

のをはつきりしてもらいたい。法律は通つても、実際にいもう仕事というものはずつとあとにならなければならぬ。こういうことなのかどうか、いま少し考え方を明らかにしてもらわぬと、この前も言ったように、それならば先に個所をきめて、この法律を提案してもおそくはないのじゃないか、こういうことが反面解釈として成り立つと思ふんです。したがって、法律が通れば、個所を直ちにきめ、また同時に設立委員もきめられるという運びになるのか、ならないのか。じんぜん日を送つて、一カ月も実際には内閣でもって個所をきめる議論が出、あるいは個所がきまつた後にさらに半カ月も一カ月も設立委員の任命が手間どる、こういうことであつては、私、いままでの提案をしてきた趣旨からいって、早くきめてくれということには、逆にならない、こういうふうに思ふんだが、いま少しその点を明らかにしてもらいたい。

○國務大臣(松浦周太郎君) 実はほんとうのことを相澤さんに、お願いというとおかしいんです。が、お願いしたかつたのは、十九日前にきめてもらひたかつたんです。そうすれば、いろいろ政治情勢も御存じのような情勢でございまして、私の申し上げたように準備は運ぶんであります。けれども、法律がきまらなければ、法律のきまらないうちに設立委員をつくるわけにはいかぬ。というのは、この法律は、二条を受けて、二条で個所を、とにかく方向をきめなければ、調査にもかかれなないんです。というわけでございまして、個所をきめて、調査しつ、片方においてはこの公団の設立委員をきめて、公団の結成にかからなければならぬ。それですから、そう二カ月も三カ月もはうっておくわけじゃない、これは同時に出版をしなければならぬと思ふんです。

○相澤重明君 では、いま一度、再度念を押しておきますが、結局この国会は六月一日までですね、会期延長は、したがって、お互いに議論をし

尽くして、法律はあがることはあがると思ふ。しかし、法律が通つた場合に、政府としては一週間前後にとかく個所をきめる、そういうことは約束できるわけですね。それから同時に、個所がきまれば、その準備をしなければならぬから、設立委員は当然その前後に任命ができるのだ、そういうことですね。いま一度はつきりしてください。

○國務大臣(松浦周太郎君) さようでございませう。

○相澤重明君 そうすれば、私は少なくとも今日の段階で設立委員をどういう人になつてもうかというところは政府の考えがあると思ふのです。総裁とか監事というようになつても公団にとつての大事なものである、構想は固まつておると思ふのですがね。きょう発表しろと言つても、それは無理だと思ひますが、私は、そういう点準備がされておるのだということ、は、ここでもって答弁ができるのか、できないのか。

それからいま一つは、前回加瀬委員が何回も申し上げたように、多くの農民、あるいは住宅を持つておる人、耕作者、こういう人たちにどうしてやらおつたところ、これは現実の問題としてどういふことははつきりしておるわけですから、そういう点で、千葉県の富里というの、実際には、候補地に諮問委員会の答申に基づいてあがつたけれども、これは事実上不可能である、こういうことが私も考えられるわけですが、したがって、いまの法律が通つて一週間前後に最もスムーズにきまるといふところが候補になつておる、私はこういうふうな考へ方についてあまり遠くないと思ふのですが、いかがですか。

○國務大臣(松浦周太郎君) 人事のことですから、それはひとつきようはごめんこうむつて、人事のことをいまここで申し上げることはお許し願ひたいと思ひます。

個所の決定については、早くやりたいと思つておられます。

○相澤重明君 それでは、いま一つは、前回私は、

國連関係ぐらゐの中で、諸外国の空港の経営形態というものを報告してもらいたいという資料を提出したのですが、三分の一以下のあれで、あとその後運輸省では資料を提出してないといふのですか、出したのですか、私の手元にはまだない。こういうことでは困るわけです。少なくとも、公団でやろうという政府の考へ方に対して、私も公団ではこんな程度じゃだめだ、こういうことで、それならば一体、日本の公団でやるといふのに対して、諸外国の例といふものをひとつ参考に見せてくれ、こういう中で、公営がいいか、あるいは地方自治団体の経営がいいのか、あるいは公団公社方式がいいのか、こういう点の質疑をしたわけですが、その後の調査というものはどうなつていますか、これは局長ひとつ、資料の要求に対しては政府としてはどういう処置をとつておるのか報告してもらいたい。

○政府委員(棚内一彦君) 前回資料を提出いたしましたところ、主要国については相当な資料が集まつておるといふような御意見もございましたので、その程度の資料ということになっております。

○相澤重明君 そういふことをだれが言つた、この程度の資料でいいなんてだれが言つた。少なくとも私は、このいわゆる国際空港をつくるのに、世界でも、まずアジアの中における日本の重要な国際空港をつくるのだから、その空港のひとつ参考資料として國連に加盟をしてる国ぐらゐのもの、はつきりできるのではないかと、こういうことで話をしたわけですが、しかし、なかなか連絡をとらなければいかぬというから、とりあえず手元にある資料だけを出してもらいたい、あとはそれぞれ連絡をとつて報告してもらいたい。私は、日本の政府の考へ方も、國連加盟の百十何カ国——二十カ国のものが、アジア、アフリカの国は小さいからそういうものは相手にする必要はないという見解自身が、もうそれもその間違いである。英米だけではない。そういうことからいって、私はもっと基本的に日本政府の考へ方という

ものをはつきりしないと、やはり日本は大国主義だけで、実際にはアメリカと手を組んでおれば、仲よくしておればそれでいい事足りるという考へ方が、全く誤つた指導というものが行なわれておる、こういうことも通ずる。それが、こんなような資料が、三分の一以下の資料しか提出できないという理由になつてしまふ。これは少なくとも國連の中における日本の立場といふものをもつてはつきりさせなければいかぬ。そのために日本では大使を國連にまで派遣をしておる。そのくらのことが、運輸省が事この国際空港といふものをつくる場合に資料の収集ができないなんというふうなことで困るわけです。これはもうあつての委員会までにあつたものを提出してもらいたい。

○政府委員(棚内一彦君) できるだけの調査をいたします。

○加瀬完君 関連で、いま相澤委員の御質問の中で、人事の準備は整つておるのか——どなたを人選するといふことは、これは現段階では公開の限りではないが、準備は整つておるのかといふことについてはお答えがございませんでしたが、この点はどうなんですか。

