



次に、漁ろう中の漁船と一般船舶との航行に対する考え方がございますが、これに対しては、航行法を明記すべきであると思ひます。

戦後昭和二十八年から行なわれております特水令四条の規定はどうかでございませうか。漁ろう中の船舶の航行については、航路内において完全に船舶航行の安全を期するため、漁ろう中の船舶その他レジャー、一本釣り等の行為は禁止されるべきであると思ひます。もしこれができない場合には、特水令のごとく、航行中の一般船舶の航路を避けるべきであると思ひます。

昭和四十三年以来、本法案作成にあたりまして問題となつておりますところの漁民の生活権、漁業権に関する問題は、高い見地から、あたたかい気持ちで政治的解決をはかり、漁民が満足するような方法を講ずべきでないかと思ひます。この問題と交通法をからませて、国際水路における一般船舶と漁ろう中の船舶の平等を失うような航行法を制定してはならないと思ひます。すなわち、第二十四条の、緊急用務を行なう船舶と漁ろう中に従事している船舶とをほとんど同等な取り扱いをなし、漁ろう中の船舶は、一般船舶に禁止している航行法に対し、何をしてもよく、しかも罰せられないということとは、きわめて不公平であると思ひます。これは、道交法で見ますならば、高速道路において駐車車を許可するにひとしく、漁船自身にとつても危険なものはなく、一般船舶から見ればこれほど危険なものはない、交通の安全は期せられないものと思はれるのであります。第十条に、懲役刑を科してびよう泊を禁止する規定がございしますが、このびよう泊する行為と、漁ろう中の船舶とどれほど違うものでありますらうか。

要するに、航行法は国際的なものでございまして、日本に來る外国船舶も含めて、わかりやすく守りやすいものでなくてはならないと思ひます。航行法の罰則は削除して、漁ろう中の船舶に対する取り扱いについても、衝突予防法第二十六條二項の精神を順奉することを強調いたすものでございませう。

でございます。真に交通の安全を期する法の制定を強く望むものであります。

以上であります。

○今委員長 どうも御苦勞さまでした。

次に、池尻参考人にお願ひいたします。

○池尻参考人 私は全漁連の池尻でございます。政府提案になる海上交通安全法に対して意見を述べさせていただきますと思ひます。

御承知のとおり、全漁連は、過去五十年にわたり、関係漁民とともにこの法案に反対をしてまいりました。今回国会に法案が提案されるまでにはいろいろと紆余曲折をたどつたのでございまして、現段階におきまして、これに對しまして、残念ながら、積極的に賛成は申すことができないという心境でございます。

その理由は、法案の適用対象海域は、いずれも沿岸漁場として価値の高い内湾であり、その航路筋の狭水道は古來からの優良な漁場であつて、昭和四十五年度の漁獲高統計を見ましても約八十万トン、金額にして一千三百二十億圓に達してあります。

しかも、この漁場は、御案内のとおり、近年わが国経済の高度成長政策による工業立地、都市化のため、直接にその犠牲をしいられつつあり、埋め立てをはじめ、想像を絶する都市排水、し尿、産業並びに生活廃棄物の投棄、果ては油による汚濁、赤潮等のあらゆる公害により、次第次第に漁場としての価値を減じつつあり、漁業者はこの悪条件の中に必死に生産に励んでおる現状でございます。

このような公害に対する漁民の強い不安感に追い打ちをかけるように、今度は、年々ふくそうの激しさを加えてくる船舶航行の安全を目的として、さらに直接間接に漁業の操業に規制を加えんとする海上交通安全法案の準備が進められてきたが、漁民は、以上のような背景のもとに、將來をさらに希望のない状態に追い込む性格を持つた法案として、絶対反対を叫んできたのが、過去五年の経緯でございます。

私は、法案に——と申し上げるよりは、狭水道等における海上交通安全制度全般について、全漁連としての基本態度を申してみたいと思ひます。

過去五十年間、上述のように関係漁民とともに反対の立場をとつてまいりましたが、私どもとて、狭い水道における逐年ふくそうの度合いを増してまいります船舶航行の安全を確保する政策の趣旨そのものに、何が何でも反対であると考えているのではありません。ましてや、昨今におきましますように、全日空機と自衛隊機の衝突事故あるいは近鉄事故の惨事、さらには昨年末の新潟におけるタンカー、ジュリアナ号座礁事故の例のように、まさに海に陸に空に相次いで大きな事故が想定される今日、万が一内湾において巨大タンカーの事故が発生したといたしますれば、このような場合、想像に絶する被害をストレートにこうむるのもまたわれわれ漁業者であることも事実でございます。さらにまた、逐年増大し激化していく船舶航行のふくそうを黙って放任しても、航行の頻度と船舶交通量の増大によつて実質的に漁場の狭められ、操業の不自由を忍ばなければならぬのもまた漁業者であるという実態であつてみますれば、私としては、ただ法案に反対さえすればよいという考え方はなくて、何とか漁業操業へのしわ寄せを最小限度に食い止め、漁業の維持と航行安全との調和がはかられるような線で漁民の納得が得られるような制度の実現を主張して努力を払つてまいりましたが、不幸にして、現時点では遺憾ながら、このたびの法案だけでは全国漁民の了解を取りつけるに至っていないのが実情でございます。

私は、基本的に、海上交通安全対策は、国民の一人として、また国家的見地に立つてみましても、緊急を要することであり、かつ、その公共性も著しく高いものであるとの認識に変わりはございません。これは漁民の立場に立つても否定できないことでございませう。それだけに、この制度の確立にあたっては、必要最小限度、政府としては次の三つの点についての政策と展望を同時に明確に

用意しなければならぬと考えております。

第一点は、狭水道におけるふくそうする船舶の航行安全のためのルール、秩序づけを行なういわゆる交通整理を内容とする法制、つまり、警察法規としての今回の海上交通安全法案の制定が一つでございます。

