

第五十一回国会 衆議院 農林水産委員会 議事録 第三号

昭和四十年十二月二十四日(金曜日)

午前十時三十一分開議

出席委員

委員長 濱地 文平君

理事 倉成 正君

理事 館林三喜男君

理事 本名 武君

理事 東海林 稔君

理事 井出一太郎君

理事 池田 清志君

理事 小淵 惠三君

理事 草野一郎平君

理事 笹山茂太郎君

理事 田中 六助君

理事 中川 一郎君

理事 野原 正勝君

理事 松田 鐵藏君

理事 森田重次郎君

理事 栗林 三郎君

理事 中澤 茂一君

理事 森 義視君

理事 小平 忠君

理事 林 百郎君

出席國務大臣

農林大臣 坂田 英一君

出席政府委員

農林政務次官 飯谷 忠男君

農林事務官 (大臣官房長) 大口 駿一君

農林事務官 (蚕糸局長) 丸山 文雄君

水産庁長官 丹羽雅次郎君

委員外の出席者

農林技官 (水産庁生産部 漁船課長) 小島誠太郎君

海上保安官 猪口 猛夫君 (警備救難部長) 専門員 松任谷健太郎君

十二月二十四日

委員草野一郎平君、白濱仁吉君、丹羽兵助君、藤田義光君、森義視君及び山田長司君辞任につき、その補欠として小淵惠三君、田中六助君、井出一太郎君、湊徹郎君、山中日露史君及び中澤茂一君が議長の指名で委員に選任された。

委員井出一太郎君、小淵惠三君、田中六助君、湊徹郎君、中澤茂一君及び山中日露史君辞任につき、その補欠として丹羽兵助君、草野一郎平君、白濱仁吉君、藤田義光君、山田長司君及び森義視君が議長の指名で委員に選任された。

本日の会議に付した案件 爾糸価格安定法の一部を改正する法律案(内閣提出第一号) 日本蚕糸事業団法案(内閣提出第一二号) 農林水産業の振興に関する件(北洋における漁船の遭難問題等)

○濱地委員長 これより会議を開きます。 爾糸価格安定法の一部を改正する法律案及び日本蚕糸事業団法案の両案を一括して議題といたします。

別に質疑の申し出もないようでありましたので、これにて両案に対する質疑は終局いたしました。

採決に入ります。 まず、爾糸価格安定法の一部を改正する法律案について採決いたします。

○賛成者起立 本案に賛成の諸君の御起立を求めます。

○濱地委員長 起立総員。よって、本案は原案のとおり可決いたしました。

次に、日本蚕糸事業団法案について採決いたします。

○賛成者起立 本案に賛成の諸君の御起立を求めます。

○濱地委員長 起立総員。よって、本案は原案のとおり可決いたしました。

○濱地委員長 この際、東海林君外二名から、日本蚕糸事業団法案に附帯決議を付すべしとの動議が提出されております。

趣旨説明を求めます。東海林君。 ○東海林委員 私は、自由民主党、日本社会党及び民主社会党を代表いたしまして、ただいま議決されました日本蚕糸事業団法案に対し、附帯決議を付すべしとの動議を提出いたします。

まず、決議の案文を朗読いたします。 日本蚕糸事業団法案に対する附帯決議 政府は、すみやかに左記の各項の実現に努め、蚕糸業振興に遺憾なきを期すべきである。

一 事業団に対する政府出資をすみやかに増額し、爾糸価格安定措置の効果を充分発揮できるように円滑な運用に努めること。 二 海外における生糸、絹織物の消費需要を一層開拓するとともに、輸出機構の整備等抜本的な輸出振興体制を速急に確立すること。 三 生糸及び乾繭取引所については、従来や

もすると投機の場合として運営され、これが蚕糸業の振興を大きく阻害している実情にかんがみ、更に行政措置を強化して取引所本来の機能が十分に果せるようその指導監督に万全を期すること。 右決議する。

以上でございますが、本決議の趣旨につきましては、本委員会における各委員の質疑並びに参考人の意見陳述等によって明らかであると考えますので、この際詳細な説明をすることを省略いたします。

○濱地委員長 何とぞ全員の御賛同をお願いいたします。 ○濱地委員長 ただいまの東海林君外二名提出の動議のとおり決するに賛成の諸君の御起立を求めます。

○賛成者起立 ○濱地委員長 起立総員。よって、日本蚕糸事業団法案に附帯決議を付するに決しました。

この際、ただいまの附帯決議について、政府の所信を求めます。坂田農林大臣。 ○坂田國務大臣 ただいま賜りました附帯決議につきましては、政府といたしまして、十分にその御趣旨を体して善処する所存でございます。

○濱地委員長 なお、ただいま議決いたしました両案に関する委員会報告書の作成等につきましては、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」 ○濱地委員長 御異議なしと認めます。よって、さよう決しました。 「報告書は附録に掲載」

○濱地委員長 農林水産業の振興に関する件について調査を進めます。

○松田(鐵)委員 きょうは大田の出席を求めておりましたが、予算委員会の関係上時間がとれないので、政務次官、それから海上保安庁を呼んでもらいたいと思います。

○丹羽政府委員 北方海域におきます漁船の遭難概況について、十二月から述べよということですが、まず十二月十四日に永洋丸、二百九十八トン、これは二十四人乗っておりますが、しけのため浸水いたしました、ゴムボート準備中の連絡がございました以後、行方不明でございます。それから十七日に第三十一天祐丸、これは九十六トン、十九人乗っておりますが、しけのため操船困難と打電、以後行方不明。十六日、第二十三妙宝丸、九十二トン、十五人、これは沿海州沖で操業中でございますが、消息を断っております。十二日に第二清雲丸、これは十四トン、二人乗りのはえなわだと存じますが、これは羅臼を出港後行方が不明でございます。それから日がこの前後ですが、不明でございますが、第二十二直栄丸、九十九トン、これはタラのはえなわでございます。十六人乗っておりますが、五人が大波のために海にさらわれました。船体は異常ございません。それから第八栄宝丸、これは五十九トン、イカ釣り、十四人、座礁でございます、四人が泳いで上陸しておりますが、十人が行方不明、こういう状況でございます。

○松田(鐵)委員 タライカ湾で一そういつているだろう。七十二トン。

○丹羽政府委員 十二月からの分を申し上げましたが、十一月の十四日に第八北鉄丸、七十四ト

ン、これはタライカ湾でございます。七十四トン、十六人、底びき船でございますが、五人はゴムボートで漂流中救助されましたが、十一人は行方不明。いま先生のおっしゃいました第八北鉄丸は、十一月十四日の事故でございます。

