

第八十七回国会 運輸委員会 議 録 第十号

昭和五十四年五月八日(火曜日)

午前十時三十分開議

出席委員

委員長 箕輪 登君

理事 佐藤 守良君

理事 堀内 光雄君

理事 佐野 進君

理事 西中 清君

理事 石井 一君

理事 北川 石松君

理事 玉生 孝久君

理事 浜田 幸一君

理事 古屋 亨君

理事 太田 一夫君

理事 齊藤 正男君

理事 田畑政一郎君

理事 草野 威君

理事 河村 勝君

中馬 弘毅君

出席國務大臣

運輸大臣 森山 欽司君

出席府政委員

運輸大臣官房総務審議官 杉浦 喬也君

運輸省海運局長 真島 健君

運輸省船員局長 向井 清君

委員外の出席者

運輸省船員局労働政策課長 松本 洋三君

運輸委員会調査室長 榎本 善臣君

委員の異動

五月八日

辞任

中馬 弘毅君

補欠選任

大成 正雄君

第一類第十号

運輸委員会議録第十号

昭和五十四年五月八日

同日

辞任

大成 正雄君

補欠選任

中馬 弘毅君

五月八日

新東京国際空港公団法の一部を改正する法律案

(内閣提出第六六号)

同月四日

小型船舶の船舶検査免除に関する請願(足立篤

郎君紹介)(第三三七六号)

交通損害保険士の業務資格認定制度創設に関す

る請願(松本七郎君紹介)(第三三七七号)

は本委員会に付託された。

本日の会議に付した案件

船員の雇用の促進に関する特別措置法の一部を

改正する法律案(内閣提出第四七号)

海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律の一

部を改正する法律案(内閣提出第五六号)

○運輸委員会 これより会議を開きます。

船員の雇用の促進に関する特別措置法の一部を

改正する法律案を議題といたします。

これより質疑に入ります。

質疑の申し出がありますので、順次これを許し

ます。渡辺芳男君。

○渡辺芳男委員 船特法の一部改正をする法律案

ですが、この附則の第二項の期限を昭和五十八年

六月三十日まで延長するという御提案ですけれ

ども、離職者法との関係で期限を合わせた、こ

うことが提案の理由にあります。この法律が

できましてから一年半になります。いままでの

求職手帳の発給状況、あるいはこの法律の第三

求職手帳の発給状況、あるいはこの法律の第三

求職手帳の発給状況、あるいはこの法律の第三

求職手帳の発給状況、あるいはこの法律の第三

求職手帳の発給状況、あるいはこの法律の第三

求職手帳の発給状況、あるいはこの法律の第三

求職手帳の発給状況、あるいはこの法律の第三

の就職促進給付金の支給を受けているものがどの

くらいあります。この二つについてとりあえず

お伺いをいたします。

〔委員長退席、三塚委員長代理着席〕

○向井政府委員 御質問の船特法の施行状況で

ございますが、不況対策法としてのこの船特法に

基づきまして就職促進給付金等の支給を行って

いるというところでございまして、施行以来現在ま

だの数字を申し上げますと、求職手帳の発給者総

数、本年の三月末までで一千二百二十二名とい

うことになっております。給付金の支給額で申し

ますと、三月末まで概算八千万円という数字にな

っております。

○渡辺芳男委員 この就職促進手当は、私が言

うてもございせんが、内航海運業など四業種の

船員で離職をした人たちが再び船員になる、三

十五歳以上の者で、しかも失業保険支給後約一

年間延長して支給される、こういうふうになっ

ていますが、最近の経済事情から推察をして造船

業種については少し好転をしているのじゃない

だろうかということが考えられますが、いままでの

状況から見ても、いまお話がございましたが、今後

の見通し、不況のためにまだまだ非常に悪化して

いくのかあるいは横ばいしていくのか、好転して

いくのか、どういふふうに考えられていますか。

○向井政府委員 船員行政上、ことに離職船員給

付金の支給状況というところでございまして、先

生いま御発言ございましたように、最近の情勢は微

妙な変化も実はあるわけですが、他の不況対策、

立法等の例を見ても、産業経済の全般的な不況

現象と申しますものは、そう好転するといふ情

勢ではないというところでございまして、いまま

までの長期の不況の中におきましますところ

の企業体力の低下という状況が続いてお

るという状況が続いてお

るという状況が続いてお

るという状況が続いてお

るという状況が続いてお

ったわけでございますから、そういう状況下にお

いてこれからの離職者の発生状況というものを

見ますと、やはり樂觀を許さざるものがあるとい

うことでございまして、船特法におきましては、御

承知のように四業種が対象になっておるわけで

ございまして、それらを通じまして、それぞれ事

情の差はございますけれども、今後の離職者対策

としては力を入れていかざるを得ない。五十四年

度予算におきましても、ざっとした数字が五十三

年度並みの離職者の発生を一定予想して対処いた

すように措置をいたしておる、こういうことで

ございまして。

○渡辺(芳)委員 本年度の予算によりまして、船

員離職者職業転換給付金が三十六億二千万円、

いま私が質問をしておる船員雇用の促進対策費が

三千万円、後でまたお伺いしますが、雇用促進

センターの補助金が一億一千七百万円。で、この

就職促進給付金はもう支給されておる。どの

くらいの人数になっておる。そうしまして、

ことしの予算の執行状況の見通しはどういふ

ふうになりますか。

○向井政府委員 先ほどお答え申し上げました

ように、法施行後本年末までのこの法律関係の求

職手帳の発給数は一千二百二十二人といたして

ございまして、先ほどお答え申し上げましたよう

な今後の客観情勢というものを踏まえまして、五

十四年度におきましての対象人員の推計と申し

ますのは、五十三年度からの継続分が約九百六

十五人、これは予算の数字でございまして、細

かくところは余り意味がないかもしれませんが、

継続分が九百六十人、新規の分といたしまして

約一千人というふうに見えておるわけでござい

まして、合計しまして約二千二百人というものを

基礎といたしまして、さつき先生申されたよう

な予算の算定をいたしておるというところで

ございまして。

○渡辺(芳)委員 そうしますと、当初予定した

り離職者、失業者が少ないというふうに見えていいですか。

○向井政府委員 五十三年度分で申し上げますと、やはり当初の予算額と比較いたしますと予算の消化率がかなり低いというようなことで、その基礎としましては、給付金の対象者、給付実績というものが下回ったわけでございます。これにはいろいろ理由があるわけでございまして、先生さういふものについての若干の推移の差があったというところ、それから、もう一つは失業保険金の支給が終わった後の給付金の支給という制度になっておりますので、その辺のところ若干時期的なずれが出てきておるといふようなこともございまして、実績としてはかなり下回っております。結果としてはかえってよかったですのではないかと、思うわけでございますが、予算としてはたつぷりあったというところで、五十四年度につきましては、一応この義務経費的な経費でございまして、考え得る数字を想定いたしまして、それに対応する予算額を計上しておる、こういうことでございまして。

○渡辺(芳)委員 漁業関係の離職者についてどういう状況になっておりますか。

○向井政府委員 漁業関係につきましては、この法律と並んで制定されておりますところの国際協定の締結に伴う漁業離職者に関する臨時措置法という法律に基づいて措置が行われておるわけでございまして、現在までのところ、陸上の公共職安分を含めまして漁業関係の手帳の受給者約七千名ということになっておりまして、給付金の支給額総額にいたしまして約十九億円という実績になっておるわけでございます。これはやはりソ連を初めとする諸外国の漁業規制の強化等に伴いまして、漁業離職者が多数発生しておるといふことでございまして、特にこの内容として特徴的なものは、やはり離職者の陸上職場への転移というものが、本人の意向が主体でございまして、まあ予想ほどはなくてやはり船員志向の形が多いと

いうことでございまして、このなかの額の支給が行われた、こういうことでございまして。

○渡辺(芳)委員 漁業関係の方は、予想したよりさうしますと離職者が非常に多いということになりますね。この点は、貨物船あるいは漁船の失業者の中には、船主が売却してしまう、その売却による離職者の発生というものが非常にウエイトを持つておるのじゃないかと、私は推定しているのです。この漁業関係が予想よりも非常に離職者が多いというの、一体どういふところに原因があるか。それから、貨物船の関係でも相当売却をして、そのために離職者が発生している、こういう状況について把握していますか。この二つをひとつお答えいただきたいと思ひます。

○向井政府委員 漁業離職者関係の御質問でございしますが、先ほど申し上げましたように、全体の数としては、これはやはり大体人数といたしましては見込みに近い数字が出ておる、それから金額的に見ますと、実は予算額をかなり下回つておるわけでございまして、これは先ほど申し上げた支給の実態がそのようになったというところでございしますが、これは海運局の出先として船員職安がございしますが、船員職安の窓口に移りますところの離職者給付金の支給というものの実績が予想を上回つたというところがあるわけでございまして、これは先ほど申し上げましたように、やはり離職漁船員の陸上志向というものが予想より下回つておつた、その反動効果といたしまして海上への再就職というものを望む漁船員が非常に多かつたというところで、われわれ運輸省サイドといたしましては、予想以上に漁船離職者の方々が船員職安の窓口においておる、こういう関係でございまして。

それから、後でお尋ねになりましたはしけ、船舶製造修理業を含めまして海運業関係の減船というふうな問題でございしますが、これは数字で申し上げますと、五十三年度の十二月末で隻数にして約百七十隻の船、三月末で約二百七十隻の船がいわゆる減船と申しますか、事業の規模の縮小の数字

として上がつておるわけでございまして、まあ、これらの数字というものがどういふ評価になりますか、この辺のところはいろいろ意見もあるところと思ひますが、一応三月末で二百七十隻の減船という数字が上がつてきております。

○渡辺(芳)委員 資料によりますと、どういふ形態であらうかと、ともかく日本船が少なくなつてばかり外航船舶が少なくなつておりますね。それから内航関係が、これは約千隻、五十一年度と五十二年度では少なくなつておりますね。これは売却をしたか廃業をしたか、あるいは老朽船をスクラップしたかわかりませんが、この状況で失業船員が非常に多くなつておる。これは海運不況の関係から当然さういふふうになつていくだろうというふうなことは推定されますが、この中身というものは一体売却しているのか、あるいはスクラップしてあるのか。このことが実は、失業をするところの方で後ごめんどういたしたいということで売却してしまふのはちよつと無責任じゃないだろうか、こんなふうなことを考えるのですが、この点の内容は容れよう状況ですか。

○真島政府委員 近海海運につきましては、おっしゃるとおり売却が相当多いと思ひます。そこで私どもも、近海は非常に不況と申しますが大変な状況になつておる、しかしながら、日本船がそこからどんどん撤退していくというところでは困る、さういふ観点で実は、五十三年度からさういふ売却あるいは撤収という形をとられたい業界の方々に對しまして、船舶公団におきまして代替建造としてつくつていくというところで、五十三年度は二万総トンの計画を公団で組みまして、大体これは建造が計画どおりに進んでおります。五十四年度につきましても、同じように近海につきましてさういふ売却あるいは撤収をされる方々のために、二万総トンの枠を公団において準備をいたしまして、単に売却あるいは撤収ということで船員の職場が縮小していくというのをできるだけ少なくしてまいりたい、こういうことで

やつておるわけでございまして。

なお、内航につきましては、船が非常に小型のものが多いとございまして、売却というケースはあまりありませんが、非常に少ないのじゃないか。これはおおよそ内航船連合の船腹調整の中におきまして解散して代替建造をする、こういう形で船舶の近代化、合理化を進めるとともに、ただ船がなくなつていくというところで船員の職場が急速に縮小するといふことを防いでいきたい、こういうことで私どもやつておるわけでございまして。

○渡辺(芳)委員 具体的に把握するのはなかなか大変だと思うのですが、たとえば新聞報道にも出ておるのですが、静岡県焼津市に小川港という漁港があります。この小川港に、いま近海マグロ漁船などが十数隻係留してあるんですね。長いものになると一年半ぐらいはたつたかしてある。船主はだれだかわからない。転々として船が売られていく。いま駿河湾地震がやがてくるだろう、こういう時期でありますから、駿河湾地震が発生しますと、あれは震源地の上ですから、大地震學者者に言わせると三メートルぐらいの津波と言つし、また萩原先生のように八メートルぐらいの津波が来るだろう、これは駿河湾沿岸、遠州灘などの港は大変な被害をこうむるだろう、こういう想定をされております。それが、だれが持ち主かわからぬような漁船が係留してある。市でも困つておる。あるいは漁港を利用する他の漁船も困つておる。この管理者は県であるから、何とかこれを探してちゃんと処理をしてくれぬかというふうな、いま大騒ぎになつておるのです。私は、さういふ意味では、漁船の関係がいろいろと北洋漁業の関係、二百海里の関係もあつて、新しい事態に對するために非常な犠牲をこうむつておる、さういふふうなことが言われております。これは単に漁船に限らず、さういふ船がどうもこの海運不況の波に押されて全国各港に係留をされているのじゃないかといふふうな推定をしていられるわけです。そのために売却問題をいままで私がお尋ねしているのです。それが結果的には、そ

の後始末が船特法による救済になっていく。これはそういう意味では、経済事情の激変というのにはわかりませんが、どうもその点は私も船主は無責任ではないだろうかというふうな気がいたします。