○國務大臣(松浦周太郎君) 主要人事については、寄り寄り相談をいたしておりますが、まだ決定はいたしておりません。

○加瀬完君 それから、場所が決定しなければ調査はできない、こういうお答えがございましたが、調査をしなければ場所の決定ができないといふのがいままでの航空法の一つのたてまえであつた。この前も申し上げたのですけれども、場所を決定したところで設置の条件が整わなければ空港はできないわけですから、どうも場所だけの決定を急いで、その場所が、いわゆる位置がはたして空港設置の条件に合つていくかどうかという事前調査は全然行なわないといふたてまえをおとりになつておりますが、これでは位置を決定して問題をむしる複雑にするという心配はございませんか。

○國務大臣(松浦周太郎君) お気づきになつてい
る方もあるかもしれせんけれども、できるだけ
波紋を起さぬように、反対する人も賛成する
人もあるわけですから、あまり大げさにかね太鼓
入りでこれを下調査をしますと、いろいろな波紋
を起すものですから、できるだけ内密にいろい
ろな手を打ってやっております。これだけの大き
なことをやるのでありますから、閣僚会議も八人
の閣僚が集まって常にその報告をし合つておりま
す。その下における次官は、それぞれの技術者
を持つており、それぞれの手配をし、これという計
画を立てており、ボーリングをしたりするのは、
ほんとうのまずこまでやろうというのでなければ
すべきものではなくて、大体大まかにここがよ
いといふことの方角を決定するための調査はもう
十分できております。しかし、計画を立てたり、
ボーリングをしたり、あるいはその他の水質だとか
あるいは気象だとかあるいは土壌だとかいふもの
を完全に調べていくことをやれば、外部
にすつかりわかるのですから、そこまではや
っておりませんけれども、しかしそれぞれの手をも
つてはば見当をつけております。

○加瀬完君 外部にわかると申しますが、航空法
では、初めからこれは外部に公示をいたしまし
て、賛否を明らかにして、位置、範圍その他の条
件を検討して、位置なり範圍なりといふものを
きめるというたてまえをとつておるのですね。い
やしくも國際空港をつくるのに、隱密裏に計画を
進めて、國民の権利にはいやおうを言わせずに固
めていくといふことは、私はできるものでもでき
なくなると思ふのです。そこで、これは衆議院で
も問題になつたと思ひますけれども、住民の法律
上の對抗措置といふものが一体政府なのか公団な
のか、この公団法では明確になつておりません
ね。公団という御説明が衆議院ではございまし
た。しかし、この公団法を見て、公団を相手にそ
れぞれの権利者が訴訟その他の争ひを起し得ると
いふ法律的な根拠といふものはこの中には認めら
れないように思ふのですが、一体法律の上で何を

根拠に公団を対象として對抗措置が講じられると
いふことになりませんか。
○政府委員(堀内一彦君) 公団法的一条に空港の
設置及び管理を行なうといふことになつておりま
すので、この点からも公団を相手にいろいろな折
衝ができる、かように考えます。
○加瀬完君 設置及び管理といふことになつてお
ります。管理の部分はいいですが、設置を許
可するのは、これは政府といふか、運輸省といふ
ことになりませんか。位置なら位置の異議あるいは
敷地なら敷地に対する異議といふものは、これは
少なくとも位置は政府がきめるのです。その設立
のいろいろ作業といふものは公団がやつても、位
置の決定なら位置の決定といふものに不服といふ
場合に、公団を相手に法律上對抗できますか、こ
の公団法のいまの一条でそれができますか。

○政府委員(堀内一彦君) 位置の決定と申しま
すのは、法律案の二条によりまして「政令で定める
位置」と申しますのは、非常に具体的な位置ではご
ざいませんで、その政令に基づきまして、具体的
な位置といふものにつきましては、公団が十分調
査をいたしまして、技術的な面あるいは周囲の状
況といふようなものを勘案しまして、具体的な計
画を立てる。もちろん、これについては政府がこ
れを監督していくといふことはもちろんございま
すが、事業の実施者といふものは公団である、
そういう意味におきまして、具体的な問題につ
きまして、また公団が用地を買収するといふよう
な点で、公団が外部との間で責任を負うといふこ
とになるわけではございません。

○加瀬完君 それはあなたのほうの解釈です
ね。ただいまの大臣の御説明を承りましたも、位
置の決定は隱密裏にやるといふことではしょう。あ
まりこれは公然となつてはいろいろな問題が起る
から、隱密裏にやる。隱密裏に位置を決定する
といふことは、その位置の問題に対しては、あまり
権利者の對抗措置といふものを行なわせないとい
ふ腹がまえでしよう。いままでの航空法關係

のきめ方はそうではなくて、位置なり範圍なりと
いふものからはつきりと権利者の権利といふもの
が保護されておつたわけですから。今度は位置を、大
まかなところをきめるといふところで、大まか
な市町村といふような範圍できめて、實際位置が
きまれば、その中で空港の作業といふものが進め
られる、進めなければならぬといふ前提なんで
すがね。それははなはだしく國民の権利を侵害す
るのじゃないか。だから、侵害をする場合は、對抗
措置といふものも、この法律によつて政府を相手
にできるとか、公団を相手にできるとかといふこと
がいままで明らかにされておる。今度はそれが非
常にあいまいになつておる、手続がです。手続
がいままでの航空法のようにおやりになるとい
ふのなら、その心配はないけれども、そういう航空
法を改正していままでの手続を省くのです。それ
でまあ率直に言うならば、位置をばかんとかぶせ
ておいて、あとはそのなかで有無を言わせず場所
をきめていく、こういう形をとるのです。この航空
法によれば、そうなつてくれば、對抗をする権利
といふものは非常に制限をされることになるので
す。それはもう押し返し何回も聞いておりますけ
れども、回答は出ない。そこで、そういうトラブ
ルの起るようなところは全然候補の中には含ま
れないのだ、あるいはそういうトラブルの起るこ
ろは候補からははずしていくのだ、こういうこと
であれば、これは法律の不備はありまして、行
政の措置でそういう心配がないといふことで、安
心がいくわけですから。この間も相澤委員のほうから
御指摘があつたわけですから、さらに検討を
要するのではないか。なかなか問題は複雑で、さ
らに検討をしなければ、必ずしもそこに位置をき
めても、空港の設置は問題があるのではないか。

○加瀬完君 場所の設置は問題があるといふことをこ
ではっきりおっしゃられますか。おっしゃられる
なら、そうおやりになるなら、トラブルは起ら
ないだらうといふ安心も持たしますよ。これは大臣
いかがですか。どこと私は言いませんよ。そうい
う問題の多いところは避けて……。

○國務大臣(松浦周太郎君) そうそう、私もどこ
と言いません。それはいろいろこの間じゅうもあ
なたとやつている間に、最初、まあ三カ月ぐら
いは、一反百万円ぐらゐならという説がずいぶん
あつたのです。あなたのほうも、じゃあまあ百四
十万円でも全部はいかぬ。