○松田(鐵)委員 このうち、十一月の遭難したものは、十六人のうち五人助かっている。十二月に寒波がきてからのものは、ほとんど全部死にちゃっている。これに対して長官並びに漁船課長は、船の構造とかその他に欠陥があるという考え方を持っておられるかどうか、この点をお伺いしたい。

○丹羽政府委員 たいへんむずかしい御質問なのでございますが、いま申しましたとおり、遭難の態様は非常に複雑でございます。たとえば第八北鉄丸、これは追いつ波で沈没でございますが、その他には、浸水のためあるいは氷のために、操船不能となって航行困難となったものもあるわけでございます。したがって、一がい船の大きさだけで問題を論ずるわけにもいかない、かようなことは存じますが、船の大きさと遭難の問題については、やはりもう少し慎重に考えねばならぬ問題だと思っております。

○濱地委員長 松田先生、救難部長がお見えになったようです。

○松田(鐵)委員 これは海上保安庁から説明を受けていたのですが、いま遭難の状態、漁船や船員の死亡したことに對して、長官から報告がありました。私は、船の構造の面に対して、海上保安庁として、こういう遭難を防止するのにどのような方法がいいか、または船に欠陥があるか、こういう点に對してお調べになっておたらお話しを願いたいと思っております。

○猪口説明員 漁船の海難全般につきまして、ただいま先生が御質問になりました船体構造等の問題につきましまして、それぞれ専門の係におきまして十分検討されていることと思っております。私たちがこのほうで、いまここで御指摘申し上げる立場でないと思っております。しかし、先ほど来お話を聞いておりますと、主として問題が冬期海難にあるよう

でございますので、それらの海難を通じて、私たち海上保安庁でやりました、あるいはとりまして過去の経験に基づきまして、若干先生の御質問にお答えし得る点が二、三あるではないかと思われましますので、その点を御披露申し上げたいと思われまします。

先ほど水産庁長官の御説明の中にもあったようでございますが、冬期海難におきます漁船の件数は非常に多いのでございまして、全般に申し上げますと、全海難の四〇〇は漁船が占めておられるわけでございます。ことに北方海域におきます冬期海難では、特殊な着氷という問題がございまして、この着氷対策という問題は、非常に冬期海難防止上大きな問題だと信ずるわけでございまして、そういう意味合いにおきまして、海上保安庁では、北海道の第一管区海上保安本部長を委員長とする着氷試験委員会というのがございまして、昭和三十五年一月より毎年着氷試験を実施しているわけでございます。

その着氷試験のねらいといたしますのは、着氷と気象、海象との関係、あるいは船舶の着氷による安全性の変化、あるいは着氷防止対策、この三つを主眼として着氷試験をやっておられるわけでございます。その結果、私たちのほうで考えられる問題といたしましては、ただ問題点のみを申し上げるのでございまして、その結論的な、結果的なことは、それぞれの所管のところでも十分検討していただき、またはいただいておると思っております。船体につきましては、船舶安全基準規則というものの規制が若干必要ではないかというふうなことも考えられます。また着氷防止上から見る海難防止を主眼といたしますれば、これは操業という経済性などを抜きにいたしまして、サイドタンクを増設するとか、また無理をして水がつかますと重心が上に上がりますので、それを勘案して操業を早目に切り上げるというふうなことも考えなくてはいいかぬじゃないかということが、海難防止的な見地のみからいえば、そういう問題もあると思われまします。また船型を流線型にするというよう

な問題もあると思われましますし、また、私たちの海上保安庁の立場から申し上げれば、流水海域あるいは着氷海域をあらかじめ指定する、またその着氷水域におきます航法、あるいは着氷した際における早期の水の除去手段というふうな問題があると思われまします。

もう一つ科学的な見地から申し上げますと、着氷を防止する手段はないかという問題があると思われまします。たとえばスチームを常時通すとか、あるいは着氷防止的な塗料はないかとか、そういうふうな問題があると思われまします。そういう問題につきまして、構造上の問題は別といたしまして、着氷防止上の見地から、現在まで専門家の間で得られました結論と申しますか、見直しは次のようでございます。

着氷試験の際、いろいろな塗料も塗ってやってみました。一たんつきかけると、着氷の拡大防止は不可能であるという結論が出ております。それからスチームを常時通しておけばいいじゃないかという問題も、ほんの初期の着氷につきましましては若干効果があるようございまして、これも一たんつき始めますと全然効果がないということが、結果に出ております。それから火炎放射器を使って氷を除去したいじゃないかということもございまして、これも千歳の陸上自衛隊で実験いたしました。良好な結果を得てないというふうな次第でございまして、現在では最も効果的な対策というものが講じられておりません。しかし、私たちのほうでは、明年も引き続きまして、こういうふうな点を何とか解明して、冬期におきます操業に役立てたいというので、北大と緊密な連絡をとりながら、着氷試験をやるようになっております。

○松田(鐵)委員 大体御意見のほどはわかりました。

では、具体的な問題を一つ一つまず漁船課長にお伺いしますが、十一月の十四日に北鉄丸というものが沈没した。これは十一月中であったから、十六名のうち五人だけ救助されて、あとは十一人

死んでしまった。私が今度調査をした点からいいますと、この船は底びき漁船であるから、いま一番性能のいい底びき漁船は九六型ですが、九六型の底びき漁船の装備というものは、もうわれわれが考えることのできないほど装備ができておる。そこで、七十二トンの船が九六型と同じ装備をいた、つまり、頭でっかちなんですね。非常にうため、まだ着氷の時期でもないのに、非常なしけでもあったけれども、水産庁ではトン数による馬力のみを指導されておるのです。ところが、装備の点において九六型と同じ装備をおいた。こういうことによつて、同じ漁船がそこにおったのにもかかわらず、その船はだいたいぶであつて、これが遭難してしまつたということ。私は今回知らされてまいつたのですが、そういうことはありましたかどうか。

○小島説明員 お答え申し上げます。

ただいま先生がおっしゃいましたけれども、漁船課におきまして規制をいたすおりに、トン数に対する馬力のみというお話でございますが、なるほど、トン数に対する馬力の制限は、国民経済の観点から、過当競争にならないようにというようなことでございまして、そのほか、これに並びまして、漁船の建造の許可等を出すおりに、動力漁船の性能の基準というようなものに基準を求めまして、これで船の重心の位置並びに使用時におきまして乾舷の量というものを設計におきまして規制しまして、この基準に合致したものにございまして、許可をさせていただきます。

それで、ただいま七十二トンに九十六トン型の重装備をしたために、あるいは頭が重くなったのではないかと、あるいは御指摘を受けましたけれども、一般的に申しますと、このようなことは確かにございまして、その船を建造しますおりに、当初に設計図をいただきまして、それによつて造船者における設計で、重心の位置はしかじかかくかく、それから海の上におきまして、お荷をいまして船がどの程度浮いておるか、逆からいいますと、どの程度の喫水が入るかということに

