

第七十一回
国会

参議院交通安全対策特別委員会會議録第十四号

昭和四十八年九月七日(金曜日)
午前十時二十一分開会

委員の異動

九月七日

辞任

田淵 哲也君
小笠原貞子君

補欠選任

木島 則夫君
渡辺 武君

出席者は左のとおり。

委員長
理事

西村 関一君

岡本 悟君

二木 謙吾君

神沢 淨君

阿部 憲一君

委員

鬼丸 勝之君

黒住 忠行君

橋 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

森 勝治君

吉田忠三郎君

木島 則夫君

渡辺 武君

国務大臣
運輸大臣

新谷寅三郎君

政府委員

内閣総理大臣官
房交通安全対策
室長

秋山 進君

警察庁刑事局保
安部長

綾田 文義君

運輸省船舶局長

田坂 鋭一君

運輸省船舶局長
海上保安庁長官

住田 俊一君
佐原 亨君

事務局側

常任委員会専門
員

池部 幸雄君

説明員

運輸大臣官房参
事官

佐藤 久衛君

本日の會議に付した案件
○船舶安全法の一部を改正する法律案(内閣提出、
衆議院送付)

○委員長(西村関一君) 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。

委員の異動について御報告いたします。
田淵哲也君及び小笠原貞子君が委員を辞任さ
れ、その補欠として木島則夫君及び渡辺武君が選
任されました。

○委員長(西村関一君) 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を願います。
○阿部憲一君 運輸部当局に二、三改正法律案に
ついてお伺いいたしますが、レジャー用のモー
ターボート、それからヨット、この用途だとか船

体機関等、特殊なものであると思われなければ
も、現行の船舶安全法の体系でこのレジャー用の
ボートあるいはヨットの規制を行なうことは不都
合を生ずるのではないか、こういう心配がありま
すけれども、ちょっとお伺いいたします。

○政府委員(田坂鋭一君) 確かに先生仰せのと
おり、レジャーボート、ヨット等は、在来の船舶
安全法の対象になっておりますが、航行区域等、
安全法の対象にない面がございまして、航行区域等、
いろいろ変わった面がございまして、船舶安全法
の体系の中におきましては、もうすでに従来から
いろいろ変わったものの中につきましては、それ
ぞれその種類に応じまして安全基準をきめこま
かくしております。そういうことでございまして
で、今回のレジャーボートあるいはヨットが入り
ましても、それらの種類に応じまして安全基準を
きめこまかくしていき所存でございますし、そ
ういう準備をいたしておりますので、先生の御指
摘のような心配は全くないと考えております。

○阿部憲一君 ああそうですか、わかりました。
この安全法の改正によりまして、新しく安全法
の対象になる小型船舶のうち、レジャー用のモー
ターボート、ヨットの数はどのくらいになります
か。

○政府委員(田坂鋭一君) レジャー用のモーター
ボートの数は約十万三千隻、ヨットは約一千隻と
考えております。
○阿部憲一君 この検査対象の隻数から考えまし
て、今回の法改正はレジャー用ボート、それから
ヨットに対する規制、これがねらいだと思いま
すが、いままでモーターボートとかあるいは遊漁
船、この検査について都道府県の知事が行なっ
ていたものと聞いておりますけれども、これを新
たに国の検査機構を設けられたというのは、その
事情についてお伺いしたいと思います。

○政府委員(田坂鋭一君) 従来から、現在の安全
法におきましても、安全法の国の検査の対象に
なっておりません船舶、今回検査の対象にいた
したいと私どもが考えております船舶につきま
しては、都道府県知事が安全基準を設けて検査を
するということは、運輸大臣の認可を得ればで
きるような仕組みになっております。そういったし
て、私ども従来から、都道府県知事におきま
してこれらの小型船舶に対して安全基準を定め検査を
励行していくようにお願いをしてまいりましたわけ
でございますが、都道府県におきましては、これら
の船舶は、数あるいは種類が非常に多ございま
して、これらの検査あるいは安全基準をつくって
いくということにつきましては技術的な困難な点が
ございましたし、また、これらの船舶は隣接した
都道府県にも行動するわけでございまして、隣接
した都道府県と画一的な安全基準を設けるという
ことが必ずしも円滑に進まなかったというよう
なことから、都道府県知事におきましてこれらの検
査を実施することが非常にむずかしくなりました
ことと、私ども考えております。実績におきま
しても、四都道府県が実施しておられるにすぎ
ませんし、また、対象船舶数は二万隻にすぎ
ません。そういうような実態でございますので、
これらの船舶の安全を確保いたしますためには、
やはり国が直接これらの船舶の安全基準を定
め、または国の責任において検査を実施して
いくというふうな体制を考えなければならぬとい
うふうに考えたわけでございます。

○阿部憲一君 そうしますと、いま現在行なわ
れている都道府県の検査業務ですね、これを今度
新しく設立させます検査機構へ業務移転をなさ
るようなことになりませんか。それは、あれで
すか、当然、私、都道府県側の協力が必要だと思
います。それについての、何か打ち合わせと

いいでしょうか、話し合いというふうなものはないとおられますか。

それからもう一つ一緒に伺いますが、都道府県で現在の検査業務に当たっている人が、会の人がおられると思いますが、そういう人たちの今後の処遇というのはどうなりますか、これについてお考えがあったらお知らせ願いたいと思います。

○政府委員(田坂鋭一君) 法案の準備をいたします段階で、私ども都道府県のお考えを十分に調査いたしまして、また自治省とも十分な話をいたしまして、その段階におきまして引き続きまして検査を実施したいという都道府県は、東京都と滋賀県のみでございます。それから、これらの東京と滋賀県は引き続き検査を行なう、安全基準を持ち、また検査を行なっていくということは、今回の法改正によってもできるような仕組みになつておるわけでございます。そういったしまして、さらに、現在検査を行なつておりました、法案がお認め願えましてから検査をやめる府県につきましては、これらの職員につきましてその地方自治体におきまして適当な処遇の道がないという場合には、私ども、今回制定されます小型船舶検査機構の中で十分処遇ができるものと考えておる次第でございます。

○阿部憲一君 わかりました。

法改正をするには、言うまでもありませんが、小型船舶の将来というものの姿、これを踏まえながらなされなければなりません、今後のレジャーボートの伸びというものはどのくらいものと思われたいとおられますか。それからまた、それに必要な小型船舶の検査機構の陣容、規模、これはどのくらいが適当だというふうにお考えになつておられますか。

○政府委員(田坂鋭一君) 小型船舶、特にレジャーボートの最近までの伸びは非常に著しいものがございますし、また西欧、欧米等の現在のレジャーボートの実勢を見ましても、私どもは今後とも従来以上にレジャーボート用のモーターボートが伸びていくものと考えております。そういった

しまして、いま現在の一般的な予想で申し上げますと、昭和六十年にはモーターボートの数は約百万隻になるだろうというふうな見込みが立てられております。一方、これらのモーターボートの伸びに對しまして小型船舶検査機構がどういふような機構を持つて對処していく予定であるかという先生のお話でございますが、小型船舶検査機構は東京に本部を持ちまして、各都道府県にそれぞれ一カ所あるいは二カ所の支部を設ける予定にいたしておりますが、当面、お認め願えまして、来年度の初年度におきましては本部を東京に設ける、また支部を三十カ所ぐらい設ける予定にいたしております。そういったしまして、これらの支部におきまして検査を実施いたします検査員の数は、当面は、直接につとめます検査員、これが大体九十名ぐらい、さらに嘱託検査員と申しますか、非常勤検査員と申しますか、各港々、地方地方に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いますために、非常勤の検査員の制度を考へておりますが、これらの検査員の数が、仕事の量といたしまして、大体三十人ぐらい必要であるというふうな考へております。そういったしまして、機構の事業が一応安定いたします昭和五十三年――五年後ぐらいの状態を考へますと、地方の支部は四十八カ所ぐらいを考へております。直接勤務いたします検査員は百五十名前後、それから、先ほど申し上げました非常勤の検査員の仕事量は約七十名に相当するぐらいの仕事量があるのであらうというふうな考へておる次第でございます。

○阿部憲一君 海上の問題ですけれども、陸上につきましての検査、民間の検査場あるいは整備場、要するに自動車がおもですけれども、これについての、非常にいいかげんと言つちやなにかもしれませんが、手抜きなんかが多い。これはきょうの新聞にも出ていますように、そのためにCOに對する規制などもさっぱり守られておらない車が多いと、このようなことが出ておりますが、この海上につきましての検査制度そのものも設けられるわけですが、この手抜きというふうな問題、このようなことは懸念がないかどうか伺いたいと思ひます。それから、いま仰せられました九十名ぐらいの検査員ですが、これなどの養成などもどういふふうになっていきますか、ちよつと。

○政府委員(田坂鋭一君) まず、検査を行ないますにあつたての手抜きのお話でございますが、陸の場合と海の場合と、手抜きの関係で聞きたすと考えられますのは、私ども、この検査を円滑に行ないますのに認定事業場制度というものを考へておりますが、この認定事業場制度の運営において検査場の手抜きが考へられるということではないかと御心配になつておるのではないかと考へます。この認定事業場制度につきましては、すでに三十八年から製造工事につきましてはすでに設けられておるわけでございますが、今回の非常に多数の船舶の検査を行なっていくと、それから船舶が小型であるというふうなことを合わせ考へまして、改造、修理並びに整備につきまして認定事業場制度を拡大して設けていただくようにお願いしているわけでございますけれども、この認定事業場制度の態様は、検査は、設計、製造工事並びに性能のチェックという三段階について行なわれるわけでございますけれども、この改造・修理工事の認定事業場に対しては、改造あるいは修理の工事そのものに対する検査を免除するわけでございます。そういったしまして、その設計あるいは性能検査につきましては、検査員が直接その船に立ち会つて検査をするわけでございますので、改造、修理の認定事業場制度につきましては、万々にも手抜き工事が行なわれる心配はないと考へます。それから整備工事に対しまして認定事業場制度でございますが、これにつきましては、小修理あるいは保守点検が定期検査あるいは中間検査の前一カ月に行なわれなかった場合には、この定期検査あるいは中間検査を省略するという制度でございますけれども、この場合にございまして、私どもは検査の済みました結果につきまして詳細なる報告を認定事業場から提出させることにいたしておりますし、また認定事業場に対しては、立ち入

り検査をしなば行ないまして、その事業の実態を厳重な監督をいたすことにもいたしておりますし、またさらに、万が一、これらの検査におきまして手抜き検査等の不祥の事件がありましたときには、認定事業場の認可を取り消すという厳重な手段も講ぜられるようになっております。

そういったことでございますので、現在におきましては、手抜き工事、手抜き検査というものは絶対に起こり得ないというふうな考へておる次第でございます。

次に、検査員の養成でございますが、発足にあたりましては、船舶に関する技術並びに経験を十分に持つていま在野の方々をこの検査員に充てるように基本的には考へております。そういったしまして、私どもの調査いたしておりますところによりますと、いまだ十分な調査でない段階におきましても七〇〇近くの充足ができるというふうなことでございまして、本法律が認められまして本格的に人員を募集いたしますれば、十分な数の検査員が確保されるというふうな考へております。そういったしまして、その発足にあたりましては、これは新しい法案でございますので、直ちにそれらの方々に十分な研修を行ないたいというふうな考へておる次第でございます。

