

第六十五回国会 衆議院 運輸委員會 議 録 第十六号

昭和四十六年四月十六日(金曜日)

午前十時三十一分開議

出席委員

- 委員長 福井 勇君
- 理事 宇田 國榮君
- 理事 德安 實藏君
- 理事 齊藤 正男君
- 理事 河村 勝君
- 理事 村山 達雄君
- 理事 松本 忠助君

- 補欠委員 砂田 重民君
- 増田甲子七君
- 中馬 辰猪君
- 佐藤 孝行君
- 田代 文久君

出席國務大臣

- 運輸大臣 橋本登美三郎君

出席政府委員

- 運輸大臣官房長 高林 康一君
- 運輸省海運局長 鈴木 珣吉君
- 運輸省船舶局長 田坂 鋭一君
- 運輸省船員局長 佐原 亨君

委員外の出席者

- 運輸委員会調査 鎌瀬 正己君

委員の異動

四月十六日

- 辞任 佐藤 孝行君
- 補欠選任 長谷川 峻君
- 砂田 重民君
- 稲村佐四郎君
- 中馬 辰猪君
- 西銘 順治君
- 増田甲子七君
- 國場 幸昌君
- 田代 文久君
- 青柳 盛雄君

辞任

補欠選任

- 稲村佐四郎君
- 國場 幸昌君
- 西銘 順治君
- 長谷川 峻君
- 青柳 盛雄君
- 砂田 重民君
- 増田甲子七君
- 中馬 辰猪君
- 佐藤 孝行君
- 田代 文久君

四月十四日

松本・東京間航空路線開設に関する請願(原茂君紹介)(第四六一二号)  
同(中澤茂一君紹介)(第四六六五号)  
は本委員会に付託された。

本日の会議に付した案件

船舶職員法の一部を改正する法律案(内閣提出 第七八号)

○福井委員長 これより会議を開きます。  
船舶職員法の一部を改正する法律案を議題とし、質疑を行います。

○齊藤(正)委員 法案審議に入る前に、法案にも関係がございますので、冒頭大臣に伺いたいと思っております。

船舶職員の階級制と申しますか、名前の呼び方に航海士、機関士、通信士とも甲乙丙というように呼び方があるわけがございますが、たとえば通信士についていうならば、電波法に基づく国家試験を受けて取得した免許は、一級、二級、三級というように呼び方がされております。私は、この甲乙丙という呼称について、最もスマートな船乗りというように感じからいたしますと、何かあまりにも閉鎖的な、封建的な、前近代代な感じを受

けるのですけれども、大臣、この甲乙丙というように呼び方について抵抗を感じたことございませぬか。

もう一つは、この船舶職員というのは、通信は通信だけ、そして最高の職は通信長、機関は最高がやはり機関長、航海士だけがキャプテン、すなわち船長になれるというように、またこの船舶職員法の組み立て、しかもそういうようになっていて、それぞれ通信士は通信士の上級の取得はできる。その取得のしかたについては、これもまた経験年数とか試験とかいう方法でとっておりま。機関についても同じ、航海についても同じでありますけれども、縦への昇進の道は開けておるけれども、通信に職を持った以上、生涯最高の職階が通信長、キャプテンには絶対なれない、こういうこともきわめて閉鎖的であり、きわめて前近代的だということに思っております。私は、識見、技術あるいは経験年数等が十分であれば、たとえ通信の出身であっても船長になってよろしい、たとえ機関の出身であっても名船長になれるべきだと思つておる。

私は、東大総長の学部別出身を調べてみたことありますけれども、法学部出身でなければ東大総長になれないというものは何もないのです。平賀さんの総長のよしあしは別として、造船学の泰斗が東大総長をつとめたことがある。私も学校の教員をやりましたけれども、体操の先生でも、国語の先生でも、算数の先生でも校長になれるのであります。船乗りに限ってその職階は、通信は通信、機関は機関、航海は航海、しかも最高の職である船長には航海出身でなければならぬというこの閉鎖性、この前近代的性、これは船舶そのものの特殊な形、あるいは業務というようにものからくるものであつて、あたりまえだというようにお考えなのでありましようか。それぞれ甲乙丙とい

