

第七十二回
国会

参議院運輸委員會會議録第六号

昭和四十九年二月二十一日(木曜日)

午前十時十九分開会

委員の異動

二月二十日

辞任

重宗 雄三君

山崎 竜男君

岩本 政一君

渡辺 一太郎君

前田佳都男君

竹田 四郎君

二月二十一日

辞任

柴立 芳文君

河本嘉久蔵君

出席者は左のとおり。

委員長

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

江藤 智君

金井 元彦君

河本嘉久蔵君

木村 陸男君

古賀雷四郎君

柴立 芳文君

竹内 藤男君

橋 直治君

松平 勇雄君

瀬谷 英行君

森中 守義君

阿部 憲一君

村尾 重雄君

補欠選任

木村 陸男君

竹内 藤男君

古賀雷四郎君

柴立 芳文君

金井 元彦君

小柳 勇君

補欠選任

河本嘉久蔵君

國務大臣

運輸大臣

政府委員

行政管理局長

運輸政務次官

運輸大臣官房審議官

運輸省海運局長

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

労働省労働局長

労働省労働基準局安全衛生部長

事務局側

常任委員会専門員

説明員

外務大臣官房審議官

水産庁漁政部企画課長

運輸省船舶局首席船舶検査官

運輸省船舶局船舶職員課長

池部 幸雄君

杉原 真一君

新井 昭一君

謝敷 宗登君

星 忠行君

徳永 正利君

大田 宗利君

増岡 博之君

原田昇左右君

蘭村 泰彦君

内田 守君

住田 俊一君

竹内 良夫君

佐原 亨君

道正 邦彦君

中西 正雄君

太郎君、前田佳都男君が委員を辞任され、竹内藤男君、古賀雷四郎君、小柳勇君、柴立芳文君、金井元彦君がそれぞれ選任されました。

○委員長(宮崎正雄君) 運輸事情等に関する調査を議題といたします。

質疑のある方は順次御発言を願います。

○森中守義君 きょうは大田、あれだそうですね、総理及び関係閣僚が労働団体と会見をする。趣旨はどういう内容ですか。

○國務大臣(徳永正利君) 趣旨は、関係閣僚と関係団体の幹部の皆さまと、現状のいわゆるいろいろな経済情勢を正確にひとつ認識をして、国民生活にどういふふうにならねばならぬか、これからのそれぞれの立場で対処していくか、こういうことについて忌憚のない意見を交換しよう、こういうことであると思います。

○森中守義君 そこで、いま大臣が言われますように、関係閣僚がそれぞれの立場で、こういうお説でございすけれども、大臣の所管としては、さしずめ春の一番大きなうねりは、何と言つても国鉄労使双方の問題だろうと思ひます。これは何もうことしに限ったことではなくて、おおむね例年のように非常に大きな紛争に発展をし、ひいては社会問題に発展をする。そこで、これは異常なパニック現象を背景にしたそういう問題ですが、いままで私どもがこの委員会でも経過を見てきておりますと、問題が進展をして、抜き差しならぬところについて何か対策が立てられる、こういうパターンがいままで繰り返されているわけですね。しかし、労使問題というものは、あくまでも信頼というものが基調になるべきでしようけれども、大臣として、国鉄労使関係に對し何か改善の方法、しかも前段的なものとして、いま申し上げるよう非常に経済波動の高い中での取り扱いですから、政府としてはこういう措置を考えると、検討するといふようなことを、事前に何か表現できるようなことはお考えになりませんか。

○國務大臣(徳永正利君) 実は、きょうの会合が総理を中心にして初めての話し合いになると思ひます。で、私は、いま抽象的なお答えをいたしましたけれども、やはり目前に迫つておる春闘という問題が議題にも、話題にも――議題というよりもむしろ話題に私は出てくるんじゃないかと思ひます。その中で、私の関係してあります海員の問題もございす。それから大きな問題としては、国鉄のいま御指摘のような問題もございす。したがって、その他のいろいろな団体がございす。そういう問題について個々の話はきょう出るか出ぬかわかりませんが、実は明日それらの方々の代表と――七団体だそうでございす。いま団体の名前を私ちょっと全部覚えておりませんが、私の関係する七団体の代表の方々とお目にかかることになっております。おそろく、突つ込んだこまかい話にまでいくかどうかは疑問でございす。時間の制約もございすから。

その中でやはり賃金の問題、あるいはまたそのほかスト権の問題とか、なかなか政治的な問題も含まれておるようでございすが、まあ、きょうじゅうには大体のお話の内容を、事務的に申しします。内容等についても、ひとつ自分のほうはこういうふうなものの考えだということを私の手元まで届けようというふうなお話でございすから、それを見た上で、それぞれの項目について明日どの程度のお答えができるか、検討してみようと思つておるところでございす。しかし政治的な大きな問題になりますと、私一人でもの考えを軽々に言うわけにもまいらぬと思ひます。主としてそれぞれの担当の閣僚がおりますから、それを中心に御相談をして、その上でできるだけの善処、対処というものをやつていきたいと、か

ように考えております。

○森中守義君 確かに、言われますように、きょうの四団体との会見というものは、いわば一発勝負という意味ではもちろんないと思います。言ってみれば、双方の感觸の探り合い。しかし具体的にいろいろな要求ですとか、そういうものが出ることはこれは間違いない。ですから私は申し上げたいのは、現在における国鉄だけを限定して考えた場合、少なくとも財政再建の方向に向かったといえながら、すでに先般は約二千三百億ですが、それから今回の九月一ぱいの凍結によりましておむね一千億、まあ、もちろんこれは財投で充たする、金利は見ようというふうですが、いまの運賃収入、料金収入の状態等からいいますと非常に国鉄の財政が困る。そこで、いよいよ具体的な金額が提示される。ゼロ回答なのか、有額回答かという、またこの辺で非常に大きな波が立つんです。しかしながら、結果的にゼロ回答で逃げ切るというところは常識的に考えてもできない。で、その際の財源措置はどうするんですか。もちろん、これは財政当局との関係もありまして、この辺のことを、むろん先々は、やれ調停だ、裁定だという一つのコースはありまして、けれども、しかし裁定段階等でかくかくの金額を出すべきだという、こういう答えが出たような場合、おそらく私は今日の趨勢から出ると思う。そういう場合に、財政上の問題については大臣はどういうお考えをお持ちでしょうか。

○国務大臣(徳永正利君) これはお説のように、ゼロ回答で逃げられるなんというふうなそうなのではないことは、これはもう当然なことだと思います。さらにまた昨年の暮れに、〇・三%のいわば三月支給のものを、年度末支給のものを繰り上げ支給もやっております。そういう問題等々につきまして、実は、これをどういうふうな形に引き上げるかというところにつきまして、まだ具体的には私は話ほどことも進めておりませんが、これは運輸当局ばかりではなくて、郵政当局もございます

し、あるいはその他のいろいろ直接関連した問題をかかえているところがございますから、そういうような各省とも相談いたしまして、財政当局と十分話をこれから詰めていきたい。これから詰めてまいりますためには、予算上の措置、いまの予算との関連とか、いろいろなものが出てきようと思えます。そういうようなことも間違いないような措置をとってきたい。またお説のように、固まるまでにはいろいろな段階があるだろうと思えます。その手続を経て国民の皆さん方に迷惑のかからぬような、なるだけ早い時期にそういうような円満な秩序ある解決をはかってまいりたい。私のほうもそういうような心がまえでおりますし、また、組合側におきまして、そういう秩序ある解決を早期に何とかまとめてもらうような努力を続けさせていきたい、かように考えております。

○森中守義君 何も、この際詰めておこうという考えでございませぬ。いま私が申し上げたゼロ回答では逃げられまい。裏返して言うならば有額回答、このことと、どの程度の額であるかは別として、とにかく有額回答出さざるを得ないということと、そうした場合に、いま大臣の言われるように、財政措置というのが非常に問題になってくると思ふんですね。そのことは大臣として各般の内容容検討の結果、手当てをする、こういうふうな理解してよろしゅうございませうか。

○国務大臣(徳永正利君) そういうことに相なると思います。

○森中守義君 そこまでお答えいただいておりますと、非常に先々の展望も出てこようかと思ひますから、たいへんけっこうなことだと思います。いま一つ承っておきますのは、しばらくの間運輸省関係におつき合いをさしてもらっておりますが、現在の省内機構ですね。これを大臣はどういうふうにごらんになりますか。具体的に言いますと、陸上、海上、航空、大別すれば三つの部門に分かれます。しかし機構の問題といきますと、海上関係は非常に充実されている。まず海上保安庁、船員局、船舶局、海運局、港湾局というように四

つか五つの局がある。他面鉄道も、これはいいでしょうが、自動車関係がいまや二千四百万台になんなんとする今日、膨大な許認可事務等を扱っていて、しかも不特定多数に近いようなたくさんの方々の事業者をかかえている。こういうような状態で、かなり私は運輸省の行政機能に何かこの際、検討を加える必要があるんじゃないかというところを少しは考えている。むろん、これは中核部と地方機関も含めて、大臣に就任されてその辺のことについては何か感じるものはございませぬか。

○国務大臣(徳永正利君) 私も、実は国会に参りましてから運輸関係は実は初めてでございまして、いわば全くのしろうとで、かり出されて運輸関係にすわったことも実は一べんもないという、そういうところに今度はこっち側にすわられるような形になりまして、運輸省に行ってみまして、いろいろな関係のいわゆる守備範囲の広いの戸惑って、まだほんとうのことを言う専門用語もなかなか頭に入らぬような状況で、まことに申しわけないと思つて勉強している最中でございまして、お説のように、いままでに運輸行政には終戦以来いろいろな歴史があるようございします。終戦によつて各省の解体されたものを集めたり、あるいは横の申しますか、そういう組み合わせの上でできておるようございまして、いろいろ複雑な要素は持つておることは事実でございします。

自動車一つをとってみても、これは終戦後急速な進歩を遂げて、毎年この人間の、職員を増員をお願いしているのは自動車関係と実は航空管制、飛行機と自動車というのはいまよく似た発展をしてきているわけでございます。聞くところによると、私は運輸省に参りましてずっと部屋を回つてみまして、航空局の部屋がなかなかつばな部屋がずつと並んでいるわけなんです。どうして航空局長の部屋だけこんなつばな部屋かと思ひましたら、実は航空庁にしようというふうな一時計画があつたそうでございます。そういうふうなことで、建物のほうはもう庁の計画ができていますけれども、実際の中身はまだまだ航空局だ、こうい

うような歴史も終戦後あるようでございます。自動車におきまして、先ほど来御指摘がございましたように、異常な、非常な進歩と申しますか、増車、それに伴う人間の増員、認可の問題等々が重なり合ひまして、地方も含めて御指摘のような複雑な事情になっておることは事実でございします。

さて、私は、ここでどういうふうなこいつを一体組み立てて運輸省なるものを判別していくか、非常に理想的に言えば、航空部門とか、あるいは海運部門とか、あるいは自動車部門、国鉄部門と、こういうふうに分けて、それぞれの方角に持つていけばあるいは理想的かも知れぬと思ひますけれども、さしたたて、いまここでそれに手をつけるとか、どうしようというふうな具体的な案は知恵もございませぬし、いま検討するところまでいってないわけでございます。これから先のいろいろな事情等を考えますと、この運輸省の機構そのものにもあるいはいろいろな面から御批判をいただき、御相談もいたしましていろいろ考えていかなきやいかぬ問題があるんじゃないかと思ひますが、いま具体的にこうという構想は実は持つておらないわけでございます。

○森中守義君 もちろん、私も具体的に――いま単に自動車の例を、二千四百万台持つていくという一つの例にすぎないのですけれども、いままで二国会に一回ぐらい平均で設置法の改正というものが出てくる。ところが、出されてくる設置法の改正というのは、いわばほんとうのごく限定された小部分のものであつて、運輸行政をどうやっていくかという、そういう根幹に触れたものはないんです。ですから、いま大臣がはしなくも言われるように、確かに航空昇格というものは、高圧産業と言われた航空産業が非常に成長を遂げた、あるいは無限に近いような可能性がある。で、それに対してはやはり外局に――航空庁ですね、したほうがいいんじゃないかという意見があつたことも聞いております。そういうたように経過の

中に幾つもあるのですけれども、しかし歴代の大臣の中で、それならばひとつ今日の重要な経済官庁であり、しかも、きわめて高度な社会性を持つている運輸省の機能をどうこれから進めていくかという、俗に言われる抜本的な改革、検討ということに手を加えられた大臣はあまりおいでにならないように思う。

しかし、これからどういったように時代が変化していくのか、容易に予測もできませんけれども、少なくとも現状をとらえた限りにおいても、かなりパンク寸前のような行政需要になっているんじゃないか。で、そういうことになりますと、現在の機構がいい、悪いという、そういう批判じやありません。けれども、新しい時代に対応できるような、運輸省をもう一回見直してみたらどうかというように考えるのですけれども、ですから、いま大臣のお述べになったことと、私の見解は、その大きな開きはないと思います。しかし問題は、具体的にじやどうするかということになりますと、内部の何かそういうことを少し吟味を加えるような方法をお考えになりませんか。

○国務大臣(徳永正利君) 先ほどお答え申し上げましたように、確かに複雑多岐、守備範囲は広大になり、しかも広大になりつつ繁忙をきわめておるといふことも事実でございます。いろいろそういう点におきましては、私の目の届かぬところもあらうと思ひます。ただ、いま先生から指摘を受けまして、また、私もかねがねそういうことは考えぬでもございませうけれども、いま唐突にここで、それじや、ひとつ一べんこの機構そのものに手を入れて考えてみますというところまでは、実は私自身余裕と申しますか、ないわけでございます。私が事実そういうようなものを考えるとなると、私自身が一つの構想というものをやっぱり固めなきゃならぬと思うんです。その線に沿ってそれぞれの部門に対し、あるいはそれぞれの機関に対し、たたき台を出すべきだと思ひわけでございますが、これから先もう少し余裕ができましたら、私自身もこの運輸省という膨大な機構をどう

ういうふうにして完全な行政というものが目の届く、しかも行き届いた行政というものができるかというような点については、ひとつ研究してみたいと思つております。

○森中守義君 これはいま答えを得ようというわけでもありませんが、実際やり出すと、たとえば行管の五割人員削減という一つの問題がある。あるいは内閣一体としての行政の簡素化という原則がある。なかなか簡単にいくものとは、これはもちろん思ひません。けれども、これはやっぱりかなり用心深く見直していきまさんと、何しろ人を扱っているということなんですね。

これも一つの例であり、しかも毎日に近いようですね、一国会の中で議論してきているのですが、たとえば航空管制官。ちよこちよこニアミスが発生するとか、あるいは現場に一度行ったことがありますが、たいへんな業務量なんですね。こういうことなどを考えますと、ますますどれなのかというふうなのは、やっぱり私は出てくると思うんですね。なるほど大臣がみずからペーパーポジションを持ちたい、そのお気持ちは十分わかります。しかし、官房系統あたりで少しそういう大きな問題をチェックしてみても、可能なところからやっていくというののも一つの方法でしょうし、あるいは全体の大ワクをとらえてやるというののも一つの方法でしょうが、いずれかを大臣、ひとつこの際促進をされるように、具体化ができるようなことをお考えになるのはどうなのかと、こう思ひますが、重ねての質問で恐縮ですが、どうお考えになりますか。

○国務大臣(徳永正利君) 御指摘の点は、確かに一つの研究課題だと思ひます。それでは私がいまここでそれをお約束して、すぐ官房にでもこれを命じてそういうことをやる段階かどうかと申しますと、実は私、昨年の十一月二十五日に拝命いたしましたから、ほんとうにもう日曜というものが一日もない、今日まで続いているわけでございます。ほんとうにものごとを考える余裕すらないような状況が連日ございまして、先生がいま御

指摘のような点につきましても、あるいはゆつくりゆつくりと言つては恐縮でございますけれども、思ひを練るといふような余裕が出てこないわけでございますが、御指摘の点については、確かに私は一つの忠告であるというふうには受けとめたいと思ひます。

○森中守義君 こういう具体的なものに入つて、ちよつと大臣、質問の通告もしてありませんので、どうかと思ひますが、自動車関係ですけれども、どうかとありますが、自動車関係ですけれども、おおむね各県単位に陸運事務所というのが配置されている。これの所長以下身分の問題が非常に問題なんですね。

これは各県段階は、何もかにもこつちのほうによこせという主張がある。また他面そうでない、いや、委任事項は委任事項なんだが、予算と人事権等はおおむね運輸省が持つておるならば、実質的な内容においては変わりないの、全部運輸省の直轄にしたらどうかと、こういうことなどは長年議論の中心になっているのですがね。こういうことについてはどうお考えになりますか。

○国務大臣(徳永正利君) 私、この実態はまだ正確には把握していませんけれども、御指摘のような点があると思ひます。この間も実は熊本県知事がやつてまいまして、沢田君がやつてまいまして、わしに判こだけ押さしておいて、人事権もなければ予算権もない、こういうようなことはおかしいじやないかと、まあ雑談の中でございませうけれども、そういう話が出て、ああそういうような実態がこの自動車関係にも地方陸運事務所にもあるということも、そういうようなところからいろいろ話題になり、私も承知をしたわけでございます。これは運輸省ばかりではなくて、厚生省にも御存じのように各省あるわけでございます。人事権と予算は本省が持つておつて、このいろいろな権限は知事が判こを持つておるというやうなことが各省にもあつて、これがいろいろ問題と申しますか、議題と申しますか、議論の対象になつておることも承知しております。これ、なかなか私いまここで、それではどういうふう

を開始したいかということについては、なかなか言い切れない事情にあるわけでございます。この間も職員組合の人々と会つたときにはこ

う言つたんです。

私は、速記がついておりますからほんとうのことを申しますと、おれは元来これはもう全部地方に委任すべきだと思ふのだと、野にアツたときにおれはそう思つておつた、その推進派だつたのだと。しかし、こうして中に入つて諸君のそういうような話を聞くと、もう職員組合の連中の話は、こいつはもう絶対に引いてくれと、この場で約束しろというわけなんです。まあ、ここで約束しろといつても、すぐどうこうというわけにはいかぬけれども、しかし、諸君の言うこともよくわからぬこともない、よくわかつた。まあこれは労働省一省の問題ではないのだから、各省ともよく相談して、この問題については慎重に取り扱わいかぬと。しかし私は、野にアツたと言つてはおかし

いですが、けれども、議員であつたときには、これはもう地方にきちつとして整理したいいいじやないかというやうな、私個人の意見は持つておつたわけなんです。そういうことを言つたこともかつたわけなんです。あるわけではございませうけれども、内部に入りますと、また逆の強い意見があることも事実でございます。そういうやうなものとも調和し、また、実際業務上そういうものをどういうふうに動いていかせるべきか。また、移管した場合にどうなるのかというやうな等々も考え合わせ、調整し合つて、これは私は今後とも検討するに価する事項だと、こういうふう

でも考えております。

○森中守義君 まあ、これは検討する事項だといふことでけつこうですが、確かに実務的な内容等があるように思ひます。ただし、大臣のお話のやうに、いろいろな沿革もあるようですから、そういう沿革を全く黙殺しまして一刀両断というの

の一つだと思ひますから、早急に御検討いただくようにお願いしておきたいと思ひます。

それからいま一つは、ちょうど昨年でしたか、運輸、物特等との連合審査の際に、時間がなかったために十二分にお尋ねする機会がなかった。それで、あのときに大蔵大臣と私はちよつと問答をいたしました。が、運賃の九月一ぱいの凍結、その決定されたことは国会で定めることですから、いづれ法案も出てまいりましょうから、その際に議論すればよろしいと思ひますが、問題は、政府決定に至る経過についていささか委員会、特に参議院としましては異論がある。大臣が与党の幹事長で、法案の審議の中でもいささか心痛されたことも知っております。何しろ一回法案がつぶれた、あらためて出し直した、その間に河野議長がたいへんな心配をしたといふいろいろないきさつがある。しかしてやつと、多数でやつたといふいながら決着を見た。そういう重要な法案の扱い、その結果が経過の中にあつたのに、肝心な所管大臣及び当事者である国鉄総裁が全くあずかり知らない場所でものごとの決定が行なわれた、これは一体どういふことなんだといふような、まことに私どもその当時法案を手につけた関係の委員といたしましては、釈然としないんですよ。

本来私は、そういう決定等の際には、幾ら与党であらうと政府であらうと、責任ある当事者が参加をしないで、しかも院に關係のあるという問題の扱いとしては、たとえ今日の物価事情を鎮静をさせる最大の手の一つである——まあ、福田さんはいますぐ何をするか、それは物価といふ火事を消すことだ、このためには手段も方法もいづれ、まあいわざるを得ないといふ方を大蔵大臣としておりましたか。しかし、やつぱりものには順序がありますね。私は、運輸大臣に就任をされて幾ばくもたないときのことですけれども、これは非常に委員会としては遺憾に思つておる。本来は、両当事者が参加をし、しかも決定をしたことにつきました。河野議長に政府与党は一言ぐらいいさつがあつてもいいんじゃないか。そこで、議

長がそういう政府決定を受けたならば、少なくとも各党の責任者に、あれほど参議院で大騒動やつた問題を政府・与党はかくかくの経緯のもとでどうしたといふことなんだが、了承してくれといふぐらゐのことが各党の責任者に一言あつていいんじゃないやなかつたか。もちろん、私は、河野議長にじかにそのことを聞いたのだしわけじやございませぬが、仄聞すれば、河野議長もそのことについては全然あずかり知らないといふようなことのようにですが。これは何も責めるわけじやございませぬが、所管大臣としてどういふお考えですか。

○国務大臣(徳永正利君) 実は、この経過はいろいろなことがあつたやうでございませぬ。以前のことは別といたしまして、私も就任早々の間でございまして、石油事情といふものが突然こつ然として出てまいりまして、まあ焦燥と不安のこの経済情勢を目の前にしてどうするかといふことは、當時から議論があつたのは御承知のとおりでございませぬ。そこで、党の自由民主党の幹部と、それから大蔵大臣その他経済企画庁長官とか、どういふ方が参加されましたか、私はつまびらかにしませんけれども、その間で、ひとつこの危機を乗り越えるためにはどういふ切つた対策を立てなければならぬか、対処しなければならぬかといふことで、実は公共料金を厳に抑制していこう、それがためには、まず政府の姿勢として国鉄の運賃と米価の決定をさらに六カ月延ばそう、そこで延ばすといふ決定を見たわけではないといふことでございませぬ。そういうようなことを含めた一つの予算編成方針といふものをひとつ考へてみたかどうかといふ、一つの方針のたたき台を出したといふことでございまして、その後、私のところに経済企画庁長官から、こういうような方針である、いすれ、しかるべき機関にはかつて決定されることと思ふけれども、きょうの国会においてこういうような方針を、政策的な方針と申しますか、予算編成の方針と申しますか、ことであつたといふことを聞き知つたわけでございますが、いまおつ経過はそういうことでございませぬが、いまおつ