つきまして計算の上、基準に合致して、それでよろしいというので許可をいたしたのでございませう。たまたまこれが同型船が無事で、この船だけが不幸にして何か事故を起こした模様でございませうけれども、これはそれはなはだ残念なことである。まして、あるいはそのほかの船と比べて、何か特別の外的な条件が不幸にして加つたのじゃないかと考えておる次第でございませう。

○松田(鐵)委員 長官でも課長でも、私は文句を言うためにいまこへ立っているのじゃないことを考えてやうございませう。お互いに研究するために議論だ、こういうように解釈してもらいたい。さてそこで、カツオ・マグロ船におけるあのマリアナの災害というものもよく片づいた今日、政治的にも考える場合においては、さなきだに労働力の足りないときにおいて、南に北に遭難事故が起き、明年度はこれからILOの批准もされて実行に移るときにございませう。こういうときにおいて、ただ漁業の経済ということのみでものを考えちゃいけないと思つた。人命に対していかに対処していかなくてはならないかという点について、水産庁長官として、農林大臣として懸命な努力をしていかなければならないということであらうと思つた。

いま海上保安庁の救難部長から非常におもしろいお話を承つたのですが、あとの十二月になつて遭難した船は全部着氷です。いかに科学が進歩したといえども、先ほど部長が言われたように、氷を塗つて着氷を防止するといつても、ほんの上つらに氷を塗つただけにすぎないわけですね。だから、それにまた水がつけばどんどん凍つていく。実は私は、三十三年に百七十七トンの鉄船と百三十五トンの鉄船二隻を遭難させて、三十五人という人命を失つた経験者なのです。それがために身ぶるいするほどのおそろしさを感じておるのである。そういう立場から、私はいま水産庁に、また皆さん方に対して相談をしようというので質問に立つたのです。

まず、いま救難部長からお話のあつたように、この着氷防止ということを経験に考えなかつたら、とうてい冬の北の海での安全な操業はできないと思つたのです。私は三十三年に自分で遭難事故を起してから、この際どうしたらいいかという点に對して懸命な努力をした。これは一つのことではありますが、これから御調査をお願いしようと思つた。これは、英国の漁船、ノルウエーの漁船、これは全部スチームなのですね。英国の漁船はもともとは重油をたいていなかった。石炭ばかりでやつておつたから、漁船のフアナの高さはマストくらいあるのです。さきりをかぶつてもだいたいぶるぶるの間に……。いまは新しい漁船がございまして、大体四百五、六十トンから七百トンくらいの漁船がございませう。それはみんなディーゼルエンジンになつていませうが、これまた全部ボイラーを常備してあります。もう科学も何も無いのだ。氷を溶かすには熱いお湯をかける以外に方法はないのだ。いま北の海の漁船はどういう方法をもつて着氷を防止しているかという点、鉄工所と同じように、乗り組員全体が使用できるだけのハンマーを持つていませう。海上保安庁でよく調べておられるでしょうが、全部ハンマーを人数だけ持つていませう。そうしてさきりがかかつて氷になるのをハンマーでもつてたたき落とすということなのですね。それが三十メートル、四十メートルの強い風のとときに、はたして漁夫がそこへ行つて、ハンマーで氷をたたいて落とすといふかという点、そういうことはできやしないんだ。そういうこと、何よりも大事なことは、ボイラーを備えつけて、何より何を考えなければならぬのじゃないかと私は思つた。漁船課長、よく研究していただわなければならぬと思つた。

次に、水産庁はいろいろな角度からいって、漁船のトン数を制限されておることはやむを得ないと思つた。一番卑近な例とするならば、あの北海道の沿岸に来る魚をとろうとする七トンの鮭鱒の流し網漁船がある。この漁船を、こともあろうに代船建造はならないといふ。新しく船をつくり

かえることはいけぬ、いかに老朽してもその船を使ふといふことだ。ところが、漁船といふものは、何でもいかにとるときにおいてはそれをよけいとう、とうと考へておる。極端なことを言へば、海上保安庁が先ほど言われるように、積み荷の制限をしなければならぬといふこと、到達するんじゃないですか、どうですか。浮揚力を維持するために、着氷ばかりでなく、積み荷の制限といふことも考へなければならぬと思つた。であるから、いづれの船であらうとも、この積み荷の制限をするためには、船に魚を積み込むことのできないようなエアタンクのようなものをつくらせるように考へなければならぬのじゃないかと思つた。だが、五トンや七トンの船に、三トンのり四トンなりという積み荷のできないエアタンクをつくるという考へ方を持たせませんか、長官。私はその点が基本だと思つた。その点に対する長官の御意見はどうか。これはどこの沿岸だつてあると思つた。

○丹羽政府委員 だんだんのお話でございませうが、まず、いろいろなお話のうち、一点、着氷の問題でございませう。これはいま、場合によっては詳細に漁船課長から御説明したいと思つたが、三十八年までは漁船の性能検査の際に着氷の問題を要素に入れておりませんでした。そこで、三十九年の四月から、北洋のほうに出る船の性能基準には、氷がつく場合のスタビリティその他を基準に取り込むというものは、一つ改善をいたしておられます。ただ、先生がおっしゃるやうに、それでも氷がつくときのとおり方を研究しようといふことは、漁船課長にも十分研究したいと思つた。

それから第二の積み荷の問題でございませうが、これは確かにマグロその他大型船も含めて問題でございまして、御承知だと思つたが、積荷制限、積み荷の基準というものをやはり設ける必要があるといふことで、目下漁船課を中心に基準を作成中だと思つた。四十一年度の三月までには基準を決定して指示して、これを守ら

せるようにしたい、かように考えております。三月を目標にやっております。ただし、申し落としましたが、当面これは二十トン以上のものから手をつけるつもりでございます。

○松田(鐵)委員 一番危険度のある、千何百隻とある小さな船もそれになせ入れないか。

○小島説明員 ただいまの松田先生の御質問に對してお答えいたします。

この漁船について載荷の基準を設定するという事は、昭和九年に安全法が漁船の載荷について問題になって以来の大きな問題でございます。當時はこのような基準を置くべき漁船はまだ日本にはなかったという観点から、やっております。近時になりまして、あるいは國際的の漁業もできる、それから地球の裏側までも行くような大きな漁船ができるということになりまして、当然載荷の基準をつくらなければならぬというようになりまして、三十八年度、三十九年度調査いたしましたので、三十八年度、三十九年度調査いたしましたので、四十年度に過去二年間の調査結果を解析いたしましたので、その基準をつくるべくただいま準備中で、案としてほとんど完成いたしております。

