

第七十二回国会 交通安全対策特別委員会議録 第五号

昭和四十九年二月十三日(水曜日)

午後一時三十分開議

出席委員

委員長 勝澤 芳雄君

理事 小此木三郎君

理事 齊藤滋与史君

理事 野中 英二君

理事 平田 藤吉君

理事 足立 篤郎君

理事 越智 通雄君

理事 片岡 清一君

理事 佐藤 守良君

理事 板川 正吾君

理事 久保 三郎君

理事 渡辺 武三君

出席國務大臣

運輸 大臣 徳永 正利君

出席政府委員

運輸政務次官 増岡 博之君

運輸省船舶局長 内田 守君

運輸省船舶局長 住田 俊一君

運輸省港務局長 竹内 良夫君

海上保安庁長官 佐原 亨君

委員外の出席者

運輸省船舶局長 星 忠行君

船舶職員課長

本日の会議に付した案件
船舶職員法の一部を改正する法律案(内閣提出、第七十一回国会閣法第七四号)

○勝澤委員長 これより会議を開きます。

第七十一回国会から継続審議となっており、船舶職員法の一部を改正する法律案を議題とした

第二類第七号

交通安全対策特別委員会議録第五号 昭和四十九年二月十三日

します。

船舶職員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

船舶職員法(昭和二十六年法律第四十九号)

の一部を次のように改正する。

目次中「第三章 船舶職員(第十八条―第二十

三条)」を「第三章 船舶職員(第十八条―第二十

三条)」を「第三章の二 小型船舶操縦士試験機関

三条)」を「第三章の二 小型船舶操縦士試験機関

三条)」を「第三章の二 小型船舶操縦士試験機関

三条)」を「第三章の二 小型船舶操縦士試験機関

三条)」を「第三章の二 小型船舶操縦士試験機関

三条)」を「第三章の二 小型船舶操縦士試験機関

三条)」を「第三章の二 小型船舶操縦士試験機関

三条)」を「第三章の二 小型船舶操縦士試験機関

三条)」を「第三章の二 小型船舶操縦士試験機関

三条)」を「第三章の二 小型船舶操縦士試験機関

三条)」を「第三章の二 小型船舶操縦士試験機関

三条)」を「第三章の二 小型船舶操縦士試験機関

三条)」を「第三章の二 小型船舶操縦士試験機関

三条)」を「第三章の二 小型船舶操縦士試験機関

三条)」を「第三章の二 小型船舶操縦士試験機関

三条)」を「第三章の二 小型船舶操縦士試験機関

三条)」を「第三章の二 小型船舶操縦士試験機関

三条)」を「第三章の二 小型船舶操縦士試験機関

三条)」を「第三章の二 小型船舶操縦士試験機関

三条)」を「第三章の二 小型船舶操縦士試験機関

三条)」を「第三章の二 小型船舶操縦士試験機関

三条)」を「第三章の二 小型船舶操縦士試験機関

三条)」を「第三章の二 小型船舶操縦士試験機関

三条)」を「第三章の二 小型船舶操縦士試験機関

三条)」を「第三章の二 小型船舶操縦士試験機関

三条)」を「第三章の二 小型船舶操縦士試験機関

三条)」を「第三章の二 小型船舶操縦士試験機関

三条)」を「第三章の二 小型船舶操縦士試験機関

三条)」を「第三章の二 小型船舶操縦士試験機関

三条)」を「第三章の二 小型船舶操縦士試験機関

三条)」を「第三章の二 小型船舶操縦士試験機関

三条)」を「第三章の二 小型船舶操縦士試験機関

わせる。

2 前項の規定による指定（以下単に「指定」という。）を受けた者（以下「指定試験機関」という。）は、特定試験事務の実施に関し第十六条前段に規定する運輸大臣の職権を行なうことができる。

3 運輸大臣は、指定試験機関に特定試験事務を行なわせるときは、特定試験事務を行なわないものとする。

（指定の規程）

第二十三条の三 運輸大臣は、指定をしようとするときは、指定の申請が左の各号に適合するかどうかを審査して、これをしなければならぬ。

一 職員、設備、特定試験事務の実施の方法その他の事項についての特定試験事務の実施に関する計画が特定試験事務の適正かつ確実な実施に適合したものであること。

二 経理及び技術的な基礎が特定試験事務の実施に関する計画の適正かつ確実な実施に足るものであること。

2 運輸大臣は、指定の申請が左の各号の一に該当するときは、指定をしてはならない。

一 他に指定した者があること。

二 申請者が民法（明治二十九年法律第八十九号）第三十四条の規定により設立された財団法人以外の者であること。

三 特定試験事務以外の申請者の行なう業務により申請者が特定試験事務を公正に実施することができないおそれがあること。

四 申請者が第二十三条の十三第一項の規定により指定を取り消され、その取消しの日から二年を経過しない者であること。

五 申請者の役員のうち、左のいずれかに該当する者があること。

イ この法律の規定に違反し、罰金以上の刑に処せられ、その執行を終わり、又は執行を受けることがなくなつた日から二年を経過しない者

ロ 第二十三条の五第二項の規定による命令

により解任され、その解任の日から二年を経過しない者

（指定の公示等）

第二十三条の四 運輸大臣は、指定をしたときは、指定試験機関の名称及び住所、特定試験事務を行なう事務所の所在地並びに特定試験事務の開始の日を官報で公示しなければならない。

2 指定試験機関は、その名称若しくは住所又は特定試験事務を行なう事務所の所在地を変更しようとするときは、あらかじめ、その旨を運輸大臣に届け出なければならない。

3 運輸大臣は、前項の届出があつたときは、その旨を官報で公示しなければならない。

（役員の選任及び解任）

第二十三条の五 指定試験機関の役員の選任及び解任は、運輸大臣の認可を受けなければ、その効力を生じない。

2 運輸大臣は、指定試験機関の役員がこの法律、この法律に基づく命令若しくは処分若しくは第二十三条の七第一項に規定する試験事務規程に違反する行為をしたとき、又は特定試験事務に關し著しく不適当な行為をしたときは、その指定試験機関に対し、その役員を解任すべきことを命ずることができる。

（小型船舶操縦士試験員）

第二十三条の六 指定試験機関は、特定試験事務を行なう場合において、小型船舶操縦士として必要な知識及び能力を有するかどうかの判定に関する事務については、小型船舶操縦士試験員に行なわせなければならない。

2 小型船舶操縦士試験員は、船舶職員の養成又はこれに準ずる業務に関する知識及び経験に関する運輸省令で定める要件を備える者のうちから、選任しなければならない。

3 指定試験機関は、小型船舶操縦士試験員を選任したときは、その日から十五日以内に、運輸大臣にその旨を届出なければならない。これを變更したときも、同様とする。

4 運輸大臣は、小型船舶操縦士試験員が、この

法律、この法律に基づく命令若しくは処分若しくは試験事務規程に違反する行為をしたとき、又は特定試験事務に關し著しく不適当な行為をしたときは、指定試験機関に対し、小型船舶操縦士試験員の解任を命ずることができる。

5 前項の規定による命令により小型船舶操縦士試験員の職を解任され、解任の日から二年を経過しない者は、小型船舶操縦士試験員となることができない。

6 指定試験機関は、運輸省令で定めるところにより、小型船舶操縦士試験員に対し、その職務の遂行に必要な研修を実施しなければならない。

（試験事務規程）

第二十三条の七 指定試験機関は、特定試験事務の開始前に、特定試験事務の実施に関する規程（以下「試験事務規程」という。）を定め、運輸大臣の認可を受けなければならない。これを變更しようとするときも、同様とする。

2 運輸大臣は、前項の認可をした試験事務規程が特定試験事務の適正かつ確実な実施上不適当となつたと認めるときは、その試験事務規程を變更すべきことを命ずることができる。

3 試験事務規程で定めるべき事項は、運輸省令で定める。

（予算等の認可等）

第二十三条の八 指定試験機関は、毎事業年度、予算及び事業計画を作成し、当該事業年度の開始前に（指定を受けた日の属する事業年度にあつては、その指定を受けた後遅滞なく）、運輸大臣の認可を受けなければならない。これを變更しようとするときも、同様とする。

