

第九十六回 参議院運輸委員會會議錄第八号

昭和五十七年四月二十日(火曜日)
午前十時開会

委員の異動
四月十九日

補欠選任

青木 薪次君
前島英三郎君

説明員

労働省労働基準
局安全衛生部計
画課長 菊地 好司君
日本国有鉄道旅
客局長 須田 寛君

出席者は左のとおり。

委員長 桑名 義治君
理事 井上 裕君
小柳 勇君
黒柳 明君

委員

伊江 朝雄君
江島 淳君
梶原 清君
木村 睦男君
高平 公友君
内藤 健君
安田 隆明君
山本 富雄君
竹田 四郎君
小笠原貞子君
柳澤 鍊造君
前島英三郎君

国務大臣

運輸大臣 小坂徳三郎君

政府委員

運輸大臣官房長 角田 達郎君
運輸大臣官房総
務審議官 石月 昭一君

運輸省海運局長 永井 浩君
運輸省船員局長 鈴木 登君
海上保安庁次長 勝目久二郎君
常任委員会専門
員 村上 登君

本日の會議に付した案件

○船員法及び船舶職員法の一部を改正する法律案
(内閣提出、衆議院送付)
○船員災害防止協会等に関する法律の一部を改正
する法律案(内閣提出、衆議院送付)

○委員長(桑名義治君) ただいまから運輸委員會
を開会いたします。

船員法及び船舶職員法の一部を改正する法律
案、船員災害防止協会等に関する法律の一部を改
正する法律案、以上兩案を便宜一括して議題とい
たします。

前回に引き続き、質疑を行います。
質疑のある方は順次御発言願います。

○竹田四郎君 船員のことを實際経験していない
からよくわからないわけでありまうけれども、船
員の近代化というのは一体なぜ必要になつてきた
か、その経緯をちょっと聞きたいと思ひます。

○政府委員(鈴木登君) 実はこの近代化の問題は
すでに約十年前から問題が起つてまいりまし
た。その一番大きなのは、やはり最近わが国の
——これは国際全部でありますけれども、海運を

取り巻く国際情勢の変化によると思ひます。その
一番大きなものはやはり開港途上国の海運の進展
だと思ひます。そのために私どもの海運が非常に
国際競争力を喪失してきたという事態を発生いた
しました。何せ非常に低賃金の開港途上国の海運
が伸びてまいりましたので、相対的な問題として
わが国の国際海運の国際競争力が落ちてきたわけ
でございます。それに対する一つの対策といたしま
して、いろいろと船舶の近代化というふうな状
態がかなり強く進められてきたわけでございます。
それに伴ひまして船舶自身の方も、かなり、
船員乗組体制の方もかなり近代化を進めてま
いりましたけれども、やはりそれには追いつきま
せんで、その結果、外国用船の増加という事態を
招いております。約十年くらい前はわが国の海運
に占めます外国用船比率が約一六％でありました
のが、最近では五〇％になんとなつておるような
状況でございます。

そういうことになりましたと、やはり一番の大き
な問題はわが国の日本人船員の職場がなくなつて
くるというふうな大きな問題がございまして。現
に、最近では船員の数もどんどん減少してつ
つございまして、そういう事態を考へまして、や
はりもう少し何らかの根本的な対策を講ずる必要が
あるのではないかと、私ども、労働者
側も使用者側も、あるいは公益の代表者も入りまし
て、官公労使でいろいろ委員会をつくりまし
て、その対策をこの五年間いろいろと検討して
まいつたわけでございます。その結論は、やはり
近代化された船舶に適應したような船員制度を設
ける必要があるだろうということでございしまし
て、それが船員制度の近代化の問題でございま
す。

その骨子といたしますところは二つございま
す。一つは、やはり船員の働く場合というものを、
非常に高級技術の集団といひますか、そういうもの

のにして、船員自体に労働に対する意欲をもつと
高めようじゃないかと。いわゆる社会的地位の向
上とわれわれ言つておりますけれども、そういう
意味で船員の社会的地位の向上をさせようじゃな
いか、そうすることによって船員自体になり手も
またふえてくるんじゃないかというふうな問題。
それからもう一つは、先ほど申しましたように、
船員の一人当たりの乗組員の数がたとえ減りまし
ても、そういう船舶がふえることによりまして、
すなわち外国用船の減少、裏返しますと日本船
の、日本人の乗組員を増加することによりまして、
けれども、そういうことによつて船員の職場が確保
されるんじゃないかということ、船員の社会的
地位の向上を図ると同時に、船員の職域の確保を
図ろうというふうなことでこの船員制度の近代化
に着手したわけでございまして。

以上が船員制度近代化の趣旨と申しますか、骨
子でございまして。
○竹田四郎君 いまも若干外国用船と日本船の関
係が述べられたんですが、日本の商船隊の船腹と
いうのは一体どのくらいあつて、最近ではそれがど
んなふうな動きになつてゐるのか。まあ外国の用
船なども、たとえばチャーター船なりあるいは便
宜置船なり仕組み船なり、あるいはマルシッ
プ、そういうものを合せて日本の商船船腹という
のは、ここ五年ぐらいで結構でありますけれども、
一体どんなふうになつてきてゐるのか。その
辺が明らかになつていかないと、船員制度の近代
化あるいは職域の確保の問題も浮き上がつてこな
いんじゃないだろうか、こういうふうな思ひいま
すから、特にその辺をひとつ御説明いただきたい
と思ひます。

○政府委員(永井浩君) 最近の日本商船隊の推移
について申し上げますと、昭和四十五年、いわ
ゆる日本商船隊と申しますが、これは日本船とそ
れから日本の船会社が雇つております外国船を含

めまして日本商船隊と言っております、その日本商船隊の総トン数が二千八百萬トンでございます。そのうち日本船が二千百万トンでございます。外国用船が七百万トン。比率で申しますと日本船が七五％で外国用船が二五％でございます。

合せて一〇〇％。これが五十六年の数字で申し上げますと、日本商船隊の総トン数が六千二百萬トンでございますが、そのうち日本船の総トン数が三千四百萬トン、それから外国船が二千七百萬トン、それぞれちよつと端数がついてございまして合計が合いませんが、そういう数字でございまして、比率は日本船が五五・六％、それから外国用船が四四・六％ということで、十年前に比べますと、日本船の比率が七五％から五五％に落ちておる、こういうのが現状でございます。

○竹田四郎君 外国船、まあこれは外国用船がいだらうと思うんですが、外国用船と日本船の船の運航のコストこれは具体的にどんなふうになっているんですか。船員費もあるだらうし、いろんな保険費もあるだらうし、減価償却費もあるだらうと思うんですが、その辺は一体どうなっているんですか。何か今度の話だと、船員の問題だけが――船員法ですから当然そうだろうと思うんですが、船員の問題だけじゃ私はないと思うんですね。もつという問題があると思うんです。燃費の問題もあるだらうし、償却の問題もあるだらうし、いろんな保険の問題は日本のものは安いだらうと思ひますけれども、そういうような問題がやっぱり明らかにされていかなくちやならぬと思うんです。

○政府委員(永井浩君) 細かいコストは一船一船を比較しませんが、何ともし上げかねますが、一般的に申上げますと、コストの多くを占めております建造費とそれから運航費を比較いたしますと、建造費につきましては日本の造船所でする場合には若干差はございせん。ただ、外国船の場合には輸出入銀行の融資がございまして、それから国内船をつくれば開発銀行の融資がございまして、それに五十四年から五十六年、日本船の建造

の場合には利子補給という制度が三カ年ございました。こういうことで、建造コストで申しますと、この外国用船を仮に日本でする船といたしますと、利子補給を加えますとほとんど変わりがございせん。

それから船員コストでございますが、これは当然ながら、発展途上国の船員を乗せておりますので、大幅に外国用船の方が安いというのが現状でございます。

○竹田四郎君 もう少しこれは分析するために必要なんです。だから、海運というのは確かに世界的な競争場裏にあることは明らかです。何と困いのないところで競争されているわけですし、特に日本では海運の自由の原則という原則にのつてやっています以上は、ますますもつてそうしたコストがどうあるかということに対する真剣な議論なしには、私はこの議論というのはいれないと思うんです。そういうものの上に初めて船員の数をどうするか、こういうことも論ぜられないと、片手落ちに私はなると思ふんです。その辺の資料をひとつ出してくれませんか。

それでない、ほかの、一体これからの日本の所有船の造船に對してどうしたらいいかという問題もこれ当然出てくるわけですね。船主協会あたりでもそういう問題はいろいろ議論のあるところですね。ですから、そういう問題をひとつもう少し、いまのような大ざっぱな話ではこれはちよつと検討の材料になりません。もう少し詳しいものを出してくれなければ進められないと思ふんです。

○政府委員(永井浩君) 船のコストというのは、その船一隻一隻を比較しなければ正確なコストといふのは出ないわけでございますけれども、私どもは海運造船合理化審議会の審議の過程で一つのモデルケースをつくった資料がございまして、後は御提出いたします。

○竹田四郎君 これ、大臣にひとつ伺っておきたいんですが、やっぱり確かに日本の船が少なくなってきた。いまいろいろお話をありましたように、

に、途上国の船とあるいは東欧圏の船など、これがかなり強力な競争相手になったことは事実ですが、私は船員だけの問題じゃないと思ふんです。これは、もつと大きな問題もあると思ひます。たとえば積み取り比率などを一体どうしているのかということ、これは途上国ではかなり大きい問題になっていると思ひますけれども、こういうような問題も一体どこに原因があるのか、こうした問題がやっぱり明らかにされていかなくちゃいけないだらうと思ひますが、その辺、大臣どう考えますか。これだけだとやっぱり総合的な海運の発展ということにならぬじゃないかと思ふんですが。

○國務大臣(小坂徳三郎君) 竹田委員の御質問は、まことに大事な点を御指摘になつておられるのであります。いま私がこの問題を考えたときに、やはり比較いたしますと賃金だけは四分の一なんです。発展途上国は。それで結局賃金が非常に段違いに相手が安いものだから、あと金利は日本の方が安いんだらうと思ひますが、それから、その他の油はほとんど世界的に同じ値段になつておると思ひます。でございまして、結局賃金の差というものがいゆる経費で一番大きく突出しているものだから、問題はやはりそういうことから、全体として建造費も余り変わらないうことなら、また償却制度もそんなに変わらないうことなら、全体から見るとやはり日本船は非常に割に高になつておる。結局お客が逃げてしまふ。特に日本に持つてくるだけじゃなしに、第三国間の輸送等にずいぶん動いておりますから、そういう面では非常に競争力が弱くなつておることは事実なのでございまして、そういう意味から言つて、先ほど来、この改正でわれわれが主張いたしておりますのは、このままほうっておくとどんどん日本船が減つてしまつて、需要がなくなつてくる。それで、経費の安いところに流れていってしまうというふうに思われるので、これを食い止めたというものが労使双方の合意事項、五カ年間非常にその問題について深刻な議論

をしてもらつて、その結論が今度のような改正につながつてきておるわけでございますから、その点につきまして、もちろん後ほど資料は御提出しなさいませんが、われわれがこの法案の改正をしなければならぬと思ふのは、やはり日本船が五〇％を割るようなことになると、これは非常に日本にとつては重大なことになるといふ心配もございまして、いまのままほうっておきますと、どんどん減つていって五〇％を割る可能性は非常にあるというのがわれわれの心配なのでございます。

○竹田四郎君 大臣のおっしゃつておられる原因等については当たつていないわけではなからうと思ひますが、しかし、どうしたらいいのかということになりますと、これは私自身も、本当に船員の近代化とかあるいはSTCW条約の批准に基づく改革で果たしてそういうふうになるのかどうなのか。単なる船員の競争力の問題が一つあります。もう一つは、やっぱり提案の中に総合的な要素というふうなものもあると思ひます。何かあつたときに一体日本の船員で動かす船がなかつたらどうなるだらうかという安保の問題も私は当然あるだらうと思ひますけれども、この安保の問題を絡めていくと、また対策としては違つたものが当然出てくるわけですね。その辺がどうも今度の提案自体の中で、一体どこを向いているんだということが率直に言つて余りはつきりわからないと思ふんです。いまも大臣がおっしゃつておりましたように、四分の一の賃金と競争するということになりますと、人を少しぐらい減らして、あるいは船を近代化することぐらいいだけであつた競争力が出るものやらと思ふんです。

こう考へてみると、大変むずかしい問題だといふふうにも考へざるを得ないわけですが、それは今後の問題として検討してもらわなくちゃならぬ問題ですが、船は少なくなつてくる、今度も船員の職域拡大ということが大変大きな目標になつておる、これはよくわかるわけでありまして、そ

れでは日本の船員の状況というのはどんなふうになつてゐるんですか。特に予備員という人たちが、あるいは船員——いま若い人の海難ということがあるに言われておりますけれども、もう海員でやつていけなくなつて海をあきらめたというような人も、船員の資格を持つてゐる人の中ではかなりいるんじゃないかと思ふんです。そういう船に乗り込んでいける人ではないかと思ふんです。こんなことをしてゐるんですか。

○政府委員(鈴木登君) いわゆる海技免状を持つておられます約四十万人ぐらゐ、これは実は私どもの方に登録してございまして約四十万人ぐらゐおられます。そのうち、いわゆる船員として働いておられますのは五十五年現在で約二十三万四千八百人ぐらゐの数字でございまして、したがって、残りの十七万人ぐらゐが恐らく船に關係しないお仕事についておられると思ひます。具体的にどういふお仕事についているか私どもわかりませんけれども、商船大学だとか商船高等とか、あるいは海員学校卒業の方、最近幾らか就職率がよくなつてまいりましたけれども、従来非常に悪いときには、いろいろと調べましたけれども陸上産業すべての方に、あらゆるところに就職されていまして、なかなか把握することが困難でありますけれども、機關關係の方々はやはり技術的なところへ就職されておられる。それから航海關係の方々は商社からあらゆる部門に就職されておられますので、一概にどういふ部門ということとは非常にむづかしいという感じでございます。

それから、先ほどお尋ねの予備員はどれくらいかということにつきましては、全数ですけれども、船員約二十三万四千人のうち、現在、船の乗組員は二十万四千名、残りの約三万人が予備員という形になってございまして。

○竹田四郎君 その予備員の人というのは、一体どういふふうな形で——恐らく待機をしていらつしやる人が多いんだらうと思ふんですが、その人たちはどんな状態でいま待機をしてゐるんですか。

○政府委員(鈴木登君) 予備員の中には、私ども予備員と一概に呼んでゐますけれども、非常に数が多いと思ひます。ちよつと読み上げてみますと、職装員、待機員、有給休暇員、代償休暇員、特別休暇員、請願員、傷病員、療養休暇員、依命休暇員、依願休暇員、それから学校に行つてゐる人たちが、それから研修員、陸上勤務員、特別休暇員、それだけをわれわれは一応統計上予備員と呼んでございまして。その中で、いまの御質問は陸上勤務員ということだろふと思ひますけれども、これはやはりかなり多いと思ひます。これは船会社の陸上関連企業に主として働いてゐると思ひます。

○竹田四郎君 数字が合うかどうかはわかりませんが、これは日本船主協会が出された八十二年の海運統計要覽でございまして。この数字が間違つてゐるかどうかわかりませんが、これによりまして、五十五年十月一日現在で、「その他」と書いてある人が二万三千の中で五千八百おられますね、これ。これはページ数で言つて三百五十八ページに書いてありますけれども、この「その他」といふのは何ですか。これは、余りにも数字的には多いんですわな、二番目ですわな。

○政府委員(鈴木登君) この船員職員のうち、「その他」と書いておられますのは、恐らくドクターとか、あるいはそういう關係の人だと思ひます。

○竹田四郎君 ドクターがこんなにいるんですか。予備員のうちで五千八百名もドクターがいるんですか。

○政府委員(鈴木登君) 先生御指摘の数字は三百五十四ページの……。

○竹田四郎君 三百五十八ページ。その五十五年十月一日現在の合計欄のところを見ると五千八百五十五人と書いてあるでしょう。これは資料は海運統計から出てゐるから、船員局から出てゐるんでしょね、これ。これがよくわからない。まあわからなければ後でいいですよ、そんな時間をとられちゃかなわんから。

○政府委員(鈴木登君) 後から調べてお答えいたします。

○竹田四郎君 いずれにいたしましても、船に乗れないという人がずいぶんあるわけですね。恐らく船に乗るというのはいささか立って船員にならうとした人が私は全体としては多からうと思ふんですけれども、その人たちが乗れないというものは大変なことであらうというふうに私も思ひます。それで、いわゆるマルシップとか便宜置籍船などという形で、本来は日本の船で日本人の船員が乗らなくちゃならないと思はれるのが、いま大臣が言つたように四分の一の給料の外国人の船員を乗せることによって非常に運航費を安くしよう、安く上げよう、こういうことなんですか、こういう船に一体外国船員というのはいささか割合を占めてゐるんですか。本来は日本の船でなくちゃならないのが便宜置籍船とかマルシップと、こういうような船は、日本人と外国人との乗つてゐる割合がどのぐらゐになつてゐるんですか。

○政府委員(鈴木登君) 最新の数字で申し上げますと、去年の十二月に調べたのがございましてけれども、マルシップ三百四十四隻、二百五十四万七千トンでございましてけれども、それに乗組員の数が約七千名、そのうち日本人の数が千七百名、外国人が五千名余りでございまして。

○竹田四郎君 便宜置籍船というのじゃやそういうのはわからぬですか。

○政府委員(鈴木登君) 便宜置籍船の方は、これは純粹に外国船でございましてちよつと把握しておりません。

○竹田四郎君 正確な数字でなくてもいいですけども、大体日本と關係の深いような船で一体どのくらい。それもわかりませんか、全然資料なし、放置してゐるということですか。

○政府委員(鈴木登君) 船の数はおよそのところわかり得るようではございますけれども、それに乗つてゐる船員の数はわかりません。

○竹田四郎君 確かに日本の籍じゃないし、日本の法律が恐らく適用にならないからさういうことをおっしゃるんでしょね。しかし、も

とは日本の船で向こうに籍を移したのがずいぶんあるでしょう。そして、現実には日本のだれかがその運航を、実際には日本のどこかの会社がやつてゐるというところなんですよ。だから、調べようと思へば調べられないことはないでしょう。しかし、さういふのがそのまゝほり出されてゐるというの、どうもいま船員法の問題になつてゐるのにその辺もわからない。しかも、日本ではかなりの——世界にいままで海運国を誇つてきた国として、少しその大ざつぱなところぐらゐはキヤッチしてゐないや、それは日本の船員の労働条件というのはいささか下げられるばかりじゃないですか。あるいは便宜置籍船の方がほとんどいふことにならぬんですか。権限はあるとはいふまでもないけれども、それを運航してゐる日本の会社は恐らく日本の法律に従つてゐるんじゃないから。その關係を調べれば出てくるんじゃないですか。

○政府委員(永井浩君) 便宜置籍船そのものは、本来法人が他國にまたがつておられますので、非常に把握しにくいということ、たとえば日本が便宜置籍國の法人に出資をするというケースがございまして、直接日本の船会社が出資してゐる場合、あるいは子会社、孫会社を通じて出資してゐる場合、それから外国法人と合併してゐる場合、非常に複雑なものでございまして、なかなかその實際は把握しにくいのが現状でございます。