そういう意味で、これから外航船舶の関税は売却をしていったことがわかる。内航の関税はどうもスクラップ・アンド・ビルドになっていくだろう、こういう推定をしています。一体内航海運というものは、これは特に近海、内航両方の業種についてどのくらい船腹が過剰であるか、どの辺まで行ったら落ちつくだろうか、これは私も、別の機会にお伺いしたいと思いますが、運賃などというものが全く放任状態で、決められていない状況が多い。しかも船主によっては下請、孫請など

があつて、孫請ぐらいいなるととても仕事をやってもそろばんが合わないというぐらいい言われている。そのぐらいい下請関係はいじめられている。こういう事情から私は、そういう意味では、この内航関係の船舶が、いまの経済事情の見通しから言つて、先ほどもお伺いしましたが、余りわからない。わからぬとはいは言わぬけれども、どうも明確な返事もない。計画的に船舶整備公団でやると言つても、それも何も全体的なことをやっているとわけじゃなくて、そんな関係から見ても、私も、ずいぶんこの問題を検討してみると矛盾にも突き当たりますけれども、いづれにしても、いままですてきた行政関係でもかき行過ぎでしまつていから、いま経済情勢がずっと落ち込んできているので整理をしていかなければならぬというところになっていますが、この五年間でできますか。この法律の有効期間で内航関係ができますか、どうですか。

○真島政府委員 内航海運関係、この前船舶整備公団法の改正案の御審議のときにもいろいろ申し上げましたとおりでございまして、現在、特に一般貨物船の分野において非常な過剰状況が見られる、こういうことと、さらに造船不況対策と絡めまして、私も今後三カ年、従来内航の船舶の建造量、これは公団も含めまして全体で十五万総

トンベース程度でございましたが、これを二十万総トンベースに拡大をする、そのために公団で約三分の一を受け持つといたしましたが、その他について債務保証制度というふうなものを公団において行うことによりまして、解散、代替建造を二十万総トンベースを進める、こういうことになっておるわけでございます。

私どものいまの感じでは、この三年間二十万総トンベースの建造というものを続けますことによりまして、少なくとも現在過剰であると言われている一般貨物船の状況は、船腹的には需給バランスが見られるのではないだろうか、さらに老齢化、これの近代化ということにつきましても、少なくとも現状よりは相当の改善が見込まれるという考え方で見ております。

○渡辺芳委員 この際ですから、船員雇用促進センターの事業状況について伺いますが、この一年間、仕組船やチャーターバック船、その他外国用船など日本人の船員が、いろいろ雇用促進センターの事業によつて配乗をしていく、こういう事業が行われていますが、この失業船員に対する配乗が行われる場合に、これは一航海ごとに十二万円ですか、支給されますか、あるいは予備員について一カ月二万円でしたか、これも支給される。

この雇用促進センターがやってまいりました事業状況ですね、予算といいますが、国から補助を出してありますが、その執行状況などについては報告されなければならぬというふうになっておりますが、その状況はどういうふうになっておりますか。

○向井政府委員 お尋ねの船員雇用促進センターの事業の実績でございますが、五十三年度の実績というのが、三月末までの数字でございまして、まとまつておるわけでございまして、外国船への配乗実績、先ほど先生も申されましたものもろの外国船への配乗、隻数にいたしまして、実数二十二隻ということでございます。配乗船員の数は離職船員が三百十六人、それから雇用船員、すでに会社に雇われておる船員の配乗が十六人ということで三百三十二人ということになっておるわけ

でございます。

それで、離職船員につきましては、奨励金が払われるわけでございまして、これは十二万円と申しますのは一回限りのことでございまして、片や雇用船員の方の派遣助成金と申しますのが月に二十万円ということになっておるわけでございまして、これにつきましては、三月末までの実績は、奨励金が約二千三百万円、派遣助成金が、わずかでございまして、七十八万円というふうなことで、予算額に比へますと微々たることになっておるわけでございまして。予算としましては、奨励金が一億二千万円、助成金が一億一千万円という数字になっておるわけでございまして、ことに雇用船員の方の実績が不振であつたということでございます。

この不振の原因につきましては、いろいろなことが言われるわけでございまして、やはり一番大きな原因と申しますのが、いわゆる為替相場の変動、円高の著しい高進でございまして、法律でございましてからこの実績が上ります間に、約三割以上も円が上がつてしまつたということで、それだけ見ましても、条件的に給与条件等が相対的に高くなりますから、どうしても船員の外国船への配乗がうまくいかないということでございます。

それからもう一つは、そういう激しい変動がございしましたために、実例がいろいろあるのございしますが、二十件からのいろいろ引き合いがありまして、センターの会長さん初め皆さんが世界じゅう飛び回りまして非常な努力をなすつたのです。が、そういう激しい変動の中では、どうも話が多とまりそうになるとまた為替が動くというふうなことを繰り返してございまして、ついに三月末までの程度の実績にしかならなかつたということでございます。今後は、為替相場の落ちつきもございします、センターのPRというの世界的にだんだん浸透してまいりましたので、いろいろの措置も講じてまいりますし、かなり安定した実績が上がつてくるのではないかとこのように期待してこの次第でございします。

○渡辺芳委員 問題は、日本船が少なくなっていくということ自体は予備員がふえていく。いま、お話がございましたが、特に外航船舶は予備員率が非常に上昇して困っている。五十三年度のことはわかりませんが、五十二年よりまして、船員数がこれも毎年毎年減つておりますね。五十二年四万八千五百五十八人、乗船しているのが二万九千四百六十六人、これは平均ですね。予備員数が一万九千九百九十二人、これは六四・八%を占めている。五十三年になると七〇%を超しているのじゃないかと言われているんです。

〔三塚委員長代理退席、関谷委員長代理着席〕

そうしますと、雇用促進センターでいろいろ失業船員の就職について骨を折っている、しかし、三百人程度の者でやっていると余り実効がない。海運不況の事情もあるから、乗せてくれ、乗せてくれと言つても、外国用船などにはなかなか乗れないというむずかしさもありましようし、また十二万円ほどのものでは、お話がございましたように、円高の関係で一度支給しても、なかなか実効が上らないとはわかりますがね、しかし、雇用促進センターを設置して、この財団法人をつくつて、どのくらいの見通しを持ってこの法律でつくられたのか、実際はこんな程度で推移するのかわるのか、この点の見通しはどうなんですか。

○向井政府委員 お尋ねの船員雇用促進センターの今後の見通しでございますが、予算的には雇用船員、離職船員合わせまして二千人というのを目標に一応なつておるわけでございまして。予算積算上の目標としては二千人という数字が出ておるわけでございます。これは隻数にしまして三十数杯というふうな感じになるかと思ひますが、そのくらの数を努力してやってみようということでございます。さつき申し上げましたように、客観情勢が非常に悪かつたわけでございしますが、最近になりまして、ぼつぼつと成約ができてきておるといふ状況を見ますと、非常な努力は要すると思ひ

ますけれども、今後一年間の間にそのくらいのことは何とかこなしているのではなからうかということ、で、センターの会長初め職員一同非常に努力をしており、われわれとしても極力指導に努めておるといところでございますが、ただ、非常に大きな見通しとして、今後どのような考え方に立つのかと申されますと、これは非常にむずかしい問題があるわけでございます。船特法に基づきまして指定を受けた財団法人ということで、さしあたり緊急対策としての、主として離職船員を対象とした雇用対策の柱となっておりますわけでございますが、やはり今後の問題としては、それに加えて恒久的な問題というのをかなり考えていかなければならぬ。そこにはいろいろな問題点があるわけでございますが、一つ申し上げられるのは、世界的にいま船員の資質の向上という問題が非常に大きな流れとして出てきております。

これに先生十分御承知のように、例の昭和四十二年のトリ・キャニオン号以来の相次ぐ大タンカーの重大事故ということで、世界各国、ことに先進国におきまして、便宜置籍船等の質の悪い船員による操船ミス、それによる事故、それに基づく安全の阻害、公害の大発生ということが、これはゆゆしい問題であつて、とうていこのままに放置するわけにいかないということで、過去七年来、国際会議の場において議論が練られまして、昨年新しい国際条約が採択されたということで、今後は、船が高度化すればするほど、やはり船員も質を上げていかなければいかぬということがはつきり認識せられたわけでございます、この条約によりますと、監督規定という規定もございまして、締約国はその国に入つてまいります船について立入検査を行つて、この条約の基準に著しく合致しないというような船については出港を差しとめることができるという規定まで実は盛り込まれておるわけでございます。

こういうような強い動きが出てきております現状から察しますと、今後、やはり世界の船員のレベルというのはどうしても上がらざるを得ない、

そうしますと、日本船員の優秀性というものがさらに見直されてくる。御承知のように、日本船員の質と申しますのは、世界の一流レベルを超えておると言われております優秀な船員でございますので、やはりそのような優秀な船員の働く場というのが、じわじわとはございまして、ふえてくる。その流れに乗りまして、このセンターの業務も、徐々にはございまいしょうけれども、軌道に乗ってくる、このように考えておりまして、今後の問題としては、決して明るくないわけではない、努力によりましては相当いけるのではないだろうかというふうに考えている次第でございます。

○渡辺芳委員 これは大臣にお伺いしますが、先ほど来、私がいろいろと船員局長と一問一答してまいりましたが、この過剰船員対策にしても失業船員対策にしても、これは海運不況ということもありますから事情はわかりますが、日本船の確保というのが、六千万トンぐらいはどうしても外航船舶では必要だ、こういうことが「海運白書」でも言われておるわけですね。海外に売船をしていく、そのため失業船員がふえている、それをチャーターバックのようなことをやっている。そろばん勘定でやっているわけですね。これはどうしても競争に勝てないからというので外国の安い賃金の船員を雇う。それを、船員局長が言われましたように、近代化船といえますか、高度化船といえるのですか、合理化船といえるのですか、とにかく人手の要らないような船をどんどんつくっていく、こういうことになっていけば、人件費もそれだけは従来の古い船よりはいいでしょう。だがしかし、日本の国の状況からして、どうしても言われているような外航船舶六千万トン以下に下回ってはいけないということを至上命題として考えている、これはわかりますが、問題はそうだけ言っている話にならぬ。ですから、船主対策についてどれだけの指導が行われているか。これから日本の船籍を持つ自国船をどれくらい確保していくか。利子補給法もつくり、従来になく高率な補給

が行われる改正案も出た、こんなことから見て、大いにひとつ船主に対する行政指導といえますか、この点はやらなければいけないと思っておるのですが、いかがでしょうか、これは。

○森山国務大臣　船員雇用対策として、緊急臨時措置の対策、それはいま御審議をいただいております船員の雇用の促進に関する特別措置法等の不況対策法令の整備、これに伴う予算措置及び業務体制の整備などがありまして、先ほど来御質疑のごとくいろいろな問題がございますが、それぞれ所要の対策を進めております。

そこで、長期的対策としては、先ほど船員局長から話がありましたように、安定した船員職場の確保のために長期的視野に立った施策が必要だ、国際的な海運、漁業の情勢を踏まえて、それから急速な近代化の動向に対応して船員の職場の長期安定を図る必要がある。特に新しい船員制度の確立については、船員の資質の向上についての国際的な動きが強まっておる。昨年この問題では採択された条約があります。船舶の技術革新がさらに進展する見通しがあることに十分着目して、優秀な技術を持つ日本船員の職域の確保に関する施策を講ずる必要があると考えております。

そういうことでありますが、国際競争力を持つたある程度の日本商船隊を維持することは、ぜひとも必要ではないかというお話は全く同感でございます。御承知のとおり、外航部門というのは、激しい国際競争のさなかにあるわけでありますから、したがって、そういう国際競争力がある商船隊を維持するということが必要でありまして、ほんとにいたら船は古くなる、国際競争におくられをとるということにもなりますから、先般御審議を願いました利子補給法によりまして、船価の低減を図って、国際競争力のある日本商船隊の維持に寄与するという方向をとっております。

これはこの前も委員会でも申し上げたのでありますが、船価自体は、欧米の船価と日本の船価は助成前においてもほぼ同じぐらい、ただ、助成をいまして、船価が低減した分は、日本の船員費

が、いまの外貨事情等も反映いたしましたして割り高になっていることは事実でございます。したがっ

て、運輸コストの中の船価の低下分を、やはり船員費の高い部分に補いをつけ、一方、その船員費につきましては、できるだけ合理化船等によりまして優秀な技術力を持った船員によって運営していく。もしそういうことをやらなければ船主側は、これはやはり商売でございいますから、したがって、日本船を使うよりは外国船でもって商売をした方がいいというような安易なやり方をとるわけでありますから、国際競争力を持った日本商船隊の維持ということを、経済法則の線に沿ってやっていかなければならない。ただ日本船を使え、使えと申ししましても、これはなかなかむずかしいわけでございしますし、そのまま拱手傍観することは許されませんから、先般の利子補給法案も提出してやった。ただあれは、船価の低減を図っておるようでありますが、私は、国際競争力という問題は、運輸コストの低下にあり、それは船価の低減であります、今日の船員費の上がっております状況、これは船員費自体の絶対額よりも外国為替等の関係もございしますから、そういう点で補いをつけて、そのままほっとけば、先ほど来御心配のような点の起こることをいささかなりともチェックしてまいりたいという方針で臨んでいるわけでございますが、それは必ずしも十分じゃないぞ、こういうふうにおっしゃられれば、そういう点はあろうかと思えます。しかしこの時期、政府は手をこまねいて成り行きに任しているのじやないという姿勢で臨んでいる、また、その姿勢は船主側についても十分わかっているはずでございしますから、その法律の対象となる利子補給以上の効果があるものであるというふうには私は期待をいたしておる次第でございします。

