

を実施する必要があるという御提言をいただいております。当省といたしましては、この審議会の意見を踏まえ、四月の十三日、造船法に基づき主要造船企業を対象としての操業短縮の勧告を行ったところでございます。

ていかないうちと実効が上らない、ずるずるいつてしまおうという懸念もある、そういう意味から、たとえばこの船特法で申し上げますれば最初は二年、それから、その次は二年半、そして今回は政府で、不況対策立法として五年を一つの、これは五年でなくなるというのではなくて、五年でなくすことを努力目標としてやってみよう、そういう意味で五年という期間を決めた、そういうふうに御理解をいただきたいと思っております。

○吉原委員 そうしますと、いま海運局長から、それぞれの特定不況と称される海上企業の見状についてお話がございましたが、近海海運にしても内航海運にいたしましても貨物が主体になっている、貨物船だけが対象になっておるといことなので、そういう意味では旅客船はどういう現状なのか。不況業種としての指定はする現状でないという御認識なのか。旅客船がなぜこの対象に入っていないのかという点が一つ。

○吉原委員 そうしますと、五年間というのは余り根拠のない五年間のうちに聞かれますけれども、それはほかの関係の法律との兼ね合いでも五年間というものがセットされたのだらうと私は思います。ただ、私がいま石月海運局長から特定不況にわざわざ指定してある海上企業の現状なり見通しをまず最初に聞いたのは、五カ年間ぐらいたてば何とか不況業種から脱皮できるような見通しでもあつて五カ年間という延長をされたのか、そういう疑問が起きたのでわざわざ尋ねたのですが、石月さんの方も五カ年間たてば不況業種から脱皮できるという見通しはない、あるいはあるとおっしゃるのですか、どうですか。

○小野(維)政府委員 最初に旅客船に関する御質問でございますけれども、不況業種に指定をいたします技術的な基準を設けて従来運用してまいりましたわけでございますが、旅客船が現在決して好況であるという意味ではございませんけれども、その基準に合わないという点でまだ不況業種として旅客船業を加えるのには、時間というのか、ちょっと隔たりがある、そういう意味で今回も検討の対象に上つておらないわけでございます。

○石月政府委員 内航海運業につきましては、私も海運造船合理化審議会に諮問をいたしまして、今後五カ年間の適正船腹量というものを策定いたしましたしております。これを昨年の十月に諮問いたしました、十一月に適正船腹量を策定いただきましたが、その見通しによりますと、一般貨物船につきましては今後低成長で伸びが落ちるにいたしたとしても、六十年には大体の過剰船腹は解消する、という見通しを持っております。それからタンカーにつきましては、若干疑問でございますけれども、ほぼ六十年を過ぎた段階で、六十年の辺で離陸できるという見通しを持っております。近海船につきましては、先ほども申し上げましたように、これは非常に市況産業でございますので、今後景気の回復、それから国際海運全体といたしましての船腹の需給バランスというふうなものが影響いたしますので、現在のところ確たる見通しを

申し上げられる段階ではございません。

○吉原委員 いずれも五カ年間で不況業種から脱皮できるというのは、部分的には六十年度の段階でやや好転をするようなイメージのお話でございますが、どうも自信のないお話。そういう意味で、私はこの五カ年間延長というのが、後で触れますけれども、他の法案との兼ね合いでこうなつたんだらうという想像はつておるわけでござい

す。

そこで、今回、離職船員に対する救済措置が五カ年間延長して六十三年六月三十日まで、この間に離職する者に限つて救済をするんだ、こういうことになっておりますけれども、船員局長、いま御答弁の中で触れていらつしやるように、わざわざ五十二年の十二月に制定された本法案、過去二回改正をされておりますね。何か場当たり的な感じがしてならぬ。ですから、当分の間は近海海運にしましても、内航海運にいたしましても、はしけ運送業にいたしましても、不況業種からの脱皮というのがなかなか簡単に見通しが立たない、そういう現状であるという御認識を持つていらつ

しやうと思つておりますから、これは単に今回三年、今回四年、今度は五年だ、そういう展望のないままの措置、対策というのはきわめて場当たり的な思われるわけでございまして、これをひとつこの際恒常的な制度にしたらどうなのか。もちろん景気が回復して好況業種になればこういった該当者がなくなつて済むわけでございまして、だからもし構造的な不況で、そこからまた船員がたふさん離職せざるを得ないような状況が出た場合には、いつでもこの法律によつて救済しますよ、業界の経営努力が足らぬというふうな問題で起きる問題ではないわけでございまして、そういう意味で、今回はやむを得ぬといたしまして、将来の課題としてこれはやはり恒常的な制度にすべきではないか、こういうふうには私は思うのですが、いかがでございますか。

○小野(維)政府委員 先生のおっしゃいます御意見も大変もつともなお考へておると思つております。次の改正の際にそのときの状況と見合わせまして十分考へたいと思つております。

○吉原委員 そうしますと、三つ目にお尋ねしたのはきわめて事務的なことでございまして、求職手帳発給者数、これは昭和五十三年一月から五十七年の十二月までの数字で見ますと、手帳の発給数が千五百六十三件、これは人と置きかえてもその間違いがない数字だらうと思つてますが、その間に逆に完全就職して手帳が失効したという件数が千三百四十六件、差し引きいたしますと二百十七名の離職船員がいまおるうちにこの数字では受けとめられるわけでございまして、今回の五十八年度予算では予算措置が約千五百万ぐらいで

す。

○小野(維)政府委員 お答えいたします。

先生がいまおっしゃいました数字は、私どもの方の御説明も悪かつたかと思つて、昨年の暮れの数字でございまして、昨年度末で五十八年度にまたがりまして有効な手帳を持っておられる方は三十人ということになっておりました、ここの一月から三月末までの間に期間が経過した方、あるいは就職した方が残りの百八十名ほどの方になるわけでございまして。

○吉原委員 ちょっとわかりにくかつたのですが、現在有効な手帳を持っておるのが三十名ですか。ちよつとそこら辺わからなかつた。

○小野(維)政府委員 さようでございます。

○吉原委員 そうなりますと、現在有効な手帳所持者が三十名、そうすると私が最初に指摘した二百十七名から差し引きしますと、約百八十名ばかりの人が五十八年度中に新たに手帳を交付される、そういう人数だ、こういうふうな理解ですか。

○小野(維)政府委員 先生のおっしゃいました数

字というのは、十二月末にまだ手帳を持っていた人が二百十七名でございすね。二百十七名が、現在五十八年度に入って有効な手帳を持っていた人が三十名になっておる。その差はどうなつたか、こういうことでございすね。これはことしの一月から三月までの間、昨年度でございすね、昨年度の間に就職をし、あるいは求職手帳の有効期限が切れたということで、残っている方が三十人である、そういうことでございす。

○吉原委員 そうすると、五十八年度中に新たに手帳を交付されるような者はおらないということですか、これは意味がわからぬ。

○小野(維)政府委員 大変失礼申し上げました。五十八年度で新たに手帳を交付する数というのは、これはちよつとまだ内航海運の方の数から責任を持ってお答えできる数字になっておりませんけれども、就職促進給付金の対象者としてお金を払わなければならぬ人、これは先ほどの三十人の方と、それから新しく三十八名ほど出てくるであろうということで、六十八人という方を対象として予算では考えております。

○吉原委員 これは事務的な話ですから、数字の問題です。三十八名と、五十八年度中に新たに発生するであろうというのが三十八名、都合六十八名ですね。六十八人ということになっておるけれども、依然として二百十七名の説明にはなっていない。二百十七名というのは、現在失業はしておるけれども手帳は失効しておる、つまり宙ぶらりんだね。六十名ですから約百五十人くらい、この方はいまだどうなつておるのですか。

○小野(維)政府委員 どうも、正確に就職した方の数字がちよつときよう持つてきておりませんので、大変失礼でございますが、この二百十七名のうちの三十名は現在もまだ失業しておられるわけですね。その残りの百八十数名の方は結局手帳の三年の期限が切れて、先生のおっしゃる表現によれば、宙ぶらりんになっておられる方と、就職ができた方とに分かれておるわけでございます。

よつと、その細かい数字を持つてきておりませんので内訳をお答えしかねるのでございす。

○吉原委員 ちよつと納得のいく数字の説明を、事務的にできることだから、事前に通告しておいたのに、そのくらいのこときちつと答えられなければいけない。それは後ほどひとつきちつとわかるように数字を持つてきてください。

委員長、厳重に言つておいてください。

○三塚委員長代理 きちつと持つていつてくださいます。

○吉原委員 次の質問に入ります。

この制度だけでなく、離職船員に対する救済制度はたくさんあると思いますが、そのほかに一番大きいものは本四架橋に伴う船員の救済、これは大きい課題だと思ひますけれども、離職船員に対する救済制度はその他にどういふものがあるのか、この際説明をしておいていただきたい。

それと同時に、時間の関係でもう一問一緒にやりますが、本四架橋に伴う事業規模を縮小する企業数、航路数、離職船員の数。この船特法では貨物が主体になっておると思いますが、本四架橋の場合は当然旅客船員も含まれると思つておるんですよ。そういう理解に立つておりますが、そういう意味で、この本四架橋に伴う事業規模を縮小する企業数と航路数と離職船員の数、そしてそれらに対する対策、救済策、これをひとつ、二つ一緒にお答え願ひたい。

○石月政府委員 本四架橋の関係でございす。御承知のように因島大橋が今年の十二月に一応完成が予定されております。同大橋の完成によりまして事業規模が縮小されると考えられるものは七航路、七事業者でございす。内訳を申し上げますと、全部廃止いたしますのが五航路、五事業者、一部廃止となりますのが一航路、一事業者、運航回数減少が一航路、一事業者になる予定でございす。そういうことで、現在関係事業者が集まりまして実施計画を詰めておるところでございます。これらの航路から離職を余儀なくされるであろう船員は約百名程度見込んでおります。しかしながら、これに対する対策といたしましては、事業転換を図る事業者が雇用船員を雇用したままで別の仕事に転業するか、また残存航路の維持あるいは新規航路の開通等によりまして、極力現在の雇用の維持が図られるように現地で協議会を設けて検討しておるところでございす。

また、事業者及び離職者に対します救済策といふことは、本四法に基づきまして、まず架橋を完成後、残存する輸送需要に対応して必要な航路を確保と相まちまして、こういう雇用問題等に対する影響もできるだけ軽減できる、さらに事業を廃止するという場合におきましては、事業者に対して適切な補償を実施するため、運輸大臣は一般旅客定期航路事業の再編成についての基本方針というものを定め、それからその基本方針に基づきまして規模縮小航路、規模拡大航路等を指定するようになっておることは先ず御承知のとおりでございす。これに基づきまして、昭和五十六年十二月十五日にこの両方の措置を完了いたしております。

三塚委員長代理退席、委員長着席。

また、規模縮小航路に指定されました一般旅客定期航路事業者に対しては、実施計画を作成して運輸大臣の認定を受けることができることとしております。実施計画の認定を受けた一般旅客定期航路事業者につきましては、事業規模の縮小を行った場合には、本四公団はこれらのものに対して、事業規模の縮小に伴ひ必要となる費用に相当する額の一般旅客定期航路事業廃止等交付金を交付することにいたしております。また、事業規模の縮小に伴ひ必要となる離職者の退職金に充てるための資金の確保を図るため、事業者と退職金の支払い確保契約というものを本四公団が結びまして、この業務も本四公団で行つております。

