

第七十一回国会 衆議院 交通安全対策特別委員会議録第十六号

昭和四十八年六月二十八日(木曜日)

午前十時三十分開議

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 井上 泉君

理事 紺野与次郎君

阿部 喜元君

佐藤 守良君

平田 藤吉君

渡辺 武三君

出席政府委員

運輸政務次官 佐藤 文生君

運輸省船舶局長 田坂 鋭一君

運輸省船舶局長 丸居 幹一君

海上保安庁長官 野村 一彦君

委員外の出席者

運輸省海運局定 期船課長 深川 弘君

委員の異動

六月二十二日

辞任

横路 孝弘君

補欠選任

齊藤 正男君

本日の会議に付した案件

船舶安全法の一部を改正する法律案(内閣提出第六九号)

船舶職員法の一部を改正する法律案(内閣提出第七四号)

派遣委員からの報告聴取

○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

第一類第七号

交通安全対策特別委員会議録第十六号 昭和四十八年六月二十八日

法の一部を改正する法律案の両案を議題といたします。

まず、両案審査のため、昨二十七日神奈川県に

委員を派遣いたしました。この際、派遣委員から

報告を聴取することといたします。井上泉君。

○井上(泉)委員 御報告申し上げます。

船舶安全法の一部を改正する法律案及び船舶職

員法の一部を改正する法律案の審査のため、議長

の承認を得まして、昨二十七日神奈川県に派遣さ

れました派遣委員を代表いたしまして、その調査

の結果を御報告申し上げます。

派遣委員は、久保委員長、中村弘海君、野中英

二君、紺野与次郎君、片岡清一君、齊藤正男君、

野坂浩賢君、松本忠助君、それに私、井上泉であ

ります。

今回は、両案の審査に資する目的をもって、小

型船舶の安全確保のためのFRP艇の建造状況、

小型船舶操縦士養成施設の現情の視察、海事関係

者の意見聴取に重点を置いて調査いたしました。

まず、FRP艇のメーカーである日本飛行機株

式会社を視察し、FRP艇生産について事情を聴

取いたしました。

当社からは、FRP艇の生産、開発に関して、

艇の安全性を第一の観点とし、FRPの持つ技術

的な優秀性、つまり耐蝕性にすぐれていること、

軽いこと、美しいこと、保守整備が容易であるこ

と等のことから、今後とも毎年四〇〇程度の生産

の伸びが期待されるので、健全なレクリエーショ

ンの発展のために一そうの努力が必要であり、こ

のためにも、製品の品質管理に最も意を注ぎ、船

舶安全法に基づく技術基準に適合するよう新工場

の建設を行なっていますが、一方、作業員の安全

管理についても最善の努力を払っているとの説明

が行なわれました。

当社からは、さらに、船舶安全の見地から、製

品の管理、ひいては、船舶安全法に基づく型式承

認制度の活用等に期待する旨の意見の表明があり、

今後のFRP艇の健全な発展のために、廃

船処理及び流通機構の整理等、FRP艇がかかえ

る種々の問題を解決するよう検討を進めているこ

とが明らかにされましたが、今後、予想外の発展

を考えると、特に廃船処理の問題に関しては、政

府も、より積極的に取り組む姿勢が必要であるこ

とが感ぜられました。

この問題については、船舶安全法の改正によ

り、従来把握がきわめて困難視されていたこの種

の船舶について一応の管理も可能となること、が考

えられるので、本改正案の運用により、その取り

扱いも容易になるものと期待されます。

引き続き、FRP艇の製造工程に従って建造中

の艇を視察いたしました。

次に、保管能力四百隻、現在約三百隻の登録艇

があるという佐島マリナにおいて、現在のマリ

ーナの社会的な位置づけ及び実情について説明

を受け、レジャーボートの健全な発展に寄与する

と主張するマリナの立場につき事情を聴取しま

した。

当マリナからは、船舶の安全、すなわち、施

設及びそれらの整備並びに教育については、特に

意を注いでいるとのことでありました。

また、漁民との協力体制をはかり、調和ある発

展に心がけ、漁民との間に全く問題は生じていな

いとの説明がありました。

これは、今後のレジャーボートの健全な発展に

ついて一つの方向を与えているものと考えられま

す。

引き続き、マリナ施設の全般、特に安全運航

に必要な気象等の情報管理体制、保安整備の現

職員協会江の島教習所に向かい体験航走を行ない

ました。当時の天候は雨、海象は視界千メートル

ル、波高約五十センチ程度でわりあい平穏であり

ました。しかし、航走中に波によって受ける衝撃

は比較的大きく、艇体の強度上の基準とともに、

波を避けて航走する操船技術の必要性が望まれ

ました。

なお、本体験航走に使用された艇は、いづれ

も、本日のために船舶安全法に基づく関東海運局

の検査を受け、これに合格したものであることを

加えて申し述べておきたいと思ひます。

江の島教習所着岸前、海上より小型船舶操縦士

第一種養成講習のうち、実技教習の実施状況を視

察いたしました。

次いで、江の島ヨットクラブにおいて、日本船

舶職員養成協会会長より、同教習所は、乗船履歴

のないレジャーボート操縦者のための第一種養成

施設であり、十七フィート型の教習艇六隻を保有

し、開設以来約二千人の養成を終わっている等、

小型船舶操縦士養成施設の概要説明の後、第一種

養成施設における教習水面の確保については、漁

業権、船舶交通の安全との問題から、十分地方自

治体、漁業組合等と協議し、協力を得ているこ

と、学科講師については、さらに質の向上をはか

るため、講師の研修を徹底すること、同教習は国

家試験にかかわるものであり、管理体制の確立には

特に意を用いていること等について説明が加えら

れました。

次いで同教習所関係者より、船舶職員法の一部

改正に伴う四級小型船舶操縦士の年齢十六歳につ

いては、体力、能力とも妥当な年齢であるとの意

見が表明されました。

次いで、実技講師より、事故防止のため、すべ

ての船舶について免許を義務づけることは必要で

ある、また、受講者代表より、現在の教習の日

程、内容とも妥当であると思うとの意見が表明さ

れました。

以上であります、今回の調査にあたりまして、関係者の御協力に対し、心から感謝いたすものであります。

以上で終わります。

○久保委員長 これにて派遣委員からの報告は終わりました。

○久保委員長 次に、両案について質疑に入ります。

質疑の申し出がありますので、順次これを許します。沖本泰幸君。

○沖本委員 ただいまも御視察による御報告があったわけでございますが、この船舶安全法の一部を改正する法律案並びに船舶職員法の一部を改正する法律案と、こういう形で出てきておりますけれども、在来、わが国の小型船の概念というのは、その港とか海辺に主として職業を持つ人たちがいるはその子弟によって、伝統的に小型船というものの関連性があつたわけですが、それが急激にレジャー用の船舶がどんどん出だして、そういう概念がくずれていっている。いわゆるあまり海に關係のない方が、シーズンがくると突然海に關係していく、こういうことになってくるため、いろいろな問題も出てきている、こういうことになるわけでもありますし、また、そういう人たちが船の進出によって、今度は、漁業なり漁船なりの幅なり何なりというふうないろいろな形の問題が出てきて、こういう法律を改正しなければならぬような問題に移ってきたと、こう私は受け取っておりますが、どうですか、そこで、在来、先ほど申し上げましたとおり、伝統的に海というものを考えながら、海を中心にして生活してきた人が船によってまた生活をしていく、こういう点で、法律もやはりそういうところからそういうふうな關係の船に向かって問題があつたんじゃないか、また、そういうことで法律が定められておつた、それが急激に変わると、こういうことになつてくるわけですから、漁船なり漁民なりの方々の感情なりあるいはとまどいなり、いろいろなものがこれに交錯してきて、そうして非常な混乱なりあるいはこの問題に対しての理解なり、いろいろな試行錯誤というふうなことがあるのじゃないか、こう思うのですけれども、そういう問題に対して、現状はどうなつておりますか。

○丸居政府委員 船舶職員法関係だけにきまして、先にお答えをさせていただきます。

今度新しく船舶職員法が改正されて、漁民の方たちにもいままでと違つた規制が行なわれますのは、五トン未満につきまして全部免許が要するという点が一番大きいと思います。

そうなりますと、たとえば、ただいままでも遊漁船等につきましては免許をとっていただいているわけでございますけれども、たとえば養殖漁業に行つておられる方といつたような方で、自分が乗つて行つておられる方にも免許が要するということになるわけでございます。自分だけが乗つておられる方にも免許が要するということになるわけでございます。そういう方は新しく免許をとらなければならぬ。免許をとられない間は乗れないというふうなふうなことは、ただいま先生がお話しのとおり、生活權の問題もございまして、たいへん影響するところが大きいように思ひますので、そういう方たちにつきましては、一年以上船長としてすでにそういう業に従事しておられる方につきましては、認定によりまして、それが事実であれば、そのまま試験を経ないでそういう免許を、四級でございしますが、四級免許を差し上げるといふことに配慮をいたしておる次第でございます。

○沖本委員 いまの御説明はわかるのですが、とまどいなり試行錯誤的なことについて、運輸省としてはどういうふうなことをつかんで、受け取つていらつしやるかということなんですけれども、ただ、その混乱が起きることについては、免許の方式なりいろいろなところで規制をしていくようなことになつていくわけですから、そういう

う制度をきめる前の段階の状態ですね、どういう経過を経てきたか。あるいはいろいろの御相談なり、調査をなさつた範囲内からそういう内容を定めていったのか、あるいは運輸省のほうでいふゆる一方的にそういうふうなきめていったのか。その辺はどうなんですか。

○丸居政府委員 まず五トン未満をやらなければならぬということでございますけれども、これはただいま先生から御指摘がございましたように、レジャーボートが非常に多くなつてきたということが一番大きな原因かと思ひます。それが多くなつてまいりますと、レジャーボートが通ることによつて、漁民の皆さんも非常に迷惑をされる。

