

第八十回国会 交通安全対策特別委員会議録 第五号

昭和五十二年四月七日(木曜日)

午前十時五分開議

出席委員

委員長 鈴切 康雄君

理事 加藤 六月君

理事 太田 一夫君

理事 青山 丘君

理事 井上 裕君

理事 北川 石松君

理事 前田 治一郎君

理事 野坂 浩賢君

理事 草野 威君

理事 伊藤 公介君

出席国務大臣

運輸大臣 田村 元君

出席政府委員

内閣総理大臣官房交通安全対策室長 室城 庸之君

警察庁交通局長 杉原 正君

建設省道路局長 浅井新一郎君

委員外の出席者

警察庁警備局警備課長 若田 末人君

運輸省航空局技術部長 官川 晋君

海上保安庁警備救難監 山本 了三君

労働省労働基準局補償課長 溝辺 秀郎君

本日の会議に付した案件

海上衝突予防法案(内閣提出第六二号)

交通安全対策に関する件

○鈴切委員長 これより会議を開きます。
交通安全対策に関する件について調査を進めます。

質疑の申し出がありますので、順次これを許します。吉原米治君。

○吉原委員 私は、大きく分けて、二つの問題について御質問をいたします。関係各省の皆さん方の明快な御答弁をお願いしたいと思ひます。

その第一は、労災保険法の中の通勤災害保護制度について、その救済適用をめぐる法の解釈について関係当局の見解をたしたいと思ひます。

具体的な例を挙げて後ほどお尋ねいたしますが、最初に当たって伺っておきたいのは、昭和四十八年の十二月一日から実施されております労災保険法の一部改正による通勤災害保護制度、この制度がなぜ制度化されたのか、その立法趣旨について、最初にお尋ねをいたしておきたいと思ひます。

○溝辺説明員 御質問の件ですが、昭和四十八年の労災保険法の改正に關しましては、通勤災害を保護することを目的としたのでございますけれども、それは、当時におきまして、都市問題の発生、通勤の遠距離化、交通手段の多様化の変化に伴ひまして、労働者の通勤途上における災害をこうむることが多くなつてきていることを背景といたしまして、労働者にとっては労務を提供するために一定時間、一定経路の通勤を伴わざるを得ないこと、また、通勤は業務そのものではないけれども、純粋な私的行為ではなく、就業のために不可欠なものであり、業務と密接に関連しているという事情を考慮いたしまして、労働者の通勤途上の災害を業務災害に準じまして労災保険の保護対象とすることとしたものでございます。

○吉原委員 わかりました。

それでは具体的にお尋ねをいたしますが、労災保険法第七条第一項第二号に言う「通勤」とは、「労働者が、就業に關し、住居と就業の場所との間を、合理的な経路及び方法により往復すること」をいい、業務の性質を有するものを除くものとす。こうなっておりますが、ここで言う「就業の場所」とは一体どの範囲を指しておられるのか、お尋ねをいたしたいと思ひます。

○溝辺説明員 「就業の場所」とは、当該労働者が常時就業している場所そのものを言うのでございまして、一般的には、事業場の敷地内を「就業の場所」とわれわれは解釈いたしております。

○吉原委員 そこで具体的な質問に入りますが、一つの事例を申し上げて、いまからこの法解釈をめぐって御見解をたしたいと思ひます。

これは島根県の生コン事業場で起きた災害でございますが、本人が就業後、退勤をするために敷地構内の駐車場から車を持ち出して帰途につかんとしたときに、朝方通勤をするときにどうもエンジンの調子がおかしいということで点検をしようというところで、わざわざ敷地構内の、点検をするに都合のいい舗装された部分にその車を持ってきて、点検を始めたわけでございますが、その点検作業中に過つて車の下敷きになった。そのことによって脊髄を大きく痛めまして、目下下半身不随ということでいまだに入院をしておるような状況でございます。

ここで、いま御答弁ございました、事業場の敷地内が就業の場所だという御見解でございますが、従業員の駐車場が設けられておる場合には、その駐車場に至る間は、当然出退勤に必要な合理的な通勤経路ともなる。つまり本人にとつては、就労の場所ではありますけれども、その就労の場所が、即ち、駐車場に至る一定区間は車の出入れに必要な通勤の経路になる、こう解釈ができるの

ですが、いかがでございますか。

○溝辺説明員 先ほど申し上げましたように、業務災害と通勤災害とは、そこが就労の場所か否か、それが通勤か否かということで、その解釈の統一を図つてまいつたのでございますけれども、先ほど御指摘のとおり、通勤災害は、昭和四十八年にできた法律の改正によって実施されているものでございまして、必ずしもその解釈等が業務災害と連綿的に処理されてないというらみもございまして、ただいまのお話のような点については、法の施行に当たりまして種々問題が提起されてまいりまして、それ以降行政の積み上げによって、これが解釈、運用の統一を図ろうとしているものの一つでございます。

そこで、現在までの解釈をいたしましては、工場等の敷地内におきます災害に關しましては、通勤災害の取り扱いをいたしてきてございせん。

○吉原委員 最初に申し上げましたように、労災法の七条二項で、「住居と就業の場所との間を、合理的な経路及び方法により往復する」という通勤の定義づけがなされておるわけですが、いま課長が御答弁されておりますが、その通勤に必要な、当然そこを通らなければならぬ、一定の道路の区画はないけれども、敷地構内を通らなければ通勤の方法が成り立たないという場合には、就業の場所ではあつても、それこそ合理的な経路であり、また方法ではないか。

そういう解釈をしますと、いまおっしゃつたような、たまたま敷地構内で起きた災害だから、これは通勤災害にならない、あるいは通勤災害としての救済ができないという御解釈なら、逆に言うと、それでは一体業務上の災害なのかという反論も出てまいりますけれども、私がいま質問をしておりますこのケースの場合は、少なくとも業務が

終了して、タイムレコーダーを押して、帰途についたわけでございますから、いまおっしゃったような答弁ではどうしても納得できない。

ここで、中央労働保険審査会で審査が大体終了しておる事案でございますけれども、この中で、原処分庁の主張の要旨が書いてございます。

この内容を読み上げますと、「原処分庁は、当審査官に関係資料を提出して、本件審査請求を棄却するとの決定を求め、その理由として、労働保険法第七條第二項では、通勤とは「住居と就業の場所との間を合理的な経路及び方法により往復することをいふ」と定められており、「就業の場所」とは、事業場の敷地内全域を指すものである。これは先ほど課長の答弁のとおりでございますが、「したがって本災害は、住居と就業の場所との間の往復途中で発生したものではないから、通勤災害とは認められない」ということで療養給付並びに休業給付を支給するという主張をされておるのです。

そうなつてまいりますと、いまの答弁と原処分庁の主張の趣旨は全く一致をするわけでございませうけれども、私がここでぜひお考えを願いたいのは、いま、たまたま事業場の中だったから通勤災害にならない、こうおっしゃるのなら、本人としては、あるいはドライバーとしては、朝通勤をするときにエンジンの調子がおかしい、エンジンの裏側を見ればオイル漏れが多少あった、こういうことで、より安全を確認する意味で、道路上でなしに、たまたま自分のところの事業場の中の舗装した部分に車を持ってきて、そこでジャッキアップをして点検をしたというところでございまして、私は、ドライバーとしてはまことに良識的な判断であると思ひます。より安全を確認して運転をしようという趣旨からいって、私は当然の行為だろうと思うのです。これがたまたま四、五メートル出ますと県道に沿つておる事業場ですから、道路上でそういうことをやられた場合には、敷地構内で起きたと同じようなケースが、道路上で自動車の点検をするためにジャッキアップをして下に

もぐつて点検をした、何かの拍子でこのジャッキが外れて下敷きになったというケースがもしあったとするなら、これは通勤災害とお認めになりますか。

○溝辺説明員 たとえば車の作業点検あるいは簡単なパンク修理程度のもので路上で行われているような状態のものは通勤災害になると私も考え、そういう処理をさせておきます。

ただ、本件の場合のその修理の程度がどのようなものであったかの詳細については必ずしも存じておりませんが、報告によりますと、他の車、たしかブルドーザーのようなものであったと思いますが、それで車をつるし上げて、その下にもぐり込んで修理を行ったというように聞こえておられます。また、これが路上であつたらどうするかというようなことまでの検討はいたしておりませんけれども、一般常識的にドライバーが通常行うであろう通勤用具の小修理並びに点検等についてそのような行為が行われた場合には、これを通勤途上災害として取り扱うというように取り扱ひをいたしてきております。

○吉原委員 たまたま事業場の構内でございまして、ショベルカーでVベルトをひつかけてアップした。路上ではそういうショベルカーはないわけですから、当然ジャッキアップをして、下を点検するというのが常識的に考えられるわけですね。ですから、結論から言えば、たまたま敷地構内でそういう点検をした、自分がどうもエンジンの調子が悪いから点検をする必要があるという必要に迫られて、道路上であつても、特にそういう危険というものは、あるいはそういう場合というものが考えられるわけですから、単に本人が帰途について、朝おかしかったから車の点検をしなればならぬ、そういう必要に迫られて、道路上でなしに会社の敷地内の舗装した部分でそういう点検作業をした、このことだけでも通勤災害としては認められないという課長の見解については、どうしても納得がいかなうわけですね。さらに、就業の場所を敷地全域だ、こうお

しゃつておりますけれども、この原処分庁の主張によりまして、事業場の門から自宅の門まで、こういう見解が出ておるようでございますね。一般的に生コンの事業場などというのは、ほかの事業場もそうでございますが、その事業場の門の中へ入つてから通常いう本人の就労の場所までは非常に距離が離れている、非常に構内の広いケースが多々ございます。なかんずく、この生コンの工場、中小企業でございますけれども、門衛がおるわけではなしに、もちろん門があるわけではなし。東西といひますか、左右に入り口、出口がありますけれども、その事業場に入るの、もちろん会社に必要な原材料を積み込んでトラックが出入りする、あるいは事業場に必要の用件のある人が乗用車で出入りする、これは一々何もチェックをしないのが事業場の敷地の現状でございます。

ですから、単にその事業場の関係者だけ、従業員だけが出入りする、そういう構内の現状になつていないわけですね。第三者が何かの用事で来る場合もある、そういう構内では、事業場の門から自宅の門までだという狭義の解釈というのは、この場合、少なくとも最初言われた立法の趣旨からいって、何らかの形でこれは通勤災害——私は業務上の災害だとは申し上げませんが、少なくとも業務上の災害にならない限り通勤災害として救済すべきではないか、こう思ひますが、再度課長の御答弁を伺いたい。

○溝辺説明員 先ほど申し上げましたように、通勤災害制度ができて、日が浅うございます。そこで、業務上災害とのつながりについて、その後における個々の事例等から見ても、いまの取り扱ひが絶対的にいいものとは私も考えておりません。したがひまして、昭和五十年にも一部これが取り扱ひについて補正を加えたところでございませうけれども、先生御指摘の今回の島根の事件等を契機といたしまして、私どもとしてこの通勤災害の取り扱ひの範囲、たとえば門からという物理的な考え方ではないかどうかをいま部内で鋭意検討中でございます。

なお、本件に関しましては、現在労働保険審査会の方に申請なされまして、審査中でございます。その審査結果を待ちたいというふうに考えております。

○吉原委員 いま労働保険審査会で審査中だというお話がございましたけれども、私の承知しておる限りでは審査終了の事案なんです、私が言つておるこの島根の原処分を肯定された中央労働審査会の状況を聞きますと、ですから、これは後ほど調べていただければおわかりかと思ひますが、いずれにいたしましても、審査会そのものの中身についてわれわれがとやかく、特に労働省の方の立場では言われぬはずでございますけれども、少なくとも原処分を出した処分庁に対しては何かの再検討といひますか、を示唆することはできると思ひます。

特に、私は皆さん方にも認識を改めていただきたいと思うのですが、類似の例がかなりたくさんございます。一、二例を挙げて申し上げますと、通勤途上で前の車が雪のためにスリップをして進行しない、自分は帰るために、前の車がどうしてもスリップをして動かぬものだから、後押しに力をつけて手伝つた、そうしたら、押す際にアキレス腱を痛めたという事例がございまして、そういう場合でも当然通勤災害として認められておる。あるいは勤務を終わった労働者が、二階から下へおりる場合に、階段が何かの關係でかかとがひつかかつて転落した、これももちろん通勤時である、業務のそういう意味からもう完全に外れておる、そういう場合でも、帰る途中で階段にひつかつて足を滑らして転落したという場合にも当然通勤災害として認められておる。また、駐車場にライトをつけたままにして忘れて事業場へ来た、同僚に言われてライトがついておるといふことに気づいて消しに帰る、その途中で事故に遭つたという場合も通勤災害の例になつておる。類似の例がたくさんございまして、今回私が言つてゐる例と全く同一の事案ではありませんけれども、類似の例はたくさんあるわけですね。そういう

意味で私は、ぜひ島根県の、具体的に申し上げておきます、請求人は石橋七郎というのです。事前にお話を申し上げておりますから課長の方も調査をされて出ておられると思いますけれども、本件については、きわめて常識的に考えても、納得のいかない審査の状況でございますので、ぜひひとつ原処分庁に対して再検討、再調査を命じていただきたいと思います、いかがでございますか。

