

<p>二三 播磨灘における特定水域撤廃に 関する請願(田中武夫君紹介)(第一 六七四号)</p> <p>二四 国鉄の安全確保に関する請願外 二件(田中織之進君紹介)(第一八九 八号)</p> <p>二五 国際観光ホテル整備法の一部を 改正する法律案に関する請願(池田 清志君紹介)(第一九三二号)</p> <p>二六 交通の安全対策に関する請願 (井岡大治君紹介)(第一九三四号)</p> <p>二七 同(久保三郎君紹介)(第一九三 五号)</p> <p>二八 同(五島虎雄君紹介)(第一九三 六号)</p> <p>二九 同(勝澤芳雄君紹介)(第一九七 二号)</p> <p>三〇 同(泊谷裕夫君紹介)(第二二三 六号)</p> <p>三一 国鉄の安全輸送確保に関する請 願(羽田武嗣郎君紹介)(第二〇四二 号)</p> <p>三二 同(中澤茂一君紹介)(第二〇六 四号)</p> <p>三三 精神薄弱児等の通園費割引に 関する請願(重盛寿治君紹介)(第二 〇四三号)</p> <p>三四 国鉄の安全輸送確保に関する請 願(原茂君紹介)(第二五〇〇号)</p> <p>三五 同(小川平二君紹介)(第二六〇 二号)</p> <p>三六 同(唐澤俊樹君紹介)(第二六〇 三号)</p> <p>三七 同(増田甲子七君紹介)(第二二 〇四号)</p> <p>三八 鹿屋市に国際航空路開設に関す る請願(二階堂進君紹介)(第二五七 三号)</p> <p>三九 国鉄の安全輸送確保に関する請</p>	<p>願(下平正一君紹介)(第二七九六号)</p> <p>四〇 伊豆箱根鉄道の熱海駅乗入れに 関する請願(山田彌一君紹介)(第二 七九七号)</p> <p>四一 小型船海運業法及び小型船海運 組合法の一部を改正する法律案の修 正に関する請願(永田亮一君紹介) (第三〇七四号)</p> <p>四二 同(伊藤卯四郎君紹介)(第三二 四二号)</p> <p>四三 同(關谷勝利君紹介)(第三二二 四号)</p> <p>四四 九州地域の国際観光地及び国際 観光ルートの総合的形成に関する請 願(池田清志君紹介)(第三〇九六号)</p> <p>四五 南九州を国際観光ルートに指定 に関する請願(池田清志君紹介)(第 三〇九七号)</p> <p>四六 農林畜水産関係物資国鉄貨物運 賃公共政策割引の恒久制度化に関す る請願(池田清志君紹介)(第三〇九 八号)</p> <p>四七 関東地区の一般乗用旅客自動車 運賃改定に関する請願(小平久雄君 紹介)(第三一八〇号)</p> <p>四八 静岡地区の一般乗用旅客自動車 運賃改定に関する請願(山田彌一君 紹介)(第三一八一号)</p> <p>四九 福井県南越、大野阿地区の一般 乗用旅客自動車運賃改定に関する請 願(坪川信三君紹介)(第三三二七号)</p> <p>五〇 定期乗合バス成宗線の存続に関 する請願(岡崎英城君紹介)(第三四 五四号)</p> <p>五一 名古屋市の一般乗用旅客自動車 運賃改定に関する請願(辻寛一君紹 介)(第三四六〇号)</p> <p>五二 三河地区の一般乗用旅客自動車 運賃改定に関する請願(辻寛一君紹</p>	<p>介)(第三四六一号)</p> <p>五三 尾張地区の一般乗用旅客自動車 運賃改定に関する請願(辻寛一君紹 介)(第三四六二号)</p> <p>五四 三重県内の一般乗用旅客自動車 運賃改定に関する請願(田村元君紹 介)(第三四六三号)</p> <p>五五 同(木村俊夫君紹介)(第三四六 四号)</p> <p>五六 富山県内の一般乗用旅客自動車 運賃改定に関する請願(佐伯宗義君 紹介)(第三四六五号)</p> <p>五七 福井県南越、大野阿地区の一般 乗用旅客自動車運賃改定に関する請 願(植木庚子郎君紹介)(第三四六六 号)</p> <p>五八 能登地区の一般乗用旅客自動車 運賃改定に関する請願(井村重雄君 紹介)(第三四六七号)</p> <p>五九 交通の安全対策に関する請願 (島上善五郎君紹介)(第三五〇三号)</p> <p>六〇 水先法の改正に関する請願(野 間千代三君紹介)(第三五六一号)</p> <p>六一 東北本線の復線及び電化促進に 関する請願(鈴木善幸君紹介)(第三 六一六号)</p> <p>六二 三陸沿岸縦貫鉄道敷設促進に関 する請願(鈴木善幸君紹介)(第三六 一七号)</p> <p>六三 国鉄の安全輸送確保に関する請 願(鈴木善幸君紹介)(第三六一八号)</p> <p>六四 飯山線の輸送力改善に関する請 願(吉川久衛君紹介)(第三七〇五号)</p> <p>六五 同(倉石忠雄君紹介)(第三七〇 六号)</p> <p>六六 同(羽田武嗣郎君紹介)(第三七 〇七号)</p> <p>六七 篠ノ井線の輸送力改善に関する 請願(吉川久衛君紹介)(第三七〇八 号)</p>	<p>六八 同(倉石忠雄君紹介)(第三七〇 九号)</p> <p>六九 同(羽田武嗣郎君紹介)(第三七 一〇号)</p> <p>七〇 信越本線の輸送力改善に関する 請願(吉川久衛君紹介)(第三七一 一号)</p> <p>七一 同(倉石忠雄君紹介)(第三七一 二号)</p> <p>七二 同(羽田武嗣郎君紹介)(第三七 一三号)</p> <p>七三 同(唐澤俊樹君紹介)(第三七六 六号)</p> <p>七四 同(増田甲子七君紹介)(第三八 二二号)</p> <p>七五 同(松平忠久君紹介)(第三八二 三号)</p> <p>七六 同(小川平二君紹介)(第三九三 七号)</p> <p>七七 同(下平正一君紹介)(第三九三 八号)</p> <p>七八 同(中澤茂一君紹介)(第三九三 九号)</p> <p>七九 同(原茂君紹介)(第三九七六号)</p> <p>八〇 篠ノ井線の輸送力改善に関する 請願(唐澤俊樹君紹介)(第三七六七 号)</p> <p>八一 同(増田甲子七君紹介)(第三八 二〇号)</p> <p>八二 同(松平忠久君紹介)(第三八二 一号)</p> <p>八三 同(小川平二君紹介)(第三九三 四号)</p> <p>八四 同(下平正一君紹介)(第三九三 五号)</p> <p>八五 同(中澤茂一君紹介)(第三九三 六号)</p> <p>八六 同(原茂君紹介)(第三九七五号)</p>	<p>八七 飯山線の輸送力改善に関する請 願(唐澤俊樹君紹介)(第三七六八号)</p> <p>八八 同(増田甲子七君紹介)(第三八 一八号)</p> <p>八九 同(松平忠久君紹介)(第三八一 九号)</p> <p>九〇 同(小川平二君紹介)(第三九三 一号)</p> <p>九一 同(下平正一君紹介)(第三九三 二号)</p> <p>九二 同(中澤茂一君紹介)(第三九三 三号)</p> <p>九三 同(原茂君紹介)(第三九七四号)</p> <p>九四 小樽、余市地区等の一般乗用旅 客自動車運賃改定に関する請願(壽 原正一君紹介)(第四〇一二号)</p> <p>九五 青森県内の一般乗用旅客自動車 運賃改定に関する請願(壽原正一君 紹介)(第四〇一三号)</p> <p>九六 山形県内の一般乗用旅客自動車 運賃改定に関する請願(壽原正一君 紹介)(第四〇一四号)</p> <p>九七 福島県内の一般乗用旅客自動車 運賃改定に関する請願(壽原正一君 紹介)(第四〇一五号)</p> <p>九八 宮城県内の一般乗用旅客自動車 運賃改定に関する請願(壽原正一君 紹介)(第四〇一六号)</p> <p>九九 小田原、箱根地区等の一般乗用 旅客自動車運賃改定に関する請願 (壽原正一君紹介)(第四〇一七号)</p> <p>一〇〇 鳥取県内の一般乗用旅客自動 車運賃改定に関する請願(壽原正一 君紹介)(第四〇一八号)</p> <p>一〇一 和歌山市等の一般乗用旅客自 動車運賃改定に関する請願(壽原正 一君紹介)(第四〇一九号)</p> <p>一〇二 滋賀県内の一般乗用旅客自動 車運賃改定に関する請願(壽原正一</p>
---	--	---	---	---