う呼称の封建性といえますか、前近代性といえますか、そういうものとの関連において、根強く船舶職員の間には、こういうものがあたりまえなことだ、常識だというようになっておるものならば、この際、ごまかな改正もさることながら、本的に船舶職員法の検討をすべき段階ではなからうかというようにも思つておると思つておる。まず冒頭、いままでの審議を通じていろいろのお考えを持っておると思つておるけれども、アイディアマンとして評価の高い橋本大臣、私のお尋ねにひとつ明快なお答えをいただきたいと思つておる。いかがでございませうか。

○橋本國務大臣 お話しのように、われわれも甲乙丙というつけ方を子供のときにやられたわけでありまが、近ごろは点数、五点とか四点とか三点とかに変わつてまいりました。お話しのように、あまりいい名前ではありません。これは古い一つの呼称の言い方でありましようけれども、直ちに法改正の中でこれを変えていくかということになりますと、いろいろの問題がございませうが、しかし、お考え方ももつともありますし、私もあまりこの甲乙丙の使い方は好ましいと思つておりませんので、適当な機関によつてこの問題もひとつ検討してもらつて、将来やはり考えていくべき問題だらうと思つておる。

それから、いわゆる機関士、通信士はいつまでも機関長あるいは通信長という以外に道がない。これもいろいろの問題があると思つておる。たとえば航海安全の問題になりますと、いわゆる通信士として、あるいは機関士として非常にエキスパートでありましても、全体の航海を見る場合にははたしてどうであるかという問題がございませうが、しかし、これらの問題も、だんだん時代が変わつてまいりまして、いわゆる機械化されてまいりまして、コンピューターをいかに使つかうか、そ

う呼称の封建性といえますか、前近代性といえますか、そういうものとの関連において、根強く船舶職員の間には、こういうものがあたりまえなことだ、常識だというようになっておるものならば、この際、ごまかな改正もさることながら、本的に船舶職員法の検討をすべき段階ではなからうかというようにも思つておると思つておる。まず冒頭、いままでの審議を通じていろいろのお考えを持っておると思つておるけれども、アイディアマンとして評価の高い橋本大臣、私のお尋ねにひとつ明快なお答えをいただきたいと思つておる。いかがでございませうか。

う能力が、だんだんこれからの大型船、小型船を問わず、そういう問題が出てまいろうと思ひます。それにいたしまして、やはり全般的な知識が必要でありますからして、したがって、船長にするために、従来試験がないようでありましたけれども、あるいはそういうような試験制度といひますか、そういうことによつて総合的な、総合的な経験と知識を持つておれば、なれるという道も考へていくことも将来あり得るのではないかと考へていくこともなかなか重大問題でありますから、これは十分に関係方面と協議をし、かつまた、審議会あるいは調査会等でこれは相談しないと、一がいに直ちにこの点をそうすべきだという結論も出かねる状態であります。

ただ、船長あるいは機関長あるいは通信長というものは、そういう者の待遇については、これはやはり違つた待遇ではなしに、できるだけ——これはある意味においては三権分立みたいなものから、総理大臣、議長及び最高裁判所長官というのは同じような高い地位にありますから、そういうもの考へ方をやはり設定していくことによつて、自分の職分を十分に守り得るといふことも一つの方法ではないかと思ひます。これらを含めてこれは検討してまいりたいと考へております。

たいへん参考になりますので、これらを十分將來ともに検討してまいりたい、こう考へております。

○齊藤(正)委員 大臣から答弁をいただいたわけですが、外国船舶等で、この甲乙丙というものをどういふ呼び方をしているのか。あるいは開くところによると、かつて船長以外に、これに該当するといふような幹部の乗り組みをためしたいといふようなことも、外国ではあるといふように聞いています。そのほかの方でもけつこうでございませうけれども、日本における甲乙丙といふような呼び方を、外国では一体どういふようにされているのか、おわかりになったら教えてください。

○佐原政府委員 外国の制度すべてを網羅してお

答へすることはちよつとできませんが、一、二の例で申しますと、遠洋船長、オーシャンゴイングのキャプテン、それからコースタルのキャプテン、こつちといったような呼び方、それからその中の航海士の区分といたしましては、これは日本でも俗によく使われますけれども、フースト、セカンド、こつちといった呼び方でございませう。