そこで、この基準をきめますには、みんなが守れるような基準をつくる必要がありますので、調査を非常によくやらなければいけません。したがって、この調査をかける漁船といふのは、ただいまのところ二十トン以上の漁船といふのが非常に手とり早いのでございまして、まずここから始めたわけでございます。いづれ時間を追いまして小さな船にもやりたい、このように考えております。

○松田(鐵)委員 遭難の表があるのですよ。水産庁でも見ていると思いますが、大きい船より、小さい船が遭難の率が多いのですよ。そこで水産庁だけが考えてはだめです。その地方地方における県庁なり道庁なりというものも考えなければならぬことですよ。一番小さい船が一番多いのだから……。積載量を制限するというのを考えてやるのならば、小さい船をやるのが一番早いでしょう。

う。小さい船で鉄船というのはほとんどありません。五トンや七トンの船で鉄船なんてありません。いままでの漁業者は、五トンでもって許可をとったものを七トンにしてくれ、十トンにしてくれ、こういうことを言っているのだが、私はそれに耳をかして言うわけじゃないのです。それは誤解しないでくださいよ。それよりも、七トンの船でもって代船建造はしてはいけない、老朽船になつたてそれで七トンに沖に出て行けという。七トンの船で積み荷は幾ら積めますか。木船でもって七トンの船ならばどれだけの積載量があるかという事は、漁船課長、簡単にわかるじゃないやありませんか。そうしたならば、それに対しての浮揚力を増すということからいって、くぎづけしたエアタンクをとまなり表なりにつくって、魚を積ませないというやり方をやるのだつたら、簡単にできるじゃないやありませんか。漁船課長、あなたは博士号を持つておる漁船課長だが、そんなことは、その辺の海岸の船大工は一番先にわかるだろう。そんなことに二年も三年もかかるという理由はないじゃないやありませんか、ほんとのことを言つたら、この沿岸の船大工でも、どれだけあつたら積載量はこれと同様だ、ハッチはこれと同様にしてどれだけの空積があつたら船は沈んでいかないかという事は、役人だからあなたそういうことを言うけれども、船大工に聞かせたらすぐわかるじゃないやありませんか。そうしたならば、県庁なり道庁なりと相談をされて、簡単に割り切つて、これ以外の大きな船はつくっちゃいけないぞ、このところはエアタンクをこうしろ、とものほうにはこうしろということを言つたならば、ばくでさえわかるのだから、おまえさんのような課長がわからぬことがあるのか。日本の漁船を一手に握つておる人じゃありませんか。あまり詳しくやるからものができなくなる。簡単に少しずつオーパーしたくらの空積をつくるというのを考えたならば朝めし前だ。ばくなら一晩かかればできる。そのようにして小さな漁民と漁船を持つておる者をまず救つてやらなければなりませんよ。二

十トン以上、百トン、三百トン、五百トンなんというよりも、一番多い沿岸の大衆漁民を救うということならば、こんなものはばくのところへ来てごらんないよ。すぐ設計してやるから。そんなものは一晩でできてしまふ。そういうことを長官よく考えて善政をしかなければだめですよ。

第二番目は、ばくは御説明がなかったからわかぬけれども、九六型というの、三十九年に着水を考えてやつたということになるのじゃないや。ところが、漁船課長の先ほどの説明では、技術的に見てこれならば整備の点においてもけっこうであらうということから、あなたのほうでは九六型の漁船を許可していいのじゃないや。ところが、この新造船が今日みんな遭難している。そうしたならば、この新造船が遭難している原因はどうかという、長官、こういうことがある。北海道の水産試験場の場長であつた大島という博士、場長としてりっぱな人だつた。この人のせがれが稚内の海では画期的なことをやつたのだ。南のほうではカツオ・マグロをやつていた画期的なことをやつたのだ。ハッチを全部十トンなり二十トンなりに仕切つちやつたのだ。そしてそれにマイナスの五度くらい海水を入れて、それを冷却して、それに魚を漁獲したら直ちに入れちゃうのだ。海の水は冬でも大体十二度から十四度あるでしょう。これをそのマイナス五度の水の中へ入れて二時間くらいやつて、またエンジンをかけておくとすつかり冷却する。冷却したものをポンプで吸い上げて、その水を出してしまふ。だから空積がなく、びっしりと積み荷ができる。あの函館公海の二百九十トンの船が沈没した理由もそこにある。三百トンの船では積み荷が二百五十トンあつた。ばくは水産庁の課長、君のほうにも言うけれども、去年は二百七十トン積みできた船がある。三百トンの漁船に二百七十トン、二百五十トンの魚を積んで満足に来るというのが誤りだとはくは思ふのだ。満足にそれが港につくということが誤りだと思ふ。そこで、そういう方法でやりまますから、い

まの、魚を冷却させてそのまま積み込んでやつてきて、鮮度が二週間もつ。そういうことだから、鮮度はいいし、魚価は高いしということから、ほとんどそれをやるのです。そうしたならば、それに波が来たならばさざりをかぶるといふことなんだ。そうしたならば、ほとんど一日のさざりをかぶつたら何トンのさざりをかぶるか。私の船が一そう遭難して、一そうがそれを救助に行つて、帰つてきたときは、デッキの上の水が一尺五寸あつた。四分のワイヤーが六寸くらいになるのだ。考えられないほどなんだ。サンタクロースのおじいさんどころの騒ぎじゃないのだから、その魚を積んだほかにそれをやられたら、三百トンの船に四百トンの加重がかかるということでしょう。九六型の船だつて百五十トンかかるということだろうと思ふ。だから、こういうところで議論するばかりでなく、もつともつと真剣に人命をたつと、漁業の経済を安定させるということからいふならば、これから調べていただかなければならぬ。私の調べたところなら、ボイラーをつけた。それから漁船課長、あなたに言つておくと、船員室は中心部にある。それは安定していいが、私の考え方からいけば、これはいいと言ふのじゃないですよ。船員室は表にやつておつたならば、それだけ表が空積になるだろうと思ふ。それで、いままでの船員室のところはボイラーをつけて、またこれは空積をとつたらどうか。これは私だけの考え方だから……。ところが、漁業経済からいふならば、そういう船を使つたらちやうど役所の試験する船と同じだ。これじゃ漁業経済は成り立たぬのだから、そういう設備をする、改良するといふものに対しては、許可のトン数をそれだけ与えてやつたらいいと思ふ。何も長官の許可じゃないのだ。人命をたつとぶといふことからはくは思ふ。もしそれだけのものは与えてやつていいと思ふ。もしそれをやりたくないものは、検査もあるし、海上保安庁もはつきりとそれを把握すればいいし、封印すればいいし、そのくらいの画期的な考え方をもつていかなかつたら、北の海の操業というものは、