第二点は、同時に、これだけ狭い限られた内湾水道については、単にゴーストシップ、通航ルールの交通整理だけの法制だけではおのずから限界があることは、自明の理でございまして、今後いかにしてその交通量の全体を抑制し、緩和することのできるかの視点に立つて、少なくとも今後内湾を航行する巨大船舶の規模の上限の制限はもちろんのこと、全体としての交通量を適正な限度に押えていく長期計画の方向と展望を持つて国民に示さなければならぬと考えます。内湾沿岸にやたらに保税タンクを増設し、単に、そこに企業があらるからだの論理で加速度的に交通量がふえていく状態を野放しにしておいて漁民に了解を求め、割り切れない感情が残るのは当然のことと考えられるからでございます。

第三の点は、このような国家的要請の制度の確立に際しては、よつて余儀なくされる漁業の受け直接間接の損失に対しては、政府がいかに対処するかという点であります。これはまさに法律の片々たる論議ではなくて、まさに政治の核心をなす問題であるからであります。

以上の三点は、この制度を実現するにあたって欠けてはならない支柱であります。今回の法案は、この三点の中で、前述の第一点の、交通整理に関する法制の措置だけが先行したものでございまして、いまもって漁民の強い不信を払拭できない根本の原因であると考えております。

したがって、この提出されている法案だけの内容から申し上げれば、過去五十年の運動の結果、海上保安庁御当局も相当にわれわれの要望をいれられており、また、法案だけではいかないこれらの法律全体の運用にあたりまして、水産庁、海上保安庁両者間の覚書等をあらかじめ準備

されまして、こまかい配慮も講ぜられており、この法案の内容そのものは、私どもも参画していろいろと内容にタッチした経緯から見まして、大綱的には賛成できるものでありますが、遺憾ながら、政府の全体の姿勢の消極さのために漁民の納得を得られていない現状でございます。この点は、法案提案まで、与党である自民党の水産部会におきましては白熱の論議が戦わされたこと承っております。最終的には、水産部会は次のような、私がいま申し上げましたいろいろなことを示唆した決議を採択いたしました、その条件のもとに法律の提案に踏み切ったと聞いております。いまここで読み上げます。

#### 海上交通安全法案の提出について

政府は、今国会に海上交通安全法案を提出することとしているが、東京湾、瀬戸内海、伊勢湾等における船舶の航行の現状は、すでに輻輳の極に達し、また、大型船舶は吃水等の関係上極めて危険な状態にある。さらに、船舶等からの油濁・汚水による漁業被害が頻発している。よって、政府は、可及的速やかに左記施策を実施すべきである。

#### 記

- 一、外海の適地に中継基地を設け巨大な船舶の内海航行を制限すること。
- 二、パイプライン網の整備を急ぎ船舶航行の輻輳を緩和すること。
- 特に、原油の輸送を「石油パイプライン事業法案」の対象にすることを明確にすること。

三、内海、内湾の周辺区域における工場の新設および増設については、極力これを避けること。

四、油等による漁業被害、特に加害者不明の被害およびあて逃げ等による被害に対する損害補償等について、早急に立法措置を含む万全の具体的な救済措置を講ずること。

こういうふうな、具体的にいま私が申し上げた点の敷点を指摘しておるわけでございます。

私は、この漁民対策につきましては、これまでの過程で、たとえば五年前の第一次海上保安庁の原案には、漁業との関係が制度的に取り上げられておりませんでした。つまり、漁業の制限、禁止と、これによる補償の措置でございます。私どもの漁業者サイドから見ても、漁業を禁止、制限してくれと迫るのは、まことに目標のはずれた議論かと思えますけれども、その点の論議は一応たな上げにいたしました。政府の第一次原案には、この法制は絶対に漁業との問題を避けて通ることができない、この一点だけは最初の原案に私は示唆されたものと思えます。たとえ法律の議論で、航路筋を避航義務であるとかあるいは交通のルールとか、つまり、警察法の概念は社会的受忍の限度であるというふうな法律論では絶対に済ますことができない。いざ五年、十年すれば、現在の航路筋は、単なる交通のルールを押し付けてきまして、そこは船舶航行がふくそういたしまして、漁場としての価値は全然なくなるというところは、いまからもう見通しておかなければならないと思えます。そういう展望に立てば、この法案が絶対に漁民対策の一点を避けて通ることは許されないと、いまもって考えるからでございます。

したがって、法案以外の重要なポイントにつきましては、いま現に行なわれております貴委員会での十分の御審議を願ひ、海上交通安全と内湾漁業の健全なる発展との調和の方策の確立について明確にしていきたいと思ふ次第でございます。

言いたいことはたくさんございますが、時間の制限を受けておりますので、これをもって終わりますけれども、さらに、現段階におきまして本委員会が審議を願っておりますいわゆる漁民に対する協力費等の問題につきましては、後刻先生方から御質問があると思ひまして、そのときに譲りたいと思ひます。

以上をもつて私の意見の開陳にかえさせていただきます。○今委員長 次に、村上参考人をお願いいたします。

○村上参考人 私は全日本海員組合の組合長をしておる村上であります。

海上に働いておる十六万の船員は、交通よくその現状の中で、事故の防止と生命の安全のためにこの海上交通安全法の制定を長い間熱望してまいりました。船が非常にふえまして、その速力も増しておる。さらにまた、カーフェリーに代表されるように、航路筋も縦横に交差をしております。非常に危険な状態が起っております。したがって、海の上におきましてもこのような交通規制の必要は、何人も否定できないと思えます。しかしながら、運輸大臣が諮問をいたしました。海上安全審議会が海上交通法の制定の必要性を答申いたしましたのは、昭和四十二年十月でありました。せっかくの答申があつたにもかかわらず、この法案は閣議の決定が得られず今日まで放置されてまいりました。そのために海上交通の秩序は日々失われ、多くの海難事故が起りまして、命を失つた船員も少なくないのであります。

このように、必要な法律制定がなされしままに放置をされてまいりましたのは、漁業関係者の反対が強くつたからであるというふうにいわれておりますけれども、漁業関係者にとりましても海上交通の安全は必要なことでありまして、要は、沿岸漁業との共存的分離をどうするかということになると思えます。貿易立国の日本におきまして、航路筋の安全確保という問題は当然のことでありまして、それがないというのは、政治の不在であるというふうな言わざるを得ないのであります。

