

第七十一回国会
衆議院

交通安全対策特別委員会議録 第十四号

昭和四十八年六月二十日(水曜日)

午後一時三十二分開議

出席委員

委員長 久保 三郎君

理事 大竹 太郎君

理事 左藤 恵君

理事 野中 英二君

理事 太田 一夫君

理事 阿部 喜元君

加藤 六月君

佐藤 守良君

野田 毅君

沖本 泰幸君

渡辺 武三君

出席國務大臣

運輸大臣 新谷寅三郎君

出席政府委員

運輸大臣官房長 蘭村 泰彦君

運輸省船舶局長 田坂 鋭一君

運輸省船舶局長 丸居 幹一君

海上保安庁次長 紅村 武君

委員外の出席者

水産庁海洋漁業部長 大場 敏彦君

本日の会議に付した案件

委員派遣承認申請に関する件

船舶安全法の一部を改正する法律案(内閣提出第六九号)

船舶職員法の一部を改正する法律案(内閣提出第七四号)

○久保委員長 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、船舶職員法の一部を改正する法律案の両案を議題といたします。

第二類第七号

交通安全対策特別委員会議録第十四号 昭和四十八年六月二十日

まず、委員派遣承認申請に関する件についておはかりいたします。

両法案の審査のため、委員を派遣したいと存じます。つきましては、議長に対し、委員派遣承認申請をいたしたいと存じますが、御異議ありませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○久保委員長 御異議なしと認めます。よって、さよう決しました。

なお、派遣委員の氏名、員数、派遣期間、派遣地その他所要の手續につきましては、委員長に御一任願いたいと存じますが、御異議ありませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○久保委員長 御異議なしと認めます。よって、さよう決しました。

○久保委員長 次に、質疑の申し出がありますので、順次これを許します。越智通雄君。

○越智(通)委員 本日議題となっております船舶安全法と船舶職員法、主として安全法の方を中心にお伺いさせていただきます。船舶安全法は、どうも海のない選挙区だものだから、船舶なんというところまでいってはいきません。もし勘違いをしてお伺いしていることがございましたらお教えいただきたいと思ひます。また逆に、しろうとの言うことにはえてして真実もございませう。その点はよくお気にとめてお答えいただければありがたい、このように思うわけでございます。

最初に、この両法案が審議会の答申を受けて提出せられた、このように感じているわけなんです。その審議会は法律に基づくものであらうと思ひますが、いかなる審議会であるかということと、それから、審議会の答申を拝見いたしますと、安全法のはうはすいぶん長いこと審議したよ

うなのに、職員法のはうはえらい短い審議のようになっているが、一体どうしてそういうような状況になっているか、まず、審議会の模様についてお教えいただきたいと思ひます。

○田坂政府委員 船舶安全法の審議会の模様を御答弁申し上げます。

船舶安全法におきまして、従来、五トン以上の一般のエンジンを搭載した船と、それから二十トン以上の漁船を対象にいたしまして、安全基準を設け、検査を行なってきたわけでございますが、最近のレジャーブームによりまして、モーターボート等の増勢あるいは漁船の遠隔海洋におきま

す操作、こういう状態がふえてまいりまして、小型船舶の安全の確保につきましている問題が起こつてきたわけでございます。私ども、国会におきまして、従来から、委員会等におきまして、これらの小型船舶の安全確保について対処をするように、附帯決議等いろいろな徳恵も受けてきたわけでございます。

そういうわけで、審議会の関係でございますが、これらの情勢に対処いたしますために、運輸技術審議会の船舶部会に、小型船舶の航行性の確保についていかなる施策をとるべきかということにつきまして、四十五年七月に諮問いたしました。これは運輸技術審議会が制定されます前に、運輸技術懇談会というのがございまして、その間にも相当御審議をいただきましたが、約一年間の御審議をいただきました、四十六年六月に答申をいただいたわけでございます。

この骨子といたしましては、小型船舶について、船舶安全法におきまして安全基準を定め、検査を行なうにつきましては、認可法人と申しますか、国の機関に準じた団体において、民間の検査能力も十分活用して検査を行なうようにというふうなことがその骨子でございます。

○丸居政府委員 私のほうの船舶職員法の一部改正につきましては、海上安全船舶教育審議会という長い名前の審議会がございまして、これらの船舶職員部会にはかることに規定されております。こ

こで審議をお願いいたしましたのでございませうけれども、大体一日くらいできるといふような感じでもったのでございませうが、二回開きまして、二回目に決定をいたしました。ただ、その中で少し問題のある点につきましては、小委員会的なものをもちまして、そこでもう少し詳しい審議をして、最終決定をしたというふうなことで、審議としてはかなり尽くされたというふうな感じを持っておるのでございます。

○越智(通)委員 いまのお話で、まあわかつたような、わからぬような気がするのでもございますけれども、あとでその辺ちょっとお伺いしたいわけでもあります。

結局は、そうした法律を直さなければならぬとお感じになったのは、事故が多いからだ、救難が必要だからということだと思ひます。両方の法律案ともそうした意味の人命尊重と安全という

ことが骨子になっていて法律案だ、こういうふうにお伺いするんですが、そこで、海上保安庁においでいただいていると思ひますが、最近そういう海難事故というのが一体どのくらい発生しているのかということ、ここ三年くらいにつきまして、でつかい船が一隻沈んだらたくさん死んでしまつたという年もあるかも知れないから、平均を知

の意味でぜひお教えいただきたいし、それから、その海難事故というか救難を要した事案の中で、どういう原因なんだ、それは船が悪いから沈んだのか、運転が悪いから沈んだのか、これは非常に大きな差があると思ひます。それから、私どもが知っているのは、でつかい船同士がぶつかったというふうな話とはときどき聞く、あるいは小さな漁船が帰つてこないというときどき聞く。そ

ういう大きい船、小さい船、あるいは漁船、モーターボートの差など、できるだけ詳しく類別で指示をいただきたいと思います。

○紅村政府委員 救助を必要といたしました海難事故の実績を、最近三カ年につきまして御説明申し上げます。

まず、全海難発生隻数は、四十五年が二千六百四十六隻、四十六年が二千六百隻、四十七年が二千六百五十七隻、おおむね横ばいという状況になつております。

なお、この四十七年の海難でございますけれども、二千六百五十七隻のうち千二百十二隻、大体全体の四五％くらいでございます。これが漁船の海難となっております。

それからモーターボート等レジャーボートの海
難でございますが、これは四十五年が百八十一
隻、四十六年が二百四十五隻、四十七年が二百六
十九隻、こういったモーターボート、レジャー
ボート関係は年々増加の傾向にございます。

それから四十七年のレジャーボートの海難でございいますが、これを海難の種別で見てもいろいろと、機関故障等の機器の故障あるいは障害、こういったものに起因いたします事故が百三隻、次いで転覆したものが七十八隻でございます。それから浸水が二十五隻、衝突二十一隻、こういうような順になっております。

それから、四十七年の数字はたいだい申し上げましたように二百六十九隻でございますけれども、この二百六十九隻の海難のうち、運輸の過誤、つまり人為的原因によるものと見られますものは百五十三隻でございます。

○越智(通委員)　そこで、船舶安全法並びに職員法を通じて感じられることは、漁船の問題とモーターボートの問題を一律に考えて規制していくことがはたして妥当かという一つの考え方が出てくるように思うのであります。全体のそうした海難を見ていくと、モーターボートの場合には実際に故障が起こって、いまの話にも出ていましたけれども、機関の故障といったって、操作が悪いから

故障する場合だってあるわけで、何も整備が悪いから故障したとは限らない。自動車でさんさんわかれわれが経験していることと同じだと思うので

す。そうした運転のほうこそ一番問題なんじゃないか。モーターボートは運転を考えなければいかぬし、いまのお話には出てきませんでしたけれど

も、モーターボートの場合には、乗っている人じゃない人に対して障害が起こる場合だってあるでしょう。水上スキーのロープを切っちゃったとか、泳いでいる人のそばに波が立って泳いでいる

人が困つちやつたとか、そういうような問題があると思うし、漁船のほうは、これまた全然別に整備が悪い、まあことばは悪いけれども、おんぼろな船で遠くへ行つて、とうていそういう遠くへ出

るのには不可能な船で出ていったということに非常に問題が起こっている。そこら辺について、同一の法律でそれを規制していくこと、そのこと自身に非常に問題があるように思うのです。かりに私達が、モーターボートを持っていませんけれども、

持つていたとすると、これは船舶法でいうと一体どういう法律になるか、職員局長に伺いたいのだ。けれども、職員法では船舶法を引いていますけれども、船舶法では、私がモーターボートを持つていると、船舶法一条二号の「日本臣民ノ所有ニ属スル船舶」に入るわけですか。私がその運転免許を今度の法律で受けなければならぬとする

と、私は「船舶職員として船舶に乗り組まなければならない」というのに該当することになるかどうか、そこをちょっとお答えいただきたい。

○丸居政府委員　二つ御質問があったように思いますが、最初の漁船等と一緒にやる理由は一体ど

ういうことかということでございますが、船舶職
員法は資格を規定する法律でございますので、資
格ということからいいますと、レジャーボート
を扱うのも漁船を扱うのも同じことであるとい
う考へ方に立つてやったわけでございます。

それからもう一つ、実務的な面でございます
けれども、漁船もレジャーボートも、ある場合
においては同じところを走る場合があるわけで
ござい

ます。そういうことで、やはり海のルールというもの
 ものはみんなに知っておってもらわなければなら
 ないのじゃないか。いままでそういう点が非常に

等閑に付されておりましたのは、いままで海のほう
が陸と違いまして混雑しておりませんでした
ね。そこで、比較的そういうルールに精通しなく

でも事故が少なかった。だんだんモーターボートもふえてまいりますと、漁船のほうの数もふえてまいりますから、そういったモーターボート全体がふえてまいりますと、お互いにルールに精通して

おつてもらわないと、どつちが知らなくても事故につながるということでございます。

それで、特に私たちが心配をいたしますのは、海のルールは陸のルールと非常に大きく違っている

るのがつてございます。それは陸は左側通行であるけれども海は右側通行である。だから、まっ正面から出会うときには右ハンドルの切らなければならぬと、つい左ハンドルの切るといっておそれがあります。九十度に

出会う場合、陸ですと左優先ですね。海ですと右舷に見たほうの船が優先するということに非常に大きな違いがございました。それから、こういうかどを回ります場合には、陸上は左小回り右大回りということを教えるわけですが、海は、海は右というのを教えるわけですが、全然それが逆で、右小回り左大回りというふうに行わなければならない。そういうことは漁業に従事

される方も、それからモーターボートに乗る人もみんなが知っておって、初めて安全が確保できるということでございますので、そういう点で両方一緒にしてやるべきじゃないかというふうに考えた次第でございます。

それから、確かに船舶職員法の従来の考え方というの、船舶職員というものはみんなプロであるという考え方からスタートしたことは確かでございます。したがって、船舶職員法の規定の中には、資格を持った者を乗組ませなければならぬ、乗組まなければならぬという規定になつております。モーターボートは、一人乗る場合、それは両方にかかるのだと思います。自分

が船主で船長になって乗り組むわけですから、自分はその資格の者を乗り組ませなければならぬ、自分はまたそういうふうにして乗り組まなけ

ればならぬ、両方にかかるのだと思います。現在の船でも、船主船長はやはり同じような考え方で乗り組み、また乗り組ましておるといふ考え方で

やっております。

○田坂政府委員 モーターボートと漁船との運航の様態が違うので、これを安全法のような一貫した基準で安全を規制するのはどうかというような

ましては、船舶安全法で骨格をきまして、そう
しまして、安全法に基づきました省令により
まして、それぞれの特徴のある船あるいは船の種

類、用途、そういうものにつきましてごまかなな安
全基準を定めておるわけでございます。先生の御
趣旨のように、受けておるわけでございますが、
この法案をお認め願いますれば、私どもは、モー
ターポートにつきましてはモーターポート用の安

全基準 それから漁船につきましては漁船用の安全基準、そういうものを、省令になりますか、あるいは省令に基づきました通達、そういうものので定めていきたいというふうに考えておるわけでございます。

次に、船舶の施設による事故と、それから乗り組み員の瑕疵による事故の点でございますが、在

来船 いままで安全法の適用になっております船が約四万隻ございます。これらの事故を分析いたしまして、乗り組み員の瑕疵によりまして起こりました事故は大体六〇％、それから施設によりますものが四〇％くらいと私も思っております。

す。それから、これらのモーターボート、漁船等の安全法のかかっておらない船の事故につきましては、逆転いたしました、施設によります事故が六〇%、それから乗り組み員の瑕疵による事故が四〇%、こういうふうな大体の傾向であると考えられておりますが、それによりまして、いづれの問題につきましても十分対処すべきではないかというふうに考えておるわけでございます。

○越智(通)委員 大臣、実は何を申し上げたかつたかと申しますと、いまお聞き及びのように、安全法と職員法というのは表裏一体の問題だと思ふのですが、その根っこに船舶法という明治時代の法律がまだ残っているわけなんです。さつき申し上げましたように、日本臣民の持っている船とかなんとか書いてありますけれども、それに従って職員法のほうが先にできて、これは明らかに法律のうえ上がった体系では、雇われている乗り組み員をどうするかということが書いてある体系になつていくわけなんです。安全法のほうはそれからだいたいがあとからできたのじゃないかと思ひますが、同じでありますか。そこは局長さんにあとで

お答えいただければけっこうです。
こうした三つの法律体系が、実はそういう意味では新旧織りまぜてむずかしくできているところに、今度別々の審議会に別々に諮問して出てきたものを別々の法律でやろうとしている。ところが実際は、人間が物かというような感じではなくて、むしろ明らかに、対象の船のところではレジャー船か漁船かということと分かれていっているのではない。ことにレジャー船のほうは、もしかしたらこれから爆発的にふつとふえていくかもしれない。おそろしく機関の操縦もしらうとだつてできるふつとふえてくるかもしれない。自動車のノックラッチが普及するように、もっと簡単なものができてくるだろう。漁船のほうは、操縦が簡単ということよりは性能がいいように、早いスピードが出なければいかぬとか、あらしにも転覆しないようにしなければいかぬとか、いろいろな別な要請に基づいてできていく。そういう全体の体系がほんとうにもう一ぺん再検討されないうちに、現行の法律体系の上でそれを手直しすればいいんだということ、さつき保安庁からお話があったように、二千隻からの船がひっくり返っているのが防げるのですか。この法律を直すという

ことは、ねらいとしては二千六百隻からの海難をゼロにするという目標がなければこの法改正の意

味がない。ほんとうにそういうことを、国会に対して、この法律さえやればたてまえて二千六百隻をゼロにできます、それだけのかまえになつていのかどうか、大臣からお話しいただきたいと思ふのです。

○新谷国務大臣 おことはでございますけれども、法体系が悪いために海難が減らないということじゃないと思ひます。海難を少なくするためには、船舶安全法、船舶職員法、船員法、そのほかいろいろの関係法令を、十分に法の精神を守つて励行する以外にはないのでございます。のみならず、法律を書いておきましても、船舶を操縦しているのは人でございまして、海運会社は海運会社、漁業会社は漁業会社というふうな、企業家のもとより、船を操縦している人たち、それが最大の注意をもつて、法律に書いてあるような精神をさらにふつと拡大するといひますか、それを十分に責任感をもつてやつてもらひますと、海難はなくなつてくると考えざるを得ないのでござい

ます。
法体系についていろいろお話ございました。実は私も古くから知っております。船舶安全法は前からございまして、いまの安全法のもとになったのは、実は私が立案したのですが、昭和七年から八年でございまして、これは国際条約に基づいて安全基準ができたものから、それに基づいてそのころ立案したものでございまして、それが基本になつております。最近、一九六〇年でございまして、安全条約が改正されました。それに基づいていまのような法律ができています。もちろんこれの裏表になるのは船舶職員法でございまして、構造の問題、それから運用の問題、両方相まちまして船舶の安全が確保されるというの

はお説のとおりでござい

ます。その船舶法という特別の、たとえば登録をいたしましたり、それから国旗を掲揚したり、外国へ行つても最恵国待遇を受けたり、通商航海条約によつて特別の待遇を受けたというこのためには、やはり船舶法による日本国旗を掲げて、日本に船籍を持ち、船籍証書を持つていくということが必要になつてくるから、ある程度の船は船舶法の規定によつて処理されなければならぬということになつていくわけでございます。それ以外のものは、場合によりまして、いままで都道府県知事が船舶法に書いてあるような登録のようなことをやりまして、必要に応じた保護制度といひますか、そういう制度を維持しておつたものと思ひます。

しかし全体の体系として、いまお話の最後にございまして、たとえばモーターボートとか漁船とかいふのは、これは何もかもまとめて別の法体系にしたらいじやないかというの、一つの御意見だと思ひます。しかし、漁船に關しましては、古くから農林省との間に何回となく折衝がございまして、それぞれの分野において必要な規定をお互いに協議連絡しながら整備してきたというふうな経過がございまして、今日の法体系が、条章からいひますと一番妥当なものである、各省ともそういう認識の上に立つてやつておりますので、それで来まして、今日まで別段安全を阻害するやうなことはなかったと私は考えております。

しかし、将来の問題としては御意見は一つの御意見だと思ひますので、また機会がございましたら、そのときにはそういう御意見についてもう一ぺん考えてみるようにしたいと思ひます。

