

第六十二回 参議院運輸委員會會議録第五号

昭和四十五年三月十二日(木曜日)

午後一時三十一分開会

出席者は左のとおり。

委員長 温水 三郎君
理事 岡本 悟君
金丸 富夫君
谷口 慶吉君
藤田 進君

委員

佐田 一郎君
重政 庸徳君
平島 敏夫君
前田佳都男君
岡 三郎君
瀨谷 英行君
三木 忠雄君
山田 勇君

國務大臣

運輸 大臣 橋本登美三郎君

政府委員

運輸省船舶局長 佐藤美津雄君
運輸省航空局長 手塚 良成君
海上保安庁長官 河毛 一郎君

事務局側

常任委員会専門員 吉田善次郎君
運輸大臣官房審議官 内村 信行君

本日の會議に付した案件

○運輸事情等に関する調査

○運輸行政の基本方針に関する件

○港則法の一部を改正する法律案(内閣提出)

○地方自治法第五十六條第六項の規定に基づき、海運局の支局の設置に關し承認を求めめるの件(内閣提出)

○委員長(温水三郎君) ただいまから運輸委員會を開会いたします。

運輸事情等に関する調査を議題といたします。前回に引き続き、運輸行政の基本方針に關する件について質疑を行ないます。

○瀨谷英行君 大臣がお見えになりましたので、先般の大臣の所信表明に對する若干の質問をさせていただきます。

きよう、鉄道建設審議會の全国新幹線網計画というのが新聞に出ておりましたし、先ごろの大臣の所信表明の中にも、全国的な幹線交通網の建設ということを述べておられます。この幹線交通網の問題であります。この幹線交通網によれば、総額十一兆三千億ということださうであります。問題はこの財源のことなんですけれども、全国を新幹線で結ぶというアイデアについては決して反對する理由はございません。それはそれでけっこうだと思つておりますけれども、問題は、その裏づけになる財源です。十一兆といえども、現在の国鉄の財政は、財政再建計画というものを立てて非常にやりくりをしてゐるわけですから、言うなれば、そのやりくりをしてゐる国鉄が経営をすることになつてゐる新幹線に對して国鉄に出資をせよということになれば、在来線といふものはほとんどほつたらかしくなるといふ心配をしなければなりません。新幹線はできるけれども、在来線の超満員の通勤列車はおざりにされるといったやうな現象を心配をせざるを得ないのではありませんけれども、その点について一政府と

して、そういったふつり合いな事態を招かないでお新幹線網を建設するんだという腹案があらひなつてのことなのかどうか、その点についてお伺いしたいと思います。

○國務大臣(橋本登美三郎君) いま瀨谷委員からの御質問であります。御承知のように、昨日の鉄道建設審議會において、全国新幹線網の建設促進に對しての決議がなされた。この審議會は、御承知のように運輸大臣の諮問機關でありますので、私のところまでその決議が答申をされたわけでありまして、いまお話がありましたように、具体的な内容はまだ決議の内容としては決定はいたしてありませんが、別表で、御承知のやうな路線が列記されております。その上から見ますと、約九千キロ、十一兆何千億円というやうな金額に算定がされるわけでありまして、この新幹線網といふものを何年間で完成するかということにつきましては、この決議も具体的には示してはおりません。世間でいわれるやうに、昭和六十年までというやうなことになるかと、これはたいへんな仕事になります。したがつて、政府としては財源等ともならみ合わせまして、これをどう処理していくかはこれからの問題にならうと思つております。

したがつて、具体的にどういふ区間があるかということとは別にいたしまして、事実まだありませんからして、ただもの考へ方、いまお話ありましたやうに、そういう膨大な金を国鉄財政の中から、あるいは鉄道建設公団ですか、この中から出すということになれば、在来線なり、あるいは従来予定されてゐる新線建設等が實際上できなくなつてしまふやいなかというお話はごもつともあります。そこで、私のこれはもの考へ方ですが、結局一部は国鉄がやり、一部は鉄建公団がやるということになると思つておられますけれども、そ

のいわゆる建設費關係は、一応會計上は、内容としては別個に考へるべき必要があるやうなやうにも考へますし、この処理は、これから財源等を考へます場合に、あるいは別個の措置を講じなければならぬのじやなからうか。というのは、新幹線に使用すべき財源が他のほうに回つても、これも困るわけでありまして、その点、これから検討を加えたいと思つております。

ただ、原則的に申し上げますと、いわゆるこの鉄建公団といふものができましたのは、一つは、建設を促進する、こゝういふ目的の一つあると思つております。これは新幹線問題じやなくして、在来線の建設を促進するといふ一つの目的があると思つております。しかし、もつと重要な問題は、最近これはおざりにされてゐるやうな傾向がありますけれども、もう一つ問題は、国鉄は全国のいわゆる輸送体系中の大宗をなすものである。したがつて、独立採算の不可能な場所においても国の総合開発を行なう責任がある、こゝういふ意味において、必ずしも経済線としては十分でない場合においても新線建設をやるべき使命を持つておる。で、そういう場合に、国鉄自身が独立採算制という制度を持たされておられますからして、したがつて、初めからある程度赤字を相当の期間覚悟せざるを得ない、新線をやる場合に、その負担を国鉄のみ負わせるという考へ方はこれは無理ではあるまいか、独立採算制の目的という点から考へると、したがつて、そのやうな線をこれはつくらないわけにはいきませんからして、そういう場合に、鉄建公団が国の大幅な出資なり、あるいは長期低利の財政投資を受けて、そこででき上がったものを、いわゆる国鉄にある程度今度は安く引き渡すことができるわけですね。そういう形によつて、いわゆる地方開発も行なうべき使命を鉄建公団は持つておる、こゝういふ考へ方を私

はとるべきではないか。そういうことからして、ただ、鉄建公団ができてから日が浅いのでありま

ると、これは途方もない金です。国鉄の収入は一

いう決議であります。もちろん、政府はこの方針

で何も考えていなかったということにはならぬと

するからして、十分その性格の分離、国鉄の性格

と、十一兆という十一一年分の運輸収入全部を充

に對して、建設をせよという決議に對しては、原

思ひます。これは自民党でもう計画しているわ

は建設公団が持つ性格というものが明確に区分さ

てなければならぬということになる。これだけ国

鉄、鉄建公団及び政府・運輸省、これ合わせまし

るから、自民党でそういう案を出しているから

に、いまお話があつたように、党側においてこの問題はかなり前から進めておつたようであり、その中の構想の一つによれば、はたして政府がこれを採用するかしないかはこれから検討しなければなりませんけれども、その中には、世にいうところの田中構想なるものもあります。それは高速道路、新幹線等に使うのだというのではありません。これも一つの考え方であらうと思つて、あるいはまた、他に目的税的なものを考へるということも一つにあらうと思つて、いづれにせよ、政府として具体的にこれを財源にするという段階には至つておられない。これからは、調査が一年で完了して工事が始まるというなまやましい問題でもありませんので、調査にも多少の年月はかかると思つて、したがつて、その間に於けるやはりきちつとした実行計画というものを立てなければならぬと思つて、その際に、はたして、財源をちゃんと裏づけとして皆さんの御審議を仰ぐことにならうと思つて、