○齊藤(正)委員 日本の悪い伝統、悪い習慣として、技術者軽視ということがずっと続いておるわけでありませう。技術革新とか情報社会とかいろいろいわれておりますけれども、今日なおそういう技術者が優遇されていないといふことは、日本全体の風潮でもあるし、悪い傾向であると思つた対策を船舶職員から考へてみたらどうかと思つた。通信士という崇高な仕事をし、そして高度な技術を持つ、あるいは機関士として複雑なメカニクに對処して全く新しい技術を身につけておる諸君、いづれも技術者であります。この技術者の処遇にあつては、名は体をあらわすといひますけれども、呼び名一つでも、やはりそれに報いて、それに相當した呼称といつたようなものがあつていいのじゃないか。きわめて私の質問そのものが原始的であり、素朴であり、かえつてそういうことを聞くことがあるいは封建的過ぎるかもしれませうけれども、そういう考へ方を持つておるわけでございますので、大臣のお答へにありましたように、なるべく早い機会に、こつちういふことも含めて御検討をいただきたい。

質問の要点に入りたいと思つたわけですが、すでに同僚各位からお尋ねがされておりました。ほぼ明確になつてお尋ねをいたしたい。

昭和三十三年の船舶職員法の改正は、その第一条「目的」において、従来の「この法律は、船舶職員として船舶に乗り組まざるべき者の資格を定め、こつちういふことが目的であつた旧法を、こつちういふことによつて、船舶の航行の安全を図ることを目的とする。」

ということ、あえて船舶航行の安全を目的に挿入したおるのであります。このことは、船舶と乗り組み員の安全確保に、より積極的な姿勢を見せたといふことで、高く評価すべきものであつたと思ひます。したがつて、船舶職員法の資格と配乗の改正は、相応する安全上の考慮と措置がなされなければならぬ。今回の改正は、試験制度の簡素化と配乗の緩和のみがあげられているのでありまして、このことによつて、船舶の安全性を高める具体的な積極的な措置はないといふように思ひます。

したがつて、安全を担保する法の目的からいひますれば、どうも船舶職員法の第一条の目的からいひましても離反するものではないか。目的はこつちういふことをうたつておるけれども、實際は違つてきているのではないかと思ひます。特に、乙種の職員の従事範囲の拡大によつて、はたして安全航行がはかれるかどうか、きわめて疑問だと思ひます。従来の答弁で、これでもだいいじょうぶです、最低限を規定しているから、上位の者が下位の船に乗るのは差しつかえないのだといふ言ひ方でありませうけれども、やはり最低限を規定するといひましても、これによつていふゆる資格の低い人が格の高い船へ乗ることになるのですから、安全性といふ点については、最も心配し懸念されるところでありますけれども、局長、御答へをいただきたい。

○佐原政府委員 昭和三十三年の法律のことを先におつしやいました。実は二十六年のときにこつちういふふうに変つたわけでございます。それはどちらでも同じことでございますが、第一条の目的に明示はいたしませんでしたが、やはり資格の規制といふことは、その根底には船舶の安全といふことを考へての法律であります。特に、二十六年で法律の性格が変わつたものではないといふふうにはわれわれは了解しております。

それから、資格を下げても安全上だいいじょうぶかといふ点でございますが、一般的に甲板、機関、通信を含めて今度緩和が行なわれるわけでございます

いませうけれども、往年のきわめて原始的な船内労働、経験と勘でやつた船内労働に比べて、非常に自動化機器が導入されてまいりました。船員の労働自体がある意味で、いろいろの意味で余力が出てきた。余力をもつてほかの仕事に精力を回し得るといふことで、資格が下がつても安全性は阻害されない、こつちういふ考へ方で今度の改正がはかられておるわけでございます。

通信士につきましては、何度も申しましたけれども、甲が乙になるわけでございますから、甲のほうがそれはより相対的には安全性が高いわけでございますが、乙になつても、いろいろな意味で航行の安全上支障はないといふことで、郵政とわれわれのほうと意見が合致したわけでございます。

○齊藤(正)委員 いま、電波法を所管している郵政と、船舶職員を所管する運輸省との間に合意が成立したといふお話でありますけれども、この合意はきわめて最近のことであつて、電波法を所管いたしております側はなかなか合意しなかつた、かなりちゆうちよをしたといふように聞いておりますが、その点は一発でオーケーでございましたか。

○佐原政府委員 この問題は、相当前から問題がございまして、乙にしたらどうか、乙にしても支障はないのではないかといふ意見は前からございまして、ただ通信の技術のチェックは、電波法系統で免状付与を行なつておりますので、電波法の無縁従事者操作範囲でその通信操作範囲がきまつておつたわけでございます。それが変わらないう限り、幾ら運輸省がこの職員法を変えようといひましたしても変えられない、こつちういふ状態が数年続いた。今度の審議会のあとで、再度これが問題になつたあとで、安全上もう一ぺんどうなのかといふことで郵政省との相談をしたところが、政令を変えましよう、こつちういふことになつて、こつちういふわけでございませう。