それから、そういったものと漁船と全部合わせますと、だんだんふえてまいりますと、いままではいなか道を自動車が行つておつた、自分一台で走つておれば何ら交通事故というものは考えられなかつたけれども、だんだん自動車が進んでくれば、そこに交通事故に対する心配というものが起こつてくるわけでございます。それと同じように、いままで海というものは比較的広々としたような印象を持つておつたわけでございますけれども、だんだん両方の隻数がふえてまいりますと、レジャーボートそのものにも規制を加えなければならぬけれども、やはり漁船のほうにも海のルールを十分知つておいていただかないと、やはり相互に衝突するとかといったようなことが起こるものでございまして、両方のためにやらなければならぬということであるわけでございます。ただいま五トン以上につきましては、免許制度というものがございしますので、五トン未満のものについてこれをやりましたら、ヨットをのけまして、機関を持ちますすべての船に免許というものが適用になりますので、免許が適用になれば、海についてのルールあるいはマナー、そういうものを教える機会を持つことが出来ます。そういう教える機会を持つことが出来るというのが一番大きな特徴じゃないかと思ひます。

そこで、そういう点について、漁民の皆さん方との話し合いをしたらというお話かとも思ひますけれども、これはまあ水産庁を通じて、いろいろ御意見を承つて、あるいはまた漁連のようなところを通じて御意見をいろいろとお聞きしたい。

それからさつき言いましたような経過措置といひまして、現在それによつて生計を維持しておられる船長さんにつきましては、認定によつて試験を受けないで免許を差し上げることにつきましては、実は法律を出します前の経過措置に、そういうことがほとんど前例にもなつておりますので、その前例を踏まえてそういう案にしたということでございます。したがひまして、法律が成立いたしましたから施行までには一年半の余裕がございまして、その一年半の間に十分そういう点についての徹底なり何なりをはかつていきたい。

それから、法律を審議する前にそういう案が出れば非常に漁民に不安を与えるのではないかと、うお話でございましたが、さつき申しましたように、漁連とかあるいは水産庁を通じて、まあわれわれ直接にいろいろやつておりませんけれども、そういうところを通じて、こういう案でございましてという案はお示しをしたことがございします。

○沖本委員 そこでいろいろ事故というふうなお話も出てきたわけですが、一足飛びに話が飛んでしまふわけですが、まず最初に、この種の船がふえる前の状態として、小型船舶のいろいろな海難事故、こういうものがあるに、これは、これからのいろいろな起きるというところは想像されるわけですが、その発生状況について、距離別に、一般船と漁船との別に、どういう状況になつてゐるか、その点についてお伺ひしたいわけですが。

○野村政府委員 お答えいたします。

○野村政府委員 お答えいたします。

○野村政府委員 お答えいたします。

千六百五十七隻でございます。このうちいわゆる小型船といわれております総トン数二十トン未満の船舶の海難は、九百九十三隻でございます。これらの小型船を、一般船と漁船に分けて申し上げます。また、距離別に申し上げます。

まず距離——岸を離れること何海里かという、距離十二海里以内で申しますと、一般船が三百七十一隻、漁船が五百二十一隻であります。このうちいわゆる無動力船といいますが、その三百七十一隻の中に九十隻ありますし、五百二十一隻の中に十隻ございます。それから十二海里から五十海里までは、一般船が三十三隻、漁船は五十五隻、百海里以上は、一般船が二隻、漁船が三十三隻という数でございます。総じて、九百九十三隻のうち一般船が三百七十四隻、漁船が六百十九隻になっております。

なお、この一般船の遠距離海難三隻とございますが、これはいづれも特殊なケースで、一隻はマーマイド、いわゆる堀江さんの乗っておりましたマーマイド二世の漂流海難、他の二隻はいずれも漁船に積んでおりました作業船が転覆した、あるいはそのゴムボートが行方不明になったという海難で、やや特殊な海難でございます。

また、いま申し上げましたことに関連いたしますが、十二海里以上の小型船の海難が、これは百一隻で、そのうち九十八隻が漁船であります。さらにそのうちの五トン未満の船舶で百海里以上の海難が九隻起きている、こういう状況でございます。

○沖本委員 この漁船には、一般船のように航行区域というものがはっきりしていないわけですね。そうすると、この小型漁船が、いまの事故の報告にもありましたけれども、ずっと考えられないようなところへ出て漁業に従事しているのではないかと、こういうことも考えられるわけですが、そういう点についてはいかがですか。

○田坂政府委員 小型漁船の航行区域につきましては、従業制限という面から従来取り上げておる

わけでございます。

この従業制限は一種、二種、三種ございまして、一種がおおむね沿岸近回りの漁業を行なう船でございます。それから二種は相当遠距離で行なう船でございます。それから三種は母船とか取締船だとか指導船とか、そういう漁獲に直接でございせん漁業に関連するような業務を行なう船でございます。

そういったしまして、従来一般船は、平水から遠洋に至ります距離におきまして航行区域を制限しておるわけでございますが、漁業のほうは一般船と異なりまして、直接漁場に向かいまして魚群の移動によつて漁業を行なうという実態でございます。この点にあっては航行の区域を直接的に制限することは実態に即しないということ、漁業制限という面から、航行区域と同様な意味があるということから、制限をこの面で行なうわけでございます。そういうことでございまして、最近の実情から小型船におきまして、漁業の遠隔化というようにことから相当遠方に出る船舶もあらわれてきたというのが現状かと思ひます。

○沖本委員 これはだんだん船体構造なり船体の強度なりあるいはエンジンスピード、こういう関係から、相当遠距離に出られるといういままで考えられなかった能力を漁船が持つてきた。あるいは魚群の探知機なり何なりを小型船もほとんど備えておる、こういう関係から、やはり相当外へ出ていくというふうなことになる。それから、漁場が非常に変わっていくというふうな関係から、やむを得ず漁場を求めながらあちこちへ行かざるを得ない、こういうことになるわけですね。けれども、そういう点が出てくれば、海難事故の可能性というものが十分考えられるわけですね。そうしますと、やはり小型船であるために、海難にあつたときの命を守る設備というものが不十分である、こういうことになるわけですね。けれども、そういう点は、何かいろいろな方法を講じていらいしやるわけなんですか、どうな

んでしょうか。

○田坂政府委員 従来から一種、二種それぞれ航行距離が違ふというふうなことから、設備の面では相当の規制を段階をつけてやつてきておるわけでございますが、今回の安全法の一部改正の中におきまして、遠距離漁船は当面直ちに適用いたしまして、これらには十分な規制を行なうたいといふふうな考えをしております。また今後、ただいま先生から御指摘のような点につきましては、漁業制限と航行区域との関連をどういふふうに行なうていくかというふうな点につきましては、詳細な調査を進めまして、今後の検討課題として私もいま考えておる次第でございます。

○沖本委員 以前にも問題があることはあつたんですね。小型船舶については、運輸省のほうで非常に船舶の安全性をはかつてやつて、いろいろと義務づけたりワクをはめていく。そうすると、小型船というのは非常に零細なために、今度運輸省のほうの考へては非常に安全の内容についてまで金をかけられないという実情が出てくるわけですね。そういう点が一番問題点になつてくるんじゃないか、こう考えるわけですね。

わずか漁船の一ぱい持ちで、自分でやつとお金をつぎ込んで船を買つて、それで一生懸命収益をあげていつて家族を養つていく、こういうふうな状態になつていく方も、いままではこの程度の装備をすれば漁業ができた。ところがそれ以外のいろいろなもの、高価なものを買い整えて搭載をして、そうして自分の命の安全をはからなければならぬ。こういうことになる、自分の安全性のためにいろいろワクづけてもらったけれども、それは今度むしろ自分の生活権を脅かしてしまうという反対現象が起きてくるわけですね。そういう点を十分考へてあげなければいけないんじゃないかというふうな考えをいたします。

ただ、スピードが早くなつたりするから、短い距離でやつていたのが、遠くに出てもすぐ帰つてこれるというところで、だんだん足が長くなつて向こうに行つてしまふということによつて、急激な

気象の変化なりなんなりで事故にあつてしまふ。あるいはいままでは木造船だったから転覆しても沈むことはなくて、船につかまつて何とか命だけは取りとめられるといったようなものが、今度は金属を使った船舶に変わつていつてしまつていく。そのために転覆すれば沈没してしまふというふうな内容もはらんでおるわけですね。

そういうことは全部御存じだと思ひますけれども、そのいろいろな点が変わつてきているわけですから、そういう点も十分考へていただかなければならないんじゃないか、こう考えます。それで、定期船課長がお見えになりましたから、一問だけしておきたいわけですが、フェリーの事故がありまして、それで東京湾の総点検をなさつておるということなんですけれども、その点はいまだどんな状態なんですか。

○深川説明員 お答え申し上げます。

せんだつての瀬戸内海播磨灘沖におきましてこのフェリー火災事故にかんがみまして、直ちに各フェリー事業者に対して、当該事故の原因となつたと思われる機関部の点検あるいは発航前の総点検といったようなものを行なわせておりますとともに、その後の対策といたしまして、当該事業者に対する監査の結果に基づきまして、改善を要すると思はれます点全般につきまして、地方海運局長を通じてフェリー及びフェリー以外の旅客船事業者に対しまして、運航管理制度の充実あるいは乗組員の訓練の徹底とか、あるいはいろいろな機関部その他の点検整備の拡充といったようなことを通達いたしますとともに、全事業者に対して、その機関部に特に重点を置いて点検を命じたところでございまして、それに基づきまして、東京湾のみならず、全国の各事業者につきまして総点検及び操縦といったものを実施させたところでございまして、その結果につきましては、現在各海運局ごとに、いつ、どの事業者がどのような点検、訓練を実施したかということにつきましまして取りまとめ中でございます。まだ私どものところまで報告は至つてございません。