○溝辺説明員 いまの事実を契機といたしまして、私どもも先般から検討を加えております。このような事実の処理について、いままでの就業の場所との往復の場所等の考え方について、基本的考え方の結論が近く出し得ると思っておりますので、結論が出次第、地方の方にも指示をいたしたいというふうに考えます。

○吉原委員 いま労働省のあなたの方の関係の課の内部で意見調整をするといいますが、検討を加えて、一定の結論が出てから処分庁に対して再検討を命じる、こういうことになるということですか。

○溝辺説明員 大体そういう趣旨と解していただいて結構かと思いますが、これには非常にむずかしい問題がございます、たとえば法律の改正でございまして、いついつからこれを適用するということができるわけでございますが、法の解釈、運用の問題でございまして、どこまでこういう案件をそういう考え方で処理していくかというふうなことも含めまして、検討をさせていただきますというふうなふうに考えております。

○吉原委員 そうしますと、いま課長の方では、労働保険審査会において審理中の事実だ、こういう理解をされておるようですが、私の方は、少なくとも審理は終了したというふうに聞いておるのです。ですから、内部で見解を統一する場合に、この審査会の審査の状況というものは一応聞かれるのでございませうか。どうですか。

○溝辺説明員 もちろん審査会に対してどうしろということは、私どもの立場としては言えないことになっておりますけれども、審査会の結論

を行政の中に反映させていくというのは当然であらうと私も思いますので、審査会での結論等も参考にしながらということを考えております。あるいは私どもの把握不十分かもしれませんが、審査会ではまだ結論が出ていないというように聞いておりましたので、その結論等も参考にしながら、この処理を図りたいと考えております。

○吉原委員 もちろん最終決定はされておらないようです。審理だけが終わったということのようです。それから、おっしゃっておるように、結論は出ていないということははっきりしておるのです。これは総評次元で関係者と交渉した事実でもあるようですから、そのときの答弁が、審理は終わったけれども、再調査、再検討したいから、こういうことで幕切れになっておるようなんです。これから先は労働省の方で、法の解釈といいますが、立法の趣旨に沿って、通勤に伴うための、少なくとも通勤を目的にした一連の行為でございまして、ただ単に、日曜日に自分のところの前の道路で自分が勝手に車を点検をしているときに起きた災害というしるものとは違うのですから、そういう意味で、立法の趣旨に沿ってぜひ再検討をお願いしたい、このことを申し上げて、この事実についての質問を終わります。

続いて第二の質問に入らしていただきますが、ことしの一月二十日午後一時三十分ごろ国道二百六十一号線、これは島根県邑智郡松江町の地点にございまして、この二百六十一号線にかかっている松江大橋の橋げたが折れたために転落をした。たまたまそのときに橋の上を通行中のダンブカー二台、軽ライトバン一台、これがそのために十二メートル下の河床に転落をした、こういう事故が起きたのは御承知かと思っております。この問題について、その後の経過なりあるいは今後の見通し等についてお尋ねをしたいわけですが、

まず、松江大橋は、昭和三十四年に、当時の金で工費六千六百万で完成をした鋼鉄製のトラス橋であります。昭和四十七年の集中豪雨災害で片一方の方の堤防が浸食されたために、川幅を広げ

て堤防を高くした。そして新しい堤防とトラス橋を結ぶために、昭和四十七年度、厳密には四十八年の春に完成したと思いますが、建設省の設計施工に係る仮設橋としてで上がったものでございします。これは御案内のとおりでございますが、しかし仮設橋とはいえず、鋼鉄製の橋が落ちるとは、地元住民は夢にも思っていないだけに大きなショックを受けたわけでございます。特に、十二メートルもの河床に転落をした運転手四名の重軽傷者の皆さんは、まことにお気の毒なことでございます。早速、橋の復旧や被災者への見舞いなど、関係当局の誠意のほどは多々いたしますが、その後の落下原因の究明、また構造上に欠陥があったのではないかと、あるいは管理上に落ちちがあったのではないかなど、当時の新聞はいろいろと書き立てておりますけれども、早速この現場検証に当たられた警察庁あるいは関係省庁の皆さん方のその後の調査結果について、現在までに判明をしておる現状について御説明をお願いしたい。

特に、現場検証の結果は警察庁から、構造上の問題については、地元の橋梁の専門家であるようですが、土木工学、構造力学、こういう科目を担当されております専門の方も立ち会っておられるようですから、これはその筋からひとつ御答弁をお願いしたい。あるいはまた、管理上にミスがあったのではないかと、この問題等は建設省の方からそれぞれお答えをお願いしたいと思います。

○杉原政府委員 委員から御質問のありました点についてでございますが、まず土木構造力学、土木工学、橋梁工学、こういう面の専門的な鑑定が必要でございまして、ただいま松江工業高等専門学校教授の方に実況見分の際からお立ち会いをいただいて、現在、設計面から見た構造強度上の欠陥の有無、架橋時の工法の欠陥の有無、橋げたに使用された鋼材の欠陥の有無、こういうものについて鑑定を依頼し、継続中でございます。

なお関係者につきましては、被害者、目撃者、その他の参考人の方、道路管理者の関係、工事施工者の関係等につきまして二十数人の方、それぞれいま取り調べをいたしておるという状況でございます。

内容につきましては、捜査の身に関連をいたしますので、詳細は省略をさせていただきますと思いますが、ただいまそういう形でできるだけ早く結論を得るように、鋭意捜査中であります。

○浅井政府委員 お答えいたします。御指摘の事故につきましては、事故後直ちに建設省並びに県にいたしまして、警察の現場検証とは別途、土研に依頼いたしまして、土木研究所の構造橋梁部長と橋梁研究室長が現地調査を行ったわけでございますが、その結果を現在持ち寄りまして、各種要因の分析究明に努めておるところでございます。

事故の原因につきましては、一日も早く明らかにすべく現在努力しているわけでございますが、ダンブトラックの積載量の問題とか施工の問題等、いろいろな角度から調査分析を進める必要がございますので、現在慎重に検討をさせているところでありまして、結論が出るまでにはもう少し時間がかかると思っております。

なお、被害者の救済につきましては、現在はい見舞い金等、とりあえずの処置をしたわけでございます。道路管理者である県知事が誠意をもって当たっておるわけでございまして、原因がはっきりと究明された段階で、適切な処置を講じたいと考えておるわけでございます。

○吉原委員 少なくともこういう国道にかかっている橋が落下するなんというところは、地元民もわれわれの段階でも常識的には考えられない事故でございますが、二月にもなるのにいささかも、いまだのような答弁で、どこが一体その事故の責任者であるのか、もちろん窓口としては、県が維持管理をしておいた橋梁でございしますから、当面はその地元県もわかりませんけれども、早くこの責任の所在を明らかにして、この被害者の救済などに努めて、もう積極的に行っていただければならぬ。二月もたった今日、依然としてまだこの原因の究明がつかめ得ない。したがって、だれ

もう一件の方につきましては、これは特殊な
こうを詰めました箱の中にあつたためにエック
線の透写のときに発見しにくかつたというよう
事情がございます。

○前田委員 私をして言わしめれば、あれほど厳重な検査をしながら、どうしてそういう凶器が発見できなかったのかというところに帰一するのですが、たとえば東京の羽田空港、ここでは国内線、国外線を含めて何カ所ぐらい、あの検査をする場所が設けられておるのか。それから、この間も表をもらいましたけれども、一日当たり大体どれくらい凶器が発見されておるのか、凶器とおぼしきものが発見されておるのか、おわかりでしょうか。○官川説明員 羽田におきますエックス線検査は、国際線二セッ、それから国内線五セッ持っております。

それから、一日当たりどのくらいの凶器かというの、ただいまちょっと調べておりませんけれども、五十二年一月から十二月の間に発見された凶器数は、約二十五万三千八百六十三点に達しております。ただし、これは羽田ということじゃなくて、十七空港におきましてチェックされて発見された件数がそういうことでございます。

○前田委員 国内線で五セッとおっしゃったのですけれども、その五セッとはどの場所に配置されているのか。言いかえしますと、全日空の乗り場に一カ所あります。それから二階のロビーに上がるための、あれは日本航空が主に使っていますけれども、そこに二セッある。ほかの二セッはどこにあるのかというところが聞きたいのです。

これを聞きますのは、実はこのごろ特に全日空のハイジャックが起って以来、羽田空港では、その身体検査なり物の検査をするためのゲートを通るために長蛇の列をつくっている。しかも大変手間がかかって検査が行われるので、定時出発の飛行機が待っているのに、切符を購入しておる乗客がその時刻に飛行機まで到着しない。だから、たとえば大阪行きの飛行機なんかは十分、二十分、ひどいときには三十分くらい客の到着を待って、出発をいたしません。私は、パイロットの心境を考えました場合に、ちゃんと準備ができて、いつでも出発できる状態にあるのに客が乗り込まないために何十分間かおくれるということは、や

はり到着時間がおくれることでありますから、これはパイロットとしては大変な一種のプライドに傷をつけることにもなると思うのです。したがって、焦りが生じて、それが事故の原因をなすおそれがあります。だから、そういう点を考えました場合に、あれだけ長蛇の列をつくっておるのに、どうしてそれをスムーズにさばく処置が講じられないのか、私は不思議でならないのです。その辺について航空当局としてはどういう見解をお持ちでしょうか。

○官川説明員 羽田につきまして、チェックいたしました後、エックス線及び探知機を通るに当たりますと、非常に込んでおるといことは事実でございます。私も数回経験しております。まことにどうも申しわけないと思っておりますが、羽田につきましては、ただいま東京航空局及び本省におきまして、増設及び拡張—拡張と申しますのは、結局あのエックス線あるいはゲートを通ったときに異常を感じた場合にそのお客だけをセパレートして、あとの流れは依然としてとめないう方法をとればかなりな混雑防止になりますし、このような混雑がやはりパイロットに対する待機待ちというふうなことで余りいい影響を与えないということ、いまのところそういう流れをとめず、怪しい物を発見したときだけ、それだけを除いて特別にそこでまた見るというふうな方策をとりたいと思っておりますけれども、何せ羽田は御承知のとおり、場所が非常にその点でとりくくという面がございまして、これは何とか工夫をいたしまして、そういう流れそのものを少し直そうと思つて、目下検討している最中でございます。まことに申しわけないと存じております。

○前田委員 いま、流れをよくするように検討しておるのだとおっしゃるのだけれども、もう大分と日数がたつておるんですね。いま不審な者とそうでない者とセパレートをするというふうな構想がちよつと述べられましたけれども、もっと突き進んで言うならば、切符を発売するとき、検査

をしなければならぬ者と検査しなくてもいい者との判断がつくはずだと思うのです。切符の発売は住所氏名を聞くんでしょ。だから、たとえば私が切符を買っても、やはり並んで、あの検査を受けているんですね。

ここで一つ疑問があるのですけれども、私は週に二回か三回くらい大阪—東京間を往復するので、そうすると、一回往復しましたら二回レントゲンの照射をされるわけですね。週に二回往復すれば四回、三回往復すれば六回レントゲンにかかっているわけなんです。病院などでレントゲン照射を受ける場合、あるいはレントゲン写真を写す場合でも、患者はカメラの前におられるけれども、技師は必ずドアを出て外側から、窓からのぞきながら撮影をするくらいに放射線を浴びることをきらっております。われわれ航空機の乗客は、そういうくあいには往復した場合、往復とも一回ずつどうしてもレントゲン照射を受けておるといふことになる。あなたの方では、あれは人体に影響がないのだというふうな専門家の証明書をお持ちであるけれども、あれを熟読してみましたら、物の変質を来さない、あるいは食料品の味の変化を来さないというふうなことが強力に書いてあるけれども、人体に支障がないということはばかしてあすけれども、小さな記事でしたが、WHOでやはりあの人体照射は被害があるというので最近問題になりつつあるというのを書いておりました。そんなふうにして、ただ一人の専門家が、日本人ですが、影響がないと証明書を発行したからというので、そのままでこれを乗客に照射しておる。しかもたまたま乗る人はいいのですけれども、私のように頻繁に乗って頻繁に照射を受けておると、どんな影響が出てくるかわからない。少しこのころこわくなつておるのです。そういう点について、航空局として十分にあの設備を検討なさつておるかどうかがということが一点聞きたい。

もう一つは、あの設備をするに当たって、あるいはガードマンにあの検査をさせるに当たって、

航空会社三社とそれから運輸省、政府も金を出しているそうですね。どのくらいの割合で政府は金を出しておるのか、これもこの機会に明らかにしてほしいと思います。

○官川説明員 人体に対しますエックス線照射は、先生御指摘のとおり、まだはっきりした定説は学界でも聞いておりませんし、私たちがエックス線検査装置は機内持ち込み手荷物のためにやっているのですけれども、御指摘のとおり、金属探知機のそばに接近してございまして、十分なる遮蔽を行つて、先生御承知のとおり東大の権威ある先生方によって証明書をいただいております。しかし、それは微量ではあるけれども、何回も御通過なさるお客に対する影響というものについて、今後とも御指摘を受けましたとおり、真剣に検討してみたいと存じております。

それから、そういうものを含めて、それについて場所が関係ございましてけれども、早急に、ただ単にエアラインに任せるといふことではなくて、十分指導を強めてまいりたいと思っております。それから、エアラインがエアラインの責任でガードマン会社に委託運営をしておりますけれども、これらにつきましては、その運営費の約五〇％は国庫から補助金として航空会社に対して支払つておるわけでございます。その額は、五十二年度予算におきましても、約五億近い金を出しておるといふことでございます。