したがって、私はこの海上交通安全法の制定につきましては全面的に賛成するものであります。同時に、この法案の施行にあたりまして、次の諸点について配慮をされるように要請をしたいと考えます。

まず第一には、現場の船員に罰則を強化するといふふうな形ではなくて、行政指導に主力を置いた法律の運営をはかつてもらいたいということでありました。

海難事故がありまして、ややとすると乗組員の責任にいたしました。過密な運航スケジュールや、交通規則の不備や、船体構造の欠陥や航路標識の欠陥を放置いたしました。船員の責任ばかりを追及しておるのが現状であります。海上交通安全法が船員取り締まり法に転化したのでは、何のための安全のための法律制定か、わからなくなるのであります。

そこで、次に申し上げたいことは、やはり海上の安全をはかるためには、航路の整備や航路標識の充実など、環境改善に力を入れることが必要である、そういうことを強調しておきたいと思ひます。

さらに第三には、交通ルールの新設にあたりましては、できるだけ現地の意見を吸い上げて、これまでの慣行を尊重するという形で考えてもらいたいということを要請しておきたいと思ひます。船員の意見を十分取り入れずに机上でいろいろなことを計画されましても、かえって安全を阻害するのではないかと。港をつくる場合におきましても、ややとすると、これを利用する船員の意見というものが反映されず港がつくられておる。そのために海難事故も起つておるというふうな現状であります。同様に、交通ルールの問題にしても、やはり実際に船を動かす船員の意見というものを十分に取り上げてもらいたいというふうな考えます。

第四に、沿岸漁民の問題に対しましては、国をはじめとして関係者が十分に引き届いた配慮をすることが必要であると考えます。巨大船といふものは行動の自由がきかないのでありますけれども、しかしながら、現在のように、そのけお馬が通る式のやり方では、やはり問題があると思ひます。私は根本的には、衝突の危険や油の流出による海面の汚染を考えた場合に、閉鎖された狭い海域へ巨大船を入れること自体を制限すべきであると考えます。日本の船員の技術は非常に優秀でありまして、何とか現在の悪環境の中で事故を起こすまいとして奮闘努力をしております。

すけれども、その努力にも限度があるのであります。また、日本の港に來るのは日本船ばかりではないのであります。そういうことを考えますならば、交通安全法と同時に沿海工業地帯の立地条件というものを考えていく必要があると思います。それは高度の政治問題であるかもしれせんけれども、日本のあらゆる沿岸に港をつくりまして、大小かまわず船を入れ、汽船も漁船もフェリーもかつて気ままに走っておるといふような状態というものは、まことに異常なものであります。こういう点はやはり是正すると同時に、港のつくり方というものについてもさかのぼって根本的に考え直す必要があるのではないかとこのように考えます。私は海上交通安全法に全面的に賛成をいたしますけれども、この法案だけでは決して海上安全の確保という問題は解決しないということを強調したのであります。

ともかく、私はこの法案が一刻も早く制定されるように熱望をいたしますので、これ以上多くの注文づけはいたしません。

○今澄委員長 次に、吉田参考人をお願いいたします。

○吉田参考人 日本船主協会を代表いたしまして意見を申し上げます。

現在、日本船主協会に加盟いたしております会社数は約二百六十社でございます。その船舶の隻数は千八百二十隻であります。また、この法律によりまして特別の扱いを受けることになりました巨大船を保有しております会社は四十二社、その隻数は二百七十二隻であります。私がこれから申し上げる見解は、このような立場に立ったものであることをあらかじめ御了承願いたいと思っております。すなわち、私どもの協会の所属会員の中には、三十七万トンの巨大船を持つ会社もございますし、小は数百トンの小型船を運航している会社もあるわけでございます。

もう私から申し上げるまでもないことでございますが、わが国周辺の海域、特に主要港湾付近及びこれに通ずる狭水道におきます海上交通の様相は

ますます悪化いたしております。その要因の第一は、もちろん通航船舶の隻数の増加であります。一方におきまして、わが国産業経済の要請に伴いまして、近年船舶の大型化あるいは高速化、専用船化などが急速に進められた結果、従来の船舶に比へまして操船性能あるいは運航形態が著しく異なる船舶が多数出現していることも、その大きな原因となっております。また、その船舶に積み出す積荷につきましても、原油、各種の石油製品、化学製品などの危険物の輸送量が大幅に増大しております。

以上のような点を総合いたしまして、沿岸、狭水道におきます海上交通は年々複雑、困難なものとなりまして、主要港湾の周辺におきましては、潜在的に重大海難の発生が常時心配されるような現状でございます。

このような状態は、現行の海上衝突予防法、特定水域航行令あるいは港則法等ではもはや十分に律し切れないのであります。われわれとしては、十年以上前から、このような現状に堪がみまして適切な法規制をしていただくように当局に要望してまいった経緯もござります。

したがって、船主協会といたしましては、最初に述べましたような巨大船舶関係船主、それに対するその他の小型船を運航する船主、この双方で当初見解の相違があつたのでございますが、究極におきまして、この法律の制定によりまして海上安全のための施策が大きく前進するものであることを期待いたしまして、この法案が一日も早く実現するようお願いする次第でございます。

しかしながら、この法案の内容そのものにはかなりの問題点がござりますので、この席をおかりいたしまして、この法律の円滑な実施と今後におきます交通規制のあり方などをお考えいただく上においての御参考までにと思ひまして、二、三の点についてわれわれの意見を申し上げます。

まず、この法律の骨子となるところは、主要な狭水道に航路を設定し、たとえば航路内におきま

す右側通航などの特別な交通方法その他の規制を行ないまして、船舶の流れを整理して事故防止をはからうとするものであります。このやり方は、交通のふくそうする水域におきまして安全対策として、すでに世界的に多くの実績を持ち、かつその効果が認められておりますところのいわゆるIMCOの通航分離方式の考え方を踏襲するものでございまして、この点われわれとしても異議のないところであります。

申すまでもなく、この法案におきます最大の焦点は、航路における漁ろう船とその他の一般船舶との航法関係であります。法案によりまして、いわゆる巨大船については一応漁ろう船の避航義務が規定をされておりますが、その他の一般船舶と漁ろう船との航法関係は、従来どおり、一つの船対一つの船という航法を規定いたしております。現在の海上衝突予防法にゆだねられたままになっておりまして、結果的に現状の改善があまり期待できないのであります。