第二の問題、在来線のほう、それからもう一つは、従来の国鉄の収入を全然財源にしないかというお話ですが、全然これを財源の一つに加えないという意味ではありません。もちろん、これは国鉄がそれによつて運営し、かつまた料金の収入を得るわけでありますから、でさう上つたものは、でありますからして、国鉄の収入を全然財源に加えないということはありせん。財源の一部である。ただ、いまお話がありましたように、新幹線を建設するために在来線を犠牲にするという考え方はとらない。在来線の改良あるいは新線計画等がありますからして、これらは支障なく進めるような措置を財政計画の上で立てなければならぬ、かように考へておられます。

○瀬谷英行君 鉄道の建設についてちよつと私も考へたんですけれども、道路の場合と鉄道の場合と、たとえば東海道新幹線と東名高速道路と、これは一時期競争していたような時期があつた。土地の買収なんかも両方で競争をしてやるので、価格をつり上げていくといつたような話を聞いたこと

とがある。道路の建設と鉄道とは、使命においては、その利用する場合は自動車と鉄道というふうには違つておりますけれども、使命においては似てゐるわけですね。だから、これを鉄道も道路も全然関係なく別々にやるということではなくて、道路と鉄道というものを有機的に一つの交通体系の中で考へて建設をしていくという方法もあるのじゃないかという気がするので、いま、たとえば国道十七号線に沿つてバイパス道路をつくつてあります。このバイパス道路が四十メートル幅があるということなんです、たとえば四十メートル幅があるとすれば、四十メートルのうち、真中の十メートルを高架の鉄道にする。両側に十メートルずつ上り線、下り線の自動車道路をつける。さらにその外側に五メートルずつ歩道をつける。あるいは自転車道をつけるというふうにする。四十七号線の中に自動車道あるいは中央分離帯と兼ねて鉄道も両方でできるわけです。こういうふうを利用していつたほうが、同じ土地を買収するには経済効率がいいんじゃないかという気がするわけですが、実際は、鉄道は鉄道でどつかに土地を求め、道路は道路で別に土地を求めるといふことが今日行なわれております。しかも、買収の費用というものはたいへん金額になるわけですね。こういう不経済なことをやっておつたのではなかなか進捗しないんじゃないか。道路網も鉄道網も、両方とも壁にぶつかつて、思うようにいかないんじゃないかという気がするので、すけれども、そういう点を総合的に一貫した交通体系の中で計画をするというふうな構想はないものかどうか。大臣にお伺ひしたいと思つて、

○国務大臣(橋本登美三郎君) おつしやることあり、私もその点については配慮をしたいと思つております。せんだつても大蔵大臣それから経済企画庁長官、根本建設大臣等に申し入れをしまして、交通総合体系といふところがあるいは総合交通体系といふところ、さういふものを急速にお互いに検討をした上で、さうして少なくとも人間及び貨物の流通体系の円滑化をはかり、かつまた、経

済的効力を発揮するような措置を講じようじゃないか、できれば今年中にでもその結論を得ようじゃないかという申し入れを正式にいたしました。三大臣とも非常にしごく賛成であるからして、一応運輸省が主管庁といふところ、空、海、鉄道と、こう持つておるものだから、主管庁としてひとつその協議を進めてほしい、こういう意向がありますので、私としてはできるだけ早い機会にそのようなことを考へてまいりたいと思つて、

いま具体的にいつたところ、交通道路の中に一緒に土地買収して、その中でひとつ新幹線も一部考へるといふような経済的な措置を考へてはどうかという御意見、ごもつともであります。ただ、これを全部施行できるかどうかという点、地理的条件なりその他の条件がありますからして、必ずしも全部がさういふ方法でいくというわけにもまいらぬと思つて、場所、地域によつてはさういふ考え方を持つてもいいのではないかと、私も技術的なことはわかりませんが、せんけれども、たとえば新幹線の騒音、振動というものが高速道路にどういふ影響を与えるのか、あるいは立体交差はもろろん必要でありますから、その立体交差がしかも区間が新幹線の場合には長いので、さういふ点を考へて技術的に相当部分をさういふことができるかどうか、いろいろの問題があると思つて、計画を練る際には御意見等を入れて検討したい、かように考へております。

○瀬谷英行君 たとえば本州一四国間の橋も、鉄道の併用橋を建設するために新しく公園を築足させることにしたい、こういうお話、これは大臣の所信表明の中にありましたけれども、橋なんかの場合、これは鉄道と道路を両方併用しろと、こういう構想です。で、この四国と本州との間に橋をかけるという問題なんですけれども、いま三カ所候補地があつて、それぞれが激烈な競争をしてゐるわけです、うちのところが一番いい

のだといふことで、それで私も委員会でも視察に行つてみても、視察した個所のどの部分も架橋について非常に熱心です。それで話を聞いてみると、どこももつともらしく聞かせるわけです。これも全国新幹線と同様に、そこらの川に架ける橋とわがが違ひますから、非常に大規模な橋になるわけです。相当はく大な財源を必要とするのじゃないかという気がいたします。こういう海の上に橋をかけるといつたような問題は、これも安上がりなことにやらないのですし、また安上がりなやり方として手を抜かれたりすると、とんでもないことになりまますから、相当に慎重にやらなければならぬんじゃないかと、さういふように思つて、ありますけれども、三カ所も一べんにやるといふことは、われわれの常識からしてもちよつと考へられない。当然さういふ場合は、技術的にも経済的にもいろいろの観点から見て、おのづからここが一番早くできる、それから経済的にできる、技術的にも簡単であるといつたような順位ができると思つて、さういふ順位を考へて架橋の問題には取り組むのがほんとうじゃないか。各地の顔を立てて総花的に、もしあつちもこつちも一斉にやるのだといふことになりまますと、なかなかこれはできないと思つて、さういふ橋ばかりは途中でできたり何にもならないのですから、鉄道ならば山陽新幹線、岡山までできればそれは岡山までは利用できる、広島までできれば広島まで利用できるということがあつてもいいけれども、橋ばかりはさういふことはいかない。だから、さういふ意味からすると、公園を新しく築足をさせるということなんですけれども、この四国一本州の架橋の問題は一体どのようにやらうとお考へになつておるか。能率的に経済的に考へておられるのか、あるいは、政治的に総花的にやらうとお考へになつておるか。さうさう、所信表明で明らかにされた以上、具体化しなきてやらない時期だと思つて、この機会に大臣のお考へを伺ひたいと思つて、

○国務大臣(橋本登美三郎君) 今度の本四連絡橋

公団です。かね、この法案はもう皆さんのもとで、これは建設委員会のほうで審議をやり、あるいは皆さんの御審議を願うことになろうかと思ひますが、予算措置として内容的に決定しましたのは、これだけの調査費はつくと。そこで、しかしながら、調査をするにしても、いわゆる内外といふますか、主として国内でしようけれども、最も権威ある技術者を集めて十分な本格的調査をしなればならぬ。従来建設省、運輸省ではそれぞれの橋についてあるいは軌道について下調査といひますか、調査は進めてまいつたわけでありませう。しかしながら、それだけではもちろん十分ではありません。というわけで、今回相当の額を乗せまして、そしてとりあえずこの公団のやるべき目的は実地調査並びに架橋に必要な技術開発を行なうと、こういうことでひとつ発足をさせようというよりな意見で今回公団が発足しました。もちろん、これはそれらが済めば当然仕事を、運営等も公団がやることになるわけでありませうけれども、とりあえずはそのような目的で今回の予算がつけられておるわけでありませう。