○前田委員 あの費用の五〇％を国庫補助なさっているというのを聞きましたけれども、果たしてそれが妥当か不当かということは、別途検討する必要があります。私は思います。しかしながら、考えなければならぬのは、そのようにして国が半額を負担して、他のエアラインが半額を分担して、それであの設備をして、日々の検査を行っているのです。その検査を行つておる人間というのはガードマンなんですね。警察官がそばで一人くらいぼつんと立って見ておられますけれども、そのガードマン会社の従業員というものについて航空局はつぶさに分析なすつたことがあるのかどうか

ということなんです。

言いかえますと、われわれ一般国民から考えれば、警察官なれば警察官が責任を持って、政府が責任を持って雇用しているお巡りさんですから、これは信頼していいと思うのですけれども、ガードマンの会社の職員というものが果たしても、ガードマンの会社の職員というものが果たしても信頼できるのかどうか。巷間、新聞記事等を見ましたら、前科のある人などがガードマン会社に勤めておるということをしれば読みます。前科があるからいけないとか言うんじゃないのですよ。ただ、そういう前歴のある人は、何かの不安感がどうして心にかかるんじゃないかという不安感がどうしてこちらにあるわけなんです。ところが、そういう人々が、たとえばわれわれの荷物を全部検査しますよ。ポデーチェックいたしますよ。あの検査をする基本としては、本人の承諾を得てということになっては、決してガードマンは完全な承諾をとりませんよ。身体検査されてもいますよ。たまたまではつとさわつていく。してくださいますと私は言うてないけれども、いつもさわられておる。しかも、ひどい場合になると、かばんをあけて、私はいつも着がえを持って行ったり来たりしているものだから、東京から大阪に帰るときには汚れ物がかばんにいっぱい詰まっている、それを全部はうり出してしまふのですよ。こっちにしてみたら恥ずかしい話です。そうしてその中に、私も悪いくせなんだけれども、旅行用具がかばんにいつも入っているのです。これは石けんとかかみそりとかブラシとかいうものも入っているし、それから七つ道具なんというのがあります、ナイフとかはさみとかあるのは毛抜きとかあるでしょう。そういう七つ道具が小さなケースに入っている。石けん等が別のケースに入っている。かばんに入っているのです。それを一括してかばんの中に入れておくと、どうしてもブーと鳴るのです。そうすると、七つ道具入れまで、あるいは石けんや安全かみそりの入っているのかばんまであけます。あけてよろしいかとは言いませんよ、私じつと前で見ているんだけれども、

黙ってあけるのです。たとえば私は国会議員だが、

よもやハイジャックなんかしやしませんよ。だからそういう者は切符発売のときにちゃんと別にして、これはもうノー検査で通せば、あの数珠つなぎがなくなるのです。なくなりやせぬけれども、かなり助かる。そういうふうなセパレートを事前にしようということも考えずに、もうのべつ幕なしに全部並べしておる。そうしてそういうふうな検査をやっている。だから、ちつともさばけない。さばけないから、せつかく切符を買っておきな、定刻までに飛行機までたどりつけないという状況が日々の羽田の状況、あるいは大阪の伊丹も時折そういう状況が発生します。こんなのを航空会社の監督官庁である航空局が黙ってはおかれるのがおかしいと思う。しかも時折羽田で見ると、航空局の飛行機なんかざらつと滑走路の横に二機も三機も並んでおるときもある。あれを見たら、ああ活動しているんだと思ふ。あれを見たら、ああ活動しているんだと思ふ。うんだけれども、そういうふうな活動している反面、一般旅客のそのような状況が放置されている。全然あなた方が手を入れたという痕跡が見当たらない、私は非常に残念なんです。そういう点、もう少し突き詰めたお考えを持って行政を行ってほしいと思うのです。

だから、ここで質問をしはりますが、ガードマンにポデーチェックをさせている、しかも本人が承諾してなくてもさつとそれを行っておるといふ、この状況をどうお考えですか。

○官川説明員 かねてからエアラインに対しては、お客様は善良な市民であるという前提に立って、それで必ず承諾をとり、しかも接客については、具体的にパンフレットを配りまして、十分指導させておるつもりでございますけれども、先生御指摘のとおり、きわめて不満な点も多々聞いておりますので、航空局といたしまして、なお一層、先ほど御指摘になりましたガードマン職員の素質及び向上並びにそれに対する訓練、それからそれらの体制をチェックしておりますので、それらのチェック体制というものを強化いたしまし

て、なお一層ガードマン会社に対しますお客様に対する接客態度の向上と、それから先生の御指摘に

なった、何とか流れというようにな点で改善ということを早速に検討していきたいと存じておりますので、御了承願いたいと存じます。

○前田委員 しつこいようですね、もう少し意見を述べて、御所見を伺いたいと思います。私、実は、羽田の空港なんかでは別のルートがあって、そこら入れればポデーチェックも受けなくて済むということは知っているのです。知っているけれども、あえて一般旅客にまじって、強情なうだけれども、いつも検査を受けているのですが、それでいて二階へ上がる時のポデーチェックの場所でも、もめたことがあるのです。それは、全然ブザーが鳴らなかつたのです。だからすつと通つた。そうすると、それでもポデーチェックをする、こう言うのです。だから、ブザーは鳴らなかつたじゃないか、いつもは小銭を大分持っているのだけれども、きょうは小銭持っていないんだよ、だからブザーが鳴らなかつたのだらうと言つたのだけれども、いやポデーチェックさしてもらうと言ふから、おかしいこととするね君、どういふ原則になつておるのだということもめしました。そうすると、私のかばんが出てきたのだけれども、しかし不思議にまたブザーが鳴らない。いつもだったら鳴るのに鳴らないのです。だからほんと横にはうつてあつた、ほうつてあつたのを私は取るのだと言わないで黙つておつたのですが、ブザーが鳴らなかつたからポデーチェックさせないといふは言つたのです。そうすると、立つておつたお巡りさんがちよいと来てくれと言つて、控え室みたいな小さな部屋がありますが、そこへ引つ張り込んだ。引つ張り込んで、なぜポデーチェックさせないのですかと言ふから、ブザーが鳴らなかつたからさせないんだよ、しかもあの機械の一番そばにおる係員がどうぞと言つたじゃないか、だから進んだら、一メートル、二メートル離れたところ

がしかけるとはおかしいじゃないか、こんなことを一般旅客にやつておつたのでは、いろいろ不平不満が出てくると私は言つたのです。それで小さな部屋で、控え室で、ポデーチェックさせる

させないで大分議論を行ったのです。そういう人を相手にがみかみと言つてみてもしようがないが、私は一般旅客の気持ちで、こうじゃないか、あじやないかという理屈をこねておつたのですけれども、このかばんはあなたのかばんですか、こう持つてきた。ぼくのかばんですよ、あそこ置いてあつたのだ、ぼくもそれは知っている、それじゃこれをあげさせてもらいます、こう言うから、君、これもきょうはブザー鳴らなかつたよ、あけてもいいけれども、どうも君たちのやつていることは解せぬなというところで、一体この責任者はだれなんだと聞いた。警察官、君立つているが、君監視しているのか、立ち会っているのか、どういふ意味で立つているのかね、もし君が責任者だったら羽田警察の幹部の人に来てもらおうじゃないか、それとも航空会社の責任になつておるのだったら、航空会社の幹部に来てもらおうじゃないか、きょうの扱い方はどうしても解せぬ、徹底的にこれは一通話し合おうじゃないかということをやつたのです。そうしている間に、今度は航空会社の職員がやつてきて、あなた待ってまんねん、早う飛行機に乗ってもらわないと飛行機がおくれるじゃないかと言ふから、これは他の乗客に迷惑を及ぼしてはいけませんから、この問題は後日に譲ろうと言つて私は行きましたが、こういうことがあるのですよ。

そこで、この質問の結論は、一体あの物の検査、ポデーチェックの検査の責任者はだれかということをお聞きしたいのです。さつきおっしゃつたエアライン三社あるいは政府が半分出してあれをやつておるのです。やつておるのだけれども、ガードマン会社に委託するのは、これは三社と政府の何か団体みたいなものがあつて、そしてこの仕事をやつてくれということで契約を結んだら委託ができるのでしょうか。しかしながら、それだけで

は事は済まないで、あれはもう非常に微妙な問題です。警察といえどもうかうかと機密品の検査とかあるいはボーディーチェックはようせいでしょ、これはできないのです。それをあえてどうやらやっているのです、非常にこれは問題です。だから、これは明らかに責任者がおられないといけない、責任者が明白になっていなければいけない、こう私は思うのです。航空局としては、あの作業の責任者はだれだとお決りになっているのですか。

○官川説明員 責任者は航空会社だと私たちは思っております。ただ、現実問題として、航空会社は警備会社に委託しておりますので、現実問題としてタッチして乗客の皆様方に対して接するのは、ガードマン会社の職員でございますので、なお一層ガードマン会社に対する指導監督を強めると同時に、私たち、航空会社もやはり十七空港、ジェット空港につきましては補助金を出してありますので、積極的にこれらについて指導監督を強めていきたいと思っております。

○前田委員 あなた航空局の技術部長さんですか。

○官川説明員 技術部長でございます。

○前田委員 技術部長さんの職務を伺いたいのですが、どういふ範囲の業務を管轄なさっておるのですか。

○官川説明員 運輸省航空局の技術部長の職務は、運輸関係、運輸関係と申しますと進入、出発及び機長の路線資格認定、それから航空路諸関係の公示その他ということでございます。それから航空機の検査と乗員の試験、検定及び航空士大学の監督等、そういう仕事でございますけれども、一般的に事故、安全というのにつきましましては、こういう職務のほかにも技術部長としては関係ないとしております。ハイジャックにつきましても、このたび技術部長としてやはり総合的な安全対策という意味で担当者ということにされております。

○前田委員 少し所管を伺ってみたい、私の質問

に答えてもらうのは、あるいは所管外であるかもしれないという気がするのです。運輸関係が主たる業務のようですが、乗客関係、これは一方ではハイジャック防止という非常に大きな目的がある、一方においては旅客の権利を守ってほしい、尊重してもらいたいという意味がある。それを航空行政を行っていらっしゃる責任者としてどうお考えなんだというのを聞いています。技術関係を担当しているあなたでは失礼ながら的確な答えができないのかもしれないけれども、せっかくこうしてお越しになっているのだから、もう少しつづめて聞きます。

先ほどあの検査は航空会社の責任だということおっしゃる。航空会社の責任だと言われども、これは、小さな飛行機会社は別として、少なくとも航空会社は三つあるのです。東京の場合です。全日空に乗る場合は、あれはもう全日空オンリーの通路ですが、ところが二階上がる場合には国内航空の客もおるのではありません、日航の客もおるのではありません、それを一体どちらの航空会社が責任を持つのですか。そんなあいまいなことで、憲法でさえも禁じておるようなボーディーチェックをいともややすとなさっておるということでは少しばかりおかしいと思ふのです。理解、納得がいかないのです。一体、航空会社と簡単にいって検査を行つたものの何か法人格を有する協会でもつくっておるのか、そこが全責任を持つておるのかというところなんです、そうでもないでしょう。ガードマン会社に厳しく言いますとあなたおっしゃったが、それはだれが言うのですか。責任者が航空会社だつたら航空会社が言わなければいけません。運輸省が厳々に厳しく言いますと言つたところで、クッションどしどしできないでしよう。そんな言い方もおかしいと思ふのです。それから、ガードマン会社に厳しく言うても、最近ガードマン会社かわつたのではないですか。前のガードマンの服装と最新の服装と私は違ふように思ふのだが、つぶさに見ていないけれども、会社

がかわつてはせぬかということ、その会社がどういう人を採用しているのかということをお聞かせください。チェックしていただけますか。これまた所管が違ふからチェックできないでしようけれども、そういうものにも簡単に委託をしてやらしてあげば事が済んでいるように思つておられるの考え方もおかしいと思ふのです。だからあの検査の責任をだれがとるのか、それをはっきりしてほしいと思ふのです。

責任を分担しているようなくつてなすり合ひをしておる。それではちががあかないと思ふのです。だれが一体責任者なのか、どういふふうにするのか、もう少しはっきりと答え願ひしたいと思います。

○官川説明員 先ほど申しましたとおり、こういうチェックに責任はエアラインにあるというところは、再三申し上げたのですけれども、エアラインのどういふところのどういふ者がはつきりああいふ責任をとるということにつきましまして、なお一層徹底をさせていきたいと思つております。

○前田委員 責任をとることについてなお一層徹底

底さしていきたくと思つておっしゃるけれども、それじゃ私に対する答弁になりませんね。責任者はだれなのか、それをはっきりしてもらいたい。私は言うておるのです。だからあなたの方でどういたしますかということをはつきり言うてもらわなければ、あれだけのことをやらしておきながら責任者があまいこととおつたのでは困るので

す。たとえばクレームをつけようと思つても、ガードマン会社に言うても、私は委託されておるのだ、委託をされていることだけをやっているのです、こうでしょう。あるいはまた別の意見が出るかもしれない。こんなにくさんの客があるとは思いません。だからここに配置されているガードマンの数が非常に僅少であります、だのにこれだけの人数をさばかなければいけない、とても手が回らねえ、だから数珠つなぎになつてもらつてもやむを得ないのだというふうな言ひ分もガードマン会社にあると思ふのです。そういう点について時々刻々の状況に応じて、特に早晩の配置をし、あるいは処置をとっていくというやうな責任者が絶えずおらなければいけないと思ふのです。それがいい。三つの航空会社が