また、こういう縮小航路の認定を受けました実施計画にのつとりまして離職した者に対してしましては、海運局長または公共職業安定所長が求職手帳というものを発給いたします。それによりまして必要な就職指導を行うとともに、また、その手帳を所持する方の能力に適合するような職業につくことを容易にし、また、それを促進するためにいろいろな就職促進給付金というものを支給することにしたしております。そのほか、船員保険及び雇用保険につきましても、失業保険の延長給付を行うことができるようなシステムになつておるところでございす。

○小野(維)政府委員 離職船員に対する他の救済制度でございす。いま先生がおっしゃいましたように、漁業再建整備特別措置法、これは漁業に従事している方々に対するものでございす。それから先生のおっしゃいました本州四国連絡橋の建設に伴う一般旅客定期航路事業等に関する特別措置法というのがございす。また、国会に同じく五年の期限延長をお願い申し上げております。国際協定の締結等に伴う漁業離職者に関する臨時措置法というのがございす。それから特定不況業種・特定不況地域関係労働者の雇用の安定に関する特別措置法、この四本が特別な援護制度として用意されております。

そのほか、船員保険に加入しておられまして一定期間たつておられる方は、これらの法律が動いてくる前に船員保険から失業保険が支払われる、こういう仕掛けになっております。さらに延長給付ということになります。

それからもう一つ、本四関係では、離職船員として対象になりますのはもちろん旅客船の乗組員でございす。

○吉原委員 短時間でございしましたのでちよつとわからない点がございしましたが、あと資料を提出するようにお願いしておきましたからよろしくお願ひをして、私の持ち時間は終わりましたから、終わります。

○原田委員長 それでは小林恒人君。

○小林(恒)委員 まず最初に、海洋汚染及び海上

災害の防止に関する法律の一部を改正する法律案、これはすでに明らかにされておりますとおり、国際条約に基づく国内法の整備ということになります。六十四国会にはほぼ内容的には類似する海洋汚染防止法が提案をされ、審議をされた経過がございますけれども、今回の法改正との特徴的な相違点はどこに置かれていたか、ちよつとご指示をいただきたいと思います。

○西村(康)政府委員 海洋汚染の防止に關しましてはいろいろな条約がございます。そして、海洋汚染防止に關します条約の体系といたしましては船から排出するものが中心でございますが、船から排出する海洋汚染の防止につきましても、船自身の運航に伴うことから生じますやむを得ないいろいろな排出と、陸上から生じたものを船に積み込みましてこれを海に捨てるというものがござい

ます。それで、先般の国会で条約を批准し、また、法律の改正をお願いしましたのは、同じ海洋汚染でございますが、陸上からいろいろな廃棄物を積み込みまして海洋に排出することを防止するための条約の批准及びその国内法の整備でございます。今回は、船の通常の活動に伴いまして生じます船内のいろいろな排出を必要とする廃棄物、これの排出を適正にすることによって海洋汚染の防止をしようという条約及びその国内法の整備でございます。

○小林(恒)委員 そこで、本議定書への加入とこれに伴う国内法の整備を行う意義そのものについて、ちよつと抽象的なものでね。特に海洋汚染の定義というのは非常に幅が広いように思うのです。過般、若干の調査をいたしました範囲内では、たとえば海上保安庁が調査をしているのはごく近海に限る海洋汚染調査、こういったところが中心になっておりました。予算なんかも、五十八年度の予算で見ますとせいぜい八千七百万円程度、前年対比でもって一千百万円くらいですか、予算が削減されているという状況なんですか、海洋汚染そのもののいま政府として考えられ

ている範囲と、あわせてこの議定書へ加入となつた場合、具体的な施策が大きく変更するということが考えられるのかどうか、このらについてちよつと答えをいただきたいと思うのです。

○西村(康)政府委員 海洋汚染というのはそもそも何であらうかというところは、海洋汚染の防止の対策を実施してまいります第一歩でございますが、これはなかなかわかつていようでございします。非常に一般的、抽象的に申しますと、私も海洋汚染とは、海洋の自然状態あるいは海洋生物なり海洋資源が賦存されている状態、そういったものを含めまして海洋環境に對しまして、人間が何らかの行為をすることによりまして海洋に物理的、化学的、生物学的な影響を与える、そういうことによりまして人と生物、資源に對しまして有害な結果をもたらすといった行為を一応海洋汚染の定義として言つたらよろしいかと思ひます。

それで、いまお話がございましたように、たとえば海洋汚染防止法の四十五条によりまして、海上保安庁長官は、本邦の沿岸海域における海洋の汚染状況について必要な監視をし、ということをしております。また、同じく海洋汚染防止法の四十六条では、海上保安庁長官と気象庁長官は、水路業務または気象業務による成果及び資料を海洋の汚染の防止と海洋環境の保全に活用しよう、ということ、そしてこれらの業務に關連する海洋の汚染防止のための科学的調査を実施しろ、こういうようなことを言つておるわけでございしますが、こういった場合の海洋の汚染の状況は、通常は、第一義的には油による海洋の汚染、これがまず監視の対象でございますが、その他の調査は、實際には海水の収集をいたしまして、日本近海随所の海水を調査しまして、その海水の成分あるいは海洋生物の中の状況等を調べまして、それで海洋汚染が進んでいるかどうかということを常時監視してゐるということでございます。

○小林(恒)委員 そこで、この法律案ですけれども、こういう言い方をするのはどうかと思ひます

けれども、大変複雑怪奇な、簡単に言えば、一つの法律で施行期日が五段階に分かれることになりまふ。附屬書I、II、III、IV、V、それぞれの発効に基づいて法律そのものの施行日が五段階に分かれて開始をいたします。こういうことになつておるわけでありまふけれども、まあ俗に五段式ロケットとかそんな表現があるようですけれども、過去にこういう形の法律というのは例を見るのでしようか。

○西村(康)政府委員 今回の法律改正は、一条から五条まで、それぞれが皆海洋汚染防止法の一部を次のように改正するということで五回改正をしております。それは一条で改正したものを後の条で再び改正するという結果こういう形になつてゐるわけでございますが、それは各条の施行期日がそれぞれ違ふ、また、各条の中でも違ふ部分を持つてゐるということで、全体としては七つの部分から成つてゐると言つていいかと思ひます。そういうことは、条約本文及び附屬書がそれぞれ施行期日を別々に決めてゐる、つまり発効要件をそれぞれに備へてゐるということから、法律の方もそのような体制をとらざるを得なかつたわけでございますが、こういう形にすることに

は、同じ法律を再び一つの法律の中で改正するという形はきわめて異例でございます。こういうような複雑なものではこれまでございませんが、比較的単純に次の条でもう一度改正するということをやりましたのは、昭和四十四年の道路運送車両法の一部改正でございます。これは一条、二条でやはり施行期日が違つておりました。一条で新しい自動車登録ファイルというものの制度をつくりまして、その他の改正を二条という形でしたことがございます。

○小林(恒)委員 この法律が通りますという、当面、本年の十月二日から油の關係については法律が施行されることになるわけですが、今回の改正による特に内航海運業への影響あるいは漁業活動への影響というのはどの程度に見込まれておりましたか。

○右月政府委員 内航海運業に對する影響を申し上げますが、今回の法改正に伴ひまして、内外航を問はず、日本の船舶はこれまでより一層厳しい排出規制、構造設備規制を受けることとなるわけでございますが、私ももといたしましては、条約採択時から随時海運業界に對しまして必要な情報の提供及び指導を行つてきております。したがいまして、現実には外航タンカーの場合にはほとんどの構造設備が議定書の規制内容に適合しておりました。運輸上支障を生ずるような可能性はないと考えられます。

また、内航の問題でございますけれども、一番金のかかりますSBTというようなものにつきましては二万トン以上でございますので、二万トン以上の内航タンカーはございします。その他、細かいいろいろなビルジの關係とかの設備規定、若干の費用を要するものはございしますけれども、一般的に外航船に比較しまして内航船に對する設備要件は緩和されておりました。また、私もい

たしまして内航海運業界が円滑に對應できるようにということで、船舶整備公団の融資制度の活用等によりまして、資金の確保の問題、それから法規制に對する技術的な助言というようなことを行つてきておりますので、これによりまして内航海運業が非常に困るというような事態はないというぐあいに確信しておるところでございます。

○西村(康)政府委員 漁業に對します影響でございますが、今回の法律改正は、一般的に申しますと海洋の汚染を防止する結果になりますので、水産資源の保護という点からは非常に好ましい結果になりまして、漁業の円滑な活動を促進するということにはなるかと思ひます。しかし、漁業活動そのものについての規制もまた一方でないわけではございませんが、それは、一つは、漁船内における作業に伴ひ生ずる廃棄物の問題、これはごく一部のものを除きまして、一般的には汚染の問題がないというので、規制の対象にしておりませんが、ただ、ビルジ等の排出という問題がござい

ては、ビルジ排出防止設備というのが義務づけられておりますが、これはほとんど現行法と同様でございます。ただ、ふん尿等の排出防止設備というものが新たに義務づけられます。これにつきましては、施行後十年間は新船のみに適用になるというところで、さしあたりは問題がない。

それから、これらの設備の検査の制度でございますが、漁船につきましては船舶安全法による検査が義務づけられておりますが、これと同時に実施するというところで、実際には、海外で活動する漁船につきましては、適宜船舶安全法の検査の受検の際にあわせてやっていくということにしておりますので、漁業活動に対して特別な支障はないと考えております。

○小林(恒)委員　そこで、今回の法律の公布から施行までの期間が、本年十月二日ということですから、非常に短いことになると思うのであります。これに伴って、政省令等すでに条約との関連で具体化をされている部分は相当あるのかと思ひますけれども、全く支障がないものだろうか。それからもう一つは、特に油の港における受け入れ施設、あるいはその他のものも含まれますけれども、整備状況はどのように進もうとしているのか。これは状況把握をされているとすれば物資別にお知らせをいただきたいと思ひます。

○西村(憲)政府委員　条約が十月二日から発効することに伴ひまして、国内法も十月二日から施行させていただきますと思ひております。お話のように、この最初に施行される部分は、お話のように船舶の検査関係の問題が最初にあるわけでございます。このための政省令の準備というものはかなりの量になるわけでございます。そのために、この法律がもし成立いたしましたら、早速にその作業に取りかかることにいたしておりますが、何せ大変膨大な作業になりますので、できる限り早期に公布いたしまして、実施が円滑にできるよう努力したいと考えております。

○松本政府委員　受け入れ施設の整備状況について御説明申し上げます。

まず廃油につきましては、現在、全国で約百四十万所の廃油処理施設が整備されております。重質油につきましては、これらの施設で十分な処理能力の余裕がございます。今後ともこれらの施設によりまして処理を行っていく予定でございます。また、軽質油につきましても、法律が施行された場合には年間約百六十万トン、この程度の発生量が推計されておりますが、これも既存の廃油処理施設を活用することにより十分対応が可能と考えております。

次に、廃有害液体物質でございますが、この処理可能な施設は、現在、全国で約百三十万所ございます。その能力的な余裕は約三百万トンでございます。法律が施行された場合には、廃有害液体物質の陸揚げ量は年間約七百万トン程度でございますので、これも化学工場とか産業廃棄物処理業者、廃油処理業者、これらの既存施設を活用することによりまして十分対応が可能と考えております。