- 君紹介(第四〇二〇号)
- 一〇三 岡山県内の一般乗用旅客自動車運賃改定に関する請願(壽原正一君紹介)(第四〇二二号)
- 一〇四 愛媛県内の一般乗用旅客自動車運賃改定に関する請願(壽原正一君紹介)(第四〇二三号)
- 一〇五 香川県内の一般乗用旅客自動車運賃改定に関する請願(壽原正一君紹介)(第四〇二四号)
- 一〇六 徳島市等の一般乗用旅客自動車運賃改定に関する請願(壽原正一君紹介)(第四〇二五号)
- 一〇七 高知県内の一般乗用旅客自動車運賃改定に関する請願(壽原正一君紹介)(第四〇二六号)
- 一〇八 熊本市の一般乗用旅客自動車運賃改定に関する請願(壽原正一君紹介)(第四〇二七号)
- 一〇九 小型船海運業法及び小型船海運組合法の一部を改正する法律案の修正に関する請願(堀川恭平君紹介)(第四〇二七号)
- 一一〇 国鉄の安全輸送確保に関する請願(松平忠久君紹介)(第四〇六九号)
- 一一一 鹿児島本線の電化及び複線化に関する請願(池田清志君紹介)(第四〇四四号)
- 一一二 放出貨物取扱に関する請願(井岡大治君紹介)(第四一三三三号)
- 一一三 同外二十三件(井岡大治君紹介)(第四一五一号)
- 一一四 同外二十九件(井岡大治君紹介)(第四一九二二号)
- 一一五 同外四十二件(井岡大治君紹介)(第四二二二二号)
- 一一六 同外四件(久保田鶴松君紹介)

- (第四二二三号)
- 一一七 同外四件(久保田鶴松君紹介)(第四二四八号)
- 一一八 同外四件(久保田鶴松君紹介)(第四二六一号)
- 一一九 同外九件(久保田鶴松君紹介)(第四二八二二号)
- 一二〇 同外八件(久保田鶴松君紹介)(第四二八六号)
- 一二一 農林畜水産関係物産国鉄貨物運賃公共政策割引の恒久制度化に関する請願(佐々木秀世君紹介)(第四一三四号)
- 一二二 九州地域の国際観光地及び国際観光ルートの総合的形成に関する請願(池田清志君紹介)(第四二五四号)
- 一二三 放出貨物取扱に関する請願(井岡大治君紹介)(第四三三三〇号)
- 一二四 同外八件(井岡大治君紹介)(第四三九九九号)
- 一二五 東野鉄道株式会社の東野線撤去反対に関する請願(渡辺美智雄君紹介)(第四三八八号)
- 一二六 港湾建設労働者の退職条件改善等に関する請願外一件(五島虎雄君紹介)(第四四二二二号)
- 一二七 道路運送法の一部を改正する法律案反対に関する請願(島上善五郎君紹介)(第四四一三三三号)
- 一二八 同(山口丈太郎君紹介)(第四五九八号)
- 一二九 同(加藤進君紹介)(第四六九七号)
- 一三〇 同(神近市子君紹介)(第四七六三三三号)
- 一三一 交通の安全対策に関する請願(加藤進君紹介)(第四六九八号)

- 一三二 同(川上賢一君紹介)(第四六九九号)
- 一三三 同(谷口善太郎君紹介)(第四七〇〇号)
- 一三四 同(林百郎君紹介)(第四七〇一七号)
- 一三五 東北本線及び高崎線の輸送力増強に関する請願(福永健司君紹介)(第四七〇二二号)
- 一三六 九州地域の国際観光地及び国際観光ルートの総合的形成に関する請願(池田清志君紹介)(第四九七七号)

○川野委員長 これより会議を開きます。

この際、おはかりいたします。
農林畜水産関係物産の港湾荷役作業料金値上げ抑止に関する請願、池田清志君紹介、文書表番号第三〇九九号の請願につきましては、紹介議員より取り下げ願いが提出されており、この際、その取り下げを許可するに御異議ございませんか。
〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○川野委員長 御異議なしと認め、さよう決しました。

○川野委員長 次に、海上衝突予防法の一部を改正する法律案を議題として質疑を行ないます。
質疑の通告がありますので、これを許します。肥田次郎君。

○肥田委員 この法案について、法案の立て方で一、二点質問したいことがあります。それは今度のこの法案の趣旨にもありますように、国際海上衝突

予防規則を受諾したので、これを実施するための国内法の改正だ、こういうことでございます。この面で、一体どういう趣旨でこの程度の改正にとどめられたのか、その改正の立て方と申しますか、この点をまず説明をしてもらいたいと思います。

○高林議員 この現行海上衝突予防法の基礎になっておりますものは、一九四八年の国際海上衝突予防規則でございます。その後の実際の航法その他の関係を見ておきますと、いろいろ非常に航法上あるいは港湾上の変化がございます。その一番大きい問題といたしましては、船舶が非常に大型化してまいっております。これが第一点でございます。さらにレーダーが、一九四八年当時比べますと、非常にこれが実用化されておるといふようなことで、船舶の大型化あるいはレーダーの非常な実用化というようなことによりまして、その交通事情の変化に際しまして、それぞれ、たとえばレーダー使用については、いたずらにレーダーにたよって事故を起こさないようにというふうな内容のことを主としていたすところの航法の規定を整備するといふようなことが一つの点でございます。

第二の点といたしましては、漁船の識別灯火につきましては、従来、一九四八年の衝突予防規則は非常に複雑になっております。そのためにかえって衝突予防という観点から見ますと問題がございますので、その識別灯火を簡明化させるというふうなこと、それらのことを主として考えておるわけでございます。

さらにその後の問題といたしまして、やはりいろいろ船舶航法を実施してまいります関係上、船の大きさその他についていろいろ問題がございますけれども、従来のトン数で区別するといふようなことは非常に誤りやすいといふような実際の経験というふうなことから、そういうようなことを考えておるわけでございます。

さらにまた比較的狭水道等におきましての帆船と動力船というふうな相互の関係ということが、その後ヨーロッパ諸国においても同様に、またわが国においても同様に、帆船、動力船あるいは小型船と大型船というふうな関係でいろいろ事故を起こす可能が出てまいっておりますので、それらの点についてやろうというものでございまして、主としてやはり交通事情の変化ということに即応するのが大きいねらいになっておる状況でございます。

○肥田委員 親切に説明してもらいましたが、実は私の質問の要点も少し簡潔に過ぎたかと思うのですけれども、私がお聞きしたいのは、こちらにわれわれがいたしておるところの資料の中で少し判断ができないこと、すなわち海上衝突を予防する国内法改正のその要点として、これだけでいわれる衝突を予防することができるといふこと、それはいわゆる施設の面とその他の面とで、どういう立て方をしておられるのか、実はこういうことを聞いたわけですが、簡単にけっこうですから、たとえばこれで衝突予防が万全であるということにはならないでしようか、これで十分だと考えておられるのか。なおこのほかに処置をしなければならぬ施設上の問題とか何とかいふようなものが残っておるのかどうか、そういうことをあらためて質問い

たします。

○高林説明員 この衝突予防法は主として海洋といいますが、航路等におきま

すところの衝突予防法の規定でございます。現実の衝突におきましては、統計的に見ますと大体三〇％ないし四〇％は港内での衝突あるいは事故その他の問題でございます。それらの点につきましても、港則法の改正を昨年実施いたしました。やっておりますわけでござい

ます。さらにまた水先によります事故という点につきましても、今国会におきまして水先法の改正をやつていただいたわけでござい

ます。ただこの衝突予防法のみにおきまして、いろいろな問題が片づくというわけではございません。また安全法その他においても今後検討を重ねていかねばならぬ点が多々あるかと存じます。それと同時に、根本的には港内施設あるいは航路、そういうようなもの

の改善といえますが、そういう点についてさらに意をそそぐ必要があることとしていろいろ海難を起しますところの船、たとえば小型鋼船あるいは機帆船というようなものあるいは旅客船