○官川説明員 現在の責任者は、各エアラインがおのおの持つておるわけでございますけれども、具体的に、たとえば全日空の便でハイジャックが起つたとした場合は、そのことに關しては全日空がゲート検査を含めて責任を持つてございまして、それ以外は別として、先生のおっしゃつたとおり、現実問題としてそれは、全日空だけでなく、ほかの客も同時にその探知機検査を使つておるというところも多々ござい

ます。そういう場合も一々ガードマンの方でこれは全日空、これはTDAということをチェックして覚えておるというところは不可能なことではございまして、そういう点につきましては、できれば各エアラインごとにゲートを完全にセパレートして数多く設置すれば、これは先生のおっしゃつた点はかなり解消します、混雑緩和にも役立つという技術策はあるのですけれども、残念ながら羽田の場合、まだ場所という問題が非常に大きな制約になっておる。設置します機器及びその運賃はエアライン全体の方から見ると、非常に大きな額ではあります、補助制度も一応確立されておる。場所につきましましては、全力を挙げましてさらに物色いたしますと同時に、お客様に対して御迷惑がからぬように、できるだけエアラインに対してその責任とチェックの仕方より一層明確にさせていくようにしたいと思つております。

に動く新幹線等の料金よりも高い。それだけの料金を取って、車を走らせておる道路を提供しておるわけでありまして、私は、安全走行のための十分な設備ができてなければならぬというふうに考えております。

そこで、高速道路の自動車事故というものを分析してみたら、いろいろな原因があるでしょうけれども、運転しておる人の精神的な立ち回とか不安感とかいうものが大きな影響をもたらすと思うのであります。だから、いつも精神安定ができるような状態にしておかなければいけないと思うのです。そのために、パーキングエリアあるいはサーブिसエリア等を設けておられますけれども、私がお尋ねしたいのは、あのサーブिसエリアの建物等は日本道路公団につくらしておるのか、あるいは食堂とか便所とかというふうな目的に応じて別の者にこれを建築させておるのか、設置しておるのか、そしてまたその用地というものは、日本道路公団が道路用地として購入した土地なのか、あるいはその道路用地にへばりつけるようなかっこうで業者をして用地を購入させておるのか、その辺のところを承りたいのであります。

○浅井政府委員 お答えいたします。サーブिसエリアの用地ですが、これは全部道路公団の用地ということでございます。その上に食堂とか便所とかいろいろな施設がございますが、これはほとんど大部分が施設協会に占用許可を与えまして、施設協会が設計しまして、施設協会が建物をつくるという形で運営されておるわけでございます。

○前田委員 最近できました道路、たとえば中央高速というふうなところを走ってみましたら、サーブिसエリアにはつきりと施設協会というネームプレートが張ってあったりいたしまして、これは施設協会がやっているとわかるのですが、一番早くできた名神高速などは、全然そういうネームプレートを見ません。たとえば大津サーブिसエリアあるいは養老、多賀サーブिसエリアは、ざっくりばらんに言いましたら、非常に不潔で汚く

なっております。そういう建物を業者がつくっておるのだったらまた考え方が別なんですけれども、道路公団とか施設協会がつくっておるのだったら、もっときれいにできないのかということをお尋ねしたい。

それからもう一つは、便所等も、新しい高速道路につくられたサーブिसエリアの便所は非常に設備がよろしいが、古くからできておる高速道路のサーブिसエリアでは、設備の点では大変劣る節がある、これを改善できないのかということをお尋ねしたいのです。

○浅井政府委員 先生御指摘のように、高速道路は有料道路ということでございまして、かなり高い料金も取っているわけでございまして、そういう施設面はすぐれた機能と、やはり美観的にも十分なものをつくらねばならぬ、従来から、一般の建物という形ではその辺が十分なものがないで、うとうとで、施設協会が十分な設計をさせて、これを道路公団がチェックして許可するという形で、なるべくスマートなすぐれた施設をつくらうというたてまえでやっておるわけでございまして、御指摘のように、過去につくられておりますサーブिसエリアには、いろいろな点で見劣りのするものが多いと多くあるわけでございまして、古いものほどちょっとどうかと思われるようなものがあるというの、御指摘のとおりでございます。これは建物自体が古くなったということ、設計的にも、やはりその後つくったものが、まあ過去の経験に照らしましていろいろ設計を改善していくというふうなことで、逐次よくなってきておると思っております。そういって今後は、外国に比べても高速道路施設そのものは決してまさるとも劣らないような高速道路でございます。サーブिसエリア、パーキングエリア等の設計につきましては十分なものにしていきたいというふうに考えておるわけでございます。

○前田委員 建物等の設備は大体わかりましたけれども、その中で営業しておる食堂業者とかあるいは物品販売業者、こういうものの業者の選定

は、最初は入札のような方法でなされたものでしょうが、契約期間がどれくらいになっておるか、また契約更改時に業者入れかえというふうな方針をお持ちなのかどうか、これを伺いたい。

○浅井政府委員 サーブिसエリアの中の施設は施設協会がつくるわけでございしますが、その施設を使って食堂等の経営をする場合には、そういう経営関係の業者の競争入札で決めておるわけでございます。そういう形で、契約の期限等については個々ばらばらでございますが、契約期間が来ますれば、また従来の実績等踏まえて、改めて公平な立場から広く競争させるといふふうに運営されておるわけでございます。

○前田委員 端的に申し上げます。サーブिसエリアの食堂の調理の仕方が非常に不潔であるという業者、それから味が悪い、値段が高い。値段なんかも検討なさっているのではありませんけれども、やはり値の目のように漏れている節があつても、値段が高い、味が悪い、量が少ない、いろいろな不平がたくさん出ておりますが、できるならドライバーのアンケートでもとると一番いいと思うのだけれども、私は、建設省なりあるいは道路施設協会あたりがしつこく目を光らせて、よろしくない、芳しくない業者は入れかえをするというくらい腹をもって、いわゆる懲罰したくされ縁となければいけないように監督、管理をなさっていくべきではございませんか。

きょうはこのくらの発言でとめますけれども、改善の曙光が見えなかつたら、私はずばっとサーブिसエリアと業者を指摘して、この委員会であなただ方に質問させてもらつてもいいと考えておりますが、早急にこれはやはり調査検討なさる必要があると思っておりますので、この機会にそれを要望しておきます。

それから高速道路の走行の安全を図るための問題です。

以前にも路肩についていろいろお尋ねしましたけれども、いろいろな細則があつて、道路の構造、路肩はこうするのだというふうに御説明を受

けました。あの構造規定でふだんはいいと思うのです。たとえば雪が降った日にそれが効力を発揮するかどうかということをお検討になったことがあるでしょうか。実は私、ここの三月の初めでしたが、一宮から関ヶ原を通過して大阪へ帰つてきたのですが、私どもが通過した直後に道路閉鎖が行われたらしいが、私自身は、運転手と私と家内というぐあいで走つておつたのです。関ヶ原あたりでは吹雪で雪が舞つてもう全然前が見えないのです。そうすると、自分がいま道路の真ん中を走つておるか端を走つておるか、それがわからないのです。ですから、とまった方が安全だということもあるのですけれども、後方から走ってくるから、とまると危険でしょう、ぼつぼつでも徐行しなければならぬのですが、路肩が見えないのです。こんな九死に一生の何かに雪が積もつたから全然光りません。あれなんか、雪が積もつたがあるけれども、これも雪が積もつたら白くなつてしまふから、道路と一色で全然見えません。そういうところ、道路と一色で全然見えません。照明が欲しいのだけれども、関ヶ原あたりはもう全然照明がないのです。だから、道路構造の方では、ランプの近くとかサーブिसエリアの近くとか、そういうところでは道路照明をなさっておるけれども、一番危険な――あの関ヶ原というのは危険で、よく事故が起きますのですけれども、あのあたりが全然照明なしである。夜の雪の中だったらまるっきりどろどろが道路やらわからないという状態になつてしまふ。これは自分で走つてみなければ体験できないのですけれども、お金を取つて走らしておる道路だから、これはひとつ建設省で大きに検討してもらわなければいけないと思うのですが、いかがでしょうか。いまのままでもいいと思われるか、検討の余地ありと思われるか、それだけお伺いしたい。

○浅井政府委員 先生御指摘のように、吹雪とか雪で視界が非常に減殺されるというふうなときには、御指摘のようなデリニエーター、これは反射

誘導標と申しますが、こういったものとか、ガードケールもそうですが、その他もちろん路面の区画線、そういったものは一切用をなさないわけでごさいます。そういう場合には必然的に車の方のスピードも落とさざるを得ませんが、確かに、運転上、道路の線形自体がある程度見通せないというところは、非常に道路交通にとって危険でございします。そういうことで、御指摘のような、そういう区間に連続照明等があることはかなり有効な手段だと思ひますし、照明ポール以外にいろいろ道路の線形を見通せるような工夫をすることも必要かと思ひます。施設的にそういうことをいろいろ考えてみなければいかぬと思ひますが、関ヶ原等、雪が降りますと、確かに一時かなり交通の支障が年々生じておるわけでごさいます。今後とも十分施設的な検討を進めてまいりたいというふうに考へております。

○前田委員 時間が来ましたので、これで質問を終わりますけれども、もう一つ建設省へお願いをしておきます。

中央高速道の伊北インターチェンジ、私初めてあんない係員に会いましたけれども、六、七千円の料金で一万円札を出したら、はい、一万円お預かりしますと言うて受け取って、そして、はい、何千何百円おつりですと言つて渡した。そして、ありがたうございしましたと言ふ。大変気持ちのいい係員がおります。名前聞くのをお忘れしたけれども、ほめてやつてほしいと思ひます。

これで質問を終わります。委員長、ありがたうございました。

○鈴木委員長 この際、瀬戸内海における油送船衝突火災海難事故について、山本警備救難監から発言を求められておりますので、これを許します。山本警備救難監。

○山本説明員 資料をお手元に提出いたしておりますけれども、昨夜瀬戸内海西部におきまして大型タンカーと貨物船が衝突、炎上したという事故

が発生しまして、けさの新聞、テレビ等でも報道されております。したがいまして、その概要を報告させていただきます。

まず、海難の概要でございますが、昭和五十二年四月六日午後九時二十三分ごろ、四国の松山の沖にあります奥居島頭崎北西約二千三百メートル付近におきまして、ボルネオから愛媛県の菊間港に向けて航行中のパナマ籍油送船アストロレオ号、四万六千三百八十四総トンですが、乗組員は三十五名、原油八万三千トンを積載しまして、用船者は飯野海運株式会社となっております。このタンカーと新居浜港から宇部港に向けて航行中の橋本汽船株式会社の貨物船幾春丸、二千七百十一総トン、乗組員は二十三名、肥料二千五百トンを積載しておりました。これが衝突いたしました。

この衝突によりまして、アストロレオ号の右舷四番タンクに破口が生じまして原油が流出いたしました。するとともに、この原油に火がつきまして、火災が発生いたしております。同船は現場付近に投錨いたしました。乗組員は全員、衝突相手船の幾春丸に救助されております。この幾春丸の船体の損傷は軽微でございます。人命には異状がございません。

この位置関係でございますが、四枚目に図がございします。ごらんいただきたいと思ひます。まず一番上の方に広島が書いてありますが、安芸灘というのが右下にあって、その下に釣島水道と書いてあります。したがって、松山の沖の奥居島のさらに北の釣島水道にちょうど○がございしますけれども、ここが衝突の現場であります。このアストロレオ号が向かっておりましたのは、そのちよつと右の上の方に菊間というのがありますが、太陽石油の製油所があります。ここへ向かつておつたのであります。

次に、また資料へ戻らしていただきまして、救急措置等の概要について申し上げます。海難の発生情報を入手いたしました海上保安庁は、直ちに巡視船艇、消防船艇十九隻を出動させ

まして、消火等の救助作業及び船舶交通の安全確保のための交通警戒を実施いたしました。松山海上保安部に対策本部を設置いたしました。

その後、巡視船艇等によります消火活動によりまして、七日の午前二時三十分ごろにはアストロレオ号の付近の海面火災、破口部の火災はほとんど鎮火ということになりました。あと船員居住区等の残り火がございまして、これが約三時間後の午前五時半ごろに完全に制圧されました。

引き続きまして海上保安庁は、油の流出防止措置及び流出油の防除作業を現在実施いたしているところであります。

この流出油の防除作業につきまして、海上保安庁は海上災害防止センターに對しまして、海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律第四十二条の三十七の規定によりまして、排出油の防除のための措置の実施を指示いたしました。これは、海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律第四十二条の三十七と申しますのは、海上で流出油が発生いたしました場合に、海上保安庁長官は防災センターに對してその防除を命ずることができるという規定があります。そうしますと、この防災センターが防除活動を行ひまして、その費用については、油を流した責任者に請求することができるといふような規定があります。その規定を發動したわけでありまして。

現在、午前八時現在でございますが、前記作業は、巡視船艇十七隻、航空機が二機、海上災害防止センターの所屬といひますチャーター船四隻、その他民間船舶四隻によつて防除活動が実施されております。