毎年毎年こういう事故が起きるのじゃないかと。思
うのだが、一体どのようにお考えになりますか。
○丹羽政府委員 たいへんいろいろと御示唆に富
んだ御指示をいただいておりますのでございま
すが、専門的な漁船課長が来ておられるのでござい
ますので、いまのお話をいろいろ織り込みまして研
究させていただきますと思います。

ただ、一つの問題点といたしましては、いまも
お話がございました二百九十八トンの船に二百五
十トンの荷を積むということ自身は、これは漁獲
なり漁業経済の立場からそういう気になる。漁師
の立場としてわからないでもないでございませ
が、それをやはり積載基準というような形でコン
トロールしてまいり、同時に、いま先生がおつ
しゃいました船の内部構造の面から解決をはか
る、両面からと、やはり漁業者の自覚、三木の面
からこの問題に取り組んでまいりたい、かように
思っております。

○松田委員 いま一つの問題は、これは遭難
事故ということからいって、大体これらのことを
よく考えてやっていたら、ぼくはどうか目鼻
がつくのではないかと思うのだが、いまこ
ういふことなんだ。これは水産庁はそれに同意されて
いるのだが、北海道に二百三十何という底びき
漁船がある。ところが、この底びき漁船というも
のが漸次大型化されてきておって、九六型に変わ
りつつあるのだが、もう限度へきてしまった。そ
うして老朽船ということになってきつつある。と
ころが、九六型で漁業をやりますと、大体船価は
五千万か五千万五百万——漁船課長、そのくらいか
かるのじゃないか。

○小島説明員 そのくらいだと思っております。
○松田委員 そうすると、漁業というものか
らいいますと、五千万かかった船は五千万の水揚
げをしなかつたならば、その漁業というの是一年
間にペイしないのだ。六千万かかった船は大体六
千万水揚げしなかつたら、漁業というものは消耗
が多くて成り立たないのだ。そういう点からい
って、同じ八十五、六トン型であっても、装備の完

全でないものは、大体その船に比例して、二千
五、六百万の水揚げしかない。これは装備がうま
くないからしょうがないのだ。ところが、みんな
九六型をやりたいと思っておられるけれども、北海
道の底びきの権利が、何と驚くことなれ、一ト
ン百万円だ。その百万円の権利を買って漁業をやる
といつたって、それはとつても……。だから、あ
んまり買い過ぎたから、委員長のほうのカツオ・
マグロなんというの、権利が高くなって、いま
パーになっちゃった。それを水産庁は、以東底び
きという大ワクの中で操作することを大体考えて
認めているのだから、北海道庁はそれに
がんとして応じない。ようやく今回のこの遭難事
故にいかに対処するかというので、北海道の水
産のボスどもを全部集めて、そして話をしてや
つたところが、ようやく割り切つたようだ。一方、
底びきと沿岸との禁止区域拡大の相克摩擦が激し
い。いま北海道で三十二、三三トンの船もある。
禁止区域の外でなんかそんなに操業なんかで
きない。みんな中でやっていると。船が小型で
あれば、小さければ小さいだけ、沿岸を荒らすの
だ。船が大きくなって、装備ができていければ、
沿岸のわずかの魚をあさっている必要はなくな
つて、外洋へ出るようになるのです。だから、こ
ういふ点に対する以東底びきのワクならワク内
における操作というものを考えてやるべきだ。前
の長官は大体その線に向かつてやろうというだけ
れども、北海道庁はだめだという。今度はいよいよ
割り切つたようだから、こういう点に対して道
庁とどうかと相談を願いたい。それがまた遭
難防止の一翼になるのじゃないかと私は思うの
です。

何はともあれ、毎年毎年このくらい遭難され
たら、一体——これは一口にいえば政治の貧困だ
という。政治の貧困というものは、それを牛耳って
いるものは水産庁長官だ、農林大臣だということ
になっていくのだから、われわれ与党としても——
これには野党の者でさえ協力しようというのだか
ら、そういうことにより善処されんことを望みま

す。あとは言わないから、速記でとられてい
る。あまり言うとうまくないから、あとは部会
でよく御相談申し上げたい。また御意見も承りた
い。こういうことで、どうか遭難防止に対する特
段の御配慮を願いたいと思つております。
○赤路委員 非常に重要な問題が出たようであ
りますから、少し関連でお聞きしたいと思つて
ます。第一に、前段階で申し上げたいことは、松
田君からいろいろ意見も出たようであります。松
率直に申し上げて、海難事故をなくするためのま
ず第一の基本的な考え方は何かという、一体経
営が大事であるのか、人命が大事であるかとい
うことです。どちらを尊重するか。この基本的な押
え方を間違えなかつと、ともすると海難事故が多
くなる。たとえば三十五年から三十九年までの海難
の状況を見てみると、毎年漸次下がってきてお
ることは御承知のとおり。これは記録に出てきてお
る。漁船も下がってきておる。ところが、たとえ
ば一例ですが、近海カツオ・マグロ、三十九ト
ン九九は、三十五年を一〇〇とすると、三十八年
は二二〇になっておる。数は少ないでしょう。数は
少ないが、とにかく遭難事故がふえておる。こ
ういふ事実を一体押えておるのか。最近水産庁で
やつたみなし許可の延期、何のために水域を決定
したのか、わけがわからない。人命の重大性を忘
れて、経営本位にもの考えるというところに、そ
うした一つの間違いが出てくる。このことをまず
一言言っておきたい。よく注意してもらいたい。
それから北洋における海難ですが、たゞいま松
田君の話からいいますと、ほとんど着水からくる
遭難が多いということなんです。海上保安庁の一
管のほうでは冬季海難対策を立てて、現にや
つておられるわけなんです。これがどの程度まで実
際に実施されておるか。たとえば冬季の海難対策
の中に、二隻以上の集団操業による相互自衛措置
というのがある。こういうことがもし完全に行な
われておれば、たとえば遭難の形がどこかに出れ
ば、すぐそれは通報がされる。あるいはその片や
の船がその救助に当たる。私は、遭難時にお

る——遭難時といつたら語弊がありましようか
ら、そういうような特に遭難の多いような海域、
そういう時期には、海上保安庁が出しておると
ころの、二隻以上の集団操業による操業自衛とい
うのはいいと思つておる。言うだけでは意味がな
い。やつておるのですか、これが一点。
それからもう一つ重要なのは、一体救命いかだ
なり救命ボートなりを全部積んでおるかどう
か。これは非常に遭難の際問題になると思つてお
る。それから救命ボートと救命いかだとどちらのほう
が安全性があるのか。この点御検討になつておれ
ばお知らせを願いたい。