○渡辺(芳)委員 大臣、せっかくいまお答えになりましたが、結局、国際競争力にどうも太刀打ちできないからというので、いろいろと売船をしてやっていくというふうなやり方が従来の状況でございましたから、これは逐次計画造船で利子補給

をやっている、多少は直っていきませんが、しかし、船主に対する社会的責任といいますが、日本の船籍を持つというふうなことは、声を大にして運輸省は言っているから、この強い指導というものは大いにやってもいい。単にそらばん勘定だけで、これをもう放任しておいたらどうにもならなくなってくる。このことだけは、せつかくいろいろな法律をつくって救済措置といいますが、援助措置といいますが、やっているんですから、責任を感じてもらわなければならぬということとを私はつくづく思っています。この点は大臣からひとつ十分船主団体などに申し上げていただきたいと思うのです。これは私の要望です。

確かに五十二年度、五十三年度の求人倍率を見ると、船員の状況が〇・三三というのはこれはひどいですね。この事情を見れば、いま船員対策、失業対策について大変な状況にあるということとばかりです。わかるけれども、これらについていろいろ対策が講じられていくから、できる限りこれは対策を力を入れてやってみよう。船から陸に上がるというのをどうも好まないという傾向もあるようです。しかし、長期的な今日の状況をずっと続けていくことは、これはお互いに、行政をやっている皆さんもそうでありますが、心配でしょうがない。このことはいろいろな面で、それぞれのポジションで対策を真剣に練っていただきたい、このことは私の要望です。

最後に、一つ申し上げておきますが、船員の若年層が非常に少なくなつて平均年齢が四十歳を超えている。これはこの前も私が指摘をいたしました。専門学校を出ても就職口がない。このことも大変なことですが、しかし、近き将来を展望しても、やっぱりこれほど高年齢になつていきますと、これは大変心配になることですね。新しく学校を卒業された若年層の皆さんが近代化船といいますが、優秀な船に乗るということは、それ自体日本海運の運航についていいことで、これは業界に対する要望などもやっておられると思いますが、これ以上平均年齢から見ても高年齢化

するということはゆゆしき問題だと思ふのです。そこで、いままでどういうふうなことをやつてこられたか、これからどんな対策を練られて船主団体に要望していくか、最後にひとつこれだけをお伺いして終わります。

○向井政府委員 先生いま御指摘の年齢構成の点というのは確かに大問題でございまして、企業を存続するためにはやはり適切な年齢構成の職員を抱えておく、ことに海運におきましては、高度な技能集団としての船員をフルに活用することが企業の大要でございまして、その年齢構成が著しくひずんでおるといふことは、御指摘のとおり、大きな問題であると認識いたしておる次第でござい

ます。確かに、統計的に見ましても、五十二年の四月の数字でございすけれども、四十一歳以上の構成、これは外航二団体の職員について見ますと三〇％、それから一般船員である部員について見ますと実に四五％というところで、非常に高年齢化しておる。その反面、二十一歳から三十歳までの年齢構成は職員、部員とも三〇％というところで、非常に右上がり申しますか、年齢の高いほど上がっているというふうな感じがするわけでござい

【関谷委員長代理退席、委員長着席】

これはやはりゆゆしき問題である。反面また、せっかく商船大学、商船高等、海員学校を卒業しました学生の就職率にも大きく影響してまいる話でございまして、このところは、私どもとしても、船主団体を通じまして非常に強く要請をいたし、新規採用を進めるよう指導いたしておるわけでございまして、いまの状況では、企業経営のさしあたり現状からしてなかなか実績が上がらないという残念な結果になっておりますが、これは今後ともひとつ一生懸命やつてまいりたい。それから、さらに少し将来の問題といたしまして

は、先生も御指摘のように、若年層の採用をいっまでも手控えるということでは、企業存続の上からもあり得べきことではない。それでは企業発展が

できませんから、やはり早晩是正を進めざるを得ないということにはなるかと思ひますので、そのところをさらに促進するような指導を十分やつてまいりたい。それから、世界的傾向でございすけれども、特に若年の職員、これが不足ぎみであるという現象がかなり顕著に出てきております。こういうことをつかまえますと、やはりいまの若年層の養成というのは今後ものがちりやつてまいって、そういう客観情勢をできるだけ活用しながら、その職域の確保ということを推し進めてまいりたい、このように考えておる次第でござい

ます。

○渡辺芳委員 終わります。

○賛輪委員長 紋仲義彦君。

○紋仲委員 それでは、船員雇用の促進に関する特別措置法の一部を改正する法律案について若干質問をさせていただきます。

昨年の六月に海運審から答申が出ております。今後長期にわたる我が国外航海運政策について、この中から何点かお伺いしたいのです。

この中で、わが国の外航海運というのは、近年に至つて幾つかの深刻な問題に直面しておる、これらの諸問題に適切に対応していかない限り、世界海運の中に占めてゐる現在の地位を日本の国は維持することが困難であろうということが指摘されておりました。その中で、国際海運市場の中で日本の海運が競争力を急速に喪失しつつある、日本船が国際競争力を失つてゐる原因は、近年における船員費の上昇、最近の円高傾向、いわゆる日本船の運航コストの急激な値上がりというものが大きな原因だ、これが第一点です。

第二点は、日本船の国際競争力の低下に伴う中で、わが国の海運は、石油危機以来の世界的な荷動きの低下、タンカーを中心とする大幅な船腹過剰、発展途上国の自国船優先主義の台頭、こういうような問題のあることがこゝで指摘をされてゐるわけでございす。

が、日本商船隊の現状を見ますと、昭和五十二年度日本商船隊の船腹量が総トンでいきますと六千二百八十万総トン、このうち、いわゆる日本船籍の日本船が三千三百七十万総トン、あとは外国船二千九百十萬トン。この比率は、パーセントでいけば日本船が五四％で、外国船が四六％、半々ということが指摘されております。

そこで、先ほど来指摘されております船員の予備員率が七三％になっておりますよ、こういうことが、この「白書」の中で出てくるわけでござい

ます。

ここで、ちょっとそれより数年前にさかのぼつて見てみますと、昭和四十五年、このときの日本商船隊の総船腹量は二千八百萬総トン、うち日本船が二千二百萬総トンで七五％、外国船が七百萬総トンで二五％、予備員率がこのときは三三・六と言われております。

この問題をなぜ私がこう言つたかという、こゝでいふ一番問題になっておりますコストが高い、国際競争に負けてはならないからということ、船員費の安い外国船を船主は積極的に取り入れた、このことは、その時点からすでにどういふことを言つてゐるかという、予備員率が上がりますよということうらはらなですね。国際競争力を外国船によつて強化しようとしたことは、逆に船会社にとつては、予備員率の増ということでは、逆国際競争力を劣化させてゐる。片や外国船を使えば、外国船には日本船員が乗れないのですから、当然予備員率が上がつてくる、予備員率が上がれば国際競争力は低下する。こんなあたりまえのことを、昭和四十五年からぶつ通しやつてゐる。何もいまになつて予備員率の増にあるのだということでは問題をしわ寄せする前に、これはもつと事前に運輸省としての確かな行政指導をして、外国船をすれば日本の船員が余るんだというところぐらひはわかるのです。大が西向きや尾は東、理の当然なんです。だったら、その時点で、余るべき予備員率をどう消化すべきかということ、いまを去る昭和四十五年からこの問題は解決

しなければならぬ問題であつて、いま予備員率が多くて大変ですという指摘は誤りだと私は思う。

これに何も私の言うのは海運だけの問題じゃないのです。繊維だって同じです。発展途上国、人件費の安い国の方から追い上げられて日本の繊維産業はめためたたになる。どうやってこれをソフトウェアにさせるか、あるいはどうやって行政の的確な指導によって経済に摩擦、混乱を生じないようにやらせるか、それが行政だと思うのです。こんなことは四十五年からだれが見たって当然なんです。この問題については、海運局長と船員局長のお二人から御意見を伺いしたい。

そこで、さらに第二点、特に外国用船の中で――外国用船とは何かと言うと、仕組船とかチャーターバックです。この中で仕組船についてお伺いしたいのです。

仕組船をつくるについては、わが国の船主が建造資金を債務保証している。それで、外国の船主に日本の船台で船をつくらせて、それを用船してゐるのが仕組船です。ということは、明らかに、船主みずから予備員率云々と言う資格はないと思ふのです、みずから外国用船してゐるのですから使用しているわけですから。当然日本船員が余ることはわかつてゐる。船主みずからが債務保証して外国用船したのですから、その結果として予備員率がふえてくるのは当然であつて、その点を何ら対策を講じないでやれば今日のような事態を招くのは、これはあたりまえではないかと思うのです。これが第二点。これに対して一体先の見通しもなくそのようなことをおやりになつたのかどうか、この点をお伺いしたい。

第三点、これも同じようなことですから重ねてお伺いしておきますけれども、まず、わが国の海運の推移を見えますと、昭和四十三年の海運案の答申の中で、今後、日本の海運がどうあるべきかというのは、昭和四十四年以降六年間に二千五

十萬総トンの外航船舶を建造しなさい、これは日本経済の伸びに対処するために外航船舶を大量につくれ、そしてまた、国際競争力をつけるために国を挙げて助成しなさいということで、国家的に大量に船をつくった。これはきょう時間があればもっと詳しくやるのですが、時間がありませんかから詳しくはやりませんが、これはリベリア、パナマ、ああいういわゆる便宜置籍船の建造も、日本が大量につくってやったことはデータで出ているわけです。船腹過剰と言うけれども、当然それとも日本の運輸省の政策の中で考えられることがほとんど行われてきて、それに対して、予備員をどうするか、船員の問題をどうするかという具体的な対応がないまま今日に来て、それが単に予備員率が七三％だ、そういう形でこの問題を船員の方だけに押しつけること自体が誤りではないか、私は、こう考えますけれども、この点、海運局長と船員局長のお話を伺いたいと思います。

予備員率の問題をいろいろな御指摘がございましたので、ひとつそこを具体的ににお答え申し上げたいと思います。

先生御発言のとおり、予備員率を一つの経営指標として使う、それに非常に大きな意味を持たせるといふことが間々行われているわけでございしますが、予備員率と申しますのは、これも御承知の通り、本来はきわめて技術的、理論的な話でございまして、乗り組み船員に対しますところの陸上の船員の比率、それがなぜ陸上の船員の比率がかなり大きく出てくるかと申しますと、長期航海によりまして陸上で代償休暇を与えなければいかぬということが大きな原因であるわけでございします。これは労働協約できちんと決まっておる協定がございまして、それに基きまして算定いたしました数字というのが、いわば理論値として出てくるわけでございます。ただ、その理論値だけでは実際はうまくいきませんので、それに相当アロウをプラス持たせる、乗下船の際のロスでございしますとか傷病の際のロスでございしますとかそういう

うものを加えまして、一般に言われておりますのは約五〇％という数字が、一応理論値にやや経験値を付加した数字としてあるわけでございまして、それがいまだのようになってきているかと申しますと、確かに御指摘のように七〇％を超えておるといふことでございます。

問題になるわけでございますが、これはやはり海運会社個々の経営の実態、当然その陸上での業務がございますし、関係会社もございますので、その辺への陸上勤務あるいは出向というような問題を含めて考えてみませんと一概には言えないところでございまして、経営指標としてはかなり複雑な内容を実は持つておるといふことでござい
ます。

先生御指摘のように、それを単に数字だけで割り切ってしまうというふうな単純なものではないということはそのとおりでございます。やはり経営の面からの判断というのがそこにあるわけでございます。

それで、御指摘のように、四十五年以來いろいろなきがございまして、その間船員の余剰という問題がいろいろな形で出てきておる、それがいま御指摘の予備員率の中に一つの現象として出てきておるわけでございますが、先ほどのる申し上げましたように、予備員率そのものの理論的構成、その意味づけというものからしまして、それだけで判断するというわけにもいかない、それは先生御指摘のとおりだと思います。私どもといいたしましては、いま非常に重く見ておりますのは、やはり年齢構成を加味したところの船員の状況、これは雇用船員の状況でございまして、やはり多年の不況の中にありましての苦しい経営というところを反映いたしました、高年齢層が非常に多くなっている、ことに部員、一般船員でございまして、一般船員の年齢構成が非常に高くなっておるということに問題があるわけでございます。これがやはりその予備員率の問題とうらはらになつてくるわけでございますが、それを、さらにいま

申ししたような内容に掘り下げてわれわれとして検討を進めておりまして、これをどのように処理をいたしていくかということについて、いまいろいろと考えておるところでございます。

もちろん、先ほど御指摘になりましたような国際海運の現状というものがベースにございます。もう一つは、船員制度の近代化を中心といたします船員社会の国際的な大きな動向というものがござります。それらの客観情勢を踏まえまして上で、先生御指摘のような予備員率の問題、その他の指標に出ておりますところの過剰船員の問題について、十分対処いたしてまいりたい、このように考えておる次第でございます。

