

そしてその都度都度やつぱり官公労使の意見を聞きわしていく場にある意味ではすべきじゃないだろうかと思えますけれども、それはどんなふうなお考えでございませうか。

○政府委員(鈴木章) 今回のこの近代化方策につきましては、先生御指摘のとおり、五十二年以来官公労使の近代化委員会という御検討いただきまして、それに基づきまして私どもは法律の案文を作成したわけでありまして、それをさらに船員法につきましては船員中央労働委員会の方に、職員法関係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た。その答申文の中でも、今後労使の意見を十二分に尊重して近代化船の指定等の仕事をやっていくようにというふうな附帯決議的なものをちゅうだいたしてござります。したがって、私どもはこの法律の施行あるいは近代化船の指定に当たりまして公労使の意見を十二分に尊重しなさいという義務を持つていくわけでありまして、具体的に、じゃ、どういう形でやるかということにつきましては、もちろん、先生御指摘のとおり、われわれは現在ある船員制度近代化委員会の組織を尊重してまいりたいと思ひます。

ただ、さんだつてもお答え申し上げておりますと、これに、これを公的な組織にするという点につきましては、行政機構改革とかあるいは行政の組織の簡素化という問題もございましてなかなか至りません。それからもう一つは、やはりいろいろと財政的な問題もございまして、私どもはできるだけ、この組織はわれわれにとりまして非常にありがたいつばな組織でございまして、御指摘のとおり存続を図りたいと思つておりますけれども、財政上の問題とかそういういろいろありまして、今後できるだけ前向きには検討したいと思つておりますけれども、いろいろとその辺の検討対象も出てくるのではないかとこのことを考へておる次第でございませう。

○竹田四郎君 これは大臣、確かに局長の諮問機関ではあるけれども、船員像というのがAランクからCランクまで、さらに理想的な船員像というものまである程度見込んでいることは事実でありますから、これは大臣の方でも、いまいか財政上のいろいろな問題があるというふうなことをおっしゃっているんですが、確かにそれもあると思ひますしするんですが、これはやつぱり大臣、残しておいていただかないといけないんじゃないだろうか。今後もしつと検討していく場になければ、理想的な船員像というものはできないんじゃないだろうかと思ひますから、これはぜひ大臣の力でも存続をしていくようにひとつお取り計らいをお願いいたします。

○国務大臣(小坂徳三郎君) 私は、いま局長の諮問機関という形でございまして、この審議会と申しますか委員会は有効に作動したものではないと考へておられて、非常に今回の法改正に関連して、長年月にわたつて実にもごとな結論を出していただけたと喜んでおられるわけでありまして、こうしたような官公労使というふうな組織体の中でのいろいろと話し合ひがされることはまことに結構なことと考へますから、存続という方向で私も考へたいと思つております。

ただ、いろいろな委員会だとか審議会だとか山のようにたくさんございまして、余り作動してないものもあるのじゃないかと思つております。こうしたものとの関連もございまして、私としては、いまこの時点でもうこれが出たから結構だなどというところは少しも思つておりませんので、よく検討させていただきたいと思ひます。

○竹田四郎君 今回の法案で、近代化に関連しての命令事項というのが非常に法文の中に多いと思ふんですが、十四条の四とか七条とか七十二条の三とか百十七条の二、三、こういうところにも命令という言葉が非常に出ておりまして、命令で定めるといふことでありますけれども、まあその命令の内容がどういふことなのかよくわかりませんが、しかし、その命令といふのは一方的に運輸省がつくつてしまふというべきものではなからうと。関係の機関でひとつ関係

委員の合意の中で決めていかなくちゃならぬ問題じゃないだろうかというふうに思ふんですが、その辺は、この命令事項といふのはどんな手続で決めていくつもりなのか。この辺を、命令の内容は一通り述べていただかなくても結構ですが、命令事項を決めていく、命令の内容を決めていく、そのことは一体どういふふうな手続でやっていくのかという、その手続を明らかにしてほしいと思ひます。

○政府委員(鈴木章) 実は先生御指摘のとおり今度の十四条の四あるいは七十二条の三、百一条、いろいろその他命令で定める事項が非常に多くなつてございまして。私ども、もうすでにこの命令の内容はほぼ法律を出す前提として一応の概念は持つてございまして、非常に細かくわたりますが、その内容の点につきましては省略させていただきます。

ただ、現在この法律あるいはその命令を定めるに際しましては、船員法上は、船員法百十條によりまして、船員法関係の法律命令を決めるときには船員中央労働委員会に諮問するようになつていまして、法律上義務づけられております。それから職員法関係につきましても、今回、従来はそういう義務がなかったものでありますけれども、今回二十六条の二という条文を新しく設けて、いろいろもろもろのこの法律の命令を定めるようになつて、海上安全船員教育審議会の意見を聞いて、その意見を尊重しなければならぬという規定を新しく今回の改正で設けたわけでありまして、したがって、船員法につきましては公労使で構成されております船員中央労働委員会、同じく職員法につきましても公労使で構成されております海上安全船員教育審議会の御意見を十二分に尊重しながら決めてまいりたいというふうな思つております。

○竹田四郎君 それから陸上の支援体制の基準ですけれども、今度は近代化によつて船に乗り組んでいる人が非常に少なくなつて、私は乗り組んでいる人の仕事といふのはかなり厳しくなつてくる

んだらうと、こういうふうな思ふわけでありまして、それに対応して陸上の支援体制といふものがマツチしていかないとこれはやつぱりうまくいかなんじやないかというふうな思ふわけであり、また港なんかでのいろいろなコスト、あるいは早く出るといふようなことにも影響が出てくるわけですから、陸上の支援体制の基準といふものをしっかりと明確にしてくれと、こういうのがやつぱり船に乗っている人の立場として当然だと思ひますけれども、いろいろな保守があつたりあるいは積みおろしのいろいろな監視等もあるんだらうと思ひます。そういうものの基準といふのをひとつはつきりしてくれないと、またこれが乗っている人のところに労働過重としていつてしまふ可能性があるんじゃないか。ですから、いままですら陸上の支援体制をしつかりと決めてやらないといふかぬと思ふんですが、どうでしょうか。

○政府委員(鈴木章) 実は今回の十四條の十八名定員による実験に際しても、そういうことが問題になりました。事実、十八名前後で大型船を運航するといふことになりましたと、船の中の機材をいかに近代化したにしても、やはり岸壁でのいろいろの仕事、そういう点につきましては陸上からの支援、援助をいたさなければならぬ状態にございまして、そういう点を考慮しなければ本當の意味での近代化の達成といふのは私にはできないだらうと思ひます。したがって、そういう点につきましては法律の七十二條の三で実は書いてあります。七十二条の三は、船舶の設備、それから甲板部及び機関部の部員で航海当直をすべき職務を有する者の要件及び定員、その他の事項に關して命令で定める近代化基準、いわゆる近代化船の基準を船舶の設備基準とそれから航海当直する者の基準、それからその他の基準といふことで三つに分けてございまして、実はその他の事項に關する基準といふものはその中心は、やはり陸上支援体制だろつといふふうな考へておる次第でございませう。具体的にじゃ何を決めるかとい

いますことにつきましては、これから近代化委員会の御意見あるいは船員中央労働委員会の御意見を伺いながら決めていくわけでありますけれども、ただ、船舶の設備のように非常に画一的に申しますか、あるいは具体的に決められるようなものではちよつと陸上支援体制というのはいわけてございまして、というのは、港によつてそれそれかなり陸上支援体制のあり方が違ふというような状況でございまして、船舶の設備基準ほど具体的に決め方というのは無理かと存じますけれども、私どもはできるだけ御指摘のとおりに具体的な基準を決めて混乱のないように措置したいと思つております。

○竹田四郎君 船舶職員法の改正案の第二条ですか、二条の三項、これを見ますと、航海士、機関士等の職務のうち政令で定めるもののみを行う職務、こういうふうになつてゐるわけですが、御説明の中では、これは運航士の規定でありますけれども、運航士というのは二等、三等の航海士、機関士、こういうふうには何つていたんですが、一等の航海士、機関士というのはむしろ専門の仕事に当たるんだということで、当面は運航士というふうにするのではないかと、こういうふうについてお聞きします、恐らく答申も何かそういう形で別紙の二というところで出てゐると思うんですが、この法律によると一等航海士、機関士も運航士ということになつてしまふということ、これは非常に将来の先のことを書いたのか、先のことを述べてゐるのか、その辺がよくわからないんですが、そんな先のことをいまこの改正案で述べる必要があるのかどうか。この間からの議論でもこれからかなりまだ変わつていくものなんだと、そうならば法律の改正も恐らく出てくるものだろうと、こういうふうにも思ふんですが、近代化委員会で言つていないことまで法案化されちゃつてゐるんですが、この辺はどういう意図でそうなの、何か特別な意図があるのかどうか。

は、実は今回の近代化委員会でお願ひいたしました十四隻の実験につきましても、三等航海士、三等機関士のランクにつきましてもいろいろ実験をいたしたいわけでございます。その結果、制度的障害を除去してよろしい、それをスムーズに実現化するために制度的な障害を除去すべきだという御提言をいただいたわけでありまして。したがいまして、現在のところ、私どもはいろいろと法律では一般的な書き方をしておりますけれども、実際に具体的に命令で定めるときに、あるいは配乗別表を政令で定めるときには、三等航海士、三等機関士について運航士あるいは海技士、当直という制度の適用をやつていこうと思つております。ただ、それを法律上に直接、運航士とは三等航海士あるいは三等機関士に限るんだというふうな規定をしてしまふと、余りにも身動きのつかないものになります。と申しますのは、もう本年度からいよいよ二等航海士及び二等機関士の実験にもすでにこれから着手の段階に至つておりますので、恐らく二等航海士あるいは二等機関士につきましても、そう遠くない将来にこれを運航士制度を採用するということが近代化委員会の方で御結論をいただいた、あるいは私どもの方に御提言いただいたのではないかと思ひますので、一応法律上、その運航士は三等航海士、三等機関士に限るというふうな書き方をしなかつたわけでございます。ただ、現在までのところ実験は三等に限つておりますので、政令あるいは命令の規定はその三等に限るよう規定したいと思ひます。

方でお決めいただいた仮設的船員像の中でも、やはりまず三等から手をつけて、それから二等、一等というふうになつていくんだという仮設的船員像がすでに設けられてございますので、今後の実験もその船員像に従つて三等から二等へ、二等から一等へというふうになつていくというふうな漸次上の方に上がつていくのだらうというふうな思つております。

○竹田四郎君 二等のところまでは、御説明のときに、タイムラグをとつて二等のところは運航士にするというお話は聞いていましたね。一等の話というのは聞いていないんですね。いま初めてそこで、一等も将来運航士にする、こういうお話でありますけれども、私どもそういう話は聞いていないし、しかし、いまここでそこまで含めて法律の内容にするということが一体適当なのかどうなのか。かなり先になると私は思ふんですね。この一等の航海士、機関士を運航士にするのは、まだ近代化委員会でもその辺の話というのは十分されてないんじゃないですか。そうならば、ここで二等、三等についてはある程度議論もされてゐるから、それはいいと思うんですが、法文でこう書いてあると、一等も当然含むわけですね。だから、ちよつと私は早過ぎるんじゃないかと思ふんですが。

○政府委員(鈴木登君) 私が一等と申し上げましたのは、いわゆる将来の目標値としての仮設的船員像というものを前提に申し上げたわけでありまして、実際の実験の方策として、将来の目標値としての仮設的船員像のほかに、移行過程としての仮設的船員像というのを設けられておまして、移行過程としての仮設的船員像では先生御指摘のとおりに一応二等航海士、二等機関士までのワツチングオフィサー化と申しますか、運航士化といふことを前提に実験をやつていただいておられます。これはもうかなりそう遠くない時間で実現されるのではないかと、このように考えます。ただ、一等を除いたしまして二等と三等が運航士になるといたしても、やはり法律上は運

航士というものを特定することが非常にむづかしいと思ひますし、やはり一般的な一つの職種としてそういうものを法定化せざるを得ないわけでありまして、その点はひとつ、私どもはそう書いてあるからすべてを一挙にやるといふのじやなくて、これはあくまでも近代化委員会に基づきます実験の結果、あるいは船員中央労働委員会とか海上安全船員教育審議会の御承認を得た上でないと思ひます。そういう点で御指摘はしつかりしております。そうかといつて、ただここで非常に暫定的な名称として運航士あるいは海技士、当直というものを決めるということは、これは非常にむづかしいと思ひますし、それにまた職につかれる、あるいは資格を取られた方々にとつても非常に不安定なものでございまして、こういうふうな恒久的な名称にした次第でござい

○竹田四郎君 ただ、法文にそう書いてありますから、私はこれは一等の航海士、機関士の人ばかり心配すると思ふんですが、こういう方々というのは、率直に言つてお年もある程度はいつてゐる方が多いだらうと思ひますね。ですから、その辺は私のもつと明確にしたいと思ふんですが、特例的に書いても法律として私は、それは体裁から言へば若干あるだらうと思ひますけれども、内容を明確にするという意味ではやっぱ法律事項として決めるべきだと、こういうふうには思ひますが、時間がなから余り議論はしません。

それでそれに関連して、私は横の壁をなくしていくということもやっぱ人を少なくするには一つの便法だらうと思ふんですが、逆に一番不安が出てくるのは、甲板関係の人が機械関係のところへ行くということについて、これはかなり航海士の人が機関士の仕事をしたり、あるいは部員でも同じだらうと思ふんですが、そういう点では非常に――特に甲板部の人が機関部へ行くということになりまして、何かかなり専門的なこともわからなくちゃならぬわけですからね。そう

ると、かなり私は、一体できるんだらうか、できないんだらうかという不安というものがあろうかと思ふんです。それは若い方は順応性がありますから構いませんけれども、ある一定のお年にならうと、最近のいろいろなコンピュータ問題にしてもなかなか順応性がなく、こう言っているわけですから、やっぱり機械についても私は同じだろと思うんですが、ですから、そういう不安もあるわけですから、これはもちろんいろいろの訓練もやるでしょうけれども、その辺の不安の解消策というものを一体どうしていくのか。この辺は別個の問題として、やっぱりここで横の壁を取っ払うやうなことにすれば、これは相当大変だろと思うんですが、私はその不安は、特に中年層以上の人というのは大変だろと思うんですが、それはどういう対策を持っているんですか。

○政府委員(鈴木登喜) 先生御指摘のとおり、私もその点は一番実は心配しておる問題でございます。やはり長い間甲板関係の仕事だけ、あるいは機関関係の仕事だけをやったという方は、非常に違和感があるだろうと思ひます。したがって、この点につきましては海技大学の七尾分校とそれから児島の分校がございますが、そこで座学を三カ月間、それから乗船実習を乗船実習と申しますのは、教育訓練船というのを決めておりまして、これは百数十隻決めてございますけれども、そこで四カ月をやった上でその乗船に乗りまして、今度はいろいろな形をいままでもできるだけ長くすべきだろうということから、座学の三カ月はまだこれから検討したいと思ひておりますけれども、教育訓練船によりまして乗船実習を四カ月から六カ月に二カ月延長したいと思ひます。そういう点で、できるだけ慣熟してもらいたいということをお考えしておる次第でございます。

したけれども、やはり甲板の方々は機関の仕事、機関の方々は甲板の仕事、通信の方々はほかの部の仕事をやることについてどう感じだということをお聞きしたら、やはりいままでは甲板は甲板、機関は機関、通信は通信ばかりの仕事で、全然ほかの部が何をやるかは余りびんとこなかったし、お互いの会話という点でも非常に欠けるところがあつたと。お互いに他部の仕事をすることによって非常にコミュニケーションがスムーズにいつて、そしておれがこの船を動かしているんだと、おれが本当にこの大きな何万トンの船を動かしているんだと、そういう意識をはつきりと持つことができたという非常にうれしい言葉を伺ひまして感激したわけでありましてけれども、そういう点で、戸惑いはあるかと思ひますけれども、非常に実験船の方々は前向きにやっています。ただいっているというふうに感じております。

○竹田四郎君 局長は、そういうふうな簡単に実習期間を四カ月から六カ月にすればいいと、こういうふうにおっしゃっているんですが、確かに訓練期間が多い方がよいというんですが、船員が足りないときはそれでもないかと思ひます。しかし、これから見ますと船員がどうも余つてきそうだと、職域の拡大というふうなお話はあるんだけれども、一昨日そのお話を聞いたんですが、どうもぴんとくるような答えはこなかったし、そして予備船員でも相当な数はほかへ行つて、陸上へ上がつてやっているとしようかと思ひます。すると、船員が足りないときは少しぐらいじつと雇うけれども、競争が激しいときにはちよつとじなのとか神経が鈍いのは、やっぱり私はねのけられていくと思ひますがね。そういう形で、確かにそれは訓練期間を少し多くしても、これは必ずしも訓練期間が多いから非常に敏捷になるといふものでもないかと思ひます。しかも、かなりロードは高くなつてくるから、だから体だつてそんなすつすつすつすつ若人みたいになつて、まじゅうのごとくあつちこつちへ走り回るといふわけには恐らくいかぬだろうと思ひますよ。そうする

と、あいつはどじだと、少ないながら、どうもあいつがいるから仕事うまいかかないわいと、こういうことになつて自然にはねのけられてくる。そういう心配というのは私はあると思ひます。よ。だから、いまのようなことだけではその不安解消には私はならぬと思ひますがね。これはもう少し研究してもらわねえかと思ひます。いままぐらひのことと、これで不安解消に貢献しているなどということじゃいかぬと思ひますがね、もつと真剣に物を考えてくれなさい。どうでしょう。

○政府委員(鈴木登喜) 先ほど申し上げましたとおり、先生の御指摘はまことにごもっともなことでありまして、私もその点は一番心配しております。ただ、そういう点につきましては、船内の設備をいろいろと、たとえば生活環境を改善する。これは近代化委員会の方でもいろいろ指摘されておりますけれども、そういう船内設備、居住環境の改善によつて非常に住みよい船内にするとか、あるいはもう少したとえばコミュニケーションをよくなるという方法によつて、船員、乗組員の方々のそういう点でのテンションといふか、精神的緊張を緩和していくような方向にやり持つていくべきだろうと思ひます。それから、近代化といひましてもなかなか一挙に進みませんで、やはり一挙に進めまうと思ひます。これからの近代化船を指定していくわけでありまうけれども、徐々に徐々にやります近代化されていくものだろうと思ひます。そういう点で、現在在来船の方もかなりの数が、いま現在の時点におきましては在来船の方がもちろん多いわけでありまうから、まだまだ在来船もありまうし、徐々にそういう近代化をやつていくことによつて、そういう先生御指摘の問題を解消できるのではなからうかと。重ねて申しますと、急激にやらずに徐々にそういうふうに向向していくということと、それから船舶自体のそういう船員の船内生活の環境改善を図つていくことによりまし

で、先生御指摘の御心配はかなり解消されるのではなからうかというふうにお思ひしております。

○竹田四郎君 時間がありませんからこれも余り、もつと私は議論しなかつちいかぬと思ひているんですが、議論ができませんけれども、これも関係の組合等々やつぱり十分に話し合つてもらつて、納得がいかないといかぬと思ひます。よ。この辺はこれから十分に検討して協議をしてもらわねえと私はいかに思ひますから、これはひとつお願いをしたいと思ひます。

次へ移りますが、もう一つは、通信士ですが、通信士の年齢、二級、三級の通信士ですが、資格年齢が十八歳ということと、これを二十歳にしてくれという希望がかなり強くあるように伺つております。特に二級通信士の場合には、これは通信長ですか、こういう職務を行うということもあるわけでありまうから、そういう意味では果たして十八歳でいいのかどうか。やつぱり一応成年に達しているということが、国際的な関係もこれであり、やつぱり長というものがつくということになりまうと、その辺は直すべきだと、こういうふうには思ひます。確かにいままでの法律の並べ方等との関連でそうなんだらうと思ひますが、けれども、改正すべきじゃないだらうかと、こう思ひます。

