

第七十一回国会 衆議院 交通安全対策特別委員会議録 第十七号

昭和四十八年七月四日(水曜日)

午前十時十八分開議

出席委員

委員長 久保 三郎君

理事 大竹 太郎君

理事 中村 弘海君

理事 井上 泉君

足立 篤郎君

小比木彦三郎君

片岡 清一君

齊藤滋与史君

野坂 浩賢君

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

國務大臣 坪川 信三君

(總理府總務長官)

出席政府委員

内閣總理大臣官房交通安全対策室長 秋山 進君

運輸大臣官房長 蘭村 泰彦君

運輸大臣官房觀光部長 中村 大造君

運輸省船舶局長 田坂 鋭一君

運輸省船舶局長 丸居 幹一君

運輸省船舶局長 海上保安庁長官 野村 一彦君

海上保安庁長官 海上保安庁次長 紅村 武君

自治省行政局長 林 忠雄君

警察庁刑事局保安部外勤課長 金沢 昭雄君

運輸省海運局参事官 見角 修二君

委員外の出席者

委員の異動
七月四日
辞任 松本 忠助君

補欠選任 山田 太郎君

同日 山田 太郎君

辞任 補欠選任 松本 忠助君

同日 山田 太郎君

本日 山田 太郎君

本日 山田 太郎君

本日 山田 太郎君

本日 山田 太郎君

本日 山田 太郎君

本日 山田 太郎君

本日 山田 太郎君

本日 山田 太郎君

○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。

【委員長退席、井上(泉)委員長代理着席】

○井上(泉)委員長代理 質疑の申し出がありませんので、順次これを許します。久保三郎君。

○久保(三)委員 総務長官は御用があるようでありますから、先に総務長官の關係についてお尋ねします。

いま提案されておる二つの法律の改正案であります。これは御承知のように、總理府には關係ありません。運輸大臣の所管の法律であります。

しかし、問題は、いま提案されているこの二つの法律では問題の本質に直接触れるような対策ではないというの、これまで質問された各党の委員の意見であります。私もそういうふうに思っているわけでありまして。と申し上げたのは、このレジャーボートによるいろいろな問題があります。が、特にその中でも問題とするのは、レジャーボートが野放しでこの海洋あるいは湖沼でも航行ができる。航行ができることはけつこうなんでしょう。行が、そのために他人に迷惑を及ぼしたり、危険を及ぼす、あるいは他の船に危害を及ぼすというふうな心配があるので、これは何とかしようというの、これまでのいうならば世論であります。この世論に一部こたえたのが警察庁から出した、いうならば水上安全条例モデル案とか、そういうものによる案が一つありました。これも各都道府県の中で実際にこのモデルに従って条例をつくっているものはそんなに多くありません。というよりはほとんどないといっているくらいなんです。しかもこの条例は、あとも聞きますが、いうならば局限された水域とか、海域なんでありまして。ところがこのレジャーボートの航行する範囲というのは無制限であります。今度も二つの法律で規制はしますが、やはり無制限といっているはずなんです。海洋の続く限り無制限ということでもあります。

そこで、なぜそういう問題のところに直接対応する規制なりあるいは秩序確立なりそういうための所要の措置がとれないのであろうかというのと、一つには取り締まりからいえば、運輸省の海上保安庁と警察との権限の問題が一つあります。それからもう一つは航法、船を操縦する航法については、いま提案している現局である船舶局や船舶局には關係のない海運局がこれは担当しているはずであります。そういうものが全然警察も保安庁も海運局も實際は問題の焦点にあるべきところの担当の役所がわきにどいていて、いうならばわき役的存在である船舶局や船舶局が中心になった法律を改正しようというのでありますから、いままで各委員から質問があったように、くつを隔てて足をかくというこわさがあります。そのとおり法律にいまなっているわけです。

ついでには、そういうものを調整してそういう体制をつくるのが總理府ではないんだらうか、交通

安全基本法によっても当然そういうものも調整し、そういうものを推進するのが總理府ではないのか、こういうふうにてまごも思っているわけなんです。ところがあまりこれには關係なさっておられないというふうに思うわけですね。この点について總理府の責任というのがあると思うのです。今後いかようにされるのか、ひとつ御所見を伺いたいと思います。

○坪川國務大臣 お答えを申し上げます。

当分の間は、新たに設けられることになっておりますレジャーボートの操縦者の資格試験及び養成施設における教習に際しまして、法令の励行、無暴運転の防止等について十分配慮することともに、海上保安庁の指導、都道府県が制定する水上安全条例の適正な運用等によりまして万全を期すことができるものと考えておるのでございます。

たいへん大事な問題でもございますので、なお今後の情勢の推移を見まして、關係機関と十分協議をいたしながら検討を前向きな姿勢で進めてまいりたい、こう考えておるような次第でございます。

○久保(三)委員 總理府長官、御用だそうでありますから、原則的なことだけお尋ねして、あとは室長もおられるようでありますから、こまかい点は申し上げるし、運輸大臣はずっとおられるようでありますから申し上げます。長官はよろしゅうございます。

続いて、この問題で申し上げますが、いま申し上げたように運輸大臣にお聞きしましょう。

これはどうもこの前も何人かの委員からお尋ねがあったようであります。一つには問題の焦点にスポットが当たってない法律改正である。というよりは、大体焦点が違ふんじゃないか。スポットの当てが違ふというふうには一つは思う。

それからもう一つは、これも各委員からお話がありましたように、レジャーボートの安全なり何

なりをこの船舶の安全法あるいは職員法で取り入れることは、従来の法体系から見て多少異質のものに考えられる。なじまないのではないかとこのように思うわけであります。

この役所筋も先般この立案の前には外国へ行って調査したそうでありました。われわれは、行った先の制度等について見ますと、行った先の勉強は何もしてないのじゃなからうかと思うのです。というの、行った先では大体レジャーボートという特殊な範疇でとらえているのが多いのですね、アメリカでもフランスでも。アメリカとフランスをお調べになったそうではありますが、アメリカはフランスでは、レジャーボートというのにはレジャーボートだけでくくっているわけですね。そういうことを考えると、なぜ船舶職員法と安全法に取り入れてそれでやろうというのか、法体系からいってもおかしいのじゃないかというふうにわれわれ思うわけです。

それから三点目は、海上の大きな法律としては、言うならば安全法、職員法それから船舶法、この三法はやはりあらためて時代に適応して中身を改正というか、新たな観点から手直しというか、見直す必要がある法律だろうというふうにおかれはしているわけです。その上に今度異質のもの、そのさなかに異質のものを取り入れるということは、ますます法体系と実際の混乱を来たしはしないかというふうに思っているわけです。

幸い運輸大臣は海運というか、そういうものに造詣が深いようでありますからお尋ねするのであります。ここでやることは、そういうふうな考えれば、くどいようでありますが、レジャーボートはレジャーボートとしての範疇でこれを考えていくというふうなことが一番正しいのではないかとこのように思うのであります。それはこの前も御答弁なさっているようでありますが、率直にいつてどうなんでしょう。

○新谷国務大臣 久保先生の御意見は、これは一つの見方だと私も思います。ただ、いまの法体系の問題につきましては、いろいろのお考え方がござ

いますけれども、運輸省でいま所管をいたしております海上の安全ということから考えますと、船舶安全法は御承知のように、これは船舶の構造関係それから設備の関係、そういうものから、これは大きな船から小さい船に至りますまでここで一応規律することで法体系を貫いておるわけでございます。出どころは御承知のように、海上における人命の安全のための国際条約というのが基準になりまして、世界各国ともそれに応じて安全設備を要求しておるのであります。レジャーボートは非常に動き方が違うじゃないか。結局、端的に申しますと、船そのものの安全というのとはやはりどうしても考えなければなりません。これはやはり安全法の体系の中で考えていかなければならぬ。それから船の運航の面、これはおっしゃったように職員法がありますし、船舶法もございまして、その中で操縦をしたりあるいは船の運航についての人的面からくる安全というものは考えていかなければならぬ。これもやはりその法の体系で大きくても小さくてもまかなわなければならぬと思いますが、どうもいままでは船舶対船ということを原則にして安全を考えていたのです。自分の船自身あるいは船舶対船ということございまして。今度は、レジャーボートになりますと、最近海水浴場へ突っ込んだとかいろいろなことがございまして、船と海上のいろいろな船でないものとの関係においての安全をどうするか、こういう問題が新しく起こってきているわけでございます。このほうになりますと、言うまでもないのですけれども、たとえば港の中でございましてハーバーレギュレーションというのがございまして。各港、港できめておる港則によって港内警察をやっておりますから、そういうことはまあ取り締まされるわけでございますが、港の外へ出てまいりますと、そういうふうなものがございまして、各都道府県がそれぞれの立場で、そういう海上の安全のための交通警察というものを都道府県知事にまかされてやっております。都道府県になるべく早く条例をつくれと言っているわけですが、なかなか