というようなものについては、非常に老齢化しておるというようなことのために事故を引き起こしやすいという

ような点で、船質改善措置というふうなものもあわせて進めてまいりたい、このようにいたしまして、施設あるいは法令あるいは企業経営、船舶これらの

に面つて多面的にいろいろの方法を重ねてまいりたい、こういうふうに考

えております。

○肥田委員 全般的な海上の衝突予

防、こういう面についてはそれぞれの分野があると思うのですが、これはたとえば経費の点、いわゆる予算的な対策、こういうふうな面についてはどう

いうようにお考えですか。

○高林説明員 予算的な面につきましては、それぞれ港内施設の問題につきま

しては、たとえば港内施設で処理する、あるいはまた企業側の船質改善と

いうような措置につきましても、それ

ぞれ内航対策あるいは特定船舶整備公

団等の予算でもつてこれを進めてい

く。それと同時に衝突予防の進め方

この法令の周知徹底というふうなこ

とにつきましても、たとえば海難防止

会と約七千万円程度の予算でござい

ますけれども、それらによつて法令の周知徹底をはかつてまいりたいというふうに進めておる次第でござい

ます。この際、海上保安庁

のほうから見えてお

りますか。この際、海上保安

庁のほうから見えてお

りますか。この際、海上保安

庁のほうから見えてお

りますか。この際、海上保安

庁のほうから見えてお

りますか。この際、海上保安

庁のほうから見えてお

る程度をもちまして航行等についてある程度の規制をしてい

ます。

○肥田委員 これは、私もよく知らな

いのですが、地方によつて、いわゆる

水上の取り締まりは海上保安庁の関

係とそれからそれぞれの地方の警察との

関係、こういうふうに分かれておりま

すね。それで、これがどちらの所屬に

なるかというところはよくわからないの

でお伺いするのが一つですが、それ

は、たとえば、営業用のモーターボ

トでなしに、自家用のモーターボ

トが港の中で、あるいは河川で盛んに

飛び回つておる事実もあります。たと

えば海水浴場なんかでは、直接そこ

で取り締まりがあるようですが、それ

以外、いろいろな港の中とか、し

かもそこらで人が遊泳しておる、あ

るいは手ごぎのボートが水上で遊ん

でおる、こういうふうな場合に、この

モーターボートが遠慮会釈なしに飛

び回つて、そしてそのモーターボ

の波の被害を受けてボートが転覆

したり、あるいは泳いでいる人がその

ために波をかぶつたり、こういうこと

で、今日まで相当数の人が死んだり

何かして、こういうことでは、これは

衝突予防法にかこつけて言うわけ

は、海上保安庁のほうから見てお

りますか。この際、海上保安

庁のほうから見えてお

りますか。この際、海上保安

庁のほうから見えてお

うにいわれておりますし、そういう面の両面を兼ねたところのいる、取り締まり対策と申しますか、これをもっと積極的に考えられる面が必要になってきておるのではないかと、こういう意味でお聞きしておるわけなんです。これからはそういう軽便ボートというものも、ほとんどなくなってきますし、いまのままで、人が死んで、それからあらためて取り締まりを強化しようということじゃ、少し時期が早くて、いまのままで、それらに対する取り締まりの強化という面について、これは当然災害防止、こういう立場からこれらに対してもっと積極的な何か取り締まりのお考えがあるのかないのか、これをお伺いしたいと思っております。

○高林説明員 先ほど申し上げましたように、旅客船でありますところのモーターボートについては、それぞれ海上運送法によるところの規制というものがござります。また運航従事者の資格については、船舶職員法によるところの制限、それからまた施設面では安全法に基づきますところの小型船舶等安全規則の適用がある。それからまた交通規制につきましては、港則法あるいは衝突予防法等の適用がござります。また湖沼、河川、海水浴場等におきましては、それぞれ必要に応じて地方公共団体が条例によって規制をやっておるといふ状況ではございますが、ただ、いま先生が御指摘になりましたように、非常に過大な速力を出し、そして波によるところの被害が非常に大きい。あるいはまた所定の航法を十分守っていないというような場合がござります。ひどい場合におきましては、

混雑する遊泳者の中に高速力で進入したというような事例もござります。こういうような点につきましては、海上保安庁を中心にいたしまして、法令の順守、それらの点についていろいろ指導を実施しておる状況でございます。ただ、やはり今後とも自家用あるいは営業用のボートが増加することが相当考えられますので、これらの面については、操縦者の資格というふうなものをどういうふうにかかるとか、これについては現在船舶職員法によりまして小型船舶操縦士の免許適用があるものが大部分でござりますが、これらについていろいろ検討を進めておるわけでございます。さらにまた湖沼におきまして、この問題、あるいは海水浴場の問題につきましては、各海運局から地方公共団体と、府県という連絡をいたしまして、それらの件について航法の徹底というふうなことを進めておる状況でございます。

○川野委員長 私語が多くて速記がとりにくいのでござりますから、御静粛にお願ひ申し上げます。

○肥田委員 それならば、ひとつ簡単に答えたいかと思っております。いろいろな人命の損失、障害というふうな問題が起きますから、それらについて、たとえばこの自家用モーターボートの運航の免許制度というものをあらためて立てるとか、あるいは地方警察まかせばかりじゃなしに、海上保安庁のほうとして直接取り締まりの対策を講じるとか、こういう面について具体的なことを考えておられますか。これは海上保安庁と両方からお聞かせ願いたいと思っております。

○高林説明員 いまの運転免許といいますが、船舶操縦士、乗り組み員の資格等につきましては、今後さらにそれを強化するように検討をしております。いというふうにかかるとか、これについては現在船舶職員法によりまして小型船舶操縦士の免許適用があるものが大部分でござりますが、これらについていろいろ検討を進めておるわけでございます。さらにまた湖沼におきまして、この問題、あるいは海水浴場の問題につきましては、各海運局から地方公共団体と、府県という連絡をいたしまして、それらの件について航法の徹底というふうなことを進めておる状況でございます。

○有田政府委員 モーターボートでござりますと、先般のヨットの事件にかんがみまして、ああいう事件の起こりました際には、海難救助という意味で海上保安庁といたしましては全力をあげて出動をいたすわけでござります。これらの事件がみまして、こういうプレジャーボートの運航につきまして何らかの規制をする必要があるんではないかというところは考えておりますが、具体的に、さらに進んで考えておられません。

○肥田委員 先ほどお伺いした中でいろいろとそれそれ一応取り締まる法律規制というものがござります。ところが、実際にはこれがまだ適用されておらない、こういう状態であろうと思っております。それらについては善処されるように、特に海水浴場、あるいはモーターボートが非常に多くなつてくる現状からして考えておいていただきたいと思っております。

それから、本論に入りますが、私がここで特に取り上げたい問題は、国際海上衝突予防規則という、いわゆる海上の事故防止という基本的な問題を審議するにあたって、さらにいろいろな広範囲な衝突予防、こういうことを対象に議論をすべきだと思っております。ところが、いろいろと時間が制限がありまして、これから私が質疑する時間もないようでありまして、結論的に申し上げますと、そういう立場で、い

ゆる広範な海上衝突というものの対策というものを施設の面で、あるいは人的な面で、こういうような面で特に急がれるということが必要だろと思うわけなんです。ただ、国際海上衝突予防規則というものを受諾したために、当面こういう面のみ予防対策を立てる、こういうことだけでは不十分だと思っておりますので、特にあらためてまた次年度予算という問題も出てまいりますから、その点をひとつ十分考慮に入れられて、全面的な海上衝突の防止ということに努力をされたい、こういうことを要望して私の質問を終わります。

○川野委員長 内海清君。

○内海清委員 今回の改正は、国際海上衝突予防規則の改正に伴いまして、これに対応して行なわれるものであります。この改正は当然だと思っておりますが、それにつきまして二、三ちょっとお伺いしてみたいと思っております。

時間がございますからごく簡単に質問したいと思っておりますが、この海難の問題で、その原因にはいろいろあると思っております。多くのものがござりますが、それらについて一々詳細に質疑をする時間を持ちません。その中で、特に運輸上の問題に関連して海難が相次いでいるように思いますが、海難の中で、運輸上の原因によって海難がどの程度起きておるか、これをひとつお聞きしたいと思っております。

○高林説明員 運輸上の原因によりましては、機船につきましては大体六〇％程度が運輸上の誤りでありまして、それから機帆船につきましては、大体五四％というのが運輸上の原因によるものでござります。

○内海清委員 ただいま承りますと、運輸上の原因によるものが非常に大きなパーセンテージを占めているようでありまして、その他の問題ももちろんおさざりにできぬのでありますが、ところが、この運輸上の問題につきましては、今回の、いろいろの現象物を掲げますと、あるいは灯火の表示、あるいは視界の制限時におきますレーダーの使用による航法の特則を設けるといふようなことは、なかなか海難は避け得ないと思っております。特に運輸上の原因を除去するためには、船員の教育の問題がござります。さらにまた、特に漁船でありますけれども、船主関係に要請しなければならぬ問題も多々あると思っております。

この船員の問題であります。船員の問題につきましては、今日までいろいろ海技試験が行なわれてきているわけでありまして、これらの問題、さらにまた船員の技術教育の問題などにつきまして、従来のままでいいかどうか。特に最近中小型の船、さらに狭水道、あるいは沿岸等において非常に海難が多いという事実からかんがみまして、これらの問題はここで一応再検討する時期ではないかと思っております。

時間がございますから、さらに船主関係につきましても、特に漁船関係として、あるいは油の積み過ぎであるとか、あるいはまた漁獲物の積み過ぎであるとか、あるいはまたことに行業の時期になりますと、定員以上に人を積む、いわゆる人の積み過ぎであるとか、こういういろいろな原因があると思っております。これ

ものでござります。

○高林説明員 先ほど申し上げましたように、旅客船でありますところのモーターボートについては、それぞれ海上運送法によるところの規制というものがござります。また運航従事者の資格については、船舶職員法によるところの制限、それからまた施設面では安全法に基づきますところの小型船舶等安全規則の適用がある。それからまた交通規制につきましては、港則法あるいは衝突予防法等の適用がござります。また湖沼、河川、海水浴場等におきましては、それぞれ必要に応じて地方公共団体が条例によって規制をやっておるといふ状況ではございますが、ただ、いま先生が御指摘になりましたように、非常に過大な速力を出し、そして波によるところの被害が非常に大きい。あるいはまた所定の航法を十分守っていないというような場合がござります。ひどい場合におきましては、