○政府委員(鈴木登喜) 通信士、二級海技士及び三級海技士でありますけれども、通信士の点につきましては、実は原則は受験年齢は二十というところになっております。ただ、二級及び三級につきましては、十八から二十までの者でもいいというふうな現在附則でなつておるわけでございます。この附則を決めましたのは昭和三十八年の法律改正のときでございまして、趣旨は、電波法で特に年齢制限を設けていないというふうなことで、それから海技資格を取得するために必要な乗船履歴がわづら六カ月であるというふうなことから、それからもう一つは、当時はなかなか通信の方々のいわゆる需給バランスがとれていなかった、非常に不足しておつたということもあつたの

だろうと思えますけれども、そういう形で、その附則で、当分の間十八歳以上二十歳未満の方々も免状を取れるのだという規定を附則で置いたわけです。

ところが、そういう附則で暫定的な措置をとりましてからすでもう二十年経過してございまして、法律の附則で二十年間同じことをやっていけるのでは、当分の間というのはこれはおかしいじゃないかという点で法制局の方から御指摘がございまして、法律の附則から本則の方へ上げたわけでございます。従来も、附則でありましたけれども、附則も法律ですから、附則でやっておいたのを本則でやったということでございます。ただ、そういう二十年前に附則で十八歳におろしたときの状況というのが現在も余り変わってございませんで、やはり私もそういう法制局の勧告というんですか、御提言に基づいて附則から本則の方に上げたわけでありまして、その点ひとつよろしく御了承いただきたいと思う次第であります。

○竹田四郎君 現実にもうほとんど資格を取る人が二十歳ですね、最近。そういう点ですから、やっぱりこれは、ほかの航海士、機関士の方はほとんど二十歳ですからね。そうしてみれば、やっぱりこれは二十歳に私はそろえた方がいいと思うんです。漁船なんかにお乗りになる、小さな船の近海を乗られる場合にはこれはまあいろいろあるだろうと思えますけれども、少なくとも外航船舶に乗る二級通信士の方は、やっぱり私はその辺は今後考えられた方がいいんじゃないかと、こういうふうに思います。

それから今度は当直なんです、船員法の十四条の四ですか。これによって、航海当直の実施の場合がいままではなかったんですけれども、命令で決めると、こういうふうなことに今改正をされるわけなんです、具体的にその航海当直の実施というものはどんなことを考えているのか、そしてこの命令の内容というのは一体どうなのか、条約との関係も何かあるのかどうなのか、こんなふうにも考えてみるんです。その辺が余りはつき

りしないわけでありまして、どうなんでしょうか。それだけひとつお答えください。

○政府委員 鈴木登喜 航海当直の具体的なやり方につきましては、現在、明治時代以来近代的な船員制度を採用して以来わが国におきましてはほとんど慣習に任せておりました、どういう具体的な航海当直をするかということは慣習に任せておりました、乗組員とかあるいは船舶である以上おのずからわかっておる事態だというふうに申し上げていいんじゃないかと思えます。ただ、わが国のように、すでに非常に先進海運国につきましてはそういう事態でありますけれども、やはり最近海運を初めて持ったような開発途上国におきましては、航海の当直のあり方というのはなかなかわからない、そのために事故を起こしておるケースもかなりあるということで、今度STCW条約の方で、IMCOで航海当直のあり方を細かく決めるようにということでこの条約ができたわけでございます。したがって、条約では附屬書第二十一で甲板部の当直の仕方、それから第三十一規則で機関部の当直の仕方、それから二七規則及び二八規則で停泊中の航海当直の仕方ということを非常に細かく詳しく書いてございます。

これを全部御紹介するのはなんでございますけれども、たとえばの話が、気象等の状態をよく考慮せよとか、あるいは航路障害物がないかどうかをよく見ておけとかいうような、非常に乗組員にとってはきわめてあたりまえのことと申しますか、当然のことのような規定が非常に長くたくさん書かれてございます。

したがって、私も、そういうことが条約で書かれておいて、条約を批准する以上は何とかやはりそれを一つの制度化せよいかぬという義務がございまして、法律の方には命令で定める基準というふうな書き方をいたしまして、具体的には省令あるいは告示で具体的にそれを条約のとおり書いてみたい。そして、その本を見ますともうすべてが当直のことで条約にはどういことが書かれているかということがわかるよう

な、いわばハンドブックといえますか、マニュアルのような形のものをひとつつくってみたいというふうな考えておるようなわけでございます。具体的な当直の内容といえますのは、いま個々の例をちょっと二つほど挙げましたけれども、非常に条約上細かく書いてございまして、省略させていただきます。

○竹田四郎君 私は、この中で特に、二一の規則の「甲板部の当直の維持に当たり遵守すべき基本原則」というのがございまして、その「任務への適合」などというところに、「当直を担当する職員及び部員の能力が疲労によつて損なわれることのないようなものでなければならぬ」と、その後、当直する者「及びその後、当直を担当する者が十分な休養をとつて」おるといふような編成の仕方をしなくちゃいかぬとか、それから(4)のところを見ますと、「船舶の安全な航行を妨げるおそれのあるいかなる任務も割り当てられてはならず、また、行つてはならない」と、この辺、当直を担当する人の事項というのはかなり厳しく決められているんですが、今度の十八名のあなたのおつしやる体制でこういう問題の心配はないんですかね。私は非常にこういう心配をするわけですね。

いままでの実験船にしても、非常に船の激しいところとか、あるいは非常に海峡の狭いようなところで必ずしもあるいはタンカーなどでの実験なんかもおやりになつていらつしやらないような話も聞いているわけですが、どうもこの辺との関係、当直との関係というのは果たしてつばに確保されるかどうかという心配を私せざるを得ないんですが、どうなんでしょうか。これで十分近代化とこれとの関係というのは本当に守られていきますか。これは私自信がないから聞いています。それが、そういうことが起きるんじゃないだろうかと。大丈夫ですか、これ。

○政府委員 鈴木登喜 先生御指摘のSTCW条約第二十一規則の5あるいは6の(4)というように点につきまして、私もIMCOの場でこの条

約に賛成の一票を投じますときに、十分この現在の船員法とSTCW条約の内容の比較検討というものをすいぶんやつてまいりました。そういう過程で、現在の日本の船員法のもろもろの規定、まあ船員法は船の安全とか、あるいはいま先生御指摘のように、部員の能力が疲労によつて損なわれることがないように十分な休養、休養がとれるようにやれということ、これは端的には六十九条あるいは七十条、六十九条の関連でありますけれども、それから(4)の航行の安全を妨げるおそれのあるような任務を与えてはならないという点、この点につきまして私も全部平仄合わせをしてみましたけれども、現在の船員法及び船員法体系に基づきますもの政省令の中で十二分に対応しておるといふような解釈のもとに、判断のもとにSTCW条約に賛成投票をしておるわけでございます。私も、むしろ条約以上に、条約よりもさらに一歩進んだ安全面の体制を日本の法体系はとつておるといふふうに思っております。

○竹田四郎君 私は、平常なときはそう心配じゃないと思うんですよ。特にこの任務が重大になつてくるといふのは、やっぱり平常でないときは大変だろうと思うんですよ。あらしなんかのときだつて船は運航をせざるを得ないと思うんですよ。そういうときにこそ一番ポイントになると思ふんです。普通の穏やかなときなら大したことはないと思うんですが、どんな天候の急変があるかわかりませんし、その天候の状況だつて、どんな状態なのか、恐らく想像できないような場合もあり得ると思うんですよ。そういうものにも対応できるようなことではなければ、今度の航路のときには大変天候が悪い、今度は安全でございましてから、乗組員を出るときから調整するわけにはいかぬでしょうね。だから、その辺を十分ひとつと考えていただかないといけないんじゃないかと思ひます。

私の時間がだんだん迫つてまいりましたので、十分に聞けないところがあるかもしれませんが、

その次は七十条の改正で、前には②というのですか、二項にあったのが今度なくなりましたね。これは、結局条約の線にいくんですか。それとも、これは条約の線にいきますとたしか六カ月ということになって、そういう意味では弱まってくるんじゃないだろうか、こういうふうに思うんですが、この辺はどうなんですか。

○政府委員(鈴木登喜) 実は、現行の船員法七十条二項の規定は、七十条一項で、七百トン以上の船舶に乗り組む甲板部の部員の定員は、六名以上としなければならぬ。その六名は、特別の定めのある場合を除いて、勤務一年未満の者を充ててはならないという規定がございます。これは、現在私どもは、御指摘の七十条二項は甲板部の航海当直部員の要件だというふうに考えております。ところが、今度条約の方が別途航海当直部員の要件を決めましたので、このほか、この七十条二項以外のこともたくさんいろいろと条約は決めてございますので、その七十条二項も航海当直部員の要件のうちの一部分だというふうに理解しております。したがって、そのほかの要件と一緒にしまして百十七条の二の方に持っていってまいりたいでございます。

ところが、百十七条の二の方は、御指摘のとおり、原則は定めまして、細かな点は全部命令の方に任せてございます。ところが条約の方は、先生御指摘のとおり、航海当直部員の要件として六カ月の乗船履歴といいますが、それを要求しております。それに対して法律の方は、いま御指摘のありましたとおり一年と。それで一年を今度では六カ月の方に命令で短縮するのということでございます。申しましたように、日本の従来守ってきた安全基準といふものは、できるだけ、たとえ条約の上乗せ基準になりましてこれを守っていきなさいというふうな考えでおりますので、この従来守ってきた一年という基準は、条約に従って六カ月に下げるつもりはございません。従来どおり守っていきなさい。

ただ、もう一つの御質問は、恐らくいままですら決めたおつたものを命令に落とすとは何ごとだということだろうと存じますけれども、ほかのものが、非常に細かな点が全部ありますので、これだけを法律に書くということもできなかったことが一つと、それからもう一つは、実は現在の七十条の二項は、勤務一年未満の者をもって、これを、労働協約に定めのある場合は、たとえば三カ月でも一カ月でも、あるいは全然乗船経験がなくてもいいんだというふうなことができるようになっておりました。これをやりますとちよつと条約違反になりますので、そういう点もありまして、これは実はこの法律七十条二項の削除ということにした次第でございますので、決して緩和するために削除したわけではございません。

○竹田四郎君 この辺はひとつ関係者とよく協議をして、特にこれは労働協約ですから、それぞれの組合とやつぱり十分相談した上でこの命令事項等は決めていただきたいと、こういうふうに思います。

私の時間が大体来てしまったのですけれども、もう一つは、一万トンくらいの大船の当直体制を一本本にどう考えているのかということですね。これはいまの七十条でも、甲板部の人は部員で六名以上ということになっているんですが、機関部の方についてはないんですね。だから、船員法による労働時間等を考えてみれば、機関部門の人も当然三名くらい入れて、甲板部と機関部を含めて九名くらいにはすべきじゃないかと、私はこう思うんですが、実際はかなりこういうことによつて一万トンくらいの船がやつぱり十分な形で運航されてない。あるいはそれから小さな船になればなかなか定員が守られていない、非常な過剰労働にならざるを得ない、こういうふうなふうに思ふんですが、その辺は船員局ももう一回こういうふうな船を調べてみて、守られているのか守られていないのか。それで労働の条件は一体どんなふうになっているのか。もう少し機関部の部員をふやしていくというふうなことを考えた方が私はいいと

思うんですけれどもね。この辺は検討してくれませんか、それともこれでもうほつぱり放しにしておくか。この辺もう一回お答えをいただきたいと思うんですが。

○政府委員(鈴木登喜) 乗組員の定員のことにつきましては一応船舶職員法の方で職員の最低定員というものを決めておりますし、それから船員法の方では、御指摘のとおり七十条で甲板部の部員の定員を決めてございます。ただ、それ以外の点につきましては決めてございませんのは、これはそれぞれ船の種類によりましてあるいは航路によりまして非常に千差万別でございますので、その辺はもう労使の話し合いに、労働時間の点を十分念頭に置いた上で労使の方の話し合いによつて決めるというふうになっておりますので、決めた上は、労働就業規則で決めてそれを船内に公示するというふうに決めております。

したがって、私どもは、一律になかなか法律あるいは法制上決めるわけにもまいりませんので、ケース・バイ・ケースに、いろいろ船員労働官を立入検査をさせたり、あるいは公認の際に窓口でチェックするなりしてやっておりますので、千差万別あるものを一律に法律あるいは政省令で決めるということには非常に困難でございます。したがって、私どもはその点現在の法体系で今後ともいかなるを得ないというふうに考えております。

○竹田四郎君 じゃ、これ一問で終わらせてもらいたいと思うんですが、もう一つはマンニングブローカーですか、要するに船員を勝手にやるといふことで、陸上で言えば職安法違反だろうと私は思うんですが、これがまた同時に非常に船員の給料を安くしたり、あるいは労働条件を落としたり、あるいは自分の専門的な仕事とは違つた仕事をさせられたり、こういうようなことが非常に多いと思ふんですが、これはやつぱりしっかりと取り締まってもらわないと、無秩序なことになっておけば幾ら法律をよくしてもこれはだめなわけでありまして、そういうものによつてマルシップやあ

るいは便宜置籍船の船員が集められるということでも、それで競争条件に負けてしまふということになるので、その辺はびしつとしてもらいたいんですがね。これは船員局だけでなく、もう日本のほかの関係でも、政府としてもそういうものはびしつとやってもらいたいと思うんですが、これは局長と、大臣にもひとつその辺の御意見を承つておきたいと思ひます。それで私の質問を終わりたいと思ふんです。

○政府委員(鈴木登喜) 船員の職業紹介の仕事というにつきましては、実は船員職業安定法という法律がありまして、そこいろいろと詳しく規制されておるわけでございます。

先生御指摘のいわゆるマンニング会社というのは、これは非常に頭から違法だと、これは法律違反だというふうな決めてしまふわけにもまいりません。と申しますのは、やはりいわゆる使用者側の代理人といひますか、代理行為としてやつてやるそういう船員職業紹介というんですか、あつせんのようなものをやつていらっしゃるものは実は法律としては当然のことでありまして、これを違法と言つてしまふには、これはちよつとやうわけにはまいらないという感じがいたします。

ただ、世の中にはいわゆる船員職業安定法違反の悪質なものもござります。ただ、その摘発はわれわれ一生懸命やつておるわけでありまして、けれども、なかなかむずかしいございまして、たまたまたと具体的な乗組員の駆け込みといひますか、こういう物すごいピンハネをやられるとか、そういうことがありますと具体的にわかるわけでありまして、一般的には非常にアングラ的な感じでありましてなかなかかわからない。だから、私どもはいわゆる船員職業安定法違反の悪質なそういうマンニング屋がどれくらいあるかというのにはなかなか把握できないような事態でございます。ただ、こういうことはやはり船員の方々の生活の安定ということには非常にゆゆしい問題でございますし、今後ともそういう取り締まりは十分厳しくやつてまいりたいというふうに考えてお

ります。

○国務大臣(小坂徳三郎君) ただいま局長から御答弁申し上げたとおり、なかなか発見のむずかしい部門でございます。暗いところでございまして、できるだけわれわれとしまして目を光らせて、船員の生活の安定ということのために努力をして改善をしていきたいと思います。

○小笠原貞子君 まず最初に近代化問題について伺いたいと思います。

なぜ近代化に取り組むかという、雇用の拡大と船員の地位向上という二つの大きな問題がある、と繰り返してお述べになっていらっしゃるわけですが、私もその目的が達せられるのであれば疑問をこころで持ち出すことはないのでございませうけれども、今度法改正するに当たつてのSTCW条約批准という問題に關係して、きつかけになったのはトリ・キャニオン号の座礁というような問題があつたとお述べになっていらっしゃるわけですか。これは便宜置籍船であり、これを取り締まるということが一つの大きな問題だし、また、安全、汚染防止を図っていくということから考えると、これは非常に大きな問題だと思ふんです。便宜置籍船とかマルシップというような問題については、御承知のとおり、船員は劣悪な労働条件であり低賃金であるというふうにはつきり言われているわけですが、先ほど言いましたように、雇用の拡大、船員の地位向上というその目的を達成するためにはここにこそメスを入れなければならない大きな問題だと言わなければならないと思ふわけなんです。国際競争力をつけるということを盛んに言われていらっしゃるけれども、その雇用拡大を図るための国際競争力というものを低減してきているという指標が、たとえば積み取り比率なんかを見ましても出てきていると思ふので、その辺の指標について数字でお示しいただきたいと思ひます。

○政府委員(鈴木登君) お答えいたします。わが国の商船隊の構成は、海運局長からお答え

いただく方がいかもしれませんが、四十四年当時は日本船が千九百万トン、それに対して外国用船が三百七十万トン、一六%でございましたが、五十五年の時点に立ち至りますと日本船が三千四百万トン強、それに対して外国用船が三千百万トンでありまして、わが国の支配船腹の中に占めます外国用船の比率は四八%というふうに増大してございます。それが私どもは日本の国際競争力の落ちた一つの指標だろうというふうに理解しております。

○政府委員(永井浩君) もう一つの指標を申し上げますと、日本船の積み取り比率でございませうが、輸出につきましては、四十五年には日本船が三七・四%輸送いたしておりました。それに対して五十五年には二〇・三%まで落ちております。

それから輸入につきましては、四十五年に四四・七%を日本船が運んでおりましたのが、五十五年には三七・四%と積み取り比率が落ちております。

○小笠原貞子君 いまの船籍トン数にしても、それから積み取り比率にしても、日本の貿易量は非常に比率が落ちていくということが数字的にもはつきりしたわけですね。積み取り比率で言うると、また重ねて言いますと、四十五年は三七・四%が日本船であつた、それが二〇・三%と非常に下がつていますね。それから外国用船が一六%であつたのが四八%とこれは非常にふえているわけですね。それじゃ純粋な外国船というものがふえて、比率が高まつて、日本の積み取りの比率が下がつたのかという、数字で見ればそんなことはないんですね。だから、つまり端的に言うとなんた。日本船の積み取り比率が下がつた、日本船の減つたというのは、日本の船主による外国用船、しかも、外国用船のうち三分の一から二分の一は仕組み船など、便宜置籍船であるといふまでおっしゃっているわけですね。これらに積み取り比率が変わつたということにすぎないわけですね。

外国船がふえたんじゃないやなくて、日本の中において日本船が便宜置籍船などとの競争に負けたという

結果をこの数字は示していると思ふわけですよ。このように仕組み船など便宜置籍船にどんどん傾注していくということは、当然日本の船員の雇用問題に大きな影響が出てくるというふうに言わざるを得ないと思ふんですけれども、その点いかがお考えですか。

○政府委員(永井浩君) おっしゃるとおり、いわゆる広い意味の日本商船隊の中での外国用船というものも考えなければならぬわけでございます。確かにそういった意味で、これが全部日本船であれば当然日本船員の職域がそれに広がるといふのは当然のことでございます。

○小笠原貞子君 それでは、商船乗組員の四十五年、と五十五年の数字。

○政府委員(鈴木登君) 手元にございますのは四十五年と五十五年がございませうが、乗組員全数で申し上げますと、商船乗組員だけですけれども、四十五年が九万二千六百八十六人、五十五年が七万六千四百九十四人となっております。これは私どもの船員統計の毎年十月一日現在の数字でございませう。ただ、四十五年だけは十月一日でございませう、四月一日となつてございませう。