それが全部に行き渡らないのでございまして、その点に私は一番のウイークポイントがあるんじゃないかと思っておるわけでございます。これは安全法の範疇でもないし、職員法の範疇でもないのです。本来であれば、いまの海上交通安全法のたてまえからいいますと、あるいはそのほうに入るかなあと思うのでございましてけれども、これもしかし法律が目的を明示しておりますように、いまのおっしゃるようなもので包含するといことが法体系としてできるかどうかという疑問がございまして。しかし、それはほっておくわけにいきませんので、今日の場合、できるだけそういう問題について都道府県とも打ち合わせて、そういう問題についてもまっ正面から取り組んでくれるように措置をするという以外には、現在のところは方法はないんじゃないかという気がしておるわけでございます。

それから、先ほどお尋ねの中にちょっとございましてけれども、これは政府委員から御説明さしてもいいのですけれども、船舶の構造の検査をいたしますね。そうしますと、検査をいたしました以上は小さなレジャーボートがどこへ行ってもいいんだということではございせんので、やはり航行区域——近海まで行ってもいいとか、これは平水ですとかいうように、航行の区域の制限はいたします。これは船舶の構造上当然やらなければならぬことではございせんから、どこへ行ってもいいというふうな規則ではございせんので、やはり航行し得る区域というもののリミットをちゃんと定めるのでございまして。その点ひとつ御了解いただきたい。

御質問の御趣旨にちよつとそぐわない点があったかもしれませんが、私のほうからいまお答えできるところはそういうことで、問題は将来に残る点がございまして。それは、いま総務長官もいろいろお話がございましたが、われわれのほうでやるべきか、あるいはもう少し政府全体として取り組むべきか、そういう問題については将来の問題

として、これは検討させていただきたいと思っております。

○久保(三)委員 時間もありませんので簡単にまいます。いまもお答えの中にありましたように、御提案なさっているものというよりは、いま運輸省で船の問題についての法律の体系の中では、おっしゃるとおり船舶と船舶の航行の安全を中心にしてはいるわけですね。そこから漏れているのは、船と人間との関係、船とその他のものの関係がないのです。船舶安全法も職員法もそういうものではないのです。船舶と船舶の航行の安全のためにあるわけなんです。だから、いま世論としては何が必要かというところ、船舶と人間との関係、これはわずかにあるとすれば、さつき申し上げたように、警察庁が出した水上安全条例モデルというものに多少あるわけですね。それ以外は港則法も何もないわけですね。全然ない。ないところに新しい問題があるというところを言っている。あなたがもしやるとおりです。だから、抜けているところを埋めなければならぬし、その埋めることを社会、国民は要求しているわけですから、それにこたえないで、回りをぐるぐる回るといったらたいへん語弊がありますが、そういう法律を改正することだけではどうしてもおかしいのじゃないか。ずいぶん逃げた形じゃなからうかというふうにてまえどもはとっておるわけでありまして。非常に不満なんです。

しかも今度のは、さつき言ったように法体系からいってどうもなじまない点が非常に多い、たとえば漁船とレジャーボートを一緒にするとかね。そういうもの自体も違うんですね。それからもう一つは、事業用と、たとえば遊漁船とかそういうものとレジャーボートを一緒にするというこというところにはやはり問題があると思うんですね。

それから大型船と同じ範疇の船舶として入れること自体、型式証明でできるような船と注文でつくる大きい船と、同じ法律の体系の中で船舶検査

としまして、これは検討させていただきたいと思っております。

としまして、これは検討させていただきたいと思っております。

という概念そのものもおかしいのじゃないかというふうにわれわれは思うわけです。

安全を確保することについて異論があるわけではありせん。しかし最も必要なのは、繰り返し申し上げますように、それによって被害をこうむるであろう人間あるいはその他のもの、その他の船についてどうやったらいいのかということが問題でありますから、これはやはり、総務長官は忙しいというから帰ってもらったのだけれども、本来ならもう少しずっと、きっちり問題を片づけてもらうまでしてもらわなければいかぬ性格のものだ。これは対策室長おられるから、なんです。あまりにも問題の本質をつかまないと安全対策だと私は思っております。いままでもボートが故障して危険があったなんて話は聞かないんです。あります。か、船舶局長。

○田坂政府委員 海上保安庁の要救助船舶の統計によりますと、昨年度におきまして全遭難要救助船舶数は約二千六百隻と伺っております。そのうち本安全法の改正におきまして適用になります小型船舶の遭難数はその半数の約千二百隻と伺っておりますが、その海難の内容を伺いますと、人的面におきまして事故が四〇％、施設面におきまして事故が六〇％と伺っております。また一方、検査の対象になっております、いわゆる小型船舶以外の船舶につきましては、施設によりまして事故が四〇％、人的面におきまして事故が六〇％、こういうこととございまして、やはり検査を行なっておらないということからして、施設面からの事故が多いというふうに私どもは考えております。ということとでございますので、先生の御質問の施設による事故はやはり私どもは相当あるというふうに把握しておる次第でございます。

○久保(三)委員 ぼくがお尋ねしているのは、レジャーボートに限定してお尋ねした。レジャーボートの船というか、そういうものの安全がそこなわれて海難事故が出たという話はあまり聞かないということを言っているんです。小型船全体についてはおっしゃるとおりであります。だから、小型船全体を船舶安全法に取り入れて改善していいことについて、われわれは反対ではないのであります。レジャーボートそのものに対してどうかというところ、あまり聞いてないということなんです。しかし、安全を確保するために船舶の検査、これはやったほうがいいだろうということとあります。ただし、問題の焦点からは多少ズレていきますね、ということをお願いいたします。だからその点はよく含んでおいてください。そこで、海上保安庁、警察庁、両方に聞きますが、いわゆる警察と海上保安庁との、何という自分の権限の及ぶところ——権限といってもいろいろ権限があるのだから、犯罪の捜査については警察は無敵大と言ったおかしな、国際警察であるから無敵大かもしれないが、いわゆる一般的な人命、財産の安寧秩序というか、そういうものをやる場合に、湖沼は警察の範囲だろうと思うから、海の上で、どこまでが海上保安庁で、どこまでが警察庁なのか。この辺はどうなんですか。保安庁から先に聞きましょう。

から、小型船全体を船舶安全法に取り入れて改善していいことについて、われわれは反対ではないのであります。レジャーボートそのものに対してどうかというところ、あまり聞いてないということなんです。しかし、安全を確保するために船舶の検査、これはやったほうがいいだろうということとあります。ただし、問題の焦点からは多少ズレていきますね、ということをお願いいたします。だからその点はよく含んでおいてください。そこで、海上保安庁、警察庁、両方に聞きますが、いわゆる警察と海上保安庁との、何という自分の権限の及ぶところ——権限といってもいろいろ権限があるのだから、犯罪の捜査については警察は無敵大と言ったおかしな、国際警察であるから無敵大かもしれないが、いわゆる一般的な人命、財産の安寧秩序というか、そういうものをやる場合に、湖沼は警察の範囲だろうと思うから、海の上で、どこまでが海上保安庁で、どこまでが警察庁なのか。この辺はどうなんですか。保安庁から先に聞きましょう。

○紅村政府委員 お答えいたします。人命の救助等に関しまして、警察と私どもとの権限の分界あるいは分界点と申しまして、か、いろいろのことにつきましては、ただいま先生も御指摘ございましたけれども、犯罪捜査その他につきましては、私どもと警察との間でお打ち合わせをいたしております。人命の救助といったことになりまして、これはそのつどそのつどの特殊事情もあるわけとございまして、具体的場合は、そのつど警察とお打ち合わせいたしますけれども、大体それぞれの出先のお打ち合わせをいたしまして、手落ちのないようにやっておりますというのが現状であります。

○久保(三)委員 私は手落ちのあるかないかを聞いているのじゃない。どこまでが権限で、あなたのほうでやるのか、それとも警察の責任なのか、その辺をお聞きしているわけなんです。い

○紅村政府委員 お答えいたします。法律的には実は重複しておるわけでございます。したがって、そのところは警察がおやりになったほうがよろしいかあるいは私どもがやったほうがより効果があるのか、こういうことで実行いたしておるわけでございます。

○久保(三)委員 それでは、海上交通の安全ということで、単なる船と、船ばかりじゃなくて、さっきから申し上げているようなその他のものを含めての安全、全体的な安全、そういうもののために行なわねばならぬ第一次的な責任者はだれであるか。

○金沢説明員 お答えいたします。海の関係につきましては、いま保安庁の次長がおっしゃったように、両方とも権限は重複しておるというふうには考えております。と申しますのは、私どものほうの警察の執行の範囲でございます。

すが、これは都道府県の区域ということになっており、海につきましてもはなから領海内は警察の権限が及ぶ、こういうふうに考えております。

あとは事実上の取り締まりその他の問題でございますが、これはやはり警察の持つております船であるとかそれから人間、あとは徒歩の人間でございますので、海の上についてどの程度まで事実問題として取り締まりの実効が及ぶか、こういう具体的な問題によって保安庁のほうと差が出てまいりと思ひます。

いまお尋ねになりました安全条例のモデルでございますが、一応、水域ということでは内陸水面、淡水面のほうをもつて規定したわけでございますが、これは海一般につきましてもいろいろ海上関係の法律があります。海上衝突予防法とか海上交通安全法その他の法律がありまして、航法、船の走り方、危険の際の措置、そういったことにつきましても、すでに海の関係につきましてもございまいので、そういった船の走り方については何ら規定のない内陸水面についてもつて規定した。

ただ、人とボートとの事故の問題がございまして、海につきましても、海の一部、特に海水浴場を想定したわけでございますが、そういった海の一部につきましても、人とボートとの衝突事故のおそれが多分にありますので、そういった特定の海の区域につきましても、保安区域ということで、ボートと人を分けよう、こういう考えで規定したわけでございます。

以上でございます。

○久保(三)委員 いまのお話だと、大体領海の範囲内は共管になっていることだね。海上保安庁もそういうふうに考えているのですか。あなたの答弁は警察庁より明確じゃないよ、海の上に暮らしているのにはつきりしないね。どうなんですか。

○紅村政府委員 私、先ほどお答え申し上げましたこと、ただいま先生の御指摘になりましたよ

うに、あるいは明確さを欠いておったかもしれないが、私どもの考え方もただいま警察庁からお答えのあったことと同じでございます。

○久保(三)委員 それでは具体的に聞きますが、警察庁は大体条例モデルによって自分の守備範囲がこれでわかりますか。これ以外のところはだれがやるんですか。これお読みになっているんでしょう、保安庁。それではこれ以外のところはだれの責任でやるつもりであるか。

○紅村政府委員 お答えいたします。

それ以外の海域につきましては、当然海上保安庁が実施をいたします。

○久保(三)委員 そうしますと、あとから自治省に聞きますが、いま問題になっているモーターボートというレジャーボートを中心にしていろいろな問題が出てきている。これも何とか規制といったらいたいへん、まずい話かもしれないが、もつと秩序立てて、それでまわりの安全を確保するということが必要だというふうになった場合に、これは警察庁の提案ではあるが、これを実行するかどうか。条例を制定するかどうかは、かかってそれぞれの都道府県というか、自治体の権限に属するわけですが、これはしかしやろうと思えばこれで行ける。そうすると、一定の区域、水域というか海域、そういうものはこれで大体まかない得るというふうに思ふんです。多少足りないところがあるんですが、これでまあまあといいところですか。

それ以外のところはあなたのほうの権限だというのなら、これと見合つたようなものを何とか考えなければいけません。なるほど港湾の中においては港則法がある。港則法も、いうならばまだレジャーボートの取り締まりという規制、こういうものに多少抜けている面がある。さっき言ったように船舶の安全及び航行の安全だけに限定しているわけだから、それからいへば港則法で十分だという話ではないんです。その港則法の、湾内については別としても、それ以外の海浜地帯にはどうしたらいいのかということですが、

しかも、現実的にはまだこういう条例は実際にたくさんできていない。警察庁から指導している条例というのはそんなにたくさん都道府県でつくっているわけじゃないのですか。そうだとすれば、あなたのほうではどういうふうに考えておられるかお尋ねしたい。

○紅村政府委員 お答えいたします。

ただいま先生の御質問は、こういった条例だということではなしに、航法規制あるいは迷惑行為の禁止といったような立法措置を考えたかどうかという御趣旨に私ども理解いたしましたわけでございますが、実はこの問題につきましては、私どもも研究をいたしてまいりました。ただ海水浴場と申しますと、全国に点在をいたしまして、また、それぞれ海水浴場ごとにいろいろ地域特性が多いわけでございます。したがって、各種の規制という面につきましても、やはりそういった地域特性に及ぶきめのかまかい規制が必要だということが考えられるわけでございます。そういう意味で、条例ということはおまかせいたすほうがあるいはいいのではないかと、一面考えられるわけでございます。ただし、条例だけということではございません。各府県によつてそれがまちまちになると、いろいろな問題も懸念されるわけでございます。そういった問題は、条例にございまして、私どももいたしましては、条例によつて規制していくのがいいのか、あるいは立法措置が必要であるのかという点は、さらに今後とも研究いたしてまいりたいというふうには考えておるわけでございます。ただ、ただいま御審議いただいております船舶職員法あるいは船舶安全法の改正案が成立いたしますと、これで相当の事故が減ると思ひますけれども、しかしながらやはりそういった無暴運転あるいは迷惑行為というものはあとを断つということも必ずしも期待できませんので、その点につきましては、私どももさらに今後とも研究いたしたいというふうに考えておる次第でございます。

○久保(三)委員 これから研究するというから、これから研究するものを責めたつていたし方ない話だからやめておくけれども、問題の本質はそういうところにあるのではないか。

警察庁に言いますが、条例ができていところはまだ幾つもない。こういったものを放置しているところに問題があると思ひます。条例をつくら、これも話によれば、私の選挙区というか、ついでに沼がりますが、そこで大きな問題がある。それに突つつかれて、何とかならぬかというところで重い腰をやつたらさうと上げて警察庁がつくたという話を聞いております。それでもやつたら腰を上げた方がいいと思ひますが、海上保安庁はこれからだという。

しかも海水浴場ばかりではないのです。漁船の問題もある。普通一般の船の問題もある。海水浴場以外のところにも船は出ていく。小さい船もあるし大きい船もある。そういうところにおけるモーターボートのいわゆる航行、航法、そういうものについて規制しなければならぬというのがいまの世論ではなからうかと思ひます。それをいまから研究する、安全法と職員法ができれば多少前進だろうというのですが、多少は前進かもしれない。しかし、それは本質的なものではないと思ひます。しかもこれをさっき言ったようにほつたらかしにしておく、成り行きにまかせておくというのは、何か自分の権限でありそうなのさ、そして、やろうとすればたいへんめんどうだし、そういう力もないからということで、さつきくしくもおつしたつたが、消極的なものとかがいふもので消極的権限争いがある。消極的権限争いというのは新語で、さつき新しいことばとして拝聴して興味深いのだが、そういうことではこれは困ると思ひます。

こういったものを督戦するのが総理府なんだ。室長、いまお話を聞いていてどうです。これははつきり言つて消極的権限争いだよ。これをどこかすの二つの法律改正というのは問題をぼかしていることになつてくる。いかがですか。

ります。そのほかにもいわゆる迷惑防止条例といったようなもので多少のカバーができるという状況もございますので、なかなか県によって足並みがそろいにくい。しかし、積極的に指導しておりますので、逐次足並みをそろえてまいりたい。以上でございます。

○久保(三)委員 観光部はどなたか来ていますか。——レクリエーションというレジャーポートの問題をいま審議しているのですが、最近のレジャーというレクリエーションというか、そういうものに欠けているものとして安全の問題が一つあります。安全をいかに確保していくかという問題になってきている。そういう観点からレジャーポートによるレクリエーション、こういうものの安全についてひとつ考えなければいけません。

それからもう一つ、これは港湾局にも関係するのだけれども、そういうものの基地あるいは施設、そういうものを一緒にして、これはこれからの傾向だが、レジャーなり、レクリエーションというのはそれぞれ大型化してきます。小型じゃもう用をなさなくなっている。大型化してきた場合に、やはり安全という問題が一つは出てくる。限られた区域においてどうやって楽しませるかという問題があると思う。

むしろこの発想は、運輸省の中でも観光部が先頭を切つて始めるべきなんだが、観光部というのはそういうものについて関心があまりないように思うのだが、そうではないか。関心があるとするならば、これは将来というか、どういうふうに考えておられるのか、所見を述べてもらいたい。

○中村(大)政府委員 答えを申し上げます。

ただいま先生おっしゃいましたように、最近のレジャーの爆発的な増加に関連いたしましたして、レジャーの質の問題が非常にクローズアップされております。特にやはり安全性ということがレジャーの遂行の上では一番基礎的な問題として重要視されておることはもう先生おっしゃるのとおりでございます。われわれといたしましては、当然