混雑する遊泳者の中に高速力で進入したというような事例もござります。こういうような点につきましては、海上保安庁を中心にいたしまして、法令の順守、それらの点についていろいろ指導を実施しておる状況でございます。ただ、やはり今後とも自家用あるいは営業用のボートが増加することが相当考えられますので、これらの面については、操縦者の資格というふうなものをどういうふうにかかるとか、これについては現在船舶職員法によりまして小型船舶操縦士の免許適用があるものが大部分でござりますが、これらについていろいろ検討を進めておるわけでございます。さらにまた湖沼におきまして、この問題、あるいは海水浴場の問題につきましては、各海運局から地方公共団体と、府県という連絡をいたしまして、それらの件について航法の徹底というふうなことを進めておる状況でございます。

○川野委員長 私語が多くて速記がとりにくいのでござりますから、御静粛にお願ひ申し上げます。

○肥田委員 それならば、ひとつ簡単に答えたいかと思っております。いろいろな人命の損失、障害というふうな問題が起きますから、それらについて、たとえばこの自家用モーターボートの運航の免許制度というものをあらためて立てるとか、あるいは地方警察まかせばかりじゃなしに、海上保安庁のほうとして直接取り締まりの対策を講じるとか、こういう面について具体的なことを考えておられますか。これは海上保安庁と両方からお聞かせ願いたいと思っております。

は先ほど申しましたように、今回の改正により、これはなかなか防ぎ得ない問題である。これらをおあわせて十分やらなければ、ただ単に今回の改正によってそういう衝突の予防その他海難が防ぎ得るとはなかなか考えられない。そういう問題につきまして今後どういふふうなお考えがあるか、それをひとつお伺いしたいと思う。

○高林説明員 やはり根本的には、そういうような運輸上の誤りということをおこなうようにいたしますために、そういうような法令の周知徹底、ことに漁船なんかにつきましても企業あるいは船員ともにそういうような点についていろいろ周知徹底をはかる必要があることは御指摘のとおりでございます。この点につきましては、衝突予防法につきましては一年の期間がございますので、その間に各漁業組合等にお願いしていろいろ周知徹底をはかりたい、かように考えておりますととも、また船員に対しまして講習会を利用する等のいろいろなやり方を進めていきたいと考えております。具体的には、海難防止協会につきまして、これらの点につきましていろいろ周知徹底あるいは解説スライド等の措置をやっておるわけでありまして、本年度の予算といたしまして約五百万円をそれに充てておるわけでございます。ただ先ほど御指摘のございましたように、それが完全に行き渡りますためには今後さらにもう一段の努力を必要とするというところは私も痛感しております。次策でございますので、それらの点について海難防止協会等の強化等についても今後努力を重ねていきたいというふうな考えております。それと同時に、衝突予防法あるいは港則法のみならず、全般的に企業の経営基盤なりあるいはまた船員の再教育なり、それらの面についても、やはり全面的な海難防止対策というものを確立して進めていきたい。それらの点について部分的には今国会あるいは先国会におきましても、水先法あるいは港則法等の改正をやつていっていただくわけでございますけれども、今後とも所要の法令の検討、それと同時に必要な予算の確保をやつていきたいというふうな考えております。

○内海(清)委員 特にいま私の申し上げました船員教育の問題につきまして、先ほど申しましたような再検討する時期ではないか、単に従来やり続けたことをそのままやつて、はたしてその効果が十分あるかないかという問題、さらにまた漁船関係にいたしまして油の積み過ぎであるとか、あるいは漁獲物の積み過ぎであるとか、あるいは旅客船にても行楽時における人の積み過ぎ等というものは従来もやがましくいわれてきた。それが今日なお、かような御承知のような状況にあるのであります。これらについてはこゝに抜本的な考え方、施策が必要なのではなからうか、こういうふうな考えをお考へがあるのか、ひとつお知らせ願いたい。

○高林説明員 概括的には先ほど申しましたとおりでございますけれども、今後の安全対策の面におきましては、たとえば満載喫水線というものが小型船の場合においてはどうかあるべきかという点の調査研究をはかりたい、あるいはまた微粉塵の積みつけなんかに

ついても、それぞれ検査を強化してまいりたいというところを考慮しておりますと同時に、船員関係につきましては、やはり船員労働安全衛生に関しましてこの教育訓練の強化をはかってまいりたいと考えております。本年度大体六百七十万円程度の予算でそれらの点について進めていきたい。また安全衛生について災害防止ということも積極的に進めてまいりたいと考えております。また昨年度より船員保険特別会計の中で労災対策といたしまして予算を計上しておりますけれども、労働災害の基礎調査に着手いたしました災害防止の一助といたしたいというふうな考えております。百六十万円ばかりの予算を計上しておりますわけでございます。また各船主団体をもつて労働災害防止協会というふうなものも設立しているところの検討を進めてまいりたいと考えておる状況でございます。

○内海(清)委員 ただいまのお話によりますと、いろいろ各面にわたつてお考えであるように見えますけれども、その予算面その他を見ましても、これで十分とはなかない得ないだろう、こう思うのであります。したがって今後この海難をなくする意味におきまして、それらの問題について強力に推進していただきたい、こう考えますので、これを強く要望しておきたいと思ひます。

次は、海難をなくするというところにつきましては、やはり海難防止の思想を普及していかねばならぬ。特に事業者に対する海上の安全思想の普及、こういう面もきわめて重要なことだと思つております。これらに對しましては従来どういふふうな施策が行

なわれておるか、これをひとつお伺いいたします。

○高林説明員 一応現在までやつておりますのは、海難防止協会を中心にして、本年度千七百万円ばかりの予算をもちまして、重点的にはまず海難防止思想の啓蒙普及をはかりますために、海難防止講習会というものを今後本年度の予算で充実にしていきたいと考えております。また小型船あるいは漁船の基地となつております主要港に訪船指導員を常置いたしまして、関係法令の遵守等の運輸上の注意事項に本年度は進めていきたいことを中心に考えております。

○内海(清)委員 海難防止につきましまして、特に海難防止協会というものがございまして、この運営はどういうふうになつておるか、ちよつとお伺いいたします。

○高林説明員 海難防止協会は社団法人でございます。本年度の予算といたしましては約六千万円を計上いたしました。主として、先ほど申しましたような海難防止のための法令その他の啓蒙宣伝あるいはスライドというふうなことをいろいろ進めておる状況でございます。

○内海(清)委員 海難防止協会の六千万円という資金でございますが、これは国の出資になっておりますか。

○高林説明員 船舶振興会と申します、これも法人でございますけれども、ここから出ておる金でございます。

○内海(清)委員 海難防止の思想の普及その他海難一般に対しましていろいろな動きをいたしておりますこの海難防

止協会等につきましても、これは船舶振興会の出資である、したがつて、これに對しては国からの出資というものはないわけである。その他の海難防止に関する先ほど来言われました予算を見ましても、国の責任としてやる部分もあつて、薄くは私に思ひます。少なくとも人命にかかわり、国の財産にかかわるこれらの海難を防止しようとするにあたりましては、もつと国の責任において十分なる施策が行なわれなければならないのではないか、私がかように考へるのであります。これにつきましましては、ひとつ大臣の御所見をお伺いしたいと思ひます。

○内海(清)委員 あなたの御趣旨のようになつておると思つておるのではありませんが、目下の財政状態その他で国がさうに多額の金を出し得ないことを遺憾に思つております。本質的にはあなたのおっしゃるとおりやうに思つておる。

○内海(清)委員 国の財政上なかなか困難だといふのでありますけれども、これらに要しますものは今後運輸当局において思い切つて出しまして、この金額はさう大した他の面に影響を与えるような額ではないと思ふ。少なくとも、もつと国の責任におきましてこれらを十分推進していただきたい、このことを強く要望しておきたいと思ひます。

時間がありませんから急ぎますが、そこで今回のこの法の改正であります。これにつきましましてきわめて重要なことは、本法の改正の趣旨がもし当事者に徹底を欠くようなことがありますれば、これこそ大きな海上事故を起すのではなからうかということを実

時間がないから急ぎますが、そこで今回のこの法の改正であります。これにつきましましてきわめて重要なことは、本法の改正の趣旨がもし当事者に徹底を欠くようなことがありまれば、これこそ大きな海上事故を起すのではなからうかということを実

時間がないから急ぎますが、そこで今回のこの法の改正であります。これにつきましましてきわめて重要なことは、本法の改正の趣旨がもし当事者に徹底を欠くようなことがありまれば、これこそ大きな海上事故を起すのではなからうかということを実

は私は心配いたすのであります。そこでこれらの改正の影響を受けますところの業務の従事者といえますか、担当者といえますか、これに教育、PRが最も大事なことはないか。もしこれが教育、PRが不十分であるならば、こういうふうな全面的な改正によって、むしろ危険を増大することがあるのではないか。基本的にはそれらの業務担当者といふものに対する教育、PRが最も重要なことだと私考するのであります。これについては具体的にどういふふうなお考えであるか、お伺いいたしたい。

