも充足したわけでありまして、この漁船船員の遺児に対しては、加害者というのが実は天候というか、おてんとさくまぐらいしかないわけでありまして、極端なことをいへば船主の問題にもなるかもしれないが、いづれにしても、直接的な加害者というものがかなり不明確であるというところもありまして、何か業界としては遺児の育英資金の創設について苦勞をされているような話が先般の新聞等にも出ております。これはもちろん法律によらないことでありますが、先ほどお話し申し上げた労災に取り込んでいく。そして今度は船員法適用——いままでも適用になっている者もありますから、そういう場合には、向こうの労災のほうではいま申し上げたように育英資金が出る、船員法のほうではどうか、こういうことになるわけなんです、まず船員法の中でそういう制度を創設することになったのかどうか、この点聞きたいと思ひます。

○山崎説明員 先生いま御指摘のとおり、陸上の労災保険の場合におきましては、法律によらないで、言いかえますと、福祉施設費として、労災就学援護費というものを創設するように四十五年度予算で予算措置が行なわれております。したがうして、陸上でございまして、勤労者がこういう災害によりましておなくなりになった場合に、各種の遺族年金等の年金が出てまいるわけでございますけれども、年金のほかに、四十五年度以降にございましては、こういう援護費が福祉施設費として出されておるというふうな形でございまして、私も船員法並びに漁船保険法、この援護費の関係は、実は四十五年度ではまだ実現を見ておりません。ちょっとお尋ねに先走つたようでございまして、けれども、実はそういう関係でございまして、私どもも労災にない法律改正を実は今国会に御提案申し上げておるのでございまして、けれども、それについての諮問を申し上げました際の関係審議会からの答申に、やはり海上労働につきましても、その遺児の就学援護につきましては、労災保険と見合ひにおいて早急に検討すべきである、こういう御意見はいただいておりますのであります。予算措置の関係から一年おくれれておりますけれども、私ども、総合保険でもございまして、早く、そういうようなところも十分踏まえて、早急にこの制度を検討してまいりたい、かように考えておるところでございまして。

○久保委員 これは予算も伴うことだと思ふのであります。いまお話しのとおり、労災との均衡上からいっても、当然取り上げていくべき問題だと思ふので、年度途中でやりにくい問題もあらうかと思ふのでありますが、善は急げということもございまして、これは年度中でも取り上げてもらうようにぜひ検討をしてほしい、こういうふうにお考えのようですが、そういう考えは保険庁の中にはないのですか、どうですか。

○山崎説明員 この関係は福祉施設費と申しまして、給付金ではございませんので、一々法律改正は必要ともしませんけれども、やはり保険給付費といたしまして、福祉施設費の中はそれ相当の項目を立てまして予算積算がなされておりますので、先生の御意向でございまして、十分検討はしたいと思ひますけれども、年度途中からの実現は、やはり予算との関係で非常に困難かと、かように考えております。

○久保委員 予算の関係もあるのだからと思ふのですが、われわれももう少し検討してみたらわななくちやいかにぬと思ふのでありますが、いずれにしても、そういう制度が片方にできた限りは、まあできなくてもやるべき筋合いかと思ふので、ぜひ善処をしてほしい。

それからもう一つは、先ほど申し上げたように、船員保険法では、いまのお話からいへば、少なくとも来年度ぐらいからは何とか取り上げられようかと思ふのであります。船員保険法に適用になつていないもの、あるいは過去において——これからはもうありませんが、過去において船員保険ならず、そういう制度が全然ありませんから、そういうものをやっばり救済していくことは、いまのお話とは別な立場から必要だろうとわれわれ考えている。そこで、業界でもそういうことでやつておるということでありまして、この際は、保険庁はむずかしいことかもしませんが、水産庁あたりが中心になつてバックアップをすべきでないだろうか、こういうふうにお考えし、資金についても適当な方法を考えるべきではないか。これは船員局においても同様だと思ひますが、船員局の予算から出すことばかりが資金の供出ではないと思ふので、海関係というものは広いのでありますから、そういう関係から何か方法はありはしないかということ、一つの例からいくなれば、モーターボートでは利益があがつているのだから、ああいふモーターボートのほうからもひとつ金をもつてあげたらどうだろうか。一つの例です。予算からとればなおかつてあります。