便宜置籍船とはほとんど同じカテゴリーと思はれます。仕組み船につきまして、これは中核六社だけでございまして、これを調べますとおよそ、百八十隻、五百萬総トンがございまして。そのほか、中核六社以外を含めまして、おおよそ、先ほど申し上げました日本が雇つておられます外国船二千七百萬トンの三分の一前後ぐらゐがいわゆる便宜置籍船ではないかと、このように考えられております。

○竹田四郎君 いま海運局長の話でいきますと、大ざつぱな数字は出るんじゃないですか。それを

材料がないからということでそのままほったらかして置いて次の手を打つというのではどうもよくわかりません。そういう姿勢が、海運国であり、またこういう問題をやるならそれなりに資料は整えるべきだと私は思うんです。そういうものも調べないで次の段階へ進むというのは、どうも私のくせですか、私のくせではとてもこんなやり方で進むことはできませんがね。

○政府委員(鈴木登喜) 実はマルシップもそうでありまして、特に便宜置籍船につきましても、それそれかなり企業の秘密的なこともございまして、実はわれわれいろいろその努力はするのですけれども、なかなか把握したいという点はございまして、その上にさらに便宜置籍船につきましても、船員法の方も、船船職員法の方も適用はございまして、なかなかその把握ができていないのが実情でございます。

○竹田四郎君 ぼくはおかしいと思うんですよ。今度のこの船員法なりあるいはS.T.C.W.の条約の批准、それに基づく国内法の関係というのは、そういうものまで日本の籍にしよう、日本の船員をそれに乗り組まして、そして日本の法律を適用しよう、こういう考え方があるんじゃないですか。そういうことであるならば、日本に帰ってくるべき置籍船が一体何隻ぐらいあるのか、それによって日本の船員の職場がどのくらい確保されるかというものが限られる、ずいぶん何か船員の職場が一週に確保されるような書き方ですね、今度の船員法の書き方は。しかし、現実には、その辺がわからなければ、便宜置籍船を何万年計画で、どのくらいで日本の法律のもとに置く旗国主義の船にするのかということが明確にならない限りは、幾ら職場の拡大と言ってお経を述べたって、そうならないんじゃないですか。日本にマルシップはこのくらい返ってくるんだ、便宜置籍船はこのくらい返ってくるんだ、そこで条件はこのくらいにして、これだけの船員をここに乗せるから職場の確保になるんだと、そういう、何というんですか、プログラムというのがないんじゃないんですか。

すか、これには。なくて、お経みたいにこう唱えているという感じが私はしてならない。職域拡大なら、そういうものを出さないよ。そういうものを出してから、これは職域拡大でございまして、船員の社会的な地位の向上に役立てるものです。だから船員の皆さんもこれだけがんばってくださいよ、縦の壁も横の壁もひとつ外して一生懸命やってくださいよと、こういうことに初めてなるんじゃないですか。そういうものをなしに議論させようというたつて、これは職域の確保に私はなり得ないと思うんですよ。その辺をわれわれにわかるようにやってくださいよ。そうすれば、私も、関係の労働者の人にも、こうなるんだからあなたたちこれに協力してくれよと、こういうふうになるんだからひとつ船会社もこうしてくれよと、こういうことが私も言えるわけじゃない。そういうものが全然わからぬで、やれ職域の拡大だ、やっぱりMO船をつくるためには利子補給だ、こう言つたつて、それは納得できないですよ。僕は納得できない。ほかの皆さんは納得できるかもしれないけれども、ほかの議員の方が納得できるかどうかは、これはこれからの質問だけれども、ともかく私はわからぬ。本当の意味で船員の職場の拡大になるのかどうか。乗せる船がこのくらい返ってきますよ、この中の混乗の状況はこう直しますよと、こう言つてくれなければわからないじゃないですか。

○政府委員(鈴木登喜) 実は、具体的な数字、どれぐらいマルシップあるいは便宜置籍船がなくなつて、純粋の日本船になるのか数字を示せという御趣旨でございまして、なかなかその数字は、われわれの方ではどうも具体的にお示しできずに残念でございますけれども、やはり便宜置籍船とあるいはマルシップの発生原因が、日本船の国際競争力がなくなつてきたという点にあるのはこれは事実でございますので、日本船の国際競争力を高める方策の一つとして、やはりこういう船員制度の近代化が話題になったことも事実でございます。もちろん、船員制度の近代化は、そのほか

に船員の地位の向上ということもございましてけれども、やはり船員の数を少なくすることによって日本船の国際競争力を高めれば、あるいは日本船がまたふえるだろうと。というのは、マルシップあるいは便宜置籍船に行っているのがまた戻ってくるだろうと、そうすることによって日本人の船員の職場がふえるだろうということが目的でございますので、私もこの法律を制定していただきますと、やはり日本船の国際競争力がふえることによつて、従来の便宜置籍船あるいはマルシップが徐々になくなつてくるだろうというふうに信じております。

ただ具体的に、じゃどれくらいがなくなるのかということにつきましては、やはりこの近代化の進展ぐあいといひますか、にも関係することでございますし、何年にどの程度のマルシップあるいは便宜置籍船がなくなつて純粋に日本船になるという数字をお示しすることは非常に困難でございます。

ただ、この船員制度の近代化の問題は、労使も入つた場所、特に使用者も一致団結してやっておりますので、恐らくこの船員制度の近代化が実現されれば、現在マルシップあるいは便宜置籍船を所有している船会社、船舶所有者は、やはり純粋の日本船をふやすべく努力されるだろうと思ひますし、それからまた、一昨年あるいは昨年の海運造船合理化審議会の結論でも、今後できるだけ日本人の乗る日本船をふやしていこうというふうな結論を出していただいておりますので、そういう点でも、私も日本人の乗る日本船がこれからふえていくだろうというふうに考えておるわけでございます。

○竹田四郎君 局長の言うのは、国会なんかどうでもいいという考え方が一つあるようですね。四者が協定して、これでうまくいっているんだからこれでいいんじゃないかと、国会なんか理解しようがしまいが、四者さへ話がわかればそれでいいんだと、こういうのが一つ。

は、これから、MO船に象徴されるように、技術革新によつて船が非常に集中管理というんですか、そういうものができるようになってくる、人手が要らなくなつてくるということが今度の船員の近代化の問題の中にも入っているわけでしょう。十年ぐらい、何か実験したかしら、その辺の詳しいことは知りませんが、実験したと、こう稱しているわけでしょう。だから少なくともいままで二十五、六人で働いていたという船が、今度は十何人かでするということになるわけでしょう。そうすれば、一船当たりの船員の数は少なくなることはあたりまえでしょう。これはだれが計算したつて少なくなるわけでしょう。じゃ、その船員の行き所はないじゃないですか、船をふやさないければ、船をふやすつたつて、それは結局、いまあなたの話の中にもあつたように、便宜置籍船をなくする、マルシップをなくしていく——なくすると言つても、とりあえずは返してもらうことでしょうか。その問題がわからなければ、減らす方ばかりの近代化を一生懸命やつたつて、職場をふやすことの話というのは全然具体的に出してこないじゃないですか。私は、あなた方がそこまでは気がついていなかったと言つて謝られるなら、それはそれでいいと思うんですが、そういうものをにつけず話をしたつて国会にはわからぬですよ。四者の間にはわかるかもしれないけれども、国会にはわからぬですよ、そういう話を言われたつて。

これは、大臣どうなんですか。そういうので国民に理解を求めようと言つてますか。ある程度私は、そういう目標なら目標というものを、プログラムをつくらなければいかぬと思うんですよ。そう言つても、それは船だつて十年に一回か二十年に一回ですか、変わつていくものですか、それは同じような数字どおりにいくとは思ひませんが、どうもそういう目標なしにこの議論をしるという感じがしてしょうがないんですよ。国民は理解できないですよ、これじゃ。だから、いまはそれがなければなくても仕方がないでしょう、

それは。しかし、今後そういうものをつくり上げて、国会にも、四者の間にもこれは協議をしてもらう必要があると思ひますし、国会にもあるいは国民全体にも討議をしてもらうという材料をやっぱり出して、くれないう困ると私は思ふんですがね。大臣は何かかりになりますか。

○国務大臣(小坂徳三郎君) ただいま委員が仰せられましたことは、私は大変よく自分では理解できまして、それでまた、いま局長から申し上げたことは、決していま委員が仰せられたような意味ではないのでございまして、実体のところが、マルシブとかあるいは便宜置籍船というのが把握できないうような状態になつておるので、したがって、それに對してこれをどのように減らしていくかというスケジュールがなかなかできない。それを減らし得る唯一の方法としては、日本の船によつた方がコストが安いんだ、運賃が安くなるんだというふうなことから、船主あるいは荷主が日本船を活用してくれるというふうなことをだんだんと變つていくであらうというふうなことを大変正直に申し上げてしまつたのだらうと思ふのであります。もちろん、われわれが今日までマルシブとかあるいは便宜置籍船というものを把握できない理由は、やはりこれが船会社の一つの營業政策の中中で展開されておるもので、そこまで運輸省としても手を伸ばすことができなかったのは事実だと思ひます。

しかし、これはいま委員の仰せられましたように、日本の海員諸君の職場を拡大するということのために、どうしたつてこうしたものを日本籍船にだんだんと變えていかなくちゃいけないし、またその變え得るためには、やはり迂遠なことであつても、経費が安く、運賃が安くなるというものでないとなかなか變つていけない、そうしたことを申し上げたのでございまして、ただいま委員の仰せはまことに私にはよくわかることなんでしょう、今後この法案が御認可と申しますか、決めたいただくならば、われわれとしても積極的に船主あるいは荷主に対して日本船を使うような方向を

進めてまいりたいし、またその中で海員の職場の確保ということも十分配慮していきたいというふうな思つておるのでございます。

○竹田四郎君 大臣がそういうふうにおっしゃられましたから、その点は私も理解できるし、これからそういう方向でひとつ進んでいただくことが政府のやる役割だ、ほかではなかなか調べられないけれども、まあ政府ならいろんな関係で調べられるというところがさうだと思ふんですが、そこで、便宜置籍船というのは日本では、どうなんですか、本気でこれは世界からなくしていくという、そういう気持ちがあるんですか。私は、どうもそういう気持ちがないからさういうところを調べないんじゃないかと思ふんです。便宜置籍船は大いにあつた方がこれいいと。いま發展途上国や東欧の諸国ではこの便宜置籍船をなくするといふ決議を出しているでしよう、UNCTADの海運の何かさういふ関係に。さういふものに対して、日本はどうも便宜置籍船を残しておけ、さういふふうな決議に加つてゐるんじゃないですか。これはおたくで出した雑誌だよね。「トランスポー」八一年の十月ですから、去年の秋出したものですよ、これ。これに書いてあることを読むとまことに私はびっくりするんですが、この四十三ページ。これは大臣もいつか読んでおいてほしいんですが、四十三ページに書いてあります。書いてある人は運輸省のいま大臣官房人事課付、前海運局外航課定期船同盟憲章企画室長の荒井正吾さんという人、こう書いてありますよ。「わが国の立場は先進国側の基本的考え方を支持し」、これは便宜置籍船は置いていた方がいいという海運自由の原則に基づいてゐるんでしやうね。「ともすれば崩れがちな他の先進各国の態度をできるだけまともていく点に重点があつた。」と書いてある。だから便宜置籍船は——これはその後で決議案がその段のおしまひの方にあるんですけれど、この途上国の決議に對して先進国は反對してゐた。この決議に日本が「先進各国の態度をできるだけまともていく点に重点があつた。この点に

ついては日、米、英がみことなままとりのある行動をし、先進国内部での主導権を維持することに成功した。」と、こう書いてある。どうもこれを見ると、便宜置籍船を残しておけ残しておけと、發展途上国がそんなものはあつちや困るというのに對して、一生懸命アメリカや英国のまとも役を日本がやつた、こう書いてあるんじゃないですか。これは一体どういふことですか。

○政府委員(永井清君) 便宜置籍船の問題につきましては、確かにそれぞれの国の職場の確保という問題はございしますが、反面なぜこの便宜置籍船が発生したかというのを考えますと、やはりその船の國際競争力の問題あるいは企業のため替へつた問題、その他いろいろの問題がございします。さういふことでさういふ便宜置籍船が近年相當ふえてきたといふ經濟的情勢がございします。そのほかに、従来から、便宜置籍船といふのはサブスタンダード、つまり水準以下の技術の劣つた船であるいは労働条件の悪い船といふことで、さういふ事故を起したりなんかするといふ例はございしますが、さういふ意味で、サブスタンダード的な船を排除するといふ意味では確かに便宜置籍船が大きな問題になるわけがございまして、この点につきましては、便宜置籍船でありますリベリアあるいはパナマ等につきましても、關係条約を批准するとか、あるいは近く批准する準備を進めておりました、さういふ欠陥を是正する、改善するといふ方向にございします。

それからもう一つは、さういふサブスタンダード的な意味以外に、いわば國際競争力のまだついてない發展途上国の海運の發展を妨げるんじゃないかという、いわば海運の南北問題、この二つが問題になつてゐるわけがございまして、後者については、南北問題、いろいろな見方があるかと思ひますが、先進国であります、ここに書いておきます日、米、英等につきましては、この便宜置籍船といふものはいま申し上げましたような經濟的な必然性があるものでございしますので、これを一挙に廃止するといふことは広い意味での

輸送効率を阻害するといふこともございしますので、いわゆる發展途上国グループが主張しておりますような便宜置籍船の一挙の廃止というものは反對してゐるわけがございします。

今後、さういふ發展途上国の言ひ分と、それから先進国、特に海運自由を唱えております先進海運国との間で十分意見を交換して、どのようにして世界の海運が發展していくかというのを十分意見を交換していきたい、さういふのが日本の基本的な態度でございします。

○竹田四郎君 海運局長、うそをおっしゃいなさな。この決議案に一遍に便宜置籍船をなくするなんといふことは何にも書いてないじゃないですか。どこに書いてあるんですか。その第一項は、「登録要件を強化することによつて、便宜置籍船を徐々に、かつ、前進的に通常置籍に轉換することを推奨する。」と書いてある。一遍になつてどこにも書いてないじゃないですか。「徐々に」「前進的に」と書いてあるんですよ。それに對して日本は、この決議案は賛成四十九、反對十八、棄権三で、日本はこの反對の十八の中に入つてゐるんですよ。どうしてさういふことを、片方では船員の職域拡大だ何だか言つていながら、片方の國際會議の中じゃさういふことをするんですか。よくわからぬですな、私は。これは「トランスポー」に書いてあるんですよ。運輸省が監修した雑誌ですよ、これは毎月出てゐる。これはどうもわからぬですな。

○政府委員(鈴木登喜君) 便宜置籍船の問題は、私もSTCW条約の批准とかあるいは近代化によりまして、やはり徐々に正當な国籍の方に戻していくべきだらうという点については、海運問題も船員問題も變りないと思ひます。

ただ、短期的な物の見方と長期的な物の見方とやはりございまして、短期的には、さういふものを余り極端にやりますと、やはり國際會議といふのはこんがらかりますし、日本の海運もこんがらかりますし、それから正當な輸送もできないといふことから、やはり徐々にやつていこうといふこ

つちだって、日本がやればアメリカはそれに従いますか。そうじゃなくて、便宜置籍船というものをなくしてこうじゃないかという国際的な取り決めがあつて初めてできることでしょう。それは日本が圧倒的な船を持つていけばいいですよ。独占的な立場に日本のシェアがあればいいですよ。それはできるでしょう。そうじゃないでしょう。

が、どうしてできませんか、日本だけやれば。便宜置籍船、これいまだあなたも経済の原則からと、こういうふうにおつしやつていた。結局安いからでしょう、はつきり言えば。コストが安いから運賃も安くして荷物をとつちやうからなんでしょう。そういう状態だから、一遍にこれをぎゅつとねじつて便宜置籍船をなくするということもなかなかできないという点もあるんでしょう。経済的な関係が。そうなつてきますと、日本だけがそうすれば、便宜置籍船は世界からなくなつて、海運の市況の非常な暴落というのは防げるんですか。私はそうは思わない、ほかの国が便宜置籍船をふやすにすぎない。そうなつてくれば日本の船員の職域の拡大という問題にも絡んでくるし、日本の船会社あるいは海運の運輸会社、こういうものの利益にも絡んでくる。だから私は国際会議が必要だろふと思うんです。

それで、海上保安庁からお見えだろふと思うんですけれども、このマルシップとか便宜置籍船とか仕組み船などの海難事故というのは相当あるんじゃないですか、実際問題として。これをやめさせていくことによって、今度の船員の近代化、船員の労働環境の向上というものも初めて生まれてくるんじゃないですか。これを抜きにしたら、海員組合の人が、船の中で休むときに快適な個室を与えてくれ、そこではもうゆっくり疲労がなくなつてしまふような、新しい労働の活力が出るようなひとつ休憩所をつくつてくれと言つたつて、できやしないですよ、そんなもの。率直に言つて船主の側から見ればあるいは荷主の側から見れば、こんなものむだな金だと、こう言うに決まっていますよ。もつと安いところへやりますよ。

そつちの方が運んでくれますよ。保険料は少し高つたつてそつちの方がいいですよ。私はこういうことなると思う。

これは海上保安庁からも海運局長の方からもひとつ御答弁ください。

○政府委員(勝目久二郎君) 外国船の海難状況でございます。五十二年以降の五カ年間の数字を申し上げます。五十二年が百八十五隻、五十三年が百五十七隻、五十四年が百四十九隻、五十五年が百一十一隻、五十六年が百四十九隻ということで、大体百五十隻程度の海難の隻数の数字が出ております。

これらの船舶は漁船をももちろん含んでおりまして、いろいろな運航の実態がございますので、それが便宜置籍船かどうかということについては把握しておらないという状態でございます。

○竹田四郎君 こつちでも便宜置籍船の内容はわからないということですね。事故を起こしたんだから、その辺のことは調べればわかるはずですよ、それは走つていくのを調べると言つたつてこれはなかなかむずかしいでしょうけれども。だから、そういう便宜置籍船ということについてのどうもポイントを持つていない、だから調べない、わかりません、こういうことに私はなつて思うんです。事故を起こしているんだから、調べようがあると思うんです。

これは運輸大臣、どうも便宜置籍船というのはいろいろ監督行政の対象にやつぱりしてないといふことですね。これは野方図にしておくといいことですか。運輸大臣、その辺がどうもわれわれによくわからぬ。

○國務大臣(小坂徳三郎君) ただいまの御所論は、まことにどうも手の出ないものがあるといふことがはつきりしたわけでございます。この点につきましましては、外国の船でもあるし、すべて外国人の運用する船であるといふことでわれわれの調査も十分でないわけでございますけれども、この法律でSTCW条約を通過さしていただければ、今後はそういう面から見ての便宜置籍船あ

るいは仕組み船、マルシップ等に対しても、相当にこうした問題についてわれわれとしては調査もある程度やるし、また勧告もできるといふふう

に考へておるのでございまして、今日までの状態は、委員の御指摘のとおり、まことに何のことやらわからないと言わざるを得ないので、まことに申しわけないのであります。これを通していただいて後、われわれとしては一つの国際的な条約を基盤にして、もう一步これらの海運の実態に行政も入つていけるというふうに考へております。

○竹田四郎君 どうも大臣に謝られちやうと議論しにくくなるわけですが、いまのような態度でSTCW条約が批准されても、マルシップとか便宜置籍船とかというふうなものに対して、まあマルシップについてはこれは恐らく旗国主義でこれはかなり監督取り締まりはいくらうと思ひますが、便宜置籍船には僕はこれいきそうもなと思ひます。すね。そうなつてくると、大臣、謝るのは結構なことなんです。謝られても改善されるなら結構です。改善されないであなた謝られても私困るんです。

