

参議院運輸委員会會議録第五号

昭和四十九年二月十九日(火曜日)

午前十時二十五分開会

委員の異動

二月十六日

辞任

今泉 正二君

二月十九日

辞任

木村 陸男君

小柳 勇君

田淵 哲也君

補欠選任

岩本 政一君

補欠選任

重宗 雄三君

竹田 四郎君

村尾 重雄君

出席者は左のとおり。

委員

理事

委員

宮崎 正雄君

黒住 忠行君

菅野 儀作君

杉山善太郎君

岩本 政一君

木村 陸男君

橋 直治君

瀬谷 英行君

竹田 四郎君

森中 守義君

阿部 憲一君

村尾 重雄君

山田 勇君

徳永 正利君

内田 守君

住田 俊一君

竹内 良夫君

佐原 亨君

政府委員

運輸省船舶局長

運輸省船舶局長

運輸省港湾局長

海上保安庁長官

事務局側

労働省労働基準
局安全衛生部長

常任委員会専門
員

池部 幸雄君

説明員

警察庁刑事局外
勤課長

文部省体育局ス
ポーツ課長

水産庁漁政部企
画課長

労働省職業安定
局特別雇用対策
課長

大塚 太千男君

望月 健一君

新井 昭一君

水場 久治君

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(第七十一
回国会内閣提出、第七十二回国会衆議院送付)

○委員長(宮崎正雄君) ただいまから運輸委員会
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。
今泉正二君、田淵哲也君、小柳勇君が委員を辞
任され、その補欠として岩本政一君、村尾重雄君、
竹田四郎君がそれぞれ選任されました。

○委員長(宮崎正雄君) 船舶職員法の一部を改正
する法律案を議題とし、これより質疑に入ります。
質疑のある方は順次御発言を願います。

○竹田四郎君 運輸委員会の審議に初めて参加し
たわけでありまして、船舶職員法の一部を改正す
る法律案の趣旨説明もこの書類で読ましているた
いたわけでありまして、今度の船舶職員法の改正
法案の趣旨の重点というのはいくつかあるの
か。読んで見ますと、モーターボート、小型漁船
の増加という問題について、かなり強く述べられ
ているわけでありまして、モーターボート、小型

漁船について免許制度をつくって、そして事故防
止の万全を期すということが今度の改正の趣旨な
のかどうか、その辺をひとつ大臣からお答え
をいただきたいと思ひます。

○国務大臣(徳永正利君) 御承知のように、最近
におけるモーターボート、それから小型の漁船あ
るいは小さいその他引き船等もたいへん数が増し
てまいりましたし、これに伴いまして、そういった
船舶による事故も相当増加してきているわけ
でございます。そういう事故を防ぐために、乗り
組む人たちの基礎的な知識、また技能の欠陥に起
因しているものが非常に多いわけでございまし
て、そういうものをひとつチェックして、事故防
止のためにこういう法律によって規制していこう
と、こういうのがこの法律のねらいでございませ
う。

○竹田四郎君 私は衆議院における交通安全委員
会の記録もざっと読ませていただいたわけであり
ますが、いま大臣のお話の中にも、引き船という
ことが一言入れられておるわけでございしますが、
引き船の場合に、具体的にどう安全確保というこ
との措置をこの中でしているのか、その辺がきわ
めて不明確に私は感ずるわけであります。確かに
五トン以下の小型のモーターボート、あるいは小
型の漁船、こうしたものについては、最近の海難
事故等についても、こうしたものの事例というも
のがありますし、あるいは海岸におけるモーター
ボートの雷族的な運航のしかたというようなこ
と、まあこうしたことは確かに問題があると思ひ
ます。船の航行の規則というものを知らなくて、
おもしろ半分と言うと語弊があるかもしれませ
んが、実際上にはそういうことでやっていると
網を切るなり、あるいは漁場を荒らすなりという
ようなこともあるでしょうし、あるいは小型漁船
の場合には労働力の不足という面から、いままで
の年齢を下げなければならぬ、あるいは中学校、
高等学校の学業の時間に船に乗るとか、あるいは

ガキの養殖とか、そういうものの手伝いをしなく
ちやならぬ。そういう点で、そうした人々に対し
て新しく免許基準をつくって、船の操法のあり方
あるいは航行のしかた、あるいは諸規則、こうし
たものを教え込んでいくということについては、
私は異議はありません。そういう面ではある程度
の秩序というものはつくっていかねばならぬ、ま
さに海水浴客も安全な海水浴
ができないという事態のあることは、これは世論
が指摘しているとおりでございます。

で、引き船の増加と言われているんですけれど
も、具体的にどのくらい増加をして、そして引き
船というものの安全性確保が、この法律の中で具
体的にどこでどういうふうな、その引き船あるい
は機帆船等もあらうと思ひますけれども、そうい
うものの安全確保というものが、具体的にどこで
どういうふうな安全確保がされているのか、この
辺は、私いろいろ読んでみまして、どうも審議の
対象にあまりなっていないかつたし、この提案理由
の説明や法案の要綱というものを引かせていただ
きまして、どうもその辺——確かに引き船の安全
も確保されるようになった、確かに港の中におけ
るところの航行というものがより安全になった、
こういうようなものは、どうもこの船舶職員法に
関する限りはあまり感じられない、こういうふう
に私は感ぜられるわけであります。他の法律と
一緒に審議なさった船舶安全法ですが、こういう
面では若干感ぜられるわけであります。船舶職
員法では具体的に引き船の安全というものがどう
具体的に強化されたのか、この辺御説明をいた
さしたいと思います。

○政府委員(住田俊一君) お答え申し上げます。
ただいま大臣から御説明ございましたように、
この船舶職員法の対象となる船舶といたしまして
は、レジャーボート、あるいは漁船以外に、いま
竹田先生が御指摘のように、港湾におきます引

き船あるいは港湾の運送事業と申しますか、こういったすべて二十トン未満の船が対象となるという事は言うまでもないところでございます。

さて、ただいま先生がおっしゃいましたまず引き船の増加状況、それから政府といたしましての対策について以下申し上げたいと思う次第でございます。まず、ちなみに数字から申し上げますと、この引き船の保有状況でございますが、昭和四十五年におきます統計は、合計千八百六十三隻、これは港湾局の港湾統計調べでございますが、千八百六十三隻に相なっております。内訳は五トン未満が六百九十九、五トン—二十トン未満が七百四十八、二十トン以上が四百十六、こうなっております。それが漸次ふえまして、詳細別にはいたしまして、昭和四十六年におきまして、トータルが千九百四十一隻、それから昭和四十七年におきまして千九百八十一隻、昭和四十八年は若干減っておりますが千九百七隻、こういうふうに相なっております。

なお、ちなみに京浜港におきましては、横浜が昭和四十五年が二百十五、それから四十六年に二百二十八、それから四十七年に二百三十六と、それから四十八年に二百二十八と、こういうことで、一般の趨勢としては増加の傾向をたどっております。ということが言えると思っております。

さて、次に政府といたしまして、このような港湾運送事業における船舶に対してどういうような対策をとっているかということでございます。まず基本的なこのことを第一点として申し上げます。正のねらいは、ただいま大臣がお話ございましたように、総トン数二十トン未満の小型船舶を対象とする。そうして、それらの船舶の総合的な航行の安全対策ということが、そもそもこの法律のねらいでございます。したがって、小型漁船あるいは港湾運送事業に従事する船舶あるいはレジャーボート、そういったような、すべて特段の差異なく総合的にこれを規制していこうというのがねらいでございます。したがって、これらの船舶

船に対しての必要な知識というものの、つまり海事知識というものはすべて同一である。したがって、ある一つの船舶だけを取り出して別個に法定するというような必要性がない、むしろ総合的にこれを見ていきたい、こういうねらいがこの法律の骨子でございます。したがって、たとえばいま申し上げましたように、一つの船舶だけを取り上げて、そうして事業法的なことを考えたかどうかという、こういう御意見も審議の過程でございます。しかし、海事の知識はすべて同一である、こういう認識に立ちまして、総合的な施策のもとに小型船舶というものの規制を考えた、こういうわけでございます。

で、具体的に、しからばいまのこの港内の事業船舶についてどうなっているかということが第二の問題になります。まず、その前提といたしまして次のことを御指摘申し上げたいと思うのでございます。これは後ほど船舶局長からもお話があると思いますが、現在かかる船舶のエンジンの性能というものが非常に発達しております。御承知のようにリモートコントロールをされておりました、そうしてそのエンジンの材質あるいは使った油、こういったものは数年前から非常に改良されております。非常に高質の材料を使い、また油も腐食がつかないようにいろいろと考慮が払われております。そういう点が一つで、非常にエンジンの性能が発達しておること。

それから同時に、出航する前に十分な仕業点検を加えればエンジントラブルが少なくなります。仕業点検の励行ということに十分に守っていただければ比較的エンジントラブルが少なくなります。したがって、今度の免許に当たりまして、機関と航海と両方をマスターする、いわゆる甲機両用ですね、甲機両用のそういった小型操縦士の免許をとれば、つまりエンジンに精通するような学科をとらせる、こういうことによつて、十分にこのエンジントラブルを防ぐことができるんじゃないか、こういう観点に立っているいろいろと議論されたわけでございます。

そこで、この審議会が一番問題になったのは、先生も御存じのとおり、丙種機関士を落とすかどうか、二人乗りがいかに一人乗りがいいかと、こういうことが議論になったわけでございますが、審議会の有識者の御意見では、大多数が一人であり、現在のエンジンの性能あるいはいま申し上げました材質あるいは仕業点検の励行あるいは部品を持つていくということによつてそういう心配はない、こういうことで大多数の意見が一人であり、しかし少数意見といたしまして、やはり二人で乗ったほうがいいということで、併記答申が出たということは御承知のとおりでございます。そういうことで、私ももといたしましては、いろいろと慎重審議の結果、そういった小型の二十トン未満につきましては、まず一人で乗っていい、という結論に達してこの改正に踏み切ったのでございます。

次に、ではもっと具体的に、こういった港内の事業船舶につきまして、さらに具体的にどういうふうな考えているかという点でございます。これについては次のように考えております。いまお話がございましたように、港内の事業船舶には大まかに分けましていわゆるリモコン船と非リモコン船がございます。リモコン船の場合は、いまお話したように、そういった甲機両用を具備した操縦士を乗ければ、まずそういったエンジンコントロールはない、これは言えると思っておりますが、やはり半分—正確な数字はまだはっきりしませんが、大体半々であると思っておりますが、半分程度が非リモコンであります。そういったところにおきましては、極力小型操縦士の指揮を受けまして、そうしてエンジンの制御あるいはエンジンの——特に先生御承知だと思いますが、こういった引き船はエンジンが過熱いたします。あるいは船を引いていく場合がございまして、絶えずしるの船をウォッチする、監視する、こういう問題がございまして、そういうことで、過熱防止あるいはしるの船をウォッチする、こういうことで、そういったことに当たる補助者の乗り組みということが必

要不可欠になってくると思うのでございます。そこで政府といたしまして、こういうような船舶の航行の安全を確保するという意味におきまして、特にリモコン化されてない船でございますね、これにつきましては必要な機関士を乗せる、あるいは機関長がかりにおけるとしても極力従来の機関士を乗組ませるように行政指導する、業界に特にそういうことを指導いたしまして、そしてそういったトラブアルがないように今後やっていきたい、かように考えておる次第でございます。

○竹田四郎君 あなたの話を聞いておりますと、モーターボートのように港の引き船は全部リモコンで一人で操作できるようにおっしゃるわけですが、これは大臣、あなたは引き船の中に入つて見たことございますか、モーターボートはなるほどそういう装置になっております。あるいは漁船もそういう装置になっております。しかし、私も三菱リモコンという名前のついたエンジンをつけている船に入つたです。とてもワンタッチでそのエンジンは見えませんわ。全然見えませんよ。それで一体、じゃ計器が幾つついていて、二つか三つしかついてないのですよ。そして、そばにはどういふ機械があるかという、エンジン内部に入っている人との連絡用のサインのいろいろなのはありますよ。それが今日のおっしゃっているリモコンのエンジンなんですよ。三菱リモコンと書いてある。できないのですよ、一人で。

それをまさに、その辺の海岸で競走をやっているようなモーターボートと同じように問題を考えている。これはちつとも一人でできるといふことじゃないんですよ、リモコンのエンジンのついてるものでさえ、やっぱり機関士がエンジンルームの中に入っていないければ、リモコンのエンジンだって始動すらなかなかできないということですよ。これがエンジンコントロールがあつたら、これは専門家でなければどうにもならぬですよ。じゃ操縦士がエンジン室へ入つて直せばいいじゃないかと。操縦をしないくちやならぬでしょう、あるいは

海流の問題もあるでしょう、風の問題もあるでしょう。そうしてみますと、何かいまの引き船まで含めて全部リモコンで船は動くのだという印象を、実情を知らずして引き船まで含めている、私はこういうふうに言わざるを得ないと思うんです。ここで知らない人は、なるほどああそうだろう、なるほどモーターボートもそうだろう、漁船もそうだろう、だから引き船もそうだろうというふうに思うのですが、現状は全然違ふのです。

いまのお話でも非リモコンが半分あると言っているのです。半分あると、こう言っている。あとの半分はリモコンじゃないと言っている。しかもリモコンだと名前の書いてあるエンジンですらほんとうの意味でリモコンできないのです。まあいろんな船がありますよ。レジャー用のモーターボートとは全然違ふのです。これは大臣、見たことありますか、実際に。この法案を出されているのですから、そういう点でも、大臣、責任があるとは私は思うのですけれども、そういう引き船の中に入っている船の中は一体どうなっているか最近あらんになったことあります。

○國務大臣(徳永正利君) 私もし長い間船乗りやっておりますが、ところが古い船乗りで焼き玉エンジンの中の引き船は何べんも乗ったこともありません、中に入ったことがありませんけれども、最近のいわゆる改良、近代化されたリモコンによる船には実は入ったことはないわけでございます。しかし御指摘のように、この業務用の船舶は、安全上からも、また雇用面もございましょう、また普通のレジャーのモーターボートとは違ふわけでございますから、また引っぱって歩くのも、一隻引っぱって歩く船もあるでしょうし、あるいは二隻、三隻と引っぱって歩く引き船もあるでしょう。そういうようなところから、私は普通のレジャーボートと同一には考えられぬんじゃないだろうかと。

そこで法律のたてまえはそうなっておりますけれども、従来どおり、この三種機関士がいま乗っておられるわけですが、これはもう極力そう

いう機関士は乗り組ませていくような強力な行政指導をしていかなければならぬと思っております。これは私が実際に乗って体験してみても話じやございせんけれども、いまのお話やら、あるいは私の昔の長い船乗りの点から考えてみて、これはただ一片の通達で行政指導するというのじやなくって、安全上からも、あるいはいままでせつかく乗っておられるのですから、雇用の面等からもつとめて一つとめてというよりも、三種機関士を、いままで乗っておられる方については確保していくという強力な行政指導でもっていききたい、まあ私はかように考えているわけでございます。

○竹田四郎君 強力な行政指導ができるかどうか、政府の手で。まあこれは最近の物価の問題で行政指導というものは一体どんなものであるか、これはもうわかり切ったことですよ。何でもかんでも行政指導できるといふふうに私は思いません。この問題はあとで触れます。

そこで局長、たとえば引き船の人はいままで点検せずに出ていったのですか。引き船が発着するときにいままで点検しないで出ていったのですか。私は点検して出ていって、思うのだけれども、今度の法律でいけば、そういうことを義務づけるようなことを言っておりますが、別にどこでも義務づけてはいないと思うのです。ただ航海士の資格を取るときに、そういうことはしなればならないという一つのモラルの問題、航海士のモラルの問題としていくわけであって、自動車の場合だって、スタートするときには、オイルはどうだ、ガソリンはどれだけあるんだ、タイヤのエアはどうなっているのだ、あるいはワイパーの洗浄液はどうなっているのだ、こういうことは自動車の免許を取る者としては、それはモラルとしてやるべきことである。

そうすると、今度のこういう航海士というような者を一人乗せていけばそういうものが格段とよくなるかどうか。それはモーターボートや漁船の場合には、おそらく私はそういう点検というのは

おそろかにされていたとは思いますが。しかし港湾運送事業という業としてやっているものが、そういうふうに点検もしないで、油のあるなしもわからないうで出ていっているというふうにあなたはおっしゃるわけですか。

○政府委員(住田俊一君) お答え申し上げます。すべてこの種の二十トン未満の船は、従来私どもは、こういった船舶を扱う以上、少なくとも定期の仕業点検はしているというふうに確信しておるのでございます。

なお、今回この種のいわゆるエンジンのチェックにつきましては、先ほど申しました仕業点検を極力励行するように指導しておるわけでございますが、特に具体的にエンジンオイルとか、あるいは燃料タンクの油量点検、補給とか、あるいは冷却水量の点検、その他いろいろと種類類々いろいろ項目をつぶさに列挙いたしまして、そうして少なくとも航行する前には、こういったチェックを十分にするというのを極力行政指導ではかつていきたい。また今後、たとえば免許を受けるという点になりますと、いま言った整備という問題の、具体的な学科の試験も受けるわけでございますので、そういうことによつて、いま私が申しましたいろいろな点検等については十分にマスターし、また出航する前には完全に仕業点検していくというふうに確信しているものでございます。

○竹田四郎君 これはだれが聞いたって、今度この船舶職員法ができればそういうことをやるということじやないですよ。そんなことは会社がいっつもやらしていることです。この法律ができたから仕業点検が厳行され、この法律ができたから仕業点検はやられていないと、あなたはそういうことをおっしゃるなら、いままでそういう事実があるのですか。いままでの引き船に対しては動かす前に仕業点検はしなかった。今度の法律ができたならば必ず仕業点検をしないと、いままで仕業点検をしていないから仕業点検させるようにすると、こういうわけですからね。いままではやっていないという証拠があるのですか。あつたら示してください。

○政府委員(住田俊一君) 船員法の八条で次のように規定しております。発航前の検査でございまして、「船長は、命令の定めるところにより、発航前に船舶が航海に支障ないかどうかその他航海に必要な準備が整っているかいかを検査しなければならない。」「こういう規定がございまして、船長といたしましては、この規定に基づきまして出航前の検査をしているというところでございまして、私はこういったことに基づきまして、十分にこういった機関のチェックをしているというふうに思っております。

○竹田四郎君 それじや、漁船やモーターボートの場合には確かにそういうことが言えると思うのです。五トン未満の。しかし引き船に対してはこのことはいままでされていいることですよ、別にあらためてここでそんなこと言わなくても、安全性の問題について。これは法律事項じやないですよ、むしろ、モラルの問題ですよ。あなたは行政指導すると言っているのですが、具体的には業者がいままでやられているのです。そんなもの、何にも行政指導にはつながらないですよ。モーターボートや漁船の場合にはばくはあり得ると思う。もつと事前の仕業点検をしなさいよということはある得ると思うのですが、引き船なんかで、これによつて引き船の安全性が向上するということなどは法律内容じやないでしょう。また今度の改正法の一つの根拠じやないでしょう、こんなものは。こんなことはいつでもやらなくちゃならぬことですよ。法律がどうなろうとどうなろうと、一つの業をやっていく上には当然やらなくちゃならない。別に船舶職員法が変わったから引き船の船長が仕業点検をよりやるということじやないですよ。いままでだつてよりよくやっているんですよ。それで事故が起きる。

だから、いままでだつて、したがって三種の機関士を乗せている。リモコンの問題だつて、さっきあなたが言ったように、非リモコンが半分もあるというんだ。実際上はもつとある。私がさっき

述べたように、リモコンと書いてあるエンジンですらリモコンでないんだ。これが現実だ。局長は見たことありますか、横浜にいたというんだから、そういう引き船の代表的なものを中へ入って、あなたは見たことあるんですか。リモコン機と書いてあるのがリモコンがでないという。見たことありますか。

○政府委員(住田俊一君) 私はまだ見ておりません。

○竹田四郎君 見ておられない人が、リモコン機になったからだいじょうぶだと、そういうこと言えますか。リモコン機だからだいじょうぶだと言った人はだれですか。はつきりここへ出て証言させてください。私は現実には二、三日前見てきた。リモコン機と名前がついていてリモコンでないんだ。まあ商売——物を売らるんですから、少しでもリモコンできればリモコン機だ、こういうふうには書くのは当然でしょうね。だれがリモコン機なら一人でもいいと言ったか、出してください、証人を証人を出してください。実験データも出してください。

○政府委員(内田守君) エンジンのことだけ申し上げますが、先ほど先生御指摘になりましたリモコンというお話がございましたけれども、大ざっぱに分けますとリモコンの中に二種類ございまして、遠隔操縦には変わりないのでございましてけれども、普通のエンジンそのものの発進あるいは停止そのこと自体はエンジンルームでやりまして、そしてエンジンが動き出してからリモコンのほうをブリッジで中立しておきまして、そして速度、事実上はエンジンの回転数になりますけれども、速度であるとか、あるいは前後進、そういうようなものだけを遠隔操縦する。これはわりあい多いのでございまして、そこで先生、先ほど例にあげられておられましたのは、おそらくこの種の遠隔操縦のものだと思います。

それから、もう少し進みましたモーターボートはほとんどございまして、作業船の相当数の中にもう少し完全な遠隔操縦もあるわけです。これ

はいま申しました機関のエンジンそのものを動かすこと、それからエンジンを停止すること、そういうこともブリッジのほうでコントロールできるような、ある意味では完全な遠隔操縦というふうなもの、二種類大ざっぱに分ければある。

それから先ほど船員局長が御指摘になりましたけれども、リモートコントロールする、せめにかかわらず、最近のこういう小型エンジンというのは、御承知のように、特に材質とか、それから工作精度というふうなものが非常に発達しておりまして、したがって、具体的な故障という問題になるようなことと申しますと、たとえば漁船ですと長い間オーバーロードの状態が長時間運転してエンジンが焼きつくとか、あるいは吸入口から海に浮いておりましたとえばポリエチレンの袋だとか、あるいはいろいろなものを吸い込みまして、それが原因で焼きつくとか、そういうような焼きつきが一番重要な故障になるわけでございますけれども、こういう故障が一たん起こりますと、こういう故障そのものは、実際には潤滑油の管理あるいは使用前の点検とか、あるいは工場における定期的な整備というふうな面で、それを防止すること自体はきわめて簡単なことなんでございまして、そのような簡単な点検なり、コントロールを怠りますと、いま申しました焼きつきとか、そういう事故になるわけでございますけれども、一たんそういうことになってしましますと、これはどういう技術屋でも船の上で修繕するとか、そういうようなことじゃなくて、工場へ運びまして専門的な立場からオーバーホールして整備するということになるかと思ひます。