が、本省官房長の通達に基づきまして、各海運局ごとにそういった事業者を指導して点検を実施させておるわけでございます。間もなくその点検結果につきまして報告がまると思われる状況でございます。

○沖本委員 では、全国をやっておるわけですね。

○深川説明員 さようでございます。

○沖本委員 まとまりましたら資料としてちょうだいしたいわけですが……。

○深川説明員 承知しました。

○沖本委員 それで、これは陸上のビル火災の問題でこの間も問題点を取り上げておりましたけれども、ビル火災については、特にデパートなんかで防火壁とかいろいろな待避路とか、そういうものは点検したけれども、一体全体中に入っている人が何分以内で外へ出られるか。その人たちが煙に巻かれた状態におちいったときにはその人たちの三分の二はほとんどだめになるとか、そういう研究ができていなかったという点が指摘されているのを私は見たわけですが、同じように火災が発生したときに、こういうふうな状態にあるときは、短い時間に海に飛び込めとかいろいろ誘導のあれもあると思いますけれども、そういう点について、その船自体の持っている能力で何分で安全なところに避難することができるか。そういう各種の状況をつくってみたい。まず乗客なり何なりの安全をはかる点についても点検をしていただきたい、こう考えるわけです。その点をお願いしておきます。

○深川説明員 先生御指摘の何分以内に避難できるかといったようなことを想定した訓練ということ、これはおっしゃるとおり、たいへん必要なことでございます。実は火災を想定いたしました避難訓練というものは従来から実施はいたしておったわけでございますけれども、何ぶん現実には火災が出た場合とそれから想定上、いわゆる想定どおりにスムーズに流れるといったような形でできばきと訓練は行なわれておりまして、実際に

火を見たときの状況というものが、またこれはふだんの訓練と違う面もございますので、そういう点、今回の事故にかんがみまして、やはり火災というものが予定どおりという想定どおり必ずしも順を追ってこないという点にかんがみて、いづいかなる場合にどう対処できるように、先生のおっしゃるようなそういうところの場合の緊急な措置というものが的確にとれるようにいたしましたような訓練に重点を置き、具体的に申し上げれば、たとえば救命いかだを現実に展開して避難訓練をやるとか、そういったようなことも実施するよう指導したところでございまして、個々の船舶の状況、あるいは実際の乗っけられる旅客の数等によりまして、一律に何分以内ということは一面的なものでございませぬけれども、やはり個々の船舶ごとに、どのくらい避難には最小限の時間がかかるのかということと各船ごとに念頭に置いて、とつた場合に対処できるように今後とも指導してまいりたい、かように思っております。

○沖本委員 ちょっとだけ、深川さん、そこにおつていただきたい。ちょうど深川さんが見えです。それから海運局もおそろいだ、こういう考えに立つて、港務局と海運局と保安庁と、この三つそろった面をお願いしておきたいことがあるわけですが、この面では、結局小型船舶等はいろいろな許可なり運輸省で定められたいろいろな問題点を守って、そして船の安全な航行の安全をはかっているかなければならない、こういうことになるわけですが、海運局の守備範囲内あるいは保安庁の守備範囲、こういうものはいろいろあるわけですね。ところが、たとえばこの程度のものは海運局ではいいのだ、こういうことで小型船が出てくる。たとえば機関士と船長とをそろえなければならぬ、こういう問題が百トン未満の船の中にあつたわけですね。ところが、現実には水あたりを走っている船では乗っていない場合があるわけですね。それでいろいろもんだ結果、まあブリッジで操作できる程度のものであり、危険性のないもの

であり、京浜なりあるいは阪神間ぐらいのところではいいのではないかとふうなことが海運局では言われる。ところが今度は保安庁のほうは法規どおりびしゃつとくわけですね。そうするとそれでいいのだというところで動いている人が、今度は保安庁でやられる。こういうことで、船に従事する人たちはもう運輸省が神さんでもあり、運輸省の顔をうかがわないと、とてもじゃないがやっていけないというのが現状です。

ですから、そういう点を十分検討していただいて、海運局のほうで、こういうことでこういうことがきまったのだということであり、沿岸なりあるいは平水なりあるいは阪神なり京浜なりあるいは関門なりの中でこの範囲内のことはいくつかとでいいでしょうということがあった場合には、海運局の中だけで済まないで、あるいは同じような内容のものが港務局のほうに出てきた場合には、やはり保安庁、海運局あるいは港務局と同じような内容のものをつかんでいらつしやる、それよく知っていらつしやるということでない、おそれおののくという面が出てくるわけです。そういうことで、保安庁のほうは一面は非常に効果をあげる活動をどんどんしていってらつしやるけれども、今度は一面ではもう保安庁を蛇蝎のようにならつていく、こういうことも現実にはあるわけですね。ですから、そういう点を、今後のために十分横の連絡をとっていただいて改善していただかなければならないと思うのです。大きい船になればちゃんとした手続をとり、そしてきまつたことによつて航行なり航海をしていくわけですから、ところが、小型船舶になつていくと、その点がございさんになり、いろいろくずれていくだけのものを持つておるわけですね。ですから、それがきちつとしたものの中でやられていくと、零細な人たちだけに、漁船にかかわらず、貨物船にかかわらず、そのことだけで生活権をおびやかしてしまふということになるわけですね。

一例を申し上げると、たとえば両サイドに両舷燈をつけなければならぬことを海運局できめ

た。これは安全のために、とてもじゃないがでつかいものを義務づけられておつた。実際にはそんなのはなくてよかつたわけですね。ところが運輸省できめたのは、とてもじゃないが、でつかいものであつたとか、あるいは検査については一々上架しなければならぬ。上架しないと検査してくれない。上架するためには船を止めなければならぬ。その上、検査官がくるのを待つて、そして検査を受ける。その間にはその船はまい上がつてしまふ。生活ができなくなつてしまふ。こういうことになるわけですね。運輸省のほうは安全をはかつてやるために義務づけたわけですね。ところが、当事者たちはそのために生活が行き詰まるわけですね。おそろしいですから。あえてこのことを申し上げておきたいわけですね。それが、なわ張り争いのためにはないのだけれども、お互いがしっかりとその立場を守つてよくしてやろうというのが、向こうには逆になつていつてしまつていふことになるわけですね。私はその点十分お考えいただきたいと思ひます。

では、質問に戻らしていただきます。海運局、けつこうですか……。

法の第三十二条の「政令ヲ以テ定ムル総噸数二十噸未満ノ漁船ニハ当分ノ内ヲ適用セズ」こういうふうになつておりますが、この政令で定める漁船あるいは当分の間ということとは、どういう内容を示すものになるのでしょうか。御説明いただきたいと思ひます。

○田坂政府委員 今回の法改正におきまして、ただいま先生の御指摘のような改正を行なつたわけですね。三十二条の改正を行なう予定にいたしておるわけでございますが、基本的には漁船は全部この安全法の適用範囲の中に含まれるというふうな改正されるわけでございますが、政令で除かれるということがあつてございまして、政令で除かれるというしまして、当面の政令で適用を除外する船と申しますか、除かれましてあとの適用される船、この船種は、サケ・マス流し網漁船、カツオさお釣り漁船、マグロはえなわ漁船、タイはえな

わ漁船、フグはえなわ漁船及びサケ・マスはえなわ漁船を適用の対象として政令で定める予定にいたしております。これらの船は、総計で約八百隻くらいと考えております。

○沖本委員 小型船舶検査を国はやらぬというふうになつてゐると思うのですが、こういう検査事務をすべて機構に委任したほうがいいかどうか、こういう点についてはいかがですか。

○田坂政府委員 本来、船舶の安全につきましては、国が直接担当するのが筋かと考えます。ただ、小型船舶、これらの船は非常に数も多くございまして、分布が津々浦々まで行き渡つております。これらの船の検査を確実にまた円滑に執行していきますためには、民間能力を十分に活用してこれを行なつていくほうがさらに有効であるかと考えられる面も多少ございします。そこで民間能力、この認可法人でございします小型船舶検査機構を十分に国が監督いたしまして、国の業務を代行させて行なつたほうが、私ども、現在の段階ではより効果的であり、より円滑に進められるというふうに考えた次第でございします。

○沖本委員 この議論は、この間だいぶ時間をかけておやりになつていらつしたと思うのですが、いま実際に、小型船にかかわらず、運輸省のほうでお待ち検査官はどれくらいいらつしたわけですか。

○田坂政府委員 現在二百十四名でございまして、大体四万二千隻を対象に検査を行なつております。

○沖本委員 この点については前にも私質問したことがあるのですが、相当改善されたのではないかとと思うのですが、検査にあたつて、検査を受けるほうの側は、通していただこうという気持ちから、定期的に検査を受けるなり何なりする場合に、非常に検査官にサービスをしたい、だんだんそのサービスが高じてしまひまして、サービスをするのが当然、こういうふうなかつたうになつて、そういう面が悪いと検査がきびしいとか、あるいは私自身が現実の子供のときから船

を見ておりますから、実際の検査なり何なりを見てきていますけれども、白い検査服をそろえなければならぬ、お医者さんが診察したあと手を洗うように、端から端まで足取り手取りで検査を終えていただくようなのが現実なんです。これは私が見ているわけですが、それはほんとうの検査ではないと思うのです。そういうものがなかつたら、テストハンマーでたたいてよりきびしい検査が行なわれていく。検査官の検査の合格がなかつたら船は全然動けない、こういうことになるわけですから、そういうふうなもので検査の合格、不合格というふうなことが行なわれないように、十分お考えになつていただかなければならないと思うわけです。