のみならず、この法律の施行に伴い特定水域航行令が廃止されますと、瀬戸内海の最も交通のふくそうする水域で漁ろう船に課せられていた一般船に対する避航義務が今度はなくなるわけでございまして、従来は特定水域航行令の水域として規制を受けておりながら、今回の法案の十一航路からははずされた水域、たとえば釣島水道などはもとよりのこと、この法案の十一航路におきましては、航行する際に混乱が起きるのではないかと懸念されるのであります。

海上衝突予防法第二十六条は、その前段におきまして、操縦の不自由な漁ろう船を一般船舶が避けなければならぬと規定しておりますが、一方、同条の後段のただし書きにおきまして、「この規定は、漁ろうに從事している船舶が航路筋において一般船舶の航行を妨げることができるとするものではない」としております。しかしながら、現実には、この条項の後段の適用対象となるような狭水道、すなわち、この法案にあげられております十一航路などのような狭水道におきま

ては、多数の漁ろう船が密集いたしております。航行船にとって航路筋の閉塞に近いような状態がしばしば出現するのであります。このような状況下におきましては、通航船舶の航法関係はきわめて複雑、困難なものとなり、一船対一船の航法ではその操船に著しく困難し、船舶交通の安全は期しがたいのであります。

去る昭和四十二年の運輸大臣に対しまして海上安全審議会の答申の中においてもこの点に特に触れまして、「狭水道等については、漁ろう中の船舶に避航義務を課するとともに、必要やむを得ない場合には一定の漁ろうを制限し、又は禁止することができるとする。」とされたのであります。今回の法律案の内容はこの答申の線を大幅に後退していることは、諸般の事情からやむを得ないものと思ひますが、問題を将来に残しているものと言わざるを得ないのであります。

すなわち、わが国産業経済をささえる一般船舶の航行の安全と沿岸漁民の生活をささえます漁業との調整をいかにするかが、この問題解決のキーポイントでありまして、今後国家的見地に立つた抜本的解決策を特に期待するものであります。

さきにも申し上げたように、われわれは、たしなましては、第一段階としてこの法律の制定を希望するものであります。今後より高い次元から海上交通のあるべき姿を十分に検討し、適切な施策がなされることがぜひとも必要であると考えるのであります。

その他、具体的規定に關しましてかなりの問題点はございまして、本法施行に際しましての政令、省令の段階におきまして十分にわれわれの意見を申し述べさせていただきますと考えております。

ただ、この法律は、その内容から見まして、操船者のマニュアルといったような性格も持つておりますので、漁ろう船その他の各種国内船はもとよりのこと、外国船も含めまして大小の全船舶に十分に周知され、かつ理解されるよう御努力願

たいのであります。この点、本法案の条文の表現や用語におきまして難解な個所が相当多いように思われますので、法律の趣旨の周知徹底と、今後におきます関係官署による適切な指導を切にお願い申し上げます。

最後に、この法律の施行にあたっては、航路標識の改善、水路の拡幅、しゅんせつ等、船舶運航の環境の整備と現場におきます適切な指導取り締まりの実施が不可欠の条件でございますので、この点、特に御配慮をお願いしたいと考えます。

重ねて申し上げますが、船主協会といたしましては、本法案の一日も早く制定されることを切に念願するものでございます。

以上をもちまして私の意見を終わらせていただきます。ありがとうございます。

○今逡委員長 次に、森参考人をお願いいたします。

○森参考人 私は、日本海難防止協会の理事長をいたしておるものでございます。

日本海難防止協会というのは、お手元に資料をお配りしておきましたので、ごらんいただきたいと思っております。海難防止の目的のために、海運、水産、造船、港湾、気象、海員組合、保険その他海難防止に深い関係を持つておる団体を会員といたしまして、昭和三十三年に設立されたものでございます。それ以来、海難防止に関する周知宣伝であるとか、調査研究、訪船相談等、いろいろの活動をいたしてまいつたのでございますが、最近では海洋汚染防止に関する事業をもあわせて行なっております。そういうわけでございまして、当協会では、海難防止の調査研究という項目の中で、海難防止の法規の研究も、いままではしばしば委員会等を設けてやってまいつたような次第でございます。

それで、今回の法案を御提出相になりましたことについて申し上げたいことは、まず、わが国の海上交通の現状にかんがみましますときに、海上交通安全法の制定は最も急を要するものであると確

信いたします。そして、今日やつこの法案が提出されたというのは、むしろおそきに失するものではないかという感じさえ持つておるものでございます。

その理由について申し上げますと、まず第一に、近年におけるわが国の海上の輸送状況が非常に活発になり、重要な港湾とか、これに通じるこの狭水道なんかの交通量が非常に増えまうとともに、技術革新に伴うところの船舶の大型化、高速化、特殊化というような現象が起こり、これに伴って操船の性能とか、あるいは運航の形態なんかいろいろ多様化してまいつたことは、先ほどからも論じられたところでございますが、こういう状態は放置できないところに來ておるということでございます。こういうような状態があるからこそ、たとえば浦賀水道でございますとか、あるいは瀬戸内海なんかにおきましてたびたび危険な衝突その他の事故が起こつておりました。あわや一大惨事に至るといふようなおそれを感じることも常でございます。昨年新潟で起こりましたジュリアナ号の事故なんか、ああいうのがこういう海上交通の過密地帯で起こりましたら、どういふような被害が起こつたであらうかと、考えるだけでもおそろしいような気持ちをするわけでございます。

こういうような海上の状態に對しまして、その安全をはかるためにはどうしたらいいかということになりますと、非常にいろいろな問題が考えられると思ひます。まず、港湾とか狭水道の航路のしゅんせつの問題であるとか、港湾施設の整備の問題であるとか、航路標識の整備あるいは情報体制の確立といった、いわば交通環境の整備というやうな問題が一番必要であることはちろんでございします。しかし、それだけではこの交通の安全を期することは不十分でございます。あわせて海上交通法規の整備ということが必要になつてくると思ひます。先ほどからもお話に出ておりましたが、海上の安全をはかるための法規といたしましては、海上衝突予防法とか、特定水