それから、海難原因等につきましては、現在、松山海上保安部で鋭意調査中でありまして、そのうちに判明すると思ひますが、海難の防止対策につきましては、私ども、この種海難が今後発生しないように原因を究明いたしました上で、必要があれば十分対処してまいりたい、そのように考へておりますが、一般的に衝突の防止につきましては、常日ごろやつております海難防止講習会等を

さらに積極的にに行ひまして、関係者の指導に一層努力してまいりたい、そのように思ひます。

以上で報告を終わらせていただきます。

○鈴木委員長 速記をとめてください。

○鈴木委員長 速記を始めてください。

○鈴木委員長 内閣提出の海上衝突予防法案を議題といたします。

政府より提案理由の説明を聴取いたします。田村運輸大臣。

海上衝突予防法案
〔本号末尾に掲載〕

○田村国務大臣 ただいま議題となりました海上衝突予防法案の提案理由につきまして御説明申し上げます。

海上における船舶の衝突の予防のための制度につきましては、海上交通の国際性にかんがみ、一八八九年ワシントンで開催された国際海事會議において国際規則が作成されて以来、主要海運国はいずれも国際會議において作成された海上衝突の予防のための国際規則をそれぞれ国内法化してきております。

わが国におきましては、明治二十五年に海上衝突予防法を制定して以来、国際規則に準拠して国内法を制定してきており、現行海上衝突予防法は、一九六〇年の国際海上衝突予防規則を国内法化したものであります。

しかるに近年においては、海上交通はますますふくそうするに至つており、また、巨大タンカー、コンテナ船等の出現に見られるように、船舶の大型化及び高速化の傾向は、著しいものがあります。さらに、エアクッション船、ブッシュャーパージ等の特殊船舶も増加し、レーダー等の航海計器の

発達にも目覚ましいものがあります。

このような海上交通の実態の変化に対応した航法規定等を盛り込んだ海上における船舶の衝突を予防するための新しい国際的なルールとして、一九七二年、ロンドンにおける国際会議において、千九百七十二年の海上における衝突の予防のための国際規則に関する条約が採択されたのでありますが、同条約は、すでに主要海運国の加入を見ており、本年七月十五日に発効することとなっております。

わが国といたしまして、このような状況にかんがみ、海上交通規則の統一性を確保するため、一刻も早く、海上交通に関する基本ルールを定め、同条約に加入する必要がありますので、今国会に同条約の締結について承認を求めているところでありますが、同時に、同条約の内容に準拠して国内法を整備するため、従来の法律の全部を改正した海上衝突予防法を制定しようとするものであります。

次にこの法律案の概要につきまして御説明申し上げます。

この法律案は、海洋及びこれに接続する航洋船が航行することができる水域の水上にある船舶が遵守すべき航法、表示すべき灯火及び形状物並びに行うべき信号について定めております。

そのうち、航法につきましては、第一に、船舶は、すべての手段により常時適切な見張りをしなければならぬこととしております。

第二に、他の船舶との衝突を避けるための適切かつ有効な動作をとり、あるいはその時の状況に適した距離で停止することができるよう、視界の状態等を考慮して、常時安全な速力で航行しなければならぬこととしております。

第三に、レーダーを使用している船舶は、長距離レーダーレンジによる走査、レーダープロットティング等の方法によりレーダーを適切に用いなければならぬこととしております。

第四に、狭い水道、政府間海事協議機関が採択した分離通航方式の設けられている水域等特定の

水域について特別の航法を定めることとしております。

次に、灯火及び形状物につきましては、灯火の種類として引き船燈及び閃光燈を追加するほか、新たにエアクッション船、曳航されている物件等が表示すべき灯火及び形状物についての規定を設ける等規定の整備を行うとともに、信号につきましても、新たに狭い水道における追越し信号を定めるほか、所要の規定を整備することとしております。

以上がこの法律案を提出する理由であります。何とぞ、慎重御審議の上、速やかに御賛成いただきますようお願い申し上げます。

○鈴切委員長 これにて提案理由の説明は終わりました。

本案に対する質疑は後日に譲ります。

次回は、公報でお知らせすることとし、本日は、これにて散会いたします。

午後零時二分散会

海上衝突予防法案

海上衝突予防法

海上衝突予防法（昭和二十八年法律第五十一号）の全部を改正する。

第一章 総則（第一条—第三条）

第二章 航法

第一節 あらゆる視界の状態における船舶の航法（第四条—第十条）

第二節 互いに他の船舶の視野の内にある船舶の航法（第十一条—第十八条）

第三節 視界制限状態における船舶の航法（第十九条）

第三章 灯火及び形状物（第二十条—第三十一条）

第四章 音響信号及び発光信号（第三十二条—第三十七条）

第五章 補則（第三十八—第四十二条）

附則

第一章 総則

（目的）

第一条 この法律は、千九百七十二年の海上における衝突の予防のための国際規則に関する条約に添付されている千九百七十二年の海上における衝突の予防のための国際規則の規定に準拠して、船舶の遵守すべき航法、表示すべき灯火及び形状物並びに行うべき信号に必要事項を定めることにより、海上における船舶の衝突を予防し、もつて船舶交通の安全を図ることを目的とする。

（適用船舶）

第二条 この法律は、海洋及びこれに接続する航洋船が航行することができる水域の水上にある次条第一項に規定する船舶について適用する。

（定義）
第三条 この法律において「船舶」とは、水上輸送の用に供する船舶（水上航空機を含む。）をいう。

2 この法律において「動力船」とは、機関を用いて推進する船舶（機関のほかに帆を用いて推進する船舶であつて帆のみを用いて推進しているものを除く。）をいう。

3 この法律において「帆船」とは、帆のみを用いて推進する船舶及び機関のほかに帆を用いて推進する船舶であつて帆のみを用いて推進しているものをいう。

4 この法律において「漁ろうに従事している船舶」とは、船舶の操縦性能を制限する網、なわその他の漁具を用いて漁ろうをしている船舶（操縦性能制限船舶に該当するものを除く。）をいう。

5 この法律において「水上航空機」とは、水上を移動することができる航空機をいう。

6 この法律において「運搬不自由船」とは、船舶の操縦性能を制限する故障その他の異常な事態が生じているため他の船舶の進路を避けることができない船舶をいう。

7 この法律において「操縦性能制限船舶」とは、次に掲げる作業その他の船舶の操縦性能を制限する作業に従事しているため他の船舶の進路を避けることができない船舶をいう。

一 航路標識、海底電線又は海底パイプラインの敷設、保守又は引揚げ

二 しゅんせつ、測量その他の水中作業

三 航行中における補給、人の移乗又は貨物の積替え

四 航空機の発着作業

五 掃海作業

六 船舶及びその船舶に引かれて航行する船舶その他の物件がその進路から離れることを著しく制限するえい航作業

8 この法律において「喫水制限船舶」とは、船舶の喫水と水深との関係によりその進路から離れることが著しく制限されている動力船をいう。

9 この法律において「航行中」とは、船舶がびよう泊（係船浮標又はびよう泊をしている船舶に対する保留を含む。以下同じ。）をし、陸岸に係留をし、又は乗り揚げしていない状態をいう。

10 この法律において「長さ」とは、船舶の全長をいう。

11 この法律において「互いに他の船舶の視野の内にある」とは、船舶が互いに視界によつて他の船舶を見ることができている状態にあることをいう。

12 この法律において「視界制限状態」とは、霧、もや、降雪、暴風雨、砂あらしその他これらに類する事由により視界が制限されている状態をいう。

第二章 航法

第一節 あらゆる視界の状態における船舶の航法

（適用船舶）
第四条 この節の規定は、あらゆる視界の状態における船舶について適用する。

（見張り）
第五条 船舶は、周囲の状況及び他の船舶との衝

突のおそれについて十分に判断することができ
るように、視覚、聴覚及びその時の状況に適し
た他のすべての手段により、常時適切な見張り
をしなければならない。

(安全な速力)

第六条 船舶は、他の船舶との衝突を避けるため
の適切かつ有効な動作をとること又はその時の
状況に適した距離で停止することができるよう
に、常時安全な速力で航行しなければならない。
この場合において、その速力の決定に当たつて
は、特に次に掲げる事項（レーダーを使用して
いない船舶にあつては、第一号から第六号まで
に掲げる事項）を考慮しなければならない。

一 視界の状態

二 船舶交通のふくそうの状況

三 自船の停止距離、旋回性能その他の操縦性
能

四 夜間における陸岸の灯火、自船の灯火の反
射等による燈光の存在

五 風、海面及び海潮流の状態並びに航路障害
物に接近した状態

六 自船の喫水と水深との関係

七 自船のレーダーの特性、性能及び探知能力
の限界

八 使用しているレーダーレンジによる制約

九 海象、気象その他の干渉原因がレーダーに
よる探知に与える影響

十 適切なレーダーレンジでレーダーを使用す
る場合においても小型船舶及び水塊その他の
漂流物を探知することができないときがある
こと。

十一 レーダーにより探知した船舶の数、位置
及び動向

十二 自船と付近にある船舶その他の物件との
距離をレーダーで測定することにより視界の
状態を正確に把握することができる場合があ
ること。

(衝突のおそれ)

第七条 船舶は、他の船舶と衝突するおそれがあ

るかどうかを判断するため、その時の状況に適
したすべての手段を用いなければならない。

2 レーダーを使用している船舶は、他の船舶と
衝突するおそれがあることを早期に知るための
長距離レーダーレンジによる走査、探知した物
件のレーダープロットイングその他の系統的な
観察等を行うことにより、当該レーダーを適切
に用いなければならない。

3 船舶は、不十分なレーダー情報その他の不十
分な情報に基づいて他の船舶と衝突するおそれ
があるかどうかを判断してはならない。

4 船舶は、接近して行く他の船舶のコンパス方
位に明確な変化が認められない場合は、これと
衝突するおそれがあると判断しなければならない
が、また、接近して行く他の船舶のコンパス方
位に明確な変化が認められる場合においても、
大型船舶若しくは航作業に従事している船舶
に接近し、又は近距離で他の船舶に接近する
ときは、これと衝突するおそれがあり得ること
を考慮しなければならない。

5 船舶は、他の船舶と衝突するおそれがあるか
どうかを確かめることができない場合は、これ
と衝突するおそれがあると判断しなければならない。

(衝突を避けるための動作)
第八条 船舶は、他の船舶との衝突を避けるため
の動作をとる場合は、できる限り、十分に余裕
のある時期に、船舶の運用上の適切な慣行に従
つてためらわずにその動作をとらなければなら
ない。

2 船舶は、他の船舶との衝突を避けるための針
路又は速力の変更を行う場合は、できる限り、
その変更を他の船舶が容易に認めることができ
るように大幅に行わなければならない。

3 船舶は、広い水域において針路の変更を行う
場合においては、それにより新たに他の船舶に
著しく接近することとならず、かつ、それが適
切な時期に大幅に行われる限り、針路のみの変
更が他の船舶に著しく接近することを避けるた

めの最も有効な動作となる場合があることを考
慮しなければならない。

4 船舶は、他の船舶との衝突を避けるための動
作をとる場合は、他の船舶との間に安全な距離
を保つて通過することができるようその動作
をとらなければならない。この場合において、
船舶は、その動作の効果を当該他の船舶が通過
して十分に遠ざかるまで慎重に確かめなければ
ならない。

5 船舶は、周囲の状況を判断するため、又は他
の船舶との衝突を避けるために必要な場合は、
速力を減じ、又は機関の運転を止め、若しくは
機関を後進にかけることにより停止しなければ
ならない。

(狭い水道等)

第九条 狭い水道又は航路筋（以下「狭い水道等」
という。）をこれに沿って航行する船舶は、安全
であり、かつ、実行に適する限り、狭い水道等
の右側端に寄つて航行しなければならない。た
だし、次条第二項の規定の適用がある場合は、
この限りでない。

2 航行中の動力船（漁ろうに従事している船舶
を除く。次条第六項及び第十八条第一項におい
て同じ。）は、狭い水道等において帆船の進路を
避けなければならない。ただし、この規定は、
帆船が狭い水道等の内側でなければ安全に航行
することができない動力船の通航を妨げることが
できることとするものではない。

3 航行中の船舶（漁ろうに従事している船舶を
除く。次条第七項において同じ。）は、狭い水道
等において漁ろうに従事している船舶の進路を
避けなければならない。ただし、この規定は、
漁ろうに従事している船舶が狭い水道等の内側
を航行している他の船舶の通航を妨げることが
できることとするものではない。

4 第十三条第二項又は第三項の規定による追越
し船舶は、狭い水道等において、追い越される船
舶が自船を安全に通過させるための動作をとら
なければこれを追い越すことができない場合

は、汽笛信号を行うことにより追越しの意図を
示さなければならない。この場合において、当
該追い越される船舶は、その意図に同意したと
きは、汽笛信号を行うことによりそれを示し、
かつ、当該追越し船舶を安全に通過させるため
の動作をとらなければならない。

5 船舶は、狭い水道等の内側でなければ安全に
航行することができない他の船舶の通航を妨げ
ることとなる場合は、当該狭い水道等を横切つ
てはならない。

6 長さ二十メートル未満の動力船は、狭い水道
等の内側でなければ安全に航行することができ
ない他の動力船の通航を妨げてはならない。

7 第二項から前項までの規定は、第四条の規定
にかかわらず、互いに他の船舶の視野の内にあ
る船舶について適用する。

8 船舶は、障害物があるため他の船舶を見るこ
とができない狭い水道等のわん曲部その他の水
域に接近する場合は、十分に注意して航行しな
ければならない。

9 船舶は、狭い水道において、やむを得ない
場合を除き、びよう泊をしてはならない。

(分離通航方式)