同じことで、今度民間能力のほうにお移しになつた場合は、それが今度は逆にずさんになつてしまつて、運輸省が考えていらつしたような検査が行なわれないようなことになつて、あとになつて大きな事故が起きて、調べてみたら検査が十分でなかつたために起きた、こういうことになつてはならないと思うわけですが、そういう点についての歯どめ的なものはあるわけですか。

○田坂政府委員 小型船舶の検査機構の中で働きます検査員の資格、それからその行動につきましまして、特別に厳重な規則を設けてやつていくようにこの法律でもなつておりますし、また、実行上もそういうふうなことを考えておりますが、検査員の資格条件につきましまして、国の認可を得るようになっておりますし、また、検査員のいろいろの日常の行動につきましまして不適当なところがあるとしたら、それは国が罷免をすることを要求することもできるようなことになっておりますし、また、さらに罰則等におきましても、国の公務員と同じような適用がなされるようになっておりますので、少なくとも国の検査官と同等に厳重に監督され、適当な検査が行なわれていくものと私どもは確信している次第でございします。

○沖本委員 あとの質問は、たとえば民間機構の中に検査の事務を移した場合にずさんになるおそ

れも出てくるわけですね。ただ、形式的にだけ検査を終えて出してしまうというふうなことも起こり得るということになるわけですね。

ただ検査機構だけを持ったそういうものになるのか、あるいは車検場のようなことで、車の検査になるまでの整備なり何なりをその工場みずからがやつて、車検の能力の認可を国からもらつていてきた人たちのためをはかつた検査を行なつてしまつた、欠陥だらけであつたという点がしばしば指摘されることがあるわけですね。同じようなことが船の場合でもやはり起きないかという点なんです。そういう点についての歯どめはどういうところでおやりになるかということになるわけですが、その点どうですか。

○田坂政府委員 先生の御指摘の点は、認定事業場制度、まあ車検の整備工場制度と同じような制度について、十分な監督が行なわれるかというふうな御質問ではないかと存じます。それでよろしゅうございませうか。――従来から認定事業場制度については、製造事業につきましまして、その工場の品質管理、工程管理等が厳正に行なわれておる工場につきましまして、これを十分チェックいたしまして製造検査を相当に省略するという制度がございします。そういったしまして、今回小型船舶にまで検査を適用していくということで、検査の対象船舶がたいへんふえてまいります。そこで、これらの検査を円滑に行ないますために、この製造検査の面だけでございまして認定事業場制度を、さらに改造、修理並びに整備の面につきましても認定事業場制度を拡大したいと考えておる次第でございしますが、これにつきましまして、従来から行なつておりますと同じような厳重なチェックと、それから平常の立ち入り検査並びに定期的な事業場の再チェックというふうなことを厳正に行ないまして、ただいま先生が御心配のようないきさつがないように、これからの注意していきたいというふうなことを考えておる次第でござい

○沖本委員 新たに沿岸、沿海、外洋小型船という、こういう名称をお使いになるようになった。それそれについての内容は、どういうふうな認識したらいいいわけですか。

○丸居政府委員 この分類いたしました沿岸と申しますのは、陸岸が見える範囲ということで、陸岸からの距離が五マイル、そういう範囲に限つておる次第でございします。これは万一の場合容易に救助が求められる距離だという考え方方でございします。

それから沿海という区分でございしますが、これは現在船舶安全法で定めております陸岸から二十海里以内の区域でございまして、若干の航海術と機関術を要求されるものがある、そういう範囲でございします。

それから外洋と申しますのは、現在船舶安全法で定められております近海区域及び遠洋区域のこををさしてございまして、この区域へ出ていく船の船長に對しましては、相当の遠洋航海術、それから機関術が要求されるものだというふうなことを考へるところでございします。

○沖本委員 区分はいろいろわかつてきたわけですが、けれども、だんだんと今度の一番中心になる、FRPになるわけですが、これがめつたやたらに飛び出してくる。マリナーの点はあると思ひますけれども、車のうしろヘトレーラー的に引つぱつて、日ごろは自分のガレージなり何なりに置いてあるわけですね。使うときに持つて出るという数のほうが非常に多いのですけれども、こういう人たちについての問題は、どういふことになるのですか。

するということにはなつてございせんので、そういうところから出られるということもあると思ひます。

ただ、そういう扱いをされる場合にも、やはり海のマナーなり海のルールというものがあつたので、そういうものを十分頭へ入れていただいで、そしてたとえば海水浴場のすぐそばから出て、いかないようなところへ出ていくのに適した場所を選ぶとか、そういったことを十分知つていただきたいということ、教育内容として教育していただくということにいたしておる次第でございします。

○沖本委員 私の考えですけれども、一番あぶないのはそういう人たちが、いかんかと思ひますね。シーズンが来たら車のうしろへつけて引っぱつて持つてきて、船外機をつけてそこを飛ばしまくつて、帰るときはまた車のうしろへつけて帰つてしまふということ、事故があつたりして、さがさうと思つても、その船はおかのガレージの中に入つてしまつていくということもいえるわけですね。そういう点が非常にふえておりまして、そこらの船外機を売つていくスポーツ屋さんにもゴムボートが出てくるわけですね。ゴムボートにエンジンをつけて走る。これも最近のレジャーブームで相当新しい型のものがどんどん出だしているわけですね。組み立て式のもの、何なりかんなり、これが一番あぶれまくる可能性は強いわけですね。海だけでなくて、川から至るところに飛び出していくということになるのですが、いまの御説明だと、こういうものはまだワク外だということになると思うのですが、その点どうなんですか。

○丸居政府委員 実は船舶職員法の認可のワク外ではないのでございまして、そういうものでも全部船にエンジンをつけて走るからには、今度は免許の対象の中に入ることになるのでございします。

それで、ただ先生がおっしゃつておりますような一つの不安というものはないわけじゃないのでございしますけれども、ただいまのところはどう

なつていくかといふと、もつとそれよりも上の、かりにマリナーで置いておきますような五トン未満につきましても、いまのところはもう把握すら困難なというふうな状況なんでございします。今度この法案を通していただきますので、免許制になりましたら、少なくともそれを運転する人がどういう人であるか、何人ぐらいあるか、どういう教育を受けた人であるかということが比較的明瞭になりますので、いまよりは数等進歩していくのじゃないだらうか、先生がおっしゃつておりますような危険性がそういう点で起こつていふたつた、あるいは海上保安庁のほうでそれを担当することになるか、あるいは運輸省のどこかで担当することになるかわかりませんが、一歩進めた法の規制というものが考えられるかもしれませんけれども、ただいまの船舶職員法の範囲内では、船舶職員の資格をきめるという法律なのでございしますから、その点まで規制することはいたしてない次第でございします。

○沖本委員 いまマリナーという概念をもつて、マリナーできちつとした取りきめに従つて船を扱つていくという方は、相当進歩した考え方なりある程度の経験を持った人たちがそういう形であると思ひますね。全然認識破れのめためたというものは、いま私が申し上げたほうに属するということになるわけであり、一番小型のボートに船外機をつけて飛ばしまくるともその人たちでもあるということがいえるわけですね。おまけにどこかへ当ててぶつこわしてもしたら、そこらへ投げ捨てて帰つてくるということになるわけですね。投げられたものは、グラスファイバーであるにしてもあるいはプラスチックであるにしても、一番浅いところへそういう問題が残つて、それで、いまでさえ港湾の廃船処理に頭を悩ましていくというのが地方自治体のことなんですけれども、こういう浜と海なり湖を持つていく接点のところが一審問題が出てくるわけですね。そしてそういう小型のレジャーボートのものは、ただ海にかかわらず、箱根であらうと琵琶湖であらうといふのは十和田

湖であらうと相当あるわけですね。水上スキーから何から。その点を考えると、そういうものは海だけを対象に考えられないということになるわけですね。たとえば一番大きな琵琶湖ですけれども、琵琶湖については、運輸省の及ぼす範囲はどういうことになるわけですか。

○野村政府委員 ただいまの先生の御質問でございしますが、海上保安庁といたしましては、法令の海上における航行というところで、ただいまの御審議の議題に関連いたしますことについては、海上運送法、船舶安全法、船舶職員法を海上において厳密に航行させる、そしてこれの違反について取り締まるということでございます。したがいまし、一般の海浜、海べにおきましても、これらの法律に違反をするということであれば、これを取り締まらなければなりません。したがいまして、ひとりの運輸省の所管の法令のみならず、他省の省令につきましても航行するというところで、たとえば刑法犯とかあるいは軽犯罪とかいうものが海上において起きますれば、いま先生の御質問になりましたような意味の、他人に迷惑を及ぼすような行為とかなんとかいうことで、これは当然私ども法律執行の責務を有するわけでございます。したが、取り締まりをやるべき立場にございします。したが、これに相当の措置をするということでございます。

湖については、私どもの所管ではございせんが、これは警察等で条例に基づき処置をされることになるかと思ひます。

○沖本委員 警察が条例に基づきということなんですが、その連絡なんかついているんですか、話し合ひとかそういうものは。

○野村政府委員 警察と海上保安庁との関係につきましては、業務の協定を結んでおりまして、私どもは、ことに湖については全然権限がございせん。したがいまして、警察は、いま目に余りますレジャーボートのものの取り締まりについて、いろいろと条例のモデルみたいなものをつく

られて、それを各県の公安委員会に流して、各県の公安委員会がそれぞれの実情に応じた迷惑防止条例的なものをつくつておるといふことを承知しておりますし、業務の連絡は私どもも必要に応じて随時警察とやつております。