域航行令であるとか、あるいは港則法というやうなものがあるものでございます。あるものは国際的な関係を持つておるものでございますが、いずれもこれは一船対一船というやうな状況を前提に置いて考えられたものでございまして、現在のやうに船がずつと続きまして、いわば流れとしての海上交通を考えなければならぬというやうな事態に對しましては、十分ではないのでございします。また、港則法のように港域あるいはその周辺だけに効果が及ぶものでは、とうてい現在の状態に對処できない状態に至つておるものでございします。

こういうやうな状態でございますので、法律によらないで海上交通を規制する方法は何かないかということも、いままではたびたび試みられております。たとえば、民間の申し合せによりまして、通航船舶の航路を左と右に分けるといふやうなことも考えられましたし、あるいはまた、行政的に、推薦航路を横切るといふやうなことをしないやうにといふやうな指導が行なわれたこともございします。しかし、これらのやり方は、いずれも法的な拘束力がございせんので、強制するわけにもいきませんし、それからまた、航行船舶は非常に数にのぼつておりますので、これを一隻ずつに對して周知徹底するといふことも非常に困難でございます。まして、實際その効果が制限されておるといふやうなのが現状でございます。

こういうやうな状態でございますので、特に重要港湾に通ずる狭水道における海上交通の規制といたふやうなことを行ないまして、交通の安全を確保するために新たに特別な立法を行なうことがどうしても必要でございます。そして、これは早急にやらなければならぬ問題であるといふことを考えておるわけでございします。そういう立場から、私もといたしましては、従来、関係官庁をはじめ関係の方面にいろいろ意見具申もいたしましたし、また、法令の整備につきましてもいろいろ御諮問に應じて技術的なお答えもしておるというのが、いままでの實際でございます。

次に、現在でき上つております海上交通安全法案の内容に關しまして意見を申し上げます。

昭和四十二年に、海上安全審議会から運輸大臣に對して、「海上交通規制に関する法制の整備について」の答申が行なわれております。この答申に基づきまして、私の承知しておるところでは、二回、海上交通安全法案が立案せられておるのでございますが、二回とも海運関係と漁業関係との調整が難航して、法案として上程されるということまでいかなかつたやうに聞いております。

實際、海面を利用するところの各種の活動といふものは非常に複雑でございます。そのうちの海運関係だけをとりましても、大型船と小型船の関係であるとか、旅客船と貨物船の関係であるとか、いろいろなものがございます。利害は必ずしも一致いたさない場合があるものでございします。特に漁船と運送船との利害につきましましては一致したい場合があるのも事実であると思ひます。しかし、海上の安全と申しますことは、究極におきましては、どの分野の活動にとりましても共通の利益でございます。安全なくして海上活動といふことは考えられないと思ひますのでございします。しかも、それらの活動の舞台となつておるのはいづれも同じ海面でございますから、相互に譲り合つて妥協点を求めるほかはないと考えます。今回上程されました法案は、この意味におきまして各方面の利害を調整しておつくりになつたものと考えられるわけでございますが、またそれだけに不徹底な点と申しますか、あるいは実施上疑問を抱くやうな点がないと思ひます。

いまその幾つかについて申し述べますと、まず第一に、この法案では、適用海域を東京湾、伊勢湾及び瀬戸内海に限つておられます。ことに十一の航路を中心にして規定をされておるわけでございます。おそらく、これは最も緊急を要する海域から解決していこうというお考えだろうと思ひますけれども、たとえば航路の選定なんかにつ

きましては、このほかにもいろいろ交通の多いところ、重要な航路もございまして、それ以外のものをほっておいていいのかどうかという点、若干の疑問を持っておる次第でございます。

それから第二番目に、巨大船舶が交通ひんばんな湾内とかあるいは内海を航行するということは許すべきではない。湾外にCTSを設けるというような方法を取り、パイプラインで石油輸送なんかやったらどうかという御意見がございまして、もったもったな御意見と存するわけでござい

ます。もちろん、大きな船舶に湾内を自由に走り回らしては、交通安全の面から申しまして決して歓迎すべきことではないと思ひますが、しかし、この問題は、国土開発計画と申しますか、工場の配置とか港湾の施設とか、その他非常に広範な面に關係がございまして、なかなか急にはできない問題ではないかと思ひます。大型船舶の湾内航行にか

わるところの方策が研究され、これが実施されるということになりますと非常にけっこうなことと存じますけれども、それを待つておったのでは、現状はどうにもならないと存じます。大型船舶を湾内から締め出すというようにすることも、こととしては非常に景気がいいようにも思ひますけれども、なかなか実際のにはそれを待つておれない。したが

いまして、さしあたりの問題としては、この湾内を走るところの大型船舶を前提といたしまして航行安全に関する施策を進めていくことが、どうしても必要ではないかという感じを持っており

ます。

第三番目に、本法案の航法に関する規定の中心は、巨大船舶と漁船に置かれておるようになっているのでございますが、実際通航船舶の大多数を占めておるのはそれ以外の船でございます。漁船あるいは巨大船舶以外の船舶の地位はどうなるかという点につきましては、この法案では明確を欠くうらみがあるように存ぜられるのでございます。特に、今度の法律が成立いたしました特定水域航行令が廃止されるというようなことにもなりますと、海上船舶以外の船舶と漁船との關係というものは、海上

衝突予防法によることになるのじゃないかと思ひますが、その辺の關係が複雑であるばかりでなく、また、漁船に従事している船舶に關するこの法案の二十四条二項の表現は、さらにこの辺の問題を複雑にしているというような感じがいたしまして、その辺懸念をいたしておる次第でございます。

第四番目に、わが国の沿岸におきます海難のうち、特に大型船舶の海難についてみますと、外国船が關係してゐるものが非常に多いのでござい

ます。そういう事実にかんがみますと、わが国の海上交通法規も国際法規とできるだけ歩調を合わせ

ていくということが望ましいと存じます。この点からいいますと、現在改正が検討されておるところの海上衝突予防規則のうち、特に深喫水船に關する規定であるとか、漁船と一般船舶の航法關係の規定の改正の問題等、いずれもまだこれは進行中