それから、この数字は、保有船舶の合計トン数が千総トン以上の企業の集計でございませう。

○小笠原貞子君 いまおっしゃいましたように、商船乗組員の数で見ましても、四十五年と五十五年の間に、一万六千六百九十二人という船員が減つていまして、日本人船員の雇用はもう極度に悪化したというところになるわけですね。その影響を与えてきたのが、先ほどおっしゃつていました便宜置籍船、それからマルシップ船というようなもの、ここにその原因がある。このところを本当に規制していかなければ雇用拡大にはつながらない。ここが非常に大事なポイントだと思ふわけなんですね。

ところで、マルシップ船の隻数と船員の内訳の比率ですね。以前と比べてそれはどうなつていませうか。

○政府委員(鈴木登君) 先生の御要望の四十五年

の数字はございませうので恐縮でありますけれども、まあこれは非常に調査が厄介なものでございませうので、五十三年の六月十五日に調査したものがございませうが、それではマルシップは百二十四隻、それからそれに乗っております船員数が二千九百八名、うち日本人が三百十一人、外国人が二千五百九十七人という内訳でございませう。それに対して、最新の調べたところによりますと、五十六年十二月一日付のものを調べましたが、三百四十四隻、それに乗り組んでおります船員数が七千七百七十二人、うち日本人が千六百七十四人、外国人が五千三百九十八人というふうな数字が出ております。

○小笠原貞子君 その数字を伺ひまして、そしてその数字をどう見ると伺つたわけですよ。そうしたら、数は日本人の雇用が高まつていまして、確かにそうですね、日本人が五十三年三百十一人だつたのが五十六年には千六百七十四人と高まつていまして、こういうふうにおつしやつたんですよね。そういうふうにおつしやつたんですかね。日本人の船員は千三百六十三人ふえた。しかし、それじゃ外国人はどれくらいふえたかという、二千五百九十七人から五十六年には五千三百九十八人という、日本人船員よりも倍以上ふえているという数字になるわけなんですね。だから、つまり日本人船員をどんどん脅かしているというところがこゝでもはつきりわかるというふうには私には言わなければならないと思ふんですね。

それじゃ、五十三年と五十五年の商船の船員数は、数字だけおつしやつてくだされう。

○政府委員(鈴木登君) 五十三年の十月一日現在の先ほどの数字を御紹介いたしますと、船員数が八万九百三十二人でございませう。五十五年の数字につきましては、先ほど申し上げましたように七万六千四百九十四名ということでございます。

○小笠原貞子君 つまり、五十三年、五十五年を比較しますと四千五百人も減つていまして、マルシップによる外国人のふえた分よりも倍日本人の船員が減つたということ、事態はもう冷厳にこれを

このマルシップも、今度STCW条約の定める旗国主義をとることによって、今後の法改正で船舶職員法の対象にするということになるわけでございますよね。その点について、厳正にこういうものについて規制をしていくという、具体的な厳正な立場での積極的な規制ということをお考えになつていただけるんですね。

便宜置籍船に逃げてしまふんじやなからうかということも私は恐れておるような次第でございます。便宜置籍船に逃げてしまいますと、これは完全な外国船、いわゆる船員法上も船舶職員法上も完全に外国船になってしまいますので、私どももなかなかそれに対する行政指導もできないということになるわけでありますけれども、そういう点で、そういう事態にかんがみまして、やはりある程度のつなぎといえますか、そういう措置は私は必要だろうと思っております。

ただ、そのつなぎといたしましたが、条約に違反はできませんので、条約の範囲内でそういう点での適切な緩和措置が必要だろう。ただその点につきましては、これから施行まで一年間、御可決いただきました晩には一年間あるわけですから、いまだきまらなかった意見は十二分に伺いながら決めてまいりたいと思います。

○小笠原貞子君 マルシップや便宜置籍船をきち
つとしなければ雇用拡大にもつながらないしとい
うことはお認めになりながらも、いまの現状から
これを急にはできないと、だから、衆議院の議事
録を読ましていただきましたら、効果的、漸進的
にやっていかねければならぬと、そのためには結
局特例みたいな形でしばらく様子を見たいと、こ
うおっしゃるわけですね。そうすると、何のため
にこの船舶職員法を改正するのか。そういう特例
——経済事情、混乱が起るというような理由を
つけて、いつまでということもわからなければ、
これまことにこの法改正でもざる法になつちゃ
う。便宜置籍船やマルシップが一番大事だとおつ
しやりながらこういうことで逃しているというこ
とは、私は何のためにやろうとしていらつしやる
のかということと言わざるを得ないわけですよ。
だから、それについてはもうおわかりになつてい
らつしやるから、本当にそういうところで逃げ道
をこさえてそのまま放置するというようなことは
今後許されないんだという立場で、厳正に指導
もし、きちつとしていくということについて、再
度お答えをいただきたいと思ひます。

○小笠原貞子君　じゃ厳正にきちつとやつていた
だくということを確認いたしまして、次に、利子
補給船というものについての計画造船の問題を伺
いたいと思うんです。

計画造船の利子補給、三十五次船、すなわち五

十四年度から復活されましたね。それはなぜ復活されたのか、理由。時間の関係がございます、簡潔にお答えいただきたいと思います。

○政府委員 永井浩君 第一番目には、国際競争力が落ちてまいりました日本船につきまして近代的な船舶を装備させるということで、その助成の一環としてこの利子補給を復活したというのが目的でございます。

○小笠原貞子君 それじゃ、五十一年度から計画造船による建造隻数というものは何隻ですか。数字でお答えください。

○政府委員 永井浩君）五十一年度が十隻、五十二年度が十二隻、五十三年度が九隻、五十四年度が三十二隻、五十五年度が三十一隻、五十六年度が二十五隻、合計百十九隻でございます。

○小笠原貞子君 という数字を見ますと、計画造船ということで長期に非常に低利な融資を受けた。そして、利子補給をもらっていますね。ちょっと調べましたら、五十六年度で国庫債務負担行為では三百三十三億という数字が出ておりました。こうやって利子補給してもらって、それでつくった船の数が百十九隻。それで、その船、その計画造船で、利子補給でもらった船を海外に売船した数字というのが二百六十八隻もあると。これは倍以上でございますね。そうすれば、これが国際競争力だとか雇用拡大につながるなどといういろいろな言われているけれども、つくったより倍以上も

売っちゃっているとすると、雇用拡大の場が失われているということを言わざるを得ないと思うんですよね。

そこで、この売却された、売船されたものを今度は再び日本が用船するチャーターバック船と申しますか、このチャーターバック船というのはどれくらいあるんですか。五十六年だけでも結構でございます。

○政府委員(永井浩君) 中核六社だけの数字でございます。いますけれども、現在チャーターバック船は二十二隻でございます。

○小笠原貞子君　そうしますと、結局利子を補給してもらつてつくつたその船よりも倍近い船を売つたと。それで、その売つた船をまたチャーター

バックして日本の会社が使うと、こういう形ですよ。具体的に言いますと、この間千倉で摩礁しましたね。油が流れたとか、石炭船だったと思いますけれども。この船というのを調べてみましたら、これはジャパンラインが、計画造船で利子補給をしてもらってそれでつくった船でしたよね。

それをパナマに売って、そしてそれを借りて、便宜置籍船にして稼いでいるという形ですわ、これは形で見ますとね。そうすると、一体これはどういうことなんだと。それで変わったのは何だといったら乗組員だけが今度は便宜置籍船で外国人に移ったというふうな実態ですわね。こんなことをやられていたら、まあ本当に国際競争力での雇用の拡大なんとも、何の意味もないと思うんです。それはどうお思いになりますか。済みません、簡単にお願いします。

○政府委員(永井浩吉) まず、ちょっと数字を訂正させていただきますが、中核六社二十二隻と申しましたが、そのうち計画造船によるものが十一隻でございます。

それから、なぜ海外売船するかということでございますけれども、船というのは大体十年前後になりますといわゆる老朽不経済船というものになります。したがって、新しい技術革新に際しては新鋭船というものを登場させないとこれは国際競争力に劣る、こういう事情もございます。そういう意味で、計画造船も全く同じでございまして、ですから海外売船あるいはスクラップということがあり得るわけでございます。

ちなみに、先ほど海外売船、六年間で二百六十隻と申し上げましたけれども、この売却時の平均船齢が十三年強でございます。したがって、これは決して利子補給なり、あるいは財政投融資によってつくった船をすぐ売ったというものではなくて、やはりその間にオイルショックその他がございまして、非常に船の方の技術革新が進んだその以前の船でございまして、決して計画造船の趣旨に反するものではないと、私はこのように考えております。

○小笠原貞子君 一般的な答えなんですわね。だから私は言ったでしょう。たとえば千倉で座礁したあの船、ジャパンラインで計画造船で利子補給をもらってつくったでしょう。それをパナマに売って、そして便宜置籍船として現実に稼いでいるじゃないですか。そういうことがあるんですよ、

事実。私は具体的にはそれを言ったの。それを古くなつたから交換がどうかとこうだとか、そんな一般的なことで逃げたつてだめなんです。そういうことをやって、われわれのお金が使われて、そしてもうけられて、そして船員は外国人にかわつてというふうなことで、この事実が否定できない事実だから。

時間もございせんので次に移りますけれども、次は実験船の問題、安全問題と労働条件等について伺っていきます。

いわゆる近代化船というのについて、乗組員を減らすということになりますね。それから免許資格が変わつてくるというふうな点がございまして、この二つは船舶安全上きわめて大事な改正の問題点だというふうに私は受け取っています。そのとおりでございまして、イエスならイエスで簡単にお願いします。

○政府委員(鈴木登喜) そのとおりでございまして。

○小笠原貞子君 そのとおり、これは重大な問題だ。だからこそ、実験船を航行させて、その結果、絶対安全上問題ない、そして労働過重も防げるという評価がなされたということで万全の体制で法改正の提案をされた、そういうふうになります。その言葉をもつていて思うわけですが、そう受けとめてよろしゅうございましてね。

○政府委員(鈴木登喜) 御指摘のとおりでございまして。

○小笠原貞子君 その実験船は十四隻で行われたと。そしてそれぞれの実験船について報告書がございましてね。それは別に秘密にしなければならぬものではないというふうなふうに思ふんですけれども、そのとおりですね。

○政府委員(鈴木登喜) そのとおりでございまして。

○小笠原貞子君 まあ、あたりまえです、秘密じやないんだから。ところが、その報告書を私は出して分析したかったんですよ。それで、その九隻分について持つてきてくださいと言いました。そ

うしたら持つてきてくださったわけですが、土曜日の夕方持つてきて、そして月曜日の朝返してくれというわけですよ。だいたい九隻分といったら膨大なものでは。私もいろいろ仕事がありますわ、私の立場で。だから月曜日の朝来られてとつていかれたら、本当にこれは十分検討しようと思ふのに、大切な資料なのに十分読めないんですよ。だから、とてもじゃないがそれはできないというところで、私はまたこの間の十七日の土曜日に、それをもう一度見せてくださいということをお願いしたの。そうしたら、十七日に、これもまた夕方やつと持つてきてくださったわけですよ。そしてこれも月曜日の十九日のお昼に引き揚げてしまわれたわけですよ。

私はここまではつきりしていただきたいんだけど、この大事な問題について審議していただきたいとおっしゃるからには、そういう実験船の報告書というのをちゃんと私たちに事前に出していただく必要があるんですよ。それに、出してくれと言つたら、ひどいですね、運輸省に一部しかないから持つて帰るんだと。そんなばかな話はないでしょう、一部しかないなんて。それでさつと引き揚げていく。これは本当にとんでもないということなんです。こんなことであなた審議が深められますか。しかも、近代化委員会で話し合つてみんが一致したんだと、こういうふうにおっしゃるんだけれども、法律をつくるのは近代化委員会じやないんですよ。法律をつくるのはここなんです。われわれは担当の委員としてきちつとしたと思つてゐるのに、そういう言い方をなさつて持つてこないんです。これいままでも十四年国会をやつていますけれども、こんな資料もよきないでちよつと顔見せ引き揚げていつて、それでいや近代化委員会はそんなこと言つていて、私は本当に、私をばかにしたんじゃないかと国会軽視もはなはだしきところですよ。そういうことを出せないなら出せない、それで理由は何だと。秘密でも何でもないとおっしゃるんですよ。それで

九隻については、仕方ないから私はその間で見ました。ところが残りの五隻というのがいまだに出てこないんですよ。それであのとき玉置室長さんがうちへいらして、一時間半ですよ、私やり合つたのは、後で時間調べたら。残りの五隻だつて出してもらわなきゃ困る言つたんだけれどもいまだに出していただけない。できていないと、まともつていないと。これ一体いつまともるんですか。

○政府委員(鈴木登喜) まことに申しわけございません。実は先生御指摘のとおり、私どもの方に、船舶職員課に一部しか置いてございませぬし、先生からどういふ御質問が出るかによりまして私もすぐそれを調べてお答えにやいかぬ立場にありますので、私ども土、日、月の三日間だけお持ちした次第でございまして。そのかわり、そのサマライズしたものは別途つづつてございまして、それにつきましてもお持ちしたはずでございまして。

それから、十四隻のうちの残りの五隻の評価につきましてもいま作成中でございまして、この一週間以内には最終版としてできるといふことのでございまして。

○小笠原貞子君 運輸省に一部しかないなんて、そんなでたらめ言つたらだめですよ。運輸省に一部しかなかったら、じゃそれは近代化委員会にあるんだから、早速取り寄せて持つてくるのがあたりまえでしょう。それをあなた持つてこないというのは、もう国会で、委員の皆さんは素人だからわからないから審議しなかつてもいいということじやないですか。それで五冊分についてはまだできていないということですね。まだできていないと。大丈夫ですか、本当ですか。

○政府委員(鈴木登喜) 私聞いておりますところではまだできていないと、この一週間ぐらいの間最終版ができると聞いております。

○小笠原貞子君 そういうことを事ここに至つてもおっしゃつてゐるということは、これ本当に大事な問題なんですよ。それがうそなんです。私は

あなたの方が全然出さないから、方々手を尽くして船会社にも全部電話してみても、そして調べてみたんですよ。ちゃんとできているじゃありませんか。できているんですよ。できている、関係のところにはその五冊分というのは全部出されているわけですよ。そういうものをここでも通そうというのであつたら、私はそのままで審議続けられませんか。審議続けられませんか。

○政府委員(鈴木登喜) 自身はまだもらつておりませんし、いま確かめましたら、それは最終版じゃございませんで、まだいろいろ修正が残つておるので、最終的な製本はしていないというふう

に聞いておりますが。

○小笠原貞子君 あなた責任者でそういうことだつたら、あなた答弁する資格はないですよ。資格ないです、それなら。

これは私調べたんです、ある会社へ電話をかけたなりなどいたしましてね。これはもうすでにできています。そして関係者には渡つていまして、渡つていまして、それで、これが近代化委員会です。このあと五隻分について確認もされているんですよ。確認もされているんですよ。だから、私はそういうごまかし、この場においてもまだがたがたそこでやつていっているのだつたら私質問できません。

○政府委員(鈴木登喜) 実は最終的な報告がまとめられました段階で近代化委員会を開きまして、その席には私も出席してそれを見せていたいただいておられますけれども、まだ最終的に近代化委員会で報告されておられません。したがって、現在先生ごらんいただいたとすれば、それは単なる素案と申しますか、あるいは印刷の過程の問題だろうというふうに思いますが。

ちよつと委員長、お諮りいただきたいんです。そういうごまかしのままで私は質問できない。○政府委員(鈴木登喜) まだ最終承認されておられません。これは近代化委員会で報告書が提出されまして、それが最終承認されないで公式な近代化委員会の文書になりませんので、まだ最終承認されていない素案のものというふうに御理解いただきたいと思ひます。

○小笠原貞子君 では素案のものであると、出されているというところは認めたわけでしょう。ではその素案をなぜ見せてもらえないんですか。国会議員には見せられないんですか。

○政府委員(鈴木登喜) まだ修正される可能性の十分残つております素案のものを一応公的の場にお出しするということとはこれはやはりわれわれとしては、先生方のミスをしるしてはいけませんという配慮のもとに外部へ出さないようにしております。

○小笠原貞子君 近代化委員会を出されて、これはもう時間がかかるんですね。ちよつと休憩して理事懇で私はお諮りいただきたいと思うんです。それも全うそのごまかしもいいたるところをやつていらつしやるんです。これ繰り返してたら質問する時間がなくなりますから、ちよつとお諮りいただきたいと思ひます。

○委員長(桑名義治君) 暫時休憩いたします。午前十一時三十七分休憩

午前十一時五十二分開会

○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。

○小笠原貞子君 私が言いましたのは、すべて事実に基づいて申し上げましたので、それはまだまゝとまゝしていませんとかいうそんなごまかしは絶対しないでいただきたい。で、いまいろいろお話ししたしましたけれども、事実そういうものがまゝとまゝて出されているというところはお認めになつたわけですよ。しかし、それは素案ではない、三

月二十四日の近代化委員会で確認されたものなんです。そういうものがあるにもかかわらず、そういうものを出していない、知りませんでしたというところではあなたの責任は果たせないので、あなたの諮問機関、あなたの私的諮問機関になるわけでしょう。それが勝手にやりましたなんて、そんなでたらめなことで責任はとれないといふ私が申し上げたわけですから、それについて、あなたの先ほどのお答えについてきちつとけじめをつけて、間違つておりました。そしてどういう態度をおとりになるか、それを聞いて私また考えます。

○政府委員(鈴木登喜) お答え申し上げます。先ほど先生から御質問のありました、実は私の方で正式に私のところに最終決定版として委員長の方から御提出いただいたものを最終版というふうに考えておりましたので、先生の方は、すでに委員会の方で、何と申しますか、製本もされておるものもあるんじゃないかという御質問に対して、私どもはまだ関知しないというふうにお答えいたしましたので、その点につきましてまだできていないというふうに先生に御理解いただいたとすれば、私の発言内容が非常に当を得ていなかったというのでおわび申し上げます。

ただ、繰り返すようでありますけれども、先ほど申し上げたとおり、最終版として私の方にまだ委員長の方から御提出いただいておりますので、そういう意味で、万が一先生に誤った御理解をいただくといけないということから御提出申し上げなかつたわけでございます。今後そういう点で御要望がありましたときには、そういう最終版でないという、したがって、まだまだ変わる可能性があるというコメントをつけた上で、できるだけ御要望に沿うように努力したいと思ひます。

○委員長(桑名義治君) 午後一時再開することと休憩いたします。午前十一時五十五分休憩

午後一時五十分開会

○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。質疑のある方は順次御発言願ひます。

○小笠原貞子君 三月二十四日の近代化委員会に、船員局長それから船舶職員課長、労働基準課長、そして対策室長、出席していらつしやいましたか。

○政府委員(鈴木登喜) 出席しておったと思ひます。

○小笠原貞子君 皆さん出席していらつしやいましたね、局長以下。

○政府委員(鈴木登喜) いまちよつと急な話ですから、記憶は定かではありませんけれども、いま御指摘の三人出席しておつたと思ひます。

○小笠原貞子君 いま私、休憩時間、近代化委員会の会長の成蹊大学の谷川教授にお電話いたしました。ちよつとどういらつしやいまして、それでその二十四日の近代化委員会で、この残り五隻分についての内容についてはどうだったんですかと伺ひいたしましたら、会長が、内容については確認しましたと、そういうお答えでございました。

ということ、私は、局長がこれからまた何だかんだといういろいろおっしゃると思ひますけれども、やっぱり近代化委員会の会長が、その席で内容については確認いたしました。で、先ほどから素材と素案というものと、こうおっしゃいましたけれども、確かに近代化委員会で討議するんだから、だからそれは素案です、出されたときは。しかし、その内容については確認されていた。だから、あなたはさつき近代化委員会が勝手にひとり歩きして出したんだみたいな話になりましてたけれども、確認されたからこゝ正式にきちつとした文書が出回っているんだということは事実なんです。