○沖本委員 あまり時間がなくなつて、質問がたぐさん残つているのですけれども、いま言つたやうな人たちがマリナーに属するやうな人たちは広い海なり景色のいい海へ出ていつてやるわけですから、潮流なり気象なりいろいろな点で海図も見る力も備えていなければならぬし、いろいろな点の技術的な問題、高度なものが必要になつてくるのじゃないか。ところが先ほど私が申し上げていふやうな、いわゆる雷族的な人たちが一番問題を起すんじゃないかというふうにか考へるのです。だから、いそを荒らすのもそういう人たちであり、アクアラングによつて問題を起すのもそういう人たちであり、あるいはそういう陸上からボートを持つてくる人たちは、とにかく人込みの中でいかにつこうをしたいということ、泳いでいるところへ飛び込んでいくという特殊性があるわけですね。そういう点について十分やつていなければ、法律ができて肝心かなめのところは抜けておつたというやうなことになるわけですね。そしてどこか当ててこわしたらそこへ乗り捨てていく、そこには何の概念もないということになるわけですね。いよいよ周知徹底するなり教育をするなり、マナーを身につけてもらふなりというものは、大体マリナー程度のところまでしかないわけなんです。それ以外のところは手つかずということになるわけですか。あるいはテレビを通じてあるいは刊行物、いろいろなものを通じてながら周知徹底していくか。

この間、夏を迎えることによつて、海浜でいわゆる水上スキーをやつてもらつたり、たこに乗つて上がつてもらつたり、パラシュートをやつてもらつたり困るというので、そういうものをそれぞれのところでは自治体でとめたわけですね。とめたわけけれども、たまたまそういうものがテレビ



に映ってきたから、新聞に出たから、見た人が周知するということであって、そのほかの方はむとんちゃくに、シーズンが来ればボートを持っていつて遊ぶんだ、こういうことになるわけです。ですから、いわゆる湖の上を突っ走るエンジン売るところのスポーツ店であるとか、あるいはボートならボートを売るところのスポーツ店であるとかいうところが、そういうものを売るときにはそういうものを周知徹底されていって、これを使つて乗る場合にはこれだけのマナーをつけなければいけない、これだけの義務と責任を負わなければならない、こういうものが徹底されているのかどうか、こういう点はいかがなんでしょうか。

○丸居政府委員 先ほどの湖のほうからお話をさせていたと思いますが、琵琶湖の条例が一つございまして、こういうところでは乗っちゃいかぬとか、こういうところへ行っちゃいかぬとかいうようなことを書いております。

それから、たいていの場合には、海では海上衝突予防法を順守しなければならぬようになっております。それから河川、湖沼につきましては、大体そういう危険のあるところにつきましては、海上衝突予防法と同じような条例を地方公共団体で制定をしてきつてありますし、琵琶湖等につきましては、すでに制定してあります。そういうもので取り締まっていたという方法が一つあります。それから教育の問題でございまして、ただいま先生がおっしゃったようなことは十分励行するように教育しておるかという問題、私正直に申しまして、してないんだろーと思ひます。ただ、かなりしっかりしたディーラー等は、これに乗る場合には、自分一人で乗るときはいけりけれども、連れでともに乗つたりするときには免許証が必要なんですというように言ひまして、免許を受けるように指導はしてくれております。したがって、免許を受けるという気持ちになつて、免許を受けるために講習を受けていろいろな勉強をしてもらつておるわけでございます。今度新し

い法律になる前の、かなり時間数も長い、むずかしい小型操縦士の試験でございまして。これはみなただいま受けてもらつておるといふ段階でございまして。

ただ、いま先生おっしゃったように、自分一人で五トン未満を乗る場合は、ただいまは免許は要らぬわけでございますから、どこも教育をするところがないわけでございます。したがって、先生がおっしゃったような心配を除去するために、この法律を早く通していただきまして、そして免許を持たなければ法律では乗れないんだ、海上保安庁が取り締まるんだという状況にしたいだきまして、免許をとるためにいろいろ講習所へ行つて勉強するとか、あるいは自分で独学で試験を受けるとかというふうなことをしてくれまして、そういうときに、勉強の内容といたしまして、船の動かしかたはこうであるとか、あるいは機械の修繕のしかたはこうであるとか、それから岸壁につけるのはこうであるとか、海上衝突予防法ではこういうふうなことを書いてあるからというふうなことを教えるだけではなくて、われわれは海のマナーというものを十分教えていききたい、先生が言われたようなことは、陸上においても、船を出してるときに人に迷惑をかけるようなことのないようにというふうな話は、当然海のマナーの中に入れて教育をしていきたいというふうに考えております。

○沖本委員 もう時間がオーバーですけれども、もう一問だけ。

問題は、そういうことから出てきたこの法律と、いふことなんですけれども、そういうことのために、心配し過ぎたものは、いままで在来のもに對してよけいきびしくとばかりがいつたり、そういうことにならないかという点にあるわけなんです、すでに沿岸なり近海なりの船舶については、職員の数が足りなくて、瀬戸内海あたりではしばしば事故を起こしているわけですね。おまけに、その近くの漁船あたりはいわゆる定着なり沿岸が、……（発言する者あり）うるさいな。

○久保委員長 御静粛に願ひます。

○沖本委員 漁船の子供がもう船に乗るのをいやがつて、むしろ遠洋漁業なりそういうところへどんどん出ていくというものもいまあるわけですね。かてに加えてPCBであるとか、いま漁業に對していろいろ危険な事態が起きつつあるというところになってきて、これもまた大きな問題化してきています事態に來ているわけですね。

そういう問題と、もう一つは在来の船員養成所であるとか、あるいは技術を習得する商船学校なりそういう人たちの訓練をするところなんか、いままであるわけですが、そういうところの資格というもののあり方、あるいは教育のしかた、技術の習得のしかた、こういうものに變化が起きてきているわけですか、その点はいかがなんでしょうか。

○丸居政府委員 商船大学とかあるいは商船高専の教育の内容に變化が起きているかという御質問が一つのようにございまして、ただいまMゼロ船とかなと進歩いたしました、ただいまMゼロ船とかあるいはもつと進んだ超近代化船というふうなものもが考えられつてありますので、そういう点にマッチした、Mゼロ船ならMゼロ船にマッチしたような教育をある程度取り入れてやつておるといふことは、變化が起こつておるその變化の一つでございまして。

それからもう一つ、この大型船と小型船との關係でございまして、大型船は従来の常識で商船大学とかあるいは商船高専、そういうところで教育をしていくわけですが、小型船と大型船の非常に大きな違いといひますのは、大型船の操縦のしかたと小型船の操縦のしかたが非常に違うのでございまして、一番大きな違いは、大型船は普通頭から曲がついていくような感じなんです、小型船は普通頭から曲がついていくような感じなんです、モーターボートというものはエンジンでかじをとるボートがあるわけでございます、それなんかは、しりが先に動くというふうなこと、操縦のしかたが多少違つておる点もございまして、そういうこと等もありまして、やはり

教育内容が大型船とこういつた小型船とは多少違つておりますので、小型船について、特に四級程度の小型船につきましては、大型船とは相當違つた教育内容になるだらうというふうな考へております。

○沖本委員 これで終わりますけれども、質問の趣旨は違つていたんです。近代化されていって、いろいろ技術の習得のしかたが變つてくるんじゃないか、あるいは資格を取得上にいくので、小型船はこういうことが行なわれていくので、これまでの技術というふうなものは小型船のほうへ持つていってしまふ。だから、これ以上の技術をこつちではやれというふうな技術變化が起きるのかどうかという点に於つたわけです。これは大きな質問でもないわけですからしつぱなしということにしておきますけれども、いすれにいたしまして、最近のいろいろな近代化、技術の発達によつて、在来の教育材料ではまかなえないような事態が起きているのではないかと思ひます。大型船に乗る技術を習得するにしても何にしても、それぞれの特殊な技術を必要とするような問題点もあるわけですから、その点については後日に質問したいと思ひます。

以上で私の質問を終わります。

○久保委員長 次に、渡辺武三君。

○渡辺(武)委員 まず、船舶安全法のほうから質問をいたします。

今回の船舶安全法の改正によつて、いままで適用除外されておつた船舶、これにこの船舶安全法が適用されていくこととございまして。先ほどの答弁の中にも出ておりましたように、今回の船舶安全法が適用拡大をされる船舶というものは、小型漁船の六つの業種をあげておられましたが、六業種、約八百隻だ。これ以外の船舶は、この法改正によつても現状直ちに船舶安全法が適用されるということはありませんか。

○田坂政府委員 小型漁船の適用の問題かと存じますけれども、先ほど御答弁申し上げましたように、当面政令で適用対象にいたします予定に

たしております船舶漁船につきましては約八百隻でございますが、基本的には従来検査からはずれておりました二十トン未満のエンジンのつきました漁船は、全部検査の対象に今後逐次拡大していくというふうな考えでおるわけでございます。

そういたしますと、現在の小型漁船の隻数は約二十九万隻、非常に数が多いわけでございまして、先ほどもお話がございましたように、従事しております方々は非常に零細でございますし、それから業態の内容は非常に多様でございます。これらの船舶を対象にして円滑に検査を進めていきますためには、なお今後精密な実態調査等が必要かと考えられますので、今後とも水産庁並びに関係業界と十分に調整をはかりつつ対象船舶の拡大につきまして努力いたしていききたいと考えておる次第でございます。

○渡辺(武)委員 お願しておきませんが、時間が限られておりますから、御答弁は質問事項に限っていただきますと思います。

私があえてその質問をいたしましたのは、船舶安全法の一部を改正する法律案が提案されました趣旨の中には、いわゆる海洋レクリエーション等が盛んになって、モーターボートが非常にふえてきているのだ。そのために「特に」ということばを使つて、そして船舶安全法を改正するんだ、こうたわれておるのですよ。したがって小型モーターボートの船舶検査はどうなつておるのだらうか、こう思つたものですから、あえて今回法改正をせられて、実際に船舶検査を受ける船舶はどのくらいであるのか、こうお尋ねをしたわけです。