そこで、実地調査及びそれに必要な技術開発というものは、当然これは地理的条件あるいは気象、海象等の条件が違いますから、それぞれに同時に調査をしなれば、いずれが先にやるべきかどうかという問題は決定をいたさぬわけでありませう。でありますからして、来年度いま持ちました予算をもって、ただいま申しました実地調査、これは経済調査その他も含まれます。そういう調査と同時に条件の違う技術の開発ですね、条件が違いますからいろいろの技術が必要だろと思ひます、その必要な技術の開発、こういうことによつて三ルートとも同時に、これが以上のような目的で着手をする。そこで、あるルートは二年か三年か知りませんが、その間に完全に技術的にも経済的にも可能であり、経済的にもどの程度のものであるかということのものが出てくる場合もありませう。あるルートはそこまで技術的な問題でなお残っている点がある、こういうものもある

と思ひます。そういうよりなことに従つて、たとえ本年三ルートとも実地調査及び技術開発についての調査をいたしても、その実際上の実施はやはり前後が生ずるのではないかと。その場合に、やはり前後は生ずるのでありますから、経費を使う場合に於いても必ずしも二重の利益にはならないし、日本の経済、財政上の意味においても、必ずしも極端な負担を与えることにはならないのではないかと。これは将来の問題ですが、さうな意味で、少なくとも来年度については、いま申しました実地調査及び技術開発といふものは三ルートともこれをやつていく、こういう方針で予算の審議をお願いすることに相なつておるわけでありませう。

○瀬谷英行君 調査は三ルートとも同時に行なうということはわかりました。

では、その調査の結果、各ルートでもつていろいろと優劣といひますか出てくると思ひますね。どのルートも同じ費用で同じ期間でできるという結論は出てこないと思ひます。そういうふうになつた場合に、一体どういう順序でもつてやろうとされるのか、その辺が問題だらうと思ひます。で、先ほども申し上げましたように、これは膨大な費用を要するわけでありませうから、総花式に着工も同じようにということになりますと、これは四国に橋をかけるために国内の川の橋すらできなくなつちまうということになると、たいへんに迷惑なことになると思ひます。何か一つ事に目標を置くこと、そのことだけにすべて集中して他はなおざりにされるということがあつてはならないと思ひ、特にこういう問題は、また地域的にも、これは党派の間の争ひじゃなくて、地域の間の争ひになるという可能性もあるという気がするわけですね。だから、そういう場合に、一体どのようにして優先順位をきめるかということをやつておかないと、あとあとこれはやつた問題になりはしないかという気がいたしますので、そういう具体化して着工するという段階においてはどのようにやられるつもりなのか、その点をお伺い

したいと思ひます。

○国務大臣(橋本登美三郎君) ただいま申しましたように経済調査、将来の発展計画等のいわゆる実地調査といふものと、技術開発等の調査ができて、それによつて結局着工順位がきまつていく、こういうふうな御理解願えればけっこうだと思ひます。

○藤田進君 関連して。

運輸大臣、いまの点につきまして、先般の「運輸行政の基本方針について」という中では非常にはっきり実言されて、書面でも配付されております。それは「また、これに関連して、青函連絡鉄道の建設を引き続き推進する一方、本州と四国との間に鉄道、道路の併用橋を建設するため、来年度新しく公団を発足させることとした」と、こうきめられておるわけで、私は、とすれば、今度の公団は、おのずから三ルートはきまつてくるわけでありませう。これとの関連において、ひとつ明確にしておいていただきたい。

○国務大臣(橋本登美三郎君) いま読まれたように、公団は三ルートともやるというたてまえであります。ただ着工は、技術開発、実地調査等に従つて多少の時間というか、年月か知りませうけれども、狂いがくと思ひますけれども、この公団は三つともやる公団である、こういうふうな御了解願いたい。

○藤田進君 それで、手元にあると思ひますすが、このいわゆる基本方針のまま受け取りますと「鉄道、道路の併用橋を建設するため、来年度新しく公団を」と、こうなつておられますから、これは児島一坂出といひますか、あれが併用橋といひれておるで、尾道一今治とか、あるいは明石一淡路島一鴨門、この関係ではこれはもうないといふことがはつきりする。技術的にも今日それは明確にいわれておると思ひます。特に、淡路一明石の場合には併用橋は無理だ、それから尾道一今治の場合も併用橋の計画はない。国鉄、運輸省とされては児島一坂出ということであるだけに、こういうふうな明確になりませうと、三ルートともや

るんだがまだいま検討中ということについては、若干ここに明確に文書でもあり、基本方針でもあつただけに、もしこちらの文書のほうから、先般言われたほうが若干誤解を与えるというところであれば訂正していただくとか、どうしてもこのままでは、併用橋のために公団がつくられるということであればこれまたそれということ、その点ははつきりしていただきたいと思ひ、これとの関係で。

○国務大臣(橋本登美三郎君) これはまあ、ただいま申しましたように実地調査、技術開発等をやつてみませんとどのルート、どのルートが併用橋が可能か不可能かという結論は出てまいりませう。したがつて、実施調査並びに技術開発等の研究が済んだ上で、これとこれとは併用橋が可能である——三つとも可能かもしれません。しかし、その場合において、経済的観点から見てその必要はこれとこれ、あるいはこれという点が最終的な判断になるわけでありませうから、ここで申し上げておるのは、いわゆる四国と本州との間には鉄道、道路の併用橋をつくるんだと、幾つづつするかは別問題といひまして、つくるんだと、こういう原則を示したものであります。

○藤田進君 となりませうと、どうもくどいようですが、三つともいま検討中で、その結論が、あるルート一本ですと、それが最も効率的である、技術的にもいい、等々の結論が出ますと、その併用橋からかかつていくということに、まあ国の帰結としては当然そうなるわけでございますね、そういうことでもございませうか。要するに併用橋をやるんだと、どこかはこれは今後の問題だが、鉄道との併用橋でないものはこの公団ではやらないんだといふふうな、まあいろいろの伝えられておると思いますが、そのほんとうのところを聞きたいんです。

○国務大臣(橋本登美三郎君) ただいま申しましたように、実地調査、技術開発等の研究を待つて、そこで初めて決定するということでありますからして、いまここでどれがどうという結論は、

私も技術者でもありませんし、日本の最高權威を集めて、これは何年かかりますか、やるわけでありませぬ、その結論を待つて決定をする。ただし、必ず併用橋をつくるんだと、その中でですね、その方針には変わりはないと、こういうことでありませぬ。