そこで、委員長、私はもう一度言いたいんです

けれど、初めまゝとまっていますね、そうおっしゃいましたね。これ第一のごまかし、うそです。ね。そして、素案だから、だからそれは素案にしかすぎないんだと、そうおっしゃいました。しかし、確かに素案だけれども、確認されていないと、そうおっしゃいました。これまたうそなんです。会長が、確認されていますと、こうおっしゃったわけですね。そうしますと、こつちが突いていくと、ぼろぼろぼろぼろ事実というものが出てくるわけですよ。そして、いまだに私のところにはその五隻分については提出をしていただけないと、こういうことなんです。

私は、ただ何でもやたらと引き延ばして、意地悪するためにこの資料の問題を言っているんじゃないんです。この実験船の結果に基づいて、大丈夫だということでの法改正に入つたんだと、そういうふうなさつき御答弁になつたわけですからね。だから私は、残された五隻についても、やっぱり相当慎重に審議する素材だというふうな考えでいるわけですね。だから、それもうそ、ごまかしの、二重三重のごまかしをやつておいて、それでそのまま質疑をして、そして通しちゃうというの、私は国会議員としての責任ではできない。だから、その辺をはつきりさせるまで私はまた質問ができないということについて、委員長、お諮りいただきたいんです。

○政府委員(鈴木登君) 実は、私先ほどお答えしましたとおり、私が近代化委員会に出席していること自体がおかしなところ、そのためにいろいろ誤解を生んだのだらうと思います。実は私は、もともとその近代化委員会に出席すべきじゃなく、近代化委員会で御検討いただいて、結論的なものをだけを私のところに御報告、提出していただいで、それに基づいて私がいろいろと対策を講じていくというのが普通だらうと思います。私も、ただ審議の過程の状況を、皆さんがどう御発言があるのか、あるいは、実際にその小委員会の人がどういう作業管理をやつておられるのかということ、実は非常に重要な問題でございます。

で、知りたくて……

○小笠原貞子君 ちよつと途中でですけど、委員長。

○委員長(桑名義治君) 局長、続けて。

○政府委員(鈴木登君) それを知りたくて私は委員会に出席した結果、そういう誤解を与えたと思ひますので、その点につきまして、この席でおわび申し上げたいと思ひます。

ただ、繰り返すようでありましても、委員長がどう御発言をされたか存じませんが、私も、私は委員長の方から、正式にその五隻につきまして、これで最終決定したものだということでお私の手元に委員長から正式に御提出いただいたことではないので、けさほどお答え申し上げたようなことでございまして、お答え申し上げます。

ただ、委員長の判断として、ほとんどもうその審議は済んでおるといふのは委員長の御判断と思ひますけれども、その後、近々最終的な報告書として私の方へ御提出いただくらう。御提出いただいた段階で先生方に御提出を、命令があれば御提出させていただきますと思ひます。

○小笠原貞子君 委員長、お願いしたいんですけれども、いろいろと理由をおっしゃつたんですけれども、結局あなたの立場での同じことを繰り返していらつしやるわけですね。事実でないということはもうはつきりしたわけですよ。だから、事実でない、近代化委員会で確認をしていると委員長がおっしゃつておられるわけですよ。そして、その素案というものが確認されたから、正式の資料として出されているということになるわけですね。そうすると、私はそれを出されないうままにこのまま質問を続けることはできないということをおし上げておられるんです。お諮りいただきたいと思ひます。

○委員長(桑名義治君) 速記をとめてください。

(速記中止)

○委員長(桑名義治君) 速記起こしてください。

局長、再度答弁をお願いします。

○政府委員(鈴木登君) 本件につきましては、ま

だ最終案と私自身は考えておりません。ただいま事務担当者に検討させてみました、経過を報告させましたところ、この案につきましては、関係の方々に修正案について意見がある方ほとんど意見を出してくださいます、その上で、最終案をまとめ諮問者であります船政局長に報告するというところで会議は終わったということでございますので、私自身、まだこれは最終案というふうな考えでおりません。

○小笠原貞子君 いまさら、うそでいつて、うそ、うそ、うそを重ねてきたのを、それを直すというのは大変だから、最後までそういう答弁をなさるわけですよ。だけれども、私の方はきちんとして事実を確認しているんです、近代化委員会の会長にも電話をさつしたんです。だから、そういうことがごまかしのままでは、私はこの大事な質疑はできないと、こう言つておられるわけですよ。

それで、時間をずいぶんとつておられるわけですよ。だから、そういうことで理事会を開いて、その後どうするかということをお諮りいただけないんだつたら、私はこれでむだにぐだぐだ言われたことについての時間を少し延長してもらいたいというところを、委員長、お諮りいただきたいと思ひます。

○委員長(桑名義治君) 速記ちよつととめてください。

(速記中止)

○委員長(桑名義治君) 速記起こしてください。

○小笠原貞子君 大変不本意です。そういうごまかしが許されて、この大事な法案を審議するといふのは大変不本意なだけども、じゃ内容についてお伺いしていきます。

その前に局長、いままでのごまかしに対して先ほど陳謝なさいましたけれども、本当に考えていただきたいということをはつきり確認して進みたいと思ひます。

じゃ、九隻の実験船のうち、安全確認する上で決定的な役割を持つ狭水道における実験をして

いないというふうにおっしゃいましたけれども、それはそうですか。

○政府委員(鈴木登君) 実は、昨年の十月に第一次提言、今回の法案の提出に至ります第一次提言をちよつと改訂いたしましたときには、先生御指摘のとおり、九隻までの実験しかまだ完了しておりません。ただ、委員会の中でいろいろ御審議いただきまして、他の五隻につきましては継続中でございまして、審査された方々、乗船監査をされた方々もおられますから、その過程で、途中の過程ではありますけれども、九隻でもって全部の十四隻の結果を想定したという段階で私に第一次提言をちよつと改訂したのであらうというふうな理解しております。第一次提言の内容は、たびたび申し上げておりますとおり、近代化を進めていくためのそういう制度的な障害を除去して前へ進んでいくという提言でございます。

○小笠原貞子君 第一、第二段階というのは、予備、準備、実験という位置づけになっております。そして、第三段階で初めて調査員が乗船して、そしてまた実験するといふような段階を踏んでいられると思ひますけれども、その大事な調査員が乗船する段階で、そろつて狭水道における調査をしなかつたというのはいけません。

○政府委員(鈴木登君) 狭水道の調査も実施しております。ただ、衆議院の方でもいろいろ御指摘いただいたものではありますけれども、調査回数が少ない点につきましてはおっしゃるとおりでありまして、けれども、たまたまそのとつた航路が、十四隻の船の航路がそういう状態でありましたので、狭水道の調査が少なかつたという点はあるわけでございますけれども、その点御理解いただきたいと思ひます。

○小笠原貞子君 衆議院でもそうおっしゃいましたよ、たまたまそこを通らなかつたからと、こうおっしゃつたけれども、またここでもうそをおっしゃつておられるわけですね。

私がいだいた九隻の分について全部調べてみたんです。そうしましたら、七月七日、シンガポ

ール海峡を通過している、I丸です。この場合、ワッチオフサイアのEDの当直体制は、時間で行き八時から十二時、帰りは二十時から二十四時、こうなっているわけですね。それで通っているわけですね。それからまた、A丸とDの場合を調べてみますと、ワッチオフサイアEDの当直体制は八時から十二時です。そして、今度はワッチオフサイアのDEの当直体制は八時から十二時をやっているんです。これは七月の九日、シンガポール海峡を八時から十一時、ちょうどその当直体制で通っているわけですね。しかし、通っているけれども、この当直体制で通っているのは、いずれも原職に戻して作業を行っている、こう書かれてあるわけですね。これはここに書かれているんだから事実だと思えますが、どうですか。

○政府委員(鈴木登喜) お答えを申し上げます。

ただいま御指摘のA丸は、すでに実験の済んだ九隻のうちの一隻でございますし、I丸も同じく九隻のうちの一隻でありますけれども、A丸もI丸も狭水道の実験は御指摘のとおり行っておりません。ただ、私は個別の船でなせA丸及びI丸につきましては、狭水道を通ったにもかかわらず実験を行わなかったかという点につきまして、私は申しわけない次第でありますけれども、存じ上げませんけれども、それぞれ実験の方策はすべて労使の入った近代化委員会の席で、どの船についてはどのルートについて乗船調査を行い、どの点を乗船実験するというのを全部労使で了解の上でやった実験でございます。したがって、私どもの方は狭水道につきましては四隻、B丸、C丸、D丸、E丸の四隻しかやっておりませんけれども、その四隻の実験の結果安全だという報告を私はしようだいたしたしたので、今回法案を提出した次第でございます。

○小笠原貞子君 いま申しましたね。で、先ほどたまたま通らなかったとおっしゃったけれども、これがうそです。通っていますね、通っております。そして、これはいずれも原職で作業をしてい

るんだということですね。だからその辺は事実書いてあるんだから確認をして進みます。

そればかりじゃないですね。今度はI丸、自動車専用船ですけれども、この狭水道、これは機関当直、ワッチオフサイアのDEは狭水道においてはここでも原職になっているわけですね。それから今度はA丸、A丸を見ますと、航海士のワッチオフサイアは原職者が船橋当直となり、特別問題は起きなかったと。そして今度はそのA丸の機関当直、これも狭水道の航海中なんですけれども、ワッチオフサイアはマラッカ・シンガポール海峡であるため方策どおり原職作業で従事している、こういふふうになっているわけですね。

だから、通っているんです。通っているんだけれども、すべて原職で通しているというところで、なせ原職で通さなければならなかったかというところなんですけれども、マラッカ・シンガポール海峡とこの海峡は大変危険な海峡ですね。狭いということと浅瀬があること、そして非常に船の運航が激しくあると、そこへ通ってきてもスコールの問題というのがありまして、だから目が離せない。目が離せないから、だから通ったんだけれども原職のままで通ったんだということですよ。だから、この方策自身にも、第三段階でマラッカ海峡の狭水道について調査員を乗せて調査するという、それもそれからしてないわけなんです。だから、この辺のところを私ははつきり指摘しなければならぬ、そう思うわけなんです。

それで、第一段階、第二段階で――まずじゃこのところを確認しますね。これ、非常に大変な海峡だから、だから原職でなければ通れなかったと、方策にもだからそういうことは書いてなかったということはお認めになりますね。簡単にお願いします。

○政府委員(鈴木登喜) どの船を選んで、どの船のどういう航路について調査員を乗せて実験をするかという点につきましては、実は役所の方はタツチしておりますんで、全部近代化委員会の御決

定にお任せしております。したがって、私の方はそれはおかし、こういふふうに行ったらどうだという点につきましては一切労使の話し合いに任せておりますので、まことに恐縮でありますけれども、私の方から指摘すべき事項ではないと存じます。

○小笠原貞子君 だから、労使の話し合いによっても危険だから原職でなかつたら通れないということになってはいるわけですね、このところのいま言っているところは。

それから、第一、第二段階の実験をしているというところは確かにあるわけですね。その第一、第二段階の実験については報告書が出されていまして、九隻分いたいて、これを見たわけですよ。それで、具体的に言いますが、A丸の場合は第一実験で狭水道では入出港一切やられていません。そして第二実験、第二段階の実験では、ワッチオフサイアEDに対して船長がバックアップして行った。それから今度はワッチオフサイアEDです。これは機関長がバックアップして行っているわけですね。だから、つまり併直でやっているということがここに書かれていました。そして所見としては、船橋当直は入出港スタンバイ及び狭水道通過では力量不足は否定できない、経験とそれが必要であるというふうに見ては書かれて

いるわけですね。それから機関当直については、平穩な航海では簡単なアラーム処理は可能である、詳細については指導を要すると、こういうふう

に評価されているわけですね。

それから今度はI丸です。これは第一実験では、ワッチオフサイアEDの狭水道での船橋当直はワッチオフサイアEDと併直。これも併直で行われている。そして所見では、船橋当直、自己の判断で行うにはかなりの期間が必要であると。それから機関当直については、常時バックアップ体制が必要と思われる、こう書いてあります。それから第二実験の場合の所見で言いますと、ワッチオフサイアEDが多数行き合ひ船のある狭水道または沿岸航行の船橋当直に入直することは現状

では不可能で実施していない、こう書かれているわけですね。そして、大洋、沿岸航海中はワッチオフサイアとともに就労体制を評価できる段階には至っておらず、まだ相当の経験が必要であるというふう

に述べられてあります。それからI丸、この第二段階でも、ワッチオフサイアEDの機関当直は機関長・土のバックアップが必要である、こういふふう

に書かれているわけですね。

だから、大丈夫だなんていうことは一つもないんですよ。こういう状態のまま非常に危険だと、期間を要する。大丈夫だなんて一言もないです。ね。こういうデータ結果を大要結構だということ

で無理やり法改正するということは、これは船舶航行の安全、ひいては乗組員の犠牲にすべて転嫁されているということを証明していると思うんですよ。だから私はこの実験船についての結果は、決して大丈夫だ、ゴーだというふうなものではないと、この中から見て言わざるを得ないと思うんですよ。簡単にお答えください。

○政府委員(鈴木登喜) 先生御指摘の第一段階、第二段階、第三段階という過程を通じて実験を進めてきたわけでありまして、最終的には第三段階の調査評価に基づきまして第一次提言をしようだいたしたわけでございます。もちろん御指摘のとおり、第一段階、第二段階あるいは第三段階におきましても、あるいはもうちょっと、たとえば知識の不足が指摘されたりすることはございますけれども、労使相寄って、そういう幾らか足らないところはあるけれども、総合的にはいわずにA段階、これは第一段階と言った場合もござい

ますけれども、三等航海士、三等機関士については運航士化してもよろしいという提言を私はしようだいたしたわけでございます。もちろんその過程で一〇〇%完全であったというのではない場合もあろうかと存じますけれども、すべてそういう点を踏まえた上で、私としては三等航海士及び三等機関士を運航士化してよろしいという御承認あるいは御提言をいただいたというふうに理解しております。

○小笠原貞子君 第三段階——いままでは第一、

第二段階ですね。第三段階の実験、九冊のうちの、その、またつとこれ全部読ましてもらったんです。そしたら丸丸。丸丸で調査員の評価というのが出ております。ここでも、狭水道通過における訓練ワッチオフサイードの航海士の作業として、見張り、テレグラフ操作等であったが、ワッチオフサイードとの併直のためワッチオフサイードがカバーしていた。しかもワッチオフサイードがアテンドしている関係上精神的な緊張感は見られないが、作業の流れや配慮について理解するにはより多くの経験が必要と思われるというふうに評価しているわけですね。それから同じく第三段階の実験で、これも観察の結果というのが出ております。これは丸丸、タンカーでございませう。これも主管者によればと、このところでもまだ十分だというのが出されているわけですね。だから、全体としては、一〇〇%までとは言わないけれどもおっしゃったように、非常に危険だと。非常に危険で、いろいろ出されている。だからこそ、マラッカ・シンガポール海峡を入るときには全部併直ないしは原職でやっているんだということですから、だからそういうふうな危険というものを私はここではつきり指摘しておかなければならないと、そう思うわけなんです。だから、簡単にこれでもう評価した、オーケーだというものではないということについてはそうだと思うんですが、簡単に一言お答えください。

○政府委員(鈴木登喜) 御指摘のとおり、物によ

つてはまた能力不足が見られるというような評価もございませう。ただ、その場合でも、発生頻度が低い作業や判断を必要とするような作業につきましては、ある程度これから経験を積み重ねることによつて解決し得るものもあるし、致命的なものでないの、今回法律的な諸制約、その他の制度的制約を排除するための法改正をしてよろしいという提案をいただいたわけでございます。それからもう一つは、これが近代化のすべてだ

というふうに御理解いただいているんじゃないかと推察するわけでありませうけれども、あくまでも近代化の初歩の段階でございまして、近代化はこれから何年も、あるいは場合によっては何十年も、新しい理想的な像を求めて近代化を進めていかねばいかぬものだろうと思ひます。したがいまして、私どものやっておりますのは本当の船員制度の近代化の入り口のことをやっておりますのでありまして、これからいろいろとまだまだ研究し、あるいは改正していかなくやいかぬ問題も御指摘のようにあるかと思ひます。その点につきましては十二分の注意をしておりますと思ひますけれども、現在の段階では、近代化委員会の方から第一次提言で御提案いただいておりますように、この程度の近代化は現在の実験の結果から大丈夫だというふうに理解しております。

○小笠原貞子君 そういふふうには判断されるけれども、私は事実に基づいて大変心配なところがあります。だから出されなかつた五冊と五隻分について、私はなお見たかつたわけですよ。この五隻分についてはもつとはつきりした問題指摘をされているんだらうと。それも出さないうままに大体大丈夫です、近代化委員会がそう言われましたからということでは、私は無責任過ぎるということとをこのところではつきり再度申し上げて、定員問題について移つていきたいと思ひます。

衆議院で指摘されましたけれども、乗組員十六名の将島丸それから能島丸という遠洋航海を行く貨物船がございませう。これは未組織船で、同時にマルシップでございませうが、改めて伺ひますが、これは法には触れないでございませうか。

○政府委員(鈴木登喜) お答えいたします。いま御指摘の将島丸、それから能島丸あたりは、十六名ぐらゐの乗組員で運航しているのは事実でございませう。ただ、十六名が法律違反かという点になりますと、これは違反と申し上げるわけにいかないと思ひます。これは十六名でも船舶職員法の定員を十分に満たしておりますし、船舶法上一応船舶法七十条で要求しております甲板

部員六名というのを十分に満たしておりますので、これを法律違反とするわけにはまいらないと思ひます。

○小笠原貞子君 いまおっしゃつたように、法定定員十六名を満たしているというところは確かだろうと思ひます。だから、違法ではない。ところが、機関部員はゼロでございませうね。それは好ましいとお思ひになりますか。

○政府委員(鈴木登喜) 機関部員ゼロとか、あるいはその点につきましては、実は船はそれぞれの航路、あるいは船の種類によりまして非常に千差万別でございまして、甲板部の方は比較的画一化しやすいものですが、一応七十条で六名と決めてあるわけではございませうけれども、機関部の方あるいは事務部の方は非常に千差万別でございませうので、なかなか法律上何名というふうに決めがたいものでございませう。ただ、われわれは六十九条に基づきまして、職員のオーバーワークにならぬかどうか、就業規則違反にならないかどうかという点に個別的なチェックはいたしますけれども、一概に十六名の定員をやっている船は不適正か不適正じゃないかと言われますと、これにつきましてはそれぞれ個別的な船じゃないとわからないと思ひます。

○小笠原貞子君 好ましいということはおっしゃれないというふうに思ひます。そうしますと、こういう船は今度の法改正の対象となるわけですか。

○政府委員(鈴木登喜) 法改正の対象は、まあ近代化問題のことだと存じますけれども、近代化問題につきまして、恐らくこの船は私個別的に具体的にチェックしておりますけれども、これから近代化船の指定基準というものを、船舶の設備の面から、それから乗組員の面から、それから先ほど申し上げましたような陸上支援体制の面から、細かな基準を近代化委員会あるいは中央労働委員会あるいは審議会の方に諮問しながら決めてまいりまして、実はまだ決まつておりませう設備の内容を比較しないと申し上げるわけにはまいりませうので、現在の段階でこれが指定されるかどうかという点につきましては、まことに恐縮でありますけれどもお答えできないと思ひます。

○小笠原貞子君 ところで、STCW条約の批准という点になりますと、外国での監督というものが相当厳しくなるといふことが言われているわけですね。十八名の乗組員を法を要するといふことになつておられるけれども、なぜ十八名の乗組員を法を要するといふ法を要するといふのか。その点労働基準課長は明白にいろいろおっしゃっているわけなんです。