次に、汚水、廃棄物の処理施設につきましては、沿岸部の市町村に整備されているところでございます。法律が施行された場合には、発生量は、汚水につきましては約二十万トン、廃棄物につきましては約二十五万トンと推計されておりますが、これも基本的には既存の処理施設を活用していけば十分に対応可能と考えております。

○小林(恒)委員　今回の法改正に伴って検査制度が過般明らかにされておりましたけれども、定期検査のほかに臨時検査等ございまして、さらに立入検査、こういう形で検査を実施していくということになりますと、対象船舶が大変多いわけですね。対象船舶が、第一条関係で約八千六百隻くらいという御報告をいただいております。そのほか四、五条関係あるいは五、六条関係で船舶数が随時ふえていくことになるわけですが、添付されております資料を見ますと、現行地方海運局における船舶検査官の配置定員表を見ますと、全国に二百四十五名、加えて日本海事協会の専任有する船舶についての協会としての検査員が百九十六人と

いう御報告をいただいているわけですが、こういう検査員体制で十分賄っていかれるという御判断なのでしょうか。この点について明らかにしていただきたいと思います。

○野口政府委員　ただいま先生からお話ございましたように、今度の法改正によりましてたくさん船舶の検査を行うことになるわけでございまして、また、いまお話がございましたように、全国にいま六十万所ほど海運局及び支局がございまして、ここに約二百五十名近い船舶検査官を配置しまして、船舶検査を行っておるわけでございまして、今回の法改正に基づく検査につきましては、これらの船舶検査官を活用してやっていきたい、こういうふうに思っております。

それに加えまして、いま先生からお話のございましたように、日本海事協会という組織がございまして、これは船舶の保険という観点から検査を行っている組織でございますが、この組織をあわせて活用することによってそういうものを総合し、また、体制を一層強化していくということで、この新しい法改正に基づく検査を円滑に実施していくということを考えております。

○小林(恒)委員　地方海運局の統合、廃止というような課題も臨調関連で出てきているさなかでもあり、そこら辺の取り組み体制というのがどういう形で進んでいくのかということについては、私も若干危惧の念を抱かずにはおられないわけですが、ぜひ慎重な対応をしていただきますことを特に要望申し上げておきたいと思ひます。

それから条文関連で、新たに分離バラストタンクを設置することによってタンカーの貨物量がおよそ何%程度減少することになるのか。減少量によっても異なってくるかと思ひますが、輸送コストにはね返っていくようなものになるのか。あるいは、試算されているものがあればお示しをいただきたいと思います。

○石月政府委員　今回の改正によりましてSBTの設置が義務づけられますと、輸送量は、船型によつて異なりますけれども、おおむね約一五%程度

減少するのではないかといたして想定しております。したがって、輸送量が減りますので、これにより約一八%程度のコストの上昇になるのではないかといたして考えております。一八%でございます。減少は一五%ということでございます。

○小林(恒)委員　いずれにいたしましても、国際的にも脚光を浴びた大変重要な課題であります海洋汚染防止、こういった課題が中心となって取り結ばれました国際条約に基づく国内法の制定でございますので、ぜひ慎重な対応をしていただきますことを心から期待すると同時に、最後にお話が出てまいりました一五%程度の貨物積載量の減少、こういうことになって一八%のコスト上昇というのはちよつと理解がでない部分なしいたしませんけれども、コストとの関連も、このことによつて余り大きく生ずることのないような指導体制、こういったものも含め、あわせて今後の適切な御指導をぜひいただきますように心からお願ひ申し上げます。質問を終わらせていただきます。

○原田委員長　西中清君。

○西中委員　海洋汚染の問題はいわば地球規模の環境問題、このように言われております。したがって、その防止ということは国際的な次元からの理解と協力が必要であり、海に囲まれた日本としてはこの問題に積極的に関与し、海洋環境の保全というものに十分留意をしていかなければならない、そのように思う次第でございます。

そこで、こうした問題に対するわが国の取り組み、こういったことを私は包括的にひとつお伺いをしておきたいと思ひます。というところは、昭和五十七年度運輸白書には、海洋汚染の防止については「国際協力を積極的に推進する必要があることが早くから認識されてきた」。このようにも述べられておりますし、さらに本法案の提案理由の説明でも、「海洋汚染の防止につきましては、各国が協調して取り組むことによつて初めて十分な効果が期待できる」、国際社会におけるわが国

の責任、これに積極的に取り組んでいくということがうたわれておるわけでございます。しかし、千九百五十四年の油による海水の汚濁の防止のための国際条約、五四年条約ですが、まずこれが締結後わが国の国内法として整備されたのは十三年後で昭和四十二年、さらに七二年に作成されました廃棄物その他の物の投棄による海洋汚染の防止に関する条約、ダンピング条約につきましては八年後、五十五年に国内法が整備されております。結局、関係団体とか企業その他各省庁、いろいろと調整をしなければならぬことはよくわかるわけでございますけれども、非常に期間が長くかかっておる、こういう点がどうも残念な思いをするわけでございます。

今回の法案の提出の根拠となっております国際条約につきましては、千九百七十三年の船舶による汚染の防止のための国際条約という名称でございまして、これは十年たつておる、こういう形ですね。これに関連する議定書を見ましても五年前に決められておる、こういう経過でございまして、当然これは条約と一体のものでございましてから、国内法の整備というものは、条約がそれなりに批准する、こういう形にならなければならぬわけでありますけれども、条約におきましてもこれは同じようなことが言えると思ひます。いづれにしてもきわめて緩慢という印象は免れないわけでございますけれども、これについてどのようなお考えなのか、また、背景はどういうことであつたのか、お伺いしたいと思います。

○西村(農政府委員) わが国は海洋国家でございますし、また、世界有数の海運国であります以上、海洋の汚染の防止につきましては、これは各国と協調しあるいは各国以上に熱心に取り組むべき課題だと思ひます。しかし、いま御指摘のように、まず最初の千九百五十四年の油による海水の汚濁の防止のための国際条約につきましては、御指摘のとおり採択されてから十三年、そして発効されてから九年後の昭和四十二年にようやく条約を締結し、そして国内法の整備をしたわけでござ

います。この国内法の整備につきましては、実際に国内法令をどのようにするか、あるいは廃油処理施設というものをどのように整備するか等、具体的な諸問題を検討するに時間がかつた、あるいは処理施設を実際に整備していくのに時間がかつたということが言えるわけでございしますが、正直のところ、戦後復興してわが国が海洋国家としてあるいは海運国として乗り出していたその過程では、十分にまだ海洋汚染防止という意識が形成されていなかったということも言えるように思ひます。

しかし、このような国内法の体制が悪かつたということは、その後徐々に改められておりました、たとえば昭和四十五年には海洋汚染防止法が制定されたわけでございまして、この海洋汚染防止法は、それまでの油による海水の汚濁の防止のための国際条約がその後改正されておりましたが、それらの改正条約の内容を受けております。これは条約の採択直後に、締結に先立ってその内容を国内法化したこと、その当時は世界的に、陸上からの廃棄物を積み込んでこれを海へ捨てるといふ行為についてはまだ国際的に取り上げられておらず、そのような条約がなかったけれども、わが国は世界に先駆けて、海洋汚染の防止のためにはそのような廃棄物の規制をしなければならぬというところで、わが国独自の法制として海洋汚染防止をやつたわけでございます。

その後、いま御指摘のような廃棄物その他の物の投棄による海洋汚染防止条約、いわゆるダンピング条約ができたわけでございしますが、わが国の現行法制と多少考え方のずれがございましたし、新たな義務の点をどう受け入れるかということでも多少手間取りました。そういうことが条約ができから八年後、そして発効されてから五年後というような形になったわけでございしますが、それでもこの場合につきましては、実質的にはかなりの規制をしていた。前回の場合は、航空機による汚染とか、いろいろなものが加えられましたので、なかなかこれを国内法化するいろいろな問題もござ

いたしましたので、おくれたわけでございます。

今回また、条約がようやくことしの十月二日に発効するという段階を前にしていまお願いしているわけでございしますが、これは可能ならば昨年の通常国会にもお願いしたいと思つていたわけでございしますが、国内の受け入れ施設、特に新しいケミカル、有害液体物質等の問題も出てまいりました。あるいは軽質油の問題も出てまいりました。そのようなものが、わが国がまた世界有数の海運国であるために、非常に各地各港でそのような問題が生ずるわけでございします。全海域ほとんどのところでそういう問題があるわけで、体制の整備に非常に時間を要したという事情もございまして、心ならずも今国会にお願いするというような次第になったわけでございしますが、海洋汚染の防止に取り組む政府の姿勢としては、決してこれをなおざりにするということではなくて、今後誠実に、そして重要な課題としてこれに取り組んでまいりたいと思ひます。

○西中委員 それなりの御努力はよくわかるのですけれども、事はやはり地球全体の環境というきわめて重要なことでございしますから、国内の整備いろいろな調整、こういうものは当然時間がかかりますけれども、わが国がこの条約を批准するといふ点について早いか遅いかということとは、やはり世界有数の海運国でございしますから、それなりに国際的に影響も非常に大きいわけですね。ですから、こういう点はこの国よりも積極的に行つておるのだという点を具体的に行動において示す必要があると思ひます。

同じような質問でございしますけれども、外務省に來ていただいておりますので伺つておきたいと思ひますけれども、この条約の発効要件は、世界十五カ国、それからその船腹量の合計が、世界の商船船腹量の五〇%以上となる国が締結した日の十二カ月後からと規定しておる、こういうことですね。わが国が、この点については他の国がもう批准したから後追いをするのだというような印象よりも、本来としては積極的にこの点はやつてい

くということが非常に重要だと私は思うのです。外務省としてはどう御見解をお持ちか、伺つておきたいと思ひます。

○佐藤説明員 先生御指摘のように、わが国といつたしましても、主要海運国、大体世界の商船の船腹量の約一割を保有してございしますので、日本が積極的に早期にこの議定書に入つて、汚染から海洋環境を守つて保全に尽くすということは非常に重要なことだと考えております。それで、先ほど運輸省の総務審議官から御説明がありましたように、国内法制の調整等準備が整ひまして、今回の国会に議定書を上程いたしましたので、昨日参議院の外務委員会が採択され、本日本会議を通る、こういうことになつております。

○西中委員 大臣、そういった点でそれなりの努力はわかりますけれども、事は日本の海域なり海洋環境というものを守るといふ点で重要であるばかりではなくて、いわゆる国際的な日本の評価といふことにもつながる問題でございしますから、こういう問題は一刻も早く政府としては処理するといふ強い姿勢がやはりなければならぬと思ひます。今後の対応について大臣の決意を伺つておきたいと思ひます。

○長谷川国務大臣 おっしゃるとおり日本は有数の海運国であります。この議定書にサインをして国際的に登録されておられますと、その船はよその国に入つた場合に入港を拒否されることもあるわけですね。そうした重要性も考えて国内法も整備いたしましたし、皆さん方にこの御審議をお願いして、とかく不況であるところの海運を何とかみんまで生かさうと思つておるやさきでございしますから、それらもあわせて御賛成を得たい、こう思つております。

○西中委員 昨年十一月に、わが党は沖縄県を中心としたしまして南西諸島の廃油ボール等の油汚染の実態調査を行いました。詳細は避けまされども、相当広範囲にわたりました汚染が広がり、やはり深刻な状況と言わねばならぬと私たちは判断をいたしておるところでございします。海上保安