まず第一に、水産庁、どうですか。これはあなたのほうの業界の問題にもなりますのでね。

○石田説明員 ちょっと御紹介申し上げますと、ただいま全漁連、全国漁業協同組合連合会でございますが、その中に、漁船海難遺児を励ます全国協議会というものが設けられておりまして、ここ

で海難遺児に対する育英資金をつくらうと計画いたしております。これは資金目標は七億円でございまして、三年計画で集めることになっております。四十四、五、六、この三年間でございまして、目下集めつつありますが、まだ昨年の暮れまでに一千万円台しか集まっておりますが、これから集まるわけでございまして、これができ上りまして、これは水産庁、あるいは文部省のほうにもすでに話をしておりますが、財団法人をつくりまして、そこでこの基金を運営していきたい。大体対象になりますのは義務教育でございますから、小学生、これは千円くらいでございます。中学生、これは二千円くらいと考えております。こういう制度を運営していきたいと考えておりますが、まだ準備が整っておりませんので、財団法人の設立の認可は出ておりません。この夏くらいに出るのではなからうかと思っております。そういった場合には、まだ全漁連等から政府の資金的な援助等の話は具体的に来っておりませんが、そういう民法法人が正式にできました後において、またいろいろ話を持ち上がらうかと思っております。それから、先ほど先生から示唆を与えていただきましたが、そういう方面にもあるいはお願いすることになるかと思っておりますが、目下のところは基金づくりに精出しておるところでございます。

○久保委員 これは保険庁には何か便法はないですか。
○山崎説明員 私ども、御案内のとおり、保険料をいただいて、保険給付をしてまいるというようなシステムでございまして、ちよつと現在のところなかなか便法は思いつかないのであります。○久保委員 局長、多額団体を含めて、これはやはりこの際金を集めてやる必要があると思うのですね。ひとつは脱いで協力してやったらどうかと思うのです。これはもちろん異存のないところだと思ふのですが、ぜひそういうふうにお願ひしたいと思ふ。これは御返事は要らないです。時間もあまりありませんから、先に参ります。そこで、この船員法が一応通りますれば、かね

て懸案でありましたILO百十四号——これはまあ五トン以上のものが全体が目標がつかますればありますけれども、およそ目標がつかば、百十四号の漁船員の雇入契約に関する条約は当然批准ということになると思ふのであります。そういう日程はどういうふうな考へておられますか。
○高林政府委員 ILO百十四号につきましては、この改正案が成立いたしました場合に、できるだけ近い機会にこの批准等の手続について進めていきたいと思つております。なお、そういう機会に、ほかの条約についてもいろいろ検討してまいりたいと思つております。

○久保委員 そこで、同じILOの百二十六号の条約であります。これは漁船の船内船員設備に関する条約であります。これはいまだどういふことになっておるのか。未批准であると思ふのであります。これは、これは、言うならば、船員設備規則というのか、そういうものを当然のごとく制定しなければいかぬだろうと思ふのであります。ところが、そういう作業は今日どうなっているのだろうか、簡単に御説明をいただきたい。
○高林政府委員 船員の船内設備基準でございすけれども、これにつきましては、現在、商船につきましても大体結論を得まして、近い機会にこれを省令化するつもりでございまして、その作業が済み次第、この百二十六号関係あるいは全般的に漁船の船内設備について、あらためてまた船員中央労働委員会におはかりしたいというふうな考へております。