○阿部憲一君 このいま設けられます認定事業場制度ですが、それに基づいての認定事業場というのができるわけですね。これの一体、要するに検査業務でしようけれども、対象の中に騒音を取り締まるようなあれはお考へになつておられませんか。ということは、いまのモーターボートについて特に私ども懸念しております公害と申しまししょうか、その中には騒音が最大のものじゃないかと思ひます。静寂な湖あるいは海辺でもって、御承知のようにボンボンボンボンとやられるのは、ちよつと陸上のあの無謀なオートバイと同じようなものでございまして、その点を懸念しているのですけれども、その辺についての取り締まりというか、それに当たる部分を認定事業場でもつて行なうような機構になりますかどうか。

ぬと考えております。

○野々山一三君 一般論でまず最初に伺いたいんですが、すけれども、最近、カーフェリー対策をおきめになって発表されましたですね。このカーフェリー対策と今回の船舶安全法の一部改正による内容的なものには詳細は触れませんが、おわかりだと思いますが、その関連は一体どんなふうに、今度のカーフェリー対策と船舶安全法というものの内容と区分、そういうものは一体どういうものなのでありますか。

それからついでに、時間が限定されていますから、今度出されたカーフェリー対策というものは、その根拠は一体どこに、何に基づいてやられたのか。それから、うかがい知るところ、カーフェリー対策というものは、すでに一定の基準といえますが、考える基礎がありまして、法律的な基礎があります。ましてやられたやに伺うのですが、言うならば、その対応策とでもいいますかね、カーフェリーと安全というものとこの今次の改正との関連でどういう論拠があるんだろかということを一般論として伺いたい。

○国務大臣(新谷實三郎君) このカーフェリー対策は、これは最近カーフェリーの事故が相当続きまして、幸い人命には影響なかったんですけれども、もう一步誤りますと非常にたくさんの方の人命に影響があるというようなことでございましたので、いままででも船舶安全法、船舶職員法によりまして一般的なその構造上の安全、運航上の安全というのは確保しておるんですけれども、何しろ特殊の船でございまして、のみならず、非常にカーフェリーの利用者が多いものですから、就航いたしましたとしてもダイヤが非常に過密状態で、船員等の訓練もおそろかになりがちであるというような点がございますので、この安全法及びこの船舶職員法等に基づきます通達というような形で最大限のことをしようと言っておるわけです。で、そのカーフェリーを動かしているほうの側からいいますと、一たび災害が起こるとたいへんなことになるものですから、で、われわれの通達

を出すにつきまして関係者と呼んでいろいろその意見を聞いてやりましたが、何とかしてこれはやっぱり安全基準を高めなきゃいけないというところでは同意しておりまして、これはもうあまりいいゆる抵抗もなしに、われわれも協力さしてもらう、そのかわり相当の経費もかかりますから、そういうものについては国のほうでめんどろを見ていただきますかというようにことで、四十九年度予算にも相当のこれは経費を計上しております。

で、そういうことでまあ関係者がお互いに話し合い、合意をした上で、現在のところ、構造の上からいいますと、一気に船をつくりかえるわけにいきませんし、現在この船舶安全法によってできている構造の中で、ある部分を強化する。それから設備についても、たとえば火災の発見を早くするとか、すぐブリッジのほうにアラームするとか、そういうことについてやれるだけのことをやるうじやないかというようなことを考えましてああいう対策を出しておるわけです。船員のほうの関係について、本来、たとえば救命具の使い方とか救命ボートの使い方とか、あるいは脱出させる方法とか、火災があった場合の通報のしかたとか、いうについてちやもつとその訓練をしてはいいのです。で、若干やっていると思いますけれども、出航の前に総点検をするとか、あるいは何航海かしてくると、これは船員にさらに念を入れる意味で訓練をするとかいうようなことについて、どうもダイヤが過密状態ではひまがないということなので、しょうが、おろそかになっておった会社でもないことではないです。そういうものには嚴重に注意いたしまして、物と人との両面からカーフェリーに關する事故は今後はもう絶対これは防がなきゃいかぬということでは、役所もそれから業者のほうも全く意見が一致しておりますで、この点は多少経費がかかりますけれども実行しようということになったわけでございます。ことにこれからのカーフェリーというのはもっと大きくなります、大型になりましてね、就航航路も長くなります。で、

すから 危険の度合いももっと大きくなる。災害も一たん発生すると大きくなりますから、いままでの小さなカーフェリー、瀬戸内海とか湾内を動いておったのと違った見方でこれに対処していかなければならぬというふうに考えておるわけでございます。

○野々山一三君 一般論としておっしゃるということはわかるんですけども、カーフェリー事故が最近顕著に――まあ顕著というか、最近非常に問題のあるやつが起こっておるといふ一般論はわかるんですけど、その最たる原因は何かということについて、安全対策上何を捕捉したからかくしとかじかするということのような明確なものを――これは海上保安庁にもかかりがあるのかもありません。運輸省の行政指導という観点からもかかるわけでございますけれども、その最たる原因を一体どう捕捉したかということを、いろんなきれいなお話はけっこうでございますから、ひとつ資料として示していただけますでしょうか。

たとえば、この間の国鉄の鶴見の事故ね、この間の委員会で、工事中の事故ではないかと思われ
る節もありまして、という話だったのが、翌日にな
ったら、あれは工事前のミスだったと。工事前の
ミスなら、もうきわめて私は端的にわかるわけ
でございますけれども、この問題も、その最たる
要因というものを的確に捕捉しない限りこのカー
フェリー安全対策上の措置というものが適当に正
しく処置されないと思うのでございます。

で、一例を言いますと、たとえば船の中に自動車を載せますね。正直申し上げて、前のほうはきちんと縛っている、うしろのほうもきちんと縛っている、まん中のほうは、前うしろに動かないようにだけちょっとした突っかいをかけてある、こういう事例が一ぱいある。この二つの要素が私はあると思う、危険な要素としては、船が横にゆれたら飛んでいってしまいます。片寄ります。それから、これは横にゆれるわけでございますね、前うしろばかりじゃなく、それで、これをいろいろ調べていきますと、船というやつは前うしろにゆれ

るんでまん中はあんまりゆれないんだと、こういう理屈はおっしゃるわけですけれども、これはまさに安全対策上からいうとサポータージュということになるわけです。風がばつと横から来たらどうなるでしょうか、波がばつと横から来たらどうなるでしょうかという問題がある。それから、それ

らに對する指導という観点からいふならば、當然これは、今度何か聞くところによると、全部一兩ずつ完全にやっているので縛っているのでございますと、こういうことになっているわけなんですけれども、實際はたいへん人の問題、つまり船に乗っている船員の問題にかかわる。教育上の問題、責任上の問題、それから人が足りないという問題がございます。これが發展をいたしまして、あのカーフェリーにはたとえがコーヒー・ショップがございます。食事をするようなちよつとコーナーがございますね。ところが、この人は一体船員なのか何なのかわかりませんが、ほとんどの場合、このごろになると、設備はございます。——これはまあ一例ですよ——船にかくくしかじかの基準を設けて、こういうものでなければいかぬよという基準を設けられてつくられているはずなんですけれども、完全にこれは人のためにでしょうか、合理化のためでしょうか、もうからぬからでしょうか、閉鎖しておるのがたくさんございます。それが、さてたいへんな天候不順な状態が起つてきたときに、この人たちの一般お客さんに対する責任は一体どういふうになつてゐるのかということに對しては明示されていませんね。ところが、船には書いてありますよ。何かが起つたときにはこの人の指示に従つてかくくしなさいということが船に書いてあります。そこらが非常にあいまいなんでございます、實際には、そのために問題が起こります。

それから、先ほど大臣がおっしゃつたように、救命ボートあるいは救命胴衣というものが一体どこにあるのかわからない、お客さんは、それを飛行機の場合でしたら、こうやってつけないさいということを説明いたしますね。どこどこにございま

すと説明いたします。ところが、カーフェリーに乗るお客さんはそれがどこにあるのかわかんない。それから今度、一たん事故が起こったときに、脱出する手段を考えますと言っているんですけど、一体これがどうして脱出する手段を利用することができるのか。これは両者あります。お客さんのサイドとそれから船員のサイドと両方がございまして、一体その技術能力ありやということについてたいへんな疑いを持ちます。

それから救命ボートがありますね。一体、この救命ボートを適確に利用して——そういう事態があつた場合に、救命ボートを利用する手段を保全するということ適確な処置があるかどうかということを実際に船に乗って聞いてみましたよ。いや、あれはあそこにあるよということはいくらもございまして、一定の限られた船員ですね、それ以外はほとんど御承知ない。こういう問題があります。それから定員に対して今度は一五%以上の救命ボートを、まあ人がそこにかかわれる状態にするとおっしゃる。さて、それを操作する人、救命ボートそのものを操作する人の能力なり責任体制が明白でない状態において、一五%である二〇〇%であろうと、これを幾ら船に載せても、これは実際に運用できませんね。同様に、救命胴衣、これも正直申し上げて、船に乗った人などすることにかかわりのある人は救命胴衣の使用というものを御存じなんでしょう。あれ、こうかぶつたらそれでいいというわけではない。船から飛びおいたら、これはバカンといったら死んでしまいますよ、うっかりすると。そういうことの運用をどうして御指示なさるのでしょうか。これを幾らつくってみたいところで、置いてみたところで、そこらの指導というものが適確でない。こう並べてみますと、たいへん数多く問題があるわけでございます。

そこで、最初からお話してきた基準が、あるいは根拠は一体何か。根拠つてのは、事故の原因は一体何かということ。それを適確に捕捉し

て、そうして技術的にそれに対応する処置を講じ、それを運用できる、活用できる人の体制をどうするか。お客さんのサイドとそれから船員のサイド、そこそこをきちんとして示さないと、これは幾ら船に——先ほどおっしゃる通りに、船を一本につくり直すということではできないけれども、そういうことはそれはわかるんですが、できている船でさえもそういう問題があつたんでは意味がないので、やっぱり的確に基準を示さなければいけない。それを条例で期待するとか、あるいは業界に期待するとか、船の持ち主に期待するとかというふうにおっしゃるでも、これはなかなか問題解決にならないんじゃないかと考えるので、ここにこれはこの間発表したやつを持ってきてもらって説明を受けましたが、これでは、新聞に幾らこれを何ほ書いても、ここにも書いても、これじゃすぐ間に合いませんね。——という感じがいたしますので、その対応策について海上保安庁、運輸省、共通して一体どういうふうになるのかということを教えていただきたいわけなんです。

○国務大臣(新谷實三郎君) 人のほうの問題は、いま船員局長を呼びますから、こまかいことは御説明をさせます。

そういう御心配のことはありがたいですけれども、あまりにルーズなやり方はしてないんです。で、船員のほうからいいますと、もちろんその担当者はきまっています。最高責任者はもちろんこれは法制上からいうと船長ですね。その下に航海士がおりまして、機関長以下機関部員がおりたりするわけですね。そういう救命艇なり救命具の使用のしかたなんかについて指導するのはだれと、この救命ボートはだれが主になってやるというの、これはもうきまっています。もう初めからきまっています。

○野々山一三君 理屈はね。理屈はきまっています。で、きまっていますよ。

○国務大臣(新谷實三郎君) いや、理屈じゃなくて、きまっていますよ。

それで、ここにこういう旅客をたくさん扱うで

しょう。こういう船には海運局が、ああいうのは定期航路で旅客航路ですから、これは免許を——免許というのか、許可を与えて航路の開闢ができるわけですね。そのときのやっぱ条件に、何という規則か、これは別ですが、運航を私のほうはことここからいって、こういう船で何回往復しますと、で、自動車は何台ぐらい、人は何人ぐら載せまうと、こういうことになりまして、これには航路管理規則というのをつくらせまして、これにはいまいちやっぱやうなこまかいことを詳細に書いてあるわけですね。それによってこれを守りますというところで許可をしているわけですね。