○岡三郎君 関連して。

大臣、まあ私自身もあそこの三本のルート調査に行つたわけですが、具体的にそのときの認識は、児島―坂出間は鉄道併用橋だと、これは連絡船があるということ。それで、明石―鳴門のほうは実態的にはこれは無理ではないかということ、これはやるとすれば道路専門でいくんだというふうな、それから広島のほうから行くところの線も、これも併用橋ということよりも、四国―中国をつなげる道路という形でこれは推進するんだと、こういうふうな一つの常識論から、いま藤田さんのほうから、おのずから併用橋ということになると児島―坂出というものが浮かんでくるんではないかというふうにとられたと思つて居る。だから、これはまあ運輸大臣の方針ですから、建設大臣のほうはどういうふうに書いてあるか知りませぬが、建設省のほうは、今度は道路を主体にして公園でつくるんだというふうに書いてあるかもわかりませぬ、この新しく生まれてくる公園自体がまあ建設、運輸両省でこれは共管していくという形になっておりますから、双方見ないというところから生まれてきた一つの線というものは、併用ということになると児島―坂出ルートというのが、連絡船との関連もあつてこれだというふうな思つていたわけですが、われわれは、だから、検討する結果、どこにも併用橋をつくるんだというのには、これはちよつとオーバージヤないかという感じがするんですが、これはどうなんで

か。

○国務大臣(橋本登美三郎君) だから、技術開発――技術的に可能かどうかという問題がまず第一の前提です。その場合に、技術的に可能である

にかかわらず四国との間には併用橋一本でいいという結論も出ません。御承知のように、いま全国新幹線網というものを考えますというに、それに二十年、三十年という将来を考慮するならば、もし技術的に可能であれば何も一本でなくともいい、二本も三本も要るかもしれない。ですから、この際一本でなければならぬという結論を出す必要はない。問題は技術的に可能かどうかという問題が先行する、かように答弁してあるのであります。

○岡三郎君 そうすると、建設省の意向は別にして、運輸省自体としてはできれば三本併用橋にもしたいのだという意欲をここに表現したということになります。

○国務大臣(橋本登美三郎君) どうも少し私の言分が足りないのかもしれないが、ただ御承知のように、鉄道幹線網と一般鉄道網の考えが二つあります。一つは、一般鉄道網を考へておる、現実には大部分ができておる。もう一つは、新幹線網というものを考へておる。ですから、そういう観点からいふならば、将来は可能性があるならば、新幹線網と一般鉄道網というものができることが好ましいんで、それで、四国には新幹線はなくてもいいというわけにはいきませぬ。それとも、貨物を中心とする一般鉄道はなくてもいいということにはならない。ですから、技術的にいふならば、少なくとも二本は考へるべきである、運輸行政からいふならば、二、三十年のことを考へても、本土では一般鉄道網というものは八割どおりはできておる。その上に新幹線網ということによつて全国の均衡ある発展をやるうとしておるでしょう。それだの、四国だけは一般鉄道でよろしいというわけにはいかないのです。しかし、一つの軌道の中を新幹線と一般鉄道は通れないのですから、どうしても別個にやらざるを得ない。問題は、そういうものがやれるような技術的な開発が可能かどうかという点は考へなければならぬ。しかし、そ

の場合一本新幹線はどこを通るか、一般鉄道はどこを通るかという問題は、経済効果及び技術の上から具体的にこれらを検討してまいら、こういうことでありませぬ、いま申しましたように、四国といえどもわれわれの愛すべき国土でありますから、そこだけは一般鉄道だけでよろしいのだというわけにはまいらぬ。

○藤田進君 この点は黙つておさまるとわかつたようになりますから、関連ですからあらためてまたお伺いすることといたしますが、建設省は技術的には三ルートとも可能だということ、どこか知らないが、地点はというより日程ではないのです。相当日程は進んでまいりまして、ルートもあるいは技術的な検討もあらましましてあるが建設省も済ませて、すでに技術的に三ルートとも可能である、併用橋はどこと、ロード専用はどことだといつたように、これも区別されておるだけに、運輸大臣のこの所信表明というものは、若干掘り下げてみませぬと真意がよくわかりませぬわけで、私はまたあらためてやらしていただきたい。

○瀬谷英行君 昨日、ジャンボジェット機が羽田に飛来したわけですが、十年ぐらい前には、あといろ三百六十人も乗れるというふうな、とほりもな飛行機が羽田にあらわれるということをおもはちよつと予想できませぬ。だとすると、これから先五年、十年後には、あのジャンボジェットよりもっと大きなものが出現するといふ可能性がなくなはない。そういう場合に、もつとも技術的に進んできて、騒音なりいろいろの公害なしにそういう大きな飛行機が出現するかどうか、それはわかりませぬけれども、現段階においては、ジャンボジェット機というのは相当な馬力を持っているわけですが、馬力ということばが当てはまるかどうかわかりませぬが、で、きのう私も羽田へ行って見てまいりましたし、いろいろ説明も聞いたんですけれども、うしろのほうでもろくに、何ていうのですか、エンジンがかけられると、まごまごすると人が吹っ飛ばされてしまふし、ものが吹き飛ばされてしまふ、こういうこと

も聞きまして、ジャンボジェット機のこととは乱気流が起きるので、ほかの飛行機はしばらくの間そのあとには入らないようにしなければならぬというところも聞いたんであります。こういう怪物があらわれてきたんでありますから、空港の整備というものがそれに伴わなければならぬと思つております。空港の地理的条件も相当考へる必要があるんじゃないか。成田にいま空港を建設しようとしておられますけれども、成田のように周辺がやはり相当人の住んでおる土地であるといふことになると、将来ともいろいろ問題が起きはしないかという心配がございませぬ。そういう観点からすると、空港は、まあ羽田がいいかどうかということにしてもいろいろ問題があるでしょうけれども、ああいふふうな海への、はたであつて、海のほうから入つてこられる、海のほうに出ていることができないというふうな地理的条件のほうから、将来、狭い日本のようなところではいいんじゃないかという気もするわけですが、そうすると、成田の新空港、いまつくつてはおりますけれども、これから先のことを考へてみた場合、あといろ内陸の場所がはたして適地であるのかどうか相当問題があるんじゃないか。それから、羽田の空港なんかの場合は、成田の空港ができるのにはまだ二年かかるとすれば、これからどんどんジャンボジェット機のような大型の飛行機が入つてくるといふようなことになると、相当にこれは危険も伴うし、設備的にも拡張をしなければならぬ問題が緊急にあるんじゃないかという気がいたします。

○国務大臣(橋本登美三郎君) 専門的には航空局長からお答え申し上げますが、まず第一に、御承知のように、大型機がだんだん増加してまいりまして、ジャンボのごときもの、これからの十年間

といひますか二十年間といひますか、これからの間はジャンボ時代に入ると思ひます。しかも数がふえてくる。こういう意味で、飛行場は二つや三つでも足りなくなるのじゃないか。こういう意味では、もちろん、いまおっしゃったような、なおほかにも飛行場を求める必要がありはしないかという御意向については同感でございます。ただ、いまの成田港は、いまの計画でどうしてもこれは完成しませんという、まずもう間に合わないというところで、それ以外にまだ飛行場が要るんだと思ふ。おそらく二十世紀末までにはまあ工事を着手するといふ段階からいへば二つくらいは、少くとももう一つくらいは二十世紀末くらいまでには完成しておく必要があると思ふので、そういう意味で、いづれ成田空港を除いて他に求めるというよりなことは不可能でありまして、いま成田空港は予定どおりいまの規模においてこれを完成しなければならぬ。ただ、これを私は大型機になるからして拡張しなければならぬかといへば、私自身の考へ方は、拡張をする考へは持つておりません。というのは、一カ所でのゆる容れ得る能力というものは大体限度があります。飛行場が大きいければいいほど幾らでも飛行機を収容できるといふわけにはまいりませんので、したがって、それよりは、五十キロ範囲内に幾つかの飛行場を持つことのほうが適切である。そういう意味で、成田空港を広げる意思はありませんけれども、いま計画を立てた三百二十万坪の飛行場はできるだけ早く完成して、これが日本の国際空港に対する善処でなければならぬと、こう考へております。

○政府委員(手塚良成君) 飛行機の将来につきまして、問題は質と量との問題があると思ふので、いま大臣お話しがございました量的な面といたしましては、この関東地域におきましては、将来のことを考へますと、成田の計画を完了いたしましたとしてもなお不足を来たすのではないかと

この予想もできるわけでございます。

昨日まいりましたジャンボ、質の問題からいいますと、ああいった大型しかも高速化というようなことは、これまた今後の飛行機の趨勢であるかと考へます。大型につきましては、ジャンボがすでに五百人近くでございますので、なお、さらにこれが千人程度のものにもなるのはおそらく実現間遠いなるかと、その筋ではいわれております。高速大型のものにつきましては、御承知の四十八年ごろを目標にしました英仏共同のコンコード、さらにそのあと数年を経まして米國でのUSSST、こういうものが考へられております。で、これらのものにつきましては、たとへば騒音の問題あるいはソニックブームの問題、その他地上におきますプラストの問題、まあいろいろあるかと思ひますが、そういう意味の公害ない被害の防止の問題がございます。で、公害等につきましては、昨日のジャンボ等は先生も直接ごらんになりお聞きになったような調子で、前々申し上げてもおりましたけれども、まずまず現行のジェット程度の騒音ではなからうかというふうにつきましてはやはり現状程度にとどめようということ、世界各國特にメーカに非常に強く要請をされておるところでございます。ことしの二月に行なわれましたICAOの國際會議におきましても、そういうた方向を今後とっていくこと、いづれゆる騒音証明制度というふうなもの採用がきめられておるわけです。ソニックブーム等につきましては、これは超音速機特有の問題でございます。これは、現在、アメリカのオクラホマ飛行場を中心にいろいろ検討をされております。機体構造的な問題、あるいは運航上の問題、そういうことによつてこの被害を極力なくしよう、こういうことであります。

成田の飛行場は、この超音速機を発着させるといふことを一つの目的として、四千メートル滑走路を持つ飛行場として建設されるわけでございますが、たまたまこの地理的条件からいたしまして

も非常に好位置にございまして、ソニックブームの影響は全くないと、かように考へられておる次第でございます。

○委員長(温水三郎君) 次に、港則法の一部を改正する法律案及び地方自治法第五十六條第六項の規定に基づき、海運局の支局の設置に關し承認を求めらるる件の二案を便宜一括して議題とし、質疑を行ないます。

質疑のある方は順次御発言を願います。

○瀬谷英行君 大臣に質問をいたしますが、「特別に、最近発生した本州東海地方における大型船の海難事故につきましては、すみやかにその原因の総合的な調査を進め、対策を確立してまいりたいと存じます。」というふうに先般述べられました。去年から、「ぼりばあ丸」が沈没し、「かりふぶるに丸」が沈没した。こういう大型船が沈没しておるわけでありまして、それは人命もかけがえない損失でありますけれども、同時に、船も、五万トン、六万トンという船が荷物ごと沈んでしまふということ、これはたいへんな損失だろふと思つておるわけでありまして、船が大型化するにつれて沈没の確率も高くなるということではしようがないと思つておるわけでありまして、船の経済性といつたようなことから構造上の弱さといふものも出てくるのじゃないかと考へます。それらの点がやはり究明されなければならぬと思つておるわけでありまして、一体運輸省としては、どこが責任を持つてどういう方法でこの海難事故についての総合的な調査を進めて、これはいつごろまでに結論を出そうとしておられるのか。その点を大臣からお伺ひしたいと思います。

○國務大臣(橋本登美三郎君) 東海海域での引き続いての大型船の遭難、まことに遺憾千万に存じます。なくなられた方々に対して深く哀悼の意を表する次第であります。これにつきまして、いま瀬谷さんのおっしゃつたとおり、人間の命を、人命尊重といひますか大事にするというためには、これはあらゆる努力を払わなければならぬし、それが文明國家の一つの目的でもあります。そういうことで、その原因につきましては、海難審判庁で専門家によつて目下調査が進められておるのでありますからして、ほんとうの眞の原因というものは、いま私たちがここで何に原因があつたか、船体の欠陥なのかあるいは海象その他操作にあつたのか、いまここで具体的に私が原因を申し上げることができない状態でありまして、それはそれとして、眞の原因究明は海難審判庁でやりますからして、それはその上でほんとうに本格的に調べてもらふ。ことに「かりふぶるに丸」の場合は生存者が多数おりますので、かなり私は原因探求の上では「ぼりばあ丸」よりは比較的調査しいいのではないかと考へます。しかし、本体が中に沈んでおる上においてはかなりの便宜がはかられると思ひます。ただ、それはそれといひまして、とにかく、同じ東海海域の一帶で大型船が一年に四隻沈んでおるといふ事實は見のがせないのでありますし、また、失つた人命もまことにお気の毒にたえないのでありますから、そこで運輸省としては、臨時措置といひまして、大型専用船海難特別調査委員会というものを設置いたしました。これは言ひなれば運輸大臣の一つの諮問あるいは臨時調査委員会のような性格のものであります。法的なものではありません。その特別委員会に対して、非常に具体的な船体構造も含めて、造船工学の上から見まして、船体構造の点あるいはその他のいろいろの点等を含めて、こういう問題を十分に調査してもらひたい。こういう調査依頼をすると同時に、一方運輸省といひましては、現在の「ぼりばあ丸」型を除いた大型船、これに対して直ちに総点検を命じて、三月一ぱいにはほとんど六〇%終わり、あと一、二カ月ぐらいのうちに全部の六十九隻の総点検、これは荷をおろしてそつちして調べる。それによつて、もしストレス等が起きている場合があれば、それに対しては仮借な

すか大事にするというためには、これはあらゆる努力を払わなければならぬし、それが文明國家の一つの目的でもあります。そういうことで、その原因につきましては、海難審判庁で専門家によつて目下調査が進められておるのでありますからして、ほんとうの眞の原因というものは、いま私たちがここで何に原因があつたか、船体の欠陥なのかあるいは海象その他操作にあつたのか、いまここで具体的に私が原因を申し上げることができない状態でありまして、それはそれとして、眞の原因究明は海難審判庁でやりますからして、それはその上でほんとうに本格的に調べてもらふ。ことに「かりふぶるに丸」の場合は生存者が多数おりますので、かなり私は原因探求の上では「ぼりばあ丸」よりは比較的調査しいいのではないかと考へます。しかし、本体が中に沈んでおる上においてはかなりの便宜がはかられると思ひます。ただ、それはそれといひまして、とにかく、同じ東海海域の一帶で大型船が一年に四隻沈んでおるといふ事實は見のがせないのでありますし、また、失つた人命もまことにお気の毒にたえないのでありますから、そこで運輸省としては、臨時措置といひまして、大型専用船海難特別調査委員会というものを設置いたしました。これは言ひなれば運輸大臣の一つの諮問あるいは臨時調査委員会のような性格のものであります。法的なものではありません。その特別委員会に対して、非常に具体的な船体構造も含めて、造船工学の上から見まして、船体構造の点あるいはその他のいろいろな点等を含めて、こういう問題を十分に調査してもらひたい。こういう調査依頼をすると同時に、一方運輸省といひましては、現在の「ぼりばあ丸」型を除いた大型船、これに対して直ちに総点検を命じて、三月一ぱいにはほとんど六〇%終わり、あと一、二カ月ぐらいのうちに全部の六十九隻の総点検、これは荷をおろしてそつちして調べる。それによつて、もしストレス等が起きている場合があれば、それに対しては仮借な