しいますように、しからば、この間に非常にこの運輸委員会をわずらわしていろいろな御苦勞を重ねていただいた重要な法案でございませぬから、その点のいろいろな配慮といふものが足りないんじゃないかといふ御指摘もよくわかります。ただ、議長をわずらわすかどうかといふことにつきましては、これはやはり立法機関の長でございませぬから、必ずしもいま、私は突然のこと、先生の提案にすぐそれはやはり議長を中心にして各党に呼びかけた方がいいといふふうに同感を表明するに、ちよつともう少し頭の中を整理しなければいかぬと思ひますが、いすれにしても、こういう重要な問題は、やはり手順を踏んだ間違いのない組み立て方をすべきであるといふふうに思ふわけでございます。

○森中守義君 大臣ね、ちよつと私が舌足らずだったかも知れませんが、このことに議長が介入すべきだといふことじやないですよ。院を代表する議長だから、あれほど大騒動をした経緯があるので、しかも議長みずから一度ならず二度までも裁定案を用意した、こういう経緯もありますから、そういう決定を政府のほうにしたならば、議長に對しまして、たいへんお騒がせをした運賃及び再建法の一件についてはどういふふうな扱いをしたといふような、俗な言い方をするとあいつくくらいいふような話をする程度のことだといふ程度の各党への話をする程度のことであつてもよかつたのじやないか、そういう意味でしてね。何も取り扱ひにこれは議長が介入すべきもので私もないと思ふ。介入せよといふのじやない。そのくらい院が大騒動になつた経緯があればあるほど、立法府と行政府との關係はある種のパイプがついてもよかつたんじゃないか、そういう意味なので、そこはひとつ誤解のないようにしてください。

しかし、いすれにしても、これは私どもももちろん当事者でございませぬし、こういふ経緯であつたといへばわからぬこともございませぬ。措置としてはいいか悪いかといふのは、これは法案が出たときの議論にまかせることとしたしますが、どつちにしても大臣あるいは国鉄総裁が参加をしない場所できめたといふ事実、そのことを企画庁長官が、いま大臣の説明からいけば大臣に連絡をしてきた、少なくとも意思決定の場には大臣は参加しなかつた、国鉄総裁は参加していない、このことは非常に遺憾であるといふように思ふんです。これ以上大臣に答弁求めようと思ふがございませぬけれども、これは委員会の意思というよりも、これは私は、しよつばなから最後まで運賃再建法に關係をしてきた者の一人として率直にそういう気がしてなりませんので、この際、遺憾の意を表明しておきたいと思ふんです。ですから、これから先のことは、この前ちよつと問題に供しましたたえはタクシーの暫定運賃の問題、これなどもどうもやつぱり四圍が何役かきめられたものを運輸省に押しつけてきたといふ、形の上では、実際、運輸省で作業したのかもわかりませんが、そういう物価問題關係協議会、このあたりできめてきたといふけれども、形の上で実際おかしいのです。ですから、よほど運輸大臣、そういう点では大臣の立場、むずかしいいへば権能といふことをこれは確立してもらいたい、そう思ひますが、いかがですか。

で——外務省来ておりますか、水産庁来ておりますか、ちょっと前に出て下さい。

四十五年の二月に、科学技術庁の研究調整局が「マラッカ・シンガポール海峡に関する調査研究報告書」、こういうものを公にしておる。そこで、この内容からまいりますと、「四十三年度の特別研究促進調整費を運輸省海上保安庁水路部、同港湾技術研究所に配分し、同海峡に関する基礎的調査研究を行なった」、こういうふうに言っておりますが、運輸省の場合にはこの調整費の配分を受けて両方の部門が海峡の調査に乗り出したのはいつですか。

○政府委員(原田昇左右君) 海峡の調査に乗り出しましたのは、まず予備調査をやっております。準備段階として、一九六九年一月から三月にかけて四カ国、つまり沿岸のマレーシア、シンガポール、インドネシア三国とわが国とが共同いたしまして、水路調査を実施するとの方針を固めて、その準備作業を一九六九年一月から三月にかけてまして、四カ国の人員からなります共同調査団によって予備調査を実施したわけでございます。

○森中守義君 いまのお話ですと、六九年の一月から三月まで関係四カ国の共同調査、これで調査は終了したのですか。

○政府委員(原田昇左右君) 予備調査の結果は一九六九年八月に発表されましたが、この性格上、比較的目の荒い作業、つまり測量でございましたので、さらに、この結果に基づいてできる限り早い機会に本格的な調査に着手するということになりました。一六九年の九月から沿岸三国との折衝をいたしまして、一九七〇年七月に至って、ようやくこの沿岸三国との間で本格的な共同調査を実施するための領海寛え書きの調印が行なわれたわけでございます。そして、その結果をいたしまして、一九七〇年十月四日から同年十二月十九日まで七十七日間、まず本格的調査が実施され、続いて七一年一月二十五日から三月二十日までの五十五日間、東京におきまして四カ国技術者によ

る共同作業としての資料処理が行なわれております。

○森中守義君 そうしますと、いまの御説明では七一年の一月二十五日から三月の二十日まで、一通り本格調査もこれで終了した、全部海峡に関する、たとえばこの中にも出ておりますね、サンドウエープだとか、それから非常に潮流の激しいところとか、それから浅瀬だとか、こういうものもほとんど把握できたというような言い方をしておりますが、ただし、これはいま言われたのとちよつと——当初調査のようですね。だから完ぺきではもちろんないでしょうが、いま原田さんの言われる七一年の一月二十五日から三月の二十日までの最終作業で一切がつかい調査完了した、こういうふうな認識に立っているのですか。

○政府委員(原田昇左右君) 説明が不足で恐縮でございますが、ただいま御説明申し上げましたのは第一次の調査、俗称第一次の調査といわれるものでございまして、これは続いて第二次、第三次という調査がございまして、これは先ほど申し上げました第一次の調査の海域をさらに追加いたしましたので、それだけでは十分でないということがだんだんわかってまいりましたので、第二次調査は一九七二年、昭和四十七年の二月から六月、それは二つの区に分かれておりまして、もう一つの区は四十七年の二月から三月というように行なわれております。それからさらに第三次調査をいたしまして、昭和四十九年、一九七四年に実施されたものがございまして、

○森中守義君 第三次はいまからやるのじやないですか。四十九年のいつからですか。

○政府委員(原田昇左右君) 正確に申し上げますと、第三次はやはり二つ区に分かれておりまして、四十九年三月から五月までのものと、四十八年十一月から四十九年一月ないし二月というものがございまして、

○森中守義君 この調査のテンポでいって、完ぺきに近しいその調査完了はいつごろを予定しているのですか、調査計画。

○政府委員(原田昇左右君) 次の技術者会議をやつてきめることになっておりますが、大体昭和五十年に終了する予定となっております。

○森中守義君 五十年が完了の年度ですね。

○政府委員(原田昇左右君) はい。

○森中守義君 そこで、いままで説明を承った中で、インドネシア、マレーシア及びシンガポール、沿岸三カ国とわが国との合意というものは、調査に対する合意ですか、それとも、当初これは私などが承っていたのでは、もともと日本政府がIMCOに相談を持ちかけて、どうしても日本政府がIMCOに相談を持ちかけて、どうしても日本政府がIMCOに相談をして、IMCOは沿岸三カ国と相談をして、と、その必要性は認めるというふうなことですべりだしたように聞いておる。したがって、調査研究の成果というものは、結果的にどうなるのか。潮流の状態とかあるいは非常に浅いところとか、そういう海域あるいは水質の調査等の単なる調査に終わるものか、調査研究の成果をどう措置しようとするのか、その辺はどういうことになりま

すか。もともと調査に乗り出すという意味合いは、いま申し上げたようにIMCOに対してどうしても海峡の構造改善をやらなければならぬ。当時、たしか予算が五十億ぐらいの予算でその作業をやるんだというふうに聞いておったんですが、まあ経緯はともかくとして、結果を、どういうことにするのですか。

○政府委員(原田昇左右君) もともと本調査は、マラッカ海峡の航行の安全ということが非常に関係方面で指摘されて、これに対して、その正確な海図がないということから、海図を確認し、正確な海図をつくるために水深をはかるということとが一番の主目的であったということでございます。

そこで四カ国で共同で行なわれますこのメモランダム・アンダスタンディング——了解寛え書きには、四カ国が共同でこの調査をするということ

作業をして公表しようということになっております。それによって船舶が航行する場合に正確な水深が示されるということが、結果としての効果ということになるかと思ひます。

○森中守義君 ちょっとわからないね。こういうことですか。四カ国が合意に達した内容というものは共同調査をやるということ、調査結果を海図につくり上げて航行の安全に資する、それだけのことで、調査目的というものは、

そこで、これはぜひ以前に話さなければいけません、私が聞いた内容では、もともとこれは構造改善をやらなきゃいかぬ、そのためにIMCOに話を持ちかけて、IMCOはその必要性を認めた、しかし、沿岸三カ国に日本政府がよく相談をなさないと、そういうふうなIMCO側の了解を取りつけたと、こういうふうに聞いています。それから、その調査研究の結果というものは、海図をつくるということと四カ国が合意しているものか、あるいは構造改善という特殊な海洋の工事に手を出していくということまで合意に達しているのか、その辺がちょっとはつきりわからないね。

○政府委員(原田昇左右君) 調査を始める予備段階におきましては、いま先生の御指摘のあった構造改善といいますが、たとえば灯台を適所に設置するとか、あるいは沈船があれば撤去するとか、いろいろなこともあるべきではないかということもございましたが、この了解寛え書きにおいては単に、英語で恐縮でございますが、データ・ウィル・ビー・プロセスド・ジョイントリーと、こう書いてございまして、プロセスというこ

とばになっております。つまり、データは共同で処理されるということだけが書いてございまして、それは水深の測量調査をやるわけでございまして、それが海図といったような形で、水深表示という形で処理されるというようにわれわれは了解しております。

投入して、最終的には海図をつくる、それだけのことなのか。また、それだけのことで日本としては満足なのか。海図をつくるだけじゃない、いま審議官が言われるように、たとえばその工事に灯台をつくることも一つの方法でしょうが、そういうところまでやりたいというのか、その辺のところが、この了解覚え書きがもう最終的なものですか。

○政府委員(原田昇左右君) この了解覚え書きは、その航路調査に関することだけに限定した了解覚え書きでございまして、航行安全を確保するためには、インドネシア側にはほとんど灯台がない、あるいは、あっても灯台がとっていないという状況でございまして、これには日本政府が灯台とか、あるいは灯浮標、こういったものを別途インドネシア政府に援助してこれを整備してもらおうということをお願いしまして、これについてインドネシア政府が目下整備を進めておられるという状況でございまして、それからなお、マレーシア政府にも、あるいはシンガポール政府にもそういった話はいましてございまして、ただ、マレーシア、シンガポール側はかなり灯台等の航路標識は整備されておりますので、インドネシアほどはございませぬが、そういうことをお互いに話し合いをして、沿岸国の主権においてやっていたくということに相なっておるわけでございまして、四カ国共同でやらなきゃならぬ面は測量という、海峡の水深調査ということに限定いたしたわけでございします。

○森中守義君 大体わかりました。そうしますと、第三次に至る調査ということとは、この領海覚え書きに尽きる、そういうことだね。

そこで問題は、じゃ、日本政府としては、海図をつくるという程度のもので、これは満足すべき状態にないと思う。それで、将来のマラッカ海峡の構想としてはどうあるべきか、固めておりますか。いまお話を聞けば、それぞれの主権国に対していろんな見解を伝えて、同意を求めようとしているという内容のようですが、どういふことを

目的にするのか、どういう構想を描いているのか。それは固まったものかどうかわかりませんけれども、少なくともこの話をわが国が率先して提起したということは、これはやっぱり中近東からの石油の問題でしょう。そういうことを考えると、航行の安全という一つの原則がある。じゃ、具体的にどうするか。私は海図をつくるだけじゃ満足すべきものではないと思う。将来構想としてどういふことを考えておりますか、各国と話がつく、つかないは別の問題だ。

○政府委員(原田昇左右君) これは、先ほど先生の御指摘のあったIMCOに関連いたします。IMCOでは、トリニダード・トバゴ事件が起った直後、IMCOの会議におきまして、船舶のふくそう海域については航行分離帯を設けて、つまりセパレーションスキームといいますが、往航と復航を分離するということが非常に望ましい、そういう海峡の一つとして、マラッカ海峡も往航と復航を分離する分離航路帯をつくるべきではないかという提案がございました。それについてわれわれとしても、もしマラッカ海峡にそういう分離航路帯ができれば非常に望ましいんではないかというふうに考えております。そうして、その前提としては、航路標識なり——船舶の位置を標示する航路標識が正確にできておる、あるいは浅いところの危険なところには危険信号の航路標識が立つというふうなことをはつきり、まず航路が整備されるということ、それから海図が正確で大型タンカーが水深がはつきりわかるということにする必要が、まず前提としてございします。その上でその航路分離帯を設定して、これを関係国がそれに従って、関係国の船舶が従っていく、運航されるということでありまして、マラッカ海峡の航行安全機能というものは非常に向上するであろう、こういうふうに私も考えております。

ただし、これをやります場合に、沿岸諸国は最近、インドネシアもマレーシアも十二海里が領海であるという説を主張しております。沿岸国が何としてもその主権を持って、こういう航行分

離帯をやるのではないかということもIMCOと話し合ってもいいと、私もかかってにその分離航路帯を設定してやるわけにもまいりませんので、その辺については目下の調査が五十年に完了いたしますれば、マラッカ海峡の航行安全計画について沿岸国と十分協議をし、またIMCOとも十分協議をしてこの点について万全を期したい、こう考えておる次第でございします。

○森中守義君 外務省、これは出先の三国の大使が非常に骨を折ったというふうな話もあるんですね。つまりIMCOに日本が話を持ち出していいよ三国交渉に入った際に、共同で調印はできない。それは二次大戦における日本のネイビーが非常にひどいことをしておるから、また海峡に日本の軍艦力が伸びてくるのではないかと過去のイメージがある。しかるに覚え書き、了解事項に達したということは、そういうものは消えたとは認識しておる。ところがどうなんですか、これはいま原田審議官がはしなくも言われた領海の問題、これはわが国は、マラッカ海峡というものは三国の領海という立場に立つてもいいものを見ておるのか、あるいは国際管理権のもとにあるという認識のもとに立っているのか。少なくとも三国、ことにインドネシアの場合には二十万トン以上のタンカーは通さない、こういう強い主張をしておる、あくまでも領海権は三国にあるという主張のようなんです。しかも、中国はこれを支持しておる。ソビエトは、いやそうじゃない、これは自由航行できる、国際管理権のもとにあるのだといういう主張で、非常に複雑な国際性を帯びてきておるようですが、日本政府としてはどの説をとるか、三国に領海権があるという立場に立つのか、あるいは国際管理権のもとにあるという立場に立つのか、どちらなんですか。

○説明員(杉原真一君) わが国は、領海の幅員につきましては、現在の国際法でございします一九五八年の領海条約において領海の幅員がきまつていないという現状を踏まえまして、十七世紀以来の三海里が領海の幅であるという基本的な立場に

立っております。したがって、マラッカ海峡の場合には一番幅の狭いところで約八海里ないし十海里、したがって、いずれからはかりまして公海部分が残る、したがって、他の海洋諸国と同じようにマラッカ海峡は国際的に自由な通航ができる海峡の一つであると考えております。

○森中守義君 そうしますと、いまの御説では、いずれの国も三海里以外のところは公海だから、ここは自由に航行できるのだ、こういうことですね。そういう認識に立って海峡の話し合いも進めておるし、交渉をやっておるということですか。

○説明員(杉原真一君) 実は御案内のとおり、現在の国際条約、一九五八年の領海条約その他四条約が領海の幅をきめなかったということが、現在、領海問題あるいは漁業管轄権問題その他沿岸国が一方的に自国の領海あるいは管轄権の及ぶ範囲をきめて、そのためにたいへん混乱が起っております。それを正すために、これまた御承知のとおり、この六月から海洋法会議を開くわけであります。したがって、一方的に各国がやっておりますものと、それからこれから新しい国際法としてつくっていくとするもの、それから、従来これが国際法であると信じてきたわれわれ先進海洋国家と、これの現実的な利害が実は実際問題としてぶつかる場合が多々あるわけなのでございまして、現行法の解釈としては、もちろん一方的な領海の拡張あるいは管轄権の拡張は認めないという立場をとりつつも、実際問題の処理にあたりましては、相手国の立場も考慮して将来の海洋法の会議における対処方を考えながら現実を処理しているというのが実際の姿かと考えます。

○森中守義君 そうすると、インドネシア、マレーシア、シンガポールのそれぞれの領海は何海里だと関係国は言っているんですか。きめているんですか。

○説明員(杉原真一君) シンガポールは三海里、三海里を自国の領海といたしております。インドネシア及びマレーシアは十二海里を領海としております。

○森中守義君 専管水域はついてないの、専管水域は。三海里、十二海里の先のほうの専管水域つけていないの。

○説明員(杉原真一君) 実はインドネシアの場合には、御承知と思いますが、群島理論という特殊の主張をいたしております、領海の幅とは関係なしに、何百とございますインドネシアのすべての島の一番外側にある島を結んだ線の中は全部自分の内水であると。そして自国の管轄権が及ぶのだという特殊の主張をいたしております。もちろん法的にわれわれはそれを認める立場にないことは申すまでもございませんですが、ただし、インドネシア及びフィリピンがこれを強硬に主張いたしております、また、他の後進国がそれを支持する態勢にだんだん向かっております。そういう意味で、漁業管轄権あるいは海底の資源管轄権ということになってまいりますと、また違った実は主張がございまして、これを申し上げておるわけでございます。

○森中守義君 いまの御説明ですと、インドネシア、マレーシア、いずれも十二海里、シンガポールは三海里、ことにインドネシアの場合には特殊の主張があるということであれば、ほとんどこれは公海というものはないんじゃないですか。全部領海じゃないですか。こまかな地図の上での測定ができないけれども、大体こういう領海をそれぞれが持っているということになると、公海というのはいないんじゃないですか。あつてもごく小幅のものじゃないですか、どうですか。

○説明員(杉原真一君) その最も極端な例が、実はラミにございます二百海里を自分の領海だと一方的に宣言して、それを実施している国の例でございます。ところが、日本その他先進海洋国は、われわれは既存の国際法に基づいて三海里以上は認めないのだという立場をとっておるわけですから、法的にはそのような立場なのでございます。実際問題といたしまして、中南米のごとき場合、二百海里に及んで日本の船が漁業に参りますと、それをつかまえるという事態が起こっております。

ります。そういう意味で、法的立場は法的立場として、また、現実には現実のむずかしい問題があり、その対処に苦慮しているというのが、先ほど私申し上げました、法律論と実際の問題とのかみ合わせが非常にむずかしい状況になって、それを解消するために新しい海洋会議が企画されているんだという状況でございます。

○森中守義君 そういう一般論を聞いているのじゃないのだ。具体的にインドネシアとマレーシアは十二海里、シンガポール三海里と、こういう説明があった。そこで、こういうインドネシア、マレーシア二国が十二海里、シンガポール三海里ということになる、しかもインドネシアが特殊な内水の主張をするということになれば、マラッカ海峡は公海というところはないじゃないか、全部三海里の領海になるのじゃないか、こう聞いているわけなんです、ちよつとそれを答えなさいよ。いまの一般論、聞いたつてしょうがない。

○説明員(杉原真一君) 実は海峡の制度問題というのは、十二海里を主張するものがたくさんあり、あと二百海里を主張するものがたくさんあり、かつ伝統的に三海里を守っている国もかなりある。そうなりますと、十二海里を主張するものにとつてみれば、二十四海里幅よりも狭い海峡は全部自分の領域だという主張になるわけなのでございます。ところが海洋国家側から見れば、それはそうじゃない、まん中に公海が残っておつて、従来どおり公海自由の原則が適用になるのだといつておるわけなんです。そういう相対立する主張を解きほぐすための海洋法会議において、いま海峡問題については、ですから海峡国側とそれから先進海洋国側が全く相対立する主張をいたしております。前者は、海峡は領海の制度に服するのだ、それから後者は、国際的に海運のために使われる海峡は、従来どおり公海と同様の自由通過の権利が認められるべきであるのだという主張をいたしております、その二つの立法論が相対立して、現在この問題は、へたをすれば第三次海洋法会議の成否を決するほどの重要な問題になっておると

いう状況で、現在それではどういう解決策があるのかと申し上げますと、現在、法的にはそれぞれの対立する主張があるのですが、現実にはそれは全く実際の問題として処理していくより方法がない。航行自身は、われわれは公海がある部分については、もちろん公海自由の原則に基づいて航行をするという立場は全くくずしておりません。

○森中守義君 確かにそれは五八年あるいはその前、今度の六月のサンチアゴの会議、いずれもがその領域について非常に話がまとまらない、それは知っておりますよ。その話はあとにしますが、しかし、条約として採択できない、国際的に統一したものがない、だから経過的なものとして主権国家が領海宣言をする、宣言をされた領海については、いかなる国もその国の領海というものは認めているのじゃないですか、それが私は実際上の処理だと思つてゐる。たとえば領海侵犯の問題等も、ある主権国家は領海宣言をやつておる、そこに入つていった場合には領海を侵犯したというわけで処理される、これがいわば一つの国際慣習法というのが慣行になつてゐるのじゃないですか。その国が宣言した海域というものは尊重されるべきである、これが一般原則だと私は自認しているのだけれども、だから、私のそういう主張に立つならば、当然この三つの十二海里及び三海里、これからいくな、マラッカ海峡というような公海は三つの主張に立つ限りあり得ないのじゃないか、こういうことを私はさつきからくどいようだけれども、聞いてゐるのですが、そういう一般原則の認識はどうなんですか、外務省の場合。

○説明員(杉原真一君) 確かに十二海里を領海として採用している国が、世界百五十カ国あります国の中で三分の一、約五十カ国余りがそれをしております。そのような国際的な趨勢というものにかながみまして、わが国も現在は法的には三海里であるという立場を堅持しつつも、十二海里未満の領海の一方的な宣言に対しては、これを事実上黙認するという姿勢を示しております。法的にはもちろんそのような基本的な三海里の立場は

捨てておりませんが、こういう問題は、すべてこの次の海洋法会議において法と秩序が確立されることによって解消するのだ、そのように努力しなければならぬという立場をとっております。