でございますが、そういうような改正の方向に注目していく必要があるのではないかと感じがいたします。

第五番目に、本法案の実施につきましては、航路の標識の設置の問題であるとか、それから航路の水深の維持管理の問題であるとか、情報体制の整備の問題であるとか、その他いろいろの施設面の配慮を前提とするものであらうと思ひます。これらの整備、維持ということには非常に重要でございまして、万全を期していただかなければならぬのでござい

ますが、現在の機構だけでこれができるかどうか、懸念をいたす次第でござい

ます。それから、船舶の責任とせられてゐるような事項のうち、たとえば海難船舶の標識の設置という

ような問題は、これは民間の力をもつてはなかなか實際上むずかしい問題ではないかと予想

いたしますので、こういう点につきましては国家の助力が望ましいというように存じます。

第六番目に、本法案の実施につきましては、その周知徹底について十分努力をするともに、親

切な指導を行なうていただきたいということでございます。特に、隻数からいえば、通航船舶の大多数を占めておるのは小型船とか漁船でござい

ますが、これらの船舶は、いままでの経験からい

ますと、なかなか法令の徹底とか周知というものは行き渡りにくいのが実情でございまして、その

ためには、十分に時間をかけまして努力を傾けて

新しい法律を徹底させて、進んで新しい交通方法に協力してもらうという方向に持つてい

ていただくことが必要であると存じます。なお、わが国の沿岸には数多くの外国船がやってきてお

りまして、しかも海難を起こしておるのが多いのでござい

原案のきめ方については私も必ずしも賛成ではないのでありますけれども、しかし、いまの状態の中では、巨大船というものを特に取り上げてやらざるを得ないというふうな状況であらうかと思ひますけれども、私も、先ほど申し上げましたように、そういうものは、もうむしろ狭いところには入れないという方向で規制すればいいのではないかと。客船の場合には一見してわかりやすいし、また、最近では大型カーフェリー等もできておりますけれども、そういうものも、それ自身必ずしも行動の自由が——巨大船に比べての話ではありますけれども、そう不自由ではないのではないかと。いかんともいえると思ひます。

○森参考人 人命を大事にするという意味におきまして、旅客船と貨物船との関係はどうかということ、かねてから私のほうでも問題になっておるところでございます。これはここに瀬戸内海における航路等に関するわけでございまして、そういう関係から問題になっておるわけでございまして、その辺のところの明確なる結論にまだ私は達しておりません。先ほどお話がございましたように、巨大船というのは、とにかく行動が敏速を欠きまして不自由でございますので、その点に關しまして、この点だけは間違いないので、このほうを非常に優先されておるものと考えます。それからまた、今度はスピード制限とか何とかという条項も入っておりますので、そういうような運用によりまして、あるいは人命安全の面に寄与されるのではなからうかという想像はいたしておりますけれども、この辺についてはあまり明確なるものは持っておりません。

○後藤委員 いま私の言いました内容がもう少し徹底しないかというふうに思ひます。もっと具体的に言いますと、これはいろいろ考え方に批判はあると思うのですが、それはそれで私はけっこうだと思ひますけれども、たとえば漁師の船が魚を釣つておる、そこへ巨大船が来た場合には、漁師のほうでこれは避難しなければいけない

わけですね。巨大船でなければ避難する必要がないのだ、こういうことになっておると思ひます。その場合に、旅客の定期航路、いわゆるお客さまを乗せた船が来た場合には、巨大船以下の旅客船が多いと思うのですが、そういう場合には、一人なり二人の漁師さんが船で魚を釣つておる、この法律の内容になっておると思ひます。そうしますと、座礁とかいろいろな事故の原因というものの可能性はよけい強くなると思ひます。ですから、旅客定期航路につきましては、魚をとつておられる漁師さんのほうからいわれると、旅客の定期の船である限りにおきましては、その点を、人命尊重の立場から考えるならば当然のことではないだろうかということを私は申し上げたわけでございまして。そうしますと、漁業組合のほうではこれは問題にならうかと思ひますけれども、漁業組合であるとか船主協会であるとかいう立場で考えるならば、やはり人命尊重、これが第一番であると思う。そうなるならば、旅客の定期航路につきましては優先させるべきではないか、このことを私先ほどからここで申し上げたやうなわけでございまして、五人の参考人の中で、いま私が申し上げましたことについて御意見があれば、重ねてお聞かせをいただきたいと思ひますし、なければ、もうこれでこの問題はけっこうでございます。

○今渡委員 宮井泰良君。

○宮井委員 お忙しいところを、本日は貴重な御意見を承りました、厚くお礼申し上げます。

私がお聞きしたいのは、全漁連の池尻常務理事さん、日本船主協会の吉田専務理事さんのお二人にお伺いをいたしたいと思ひます。

その前に、皆さま方のお話をお伺いいたしておりました、いろいろお話が異なっておりますが、ほぼ大筋においては、この法律の規制というものは

必要であるというお考えに立つておられるということも理解いたしました。しかし、一般船舶の航行規制などの後退、そういうこともあります。一番日本独特として問題なのは、漁業権に対するそういった問題というものがいまだに残つておるということ、これは再確認をいたしたわけでございます。そのことは、当委員会におきましても私も大いに論議をして、皆さんの御意見が十分受け入れられるようにいたしてまいりたい、私も努力をしていくということを、この席でお約束するものでございます。

前置きはそれくらいいたしまして、まず吉田専務理事さんにお尋ねしたいことは、先だつての委員会でもいろいろと政府委員に対してお尋ねしたわけでございますが、いわゆる例の安全操業の確保のためのお金、三十数億から出されるというお話の件でございまして、大筋において認められて、そしてこの委員会においてその点は明らかにいたしますという答弁をいただいておりますので、端的に言いますと、どういうお気持ちでいいますか、意図といえますか、もっとわかりやすく言いますと、進んでお出しになるのか、あるいは、まあいろんなことがあるから出さざるを得ないだろうというお気持ちで出されるのか、そしてまた、進んで出すのだとおっしゃる場合においては、このお金の運用の面において今後どうあるべきだとお考えになっておるか、この点をお尋ねするものでございます。