庁の発表でも、海洋汚染の発生確件数は昭和五十五年で千五百八十一件、五十六年で千二百四十四件、そのうち油による汚染が八割近くを占めておる、しかもそのうちの約七割が船舶によって引き起こされているという事実が指摘されております。こういう傾向は五十七年度はどうであつたのか。状況的にはいい方向に向かつているのかどうか、その辺のところを御説明いただきたいと思うのです。

○山下(文)政府委員 五十七年におきます油の排出は八百十一件、それから油以外が百三十八件、赤潮が百十五件でございます。合計が千六百四十四件でございますので、先生御指摘の千二百四十四件の昨年に比べますと減つておる状況でございます。

○西中委員 いずれにしても、こういう問題はたとえ一日では事態は余りよくならない、こういうことになるわけでございますので、今後の対応をきちつと推進をしていただくよう要望しておきたいと思ひます。

それから、これに関連しましてソ連、東欧諸国はこの条約についてはどのような動きになつておるのか、お伺いしておきたいと思ひます。これが発効した場合、それら批准をしておらない国々はどういう立場になるのか、伺つておきたいと思ひます。

○佐藤説明員 この七八年の議定書の批准に当たりまして、わが国としてはほかの主要海運国がどのような動きにあるかということを実は調査いたしました。この四月十九日でございますが、ソ連につきましたわが国のモスクワにありますが、大使館を通じて調査いたしました。先方当局の答えによりますと、目下部内で検討中であるという返事を受けております。ただ、いつになるかという見通しにつきましては一切申し上げられないという返事でございました。

それから、そのほかの東欧諸国につきましては、いまのところはつきりした情報は持ち合わせてはおりませんが、調査は実をいたしてお

りません。ただ、この七八年の議定書の採択会議のときの様子を見てみますと、これらソ連を初め東欧諸国も反対はいたしておりませんし、むしろ賛成をしている国がほとんどでございます。またさらに、五十四年の条約、海洋汚染防止条約でございますけれども、ソ連等もこの締結国になつております。その後の改正等についても受諾しております。そのような事情を考えますと、いずれはこれらの国も入ってくるんじゃないか、こう思われます。

それから、非締結国がこういうふうな状態で幾つかまだある、主要国を含めまして十五カ国が批准と締結はいたしております。日本がこれに入りますと十六番目になるかと思ひますが、そのほかの国につきましてどうなるかという御質問でございます。まずその七三年の条約を修正等を実施した形で見ますと、七三年の条約の方について見ますと、五条で非締結国につきましても締結国は議定書の規定に従つた規制等の措置をとることができ、要するに非締結国のみが優遇されるようなことがあつてはならないという趣旨で規定がございまして、わが国といたしまして、締結国、非締結国を問わず、その規制の対象と考えておりますので、特段の問題はなからうか、このように考えております。

○西中委員 最後に伺ひしておきたいのですが、ペルシャ湾の海洋が大変汚濁されておるといふことが連日伝えられておるわけですが、運輸省なり外務省として現状を把握しておられるのかどうか、タンカーその他の船舶の航行に支障がないのかどうか、それから今後この海洋の汚染に對してこれを浄化するとか、こういう点について政府として何らかの考えがあるのか、国際協力を考える必要があるのかどうか、この点を伺つて私の質問を終わりたいと思ひます。

○西村(康)政府委員 ペルシャ湾におきます油の流出に伴う汚染でございますが、その状況につき

ましてはかねてからいろいろ新聞等でも報道されておりますが、政府としては調査団を四月の上旬に派遣いたしました。先般これが帰国してきただけでございますが、その報告によりますと、イランの沿岸の諸国に對しましては、流出した油はときどき見かけることがあるという程度で、現実はかなり心配されました取水施設があるいは発電プラントというようなものに対する影響はいまのところないという実態でございます。

そういうことでございまして、これらの諸国に對しましてわが国の取り組みをいたしまして、今後その汚染が長期化しまして、ペルシャ湾の海洋汚染を除去するというような問題が生じてまいりましたときに、わが国がどのような協力ができるか、専門家の派遣が必要かどうかというふうなことににつきまして、政府の方では準備をしておりますが、沿岸諸国の方はまだそういう状態ではないというところで、そのような要望があるような事態になりましたら、政府としてはできる限りの協力をしていきたいというふうに考えております。

○西中委員 終わります。

午後一時五十分休憩

○原田委員長 午後一時より再開することとし、休憩いたします。

午後一時三十分開議
休憩前に引き続き会議を開きます。

○原田委員長 質疑を続行いたします。小淵正義君。

○小淵(正)委員 船員の雇用促進特別措置法関係についてまずお尋ねいたしますが、午前中の質疑の中で、特にわが国の内航海運の現状についての話があり、陸上の構造不況業種といひますか、素材産業の不況等の影響を受けて内航海運産業が非常に不況の中にあるということで、四月十三日ですか、運輸省としては勧告を行ったというふうなお話が先ほどされておりましたが、その具体的

な状況についてもう少し御説明いただきたい、かようにお願いいたします。

○石月政府委員 内航海運につきましては、先般三月十八日に海運造船合理化審議会内航部会を開催していただきました。私もその一員として、同審議会の答申を受けまして最高限度量というものの設定を行ったわけでございます。

最高限度量の内容を申し上げますと、貨物船につきましては、これは一般貨物船でございますが、セメント専用船、自動車専用船、油送船及び特殊タンク船というふうなものを除きます。四百五万三千デッドウェイト、告示の日から一年間、油送船につきましては二百八十八万五千立米、告示の日から一年間、これらの数値は、貨物船及び油送船ともそれぞれ現在の船腹量より七万デッドウェイト、七万立米低い水準に設定されております。

この最高限度量を決めましたのは、内航海運業法に基づきまして、現有船腹量というものが毎年告示される適正船腹量に照らしまして非常に過大になるおそれがあるときには、運輸大臣は海運造船合理化審議会の意見を聞いて最高限度量というものを決めることができるようになっております。この効果といたしましては、最高限度量が設定されておりますときには、その船腹量の増加を伴うような建造というものを抑制することの効果があると思ひます。今回最高限度量を設定していただきましたのは、内航海運業が非常に深刻な不況の状態にございまして、官民協力して不況対策を推進をする、そのときの柱としてこれを設定したものでございます。

○小淵(正)委員 ただいまお話がありました、最高限度量を設定して、それによつて指導されるというところでありますが、その結果、現在の状態で大体どの程度の船腹過剰という形になるのか。また、あわせて、雇用問題から考えました場合に、どの程度の人たちがそういう影響を受けるであろうというふうな大体見ておられるのか、そこらあたりの数字について御説明いただきたい

思います。

○石月政府委員 昨年の十一月に、私も海運造船合理化審議会から、今後五十年間の適正船腹量というものを策定していただきました。それによりますと、五十七年度の適正船腹量は、一般貨物船につきましては三百七十四万デッドウェートでございまして、これに対して現有船腹量が四百二十万デッドウェートでございまして、約三十八万デッドウェートほど過剰船腹量になっております。油送船につきましては、適正船腹量が百八十八万七千立米でございましたが、これに対して現有の船腹量が二百二十五万五千立米で、三十六万八千立米過剰になっておる状況でございまして。今回は、これを私どもの腹づもりといたしましては、三カ年程度かけてこの需給ギャップを解消していきたいという形で、とりあえず先ほど申し上げましたように一年間の目標といたしまして三万三千グロストン、七万立米というものを申し上げたわけでございますが、これを減らした場合にはぐらゐり船員の雇用に影響するかとということでございまして、一応この船腹量から具体的な船員数を出しますと、ほぼ千名程度ではないかというぐらゐりに予想しております。しかしながら、減らされる船舶というものはほとんど一杯船主、生業的なオーナーの船が減られる率が非常に多いだろうと思いたすので、現実には千名の中で雇用船員が減る量というのはいくら多いのかというぐらゐりに想定しているところでございまして。

○小淵(正)委員 ただいま説明をお願いしたのですが、労働省の方にお尋ねいたしますが、結局陸上関係で今労働省から新しく二本の臨時措置法を一本化して、五カ年延長という形で衆議院を通過して、現在参議院で審議中の新しい離職者措置法の中では、不況業種・不況地域という形の中で、何と云うのですか、内航海運業については対象指定業種の中に入っておるわけですが、タンカー関係は除かれておる、こういうふうに理解しておるわけでありまして。しかし、ただいま運輸省のお話がありましたように、今回そういった非常措置

置を講じられるということの中では、内航関係の一般貨物とあわせて内航、近海のタンカーも対象になっておるわけでありまして、当然今回のこういった新しい業種指定の中では、政令の中でこれらのタンカー関係も含まれて考えられるというふうに理解するわけでありまして、その点についての労働省の見解は何かでございましょうか。

○稲葉説明員 内航タンカーにつきましては、産業界の省エネあるいは石油が進んでいることに伴いまして、輸送量が減少いたしまして相当に厳しい状況になっておるというところは私も承知しておるところでございまして。

いま御指摘のございましたいわゆる新法、特定不況業種・特定不況地域関係労働者の雇用の安定に関する特別措置法案というのを現在参議院で御審議いただいておりますけれども、この法案は新法という形で提案いたしておりますので、この法律に基づきます特定不況業種の指定は、すべての業種につきまして新法の制定後、中央職業安定審議会の議を経まして指定基準等を定め、それにのっとつて行うということにいたしてあるわけでございまして。したがって、内航タンカーにつきましてもその基準が作成されました後に、それを踏まえて具体的に検討するということにはいたしております。

いずれにいたしましても内航タンカーの問題につきましては、所管官庁であり、また船員問題の所管官庁でもございまして運輸省と十分連絡を取り合ひまして対応してまいりたいというように考えておるところでございまして。

○小淵(正)委員 ただいまお話がありましたように、確かに新法の中で基準が設けられ、その基準に該当するという点の中で、政令の中でも承審議会議を通じて指定されていくことは承知いたしております。したがって、いまお話がありましたように、そういった内航関係のタンカー部分についてもかなりそういう深刻な状態が発生するということが今日予想されている状況でありますので、そういった新法の運用の中ではこ

の点を十分加味されて、御配慮いただきたくお願いしておきたいと思っております。その点、ただいまの御答弁を十分理解しながら、ぜひひとつよろしくその点の配慮をお願いしておきたい。これは要望ですが、お願いしておきます。

この点について運輸省としての何か御見解がございましたらお聞きしたいのでありますが、運輸省、何かございましてか。

○小野(維)政府委員 内航、近海のタンカーについて大変深刻な状況にあることは認識しております。したがって、そういう不況対策が必要であらうと考えておりますので、労働省と十分御連絡をしながら、おつしやつておりますような方向で検討を進めたいと思っております。

○小淵(正)委員 ひとつその点よろしくお願いしておきます。

次に、特に船員関係の特別措置法の中で、もちろん船員というのは陸上部分とは若干異なる要素はありますけれども、こういうふうな離職者の特別措置法については陸海も、少なくとも基本になる流れといえますか、考え方は一本でなければいかぬというふうに思うわけです。そういう意味で考えますならば、先ほど御説明ありました新法の安定確保、または技能開発その他いろいろと陸上関係においてはそういった雇用四事業というものが対策として推進される、こういうふうになつておるわけでありまして、残念ながら船員関係のこの中ではそこまでまだ行っていないという状況にあります。だからひとつぜひこれからはそういった離職者の請対策という面では、陸上部分でも取り入れられているような雇用四事業等に類するものを船員関係においても取り入れられて、雇用対策を推進していただきたい、かように思うわけでありまして、この点に対する御見解をお願いしたいと思っております。

○小野(維)政府委員 先生のおつしやいましたいわけの雇用四事業でございまして、船員につきましては現在のところ船員雇用促進センター、いま

お願いをしておりますこの法律でできているセンタでございまして、そこで雇用の安定事業と能力開発のための事業を行っているという状態でございまして。しかし、最近船員の雇用環境が大変に変化してまいっております。船舶の技術革新というものが大変に進んできたということから、中高年齢層は求職難であるけれども、若い人は逆に人手不足で船主さんの方が困つておるというような現象が生じております。こういった面に対する対策の充実も必要であらうかというふうな考えを、雇用保険法によつて実施されております雇用四事業との均衡を考えながら新しい対策を講じていくことではないかということで、船員保険の関係をつかさどつておられます厚生省の方と鋭意検討を進めておるところでございまして。

○小淵(正)委員 その点はひとつ前向きに積極的に取り組んでいただくことをお願いしておきます。

それから、マルシップ関係についてちよつとお尋ねいたしますが、前回改正されました船舶職員法に伴いまして、いよいよ今月三十日以降です。か、あらゆるマルシップにもこれを適用せるということでスタートすると思ひますが、この場合に特例的に船舶職員をこのマルシップ関係の船にどのように配置されるのか。新しい法律の施行に伴いましてマルシップ関係の船主に当局としてはどのような指導をなされてきたのか、そこらあたり、主要な点だけで結構ですから御説明いただきたいと思います。

○小野(維)政府委員 御質問のございましたいわけのマルシップと言われる船でございまして、おつしやいましたように船舶職員法の改正が適用されますと、外国人の船主が配乗する船であつても日本籍の船である日本の船舶職員法が適用されるということになります。そこで、マルシップの現在の急激な状況の変化を避ける、また、日本の海運の国際競争力を急激に変化させないというような観点から若干の特例措置が必要であらうと

いうことで、運輸大臣の諮問機関でございます海上安全船員教育審議会の中に二十条問題小委員会という小委員会を設けて、公益、労働、使用者に参加をしていただきまして、どういう措置をするかという検討をまいりまして、四月十三日に答申をいただいたところでございます。

そこで、マルシップ関係の業者に対する指導をどうしているかというお尋ねでございますけれども、四月十三日からでございますので、いま現在主要な地区での業者に対する説明会を一応終了したところでございます。それから、各海運局の窓口に入りの公認その他でやってくるマルシップ関係者に周知をするようにということで、その措置を講じてございます。

なお四月三十日から職員法が適用されるわけでございますので、二十条による特例許可をとらない船は、法理論から言えば四月三十日以降一日たりといえども職員法の適用を受けてはしと走らなければいけないということになるわけでございまして、けれども、どういう取り扱いをするかということが比較的おくれたということもございまして、結局数十日程度の余裕期間は見込みながら、しかるべき特例許可をして、この方針に乗った配乗がきちと行われるようにしていきたい、そういうふうな考えております。

○小淵(正)委員 その点ひとつ遺憾なく指導していただくようお願いをしておきます。

次に、海洋汚染関係についてお尋ねいたします。今回新しく重油以外に軽質油まで対象にしているよいスタートすることになるわけですが、具体的には汚染防止の設備またはそういった問題の技術基準等については、今後政令または省令で定めるといふことになってお尋ねいたします。従来こういった問題の中では、わが国の置かれている特殊状況がどうかかわりませんが、国際条約基準よりもなお独自性を持った、厳しいような

内容を盛り込んだ政令、省令等が出されている面が一部にあるようでありまして、したがって、そういったことから考えまして、今回これらの法律をいよいよ実施する、スタートするに当たりまして、それらの基準設定については国際基準以上になお独自性を持ったような考え方であるのか、国際基準という形の中に合わせてやっていくこととしておられるのか、その考え方についてひとつお尋ねいたします。

それから二番目に、時間が余りありませんのでまとめて質問いたしますが、午前中の御質問の中にも出ておりましたが、今回SBT方式その他のいろいろのものを採用することによりまして、積み荷が先ほどの御説明では一五%程度減少する、コストが一八%程度上昇するというようなお話がされておりましたが、そういう意味では従来の船からいいますと、船主側から言いますならば不経済船ということになるわけですが、したがって、そういう点から、船主としては経済性を追求する余り、ややもするとますます船員賃の安い、第三国というか、外国船員をよく雇い入れるような傾向に走りがちにはならないかというのを非常に懸念するわけでありまして、したがって、そういった点から考えますならば、これはまた船員の雇用問題にも非常に影響なしとしない、こういうことにも非常に危惧があるわけでありまして、したがって、こういった新しい方式をもつて建造されるような船腹については、政府が何らかの、助成と言ふ言葉は悪いですが、何らかの便宜を図って、開銀融資その他でも低利その他の便宜を図って、船主がそういった新しい船をつくりながら、少なくともいま私が申し上げましたような方向にいかないで済むような、そういう措置というものが私は必要じゃないか、かように思うわけでありまして、その点に対する当局のお考えをひとつお尋ねしたい、かように思います。

○野口政府委員 初めの方の技術基準の点についてまずお答えいたします。先生の御指摘のように、今回の法の改正により

まして分離バラストタンクとかあるいは原油洗浄装置、そういう新しい基準が強制されることにならなければならないけれども、これらの基準の設定に当たりましては、当然のことでありまして、けれども、条約の基準に準拠して定めるといふ考えでありまして、これ以上、さらに新しい条約の基準以上をそれらを上積みして強化する考えは今のところ持っておりません。

○石月政府委員 今回の法規制の改正によりまして、日本船の国際競争力がどうなるかという御心配でございますが、一般論といたしまして、世界各國の船が全部この規制をかけるわけでございまして、競争力の面では一応は変わりがない、このお考えはいただいているのじゃないか。

それから、御承知のように現在タンカーは非常に過剰でございます、いろいろの説がございまして、昨年まで大体世界全体で三億六千万デットのタンカーがございまして、そのうち約六千万デットのタンカーが今年二月で係船されております。その他、積み荷が部分的であるとかスピードダウンしておるとか、私もパートカーゴードンと言っておりますけれども、それを入れますと約一億トンぐらい過剰な状態になっておりますので、むしろこの規制が導入されることによって需給関係が改善するということも待望している向きがございまして、しかし、先生御心配の、日本の海運というのは先進国としての船員賃が高いというような問題から、国際競争力が弱いと言われております。したがって、この件につきましては

われわれかねがねから腐心しているところでございまして、本件につきましても現在の船、規制前につくった船でございまして、こういう船につきましては、その改造のための費用を五十四年、五十五年の二年にわたりまして開銀から低利資金を融資いたしまして改造を行っております。その結果、約二十八隻の船が改造されております。これからつくる船につきましても、当然計画造船によりまして安い金利の船をつくって国際競争力の面で遺憾なきを期したい、このように考えておる

次第でございます。

○小淵(正)委員 わかりました。その点はひとつよろしく願ひしておきます。

次に、先ほどのこの点は余り問題ないようなお話でありましたが、いよいよ今回、水バラストとか、そういった排出海域をどこにするか、排出方法等についてはそれぞれ政令で定められるということになってお尋ねいたしますが、この考え方の主なものをひとつお示しいただきたい。

それから、陸上で処理する場合においても、受け入れ体制は大体現状の状況の中で何とかいけるような先ほどの御説明のようでありましたが、今回は毒性のあるようなそういったものもいろいろとABCランクの中で処理されるようになるわけでありまして、そういう意味での陸上における受け入れ施設というものは問題ないのかどうか、この二つについてお尋ねいたします。

○西村(康)政府委員 油と有害液体物質の排出の基準につきまして、政令で定めることにさせていただきます。ただ、その考え方はいづれも条約が附属書で詳しく決めておりますが、その考え方に従って国内法化していく予定でございます。

具体的に申しますと、まずどの船でも問題が生じますビルジでございますが、ビルジにつきましては従来から一応規制されておりましたが、これは今回、油タンカーとすべての総トン数四百トン以上の油タンカー以外のもの、これらにつきましては従前の基準を若干強化いたしまして、必ず沿岸十二海里を超えて排出することとなり、捨てる場合には油排出監視制システムというようなものを作動させているというようなこと等が新たに付加されてまいります。そういうことのほか、希釈しない場合には、これは十五PPM以下のものである場合に捨てていいというような基準が入っております。

それで、総トン数四百トン未満の船舶につきましては、条約上は各国に任せられておりますが、これにつきましては従来の基準を若干強化して、油水分離装置を作動させるというようなことな

り、海岸からできる限り離れて捨てるというよう
なことを具体的には決めていこう。なお、条約で
は特別海域として、地中海、バルト海、黒
海、紅海、ペルシャ湾というような海域につきま
しては特に規制を厳しくすることになっておりま
す。したがって、わが国の政令以下の基準に
おきましてそのような特別規制をしていく予定
でございます。

それから水バラストにつきましては、条約では
従前のバラストの捨て方に比べて強化されて
おりまして、たとえば油の総排出量は貨物総量の
三万分の一以下にすること、現在は一万五千
分の一以下にございますが、そのような
強化をする、あるいは油排出の監視制システ
ム、あるいはスロップタンクというのを作動させ
るというようなことを決めておりますし、また、
油を捨てたことがすぐわかるように、その油分が
どうだということがわかりますように、喫水線よ
り上で排出するということを決める予定で
ございます。

それから有害液体物質につきましては、これは
物質をA類からD類まで四種類に分類いたしまし
て、それぞれ排出の仕方を決めるということでご
ざいます。たとえば一番厳しいA類物質などは、
まず残存濃度が許容値以下になるまで洗浄す
る、そして空になるまで他の受け入れ施設に出
す、そしてタンク内の残留物をタンクの全容量の
五割以上を水を加えて希釈する、そしてさら
に航行中距岸十二海里以内のところで、今度は喫
水線の下で排出するということな基準が設けられ
ておりますが、これがA類の場合、その他特別海
域ではこれをさらに加重しておりますし、そんな
ことを決めるわけでございますが、これはいずれ
も条約の考え方に従ってやる予定でございます。

○松本府委員 受け入れ施設につきましては、
それぞれの発生物の種類ごとに現在の施設を有効
利用することによって十分に対応可能でございま
す。
ただいま先生のおっしゃられました廃有害液体

物質につきましては、これは化学工場の所在する
港湾三十八港で発生いたしますが、これらの港で
発生する廃有害液体物質の処理につきましては、
これまで関係方面といろいろ調整をしまして、
理施設、また、産業廃棄物の専門の処理業者、こ
れらを有効に活用することによって安全に十分に
対応できるであろうということを考えておりま
す。

○小淵正委員 いまの御答弁に関連するわけで
すが、今回、貨物船の有害物質の毒性値をA、
B、C、Dの四ランクに分類して排出基準を決め
ましたが、こういう基準に適用するような洗浄技
術が果たして可能なかどうかという一部関係
者の間からのそういう疑念なしとしないのです
が、いまの御答弁を聞いておきますと、そういう
ものはすべて専門的な、そういう化学工場等
で処理するようになるので大体いけるということ
になるのかどうか。やはりこれは船の中でのい
ろろ洗浄するようになると思うのですけれども、い
まの洗浄技術の中でそこまで分類できるようなこ
とになるのかどうかということについては、そう
いう疑問がちょっとあるわけですが、その点、い
かがでしょうか。

○西村文政府委員 排出基準は、先ほど申し上
げましたとおり、有害物質の毒性に応じて決めま
したA、B、C、Dの分類ごとに排出基準を決め
てまいるといってございます。

それで、先ほどちょっと御説明申し上げました
ように、タンク内をよく洗うということを手始め
に、いろいろと操作をしてやるわけでございます
が、現在まだIMO、国際機関の方で具体的な基
準の策定作業をやっているところでございます。

それらの作業では、現在ありますケミカルタンカ
ーがすでに持っている、あるいはすでに開発され
ているという技術を前提にいたしまして、実際の
船に適用しまして、実行可能な形で基準をつくり
たいということで作業しているわけでございます
。具体的には、今度やりますのはスロップタン

クなりあるいはホモジナイザー、均質化装置とい
うようなものもつきます。あるいはよく洗浄する
ためにはストリッピング装置とかタンク洗浄装置
とか換気洗浄装置とかいうようなものをつけるわ
けでございますが、これらはいずれも現在開発あ
るいは開発済みあるいは開発の可能性があるもの
について検討しておりますので、具体的にはその
ようなことを前提に可能な形で条約の具体化がさ
れるということでございます。いずれにせよ、こ
れは三年後というのが一応の実施の予定期日で
ございまして、それまでの間に実行可能なものが
できるといことが期待されているわけございま
す。

○小淵(正)委員 次に、いままでは海上汚染とい
う問題で、これだけシビアにひとつやろうと言っ
ているわけでありましたが、あと一つ、この海上汚
染には直接的でないのですが、海上の浮遊ごみ対
策といえますか、現在いろいろな関係において
これらの浮遊ごみ、これの対策で関係者、特に船
に關係する人たちは非常に頭を悩まされているわ
けであります。こういう海上の浮遊ごみ対策
については、関係官庁、行政当局としてはどのよ
うな諸施策を講じられておられるのか。非常に最近
は港の管理者の關係その他いろいろ関係ございま
して、必ずしも機敏に統一にこういふものが行わ
れていないような感じがいたしますが、そこらあ
たりに対するお考えをお聞かせしたいと思います。

○山下(文)政府委員 ただいま御指摘のございま
した海上の浮遊物、流木等は、海上の交通安全と
かあるいは環境保全から大変問題のある点でござ
います。これにつきましては、海上保安庁といた
しましては法令に基づきまして不法投棄の防止の
指導を行ったり、あるいは監視、取り締まりを強
化しておるところでございます。

投棄されましたごみにつきましては港務管理者
が除去する場合以外に、全国に公益法人として十
二カ所、それからそれ以外の類似団体として三十
五カ所の清港会あるいはそれに類する団体がござ
いますので、それらを通じて除去を進めてお

るところでございます。また、港ごとに關係者
が必要に応じて連絡をして、そういう対策を推
進しておるところでございます。

○小淵(正)委員 いまのお話では、海上保安庁が
中心になってとり行われておるようでありま
すが、何ですか、いまお話のありましたそれぞれの
そういう任意団体または一つの特定の団体がこの
問題に当たっているということでありまして、こ
れはどうなんですか、全港務といいますが、船の
出入りする港にすべてこういうものを強力に指導
しながら設置して、もったこの対策を充実させ
る、こういうことでの積極的なそういう面はな
いのかどうか、その点をお尋ねいたします。

○山下(文)政府委員 先生ただいま御指摘のよう
な件に関連しましては、一部団体からの要望もござ
いますので、その線に沿って努力してみたいと思
っております。

○小淵(正)委員 特に海上汚染防止条約等で、油
汚染その他については非常に進められるが、問題
は、足元の海上浮遊ごみ対策、特にこれは港、船
の關係者が非常に頭を悩ましている問題です。か
ら、海上汚染に負けず劣らず積極的に今後の諸施
策に取り組んでいただくようお願いいたしてお
きます。時間がございませんで要する程度に
しておきます。

最後になりましたが、一つ、実は長崎県の対馬
の西海岸に三月八日から一週間ぐらい、油濁被害
といえますか、大きな油のかたまりがどどんと流
れてきて漁場が大変な被害を受けたというような
事実があります。したがって、漁民の皆さん方は
このために数日を費やしてそれぞれ処理している
わけでありまして、なかなか思うに任せないし、
問題はそういう処理よりも、結果的にはアワビそ
の他いろいろな沿岸漁場が荒らされてしまつてお
るということでありまして、したがって、関係当
局は今回のこういった問題について現状を認識さ
れているのかどうかということ、それに対して
の対策はどういうことをとられたのか。あわせ
て、こういった問題の監視体制というものは一体

どういうふうになっておるのか。それから次に、こういった沿岸漁場が非常に荒らされたことに対する復旧等について、政府としての所要の施策というものが講ぜられるものかどうか。この三点について御質問をいたしまして、私の質問を終わります。

○山下(文)政府委員 去る三月八日、長崎の対馬の西海岸におきまして、全長約九キロにわたる最大径十センチ、厚さ一・五ミリのタール状の油塊が流れ着きまして、その後、前後六回到達しているようでございます。

これらの汚染対策につきましては、多発海域に航空機、巡視船艇を絶えず派遣して重点監視を行っておりますが、現に対馬周辺につきましては巡視船艇三隻で常時パトロールをしております。また、夜間監視装置を積載した航空機を飛ばすなり、あるいは大型ヘリコプターを投入するとか、いろいろ対策を考へておるわけでございます。

○山添説明員 御説明申し上げます。

先生御承知かと思いますが、原因者不明の油濁による漁業被害につきましては、昭和五十年から財団法人漁業油濁被害救済基金というところで被害の救済をやっております。この中には漂着した油等の防除の費用の支弁も入っているわけでございますが、本件につきましても、原因者がはっきりしてないというために、一応財団法人油濁被害救済基金でもって救済するように準備を進めているところでございます。

また、漁場の復旧につきましては、大体過去の例におきましても油を除去しますとそれで何とか形がつく、復旧ができるという経験がございまして、現在、多数の漁業者等が漂着油の防除作業をやっております。大体五月中には終了する見通しでございます。この防除費用の支出につきましても、早急に支弁されるように油濁被害救済基金を指導していきたいと考えております。

○小淵(正)委員 質問をこれで終わりにしたいと思つたのですが、いまの海上保安庁の方の答弁ではちよつと納得しかねるのです。ただ対策をや

ていますということだけではなしに、確かにそういう飛行機またはいろいろなことで監視体制その他やられているのでしょうか。現実にはこういう問題が発生しておるわけですから、今回の事例でも、潮流関係その他ありましようけれども、大体どこあたりでたれ流しされたのがこういう形で来たのか、そういったことについての原因調査その他についての追及も、それらの立場からやっておられるかどうか。ただ監視をやっているというだけではそれはあたりまえのことです。それから、そういう中でこういう問題が発生しておるわけですから、少しそこあたりは実際に合った御答弁が欲しいわけですが、いかがでしょうか。

○山下(文)政府委員 ただいまの問題につきましては、現在油濁の分析調査、それから海潮流の調査、そういったことをいたしまして原因者の探求その他現在調査中でございます。

○小淵(正)委員 余り言つてもなんでもしょうから、こういうことが頻発しないような監視体制というものについて、もう一度再検討していただくようにひとつお願いしておきます。

以上で終わります。

○原田委員長 辻第一君。

○辻(第)委員 いま船特法を五年間延長する法案が審議をされているのでございますが、現在の船員の雇用事情はどのようになっているのか、説明をいただきたいと思ひます。

○小野(維)政府委員 まず一般的に雇用船員、これは漁船員も全部入つておるわけでございますが、その状況を御説明いたしますと、昭和五十年から五十二年くらいにかけまして雇用されておる船員の数は二十七万人程度でございました。それが現在は二十三万人ぐらゐに下がっております。それで、毎年私どもの船員職業安定所の方へ求職に見え方があるわけでございますが、年間に船特法ができました当時の一万一千人程度より若干減つてきておるというような状態になっており

ます。それで、有効求人倍率と申しますか、仕事に欲しいという方に対して仕事の方が幾つかあるかという倍率が、この法律をつくつていただきましたところはほぼ〇・三のちよつと下でございまして、その後には船員の雇用情勢がだんだん回復してまいりまして、現在では〇・八程度になっております。ただ、これは総体を通じての有効求人倍率の話でございます。業種別に見ますと、外航海運業では二・一、一人に対して二・一カ所の仕事がある。それから内航では〇・八、漁業は〇・一五、旅客船は〇・二五、こういうふうな業種間に非常に大きな格差がございまして、それから年齢の問題では、もちろんでございますが、二十歳代では二・五三と非常に高いのに対して、三十歳代では〇・七三、四十歳代では〇・一八、五十歳代では〇・〇四、こんなふうになってまいります。さらに海技資格の免状の方から見てまいりますと、甲種船長免状であるとか甲種一等航海士、機関士免状、こういう高い免状に対しては非常に求人が多いのですが、低い方の、下級の免状に対しては求人が少ない。こういうふうな中身が大変に複雑化しております。

そこで、実際の就職あつせん率というのが、実はこういうふうな有効求人倍率が上昇したのではありません。むしろ、成立数があつて減少するといふような傾向を示しておりますので、これからいふような求職する方に対して新しい技術を身につけていただく、求人側の希望に合うような、まあ年齢の問題はどうしようもないわけですが、それ以外の点において合うような対策を講じていかなければいけないのではないかと、そんなふうな考えながら、いろいろな施策を検討しておるところでございます。

○辻(第)委員 船員の雇用事情が大変厳しいといふことがよくわかりました。本法の対象は近海等でありまして、外航についても同じような状況だと私は思ふわけでございます。雇用の拡大ということが非常に重要な問題にならうと思ふわけであります。いま、少し技術を云々というふうなことを

を含めて対策を進めておる、このようにおつしやつたわけですが、もう少し具体的な雇用拡大の対策というものを説明いただきたいと思ふのです。

○小野(維)政府委員 具体的に申しますと、従来は船員職業安定所を中心とした職業紹介ということとをメインにして仕事を行つてきたわけでございますが、この雇用あつせん事業に加えて、船員雇用促進センターを従来より積極的に活用していこうということ、企業の抱えております余剰船員をほかの船に乗せること、あつせんをここにやらせる。さらに、たとえば乙種免状の人に甲種免状を取ってもらう、四月三十日からは名前が変更されますけれども、そういうような高度の免状をとつてもらふための研修をやつてもらひまして、そういう能力を開発して需要に合わせるようにするということをやっております。

それから、片側では、労使双方の協力を得て船員制度の近代化というのを進めておりました。今度、四月三十日から施行されます法律もその第一歩になるわけでございますけれども、船員制度の近代化を促進することから日本海運の国際競争力の活性化を図つていく、そういうことで、これは行政面といひますか、外航海運の体質面といひますか、そういう面から有効需要の拡大を図ろう、こういう考えで進めております。

○辻(第)委員 昨年の国会で改正された船員二法がいよいよこの四月三十日から施行されるわけであります。それに関連をしてお伺ひをいたします。

STCW条約に関連をして改正された船舶職員法によつて旗国主義がとられました。このことによつて、いわゆるマルシップが原則として認められないということになったわけであります。現在どの程度のマルシップがあるのか。それから、全体の外航船舶の数はどれくらいあるのか、お尋ねをいたします。