○國務大臣(小坂徳三郎君) 私の発言でございますので私から申し上げますが、ただ謝つてばかりい

るわけじゃございませんで、ただいま委員のおつしやつたように、マルシップに対しては今後は相当にはつきりといわれわれの行政権が行使できると思ひます。なお便宜置籍船につきましても、ただしまし上げたような条約の基盤の上に、いままでのような放任、放置ということではなして努力をいたしますので、その点をひとつお酌み取りをいただきたいと思います。

便宜置籍船の方も私どもの方で立入検査するなり監督していくようになりまして、十二分にその点を指導してまいりたいと思ひます。

○竹田四郎君 さっきの海運局長の話だと、便宜置籍船は、日本が新しい船をつくつてそれによつて日本の船に注目をされることによつてなくなつていくんだというふうなお話だし、いまのお話ではかなりこの条約あるいはそれに伴う法律改正で便宜置籍船も直せるんだと、まあこういうふうなお話なんです、どつちが本当なのか、またよくわからなくなつてきたわけですから、私は便宜置籍船が絶対的に悪いということじゃないと思ひます。その安全基準とか、あるいは運賃を攪乱するとか、そういう問題に悪さがあると思ひます。あるいは船員に余りにも過酷な労働を押しつけるとか、そういうことが直つていけば何も日本船だつて競争できるわけ、そういう点が取り締まりが非常にルーズであるから、船は危ないし日本船が高くてついでやうと、こういうことなんだから、向こうも高くなれば同じなんですからね。だから、そういうような点が本当に具体的にできるかどうかということが非常に心配なんです、たとえばマルシップ、これに日本の乗組員は、先ほども数字が出ましたけれども、非常に少ない人しか乗つていません。一体どういふ職務で乗つて

いるんですか、こういう人たちは。その職務は、どういふことなんでしょうか。何か非常に少なかつたです。人数はいいですが、どういふ職分で乗つて

○政府委員(鈴木登喜) このマルシップに、先ほど申し上げましたように、約千七百日本人が乗つて

いると申し上げましたけれども、この千七百人のほとんどは職員だろふと思ひます。それかな、電波関係では必ず日本人を乗せなきゃいけないというふうになつてございまして、通信関係は全員日本人が乗つておると思ひます。そのほかは、この職員のうちでも船長とか機関長とか上級船員が恐らくこの約千七百人のうち

の大部分を占めるだろうというふうに推定しております。

○竹田四郎君 それが、今度のこの条約とそれから法律改正によれば、これはいまの千七百名というのとは一体どうなるんですか。日本の船員というのはどのくらいふえることになるんですか。

○政府委員(鈴木登喜) いま申し上げましたこの乗組員、マルシップの乗組員七千人余りと申し上げたけれども、このうち、これは職員と部員とがございまして、日本船の場合は、たとえば五千トンの以上の船につきましては、職員は法定職員が通信関係を入れますと九名でございます。そのほかの乗組員は部員で、船員法七十条で六名以上を要請されておりますので、合わせますと十五名以上必ず乗っていかねばいけないということになるわけでございます。したがって、これがマルシップの形をそのまま……

○竹田四郎君 十六名じゃないんですか。十五名なんです。

○政府委員(鈴木登喜) まあ司厨員などは、これは別に法定しておりませんので、司厨員は必ずしも省令の方では書いてございませうけれども、それを入れますと十六名ということになります。船員法及び船舶職員法で直接書いておりますのは十五名。それから司厨関係の人間が、法律で、省令の方で一名書いてございまして、それを入れますと十六名ということになりますけれども、そういう数字でございませう。

ただ、そのうち、今回の法律、STCW条約が批准されますと、このマルシップがそのまま船舶職員法の適用になりますので、船舶職員法上の職員は恐らくかなりふえると思えます。

ただ、船員法上の船員は、これは資格関係はございませんで、いわゆる部員は資格関係はございませんで、どのくらいふえるかはちょっと私どもの方で把握いたしかねるような状況でございませう。

○竹田四郎君 どうもその点、ますますまたわからなくなってきたんですが、私が知らないからわ

からないのかもしれないけれども、それじゃほとんどふえないんじゃないですか。マルシップを旗国主義に基づいてやるということになると、もう少し具体的にどのくらい職員がふえるか、あなたはかなりふえるでしょうと、これは言っているんですが、部員の方はふえないでしよう、こう言うんだね。これじゃ議論にならないじゃないですか、あなた。その辺をはっきり言ってくれませんか。海員組合の人は、どのくらいふえるかと思つて、局長の口を見ながら答弁を聞いているんですよ、みんな、率直に言つて。私はわからぬけれども、船員組合の人は、あるいは海員組合の人はわかるんですよ、私をこまかしたつて。私はこまかされてもいいけれども、海員組合の人はこまかすわけにはいかぬですよ。どうもいまの話はよくわからぬ。

○政府委員(鈴木登喜) 実はこれ見通してございませうので、私から具体的な数字を申し上げるのは非常にむずかしいわけでありませうけれども、いまの三百隻に、たとえば職員の数を九名としますと、三、九、二千七百八人になりますか、それだけの船舶職員は要するということになります。それから部員が何人乗っているかはこれはわかりませうけれども、三百隻に平均、どれくらい乗っておりますか、十人といつたしますと、三百隻掛ける十人で三千人でございますか、マルシップが純粹の日本船になるとすればそれくらいの数になるだろうと思ひます。

ただ、いま申しましたように、部員につきましても、これは法律が現在も施行後も一緒ですの、どのくらいいま申し上げました数字が——現在恐らくそれは全部外国人が乗つておると思ひますけれども、日本人にかわるかはちょっと推定できかねるわけでございます。

○竹田四郎君 いまの話もよくわからぬですわな。三百隻あつて、それが旗国主義になると、九人というのは職員ですな、それが全部マルシップの船に乗りかえるわけですか。そうすると、いままではマルシップには日本の職員というのは全然

乗つていなかったということですか。部員は十人ぐらい乗つていたということですか、そうするとさっきの話とはちよつと違いますね。これで十九人になりますからね。さつきは十六人あるいは十五人と言つておりましたからね。その数字は全然合わないんですが、まあ余分に乗つていこう意味で十人なのかもしれないけれどもね。これからこれは日本の旗国主義の中に入らんでしよう、マルシップは具体的に、今度の条約の批准と法律改正によつて入らんでしよう。入らんなら具体的にどのくらいふえるというところはわかりせんもんですな。船員法だつて、旗国主義に基づくということになればもつとはつきりするんでしよう。

○政府委員(鈴木登喜) 職員の数字だけについて一応推定をしてみますと、マルシップ三百隻、まあ九人以上乗つていける船もあるかと思ひますけれども、一隻当たり九人乗らなさいけないとした場合には三、九、二千七百八人でございます。ところが、それが現在のところは、これ私も手持ちにありますのは、五十六年十二月一日で調べたのは約千七百八人乗つてございませう。

○竹田四郎君 それは職員ですか。

○政府委員(鈴木登喜) これは内訳はわかりませうけれども、私先ほど申し上げましたように、恐らく全部職員であらうという推定でございませう。それで残りは、それを引きますと千人ぐらいでございませう。

ただ、現在乗つております約千七百八人といふのは、実は私どもの方に届け出といひますか、私も行政指導した数字でございまして、マルシップ船は日本から外国に貸すときにいわゆる運輸大臣の許可を得ておりますけれども、これは海運局で許可業務をやつておるわけでありませうけれども、その許可のときに、私どもの方からその船舶所有者に対して、できるだけ日本人を乗せるようにと、船舶の安全上から日本人を乗せるようにという形で行政指導いたします。その行政指導したときに把握した数が千七百八人でございます。した

が、いまして、行政指導しましても、その船が一度外に出てしまひますと、これはもう極端なことを言へば、きよう乗つて、あす出航するけれども、あつてその日本人の船員をおろして外国人の船員を乗せる場合もあるやもしれませう、これは把握してございませうけれども、これは特に外国航路、三國間航路なんかには就航してございませう、これはほとんど日本の港に戻つてきませんので、私どもの方が船員労務官を派遣して、行政指導したとおり日本人船員を乗せているかどうかというところは非常にチェックできない場合もございませうので、私どもの方に届け出のあつたのが千七百八人ということ、実際に千七百八人乗つていられるかどうかはこれは私どもの方ではちよつとわからないわけでございます。

したがって、私どもの行政指導したとおり、当初予定どおり千七百八人、三百隻に千七百八人近い日本人船員が乗つておるとした場合に、これに全部完全な形で船舶職員法を適用した場合に、プラス千人ぐらいの船舶職員が必要になつてくるというふうなことでございませう。

○竹田四郎君 部員の方はどうなんですか、それじゃ。先ほどの予備員の場合でもその他のところを見ても、やっぱり部員の方が特徴とか何なりで多いわけですね。部員の方はじゃプラスにならんけれども、部員の方は何かさっきの話では余り数字がはつきりしないようなことなんです、これはどうするんですか。これは外国船員をやつたり乗せておくんですか、それとも日本の部員に入れかえるんですか。どうなんですか、これ。

○政府委員(鈴木登喜) 部員につきましては、資格を特に必要と——現在のところ船舶職員法上は資格を必要としませんが、それが今度STCW条約を批准いたしますと、当直する部員につきましては幾らかの資格を要求されてございませう。したがって、その資格をこれからチェックしていくわけですが、ただ、かなりその資格は職員ほど、何というのですか、むずかしい資格では

ございせんので、これはかなり日本人のほかでも、外国人でも持っているような程度の資格でございすので、部員につきましては現在でも——かなり日本人の部員がふえるとは思いますが、でも、どれくらいふえるかはこれは推定が非常に困難でございす。

○竹田四郎君 どうも何をねらうての船員の近代化か、いよいよ、ますますもって今度の船員法、船舶職員の改正というのがよくわからぬですがね。職域拡大という問題が非常に多くありますね。それで一方では、海運局長の話じゃ、恐らくMO船をふやして日本の船の優秀さを強調することによって職域をふやすんだ、こういうふうにおっしゃるんですが、どうもマルシップがとりあえずは一番近いところのような気がします。職域拡大の立場ではね。日本の船員を乗せるという意味では一番近道のような気がします。で、船員の失業というのがなければそれは私はいと思うんですが、需要が多くてもう失業ゼロというふうな状態ならいいですけども、どうもそういう状態じゃなさそうなんです。そうなるべくと、このマルシップというものを一体どう考え、どうここで職域の拡大を確立していく一つの手段にするのか。全部じゃないと思うんですが、大きな一つの手段だと思ひますよ。これについてどうもはつきりしないんです。船舶職員ははつきりするんですが、部員の方ははつきりしないんですね。これではどうもわれわれが一生懸命——私はこの二時間やるのに何時間か勉強したんですが、果たしてそれだけ勉強した価値があったのかどうか、非常に私、自信をなくしてききましたね、これ。どうなんでしょう、大臣、これだけ前書きがらっぱであるとして、マルシップぐらいいいとして、便宜置籍船はこれはむずかしいとしても、マルシップぐらいいいとして、もう少し職域拡大という問題が浮かび上がってこなくちゃいかぬと思うんですがね。これじゃちょっと何を審議しているのかわけがわからぬです。どうですか、船員局長。

○政府委員(鈴木登君) お答えいたします。実は問題が二つございまして、一つは船員制度

の近代化の問題。これはおっしゃるとおり、日本人の乗り組み体制を近代化することによりまして日本船をふやそうというのが、これはマルシップとか便宜置籍船とは直接関係がございせん。ただ、日本船の国際競争力がふえてくれば、自然発生的な効果とか、副次的効果といふか、としてマルシップとかあるいは便宜置籍船がだんだんなくなってくるのではなからうかというのが一つの問題でございす。

それからSTCW条約というの、これは近代化とは一応また別の次元の問題でございまして、STCW条約を批准すると、便宜置籍船というのは関係がございせんけれども、マルシップというのは、従来日本の法律、特に船舶職員法でありまして、適用がなかったのが今後適用するということになります。これはSTCW条約がいわゆる旗国主義を採用してございすので、マルシップにも船舶職員法を適用せなければいかぬ、日本の法律を適用せなければいかぬということになります。日本の法律を適用いたしますと日本の船舶職員を乗せざるを得なくなる。従来マルシップは、日本の船員も乗せている船がありまして、けれども、それはそれぞれ船によりまして、大ぜい乗っている船とほとんど乗っていない船といふものがありますけれども、日本の法律どおり日本の船員を乗せなければいかぬ。そこでそういう点の副次的効果として、そちらの方でも日本の船員の職域が一応ふえるだろうと。

それから便宜置籍船につきましては、条約を適用いたしましてこの法律を施行いたしまして、これは全然関係ないわけでありまして、ただ、条約上日本の船員労働官、あるいは海上保安官が外国船に対しても監督権を行使できる。監督いたしますときには条約どおりの、それに決まっているような当直体制をとっているかあるいは適正な職員が乗っているかどうかを監督できるとして監督しまして、非常に危険な場合には出航停止まで命じることができるといふふうにこれは条約がなっておるわけでありまして、そうするこ

とにすればあすこへ行っても取り締まると言つて出航停止を命じられる、こちらでも出航停止を命じられるということになれば、やはり便宜置籍船よりはむしろもとの正しい本国、旗国に船を置いておく方がいんじゃないやからうかというふうな国際環境にもなってくるのではなからうか。そうするとまた、便宜置籍船も徐々に減少してくるのではなからうか。

これはあくまでも推察ですけども、そういう問題でございすので、両方とも、幾らか船員の職域の開拓ということではSTCW条約の方も関係がございすけれども、近代化のようにじかにダイレクトにそれを目的としたものではございせん。

○竹田四郎君 非常に私は残念ですけども、この二法の改正というものは、かなり皆さんの挙げているのは船員対象の問題としていろいろ挙げていられるわけですが、いまのお話を承っている、どうも目標、目的が違っているんじゃないかという感じがするんですね。本日に船員の社会的地位を拡大していくための構えといふか、姿勢といふんですか、どうも非常に弱い。だから、そっちの方は百年かかるか、二百年かかるか徐々にやっていくというふうなことだと思ひますね。

海運局長に伺ひますが、ではMO船はいま大体たしか千二百艘の中四百艘くらいあるというのですね。これは何年計画でMO船のような船を日本の外航船舶に割り当てるんですか、何年計画で。

○政府委員(永井清君) MO船と一口に代表されて言われている船でございすが、私も昭和五十四年度建造以降の船につきましては、いわゆる超合理化船ということで、国の計画造船——これは開発銀行融資対象の船でございすが——につきましては、超合理化船というのに限定してございす。したがって、年度によって多少の差はございすが、失礼いたしました、高度合理化船ということで融資の対象にいたしております。今後つくる船はすべて計画造船に関する

限りは高度合理化船に限定してございす。

○竹田四郎君 何年計画でそれをやるんですか、聞いていられるんです、私は。いままでのことは聞いていないんです、いままではもう四百隻程度つくっているというの数字がはつきりしているんです。今後一体どうするのかわかりません。何年計画で——あなたの話では、高度合理化船というものを日本の船がほとんど全部やうて、それによっていろいろ悪い船を追ひ払うと、こういう趣旨でしよう。だから、一体百年かかってそれをつくるのか、十年かかってやるのか、五年かかってやるのか、三年でやるのか、そのことは当然問題になるでしょう。だからそれを聞いていられる。大体外航船舶千二百隻くらいあるだろうと思うんですが、大体そのぐらいいいだろうと思うんですが、この前のお話でも四百隻くらいMO船があると、こう言っているの、今度はそのあとのものを一体どんなふうな計画で、それでカバーしていくんですかと聞いていられるんですから、それに答えてください。

○政府委員(永井清君) 船は時代によって陳腐化します。これは半永久的に続くというものでございすけれども、とりあえず、昭和五十六年度から五十九年度までに千三百萬総トン、年間三百萬総トン程度を考えております。

○竹田四郎君 五十九年、何年。

○政府委員(永井清君) 昭和五十六年度から五十九年度まで千三百萬総トンが現在の計画でございす。

○竹田四郎君 そうすれば、いわゆる私もMO船MO船というふうな聞かれていますからMO船というところで言っていた方がよくわかるんですが、外航船舶のうちどのぐらいの割合を占めるんですか。——そんなものわかりそうなものじゃない。そんなものわからないでどうするんだ。

○政府委員(永井清君) 約三割でございす。

○竹田四郎君 日本の船が外航船舶の三割を占めたら、さっき言った悪い船ですね、悪い船はどの

ぐらいなくなつて、日本の船員の職域はどのぐらい広がるんですか。――あなたそう言っているんだから、そういう質問に対して答えられるはずじゃない。

○政府委員(永井清君) これは、合理化船が三割程度というところでございますが、そのときの海運の市況その他によりまして、非常に市況が落ちるときには日本船のシェアが落ちるというふうなこともございまして、少なくとも合理化船そのものは残るといたしまして、不経済船は海外売船等、こういうことが行われますので、一概には言えないんじゃないか。仮にいまと同じトン数で維持していけば、三割に相当する約四百隻の分が合理化されるわけでございまして、その分だけ、合理化の分だけ船員の数は減ります。しかし、逆に貿易等が拡大しますと当然日本商船隊の量がふえるわけでございまして、その近代化によつて減る人数と、それから日本商船隊、あるいは商船隊の中の日本船のシェアのふえ方によつて、船員の職域の拡大、あるいは現状維持と、そういうものが大きく左右されると、このように考えています。

○竹田四郎君 これまたよくわからないね。あなたの一番最初の便宜置籍船のときの話では、そういう船をつくることによつてそういうふうなのを追つちやうと、こういう話だったじゃないですか。いまの話だと、何かそういう船がある程度つくと商船隊の量がふえるなんて、またどこから用船してきて、また外国人を乗せてというところになつちやうじゃないですか。もともともくあみになつちやうじゃないですか。どうもおつちやうしていることがよくわからない、私には。聞けば、今度は海運の市況のよしあしによつて何だかんだと言つてはか要件を入れて話をほかへそらしてしまふ。そんな説明の仕方ないですよ。そんなことはわれわれわかつているんだ。景気の波のあるぐらいのことは私だって知つて、あなたに教えてもらわなくなつて。しかもそれが激しいことぐらい、私はちゃんと知つて

るよ。いまそれを持ち出してきて、景気がよくなればつて、景気がよくなれば雇用がふえるのあたりまえのことだよ。そんなこと答弁にならないよ。

○政府委員(永井清君) いまの高度合理化船と在来型の船、仮に高度合理化船は現在実験船としてやつています十八名、それから通常の在来型で二十五、六名、その差七名ぐらいというものが当然高度合理化船になれば減るわけでございまして。ところが一方、日本船が過去においてずっと減つてきております。先ほど申し上げました昭和四十五年、隻数は申し上げませんでしたけれども、千五百隻が、ずっと減つてきております。トン数は少しづつふえておりますが。そういう関連を申し上げますと、この分だけで大幅に隻数がふえるということではなくて、やはりそのときの情勢によつて、年度によつてずいぶん差があるわけでございまして。したがつて、長期的にマクロの数字を用いて計算しないとわかりませんが、現段階では、高度合理化船の減つた分とそれから日本船がトン数がふえてきた分の差によつてどのぐらい職域がふえるかということ、ちよつと計算がむずかしいというところでございまして。