○田坂政府委員 たいへん失礼いたしました。今回の法改正におきまして拡大されます船舶数は総計で約十八万九千隻でございますが、その中で五トン未満の一般の船舶、エンジンがつきました一般の船舶が約十七万四千隻程度でございます。そのほか先ほど御答弁申し上げました漁船、それから帆船、櫓かい船で旅客を六人以上運ぶような船、こういうものが対象になつておるわけでございます。

〔委員長退席、太田委員長代理着席〕

○渡辺(武)委員 つまり今回の法改正によつて、従来法から漏れていいたいわゆる検査対象外となつておつた船舶が相当数その対象船に入ってくるんだ、こういうことでございませう。しかし、漁船の場合は先ほど御説明がありましたように、六業種、該当船舶は約八百隻だ、こういうことだと思ひます。

しかし、現実にはその漁船は近ごろたいへん遠方にも小型船舶で漁場に出られる、こういうことをお聞きするわけですが、そう考へていきますと、ほんとうにこの八百隻、今回拡大された八百隻だけで安全が保たれるのかどうか、たいへん疑問に思わざるを得ないわけですが、その件については逐次全漁船に幅を拡大していくのだ、こうおっしゃつておられますが、もう少し、ある程度の見通しをお聞かせ願ひたい。たとえば、残された船舶は大体どの程度に船舶検査を受けるような整備をしていくのだとお考へでしょうか。

○田坂政府委員 大体、二十九万隻のうちの八百隻は当面検査の対象になるわけでございまして、残りの船舶につきましては、先ほども申し上げましたように、関係者と十分協議いたしまして、昭和五十四年度、今後五年間ぐらいの間に十分詳細に調査しながら、大体その残りの船舶の四分の一程度は検査対象船舶の中に入れておるよう努力いたしたいと考えておる次第でございます。

○渡辺(武)委員 政務次官、陸上の交通安全と海の交通安全とを比較いたしますと、私は、海のほうの安全というのは非常に低くおるのではないだろうか。陸上は御承知のように非常にきびしい安全検査が、実は自動車の場合なんかも行なわれておるわけですが、それに比較いたしますと、状況から判断すれば、船というものは風波というものにだいたひ影響されるわけですから、船体の故障、機関の故障が即遭難につながつておるわけですから、風波の高いところで機関がストップをしてしまえば、横波を受けて転覆するおそれすらある。

そういう状態で、さらに陸上よりも一そう——陸上は、衝突をしない限り、エンジン故障が起きたらそこでストップしてしまえば、別に人体に影響を及ぼさないわけなんです。ところが海というものは、たとえエンジン故障が自分の船だけで起こつても、即やはり遭難というものに問題が、大きく影響すると思うのです。そういう意味では、より一そう陸上よりもきびしい安全対策が施されなければならぬと思うのですが、運輸省としてはどういうふうなこれらの欠陥を補つていかれるおつもりか、お聞かせ願ひたい。

○佐藤(文)政府委員 お答えします。

先生の言われるとおりでありまして、陸上と海上における危険防止に対する考え方がやはり違つていて、こう私考えます。

そこで、船舶安全法の改正で、海上における船舶の構造なり装備というものを一そう前向きに考へていこう、それから船舶職員法の改正で、検査機構というものを整備して、レジャーも対象としてその検査体制を確立して、免許制度を確立する、それからレジャーボートのボートイングリッアと一般大衆のレジャーである海水浴面との交通整理をやるということ、こういうような大きな柱で今度御審議を願つておるわけでありますが、その中でも、エンジンを有しておる自動車と、同じエンジンをもつておつても、船舶の場合の考え方というものは、やはりいま先生が言われたような基本的な考え方方で対処していくことは、私は同感であります。

○渡辺(武)委員 さらには具体的な問題についてお尋ねをしたいのですが、この法案の中の第十条ですね。つまり船舶検査の有効期間が定められております。間違つておつたら御訂正願ひたいのですが、つまり有効期間四年間ということになつておるわけで、旧法では小型船舶についても四年以内において管海官庁の定める期間とする、こういうことになつておるわけですが、法改正によりまして、二十噸未満ノ船舶ニシテ命令ヲ以テ定ムルモノニ付テハ六年」だ。いわば、五割増しに有効

期間が延ばされておるわけでございます。これについては、これ以外にいわゆる臨時検査なり中間検査というものがはたして義務づけられるのかどうか、あるいは船舶検査と一緒に機関検査もおやりになると思ひますが、この長い間にわたる、四年ないし六年というような長期間にわたる機関の酷使というものがこれでいいだらうか。

陸上は、御承知のように、トラックは一年ごと、乗用車にしても二年たてばこれはやはり定期検査を行なつておるわけです。さらにこういう遠洋航海なんかをされる小型船舶もあるわけですから、相当苦使されているんじゃないだらうか。それにしても、今回の法改正によつて、この船舶検査そのものが、小型船舶によつては二年間延長をされておるというふうな思ふわけですが、この辺の理由は、ありましたらお聞かせ願ひたい。

○田坂政府委員 船舶の安全を確保いたしますために検査を行なつておるわけでございまして、この定期的な検査と、それから企業におきまして船舶の保守点検によりまして整備、この両面で基本的に船舶の安全を保つていくというふうな考へておるわけでございます。

そういたしますと、ただいま御質問の小型船舶につきましては、四年以内で特にきめるということになつておりましたが、これは従来から死文になつておりました、実施はされておらなかったわけでございます。四年でやつておつたわけでございます。そういたしまして、今回さらに追加されます小型船舶につきまして六年という制度を設けたわけでございますが、これは、小型船舶の構造なり運航の実態なり、そういうものが従来の船舶に比べて比較的に簡易でございますので、大体六年を定期的な検査とし、その中間に、三年ごとに中間の簡易な検査を行なえば、十分に安全は保てるというふうな考へた次第でございます。

○渡辺(武)委員 先ほどの次官の御答弁と実はやや食い違つておるわけでございまして、次官は、やはり陸上よりもむしろ海上のほうが危険性があるので、そういう基本的な考え方に基つてこれ



からやっていくんだ、こうおっしゃったわけですよ。

ところが、片や見てみずと、そういうふうに六年というような長きにわたる期間が有効になっておる。陸上はトラックならば一年ですよ。その間まあ自主的な機関検査によって、こうおっしゃいますが、自動車の場合だって、みんな調子が悪ければすぐ修理屋に持っていつておるわけですよ。しかし、ほんとうに人命尊重という立場から、やはりきちっとしたきまりのもとに一定のポイントをチェックしておく必要があるのだというところから、私はその期間がきめられておると思うのです。自主的に検査をするのが相当信頼が置けるというのであれば、別にこの期間を定める必要はないわけであって、やはりある程度自主的な検査では危険性があるということから、私はこれらの検査の期間というものが一応設けられておると思うのです。したがって、自主的な検査をするからいふんだ、六年間でもかまわないのだという考え方は、これはやはり基本的に私は問題だと思うのですよ、実際には。

むしろ安全という立場から実際にチェックをしなればいかぬということがはっきりしておるわけですから、むしろ私はあとから質問をして明確にしたいと思いますが、実際には船舶の故障、海難等のいろいろな資料をいただきますと、機関の故障というのはいへん多い。海上保安庁からいただきますと資料を見ても、機関故障というのはいへん多い。そういう実情にありながら、さらに今回の法改正によって、いままでこの四年間というのは死文化されておったとはいえないながらも、六年間にされたということ自身がどうも矛盾をしておるのではないか、こう思うわけですが、いかがですか。

〔太田委員長代理退席、委員長着席〕

○田坂政府委員 安全法の制定の体系が、国におきます検査と、それから企業におきます日常の点検整備、これの両面立てになっておりまして、この二つのさきにおきまして従来から船舶の安全

は大体保たれておったというふうに考えておるわけでございます。今回拡大されます小型船につきまして、先ほども申し上げましたように、大型船よりも比較的構造等は簡易でございますし、エンジンの面で申しますと、非常に整備等が行き渡りやすいエンジン、それから基本的信頼性の高いエンジン、そういうものが多うございます。六年の中間的な三年後に簡易な検査を行ないまして、六年目の定期的な詳細な検査を行ないますれば、これらの船舶の安全は基本的に保てるものと考えておるわけでございますが、なお先生のおっしゃる点につきましては検討いたす必要があるのかと存じますが、これは定期的な検査のときにどういうふうなその検査の内容を整備し、また、船舶が製造されますときの第一回目の定期的な検査をいかにしていけばよろしいかというようなことをさらに検討いたしまして、十分に安全の確保ができるようにいたしたいと考えて次第でございます。

○渡辺(武)委員 海上保安庁の方見えになりますか。——いただきました資料で特に漁船の要救助海難事件だけをちよっとお尋ねをしたわけですが、この資料で見ても、四十七年からは四十七年までの件数が調査をされておりますが、だんだんと実は、わずかではあります、その機関故障の件数はふえてきておるのですよ。おっしゃる通りに機関が性能が向上しておることにより安定的になってきたとかいうようなことが、実際のデータのあらわれではない。しかもこれは海上保安庁が実際に救助をされたという船舶にとどまっておるわけですが、さらに実際の漁船の保険統計を見てまいりますと、ここには循環油の系統とか冷却水の系統とかあるのはクラッチリンクのボルトが折れたとかあるのはクラッチ関係が悪かったとかこういう機関故障の内部、つまり海難救助はしなくてもいいような故障までも明らかにするわけですが、これで見ましても、相当数が実は機関故障が起きておるわけです。実際に運輸省がいつておられるような、性能が向上