○久保委員 これはスムーズにそういう手順になつてまいりますか。いまの様子でどうでしょう。
○高林政府委員 前の説明ちよつと間違ひがございましたが、商船の部分について結論を得ておりますので、一連のものになつておりますから、当然次へ移るよう、船員中央労働委員会ではそのような準備になつておりますので、スムーズに移り得ると思つております。

○久保委員 これはお話しのようになかなか問題

があります。そうしまして、百二十六号条約はかなりきびしい。きびしいといつては語弊がありますが、程度の高い内容のようにわれわれ見ているわけなんです。必らずしも日本の業界というのか、そういうものがいい返事をしないような情報も聞いておるのではありませんが、それはどうなんですか。最近はどういうふうな納得してきておりますか。

○高林政府委員 やはり条約の水準というものがかなり高い場合、たとえばこの百二十六号もそれになるかと思ひますけれども、もちろん部分、部分いろいろ問題点があると思ひます。したがつて、全般的にそういう水準と現実の姿というもののかみ合わせで、作業においては相当むずかしい問題が出てくるかと思ひます。そういうような点では、船員中央労働委員会において公労使三者において十分討議して、そしてまとめて出すことにしております。あるいは問題点としていろいろその他の問題が出てくるかと思ひますけれども、私どもといたしましては、できるだけ労働委員会と協力いたしまして、全体的にまとまるように努力してまいりたいと思つております。

○久保委員 船員の労働安全衛生規則というものが三十九年にできたのであります。ほかのほうでは労働安全衛生規則というのか、そういうものが同じようにございまして、これは最近の船の構造その他から見て、しかも具体的でない部分もかなりあるかと思ふのであります。これは一べん再検討というのか、中身を検討する必要があるとはいへないかと思ふ。これは見ているのであります。その点はいかがですか。

○高林政府委員 船員労働安全衛生規則につきましては、確かに再検討を要する点がございまして、で、再検討を前から続けております。昨年の十一月にこの船員労働安全衛生規則の改正に關しまして、船員中央労働委員会の答申がございまして、それで、その答申の御趣旨に沿ひまして、できるだけ早い機会に公聴会を——これは法律上公聴会が必要でございますが、公聴会を開いて、で

きるだけ早い機会に、本年上半までの期間においては、この改正をやりたいと思つておる次第でございます。

○久保委員 いずれにしましても、最近の労働災害というのか、これはかなり深刻なものが出てまゐつております。しかも特に漁船の場合は、統計に載らないいろいろな災害がたくさん出ておると思ふのです。これは役所の末端機構が十分でないということも一つの原因であります。先ほどの話のように、経営者自身が操業に乗り出しているというので、そういう報告や連絡というのか、そういうものも完全に行なわれないために、ともすれば何かあまり災害に対しては焦点がすわらぬかつこうが今日まで多かったと思ふのです。だから、いまお話しのとおり、前半において検討して考えていくということでありまして、これはやはり実行させるような体制というのか、そういう体制が一番大事だと思ふのです。これは水産庁も一半の責任といつては語弊がありますが、片棒をかつがなければいかぬと思つておるのではありませんか。これはやはりいさ船員局長のお話しのとおり、作業には一口乗つておるだろうと思ふのです。が、実施についてはなかなかむずかしいと思ふのです。そのむずかしいことは、やはりどうして業界を通してやらなければならぬということでありまして、水産庁としては、そういう体制築きには何か特殊な考えを持っておられるかどうか、いかがですか。

○石田説明員 水産庁も直接の出先を若干持つておりますが、水産行政は主として都道府県の水産部局を通じてやっておりますので、ここを通じて海難の防止等の徹底をはかつていきたいと思つております。

一昨年でございましたが、八戸沖のイカ釣りの件がございまして、先生からも御質問がございましたが、そのときに部長からも申し上げたと思ひますが、われわれとしても運輸省と一緒にあります。災害の防止等には特に気をつけておりま