く船主に対して補強方を命ずる。こういう措置のもとに現在総点検を実施中であり、この二つによって、海難審判庁の結論が出る前にも予防措置を講じたい。かような方針で具体的に進めていってまいります。その調査会がどういふ点を進めるかは、船舶局のほうから内容については御説明申し上げたいと存じますので、御了承願いたいと思います。

○委員長(温水三郎君) 速記をとめて。

(速記中止)

○委員長(温水三郎君) 速記を起して。

○説明員(内村信行君) 「かりふおるにあ丸」遭難後の措置、調査、この点につきましては、いま大臣から御説明申し上げまして、なおそのいさいについて説明せよということでございますので御説明いたします。

先ほどのお話の中で、総点検をやると同時に、総合調査をするために、大型専用船舶海難特別調査委員会というものを設けてその調査に当たっておりますという話を大臣から申し上げました。それにつきまして、二月二十日に第一回の特別調査委員会を開催いたしまして、その中で船体、気象、海象それから運航との三つの部会を設けて、それぞれを専門的に調査をいたすというふうなことにいたしました。それから、次いで三月二日に第二回の特別調査委員会を開催いたしました。そこで大体どういったような項目を調査項目としましょうかということである。いろいろ議論が出たようでありまして、たとえて申し上げますと、海難当時の「かりふおるにあ丸」の運航状況がどうであったかと、あるいは「かりふおるにあ丸」の海難当時、付近を航行中の他の船舶がどういふ運航状態をしておったであろうかということ、あるいは先ほど申し上げましたように、冬季間、その当該海域におきまして運航状態はどうであったかというふうなことを調査する。あるいは役所のほうにいたしましては、海上保安庁でいま巡視船を出しまして、当該海域につ

いての海象を調査いたしておりますが、そういう事実柄をさらに三月一ばいまで継続してやることとしております。さらに、具体的に申し上げますと、海流観測、水温観測、波浪観測等を行なうわけであります。さらに、気象庁におきまして、当該海域における海象、気象等については、過去十年間の資料に基づき統計的調査解析を行なうこととしております。あとは、そのほか船体と波との相関関係、それがどういふことであるかと、この調査項目として取り上げて、なお、その詳細を今後どういふふうに詰めるかという実施要領につきましては、先ほど申し上げました三つの部会においてこれを取り上げていくことにいたしました。その結果、三月九日に船体構造の部会、それから三月十日に運航部会、それから三月十一日に気象、海象部会等が開催されました。そういうことについての検討をいましているという段階でございます。

○瀬谷英行君 船体構造、運航、海象それぞれの三部門部会を発足させて検討するということですが、それはどういふグループによってそれぞれ部会は構成をされているのですか、その点をお伺いしたい。

○説明員(内村信行君) その部会を申し上げます前に、本委員のほうから申し上げたほうがわかりやすいかと思いますが、構成メンバーとしては、学識経験者の方を中心にして、官民合同の一つの委員会というものをつくったわけであります。そういたしまして、さらにその下に専門委員をつくりまして、その専門委員と正員とが合同して各部会をつくるというようになっております。したがって、その専門委員の中で、船体のほうの部会といたしましては、寺沢先生、この方が部会長になられまして、そのほかの船体関係の方、それから、運航関係の方、こういふ方も加わりまして一つの構成をしております。それから、海象関係のほうには、浅井先生、これは東京商船大学の名誉教

授でございますが、この人が部会長になられまして、その中に運航経験者とか、あるいは船体の方もお入りになるということをやっております。船体といえども、船体の運動性能に関する大学の先生、こういう方々がお入りになっております。それから、気象あるいは海象部会、そこは吉武現気象庁長官、これが部会長になりまして、その中に気象、波浪、そういうことの研究専門家、こういう方が入っております。大体こういうふうなことであります。

○瀬谷英行君 たとえば海事協会の支部長が「ぼりあ丸」の構造上に弱さがあるんじゃないかという見解を述べているといふようなことがありましたが、この海事協会とあるいは船主協会とかという団体のほかに、乗り組み員の船長であるとか機関長であるとか、こういう乗り組み員なんかの見解というものは反映されるようになってくるのかどうか、その点はどうですか。

○説明員(内村信行君) いま御質問のありました乗り組み員でございますけれども、船の場合に最も責任を持って、技術関係から運航関係についても知識を持っておられる方は船長さんであろうというふうに考えております。したがって、この本委員では石割さんという方が船長経験者でございます。さらに、その専門委員の中には、これは現在パイロットをやっている方でございますが、石田さんという方と山口さんという方がおられます。この方々はいずれも鉦石専用船の船長一年以上、約一年ですかの経験の方でございます。そういう方々によって十分代表し得るというふうなことを考えています。

○瀬谷英行君 船長経験者などというのは、なるべく大ぜいの船長経験者の話というものを實際に総合したほうがいいんじゃないかという気がするわけですが、内部的な問題については、特にきょうは申し上げませんが、構造上の弱さというものを否定はできないんじゃないかという気がする、現実には沈んでいるんだから、そういう構造上の弱さというものを、技術的にはあれば問

違いないんだということで済まされてしまうと、それは問題がうやむやになってしまうというおそれがある。だから、そういう意味では、構造上の問題は相当に、つまり経済性ということよりも人命尊重という立場に立って考えていく必要があると思うし、そのための指導というものは政府あるいは運輸省等において強く指導していく必要があるんじゃないか、こういう気がするわけですか。よくたえば公害関係の問題になると、通産省や厚生省の立場が違ってしまうという話を聞くわけですが、業者の立場に立って、利用者といえますか、乗り組み員の立場を考えないといふようなことになると、この種の問題というものはあを絶たないと思つて、だから、そういう構造上の問題について、運輸省自体が指導的な立場をとっていく必要があるんじゃないかと思つて、その点は万全を期しておられるのかどうか、お伺いしたいと思います。

○政府委員(佐藤美津雄君) 運輸省としましては、いろいろな輸送機関がございまして、安全第一というところで従来やっております。もちろん船のほうもその趣旨で進んでおります。したがって、経済性を先にするというようなことは全然考えておりません。それから、こういう大型船は大体国際航海をいたしました。国際の常識になっております。それで、この船級というものは、実はロイド船級協会から始まった非常に古い制度でございますが、国際的にもそれぞれの会議をもちまして十分技術内容を検討してある基準をございまして、したがって、先ほど先生がおっしゃった海事協会の規則も国際的に認められた規則になっておるわけでございます。したがって、現在の段階では原因がはっきりしません、一応、欠陥的な問題ではないといふふうに考えております。しかし、先ほど申し上げた大型専用船の特別部会で、特に船体構造部会がつけられてきて、それでいろいろ問題を抽出して、プランクに検討していくという