し、非常に安全性が高まっておるといふことがデータの上で実は示されていないのですよ。にもかかわらずそういうふうにおっしゃるものですか、どうもその辺が理解に苦しむを得ない。そうおっしゃるならば、本来この海難救助そのものも、海上保安庁がやっておられる件数がだんだんと減ってきた、機関故障の件がさらに漁船の保険統計によってもこの件数が逐年減ってきておるんだ。こういうことならば、ああそうか、それはだんだんとよくなってきたんだ、こういうこともわかるわけですが、むしろ逆にふえてきておる。そういう状況の中では、おっしゃるような四年を六年にしたんだということには結びつかないわけでございます、むしろ逆ではなからうか。

いろいろこまかい問題がある。自主検査にまつておったけれどもなかなかやいろいろなトラブルが起きておる、これではやはり自主検査そのものが、自主整備そのものがあまり信頼が置けないから、ほんとうにもっと法令に定める期間を短くして、ほんとうにより安全性を高めていかなければならないのではないか、こういうことが出てきますね、資料の上からいふこともおっしゃるようなことは資料の上から出てまいりませんよ。

○田坂政府委員 確かに先生御指摘のような点が考慮されると存じますが、従来検査の対象になっておりませんでした小型船舶、これらの船舶の海難事故、特にエンジンの事故等を見ますと、これは検査を行なっておらない、整備が不十分という点や、それから操作上非常に無理があったというような点あるいは十分に海上において修理が行なわれなかったというような点、そういう点も見られます。

そこで、まず検査を行なうことにいたしましたので、その製造のときに十分にチェックをいたしまして、まず信頼性を高めたい。

それから次に、これは船舶職員のほうも関連いたしますけれども、エンジンの操作等におきまして万全の措置のできるように乗組員の技量の向上も考えたいというように、まあ三年お

きと申しますか、三年ごとの中間検査、六年ごとの定期的な検査におきまして、あらゆる検査の各段階が十分に働きますれば、これらの小型船舶につきましては安全は確保され得るというふうに考えておる次第でございます。

○渡辺(武)委員 いずれにいたしまして、私は、先ほど例をあげましたように、この海上の安全というものはこれからより強化していかなければならぬ、こう考えておりますから、今回、たまたま従来適用外であった船舶、これは非常に多うしたのだ。さらには、この検査機構そのものの充実強化あるいは整備向上といいますが、漁船の機関整備その他の体制強化、整備強化ということが相まっていかなくてはいけないわけでございます、その辺の事情を考えますと、確かにおっしゃるようにより一挙にやってみました、その辺の体制が整っていかないといいけないのではないかと、こういうことが実際に考えられるわけでございますから、これらの法の施行と同時に、私は検査機構あるいは機関の整備機構、これを一そう強化をしていただいて、先ほどおっしゃってありますように、今回の法改正によってもさらに障害になつておるいろいろな船舶、これらについても早急にこの適用と拡大をはかっていかれんことを強く要望をしておきたいと思ひます。

次に、船舶職員法のほうに入りたいと思うわけですが、これも先ほど来の質問と関連をいたしてまいりますが、今回の船舶職員法改正をされた理由とは、やはりここにもレジャーボートというようなものが大きな理由としてあげられております。したがって、従来無免許で操縦が可能であつたこれらのものに、小型船舶操縦士というものの特許を細分化して、そして簡易にこれらの方々についての特許を与えていくのだ、そして教育をしていくのだ、こういう趣旨かと思ひます。

しかし、本来的にこの法案の内容を見ていきますと、その従来適用外であつた小型船舶の無免許で運転できる船舶、これらにおける危険が増大をしているために、今回小型船舶操縦士を分類をし

て一級から四級まで分けて、そして比較的安易なものには簡単に免許をとれるような制度にしていきたい、こういうことでございませうけれども、実際には、従来も乗り組が義務づけられておりまして二十トン未満の船舶、この範囲でも今回の法改正によって変えていこう、こういうふうになつておるわけでございますが、ほんとうにこの法改正の趣旨からいいますと、つまり従来乗り組が義務づけられておった船舶、こういうものにまで範囲を広げて、むしろ安全性の面から見れば逆行するような法改正、これが実は行なわれんとしておるのではなからうか。一部には確かに無免許で操縦できる船舶を免許制度にして、片方ではさも強化したように見えますが、反面、従来義務づけられておった乗り組が、今回は乗り組まなくていいのだ、このような実は法改正であらうかと思ふわけですが、この点はどうなんでしょうか。

片方では、より安全性を高めるためにそういう措置をとられた、片方では、いままで過剰安全であつたのかどうか知りませんが、今回の法改正によって一部それをゆるめていった、こういう形になつてはいるわけですが、この辺に矛盾はございせんか。

○丸居政府委員 片方強化していったのは先生お説のとおりでございますので、省略させていただきますが、ゆるめようとしたほうの問題でございますが、これは、丙種機関士を省略して一級小型船舶操縦士一人乗ればよいという措置に切りかえようとしておるという問題だと思ひます。

これは従来、四十馬力以上のものにつきましては丙種機関士の併乗を義務づけておりましたことは確かでございますが、それは先生も御承知と思ひますけれども、焼玉エンジン時代の遺物でございます。焼玉エンジンを操縦するには、そういった丙種機関士がエンジンの調整をしあるいは油をさす、そういうことをしながら片方で操縦士が操縦をしておったという状況なんでございます。今度二十トン未満のものにつきまして小型船舶操縦士の制度を改正するにつきまして、一体丙

種機関士というものを今日のモーターボート等に乗船させる必要があるかどうか。四十馬力以上という、モーターボートでも非常に数が多くなつていくように思ふのでありますけれども、常識からいへばもうその必要は全然ないだらう。しかし漁船はどうだらうかということになるわけでありまして、同じ種類の船に同じ種類のエンジンが積んであつて、そして片方には要るし片方には要らぬというのはおかしいじゃないかということが、一つの大きな理由でございます。それからもう一つは、先ほど来申し上げましたように、焼玉エンジンでなくなつてきた、しかもエンジンがリモートコントロールになつたから、船長室で船長がリモートコントロールをしなからその船を操縦することができるといふことでございまして、機関長が乗つておりましたもうひとつの用事がなくなつたといふことではないのか、前々からこういうものについての陳情もあつた、今日までそのまゝになつていたわけでありまして、この際、モーターボートとの均衡の上からもそういう一本の制度にしたいといふことを考えたわけでございます。

○渡辺(武)委員 無理に一本にしようとするために、本来規制を強化しなければならぬモーターボート等を規制をするために、そしてそれ以上の二十トン未満の従来配乗が義務づけられておった丙種機関士をこの際おろしてしまおう、こういうふうな考えられること自身にやはり矛盾があるんではなからうか。法改正の趣旨を見ましても、実際には、いままで無免許で操縦できる船舶が縦横に走り回ることから、この危険性を取り除こうというのが主たる目的であるはずなんです。その目的に便乗をして、いわば従来配乗が義務づけられておつたものを変えていこう——確かにこれは全漁連等が、いわゆる船主側からの要望は相当きつものが出ておると思ひます。しかし一方、そこに働く人々の間からは当然同じようなウェイトをもつてその要望が出ておるわけでございます、過日の

審議会等の答申を見ましても、これは並列して答申がなされておるはずでございます。一名乗員でよしといふことと、やはり丙種機関士を乗り込ませるべきだといふ意見も実は併記をされて答申がなされておると思ふのです。ところが、実際に出されてまいりました法案を見ますと、その片一方だけの意見を取り上げてこの法案が提案をされておるといふことでございまして、ほんとうにそれで安全といふものが守られるであらうかという立場で見えていきますと、私ははなはだ疑問に思わざるを得ない。

つまり経済性から見れば、船主側は、やはり二人よりも一人のほうが給料の面その他から考えてもコストがより安くなるわけですから、当然それを望むでしょうし、あるいは働く人々の立場から見れば、せっかく資格を得ていままでも乗り組んでおった漁船に対し、今回法改正によってそれが必要でなくなるといふことは、即自分の職場を失うといふことに通ずるわけですから、これは雇用の問題として相当大きな問題として浮かび上がってくることは当然なことでありまして、

ところが、われわれは安全という立場からこれを見ていかなければならぬ。したがって、安全という立場でこれをながめていくときに、ほんとうにそれで安全が守られるであらうか、こういうふうな考えざるを得ないわけでございます。この職員法の別表を見ましても、実はこの別表の中には、航行海域によつて配乗が変わつてきておる。つまり平水区域を航行する船舶、さらには沿海区域を航行する船舶、あるいは近海区域または遠洋区域を航行する船舶、こういうように区分が分かれて配乗別表ができておる。ところが今回、二十トン未満の船舶はそういう区分なしに、平水区域であらうと遠洋区域であらうと沿岸区域であらうと、これは乗せなくてもよろしいのだ、こういうことですから、実際問題として、この法案自身にもやはり相当矛盾があるのではなからうか。確かに平水区域ならば、あるいは機関の性能向上等々から考えて必要なくなつてきておるといふことも一部

うなずけますが、同じようなそういう船でもって北洋漁業に出かけたたり、あるいは東シナ海のほうにまで出かけたたり、ときには太平洋のまん中にまで出漁する、こういう状態でございませうから、それでほんとうに安全性が保てるであらうか、こう見ていきますと、今回の法改正は非常に矛盾があるのではなからうかと考えざるを得ないわけでございます。先ほど局長がおっしゃつたような理由ではどうもわれわれは理解しにくい。

エンジンの性能が向上したといふようなことをおっしゃつておられますが、それならば、先ほどの安全法の中でも論議をいたしましてなければいけない。機関故障というものは、わずかながら年々増加の傾向にある。しかも漁船保険統計によれば、実際に機関士が十分に整備をしておれば当然防げられるような事故といふものも相当数あがつてきておる。これはやはり機関士そのものの教育といひます。これは知識の内容といひます。その辺にもあるいは関係があるのかも知れませんが、いづれにいたしましても、そういう状況の中で今回、丙種機関士を全部おろしてしまふ、しかもそのおろされた船舶は、相当遠くまで行つていいのだといふことについては、非常に矛盾があると思ふのですが、この辺はいかがでございますか。