で、いまさっき詳しいことは申し上げませんが、今度の事故のあった船を考えると、いろいろ理由が違ふんですね。原因が違ふわけですね。中には——まだこれは海難審判もやっておりますから、私が断定するのは早いんですけども、しかし、どうも船の運航をしている人のミスだったというふうなものもあると私は思います。最近の三つ、四つの事故の中にはですね。中には構造上考えなきゃならぬことがあつた、それから構造上といいますが、設備の上で早くそれを修繕したり補修したりしなけりゃならぬのをしないために火災が広がったというふうなものもあるわけですね。そういう最近のできごとをすっかり分析しまして、お手元にあるようなものをとりあえずきめまして、現在の動いている船にはそういう基準でもう一べんこれは安全基準を強化してやろう、こういうことにしたわけでございます。まあ、運航のほうの問題については、船一隻ごとに検査官を入れて、どうやっていっているんだということをこれはチェックをするようなことも実はできない。これは汽車でも電車でも同じことですが、一列車ごとに監視員を置くというわけにもいきませんし、ですから、一般的にそういうことを自分たちにはどういふにやりますと、で法規の上じやこうなっていますと、それを完全に遵守していればああいう事故は大部分起こらなくても済むであらうというふうなことが多いわけですね。で、私

もが調べました結果、立ち入り検査もいたしまして、事故があった場合に。立ち入り検査の結果、どうもこれは会社にミスがある、船側にミスがあるという場合は、徹底的にやりまして、これは一時業務停止ですね、その船動いちゃいかぬと、その会社の船を動かすなということと船を止めまして、それで、どういう訓練をしたのかどういふうに乗客に対して指導するようにし向けているんだというふうなことを全部調べ上げて、ときどき中に検査官が乗りまして、そして動くというふうなことまでやらせまして事故の再発を防いでいるわけなんです。

私の話は、どうも抽象的ですから、野々山さん、もっと具体的な話をしろとおっしゃるんでしょから、船の面は船舶局長が申します。それから人のほうの面は、やがて船員局長が申しますから、船員局長に詳しくやらせませんが、一応現在、全部洗い直しまして、物の面からいっても、人の面からいっても、そういうことをやっていけば今後の事故は防げるであらうというめどをつけて出しておるわけなんです。ただ、人のほうの面は、やっぱり人間の判断ですから、いろいろなケースで、もういかなる場合でも絶対ということとは、なかなか言い切れないんですけど、一般的には、われわれのほうの示達を守ってくればそういうことは起こらないだろうというところまで考えているわけでございます。その点は、これは陸上の交通機関も同じでございますから、御了承いただけたらと思います。細部は、ひとつ両局長から説明させていただきます。

○野々山一三君 詳細なことはまたあとであれし

ていただいていいんですけども、いままで、一般論かもしれないんですが、恐縮ですけども、今度の安全対策というやつは、いろんな事故が起こりまして、この角度から、構造上の問題とか、管理上の問題とか、救命対策上の問題とか、というものが示されたわけでしょう。そこで、その根拠は何だろうかと見ると、結局、法律的には、あまりい

までのものは綱が、非常な抽象的、変な表現ですが、綱が非常に荒いで、少しそこそこ大事に詰めるんだという趣旨だと解するわけですが、そういうことなのでございましょうか。もしそうだとするならば、私はこの際もう少し、これ、行政通達とか指導要項みたいなものでございましょう。今度のものは、安全対策、今度発表されたものは、これは行政上の権限においておやりになるということだろうと思えますけれども、やはりもう少しや思い切ったというか、もっと先を見越して、やや強制的になるように根拠、つまり規則を定めるとか、規則で明示するとか、こういう処置を規則で明示するとかというところによって対策を講じる必要があるのではないかとというのが私の率直な見解でもあり、提案なのでございます。なぜか。先ほど阿部委員のお話のことでもそうだけれども、自動車でも、それから大臣のお答えでも、やめさせることはできない、取り締まることはできない、ほしという人には、というところで法律なり規則なりがついていくということになる危険性というものがこれからの時代に非常に多いわけでございますね。だから、やはり先行きを見通して、やや今日のには厳重かもしれないけれどもと考えられるような処置を講じておくことが私はこれからの時代に必要だと思っております。そういう意味で、どういふものですか、この対策というものは行政通達でおやりになるんですか、規則でおやりになるんですか。今度の法律との関係は、ということを先ほど伺いましたが、それとの関係はどうなるか、法律でやるならやっただいじゃないかという、そういう前向き論で伺っているわけですか。

○国務大臣(新谷實三郎君) こまかい内容のことは、さっき申し上げたように両局長からお答えさせていただきますが、船舶安全法というものの体系ですね、法体系では、安全法にはほんとうの条約に基づいた基本的な事項しか書いてないんです。あとはもう御承知のように、こんなに大部のいろんな規則

類が、法律に基づいて、これは委任命令で出ているわけですね。その省令に基づきまして、やはり監督官庁である地方の検査官にまかされたものもあるし、あるいは運輸省が通達によってまかなうというふうなものも相当あるわけですね。そうしますと、これはあんまり船舶の構造なりあるいは用途なりというものがほとんど変わってくるものから、それを一々全部法律で書くというものは不可能なんです。ですから、大省省令以下になっているわけですね。今度の通達の内容をなす構造上の問題は、省令に基づく行政処分でございます。ですから、根拠は、さかのほれば法律にあるわけですね。ですから、これは強制的にやるんです。

○野々山一三君 強制的ですか。

○国務大臣(新谷實三郎君) 強制的です。で、そういう意味で、私もさっき申し上げたように、よく関係者の意見も聞いてやりまして、一ぺんにこれ、強制するのには、相当初めの計画と違ってくる部分もありますから、少なくとも設備のほうの資金については国のほうでめんどろを見てやるうじやないかというところで、何か数十億の融資問題として今度は提案を財務当局に要求しているわけでございます。ただ、人のほうの問題になりますと、これは船舶職員法、それから船舶法等にございまして、この法律、規則によってやるんじやなくて、その法律、規則に書いてあることを、さき申し上げた運輸管理規程というふうなもので運用していくわけですから、そのこまかい運用をちゃんとやってくれればそういうことになるなにかつたろうという問題が大部分でございまして、これは省令にかかわるような行政処分であるわけじやなしに、運輸者に注意を喚起して、船員の訓練なりそういう問題について運輸管理規程で約束したように、こういう条件で——これは条件つき許可ですが、その条件を満たしてくれば十分だ、こういうような形で指導をさらに強めていくということになっておるわけでございます。

○野々山一三君 くだいようですけれども、今度の自動車のですね、先ほどお話しした。この前、私

が問題にしました、たとえば排気ガス規制のために金を取って直させました。ところが、変な話だけれども、自動車の場合に、点火時期調整をやりましてエンジンと起す場合がある、なれないものですから。——でしやう。ですから言っちゃ悪いけれども、からでしやう。そこで一週間ぐらい戻ってらっしゃい、もとのとおり排気ガス、また点火時期調整は直してあげますと、こういうことは、これは総理府にもひとつ一体どういう責任をとってもらえますかと同じぐらいな気持ちなのは、東京で二万台テストしたら、二割か三割はもう規格に合っていないものだったと、きょう発表されたでしやう。それは何か。つまり、ああいう点火時期調整なり排気ガスの調整をやらせました。なつたわけですね。行なわれておるから、きょう、東京の発表があったようなああいう事態が起るわけですね。大臣の話は私は信用したいんでありますが、こういうふうなやり方は、こういうふうなやり方と、その限りでは信用しませんが、実際はその適用が非常に厳格になつていて、いふふな事例がこの自動車の場合に起こつたわけなんです。つい最近の話でしやう。あれはこ

とこの五月でしやう。五月にああいう規定をつくってやつたらもうすでに二割、三割はその基準に合っていないというものが行なわれていると、こんな行政機関というのは、知恵のない話なのか力がないのかよくわかりませんが、どうも力がないということになる。その例をこの船の話に持つてきては悪いかもしれませんが、こういう通達を出しなつて、強制通達でございまして、うふうにおっしゃられても、これは相当やっばり安心できないというのが私の受けとめ方なんです。でございます。それについてどうするかということが端的な私の伺い方なんです。そこで私が直観的に感ずるのは、通達を出すことは強制的で

ある。その通達を出すということはそれはそれで一つの考え方として、さらにこれを追跡チェックをするというところについてどうするかとか、そしてこの行政通達を完全に担保される手段は一体どういふふうになるのかということ伺いたいわけなんです。この自動車の例にあまりにも顕著にあらわれてきているだけに問題がある。

それからもう一つ、これはつけ加えて、警察庁もお見えのようですから、ついて伺います。これは自動車にかかわる陸の問題ですけれども、適性検査、これは道交法で四十六年に直して四十七年から実行しています。だけれども、法律に幾ら適性検査と書いてあつたってちよつともやっておられぬじやありませんか。これはデータを出せと言われれば出しますよ。こういうことが、警察庁でも行なわれていることについてどうなるのかというところは、法律で書いてさえないという、これは政治不信をおくるような結果になつていふことは一体どうなんだろうかと、これを猜疑心を持つのは当然じやないでしやうか。そういう事例を前提にいたしまして、大臣のおっしゃる行政通達ですからもう断固とやりますと、厳重にやりますとおっしゃいまして、もう、だめです。それという疑いを持たざるを得ないんで、もう一回くだいようですけれども……。

○国務大臣(新谷實三郎君) まあ、自動車のほうは先般のあなたの提案で関係各庁の歩調が一応そろつたわけですね。それで、おかげで言つてもいいですが、おかげで各庁ともああいう方向でいま実施計画をつくるように努力しているんです。長い間のいままでのやり方を変えていく部分もありますから、まあ、そう短兵急ににおっしゃらずに、各庁のこの問題に対する真剣な取り組み方をもう少し見ていただきたいと思います。で、個々の問題について適性検査とかあるいは排気ガスの問題とか、よく私まだ存じませんから、これは必要があれば関係者を呼びますけれども、このほうはああいうものを、あなたが御提案になつてわれわ

れて相談をした結果を、これはまあ最近にないで
きこととしてね、ああいうものを基準にして各庁
とも協力して努力しようということでは一生懸
命やっていますから、もう少し時間をかしていた
だきたいと思うんです。で、船舶のほうも自動車
と同じじゃないかという御懸念、これは一
般的にはそういう心配をされるのももっともだ
と思いますよ。しかし、まあ、いま船舶局長いま
すから具体的にどういう方法でどうやるんだとい
うことを説明させますけれども、船舶のほうは、
これはもっと厳重な、御承知のように、定期検査
があり中間検査等がありとにかく毎年一回は
見なきゃならぬということになっているわけ
です。ですから、構造上、設備上の問題は、これは
もう十分見られるわけです。で、通達といつても
省令に基づいた通達でございますから、それを、
その条件を成就しないと検査は通らないわけ
です。検査証書を渡さないわけですよ。交付できな
いわけです。ですから、これには自動車と違いま
して、もっと厳重といえますかね、ちゃんとときま
りがついているわけでございます。その検査を
利用して検査の際にどういうことをやらせるか、
内容はこういうことだということとは船舶局長から
一べん説明させますから聞いてください。で、あ
とまた人のほうの問題は、前の海運局長ですから、
船舶局長と一緒にそのいう通達を出すこと
についての努力をしたんですから、場合によって、
長官からでも御説明をしてもけっこうです。