ことにしております。

いま一番問題になっておりますのは、やはり船首部の局部強度でなからうか。ただ、強度も結局波との相関関係になりますので、どうしても波浪の状態も十分知りたいという先生方の意見もございませぬ。したがって、いまの段階では原因はわかりませんが、安全については十分に指導していくという立場には変わりありません。

○瀬谷英行君 国際的にも基準等については間違っていないということなんでしょうけれども、現実には船は沈んでるわけですね。これがたとえ戦争でもって潜水艦の雷撃によって沈んだとか、あるいは飛行機の爆撃によって沈んだとかいうことであれば話は別なんですけれども、この「ぼりばあ丸」にしても「かりふおるに丸」にしても、それから外国の船も沈んだようでありまして、これらの船は、そういう外的な要因というものは考えられないわけでしょう。たとえ、爆撃とか雷撃とかいったような要因あるいは流氷にぶつかったとか、こういうことが考えられないとすると、波浪によって船体の構造上のどこか欠陥をつかれて、そうして沈んだというふうにか考えられないわけですね。それは、推定する場合の沈没原因として構造上の弱点とか欠陥ということ考慮に入られていないのかどうか、この点はどうなんですか。

○政府委員(佐藤美津雄君) 国際的な基準でございまして、これはあらゆる従来の経験、すなわち海象、気象の条件を想定して実はつくられておるわけでございます。したがって、今回もあらためて気象部会をつくり、あるいは運輸部会もつくったというの、実はそういういろいろな面から総合的に考える必要がある、もちろん、船体のほうも、また、そういうものと関連しまして十分検討していこう、こういうような立場から船体部会では懸命に検討しよう、こういうことにしているわけでございます。

○瀬谷英行君 大臣の所信表明の最後の結びが、一九七〇年代は高度の安全性の確立だ、そういう

ふうに言っておるわけですね。ところが、実際には船は沈んでるわけですね。そうすると、従来の国際的な基準というものは間に合わないのではなからうかという疑問が当然生じているんじゃないか、こう思うわけですね。たとえ隔壁の敷にしても、この程度で間に合うという一つの基準によったかもしれないけれども、実際は間に合わなかったという事実があるわけですね。そうなりますと、それらの基準についても再検討する必要があるんじゃないか。高度の安全性という立場に立つならば、当然、沈没をしたということをおぼる角度から、船は沈んでしまったんだから、ほんとうのことはわからないかもしれないけれども、あらゆる角度からの推定をして、この沈没原因を確かめる必要がある。また、強度をより確実なものにするために、国際的な基準についても再検討する必要があるんじゃないか。それらの指導する立場に運輸省としてはあるのではないかと気がするわけですね。そういう点についてはどのようにお考えになつておられるのか、お伺いしたいと思います。

○政府委員(佐藤美津雄君) 運輸省は、そういう点に対して指導する立場にございませぬ。したがって、安全基準につきましては、先ほど申し上げましたように、徹底的に検討してみようということにございまして、実は技術基準というものは非常に簡単に、すぐ結果が出るということにございませぬので、あらゆる条件を想定して検討を進めるといふことで、あるいは時間がかかるかもしれないけれども、ほかに、いわゆる運輸部会、あるいは気象部会、そういうところから出てくるいろいろな結論と相関して検討を進める必要がある、こう考えております。

○瀬谷英行君 時間をかけている間にまたまた船が沈んだということではいかぬと思うのですよ。そういうことはあり得ることですからね。だから、海難審判庁でいろいろ審理が行なわれるというところもあるでしょうけれども、それらの手続をいたすに待つておるといふことだけでもいい

いと思うので、やはり運輸省としては技術的な調査というものを直接やってみる必要があるんじゃないかという気がするので。

ところが、きょうの新聞によりますと、三菱重工は三菱重工で、海事協会は海事協会でそれぞれが調査をやっていることなんでしょう。これは会社がやるのが悪いということではありませぬけれども、運輸省としては、これはごく厳正な立場でもって調査を行なうという必要があるんじゃないかという気がするし、そのために特別調査委員会というものを設置したのかもしれないけれども、技術的な問題はやはり限定をして、技術的な問題に絞って自分で調査をやってみてもいいんじゃないかという気がするので。こういう委員会というものは、いろいろな人が集まって議論するということになるから、どうしてもひまがかかるとんじやないかという気がするわけですが、しかし、事は人命に関する問題で、大きな日本の経済上の問題にかかわるということであれば、もっとストレートに技術的な調査をしていんじゃないかという気がするのでありますけれども、その点はどうなんですか。

○政府委員(佐藤美津雄君) 大型船特別対策部会につきましては役所の委員会でございますが、先ほど先生のおっしゃったように、三菱の事故調査委員会もできましたし、それからもちろん、NKでも独自にやっております。そういうやっております成績というか、結果を持ち込んでいたで、相当広くやる機関でございまして、先生のおっしゃっている趣旨に合っていると、こう考えます。

○瀬谷英行君 会社がやるのを悪いとは言いませんが、では運輸省自体がそういう調査なり実験なり、そういうものを行なう能力はないのかどうか、そういうスタンプは備えていないのかどうか、そういう点はどうなんですか。

す。それから、私のほうは、御存じのように、船舶検査をやっておりますので、そういう点から、これをやる機能もございませぬ。しかし、広い立場から中立の委員の御任命をいただいで調査をするということになりましたので、そこを中心を置きましてやっております、かように考えておるわけでございます。

それから実船の試験がどうかというお話がございましたが、実はこの前の「ぼりばあ丸」事件のあとで、やはり造船技術審議会から建議がございまして、その中に実船試験もやるべしというのがありました。そして、九月の建議でございまして、八月ごろから実は国際航海については船二はいにつきましてすでに実施しております。そういうことで、この実施機関は、われわれの船舶研究所及び民間団体の造船研究協会、そういうところから専門家を寄せましていま調査をしているということにございまして、実際問題としては総力をあけてやっていると段階でございませぬ。

○瀬谷英行君 構造上の問題についてはこのくらいにいたしまして、救難体制の問題についてお伺いしたいのですが、海上保安庁で、いま巡視船なり巡視艇の隻数なり総トン数の表をもらいました。港則法の適用港全部に対して、海上保安庁の巡視船あるいは巡視艇というものが全部間に合うような体制になつておられるのかどうか。今回、港則法の一部を改正する法律案の内容としては、新たに鹿島、内浦、合津、喜入、こういう港が適用を受けるようにしようということが趣旨のようでありませぬけれども、適用港が多くなるという以上は、この適用港に対して相当責任を持つ必要もあるんじゃないかという気がいたします。その適用港全部に対して、海上保安庁として目が行き届くようになっておられるのかどうか、また、その配置が行き届くようになっておられるのかどうか、こういう点についても保安庁長官のほうからお伺いしたいと思ひます。

○政府委員(河毛一郎君) 港則法が適用されます港は、私どもの体制の関連でございませぬが、この

たびの法律改正によりましてお願いいたしてあり
ます四港につきまして、まず申し上げます。
鹿島港につきましては、四十五年度の予算案に
おきまして、ここに海上保安署と申します出先機
関を一つ設ける、こういうことでございます。