○越智(通)委員 大臣のお話、わからないではないのですが、さつき冒頭に申し上げましたように、私も、私どもしろうとからいふと、まだ何となく胸にすんと落ちない法体系のような気がいたします。

話を進めさせていただきますけれども、というのは、いま言ったことに関係してくるのですが、今度この検査をやるのに、漁船もモーターボート

も同じ小型船舶検査機構でおやりになるわけですね。一体どのくらいの隻数を対象に、どういう計画を立てになつていらっしゃるか、一応局長からお話しいただきたいと思ひます。

〔委員長退席 太田委員長代理着席〕
○田坂政府委員 お答え申し上げます。

今回御提案申し上げております船舶安全法の対象の拡大でございますが、拡大いたします船舶は、先ほど申し上げましたように、従来やつておりませんでした、エンジンをつけた五トン未満の船舶と、それから二十トン未満の漁船を主たる対象に考えておるわけでござい

ます。そういたしますと、これらの船が総計で大体十八万数千隻、正確には十八万七千隻というふう

に考えておりますが、私どもの考え方では、この、拡大されます検査対象船舶を分けまして、小型船舶検査機構とそれから国が検査を行なうものとに分類いたしておるわけでござい

ます。安全の問題の特に重要な、かつまた構造等の複雑なものにつきましては従来どおり――従来どおりと申しますか、国が直接やる。それから構造等の比較的簡易なものにつきましては機構にまかせるといふふうに考えておるわけでござい

ます。そういたしまして、機構は本部を東京に置きまして、都道府県に大体一カ所ぐらいつつ支部を置き、全体の整備されました状態におきましては総計大体二百九十名程度の人間によつて運営されるというふう

に考えておるわけでござい

り入っていないんだ、こういうふうに関わって、小型漁船がしょっちゅう外に行つてマダロをとるんだか何か知りませんが、よく帰らないという新聞記事を見ます。ああいうのは何隻対象になるのですか。モーターボートなんかはどのくらいを見込んでいらっしゃるのですか。

○田坂政府委員 まず漁船の問題でございますが、漁船は二十トン未満の漁船が約二十七万隻から三十万隻くらいあるかと存じます。非常に隻数が多いと思いますが、先ほど大臣からもお話がございましたように、漁船におきましてはその使用の様態あるいは企業者の実態等がいろいろ複雑でございます。従来から私も通産省を通じて、また漁連を通じていたしまして調整をとってきたわけでございますが、当面この法の施行を円滑に行なつていくという趣旨から、特に安全の問題が重要になります遠距離に操業いたします漁船を対象にいたすことに考えておるわけでございます。もちろん法律の面では全部の漁船が対象になるように掲げられております。そういったしまして、三十二条におきまして政令に定めるものを除くようになつておるわけでございます。当面 対象になります隻数は大体八百隻くらいじゃなからうかと考えております。

次に、レジャーボート、モーターボートでございますが、モーターボートは大体約十萬隻でございます。それから遊漁船は、これもレジャーの範囲で考えますと、遊漁船が大体六萬隻、十八万七千隻のうちの、先生のおっしゃいますように、当面の隻数。これはレジャー関係のモーターボート、遊漁船が主体をなす状態にはございます。

○越智(通)委員 そこで、いまのお話で、私はどつちかというレジャーボートのほうが最近としては非常に問題だと思つてゐるのです、これからどんどんふえていきます。その前に、いまのお話で心配になるのですが、二十何万隻という漁船がありながら、八百だか九百だか知らないが、ずいぶんけた違いのものしか検査をしない、こう

いうことで一体いいのかどうか。農林省も水産庁のほうも、本来漁民の安全に関しては責任を持つべき官庁だと思つて、どういふふうにお考えか、農林省からお伺いしたいと思います。

○大場説明員 ただいま運輸省の局長から御答弁がありましたように、漁船の数は非常に多うございまして、大ざっぱに申しますと大体二十七万七千隻になります。これは全海水の登録漁船の総数でございますが、それに対して約一萬隻くらいがすでに適用になつております。適用になつておりませんのは二十トン未満の漁船ということになるわけでございますが、今回予定しております漁船はそのうちの約八百隻、こういったことで、数としては非常に少ない、こういったことになるわけでございます。

御承知のとおり、小型漁船は、いま申し上げましたように、非常に多数にわたつて、それからまた操業の実態もいろいろ複雑多岐にわたつております。これはもう申し上げるまでもないことだと思つて、そういう意味で、また改正法案を効果的に混乱なしに實際的に適用していき、施行していくというたてまえからすれば、画一的な適用というものは、一ぺんに適用することは避けて、やはり操業実態に即した適用のしかたをしていったほうが現実的ではないだろうか、こういう考え方があつてございます。現に零細な沿岸漁民からも法改正の際画一的な適用は避けてほしいという切実な要望も私どもに届いております。そういった中で、今回の法の適用にあたりましては、特に遠距離に出漁したもの、それから安全対策上特に緊急なもの、こういったものをとりあえず取り上げて、それを中心にして法を適用していきたい、こういうふうにお考えおるわけでございます。

具体的にどうするかということになりますと、ただいま御答弁がありましたように、政令で適用除外を指定するわけでございますけれども、業種別に洗ひまして、また、業種別にその船の大きさを考えまして、それからまた、その船が具体的に

どういふような程度の範囲で操業しているか、そういった操業実態を洗ひまして、具体的にこの船は適用する、こういった船は適用しない、こういったスクリーニングをしていきたい、こういうふうにお考えおられます。

もとより私もいたしまして、漁船の安全対策上いち早く本法が全面的に適用されることが望ましいと思つておりますが、先ほど申し上げましたこともありますし、技術基準の設定をいまだ直ちに小型漁船について画一的にできるか、こういった技術的な問題もございまして、それから零細な沿岸漁民の受け入れ体制という問題もございまして、それからまた、これも技術的な進歩の度合いもありますので、もう少し様子を見ながら、逐次いろいろな準備体制に即応して拡大してまいりたい、かように思つておるわけでございます。

○越智(通)委員 まあ、いろいろ漁労しているほうからは、一ぺんに安全基準を高められて船を直せといつたつて、お金がないよという話かもしれないけれども、さつき保安庁からお話がありましたように、千二百三十三隻四十七年に海難事故を起こしているわけですね。それで八百隻について今度新たに検査するといつたつて、千二百はそれじゃほとんど減らないんですね、いまみたいなお話です。法律では書いてない、法律の先の委任されたる政令が省令の段階の問題なので、まだ検討の余地はあるだろうと思つて、船船安全法を直しました、まだまだ船は沈んでいきますというたいへん妙なかつこうになるんじゃないか。それが漁労をしている人たちの経済的な原因であるならば、その経済的原因のほうを、補助金をつけるのか何だか知りませんが、直してあげるということのほうに向かうのが方向だと思ふんですけれども、その点について、水産庁でも運輸省でもけつこうなんです、ぜひこれから

の行き先についてお話をいただきたいと思ひます。

○大場説明員 ただいま御指摘がありましたように、もとより水産庁として小型船舶の安全の問題をないがしろにするつもりは毛頭ございません。ただ、法の適用の問題については緊急があるということをおし上げたのであります。具体的に、総トン数が二十トン未満の小型漁船につきまして、水産庁といたしましては、昭和四十一年から何年かかけて、全国にわたつてシラミつぶしな実態調査をいたしております。そういった調査結果に基づきまして、昨年の春、小型漁船安全基準というものを設定したのでございまして、これはいふならば小型漁船の運航の基準だとか、あるいは点検整備の基準だとか、構造設備だとか、安全性のことだとか救難体制だとか、そういったものろの全般にわたつての安全の基準を規定したものでございまして、昨年一ぱいかけまして、この基準の普及を末端にまで徹底させるようにはなつております。いろいろ県だとか、あるいは市町村だとか、県の漁連だとか、あるいは単位漁業協同組合、そういったところにも協力を求めまして、指導体制の確立につとめてまいっております。そういった形で、一方安全体制というものの充実をはかつておるつもりであります。

片一方、船舶安全法の小型漁船への適用拡大の問題につきまして、逐次体制の整う——もちろん体制が整うのを待つという意味じゃございませんが、それを加速させるということも含めまして、その体制の整うのと照応させながら、緊急性の高いものをとりあえず適用させる、こういった考え方でおるわけでございます。

○越智(通)委員 まあ水産庁に、漁民に対する指導の立場から、目前の利害といひますか、そういうことだけで考えないように、やはり大きな海難があればいろいろ大きな負担も出ることでございますし、ぜひ今後とも十分考えていただきたいというふうにお考えを願ひます。

次に、それとの関係が出てくるので、すけれども、今後できる検査機構でございますね、ないしはそれに伴ういろいろな型式検査とか認定事業場

だとかいうことが法律に書いてございますけれども、どうも見てみると、何かレジャー船を頭に描いて検査機構をつくっているような感じがしてしょうがない。漁船はまさに子みないな感じがしてしょうがない。一体この検査機構というのは、今度つくったときに、さっき全部で上がった、五十年ですか五十一年ですか、二百人くらいの検査員を置く、こういうお話ですが、こういう検査機構、自動車の場合も同じかもしれませんが、二百人も人がいたら、検査の手数料だけで膨大な機構を維持していくことはなかなかないへんだと思うのです。また、漁船相手かモーターボート相手かということ、実際のやり方もずいぶん違うだろうと思うのです。その点についてどういうような一機構の人間がふえていきます、金がどれくらいふえていきます、それと見合せて、このくらいの検査件数があるからこのくらいの収入があります、うまくやっていけるのですという、その見通しを局長からお話をいただきたい。

○田坂政府委員 この機構は検査手数料をもって運営されるというふうに根本的に考えております。そういたしました、ただいま先生の御質問でございますけれども、まず人員の問題でございますが、当面四十八年、法が制定されましたから三カ月後に機構が設立されるわけでございますが、四十八年度におきましては、本部と支部、本部は東京に置きまして、支部は三十カ所を設ける予定にいたしております、逐次ふやしまして、最終的には支部は四十七カ所程度を予定しておりますわけでございます。本部の人員は三十一名、支部は一支部大体四名を考えておりまして当面は百二十名、最終的には百八十八名くらいになるわけでございます。

そのほかに、小型船の分布が非常に津々浦々に行き渡っておるわけでございますので、支部だけで検査をまかなっていくことは非常に非効率になるかと思っておりますので、非常勤の検査員を設けるように考えておるわけでございます。この非常勤の検査員が、その仕事量だけを考えますと、

検査が始まりました当初は大体三十名くらい、それから最終的には七十名くらいの仕事量になると考えております。もちろんこれは人数ではございませんで、津々浦々に配置いたしまして、これが二百名になりますのか、三百名になりますのか、あるいは百名くらいになるのか、その仕事量が七十名ということでございます。

次に、事業収入でございますが、先ほど申し上げましたように、手数料を考慮しておるわけでございます、当面は、三年間くらいは大体十萬隻くらいの検査件数になるかと思っております。最終的に昭和五十四年度ころになりますと、手数料と支出がペイすると考えられますけれども、大体二十萬隻くらいの検査隻数を考えております。そういったしまして、検査手数料の収入は四億から毎年逐次増加いたしまして、五十四年二十萬隻になりますたら大体十一億くらいの収入であろうというふうなことを考えております。

次に、支出のほうでございますが、支出は、昭和四十八年度に団体設立されますので、四十八年度は検査はございませんが、四十八年度から支出が始まるわけでございます。そういったしまして、初年度三億、これも逐次ふやまして、五十四年度に大体見合います十一億程度に支出もふえてくる、こういうことを考えております。

手数料でございますが、手数料は国の検査の手数料に見合せて大体バランスをとって、それと大差のない形で定めていきたいというふうに考えております。

○越智(通)委員 いまの局長のお話で、こまかなことを幾つか伺いたいのですけれども、収入と隻数の関係なんです、モーターボートを私が持っているとして、検査というのは何年に一べん受けて、その検査のたびに一体幾ら払うことになっておるのですか。

○田坂政府委員 検査の手数料につきまして詳細にはまだ決定いたしておりませんが、大体モーターボートにおきましては、六年ごとに定期検査、その中間に、三年ごとに中間検査を行なうよ

うに考えております。そういったしまして、検査の手数料は、平均いたしまして定期的な検査につきましては三千五百円くらいと考えておりますので、モーターボートの所有者の費用は大体三年間に三千五百円くらい、年平均千数百円のオーダーになると考えております。

○越智(通)委員 それはわかりましたが、要するに経常収入、経常支出の話をされているのですけれども、支部をつくらたり本部を置いたり、それから検査するにいろいろ施設が要るわけですが、あれども、何と申しましょうか、設備投資といったものをお考えになって、その手当てはどうするつもりか、お聞かせいただきたいと思っております。

○田坂政府委員 先ほどちょっと御答弁が簡単過ぎましたけれども、当面、団体を設立いたします開設費用といたしまして三億一千二百萬円ほどを考慮しております。このうち国から支出されます三千万円がございまして、これは、検査の合理化のために、数カ所に小型船が集まってきたりして検査をかためて行なう検査場を建設する予定になっておりますが、その検査場の建設のために使用する考えでございますので、検査場を建設いたしますのに大体三年間で九千万円を考慮するというところでございます。

○越智(通)委員 そこで、またこまかなことを伺いたいのですが、数カ所の検査場というのとはどこを考慮しているのか。これはやはりモーターボートを頭に描いているように聞こえるのです、私ずっと聞いています。さつきから五十年年度に二十萬隻ですか、大体五十四年度くらいのモーターボートの隻数の伸びに合わせたような計算をされているのだけれども、依然として水産庁のほうはまさに子扱の計算が出てくるように思うのです。検査場の数カ所はどこにつくるつもりなんでしょうか。

○田坂政府委員 モーターボートの隻数がたいへん多うございしますので、どういたしまして当面はモーターボートに重点が置かれたような考え方

になっておることはいじめません。そういったしまして、現在考えております検査場は、そういうこととでございますので、モーターボートが相当に多いところを中心に考えておりますが、もちろん漁船も対象に考えておりまして、これは当面は漁船は検査の中に入っておりませんので、漁船は二次的なものでございますが、全体的には六カ所考えております。たとえば千葉とか三浦とか、そういうところは漁船にも相当活用されるというふうなことを考えておるわけでございます。

○越智(通)委員 どうもそこら辺が私は非常に気になるのですが、いろいろ認定検査場をおつくりになって整備をさせる。私がモーターボートを持っていて、三年に一べん検査を受ける前に――まあ自動車でございますと、トヨタとかどこかへ持っていくて、直してくれ、それで検査を済ましてくれる。何だか知りませんが、うまいことやってくれるわけですね。お金は五萬円くらい整備費でかかりました。そういうことと同じようなことをこのモーターボートに考えているんじゃないか。認定検査場というのはどれくらいおつくりになって、それに対しては、いまの三千五百円は検査料ですから、整備費がかかるようなことにもなりましょうし、また、認定検査場で一体だれがそれを、何と申しますか、これで船舶安全法に合致しているということをクリアファイするのですか、そこら辺の仕組みを教えてください。

○田坂政府委員 認定事業場制度は従来の検査の体制の中にもあるわけでございますが、今回、ただいま先生のおっしゃったような趣旨で、整備あるいは修理、改造、そういうものに対しても認定工場制度を拡大して定めていくというのが私どもの考え方でございます。

そういったしまして、まず簡単なほうから申し上げます、最後のクリアファイでございますが、クリアファイにつきましては、船舶の検査官が、検査官といいますが、機構の検査員あるいは検査官が仕上げ検査はやるように考えているわけでご

ざいます。

次に、大体どのくらいの数を考えておるかというところでございますが、自動車に比しまして、船舶のほうはどういたしても構造の複雑な面もございます。ですから、ある程度の技術的なレベル、それから品質管理体制の十分どころ、こういうものが必要になってくるわけでございます。それから一方、円滑に整備、検査を行なっていくという点から考えますと、やはり私どものいまの試算では、全国的には二百工場くらいは改造、修理、整備、この一貫の中で必要かと考えております。そういうことでございますので、現在はこういう工場の調査を進めておるわけでございますが、今後ともこういう工場の技術向上、品質管理体制の向上、こういうものを指導いたしまして、必要数が充足できるように努力いたしたいと考えておる次第でございます。

○越智(通)委員 そこで、あまり持ち時間もないようなので、非常に心配なことを大臣にはつきり申し上げますと、いままでの話の中から出てくることは、明瞭に何か今度の改正がそうしたレジャー船を頭に置いて、もし、これがレジャー船——さっきの保安庁のほうのお話ですと、二百隻くらいいろいろ事故を起こしている。二百何十隻というものが年間にいろいろ事故を起こしている。ふえてはきたがその程度、と言ったらかしいかもしれないけれども、そういうことですね。その中でまた何と申しますか、操作さえちゃんとすれば、言うならば職員法のほうでばっちりやったら防げるかもしれないものが半分以上あるようにさっきお話しになっているのです。人的な要素によるものが二百六十九のうちで百五十三とおっしゃったように記憶しているのですが、大ざっぱに言って半分ちょっと、六割くらいですね。そうすると、あとの百から百二、三十の事故をゼロにする法律改正のために、このように膨大な検査機構をつくって、なるほどこれからそれがどんな二割も三割もふえていくかもしれないけれども、認定工場を二百カ所もつくる、六カ