それからもう一つは積み荷ですね。積み荷を固
定させないでそのままに放置することが、船を非
常に傾けるとか何とかいう不測の事態を起す
原因にもなる。そのことに対して、海上保安庁の
ほうでは、積み荷の固定を確実にやるということ
を対策として出しておるのですか。
いま申し上げたような二、三点について、何か
情報が入つておるとか、確実にやつておる点が
あつたらお聞かせ願いたいと思つておる。

○猪口説明員 私のほうで、毎年十二月、一月、
二月、この三カ月は冬季海難防止強調週間とい
つたので、それぞれいま先生がお話になりました
ような内容のことを、指導的な立場におきまし
て、毎年その実行強化をするように指導して
おる。でございます。まず最初の、できるだけ集団操
業して、一たん海難が起きた場合には、相互扶助
の精神に基づいてすみやかに救助に当たるとい
うような見地から、具体的に一つの示唆として先
生のおっしゃいましたようなことを強調して
ございまして、御承知のように、操業というの
は、それぞれ必ず二隻が対になってやるというの
は、二隻のトロール漁業以外はなかなか困難なこ
とでもあろうと思つておる。しかし、先ほど来
ありましたような個々の遭難の実例を見ますと、わ
りかた付近に操業している船が多くて、私たち
の巡視船がかけつけるよりも、いち早く僚船の救
助活動が実施されておる実情でございますので、

わりかたその点は徹底しておるのじゃないかといふことが想像できるわけでありませぬ。

それから、その次の救命設備の問題でございまして、救命ボートと救命いかだがどちらが効果的であるかというお話でございませぬ。先生のおっしゃった救命ボートは、従来の、要するに機かけをもつて、こぐ救命ボートのことだと想像するの

でございませぬが、救命ボートと救命いかだは、その操作上非常に救命いかだのほうが簡便であり、一旦緊急の場合に役立ちやすいという点におきま

しては、救命いかだが非常にすぐれておると思ひます。そういうような意味合いにおきまして、救命ボートにかわるに救命いかだをもつてしてもよ

ろしいということが、それぞれの安全設備規定によつて規定されたと思われませぬ。ただし、救命

いかだの質的な問題とかあるいは操作上の問題についで、具体的に申し上げますと、先ほどの永洋丸の

事例のごときは、その原因ははっきりいたしませぬが、救命いかだの底が破れていて、破れた救命

いかだが浮いておつて、それには全然人が乗つてい

なかつたという事例もございませぬので、これらにつ

きましては、やはり改善に改善を加えてつ

づなものですべきであるというふうなことが、私

たちの立場からいへば申し上げ得ると思ひます。

それから積み荷を固定する問題でございませぬが、これはお

そらく船に携つておる人の常識でございませぬが、これは

実際につ

きまして、積み荷が流動したために遭難したというふうな顕著な事例

は私たちがところで持つてお

りませぬので、漁船のほうでも十分この点は慎重に配慮されておるの

ではないかと思ひます。○赤路委員 いま私は救命いかだと簡単に言ひ

ましたが、膨張式の点を言うのであつて、何か膨張式の救命ボートの欠陥が最近遭難の際に出てきておる

ように聞くものだから……そういう点はありませんか。○猪口説明員 たい

い問題が、救命いかだに比べて一旦緊急の場合には致命的だと思われませぬ。だから救命いかだのほうにいまほとんど切りかえるようになっておると思ひ

ます。○赤路委員 それから先ほど松田君への答弁の中に、着水海域の指定という

ことがあつたわけなんです。この海域で操業する

ところは非常に着水する区域なんだ、こ

ういうふうな指定をすれば、当然操業するほうでも

それぞれ注意をしようと思ひますが、そのときの気象

の変化といひますか、時期的には非常にむずかしい

ので、どうも、こういうことを現実

にいまやつておるかどうか、ただやろうとしておるとい

うのでなしに、やつておるかどうか、その点は指定

したことがあるか、どうですか。○猪口説明員 制度的に

着水海域を指定するとかいうふうなことは

ございませぬが、私たちが海上保安を担当する

主管庁といひまして、アイスパトロールといひ

ますか、巡視船で氷を見張るための哨戒をや

りまして、あるいはその付近の漁船の状況をキャ

ッチしたしまして、着氷し始めたというふうな事

実をなるべく早く付近操業船舶に知らせるという

措置は講じてお

ります。しかし、残念なことには、私たちの船も

まして、主として北洋海面の哨戒並びに医療パトロールと申

しますか、漁船間にお

きまする医療関係のお役に

立つておる次第でございませぬ。○赤路委員 北洋のほう

は、今後漁場によりましては凍結する

場合があると思ひます。宗谷だけはほかへ

放さないで、あの方面へ配置しておいていただ

きたい。かつて船が閉じ込められてしまつて、宗

谷が南極へ行つてお

つたものだから、砕氷船がなくて、それで

船、人命もろともやつた経緯がありますから、

そういうことのないようにひと御注意願ひたい

と思ひます。それから水産庁のほうへお尋

ねしますが、いま漁船安全対策特別研究とい

うのをやつておられるようですが、これはどの程

度まで進んでお

りますか。○小島説明員 たい

先生のおっしゃいましたことは、マリ

アナ海難対策に関する研究会のことだ

らうと思ひますが、これにつ

きまして、先ほど問題になりました膨張式の救命

いかだ、この海上における性能の研究、それ

から船が被頭、三角波の頂上、こ

ういうところにお

きます場合には、非常に復原性が悪

くなりますので、その辺の解明、

それから遭難いたしました場合の救助

のために、非常に見やすいような標識

と云うことにつ

きまして、どのよう

にしたらいいかというふうな問題

点をとらえまして研究中でござ

います。来年の三月までに結論

を出す予定でござ

います。○赤路委員 これは

ちょっと注文をつけてお

きますが、来年の三月、

けつこうです。しかし、この

対策研究はかなり広範と申

しますか、特にむずかしい

点、従来全然やつていない、

たとえば異常波型の中で、

船が転覆しないかどうか

の復原するかというふうな

研究は、

模型でありまして従来

やつていないわけ

です。そういう新しい

ことをやるので

から、

来年三月

なんと言つた

つてもう

そ

こ

ま

で

こ

こ

こ

逃げていこうとして、かえって台風の進路に突っ込んで遭難が起きたなんていうことになる、何のための予報かわからない。だから、そういう予報の間違いがどういふ点から起きてきておるのか、こういうことを十分ひとつ、あるいは定観測が足らなかつたとか、何かあるだろうと思うので、これはやはり原因究明というものは厳格におやり願いたいと思うのです。