それから、喜入港につきましては分室を設ける
という事でございまして、いずれも巡視艇一隻
ずつを配属する予定でございます。また、陸上関
係にも必要な人間を配置する、こういうことで
ございます。

それから、内浦及び合津港でございますが、こ
れにつきましては、ほかにもこのような例が非常
に多いわけでございますが、直接この港に部署を
置くという事をいたしませんで、内浦につきま
しては救済の海上保安部というのが隣接海域にこ
ざいます。それからまた、合津につきましては三
角海上保安部というのが隣接海域にございま
す。部署をいたしましては、ここにこの二港を管
轄させ、またそれぞれに所屬してある巡視船艇で
港則法適用の仕事をやつてまいりたい、このよう
に考えておる次第でございます。

○瀬谷英行君 船舶の構造上の問題にも関連する
のですけれども、大型船—タンカーにしてもあ
るいは鉱石船にしてもそうですけれども、ブリッ
ジが船の後方にあつて前方には死角がでるという
のをちよつと読みましたのですけれども、この
いう構造上の問題があると、港にこれから大型タ
ンカーをはじめたぐさんの大型船が出入りする
場合に、死角を持つた大型船が小さな港にたくさ
ん出入りをするということが今後の問題として考
えられる。そうすると、衝突ということも考えな
ければならないし、タンカーの場合には、へたする
と火災ということも考えなければならぬ。その
いう場合に、巡視艇がたつた一隻ぐらゐあつたの
では、これはなかなか行き届かないという気もす
るわけですけれども、消防能力を備えた船だとか
か、あるいは救済のための相当の足を備えた船だ
とかいうものも特に港則法の適用港には必要と
なつてくるのじゃないかという気がいたします。

で、それらの配備計画等についてどのように考
へておられるのか、その点をお伺いしたいと思いま
す。

○政府委員(河毛一郎君) 港内における船舶の大
型化に伴います交通安全上あるいは災害上の問題
に対して現在どのように対処いたしてあるかとい
うことでございまして、まず、船の大型化あるい
は数が非常に多くなるというような点につきま
しては、当然、港内における一方交通あるいはまた
時間的な通行制限という必要なことが艇その他の
配備とは別の問題として必要でございます。この
点につきましては、特に港則法の適用港の中
も、たとへば、この辺で申せば、京浜港なりその
他の港のような、いわゆる特定港と申してありま
す港は全国で六十五ぐらいございまして、このう
ち、そういった交通整理が非常に必要な港につ
きましては、信号所というものを置いてあります。
この信号所によりまして、旗旗信号あるいは灯火
信号によりまして船の出入りをきまますと同時に
に、その前提措置をいたしまして、あらかじめ大
型船に対して入港制限その他をやるというルー
ルをきめてあります。

それから具体的な現場における指導につきま
しては、大体、海上保安庁は、現在、いわゆる港内
用の十五メートルあるいは二十メートルと申し
ておりますが、このような船を約二百隻持つてお
りまして、それぞれ重点的に港に配置いたしまし
て、必要な巡視警戒を行なう、このようにいたし
ております。

それから港内における油火災その他の問題は、
まあ私どもとしても現在最も今後考えなければい
かぬ大きな問題でございまして、これはたたいま
までのところ、二百トン型の大型の化学消防船
これを四十三年度から三年間、四十五年度まで
三隻つくつていくという事で、そのうち一隻は
すでに東京湾に配属されております。それから二
隻目は今月引き渡しを受けまして、これは伊勢湾
四日市に配属いたします。それから、来年度の予

算案に盛り込まれておりますものは、和歌山下津
に配属いたしました。それぞれが国で一番大き
な精製基地を持ち、また一番海上交通の激しいと
ころに配属いたしまして、これは非常に大きな消
防能力を持つております。今後の活躍を期待して
おるわけでございまして。

(委員長退席、理事岡本悟君着席)
なお、そのほか、私どもが最近つくつてあります
十五メートル型、これは本年度におきましては十
五隻、それから来年度は十四隻建造いたします
が、このうち油関係の港に配属されるものは全部
化学消防能力を持たしております。このような体
制で今後さらに油火災に処してまいりたい、この
ように考えておる次第でございます。

○瀬谷英行君 救済体制の問題ですけれども、た
とへば、大型船なんかの場合は、現在の海上保安
庁の保有能力ではなかなかどうにもならぬのじゃ
ないだろうかという気がいたしますけれども、飛
行機、ヘリコプターですね、こういう面では現状
はまあごくわずかしかならぬようでありまして、飛
行機やヘリコプターといったようなものを
もつと整備、充実する必要があるんじゃないかとい
う気がいたします。

それから船足の問題でありますけれども、これ
は技術的なことですからちよつと役に立つかどうか
かわかりませんが、水中翼船とかあるいは
ホーバークラフトとか、こういうかなり足の速い
ものが最近出現をしたようですけれども、この
いうものを海上保安庁
(理事岡本悟君退席、委員長着席)

の中に取り入れるということとは技術的に意味があ
ることなのかどうか。これはしろうとで私わ
かりません。参考までにお伺いしたいと思いま
す。

○政府委員(河毛一郎君) まず、船の関係につき
ましてお答え申し上げます。海上保安庁は、現
在、遠距離海難に対処できる——ここで言つてお
りますのは、大体百五十海里以上の海難でござい
ますが、船をいたしましては、三百五十トン以上

の船を大体四十八隻持つておりまして、これは遠
距離海難に対処できる船でございまして、たたい
ま御指摘の速力の点でございまして、これは、ここ
数年間の間に建造されました。たとへば、二千ト
ン型で申し上げますと、常用で二十ノット。それ
から九百トン型、千トン型で約十七ノット。三百
五十トン型も最近のものはその程度のスピードを
持つております。それから、その資料にもござい
ますように、たとへば、四百五十トンなり二百七
十トンあるいは七百トンという型は、私どもの初
期の建造船でございまして、これはスピードが大
体常用で約十一ノット程度でございまして、これ
は非常におそいということ、今後急速に大型化
し、かつまた最近の船のように高速化していくと
いうことが必要でございますが、まあ大体私ども
の船が一番大切なことは、常にそのようなスピー
ドを保持できるということでございます。した
がつて、そういう点からいいますと、最近つく
りました二十ノットあるいは十七ノット以上に、ま
あ船体の大きさの関係もございまして、急激にこ
れを技術的にもインブルーブするということ、
ちよつと困難ではなからうかと思つてます。

そこで、先生のお話のございましたように、
ホーバークラフトあるいはハイドロフォイルクラ
フト、水中翼船というふうなものはどうかという
ことでございまして、水中翼船につきましては、
確かに非常に速いスピードを持つておりますが、
結論を先に申し上げますと、私どもの海難救助用
あるいは巡視、警戒用の船としては、非常に不向
きではないかということでございます。というの
はフォイルを持つておりまして、これが実際に救
難作業なり警備作業をするときに非常にじゃまに
なる。それからまた、係留方法についても非常に
むずかしい問題があるという事で、まず水中翼
船を私どものいわゆる救済を主体とした業務に使
用するという事は、いまのところ考えておりま
せん。それから、ホーバークラフトにつきま
しては、これはごく最近の開発でございまして、わが
国においても一、二使用されているようござい