した。そういったしまして、最近の事故等を見ます
と、これらの安全基準が確実に実施されて、しか
も、これが確実に保守点検され確実に操作される
というところであれば、大体カーフェリーの安全は
確保されるというふうに私も現在いまでも考え
ておるわけでございますが、そのまず安全基準の
面におきましては、先ほど大臣からもお話がござ
いましたように、高度化のテンポは進んでいくだ
ろうと考えられますので、謙虚に安全基準の見直
しをさらに今後やっていきたいというふうに安
全基準については考えておるわけでございます。
たとえば火災の伝播とかあるいは火災のときの
旅客の脱出とかあるいは車両甲板の火災に対処
するためにはどういふふうなことが必要なかと
か、そういう面につきまして、もう一べん謙虚に、
基礎実験を含めて安全基準を見直したいというふ
うに考えておるわけでございます。一方操作の面、
あるいは日常の点検の面、これらにつきましては
これも大臣が先ほどお話しがございましたように
に、定期検査、中間検査で毎年一回ずつは必ず検
査をいたしましてチェックをしておるわけござい
ますが、これを、まあ何度か申し上げますけれど
も、船舶が高度化したしております、現在の船舶
に十分理解し得ないところもあるいはある——
「あるいは」はじゃございせん、ある点ござい
ます。最近の事故の実例を見ますと、そういう
傾向が感ぜられます。そういうことでございま
すので、早急に十分な整備がなされ、十分な操作が
なされるように点検マニュアル操作マニュアルを
早急に作成して船員の理解を高めたというふう
に考えておるわけでございます。

を、設備の面におきましては確保いたすというふ
うなことを考えておるわけでございます。
それからもう一つ申し忘れましたが、さらにそ
れらを確保いたしていきまますために検査官を増員
いたしまして、定期的な検査のほかに随時に立ち
入りができるように対処したい。これは検査
官のみでございせん、海上保安庁長官からお
話があると思ひますけれども、船舶工務官あるい
は海運局の運輸部のサイドの運輸に関する立ち入
りもやるような考えであるわけでございます。
○政府委員(佐原孝君) お答えする前に、私また
海運局長から保安庁に行つてまだ数日しかたつて
おりませんので、よろしくお願いしたいと思
ひますが、フェリーの一連の事故が起きました。
それまではフェリーの事故というのはあまりな
かつたわけでございますが、ことしに入りまして、
瀬戸内の火災以来、引き続きまして事故が連続し
たわけでございます。運輸省海運局あるいは船舶
局、船舶局——海事三局にとりましてこれは非常
にショックでございました。保安庁を含めまして
何回も関係者協議いたしまして、先生お手元にあ
るような一応の指導通達をまとめ上げたわけござ
います。これは省令として出すものもあり、指
導にとどまるものもございますけれども、その指
導通達の最後のところをごらんいただきますと、
「船舶検査官、船員事務官、運輸管理担当官、海
上保安官等」、横に非常に密接な連絡をとりまし
て、その通達のアフターケアをやる、こういうこ
とが書いてあるはずでございます。いまでも当
然やらなければならぬことではございまして、さ
すが、今回の事故を契機といたしまして、さら
にきめこまかい連絡をとりながらアフターケアを
やろう。で、その通達とおり実施されておられ
ない場合には、海上運送法何条か覚えておられ
ないけれども、運輸大臣が安全確保命令を出すこ
とができることになっております。安全確保命令を出
してなおそれに従わないようなケースがございま
したならば、運輸の停止あるいは一番極端な場合
には免許の取り消し、強力なる行政処分をもって

これに対処する、海運局サイドでもそのようなふ
うに決意を固めているはずでございますから、先
生の御懸念は今はわれわれ少なくとも努力に努
力したい、このように考えております。
○野々山一三君 ちょっとお願いなんですけれど
もね、いま長官おっしゃったように、最近の事故
というやつが非常にふえてきたということと、
ちよっと異常なという私は感じをする事故なん
でございまして。したがって、異常な事故の個別な特
徴的原因と認定されたようなものの資料をひとつ
出していただけないでしょうか、これが一つ。
それから、共通の基準と申し上げる以外に道は
ないだらうと思ひますが、共通の基準を省令なり
規則なり通達で示されるというわけでございます
ね。したがって、これを整理してわれわれとして
もチェックしたいという気持ちなんですございま
す。そして将来、これはどうなつたかということ
に対応するためにばくも研究したい。同時に、わ
れわれ安全を考えるという責任のある議会という
立場からも今後チェックをする必要がある。こう
いう意味で、そういう一連のものを示していた
けなかい。そして、その中で、これは通達でや
ります、これは通達でやります、これは規則でや
りますという場合もあるでしょう。これは規則でや
りますという場合もあるでしょう。これは周知徹
底をはかるべきではないかということをお考えま
す。これは最後のところははお考え方をお伺いし
てこのくだりは締めくくっておきたいと思ひま
す。いまの三点について見解をお伺いしたい。
○国務大臣(新谷實三郎君) そういう資料はま
とめまして提出させます。なるべく一般の方がご
らんになつてもわかりやすいような形にさせます。
船舶局長、きょうは何か事故で休んでおるよう
ですから、課長が来ておりますけれども、船舶局の
分も含めましてぜひまともてみましよう。
○野々山一三君 大臣、要望なんです。先ほどの
問題の検査のお話ですけれども、船を一年に一回
検査をします。そうして検査証を渡します。これ
はそのとおりだろうと思ひます。

さて、自動車と対比をします。自動車だって、御案内のように、営業車なら一年、白ナンバーなら二年、車種によりますけれどもね、車検という検査をするでしょう。車検という検査をやつて、車検という検査証がなければこれはナンバーももらえないわけですから、この車は動かないはずだと思ひます。だから、船だって自動車だって一緒です。なのに、総理府の対策室長に伺うんですけれども、そこそこは違ひますかというのを、まずあなたのはうに聞きたい、総理府として統括した意味で。これは警察庁にもかかります。いまの船も検査証が出ます、自動車も検査証が出ます、その他、考え方としては一緒ですかと伺いたいのです。それから、一緒だったら、大臣が、一生懸命、検査するんですから、だめなものにはこれは検査証出しませんからその船は動きません。これも自動車も一緒ですね。そうでしょう。ですから、私はこれは対策室長の見解を聞きながら、検査というのをやられるというものがいかにそのことばだけで——「ことば」と言っちゃ申しわけないが、ことばだけではいかに問題があるかというのを問題にしないわけにはいきませんね。これは時間をかけてくれというさっきの大臣の話もわかりますけれども、たとえば車検なんていうものはこれずっと昔からやつてゐるわけなんですよ。それと同じ考え方が船の場合にできないはずはないではないかという私は考え方なんです、時間かけてくれという話はどうもよくわからぬので、大臣の目の前で、大臣の言ったことを違ふかどうかなんて聞くのは申しわけのない失礼な話ですけれども、国を代表する総理府としてこういう安全対策を所管していらつしやるんですから、一べん率直な見解を承りたい。いまのままでいいですか。いままでとどう違うんですか、いままでのやつてゐることはこういうか抜けがあるがどうするんですかというところをお聞きしたいわけなんです。

法律上は、検査をし検査証を渡すというたてまえ、これは両方とも同一かと思ひます。ただ、検査の内容につきましては、それぞれの性能上の問題、その他の問題でそれぞれの観点からなされてゐると思ひます。また、あの車検につきましても、船の検査につきましても、両方とも運輸省の所管でございますので、この点につきましては、詳細、私のほうからも、専門でございませんで、申し上げかねますので、御了承いただきたいと思ひます。

○野々山一三君 専門でないことは、担当省なり担当局が専門であることはわかりますが、それを集約して対処なさるのは、総理府交通安全対策の衝に当たつておられるのはあなたなんぞで、あなたが専門でないという理屈は一体どこにあるんですか。そういうことを言われると、私はちょっと聞き直りますよ。専門でないからというところはどこにあるんですか。このために問題が起つてゐるから聞いているわけですよ。私に言わせれば、私があるたの立場だったら、まだ十分に承知はしてゐないが、問題があるようですから、責任を持つて処置しますと、こうおっしゃるのがあるたの責務じゃありませんか。違いますか。ちょっとめんどうくさい話を聞きますけれども、本質について伺ひます、あなたの職務について。

○政府委員(秋山進君) どうも表現が非常にたたくて申しわけございませんですが、私どもとしても懸命に努力対処したいと思つております。なお、関係省庁とも十分連絡をとつて対処するのが私の責務でございしますので、努力したいと思ひます。

○野々山一三君 それじゃ、ひとついまの最後のおことばを私は信じますから、対応策について整理をなすつた過程をひとつ一定の時期に示していただきたいというふうに、これは実行の問題と策をどうするかという問題は本質は一緒ですけれども、片方は時間が早くてもできるんだらうところから、待つてくださいという話にはならない部分だらうと思ひますから、ほんとうはこ

の法案を上げる前に出してもらふねと信用できませんよというのが私のほんとうの気持ちなんですけど、ね。法案を上げるわけにいきませんよ、そういう調子のお話です。これはひとつ委員長どうなさるか、委員長として。ああいう状態でその法律を上げますというふうなことは、これは私は議員として、まだ議会があつた終つちやうわけじゃないんですからね、これはあなた、そうなまやさしくは私は目をつぶりませんがね。それはひとつそういう返事は、これだけやましく言えはわかるだらうから、返事はいただきませぬけれども、うなずいていらつしやることをよく確認をいたしまして、次に進めます。

次に、検査の問題の具体化の問題ですけれども、非常に人が少ないでしよう、検査官が。それで、いまのカーフェリーだつて四百何十隻あるわけでございます。先ほども阿部委員の御指摘のように、ほとんどふえていく可能性がある。そのときに、一体先ほどもお話のありましたように、その人たちがまづ数が少ないと私は思ひ、それをどうするつもりなのでしようか、その業務量との兼ね合ひで、それから配置、将来の処遇という問題について、先ほどの阿部委員の御質問に対して、遺憾のないようにいたしますという趣旨のようでしたかと受け取れましたけれども、もう一回、くどいようですけれども、これならだいいじようぶ、検査、検査、検査、検査とおっしゃったものは、ああなるほど検査がこれで安心ができるわいと言へるかどうかを私聞きたいんで、ひとつ教えてください。

○政府委員(田坂一君) 先生御指摘のように、現在の検査官の総数は、最近の船舶の増勢、大型化、複雑化に対処いたしますために必ずしも十分であるということではございませぬ。そういうこととございしますので、私どもは毎年毎年その増員に努力をいたしておるわけでございますが、顕著な増員は得られませぬけれども、逐年徐々にふえてきてまいっております。そういったしまして、この増員を今後さらに努力をいたしますとともに、

検査の合理化、それから適正な人員の配置、そういうものをやりまして、検査の実施に万遍なきを期したいというふうに考えておるわけでございます。

○野々山一三君 この検査は検査機構でやるわけですね。

そこで、私も一つ伺ひたいんですけれども、これは自動車と比較ばかりして申しわけないですけれども、民間委託車検をやつてゐますね。車がどんどんふえるからとて車検場では車検ができませんから、したがつて民間委託車検をやります。そして、あとは車検場は文書で処理をするわけでございますね。これを合理化と言ふんでしようか。これが安全と言ふんでしようか。これが責任ある検査というふうに見えるでしようか。これは運輸省ですね。これは自動車局のかかわりにあることですが、あなたに伺ひたいと思ひません。