これは昨年の十二月二十二日、海員組合で説明されているわけですね。それがこの「海員」という本の八十二年の三月号に載つていられるわけですね。この八十九ページなんです。

これは、申し上げましたように、十二月二十二日の海員組合の第五回法規対策委員会ですね。「運輸省の労働基準課長を招き、長時間、質疑応答を行った」というその内容が、速記でしやうね、記載されているわけですね。ここでおっしゃっているんですね、労働基準課長が、「実験船では原籍機関部の人々が甲板部の当直もやっております。これは従来船員法が考へていたことではない。それを正面から認めるためには、船員法体系として運輸大臣が指定する特別の要件を満たした船についてだけ、他部の当直をしてもよいということをはつきりさせておかないといけません。そうでないと外国へ行つて臨検を受けたとき、この船の当直体制はどうなつていられるのかということでトラブルの種になる。」というふうになつていられるのでございませうね。

○政府委員(鈴木登喜) これはSTCW条約と近代化の問題がちよつと絡んでおりますのでなんですけれども、STCW条約では、当直する者はこうこうこういう要件を満たした者でなければいけません。そのためには船員手帳の方に裏書きをはつきりしておけというふうなことを書いてございま

す。ところが、現在の法体制のままでいきますと一応……

○小笠原貞子君 中身は私読んでわかつておりますので、トラブルの対象に、トラブルの種になるということについて聞いてみたいわけですね。

○政府委員(鈴木登君) トラブルの対象になると思いますので、私どもは運航士の免許を発行いたしますときに、その裏書きとして、トラブルを起こさないようにSTCW条約に沿った裏書きをやりたいというふうに考えております。

○小笠原貞子君 これはここだけではなくて、今度は別の設問に答えていらつしやるわけですね。これは九十ページなんだけれども、ここでも、「在来船では機関部員が乗っているのが普通だと理解している。外国でも日本船の当直体制では機関部員が乗っているということに監督するであろう。ところが実験船では、機関部員ゼロだったというところになればトラブルが生ずるタネは多々あるだろう。」と、こういうふうになつていらつしやいますね。やっぱりそのとおりトラブルがあるということには御心配になつていらつしやるわけですね、その辺のところは。

○政府委員(鈴木登君) 近代化の方は、たとえばフランスとかあるいは北欧諸国は非常に進んだやり方をやっておりますけれども、全世界ではまだまだそういう従来の古い船を動かしているところがございます。古い船では、エンジンと書いてある船員手帳あるいは海員免許状を持っている人はエンジンのことしか見ない。あるいはオフィサーと書いてある免許状を持っている人はデッキのことしかしないというふうな理解をしておると思えます。したがって、たとえば運航士ではありますけれども、エンジンと書いてある書類を持っておる人は、外国へ行つたときに、航海当直を、甲板部の当直をやつておつたというふうな事態には、やはり外国ではこれはおかしいじゃないかということを言われるおそれがある。

の航海当直はできるんだということを裏書きすることによつて外国でのトラブルは避け得るだろうということに基づき標準課長は申し上げたんだらうと思ひます。

○小笠原貞子君 実験船の「実験基本計画」というのが出ておりますね。その「計画の前提」というところでは、どういふふうにおつしやつていいますか。私はこれを見させていただいたんですけれどもね。

○政府委員(鈴木登君) 先生御指摘の点は、船員制度近代化委員会の設置の趣旨のことだと存じますけれども、そこでは、一番大きな問題は、「わが国の船員が快適な労働環境の下でそのすぐれた知識及び技能を十分に活用して意欲的に職務を遂行できる新しい職務体制を整備するとともに、日本船員の運航する日本船舶が国際海運界において比重を増し、日本船員の職域が確保される条件を整備する」のが趣旨なんだということを書いてございます。

○小笠原貞子君 それはそのとおりです。私が言いましたのは、近代化委員会で「実験基本計画」というのがありまして、その二項に、「計画の前提」というのが書かれていたわけなんです。それを見ますと、いまお持ちいただいたと思ひますけれども、「当面は、現行船員制度の制度的枠組みは原則的に維持するも、必要に応じて実験期間中、当該船舶に限定して——ここから用ずることを考慮するものとする。」と、こういうふうな書かれてあるわけですよ。少なくとも現在の法規制にちよつと突つかかりがある。だから、弾力的に運用するということがここで言われているわけだと思ひます。

そこで、法改正の趣旨ということをおいいますと、るる言われていますように、国際競争力を強めるといふことですね。それから船員の地位向上を図つていくというわけですね。そういうことだつたら、先ほど十六名でも法違反ではない、そして法改正しなくてもいいと、こういうことになる

わけですね。そうすると、国際競争力を強めるといふことは、やっぱり船員費だとかいろいろのコストの問題がございまして。そうすると、だれが考えても、十八名で動かすよりも十六名で動かした方が安上がりだということはお話するわけでしょう。今度は地位向上という立場から考えると、十六名の方がどうしたつて労働条件というのは厳しくなるといふわけですね。そうすると、十六名で法違反ではないと。それじゃ何で十八名にしなきゃいけないのか。それで地位向上と言ひけれども、十六名の方が労働強化になるのに、何でその十六名の方を改正する必要があると、こういうことになるのか、ちよつと私は矛盾していると思ひんですけれども、その辺はどうなんですか。

○政府委員(鈴木登君) 現在大体近代化船で二十名余り、それから在来船につきましては三十名前後で運航しておるのが慣行でございまして。それから、いま先生お読みになられました「実験基本計画」と書いてありますけれども、労働協約につきましても、大体その辺のところを労働使間で話し合つて決めております。

それからもう一つ、法規的に弾力的に運用するという点につきましましては、実はやはり現在の法体系は甲板部の乗組員は甲板部の仕事だけをするという法体系に、慣習法も含めましてなつてございまして。ところがそれを、甲板部でありながら機関部の仕事をするという点につきましましてとか、あるいは労働協約上は二十数名で運航することになつては十八名で運航するといふのは、これは労働協約違反じゃないかという問題がございまして、労働使間で話し合ひまして、法規上あるいは労働協約上ちよつとおかしいところがあるけれども、それは実験のために目をつぶるんだということをも、そこで申し合わせたということになつておるわけでございます。

○小笠原貞子君 先ほど、十六名でも確かに法違反ではないわけですね。それで今度の改正で対象にする必要もないと、こういうことになりまして

しょう。今度一方十八名の実験船では、先ほどおつしやつたように、外国に行つたときにトラブルが起ることというところが考えられるから、だから法改正をするんだと、こうおつしやつたわけですね。そうすると、十六名で法違反でも何でもないと、十八名で行つても外国でトラブルを起こす心配があるところおつしやつた。では十六名のこの船が行つたときに外国でトラブルが起ることという心配はないんですか。

○政府委員(鈴木登君) 十六名で行きますときには、機関部の乗組員は機関部の仕事しかいたしません。甲板部の乗組員は甲板部の仕事しかいたしません。ところが近代化船になりますと、甲板部の乗組員が機関部の仕事をする、機関部の乗組員が甲板部の仕事をするということになります。そういったしますと、STCW条約上おかしいじゃないかという問題が出てくるので、何らかのそういう仕事をしてもいいんだという証明書を交付してあげないとトラブルが出てくるおそれがあるというわけでございます。

○小笠原貞子君 いろいろとあなたの立場に立つてのあなたの理論ということはおつたわけですよ。そういう理論が構築されるその根拠になつてゐるのは何だと言つと、まず人減らしということがあつて、そしてこれでは条約に引つかかるといふような問題、だからその人減らしを保証するために法律体系を今度は変えてつじつまを合わせなければならぬという、そういう論理の逆立ちになつてゐるわけですよ。逆に言ひますけれども、十八名体制でトラブルが起きないよう法改正すると、十六名船では、いまおつしやつたように、専門にこれは機関部の仕事をやっていますというふうなことでトラブルは起きないと、こうおつしやるわけですね。だから、やっぱり私はそこそこそこにはまず人減らしという目的があつて、そしてそれに国際条約にも違反しないようにということからいろいろな法改正ということ、まさに論理が逆立ちしているというふうな言わざるを得ないわけですね。だから、そういうまず人減らし

ありきではなくて、本当に船員の労働条件だとか、そして船舶運航の安全ということを考えますと、機関部員もしくは甲板部員というようものがきちっと位置づけられて、そして十分いろいろな差しきわがないというふうな、先に人減らしありきではなくて、このためには機関部員もきちっと置くというふうな前進的にとらえるということが必要だと、私は重ねてそういうふうな申し上げたいと思うんです。

○政府委員(鈴木重吉) まことに恐縮ではありますけれども、まず人減らしありきという点につきましては、私も実はそういうふうな考えておりません。一船舶に見ると、それは先生のおっしゃるとおりで定員の減という事態がありますけれども、もう少し森を見ていただきますと、全体としてやはり船員の職場の確保になるんだらうということがこの近代化の趣旨でございます。

この近代化の起こりましたのは、もう四十年代の初めごろから実はこの問題が起こってまいりまして、いろいろと先生の御指摘の問題を通じていろいろ議論を進めてまいりました。その結果、途中でいろいろと紆余曲折はございましたけれども、やはりけさほどから申しておりますように、日本船はほとんど少なくなつていく。それを放置しておくと、恐らくそのうちに外国用船のウェーが七〇%、八〇%にふえて、純粋の日本人の乗った日本船のウェーが一〇%とか二〇%に減つてしまつたらどうなるんだというところが労働使で話し合われたわけでございます。したがいまして、この機会にやはり船員制度を近代化して、そういう開発途上国の船あるいはそういうところの船に負けないような体質改善を図つていかにやいかぬじやないか、近代化船に相応した船員制度を設けにやいかぬじやないかという点で合意を見て、職場の確保という観点からこういうふうになつた次第でございます。

それからもう一つ、船員の社会的な地位と申しますか、そういう点につきましては、実は非常に最近ゆゆしい問題が出ておりまして、蛇足ではあ

りますけれども、商船大学とかあるいは商船高専あるいは海員学校の希望者が非常に少なくなつてまいりまして、定員割れというような事態が出てきております。これはなぜ出てきたのかといますと、やはり私は一番大きなのは、船員の職場が以前に比べて魅力のなくなつたせいじやないかと申します。魅力のなくなつたわけでございます。そういうふうな考えで働いておられる方々という方々から、いろいろと検討をいたしました結果、やはり船員という職場をもつと総合的な技術集団と申しますか、デッキのことだけしか知らない、あるいはエンジンのことだけしか知らないというふうなものじやなくて、船に関する限りすべてを知つておるというふうなそういう高級技術者になることによつて、船員の地位といふことが、魅力を高めて得るのだらうというふうなことからこの近代化の方策に入つたわけであります。いま申し上げましたように、船員の職場の確保と船員の地位の向上ということを目指しております。決して人減らしを、よろしく御理解いただきたいと思ひます。

○小笠原貞子君 確かに減つてますよね、希望する船員さんになつたというものが、これもゆゆしい問題だと思ひますよね。いまおっしゃつたように、高級の技術者になつてそして魅力ある職場になるというところは、私は大事だとおもうわけですよ。しかし、この近代化の中でやっぱり一つの大きな問題は、機関士と航海士というのを、両方の仕事ができるようにというので運輸士というふうな制度にいま進もうとしておられるわけですよ。

そこで、「船員制度近代化」によつて「近代化船は安全か」ということで、三等航海士の岡田卓三という名前が書いてありましたね。これは日本郵船の「航海士会報」というのをずっと私読ませていただきました。これを見てたら本当にこれは大変だということがわかつたわけです。これは

この人が実際に近代化の中でこの訓練教育を受けているということですよ。これ全部読んだら本当にわかつたのだらうと思ひますけれども、時間もございませんで、この中でちょっと抜粋して申し上げたいと思ひます。

この人が教育に入つた。7月20日頃でした。突然神戸海運局で8月中旬に乙一と甲二の海大近代化臨時試験を行うという情報が某社の人から伝わつて来まして。そして、「強引に臨時試験を、しかも海大の講習生のみを対象にして行わせる」ということで、まさに寝耳に水だつた。こういうことが書かれておられるわけですね。だけどとにかく試験を受けなきゃならない。とにかく文字を暗記することにしました。と、勉強しなきゃならないから、「意味がわからうとわかるまいと、とにかく効率が良いと書いてあれば、そのまま覚えるわけですよ。」と。これはそうですね、試験するときは全部暗記しますよね。そして、「ここで甲二機の筆記試験に合格し、職員法改正で免状になるようなことになつたらどうなるのかな、と考へてみました。」と。確かに頭で暗記して試験は通るかもしれない、だけど心配だと、こういうわけなんですね。「エンジンコントで、メータ類の監視を当直に入つて行つていて要求されることは、安全圏内にあるメーターを確認したりすることは、W/Oにも認識可能ですが(青マークがついていて)、その微みようなメータの変化の具合をさつと判断する能力は、W/Oにはゼロと言つて良いほどありません。目にみることでできない機関の異常音、わずかな温度、圧力の変化を感じて未然に機器の大きなトラブルを防ぐ能力は、とてもじやないけどありますね。明らかにメータが安全圏をはずれていれば異常がわかるけど、そのような時は機械は大きなトラブルを引き起している」という状態で、変わつてくるわけですよ、ランプがついたり。そして今度また書いてあります、「反対にW/Oは、異常を生じたことがメータ類のみからしか判断でき

ないわけで、その原因となるとまるつきりお手上げの状態です。」というふうな書かれておられます。そして、また云々書かれて、「しかし現段階の近代化を見ると、極端な言い方をすれば、安全運航を根本からひっくり返していると思ひます。安全運航がします。見方によつてはW/Oなどと名前がついていますが、船をまるつきり知らない人に三ヶ月の座学と四ヶ月の実習をさせて、はい、船の当直をしてください。」というのと同じようなもの」だ、こういうふうな言つておられるわけですよ。

「このまま近代化が進んでいくと、超人的な人が試験でできたのだから守備範囲として組込んで可

能だ、なんてことになりそうで恐しくて仕方ありません。」と。こういうふうな実際に試験を受けて、そしてあなたは大丈夫大丈夫と言われても不安だ、こうなつてくるわけですよ。

だから、私は局長と立場は違ひますわ。私はどう見ても、これを分析すればするほど今度の中身というのは、まず人減らしというのの先に立つて、これをどうつじつまを合わせるかということになつておる。そして、確かに機関士だけではなくて航海士も、できれば通信の方もみんなわかるような、そういう高度な技術を持った、そういう人が必要だというのはわかるんです。しかし、そういう人たちが本当に実力を持つてできるような、そういう準備があつて初めて移るといふのが筋だと思ひます。しかし、そういう準備も十分なまま実際に参加している人がこんな不安を持つたまま、だからすべて法が先だということになると、私が何度も指摘しましたように、これは決して安全だとか何とかにはつながらない、非常に不安だ、だからどうしてもこれは私はどっちへ転んでも賛成できないんだということ、再度、しかも十分資料もお出しにならない中でこういうふうなことを私は認めるわけにはいかないということをはつきり申し上げて、そして先ほど申し上げたように、審議してくれとおっしゃるならば審議に必要な資料というものは事前に当然お出しになるべきです、その辺のところは。大

臣、ひとつそこを聞いていただきたいんですが、私も、こんなに審議してくれと言いつても、資料も出さないで、そしてわんわんさつきも時間となるようなことで、私は姿勢を疑わざるを得ないわけですね。そういう姿勢だからこそ私はいろんな心配が出てくるというのを申し上げておきたいわけなんです。だから、本当に国会を——たまたま近代化委員会ですと、官公労使でできたんだからと言ふんだら、国会は要らないわけでは、そう、そういう意味で国会というものを、そしてこの専門を扱っている委員会に対して、私は謙虚な気持ちでやっていたか、これはまさに国民個人を冒瀆するだけではないかと、国会議員個人に対する背信行為だということを最後に重ねて申し上げて、大臣としてもきょうるお聞きいただいたと思ひますけれども、こういう姿勢でやられては困るということについて御所見を承つて、終わりたいと思ひます。

○国務大臣(小坂徳三郎君) 小笠原委員の御発言の内容は、逐一、十分承りました。

また、一言だけ申し上げたいのでありますが、決して運輸省として御審議の妨げになるようなつもりはなかったということだけは御信頼をいただきたいと思います。また、そうしたことのないうちに今後十分注意してまいりたいと思ひます。

○柳澤錬造君 いま大変大事な質疑が行われていましたので、それに関連をして、若干、大臣なり、特にむしろこれは海運局長が人ごとみないにいまの話聞いてから私はよくないと思ひます。

この法律の趣旨というのは、ここにもう皆さん方が書いておられるように、日本船の国際競争力というものが昭和四十年代から低下してきた、そしてこの日本船の国際競争力の回復というのが緊急課題だ、そのために近代化に取り組みになつておられるんだと思ひます。同時に、この中にあるように、わが国の優秀な船員が快適な労働環境のもとでそのすぐれた技能を十分活用して日本人船員

の職域を確保する、そういうものをつくっていくんだと言っているわけなんです。これは明らかにやつぱり矛盾したものが織り込まれていることは事実なわけですよ。それをどうやって調和をしていくかというのがこの法律の大事なところであり、また皆さん方のこれからの仕事だと思ひます。ですから、その前提に立つてやつぱりきちんとしていただきた御答弁していただけたらいいんじゃないかと、そのことは何かというならば、先ほどこれは船員局長も言つたけれども、日本船がどんどん減つてしまつてしまつて、何と千四百万総トンというものは確保するんですよ、それが大前提にあるわけですよ。それが昭和三十年のときは輸出が四三・五%、輸入が五二・一%あったものが、五十五年では輸出が二〇・三%、輸入が三七・四%に低下してしまつた、もうこれは大変なことなんです。だからそういう点でもつて三千四百万トン体制も維持をし、その積み取り比率もつと回復をいたしますというその前提を掲げて、そのために近代化もやるんです、それで決て人減らしてはならないんです、むしろ日本人船員の人たちのもつと働ける場をつくつてふやうにいけるよ、そういう職域の確保も私たちがはがらばることを考えているんですよ、その大前提なるものをきちんと掲げていってくださることをいけないうのであつて、まずそこを明確に御見解をお聞かせをいただきたいんです。

○国務大臣(小坂徳三郎君) 柳澤委員のたゞいま仰せられたとおりでありまして、今度のこの改正案はやはり明治以来の長年の伝統の中にあつて、非常に優秀、有能な日本人の船員の能力というものが、現在までの法体系の中では十分に発揮し得ない、これがたゞた資金が外国に比べて高いんだとか何とかいうこと以上により重要なことは、有能な方々の能力を十分發揮できるように体系にしたいというのがそもそもの発想でございます。またさらに、日本の外航船舶そのものの比率を

なるべく日本の旗のもとに行いたい、これは国民的な一つの願望であると思ひますが、毎年それが減少している、これに歯止めをかけるべく、ちやいけな、そこに一つの経済性の問題が出てくると思ひますが、いま御指摘の基本的ラインを外すことなしに、かつまたわれわれの期待する船腹の確保というのをぜひやっていきたい、この法律案はそういうことに対する一つの、野心的と言つてはあれでございすが、いわゆる冒険的であるかもしれないが、試みを述べたいと思ひます。御理解を賜りたいと思ひます。

○柳澤錬造君 大臣からそういう御答弁をいただいて、その基本を踏み外さないようにどうかお取り組みをいただきたいと思ひます。

次に、何だかんだ言つても近代化によつて一隻の乗組員が減ることはもう間違いないわけなんです、いわゆる職域をふやしてという人たちに乗つていただけるようにいたしますと言つておられるわけなんです、具体的にどういふことをお考へになつていくのか、それでこの近代化をどう進めていくのか、政府としての役割は何があるのかというところについてお答えをいただきたいと思ひます。