○加瀬完君 税抜きだ。

○國務大臣(松浦周太郎君) まあ七、三と政府は
見ているかもしれないが、そうもいかぬ。まあ百
万円でも三百万円でも、五〇%はどうしても出
しなう。これは八街のことを言つておられるの
だらうと思ひますけれども、場所のことはさうだ
と思ふのです。けれども、そうすると、とても一
反三百万円も出して、そして半分また出して
うといふことになれば、これはまあよそのほうを
考えざるを得ないといふことになるのです。予
算もあることなんですから。だから、まあそこ
のところは早く発表して、ぐずぐず公団をつくる
のに時間がかかつて、それで発表したところは
やらなければならぬといふことになれば、隱密裏
ではなくて、やはり土地の暴騰といふものも考
えるものですから、それで、発表した、公団は
できた、すぐ土地買収にかかるといふぐあいに手
ぎわよいやり方をやりたいためにやっているとあ
つて、國民に隠してやるといふ意味ではないので
す。いままで、道路の開闢、道路の建設につ
いても、あるいは新幹線でも、これはもうあき
な人の手に、プロカーの手に渡つてしまつたら
、とても問題にならないのです。プロカーの
手に渡らぬうちに、ひとつ農業協同組合や町村長
の人に中に入つてもらつて適當なところでき
めたら、中をこわされたら、手をやくだす。そ
ういふことを考えているのでいろいろのことをや
つてゐるのですが、何も隱密裏に、あんな大きな
のをこしらえるのにとて隱密裏にはできないの
です。そのところを御了解願ひたいと思ふので
すよ。それでどうしてもいかぬといふならば、や
りやすいところをまた見つけるよりほか方法が

ないということ。

○加瀬完君 富里付近は空港ができるというので非常な買い占めが行なわれているという事実がございませうけれども、それでも地価が低廉に、政府の予定しているような価格で取得できるというお見込みですか。

○国務大臣(松浦周太郎君) その買取がどうなんということはよく知りません。

○加瀬完君 これは嚴重に御調査をいたしたかなければ、第二の空港でないまた政治的問題が確定に起こつてくると言われておりますので、ひとつ嚴重に御調査をいたしたかなかりやありません。

そこで、もう理事会の打ち合わせの時間もございまして、端の一点だけ伺いますが、航空法三十九条の五号、すなわち、三分の一近い反対があつて確定に取得するという見込みが立たないというような場所は、これは候補地から、いずれの場所であるとも、位置決定の場合に除かれると考へてよろしいやうにございませう。

○政府委員(棚内一彦君) この三十九条の五号、これは具体的な場所の決定でございませう。で、三分の一という点はいろいろ問題があると思ひますが、何回も御答弁申し上げておりますように、とてもこの土地では用地の入手が困難だといふようなことが見通せるような場所、そういうところはやはり避けるべきであらうと、かように考へております。

○小酒井義男君 関連して一つだけお尋ねしたいんですが、この第六条によると、国鉄の職員が公団の設立に相当していくようなんですが、公団の職員というのは大体どのくらいの人數で、国鉄からとる人はどのくらいを予定しておるのか、ちょっとお尋ねしておきたい。

○政府委員(棚内一彦君) 初年度におきます公団の職員は三百数十名を予定しておりますが、国鉄から何名の人に来ていただくかという具体的な数字はまだきめておりません。

○小酒井義男君 国鉄からどういふ仕事をやる人を職員の中から要求をするか、そういうことはお

考へになつておるんですか。

○政府委員(棚内一彦君) その点は考へておりますし、またそういうことを考へたからかういふ条文をお願いしておるわけでございませうが、今度の空港は非常に技術的にも大きな問題でございませうので、国鉄に多くの専門技術者がおりますので、そういう方に手伝つてもらひたい。それから用地の取得、これはどこにきまるか現段階ではわからないわけにございまして、そういう点につきましても国鉄にはかなりの専門家がおりますといふうに伺つております。主として技術的な国鉄の力を拝借してこの仕事を円満にやつていきたい、こういう意味でこの条文を入れてある次第でございませう。

○理事(江藤智君) 本案の質疑は、本日はこの程度といたします。

○理事(江藤智君) この際、運輸事情等に関する調査を議題といたします。

海上保安に関する件について、運輸省当局から発言を求められておりますので、これを許します。松浦運輸大臣。

○国務大臣(松浦周太郎君) 去る二十三日午前七時十七分室蘭港に起こりました「ヘムバード号」の火災事件に対しましては、多数の人命を損傷し、あるいは死亡せしめ、行くえ不明を起し、あるいはけが人を出しました。そして、しかも多額の財産を失いましたことに対しましては、まことに遺憾のきわみであります。今後かようなことの起らないように、すべての施設、その他技術の練磨をいたしまして、再びかかることの起らないように努力するつもりでございませう。事件の内容に対しましては、海上保安庁より説明をいたします。

○説明員(猪口猛夫君) お手元に資料を配付していただきましたが、その内容につきまして御説明申し上げます。

昭和四十年五月二十三日午前七時十七分、室蘭港水先人岩井良作が乗船して、ノルウェー船「ヘムバード号」(三万五千三百五十五トン、三十八名乗組、原油二万六千七百七十一キロリットル積載)を、同港日本石油埠頭に接岸中、同船の右舷前部が棧橋に接触し、外板に亀裂を生じ、原油が海上に流失しました。

同船は原油流出防止の措置を講じながら接岸作業を続行しましたが、同日午前七時三十五分ごろ、後部もやい取り作業中の綱取り船「港隆丸」(七トン、二名乗組、ディーゼルエンジン)の付近から流出油に引火し、一瞬のうちに「ヘムバード」直ちに離岸せんといたしましたところ、船底が浅瀬に乗り上げ航行不能となり、火災は各船艙に延焼し、二十五日午前八時三十分現在なお炎上中でありませう。

これに対しまして、巡視船艇等六隻と化学消防車五台及び航空機三機により消火を実施しており、また、日石埠頭前面海域に石油拡散防止せきを設置いたしましたして、流出油による延焼の防止に当たつております。

この火災で、「ヘムバード」の乗組員中死亡三名、行くえ不明五名、重傷三名、軽傷七名を出し、また「港隆丸」は炎上沈没し、乗組員二名は行くえ不明となつております。

被害額は、船体、積み荷とも約二十二億四千萬円の見込みでございませう。

原因等につきましては目下調査中でありませうが、「ヘムバード」水先人の供述によりますれば、同人の旋回時、舵力等の操縦要素の判断不十分のため棧橋に接触し、このためその破口から原油が海上に流出して、もやい取りに従事しておりました「港隆丸」の火気またはその他の火気により引火に至つたものと推定されております。