○丸居政府委員 船舶職員法の二十トン以上の大きいほうの配乗別表との矛盾があるといふことをおっしゃつたのだらうと思ひますが、それは二十トン未満の船について、小型船舶操縦士は一級から四級までございまして、どうして一級小型船舶操縦士だけでいいといふことになつたかといふことでございませうけれども、これは二十トン未満と二十トン以上の大きい船との間には非常に大きなエンジンの差があるといふことがございませう。

二十トン未満の船のエンジンにつきましては、コンパクトにできておりまして、これは先生よく御存じのとおりだと思ひますけれども、海上では

それから、海難統計をもう少し細分化して見ますと、機関故障の中で、機関取り扱い不良というのが非常に多いのでございますね。機関取り扱い不良だから、ほかの知らない人が乗ったらよけい悪いじゃないかということと言われるかもしれませんが、今度の新しい一級小型船舶操縦士は、特にそういう点では新しいエンジンについての知識を十分吸収させて、そしてそういうものを教育内容とした教育なり試験なりに合格したものが一級小型船舶操縦士の資格を取るということにいたしました。

障、これは確かにそれは乗っておろうとおるまいと修理工場まで引っぱっていかなければならないという問題があるうけれども、エンジンがコンパクトになってより性能が向上したということとは、エンジンそのものが非常に複雑になってきているということなんです。わずかな調整によってエンジンの調子を上げることもできる、あるいは悪くなることを防止することもできる。これは微妙な調整が必要なんです。そういうために、航行中にエンジン調整が必要だという場合には、操

か、だいじょうぶなんですか。

○丸居政府委員 エンジンについての話は繰り返すのを省略させていただきます。それ以外に、無線電話も持っておりますし、大体において一隻で出ていくということは少ないと思うのです。ですから、相互に連絡をとりながら行けば、そういうった直せないような部分ができるおそれはないと思います。そういうときには従来も引っぱって帰るとかいうようなことをしておりますので、そういう対処しかないのじゃないか。そういうことはかり

が非常に入ってくる。こういうことから、この例を見ましても冷却系統の故障というのが非常に多い。当然これは調整をすれば、若干の整備をすれば直るのではなからうか、あるいは円滑なエンジンの回転が保たれるのではないかと思われるような事故原因というのが相当あるわけです。

実際には潤滑油の系統がいけなかったとか、それは操縦士がリモートコントロールでメーターを見ておるだけではわからないですよ。エンジンが上ってきたということではどこがどうなってお

るかわからないわけです。エンジンがうんと上がつたということだけではわからぬ。したがって、少なくともそういう遠洋航海へ出るような船は、機関を常に監視するような整備士が乗っていないといけないか。それが即海難に通ずるおそれがあるからこそ、人命を尊重するという立場からはさらに一そうそれらを考えていかなければいかぬ。実際にはたいへんな調整が必要なんですよ。しかも定期検査というのは四年から六年でしょう。船のエンジンなんというのは、大きな波がきますと波と波との間にスクリーナーが出てしまつて空転するという、陸上とは違つた問題が出てくる。いろいろエンジンにかかると荷重等も変わつてきているんですよ。ということは、エンジンそのものも陸上とは違つて、より点検整備というものが必要になつてくるのですよ。実際は、ところろが、法制上から見れば、陸上よりうんとゆるやかな検査機構になつておるために、さらに専門知識を持つた機関士をおろしてしまふというわけですから、ほんとうにそれでいいだろうか。海上保安庁長官はいかがでございますか。

○野村政府委員 本件について私からお答えするのが適當かどうかはわかりませんが、確かに先生のおっしゃる通りに、海難の事故は陸上の事故と違つた面がありますし、陸と海との違いということはあると思います。しかしながら、一般論的に申し上げますが、先ほど船員局長が申し上げておられますように、大型船におきましても、いわゆる船舶士構想というようなものが、昔からありました。構想が最近だんだんいろいろ研究されておるといふことで、ことに乗り組み員の数も少なく、また、いわゆる大型船のようにデッキ、エンジンという専門的な分業がはたしてどの程度まで必要であるかといふことについて、いろいろな賛否両論があるかと思ひます。先ほど船員局長が答えましたように、こういう小型の船につきましても、やはり職業のプロの船員を養成をしてそれに資格を与える。それは船の操縦もエンジンの整備、操作もともにできるというような形態がやはり私は最近

の傾向ではなからうかと思ひます。確かに海難の原因を見ますと、機関の故障ということに原因する海難が多うございしますので、この点については、その素質の向上というのは私はきつめて必要だと思ひます。制度の問題として考えますと、そういう特に小型船につきましても、やれ船長だ、やれ機関長だといふような任務を細分化しないで、全体としての船の運航のプロである、一定の資格を持つて、技能を持つた人といふものを養成をして、そしてそれに十分能力を付与して、それで機関の故障も操縦のミスも防いで海難を防止するというような制度に持つていくべきではなからうか。私見でございますが、かように考えております。

○渡辺(武)委員 海上保安庁の長官とも思われざるお答えをいただいたわけでございますが、海上保安庁長官はより安全の立場からのみ私は重視すべきだ。より知識を、運転できる人も機関の整備をする人も、同じような知識を持たして兼任させればいいじゃないかという御意見ですけれども、それは先ほども言いましたように、御承知のように海の上というのは非常にむずかしいのです。波もあるし風もあるのだから、機関をとめてしまつてそのまゝの状態でおれば、波風によつては転覆するおそれもあるのだ。したがつて、機関がとまつてしまふというのは非常にたいへんな問題なんです。風波の高いところでは、その間の調整、その調整が成功すればあるいは転覆は免れるかもしれない。そういう重大なことに通ずるから、平水区域で、湾内で風波のない、あるいは転覆してもすぐ人を呼べばわかるというところならいざ知らず、四面海というところには、これも非常に風波が高いというところには、これは相当問題があるのだ。そういう義務させることと自身に問題があるというを言つておられるのです。そういう状態の中で操縦をはかつておいて機関室に入れるのか。だから当然私は、海上保安庁長官としては、それはたいへん危険だからやめてもらいたいというお答えがあるかと思つたので

すけれども、同じようなおことばでございすから、海上保安庁長官はどうも任務をお間違えのようでございます。私は、海難を防止し、安全を守るといふ立場で考えていかなければいけないのじゃないか、そう思うのです。少なくとも無制限に小型船舶で遠洋漁業できるという制度、これは何とか考え直してもらいたいと思つたのです。いかがですか局長、再検討なさるお気持ちでございますか。

○丸居政府委員 私は、最近のエンジンにとつて一番大事なことは仕業点検だといふふうに思ひます。やはり仕業点検が十分行なわれていない場合に、エンジンのトラブルが非常に出ておるといふことが言われますので、その仕業点検を十分やらすような教育をいたしまして、それによつて安全性が一そう向上することができるといふふうに思つておるわけでございます。

何せ私は先生と違ひまして非常にエンジンにしろろとでございまして、そんなことを申し上げても、それが当たつておるかどうかわかりませんが、それが当たつておるのかどうかよくわからないのですが、したがひまして、私もこれはやはり審議会にそういう専門家に入つていただいて検討してもらふという以外にないといふふうに考えまして、そこでポイントについての専門家、エンジンについての専門家等網羅いたしましたので、それで審議会ではいろいろ議論をしていただいたというのが実態でございます。

先ほど先生おっしゃいましたように、確かにこれにつきましては海員組合側から、遠距離へ行くものについてはやはり相当の危険なり何なりが感ぜられる、それともう一つは失業者が出るのじゃないかという、二つの理由のために異議が唱えられました。そして併記答申といふことで、答申をちようだいたしました。しかし大部分の御意見はやはり一人で十分ではないかといふことでございす。ただし、その十分といふ意味は、先ほど申し上げましたように、そういう知識を持つた者が乗らなくていいといふのじゃないに、一級小型船舶操縦士に十分そういうエンジンの知識を吸収

させることによつてまかなえるのじゃないか、こういう御意見でございましたので、その審議会の答申のほとんど大多数の賛成意見を受けまして、こういう原案として提出したわけでございますけれども、ただいま先生のおっしゃいましたことは十分耳に入れたさせていただきますので、検討は十分させていただきますと思ひます。

○渡辺(武)委員 仕業点検が必要だといふことは当然なことでございます。しかし漁船の場合は、一たんエンジンをかけて出航いたしますと一週間から十日というものはエンジンのかけっぱなしになるということなんです。陸上とは全然違うといふことなんです。だから、その間におけるエンジンの変調、調整というものが当然起こつてくるだろう、実際はこう想定せざるを得ないので、だから仕業点検をして、陸のようにお屋になれば車をとめてそして食事をするという状態ではないのです。一たん海原へ出てしまへばもうエンジンはかけっぱなし、再び帰港するまではほとんどエンジンが休まないといふのが通常の状態だと思ふのです。つまり相当な期間にわたつてエンジンが酷使をされるということなんです。だから私は、単なる仕業点検だけで用が足りるというものではない。そうだとすれば、この海上保安庁等々の資料あるいは漁船保険統計等の資料によつて、そのエンジン故障というものが逐年減つてきておる、こういうのが事実となつてあらわれてきておれば、それをもたある程度理解できるのですけれども、これから見る限りはそういうことはいかたがわれないといふことですので、たいへんその辺私は疑問に思わざるを得ないのです。したがつて、強くその点を再検討されることを要望いたします、質問を終わります。

○久保委員長 次回は公報をもつ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。

午後零時三十八分散会









昭和四十八年七月十一日印刷

昭和四十八年七月十二日發行

衆議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局