所も機構をつくる。言うなれば官費の検査所をつくる。そこまでは追いかけていかなければいけないかどうか。

それから、国家資金も最初に三千万円けれども、法律面から見ると、あとから入れて資本金がふくれるように書いてある。いま局長のお話だと九千万とおっしゃった。あと二年、三年と、四十九年、五十年と予算を取る。実際にこうやってみて、機構はできてきた。しかしほんとうにモーターボートによるそういうトラブルと申しますが、起こるかどうかという事です。機構だけできて、それがおっしゃるように二十万隻にもなっちゃってちゃんとペイするようになるかどうか。そのでさう上がったものにならなかつちもいかないうな議論が残るのです。その点につきまして、大臣、ほんとうに十分なる御自信があるかどうか、伺わしていただきたいと思ひます。

○新谷国務大臣 モーターボートを主にしているというところでございますけれども、現実の問題としてはいまの状態ではそうならざるを得ないと思ひます。何もモーターボートだけを目的にたきにしてつかまへようというようなことじゃないのです。やはり海上における人命の安全ということとは、どの船でも必要でございますから、最近の事情からいいますと、まあモーターボートが非常にふえてまいりまして、それが自分の船にも影響がある、また他の人にも影響を与えているというのが実情でございますから、それに対応したような方法をとらうというのが今度の改正案でございます。これはしかし、モーターボートだけを対象にしているわけじゃなくて、一般の船も対象にしていることはもう事実でございます。それで、自信があるかというお話でございますけれども、これはまだこれから同じように——モーターボート、モーターボートといいますが、でも、モーターボート自身がいろいろにこれからまだ変わってくる可能性がたくさんあると思うのです。もつとスピードの点におきまして、構造

の点におきましても、いろいろ変わってくるのじゃないでしょうか、世界の状況を見ておられます。ですから、それに、もちろんメーカー自身も構造の点において非常にあぶないものをつくるはずはないというのは、これは常識でございます。しかし、主管官庁として、やはり人命をあずかっているという点からいいますと、他のタンカーとか一般のコンテナ船とかいうような、非常に外洋に出て危険な航海をするような場合も考えられませんが、それに応じたような構造上の要求を法律の上で、法律規則で、主管官庁としては、やはり最小限度の要求をやらざるを得ないというように、一般の貨物船、旅客船と同じような構造上の要求をするつもりはもちろんないわけでありまして、その航行の区域とかスピードとか、そういったものに応じたような構造上の検査をするということにとどまるわけでございます。モーターボートを持ってそれをレジャーに使うというような方々も、最小限度の要求を満たせばいいことだと考えておる次第でございます。

それから、機構をつくっても、機構がもつたらうか、これはもう少しやってみないと、私的的確に十年先どうなるかということについては判定ができませんが、ただいまの資料だけをもとにして考えますと、必要最小限度の手数料を取りまして、それで、計算からいいますと、まあどうにかこれでやれるだろうという見込みを立てて、事務当局がそういう計算を立てておりますから、とにかく最小限度の手数料で成り立つようにしなければならぬ。一面、お話しになったように非常にたくさん数の数でございますから、検査場といふ検査員といふ充実しないといふものにならなくなるといふことも事実でございますので、この点はもう少し実行いたしてみまして、実情を見ながらやっていく以外にないと思ひます。

それから、将来の問題については、この手数料で、これだけの船を対象にして、こうやっていけばもうかるのだとか、あるいは損失があるのだと

いうようなことは、ちょっといまのところは、遠い先を考えますと判定がつかない。やはりこれは乗り出して、いまの一応の計画でやらしていただく以外にはないのじゃないか、私はそういうふう

に考える次第でございます。○越智(通)委員 確かに先はわかりませんけれども、つくつちやううまいかなかつたときは、やはりつくつた人間が責任を負われますですね、これは。それはわからないことなんだからしょうがないとは言い切れない点が残ると思うのです。それで私、何かこれ見てまして、ほんとうにうまくいくかどうかというところで伺ったわけなんです。いま大臣のお話の中にも出ましたけれども、モーターボートなんというのは非常に日進月歩でございます。私は、冒頭に申し上げたように、海のない選挙区なんですけれども、ヤマハのモーターボートのショップだけはたくさんあるのですよ。通りに面して、うちの近所でも一キロ以内に二、三カ所ある。数十万から百万何十万くらいのものを売って、いまして、それはもう明らかに船舶の、これでいけば一番小さい五トント未満どころじゃない、もううんと短い。十二メートルなんといったら、こんなものは売ってないです。どこかよほどのところに行かないと陳列していないのだと思ひます。そういう連中が買つてどうしているのかというと、自動車の天井につけるか、うしろにトレーラーをつけるか何かして、山中湖かどこかに行つて飛ばしているわけです。その連中がいまの検査のときに一体どこへ持っていくんだらうということも一つありますね。全国六カ所の検査場なんといふのは、私どものほうからいえばおそろしく遠いところだと思ひます。おそろしくは二百から考えていらつしやる認定事業場に持つていつて直す。ついでにいろいろ整備してもらふということになるのだらうと思うのですけれども、そこら辺で、整備のところでもたくさんかかるといふのは、これまたいへんにそういうことを楽しみにしている庶民にとつても、庶民ではない、相当のお金持ちでなければ、時間がなくて最後に

伺いますが、その連中が一番困っているのは、日進月歩であるがゆえにモーターボートを買いかえるときに古いほうのボートをちゃんと自動車みたいに下取りしてくれるのか。下取りをしないで捨ててこいといったって、これは捨ててくる場所がない。モーターボート自身はたいへんに耐久性の高いものだろうと思うのです。耐用年数の長いものだろうと思うのです。だけれども、そういう人たちの効用といいますか使う立場からいうと、わりと早く交代してくるわけですが、一体、そういうモーターボートなんというのは中古品になったり売れるのか、売れなければつづきときにはどうするのか、どういう手続を考えていらっしゃるのかお聞かせいただいて、そういう人たちの悩みを解消してあげたい、こういうふうに思いますけれども、局長からお願いします。

〔太田委員長代理退席、委員長着席〕

○田坂政府委員 まず中古艇の下取り等の問題でございいますが、現在のおもな傾向は、モーターボート専門誌に自分の売買の希望を広告いたしまして、それによって取引がなされておるといのが現在が一番多いケースでございします。そのほかに、知人に売り渡すとか、それから先ほど申されましたように、販売業者が下取りをするということも最近あらわれてきておる状態でございます。

次に、使用しなくなったモーターボートの処理の問題でございしますが、金属艇につきましては金属業者等において処理ができるということでございますが、プラスチックボートにおいては確かにこれからの問題かと考えられます。そこで、私どもは来年度、これらの廃棄されましたプラスチックボートの処理につきまして、処理機構と申ししますか処理機械と申ししますか、そういうものの開発をいたしまして、これを全面的に処理いたしたいというふうに考えておるわけでございます。

○越智(通)委員 それでは、もう質問じゃございせんが、いまございしました廃船処理その他まだまだ残された問題は多いと思えますし、それから、冒頭申し上げました法体系全体をどう考える

かというのは、やはり運輸省の大きな一つの宿題じゃないかと思っております。まして今度つくられる検査機構は、かりそめにも運輸省の方の再就職先になってしまった、それだけのことだというような世の批判を浴びないように、ぜひとも大臣はじめ皆さまのせつかくの御努力を要望しまして、質問を終わらせていただきます。

どうもありがとうございます。

○久保委員長 野坂浩賢君。

○野坂委員 この船舶安全法の一部改正、それから船舶職員法の一部改正、これの提案の際に、大臣は、いわゆる海難事故を防止する、船舶の安全性を確保する、そういう意味で安全基準の強化等をやってきたが、今回お話がありましたように、モーターボートなりあるいは遊漁船、小型漁船が非常に増加をして、海難事故が増加する傾向を示しておる。いまの海上保安庁からの御説明でも、年々海難事故が増加する傾向を示しておる。これはそういう意味で法律を改正するわけでありますが、船舶局長は、これは国の責任においてこの海難事故を防止をする、こういう立法の精神を踏まえていくという決意があるかどうか、国の責任において事故を防止をする、こういう考え方かどうか、まず聞きたいと思います。

○田坂政府委員 ただいま先生のおっしゃる通りに、国の責任において船舶の安全は確保すべきものと考えております。船舶安全法の制定の趣旨もそういうふうになっております。

○野坂委員 そういたしますと、この法律の目的の中で、検査機構というものが登場しております。いままでは国が直接に検査をしていた。約二百十名前後だと思いますが、約四万二千隻というふうな私どもは理解しておりますが、そのとおりなのかどうか。

○田坂政府委員 大体そのとおりでございます。正確に申し上げますと、船舶検査官は一百十四名でございます。

○野坂委員 小型船舶検査機構といいますが、新しく新設をして国の職員その他でない人がそれ

ぞれの役職員になる、こういうことになっております。船舶局長の立場からいえば、国の責任ですべてを網羅をし、指導し監督し検査をする、こういうことが一番望ましいと思うのです。これはいわゆる間接的なものになってくる。したがって、国の責任という意味は、直接にやったほうがいいのかあるいは間接にやったほうがいいのか、国の責任において実施をする場合にはどちらを是とするのか、聞きたいと思うのです。

○田坂政府委員 今回御提案申し上げております船舶安全法の適用の拡大でございますが、これの対象になります小型船舶は、非常に隻数も多ございしますし、また、その分布が非常に津々浦々まで行き渡っておるわけでございます。これらの検査を円滑に行なっていくためには、もちろんこの業務は国そのものの業務であるわけでございますけれども、これを小型船舶の特性、たとえばその構造が比較的簡単であるとか、運航の距離も大部分のものは沿岸に限られておるとか、そういうような実態でございしますので、国の行政の簡素化やそれから民間能力の有効な活用等を考えますと、国に準ずるこういうふうな認可法人に代行させるということが最も適当であると私どもは考えておるわけでございます。

○野坂委員 代行させることが最も適当であるということですが、この検査機構は、御存じのとおり認可の法人であって、独立採算制が強調されておりますね。したがって、運輸省船舶局がやられるのは、監査をし検査をし、不正なりその他があった場合にはそれを取り消すという権利はありますが、いわゆる直接に指導するということはほとんど不可能になってくる。言うなれば海運局に持っておりますそれらの検査官がやる場合は、二百十四名でようやく四万二千隻を消化しておるにすぎない。それなれば、ほんとうの意味で国が責任を持つというならば、直接指導をし、直接指揮命令するほうが、国の責任においては最も明確になる、私はそう思うのですが、あなたの場合には、合理性といいますが、いわゆる職員を

ふやさないという立場だけでもの言って、海難事故の防止はその次になっておるような気がしてなりません。最も適当ではないけれども改善の策だということならわかりますが、このほうがいまいちもいいのだというならば、いまは全部やめて、大型船舶検査機構というものをつくったほうがいいということになるのではなからうか、こう思うのです。

○田坂政府委員 もちろん先生がおっしゃいますように、国が直接これをすべてにわたってやれば、これは一〇〇％であると私も思います。いまの実態から考えまして、あらゆることを考えますと、民間能力の活用あるいは津々浦々まで行き渡らせていくというようなことをあわせ考えますと、これらの機構を十分に活用することが非常に現実的だというふうな考えをおるわけでございます。現在とり得る最もいい方法であるというふうに御答弁申したつもりでございます。ことばが足りないうで失礼いたしました。

次に、検査員等の監督の問題を先生おっしゃったと思いますが、検査員の任命の資格要件等ももちろん運輸大臣の認可条項となっておりますし、十分にこの機構を私どもが監督いたしますれば、検査官と同等の罰則もありますし、十分な運用ができるものと私は考えておる次第でございます。

○野坂委員 二百十四名で四万二千隻ですね。四十八年からは、この法律が通ったと仮定をして、検査の対象隻数というのは、私が聞いておりますのは十八万九千隻とあなたの方からもらった資料には書いてあるのですが、先ほど何回も十八万七千隻というふうに、約四回船舶局長がお話しになっておるわけで、どっちがほんとうなのか。それと、大体一人が何隻程度検査ができるものか、伺いたいわけがあります。

○田坂政府委員 検査対象船舶の拡大の数でございますが、十八万九千隻が正確でございます。申しわけございませんでした。

次に、検査員の数と、それから検査対象船舶の

問題でございますが、大体検査員の数は、先ほどもちよつと御答弁申し上げましたように、最終の段階で二百十名と考へております。そのうち百四十名が常勤の検査員でございます。それから七十名は非常勤の検査員でございます。これは先ほども御説明いたしましたように、七十名という数ではございませんで、七十名の人が検査をするに必要なる仕事量がございますというところでございます。そういったしまして、このときの検査対象船舶数が大体二十万隻でございますので、一人の検査の可能隻数は大体千隻というふうに考へております。

○野坂委員 百四十と七十ということですが、百五十にしまして、十八万九千ということは一、一人が千二百隻になりますね。現在国の検査官が一、人二百隻を持っております。造船所等に入ってくる船を検査するわけですが、もちろん大型船舶ですから、小型船舶との比較にはならないと一応言われますけれども、それだけではできなくて、その造船所の自動車を取り次いでいかなければならぬ、こういうのが実情なんです。検査官のお話を聞かれて掌握をしておられると思いますが、そうなのです。それがそういうふうなかつこうであるとき、能力の限界というものは考へられるじゃないか、十八万九千隻を百五十で割つても大体千二百になるのじゃないですか。それで、はたして十分に海難事故その他の防止ができるか、そして、その関係と運輸省のお役人、検査官との連携と共同作業といふか、そういうものは具体的に考へられておるのかどうか、それをまず聞きたい。

○田坂政府委員 まず、現在の検査の状況でございますが、四十六年度におきまして、検査件数、臨検件数でございますが、これが約二十一万七千回でございます。このうち船舶の検査に携わりましたのが十二万回くらいでございます。それから予備検査と申しますが、機関その他、整備すべき船舶が特定されない前に検査をする制度がございますが、これにまた十万回くらいの検査があった

わけでございます。

次に、そういったしまして、ただいま先生のおっしゃいましたように、約二百人の検査官で検査をいたしておりますので、大体検査件数を二百で割りますと、千回くらいの検査を一年間に検査官はしておるわけでございます。それと同じように、小型船舶のほうも、先ほど大体二十万隻ぐらゐの検査対象船舶が予定されると申し上げましたが、その年に検査の対象になります検査隻数は、大体その半分の十萬隻ぐらゐかと考へられますが、それを約二百名の検査官で行なっていくというふうなことに考へておるわけでございます。

○野坂委員 将来二十万隻というお話がありますが、あなた方が考へておられます資金計画、事業計画、これは最低二〇％ふえる計画なんですね。そうすれば、二十万隻は一年間で二十万隻になり、二十二万隻から二十五万隻になっていくというふうなことになるていきますよ。あなたのおっしゃるのと違つてくるのじゃないですか、この資金計画と事業計画は。

○田坂政府委員 ただいま申し上げましたのは、昭和四十九年度の船舶の検査対象隻数と、それから臨検を必要といたします船舶の数を申し上げます。したわけでございます。大体先ほど申し上げました毎年の検査船舶数に合つていふと思ひますけれども、いかがでございますか。

○野坂委員 それはまた議論を深めるとしまして、こまかい数字ですからあとで討論します。

言うなれば、非常になれたいたいまの検査官でも、一年に千回では非常に不十分であるといふことを、検査官の皆さんは実情報告の中で書いてますね。率直に言つてそれ以上の人は私はないと思ひます。それ以下の人の能力で一人当たり千二百隻、それだけの検査をするということになれば、船舶局長として、海難防止と事故絶滅をはかる、そういう方途は困難であらう、しかも間接的な、いわゆる検査機構は独立の法人でありますから、なかなか思うようにならない、こういうのが実態になつてくるだろうと私は思ひます。言うなれ

ば、これは屋上屋を重ねるといふですか、そういう傾向なきにしもあらず。率直に言つてそういう傾向なんですから、そういう点については不十分である、あなたの答弁からして、こういうふうに言えると思ひますが、どうでしょう。

○田坂政府委員 先ほども申し上げましたように、今回対象になります船舶は小型船舶でございます。従来、従来の検査官が検査いたしております船舶に比較いたしますと、構造等におきましては相当に簡単なものが多うございます。また、これらの中の大宗を占めますレジャーボート、モーターボート等は、大量生産形式で行なわれておるものが多うございまして、これらのものにつきましては、型式承認制度もこの中に取り入れておりますので、そういう制度を十分に活用いたしますれば、先生御指摘の点は十分対処していけるというふうに私も考へておるわけでございます。

○野坂委員 次に進みますが、現在船舶安全法の第二十九条によつて各都道府県が規則をつくつて検査を実施しておるのが十四県ありますが、それと検査機構との関係ですね。検査機構ができれば、その現在規則をつくつて実施をしておるそれぞれの自治体はどのようなことになつていくのか、そのまゝ続行するのがあるいは吸収をするのか、その辺の考へ方はどうですか。

○田坂政府委員 仰せのとおり、二十九条によりまして都道府県知事が基準を制定し検査を行なつておられる数は十四でございます。このうち二道県は、基準だけを制定いたしました検査は行なつておりませんので、検査を行なつておる都道府県ということになりますと十二になるわけでございますが、今回、この法案を御提案する前に、全都道府県に對しまして、どういふふうに考へるか、都道府県の御意見を聞いたわけでございますが、引き続き検査をやりたいという県は、東京都と滋賀県二県のみでございます。その他の県並びに現在やらない県も、これは当然に国でやつてもらいたいというふうな御意見でございました。そういうことでございまして、この二県を除きま