総理府に伺ひたい。

そこで、先ほどの話に戻りますが、第二種、第一種、車検民間委託工場がありますね、整備会社。これが検査をいたしまして、例の、先ほどの排気ガス調整、点検時期調整を全部ここでやるわけでございます。ここで調整をして、お金を取つてステッカーを渡しまして、これは検査が終わつていますというわけですが、二週間後ぐらいにまたもとへ戻しちゃう。そういうものについては、自動車では、そんなことは立ち入り検査をいたしまして、そういう悪いことしたやつはこれは指定を取り除くような趣旨で処置をいたします、その場合には監督をいたしますと、こうきつとおっしゃると思ひます。もうあなたのほうの答弁を先に私がしゃべつちゃうわけですが、けれども、これは絶対安全の担保はできませんね、こんな状態では。それは、先ほどの話に戻るが、合理化というやつと人が足りませんからというやつで、今度は「機構」という何とか法人にこれをやらせるわけですか。そういうことが一体總体的な意味で正しいでしようか。こういう事態が起つてゐるから聞くわけじゃないんです。合理化という必ずそういう論

理が採用されて、そしてかご抜けになっていつて危険が起こる。こういうことなんです。あなたの係としての――まあ総理府としての立場でどういふことをお考えになるでしょうか。船舶局も同じことが言えるわけですから伺います。

それから大臣に、こういう事態に対して、国務大臣としてどういふ処置を講ずるのか、責任ある回答をしていただきたい。説明をしていただきたい。こういうふうに思います。

○国務大臣(新谷實三郎君) 私は自動車のほうの、いまおっしゃった排気ガスの……

○野々山一三君 まあ、あれは一例ですよ。

○国務大臣(新谷實三郎君) その問題についてはまだ具体的な報告は受けておりませんので、これはいづれ調べましてこれは明確にしたいと思いますが、こういった検査機構は、これは、私はまあ事柄によって、いろいろ実情によって考えていかなきゃならぬ問題だと思ふんです。

で、この船舶の關係について言いますと、御承知のことでもありますが、何もかも全部まかせるといふわけではないと思ひます。何かさつき局長が説明しておりましたが、認定工場、そういったものでも、やはり大事なところは検査官が行って見るんだというところでございまして、こういう制度は御承知のように世界的には行なわれておるわけですが、世界的に大きな船舶は船級を持って、この船級を持っておればどこへ行っても通用するということになっておりますし、日本でも海事協会というふうなものがございまして、これはもう非常に長い間世界的な信頼を得た協会があるわけございまして、わりあいこの船舶の検査につきましましては、そういうことに非常に制度的にも、それから船舶の所有者、造船所、そういったものもそういう機構にこれは非常になじんでおりまして、それで今日まで日本の船についてはあまり船舶の構造のために安全を害したというふうなことは――まあ二、三、わけのわからないような海難もあつたことはありますけれども、例のオア・キャリアです、鯨石の専用船なんかでまだ今日

わからないものもありますけれども、私の記憶でも、構造の上で非常に欠陥があつてそのために海難で人命を失つたというふうなことは、これはもうきわめてまれでございまして、で、そういうふうな機構が海運界のほうでは定着しておりますから、今後、これ、新しい機構をつくるんですから、この機構についてのまあ人事的な構成の問題とか、あるいはこれに対する指導方針とか、そういったものが誤まらなければ、御指摘のような結果にはならないで済むのじゃないか。現にもう大きな船につきましても、海事協会に対していろいろ指導をし、また人的構成についても非常に運輸省が直接、間接にタッチして間違ひのないような機構をつくっておりますから……。で、私はこの新しい機構については、レジヤポートなんかふえてくるものは、これは非常に全国各地散在するものから、で、その限られた検査官では目が届かない。だから、最終的な、基本になる安全のところはこれは検査官が見るにしても、それ以外のところは、こういう補助機関といひますか、検査機構をつくつて、十分な指導をしていって間違ひのないようにすれば、安全を害することはなく済むんじゃないか、そういうふうな考えております。で、新しくつくるこの検査機構の人的構成、あるいはそれに対する運輸省の指導方針については、これは小さい船でもやっぱり人命に関する問題ですから最大限注意いたしまして、そういう結果にならないように努力をしなければならぬ、私はそう思つておるわけで、そういう点をひとつ御信頼いただきたいと思います。

○政府委員(秋山進君) ただいまの自動車の問題につきましましては、先ほど大臣から船舶の問題でお話がありましたように、やはり制度的な問題もありましようし、人の問題もありましよう。主管の運輸省からよく実情を伺ひまして、また私どものほうもできるだけの調査をいたしまして協議して、さような、特に安全対策に支障のないように努力をいたしてまいりたいと存じております。

○野々山一三君 いま何人ですか、いま予想されている検査官は。

○政府委員(田坂鋭一君) 国の行なつております検査に関する検査官の数は二百十四名でございまして。

○野々山一三君 いまのレジヤポートだけでいいですけれども、それから、それにかかわる検査の総トータルは何隻ですか。それから、ここ数年で船がふえていく数はどう展望されているんでしょうか。それに一体どれだけの人間をこれから計画として補強するというものでしょうか。先ほどの対策室長、運輸省と相談をして十分に処置をしますから安心してくだされと、こう大臣もおっしゃるわけですから、それだけに念のために先ほどの簡単なことですけれども……

○政府委員(田坂鋭一君) 小型船舶のほうの検査の件でございまして、検査官の数は直接の検査官の当初におきましては、検査官の数は直接の検査官の数が九十名。それから非常勤の検査官の数が、これは人数は何人でも採用できるような機能になっておりますけれども、仕事の量は三十名分ぐらいの仕事の量であるといふふうな考えておりました。そういういたしました、検査を実施できるようなになりましたら、まず在来船につきましましては、現在既存船につきましましては三年間に分散いたしまして、逐次検査をしていくことに考えておりました。大体十八万隻を三分の一ずつにいたしまして、既存船は大体毎年六万隻ぐらいつつ検査をしていくと、それに新造船がございまして、さらにエンジン等の検査もございまして、そういうことで、大体検査の隻数にこれを換算いたしますと、当初の三年間におきましては大体毎年十萬隻ぐらゐの検査の仕事量といふふうな考えております。

○野々山一三君 その九十名の人が、あるいは先ほど言われた二百七十何人の人が関連の船を、十八萬九千隻と推定されるわけですから、何分何秒かかったら一隻やれる計算になるんでございまいしょうか。ひとつ正確に教えてくだされ。私は知恵がないので、コンピュータで計算をすることもできません、そんな知恵もありませんので。

それで安全が担保されると言えるかどうか、ひとつ皆さんに伺ひながら答えてくだされ。

○政府委員(田坂鋭一君) 何分何秒というその計算はいたしていませんが、私どもの機構の整備の計画をいたしました当初の、平均的な小型船舶の定期検査に要する時間は一時間から二時間ぐらゐといふふうに考えて、この機構の整備計画を立てておるわけでございます。

○野々山一三君 一時間か二時間掛ける九十何人一年間に何隻になるんでございまいしょうか。結局、たいへん皮肉った言い方なんですけれども、自動車でもそうですけれども、車検の能力が、自動車の台数とか伸び率とか、車検の能力からいって、おそろくこれは五、六年前ですけれども、四十五秒に一台の割合になるんだ。帳面見ただけでも四十五秒で一台の帳面見れますか。ここに問題があるんでございまして。いまの場合だつて同じなんです。一時間から二時間かかります。その話はわかりました。九十何人とか二百何十人とか何萬隻といふやつを、三年間で一年間に六萬隻といふものでいふたら、勘定合わせで、どう考えても合わない。合わないのは私の頭が悪いのかしらぬが、頭悪いなら悪いと、まあ頭悪いから説明してやるといふなら、何時間でも説明してくだされ。これは重大な問題でして、これで私は考え方として、答を先に出すようですけれども、この種のものを検査を強化することによって安全を確保するといふ道を選びたいという意味では、よりベターであるとは思ひますけれども、実際とたいへんな違いがあり過ぎるといふような感じ――感じじゃないですね、これは。ほんとうにそう思ひますが、これ、いかがでしょう。おまえの頭が悪いんだというなら、そうおっしゃってください。余分なことは言わぬでもいい。おまえの頭は悪い、こう言つてくだされ。こういうことについてイエスかノーかの答えをしてくだされ。――それで委員長、いまのお答えがすぐできないなら、これはやっぱりこれもよりベターという論理だけでは、私はこれは人間の命にかかわる

問題ですから、ちょっと重大なことです。はつきりしてください。

○政府委員(田坂鋭一君) いまちょっとラフな計算をいたしたわけでございますけれども、一人の一年間の検査時間は大体二千時間でございます。そういたしましたして、先ほど、九十人の検査員と三十人分の非常勤の検査仕事量と申し上げましたから、百二十人の検査員の仕事量があると申し上げたわけでございますが、そうでございますので、二千時間掛ける百二十でございまして二十四万時間でございます。一方、先ほど小型船舶の検査対象隻数は約十万隻と申し上げました。それでございいますので、一時間から二時間かかるということとございまして、二時間かかるといたしまして、二十万時間でございいますので、大体数字的には合うというふうに考えておるわけでございます。

○野々山一三君　ラフな計算とおっしゃるけれど、も、あなたのほうのいままでの説明と非常に矛盾があると感じるんです。つまり、津々浦々に船がございます。そこで、ということが前提になっておるわけでございしますね、そうでございましょう。津々浦々へどこで何でお行きになって、そのいまの二十四万時間を活用されるんでしょうか。これは何ほ繰り返しても、もうこれはやめにいたしなすけれども、いまの数字では合わないのです。いまの労働事情というものの、交通事情というものの、配置状況実存する状況というものからいって、どう考えたって勘定が合いません。いま、ラフな、という前提があるからあまり詰めませんけれども、これはいかにも法律は取ってくつつけたもの、という——ことばは悪いかもしれませんが、そういう印象がいたします。大臣、一体いまの私と船舶局長との議論の間で、あなた御自身は一体どうお感じになるでしょうか、これからどうしようとなさるんでしょうか。

○国務大臣(新谷實三郎君) いまの数字のほうはいま聞いたんですけれども、検査官のほうは、大型のほうも十分とは思いませんし、これだけ世界一の海運国になって、このくらいの検査官でい

るかどうかということになると、これは非常に疑問だと思いますし、小型船についても、これからつくる機構でございますが、これは別に国の役人の定員とは違いますが、これは私はまだ伸縮性は幾らでもあると思うんです。で、必要に応じまして、これはもっと検査官をふやしてけっこうだと思えます。ただ、やっぱり検査官というのは資格がありますからね、だれがやってもいいというわけにいかないです。その検査官の養成ということも、これはやっぱりやらなきゃならぬと思います。そういう点については、御趣意のとおりに、実際を見ながら、安全対策上欠陥のないように、最小限度の安全基準は守ってもらおうという意味で、私も内部に数字的に突っ込んで研究します。

ただ、こういうことは言えるんですね、大きな船と違いまして、レジャーボート、特にモーター

ポートなんかは、大体同じ型の船が多いんです。そこに特別に素材なんかで欠陥があるとか特別の欠陥があるものはまた別でございましょうけれど、船の安全に大事な部分のエンジンなんかも、これは同じ型ですね、大体。どこの会社でつくったものはこの型、どこの会社のはこの型というふうなもので、これは自動車も同じことですけれども、そういったことが多いんで、わりあい、まず時間ぐらいで見られるかということとでございまして、けれども、もう見る場所というのは大体きまつていてるわけですね。だから、そういうことで船舶局員長なんかは事務的に計算していると思うんです。しかし、安全ということになりますと、これはもうほんとに安全第一ですから、そういう意味におきましては、検査官の不足のためにいいかげんな検査にならないように、私もひとつ研究をいたしましたして、これはまだ発足していませんから、発足した場合に、さっき申し上げたような、人事の問題等、いろんなものをかためまして、もう少し積極的、これは安全対策上差しかえないように、ということとで、十分の検討をしたいと思えます。