この事件に、海上保安庁のとりました措置は、以下のとおりでございませう。

室蘭海上保安部長は、二十三日午前七時三十分「ヘムバード」から接触及び原油流出の情報を入手し、その直後火災が発生いたしましたので、直ちに巡視艇三隻に化学消防火剣を積載し現場に急行させ、

消火作業及び流出油の拡散防止に当たらせました。

また、第一管区海上保安本部長は、その後航空機一機、巡視船二隻を現地に応援派遣させております。

また、室蘭港長は、二十三日午前八時船舶の室蘭港への入港及び火災現場付近への立ち入りを禁止するとともに、在港船舶十八隻を防波堤外に退避させました。

これにさかのぼつて、二十三日午前九時、日本石油室蘭製油所内に災害対策本部——本部長は室蘭市長、本部長は室蘭海上保安部は関係機関でございませうが——が設置されまして、米軍関係機関の協力を得て消火及び被害の拡大防止につとめております。

二十四日午後六時十五分、別図についておりますような流出油拡散防止のための油防止せきを設けいたしました。これがため、二十五日午前六時半には室蘭港で実施しておりました航行管制を解除いたしましたして、一般船舶の出入港を許しております。しかるところ、二十五日午前六時四十五分再び「ヘムバード」が爆発、油が海上に流出いたしましたので、再度航行管制を実施しております。

現在は、海面の燃焼油は消火して「ヘムバード」のみがあと一万キロリットルぐらいの油を残して燃え続けおる次第でございませう。

以上が「ヘムバード」の火災事件の概要でございませう。

この機会をかりまして、先般京浜港大黒運河におきます船舶の火災事件につきまして、あわせて御報告させていただきたいと思ひます。

京浜港大黒運河におきます船舶火災は、御承知のように、五月十三日十三時二十分ごろ、横浜市の鶴見区大黒運河日本アスベスト会社岸壁に係留中のオイル・バージ「第五東亜丸」——二百トン積みでございませうが、この船上で東京港区赤坂の吉川商店の作業員二名がドラムカン入り廃油を陸上に積みかえ中突然爆発炎上し、このため付近係留中のオイル・バージ「尾鷲丸」外八隻が次々と引火炎

上し、その後海上に流出いたしました油に引火炎
上いたしました。横浜海上保安部所屬の消防
艇、巡視艇及び横浜市消防局の消防車、消防艇並
びに民間消防団の消火作業によりまして、十五時
二十五分ころ鎮火した事件でございます。

この事件にあたりましてとりました救難措置
は、以下のとおりでございます。

横浜海上保安部は、十三時三十二分、横浜市消
防局から前記火災の情報入手後直ちに消防艇「な
ち」「おとわ」「巡視艇」うみかぜ」「あさかぜ」
に備えつけの化学消火剤、中和剤のほか保安部
備蓄の全化学消火剤を積み込み、警備救難課長を
現場指揮官として現場に急行せしめております。
第三管区海上保安本部は、羽田航空基地から状
況調査のためヘリコプターを現場に急行せしめて
おります。

また、これと同時に、京浜港長は、寿老橋、小
倉橋及び大黒橋に囲まれたいわゆる大黒運河水域
の船舶の航行を十三日十三時五十分から同日の二
十時まで、また停泊を十三日の十三時五十分から
十五日の十時まで禁止し、交通の安全確保をは
かっております。

十三時五十分以降、消防艇、巡視艇が順次現場
に到着いたしました。横浜消防局の消防車二十五
台、消防艇三隻及び地元消防団とともに消火につ
とめ、前記のとおり十五時二十五分ころ鎮火に
至った次第でございます。

この事件の原因につきましては、目下調査中
でございますが、現在推測されております原因とい
たしましては、廃油をドラムカンに積みかえ中の
モーターのスパークによるものではないかという
ことで目下調査を進めておりますが、確証を得
ておりません。ちなみに、この事件によりまして
一人行ぐえ不明、一名軽傷、それから物件等につ
きましては約六百万円くらいの損害でございます。

以上、大黒運河におきます船舶の火災につきま
して御報告を終わります次第でございます。

○理事(江藤智君) 御質疑の方は、順次御発言願
います。

○相澤重明君 運輸大臣に、特にあなたは北海道
の出身ですから、今回のこの「ヘイムバード号」の
事故のよって来た大きな理由です、どうい
うふうにお考えになっておられるのか。いまこの事故
報告は聞いたが、また同時に、こういう事故が起
きた場合に、もっと早くこれを軽微なうちに防ぐ
ことができないか、こういう対策はどうするの
か。

それから、全国から見れば、石油コンビナート
というものは各地にたいへんあるし、新産業都市
等の問題も考えれば、こんなことが次々に起こる
というのを予想すると、私はたいへんなこと
じゃないか、こういう点で、政府のひとつ考え方
をこの際明らかにしていただきたい。

○国務大臣(松浦周太郎君) 大まかな面において
答弁したいと思いますが、現在までの日本の港は、
せいぜい五万トン以上のものは係留できない情勢
になっておる。ただ、先般私の友人の高村君が徳
山の市長になりましたので、徳山に「日章丸」が着
く前からしばしば応援に行っておりまして、「日章
丸」の着く場所は、二千メートル以上の沖合いに
ブイを置きまして、そのブイから相当太いパイプ
を陸上のはうに持ってきて、それで十三万トンの
「日章丸」が満載してきまして、その沖合いでブ
イからタンクに送り込む。それで相当軽くなつて
から、ずっと喫水が浅くなつてから岸壁に着くな
ら岸壁に着くという設備になっておるのですが、
ところが、いま説明の中にもありましたように、
ぶつかつて油が流れて、それに引火し、離岸しよ
うとしたがしりがつかえて座礁してしまつたと。
だから、逃げるもの、逃げるものということで、
どうにもならなくなつてしまつて、しりがつかえ
なければ、ずっと沖合のはうに逃げてしまえば損
害はなかつただらうし、またほかの船にもあまり
大きな損害を与えなかつたと思うのです。とい
うことで、これは港が浅い、こういう大きな船を取
容する港ではないということが一つの私は大きな
原因であると思うのです。であります、今度の

事故で六千五百万円もらうのですから、そうい
う場合に、船型が大きくなるに従ひまして、港の
岸壁も、鉱石の場合はポンプじゃ送れませんか
ら、どうしても岸壁でなければならぬ。しか
し、油の場合はパイプで送れるのですから、もつ
と自由のきく、沖合のほうにブイ及びパイプを
備えるということが、こういう災害を頻発しない
一つの方法になるのではないかと、私はしろうと
並みに考えております。今後の港湾行政において
もこれだけはぜひひとつやってもらいたいとい
うことを、きょうの閣議におきまして報告いたし
ました。