○高林説明員 この法令の徹底ということにつきましては、先ほど申しましたような基本的な考え方に基きまして、この法律の施行までの一年間という猶予期間がござりますので、その期間におきまして、各漁業組合あるいはまた各船員というふうなところに対して、海難防止協会等を中心にいたしまして、パンフレットの作成、その他あるいは講師の派遣というふうなことをもってこの法令の周知徹底をはかりたいというふうな考えをしております。

○内海(清)委員 これらの業務の担当者というものは、これはやはり船に乗っており、あるいは漁業に従事しておるのである、この教育、PRということは私はきわめて困難な問題だと思ふ。それを徹底させるためには、よほど当局として具体的な詳細な案がなければいけません。これはでき得ないのじゃないか、こういうふうな考えをしております。その点を一番私心配いたしますが、その点につきましまして、一つ御答弁いただきました。

○高林説明員 御指摘のように船舶に乗り込んでおられますところの人たちに對する周知徹底というところは非常に困難な点もござりますので、私もまたいたしました。これは訪船指導員というふうなものを主要港に置きたいと考えております。現在の予算におきましては、制約されまして、十人ばかりでござりますけれども、これらの訪船指導員を置かしまして、そしてこの衝突予防法その他の法令の講習といふことも、いろいろの説明をやつていきたい、そしてさらにこれらの訪船指導員というものを今後拡充強化してまいりたいと考えておる次第でございます。

○内海(清)委員 今後これが実施されるまでは一年の猶予期間がござりますので、ただいまお話しのような指導員等を設けて、これが教育、PRの徹底を期しようというのでござります。この点私はひとつ当局の責任におきまして十分これが徹底するような方策を講じていただきたいと思います。もしこれを欠きまされば、むしろ改正によつて思わざる事態が発生するのではないか、こういうことを心配いたしますので、その点を強く要望したいと思います。

○川野委員長 他に御質疑はございませんか。
〔なしと呼ぶ者あり〕
○川野委員長 御質疑もないようです。これから本案に対する質疑は終局いたしました。

海上衝突予防法の一部を改正する法律案に賛成の諸君の起立を求めます。
〔賛成者起立〕
○川野委員長 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。
おはかりいたします。

ただいま議決いたしました本案に関する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。御異議ございませんか。
〔異議なしと呼ぶ者あり〕
○川野委員長 御異議なしと認め、さよう決しました。

これより採決いたします。
本日の請願日程中、第一ないし第五、第七ないし第二四、第二六ないし第四〇、第四四ないし第五九、第六一ないし第一〇八、第一一〇ないし第一二五及び第一三一ないし第一三六の各請願は、いずれも採択の上内閣に送付すべきものと決するに御異議ございませんか。
〔異議なしと呼ぶ者あり〕
○川野委員長 御異議なしと認め、さよう決しました。

ただいま議決いたしました各請願に関する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。御異議ございませんか。
〔異議なしと呼ぶ者あり〕
○川野委員長 御異議なしと認め、さよう決しました。

〔報告書は附録に掲載〕
○川野委員長 閉会中審査に関する件についておはかりいたします。すなわち、日本国有鉄道整備緊急措置法案、踏切道の改良促進及び踏切保安員の配置等に関する法律案、道路運送法の一部を改正する法律案、陸運に関する件、海運に関する件、航空に関する件、日本国有鉄道の経営に関する件、港湾に関する件、海上保安に関する件、観光に関する件、気象に関する件、閉会中引き続き審査を行ないたいと存じますので、その旨議長に申し出たいと存じます。御異議ございませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕
○川野委員長 御異議なしと認め、さよう決しました。
なお、これらの閉会中審査事件が本委員会に付託された場合、委員を現地に派遣して実情を調査する必要がある場合には、その委員派遣承認申請に関する件の取り扱いにつきましては、委員長に御一任願いたいと存じます。御異議ございませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕
○川野委員長 御異議なしと認め、さよう決しました。
なお、閉会中審査事件が付託された場合には、現在本委員会に設置されております日本国有鉄道の事故防止対策に関する小委員会、航空に関する小委員会及び観光に関する小委員会を閉会中もおかれを存置し、その審議を行ないたいと存じます。御異議ございませんか。
〔異議なしと呼ぶ者あり〕
○川野委員長 御異議なしと認め、さよう決しました。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕
○川野委員長 御異議なしと認め、さよう決しました。
なお、小委員及び小委員長から辞任の申し出がありました場合には、委員長においてこれを決することとし、また委員の異動、小委員及び小委員長の辞任等によって欠員が生じた際、小委員及び小委員長の補欠選についても、委員長においてこれを指名することに御一任願いたいと存じます。御異議ございませんか。
〔異議なしと呼ぶ者あり〕
○川野委員長 御異議なしと認め、さよう決しました。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕
○川野委員長 御異議なしと認め、さよう決しました。
なお、本委員会に参考

送付されました陳情書は七十七件で、お手元に配付いたしてあるとおりでございませぬ。

右、念のため御報告いたします。

○川野委員長 次に、海運に関する件、航空に関する件及び港湾に関する件について調査を進めます。

○高橋(清)委員 今回の新潟地震につきましては、自衛隊をはじめとしたしまして、各方面から非常な支援を得たのであります。関東大震災の震度よりもやや弱い程度、きわめて強力なものでありましたが、その影響するところをきわめて甚大であろうと想像しておったのであります。にもかかわりませぬ、死者にいたしまして二十名前後という程度のものに終わりました。ただこの間、現地をごらんいただきましてはよく御承知お願しておると思っておりますが、公共施設の被害はきわめて顕著なものがございました。できるならば運輸大臣からも早々と現地を御視察願いたいというふうに考えておったのでありますけれども、御都合がございましてお出ましを賜わることができませぬでしたが、明日港務局長がこれから参りますというところをお聞きいたしました、まあまあと思っておりますのでありますけれども、いづれにいたしましても、今回特に政府の強力な支援を得まして、その復興のきざしの一日も早くもとの状態に――むしろより以上の姿を見出したいと念願申し上げる次第でございます。

関連いたしまして、逐次項目別に御

質問申し上げてみたいと思っておりますが、まず港湾関係でございます。港湾の被害状況について、この際でございますので、程度詳細に御説明願いたいと思っております。

○比田政府委員 それでは新潟港の被害について御報告申し上げます。

御承知のとおり、新潟港は大きな船が三十ばかりもつきました、四百六十五万トンも扱った大きな港でございます。岸壁の延長は四千二百メートルでございますが、これがほとんど大なり小なり破壊しております、健全なところはほとんどございません。

それから小型船舶の物揚げ場が千七百メートル、これも小破、大破合わせまして、ほとんど全延長が被害をこうむっております。それから信濃川筋の護岸、これは延長約七千メートルでございますが、通船川の兩岸千七百メートルは、これはごく最近に高潮対策、地盤沈下対策でできたものでありまして、非常にじょうぶにできておったものか、これは全然被害がございませぬ。その他の点は御承知のとおり相当な崩壊をいたしております。

海岸護岸につきましては、五千八百メートルの延長がございまして、その中で東側の二カ所、延長にいたしまして約五十メートルが決壊をいたしております。また西側のほうでは西突堤の基部一カ所、約百五十メートル近くが沈下いたしておりますが、その他は大きな被害はございません。したがって海から高潮が入るといふことはほとんどございません。

それから導流堤千八百メートル、これは古い川と港のほうと境しておるところの川の中の堤防でございますが、

千八百メートルが全面的に沈下しております。決壊したところはございませぬ。

それから防波堤は、西防波堤千六百メートル、東防波堤三百五十メートル、このほうは若干沈下いたしました。が、目下のところたいした被害はないようでございます。

なお、西防波堤はプラス三メートル、七、東防波堤はプラス三メートル、五、川筋はプラス二メートル、これに加えて沈下を見まして二メートル、七十、東海岸は五メートル、西海岸は三メートル、九十五という高さに計画いたしました、大部分が高潮対策かできておりましたために、これはおれましたけれども、津波の被害はそのために非常に低かったというように見えております。

そこで今後の問題でございますが、今朝までに判明いたしました被害額を申し上げますと、その後逐次ふえております。と申しますのは、臨海地帯のほうはなかなか近寄れなかつたのです。が、この二、三日ようやく海岸線を詳細に調べられるような状況に立ち至りましたので、その後の被害が増大いたしました。さきに各方面から発表されたものよりもふえております。総額といたしましては、二百十九億というものが被害総額でございます。これをもう少し分けてみますと、公共事業として処理いたすべきものと見られますのが約百五十六億でございます。その中で国が直轄事業としてみずから復旧しなければならぬと思われまますが、岸壁等の構造でございます。これが四十九億七千万円、それから県に補助をいたしまして県の事業としていたしたいと