第十条 この条の規定は、千九百七十二年の海上
における衝突の予防のための国際規則に関する
条約（以下「条約」という。）に添付されている
千九百七十二年の海上における衝突の予防のた
めの国際規則（以下「国際規則」という。）第一
条(d)の規定により政府間海事協議機関が採択し
た分離通航方式について適用する。

2 船舶は、分離通航帯を航行する場合は、この
法律の他の規定に定めるもののほか、次の各号
に定めるところにより、航行しなければならない。
一 通航路をこれについて定められた船舶の進
行方向に航行すること。
二 分離線又は分離帯からできる限り離れて航
行すること。
三 できる限り通航路の出入口から出入するこ

と。ただし、通航路の側方から出入する場合
は、その通航路について定められた船舶の進
行方向に對してできる限り小さい角度で出入
しなければならない。

3 船舶は、通航路を横断してはならない。た
だし、やむを得ない場合において、その通航路に
ついて定められた船舶の進行方向に對してできる
限り直角に近い角度で横断するときは、この限
りでない。

4 船舶は、沿岸通航帯に隣接した分離通航帯の
通航路を安全に通過することができるときは、
やむを得ない場合を除き、沿岸通航帯を航行し
てはならない。

5 通航路を横断する船舶以外の船舶は、次に掲
げる場合その他やむを得ない場合を除き、分離
帯に入り、又は分離線を横切つてはならない。

一 一切迫した危険を避ける場合
二 分離帯において漁らうに従事する場合

6 航行中の動力船舶は、通航路において帆船の進
路を避けなければならない。ただし、この規定
は、帆船が通航路をこれに沿つて航行している
動力船舶の安全な通航を妨げることができると
するものではない。

7 航行中の船舶は、通航路において漁らうに従
事している船舶の進路を避けなければならない。
ただし、この規定は、漁らうに従事してい
る船舶が通航路をこれに沿つて航行している他
の船舶の通航を妨げることができるとする
ものではない。

8 長さ二十メートル未満の動力船舶は、通航路を
これに沿つて航行している他の動力船舶の安全な
通航を妨げなければならない。

9 前三項の規定は、第四条の規定にかかわらず、
互いに他の船舶の視野の内にいる船舶について
適用する。

10 船舶は、分離通航帯の出入口付近においては、
十分に注意して航行しなければならない。

11 船舶は、分離通航帯及びその出入口付近にお
いては、やむを得ない場合を除き、びよう泊を

してはならない。
12 分離通航帯を航行しない船舶は、できる限り
分離通航帯から離れて航行しなければならない。

13 海上保安庁長官は、第一項に規定する分離通
航方式の名称、その分離通航方式について定め
られた分離通航帯、通航路、分離線、分離帯及
び沿岸通航帯の位置その他分離通航方式に関し
必要な事項を告示しなければならない。

第二節 互いに他の船舶の視野の内にあ
る船舶の航法

(適用船舶)
第十一条 この節の規定は、互いに他の船舶の視
野の内にいる船舶について適用する。

(帆船)
第十二条 二隻の帆船が互いに接近し、衝突する
おそれがある場合における帆船の航法は、次の
各号に定めるところによる。ただし、第九条第
三項、第十条第七項又は第十八条第二項若しく
は第三項の規定の適用がある場合は、この限り
でない。

一 二隻の帆船の風を受けるげんが異なる場合
は、左げんに風を受ける帆船は、右げんに風
を受ける帆船の進路を避けなければならない。

二 二隻の帆船の風を受けるげんが同じである
場合は、風上の帆船は、風下の帆船の進路を
避けなければならない。

三 左げんに風を受ける帆船は、風上に他の帆
船を見る場合において、当該他の帆船の風を
受けるげんが左げんであるか右げんであるか
を確かめることができないときは、当該他の
帆船の進路を避けなければならない。

2 前項第二号及び第三号の規定の適用について
は、風上は、メインスル(横帆船にあつては、
最大の縦帆)の張つてある側の反対側とする。
(追越し船)

第十三条 追越し船は、この法律の他の規定にか
かわらず、追いつき越される船舶を確実に追いつ
かつ、その船舶から十分に遠ざかるまでその船
舶の進路を避けなければならない。

2 船舶の正横後二十二度三十分を超える後方の
位置(夜間にあつては、その船舶の第二十一条
第二項に規定するげん灯のいすれをも見ること
ができない位置)からその船舶を追い越す船舶
は、追越し船とする。

3 船舶は、自船が追越し船であるかどうかを確
かめることができない場合は、追越し船であると
判断しなければならない。

(行会い船)
第十四条 二隻の動力船舶が真向かい又はほとんど
真向かいに行き会う場合において衝突するおそ
れがあるときは、各動力船舶は、互いに他の動力
船舶の左げん側を通過することができるようにな
れど針路を右に転じなければならない。た
だし、第九条第三項、第十条第七項又は第十八条
第一項若しくは第三項の規定の適用がある場合
は、この限りでない。

2 動力船舶は、他の動力船舶を船首方向又はほとん
ど船首方向に見る場合において、夜間にあつて
は当該他の動力船舶の第二十三条第一項第一号の
規定によるマスト燈二個を垂直線上若しくはほ
とんど垂直線上に見るとき、又は両側の同項第
二号の規定によるげん灯を見るとき、昼間にあ
つては当該他の動力船舶をこれに相当する状態に
見るときは、自船が前項に規定する状況にある
と判断しなければならない。

3 動力船舶は、自船が第一項に規定する状況にあ
るかどうかを確かめることができない場合は、
その状況にあると判断しなければならない。

(横切り船)
第十五条 二隻の動力船舶が互いに進路を横切る場
合において衝突するおそれがあるときは、他の
動力船舶を右げん側に見る動力船舶は、当該他の動
力船舶の進路を避けなければならない。この場合
において、他の動力船舶の進路を避けなければな
らない動力船舶は、やむを得ない場合を除き、当
該他の動力船舶の船首方向を横切つてはならな
い。

2 前条第一項ただし書の規定は、前項に規定す
る二隻の動力船舶が互いに進路を横切る場合に
ついて準用する。

(避航船)
第十六条 この法律の規定により他の船舶の進路
を避けなければならない船舶(次条において「避
航船」という。)は、当該他の船舶から十分に遠
ざかるため、できる限り早期に、かつ、大幅に
動作をとらなければならない。

(保持船)
第十七条 この法律の規定により二隻の船舶のう
ち一隻の船舶が他の船舶の進路を避けなければ
ならない場合は、当該他の船舶は、その針路及
び速力を保たなければならない。

2 前項の規定により針路及び速力を保たなけれ
ばならない船舶(以下この条において「保持船」
という。)は、避航船がこの法律の規定に基づ
き適切な動作をとつていないことが明らかにな
つた場合は、同項の規定にかかわらず、直ちに避
航船との衝突を避けるための動作をとることが
できる。この場合において、これらの船舶につ
いて第十五条第一項の規定の適用があるとき
は、保持船は、やむを得ない場合を除き、針路
を左に転じてはならない。

3 保持船は、避航船と接近したため、当
該避航船の動作のみでは避航船との衝突を避け
ることができないと認める場合は、第一項の規
定にかかわらず、衝突を避けるための最善の協
力動作をとらなければならない。

(各種船舶間の航法)
第十八条 第九条第二項及び第三項並びに第十
六項及び第七項に定めるもののほか、航行中
の動力船舶は、次に掲げる船舶の進路を避けな
なければならない。

一 運転不自由船
二 操縦性能制限船
三 漁らうに従事している船舶
四 帆船

2 第九条第三項及び第十條第七項に定めるものは、航行中の帆船（漁ろうに従事している船舶を除く。）は、次に掲げる船舶の進路を避けなければならない。

一 運転不自由船
二 操縦性能制限船
三 漁ろうに従事している船舶

3 航行中の漁ろうに従事している船舶は、できる限り、次に掲げる船舶の進路を避けなければならない。

一 運転不自由船
二 操縦性能制限船

4 船舶（運転不自由船及び操縦性能制限船を除く。）は、やむを得ない場合を除き、第二十八條の規定による灯火又は形象物を表示している喫水制限船の安全な通航を妨げてはならない。

5 喫水制限船は、十分にその特殊な状態を考慮し、かつ、十分に注意して航行しなければならない。

6 水上航空機は、できる限り、すべての船舶から十分に遠ざかり、かつ、これらの船舶の通航を妨げないようにしなければならない。

第三節 視界制限状態における船舶の航行法

第十九条 この条の規定は、視界制限状態にある水域又はその付近を航行している船舶（互いに他の船舶の視野の内にあるものを除く。）について適用する。

2 動力船は、視界制限状態においては、機関を直ちに操作することができるようしておかなければならない。

3 船舶は、第一節の規定による措置を講ずる場合は、その時の状況及び視界制限状態を十分に考慮しなければならない。

4 他の船舶の存在をレーダーのみにより探知した船舶は、当該他の船舶に著しく接近することとなるかどうか又は当該他の船舶と衝突するおそれがあるかどうかを判断しなければならず、また、他の船舶に著しく接近することとなり、

又は他の船舶と衝突するおそれがあると判断した場合は、十分に余裕のある時期にこれらの事態を避けるための動作をとらなければならない。

5 前項の規定による動作をとる船舶は、やむを得ない場合を除き、次に掲げる針路の変更を行うてはならない。

一 他の船舶が自船の正横より前方にある場合（当該他の船舶が自船に追い越される船舶である場合を除く。）において、針路を左に転じること。

二 自船の正横又は正横より後方にある他の船舶の方向に針路を転じること。

6 船舶は、他の船舶と衝突するおそれがないと判断した場合を除き、他の船舶が行う第三十五條の規定による音響による信号を自船の正横より前方に聞いた場合又は自船の正横より前方にある他の船舶と著しく接近することを避けることができない場合は、その速力を針路を保つことのできる最小限度の速力に減じなければならない。

また、必要に応じて停止しなければならない。この場合において、船舶は、衝突の危険がなくなるまでは、十分に注意して航行しなければならない。

第三章 灯火及び形象物

（通則）

第二十條 船舶（船舶に引かれていた船舶以外の物件を含む。以下この条において同じ。）は、この法律に定める灯火（以下この項及び次項において「法定灯火」という。）を日没から日出までの間表示しなければならない。また、この間は、次の各号のいずれにも該当する灯火を除き、法定灯火以外の灯火を表示してはならない。

- 一 法定灯火と誤認されることのない灯火であること。
- 二 法定灯火の視認又はその特性の識別を妨げることとならない灯火であること。
- 三 見張りを妨げることとならない灯火であること。

2 法定灯火を備えている船舶は、視界制限状態においては、日出から日没までの間にあつてもこれを表示しなければならない。また、その他必要と認められる場合は、これを表示することができる。

3 船舶は、昼間においてこの法律に定める形象物を表示しなければならない。

4 この法律に定めるもののほか、灯火及び形象物の技術上の基準並びにこれらを表示すべき位置については、運輸省令で定める。

（定義）

第二十一條 この法律において「マスト燈」とは、二百二十五度にあつたる水平の弧を照らす白燈であつて、その射光が正船首方向から各げん正横後二十二度三十分までの間を照らすように船舶の中心線上に装置されるものをいう。

2 この法律において「げん燈」とは、それぞれ百十二度三十分にあつたる水平の弧を照らす紅燈及び綠燈の二つであつて、紅燈にあつてはその射光が正船首方向から左げん正横後二十二度三十分までの間を照らすように左げん側に装置される燈火をいい、綠燈にあつてはその射光が正船首方向から右げん正横後二十二度三十分までの間を照らすように右げん側に装置される燈火

をいう。

3 この法律において「両色燈」とは、紅色及び綠色の部分からなる燈火であつて、その紅色及び綠色の部分からそれぞれげん燈の紅燈及び綠燈と同一の特性を有することとなるように船舶の中心線上に装置されるものをいう。

4 この法律において「船尾燈」とは、百三十五度にあつたる水平の弧を照らす白燈であつて、その射光が正船尾方向から各げん六十七度三十分までの間を照らすように装置されるものをいう。

5 この法律において「引き船燈」とは、船尾燈と同一の特性を有する黄燈をいう。

6 この法律において「全周燈」とは、三百六十度にあつたる水平の弧を照らす燈火をいう。

7 この法律において「せん光燈」とは、一定の間隔で毎分百二十回以上のせん光を發する全周燈をいう。

（燈火の視認距離）
第二十二條 次の表の上欄に掲げる船舶が表示する燈火は、同表下欄に掲げる燈火の種類ごとに、同表下欄に掲げる距離以上の視認距離を得るのに必要な運輸省令で定める光度を有するものでなければならない。

長さ五十メートル以上の船舶					
マスト燈	げん燈	船尾燈	引き船燈	全周燈	マスト燈
六海里	三海里	三海里	三海里	三海里	五海里（長さ二十メートル未満の船舶にあつては、三海里）
げん燈	船尾燈	引き船燈	全周燈	マスト燈	五海里（長さ二十メートル未満の船舶にあつては、三海里）
二海里	二海里	二海里	二海里	二海里	二海里
二海里	二海里	二海里	二海里	二海里	二海里
二海里	二海里	二海里	二海里	二海里	二海里

長さ十二メートル未満の船舶

マスト燈	二海里
げん燈	一海里
船尾燈	二海里
引き船燈	二海里
全周燈	二海里

(航行中の動力船)

第二十三条 航行中の動力船（次条第一項から第四項まで、第二十六条第一項若しくは第二項、第二十七条第一項から第四項まで若しくは第六項又は第二十九条の規定の適用があるものを除く。以下この条において同じ。）は、次の各号に定めるところにより、燈火を表示しなければならない。

- 一 前部にマスト燈一個を掲げ、かつ、そのマスト燈よりも後方の高い位置にマスト燈一個を掲げること。ただし、長さ五十メートル未満の動力船は、後方のマスト燈を掲げることとを要しない。
- 二 げん燈一對（長さ二十メートル未満の動力船にあつては、げん燈一對又は両色燈一個。第三項並びに次条第一項第二号及び第二項第二号において同じ。）を掲げること。
- 三 できる限り船尾近くに船尾燈一個を掲げること。

2 水面から浮揚した状態で航行中のエアクッション船（船体の下方へ噴出する空気の圧力の反作用により水面から浮揚した状態で移動することができ、動力船をいう。）は、前項の規定による燈火のほか、黄色のせん光燈一個を表示しなければならない。

3 航行中の長さ七メートル未満の動力船であつて、その最大速力が七ノットを超えないものは、第一項の規定による燈火の表示に代えて、白色の全周燈一個を表示することができる。この場合において、その動力船は、できる限りげん燈一對を表示しなければならない。

(航行中のえい航船等)

第二十四条 船舶その他の物件を引いている航行中の動力船（次項、第二十六条第一項若しくは第二項又は第二十七条第一項から第四項まで若しくは第六項の規定の適用があるものを除く。以下この項において同じ。）は、次の各号に定めるところにより、燈火又は形象物を表示しなければならない。

- 一 前部にマスト燈二個（引いている船舶の船尾から引かれている船舶その他の物件の後端までの距離（以下この条において「えい航物件までの距離」という。）が二百メートルを超える場合に於ては、マスト燈三個）を垂直線上に掲げ、かつ、これらのマスト燈よりも後方の高い位置にマスト燈一個を掲げること。ただし、長さ五十メートル未満の動力船は、後方のマスト燈を掲げることとを要しない。
- 二 げん燈一對を掲げること。
- 三 できる限り船尾近くに船尾燈一個を掲げること。

四 前号の船尾燈の垂直線上の上方に引き船燈一個を掲げること。

五 えい航物件までの距離が二百メートルを超える場合は、最も見えやすい場所にひし形の形象物一個を掲げること。

2 船舶その他の物件を押し、又は接ぎんして引いている航行中の動力船（第二十六条第一項若しくは第二項又は第二十七条第一項、第二項若しくは第四項の規定の適用があるものを除く。以下この項において同じ。）は、次の各号に定めるところにより、燈火を表示しなければならない。

- 一 前部にマスト燈二個を垂直線上に掲げ、かつ、これらのマスト燈よりも後方の高い位置にマスト燈一個を掲げること。ただし、長さ五十メートル未満の動力船は、後方のマスト燈を掲げることとを要しない。
- 二 げん燈一對を掲げること。
- 三 できる限り船尾近くに船尾燈一個を掲げること。

3 他の動力船に引かれている航行中の船舶（第一項、次項（第二号に係る部分に限る。）、第二十六条第一項若しくは第二項又は第二十七条第二項から第四項までの規定の適用があるものを除く。以下この項において同じ。）その他の物件は、次の各号に定めるところにより、燈火又は形象物を表示しなければならない。ただし、当該船舶その他の物件がやむを得ない事由によりその燈火を表示することができない場合は、照明その他の存在を示すために必要な措置を講ずることをもつて足りる。

- 一 げん燈一對（長さ二十メートル未満の船舶その他の物件にあつては、げん燈一對又は両色燈一個）を掲げること。
- 二 できる限り船尾近くに船尾燈一個を掲げること。
- 三 えい航物件までの距離が二百メートルを超える場合は、最も見えやすい場所にひし形の形象物一個を掲げること。

4 次の各号に掲げる船舶（第二十六条第一項若しくは第二項又は第二十七条第二項から第四項までの規定の適用があるものを除く。）は、それぞれ当該各号に定めるところにより、燈火を表示しなければならない。この場合において、二隻以上の船舶が一同となつて、押され、又は接ぎんして引かれているときは、これらの船舶は、一隻の船舶とみなす。

一 他の動力船に押されている航行中の船舶 前部にげん燈一對（長さ二十メートル未満の船舶にあつては、げん燈一對又は両色燈一個。

次号において同じ。）を掲げること。

二 他の動力船に接ぎんして引かれている航行中の船舶 前部にげん燈一對を掲げ、かつ、できる限り船尾燈一個を掲げること。

5 押している動力船と押されている船舶とが結合して一体となつている場合は、これらの船舶を二隻の動力船とみなしてこの章の規定を適用する。

(航行中の帆船等)

第二十五条 航行中の帆船（前条第三項若しくは第四項、次条第一項若しくは第二項又は第二十七条第一項、第二項若しくは第四項の規定の適用があるものを除く。以下この条において同じ。）であつて、長さ七メートル以上のものは、げん燈一對（長さ二十メートル未満の帆船にあつては、げん燈一對又は両色燈一個。以下この条において同じ。）を表示し、かつ、できる限り船尾近くに船尾燈一個を表示しなければならない。

2 航行中の長さ七メートル未満の帆船は、できる限り、げん燈一對を表示し、かつ、できる限り船尾近くに船尾燈一個を表示しなければならない。ただし、これらの燈火又は次項に規定する三色燈を表示しない場合は、白色の携帯電燈又は点火した白燈を直ちに使用することができ、ために十分な時間これを表示しなければならない。

3 航行中の長さ十二メートル未満の帆船は、げん燈一對及び船尾燈一個の表示に代えて、三色燈（紅色、綠色及び白色の部分からなる燈火であつて、紅色及び綠色の部分にあつてはそれぞれげん燈の紅燈及び綠燈と、白色の部分にあつては船尾燈と同一の特性を有することとなるよう）に船舶の中心線上に装置されるものを用い、一個をマストの最上部又はその付近の最も見えやすい場所に表示することができる。

4 航行中の帆船は、げん燈一對及び船尾燈一個のほか、マストの最上部又はその付近の最も見

えやすい場所に、紅色の全周燈一個を表示し、かつ、その垂直線上の下方に綠色の全周燈一個を表示することができる。ただし、これらの燈火を前項の規定による三色燈と同時に表示してはならない。

5 つかいを用いている航行中の船舶は、前各項の規定による帆船の燈火を表示することができる。ただし、これらの燈火を表示しない場合は、白色の携帯電燈又は点火した白燈を直ちに使用することができるよう備えておき、他の船舶との衝突を防ぐために十分な時間これを表示しなければならぬ。

6 機関及び帆を同時に用いて推進している動力船（次条第一項若しくは第二項又は第二十七条第一項から第四項までの規定の適用があるものを除く。）は、前部の最も見えやすい場所に円すい形の形象物一個を頂点を下にして表示しなければならぬ。

（漁ろうに従事している船舶）

第二十六條 航行中又は泊中の漁ろうに従事している船舶（次条第一項の規定の適用があるものを除く。以下この条において同じ。）であつて、トロール（けた網その他の漁具を水中で引くことにより行う漁法をいう。次項において同じ。）により漁ろうをしているものは、次の各号に定めるところにより、燈火又は形象物を表示しなければならない。

一 綠色の全周燈一個を掲げ、かつ、その垂直線上の下方に白色の全周燈一個を掲げること。

二 前号の綠色の全周燈よりも後方の高い位置にマスト燈一個を掲げること。ただし、長さ五十メートル未満の漁ろうに従事している船舶は、これを掲げることが要しない。

三 対水速力を有する場合は、げん燈一對（長さ二十メートル未満の漁ろうに従事している船舶にあつては、げん燈一對又は両色燈一個。次項第二号において同じ。）を掲げ、かつ、できる限り船尾近くに船尾燈一個を掲げること。

と。

四 二個の同形の円すいをこれらの頂点で垂直線上の上下に結合した形の形象物一個（長さ二十メートル未満の漁ろうに従事している船舶にあつては、その形象物一個又はかご一個。次項第四号において同じ。）を掲げること。

2 航行中又は泊中の漁ろうに従事している船舶であつて、トロール以外の漁法により漁ろうをしているものは、次の各号に定めるところにより、燈火又は形象物を表示しなければならぬ。

一 紅色の全周燈一個を掲げ、かつ、その垂直線上の下方に白色の全周燈一個を掲げること。

二 対水速力を有する場合は、げん燈一對を掲げ、かつ、できる限り船尾近くに船尾燈一個を掲げること。

三 漁具を水平距離百五十メートルを超えて船外に出している場合は、その漁具を出している方向に白色の全周燈一個又は頂点を上にした円すい形の形象物一個を掲げること。

四 二個の同形の円すいをこれらの頂点で垂直線上の上下に結合した形の形象物一個を掲げること。

3 運輸省令で定める漁ろうに従事している船舶は、他の漁ろうに従事している船舶と著しく接近している場合は、前二項の規定による燈火のほか、運輸省令で定める燈火を運輸省令で定めるところにより表示することができる。

（運転不自由船及び操縦性能制限船）

第二十七條 航行中の運転不自由船（第二十四条第三項又は第四項の規定の適用があるものを除く。以下この項において同じ。）は、次の各号に定めるところにより、燈火又は形象物を表示しなければならない。ただし、航行中の長さ七メートル未満の運転不自由船は、その燈火を表示することを要しない。

一 最も見えやすい場所に紅色の全周燈二個を垂直線上に掲げること。

二 対水速力を有する場合は、げん燈一對（長さ二十メートル未満の運転不自由船にあつては、げん燈一對又は両色燈一個）を掲げ、かつ、できる限り船尾近くに船尾燈一個を掲げること。

三 最も見えやすい場所に球形の形象物二個又はこれに類似した形象物二個を垂直線上に掲げること。

2 航行中又は泊中の操縦性能制限船（前項、次項、第四項又は第六項の規定の適用があるものを除く。以下この項において同じ。）は、次の各号に定めるところにより、燈火又は形象物を表示しなければならない。

一 最も見えやすい場所に白色の全周燈一個を掲げ、かつ、その垂直線上の上方及び下方にそれぞれ紅色の全周燈一個を掲げること。

二 対水速力を有する場合は、マスト燈二個（長さ五十メートル未満の操縦性能制限船にあつては、マスト燈一個。第四項第二号において同じ。）及びげん燈一對（長さ二十メートル未満の操縦性能制限船にあつては、げん燈一對又は両色燈一個。同号において同じ。）を掲げ、かつ、できる限り船尾近くに船尾燈一個を掲げること。

三 最も見えやすい場所にひし形の形象物一個を掲げ、かつ、その垂直線上の上方及び下方にそれぞれ球形の形象物一個を掲げること。

四 びよう泊中においては、第三十條の規定によるびよう泊中の船舶の燈火又は形象物を掲げること。

3 航行中の操縦性能制限船であつて、第三條第七項第六号に規定するえい航作業に従事しているもの（第一項の規定の適用があるものを除く。）は、第二十四條第一項各号並びに前項第一号及び第三号の規定による燈火又は形象物を表示しなければならない。

4 航行中又はびよう泊中の操縦性能制限船であつて、しゅんせつその他の水中作業（掃海作業を除く。）に従事しているもの（第一項の規定の適用があるものを除く。）は、その作業が他の船舶の通航の妨害となるおそれがある場合は、次の各号に定めるところにより、燈火又は形象物を表示しなければならない。

一 最も見えやすい場所に白色の全周燈一個を掲げ、かつ、その垂直線上の上方及び下方にそれぞれ紅色の全周燈一個を掲げること。

二 対水速力を有する場合は、マスト燈二個及びげん燈一對を掲げ、かつ、できる限り船尾近くに船尾燈一個を掲げること。

三 その作業が他の船舶の通航の妨害となるおそれがある側のげんを示す紅色の全周燈二個又は球形の形象物二個をそのげんの側に垂直線上に掲げること。

四 他の船舶が通航することができない側のげんを示す綠色の全周燈二個又はひし形の形象物二個をそのげんの側に垂直線上に掲げること。

五 最も見えやすい場所にひし形の形象物一個を掲げ、かつ、その垂直線上の上方及び下方にそれぞれ球形の形象物一個を掲げること。

5 前項に規定する操縦性能制限船であつて、潜水夫による作業に従事しているものは、その船体の大きさのために同項第三号及び第四号の規定による形象物を表示することができない場合は、政府間海事協議機関が採択した国際信号書に定めるA旗を表す信号板を、げん線上（メートル以上の高さの位置に周囲から見えるように表示することをもつて足りる）。

6 航行中の操縦性能制限船であつて、掃海作業に従事しているものは、第二十三條第一項各号の規定による燈火及びその船舶の後方千メートルの水域のうちその船舶の両側方それぞれ五百メートルの範囲内に危険であることを示す綠色の全周燈三個又は球形の形象物三個を表示しなければならない。この場合において、これらの全周燈三個又は球形の形象物三個のうち、一個は前部マストの最上部又はその付近に掲げられるとし、他の二個はその前部マストのヤードの

両端に掲げるものとする。

7 航行中又はびよう泊中の長さ七メートル未満の操縦性能制限船は、第二項から第四項まで及び前項の規定による灯火を表示することを要しない。

(喫水制限船)