それから、この隣接の富士鉄の岸壁は七万トン
の鉱石が入るようになっておる。これはパイプ
じゃいけませんから、どうしても接岸しなければ
ならないということでありまして、これからでき
る港は、十万トンの船が自由に入れるという港を
つくらなければ、水先案内人の技術及び勘の問題
もあると思ひますけれども、そういう問題より
も、国として大きな面を考えることは、船型が大
きくなるに従つて、港のふところと港の深さとい
うもの及びその背面における倉庫及び荷揚げ設備
というふうなものが、港湾荷役及び港湾労働の問
題にもつながるのでありますから、荷揚げ設備と
港の深さ及びふところ、広さというものの大きい
面にわれわれは目を注いで、そういう面に力を入
れていくべきであると、私はいまそういうふう
に考えております。

○相澤重明君 このもつた事故の図面を見る
と、事故発生当時の状況、原油の積荷です、こ
の原油の積荷にいまの外国船が接岸をするよう
になつておるようですが、これは海上保安庁に伺
いますが、水深は何メートルあったのですか。それ
から、いま大臣は、富士鉄の岸壁のほうは七万ト
ン余の船も接岸できるかと――しかし、これは報
告によれば、こちらのほうの「ヘイムバード号」は
三万五千トン余ですね。船としてはそう大きい船
じゃない、いま世界的に見ればですよ。そうする
と、それほどあつた船が初めてだということに

もならぬわけですね。という、パイロットの人の
岩井さんという人の水先の誤りだということにも
出ておりますが、このことはふだんこういうこと
は行なつておつたんでしょ。このときだけが初
めてでこの接岸をされたということではなくして、
ふだんからこの三万トン前後の船というものはこ
の岸壁にはつておつたのでしょ。これはどう
いうことなんですか。

○説明員(猪口猛夫君) 相澤先生の御質問の最初
の、日石埠頭の前のドルフィンと前面海域の水深
は十一メートルに深くしゅんせつされておるま
す。この「ヘイムバード号」は、当時の喫水が八
メートルでございますので、これは十分な水深が
あるわけでございます。また、そういうことを予
想されまして、ある一定の水域を十一メートルに
深く掘り下げた次第でございますので、ただ
いま先生がおっしゃいましたように、この船が着
くことには十分な安全措置がとられておる次第で
ございます。

第二点の、従来何回もやられていたんじゃない
かという点につきましては、この船は初めてだと
思ひますが、過去にもこの埠頭にはこれに類した
船は達着しております。

○相澤重明君 この報告によると、接岸しよう
としたところがうまくいかなかつたと、そのうちに
爆発したと、そこで直ちに離岸せんとしたところ
が、船底が浅瀬に乗り上げた。そのいまあなた
の言う十一メートルの水深というのと浅瀬とい
うのはどのくらい距離があるんですか。

○説明員(猪口猛夫君) 非常な確実なお答えでき
ませんので、まことに申しわけないと思ひます
が、私が海図上でそののし上げました浅瀬の位置
と接岸する予定のドルフィンとの間を見ますと、
大体、船の長さの二倍程度でございますので、
四、五百メートルだと思ひます。普通はそういう
ところは達着のためには行かない場所でございます
ので、これは、この報告にも書いてありますよ
うに、ぶつかけまして油が出た、その油に網取り船
が動きかけたら引火いたしましたして爆発したので、

これではいけないというので、達着するのをやめてエンジンの後進をかけた。御承知のように、デッドウェート——この場合は二万六千なんです、これが自身フルに積みまると約六万トンぐらゐのデッドウェートになります、この種の船になりますと、エンジンをかけましても動き出すのに非常に時間がかかる、それから、当初動き出したときにはほとんどかじきが悪くて、思うように操舵できない、そのためにずるとよけなければならぬ浅瀬のほうに行つての上上げた、こう考えられます。

○相澤重明君 どうなんですか、この室蘭に接岸をしたときには原油を二万六千七百七十一キロリットルと、これは三万五千トンの「ハイムバード号」は満載ではないわけですね。

○説明員(猪口猛夫君) 詳しく申し上げますと、この船は満載して横浜の根岸に寄港いたしました、半分根岸で揚げ荷いたしまして、残りの二万六千トンのものをこまで持つてきたということでございます。

○相澤重明君 そうすると、必ずしも満載してない、半分程度のことになれば、いわゆる操船といひますか、船をあやつるにもそんなに自由がきかないというほどのことではないわけですね。いま警務部長の言うことを聞くと、四百、五百メートルのところ、浅瀬に乗り上げたという、三万トン前後ぐらゐの船で、そんなに操船というものはむずかしいのかと、そういうようなことならば、前もって運輸省自体としては、その港のつくり方というものがわかっていなければならぬじゃないかと。満載をしておいて、全くこれはもうなかなか動かすのはたいへんだということになれば、あるいはパイロットの案内も悪かったし、条件がすべてが悪かったということが言えるかもしれないけれども、そうじゃなくて、その半分だとするならば、船そのものからいけばたいしたことじゃないじゃないですか。結局、この浅瀬に乗り上げたというところが、港のつくり方自身が、やはり私はこういうことになってくると問題になってきや

せぬか、こういうふうに思うのですが、これはどうなんですか。

○説明員(猪口猛夫君) 港務関係の問題は別として、操船上の問題について申し上げますと、満載と半分だから違うんじゃないかという先生の御意見でございますが、大体三万五千トンぐらゐの大きさになりますと、それが満載いたしました、半載の場合でも、空船でない限りは、もう大きな操船上のあらはなれないと思います。もちろん半載よりも満載のほうがむずかしいということでは事実でございますが、そんなに大きな問題ではないと思います。また、御参考申し上げておきますが、二月三日に同じくノルウェー船の「ジャルナー」——三万四千トンぐらゐのものが、ちゃんと無事にここへ入りましてやっております。その点は、港の浅瀬があつたかどうかということではないと私は考える次第でございます。

○相澤重明君 そんなことはない。この報告、ここにちゃんと君のほうの報告に、船底が浅瀬に乗り上げた、こうしてあるじゃないか。浅瀬がなかったら乗り上げないじゃないか。

○説明員(猪口猛夫君) 私の申し上げましたのは、乗り上げましたのは、確かに浅瀬がありまして、乗り上げたのでございまして、乗り上げたところの浅瀬が、この日石埠頭のドルフィンに達着するためにじやまになる浅瀬であつたかどうかということにつきましては、先ほど申しましたような操船上の点、また過去にも二月三日に同じ大きな船が無事に達着しているという点からいたしまして、その達着には関係のない浅瀬であつたであらうと、こう申し上げた次第であります。