考えますものが五十億七千三百万円という形でございまして、この内訳を港湾と海岸に分けますと、港湾関係のほうは合わせまして九十三億二百万円、海岸のほうは七億四千二百万円と、このほうは比較的少のうございませぬ。それから問題になっておりますのは、港湾施設の中でも民間の施設がございませぬ。特に臨港埠頭のごときは二十四億八千二百万円という被害がございませぬ。元をいましておられますけれども、これをいかに処理いたしますか。民間事業として融資だけでやるのか、あるいは立ち直れないというならば会社のほうは岸壁線は公共用に寄付してもよろしいというふうな考えも県知事まで申出ておると聞いております。これらにつきまして、いかが処置いたしますか。はただいま検討中でございます。それから県営の上屋が八億八千万円ほどの被害がございませぬ。それから全般的に地盤かさ上げを要するといふものが二十一億九千八百万円という額でございます。これらを合計いたしますと、先ほど申しました百五十六億四百万円という数字になるわけでございませぬ。そのほかに民間の企業といたしまして上屋の被害が相当ございませぬ。これが七億七千八百万円、倉庫の被害、荷物の被害を除きます建物の被害が三十五億四百万円、荷役機械の被害が一億二千万円、それから民間で持っております埠頭が四億六百万円、野積み場、はしけその他の施設が六億一千八百万円、これらを合計いたしまして五十四億二千六百万円というものが融資によって解決すべき事業になっております。そのほかに国の持つております公用財産、役所の建物とか工事用の施設等が

八億五千万円の被害がございませぬ。以上、通算いたしますと冒頭に申し上げました二百八十八億八千万円という総額になります。

これらの対策といたしましては、県だけではとうてい短期に復旧ができませんので、先ほど申しましたように、国も半ば受け持って、むずかしい工事は国のほうで直轄でいたしたい。その他は補助工事として県のほうでいたしたいというふうに分けたわけでございませぬ。岸壁のほうと防波堤の関係を大體見てやりたい、川筋のほうの海岸の護岸というふうなものは全部県のほうでやっつけていただくというふうに分けていたしてあります。

それから復旧をいたします期間でございますけれども、相当な量にのぼりますので、まずさしたあたり緊急措置をいたしまして、たまたま御案内のように緊急措置は刻々と進めておるわけでございます。これにつきましてはいろいろの報道で御承知と思われまが、割愛いたしますが、さしたあたり残りました施設を多少手を入れてでもすぐ使うようにしていきたい。したがって、使えるものはそのまま使っていく。この場所は、中央埠頭二、三、ないし三、それから山の下、埠頭で二、三、そのほかに県の水産物揚げ場というのがございませぬが、漁獲物を取り扱うところでございますが、木造橋を緊急復旧して、この三方所でさしたあたりの荷物を運ぶ。

に取り運ぶと思いますが、災害額がた
だいま申し上げた被害額の中からの
程度復旧すべきかという問題がござ
います。ほとんどこれの大部分は対象
になるわけがございませぬ。額がま
ましたならば、その一部は予備金を
もちまして本年度やりたい、その量
は大体半分ぐらいは本年度にやたら
うか。あとの半分は来年度やるとい
ふうにいたしたいと考えております。
と申しますのは、岸壁の場合には、若
千復旧すれば使える部分が多少はご
ざいます。それから直るような場所
もございますので、とりあえず役に立
ちますものから仕事を進めていつて、
二年間で復旧したい。それから護岸と
か海岸の堤防につきましては、一年間
で一メートル以上は上げてまして、絶対
に危険のないようにいたしますけれ
ども、これは応急の処置でございま
すので、それを補強いたしましたり、さ
らに絶対に安全になるためにはもう少
し上げなければいかぬところもある
と思っております。そういう増強の措置
は二年後にいたしたい、かように考
えて、ただいま対策並びに事業費を
精細はじまして、大蔵省ともすでに
事務的の交渉を開始しておる次第で
ございます。

○高橋(港)委員 そうしますと復旧の
見通しは、あと二年程度、時期的に見
ればそのようなお考えであるというこ
とでしょうか。

○比田政府委員 重要な施設に対しま
してはさようやりたい。ただこわれま
したところでも、当然災害として直し
てもらふ権利はあるのですけれども、
いままう急いでやらなくてもいいとい
うところも場所によってはあるかもし

れませぬ。そういうような点を考えま
して、新潟港で昨年でも四百六十五万
トン扱っているのですから、それを扱
えるようにするための処置をいたしま
しては、大体二年間で終了したいとい
うと考えております。

○高橋(港)委員 それにいたしまして
も、応急措置で使用する面が一部には
あると思っておりますが、現地を見
ましてまず先に目をつけなければなら
ぬ面は、工事をすすめるにいたしまし
ても、相当多数の船舶が横たわって
おる。転覆、沈船がどの程度か知り
ませんが、ただ油と泥のうず巻いてお
ります。これは完全に転覆した船であ
ります。あるいは四十五度傾いてお
りまして、半身を海中に沈めた船等
々があるのではありません。そういう
場合に、応急措置で使用するにいたし
ても、この船舶の制限というような
点とが考えられるのでありますが、こ
の点についてどうお考えでございま
すか。

○比田政府委員 ただいま御指摘にな
りました座礁しまして海難を受けた船
は、おおむね小型船でございませぬ。
大きいのは御承知のとおり沖に退避し
まして、いわゆる本船には異常はな
かったでございませぬ。したがいまし
て、はしけとか機帆船とかごく小型の
船につきましては、比較的取り除く仕
事は簡単な仕事でございませぬ。復
旧工事の中にぜひ取り入れたいたしま
せん。これは持ち主を明らかにいたしま
せぬ、かかって処分できない問題が
ございませぬ。そういうふうな手続も同
時に進めたいと思っております。

○高橋(港)委員 いまの問題に関連し
ておられますので、船舶局長でござ
いますか、いま申したように沈船等々
がございませぬが、この引き揚げある
いは完全にこうした状態をもとに戻す
という点については、時期、それからそ
の御熱意をどの程度お持ちであるか、
お聞きしたいのであります。

○藤野政府委員 災害船舶の修理、復
旧等につきましては、災害状況が明確
になり次第着手したいと思っております。
なお災害地域の造修能力が災害によ
りまして極度に低下しておりますし、
また主管工場でございませぬ新潟鉄工
所は、造船工場並びに造船工場が冠水
によりまして相当な被害をこうむって
おりますので、また内燃機工場につ
きましては、冠水を受けました工作機
械等は、水が引きましても使用困難
であるという判定もなされておるわけ
でございませぬ。最も心配をいたして
おりますのは、現地の被害船舶の修理
能力が非常に低下しておる、その復
旧に相当時間がかかるのじやなからう
かという点が最も憂慮される点でござ
いませぬ。近傍の能力を動員いたし、
いろいろの助力によりまして修理、復
旧がすみやかに進行いたしますように
力督促をいたしたい、かように考
えております。

○高橋(港)委員 これからお尋ね申し
上げるのは基本的な問題であらうと思
うのでありますけれども、港湾局長に
特にお尋ねし、その見通し等々につ
いて御意見を拝聴したいと思つて
ます。今後の港湾でありませぬが、特
に新潟の場合にはデルタ地帯でござ
います。河口のこうしたデルタ地帯に
ございませぬ港灣の対策についての見
通しをお聞かせ願いたい。

○比田政府委員 新潟のように川の
とこ、また地盤が下がったところ、港
ができていない例は他にもございま
せぬ。たとえば東京の江東地区でも
ございませぬ。尼崎はもうほとんど三
四メートル食い込んでおる。大阪もさ
うでございませぬ。こういうものを
あわせてございませぬ。こういうもの
をわけてございませぬ。私どもは地盤
沈下の対策を進めてまいりましたが、
今後の地盤対策に対しては力を注い
でまいりたいと思っております。ただ
新潟につきましては、幸いガスをと
るための揚水がほとんどとまりま
して、ただいま申し上げた他の地区
に比べてまして、著しく沈下の度合
いは緩慢な沈下になりまして、これ
から防衛を講ずる程度余裕を持つた
ので、これからは緩慢な沈下になり
まして安全かと思つておる。また地盤
が非常に悪いように世に報告されて
おるけれども、私も専門的に考
えてみますと、港湾の面から考
えて、地盤がそれほど悪いと思
いません。われわれが地盤が一番悪い
と思つておるのは粘土のところ、や
はり大阪、尼崎が非常に悪いので
ございませぬ。それらに比べて、砂
の層が非常に厚いのですから、地盤
が非常に厚いから、地盤が非常に
うらふに決定的に悪いのだという
ふうには考へられませぬ。いろいろ
いうと、学者等の議論が出ておる
ので、確かに地震の現象は、厚い砂
の層が動きまると、砂が非常にル
ーズになりまして沈下を起すこと
はあるのでございませぬ。これに
おのづから対策があると思つて
おる。そこでおのづから対策があ
る。新潟の地震が大体関東地震を
ちよつと下回った程度の地震であ
ったというこ