す。

それから、最近は通達等を出します際にも、もし海難が起きた場合には、海難にあった人の不幸だけではなくて、漁業の経営そのものも破壊されてしまふということでありまして、経営者としても、これは特に自分の利害にも関係することであり、それから人権の問題でもあるからということの特につけて指導はしてきております。

○久保委員 これは筋違いかもしれません、現場というか、地方には、県の出先だと思ふのでありますが、たしか水産指導員というのが配置されていると思うのです。そういう人が大体において漁業というか、あるいは加工というか、そういうものの指導をおそれているのだらうと思ふのでありますが、いまあなたがおっしゃるような面にはなかなかな指導が行き届かぬ、こういうことだと思ふので、これは守備範囲からいけばむしろ運輸省であらう、こういうふうには思ふのであります。

○高林政府委員 船員災害防止規程につきましては、船員災害防止協会において現在制定を急いでおります。この規程につきましては、現在の予定では、まず商船及びカツオ・マグロ漁業につきまして、この五月に船員災害防止協会の総会において定めまして、直ちに船員中央労働委員会のほうで審議をする予定にしております。大体六月くらいにはこの制定のめどがつくかと考えております。

○久保委員 大体予算はどの程度使っておりますか。四十五年度予算はまだきまらぬと思ふのであります。四十四年度ではどの程度の予算でこれはやっておりますか、おもしろいその事業はどんなことをやったか、おわかりでありますれば御披露願ひたい。

○高林政府委員 船員災害防止協会の四十四年度の予算規模は約五千六百万円でございます。それで、大体こういうような予算規模に基づきまして、各種の災害防止のためのいろいろな対策、それは大体災害防止の実施計画に定めておられるいろいろな項目について、実施を進めておるといふ段階でございます。

○久保委員 この協会は、先ほど言ったように、はかよりかなり手ぬるい仕事をやっているとはいふかと思ふのですが、手ぬるいといふか何といふか、何か仕事ができないんじゃないかと思ふかと思ふ。これは局長としてどういふふうに見ておりますか。

○高林政府委員 当協会が発足いたしましたして二年くらいいなると思ふますけれども、やはり発足の過程におきまして、なかなかいろいろな事業面において困難な問題が多いのでございます。確かに先生御指摘のように、手ぬるいような感がございます。私もいろいろな協会と御相談申し上げまして、まずこの災害防止規程というものについては早急にやるように、そしてまた、今後の事業活動というものをさらに積極化するように、いろいろの面で話し合いを進め、またわれわれとして必要な援助、指導をやっておるつもりでございます。

○久保委員 そこで、船員災害防止規程は、それじゃことしの五月までにできるといふことであります。——わかりました。

○久保委員 ところで、災害防止協会の四十四年度決算及び四十四年度の事業報告というか、まだできませんか。できなければ、四十三年度の事業報告、そういうものがありましたら、あとでけつこうですか出していただきたい、こういうふうに思います。

○高林政府委員 冒頭申し上げましたように、船員法改正については、われわれの長年の希望というか待望でありましたので、一日も早く実施されることがわれわれの期待なのであります。

○久保委員 先ほど船員局長が答へられたように、五年以内にはというのでは、何か少し期待にはずれするような気持ちも実際はするのであります。しかし、実態も見えないで、まあ一日も早くというだけではできないものもあるだらうから、多少の時間はかかるにしても、五年というのは最大のタイムリミットでありまして、それ以前に全部が船員法適用の中に組み込まれるということをぜひ考えていただきたい、こういうふうな思ふわけでありまして。

ただ、もう一つついでに申し上げたいのは、次の機会にまたお尋ねしたいと思ふますが、言うならば、船員法の改正と船舶安全法のもう一べんの点検、それからもう一つは、従業規則というのか、従業制限ですね、こういうものの三本立てでやはり安全な漁業ができ、水産業が発展していくということになりはしないかと思ふのであります。関係の皆さんおいてでありますので、船員法改正だけで事足りるというものではないということに最後一言申し上げて、私の質問を終わります。