それから変な言方なんです、もしあの際、アグリカンのところに集中しておるわけなんです、船をそのまま島へ乗りつけて、ぶっつけておれば、人命は助かつたのではないか。これは実際上なかなかむずかしい問題なんです。船も助けよう、同時に本人たちも助けよう、こういう意欲があるから、思い切つて船を島へぶっつけることができなかった。これはむずかしい問題なんです、今後の遭難対策の一つとして考えてみる必要があるのではないかと、思ふのです。

それからもう一つは、南太平洋の島々に非常事態に処して遭難をするということ、何か足踏みというか、ちゅうちよとするという傾向があつたのではないかと、こういうふうな気がするわけです。どこの島の島であらうと、どの国であらうと、こういうふうな大洋上において非常事態が起こつたならば、これは国際法上当然入れるのであります。ところが、現実にはそれがやれていないという欠陥があるわけなんです。これは海上保安庁のほうでも水産庁のほうでもおわかりだと思ふのですが、かつて小笠原にそれがあつたわけなんです、この予報による台風の受けとめ方、漁船側の予報による台風の受けとめ方、この受けとめ方が違つたために、遭難するほどの台風でないというので、拒否されておる事実があるわけなんです。拒否されてもおつたのは、スパイ行為としてやられておる。こういう事実があるために、乗組員は、いや、そんなことを言つたつて手間はかかちやうと、何か返避することを遂巡するといふことがあるやに考えられるわけなんです。こういう面に対する処置は、当然考えなければならぬと思ふのですが、そういうことにお

気づきになっておられますか。これに対する対策だけちよっとお聞きしておきたい。

○丹羽政府委員 緊急避難は、先生いま御指摘のとおり国際法上認められているのでございませうが、先ほどもおっしゃいましたとおり、スパイ行為その他でやかく言われるおそれからちよちよする気持があるといふことは、一部私も聞いております。これに対してどのようにするか。台風期におきます、ことに南太平洋周辺の問題については、外務省あたりとも少し事前に今後連絡をして相談をしてみたい、かように思います。

○赤路委員 大体松田君の質問に対する御答弁、私の関連に対する御答弁、まあこれから善処していただけたらと思ふのです。ただ、ここで私は申し上げたいことは、善処いたしますと言つただけでは意味がない。それをやはりひとつ実行に移していただいて、やはりそういうことがまた起こらないような措置をおとり願ふことを希望いたします。

これで終わります。

○中川(一)委員 関連して一つ、二つお尋ねいたしたいと思ひます。

長官は、この前のスケソウダラの輸入のときに、われわれの猛反対を押し切つて、大手業者の味方をしたといふか、無理な輸入をあえていたしたことは、すでにどなたも知つておられるところだと思ひます。それに関連して、例の北転船の問題も、五十二隻の小さな業者のものは北転船をやつてしまつたけれども、八隻の大手業者のものはいまなお温存されておる。これも大手業者から何かあつたかどうかかわかりませんが、世間では、水産庁のやり方はきつめて妥当を欠いておるといふ非難が強いのでありますけれども、この点について、三カ年計画でやるといふことをはっきりきめてあるのに、なぜ大手だけを残してあるのか、この点をこの機会に聞いておきたいと思ひます。

○丹羽政府委員 北転の計画を当初北海道、内地

に分けてまして転換目標をつつた。そしてそれぞれの県が計画を立てまして、北海道等におきましては、それをさらに大手と一般の方とに分けまして実行計画を立てた。その際に、北海道が当初立てました計画、大手から抜こうといふ計画が、全体としての計画がつかまらなかつた。その残りのほうを内地のほうに回しまして、北転計画を完了いたしました。その結果として、いま御指摘のとおり、大手は当時十九はのものを残しておつたわけでございますが、十一はの転換に終わつて、八はの残つておるといふのは事実でございます。これは二つの面がございまして、行政指導でだれが沿岸の沖合から北洋に出るかといふことでございまして、行政指導の問題でございますが、結論としては、大手の言ひ分は、十九はのものを短期間にみんな北転に出すといふことは困難である、十一まではやるといふようなことで、完全にこの全部を北転に押し出せなかつた。その結果、八はは残つておるといふことは事実でございます。水産庁並びに北海道が一緒になつて、なるべく抜くことすれば大手のほうを大きく抜いてもらおうといふことを指導したことも事実でございます。反面、一挙に十九はを抜くといふことについて無理な――無理といひます、順次にやらしてこれといふ話のあつたことも事実承知いたしております。一方内地のほうには、北転の希望が非常に強かつたわけでございますから、それが結果的に振りかえられて一応の完了を見ました。したがつて、現状ではそれで終わつております。ただ、この八はを今後とも何らかの措置を講じて抜くべきであるといふ御要望、御要請がございまして、私どものほうもいろいろ研究し、ことに道庁にもいろいろの案の検討を要請いたしておる段階でございます。一つの方法といたしましては、今回の遠ト口のような場合に、そういうのをつぶしてしまつていくことが考え得るわけでございます。ただ、今回の場合は、大手は遠ト口に出さなかつたといふ方針を別の角度からきめました結果、この方法は実行が困難に相なりました。したがつて、今後の問題

といたしましては、新規許可をせざるを得ないわけでございます。新規許可といひますか、北転船のワクをふやしまして、その中にはめ込んで追いつ出すといふことが、次の手段として考えられるわけでありませう。北転の許可隻数をさらにふやすかどうかといふ問題は、北海道を含め、現に北転をやつておる方々の経営の問題、あるいはどの程度までふやすことが妥当であるかといふ問題とのからみでございます。いずれにいたしまして、北転の全体のワクをできるだけ今後の問題として、中央審議会その他と御相談の上、ふやすかどうか、ふやすとすれば、どの程度ふやすか。それからふやした場合には、これを第二段階として押し出していく、こういう方法で考えてまいりたい、かようにいま考えておるわけでございます。

○中川(一)委員 これは前に計画はあつたので、いまの八隻を含めて三年計画でやるといふことは、既定事実として、計画としてきめてあつたわけではございませう。そうじゃないのですか。

○丹羽政府委員 百五十隻を北転の転換目標としてきめたといふことは事実でございます。その際に、専業船、兼業船といふような内訳をつけ、北海道を幾ら、青森を幾らといふ当初の計画を立てたことはございませう。北海道が今度はそのワクを実行いたしました場合に、どういふところから、あるいはどういふ方に北転に行つていただくかといふのは、北海道の立場において御検討のあつたものでございまして、国の計画そのものについて、北海道で大手幾ら、その他が幾ら、そこまできめたものではございませぬ。ただ、実行の過程で、大手を十九でございませぬかを抜こうといふ一つの実施案ができたことは事実でございます。