とにかんがみまして、従来関東地区
でとりまいた諸工事に使つた耐震
設計のものを一つ一つ、東京、横
浜、京浜並みものをつくつてい
きたいと思つておる。ただこれが
絶対に安全かという点につ
きましては、確信を保持して
お答えすることはできません。な
ぜかならば、相当な建築のほう
でも議論されておるに、まだ解
明されない技術的、科学的の問
題が残つておる。絶対的では
ございませぬ。絶対的ではござ
いませぬ。ただ工事が非常に
おそくなつた。あるいはさうい
うことをするの。あるいはさう
いふところでは非常に工費の差
がある。五倍も六倍もかかる
というところだ。それから、そ
のころは若干これを考へた直
せばいいというところを考へ
ることも、常識的にはありませ
ぬ。全体を通しましては、大
体関東地震のとき以後にお
きますところの京浜地区の
措置と同じような考へ方を耐
震的にいたしたいというふう
に考へておる。

○高橋(港)委員 港湾局当局並びに
関係の非常な御尽力によりまして、
新潟は新産業都市に指定を受け
ておるわけでありませぬ。ところが
この地震といたしまして、地元と
いたしまして新たな心配をもち
始めておる。この問題について、
新工業港の建設が進んでおる
わけでありませぬ。この問題に
ついて、今回の災害から見まし
た場合、この新工業港とい
うことに関連し、設計ある
いはその他の変更を認める
というふうな場面がある
か。その変更の必要を認め

とにかんがみまして、従来関東地区
でとりまいた諸工事に使つた耐震
設計のものを一つ一つ、東京、横
浜、京浜並みものをつくつてい
きたいと思つておる。ただこれが
絶対に安全かという点につ
きましては、確信を保持して
お答えすることはできません。な
ぜかならば、相当な建築のほう
でも議論されておるに、まだ解
明されない技術的、科学的の問
題が残つておる。絶対的では
ございませぬ。絶対的ではござ
いませぬ。ただ工事が非常に
おそくなつた。あるいはさうい
うことをするの。あるいはさう
いふところでは非常に工費の差
がある。五倍も六倍もかかる
というところだ。それから、そ
のころは若干これを考へた直
せばいいというところを考へ
ることも、常識的にはありませ
ぬ。全体を通しましては、大
体関東地震のとき以後にお
きますところの京浜地区の
措置と同じような考へ方を耐
震的にいたしたいというふう
に考へておる。

る、あるいは今後どうあらねばならぬいかという点についての見通し等々についてお聞かせを願いたい。

○比田政府委員 新産都市に指定をされましたが、港湾設備におきましては新しく東のほうに新港をつくることになつておるわけです。この地帯は主として工場地帯である。工業港であるといふことがおまねらわいでございませう。もちろん商港も若干それに加わりますけれども、そういうたねらわいでございませう。

そこで、今回の地震によりましていろいろ起きた災害のデータを調べておられますと、御承知のとおり、市内でも砂層の厚い高台ではほとんど被害はなかつたという結果が出ております。したがって、今度の新しい新産地帯、新産都市の地帯につきまして、全面的にこれが非常に心配でどうにもならないといふことは私も考えておられません。それぞれの目的がございませう。たとえば、タンクならば広々としたところになるべくつくつたほうがよいでございませうし、重い構造の工場なら地盤のいいところを選んでつくればよい。またそれに応じまして基礎工事をすればいいというふうを考えております。一例を申し上げますと、御案内かと思いますが、東北電力の火力発電所がございませう。これは付属してあります冷却用の水路とかパイプ、これは全部こわれました、これは地表にあるからです。しかし非常に地層を掘り下げました重い本体のほうは微動だにいたしておりませう。タンクのほうも安全だといふ報告が出てまいっております。これらから見ますと、適当な措置をいたせば、そんなに心配するこ

とはないんだというのが、むしろ私どもの常識でございませう。したがって、今回の地震がございませうしたので、新産都市の港湾計画、工業港の計画について大きな変更を加えようとは思っておりませう。また世上に心配されるような事態も、注意をすれば発生することは避けられると存じております。またいろいろの設計の構造物等につきましては、今度のような地震がございまして、それは念には念を入れた設計をする必要がありますが、総括的には問題がほとんどないというのが私の考え方でございます。

○高橋(清)委員 この問題はきわめて重大でございませうし、関心事といつたしまして、地元といつたしまして、きわめて今後の動向、どうなるだろうといふことについては心配しておる問題でもございませうので、この際運輸大臣から、港湾局長の言われたとおりじやわいと云われればそれまででございませうけれども、御意見を拝聴したいと思つております。

○綾部国務大臣 その問題につきましては、先だつての閣議におきましていろいろ議論がございましたが、私もといたしましては、従来、新潟港において四百六十トンばかりを三十八年には陸揚げしておるのですから、それはそれで応急に復旧して、その荷物の陸揚げ發送等につきましては、従来の新潟港をなるべく早く、ただいま港湾局長が申しましたような方法でやつてまいりたい。新産都市、新工業都市につきましては、それと並行して、まるきり用途といひますか、使用の形態が違ふ問題でございませうから、現在の時点におきましては従来の計画を変更し

ないというように私どもは了承いたしましたので、その方針で港湾局その他とも話し合つております。

○高橋(清)委員 港湾関係につきまして最後でありませうが、工業港の花形でございませう石油コンビナートは御存じのように港のかなめでございませう。これらの保安監督でありませうが、これは通産省でございませうけれども、今回の昭和石油の災害は港湾行政の大きな支障になつたものと思つてございませう。この経験からいたしまして、保安監督につきましては通産省と横の連絡が必要と考へるわけでございませうが、最後でございませうのでこの点について御意見を聞かせ願ひたいと思つております。

○比田政府委員 港湾関係につきましては御指摘のとおり通産省の所管でございませうけれども、港の地帯のいろいろなレイアウト、配置計画というふうなものには私どもの所管でございませうから、それと切り離しては議論ができなはずでございませう。したがって、私どものほうは、レイアウトの面から見ました立場からいろいろ通産省に御意見を申し述べたいと思つております。要するにあまりごみごみとやるのが一番いけないのじやないかということ、適当な土地の広さがあればいいというふうな考へをしまして、その点を力説いたしたいと思います。

○高橋(清)委員 次に空港関係に移りますが、新潟空港の被害状況、復旧の見通し、その時期、あわせて被害額と今後の対策、このことについてお聞かせ願ひたい。

○堀説明員 新潟の空港の被害状況を申し上げますと、まず第一に滑走路の

関係でございませうが、新潟は、地方空港としては珍しく滑走路が二本ございませう。A滑走路というのとB滑走路というのがございませうが、A滑走路といふのはコンクリート舗装の滑走路でございませう。これは非常に被害がはなはだしゅうございませう、全然使用ができませんというふうに考へますが、B滑走路というのにはアスファルト舗装でありませうが、これはちょうどまん中の辺の約六百メートルが多少大きくうねつてはおりますけれども、小型機の発着は可能であるという状況になつております。

それからターミナルビル、エプロンでございませうが、この地帯は約一メートル沈下をしております。浸水いたしておりますので、ターミナルビルの一階は使えないものにならないというふうになつております。

次に航空保安施設、通信施設等の関係でございませうが、ビーコンは電源がやられました、予備電源によりまして十七日の十四時から運用を開始いたしております。

それからコントロールタワーの対空通信でございませうが、これは被害がございませうでした。

それから基地通信、これはテレタイプでございませうが、電電公社の回線が不通になりましたので一時ストップをいたしました。それからTACAN、これは被害がございませうでした。それから管制通信は、電電公社の回線が不通のためにはばらく不通になりました。

地下ケーブルが相当箇所において切断をされましたのが一時使用不能になりました。

こういうような被害でございませうが、その後の復旧状況でございませうが、滑走路の復旧をどういうふうにするか。A滑走路の早急の復旧はきわめて困難という判断のもとに、A滑走路の復旧は一応あと回しといふことで、六百メートルは使用可能であるB滑走路の応急復旧ということに全精力をあげることの方針を確定いたしました。次の日から直ちに工事にかかつて、本日夕方にはそれを九百メートル使用可能の状態にできる見込みが立つております。九百メートル復旧いたしましたものと、ヘロン・クラスの飛行機が使用可能となる予定でございませう。なお、B滑走路は、全部復旧いたしますと千二百メートル使用ができるわけでございませうので、東京—新潟のフレンドシップの運航が可能になる予定でございませうが、ここまで復旧するにはあと若干時日がかかりまして、おそくとも来月、七月十日ごろまでにはB滑走路は全面的に使へるという状況になる見込みであります。

それからターミナルビル、エプロンの一メートル沈下、浸水については、水はけはいま鋭意やつておりますが、排水口を復旧すれば、そしていま排水ポンプを十二台これに投入いたしました排水につとめておりますが、だんだん水は引くものと思ひますが、ターミナルビルは一メートル沈下いたしましたので、これを将来持ち上げることが可能であるかどうか。場合によつては、新しく別なところにビルを建てる必要があるのではないかといふ

ふうなことをいま検討をいたしており
ます。

それから、先ほど申しました基地通
信、電電公社の回線が一時不通のため
に途絶えておりましたが、これも二十
二日十四時五十分から平常の運用を
開始いたしております。それから管制
通信も電電公社の回線不通のため一時
とまりましたが、二十一日十六時から
正常な運用に回復いたしております。