○森中守義君 どうもすつきりしないけれども、それじゃ、ちよつと話をこの問題に関連して進めてみますが、サンチアゴで開かれる第三回の海洋法会議、これに対してわが国は、領海はどういう考えで臨むのですか。これは昨年からいはい年の予算委員会、いやもっと前かな、三木さんが外務大臣のころ、もはや三海里ということは国際的に通用しなくなった、よつて、わが国も十二海里に軌道修正をしていくんだというような意見を述べて注目を引いたことがある。

もともと三海里という根拠は何なのか、これも実に不明確なんです。いろんな説があるし、ある文献では、普仏戦争のときに、陸地から海上に向けて大砲のたまをぶち込んだ、三海里に着弾をした。その中に入つてくるとぶつ放すということとが三海里の起源になつてゐるよつて聞いてゐる。いま、だんだん国際漁業の問題等から、わが国も三海里で非常に締める。だからよその国も縮めてくれ、つまり、その漁場の確保の問題でどういふよつて三海里をわが国は強く主張してきたのがいままでの傾向だと私は聞いております。しかし、三木外相の時代には、もはや国際関係の趨勢からしては、とつて三海里では済まなくなつてきてゐる。中には二百海里、さらにその外側に経済水域、専管水域をつけてゐるという国などもあつて、いわば海洋分割の方式をいま国際的にとられてゐるとすれば、非常にこれは問題だと思ひます。

だから、第三回のサンチアゴ会議あたりでは、もうわが国も三海里の十二海里のか、大体この辺だと思ひますよ。一般的にその権威者等の説を承つても、どういふ姿勢でわが国は臨むのですか。三ですか、十二ですか。三木さんはそういうことを国会で答弁して非常に注目を浴びた。当然外務省事務当局としても、当時の外務大臣が国会で宣

言したわけだから、私は十二海里をとるべきだと思ふ。政府もそういう方向に固まってきたのだ。ただ、そのことが閣議の決定等に立ち至っているものなのかどうか。運輸省あるいは水産庁あたりの、そういう関係各省庁間の話が詰められているかどうかまでは聞いていない。しかし、そろそろ外務省では、もう六月といえはすぐ来ますよ。運輸省も水産庁も出席するでしょう。各省庁間でその話、まとまる段階ではないですか。どういう状況になっていますか。

○説明員(杉原真一君) 事、領海に限って申し上げますれば、三木大臣が国会において御答弁になりましたと同様に、国際会議と申しますと海洋法会議の準備を過去六年間やっておりまして、その場ですでに公式に、国際的合意が得られるならば、十二海里にわが国も同意するということを表明いたしております。

○森中守義君 そうしますと、わが国は、国際的な合意が得られるならば十二海里でよろしいということとは、公式に国際機関で表明しているのですか。

○説明員(杉原真一君) さようでございます。

○森中守義君 そこで、サンチアゴ会議に臨む各国の状態というものは、趨勢としてどうあるのですか。しかも一歩進んで、わが国は、国際間の合意が得られるならばというきわめて消極的な立場から、十二海里に軌道修正すべきである、統一すべきであるという、そういう率先をした意見は持ちませんか。

○説明員(杉原真一君) 先生が先ほどからサンチアゴ会議と申しておられますが、実はサンチアゴではございまして、ことしの六月二十日から八月二十八日までベネズエラのカラカスで第三次海洋法会議の第二期が開始されるわけでございまして、十二海里が国際的合意を得られるならばわが国も支持する用意がある、そのために努力するということを内外に表明いたしておりますことは、先ほどお答え申し上げたとおりでございますが、実は問題は、開発途上国の側には十二海里は

当然のことで、それにプラス百八十八海里でございまして、合計二百海里に及ぶ漁業及び海底資源に対する管轄権を要求するという声がとうとうとして強くなっているわけなんです。したがって、そういうものと一緒にしてなければ十二海里をのまないというのが現在の開発途上国の立場でございまして、日本代表団が十二海里について国際的合意ができるならばと申し上げておりますのは、二百海里というふうな膨大な沿岸国の資源管轄権が認められるということに対しては、もちろん反対の立場でございまして、そういうものについて沿岸国の側と、それから先進海洋国と申しますか、先進海洋国側との利害が十分調整された上で、十二海里という領海の幅が定められるものであれば、わが国もそれを支持するという含みがあるわけでございまして。

○森中守義君 これはそういう経過を踏まえていけば、簡単に固まらないね。確かに私、サンチアゴだと思つたが、カラカスにきまつておればカラカス会議ということになりまして、感觸として、あと何回くらいやれば領海の統一された条約になりますか。とても今回これはまとまらないと思ふ。同時にその合意が得られるならばというまあいわけ条件つき、そこまでいけばこれは問題はないのだね。その前に、わが国は三海里から十二海里に領海変更ということはありませんか、わが国独自の立場では。

○説明員(杉原真一君) 先ほどの領海の幅と申しますのは、実は今度の海洋法会議の中のきわめて重要な問題の一つであるということ、海峡の自由——失礼いたしました、海峡の通過の問題でございまして。これは海洋法会議が扱います領海の幅の問題、それから沿岸国の資源管轄権の問題、それから海洋汚染の問題、それから深海底の資源の問題、それから大陸棚の問題等々の中でもきわめて重要な位置を占めている問題なんでございまして、そういうものが、非常にたくさんある重要な問題が、おそらく最終的には一括してきまるといふ形態のものになってくるだろうと予想される

わけでありまして。それが今度のカラカス会議できまるとはほとんどの人が思っております。と申しますのは、六年間準備会議をやっております、まだ条約案すらできておらない状況でございまして。六年間かんかんがくがく話を続けまして、一本の条約案すらできていない状況で、これは一年の間に百五十カ国が集まって、急激に意思統一ができると思つておられないわけでございます。

ただ、一つ危険性としては、百カ国をこえる開発途上国がもし一致団結して取るものは取るんだという態度に出た場合には、そういう一挙に数できまつてしまふという可能性は全く排除できないかとは思いますが、一般的にいわれておりますのは、おそらくこの次にもうすでに名のり出ておりますオーストラリアのウイーンでの会議、この会期でできれば条約の採択にまで持っていきたい、それでできなければさらに先延ばしをされるを得ないかもしれないというふうな悲観説もございまして。一番多くの人が考えておりますのは、おそらく来年のウイーンでの会議では一応の結末がつくのであろうか、みんなが完全には満足できませんが、お互いの利害調整をはかった上で何らかの解決が得られるんじゃないかというふうに考えられております。

それから、わが国が海洋法の会議の結論を待たないで一方的に十二海里を採用するということは、これは国の政策の問題でございまして、私の答え申し上げる立場ではございませんが、そのような考え方は、現在政府としてお持ちになっていないというふうになっております。

○森中守義君 そこで、せんだって発表された運輸省の「日本海運の現況」の中で非常に深刻な問題として受けておられる問題がある。それは、カラカス会議における主要な国際間の問題点は、いままで議論した領海問題とそれから海洋汚染防止、それに海運自由と無害通航の三点だと、こう言っているのです。そこで、いま国際間で、特に油船、油送船ですね、

これに対して、汚染防止という立場から、関係の各国に対して事前に通航の通知をするとか、あるいは承認をとるといふ問題等が、その沿岸国の関係国の海洋汚染を防止するという立場からどうしても規制をする必要があるという意見が非常に強いと、こう言っている。そこで、マラッカ海峡の場合には、その領海の問題は一応おくとしましても、かなりこれは大きな問題になってくる可能性はある、こういうふうに見るのです。まあいろいろ制限を受けるだろう特にインドネシア、さつき申し上げたように、二十万トン以上のタンカーはマラッカ海峡を通さないというふうなことを閣議決定をしたという、こういう話が去年出ている。こういうふうな一連の問題を考えると、何かこうマラッカ海峡というのは、いま大きな問題になっている油問題の一つの背景としてこれから非常に重大な問題に発展する可能性がある。

そしていま一つは、はなはだ物騒な話なんだけれども、ベトナムあたりでは、どうも日本の海上自衛隊が油送船団護衛のためにマラッカ海峡まで出ざるを得ないであろう、そういうことまでもちよろしく記者会見等出ているようなんですね。リード国防長官あたりは、去年そういうことを言明しておるといふような話などもあるようなんです。よって、マラッカ海峡の構造改善と国際海洋法会議の進展、現状、そしてまた規制を強化するという、こういう問題等から考えた場合に、よほどわが国はマラッカ海峡に用心深く対策を立てていかないとたいへんなことになるんじゃないかというように私は懸念をするのですが、まあいずれも、政府の答弁もきちんと固まつた答弁もできませんけれども、非常に私は大きな問題だと思ふ。よって、これは現状は外交ルートを通じ、また国内におきましては、関係の閣僚もよほどこういう問題を早急に何かの答えを出してもらいたい。たとえば、領海制限を国際会議にまかせておつたのでは間に合わないから、日本は三を十二にするとか、あるいはカラカス会議に出されようとする

質疑のある方は順次御発言を願います。

○森中守義君　行管来ていますか――

四十七年の九月に、大臣もよく聞いていてくどい、一連のカーフェリーの重大事故で貴重な人命が失われた。こういうことを契機にして行管がそ

の監察の結果を運輸大臣に勧告している。で、この勧告の内容に非常に重要な個所があるんですよ。かかるカーフェリーの事故発生、ひいては海上の安全がそこなわれた一因として現行法令に欠陥がある。まあ欠陥という表現は使っていないけれども、大体一連の表現を、実態的に検討の結果、かかる不幸なできごとを完全に消滅させるために関係法令の改正を検討したらどうだ、こういう勧告が出ておる。これは一体具体的に何をさしたのかということと、それからこれに対する運輸省の回答はこういつておるんですね。さっき問題に供しました一九六九年の「船舶のトン数測定に関する国際条約」が採択され、わが国においても現在受諾について検討し、関係国内法の改正を準備中である。「こういう内容の回答が行なわれている。これには、いま船員局長の答弁のように、いろんな手順もありましよう。けれども行管が勧告したののもうちうちと二年前、まる二年たつていなないけれどもね、相当の期間がたつている。その後、同種の事故が発生はしておりますけれども、しかし、いろんな態様の海上の事故というものは絶えず頻発状況にある。特に漁船の遭難事故などは

もう非常に目に余る。ですから、こういったようなことが漁船と直接かかわりあるのではないは別としても、行管が指摘をした関係法令の検討、すなわち欠陥があるじやないかというね。こういうことを受けた運輸省は一年有半もたつていまだその批准の手續をとらない、そのために国内法の整備ができないということになると、少々ことばは酷いかもしれませんが、行政の怠慢というように国会としては見るを得ない。

ですから、行管が指摘をした法改正の必要があるということ、その内容はどのようなものであるのか。それと運輸省の場合には、いまだ少し詳細に、

条約の批准の手續をとるにはどういう手順、どういふ繁雑な行政事務が伴ってくるのか、そういうことを実務的に御説明願いたい。行管からひとつ。

○政府委員(大田宗利君) いま御指摘の勧告につきましては、最近、旅客のカーフェリーが非常に増加しております。しかも御存じのように、カーフェリーは車と多数の乗客を載せまして、交通のふくそうする水域を航行するというような特殊業務でありまして、しかもカーフェリーにつきましては、自動車の積みおろしということに伴いまして船尾づけという非常に技術的なことが要求されております。それから喫水が非常に浅くて風圧を受けやすいという問題がございます。したがって航行する上の技術というものはその安全性にとりましてきわめて重要な問題であるというふうに感じております。

ところで現在の船舶の積量測定法では、上甲板にありますが貨物艀の積量というものを総トン数に入れないう問題がございます。そこで實際問題として旅客カーフェリーでは上甲板に多数の自動車搭載されております。しかもこれが積量に入らないために一般船舶と比較しまして総トン数が小さく算出されるという結果になります。ところで船舶職員の資格というものは総トン数に応じて定められているのが現状でございます。そこで一般の船舶よりも低く算出される結果、結局そこに乗船される技術者の船員というものは、一般の船舶と比較しまして、若干下位の船員が乗船されるという結果になります。したがって現在在の船舶積量測定法というものを、旅客カーフェリーの現状に合わせまして、改正する必要があるということを勧告したわけでございます。

○政府委員(内田守君) 行管からいただきました船舶積量測定法の改正についての御指摘はいま御説明のあったとおりです。

船舶積量測定法と申しますのは、御承知のように船の総トン数あるいは純トン数をはかるきめ方を定めておる法律でございます。その法律自体は、

たとえばこの船は一万トンであるとか千五百トンであるとか一定のはかり方によつてはかるそのはかり方をきめておる法律でございます。その法律でござりまする総トン数を、いまお話をのりまして船舶職員法であるとか船舶安全法であるとかあるいは税金の關係の問題であるとかあるいは漁業調整法であるとか、いろいろな法律が引用いたしまして、それぞれの法目的に利用する尺度として総トン数というものが利用されているのは御承知のとおりであります。したがって、もともとなる船舶積量測定法の総トン数というものの自身につきましては、ある意味では無目的と申しますが、一つのはかり方を示しておる法律でございます。

御指摘のありましたことを具体的に申し上げますと、車両甲板の車両搭載場所が総トン数に算入されないことから、船の見かけ上の大きさよりも何となく一般の船よりも総トン数が小さく出るといふことだと思ひます。

しかしこの問題自身は、測定法につきましては、國際的のたとへば漁船にしろどういふ船にしろ、はかり方というものは本来統一された一つのはかり方になっております。

少し技術的な問題になりますけれども、上甲板の上は、かつては敷居されたところは全部総トン数の中に入つておつた。ところが御承知のように減トン開口という穴をあけて、そして閉鎖されておりましたから、そこはトン数に入らなくなるわけでございます。穴があいておりました。これは万国どこでも共通の一つの測定のはかり方であつた。ところが、それがあつて安全上トン数を少なくするために穴をあけるというやうな逆の問題が國際的にいろいろ起りまして、IMCOで逆に上甲板の上の貨物を搭載するやうな場所を、たとへば閉鎖しても、穴をあけてあつても総トン数には入れないのだという勧告が採択されました。それを各国が実施するやうに勧告された。それに従ひまして、私どものほうも数年前でござりましたか、測定法の改正をお願いいたしました。そういう場所を総トン数に入れない、國際的な勧

告に従ひましてそういう措置をとつたわけでございます。

さて一九六九年のトン数測定条約はもう少しはかり方が変わりましたが、まあいろいろ変わったところもござりますけれども、結果的には一たんIMCOで採択したやういふトン数に入れないう場所も、新しく採択された条約では逆にトン数に入るということに、また条約としては変わったわけですが、その一九六九年の条約は、先ほど申しましたやうに発効要件がござりまして、具体的に申しますと、批准した国が二十五カ国以上で、かつその保有船腹が世界全体の六五%に達したときから二年を経た後に発効するということになつております。したがって、すでに十五カ国が先ほど申しましたやうに批准いたしましたけれども、もちろんこの十五カ国も実施しているわけではございません。いま申しましたやうに、二十五カ国が批准したときに一斉に条約として発効して世界共通に進めていくことになるわけでございます。

その關係が、先ほど申しましたやうにわが國の加入の受諾の方向も含めまして、いまのところ予想されるのは昭和五十二年ごろであらう。で、なお私どものほうももちろん早急にやういふ條約の受諾についての國內手續を進めるわけでござりますけれども、単に先ほどから申し上げております測定法を改正するだけではござりません。で、測定法を改正しますと、いままで百トンだったものが百二十トンになったりあるいは八十トンになったり、いろいろはかり方が変わってくるわけでございます。それから、その総トン数を引用しております國內法令は約六十ばかりおそれると思ひます。關係の法令が、で、やういふところの關係法令とそれの影響とかやういふことを從來から進めておるわけでございますけれども、先ほど申しましたやうにセットするまでにはなお若干の時間を要する。しかし当初申し上げておりますやうに昭和五十二年中に発効がおよそ見込まれますので、それよりも早くと申しますか、當然條約が発効す

るやうに、この改正作業を急いでおるといふのが實情でございます。

○森中義君 ゆえなく怠つていたということではない、それはよくわかりました。

ただ、いまの説明からまいりますと、二十五カ國が批准をしたときに條約が発効する、やういふことのようなので五十二年を目標にしている、こゝう言われるのだが、行管が指摘しておりますやうに、その間のギャップが非常に問題なんですね。行管はまさに適切な指摘だと思ふんだな。その船舶の構造上どうしても本来ならばより上級の職員を配乗すべきであるにもかかわらず、カーフェリーにはある意味で技量が不十分な下級職員が操縦しているところに問題があるんだ、こゝういふてゐるわけなんですね。要はさういふことですね。そうすると、今回の船舶職員法の改正には當然こゝういふものも含まれてしかるべきではなかつたのか。

つまり條約として発効してはなくても、すでに十五カ國批准している。わが國はそれの外にあるということであれば、條約の発効ということは五十二年であるにしても、批准すれば既存船舶の相当な改造になるでしょうね、あるいは新造船については條約どおりの構造になくなくてはならぬでしょう。五十二年まで待てませんね、いつ何ときこゝういふ事故が再発するかわからない、そのギャップをどう埋めていくのか。その辺に私はせつかく船舶職員法が改正案として出されたにかかわらず、こゝういふ重大な問題が実はこの中に入つていない。こゝに一つの法体系に不備がある、こゝういふことを私は指摘をしてゐるわけですが、大臣、どう思われますか。

○國務大臣(徳永正利君) 行管が勧告したのが四十七年の九月で、それから運輸省がいろんなことを言つてゐるやうでござりますが、これが去年の二月にこゝういふこともやります、ああいうこともやりたいといふやうなことを回答いたしてゐるわけですね。

その中で、御指摘の法律問題を二つ運輸省がも

のを言っているのがあるんです。それは先ほどの御指摘のように船舶のトン数測定に関する国際条約の批准の問題が一つございいます。もう一つは港湾施設について一定の基準によることを義務づけるようにするために港湾法の改正をやりましますということをやっているわけなんです。港湾法の改正は皆さま方の御協力によりましてできて、今年の七月からいよいよ発効する。これにはいろいろなまた基準とかこれに付随したものが出てくるようございいます。問題は国際条約の批准というものが、いま局長が説明しましたように、六十何本の法律の改正が必要だからもう一年半くらいはかかるだろうという、それじゃその一年半のギャップをどういうふうに安全対策上埋めるかというのが御質問の御趣旨だったと思います。

ごもっともなお話でございまして、それぞれの立場から、たとえば船員の問題につきましても、ただ船員法をそのまま適用して、これで見のしとおるといっただけではなく、いろいろいままでの、たとえば資格を持つておいてもある一定の経験を保持しておる者でなければいけないとか、あるいは長距離のカフェリーに対してはいわゆるクルーの交代要員を乗せなきゃならぬとかいうようないろいろなことをやっているようございいます。なおその詳細につきましては政府委員から答弁させていただきますけれども、御心配の点は確かにあると思います。

今後ともこういう点をどういう形で埋めていくか、船舶法の改正をここでどうしてやらなかったかという御指摘は確かにその一点もあろうかと思いますが、それはそれとしまして、そういう危険のないための対策というものは当然意図してはならないことだ、かように考えております。

○森中守義君 いまのともう一つ非常に重大な問題があるんですよ。

それはいまの保安庁長官だ、佐原船員局長時代、正確に言えば四十五年六月四日、員基第二〇六号、こういう公文書で日本船長協会以下関係十六団体に對しまして、これは主として船員法を中

心にしておりますが、船員法を変えたい、抜本的に改正の検討を加える、そのために十六団体に對して意見はないか、こういうことで相談を持ちかけて回答を求めている。この内容は非常に重要なんです。

「三七年度の全面検討後八年を経過した今日、こうした状況にかんがみ、当省としては、船員法上の諸制度全般にわたり、再検討を行なっていく必要があるものと考えます。こういってはおるわけですね。それで大休期間において二カ月以内に船長協会は十六団体全部が回答をよこした。

この回答はしさいに検討すればするほど非常に重要なものが多い。ことに船舶職員法あるいは条約、こういう一連の海上関係諸法の制度改正の提言を行なっています。これは船員法だけにとどまるものではないんです。ところが、これがさ

て一体どういふような結果的な取り扱いになったのか、その後、全然、この問題等を内容に織り込んだような検討の結果が見られないし、しかも法改正の提案が行なわれたことがない。

ところが今回の船舶職員法の改正にあたって、船舶職員法第十五条の規定で海上安全船員教育審議会佐々木周一という会長あてに前大臣が諮問をしている。この諮問の内容というのは今回のモーターボート、ヨットあるいは小型漁船、こういう限定した諮問しかしていないんですね。しかるに、さつき例示として申し上げたカフェリーの行管の勧告、そのギャップの問題は船員局長も十分知っていたと思うんだ。だから本来ならば審議会等に、条約の採択はまだ批准は行なっていないけれども、行管の勧告を受けた、回答を示している、こういう一連の扱いはどうするかとか、あるいは十六団体に意見を求めたことなどをやはり諮問の中に当然入れて、意見を私は求むべきだったと思う。

そういう意味では、全く今回の船舶職員法のきわめて限定された内容の改正ということは体系上きわめて不満であるし、体をなしていない、こういうふうに私は思う。それはいかがですか。

○政府委員(住田俊一君) ただいまの先生の御質問に對してお答え申し上げます。

まず問題は分けまして二つあると思います。一つは、ただいま先生からおっしゃいました十六団体からの答えと、それから先ほど船員局長からお答えしたわけでございますが、それに対してさらに私の立場から補足させていただきます。

まず第一点の問題でございますが、ただいま先生から御指摘ございましたように、昭和四十五年の九月に船員法改正に関する御意見が十六団体から出たことは事実でございます。これはここにいらつしやいます前船員局長の佐原さんからも十分受け継いでございまして、私も事務局としてこの内容につきましては鋭意検討しておたわけでございます。

もともとこの船員法の改正につきましては、私も最近におきます技術革新の進展あるいは船内労働に従事される方の質あるいは量的な変化といったこと、あるいは労働環境の変化に伴いまして何らかの意味におきまして船員法の改正というものを検討しなくてはならないということ、これはかねがね御意見を待つまでもなく検討しておたわけでございます。

そこで昭和四十五年に、船員中央労働委員会といたのがございまして、この船員中央労働委員会に船員法の改正につきまして諮問をした次第でございます。で、その後船員中央労働委員会におきましては、鋭意、労使あるいは中立委員の方が検討されまして、前後二十数回にわたりまして審議を行なつたわけでございます。ところが残念ながらこの船員法につきましては、いろいろと問題がございまして、労使の間におきまして議論はされ

たんでございまして、完全に意見の一致を見ないというのが現状でございます。そういうことからまだ私どもにその答申が出ていないというのが現状でございます。

しかし私どもといたしましては、そういったことでは困りますので、極力労使の方にもお願いいたしまして、そしてまた会長の方にもお願いしま

して、ぜひとも早くひとつ御答申をいただきたいというのをいろいろとお願ひしておるわけでございます。まして、決してそれを急つておるというわけではないんでございいます。そういう点を第一に御説明させていただきます。