○小野(維)政府委員 日本籍の外航船は、二千トン以上の船で千隻余りと承知しております。それで、このいわゆるマルシップというものの

定義は非常にむずかしいと思いますが、ことし三月三十一日現在で外国の法人に貸し渡されております日本船舶の中で、向こうで借り放しのものもありますし、船員法で、日本の方で雇い入れの公認を出してきている船というのがございす。借り放しになっている方はわからないのですけれども、こちらの雇い入れ公認を受けている船が三百三十六隻ございす。ですから、約千二百隻から千二百隻の中の三百三、四十隻、こんな感じかなという把握でおります。

○辻(第)委員 いわゆるマルシップに対する船舶職員法の経過措置、特例措置を決められたということですが、その具体的な内容について説明をいただきたいと思ひます。

○小野(維)政府委員 マルシップというのについて、従来旗国主義がとられていなかったものが、職員に關して旗国主義がとられるようになったように、日本の外航海運船隊の構成上はかなりの大きなウェイトを持つておるといふところから、このマルシップに急激にそういう条件の変化を起こさせて、いわば壊滅させるといふか、そういうことがあつては日本海運全体の将来にも影響があらわれるだろう。ところが、一方で、たとえば便宜籍船というようなことが言われておりますが、そういったものについての後進国からの批判も強くなつておる。したがつて、これから先の数年間というものは日本海運のそういった船隊構成が変化をしないのか、それとも変化をしていくのか、きわめて微妙な時期にあるといふふうな認識に立つております。

そこで、とりあえず五年間ということにいたしました。船舶職員については規定の配乗表よりそれぞれ一名ないし二名減らした定員の配乗でよろしい。それから、冒頭にお答え申し上げましたように、外航海運についての有効求人倍率は二・一倍というふうに大変高うございす。特に資格の高い人を雇い入れるといふことは大変にいまむずかしい。職員に關してはそういう状況がございす。

○辻(第)委員 職員では大体一、二名とおつしやつたのですが、二、三名ではないですか。

○小野(維)政府委員 間違ひました。二、三名でございす。

○辻(第)委員 経過措置は、要するに職員の数を減らさね、かつ資格でランクを下げるということですね。適用期間が五年。適用年限については労使の間に主張の食い違いが相当大きかつた、このように聞くのですが、それぞれの主張はどの程度だったのか、お尋ねをいたします。

○小野(維)政府委員 船主側の要望は、これを制度化してほしい、つまり永久ということにございす。それから組合側は、暫定的な措置でなければならぬ、三年程度でどうか、こういう話であつたように聞いております。

○辻(第)委員 船主側の主張というのは、いま制度化とおつしやつたのですが、年限で言えば大体どれぐらい、そういうことはなかつたのですか、いま組合側は大体三年と言われたのですか。

○小野(維)政府委員 制度化するといふことは、年限の主張はなかつたわけにございす。

○辻(第)委員 それじゃ相当な主張の差があつたといふふうなことですね。

すので、おおむねワンランク程度下げた人、こういう人を乗せようといふ。大体そんなところが骨子となつております。

○辻(第)委員 職員では大体一、二名とおつしやつたのですが、二、三名ではないですか。

○小野(維)政府委員 間違ひました。二、三名でございす。

○辻(第)委員 経過措置は、要するに職員の数を減らさね、かつ資格でランクを下げるということですね。適用期間が五年。適用年限については労使の間に主張の食い違いが相当大きかつた、このように聞くのですが、それぞれの主張はどの程度だったのか、お尋ねをいたします。

○小野(維)政府委員 船主側の要望は、これを制度化してほしい、つまり永久ということにございす。それから組合側は、暫定的な措置でなければならぬ、三年程度でどうか、こういう話であつたように聞いております。

○辻(第)委員 船主側の主張というのは、いま制度化とおつしやつたのですが、年限で言えば大体どれぐらい、そういうことはなかつたのですか、いま組合側は大体三年と言われたのですか。

○小野(維)政府委員 制度化するといふことは、年限の主張はなかつたわけにございす。

○辻(第)委員 それじゃ相当な主張の差があつたといふふうなことですね。

それから、この日本人船員の雇用の拡大に對つて、この経過措置の内容は非常に重大な問題だと思ふわけでありす。船員の雇用事情が非常に悪い、このような状況の中で、五年間、約三百三十名ないしは三百四十名の船が二、三人の日本船員の配乗を少なくしていくということになりますと、言うならば雇用の拡大がそれだけおくれるということにもなるわけだと思ふのです。しかも、五年と言ひましても、すでにもう一年たつてゐるわけでありすから、合わせますと六年、組合の主張してあります三年ということから見ますと倍の期間というふうになるわけでありす。私どもから見ますと、この組合の三年という主張から見まし

て、六年というのは、そういうことも含めて余りにも経過期間が長いのではないか、どうしてこんなに長い期間が要するのかといふことについてお答えをいただきたいと思ひます。

○小野(維)政府委員 組合と船主側との話というのも、論議が尽くされて一応五年といふふうな最終的には了解をされたものと考えております。なお、なぜ五年かといふことでございすけれども、先ほども申し上げましたように、日本の外航海運船隊の編成がこれからどうなるのか大変に考えにくい時期にあるといふことで、とりあえず五年といふことでございまして、もしかすればまた何か考えなければいけないかもしれないし、あるいはもつと早く解消するかもしれない問題でございす。

○辻(第)委員 運輸省はいま微妙な発言をされたわけでありす。この法の特例措置のように、五年後に本来の配乗をすればよいと考えておられるのか、それとも法の趣旨に沿つてその期間内でもできるだけ早く本来の配乗を達成すべきである、このように考えておられるのか、いかがですか。

○小野(維)政府委員 現在の船員の雇用状態をいつときも早く改善したいといふ見地からだけ見ますと、できるだけマルシップに日本人の船員をたくさん乗せていただきたいわけにす。しかし、その結果として、日本商船隊の全体の総合戦力が落ちてしまふといふことになれば、日本人船員もつと大きな失業問題を起こすといふその兼ね合いが大変むずかしいといふふうな考えております。

それで、マルシップの船主さんに、船舶職員法の二十条による許可を出すわけにございすけれども、私も、私どもの気持ちとしては、その船主さんたちの体力が要する、事情がそういうふうになるのであるならば、なるべく早くできるだけ多くの日本人を乗せてほしいといふことであります。したがつて、この許可の申請に対しては各船主さんから配乗改善計画、國際的に見た場合、日本人だけをたくさん乗せることが改善かどうかといふのは、よその国から言わせるとどうかとは思ふのでありますけれども、要するに、どのくらいいたつたらどのくらい日本人を乗せて動かせるようになりまつかといふ計画をちやうだいする、そういうことでまず持つてゐる人にも努力をしてみよう。それから、例の船員雇用促進センターを活用したり、海技大学で特別講習会を開きまして、甲種一等航海士、機関士免状、こういうものを乙免の人が取るための講習をやるといふようなことをやりまして、國側もいわば正規の配乗ができるような職員の数確保するための努力をする、こういうようなことで両方で努力をし合つて、できるだけ早く正規の配乗ができるようにしたい、そういう気持ちでやつております。

○辻(第)委員 できるだけ早く正規の配乗ができるような対策をとつていただきたい、重ねて要望をしておきます。

次に、特例措置の対象船舶について、(ii)といふところでは、「海難その他の特別の事情」、このようにあるわけですね。この「その他の特別の事情」とは何を指すのか。それからウのところの「船舶所有者が同一であること」とは具体的にどういふことなのか。それから4の「許可申請の際の添付書類」のiiのところを言つております「必要な措置」といふのは具体的に何か、この三、お尋ねをいたします。

○小野(維)政府委員 いわゆるリブレスと言われておりますが、代替船を認める条件、この「その他の特別の事情」といふことにつきましましては、二十条問題小委員会において、たとえばその船が船舶安全法に基づく船舶検査に合格しない船になつてしまつたといふようなこと、または海事關係法令の改正に對応できない、いま一緒に御審議を願つております法律その他の關係でだめになる、そういったことで船舶が解撤される、あるいは外國に譲渡される、こういう場合がそれに該当すると各委員の間で理解をされております。

それから「船舶所有者が同一であること」といふのは、マルシップの現在動いてやつてゐる

は、よその国から言わせるとどうかとは思ふのでありますけれども、要するに、どのくらいいたつたらどのくらい日本人を乗せて動かせるようになりまつかといふ計画をちやうだいする、そういうことでまず持つてゐる人にも努力をしてみよう。それから、例の船員雇用促進センターを活用したり、海技大学で特別講習会を開きまして、甲種一等航海士、機関士免状、こういうものを乙免の人が取るための講習をやるといふようなことをやりまして、國側もいわば正規の配乗ができるような職員の数確保するための努力をする、こういうようなことで両方で努力をし合つて、できるだけ早く正規の配乗ができるようにしたい、そういう気持ちでやつております。

○辻(第)委員 できるだけ早く正規の配乗ができるような対策をとつていただきたい、重ねて要望をしておきます。

次に、特例措置の対象船舶について、(ii)といふところでは、「海難その他の特別の事情」、このようにあるわけですね。この「その他の特別の事情」とは何を指すのか。それからウのところの「船舶所有者が同一であること」とは具体的にどういふことなのか。それから4の「許可申請の際の添付書類」のiiのところを言つております「必要な措置」といふのは具体的に何か、この三、お尋ねをいたします。

○小野(維)政府委員 いわゆるリブレスと言われておりますが、代替船を認める条件、この「その他の特別の事情」といふことにつきましましては、二十条問題小委員会において、たとえばその船が船舶安全法に基づく船舶検査に合格しない船になつてしまつたといふようなこと、または海事關係法令の改正に對応できない、いま一緒に御審議を願つております法律その他の關係でだめになる、そういったことで船舶が解撤される、あるいは外國に譲渡される、こういう場合がそれに該当すると各委員の間で理解をされております。

それから「船舶所有者が同一であること」といふのは、マルシップの現在動いてやつてゐる

は、よその国から言わせるとどうかとは思ふのでありますけれども、要するに、どのくらいいたつたらどのくらい日本人を乗せて動かせるようになりまつかといふ計画をちやうだいする、そういうことでまず持つてゐる人にも努力をしてみよう。それから、例の船員雇用促進センターを活用したり、海技大学で特別講習会を開きまして、甲種一等航海士、機関士免状、こういうものを乙免の人が取るための講習をやるといふようなことをやりまして、國側もいわば正規の配乗ができるような職員の数確保するための努力をする、こういうようなことで両方で努力をし合つて、できるだけ早く正規の配乗ができるようにしたい、そういう気持ちでやつております。

○辻(第)委員 できるだけ早く正規の配乗ができるような対策をとつていただきたい、重ねて要望をしておきます。

次に、特例措置の対象船舶について、(ii)といふところでは、「海難その他の特別の事情」、このようにあるわけですね。この「その他の特別の事情」とは何を指すのか。それからウのところの「船舶所有者が同一であること」とは具体的にどういふことなのか。それから4の「許可申請の際の添付書類」のiiのところを言つております「必要な措置」といふのは具体的に何か、この三、お尋ねをいたします。

○小野(維)政府委員 いわゆるリブレスと言われておりますが、代替船を認める条件、この「その他の特別の事情」といふことにつきましましては、二十条問題小委員会において、たとえばその船が船舶安全法に基づく船舶検査に合格しない船になつてしまつたといふようなこと、または海事關係法令の改正に對応できない、いま一緒に御審議を願つております法律その他の關係でだめになる、そういったことで船舶が解撤される、あるいは外國に譲渡される、こういう場合がそれに該当すると各委員の間で理解をされております。