それから、池尻常務理事さんに対しては、同じくこのお金の件につきまして、どういうお気持ちで出されるか、これが妥当な方法であり手続きと思われるかどうか、妥当とするならば、お金の運用についてはどうあるべきだとお考えになっておるか。

もう一点は、話が別になりますが、政府並びに海上保安庁当局は同法案に対して全漁民に至るまでこの趣旨がほんとうに十分に徹底された、こう見ておられるか、まだその点が、もう少しこう

してもらいたいというふうな御要望があるかどうか、この点をお伺いいたします。

○吉田参考人 まず、お尋ねの、いわゆる協力金についての船主協会の考え方を申し上げます。

この法案制定によりまして、いかに交通安全、人命財産の安全のための規制とはいひましても、その場を生活の場としておる漁業者の立場も了解されますので、われわれといたしましては、関係者、これは船主協会だけではございせんが、関係者が相談いたしましたので、この法律の円滑な実施と、あるいは漁業者のために何らかの措置がとられるというふうなことにございましては積極的に参画したいと考えておるわけでございまして、特に、御承知のように、海運界はいま非常に未曾有の不況に追い込まれておりますが、交通安全のために幾らかでも役立つからば、決して巨額な金とも思ひませんし、進んで全面的にこれに協力するという立場をとつておるわけでございまして、運用につきましては、われわれ、あるいはほかの拠出者も同様と存じますが、国家的見地に立つた交通安全のための規制でございまして、どういう形で金が出るところに渡るかというところは、まだ検討中で、われわれ詳細に上げておらないのでございまして、あくまでもこれは漁業者に対する補償とか、名前は何とつけようか、補償的なものとはわれわれは絶対解しておらないのでございまして、言うなれば、そういう事業に対する賛助金である。したがって、でき得るならば、直接漁業者に渡るといふようなかっこうではなくして、何か公益的な事業を企画しまして、それに対する賛助金、拠出金といったような、寄付金といったような感じのものにしていただきたいとわれわれ自身は思つておるわけでございまして、これは関係者が多数おりますので、あるいはどうなるか、今後相談してきめていきたいと思ひております。

○池尻参考人 お答えをいたします。

先般の当委員会の審議の結果が一部の報道機関によって報道されておりますので、すでに全漁連と

してもその金を受取したというようない記事が出ておりましたけれども、その記事は別といたしまして、現段階におきまして、船主協会と私どもとの間に、金額とかあるいは使途等の完全なる了解がなされたという段階ではございません。

実はこの話は、昨年の末ごろ、私、直接相談を受けたわけでございまして、そのときには、御承知のとおり、法案もまださだかに内容が定まっていないうような時期でございました。しかし、おそらく、そういうことを御推進なさる先生は、私はそのお気持ちには十分わかるわけでございしますが、従来、自由民主党の水産部会等でも漁業者のサイドで私どものために非常に努力なされた方でございます。したがって、過去五カ年間、目の目を見ないこの法律を、何とか合意を得て目の目を見せたい、ついでには、漁業者が何の対策もないのはきわめて遺憾であるからというように一つの構想を承りましたのも事実でございます。

ただ、私も、この問題を議論する場といたしまして、全漁連の下部に、漁連の会長あるいは単協の組合長を含めた海上交通安全対策委員会というものを持っておりまして、私はその段階の話は聞いておりましたけれども、先ほど論述のときに申し上げましたような思想があくまで政府ペースの対策というものである以上、これを不用意に打ち出してまいりますと、法律の是非の問題を越えた漁業者の混乱を招くという判断に立ちまして、全漁連としてはかたく胸にしまつて、そうして運動の推移というのに対応してまいります。したがって、本委員会等の審議の動向を十分見定めまして決意をしております。かように考えておる次第でございます。

したがって、現状のところ、その金を一体どういうふうにするのかということにつきましては、この対策というものはそうばきと割り切れるものではない、分けてしまふならばこれは別といたしまして、しかし、そういうふうなことをしてはかえって世の批判も買うということになれば、何

か有効にというふうなことを、今後もしそれを利用するするならば、模索をしていかなければならぬのではないかと、かように考えております。

それから、第二点の御質問でございますが、御案内のとおり、漁業者の過去五カ年の動きにはいろいろと変化が見られます。私どもの内部の漁業者が、瀬戸内海も伊勢湾も、あるいは東京湾も、ニュアンスは違いますが、最初はそうでございまして、現段階におきましては、すべてのものがこの海上交通安全法をいだけないというふうな認識には必ずしも立っておりません。五年前の海上交通法の反対に火をつけたところの漁業者は、むしろ、現状を放任するよりは何か私どもの納得のいく体制のほうを選びたい、こういう主張もありますし、それから、最近の東京湾などかあるいは一部に見られるように、現状のところどうしてもいだけない、すべての見地からこれはいだけないという、非常にニュアンスの相違がございます。したがって、私どものこの法案に対する下部への徹底というものは、これは系統組織と申しますか、組合組織の一つの弱点でございますけれども、たとえば、中間に連合会の段階があります。それから末端の単協がございまして、それから底辺の漁業者がございまして、漁業者はストレートにこの問題を受けます。したがって、どうしても各段階において詳細に漁業者を全部まとめて、包含をして、自分の意思はここのところ、というふうな見地に立ちますと、全体を一律に見ていくわけにはまいりません。その点で私どもの運動の、系統組織の歯がゆさと申しますか、弱点と申しますか、これは、たとえば農協組織と成田の農民の問題と比べになりまして、やはり同じではないか、かように考えている次第でございます。

○宮井委員 それじゃ、関連がありますから、私はこれで終わります。  
○丹羽久委員 きようは参考人に午前中五名御出席いただきまして、その時間実は私は、委員長に申しわけありませんけれども、大蔵委員会に総

理が出席いたしておりました関係上、理事の関係でそちらに行っておりまして、それぞれの参考人からのお話は直接耳には聞いておつたわけではございませんので、間違つた点があるかもしれないが、その点はひとつお許しをいただきまして、またお話をさせていただくことにいたしたいと思ひますが、同僚の中村弘海委員が聞いて書かれた文章を見せていただきましたので、そう大きな違いはないと思ひます。