さて次に、では一体、船員局としてはそういった船員法の問題を、出ないからといって何もしていないのか、こういう御指摘を受けるかもしれませんが、これについては決して私どもとしては全然意図しておるわけではございませんで、法律の許す範囲におきまして、たとえば次のような施策を講じてきた次第でございいます。

たとえば船員の労働安全衛生規則の改正なり、あるいは先般制定いたしましたけれど、救命艇手規則の改正なり、あるいは船員の電離放射線障害防止規則の制定、こういったことを従来施策としてとってきた次第でございまして、また今後、現実の面に即しまして法律の許す範囲におきまして、省令その他を通して、極力、船員の労働環境の整備あるいは事故防止あるいは量質ともに変化したことに伴う時代の趨勢に應じた措置というものを強力に進めていきたい、かように考えておる次第でございいます。それが第二点でござい

ます。それから第三点といたしまして、先ほど行管の局長さんからカフェリーの問題について御指摘を受けたことは事実でございまして、これにつきまして船員局長からトン数条約の問題について御説明されたわけでございますが、船員局の立場としまして、このカフェリーについてと、それから職員法の関係について御説明をいたささせていただきます。

まず私ども、このカフェリーの事故防止につきましては、官房と従来極力検討してきたわけでございますが、特にこのカフェリーの問題につきまして、船員局としては、二つの点について従来関係機関と検討いたしました結果、次のような二つの点の結論に達しておるのでござい

ます。と申しますのは、もちろん先生御指摘のよう

こういった法律の改正をカーフェリーに関連いたしまして検討するということもいろいろとやってみたのでございますが、むしろ次の二つの点、つまりカーフェリーの事故防止につきましては、当該航路におきます交通事情あるいは海象、気象、こういった当該海上交通事情に精通した方を乗っけるということと、それからさらに実習訓練によりましてこれを十分にトレーニングした方を乗っける、こういったことのほうがよりベターではないかということとをいろいろ専門の方その他に相談した結果得たのが一つ。

それからもう一つは、この船舶職員の配乗に關しまして、航海時間なりあるいは航海の態様によつて、それに見合った数の船舶職員を乗組させる、こういうようなことにかんがみまして、去る昭和四十六年の十二月七日に船員局長で各海運局長にそういった通達を出した次第でございます。そういうことによりまして、極力、こういったカーフェリーの事故防止につきまして万全の措置を講じていきたい、かように考えておる次第でございます。

○森中守義君 問題がずいぶんほかにもありますので、ここでちょっと……。

○委員長(宮崎正雄君) 本案に対する午前中の質疑はこの程度とし、午後二時三十分まで休憩いたします。

午後零時三十五分休憩

午後二時三十七分開会

○委員長(宮崎正雄君) ただいまから運輸委員会を再開いたします。

午前に引き続き、船舶職員法の一部を改正する法律案を議題とし、質疑を行ないます。

○森中守義君 船員局長、先ほどの体系上の問題は数点にわたって指摘をしましたけれども、これはこれから先の法律改正、きわめて緊急を要する事案も決して少なくないんで、さっそく作業に取りかかって、できるだけ早い機会に国会に出して

もらいたい、強く要望しておきます。

そこで、いま一つの問題は、モーターボートあるいはヨットの操縦者が、船員法上の「船員」としての定義、こういうものに入るかどうか。いわゆる船舶職員法に定むる「船舶職員」というもの——これはやっぱり対価を得て雇用関係を生ずる者だということになると、対価を求めた雇用関係というものは存在しないということであれば、どうもこれは非常に書生の法律論みたいでどうかと思うけれども、「船員」の定義の中にはこれは入らないな、そういうふうに私は解釈する。

船員法の第一条では「船長及び海員並びに予備船員」を「船員」として定義しておるわけだね。船舶職員法はこういう人たちに対する所定の資格を付与することを定めたもの。だからヨット、モーターボートの操縦者がこういう範疇の中に入るかどうか、この点どうお考えですか。

○政府委員(住田俊一君) ただいまの先生の御質問にお答え申し上げます。

先生がお話のごとく、船員法の第一条におきまして「この法律で船員とは、日本船舶又は日本船舶以外の命令の定める船舶に乗り組む船長及び海員並びに予備船員をいう。」というふうに規定されておるのでございます。ところが船舶職員法におきましては、先生御承知のように「(定義)」の中で「船舶職員」ということばを使っております。船員ということばは使っていないのでございまして、「船舶職員」とは二条の二項に書いてございまして、「船長、一等航海士、二等航海士、三等航海士、機関長、一等機関士、二等機関士、三等機関士、通信長」等の「職務を行う者」というようになっておりまして、そのあとの第四条で「船舶職員にならうとする者は、海技従事者の免許を受けなければならぬ。」というふうに書いてございまして、

したがって先生御指摘のレクリエーションボートとかそういうようなモーターボートに携わっている方、これは第四条の免許を受けま

と、この船舶職員法に申しします「船舶職員」ということになるわけでございます。したがって船員法上の「船員」であるなにかかりませう、たとえモーターボートに従事する方がいまいの免許をお取りになりますと、船舶職員法によりまして「船舶職員」というふうになるわけでございます。こういうことで御了解願いたいと思ひます。

○森中守義君 どうもすっきりしないけれども、これは一つの解釈上の問題でもあるしね、私は、元来、こういうものはやはり船員法なしは船舶職員法というよりも、何か別ワクの特例法で定めたいほうが法の体系としてはよりすっきりするのじゃないかというふうな見解を持つ。法制局いなので、その辺の体系上の問題はこれ以上問ひませんが、またその語義からすれば、どうもやっぱりヨット、モーターボートの操縦士は船舶職員法のワクの中には入らない、こういう見解を持つんですよ。

これは法制局と立法技術でいろいろ検討されたものと思ひますが、法制局と詰める段階でそういう意見は出なかつたですか。

○政府委員(住田俊一君) 先生のおっしゃる点はもちろん出ましたが、いま私がお話ししましたように、この船舶職員法のたてまえは海技免状を持った方は船舶職員法にいう船舶職員となる、こういうことで整理したわけでございます。

○森中守義君 それからちよつとこまかな議論になるけれども、二十三条の二の特定試験事務の指定試験機関の問題ですが、在来、船舶職員法で定める船長以下各種の職員の大体一年間に受ける受験者の総数は何名ぐらいですか。

○政府委員(住田俊一君) 約十四万人でございます。

○森中守義君 十四万人ね。これは運輸大臣の専決事項であり、試験官を配置して試験をやっているわけですが、それなのにこの場合に限って特別な試験機関というものを設置しなければならないのか。あわせて

また、いま考えている試験機関の構想——もちろんその図表も見ております。その図表からいけば実技を試験機関がやる、筆記試験と身体検査は海運局がやる、こういう並立をやりたい方をするわけだね。

私は、どちらかというならば、わざわざこういうことのために別個の機関をつくってやらなくとも、たとえば地方に海員学校等もたくさんあるし、そういう教育機関等に委任をしてもいいんじゃないか、こういうふうに考えるんですが、大体描いている機関の構想はどういうものですか。

○政府委員(住田俊一君) お答え申し上げます。今度私どもが考えておりますこの指定試験機関と申しますのは、小型船舶操縦士試験で、身体検査、学科試験それから実技試験、こういう三つからなつておるわけでございます。

そこで先生御指摘のように、なぜ国でやらないのか、これはもつともなことだと思ひます。これは私どもも審議の過程において実は十分デイスカスしたわけでございまして、特にこういう免許の取得の希望者が非常に多くなる、こういうことにかんがみまして何とか国でこういう指定機関を実施する方法はないだろうか、こういうことでいろいろ検討したんでございます。

その第一点といたしまして、国がやるとすればまず膨大な費用が要る。概算いたしまして私どもの計算では約九億円ぐらいかかるのじゃないかという点が第一点。それから先生御承知のように、こういった試験をいたしますと国家公務員、こういふことになります。そうしますといろいろと行政管理局の關係とか財政当局の關係もございまして、こういうようなこと。それから特にこういった試験は非常にシーズンオフというのがございまして、また北、南その他によつて地域的に試験の需要のアンバランスといえますが、こういったことも出てきます。そういうことであれやこれやいろいろと検討したんでございまして、むしろそういう国でやることもさきながら、国の厳重な監督と指導のもとにおきまして、従来からのこ

では、しからば、一体これにふさわしい財団法人は幾つあるのかと申しますと、五つ現在ございます。一つは日本船舶職員養成協会、二つが日本モーターボート協会、第三番目には尾道海技学院、第四が関門海技協会、第五が中国船舶職員養成協会、こういう五つがございます。そこで私どもも、いたしましては、いまお話ししましたように、こういう五つの財団法人がございますので、このうち一つをしほりまして、国の指定機関にする。そしてそれ以外につきましては、こういった協会あるいは別途それぞれ教習所がございます。そのなか、あるいは別途それでお話ししました実技だとか、あるいは学科試験も受けさせる、こういう構想を持っておるわけでございます。

ふうになっております。

そこで、この法案の成立が、実は、もう四十八

管に対してそういう注文を国会がつけられないせいもありましようけれども、どうも目こぼしが多いと

まして、一般の罰則もございます。そういうことで業務の執行の能力があり事務処理能力もあり、

に委託しても差しつかえないのじやないだろうかというお考え方があろうかと思ひます。

○森中守義君 それは一般論としてはわかりませんが、ずいぶん以前の話だけれども、千葉信さんという大先輩がおられた。この人は行政組織法の大家で、ずいぶんこの人の時代には、内閣がこういうものをつくるには徹底的に究明をして、極力抑制をしてきたのです。最近、私も内閣委員会にちよつと縁が薄いので経過がよくわかりませんが、しかしながら行管の委員会がつくられて、こういう問題に目をつけて、かなり大なたをふるったことがありますね。最近はまだいつの間にかやら復元してしまつた。

そこで問題なのは、ちよつと手持ちに行政組織法ないけれども、これは一体国家行政組織法の今日の趨勢というものは許容するワツの中にあるのかどうか、私は非常に問題だと思ふ。だから行管のほうでも一般論でものごとを処理するということになる、私は行管の行政姿勢について非常に問題があると思う。むしろこういうものには抑制の方向で向かうべきじやないですか。反面また定員の増員を要請する、その際に増員を抑制する、そういううらはらはら関係がある。しかしながら、それは内閣の方針として五割削減を一応掲げているわけですからね。

ほんとうに、これはもう絶対に他に法人組織等をつくってやらせねばならない性質のものなのかどうか、こういう吟味が私は十分行なわれているかどうか。しかも今回のような場合、運輸大臣の認可事項として認可されても、これは事前にやつぱり行管あたりと相談があるべきものかと思ふ。その辺の実務関係はどうなのか。相談を受けて行管がよろしいということだったのか、あるいは大臣の認可事項だから大臣が専決をしたということなのか、どちらでしょうか。

○政府委員(住田俊一君) お答え申し上げます。ただいま行管との連絡のことに先生お話しございましたけれども、これにつきましては、十分に事前に行管とも連絡をとりました。

○森中守義君 行管は審査の結果、いいと思ったのかどうか、思つたから返事をしたんだらうけれどもね。

○政府委員(大田宗利君) 先ほど申し上げましたとおり、所管が管理局でございますので、私は聞いてはおりません。

ただ管理局の所管いたしますのは機構、定員、特殊法人という問題でございます。したがって認可法人その他の場合には、直接はタッチはしていないと思ひます。

○森中守義君 あまりこの辺にひつかかつていては先へいきませんが、これは船員局長、かなりの基金を入れるんだね、どのくらい入れるんですか。

○政府委員(住田俊一君) この試験機関の試験艇の購入費といたしまして三千二百万円の前算が国からついております。その試験艇の購入の補助金でございます。これが三千二百万円からついております。

○森中守義君 いや、それは三分の二補助の補助金でしょう。私が言っているのは、こういう法人をつくる場合に、当初から多少国の予算が入るのじやないのか。毎年、予算上、補助金あるいは助成金等を出すのか、あるいは基金を十億なり二十億なり最初から入れておくのか。十隻の試験艇を買い取るための三分の二の補助金が三千二百万でしょう。そのほかに基金としてはどうか。

○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、この指定機関につきましては、今度の法律の二十三条の二の「指定」のところで大蔵省が指定するわけでございますが、この指定は、先ほどお話ししました財団法人がいろいろございまして、その中から慎重に審議いたしましてその一つを指定する、こういうふうになるわけでございます。

したがって既に既存の財団法人を指定するわけでございますから、いま国としての予算は直接要らないわけでございます。そうして国としての予算と申しますのは、いまお話しいたしました試験艇購入費の三千二百万、こういうふうになってお

ります。

○森中守義君 ちよつといまのところよく解しかねたな。

既存の法人で申請した場合に許可するということ、新しくつくるということ、そこがよくわからぬ。

○政府委員(住田俊一君) いまお話ししましたように、既存のものがございまして、すなわち従来から小型船舶操縦士の養成に実績のある公益法人、先ほどお話ししました五つほどあるわけでございますが、その一つを国が指定する、こういうふうになるわけでございます。

したがって、そういう既存の公益法人を使うわけでございますから、直接そういうた、たとえば先生おっしゃるような事務費の経費あるいは人件費の予算とか、こういうものはないわけでございます。それは既存の財団法人を使いますから、その財団法人を指定して、それで一番大事な試験艇でございますね、これは国が補助してあげよう、こういうことで三千二百万の予算がついた、こういうわけでございます。

○森中守義君 そうすると、具体的に既存の機関はどういうものがあるのか、ちよつとあげてみてください。

○政府委員(住田俊一君) 先ほどお話しいたしましたように、既存の養成協会といたしまして五つございまして、すなわち日本船舶職員養成協会、日本モーターボート協会、尾道海技学院、関門海技協会、中国船舶職員養成協会、こういうのがございまして、私どもとしてはどの財団法人を指定機関にするかにつきましては、この法律の附則に公布の日から起算して一月を経過した日から施行する、こうなっております。一カ月以内に指定機関のいろいろな実績なり、あるいは現在のスタッフ、あるいは能力、そういうものを慎重に審議いたしまして、そのうちどれかを一つ指定したいと、かように考えておる次第でございます。

○森中守義君 そうなると、五つあるというんだが、複数ですか単数ですか、指定するのは。

○政府委員(住田俊一君) 一つでございます。単数でございます。

○森中守義君 単数だということになると、五つのものが競願する場合があるが、そういう場合にどういう措置をするんですか、五つのものがござつてどれもこれも申請してきた場合。

○政府委員(住田俊一君) お答え申し上げます。先生のお手持ちの改正案の二十三条の三「指定の基準」というのがございまして、すなわち運輸大臣は、指定しようとするときは、左の各号に適合するかどうかを審査すると、こうなっております。第一が「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適合したものであること」ということが第一点と、それから第二に、「経理的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且つ確実な実施に足るものであること」というふうな基準がございまして、私どももいたしましては、その基準に照らしまして慎重に指定したいと、かように考えておる次第でございます。

○森中守義君 今月一ぱい程度でないと、その三千二百万がこういう場合には繰り越し明許もできないだらうし、そうすると、非常に短期間の間に選択をせにやならぬ。別段そういうものを聞いてどうということでもないんだけれども、いま並べられた五つの中でどれが一番これに該当するようになうかと思ひます。

○政府委員(住田俊一君) この点につきましては、いまお話ししましたように、この法律の指定の基準の精神を十分に慎重審議検討いたしましてきめたいと思つておりまして、まだこれだというようないふ具体的な決定する段階に至っておりません。

○森中守義君 それから出された資料の事故関係ですが、「総トン数二十トン未満船舶の海難」ということで、四十四、四十五、四十六年、この三年間の統計がとられてゐる。この中でどれが一番海難事故が多いかということになると、いずれも「機

「関故障」というのが最高を占めている。おおむね漸増の傾向ですね。四十四年、五トシ未満で百九十四件、二十トシ未満で百七件、四十五年が五トシ未満百九十七件、二十トシ未満が八十件、四十六年は五トシ未満二百三十六件、二十トシ未満が九十一件ということになって、「衝突」「乗揚げ」「転覆」その他に比べて機関部の故障が一番高い。それなのに、おとといもだいたい竹田君から問題にされたように、三種機関士をおろすという問題ですね、こんなに機関部の故障が統計的にも高率を示しているのに、おろさねばならないという理由は、いささかこの事故の問題にかかわりを持つ見方からしてもおかしいんじゃないか、どうですか。

○政府委員(住田俊一君) 先生御指摘のように、確かに最近の事故の統計を見ますと、機関故障の多いことは事実でございます。これを分析いたしますと、いろいろございまして、特に噴射弁あるいは排気弁の故障が非常に多い、こういう報告が出ております。そのほかいろいろな燃料面とか、そういう故障の報告が出ておりますが、ところで、これらのこういったような潤滑油系統あるいは冷却水系統ですね、こういったエンジンラブルというのは、技術的な専門家の御意見その他によりまして、事前のチェック、仕業点検におきまして十分なチェックをすれば事故の防止が十分に期待できる、こういう報告が出ていますのみならず、そもそもこの法案自体の提案のとき御説明いたしましたように、最近のこういったエンジンの機器の発達というものは非常に著しいものがございます。特に先生御承知のように、最近には昔の焼き玉エンジンからかわりましてディーゼルエンジンになっておる。しかもこの材質、たとえば耐熱—材質が非常にすばらしいとか、あるいはエンジンオイルというものが非常に添加剤なんか入っておりましていろいろな硫黄分なんかをとつておる。こういうようなことで、まあ専門的なことにつきましてはまた船舶局長からも御説明あると思いますが、こういうことで非常にエンジン

の信頼性が高まっているということが第二点。それから今回の改正によりまして、この免状をとる場合に甲機用、つまりデッキとエンジンと両方マスターする。つまりエンジンの知識を十分に吸収した方が免状を取る、こういうたてまえをとっておりますので、そういうことをいろいろと勘案した結果、機関士をおろしてもいいようにある、こういうことになったのでございます。もとよりこれにつきましては、この法案策定の当初からいろいろと専門の方にも御審議をいただいたのでございます。特に技術関係の専門の方にも御意見を聞いたところが、こういったエンジンについては非常に信頼性がある、こういうことから三種機関士をおろしてもいい、こういう意見が出たことの答申に基づいてこの案を考えた次第でございます。しかしながら、私どももこれでは十分とは考えておりませんで、特に今後こういった事故防止ということを十分に考えた場合におきまして、極力三種機関士を乗せるように、これはまた後ほど御説明いたしますが、そういうような方を当分の間乗せる、こういうような行政指導もはかりまして、そうして事故防止に万全を期していきたい、かように考えておる次第でございます。○森中守義君 さつきちよつと触れた小型船の検査機構、これが技術上こういう事故を未然に防止するということになる筋のものです。○政府委員(内田守君) 小型船舶検査機構は十二メートル以下の船を検査する機構でございますけれども、モーターボートとかその種のレジャーボート等を中心にして検査するわけでございますが、これは現在国でやっております大きな船の一年ごととか二年ごととか、定期的な工場に入つて修繕したり整備したりの検査を行なうと同様な検査を、定期的にそういう小さい船について三年ないし六年—現在三年ごとの予定でございますけれども、三年ごとに行なうという機構でございます。○森中守義君 結果的に、こういうようにエンジントラブルが非常に多い。したがって自動車と同じように、いわば定期検査的なものを機構にやら

せるといふ意味ですね。○政府委員(内田守君) いま申しましたように定期的な検査をやらせる機構でございますが、先ほどからございまして、日常の整備点検とか、あるいは出航前の点検とか、そういうようなものは、もちろん操縦者のメンテナン스와申しますが、補修になるわけでございます。○森中守義君 この検査機構というのは新聞で初めて私も知ったけれども、これは法的根拠も何も持たないで、認可法人としてできるものですか。○政府委員(内田守君) これは前回の国会におきまして、船舶安全法の改正をしていただきましたわけでございますが、その際に、その趣旨と申しますのは、従来検査やっております原則的には五トシ以下のエンジンについている船を全部検査対象に入れるわけでございますが、それに對しまして、法律で小型船舶検査機構というものを明記いたしました、その法律に基づいて設立された認可法人でございます。○森中守義君 たいへん勉強で申しわけございません。よくわかりました。この委員会にそれはかかっていなかったから、船舶安全法は交特だったかな。それで事故の場合の人身事故は、この中で大体何件ぐらい、死亡したとか、あるいは負傷したというその件数は。○政府委員(佐原孝君) ちよつと手元の資料で、死亡と行く不明と分けたのがございませぬ。一本になつておりますけれども、昭和四十五年が五百三十三名、四十六年が四百五十二名、四十七年が五百七十七名、ただしこれは二十トシ以下とかそういう限定ではございませぬ、全船舶でございます。○森中守義君 これはちよつと質問の趣旨には沿いませんね。いまでもいいから、できるだけ海上の人命の損失、込みじちよつとわかりにくいので、小型関係の内容がどのくらいか、わかれば……。

○政府委員(佐原孝君) 調べれば出るそうでございますので、後ほどお届けいたします。○森中守義君 それから、これから先の大体小型船舶の状況ですが、出された資料では、四十七年の十月末で五トシ未満及び五トシ以上のものを合わせて、事業用、非事業用合わせて十二万三千八百、こうなっております。そこでモーターボート及びヨットの組合、今後の生産見込みというわけで、四十八年、四十九年、五十年合わせて十九万五千というのが出ております。ところが漁船と雑種船については生産の見込みが出ていない。モーターボートとヨットだけが生産の見込みが、こういうように数字がある程度正確に出されているというのはどういう意味なのか。つまりヨット、モーターボートのメーカーの生産計画等がこれにあらわれてきていると思うんですが、ヨット、モーターボートのメーカーはどういうのがありますか。○政府委員(内田守君) 船舶局からお出しいたしました前の資料でございますけれども、モーターボート及びヨットに生産見込みが書いてございまして、その中身はこういう小型船舶あるいは機関を製造するメーカーを会員とする社団法人日本舟艇工業会が昭和四十七年一月に行なつた予測の数字であると思ひます。それから漁船につきましては、これはわれわれのほうの五トシ未満の漁船と二十トシ未満の漁船につきましては検査対象でございませぬし、運輸省では正確な生産の把握はきわめて困難でございます。それからその他の雑種船の生産見込みでございますが、これも五トシ未満の雑種船につきましては、実際問題として把握しておりません。ただ五トシ以上の従来の検査対象としております同様の船から推定しますと、おそらく保有隻数の年間一〇〇%程度の、これは代替建造も含めて、ぐらいは行なわれるんじゃないかという予測はできます。○森中守義君 水産庁、漁船の生産見込みはわか