○野々山一三君 時間がないようですから、いまの検査官と人の問題。それから養成をしなければ

とても追いつけません。あなたのほうでは、検査官をふやすということとは、普通のものとは違うから、もっと余裕のあるふやし方ができるはずである、こういうことを前提にして安全をはかる、こういうお考えだと承りましたので、具体的に、こういう金で、これだけの計画で、これだけの養成をして、これだけのものに対処できますという計画書をひとつ示していただけませんか。

○政府委員(田坂銳一君) 検査員の養成につきましては小型船舶検査機構の一つの重要な附帯事業として考えておるわけでございます。そういったしまして、これらの事業費につきましてはまだ詳細なところまで詰めておりませんが、昭和五十三年には、本検査機構は手数料の収入と事業費の支出がバランスいたしまして十分な余裕も出るという計画でございますので、これらの点は十分に對処ができます。

計圖書は直ちに作成いたしまして御提出申し上げます。

○野々山一三君　計画書ができて対処できるというところで、もうそれを信用する以外にやるのとはころないですけれどもね。これはたいへん皮肉った言い方ですけれども、この法律ができたならば意見を聞いてかくかくしかじかいたしますというようなことは、たいへんまるい話でいいというですけれども、私は、こういう時代に法律を考えられる事務当局も、政府としても全くなが抜はた的な、こうやればいいじゃないかというこれはないへんな言い方ですけど、いいじゃないかといふことだけにかかっている節があると云わざるを得ないんです。ほんとうにこれは真剣にかつすみぬかにそういう対応できる、いま申し上げたようなかことを提示してもらいたいことを希望しておきます。

それから次に、この種の「機構」ということの中に、幾つかの認可法人がありますね。何と巨と何でしょうか。先ほど大臣、おっしゃった船舶協会ですか、そういうものを通してというんです

けれども、これなんかにも、非常に私は信用できない——と言つてはことは悪いんですけれども——数々の問題点がある気がいたします。一体どんなものがあるのでしょうか。そして、これにはどういふ間違いがないとかあるとかいふふうにお感じになっているのでしょうか。一般論で受けけれども、伺いたい。

例を言いました。これは陸の話です。この前から私は事故対策センター法の審議の際に、交通安全協会の全国の資料を出してくれ、収支決算報告書の総括を出してくれと言ったけれども、ちょっとも日がたつても出てきませんね。だから、ああいうものも「協会」ですね。これは警察庁にかかわるような感じがするんですけれども、そういう意味ではあれなんかたいへんな問題がございしますね。この前も申し上げたかきょうは繰り返しませんけれども、ああいうたぐいのものに類似するような認可法人、これが運輸省にもたくさんあるように思いますが、正確に言ってください。それが一つ。意味でいえばそういう意味。

整備公団、あれは歴史的に見ると、ずっと昔のカー
フェリーだとかあんなようなものがない時代に何
とかというようなことで起こったものでございま
すが、たいへんな変質をしていますね。時代によ
て変質をしている。その変質が、あの公団とい
うものをつくった本来の趣旨からいって非常に今
日と異なる事情に適合しない。あれ、法律でつく
ったわけでしょう。にもかかわらず、その法律は
ずっと昔にできて、Aという名前の法律が今度は
B、C、D、Eのほうの趣旨のものに変わって
います。法律を直すということもしない。こ
ういうふうなこともございますね。そこで、そう
いうのは私のひが目かもしませんが、たいへん
問題があるという意味で、何と何と何があつて、
どういふふうになっているのか、一べん教えて
いただきたい。

○説明員(佐藤久衛君) 現在、運輸省の監督下
にあります認可法人で発足済みのものが二団体ござ

います。一つは、船員災害防止協会等に関する法律、これに基づきまして船員災害防止協会、これがございいます。もう一つは、道路運送車両法に基づきまして検査法人としての軽自動車検査協会というものが発足しておりますのでございいます。

それから、国会におきまして通過いたしました自動車事故対策センター法、これに基づきましてこの自動車事故対策センターというのが今後発足する予定の団体でございます。

それから、現在、船舶安全法の一部改正等におきましてたゞいま御審議をいただいておりますこの小型船舶検査機構、それから、これも今国会に改正案を提出しておりますので設置を予定しておりますものが、これは法律が通りますればでございますが、空港周辺整備機構というものが一応現在の段階までにおきまして構想されております認可法人でございます。

○野々山一三君 同じことを何べんもしゃべらないでください、時間がないから。それが一体、昔のやつはどういうふうになってきて、どういうふうに変化しているかということをお話してください。

○説明員(佐藤久衛君) 先生いま御指摘のは、現在の船舶整備公団についての御質問と理解してお答え申し上げます。これは、ちよつと手元に資料がございませんですけれども、当初は、国内の旅客船公団ということと、いわゆる戦争後荒廃いたしました離島航路等の旅客船の整備ということと、この旅客船を運航しております業者というものは非常に零細な企業であるということと、それに対する建造を補助するといふ基本的な考え方で発足したわけでございいます。ところが、先生御承知のとおり、その後、いわゆる戦時中に建造いたしました戦時標準型船といふのがございまして、これが耐用年数も切れまして、しかも、なお日本経済の実情としましてはそういう戦時標準型船も使わざるを得ないというふうなことで、これがある程度補修しながら使っておったわけでございませうけれども、いろいろ

る安全上の問題が出てくるということで、そういった戦時標準型船をスクラップ・アンド・ビルドしていい船にかえようということから、対象を、旅客船のみならずそういった貨物船まで入れるということと、名称を変えて、特定船舶整備公団というふうな形に変えたわけでございいます。で、その後、三十八年だったかと記憶いたしますけれども、そういった船舶の整備のほかに、港湾関係におきまして、そのころいろいろ港湾荷役能力の整備あるいは港湾施設の整備というふうなことが叫ばれたら、いささかございまして、これは、はしけとかあるいは荷役機械というふうなもの、この特定船舶整備公団の手によりまして整備するということで、新たにその事業内容に港湾荷役対策の事業を加えておるわけでございいます。その後、先ほど申し上げましたように、国内の旅客船整備あるいはまた貨物船の整備というふうなものもある程度の整備が行なわれたわけでございませうけれども、さらに最近に至りまして、御承知のように、カーフェリー等の新しい輸送手段というふうなものが出てまいりました。それが内航関係の業者というふうな者の手によって営まれるというふうな事情もございまして、それらの者に対しては助成の対象にするというふうなふうに変わつてきているというふうにも承知していらる次第でございます。

○野々山一三君 二つ伺います。

一つは、いま言われたことでも概略わかるような気がいたしますのは、立法当初のものが順次状況の変化に伴つて性質が変わつてきている。これは端的な一例でございますが、いまの船舶公団の、これらについて、まあ、途中で名前も変えたというお話はわかりました。やっぱ、今日の現状から見ると、相当の変化がなおかつ必要だといふ例だと思ひます。そういう場合に、立法措置が非常におくれているといふことが言えるわけでありませう。したがって、この種の各種認可法人ですね、これについても抜本的な私は見直しをする必要があるという感じがするわけでございませう。一

体そういうお気持ちがあるかどうか。これが一つ。それから第二に、これは済んだ話ですけれども、その一例として、事故対策センター法に基づく認可法人は、階層別、業種別、専門別な人ももって構成するようにするかどうかということを大臣に伺ひましたですね。そういうふうに万全を期しますと、こういうお話でした。どんなぐあいになっておるんでしようかということに関連して伺ひたい。

それは、当然のことのように、今度のこの法律に基づく認可法人ができるわけでござんすけれども、そういう意味でいうと、いまの第一、第二、そしてこの第三は、一連の思想をもつて対処しなければいけないと考えるのが私の見解でございます。そういう意味で、そのことについての所見を伺ひたい。

○國務大臣(新谷寅三郎君) 認可法人は、大体われわれのほうの関係は、これは法律に基づいておるわけですね。

(委員長退席、理事神沢清君着席)

ですから、そういう法律の範囲内において事業の幅が広がつたりあるいは多少内容が変わつたりしているんだと思ひます。これ、私はそのほうの担当じゃありませんが、国会のほうの御要求もあり、政府としましては、あまりこういう特殊な法人、認可法人というものは、あるいは公団とか公社とかいうようなものを数多くすることは避けておるわけですね。なるべく少なくしようということとは、これは行政簡素化の趣旨からいってもそうだと思うんです。そういう意味で、いままで類似のことをやっております、それをこういう用途にも使つたらどうかと、新しくつくるといふような法人をこういうふうな活用したらどうかというふうな意味もありまして、逐次ある部分が追加されたり——これはおそらく法律の改正があったと思ひます。

(理事神沢清君退席、委員長着席)

追加されたり、あるいはそれを解釈上上げられるものは広げたりというふうなことで、これはいづれも法律に基づいておるんですから、国会の審議、

それから政府が答弁しました趣旨、それに反したことはないと思ひます。

ただしかし、おっしゃる通りに、私、この間もあなたに申し上げたんですけれどもね、運輸省関係、わりあい多うございませうから、そういったものにつきまして逐次説明は聞いておりますけれども、廃すべきものは廃止する、改めるべきものは改める、また、特に必要なものは新しくつくつてもいいじゃないかというふうなことで、見直し作業を続けておりますが、何ぶん、ずいぶん、いまのところは時間がございますんで、結論を得るまでには至っておりません。しかし、この前に申し上げたような作業を続けておりますということを御報告申し上げます。

それから、事故対策センターについて御審議の際に承りましたあれは、そのときに申し上げたとおりにいたしておりますが、これは十二月発足というところでございまして、まだ私の手元にはその計画もそれから将来についての方針も事務当局から上がつてきておりませんので、その当時申し上げたような方針に従ひまして、これは御心配のないような、また、私が申しましたような方向でつくり上げたいと考えております。

○野々山一三君 次に、航行規制の問題で伺ひたいんでござんすけれども、モーターボートは一体規制とはどういう関係になるのかということとござんす。「航行規制」という文書の範疇においてモーターボート、レジャーボートというものはどういう角度でこれを規制するのかしないのかという点について、率直に、まあ私はよくわからぬので教えてもらいたい。——ちよつと待つてください。時間がないようですから続けさせていただきます。

これは条例でやっておりますところがあるというお話ですね。その土地土地によつていろんな特殊な要素はあるといたしまして、基本的条件といふものは全国共通していいだろうというものが私の感じでございます。そこで、いままでは、条例によつて航行規制をするということに期待していま

すというのが役所の側の、運輸省の側の、あるいは海上保安庁もそういう考え方だと私は思うんですが、基本法的な航行規制の基準について立法化するつもりはないか。そうしないと、これはもう、先ほどの話と同じように、非常に各地域でこぼこになってしまふという感じがございませう。これは、そういう意味で、ますますここで立法化は、この議会でもうというところではできないにしても、近い将来やはり立法化ということをお前提にして、基準とも言うべき航行規制に対する考え方を全国的に示して、それによって条例化が促進され、一方、法令化が進むというようになされるべきではないかというのが意見でございます。お感じをいただきたい。

それから、それに関連をいたしましてね、漁業、漁民の、つまり先ほど来のお話、船と船と船という時代だったのが、船と船だけじゃなしに人間という問題だと言われた。船と船と魚というところになってるんじゃないでしょうか、このレジャーボートというのは、そうでしょう。私はそう思うんです。そこで、漁民の漁業権とかかね合いにおいて当然の問題が起るの、あれがパンパンパンパン飛んで歩けば魚が逃げていっちゃう、取れなくなる。これはほかの要素もありますね、公害だとか何とかという。そういう要素もありますけれども、この漁業権の補償という問題について一体どういうふうにお考えになるんでしょう。私は、これは非常な問題で、したがって、その第一の質問に戻りますけれども、航行規制というものを相当程度やらなければならぬということになるんじゃないか。そこで、附随的に私が、幾つかあると思いますが、当然のことのように浮かび上がってくる問題に船舶登録というものが、モーターボートの登録というものが非常に野放図ですね。これが問題でございます。

それから、一括してどんどん申し上げますけれども、免許の問題、モーターボート運転免許の問題でございます。何うと、全国で何か六カ所

とか、十カ所とか、二十カ所ぐらいたったという、いろいろある。正確なものは言ってもらったらいと思ひますが、短時間に運転の、操縦の訓練、それから今度は法規上の規制、そういうものを覚えたいわけでございます。実際問題としては悪いことばがあるんでして、「レジャーボート」というたいへんな悪いことばがございませう。楽しいのめんどくさい規定なんかで、めんどくさい免許なんかで出ているわけがあるかという論理がすぐそこへ飛び出てくるわけでございます。そのため、これが野放図に、大臣は、モーターボートを持っちゃいけないぞと言うことはむずかしいとおっしゃるけれども、「レジャー」というたいへんなことばで、海は荒らし、航行は規制をする、魚は、漁業権の問題にかかわってたいへんなことになる。海水浴場など、庶民的、大衆的レジャーというものがこのモーターボートによって規制されるというか、抑圧されるという危険性にさらされるというところになるわけで、そういう意味では、免許という問題は私は重視するべき当然のことだ。私も船を運転しましたよ。運転というか、機関長もやりましたよ。荒海の中を、大風の中でも通りましたよ。これは、私の乗った船は小さな船です。大きな船も扱いました。これはちよっくらちよいと大臣、私と一緒に競争やりましたよ。簡単な状況で、波は静か、風はありませんという状況のもとにおいて船を扱うというような根性というものは、これはたいへんな危険があるんですね。港から出ていった、三分ぐらいたったたいへんな風が吹いてくるという事態はいっぱいあるんですよ。それが、四十時間や三時間ぐらいたった訓練、教習で免許が取れるという状態をおいておくことかいいことか。これは、一般論でもありと同時に本質論です。この点についても一べん

以上、数々の問題について一括御答弁をいただきます。○国務大臣(新谷實三郎君) こまかな問題についての具体的な説明は局長からさせますが、一番初めに御話しになった航行の規制問題ですね、これはなかなかむずかしい問題だと思ひます。これは警察庁のほうも御意見があると思ひます。しかし、私はこういうふうな考え方をしています。大きい、私は、沿岸の水域とかあるいは港湾の中だけじゃございませんで、モーターボートで外へ出ますから、そういう意味においては、やっぱりこれは非常にむずかしい問題であつて、運輸省として基本的な方針をきめていかざるを得ないと思ひておるんです。で、御承知のように、これには世界共通の海上衝突予防法もございませう。それから港々には港則法というものもございませう。で、ことしの七月から施行いたしました海上交通安全法というのもございませう。そういうもので、大きな船につきましては大体どういふふうに通るかという、陸上でいいますと道交法のような思想も入れまして、規定をしてあるわけでございますが、ところが、モーターボートのようなものになりますと、小さな狭い海域で自由自在にやる危険があるわけですね。それも、さつき申し上げたように、船と船とだけの関係じゃなしに、船と人との関係なんというものを今度考えていかなければならぬということになります。別の見地からこれは見えていかなきゃならぬ。そこで、いままでの海上の交通安全というものの基本方針として、やはりいまのモーターボートのような航海のしかたをするものにつぎまして、各府県でやっておりますような、一応これは人に迷惑をかけないかぬと、こういう条例でございませうけれども、これについてもう少し私のほうと警察庁とよく相談をいたしまして、基本についてのこういったことだけは必ず条例でもこの中にに入れて、全国的に統一した基準のもとに海上の航行をやはり取り締まったほうがいいというふうなことを私は考えておりました。で、先般他の委員会でもう一度言ったことがありますが、これは警察庁のほうと十分に相談をいたしまして、そういう方向に何とかして私は持っていくたいと思ひておるんです。ただ、これをや

りますについて、条例をつくりますと、やっぱり条例どおりに規則を遵守しているかどうかということこれは絶対監視してもらわなければならぬわけですね。そのためには警察庁のほうの人員費、物件費、その他の経費もかかると思ひます。そういう点を考え合わせまして、これは至急に結論を出すようにしたいと思ひておる次第でございます。で、この点は、実は船舶職員法の御審議の際にも申し上げたんですが、まだ最終的な結論が出ておりません。で、もう少し時間をかしていただきたいと思ひます。ただ、おっしゃるようにならなくば全国にある程度共通した基準によって航行について迷惑をかけるというふうなことが、どういふふうなやらせるといふふうなことが、どうかは統一した基準でできたほうがいいということだけは私は考えておるということで御承知願ひたいと思ひます。

それから、登録の問題でございます。その後、御質問になりました具体的な問題につきましては関係の局長から答弁させますが、船員局長おられませんので、いまましましたから、船員関係の問題は船員局長から御答弁させます。○政府委員(田坂鋭一君) 登録の問題でございますが、先生の御趣旨は、船舶がどのたれのものだということをちゃんと識別をする必要があるという御趣旨かと思ひますが、これにつぎましては、検査にあたりまして、検査が終結いたしますと検査済票をその船舶に交付いたしまして、またそれを票示させるということにいたしております。そういたしました、さらにその原簿は小型船舶検査機構が持つておるといふことでございませう。で、登録にかかわる、その目的を十分に果たすことに相なつておると考えております。○政府委員(住田俊一君) 船員局長の住田でございます。ただいまの御質問にお答え申し上げます。このレジャーボートにつきまして、現在、船舶職員法というのがございまして、その省令の中に、

この試験について次のように規定をしております。すなわち、学科につきましては四十時間、実技につきましては十二時間。それから、この省令に基づきまして、国の養成施設が全国に二百二十カ所ございます。これに基づきましてこの操縦の完べきを期したいというのを期しておるわけでございますが、最近、御承知のように、非常にレジャーボートの事故が頻発しております。この事故を、再発を極力押さえるべく、現在、さらに職員の法の改正をしております。で、現在衆議院のほうで御審議を願っておるわけでございますが、その内容につきましては、さらにこの学科あるいは実技の時間をもっとふやしたらどうか、こういうことで、みなみに一級、すなわち外洋に出る場合におきましては、学科を五十時間、それから実技につきましては二十時間、こういうような案を考えております。のみならず、沿海におきまして、二級の操縦士という規定をつくりまして、その中に学科を四十時間、実技を二十時間、さらにレジャーの実際の対象の非常に多い九キロまでですね、こういった九キロの場合は四級の免許を与えらる。この場合は学科を十五時間、あるいは実技を十時間、こういうような案をつくって現在衆議院のほうにおきまして審議を願っておる次第でございます。私どももいたしましては、極力この学科あるいは実技の点につきまして、十分にこの養成所の施設を通してこういった事故のないように万全の措置をしていきたい、かように考えておる次第でございます。

〇野々山一三君 最後に大臣に。認可法人を減らしたいという考え方だということをおっしゃったわけですが、最近運輸省だけでも、ふえておることはあっても減ったことはないという端的なことばを申し上げるのですが、これは根本的な見直しをしてもらいたい。最近できた法律、あるいは提起されている法律、だからつくられるんだということは、それはそれなりにわかるのですけれども、これはことばでは、縮減いたします、整理をいたしますと言っても、実際にはふえてい

る。ふえていっているのに問題があるから問題にしているわけでありまして、これはひとつ、これはいま法律そのものに問題があるんですから、いろいろお考えがあるでしょうけれども、注文を兼ねてさらに所見を伺いたいわけですね。

それから、省令基準をつくるというこの考え方はわかりました。わかりましたが、さらにこれはやっぱり立法化ということをやすべきであるというふうに私は思います。

それで、船員法、あるいは船舶職員法の条件をいま伺いましたけれども、実際の二百二十の養成所ですか、この状況は、こういう静かなところと訓練なさる養成所ですよ。違いますか。こういうところでその実技十時間とか十五時間というも、この状態は、私は、残念ながら海というものは道がないんですからね、道路という意味でいうと、海というのは道がない。そうして道路というものと違って、風波だとかいうやつがたいへんな力を持っているわけですね。そういう状況では、あの養成所がございまして、あそこで実技十時間とか二十時間というものは、これは私はどうも納得がいかない。この間もテレビでやっていましたね。テレビの話をして申しわけないが、テレビでやってますあの養成所の実情を見てみましても、あれで海へ出たらということについては、たいへんな危険を感じない人はおそくないだろうと思います。

〇政府委員(住田俊一君) ただいまの先生の御質問にお答え申し上げます。

そうしてもう一つ、これはつけ加えた理由ですが、けれども、若い世代の者が多いですね。そうしてモーターボートそのものに乗せている人が、子供さんも一ぱい乗っている。家族もろとも乗っていてそのまま転覆しちゃったという事故がこの間ありましたね。これなどはそういう静かなエリアで訓練をした人がぼつと出ていくというこのために起こった顕著な事例でございます。したがって、私は、いまの時期になすべきは、船を客観的ないろいろな要素によってふえることを規制をするということが必要であらう。

それから、操縦する、つまり、免許の条件をもっときびしくすべきではないかというのが第二の問題。条件を、つまり学科が四十時間で実技が十時間といっても、これはこまかい話になって相済みぬのですけれども、自動車学校なんかで養成いたしますね、小さな車にぎゅっとブレーキを踏んだらどうなるかなんというところは、学問的に言ったら、実際的にはどうにもなりません。そのために起こっている事故はたいへん多いですよ。ために起こっている事故はたいへん多いですよ。ために起こっている事故はたいへん多いですよ。

それが免許という条件についてもう一回言いますが、免許条件というやつについては、たとえば自動車でもそうだけれども、適性検査というものをやらなければだめだと思いませんか。たとえば水てんかんの人がいる。これは悪いことばですけれどもね。水てんかんの人が楽しいから船に乗った。そこで水てんかんを起こしたということがあります。そういうものをどうしてチェックしますでしょうか。海の中では火はないけれども、火てんかんという人がおたらどうなるんでしょ。というところまで適性性というものを考えなければいけない、いまにしてやらなければいけない時期だ、これからどんどんふえるわけですから。というふうに思われるけれども、もう一ぺんその点について見解を伺いたい。

〇政府委員(住田俊一君) ただいまの先生の御質問にお答え申し上げます。

先生のおっしゃること、まことにございまして、私どももいたしましては、先ほど御説明いたしましたように、法律的には、現在船舶職員法の改正をいたしまして、実技あるいは学科につきましてさらに時間をふやして、そうして事故の防止ということについて万全を期していきたい、かように考えておる次第であります。

そこで、ということでしょう。船員局長がおっしゃる通りに、今度の船舶職員法の改正にあたって、一級、二級、三級、四級というところで条件をチェックしていますというこの考え方はわかりましたが、これを何ぼ——私なりに実感をな

がめ、現地へ行ってみて、それから法律の規定やなんかの、あるいは実技養成所の課程を全部調べてみましたよ、数カ所のものを全部とってまわしてね。これでは非常に危険でございますね。これはいま法律が出ていからということだけでは、やっぱり私は同意できない節があるんで、その点はさらに検討される気持ちはないかということをおし上げてこの問題はそれだけにいたします。

〇政府委員(住田俊一君) ただいまの先生の御質問にお答え申し上げます。

〇野々山一三君 最後に大臣に。認可法人を減らしたいという考え方だということをおっしゃったわけですが、最近運輸省だけでも、ふえておることはあっても減ったことはないという端的なことばを申し上げるのですが、これは根本的な見直しをしてもらいたい。最近できた法律、あるいは提起されている法律、だからつくられるんだということは、それはそれなりにわかるのですけれども、これはことばでは、縮減いたします、整理をいたしますと言っても、実際にはふえてい