○齊藤(正)委員 いまのお答えでも明らかのように、長年問題になってきて、国家試験による一、二、三といったような電波法の資格を、甲、乙、丙に当てはめてきたわけでありますが、少なくとも乙通の従事範囲を拡大するということにつきましても、やはり実全性の問題その他で長い時間がかかった。ほかにも理由はあると思えますけれども、やはり電波法を管理する郵政といったにしても、政令の改正にあたって、この法律が法案として運輸省から国会へ提出される段階になって、言うならばぎりぎりになって合意になったというように私は解釈をいたすわけでございますので、たとえれば、次のような問題についてお答えいただければと思うわけであります。

最近といましてもここ数年でありますけれども、相次いで近海区域を航路する船舶の遭難事故が続出したしておるわけでありまして。たとえば山東丸、いわき丸、弥彦丸、第五真盛丸等々、すべて近海区域を航行する船舶であり、船舶職員法によれば、船長、航海士、機関長、機関士はすべて乙種でよい船舶であります。実際にこれらの船舶にどのような資格の職員が乗船していたのか。たとえば乙種でよい船でありますけれども、甲種の職員がどの程度乗っていたという実績をお持ちでございませうか。もしお持ちにならないとするならば、日本船の海難は乙種以下の免状を持つものが非常に多いわけでございまして、この資料もどういうわけか、意図的ではないと思えますけれども、トン数別の海難状況の報告書はございませぬけれども、船員の資格別の海難統計はないのであります。何トンの船がどの程度遭難したかというのはいまも分析されておらない。私もはむしろそういうものをほしいのでして、遭難というものはトン数には関係ない。大きい船ほど安全で小さい船ほど安全性がないということでもないし、大きい船でも問題になってくる海難事故は頻発したし、小さい船でも必ずしも海難にあつてばかりいるわけではない。問題は、乗り組んでい

る資格別の統計といったようなものもほしいわけでございますけれども、この山東丸、いわき丸、弥彦丸、第五真盛丸等々に、甲種の資格を持った航海士なりあるいは通信士なり機関士が乗っていたのかどうかというようなことは、概略おわかりになりますか。

○佐原政府委員 いま具体的に列挙されました船に、どういふ資格者が乗っておったかということ、ちよつといまわかりかねます。後ほど調べてお答えしたいと思います。

ただ、まことに先生おっしゃるとおりでございます。現在海難統計を保安庁でやっておりますが、その資格別の分類はなされておられませんので、われわれもそれをつかみたいということで相当努力いたしましたけれども、統計のやり方自体を変えまじと把握できません。保安庁のほうへその旨を申し入れはいたしておりますが、もし少し年次がたてば、そういった統計もでき上るかと思えますけれども、現時点ではちよつと不可能でございます。

○齊藤(正)委員 ここに四十五年十二月、海上保安庁警備救難部航行安全課発行の四十四年度の「要救助海難統計の考察」というものの抜粋がございまして。一般船舶の資格別海難発生率は、海技免状受有者対操船者の千分率であらわしてありますけれども、甲種の場合は二・一%、乙種が五・八%、丙種が三・九%となっております。乙種の事故率が甲の二・一%、丙の三・九%に対し五・八%という数字になっておる。責任ある政府当局の資料によりまして、乙種の資格を持つておる人がお乗りになっておる船の海難事故が多いことは明らかであります。これは数年間の統計でもございませぬので、確かな資料になるかどうかということとは別といたしまして、具体的にこういう数字であらわれているということは、私どもとしては反省しなければならぬ、こういうふうに思っております。

本年二月二十日の日本海新聞によりますと、海上保安庁警備救難部長貞広豊氏は、「船舶の安

全はまず第一義的にいかに人的原因、すなわち乗組員の不注意の過失によるものが多いか、ひるがえって考えてみると、乗組員の資質の向上と注意力の向上によって海難の大半は防止することが可能である。こういふように断言をされておるのであります。海上保安庁警備救難部長のお書きになったものでございませぬから、統計その他をいじりやしてこういふ文章表現をされたと思いたす。乗り組み員の皆さん方にしてみれば、いかに資格を向上しても、いかに注意をしても、不可抗力だという海難事故も確かにございませぬ。しかしながら、乗り組み員の資質の向上と注意力の向上によって海難の大半は防止することが可能だということを断言しているわけでございます。これがためには、船舶関係者としても乗組員の生活環境の改善、即ち船舶の運航管理と乗組員の労務管理、教育等に十分意を払うべきは勿論である。こういふことも言っているわけでございます。