○田代委員 船員の安全と生活条件の向上ということを目ざしておる点で、この法案に賛成でございますが、いままでの質疑の中でなおどうしても納得できていたいただきたいという点で二、三質問いたします。

それは、これは結局事業量がふえるが、これを執行する機構あるいは人員というのがほんとうに適正かどうかという問題ですね。具体的に申し上げますと、たとえば九州の海運局は十六人の船舶労働官がおり、そうして昭和四十三年度には千五百隻以上の船を扱ってゐる。かりにこれを二人で調べるといふにしても、二百隻以上受け持たなければならぬ、こういう計算になるわけですね。政府の説明でも、法の適用を受けておる船舶の検査というものは、全国で八十七人の担当官がやっております、九州の場合で申しますと、五百隻以上、三千人以上の船舶の認定が非常にふえていくというふうな形になっていく。そういう場合に、現在のそういう人員でやれるかどうかという問題ですね。無理にやろうとすれば、できないか、あるいはまたこれに従事しておる労働官の非常に密度の高い過重労働になるんじゃないかという問題ですね。ですから、結論的に申しますと、実際にスムーズに法案が目ざす方向でこれを活用するとすれば、そういう意味での人員の増というものはぜひとも必要じゃないか、それを確保するために、どうしてもそれだけ人員をふやしてもらふ必要があるんじゃないかということを質問したいと思ふわけですね。

○高林政府委員 確かに、現在労働官の数が、船舶の数に比較して非常に少のうございまして、現在労働官は全体で八十七名で、そういう意味では、労働官の仕事をやります場合に相当きつポイントがあると存じます。実際問題といたしまして、私も極力重点を置いてやっております。うふにやっておりますけれども、確かに、こういうふうな適用範囲の拡大に伴ひまして、さらに事務量が増加いたします。来年度につきまして

○高林政府委員 先ほど言ったように、はかよりかなり手ぬるい仕事をやっているとはいふかと思ふのですが、手ぬるいといふか何といふか、何か仕事ができないんじゃないかと思ふかと思ふ。これは局長としてどういふふうに見ておりますか。

○高林政府委員 当協会が発足いたしましたして二年くらいいなると思ふますけれども、やはり発足の過程におきまして、なかなかいろいろな事業面において困難な問題が多いのでございます。確かに先生御指摘のように、手ぬるいような感がございます。私もいろいろな協会と御相談申し上げまして、まずこの災害防止規程というものについては早急にやるように、そしてまた、今後の事業活動というものをさらに積極化するように、いろいろの面で話し合いを進め、またわれわれとして必要な援助、指導をやっておるつもりでございます。

○久保委員 ところで、災害防止協会の四十四年度決算及び四十四年度の事業報告というか、まだできませんか。できなければ、四十三年度の事業報告、そういうものがありましたら、あとでけつこうですか出していただきたい、こういうふうに思います。

○高林政府委員 冒頭申し上げましたように、船員法改正については、われわれの長年の希望というか待望でありましたので、一日も早く実施されることがわれわれの期待なのであります。

○久保委員 先ほど船員局長が答へられたように、五年以内にはというのでは、何か少し期待にはずれするような気持ちも実際はするのであります。しかし、実態も見えないで、まあ一日も早くというだけではできないものもあるだらうから、多少の時間はかかるにしても、五年というのは最大のタイムリミットでありまして、それ以前に全部が船員法適用の中に組み込まれるということをぜひ考えていただきたい、こういうふうな思ふわけでありまして。

ただ、もう一つついでに申し上げたいのは、次の機会にまたお尋ねしたいと思ふますが、言うならば、船員法の改正と船舶安全法のもう一べんの点検、それからもう一つは、従業規則というのか、従業制限ですね、こういうものの三本立てでやはり安全な漁業ができ、水産業が発展していくということになりはしないかと思ふのであります。関係の皆さんおいてでありますので、船員法改正だけで事足りるというものではないということに最後一言申し上げて、私の質問を終わります。