○中川(一)委員 時間がないから、簡単に御尋ねしますが、われわれの聞いておるのには、船の名前もきまつて、いまの八隻を含めて十九隻かわつていくことはきまつておつた。それを大手の圧力に屈して、水産庁はいまだに手をつけておらないといふ声がひびんでございませう。どうも私

どもの見るところでは、残念ながら長官、スケソウダラのあのいきさつからいって、大手業者のみに力を入れて、沿岸漁民——この問題も沿岸漁業振興ということから始まったことです。ひとつ厳正な行政指導なり措置をやってもいい。同時にまた、災害の問題に關連して、漁港整備なども、おそらくありとあらゆる公共事業費の中で、漁港の整備ほどおくれたもの、進度のおそいものはないと思います。きょうは時間がございませぬから、この程度にとどめまして、いずれまた機会を見て、この問題についてお尋ねをいたしたいと存じます。

○松田(鐵)委員 關連して、中川君の質問に対する長官の答弁の中で誤っておるところがありますので……。ただいま北転に対する百五十そのワクを制定して、そして北海道へは四十だか六十というのであったが、これはいまの長官の答弁に誤りがあるのです。そもそも何のために北洋へ転換するかということ、これは私四年がかりでもって努力してやったことなんです。私の発案なんです。それは沿岸と底びぎとの相克摩擦を解消するために、大きな漁業調整の面からこれを論議して、水産庁に踏み切らせたのです。そこで水産庁は、これは北海道へは何ぞう、どこへは何ぞうということでもって、至上命令として出したのです。それを大手の人々はがえんじないのであります。そこに問題があるんだ。この北転をやれと云って、やらなければならぬという議論は、大体沿岸の漁業とかあらゆる漁業権を、資格があるからというて資本漁業がとっておりながら、まだ沿岸との相克摩擦をやっておる。底引きまで手を出す必要はないじゃないか、それは誤った議論である。いかに自己の漁業権というものがあろうとも、そういうことは漁業調整の上からいけなないじゃないか。あまりにもわがまま過ぎるじゃないか。しかも北洋においても、鮭鱈においても、いかなる漁業でも大手の進出してないものはないだらう。それは日本の漁業をここまで伸展させるために必要な政策であり、しかしして相克摩擦のあの

激しい底びぎ漁業というものから水産庁は手を引かすべきだというのが、この政策の基本になったものだ。いままで、私は二十四年から国会に出てきておるが、いつの国会だっこれが議論にならぬことはないんだ。単なる、いま中川君に対する答弁のようなことでやられた日には——前の長官はスケソウは輸入しませんと、ここではっきり速記にあるのです。それをあなたしたじゃないか。そのように長官がかわるたびに政策が変わるといふことは、ぼくはまことに遺憾だと思ふし、世の中から水産庁は権威ないといわれておる理由もここににあるのです。はっきりしなければだめだ。基本の議論はそこから出たんだ。あらゆる権利はとっているじゃないか。またそれは悪いことじゃない、いいことなんだ。いいことだが、沿岸との相克摩擦を権力によってそれを全部——あなた、漁民はお互いが補償し合つて転換したんだ。それを大手業者だけがまだそのままやっているんだ。このことはとんでもないことなんです。水産庁長官が権威がないから、そういうことになっているんだ。これはほんとうに、ぼくは野党であつたら、おまえさんやめなさいと言つてころなんだ。与党なるがゆえにそれが言えないんだ。どうかそういうことで、いままでのいきさつをよく調べて、あと何であろうと、大手業者はまた権利はとる、申請するんだから、そんなものには一切やらないほうがいいんだ。そのくらいの権威を持つてやりなさいよ、長官。漁業調整というのは一番めんどろなんだから、めんどろなのに真剣に取り組むことを長官はしなければだめですよ。御注意申し上げておきます。

○丹羽政府委員 一言釈明させていただきます。先生おっしゃいますとおり、三十五年十二月の底びぎ転換要綱では、北海道の沿岸が混んでいるから、また問題があるから、これから北海道以外を含めてそれを北洋転換させよう、そこで全体を百五十ぱい転換させよう、その際、北海道で専業六十、兼業二十、合わせて八十、これを転換させよう、これは確かにおっしゃるとおりきまつてお

ります。そこで、専業六十を転換させる具体案として、大手十九、その他四十一という案を道と——水産庁も知らなかつたことではない、相談あつたと思ひますが、きめて、この十九のうち十一を実行いたしました。そして三十九年の暮れに、青森、宮城その他の県のほうの——こちらのほうは御要望が多くて、そちらのほうに回した、こういう経緯がございまして、実は言いわけではございませぬが、三十九年の十二月に一応の全体が終つておる、打ち切られておるわけでございませぬ。したがって、私のほうが押されてこれをやつたということではないわけでありませぬ。ただし、先生おっしゃいますとおり、沿岸がこれだけ問題があるのに、大洋、日本というところの所屬船が沿岸にまだおるといふことは適當でない。したがって、今後北転のワクをふやすなり何なりする際に、これを押し出すことは必要があるといふふうには私も考えております。一応三十九年の十二月に、前の要綱にありませぬものが終つて、その北海道の分が内地に回つております点は、事実として御了承願ひたいと思ひます。

○松田(鐵)委員 それは漁業法を見なさい。いま漁業法は改正されたけれども、漁業法の法律に載っている以外に重要な問題があるのです。われわれは幣原議長が不信任を突きつけられるまでにあれに努力したんだ。その精神というものはどこにあるかということなんだ。いまこの北転をやろうとして、その要綱にはそうなっているかもしれない。しかし、この精神はどこにあつたか。精神をたつとんでいかなかつたら漁業行政でございませぬ。漁業法からのつとんでいく漁業調整というものは、だれがこれをわきまえて、だれがその精神をくんでやらなければならぬかということをよくお考えになればいいんだ。冗談じゃありませんよ。この基本はそういう問題から出ていったのだ。やれ南水洋に、やれ北洋に、やれアフリカに、しかも今度はカナダに、至るところへ大手業者は進出しているじゃないですか。しかもかつて、私は、二十四対一で反対し切つたが、數に

よつて負けつたんだ。免許料、許可料全廢の問題もあるのです。そのときだつてそうなんだ。そういう問題からかみ合つていって、どんなわがままをするかというのだ。だから、大手業者の水産庁なんていわれるのだ。もつともつと真剣に、この基本的な政策というものを、精神というものを考えて善処しなければだめですよ。もう何も取り上げちゃえばいいんだ。いましばらく黙つておいて、四十二年の許可の一斉更新のとき、水産庁の言うことを聞かなかつたやつは、全部取り上げちゃえばいいんだ。それよりほかに彼らをはつきりさせるために方法は無い。そのように厳然たる態度に長官出ることを私は希望するのであります。

○濱地委員長 散会いたします。
午後零時九分散会