○小酒井義男君 関連をしてお尋ねしたいのですが、この水先人ですね、これが室蘭港の事情等は十分知っておつたのだと思うのですが、この室蘭港で水先人をやっているような年数——どのくらい現地で仕事をしておつたのか、そういう点についてはお調べになつてゐるのですか。

○政府委員(若狭得治君) 先ほど海上保安庁の報告にもありました岩井水先人につきましては、室蘭港における水先の経験は約六年間でございまして、昭和三十四年から水先人をいたしておりました。それからその前に船長経験が十二年ございまして、船長時代に長い間無事故であつたということとで表彰を受けている方でありまして、

なお、昨年四月から本年三月までにどの程度の船の水先案内をしたかということでございまして、日本船及び外国船合わせまして四十八隻の水先案内をやつておりまして、そのうち四万トン以上の外国船を九隻、三万トン以上の外国船を十二隻——三万トン以上の大体今度の船舶と同じようなものを昨年度中に二十一隻水先案内を行つてゐるわけでありまして、それ以外に二万トン以上の日本船を五隻、それから外国船を二十二隻、これはずべてもちろん無事故で今日まで水先案内を行つてきたわけでありまして、

○小酒井義男君 原因の報告によると、水先人の供述として、「旋回、惰力等の操船要素の判断不十分」だつたと、こういうふうになつてゐるのですが、そういうことが明らかにした場合に、水先人の責任というのはどの程度のものがあるのでしょうか。

○政府委員(若狭得治君) 海難事故につきましては、海難審判にかけまして、これによつて責任関係が明らかになるわけでございます。同時に、海難審判庁において、海技所有者に対するたとえ免状の停止あるいは取り消しというふうな処分が決定されるわけでございます。

○小酒井義男君 それからも一つですね。非常に大きな損害なんです、この船体と積み荷に分けて、この損害に対する賠償といひますか——はだか負うことになるのか。そういうもののおそらく国際的な慣例があると思うのですが、そういう点はどうなるんですか。

○政府委員(若狭得治君) 本件の場合には、現在水先人の過失というふうに言われております。これは今後の取り調べの結果あるいは海難審判の結果を待たなければ断定はできないわけでございます。

すけれども、かりに水先人の過失であるということになりました場合に、水先人自身に賠償責任があるかどうかという問題が出てくるわけでございます。これにつきましては、諸外国の例は、水先人の賠償責任を認めておらないという実情でございます。なお、わが国の判例におきましては、この点不明確なものがございまして、外国の例は水先人の責任を認めておらないということでございます。賠償責任がないとすれば、まあ不可抗力というふうな考え方をとる以外に方法はないのじゃないかというようにわれわれとしては考へております。

○小酒井義男君 そのほかですね、水先人の責任問題は別にして、それだけの大きな損害をだれかがしうことになるのです。これはどうなるのですか。

○政府委員(若狭得治君) われわれ具体的に本船の積み荷あるいは船体の保険関係は調査いたしておりませんけれども、常識的には積み荷及び船体自身につきましては損害保険が全部かけてあるわけでございますので、それによつて処理されるというふうに考へます。

○相澤重明君 そこで、さっきの質問に戻ります、この図面をもらつて見ると、日石室蘭製油所のこのいまの棧橋ですね、このところの航路がつくつてあるのは、こういうかぎになつてゐるわけですね、航路の設定が。だから、この室蘭港の港内の航行についてやはり私は問題があるのではないかと。第一、いまの警務部長の言う四、五百メートルのところ、浅瀬があるかないか、そういうことも、この航路設定の、航路がとつてある、この航路の中側にあるのでしょうか。いまの話は。だって、この接岸の棧橋でしよう。パイロットが案内をしたところが、岸壁へ衝突をして、それから破口から油が流れた、そして急遽離岸しようとしたところが今度は逆に浅瀬へ乗り上げてしまつた、こういうので身動きができなかつたのが事故の報告でしよう。そうすると、この航路の内側の、最も大きい船が接岸をするなりあるいは停泊をさせ

ておるところの地帯がまだ浅瀬があるということ
が言えることじやないですか。この港の中には浅
瀬がたくさんあるのだということが言えるでしょ
う。どうなんですか、これは。

○説明員(猪口猛夫君) まことにこの図のあらわ
し方が悪いのですから御迷惑をかけていると思
います。実はその「現状」と書いてある船の型が
ございいますが、この「現状」と書いてある船の型は
ちょうど「原油油槽」と書いてある線と同じような
位置なんです。ですから、船はそういう
ところを通らない、通ってはいけないわけなん
です。通っても無意味なんです。結局、どちらかと申し
ますと、その「現状」と書いてある船型の手前に小さ
なポイントとしたパイが書いてございまして、そ
ちらから浅瀬に航行するというのがこの港のできて
いる位置とございまして、大体いま申し上げてい
る位置とございまして、もう防波堤、護岸から約七十
メートルくらいのところとございまして、ふだ
んは船舶の通行せない場所に、先ほど申しました
ような三万五千トンの、二万六千トンの油を積み
込んだ大型タンカーが操縦を失ってエンジンのみ
がかかって後退して、その行き足でそのふだんは
通らないところへぶつかって、たまたまそこにあ
りました浅瀬に座礁したんだと、こういうことと
ございまして。ですから、先ほど先生がおっしゃ
いましたように、水路の内側にどこにでも浅瀬が
あるんじやないかとおっしゃいます。わ
りかたこの港はよく航行のために整備されてお
ります。先ほど大臣からもお話のありました富
士鉄室蘭の製鉄所の岸壁の四万トン鉦石船の入
るところなんかも、りっぱにしゅんせつされてお
ります。またこの航路筋のかぎになっております
は、これはこの港をつくることかというものを
考慮して浅瀬をつくることかというものを
は、防波堤を通って、やはりこのようなかっ
と曲がっていかなくては浅瀬に着かないとい
うことだと思っておる次第でございまして。

○相澤重明君 いまの説明でいけばですね、大型

船は、一たんこの港に入った場合には、パイのと
ころでとめる、一たんそこにとめて、そうして、
あとは小さい船で曳航するか、案内をする、こうい
うことをやらせておるのか。それとも、いまの話
で、この船の事故の原因をあなたのほうで述べて
おるのを見れば、パイロットが結局はこの
「旋回圏、精力等の操縦要素の判断不十分」、こ
ういふことを見ると、そのまま航行運転をしてき
た。機関を一たんとめてですね、そうして港に明
るい引き船によって、案内によって来たというこ
とになつておるのを見えるのです。この図
面から見ると、パイはいまあなたの説明されるよ
うに確かにあるわけですね。あるけれども、しかし、
このパイでもって、一たんその付近でとめて、浅
瀬まで曳航していったものなのか、あるいはとめ
ずに航行でそのまま入れたものなのか、そういう
点はどうなんですか。

○説明員(猪口猛夫君) 最初にお断り申し上げ
ておきますが、上の図面の先ほど申し上げました
パイは、この航路筋のところにあるパイではない
のでございまして、これからずっと入りまし
た。ちようど航路筋の点線と日石埠頭との、航路筋か
ら約三分の一のところに設置されたパイでござい
ます。それはどういふ目的であるかと申しま
す。それは、日石埠頭に着岸するための係留パイ
でございまして。それで、そのパイを基準として航
路筋に入るとか入らぬとかいふ先生のお話でござ
いまして、それはこのパイは無関係でござい
ます。

それから、パイロットはどうしておったかとい
うお話でございまして、これにも書いてあります
とおりに、その大型船の旋回圏なり精力等に対す
る判断の誤りであったというところは、私たちの水
先人に対します供述調書によりまして、はつきり
と本人が言っておるわけでございます。実はこの
実情をよく調べますと、このうしろに富士鉄のタ
グボートがちゃんと準備されておったわけござ
います。おそらく水先人の運航計画は次のよう
なことであつたらうと推察されるのですが、おそ

らく、このドルワインの岸壁近くになりました
ら、船をすつかりとめまして、そこでタグボート
を使って、タグボートによって無事に運着しよう
という計画だつたと思つたのでございまして。それが
その自分の計画に至らないうちに精力等の判断の
誤りからそのままぶつかつた。だから、準備を
されておったタグボートも使用するに至らず、ま
ことに残念な仕儀になつたのだらうと推測してお
る次第でございまして。

○相澤重明君 結局は港の航行についてのやはり
不十分の点が見られるわけですね、いまのあなた
の説明を聞いておつても、で、パイロットの岩井
さん自身がそういう供述をしておるわけでありま
すから、御本人の足りなかつた点ももちろん私は
あると思う。しかし、港の運営自体について、た
くさんのほかにも船もあつたとは思つて、ま
た、こういう船も今後やはり入るわけですね。
そうすると、何かこは一つ足りない点が私はや
はりあると思つて、これはいまの報告を聞いて
おつても、ですから、この点は、こういう大型
船等を接岸をさせる場合のきつとした安全規則
なりというふうなものをやはり私はつくつておく
必要があると思つて、それがいまの話では、タグ
ボートがそばにあつてもそれが使用もできない
うちにそういう事故になつてしまつたというふう
なお話でもありますが、どうも浅瀬のことから、あ
るいは、まあ図面のとおりでは航路はないと思
うけれども、一応航路のとおり方から見ると、この
室蘭港の中の航行そのものをいま少し考えていか
ないと事故はやはり続くのではないかと。それから、
パイロット自身にもそういう点案内人としてのき
ちつとしたやはり方針というものをとらしてい
くということが私は大事なことでないか。そうい
うことをなおひとつ検討をしてもらつて、あとで
いずれの日かまた御報告をいただきたい。

そこで、運輸大臣にお尋ねするわけでありま
す。おそらく、事故が起きた場合には被害をでき
るだけ少なくすることが大事なことである。とこ
ろが、全国の事情を見ると、化学消防艇とい
うものはきわめて少ない。いま保安庁にはどう
いう化学消防艇というふうなものがあるん
ですか、またあるとすれば何台、それから運輸省で把
握しておる全国の重要港に対するそういう施設等
についてはどんな状況なんですか、あわせてお答
えいただきたい。

○説明員(猪口猛夫君) 海上保安庁で所有して
おります消防専用艇は七隻でございまして、現在京
浜に二隻、それから名古屋に一隻、それから阪神に
二隻、関門に二隻配属しております。この船はい
まから約十五年ほど前に建造いたしました船で
ございまして、当時の状況から申し上げますと、
まあ当時といたしましては海上保安庁で消防専用
艇をつくつた規模といたしましては妥当なもので
あつたと思つた次第でございまして。しかし、そ
の後御承知のよう大型船舶の急激な増加に伴
いまして、十五メートルぐらいの先ほど申し
ました消防専用艇では、それから出します放水の長
さが約十五メートルぐらゐしかございせんので、
たとえ「ハイムバード」でも深さが約十七メ
ターでございまして。ですから、とうてい届かない
というふうなことでございまして、私たちが化学
消防艇をほしいというので、三十九年度から大蔵
省と鋭意折衝中ではございまして、他の巡視船等
の増強整備等の関係もございまして、まだ実現を
見ておらない次第でございまして。ちなみに、化学
消防艇と申しますが、いわゆる普通の巡視船艇で
も、あるいは消防専用艇でも、化学消防艇を使
えばいわゆる化学消防艇になるでございまして、
私たちが現在計画しております化学消防艇とい
うのは本格的な化学消防艇でございまして、むしろ
常に大型タンカー用に使うというふうな心がまえ
の化学消防艇でございまして。他の公共団体等
で持つております化学消防艇といわれるものは、現
在大阪市に約九十トンぐらゐのものが一隻ある
と、それから東京都に一隻小さな十五メーターぐ
らゐのものがあつたでございまして、そのほか
は一般の船舶に大きなポンプを備えておると

いう程度でございます。

○相澤重明君 一隻どのくらいですか価格は、つくるとすると。

○説明員(猪口猛夫君) 私たちがいま計画しておりますのは、大体一億ぐらいのものでございまして、大体トン数が百トンで、双胴艇で、船の安定が必要でございますので双胴艇にいたしましたし、やぐらを可動式にしなければならぬと申します、それから使わないときはそれをしまひ込むというようなシステムのものにしてあります。

○相澤重明君 運輸大臣どうなんですか、これはいまの部長の説明を聞くと、大阪と東京には小さいものが地方自治体にある。しかしその他はほとんどない。それで運輸省自体としても十五年前につくったものが七隻ある。こういうことじゃ近代的な設備とは言えないわね、これはほんとうの話が。いま聞けば、わずか一億そこいらでできるといふのですからね、これは政府がやる気になったらできるのじゃないですか。地方自治体になかから、地方自治体にそれそれやれと言ったところ、地方自治体の予算からいへばたいへんなんだと思うのです。そういう点で、政府がもっとこういう問題について積極的に取り組む必要が私はあると思うのですが、この事故を振り返ってみて、閣僚の中でもそういう意見はないのですか、どうですか。

○国務大臣(松浦周太郎君) 先ほど、最初遺憾の意を表しましたときに申し上げましたとおりでございます。私は北海道ですから、まあいまは飛行機で多く通っておりますが、とにかく津軽海峡を始終往復しておりますが、あそここの岸壁に着けるたつて、一万トン以下の小さな船ですが、それでも途中でとまって、それでタグボートでワイヤーを送って、ウインチで巻いて、それでまあ、あれはフェリボートのものですから、狭いところをこう押し込まなければならぬところもありまうけれども、それで青森でも函館でも同様に岸壁に着けております。この絵を見ますと、この大きな船がいきなり行って岸壁に着けようとい

う、それ自体私には無理があると思うのです、ほんとうは。だから、一ぺん途中でとめて、タグボートに引かして持っていくのがほんとうだと思ふのです。そうでなければ、もっと非常に港が広くて、このゴー・アスターンしても、その辺の十メートルなり十二メートルあるならいいけれども、すぐうしろに動かすすべし座礁するといつたような狭い港であるならば、これは自力で行って岸壁に着けるなんというのを考えるのは、それはよくは無理だと思ふのです。だから、やはりこの場合はタグボートに引かして行くのがほんとうだ、こう思ふのです。だから、問題は予算の問題ですが、まず根本的に考えるならば、これらの港はどうしたって五万トン以上の船が出入りするのですから、それに即応するようになしなせぬし、ふところも大きくしなければならぬ。そのためには、予算を惜しんではならないと思ひます。それから、この間の新潟の昭和石油の火事のときも、どうもとまらなかつた。それは化学消防がなかつたからです。それで、米軍の持っているものを使つてようやくとめたという事実があるものであります。室蘭の場合においても二万トンぐらいいしか化学消防の原料がなかつたと言つておりますが、そういうわけでございまして、こういうものに對しては、政府も相当薬品の用意もし、同時に消防の施設も拡充しなければならぬ、かように思つております。また、政府のみで負担がやり切れぬとするならば、石油の精製工場を持つている人たちの協力を受けることも必要であらうと思ふ。そういう消防が石油工場だけに必要なものでありますから、一般のものには必要のないものですから、そういうものに協力させることも必要であると思ひますが、とにかくこういう事故が起つたときに直ちに化学消防を動員して最小限度に災害を食い止めるということを中心にして、政府も大部分出し、あるいは石油業者にも負担させるといふようなことを私は考えるべきものであると思つております。

○相澤重明君 時間の関係で、私はいま大臣から御説明をいただきましたけれども、ひとつ積極的にかこの化学消防艇を政府がやつぱりつくる。いまの事故報告だけでも、このたつた一隻のこの事故によつて二十数億も被害を受けるというのですから、これはもう一億ぐらいの船を十隻つたつて十億なんです。被害のことから考えれば、設備をして決して損ではないわけだ。要は使い方にあります。税金の使い方にあるわけ、私も決算委員会でも毎年毎年の決算をやっているわけですが、税の自然増収というものは非常に伸びているわけだ。だから、どこに優先的に国民の生命、財産を守るために税を使うかということが大事なことになると思ふ。この室蘭港の事故そのものの報告を聞いても、この設備が決してよいわけではなし、また港自身のつくり方もいまだ一度検討してあとで報告してもらいたい、こういうことを特に大臣に要望しておきます。

それからいま一つ。先ほど報告をいただいた横浜の大黒運河の問題の事故報告がありました。これは八隻「第五東亜丸」とともに炎上したというのであります。船はもつとたくさんやられていますね、実際には。そこで、こういう運河の中に船をたくさん置くのがいいのかどうかということが私は問題だと思ふのです。航行の問題と、いま一つは事故が起きた場合のそういう事故を最小限度に食い止める防災計画が私にはなくちやいかぬと思ふ。そこで、船だまりとか、あるいは、私が前に申し上げたのは、廃油を直ちにどこへでも捨てないで、いわゆる一定の箇所を指定してそういう廃油といふものを捨てるような場所もこれからつくらなければいかぬ、こういうことを運輸委員会でも何回も申し上げておつたのですが、大黒運河のこの事故を見ると、ますますそういう点が私は深く痛感されるのですが、こういう点については、船だまりとかあるいはそういう廃油の処理の問題とかいふようなことについて、重要な港にところは、私は考えなければいかぬと思ふのですが、大

臣いかがですか。

○国務大臣(松浦周太郎君) お答えする前に、先ほど申し上げなかつたのですが、一言申し上げておきたいと思ひますが、しかも本船はノルウェーの船であります。二十二億の損害といひますが、そのうちの二十億以上のものは船の損害でございまして、これは日本の港の不整備のためにかような損害を外国の——つまりノルウェーといふのは、日本の海運問題に對しましては、この間もノルウェーの海運大臣が参りまして、いろいろ協議してやつてゐる相手国でございまして、まことに申しわけのないことをした、友邦に對して申しわけのないことをしたと思つております。このノルウェーに對しましては、全く遺憾の意を表する次第であります。

それから、いまのお話に對しましては、御意見全く私は同感でありまして、そういう狭い運河にたくさん船を置いて、しかもその火だるまになつた船があつちに行つたりこちに行つたりしたこの間の事件なんぞは、全く注意の不行き届きだつた。船主といふか、船の船長といふか、船を取り扱う人の非常な不注意から起つたことで、あの大事に至つたことについては、これはほんとに今後保安庁のほうとしても十分それらに警告を与へべきであると思つております。今後かようなことが総合的に起こらないように、十分それらの警告を發しまして注意をいたすつもりでございます。

○相澤重明君 最後に、いまの大臣の御答弁で、それではこれからどういふふうによつてそういう防災上の施設をするかといふことを、海上保安庁と運輸省が——もちろん運輸大臣の監督は全部です。運輸大臣は、関係の局長や保安庁長官と相談をされて、ひとつできるだけ早い機会に報告をしてもらいたい。

以上をもつて終わります。

○理事(江藤智君) 本件については、本日はこの程度といたします。

○理事(江藤智君) 次に、請願の審査に入りま
す。

まず、専門員から請願の趣旨について簡単に御
説明を聴取いたします。

速記とめてください。

〔速記中止〕

○理事(江藤智君) 速記を起こして。

これより請願について採決をいたします。

請願第一七六号外百件の請願は、いずれも願意
おおむね妥当と認め、議院の会議に付し、内閣に
送付すべきものと決定することに御異議ございま
せんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○理事(江藤智君) 御異議ないと認め、さよう決
定いたします。

なお、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
いせんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○理事(江藤智君) 御異議ないと認め、さよう決
定いたします。

次回は二十七日午後一時開会の予定とし、本日
はこれにて散会いたします。

午後零時五十七分散会

昭和四十年五月三十一日印刷

昭和四十年六月一日發行

參議院事務局

印刷者 大藏省印刷局