○政府委員(鈴木登君) 実は私も、いま大臣も答へられましたとおり、この近代化問題をできるだけ推進すれば日本船もふえるだろうという一つの労使の合意のもとに、役所が労使の合意の調停者と申しますか、中に立つてお互いの意見がうまく調停の合うように私どもは役所の立場というものをやっております。

ただ、それだけで済ませて抽象的でありまして、れども、さらに別途、海運造船合理化審議会の方でも、運輸省といたしましては、日本船をふやすんだ、従来のように外国用船にだけ過度の期待をせずに、もつと日本船をふやしていくのだという決定もいたしておりますし、その決定もわれわれは、いわば船員の職域の確保に対する非常に大き

なサポートだというふうな期待を持つて見ておりますし、それから、いま申しましたとおり、私も、労使がそういうふうな合意した以上は、恐らく使用者側もそういう線で進んでいただけるだろうというところで、私もはその間にいろいろと行政指導してまいつて、日本船のふえるような努力をしてまいりたいというふうな考へております。

○柳澤錬造君 積極的にそういうことを進めていただきたいと思ひます。

そして次に触れていきたいことは、この近代化制度を適用するには、船舶の設備とか陸上からの支援体制とか、いろいろそういうものについて一つの基準があるわけですよ。それで、この基準に適合する船舶を指定するわけだけれども、船員法の方ではこれは運輸大臣が指定をなさるわけだけれども、船舶職員法の方では大臣の指定がないので、何でもなんことになつてたのか。これは大したことでないんだけれども、船員法が大臣の指定なら、船舶職員法の方もやつぱり大臣の指定にしておくべきだと思ひます。

それから同時に、大臣が御指定をなさるにつけても、独断でということではないと思ひます、その点が恐らく近代化委員会にかけるとか何かをなさると思ひます、その辺はどういふお考へで、言うならどういふ手続を経て最終的には運輸大臣が指定というふうなことをなさるといふことを考えているかです。

○政府委員(鈴木登君) たゞいま御質問の点は、船員法の七十二条の三の新しいいわゆる近代化特例という条文では、近代化を適用する船舶は運輸大臣が指定するとなつておるのに対して、船舶職員法の方のいわゆる近代化の規定であります第二條の第三項の方では、「運輸省令で定める基準に適合する船舶」とだけで、運輸大臣の指定というものが入っていないのじゃないかという御指摘だろうと思ひます。

実は私も、当初の案では、船員中央労働委員会あるいは海上安全船員教育審議会の方で御提出

しましたものでは、この七十二条の三の船員法の方、それから二条の船舶職員法の方も同じ指定制度をとっていただけであります。ところが、この条文の関係上、船員法の方はあくまでもその運航員というのは例外的な制度だというふうな書き方をしておりますのに対して、船舶職員法の運航士の方は、そういう点で法律で認められた一つの職制だというふうな書き方になってござい

ます。これは、いろいろと運航員の方は試験とかそういう問題が特に関係ないので対しまして、運航士の方は試験というふうなことが絡んでまいりますので、そういうふうになつたわけでありま

すけれども、そもそも例外規定的なものは指定制度になじむけれども、原則規定的なものはそういう指定制度になじまないんだというふうな法制局の方の指摘もございまして、船員法の方は、こういうふうな法文上はつきりと運輸大臣で指定するといふふうな文句を入れたわけでありま

すけれども、職員法の方はそういう文句は入り得なかつたわけでございます。ただ職員法の方も、そういう文句は入れませんでしたけれども、私どもの方は、何らかの形で命令で運輸大臣のそういう指定制度に準じた制度を採用したいと思っております。そういたしませんと、具体的な例で申しまして、船員法上はこれは近代化船に指定されておるけれども、船舶法上の方は指定されないというふうな変な事態が出てまいりますので、私どもの方は、船員法と船舶職員法と平仄を合わせて、いよいよあいに働いていきますように、両方ともそういう制度は採用していただきたいというふうに考えております。

○柳澤錬造君　じゃ、いまここで直せとは申し上げませんが、一応運用上ではどちらも大臣の指定でやるんだというふうな運用をしてまいりますという、そういう見解と判断してよろしいでしょうか。

それからもう一ついまお聞きしたのは、大臣が指定と言つても、大臣が独断でということではなくて、近代化委員会にかけるとか何とかが行われる

と思うんですけれども、その辺のお考えはどうなつておるんですか。

○政府委員(鈴木重君)　法律に基づく省令あるいは政令でございまして、指定という言葉を使えるかどうかはこれから検討してまいりますけれども、それに準じた制度というものはとつていくということはお約束申し上げたいと思ひます。

それからもう一つ、指定にしまして、それそれに準ずる制度にいたしまして、それをやりま

すときには、これは労働委員会あるいは審議会の答申の中でもそれは特にコメントされてござい

すけれども、私どもは労使の意見を十二分に尊重してやつてまいりたいと思ひます。○柳澤錬造君　次にお聞きしていきたいのは、この新しい制度を適用する船舶というのは、安全が確認された船舶に限定すべきであつて、そういう点に立つたときは、タンカーの方は十分に行われていないわけですから、当面はまだ適用にならない。それで、実験が行われて、もうタンカーの方も大丈夫だということになつてから指定すべきだと思ひますけれども、その辺がどういうふうになつておるのか。

それから、これは午前もちよつと出ておりましたので、陸上支援体制、それらについてももう少しある程度具体的に、詳細にお決めをしておいていただかないといけません。○委員長退席、理事黒柳明君着席

特に陸上支援体制というのは、近代化四原則の一つに入つておるんですから、そういう点でどういふことを意味し、どういふことを陸上の方にやらせようとしておるのかということ、ある程度具体化しておいてもらわないと困るんですが、その点はいかがですか。

○政府委員(鈴木重君)　タンカーの点につきましては、実は十四隻のうち六隻がタンカーでございまして、やはりタンカーの安全というのは、ほかの船より以上に海洋汚染の關係上重要なものでございまして、十四隻のうち六隻をタンカーに割

り振つてございます。ただ、先ほど御指摘いただきましたとおり、いわゆる狭水道の航行という点につきましては、まだいろいろと実験の点で済ましていない場合もござい

ますけれども、この点につきましてもこれからどんどん実験を進めていきまして、まだ近代化はほんの入り口の段階でございまして、これから非常に奥の深いところ

にどんどん進んでまいりたいと思ひます。その点につきましては十分の考慮をいたしたいと思ひます。ただ、タンカーだけを近代化の適用を外すということにつきましては、先ほど申しましたように、近代化船十四隻のうち六隻が占めておりまして、その結果として第一次建議を

ちようだいいたしましたので、私どもは現在のところほかの船と同様にタンカーを処理してまいりたいというふうに考えております。

それから第二番目の点につきましては、陸上支援の点につきましては、実はこれははつきり申しまして、大手の船会社は陸上支援がしつかりしておる。それから小さな船会社とい

いますか、中小の船会社はなかなかそういう点ではちよつと心とないというふうな点もござい

ます。○理事黒柳明君退席、委員長着席

したが、いま私どもは、これから中小につきましても何か共同化するように、協業化とい

いますか、共同化することによりましてそういう陸上支援体制を整備できるだけ図つてまいりたいというふうに考えておる次第でござい

ます。○柳澤錬造君　局長おっしゃるとおりで、大手はそれほど心配はないし、また組合もきちんとしてゐるから、いいかげんなことをしていればそれじややらないよということと終つちやうけれども、中小というクラスになるとそういうわけにいかないから、それは結局乗組員が向こうへ行つてまた自分がやらざるを得ないということになつてしまふので、ぜひ具体的にお決

めをいたしたいと思ひます。それで今度は、船員局長、これももういろいろさつきから話が出ておるんだけれども、船員制度の近代化委員会がつくられて五年で

すか、もういまになると。船員局長として、この近代化委員会をつくつて効果があつた、価値があつたという御判断をなさつておるんですか。それとも、余分なものができたりが迷惑だと思つておるんですか。その辺の御判断をお聞かせをいた

したい。○政府委員(鈴木重君)　船員制度近代化委員会自体に対する評価かと存じますが、私はやはり五十二年に船員制度近代化調査委員会をつくつていただきました、それを五十四年にその調査をとりまして近代化委員会というふうに名称を変更いたしました、それ

でもつて現在の実験の検証ということをお願いしているわけですが、こういう点ではやはり一番いいのは、官公労使が集まつたそういう場でこ

ういふ問題を決めていくべきです。そういう点では非常に御貢獻いただいたと思つて高く評価して

おります。ただ、これからいろいろと近代化の実験をさらに進めていく過程で、いわゆる近代化船の指定と

かいうような問題がいろいろと出てまいります。そういう指定といふものは非常に公権力の行使に似たようなことでございまして、これは運輸大臣の指定という形にしておりますけれども、やはりそれはその過程で運輸大臣の指定いたします前の段階で、いろいろとそういう機

う労使の編成しております組織の御意見を伺いながらやっております。ただその過程で、余りにもたとえ専門的にならないように十二分に私の方でもいろいろ注意しながら、その存在価値は高く評価いたしますけれども、その辺の点を十二分に私は近代化委員会の中で自制していただきたい。そうすることがこの近代化委員会を長持ちさせ、公平な機関として存続させるための一番大事な方策だということに考えております。

○柳澤謙造君 大変高く評価なさっているんで、それとも局長がおっしゃったように、政労公使ですか、この四者構成というものが非常に役立っていることだと思ふ。だからそういう点に立ちますと、船員局長の諮問機関ではなくて、たとえば大臣の諮問機関にするとか、何かもうちょっと格上げをして、そうするとますます近代化委員会というものが重みを持つし、その委員会に出てくるメンバーもそういう自分たちの役割りということを重要視をしていると考えてやると思ふんですよ。そういうことについてはどうですか。

○政府委員（鈴木登喜） 近代化委員会を大臣の諮問機関に格上げしたらどうかという御提案でございますけれども、実は大臣の諮問機関といたしましてはすでに船員中央労働委員会があり、あるいは海上安全船員教育審議会がございます。その上にさらにこれを大臣の諮問機関にするということにつきましては、やはり現在の行政機構改革といえますが、安上がりの政府といえますが、そういう点では非常にむずかしい問題でございます。したがって、御指摘の点は十二分に検討いたしたいと思ひますけれども、たとえばの話が、海上安全船員教育審議会の一部門にするとか、あるいは中央労働委員会の一部門にするとかいう方法も踏まえまして十二分に検討いたしたいとは思ひますけれども、この組織をそのままに運輸大臣の諮問機関としての行政機関にするということは非常に困難ですので、別途いろいろ方法を検討してまいりたいと思ひますけれども、その辺よろ

しく御理解いただきたいと思ひます。

○柳澤謙造君 船員中央労働委員会は大臣の諮問機関じゃないですか、これは局長直しておいていただかなければいけません。だから決して私無理言っているわけじゃないんです。それで、近代化委員会を開いてもその中でよくよくくしくくして、なかなか余り委員会の効果が上がらないというならば、これはまたあつてもなくてもいいようなことになつてしまふけれども、むしろ非常にうまくいっている、局長自身が高く評価すると言ふんだから、だつたらなおのこと、もう少し、権威なんて言うのとちよつと言葉が大きなにすれば、少なくとも大臣の諮問機関ぐらいにして、それでそこへ出てきていただけるメンバーもそれなりにやはり発言をせよというものはやつた方がいいんじゃないかと思ふんです。大臣どうなんですか、このことについては。

○国務大臣（小坂徳三郎君） 委員も大変にこの委員会に対して高い評価をなすつていて、われわれも大変高い評価をしておるのでございますが、いま局長からお答え申し上げたように、なかなかこの行政内部の問題がございまして、実質的に非常に高く評価をしておるということで、また今後、いろいろな委員のお話もございまして、検討をさせていただきますと思ひます。

○柳澤謙造君 検討してください。

ただ、局長が言っている、いま行政改革をやつて安上がりの政府が云々だからという、それはぐあいが悪いんです。この理由にはならぬです。よくそこはなにしてください、そんなものはむだなものはいっぱいあるんです。別にそれをしたからといってお金がかかるわけじゃないです、だから、そういう何かこの言いわけみたいな答弁は余りなさないで、いま大臣から御検討をさせていただきたくて、すなわち、そういう形で検討していただくことで終わらしていただきます。

次に、いろいろこの近代化にかかわる命令事項というふうなことが出てきて、この扱いをどのよ

うにお考えになつていのか。少なくともその道のベテランで構成している近代化委員会、いま局長が強く評価をされているというふうなところがあるから、そういうようなところで相談をして、合意を得た上でそういう命令が出ていくようなことを考えているのか。またそうされることはいろいろの問題が円滑に進む方法だと思ふんですけれども、その辺のいろいろ命令事項と言つていふことの扱いをどうするつもりなのか、お聞かせをいただきたいです。

○政府委員（鈴木登喜） 御指摘のとおり、この新しい改正法には命令というものが非常に多ございまして、けさも申し上げたように数カ所出てまゐつております。それで、もちろんこの命令を制定いたしますときには、私も労使の御意見を十二分に尊重してやつていきたいと思ひます。

先ほどの、まことに恐縮ですが、船員中央労働委員会の方も、実は船員中央労働委員会は二つの職務がございまして、一つは仲裁機関であると同時に、もう一つはやはり船員法、最低賃金法の運輸大臣の諮問機関に法律上なつてございまして、必ず船員法を改正するときは、船員法の関連の事項を実施するときは船員中央労働委員会の意見を聞けというふうになつてございまして、それから船舶職員法につきましても、今回船舶職員法を改正いたしました、船舶職員法関係の法改正あるいは政省令の改正をするときには海上安全船員教育審議会の意見を聞いてやるようにというふうな法律を改正いたしましたので、今後とも、船員法につきましても労働委員会の、それから職員法につきましても同審議会の御意見を尊重しながらやつてまいりたいと思ひます。ただその際に、近代化の問題につきましても御指摘のとおり近代化委員会の御意見をその前段階で十分に尊重してやつてまいりたいと思ひます。

○柳澤謙造君 別にこれらぬけれども、局長、そのところもあなたの答弁というのは一言多いので、その目的のために船員中央労働委員会ができたんじゃないんだ。船員中央労働委員会があつて、たまたまそういう機関があるから、じゃこの問題の船員法についてはそこでやつていただくじゃないかということなんです。別に本末転倒とまでは言いませんけれども、そういう一言余分な答弁はお控えをいただきます。

それで次に聞きたいのは、これも先ほど出ておりました、ただ、航海士と機関士を今度は一緒にして運輸士にされるわけなんです、欧州の方がこの七月からポートステート・コントロールを実施をするといつて、十四カ国でやるというから相当広範囲な国々が実施をするわけでしょう。先ほど局長の御答弁では、身分証明書というのか、その裏側に証明をして、あちらでもしものときにそれを見て心配ないようになっていますというところなんですけれども、それでもどうなんですか、私も若干気になるんですけれども、語学の関係その他から言つても、どこの国でも全部きちんとその方法が理解ができるような状態にあるとは限らないし、ですから、せつかくこういう改革をやつて、日本とす

るならば近代化の道でこういうことを進んでやつていけるんだという点で誤解を受けないように、運輸省なら運輸省の方から関係の政府の方にそういうことについて通知を出して、そして誤解をしないように取り扱つてくれというふうなことが、そういう扱いでもなさつたら乗組員の皆さん方も心配なしに行けると思ふけれども、その辺のお考えはどうでしょう。

○政府委員（鈴木登喜） お答えいたします。

まことにごもっともな御指摘をいただきました。恐縮でございます。私も実は、あと本法案につきますと御決をいただきますれば、一年以内に施行ということになっておりますので、その段階でできるだけ早く関係各国にも通報をしようと思つておるところでございますけれども、できるだけ御指示のとおり早くそういう措置をとらせていただきますと思ひます。

なお、この点につきましては、IMCOあたりでたびたび会議がございまして、そういう席では私ども、別途、わが国はこういう実験をし、こ

う、たまたまそういう機関があるから、じゃこの問題の船員法についてはそこでやつていただくじゃないかということなんです。別に本末転倒とまでは言いませんけれども、そういう一言余分な答弁はお控えをいただきます。

それで次に聞きたいのは、これも先ほど出ておりました、ただ、航海士と機関士を今度は一緒にして運輸士にされるわけなんです、欧州の方がこの七月からポートステート・コントロールを実施をするといつて、十四カ国でやるというから相当広範囲な国々が実施をするわけでしょう。先ほど局長の御答弁では、身分証明書というのか、その裏側に証明をして、あちらでもしものときにそれを見て心配ないようになっていますというところなんですけれども、それでもどうなんですか、私も若干気になるんですけれども、語学の関係その他から言つても、どこの国でも全部きちんとその方法が理解ができるような状態にあるとは限らないし、ですから、せつかくこういう改革をやつて、日本とす

ういう点で方向づけをしておるんだということは常に報告してございすけれども、全世界の国に行き渡っておるかとはまだ確信ございせんので、できるだけ早くそういう措置をとらしていただきたいと思います。

○柳澤録造君 ぜひそのようなお取り計らいをいただきたいと思ひます。

それから、まだ全部じゃないんだけれども、いわゆる航海士と機関士を一緒にして運航士にするというのが近代化のいまの第一段階で入つていくわけだ。そうしていくと、これはまだとてもじゃない、すぐじゃないと思ひますが、将来は、何となく下関係の、いま線が引かれていて、あの辺も取つておつちやつて何か一つの名前にするようなことをお考えになつてゐるのかどうか、その点はどうか。

○政府委員(鈴木登君) お答えいたします。

実はその点につきましては、やはり近代化委員会の中で、とにかく働きやすい職場、魅力ある職場に変えていくということが近代化委員会の一の目的として掲げられておりますので、やはり最終的にはそういう方向に、職員と部員との区別が完全に取られまして、そういうふうな方向に進んでいくものと存じます。ただ、現在のところはまだそこを言つておりませんので、部員は部員の甲・機の区別の取り扱い、あるいは職員は職員での甲・機の区別の取り扱いということでございす。ただ、萌芽といひますと萌芽らしいものがございまして、新しく今回の採用いたしました運航士の中では、部員でそういう運航士の免状を取られた方は一応職員として職員法上の適用をするというふうな措置をとつてございすので、その点につきましては、これは職員と部員との間の障壁を取り払ふ一つの萌芽といひますか、そういうものかと思ひます。

○柳澤録造君 じゃ次へ進ましてもらつて、船舶職員の配乗表、いままではこれは法律できちん

定められてきたんですが、今度は改正案では何か政令にしようとかというふうになつてゐる。近代化船はいまやつてゐるのだつてごく一部なわけでしょう。あと在来船というのは、漁船を含めたら圧倒的に従来の在来船の方が多いいんですから、そういう点からいくと、配乗表というものはやはりきちんとして法律で決めておいて、それで近代化船のこちらの方が乗組員の数が増えるわけですから、そつちが特例ですよというふうな扱いでやつていく方がいんだと思ひますけれども、その辺のお考えはどうなんですか。

○政府委員(鈴木登君) 実は今回の法改正に伴ひまして、配乗表を従来法律で決めておりましたのを政令に落としましたのは、その配乗表の中身とおり、非常に技術的専門的なことでございすので、この際、一般のわが国の法令の慣習といひますか、あり方に従ひましてこれを政令に落とした次第でございす。この点につきましては、諸外国も立憲法の法律という形で決めておる例はほとんどございせんので、ほとんど行政府の定める命令にゆだねておるのが世界の通例でございす。したがひまして、私どもも今回の法改正に際しましてそれを政令にゆだねたということでございす。