それから、そのほかのエンジンのトラブルと申しますと、たとえば燃料の噴射弁が詰まったり、あるいは電気系統の故障なり、あるいはベルトがゆるんだとか、そういうようなことがあるわけでございますが、これは船にそういうものにつきましているの予備品等を備えさせておきまして、そういうものにつきましては比較的簡単に、そう専門的

な知識がなくても部品を取りかえるというふうなことは可能だと思ひます。要するに、大ざっぱに申しまして、そういうしゅつちゅう、比較的軽い、わりあいある故障につきましては予備品を比較的簡単に取りかえることでまかなえ切れる。それから先ほど申しました、焼きつきのような大きな故障に至るようなものにつきましては、そういう故障が起これら初期的な点検であるとか、あるいは先ほど申しましたオーバーロードを長期間やらないとか、そういうコントロールを含めて比較的故障を防止する措置はわりあい容易である。ただ一たん起こりますと、これは工場へ運んで整備しなければいけないということでございます。

○竹田四郎君 いま、そうすると、リモートコントロールでも一人ではなかなかできない。二種類ある、こういうわけですね。あなたのおっしゃった、そのリモートコントロールがもう半分ぐらいあるということですが、この二種類で分けていくと、いまの全国の引き船の中で、リモートコントロールでもほとんど一人でするもの、あるいはほとんど全部を一人でやっていたりしないもの、分けたらどのくらいの数になりますか。

○政府委員(住田俊一君) 正確な数字はまだ私のところに届いておりませんが、先ほど申し上げましたように一応……

○竹田四郎君 正確な数字を示してください。いいかげんな数字で……、リモートコントロールの話だつて実にさつきから聞いていれればいいかげんだ。いいかげんな数字でこゝで答えてもらっちゃ困るんだ。正確な数字を出してください。

○政府委員(住田俊一君) いまわかつているところで二千隻でございますが、そのうち半分がリモートコントロールされております。なお正確な数字は、また追って調査次第御連絡します。

○竹田四郎君 あなたの方が言っていることは、エンジンが非常によくなった。材質がよくなったというところもあるでしょう、新しい船がね。新しい船の材質がよくなったというところもあるでしょう。あなたの方の言っているのはリモコンの装置が

もうほとんど取りつけられているから、だからもう一人でもいいんだ。いままでは五トン未満のものについては確かななかった。しかし二十トン未満のものにはあったわけですね。それが二人乗りだったわけですね。それがリモートコントロール装置になってきた。それからエンジンの材質が非常によくなった。それから仕業点検を励行させるようにするんだ、だから一人でもいいんだ、こういうことです。大臣の話をそれに加えると、三種機関士も引き継ぎ乗せるように強力な行政指導をやる。これだけの話があったわけですね。その中で、リモートコントロールの問題一つ言つたつて、もう正確な数字が出てこない。こんなことで一人乗りにするか、二人乗りにするかという議論が一体でありますが、ここで、あとで資料をよこす、通つてしまつてから資料をよこされたつて、そんなもの何にもならぬ。いますぐ出してください。そうでないと私の議論も進められない。

○政府委員(住田俊一君) お答え申し上げます。ただいま一人というお話ございましたけれども、これは御承知のように、船舶職員法の基本的な考えといたしましては、法定上乗組させるべきいわゆる人の問題でございます。これは最小限度きめるといふのがたてまえてございまして、したがって、職員法上では、二十トン未満については三種機関士をおろすと、つまり一人ということにはたてまえて最低限度なつておりますが、実際の引き船の実態を見ますと、ここに組合の方もいらつしやいます、労務協約によりまして三人ないし四人も乗つておきまして、その方が実際のエンジンの補助員というところで、先ほど申しました過熱の防止なり、あるいはそういうエンジン、エンジンのトラブルを見ると、こういうことでございまして、決して一人だけ乗つておるといふわけではございませんで、その他補助員が乗つておるといふことでございまして。

なお大臣からお話ございましたように、そういったような航行安全をはかる意味におきまして、補助員を極力乗つけるように、今後、行政指

導をはかっていきたい、こういうわけでございまして、決して一人ばっちになったと、こういうわけでございまして、補助員というものが極力乗るように、今後業界にも指導いたしまして、そうして航行の安全を期したいと、かように考えております次第でございます。

○竹田四郎君 補助員を乗せるということは、それは組合と業界との話し合いでしょう。しかし資格を持った人が乗るか乗らないかというところに問題があるわけですね。なぜ資格がいままで要ったのか、じゃいまだでたって資格は要らないはずじゃないですか。なぜ資格が要る人が乗らなくちゃならないかというところは、エンジントラブルがいろいろあるから、そういうことが心配されるから、わざわざ乗せて義務づけているわけですね。今度は義務づけがないですね。あなたのところの前の局長ですか、丸居というのは前の局長ですか、この人、何と言っていると思いませんか、答弁。いいですか、読んでみましょうか。「御承知のとおりにディーゼルエンジンがあるいはガソリンエンジンに大体切りかわってきております」と言っていますよ。半分じゃない、大体じゃないじゃないですか。半分のことを大体と言っているのか、政府は、そういう用語を使うのですか、どうですか。私は使わぬと思うんですよ。半分しか、しかも半分に切りかわったりモーターコントロールも完全なものじゃないわけですね。一人でやれるというものじゃないというところは、いま言ったわけだ、船舶局長。それでいて、「大体切りかわってきております」と、こういう答弁をしていますね。「ほとんど焼き玉エンジンゼロといっているくらいに減ってまいっております。また、船舶の操縦もリモーターコントロールができるようになってまいっております。したがって、丙種機関士を乗せておりましても、丙種機関士の仕事というものがほとんどなくなってきたおと、そういうことで、むだな人が乗っておるということではまずいんじゃないか、いろいろと業界のほうからもそういう陳情もございまして、もう一つは、そういう

うエンジンの進歩もございましたので、むだな人を乗せておくというのもおかしい話だ、」こういうことを言っています。「むだな人」と、こう言っている。いまの実態から、むだな人ですか、大臣。むだな人ですか、この丙種機関士はむだな人ですか。

○国務大臣(徳永正利君) 前の局長がどういふうな答弁をしたか、私はいま初めて聞いたわけでございますが、先ほど申し上げましたように、確かにこの引き船の問題については他のレジヤーパーボット等とは趣を異にする点は、御指摘のとおりたくさんございます。

そこで、たびたび申し上げますけれども、安全上あるいは引き船を一つ引っぱって歩いていくのじゃない、二隻も三隻も、あるいは四隻も引っぱって歩くこともあるのでございますから、そういうことで、船のエンジンもいろいろ、先ほどの議論を聞いておりますと、ほぼ完全なりモーターコントロールの船もある、また、それにや近いような船もあるし、まだ改良もしていない船もあるというところでございまして、私といたしましては、従来どおりいま丙種機関士を乗せておる引き船につきましては、もう極力その機関士を完全なりモーターコントロールができるようになる期間、行政指導によってこれに乗船させまして、雇用上の問題あるいはまたいろいろな安全上の問題、もろもろの条件の低下をこれで防いでいきたい。で、おまえの言う行政指導というのはたいしていままでもあてにならないというところでございまして、これは私が約束しましたからには、必ずそういうふうな決意のもとに指導いたしまして、万全を期してまいりたいと思っております。

○竹田四郎君 大臣はこの港の業界とはあまりお会いになっていないようですから、いまここでたいへんけつこうなことを言っている、ああなるほど徳永さんってえらい人だ、力のある人だと、こういうふうにおっしゃるだろうと思うのです。みんなはそう考えるだろうと思うのです。しかし港湾協会——これは労働問題ですからね、全港湾と結

んだ協定あるいは確約書、こうしたものを平気で破っているのですよ。これはお調べになればすぐわかることで、またあとで触れるかもしれない。前の大臣、加藤労働大臣ですね、前の大臣と協会との確約書も破っているのですよ。それで、あなたが、私は責任をもって行政指導やりまうからと——港はそんな甘いものじゃないですよ。徳永さんだって、あなた鎌倉に住んでいるのだから、横浜のすぐ隣の町ですから、全然港を知らないというはずのものじゃないと思うのですがね。港はそんな単純なものじゃないですよ。いま港で一番大きい問題は何かというと、暴力排除ですよ。暴力団をどうして港の中から排除するかというのが一番大きい問題ですよ。そう簡単には上の方でいう言ったから下のほうもそのままだいふなんていう、そんな港というのは単純じゃないですよ。お役人の考えているような形で、そうスムーズにくなら、港の近代化、こうしたものはもつとずつと早くできておりますよ。そういう港の近代化を一番おくらしているグループというのはあるわけですよ。そういう点で、ちよつとそれは私、行政指導だけでいくというのを信頼したいのですよ、信頼したいのですが、残念ながらそううまく問屋はおろさない。これは確定的だと思いますね、それは。

それで数字は出ないのですか、局長。それとさっきの丸居政府委員が、もう丙種機関士はむだなものだと、こういうふうに言っているのですが、あなたも同感ですか、それは引き継いでいるのですから同感でしょう。また今回、法律をどうぞん出してきているところを見ると、丙種機関士はもうむだな人間だ、こういうふうにお考えになられているのではありませんか。

○政府委員(住田俊一君) お答え申し上げます。まず第一点、二十トン未満の船舶は全部で現在四十六万一千隻ございまして、引き船はそのうち、先ほど二千隻と申しましたけれども、失礼いたしました、一千五百隻でございます。このうち半分がリモーターコントロールされておるとい

けでございまして。いま私が申し上げました四十六万一千隻は、これはほとんど焼き玉からディーゼル化されておるといのが現実でございまして、引き船だけは千五百隻のうち約半分がリモーターにされているというのが現実でございまして。それから次に、いま先生が……

○竹田四郎君 ちよつと待って下さい。半分リモーター化されていると、こう言っているのですよ。船舶局長はそこにも二種類あると、こう言っているのですよ。だから、それびしと分けて下さい、数で。

○政府委員(内田守君) 数字はいま船舶局のほうで調べておりますが、ただ技術的なことを申し上げますと、リモーターコントロールに二種類あると申し上げましたが、その違いというのは、最初に出航するときエンジンルームへ入ってスタートさせる。それから帰ってきたら、これはスピードをゼロにすることはリモーターコントロールはどちらもやれるわけでございますから、出航するときにはまずエンジンをエンジンルームに行つてスタートさせて、それからスピード調整をリモーターコントロールでやる。帰ってきたらエンジンをストップさせるといふことで、航海中にエンジンをストップさせたりといふようなことは、スピードをゼロにする話でございまして、これはリモーターコントロールはブリッジでやれるわけでございますので、またいろいろな計器は、これはエンジンの停止あるいはエンジン自体の作動のものをリモーターコントロールするもの、それ以外をリモーターコントロールするもの、いずれもほとんど航海中の計器といふものは原則的にはブリッジに置いてありますので、片方が完全に片方が不完全だといふそういう意味ではございませぬ。

○竹田四郎君 途中でとまったらどうですか、エンジンが。スタートから最後に帰ってくるまでエンジン全然とまらないという想定で考えているんでしよう。とまったら困るでしょう。そういうことではほんとうにワンタッチでどうにでもなるという、ほんとうのリモーターコントロールできる船も

ありますよ。私の言ったように、リモートコントロールの実際できない船がある。リモートコントロールでできれば何もエンジンルームとブリッジの間にサインを示し合わせる必要はないです。リエンジンルームとブリッジの間でサインをお互いしなければならぬような装置になっているのがある。一人でコントロールできるならそんな余分なものをつける必要はないでしょう。だから完全にリモートコントロールできるものと、完全にはリモートコントロールできないものと、一体どのぐらい数があるか、これがはっきりしなければ審議に入れないじゃないですか、はっきり先に数字を出してください。

○政府委員(住田俊一君) その数字、さつそく調べまして、あとで御報告いたします。

○竹田四郎君 何回もばくは言っているのです。あとで報告されたら困るんだ。この点が重要だからばくはやかましく言っているわけです。すぐ出してください。

○委員長(宮崎正雄君) ちよつと速記をとめて。
〔速記中止〕

○委員長(宮崎正雄君) 速記つけて。
○国務大臣(徳永正利君) 竹田委員の御指摘のよう

に、海の仕事はそうおまの言うように簡単じゃないということは、私も終戦後すいぶん沖仲仕もやりましたし、進駐軍の労働者もやりましたし、港のことは、昔でございすけれども、非常にむずかしいということはよく知っております。最近もいろいろな問題になっておることも、これは私、現場を見ておりませんし、現場の人と中に入ってやっておりますからわかりませんけれども、非常に困難な問題があると思ひます。

いま御指摘になっております問題は、これは引き船の問題でございまして、何かレジャーボートやら何やらとこんがらがちやうて答弁が動いてい

るようで恐縮でございましたが、引き船につきましましては、先ほど来申し上げておりますように約半分が、いわゆるディーゼルエンジンではあるけ

れども、リモートコントロールのない船が約半分だそう。あとの半分はリモートコントロールであるけれども、そのリモートコントロールと申しましても、非常にブリッジの上からすぐエンジンがかかってそして動けるというようなりリモートコントロールの船は比較的少ないそうでござい

ますが、いま数字は調べさしてあります。しかし、そのリモートコントロールといわれる中でも、い

わば旧式のほうでございすね、そのほうが数は確かに多いだろうと思ひます。それも数は調べさしてありますが、正確な数が出てきまつかどうか、

いま至急やらしてあります。いすれにしても、先ほど来申し上げましたように、確かに御指摘のよう、この法律ではこ

こがなかなか問題の点だと私は思ひます。したが

いまして、たびたび申し上げましたように、三種機関士をいままですべておった船は新しい、最新式のリモートコントロールのいわゆる補助員程度でこの機関が保てると、運航が保てるといふま

では、行政指導によりまして安全の確保といふものをはかつていきなさい、こういうふうにお答え申し上げておるわけでございます。したが

いふけれども、雇用上の不安あるいは条件の低下といふものは、そういう面でも御指導してまいるつもりでございす。

コンだと、非常にこの法律で、あなたは最初にこ

ういう海事のことは一般的だから、特殊なものは縛れないと、こ

う言っているんですが、実態が違ふんじゃないですか。それを同じように一般的に縛ろうとするから、いまのような無理が出てくる。しかも頭の中

ではモーターボートと漁船のこ

とだけしか頭がない。これを別扱いにする気はないですか、大臣。別の扱いにする必要は

○政府委員(住田俊一君) 先ほどお話し申し上げましたように、先生の御指摘の点はよくわかるの

でございす。この法律というものが二十トン未満の小型船舶に対して総合的な施策の一環としてこれを取り上げると、こ

ういふ海事のことは一般的だから、特殊なものは縛れないと、こ

う言っているんですが、実態が違ふんじゃないですか。それを同じように一般的に縛ろうとするから、いまのような無理が出てくる。しかも頭の中

ではモーターボートと漁船のこ

とだけしか頭がない。これを別扱いにする気はないですか、大臣。別の扱いにする必要は

○政府委員(住田俊一君) 先ほどお話し申し上げましたように、先生の御指摘の点はよくわかるの

でございす。この法律というものが二十トン未満の小型船舶に対して総合的な施策の一環としてこれを取り上げると、こ

ういふ海事のことは一般的だから、特殊なものは縛れないと、こ

○竹田四郎君 委員長にお願いするんですが、ど

うも港湾運送事業の問題を単純に考えているん

でございす。リエンジンルームとブリッジの間にサインを示し合わせる必要はないです。リエンジン

ルームとブリッジの間でサインをお互いしなければならぬような装置になっているのがある。一人で

コントロールできるならそんな余分なものをつける必要はないでしょう。だから完全に

リモートコントロールできるものと、完全にはリモートコントロールできないものと、一体どの

ぐらい数があるか、これがはっきりしなければ審議に入れないじゃないですか、はっきり先に数字を出してください。

○政府委員(住田俊一君) その数字、さつそく調べまして、あとで御報告いたします。

○竹田四郎君 何回もばくは言っているのです。あとで報告されたら困るんだ。この点が重要だから

ばくはやかましく言っているわけです。すぐ出してください。

○委員長(宮崎正雄君) ちよつと速記をとめて。
〔速記中止〕

○委員長(宮崎正雄君) 速記つけて。
○国務大臣(徳永正利君) 竹田委員の御指摘のよう

に、海の仕事はそうおまの言うように簡単じゃないということは、私も終戦後すいぶん沖仲仕もやりましたし、進駐軍の労働者もやりましたし、港のことは、昔でございすけれども、非常に

むずかしいということはよく知っております。最近もいろいろな問題になっておることも、これは私、現場を見ておりませんし、現場の人と中に入ってやっておりますからわかりませんけれども、非常に困難な問題があると思ひます。

いま御指摘になっております問題は、これは引き船の問題でございまして、何かレジャーボートやら何やらとこんがらがちやうて答弁が動いてい

るようで恐縮でございましたが、引き船につきましましては、先ほど来申し上げておりますように約半分が、いわゆるディーゼルエンジンではあるけ

るんですが、いま数字は調べさしてあります。しかし、そのリモートコントロールといわれる中でも、い

わば旧式のほうでございすね、そのほうが数は確かに多いだろうと思ひます。それも数は調べさしてありますが、正確な数が出てきまつかどうか、

いま至急やらしてあります。いすれにしても、先ほど来申し上げましたように、確かに御指摘のよう、この法律ではこ

こがなかなか問題の点だと私は思ひます。したが

いまして、たびたび申し上げましたように、三種機関士をいままですべておった船は新しい、最新式のリモートコントロールのいわゆる補助員程度でこの機関が保てると、運航が保てるといふま

では、行政指導によりまして安全の確保といふものをはかつていきなさい、こういうふうにお答え申し上げておるわけでございます。したが

いふけれども、雇用上の不安あるいは条件の低下といふものは、そういう面でも御指導してまいるつもりでございす。

○竹田四郎君 まあ御指導するという話で、ほんとうの意味でのリモートコントロール、まあここに書いてあるのはやっぱりモーターボートがこ

う頭に浮かびますね、この法案を出してきた説明の中

にはね、しかし業界からは、もうそんな丙種機関士は要らないんだ、そんなむだなものはもう要らないんだと、こ

こまで言われているんです。それを堂々と丸居政府委員は去年の六月二十日の交通安全対策委員会

で述べているんです。ここの港湾運送事業に関するものは、いまの運輸大臣のお話を聞くと、これはどうも今度の法案の中に入

れ切れない現状。リモコンだつて完全なリモコンのものは幾らもない。二千隻のうち半分が非リモ

コンだと、非常にこの法律で、あなたは最初にこ

ういう海事のことは一般的だから、特殊なものは縛れないと、こ

う言っているんですが、実態が違ふんじゃないですか。それを同じように一般的に縛ろうとするから、いまのような無理が出てくる。しかも頭の中

ではモーターボートと漁船のこ

とだけしか頭がない。これを別扱いにする気はないですか、大臣。別の扱いにする必要は

○政府委員(住田俊一君) 先ほどお話し申し上げましたように、先生の御指摘の点はよくわかるの

でございす。この法律というものが二十トン未満の小型船舶に対して総合的な施策の一環としてこれを取り上げると、こ

ういふ海事のことは一般的だから、特殊なものは縛れないと、こ

う言っているんですが、実態が違ふんじゃないですか。それを同じように一般的に縛ろうとするから、いまのような無理が出てくる。しかも頭の中

ではモーターボートと漁船のこ

とだけしか頭がない。これを別扱いにする気はないですか、大臣。別の扱いにする必要は

○政府委員(住田俊一君) 先ほどお話し申し上げましたように、先生の御指摘の点はよくわかるの

でございす。この法律というものが二十トン未満の小型船舶に対して総合的な施策の一環としてこれを取り上げると、こ

ういふ海事のことは一般的だから、特殊なものは縛れないと、こ

う言っているんですが、実態が違ふんじゃないですか。それを同じように一般的に縛ろうとするから、いまのような無理が出てくる。しかも頭の中

ではモーターボートと漁船のこ

とだけしか頭がない。これを別扱いにする気はないですか、大臣。別の扱いにする必要は

○政府委員(住田俊一君) 先ほどお話し申し上げましたように、先生の御指摘の点はよくわかるの

でございす。この法律というものが二十トン未満の小型船舶に対して総合的な施策の一環としてこれを取り上げると、こ

ういふ海事のことは一般的だから、特殊なものは縛れないと、こ

ントでありますから、本来ならここで数字をもらわなければ審議をしてもむだだというふうに思っております。審議を進めてくれという強い要請がありますから審議は進めます。

大臣にちよつとお聞きしたいと思うんですが、法案を出す以上は問いに答えられるような資料を常にそろえておいて、そしてわれわれがそれによつて、なるほどさうだということになれば、あるいは賛成もするし、まあ議論はわかつたということであつて、さうした資料も出さないで、そしてひとつ御了解をいただきたいとか、あるいは先へ進めてくれといふことは、私はほんとうは筋から言ふと違ふと思ふんですが、これは政府側だつていろいろ民間から陳情があるでしよう。そのときに、その根拠の数字も示さないし、問われたことに答えないで、そしてはいよろしうございませうといふふうには、私は政府もやらないと思ひます、陳情が来ても、やはり政府は、それはさうだ、もつとだ、これはやらなくちやならないから、ではひとつこれはさうしよう、これについては予算つけよう、さういふことだと思ひます。ですから、審議の進め方について、私は大臣に、もつと問ひに答えられるような体制ね、これをびしとつてから出てきていただきたいと思ふのですよ。この法案だつてずっと前から出ていたものでありますから、ここへきて急遽調べなければわからないといふようなことはあり得ないと思ふのですよ。大臣も就任してまだ日が浅いからかもしれませんが、さういふものじやないと思ふのですよ、幾ら就任日が浅いと言つても、その辺は、さういふ審議をほかでは私はあまり経験しないんですけれども、運輸省のこの法案で、さういふ事態になつたといふことは、私はきわめて遺憾だと思ひます。私も徳永さんの人格には常日ごろ尊敬している一人でありますから、ひとつさういふような審議の実態といふものは大臣から今後なくしていくような、さういふ体制を組んでもらいたいと思ふのですが、いかがでしょう。

○国務大臣(徳永正利君) まことに筋の通つたお話をございまして、いまむち打たる思ひで聞いておつたわけでございます。全くそのとおりでございます。的確な数字、資料も持たぬで説明に当たつたこと、私からもまことに申しわけないとおわびを申し上げ次第でございます。今後はさういふことのないように全力をあげて法案の整備並びにその背景を整えてまいりたいと思ひます。どうぞ御理解のほどをお願い申し上げます。

○竹田四郎君 そこで質問のポイントを覚えてまいりたいと思ふのですが、確かにこの法案に書いてある、五トン未満のいわゆるレジャー船や漁船といふものについては、これは私、政府の趣旨は非常によくわかるわけですが、そこで少なくとも港湾といふものの、港湾にもいろいろな港湾があるとありますけれども、少なくとも五大港といふのは、重要な重要港湾ですね、さういふものといふのは、最近の船の込み方、あるいは全体でいって港湾の込み方、さういふことについては各方面から、船が込み過ぎるじやないか、もう港湾の限度はさういふじやないかといふことがよくいわれるわけですが、

そこで東京港、京浜港と言つたほうが適切かもしれませんけれども、要するに東京湾内の船の込み方、これは一体どういふふうにお考えになつてゐるのですかね。もし数値があれば、ひとつ数値でもつてお示しをいただきたいと思ふんですが、まあ私ども、たいへん大きな込み方である、したがつて、たとえば東京湾内にはもうタンカーなんか入れたらいかぬじやないか、したがつて東京湾外にシーバースをつくつて、それから油をパイプで送るといふようなこと、さうしたこともないぶん東京湾開発といふことでは、いままで議論をされてきたわけですね。それから浦賀水道の危険性といふようなこともいわれてきてゐるわけですが、一体東京湾の過密度といふものはどういふふうに判断したらいいか、お聞かせいただきたいと思ひます。

○政府委員(竹内良夫君) 確かに先生のおっしゃるように、東京湾は非常に混雑してゐる湾であると思ひます。いま私、突然でございますので手に資料を持っていないままに、知識でお答へするしかないのでございませうけれども、世界で一番大きな港がロッテルダムだと思ひます。これはユーロポートで、いわゆるヨーロッパの中で世界で一番大きな港でございます。長きにわたりますと、そのロッテルダムと同じく長いのが東京湾はございませう。幅は東京湾が非常に大きいという形ですが、大体ロッテルダムの一倍半ぐらいの荷物をいま扱つておるのではないかと思ひます。うろ覚えでございますけれども、現在四億トン程度の貨物が出入してゐると思ひます。この四億トンといふのは、戦前でございますと昭和十二、三年ごろの日本全体の貨物量に匹敵するやうなものでございませう。

で、現在一番大きな船では二十万トン程度のタンカーが入つてまいりまして、京浜あるいは京葉地区に対する原油を供給してゐる。なお小さな船、漁船も出入りいたします。それからコンテナ等の船も出入りしてゐる。全体的に見まして、このやうな形になつたのは、やはり東京湾そのものが世界的に見ても非常にりっぱな湾であつて静かな湾である、そして水深も適度にある、同時に裏のほうに平野があるといふやうな、いろいろな条件があつてこのやうな形になつてきておりますが、このままで推移いたしますと、現在の四億トンはおそろく、かつての推計でございますけれども、昭和六十年ぐらゐまでにはその二倍か三倍になるといふやうな傾向が見えるわけでございます。方向といたしましては、やはり過密の東京湾に対してはできるだけ抑制するやうな方向で、そして貨物あるいは船を地域に分散するやうな方向でいくべきではなからうかといふやうに考えてゐる次第でございます。

○竹田四郎君 あとでひとつ出入の船舶隻数、さうした資料をお届けしたいと思ひます。まあ全体として非常に混乱してゐる、混雑してゐるという状況、これは混雑がここで峠に来たと

は私は思ひませんが、まだまだこれから混雑をする可能性といふのが非常にあると思ひます。さういふものと、やはりいろいろな事故といふやうなものがあると思ふのですが、法の不備に基づく事故あるいはその他の偶発的の事故もあるだろうと思ひますが、法の不備による事故といふものは一体どのくらい全国で発生しているのか、この点をひとつお聞きしたいと思ふのですが、どうでしょう。

○政府委員(佐原亨君) まことに申しわけございませんが、手元に資料が整備されておられません。法の不備による事故がどのくらいあるかといふことはさういふと答えできません。最近三カ年間の海上保安庁に救助を求めてまいりました海難件数でございますが、昭和四十五年が二千六百四十六件、四十六年が二千六百件、四十七年が二千六百五十七件、これは一般船舶、漁船、全部合わせた全国の数字でございます。それで大きな港でどのくらいあるかといふことでございませうが、四十七年について申し上げます、いわゆる五大港合計で二百五十六件でございます。そのうち京浜港だけを摘出したとすると四十九件になります。このうち法の不備でどうかといふ点はちよつとお答えできません。

○竹田四郎君 これは船員局長、法の不備による事故といふものがこの中でどのくらいあるといふふうには推定してゐるわけですか。まあその法の不備による事故といふものがある程度あるから法律改正といふことをやる、あるいは五トン未満の船について資格を持たせる、さういふことですね。何かさういふことがなければさういふ法を改正していくといふことにはならないのじやないかと思ふのですが、その辺はどうですか。

○政府委員(佐原亨君) 海難をいろいろ原因別、種類別に分析したやうな資料はございませう。たとえば現象面から見ますと、機関故障がどのくらいであるとか衝突がどのくらいであるとか、あるいは転覆、浸水がどのくらいであるといふ現象面か

ら見た資料はございますが、それぞれ船舶安全法、船舶職員法あるいは海上衝突予防法、港則法、こういった安全を担保する諸法令を持っておられるわけでございますが、これを順守するかしないか、あるいはその上にさらに不可抗力がかかってきておるかどうかわからないようなことで事故というものは発生するわけでございまして、法の不備かどうかは、ちよつと厳密な意味ではお答えができませんというふうにわれわれは考えております。

○竹田四郎君 これは法を立案したところは船員局ですか、それともどこなんでしょうか。その法を立案したところではそういうようなものはある程度、こういうものがないから事故がこんなになくさんあるということで、立案の一つの根拠にされているだろうと私は思うのですけれども、これは立案当局にお聞きをしたいわけですが。

○政府委員(住田俊一君) いま海上保安庁長官からもお話ございましたように、私も海難のこの小型船舶の発生原因についていろいろと調べて、それに基づいてやったわけでございまして、法の不備による云々ということについてはしておりません。

○竹田四郎君 そうしますと、この法をいままでのを改正したということは、事故の発生とは関係ないわけですね。事故の発生のおそれがあるという一般概念的なもので法改正をしたと、こういうことになりませんかどうですか。

○政府委員(住田俊一君) この法律のそもそもの制定の理由は、先ほど申し上げましたように、特にこういった小型船舶の海難事故が非常に多いと、そしてその事故の原因は機関故障とか、あるいは衝突と、いろいろございしますが、そういった漁船あるいはレジャーボート、そういったような特に事故の多いということ、そういうことから原因が発しておられるわけでございまして、その場合に、一番われわれ分析いたしますと、そういった乗っている方が無免許である、あるいはそういった技術に非常に精通してないと、こういうふう

うなことにかなりみましてこの法律を提出すると、こういうことに相なった次第でございます。

○竹田四郎君 引き船の場合にまた戻ってまいりますけれども、現在引き船には具体的にどのくらいの人がどのような形あるいはどのような船にはどのくらいの人が乗り込んでいるのか。そういう点はお調べがありますか、ありませんか。

○政府委員(住田俊一君) お答え申し上げます。まず全般的な問題といたしまして、港内の業務用船舶ですね、港内の業務用船舶について次のようになっています。

まず引き船が七百二十七隻、丙種機関士の数が七百二十七人。それから通船でございしますが、これが五百七十九隻、同じく丙種機関士の数が五百七十九人。その他作業船でございしますが、これが七百七十四隻、それから丙種機関士の数が七百七十四人。したがって合計が港内の業務用船舶は二千二百二十五隻になりまして、丙種機関士の数が二千二十八人と、こういうふうになります。

それからなお、ちなみに現在丙種機関士が今回乗り組む必要としない四十馬力以上の推進機関を有する船舶でございまして、四十馬力以上の推進機関を有する船舶は約一万三千五百隻でございます。それでその内訳が漁船が六千五百隻で一般船が七千隻になっております。これに乗り込んでおる丙種機関士が約一万二千人と、こういうふうになっております。内訳は漁船が六千五百人、一般船が五千五百人と、こういうふうになっております。

○竹田四郎君 これは丙種機関士の場合でありますけれども、その他の補助者を含めて大体どのくらい乗り込んでいるのですか、全体として。

○政府委員(住田俊一君) お答え申し上げます。通常の二十トン未満の小型船舶はそのほとんどが二人で運航しております。それから引き船の場合は、これはいろいろな実態において若干変化がございしますが、三人ないし四人ということになっております。

○竹田四郎君 もう少し具体的に、どのくらいの

船には船長、それから機関士、補助員、そういうのを含めてどのくらい乗り込んでいるのか、そういう統計はございせんか。

○政府委員(住田俊一君) お答え申し上げます。これは運輸省の港湾局で調べた数字でございますが、たとえば京浜港の横浜でございまして、横浜の場合、はしけ労働者といまして、これは港湾の作業船にも従事している方も入っております。横濱でございまして、三千三百七十九人、その他全国九十五港合わせますと約一万一千九百七十二人、こういうふうになっております。これは昭和四十七年度の数字でございます。

○竹田四郎君 それは乗り組み員として登録されているという意味ですか。具体的にどのくらい乗っているものかというのか、その辺はどうなんですか。乗り組み員として登録されているというのがそれだけあるというのか。普通は具体的にどのくらい乗っているものかというところでですね、統計的に。

○政府委員(住田俊一君) お答え申し上げます。引き船につきましては通常二名ないし五、六名、こういうふうになっております。なお引き船の場合には労務協定がございまして、この協定の中に人数が規定されてございまして、この協定の中にここに組合の方もいらつしやいますが、協約を見たとところによりまして四名というふうになっております。

○竹田四郎君 それは協定によると四名でしようけれども、一般的に協定外のところもあるわけですね。協定に参加している業者もあるだろうし、協定に参加していない業者もある。そういうものを含めてやっぱりいまおっしゃったようなことなんでしょうか、どうなんですか。

○政府委員(住田俊一君) お答え申し上げます。いまお話ししましたように、協定に入っていないところは二名ないし三名でございまして、協定に入っているところは四名ないし五名ということになります。

○竹田四郎君 具体的に協定に入っているところ

と入っていないところ、業者数とその乗り組みしている人数、こういうものは一体どんな関係になっているか、これをひとつお示しいただきたい。

○政府委員(竹内良夫君) 実は港湾運送事業法ではそのまでの数字をとっておりませんので、港湾局のほうとしてはちよつとその数字がつかめません。

○竹田四郎君 まあ港湾事業をやっている船というのは夜も作業をやる場合が多いわけですね。それから少しばかり荒天だから作業をやめるといふわけにもまいらぬ事態があると思うんですね。荒天でもかなり仕事をしなくちゃならぬ。あるいは突然いろいろな気象の変化というふうなものも東京湾の中でも私はあると思うんです。そうしますと、やはりそういう乗り組み員というのはただ乗ればよいという、そういう形のものじゃなくて、最小限はこれだけなければ作業はできないし、また作業上の安全も期せられないということ、ある程度の定員をきめるなり、あるいは労使間でこれだけ乗せてくれなければ、こういうことで困るんだというふうな理屈づけもあればあると思うんです。ですから政府のほうとしては、大体どのくらいなければ航行の安全あるいは作業の安全というふうなものが期せられるのか期せられないかというふうな点は、何かお持ちになっているものがございますか。

○政府委員(住田俊一君) お答え申し上げます。先ほど御説明いたしましたように、この船舶職員法において必要な最低限度の人数をきめると、こういうふうになっております。で、それだけでいいというわけではございませんで、それぞれ実態に応じて、たとえば引き船等こういった特殊な事情いろいろございしますので、そういったような特殊な業務に従事する船舶は、その作業の実態に応じて必要な数の乗り組み員を乗つけると、こういうふうになると思ひますが、その数を幾らにするかと、こういった問題につきましては、それぞれ港の事情もございまして、また仕事の

は船の事情もございまして、また仕事の

事情によっても変わってくると思います。したがって、その数につきましては労使の間において協約を結んで、そして何名というふうになると思います。先ほど私が申し上げましたように、京浜地区におきましては、協約によってそういった補助員の方を四名乗っけるというふうに関係しております。

○竹田四郎君 何名乗れば安全であるか安全でないかという、そういうことは政府のほうはタッチをしない。船が動かせる最低の、これだけあれば船は動かせるという最低の基準だというわけですから、これは具体的にどのぐらい乗っているのかという実態もつかないわけですか。これは労働省がいいのか、港湾局がいいのか、その辺はどかがつかむべきかわかりませんが、むしろ労働省あたりがつかむべきかと思うのですけれども、その実態としてはどうなっているのか。

○政府委員(竹内良夫君) 実は非常にこまかいところまでの資料といえますか、実態はつかないのものがほんとうのところでございます。しかし大きく申し上げまして、そのはしけ関係者、労働関係の方、東京、横浜、名古屋、大阪、神戸、この五港の乗組みの関係の方を調べますと、はしけの合計が七千八百四十五隻、引き船二千二百九隻、そのはしけ関係の方が七千五百八十五人というものが五港のトータルでございます。一港一港申し上げますと、東京では千五百九人、横浜は二千二百七十七人、名古屋が六百三十五人、大阪が千五百六十六人、神戸が千六百六十五人でございます。これはどちらかといいますと、安全面そのものからよりも、そのような関係の方の人数を調べたという点からつかまえた数字でございます。昭和四十七年十二月末の数字でございます。

○竹田四郎君 これは実際それだけの人がいるというふうに簡単に言えは言ったほうがいいわけ、具体的に乗っている人というのはこういう形じゃないと思います。もっと減っていると思います。中には休む人もあれば病気になる人もあるから、もっとあれですけれども、そういう実態と

いうものをやっぱりつかまないと、一体それはほんとうの意味で安全なのか、安全でないのか。ただ人がそれだけいるということじゃなくて、これだけぐらいい乗って初めて安全なんだという実態がある程度出されなければいけないんじゃないですか、ただ人がいるというだけでは。だから大体、政府としても何人くらいは乗っているのがあたりまえだと、このくらいなければ事故の場合動きもとれないぞ、こういうことぐらいいの判断ができる材料というのは、これは政府側にはないわけですか。

○政府委員(竹内良夫君) 港湾側からお答えするのが筋かどうか、ちょっと私わかりませんが、やっぱり船舶職員法の法律に基づくことと、労働省関係で労働問題、安全問題については所管しているわけでございます。しかしながら、私どももいたしましては、やはり企業に対して、当然、先ほどの協約等に基づきまして今回のこの法律、先ほど大臣のおっしゃいましたように、この法律に従って直ちにカットするといふことは当然やらせるわけではございませんし、従来の安全面を十分考えながらやっていくという点の行政指導を十分やっていきたいと思うわけでございます。港湾運送事業を監督する立場のほうからは、現在のところ、先生のおっしゃる通りに、安全には何人というところまでは実はいつてないというのがほんとうのところでございます。

○竹田四郎君 そうしますと、政府のほうでは、大体安全には業界の常識としてこのぐらいいはほしいんだという基準なしで、そして引き船に乗る人間は行政指導をすると言ったって何を基準にして行政指導をするかということになると、これはまた基準が出ません。私のところはこれでいいじょうぶだと思えますと、こう言われれば、どんだん人をおろして、業者としてはなるべく人件費を減らすということが、これは常識でしょう、資本主義である限りは。経済性を求めていくということになれば、その常識に私はなと思うんですね。そういうものなしで、それじゃはたして先

ほど言ったように、乗せますよと、行政指導の根拠というものは一体どこから出てくる。これがまあどうなるか知りませんが、一人というこゝとなつて、あと何人が乗せますよと、行政指導するといふんだけれども、じゃその基準は一体何で定めると、何を基準にして行政指導ができるかという、これはまたできないということになつちやうんですね、対抗できないことになるでしょう。政府のほうではつきりしてこの船にはこのくらい乗せなくちやいかぬ、十五トンの船にはこれだけ乗せなくちやいかぬ、百トンの船にはこれだけ乗せなくちやいかぬ、こういう基準があつて行政指導というのは私は初めてできるものだと思うんです。自分のほうは根拠なしにして行政指導できますよ、行政指導できますよと言ったところで反論されたらどうしますか。業者から反論されたらどうしますか。あなたのほうにはどういふ判断がありますかと、判断がないということになれば、これで安全ですよと言え、それでそのままだじやないですか。先ほど大臣、強い行政指導をしますから御安心くださいと、こういうお話をさせていただきます。いただいたわけですが、それにはそれでやっぱりちゃんとした判断がなければ、これは丙種機関士に限りませんよ、航行の安全という立場で考えてみれば、この法律に直接関係あるなしにかかわらず、やっぱり一つの判断を政府として持たなければいけないんじゃないですか、行政指導できないんじゃないんですか、できますか、それで。

○国務大臣(徳永正利君) まあいろいろむずかしい問題があるかと思ひますが、船にもいろいろな作業、どういふような作業をやるかというその作業量あるいはその作業内容等にもよると思ひます。したがって、船長が必要なのは、これはもう申すに及ばせん、さらに重要な部門におきましては、先ほど来議論になつておりますような機関を動かす機関士というものを、この御審議いただいております法律におきましては、御指摘の引き船等においては丙種機関士というものをいまままでおりひとつ置くように強力に行政

指導すると。その他の点につきましては、その船がどういふふうな一休作業をやり、またどういふふうな任務を遂行するかによつて、あるいは補助員が三名乗ることもございましょうし、あるいはその人数がきまつてくると思うのでございまして、したがって、船には最小限の資格なり定員というものは、一応めどはつくわけでございますけれども、それから先は、やはり作業量等によつていろいろお話し合いの上で人数をきめていく、また船の安全確保のためにどのぐらいいの人数が要るかというふうなことになるのではないかと、私は思うのでございますが、私もこの点については、いま常識論をやっているわけでございますけれども、そういう、何トンまでは何名、何トンまでは何名というふうな基準を持てないといふならば、そういうふうなことに立脚しているのじやないだろうか、かように考える次第でございます。

○竹田四郎君 それは私、基準というものが、公式な基準があるなしにかかわらず、政府のほうで指導する場合には、こういう船でこういう作業するのには何人ぐらいいなければ船の安全な運航はできないよというものの基準がなければ、進めるといつたて進められないのじやないですか、政府のほうで判断持つていなければ、どうでしょう、私はそう思うのですがね。そうすると、業者の言うままに人数はなつてしまふということになるのじやないですか。

これはだれにお聞きしたいのかからぬですがね。やはりこういう船にはこのぐらいい乗つていなければいけない、こういう船にはこのぐらいい乗つていなければいけないと、それでなければ船の安全あるいは生命の安全、これはいけませんよというものが私はあるはずだと思うのです。それがもしできていない中で、いろいろ人数をこうしなさい、あしなさいといふことになれば、これは結局、業者主導の安全ということになつちやうのじやないですか。業者が安全だと言ふから安全でございまして、こういうことになつちやうのじやないですか。最近の石油の標準価格やなにか

と同じことになるのじゃないですか。そういうものは防げないと思ふのですが、どうですか。

○政府委員(住田俊一君) 先生のおっしゃる点、まことにこともつともな事だと思ひます。ただ先ほど来申し上げておりますように、この船舶職員法と申しますのは、有資格者の基準を定めているのでございまして、決して定員をきめておるのではないでございまして、さて、それぞれこういった港におきます港内の事業用船舶につきましても、それぞれの作業の量によって、あるいは先ほど申しましたように作業の実態あるいは港の状況、こういったことをいろいろ考えまして乗組員を乗せなければならぬ、こういうことが基本的なポイントだと思ひます。それによつていろいろな労働条件なり、あるいはその他の条件がきまつてくる、こういうことになりまして、私どもといたしましては、それぞれ港に定じた、そして適当な定員をきめなくちゃいけない、こういうことになるわけでありまして、実態はいまその実施に当たつておる労使が、使用者と組合の方がそれぞれ議論いたし、そして適当な数をいままできめておるといふのが実情でございまして。

○竹田四郎君 組合のあるところはいいですな。組合員のほうは自分たち使われるんだから、あぶないとか何とかいうことはあるから、それはいいのです。じゃあ港の実態をもう少し聞きたいのですが、こういう、これは別に船を動かすということだけに限らないで、一体船に乗り組む、その船で、船に関連して作業する。通船とかなんかじゃないですよ。船を動かすということについて、そういう労働者の組織率は一体どうなつておりますか。ほとんど全部が組織されておりますか、されていませんか、どちらですか。

○政府委員(竹内良夫君) 組織率につきましては、私も責任あるお答えができないわけにございまして、労働省のほうでないと明確には出ないんじゃないかと思ひます。

○竹田四郎君 労働省から来ていますか、来ていたらひとつ組織率がどういうふうになつてい

か。

○説明員(永場久治君) はしけ、引き船の労働者の組織率でございしますけれども、実はこれを正確に積み上げますには、労働組合基本調査の各単組別人員を拾ひ上げて計算しませんが、その組織率がわからないわけにございします。私もその積み上げ作業をやつておりませんが、正確なことはここで申し上げられないわけにございします。ただ関係の労働組合、これは二つございまして、一つは全日海という組合でございします。もう一つは全港湾という組合でございします。それぞれに照会いたしますと、船によつて違いがあるわけにございします。少なく見積もつた組合で四割、それから多い組合で六割、こういうふうな推定になつております。一方業界のほうで聞きますと四割ぐらい、こういうふうな聞いております。したがしまして、正確な個々の単位組合の積み上げ計算はやつておりませんが、おおよそ四割から六割、四割強と、こういったところが妥当なところじやないかと思つております。

○竹田四郎君 そうすると、両方合わせて半分に割つて大まかな数字で五割ですな。五割は組織されていらないということになりますね。さっきのお話を聞いていますと、組織された連中は協定を結んでそれによつて守るから、組織した連中はいいけれども、組織されないのは業界の言うままだ、かつてにしろと、こういうことになつてしまふのじやないですか。政府がある程度基準を持つていけば、組織されてない人たちにしてもある程度これぐらいにしないくちやいかぬということになりますけれども、どうもさつきから話を聞いていけば、組織されたところは組合のほうがかんばつてこれくらいなくちやいかぬというので、安全に必要な要員を確保するけれども、組織されてない連中は、それは結局業者が安全ですと言われればそのまま、こういうことになつて、港の業務にタッチしているところの半分の人というのは、非常に危険に常にさらされてい、こういうことになりませんか。

○政府委員(住田俊一君) お答え申し上げます。先ほど申し上げましたように、組織化された組合の方と業者の間におきましては、そういった協定によりまして、そういった補助員の人数がきまつておる、四名ないし五名と、こういうことを申し上げたわけにございしますが、いま先生御指摘の非組織の方については、なるほど先生おっしゃるとおりでございしますが、これにつきまして私は私も港務局あるいは労働省の方もおられますが、関係機関と密接な連絡をもちまして遺漏のないようにつとめたいと、かように考えております。

○竹田四郎君 お答えはきつめてそれがなくてりつぱですけれども、現実にはそういうものがいままだずつと続いているんですよ。ここへきて半分が組織されてい、半分は組織されたという事態がここにて急にあらわれてきたわけじやないんです。いままで具体的にそういうものが厳然としてあるわけですよ。それにもかかわらず、そういうものに対する政府自体の判断、こういうものがないということになると行政指導もできないということですね、それは大臣なりませんか。そういう意味で、ある程度の政府の判断というものが、こういうものは持つていなくちゃいけないんじゃないですか。組織されたなら守られるけれども、組織されないなら、おまえらかつてに危険にあつても何でもかまいやしない、こういうことになりかねないですね。大臣それはどうですか、変だと思ひませんか。

○国務大臣(徳永正利君) まことに専門的な話でございしますが、組織されてない方々の乗船につきましては、先ほど来繰り返して申し上げておりますように、船長なり機関士なり、あるいは補助員なりというものが、その作業の実態あるいは港務の運航状況その他によつて判断されて、話し合いの上でそういうような運航の安全が保たれているわけにございまして、何人乗せなければならぬというのを、ここで法律化するかどうかということにつきまして、あるいは基準をどういうところに置くかというのは、繰り返して申し上げますように、やはり作業実態等において話し合いの上で安全なる作業が遂行されるということが望ましい姿だと思つてございします。これは組織されておらうかおるまいが、そういう基準においていろいろ話し合いがなされておるだろうと思ひます。したがしまして、監督する官庁といたしましては、まず第一番は安全の確保であらうと思ひます。で、その上でその作業量、作業内容等においていろいろ人員等も配置されるわけにございまして、最終的には、いわゆる安全確保のためには、これは行政指導で十分各省間の連絡をとつてやつていかなきゃならぬ問題だと思ひます。

○竹田四郎君 どうもよくわからないんですが、大臣の言うことが、やはりそれは一つの法律にきめるかきめないかということをお私はいま問うているわけじやないです。政府のほうで大体このぐらゐのものは必要じやないかという判断、こういうものを持つていないと対抗できないんじゃないですか。あなたのところはもう一人人を乗せなさいと言つたつて、いやこれは話し合つてだいたいじやうぶですと、で、労使関係が対等な関係にあるというの、組織があつてはじめて対等な関係になるわけなんです。組織のない人は、へえそうでござんすかと、いやでも何でも仕事をしなくちゃならぬ、こういうことにだんだんなつていくんじゃないですか。そう思ひませんか。

私は、政府として大体このぐらゐのものは常識だという数字を、やつぱり胸の中に秘めて行政指導をしなければできないんじゃないかと思ひますけれども、何か大臣の言つてい、ことよくわからないうんですよ。私は、やつぱりそういうものを胸の中に秘めて、ああもう少しこうしなさいよ、こうしなさいよ——それをしなかつたら処罰するとかしないとかいう問題は別ですよ。そういう基準というものをやはり私は政府が持つべきだ。それでなければ行政指導なんてできたものじやない。基準があつて初めて行政指導できるわけなんです。だから、いまここでその基準がないということのはつきりしているんですからね、そういう意味で

そしてその場合におきます職員法に基づきます定員の緩和問題、こういうものが起きたわけでございます。それで、その結論につきまして、いま関係機関と慎重に審議いたしまして、そしてその結論を待ちまして、私どものほうで最後の答えを出したいと、かように考えているわけでございます。

○竹田四郎君 港湾の問題で一番大きな問題というのは、常に港湾というのはダンピングが行なわれている。そのダンピングのために港湾労働者の社会的地位なり経済的地位というやうなものが常に脅かされている。そこへまた一つ、暴力団というものが港湾には大入り込んでいます。ますます港湾労働者の立場というのは弱くなる。したがって近代化されない。ピンはねはもうあちこちに公然と起きている。まあ人買いというところから、こういう私は港湾労働の実態だろうと思つて、す。いままたますます人を減らす。今度のこの改正案でも、兩種機関士をおろしてしまふ、ほかのやつをだれでもいいから乗せるように指導する。こういうことになれば、またこれも賃下げなり港湾料金を引き下げてダンピングされていく大きな根源をつくるやうなものだと思ふ。また現実には港湾料金が公定のもので行なわれているとは思いません。かなり切り下げられて行なわれていると思ふんです。官庁への報告にはちゃんとなつていくかもしれないけれども、現実にはいろいろな形で切り下げられている。

今度の法律も、港湾に関する限りは、そういうやうなことをねらっているんじゃないか。だから前の局長は、そんな余分なものは要りませんと、こつと言っている。機械がよくなつたから要らないんじゃないかと、港湾料金をうんと安くし、ダンピングをさせ、これによって流通経費をうんと下げたい。これも確かに、安全で下げていくというやうな言い方です。先ほどのようにリモートコントロールが言われる。ほんとうはそうじゃないけれども、言われるものを含めても、引き船の中で半分。この中であえて資格のある兩種機関士をお

ろしてしまふ。これは行政指導でやると言っているけれども、そんな簡単に行政指導が私はできないと思ふんです。これは運輸大臣、あなたは二・二九通達というものが一体どういふふうにいまだ守られているかどうかというところは、とくと御承知の通りだと思ふのです。運輸省が出した二・二九通達だつて守られていないんだから、もつと、何といふんですか、複雑怪奇な港湾の形の中で通達がそう容易に守られているとは思いませんよ。二・二九通達を守られているというなら、私は今度の港湾の問題も、兩種機関士はおろさないというあなたの通達は守られるというふうに思いますけれども、二・二九通達は確実に実施されていますか、どうですか。大臣、どうですか。

○國務大臣(徳永正利君) まことに申しわけございませんが、私二・二九通達という内容を承知してないわけでございます。まことにその点は申しわけございませんが、あるいは船舶関係なのか、自動車……

○竹田四郎君 トラック関係。

○國務大臣(徳永正利君) トラック関係——しかしながら、いままで御指摘にございました点につきましては、私はこれはもう省令というわけにはまいらぬかも知れませんが、省令に近いというぐらゐの厳密な、厳重な通達によつて、これはもう明確に守らしていくように処置していくというところをお約束申し上げる次第でございます。

○委員長(宮崎正雄君) いま大臣の発言について委員長からもちよつと発言をいたします。

ただいまの大臣の趣旨を体して各関係の局長は、その実をあげるように努力していただきたいと思ひます。

○竹田四郎君 これはおそらく二・二九通達とか、三・二二通達なんというのは、私は局長あたりでは話できていると思ふのです。組合との間で私がこゝで初めて言うわけじゃないですよ。大臣じゃないですよ、ほかの方は聞いていると思ふのです。ですから大臣、わが敬愛する徳永さんが

もう少しきちつとやってくださいよ。あなたが答へられないにしても、ほかの人が大体こういうもんですというところが答へられるやうな、そういう体制にしてくれませんか。これはあなたのためというよりも日本の運輸行政のためですよ。その辺ひとつぜひこちらからお願ひしておきたいと思ふんですけれども、そういうふうな二・二九通達も具体的にどう実施されているかということが明らかでない。そういう事態の中で、いま大臣の言つた省令でやつてもらえば一番いいですよ。いまの丙種機関士の問題も、そのぐらゐ強くやらなければ、普通の行政指導で聞くやうな相手じゃないですよ。自動車に対するよりもっと港に対するほうにむずかしいですよ。自動車ならわれわれの目にも触れる。しかし港の問題というのは、国民はわかつてはるやうでわかんないですよ。

これは横浜市民だつてそうですよ。あれだけの港を持つていながら港に関する知識というのは、横浜市民非常に弱いですよ。常に目で接してないからです。はだで接してないからです。港といふのは。だから、よほど強い規定でなければ、おそく業者が守るなんというところはあり得ないですよ。その辺もつとまじく大臣考えてくれな

いと、普通の通達でいい——二・二九通達だつて守られていないんですからね。普通の通達ぐらゐじゃ私は守られるとは思いませんよ。そしておそくあなたがそう言つていても、強い規制をしていかなければ、はしけなりあるいは引き船に乗っている人をどんどんおろしていきますよ。横浜の回漕協会だつて法律にないやつを乗せておく必要はないと言つていふのです。法律が通らない前から言つていふんです。横浜回漕協会は。そういう事態の中ですから、いませつかくあなたは省令に近いといつたんですが、省令ぐらゐに載せてくださいよ。それじゃ守られませんか、あなたの言つたことは。横浜の近くにいらつしやるあなたの通達が横浜の港自体で守れないという、そういう現実があるかもしれませんよ。だから省令の中に入れる、このぐらゐにしてほしいんですがね。

○國務大臣(徳永正利君) 私は法律的な手続は詳しくないわけですが、法律を受けて省令ができると思ふんです。しかし、それはともかくとしまして、いま竹田委員の御指摘のやうな覚悟で、私はこの法律通してからおつと、ここだけのただ一片の答弁で逃げようとは思つておりません。私は約束したからには私の力だめしにひとつやつてみせます。部下を監督いたして必ずお約束したことは実行いたします。また、そういうやうな点で手抜き等があったことが御指摘いただきましたら、私は異常な決意をもつてこのお約束は実行する覚悟でございます。

○竹田四郎君 これはひとつ、理事の皆さんに具体的にこの問題をどうしていくかということについては、十分理事会等で話し合つていただかなければならないというふうな思ふわけでございます。大臣の決意を伺ひまして、私非常に心強く思つたわけでありまして、ひとつ大臣のほうも、この場の言ひのがれだけでなくてやつてもらいたいと思ふんです。

どうも私何回も言うやうでありますけれども、少なくとも五大港という非常に海上交通がよくつうしている中で、五大港の港湾事業というのをこの法律で一律にやつていくということは、それ自体無理があると思ふんです。たとえば五トン未満の船舶でも、小型船舶操縦士、今度は十六歳で免許を取れるわけでしょう。これも簡単に取れるわけですね。そうむずかしい形で取らなくても簡単に取れるわけですね。横浜の港でこの十六歳がモーターボートを走らせてごらんない、一体安全に走れるかどうか。この免許を持つていたら横浜港の一番込んでいるところだつて走れますよ。現実には走れるかどうか。いま一人で運転している横浜港の船の、大体経験年数はどのぐらゐあるかお調べになつたことがありますが。中学卒業したのが幾らモーターボートでも、あの横浜港の中を事故なしで走れるということが世間全般から信じられとは思いませんがね。鎌倉の由比ヶ浜の沖なら十六歳でも走れると思ふんですが、横浜の港の中

で一体そういうことができるのかどうか。しかし、この規定によれば、横浜の港の中を十六歳のが走れるわけです。それは漁船やモーターボートの場合は私は十六歳でもいいと思うんです。実際に経験のないのが横浜の港に資格だけ取って走れるかどうか、どうですか。

○政府委員(住田俊一君) お答え申し上げます。ただいま先生から免許年齢を十六歳にしております、これにつきまして危険ではないか、こういう御質問であらうと思ひます。まず第一点といたしまして、今回の法律改正によります免許の年齢の問題は、第一には四級の小型船舶操縦士だけに限るわけでありまして、一級、二級、三級全部じやございませんで、あくまでも四級の小型船舶操縦士に限りまして十六歳にする、こういうことが第一の問題でございまして。

さて、じゃ十六歳でいいじやぶかどうかといいことでございまして、実はこの問題につきまして、いろいろと検討したのでございまして、先生御承知のように、十六歳といふと中学校を卒業したと、こういう年齢でございまして、いまお話ししました四級の小型船舶操縦をするといふ、つまりそういう船舶の構造なり、あるいは航行の実態から考えますれば、中卒程度でも十分にその試験を受ける、あるいはまた航行する実力があるのではないかと、こういうことで十六歳という改正案を出した次第でございまして。

それから、これは陸上と比較したらいいけないと言われるかもしれませんが、法制局の審査の過程におきまして、御承知のように陸上の軽免のほうも十六歳になっております。しかし私どももいたしましては、先生御指摘のように、陸とまた海とは違つたのでございまして、そういう十六歳の方がすぐ実際にハンドルを握るといふことは、実際の職制上いろいろと経験を積んだ方、あるいは一べんじやできませんから、長年の経験がどうしても尊重される。こういうところから見まして、

やはり十六歳にはもちろん資格はございしますが、実際に船長になるといふのは相当の職制上からいっても経験年数が要るのじやないかと、かように考へておりますし、私どももそういうことを踏まえまして、十分に海運局を通して行政指導をはかり、そしてそういう事故がないように極力つとめていきたいと、かように考へておる次第でございまして。

○竹田四郎君 ばくの質問ちつとも答えていないのです。ばくは一般の由比ヶ浜や、どこかの辺ならでございろうというのです。少なくとも五大港でそういったことが一体できるかどうか。私は陸上のことは言つてはいませんで、こういう免許を持たら五大港でも走れるわけですが、一体走れるかどうか。おまへは何年、職制上何だといふことなんですか。ただ走るだけでも走れるかどうか。どうですか、走れますか、あんなふくそうした五大港の中で。

○政府委員(住田俊一君) 技術的にはこういった試験に合格すれば走れると思ひます。ただ実際の問題といふと、先生が御指摘のように、非常なふくそうした港におきましては、それぞれ船長あるいはそういう従事者の判断によつてきまつていくといふふうに考へます。

○竹田四郎君 だから私は、そういう意味では大きな港湾の中でのあり方と、その辺の海水浴場のあり方といふものは、もう少し区別して考へてくれなくちゃ困ると思ふのです。ただ一般的にやつていくといふことだから、私はあなたのいう矛盾するといふのか、何か片方に非常に危惧を残したような発言にならざるを得ないと思ふのです。だから港湾運送事業法全部とは私は言ひませんけれども、少なくとも五大港ぐらゐの中には、私は特殊な事例をつくるべきだと思ふのです。同じようなやり方だったらほかの船があぶなくてしようがないです。そういう点で大臣、一般的に考へるといふのは私は間違ひだと思ふのです。少なくとも重要港湾については、特別に考へていかなければ同じようにはいかなと私は思ふのです。

よ。それを無理やりにはかと同じように扱おうとするところに、きよの議論の大多数というのはそこに無理があるといふことをあなた方自体も認めていられる話です。ですから、ひとつレジャーの問題と、こういうふうな経済的に重要な港湾における場合といふものとを区別して考へなければいけないと思ふのです。特例なら特例を、こういうのをつくるといふふうにしなければいけません。どうですか、どうですか大臣。

○政府委員(住田俊一君) ただいま先生のおっしゃった点、特にこういった六大港において非常危険状態が非常にあることも事実でございまして、そういったことにかんがみまして、私どももいたしまして、こういった危険防止という観点から、十六歳の方が、すぐ実際のハンドルをとるといふことは、極力やはり慎重を要すると思ひます。このことは、極力やばい思ひます。各現地の海運局あるいは海上保安庁その他関係機関と十分な連絡をとつてその事故防止をはかつていきたいと思います。

なお先生から先ほどお話ししました、こういった免許、十六歳の方が免許を取つて航行できるかどうかといふことでございまして、これは免状を取れば航行できることは事実でございまして、この場合に、法律的に申しますと、港内におきましては、これは海上保安庁の所管でございまして、港則法によりまして、その取り締まりを受けるわけにございまして、当然にこういった免状を持つた方は十分に港則法あるいはその他の関係法規を十分に熟知しておるというふうに思つておりますので、少なくともそういった事故はないといふふうに確信しておるでございまして、なお私どももいたしまして、関係機関と十分に連絡とりまして、特にこういった六大港においては、一段の注意を払うように行政指導をはかつていきたい、かように考へておる次第でございまして。

○竹田四郎君 どうもその辺が行政指導だ行政指導だ、一回船に乗つて海に出ちゃつたのにどうして

て行政指導するのですか。それにまあいままでも三年ぐらゐの実技をやつてきながら、そうして十八歳で取れたわけですから、今度はそういう何年間の経験年数といふものを必置の期間として置かなくともいいわけでしょう。いままでは三年間なら三年間、先輩連中と一緒にやつてあれを覚え、これを覚えてきたわけですよ。今度はとにかく船の操作と、頭の中で港則法なり、海上交通安全法なり、衝突予防法なんていうものを教わるわけですよ。そんなものがたくさん頭の中に詰まつたつて、それはいろいろな経験をしなければ、そう港の中は簡単にいきません。自動車なら道があるから、それについていけばいいわけですよ。

港の中には、こう行かなければいけないといふ明示された道はないわけですから、まあどつち側を通らなくちゃいかぬとか、こつち側を通らなくちゃいかぬといふことはあるけれども、線はないのです。自動車の場合には、右へ回るときには右へ回るように路上に表示されております。あるいはこちに入つちやいかぬという標識がありまして、海にはそんな標識がないのです。たくさん覚えたとつきのハンドルさばきでそういうことができるかどうかといふたら、私は非常に無理だと思ふ。おそらくそんなものが港の中へ入つてくるということになれば、経済活動がものすごく阻害されると思ふ。だからこの辺は何か特例といふものを設けなければ、大きな船やほかの仕事をする船の迷惑になつてはかたくなと思ふ。そういうことを考へることはあります。

○政府委員(住田俊一君) まず先生御指摘の免許年齢の十六歳の対象の方でございまして、これは先ほど申しましたように、四級の小型船舶操縦士といふことになりました。これは学科が十五時間と、それから実技の場合は十二時間と、こういうことでございまして、十分な実技試験をやる、こういうたてまえをとつております。したがひまして、そういった学科と実技を両方マスターした者でなければ、こういった四級小型船舶操縦士になれない

いのでございます。それが第一点。

それから、こういう問題もございいます。かりに十八歳ということになりますと、これは一般の場合でございますが、御承知のように、最近十六歳でもすぐ船に乗ってしまつと、あるいは漁業に従事するとか、あるいは実際に動かしてしまつと、こういうことで無免許で乗ってしまつと、こういう例も非常に多いわけでございます。そこで先ほど申しましたように、中学卒程度で、そしていまの四級のところならば一応知識、能力はあるんじゃないか、こういうことと、それから、こういった学科試験なり実技試験の講習会等を通して港のルールを教える。こういうことも非常に大事じゃないか。先生の御指摘のように、非常に錯綜した港において、やたらに航行の安全を阻害するような航行があつては困るわけでございます。こういう点につきまして、講習会におきまして極力港のマナーといひますか、こういったことも十分に教へまして、そして先生の御指摘のようなことがないように今後行政指導していきたいと、かように考えておる次第でございます。

○竹田四郎君 だからね、私は一般的に十六歳いかぬと言っているんじゃないんですよ。漁船の場合とか、あるいはそのほかのレジャーの場合は、私はそれを否定しているわけじゃないんですよ。少なくとも重要港湾の内部においてはそういうものはちよつと困るんじゃないか、その辺にも何か特例が必要じゃないだろうか、こういうふうに言っているんです。あなたのほうは、何かこうすぐ私の言っていることを一般化しちゃつて、一般化の中で話をしているわけですか。私の言っているのは、そういう重要港湾においては、そういうこととじゃかえつて困るんじゃないか、その辺は例外規定があつてもいいんじゃないかと、こういうことを言っているわけですか。だから問いに対して答えてくださいよ、一般論じゃ困るんですよ、私の質問は。

○政府委員(住田俊一君) いま一般論も申し上げたわけでございますが、特に六大港におきましては、先生御指摘のとおりでございますので、こういった点につきましては、六大港の実態あるいはそういった先ほど申し上げました当該船舶あるいはその港のいろんな気象条件、そういったものを十分勘案いたしまして、遺漏のないように極力行政指導をはかつていきたいと、かように考えております。

○竹田四郎君 もう私の時間も切れたようですから、あんまりむだなことを言い合つていてもどうもプラスにならないような気がして私、しようないんです。

大臣、やっぱり重要港湾は重要港湾の経済的な問題があるわけですよ。ですから、それはそれとしてやはり別に私は考えていかなければならないと思うのです。この法律を同じようにあつては行政指導行政指導というふうな形でやつていくということには無理があるんじゃないか。どれ一つとつたて無理なことがばかり、この辺は私は別に考えなくちゃいかぬと思うのですがね。ただ単なる行政指導だけでいいですか。行政指導といつたて、一つのところに雇われていく人はいいいじゃないという保証はないわけですか。何らかの意味で、私はそういう重要港湾なら重要港湾の経済活動を円滑にさしていく、しかも安全が確保されるというふうなものは別に考えないといひかぬと思うのですが、どうですか、大臣。

○國務大臣(徳永正利君) お説のように、由比ヶ浜の沖でよつ飛ばして歩くのならたいしたことはいひませんが、浦賀水道のあの狭いところどころいろいろ産業活動にも妨げになるというふうなことのないような措置は、これは当然考えなきゃならぬことだろうと思ひます。これはもう年齢等にかかわらず非常に重要な問題でございますが、こういう点につきましては、海上保安庁等の取り締まりと申しますか、指導等も含めてまして、そういうふうな間違いのないような、また講習等を通じてまして、そういう面において十分訓練、知識を積み重ねると同時に、万全の措置を今後とつていひ

なきやならぬと思ひます。お説の点につきましては、十分配慮いたしまして、間違ひのないような措置をとりたいと思つております。

○森中守義君 閣下。

局長、これはいまお尋ねの中でもちよつと出たように、海上交通安全法を二、三年前ここで議論したときに、とにかくいまの沿岸の状態はたいへんなものだといふわけで、非常に問題があつたにかかわらず海上交通安全法をつくらなければならぬ、その意思を了承しまして。だから今回、この法案については当然保安庁は海上交通安全法を一体どういったように見ているか、そういう意味で特定の海域を設定をするとか、その辺の配慮は当然あつてしかるべきだつたと私は思ふ。これは私の持ち時間の中でも少しは必要はあると思つていたんですが、そういう意味で、そういう他の法律との関係はどういったように見ているんですか。

○政府委員(佐原亨君) 従来港則法によりまして港内の交通秩序を維持してまいりました。最近では非常に港外、いわゆる浦賀水道の港の外の船舶交通のふくそう度合いが非常に逼迫してきたために、先生御存じのとおり海上交通法の制定をお願いしたわけでございます。現在は港則法による交通秩序と海上交通法にいう指定航路における特定の交通ルールと、この二つをもつて規制をしております。先ほどからのいろいろ御質問ございましたが、この五大港の中の航行規制ができるかできないかという点は、港則法でもって港長が航行区域の指定、航法の規制をすることは港則法で可能でございます。現在どの程度やっておるかという点は、まだ十分調査が済んでおりませんけれども、横浜港における遊走の禁止などはすでに一部やっておりますのでございます。この辺は将来モーターボートの、レジャーボートの実情をよく調べまして船員局のほうと十分相談をしてやつてまいりたい。それから浦賀水道における海上交通安全法につきましては、レジャーボートといへども指定航路においては指定航路どおりのルールを守つていた

だ、スピードの制限は守つていただく、こういうことになります。それから航路への出入りにつきましては、レジャーボートだからといってかつてな航行は許さないと、こういうふうな観点から、われわれのほうは指導取り締まりを期してまいりたい、このように考えております。

○竹田四郎君 紙の上のお答えは非常にりっぱですよ、できそうですよ、紙の上のお答えではね。現実にはそれじゃ海上保安庁がどれだけそういうことを守らせるだけの強制力が具体的にあるかどうか。あとで引っぱりあげて何とかということではないと思ふ。人員だつて船だつてたくさんあるわけじゃないです。それに十六歳くらいの人たちが、そういう法律を守つてやるというふうないまの雰囲気かどうか、ということになるとこれにも問題がありますよ。

それで一体どうなんですか、あとでこういう試験をした人たちが定期的に講習をやつて常にそういうものを植へ込むというふうな、試験機関はありますけれども、そういう訓練機関というのは、たとえば三年おきに訓練をするとか、そういう免許証を持った者を、五年おきに訓練をするとか、二年おきに訓練をするとか、そういうふうなことはあるんですか、ないんですか。

○政府委員(住田俊一君) お答え申し上げます。そういう訓練するというようなことはいまのところ考えておりません。ただ、そういったことがないようには、いろいろとわれわれ運輸省関係機関と密接な連絡とりまして事故防止に万全を期していきたいと、かように考えております。なお先ほど先生から十六歳の免許年齢の問題がございまして、これについて補足していただきますが、引き船でございまして、引き船の実態はどうかと申しますと、引き船の大多数は五トン以上でございます。そうなりますと、法律で書いてございまして、三級小型船舶操縦士になります。したがって、十八歳というのが大多数でございまして、引き船の場合は十六歳の方はないということになるわけでございます。補足さ

していただきます。

○竹田四郎君　そういう形であつて講習でもじやんじやんやるといふことになりや私は十六歳でもだんだん身につくと思ふんですが講習はしない、免許を取ればあとはもう自由かたてだ、取り締まりのほうも、そこで話があらうな取り締まりといふのはおそろく現実問題としておそろくないだらうといふことが言えるわけですね。ことばの上で言えても現実的にはそれを取り締まることのできる体制にはないわけですね。あると私は思ひません。そういうことであります、もう全くそういう四級の小型船舶操縦士が乗っている船といふものは海岸ではいいでしょうけれども、港ではもうあばれ馬と同じようなものだといふふうに言わざるを得ないと思ふんです。

あと一問で私やめますけれども、今度の試験機関は一体どこへ委任するのですか。衆議院のほうの話ですと、モーターボート協会とか、あるいは何とか協会という名前があがつているんですけれども、モーターボート協会に委任をするといふふうに大体きまつてゐるわけですか。あなたのほうのお話では三十二万円の予算といふものは早くやらなければいかぬ、この法案をきょうじゅうにあげてくれ、それでないといふいろいろな手続が進まないからといふふうな、非常に緊急な事態にいま来ているようでありますけれども、一体どういふ機関に委任をするのですか。

○政府委員(住田俊一君)　指定機関の御質問にお答えを申し上げます。

もともとの試験と申しますのは、身体検査と実技試験と筆記試験からなつておりまして、本来これは国で実施すべきではないか、こういう議論が審議会の過程でございました。ところがいろいろと議論の過程におきまして、何と申しましても国でやるとなると、膨大な予算が要するといふこと、それからモーターボートに深い経験と能力を有するものが必要である、こういうことといろいろと予算的な問題がございました。そこで何かこういつた一つの法的な面における指定機関が

設けられないかといふことで、いろいろと検討したわけでございます。そこで少なくとも国が厳重な指導監督のもとに、従来からこういった小型船舶操縦士の養成に当たつておる実績のある公益法人に行なつたほうが適當ではないか、こういうことが審議会の過程において結論づけられたのでございます。もともとの試験事務といふものは、申すまでもなく、三つの点があると思ひます。第一は非官制的であるといふこと。第二は公正で中立である、ニュートラルであるといふこと。第三は継続性があつて安定性がある。この三つが基本的な要件ではないかと思ひます。

さて、その三つの要件にどういったものが一番ふさわしいかといふことで私どもいろいろと検討したわけでございます。そこで、まず国でやれば先ほど申し上げましたように一番よろしいのでございまして、予算的その他のいろいろな問題がある。そこで次に考えたのは、公益法人の中で社団法人にしたらどうか、こういう意見がございました。ところが社団法人でございまして、構成メンバーのいかによつて、いま申しました公正あるいは中立性といふものが阻害されるのじやないか、それから継続性といふような問題についても、總會によつていふ業務が廃止されるかもしれない。こういうような問題がございまして、結論的には財団法人が適當じやないかと、すなわち財団法人といふものが公益法人として主務官庁の認可を受けております。さらに寄付行為によつて意思が決定されております。したがつて、いま私が申しましたこの試験機関の三つの要件である非官利性、それから公正、中立性、それから継続、安定性といふものが一番適當じやないかといふことに事務的に結論が出てきておるのでございます。

さて、しからば先生御指摘のようによつて、どの財団法人に指定するかといふことについてはまだ未定でございます。で、いま現実にこの小型船舶操縦士の養成に実績のある財団といはしましては次の二つがございまして、その一つは、財団法人日本

船舶職員養成協会と、もう一つは財団法人日本モーターボート協会、この二つがございまして、これについて、どれにするかにつきましては、十分に関係機関、その他と連絡いたしまして慎重に決定したい、かように考えておる次第でございます。

○竹田四郎君　慎重に決定すると言つたつて、あなた、私の部屋へ来た説明では、もうとにかく来月中にはきめなくちゃならぬでしょう。だからまだそれがきまらぬといふようなことでは、予算の出しようもないじやないですか。

○政府委員(住田俊一君)　御説明いたします。

この法律の附則の第一条「施行期日」のところでございますが、「この法律は、」最後のところろでございまして「公布の日から起算して一月を経過した日から施行する。」こういうことになりまして、この指定機関は一月後に指定するということになります。したがつて、幸ひ公布いたさしますれば一月以内に指定するということになりますので、その間におきまして、いま私がお話ししました点を十分に考慮いたしまして、どの財団法人にするかといふことをきめたい、かように考えておる次第でございます。

○竹田四郎君　では、その二つの財団法人の役員を言つてください。

○政府委員(住田俊一君)　お答え申し上げます。

まず財団法人日本船舶職員養成協会のほうでございまして、会長は太田九州男氏でございます。この財団法人は昭和三十九年の九月十八日に設立許可されております。それから専務理事さんに吉成貞男氏がおられます。それから事務局職員数、こうなつておまして、職員数は十八名になつております。

次に、日本モーターボート協会でございますが、会長は笹川良一氏で、昭和三十八年の三月二十日に設立されております。理事者数は十名でございまして、それから常勤役員といはしまして専務理事一名と、それから理事二人おられます。以上でございます。

○竹田四郎君　この人たちの略歴をつけて――きょうでなくてけっこうですから、法案の最終の質疑が終わるまでに、ひとつこの人たちの略歴をつけて私のところに提示してください。

○政府委員(住田俊一君)　先生のおっしゃることにつきましては、至急持つてまいりたいと思ひます。

○竹田四郎君　終わります。

○杉山善太郎君　この法律案の一部改正が、衆議院の段階では、言うならば継続審議という形で修正をして附帯決議、そういう形で参議院の段階に回つてきておりますけれども、この法案がこのままの形でひとり歩きをするといふことになりまうとたいへんなことになるんじやないか。言うならば重要法案であるとか、ないとかといふことは別問題として、非常に問題がある法案である。でありますから、少なくとも私も私は、やはり政治的な一つの常識のルールの中で、衆議院で修正を回つてきていふものを、さらに参議院の段階で修正をするといふことになれば、またこれが衆議院のほうに回付されるということになれば、全く急がば回つてもこれが廃案になつてしまふといふことも心配をしながら、きわめてこの法案は、参議院の段階では慎重審議をしながら、問題法案であるのだ、この法案はやがてひとり歩きをするということになります。

そうしますと、救われる者よりも、これができてよかつたといふと受けたとるものは、資本の倫理と資本の側に属した者がそういう立場をとると思ひます。しかし労働組合があつて労使対等の原則の上で労働協約とか、あるいは基準法とか労組法上のあるものはそれが防波堤になるであらうしうけれども、そういう意味で、大所高所から非常に問題のある一つの法案である、だからそれだけに慎重審議を要するんだといふ形で、実は竹田さんに来てもらつて小柳先生と差しかえてもらつた。小柳先生も実は関門であるとか、若松であるとか、六六港の一つとしてこの問題に同様の感覚できておるわけでありまうけれども、どうして

いろいろな事情で参れぬというわけで差しかえていただいたわけでありますが、私はむしろこの衆議院の四回の審議をしたという段階で、局長その他スタッフの方々が明快に、それは衆議院でもあったんだ、ここでもあるんだというように形のようなふうに、私は私なりに実は平面的にとらえておいたわけでありするけれども、不勉強というようなことは言いませんけれども、どうもはなはだ、私は実は午前午後を通じて聞いておるのでありますけれども、重複を避けてひとつ簡明直截に質問いたしますが、各大臣の補佐役であられるところの方々とひとつ十分——それからきようははなはだ恐縮でしたけれども、警察庁であるとか文部省であるとか水産庁であるとか労働省であるとかという方々にも実はお越しいただくように委員部を通じてお願しておるわけでありするけれども、どうも不幸なことに、政府委員であるところのかみしもをつけた局長さん方が衆議院のほうに張りつけないで、これは一歩手おくれたなと思つたけれども、実際の業務を担当しておられる所管の課長さんたちもお見えになりますので、それなりにきこひつて。

そこで竹田先生がポイントを言っておりまから重複は避けますけれども、大体柱は海上運輸の安全に關しその現状と対策、港湾運送事業に關する安全対策について、それから漁船に關する安全対策と免許制度の合理性、そういったような問題と、試験の制度についても、在来にあったものがよかつたからあれでいいんだという形ではなくて、新しい発想と新しい視点でひとつ配慮をさせていただきたい。もう一つは、ずばりで申し上げますというところ、やっぱりもちはち屋で、海上には大きな船の總意を結集して全日本海員組合であるとか、あるいは港湾には全港湾というものもありまうので、それらの意見というものを、どういふようなぐあいにこの法改正あるいは今後の問題についても重視をし配慮されていくというような、そういう問題についてもひとつ御配慮をお願いしたいと、こういうふうに考へてゐるわけであり

ます。

そこで、まず最初にお伺ひしたいのは、きようはどうしても午前午後大臣はどうしても来てもらいたいということ、大臣にはずっと来ていただいておりますので、その点については非常な配慮を感謝いたします。率直に大臣に伺つておきますが、大臣は本委員会における所信表明の中でいろいろ言つておられますけれども、たとえば運輸行政の面においては、「まず第一に国民生活の安定をはかり健全な生活環境をつくり上げるための対策に取り組んでまいらう」という決意を表明されておられるわけでありまう。また大臣は「交通の安全確保のため陸海空すべての分野において人命尊重の基本理念に立脚し、事故の絶滅を期してまいらう」とあるというところを言つておられますけれども、さういふ点から、やはりこの所信というものをどういふふうに通していかうか。いま、いみじくも竹田先生の質問の中で、どうも問題が問題で心配だということ、かつこうでありますので、結局行政の長官である大臣が、ひとつ所信の中でも表明されておられるわけでありまうから、それさしつかりきちつとしていけば、おのずからいろいろ問題が整理されていくんだというふうな、問題法案がひとり歩きをしてよかつたということになるものならぬ、しゃべるだけでなくてその精神をどういふふうに通していかうかということが必要だと思ひますので、ひとつ所信と精神というものを伺つておきたい、こういうふうに考へております。

○国務大臣(徳永正利君) 私も若いころ船乗りを長い間やつておりまして、海に対するそういう面での郷愁なり知識なりというものは持つておるつもりであります。自來、海難事故等におきましては、とかく陸上の事故に対するとみなびつくりして大騒ぎをやりますけれども、北洋にあるいは南海に事故があつたというところが、あたかもその関心が薄らぐやうな国民的なあるいは感じが出てきているというところは、私はもうほんとうに運輸大臣になる前、平素から非常に遺憾に思つてゐる次第でございます。

まあ何と申しましても海上交通あるいは海上運送あるいは海上におけるすべてのことは、これは安全の確保が大前提であり大きな課題であると思ひます。これがためには航路でございませうとか、あるいは港湾あるいは航路標識等環境の整備がまず第一になされなければならぬと思ひます。それからまた第二番目には、安全運航に必要な管理体制というものが整備されなければならぬ。非常に抽象的な問題を羅列いたしますけれども、さういふふうに通して考へます。三番目は船の構造とか設備等とかいろいろなものがございます。さらには運航される要員の資質の向上とか、あるいは執務体制の強化もはかつてまいらなければならぬと思ひます。海上交通安全法等のいわゆる関係法令をよく周知徹底して、そしてこれらの順守によつて海上の海難あるいは交通の安全というものをはかつてまいらなければならぬが、万が一にも不幸な事態になりましたときには、これは救難体制の強化を常に整備してまいらうということも必要であらうと思ひます。

ただいま御審議いただいておりますこの法律案は、先ほど来竹田委員の御指摘にもございましたように、また、ただいま先生の御指摘にもございましたように、いろいろ問題点を含んでおると思ひます。全きな法案ではないと思ひますが、御指摘になつたような点は、重々私も今後肝に銘じ、あるいはまた留意いたしまして、ただいま申し述べましたような諸点について遺憾のないやうなひとつ対策なり、あるいは態度を堅持してまいりたい、かように考へておる次第でございます。

○杉山善太郎君 大臣は苦勞もしておられるし、非常に勘もいと思ひますけれども、私が尋ねた

のとはポイントがすれ違ひになつてゐるわけでありまう。率直に申し上げますけれども、どんなに機械が発達しても、それからどういふ形にしても、すべての原点は人間であるということ、さらに人命というものは尊重されるべきである。したがつて最終的にはどうしても人間が、宇宙開発にしても、空、海にしても、どんなにモコンであつても何であつても、原点は、コンピュータでもデータを入れるのは人間の知なんですから、それが間違つたなら、そのコンピュータの出す計算は正確であつても、原点が間違えば先へいくほど大きなあやまちをおかすというやうな形になります。

そこで私は、いまいみじくも竹田先生が言つていたことからヒントを得たわけでありまうけれども、港湾運送事業に關する船舶について、海上労働の特殊性というものは確かにあるわけでありまう。現実においても将来においてもあるわけでありまう。そこで現状において、一つの船に五人なり六人なり乗つておるが、しかし現在の法の対象になる三種にしても、それが機関長であり、あるいは船長であるわけでありまして、外の側から見ればみんな實際さういふ技能を持つてゐるわけでありまう。しかし實際この法律がひとり歩きするやうになれば、一人でもいゝやうな形に、資本の倫理から、あの組織には労働組合がないのだというやうなやつにならうから、どうしても通達だとか、それから省令だとか規則だとかいふやうなものでなくて、政令というやうなすつきりしたもので、それがやつぱり原点の生命を尊重するといふ一つの基本になるのだ、さういふことを一貫して、精神の上で、大臣は陸海空の行政の長官だから、そしてあとの局長はみな補佐役だから、それを集約的にひとつ、過去はどうあつても、将来は将来として、十分姿勢を正していくと、さういふ一つの返事をもらわなくても、さういふことを終始一貫貫いてほしいといふことを強く主張するといふのが、私のこの大臣の所信表明にあやかつて申し上げてみたい重点である、ポイントで

あるというふうに、ひとつ御理解いただいておりますか。

○国務大臣(徳永正利君) お説のように、私が所信の中で申し上げている点も全くそのとおりでございます。今後におきましても、この決心はゆるぐことなくひとつ貫いていきたいと、かように考えております。

○杉山善太郎君 で、本論に入りますが、船舶職員法の一部改正を審議するにあたって、小型船舶の海難事故の原因についていろいろな角度から検討されていますが、一体、船舶構造の合理化による乗組員の削減、一ぱい船主などの経済上の理由からくる超過労働——過積みですね、そして船が転覆する。一番多いのは、やっぱり統計も示しておりますけれども、機関故障による遭難事故というものが多くあります。加えて、この法改正というものは、外の側から見ると、やはりレジャー宣伝による小型の造船業者であるとかあるいはセールス商人であるとか、モーターボート、ヨットの製造業者であるとか、健全な海洋スポーツを育成しなければならぬ立場の政府が、人命尊重、安全の教育というものに十分な施策をしないなどの点があげられるということが、陰に陽に海難を誘発している一つの原因ではないかというふうにも判断をされるわけであります。が、この辺について、ひとつお伺いしたいわけがあります。

要するに以上の見地から、まあこれは修正案のことをさして言うわけですが、検討した場合に、海難防止や安全対策が第二義的で、ほんとうのねらいとするところは、モーターボートやヨットなどのメーカーや商人などの利益や定員削減を望む船舶資本の利益、安上がりの船員養成機関や請負式な試験機関の設置などの利益本位の考え方と、レジャーボートの無謀な運転に対する世論の批判をかわそうとする、言うならば一石二鳥というふうな、そういうことは、私はそう判断することとはひけ目かどうかと、そんなことは全然ないと言ひ切ることができるかどうかといったよう

な問題について、ひとつ、これは所管局長でもいいですか。

○政府委員(住田俊一君) お答え申し上げます。

この法律の改正の趣旨は、先般来大臣からも御説明がございましたし、また先ほど竹田先生の御質問の際にも申し上げたわけでございますが、あくまでも私も、この基本的な理念といえますか、哲学といえますか、この法律の中心は小型船舶の航行の安全性の確保ということが基本的な理念でございます。

したがって、今度の小型船舶というものは、漁業なり、あるいは先生御指摘のように、レジャーボートもございましょう。また竹田先生が御指摘のように、港湾の運送業、港内の事業用船と、いろいろございましょう。いろいろございまして、すべてこの総トン数二十トン未満の小型船舶につきましても、総合的な航行安全対策の一環としてこの法律の改正をしたということは先ほど申ししたとおりでございます。したがって、いま先生が御指摘のように、メーカーからのお話とか、そういうことはございまして、私もあくまで、安全性の確保ということに立脚いたしましてこの法律の改正に踏み切ったというわけでございます。

したがって、先ほどお話ししましたように、小型船舶あるいは一般の船舶あるいは港内作業船、すべてこれは船の間におきましては特段の差異はないんでございます。で、すべてこういう必要な海事知識を同一にして、そして同じ免状を取っていただく、そして学科もそれから実技もマスターをしていただく、こういう見地からこの法律をつくったわけでございまして、決して別に考えるということではないんでございます。総合的な小型船舶の航行安全行政の確保をはかる、こういう意味でつくったことを重ねて申し上げます。

○杉山善太郎君 これはもう百も承知の事例だと思ひますけれども、関東ボート販売店会、関西モーターボート販売店連合会からの船舶職員法の一部改正法に関する要望書というものは、もちろん当局側についておると思ひますけれども、この中身を見ますと、要するに時間が短縮されて、そして週休二日制等々がしかれると、そして余暇というものが出てくると、健全レジャーとい

うかっこうについて、ヨットといふものについて、やはり十分というふうな形で、ちようど自動車——日産やトヨタが車をつくって、売らんかな買わんかなというふうなことで、免許というものと、通動をするならというふうなことで、これも限界を越えるという、活用のいかんによつてはやはり一つの公害の原点になったりという点も出てくるので、私はこれを見て、こういう要望書が出てくるが、なるほどということ、労働時間が短縮されて、そして余暇といふものができて週休二日制になれば健全な娯楽といふふうなことで非常に売り込みをやっている、そういう点について、やっぱり船舶職員法というものができて、五トン未満についても免許の出るといふことは、これは本音としては、そこにあるかないかは別として、これは私のひげ目であり曲解であるかどうかはわかりませんが、こういう点については、当局に対してはあの手この手で要請や陳情があつたでしょう、どうですか、その点は。

○政府委員(住田俊一君) お答え申し上げます。いま先生から御指摘のございましたメーカーの販売筋からの要望、これは私も受け取っております。で、基本的に考えることは、御承知のように、最近非常に国民所得の増大あるいはレジャー時間の増大といふことから、非常にレジャーブームを起していることは事実でございます。確かに最近の石油危機によりまして若干停滞きみであることは事実でございますが、少なくとも海上におきまして船舶を運航して、そして健全なレジャーを楽しむといふことは、決して海運日本として否定すべきものではないと、私はこう思つております。しかしながら、一番大事なこと、先生も御指摘のように、やはり安全ということが一番大事

でございます。いま業界からお話があつたのも、決して、大いに促進しようというところ、もちろんそれは商売上ございましょうが、むしろねらいは、最近無免許でいろいろレジャーボートを動かしている、そのために新聞で御承知のように、鎌倉由比ヶ浜で事故が起きたとか、あるいは漁場の網を切るとか、こういったような毀滅事件が非常に多いわけでございます。そういうことで、むしろ業界としては秩序ある体系をつくつていただきたい、こういう要望もあつたわけでございます。そういうことで、私もやはり先ほどからも申し上げておりますように、安全ということを考え、そして、それに応じた免許の合理化といふものを考えておるわけでございまして、決してメーカーの要望があつたからこれをしたといふことは毛頭ございせん。重ねて申し上げますが、安全第一といふことでこの法案をつくつた次第でございます。

○杉山善太郎君 そういう趣旨とそういう精神で、具体的にどんな教育と取り締まりをされようとしておるか、この現状、そして今後こうしようといふような対策があつたならば、ひとつ関係者の詳しい説明をいただきたいと思ひます。これは船員局、同様に海上保安庁という立場から、たとえば先ほど竹田委員の質問にあつたように、免許さえあれば、事故が多発するような大港の中でも一応操作が許されるとか許されないとかがいふような、そういうふうな問題について、交通安全の立場から、海上保安庁についても、意見がなければいいが、あつてしかるべきだといふふうに考えますので、船員局のほうと保安庁のほうに、意見があればひとつお答えをいただきたいというふうに考えます。

○政府委員(佐原亨君) ただいま船員局長から説明がございましたように、従来は無免許のままレジャーボートが走り回つておつた現象、これをともかくにも講習を受けさせるなり試験を受けさせるなり、いわゆる基本的な海事知識を与えることによりまして交通の秩序、事故防止をはかる、

この面ではこの法律改正案は一步前進であらうかと思ひます。

問題はレジャーボートが走り回って、先ほどからいろいろ御質問ございますように、いわゆる大きな港あるいは大きな航路において、本線航路の前でうろちよろして航路妨害をする、あるいは漁網の付近を走り回って漁業に損害を与える、あるいは夏のシーズンになりまして、海水浴場付近で暴走をいたしまして、海水浴客に迷惑あるいは危害を及ぼす、こういったようなデメリットが考えられるわけですが、これもいままでは全然無免許、野放しというような現状でありましたのを、少なくとも山登りに山登りのマナー、モラルがあると同時に、船に乗る人は船乗りとしてのモラル、マナーを教える必要がある。今回の法律改正による講習あるいは試験制度というのは、その意味で非常に前進するのではあるまいか。従来から法律は整備されては来ましたが、これまでも、海上保安庁、警察庁その他と協力いたしまして、夏場の海水浴場付近ではパトロールを、これも先生がおっしゃるようになりますが、万全ではございませんけれども、力の及ぶ限りにおいて巡視、警戒をいたしまして、法律で強制をされてない人に対しても、少なくとも小型船舶操縦士の免状は取ったかどうかと。それから航法はこういうふうにしたかどうかというふうな指導はやっております。マリナーを通じてでもそういった指導は現実にはやっておりますが、この法律が通りましたあとは、さらに指導取り締まりを、一そう徹底いたしまして、海難防止、海上事故の防止に万全を期したい、海上保安庁としてはこのように考えております。

○政府委員(住田俊一君) ただいま長官からお話ございましたが、さらにつけ加えてお答え申し上げます。

ただいま杉山先生から具体的にどういったような養成をするのか、特にこの小型船舶操縦士につきまして、どういふようなことをやるかという御質問がありましたので以下お答えいたします。

まず第一に学科と実技二つに分かれます。学科はいま長官からもお話ございましたように船乗りとしてのマナー、それから磁気コンパス、あるいは航海計器の使い方とか、あるいは海図の見方とか、あるいは落水者の救助、さらには気象、海象の概要、その他海上交通法令いろいろございしますが、それについて十分に熟知させよう、こういうことでテキストとか、あるいはスライド、こういったものを使って十分にそういった学科をマスターさせたいというふうに考えております。一つ、それから次に実技のほうでございしますが、これは実際に実習艇を用います。これは先ほどちよつと竹田先生のときにも触れましたけれども、今度幸ひこの法案が通りますれば実習艇の予算がついておまして、この実習艇もいろいろ使ひまして、出発前の準備とか、あるいは点検、さらには機械の運転の方法、かじのとり方あるいは離着岸の方法、それから衝突、火災、浸水における応急措置あるいは交通方法、エンジンのメンテナンス、こういうことを実技の面において考えております。

なお後ほどまた詳しくお話ししますが、今回の小型船舶操縦士につきましては一級から四級まで分けまして、それぞれそれに応じた実技なり、あるいは学科の教育をやつていきたい、かように考えておる次第でございます。

○杉山善太郎君 文部省は来ておられますか。文部省はそれなりに海洋スポーツであるとか、レクリエーションの振興という問題について、青少年に対する教育や社会教育を重視されておることはもちろんでありますけれども、やはり特に今回対象となつておるモーターボートやヨットの現況と指導に対して、たとえば文部省ではどういふような、大学にしても海洋思想というものの問題について、これらの現行法が今度いろいろな形で、これは五トン未満の船でも適用されるということになるので、それとあらはら関係において、スポーツとしてはどういふように文部省は青少年というものを教育をして指導していかれようとして

おるのか。そういう点について文部省のそれなりのお見解があつてしかるべきだと考えますが、その点いかがでしょうか。

○説明員(望月健一君) 海洋スポーツ等につきましては、これからますます国民の嗜好はそちらのほうに向いていくことはいろいろな資料からわかつておるわけでございます。その際モーターボートにつきましては、いわゆる先ほど来出ておりますように、レジャーあるいは娯楽と、全く個人的なことで、私たちの知つてゐる範囲では組織的なものもあまりないし、あるいは競技ルールのやうなものもないしということで、いかにしたのかという考え方でございまして、いかにもこのたび運輸省から、いま提案されております船舶職員法の改正後の免許制に伴う研修あるいは御指導あるいは海上保安庁等の御指導ひついたり、大いに期待しているところでございます。

なおエンジンのないようなヨット等につきましては、三十九年来、財団法人日本ヨット協会という文部省所管法人がございまして、これは非常に小型のものでエンジンもついておりませんので、今回の法律では、当分の間これは免許制にならないというところをお聞きしているわけでございしますが、この団体ではそれぞれ海上における危険防止に対するいろいろな措置あるいはヨットの普及のための講習会等を現にやっております、ある程度の成果があつておると思つております。

学校関係につきましては、高等学校についてはそれほど多くございせんが、大学等につきましては百二十二校がこの中に加盟しており、学生数にして二千五百から三千人いる。あるいは一般のほうのこのヨット協会に加盟している人は大体三千八百人ぐらゐの登録があります。船とすると、この協会がいわゆる検定したり、あるいは浮力検査をしたり、いろいろチェックしている船は約五千隻と聞いておりますが、全体のヨット数に対しては必ずしも十分ではないかもしれませんが、これらが主軸になつて、ヨットによる海上でのス

ポーツということについては今後とも十分な指導をしていきたいし、この協会自体も大いにそれを振興したいと張り切つておられますので、やつております。なお四十八年度はこの協会の事業の中に、安全を含み、ヨットの健全な普及ということの講習会を積極的に取り入れろということで、船舶振興会の方に助成金を文部省のあつておるのお願いしまして、ある程度の額は出していただいて、大いにこの力をヨット協会とともに進めていきたいと、そういう考え方でございします。

○杉山善太郎君 ついでにお尋ねしておきますが、この改正法の対象がレジャーという面でポイントを押えれば、やつぱりモーターボートということになつておられますけれども、この法改正の点について、その教育の対象になつておる大学なり高等学校、中学の当事者は、これはただスポーツとしてということか、こういう法律に関心を持つというふうな、そういう点について、あなたたちのほうで感ずる感じ方はどうですか。

○説明員(望月健一君) 広い意味で、学校教育で安全のことについては学習指導要領で示されております。で、学習指導要領の基本は教科と道徳と体育ということになつておまして、その体育の項目の中に、健康で安全な生活を営むために必要な習慣や態度を養ふ、あと云々と書いてございしますが、基本的なことは海のことも含めまして、あるいは陸上のことも含めまして、安全ということについては教科の中で指導するということの方でございまして、それから指導する場合は教科と特別活動、要するに教科の中の、学校が計画した時間ではございせんが、いわゆる国語、理科というやうな、それでない特別活動の中で行なつておりますが、そこでは地域性を大いに生かして、山の中の子供に船のことを言つてもちよつと無理でございまして、海上安全を言つても無理でございまして、水泳その他のことはありますけれども、特別活動のところでは地域性を生かして大いに指導するという原則論になつております。なお修学旅行とか、そういうふうなところで乗船する

というような乗り物一般については、その際に必要な指導はしているというように、基本的なことは行なっているわけですが、特にいまの法律が改正されて、直ちに学習指導要領その他の学校の中、外との関係というのは、先生のおっしゃるのとは私ではだて感じているのかどうかとおっしゃるんで、基本的なことはやっているの、その具体的な活動の場に即してそれぞれのところ、十分やっていただける、そういうふうな考えでおります。

○杉山善太郎君 きょう警察庁のほうから来ております。たいへん待たせておりますけれども、これはよくは氷山の一角だと思っておりますけれども、新聞のローカル紙に、これは共同通信が何かに出ておったと思えますけれども、昭和四十七年の夏、三浦市の海岸でモーターボートが近くを泳いでおった海水浴客の中に突っ込んで、即死が一名、けが人を二名出す事件があった。ボートの所有者はさる会社の社長であつて、本人が免許を持っておったかおらないかは別として、同乗者が無免許であつたことは事実であります。それがとにかく運転されておつて、こういうふうな一つの被害が出ておるわけですが、全体としてこれは大なり小なり氷山の一角じやないか、これは法律以前のモラルの問題だというふうに思ふのであります。こういうふうな、陸上には雷族があり、海上にはこういうものがあるが、そういう面からいけば、今度の改正の対象になつておると思ひますが、その人命の問題や、あるいは事故というふうなことに、これはどのようによつてその後処置されておられますか。私もは相当にこういうことがあると危惧をするわけですが、そういう点について警察庁の考え方、実際の処置について、ひとつ簡単にいいですか。これはあつてからではおそいので、予防処置として、今度は確かにこの法律ができれば、やっぱりこれなりがいい面、船もふたれども、こういう被害はなかつたということが、やはり予防処置として判断されなければならぬので、そういう面も意識しながら、

ひとつ簡明直截に、私も勉強したいというように考えているわけがありますから。

○説明員(大塚太千男君) お答え申し上げます。

警察庁といたしまして、人命の安全ということにつきましては非常に重要な問題として鋭意努力をしております。先生御指摘のようによつて、四十七年の七月二十三日には神奈川県三浦市の三崎町の先の湾内で二十八歳の会社員が操縦をしておりまして、無免許ですが、モーターボートが事故を起こしまして、死亡が一名、重軽傷各一名と、こういう悲惨な事故が起きたわけでございます。

ちなみに四十八年中の警察で把握をいたしましたモーターボートによる事故の発生状況を御説明申し上げます。これは内陸水面も含めておりますが、発生件数では三十五件でございます。で、死亡、行方不明は十八名、重傷が五人、軽傷が二十四人、無事故で救出された者が二十二人で、合わせて六十九人が事故に遭遇しておる状況でございます。

これにつきまして、私もどなたもいたしまして、各県警、警察を通じて指導取り締まりをやつておるわけですが、昭和四十七年の十一月に水上における交通安全と事故防止という観点から、水上安全に関する条例のモデルというものを警察庁で作成をいたしました。都道府県警察にこれを示しまして、その制定について勧奨をいたしましたわけでございます。昭和四十八年中に茨城県と山梨県におきまして、それぞれこのモデルの条例に基づきまして水上安全条例というものを制定をしております。また近く三重県では三月の県会にこの条例案を提出をしようというふうな関係にしております。そのほか栃木県では中禅寺湖における事故防止をはかるためにこれと類似の条例がございまして、また滋賀県でも琵琶湖における事故防止をはかるためにこれと類似の条例がございまして、また、他の府県におきましても、いわゆる迷惑防止条例というに基づきまして、事故に直接結するよう無謀操縦やその他悪質と認められる

事犯の取り締まりを行なっております。

四十八年中におきます事故の取り締まりの状況を申し上げます。検挙件数は百十五件でございます。そのうち悪質かつ危険性の高いものについて七件を送致をしております。内訳をいたしましては船舶職員法関係が六件、迷惑防止条例関係が一件でございます。なお警告件数は三千三百五十六件という状況でございます。それから、また先ほど申し上げました事故に關しては十五件を送致をしておりますが、送致罪名をいたしましては、業務上過失致死傷と船舶職員法違反で送致をしたものが七件、業務上過失傷害と水上安全条例違反で送致をしたものが一件、業務上過失致死傷で送致をしたものが五件、船舶職員法違反で送致したものが二件、以上のような状況でございます。また本年も夏のシーズンを迎えますと、このような事故の多発も考えられますので、鋭意都道府県警察を指導いたしまして事故の絶無を期したいというふうに考えております。

○杉山善太郎君 今度の法の改正について、むろんこの試験制度、免許の資格付与という問題に關連をして、これをどういうふうに受けとめておられますか。

○説明員(大塚太千男君) 先ほど御説明をいたしました昭和四十八年中の事故の申身を見ておりますと、免許を持っておった者が十五人でございまして、それから免許のなかった者が二十人で、率にいたしますと五七・一％が免許を持っておった者でございます。このようなことから、今回の法律案が通過、施行された場合には、こういう免許がなかった者が免許を持つていうこと、またその間いろいろな行政指導によりまして、いろいろなマナーというふうなものも勉強されるということ、事故の軽減という点について私どもは期待をしております。

○杉山善太郎君 労働省来ておられますね。この点はひとつ大事なことでありますから、ひとつお聞かせいただきますが、今回の対象となる中には船舶職員法や船員法の対象となるものほか、港

湾運送荷役などの労働面から、労働基準法とか、労働組合法の対象となる労働者も含んでおるといふことは明白な現実なんです。特に港湾労働における災害が非常に多いわけですね。労使ともに安全対策には取り組んでおるのでありますけれども、事故の防止や安全対策についての現況とか対策といったような問題について、どういふふうなふうな労働省は、あるいは基準法上、労働組合法上そういうような点についての見解なり、認識なりというものを簡明直截にひとつお答えをいただきたいと思つております。

○政府委員(中西正雄君) 先生御指摘のように港湾荷役作業は非常に危険でございます。災害率も高うございます。最近の災害発生状況を見ますと、全体としては毎年件数において減少いたしておりますけれども、特に問題の死亡災害につきましては百名前後でございまして、あまり変わつておりません。港湾荷役作業業者全員に対する割合、発生率からいくと他の産業に比べて非常に高いのでございまして、この港湾荷役作業の安全につきましては、特に重点をいたしまして労働安全衛生法に基づく災害防止計画に基づきまして、各種の対策を実施いたしておりますところでございます。

また特に、この業種は災害発生率が高いということにかんがみまして、港湾荷役の災害防止協会——自主的な災害防止をはかる団体がございますが、これらを通じてさらに自主的な災害防止活動を促進していただいております。

○杉山善太郎君 その効果は、防止協会があることは知つておりますが、相当な予算の面からいって、その効果があつたものは年々だんだんとそれが目的の方向に向かつて実績があつていくかどうか。予算があるかないかという、もつとほしいとか、そういうような側面からはどういふような御見解を持っておられますか。

○政府委員(中西正雄君) 災害防止協会の予算でございますが、これは港湾労働につきま協会の予算は本年度予算で約一億近くございまして、これは毎年一〇％前後の伸びを見ておりまして、国の

予算と、また関係会員の提出するお金によりまして各種の対策を実施してやるわけでございまして、協会としましては、さらに活発に活動するために予算を増やしてほしいという要求はたびたび受けているわけでございまして、幸いに各種の施策を実施いたしまして、先ほど申し上げましたように、たとえば災害全体の件数を見ますと、昭和四十六年度の災害件数は六千四百四十四件でございまして、四十七年度は四千九百八十四件、さらに四十八年度は四千五百六十九件というように順調に減少をしております。さらに今後これを減少すべく努力をいたしたいと考えております。

○杉山善太郎君 先へ進んでいきますので、お越しいただいてお尋ねの済んだほうの方々は漸次お帰りになってよろしくございまして。

問題はよいよい中身に入っていきますけれども、今回修正案という形でこちらへ回ってまいりましたが、この改正の内容というものは、主として五トン未満の旅客運送の用に供しないものについても職員法を適用する。二つは、現在の小型船舶操縦士の資格を廃止して、二十トン未満の小型船舶を、トン数、それから航行区域に応じ推進機の限定も含めて一級から四級の小型船舶操縦士の資格を設ける。三は資格試験に関する事項、などがおもな内容になっておるわけでありますが、提案の趣旨に強調されておるように、レジャー用、言うならば小型船舶を対象とせず、すべての小型船舶にワクをはめたのは一体どういうわけか、すべての船舶というものは、先ほどから出ておりますが、主として京浜の港内船ですね、引き船であるとか、とにかくそういうような問題についてもこれは網がかぶるということになるわけでありまして、その辺についてはどういう見解を持っておられるわけですか。

○政府委員(住田俊一君) 御説明いたします。

この法律は先ほどお話しいたしましたように、総トン数二十トン未満の小型船舶の総合的な航行安全対策の一環といたしまして改正に踏み切ったということについては御説明したとおりでございます。

ますが、いま先生御指摘のような点につきまして、これは特にどの船舶に限るということではございません。たとえばレジャーボートだけに限ったという点ではございません。もちろんレジャーボート、つまりモーターボートもございまして、それから漁船もございまして、それから先生御指摘の港内の事業船舶——引き船、こういったものすべて総トン数二十トン未満の小型船舶についてこの法律の網をかぶる、こういうことになっておるのでございます。

○杉山善太郎君 中身に入りながら漸次進めていきますけれども、本来からいくならば、やっぱりこの法律がひとり歩きをすることによって、表面から見ると、これはモーターボート等にやはり適用されるように見えるけれども、その関連の中で、実動しておる、港内で非常な大きな仕事をやっていると、そういう引き船に乗られておるという問題についても、やっぱり二人乗っておるものが結局ある段階になれば一人でもいいのではないかという点、あるいは危険というものは杞憂にすぎないか。この点はあとで詰めますけれども、そういう点も配慮しながら、この法改正の趣意をされたのか、そういうような点について考えておられたかどうか。その点について原案を、ひとつ腹藏のない、裏を表に出したようなずばりでひとつお伺いしておきたい、こう思うのです。

○政府委員(住田俊一君) お答え申し上げます。

この法律の改正の動機は、言うまでもなくいまお話ししましたように、二十トン未満の小型船舶すべてについて適用の対象となるということで作業を進めたわけでございます。そしていま先生御指摘のよう、この法律の改正によりまして丙種機操士がおりるといことは先ほど御説明したとおりでございますが、これは先ほどお話ししたように、エンジンの非常な発達あるいは仕業点検の励行と、こういうことで、審議会の過程におきましてもだいたいようぶではないかと、こういうことで踏み切ったことは先ほど申し上げた通りでございます。

しかしながら、先生御指摘の、こういった港湾におきまする引き船あるいは通船等、港内の作業船についての事情については、先ほど竹田先生からもいろいろお話がございました。私も十分に分かっている点につきましては配慮いたしまして、そしてこういう事故の防止に万全を期していきたい。その意味におきまして、先ほど大臣からも御説明ございましたけれども、極力行政指導——この行政指導の内容につきましてはいろいろと検討しておりますが、たとえばその一つといたしまして、その実態——もちろん港湾の実態あるいは船舶の実態によっても異なりましようが、補助者を乗つける、あるいは丙種機操士というものを極力乗つけるように行政指導することによって、その事故防止というものに一段と配慮を加えていきたい、かように考えている次第でございます。

○杉山善太郎君 今回の言うならば法改正は、船舶の安全航行や海難予防は、現実海上や港湾で働いている労働者や漁民が一番よく知っておると、こう思うのです。これらの人たちの意見や経験というものが、改正にあたっては一体重視されておるかどうかという点について、私は竹田委員の質問に対して、実際において、どうも要求資料の面についても、それからその船舶の実態はどうだという点についても、客観的に把握が足りないわけでありまして。

しかし少なくとも法改正をしてという点については一体どうかと、そういう面から、そういう視点で評価するならば、むしろ最近のモーターボートなどの自動化や動力船の性能の向上などを理由に、むしろメーカの方をくんだ改正案だと思える節もこれはあるわけでありまして、それはそうではなくて、十分原案は、現実には働いておるそういう人たちの立場というものを配慮してやったかどうか。そういう点が発想の原点であったならば、すべて一応、まあ大臣は別として、皆さんは知っておられなきやならぬのだと、認識を、そこを原点として法改正というものができていくんじゃないか。そういうふうに判断をするわけでは

ありますが、その点は船員局長というふうに考えておられますか。

○政府委員(住田俊一君) お答え申し上げます。

ただいま杉山先生並びに先ほど竹田先生から御指摘を受けましたように、特にこの港湾運送事業の数字につきましては十分に資料を整えなかつたことにつきまして、深くおわび申し上げ、また、いま早急に現地の海運局並びに関係機関と連絡いたしまして、いま資料を取り寄せておる最中でございまして、その点御了承願いたいと思っております。

なお私もといたしましては、この法律の策定にあたりまして、もちろん関係機関、それから全日本海員組合を通して極力組合の御意見を聞くように、二年前この法案に着手したときからつとめたわけでございまして、いかんせん、いろいろと全部の方に浸透していかどうかということについては私も保証の限りではないわけでございまして、この法案がきのうから作成されたわけでございます。数年前から作成されたということからかんがみまして、十分に関係機関には連絡したのと思っております。しかし、そういう点はまだ浸透しない点につきましては、私もといたしまして十分に反省いたしまして、先ほど申し上げておりますように、特にこういう港におきまする引き船あるいは通船の実態ということについては重々わかりますので、こういった点につきましては、杉山先生並びに竹田先生の御指摘の点について十分に配慮いたしまして、今後遺憾なきを期していきたいと、かように考えておる次第であります。

○杉山善太郎君 大臣もよくこの点だけは聞いておいていただきますが、たとえば港湾運送事業に従事する船舶で現行法に該当する場合は、船長、機関長、それが丙種機操士であっても丙種航海士であっても、ともかくも要員として二名は必ず配乗しておることになっておるわけでありますが、改正案がひとり歩きをすれば一名でもいいということになると思ひます。で、海上は陸と違って、機関が故障したからといって、道路の片すみに

引っぱって自働車の修理屋を連れてくるようなわけにいかぬのです。ましてや交通ラッシュの港内ではしげを引く作業、実態は、とにかく一つの船が三百トンなり五百トンなりの船を四つ、五つないですと運航をして、横浜なら横浜を起点として、千葉なり京浜へ実際一つの資源というものを、実際の産業動脈となるものを補給しているわけでありまして、こういうような点について、私は衆議院の段階で論議されたかどうか。それから改正案も見ました。附帯決議も見ましたけれども、この港湾運送事業に關係する船舶について、海上労働の特殊性というものを十分踏まえて、船長や機関長の配乗というものについて重大な考慮を払われておったかどうか。

しかし、それはやはりこの免状の二級、三級、三級という改正によって、一人でも操作できる、そういうふうにはやはり自動化され、そしてそういうふうには教育するから心配ないんだという判断でされているのかどうか。その点は非常に重大なポイントだと思ひますので、そこまでは考えなかつたのか。なぜ私がこういう質問を根拠を掘り出すかと申し上げますと、衆議院の段階においてこういう点があれば、もう少しスタイルのいい、かつこのいい附帯決議なり改正になつてくるのではないかと。であるから、蒸し返すというふうな意図は持つておりません。そういう点で、ひとつ真正正銘の腹がまえ、そういう点についてどうしても伺つておきたいと、こう思ふのです。

○国務大臣(徳永正利君) 衆議院の審議のことにつきましては、他院のことに私が触れることはどうかと思ひます。したがひまして、それはそれとしまして、竹田委員からも、また杉山委員からもいま御指摘がございましたように、運輸省といいたしまして、この海上労働者の特殊性というもののついて、この法案を作成しますときにいろいろ御指摘、御議論を拝聴いたしまして、配慮が足らなかつたのじゃないかということに私は反省しております。

したがひまして、いままでのいろいろな答弁、やりとり等を聞いておきますと、引き船等におきましては、昔の焼き玉と違つて、いろいろディーゼルエンジンの改良もあり、しかも非常に進歩したリモートコントロールで、丙種機関士を乗せなくても十分安全な運航ができるというふうなたてまえの答弁をしておつたようでございますけれども、いろいろ議論を詰めてまいりますと、先ほどの竹田委員の御指摘のように、二千隻もあるこの引き船の中で、実際そのリモートコントロールが無にも一段、二段と段階があるようでございますが、まだ実際問題として半分はそのコントロールもできないという実情が明らかにされたわけでございます。したがひまして、その点につきましては、ただいま御指摘がございましたように、その点は率直に私は認めたわけでございますが、この点につきましては、先ほど来私の所信を披瀝し、また委員長からも、この点について、政府に対して御注文があり、なお御質問者のほうからもきつて御注文をちょうだいいたしまして、今後の万全を期していきたいと思つておりますが、経過につきましては、いま私が申し述べましたように、その点について私のいままでの考えを明確にお述べ申し上げた次第でございます。

○杉山善太郎君 当局に対して私が違つた判断を持つておるなら、不勉強で、あなたの考え方は間違つておられるというふうな率直に言つてもらつてけつこうであります。私もその受けとめておる、また見方では、およそ当局は船舶職員法が定員を定めたものではなくて、要求される技能に応じて必要最小限の海技従事者を職員として乗せるためにある法律だ、そういうふうに言つておられるように、またそれはこの改正案の別表の第一表を見れば、明らかに一定資格を備えた者が乗らねばならないのは当然だが、船長、機関長などの定員を押えるという側面が出ておるわけでありまして、また、その船舶の運航目的、乗組員の労働内容から、最低必要人員で予備交代要員の必要なことは法目的に照らして明らかでないか、こ

の場合の法目的というのは言わなくても皆さんのほうからお教えたいたくような、そういう趣旨であります。この点について、ひとつ法目的に合致してこれは何ら間違ひないんだというふうな、そういう点について御見解をいただきたいと、こう思ふんです。

○政府委員(住田俊一君) お答え申し上げます。

先生御承知のように、この船舶職員法の第一条では次のようにうたつております。すなわち「この法律は、船舶職員として船舶に乗り組ますべき者の資格を定め、もつて船舶の航行の安全を図ることを目的とする。」、そういうことで必要最小限の資格を定めることをこの別表に規定しておるわけでありまして、したがひまして、このきめたものが必要最小限でございまして、あとは先ほど竹田先生の御質問のときにお答え申し上げましたように、それぞれ補助員を幾ら乗せるとか、そういうふうな問題、たとえばいまの港内はしけの場合、引き船の場合は、先ほどお話をしましたように、被曳船舶の監視の問題もございまして、それから非常に引き船は過熱するようございまして、その場合の過熱のウォッチといひますか、監視といひますか、こういう仕事も出ております。そういう意味におきまして、それだけの人間ではございまして、それ以外にそういうふうな補助員を乗せざるを得ないというのが実態でございまして、しからばその定員を何名にするかということにつきましては、先ほどお話をしましたように、そういう港内の実情あるいはその船舶あるいはその作業量の内容によつてきまつてくる、こういうことで、それぞれ労使の間におきまして慎重な協議の結果三名ないし四名ということできまつておるのが実情でございまして、なお私どももいたしましては、そういう実態にかながみまして、関係機関とも十分連絡いたしまして、そういう港内の作業船において事故がないように、いろいろと行政指導以外にも、そういう現地の海運局その他の関係機関と密接な連絡をとりまして、そういう事故防止に万全を期していきたい、かやう

に考えておる次第でございます。

○杉山善太郎君 この点はどういうふうな考えておられますか。たとえば全日本海員組合が今回の改正に反対の意見を表明しております。それも口だけではなくて文書にきちつとして、これは御存じだと思ひますが、この中で記されておる点のポイントには、「総トン数五トン以上二十トン未満の船舶について機関長定員が削減されるが、通船・曳船などの港湾船を含めて、これは海難防止と海上安全に逆行する。」と、こう言つてゐるのです。船舶の安全航行に直接關係している海員組合が、その長い経験の中から職員法を定員法と理解し、なおかつ改正案は法の目的に、あるいは精神に逆行すると言へる。船員を代表する海員組合の意見を聞いたのか、実情に沿つた資格制度の改善とはことばの上ではないのかというふうな問題について、これはどういふような認識を持つておられますか。海員組合から直接に運輸省の所管のほうについておると思ひますし、この海員組合の見解というものは、率直に言つて、政党政治の中で、自民党さんはじめ各分野についておると思ひますけれども、これはそれなりにいいことだと思ひます。が、どういふふうに行行政当局としてはこれを受けとめておられますか。

○政府委員(住田俊一君) お答え申し上げます。

ただいま杉山先生からお話ございましたように、全日本海員組合からこの法律に關しますいろいろな陳情は受けております。また意見も聞いております。この意見につきましては、先ほどお話ししましたように、本法案の審議の過程におきまして、審議会においていろいろと議論されたわけでございます。全日海も決してこの法案に全部反対であると言つてゐるのではないのであります。あくまでもこういう事故防止というふうなことから賛成すべきものは賛成であるということでございます。決してこの法案に全部反対であるというふうなことはございません。またまたまこういう法律の適用範囲について一休幾らにしているか、こういうことについて意見が出たこ

とは事実でございます。

○杉山善太郎君 海員組合はおとなしい組合でありますから、当局に向かつてはきびをむいたような形では言っておらぬと思えますけれども、非常に私どものほうへは不満を爆発して、せめて彼らは外の側から見ても、参議院の段階でひとつ歯どめをかけて、十分魂をぶち込んで、私どもはただ感じて、これはむしろ改正ではなくて、改悪だといふようなふうに判断をしている。しかし、これはタイムリミットに来ているので、もう少し早くからこれが手ざよく衆議院の段階からやってくれたならば、改正とか何とかというものになるけれども、いまではタイムリミットに来ているのだからというところで、ばくらは、そういう感情や、そういう精神をひとつ政治の次元で吸い上げて、一ぺんにはいかなくても、積み上げの中から漸次改善していくというに努力はするといふふうに出ておられるわけでありするけれども、決して皆さんの言っておられるように、これでしょくないのだ、これでいいのだというふうなことは、ちっとも言っていないわけですから、何かあるなら言ってください。

○政府委員(住田俊一君) ただいまの私の発言に對して補足させていただきます。

全日本海員組合から最近こういう陳情が出たのではございません。先ほど申し上げたように、この法案はすでに数年前から検討されておりました。その審議会の過程におきまして組合の意見も十分に聞いてこの審議に入ってきたわけでございます。特に組合としては、決して全部が反対であると言っているわけではございませんが、特に反対であるという点は、先ほど来議論になっておりますように、丙種機関士をおろすことによつて雇用不安を生ずるじやないかということが一番の眼目でございます。この点につきましては、衆議院の過程におきましてもいろいろと御説明申し上げたわけでございますが、特に漁船の場合においては、いまの丙種機関士の方が現実には漁業に従事してある、したがって雇用の不安を生ずること

とはないのであるということをよく説明したわけでございますが、しかし現実にそういうことがあつてはならないように、私どももいたしましては十分に業界にも連絡いたしまして、そうして雇用不安を起さないようにしたいということ等を常に私ども衆議院の過程においても申し上げたわけでございます。

その意味におきまして、附帯決議におきましても、先生御承知のように、こういった雇用不安が生じないように努力するといふような附帯決議がつけられたことも先生御承知のとおりだと思います。そういうことでございまして、全日海とは十分な連絡を保ちながら今日まで来たわけでございます。といて、その組合の意見を全部取り入れることは残念ながら出来なかつたわけでございますが、そういった点は私ども決して無視はしてないで、そうしていろいろと配慮してきています。その配慮の過程が、いまお話ししましたように通達という形にもあらわれてきたわけでございます。なおそういった全日海の希望事項につきましては、今後十分に関係機関と連絡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す。

○杉山善太郎君 昭和四十七年の七月付で日本船主協会から船員施策に関する要望書というものが出ておられるわけですが、この要望書というものは帰納法的に考えてみると資本の倫理で、結局だんだんと、いま船舶職員法によれば甲種船長から乙種船長各級ありますけれども、将来はこれがリモコン化されていくと全部船舶士といふか、こうで何かも操作するといふような、そういう源流がこの中の思想の根底にともかく含まれておるのではないかと、いふふうに判断をしておるので、私は抜き書きだけ覚えておきますけれども、皆さんのほうではいま持つておられるとすれば、簡単でありますから読んでいただきたいと、こゝういふふうに考えておるのです。船員施策に関する要望書です。

○政府委員(住田俊一君) 残念ながら、いま先生

御指摘の要望書はございません。

○杉山善太郎君 抜粋だけ、大事な点だけばくは抜き書きしておきましたけれども、ほんとうは全体をひとつ知りたいと、こゝろ思つて要望書がほしいかつたのでありますが、これは船舶の自動化の進展に際し、乗組員定員を合理化するとともに、従来の就労体制を時代の趨勢に合わせて改善する必要がありますが、船員職員の資格及び員数は船舶職員法において詳細が規定されておりますが、Mゼロ船について、船舶職員の員数を軽減できるよう、職員法の特例を設けられたいと言つておる。で、自動化船の出現により首切りを政府に法律でやれと言つておられるものだというふうには、私は悪意、善意は別として、そういうふうには私は私なりに受けとめているわけでありまして、当局は海運や港湾資本の期待にこたえて、言うならば、やはりこの改正を意識するといふことにかかわらず、そういう方向にいくのではないかと、そういう危機感を感じるもので、もしありましたならば、やはり今後のために歯どめをしなければならぬので、ここになければまたあとでひとつ資料をいただきたい、こゝろ思つたのです。

○政府委員(住田俊一君) お答え申し上げます。いま先生のおっしゃったような、業界から最近の船舶の自動化に伴ひまして、定員の合理化といひますか、そういったような要望が出てくることは、私、承知しております。先生お聞き及びかと思ひますが、余談になつて失礼でございますが、西ドイツにおきましても、最近十三人定員といふことで、いろいろと各国ともそういうMゼロ船の問題が検討されておることは事実でございます。しかしながら、私どももいたしましては、あくまでもさつきから申し上げておりますように、安全といふことが基本的骨子でございます。したがって、たとえそういった合理化の要望がございまして、私どももいたしまして、あくまでも安全行政といふことを貫く以上そういうことで行政の施策を進めていきたい、しかしながら、ただ

こゝろいった減免措置につきましては、先ほどお話ししました小型船舶については二十条の小委員会が現在検討されておる。それからまた大型船につきましては、特別部会がございまして、そこで審議されることになっております。いずれにせよそういった関係機関が十分に集まりまして、そうして慎重に検討していきたい、かように考えておる次第でございます。

○杉山善太郎君 私は口が悪くてすばりで言ひますけれども、言うならば、これはいま日本船主協会、いわゆる海運資本の原点が、こゝろいふものを要望書という形で出しておりますけれども、すばりで言つて、この当面の改正案はその一つの現代版だから、ひとつ弱い時点からふき出てきていて、ではないかといふふうには危惧をしておられるわけでありまして、これは私の心配ごとでありますので御回答は要らぬわけでありまして、率直に言つて、法の目的である航行の安全をはかることは、また乗組員の生命、労働条件と不可分な関係があることは当然なことでありまして、

ここに、これは御承知のとおりでありますし、きょう傍聴者の方も来られますけれども、日本の港を代表する横浜の全日本港湾労働組合横浜支部と、はしけを業とする横浜回漕協会との労働協約があるわけでありまして、これは当局も御承知のとおりであります。その中に引き船の定員の基準が、たとえば七十馬力までは四名と、七十五馬力から百十馬力までは五名と、それから百十五馬力以上は六名と、そのほかの雑種船はこれに準ずることになっておる。だが改正案にこれを当てはめるといふと五名になるわけでありまして、もちろん甲板員も含むが、船長や機関長の最低二名が常識となつておるわけでありまして、この協約といふものが労働が港湾作業の実態を考慮して、長い年月をかけて、あるときは闘争を、あるときは団体交渉を積み重ねて、実情に合うように今日まで進んできているわけでありまして、したがって改正案にあつては、この実態をどれだけ一体配慮しておられるかどうか。船舶の安全と労働条件の関

り、ストライキをかけて法以上のものを手に入れねばならぬと。ストライキというものはあくまでもこれは手段であつて目的ではないのですよ。それをやらなくても、とにかくやれるというような状態が望ましいことだ。確かにレジャーボートを規制する面ではよいが、国民生活に大きな役割りを果たしておる港湾労働者にとつて、これが非法というような形にとられないようなことを、十分大所高所から大臣に配慮してもらいたい。法はできたんだけれども、表面は法律だから守らなければならぬけれども、裏でけたくられるような日陰法律になつちやいかぬ、そういうふうに考えておるわけでありますので、この点について、大臣の見解を承つておきたいと、こう思ふのです。

○国務大臣(徳永正利君) 御指摘のように、全くこの法律がひとり歩きをしたために、せっかく定

全という名目のもとに、羊頭を掲げて裏に泣く人があるというような状況下にあつてはならないと思ひます。その点につきましては、たびたび申し上げておるわけでございますが、雇用上の不安あるいは条件の低下等がないように、先ほど引き船のことで竹田先生から御指摘がございましたが、そういう点につきましても、お約束いたしましたようなことにつきましては、重ねて御指摘の点を肝に銘じまして万全を期してまいりたいと思ひます。

「C 杉山善太郎君　水産庁はお見えになりますか——どうも長い間お待ちしておりますけれども、次に漁船関係についてお尋ねをするわけであります。私の申し上げることを、あなたを通して上司にもよく伝えてください。きょうお答えをいただいて記録にしておけばそれいいというものじゃないありませんから、そのおつもりでひとつ聞いていただきたいと思うのであります。」

まず第一に、この改正法によれば、小型漁船がふえたため、これらの漁船の資格制度を改正するという趣旨が、当局からもらった資料によると、たとえば二十トン未満の漁船では五トン未満と五トン以上に分けてその増加ぶりを見ると、五トン以上の漁船は昭和三十年から四十七年までに隻数においては横ばいで、増加していないのです。五トンごとくに区切ってこれを見ると、ふえていないのです。ふえたのは五トン未満船で、昭和三十年にはたとえ十一万六千隻になっておるんですが、昭和四十七年には約二倍以上の二十六万隻になっているわけがあります。

この理由は、今後の増減というものの推移を展望して、どういふように把握しておられますか。これは漁船統計表という水産庁から出ておる資料に基づいて比較対照すると、こゝういふやうなふうの評価されるわけですが、実際はどういふ推移かひとつお答えいただきたい、こゝう思ふんです。とりあえず答えていただき、また二、三点お尋ねします。

○説明員(新井昭一君) お答えいたします。

漁船の隻数のトン数別の推移の状況でございますが、先生御指摘のとおり十トンから二十トンの漁船は横ばいの状態で推移しております。それから十トン未満、特に五トンから三トンの層がふえておりますが、この十トン未満がいわゆる沿岸漁業に従事する漁船でございます。この十トン未満の漁船の中では年々大型化が行なわれております。そういう経営上の理由というように、三トンから五トンあるいは五トンから十トンという階層が大体この五年ぐらいで増加率が非常に高くなっている、三割ぐらい増加しているというような状態でございます。

それから十トンから二十トン、これかあまりふえていないという理由でございますが、この十トンから二十トンはいわば中小漁業の一番階層の低い小型の層でございまして、経営的に見ますとあまり収支がよいくないというような動向がございます。そういうような理由で、私どももいたしましては十トン—二十トン層はどちらかといえば横ばい、十トン未満の三ないし十トン層は生産性が高いということでふえている、こういう全体的な傾向にあるわけでございます。

○杉山善太郎君 同じようなことでありますが、若干視点を變えて質問いたします。

と操業の安全を考えてみたときに、水産庁は機関長の乗っていない船のほうが安全であるといえるかどうか。これは言わずもがなの問題でありますけれども、自動化され機械化された中でこれでも間に合うのだということで、実際は、従来はこの級の船についてはやっぱりそれなりの要員が乗っておるわけでありますが、それで漁業労働者からそういうような意見や陳情などを受けたことがありますか。あれば、たとえばどんな内容であったか、またどんな行政指導を今日されようとしておるか。それから操業安全の立場から、運輸省の今回の改正案について何か水産庁にこういう見解についてどうかというような意見の問い合わせがあったかどうか。ある、ないはお答えいただかな

くても、それに関連をしてひとつ見解を伺って
きたい、こう思ふんです。

○説明員（新井昭一君） お答えいたします。

今回の船舶職員法の改正の過程におきまして海上安全船員教育審議会でいろいろな討議、審議がなされているわけでございます。この席上におきまして、私どもこの審議、検討の経緯につきましてはずっとタッチしておりまして、沿岸漁業者の側の意見といたしましては、今回の改正について安全ということが第一でございますので、まあそれは適当なのではないかというような考え方をとったわけでございます。

それから二十トン未満のものにつきまして、四十馬力以上のものは従来丙種機関士が乗船を義務づけられておりましたが、これにつきましても、最近、沿岸漁船の構造、性能がだいぶ進んでまいりまして、ディーゼル機関の普及もほとんど一〇〇％近くになってきているというような状態にございます。こういうような漁船の近代化というようになこととの関連で、沿岸漁業者の側といたしましても、従来のように必ずしも丙種機関士の乗船を義務づけなくても、一人の乗り組み員が甲板部と機関部の両方の知識、技能を持てばこれで沿岸漁業について安全操業ができるのではないかというような、実は、漁業者側の意見があったわけでございます。

それから全日海あるいは漁船同盟等の乗り組み員の側の御意見といたしましては、審議会あるいはそれ以外の場におきましても、丙種機関士の乗船義務をやめるといふことにつきまして、いろいろ問題があるといふような御意見は承っております。そういうような状況でございます。

私ども水産庁といたしましては、従来から漁船操業の安全ということについてできるだけ指導をしてまいっておりますが、今後も、たとえば小型船舶安全基準というようなものをつくりまして極力安全な操業ができるように指導してまいりたい、こういうふうに考えている次第でございます。

○杉山善太郎君　いまいみじくも、これは海員組

合漁船舶、沿岸部のほかからのいろいろなあれがあつたと思ひますけれども、この法改正にあたつては、漁船舶も、前段るる申し上げておる港内運送事業の中で就労しておる労働者もこの法改正がひとり歩きになるといふことに非常に神経を使つておる。

それでさらに関連をしてお尋ねいたしますが、たとえば五トン以上二十トン未満の小型漁船の隻数は変わらないが、馬力数が年々ふえてきている、四十馬力程度のものが八十馬力以上になってきていると思うので、常識で判断してみると年々沖へ出ることを意味していると思うのであります。これは都市排水その他で漁場というものが沿岸ではどうしてもないから、これが外洋に出ていくというようなことで、したがってこういう面から海難を受ける可能性や安全運航の面で機関長が非常に必要だということについて、改正法では省令によって云々ということが衆議院段階から回つてきておるこの外洋の船舶にありますけれども、この点についても非常に論議のあるところだと思つてゐるわけですが、いま申し上げた点について水産庁の見解をひとつずばりでお答えをいただきます。い、こゝろです。

○説明員（新井昭一君） お答え申し上げます。

先生御指摘のように、確かに最近エンジンの馬力が非常に大型化していることは事実でございます。最近、沿岸漁業でも漁船の構造、性能がだいぶよくなりまして沖合いに出るという場合もあるわけでございますが、この二十トン未満の漁船は比較的に沿岸付近で操業をしているというのが実態だと思えます。特に五トン未満のものが約二十五万隻ぐらいございまして、これらは、たとえば沿岸の養殖漁業に従事する船も含めまして、非常に限られたごく沿岸の海域で操業しているというのが、実情でございます。で、ごく少数の船舶については、確かに百海里とかあるいはそれ以上の海域で操業しているというような実情もございまして、

○杉山善太郎君　大事なことでありますので、

○杉山善太郎君 大事なことでありますので、も

一つ水産庁のほうから、これは運輸省も保安庁もひとつ関連をしてお答えをいただきたいと思うのでありますが、五トン以上二十トン未満の小型漁船の海難について、当局の資料を見ると、五十海里未満の海難原因、たとえば衝突だとか転覆だとかいうものを見ても最高に多いわけでありまして、百海里以上になると百海里未満よりもふえるという現象が統計上出ている、こう思うのです。

また海難の種類では、何といつても機関故障が海上では一番多いようでありまして、陸上の自動車とかバイクはよく知りませんが、とにかく海上では機関の故障がどの原因よりも最高に高い。その次は衝突であるとか、あるいは機関に關係のある推進機の事故であるとか、あるいは直接生命に關係のあるのは転覆事故、これは荷物を積み過ぎたということに尽きるだろうと思ひます、そういうのが目につくと思ひますが、統計上の判断から見ても機関長が不要だという理由は全く見当たらない。不要でないけれども、しかし今度の改正によって一級から四級までで、一級を乗せればこれは一人でもいいというような法解釈もできるわけでありまして、こういう点について、それは君の取り越し苦労だというふうなふうに、これは運輸省のほうからでも、水産庁のほうでも保安庁のほうでもどちらからでもけっこうであります、ひとつお答えをいただきたい。大事なことだと思ひます、関係当事者として、私どもとしてもこの問題を審議するにあたって、この法案はできて結局はよかつたんだと、あるいはできてかえつてわれわれが難儀をするというふうなその辺の一部分の分岐点になるんじゃないかというふうなことを考へておりますので、ひとつお答えをいただきたいと思ひます。

○政府委員(佐原亨君) 雇用問題をまず置いておきまして、安全にしはりまして丙種機関士が乗つておると乗つていないのとどちらがいいかと言われまして、これは言うまでもなく乗つておつたほうがベターである。したがひまして事安全、海上保安をつかさどる立場からいたしますれば、丙

種機関士をおろさないほうがいいというのが率直な意見にならざるを得ないと思ひます。

ただ船舶職員法は御存じのように非常に古い法律でございます、まあ明治時代の思想をそのまま受け継いできておる感じがございまして、構造、設備、材質等が非常に不備であつた時代、人の力でカバーしておつたその機械部分、材質部分が非常に進歩してきた今日において、総合的な安全度をいろいろ原局のほうで検討した結果、今回の法改正になつてきておるのではなからうかと思ひます。

その辺はちよつと保安庁としてはまことにものが言ひづらいわけでございますが、丙種機関士をおろすかわりに一級または二級の小型船舶操縦士、これは聞くところによりまして在来のモーターボートをやつておる小型船舶操縦士の資格内容よりもうんとハイレベルなものださうでございます、エンジンの知識も十分に与えるような講習をし試験をするということ、そういう一級と二級のものが今回の改正の要旨ではなからうか。そういうふうな承り推測しておる次第でございます。その辺はちよつと私主管局ではございませぬので、非常に歯切れの悪い答弁になりますけれども、そういうことで総合的に御判断いただきたいと思ひます。

○政府委員(住田俊一君) ただいまの長官の御説明に補足させていただきます。

先生の御指摘の海難におきましては、機関故障が非常に多いということは確かに事実でございます。そこで私どもが調べますところによりまして、次のようなことが機関トラブルの原因になつております。すなわち第一は機関のエンジンの整備の不備、それから取り扱ひが悪かつた、ハンドリングが悪かつた、それから不完全な修理その他、こういうことで、最近の統計によりまして一般の漁船の例で見ますと、二百七十七隻中、そういういま私が申し上げたのは二百三十三隻もあるのが実情でございます。

さて、こういうような実情でございますが、先ほど来申し上げてございしますように、最近非常に機器が発達しております。そこで事前に定期点検あるいは仕業点検というものを十分に実施しておれば、いま私がお話ししましたこの二百三十三隻の機関の整備不良とかあるいはハンドリングの不良、こういったことが未然に防止し得るのではないかと。こういうことで、私もはこの機器の性能についてはある程度、先ほど申しましたように、関係機関の有識者の意見をまつてこういう結論に踏み切つた次第でございます。

なお、先ほど来申し上げておりますように、今回の小型船舶操縦士の免許につきましては一級から四級まで分けまして、特に一級の場合におきましては学科時間を四十時間、それから実技を行なう場合二十時間、こういうことをしている以外に、特に整備技術、機関技術、こういったものにも非常に重点を置いてやっております。そういうことで甲機用というのを兼ねて、こういった操縦士の免許を取つておるわけでございます、そういうことで、そういったエンジンの知識を十分に持つておれば、いま私がお話ししましたようなエンジントラブルなりあるいはハンドリングの不良ということがないというふうな確信しておるものでございします。

○杉山善太郎君 水産庁のほうはさしあつて見解を持っておられませんか。

では先に進みますが、これは免許取得の年齢制限に関する件で、先ほど竹田委員の質問の中にもありました、現行法の十八歳を十六歳に改定したということだが、その理由として、ヨット等もさることながら、漁業に従事する若年のほとんどが中学卒、言うならば十六歳が常態になつておつて無免許で、そういう者に全部免許を持たせる必要があるというのが改正のねらいであらうと推定をします。

で、私の調査によりまして、確かに十六歳の少年が働いているんですよ。ことに漁船には多いわけですが、しかしほとんどがおやじなり兄なり

年長者と一緒に働いておるわけです。年長者が漁業の方法や漁場地点の確認だとか潮流などとか、海象、気象の判断などを一人前の漁師があと継ぎにするために仕事を教え、機関部のことも教えて一人前になるのを楽しみにしておるわけがあります。われわれが一入むすこを漁に出すかと問えば、異口同音にとてもないということばが返つてくるわけでありまして、とてもないということばは、まだ十六歳ぐらいでは体力はおとなであつても海象、気象の判断力については劣つておるので、自分のあと取りむすこを養成するために連れていつておるのだと。一応そういう意味であつて、十六歳に下げたという点については、これは漁船の場合については実際に当たつてはどうかというふうなふうな下げられたかという点について、そんなことはちよつと思ひつかへなかつたか、その辺について、これは水産庁のほうにもお聞かせいただきたいと思ひます。

たとえばある底びきの集団、これは日本で非常に有名な底びき集団でありますけれども、名前は伏せておきますけれども、若年労働者が足りなために山出しの少年を集めてきて見習いとして出漁させておるわけでありまして、一航路か二航路でほとんど下船して逃げるわけです。そこで、ここでは時間の関係で多く触れられませんが、昔で言うならばタコ部屋システムで、少年の足どめ策としてあるいは金を貸してはくちを打たせるとか何かによつてやつておるわけです。

〔委員長退席、理事黒住忠行君着席〕
このようなところでは免許を与へ子供に勤めをつけさすという意味で賛成するかもしれないが、からだはおとなでも精神面では未熟な少年を使うことは労働基準法や福祉の面から見ても好ましくないと思ひます。これは実際にあるんですよ。そういうふうな点について運輸省や労働省は保留しておきますけれども、いずれにしてもそれは取り越し苦労だと、そういうことは実際ないんだと、問題は、私がお伺ひしたいのは、十八歳を十六歳に下げるといふことが、おかならばそれ

はいいいんですけれども、オートバイは十六歳で取れますけれども、とにかく海上では非常に問題がある。しかし法改正ではそうなっておりますけれども、なぜそういうふうな法改正が出てきたかということだけはひとつ聞いておきたい、こう思ふのです。

○政府委員(住田俊一君) いま先生の御指摘の点につきまして、いわゆるタコ部屋があるかどうか、こういうお話でございますが、これはいま水産庁の方がおられますからそちらからお答え願うというたしまして、船員局の立場としましてこの十六歳の問題について以下お答え申し上げます。

先ほどこの問題につきましては、竹田先生の御質問の際にもお答えしたわけでございますが、そもそもこの十六歳の年齢の免許の対象になるのはいわゆる四級小型船舶操縦士でございます。四級小型船舶操縦士と申しますと、先生も御承知のように、総トン数五トン未満の船舶で、しかも沿岸で、陸岸から五海里以内のみを航行する船舶の船長でございます。非常に近い範囲において航行するという船舶でございます。したがって、実際にこういう方が従事されておられるのはおもに養殖漁業で小舟で済むもの、それからいわゆるレジャーボート、モーターボート、こういった方がこの対象になると思ふのでございます。

(理事黒住忠行君退席、委員長着席)

したがって先ほどお話ししました横浜港におきます引き船の場合は、これは三級小型になりますので、十八歳ということになります。したがって、十六歳の者と考えられますのは、いまお話ししましたように、非常に近距離の場合で、しかも養殖漁業に従事する者あるいはモーターボート、レジャーボートをたしなむ者、こういった方がこの対象になるというふうに考えられるのでございます。

そう考えますと、いわゆるこういった非常に近い距離でございますから、これに就航する船舶の構造なりあるいはこの航行の実態から考慮いた

しますれば、中学卒でも——中学卒と申しますと十六歳でございますが、その十六歳程度の能力があれば、十分にその要求される知識なり技能を習得できるのではないかとこのように考えまして、こういった線に踏み切った次第でございます。

なお実際問題といたしまして、いろいろと先ほど竹田先生からも御質問ございましたように、十六歳の方がしからばすぐ船長になって、そうして動かすと、これはまあレジャーボートの場合はいざ知らず、また養殖漁業の場合はいざ知らずでございますが、先生の御指摘のような京浜港のような船舶のふくそうしたところにおきましては、先ほど海上保安庁からも御説明ございましたように、実際問題といたしましては港則法その他のいろいろな制限もございまして、それからさらには、たとえ免許を取ったとしても、その引き船の船長の指揮下に入りましていろいろと長い経験を要するのではないかと、深い経験が要るんじゃないかと、そして除々に系統を踏みながら船長の過程を踏んでいくんじゃないかと、そういうふうな思ふのでございます。

そういった点につきまして、私どもも、十六歳の方がすぐ出て、そうしてふくそうした港内におきまして航行に支障を与えとか、そういうことのないように、極力関係機関と密接な連絡をとりまして事故の防止につとめていきたい、かように考えておる次第でございますが、いま私がお話ししましたこの十六歳の免許の問題は、すなわち四級の者であつて、一級から三級というのは別であるということと、それから陸岸から非常に近いところを航行するものであつて、しかもそれは十六歳の中卒程度で十分に知識、技能が習得できるのではないかと、こういうことでこの改正案を提出した次第でございます。

○説明員(新井昭一君) 漁業の側のことをお答え申し上げます。

四級の小型操縦士は、たゞいま運輸省のほうから御説明がありましたように、五トン未満のものについて今回初めて資格が要するというようなことに

なるわけでございます。従来は、五トン未満の漁業者については何も資格が要らなかった。そういうような実情から、私どももいたしましては、やはり現に漁業を行なっている者に支障があつてはいけないという考え方で、全般にわたつて調整を行なつてまいつたわけでございます。

年齢の問題につきましては、現在の漁業の実態が、たとえ新規の中学卒業生が毎年約三千人ぐらゐる漁業に就業してまいるわけでございます。で年齢的には十六歳ぐらゐの中学卒が三千人ぐらゐずつ毎年新しく漁業に従事する、そういうような実情にございまして、この場合に、やはり先生もお話ございましたように、大体は両親なり家族と一緒に初めのうちは漁船に乗つて操業をするという実態にあるかと思ひますが、たとえば養殖業等の場合には非常に近距離で作業をするわけでございまして、そういう意味合いで、ときには一人で作業をするというふうなこともあり得るわけでございまして、そういうような実情を私ども踏まえまして、四級に限つてはやはり十六歳が適当なのではないかと、これは沿岸漁業者の声を聞きまして、まあその辺がいんじやないかというふうなことでもございまして、私どももいたしましては十六歳が適当というふうな考えている次第でございます。

○杉山善太郎君 両省にお伺いしますけれども、それはたとえばノリ船だと養殖業というもののについての認識ですか、その辺はどうですか。

○説明員(新井昭一君) 一番いい例は養殖だと思ひますが、大体五トン未満で操業する海域はいわゆる漁業権漁場の範囲内でございまして、近いところだと三キロ以内というふうなところが大体漁業権漁場では多いわけでございます。中心は養殖等かと思ひますが、場合によつては、そういう比較的近い海域で漁船漁業を行なうということがあつて、あるいはあり得るかと思ひます。

○政府委員(住田俊一君) いわゆるノリ漁業の場合でございますが、これは十六歳の者でも、先ほどお話ししましたように、その実態から見て差し

つかえない、かように考えております。

○杉山善太郎君 先へ進みますが、試験機関の問題についてひとつ質問をしておきたいと思ふので

竹田委員の質問の中に、これはどこでやらせるんだというところで、それは一応資料が出るから、それはそれでいいんでありますけれども、どういうわけで一体財団法人にやらすのか。自動車免許は都道府県の警察でやるが、海技免許は国でやるのが当然ではないかというふうに私は私どもは考へておるわけですが、下請させる理由は予算にあるのか。たとえば国が行なうとしたならば、一体、どの程度の費用が必要なのか、試算されたことがありますがどうか。結局は、これは国でやることか、一番望ましいと思ふんですけれども、即いけなくとも、そういう方向の展望は全然ないのか。いまある既存のものを、これこれのものがあつて相対にやつていくからということ、やはり既成、在来のもので手直しをして、それで監督していけばいいというのか。その辺の点については、これは大臣も既存のものと将来のものとを展望しながら、大臣は、やはり所管大臣になられて、この点は大事ですが、どういうふうにお考えですか、あとで見解を承りたいと思ひます。

○政府委員(住田俊一君) お答え申し上げます。

ただいま先生お話しでございますように、この指定試験機関につきましては、本来国でやるべきじゃないか、まことにございましてでございます。これにつきまして私も実はいろいろと審議の過程において、実際にさしてからば国でやつた場合に幾らぐらゐかるだろうかということも検討してみましたが、それは先ほど竹田先生の御質問にもお答えいたしましたように、いろいろ試験場をつくるとかあるいは必要ないかという試験官を配置するとか、あるいは具体的にそういう試験艇を、ボート、こういった購入費、こういうものをいろいろ検討してみました。約九億四千万いかかという概算が出ております。しかしながら、もちろん理想的に言えば国でやるのが非常にいいのでこ

さいますが、いまお話ししましたように十億近い金が必要ということ以外に、なかなかそういった海技免状を与える長い経験と能力を持った方が実は少ないというのが実情でございます。

したがって、それらの要望に沿うにはやはりいまままでおりこういった小型船舶操縦士の養成に実績のある公益法人を使つたほうが国家的にも有効ではないか、しかもその財団法人が恣意、独善に走らないように国が厳重な指導監督のもとにこの小型船舶操縦士の適正な養成につとめることが最も必要ではないか、こういうわけで、先ほど竹田先生の御質問にお答えいたしましたように、従来実績のある財団法人にやらせたらどうか、こういうことでいま事務的に検討しておる、こういう段階でございます。

○国務大臣(徳永正利君) お説のように、国の一定した機関で免許をやるということは、これは望ましいことだらうと思つてます。

いままで御説明申し上げましたように、事実、今度免許の対象になる人が大体六十五万人ぐらゐおるそうでございます。漁船関係あるいはそういう試験をやらなくてもいい人の残りだけで、いわゆる試験をやらなきやならぬ人が約三十六万ないし三十七万人ぐらゐ推定おる、しかも二年間近い期間にそういうことをやるというわけになつておるようでございますから、将来は別といたしまして、今度の場合、そういう機関を、いままでの経験もあり、またいろいろな知識を持った人のところに委託して講習をやり試験をやる、こういうことになつておるわけでございますが、将来の問題としてはひとつ検討してみたいと思つてます。

○杉山善太郎君 時間もだいたいあつたんですが、以上数点にわたつて問題点を尋ねるといふばかりではなくて、私の主観であり、主張も申し上げたわけでありまして、衆議院の段階から修正という形で、しかも附帯決議もついでこちらに来ておるわけでありまして。

その過程で、この修正の中で、たとえば法改正の中の別表第一の「外洋小型船」の問題ですが、

これがやはり衆議院の段階では、たとえば自民党が「外洋小型船」を修正して、「一級小型船舶操縦士」「これを「船長」と書いて、「機関長(運輸省令で定める区域を航行する外洋小型船に限る。)」としてその下に「丙種機関士」と書いてあります。

これが修正される過程において、ともかくも外洋船舶については丙種機関士を乗せるべきだという主張に関連して、しかしなかなか問題があるのだと。いわゆる沿岸からの以遠距離について、私の聞き及ぶところでは、自民党のほうの側は百里、民社党のほうは五十海里、社会党は二十海里というふうな議論されておるけれども、しかしいづれにしてもそれはめであつて、これはやはり機関長は運輸省令で定める区域を航行する外洋船舶に限るのだという点について、これは重要な衆議院の段階においてこの法をとかく再修正をして差し戻すとか歯止めをかけるということができるか、一つのタイムリミットがあるとするならば、一つの余地は、やはり私は理事の間で、この問題は重要なポイントだから、ぶちまけて言うならば港湾運送事業に關係する既存の船舶について海上労働の特殊性にかんがみ、船長や機関長の配乗を義務づけるような何かそういう点について、「運輸省令で定める区域」というものはいろいろな経過があつて修正案という形で出ておるけれども、これは絶対不変であつて、どうにもこうにも動きのとれないものであるかどうか、そういう点についてひとつ所管局長から見解を伺いたい。

大臣も大事なことであるし、さらにわれわれのほうとしては、せめてこの段階にすれば、もう一日あつたとしても、この点をこの辺で詰めて、いま御承知のように竹田委員が資料というものを収集しておるといふような点を帰納法的に限定すれば、非常に大事な問題であるので、詰めれば一体どういふことになるのかという点について、差しつかえない見解というものをお聞かせいただいて、当局はこの省令のめどというものについてはどういうふうな考へておるのか、これは委員

長にも理事さんにも考へてほしいと思つたのです。その点についてはどういふ見解ですか。

○政府委員(住田俊一君) お答え申し上げます。ただいま先生から、自民党の修正案といたしまして、別表第一の改正の中に「外洋小型船」とございまして「機関長(運輸省令で定める区域を航行する外洋小型船に限る。)」というふうになつておりました。そして「船長」と「丙種機関士」に改める、こういう案が出たことは事実でございます。

私も政府といたしましては、元来原案といたしましては、先ほど来話しておりますように、最近のエンジン機器の非常な発達等によりまして、外洋小型船については機関長の乗り組みは不要であるというふうに考へておりますが、しかし、この修正案におきまして外洋小型船については運輸省令で定める、こういう案が出されたことは事実でございます。私もといたしましては、この点につきまして修正案について現在鋭意検討を進めておる、こういう段階でございます。

○国務大臣(徳永正利君) 御指摘のように非常に重要な点でございますから、委員長を中心にして当委員会の御意見も十分拝聴して決定したいと思つております。

○杉山善太郎君 ここで委員長にちよつとひとつお尋ねしますが、これを理事さんの間でひとつ十分、きょうも若干時間はあると思うのですけれども、きょうでないにしても、十分慎重審議をして、めくらへビに動ぜず、あなたたちからならぬのだから、こういうふうなものだといふところまで詰めて、可能性を追求して善処してもらいたいといふことを強く要望いたします。大臣もいま私が内輪話をしようと思つておりますけれども、記録にとめておいていただいて、まだ私はたくさん持つておるわけでありまして、この点がやっぱポイントであります。そういう点について……。

○竹田四郎君 ちよつと関連で。

きょうあたりの議論を聞いていますと、別には

しけの航行の態様というふうなもの、あるいは引き船の実際の設備がどうなつてゐるか、こういうような問題についても資料もまだ出てこないような状態、かなりむずかしい問題があるんじゃないかと私は思いますが、これはやっぱりわれわれこの法律を審議する点で、横浜ならそう遠いところじゃないですから、ひとつそういうものを一回見て、現実にどうなんだということを明確にしなければ、一体、適当なのかどうかということがわからないうちから、これはぜひひとつ委員長、理事の間で、短い時間でもいいと思つてますから、引き船といふのはどういふものか、実際にモーターコントロールといふのはどういふものか、引いてゐる状態は一体どういふものか、ということ、本来なら夜間あるいは天気の悪いときが一番いいわけですが、なかなかそうばかりも言つちやおられないと思つてますから、短時間でもいいですから、ぜひひとつ現地視察をやるべきだと思つてます。

衆議院のほうでやつてゐるのはどうもモーターボート関係だけ見て、実際の港湾というのはあまり見ていらつしやらないやうでございますので、ぜひひとつ重要な問題を含んでゐるわけですし、法体系上も若干問題が私はあるように思つてます。そういう意味でぜひひとつ短い時間でもけっこうですから現地を見てくる、確かめた上で法案の審議をさらに進めるといふふうに御配慮をいただきたいと思つてます。

○委員長(宮崎正雄君) ただいまの杉山委員、竹田委員の御発言につきましては、本日の会議の終了後理事を開きたいと思つておりますので、その席で十分に相談したいと思つてます。

○杉山善太郎君 竹田さんと私と振り合ひでもつて時間を非常に食つたわけでありまして、大臣がおられないといふと、次官ではこの質問が進められなかつたわけでありまして、ひとつ大臣も、この論議を十分あなたの所信表明の中でやつぱり原点に返つて、あるいはしゃべつて帰つてということにせず、ひとつあなたの独自性

というものを生かしてもらいたい、この大事なポイントをいま委員長もいじくも言っておりますから、特に要望しておきます。

以上で私の質問は終わります。

○森中守義君 少しめんどですが、資料を五、六件。

各国の領海、専管水域の一覧表。ILO条約の九十二号と百二十六号だと思ひますが、客船の居住区に関する条約と漁船の居住区に関する条約。それから海上における違法船舶の監視体制と摘発をされた船舶の処分の状況。それから先般の港湾法の改正に伴った港湾整備計画の概要。それから沖繩を含む米軍の返還ドックの使用状況及び現在使われている米軍のドックの状況。それと、今回の改正によるモーターボートの数が相当ふえるということになりましようが、資料の中に一応想定された隻数が出ていますね、こういう関係で油の需要量はどのくらいになるのか、これをひとつ、私の質問がいつになるかわかりませんが、できるだけ早急に御提出していただきたい。よろしくごさいますか。

○委員長(宮崎正雄君) いまの森中委員の要求に對しまして、運輸省側は何かお答えになりますか。

○政府委員(竹内良夫君) 質問でございすが、港湾法改正に伴った港湾整備計画の概要でございすか。

○森中守義君 そのとおり。

○政府委員(竹内良夫君) 港湾法改正に伴ひまして港湾の計画はつくっておりますでございすけれども……

○森中守義君 あの改正のときに、相当数の消費流通港をつくるんだ、こういう説明があつたんです。でそういう消費流通港は何年どの地区どの地域につくるのかということ、港湾管理者との間で一定の計画を協議するという条項があつたと思う。それが四十九年度ではどうなるか、そういう計画です。特に公害などを中心にしたほうね。○政府委員(竹内良夫君) わかりました。また先生と連絡をとりながらやらせていただきますと思ひます。

います。

○森中守義君 はい、けっこうです。

○委員長(宮崎正雄君) 本案に對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。

午後四時五十七分散会

二月十五日日本委員会に左の案件を付託された。

一、総野線の予定鉄道路線編入に関する請願(第一二〇四号)

第二二〇四号 昭和四十九年二月六日受理

総野線の予定鉄道路線編入に関する請願

請願者 千葉県流山市加二〇六ノ九流山市

長 田中芳夫

紹介議員 渡辺一太郎君 中村 登美君

植竹 春彦君

総野線(千葉県松戸市から総武流山電鉄を延長し、茨城県境町を経て栃木県小山市に至る約六十一・四キロメートルの鉄道)を国鉄の予定鉄道路線に編入されたい。

理由

総野線は、首都二十キロメートル―六十キロメートル圏内を南北に縦断して東北本線とは平行し、首都圏の交通網の一翼を担うものであり、(一)都市と農村の連係による過疎過密化の是正、(二)貨物輸送の増強と地域産業の拡大振興、(三)通勤通学難の解消と通勤通学圏の拡大、(四)地域間距離等の短縮による住民福祉の向上等の使命を有し、交通機関の立ち遅れから生ずる沿線地域に山積している諸問題を解消してくれる重要路線である。本線期成同盟会は、昭和三十二年十月、沿線七市町が一体となつて鉄道新線計画「総野線」の実現をめざして結成され、以来十六年余にわたり国鉄の予定線編入を要望して鋭意運動を展開し、この間、衆・参両院において、二回にわたり請願が採択されている。エネルギー危機が叫ばれている現下の国内情勢から見ても、いまこそ本路線を實現するよう、特段の配慮を切望する。