る。ふえていっているのに問題があるから問題にしているわけでありまして、これはひとつ、これはいま法律そのものに問題があるんですから、いろいろお考えがあるでしょうけれども、注文を兼ねてさらに所見を伺いたいわけですね。

それから、省令基準をつくるというこの考え方はわかりました。わかりましたが、さらにこれはやっぱり立法化ということをやすべきであるというふうに私は思います。

〇政府委員(住田俊一君) ただいまの先生の御質問にお答え申し上げます。

それで、船員法、あるいは船舶職員法の条件をいま伺いましたけれども、実際の二百二十の養成所ですか、この状況は、こういう静かなところと訓練なさる養成所ですよ。違いますか。こういうところでその実技十時間とか十五時間というも、この状態は、私は、残念ながら海というものは道がないんですからね、道路という意味でいうと、海というのは道がない。そうして道路というものと違って、風波だとかいうやつがたいへんな力を持っているわけですね。そういう状況では、あの養成所がございまして、あそこで実技十時間とか二十時間というものは、これは私はどうも納得がいかない。この間もテレビでやっていましたね。テレビの話をして申しわけないが、テレビでやってますあの養成所の実情を見てみましても、あれで海へ出たらということについては、たいへんな危険を感じない人はおそくないだろうと思います。

〇野々山一三君 最後に大臣に。認可法人を減らしたいという考え方だということをおっしゃったわけですが、最近運輸省だけでも、ふえておることはあっても減ったことはないという端的なことばを申し上げるのですが、これは根本的な見直しをしてもらいたい。最近できた法律、あるいは提起されている法律、だからつくられるんだということは、それはそれなりにわかるのですけれども、これはことばでは、縮減いたします、整理をいたしますと言っても、実際にはふえてい

る。ふえていっているのに問題があるから問題にしているわけでありまして、これはひとつ、これはいま法律そのものに問題があるんですから、いろいろお考えがあるでしょうけれども、注文を兼ねてさらに所見を伺いたいわけですね。

〇政府委員(住田俊一君) ただいまの先生の御質問にお答え申し上げます。

〇野々山一三君 最後に大臣に。認可法人を減らしたいという考え方だということをおっしゃったわけですが、最近運輸省だけでも、ふえておることはあっても減ったことはないという端的なことばを申し上げるのですが、これは根本的な見直しをもらいたい。最近できた法律、あるいは提起されている法律、だからつくられるんだということは、それはそれなりにわかるのですけれども、これはことばでは、縮減いたします、整理をいたしますと言っても、実際にはふえてい

る。ふえていっているのに問題があるから問題にしているわけでありまして、これはひとつ、これはいま法律そのものに問題があるんですから、いろいろお考えがあるでしょうけれども、注文を兼ねてさらに所見を伺いたいわけですね。

それから、省令基準をつくるというこの考え方はわかりました。わかりましたが、さらにこれはやっぱり立法化ということをやすべきであるというふうに私は思います。

〇政府委員(住田俊一君) ただいまの先生の御質問にお答え申し上げます。

〇野々山一三君 最後に大臣に。認可法人を減らしたいという考え方だということをおっしゃったわけですが、最近運輸省だけでも、ふえておることはあっても減ったことはないという端的なことばを申し上げるのですが、これは根本的な見直しをもらいたい。最近できた法律、あるいは提起されている法律、だからつくられるんだということは、それはそれなりにわかるのですけれども、これはことばでは、縮減いたします、整理をいたしますと言っても、実際にはふえてい

る。ふえていっているのに問題があるから問題にしているわけでありまして、これはひとつ、これはいま法律そのものに問題があるんですから、いろいろお考えがあるでしょうけれども、注文を兼ねてさらに所見を伺いたいわけですね。

それから、省令基準をつくるというこの考え方はわかりました。わかりましたが、さらにこれはやっぱり立法化ということをやすべきであるというふうに私は思います。

〇政府委員(住田俊一君) ただいまの先生の御質問にお答え申し上げます。

ごく短い距離の中で航行するということに相なるわけでございます。そして先生の御指摘の、さらに外洋なりあるいは沿海に参ります場合は、もつと別の本格的な養成施設を使わなければいかぬ。こういうことで現在事務的に検討している次第でございます。

それから、身体の問題について、いさ貴重な御指摘がございました。私どももいたしましては、現在、この試験につきましては、十分に身体検査については万全を期していまやっております。ただし、てんかん等の問題についてはさらに検討させていただきます。

また先生のいろいろなこまかい実情に応じた
氣象条件なり、あるいはいろいろなその他の御指
摘がございましたのですが、これにつき
ましては、さらに今度法律が改正されて、そ
うして省令なりあるいは告示の段階におきまして
關係の専門家を集めまして、そして万全を期して
いきたいと思います。次第でございます。

（國務大臣〔新谷實三郎君〕）一番おめにお尋ねになりました法人の問題ですね、これはきょう御審議願つておるこの検査機構その他関係の局長から御説明した認可法人というのは、これはいづれも法律に基づいておるものでありますから、私も再検討しておりますと言つておりますけれども、

もうこれはやめてもいいんだというものは遠慮なくやめます。しかし、新しいいろんな要望がありますので、そういう社会の要望にこたえまして新しい機構をつくっていかなきやならぬというもののもございますから、そういう必要性に応じまして、これはまた必要なものは遠慮なくつくらしめてもらうという考えでございます。

先般申し上げたのは、ちょっとこれ、ことばの上で誤解があると思いますから、御理解いただきたいのですが、私は、運輸省のそういう認可法人、法律に基づく認可法人を私だけで両院を通つたものを簡単にやめたりふやしたりということはできるはずはありませんが、ただ、いわゆる公益法人ですね、これは運輸省に実に多いんです。各局に

命じていまそれを洗ってもらつております。中にはもう使命を全うしたというようなものもないこととはなない。形だけ残っているというものもありますから、そういったものにつきましては整理をするつもりで取り組んでおりますということをこの間の申し上げたわけでございますから、ちょっとこの認可法人とは次元が違ふ問題でございますから、その点、どうぞ誤解のないようにお願いいたします。

○野々山一三君 先ほどの質問の中で、漁業補償と航行規制の問題についてということを知ったんですが、お答えがないんで……。

○国務大臣(新谷寅三郎君) これは私からお答えする問題じゃないと思うんですけれども、関係の閣僚もおられませんので……。

大体のいままでとつてきました方針。これはもうあなた御承知のとおりですが、漁業権のある区域を船が通つちやいかぬということは、これはできないと思うんです。しかし、それについては、漁業権者と関係の幾層で色々ずうち合つてをいたした

漁業権者と関係の樹立で解決するべき問題が、
しまして、最小限度操業に差しつかえのないよう
な方法で航海をしております。これは農林省と運
輸省も絶えず問題にしておるところでありまし
て、海上交通安全法をつくり出す場合にもこの点
が一番問題になったわけであります。農林省とし

ては現地におるして、こういう方法でどうか、
ういう制限つけたらどうかということでお意をし
ております。ただ、いまの問題になつておるよう
なレジャーボート、こういったものにつきまして
は、これ、ほんとにきますと、やはりそういう危険
がないことはございません。これからの問題であ
ると思うんですけども、たとえば漁網を破つて

しまつたり、漁業に非常な被害を与えた場合は、これはもちろん損害補償、損害賠償でいまは処理していると思います。一件ごとに。しかし、そういったものにつきましても、先ほど御指摘になつたような航法の規制というような意味で、ごく近い、近間の海に対する問題については、そういう統一航法の規制をするような場合に、そういう

う問題につきましてもこれは関係庁の間で相談をしなければならぬ問題が残っておると思っておりますのでございまして、これは関係庁と一ぺんよく相談させたいと思います。

漁業権の問題は、どうも私から本来本質的なものはちよつとお答えする立場におりませんけれども、そういうように処理する以外にはないんじゃないかと、こう思います。

○野々山一三君 最後に、いまの漁業権という問

題ではおたくの所管ではないと思いますけれども、航行規制という観点からすると、結果的漁業権の侵害といえ、そういうことになりますが、そ

のことについては早速に関係各省庁と協議をして、一定の考え方——考え方と言っちゃ申しわけないんですが、基準的な考え方を示すというようにさせるべきではないかと思うんでございます。たとえば、ノリならノリをやっているとこ、満ちているときにそれをばつとやる、これはノリですからまだいいでしょう。魚というような場合、だっこのころこれは重大な問題にかかってくるのです。

入っちゃいけないということこれは非常に常識的な話じゃないでしょうか。そこで協議すればいいじゃないか、網破つたら漁業補償すればいいじゃないかという、そういう現実的な、個々別の

いますから、これは要望として強く関係各省庁に伝えて、一定の考え方を示してもらいたい。そうしてこれが条例をつくる場合の基準にも当然入れるべきものであるという概念で私は問題を提起するわけでありますので、その点はよろしくお願いいたします。

○国務大臣 新谷實三郎君）そのとおりだと思います。そういう方向で関係各省で協議をいたします。

○委員長（西村関一君）他に御発言もなければ、質疑は終局したものと認めて御異議ございませんか。

〔異議なし〕と呼ぶ者あり〕

○委員長(西村関一君) 御異議ないと認めます。
それではこれより討論に入ります。
別に御発言もないようでありますから、これか
ら直ちに採決に入ります。

船舶安全法の一部を改正する法律案を問題に供します。本案に賛成の方の挙手を願います。

○委員長(西村閑一君) 多数と認めます。よつて、
本案は多数をもって原案どおり可決すべきものと

決定いたしました。

○神沢浄君 私は、ただいま可決されました航船安全法の一部を改正する法律案に対して、自由民

主党、日本社会党、公明党、民社党及び日本共産党の各派共同提案による附帯決議案を提出いたします。

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対する附帯決議（案）

政府は、本法の施行にあたり、左の事項につ

一 総トン数二十トン未満の漁船のうち、本法の適用除外とされる漁船については、船舶の安全性を確保するため、今後、検査の対象とすることに努めることとし、その検査にあつたつては、作業の実態に対応して実施すること。

二 船腹量の増大及び技術革新に伴う船舶の質的变化に対処し、検査効果が十分発揮できるように検査要員の確保を図る等船舶検査体制を整備すること。

三 今後のモーターボート等の増加傾向にかんがみ、これらの船舶に係る航法及び航行水域を規制し、海上交通の安全を確保するため、

所要の措置を講ずること。
右決議する。
以上でありますが、何とぞ委員各位の御賛同を
お願いいたします。
○委員長（西村閣一 君） ただいま神沢君から提出
されました附帯決議案を議題とし、採決を行ない
ます。

本附帯決議案に賛成の方の挙手を願います。

〔賛成者挙手〕

○委員長(西村関一君) 全会一致と認めます。よって、神沢君提出の附帯決議案は、全会一致をもって本委員会の決議とすることに決定いたしました。

ただいまの決議に対し、新谷運輸大臣から発言を求められております。

新谷運輸大臣。

○国務大臣(新谷實三郎君) ただいまは、船舶安全法の一部を改正する法律案につきまして、慎重御審議の結果御採決をいただきまして、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いたしまして、誠意をもって実施に当たる所存でございます。

まことにありがとうございます。

○委員長(西村関一君) なお、審査報告書の作成につきましては、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〕

○委員長(西村関一君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

本日はこれにて散会いたします。

午後零時五十分散会

昭和四十八年九月二十日印刷

昭和四十八年九月二十一日発行

参議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局

W