○竹田四郎君 ますますわからなくなつてきた。STCWの方は余りそういうことは関係ない。船員の、船の近代化によつて職域をうんと拡大していくんだというお話が、またわからなくなつた。――船は大きくなるでしょう、トン数は。人がふえるわけじゃない。トン数がふえたら人がふえるつてわけじゃない。恐らく隻数との関係が一番そういう点では問題があると思う。こういうことであれば一体何なのか、さっぱりわからぬ。聞けば聞くほどわからなくなつてくる。もう少しわかるような説明してくれませんか、運輸省で。船員局長の話と海運局長の話、何か、運輸省つてのは海運局と船員局別々ですか、これは。

○政府委員(永井清君) 大変はしよつて御説明したのでわかりにくくて申しわけございませんが、トン数だけで申し上げますと、昭和四十五年に

トン数比で日本船が七五%と申し上げました。それがずうつと減つてまいりまして、どんだ底が五十三年に五〇・六%でございまして。ところがこれは、利子補給の復活とか、あるいは開発銀行の融資条件を手厚くするといったような海運助成策を五十四年度から講じまして、これだけではないと思ひますが、これが一つの大きな要素となりまして、日本船のシェアが五二・九%に五十四年なりまして、五十六年には五五・六%まで復活した。つまり、国の助成措置によりまして、少なくとも減少傾向に歯どめをかけ、わずかでありますが増加の傾向に向かつているというのが現状でございます。これは海運の建造の方の助成と同時に、いま御検討いただいております近代化、これによつても当然国際競争力が強化されると思ひますので、そういうことも合わせると、さらにこの日本船のシェアはふえていくであろうと、このように考えております。

ただ、これはトン数だけでございまして、しかもこの間は非常に船の大型化が進んでまいりました時代でございます。したがつて、トン数はふえましたけれども、隻数はふえていないというのがいままでの傾向でございまして、今後大型化の傾向もまたつたように考えられます。また、世界の景気の動向その他から考えますと、隻数も少しづつふえていくのではないかと、このように考えております。

つまり、今後の見通しでございすけれども、隻数も若干ふえるであろうし、トン数もかなりふえていくと、日本船のシェアがふえていくのではないかと、日本の船が私どもの推定でございす一方、先ほど申しましたような超合理化船による定員の減というところもございすので、そう願着にこれだけでもつて船員の職域の拡大ということが直ちにあらわれないと思ひますが、少なくとも五十三年度まで非常に縮小、減少していったものについて歯どめをかけ、これ以上の日本船の衰退を防ぐという効果は非常に大きいのではないかと、このように考えておるわけでございす。

○竹田四郎君 そうすると、海運局長の話ですと、合理化船はそんな物すくふやすような感じじゃないですね。在来船ですと競争に負けているわけでしょう。競争に負けているからMO船をつくらなければならない、船員局長の話だと十八人で運転する近代化船をつくるというんでしよう。それで、そのうちで、この競争の中で一番高いものは人件費だつていうんでしよう。船員費だと、こういうんでしよう、さつきからの大臣の説明ですと。そうすると、在来船も十八人にしちゃうんでしよう。在来船も十八人にすれば、これは競争関係が成り立つわね、人件費だけでは。どうもその辺が今度合理化船は十八人。それで十八人を今度是在来船にも移していきや確かに競争力は出ますよ。こういう意味ですか。

○政府委員(鈴木登君) いわゆる船員制度近代化の今回の法律の特例を適用いたしますのは、これからまだ設備基準とか、そのもろもろの基準を決めるわけでありますけれども、一応最新型の船を決めていくことになるだろうと思ひます。

そういうしますと、いま海運局長の言われましたように、徐々にそういう最新型の近代化船がふえていくということになりますれば、これはあくまでも仮定でありますけれども、先ほどから数字が出ておりますように、たとえば四十五年当時日本船が約千五百隻、外国の用船が約五百隻、合わせて二千隻の船であつたわけでございすけれども、現在のところ、日本船が約千二百隻、外国船が約千三百隻余りというふうな、数では外国船の方が多くなつてしまつたと。それがたとえば日本船を近代化して、船員制度を近代化していくことによりまして、この外国用船をできるだけ数を少なくしていつて、従来のような、たとえば四十五年のような用船比率になつてくるとした場合に、恐らく日本船は千隻ぐらいふえるということに、これはいつの時点かはわかりませんが、われわれの方ではこういう一つの理想的な形で進んでいつていただきたいというふうに願つておるわけであ

りますけれども、そういう点で、日本船が千隻ぐらゐて二千隻ぐらゐるということになつた場合には、やはり一隻当たり十八人でありましたけれども、まあ二十人としても二万人ぐらゐの職域がいずれは確保できるだろうというふうな考え方でございます。

○竹田四郎君 どうも船員局長と海運局長の言っていることがよくわからぬですね。いま外航船舶が約千二百隻でしょう。それが二千隻になるといふんでしよう。いままでの在来船はほとんど変えていくと言っているんでしよう。あるいは売却していくというんでしよう。そうすると、いまさっきの話で、五十六年から五十九年、これに大体三割ぐらゐを減らしていくというんでしよう。そうすると、いま千隻でさへ三割だということだよ。二千隻にするといつたら一体何年かかるのよ。二十一世紀の終わりがらになつちゃうじゃないですか。そういうことを考えているんですか、この船員法の改正は。ほかの方でいうと、どうも配乗表なんかを法律事項から政令事項に落とすところを見ると、法律はほとんど変えていくんだからだからこれは政令に落とすんだと言っているんだけれども、この話はそれじゃあれないですか、一世紀にわたつてこの法律が変わらないというふうなことにすらすら思えるんですが。どうも話が違ふんです、二人の話が。合っていない。どうも海運局長の話じゃ二千隻なんかは三十年、十五年じやいさきそうもない。いまの海員組合の人が代がわりしなけりやうとでもここへはいかない。こういうことになつちゃう。できるんですか、海運局長、二千隻にいま。船員局長が言つた日本の船が二千隻にできる、その二千隻になつたときの船の構成はどんな構成になるんですか。——これは海運局長だよ、あなたの方に聞いたつてわからぬ。

○政府委員(永井浩君) 今後隻数も増大する傾向に移るであらうということは推定できますが、二千隻になるのが昭和何年になるかというのは、私どもちよつと計算いたしておりません。

○政府委員(鈴木登君) 私どももこの船員制度近代化を進めていくときに、いわゆる理想的な船員像というのを描きまして、そういう形になれば外国用船が少なくなつて日本船がほとんどふえてくるであらうという、そういう一つの理想像を描いてこの作業を始めてきたわけでございますので、二千隻というのは、あくまでもそういうふうなやつていつてほしいという、われわれの、船員サイドからする願望でありまして、いつ二千隻になるかということは、見通しは立てておりません。

○竹田四郎君 どうも、大臣わかりませんが、この両局長の言っていることが、非常に数字的にも合いますか。私は頭が悪いんですが、どうもよくわからないんです。

じゃ、いま局長言うけれども、二千隻になるのはこれは何かえらい理想的な目標だと言ふんですが、二千隻の船はどんな構造、たとえばあなたがよく言っている近代化船と在来船の構造というのはどんなふうになるんですか。船の大きさはどんなふうになるんですか。そこへどんなふうに船員が張りつけになるんですか。その辺言つてくださいます。それでできやうわかりやしないんですよ。夢のような話ばかりしておられちゃ困るんだよ。

○政府委員(鈴木登君) 二千隻と申し上げたのは、たとえば一つの例として申し上げたわけでありまして、一つの具体的な数字の目標値ではございません。

それから、船は五千トン以上になりますと、乗組員の数はほとんど変わらなせん、先ほど申しましたように、船舶職員法では五千トン以上が九名、通信関係も入れまして九名というふうになつておりまして、これは船の大きさが二十万トンでありまして、あるいは一百万トンでありまして、うが、そう変更はございません。したがういまして、われわれの方、船員サイドからしますと隻数が問題でありまして、トン数は大して問題ではないということが言えやうかと思ひます。

○竹田四郎君 どうももうやる気がなくなつた。こういう、数字が合わないかつたり、二人の言っていることがもう各個ばらばら、これじゃとても質疑をしたらつてまともな答えが返つてこない。これは

は大臣、私の次も、まだ質問たくさんあるんですが、時間をもう少し委員長にお願いしていただいて、もう少しわかるようにしてください。何も時間だけつぶすのが私の役目じゃないんですからね。それをひとつ、お願いしたいんですが。あと、もう時間がありませんから、次の問題に移つてしまひますけれども。

今度ののは、これは聞いておかないで来られていの方に申しわけないですから、船員災害防止協会に対する法律の方なんです、この問題は陸と海で大分安全衛生関係の法律が違つていふわけですが、これはどんなふうに通つていふんですか。

○政府委員(鈴木登君) 労働安全衛生あるいは災害防止の法律は、陸上では労働安全衛生法という法律になつておりますので対しまして、私どもの方は一応船員法体系の中で取り上げております。同じような名前前で船員労働安全衛生規則という省令がございまして。ただ、片方は法律で片方は省令というのはいさかいじゃないかといういろいろ御指摘もございまして、船員関係につきましましては、実は船舶単位に物事をとらまえないとなかなか船員の労働安全衛生とか、あるいは災害防止を図ることができません。と申しますのは、船舶の船員の労働安全衛生のために、あるいは災害防止のために、船舶の安全ということが基本問題でございまして、船舶自体が沈没するとか、遭難するとかということがございまして、船員がいかに個人個人に労働安全衛生面で注意しなくても、これはすべてが悲惨な結果になるわけでありまして、したがういまして、船舶の安全問題を中心に考えまして船員の労働安全衛生面あるいは災害防止面を考へておるような次第でございまして。

この一つの船舶の職場あるいは私的な居住といふ、一つの船舶のそういう場をとらまえて安全面をとらまえておるものは船員法という体系でございまして、労働安全衛生面も船員法体系の中でひとつとらまえておるわけでありまして、そこが陸上と違つておるわけです。陸上は先ほど申しましたように、労働安全衛生法という、ひとつ

の仕事のやり方とかそういうことだけを中心に考へておるわけでありまして、私どもの方は船舶の安全を中心とした船員法体系の中で船員労働安全衛生面をとらまえておるという形で、私どもの方は船員法、向こうの方は労働安全衛生法という体系になつていふわけでございまして。

○竹田四郎君 実際陸上で働いている人と船で働いている人との労働関係というのはどんなふうな形で、割合で出ていますか。人数にすればそれは陸上の方がはるかに実数では多いだろうと思ひますけれども、比率で見てもどんなふうな関係になつていふんですか。

○政府委員(鈴木登君) ここにちよつと数字がございまして申し上げます。

五十四年度の数字で申し上げますと、船員の災害、疾病の発生数は八百四十四件でございまして、千人当たり三十七・五人、千人率三七・五というふうになつてございまして。

○竹田四郎君 これは疾病ですか、災害ですか。

○政府委員(鈴木登君) 疾病、災害合せてでございます。

それから、陸上との比較で申しますと、これは死傷者数で見ますと、これは非常に高い数字で出ておりまして、船員は五十四年度の数字しかございせんけれども、船員は千人に対して一・七人、陸上の全産業は〇・一人というところで、船員の方が十七倍ぐらゐに高くなつております。ただ、陸上産業の中でも鉱業、いわゆるマイニングにつきましては、千人に対して一・四人という数字で、船員にはほぼ近いような数字でございまして。

それから、職務上の死傷について見ますと、五十四年度は船員関係は千人率は二六・五に對して、全産業は九・五。これはけがも病氣も入つてございまして、九・五。それから先ほど申しました鉱業、マイニングにつきましては八五・二というところで、全産業と比べますと船員関係はやはりかなり高いのに対してマイニングに比べますと低い。大体陸上の建設関係は二三・九でございまして、ほぼそれと同じような数字

ということになっておるわけでございます。

○竹田四郎君 これを見ましても、やっぱり板子一枚下は地獄だというように船員の間にばよく言われているほど厳しいだろうと思うんですがね。そういうので、片方は規則、片方は法律と、どうしてこういう差別をつけているんですかね。船員だって同じ日本の労働者だし、陸上の労働者だって日本の労働者、差別をつける必要はない。同じように法律でやたらどうだろう。法的効果は違うと思うんです、私は。これはどうなんですか、大臣。同じにしたらいいんじゃないですか。船員だけは規則で片方は法律ということにしない方がいいんじゃないですか、むしろこういう際に。

○政府委員(鈴木登喜) 先ほど申しましたとおり、船員の労働安全衛生面あるいは災害防止面といふことは、中心は船単位にやはり考えなきゃいけないと思ひます。

特に船の安全というのは非常に重要でありまして、たとえは陸上では、非常に職場の危険なときにはもう就業しないというようなことがこれは労働災害あるいは安全衛生を図る面で一番重要でありますけれども、船の場合は、すでに大洋の真ん中におります関係上、台風とか非常に危険な場合にこそ一生懸命就業せよいかぬというふうな、そういうような状況もございまして、これはそこが一番陸上との大きな差。それからもう一つは、生活の場と仕事の場とが完全に同じだという点、これも陸上の産業とは非常に大きな差だと思ひます。そういう点を踏まえて、船単位に物事を見た場合、船単位に労働安全衛生を見た場合の法体系になつてございまして、したがって、先ほど申しましたように、船員の労働安全衛生面は船員法体系の中でやつてございまして。

ただ、今回私も大臣の言われました提案理由の中にございまして、幾らか船員の労働災害面の減少傾向が停滞きみにあるということをおし上げましたけれども、その点やはりわれわれ

いろいろ反省しました結果、余りにも船単位に物事を考え過ぎる、もう少しやはり船会社の陸上組織といふことも、そういう船会社全体の立場から見た労働安全衛生面の強化を図る必要があるんじゃないかならうかというふうなことを考えまして、今回船員災害防止協会等に関する法律を改正いたしました。その船会社の陸上における、本社サイドにおける船員災害防止あるいは労働安全衛生面の強化を図ろうというところで、今回法律を改正する案を御提出した次第でございます。

それから、まことに、先ほどのお答えの中で恐縮でありますけれども、先ほど疾病の数字だけを申しましたけれども、災害の点を忘れておりまして、災害と疾病を合わせますと五十四年度一万四千二百六十件でありまして、千人率は六五・八でございまして。先ほど申し上げましたのは、実は疾病だけの数字でございましたので、御訂正申し上げます。

○竹田四郎君 そういうふうに、船員の場合には特に職域が限られていふところ、陸上勤務者といふよりも先ほどの予備員のところで陸上勤務者といふのは非常に多くなつてきていふところ、こういうことになればなるほど、私はこの船員の安全衛生規則を法律にしていかなくちやいかぬじゃないか。そして陸と海との互換性もこれからは確保できるようにしなくちやいかぬと思うんですがね。

労働省からお見えいただいているんですが、たとえば、この船員の中で、船の中でクレーンを動かして玉掛けなんかしますが、こういう玉掛けにはひとつの資格が恐らくあるだろうと思うんですがね。その人は陸上勤務になつたら同じ陸上での玉掛けの資格と同じようにならなすか。あるいは恐らく船の上では鉄のあれがありまから、まあ電気溶接といふのか、ガス溶接といふのか、そういう溶接なんかも船員がおやりになることが私にはあると思うんですがね。そういう船の中でやっている人が、別の陸上の試験を受けないで、資格試験を受けないで、陸へ上がつてそういう溶接とか何かの仕事は直ちにできるんですか。恐らく私にはできないんだらうと思うんですが、どうなんですか。

○説明員(菊地好司君) 陸上部門と海上部門とは、作業環境とか作業態様等が違つていまして、各種の資格の内容、目的もそれに準じて違ひがございまして。したがって、海上部門の資格のままで陸上部門の資格になれるかということについては、内容、レベルが違ひるので必ずしも言えないという状況に相なつております。

○竹田四郎君 そういう点もありましたし、陸と海との互換性といふことがますます大きな問題になるとなれば、あなたも先ほど陸上の支援体制のことを今度の中で改めてつくるとのこと、こう言つておりますから、そうならば私はますますそういう問題が起きてくると思うんですが、互換性の問題が。そうならば、片方はできない、陸へ上がつたからかっぱと同じように何もできない、乾いちやつてできないといふことじゃこれは困るんですね。それはばくは船員の人の福祉なり社会的地位の向上にはつながらぬと思うんですが。そういう互換性を考えていくといふことを考えるなら、やっぱりできる限り共通の法律、こういうものを考えるくちやいかぬじゃないかと思うんですが、どうなんですか。

○政府委員(鈴木登喜) 先ほど労働省の方もお答えになりましたとおり、海上の資格といふものは、海技免状を取れば船の中にあるそういうたの操作もできるというので、かなり包括的な形になつていまして。それがまた船の一つの特色かと思ひます。それを、たとえば商船大学を出ますと、特にエンジン関係の仕事につきまます方はずにボイラーのこともかなり詳しいですし、それからクレーンの操作のこともかなり詳しいわけなんです。私どもは、そういう点で海上の資格を取れば陸上の資格も同時に取れないものだらうか、これは船員の方でも非常に強い希望がございまして、そういう点でいろいろ研究を進めた次第でございまして。現在、労働省関係だけでも百数十種のそういう資格制度がございまして、そのうちでも海上にかなり関係が深いと思ひますものを

十八種類ほど挙げまして、実は関係省庁と相談申し上げておりますけれども、先ほど話のありましたとおり、その能力要件が同一であるかどうかの判定というのが非常にむずかしいところございまして、現在のところなかなかうまく進んでおりません。したがって、そのわれわれの能力要件とそれから陸上でのそういう資格を持つておられる方の能力要件と具体的に比較しました上で、もう一度とにかく関係各省と話し合おうということでも、関係各省はかなりやはりそれぞれのギルド的な問題もございまして、非常にむずかしい事態でございまして。

なお、それとは別に私どもは、やはり船員の方々に、いつ船をおりるような事態になつても陸上の産業にいつでもすぐスムーズに再就職できるような措置を講じようということから、海技大学校の七尾と児島の分校におきまして、いろいろと陸上の関連の資格を取るための講習を実施しているような事態で、非常に船員の方からは好評を得ておる次第でございまして。

○竹田四郎君 もう時間が来ましたから、これ以上質問しないですけれども、まだ当面体制の問題とか、あるいは命令事項とか、たくさん問題があるんで、後でひとつ理事会で御相談いただきたいんですが。もう少しわかるように答弁してくれれば次の質問に入れるわけですが、全然わからない答弁をして私の時間をつぶされたというしか申し上げようがございせんので、後で質問できる時間をひとつ理事会の中で決めてくださるようにな、特に委員長、理事の皆さんにお願いして、私の質問を終わります。

○委員長(桑名義治君) 午後一時再開することとし、休憩いたします。

午後零時四分休憩

午後二時六分開会

○委員長(桑名義治君) ただいまから運輸委員会を再開いたします。

休憩前に引き続き、質疑を行います。

○黒柳明君 質疑のある方は順次御発言願います。

○黒柳明君 ます、STCW条約についてお伺いしますけれども、世界主要海運国であるわが国がこの本条約を採択して批准しようと、こういう方向に向かうわけでありまして、これがいまになった、おくれたといいますが、いままでの経過、またいままねこれ採択批准しなければならぬのか、こゝろあたりからお聞かせいただけますか。

○政府委員(鈴木登喜) STCW条約と申しますのは、お手元の関連資料にありますとおり、船員の資格、訓練あるいは当直に関する条約でありますけれども、実は海上の安全に関する条約でありまして、従来海上の安全に関する条約につきまして、船舶の設備とかあるいは実際の救難関係の条約あるいは交通規制に関する条約はすでにかなり整備されておったわけでございます。ところが、船を動かします船員につきましてはなかなか安全面からの条約というのはございまして、今こういふ条約ができたことが次第でございます。