○福井委員長 田代文久君。

は、一月からということもございしますが、そういう観点から、振りかえ増員五名というものを来年度予算においては考へておるわけでございます。しかしながら、今後の問題につきましては、確かに拡大する過程においてなお努力をしましければならぬと考へておりますので、先般も政務次官がお答えいたしましたように、私も同様に考へては、必要な人員の確保というものに最大限の努力をすゝるとともに、現在の行政事務を極力簡素化したしまして、それによってまた幾ぶん回し得る人を考へてみたいということも考へておる次第でございます。

○田代委員 あとのほうの簡素化の問題は、これはなお私のほうも研究してはつきりしなければならぬですが、前半の御答弁ですね。とにかく現在のこういう法案を案に有効に発展させるためには、現状では確かに人員は足らぬという面がある、だから当局としては、その増員ということについては、とりあえず五名ですか、が、将来それがうまいくいふやうな方針だということうに理解していいわけですか。

○高林政府委員 そのとおりでございます。

○田代委員 そうしますと、現在出張所に一人しかおられぬところがありますね。ところが、こういう出張所を廃止するとかいうような計画が具体的にはあるんじゃないかと思ひますが、もしそういう一人出張所というやうなところを廃止されるというやうな場合における基準はどういう基準で——とにかくそういうことは、常識的にいいますか、一般的な話ではわからないでもないのですけれども、実際にいいてはそういうところを、いままであったやつを廃止するといふやうなことになるやうなと、この法案の趣旨に反するんじゃないか、このやうに考へますので、どういう基準で廃止されようとするのかというやうな点をお答え願ひたいと思ひます。

○高林政府委員 行政簡素化の観点からいたしまして、地方海運局の出張所を廃止することを大体各出張所について考へておるわけでございます。

この場合における考へ方といたしましては、基本的に行政簡素化のために極力人を減らして、そして組織を簡素化してまいらうということでございますが、ただ、そういう場合、当然行政サービスの面から見て欠点が出る、マイナスが出るというやうなことがあつてはならないと考へます。

そこで、現在地方海運局の出張所が行なつております仕事は、大体船員法の関係におきましてはいわゆる雇入れ公認という事務と、それから船員手帳の交付ということ等いろいろございします。これにつきましては、その出張所のあります市町村において、それらの事務を引き受け可能であるかどうかということ考へまして、行政サービスということについて遺憾がないといふやうなことを勘案いたしまして、出張所を逐次廃止をしてまいらうということを考へておるわけでございます。現在、そういう意味の指定市町村といたしましては約百九十ばかりございしますが、今後も適用範囲の拡大等を考へます場合に、これらの指定市町村が——具体的にその市町村と相談をいたすのは当然でございますけれども、そういうやうな指定市町村制というものの活用してまいらう考へておる次第でございます。

○田代委員 実際にそれをやるかどうか、ちよつと納得できないのですが、なお、私たちの考へとしては、この法案の趣旨からいいますと、一人出張所で一人で仕事をやるというやうな場合には、船長さんで、しかも一人で船に乗つていふやうなこともあつて、夜も働きに出られるといふやうなことがある。そういう場合も考慮しますと、むしろ一人出張所ではなくて、現象的には人が余つて仕事がないやうな姿があつても、これは実際、船員の安全とかそういう生活の基本條件に関する問題ですから、むしろ二人の複数くらい——氣象台の問題なんかおさうでございしますけれども、ふやしてやるというのが、船員のたすけにも、また船員法の基本精神からいつても正しいんじやないかと思ふのですが、そういう考へないですか。

○高林政府委員 これは出張所を廃止するか、あるいはこれを強化するか、二つの道があると思ひますけれども、全体的にやはり運輸省機構といたしましては、極力行政の簡素化をはかつてまいりたい、そして行政の簡素化といふこと、行政サービスの改善といふことが矛盾しないやうな範囲において、指定市町村制を考へていくといふことを考へておりました、やはり基本的な方向としては、むしろ極力指定市町村制を活用し、そしてそれを増大していくといふことのほうが、公認あるいは手帳といふやうな事務については、船員あるいは船舶の所有者にとつてかえつて利便になる点が多いのではないかと考へております。もちろん港によつて多少いろいろな事情が違ひますが、そういうやうな事情の違ひについては、十分また具体的に市町村あるいはその他船舶の所有者団体といふやうなものといふいろいろ相談をしまひたいと考へております。

○田代委員 私どもは労働組合なんかの御意見も伺ひましたけれども、そうなりますと、これは明らかにそこそこの人員の整理、首切りに通ずるのではないかと不安があるのです。それから国民なり漁民の方とすれば、そういうことを實際やれるかどうかという問題があるといふやうなことで、十分納得できないのですが、そうしますと、千葉県の太平洋沿岸の館山出張所、それから四国の室戸岬の出張所などはそのまま維持されるのか、廃止されるのか、ちよつと聞かせていただきたいと思ひます。

○高林政府委員 どの出張所をどういふ順序で廃止といふことについては、船員局といたしましては、いま直接の所管ではございせんけれども、私も聞いておりますところでは、いまおあげになりましたやうな二カ所については、いろいろ問題があるやうでございします。そういう点を聞いておりますので、具体的な実施については、その方面の関係者といふやうな十分相談しながら進めていく考へ方であるやうに理解しております。

○田代委員 そうすると、問題があるといふことは、こういうところは廃止すべきではない、廃止するとこれはいろいろ問題があるのではないかと意味においては問題なんですね。ですから、こういうところは当然廃止すべきではないと思ひます。そういう点を考へていただきたいのですが、この間の御答弁では、この業務量がふえるといふことで、市町村のそれに委託するといふ問題もありませんが、アルバイトを雇つて、それでそのアルバイト料なるものを予算化して、それで補うといふ説明があつたように思ひますが、そういうアルバイトでとりあえず処置し、それを補うといふやうな予算あるいは人員をどのくらい予定されておりますか。

○高林政府委員 新規適用船員に対して船員手帳の交付という、一度交付いたしまして、あと比較的に、ごく一時的な事務の増大に対処いたしたために、要員といたしまして、賃金職員といふものを三カ月分——これは来年度については一月からでございますが、三カ月分のものといひまして、十一万一千円の賃金職員の賃金分を案として計上しておる次第でございます。

○田代委員 そうしますと、そういうアルバイト、臨時雇ひですね、これをやられていふ方々は、むしろ職員あるいは臨時職員というやうな身分関係をはつきりさせて、それを雇用される必要はありませんか。

○高林政府委員 その点につきましては、いままで賃金職員はかりございしたけれども、こういう方々はいわゆるアルバイトでございまして、そういう必要は心ずし具体的にはなかつたやうに全般的には思ひますけれども、もちろん、そのときの定員その他の状況によつて、また必要な方にお願ひするといふケースもあり得ると思ひます。

○田代委員 最後に、これで終わりますけれども、最初に、この法案の精神と実際の事業量の増加という関係から、増員ということとは当然考へな

ければならないということございまして、また、実際に現地の第一線で働いておられる勤務員諸君の方々にとっては、やはり非常に大問題であります。ことにそれによって労働量が非常にふえるとか、労働が強化されるとか、そのために、船員の安全あるいは生活の向上について、これが法の目ざすところとおりうまくいかないということになると困るわけです。ですから、十分その点を考えていただいて処置していただきたいということをお願いしまして、質問を終わりたいと思います。

○福井委員長 ほかに質疑はありませんか。

なければ、本案に対する質疑はこれにて終了いたしました。

次回は公報をもってお知らせすることとし、本日はこれにて散会いたします。

午後二時五十一分散会