してあとの十県は、検査をおやめになるということになるだろうと私は思つております。

○野坂委員 その職員はどうなるのですか。

○田坂政府委員 それらに携わつておる職員につきましては、都道府県から、現在のところ、どういふふうにしてこれという御希望をまだ受け付けておりませんけれども、もちろん都道府県の中で対処のできるものと思つておりますが、対処できないというふうなことでございまして、私どもは、この小型船舶検査機構におきまして、そういう職員の方々の処遇をすることは可能であるというふうに考へておるわけでございます。

○野坂委員 これは独立した認可法人ですが、その職員は船舶局長の思うようになりますか。

○田坂政府委員 私ども、基本的に監督という面で十分な監督ができるということでございます。思ふようにその職員までを細部の点まで動かすということはどういうことかと思つております。

○野坂委員 いや、私はすなおに聞いておるのですが、十二の都道府県から、これができるところによつてその中に包含をするという連絡があった。その職員はどうしますか。その職員は検査機構のほうに吸収することが可能であります。だから、それは認可法人、別法人なんです、あなたは職員を思うように入れることができるかと言つたら、わからぬ。前と申しろとがわからぬじゃないですか。

○田坂政府委員 そういう職員の採用の件につきましては、一次的にはこの機構がやることでございますが、私どもは、この機構が採用するだけの能力並びに余地が十分にあるであらうと考へます。ということをお答弁申し上げた次第でございます。

○野坂委員 できるということですが、時間がありませんから、そういうところに時間をかけるわけにもまいりません。

いま、たとえば東京都は検査料、十二メートル以下の遊漁船については七百円だ。あなたのいま

のお話では、平均三千五百円だ。そういう点になりますと、地方自治体の検査のほうが非常にいいということになりますね。小型船舶検査機構は高いということになります。それらの調整はどうしますか。

○田坂政府委員 検査の手数料につきましては、私どもまだ詳細な検討は行なっておりません。ただ、定期的な検査は三千五百円くらいが平均的なものになるであろうというふうに考えておるわけでございます。船の大きさあるいは船の種類等によりまして、今後細部にわたりまして検査手数料を定めていくつもりでございますが、定めるにあたりましては、国の行なっております検査手数料と大体バランスをとってきめていきたいというふうに考えておまして、その中で、従来都道府県知事において行なっております検査手数料等も十分参考にしたいというふうに考えております。

○野坂委員 この予算書を見ますと、昭和五十四年は九千四百萬円の黒字ですね。政府の出資金というものは三年間で九千万ということになっているわけですね。しかし、原則は、この法案にも示してありますように、手数料の単価が一番もとなんです。これで独立採算制ということなんです。しかも、昭和五十年には、五千二百円に値上げをする、こういう基本的な考え方がこの予算書に流れております。そうすると、あなたがおっしゃったように、この基礎がすべてになつてくるという姿なのに、まだきめていない。地方自治体の下がつておるもの、そういうふうな施策とバランスをとるということですから、そうすれば平均はこれよりも下がりますよ。そうすれば、この独立採算から見ても、五十四年度に黒字が出るということは考えられないというふうにわれわれとしては理解せざるを得ませんが、それについてはどのようにお考えですか。

○田坂政府委員 先ほども申し上げましたように、ここに出ております三千五百円並びに五千二百

百円、これは平均単価でございます。この検査手数料の中には型式承認の承認料というふうなものもございまして、それからいろいろほかにも検査手数料というものもございまして、それらを平均いたしました手数料によって、この事業計画と申しますか、その収支計画を概算いたしておるわけでございます。

○野坂委員 はっきりしませんね。はっきりしません。結論だけ聞きましょう。地方自治体が現在収入として納付をいただいております検査手数料よりも上げることはない、こういうふうに確認してよろしいか。

○田坂政府委員 地方自治体の行なっております検査の濃度と、それから私どもの行ないます検査の濃度の差もございまして、十分に地方自治体の検査手数料を勘案いたしまして——そのことをいとお約束申し上げるのはちょっとかんべんさせていただきたいと思っております。

○野坂委員 この間運賃の法案の際に、運輸大臣は、そういう運輸大臣が所管をなさるすべてのものについては料金を上げない、そういうお話でありました。上げる場合は、極力閣議等にはかつて努力する、上げないよう努力する、こういうお話がございました。いまこれが新たに発足するにあたって、運輸大臣が理事長も監事もすべて任命されるわけでありまして、そういう点については、これができることによって地方自治体の間で取り決められている検査手数料が上がるまいように措置することが、現社会情勢から見て妥当だと思っております。運輸大臣のお考えを聞きたい。

○新谷国務大臣 詳細のことはこれからきめるのだと思いますが、地方自治体が行なう検査と、運輸省が責任を持って行なう検査と、検査の内容が違ふと思ひます。(野坂委員「違ひませんか」と呼ぶ)いや違ひます。違ひなければやる必要はないのですから。運輸省といたしましては、人命の安全という点からいまして、最小限度必要な構造まで見まして、大型船については国際安全条約に基づいた非常に精密な基準が

示されておりますから、この問題は国際的な問題でありませんけれども、それに準じまして、海洋ですから、いろいろな、波もあるし潮流もあるし風もあるというところでございまして、一応構造上はそういったものに対応し得るというものを基準としてきめるわけでございます。各地方自治体がそれに対していま現にどの程度のことを考えているか、これは私よく知りませんが、おそらく内容は、いまわれわれが船舶全体について考えているような構造上の安全という点とはだいぶ開きがあるのではないかと思います。したがって、これはコストが違ふと思ひます。

しかし、おっしゃる通りに、検査手数料をただ上げて、そして新しい検査機構がそれによって維持できるような程度まで上げるんだとかいうような平易な考えは持っておりません。全体を見ましてその収支が成り立つことも大事でございますけれども、内容を見て、その内容については、国が大型船については行なっておりますから、それはうんと簡略になりましようけれども、あまりバランスのかけ違つたものではないかぬと思ひます。両方から歩み寄って、これはさらに検討してみようということにならざるを得ないと思ひます。

○野坂委員 十四ありまして、いま船舶局長からお話をいただきましたように、滋賀県と東京都には検査機構を置かない方針なんです。

〔委員長退席、井上(泉)委員長代理着席〕
大体いまの姿でいくということなんです。だから、そう中身は多く違わぬというふうに私は電話をかけて聞いたのです。どうなんでしょう。専門の方でもけっこうです。

○新谷国務大臣 こまかいことは政府委員が答えますが、さつき申し上げたように、検査の内容は違ふらしいです、いまちょっと聞きましたが、結局、われわれが要求するような安全条件、いろいろな要求を東京都もやっていない。また、今度もそういう検査ではございません、こう言っているようですから内容は違ひます。構造上の安全基準というものは運輸省令で書きますから、それに

従つて東京都も検査内容を変えなければならぬということになります。だから、いまの手数料でいくのかどうかという点については非常に疑問があります。この点はさらに地方自治体と十分打ち合わせをいたしたいと思ひます。

○野坂委員 この検査をしますと、検査済票をもらふ、あるいは張る、こういうことになりますね。そのときにこれらの船をどのように把握するか、そしてどのように船舶の安全をはかつていくかという意味で、船舶の登録による船舶調査といひますか、船舶というものををつくる必要があると思うのですが、今回ないですね。それはどういふわけですか。

○田坂政府委員 先ほども申し上げましたように、小型船舶は数が非常に多ございまして。これらに登録制度を施行して船舶をきめていくということになりますと、非常に煩瑣な業務になるわけでございます。主要な目的がそれであれば、それに従うべきだと思ひますが、登録制度の目的といひますのは公証と船舶の識別という二つの目的だろろうと思ひますが、小型船舶の場合には識別に目的の重点があると思ひます。そこで、検査を円滑に行なつていくという意味からも、あわせて検査済票というものを船舶に交付いたしまして、その船舶に張りつけさせるということにいたしましたわけでございます。そういたしまして、検査済票は検査のつどチェックされるということになつておるわけでございます。また一方、検査原簿といふものがございまして、その番号と所有者はその検査原簿に載つておるわけでございますので、船舶の識別はこの制度によつて十分に行なえるというところでございまして、きわめて煩瑣な業務になつて目的はそう十分ではないということでございます。この検査済票をもつて登録制度にかえておるわけでございます。

○野坂委員 十分に日本全体の船舶把握はそれでできるわけですね。
それから、いまの予算の中で、ことしはこれを通ると三カ月後にやる借入れ金三億二千万とい

うのがありますね。この三億二千万というのは、この間この委員会では上げました自動車事故対策センター、あれでは出資金はこれと同じように政府から出資する。向こうは保険会社等から五千万出させるというお話で、それから、金が足りないから貸し付け金については当然無利息で国の予算の一定の範囲内で出す、こういう法律になっておりますね。これは完全独立採算制だ。その辺が私たちは理解できない。しかもこの三億二千万というものは七年間の均等償還で年利九%、そういう意味で非常に高いと思います。だから手数料が高くなってくるということになっていきますから、年々給料も上がれば検査手数料を上げていくという。そういう独立採算方式になれば、レジャーで楽しむモーターボートは上げててもよからう。しかし、一般の生活に大きな関連のある漁船等は非常に問題があるかと思えます。そういう点についてどこからお借りになるおつもりですか。

○田坂政府委員 当面の不足いたしました資金につきましては、市中銀行から借り入れる予定にいたしております。

○野坂委員 九分というふうに予算であげられたのは、もっと安く借りられるんじゃないですか。これだと二銭五厘ぐらいになるんじゃないですか。

○田坂政府委員 もちろんその当時の市中の適正な金利で借りるということですが、九分であつてもこういうことになるということでは、やや余裕を見た金利を考えたわけでございます。

○野坂委員 市中銀行からお借りになるということがわかりました。

それで、この検査の時期なんです、モーターボートの皆さんは、それぞれ定期的なものがあつて、夏ですから、冬はあんまり走りませんから……。しかし漁船は、曇つたような日には比較的漁が多いというところで、皆さんのところに集まつて、試験場というか検査場に集まつてこいということになりまして、点々としかありますから、そこに行くのには相当かかります。だから、その検査が来れば、時期の繰り上げその他はありますが、処置をするとしても、若干の弾力性を持つて漁獲に影響のないような措置は配慮されますか。

○田坂政府委員 一カ月程度の猶予はつけられるように考えております。

○野坂委員 二つ聞きます。

先ほどもありましたが、このモーターボートの増加率というのは、この予算書にも示してありますように、相当すごい馬力で上がつてくる、こういうふうな考えられるわけですか。

そこでまず、水産庁にお尋ねをしたいのですが、おいでになつておりますか。——このモーターボートその他が、試験を通ればどこでも走るわけですが、漁業に非常に大きな影響があるのではないかと、きのうの農林水産委員会でも問題になりましたが、水産庁はこのモーターボートの駆使についてどのようにお考えになつておるか、沿岸漁業への対策というものを伺いたいと思つています。

○大場説明員 いま御指摘になりましたように、モーターボートの問題は、沿岸漁民にとつても、率直に申し上げて、近年非常に頭が痛い大きな問題になつてきております。特に、いろいろモーターボートが数多くなりまして、漁船の避難所なりに侵入したり、あるいは漁民に被害を与えたり、それから、生活の場であります漁業権、漁場へ影響を与える、こういった事態も地方によつては起きているというところは私も承知しておりますので、ここにマリーナ建設、そういったモーターボート等の基地の建設については、地元の漁民のよく納得の上、よく話し合いの上で、了解した上でそういうものがつくられるということが私どもとしてはきわめて望ましい、こういうふうな思つておるわけでございまして、いまのまほもしないで放置していいというぐあいには考えておりません。何かやはり地元の漁民との調和といいますか、調整というものは厳にとらなければいけない問題だろう、かように考えております。

○野坂委員 モーターボートは今度試験でやる、ある程度それで事故を防げる。しかし、起こつておるのは海浜事故ですね。それから、漁業に大きな影響があるということはいま述べられたとおりです。モーターボートの航行海域といふと、あるいは湖でいへば水域といふと、そういうものを規制する必要があるだろうと思つています。これについてはどのようにお考えになつていますか。

○紅村政府委員 お答えいたします。現在御審議をいたしております船舶職員法あるいは船舶安全法が成立をいたしまして、免許制度あるいは検査制度が確立されました。免状に移りますと、私もいたしましては、当然この法律に基づきまして取り締まりを実施するわけでございます。そういうことになりまして、無謀運転あるいは操縦技術の未熟によりますような事故あるいは構造上の欠陥に起因するような事故、こういったものは相当大幅に減少するといふふうに私たちは期待いたしております。

ただしかし、そのほかに、ただいま先生から御指摘がございましたように、たとえばノリビの中へ突つ込む、あるいは海水浴場で海水浴客がたぐさんおられる中に突つ込んでがをさせる、あるいはスピードの出し過ぎによりまして衝突その他で事故を起こすというように、絶対に避けられない点、若千の懸念はあるわけでございします。

それで、この点につきましては、各都道府県のうち相当数のところが、公衆に著しく迷惑をかける暴力的不良行為等の防止に関する条例、一般にこれは迷惑防止条例といつておりますが、こういう迷惑防止条例でございしますと、あるいは水上安全条例、海水浴場条例といったような条例も制定されておるわけでございします。

具体的に申し上げますと、ただいま申し上げました迷惑防止条例を現在制定しておりますところは二十九都道府県でございます。それから、海水浴場条例を制定しておりますところが一県ござい

す。ただし、この二県はいずれも迷惑防止条例を持つておりますので、都道府県の数としては二十九県でございます。それからそのほかに水上安全条例、これはたしかもう実施に移されたと思つていただけます、一県でございます。合計いたしまして三十県の都道府県がこういった条例を持つておるわけでございします。

その内容は多少の違いはございますが、私どもといたしましては、こういった条例に基づきまして、警察等とも十分な連携をとりまして指導あるいは取り締まりを実施してまいりたい、こういうふうな考えております。

○野坂委員 ついでですからお尋ねをしておきますが、モーターボートあるいは漁船の免許証を持つておるかどうかという検査をするのは海上保安庁だと思つていますが、最近海浜等では、警察庁のほうの警察官も免許証をお調べになつておる様子をよく見るのですが、あれはどこまで警察庁がやり、どこまでが海上保安庁の分担なんですか、承つておきたいと思つています。

○紅村政府委員 私どもと警察との関係につきましては、実はいろいろその業務の範囲について打ち合わせができておるわけでございしますが、海水浴場につきましては、警察と私どもと協力をいたしまして取り締まりを実施する、こういうたてまえにいたしております。

○野坂委員 法的には別に何もないのですけれども、協力をするということなんです。

○紅村政府委員 そのとおりでございます。

○野坂委員 お話がありましたように、自治体との関係で、迷惑条例なり水上安全条例なり地方自治体がやる、それに基づいて善処をするということも確かに一面必要だと思つてます。しかし、運輸省としては、この法律を出すにあつて命題は、海難事故の防止なりあるいはそういう迷惑をすることをやめて事故の絶滅を期しようというのが発想なんです。今後モーターボートというふうなものレジャー産業の波に乗つていよいよ増加をしてくる可能性が考えられます、したがつて、その実態を見て水域なりあるいは海域なりそ

ういう規制を全国的に調査をしてやる必要があるらう、こういうふうにするのですが、どのようにお考えでしょうか。

○紅村政府委員 海水浴場は、実は各海水浴場によりまして地域的な特殊事情がございます。そういった事情もございまして、いわゆるきめのこまかい規制をやるというために、はたして法律によるのがいいのか、あるいは現在のように条例によるのがいいのか、この辺は実は私もまだ研究中の段階でございます。ただ、先生御指摘のように、今後モーターボートがふえてまいり、いろいろな事故が非常にふえてまいりました場合には、あるいは立法ということも考えなければならぬのではないかとこの辺は思いますが、この点は、さらに私も関係方面ともお打ち合わせの上、研究を進めたいというふうに考えております。

○野坂委員 これから研究をしていただくわけですが、陸のほうは非常に交通事故も多発しておりますし、——いま横ばいですが、運輸大臣としては、海洋観光レジャーセンターといいますが、そういうものがこれからどんどん設置をされてくる。その水域をきめる。これはモーターボート、これはヨットハーバー、これはマリナ、これは海水浴というふうにならなければ、非常に混乱をしていくと思うのです。これから、きわめて最近のうちに週休二日制も出てまいりますから、そういう意味で、早急にそういう配置と規制、これは運輸だけでは非常に問題があるわけです。しかも、いま水産庁が言いましたように、免許証さえ持っておれば、鹿児島から北海道まで神風のようにモーターボートが飛んでくるという時代もないとはいえないと思うのです。そうすれば、どこで網を破るか、流し網等を破っていくという可能性もあると思うのです。水産庁としては、そういう点については迷惑だ、規制の必要がある、こういうふうには先ほど答弁があったところなんです、それについて運輸大臣としては善処される用意があるか、承りたいと思います。

○新谷国務大臣 ちょっと御質問のあのほうが正確に捕捉できなかったものですから、あるいは御質問と違ったことになるかもしれませんが、前半におっしゃったことは、これはこの間御審議いただいた港湾法等におきましても、区域をきめまして、それに応じた安全施設というものを考えておりますから、御質問に沿ったような方向で運輸省としては対処してまいりたい。

それから、あのほうの問題は、あるいは御質問と少し違うかもしれませんが、私どものほうは、やはり海上の交通安全ということを目標にいたしまして、自分の安全はもとよりですけれども、他人にも迷惑をかけないかぬということ、それに応じたような船舶そのものの検査も厳重にいたしますし、それから操縦者についても、ただ船を動かすだけということではなく、やはり一つの船舶操縦についての基準を頭に入れて動かすような、いわば従来のことばでいいますと、船舶職員というようなものを乗り組まなければならないことを考えておりますので、おっしゃったようなことにつきましては、相当これは前進して取り締まっていけるものと思っております。

ただ、海域全般にわたりますと、いまも保安庁次長がいろいろ言っておりますが、保安庁が海上交通を持っているのだから、日本の全海域をそういう交通整理もしないような状態ではつくのはいかぬじゃないか、こういうことでございませう。御趣旨はそんなんですけれども、これはおのずから限度がございまして、公海についてまでそういう取り締まりを強化いたしましてやるということについては、巡視艇等の船もよほど要りますし、あるいは設備も必要でございませう。これについては極力努力はいたしますけれども、一切そういうことをなくするのは、よほどこれは今後の予算的な努力、それから海上保安庁そのものの取り締まりの努力というものがもっと進みまないと、おっしゃるようなところにはまだなかなか行きにくいというふうに考えられます。努力はいたします。

○野坂委員 努力をしていただくで終わればいいのですが、私が言っておりますのは、たとえばモーターボートに乗っております人も、非常に沖合いのほうに出ていけば、小さな船ですから、荒波を食って沈没するという場合だってあります。海浜のほうにどんどん入っていかば、泳いでいる人たちのほうに事故が起きるということがあります。あるいは沿岸漁業が最近公害その他で非常に苦んでおるが、漁師にとっては網なんかは非常に重要な問題ですから、それが流してあるところを通っていくということになってきますと、それをとって見ても、いいところはない。だから、それについては、運輸の免許証があればどこを通ってもいいということではなく、レジャーをするところの海域、水域というものは規制をしていかなければ、三者三様に迷惑をするのじゃないですか。だからそれについては考えてもらわなければならぬ、こういうことを提言しておるわけですから、どうでしょう。

○新谷国務大臣 よくわかりました。お説のとおりだと思えます。そういう方向で、私のほうとしては、操縦する人たちに對する指導、訓練というものは大いにやらなければならぬと思えます。取り締まりもしなければならぬと思えます。同時に、いまおっしゃった、たとえばここに網を張っているのだというようなことにつきましては、やっぱりこれは関係省庁と十分話し合いをしないと、どこにどんな網があるのかというようなことにつきましては、これはやっぱり標識をつけるとか、いろいろそれを避けるための関係各省の協力と努力が必要になってくると思えます。われわれのほうとしては、できるだけことはいたしたいと思えます。

○野坂委員 まだ不十分ですけれども、時間がありませんので……。

話はもとに戻りますが、十八万九千隻がとりあえず検査機構の中に入ってくる。あと五十万隻ばかりあります。これらについては何も考えていないのか、将来考えるのか、聞いておきたい。

○田坂政府委員 従来船舶安全法の対象になっておりません船が七十二万隻ぐらいあるかと考えられますので、約十九万隻やりますと、残りは、先生がおっしゃいますように、五十数万隻あるわけでございます。その中で私どもがおもなものと考えておりますのは、やはり漁船でございます。漁船につきまして、先ほど水産庁からも御説明がございましたように、今後調査研究を進めまして、また、業界の理解も高めて、逐次安全規制の対象船舶をふやしていきたいと考えておる次第でございます。

○野坂委員 今度は船舶職員法のほうに入りますが、今度は一、二、三、四の小型船舶操縦士というのできて、試験がございませう。それで、四級操縦士というものは十六歳からですね。これは遊漁船とかそういうものに使われる。十六歳という、中学校を卒業した程度ですね。それではやはり危険じゃないか。いままでの十八歳を十六歳にした理由ですね。これは非常に問題があらうと思ふのです。それについてはどのようにお考えになっておるか。

○丸居政府委員 実は、ただいまの小型操縦関係の年齢は十八歳になっておりますが、今度は十六歳に引き下げた。なぜ引き下げたのかという御質問だったかと思いますが、実はいま先生おっしゃったように、十六歳といいますが、中学校を卒業してなる年齢でございませう。今度五トン未満まで拡大いたしますと、いままで養殖漁業等、そういうところへ小さい船に乗って養殖漁業場へ通っておられる方たちがあるわけでありませう。その場合に、一家の亭主が運転していかれる場合もありますし、それから奥さんが運転していかれる場合もありますし、あるいは子供が、中学を出たり、高等学校へ行っているような者が運転していかれる場合もあります。そういう場合に、十八歳で区切つてしましますと、十六歳になって、中学も出て義務教育も終えて家で家事の手伝いをするとか、あるいは自分もそういう仕事につくとか、そういう方が運転ができなくなるわけです。また、それか

ら高等学校へ行く場合も、帰ってきてそういう手
伝いをする場合もあるだろうということもありま
すので、主としてそういう漁業の関係のこと等
を考慮いたしまして十六歳にしたわけでありま
す。

それから、十六歳では、しかしモーターボー
ト、レジャーのモーターボートがあるわけでござ
います。レジャーのモーターボートを禁止しても
いいじゃないかという議論が当然あるわけであり
ます。しかし、中学校を出まして高等学校に入っ
たところに最もこういうものに興味を持ち、運転を
したがる年齢でございいます。陸上のはうでも、そ
ういうことで自動二輪は十六歳にしております
し、これらの人たちに、おまえたちはやれぬぞと
いうふうにするほうがいいのか、あるいはやる場
合にはこういうことでなければならぬのだという
ことで十分教育をしまして、そうして安全性が確
保できるようにしたほうがいいのかという、そうい
う判断の問題があるわけです。いろいろ審議会の
席でも十六歳か十八歳かというのは議論のあつた
ところでもございいますけれども、やはり陸上の自動
二輪の年齢等に合せて、早くそういう教育をし
たほうがより安全ではないかというふうなこと
で、十六歳に一応きめたわけでございいます。十
六歳がいいのか十八歳がいいのかということは非
常にむずかしい問題だろうと思ひますが、ただ陸
上のオート二輪の免許に一応合わそう、それが一
つの筋ではないか。一つの基準がそこにあるもの
でございいますから、そこで、それに合わしたとい
うのが実情でございいます。

○野坂委員 議論は並行すると思うのですが、た
とえば海上の自動二輪車についても、高等学校に
はバイクに乗ってきてはいかぬ、こういう学校か
ら生徒に対して教育をしておりますね。それは、
非常に安全性の上から見て問題がある、こういう
ことからだろうと思うのです。お話があつたよう
に、櫓かい船なんかは適用除外なんですからね。
そういうことを踏まえて、これはあるということ
になれば、客船でも乗れますし、遊漁船の運転も

できる。わずから中学校卒業したての子供がそうい
う人命を預かるというところの、しかもその中心
になつてくるということになれば、非常に問題が
ある、こういうふうに思ひます。十分検討をい
ただきたいと思ひます。

それから、外洋小型船というのがありますね。
これはどの辺まで出る船をいうのですか、沿岸か
ら。

○丸居政府委員 法律的にはどこまで行つてもい
いということになっております。

○野坂委員 今度の職員法なり安全法そのものは、
海難事故の絶滅、こういうことが一番中心に
なつておるわけです。

〔井上(泉)委員長代理退席、委員長着席〕

だから、船舶の安全を確保するということを運輸
大臣が述べておられますね。いままでは外洋小型
船というものについては二人乗っているのです
ね。航海士と機関士と二人乗っている。しかもど
こまで行つてもいい、こういうことになりまし
と、エンジンなりその他が前よりも整備をされた
からという理由だけでは、非常に危険だと思
ひます。法の趣旨から見て、外洋小型船とい
うのは一級操縦士であつてもやはり二人乗つてい
く必要があろう、非常に危険だ、こういうふう
に思ひます。一人よりも二人がいいじゃないか、こ
の法の精神からそうじゃないか、こういうふう
に思ひますが、どのようにお考えでしょうか。

○丸居政府委員 実はその問題も審議会の席で議
論になつたところでございまして、いままでは丙
種機関士と小型操縦士が相乗りをして行つてお
るわけにございいますね。その丙種機関士と小型操
縦士が相乗りをしていく、法律上そういうふう
になつていた時代のエンジンなのでございすけれ
ども、それは大体焼き玉エンジンが主でございま
した。ですから、丙種機関士が乗りまして焼き玉
エンジンを動かす、それを調整し回転しながら、
片方ではその操縦士がハンドルを持って運転して
いった、こういうふうにして二人が物理的に必要
だったわけです。そういうことが一つございまし

た。それからもう一つは、エンジンがあまり発達
していなかつたために故障が多かつた。そ
れで、機関士が乗つて、焼き玉エンジンですらわ
りあい、簡単でございいますから、それを修繕する部
分もあつたりしてやつておつたわけでありまし
す。いまのエンジンは、御承知のとおりにディーゼル
エンジンがあるいはガソリンエンジンに大体切り
かわつてきております。ほとんど焼き玉エンジン
ゼロといつていくくらいに減つてまいつておりま
す。また、船の操縦もリモートコントロールがで
きるようになってまいつております。したがいま
して、丙種機関士を乗せておりました、丙種機
関士のする仕事というのがほとんどなくなつてき
ておる、そういうことで、むだな人が乗つておる
ということではまずいんじゃないか、いろいろと
業界のほうからもそういう陳情もございすしい
たしますし、もう一つは、そういうエンジンの進
歩もございしましたので、むだな人を乗せておく
というのもおかしい話だ、しかしエンジンについて
の知識のある者が乗つていないということとは、こ
れはよくないことである。そこで私たちがいろいろ
考えましたのは、今度一級小型船舶操縦士とい
うものをつくる以上、一級小型船舶操縦士が従来の
ような一級小型船舶操縦士であれば、その機関士
をおろすことは非常によくないことだと思ひ。そ
こで、今度一級小型船舶操縦士というものに新し
いエンジンに即した教育をしまして、そうして航
海術も知つておる、エンジンの知識も持つておる
といった、そういう人に一級小型船舶操縦士とい
うものを仕立てていって、ふだんは一人乗れば十
分だ。そういう機関士はおろしていったほうがい
いのじゃないだろうか。そうすることにやつて安
全性が非常にそこなわれるということはないの
じゃないだろうか。それは経済性が先立つておる
話じゃないかというふうな御意見もあるかもしれ
ませんが、経済性がそこらで起こつてまいりまし
すことは、多少余裕もできましようから、たとえば
部品の一つもよけいに積んでいくとか、あるいは
できれば予備エンジンの一つも積んでいくという

ことになれば、安全性というものは一段と高まる
ものじゃないだろうかというふう考えたのが、
こういう改正をした動機でございいます。

○野坂委員 お話は、近代化につれたお話なん
ですが、しかしすべて、スピードや経済よりも、安
全だというのが運輸大臣の変わらざる方針であ
ります。しかし、できるだけ合理化をしたい、機
関士と、二人は乗せないで一人乗せたいという
に反面思つておられるようでありますけれども、
しかし、海のかたにだつていく場合、四海水ばかり、
こういうこととなり、あるいはその他の、皆さ
んがお乗りになつたにしても、こういう資格を
持つておられる人がおられればさらに安全だとい
うふうには私たちは考えるわけです。したがつて、
五十海里なら五十海里、その程度のところを線
を引きまして、それ以上の外洋に出る場合につ
いては二人だ、こういうふうなことをすれば、一応
安全だというふうな面にも十分配慮をしたとい
うことがいえるのではないかとと思ひますが、御
検討いただけますか。

○丸居政府委員 航海する範囲を考へて、そ
して、それ以上外へ出ていくときには機関士を乗
せていくという案を検討せよということでもござ
います。その点については、いろいろ問題があつ
たところでもございいますから、十分検討いたし
たいと思ひますが、ただ、私たちがさつき申し上げ
たように、いろいろその点については審議会でも
議論がございまして、そしていまの段階ではや
りこれは要らぬじゃないかということでも出さ
れた問題でございまして、検討は十分いたしま
すけれども、かなり自信を持って出しておる案で
ございまして、よろしくお願ひします。

○野坂委員 もう一つだけ聞いておきます。
小型船舶の操縦士試験機関というのがあります
ね。これは現在何カ所あつて、どのくらいやつ
ておるのですか。

○丸居政府委員 試験機関というのは現在ない
でございいます。現在ございいますのは教習所
でございいます。講習所といひますか、教習所
といひます。

か、そういうものが全国にかなりございまして、その数でございまして、二百カ所でございます。

○野坂委員 時間が参りましたから終わります。が、今度、試験機関ができてやるわけですから、今度も、教習所というものはだれでもできるわけですね。

○丸居政府委員 おっしゃるとおりにだれでもできるのでございますけれども、これはやはり認可が要りますので、認可基準に合格できる人はだれでもできる、こういうことでございます。

○野坂委員 ですから、たとえばヤマハならヤマハ、ホンダモーターならホンダモーター、そういうのがたくさんつくられて、試験は通す、教習をする、そして必然的にモーターボートを増加する、これからこういう傾向になってくると思うのです。金がありますからどのような施設でもできますからね。そういう点について、試験機関というのは厳正にやってもらなければ、これこそレジャーと経済と完全に結びついてまいりますから、それらの点についての配慮のしかたといえますか、たとえば自動車学校のようにもうかるという点になれば、一県に何百——何百という語弊がありますが、ゴルフ場より多いほどたくさんあるわけでありまして、採算ベースに乗るという点になれば、これらの学校でもそういう姿が出てくる、こういう可能性が非常に強いと思うのです。それについては、試験機関というのはこれから国の認可した法人でどの程度までつくるか、その限度を示していただきたい。

○丸居政府委員 指定試験機関というのは一つづつくるつもりでございます。これが東京に本部がございまして、そして大体海運局の所在地が、沖縄まで入れて十一ございまして、十一の支所のようなものをつくりまして、そしてこれは実技の試験を国が委託する予定でございますが、実技の試験という点、どうしても海運局の所在地というわけにはまいりませんので、マリナーに出かけて実技試験をする、そういう制度をつくりたいと思っております。

それから教習所のはうは、先生御指摘のとおり、もうけ主義の教習所があまりできると困りますので、十分監督いたしましてやってまいりたいと思ひますが、幸いにしましてわがほうには養成協会というものがございまして、それが全国かなりの組織を持っております。そういったところを中心にして、あまりほかにそう多くはできないのではないかと、いまも十分その組織がございまして、で、しかし、新しくできるのを拒絶するわけではありませんが、できるものにつきましては十分指導監督してりつばな教習所にしていきたい、こう思ひます。

○野坂委員 終わります。

○久保委員長 紺野与次郎君。

○紺野委員 今度の船舶安全法と船舶職員法の改正の前提について、ちょっと最初にお聞きしたいわけです。

どんな情勢がこれを必要としたかということでありまして、その前提が、いま、前の質問者の方々、また政府のほうの答弁の中である程度出ておりますけれども、それをお聞きしますと、まずまずその前提なるものが、いわゆるモーターボート、小型船舶としてのモーターボートの異常な発展ぶりという点、そういうことにゆえられて、そしてそれに対応するような法の改正というものが実際にはほんとうの前提になったのではないかと、いふふうに思うのです。

それで最初に、そのモーターボートというものは一体いつごろから特につくられ、普及し始め、そして現在ではどのような状態になっておるか。かつ、これから数年間の見通しですね。どれぐらいのスピードでこれがふえていくのか、こういうことについてひとつ最初にお聞きしたいと思ひます。

新聞によると、海のレジャーの花形がモーターボートとヨットである、そしてこれは一つのブームをつくって、ゴルフ場の次の海のマリナー、ヨットとボートであるというふうなことをいっているのです。ですから、陸上でもゴルフ熱が非

常に旺盛でありますけれども、それに対応するようなことで、新聞ではマリナーの熱が非常に高まっているというのをいっているもので、このモーターボートについて、そういういま申し上げました過去と現在と未来について、その発展ぶりをひとつ伺いたいと思ひます。

○田坂政府委員 モーターボートの生産が本格的になってまいりましたのは昭和三十八年ごろからであると考えます。そういたしまして、その後モーターボートの技術並びにレジャーブーム、海洋にレジャーが進んでいったというふうなことで、昭和四十二年ごろから画期的に、飛躍的に増加を見たわけでございます。

そういたしまして、先ほども申し上げましたように、モーターボートの現在の保有量は約十万隻でございます。そういたしまして、その中で大部分は五メートル未満の小型のボートでございます。一番大きなのは、先ほどもちょっとお話がございましたけれども、十二メートル程度ぐらいまでというふうな形態でございます。

生産の実績でございますけれども、大体過去年間毎年二〇%から三〇%ぐらいずつ生産は伸びてまいっております。そういたしまして、一昨年、昭和四十六年度には二万四千隻のモーターボートが生産されました。昨年、四十七年にはこれが従来の傾向と反しましてやや減少いたしまして、一万六千隻でございました。これはまず一つは、モーターボートの大型化という傾向がこの間にだんだんふえてきたということ、それから従来相当地にたくさんつくられておりました軽合金艇、これがプラスチックボートに転換の傾向がさらに強くなったわけでございます。軽合金艇の生産がここでご相当に減少したということであらうかと考えます。

さらに、今後の見通しでございますけれども、欧米諸国の普及率、そういうものから、さらに、先ほどもお話がございましたけれども、今後の週休二日制等の動向から考えますと、昨年の生産減少は一時的なものでございまして、従来の伸びに

戻ってくるということではないかと考えられまして、大体昭和六十年ごろは百万隻前後になるうかと考えます。これは欧米諸国等比較いたしますと、特異な現象ではございませんで、大体欧米諸国のちょっと下ぐらいの普及率というふうな感じでございます。

○紺野委員 このメーカーはどういうところですか。

○田坂政府委員 モーターボートのメーカーは約五十数社ございまして、その中でおもだったものは石川島播磨重工業、それからヤマハ発動機、日本飛行機、それから日新ベスメーカー、永大産業、この五社が大手でございまして、これらの大手五社によりまして六〇%から七〇%くらいは生産されておるといふことでございます。

○紺野委員 そうすると、やはり石川島とか日本飛行機、それからヤマハ等々の大手がだいぶやっていると、思います。

次に、この新聞によりまして、漁業組合がこの問題についてたいへんこれに対するきびしい態度をとっておるところがあらわに出てきたのです。でありますから、昭和六十年までに百万隻までいくというふうなこういうことに対して、実際の——たとえばこれは静岡県であります、静岡県の漁業協同組合連合会が「全県的なマリナー締め出し」ということを宣言して反対運動をやっている。今度の土曜日の日には何か藤原港で実際の実験をするのでありますけれども、私もそこへ行つて見ようかと思ひますが、このモーターボートは一体どういう影響を漁業に対して与えるのですか。

○大場説明員 マリナー、モーターボート等の影響で沿岸漁業がこうむっている被害といえますか、影響でございますが、私どもの手元に届いておりますのは、たとえばモーターボート等が漁船の避難所へ侵入したり、あるいは漁具、具体的に申し上げれば網等の漁具を切ってしまった、そういったような被害を与えたり、あるいは漁業権漁場へ入ってきて非常に困る、こういうような声が

聞こえてきております。漁民の声としては、たとえば漁業権内の漁場にはできるだけ入らないでもほしい、それから、いけすの周囲には入らないでほしい、あるいは所属氏名がわかるような標識をつけてほしい、そういったものも希望が出てきております。

もちろん水産庁としては、こういった末端の漁民の希望をそのままにしておくわけにいきませんで、当然のことですが、末端の漁民との摩擦がないような形でマリーナ建設なり運営が行なわれていくことが必要でございますので、地元漁民の意向というものを十分に尊重して、それとの了解をとりながら問題が解決されるということ強く望んでおります。また、関係の担当部局にもそのように強く要請申し上げておる経緯でございます。

○紺野委員 もうちょっと突っ込んで聞きたいのですけれども、つまり網を切るとか、漁業権のあるところに入らないとか、いけすに入らないとかいう、いわば物理的なそういう形の被害とかいうのか、それともどんな魚にどんな影響を与えるのかということの水産庁ではもっと専門的に研究されていきますか。

たとえば公害が、いやだいいょうぶだ、相当化学工場が活動しても魚には影響がないだろうというふうなことをいつているうちに、どんどん魚が奇形化したり、あるいは化学的な水銀とかPCBとかいろいろな蓄積されて、魚そのものに深く影響を与えたというふうなことで、いまたいへん漁民が至るところで、公害がこんなにひどくなるまで政府のほうはほうっておいたのかというふうなことを騒いでおります。

モーターボートやその他が魚にどんな影響を与えるものかということの水産庁の立場で、将来これが一種の公害のようにならないかどうか、魚に対してどんな影響を与えて、漁業に障害を与えるのか、その辺もうちよっと聞かせてほしいと思います。

○大場説明員 魚族の資源に対して具体的にどういう影響を与えているのか、こういった御質問でございますが、これは現在のモーターボートの走っている状況あるいはまた現在の科学的知見では、現在においてはどの程度魚族資源に影響を与えるかというところは、これは海の表面を走っているわけですから、資源そのものに与える影響はそんなにないだろうと思っておりますが、しかし、現在の科学的知見ではわかりません。それ以上のことは申し上げられません。ただ、いままでのところいろいろ漁業者の苦情が来ておりますのは、先ほど申し上げましたように、むしろ物理的な苦情が多ございまして、湾内では非常に狭いからいけすのまわりは入らないでもらいたい、そういう物理的な苦情が来ているという現状であります。資源に与える影響というところまではいまの科学的知見ではわかりません。

○紺野委員 静岡の漁業協同組合から出ているのは、「シラス漁場がボートで荒らされる」ということなのですが、これはどうでしょうか。シラスの漁場がボートに荒らされるということですが……

○大場説明員 私どものところはそこまでまかく聞いておりませんが、しかし、それは資源がそのために衰退しているとか、そういったことではおそれないと思います。やはり非常にモーターボートが横行して操業がしにくくなる、非常にあぶなくて操業が不安定な状態になる、こういう形での苦情だろうと私どもは理解しております。モーターボートのためにシラスの資源そのものが衰退をして、魚がとれなくなってしまうという意味の苦情ではない、こういうふうに思っております。

○紺野委員 やはり水産庁は非常に抜かっているのではないかという気がするのです。静岡県の漁業協同組合といえ、この前は公害問題でいわば相当の障害を受け、そしていろいろな反対運動をやったところですね。そこでおそらく榛原港を中

心として一万隻くらいいろいろなあれが動いてくるとはならないかというふうなことで、これに対して反対運動を本格的に始めたといわれております。これは「シラス漁場がボートで荒らされる」、それから、ああいう震動をやった小な魚が、あるいはエビ類とか——たしかエビ類に対して何か影響を与えようというふうに聞いたように思いますが、それとも、私たちがもともと実際に調べなければならぬと思いますが、水産庁はもっとそういう漁民の側の不安に対して先取りして、そしてその影響がどういふものか、百万隻あつたらたいへんなことであつて、そういうことをやはりもっと厳格にひとつ調べていただきたいというふうに思います。

それから、そういう前提のもとに今度の法案を見ますと、ちょっとわれわれしろとなんですが、この船舶安全法を見ても、職員法を見ても、膨大な改正点が入ってきたのです。しかも麗々しく出ているのは、小型船舶に対する検査機構と、いうことで船舶安全法の中に大きな比重を持って登場してくるから、法体系の中に一つの奇観を呈しているような印象を受けます。ヘビがカエルをのんだような何かたいへんなものをのみ込んだというふうにも見えるのですけれども、この小型船舶の検査対象ですね。これはずっといままでにも質問その他が行なわれましたけれども、実際にこの法案で検査対象になるものは、こういうふうにまとめるわけじゃないんだけれども、こういう間違ったものでしょうか。国のほうでやる検査対象は約四万二千隻、それから今度の新しい機構が対象にするのは十八万九千隻、そうですね。それからもう一つ、それはその他の小型船舶で約五十二万五千隻の小型船舶が、おもに都道府県で第二十九条によつて検査をしてもいいというふうに区分けをされているように思いますけれども、そういうことですか。

○田坂政府委員 そのとおりでございます。

○紺野委員 それで、この機構による十八万九千隻のうち、政府がいままでやっていた一万二千隻が対象に入ってきていますね。その残りの十七万七千隻、これが一体何ものなのかということですね。この十七万七千隻のうち、先ほどモーターボートは十万隻と言われたけれども、もっと多いんじゃないですか。十三万隻ぐらいあるんじゃないですか。

○田坂政府委員 モーターボートは、正確に申し上げますと、私ども十万三千四百隻と考えております。

○紺野委員 そうすると、十七万七千隻のうち十万隻が大体モーターボートですね。そうすると、あとのほうはどういう船が対象になるのでしょうか。

○田坂政府委員 おもなものとしたしましては、遊漁船——釣り舟でございまして、それから……

○紺野委員 それは何隻ですか。

○田坂政府委員 五万九千三百隻でございますので、大体六万隻でございます。

それから作業船等、五トン未満のエンジンを持った船、これが一万三千二百隻ほどございます。

それから次に、近海区域以上を航行いたします帆船、これはいわゆる遠洋ヨットでございます。これが八百隻ほどございます。

それから、先ほどもいふ議論になりましたけれども、二十トン未満の漁船でございます。法体系上は全体の漁船が対象になっておりますけれども、当面政令段階で八百隻ぐらゐを対象に考えております。

次に、櫓かいをもつて運航される船でございますが、そのうちの旅客を六人以上乗せるもの、これが大体九千五百隻でございますので大体一万隻、その他引つ張られる船でございますけれども、その中のおもなものは遊漁船とか危険物のばら積み運搬船等でございます。これが二千百隻ほどございます。

以上でございます。

○紺野委員 そうすると、船舶法というものをわれわれあらためて読んでみますと、そもそも船舶

というのは、人とか荷物とかを運搬するあるいは漁業に役立つ、こういう実際の経済に役立っている船舶ですね。そういうものが、つまり船舶職員法という形で、これを保障する人的な法体系にもなり、また安全という保障もしておるというふうになっているのだと思いますが、いまの十八万隻の対象のうち十萬隻というのは、ヨットあるいはモーターボートということで、いままでの概念の船舶とは違った異色のレジャー的なものであって、それ以外は五トン以下あるいは五トンから二十トンまでの間でも漁業用とかその他の運搬用とかあるいは作業用とか、こういうふうな船であつて、その性質が非常に違うのです。特にそういう点で区別して、そういうものは別の法体系をもつて扱うというふうにして、なおその他のいままで検査しなかったものを検査するというふうにだけかに限定すれば、何も新しいという特別機構をつくらなくても、国及び県で二十九条によつてすでに五十二萬隻もやろうというふうに今度の説明の中でも言われているわけですから、県でも取り組むあるいは国でも取り組むというふうにしてやれば、何も小型船舶検査機構というふうなものをこの船舶安全法の中に持つてこなくてもいいのじゃないか。そのほうがむしろ法の本来の目的である船舶の安全その他を確保していくというところにかえてなる。レジャー的なものについては、逆にまた別の対策、別の立法をもつて取り扱うようにするほうが、今後の百万隻にも及ぶ膨大な発展というか、増加というか、そしてまた、いろいろの障害物を伴っているという点から見ても、その規制をしなくちゃならない面もあるというふうな点からすれば、そういうふうにしたほうがいいのではないかとこのように思いますが、これは新谷運輸大臣、御答弁を願います。

○新谷国務大臣 先ほどもちょっとそれに関連したような御質問がありましたのでお答えしたのですが、法体系の問題としては、むしろ今度の提案のほうが私はよりすっきりしていると思つておるのです。船舶法とかあるいは船舶職員法あるいは

船舶安全法というものを並べての御質問でございますが、それぞれに目的を持つておると思ひます。船舶法というのは、申すまでもないのですが、日本の船舶というのはどういうものか、これは国際的にも非常に影響のあるもので、通商航海条約とか海運協定とか、そういったものに影響がございまして、日本に船舶を持つて登録をしている船舶証書を持つておつて、どこへ行つても最惠国待遇を受けられるとかいろいろの特典を与えられている場合に、どうしても日本の船舶であるというのを立証するようにならなければならぬということを受けないものは日本の船舶ではないのかというのと、そうじゃないのです。それも日本人の所有しているのは日本船舶に違いありませんが、船舶法に掲げてある登録したり国籍証書を持つてないというので、それについては都道府県あたりで、あるいは税金の対象になったりいろいろいたしますから、それぞれの目的に応じて、条例をつくつて取り締まつておることだと思ひます。

それから、安全法と職員法の関係は、大体これと軌を一にしておると思ひますが、船舶の海上における人命の安全、財産の安全というものはかるための法制でございまして、いまお話しのように、何かヘビがカエルをのんだようだとおつしやつて、いかに品質のよいものにお考へようでございすけれども、そうじゃないと思ひます。両方ともやはり船舶の海上における人命財産の安全というものはかるために必要な法制の一つでございまして、現に、御承知だと思ひますけれども、二十トン以上のやはりモーターボートに類するような船もございまして、帆船もございまして、練習船なんかさうでございまして。ですから、いままで現行法では今度対象にしようというふうなものを全然含んでないかというのと、含んでいるのです。含んでいるのですが、トン数に制限がありまして、そこまでは及んでない。しかし、最近の実情から見ますと、おつしやるよう

にモーターボート、ヨットというふうなものがふえまして、そのために、放任しておきますと海上における人命の安全が確保できないおそれがあるということと、取り締まり対象を拡張したということにすぎません。しかし、これは大型船と違ひまして、構造上につきましても大型船のようになっているの点から問題にする必要はないのでありますから、最小限度の安全の基準というものををつくることにしておりますし、乗り組み員についても、やはり同様の見地から、小型船でございしますからそれに応じたような船舶職員を乗り組ませればそれでこと足りるということとでございまして、法体系の問題としてお考えになりますと、むしろ私は現行法の適用範囲を小型船に拡張したので、何か分けることのほうがかえつて法体系の上からいうと疑問があるのではないかとこのように考へます。しかしこれは、法体系の問題は絶対的じゃないと申し上げたいと思ひます。私どもは、いま申し上げたような見地から、このほうが適當であると思ひまして、提案をしたような次第でございす。

○紺野委員 モーターボートやその他については、やはり船舶としての新しくやるべきことがたくさん出てきていますと私は思ひます。それはあとで申し上げますけれども、カーフェリーとか、タクシーとか、あるいは鉾石船とか、こういった新しい船舶の本格的な問題について、ほんとうに安全かどうか、それを確保するにはどうするかというふうな問題について、もつと考へておかなければならないようなことがある。本格的にそういう面に注意を払うべきなのに、そちらのほうはあまりされておらないで、さうして逆にこういうモーターボート等のことに注意が集中してしまつていうふうなことが、本来船舶安全法や職員法というものとはまた違つた別のものとしてやるべきことに、もつと本格的に氣勢がそがれるというふうなことになるのじゃないかという点からもあわせて申し上げるのですけれども、実際にモーターボートだけならば、たとえば講習所あるいは職員法の

ほうでいへば自動車の免許をとるような形のもつとしつかりした講習制度、それから試験制度というふうなことで、モーターボートに対応するようなことはまたこれとして独自にやれるのじゃないですか。さうやつたほうがいいのではないかとこのように考へられるのです。そういう点どうでしょう。

○新谷国務大臣 紺野先生、それは意見が全然違ひます。率直にいへば、先生誤解ではないかと思ひますが、大型船特に専用船の鉾石船とかあるいは石油を運んでいるタンカー、そういったのをほつておいたというふうなお話でございましたが、これはたいへんなことだと思ひます。これは国際的にも安全基準というものは条約でまづいてるわけです。その上に日本としましては、さういふふうな専用船がふえるものでありますから、それに対応したような安全基準というものを、安全法関係の詳細な規定がございすからごらんください。詳細な規定を設けております。今度のはさういふような国際航海に従事するわけでもないし、非常に危険な航海をするわけでもない。つまり海域が違いますから、それに応じたような安全上の基準を要求するというところにすぎません。でございすから、小型船のほうに重点を置いて、むしろかしいことを言つて大型船をほつておく、もしさういふ誤解があるとするならば、これはよく安全法関係のこまかい規定を、非常に大部になりますけれども、ございすから、十分ごらんをいただいた上で御批判をいただきたいと思ひます。それから、いまのモーターボートについては、何か陸上の自動車みたいな別の基準をこしらえてやつたらどうかというお話でございすますが、これは船舶のほうは、自動車のほうもある程度さういふふうになつてまいりましたが、昔から構造の問題についてはあるいは設備の問題については船舶安全法、それから乗り組む職員の問題については船舶職員法、それから船員の問題については船員法というふうな、それぞれに分かれておりまして、それから航行の安全につきましてはいろいろの法

律規則がございます。海上衝突予防法でございますとかあるいは海上交通安全法でございますとかあるいはそれに付随いたしまして、各港では港則というようなものもございますし、いろいろな細かい規定があるわけです。法律あるいは規則があるわけでございまして、それによって今日まで、これは大型船と小型船を問わず、海上交通の安全というものは確保してきたのでございますけれども、それだけでは足りなくなってきたておりますので、今度はそういう小型船につきましても、その規制の対象にして、そうして構造上の安全をはかると同時に、その船自身の操縦等につきましても安全を確保できるような人を乗せる、それについては他に迷惑をかけることのないような、いろいろの海上における安全というものを本位にしての講習をし、訓練をいたしまして、その上で標示をしてもらうというような制度を新しく樹立しようとするものでございますから、ちょっといま先生のいろいろお話がございましたけれども、その点はひとつ誤解のないように御了解をいただきたいと思つてございます。

○紺野委員 カフエリーその他のことについてはあともう少しお聞きしたいと思つていますが、ただそういう船の、本格的な新しい小型船のほうの安全が、一そう厳格に検査を履行していくというように、それが非常に必要になってきている。そういう点はあともうちょっとお聞きしたいと思つてございます。

いまの大臣のお話でありますけれども、確かにモーターボート等々に対する特別の対策がいま必要になってきているというところは、これは当然でありますけれども、ただ、いわゆる船舶法の安全という本来の趣旨からいって、これが何かかえつてそれを弱めることになりはしないかという不安について申し上げたんで、そしてまた、特別の立法によって、全体としてこのモーターボートの今後のいろいろのトラブル規制等々をも一つの体系でもってやっていくほうが、目的に合致しているのではないかというふうに考えるわけです。

それから、職員法のほうの点でちょっとお聞きしたい点は、五トン以上二十トン未満ですか、四十馬力以上の船ですね。それがいままでは丙種の航海士と機関士、二人乗りということになっておつたんじゃないですか。それが今度は一人であるというふうになっていきますね。どうですか、それは。

○丸居政府委員 そういうふうに改めることに原案はなっています。

○紺野委員 そのことで、実際に雇用の問題でいろいろ問題が起きてこないかどうかということですね。五トン以上二十トン未満の汽船が大体どれくらいあるでしょうか。

○丸居政府委員 隻数としては約一万七千隻でございます。ただし、全部の船舶に丙種機関士が乗り組んでおるわけではございませんので、乗り組んでおるのはこれより少なくなります。

○紺野委員 これは漁船を含むのですか。

○丸居政府委員 その場合に、私たちのほうで調べた数字でも十トン以上二十トン未満の四十馬力以上の船を持つてゐる船が七千六百隻ある。これに丙種の機関士が大体七千六百人は乗っているはずだ。こういう人たちがこの法改正によって実は不安を抱いてゐるというのです。自分たちが、結局一人だけであるということから、失業の不安がないかということ、やはり雇用の不安あるいは賃金上の不安、そういうことも言われているのですけれども、この点はどうでしょうか。

○丸居政府委員 主として漁船でございますが、いままで丙種機関士が乗つておりましたのは、先ほどもちょっとお答えいたしました、焼き玉エンジン時代には、どうしてもやはり焼き玉エンジンを調整しながら走るといふ必要がありましたので、丙種機関士が焼き玉エンジンの調整をしながらエンジンを運転する、それから片方では小型船舶操縦士が運転をしていくという状態で、どうしても物理的に二人要つたわけでございます。最近のエンジンは、焼き玉エンジンはほとんどもうゼ

ロになっておりまして、そしてディーゼルとガソリンエンジンがほとんどになっております。こういったものはまたほとんどがリモートコントロールになっておりますので、操縦席からリモートコントロールでコントロールしながら操縦者が走れるという姿に変わつてまいっております。したがって、いままで、丙種機関士が乗つておりましたも、丙種機関士は手持ちぶさたであるという状況で走つておるわけでございます。そういう状況なものですから、こういった人々たちをおろし、しかしおろすといつても、遠いところに行くのには非常に危険性があるんじゃないかということもありますので、新しくつくろうとしております一級小型船舶操縦士は、そういった機関士についての知識も吸収いたしましたして、そうして新しいディーゼル、ガソリンエンジンについての知識を吸収した人が一級小型船舶操縦士の免許をとれるようにいたしました。この際その勉強をしてもらう。そういうことをやつたほうがエンジンの事故等についても少なくなるということができるといふつもりでそういうことをやつたわけでございます。

ただ失業者が出るかどうかということでございますけれども、これは先生のおっしゃるとおりで、そのまゝの姿であれば失業者が出てくるものというふうに思ひます。しかし、すでに港内を走つておるものは船舶職員法二十条の規定によりまして軽減処置がとられておりまして、実際は乗つておりません。四十馬力以上の船を扱ひましても乗つていないものがあるわけでございます。

漁船につきましては、いま先生御指摘のとおり、それくらゐの数の丙種機関士が乗つておるわけでございます。その人たちが失業するんじゃないか、いま乗つておる丙種機関士あたりはそれでは全然免状だけ持たしておると同じで、こういうことになるのでございますけれども、事実上はそうではございませんで、これらの人たちは漁場に参りまして漁業に従事しております。ですから、仕事の大きな部分というものはそういう漁業に従事しておるという仕事をしておりますので、直ちに

に失業につながらないんじゃないかというふうに思つております。しかし、彼らはいくらでも船舶を運転するためにある人たちでございますので、こういった人々たちも将来は一級小型船舶操縦士の免許をとつていただいて、そしてすでに機関についてかなりの知識を持つておられるわけですから、新しい機関の知識をもう少し吸収していただくこと、小型船舶操縦士としての勉強をしていただくことによって、一級小型船舶操縦士の免許をとつていただいて、そして引き続き船に乗つていただくということになれば、そう急に失業者が出ないで、徐々にそういうことにかつていつていただくことができるんじゃないかというふうに考えております。

○紺野委員 海上安全船員教育審議会から、諮問に答えて運輸大臣にことしの二月に答申がされてゐるはずでありますけれども、その内容の中に、現行の小型船舶操縦士の資格廃止の問題については意見がまとまらなかった、つまり一人乗りでよいという意見と、やはり一定の距離以上に遠くに出る船については機関士を乗り込ませるべきである、やはり二人乗りにしてエンジニアを乗せるべきであるという意見と二つあったということでありましたが、大臣知つておりますか。

○新谷国務大臣 その事情は知つております。

○紺野委員 これについて、やはり一人でよいというふうな判断されて今度の法案に一人乗りというふうにしたのでしょうか。

○丸居政府委員 ちょっと私から先に事情を御説明申し上げたいと思つて、先生御指摘のとおり、審議会からはそういう答申が出ております。ただ、審議の段階におきましては、併記答申のようになつておりますけれども、内容を詳しく読んでいただきますと、ちょっとニュアンスが出ておると思つてございまして、大多数の意見は一人であるという意見でございます。少数意見として、やはり丙種機関士を引き続き乗り込ませたほうがよいという意見が出ております。内容もいろいろわれわれで検討いたしました結果、やはり一人で

いいのだということに確信を持ちましたが、その欠陥というのはどういふことかというところ、さつき申し上げましたように、遠いところへ出たときにエンジンに故障等が起こるのではないかと、このところでは、海洋に行きましてシャフトがどうなつたとか、エンジンに故障等が起こりまして、まあいったコンバクトになつてしまつたエンジンを海洋で修繕するわけにまいりませんので、ですから、それがエンジンの故障の起きないように、たとえば潤滑油の関係はどうであらうかというのを、もつと事前に、出発前の準備と点検を十分する訓練をしなければいけない。そういうふうな知識、そういう知識をむしろたくさん吸収させて、そして一部についてはスペアを持っていって取りかえるという簡単な部分もございいますから、そういう知識、経験をつけて、そして出ていけば、そのほうがかえつて安全だということに大体結論が出て、そういうあれにしたわけでございます。

○紺野委員 大臣、それでいいですか。
○新谷国務大臣 いま政府委員から申し上げたとおりでございます。船舶の構造、それからエンジンの内容、それから材質というふうなものをすべて勘案されました結果、一人で十分安全を確保し得るという結論を出した方が大部分だったというところでございまして、そのとおりに採用したわけでございます。

○紺野委員 最近、漁船の海難事件がかなり多い。その場合に、機関の故障による海難事故、これがかなり多いのじゃないですか。ちょっとそれを知らしていただきたい。特に五トン以上二十トンあたりのものを……
○丸居政府委員 海難件数、これは私のほうで調査いたしましたのと多少違うかもしれませんが、が、いわゆる海上保安庁の要救助海難統計の昭和四十六年から調べた数字でございまして、件数が合計で八百四十八件。二十トン未満の海難

でございましてけれども、八百四十八件ある中で、原因別に調べてみますと最も多いのが機関故障で三百二十七件でございまして。(紺野委員「一番多いですね」と呼ぶ)はい。一番多いのでございまして。機関故障が一番多くて三百二十七件でございまして。(紺野委員「それは焼き玉ですか」と呼ぶ)これは四十六年ですから、多少まだ焼き玉が残つておると思いますが、四十八年ではゼロになつております。四十六年度では多少まだ焼き玉エンジンが残つておると思っています。

○紺野委員 事実はやはり機関故障によつて漁船が遭難することが多いということだと思つて、漁船なんかよりは高度なものだけれども、それが絶対に故障を起こさないということにならないのです。リモートコントロールでばんばん回つて好調に進むというのじゃなくて、やはり漁場におけるいろいろの悪い諸条件のもとでは、そういう故障も起こるし、またそれが漁船の遭難につながるというところは事実が示しておると思うのです。そういう点から見て、やはり機関専門のエンジニアが乗船するということは、安全を第一にするならば惜しんではならないことであつて、船はだいたいようぶだというふうになた陸のほうから呼号するだけではだめじゃないかと私は思うのですけれども、どうでしょうか。

○丸居政府委員 お答えする前に、ちょっとさっきの数字を、最近統計が違つておつて直してございましてを私知りませんで恐縮でございますが、訂正させていただきます。機関故障三百二十七件と申し上げましたが、二百六十三隻というふうになつておるようでございます。(紺野委員「それでも相当なものです」と呼ぶ)はい、多いのでございまして。

そこで、その問題でございましてけれども、海難の原因は機関故障が多いということでございますけれども、さっきもちょっと申し上げたのでございしますが、最近のディーゼルとか、それからガソリンエンジン等は、やはり事前に出発する前に、た

とえば潤滑油の状況はどうだろうかとか、排気管の模様はどうだろうかというふうなことを十分点検していくようにすれば、ずいぶん機関故障等も防げると思はれるエンジンになつておるのださうでございまして。したがしまして、私はこのエンジンの機関故障を少なくする意味から、新しい一級小型船舶操縦士等の機械についての教育をそれにマッチしたような教育にしなければならぬ、そのためには、こういった切りかえ時期というものがあるのチャンスだから、これによつて一級小型船舶操縦士をそういうふうな切りかえていこうというのを考えた理屈でございまして。しかし先生がおっしゃる通りに、それは機関士を乗せたつて機関士にそういうふうな教育し直せばいいじゃないか、一人よりも二人のほうが安全じゃないかと言われれば、理屈はそうかも知れませんが、まあ仕事もないのに乗つておるといふことは、なかなかこれ月給もらつて乗つておるのは苦痛でございまして、そういう方の一級小型船舶操縦士に切りかわつていただくということがやはり必要じゃないかというふうな考えでございまして。

○紺野委員 やはりいまのお話では納得がいかないと思ひますね。そういう資格を持つて一人であるということにはならないと思ひます。やはりそういうところには二人乗つて、そして航海士とかそういう独特の海のほうの職員のそれぞれの責任ある任務と、それからエンジニアとして、陸上とは違ひますから、非常に困難な諸条件のもとでも一定の故障をちゃんと直すことができるようなエンジニアというものを、そういうものをやはり船の中で持つ、通信士も。そういうふうな、これは私だけの考えじゃなくして、実際船員の人たちがそのことを望んでいまして、いま、あなた方が答申の問題について二つあった、一方は多くて他方は少数派だった、しかし多数に従つて一刀両断に断ち切つて結論を出したというけれども、やはり出血はするんですね。ですから、あまり簡単におかの上でなめるようにしないで、現場のほうの

意見というか実情に即した保安やその他に万全の手を打つというふうにしてもらふのがほんとうじゃないかと思ひますけれども、そういう努力についてはどうでしょうか。

○丸居政府委員 先生のそういう御心配につきまして十分なお検討させていただきますけれども、私たちがエンジンのことはよくわかりませんが、審議会はわざわざそういった関係の、ことに造船の深い方にお集まりいただきまして、そしていろいろ議論していただき、その点はさつき先生のほうから御指摘がありましたように、少数意見ではありますけれども意見が出てまいりましたので、したがつて、そこでかなりの議論が行なわれたわけでございます。私はそういった人々たちをおろしても、その余裕が出たもので、たとえば部品でも一つよけに持つていくとか、あるいはできれば船外機の一つでも積んでいくということにしたほうがかえつて安全性が向上するといふふうに思つてそういう案を出したわけでございますが、しかし、なお十分検討させていただきたいと思ひます。

○紺野委員 それから、検査機構においても、また試験機関についても、これ単独の、何か単一の組織であるといふふうな書いてあるわけでありましてけれども、これはどういふ団体あるいはどういふところを基礎にしてこういうものをつくり上げられるのですか。

○丸居政府委員 指定試験機関でございましてけれども、これが必要であるといふふうな考えました動機は、実は私のほうには首席試験官以下試験官を実は持つておるわけでありまして。そこで試験ができる制度には一応なつておるわけでございますけれども、そういった人はたいして甲種船長上がりの人ばかりでございまして。しかし、その小型のモーターボートというのは、操船の技術等が大きな船と全然違つておるといふことなのでございまして。したがしまして、やはりモーターボートはモーターボートに造船の深い、そして経験の深い人に試験をしてもらひ、またその試験官の養成を

してもらう、あるいはまた教習所の講師の養成を
してもらうということでありましょと、間違つた
試験をしたり養成をしたりいたしますので、そう
いった専門の方の非常に多くおられ、かついまま
で教習について経験を持っておられるようなこと
ろに実技の試験だけを委託したいということで、
指定試験機関というものを新たににつくりたいとい
うふうに考えておるのでございます。

それが一つである。なぜ一つにしたかというこ
とでございませうけれども、これは受験者がそう多
くないだらう。大部分は、一級小型船舶操縦士か
ら四級までが受けるわけでございますけれども、
その大部分は初めての人が多いわけですから、初
めての人たちはたぶん教習所のほうに行かれるだ
らう。そこで残りということになりますと、實際
に試験を受けられる方はもう少ないのじゃないだ
らうかというふうに考えますので、それもあちこ
ちにつくたのではとても試験官の人数が足りな
い。

それからもう一つは、そういう少ない人数にた
くさんの試験機関をつくりましょと、どうしても試
験機関相互のアンバランス等が出てまいります。
試験はやはり全部公平に、なるべく同一の水準に
基づいてやる必要がありますので、そういう意味
から試験機関を一つにいたしまして、ただし、試
験を受けられる方は全国におられますから、支所
等を設けて、そして実技試験ですから支所ではで
きない、マリーナに出ていって試験をする、そうい
う方法をとりたいというふうに考えております。
○紺野委員 それはどういふところを候補に考え
ているんでしょうか。

○丸居政府委員 ただいま考えておりますところ
は、日本モーターボート協会、日本船舶職員養成
協会といったようなものがありますので、その中
から、法律の通りました段階におきまして、最も
適当だといふところを一カ所選んで試験機関にし
たいといふふうに考えております。

○紺野委員 いまお話しした日本船舶職員養成協
会、それから日本モーターボート協会、同じよう

なもの尾道海技学院、それから中国船舶職員養
成協会、それから関門海技協会、この五つがある
と思うのですけれども、一応これと似たような団
体ですね。大体こういうところから選ばれるので
すか。

○丸居政府委員 そのとおりでございますが、た
だいま申し上げましたように全国で一つつくるわ
けですから、なるべく全国的な組織の持ちやすい
ところを選びたいといふふうに考えております。
しかし、先生おっしゃるとおり、それらが候補
者にならぬのはございませんで、十分候補者に
なり得るところだと思ひます。

○紺野委員 それから、モーターボートだけをや
るわけじゃないわけですね。先ほどから小型船
舶、漁船とかその他のもやるわけですね。そうで
すね。

○丸居政府委員 そのとおりでございます。

○紺野委員 そうしたら、どうしてモーターボー
ト協会だけにやらせようという考えになるのです
か。

○丸居政府委員 実は漁船のほうは経験者にと
いていなるわけでございますので、いままでの
例からいいますと、漁船は全部学科試験だけで
合格するわけでございます。これは実技の試験だ
けを代行してもらふという予定でございますので、
学科のほうは従来どおり海運局の試験官が試
験をするといふことでございますので、これは私
たちのほうでいたします。したがって、この対
象はモーターボートだけでございます。

○紺野委員 そうすると、最初からモーターボー
ト協会万歳という法律になっておるんじゃないの
かな、これは。そういうことだったら、これはや
はり特別の法案、独立の立法にして、船舶職員
法、船舶安全法の中に持つてくるとかなんかしな
いで、そして別にそういうものは、試験は自動車
の運転免許をとるようなそういう簡略なものにす
るとか、学科試験というものもちゃんとしかるべ

く国及び県で行なうとか、それから実技について
も、非常に簡単なものだからです。この県
でもそれは実技を指導するといふようなことは、
モーターボートだけならばできるわけですね。そ
うではなくて、遠洋に行く漁船とかその他等々な
らばいろいろのものと複雑なあれがあるでしょう
けれども、そういうふうな特別に麗々しく小型船舶
検査機構はただ一つでなければならぬ云々で、
こういうふうな法体系の中にへビが何かのみ込ん
だみたいなものをつくらないで、やはり国及び県
がこういうことをやるというふうな処理したら、
そのほうが最も合理的であるといふふうに考え
ますが、どうでしょうか。

○丸居政府委員 モーターボート協会にきめてお
るわけではございませんで、モーターボート協会
という名前がついておるから、やるならモーター
ボート協会にきまつておるんじゃないかといふふう
にお考えになるかも知れませんが、実は日本船舶
職員養成協会はただいままでモーターボートに乗
る人の養成もやつておまして、必ずしもモー
ターボート協会だけがそういう養成をやつてい
るわけではございませんで、全く白紙の立場でわれ
わはいますところではございませんで、どこになる
かといふのは、法案でも通りまして、省令等も十
分にできました段階で、十分そういうところに運
輸大臣の権限を行使する、負託にたえるような
りっぱなところをひとつ指定機関の指定をいたし
たいといふふうに考えております。

○紺野委員 私はそういうものは地方及び国が
やつたほうがいいといふふうに思うし、また私の
ところには、国とここでやつてくれ、国と県で
やつてほしいという手紙が実は来ているわけなん
で、そういう声をわれわれ代表してやつてもらつ
たほうがいいといふふうに私は考えるわけですね。
なお、一つでなければならぬといふ、一つの団
体でなければならぬといふその考えは、われわれ
から見るとおかしいと思うのだ。やはりかりにそ
ういふことがあつたとしても、いろいろのこの事
業に係るあるような団体から連合させて、連合

システムといふのはわれわれたいへん好きなんで
ありますけれども、やはりいろいろの英知をいろ
いろのところから集めて、そうしてやるというふ
うになぜならないのか。ただ選ばれるものは一つ
だけだといふふうな、そういうことはやはり金科
玉条なんですか。幾つかの団体が連合して、一つ
の何かそういうものをつくるというふうな、かり
にそういうふうな考え方はどうなんですか。

○丸居政府委員 私たちは、受ける方のいろいろ
御便宜もあるかも知れぬと思うのでありますけれ
ども、試験の公正を期したいといふことが第一の
頭の中にあることであります。したがって、いま
いろいろなところで試験をいたしまして、まあ甲
のほうは非常に甘いので通した、乙のほうは非常
に試験がきつたといふふうな不満を述べられるの
が監督官庁としては一番つらいことなんです。そ
こで、一つの試験機関にしておきますと、非常に
監督も容易でありますし、それから何よりも一つ
の試験機関のほうがいいのは、何といひましても
試験の水準というものが同一のレベルに保たれる
といふことだと思ひます。公正な同一水準の試験
ができるということが一番大きな利点だと思ひま
す。

それから、先ほども申し上げましたように、大
部分の人が、養成所といひますか教習所といひま
すか、そつちのほうへ参りますので、試験機関に
試験を受けに来る人といふのは、われわれの想定
ではあまり多くないんじゃないだらうか、大体一
割程度じゃないのかといふふうに思ひますので、
あまりたくさん設けますと、どうせ補助金をよけ
い出すわけではありませんで、経営も苦しく
なつてくる。そうすると料金を高く上げられると
いふふうなことになつても困りますので、私は、
この程度の需要であれば一つにしておいたほうが
いいといふふうに考えて、一つにしぼつたわけ
でございます。

○紺野委員 つまり一つにしぼるという意味は、
一つの機構をつくるという場合でも、三つとか四
つとかの団体から一緒に入つてもらつてつくる

いうことはできないのかということですが、

○丸居政府委員 私、責任体制を最も明確にしたいために、現在では財団法人にその業務を委託するという形にしておるわけでございます。それはなぜかといえますと、寄り合い世帯というところになりますと、どうしても責任が明確でない。少しかたく考え過ぎるのかもしれないけれども、とにかく試験ですから公正な試験がやってもいい。それがためには、起こる結果についてはすべて責任を十分とり得るような、そういうものにしたい。したがって、社団でもなければ何でもない、とにかく最も基礎のしっかりした財団法人の中からそれを選びたいということにしたいわけでございます。

○紺野委員 では、この問題はこれぐらいにいたしまして、本格的な船舶安全法及び船舶職員法の本来の任務というのか、この法がやらなければいけない重要な問題と思えますのは、最近起きたカーフェリーの問題ですね。ああいう問題について、やはり大きな欠陥があるのじゃないか、これについての十分な検査体制というものが行なわれておらない結果ああいうことが起きたのじゃないかということについて、ちょっとお聞きしたいのですが、この間の「せとうち丸」、これについてその点から見てどうでしょう。

○新谷国務大臣 瀬戸内のカーフェリーの問題については、おそらくこの委員会でも御説明を申し上げたのではないかと思います、御承知のようにカーフェリーが非常に最近数が多くなるのみならず、内容も変わってき、大型化してきたことは事実でございますが、先般の瀬戸内におけるカーフェリーの事故につきましては、さつそく具体的に担当の検査官といえますか、担当の技術者を中心にして現地に派遣いたしました、詳細に調査をされまして、その原因と推定せられるものはよく捕捉ができたと思っております。

これについてはあとで政府委員から御答弁させていただきますけれども、とにかく構造上、つまり船舶安全法の上で欠陥があつてあの事件が起こったかとい

うお尋ねだつたと思いますが、そうではなかった。ただ、その検査を受けた当時の状態がそのまま続いておれば、ああいったことにならなかったらうと思えます。検査を受けた当時におきましては、原因と推定せられますエンジンルームのいろいろな故障、つまり油が噴霧状になって吹いた、それがエンジンの非常に温度の高い部分に当たって発火したということのようでございますから、検査を受けた当時の状態で保守されておれば、これはああいう事故にならなかったらう。のみならず、あの事故におきましては乗組員の訓練が十分でなかった。それで、エンジンルームのドアをあけっぱなしにして出ていってしまった、いろいろな乗組員の過失と思われるような事故があつたわけでございまして、そういうものも、カーフェリーがおそらく出たり入ったりが非常に激しいものですから、訓練が十分行き届かなかったというようなことも原因であつたと思えます。

それに対して、さつそく通達を出しまして、これは海運会社ですが、海運会社に対しては、そういう船員の訓練の励行をしないといふこと、それから船が出るときには、これは現行法にもあるのですが、ああいう旅客船においては、発航前に、つまり船が出る前に必ず事前の大事な部分の点検をしないといふようなことにつきまして厳重な注意をいたしまして、ことにカーフェリーについては、古いカーフェリーと新しいカーフェリーとがありまして、昭和四十六年が境のようですが、四十六年前に建造したカーフェリーとそれ以後のカーフェリーは安全基準が多少違います。それで、できるだけ四十六年以前の建造にかかるカーフェリーにつきましては四十六年以後のカーフェリー並みにしようといふので、これはなかなかすぐにはできない面がございますが、そういう点について技術的にも検討させていただきます、できるだけ安全基準を高めるようにという通達を出しまして、いまそれを実行に取りか

かつておるといふことでございます。

これはああいう事故が起こつたのは、どこか安全法上の設備基準あるいは構造基準において欠けたところがあつたのではないかとしよう御心配のようでございますが、あれをつぶさに点検いたしました、そういうことではなかったといふことでございます。しかし、現在の安全法で要求しております基準以上に安全性を高めるといふことは必要でございますから、現行法以上の安全基準を要求することに決定いたしました。カーフェリーのみなならず、一般の旅客船につきましても、小さな旅客船がたくさんございまして、その旅客船につきましても、いま、カーフェリーにおけるような問題を起さないように、船会社に対しては十分設備を整えると同時に、船員の訓練を怠らないようにいふことを通達いたしました。まあ、あつた事故が二度と起こらないような措置をしておるのでございます。

○紺野委員 「せとうち丸」の事件について、油が噴霧状になって出てきた。それが炎になって燃えたところですね。これはちょうど排気ガスのパイプが出てくるところで、石綿ですか、アスベストでもつておおうところがおおわれておらなかった。境のところですね。過熱して四、五百度のところで油が噴霧状で燃えたんじゃないか、こう言われているというふうにあのとき政府の方からお聞きしたと思ひますけれども、石綿でそこをおおうといふことがされておらない。それで、四、五百度の非常に高い排気ガスのパイプが露出しているというふうな面がやっぱりあつたのです。ですから、そういうふうな構造上、そこそこころがこの間のあれでも十分出されておらない。そういう欠陥がやはりあつた。十分そこはおおわれておらないで、もちろん油が出てこなければならなかったかもしれないけれども、そういう過熱の露出部分があるとすれば、ああいう特殊な船ですから、ガソリンを満タンにした自動車がつた三十台ですか、あのときでも何台かあつたといふような爆発的な燃料をたくさん積んでいる、そう

いう構造の船でありますから、それにふさわしいように、万一のそういうことが起こりかねないような構造上の弱点ですね、それを絶えず点検しておくということがやはり必要なんじゃないでしょうか。この点が一点。

それからもう一つ、そういう基準から見ても、古い四十六年度前の船はいろいろな弱点があるといふことを言われているのです。この点、前の船の欠陥というものの程度、こういうものは一体どうなのかということ、それからカーフェリーそのものの船の本来の船のありまだけれども、自動車と一緒に旅客を満載するといふ、こういう船をそのまま許していいのでしょうか。つまりあの「せとうち丸」でも、定員を見ると四百二十名なんです。それで乗組員は二十六名の定員なんです。それがこの間は偶然に三十五名のお客さんで二十三名の船員であつた。そして、発火してから五分後に救命具をつかして三隻のボートに乗せた。そして二時間五分後には数度の爆発を起して沈没したのです。ですから、かりに客が四百二十名乗つておつた、そして自動車も三十台だか積めるようになっておりましたから、そういうことであつたことが起きた場合、はたして安全に誘導するだけの乗組員の比例、あの二十六名でできるのかどうか。こういうふうな非常に根本的な点で何か不安があるのではないかと。

○新谷国務大臣 私、さつき申し上げましたように、安全法あるいは船舶職員法、船員法等の規定が不備のために起こつたのではないと思っております。船舶検査を受けた当時の状態ですね、結局安全法で要求しておりますのは、こういう石綿でおおつてなければならぬ。それからまた噴霧状に噴出したというのはいかに穴があいたからでしょうね。それから、それは毎日検査するわけじゃありませんから、そういう検査を受けた安全な状態に船をいつでも保持するといふことは、これは船舶所有者の責任であり、また船長の責任でもあるわけですが、船長が船を預かつてい

ですから。そういう問題はございます。ですから、安全法上の問題としましては、船舶安全法によって要求されておる要求をそのまゝいつでも持続しているという義務があるわけでしようね。その義務が履行されてなかった、これにも責任が一つあると思います。

それから、おっしゃるように、いざ何か事故にあつて遭難をしたという場合に、救命艇もありまゝす。パイもあつておると思いますが、そういったものをどう使うか、また、どういふふうにしてお客さんを誘導するかというふうなことは、これは当然訓練をされておるわけでありまゝすから、訓練が徹底しているとそれは何でもないことなんですね。当然のことです。それを聞きますと、これは会社の責任ばかり言うようでございますけれども、訓練も十二分に行なわれてなかつたという事実があります。そういった点は法律上の欠陥ではございませんで、そういった安全を保つために要求されておる各法律の要求を、十分船舶所有者あるいは船長がそれを満たすだけの措置をしてなかつたというところに欠陥があるわけでございまして、私どものほうは、さつき申し上げましたように、さらに安全性を増す意味で、そういう欠陥、そういう過失がありましてもすぐにそういう事件が起こるようでは困りますから、なお安全性を高める意味において、構造上の問題、たとえば設備の問題とかそういう問題についてさらに強化すると同時に、船会社に対して、そういう訓練をもっと徹底して、それから、いまお話しになりましたような旅客の誘導とか、あるいは救命艇の使い方とか、そういったことについても十分船員が訓練されて、万一の場合でも対処し得るような体制をふだんからとっておきなさいということをやがましく注意しておるのでございます。だからその点は、法律に非常な欠陥があつて、そのためにあつた事件が起こつたというのとは違つたということを申し上げたいと思ひます。

○紺野委員 大臣は非常にきれいに言つたと思ひけれども、あれは構造上に欠陥はなかつたかとい

うと、私、あつたと思うのです。いま言つた石綿でおおつておくというところは、その接点ですけれども、機関とそこから出てくる境のあたり、その辺が最初からこれはおられておらないような構造的なものになつてゐるということが一つ。

それからもう一つは検査官ですね。政府の検査官がやはり少ないのだと私は思うのです。政府の船舶の検査の方々が合理化でどんどん定員を縮小して、そういうふうなところをほんとうにちゃんと、穴の気づかない点も、やはりそこは専門官でありますから、普通の船員でも必ずしも発見できないような弱点、構造的に不完全なところをちゃんと指摘するような人と時間というものが足りないのでないか。政府が法律はちゃんとつくつたけれども、あと、人をちゃんとそれだけ十分にしなければあつたことが起こるわけでありまゝすから、やはりそういう点での教訓をくまれておらないのじゃないか。おまへたち怠けていたのじゃないかというふうな論がいくと思ひます。

それから、労働者のほうも、あれによると、向こうに着いてすぐもう三十分か一時間で引き返さなければならぬ過密ダイヤでダイヤが動いてゐる。そして時間は、ほとんど訓練の時間というものが作業時間の中に組み入れられておらないというふうな点からして、やるべきであるということを書いていてもそういうふうになつておらないです。そういう点をやはりきびしく見て、そして安全法というものの実行面も、またカーフェリーの危険な船に対しては特別の一そうの新しい注意と発展というふうなものを考え出すというふうなことがなければ、ほんとうは怠慢じゃないかというふうに私は思ひます。

○新谷国務大臣 簡単にお答えしますが、先ほど申し上げたとおりでございます。いまのあなたのおつちやつたアスベストで巻いてあるようなところ、これは安全法上、巻かなければならぬようになつてゐる。おそろくそれは検査を受けたときには巻いてあつたに違ひありませんが……（発言する者あり）それはあなたがよく御存じないから

です。定期検査と中間検査、いろいろな検査があります。いつでも検査のときにあらゆるところを全部見るかといふと、そうではない。これは技術的に説明させてもけっこうです。安全法上はそういうものを要求しているわけですね。その要求しているとおりに保持するということは船舶所有者の当然の責任で、船長は毎日それを見ているというのは当然の責任です。何万隻とある船を毎日検査官が行つて見ているわけにはまいりません。検査を受けたときに合格したその状態をいつまでも持続させるというところは、船舶所有者の責任、船長の責任なんです。そのとおりにしてなかつたということなんです。これは船舶安全法上に欠陥があるわけではないのです。

ただ、おっしゃる通りに、船員の訓練の問題なんかはおつちやつたところなんです。これはあまり航海の回数が多くて、営業中心でありますからそのうなつたのでしようが、訓練時間を十分とつて、そして、さつき申し上げたように、船は出航前に大事な部分を必ず点検をするということを義務づけてあるわけですね。それを実行しなかつたといふば、これは船舶所有者なり船長の責任になるということとはさつき申し上げたとおりでございます。

○紺野委員 監督官庁としての責任はないのですか。

○新谷国務大臣 これは何人あつたつて、船の出るごとにその船を全部見て回るわけにはいきませんから、それに対しては監督上の責任から厳重な注意をしております。それで、一時「せとうち」と同型船の船の出航をとめまして、それについて検査をして、これでだいじょうぶというのを見きわめて、さらにこれは一週間ぐらゐとめまして、か、

そういうことで出航させたのです。今度の問題では監督責任は十分に尽くした、今後ああいう事態を起こさないように将来に対する注意も十分したといふふうな考へておるのであります。

○紺野委員 では最後に、カーフェリーそのものについては、そういうように千人もお客さんを乗せてまた百台以上の自動車も乗せる、そういう特

徴を持った船ですね。こういうものについては、特別にいゝば検査やあるいは指導援助というものを厳重にしてもらはないと、不完全な構造上あるいはいろいろの欠陥からして、今度のようなことが爆発的に起こつた場合に非常な損害を与えるわけですから、そういう新しい型の船の安全ということについて一そう抜く目なくやつていただくということが必要ではないかと思ひます。私たちの見解としては、人と自動車というふうなあれは分けたほうがいいというふうに考へておるわけですが、それでも、そういうふうに希望しておきます。

最後に、北太平洋で遭難した「ぼりばあ丸」と「かりふおるにあ丸」事件、これは四、五年前だと思ひますが、日本の船会社がつくつた大きな船だと思ひます。これは日本の造船界の問題の一つでもあると思ひますけれども、現在これについて大臣は、何が原因であつたか、教訓は何かというふうな点があつたら、聞かしていただきたいと思ひます。

○新谷国務大臣 船の安全を守りますためには、運輸省としましては、船舶検査というものをいたします前に、そういう型の船をつくつてそれがどういふ抵抗を受けるか、どういふ危険性があるかということ船試験所でも十分に試験検査をした上で、初めて許可をするわけでございまして、でございますから、学問上からいいますと、そういう事故を起こすはずはないという前提であつた型の船をつくつておるわけでございまして、ああいう特殊の専用船でございまして、その日は非常に荒天だつたというのですが、なぜそうなつたかということについては、これは日本の造船界としても運輸省としてもたいへんな問題だつたものでございまして、もうあらゆる方法で検討し、みんなの総意を集めて研究をさせたわけですが、今日になりましたもまだ的確にその原因というものがわからないという報告を受けておるのであります。しかし、海難があつたということでは事実でございますから、それをやはり踏まえまして、原因はわかりませんけれども、ああいう型

の船、ああいう特殊の専用船についてああいう問題があったことについては十分反省をして、安全構造上の問題はどうかという点について、今後ああいったことが再び起こらないような措置をとるよう指示しておるわけでございます。今後も引き続き努力をしたいと思っております。

○紺野委員　そういう点でいろいろ聞いたところによると、やはり構造上の溶接の問題もあるとか、あるいはその他の構造上の問題もあるとかいろいろ言われておりますが、やはりこういう点については早く――船会社のメンツがあるのかどうか私は知りませんが、そういうことはないとすれば、もう何年越しなんですから、ひとつでさるだけ早くそういう点についての報告を発表してもらって……（発言する者あり）中間報告でも出すべきであるという意見がありますから、それも発表いたしましたして、できるだけ早くそういうことを公表してもらって、そうしてこういうように船舶安全法は生きているということをやはりしてもらわないと、眠っているのかどうか、マリーナのほうに向いているというようなことでは、やはり本来の船舶安全法がほんとうの使命を果たしておらない、あるいはそうなる危険があるという苦言を呈して、私の質問を終わります。

○久保委員長　次回は明二十一日木曜日午前十時三十分より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。

午後五時十八分散会

昭和四十八年七月一日印刷

昭和四十八年七月三日発行

衆議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局