りますか。

○説明員(新井昭一君) お答えいたします。

現在漁船の生産見込みはちよつと数字がございません。ただ私の手元にございます五トン未満の毎年の隻数の推移の状況から見ますと、大体最近二、三年は一萬隻ぐらゐの毎年動力船の隻数がふえていくという状況でございます。

○森中守義君 そうしますと、これはこれだけの膨大な隻数が近海を動き回ることになりますね。さつと計算して約六十萬隻だな。こういうたような状態を考へていけば、これはもうほんとうに一体、おとといお話があつたように、既存の大きな港あたりはどうなるのか。その辺のことは保安庁のほうでは、こういうふうに生産の見込みがおそろくそう大きな狂いはないと思ひますが、かなりのラッシュになるんじゃないか。ただ燃料関係でいただいた資料では、ヨット一隻の稼働日数は年間十日間ぐらゐだと、こういう見当つておるようですがね、おおむね平均すればそういうものかわからぬけれども、どうも一隻のヨットが一年間に十日間ぐらゐしか動かないという計算がどつから出てくるのか、どうもその辺が疑問です。ですから船舶安全法あたりをわざわざくらねばならなかつた、これは海上におけるいわば交通整理という意味であり、陸上の道路交通法にやや似たものだと思うんですがね。これは保安庁のほうではおおむね捕捉できる隻数が六十萬隻、こういうような状態から判断した場合に正確に船舶安全法というものがほんとに守られますか。

○政府委員(内田守君) ちよつと生産見込みについて御説明させていただきたいんでございます。特にモーターボート、ヨットの例でございしますが、先ほどこの資料が三三年間に約十九萬隻ぐらゐの新たな加わるような資料になっておるわけでございますけれども、これは予測としてはそうでございますけれども、実際の生産実績というものは見ますと、たとえば四十七年では、この資料は当時四萬隻ぐらゐだったのが、実際の実績は二萬隻ぐらゐであつたわけですね。さらに最近の四十

八年に至りまして、御承知の石油危機の問題等ありまして、よくても横ばい程度ではないか、現在の時点で推定いたします。したがって、この数字そのものはそういう数字になつておりますけれども、実際に起こつてくるいまの時点でのこれからの二、三年間の予測というのは相当落ち込むのではないかとこのように推定しております。

○森中守義君 いまの予測は工業会が発表した数字だ、こう言われるけれども、具体的にエンジンメーカーとボディーメーカーはどういうのがありますか。

○政府委員(内田守君) まずボディーのメーカーは、順序不同で申し上げますが、IHクラフト——これは石川島播磨重工の子会社でございます。それからヤマハ発動機、永大産業、日本飛行機、日新ベスモーター、協和製作所、日本アルミニウム工業、鈴木自動車工業、瀬戸内工業等でございます。

それからエンジンのメーカーといつたしましては、いわゆるディーゼルエンジンはヤマハ、三菱重工、久保田鉄工、東京ボート、いすゞマリオン、日産ディーゼル、その他輸入関係のたとえばゼネラルモーターズとかキャタピラー、カミンズ等でございます。

それから船外機メーカーといつたしましては、ヤマハ発動機、東京発動機、本田技研工業、鈴木自動車工業等、あと輸入メーカーがございます。

○森中守義君 別段メーカーの戸籍調べをするわけでもないが、いままでの出されたメーカーで、どこが一番多いか、エンジンとボディーの場合ね、二つ三つあげてください。

○政府委員(内田守君) モーターボートのほうを申し上げますと、一番多いのはヤマハ発動機であります。それが飛び抜けておるわけでございますけれども、あと永大産業、それからIHクラフト、日本飛行機、日新ベスモーターといつたところでございます。

それから国内のエンジンメーカーといつたしましては、大きい順番に言いますとヤマハ発動機それ

から東京発動機、鈴木自動車工業、本田技研等でございます。

○森中守義君 これは単なる杞憂であらばいいのですがね、この法案に関連して千葉のある漁連の代表がこういうことをちよつと云つたという話があるのです。この法案は何としても通すので、それにヤマハと、エンジンはいいですがタイアップする、しかも講習等もきわめて簡便にやろうではないかというふうな話がある、どうもそういうふうな何かしら一種の商行為、営業行為的なものが背景にまつわつていゝんじゃないかという疑惑があるのですよ。あるのかないのか。これはまあ別段調査をしたわけじゃないんですが、何となくはなしにこの法案の背景にいま申し上げるようなことがちらちら耳に入つてくる。もし事実関係がわかつておれば、わかつておる範囲でけっこうですから教えていただきたい。

○政府委員(住田俊一君) いま先生がおっしゃつたような事実は、私は全然聞いておりませんです。

○森中守義君 まあひとつ、運輸省にさうなことがあつてはならないし、そういう話が出ることは、私もあまり愉快な気はいたしません。そういう意味で一そう省内における自衛を要望しておきたい。

それからこの前、杉山君の質問の中でもちよつと出ましたが、省令、政令の問題。衆議院の修正案の問題です。これは大体まあ法案が国会に出されてくる場合、政令もしくは省令等が委任を受けるような場合には、政省令の原案というものが法案にセットされるのが大体慣例になつております。今度はそれありませんね。どうしてそれがついでないのですか。

○説明員(星忠行君) この法律には政令がついてございせん。ただこれからこの法律が公布されてから施行されるまで、試験機関につきましては一カ月間を置くことになっております。その間に省令を準備するといふことがございます。

○森中守義君 その省令に委任しようという問題ですが、この一定距離に遠に出漁する漁船については云々という問題ですね、この一定距離というのはいろいろ説がある。社会党では二十、それから自民党では百、民社党では五十というように段階が幾つかに分かれていゝのですが、運輸省で考へる一定距離とは何ほどのことを一番妥当なものと考へておりますか。

○政府委員(住田俊一君) お答え申し上げます。この一定距離の問題につきましては、先生御指摘のように、この審議の過程におきましていろいろと議論されたことは事実でございます。ちなみに百海里説あるいは五十海里説あるいは二十海里説、いろいろございまして、政府といたしましては、先ほど申し上げましたように最近の機器の発達あるいはそれに伴つて作業点検の厳重な施行と、こういったこと、あるいは甲機兩用の免状を取らせる、こういうことにかんがみまして、あるいは関係機関のいろいろな御意見を尊重いたしまして、少なくとも外洋小型船につきましては機関長の乗り組みは不要なものである、必要ないというふうに考へたのが政府原案でございます。しかしながら、御指摘の修正案が衆議院で可決された経緯にかんがみまして、政府としては、このいかなる区域を航行する外洋小型船に機関長を乗り組ませるかどうか、これにつきましてはただいま鋭意検討を進めておる段階でございます。

○森中守義君 いまの局長の説明では、当初は機関長のあれば不要なものであると思つたのだが、いろいろ変化をしてきた。要するに考へ方は当初から変わったと、こういうふうに理解していいですか。

○政府委員(住田俊一君) 政府原案といたしましては、あくまでも外洋小型船につきましては機関長を乗せる必要はないというふうに考へておるのでございます。

○森中守義君 いやいや、鋭意検討ということになると、当初の考へ方と現在では、少なくともいまの答弁からすれば大きなカーブを描き始めている

から東京発動機、鈴木自動車工業、本田技研等でございます。

というように私は思うのだけれども、それはどうなんですか。

○国務大臣(徳永正利君) 御指摘の点は省令に落とす問題でございまして答えにくい面もあると思いますが、当初原案に考えておいたことは、いま御説明申し上げたとおりでございまして、国会の審議を通じて、委員各位の御意見も十分拝聴いたしました。今後の省令決定にあたりましては、委員長はじめ委員の皆さま方の御意見というものをも十分尊重して、この省令につきましては決定したいと、かように考えておる次第でございします。

○森中守義君 海上安全船員教育審議会の佐々木会長の答申、この「記」の中で配乗別表の改正がいわれているんですが、これは答申を受けたときにどう説明を受けたんですか。つまり配乗別表の(2)の中で「一定距離以遠に出漁するものについては機関長を乗組させるべきである」との意見があった。——この「意見があった」というのは少数意見なのか何なのかよくわかりませんが、この辺の答申を受け取る際には佐々木会長からどう説明を受けたんですか。

○政府委員(住田俊一君) お答え申し上げます。ただいま先生おっしゃいますように、昭和四十八年の二月十七日に海上安全船員教育審議会長の佐々木先生から新谷運輸大臣に、モーターボート等小型船舶に乗り組む者に対する免許及び国家試験のあり方についての答申がありましたことは事実でございします。その中で先生の御指摘のように、「一定距離以遠に出漁するものについては機関長を乗組させるべきである」と、こういう御意見があったことも事実でございします。しかしながら、審議の過程におきましては、先ほどちょっと触れましたように、こういうような意見が出ております。すなわち、近年における機器の著しい発達及び機器の信頼性向上等の現状を勘案して、船舶職員の乗り組みについても時代の趨勢に應じ合理化すべきである、こういう意見が圧倒的多数を占めたと、こういうように出ております。そういう

うわけで先ほど申しました運輸省原案について支持を得たわけでございまして、運輸省といたしましては、その少数意見をもちろん検討はしたわけでございしますが、こういった多数の意見も考えて運輸省といたしましては、先ほどお話ししましたように、機関長の乗り組みを必要としない、こういうことに結論を得た次第でございします。

○森中守義君 先ほどの大臣のお答えで、非常に慎重な意味合いはわかりますが、どうなんでしょう。これが実はこの法案の最大の目玉になっている、端的な言い方をしますと。したがって衆議院の審議の経過及びその修正案並びに附帯決議、こういう経過などを考えたり、また参議院でも、本来であれば、もう少し時間をかけてやりたいけれども、そうもこの場合は運賃法とちよつと質も違ひますから、そうむちゃなこと申しませんが、やっぱりこの問題は軽々に扱うべきでない、私はそう思う。

そこで各党もそれぞれ見解を具にしているわけですね。衆議院から送ってきた経過も一通りはのみ込んでおりますよ。けれども、いよいよこれを省令に織り込むという場合にどうするか。私は午前中もちよつと出しましたように、十六団体に對して法律改正の意見を求めた、そういういきさつもありました。そこで十六団体全部とはいきせんけれども、こういうことに非常に関係が深い団体に、やはり運輸省としては協議をなさる必要がある。これは具体的なものとしてお約束願えるかどうか。諸般の情勢を検討して慎重に決定するということだけでは、どうもあとに尾を引くような気がする。そこで日本船長協会——ちよつと記録してください。それから全日本海員組合、日本船舶機関士協会それから船舶部員協会、日本海難防止協会、日本内航海運組合総連合会、日本港運協会、この七つの団体に早急に大臣はお会いになり、船員局長中心になつてもらひまして、十二分にこの七団体と意見の交換をする、そういうようなことで取りきめていただかないと、法案が成立をした、あと省令は大臣におまかせをしたと

いうことでは、経過は経過ですから大臣もおわかりとは思いますが、やはりあとあと問題を残すようなことではうまいが悪い。ですから、いま私があげました七つの団体とできるだけ早急な機会にこの問題で協議を開始してもらいたい、こう私は思っています。お約束できますか。

○国務大臣(徳永正利君) 法律を御審議いただきまして、そして衆議院からいろいろ御提案があり、最後に修正案が可決されました、その中に外洋小型船については丙種機関士の問題が含まれているわけでございします。したがって、これをどういうふうにごの中に省令を落とし込むかというところにつきましては、これは、国会の審議というものが一番優先し、皆さま方の御意見というものが、委員の皆さま方の御意見というものが一番中心になつて、私どもは法案の修正をしようとしたわけでございしますから、この意見が一番中心になるべきだと考えております。

なお御指摘の点については十分検討させていただきます。御相談もさせていただきますと思っております。

残念ながら、私はいま、社会党が二十だからこれは二十にこだわりますよ。けれども、五十がいのか百がいのか二十がいのかということ、これは残念ながら実務の経験がございせんから、どれが一番妥当だというのが、党の決定は決定として言えまして、実際問題として私はよくわからない、正直に申し上げまして。だから、そういう意味では、一番現場を扱っている各団体の皆さま方の意見を徴することが数字を固めるには一番妥当であろう、まあそういう意味で会って、ひとつよく話をまとめて確定をしてほしいと、こういうわけですよ。この法律の運用ですとか、あるいはこの法律はどうかという意見を聞いてくれというんじやない、それはここできめるからいいんですよ。要するに一定距離の問題に限定をしまして代表に大臣、会われたらどうですか。早急に協議を開始する——このくらいの御返事をいただければいいです。

○国務大臣(徳永正利君) おっしゃることはよくわかります。おっしゃることはよくわかります。ざつぱらにここでばらばらといういろいろのお話を申し上げることもどうかと思ひますが、おっしゃることはよくわかります。私が直接会うかどうかは別といたしまして、必ずそういう方々と御相談をいたしましてきめたいと思っております。ただ、申し上げましたのは、この修正案が出てきますまでにはいろいろ理事者間において、各党間においていろいろ議論が詰められておるものから、そういうようなものを、やはり委員の皆さま方の御意見というものを第一に尊重すると。また先生の御指摘のそういう団体の方々とも御相談することを約束したいと思ひます。

○森中守義君 だいぶ時間をいただき過ぎたようですので、まだあと港関係とか、あるいは警備の問題とかたくさんあるのですけれども、これは後日に譲ることになりました、どうも不十分な質問ですが、船舶職員法の内容につきましては、後日またいろいろ注文をつけたらどうか尋ねる機会もありまして、これで終わります。

○阿部憲一君 ます、現在海運界で大きな問題になつております船員雇用、それから船員費の高騰というものについてお尋ねしたいと思ひます。

現在、船員費の高騰に伴ひまして海運界ではチャーターバック船、それから仕組み船というのがたいへん最近ふえておりますけれども、この状態について、簡単によろしうございませうからちよつと御説明願ひたいと思ひます、御当局に。

○國務大臣(徳永正利君) 仕組み船並びにチャーターバック船については、専門的ないろいろなむずかしい問題がございますので、政府委員から答弁させていただきますと思ひます。

○政府委員(園村泰彦君) まずチャーターバック船について御説明を申し上げます。私どものほうにさしあたつてございます資料は、海運業のうちの六中核体の資料でございますので、それに基づいて先生に御説明をさせていただきますと思ひます。まずチャーターバック船といふことの前に、海外に船が売られるという、いわゆる海外売船といふことが根本にあるといふことでございます。まず海外売船の実績について御説明申し上げます。四十五年に海外売船は三十七隻、二十七万九千トン、それから四十六年に三十八隻、三十三万五千トン、四十七年に六十五隻、八十八万一千トンでございます。隻数は合計で百四十隻になると思ひます。それから、その海外に売られました海外売船のうちで、いわゆるチャーターバックといふことで再び日本に再用船のかつて帰つてきている状況を申し上げますと思ひます。これは四十八年の十二月の時点でチャーターバック船の現状を同じく六中核体の数字で申し上げます。チャーターバック船は六十九隻、百四万トンでございます。以上が海外売船とそれに基づきますチャーターバック船の現状でございます。

それから仕組み船のことを申し上げます。仕組み船と申しますと、いろいろ定義はございますけれども、私どものほうでは日本の船主が用船をする目的で日本の船台を外国の船主にあつせんをして、日本の造船所でつくつた船が日本の船主に長期用船のかつてで雇われているといふことで仕組み船の定義を考えておりますが、その状況を申し上げますと、四十八年十二月の数字で六社が持つております仕組み船は四十八隻で、百三十二万六千トンでございます。

○阿部憲一君 いま海運局長から数字を承りましたけれども、現在のこれは六中核体だけの数字でございますけれども、これ以外のものはわかりませんか。

○政府委員(園村泰彦君) 海外売船の実績は、六中核体でなくて全部の数字をただいまから申し上げます。それ以外のチャーターバック船と仕組み船の現状につきましては六中核体のほうだけしか現在私どもの手ではわかつておりません。また主として行なわれている現状が、それが多いと思うわけでございます。海外売船の実績は日本船社の全体で申し上げますと、四十六年度に百一十一万トン、それから四十七年に二百三十四万トン、四十八年に百五十五万トンでございます。

○阿部憲一君 大体これはわかりましたけれども、この原因は、先ほど私指摘しましたように、日本の場合、やはり船員費の高騰と思ひますが、その辺のところの御見解はいかがですか。

○政府委員(園村泰彦君) 海外売船の中身は大体二万トンから三万トン程度、それ以下の船舶あるいは船舶が古い船舶が主としてその対象となつております。これはやはり船員費の上昇を中心とした船舶の運航費の上昇の結果、運航費の比較的高い小型の船舶あるいは合理化がでない老齢船が、国際競争力がなくなつて国際的な運賃市場の運賃では赤字運航を余儀なくされる実情から、こゝういった事態が生じてきていると思はれるのでございます。

○阿部憲一君 今後このような傾向が依然として続いていくのかどうかといふことについて運輸当局のお考えを承りたいのですが、同時に、いまの売船なんかも、四十七年度をピークとして四十八年度、昨年はだいぶ減つたように見えますが、こ

れらの原因と申しましようか、それもあわせて御見解を承りたいと思ひます。

○政府委員(園村泰彦君) 原因につきましては、実は船員費の上昇を中心として諸経費が高騰してといふことを申し上げましたけれども、一つにはやはり為替の影響があると思ひますのでございませう。実は一ドルで、御承知のとおり三百六十円の運賃をかせいでおりました日本船が、為替相場の結果、一番円高になりましたときには二百六十円台の運賃しかかせげなかつたといふことがございまして、国際競争力が相対的に非常に不利になつたといふ点がございまして、御承知のとおり現在ではまたその円高の傾向がやや変わりまして、三百円程度といふことになつております。そういった点で、こゝういった傾向がそのままずっと続くといふことも考えられないのでございませう。また私ども、実は話が少しそれるんでございませうけれども、海外売船につきまして、むやみに海外売船を行なわれるように、日本の船員の皆さんの職場に影響があるようなことではございませんので、私どもは海外売船を許可いたしますときに、船を売られる船主の方からその船員対策についての御説明を伺つていふことになつておりました。そういった点で、労使の間でいろいろなお話し合いが行なわれていると聞いておりますが、その結果、まだお話し合いがなかなかつかないといふような傾向が最近見られますので、そういった影響もあつて、海外売船の実績が多少減つてきておるといふふうにも受け取られるのでございませう。

○阿部憲一君 いまも局長のお話ありましたように、やはりこの船員の雇用関係に非常に大きな影響を与えているのがこのチャーターバック船であることはまた仕組み船だと思ひますが、そしてあくまでもこのチャーターバックとか仕組み船といふのは、私は、船員雇用関係から見ても、日本海運の現状から見ても、むしろ平常なものではないといふ、このように思ひます。むしろ、でき得れば、やはり日本の船に對しては日本の船員が乗ると、このような姿が一番正常じゃないかと思つて

おります。したがつて、当局におかれましては、いま組合等の希望もあつたりといふことでもございませうが、それにもかかわらず、やはり当局としてこのような正常化といふものを推し進めていくべきじゃないかと、このように思ひますけれども、いまの、幸か不幸かしりませんが、円価も少し下がつてきましたので、その点では、いまお話ししたように、この傾向に多少足踏みをさせているようございませうけれども、しかし、そういった円価の為替相場の変動だけといふんでなくて、やはり本来の姿に戻していくことが私は正しい海運政策だと思ひます。また同時に、いまこの原因になつております日本の船員雇用といふものを円満に推進していくためにも有効なことじゃないかと、こゝう思ふわけでございませうが、大臣はどのようにお考えになりますか。

○國務大臣(徳永正利君) 私、いまのチャーターバック船あるいは仕組み船といふものが、どういふものであるかといふのは、実は一週間ぐらい前から一生懸命勉強したわけでございませう。それで大体頭の中に出てきたわけでございませうけれども、なかなかこれはむずかしい仕組み、いわゆる仕組み船の仕組みになつていくようございませう。しかし、それはともかくといたしまして、いま先生が御指摘になりましたように、チャーターバック船でございませうとか、そういうふうな面において、雇用関係等もあわせて、日本の船に私は日本の船員が乗り組んで、国際競争力にたえ得るような海運の行政と申しますか、そういう力をつけていくといふのがやはり基本でなければならな

と思ひます。今後いろいろなむずかしさはあろうと思ひますけれども、そういう点について努力をしてまいりたいと、かように考えております。ただ法律的にいろいろこの売船等につきましても、歯どめのないといふようなこともありそうでございまして、むずかしい点もあろうかと思ひますが、それはそれとしまして、私は原則的には先生のいまの御指

ありがたいと思うんですが、現に全日本海員組合の村上組合長からもわれわれのほうに書面が来おりますが、これを読みますと、「改正案によれば、総トン数5トン以上20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・曳船など港湾船を含めて、これは海難防止と海上安全に行する。」というふうな反対を申し入れております。現に私も、単にレジャーボートといわれる船舶、モーターボートというようにすることに對すだけの乗り組み員の規制とか、あるいは資格授けということならば、先ほど申し上げたように大成でございますけれども、一般の引き船とか、いわゆる作業的に使われているような船まで對て、むしろ安全性を強化するということならばいんですけれども、逆にせつかくいままて法律きまっていた資格者を乗せるということさえも

るめるといふのは、ちよつと私、逆行するような感じがいたしますので、あえてお伺いする次第です。

○政府委員(住田俊一君) お答え申し上げます。

ただいま先生の御指摘の点につきましては、確かに一番重要な点でございます。この点につきましては、私も運輸省といしまして、一番重点的に審議を重ねたのでございます。先ほども申し上げましたように、そもそもこの改正案につきましては、関係有識者集まつた審議会にかけまして、そうしていろいろと検討したのでございまして、そしてその第一点といしまして、先ほどもお話ししましたように、最近非常に焼き玉エンジンからディーゼル化されておる、ほとんどがですね。そういうような現状にかんがみまして、機器の発達が非常に著しい、また信頼性の向上が著しい、こういったことから、関係有識者の大多数は、三種機関士をおろしてもいいのじゃないか、こういう意見が出、またいま先生から御指摘のように、全日本海員組合からは併記答申といまして、それはおろすべきでない、こういったような少数意見が出たことも事実でございます。そういうことで、いろいろと私も慎重に検討したわけでございまして、いまお話ししましたように、そういった機器の発達以外に、十分に事前に行政通達等によりまして事前点検あるいは始業点検といひますか、こういった点を十分に履行していただく、こういうことで、そういった安全性を確保したい、かように考えておる次第でございます。

なおまた、ただいま先生から港湾関係の引き船等の船舶に対してどうかと、こういう御意見もございました。これにつきましては、昨年も、ここに組合の方もいらつしやいますが、黒住先生あるいは杉山先生、私と一緒に現地も見てまいりました。そういうことで、私も事務局の考えといひましては、まだ一部にこの港湾の引き船等におきまして、新しい機器の購入されてない船舶のあることは事実でございます。そういう船舶につ