その意味におきまして、日本船長協会、全国漁業協同組合連合会、全日本海員組合、日本船主協会、日本海難防止協会等々の方々にきょうはお忙しい中を御出席いただいたわけでありまして、特に関係深い——特に関係深いということは、利益関係に關連するところの全国漁業協同組合連合会の池尻さんに私はお尋ねをいたしたいと思ひます。

全国漁業協同組合連合会というのの姿勢というのは、これは私が申し上げるまでもなく、漁民のめんどろを見る、漁民の福祉を考へてやる、漁民の生活を考えてやる、漁民に不利益にならないようにするというのが基本的姿勢であろうと私は考へる。そこに交通の安全規制というものが伴つてくることでしようが、その点について一番ストレートの影響を受けるものは何ぞや。それは、小舟を持ちながら営々と寒さにふるえながら網を引く、そして暑さに耐えながら仕事を終る彼らであろうと思う。そういう末端の人たちの意見統一はなかなかできません。できない。それは成田の空港の問題でもそうでございまいしょうという例を引かれましてけれども、私はいささか残念でなりません。その点、あなたはきょう参考人として御出席になつて——私の党派は自由民主党なんです。委員長は民社党でいらっしゃる。しかし、私も、この交通安全は超党派的なんです。公明党もいらつしやるし、社会党もいらつしやる。共産党の諸君たちもおられますけれども、これは超党派的である。そしてこの海上交通安全に対しては、時が来れば当然やらなければならな

いということには頭にあることであるし、それはもちろん、人命のとうときから考へて、衝突を防ぐ場合、事故の発生したときには人命を失ふような場合もあらうし、負傷する場合もある、これも考へなければならぬということに対しては十分認識しているつもりなんです。しかしながら、そこに働く漁民が先祖代々してきたそれを、大きな船が通るがために作業を停止しなければならぬ、そしてそこから遠ざかつていかなければならぬ。これからは船はどんどんとふえてくる。どなたかがおつしやつたけれども、海運業は非常に不況であるというが、不況があれば次には好況があると思ひます。もし不況ばかり続くなれば、だれもこんな商売はする人はいない。不況があれば好況があるという考え方に立つて、あなたは一体ほんとうに末端で働くその人々のことをどう考へてこの問題に対して賛成をしておられるのか、あるいは反対をしておられるのか。

聞くところによると、何とかかつがつき、漁業者にも影響のないように考へてやつてくれと言つていらつしやるけれども、その営業者——営業をなさる者、そして日常の生活をする者、生活権を脅かされるというて騒いでいる人々は、あなたばきのようななかでも大勢私のところに来て、こんなばかげた話はない、幹部だけの頭が集まって相談をしたものとするならば、われわれはいかなる犠牲を払つてもこれを阻止するであろうと言つておられます。参考人として御出席をいただいで、私は議論をするわけではないが、審議を進めていく上において重大な問題であるから、この点を、あなたが特に全国漁業協同組合連合会の常務理事として、しかも責任者としてきょうは参考人として御出席をいただいでおりますので、聞きたいと思ひます。  
○池尻参考人 お答え申し上げます。  
丹羽先生からいま御指摘の点、ごもっともでございます。私も五カ年ほんとうに戦つてまい

実はこの法律の制定につきましては、先ほどこ

ている。あるいは水産庁の長官は、それに対して、  
実は迷惑は相当あります、あるから、何らかの方  
法をとりたいと思うが、現行法律によつては補償

い人たちであるというか、全国三十万の漁業者の立場に立てば、どういう理由があろうとも、それは末端である程度の反対はあろうとも、九〇%な

交通法だけが五年間かかりました。私も愛知の漁

業者に對し何も知らなかつたといふことは言えませんが、先生がむしろ漁業者もおこつてやつていただきたいと思ふのです。みんな漁民大会をやつたところの漁業もあるし、漁民もあるのです。私もその中に行つて一緒に戦つてまいつたのです。そういうおしかり方というのは、私はいたしたくないです。私も一生懸命やつてゐるわけですが、むしろ、おこりになるならば、いまの佐藤政権をおこりになつたらどうですか。何も対策を講じないでこの大きな海上交通法を通そうとする。そして金の問題が出ておきます。金の問題、そういう金の問題というのは、現在の政府が何にもやらないといふところから出てゐるわけですが、私はそれに対して、いただきますしよとかなんとか言つた覚えはございません。そういう段階であります。そのことだけ、先生に失礼ですが申し上げておきたいと思ひます。

○今澄委員長 渡辺武三君。

○渡辺(武)委員 参考人の皆さま方に簡単に御意見を伺ふと思ひます。

あくまでも参考人として来ていただいただけです。それから、一切私討論する気持ちはありませんので、御意見だけ率直にひとつお聞かせ願ひたいと思ひます。

石割参考人と海員組合の村上さんが、この法案の中に罰則規定が設置をされておることについては反対だ、こういう御趣旨の意見陳述をされました。なるほど、現在でございます海上衝突予防法等には罰則規定はございません。しかし、このような海上衝突予防法のような大まかな規則ではなかなか海の交通安全が保たれない。そこで、より具体的な規制が必要なんだといふことで今度の法律が提案をされておると思ひます。そうなりますと、よりこまかな規定をつくりますと、またその規定の一つ一つが、特に罰則が今度課せられておるような条文は、それらが確実に履行されないといふ、やはり海の交通安全に直接影響を及ぼすような問題、こういう問題であらうかと思ひます。御承知のよう

に、港則法には同じようなよりこまかな規定がありまして、罰則がついておることも御承知だと思ひます。したがつて、ある程度のそういうこまかな問題について、しかもそのこまかな問題でも、愈々海上交通安全上やはり重大な事故を惹起するおそれがある。したがつて、これらのものについて、本来は好ましくないけれども、やはりある程度の罰則は必要ではないだろうか、こう考へておるわけですが、その辺の御見解をもう一度お聞かせ願ひたいと思ひます。

○石割参考人 罰則の問題につきましては、私が陳述いたしましたように、道路上の状況と海上の状況というものが非常に違つてