

第七十一回 参議院交通安全対策特別委員会會議録第十二号

昭和四十八年七月十三日(金曜日)
午後一時十三分開会

出席者は左のとおり。

理事

委員

岡本 悟君	岡部 憲一君	阿部 哲也君	黒住 忠行君	橋本 直治君	中村 慎二君	中村 登美君	橋本 繁蔵君	矢野 登君	山崎 竜男君	野々山 一三君	原田 立君	新谷寅三郎君	田坂 鋭一君	丸居 幹一君	紅村 武君	池部 幸雄君	金沢 昭雄君	大場 敏彦君
運輸大臣	運輸省船舶局長	運輸省船員局長	海上保安庁次長	常任委員会専門員	警察庁刑事局外勤課長	水産庁海洋漁業部長												

○船舶安全法の一部を改正する法律案(内閣提出、衆議院送付)

〔理事神沢浄君委員長席に着く〕

○理事(神沢浄君) ただいまから交通安全対策特別委員会を開会いたします。

まず、連合審査会に関する件についておはかりいたします。

国有鉄道運賃法及び日本国有鉄道財政再建促進特別措置法の一部を改正する法律案について、運輸委員会に対し、連合審査会の開会を申し入れることに御異議ございませんか。

〔異議なし〕と呼ぶ者あり

○理事(神沢浄君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

なお、連合審査会開会の日時につきましては、これを委員長に御一任願いたいと存じますが、御異議ございませんか。

〔異議なし〕と呼ぶ者あり

○理事(神沢浄君) 御異議ないと認め、さよう取り計ります。

〔理事神沢浄君退席、理事阿部憲一君着席〕

○理事(阿部憲一君) 船舶安全法の一部を改正する法律案を議題といたします。

質疑のある方は順次御発言願います。

○神沢浄君 法案の内容についてお聞きをしたいと思いますので、まず二、三の点をお尋ねをしておきたいと思ふんです。

その第一点は、この法案の提出の動機と背景といふことなんですが、要するに、レジャーボートなどの急激な増加とか、漁船の就航の長距離化の問題とか、その理由であるとか、なお、これらにかかわる海難の状況などにつきまして、われわれ海のことのわからぬ者にもわかりやす

いようにひとつ説明をしてほしいと思ひます。

○政府委員(田坂鋭一君) まず、この法案を御提案いたしました理由でございますが、お話がございましたように、最近の国民レクリエーションの動向が海洋に向かってまいりまして、非常にレジャーボートの増勢が顕著でございます。現在約十萬隻以上のいわゆるレジャーボート、モーターボートが全国に動いておるような状況が一つござ

います。また一方、漁場の遠隔化によりまして、漁船の遠隔操業化が著しくござります。これらに対処いたしますために、安全法の現在の体系でも、二十九条によりまして、安全法におきまして安全基準を定め、検査を行なっております船舶につきましても、都道府県知事が安全基準を設けま

なっておりますが、都道府県知事の御事情、財政的な事情もありまして、また、広域的に活動いたします船舶でございますので、隣接の都道府県との調整の問題やら、いろいろな問題がござりますので、現在安全基準を定められておられます都道府県は十四都道府県にすぎませんし、また、実際に検査を行なっておりますのは十二都道府県でございます。私も国会の憲議におきまして、

いろいろこれらの小型船舶の安全につきまして附帯決議等で十分対処いたしますように御指示も受けておりましたし、また、都道府県議長会議からいろいろ御要請もいたしておたわけでござ

います。昭和四十五年にこれらに対処いたしますために運輸技術審議会に小型船舶の堪航性の維持につきましても諮問もいたしまして、その結果によりまして、小型船舶につきましても安全性な構造等につきましても、重要なものにつきましては国が直接的に安全基準を定め、国にかわる民間能力を利用したに代行すべき機関に検査を行わしめることが適当であるというふうな御答申もいた

しております。これらの御答申は昭和四十六年の六月にいただきましたけれども、その後各省庁との調整その他を行ないまして、ようやく今回御提案ができるようになった次第でございます。

海難の状況につきましては海上保安庁から御説明いただきます。

○政府委員(紅村武君) 海難の状況につきまして御説明申し上げます。

まず、全海難でございますが、昭和四十五年から三年の経緯につきまして御説明申し上げます。

昭和四十五年が二千六百四十六隻でございます。このうち一般船舶が千五百八十一件、漁船が千六百五十七件でございます。四十六年度は二千六百八十七件でございます。それから四十七年

が二千六百五十七件、一般船舶が千四百四十四件、それから漁船が千二百三十三件となっております。それからただいま御審議をいただいております案件に關係のございますモーターボートの海難につきまして御説明申し上げます。四十五年が六十五件、行方不明あるいは死傷者が十一名でございます。四十六年が百一件、行方不明、死傷者が七名、四十七年が百二十五件、行方不明、死傷者九名、こういう状況になっております。

○神沢浄君 その事故の中で、レジャーボートと相手は漁船だといふようなケースも相当あります

か。

○政府委員(紅村武君) ただいま手元に資料を持ち合わせておりませんが、具体的な数字はちょっと記憶いたしていませんけれども、相当あるといふふうに聞いております。

○神沢浄君 じゃ、あとで資料を提出していただきたと思ひます。

それから第二点として、現在の船舶の検査制度と機構、体制といふんですか、こちらはさういふうとですか、さういふものを一応承知をしたいと思います。資料などいただいてはあ

本日の會議に付した案件
○連合審査会に関する件

ども、なかなかわかりにくいもので、ひとつわかりやすいような説明をしていただきたいと思います。特に、その中で、NKとの関係、それから認定事業場制とか、型式承認制とか、こういうところがあるように思いますが、そういうものなのか、それとも、わり等を含めて、説明をいただきたいと思ひます。

○政府委員(田坂一君) 船舶の機能、人命の安全を確保いたしますために船舶安全法が制定されておりました。この船舶安全法によりまして、国は船舶の施設したすべき構造あるいは設備につきましましてその基準を定めておるわけでございまして、そういたしまして、この基準に合格しなければ、この基準を充足しなければ、船舶所有者は、船舶を航行することができないということになっておるわけでございまして、そういうことになって、この基準に十分充足しておるということをチェックいたしますために検査があるわけでございまして、検査につきましましては、全国五十八カ所に検査官二百十四名を配置いたしまして検査をいたしておるわけでございまして、検査のおもなものといたしましては、定期検査、中間検査がございまして、定期検査は四年ごと、その性能が保持されておるといふ点まで詳細な検査を行なうわけでございまして、また、中間検査は、一年または二年、一年と申しますのは旅客船、国際航海に従事いたします貨物船その他の船舶は二年ごとに中間検査があるわけでございまして、中間検査は、定期検査に行ないました検査の状況が十分に維持されておるといふことをチェックいたしますために定期検査よりも簡易な検査を行なうわけでございまして、

次に、このほかに製造検査あるいは予備検査等がございまして、製造検査は、先ほど船舶の所有者が船舶安全法の基準を保持する責任があると申し上げましたが、製造検査につきましましては、三十メートル以上の船舶をつくりましますとき、製造所、すなわち造船所に対する製造上のいろいろな基準でございまして、これは造船所に対して検査を行なうものでございまして、また、予備検査は、所有者なり建造造船所がきまりません以前に行な

う、たとえば機関とかその他の整備品につきましまして、使用者の便益をはかりまして行なう検査でございまして、これはたとえば機関の製造所等において行なっている検査でございまして、これらの検査の現行法の対象船舶数は四万二千隻でございまして、大体毎年三万五千隻ぐらいの検査が行なわれております。

次に、認定工場制度でございまして、現行法では製造工場につきましまして認定工場制度がございまして、これは品質管理なり、工程管理なりが非常に厳正に正確に行なわれております製造所に対しまして、検査の一部、すなわち製造工場に対しまして検査を省略する制度でございまして、検査の合理化を目的として定められたものでございまして、

次に、型式承認でございまして、現行法におきまして型式承認がとられておりますのは、法定船用品すなわち船舶でございまして、救命設備として安全法で設備を定められておるものがございまして、これらのものが多量生産をされますので、多量生産をされますものにつきましまして検査の合理化をいたしますために、その設計並びに最初にできました製品につきましまして、徹底的な検査、チェックを行ないまして、型式承認に合格いたしましたものに對しましては、その後の検査につきましまして、仕上がり検査——完成検査と申しますか——それだけを行ないまして、合格証書を出すという制度でございまして、

次に、日本海事協会でございますが、日本海事協会は、ロイドとか、アメリカン・ピュロー・オブ・シッピングとか同じように船級協会がございまして、主として船舶に対しまして保険を対象に、保険につきましまして船主の依頼によりまして構造あるいは機関、あるいは排水設備等につきましまして検査を行ないまして、船級登録をいたすというのが日本海事協会の本来の目的でございまして、しかし、日本海事協会の行ないます検査と国の行ないます検査と、これが大体同様でございまして、二重検査を行なうということとを避けましたため

に、安全法の八条におきまして海事協会の検査に合格し船舶に登録されました船につきましまして、旅客船を除きました船につきましましては、これを船舶安全法による検査に合格したものとみなしておるわけでございまして、

日本海事協会は、現在全国二十一カ所に百八十八名の検査員を配置いたしまして検査を行なっております。海事協会につきましましては、国がその検査を安全法によるものと同等にみなしておるわけで、私も厳重な監督を行なっております。検査の結果を報告させ、その結果が不良である場合には再検査をやるような制度もございまして、また、検査員につきましましては、検査員の資格基準を運輸大臣が定めまして、これによって検査員を任命するというふうな制度にもなっております。

○神沢清君 そうしますと、NKの検査を終わつたものは、それは自動的にやばり国の検査を終了したものと同等に認める、こういうことであるかどうかということ、それから、いまお聞きいたしますと、検査官が二百十四名、検査の対象のその隻数が四万二千と、こういうことになると、検査官だけでも割り出せば一人が二百隻くらいを担当することになるんですけれども、これはNKの百八十八名を足しますと約四百名になりまして、そうするとまあ一人当たり約百隻というふうな計算になるんですけれども、そういうことでよろしいんですか。

○政府委員(田坂一君) まず、海事協会の検査に合格したら国の検査に合格することになるかという点でございまして、ただいま申し上げましたように、構造、機関、排水設備につきましましては合格したことになるわけでございまして、その他にも居住設備とか救命設備とか流防設備とか、こういうものがございまして、これらは国が検査を行なっておりますのでございまして、最近

の船舶の大型化や構造の多様化や高度化、これらによりまして私ども、現在の検査が現状の検査官で行なうては私どもには相当の努力を要すると、非常に検査官には過重な労働をかけてと考えております。海事協会におきましても同様かと考えております。海事協会にございましては、海事協会は一昨年来逐次検査官の増員を行なっております。私も私どもの検査官のほうでございまして、これにつきましても合理化、たとえば先ほど申し上げました認定事業場制度の採用によりまして合理化等を行なっておりますけれども、さらに今後とも検査官の増員につきましましては努力をいたしていきたいと。この数年間に四、五名ふえただけでございまして、

○神沢清君 次に、第三点としまして、この法案のわらいの第一の問題でしようけれども、モーターボート、レジャーボートというふうなものが急にふえてきておる、こう言うんですが、いまのレジャーボートなどの主要な製造工場とか、それから量産の状況というふうなものがわかっておりまじたらちよと知りたいと思ひますが、

○政府委員(田坂一君) レジャーボート、モーターボートでございまして、本格的に生産され始めましたのは昭和三十八年ごろでございまして、そういったしまして、その後プラスチック技術の発展等におきまして昭和四十二年ごろから飛躍的に生産が上がってまいりました。昭和四十二年には七千五百隻ぐらい生産されたと思ひます。そういったしまして一昨年度、昭和四十六年度には二万四千隻が生産されました。これらのモーターボートの主要なものはFRP——強化プラスチック製がおもなものでございまして、そのほかにも木造あるいは軽金属——アルミニウム製品でございまして、そういうものでつくられたものもございまして、プラスチック製が大体全体の八〇%から八五%ぐらいでございまして、そういったしまして、生産の実態でございまして、これらの生産は大手の生産会社、すなわち石川島播磨重工業、ヤマハ発動機、日本飛行機、日新ベアースメーカー、永大産業、

二

これら五社によりまして総生産の約五五%がつくられております。その他のものは非常な家内工業的な、中小企業の下の方の、まあ十五、六人の従業員でつくっているというふうな生産形態でなされておるわけでございます。

○神沢浄君 いま御説明をいただきましたようなことを一応土台にして法案の中身の問題をお聞きしていきたい、こう思うんですが、そこで、今度レジャーボート等小型船舶を対象にして検査が拡大をされていく、それを小型船舶検査機構というものをつくってやらせる、こういうことになっているわけなんです、小型船舶検査機構——あまりうまい名前でもないようだけれども、この「機構」なるものの組織とか、規模とか、それから全国的に設置をするその体制とか、あるいは検査員の数であるとか、検査員たる者のその資格条件とかいうような点についてちょっと詳しい説明をしていただけますか。

○政府委員(田坂鋭一君) 「小型船舶検査機構」の名前でございまして、これは全額国が出資をいたしました団体でございますので、従来の「協会会」という名前よりももうちょっと大きな名前前にいたしたいというふうなことで「機構」という名前がつけられたわけでございます。

次に、この小型船舶検査機構でございますが、これは本部を東京に置きまして、当面全国に三十カ所の支部を置くこととしております。最終的にはさらに支部をふやしまして四十七支部となる予定でございますが、役員数は六人以内、職員は当面百五十人程度を考えておるわけでござい

ます。資本金といたしましては、初年度——本年度でございますが、三千万円の政府出資が決定されておりますし、今後二年間にわたりまして同等の出資がなされるように予定されております。事業規模といたしましては、当面は大体検査対象になります船舶が、在来船といたしまして十八万九千隻ほどでございますが、これを三年間に検査を分割して行なうというふうに考えておりますので、大体毎年六万隻ぐらい在来船、それからそれにブ

ラスいたしました新造船がそのつど未検査の中に入ってくるということでございます。

配置されます検査員の資格につきましては、先ほども御説明いたしました日本海事協会と同様に運輸大臣がその資格基準をきめまして、それによりまして小型船舶検査機構が任命するということでございます。その基準といたしましては、学歴と、それからその後の経験等を加味いたしまして定める予定にいたしておりますし、また、それと同等の能力を有する人方も採用できるようなことになろうかと考えております。この基準等はまた日本海事協会のみでなく、また国の検査を行なっております検査官とも大体同等の資格であるということでございます。

○神沢浄君 そこで、われわれしろうとからすると疑問めいたものが一つ出てくるんですが、この船舶の検査というものは、本来は国の責任でもってやられるわけですから、現行の検査体制というのを拡充強化をして、そしてわざわざ小型船舶検査機構というような方法をとらなくても、現行検査体制を拡充することによってどうしてできないか、こういうような点が、そのほうが、責任の立場にある国の側としてはずっと目的に沿い得るではないかというふうに考えたいところなんです、その点はどうかなんです、どうしてもこういう機構をつくってやらなければならぬというようない理由ですがね。

○政府委員(田坂鋭一君) 船舶の検査につきましましては、本来先生の仰せのように国が行なうのが理想でございます。この小型船舶につきましても、そういうことができればそれは一〇〇%だと考えますが、小型船舶は数が非常に多ございまして、それからその分布が全国的に津々浦々に行き渡っております。それから、一方、従来の国の検査対象になっております船舶に比較いたしますと、構造あるいは構造の実態等が比較的簡易なものでございます。そういうことを勘案いたしますと、検査を円滑に進めていくということも加味して考えますと、団体と申しますか、認可法人に行

なわせまして、十分効率をあげたいということが私どもの船舶検査機構に行なわしめる基本的な考え方でございます。国の検査におきましても、従来から十分に安全が保てるというふうなものにつきましては、民間の力を活用することを従来からも考えてきたわけでございまして、先ほど御説明いたしました認定事業場制度や型式承認制度、これらもその一環であると考えているわけでござい

ます。

○神沢浄君 その辺がちょっとまだわかりにくいのですけれども、小型船舶検査機構、長いから「機構」というようなひとつ略称でいいこうと思いたすけれども、この機構という方法をとっても、やっぱり人は要るわけなんです、検査員をふやさなければ検査はできないのだから。そうすると、やっぱり同じ人が要るんだら、現行の国の責任を持った検査体制というものを拡充することによっていささかも変わりはないじゃないか。むしろそのほうが国としてははっきり責任を持つてのじゃないかというような点がわかりかねるところがあるんです。小型船舶検査機構というものをつくることのほうが、実は実際問題としてより効率的であって、その法の趣意により沿えるんだという、こういうふうな点がどうもまだちょっとつかみにくいのですけれどもね。

○政府委員(田坂鋭一君) 小型船舶の検査におきまして、検査員の必要量は当面百二十名、昭和五十二年ごろには二百十名ぐらいの検査員の仕事量があると考えられております。ただこの中で、一定の支部に張りついております検査員と、非常勤によりまして、津々浦々に配置されました小型船舶の検査を円滑に行なうていきますために非常勤の検査員をこの機構では設けるというわけです、制度として設けるように予定しておるわけでござい

ます。この非常勤の検査員の検査によらなければならぬ仕事量が、当面三十名から三十五名ぐらいい、需要がだんだん定常化してきまして、七十名ぐらいの検査員によらなければならぬ仕事量があると考えております。これらの非常勤の検査

員制度を採用できるということが、この機構をつくった一つの大きなメリットだと考えておるわけでございます。

○神沢浄君 それでついでにお聞きするんですが、さっき資本金が三千万というふうなことを御説明がございましたが、これだけの全国にわたっての大規模の組み立てに、資本金三千万円というの何かちぐはぐの感じがいたしますが、これはやっぱり検査料というものは取るわけですね。大体検査料などはどのくらいのことになっているんですか。そして、ほぼ、何といいますが、年間を予想して収支の大体見通しというふうなものはどんなふうに考えられているんですか。

○政府委員(田坂鋭一君) まず、この機構の運営でございますが、資本金三千万円で、非常に少ないようでございますけれども、先生たたいまお話しのように、検査手数料によりまして今後運営をいたしていくというふうに考えておるわけでござい

ます。国の出資によってささえられた機構でございますので、信用もございまして、当面の資金の不足につきましては、市中銀行からの借り入れによってまかない、昭和五十三年ごろには収支がバランスをしていくというふうな考えておるわけでございます。三千万円の使途は……

○神沢浄君 いや、いいんです、三千万ばちの金の使い道を聞いてみてもしようがないでしょうから。おそらく、私の想定するところでは、これはもう検査料の収入というものはかなりきつとばく大なものになるんだろうと思えます。三千万の資本金などというものは、いわばつけたりみたいなもんじゃないかと思うんですが、そこで、この機構が小型船舶の検査を請け負っていくと、これども、いわば小型船舶に対するNK的な性格と考えてもよろしいですか。

○政府委員(田坂鋭一君) NK——日本海事協会は、先ほど御説明いたしましたように、船級事業、保険の見地からの船級事業が主体になっているわけでございます。そういったしまして、この海

事協会は、国がその検査の一部を安全法によって行なった検査と同等と認めておるわけでございます。一方、この検査機構は全船舶の検査を行ないまして、国にかわって検査を行なっていく代行機関であるということでございますので、基本的な性格は完全に違ふわけでございます。

○神沢浄君 あまり完全に違ふような感じが持てないですけれども、NKの場合も、一応国の検査の代行であることには変わりはないんでしようし、これも国の検査の代行をするわけなんです。NKの場合、これはもうロードの歴史、私どもも全くしろうとすからわきまえぬ点ですけれども、しかし、これは国がわざとつづけたものではなくて、いやおうなしに認めざるを得ないような歴史的な、また背景的なものがあつての上のことだろと思うんですけれども、この機構というものは国がわざとつくるわけなんですね。そこで検査を代行をさせると、この代行させっぱなしでしようか。国が監督はしないんですか。

○政府委員(田坂鋭一君) 検査機構は、ただいま申し上げましたように、国にかかりまして検査を行なうと、それから海事協会も、先ほど申し上げましたように、検査を行なつたものとみなしておると、結果は同じようなことでございます。先生がそう違わないうかというお話でございますが、結果はそう違います。基本的な立場は非常に違つておるといふことを申し上げたわけでございますが、そういういたしまして、機構につきましては、法律によりまして、役員の任命から、その仕事の内容から、これに検査員の資格から、あらゆるものが定められておりますし、罰則等も相当厳重に定めて、国の公務員と同じような、あるいはそれ以上ぐらいに定められておりますし、十分な監督を私ども今後とも行なっていくことにいたしておる次第でございます。

○神沢浄君 その監督の点ですがね、国側として監督指導をどういふにやられるわけなんですか。

○政府委員(田坂鋭一君) 二十五条におきまして、この機構の設立から、その機構の事業内容から、ただいま申し上げましたように、役員の任命から、その他あらゆることが国の認可によって行なわれるようになっております。それから事業につきましてもは毎年監査も行なうようになっております。それから検査員の任命につきましてもは国に報告をするようになっております。以上のように重要な事業あるいは行動につきましてもは、あらゆることが国に報告されて行なう、国の認可を受けて行なうというふうなことにしております。それから毎年監査も行なわれるということでございますので、十分な監督が行なわれていくというふうな考えております。

○神沢浄君 私は局長をいじめようとしてるわけじゃないですけれども、ことばの上だけで十分監督と、こう言われましても、それではふに落ちかねる点がたくさん残るわけでありまして、私はNKの場合は、これは確かに世界的に一つの歴史を持つものだから、信用という言い方はちょっと語弊があるかもしれないけれども、かなり權威のあるものだろうと思ひます。いま国がつくろうとするこの小型船舶検査機構なるものは、それは資格は定めての検査員の採用等が行なわれるんでしようけれども、さき御説明もありましたように、非常勤の検査員等も雇用するわけでありまして、地域等によりましては非常に何か手輕に走つてしまふようなおそれがあるはせぬかというふうなことが一つの懸念になるわけです。これはよほど国が監督なり指導なりというものの体制に万全をはかりません、その辺でもって欠陥が生じはせぬかというふうなことが心配になりますから、少しくどのようなお尋ねをしておるわけなんです。それはひとつことばの上だけでなしに十分にやつていただかなきゃならぬと思うんです。

そこで、大臣もお忙しいようですから、大臣にお尋ねをしておきたいことを先にしたいと思ひますけれども、先ほどからお尋ねをしておる中でまず感じられますのは、これから船舶はどんどん減

ることはなしにふえていくだろうと思ひます。ここにこうして小型船舶などの安全確保のための検査の体制を強化拡充をしよう、こういふような情勢になつてまいりますと、これは検査官が問題だと思ふんです。実は前のカーフェリー事故のときなども聞きますと、とにかく検査官の絶対数というものがどうしても不足がちだというふうなことも感じたわけなんです。私は、港灣に直接の問題ではないにいたしまして、まあい

わば船舶安全上の政策上としてこの検査官の養成と確保ということ、非常に日本にとりまして重大なことじゃないかと思ふんです。あとからだんだん触れる予定にしておりますけれども、たとえレジャーボートなんかにしても、いまのままで推して推していきますと、昭和六十年あたりになれば六十万くらいになるんじゃないか、あるいはその倍くらいにふえるやもしれぬというふうなことがもの本には書いてあるわけでありまして、そういう情勢の進展に対応して、どうも検査官が足りない。まあこれは一夜にして養成できるもんじゃありませんから、そういうふうな状態のままで、はたしてほんとうに船舶の安全の確保をはかり得るような体制というものが用意していかねるのかどうなのかというふうな点が非常に苦になる点であります。そういうふうな点について、ひとつ大臣の見通し、かつは所見などをここで承りたいと、こう思ふんです。

○国務大臣(新谷實三郎君) 現在の船舶検査官の数が二百四十名と云うふうになっておりまして、対象船舶が何万隻というふうになっております。これはいままでの状態でございますが、私、これはとても検査はし切れるものではないと思ふんです。で、昔のことを言つておかしいのですが、従来でございます、何倍かの検査官がいなければならぬと思ひます。ただ、これをやっておりますのは、これはおっしゃるやうに非常に検査官の仕事がきつと思ひますけれども、昔は御承知のやうに、もう船一ぱい一ぱい、何かこう船主が、自分のうちの船庭をつくるやうに構造から

何からすべて自分で独自の設計をしまして、これならと思ふやうな船を昔はつくつたわけでございます。そのときにはもうほんとうに一隻一隻を船舶安全法の基準に照らしまして検査をし、それからもちろん設計も見て、安全性を確保しなければならぬという意味で検査官も非常に骨が折れたと思ひますが、このころは、非常にふえております。ですから、これは造船所がきめられた設計のとおりに工事をしてくれまして、一度に十ぱい、二十ぱいというふうな注文をするもんで、その手数は、船の数が多いわりには検査官はそんなに多くないといふことになるんだらうと思ひます。ただ一面、

数がどんどんふえてくるということ、それからいろいろ新しい船の型ができてまして、専用船でもいろいろ新しいというふうな方面の専用船、こういう方面の専用船というふうな、新しい用途がふえて専用船の型がふえてまいります。これにやはり対応したようなことは考えなければなりません。そういう意味では、御心配いただいておるやうに、私もほんとうにこれでだいたいじやうぶやうに、私などという懸念はないことはいないんです、正直申し上げて。ただし、さき局長からも申しましたやうに、日本の海事協会、これは全部が全部海事協会にまかしているのじゃないのですが、肝心の部分は検査官が見るわけでございますけれども、海事協会のほう非常に世界水準になりまして、よく検査をしてきておりますから、こ

ういったのは昔から比べますとずっと検査能力が向上しているとも言えます。そういうことにはさきえられて、二百四十名かの検査官でいまはまかなつておるといふことだと思ひます。私は、これはもう少し具体的に調べさせていただきます、ほんとうにこれで将来ともだいたいじやうぶかどうか、十分慎重に具体的に検討してみなきゃならぬ問題じゃないかなと、私もそう思つておるわけなんです。それから、小型船のほうの問題になりますと、こ

れは手を抜くわけじゃないんですけれども、こ

れは手を抜くわけじゃないんですけれども、こ

れは手を抜くわけじゃないんですけれども、こ

ういふ今度の対象にしておりますようなレジャーボートみたいなものは、よほど変わった設計でもない限りは型がきまっております。またそうでないといふと安くてきまらんから、大体きめられた型、きめられた素材を使ひまして、材料なんかも大体一緒で、エンジンなんかもそうだと思います。でございませうから、わりあいにはかの船のように一つずつやりませんでも、型式承認の部類で大体まかなえますから、これはまあおっしゃったような点から見ますと、大型船に比べますと非常に検査がこれは楽にいけると考えるわけでございませう。決してこれは人命の安全という見地からいひまして、手を抜くわけじゃありません。手を抜いちゃいけないと思ひますが、こちらのほうの、つまり運輸省のほうできめます安全基準というものがしっかりしておいて、それをのみに込んで検査してもらえば、これは間に合ふんじゃないかという気がするわけでございませう。ただ、将来百万隻にもなるだろうというのを考えますと、これらは容易ならぬ問題になる危険はあるかもしれませう。だから、その新しくつくります機構につきましても、将来のそういうふうな方というふうなものに对应いたしまして、その時点においてこれは新しいまた考え方をしなきゃならぬかなという気がいたします。いづれにいたしまして、人命の安全を守る検査でございませうから、これは手落ちのないように、また手抜きをしないように、粗漏にならないようにこれは十分気をつけてやらしたいと思ひます。

上においてもあつたという間に自動車が増えてしまつたと同じように、いよいよもう何か陸上には余地がなくなつてきたので、レジャーが海上に飛躍的に進出をしていくと、だから、こそこの法案の策定も必要になつてきておるでしようけれども、これは私も予想や推量なんかしておる以上、ついていけないくらいに激しい勢いでもって進出されてしまふかもしれない。さつきもちょっと触れましたように、六十年には六十万隻ぐらゐになるんじゃないかと、場合によるともっとあるいはその倍ぐらゐに伸びていってしまうかもしれないなどと言ひてあるものもございませう。そういったしますと、これはいま政府やわれわれが考へておるようなことと違つて、もう手をつけられないようなことになつてくる。

そこで問題点は幾つか出てくると思ふんですけども、それに対応し得るようなやうな構想はいまのうちからはつきり用意しなければならぬと思ひますし、それともかなりやうばり先を十分な洞察をして、相当な事態があつてもあつてないやうなものをこれは政治としては考えなければならぬんじゃないかという点と、それからこの法案について意見などを聞いていますと、こういうことがよく言われるんです。この法案自体とは直接のかかり合ひがないやうなこともありますが、安全をはかることもこれは非常に大切なことであるけれども、むしろ、そのレジャーボートなどの激増することによって漁船も迷惑を受けるだろうし、あるいはもう周囲が非常に、ちやうど陸上における例のサーキット族の問題と同じように、これはもう周囲のほうがいへんな迷惑を受けることになるんじゃないかと。ですから、船舶の安全を――まあこれは船舶安全法の改正案ですから、この法案についてはこれでもいいわけではしやうけれども、むしろ情勢というものを考える場合には、そういうレジャーボートなどに対する航行の規制であるとか、あるいは水域などの制限であるとかいうようなことをあわせ、要するに、並行してその政策を用意をしていかんことにはこれは対応し切れないじゃないかというやうな意見がかなりあります。私も、確かに言われてみると、そのとおりだと、こう思ふわけでありまして、まあ法案に直接のかかり合ひがないかもしれませうですが、私は、そういうふうな点についてのやうばり大臣の所見を承つておきたいやうな気がするんですよ。

○国務大臣(新谷寅三郎君) ただいまのお尋ねは、将来といつても、もういまある程度始まつていゝるかもしれませうが、小型船が非常に航行が無秩序であつて、一般の海で行なわれるレクリエーションというやうなものに非常に迷惑をかけるんじゃないか、むしろ、それがかゝつて他人の生命に影響のあるやうな行為をあつてするのじゃないかという御心配だと思ひます。全く同感でございまして、これは先般もお答えをしたかもしれませうが、港の中では一応御承知のやうに港則その他のレギュレーションがありますから、それに従つて航行しなきゃならぬというところで一応の規制があるわけですが、港湾区域でない場所ではやはりそういう航行上の注意義務を怠りますと、他人に非常な迷惑をかけるという結果になります。で、私も、各都道府県知事に対しては、必要な条例を、これは警察規則でございませうが、条例をつくつてもらいたいというところで指導を強化しております。まあ、大体各府県ともそれに応じて何らかの条例はつくつておるやうですが、その条例の内容が必ずしもいまおっしゃつたやうな意味において十分なものであるとは考えられないし、それから、なおまだそういう条例がない県もあるやうでございませう。これは自治省とも、あるいは公安委員長とも御相談をいたしまして、できるならば中央から一つのやうばり基準のやうなものをつくつて、それを各府県に流して、大体少くともこういう事項は規制の対象にしてくれとか、こういう事項はこういうふうな規制をしてくれというやうなことを中央の方針として各都道府

県に通達をして、それに基づいた条例を各府県でつくつてもらつたというやうなことを当面は考えざるを得ない。それから将来もし必要でございませうと、ある部分は御承知のやうに海上衝突予防法でございませうとか、いろいろそういった問題にも触れる、あるいは港則にも触れるという点があるかもしれないけれども、また別のいまのやうな目的を持った立法措置が必要になつてくるかもしれないというふうなことを考へておりますが、ただいまのところでは、いま申し上げたやうな港則とかあるいは各都道府県の条例というやうなものによりまして規制が可能ではないかというふうな思ひでございませうが、これは非常に当面大事な問題でございまして、中央からこれは指導を各都道府県に對しまして強力な指導をしていきたいと思つておる次第でございませう。

○理事(阿部憲一君) 二時三十分まで休憩いたします。

午後二時十一分休憩

午後二時四十分開会

○理事(阿部憲一君) ただいまから交通安全対策特別委員会を再開いたします。

休憩前に引き続き質疑を行ないます。

○原田立君 近年のレジャーブームによるモーターボート、あるいはレジャーボート等の普及が著しく、現在では十萬隻をこえてゐると、こう聞いておりますけれども、その実態はどうなのか。また、毎年二〇%以上の増加というのを聞いて、非常にこれはたいへんな増加であると思ふのであります。その安全性を第一義に考へての今回の法改正であると思ふのであります。ところが、いわゆるレジャーブームによるモーターボート、レジャーボート等の取り締まりというやうな面での、交通安全という面での規制ならば首肯するわけでありませうけれども、これに突然と言つていいみたい二十トン未満の漁船をもその対象として加えてある。これは一体、片一方はレ

第二十部 交通安全対策特別委員会会議録第十二号 昭和四十八年七月十三日【参議院】

ジャーであり片っ方は自分自身の食べていく職業である。こういうふうな意味で性格が全然違ふわけでありませうけれども、何ゆえ二十トン未満の漁船をも対象として加えたか、その理由をお伺いします。

○政府委員(田坂一君) まずレジャーボートの最近の増勢でございますが、先ほども御答弁申し上げましたように、国民のレジャーの志向が海洋に顕著に向いてまいりまして、本年度におきましてはレジャーボートの保有量が約十萬七千隻というふうに顕著にふえてまいりました。生産におきましても四十二年度以来毎年平均いたしまして二〇%強の生産の増加をたどっております。今後とも大体これぐらいの傾向で伸びていくものと考えておりますが、昭和六十年には、先ほど話題になりましたように、この傾向で伸びていきますと大体百万隻程度の保有になるんじゃないかというふうに考えておるわけでございます。

一方、小型漁船でございますが、小型漁船も最近の漁場の遠隔化によりまして、たいへん遠距離に操業する漁船がふえてまいっております。これらレジャーボートの構造、あるいは設備等におきましては海難を起すという件数も非常に多くなっております。先ほど海上保安庁から御答弁があったような次第でございます。そういったしまして、この船舶の構造、設備の面によって起きます海難を防止する、船舶の堪航性並びに人命の安全を確保するというところにつきましては船舶安全法によって行なっておるわけでございます。レジャーボートにおきましても、小型漁船におきましても、船舶であるということにおいては変わりありませんので、両者とも船舶安全法によって設備、構造の面についてはその安全性を確保していくための規制を行なっていくというふうな方針でおるわけでございます。

○原田立君 あなた、そう言われるけれども、片っ方はレジャーで、遊びなんです。片っ方は自分の職業の問題なんです、おのずと取り扱いが別でなきゃならないはずだと思ふんです。ただ、船舶構造等同じ船舶だから、船にはさまっているんですから、だから一緒に取り扱っちゃおうだなんていうのは、ちょっと即断し過ぎるのじゃないか。ぼくが言いたいのは、要するに、こういう漁業関係の人たちとの話し合いが十分煮詰められて、そして今回の小型船舶の規制の中に入れることが了解と、こうなったら別に問題はないんだけれども、そこら辺はどうなんですか。

○政府委員(田坂一君) 先ほどの御答弁の不足の点につきまして補足させていただきますと、船舶安全法におきまして、基本的な面を定めておりますが、それぞれの、たとえばレジャーボートあるいは漁船のそれぞれの安全基準の問題につきましては、省令段階におきまして、その用途なり、大きさなりあるいは航行区域なりに従ってきめこまかく安全基準を定めていくことにいたしております。そういう法体系になっておりますので、先生の御心配の、レジャーボートと、遊びと、それから生活のために行なうという面とは、十分勘案した基準が定めることができるよう制度になつておるわけでございます。

次に、漁業界との十分な話し合いがあったかというところでございますが、小型船舶の安全性の確保につきましては先ほども御答弁申し上げましたけれども、ぜひ長い間議論になってきておったわけでございまして、たえず漁業界の方々、特に農林省、水産庁とも十分な話し合いをいたしまして、今回関係者の方々の十分な御理解をいたして法律案の改正につきまして御提案いたした次第でございますので、先生の御指摘のように、十分など申しますか、関係者は十分御理解いたしておるというところでございます。

○原田立君 ちょっと話が前後になりましたけれど、二十トン未満の漁船で、要するに遠洋航海です、ずつと遠くまで行く、それは何そうぐらいいあるんですか。

○説明員(大場敏彦君) いまお尋ねの二十トン未満の小型漁船で遠洋航海を行なう漁船の数はどのくらいか、こういうことでございまして、若干急いで調査した関係で調査漏れが多少あるのは御容赦願いたいと思いますが、おもな業種といたしましては、かつお釣り漁業、あるいはさけ・ますす流し網漁業、まぐろはえなわ漁業、さけ・ますはえなわ漁業、たいはえなわ漁業、ふくはえなわ漁業、こういったものがおもな業種でございまして、こういったもののうち大抵遠洋に出てくるものというのを見ますと八百隻弱、七百数十隻、大体こういったところでございます。

○原田立君 従来の船舶安全法では安全検査の対象となつていない船舶は約四万二千と聞いておりますが、今回の改正ではその対象がふえて約十九万と聞いておるんですけれども、その内訳はどんなものですか。

○政府委員(田坂一君) ただいま先生のお話のように、従来の対象船舶四万二千隻でございますが、これは非常に簡単に申し上げますと、五トン以上の機関を有します一般の船舶と、それから二十トン以上の漁船とがその中のおもなものでございます。そういったしまして、今回ふえますのは、御指摘のように約十九万隻——十八万九千隻でございますが、その中のおもなものといたしましては五トン以上の機関を有します船舶——漁船を除きます船舶、これが総計で十七万五千九百隻でございます。この中のおもなものといたしましては、いわゆるレジャーボート、モーターボートが十萬三千四百隻でございます。それから遊漁船——お客を乗せて釣りをする釣り船でございますが、これが五萬九千三百隻、その他の船舶がその残りでございます。それから次に帆船、総トン数二十トン未満の帆船がございまして、これは総計で八百隻でございますが、このうち長さ十二メートル以上の帆船——ヨットと、それから長さ十二メートル未満のも近海あるいは国際航海をいたしますヨット、その他特殊船、危険物バラ積み船等の帆船がございまして、これらの総計で六百隻でございます。両者あわせまして八百隻。次に引かれ船がござい

ます。被曳船でございますが、被曳船で特定のものといたしまして遊漁船、回遊船二千隻等がございまして、合計この被曳船が二千隻でございます。次に機軸船——推進機関を有しませんが機軸は極で動く船がございまして、主として渡り船でございますが、渡り船のうち七人以上の旅客を乗せますものを検査の対象と考えておりますが、これが九千五百隻でございます。これらを総合いたしまして十八万九千隻になるわけでございます。

○原田立君 従来の船舶の検査には何か六種類ぐらいあるようなことを聞いておりますけれども、そのうち定期検査、これが従来の二十トン以上の漁船で新造時及び四年ごとに行なう精密な検査、これは定期検査であると聞いておりますが、これと一体どのぐらいの所要日数が検査するのにかかるとの漁船の場合です。中間検査はどのぐらいの所要日数がかかるのか。これらの検査が厳正に行なわれておるんだらうと思うんだけど、大体どのくらいかかるんですか。

○政府委員(田坂一君) 二十トン以上の漁船におきまして、いろいろございまして、平均いたしまして定期検査に所要いたします時間並びに日数を申し上げますと、在来船舶の定期検査におきましては所要日数が三日、総合計で五時間程度でございます。それから第一回の定期検査と申しますと、製造検査といいますが、新造のときの定期検査でございますが、これに要します検査につきましては、大体日数といまして三十日、延べ検査時間は約三十時間程度でございます。

○原田立君 中間検査。

○政府委員(田坂一君) 中間検査につきましては大体二時間から四時間程度でございます。

○原田立君 総トン数二十トン未満の小型船については随時検査というのをやられているそうでありまして、これは一体どういうふうな検査のしかたをするんですか。

○政府委員(田坂一君) 従来、現行の安全法におきましては五条の二で比較的簡易な船、検査の対象になつております船の中の比較的簡易な船に

つきまして随時に検査を行なうという制度がございます。今回の改正におきましては、これらはずれることになっておりますが、従来行なっております定型的な随時検査は、大体検査官の認定におきまして大体三年に一ぺんぐらい検査を行なっているのが実情でございます。

○原田立君 この定期検査というのは新造時及び四年ごと、四年目ごとに行なうんです。これは精密な検査で、これは新造時には三十日ぐらいかかるというのをはかるんだけど、四年目ごとに行なう精密検査が三日間ぐらいいいものでござんすか。私ちょっと聞いたんだが、一週間から十日ぐらいかかるというふうな話を聞いてるんだけれど、三日ぐらいいいできるんならば営業には差し支わりがないんだらうと思うんだけど。

○政府委員(田坂鋭一君) 一週間から十日以上かかるというふうなことは、いままであまりないと思われまふけれども、先生のお聞きになりましたのは、あるいは検査を申請してから検査官が派遣になる日までのことではないかと考えられますけれども、ポイント、ポイントの検査をやりますので、三回、三日間ぐらいいいすれば大体終了するということでございます。

ただもう一つ、検査に不合格の点がございまして、またさらに検査期間はふえるということになります。○原田立君 二十トン以下の漁船では大体三、四日と、二十トン以上の漁船だと一律に一週間または十日間ぐらいいいかるだらうと、こういうふうな話を聞いたんですけど、そんなことはないんですか。ななやいんです。まあ、三日や四日ぐらいいいのは、これは当然だらうと思うんだけど、一週間ないし十日という、十日間だなんて、月の三分の一ですからね、ちょっと支障を来たすんじゃないか。

まあ、なぜこんなことを聞いているかという、要するに、いままで適用除外になっておったのを、八百隻の数は少ないにしても、適用の中に入れたと、さあ、入れたけれどもーそれで入

れて安全が確保できる、これはもう当然けつこうな話だとは思う。ところが、漁業関係の人たちは、それで食べているわけですからね、一週間も十日も半月も検査のためにめられたなんていうんじや生活に支障を来たしちゃう。漁業操業に支障を来たすと、こういう心配をしているわけなんです。時期、場所等はもちろんのこと、過大な費用負担をさせないようには、そうしなけりゃならないだらうと、こう思うわけなんです。それで、だから二日ないし三日ぐらいいいものでござんすか。

○政府委員(田坂鋭一君) 船が完全に検査に合格するような形で整備されておりましたら、たゞいまも首席検査官にも確認いたしましたけれども、先生の御心配のようない点はないと存じます。それから次に、今回ふえます八百隻の漁船につきましても、先生の御趣旨のように、十分あらゆる点で対処したいと思ひます。たとえば、漁船は大体漁期が定まっておりますけれども、漁期の前には相当検査が集中するということがござい

ます。それらに対処いたしますために、それからの新たな漁船がふえます地区には、検査官の増員、あるいはその時期に臨時に他の地区から検査官を派遣する等の処置も今後講じていくというふうなことを考えておる次第でございます。

○原田立君 検査体制についても、今度の小型船舶検査機構ですが、これができれば当然ずっとこう拡大されていくんだらうと思うんだけど、現状はどうなっているのか。それは、この法律がもし通った場合のあのふえていくのは、どういうふうな状況になるのか。

○政府委員(田坂鋭一君) まず現在でございましてけれども、現状は全国五十八カ所に検査官二百四十名を配置いたしまして、五十八カ所と申しますのは、まあ大体船舶の非常に検査の頻度が多いというふうな場所を選んでそこに配置いたしておるわけでございますが、今後小型船舶検査機構がで

きますと、この整備でございまして、来年当面は東京に本部を置きまして、全国三十カ所に支部を置

き、かつ津々浦々に行き渡りまして小型船舶でございまして、非常勤の検査員をできるだけ検査の必要な場所には配置いたしまして、検査のために使用者、所有者が迷惑をこうむるというふうなことは極力少ないようにいたしたいというふうな配慮いたしております。

○原田立君 すると、国のほうの場合でいえば五十八カ所と二百四十人ですね。これは今後何カ所かふえるとか何人か増員するとかという見通しはないのかどうか。それから小型船舶検査機構ですが、これができた場合には、東京に本部、全国に約三十カ所の支所を置くと、三十カ所ぐらいいい、まあまた自身も言っているように、全国に約二十万ぐらいいいあつたとなつてゐるのが検査十分できる自身がございまして。また、これはこれから何年計画とかいうので太らしていく、そういう計画があるのか、それはどうですか。

○政府委員(田坂鋭一君) まず、国の検査官の今後の増員に対する考え方でございますけれども、先ほども御答弁申し上げましたけれども、最近の船舶は非常に大型化してまいつておりまして、検査の場所も非常に多くなつておりますし、それからいろいろ新たな船、新たな仕様の、態様の船等がす

でにあらわれてきておりますし、また装備品も非常にふえてきております。これらのことによりまして、検査官は現在非常に忙しゅうございまして、従来からも、また今後も検査官の増員につきましては引き続きお願いをしていくつもりでおります。

次に、小型船舶検査機構のほうでございまして、ただいま申し上げました三十カ所と申しますのは、地方におきます支部の当面の数でございまして、検査体制を整備いたします五十二年には、全国四十七カ所に支部を配置するように考えております。それからその四十七カ所あるいは三十カ所のほかに、たとえば三崎とかあるいは芦ノ湖

だとか、いろいろ方々に小型船舶は行きたつておりますので、それぞれの地区、その地区に非常勤の、支部に常勤しない非常勤の検査員を配置い

たしまして、それらの検査員によって検査を行なつていただく。大体先ほど申し上げました百二十名の当面の検査員の中で三十名は――三十名と申しますか、三十名に当たる仕事量の検査は非常勤の検査員にやつていただくこと。この三十名の仕事量をこなすには三百人なのか百人なのかそれはそのときの実情に合わせて非常勤検査員を整備していきたいというふうな考えておる次第でございます。

○原田立君 先ほど小型船舶検査機構のどんなふうな運営していくのかと神沢委員から質問がありまして、法律の上からいくと出資金三千万円を出すというんですね。三千万円ぐらいいい出資金でスムーズに前進していきますか。どうですか、そこそこは。

○政府委員(田坂鋭一君) 先生御指摘のように、三千万円だけの出資では運営は当面はできませんので、不足分につきましては市中銀行からの借入れによって運営をいたしたいと。話が前後いたしますが、本機構は手数料によってその所要の資金をまかなうということに考えておりまして、昭和五十二年ごろには手数料とそれから所要の支出とが大体バランスをするというふうな考えております。三千万円の使途でございまして、これは検査の合理化のために検査場を逐次つくっていくというふうな考えておるわけでございます。

○原田立君 いま人員費が相当高い上にいろいろと設備もしなやいけないんだらうし、検査器具も買わなきゃいけないんだらうし、当面三千万ではどうしていきえないわけでしょう。市中銀行から借り入れするかどうか、どれぐらいの借り入れするんですか。

○政府委員(田坂鋭一君) 当面本案がお認め願えまして本年から施行ということになりましたら、昭和四十八年度は検査は一つもまだ実行できないわけでございますので、支出ばかりでございまして、そういたしますと、本年度は三億二千万ぐらいいいの借り入れとを考えております。

れるように、もっとお互いに連絡し合つて、そうしてこういうふうな方法、こういうふうな内容の条例をつくるようにしたらどうか、それに對してはこういうふうな国からも援助をするとかいうようなことをだんだんこれ固めていきますと私は十分効果があがるんじゃないか、こういうことを私は言っているんでして、えらい警察庁のほうと離れたことじゃなく、あなたの御希望になっているのとえらい離れたことを言っているわけではないんでございます。

○原田立君　その問題はそのぐらゐにして、ひとつ事故が多発しないように、運輸省のほうも警察庁のほうもしっかり御努力願いたいと思います。

それから、今回の法改正で確かに安全設備で安全運転に関する規制はできるんでありますけれども、それを実際に運転するドライバーですな、自動車でいえばドライバーだけれども、ドライバーの指導訓練ということがこれが一番大切になってくるんじゃないでしょうか。で、具体的にどのようにしてその指導訓練というものを実施するのとか、その点、いかがですか。

○政府委員(丸居幹一君)　私は、海のこういった事故を防止するのは非常に大事なことは先生御指摘のとおりでございます。ドライバーがどういふマナーを身につけるいはずい技術を身につけておるかということとは非常に大事なことだと思います。ところが、現在の法規では、旅客を運送しない五トン未満の船につきましては何ら規制が行なわれておりません。したがひまして、五トン未満の船を自分一人で運転する場合には、何ら海の知識も知らない、マナーも身につけていない人が運転をしておる。そういう事故のあつた船を調べてみますと、大体そういうことが原因で事故が起つておるといふことが出てきております。そこで、どうしてもそういう人にマナーなり海のルールというものを知ってもらわなければならぬ。これは陸と非常に違ったルールがありますので、そういうものをやはり身につけてもらわなければならぬ。そういうものを身につけさせるの

にはどうしたらいいか。それはやはり教育をしなればいけない。ところが、ただ学校へ行きなさいということだけでは教育が徹底しない。やはりこれは五トン未満の船につきましても、五トン以上の船と同様に操縦についての免許制度をこれで行なうべきで、そしてその操縦についての免許を取るために勉強していただく。勉強していただくためにそういうものを覚えていただく。こういうことで操縦についての免許制度は五トン未満につきましてもしなさいということにいたしました。船職員法その部分を一部改正いたしました。五トン未満にも船職員法が適用になるという改正をしたいというふうに考えまして、その改正案をただいま衆議院の交通安全特別委員会御審議を願っている最中でございますので、これができ上がりました法が施行になりますれば、そういう点については行なえるようになると思います。

○原田立君 最後に、ひとつと別な問題になりますけれども、この六月末から七月の四日に至るまでタンカー並びに貨物船等の接触事故が一、二、三、四、五、六件、新聞報道によりましてもう六件出ております。これが現在海上交通安全法というのがいわゆる東京湾、浦賀水道、伊勢湾、伊良湖水道、大阪湾、瀬戸内海、明石海峡、ここの辺の三海域だけにしかないんですけれども、今回起きた事件は、いずれも三海域以外の地域で起きています。大惨事に至らなかったのはよかったことであるけれども、だけれども、その中にも、兵庫県の淡路島の機帆船「八幡丸」四十六トンが沈没している。たいへん気の毒な話でありますけれども、これらのことを踏まえまして、やっぱり海の道交法を確立すべきじゃないかとばかりも思う。それはなかなか対漁民問題——漁業補償ですか、そこら辺の問題ともからんでなかなかむずかしいかと思うけれども、こういう事故が起きるたびにいわゆる海の道交法は確立すべきではないかと、こんなふうに思うんですけれども、その点の所信をお伺いしたい。

○政府委員（紅村武君） 七月一日から施行されま

した海上交通安全法は、ただいま先生御指摘になりましたとおり、東京湾、伊勢湾、瀬戸内海、この三海域が船舶交通のふくそうする海域であるというところで、この三海域につきましても特別の交通方法を定めまして、危険を防止するための規制を行なうというのが趣旨でございます。この三海域以外のおきましても、現在は海域内におきましても船舶がひんぱんに出入するという港も比較的少のうございます。それからまた、通常の船舶の航行量も必ずしも大きくはございません。そういうことでございまして、現在の段階におきましては、海上交通安全法に規定しておりますような特別なルールを適用する必要はないのではないかと、このように私は考えておるわけでござい

ます。それで、この海上交通安全法の適用がない海域につきましても、海上衝突予防法という法律がございまして、また、港の中につきましても港則法がございまして、この二つの法律によりまして船舶交通の安全を確保してまいりたいと考えておりますと同時に、こういった海上交通安全法なりあるいは港則法なり、それ以外にも海難防止思想の普及というところに私も今後あらゆる機会をとらえまして努力してまいりたい、そういうことによりまして事故を防止したいというふうに考えておる次第でございます。

○原田立君 そんな答弁じゃだめですよ。もう衝突の法とかそんなことあるのは私たちが十分知っているんだ。知っててこういう事件が起きてい

るんだから、それで指摘しているんですから。ほんとにだいたいどうですか。カーフェリーや何かでも沈没しちゃって何百人と死んだらばこれは大問題になりますよ、と指摘しているわけですよ。それはいいとして、私調べた範囲内で、六件のうち、六月二十九日千葉県勝浦灯台東南十二キロの海上で起きたのはパナマ船籍の液化天然ガスタンカー「ゼノン号」——外国船ですよ、これが一つ。それから七月一日に起きた津軽海峡にお

ける事故のものはフィリピン国籍の貨物船「サンタアナ号」四千七百三十三トン、それから同じ七月一日午後四時十分ごろ起きた豊後水道の事故もリベリア船籍の貨物船「コスモスカベラ号」、七月四日松山沖伊予灘で起きたのは韓国の貨物船「興亜号」と、外国船が多いですね。外国船も日本の海域内に入ってきたら十分そこは注意してもらわなければならぬ。ただ遠慮千万な話なんですけれども、外国貨物船等、これらに対しても処置のしかたが不十分なんじゃないのかと疑念を持たざるを得ない。で、これで私は質問終わるけれども、こんなことがないように、特に外国船なんかで事故やこんなことがないように、もっと厳重な処置が講じられなければならないか、この点、いかがですか。それについて運輸大臣のほうからも一言最後にお願いします。

○政府委員（紅村武君） 各種の事故に外国船が関係しておりますことは残念ながら先生御指摘のとおりでございます。これにはいろいろと事情もあらうかと存じます。たとえば今回の海上交通安全法におきましても、実は私も外国船に対する周知徹底というのには非常に苦心をしておるところでございます。現実に入ってまいりました外国船に立ち入り検査等を実施いたしまして聞いてみましても、詳しいところまではまだ徹底していません。こういうような船が少なくないわけでございます。こういった事情でございますので、私もいろいろといたしまして、外国船主協会あるいは代理店あるいはIMCA等を通じて、積極的に今後とも周知徹底に努力をいたしてまいりたいというふうに考えておるわけでございます。

きましては、海域によって違いますけれども、できるだけパイロットをとるようになんとかの指導してまいりたい。こういうような一連の措置によりまして事故防止に努力してまいりたいというふうに考えておる次第でございます。

○国務大臣（新谷實三郎君） いま政府委員から御答弁したので大体分かっていまして、けれども、日本の近海は、御承知のように、非常に海難の多発しやすい海域なんです。それから潮流の関係からいいますと、霧の関係からいいますと、季節によって非常に世界じゅうでも非常に航海難所といわれているところが多いのでございまして、国際的にいいますと、やはり海上の衝突予防に、国際的な条約もございまして、各国ともそれに準備してやっていますから、各国とものですけれども、なれない海域でございまして、政府委員言いましたように、非常に問題が起りやすいのです。われわれのほうも、できるだけ内水になりますと水先人をとらしてあります。水先人を。これは非常に海域になれておりますから、まあ大體間違いないと思います。水先人が乗って海難事故を起こしたという例は非常に少ない。ところが、水先人を要しないような海域ですね、だいたい陸に近いけれどもまだ内水に入っていない、港湾に入っていないというところ、これは非常に、港湾に入っていないというところ、これは非常に事故なんかが多いというところ、これは非常に多い。これについては、いま海上保安庁で申しましたように、やはり海上衝突予防法をええ守っていきいんだということ、これは、これは非常に状況が変化するものですから、それに対応したようなやはり乗組員のお互いの注意というのが必要だと思っております。日本船については、そういうところを、われわれのほうもそうだし、水産庁もそうだと思いますが、そういう海域に出ていく船については十分注意義務を順守するようにということ、これは指導しなけりやありませんが、外国船につきましても、むしろ国際機関を通じて、こういう場所、こういう事件がこ

ういうふうになっているという状況が絶えず通報し合ひまして、それによって注意を喚起しながら、お互いの協力で海難を防いでいくというふうなことを実行していくのがまず先決、たろうと思ひます。

○神沢浄君 国内的には、船員の訓練でございますか、あるいはいろいろのそういう方面についての、何とかいいますか、勉強でありますとかそういうものについては、これはわれわれのほうの関係の部局で機会のあることにこれから努力をさせて海難を防止しなければならぬと、こう思っている次第でございます。

○神沢浄君 もう時間もありませんので、簡単に二、三問お尋ねをしたいと思います。その前に、先ほどモーターボートとそれから漁船との間の事故についてあとからお答えをということでしたが、御答弁願えますか。

○政府委員(紅村武君) いえ、まだ……。これからお答えいたします。

先ほどお尋ねのございましたモーターボートと漁船との衝突件数でございますが、四十五年は衝突件数が六件でございました、このうち漁船との衝突件数が二件でございます。それで、相手方の漁船の大きさは、一トンが二隻でございます。それから四十六年は、衝突件数が四件、このうち漁船との衝突件数が二件でございます、相手方漁船の大きさは一トン、二隻でございます。それから四十七年は八件でございます、漁船との衝突件数が三件、その相手方の漁船の大きさは、一トンのものが一隻、それから三トンのものが二隻と、こうなっております。なお衝突場所は、港内、防波堤あるいは川口、こういったところが大部分でございます。

○神沢浄君 その漁船の問題ですけれども、この法案で見ますと、漁船につきましては、政令で定める総トン数二十トン未満の漁船には当分これを適用せずと、こうなっているようですが、政令で定める漁船とはどういう漁船になるわけですか。

○政府委員(田坂鋭一君) 政令で定めます漁船

は、遠方海域に出漁する漁船以外のものでございまして、遠方海域をいましては、ただいま百海里以上の遠方海域を考慮しております。そういったしまして、除かれず業種といひますか、漁船以外の船、すなわち、今回対象になります業種につきましては、さけ・ます流し網漁船、かつおさお釣り漁船、まぐろはえなわ漁船、たいはえなわ漁船、ふくはえなわ漁船及びさけ・ますはえなわ漁船でございます。これら合せて現在八百隻程度と考へております。

○神沢浄君 総トン数二十トン未満の漁船というと同量ぐらひになりますか。

○政府委員(田坂鋭一君) 水産庁から御答弁いたしたのが本来かと思ひますが、私どもの調査では二十八万八千隻程度というふうに考へております。

○神沢浄君 枝葉末節みたような問題かもしれませんが、特定のものといたひますか、政令で定めるものを除くということになれば、何か除くもののほうが少数みたような感じがするんですけれども、二十八万八千隻のうちで、政令で定めるものはほとんど除いて、対象になるのが八百隻という、どうも非常に不自然な感じがするんです。そこで、こういう法律をつくるからにはやっぱりやがては二十八万八千隻が対象になっていくことになるんでしょうけれども、それらについていけばスケジュールですね、対象になっているのが八百隻だけですから、今後はどういうふうに進めていかれるのかという、この点がちょっと何か、数字の対比からいひますと非常に不自然に感ずるだけに、その点をお聞きしておきたいと思ひます。

○政府委員(田坂鋭一君) 私どもの基本的な考え方といたしましては、漁船の安全性を確保いたしたためには、全船舶を安全法の対象にいたしたという基本的な考え方がございまして、こういう書き方になっておるわけでございますが、ただいま申し上げましたように二十八万八千隻、たい

へん隻数が多うございまして、それからの漁船の操業の実態や、それから航行の様態、いろいろ複雑な面がございまして、これからの面を勘案いたしますと、円滑に検査を実施していきましますために、当面八百隻程度を対象にいたしまして逐次ふやしていききたい。ふやしていくにあたりましては、先ほど御答弁いたしましたように、農林省漁業課等とも十分な話し合いをし、法の精神をよく御理解いただき、かつまた、この漁業の、いま申し上げましたように多様化、多様性のございまして漁業の実態等もさらに詳細に調査いたしまして法の実施に円滑を期したいという考へてございまして、相手方もあることでございまして、私どもといたしましては、できるだけ急速にふやしたいというところで、五年後と申しますか、四、五年の間には大体四分の一程度は対象の中に入れたというふうな考へておる次第でございます。

○神沢浄君 法律の書き方というものはなかなかむずかしいものでありまして、われわれの常識的な感じでは、むしろ何か、特定のものを除くのは、漁船は対象にしないということのほうが何か自然のような感じがしますが、二十八万八千隻対八百隻ということになります。しかし、それをやがては対象にしていこうという、そういう基本の考え方の上に立っておられるというところで、もう一つ了解をするわけなんです、そこで、漁船の場合には、これは漁獲期というやつがちょっと問題になると思うんですね。検査の時期とそれから漁獲の時期、それらには相当な配慮が私は当然必要になってくるんじゃないかと思ひますが、その点などどんなふうな考へておられますか。

○政府委員(田坂鋭一君) 先生仰せのとおり、漁船には漁期というものがございまして、漁期の到来いたします前に整備がなされるというのが通例でございます。その整備のときには非常に検査の需要と申しますか、検査の要請が多うございまして、検査官を円滑に配置していくということに

たいへんいまでも苦勞しておるところでございますが、今回八百隻という検査対象船舶がふえますので、これらには十分対処していく必要があらうと私も現在考へておるわけでございまして、それには特に検査隻数の多い地区には検査官の増配、それから検査の集中いたします時期には検査官を臨時に派遣いたしまして、検査のために漁業家に迷惑をかけるということとは絶対にないようないたしたいというふうな考へております。

○神沢浄君 それから、この法改正が施行されるということになりますと、小型船舶に、定められたものに適用になっていくわけですが、検査証の規定などもあるようにすけれども、現在の船舶というか、いわゆる現在船舶に対してはある時期についての経過措置みたようなものが必要になっているんじゃないかと思ひますが、それらの点についての配慮はどんなふうな状況なんですか。

○政府委員(田坂鋭一君) 本来は、法の規制と同時に、先生の仰せの在来船につきましても全船舶を検査対象にいたすということが安全のためには一番いいというふうな私ども考へておりますが、先生の御指摘のように、この適用を円滑に行なっていくためには、非常に隻数も多うございまして、また受検をいたします方々に周知をいたします必要もございまして、また、いろいろ設備しなきやならない安全施設等の生産の問題もございまして、おおむね三年間に、在来船舶につきましても三年間に割りまして、大体平均的に毎年六万隻程度を対象にやっていきたいというふうな考へております。三年後には全部の十八万九千隻の船舶は検査を終了しておるというふうにならうと思ひます。

○神沢浄君 それから、こまかいような点ですけれども、この認定事業場制度ですね、これはちょうど陸上でいえば自動車の指定整備工場と大体同じようなものと考えてもよろしいんでしょうか。

○政府委員(田坂鋭一君) 認定事業場制度には、製造とそれから改造、修理、整備と三種類ござい

ます。最後の整備につきましては陸上の整備工場制度と大体同じだというふうに考えていた。だいてけつこうと思ひますが、前段の製造と改造、修理につぎましては、製造検査につぎましては省略いたしますが、最後の仕上りの性能のチェックというものにつぎましては、私も検査員あるいは検査官が行なつてこれを行なうということになつておりますので、ちょっと違つてくるわけでございます。

○神沢浄君 わかりました。そうすると、自動車とは違つてやっぱり手抜きの手癖はなくて済むわけですね。

もう時間もありませんから、最後、少し老婆心めいた質問になりますけれども、まあこうやつてどんどんレジャーボートがふえていく。聞くところによると、いま自動車の場合は万国旗みたようなものを張りめぐらしているところはないが、中古自動車の展示場、販売場ですけれども、いまモーターボートについても、大抵中古品、セコハンなどの売買というものはかなり盛んに行なわれてきておるようであります。それに今度は次に統いてくるものは、いわゆる朽腐船の処理と、こういうことになつてくるんじゃないか、おそらくもう遠からずそういう問題にぶつかるといふことになつたらこれはたいへんなことになるかと思ひます。そういうふうないわゆる朽腐船の処理などについてどんな構想をお持ちになつてゐるが、もしお考えになつておりましたら、ちょっとその点をお尋ねしておいて、そして私質問を終わらしていただこうと思ひますが。

○政府委員(田坂鋭一君) 先ほど御答弁申し上げましたように、レジャーボート、モーターボートの八五％は強化プラスチック製でございます。強化プラスチックは非常に燃えにくい、腐りにくい、老化しにくいというような材料でございますので、これらのボートが大量に廃船されるということになりますと、その廃船処理は大きな問題になると考えます。現在のところは、まだこれらの

ボートが始めましてから間もない時期でございますし、また、非常に耐用年数も長うございますので、廃船処理は問題になつておりません。将来の問題でございます。そういう事情でございますので、私もどもいたしましては、来年からレジャーボート、強化プラスチック・ボートの廃船処理というものについて、その装置の開発に当たりたいということ、現在、来年度以降予算要求をいたす予定にもいたしておるわけでございます。二、三年間に完全な廃船処理装置を開発いたしたいというふうを考えております。

〔理事阿部憲一君退席、理事神沢浄君着席〕

○理事(神沢浄君) 他に御発言もなければ、本案に対する本日の審査はこの程度といたします。

本日はこれにて散会いたします。

午後三時五十五分散会