きましては、行政通達によりまして、従来どおり極力機関長を乗り組ませるように行政指導の徹底をはかつていきたい、かように考えておるわけでございます。ともあれ、こういうようなことの措置によりまして、先生の御指摘の点がないように、今後行政指導の面その他におきまして、関係機関とも密接な関係を持ちまして、その期待に沿うように努力したい、かように考えておる次第でございます。

○阿部憲一君 いまの御説明で一応わかりましたけれども、とかくいまの世の中というのは人命を非常に軽視する傾向がございます。火事があればすぐ何人かの犠牲者が出る。実に私も以前のような状態とは大いに違っているというようなことから、これは海上においても同じこととございまして、やはりボートに乗っている人たちは、またその周囲で泳いでいる人たちは、いろいろな釣りをしている人、いろいろあると思いますが、その方々のやっぱ安全ということを考えなければならぬと思ひますので、この船の海難事故が起こらないように善処していただきたいと思ひます。

まあ若干私も、局長がえらい確信をもつて言われたんだけれども、だいいじやうぶかなというような気持ちも多々あります。したがって、この法律がいよいよ行なわれる、実施されるという段階におきまして、やっぱ私は、それみたことかと私をして言わせないように、ひとつ格段の配慮をいただきたい、こう思ひます。

それからもう一つだけ承りたいのですが、今度免許制度にするという点につきましては、免許を受けるために試験なり技能の検査の機関が要るわけでございますね。しかも何といひますか、いま小型船舶、いまあげたような五トン以下なんというの、ずいぶん先ほど数字があがったやうですけれども、たくさんあって、日本に津々浦々あるやうでございますが、この検査機関といふのをどのやうになさるおつもりか。

それから先ほどの御質問の中で、私もここで聞いておりましたんだけど、何かあまりはつきりしないやうな、理解できないやうな点もあったやうに思ひますので、もう一回それについて御説明願ひたいと思ひます。

○政府委員(住田俊一君) いま先生が御指摘になりました試験機関の問題でございます。これについて御説明申し上げます。

まず法律的に申し上げますと、本法の今度改正の二十三条の二でございます。二十三条の二で、「運輸大臣は、申請により指定する者に、小型船舶操縦士の資格についての試験の実施に関する事務を行なわせる。」、こういったまゝになつております。さて、この指定機関はどういう基準で決めますかと申しますと、その経理あるいは技術的な経験あるいはそういった計画が継続的であるかどうか、確実に行っているかどうか、こういったことの基準が二十三条の三に書いてございます。これに基づきまして、まず指定機関を指定する、こういうことに相なるわけでございます。

さて、この指定機関は、ではどういふことをするかと申し上げますと、身体検査、それから学科試験、それから実技試験、この三つをやる、こういうたてまえになつております。いま私が申し上げましたこの指定機関は、先ほど森中先生からも御質問ございましたように、なぜ国でやらなくかと、こういった御質問がございました。ごもつともな点でございますが、いろいろと予算の関係その他の関係におきまして、従来からこういった小型船舶操縦士の養成に実績のある財団法人にやらしたかどうかと、こういったことで事務的に進められておるわけでございます。で、どの団体にするかにつきましては、これから一カ月ございまして、慎重にきめたい、かように考えておるわけでございます。それが一つ。

それから、それ以外に、この試験機関の事務所をどこに何カ所ぐらい予定しているかと申し上げますと、大体私どもとしては次のやうに考えております。おおむねこの試験機関の地方事務所は地方海運局の所在地ごとに事務所を置きたい。すなわち小樽、塩釜、新潟、横浜、名古屋、大阪、

神戸、広島、高松、北九州、那覇と、この十一カ所を予定しておるわけでございます。そうしてこの試験機関でいま申し上げました試験をやりたい、こういうやうに考えておる次第でございます。

○阿部憲一君 いまその指定機関はわかりましたけれども、その機関に所属するといひますやうか、試験官ですか、これはどういふ人になるんですか。

○説明員(星忠行君) お答えいたします。

指定試験機関の職員が、試験官として国にかかりまして試験の実施に関することを行ないます。

○阿部憲一君 そうすると、いまの財団法人ですか、その職員ですね。——そうすると、その人はあくまでも財団法人に属した人であつて、いわゆる公務員とか、そういうものじゃないわけでございますね。どうなんですか、資格は。

○説明員(星忠行君) 公務員ではございませんけれども、こういう国が指定しました試験機関の職員は、小型船舶操縦士試験員というやうに規定されておりました、必要な義務につきましては公務員と同様の義務を法律により課せられております。

○阿部憲一君 そういうやうなことであれば、待遇といひますやうか、試験するときは公務員だといふんではいけません、しかし私も考えてみて、公務員だからいいとか、正しいとかなんとかとは、一がいは言えないと思ひますけれども、しかし、このやうな大切な指定機関に当たる人としては、要するに公的な人格を備えた人がなすべきではないかと思ひます。たとえばいま自動車でもそうですね、自動車のドライバなんかも、もちろんたくさん学校があります。しかし最後の実技試験に当たるのは警察官でしやう。ですから何といひますやうか、一応は厳正な試験を受けて初めてドライバになるというところでございまして、それでもいろいろ問題のあることは御承知のとおりであります。交通事故も依然としてあとを断ちませんから。

この海上におきままするこのやうな、いわゆるエ

検討し直たらどうだと言いたいんです。これはしかし御遠慮します。ただ各委員の質問を聞いておりまして、私はできるだけ重複を避けたいんですが、あえて重複承知で私なりにどうしても確認したいと思えます点について、ごく簡潔にひとつお尋ねしていきたいと、こう思うんです。

今回の改正の目的はレジャー船舶の取り締まり強化であったのが、実際には小型漁船、港湾船、通船、引き船、作業船も対象になっている。私の知るところというか聞くところでは、レジャー船舶規制で手をつけられたのだが、単なる法技術上の関連で漁船を対象にしたようだが、それは事実か、この間の事情についてまずお尋ねしたいと思います。

○政府委員(住田俊一君) お答え申し上げます。ただいま先生からお話ございましたこの法律の目的とするところがレジャー船舶だけかどうか、こう

いうこと、それから小型漁船あるいは港湾関係の作業船、通航、そういったものを含むかどうかと、こういうお話でございますが、私どもとしては次のように考えておるわけでございまして、基本的には総トン数二十トン未満の小型船舶を対象とい

たしまして、これらの総合的な安全対策としての改正を検討したわけでございます。したがいますして、これがレジャーボートであるとか、あるいはその他の船であるからといって差を設けたということはないし、また法律技術から言いますしても、あるいは基本的な考え方としても、同一の共通した海事常識あるいは海事技術といえますか、こういったものを二十トン未満の方に十分に浸透させる、こういう見地に立つてこの改正を考えなければなりません。したがいますして、どの業種を取り

出してこれを規制する、あるいは規制すべきという
ことではなくして、総合的にこういった二十ト
ン未満の船を対象といたしまして、その措置を考
えたい。こういうことから、いわば総合的に航行
の安全をはかる、こういう目的でこの改正案を檢
討したというわけでございまして、決して一つの
ものだけに限つてやる、あるいはそれに差異を設
ける、こういう意思ではございませんです。

○村尾重雄君 きょう各委員からレジャー船舶の問題についていろいろ御質問がございましたが、私はレジャー船舶の安全航行に対して、いままでどのような行政指導をやっておられたか、それが今度は法規制に変えられた限界について、どういふ点が限界なのか、この点伺いたいと思うのです。小さな私の経験ですが、琵琶湖においてモーターボートによる人身事故を目の前で見ました。また夏になると、海水浴場におけるいろいろお話を伺いました。モーターボート、ヨットにおける人身事故、またレジャー船舶の海難事故が年じゅう、またこれらのレジャー船舶の運航が他の一般業務用、旅客用の船舶の運航に非常に差をつけている、それがしばしば新聞テレビ等においても報道されている、こういうような点も承知いたすのであります。そういう点で、いままでこれらのレジャー船舶に対して行政指導を私は強く推し進めてこられたことだと思ふのです。どういふ指導を講じてこられたのか、それが今日では限界に來たということなら、それがどういふ限界に來たのかというこの見解をひとつ聞きたいのであります。

○政府委員(佐田俊一君) いままでこういったレジャー船舶の運航に對してどういった行政指導をしたか、こういう御質問でございますが、お答え申し上げます。

運輸省といたしましては、この法律の策定前に、決してこういう行政指導をしていなかったということはないのでございまして、すでに昭和四十六年の八月に通達を出しました。これは五トン未満の船舶でございまして、従来、先生御承知のように、旅客運送の用に供するものを除きまして、免許受有者の乗り組みが義務づけられていなかったわけでございます。そこで旅客の解釈というものを「最小運航要員以外の者」と、こういうふうに行政通達で明らかにいたしました。そういうことで、實際上免許受有者の乗り組むを必要とするように行政指導をはかってきたところでございまい

す。ところが、やはり依然として、先生御承知のように琵琶湖をはじめ昨年は、一昨年警察からお話があったように、鎌倉の由比ヶ浜でも大きな事件がございました。こういうことで、特に夏のレジャーシーズンになりますと、非常にこういったレジャーボートの事故が激発しております。そういうことで、こういった従来の私どもがとっておりまして、こういった行政指導では限度がある、こういうふうな感じをいたしました。根本的に船舶職員法を改正いたしましたように、根本的に船舶職員法を改正した免状を与える。こういうことが実際に適当でないかというふうな意味でこの改正案に踏み切ったと、こういう次第でございます。

○村尾重雄君 立法措置以外に安全航行の確保ができないとするならば、本法の改正のほかに別途法案による規制が試みられた、検討されたことがあるかどうかは聞きたい。

と、これは、森中委員からも御質問あったように、またそれに対する答弁によりまして、たとえばヨットなんです、私は運輸省の資料によっても、小型船舶の現状——これはもうここで申し述べません。驚くべき数字であります。ヨット一万六千艘を除いて十萬七千八百艘と、また先ほどの審議を伺っておりますと、今後の生産見込みについても、いろいろ四十八年、四十九年、五十年という見込みについて、十九萬五千艘の生産が見込まれると、まあだいぶ老朽船になつての目減りもありませんが、こういう新しく生産される見通し等についてのお話がございました。これは石油事情に依つて少し目減りもあるだろうというふうなお話もございましたが、ここ数年、百貨店一つのぞきましても、自動車メーカーのショールームのぞきましても、また楽器店のウインドのぞきましても、モーターボートの売り出しの新種の陳列というものは、もうはんらんしております。至るところに、それほどモーターボートの激増ということは予想されますし、またこれがだんだん大型化され、機械化されてまいり

ますし、またわが国の置かれた事情からいって、海上レジャーの激増ということ、これは決してばむべきものでもない、こう思ふんです。こういう点では、私はあまり専門語を知らませんが、一つの海域をきめるとか、やはり健全な海上レジャーの指導を私は行なうべきだと、こう思ふ。こういうような点から、本案の改正とは別個に、ひとつ別な法規制というものが考えられて私はいかるべきだと思ふんです。私の質問の要点はここなんです。その点ひとつ御答弁いただきたいと思ふいます。

○政府委員(佐原孝君) 先生の御心配、まことにごもつともでございますが、本来ならば官房がご答へすべきことかもしれませんが、レジャー船舶の安全運航に關しましては、運輸省といたしまして、官房を中心にしていろいろな案を検討したわけでございます。最終的には現に御審議願つております船舶職員法の改正と、前国会で成立いたしました船舶安全法の一部改正という程度でよろうかと、こういう結論に達したわけでございます。

残る分野は何かあるかと申しますと、レジャー船舶の航法とか、航行区域の規制とか、こういった問題が問題としては残るわけでございますが、その点につきましては、レジャー船舶といえども、海上衝突予防法あるいは港則法、海上交通安全法、こういった法律が適用されますことによりまして、一応の担保はできるんではあるまいか。また夏場、海水浴場等におきましては、一昨日警察庁も説明しておりましたように、迷惑防止条例、水上安全条例というような条例による規制を普及させることによりまして、警察庁と海上保安庁が協力いたしまして、パトロールその他によりまして指導、取り締まりをやっております。ものすごい勢いでモーターボートが伸びてまいります。このことを考えますと、これではたして十分であろうかという疑念が残りますけれども、石油危機その他で若干の足踏みが予想される現在、とりあえずそれでやってみる。いままでは非常に野放しであつた面で、物的の面で安全法、人的の面で職員

法ということ、一応の基礎的な知識、技術を求めるということによつてにもかくにもやつてみる。将来の問題といたしまして、ほんとうにものすごい勢いでまたモーターボートが伸びてまいりまして、ただいま申しましたような衝突予防法あるいは港則法等の規制では手にかからないというふうな事態が現出したとすると、それはそれを受けまして、また立法措置その他を講ずる余地はあろうかと思ひますが、現時点では、ただいま申しましたような立法措置の範囲で何とかやつていける、こういう判断をしたわけでございます。

○村尾重雄君 いろいろ御答弁いただきましたが、私が率直に申し上げておるのは、レジャー船舶の健全な発展をひとつ指導するために、この法案と別途な法案による規制があつてしかるべきだという私の考え方をひとつ強く、要望というのか、いままで検討あつたと聞いたのですが、もちろん検討あつたと思うのですが、この点を申し述べまして、次に移りたいと思ひます。

確かに、この法案のように、レジャー船舶について法改正による船舶職員の義務づけを行なうことは、安全上からいきましても、私はいいことだと考えます。しかし、こうした船舶の義務づけに反して、五トン以上二十トン未満の船舶について、いろいろ先ほども議論がありました、機関長を削減した根拠というものは私は非常に疑問を持つのです。これについての根拠を伺いたいと思ひます。

○政府委員(佐田俊一君) この問題につきましては、先ほどいろいろと御説明いたしましたのでございまして、まず第一には、何と申しまして、総トン数二十トン未満の小型船舶におきますエンジンでございまして、その機種の発達是非常に著しいということが第一点。それから今回の免許の資格というものが、甲板部とそれから機関部の職務を分担して行なう必要がなくなつてきた。こういうことで、一人の海技従事者に対して甲機兩用の職務を行なうことができる。したがつてエンジンの知識も十分に持つておる、あるいは技術を

持つておる、こういうことによりまして、船舶職員としてその機能を果たし得る、こういうふうな判断したのが第二点。第三点は、今後こういう事故に対しまして、絶体起きない、こういう行政指導をはかるべく、特にエンジンの仕業点検、こういうものについては十分な配慮を行なつていきたい。こういうことで機関長を省略する、こういうことに相なつた次第でございます。

○村尾重雄君 この問題については、先ほどから当委員会でも意見が出ておりますように、海上安全船員教育審議会では、特に漁船について「一名とする」、船長だけで機関長は不要だということに、また「一定距離以遠に出漁するものについては機関長を乗り組ませるべきである」という併用答申を行なつております。しかし政府原案では、一名とする改正案なんです、私はいまのと少し同じようになると思いますが、このたびの一名とした改正案について、事重大ですから、根拠をひとつお尋ねしたいのです。

○政府委員(住田俊一君) ただいま先生が御指摘ございましたように、この海上安全船員教育審議会の過程におきまして、船長以外に機関長も要するという案も出たということ、あるいは逆に機関長は要らないと、こういうような議論が出ましたけれども、結局いろいろと審議の過程で、先ほどもちよつと触れましたけれど、大多数の委員の御意見は、こういった機器の発達あるいは時代の趨勢に即した合理化をすべきである、こういうような意見が大多数を占めたわけでございます。そういうことで運輸省といたしましては、機関長を必要としない、こういうような認識に立ちまして今回の一部改正案を提出したと、こういう次第でございます。

○村尾重雄君 私はいまのお答えに對して、なお少し御意見を聞きたい点があるんですが、ひとつ進みまして、海難事故の現状を見ますと、機関故障が主原因となつております。こうした事実からして、機関長を削除して安全がほんとうに確保できるんではないか。特に二十トン未満の遠洋漁船が現状どうだということをおっしゃつていただきたいんです。

○政府委員(住田俊一君) お答え申し上げます。ただいま先生御指摘のとおり、最近の海上保安庁におきます統計によりますと、確かに機関故障が多いことは事実でございます。それを分析いたしますと、特に機関の取り扱いによるもの、ハンドリングが不良であるということ、あるいは機関の整備が、メンテナンスが非常によくないというふうなことで、あるいは材質が悪い、あるいは不可抗力、いろいろと原因ございしますが、なかなしくエンジンのハンドリングが不良であるということ、それから機関の整備が不備であると、こういうことが統計上出ております。で、このようなエンジントラブルの問題につきましては、最近の機器の発達の状況から申し上げますと、先ほど申し上げましたように定期点検なり、あるいは仕業点検というものを事前に十分に行なつておれば、かかるエンジントラブルは少ないんじゃないかと、かように考えておるわけでございます。と同時に、先ほど申しましたように、今回の試験によりまして免状を取る方は十分にこういった機関の知識を持つてもらうべく試験を受けるわけでございまして、そういった点については私どももいたしましたし、こういった事前の仕業点検、それから試験を通るといふことによつて、そういう面が担保できると、かように感じておる次第でございます。

○村尾重雄君 私はしばしば、この運輸省から出された、また他の調査室から出された資料によつて御質問すること、いまさらということ、遠慮申し上げておつたのですが、いまの御答弁を聞いておりました、実際に海難事故というものの原因が機関の故障による、これは正直にそのことが主因だといふことがもう明らかなんです。これと、たとえば現在丙種にしろ何にしろ機関長をおろすといふことが、どんなに当事者にとつて重要なことかといふこと、私は雇用上の問題から言つていふんじゃないです、いま。たとえば海難事故の現

状から見て甚大ではないかと、こう思うのです。特にこの二十トン未満の遠洋漁船の実情というのは、私はしろうとですけれどもいろいろ伺ひしましたが、ここで私は率直にそれを訴へることのできる表現力を持つておりません。また十九日の竹田委員の御質問で引き船の横浜の現状の話をされ、それについてのあなたの答弁を伺つておつて、実は私も満足に思つておつたものです。

あのような現状から考えて、やはりこの際、機関関係の者をばおろすということが、どんなに当事者にとり、また海難事故防止にとつても重要なことかといふことを、私は考慮されたかどうか。私は非常にいままでの答弁では満足です、で、たつてひとつ、二十トン未満の遠洋漁船の実態、これはだれかほかの方になるのですか、そうじゃないのです。——一体引き船等において今度機関長をおろされたことについての考え方をひとつ伺ひしたいのです。

○説明員(謝敷宗登君) 先生のお尋ねの一部についてでございますが、お答えをいたします。前国会で改正をいただきました船舶安全法におきまして、五トン以上二十トン未満の漁船で特に一定海域以上の水域を漁場といたしますものに、つきまして、船舶安全法の一部改正によつて検査の対象といたします。それは、したがひまして五トンから二十トンのうちで、特に遠洋に出て行きます漁船のエンジンも当然検査の対象になります。すなわち、先ほど私どもの局長から御説明申し上げましたように、従来検査の対象からはずれていたものですが、今後はこれらのものについて三年に一回ずつ定期検査をしながら、エンジンの安全を期していきたい、こういうふうにご考慮しております。

○国務大臣(徳永正利君) 御指摘の点は、今日まで各委員から、深刻にいろいろな角度から御指摘のあったところでございます。私もこの法案の御審議を願う前に一番心配したのが、安全であるかと、それから雇用関係はどうなるのだといふこと、実はこの二点は一番心配していろいろな角度から私

なりに検討をいたしましたのでございます。御承知のように、機関が非常に進歩したとか、いろいろなことが原因となり、またそういうようなことを審議会におはかりし、そして船長に総指揮者としてのいろいろな技能もさらに研修してもらつて、ひとつ最低限度の安全基準を定めたということに私はすぎないと思ひます。しかも大多数の小型船舶につきましては当てはまるといひましたしても、多種多様な小型船舶の中には遠方に出漁する船舶も御指摘のようでございます。また特殊な作業に従事する船舶もあるわけでございます。また業界の労使関係の実情いかによつては、私は先ほど心配した一点について、法改正を理由に雇用問題を惹起するおそれということも、これはなきにしもあらずだと思つてございします。

したがつて、これまでの審議で、委員の皆さま方からこういう点について、ことばは違ひますけれども、いろいろな角度から私は御指摘があつたと受けとめておるわけでございます。遠距離に出漁する漁船、旅客を運送する通船、はしけ等を曳航するいわゆる引き船等については、その航行の実態に即して、機関長または補助者を必ず乗り込ませる、リモートコントロールのきかないまままでの船等につきましては必ずこれを取り込ませるという強力な行政指導と申しますか、一片の通達に終わることのないような、責任のある措置をとつてまいらなければならぬと思つてございします。

たとえば港内の引き船につきましては、船員当局のみならず、私は港湾運送事業を所管する港湾当局や、あるいはまた港湾労働を所管する労働省当局とも協調をはかりまして、それぞれの地方機関においても協力を求めて、いま御指摘のございましたような心配がないよう、ひとつ処置をとつてまいりたいと思ひます。また附帯決議等において、いろいろ御指摘をちょうだいした点も、先生が御心配になつていらっしゃる安全の面から、そういうような御指摘がなされたものと心得まして、今後間違ひのないような処置を進めてまいり

なり検討をいたしましたのでございます。御承知のように、機関が非常に進歩したとか、いろいろなことが原因となり、またそういうようなことを審議会におはかりし、そして船長に総指揮者としてのいろいろな技能もさらに研修してもらつて、ひとつ最低限度の安全基準を定めたということに私はすぎないと思ひます。しかも大多数の小型船舶につきましては当てはまるといひましたしても、多種多様な小型船舶の中には遠方に出漁する船舶も御指摘のようでございます。また特殊な作業に従事する船舶もあるわけでございます。また業界の労使関係の実情いかによつては、私は先ほど心配した一点について、法改正を理由に雇用問題を惹起するおそれということも、これはなきにしもあらずだと思つてございします。

たい、かように考える次第でございます。

○村尾重雄君 それでは答申に示されました一定距離に遠くについて、具体的に検討されたかどうかを聞きたい。というのは、機関士をやはり乗船さすべきだ、配乗すべきだという、一つのこれについて重要な関係ですから、お伺いしたいんです。

○政府委員(住田俊一君) 先生の御質問は、運輸省令で定める区域を航行する外洋小型船舶については丙種機関士の乗り組みを義務づける、このことについての区域をどういったところに定めるかと、こういう御質問でございますが、この点は先ほど森中先生からも御質問を受け、またこの法律の審議においても関係の皆さまからいろいろ御意見も出たのでございまして、私も政府といたしましては、この政府原案といたしましては、前回申し上げましたように、最近の機器の発達等によりまして外洋小型船舶につきましては機関士の乗り組みは不要である、こういう趣旨の政府原案を提案したわけでございまして、しかしながら、衆議院で可決された経緯にかんがみまして、政府といたしましてはどのような区域を航行する小型船舶に対しては機関士を乗組ませるかどうかと、その点につきましては現在鋭意検討を進めておると、こういう状況でございます。