それからもう一つは、先ほどから御説明申し上げております運航士の制度を、あるいは運航員の制度を初めといたしまして近代化の問題、特に職員法に關係するのは運航士の制度でありすけれども、これが現在のところは三等航海士及び三等機関士について——これはまだ政省令の段階でございすので単なる私の素案でございども、審議会の御意見を聞きながら、そういうところへだけ適用するべく決めてまいりたいと思ひます。これがさらに近代化実験が進みまして、それを二等クラスにもそういう運航士の制度を採用するということになりまして、これを法律で決めておりますと、また法律を改正せにやいかぬと。これは国会提出でございせんので、近代化の趣旨から考え

て、スムーズにそういう制度を実現していこうというためには、やはり法律よりも政令の方が適當ではなからうかというふうな感じから、これを政令に落とさしていただいたようなわけでございす。

ただその際に、在来のものはそのまま法律に残しておいて、近代化の特例だけを政令にゆだねたらどうかという御提案だと存じますけれども、もとと政令の別表の内容は、まあ形式的なものかもしれないけれども、近代化船も在来船もほとんど同じような表現でございすし、近代化船だけを政令でし、それからその他を法律ですといううのは法律のたてまえ上非常にむづかしいと存じます。

それからもう一つは、時期はどれくらいかわかりませんけれども、これから近代化船がどんどんどんふえていくと、いずれはまた近代化船と在来船が逆転する時代も来ようかと思ひますけれども、そういう点で、そういうことを考えますと、やはり両方とも法律なら法律、政令なら政令というふうな合せておく方が妥當であるという考え方から、両方とも政令に合せてやうな次第でございす。

○柳澤録造君 このところはまだ少し意見が食い違ふところで、近代化船と在来船で逆転するきがなつてそれは局長言われたつて、とてもじゃないけれども、第一、局長が運輸省の中にそのころいるかどうかかわかりやせぬのですから、そこまでお考えになるのなら、この法体系全体がこんなことではいかぬかということになつちやうんで、これはまた後で、もうちょっと時間があれば御質問もして、もう少し掘り下げてみたいと思ひます。

次に、これは大臣もよくお聞きになつておつていただきたいことなんですが、小型船の定員ですね。特に七百トン未満というのは法律で定められていないんです。どういふふうなことをやるかという点で、若干これは大臣にも聞いていた

を述べたいと思ひますが、昭和五十五年度の海上保安庁の調べたものでは、貨物船の海難事故が四百四十三件あつたんです。その中で百トンから五百トン未満の船の事故というものが二百七十九件、六割が海難事故に遭つてゐるわけなんです。

そして、これはもう鈴木さんの方の船舶局の方でお調べになつておるデータからなしたんだけれども、内航船の資料によりまして、五百トンクラスを五、六人で運航してゐるものがどのくらいあるかというところと五、六人だと。正確に配置についていけば大体八人ぐらいが必要になつてくる。それが大体五、六人で運航されてゐる。そして二時間や三時間ならそれは問題はないんだけれども、一つの区間の航海が二十四時間から四十八時間というものが二六・二%、四十八時間から七十二時間というものが一五・七%もある。だから、とてもじゃないけれども当直の基準なんか守れないわけなんだ。

だから、そういう点でいろいろ近代化もやらないかぬけれども、同時に船の運航というものの、昔のように二百トンや三百トンの船ならばその辺二、三時間のところを行つたり来たりするぐらいで、そんな二十四時間四十八時間も走るわけがないんですけれども、それだけいまは変わつちやつてゐるわけなんです。ですから、そういうことを考えていつたときに、少なくともそれだけ長時間走るのならば当直が配置につけるだけのそういう体制の乗組員がいなくちゃいけない。だから、それをやつぱりある程度小型船についての定員というものを決めたいと思ひます。

○政府委員(鈴木登君) 先生御指摘のとおり、小型船の方は比較的大型船に比べて海難の発生率が高いのは事実でございす。特に私どもの持つております資料では、百トンから五百トン四、四%、五百トンから千トン六・一%ということ、三千トンから一万トンの二・八%あるいは一万トンから三万トンの一・八%に比べて高い

数字が出てございます。これは漁船船主が多うございまして、われわれとしてはいろいろと指導しておるわけでありまして、なかなか事故が減らずに非常にゆゆしい問題だと思っております。

ただ、具体的にじゃ定員の法定化によってそれを処理するというにつきましては、実はいま数字を示したそういう船は隻数としてしましても非常に膨大な隻数になっておまして、二十トンから百トンは五十五年度で一万二千隻、それから百トンから五百トンが一萬隻というふうな数字でございます。この非常に膨大な数字の小型船がそれぞれ就航実態が全部非常にばらばら、アンパランスだということで、この中には漁船があり貨物船あり、あるいは小型旅客船ありということで、非常なばらばらな数字でございます。それをわれわれの方が一挙に一律に定員を決めるといいますことは非常にむずかしいございまして、それで実はその定員の決定は、船舶所有者とそれから乗組員との話し合いによって決めるようにと、その際には労働時間が過重にならないような決め方をするようにということで決めておるわけでございます。具体的に、そのための運輸省令を、小型船等に乗り組む海員の労働時間及び休日に関する省令ということで、その辺の基準も一応決めて行政指導しているわけでございます。

ただ、いま申しましたように、そこまではやっておりまされども、それ以上立ち入って定員を決めるということにつきましては、事実上区々ばらばらでございまして不可能でございますので、私どもは今後そういう事故が起こらないように、あるいは適正な員数で運航されるように十二分の行政指導をやつてまいりたいというふうに思っております。

○柳澤謙造君 大臣、お聞きのように、それでいまも一萬何千隻なんて、それは戦後大手の船会社というものは企業合併、いわゆる集中合理化させたわけですね。ところが、むしろ問題はそういう小さい船を持つておる船会社、圧倒的に一杯

船主なんです。それで一杯だけ自分が持つて、それで、言えれば好き勝手と言つちやおかしいけれども、荷主を探してそういう形をやつておるんですから、そういう点で言うならば、先ほど明治以来のと大臣も御答弁の中で触れたように、あの辺のところだけがそういう点では明治以来の一つの慣習みたいなのが取り残されちやつておる。ですから、そういう面から、これはもういま局長がおっしゃる通りに、どうこうせいと言つても簡単にはできないことではないかとわかつておる。しかも、手に負えないことだと言つておるやうな言ひでも放任しとくがゆえに、いつまでたつても言ひなればその辺の近代化が進まないでいるわけですから、その点はこれ以上無理を言おうとは思ひませんけれども、あとは本気になつて、局長いいますか、言われたとおりちゃんと行政指導をして、そしてあやうばり局長は言われたとおり実際に実行したと、そういうことの認められるようにしていつていただきたい。

それで、もうそういう小さいところですから、労働組合もない。労働組合がちゃんとしておるところだつたらそこで労使が協議して、こんなもの四人や、五人ではどうにもならぬから七人にしてくれ、どうだつて言つて話ができる場合も、そういうこともできない。それから、就業規則がどうだこうだと言つたつて、そんな五人や六人の一杯船主でやつておるところだつたら、就業規則も何も義務づけられることがなくなつておる。だから、非常に一面でそういう近代化を言つてやつておるまたその裏というか、取り残されたところがあるのだということをどうか御理解をいただきたい。この問題はぜひとも取り組みいただきたい。本間に、局長、ひとつあらゆる種類のそういうものの航路別なりトン数別、条件に分けて一つの定員のモデルでもつくつてみて、それでこういううぐあいでどうかということを考えていただきたいと思ふんです。それを要望します。

それから次に、STCW条約の柱の一つというのがやつぱりあの旗国主義だと思ふんです。日本の国は実質的にはもう世界一の海運国なんです。この条約はもう今度は批准するわけだけれども、やはり厳守をしないかやいけなやいと思ふんだけれども、その辺の心構えはどの程度になつておるんですか。

○政府委員(鈴木登喜) 私どもは、STCW条約の制定につきましましては、当初からIMCOの中でもかなり積極的に参加いたしまして、率先してこの点につきましましては賛成しておりますし、かなりIMCOの中でもリーダーシップをとつてまいつたわけでございまして、そういうことである以上、私どもでもできるだけ八方に先駆けてこのSTCW条約の批准をお願いいたしまして、これを世界の国に先駆けて率先して実施していこうということ、今回御提案申し上げたわけでございまして、したがしまして、私どもはこの条約を十二分に厳格に実施してまいりたいと思ひます。

ただ、現在の職員法とそれからSTCW条約の要求しておる基準というものはやはり幾らかギャップがございまして、私どもの船舶職員法の方がむしろ上の線を進んでいるというふうに私も理解してございまして、したがしまして、マルシップにつきましまして、いま直ちにその条約よりも上の線をいつておる船舶職員法を一〇〇%適用するといひますのは、これはやはり現在の海運界を混乱に陥れることを私は一番心配しておるような次第でございまして、したがしまして、その辺よくこれから関係者とも話し合いながら、混乱しない範囲内でのその経過措置のもの認めて、しかし条約は完全一〇〇%適用していくという方策をひとつ探つてまいりたいというふうに考えております。

○柳澤謙造君 後の方で言われたところの点がちよつと気になるんで、それじゃ今度は局長、マルシップというのはいま何隻ぐらいあるんですか。

○政府委員(鈴木登喜) マルシップは、昨年の十二月一日付の私どもの調査によりますと、これは全部マルシップだと思ひます、ほとんど大部分はマルシップだと思ひますけれども、外国に対して裸で貸した日本商船は、二千トン以上の船で三百十四隻でございまして、

○柳澤謙造君 以下は、

○政府委員(鈴木登喜) 二千トン以下の方は、実はこれは許可事項になつてございませんでちよつとわかりかねます。

○柳澤謙造君 許可事項でないけれども、届け出事項でもつて届け出ることになつておるんじゃないですか。

○政府委員(永井浩吉) 届け出事項でございまして、それで、その数字につきましてはたいま調査いたしまして、後ほどお答えいたします。

○柳澤謙造君 それで、当然マルシップも適用になるわけだけれど、いま船員局長、一〇〇%適用するということになると混乱が起きますので、その点はよく御相談をしてという、その辺の辺のもうちよつと解説をしてください。何だか、旗国主義を適用しますと言つて、ちゃんと本来ならば適用しなくちゃいけないのを、何かやむやみにするやうな感じを受けるんです、そういう答弁では。

○政府委員(鈴木登喜) これは実は、具体的にいろいろと関係者の方との意見調整も必要でございまして、まだ私の考え、その素案の素案といひます。また素案という言葉を使つて恐縮でありますけれども、その辺の方々と御相談申し上げた一つの案としては、現在、具体的に申し上げますと、たとえば五千トン以上の外航船は、職員を通信関係を除きまして八名乗せないといふかぬやうになつております。船長、それから一等航海士、二等航海士、三等航海士、機関長、一等機関士、二等機関士、三等機関士の八名乗せなやいかなことになつております。職員法上は、ただ、STCW条約では、船長、一等航海士、機関長、一等機関士だけが、これは一応法定定員のような形に書かれてございまして、STCW条約では、したがしまして、STCW条約の要件を満たすと、それから私どもの船舶職員法の要件を満たすと、数字で申し

上げますとSTCW条約では四名、それから職員法では八名、その範囲内でいろいろとこれから関係者と話し合いながら決めてまいりたいというふうに考えております。

○柳澤鎌造君 今度のこの法改正で、日本の港に入ってくる外国の船も、従来と違つてかなり手厳しく監督というか、調査をするわけでしょう。それで、ここにあるように、条約に定める要件を満たしているかどうかを検査を行うことにする。それで、その船舶に乗り組む船舶職員が要件を満たしていないと認めるときは船長に対して文書で通告する。それで、さらにそれでもだめならば、「航海を継続することが人の生命、身体若しくは財産に危険を生ぜしめ、又は海洋環境の保全に障害を及ぼすおそれがあると認めるときは、その船舶の航行の停止を」命ずると言つて、だからそういう点では日本の港に入る外国の船に対して、従来とは違つて相当厳しいそういう監督をします、いけなければストップをかけて動かしませんと。だったら、マルシップは本籍は日本の船なんですよ、たまたまいま人様に貸して、人様が動かしているけれども、だったら、少なくとも今度のこのSTCW条約を批准をしてやっていく以上については、そういうマルシップについては、多少の経過措置は、それは法律が成立したもうその翌日からそんなことはできやせぬことだから、多少の経過措置は私は必要だと思ふけれども、その辺のところをもうちょっときちんとやらせまうと。しかし、いま言つたとおり、きょうあしたというわけにはいかないんで、その経過措置は必要だけれども、これはもう完全実施ですという、その辺はきちんとやつぱり答弁をしておいていただかなければ困ります。

○政府委員(鈴木登君) マルシップは日本の船ですけれども、配乗権といふか、乗組員に対する支配権といふか、それは外国が持つておるような船でございます。したがって、外国の方は外国の方で一応それに基づいた配乗を、自国の法律に基づいた配乗をかなりやつておると思ひます。

ます。

そこで問題になつてきますのは、海技免状の相互認性といふか、外国の海技免状をそのまま日本の海技免状に認めるというふうな制度があれば、これは非常にスムーズな形で法の適用が図つていくと思ひます。ところが、現在のところわが国はそういう制度をとつていませんので、そこが一つの一番大きな問題でありまして、その辺のこともございますので、外国の乗組員の点もある程度、現在外国の乗組員の方が多いわけでございますので、外国の乗組員の地位というものを考えながら、しかも日本の職員ができるだけ乗るような方策というものを、先ほど申し上げました八名と四名の範囲内で求めていきたいというふうに考えておる次第でございます。

○柳澤鎌造君 だから局長、マルシップも日本の商船です、これに全部この新しい法律を適用いたします、しかし、現実には乗つてゐるのは外国船員が乗つてゐるのであつて、それを即切りかえるというふうなことは現実問題としてそれはできません、そのために、そこに若干の経過措置といふものは必要になるので、そこは認めいただきたいという、そういう答弁をなさらないと、局長のような答弁をしておつたのではしり抜け法になつちゃうわけですよ。もう一回やり直します、そこは、きちんとしてください、大事な点なんだから。

○政府委員(鈴木登君) お答えいたします。

私の御答弁申し上げたのと先生の御指摘の点とは違つていないと思ふのでございますけれども……

○柳澤鎌造君 違ふ。そんなことじゃだめだよ。○政府委員(鈴木登君) 御指摘のとおり、いますぐ即座にこれを日本の船舶職員法どおり実施するといひますと、三百隻、あるいは届け出のものも含めるとかなりの数に上ります、それを即座にかなり強く強制しますことは、さらにまた全体を考えましても、便宜置籍船に逃げてしまふとか、あるいは外国船への純粋な売船に逃げてしまふ

うとかというふうなこともございますので、その辺を考慮して私どもは関係者とも話し合いながら穏当な措置をとつてまいりたいというふうに考えておる次第でございます。

○柳澤鎌造君 大臣もお聞きになつていて、ぐあいが悪い答弁をしてゐると思つてゐるんだと思うよ。だから、そういうあれになつてくるから、私が冒頭——大事な大原則、大前提というものをきちんとして物事を言つていないから、先ほどの小笠原委員のあれを私じつと聞いておつたつて、本当の肝心な、何か一本くぎが抜けたところで議論しているからおかしなことになるやうなわけな、だからその辺をやつぱり原則をきちんとして、それで私自身がさつきから言つてゐるとおり、そんなこと、三日や五日でどうこうしろと言つたつてできるもんじゃやないわけなんだから、するのが当然なんです。その切りかえる時間は、これは下さいという事で認めたいだきさいといふことではないと、一生懸命になつてただし書きの方ばかり局長は答弁しているからそんなことにな。それだつたらあなたのこと、これから外国の船が日本の港に入つてきて、今度はこの条約を適用して私たちも立ち入りをしてこうやりますよ、ああこれはだめです、もう出航は認めませんなんて何でもできますか、あなた、自分の支配下にある船もやれなくて、その点はよく検討をしてきちんとしていただきたいということをお願いしておきます。

それで今度は、乗組員の定員を規定してゐる船舶職員法では、外航航路に就航してゐる船といふのはきちん和三交代制の勤務ができるように確保がこれは決められてゐるんです。ところが、内航船の方はそこがきちんとしてゐないんですよ。千トン以上は四名、そうすると、あとはもうどんな大きくても、一万トンであらうが一萬五千トンであらうが千トン以上のランクの中でみんな扱われましょう。そういうことでいいのかわるか。これは先ほどは小型船の問題でいろいろ定員の問題をやつたんですけれども、これは内航船の関係で、

それでこれは大臣、本當に聞いておいていただきたいんだけど、そんな内航船に一万トンも一萬五千トンもの船が走るなんてだれも前は思つちやいなかったから、千トン以上はと決めておつたわけだけれども、それがだんだんそんな大きな船が走るようになって、一万トン、一萬五千トンもの船が内航路でいま走つてゐるわけなんです。そのところはどうかいろいろお考えなんでしょうか。

○政府委員(鈴木登君) 御指摘のとおり、内航船は幾ら大型でも職員が四名でいいというようになつております。ただ、具体的にどれくらい乗せるかはやはり労使の問題でいろいろ決めていただくようになつておりました、じゃ、内航船は中に大型がかなりあるからということでは大型を基準に決めますと、これはまた非常に守りにくい制度になりますので、私どもは一応標準的なものを前提に最低基準として配乗表を決めるようなわけでございまして、それよりも大きいものにつきますは、それぞれ労使の間で、航路のいわゆる航海時間とかあるいは船の形あるいは積み荷あるいは入港する港を考えたながら労使間で十分に話し合つて上乗せを検討していくというふうな法体系になつておりました、そういう形で指導しておるわけでございますので、これを大型ができたから直ちにまた四名を六名なりに修正するということとは非常に困難かというふうなことを考えております。

○柳澤鎌造君 困難だといつて、私いまここですぐ改正せよといつてゐるわけじゃないんですよ。しかしながら、外航ならば千トン以上でもたしか八名でしょう。それで先ほどから言つておるように、千トンはおろか数百トンといふのですら二十四時間とか四十八時間とか、いまはそれだけの長距離を走るわけなんです。ただ、そんなことも前は考えられなかつたから少数の数のことでよかつたわけなんです、だからそれだけ条件が変わつてきてゐる。そうしたらそういう条件の変化に対応して運輸省は運輸省として何らかの指導があつていいと思ふんです。だから、そういう点では別な角度から私聞きますけれども、どうなん

ですか、船舶の定員というようものが、安全な航海当直もやっていたいながら運航してもらおうのいろいろの船の形や航路やそういうものがあると思うんです。種類によつて違うわけですね。外航航路を走っているのが一万トン前後、それから内航で言うならば、これはもう五百トン程度の内航船で、いったら最低人員がどのくらいで走るのが妥当かというような御判断をお持ちですか。

○政府委員(鈴木登君) 非常にむずかしい御質問でありまして、これはたびたび申し上げておりますとおり、五百トンぐらいの定員は幾らが一番妥当であるか、あるいは内航の一萬トンぐらいの定員が幾らが妥当であるかという点につきましては、先ほどからも申し上げておりますとおり、船舶の航路によりまして、あるいは積み荷の種類によりまして、港の事情によりまして非常にばらばらでございますので、一律に私は申し上げるということとは非常に困難でございますので、御了承いただきたいと思います。

○柳澤謙造君 そうすると、先ほど小型船の定員について局長が行政指導の上でもってやってまいりますといふた答弁もぼろになるんですよ。私がいまここで言つたことは、海運を監視している運輸省として、外航の一萬トンならばあるいは内航の五百トン程度ならばどのくらいの定員で走つてもらうのが一番ベターなんだと。法の中に織り込めとか何か、そんなことを言っているんじゃないんです。海運産業を所轄をしている運輸省の当事者として、当局としてそれについてどういうお考えをお持ちになつておられるのか、御判断をお持ちになつておられるのか。少なくともそうでなかつたらそのくらいのことについて頭の中でばつぱりと判断がいつて、ああそのくらいだったら少なくともこれだけの人員が乗つていなければならぬというものがあつてこなければ、法律の中に織り込めなんと言っているんじゃないのだから、そのことも大変むずかしくて条件がありまして、条件がいろいろあると云つたら、こういう条件でどういふうなものにするならば何名ぐらいがちょうどいい