第二十八條 航行中の喫水制限船(第二十三條第一項の規定の適用があるものに限る。)は、同項各号の規定による灯火のほか、最も見えやすい場所に紅色の全周燈三個又は円筒形の形象物一個を垂直線上に表示することができる。

(水先船)

第二十九條 航行中又はびよう泊中の水先船であつて、水先業務に従事しているものは、次の各号に定めるところにより、灯火又は形象物を表示しなければならない。

一 マストの最上部又はその付近に白色の全周燈一個を掲げ、かつ、その垂直線上の下方に紅色の全周燈一個を掲げること。

二 航行中においては、げん燈一対(長さ二十メートル未満の水先船にあつては、げん燈一対又は両色燈一個)を掲げ、かつ、できる限り船尾近くに船尾燈一個を掲げること。

三 びよう泊中の船舶の灯火又は形象物を掲げること。

(びよう泊中の船舶及び乗り揚げてゐる船舶)

第三十條 びよう泊中の船舶(第二十六條第一項若しくは第二項、第二十七條第二項若しくは第四項又は前条の規定の適用があるものを除く。次項、第四項又は第五項において同じ。)は、次の各号に定めるところにより、最も見えやすい場所に灯火又は形象物を表示しなければならない。

一 前部に白色の全周燈一個を掲げ、かつ、できる限り船尾近くにその全周燈よりも低い位置に白色の全周燈一個掲げること。

二 前部に球形の形象物一個を掲げること。

2 びよう泊中の船舶は、作業燈又はこれに類似

した灯火を使用してその甲板を照明しなければならない。ただし、長さ百メートル未満の船舶は、その甲板を照明することを要しない。

3 乗り揚げてゐる船舶は、次の各号に定めるところにより、最も見えやすい場所に灯火又は形象物を表示しなければならない。

一 前部に白色の全周燈一個を掲げ、かつ、できる限り船尾近くにその全周燈よりも低い位置に白色の全周燈一個を掲げること。

二 紅色の全周燈二個を垂直線上に掲げること。

三 球形の形象物三個を垂直線上に掲げること。

4 長さ五十メートル未満のびよう泊中の船舶又は乗り揚げてゐる船舶は、第一項第一号又は前項第一号の規定による灯火の表示に代えて、白色の全周燈一個を最も見えやすい場所に表示することができる。

5 長さ七メートル未満のびよう泊中の船舶又は乗り揚げてゐる船舶は、そのびよう泊をし、又はその乗り揚げてゐる水域が、狭い水道等、びよう地若しくはこれらの付近又は他の船舶が通常航行する水域である場合を除き、第一項、第三項又は前項の規定による灯火又は形象物を表示することを要しない。

(水上航空機)

第三十一條 水上航空機は、この法律の規定による灯火又は形象物を表示することができない場合は、その特性又は位置についてできる限りこの法律の規定に準じてこれを表示しなければならない。

第四章 音響信号及び発光信号

(定義)

第三十二條 この法律において「汽笛」とは、この法律に規定する短音及び長音を発することができ、装置をいう。

2 この法律において「短音」とは、約一秒間継続する吹鳴をいう。

3 この法律において「長音」とは、四秒以上六秒以下の時間継続する吹鳴をいう。

(音響信号設備)

第三十三條 船舶は、汽笛及び号鐘(長さ百メートル以上の船舶にあつては、汽笛並びに号鐘及びこれと混同しない音調を有するもの)を備えなければならない。ただし、号鐘又は汽笛は、それぞれこれと同一の音響特性を有し、かつ、この法律の規定による信号を手動により行うことができる他の設備をもつて代えることができる。

2 長さ十二メートル未満の船舶は、前項の汽笛及び号鐘を備えることを要しない。ただし、これらを備えない場合は、有効な音響による信号を行うことができる他の手段を講じておかなければならない。

3 この法律に定めるもののほか、汽笛、号鐘及びどちらの技術上の基準並びに汽笛の位置については、運輸省令で定める。

(操船信号及び警告信号)

第三十四條 航行中の動力船舶は、互いに他の船舶の視野の内にある場合において、この法律の規定によりその針路を転じ、又はその機関を後進にかけているときは、次の各号に定めるところにより、汽笛信号を行わなければならない。

一 針路を右に転じている場合は、短音を一回鳴らすこと。

二 針路を左に転じている場合は、短音を二回鳴らすこと。

三 機関を後進にかけている場合は、短音を三回鳴らすこと。

2 航行中の動力船舶は、前項の規定による汽笛信号を行わなければならない場合は、次の各号に定めるところにより、発光信号を行うことができる。この場合において、その動力船舶は、その発光信号を十秒以上の間隔で反復して行うことができる。

一 針路を右に転じている場合は、せん光を一回発すること。

二 針路を左に転じている場合は、せん光を二回発すること。

三 機関を後進にかけている場合は、せん光を三回発すること。

3 前項のせん光の継続時間及びせん光とせん光との間隔は、約一秒とする。

4 船舶は、互いに他の船舶の視野の内にある場合において、第九條第四項の規定による汽笛信号を行うときは、次の各号に定めるところにより、これを行わなければならない。

一 他の船舶の右げん側を追い越そうとする場合は、長音二回に引き続く短音一回を鳴らすこと。

二 他の船舶の左げん側を追い越そうとする場合は、長音二回に引き続く短音二回を鳴らすこと。

三 他の船舶に追い越されることに同意した場合は、順次に長音一回、短音一回、長音一回及び短音一回を鳴らすこと。

5 互いに他の船舶の視野の内にある船舶が互いに接近する場合において、船舶は、他の船舶の意図若しくは動作を理解することができないとき、又は他の船舶が衝突を避けるために十分な動作をとっていることについて疑いがあるときは、直ちに急速に短音を五回以上鳴らすことにより汽笛信号を行わなければならない。この場合において、その汽笛信号を行う船舶は、急速にせん光を五回以上発することにより発光信号を行うことができる。

6 船舶は、障害物があるため他の船舶を見ることのできない狭い水道等のわん曲部その他の水域に接近する場合は、長音一回の汽笛信号を行わなければならない。この場合において、その船舶に接近する他の船舶は、そのわん曲部の付近又は障害物の背後においてその汽笛信号を聞いたときは、長音一回の汽笛信号を行うことによりこれに応答しなければならない。

7 船舶は、二以上の汽笛をそれぞれ百メートルを超える間隔を置いて設置している場合において、第一項又は前三項の規定による汽笛信号を

行うときは、これらの汽笛を同時に鳴らしてはならない。

8 第二項及び第五項後段の規定による発光信号に使用する燈火は、五海里以上の視認距離を有する白色の全周燈とし、その技術上の基準及び位置については、運輸省令で定める。

(視界制限状態における音響信号)

第三十五条 視界制限状態にある水域又はその付近における船舶の信号については、次項から第十一項までに定めるところによる。

2 航行中の動力船(第四項又は第五項の規定の適用があるものを除く。次項において同じ。)(は、対水速力を有する場合は、二分を超えない間隔で長音を一回鳴らすことにより汽笛信号を行わなければならない。

3 航行中の動力船は、対水速力を有しない場合は、約二秒の間隔の二回の長音を二分を超えない間隔で鳴らすことにより汽笛信号を行わなければならない。

4 航行中の船舶(帆船、漁船に從事している船舶、運転不自由船、操縦性能制限船及び喫水制限船(他の動力船に引かれていて、そのを除く。))並びに他の船舶を引き、及び押している動力船に限る。は、二分を超えない間隔で、長音一回に引き続く短音二回を鳴らすことにより汽笛信号を行わなければならない。

5 他の動力船に引かれていて航行中の船舶(二隻以上ある場合は、最後部のもの)は、乗組員がいる場合は、二分を超えない間隔で、長音一回に引続く短音三回を鳴らすことにより汽笛信号を行わなければならない。この場合において、その汽笛信号は、できる限り、引いている動力船が行う前項の規定による汽笛信号の直後に行わなければならない。

6 びよう泊中の長さ百メートル以上の船舶は、その前部において、一分を超えない間隔で急速に号鐘を約五秒間鳴らし、かつ、その後部において、その直後に急速にどらを約五秒間鳴らさなければならない。この場合において、その船舶は、接近して他の船舶に対し自船の位置及び自船との衝突の可能性を警告する必要があるときは、順次に短音一回、長音一回及び短音一回を鳴らすことにより汽笛信号を行うことができる。

7 びよう泊中の長さ百メートル未満の船舶は、一分を超えない間隔で急速に号鐘を約五秒間鳴らさなければならない。この場合において、前項後段の規定を準用する。

8 乗り揚げていて長さ百メートル以上の船舶は、その前部において、一分を超えない間隔で急速に号鐘を約五秒間鳴らすとともにその直前及び直後に号鐘をそれぞれ三回明確に点打し、かつ、その後部において、その号鐘の最後の点打の直後に急速にどらを約五秒間鳴らさなければならない。この場合において、その船舶は、適切な汽笛信号を行うことができる。

9 乗り揚げていて長さ百メートル未満の船舶は、一分を超えない間隔で急速に号鐘を約五秒間鳴らすとともにその直前及び直後に号鐘をそれぞれ三回明確に点打しななければならない。この場合において、前項後段の規定を準用する。

10 長さ十二メートル未満の船舶は、第二項から前項までの規定による信号を行うことを要しない。ただし、その信号を行わない場合は、二分を超えない間隔で他の有効な音響による信号を行わなければならない。

11 第二十九条に規定する水先船は、第二項、第三項又は第七項の規定による信号を行う場合は、これらの信号のほか短音四回の汽笛信号を行うことができる。

12 押している動力船と押されている船舶とが結合して一体となつていて航行中は、これらの船舶を一隻の動力船とみなしてこの章の規定を適用する。

(注意喚起信号)
第三十六条 船舶は、他の船舶の注意を喚起するために必要があると認める場合は、この法律に規定する信号と誤認されることのない発光信号

又は音響による信号を行い、又は他の船舶を眩惑させない方法により危険が存する方向に探照燈を照射することができる。

(避難信号)

第三十七条 船舶は、避難して救助を求める場合は、運輸省令で定める信号を行わなければならない。

2 船舶は、避難して救助を求めていることを示す目的以外の目的で前項の規定による信号を行つてはならず、また、これと誤認されるおそれのある信号を行つてはならない。

第五章 補則

(切迫した危険のある特殊な状況)

第三十八条 船舶は、この法律の規定を履行するに当たっては、運航上の危険及び他の船舶との衝突の危険に十分に注意し、かつ、切迫した危険のある特殊な状況(船舶の性能に基づくものを含む。)に十分に注意しなければならない。

2 船舶は、前項の切迫した危険のある特殊な状況にある場合においては、切迫した危険を避けるためにこの法律の規定によらないことができる。

(注意等を怠ることについての責任)

第三十九条 この法律の規定は、適切な航法で運航し、燈火若しくは形象物を表示し、若しくは信号を行うこと又は船員の常務として若しくはその時の特殊な状況により必要とされる注意をすることを怠ることによつて生じた結果について、船舶、船舶所有者、船長又は海員の責任を免除するものではない。

(他の法令による航法等についてのこの法律の規定の適用等)

第四十条 第十六条、第十七条、第二十条(第四項を除く。)、第三十四条(第四項から第六項までを除く。)、第三十六条、第三十八条及び前条の規定は、他の法令において定められた航法、燈火又は形象物の表示、信号その他運航に関する事項についても適用があるものとし、第十一條の規定は、他の法令において定められた避航

に関する事項について準用するものとする。

(この法律の規定の特例)

第四十一条 船舶の衝突予防に關し遵守すべき航法、燈火又は形象物の表示、信号その他運航に關する事項であつて、港則法(昭和二十三年法律第七十四号)又は海上交通安全法(昭和四十七年法律第十五号)の定めるものについては、これらの法律の定めるところによる。

2 政令で定める水域における水上航空機の衝突予防に關し遵守すべき航法、燈火又は形象物の表示、信号その他運航に關する事項については、政令で特例を定めることができる。

3 國際規則第一條(c)に規定する位置燈、信号燈若しくは汽笛信号又は同條(e)に規定する燈火若しくは形象物の數、位置、視認距離若しくは特性(次項において「特別事項」という。)については、運輸省令で特例を定めることができる。

4 條約の締約國である外國が特別事項について特別の規則を定めた場合において、國際規則第一條(c)又は(e)に規定する船舶であつて当該外國の國籍を有するものが当該特別の規則に従うときは、当該特別の規則に相當するこの法律又はこの法律に基づく命令の規定は、当該船舶について適用しない。

(経過措置)

第四十二条 この法律の規定に基づき命令を制定し、又は改廃する場合においては、その命令で、その制定又は改廃に伴い合理的に必要と判断される範囲内において、所要の経過措置を定めることができる。

附則

(施行期日)

第一條 この法律は、條約が日本國について効力を生ずる日から施行する。ただし、次條第二項の規定は、公布の日から施行する。

(分離通航方式に関する経過措置)

第二條 この法律の施行前に政府間海事協議機關が採択した分離通航方式(以下「既設分離通航

第二条第三項を次のように改める。

改める。

定にかかわらず、これらの規定に規定する白

理由

遵守すべき航法、表示すべき燈火及び形象物並び
に行うべき信号について定める必要がある。これ
が、この法律案を提出する理由である。