それから飛行場の照明施設、これも
応急復旧を終わりました、二十二日に
は運用できる状態に回復いたしてお
ります。

被害総額は五億というふうにわれわ
れは積算をいたしております、さし
あたってこの応急復旧に必要な予備費
の要求の折衝をいたしておる段階で
ございます。

なお、航空会社の飛行機の運航はい
つから始まるかということございま
すが、本日十二時ごろに羽田に待機い
たしておりました全日空のヘロンがテ
スト・フライトのために飛び立って
おるはでございます。テスト・フラ
イトをやりました、東京—太子—新潟と
いうふうに航空ルートがあるわけで
ございますが、この間の航空路の状況を
ヘロンによって視察するとともに、着
陸がどのように支障があるかないかと
いうようなことを検討することになっ
ております。その結果、定期便を開始
してもいいということになります。す
ば、明日よりヘロンの東京—新潟間の
定期便の運航を開始することになると
思います。国内航空は新潟を中心とし
まして秋田、富山、佐渡というふう
に運航をする路線を持つておるわけ
でございますが、国内航空のほうは昨日

業部長ほか関係者が現地調査におも
ひておりました、その結果がよければ
二十九日よりヘロンによってこれらの
路線を開始する予定でございます。国
内航空のヘロンは現に新潟空港に待機
をいたしております。

以上のとおりでございます。

○高橋(清)委員 時間もありません
ので、これから御答弁を賜りますが、
場合によってはこまかくなっても、お
およその御答弁でもけっこうでありま
すから、お答えいただきたいと思いま
す。

次は国鉄関係であります。新潟支社
管内の被害状況と被害額について、簡
単に御説明願いたいと思えます。

○林説明員 国鉄の運輸局長ござい
ます。新潟管内の被害箇所は、最初に
他の局まで入れまして、全部で十九線
区、百十四区間の被害を受けました。
現在大部分開通いたしておりますが、
現在残っておりますのが三線区で九区
間だけ残っております。被害総額は土
木、建築、電気、車両、機械全部含め
まして約百十億でございます。

○高橋(清)委員 きょうからホームを
使用されたら聞いておりますけれど
も、使用不能となりました新潟、白山
両駅、それから落下いたしました新潟
駅の陸橋、こうしたものの復旧の見通
しを、この際でございますのでお聞き
いたしたいと思えます。

○林説明員 昨日二十四日から新潟構
内の線路が一部使用可能になりました
ので、昨日から急行、準急等約十一往
復、それからローカル列車を二十七往
復、計三十八往復が新潟の構内へ入っ
ております。いまお話がございました
陸橋は復旧の日程がまだ不明でござ
います。

が、あれは、私のほうで全部解体をい
たしまして、その取り片づけが二十二
日に済んだと思えますが、それで新潟
構内まで列車が入れるようになったわ
けでございます。

それからもう一つお話のございま
した越後線関係の関屋—白山でござい
ますが、これは白山の駅が非常に大き
な被害を受けておりました、私のほう
の旅客の輸送事情から申し上げますと、
何とかして早期に白山まで越後線の列
車を入れたいというふうに考えてお
りますが、いまのところでは、非常に大
きな被害を受けている関係と、それか
ら関屋—白山間の築堤が非常に大きな
崩壊をいたしております、その土砂
を運搬いたしますのが、長岡方面から
参りまして万代橋を通る関係で、思
うようにまいりませんので、いまのと
ころでは大体七月の中旬までに白山
に入りたいと思っております。

それから白山—新潟につきま
して、信濃川の橋梁が、ピアが傾いて
おりました、これについては復旧はい
まのところちよつと不明でございま
す。

以上でございます。

○高橋(清)委員 運輸局長さんにお尋
ね申し上げますのはちよつと筋違いで
あるかもしれませんが、理事会あるい
は幹事会合にしようとしておいで
になると思えますから、推算されてお
ります範囲内でもけっこうであります
が、国鉄の予算関係でございます。今
回の損害は膨大な額にのぼっております
が、これに対する財政対策というも
のを伺いたい。これはあなたに申し上
げるのはいかがかと思っております、
場合によっては運輸大臣、いかがで
ございましょうか。

○綾部國務大臣 応急の費用につきま
しては災害対策費を使い、それからさ
らにより多額の金が応急に鉄道関係に
必要であるという場合には、政府の予
備金を使用してまいりたい。そうし
て、被害状況その他を見まして、適
当な機会に補正予算を組んでまいり、か
ような取り扱いは政府ではすでに決定
いたしております。

○高橋(清)委員 最後であります
が、公務員の網紀についてお伺い
したいと思います。

被災地のどさくさにまぎれまして、
新潟海運局の職員が役所の船を使いま
して盗みをしたことが新聞紙に報
ぜられておりました、新潟地方
の被災者を救おうと全国の各地で運
動が起きておられます。このあ
くどきには国民ひとしくあきれ返
ることでありうと思われ。復興に
懸命な公務員のつらよごしでもあ
らうと思っておりますが、この悪
徳漢を出した海運局の網紀にゆる
みがあるわけです。今後の網紀の
あり方につきまして、この際
ので当局のお考えを承りたい。

○綾部國務大臣 私どもは、公務員が
かようなことをいたそうとは夢にも
思っておりませんでした。私は就任
以來、運輸省関係の職員に對し
て、一番大事なのは網紀問題、すな
わち贈賄その他のことがないよう
に——どろぼうということに
ついては、そういうようなことがな
いことを前提としておられますか
らして、訓示はしません
でありますが、網紀問題は私の最
も力を入れております問題である
にもかかわりませぬ、今回の不祥
事が起こったことはまことに遺憾
であります。直ちに事

務当局をして、また一昨日は事務次官
を派遣いたしました、その場でその
網紀を肅正する意味をもちまして、
二名の公務員に對しましては懲戒解
職の命令をいたしました。自後さ
うなことがないように十分注意を
いたしてまいりたいと思えます。
○高橋(清)委員 終わります。

○川野委員長 久保三郎君。

○久保委員 私はいまの問題で、質問
があつて答弁がありましたから一応
いのでありますが、きのう事務次官
が行つて、二人は懲戒免ということ
にいたしました、そのほかにいま
高橋委員からあつたように、網紀
というのは、単にどろぼうしたの
ちよつと筋違いでありますが、その
組織、指揮、命令というか、監督
というか、監督というか、そういう
ものはやはり正すべきところは正
して、天下にこれをばつて見せる
筋だと思つております。あえて運
輸大臣の責任までどうかと思いま
すが、海運局長もおられますが、
局長も非常に重要な話であつた
のでありまして、たいへん遠慮さ
れておるのであります、現地に
おける感情というか、國民的感
情というか、普通の場合でも公船
に對しては、職務執行中にもどろ
ぼうしたという場合には、どうい
うことでも許さうという筋合
いのもではないのであります。こ
れはもちろんであります。そのほ
かにみなが困つておるときに治
安維持なり、あるいはそれぞれの
職務を通し

て災害地の救援なり復興に努力を、先
べんをつけてやらなければならぬ者
が、こういうことをやったということ
は、これは事は非常に重大だと思つて
です。もちろんその犯罪行為に對して
は、それぞれ適切な機関が適切に指彈
すると思つておりますが、まず二人
の懲戒免はいいとしても、その直接
的な指揮監督をしておる者に対してや
はりえりを正させる必要があると思つ
たのですけれども、それはどういふこと
になつておりますか。

○綾部國務大臣 私は、その事件が起
こりましたので、さつそく綱紀の肅正
につきましたので、全国の職員に對して
次官名の通知を出しまして、この綱紀
の肅正に努力するよう指示をいたし
て、やつております。また直接の新潟
海運局長の責任につきましたも、事務
次官が参りまして、事情その他を聴取
いたしました。今後適当な処置をとる
ように目下検討中でございます。
○川野委員長 本日はこれにて散会い
たします。

午後零時二十四分散会

運輸委員會議録第二十六号中正誤

ページ 行 誤

一六二 三 ばした。いわ したいわば

運輸委員會議録第二十八号中正誤

ページ 行 誤

一三三 六 ましすか ますか
二二二 九 ねずかしい むずかしい
六二二 三 ましは 問題
八三三 二 若千 ました
一〇二二 三 公共 公共
二〇二二 三 零細 零細
三〇二二 三 零細 零細
三三二 二 閣内 閣内
三三三 三 おります あります
四一 一 国土 国土
四三三 一 どもそれ ども、それ
四四三 三 ももの もの
四五三 末 ばかぬ。 ばいかぬ。
四六三 五 こと。 こと。
四七三 三 できの できるのか
四八三 三 思いう 思う
四九三 三 ますか ますか

運輸委員會議録第二十九号中正誤

ページ 行 誤

三一一 二 よどう よ、どう
三二二 〇 ました。 ました
三三三 三 ベース ベース
三四三 三 契約 契約
三五三 四 委員 議員
三六三 二 田邊 田邊