直接の経緯は、一九六七年にトリニダード・トバゴという船、実はこれ二十万トンタンカーでございますけれども、英仏海峡で事故を起こしまして、大量の油を流してイギリスの海岸を汚染したという事故がございまして、その事故を契機といたしまして発生したわけでございます。いろいろとその原因を究明したところ、やはり船長の的確な判断に欠けることがあったのじゃないかというように、この指摘をされて、その辺を条約で整備しようとする。すなわち船員の資質の向上、レベルアップを図ろうということでIMCOの方で取り上げられた次第でございます。その途中でまた一九七六年にアゴ・マーチャント号事件という、これはアメリカの東海岸で同じような事件が起こりまして、それがさらにそういう議論を加速いたしまして、一九七八年にSTCW条約

というものが成立したわけでございます。

現在のところまだ発効はしておりませんが、近く発効する見通しでございます。すなわち、七十二カ国一応署名はいたしましたけれども、現在のところまだ十六カ国しか批准してございません。発効要件が二十五カ国の批准、その批准国の船腹が世界の船腹量の五〇%以上になるということが発効するための要件でございますけれども、現在のところ十六カ国、船腹量にいたしまして世界の船腹量の四四%ということではまだ発効しておりません。ただ見通しをいたしましては、もう近々批准するといふふうな声明をしておりまして、国が六カ国ございまして、それ以外にも署名の国には発効要件を満たすのではなからうかと。発効要件を満たしますと、それからちうと一年後に条約が発効するといふふうになりますので、私も来年じゅうにはこのSTCW条約は発効するのではなからうかという感じを持っております。

ところが、わが国は先進海運国でございますので、世界の船腹量の一〇%近い船腹量を保有しております。まして、世界の船腹量の一定の割合を保有するために、その一〇%のウェイトといふのは非常に大ききうございまして、まだ発効しておりませんが、世界に先がけてこれを批准しようというところで、今回別途外務委員会の方に条約の批准案件が提案されておりますけれども、それと同時に、条約の批准のために船員法、船舶職員法の改正案をお願いした次第でございます。

○黒柳明君 アメリカが一時期この採択に熱心だったのがまだ批准していないわけですね。日本以上、また日本と並んで世界主要海運国のアメリカは、何の理由があつてこの批准に踏み切らないのか。これはどうですか。

○政府委員(鈴木登喜) 御指摘のとおり、先ほど申しましたように、一九七六年のアゴ・マーチャント号事件というのがアメリカ海岸で起こりまして、それを契機にカーター大統領が早くこの条約を成立させるといふふうな教書を出されまし

てこの条約が成立したという経緯もございまして、アメリカの政府自身は非常に前向きに考えておりまして、一九七九年、条約の成立の翌年でございまして、実は批准案件を議院に提案したと伺っております。

ただ、その過程でまだ批准がなされておらず、そののは、私も伺っているところによりますと、特に小型船舶における船員のいろいろのレベルアップがちょっと過重ではないかといふふうなことから、議会の審議が進まないといふふうな何に伺っています。

○黒柳明君 何ですか、小型船舶の過重、ちよつとわからなかつたな、小型の何です、それは。

○政府委員(鈴木登喜) 小型船舶の乗組員に対するいろいろの規制が厳し過ぎるのではないかと、いふふうな意見が出まして、そのために国会の審議が滞つておるといふことを伺っております。

○黒柳明君 午前中も便宜置籍船、変な言葉で、私も素人なものですから、海のこという用語につきましては一生懸命勉強してあれしたんですけれども、これは英語で言うのと何と言ふんですか、この便宜置籍船といふのは英語で言うんですか、この政府委員(永井浩君) フラッグ・オブ・コンビニエンスと申します。

○黒柳明君 フラッグといふと旗のフラッグですから。

○政府委員(永井浩君) そうです。

○黒柳明君 フラッグ・オブ・コンビニエンス、それを日本語では便宜置籍船と、こゝろやつたんですね。どういう理由ですか、便宜置籍船とフラッグ・オブ・コンビニエンスと。

○政府委員(永井浩君) 直訳的な意味じゃないかと思ひますが、要するに船舶の登録が非常に厳しくない、ある程度緩やかな国に登録した船といふ意味でございます。

○黒柳明君 日本語でコンビニエンスといふのはやつぱり便宜といふようなことでしょね。ですけれども、実際これ便宜といふよりも便利ですね、日本語で訳すと実質的に当てはまるのは、その便

利の後にはやつぱり利害関係、利益というものを、害じやなくてプロフィット、メリット、これを合めてのやつぱり便宜、そういう感じがしますね。実際実質的な、ただフラッグ・オブ・コンビニエンス、それを便宜置籍船と、また後の方もどうも済みませんね。やつぱり国際的な条約ですから、私も党の国際局長なものですからやつぱり横文字も聞かないといふことを思ひましたので、別に知つたかぶりした知識を振り回すわけじゃないですけれども。

実質的に、午前中にもこれを排除する今回の法案であると、盛んに話がありました。数もつかめな、つかないといふと、こゝろいふふうなことで、この訳。まあそれじやどういふコンビニエンスな方法があるかといふと、それこそコンビニエンスがないといふふうな感じがするんですけれども、この訳からいいますとどうもやつぱり何かつかまなくていいんだ、つかめないからしょうがないんだと。せめてこのリベリア国籍、パナマ船主、乗組員が第三国でありながら、さっきのアメリカでそれを会計処理しているなんというふうなことは、日本の船主の中にあるものなら、これはつかめなやらない。つかめなやらないといふのは思ひますけれども、こゝろいふ訳自体が何かこの便宜置籍船をこゝろと当てちやつて、もうこれはわれわれ関知するところじゃないんだと、これは日本だけの問題じゃなくて、世界全体でこんなものはもうつかめなやらないから、だれこれを排除しなやらないこともあたりまえだ、だからその中において何とか努力目標だけ立てなやないけないといふふうな、非常にそれこそ何かこうお役所の方が便宜に考えた、根本的にこの便宜置籍船なんというふうな名前がどうも私は頭にこびりついてしょうがない。

まあそんなことでつけた名前ではないと思ひますよ。ですけれども、コンビニエンスな船であつたとしても、コンビニエンスなやり方でやつぱりこれを処理するわけにいかない、しちやいけな

い、こう思いますし、午前中の質問もまた先般の質問もその一点にしぼられたんですけれども、四十二年ですか、先ほどのパナマのアカデミー・ニュースター号ですか、あの事故もありましたけれども、この船が便宜置籍船、これがわが国に關係するようなところで事故に遭遇した場合のわが国の処理というのはどういうことだったんでしょうか。

○政府委員(鈴木登君) 御質問の処理という点につきましては、海難救助の問題とかあるいは立入検査とかそういう点かと存じますけれども、実は従来海難救助につきましては、これは日本船でありうが、外国船でありうが、わが国の近海でありましたものはすべて海上保安庁の方で処理することにしております。

それから便宜置籍船につきましては、実は從來、これはけさほども御説明申し上げましたように、船員法も船舶職員法も、純粹の外国船と、法律上は、法律的な立場では純粹の外国船といふこととでございますので、何らわが国の船員法及び船舶職員法によって取り締まるとか、そういうことができなかった次第でございます。

○黒柳明君　そうすると、具体的なわが国の關係した中で、事故が起きた場合も、これは全く放任だったわけですか。それともこういうわが国に關係した接点があったような事故というのはいままで。

○政府委員(永井浩君) 一般論で申し上げますと、わが国の領海内でたとえば便宜置籍船が海洋汚染を起こした場合のことを申し上げますと、油の場合には油濁損害賠償法に基づきます被害者補償制度が領海内においては適用されます。それからそのほかに、この制度が適用されますと、便宜置籍船であるか否かにかかわりはございませんけれども、船舶所有者とそれから油濁国際基金から、一事故当たり最高百二十億を限度としてその被害者の補償が行われるわけでございまして、便宜置籍国であるリベリアあるいはパナマにおいてもこれらの条約を批准しておりますので、こういった制度に入っておりますので、そういった意味

では他の外国船と何ら変わらないと、このように考えております。

○黒柳明君　要するに、批准した国ならいんですけれども、しない国で何かそういう事故が起こった場合には、この法律を見ますと航行の差しとでもできると、こんなことも述べられておりますですね。そうなると、まあ外交のパイプで理解、話のついた上ならいいですけれども、そうじゃなく、強硬にこれ航行差しとめなにかやると、これは外交問題にも発展する可能性もあるわけでしょうか。これはどうですか。

○政府委員(鈴木登喜) 実は、今度のSTCW条約の方は、その条約の目的としております船舶の安全とか、あるいは海洋汚染の防止とかという点を徹底的に防遏いたしますために、外国船に対する取り締まりの根拠規定を置いてございます。ただ、この外国船に対する取り締まりというのは、いま御指摘のとおり、何といいますが、余り恣意的に行われますと、かなり国際紛争の原因にもなったり、あるいはさらにかえつて船舶の安全な航行を阻害するおそれもございます。あるいは、物の流れを、スムーズな物の流れを阻害するおそれもございますので、条約はかなり制限的な形でいろいろと規定してございます。これは本文書の十条と、それから附属書の第一四規則というところでかなり詳しく規定してございます。むしろ、関係各国がやたらと立入検査をして、やたらと船をとめてしまつたりするようなことを防ぐ意味で、私どもはこの規定がかなり詳しい規定になったのだらうというふうに理解しております。

具体的な内容は、たとえば当該船長に対して文書ではっきりと通告するとか、あるいはその当時国に駐在しております領事にその旨を通報するとか、あるいは実際に事故が起こった場合でないとかその出航停止を、事故が起こつて、しかもその事故、それを放置しておきますとさらに一層の事故が発生するおそれがあるというふうな見通しがないと出航停止を命ぜられないとか、あるいは出航停止を命ぜられることによって、違法な出航停

止によつて損害を与えた場合にはその損害を賠償せにやいかぬとか、そういうふうなかなり制限的な形で外国船に対する監督の規定が置かれておるような次第でございます。したがしまして、私どもの方も、この監督は船員労務官あるいは担当職員あるいは海上保安官が行使用するわけでありませうけれども、特に英語の点での知識を十分に持たせるとか、あるいは國際的な法制度の点につきまして十二分に講習するとかいうことによりまして、そういう國際紛争が発生しないように、職員に十二分の注意、あるいは講習制度の充実ということを措置してまいりたいというふうに考えております。

○黒柳明君 外交上の紛争を起こすことを避ける
というところなるわけですけれども、また逆に、
事故を起こすのは置籍便宜船が多いと、こうい
う立場、またこの条約がそれを排除するというこ
とになると、今度は外国船に対する監督、あるい
は整備、そういうものが現状において十分なのか
どうかという点も指摘できるんじゃないでしょう
か。これはひとつうらはらの問題かと思うんです
ね。過剰な介入もならない。ですけれども、現在
は過剰な介入というよりも、むしろそういう外国
船に対する監督、あるいは整備についての不備な
点、手が出せない、こういう点にむしろ問題があ
るということなんでしょうか。この点についてはどう
でしょう。

○政府委員(鈴木重吉) 御指摘のとおり、特にこの条約の発端は、いわゆる便宜置籍船の事故といえますが、によつて起こつたものでありますので、調べてみましたところ、やはり便宜置籍船ははなから基準以下船が多いことから、特にそういう船の乗組員のレベルアップを図らうということでこういう条約ができた次第でございますので、私ども、そういう国際紛争が発生しないような非常に慎重な配慮をしながら、積極的に担当者に立入検査などをやらせていただきたいと思つております。

そのための要員の御質問かと存じますけれど

も、船員法につきましては船員労務官がいろいろと監督することになっておりますし、船舶職員法につきましては一般の運輸省の職員が監督権を行使するというふうな法制度になってございます。もちろんこれは別々のものじやございませんで、私ども両方の仕事を同時にやれるように船員労務官に併任するとかいう形で処理してまいりたいというふうに考えておりますけれども、現在のところ、一応船員労務官が百二十六名現在在籍しております。それから関係職員が四十名在籍しております。特に船員労務官につきましては、これは特別な司法警察権を持っている職員でございますので、できるだけこの船員労務官を中心にこれから監督体制に入っていきたいというふうに考えております。

そういう前提で、五十七年度も二名ほどの増員をお願いしたところ、非常に厳しい國家の財政状況の中で二名の増員を認めてもらいまして、ことしの十月からは、先ほど申し上げました百二十六名を百二十八名の体制でやっていきたい。

それからこの船員労務官の方も、実は先ほど申しましたように、やはり資質の向上といひますか、レベルアップを図らにやいかぬと思ひまして、これは毎年かなり嚴重な講習制度というものを設けまして、毎年東京に数名ずつ呼びまして、順繰りに資質の向上のための講習会をやっておりますし、それから船員労務官につきましては、昭和三十九年ですか、それまではどういう人たちを――まあ船員労務官になる資格は全然問題なかったわけでありますけれども、三十九年に制度をちょっと改正しまして、一定の資格を持った者でないと船員労務官に任命しないというふうな資格要件の加重をしたりしておりますので、私どもも十分そういう基準以下船に対する取り締まりの目的は達成し得るものというふうに考えております。

○黒柳明君　今回のこの改正法の関係で、外航海運のこれからのあり方についてはどういふふうなお考えをお持ちですか。

○政府委員（鈴木登君） 外航海運のこれからのあり方と申しますと、やはりけさほども議論のあり

ました点かと思ひますけれども、私もやはりこのSTCW条約の批准、あるいはもう一つのこの今回の法改正の目的でございますが、船員制度の近代化の推進というのを通じまして、わが国の外航海運に占める日本人の乗った日本船のウェートがどんどんふえていくことを期待いたしましてこの今回の法改正を御提案申し上げた次第でございますし、恐らく、私もその期待どおりそういう方向に日本の外航海運が進んでいくのだから存じております。

○黒柳明君 もう一回尋ねますけれども、批准していない国、非批准国の外国船に対しては、これが批准された場合にわが国はこれを適用できるんですか。

○政府委員(鈴木登喜) 条約の先ほど御紹介いたしました第十條、それから第一四規則で、批准していない外国船にも、この条約の趣旨を國際的に全部に徹底させるために、批准していない国に對しても入港国の監督権というものを認めておりまして、したがって、日本の港に入つてまいります船は、批准国であらうが批准してないからうが關係なくこれに對する監督を実施していけるようになってございます。

○黒柳明君 そうすると、それは非批准國に對しては相當の、何か二十五カ國は批准されて、施行されると同時に、何か通達があるいは會議が何か開かれて、特別な伝達方法が何かとられるわけですか。

○政府委員(鈴木登喜) これは、私も批准いたしますとすぐIMCOの本部に連絡いたします。

IMCOの本部の方から關係各國に全部こういう國が批准したということが通報されるようになっておりますので、そういう形で世界の各國に批准状況、それから発効状況、これが全部わかるようになっております。

○黒柳明君 また先ほどに戻りますけれども、そうすると、日本の港に入つた場合は、批准した國の港に入つた場合には、非批准國の船はその批准國の條約に従う。ただ、これを拒否した場合とか

あるいは認識がなかったとか、そういう場合にトラブルが當然起こるんですな。そういうケースといふものも想定できぬでしょうか。できると思ひますけれども、いかがでしょう。

○政府委員(鈴木登喜) 私も、日本の港に入つてきました非批准國に對する取り締まりは、先ほど申しましたように非常に慎重に、できるだけ外交問題が発生しないように關係國の領事とよく連絡をとりながら對処してまいりたいと思つておりますけれども、逆に日本の船が他國の港に入りまして、同じような問題がやはり発生する場合があります。この点につきましては、私もそういうことがないように、具體的にはそういう問題が発生したときには、外交ルートを通じてできるだけ日本の船がそういう事態がないように處理したいと思つております。

それから、いろいろと船員が、具體的に英語の知識があるとか、こういう点もやはりかなりそういうトラブルの發生の予防になりますので、私もこの條約の批准を機に、船員に對する英語の講習といふことが、そういう点につきましてもかなり意を用いてまいりたい。そのために、關係の団体あるいは公益法人あるいは私どもの實際の海員學校あたりで英語の講習會を開催いたしまして、その辺の点もかなり充実にまいりたいといふふうに考へております。

○黒柳明君 これを見ますと、今度はあれですか、船長とか一等航海士とかはなくなつて海技士と、こういう名称になるわけですか。これは英語で何と言ふんですか、一級海技士といふのは、英語で。

○政府委員(鈴木登喜) いま御質問の点はSTCW條約とは關係ございません。むしろ近代化絡みの今度は問題でありますけれども、いわゆる運航士の制度は近代化關係の制度でありますけれども、私も、失礼しました。御質問の点は海技士の名稱変更のことでございます。名稱の変更の点につきましては、実は從來甲種船長、乙種船長とかあるいは甲種一等航海士、甲種二等航海士といふ名稱を、今度は一級海技士、二級海技士、三級海技士といふふうに名稱変更いたしますけれども、英語ではその海技士をマリタイムオフィサーといふ名稱で呼んだらというふうに考へております。これはまだ実は最終的に決めておりませんで、検討中でありまして、実際に海技士に英語の名稱を改めさせていただきますとそれが外國に行つてもわかりませんので、私も一応いまの案ではマリタイムオフィサー、すなわち一級海技士はファースト・マリタイムオフィサー、二級海技士はセカンド・マリタイムオフィサーといふふうな名稱で呼ぶかというふうに考へております。

○黒柳明君 そうすると、もう從來の船長、キャプテンといふのはなくなるわけだ。マリタイムオフィサー、何か自衛隊の將校さんみたいな、暫定的な呼び名でこれからもう一回じっくり考へようというのでしょうけれども、ファーストからセカンド、サード、フィフス、シックスとこゝろあつてマリタイムオフィサー、こういう名稱で呼ぶわけですか。通じますかね、それ。

○政府委員(鈴木登喜) 私が申しましたように、一級から六級までの海技士、マリタイムオフィサーといふのはあくまでも海技免状の名稱でございます。船内のいわゆる職務に關する名稱は船長とかそれから一等航海士、二等航海士、機関長、一等機関士、二等機関士といふのは残るわけでございます。したがつて、たとえば何々丸のキャプテンといふ名稱は依然として残つてまいります。

○黒柳明君 そうすると、ここでは甲種船長がファースト・マリタイムオフィサー、それから一等航海士がセカンド・マリタイムオフィサー、こういうふうな書いてありますね、これ。それでいいわけですね。それでキャプテンといふのは残るわけだ、一等航海士も残る。だけれども、これを見ると、何か現行、改正つて書いてありますけれども、現行と改正となつて、いままでのこういう資料ですと現行といふのはなくなつて改正、新資格

といふのに変わるというふうなニュアンスで出ておりますが、この文章はそうじゃないんですね。現行資格から新資格に変わるんじゃないんですね。現行はそのままでプラス新資格の一級海技士、マリタイムオフィサーといふ名前がつく、こういう意味ですか。