それから「船舶所有者が同一であること」といふのは、マルシップの現在動いてやつてゐる

は、よその国から言わせるとどうかとは思ふのでありますけれども、要するに、どのくらいいたつたらどのくらい日本人を乗せて動かせるようになりまつかといふ計画をちやうだいする、そういうことでまず持つてゐる人にも努力をしてみよう。それから、例の船員雇用促進センターを活用したり、海技大学で特別講習会を開きまして、甲種一等航海士、機関士免状、こういうものを乙免の人が取るための講習をやるといふようなことをやりまして、國側もいわば正規の配乗ができるような職員の数確保するための努力をする、こういうようなことで両方で努力をし合つて、できるだけ早く正規の配乗ができるようにしたい、そういう気持ちでやつております。

船を一応救うということで特例を認めよう、こういう考えなわけですが、関係者の中で、何かそういうマルシップをつくる権利を売買するということのような事態が起こるのじゃないか、そういうことを心配する方があつたわけでありまして、そこで、そういう売買はだめです、同一の所有者である場合でないためです、こういうことを二十条問題小委員会が決めたいわけですが、

それから、三番目が許可申請の添付書類の問題でございます。この「必要な措置」といふことが確認できる書面でございますが、その「必要な措置」といふのは、同様にこの問題を審議していただきました二十条問題小委員会、次の四つのうちの少なくとも一つは必要であるという理解になってございます。一つは、船員労働安全衛生規則その他船員の安全に関する法令の遵守を内容として服務就業規則、規約、労働協約等が決められていること。二つ目に、船員災害防止活動の促進に関する法律、これに定められている安全衛生委員会またはこれに準ずる組織をつくつてい

るか、あるいは団体安全衛生委員会に参画していること。三つ目に、船員災害防止協会に会員として参画していること。それから四つ目に、その他ということと船員の安全に関する法令の遵守について、いま申し上げました三つの事項に相当する同様な効果があると認められる措置を講じていること、というふうな四つのことのどれかをやっておればいいんだ、こういう理解になってございます。

○辻(第)委員 こうした特例措置は日本人船員の配乗をおくらせるものであるというふうにかけるわけですが、あわせて外航海運の組合員配乗数削減という動きがますます雇用不安を増大しておるといふのが今日の現状だと思つて、具体的に外航六社のこの動きはどのようになつてゐるのか、何隻中何隻の削減の動きなのか、この点についてお答えをいただきたいと思つてゐます。

○小野(維)政府委員 大変不勉強で、勉強してまいりませんでしたけれども、昨年、昭和五十七年

の十月一日現在で約七百隻ほどございました。六社はちよつとわかりません。外労協というのと外航中小二団体という船主の組合との交渉三団体があるわけですが、その支配下にございました船が、ことしの正月、五十八年一月一日で六百六十六隻というふうになつてございます。現在かなり速いテンポで減つたことは事実でございますが、そのまま減るのか、あるいは数カ月後に新しい船が出てくるのか、この辺のところは私まだちよつときようは不勉強で確認をしてまいりませんでした。

○辻(第)委員 やはりこの問題は非常に重要な問題だと思つたので、よく勉強しておいてほしい、要望しておきます。

次に近代化船の問題について質問をいたします。

これまで実証船、B船、それぞれ何隻になつてゐるのか、お尋ねをいたします。

○小野(維)政府委員 現在実証船ということで走つております船が三十隻、それからB実験船という第二段階の実験をやつております船が六隻、こういうことでございますが、近く実証船の方が二十隻、実験船の方が九隻ふえる、こういうような計画になつております。

○辻(第)委員 船員法、船舶職員法に基づく近代化船の指定等と、近代化委員会における実証船またはB船との関係について具体的な説明をいただきたいと思つてゐます。

○小野(維)政府委員 この改正されました法律で、船員法で甲機用部員を乗せるべき船として、ある一定の要件に適合した船が近代化船として指定をされるということになつてございます。それから、運輸士というものをそろえて、そのほかにさらに一定の要件を備えたもの、これが職員法の方で近代化船として認定を受ける、法律としてはこういう二つの流れになつてございます。それを認めるための要件というのは別々に決めてはございますけれども、両方同じ要件でございまして、実証船ということと従来から続いております

船も、B実験船ということとこれから新しい段階の実験を進めていきます船も、船員法の近代化船の指定を受ける船であり、職員法の近代化船の認定を受ける船である。そういう意味では両方同じことになつてゐます。

○辻(第)委員 それでは法に基づく指定、それと近代化委員会における実証船またはB船との関係は官公使合意のあるもので、いかがですか。

○小野(維)政府委員 ちよつと御質問の意味がよくわからなかつたのですが、近代化委員会が実験船に決めるということと官公使の合意があるのか、そういう意味でございしたら、官公使四者で協議をして、この船をB実験船にしようということと近代化委員会の方で決めるということとでございまして。

○辻(第)委員 これまで近代化船の指定については近代化委員会が指定をされてこられたわけですね。今後とも同様に近代化委員会が指定を行われるのかどうか。それとも法ができたということと、いわゆる実証船については法に基づく指定等を受けた船舶は実証船としての地位を与えられ、いまおっしゃつたようにB船については近代化委員会の決定によりB船の地位を与えられる、こういうことなのかどうか。いかがですか。

○小野(維)政府委員 この船員制度の近代化につきましては、もう先生御承知だと思つていただけます。近代化委員会が長い時間かかつて実験を進めてまいりました。その結果法律の改正を国会にお願いして先国会で通つたわけでございます。法律が通りましたから、近代化船の指定であれ近代化船としての認定であれ、この仕事は私どもの仕事になります。したがつて、その指定をするわけでございます。指定をいたしますと当然後から数を拡大してまいります。そこで、アフターケアといふ手の方から近代化委員会に、ちよつと私も自身の手でフォローがしかなる面があるものでございまして、近代化船の要件として決めた要件に従つ

たものとして指定された船の、その後の運営状況がどうであるかということに従前どおりひとつフォローをして、調査をしていただきたいというお願いをいたしまして、近代化委員会の方でも、それでは官が近代化船として指定をした船は実証船ということで今後も取り扱おう。つまり近代化委員会が指定するわけではない、官が指定をしたものは実証船として取り扱おう。しかし、その中でB実験船として適当なものがあれば、それはB実験として新しい実験段階の方の実験をやらせることにする、こういうふうな決めていたところとでございまして。そういうことがございまして、私どもの方もただ役所の権限であるからといって黙つて指定をしてしまふということではなくて、この認定基準とか指定基準を諮問申し上げました船員中央労働委員会あるいは海上安全船員教育審議会、こういうところでも近代化委員会との連携をよく保つて、関係公労使の意見を聞きながら指定を進めてほしいという旨が答申についております。したがつて、委員会の意見を聞きながら指定の事務をやつていこう、そういうつもりでおります。

○辻(第)委員 もう一度お尋ねをするわけですが、いわゆる官側近代化委員会において実証船の指定等を行う場合に、公労使の意見を聞くだけなのか、それとも官公労使の入つてゐる近代化委員会ですね、四者が入つてゐるわけですが、この近代化委員会の会議で一件ずつ協議をし、その合意の上で決定し、指定をするのか。先ほどちよつとお答えいただいたのですが、もう一度こういう観点からお尋ねをしたいと思つてゐますが、いかがですか。

○小野(維)政府委員 意見を伺うということとでございまして。

○辻(第)委員 昨年の十月二十日の「船員近代化ニュース」、そういう新聞が出てゐるのですが、そこでは実証船の指定手続は、「前回委員会事務局に一任されてゐる」、こういうふうな船員局は主張され、組合側の主張は、「実証実験の実施

方案が決まり、労働条件等の労使問題が解決したうえで本委員会にはかり最終的に指定する。このように認識をしている、こういうふうな両者の意見が食い違ったというような報道がされているわけであり、そういう点からもやはり私は官側のお考え、労働者側の一部の考え方に食い違いがある、そのようにも思うわけであり、少なくとも官側と労働者側の意見に食い違いがないという状況で指定の手続をさせることが本望ましい。意見の一致が図られるべきである。図られないように私は思います。また、現場が見ている実証船の労働条件の問題についても、非常に疑問や不安というのがまだまだ満ち溢れているというのが今日の事態だと思われ、あります。こうした中で、官や使の一方的な押しつけというのですか、そういうものでなしに、本当に労働者の意見を十分聞いて対処をされるべきである、このように強調をしたいわけであり、その点についての所見を伺いたいと思います。

○小野(維)政府委員 官とか使とかがその意思を勝手に押し通すという気持ちは毛頭ないわけであり、いま先生がお挙げになりました話というものはちよつと正確に思い出せないのですが、従来の近代化委員会というのは法律上の指定はございませんから、まず何隻という募集をするというのを委員会として決め、次に候補船というものの船の名前を委員会として決め、そして最後にA丸、B丸、C丸が実際の試験に入るときに、これが試験船だと指定するのは近代化委員会の事務局、これは役所ではないのですけれども、そこがやるというやり方をしておたわけでございます。ちよつといま課長と相談したのですが、多分そのお話ではないかと思ひます。

これからの近代化船の問題でございますが、甲機兩用の部員の方々、あるいは運航士、こういうものをつくり、陸上支援体制をつくる、これは労使の完全な一体の中で行われているわけでございます。近代化船の指定というのが、その中で一方的に使用者側から出てくることはほとんど

ど考えられない状態でございます。さらにもし出たとしても、いわゆる近代化船としての指定要件、ここでほとんどそれをクリアできないだろうと私もは考えておるわけでございます。したがって、これでこういうふうな私どもの方は全部の条件がこの船については整っていると思うけれども、なお何か御意見がありますかという意味で近代化委員会に意見をお伺いする、こういうことでございます。

○辻(憲)委員 最後に労働者の意見が十分聞かれるような、そのような対応といいますが、努力をしていただきたというのを重ねて要望して、私の質問を終わります。

○原田委員長 これにて兩案に対する質疑は終了いたしました。

○原田委員長 討論の申し出がありませんので、直ちに採決に入ります。

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

本案に賛成の諸君の起立を求めます。

(賛成者起立)

○原田委員長 起立総員。よつて、本案は原案のとおり可決すべきものと決しました。

次に、内閣提出、海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律の一部を改正する法律案について採決いたします。

本案に賛成の諸君の起立を求めます。

(賛成者起立)

○原田委員長 起立総員。よつて、本案は原案のとおり可決すべきものと決しました。

お諮りいたします。

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

(「異議なし」と呼ぶ者あり)

○原田委員長 御異議なしと認めます。よつて、

さよう決しました。

(報告書は附録に掲載)

○原田委員長 この際、運輸大臣長谷川峻君から発言を求められておりますので、これを許します。長谷川運輸大臣。

○長谷川国務大臣 ただいま船員の雇用の促進に関する特別措置法の一部を改正する法律案及び海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律の一部を改正する法律案につきまして、慎重御審議の結果、御可決をいただきましたこと、まことにありがとうございます。(拍手)

○原田委員長 次回は、公報をもつてお知らせすることとし、本日はこれにて散会いたします。

午後二時二十五分散会

昭和五十八年五月九日印刷

昭和五十八年五月十日発行

衆議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局