観光行政の中で、いわゆる旅行者の安全の確保というところは重大な問題として従来から関心を持っておるわけでございます。このレジャーポートに關しましては、今回の法律改正によりまして、レジャーポートを使う人の問題及び道具といえますか船の問題、この面で非常な改善がなされるというところは、将来増加するであろうレジャーポートの安全を確保する上で、きわめて意義があるというふうに私も感じている次第でございます。

それからもう一点。そういうふうなレジャーポートの将来の発展に備えて、そういうものの基地といえますか、施設づくりについてどうのように考えておるかということだろうと存じますけれども、これにつきましては、私も、四十八年度から大規模な国民のためのレクリエーション施設というものを、国の補助金を出しまして順次整備してまいりたいというふうに考えておりました。四十八年度は、たまたま内陸性のレジャー基地を整備いたしましたけれども、将来は海洋性のものを整備してまいりたい。その場合に、こういうふうなレジャーポートの基地の整備ということも、当然この中の大きな要素となるわけでございますので、港湾局はじめ関係の部局とも十分協議をいたしまして、先生の御趣旨に沿うように実現してまいりたいというふうに考えております。

○久保(三)委員 もう時間がないそうでありますから……

海運局では、航法というか、そういうものは海運局の所管なんですね。違うのですか。——それじゃ、現場における、海運局における運輸部長といふものの権限は何を担当していますか。

○見角説明員 答えをいたします。

現在地方に海運局が十ございますが、全部の海運局に運輸部という組織を持っております。運輸部長の所管する行政は、輸送行政、これは主として内航海運それから旅客定期航路事業、最近フェリー、カーフェリーを含みます旅客航路事業、こういうものを、輸送課といふものがございましてそこでやっております。このほかには港湾運送行

政、これは本省では港湾局の関係でございますが、港湾運送行政を所管する港運課というものがほとんど海運局にございます。それからもう一つは、倉庫課というのがございまして、これは本省は港湾局倉庫課につながるわけでございますが、営業倉庫全体の監督をしております。これだけ全体が、大体の地方の海運局の運輸部長の所掌でございます。

○久保(三)委員 それじゃ、それはよろしゅうございます。

それでは、時間もないようだから、自治省行政局長にもう一つ。

安全法の二十九条があるわけなんだが、これに基づいて地方自治体が検査というかそういう規定をあまりつくっておらないのでありますね。今度の改正案では二十九条ノ二というものを新しく設けようというのですね。これには、この船舶の検査というかそういうものについて必要があれば、運輸大臣に要請することができると。何で要請するんだらう、いままで眠っていたような話なので、そこへ何で要請が必要なのかというふうに疑問に思うわけなんです。これはどういうふうに考えていますか。

○林(忠)政府委員 私のほうでは、この条項が必要になったさだかな理由というのはいくつ存じないのでございませうけれども、いまのいろいろな御質問その他の御指摘にありましたとおり、小型船舶といふものの範囲がだいぶ広がってまいりました。特にレジャー用のモーターボートその他による安全性ということが最近とみに必要性を増してまいりました。この時代の変化に即応して、都道府県側からもそういう要請ができるように、そういう意欲のある都道府県としてはそういう要請ができるように規定を設けられたものというふうな、運輸省からは何っておる次第でございます。

○久保(三)委員 船舶局長から二十九条ノ二について聞きましょう。

○田坂政府委員 基本的には、船舶は広域性が非常にあるものでございまして、国が一元的に基準を定めまして安全を確保していくということが必要かと考えられますが、今回の拡張されます小型船の中には、地域的に限定されたようなものも相当にある場合があるかと考えられます。そういう場合に都道府県知事から、それらの船につきまして安全確保の面でいろいろ御意見がありましたときに、安全の所管であります運輸大臣にいろいろ御要請ができるということは、小型船舶の安全の確保のために非常に役立つと考えまして、この条項を入れたわけでございます。

○久保(三)委員 よくわからぬ法律の条文だと思ふ。わからぬというのには、文章はわかりますよ、日本語を知っておりますから。ただし、何でものを置くのかわからぬ。

○田坂政府委員 ただいま御説明申し上げましたように、地域的に限定された船舶につきまして、都道府県知事もある程度の権限を持たれる必要があるというふうな、先ほどから話題にのぼっております消極的な権限上の問題もこの中であつたというところでございます。

○久保(三)委員 こういうところでやはり法体系をこわしていくのですね。私はそう思う。二十九条があつて、本筋は二十九条で、実際はこの小型のもの、自分の自治体としてやはりその責任においてやらせるというのが本筋ですよ、はっきり言つて。それをそのままにしておいて、今度は二十九条ノ二というの、実際は、検査機構といふものをつくるから、二十九条は要らないんだけれども、取ることにしてはどうかおかし——おかしというより、これははっきり言えば、自治省が抵抗するかもしれないね。眠っている条文であつても、これは取られるとなれば抵抗するかもしれないから、まあそつとしておけ。しかし、もう一つこの機構に対して重点を置いていくというのと、どうもそれだけじゃうまくないというので、二十九条が発動しないし、といって、文句も言ひださう、そこでまあ盲腸みたいな存在であるが、二十九条ノ二をつくつて、まあ御意見があつたらここで言つてくださ、こういうふうになつ

が筋じゃないかと思うのですが、いかがでしょうか。簡単に御所見を伺いたい。

○丸居政府委員 外国の例でございますが、調査結果の報告を実は聞いておりますが、あまり免許の例というものはたくさんはございません。さつき先生おっしゃったフランスの例、十七歳六カ月

と云うのはそのとおりなんでしょうが、ただ十七歳六カ月は、全免許について十七歳六カ月です。私たちが十六歳と提案しておりますのは四級だけでございまして、三級以上は十八歳でござい
ます。

そこで、なぜ四級を十六歳にしたかということ
でございすけれども、これは、考えました一番
最大の理由は、養殖漁業等に漁民の子息等が中学
校を卒業しまして——中学校を卒業して大体十六
歳になるわけでございますけれども、そういう者
が養殖漁業のところに家庭の仕事として出ていく
わけであります。そういう者に免許を一切とめて
しましますと、十八歳になるまで親の手伝いでも
できないということは非常に気の毒ではないだろ
うかというところが一番大きな理由でございす。そ

れてはそういう老たけやれるようにしたところか
という御意見もあるかと思ひますけれども、実は
レジャーボートのほうの問題があるのでございま
すが、高等学校へ入りますとどうしてもこういう
ものを扱いたいという年ごろになるわけでありま
す。陸上でもオート二輪車につきましては十六歳
が免許年齢になっておりますが、そういうこと等
を考えまして、やはり乗りたい年には、ルール
なり操作方法等を教へまして、そして乗せたほう
がいいのではないか。それが乗れないということ
にしておくと、どうしても無免許運転してそれが
事故のもとになるということにもなりかねない、
こういう二つの理由が十六歳にした一番大きな理

それからこれは十六歳にするか十八歳にするかという確かにいろいろな問題があったわけでありますが、やはり問題のある点は、先生のおっしゃったように遊漁船に人を乗せる場合が問題じゃないかとあります。

いか。そんなものに乗せられたらたまためという事は御指摘のとおりでございます。しかし、遊漁船に乗る場合には、少数のグループで乗るとかあるいは一人、二人で乗るといふような場合だと思ひますが、こゝういふようなあふないところへ自分分は遊漁船で漁に行くのだという場合には、おまえじやないやうな点もあつたので、取捨選択の實力といふものがある。それで、同じ旅客船でも定期とかなんとかであれば、海上運送法でもって免許のときにいろいろ条件がつけられますので、それはそれで解決がつく。結局遊漁船が問題じゃないか。しかし、それがすぐ目と鼻の先ぐらゐだつたら十六歳でも行けるということでお客が安心を持てる場合もあるわけだ。お客にして見れば選択する余地があるから、それでもいいじゃないかといふふうに考えたのが十六歳にした原因でございます。

それからあと一つ、四十馬力以上の丙種機関士が乗っているのをおろすという問題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、非常に遠いところに行くには心配じゃないかという問題は、実は審議会にかけました段階に海員組合からもそういう意見が出まして、実は多少議論をした点でありますけれども、この間もお答えいたしましたように、最近では非常にエンジンも進歩しておりますし、焼き玉エンジンのときは非常に違つてきておる。安全の問題というのはやはり別に考えるべき問題ではないだろうか。たとえば自分一人で行くといふことは、どんなにエンジンが進みましても、それから丙種機関士が乗つておつても、その丙種機関士で直らないエンジンの事故といふものが、先生御指摘のとおりいまの船については起こつてくるわけだ。そうすれば、やはりそういうことについてどうしても安全といふものを二重、三重にかけておかなければいけません。したがつて、無線を持っていくなにかあるいは乗船とともに何らかの遠いところへ行くものについては船団を組んでいくとか、そういう対策が必

要なのであつて、何も役に立たぬ——役に立たぬと言つたら悪いですけれども、現場に走っている間は丙種機関士が乗つていなくても操縦できるような装置になつてゐる、そういうものに丙種機関士を乗せる必要はないだろう。船舶職員法では、どういふ職員を乗せるかといふことは、安全の問題も大事ではございませうけれども、むしろ物理的に何人ここに乗りなれば船の操船上差しつかえがあるか。もちろん勤務時間の問題等もありますけれども、そういう意味からこれは二人組み、これは三人組み、これは一人でいいとかいふことをきめるべきではないかといふことで、一応あつていふことで踏み切つて出した次第でございます。

○久保(三)委員 船員局長に言つておきますが、四十馬力以上のもので、故障になつたら直すのでなくて、故障になる前に、エンジンならエンジンで良好な状態で管理して維持していくといふのが、機関士を乗せる最大のねらいでなければいけない。焼き玉エンジンと違ひまして精巧だからいいという認識ですけれども、いまのエンジンは焼きついたら終わりなんです。直らないのです。そういうこともあるから考えていただきたい。

それから、遊漁船などはお客が選択ができるだろうといふけれども、現実にはそういうことはあるかもしれないが、しかし、それによつてモーターボートと一緒にいいかどうかという問題が残つてくる。選択はやる。お客の自由なんだ。選択をしない場合もある。しかし、法律はみんな同じなんです。だからそこはやはり考えなければいかぬといふのが私どもの考え方なんです。

船舶局長にちよつと聞きますが、時間がないので簡単に答えてください。船舶の検査の場合に、現行法では最大搭載人員をきめることになってゐますね。ところが今度法律から落としてゐる。落としてゐるというよりは、全部一括して新しい条文でくくつてゐる。くくつてゐるところには、最大搭載人員とかあるいは機関の最高気圧とか、そういうものは全部明示してない。最大搭載人員といふのはやはり検査の重要な部分なんです。重要な部分を、いまあるのに今度は一括して法文の整理でくくりましたのは、實際いつて通らぬと思ふのです。そういうのは、法制局はどういふような解釈でそういう法律をつくつたのかわかりませんが、これはやはり明確にしておかなければいかぬと思ふのです。

それから、もう一つは、搭載する船舶用品、こゝういふものの型式承認の場合でも、いまは政令事項によるものでやつてゐるわけですね。それで、ところが今度新しい法律では指定検定機関で全部そういうものもやるというのだが、この政令との関係はどうなるのか。その関係をひとつ説明してください。

それからもう一つは、第二条第一項の搭載すべき、装備すべきところの船舶用品、船舶用品といふのはどういふものに装備するのかわ明確になつていないが、それは大体案としてはあるのでしよう。命令で定めるというふうなことになるが、命令で定めるならその命令の内容を、あとでけつこうだから、物に書いたものとして出してほしい。これはどういふものをどういふ船につけるか。救命胴衣はどういふものにつけるか。消火器はどういふものにつけるか。これは原則として全部つけるのだから、そういうものをきめてあるのならばあとで出してほしい。

以上です。○田坂政府委員 まず十条ノ三の最大搭載人員や機関の制限圧力等を一般の二十九条ノ三に移しました件につきましては、現行の命令におきまして、事務手続を設ける事項と、それから罰則を設ける事項とが一緒に明示されておつたわけでございますが、今回の法改正におきまして、条文整理を行ないまして、罰則規定を命令で定める必要がある事項のみを本条にとどめまして、事務手続のみを、たとえば先生の御指摘になりました最大搭載人員、制限圧力等につきましては、新たに包括委任規定で、改正法の二十九条ノ三を

設けまして、これに移すことにいたしましたわけでございます。

それから次に、型式承認の認定につきまして、法律のほうに移してきましたのは、現行の型式承認制度におきまして取り扱われておりました品目が、大型船の関連のものでございまして、非常に品種が少のうございまして政令でやつておつたわけでございますが、小型船がふえてまいりますと、艇体あるいはエンジンその他非常に品目の種類、それから内容等がふえてまいりますので、非常に重要なことになりましたので、法律にあげてきたわけでございます。

それから、最後の設備すべき内容でございますが、これにつきましては、後刻資料として提出させていただきますと思ひます。

○久保(三)委員 終わります。

○井上(泉)委員長代理 齊藤正男君。

○齊藤(正)委員 レジャーボートに關係する二法の審議にあつたつて差しかえて出席をいたしておりますので、重複する点があればお許しを願ひし、各党の理事から御忠告をいただければ途中でやめます。

全体的に一言聞きたいのですけれども、今度の法改正にあつて全体を流れている傾向といふのが、どうもボートに乗る人あるいはボートをつくる人などなどについてたいへん重点が置かれてゐるけれども、レジャーボートの運航によつて他産業に与える影響あるいは他人に与える危害といつたやうなものについてきわめて冷淡だ。世論の要求にこたえて立法化されたことはわかるけれども、そういう点であまりにもつまみその法案ではないかという感じがしないわけではございませぬ。

特に一、二申し上げますと、すでにお尋ねがあつたかと思ひますけれども、たとえばFRPの船体が永久に腐りもしないし焼けもしないし——焼けるかどうか知りません。焼けるでしやうけれども、腐らない。十年、二十年、三十年先におびただしいボートが廃船になつた場合に、一体どう

いう処置をさせようとしておるのか、あるいは航行規制、今日海水浴客あるいは漁業等に与える影響というものはきわめて大きくて、マスコミ等は大きくこれを報道をいたしておりますが、極端なことをいうならば、ひまがあつて金があつて、かつてに買つて乗り回すんだから、ボートが沈もうとつぶれようと、乗っている人が死のうとけがしよう、それはかつてなことだ。しかし、本人がどうなつてもかまいませんという意見があるとしても、他人に迷惑をかけるというようなことは全くもって不届き千万だと思つてわけでありませう。

〔井上(泉)委員長代理退席、委員長着席〕

そういう航行規制だとか航行の安全だとかいう点について多少抜けているんじゃないかという感じがするのであれば、両局長から明快にお答えをいただきたい。

○田坂政府委員 まず、私どもの所管といたしましては、ただいまの御質問のうちの廃船処理についてであらうと考えられますので、廃船処理につきまして私どもが現在考えておりますことにつきまして御答弁いたします。

先生のお説のように、プラスチックボートは非常に安定した材料でございますので、十年、二十年腐らない、燃えないというものでございます。プラスチックボートが本格的にあらわれましては、四十一年ごろでございますので、まだ現在のところ、ボートが廃船されるというふうな状態でございますけれども、これから先々になりますと、相当にプラスチックボートがふえますし、また、廃船の問題が大きな問題となつてまいと思ひます。これらの材料は、ただいまも申し上げましたように、非常に安定した材料でございますので、廃棄処理をいたしますには非常にむづかしい面がございます。特にガラス繊維を含んでおりますので、一般のプラスチックの処理とはまた同一にはいかない面もございますから、私どもはこれは非常に重要な問題と考えまして、来年度からこれらの処理につきまして、開発も含めまして予算要求をいたしまして、その体制を整えていきたい

というふうな考えておる次第でございます。

○丸居政府委員 二法だけに限つたという問題でございませうけれども、これは先生御指摘のとおり、こういつたものは総合的に法律というものをまとめて出すというの、一つの方法であることは確かでございますが、ただ現在の状況は、五トン未満については旅客船を除きまして全部無免許にまつておるものから、かりにどんな法律ができましてそれを教える方法がない。法律を教える方法がないから、海のルールにつきましてもまたルールを教える方法がない。そこで、やはり何といたしてもそういう人たちの教育がまず最初である。そういう教育の場をつくること、それがまず大事である、ということ、そういう方法について一番いい方法は何か。それはやはり免許制度だ。免許制度をつくることによって、そういう人たちの教育する場が与えられてくる。そういう場を与える方法をつくつておきますと、今度新しく、ただいま先生御指摘の航行規制の法律をつくるのかいろいろなことがございしても、それを教えることができるわけでありませう。そこで、何よりも先に、こういつたみんなに海のルールなり海のマナーを知つてもらふ、そういう場をひとつつくりたいというのが船舶職員法の改正の動機となつた次第でございます。これを、もつて足れりというふうには運輸省としても考えておられますが、そのほかのことは、先ほど来ちよつといういろいろの質問が海上保安庁その他にも出ておりましたような問題もございまして、で、そういう点を十分に調整、検討いたしまして、ほかの問題についての態度をきめていきたいというふうな考えておるものでございませう。