○政府委員(鈴木登喜) お手元の法案のところの三條に、「職員とは、航海士、機関長、機関士、通信長、通信士」といふふうに書いてございまして、けれども、ここにいふ航海士あるいは一等航海士、二等航海士あるいは機関長、一等機関士、二等機関士あるいは通信長といふのは職名でございます。それは從來どおり改正はいたしておりません。それに対して、たとえば商船大學を出ますと、從來甲種二等航海士の免状をもらえたといふふうに普通言つておりますけれども、それは資格でございます。資格の方は、いま先生の四十一ページから四十二ページにあります第五條の点でございます。これの方は資格の方に關する問題でございますが、資格の名稱を、從來甲種船長、甲種一等航海士、甲種二等航海士あるいは乙種船長、乙種一等航海士、乙種二等航海士といふのは國民一般にも余りなじみがないんじゃないかといふことから、一級海技士、二級海技士、三級海技士といふふうに変えたわけでございます。したがつて、たとえば、五千トン以上の船長になり得るのは、一級海技士の資格を持つてゐる人たちがなり得るか、あるいは小型船舶の船長になり得るのは、從來丙種船長の方々がなり得たといふのは、今後丙種船長の名前がなくなりまして四級海技士の方々がなり得るといふふうに、そういうふうに今度はなるわけでございます。

○黒柳明君 そうすると、今度は商船大學を卒業するといふ資格、それで一級、二級といふ海技士の資格を取つた者が今度は、一級、二級といふ海技士の資格を取つた者が今度は、一級、二級といふ海技士で矢印で新資格が一級海技士ですけれども、今度は一級海技士を取つた者は甲種船長になる。そ

うなるとこれは矢印が逆ですね。いままでの現行資格、矢印、新資格というときは、一つには現行から新になるのだ、だから現の甲種船長がなくなつて一級海技士になるのだ、要するにこういうつくり方というのがいままでの私たちの一つの常識パターンだったですけれども、それから、少なくともいまおっしゃったあれですと並列するものですね。だから矢印でこの別になるものじゃなくて、現と新しいものでもないわけですね、そうなる。海技士は確かに新だが、この資格を取つた者は甲種船長になれる。こういうことであつて、そうなると思つて、これは逆ですか、矢印の向き方が。済みませんね、変な質問で何か細かい質問で済みません。もっと大きい質問を聞けばいいんですけれども、どうも私神経質なもので、ちっちゃい質問も含めてお聞きしたいと思つておね。

○政府委員(鈴木登喜) 私ども実はこの船員問題を勉強していますときには一番こんがらかった問題でございまして、そういう点がないように今度実は改正するわけでございます。それで従来船長になり得る人は、甲種船長でも、甲種一等航海士でも、甲種二等航海士でも、乙種船長の資格を持つた人でも、みんなそれぞれの大きさの違ひはありますけれども船長になることができた。それで、甲種船長が大型船の船長になったり、甲種二等航海士が小型船の船長になったりというふうな事態があつたわけでございます。それで非常にわかりにくうございまして、ここに書いてありますとおり、甲種船長という名前をもうやめてしまひまして、一級海技士という名前に変えよう。それから乙種船長という名前を変えまして三級海技士という名前に変えようとしたわけでありま。ただし別途、船長とか、機関長とか、船中の職名、大型船には船長、一等航海士、二等航海士、三等航海士、機関長、一等機関士、二等機関士、三等機関士、通信長、通信士、そういうふうな職員が乗つておりますけれども、その名称は全然変えません。したがひまして、これからは、一級海技士という資格を持つておりますとたとえ

ば二十万トンタンカーの大型の船長になれるというところで、先生の御指摘のような、資格の名称と職の名称とがこんがらかるというふうなことは今後なくなるというふうに存じております。

○黒柳明君 何か聞いていてこつちがこんがらかつて、僕はわからない。まあつくれた皆さん方が非常に苦労したというんですから、私がこんがらかつてもしようがないと思つてすけれども、いま言ったその仮という、ファーストマリタイムオフィサー、これはあくまでも仮であつて、また英語では変わる可能性があるわけですか。あるいはそのマリタイムオフィサーというのは、何かちよつと、私英語の知識が幼稚なもので、オフィサーなんてなると自衛隊なんというふうに結びつくんですけれども、こういう名前は国際的なじむ名前なんですか、マリタイムオフィサーなんというの。まあ新資格で新しい名称ですけれど、この英訳も苦労されたと思つてすけれども。

○政府委員(鈴木登喜) ちよつと実は海外の事情はいまつまびらかじゃございせんが、担当者の耳打ちによりますと、海外ではファーストグレードキャプテンとかセカンドグレードキャプテンとかサードグレードキャプテンとか、船長につきましてはそういういろいろの名称を使つております。それから、私も現在甲種船長とか甲種一等航海士とか言うのは、英語ではやはり、甲種船長はファーストグレードキャプテンという表現を使つております。ところが、キャプテンと云う場合に、資格の名称なのかあるいは職業の名称なのか、両方ともキャプテンと云うものですか、甲種船長、乙種船長につきましてはなかなか現在のところはわからないというふうな事態でございまして。特に甲種船長と乙種船長につきましては、たとへば英語で船長の方はキャプテンと言ひますので、甲種船長はファーストグレードキャプテン、乙種船長はセカンドグレードキャプテンというふうな名称を使ひますときに、実際上は乙種船長と甲種一等航海士といひますのは、甲種一等航海士の方がランク

として上でございすけれども、甲種一等航海士につきましてはファーストオフィサーというふうな名称を使つておりました、キャプテンという名称を實際に使つておりましたので、外国に行きますと、甲種一等航海士よりも乙種船長の方が、俗な言葉で言ひますと偉いんじゃないやうな感じがする。ううな印象を持つておるようでございます。そういう点でも国際的にもちよつとこんがらかつておりますので、私どもはこの際もうはつきりとファースト、セカンド、サード、フォースというふうにして、全部統一してしまおうというふうな考え次第でございます。

○黒柳明君 済みません、話が横道にそれまして。それで、午前中も話がありましたけれども、その船員の近代化の問題で、どうしても何回聞きましても便宜置籍船の数がわからない、つかめないう、そういう問題から、近代化とともに合理化が人員の削減に、それから職域の拡大どころか行き場がなくなつちやうと、こういうふうなどうして論理的には、常識的にはもう考えざるを得ない。ですけれども、それについて今後の見通しはどういうことなんですか。いつまでたつてもこの便宜置籍船というのは——いつまでたつても二年先には批准されると、こういう見通しですけれども、そうなりますとそれなりにまた法規制が適用されるわけですから、この二年間もやつぱり近代化が進むわけですが、あくまでも、ただ単に合理化というのは人員の削減、職場の拡大どころか狭められていく、こういう方向に行くのではないかと、こう思ふんですが、この見通し、これについてはどうでしょうか。

○政府委員(鈴木登喜) 具体的にいつごろかということは、これはなかなかわれわれにもわからないわけでありすけれども、STCW条約自体が、そういう便宜置籍船を中心とした基準以下船、非常に船員の資格のレベルが低い船をできるだけなくそうと、そういうところをレベルアップすることによつてなくそうというふうな目的

でつくられましたので、だんだんだんだんこういう基準以下船がなくなつてくるだらうと思ひます。同時に、それから条約の中で、先進国は開発途上国といひますが、そういうレベル以下の国に對して船員教育に協力するやうにという条文もございまして。現に私どもの方も、東南アジアあるいは中近東の国に對して、船員教育の海外技術援助というものをかなり強力にやつております。そういったしまして、便宜置籍国とかあるいは開発途上国の船員が非常にレベルアップして、しかも非常に高度の教育を受けてレベルアップしてくるということになりまして、徐々にその船員のレベルも上がり、船員のいわゆる労働基準といひますか、給与を含めました労働基準も上がつてくるというふうなことになるやうと思ひます。だんだんだん、最終的にはそういう便宜置籍する必要もなくなつてくるだらうというふうなことになるやうに思ひます。これは非常に長い期間を要するとは思ひますけれども、やはりこのSTCW条約の批准によりまして漸次そちらの方に進んでいくのにならうかと。もちろんSTCW条約は、そういういわゆる国際的な船員の資質の向上を目指したものでありまして、便宜置籍船の排除を目的とした、便宜置籍船をなくしてしまおうというものを目的につくつた条約ではございせんけれども、結果的には、長い目で見ればそういう点にかなり貢献をする条約だらうというふうな考へております。

○黒柳明君 この船員の近代化なんかにつきまして、海員組合との話し合ひはある程度されてあるんですか。あるいは海運業界、こちらあたりはこの法改正についてどういう受けとめ方をしているとお感じになりますか。

○政府委員(鈴木登喜) この船員制度の近代化の問題が話題になりましたのは、約十二年前の昭和四十五年当時でございます。当時、けさほどから問題になつておりましたM.O船がかなり出てまいりまして、それを契機に、そのM.O船に相應するやうな船員制度はいかにあるべきかということ

の検討に入ったわけでございます。その検討をお願いいたしましたのは、労働者委員、使用者委員、それから公益委員で構成されております船員中央労働委員会の方にその検討をお願いした次第でございます。ところがその後、まあ機が熟してないかと申しますが、いろいろとそれぞれの思惑の差もございます。一時途中でとんざしたわけでありまして、昭和五十二年の四月に改めてまた同じ場で、やはり社会的な状況変化、あるいは国際海運の変化というものを踏まえまして、ひとつその問題をもう一度同じ場で検討しようじゃないかというところで、五十二年に改めてこの船員制度近代化の問題が検討を再開された次第でございます。その再開の場は、もちろんいま申し上げました船員中央労働委員会でございますけれども、もう少し従来のやり方を変えて、官、公、労、使が集まって、実際に海外の船員制度近代化の進捗状況も調べ、それから、その上で実際の実験船というものを使得てみて、その実験船に、具体的に申しますと、十八名の乗組員でその実験船を動かすような方策を、具体的には実験船を使得て検証していつてみようというところで、船員制度近代化委員会という委員会をつくりまして、これは船員中央労働委員会とは別の組織でございますが、つくりまして、ここですらいろいろと実験、検証をしてきたわけでございます。したがって、その場はいま申しましたように官、公、労、使の四者構成ということでやっております。そこでいろいろと議論しまして、一応、さらに近代化を進めていくためのものもろもろの障害を除去すべきだという結論を得ていただきましたので、その結論に従いまして、障害の一番大きなものであります法律の改正を進めるべきだということになりました。今度はその法律の改正になりますと、これはまた非常に具体的に、船員法につきましては、法律に基づきまして船員中央労働委員会に諮問することが強制されておりますし、船舶職員法につきましても、これはまた、海上安全船員教育審議会の場に諮問するように法律上義務づけられており

ますので、船員法につきましては船員中央労働委員会の方に、船舶職員法につきましては海上安全船員教育審議会の方に諮問いたしまして、今回の改正案の最終案を得て上程申し上げた次第でございます。いま申し上げました船員中央労働委員会の方でも、それから海上安全船員教育審議会の方も、公労使の三者構成で構成しておりますので、私どもこの案につきましても、労働側の御承認も、それから使用者側の御承認も得ておるといふふうに考えております。

それからなお、そのほかにいろいろと、たとえば船員関係の団体、船長さん方で組織しております船長協会とか、あるいは機関士の方で組織しております機関士協会だとか、そういう関係団体がございますけれども、その中の団体にも皆一応この案をお示ししまして、御了解を得ておる次第でございます。

○黒柳明君 船員制度の近代化委員会は私的諮問機関ですが、これは公的にする考えはないのですか。

○政府委員(鈴木登君) 船員制度近代化委員会というのは、実は船員局長の私的諮問機関という形で発足しております。当時はどういふふうな船員制度の近代化の実験、検証が進んでいくのかもなかなかつかめなかったために、そういういわゆる関係者の方々から、どちらかというと中途半端な組織だと言われておりますけれども、船員局長の私的諮問機関になったのだらうと思っております。

ところが、一度進んでまいりますとかなり実質的な働きをしていただいております。かなり社会的にもやはり一つの大きな存在として認められておる次第でございます。ただ、この法案の審議の過程、あるいは船員制度近代化委員会の検討の過程で、船員局長の私的諮問機関である船員制度近代化委員会を、少なくとも法的な制度、法的なといいますか、法律に基づいた、たとえば運輸大臣の諮問機関とか、そういう形にすべきではないかという御意見も出たわけでありますけれども、

も、そういう法的な制度にするためには、現在、別途行政機構改革というのが政府の一番大きな政府と申しますか、わが国の一番大きな問題になっておまして、そういう状態の中で新しい行政機関をつくるというところはこれは実はそういう国家の方針にも反するというようなことから、われわれもいろいろ検討したわけでありますけれども、この機関をそういう法的なものに格上げするということではできなかったわけでございます。ただ、そういうことができなかったといたしまして、私どもは今後ともこの船員制度近代化委員会のような形で、労使の御意見を十二分に、この法律の運用あるいはこれからたくさん政省令があるわけでございまして、そういうものの制定に際しまして、労使の御意見を十二分にそういうところを通じて尊重してまいりたいというふうに考えております。

○黒柳明君 近代化の実験は今後も続けるんですか。将来のプログラムはどういうお考えでしようか。

○政府委員(鈴木登君) 現在の船員制度近代化の実験は十四隻、これは三十五隻船の、現在のところ一番新しい船でございまして、それとやらついております。そのやり方といえますのは、一応目標値を決めまして、その目標値、私ども仮設的船員像、仮に設ける船員の姿といえますが、実験をやっておる最中に、こういう船員像がいいのじゃないかと思つていまして、また実験の途中で変わっていく可能性もあるというふうなことから、仮に設ける仮設的船員像というふうな名称をつけたわけでありますけれども、その仮設的船員像に基づいて実は実験、検証をやっている段階でございます。

そして、ただいまの段階は、その仮設的船員像への過程で、三段階に分けてまして、その三段階のうち、現在は第一段階の実験が済んだところでございまして、第二段階、第三段階の実験が残っておりますし、第三段階の実験が済みましても、さらにまた新しく、その場で、その時点でさらに

新しい理想的な船員像というものがまた出てくる可能性もございまして、私はよく申し上げておりますけれども、いわば無限軌道的な形で新しい船員像を設けて進んでいかなきゃならないんだらうと思っております。

こういうふうな仕事を始めましたのは、けさばかりでも御議論いただいておりますとおり、国際的なわが国の海運の競争力の増強とかいうことも言われておりますけれども、恐らく私どもはこういうふうな形で理想的な船員像を求めて船員の社会的地位の向上を求めていくわけではありますけれども、開発途上国あるいは便宜置籍国がわが国と同じような形になつてくれば、またそこで日本の船舶の国際競争力の下落といえますか、あるいはそれに続けて船員の職場の減少といえますか、そういう事態が起こつてこないとも限りません。そのときはそのときでまた新しい船員像を設けてそこに進んでまいらなさいいけないと思つております。そういう意味で、私は船員制度の近代化は、無限軌道的に船員の理想像を求めてまだまだこれから長い間続けていかなきゃいけない問題だらうというふうに考えております。

○黒柳明君 大臣、最後に、確かに将来ともに相対しかりしたプランを持って進まなきゃならないと思つております。ただ、この近代化のあるいは条約の批准を目指して進むに当たって、まず根本的なのは、午前中便宜置籍船についての質疑が行われました。私はあえてその質問は避けたわけでありますが、海運業界に対して、やっぱり置籍船の利用の抑制を強力にこれは指示する、これがすべてであり、あるいはそれがゴールでもあるかというふうな感じがします。その中において、近代化というものはもう陸でも空でも進んでいるわけで、海だけ進まないわけにいかないわけでありまして、ただその中で、陸の近代化が、コンピニーターの発達があるいは失業につながる方向を避けてつあるという、一つの方向があるわけですが、海の場合には、そうかといって陸と同じ方向に行くとは限りませんものだから、ひとつ海運業界に対しての

強い行政指導、それとともに、やっぱり何にもわからないというのじゃ目標、プランも展開できないか、こう思うので、まあどのぐらいのものがあるのか、こういう船が、フレッジ・オブ・コンビニエンスというものはどういう位置を占めているのか、どのぐらいの利用度があるのか、これも速やかにやっぱりつかむ努力もしたい、これからの船員の近代化に伴ってのプラスの方向は開拓できない、こう思いますが、ひとつそれらを含めて最後に大臣に見解をお伺いします。

○國務大臣(小坂徳三郎君) 黒柳委員のたゞいまのお話は、大変に今後の海運行政あるいはまた船員問題について重要な御指摘であったと思ひます。いまわれわれの法案によりまして、少なくとも船員の社会的地位の向上と、またこれらの方々が働く職場そのものがきわめて近代化されていくというのをこれから非常にわれわれは期待をいたしておるわけでございますが、午前中からもお話のございましたように、だんだんと職場が拡大しないのじゃないかというおそれ、それが一方において、いわゆる便宜置籍船というふうなもの、これは非常にヤマカンでございますが、全海運の総トン数の中じゃ三〇%ぐらいあるのじゃないかと見られておるのですが、こうしたものがどんどん利用されて、日本国籍の船が余り利用されないというのでは非常に困る。その両方の面があつて近代化を進めなくちゃいけないのでございますが、やはりいまおっしゃったように、なるべく日本の船主や、あるいは海運業界が、こうした海員の方々の職場を今後も広げていくというところに心をそらえて今後の運営をしてもらへるよう、われわれも本日の委員会を通じて非常によく皆様方の御意向がわかつたつもりでございますので、そうした面について十分船主あるいは運営の経営者の方にも話をしたいというふうに思つておるところでございます。

○前島英三郎君 初めて当委員会でご質問させていただきますので、先ほど来熱心な質疑がございましたが、まあなれない問題でございますけれども、私なりにいろいろ取材もいたしましてまとめましたものでございます。したがって、午前、午後の質疑の中と重複する部分も多少あるかもしれませんが、お許しをいただきたいと思ひます。

今回の法律改正案は、三部構成といひますか、STCW条約批准関係の部分と、それから船員制度の近代化に関する部分、それにまた、船員災害の防止に関する部分、大きく分けてこの三つの要素から成り立つておると思ひます。しかもこの三つは、内容的に大変深いつながりがございまして、そのつながりの接点に何かあるかという、事故のない安全な海運、その適正な発展という命題があると、私はこんなふうに理解してゐるわけでございます。

ところが、わが国海運を取り巻く国際的な環境は、はなはだ厳しいものがあると思ひます。具体的には、日本人船員の職場が大幅に狭まってきたというこの実態でございます。今回の法案審議に際しまして関係者の方々のいろいろな御意見を聞きまして、悪貨が良貨を駆逐するという感があると思ひます。良貨が職場を狭められ、結果として、安全の面でも、適正な発展という面でも著しく問題が生じていると、こういうことでございまして。

船員制度近代化はすぐれた日本人船員の職域確保と、今回の法改正は当然この目的に沿つたものであると理解したのでございまして、どうも午前中からのやりとりでは、かえつて職域が狭くなるのではなからうかというふうな雰囲気も若干私には感じておるわけでありますが、その辺はいかがでございましょうか。

○政府委員(鈴木登君) 船員制度近代化の問題と、それからSTCW条約の問題、実はこれ両方とも私どもはやはり優秀な日本人船員の職域確保につながるだろうと存じております。それで、ダイレクトにそれを目的にしたものが船員制度近代

化の問題でございます。実は、けさほどからも問題になりましたように、日本の海運に占めます日本人の乗つた日本船舶の比率と申しますのが、十年前は八五%ぐらいであつたのが最近五〇%ぐらいにまで減少してきております。このために、実際問題といたしまして、日本の船員数というものはどんどん減つてきております。もちろんそれと同時に、船員制度近代化はまだこれから問題でありまして、一船当たりの乗組員の数も減つておりますけれども、さらに同時に、日本船舶の数もふえずに外国船舶ばかりふえたという二重の相乗効果で日本人の船員の職場が減つてきたのだらうと思ひます。ここらあたりで何らかの形で歯どめをしないことには大変な問題になるというのがわれわれの考え方でございます。

したがって、この歯どめをする方法というのはどういふことかということが問題になりました。その歯どめの方法は、やはり最近非常に進んでおります船舶の近代化に対応した船員制度を採用することによつて国際競争力を強め、その国際競争力を強めることによつて外国船舶の比率を少なくする、純粋の日本人の乗つた日本船舶の数を多くするということが日本人船員の職域の減少の歯どめになるのではなからうかというふうな事態で、この船員制度の近代化を手がけた次第でございます。

それから、けさほどから問題になっておりますSTCW条約につきましては、先ほども申し上げておりますとおり、このSTCW条約が完全に施行されまして、外国船舶に対する監督とかということ、これが一般化してまいりますと、だんだんだんだんそういう基準以下の船員が乗つてゐる船が少なくなつてくる。そういうふうになりますと、これはまあむしろ自動的に日本人の優秀な船員が社会一般、国際的にも一般化するだらうという意味で、これは間接的ではありますけれども、日本人の船員の職域確保につながるだらう。したがって、近代化の方もSTCW条約の批准の方も、いずれも両方とも日本人の職域の確保につながる問題であるだらうというふうに考えておる次第でございます。

題であるだらうというふうに考えておる次第でございます。

○前島英三郎君 まあ法律というものは、ひとり歩きしてしまふと振り返ることもできないという部分もありますので、それゆゑに、将来に対するビジョンもまた大切になってくるだらうと思ひます。大変局長さんが熱心に、その近代化というものは日本人船員の職域確保というには大変な効果があるんだということでもございまして、これ以上言及しないにいたしましたも、海の日本ではあります。それから外国とのひとつのコンセンサスがあつて、それも日本のひとつの成り立ちというものもあると思うのでございまして。特に、近隣の発展途上国の海運に對しまして、適正な発展にわが国が寄与しなければならぬという重要な課題も一方にはあると思ひます。が、ともすればその部分は非常にまた置き去りにされてきたひとりよがりの部分もやっぱり反省しなければならぬ点もあらうかと思ひます。近代化によりまして人減らしをしておいて職域は一向に広がらないということになりますと、日本人船員の立場は全くなつてしまふわけでありまして、まあひとつ先ほどの言葉がそのまま顔面どおり今後育つていくことを期待したいと思ひますが、と同時に、貿易にきわめて大きな比重のありますわが国の経済、そして国民生活にとりまして、海運の余りに多くの部分を外国船及び外国人にゆだねるというの、これはまたいささか不安な要素もございまして、それゆゑに大変重要なことと一面で思つております。ぜひとも有効にして適正な発展を期待したいと、このように思つております。

さて、船員制度近代化に關してお尋ねいたしますけれども、これは一面において急がねばなりません。が、また一面において慎重な取り組みが必要だというふうにも思ひます。現実には船を浮かべて実験を積み重ねながらの法改正ではございまして、けれども、今日までの経過を見ますと、船員制度近代化はまだ実験の途上にあると言へると思ひます。でございます。なかなか将来のビジョンというものの

が先ほど来伺えないですけれども、これはいかがでございますか、この辺は。

○政府委員(鈴木登喜) 五十二年に船員制度近代化調査委員会というものをやはり官公労使の四者構成でつくりまして、それで諸外国のそういう近代化の状況とか、あるいは具体的に、実際に日本の船でどういうふうな形で仕事をされておるかというふうな基礎データというのを集めました。さらに五十四年にその船員制度近代化調査委員会を船員制度近代化委員会というふうに改組いたしました。その調査結果に基づいた、ひとつの基礎データに基づきまして新しい実験をやっているという形で五十四年から実験段階に入りました。けれども、その実験段階に入りますときに、やはり何らかの形で目標値をつくらないとなかなか実験ができないだろうということで、仮設の船員像というひとつの目標値をつくった次第でございます。

その目標値は、簡単に申し上げますと、もう職員も、現在のところは船舶内での職種といえますか、それは甲板部、機関部、事務部、通信部というふうに四つの部に分かれておりまして、四つの部がそれぞれ船長のもとに独立しておりまして、甲板部の関係の方々は機関部の仕事には全然タッチしない、通信部の方々は機関部の仕事には全然タッチしないというふうな形になっておりまして、したがって、同じ船に乗っていても、甲板部の方々は機関部が全然わからない、あるいは通信の方々はエンジンが全然わからないというふうな状態でありました。ところが、それではやはりいけないということで、仮設の船員像では、甲板も機関も通信もあるいは事務部も、その辺の区別をできるだけその障壁を取り払ってしまおうと。それから、現在は船長は甲板部出身の方でないと船長になれません。ところが、そういう仮設の船員像では、甲板の方でも通信の方でもあるいは機関の方でも、統率力のある方はだれでも船長になれるような形にしようとか、あるいはさらに職員と部員は現在厳然たる差がついて

ございますけれども、その辺の区別もできるだけでなくしていいこと。というのは、日本の乗組員の中では部員というのは非常に世界的にも評価が高うございまして、非常に優秀でございまして、そういう部員をもっとどんどんどんなに職員に登用していくべきではないかというふうな問題もございまして、そういうふうな形で、縦割り、それから横割りといいますが、上下の区別をできるだけなくして、乗組員である以上は全員高級技術者になるような、そういう船員というのを持っていこうというふうなそういう像を仮に設けました。これがいわゆる仮設の船員像でございまして、最終的には、これは十年先か二十年先かあるいはもっと先かもしれませんけれども、いずれにしてもそこまで、そういう一つの仮設的な像を、目標値をつくりまして、その目標値にいくためにいろいろワンステップ、ワンステップで進んでいくこと。

現在のところは一応その最初のワンステップでございまして、その最初のワンステップでは、部員について甲板部と機関部の区別をなくしてしまおうと。これは部員は甲板の仕事も機関の仕事もできるようにしよう。それから職員につきましては、一番下の職員といいますが、三等航海士、三等機関士について、相互の仕事をお互いにし合うといいますが、相互交流をしよう。そこで一応第一段階として、それでやってみようというところとおとしから去年にかけまして、その第一段階といいますが、最初の段階の実験を済ませたところでございます。これを今回法律的に一応取り入れよう。

それから第二段階といいますが、それをさらに職員部で二等の航海士あるいは機関士のところまでやり、さらに第三段階では、一等航海士、一等機関士までもそういう相互に乗り入れをするというふうな形での実験をしていこうと。それが済みまうと、また新しい一つの像を求めて実験をしていこうということになっておりまして、現在のところは第一段階の総合実験が済んだというところ

でございます。

○前島英三郎君 そういう点では実験段階の中から一つの法律という問題が提起されてきているわけですが、いわば特例的な処置であると受けとめざるを得ないというふうに思うわけでありまして、今後さらに実験、検討を積み重ねて、実験の結果即ちまた法改正というふうな繰り返しになりますと、大変混乱も招くだろうというふうにも思います。改めて本格的な法整備を図るべきものであり、今回はその一段階であると私は理解したいと思っております。したがって、今回の近代化にかかわる特例的な規定の適用船舶は必要以上に拡大してはならないと考えられますけれども、この辺はいかがでございますか。

○政府委員(鈴木登喜) 先生御指摘のとおり、今回の法案はあくまでも特例でございまして、船員法につきましても船舶職員法につきましても、在来の制度はそのまま残しておきまして、今回新しく採用いたしますのはあくまでも特例という形をとっております。したがって、船員法につきましても、従来の七十条はそのまま存続した上で七十二条の三といういわゆる近代化特例の条文を別に作りまして、特別の船についてだけこの七十二の三を適用するというふうな形をとってございまして、したがって、七十二条の三を適用する船につきましても、七十二条の三をお読みいただいたからおわかりいただけますとおり、非常に厳格な条件をつけておりまして、たとえば船舶の設備の要件、部員の要件、それからその他のものもろろの基準に適合する船舶のうちさらに運輸大臣の指定するものだけがこの七十二条の三の適用を受けるのだという形で、かなり制限的な書き方をしております。したがって、どの船をこの七十二条の三の近代化特例を適用していくかというの、これからのいろいろとまた労使の御意見も伺いながら検討してまいりたいと思っております。

○前島英三郎君 次に、STCW条約批准に関連した問題についてお尋ねいたします。この条約は、国際的な基準を定め、その基準を守っているかどうか、各国が相互に監視し合うことになっておりますが、

【委員長退席、理事黒柳明君着席】

ところが、聞くところによりますと、ヨーロッパの十四カ国は、来る七月一日を期して向こう三年間にわたり大変厳しいポストステート・コントロールを実施するというふうなことでございまして、入港船舶を片っ端からチェックしまして、国際基準に満たない船舶を締め出すという方針だと聞いておるんですが、昨今のヨーロッパとの貿易摩擦、いろいろなことを考えますと、日本の船がその火の粉をかぶるおそれはないとは言えないと思っております。と申しますのは、ヨーロッパ十四カ国は今回のSTCW条約を含む六つの国際条約に基づいてチェックしようというんですけれども、六つのうち、海洋汚染防止条約、ILO百四十七号条約、この二つはわが国はまだ批准をいたしていないと思っておりますが、こうした状況にどのように対応するつもりなのか、その辺も伺っておきたいと思っておりますが、いかがですか。

○政府委員(鈴木登喜) 実は、先生御指摘のEC諸国のポストステート・コントロールに対する申し合わせでありますけれども、ことしの一月の二十六日に、欧州地域会合におきましてEC諸国が、ことしの七月一日から、EC加盟の国に入ってくる外国船に対しては、いまま先生御指摘の七つの条約をかなり厳格に適用して取り締まるんだという点で申し合わせを行ったわけでございまして、その七つの条約は、満載喫水線条約、それから海上人命安全条約、それからその議定書、それから海洋汚染防止条約の議定書、それから現在問題になっておりますSTCW条約、それから海上衝突予防条約、それから船舶の最低基準条約、この七つでございまして、いま先生御指摘のとおり、このうちわが国がまだ批准しておりませんのは、このSTCW条約を除きまして、いわゆる海洋汚染防止に関する議定書とそれから最後の船舶最低基準条約、これがいわゆるわれわれ百四十七号条約と呼びますけれども、この二本でござい

います。この二本につきましては、実は現在私どもは批准すべきいろいろ検討中でございます。非常に申しわけない次第でございますけれども、やはり私ども事務量もございまして、まずSTCW条約の方が先に発効するだろうという見通しのもとにSTCW条約批准案件の検討に入つたわけでありますけれども、逆にその百四十七号条約の方が先に発効してしまつたというふうな状況でございます。

したがしまして、私どもの方は、このSTCW条約の批准を御承認いただきました昨には、次はやはりこの百四十七号条約の方に入らなければならぬというふうな思つておりますが、まだ時期もすぐというわけにもまいりませんので、できるだけ早くやりたいと思つておりますが、その間に諸国で取り締まりが進むというふうな事態になつてまいります。したがしまして私どもの方は、この点につきましては、外務省を通じて、いろいろと日本のわれわれのその批准状況といひますか、検討状況を外務省の方に御連絡いたし、万が一そういうトラブル、外国の港へ入つた日本船舶が取り締まられるというふうなトラブルが発生するような場合には、私ども外務省を通じていろいろと外交交渉で問題の解決を図りたいと思つております。

【理事黒柳明君退席、委員長着席】

それから、日本船主協会等の関係者につきましても、そういう事態が発生しないかどうかをよくチェックして、発生のおそれがあり次第すぐ私どもの方に御連絡していただきたい、その御連絡をいただきますればすぐまた私どもの方から関係各国に直接御連絡するとか、あるいは外務省を通じて御連絡するとかいうことで、できるだけスムーズな形で船舶の運航ができるように措置するつもりでございます。

○前島英三郎君 昨今、大変きな臭い国際情勢でもございまして。そういう意味での空も陸も海も、非常に経済の流通機構というのはい層厳しさを増しております。そういう中で、ぜひそういう形で

の今後の善処をまあ考へていただきたい、そのように思ひます。

今回の条約の大きな柱の一つは旗国主義でございますけれども、これを崩すようなことがありましたら正しい批准とは言えないと思ひますし、国際的にも非難を浴びるばかりか、しつぱ返しも覚悟しなければならぬと思ひます。これまでの日本の海運のあり方を見ますと、いわゆるマルシッブでありまして、便宜置籍船でありますとか、目先の経済的利益を追求するために安全と適正な発展にもとる傾向が大変見られたと思ひます。その反省の上に立つての今回のこういう形だろうと思ひますが、このことが日本船員にも深刻な打撃を与える結果にもなつてきたわけでございまして。したがって、日本としてはこの旗国主義を緩和することなく厳格に実施していくべきだと考へるものであります。この点についていかがでございますか。

○政府委員(鈴木登喜) STCW条約は、旗国主義、いわゆる日本の国に登録している船に對しては全部日本の国の法律を適用するようにというふうないわゆる旗国主義を採用しております。この条約を批准いたします以上は、私どももそういう日本に国籍のある船には全部この船員法、船舶職員法を適用していくつもりでございます。

ただその適用の仕方でありまして、やはり先ほどから話題になっておりますように、いわゆるマルシッブ、三百数十隻ございまして、日本の海運に占めておるウェイトも非常に大きいものがございまして。これを一挙に一〇〇%、STCW条約あるいは船員法、船舶職員法を適用するということになりますと、やはりかなり社会的な混乱を招くと思ひますので、私どもはこれからいろいろと、これを御可決いただきますとまた一年先ぐらいから施行ということになるわけですから、できるだけ一年間、その間にできるだけの障害がないような方法を関係者ともよく話し合ひながら、できるだけこの条約の趣旨を逸脱しないような形で、しかし現在のそういうマルシッブの存在とい

うものが根本的に破壊してしまふようなそういう急激な変化のないような形で調整を図つてまいりたいというふうに考へております。

○前島英三郎君 条約により、国際的な基準につきましては相互に監視するというふうなことでございまして、日本側の監督体制はいかにも弱体であるのではないかと感がいいたします。監督の任に当たる船員労働官は現在百二十六名といふことです。五十七年度には二名プラスして百二十八名といふことを伺ひましたが、これでは不足であると局長さんは認めていらつしやるようでございまして。船員労働官だけですべてをカバーすることはなく、他の機関の協力を得る必要があることはもちろんなんですけれども、しかし、軸となるのはやっぱり労働官でなければならぬ、このように思ひます。足りないという自覚をお持ちなんですか、最低限、これからのいろいろな海洋に対する取り組みなどを踏まえて、これだけには必要だという分析、計算というふうなものはいかがでございますか。これだけは最低必要なんだから、足りない足りないではわからないような気がするので、その辺はいかがでございますか。

○政府委員(鈴木登喜) これははっきり申し上げますが多々まずまず不十分という感じがございまして、数が少なければなかなか立入検査の回数も少なくなりますが、数が多くなれば立入検査の回数も多くなるといふような事態でございまして、具体的にじゃ何回立入検査すればいいんだということになりますと、これは非常にむずかしい問題でございまして。したがしまして、私どもの方は毎年毎年たとえ一人、二人ずつでも増加していただくように関係当局にお願いしてまいるつもりでおりますけれども、具体的に、じゃ何名まで船員労働官をふやせばそれで十分かというふうな数字につきましては非常に算出しにくいものでございまして。か、一人でも多く整備していきたいということだけ申し上げておきます。

○前島英三郎君 やつぱり何といひますか、いろいろ将来に対するある程度の目標の数値を持ちま

せんと、こういう海洋におけるニーズが高まる一方の中では、一名ふえてもらへばいい、二名ふえてほしいというふうな面と、あるいは監督体制という面でも十分だと思ふんですね。大体このぐらいの教は、どうしても必要なんだというふうなものが、やつぱりお答えの中に目的値として出されるのが、すなわち、いままでいろいろな実験を積み重ねた一つのデータのもとにこういう特例措置も考へられてきているわけですから、そういう方向が願わくは望みたいところだつたんですが、いろいろどうもなかなかその部分はむずかしいようでございまして。

外国船の監督ということになりますと、この船員労働官の語学力といひますか、英語力、まあ英語力が主体だと思ひますが、必要になつてくると思ひます。五十七年度予算の中で語学の講習のための経費を計上しているということですが、その予算額あるいは使い道等についてお尋ねしておきたいと思ひます。

○政府委員(鈴木登喜) 五十七年度予算で、一応非常に少ない金額で恐縮ですが、百五十万円を認めていただいております。これによりましてどういふことをするかといひますと、いろいろ当直基準の英文のパンフレットの作成、それから英文、和文の船員労働官の監査マニュアルの作成、それから海事英会話の講習、そういうものに充てたいと思つております。

われわれは、もちろんこの海事英会話の講習を中心に考へておりますけれども、やはり英会話の能力というものはすぐ一朝一夕で実現するものではないと思ひます。たとえは実際の取り締まりに際して、その一冊を持っていけば主な質問事項を日本語と英語とで書いてそれを見ながら質問すればいいというふうな形でのマニュアルのようなものを、この百五十万円ぐらいの金でつくりたいというふうに考へております。

○前島英三郎君 しかし、その百二十八名が全員が語学が達者というわけじゃないし、それがまた

今後は大変重要になってくるし、しかもそのS.T.C.W条約を含むいろいろな問題がいま国際的にも組上り上つていくという段階で、どうも語学が大変重要になってくるのに百五十万円というのは、まあどんなマニユアルが出るかは別といたしましても、やっぱり非常にお粗末きまりない、こういう感じがするんですが、その辺はいかにお考えになりますか。これだと、もう本当にとても語学の養成なんという形以前の百五十万という数字で大変驚いたんですけれども、それは局長さん、どう理解しておられますか。

○政府委員(鈴木登喜) 船員労務官の質の点につきましては、三十九年以来実には高等学校、大学を卒業した者でなければ任用をしないというふうなかなり厳しい基準で質の向上を図つてございます。したがって、それぞれ高等学校、大学卒業生が任命しないようにしておりますので、そういう点ではすでに英語の能力は基礎的なものはかなりあると思っております。私も、百五十万の余りで金額は非常に低く、かような金額でありますけれども、そこに私どものアイデアをふんだんに織り込んで、百五十万以上の価値を出してみたいというふうに考えております。

○前島英三郎君 予算をお取りになるには十分苦労されたとは思いますが、もう少しやっぱり本格的な講習、教育ができるよう一層の工夫と努力をお願いしたいと思います。

船員労務官については、その人員の拡大あるいはその現職の方々の語学力等の質の向上、この両面の対策が必要であるわけですが、もう一つ今後の問題として、任用資格の再検討も必要であるとは考えます。また、監視体制全般に関しましては、経験豊かな民間の方々の協力を得る方法も考える必要があると思ひますし、まあ海運新時代に入るわけですから、それにふさわしい体制をぜひとも整えていただきたいことを強く要望しておきたいと思ひます。

次に、船員の労働安全衛生についてお尋ねしたいと思ひますが、今回御提出の船員災害防止協法等に関する法律の一部を改正する法律案に關しまして、その現状認識は次のように述べられております。すなわち、近年船舶の技術革新の進展に伴い、乗組員数の少数化が進んでおり、また、漁船においては云々とありまして、労働環境は厳しい状況にあり、一方、船員災害の発生率は、近年においては従来の減少傾向が停滞している。これは運輸省自身の見解をまとめたものでありますけれども、もう少しデータと照らし合わせて確認したいと思ひます。午前中も質問にありましたが、一度ちよつと伺いたいと思ひます。

○政府委員(鈴木登喜) 申し上げます。

昭和四十二年に、船員災害防止協法等に関する法律、ただいま改正案を出しておる法律でありますけれども、それを制定いたしましたから、徐々にやがてかなりその法律の効果があらはれたものと存じまして減つてきております。

実は昭和四十二年、その船員災害防止協法等に関する法律の制定の年でありましてけれども、災害、疾病合算をしまして二万六千七百五十二件ありましたが、昭和五十四年には一万四千二百六十件というふうに、四六・七％の減少を見ております。そういう点で私もかなりこの効果があつたのだらうと思つております。

また、残念なことには、陸上に比べてもやはりかなり発生率が高うございまして、特に死亡発生率につきまして、けさはとも御説明申し上げましたとおり、五十四年度は、船員につきましては千人のうち一・七人が職務上災害によりまして死亡しておる、それに対して陸上産業は十七分の一と申しますから〇・一にすぎないというところで、私もかなりこの数字につきましては実はショックを覚えておるような次第でございまして、

○前島英三郎君 いまの数字でもわかるように、陸上に比べて発生率が非常に高いわけですね。しかも死亡につながる率が著しく高いのが現状であると思ひます。そもそも海の上はごく単純に見ても陸上より危険が多いわけでありまして、また不幸にして遭難などいたしましても死体も上がらないというような経過もございまして、その上仕事がつくなくなつてきておると。これでは特別の対策がなければ船員災害や疾病が多くなるのは無理もないと考えられるわけなんです。現状のように陸上に比べて発生率が高く、しかも、近年下げどまりになっていく理由はどこにあるとお考えになっておりますか。

○政府委員(鈴木登喜) 先ほど申し上げましたとおり、実は船員の災害防止の徹底を期しようというところで、四十二年に船員災害防止協法等に関する法律というものを制定していただいた次第でございまして。それによりましてかなり減つてまいりましたけれども、やはり何と申しますか、非常にお恥ずかしい話でありますけれども、やはり幾らかマンネリズムになつたといひますが、そういうことがあつたのではなからうかと思ひますけれども、最近下げどまりの状況でございまして。

具体的な数字で申し上げますと、船員の災害と疾病の発生率で、千人当たりの数で言いますと、五十年、千人率が四二・一でございまして、五十二年、千人率が三九・七、五十二年三八、五十二年三六・三、それから失礼しました、これは疾病の数だけでした、申しわけございません。災害と疾病全部で言いますと、五十年が、千人率で七二・五、五十二年が六八・五、五十二年が六六・一、五十二年が六四・九、それから五十四年が六五・八、ちよつとふえまして六五・八というふうな数字になつております。これはやはりわれわれの努力も足らなかつたし、海運界あるいは全体が一つのマンネリズムになつたのではなからうかという点をおそれるわけでございます。したがって、もうちよつとその辺を徹底を期しようというところから今回の法改正をお願いしたわけでありま

すけれども、災害の発生率が下げてまつたという点で、これはやはり何らかの形でもう少し対策を講じなければいかぬだらうというところで、いろいろと陸上の制度との比較もやりました結果、今回陸上のそういう体制をもっと強化しよう、すなわち本社サイドといひますか、船単位じゃなく陸上の船舶所有者の本社サイドのそういう災害防止体制、労働安全衛生互助体制を強化しようというところで、今回法律の改正に踏み切つたような次第でございまして。

○前島英三郎君 陸上よりも一層危険の多い海上については、いろいろ見てみますと、陸上の労働災害防止に關しては昭和二十二年に労働安全衛生規則ができ、昭和四十七年には独立した法律となつたわけなんです。私などから見ても、これはやはり規則の段階から一歩進みまして、實際海上の上で働く皆さんのお話を伺ひましても、確固たる法律制定の必要があるという見解に立つて再三運輸省に働きかけをしていくということも伺つたんですけれども、海上の特殊性から、船員法あるいは職員法と規則との組み合わせでやつていゝんだと、そうお答えになられると思ひますけれども、私は何かそれでは納得できないような気がするんです。将来の課題としてでも、これはやっぱり大変危険な仕事の中に非常に孤立した形の中での海での一つの労働ですから、将来の課題としてでも前向きに法律化を検討すべきである、このように思ひますが、その辺はいかがでしよう。

○政府委員(鈴木登喜) 実は船員につきましては、船員法とか船舶職員法とかあるいは行政官庁も労働省でなく運輸省とかという、そういう事態がございまして。やはりそういう一般の陸上の労働法体系とかあるいは行政体系とは別の体系をとつておるといふことは、これは一つの長い歴史もございまして、やはり船員の労働というものが陸上の労働と違う点が多に多いということが大きな原因だらうと思ひます。

その一番大きなのは、職場と私生活の場が同じ

さて、船員災害の結果、体に障害を負つて陸上に上がらなければならないという方もたくさんおられますが、ところがその陸上生活にはさまざまな壁がございまして、その最大の壁の一つが移動、交通の障害でございします。そこで、まず障害者の移動、交通に關しまして、私はかねてから総合的、体系的整備の必要性を叫んでまいりました。歴代の運輸大臣にも考え方としては御同意いただいているわけでございますが、必ずしも実効が伴ったとは言えないと私は思っております。政府の障害者対策にかかわる長期計画がまとまったことでもありますので、総合的、体系的整備にどのように取り組むのか、ひとつ大臣にお答えいただければありがたいと思います。

○政府委員（石月昭二君） 初めに私からお答えさせていただきます。

御承知のように、先生おっしゃるとおり、身体障害者の方々の社会参加というためには、まず第一番目に移動の自由が保障されなさいかぬ、そのためには、公共交通機関を含めて出発地から目的地まで一貫して身体障害者の皆様方が利用しやすいような形で施設が整備されなければならないと私も考えている次第でございます。先生御承知のように、しかしながらこの問題は、たとえば道路の問題につきましては建設省、たとえば道路の段差というような問題で建設省の問題がございまして、交通信号というような問題については警察庁という形で、各省にまたがる問題でございますので、この間の連絡調整をよくとってやらなきゃいかぬ。それからいま一つは、公共交通機関の場所的な制約と申しますか、非常に人の往来のふくそうするところでございますので、改造のときというようなときでないとなかなか年次計画というような形ではやれないと。

それから、先般先生の論文にもございましたけれども、やはりそういう意味からでも、施設の整備基準というようなものをつくって、そういう改造のときにあるべき姿というものを事業者に示し

そういう、片方でハードの面の対策を進めますとともに、やはりこの問題は、そうは言っても一挙にはなかなかできませんので、そういうところを補完するためには、従業員の善意と申ししますか、そういう面が非常に大事なんじゃないかと。そういう面で、ハード、ソフトの両面にわたりますして、関係の事業者を指導して、交通機関が利用しやすいようにということを進めていきたいと考えている次第でございます。

○国務大臣(小坂徳三郎君) ただいま総務審議官からお答えを申し上げましたが、運輸省とし

ただ、これは少し唐突な話で恐縮でございますが、今度国鉄運賃が値上げになりました。このときに、身障者の方から御陳情がありまして、これは前からあつた所でありましたが、切符を買うときに、一々区役所に行つて証明書みたいなものをもらつて、それで切符売り場に行つてそれを見せて買わなくてはならぬ、これは大変なことだというお話で、これは前からみんなで検討しておつたようであります。今度は国鉄は、手帳だけ見せたら必ず売るといふような改正を進めたことは、本当に数日前の具体的なことでございます。

なおその他、国鉄も貧乏して大赤字を出してありますが、今度は値上げで大変評判が悪いので、せめてわれわれとしては身障者の方々に特急料金を割り引きしたらどうかという話をしておりましたら、予算が足りないの何のとか言つてなかなか進んでおりませんが、来年度にはぜひひとつこれは、というよりも、なるべく早く、特に目の御不自由な方には、一人では歩けないのでありますから、そんなような面についても直したいというの

その他いろいろとございますが、なかなか、お金がないというのじゃなしに、アイデアがないんです、むしろ。改善をすべき問題は、役人衆が頭で考えたって何にも大して役に立たないことが多いので、やはりこうした問題については、それいろいろと御苦労いただいている方々、苦しんでいらっしゃる方々のいろいろなアイデアが本当に生きているのじゃないかと私は思っております、前島委員はそうした意味において、ぜひまたいろいろとかな面で、御質問だけでなしに、こうした面を直せとか、やったらどうかというアイデアをひとつ運輸省にいただくならば、大変われわれとしてはありがたいと思っております。

○前島英三郎君　きょうから国鉄は値上げになり

まして、いま大臣が御努力いただきました、窓口で手帳だけを提示すれば、いままでのような複雑な割引証持参でなくとも国鉄の利用ができる。これは先般報道されただけでも大変反響がございまして、それと、いま大臣から言葉がありましたので、急性料金、特急料金も乗車券並みに半額にしたい。それとあわせて、内部障害者が十二万ほどおりますが、この内部障害の人たちが大変長い努力、運動を積み重ねておりますけれども、割引対象になりません。この辺の割引の問題。確かに国鉄は大変な赤字を背負っておりますから、非常にわれわれも要求はしにくいわけですが、しかし、人が乗ろうと乗るまいと、八両なら八両は絶えず動いているわけでありまして、そこに、むしろ障害を持った人たちが身近な活動の

中で、百キロ以遠ではなくて、五十キロ以遠ぐらゐに拡大をしてくれると、かえつて国鉄をその障害を持った人たちが行動の中で利用できる、そうすれば国鉄も増収ではないかという、妙な理屈を、私も私どもは考えながら、いろいろと障害者の移動についてお願いをしているところでございますけれども、ぜひ大臣のお力をいただきましてすべて特急料金、急行料金の半額割引、それと内部障害者十二万の夢を実現していただきたいことを、い

○国務大臣(小坂徳三郎君) 急行なんというのは乗る人はなくなっちゃっているのですから、特急料金でなくちや意味ないのでございますが、計算させたら、六十億円かかるといふんです。大変な金額なんで、とつおいしちやっておりますが、これは相当嚴重に言っておりますので、どうしても考えさせてみたいと思っております。これは前向きと言つてはしかられるかもしれませんが、せめてもそんなことはしたいといふふうに出ております。

それからもう一つの問題につきましては、実は私初めて伺つたものですから、よく内部で検討さしていただいて、御要望に沿うように考えてみたといふふうに思つております。

○前島英三郎君　そこで、いろいろと私たちにとって国鉄は大変移動の中の手段に使われているわけですが、たええ新宿駅にルミネというビルがあるんです。国鉄が出資しているビル会社が経営しておりますけれども、このビルの五階にあった、たとえば障害者用トイレが取り壊されて、問題になったためにあわてて別の場所につくったという一件があったりしたわけです。これはまあ復活したからいいだろうという問題ではないと思うんですね。一つには国鉄の姿勢が問われる問題であると思うんですけれども、それと同時に、利用者が少ないと思っても、トイレがなくなったのを見つけたのは現にそこを利用しようとした障害者であるという点をこう見ますと、一カ所また一カ所と一つずつ使えるトイレが出てくるのが、まるで宝物を発見したような大変な感激の中で障害者は期待をしているわけです。ぜひとも今後は、これは建設行政の中でも、長期行動計画の中でもお願いをしたいところでございますけれども、いろいろそういう意味での今後の細かい配慮もぜひとも願

いしたいと思ひます。

そこで最後に、東北・上越新幹線もいよいよ営業開始が近づいてまいりました。かねてから申し入れをしてきたところでありましたけれども、いままでつくられていたものでは、健康な人を標準にすべて駅舎がつくられておりましたから、なかなか新たにつくるといふのは予算的裏づけで大変でございますが、新たににつくられる駅舎、改築される駅舎、あるいは一つのライン、そういうようなものには、もう設計の段階で歩けない人たちのことも配慮されれば、予算の超過負担というものは私はあり得ないだらうと思ふんです。世の中には歩ける人と歩けない人しかいないんですから、歩ける人のことを考えちゃうと、一たび歩けなくなると大変不便をいたしますが、歩けない人のことを公共的輸送機関で考えていただければ、何ら歩ける人には不便がない。この単純な考えのもとに、今後つくられる上越あるいは東北新幹線は万全を期しているだらうと、私は高く期待をしているわけですが、その辺行き届いておるかどうかを最後に伺ひまして、私の質問を終わります。

○説明員(須田寛君) お答え申し上げます。

東北・上越新幹線の各駅につきましては、いま先生御指摘のように、新しく建設する駅でございますので、車いす御利用の方々、あるいは目の不自由な方々のための設備を全部完備いたしております。たとえば、各ホームにエレベーターをつくっておりますとか、あるいは車いすの方の御利用いただきますトイレ、それから幅広な改札口、それから目の御不自由な方々のための点字ブロック、そういったものはすべて完備をいたしております、ほぼ完全な姿でそういったお体の不自由な方に御利用いただけるような形になっていると、このように考えております。

○前島英三郎君 どうもありがとうございます。○委員長(桑名義治君) 本日の質疑はこの程度とし、これにて散会いたします。

午後三時五十九分散会

四月十六日本委員会に左の案件が付託された。

一、常磐沿線の輸送力増強に関する請願(第二八七七号)

一、身体障害者に対する運輸行政に関する請願(第二九〇七号)

一、常磐沿線の輸送力増強に関する請願(第二九一三三号)

一、常磐沿線の輸送力増強に関する請願(第二九一八一号)

一、公共交通に関する請願(第二九一九一号)

一、常磐沿線の輸送力増強に関する請願(第三〇〇一〇号)

一、公共交通に関する請願(第三〇〇三三三号)

一、常磐沿線の輸送力増強に関する請願(第三〇四九号)

一、公共交通確保に関する請願(第三〇七二一〇号)

一、公共交通に関する請願(第三〇八八八号)

第二八七七号 昭和五十七年四月三日受理

常磐沿線の輸送力増強に関する請願

請願者 千葉県流山市駒木五八ノ六 小浜俊男 外六十九名

紹介議員 鶴岡 洋君

この請願の趣旨は、第三九三三三号と同じである。

第二九〇七号 昭和五十七年四月三日受理

身体障害者に対する運輸行政に関する請願

請願者 滋賀県草津市追分町二〇ノ一〇 松永興作

紹介議員 河本嘉久蔵君

この請願の趣旨は、第九六〇号と同じである。

第二九一三三号 昭和五十七年四月五日受理

常磐沿線の輸送力増強に関する請願

請願者 千葉県流山市東深井三二七ノ一 新藤芳男 外六十名

紹介議員 鶴岡 洋君

この請願の趣旨は、第三九三三三号と同じである。

第二九一八一号 昭和五十七年四月五日受理

身体障害者に対する運輸行政に関する請願

請願者 宮崎市大瀬町ニクマ二、一七六ノ一 増田外科病院内 祝野勝

紹介議員 上條 勝久君

この請願の趣旨は、第九六〇号と同じである。

第二九一八一号 昭和五十七年四月六日受理

常磐沿線の輸送力増強に関する請願

請願者 千葉県流山市西初石五ノ一七七ノ五 吉川幸男 外百名

紹介議員 鶴岡 洋君

この請願の趣旨は、第三九三三三号と同じである。

第二九一九一〇号 昭和五十七年四月六日受理

公共交通に関する請願(一通)

請願者 富山県中新川郡上市町横法音寺四 一 石黒照子 外二千七百十六名

紹介議員 大木 正吾君

今日、市民生活において公共交通の果たしている役割は、経済・社会の発展に伴つてますます重要になってきている。そのなかで、面交通を担うハイヤー・タクシー・観光バス産業に働く我々は、市民生活に不可欠である公共交通としての使命を果たすため、賃金・労働条件の改善と結合させ、安全輸送の確立を目指して今日まで積極的な運動を展開してきた。こうしたなかで、運輸政策審議

会は、昨年七月六日、「長期展望に基づく総合的な交通政策の基本方向」と題する答申を発表した。この答申は、公共交通の役割を無視し、市場原理を交通政策の基本に据え、国民のための民主的な交通政策の実現に逆行するものである。特に、ハイヤー・タクシーに関するものは、一応は公共交通として位置付けているが、反面、公共交通機関に対する代替輸送として自家用車利用を導入するといふ施策を明らかにしている。これは、輸送秩序の混乱と過当競争に拍車をかけるものであり、ひいては免許事業である自動車運送事業を自由化へと転換を図ろうとするもので、決して容認することはできない。ついでには、公共交通を守り、安全輸送を確立するため、次の事項について実現を図られた。

一、赤字財政克服の名目で押し進められている行政改革に連動した運輸政策審議会の答申に反対し、国民のための公共交通を確立する交通政策を実現すること。

二、都市はもろろんのこと過疎地域といえども、社会不安を生じさせる自家用車による有償行為を認める代替輸送は一切行わないようにすると同時に、既存の公共輸送機関への利用者の誘導を図ること。

三、現行の道路運送法に基づくハイヤー・タクシー等の免許制度を堅持し、免許の見直し並びに規制緩和は行わないこと。

四、ハイヤー・タクシーにおける過当競争を防止し、安全輸送を確保して利用者のニーズにこたえる需給調整を実施し、需給バランスを崩すような一方的新免・増車の実施は行わないこと。

五、国と自治体の責任による福祉タクシーの拡充を図り、全国で実施すること。なお、財源については国と自治体がその措置を講ずること。

六、面交通における公共輸送機関の輸送効率を高めるため、バス・ハイタク併用レーンを拡張すること。

この請願の趣旨は、第四六〇号と同じである。

第三〇〇一号 昭和五十七年四月六日受理
公共交通に関する請願

請願者 福島県郡山市石淵町八ノ一〇 大

内秀雄 外二千五百六十四名

紹介議員 片山 基市君

この請願の趣旨は、第二九九一号と同じである。

第三〇八四号 昭和五十七年四月八日受理
公共輸送確保に関する請願

請願者 千葉県船橋市夏見町四ノ一二ノ二

五 伊藤勇 外百六十九名

紹介議員 勝又 武一君

この請願の趣旨は、第四六〇号と同じである。

第三〇一九号 昭和五十七年四月七日受理
常磐沿線の輸送力増強に関する請願

請願者 千葉県流山市東初石二ノ二〇二ノ

一 木村菊夫 外百四十名

紹介議員 鶴岡 洋君

この請願の趣旨は、第三九三号と同じである。

第三〇八八号 昭和五十七年四月八日受理
公共交通に関する請願

請願者 熊本市高橋町二四 日高国光 外

三千五百九十九名

紹介議員 吉田 正雄君

この請願の趣旨は、第二九九一号と同じである。

第三〇三三号 昭和五十七年四月七日受理
公共交通に関する請願

請願者 埼玉県入間市下藤沢一四二ノ二六

松本寿一 外二千三百名

紹介議員 寺田 熊雄君

この請願の趣旨は、第二九九一号と同じである。

第三〇四九号 昭和五十七年四月八日受理
常磐沿線の輸送力増強に関する請願

請願者 千葉県流山市美田六九ノ三三三

山田和子 外百二十名

紹介議員 鶴岡 洋君

この請願の趣旨は、第三九三号と同じである。

第三〇七一号 昭和五十七年四月八日受理
公共輸送確保に関する請願

請願者 東京都荒川区荒川七ノ八ノ三ノ八

〇三 石井昭 外九名

紹介議員 加瀬 完君

昭和五十七年五月八日印刷

昭和五十七年五月十日發行

参議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局

E