2 指定試験機関は、毎事業年度、決算報告書及び事業報告書を作成し、当該事業年度の終了後三箇月以内に運輸大臣に提出しなければならない。（秘密保持義務等）

第二十三条の九 特定試験事務に従事する指定試験機関の役員若しくは職員又はこれらの職にあ

つた者は、特定試験事務に關して知り得た秘密を漏らしてはならない。

2 前項に規定する指定試験機関の役員及び職員は、刑法（明治四十年法律第四十五号）その他の罰則の適用については、法令により公務に従事する職員とみなす。

（監督命令）

第二十三条の十 運輸大臣は、この法律を施行するため必要があると認めるときは、指定試験機関に対し、特定試験事務に關し監督上必要な命令をすることができる。

（報告等）

第二十三条の十一 運輸大臣は、第一条の目的を達成するため必要な限度において、指定試験機関に対し、特定試験事務に關し報告させ、又はその職員に、指定試験機関の事務所に立ち入り、特定試験事務の状況若しくは帳簿書類その他の物件を検査し、若しくは関係者に質問させることができる。

2 前項の規定により立入検査をする職員は、その身分を示す証明書を携帯し、関係者にこれを提示しなければならない。

3 第一項の規定による立入検査の権限は、犯罪捜査のために認められたものと解釈してはならない。

（特定試験事務の休廃止）

第二十三条の十二 指定試験機関は、運輸大臣の許可を受けなければ、特定試験事務に関する業務の全部又は一部を休止し、又は廃止してはならない。

2 運輸大臣は、前項の許可をしたときは、その旨を官報で公示しなければならない。

（指定の取消し等）

第二十三条の十三 運輸大臣は、指定試験機関が左の各号の一に該当するときは、その指定を取り消し、又は期間を定めて特定試験事務に関する業務の全部若しくは一部の停止を命ずることができる。

一 この章の規定に違反したとき。

二 第二十三条の三第二項第五号に該当するに至つたとき。

三 第二十三条の五第二項、第二十三条の六第四項、第二十三条の七第二項又は第二十三条の十の規定による命令に違反したとき。

四 第二十三条の七第一項の規定により認可を受けた試験事務規程によらないで特定試験事務を行つたとき。

五 不正の手段により指定を受けたとき。

2 運輸大臣は、前項の規定により指定を取り消し、又は特定試験事務に関する業務の全部若しくは一部の停止を命じたときは、その旨を官報で公示しなければならない。

(運輸大臣による特定試験事務の実施)
第二十三条の十四 運輸大臣は、指定試験機関が第二十三条の十二第一項の規定により特定試験事務に関する業務の全部若しくは一部を休止したとき、前条第一項の規定により指定試験機関に対し特定試験事務に関する業務の全部若しくは一部の停止を命じたとき、又は指定試験機関が天災その他の事由により特定試験事務を実施することが困難となつた場合において必要があると認めるときは、特定試験事務を自ら行なうものとする。

2 運輸大臣は、前項の規定により特定試験事務を行なうものとし、又は同項の規定により行なつてゐる特定試験事務を行なわないものとするときは、あらかじめ、その旨を官報で公示しなければならない。

3 運輸大臣が、第一項の規定により特定試験事務を行なうものとし、第二十三条の十二第一項の規定により特定試験事務に関する業務の廃止を許可し、又は前条第一項の規定により指定を取り消した場合における特定試験事務の引継ぎその他の所要の事項は、運輸省令で定める。

第二十六条中「免許」の下に「若しくは海技従事者免許原簿に登録された事項の変更」を、「手数料を」の下に「国(指定試験機関)が行なう試験を受ける者にあつては、指定試験機関に」を加え、

第二類第七号 交通安全対策特別委員会議録第五号 昭和四十九年二月十三日

同条に次の一項を加える。

2 前項の規定により指定試験機関に納められた検査料は、指定試験機関の収入とする。

第二十七条第一項中「もの」の下に「(特定試験事務を除く。)」を加える。

第二十八条の次に次の二条を加える。
(運輸省令への委任)
第二十八条の二 この法律に定めるもののほか、この法律の実施のため必要な手続その他の事項は、運輸省令で定める。

(指定試験機関がした処分等に係る審査請求)
第二十八条の三 指定試験機関が行なう特定試験事務に係る処分又はその不作為については、運輸大臣に対し行政不服審査法による審査請求をすることができ、

第二十九条の二第二項を次のように改める。
2 第二十三条の十一第一項及び第三項の規定は、前項の場合について準用する。

第二十九条の二第三項を削り、同条第四項を同条第三項とし、第四章中同条の次に次の一条を加える。
(経過措置)
第二十九条の三 この法律の規定に基づき政令又は運輸省令を制定し、又は改廃する場合においては、それぞれ政令又は運輸省令で、その制定又は改廃に伴い合理的に必要と判断される範囲内において、所要の経過措置(罰則に関する経過措置を含む。)を定めることができる。

第三十条の前の見出しを削り、同条中「二十万円」を「三十万円」に改め、同条を第三十条の三とし、第五章中同条の次に次の二条を加える。

第三十条 第二十三条の十三第一項の規定による業務の停止の命令に違反したときは、その違反行為をした指定試験機関の役員又は職員は、一年以下の懲役又は二十万円以下の罰金に処する。

第三十条の二 第二十三条の九第一項の規定に違反して、その職務に関して知り得た秘密を漏らした者は、一年以下の懲役又は五万円以下の罰金に処する。

金に処する。
第三十一条中「三万円」を「五万円」に改め、同条の次に次の一条を加える。

第三十一条の二 左の各号の一に掲げる違反があつた場合には、その違反行為をした指定試験機関の役員又は職員は、五万円以下の罰金に処する。

一 第二十三条の十一第一項の規定による報告をせず、若しくは虚偽の報告をし、又は同項の規定による質問に対し虚偽の陳述をしたとき。

二 第二十三条の十二第一項の許可を受けないうで特定試験事務に関する業務の全部を廃止し

たとき。

2 第二十三条の十一第一項の規定による検査を拒み、妨げ、又は忌避した者は、五万円以下の罰金に処する。

第三十二条中「五万円」を「一万円」に改め、同条第二号中「第二十九条の二第四項」を「第二十九条の二第三項」に改める。

第三十三条の見出しを削り、同条中「第三十条」を「第三十条の三」に改める。

附則に次の一項を加える。
15 推進機関を有しない総トン数五十トン未満の帆船は、当分の間、第二条第一項の船舶に含まれないものとする。

別表第一中
総トン数五十トン未満の船舶で旅客運送の用に供するもの

総トン数二十トンの帆船及び漁船並びに平水区域のみを航行する帆船

総トン数二百トン以上のもの

総トン数五十トンの帆船

沿岸小型船

外洋小型船

航行区域とする船舶を「総トン数二十トン以上の平水区域を航行区域とする船舶及び航行区域を有しない漁船以外の船舶で平水区域のみを航行するもの」に、「総トン数二百トン未満のもの」を「総トン数二十トン以上二百トン未満のもの」に、「沿海区域」を「総トン数二十トン以上の沿海区域」に改め、同表備考を次のように改める。

に、「総トン数五十トン未満のもの」を「総トン数二十トン以上五十トン未満のもの」に、「近海区域」を「総トン数二十トン以上の近海区域」に、「遠洋区域」を「総トン数二十トン以上の遠洋区域」に改め、同表備考を次のように改める。

三

備考

一 沿岸小型船とは、総トン数二十トン未満の船舶であつて、内区域（沿海区域のうち運輸省令で定める区域をいう。以下同じ。）内の区域を航行区域とするもの及び航行区域を有しないもので内区域のみを航行するものをいう。
二 沿岸小型船とは、総トン数二十トン未満であつて、沿岸小型船及び外洋小型船以外のものをいう。

三 外洋小型船とは、総トン数二十トン未満の船舶であつて、近海区域又は遠洋区域を航行区域とするもの及び航行区域を有しないもので沿海区域のみを航行するものでないものをいう。
四 乙区域とは、東経百八十度、南緯十三度、東経九十四度及び北緯六十三度の線により囲まれた区域をいう。
五 甲区域とは、乙区域以外の区域をいう。

別表第五中

丙種船長	丙種航海士
丙種航海士	小型船舶操縦士

を

丙種船長	丙種航海士
------	-------

に

丙種機関長 丙種機関士

を

丙種機関長	丙種機関士
一級小型船舶操縦士	二級小型船舶操縦士
二級小型船舶操縦士	三級小型船舶操縦士
三級小型船舶操縦士	四級小型船舶操縦士

に改める。

附則

（施行期日）

第一条 この法律は、公布の日から起算して三月を経過した日から施行する。ただし、第三章の次に一章を加える改正規定、第二十八条の次に二条を加える改正規定（第二十八条の二を加える部分に限る）、第二十九条の二の次に一条を加える改正規定、第三十条の改正規定、同条を第三十一条の三とし、同条の前に二条を加える改正規定、第三十一条の改正規定、同条の次に一条を加える改正規定、第三十二条及び第三十三条の改正規定、附則第九条の規定並びに附則第十条の規定は、公布の日から起算して一月を経過した日から施行する。

（経過措置）
第二条 改正前の船舶職員法（以下「旧法」という。）により旧法第五十一条の小型船舶操縦士（以下「旧小型船舶操縦士」という。）の資格について与えられた免許は、改正後の船舶職員法（以

下「新法」という。）（第十八条及び第二十一条を除く。）及び海難審判法（昭和二十二年法律第百三十五号）の規定の適用については、この法律の施行の日から十年を経過する日までの間、新法第五十一条の規定にかかわらず、旧小型船舶操縦士の資格について新法により与えられた免許とみなす。この場合において、新法第八十一条及び新法第十三条の二第二項の規定の適用における資格の上級及び下級の別は、旧法別表第五の例による。

定を受けた者については、この法律の施行の日から十年を経過する日まで、新法による一級小型船舶操縦士の資格についての免許を与えることができる。ただし、この法律の施行後その免許を受けようとする時までに、この法律の施行の際受けていた免許（前条の規定により新法により与えられたとみなされる旧小型船舶操縦士の資格についての免許を含む。）が取り消され、又はその試験の合格が無効とされた者については、この限りでない。

第四条 運輸大臣は、この法律の施行の際業として又はその営む事業のため総トン数五トン未満の船舶（旅客運送の用に供するものを除く。）において、船長の職務を行なつてゐる者であつて、その要件を備へることについてこの法律の施行の日から一年を経過する日までに運輸省令で定めるところにより海運局長の認定を受けた者については、この法律の施行の日から三年を経過する日までにその者の申請があつたときは、試験を行なわないうで、この法律の施行の際船長として乗り組んでいた船舶の航行している区域に応じ、一級小型船舶操縦士、二級小型船舶操縦士又は四級小型船舶操縦士の資格についての免許を与えることができる。

2 運輸大臣は、前項の規定により免許を与える場合において、当該免許を受ける者がこの法律の施行の際船長として乗り組んでいた船舶の総トン数に応じ、その免許につき船舶の総トン数についての限定をすることができる。

3 新法第十八条第二項及び新法第二十一条第二項の規定は、前項の規定により免許について船舶の総トン数についての限定をされた者を船舶職員として船舶に乗り組ませる場合及びその者が船舶職員として船舶に乗り組む場合について準用する。

4 新法第十九条の規定は、前項において準用する新法第十八条第二項の規定の適用について準用する。

5 新法第二十二條の二の規定は、第三項において

て準用する新法第十八条第二項の規定又は前項において準用する新法第十九条第三項の規定による命令に違反する事実があると認める場合について準用する。

6 第三項において準用する新法第二十一条第二項、第四項において準用する新法第十九条及び前項において準用する新法第二十二條の二の規定は、新法第十条第一項の適用については船舶職員法の規定とみなす。

7 第三項において準用する新法第十八条第二項の規定に違反した者は、三十万円以下の罰金に処する。

8 第四項において準用する新法第十九条第三項の規定による命令又は第五項において準用する新法第二十二條の二第一項の規定による処分違反した者は、三十万円以下の罰金に処する。

9 第三項において準用する新法第二十一条第二項の規定に違反した者は、五十万円以下の罰金に処する。

10 法人の代表者又は法人若しくは人の代理人、使用人その他の従業者が、その法人又は人の業務に関し、第七項又は第八項の違反行為をしたときは、行為者を罰するほか、その法人又は人に対しても各本項の刑を科する。

11 第四項において準用する新法第十九条第二項の規定に違反した者は、一万円以下の過料に処する。

第五条 船舶所有者は、この法律の施行の日から十年を経過する日までの間、新法第十八条第一項の規定にかかわらず、旧法別表第一の船舶の欄に掲げる船舶には、同表の船舶職員の欄に掲げる船舶職員として、同表の資格の欄に掲げる資格又は旧法別表第五によりこれより上級の資格とされた資格の海技従事者（附則第二条の規定により旧小型船舶操縦士の資格について免許を受けたとみなされる者を含む。次条において同じ。）を乗り組ませることをもつて足りる。

第六条 この法律の施行の際旧法別表第一の資格

の欄に掲げる資格又は旧法別表第五によりこれより上級の資格とされていた資格についての免許を受けていた海技従事者は、この法律の施行の日から十年を経過する日までの間、新法第二十一条第一項の規定にかかわらず、旧法別表第一の船舶の欄に掲げる船舶の同表の船舶職員の欄に掲げる船舶職員として乗り組むことができる。

第七条 総トン数五トン未満の船舶（旅客運送の用に供する船舶を除く。）については、新法第十八条及び新法第二十一条の規定は、この法律の施行の日から一年六月を経過する日までの間、適用しない。

第八条 この法律の施行前にした行為に対する罰則の適用については、この法律の施行後も、なお従前の例による。

第九条 新法第二十三条の二第一項の規定により運輸大臣が指定試験機関に行なわせる特定試験事務は、新法による小型船舶操縦士に係るものとし、新法第二十三条の四第一項に規定する特定試験事務の開始の日はこの法律の施行の日以後の日とするものとする。

第十条 附則第二条から前条までに規定するもののほか、この法律の施行に必要となる経過措置は、政令で定めることができる。

理由

最近における小型の船舶の普及及び海難事故の現状にかんがみ、その航行の安全を図るため、小型の船舶に乗り組まずべき者の資格を定め、その資格についての免許制度を設けるとともに、その免許についての試験の実施に関する事務を運輸大臣の指定する者に行なわせることができることとする必要がある。これが、この法律案を提出する理由である。

○勝澤委員長 本案につきましては、第七十一回

国会におきまして、すでに趣旨説明を聴取いたしておりますので、これを省略したいと存じますが、御異議ありませんか。

「異議なし」と呼ぶ者あり

○勝澤委員長 御異議なしと認めます。よって、さよう決しました。

○勝澤委員長 これより質疑に入ります。質疑の申し出がありますので、順次これを許します。平田藤吉君。

○平田委員 この法案が再び審議されるにあたって、私は日本共産党・革新共同を代表して、あらためて幾つかの問題について質問したいと思います。

第一は、小型船舶の安全上の問題であります。現行法は、五トンから二十トンの小型船舶で四十馬力以上のものは、船長及び機関長の二人乗務となっているが、改正案では、船長のみにしようとしております。私は、船舶職員と航行の安全の上から見て、改正案に反対であります。

前国会でのわが党の紺野議員の質問に対して、当時の丸居船員局長は次のように言っております。一級小型船舶操縦士にエンジンについての知識を吸収した免許を取らせるようにしたいと答えております。これらの操縦士にいつ免許が取れるようにするのか、お聞かせいただきたいと思えます。

○住田政府委員 お答え申し上げます。

この法律につきましては、前回運輸大臣並びに前の船員局長から御説明されましたとおり、御承知のように、最近におきますモーターボートあるいは小型漁船等の小型船舶の増加が非常に著しい、こういうことに関連いたしまして特に事故というものが激発しております。これに対する対応策といたしまして、今回この船舶職員法を改正いたしまして事故防止に万全を期する、こういうことでこの法律の改正案が出たことは先生御承知のとおりだと思います。

さて、この免許の問題につきましては、御承知のように、最近小型船舶の機器というものの発達が非常に著しくなっておりますし、機材あるいは油、こういったような点につきまして数年前よりも非常に進歩を遂げております。そういうことで、一人の船長によりまして甲板部、機関部の職務を兼ねるということが可能であるということ、必要な知識、技能を吸収させよう、持たせよう、こういうような仕組みで、この試験の資格も合理化をはかったというのが法律改正の一つの理由でございます。

そこで、実際の資格を取るにあたりましては、極力講習会、こういったものを開催いたしまして、所定の資格を取るために今後進めていきたい、かように考えておる次第でございます。

○平田委員 免許というふうに答えておりますので、その免許とは何をさすのかということが一つ。それから、その対象となる操縦士というのはどれぐらいの数にのぼるのか。この二点をお聞かせいただきたい。

○住田政府委員 お答え申し上げます。

まず、先生の御質問の今回の改正によりまするところの適用対象となります人数でございますが、次のように推定されます。

まず対象者としたしまして、モーターボート、漁船その他を含めると、六十九万一千人程度になると推定されます。そのうちすでに免許を有している者は、漁船関係で二十五万人、漁船以外で六万人、合計約三十一万人。残りの三十八万一千人を公布後一年九月間まで処理するということになっております。

さて次に、海技従事者のいま先生おっしゃった免許でございますが、これは法律の第五条に規定されておりますように、四つに分けておまして、一級小型船舶操縦士、第二に二級小型船舶操縦士、第三に三級小型船舶操縦士、第四に四級小型船舶操縦士、こういうふうな資格になっておるのでございます。

操縦士にエンジンについての知識を吸収した免許を取らせるようにしたい、前回こう答えているので、この免許とは何ですかと聞いているのです。

○住田政府委員 お答え申し上げます。

現在の内機に一級小型を取らせるといのが転業対策として考えられるのでございまして、その前に職を失わぬようにできるだけ通達をもちまして善処したい、かように考えておる次第でございます。

○平田委員 どうも話がよくわからないのですけれども、そうすると、別に免許を取らせるようにしたいというのは、これは間違いなんですね。一級小型船舶操縦士にあらためて何らかの形の免許を取らせるといふことではないのですか。そこをはっきりさせてください。

○住田政府委員 お答え申し上げます。

それぞれの就航区域に即応いたしまして、いま申し上げましたように四つにクラスをえをしまして、そして免許を取らせよう、こういう趣旨でございます。

○平田委員 どうも困りましたな。一級小型船舶操縦士にエンジンについての知識を吸収した免許、こう言っているのですか。そうすると、今後、いま言われたような免許の中にはそういうものを含んでいるということの意味するわけですか。

○住田政府委員 お答え申し上げます。含んでおります。

○平田委員 そうしますと、その教育を行ない、免許を取らせていく上で、どこが免許を与える機関になるか、それから免許を取るまでの間にどれぐらいの教育期間が必要か、その期間に対して政府はあらためて免許を取ろうとする人たちに對してどのような援助をするつもりかについてお聞かせいただきます。

○住田政府委員 お答え申し上げます。

いまの免許は全部国で付与いたします。それから、先ほど申しましたように、現在その職務に従事している者につきましては、それぞれ講習会その他を通してその免許を付与するように行政

○住田政府委員 お答え申し上げます。
そういつた先生の御指摘のようなあらしのようなときには参りません。

○平田委員 昨年の海難事故について、レジャー用モーターボートは何隻海難事故にあつてゐるか、それから漁船などの海難事故は、機関故障によるものが相当数にのぼつてゐるはずだけれども、何隻か、このことについて統計のとれる機関でいいですかお答えください。

○佐原政府委員 統計が不備でございまして、完ぺきのお答えになるかどうかわかりませんが、四十八年はまだ統計はできておりませんので、四十七年のお答えさせていただきます。

四十七年のモーターボートのいろいろの海難事故が全部で八件、八隻ございまして、そのうち、モーターボートと他の船、漁船とぶつかったのが三件でございまして、あとは、防波堤にぶつかったり、橋げたにぶつかったり、流木にぶつかったり、こういったケースでございまして、全国的に八件でございまして、その事故件数としては非常に微々たるものでございます。

○平田委員 いわゆるモーターボートが事故を起こしているというのは、ぶつかり合いが多いということですね。エンジンの故障であらして帰れなくなつて海難事故にあつてゐるというような状態はどうなんですか。

○佐原政府委員 おそらく先生の御指摘は、機関故障ということでお答えすればいいのではなからうかと思ひますが、四十七年で申しますと、機関故障は六十七件でございまして、

○平田委員 何の機関故障……。

○佐原政府委員 エンジン……。

○平田委員 モーターボートか。

○佐原政府委員 モーターボートでございまして。

○平田委員 漁船などは……。

○佐原政府委員 漁船は非常に多うございまして、四十七年度で申しますと、三百三十六隻でござい

を廃止の理由の一つとして言つてゐることがあるのです。こういうふうに言つてゐるのです。同じ種類のエンジンを積んであつて、片方は機関長が要るし、片方は要らないというはおかしいというふうに言つてゐるのです。つまりモーターボートには機関長が要らないし、一般の小型船には機関長が要るというのはおかしいところ言つてゐるのです。いまの海難事故数とその原因を見て、安全ということを考える人ならば、こんな理屈は理屈にならない理屈です。とても言つた筋合いのものじゃないと思ひます。この点について、局長どうお考えになるか、お聞かせいただきたい。

○住田政府委員 お答え申し上げます。
先ほども申し上げましたように、最近の機器の発達には非常に著しいものがございます。特に今回、甲機兩用を兼ねた機種経験を有した海技従事者になりますと、こういった甲板部と機関部の両方の部面をマスターすることができると、こういうことと相まぢまして、事故の防止というものが十分にできるのではないかと、こういうことが一つと、それから現在のこういった機器の発達に伴ひまして、事前に十分なる仕業点検、こういったものをはかつていけば、そういった事故の点はない、こういうふうには確信して、こういった改正案を出した次第でございまして、

○平田委員 まあいまの、さっきの答弁で三百三十六件も機関故障で海難事故が起つてゐる、モーターボートのほうは機関故障というのは六十七件である。これはそんなに遠くへは出てないです。それから問題はない。このモーターボートと漁船などと一緒にして、そしてものを言つてゐるといふところに非常に重大な問題がある。しかも、前の運輸大臣が出席してゐるもので、こういうことが麗々しく語られてゐたのです。あなたは、もういまは機械などが発達してございまして心配はございませぬ、こういうふうに答えてゐる。機関長が乗つてゐるこれだけ起つてゐるのです。こういう冷徹なる事実を目をつぶつちやだめだということをお私に強調しておきます。

第二の問題は、船舶職員の失業の不安を解消する問題です。
整理の対象となる機関士と船員の皆さんは、一様に失業問題が出るのではなからうかというふうな心配をしております。政府はこの不安をどう解消しようとしてゐるのか、どのような対策があるのか、お聞かせいただきたい。

○住田政府委員 お答え申し上げます。
今回の改正によりまして五トン以上二十トン未満の船舶に乗り組んでおります丙種機関士は、現在約一万二千人程度いる、こういうふうな推定されます。ところで、この種の丙種機関士の乗り組むを必要とする船舶は、このように五トン以上二十トン未満の船舶だけではございまして、それ以外に二百トン未満の平水区域船舶あるいは五十トン未満の沿海区域、それから漁船といつたしまして約一万三千隻と、広範囲にわたつております。こういうことで、丙種機関士は不足してゐるという現状でございまして、先生の御指摘のような点は、このように広い範囲の船舶に乗り組むことによりまして十分に吸収できる、こういうふうな考えの第一点でございまして、

それから第二点といたしまして、現実の問題でございまして、現在このような丙種機関士は、現実には漁業に従事してゐます。したがしまして、この法改正によりまして職場が失われるというところはまずないではないかというふうな考えをしております。これは第二点でございまして、

しかしながら私も政府といたしましては、このような丙種機関士の職場の確保につきまして、特に雇用不安が生じませんように十分に留意いたしまして行政指導をはかつていきたい、かように考えておる次第でございまして、

では、しからはこの行政指導はどういうようなことを考えてゐるか申しますと、次のように私は考えております。

まず地方の海運局、それから関係業界に對しまして、現在乗り組んでおられますところの機関長を下船させたりあるいは労働条件を不当に低下させ

ることのないように行政指導していきたい。また同時に、この該当船舶の実態を十分に把握いたしまして、この万全を期していくということを通じて出していきたい、こういうことでその確実な実施をはかつていきたい、かように考えてゐる次第でございまして、

○平田委員 年齢やあるいは居住地の問題や生活条件などから、起り得る可能性を十分はらんでいさすれば解決するんだ——私は、通達出したからそれでいいんだというわけにはいかないだらうと思ひます。そこで私は、政府としてはどういう対策を具体的に保証するのかというのを聞いてゐるわけなんです。もう一度、その点について、具体的なそれ以外の保証はないんだねというところはつきりしておいてもらいたい。

○住田政府委員 お答えを申し上げます。
いまお話ししましたように、その通達によりまして極力行政指導をはかつて、先生の御指摘のような点がないように万全の措置をはかつていきたい、かように考えてゐる次第でございまして、

○平田委員 とにかくこの問題は、現実にとこでも、そう言ひながらかなりの困難を労働者は背負つてゐるのです。炭鉱の閉鎖ひとつとてみたつてそうなんです。ですから私は、あなたがそう簡単に言うようなわけにはいかないというふうに思ひます。中小の船主は、やっぱり何とかして手を減らしたい、経営が困難だという状況にあるのですから、あなたが言うように一本の通達でうまいぐあいにいくとは限らぬのです。そういう意味で、万全を期したいというのですから万全を期して責任をとってもらいたいというふうに考えます。

第三の問題は、レジャー用モーターボートをめぐる問題です。
まず聞きたいのは、マリナといわれるモーターボート基地についてですけれども、現在全国で何カ所つくられてゐるのか。その基地全体でモーターボートはどれぐらい収容できるのか、こ

れが二つ目ですね。基地は幾つあるか。どれぐらい収容できるか。それから、今後何か所新たにマリナーをつくる計画か。そしてそれらを総合してどれぐらいのモーターボートを収容する計画か。これをお聞かせいただきたい。

○竹内(良)政府委員 現在のマリナーの数は幾つかということでは、四十七年に調査をいたしました。その結果によりますと、全国のマリナーの数は、昭和四十七年度に百八十一カ所ございました。これは一般の公共の港湾の中に入っているものも含めまして百八十一カ所でございます。このうち公共のマリナーが十七カ所でございます。民間が自分でつくっているマリナーは百六十四カ所でございます。

それから現在のマリナーの中のプレジャーボート等の収容隻数は幾つであるかという御質問でございますが、百八十一カ所のマリナーに、昭和四十七年に一万一千隻ございました。そのうち、先ほど申し上げました公共マリナーの十七カ所の中には約三分の一の三千六百隻、民間のマリナー百六十四カ所の中には七千四百隻となっております。

それから、今後の建設計画はどうかという御質問でございますけれども、実は、今後何万隻にふえるかという点、いま私持っておりますけれども、建設の計画といたしましては、公共マリナーにつきましましては、今後の海洋性レクリエーションの動向に対応いたしまして、あまり貴重な海岸がスプロールされないように、また、安全かつ健全な海洋性レクリエーションの振興に寄与するために、港湾整備事業の一環として整備を進めていきたいというように考えております。

まだ緒にいたばかりでございますが、全国では公共マリナーといたしましては八箇所か手にしております。それから、民間のマリナーにつきましては民間がおつくりになるわけでございますが、これは技術的な指導と申しましようか、チェック、これは知事ややっていただきたいというように考えまして、今回の改正いたしました港湾法に

基づきまして知事に届け出をさせます。そのときに、技術的な安全の基準を設けてチェックしていただきたいというように考えている次第でございます。

なお、このつくる際の位置等につきましては、帆走する場所との関係とかあるいはほかの船との錯綜の関係、また海水浴場等の関係もございますので、港湾の区域内における公共のマリナーにつきましては、港湾の計画会議等におきまして、たとえば海上保安庁の意見等を十分取り入れながら位置を選定していく、こういうような方針にしている次第でございます。

なお、もう一つの問題といたしましては、マリナーの運営の関係のほうから考えまして、遊ぶ人のモラルを上げていくということが安全上非常に大事ではないかということで、マリナーにたとえばハーバースター等を置いて教育等もやっていかなくちやいけいないんじゃないかということを研究している最中でございます。

以上でございます。

○平田委員 公共のマリナーの建設費はどが持つか、その海域とマリナーの施設の管理はだれがするのにかについてお聞かせいただきたい。

○竹内(良)政府委員 公共のマリナーの建設は港湾管理者にやっていた方がいいと思います。港湾管理者は地方公共団体が主でございます。それに對しまして、国としては補助をしていきたいというように考えます。大体防波堤等そういうものが主体でございますが、重要港湾におきましては五割、地方港湾におきましては四割の補助をしていきたいというように考えております。

○平田委員 前国会で、やはり前の田坂船舶局長が、昭和六十年にはモーターボートが百万隻になるという展望を示しました。この展望に立つてもろの対策が考えられていたと思います。この点について、見直しについては今日も変わりのないかどうか、また変わったとすればどれくらいを見込んでおられるか、お聞かせいただきたい。

○内田政府委員 前回、前局長がお答えいたしましたように、モーターボートの伸びというものは、生産が大体毎年二五％くらいずつ伸びておるわけでございます。そういうことで、約十年ぐらいのうちに百万隻近くに達するであろうという御答弁を申し上げたわけでございますけれども、まず実態を申し上げますと、最近の石油危機等に関連いたしまして、昨年度の実績で申しますと、予定よりもかえって生産が落ちて、これは要望、注文のほうもそうでございますし、それから生産のほうもいろいろな面から抑制されておるわけでござい

ます。それで、おそらく今年度もよく横ばいではないかという状況でございます。まあ時期が時期でございますし、特にわれわれのほうで生産を意欲的にあげるといふような考え方は持っておりません。そういう意味で、一時的には生産というのは非常に減少しておる状況でございます。

ただ、何といいたしても長い目で見ますと、前にもお答えいたしましたように、健全な海洋レクリエーションという国民の意欲というものは、抑制すべきでもないし、また抑制することも不可能だと思ひます。現に数字的なことを申しますと、いまはばわれわれのほうのわが国におけるレジャーボートというのは、約十万隻というオーダーでございます。国民千人に一隻ということでございますけれども、アメリカでも現に二十人に一隻とか、それから欧米で少ないところでも二百人に一隻という状況でございますので、少なくとも達するのは、若干われわれまだ見通しを正確には申されませんが、やはり百万隻に達するような時期というのは、そう当初申し上げた時期から変わるものではないかというふうに考えております。

○平田委員 時間も過ぎましたから、若干の問題は私のほうの主張だけにしておきますけれども、漁場や海水浴場などを被害や傷害の危険から守るために、私はモーターボートの航行区域をこく狭い海域に限定する必要があるというふうに考えております。

また、プラスチック製のモーターボートが拡大したように、モーターボートの伸びというものは、生産が大体毎年二五％くらいずつ伸びておるわけでございます。そういうことで、約十年ぐらいのうちに百万隻近くに達するであろうという御答弁を申し上げたわけでございますけれども、まず実態を申し上げますと、最近の石油危機等に関連いたしまして、昨年度の実績で申しますと、予定よりもかえって生産が落ちて、これは要望、注文のほうもそうでございますし、それから生産のほうもいろいろな面から抑制されておるわけでござい

ます。それで、おそらく今年度もよく横ばいではないかという状況でございます。まあ時期が時期でございますし、特にわれわれのほうで生産を意欲的にあげるといふような考え方は持っておりません。そういう意味で、一時的には生産というのは非常に減少しておる状況でございます。

ただ、何といいたしても長い目で見ますと、前にもお答えいたしましたように、健全な海洋レクリエーションという国民の意欲というものは、抑制すべきでもないし、また抑制することも不可能だと思ひます。現に数字的なことを申しますと、いまはばわれわれのほうのわが国におけるレジャーボートというのは、約十万隻というオーダーでございます。国民千人に一隻ということでございますけれども、アメリカでも現に二十人に一隻とか、それから欧米で少ないところでも二百人に一隻という状況でございますので、少なくとも達するのは、若干われわれまだ見通しを正確には申されませんが、やはり百万隻に達するような時期というのは、そう当初申し上げた時期から変わるものではないかというふうに考えております。

○平田委員 時間も過ぎましたから、若干の問題は私のほうの主張だけにしておきますけれども、漁場や海水浴場などを被害や傷害の危険から守るために、私はモーターボートの航行区域をこく狭い海域に限定する必要があるというふうに考えております。

また、プラスチック製のモーターボートが拡大したように、モーターボートの伸びというものは、生産が大体毎年二五％くらいずつ伸びておるわけでございます。そういうことで、約十年ぐらいのうちに百万隻近くに達するであろうという御答弁を申し上げたわけでございますけれども、まず実態を申し上げますと、最近の石油危機等に関連いたしまして、昨年度の実績で申しますと、予定よりもかえって生産が落ちて、これは要望、注文のほうもそうでございますし、それから生産のほうもいろいろな面から抑制されておるわけでござい

ないかというふうに考えております。この高度成長政策は、いわゆるエネルギー危機といわれる事態のもとで深刻な問題を引き起こしております。こうした段階で、モーターボートについての対策もあらためて見直す必要があると思うのです。

特に大臣にお伺いしたいのですけれども、いわゆるエネルギー危機が叫ばれている今日、燃料及び船体用プラスチックに使用される石油は膨大なものになります。それが国民生活になくはならないものとはいえないレジャーボートに浪費されるということについて、あらためて見直していく必要があるのではないかと、どうですか。

○徳永国務大臣 御指摘のような経済情勢を迎えまして、いろいろな問題を引き起こしておるわけでございます。油の問題にいたしまして、またプラスチックの原料にいたしまして、それは石油でできておるといふようなことで、これは好むと好まざるとにかかわらずそういう面からいろいろな制約を受けてまいらざるを得ないと思います。また、これから先のそういうレジャー問題につきましても、必ずしもいままでどおりの見直しをたどっていくかどうかというところは、いまここで判断するわけにはまいらないわけでございまして、これも、お説のような点もございまして、さりとて、ここでそれを政策的に政治がこれに介入するという点につきましては、ただいまのところ考えておりません。

○平田委員 いわば、なるにまかせていきますよというお話です。電力などについてはかなりきびしい規制を加えておきながら、こういうものについてはなにもまかせていきますよというお話です。私は納得できません。昨年政府は、港灣法の一部改正で、先ほどもお話がありましたように、無計画なマリナー建設を是正するために、マリナーを港灣整備計画の一環に組み込んだわけですが、これは、いまのお話もあわせて考えますと、モーターボートなどが昭和六十年に百万隻になるという見通しに立って、それを受け入れる体制をつくるためのものだったということができると思

うのです。マリナー建設計画自体大幅に削って、モーターボート自体を規制する強い処置が必要だというふうに考えます。こうしてレジャー用モーターボートをいろいろな角度から規制することが何といても重要であります。

この立場から免許制度を設けるということも一つの大事な点になると思いますが、国の機関で教育も、訓練も、試験も行なうというようにすべきであり、また、免許の条件もきびしくすべきであるというふうに考えております。

こういう立場から見ますと、やはり提案されている改正案なるものは、私は一部のモーターボート業界、一部の人々の利益を守ることを基本に据えた施策を遂行されていくつもりで、おられるというふうに断定せざるを得ません。

したがって、私はあらためてこの改正案に反対する態度を表明いたしました。時間も経過いたしましたから質問を終わりたいと思います。

○勝澤委員 次は、渡辺武三君。

○渡辺(武)委員 本日の委員会は、この船舶職員法の問題について結論を出すというところのご意をいたしますので、私はその前に、大臣に対して基本的な考え方の確認をしておきたい、こう思うわけでございます。

まず第一番目に、そもそもこの法律改正の基本的な考え方は、これはすでに御説明をいただきましたが、レジャーボートや小型船舶等の事故が増大をしておるのだ、そして、それは基礎的な知識あるいは技能というものが欠如しておるのだ、こういう認識の上に立って、そうして事故を防止して、より航行の安全をはかるのが法改正の目的だ、こういう御説明があったと思います。

ところが、具体的にこの法案の改正内容を見てまいりますと、一部は確かに安全のための前進措置が見られますけれども、一部は不安全な方向へ後退をしている部分があるのではないかと。

御承知のように、前者は従来適用除外になっておりました小型船舶に対して、今回新たに船舶職員法の適用をはかって、そうして有資格者の乗り

組を義務づける、こういうことがめめられるわけでございますから、この面ではたいへん前進をしておるであろう、こう思うわけでございますが、同時に、実は従来、先ほども問題になっておりましたように、五トン以上、二十トン未満の小型船舶に対して内種機関士の乗り組が義務づけられておりましたところが、今回この法改正によってその義務づけが除外をされてしまっているのです。

大臣も御承知のように、この五トン以上二十トン未満の小型船舶といいますが、実は太平洋のまん中まで出漁をするという実態があるわけでございまして、いまは出漁と同時に義務づけられておりますから乗っていただきますが、この法改正と同時にそれらを一律におろしてしまってもいいのかどうか。ここに非常に問題があるわけでございまして、こういう面から見れば、これは安全を増進するために、そういう目的を持って法改正をしよ

う方向が実は打ち出されておるのではないかと。そこではいろいろ私も調べてみました。どういふことになってきたかといふと、これは海上安全全船員教育審議会というのがあるわけで、ここへ大臣が諮問をされて、ここからの答申が実は出ておるわけでございまして、実はその答申の中を見てまいりました。この配乗別表の改正については併記答申がなされておるわけですよ。乗せなくてもいいという意見と、一定距離以外に出漁するものについてはやはり機関長を乗せ組ませるべきだといふ二つの意見がこの審議会でもまじまじと出て、併記答申がなされておる。にもかかわらず、実際には法案が成文化されてまいりますと、この併記答申がいつの間にか片方だけが採用されて法改正がなされようとしておる、こういう状態であらうかと思ひます。

したがって、本来法が目的としておる、より安全な航行をはかるために法改正をするのだとおっしゃっておりますが、実は一面は非常に後退をしておる面があるのではないかと。

これはこの前も質問をいたしました。ところが局長のお答えでは、実はエンジンの性能が非常に向上をしたのです、したがって、従来のような機関士が乗っていないでももうエンジンコントロールはありまして、リモートコントロールもできるのです、こういうふうにおっしゃるわけでございまして。私自身も実は小さいときから焼き玉エンジンも知っておりまして、私自身、機関士の仕事をやったこともございまして、たいへんよく知っておるわけですが、現在のディーゼルエンジンもよく知っております。したがって、焼き玉エンジンとディーゼルエンジンを比較すれば、確かに性能は向上したでございまして。しかし、きわめて単純なエンジンから非常に複雑なエンジンへと移行をしておるわけですよ。そういう面では、昔の機関士のような簡単な整備ではなくて、確かに複雑な微調整が必要な高度なエンジンに変わっておるのです。したがって、本来操縦士というものの、船長というものが、かじをとりながら計器だけ見ておれば十分にエンジンの状態が把握できるかどうかについては、私は非常に疑問を持っておるのです。

これが陸上ならば、自動車のエンジンのメーターがついておりますね、エンジン音が上がってきた、上がってきたといつても、何が原因で上がったかよくわからないのですよ。ボンネットのふたを取ってみて、そしていろいろ調べてみる、こういうことが必要なので、陸上は少し走らせれば整備工場がありますから、そういうところへ入って見てもらおうとか、いろいろできるわけですよ。

ところが海の上は、これは大臣も御承知のように、非常に風波の影響を強く受ける、船が停止することによって危険度が非常に増大をする、こういうことが当然考えられるわけですよ。しかも漁船というのは、一たんエンジンをかけて出港をしますと、これはもう一週間も十日も、長いのは一カ月もエンジンはかけっぱなしという状態になるわけですから、当然そういう問題が起こってくる。百歩譲って、ほんとうにエンジンが向上した

ろうかというふうに見ていきますと、これは海上保安庁が出しておられる資料を見ればすぐわかるわけですね。海上保安庁が要救難事故の統計を出していらっしゃる。ところが、私、毎年毎年の統計表がここにあるわけですが、一向にその機関故障の件数というのは減っていないのです。だから、本来エンジンの性能がよくなって機関故障はもうなくなってきたのですよ、こうおっしゃるならば、そのデータの裏づけがなければならぬ。実際には、海上保安庁が出しているデータを見ますと、年々その件数というものは減っておりません。しかも要救難事故の中で一番多い原因は機関故障なんですよ。これは当然大臣が管轄をしていらっしゃる、いわば運輸省管轄下の海上保安庁が調べていらっしゃるわけですから、この資料にうそはないと思いますが、そういうデータしか実は出ていないのです。

したがって私は、より安全な方向でそれと考えることではないかと、一挙になくしてしまうというところではなくて、当然、この併記答申がされておるうちに、いわゆる一定距離に遠に出漁するものについては、やはり機関長を乗り組ませるべきである。こういうことが併記答申されておるわけですから、あとはこの距離が問題になってくると思うのです。いま提案をされております原案は、もう最初からどこまで行っても乗せなくてもいいんだ、こういう原案なんです。これでは法律を制定しようとする目的にも合致していないのではないかと。

私は、ここに提案の趣旨説明書もいただいておりますが、これをどういうふうに見ていきたいと思います。そう、このことが出てこないんですよ。第一に、第二に、第三に、第四にと、この項目別にあげていらっしゃるが、実は肝心の配乗を取りやめるといふことは一言もここに書いてない。ずっと読んでいく限りは、いかにも安全面で非常に前進をさせるのだというところばかり書いてあるのです。その隠された中に実はそういう不安な方向に後退をしている面がある、こう考えるわけ

ですが、この辺のところ、大臣どういうふうにお考えになりますでしょうか。

○徳永国務大臣 御指摘の点は確かに一つの議論だと思えます。私も、この法案を運輸省に参りまして見ましたときに、二つの点を実は心配したわけなんです。いま御指摘の点と、それからもう一つは機関士の諸君が、いままですべておられた方の今後の転職をどういうふうにするか、これは一体どういうふうになるのだろうかということ、いろいろ専門家がいろいろまた省内の諸君の意見も聞いてみたわけでございます。

先ほど来繰り返して御説明申し上げておりますように、先生御指摘の点も問題の一つだろうと思えますけれども、いまのこの機械の状況、機関の状況から見まして、御指摘の点はまず心配はない、安全に運転できるものだろうというふう考えたわけでございます。

○渡辺(武)委員 大臣、そうお考えになるのはけっこうですが、お考えになる基礎的な判断のデータとして、当然海上保安庁が出していらっしゃる要海難救助のデータがあるわけですから、それを年次別にあらわになれば、機関故障というのは決して減っていないのですよ。減っていないのかかわらず、この間ほくのところに何かデータをいただきました。局長、持ってきてくれました。これを見ますと、エンジン業者が発行をした、いまのエンジンは非常にいいんだということだけが書いてある。エンジン、こんなものは、私もエンジン工場を知っておりますし、うちでもつくっておりますから十分知っております。エンジンの性能が向上すれば非常に微調整が必要になってくるんですよ、いわば機関士という性格ではなくて整備士が必要なんだ。それで、大臣がおっしゃるように、エンジンの性能が非常によくなって、もう故障は起きないんだと言われるならば、海上保安庁が出しているそのデータに明らかにあらわれてこなければいけないのです。機関故障は全然減っておりませんよ。しかもその内訳を見ていきますと、いわゆるエンジンの焼きつけというものが

多いのです。当然なんです、これは海水を使っているエンジンの冷却をしているから。

陸上の自動車でも海水、塩水を入れてこんなさい、じきに故障が起きますから。だからその判断の基礎資料を、何をもって安全だとお考えになったか知りませんが、私はとにかく運輸省が出している資料を見ても、そう簡単に安全だというふうには割り切るわけにはいかない。しかも非常に風波が高いんだ。人間の生命に関係することですから、最初から今度の法改正は、いままですべて義務づけられておいたすべての距離を一挙にやめてしまおうというのですが、私は百歩譲って、エンジンの性能が向上したとしても、まずはやはり安全性を見て一定の距離をきめて、そこで十分に試験的に見てみて、その結果が非常にいいということであればさらにこの距離を延ばしていくということも考えられるのでございましょう。しかし最初から、そういう疑問がありながらも一挙に配乗をやめてしまおうというところまでいくのは行き過ぎではないか、こう思うわけですが、大臣、だいじょうぶですか。

○住田政府委員 先生の御質問にお答え申し上げます。確かに先生が御指摘のように、現在総トン数五トン以上二十トン未満の船舶の機関故障について調べますと、機関故障が多いことは事実でございます。特にその内容を調べますと、噴射弁、それから排気弁の故障が非常に多いことも事実でございます。

これにつきましては、この燃料弁あるいは排気弁の故障につきましては交換部品を持ってまいります。したがって、知識のある方であれば、洋上で十分に交換が可能である、かように考えております。

それからもう一つ、これらの事故防止は、潤滑油系統あるいは冷却水系統の事前チェックということを厳重に行なうことによつて可能ではないか、こういうふうにも考える次第でございます。特に現在、この種のディーゼル機関の取り扱い

につきましては、次のような出港前の点検の検査をやっております。またやらなければならぬことになっております。すなわち、エンジンオイルあるいはエンジンオイルの油量の点検とかあるいは補給、それから油漏れ点検とかバッテリーの液面の点検とか、あるいはオイルエレメントの交換とか、こういうような各種の仕業点検を厳重にやっております。また、やるように指導しております。したがって、こういうことをやればそういう先生の御懸念の点はないのではないかと、いふふうに考えます。

したがって、政府原案といたしましては、外洋小型船については機関長の乗り組みを現在要しない、こういうふうにお考えの次第でございます。しかし、先生のおっしゃる点は十分にわかりますので、今後こういった点につきまして十分関係方面に対しまして行政指導をはかっていきたい、かように考えておる次第でございます。

○渡辺(武)委員 いろいろなことを私、聞いておるわけじゃないんですよ。そういう問題がある、実際にはだいたいどうだと、こうおっしゃっておるけれども、だいたいどうだとおっしゃるには、そういう資料が裏づけとして出てこなければいけないんですよ。実際に海上保安庁が出している資料を見ても、私どもはそう簡単にだいたいどうだとは言えない。幾多の資料が出ておる。したがって、考えてもらわないといけないのではないかと、こう私は思うわけです。だからその面はひとつ十分考えていただくということにいたしました。いろいろ調べていきますと、実は港内を走っている船舶あるいは引き船というふうなものも、今度法改正になりますと、こういうことがまた問題になってまいるわけです。

実は私も、一昨年でしたか一昨々年でしたか、海上交通安全法というのをこの委員会でも審議いたしました。そのときにいろいろ瀬戸内海等々を見に行きまして、私ども、海上保安庁の船に乗せていただきまして、そして母船から移るときに、松山の沖でございましてけれども、港からは非常

○徳永國務大臣 先ほども触れましたように、この点につきましては、ただ一片の通達でどうこうするという意味じゃなくて、十分嚴重な監督のもとに行政指導を行なつてまいります。

○渡辺(武)委員 最後に一言言つておきますが、

船舶職員法の一部を改正する法律案に対する修正案（野中英二君提出）
船舶職員法の一部を改正する法律案の一部を次のように修正する。

第二類第七号 交通安全対策特別委員会議録第五号 昭和四十九年二月十三日

機 関 長	内種機
-------------	-----

1

船舶職員法の一部を改正する法律案に対する修正案(平田藤吉君提出)

船舶職員法の一部を改正する法律案の一部を次のように修正する。

目次の改正規定を次のように改める。

目次中「第二十九条の二」を「第二十九条の三」に改める。

第三章の次に一章を加える改正規定を削る。

第二十六条の改正規定中「手数料を」の下に

「国(指定試験機関の行う試験を受ける者にあつては、指定試験機関)」を加え、同条に次の一項を削り、同条第二項を削る。

第二十七条第一項の改正規定を削る。

第二十八条の次に二条を加える改正規定中「次の二条」を「次の一条」に改め、第二十八条の三を削る。

第二十九条の二第二項の改正規定を削る。

第二十九条の三第三項を削り、同条第四項を同条第三項とし、第四章中同条の次に次の一条を加える改正規定中「第二十九条の二第三項を削り、同条第四項を同条第三項とし、第四章中同条」を「第四章中第二十九条の二」に改める。

第三十条の前の見出しを削り、同条中「二十万円」を「三十万円」に改め、同条を第三十条の三とし、第五章中同条の次に次の二条を加える改正規定を次のように改める。

第三十条の前の見出しを削り、同条中「二十万円」を「三十万円」に改める。

第三十一条中「三万円」を「五万円」に改め、同条の次に次の一条を加える改正規定を次のように改める。

第三十二条の改正規定中「同条第二号中」第二十九条の二第四項を「第二十九条の二第三項」に改め、同条を削る。

第三十三条の改正規定中「同条中」第三十条を「第三十条の二」に改め、同条を削る。

附則第一条中「第三章の次に一章を加える改正規定」を削り、「第二十八条の次に二条を加える改正規定(第二十八条の二を加える部分に限る。)」を「第二十八条の次に一条を加える改正規定」に改め、「同条を第三十条の三とし、同条の次に二条を加える改正規定」及び「同条の次に一条を加える改正規定」を削り、「附則第九条の規定並びに附則第十条」を「並びに附則第九条」に改める。附則第九条を削り、附則第十条を附則第九条とする。

○勝澤委員長 この際、各修正案について、提出者より順次趣旨の説明を求めます。野中英二君。

○野中英二君 私は、自由民主党を代表いたします。本修正案について、その趣旨を御説明申し上げます。

修正案の案文はお手元に配付したとおりでございます。

修正の趣旨は、第一に、限られた水域のみを航行する小馬力の小型船舶に乗り組む者に対して、新たにこれらの船舶の航行の実態に見合った限定免許を設けるよう関係条文を改めるものであり、第二に、外洋小型船舶のうち一定の距離に遠に出るものについて、航行の安全に万全を期するため、一級小型船舶操縦士のほか、機関長として丙種機関士を乗り組ませるよう別表第一を改めるものであります。

何とぞ御賛成くださいますようお願い申し上げます。

○勝澤委員長 次に、井上泉君。

○井上(泉)委員 私は、日本社会党、公明党、民社党の三党を代表いたします。本修正案についてその趣旨を御説明申し上げます。

修正案の案文はお手元に配付したとおりでございます。

修正の要旨は、第一に、四級小型船舶操縦士の免許を取得できる年齢を、若年者による無謀操縦を防止する観点から、現在の小型船舶操縦士免許

と同様、十八歳以上に改めるものでございます。第二は、外洋小型船舶の安全を確保するため、すべての外洋小型船舶について機関長の乗り組みを義務づけるよう改めるものでございます。

何とぞ御賛成くださいますようお願い申し上げます。

○勝澤委員長 次に、平田藤吉君。

○平田委員 日本共産党・革新共同を代表いたします。船舶職員法一部改正案に対する修正案を提出いたします。

修正案は、詳細に規定したものを皆さんのお手元にお配りしてありますが、趣旨は次のとおりであります。

それは、小型船舶操縦士試験機関を新設しようとしている第三章の二を削除するという修正案であります。

モーターボート等にも免許を義務づけるということは、当然必要な措置であります。しかし、これを国の直接の責任で行なわず、法人等に委任して実施するということは、国の重要な責任である安全行政の切り捨てにつながるものであります。結局のところ、海運事務所の機構、人員をふやして対応しようとする、海運行政の民間移行促進の一つの形態といわなければならないと思います。

海運関係をはじめとして、航空から陸運に至るまで、従来から政府によって推し進められてきた安全行政の切り捨てをやめ、安全確保に必要な人員、機構の増強を要求いたしまして、私の提案趣旨の説明といたします。

○勝澤委員長 これにて各修正案の趣旨の説明は終了いたしました。

○勝澤委員長 これより原案並びに各修正案を一括して討論に入ります。別な討論の申し出もありませんので、これより採決に入ります。まず、平田藤吉君提出の修正案について採決いたします。

これに賛成の諸君の起立を求めます。

〔賛成者起立〕

○勝澤委員長 起立少数。よって平田藤吉君提出の修正案は否決されました。

次に、井上泉君外二名提出の修正案について採決いたします。

井上泉君外二名提出の修正案に賛成の諸君の起立を求めます。

〔賛成者起立〕

○勝澤委員長 起立少数。よって、井上泉君外二名提出の修正案は否決されました。

次に、野中英二君提出の修正案について採決いたします。

これに賛成の諸君の起立を求めます。

〔賛成者起立〕

○勝澤委員長 起立多数。よって、野中英二君提出の修正案は可決されました。

次に、ただいま可決されました修正部分を除く原案について採決いたします。

これに賛成の諸君の起立を求めます。

〔賛成者起立〕

○勝澤委員長 起立多数。よって、修正部分を除く原案は可決され、本案は修正議決すべきものと決しました。

○勝澤委員長 ただいま議決いたしました船舶職員法の一部を改正する法律案に対し、小此木彦三郎君外四名から、自由民主党、日本社会党、日本共産党・革新共同、公明党及び民社党の五党共同提案にかかる附帯決議を附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。小此木彦三郎君。

○小此木委員 私は、ただいま議決いたしました本案に対し附帯決議を附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。

船舶職員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、船舶航行の安全確保に資するため、港内を航行する通船等旅客を運送する船舶については、補助者を乗り組ませる等安全に支障のないよう適切な指導を行うこと。

なお、従前より配乗している内種機関士については、雇用上の不安を生ぜしめないよう特段の処置を講ずること。

右決議する。

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り、委員各位には御承知のことと思しますので、説明は省略させていただきます。

何とぞ御賛同を賜われますようお願いいたします。

○勝澤委員長 以上で趣旨の説明は終わりました。

本動議に対し別に発言ありませんので、直ちに採決いたします。

小此木彦三郎君外四名提出の動議に賛成の諸君の起立を求めます。

〔賛成者起立〕

○勝澤委員長 起立総員。よって、本動議のごとく附帯決議を付することに決しました。

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。徳永運輸大臣。

○徳永国務大臣 ただいまは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。厚くお礼を申し上げます。

本法案の修正箇所につきましては、御審議の経過にかんがみまして、その趣旨の徹底をはかってまいりますとともに、小型船舶の航行の安全なお一その努力をいたしたいと存じます。

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当たります所存でございます。（拍手）

○勝澤委員長 なお、ただいま議決いたしました

本案の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、これに御異議ありませんか。

〔異議なし〕と呼ぶ者あり〕

○勝澤委員長 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〕

○勝澤委員長 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。

午後二時五十一分散会