こういふことから考えますと、先ほど申し上げました資格別遭難の統計、それからその道の責任者の論文等々からいたしまして、今度の場合は機械的な範囲の拡大でございまして、乗り組み員の資質の向上とは逆行しているのじやないか。海難警備に当たる海上保安庁等々といまして、これはまたたいへんなことだ、事故がなければいいがというようにお考えになっておるんじゃないかと思つてございませぬけれども、私は、先ほど申し上げましたわずかな統計やその道の方の論文等々からお考えになって、船舶航行の安全という点から、乙種資格者の拡大というようなことを、なお責任をもつて問題ないと断言できるでございませぬか。

○佐原政府委員 いまの統計、ちよつと私、手元にございませぬので、詳細申し上げませんが、おそらく乙種船長の乗っている船という意味ではなからうかというふうにかがいますが、まあ通信士の仕事も航行の安全に非常に関係ございませぬけれども、直接船舶の操縦に当たる甲板の問題と、

それから、もつぱら情報活動に従事する通信の場合とでは、やや趣を異にする面があるかと思いたす。通信技術の点につきましては、二級で近海全区ができるということ、まあ近海一区和近海全区を比べましても業務の質、量とも大差はない、二級の能力があれば近海全区ができる、こういふふうに電波監理局も考えておりますので、その意味ではだいたいよぶであると思はれます。

○齊藤(正)委員 そういふ答弁をいたして、事故があつたときにあなたを波及する気持ちはありませんけれども、まあ提案者としては、だいたいよぶだと言わなければ出せるものじやありませんから、そういうお答えをされると思はれますけれども、私は統計その他科学的な、あるいは数のあらわすものが、局長の御答弁の反対にならないければ幸いであることを、ただ折るだけでございます。

そういうことから、もう少しお尋ねしてみたいのでありますけれども、やはり「要救助海難統計の考察」というパンフレットから引例いたしますと、遭難数は減少したが、トン数は逆に三倍に増加している。要するに、沈んだ船とか遭難した船は数としては減っている、しかしトン数はふえている、こういうことであります。三倍もふえている。一般船舶では、千トン以上の階層におけるトン数は二八九の指数となつておる。これは指数が昭和三十五年を一〇〇とした場合ですから、約三倍になっておるといふことも出ておるわけでありませぬ。しかも、船舶五年未満の船舶、きわめて新しい船であります。その事故は三四%にも達しているのは、最近著しく増加する船腹に対して、海技従事者の供給不足が反映しているものと思はれるが、提案理由にある、最近における船腹量の著しい増加、船舶の近代化の進展によって、資格軽減すれば海難事故を増加させるといふことは、せつかつのお答えでありますけれども、開通いなからう、この法律の改正が不幸な結果をもたらす根拠になりはしないか、こういう心配があるわけですが、この点をひとつ頭に置いて、以下私がお尋ねしたい点をお答え願いたい。

一つは、従事範囲の拡大に伴う海技従事者の再教育が必要だ、これはいままでもたびたび言われました。特に、この甲機につきましても、通信につきな政府の手だてもありませんけれども、通信につきましても、現在の現状、さらに、今日並びに近く近い将来何をやらうかということ。文部省が電波高校を専門学校にしたということ、これも関係省の話し合いでやりましたというふうなことなのか。運輸省がもっと先率先して、しかも独自にこういうものをやりたいと思っているというふうなものがあるのかどうか。

二番目は、別表によりますと、別表第一の三千トンを五千トンとした。なぜここで二千トンふやしたのか。それじゃ四千五百トンならいいですかとか、あるいは四千トンならいいですかということになりまして、何か根拠があるか。三千トンを一躍五千トンにしたと思うのです。ただ何となくじゃ説明ならぬし、理論ならぬ。

それから三番目に、乙種の職員試験科目に英語が入っていない。これはこの間も聞かれました。国際航海にもかかわらずおかし、こういうふうに思う。参考人の意見や質問へのお答えにも、この通信関係者にもあらゆることをやらなければならぬ、トントントンツツやっているだけじゃありません、こういう意見がありましたけれども、一体こういう点についてどのように考えでございましょうか。

○佐原政府委員 第一の再教育の点でございしますが、何回も申し述べけれども、通信の技能、技量につきましては、電波監理局系統がチェックをするわけでございます。われわれのほうは、一級通信士なり二級通信士の資格をとった人に対して、海技知識としての船舶職員試験をやるといってございまして、技量の点の再教育ということになりますとどうして郵政省系統になつて、われわれの管轄ではないと思います。

第二の、三千トンを五千トンという点でございますが、これは先生のおっしゃる通りに、科学的根拠と言われてもちよつとございませぬ。船舶職

員法自体が、非常に形式的に、類型的にくくりまして、積み木細工のように資格制度を定めておるわけでございます。なぜ五千トンにしたかと言われましても、明確な科学的な答弁はできませんが、ただ、船舶乗り組みの経験からいたしまして、いま乗っている船が大体倍になりますと、運転感覚が非常に狂ってくるというふうなことを申ししておきます。そういうふうな意味で、労働の経験者が出された数字ではなからうかと、こう言わざるを得ないと思います。

三番目は英語の点でございしますが、これも制度としてはまことに不備な点かもしれないが、通信士のほうは二級の試験で英語をうんと要求しております。甲板、機関のほうは、乙種免許者には英語を課しておりません。これは実は職員の別表をごらんになればわかると思いますが、乙免といふのは、内航の資格でかなり数多く出しておりますけれども、内航の船長には必ずしも英語は必要ではない。最大公約数をとりましますと、内航の船長にも英語を出して、それは免状がとれなかつたということになつてもはなはだまずい、こういう問題もございまして、現状では出しておりませんが、ただ、国際航海をする船長が英語を心得るのはあたりまえのこと、その辺は社内の教育にお願ひしております。しかし、いまの制度がこのままではいかどうかと、いまの問題がございしますので、今後の検討課題にさせていただきたいと思ひます。

○斎藤(正)委員 やはり三千トンを五千トンにした理論的根拠がないんです。ただ何となくだ。こういうものは法律上、制度上きわめて困るんですよ。それは船舶別、あるいは船の年齢別、あるいは目的別、あるいは乗組員の資格別というふうなもの、過去の統計あるいは近代化の状態、そういうものを総合勘案して、倍の六千トンではだめだけれども、四千トンでも少しゆるい、その中間の五千トンをとりましたというふうなものがないければ、ただ何となく五千トンを、こういう

う言ひ方は、少なくとも提案者の政府としては無責任だ、もつと根拠ある理由を示して、自信と確信をもちますけれども、政府のおっしゃることはまあその辺だろうと思ひます。

そこで、もう一点だけ伺つておきたいのですが、先ほども触れられました、学校のほうは文部省、電波法に基づいて試験その他は郵政省というふうなことでございまして、通信士の再教育の問題等についても運輸省としてはどうにもならぬというお答えは、どうにもならぬと思ひます。やはり所管が郵政省であるならば、少なくとも船舶乗り組みのほうは通信士につきましても、運輸省が十分郵政省と連絡、協調の上でやつてあげるのをたてまえた。せつかく郵政で養成してもらったのをこっちはもう横取りしているわけですよ、簡単に言ひならば。そうして一は甲に、二は乙に、三は丙にという資格が船へ乗らしているわけでしょう。もともとは郵政だから、再教育も何もかも郵政でやつてもらふのでは、あまりにもギブ・アンド・テイクじゃない。それはもう強奪主義だ。また行政当局としても、船に乗っている以上うちの職員ですよ。郵政省の職員じゃない。そういう点につき、甲機の皆さんに對する国の措置に對しまして、通信の皆さんに對する冷たい、私はそう思うので、それはいかかがでございしますか。

○佐原政府委員 役所の所管の問題でいろいろ微妙な点がございますが、先生おっしゃるとおり、通信士だから運輸省は何も知らぬ、何もなくてよいという気持ちには毛頭ございませぬので、郵政当局あるいは文部当局と十分協議をいたしまして、再教育の点も検討させていただきたいと思ひます。

○斎藤(正)委員 きわめて不十分でございしますが、なおお尋ねしても解明できない点もございしますし、平行線でございますのでこの辺で終わりますが、最後に大臣に、いま私の主として局長に對するお尋ね、やりとりの中から、多少大臣もお感じになつている点もあると思ひますので、要す