いというふうには判断いたします。何も法律をそうして拘束せよと言つておられるんじゃないのであつて、当事者としてそのくらいのことのお考えをいつてもお持ちでもつて、聞かれたらばつと出でくるようであれば困るんじゃないですか。

○政府委員(鈴木登君) 私ども行政指導の仕方といたしましては、具体的に事故が起つたときとかあるいはいわゆる船舶からの駆け込みといひますか、苦情の申し立てがあつたときにやりますと同時に、一般的な講習会といふものをたびたび開きまして、昨年は百数十回開いておられますけれども、そこで、小型船等により組む海員の労働時間及び休日に関する省令、それから、指定漁船に乗り組む海員の労働時間及び休日に関する省令、この二つをいふふうな小型船のために特に決めた省令の遵守方をいろいろ指導しておるような次第でございます。それを指導することが、必要な定員を労働間で話し合つて乗り込ませるための一番妥当な方策だつたという前提に立ちましてそういう指導をしておるような次第でございます。

○柳澤謙造君 その人数はどうなんですか。

○政府委員(鈴木登君) ただ、具体的にそれぞれ船舶によりましてこの船はどうだということになつてまいりますと、その航路、それから船員の労働時間を調べるとかあるいは積み荷の内容を調べるとか、港の事情を調べるとかあるいは実際の船員の就業実態を調べないと、これは定員が少なとか、多過ぎるとか言うわけにはまいらないと思ひます。

○柳澤謙造君 先ほど私が言つたのは、いろいろその条件が違うならば、たとえば、横浜なら横浜から出ていって鹿児島に入つたとか何となく、そうしてこつたスタイルの船で大きさがこのくらいでもつて、それで横浜から鹿児島まで行つたならばそれはこのくらいが私たちが妥当と判断いたしますというように、そういう条件をつけて言つた方がいいんじゃないかと云つても、さつきからあなたの答弁というのは——何でそれが言えないんですか。

だから、今度は大臣の方にもよく聞いてもらつて答えてもらわなければならぬ。なぜこれを言つておられるかという、船に乗り組むときの船員の雇入れ公認手続をとる、これはすべて海運局がやるんじゃないんです。海運局なり、船員局の運輸省の中ならば、そういう船のことについてそれなりの皆さん方ベテランだからいい。そうではなくて、市町村役場に行つてその手続がとれるんですよ。それで普通の市町村役場に行つてここの三人が乗るのですと云つてそういう手続をとられたときに、その町役場の人は何で、いやこれは三人じゃ危険です、この船は五人乗れない、危ないですから認め料は要りませんというふうなことが言えますか、みんな素人なんです。少なくともそういう法律でどうこうしないまでも、そういうことについてもうちょっとやはりちゃんとして政指導くらいしておあげなさい。船員のそういうものの知識も何にもない市町村役場のその連中はどうやってあなた方はそれじゃやってたわけですか。それだから、一切そういう船に乗り組むとさきのいわゆる雇入れ公認手続といふものは全部船会社は運輸省へ出せと、それで運輸省へ出して、おれたちがそれは全部チェックしてやるというならば、もうそれは皆さん方そのときには御判断なされるからいいわけだけれども、そうじゃないわけでしょう。全部全国の市町村役場にやらしているわけなんです。その素人が判断するのに、そういう点から考えたつて、局長、いろいろ条件がありましてどうでございますか、そんな難言言つておつたんじゃないんですか、そんな条件が、もう少しきちんとしてもらわなきゃ困るんだよ。

○政府委員(鈴木登君) 市町村につきましては、現在二百九十五の市町村にその公認の仕事をお願いしてございまして、その際にいろいろいまの御指摘の点のチェックもお願いしてございまして、したがいがいまして、私も、年に一、二回、海運局または支局単位に市町村の関係者に集まつてもらひまして、いま申し上げました、小型船等により組む海員の労働時間及び休日に関する省令の遵守方をお願いしておるような次第でございます。ただ、くだいようではありますけれども、この小型船等により組む海員の労働時間及び休日に関する省令が、そのまま省令に規定してあるとおり遵守されているかどうかという点につきましては、これは個別の問題でございますので、なかなかそういう点で一律の全部に共通するような基準を決めることが非常にむずかしいでございます。その点にわれわれは期待するよりないというふうな感じでございます。今後とも十二分にそういう点での指導を図つてまいりたいと思ひます。

○柳澤謙造君 局長、局長というか、これはもう大臣に聞いておいてもらわなければ困る。私がいまこつて聞いていたつて答弁が出てこないわけでしょう。それで何で、この二百九十五の市町村に指導したからといって、そんな指導ができるんですか。少なくともその二百九十五の市町村に、そういういわゆるチェックの一つのモデルみたいなものをつくつてやつておられるならば、いま私が聞いたときには、いやそれは私の判断では何人ぐらいが適当と思ひますというふうな答えが出てくるわけじゃないか。もう何回聞いたつて局長の答弁といふのは、いやいや条件がむずかしくて、何があつてハチの頭でありまして、そんなことばかり言つて、それで何で二百九十五の市町村に行政指導ができますかね。これは大臣からその点を明確に少し運輸省のお考えを、細かいことはもういいです。どういふふうにかからやつていくか。それでその二百九十五の市町村なら市町村にどういふかこつてチェックさせて、万漏れのないようにいたしますと、海難事故なんか起きないやうにそういうことをやらせるようにしますということをはきちんとしておいていただきたい。

○国務大臣(小坂徳三郎君) ただいまの委員の御発言は、われわれにとりまして大変重要な示唆のあるお言葉だと考えます。それで、海難事故が非常に多いということはこれはもうまことに重大

なことでございます。またそれには、十分なる能力のある船員が乗っていないために起こったのか、あるいは船が非常に小さいのに無理した航路をとったのか、いろいろあるのじゃないかと思ひますが、先般、私就任いたしました間もなく、内航海運の方々やそれから小型の方々の組合の代表が大分いらつしやいました。私はそのときに申し上げたのでありますが、ちょうどいま委員が指摘されましたような問題を言ったのでございます。こういうような問題は非常に対象が大きくて、また運輸省も膨大な機構を持ってやっていますけれども、とても一萬隻とか二萬隻とかいうものを一々チェックすることもできないので、やはりこういう問題については組合の方で自主的にひとついろいろな問題を提起してもらつて、そしてそれがあつた場合においてオーソリティーと申しますか、權威が欲しいというような場合には、ひとつわが方にも連絡をしてくれというようなことを申したのでございまして、私は、非常にたくさんあつて条件の異なつたものに行政が余り細かく立ち入ることは、委員も同じ御意見だと思ひますが、適當ではないと思ひるのでございます。

ただ一つ概念として、安全航行というようなことはこれは省の方針でございまして、そうした問題をならみながら、できるだけ業者において、業者と言つてはあれでございまして、その組合組織、こうしたところにこれらの問題に従来以上の配意を求めたいと思つております。特に今回のこの法改正というものが、言うならば大きなところでございまして、逆に言うならば、むしろこれからは法的ないろいろな配慮というものが小さいところと及ばないのじゃないかというようなことも考えられるので、今後は大いに注意して全般の海運そのものが健全であるように努力をいたしたいと思つておりますので、御理解をいただきたいと思ひます。

○柳澤謙造君 いま大臣の御答弁のようなお気持ちでお取り組みいただきたいこととして、次に、STCW条約は、海上における人命、財産の安全

と、いわゆる海洋環境の保護の促進というものを目的にしているわけなので、この安全のために航海当直をするように定めてはいるはずなんです。たとえば航海当直に従事する者は、職員の場合は海技の資格を持たないかぬ、部員の場合だと証明を持たないかぬ、あるいは当直に当たつては操舵を行う者と見張りを行う者は区別をされなくちゃいかぬと、こういういろいろ幾つかあるわけなんです。これらは厳守はさせるんですか、その辺のところはこの条約どおりきんど。

○政府委員(鈴木登君) 条約では航海当直をする者には一定の要件を課しておりますので、そういう点については条約どおり厳守したいと思つております。

○柳澤謙造君 ぜひともこれは厳守をさしてください。なかなか大変なこととは思ひますけれども、守れというところを実施をしていただきたいというところで。

それからそれに関連をして、船長とか機関長というのを当直体制の中に組み入れるべきではないかと思ふんですね。言うならば船全体を指揮監督している一つのそういう責任者だから、もう二十四時間勤務体制に入つていられるようなものなんです。ところが、なかなかその辺が守られないで、船長、機関長も当直体制に入れて人員配置なんかしていろいろあるんですが、その辺についてどういうお考えか。

○政府委員(鈴木登君) 船長、機関長を航海当直体制に組み入れるべきではないんじゃないかという点につきましても、実は条約の方も私どもの方の船舶職員法の方も、そういう立場をとつておりません。もう航海時間あるいは航路等の考慮の上で、船長が自分独自に決めてやるべきだといふような立場をとつてございまして、したがうまいし、この点につきましても、事実上いわゆる三直制というところを採用いたしますときには、大型船の八名乗つているときには船長は必ずしも航海当直に立つ必要がない、それから六名ぐらい乗つているときには船長も航海当直に立たざるを得ない

というふうな感じになつてございましてけれども、それはやはり大型船につきましては、そのほかにいろいろと、たとえば接客業務とか外国の港に入つたときの渉外業務とかいろいろの面がございまして、それから部員の数も大型船は多いございまして、そういう指揮命令業務もございまして、大型船につきましてもそういう体制をとつてございまして、小型船につきましてもやはり従来から、わが国の法制もあるいは条約の方も、船長、機関長も当直に立つということを前提に規定しておりますので、これを今回当直体制から外すということは、非常に余りにも従来の慣行を改め過ぎることになるかと存じます。

○柳澤謙造君 時間がだんだんなくなつてきやうた。大型船の方はやらせないでしよう。少なくともあれは昨年の秋だつたんです、船長、機関長の当直に組み入れるべきではないかというところをこれはもう決議しているわけなんですから、だから、これはもう小さい船のことを私は言つていられるわけじゃないので、少なくともIMCOの決議のそれは厳守をしていただきたいと思ひます。

それから次に、通信士の関係でちよつとお聞きをしておくんだけれども、二級海技士あるいは三級海技士の免許年齢というものが、従来は暫定措置で十八歳も取り入れていたわけなんです。正式には二十歳以上。その十八歳から二十歳の間で免許取得した人の数というものはどの程度いたんですか。

○政府委員(鈴木登君) お答えいたします。私も三十三年から五十六年の間の数字を調べましたところ、通信乙種、丙種合わせまして五千六十三人の総登録件数がございまして、それに対して、二十歳未満の方々の登録は四百九十五件というところで、約一〇%ということになつてございまして、それをさらに乙種と丙種に分けてみますと、乙種の方はかなり少のうございまして、千七

百七十九件中三十四件、約二%と。それから丙種につきましても、三千二百八十四件中四百六十一件で、一四%というふうな数字になつております。

○柳澤謙造君 それで、これは希望を申し上げて御検討いただきたいと思ひます。

船舶通信士といふものは重要な仕事だと思ふんですが、特に海上でもつて勤務しなくちゃいけないんですから、そういう点に立ちましたときに、普通の免許というんですか、資格を取得するのは皆二十歳。十八歳でいうのは何かモーターボートだ、何か通信士というものが大したことないんだというふうな、そういうふうに見られがちになつてしまふので、そういう点からいけば、やはりほかの航海士とか機関士とか、同じように二十歳でいうところを線を引き、いままでは特例措置で、いろいろ事情があつて十八歳以上というふうな者も扱つてきたんですから、そういう従来と同じような考え方であつていただくと、この方が私はいいじゃないかと思ふんです。これはそれなりのいろいろな事情もあると思ひますから、今後御検討していただきたいと思ふので、沿うような方向をお考えいただきたいと思ふので、いかがでしよう。

○政府委員(鈴木登君) 御指摘の点につきまして、実は法制局の方の御指摘で、先ほど申しましたように二十年間もそういう附則でやつておるのとはおかしいと、もう本則に返るべきだといふ御指摘も同時にあつたわけでありましたけれども、御指摘のとおり、関係者の一致した御意見が出来ますれば、私も再検討したいと思ひます。

○柳澤謙造君 ちよつと残つたけれども、もういいです。はみ出しちゃいけないから。

○委員長(桑名義治君) 他に御発言もないようです。それから、質疑は終局したものと認めます。

○委員(桑名義治君) それでは、これより両案を一括して討論に入ります。

御意見のある方は賛否を明らかにしてお述べ願います。

○小笠原貞子君 私、日本共産党を代表し、船員法及び船舶職員法の一部を改正する法律案に反対の討論を行います。

本法案は、もともと仕組み船等便宜置籍船やマルシップ船などによる海難事故や海洋汚染を防止するため、一定の規制を行うSTCW条約の国内批准に伴う国内法の改正であり、この点については船舶の安全確保上、一定の改善措置が含まれており、賛成できるものであります。しかし、このことは全く区別しなければならぬ船員制度近代化という名目での人減らし合理化のための法改正を一本にして提案してきていることは大きな問題であると思ふ指摘しなければなりません。

反対理由の第一は、船員制度の近代化という名のもとで人減らし合理化を推し進めようとしている点であります。

本改正案の趣旨として、日本船の国際競争力の低下から脱皮し、職域の拡大を図る、そのため近代化制度を導入するとしています。しかし、近代化するものは、定員を削減し、当面十八名体制をとろうとするもので、この体制をつくり上げるためには、現行法に定めている最低限度の定員さえ邪魔になる、国際的にもトラブルが生ずるということで法改正をするのであります。雇用問題に根本的にメスを入れるのであれば、日本人船員の職域を奪っている便宜置籍船やマルシップ船を厳正に規制していかない限り、真の雇用拡大にはつながらないことは明白であります。本委員会でも指摘したように、マルシップ船を野放しにし、行政指導で日本人船員を乗組ませることを幾ら強調しても、劣悪な労働条件にある外国人船員の乗組みが急速にふえているのが実態であります。また、計画造船で建造した船舶を海外に売却し、その船舶を売った船主が用船する。そのため、日本人船員が職域を奪われ、それにかわって外国人船員が乗り組む、このようなやり方にこそメスを入れることがきわめて大切なことであり、日本人船

員労働者の願いでもあるからです。

第二に、船舶の航行安全上、重大な影響を及ぼすからであります。

今度の改悪の柱でもある、現行の法律で決めている船舶船員の乗組み定員を国会審議抜きで政令に委任することはきわめて重大な問題であります。このことは、近代化の名のもとに進めている実験の結果、評価を見ても明らかのように、船舶航行の安全を論じる場合避けて通れない、狭水道を通航する場合の安全、船舶がふくそうする航路を通航する場合の安全が十分に担保されているとは言えません。たとえば調査員が乗船した段階での狭水道や入出港などの調査は全くされていないことが明らかになったこと、同時に、その実験結果の所見を見ても、経験、教育がまだまだ不十分である、船長等のバックアップが依然欠かせない等書かれています。事実を見ても、事の重大さは明らかです。

ところが、本法案は船舶船員の配乗別表を政令に落とし、船舶航行の安全上、最低の基準まで委任するということで、容認できるものではありません。

最後に私は、この法改正に当たり、船舶の航行安全上きわめて重大な問題として論議され、かつ、現場の船員労働者に直接はね返ってくるこの重要な法律である立場から、真剣な論議をし、深めていかなければならないと考えてきたにもかかわらず、運輸省当局は、本法の基をなす、すでに公に出されている実験船報告書を、うその上塗りを重ね、最後まで提出しなかった、このことは、慎重にして真剣な審議を妨害するものであったというところをつけ加えて、反対の討論を終わります。

○委員長(桑名義治君) 他に御意見もないようです。討論は終局したものと認めます。それでは、これより採決に入ります。まず、船員法及び船舶職員法の一部を改正する法律案に賛成の方の挙手を願います。

(賛成者挙手)

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

次に、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に賛成の方の挙手を願います。

(賛成者挙手)

○委員長(桑名義治君) 全会一致と認めます。よって、本案は全会一致をもって原案どおり可決すべきものと決定いたしました。

この際、竹田君から発言を求められておりますので、これを許します。竹田君。

○竹田四郎君 私は、ただいま可決されました法律案に対し、それぞれ附帯決議案を提出いたします。

まず、船員法及び船舶職員法の一部を改正する法律案に対し、自由民主党・自由国民会議、日本社会党、公明党・国民会議、民社党・国民連合、各派共同の提案による附帯決議案を提出いたします。

案文を朗読いたします。

船員法及び船舶職員法の一部を改正する法律案に対する附帯決議案(案)

政府は、本法施行に当たり、次の事項につき適切な措置を講ずべきである。

一、船員制度の近代化に当たっては、日本人船員の知識と技能をいかに、職域の拡大に努めること。

二、船員制度の近代化を円滑に推進するため、今後とも関係公務使の意見を尊重すること。

三、日本船を中核とする我が国商船隊の整備を促進し、日本人船員の雇用の安定、拡大に努めること。

四、安全な航海当直を確保するため、小型船についても適切な指導を図ること。

五、STCW条約の国内実施及び船員制度の近代化を円滑に推進し得るよう既成船員及び新規船員に対する教育の充実を図ること。

右決議する。

次に、船員災害防止協会等に関する法律の一部

を改正する法律案に対し、自由民主党・自由国民会議、日本社会党、公明党・国民会議、日本社会党・国民連合、各派共同提案による附帯決議案を提出いたします。

案文を朗読いたします。

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に対する附帯決議案(案)

政府は、本法施行に当たり、次の事項につき適切な措置を講ずべきである。

一、船員災害の実態等にかんがみ、今後とも船員災害防止対策の一層の強化を図ること。

二、船員の技能の充実を図り、資格の海陸互換性を考慮すること。

三、船員の災害防止対策の実施に当たっては、船員の快適な職場環境の整備に努めるよう指導すること。

右決議する。

以上でございます。

○委員長(桑名義治君) ただいま竹田君から提出されました附帯決議案を議題とし、採決を行います。

まず、船員法及び船舶職員法の一部を改正する法律案に対する附帯決議案に賛成の方の挙手を願います。

(賛成者挙手)

○委員長(桑名義治君) 全会一致と認めます。よって、本附帯決議案は全会一致をもって本委員会の決議とすることに決定いたしました。

次に、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に対する附帯決議案に賛成の方の挙手を願います。

(賛成者挙手)

○委員長(桑名義治君) 全会一致と認めます。よって、本附帯決議案は全会一致をもって本委員会の決議とすることに決定いたしました。

ただいまの両決議に対し、小坂運輸大臣から発言を求められておりますので、この際、これを許します。小坂運輸大臣。

○国務大臣(小坂徳三郎君) ただいま、船員法及

び船舶職員法の一部を改正する法律案及び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につきまして慎重御審議の結果御可決をいただきますことありがとうございます。

また附帯決議につきましては、政府といたしましてその御趣旨を十分に尊重し、努力してまいる所存であります。

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

〔異議なし〕と呼ぶ者あり

○委員長（桑名義治君） 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

本日はこれにて散会いたします。

午後三時三十四分散会

第九十六回国会運輸委員会会議録第四号中正誤

ページ	段	行	誤	正
四	三	七	ほかと	ほか
六	四	二	対航	対行
六	四	六	話	詰
八	二	三	一対	一体

昭和五十七年五月十二日印刷

昭和五十七年五月十三日発行

參議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局