○斎藤(正)委員 静岡県漁連が全面的にマリナー、ヨットハーバー等の建設に反対をし、航行についても、地元漁業権でも共同漁業権でもとにかくあるところについては全面航行禁止だという決定をしているわけで、これは運輸省へどのように届いているか私は存じませんが、その辺の調整がない限り、いかに法律をつくらうと、いかに

免許を与えようと、私は円満な海洋行政というのは進まないと思ふのです。そういう観点から、この改正なり立法なりということに満足しないので、今後鋭意勉強をしていただくことを冒頭要求をいたしておきます。

そこで、最初に安全法についてお尋ねをいたします。

安全法の改正により、新しく同法の対象となる船舶は十八万九千隻と運輸省の資料で聞いております。この十八万九千隻のうち、モーターボート、ヨットはどのくらいあるのか。その隻数がおわかりならばお答え願ひたい。

○田坂政府委員 お答え申し上げます。

モーターボート、ヨットの総数は、私どもが推定いたしております隻数は十萬四千隻でございます。そのうちモーターボートが十萬三千、ヨットが一千、概略の数字、そういうふうな想定いたしております。

○斎藤(正)委員 十萬三千隻、一千隻というふうな数字から見ても、今回の改正のねらいはレジャー用ボート、ヨットに対する規制が中心になつていくということが理解されるわけでありませう。この法改正は、小型船舶の将来の姿を踏まえてなされていかなければならぬ。昭和六十一年のレジャーボートの保有予測は、ある筋では六十萬隻ともいい、ある筋では百二十萬隻ともいい、たいへんな違いはあるにいたしましても、異常な伸びであることはわかるわけでありませう。こういう異常な伸びが予想される中で、レジャーボートの数あるいはそのレジャーボートの大きさ、そういうものについて、何かこうなるであらうというふうな展望的な資料なりあるいは予測した数字がおりますか。

○田坂政府委員 今回の小型船舶に対します安全規制につきましては、レジャーボート、遊漁船、漁船等が対象になつておりますけれども、その中でレジャーボートが先生の仰せのように確かに一つの大きな柱でございます。そういういたしまして、昭和六十一年度には私どもも、おおむねただいまの

伸びを続けていきますれば、モーターボートの数は百万隻前後になるものと予測いたしております。そういういたしまして、本法の施行後五年後には小型船舶の数は総計三十八萬隻程度に達し、その中のレジャーボートは二十六萬隻程度と考えておるわけでございます。

レジャーボートの大きさの点でございますが、ただいま詳細に現在の全体につきまして把握はいたしておりますが、四十六年度に生産されたレジャーボートを調べてみますと、三メートル未満が約二〇％、三メートルから五メートルが六三％強、それから五メートルから十メートルが一五％強でございます。それ以上のものはほとんどございませう。でございますので、現在の約十萬隻の内容は、この生産の比率で大体合つておるのじゃないかと考えられますが、今後はさらに大型化が進んでいくものと予測をいたしております。

○斎藤(正)委員 いまの予測される数字から見ても、百万隻のうち二十六萬隻がレジャーボートだ、こういうことから考えていきますと、レジャーボートを利用するものもろくに国民大衆であり、そのレジャーボートによつて、もしかりに被害というものがあつたならば、これを受ける者もやはり国民大衆だというふうに思ふわけでありませう。したがって、これらレジャーボートの安全管理のポイントは、やはり検査というふうなことが当然考えられるわけでありませう。言いかえれば、国民にとって利用しやすい検査制度であることが必要であると同時に、利用はしやすいが、それが不十分なものであれば何にもならぬ、こういうことになつておるものでありませう。

こうした観点から、私は、両立する検査制度のあり方というのについて具体的なお尋ねをいたしたいと思つております。そこで、まず第一に、検査の対象船舶及び実施のスケジュールについて大まかな点を、重複するかと思ひますが、お答え願ひたい。

○田坂政府委員 検査の対象船舶につきまして、レジャーボートにつきましては、推進機関がつけまわした全船舶が検査の対象になるわけでございます。

次に、検査の対象といたします今後のスケジュールでございますけれども、基本的には、既存船舶につきまして、施行と同時に全船舶を検査の対象にいたすことが理想でございますけれども、検査を受ける人たちに對します周知の点、あるいは安全設備等の生産体制の整備の面等を考えまして、円滑に検査を進めていくことから、大体三年間に、既存船舶につきましては、分割いたしました、三年後には全部の船舶の検査が施行されるというふうにいたしたいと考えております。

新造船につきましては、もちろん施行と同時に検査を全船舶に適用していくというふうに考えておる次第でございます。

○斉藤(正)委員 三年間に既存船舶の検査が終わるということでありませうけれども、これは船舶種別に三年間に分けるのか、地域別に分けるのか、あるいは建造別に分けるのか。その辺の具体的な方法はどのようにお考えですか。

○田坂政府委員 お答え申し上げます。

船舶別に分けまして、さらにそれぞれの船舶の中で、船の長さをもつて、逐次長さの大きいものから適用していきたい。たとえば四十九年度におきまして、現在考えておりますのは、漁船につきましては、約十五メートル以上のもの、遊漁船につきましては十メートル以上のもの、モーターボートにつきましては五メートル以上のものを初年度の対象船舶と考えたいというふうに考えております。

○斉藤(正)委員 そこで、この検査の意味について伺いたいです。

現行法では、エンジンはエンジンで検査を行ない、艇体は艇体で検査を行ない、最終的にエンジンと艇体がドッキングされたときに初めて船が完成し、完成した船にあらためて検査が行なわれる。検査証が交付される。こういう三段がまえに

なっておりますが、改正によりまして適用を受ける小型船舶に對しても、同様な考え方方で三段階の検査が行なわれると理解してよろしいか。

○田坂政府委員 船舶の検査につきましては、船体、機関設備が一体となりまして一段階で検査されるのが基本的な考え方でございますが、製造者の便宜のために、機関設備等につきましては予備検査の制度がありまして、これを受けたものを組み合わせて使用する場合には、形式的には先生の仰せのとおりになるわけでございますが、この場合には、船舶の検査といたしまして、予備検査を受けた事項につきましては、検査を省略されまして、船体と機関、たとえば機関とのマッチングを主体とした検査が行なわれることになっております。

○斉藤(正)委員 小型のレジャーボートにあっては船外機を装着するものが御承知のように多いわけでありませう。船外機はしろうとでも簡単に着脱可能である。故障などの理由でエンジンを交換することはしばしばあります。また、艇体は同じであっても、人間の本能として、よりパワーの強いエンジンにかえていきたいというふうなこともしばしばあるわけでありませうが、この場合、いま説明をいただきましたような方法で、厳密に解釈をするならば、新しいエンジンを取りつけた場合には新たに検査を受けることが必要だということにも解釈できると思うのですが、実際上はこれは無理だ、また安全の観点から見ても、調子の悪いエンジンがあれば積極的に交換をすべきだ、それもまた常識だと思ふのですけれども、このような点は、利用者にわかるように説明をいたさなくてはならぬ、どういふ説明をいただけるのでしょうか。

○田坂政府委員 確かに先生の仰せのとおりでございます。モーターボートの実態は先生の仰せのとおりでございますので、私も基本的に、モーターボートの安全基準につきましては、モーターボートの実態を十分に勘案していきたいというふうに考えている次第でございます。

さて、ただいまのエンジンの問題につきまして、船外機を装備するモーターボートにつきましては、船体に応じた適当な船外機の基準馬力等につきましては、幅を持たせましてそれぞれの艇体につきまして定めておきまして、その範囲内での検査済みの船外機、先ほど御説明申し上げました予備検査を受けたもの、これにつきましてはその取りかえは、検査を省略する制度をこの中に導入いたしたいというふうに考えております。

○斉藤(正)委員 そうすると、小型船のすべてに對し、エンジン性能に幅を与えて、その幅内のエンジンであればエンジンを交換しても差しつかえない、そのつど検査を受ける必要はないというように解釈してよろしいと思うが、それでよろしいかどうかということ。

もう一つ、検査の合理化をはかるために、型式認定制度、認定事業場制度が考えられているようであるけれども、外国から輸入されるボート及びエンジンはこの恩典を受けるのかどうか。すなわち型式認定制度と認定事業場制度は、国内においてはこれであると思うのです。外国から輸入される艇体並びにエンジンについては、具体的にどうされるのか。

二問にお答え願いたい。

○田坂政府委員 第一問でございますけれども、先ほど申し上げましたように、予備検査を受けて、予備検査に合格した機関を取りかえるときは、検査を受ける必要はございません。その後使用者が適当に取りかえてよろしいわけでございます。

次に、型式承認並びに認定工場制度が輸入船にどういふふうに関係あるかというふうな御趣旨の御質問だと思いますが、認定工場制度あるいは型式承認制度、これは当該工場の品質管理、作業管理等が十分に行なわれておりまして、それをまた私も十分な監督をする必要がございます。そういうことでございますので、輸入されましたボートあるいはエンジンにつきましては、新造の場合につきましてはこれを適用することは不可能でござ

います。ただし、同一の機種のものが相当多量に輸入されたような場合につきましては、先ほど申し上げました予備検査等をこれに適用いたしまして、これを適当に運用することにおいて、ある程度のカバーはできるかと考えております。

修繕、整備等につきましては、一般の国内エンジンと同様に認定工場制度の適用は受けることができるわけでございます。

○斉藤(正)委員 ボートが国民の手に渡ってから検査を合理化するために認定事業場制度があり、これには製造認定事業場、改造認定事業場、整備修繕事業場の三種が考えられる。国民に定期検査、中間検査を受けやすくするために、改造と整備修繕が非常に大きなウェイトを占めてくると思うのであります。伝え聞くところによりまして、現在準備中の基準では、整備修繕事業場の場合、建物の敷地、特に屋内面積と検査主任者の資格基準がハイレベル過ぎる。現状のままでは既存の業者の多くは不合格になるということが言われておるわけでありませう。私は、これは業者からどのような意見があろうとも、これが適正だ、ルールにすることは許されなと思いますけれども、しかしとても追いつかない、とても手が届かないというふうな基準であつてもまた現状とのつり合いがとれないというふうに思いますけれども、基準の内容及び全国的にどの程度設置が可能だと考えているのか。もし簡単に口頭で答えがでないならば、後ほど書類等で御提示をいただいてもいいと思うのでありますけれども、お答えできる範囲でお答えをいただきます。

○田坂政府委員 今回の法改正に当たりまして、製造工場制度のほかに認定改造修理事業場制度並びに認定整備事業場制度を追加したわけでございますが、これはただいま先生仰せのとおり、これらの認定を受けた工場は検査の一部または全部を免除されるような非常に重要な工場でございます。安全の面から非常に重要な工場でございますので、これまた先生のお説のように、私もこれらの工場の認定につきましては、非常に慎重

に当たりたいというふうに考えている次第でございますけれども、これらの認定をいたします基準は、ただいま簡単に申し上げるのは非常にむずかしいでございますが、認定の主要な項目といたしましては、工場の施設並びに品質管理、作業管理体制の面、それから技術者の面、そういうふうな面に重点を置いて定めたいと考えておる次第でございます。そういたしまして、これが先生のお説のとおり、今後の整備を円滑に進めるための非常に重要な点でございます、大体全国的に二百工場ぐらいが必要かと考えておる次第でございますが、現在全国的にこれらの工場の概要につきましては調査をいたしておりますけれども、私どもは今後もこれらの二百工場に近い認定整備工場が確保されますように、技術水準の向上等につきまして指導を行なつてこの体制を完備いたしたいと考えておる次第でございます。

○斉藤(正)委員 この認定工場は基準なりあるいは認可の内容というふうなものが利用者にもたいへんな影響があるし、業者にも生活上の問題等も含めて大きな影響があると思うので、慎重に扱うことは必要だと思ふ。

既存のものとして自動車整備士というのがございます。エンジンを扱うあるいは動くものを扱う、陸上と海上の違いはありますが類似をしている点は多いと思うのでありますが、私は自動車整備士とはほぼ同じように考えていいのじゃないかというくらいに思っているのですけれども、その点は一がいに言えないと思ひますけれども、いかがでございますか。

○田坂政府委員 確かに先生の仰せのように、動くものという点におきましては同一のものでございますが、使用条件やら設計条件やらそういうものが非常に異なる点があるかと考えます。そういうことでございまして、一がい自動車のはりの整備士というものと同一にはいかなないというふうに現在考えております。

○斉藤(正)委員 そこで検査の機構について伺います。

数点ございますが、まず第一に、検査機構で扱う検査は十二メートル未満の船であるが、十二メートル未満であればトン数に関係なくその機構で扱うことができるのか。すなわち長さで規定をしてあるが、トン数には関係ないのか、この点についてお答え願ひたい。

○田坂政府委員 十二メートル未満のものでございまして、トン数には関係ございません。ただし、十二メートル未満のものでございまして、旅客船とか危険物のばら積み運搬船であるとか特殊な船につきましては、直接国が行なうように考えております。

○斉藤(正)委員 そうすると、二番目に、モーターボートの場合には検査の基準は五トン未満、五トン以上という簡単な区分で分けるというように理解してよろしいか。

○田坂政府委員 検査の面におきましては、トン数は全く関係ございませんで、機関を有する船舶につきましてはすべての船が検査の対象になるというふうなことでございまして、トン数は関係ございません。

○斉藤(正)委員 そうすると、私が第一項で申し上げましたように、十二メートル未満ということとこれをものさしにして、トン数については五トン以上とか未満とかいうようなことは関係ない、こういうふうに解釈してよろしいか。

○田坂政府委員 トン数は関係ございません。

○斉藤(正)委員 現在トン数の検測は、海運局または都道府県が行なつていて、検査官の裁量幅が大きくて、検査官によって判断の異なる場合もあると聞か、将来もトン数検測のばらつきによつて、五トン未満のものでも購入したボートが検査の際五トン以上と判定されるなどの不都合の心配はないかというふうな意見もあるわけなんですけれども、いまのお答によれば、都道府県で検査しようが、海運局で検査しようが、検査についてトン数は全く関係ない。したがって長さだけでやるのでそんな心配は全く無用だというふうに考えてよろしいのか。全く五トン以上、五トン未満と

いうようなことは考える必要がない、こういうことなんでありませんか。

○田坂政府委員 モーターボートにつきましては、全く考える必要はございません。

○斉藤(正)委員 明らかにしましたので、やや末梢的になりますけれども、この検査官の数、あるいは検査の場所、また検査の日数というのはどのくらいかかるか。

いつ、どこでも検査するというわけにはいかぬと思うのです。そしてまた、艇体を動かすという検査の方法と、検査官が動くという検査の方法と、両方とも動いてデイトするという方法、いろいろあると思うのですけれども、それらを組み合わせるのか、具体的にはどうなのですか。

〔私語する者あり〕

○久保委員長 静粛に願ひます。

○田坂政府委員 まず検査に要します日数、時間の問題でございますが、モーターボートにつきましては、船の大きさ等いろいろな差異もございまして、定期検査でいへばおおよそ一時間から二時間ぐらいの検査で終了するというふうに考えていただいてけっこうだと思います。

また、検査のために船が動くのか、人が動くのかというお話でございますが、いずれの場合も考へてはおります。いずれの場合もできるようなものになっておりますが、私どもといたしましては、まず第一に、物も人も検査のために動くことが少なく済むということを理想に考えておるわけでございます。また、一方モーターボートのように非常に隻数の多いものにつきましては、検査場をある程度整備いたしまして、そこにきていただくとして、一括的に非常に短時間でやれる方法も考へたい。検査の合理化につきましてはあらゆることを考へて、検査のために受検者に迷惑をかける度合いを極力少なくしたいというふうに考えております。

○斉藤(正)委員 将来の展望を含めてお答えを願ひたいと思ひますけれども、先ほども局長の説明にありましたように、レジャーボートが大型化

の傾向にあるということはわかりました。この大型レジャーボートの管理についてまず第一点として伺いたいわけですが、クルージングというのが海洋レクリエーションのたいへんな楽しみだということであります。私も貧乏人には縁の薄いことでございますけれども、現在安全法適用の対象船は、海運局長心得とか称する、通達ですか、通牒ですか、命令ですか、通知ですか、よくわからぬのですけれども、海運局長心得によつて、二十メートル以上のものではないと沿海に行けない。すなわちクルージングができない。このため、安全法の適用外にある五トン未満のモーターボートを使つて、無理な方法でクルージングを行なつておる。今後の法の改正により、五トン未満も法の適用対象となつたときに、二十メートル以上のボートでないとクルージングができなくなるのかどうか、この点が、具体的な問題としては注目されていくところがあります。言いかえれば、少なくとも改正法のもとにおいては、長さ十五メートル、排水量十トンのモーターボートは東京から大阪までクルージングができるのですか、できないのですか。いかがですか。

○田坂政府委員 御指摘のように、安全法の対象になつておらない船につきましては、航行区域の制定はございませんので、従来は五トン未満のモーターボートはどこでも行けたということでございます。

一方、安全法におきましては、それぞれ検査をいたしましたら、その船の安全性を見まして、平水区域から遠洋までの航行区域を定めて、それを指定するということになつております。そういうことで、先生のいま御指摘のように、二十メートル以上の船でない沿海区域には行けないというふうに一般にいわれておりますが、私ども、船舶局長の通達によりまして、二十メートル以上の船を一応の標準として沿海区域を与えておるわけでございます。もちろんこれは標準でございますので、その船舶の復原性能、強度あるいは設備等を十分に勘案いたしまして、船が小さくても安全

性が十分ならば沿海区域が与えられるということ
でございます。ただいま御指摘の十五メートル、
十トンのモーターボートがございまして、これら
が安全性が十分で沿海区域に出られるということ
でありますれば、東京から大阪までクルージング
はできることになるわけでございます。

○斉藤(正)委員 海上保安庁、せっかく残って
てくれますからちよつと聞きますけれども、最近
伝え聞くところによると、五トン以上のモーター
ボートが外国から持ち込まれて、検査も受けず
に、また免許も持たずに航行しているものが多い
ということでありまして、海上保安庁などでこれ
らを取り締まった例があるのかどうか。こういう
具体的な場面に——事故が起されれば別ですよ。あ
るいは危害を与えるような航行をしていれば別だ
けれども、検査を受けてない、免許証はもちろん
持っていないというように取り締まった例が
ございますか。

○紅村政府委員 お答えいたします。

私もどなたもいまして、特にこのレジヤボ
ーのたのみの一斉取り締まりというのを最近行な
った事例はあります。日常の巡視警戒は行なっ
ておるわけでございますけれども、その巡視警戒に
際しまして適時に指導、取り締まりを行なつてお
るというのが現状でございます。

それで、ただいま事例があるのかという御質問
でございますが、去る五月の末ごろから六月の初
めごろにかけて、私どもの横浜保安部——第
三管区海上保安本部であります、この横浜保安
部におきまして、県の積量測量員に御同行いた
しまして指導、取り締まりを行なつた事例がござ
います。その際に、五トン以上の五隻のモーター
ボートを見つけてまして、これに對しまして積量測
度の申請を行なうように指導いたしました事例がござ
います。

○斉藤(正)委員 これらの五トン以上のモーター
ボートが無届けで使用されている原因として、以
下申し上げるようなことがあり得ると思うので
す。

まず、その一つは、検査は申請主義である。

ボートの所有者が必要なる書類を添えて申請しなけ
ればならない。しかるに、外国艇の場合、図面、
計算書などの書類をオーナーが用意することは全
く不可能といつていい。ディーラーであってもか
なりむずかしい問題だ。二番目に、検査は申請主
義でありますので、役所にトン数を検測させる権
限はないから、五トン未満といえはそれで通つて
しまふ。三番目に、外国の基準と比べ日本の基準
はレジヤボート用の考えがないから、外国で多
数販売され使用されているボートでも、日本では
使用できないということがあると思うのです。こ
ういうことを考えていきますと、もしこれが、現
実そのとおりですというならば、実質的な輸入禁
止策であり、特にドルの問題等を含めてこれは問
題になってくる可能性があると思うのですけれど
も、こういう点は一体どう考えていいのか。役所
としてもお困りじゃないですか。何かお考えがあ
りますか。

○田坂政府委員 船舶の運航に對しましては、ま
ず安全が大事でございますので、安全を基本にし
て考えるべきだと考えております。そういたしま
して、外国の船が日本に簡単に受け入れられるか
というようなお話でございますが、私もこの基
準を制定するにあたりまして、外国の基準につ
きまして十分に検討いたしております。そういう
ことでございまして、特段の差はないかと思
いますけれども、わが国の四周の海象、気象等が外
国と相当異なる点もございまして、わが国はわ
が国なりの基準が必要になる点もございまして、そ
ういたしまして、わが国に輸入されたモーター
ボートは、またわが国の国内のモーターボートと
同じような基準で検査をされるということはどう
しても必要かと考えられますので、その面からは
先生御心配の点がわずかにあるかもしれないと
いうふうに考えております。

また、図面等の問題でございますが、これらの
点につきましてはむずかしい図面等を要求するつ
もりはございません。

○斉藤(正)委員 そういたしますと、結論的に言
うならば、本法改正によって、外国の一流メー
カー品であるボート及びエンジンは、日本国内で
特別な性能、構造の改造を行なわない限りそのま
ま使用できる、日本の法規典に從つて一様に扱
うというように解釈していいのかわかるのか。さ
らにそのためには、五トン未満のボートだけでな
くて五トン以上二十トン程度のボートについて安
全基準を外国水準に合わせねばならないのかどう
なのか、こういう点がやはり問題として出てくる
と思うのでありますけれども、どのように考えたら
よろしいか。

○田坂政府委員 ただいま御答弁申し上げました
ように、わが国の安全基準と外国の安全基準とは
異なる面もあるだろうと考えられます。それで、
ただ大筋におきましては、基準の考え方は、基本
は一致いたしておりますので、外国の一流のメー
カーの製品につきましては、特別な改造を行なわ
ないでも大体使用できるものと考えております。

○斉藤(正)委員 安全法については以上で終わ
りますが、免許法につきましてはまた後ほど時間
をいたしてお尋ねすることにしたしまして、本日
の私の質問は以上で終わります。

○久保委員長 これより、ただいま議題となつて
おります二法案中、船舶安全法の一部を改正する
法律案について議事を進めます。

これにて本案に對する質疑は終了いたしました
。これより討論に入るのではありませんが、別に討論
の申し出もありませんので、直ちに採決いたしま
す。

船舶安全法の一部を改正する法律案に賛成の諸
君の起立を求めます。

〔賛成者起立〕

○久保委員長 起立多数。よつて、本案は原案の
とおり可決いたしました。

○久保委員長 この際、ただいま議決いたしまし
た本案に對し、太田一夫君外四名より、自由民主
党、日本社会党、日本共産党・革新共同、公明
党、民社党の共同提案にかかる附帯決議を付すべ
しとの動議が提出されております。

この際、提出者から趣旨の説明を求めます。太
田一夫君。

○太田委員 私は、ただいま議決いたしました本
案に對し、附帯決議を付すべしとの動議につ
いて、自由民主党、日本社会党、日本共産党・革
新共同、公明党、民社党を代表してその趣旨を御説
明申し上げます。

まず、案文を朗読いたします。

船舶安全法の一部を改正する法律案に對
する附帯決議(案)

政府は、今後のレジヤボートの増加傾向に
對処するため、次の諸点について、努力すべき
である。

一 レジヤボートの航法及び航行水域を規制
し、海上交通の安全の確保と秩序を図るため
所要の措置を講ずること。

二 強化プラスチック船の廃処理問題につ
いて検討を加え、必要な対策を推進すること。

以上の附帯決議の趣旨につきましては、すで
に質疑の過程で十分論議されておられ、委員各位には
御承知のことと思ひますので、説明は省略さ
させていただきます。

何とぞ御賛同を賜りますよう、お願いいた
します。(拍手)

○久保委員長 以上で趣旨の説明は終わしま
した。

おはかりいたします。

本動議のごとく附帯決議を付することに御異議
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。よつて、
さう決しました。

この際、ただいまの附帯決議について政府の所
信を求めます。新谷運輸大臣。

○新谷国務大臣　ただいまは、船舶安全法の一部を改正する法律案について御審議の結果御採決をいただきました。まことにありがとうございます。

また、決議されました附帯決議の内容につきましては、その趣旨を十分尊重し、誠意をもって実施にあたる所存でございます。まことにありがとうございます。

○久保委員長　なお、ただいま議決いたしました本案に関する委員会報告書の作成につきましては、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。

〔報告書は附録に掲載〕

○久保委員長　次回は公報をもってお知らせすることとし、本日は、これにて散会いたします。

午後零時二十六分散会

交通安全対策特別委員会議録第十四号中正誤

ページ	段 行	誤	正
二	一	年々の増加	年々増加
三	四	船舶はは	船舶は
三	八	遊魚船	遊漁船
三	四	検査員	検査官
七	三	障上	陸上
三	一	軽合艇	軽合金艇
三	三	ますので	ますので

昭和四十八年七月十三日印刷

昭和四十八年七月十四日発行

衆議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局