るに花形産業である造船、そして海運、この本質的な不況だといわれている今日でも、造船と海運はよろしいということになっておるわけでありませぬ。したがって、新造船はますますふえるでありませぬ、またタンカーあるいはコンテナ船その他特殊な船を含めて、きわめてメカニク的な合理化、近代化された船ができていくわけでありませぬ。その要請にこたえて、船舶職員も当然養成されなければなりません。しかし、いま局長からお答えをいただきましたように、まだまだ運輸省がやるべき制度上の問題、あるいは生涯教育を通じて再教育の問題等々、きわめて不十分ではなからうか。もし今度の改正によつて海難事故がふえるというふうなことになりますれば、これは事志と違つてたいへんなことになりはしないか。ひいては国際信用を落とすというふうなことにもなりかねないといふように思ひます。したがつて、こうした船舶職員の養成あるいは再教育というふうな問題を含めて大臣の御見解を伺つて、私の質問を終わりたいと思ひます。

○橋本國務大臣 いろいろと貴重な御意見を拝聴いたしました、お話しのように、これからの船の内容等も近代化されてまいりますので、これは無線通信士に限らず、全体的に教育の内容は積極的に向上させなければならぬと考えております。それらの点につきましては、最善の措置を將來ともに講じてまいりたい、かように考えます。

○斎藤(正)委員 終わります。

○福井委員 ほんかに質疑はありませぬか。なければ、本案に對する質疑はこれにて終了いたしました。

○福井委員長 ただいま委員長の手元に、宇田國榮君、加藤六月君、徳安實藏君及び村山達雄君から、自由民主党提出にかかる修正案が提出されております。修正案はお手元に配付してあるとおりであります。

この際、提出者から趣旨の説明を求めます。加

○福井委員長 ただいま委員長の手元に、宇田國榮君、加藤六月君、徳安實藏君及び村山達雄君から、自由民主党提出にかかる修正案が提出されております。修正案はお手元に配付してあるとおりであります。

この際、提出者から趣旨の説明を求めます。加

藤六月君。

○加藤(六)委員 私は、自由民主党を代表して、船舶職員法の一部を改正する法律案に対する修正案の趣旨を御説明申し上げます。

○藤井委員 以上で趣旨の説明は終わりました。

○藤井委員 以上で趣旨の説明は終わりました。

○藤井委員 以上で趣旨の説明は終わりました。

○藤井委員 以上で趣旨の説明は終わりました。

○藤井委員 以上で趣旨の説明は終わりました。

○藤井委員 以上で趣旨の説明は終わりました。

○藤井委員 以上で趣旨の説明は終わりました。

○藤井委員 以上で趣旨の説明は終わりました。

○藤井委員 以上で趣旨の説明は終わりました。

する法律案及びこれに対する修正案を一括して討論に付するものであります。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。

○藤井委員 以上で趣旨の説明は終わりました。

○藤井委員 以上で趣旨の説明は終わりました。

○藤井委員 以上で趣旨の説明は終わりました。

○藤井委員 以上で趣旨の説明は終わりました。

○藤井委員 以上で趣旨の説明は終わりました。

○藤井委員 以上で趣旨の説明は終わりました。

○藤井委員 以上で趣旨の説明は終わりました。

○藤井委員 以上で趣旨の説明は終わりました。

○藤井委員 以上で趣旨の説明は終わりました。

○藤井委員 以上で趣旨の説明は終わりました。

期してまいる所存でございます。

○藤井委員 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。

午前十一時十五分散会

○藤井委員 以上で趣旨の説明は終わりました。

○藤井委員 以上で趣旨の説明は終わりました。

○藤井委員 以上で趣旨の説明は終わりました。

○藤井委員 以上で趣旨の説明は終わりました。

○藤井委員 以上で趣旨の説明は終わりました。

○藤井委員 以上で趣旨の説明は終わりました。

○藤井委員 以上で趣旨の説明は終わりました。

○藤井委員 以上で趣旨の説明は終わりました。

○藤井委員 以上で趣旨の説明は終わりました。



第一類第十号

運輸委員会議録第十六号

昭和四十六年四月十六日

昭和四十六年四月二十三日印刷

昭和四十六年四月二十四日發行

衆議院事務局

印刷者 大藏省印刷局

K