○眞島政府委員 第一点でございますが、四十五年当時の日本船と外国用船の比率、それが逐年悪くなつてきておる——悪くなつてきておるといふか、日本船の方が減つてきておる、そういうことは当然予備員率が高まるのではないか、それを座して見ておつていままら何か、こういう御質問かと思ひます。

私ども、そういう意味では、先生のおっしゃることは、非常にこもったような点があると思います。ただ、四十五年から四十七年、この辺の状況は考えてみますと、実は海上荷動き量、これが非常に増大をしつづけたときでございまして、運賃市況も現在のような非常に低迷状況ではなかった、こういう状況がございましたので、その上量気流の中で予備員率が多少ふえてくるということについては、まだまだ競争力はこれでも大丈夫だ、こういう感覚が船主側にはあったと思います。

第三問でおっしゃいました四十三年に二千五十五万総トンの計画造船、これは日本船をつくるという意味で海造審が答申をしておるわけですが、そういうような状況の中で、確かに、兆しはあったけれども、その重大性にまだ気づかなかつたという点で、不明と御指摘を受ければ不明であつたかも知れませんが、その後、四十七年から四十八年、特に四十七年の非常に大きなストライキ、こ

のが大原則としてある、これが一番望ましいか。ところでございますので、そういう線においての今後の推進ということは、海運局とも十分連絡をとりたいながら一つの太い線として推進してまいりたいというふうに考えております。

ただ、その船員政策プロバーの問題といたしましては、やはり国際船員社会の中における日本船員の位置づけ、その力関係というようなものについて十分配慮していかなければならぬわけでございまして、これにつきましては、長い説明になつては恐縮でございますので簡潔に申し上げますが、やはり国際条約の締結等もございまして、船員制度の近代化というものを背景に、世界的に船員の資質向上、優秀な日本船員の進出の場の可能性というものの増大という一つの大きな流れがこ

センターというような機能もございまして、全体としてやはり日本船員が世界的に海運界の中に進出していかねばならないこともあわせて職場の確保を図ってまいりたいとか、その間に、御指摘のように、やはり日本船の拡充ということについては、できるだけ船員局としても達成されるような協力をしてまいりたい、このように考えている次第でございます。

○真島政府委員 いまの御指摘でございますけれども、確かに、この小委員会報告で、六十年を見通した場合には、五十五年以降若干日本商船隊全体がふえるだろう、ただ、その中で、日本船はそれほどではなくて若干低い率でふえるのじゃないか、こういうことでございまして、そういう意味では、現在の船員数、これを二、三年の非常に苦しい時期、何とかして雇用を確保していくということによりまして、五十五年以降日本船がふえていくという中では相当雇用と申しますか、職場の確保ということが可能になっていくのではないだろうか。問題は、やはり造船、海運、両方の不況の非常に大きな山に差しかかっておりますこの二、三年、この間、どのようにして雇用を確保し、日本船を維持していくか、こういうことだと思ひまして、私どもは、先ほども申し上げましたような利子補給という形でこの緊急の二、三年を乗り切ってまいりたい、このように考えております。

○教仲委員 海運局長にもう一度確認しますけれども、利子補給によってつくる船はどういう船なのですか。いわゆる外国用船を減らすのですか、それとも日本船をふやすのですか、その点なんです。

○真島政府委員 計画造船によってつくり出す船は日本船でございます。それで、これをつくる場合には、日本船をつぶせとか何とかという制限はつけないわけでございます。

○教仲委員 それじゃ、そういう点での船員問題については、船員の職場を拡大できるような方向で御努力いただきたい、こう思います。

いま、船員局長の方から船員の雇用の促進に関する問題として船員雇用促進センターがございまして、しかも広く船員を海外へというようなお話もございました。私は、ここで何点かまとめてお伺いしたいのですけれども、一つは、この船員雇用センター、いまだ例えば横浜の例をちょっとお伺いしますと、五十名で約三ヶ月程度の研修期間を終えて出ていきますということで、これは大体雇用船員が中心で、離職船員は余り訓練を受けてないというような数字も出ていますようですが、それはそれといたしまして、ここで問題は、海事英語であるとかタンカー研修とか自動化関係の研修を受けますよということは何とております。そこでもう一点は、乙一の免状をもらえますよといううなことも、この雇用促進センターの中でうたわれているわけでありまして、その乙一の免状を持つた船員の方が今度広く外国へ優秀な船員として職場を求めていくといううなことだろうと思うのです。局長もそういう趣旨での御答弁だと思つて、局長も、そこで私、問題は、そのように外国の船に雇用された場合、ということとは、日本船籍の船でございませんから外国の船です、ということでは、日本の法律の及ばないところへ一人で行くわけですね、そうしますと、いわゆる日本の国における関係法令における国民としての恩恵は、その時点からぶつんと切れるのじゃないか、たとえば海員保険における年金の問題は一体どうなるのだ、将来の問題についてはこれは一番大きな問題だと思つて、これが果たして外国の船に乗ったときに継続できるのかどうか、こういうことを考えますと、簡単に乗り換えないと思つて、もちろん雇われた会社が、疾病等についての一切の責任は持つでしょう、また、そう言うかも知れませんが、それだけでも、その身柄を、ひとり日本の法律の及ばない国で生活をなさるということについての将来にわたつての不安のない生活を保障できるような国内法規を整備されてないで、ただ技術が優秀ですよ、あなたは外国へ行つてどんどん雄飛しなさい、こうおっしゃつても、先ほどのお話の中

にあつたように中高年の方が行けるかどうか。将来にわたつて自分の家族の生活が不安であつたら、とても外国の船には乗れない。これは船員局の船員教育の大きな目玉だとは言つておられますが、こういう関係法規をきちんとなさなければ、とてもとても無理ではないか。リベリアの船には乗りやすいですよなどというお話はよく聞きますけれども、将来にわたつての日本国民としての生活の保障をきちんとしてあげなければ、片手落ちになつて何にもならないのじゃないか、この点が私は問題だと思つております。

それと同時に、陸上で働いている者、勤労者は、いわゆる雇用保険によつていろいろな形で、四事業と言われますけれども、雇用についての事業が行われておりまして、その人が職業を選ぶとき、あるいは会社の関係でレイオフの場合も、企業に対する助成等が十分でありますから、その仕組みはできていくわけです。しかし、船員の方には、それが非常に不十分なんです。こういう点、将来の船員の方のために雇用保険に準ずる何かを設ければ、これは事の解決にはならないのじゃないか、これが第二点。

三番目は、大型の外航船舶というのは、言うなれば陸上の大きな工場が一つあるようなものだと私は思つております。その工場の中には、ボイラーもあれば屋内配線もあればペンキもあると思つて、このペンキなんかもらなければならぬ。

そうしますと、船員ということでは、本当は陸上ならば労働安全法によつて全部ライセンスが要るわけですね。屋内配線、屋外配線、ボイラー、全部ライセンスが要る。しかし、船の中ということでは、いわゆる船長であるとか機関長とか航海士が免許を持っておれば、何らライセンスがない方でもその作業に従事している。しかも実務的には、相当優秀なものを持っておる。ところが、おかげで上がってくれば、船上で幾らボイラーの技術があつても、おかのライセンスには連動しないわけですね。

そういうことで、私は、船員雇用促進センター

の中で、本当に船の中でボイラーの技術を習得しております、あるいはアセチレンガスのバーナーの溶接ができます、外航船舶の中ではこれができなければ困るのです。そういう技術が非常にすぐれておれば、この雇用促進センターの中である程度の研修を受ければ陸上のライセンスがもらえますよ、少なくとも互換性のあるようなライセンスを持つておれば予備員率は減るのじゃないか、船員になつても、おかげで上がったときに不安なく新しい職種につけるのじゃないか。いま船員の方については、何らライセンスがないのです。私は、本当の予備員率を減らして、将来陸上でも十分な生活ができるようにするためには、ライセンスの互換性といううなことを、船員局長が真剣になつてお考えになることも非常に大事な問題だと思つております。以上三点がございましょうか。

○向井政府委員 先生から非常に実質的な御指摘がございました。それそれぞれお答えを申し上げますが、船員雇用促進センター、これの業務は国際通貨情勢の変動などございまして、まだ遅々としておるという状態でございまして、今後は、やはり政策の柱として客観情勢の推移も見きわめながら大いに努力してまいりたいと思つております。

その際に、御指摘のように、いろいろな具体的な問題が出てくるわけでございます。ことに、これを今後長く続けてまいり、恒久政策として考えました場合の問題点といううなことだと思ひます。いろいろ出てくるということでございます。確かに御指摘のように、外国船に乗船します日本入船員に対する保険の適用については、現行の船員保険の制度上は大きな制約があるということでございます。ただ、その雇用船員につきましては、厚生省とも協議の上、雇用契約が存続している場合には、元船主が保険法上の事業主となつて保険の継続維持が図られるといううな便法も講じておる面もございまして、離職船員につきましては、確かに御指摘のように、外国船に乗りました場合には、雇入れた外国船主が乗船中

の災害疾病につきましては別途の任意保険を掛け
ておるといことが通例でございますが、船員保
険につきましては、離職時に切れてしまうという
ことに確かなるわけでございます。このような
保険の問題というに、着目する必要があると思
うわけでございますが、現段階でのセンターの外
国船配業業務と申しますのは、いわば緊急措置
として深刻な雇用情勢に対処するというもので
おるわけでございまして、確かに御指摘のよう
に、船員側にとりて見ますと、生涯設計という
ような観点からすると、必ずしも十分な条件を備
えておらないという面がございます。これにつき
ましては、外国船乗り組みというのを、一つの大き
な流れとして育てなければならぬ面がございます
ので、そのための一つの課題として真剣にひとつ
取り組んでみたい、このように考えております。
いまのところ、この保険制度の問題について
は、制度そのものは厚生省所管でございまして、
そちらとのいろいろ打ち合わせもしなければなり
ませんし、審議会の審議等もございします。これ
も現に、基本的な問題についての審議は、これら
進むというような問題もございします。それら
の場での審議というものは進められるよう関係者
を大いに勧誘してまいりたい、このように考え
ておる次第でございします。

それから、二番目の四事業の話でござい
ます、これもいまちょっと申し上げましたように、
今後の問題といたしまして運輸省としても真剣に
検討すべき問題である。ただ、これは基本的に
は、保険の問題として関係者の合意が必要な事柄
でございします。厚生省の社会保険審議会とい
う場での議論というものは、これから始められ
うとしておりますので、そのような結果を見な
ら、前向きでひとつ考えてまいりたい、このよう
に考えております。

それから、もう一つ御指摘がありましたライ
センスの問題でございしますが、これも非常に具
体的な御指摘でございまして、確かに、海陸互換
性のあるライセンスというものの有用性、それによ

ますところの雇用政策の推進というものは一つ
かきではないかということで関係者からいろいろ
話があるところでございします。御承知のよう
に、船内のライセンスと申しますのは、いわば船
内職務の包括的ライセンス、片や陸上の方は専門
分野のおののわたりますところの専門ライセン
スというふうなことで、なかなか組み合わせ、結
びつきがむずかしいという面があるわけでござ
いまして、それに資格付与に至りますところの教
育訓練、経験の取り扱い方というものにも差異が
あるということで、これは非常に検討を進めなけ
ればならぬ問題がたまたまあるわけでござい
ます。しかし御指摘のように、船員の陸上転職の際
に、その経験知識をより生かすという意味からも、非
常に大事なことでありまして、再教育課程に
おきまして若干の陸上資格の取得というものを踏
まえまして講習もやっておる、そういうことにつ
いてどういうことができるか、これから鋭意詰め
てまいりたい、このように考えておる次第でござ
いします。

○教員委員 以上で終わりたいと思ひますけれど
も、最後に、大臣に御決意だけ伺いたいのです
が、定期船同盟行動憲章条約、いまUNCTAD
の会議も開かれておりますけれども、これは一日
も早く加入し、批准すべきであるという国際情勢
にあるかと思ひます。

もう一点は、先ほど船員局長からお話があ
つた千九百七十八年の船員の訓練、資格証明及び
直維持の基準に関する国際条約を採択するという
ようなことで船員の資質を上げるという問題が国
際間での大きな問題ですが、この二つの問題、大
臣として速やかに批准、加入すべきであると思
ひますが、一言だけ伺つて終わりたいと思ひます。

○森山国務大臣 定期船同盟行動憲章条約は、一
九七四年四月に採択され、現在、三十四カ国、世
界船腹量の六・三四％が加盟しておりますが、
発効要件である二十四カ国、二五％にまだ達する
に至っておりません。開発途上国は本条約の早期

発効を主張し、現在開催中のUNCTAD総会に
おいても本件が討議されるに至っております。こ
ういふ状況を勘案いたしまして、わが国といたし
ましては、本条約加入の意思を明らかにすること
が望ましいという考えに基づきまして、昨夏米関
係省庁の間で検討もしておりますし、またEC等
とも話し合いを進めております。これは前向きに
対処をしております。

船員の資質に関する国際条約につきましても、
これから審議会で相談をしまして対処してまい
りたいと思ひます。

○教員委員 終わります。

○運輸委員長 山本悌二郎君。

○山本(悌)委員 簡単に御質問を申し上げます。
いままでの方が詳しく御質問なさっておりますの
で、大分明確になっておりますけれども、二、三
の点についてちょっと伺ひしてみたいと思ひ
ます。

五十四年から四年間期限を延長しようとい
うわけですが、船員局長、これは実際の問題としてど
れほどの効用があったのか、非常に疑問があるの
ではないか。その効用というのは、私も演説す
ると長くなりますから、あなたの方から答弁を
もらった方が早いと思ひますが、私もから見る
と、余り効用がなかったのではないかと。そのお
答へによつて私が今度は一つ一つ突いてみたい、こ
う思つておるのですが、いかがでございしますか。

○向井政府委員 船員の雇用促進に關します法律
の効用ということでございしますが、確かに、いま
までの実績等を見ました場合に、それほど大きな
数字が上がつておるわけではございません。細か
い数字は省略させていただきますけれども、それ
ぞれの業種について差はございしますけれども、そ
んな大きな数字が上がつておるわけではござい
ません。ただ、これはやはり雇用情勢の推移、それ
から制度上の問題もございしますけれども、たと
え失業保険の給付が切れた後にこちらの給付金の
支給が始まるというふうな関係もございしますし、
それから経済情勢の微妙な変化というものもござ

いまして、当初の見込みほどは受給者が出てこ
なかつた。しかし、今後を見ますと、やはり一般
情勢が必ずしも好転していませんし、先ほど申
しましたような制度的な条件というものは変わ
つてまいりますので、五十四年度からはかなりの規
模でやはり大きな効用を発揮してまいるのでな
いか、このように考えております。

ただ、これはやはり緊急措置でございまして、
やはり船員政策、雇用政策の中の一環としての緊
急措置ということでございまして、その緊急措置
でもって対処しながら長期的な船員政策、雇用政
策を樹立し、いわばその過渡的な手当てをこの法
律等で行つていく、このような効用としては大き
な意味があるものと考えている次第でございま
す。

○山本(悌)委員 ですから、悪いと言つて
いるのではないのです。非常にいいことなんです
けれども、その効果、実績というものがそれほど
目に見えていないのではないかと。

たとえば、局長にお伺ひしますけれども、職
業訓練を行う、その中で海技大学校なり海員学
校なりいろいろ職業訓練所なりやっておりますが、
そういう実績というのはどのくらい上がつてお
りますか、わかりますか。

○向井政府委員 表面に出ている数字といた
しましては、数十人というふうな微々たる数字で
ございします。

○山本(悌)委員 だから、非常に少ないわけ
ですね。それほど効果がないということですね。後
で詳しいデータがありましたら、いただきたと思
ひます。

そこで、それによつて起因するところの、た
えばこれは一つの問題になりますけれども、海員
学校あるいは海員高等学校、特に私のところの場
合ですと、新潟県の村上に海員学校があります
が、この海員学校の生徒がだんだん減つていくの
です。せっかく一生懸命あそこを建てていただ
いたのですが、船乗りのなり手がなくなつてきた。
御存じのように、この上海府という地域は、もう

一軒残らず全部船員だということ、あるいは桃崎浜、新発田、中条あたりの海岸線は船乗りさんばかりであります、それがこの数年の間に落ち込んでいる。いわゆる船乗りにさせないという現象が起きているんですね。こういう問題をどうお考えになっておられるか、私は、非常に大きな問題だと思ふのです。

なぜならば、先ほども質問がありましたけれども、船に乗れるか乗れないかがまず一つありますし、乗ってもメリットがそれほどない。

先般も、私のところに相談に来たのです。これは水産科を卒業する男ですけれども、外航船に乗りたくないと言つたのです。日替でも大洋でも世話してやろうと言つたら、いやだめだ、とにかく近海、内航にしておいてくれ、こういうことなんです。遠くに行きたがらない。

いろいろありますけれども、こういうことを含めてこの海員学校の問題をお聞きしてみたいと思ふいます。

○向井政府委員 海員学校の問題について具体的な御指摘があったわけでございますが、確かに、いまの船員の養成機関、海員学校を含めまして上は商船大学、商船高等、海員学校、それから水産関係の諸学校、いろいろな関係があるわけでございます。これの教育実態、生徒の状態、それと海運界の実情、雇用情勢というものが、どうもずれと申しますか一つのしっくりしない面が出てきておりまして、学生の就職もなかなか思ひにくい。その反対効果といたしまして、御指摘のように入学者も減ってくるという状態が確かにございます。

これをどうするかということでございますが、客観情勢というものを考えました場合に、やはり船員制度の近代化の問題を中心にして、これからの船員のあり方、それを支えますところの教育という問題が大きく動きつづつあるということは確かでございます。いままでのそぐわなかった点を是正しつつ、今後の新しい問題に対処するという意味において、このところで、やはり基本

的な議論からし直さなければいかぬということも十分認識いたしております。実は、海上安全船員教育審議会という審議会があるわけでございまして、そこにおきましても、昨年の秋から鋭意調査が始められておりまして、いよいよこれから御指摘のような具体的な問題にも踏み入りまして、船員の教育訓練問題を大いに議論をしていただいて、なるべく早く結論を出していただき、それに基づきまして、教育機関全体の再編整備と申しますか、新しい形への衣がえというものも含めまして対応ということを考えてまいりたいと思つております。これが質的な問題と量的な問題といういろいろございしますが、どのようにかみ合ってくるか、この辺は非常にむずかしい問題もございします。

実は、国際条約の内容等もまだ審議会において勉強を始めたばかりという状態でございまして、これから非常に議論を詰めてまいります中で、御指摘のような問題についての解答がだんだん出てくる、できるだけ早くそれを取りまとめまして対処してまいりたい、このように考えておる次第でございます。

○山本(悌)委員 大臣、きょうのこの法案は、船員雇用の法案ですから、学校問題に余り触れたくないと思つておつたのですが、こんな機会でないとお大臣にもちょっと話を聞いてもらえないので申し上げておきますと、海員学校に入る生徒が減っていくということは全国的な傾向だと思ふんですね。特に新潟の場合は、そういうことで減っていく率が非常に大きくなったのは二つ問題がある。一つは、いま局長から話があったような問題です。これは船員問題あるいはそういう一連の問題をちゃんと解決しないといかぬと思つておりますが、もう一つは、教育問題の中で海員学校に入つても高校卒の資格がないのです。これは非常に大きな問題で、それだったら海員高等学校とどこが違うのだと、非常に悩まされておるのです。先般も、海洋婦人会のブロック総会がありまして、これが大議論の的になって、おれのところの

息子を海員学校にやつたのだけれどもまるつきりだめだ、高校卒の資格がない、そうすると甲板員だけに終わってしまったて何もできない、どうすればいいのだ、何とか高等学校にしてくれぬか、こういうことなんですね。

ですから、きょうのこの法案の中の質問では、的確性を欠いているかも知れませんが、これは後々まで大きな問題になることだと思ひますので、大臣もしおわかりでしたら、ひとつ御答弁をいただきたいと思ひます。

○森山国務大臣 村上でしたか、そういうことで地元の議員さんから、非常に心配しておられるというところは伺つております。

一般的に海員の需給関係が、特に若年層の就職が非常にむずかしいという問題があることは御承知のとおりでございますけれども、そういう問題と並んで、いま言った学校は二年ですから、高等学校は三年ですけれども、したがって、高等学校の卒業資格が取れぬという点が大きな問題であろうと思ひます。

先ほど船員局長から話がありましたようなことで、優秀な技術者としての船員というものを養成していくという観点からいま見直しておるわけでございますから、そういう中でこの問題について考えてまいりたい。地元ですから、非常に關心をお持ちなのはよくわかつておりますが、現段階においては、そういうようなお答えでひとつお許しを願ひたいと思ひます。

○山本(悌)委員 本論に戻ります。

それでは、離職問題でありますけれども、局長、私は、予算の分科会でもたしか御質問したと思ひますけれども、もう大分落ちついたようでありまして、漁船員の離職率というものが、数でいきましますと大したことはないんですね、この資料を見ましても、そう大した数になっておりませんけれども、実は、外航船員や内航船員、近海船員というものは、わりあいと技術を持っていますし使ひ道があるのです。ところが、漁業の方は、それほど使ひ道がないと言つたら、語弊があるかもしれま

せんけれども、魚をとることを主にして、そうしますと、もともとは沿岸漁業が主であった者が、たとえば北洋漁業に出ていく、あるいはサケ・マス船団、それから今度はニュージランドのイカ釣りというようなことに駆り出されていつているんですね。それが二百海里あるいはサケ・マスの規制を受けてはやはりうまくない状況なんです。これも地元にとくさんいたわけですから、そういうことを含めまして、その手当てというのか、実効というのは非常に少ない。

先ほど最初に申し上げましたように、非常に少ないものですから、とかく問題を起こしておる。その起こしておる問題の一つは、おれは魚しかとれないのだ、かっぱがおかになつたようなもので、魚をとりたいのだ、だから、自分が漁場へ帰ってきたら魚をとらしてもらいたい、ところが、そうなりますと、地元の方は漁協がこれに反対するということなんです、そういうトラブルがあったわけです。

これについて局長も御存じだと思いますけれども、どういふふうな指導されているのか、また今後こんな問題はたくさん出てくるのか。だんだんいゆる遠洋から近海へ、近海から沿岸へと漁業が戻ってくるのです。しかし、それほどよくない。すると、その人たちは結局どうしているかと言つと、漁協からみ出してしまうから仕方ない、土方に出ていくという現状です。土方という言葉がいいか悪いかわかりませんが、土建業の労働者というところで働いておるといのが実態なんです。その辺いかが見ておりますか。

○向井政府委員 お答え申し上げます。

前にも御指摘あった問題でございますが、その漁船乗組員対策というのは、確かにおっしゃいますように、一般の商船の乗組員とは全く様相が違つておりまして、ことに地域性もございまして、それなりにきめの細かい対応が必要であらうということでございます。職業紹介等につきましても、今後はファクシミリの導入等によりまして、

これは東北、北海道中心でございますけれども、求職あるいは求人情報の迅速な把握というようになことに努めまして、有機的な職業紹介業務の充実を心がけていくわけでございしますが、やはり一つの大きな問題として、先生はつきり御指摘されましたように、漁船乗組員自身がわれわれの予想していたような陸上転職ということを余り望まない、やはり大部分、ほとんどの方がまた海上の職場、漁船の職場を求職なさるというようなことでございまして、こういう問題につきましまして、業ぐるみと申しますか、漁業の実態を踏まえて、地域性もよく勘案いたしまして対応しなければならぬということが、先般の先生の御指摘でも十分わかりましたので、われわれとしては、水産庁のみならず県漁連あるいは漁業協同組合というように、この連携体制も、いろいろ予算的な手当ても含めましてできるように対処いたしておるということでございします。

特に新潟の海運局につきましては、実は先般、海運局長を呼びまして、そのような趣旨を伝えました。やはりいろいろ問題がある、まあ片づいたと申しておりましたけれども、これからいろいろ出てくる可能性がある、これは先生御指摘のとおりだと思います。これにつきましては、やはり体制を早くつくって、各海運局ごとに指示はしてございすけれども、新潟については、そういう具体的事例もあることから、実際さういうものに対応できるような実のあるものをつくって、くれといふことを指示いたしましたところ、早速いろいろ措置をいたしました。

県の水産部局、それから漁業協同組合連合会、その他の漁業関係団体というように、漁業離職給付金というものを、海運局が窓口になりまして、積極的にこれを設けるということにいたしましたという連絡がございました。非常に結構なことではないかと思ひます。何をやるかと申しますと、求人、求職情報の収集、交換、これは基本になる問題でございします。

それから労働力需給の調査というものを、やはり基礎的にちゃんとしておかなければいかぬ。それから教育訓練をどうするか、先生御指摘の技能の問題と絡めまして、そういう問題についても、いろいろ相談に乗り、指導もしなければいかぬというようなことを協議するための機関でございします。

いまの予定でございしますと、今月中には発足という報告が参っておりますので、ひとつこういうものをフルに活用いたしまして、御指摘のような具体的問題について遺憾なきを期していきたい、このように考えておる次第でございします。

○山本(徳)委員 最後、もう一度最初に戻りますけれども、この特別措置法、臨時であるにいたしましても、実効がないということ、私は、法案に対して何か無責任だと思つております。しかも六億八千七百万も予算をつけているわけでありまして、それが十分効果を発揮しないというのからは、私は、やはりその指導のまずさというものが、それから調査のまずさというものが、そういうものがあるのじゃないかと思ひますけれども、大臣、これは十分な実効を上げるようにひとつ指導を、やっていたらいいというところで、御決意を聞いて私の質問を終わります。

○森山国務大臣 御趣旨に沿うように努力いたします。

○山本(徳)委員 終わります。

○箕輪委員長 小林政子君。

○小林(政)委員 船員の雇用の促進に関する特別措置法の一部改正法案は、ここにも書かれておりますとおり、近海海運業等にかかわる事業規模の縮小に伴い離職給付金の発生が今後においても引き続き予想される、こういう状況にかんがみ、就職促進給付金の支給に関する特別措置の対象となる者の離職の日に関する期限が法律の施行の日から起算して二年といふまでなっております。今、昭和五十八年六月三十日まで延長しよう、こういう内容でございします。この問題に関連をいたしましたので、私は、最近の

深刻な船員の失業状況、そして雇用不安が一層増している、こういう状況の中で、現在、職安業務の内容、また失業保険等の支払い業務の急増している実態、これに対する船員職安の設置や定員あるいはまた業務上の体制というものが具体的にどうなっているのか、まず、この点について伺いをいたしたいと思ひます。

○向井政府委員 お答え申し上げます。失業船員の再就職の促進に当たりましては第一線の業務を行つておるのが船員職安所並びにそれと同様の業務を行つておる担当係でございます。この状況でございすけれども、本年三月の実績で申しまして、船員職安所等が取り扱いました求職者の数は約一万五千人ということでございします。これから求職者の再就職の促進と雇用の安定を図るために、安定所におきましては、就職指導、職業相談、求人開拓というふうないわゆる職業安定業務を総合的に行つておるわけでございします。昨年一年の実績で申しますと、累計で約一万件の件数ということになっております。

お話がございました失業保険の支払い件数でございますが、これが月平均約七千件ということになっておるわけでございまして、お金の支給業務というところは、これはなかなか大変な業務でございまして、失業保険のほか、いま御審議願つております船特法あるいは漁船法というものに基きます給付金……(小林(政)委員「答弁が聞かれません」と呼ぶ)

○箕輪委員長 御静粛にお願いします。

○向井政府委員 給付金の支給がかなり多忙をきわめておるといふことは事実でございします。やはり船員職安所業務、このような給付金の支給だけ、あるいは失業保険金の支給だけの業務じゃございせん、総合的にやらなければいかぬというところでございまして、その業務の充実を努めておるところでございまして、特に五十四年度におきましては、その対策をいたしまして、北洋関係を中心とした漁業離職者がやはり数的に非常に多いことになっておりますので、それが集

中のに発生いたしております北海道、東北におきまして離職者の再就職促進のための広域的な情報交換を主体としたものも、措置をひとつ総合的に考えようということでございまして、一番目玉と申しますか、大きな手段としては、フアクシミリの設置といふことをいたしまして、迅速、広範囲な情報の交換ができるように措置をいたしました。また、そういういわば設備の面だけでございせん、全国的に水産庁及び県と協力いたしまして、あるいは漁業関係の団体と連携を密にいたしまして、漁業にかかわる求人の雇用情報の交換というふうなことをやるということもございまして、増員その他の対策とあわせて職安業務のいわば総合的、有機的な強化ということを図るべく措置をいたしておるところでございします。

○小林(政)委員 いろいろと御協力をされているそのお話でございすけれども、具体的にお出しただけの資料によりますと、四十八年と現在とを比較いたしました、船員職安所は四十八年当時五十五カ所であったものが、現在は六カ所ふえて六十一カ所、また、その定員は七十九人から九十四人と、十五人ふえております。しかも、その業務の内容を見ますと、失業保険金及び給付金の受給者は、四十八年当時四千三百六十三人であったものが五十三年度は六千七百九十人になっておる、これは運輸省からお出しただいた資料でございします。そうしまして、しかも給付金というものが新たに加わりまして、これが結局三千七百四十四人、合計で、現在では約一万人を超す給付金の受給者を抱えている。しかし、四十八年当時比べれば倍にふえているのに、職員の数はずか十五人しかふえていない。これで本当にこの法律が定めている目的というものをきちんと果たしていくことができるのかどうか。前回のあの審議をいたしました決議の中にも、船員の職安所機能の強化ということがうたわれておられますけれども、果たしてこれでいいのかどうかという非常に大きな疑問を持つわけでございします。この点について具体的に今後どのよ

うにされていこうとされているのか、お答えをいただきたいと思ひます。

○向井政府委員 お答え申し上げます。

先ほど概略的なお話を申し上げたわけでございますが、先生御指摘のように、確かに、四十八年度と五十四年度の対比におきましては、定員の増加はそれほど大きなものではない、それに對して、業務量の方は相当張ってきておるといふことでございます。月間有効求職数の年間累計等を見ましても、九万三千人が十五万八千人になっておるといふような、資料がお手元にあるかと思ひますけれども、そのような状態を呈しているわけでございまして、確かに、現場の職員は非常に業務に忙殺されておるといふことは事実でございます。これをやはり何とかせねばいかぬということ、先ほどのような定員の増ということもいたしておるわけでございまして、先生御承知のように、この定員の増加というのは非常に困難でございまして、やはりいろいろな別途の手段を総合的に考へて業務運営をやっていくとせんと対応できないということでございます。

そういうことで、年々いろいろな方法を考へてやってきておるわけでございまして、従前の継続も合せて五十四年度につきましても事項を申し上げますと、漁業離職者相談員というものを民間の方に委嘱いたしますとか、あるいは賃金職員をかなり大量に雇入れますとか、年間通じまして、五十四年度で三千人日分の賃金職員の予算があるわけでございまして、こういうものも考へて、いわば正規の職員の補助をさせるという体制を一つ考へておる。それからさらに、職員が遠隔地、安定所等のごさいません遠隔地におきまして、この離職者の就職指導に当たれるように、そういう場所へ出張して相談に乗れる経費というふうなものも計上いたしておるわけでございまして、やはり大きな問題といたしましては、先ほど申しましたファクシミリという新しい手法を中心といたしました広域就職促進策ということでございます。これを合せてございまして、この

全部のいわば事務経費的な経費と申しますのが、五十三年度と比較いたしました五十四年度は三三・四％、三・三倍に一応ふくれ上がつておるといふことでございまして。

それなりに一生懸命対応いたしておるといふことは、ひとつ御理解願ひたいわけでございまして、私もどしどしとしましては、やはり一番基礎になります広域情報というものをがっちり踏まえ、水産庁、県等の水産部局との連携をより一層密にし、いろいろな知恵もおかりいたしまして、有機的な総合的な対策としての職安業務というものの充実を図つてまいりたい、それによりまして人間の足らざるところを補つてまいりたい、このように考へておるわけでございまして、私もどしどしとしまして、これで何とかこの忙しい中を切り抜けていくというふうな考へておる次第でございます。

○小林(政)委員 いろいろと総合的な対策はおとりになっていらつしやるようでございすけれども、実際には、この失業保険金あるいはまた給付金の支給だけでも四十八年の倍を超すような件数になつておる、こういう業務量がふえてきておる中で、どうしても現状では職安の開拓というものにしわ寄せがされていくのではないかと。そして事実問題としては、船員局の皆さんの悩みもいろいろと私、聞いております。こういう中で、やはりその実態に見合った――たとえば年間の月間有効求職数のこれも、四十八年当時比べて一・七倍もふえておる。これでは、本場に雇用を、再就職を保障していくという立場から公共職業安定所としての基本姿勢を持つて臨むならば、いまのような現状では、これは実際にはできないのではないかと。しわ寄せが結局そこに寄せられてしまつていくというこの現状では、離職者のための再就職を本場に保障していく、雇用の拡大を図っていくという立場から、この問題についてはやはり真剣に今後考へていく必要があるのではないかと、このように思ひますけれども、具体的な方針をも含めて、これは大臣からもお伺ひをいたしたいと思ひます。

○森山國務大臣 いろいろ御心配がありとうございしました。いろいろ予算措置もとつておりますし、総合的に考へまして、そういう御心配のないようにできるだけ努力をいたします。

○小林(政)委員 もうちょっと静粛にしたいだけまかせでしょうか、委員長。ちよど御答弁がよく聞けない面があります。

○運輸委員長 委員各位にお願いいたします。御静粛に願ひます。

○小林(政)委員 実は、離職をしてすでに失業保険も切れてしまつておる、こういう状態にある船員のみなさん、あるいはまた船員職業安定所としていろいろなアンケート調査をされたというふうな何つておられますけれども、その中でもいまいろいろな意見が出てきておる、遠距離の求人に対する問い合わせや紹介等は、人手が足りないために、要員が足りないために、求職あるいは求人者がこれを電話で問い合わせをして、労働条件をいろいろと話し合つていくというふうなこともされておるとか、あるいはまた東京、大阪方面の求人状況がもつと地方でもわかるようにしてほしいとか、あるいはまた求人開拓をもつと実施してほしいとか、こういう切実な要求が、まだ幾つかずつございまして、このアンケートの中にいろいろと述べられております。やはり求人票に労働条件の明示ということが非常に重要ではないかというふうなことは私がお話を伺つて思ひました。これが電話などで双方の話し合いということから、どうしても労働条件そのものが一定の公共職業安定所としての水準を保つていくというふうな方向での指導がやられない、こういう中でいろいろと問題点が出てきておるといふようなことも言われておりますし、こういった点を改善していくということは今後の問題として非常に重要ではないか、このように考へております。

したがって、船員職安の職員の数をもつとふやしていくとか、現在、支局では一人ぐらいでやつておるところがずいぶん多いのですが、やはり最低二、三人は必要ではないか。そして職業開拓を本格的に進めていく、あるいは支給業務をやつていく、こういう専門的な係を置いて、そして船員のいまのこの深刻な事態の開拓を図つていくということが非常に重要だといふふうに思ひます。この点については特段の配慮をしてもらいたい、このように思ひますけれども、いかがでしょうか。

○向井政府委員 重ねてのいろいろの御指摘でございますが、確かに、そういうアンケート調査の中にも出てきたかと思ひますけれども、末端のいろいろな不円滑の問題というのはあろうかと思ひます。これにつきましては、御指摘ありましたような失業保険金あるいは給付金の支給業務といういわば単純業務がございまして、ただ、これは量的には大変でございます。あるいは集中して業務が立て込んでくるということがございまして、これにつきましても、やはり専門の職安職員以外にも船員関係の職員というのが全国で九百人ぐらい、こういう業務に直接、間接に使へる人間もおりますので、そういう者たちの応援体制ということも十分考へて対処する。ただもう一つ、御指摘のように職業紹介その他の職場の開拓というふうな問題につきましては、これはなかなか専門家でないとできないということもございまして、数少ない専門職員がそれに力を注げるように、しかも、それを補助いたしますところの賃金職員なりあるいは民間の相談員なりというものが有機的に働けるように十分考へてまいりたい。御指摘のようない地域的な問題というのにつきましても、今後、きめ細かくひとつ調へまして、それぞれ細かい指導をいたしてまいりたい、このように考へておる次第でございます。

○小林(政)委員 時間がなくなつてまいりましたので、何点か一緒にして御質問いたします。

船員職業安定法の二十条によれば「求職の開拓」ということが明確にうたわれておりますが、こういう方向を今後一層強めていくことが必要ではないか、この点が第一点。

それから、船員雇用促進センターの問題につきましても、現在、センターが行つております訓練業

務に関連いたしました。失業船員の場合、特に失業保険も切れてしまった、そして実際にセンターで訓練を受けた、海で働きたい、こういう希望を持っている船員、こういう人たちが、あるいはまた船員職業安定法十二条で「船員職業紹介の事業を行うにあたり必要があると認めるときは、宿泊施設、食堂、浴場その他の施設を設けるものとする。」ということも明記されておりますけれども、やはり何らかの利用しやすい条件をつくっていくことが非常に大事ではないかと私は思いますけれども、この点について今後の方針を含めて職を求めている人たちが利用できるか、そういうものが私は必要だと思えますけれども、お伺いをしたいと思えます。それが二点目です。

それから、やはり現在、私どもの耳に伝わってまいりますところによりますと、海運の経営者団体などでは、失業船員の外航船への乗船ということよりも、予備船員を外航船に乗せていくという方向を、一層強めていきたいという意向を持たれていて、やに聞いておりますけれども、今後一体このような運営というのはどうなっていくのか。さきの本法案による雇用の促進という問題は、離職船員が主たる目的であるということも明記されておりますので、こういった立場から今後の指導については、そのような方向を一層強めてもらいたい。

以上三点について質問をいたして、終わりたいと思えます。

○向井政府委員 まず、求職の開拓の問題でございますが、法律にもうたわれておりますように、これはやはり職業業務の中核をなす業務でございます。やはりわれわれとしても、現場の第一線の人たちが、いろいろな情報、先ほど申しましたような新しい手法も交えた情報を収集し、それを的確に把握いたしまして、求職活動が円滑にいくような努力をするということとともに、われわれといたしまして、現場職員のそういう働きを助けるために、海運関係、水産関係を問わず、中央の場におきましても求職開拓についての努力と

いうものを総合的に推進してまいりたい、それらをあわせまして、なるべく早い時期に望ましい雇用情勢というものが現出いたしますような努力をしてまいりたい、このように考えております。

そのような考え方の一環として、次に御指摘ございましたセンターの問題があるわけでございまして、センターの問題について二つ御質問がございまして、まとめてお答え申し上げます。一つ、御承知のように、昨年の六月から業務開始というところで船員雇用促進センターが発足したわけでございまして、実績を申し上げますと、五十三年度におきましては、三百二十二人のあつせんのうち三百十六人が失業船員ということでございまして、先生御指摘のような失業船員主体という形にいまのところなっております。それで……

○箕輪委員長 委員の諸君に申し上げます。御静粛に願います。

○向井政府委員 この方向というのは今後も変わらないのではないかと。われわれとしても、やはり失業船員というものを主体に物考えていくという姿勢には変わりないということでございます。

さらに、訓練関係のお話が具体的にございまして、訓練事業というものをセンターが行っております。海軍英語、タンカー研修等をやっているわけでございまして、受講者六百八十三人というところで、そのうち三百二十三名が失業船員というところでかなり大きな割合になっておるわけでございまして。

今年度は、さらにこれを充実させていくということでも努力をしているところでございまして、本人の費用負担の問題というのはかなり重要な問題でございます。授業料は確かに無料になっておりますけれども、開催場所がそうたくさんあるわけではございませんで、今度は大阪を加えて二カ所にする予定でございまして、受講いたしますの少ない点もございまして、受講いたします船員の宿泊施設、これは確かに問題があると思えますので、これにつきましては、法律の規定もあるわけでございますけれども、センターのやり方

といたしましては、失業保険給付金等の寄宿手当が支給されている者、これは問題がないわけでございますが、それがいない者につきましては、公的な宿泊施設を低廉な料金で提供するということを実はやっております。たとえば日本船員厚生協会の会員会館、その他の宿泊施設が全国に百三十カ所ぐらいございまして、こういうものをフルに活用していきたい。費用負担の点から申しますと、通常でございまして二千元ぐらいの費用がかかります。いろいろ実質的な補助をしまして六百元ぐらいの本人負担でやっております。措置も講じておるところでございまして、割合から申しますと利用者もかなり出ているという現状でございまして。こういうような施策につきましては、先生御指摘のように非常に重要なポイントでございまして、今後とも、十分良好な運営がされるように心がけ、指導してまいりたい、このように考えておる次第でございまして。

○小林(政)委員 時間がないからこれでやめなす。

○箕輪委員長 これにて本案に対する質疑は終了いたしました。

○箕輪委員長 これより討論に入るのであります。討論の申し出がありませんので、直ちに採決いたします。

船員の雇用の促進に関する特別措置法の一部を改正する法律案について採決いたします。

本案に賛成の諸君の起立を求めます。

〔賛成者起立〕

○箕輪委員長 起立総員。よって、本案は原案のとおり可決すべきものと決しました。

お諮りいたします。

ただいま議決いたしました本法案の委員会報告書の作成につきましては、委員長に御一任願いたいと存じますが、御異議ありませんか。

〔異議なし〕と呼ぶ者あり〕

○箕輪委員長 御異議なしと認めます。よって、さよう決しました。

〔報告書は附録に掲載〕

○箕輪委員長 この際、森山運輸大臣から発言を求められておりますので、これを許します。森山運輸大臣。

○森山運輸大臣 ただいまは船員の雇用の促進に関する特別措置法の一部を改正する法律案につきまして、御審議の結果、御可決をいただき、まことにありがとうございます。政府といたしまして、本委員会における審議の内容を尊重いたしまして、船員の雇用の促進に必要措置を講ずることにより、船員の職業及び生活の安定を図るために努力を尽くす所存でございまして。ありがとうございます。(拍手)

○箕輪委員長 海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律の一部を改正する法律案を議題といたします。

趣旨の説明を聴取いたします。森山運輸大臣。

海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律の一部を改正する法律案

〔本号末尾に掲載〕

○森山運輸大臣 ただいま議題となりました海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律の一部を改正する法律案の提案理由につきましては御説明申し上げます。

海洋汚染の防止につきましては、従来から油及び廃棄物の厳しい排出規制を実施するとともに、監視取り締まり体制の強化等に努めてきたところ

であり、今後とも、国際的動向にも十分対応しつつ、対策の充実強化を図る必要があるものと考え
ております。

今回国会に別途提出されております廃棄物その他の物の投棄による海洋汚染の防止に関する条約は、主として陸上で発生した廃棄物等の海洋への投棄を規制することを目的として、昭和四十七年に採択された条約であります。昭和五十年に締結された条約であり、その締結国も先進諸国の大部分を網羅する四十カ国に達しておりますので、わが国といたしましても、同条約の批准を急ぐ必要があり、今回国会において御承認をお願いしていただいております。

このため海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律の一部を改正し、同条約の批准に伴い新たに必要となる国内法制の整備を図ることとし、あわせて、従来からの懸案であるビルジの排出規制の対象船舶の範囲を拡大することとした次第であります。

次に改正案の概要について御説明申し上げます。

第一に、海洋環境の保全上注意を払うべき廃棄物の船舶からの排出について海上保安庁長官の確認制度を設けるとともに、航空機からの廃棄物等の排出を新たに規制する等の措置を講ずることとしたしております。

第二に、船舶または海洋施設における廃棄物等の焼却を禁止し、または一定の基準にかからしめる等、排出の規制に準じた制度を設けることによりたしております。

第三に、現在ビルジの排出規制の対象外である総トン数三百トン未満のタンカー以外の船舶のうち、総トン数百トン以上の船舶を新たにビルジの排出規制の対象とするともに、既存船舶については経過措置及び適用除外措置を講ずることとしたしております。

以上が、この法律案を提案する理由であります。何とぞ慎重御審議の上、速やかに御賛成くださ

いますようお願い申し上げます。
○質疑委員長 これにて趣旨の説明は終わりました。

次回は、来る十一日午前十時理事会、午前十時三十分委員会を開会することとし、本日は、これにて散会いたします。

午後零時四十七分散会

海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律の一部を改正する法律案

海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律の一部を改正する法律案

海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律（昭和四十五年法律第三十六号）の一部を次のように改正する。

目次中「第四章 海洋施設からの油及び廃棄物の排出の規制（第十八条・第十九条）」を「第四章の二 船舶及び海洋施設における油及び廃棄物の焼却の規制（第十八条・第十九条）」に改める。

第一条中「及び海洋施設を」と、海洋施設及び航空機に改め、「排出すること」の下に「並びに船舶及び海洋施設において油及び廃棄物を焼却すること」を、「防止し」の下に、あわせて海洋の汚染の防止に関する国際約束の適確な実施を確保しを加える。

第三条中第十二号を第十四号とし、第七号から第十一号までを二号ずつ繰り下げ、第六号を第七号とし、同号の次に次の一号を加える。

八 航空機 航空法（昭和二十七年法律第二百三十一号）第二条第一項に規定する航空機をいう。

第三条第五号を同条第六号とし、同条第四号中「（港則法（昭和二十三年法律第七十四号）に基づき港の区域を含む。以下同じ。）」を削り、同号を

同条第五号とし、同条第三号の次に次の一号を加える。

四 焼却 海域（港則法（昭和二十三年法律第七十四号）に基づく港の区域を含む。以下同じ。）において、物を処分するために燃焼させることをいう。

第四条第一項第一号中「船舶若しくは積荷の損傷を防止し」を削り、同条第三項中「三百トン」を「百トン」に改める。

第九条第一項中「三百トン」を「百トン」に改め、同条第二項中「日本船舶をいう」の下に、以下同じを加える。

第十条第一項第一号中「船舶若しくは積荷の損傷を防止し」を削り、同条第二項に次の二号を加える。

四 廃棄物その他の物の投棄による海洋汚染の防止に関する条約（以下「海洋投棄規制条約」という。）の締結国たる外国（以下単に「締結国」という。）において積み込まれた廃棄物の当該締結国の法令に従つて排出（政令で定める本邦の周辺の海域（以下「本邦周辺海域」という。）においてするものを除く。）

五 外国の内地又は領海における埋立てのための廃棄物の排出

第十条に次の四項を加える。

三 前項第三号の規定により廃棄物を排出する場合において、その廃棄物がその排出につき海洋環境の保全の見地から特に注意を払う必要があるものとして政令で定める廃棄物であるときは、当該廃棄物を船舶から排出しようとする者は、当該廃棄物の船舶への積み込み前（当該廃棄物が当該船舶内において生じたものであるときは、その排出前）に、その排出に関する計画が同条の基準に適合するものであることについて、確認の申請書を提出して、海上保安庁長官の確認を受けなければならない。

四 海上保安庁長官は、前項の申請書を受理した場合において、その排出に関する計画が第二項第三号の基準に適合するものであることを確認

したときは、申請者に排出確認済証を交付しなければならぬ。

五 排出確認済証の交付を受けた者は、当該廃棄物の排出に従事する船舶内に、排出確認済証を備え置かなければならぬ。

六 前三項に定めるもののほか、確認の申請書の様式、排出確認済証の様式その他確認に関し必要な事項は、運輸省令で定める。

第十一条中「廃棄物の排出（前条第二項第一号の廃棄物の排出を除く。）を」前条第二項第二号又は第三号の規定によつてする廃棄物の排出に改める。

第十四条中「廃棄物の排出（第十条第二項第一号の廃棄物の排出を除く。）を」第十条第二項第二号又は第三号の規定によつてする廃棄物の排出に改める。

第十七条中「廃棄物」の下に「（同条第三項の政令で定める廃棄物を除く。）」を加え、「排出（同項第二号に適合する排出を除く。）を」同条の規定によつてする排出に改める。

第四章の章名中「海洋施設」の下に「及び航空機」を加える。

第十八条の見出し中「海洋施設」の下に「及び航空機」を加え、同条第一項本文中「海洋施設」を「海域」において、海洋施設又は航空機に改め、同項第一号中「海洋施設」の下に「若しくは航空機」を加え、「若しくは損傷を防止し」を削り、同項第二号中「海洋施設」の下に「又は航空機」を加え、同条第二項中「次の」を「海洋施設からの次の」に改め、同項第二号中「廃棄物」の下に「（同条第三項の政令で定める廃棄物を除く。）」を加え、同条に次の一項を加える。

三 第一項本文の規定は、航空機からの次の各号の一に該当する油又は廃棄物の排出については、適用しない。

一 当該航空機内にある者の日常生活に伴い生ずる汚水その他海域において排出することがやむを得ない油又は廃棄物であつて政令で定めるものの排出

二 締約国において積み込まれた廃棄物の当該締約国の法令に従つてする排出（本邦周辺海域においてするものを除く）

第四章の次に次の一章を加える。

第四章の二 船舶及び海洋施設における油及び廃棄物の焼却の規制

（油及び廃棄物の焼却の規制）

第十九条の二 何人も、船舶又は海洋施設において、その焼却が海洋環境の保全に著しい障害を及ぼすおそれがあるものとして政令で定める油又は廃棄物の焼却をしてはならない。

2 船舶又は海洋施設において、前項の政令で定める油又は廃棄物以外の油又は廃棄物の焼却をしようとする者は、政令で定める焼却海域及び焼却方法に関する基準に従い、当該油又は廃棄物の焼却をしなければならない。

3 前項の規定により油又は廃棄物の焼却をする場合において、その油又は廃棄物がその焼却につき海洋環境の保全の見地から特に注意を払う必要があるものとして政令で定める油又は廃棄物であるときは、当該油又は廃棄物の焼却をしようとする者は、当該油又は廃棄物の船舶又は海洋施設への積み込み前（当該油又は廃棄物が当該船舶又は海洋施設内において生じたものであるときは、その焼却前）に、その焼却に関する計画が同項の基準に適合するものであることについて、確認の申請書を提出して、海上保安庁長官の確認を受けなければならない。

4 海上保安庁長官は、前項の申請書を受理した場合において、その焼却に関する計画が第二項の基準に適合するものであることを確認したときは、申請者に焼却確認済証を交付しなければならない。

5 焼却確認済証の交付を受けた者は、当該油又は廃棄物の焼却に従事する船舶又は海洋施設内に、焼却確認済証を備え置かなければならない。

6 前三項に定めるもののほか、確認の申請書の様式、焼却確認済証の様式その他確認に関し必要な事項は、政令で定める。

要な事項は、運輸省令で定める。

7 第一項から第五項までの規定は、船舶又は海洋施設における次の各号の一に該当する油又は廃棄物の焼却については、適用しない。

一 当該船舶又は海洋施設内にある者の日常生活に伴い生ずる不要な油又は廃棄物その他政令で定める当該船舶又は海洋施設内において生ずる不要な油又は廃棄物の焼却

二 次条第一項又は第十九条の四第一項の検査において行う油又は廃棄物の焼却

三 締約国（海洋投棄規制条約の規定のうち廃棄物その他の物の海洋における焼却の規制に関する規定が効力を生じていない締約国を除く。以下同じ）において積み込まれた油又は廃棄物の当該締約国の法令に従つてする焼却（本邦周辺海域においてするものを除く。）

（焼却設備の検査等）

第十九条の三 船舶所有者又は海洋施設の設置者は、船舶又は海洋施設において前条第三項の政令で定める油又は廃棄物（同条第七項第一号に規定する油又は廃棄物を除く。以下「要焼却確認廃棄物」という。）の焼却の用に供される設備（以下「焼却設備」という。）を初めて要焼却確認廃棄物の焼却の用に供しようとするときは、当該焼却設備について運輸大臣の検査を受けなければならない。

2 運輸大臣は、前項の検査の結果、当該焼却設備が運輸省令で定める技術上の基準に適合すると認めるときは、当該船舶所有者又は海洋施設の設置者に対し、当該焼却設備を用いて焼却をすることができると要焼却確認廃棄物の種類及び当該焼却設備の使用の方法（以下「使用方法等」という。）を定めて焼却設備検査証を交付しなければならない。

3 焼却設備検査証の有効期間は、二年とする。

第十九条の四 焼却設備検査証の交付を受けた船舶所有者又は海洋施設の設置者は、当該焼却設備について定められた使用方法等を変更してこれを使用しようとするとき、その他運輸省令で定めるときは、焼却設備検査証を提出して、当該焼却設備について運輸大臣の検査を受けなければならない。

2 運輸大臣は、前項の検査の結果、当該焼却設備が前条第二項の運輸省令で定める技術上の基準に適合すると認めるときは、当該船舶所有者又は海洋施設の設置者に焼却設備検査証を交付しなければならない。この場合において、運輸大臣は、必要に応じ、当該焼却設備について定められた使用方法等を変更するものとする。

船舶所有者又は海洋施設の設置者は、当該焼却設備について運輸省令で定める改造又は修理を行うとき、当該焼却設備について定められた使用方法等を変更してこれを使用しようとするとき、その他運輸省令で定めるときは、焼却設備検査証を提出して、当該焼却設備について運輸大臣の検査を受けなければならない。

2 運輸大臣は、前項の検査の結果、当該焼却設備が前条第二項の運輸省令で定める技術上の基準に適合すると認めるときは、当該船舶所有者又は海洋施設の設置者に焼却設備検査証を交付しなければならない。この場合において、運輸大臣は、必要に応じ、当該焼却設備について定められた使用方法等を変更するものとする。

第十九条の五 第十九条の三第一項又は前条第一項の検査を受けようとする者（国を除く。）は、運輸省令で定めるところにより、手数料を納付しなければならない。

第十九条の六 運輸大臣は、焼却設備が第十九条の三第二項の運輸省令で定める技術上の基準に適合しなくなつたと認めるときは、焼却設備検査証の交付を受けた船舶所有者又は海洋施設の設置者に対し、焼却設備検査証の返納又は焼却設備の修理を命ずることができる。

（焼却設備の使用）

第十九条の七 焼却設備は、第十九条の三又は第十九条の四で定めるところにより、運輸大臣の検査を受け、有効な焼却設備検査証の交付を受けているものでなければ、要焼却確認廃棄物の焼却の用に供してはならない。

2 焼却設備は、当該焼却設備について定められた使用方法等に従つて使用するのでなければ、要焼却確認廃棄物の焼却の用に供してはならない。

3 前二項の規定は、第十九条の三第一項又は第十九条の四第一項の検査において行う要焼却確認廃棄物の焼却については、適用しない。

（焼却設備検査証の備え置き）

第十九条の八 焼却設備検査証の交付を受けた船舶所有者又は海洋施設の設置者は、当該焼却設備又は海洋施設内に、焼却設備検査証を備え置かなければならない。

船舶所有者又は海洋施設の設置者は、当該船舶又は海洋施設内に、焼却設備検査証を備え置かなければならない。

（焼却記録簿）

第十九条の九 焼却設備検査証の交付を受けた船舶の船長又は海洋施設の管理者は、当該船舶又は海洋施設内に、焼却記録簿を備え付けなければならない。

2 船長又は海洋施設の管理者は、当該焼却設備による要焼却確認廃棄物の焼却その他要焼却確認廃棄物の取扱ひに関する作業で運輸省令で定めるものが行われたときは、そのつど、運輸省令で定めるところにより、焼却記録簿への記載を行わなければならない。

3 船長又は海洋施設の管理者は、焼却記録簿をその最後の記載をした日から二年間船舶又は海洋施設内に保存しなければならない。

（省令への委任）

第十九条の十 検査の申請書の様式、焼却設備検査証の様式その他検査に関し必要な事項及び焼却記録簿の様式その他焼却記録簿に関し必要な事項は、運輸省令で定める。

（日本船舶以外の船舶に設置された焼却設備に関する特例）

第十九条の十一 締約国の政府から焼却設備に関する当該締約国の法令に適合していることを証する有効な書面の交付を受けている焼却設備（日本船舶に設置されているものを除く。）については、第十九条の三第一項、第十九条の四第一項、第十九条の六及び第十九条の七第一項の規定は、適用しない。

2 前項の規定は、同項に規定する焼却設備について検査の申請がされた場合において、運輸大臣が当該申請を第十九条の三第一項前段の検査の申請とみなして当該検査を行うことを妨げるものではない。この場合において、運輸大臣が焼却設備検査証を交付したときは、当該焼却設備については、前項の規定にかかわらず、同条

第一項後段、第十九条の四第一項、第十九条の六及び第十九条の七第一項の規定を適用する。

3 第一項に規定する焼却設備（前項の規定の適用を受けるものを除く。）の使用については、第十九条の七第二項中「定められた」とあるのは「締約国の政府によつて定められた」と、第十九条の八及び第十九条の九第一項中「焼却設備検査証」とあるのは「第十九条の十一第一項の書面」とする。

第四十三条の見出しを「（船舶等の廃棄の規制）」に改め、同条中「船舶」という「海洋施設又は航空機（以下「船舶等」という。）」を加え、「政令で定める海域に政令で定める方法によりを」「船舶等政令で定めるものを除く。」「を政令で定める廃棄海域及び廃棄方法に関する基準に従つて」「に、除去することが困難な遭難船舶を」「遭難した船舶等であつて除去することが困難なものの」に改め、同条に次の五項を加える。

2 前項ただし書の規定により船舶等を海洋に捨てる場合において、その船舶等が政令で定める大きさ以上の大きさの船舶等（遭難した船舶等であつて除去することが困難なものを除く。）であるときは、当該船舶等を海洋に捨てようとする者は、その廃棄に関する計画が同項ただし書の基準に適合するものであることについて、あらかじめ、確認の申請書を提出して、海上保安庁長官の確認を受けなければならない。

3 海上保安庁長官は、前項の申請書を受理した場合において、その廃棄に関する計画が第一項ただし書の基準に適合するものであることを確認したときは、申請者に船舶等廃棄確認済証を交付しなければならない。

4 船舶等廃棄確認済証の交付を受けた者は、当該船舶等の廃棄に従事する船舶その他の施設の内部（当該船舶等の内部）に、船舶等廃棄確認済証を備え置かなければならない。

5 前三項に定めるもののほか、確認の申請書の様式、船舶等廃棄確認済証の様式その他確認に

関し必要な事項は、運輸省令で定める。

6 第三章及び第四章の規定は、船舶又は海洋施設若しくは航空機から船舶等を捨てる場合には、適用しない。

第四十七條第三項中「排出」の下に「又は焼却」を加える。

第四十八條第二項中「又は海洋施設の設置者」を「海洋施設の設置者若しくは管理者又は航空機の使用者」に、「又は海洋施設に係る油若しくは廃棄物の排出又は油若しくは油又ははに改め、同条第五項中「油記録簿」の下に「焼却設備」を加える。

第四十九條の次に次の一条を加える。

（指導等）

第四十九條の二 運輸大臣又は海上保安庁長官は、この法律の目的を達成するため必要があると認めるときは、船舶所有者、船長その他油又は廃棄物の排出又は焼却その他の海洋の汚染又は海上災害の防止と密接な関連を有する業務に携わる者に対し、これらの者が海洋の汚染又は海上災害の防止の見地に照らしてその業務を適正に処理するよう必要な指導、助言及び勧告をすることができ。

第五十三條第二項中「管区海上保安本部長」を「海運局長又は管区海上保安本部長に改め、一部を」の下に「海運局支局長又は」を加え、「行なわせる」を「行わせる」に改める。

第五十四條中「第三條第六号を」この法律に、「政令を」を「命令を」に、「政令で」を「その命令で」に、「経過措置に」を「罰則に関する経過措置及び経過措置に」に改める。

第五十五條第一項第九号中「第四十三條を」第四十三條第一項に、「違反した」を「違反して船舶等を捨てた」に改め、同号を同項第十号とし、同項中第五号から第八号までを一号ずつ繰り下げ、同項第四号中「行なつた」を「行つた」に改め、同号を同項第五号とし、同項第三号の次に次の一号を加える。

四 第十九條の二第一項又は第二項の規定に違反して油又は廃棄物の焼却をした者

第五十六條中第三号を第四号とし、第二号を第三号とし、第一号の次に次の一号を加える。

二 第十九條の七第一項又は第二項の規定に違反して焼却設備を要焼却確認廃棄物の焼却の用に供した者

第五十七條中第八号を第九号とし、第三号から第七号までを一号ずつ繰り下げ、第二号の次に次の一号を加える。

三 第十條第三項、第十九條の二第三項又は第四十三條第二項の規定に違反した者

第五十八條第一号中「又は第十六條第一項若しくは第三項」を「第十六條第一項若しくは第三項又は第十九條の九第一項若しくは第三項」に改め、同条第二号中「又は第十六條第二項」を「第十六條第二項又は第十九條の九第二項」に、「又はは」を「又はは」に改め、同条中第九号を第十一号とし、第五号から第八号までを二号ずつ繰り下げ、第四号を第五号とし、同号の次に次の一号を加える。

六 第十九條の八の規定に違反して当該船舶又は海洋施設に設置された焼却設備を要焼却確認廃棄物の焼却の用に供した者

第五十八條第三号中「廃棄物の排出（第十條第二項第一号の廃棄物の排出を除く。）」を「第十條第二項第二号又は第三号の規定によつてする廃棄物の排出」に改め、同号を同条第四号とし、同条第二号の次に次の一号を加える。

三 第十條第五項、第十九條の二第五項又は第四十三條第四項の規定に違反した者

附 則

（施行期日）

第一条 この法律は、廃棄物その他の物の投棄による海洋汚染の防止に関する条約が日本国について効力を生ずる日から施行する。ただし、第四條第三項及び第九條第一項の改正規定並びに次条の規定は、公布の日から起算して三月を超えない範囲内において政令で定める日から施行する。

（経過措置）

第二条 この法律による改正後の海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律（以下「新法」という。）第四條第一項本文の規定又は新法第五條から第八條までの規定は、タンカー以外の船舶で総トン数二百トン以上二百トン未満のものであつて前条ただし書の政令で定める日前に建造され若しくは建造に着手されたものからのビルジの排出又は当該船舶については、当該日から起算して三年を経過する日までの間は、適用しない。

第三条 この法律の施行前にした行為に対する罰則の適用については、なお従前の例による。

（港務法の一部改正）

第四条 港務法昭和二十五年法律第二百十八号の一部を次のように改正する。

第十二條第一項第十一号の三中「第三條第六号」を「第三條第七号」に、「第三條第九号」を「第三條第十一号」に改める。

（水質汚濁防止法の一部改正）

第五条 水質汚濁防止法昭和四十五年法律第三十八号の一部を次のように改正する。

第二十三條第二項中「第三條第九号」を「第三條第十一号」に改める。

えなない範囲内において政令で定める日から施行する。

（経過措置）

第二条 この法律による改正後の海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律（以下「新法」という。）第四條第一項本文の規定又は新法第五條から第八條までの規定は、タンカー以外の船舶で総トン数二百トン以上二百トン未満のものであつて前条ただし書の政令で定める日前に建造され若しくは建造に着手されたものからのビルジの排出又は当該船舶については、適用しない。

2 新法第四條第一項本文の規定又は新法第五條から第八條までの規定は、タンカー以外の船舶で総トン数二百トン以上二百トン未満のものであつて前条ただし書の政令で定める日前に建造され若しくは建造に着手されたものからのビルジの排出又は当該船舶については、当該日から起算して三年を経過する日までの間は、適用しない。

第三条 この法律の施行前にした行為に対する罰則の適用については、なお従前の例による。

（港務法の一部改正）

第四条 港務法昭和二十五年法律第二百十八号の一部を次のように改正する。

第十二條第一項第十一号の三中「第三條第六号」を「第三條第七号」に、「第三條第九号」を「第三條第十一号」に改める。

（水質汚濁防止法の一部改正）

第五条 水質汚濁防止法昭和四十五年法律第三十八号の一部を次のように改正する。

第二十三條第二項中「第三條第九号」を「第三條第十一号」に改める。

（運輸省設置法の一部改正）

第六条 運輸省設置法（昭和二十四年法律第百五十七号）の一部を次のように改正する。

第四條第一項第十七号の三の次に次の一号を加える。

十七の四 船舶及び海洋施設に設置される焼却設備の検査をすること。

第二十二條第一項第十七号の三中「環境庁を「環境庁の所掌に属するもの（本邦周辺海域及びその排出又は焼却につき事前の確認を受けることを要する油又は廃棄物の範囲の設定に関するものを除く。）」に改める。

第二十四條中第一号の二の二を第一号の二の三とし、第一号の二を第一号の二の二とし、第一号の次に次の一号を加える。

一の二 海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律の規定による焼却設備の検査に関すること。

（環境庁設置法の一部改正）

第七條 環境庁設置法（昭和四十六年法律第八十八号）の一部を次のように改正する。

第四條第二十四号中「設定」の下に「、本邦周辺海域及びその焼却が禁止され又はその排出若しくは焼却につき事前の確認を受けることを要する油又は廃棄物の範囲の設定並びに海域において焼却する油又は廃棄物の焼却海域及び焼却方法に関する基準の設定」を加える。

理 由

廃棄物その他の物の投棄による海洋汚染の防止に関する条約の実施に伴い、船舶等からの廃棄物等の排出に関する規制を強化し、及び新たに廃棄物等の海域における焼却を規制することとともに、船舶からのビルジの排出による海洋の汚染を防止するため、ビルジの排出について規制される船舶の範囲を拡大する必要がある。これが、この法律案を提出する理由である。