○村尾重雄君 これは先ほど森中委員からも相当突っ込んだお話があったんですから、私は一定距離に遠く云々にこだわってお尋ねしているわけじゃないんです。

これについて丙種機関士の乗船を義務づけられているという点ですが、衆議院でも機関長の乗船を義務づけているし、また運輸省令で定める区域を航行する外洋小型船舶に限っておられるが、この区域についても相当関心を持っておられる人たちが多くいますから、具体的にひとつ、運輸省でどの程度ということぐらい早急におきめいただきたい。この法案が成立を非常にせかれてはいる節もあります、私はこういうことについては率直にやはりきめられるべきだと、こう思います。そこで、私は先ほど申したようにするのしよう

となんです。私は、生まれは別なんですが同じ姓を名のっている人たちが隠岐島に多いんです。百人ぐらいの一つの群がございまして、そういうような関係からよくそこを訪れ、それから遠洋に出られる船に便乗する機会が多いんですが、安全度といえほどの程度かという、これは先ほど民主党がどうだ、社会党がどうだという考え、自民党が何マイルだというふうなお話もございまして、私はそういうことでもなしに、やはり安全航行から考えた場合、また現在日帰りの海上における最大の危険度の高いのは、起こっている区域というのは、やはり五十海里以遠の漁船の遭難だと、こう信じています。こういう点から考えまして、やはり出ていった漁船が日帰りできるその範囲内をお考えいただくことが妥当だと思ひます。

その点ではわれわれ五十海里、まあ五十マイルとそう遠いじゃないが、百八十里と踏んでいっているんですが、やはり日帰りできる程度の区域内に遠くというものが非常に私は重要などころでないかと、こう思ふんです。もう私から申し上げなくても、海上からよく陸地の山が見えるというものが大体五十マイルで、五十マイルを離れた場合においては、もう全然山も陸地も見えないんです。それどころか、この二十トン未満、四十馬力以上ですが、いま問題になっている、一番遠洋で働いている小型漁船というものは、それ以上の遠いところへ出て働いておられる実情だということをおたがひ聞かされております。こういう点から、ひとつ日帰りできる距離という点から五十マイル程度を御検討いただきたいと思います、御答弁いただけますか。

○政府委員(住田俊一君) お答え申し上げます。この点につきましては先ほど森中先生からも御質問がございました。これに對しまして大臣からも関係機関あるいは関係団体の方とも十分に御相談してきめたい、こういう御発言がございました。私も事務当局といたしまして、その趣旨に沿いまして慎重に検討させていただきたい、かように思ふ次第でございます。

○村尾重雄君 ところで今度は、整理に遭遇する機関長の問題についてお尋ねしたいのですが、まあ二十トン未満漁船にいろいろ資料がございまして、かなり当委員会でもたくさん数字が出ています。私は、確かにこの数字を踏んでいいんだと思う数によりまして、約八千名の機関長が現在乗船していると思うのです。今回の法改正によって機関長は雇用の不安にさらされることになるんですが、これに對して具体的な対策というものが樹立されているかどうかということをお聞かせたい。というのは、いま一つの私の資料では、現在三万三千二百二名丙種機関士、これは四十七年度末の資料なんです、今回の改正で乗船義務がはずされる者、決して仕事を失職するといふんじゃないんです、失職の不安を持つ、乗船義務がはずされる人たちが漁船で六千五百人、その他の引き船、帆船等合わせて五千四百人、合計一万一千九百人という人がこの法案の改正によって乗船義務がはずされるという結果になるんですが、これらの人に対する雇用の不安をなくするためにどういう対策を具体的に持っておられるか伺いたいです。

○政府委員(住田俊一君) お答え申し上げます。先生御指摘のとおり、こういった機関長が下船することによりまして雇用の不安を生ずるということは確かに事実でございます。そういった点につきまして、私も政府といたしまして十分なる関心を持ち、また万全の措置を講じていきたい、かように考えるわけでございまして、まずその一環として第一に次のことが言えるんじゃないかと思ひます。なるほど数字的に申し上げますと、確かに先生の御指摘のような数字が出るわけでございまして、まず漁船について見ますと、現在の運航実績あるいは作業の実態から見ますと、この機関長さんは大部分が漁業に従事しておられるわけでございまして、したがって、直ちにこれによつて現在の職場を離れるということとはまずないんじゃないかということが第一点でございます。それから第二点といたしまして、丙種機関士の乗り組む必要とする船舶は非常に多うござい

ます。たとえばいまの五トン以上二十トン未満の船舶以外に五百トン未満の沿海区域の船も約一万三千隻ございまして、こういうことで、丙種機関士は非常に不足しておりますので、そういった局面に十分に吸収できるんじゃないか、そういう職場に吸収できるんじゃないか、こういう感じがいたします。しかし、それでもなお不安な点もありません、私も御説明ございましたように、行政指導によりまして当分の間極力業界を指導いたしまして、こういった機関長さんをおりないようには、そういうふうに行行政指導の万全をはかつていきたい、かように感じておる次第でございます。

○村尾重雄君 局長、私の御答弁二度か三度伺ったように思ふのですが、そういう御答弁でいいんでしょ。これは丙種機関士をはずしたことで、これからは起こる事態について、相当私は責任ある立場におられるのだと、こう思ふんです。私はそういう御答弁でいいのかと思ふんです。というのは、実は当委員会ではいろいろと竹田委員なり杉山委員の御質問に對して御答弁をなされたものを十九日の日に伺っておりました。しかしそれは聞いただけで私は筆記しなかったもので、それから、御答弁の内容というものを責任持ちません。しかし何だか御答弁にちよつとふに落ちない点がある、というところで、いままでのあなたの御答弁を、またあなた以外の方の答弁もあつたと思ひますが調べてみました。

たとえば外洋小型船舶の二人乗り組を小型船舶操縦士一人乗り組とした理由についての質問に對しましてお答えなすつてはいる要点は、従来焼き玉エンジンが主であったために二人乗り組を要したが、ディーゼルエンジンへの切りかえりモータントロール化が進んできている今日において、このために一人で間に合うことになり、一級小型船舶操縦士を設けるに際して新たにエンジン知識を、いまおっしゃったことだと思ひますが、知識を教育して機関士の分をカバーすると、こうしなればお答えになつてはいる。また、十トン

以上二十トン未満の四十馬力以上の船舶七千六百
そうに乗船している丙種機関士が今回の改正によ
り失職するようないかなにかということに對し
て、あなたはまた、港内を航行する場合は、す
でに船舶職員法二十条により軽減処置が講ぜられ
ており、実際に乗船していない、また漁船につ
いてもこれらの人たちは漁業に従事しているために直
ちに失業する懸念はない、しかし新しい機関の知
識を吸収して一級小型船舶操縦士の免許を取得し
継続乗船することになれば早急に失業者が発生す
ることになるとは考えられないという、こういう
御答弁なんです。

非常にいろいろと御配慮いただいた上での御答
弁だと思ふんですが、たしか竹田委員の、引き船
の、またはけの乗り組み員の人たちの今後の失
職に對して、また航行上の安全上の立場からの質
疑に對しても、私はいろいろと御答弁を伺って
おったのですが、納得できなかった点が多々あつ
た。これは私一人の取り方だといえればそれで済
むことかもしれませんが、私はそうでないと思ふん
です。現在引き船でも相当責任持った航行をせな
ければ、はしけ二百トンから三百トン、まあこ
ういう事情には大臣も詳しいそうですが、五百ト
ンというような大型化し、エンジンまでそういう
のができてきたという今日、それを曳航する技術
というものは非常に重要なことです。そういうよ
うなことを考えてまいります場合に、この機関士を
一人おろすということは、相当今後の航行安全の
上においても重大な結果をもたらす、また現実の
港内の認識について少し欠けているのではないか
という質問があり、私もそうだと感じをした
んですが、こういう点について、なお確信ある答
弁があればいただきたいと思ひます。

○政府委員(住田俊一君) お答え申し上げます。
ただいま先生のおっしゃった点、まことにこ
もつともな点でございます、私ももちろ
た点についてはこの法律の作成の段階において非
常に頭を痛め、またいろいろと検討を重ねてきた
わけでございます。また、この港内の先生の御指

摘の作業船の問題につきましては、先ほども触れ
ましたように、昨日先生方と現地を見てきたわけ
でございますが、確かにこういった機関長をおろ
すということによって、先生御指摘のように雇用
の不安が生ずるということ、それから安全の点に
おいて十分かどうかと、こういった点については、
こもつともな点でございます、また私どもとし
てもいろいろと検討しておるわけでござい
ます、私どもとしては、先ほど申したこと以外
に、次のような指導通達というものを事務的に考
えておるのでございます。

たとえば、これはまだ検討の段階でございま
すが、少なくとも港内の作業船におきまして、こ
ういった遠隔操縦装置を有する場合であつても、
またなくとも、当分引き続き極力機関長を乗り組
ませるようにならざるを得ない。それから
通船等こういった旅客を運送する船舶につきまし
ても補助者を乗り組ませるようにならざるを得
ない。また外洋の小型船につきましても、当分の間
できる限り機関長を乗り組ませたい。あるいはそ
れ以外に、業界に強力に指導いたしまして、現在
乗り組んでいる機関長を下船したり、あるいはこ
れらの者に不当な労働条件を課するということ
がないように、いろいろと指導をはかつていき
たい。それ以外に、また業界に對しまして、先ほ
ども触れました機関整備の点検マニュアルをつ
くるといふようなこと。あるいはその通達の順守状
況につきまして強力にその報告を求める。こ
ういふようなことで、いろいろといまその通達案を練
っている段階でございまして。

先生の御指摘の点こもつともでございます
で、十分にその意向をこの通達の面に反映する
と同時に、先ほどお話しいたしましたように、そ
れだけでは十分でないのございまして、大臣から
お話ございましたように、関係行政機関、すな
わち労働省あるいは海上保安庁その他関係機関
とも密接な連絡をとりまして、その万全を期して
きたい、かように考えておる次第でござい
ます。○村尾重雄君 熱意ある御答弁をいただいている

のですが、御承知のように非常に大ぜいの方が、
この法改正において雇用に不安を感じるとい
うことは事実なんです。そういうことはあり得
ないとおっしゃるのですが、現在乗船を義務づけ
られている機関士というのは、この法規に基づ
いて乗船しているのです。あなたのお話を伺
っていると、やれ機関が非常によくなったとか、技術が進
歩したために、そういう人たちは乗船せしめて航
行しているという表現が多々あつたと思
うのです。私はそういうことは許されな
いことだと思ふのです。

もしそういうことがいままであつたとするな
ら、それは監督不行き届きになるんです。やは
り義務づけられたものには現在乗船しているの
から、その乗船しているものが乗船しな
いということになるんですから、この人たちが雇
用の不安を感じることはもう明らかなんです。漁
船においては漁業をやっていると、こ
ういふものに乗っているのだから、もし乗
らないといふのは乗っているのだから、もし乗
許さるべきことじゃないです。それをばくは、御
存じだと思ふのですが、これは水産庁の方
でかどうかわかりませんが、遠洋漁業から帰
つてまいります。その帰つてきた者に対する給
与といふことが、それは出来高払いなんです。すな
わち水揚げによつて払われるんです。しかもその
ときは歩合といふんです、船長に幾ら、丙種機
関士に幾ら、補助員に幾らと、なお乗り組
み員には幾らといふぐあいにして、かなりな歩
合といふんです、特殊なものが渡される。こ
れは丙種機関士には要らないといふことにな
つた、丙種機関士に手渡される分といふもの
がみな雇い主の収入になつてしまふ、私わな
くてもいいことになる。

こ
ういふような点等いろいろ憂慮されてい
る人たちは非常に多いし、また得をするもの
は船主だといふことになるという意見等も
たびたび聞かされる。こんな話は、ひと
つ私が申し上げるだけでとめていた
だいてけつこうです。ただ私は、こ

うした雇用上の不安を持たれる人々、義務
がはさる人々、これらの人々に対して十分
な対策というものを大臣、ひとつお考
えあるべきだと思ふのですが、あなた
の所見をひとつ伺いたいと思ひま
す。

○国務大臣(徳永正利君) 御指摘のよう
に、この法律を御審議いただきまして、御
可決いただきましたならば、その後現在
どおり乗り組んでおる機関長を下船
させ、またこれらの者の労働条件を低
下させないといふことを厳重に監督指
導してまいりたいと思ひます、またそ
の方法等につきましては、先ほど申し
上げておるうちに、関係機関を通じて、
また一片の通達で終わることのない
ような措置をとつてまいりたいと、か
ように考えている次第でござい
ます。

○村尾重雄君 私さぶのしろうとで
すから、これ以上の確な資料と事実を
申し上げて御意見を聞くことはでき
ませんが、ただ港内は組関係、また
漁船にも漁船のいろいろの複雑な、
われわれといへばかり知れないよ
うな事情等も存在していることをお考
えいただきたい、今後、これら乗船
義務がはさる運命にある人たちのこ
とについての御配慮を要請しておき
たいと思ひます。

最後にお聞きしたいのは、もう時間
もございせんが、海上保安庁の方
がおられるのでしたら、今回の法改
正によつて海難事故といふのが、絶
減と言いたいのですが、つまり少
なくすることができかどうか、お伺
いしたいと思ひます。特に漁船につ
いてお聞きします。

○政府委員(佐原亨君) 丙種機
関士を安全だけの問題にしは
りまして、乗つておたほうがい
いか、おろしたほうがいいかと思ひ
ます。おろすのは好ましくない。私
の立場からはそう言わざるを得
ない。ただ、それを代替する何
か新しい教育とか新しい構造設
備とか、そういったものでそれ
を補うといふのが原局の考
え方であらうといふふう
に推察するわけでありま
す。いつかもし申し上げ
ましたように、総合的な安全度
で最終的な判断をな

さるべきであらうというふうに考えます。

今度の法改正で海難が絶滅するかどうかという御質問に對しましては、私は絶滅するところまで申し上げるわけにはまいりません。船舶職員法がいかにりっぱなものになりまして、物的面、いわゆる安全法関係でなお足らざることもあるでしょうし、あるいはかりに海上法令が完備できても、なお不可抗力、自然の現象、気象、そういうものがあつて海難といふものは起こるものでございまして、いろいろな要素が積み重なった結果の海難でございします。船舶所有者が非常に無理をしているという面もあらうかと思ひます。それから乗組員の自覚と申しますか、そこにやはり無理をしないというふうな自覚、いろいろな面で、法令と相まって注意を重ねることによつて海難を少なくしていく必要があるかと思ひます。海上保安庁といふことは、そういう面から、法令の勵行をはじめといたしまして、乗組員あるいは船主さん、その他にいろいろ働きかけをいたしまして、海難の防止に万全を期したいというふうに考えております。

○村尾重雄君 いま海難事故防止についての御意見がございましたので、ついでというのはおかしいですが、お伺いを大臣に一つしたいのですが、昭和四十八年度の運輸省予算の中に、港湾運送事業の構造改善として五トン以上、二十万トン未満のはしけを買い上げるための三億五千万円が計上されたというふうに聞いております。これは私、テレビで見て感じたのですが、テレビではしけの解体作業をやっている。まあほかどらぬということですが、解体作業をされている。朝のニュースで解体作業の状態を見たのです。

そこで私がお尋ねしたいのは、これに類して、雇用対策としての予算はなかったのです。はしけに對してはお話が竹田君からあつたように、二人ないし四人乗船しているのです。そのはしけがコンテナの關係なのか知りませんが、不要になつたので、これが運送事業の構造改善ということではしけを買い上げるために、予算が四十八年度三億

五千万円ですか計上されているが、しかしそのはしけに乗る二人ないし四人の人たちに對しての、何らか雇用上の対策というものはなかったのです。それと同じようにこの法案が施行されますと、これに關連して相當数にのぼる機関長が雇用上の不安に、まあだいいじょうぶだとおっしゃるのです。これらに對するわけなんです。

これらの機関長に、いまお話がありましたように船長としての役割りをほんとうに果たせるような親切な教育方針というものがあつていふやうなことを、一つは職場保障をどのようにするかといふこと、やはり給与の問題もございしますが、それといふ一つは、これと裏返しの問題として、船長に機關長の役割りを果たせるやうな、なかなかこれは技術上の問題はむずかしいと思うのですが、教育方針といふものを持つておられるやいなやを具体的に伺ひたいと思ひます。なれば今後どのように考えておられるか、大臣のひとつ所信を伺つて私の質問を終わりたいと思ひます。何かほかからあればけっこうです。技術的なお話があるきまします。私のほうから先にお答えさせていただきます。

○政府委員(竹内良夫君) はしけの買い上げにつきましては、私のほうから先にお答えさせていただきます。先生おっしゃいましたように、四十八年度におきまして三億五千万四千三百三十三円という予算を計上いたしました。これで現在進めておりますのは約四十万トン、二千隻程度の過剩のはしけを買い上げていく。それから引き船につきましても三万馬力、約三百隻程度の引き船を買い上げていく補助にしたい、こういうふうに考えております。そこで、先生のいま御心配になりましたやうな離職者が當然出てまいりますが、現在約三千人程度は出てくるのではないかと。そこでこれは、私も労働省と一緒にやつてやられているわけですが、労働省におきまして、この離職者対策を十分お考えになつていただいております。四十八年度におきましては三千万の初年度といつたしまして、一億百三十五万四千円、これを四十八年度

予算といたしております。これの項目といつたしましては、離職者に対する就職促進手当の支給、それから職業訓練の実施及び訓練諸手当の支給、それから職業転換給付金の支給。その中身を申し上げますと、移転資金であるとか、労働者住宅確保奨励金、自営支度金、再就職の奨励金、雇用奨励金等でございます。このやうな形で離職者に対する特別の対策を労働省のほうで考えていって実施すると、こういうことになっております。

○説明員(星忠行君) ただいまの御質問に、船員局としてはどう考えておるかといふこと、いままでいろいろ、絶対そういう方々が下船するやうな事態が起きないやうに極力監督、指導するやうなふうに申し上げておられますので、そういう方々が下船させられた場合といふことは、まあ想定と申しますか、そういうことのないやうにますすべきなんですけれども、かりに御質問が、もし丙種機関士が職場を失うといふやうな、現に乗つておる船からとか離れた場合といふときに、どういふやうな保障があるんだらうかと考えますと、さきにも局長から御答弁申し上げましたけれども、まづ現状が、丙種機関士を要求する職場といふのが非常に多いといふことを申し上げておきます。

今回の法改正は二十トン未満の船舶を対象としておるわけでございます。乗組める資格といふのは二十トン未満に限らず、もっと大きな船にたくさん職場が待ち受けております。そういうことで、たとえば船員職業安定所の最近の求人、求職状況などを見ましても、丙種機関士といふのは非常に引く手あまたであるといふやうに考えております。しかし、そういう大きな船に、いままで、たとえば港内で働いておられた方に大きな船に乗れと、転職しろといふのも一つの道でございますけれども、やはり港内の小さな船で今度は船長としてお乗りになるといった場合のことを考えればどうなるかといふ点もございします。その点につきましては、丙種機関士の方が今度新しい改正によりまして新しい資格の小型船舶

操縦士をお取りになる、そういう場合には、もうすでに機関士として、機関長としてりっぱな知識、技能を持つていらつしやるわけでございます。それからまた、現実に船に乗つていらつしやる船に關する知識も十分ございします。したがつて全く新規の人が免許を取るのとは違ひまして、そういう十分ないままでの知識、経験を勘案いたしまして、学科試験におきましては、不必要な部分は、たとえば機関に關する知識といふやうなものは試験の一部を免除するといふことで、極力船長として小型の新しい資格をお取りになる道を開く、それからまた、そういうことに対する養成所といふことも、講習所といふことも、そういうやうなもので、もし御要望がございましたら、臨時の講習所でも、講座でも御便宜をおはかりいたしまして、非常に簡単に小型船舶の船長の資格が取れる道も開いておくと、こういうことをいろいろ考えております。

○村尾重雄君 終わります。

○杉山善太郎君 私たちは、一昨日の本委員会の同意を得まして、言うならば百聞は一見にしかずといふ春秋の論理に基づきまして、黒住理事、不肖杉山理事と、横浜を拠点としております竹田四郎委員と同道いたしまして横浜に行つてまいつたわけでありまして、これは要するに六六港の一つの実態を知ることができたと思ひます。

そういう点で、一昨日大体質問いたしましたけれども、補充の意味で、ごく短時間に、重複を避けまして、村尾さんの心配事や質問で大体いいと思ひますが、そういう春秋の論理に基づきまして、この点は、いまいみじくも海上保安庁の長官は長官の立場で、海上交通安全の守りの神として、しつて意見を言えといふならば二名のほうがよいといふやうに答弁をしておられます。これはニュアンスと思ひまして、きわめて良心的な、海上交通安全の最高の長官として、これははつきり言つてもらつたいへんありがたいことだ、良心的だといふやうにそれなりに評価しております。

ところで港湾運送に従事する二十トン未満の小

型船舶に乗り組む労働者は労働基準法の適用を受けるんだと、また受けるべきが常識だと考えておられます。それから漁船は三十トン未満までが労働基準法の適用であるというふうに考えるわけでありますが、そこで今回の職員法の改正によって漁船は二十トン未満までは一名の定員でよいということになるわけでありまして、ところが海難に見るといって、先ほど村尾委員の言ったとおりで、何と言つても機関の故障が統計上一番多いと、ことに漁船は最高であるというふうに出ているわけでありまして。

そこで、基準局の安全部長来ておられますね。そういう面で、私どもの常識的な考え方からいって、また海上保安庁の長官のニュアンスが良心的だという評価をいたしておりますが、基準法上、基準局の安全部長はどういうふうな、すばり、歯にきぬ着せず、安全なら安全と、その点をひとつ簡潔にお答えいただきたい。

○政府委員(中西正雄君) 今回の船舶職員法の改正が直ちに引き船等の乗り組む員の数の減少になるといふふうには考えがたいのでございますが、しかし先生御指摘のように引き船等の操作員の数が減少するという懸念はございますので、そのために引き船の航行の安全等に支障の及ぼすことのないように、労働省としては運輸省と連絡をとりまして必要な行政指導等をいたしてまいりたいと考えております。

○杉山善太郎君 保安庁長官、帰られてもいいんですけれども、別にあなたからこれ以上の答弁を引き出して、それを言質にとるといふような、そういうことを考えておりませんか、お急ぎでありましたならば、ひとつお帰りのいたしてもいいと思います。

ところで、さらに基準局の安全部長にお尋ねいたしますが、あなたたちはもちろちはもて、専門家でいらつしやるから聞くわけでありまして、労働基準法は労働条件の最低を定めるもので、法はそれ以上のことを期待していないわけでありまして、行政の立場もこの精神に基づかねばならない、まし

てや海上、港湾の今日の状況の中での労働であるので、言うならば幾ら機関や材質の性能が向上したからといって、定員減——言うなら人減らしに結びつけてならないと思うがどうか。たとえば定員は労働条件でないんだというふうにお考えになるか、さらに一歩飛躍して、定員即労働条件は航行の安全とは関係ないんだというふうに思いますか。私は定員と労働条件は航行の安全に關しては不可分だというふうな理解をしておるのでありますが、私どもの考え方は間違っておるかどうか。あなたはそれはいじょうぶだ、心配ないんだというふうに言い切ることができるかどうか、そういう点ひとつすばりお答えいただきたい、こう思うわけでは。

○政府委員(中西正雄君) 定員が安全に影響する場合もございまして、そういうことのないように十分運輸省と連絡をとりまして行政指導その他を進めたいというふうな考えております。

○杉山善太郎君 きわめて簡潔でありますけれども、これは村尾先生が大体やっておられますので、私の持ち時間も大体終着を六時にめどを置いておりますし、大臣が終始一貫きようは良心的に顔を出しておつてもらいますので、私も協力しなければならぬという論理で急ぎますのでありますが、今度は港湾局長にお尋ねいたします。

先ほど申し上げたように、私どもは昨日横浜港の視察で、いわゆるリモコンといいますが、自動化船であっても機関長が必要であることが、船員局長も同行してくれておりましたので、わかつてくれたと思うんですが、しかし受けとめ方については、どうもわれわれの受けとめ方と——幾らリモコンであっても、やっぱり海と陸との関係から、海上労働の特殊性は港湾にしても漁船にしても五十歩百歩だ、そういう意味では、やっぱりリモコンがあるからこれらの機械に信頼をして機関長はいなくていいというところは言い切れない、必要だというふうに言ってきたわけでありまして、それはそれとして、はしけは非常に大型化してきておるようですね。はしけが大型化したのもわ

かったのでありますが、しかし業者は大型化に對して安全航行の立場から見れば必要な乗員をふやそうとはしていないようでありまして。言うならばコンテナであるとか、あるいはそういうような荷物の移動が激しくなつて、はしけもいろいろ大型になつてきて木はしけよりも鉄はしけというようになつてきておるわけでありまして。

そこで、私も、これは重要なことでありますので、港湾労働者の福祉に直接間接に關係することでもありますから、港運料金の基礎となつておるものを、乗り組む員の数であるとか引き船であるいははしけ別に示してほしいと思うのでありますが、船長幾ら、機関長幾ら、デッキ幾らとなつておるはずであります。店頭料金の基準となる資料がいまあります。なれば、またあとで出していただくとして、港湾を通じて働く人々の福祉厚生のためにこのことを参考としてぜひ知っておきたい、こう思うのでありますが、見解を伺つておきたいというふうに思います。

○政府委員(竹内良夫君) いま手元にある資料でお答え申し上げます。昨年の四月二十三日付で料金の認可をいたしましたけれども、その際の原価計算によりまして、次のようになつております。

その前に、その考え方でございますけれども、二はいの引き船で二十一はいのはしけを回転してゐるという考え方でございます。

その内容を申し上げますと、はしけは二十一はいでございますけれども、そのうち鋼船を十一隻、木船を十隻、このように考えまして、その鋼船は大体二百五十トン程度である、隻数はいま申し上げましたように十一隻、船長は十一人、補助員が五人。それから木船は隻数が十隻、船長が十人、補助員がゼロ、このような計算でございます。

それから引き船につきましては、二はいでございますが、鋼船が二百馬力程度のもので、船長が一人、機関長が一人、甲板が二人ということになつております。それから木船は九十馬力のものでございまして、船長が一人、機関長が一人、甲板が

一人。これを二グループとして計算いたしております。

○杉山善太郎君 いまのところ、これは深く追及してもしかなかったが、今後、私どもが最も気になるのは、御承知のように港運料金の基礎になつてゐる乗員はわかりましたけれども、店頭料金の基礎となつてゐる資料というものは出ません、あとでもいいんですが、たとえばそういうものを付加してやはり港運協会というものが港に出て、船員も港湾労働者も含めて基礎になつてゐると思うのですが、その点についてはいま答えられる程度でいいんですから、もうこれであなたへの質問は終わりますが……

○政府委員(竹内良夫君) いま申し上げましたのは一隻一航海で、雑貨の例を見ますと、一隻一航海で百九十三・五トンの取り扱ひ量になります。これに要する労働費等を全部計算いたしますと、諸経費入れて九万九千六百六十六円となりまして、このあれを百九十三・五トンの割でいきますと、そういったと現行のトン当たり料金が五百四十三円、このような数字になるわけでございます。これがいわゆる第一類港でございます。大きな港湾十二港ございまして、その第一類港の料金の根拠でございます。

それから、そのほか二類、三類港という一つ下がつた港がございますが、二類港におきましては第一類港料金を基礎といたしまして九割、それから三類港におきましては七割六分という形で、それぞれ四百七十四円並びに四百円という料金としてゐる次第でございます。

○杉山善太郎君 次に進みます。労働局長おられますか。これは実はきのうのう会つたならばきょう質問しなくてもよかったのでございますが、あらためて政府委員でかためでありまして、ひとつすばりでお答えください。

昨日の視察で、先ほど申し上げましたとおり横浜港を中心として、横浜港の引き船労働者の組織率は全体として三分の一程度だというのが実態の

ように、大づかみにいって——たくさんあるが、金港湾にしても全日海にいたしても、全体おしなべて総数からいくという三分の一度程度というふうに聞いてきたと思うわけであります。

そこで労働協約を締結したり、労働条件の向上をはかることを指導するのが代々労政のあり方であり、任務であり、本旨でなければならぬというふうに考えておるわけであります。代表的な労使の協約を基準としてすべての行政を行なわなければならないと思うのです。法律をつくるときもそれを土台にしなければならぬと思うのであります。それはきわめて通念であり、社会的常識であらうと思うのです。

労政局の立場あるいは労政局長の立場から、協約以下の職員法の改正、私どもはそういう側面もとらえてはいるわけでありますが、こういう問題についてやはりひとつ、いよいよきょうこれでこの委員会を終わりますれば、法律としてこの改正法がひとり歩きをするわけでありますから、そういうことも読み取りながら、船舶職員法の一部改正がひとり歩きすることを想定に置きながら、今日たまたまの横浜港でさえ組織率の程度は三分の一度程度という一面——蛇足ではありまするけれども、陸の状態と違つて港湾の関係においては倍の努力をしても組織率がこんなに低いという背景は、ずばりで申し上げまして、大体何々組であるとかいうような手配師等もひもつきで来ておつて非常に困難性がありますけれども、そういう面から可能性を追求して十分配慮してもらいたいという願望からこういう質問をするわけであります。これもずばりで深入りは時間がありませんから避けますが、そういうことを思い合わせてひとつ見解なり、あなたの考え方をずばりとお述べいただきたいと思います。

○政府委員(道正邦彦君) わが国全体の組合の組織率は三分の一でございますが、どういたしまして大企業の方の組織率が高く、中小企業の方の組織率が低いこととございまして、港湾の場合も高くないのは先生の御指摘のとおりでございます。

す。したがいまして理想的な形といたしましては、労働者の組織化が進みまして、労使が団体交渉を通じて労働協約で労働条件をきめていくというのが望ましいわけでございますが、アウトサイダーの皆さんにつきましても、労働条件改善のために事業主の方々の指導あるいは御援助を申し上げまして、労働条件の改善に側面から努力をする、これが当然のことだと思ひます。今後とも努力をしてまいりたいと思ひます。

○杉山善太郎君 労政局長は、ついでこの間までは、過般の港湾労働法の改正の期限では職業安定局長と、そういう立場におつて何もかも実感としてとらえられておるはずでありますから、この職員法の一部改正という問題とあわせ、十分ひとつ口で言うだけでなく、しっかりと——公正な労使関係で労働協約が相互に持たれば、漸次、港湾における弊害というものが、つまり手配師や暴力団というものが背後におつていろいろとやりにくい面というものはおのずから解消していくものだというふうに信じておりますから、困難ではありまするけれども、ついでこの間まで職業安定局長としておられたという関係もありますし、今度は労政局長にされたわけですから、二つの視点と側面を持つておられるはずでありますから、十分注文をつけておきますから、これであなたの答弁はいいと思ひます。

今度は大臣に——ほんとうにきょうは四団体と総理の初めての会談で、運輸行政の面でなかなか国鉄、動力車等々を含めて、ただ労働大臣だけではないという筋合いのものでなかつたはずであります。しかししなかつたおかしなことをいいたしたので、ずばりで申し上げます。

船員局長も昨日横浜に朝早くから行って勉強もせられたであらうし、それなりの大臣への報告も、なまであつた次官を通じてであつたかは別として、しておられると思ひますが、前置きとして、船員局長、あなたは実際われわれと一緒に視察をされたわけでありまして、先に行つてあと

にも残られたわけでありまして、何もかも腹固めができておりました、大臣にあらじめ報告されたと思ひますけれども、改正案で十分やつていけるというならば、そういうふうに自信を持つておられますか。

本来、この法案の取り扱いを重視するならば、やつぱりどうしても問題のポイントは省令で、とにかく先ほど船舶職員課長でしたか言つたやうに、この法律ができれば、一月月ぐらゐ期間はかかるけれども、やはり省令なら省令ができるというふうな期間が一月月ぐらゐあると思ひますが、その辺でどういふふうに考えておられるかどうか。

そのあとで大臣の……

○政府委員(住田俊一君) お答え申し上げます。昨日、杉山先生御指摘のやうに京浜港に参りまして、特に引き船の実態につきましていろいろと見学させていただいたわけでございます。

私もといたしましては、先ほど触れましたやうに、この二十トン未満の小型船舶の免許資格の問題、あるいはこれに関連いたしまして事故防止については今後万全を期していくわけでございますが、同時に、それに関連いたしまして、先ほど申し上げましたやうに、この法律の施行と相關連いたしまして、大臣からも御説明ございましたやうに、強力な行政指導通達によりまして、この運営の万全を期していきたい、かやうに考えておるものでございます。

その一環といたしまして、先ほど触れましたやうに、特に港湾のはしけを曳航する引き船等につきましては、完全な遠隔操縦装置を有する場合であっても、またかりに有しない小型船舶につきましても、極力、引き続き機関長を乗組ませる、こういうことを行政指導していきたい。また同時に通船につきましても補助者を乗組ませるといふこと、あるいは大臣からも特に御指摘ございまして、現在乗り組んでおります機関長を下船したり、あるいは不当な労働条件を課する、こういうことがないやうに、十分に関係機関と

密接な連絡をとりまして、この運営の万全を期していきたい、かやうに感じておる次第でございます。

○杉山善太郎君 最後に、大臣にこれははっきりお答えをいただきたいと思ひます。

省令あり、それから通達があると思ふんでありますけれども、言うなれば一片の通達を出したくらいというだけでは——大臣の責任においてまた省令というものがいずれでできるでありまして、けれども、しかし今日たまたまでは、結局、この法律がひとり歩きすれば通達ということになると思ふのです、一つの措置としては、であります。具体的なたとへば一片の通達だけでは問題にならない、通達は重視しなきゃなりませんが。

しかし省令の面については、大臣が詰めの段階でいろいろと論議されておりますが、これについて大臣の通達は通達としてさらに省令も十分胸に置いてという、その辺のところの詰めをひとつ大臣の所信というやうな形で——従来、通達というものの対する受けとめるほうの側として実際の行為の実証というものの対して、そういうものがあつても、そういう通達は確かに出した原典も受けるほうの側でわかるけれども、実証の上で、その対象となる船舶にしても漁船にしても乗組員にしてもその効果と価値観においてあまり期待がでなかつたという不信感から、この段階ではこの職員法の改正について通達が出るが、一片の通達に終わつたというあたりと味のないうちに、ひとつ省令でやるが、いろいろと大臣が実感として、大臣も私もともに荒波の上でめしを食つてきた経過もありまして、その辺を思い、今日では大臣というかみしめを着ておられるわけでありまして、その省令という問題、通達ということについて、十分あわせ兼ねた所信と見解を込みで申していただきたいと思います、こう思うわけですね。

○国務大臣(徳永正利君) いままで各委員の方々からいろいろこまかい、あるいはあらゆる角度から御指摘をちようだいたした次第でございます。

が、繰り返し申し上げるまでもなく、私はまず海上の問題は安全でなければならぬと思ひます。

この安全には、港湾の中もございまいし、あるいは外洋もございまいし、いろんなことでそれだけの問題はありますけれども、それが一つ。それからもう一つは、この法律がひとり歩きをしまして、雇用の不安あるいはまた条件の低下というようなものがこの法案が歩きだした時点で行なわれることのないようにしなければならぬ。この二つが大体私はポイントであらうと思ひます。

そのほか、いろいろ御指摘の点はございしますが、それらの点につきましては、そのつどお答え申し上げておきますけれども、この法律はいわば必要最小限度のものを定めたものでございまして、これがために雇用関係にいたしまして、この業界が労使関係の実情いかんによつては法改正を理由に雇用の不安を惹起するといふようなこともないとは考えられぬと思ひます。そういう点にも十分私は決意をもつて臨まなければならぬ。また、皆さま方の御指摘のそのほかの点についても、一片の通達で終わることのないように、各機関、港湾関係あるいはまた海上保安庁あるいはまた労働省関係の機関と十分密接な連絡をとつて、きめ細かい、先ほど申し上げました二点について間違ひのない指導と申しますか、をつくり上げて進んでまいらなければならぬと思ひます。

なお省令につきましては、衆議院における修正、御決議もございまして、先ほど来また森中委員の御指摘もございまして、そういう点につきまして十分慎重な配慮をもつて決定したいと思ひますが、その他の問題につきましても、法律を受けて、省令の中に書き込むと同じぐらいの重大な決意とともに、何といひますか位置づけをもつて、そういう意味合いで今後指導の万全を期してまいりたいと思ひます。先生も、まあ大先輩の前に置いて恐縮でございますが、私も荒海の上で長い間めしを食ってきたわけでございますけれども、そういう方々に不安のないような今後対策を

責任をもつてひとつやつてまいりたい、かように考える次第でございまして。

○杉山善太郎君 ぜいひとつ初心忘るべからずで、私も大臣を信頼しますから、これで終ります。

○委員長(宮崎正雄君) 他に御発言もないようです。質疑は終局したものと認めます。

これより討論に入ります。御意見のある方は賛否を明らかにしてお述べ願ひます。

○森中守義君 私は、日本社会党を代表して、本法案に対し反対の意見を申し上げます。

反対の第一の理由は、審議の過程を通じて明らかになつたとおり、レジャーボートの無謀運転を防止するためと称しながら、その実は、数万人に及ぶ港湾労働者、漁業労働者の既得権を奪う法案であるといふ点であります。

すなわち港湾運送などの船舶の自動化の実態、労働の実態を視察した結果から見ても、漁船の機関故障が最高の率を示しながら年々増加していく現状を見ましても、資格制度の面から操縦士一人ではよいという結論はどこからも出てまいりません。

科学技術が進歩し、船舶の安全性が向上するならば、港湾労働であれ漁業に従事する労働者であれ、その労働は軽減され、いわゆる労働時間の短縮、豊かな社会生活、家庭生活がそのことによつて保障されていくというのが人々の希望であり、社会進歩の道であります。

しかし政府の原案並びに修正案は、合理化によつてますます労働者を超過労働に追い込み、船舶航行の安全確保を困難にするという法律案であります。

反対の第二の理由は、この改正案は、レジャーボートの資格制度に重点を置くために、船舶職員法という、本来、経済活動に従事する船舶及び乗組員の安全を目的とする法体系をゆがめようとする点にあるといふことであります。

すなわちレジャーボートの規制、あるいは健全なスポーツとしてモーターボート、ヨットの育成

をはかろうとするのであれば、職員法の体系の中に組み入れるのではなく、別の立法で定めることが政府提案の趣旨に沿うものであります。

レジャーボートはスピードを好み、海上を自由に航行するところにその目的があります。船舶職員法は経済活動、流通の円滑をはかり、もつて国民生活に寄与するため安全航行を目的とするものであります。そのことを混同して、資格制度を同一の法体系の中に入れようとするため、必要以上に、現行法で利益を受けている人々に悪影響を与えて

いるのであります。

反対の第三の理由は、この改正は、船舶資本、レジャー産業資本の利益追求に加担した法律案であります。

自動化船の普及は年々増加しておりますが、科学技術の発展に伴い今後も増加するのは当然であります。船の安全な航行、労働の軽減、定員の問題を考へてみた場合は、職員法の目的に沿うものは何一つなく、ただモーターボートの売り込み、安易な資格取得のための養成機関、試験機関など、資本を喜ばすばかりには何一つ得るものはないといふことであります。

私は、この法律案が成立することになれば、海難事故は減少することなく、免許取得制度を十六歳に引き下げるために、前途有為の少年がとうとう生命を失うことをおそれるものであります。

つまるところ、この法案は、人命尊重、安全の法改正ではなく、産業優先、人間無視の法改正であること強く指摘し、かつ省令の決定にあたっては、関係七団体と十分協議の上、一定距離に対する合意を得るよう希望を付し、反対の意見を終ります。

○黒住忠行君 私は、自由民主党を代表いたします。本案に賛成の意を表するものであります。

本法案は、小型船舶の航行の安全を期するため、船舶職員法の適用範囲の拡大、小型船舶操縦士の資格の合理化、その試験実施を指定試験機関に行なわせること等を内容とするものであります。現下の情勢にかんがみ、きわめて重要なこと

であります。

また、この法案は、さきに成立を見ました船舶安全法の改正法とともに小型船舶航行安全対策の両輪をなすものであります。多数の小型船舶を対象とするものでありますから、両法の円滑な実施につきましても格段の努力を要するところでありまして、安全の確保は至上命題であるから政府がその運用の万全を期することを強く要望し、賛成するものであります。

○村尾重雄君 私は、民社党を代表して、ただいま審議されました船舶職員法の一部を改正する法律案に対して、反対の討論を行なうものであります。

レジャー用のモーターボート、ヨットの人身事故の頻発にかんがみ、これらのものに船舶職員の配乗を義務づけることは安全上望ましいことであり、かつ、これが健全なレジャーとして発展することを望むものであります。また五トン未満の小型船舶の海難状況から見ても、船舶職員の配乗を義務づけることは望ましいことと考えるものであります。むしろ、これらの措置はおそきに失した感が強いと言わざるを得ません。

しかるに私が本法に反対する理由は、五トン以上二十トン未満で機関が四十馬力以上の漁船に対し、機関長の乗船を義務規定から削減したことであり、これはいかにか船長に機関取り扱いの教育と試験を課するといへ、安全性が大きく低下することは明らかであります。

何ゆゑならば今日でさえ漁船の海難事故のうち、機関故障によるものが毎年二五％強を占め、いかに海上における不慮の機関故障が多いかを示しているからであります。しかも機関故障による海難事故は四十三年の二五・三三％、四十五年二七・〇四％、四十六年二八・二二％、四十七年二七・六九％と増加の一途をたどつてゐるのであります。これをトン数別に見ますと、四十七年度では三百三十六隻のうち、五トン未満が百十二隻、五トンから二十トン未満が五十七隻であり、二十

トン未満が全体の五〇・三％を占めております。

こうした事実からも明らかのように、機関長の乗船義務の削除は直ちに安全性の低下をもたらし、海難事故の一その増加に拍車を加えることは必至と言わざるを得ません。とりわけ危険度の高い沿岸五十マイル以遠に出漁する漁船については機関長の乗船義務を義務づけるべきであります。こうした措置を強力に講じてこそ漁船の安全が確保できるのでありますが、いまだに十分な改正がなされていないことに強く反発するものであります。

加えて、私は、機関長の乗船義務の削除に伴い、約八千名の機関長が、多年にわたり漁船の安全航行を行なうために死を賭して職務に専念してきたのに、本法施行後は雇用の不安に遭遇せざるを得なくなるにもかかわらず、何ら救済措置を講じようとしないうちに運輸行政に反対するものであります。

以上、今回の改正案が国民の重要なたん白源をにやうっている漁民の人たちの安全出漁に全く逆行し、加えて多くの人たちが雇用の不安を余儀なくされる改悪であること、また一方、国民の健全なレジャーに資するモーターボート、ヨットの安全を確保するため、別途の法案の提出を要求しつつ、私の反対討論といたします。

○委員長(宮崎正雄君) 他に御意見もないようです。討論は終局したものと認めます。

それでは、これより採決に入ります。

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

(賛成者挙手)

○委員長(宮崎正雄君) 多数と認めます。よって、本案は多数をもって原案どおり可決すべきものと決定いたしました。

○杉山善太郎君 私は、ただいま可決されました船舶職員法の一部を改正する法律案に対し、自由民主党、日本社会党、公明党、民社党、各党の御賛同を得まして、各会派を代表し附帯決議案を提出いたします。

案文を朗読いたします。

船舶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、左記事項の実現を図ること。

一 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すること。

二 特に港湾運送事業等に従事する船舶については、海上労働の特殊性に鑑み、丙種機関士の資格を有するものを配乗させるよう特段の処置を講ずること。

三 漁船の海難事故の現況に対処するため、外洋小型船舶に丙種機関士を配乗させるよう区域の設定にあたっては特段の配慮をすること。

四 なお、本法の施行にあたり、雇用上の不安を生ぜしめないよう配慮すること。

右決議する。

以上であります。

○委員長(宮崎正雄君) ただいま杉山君から提出されました附帯決議案を議題とし、採決を行ないます。

本附帯決議案に賛成の方の挙手を願います。

(賛成者挙手)

○委員長(宮崎正雄君) 全会一致と認めます。よって、杉山君提出の附帯決議案は全会一致をもって本委員会の決議とすることに決定いたしました。

ただいまの決議に対し、徳永運輸大臣から発言を求められております。徳永運輸大臣。

○国務大臣(徳永正利君) ただいま慎重御審議の結果御可決いただきました。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。小型船舶の航行の安全には、なお一その努力をいたしたいと存じます。

なお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る所存でございます。

○委員長(宮崎正雄君) なお、審査報告書の作成につきましては、これを委員長に御一任願いたいと存じますが、御異議ございませんか。

〔異議なし〕と呼ぶ者あり

○委員長(宮崎正雄君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

本日はこれにて散会いたします。

午後六時十八分散会

昭和四十九年三月四日印刷

昭和四十九年三月五日発行

參議院事務局

印刷者 大藏省印刷局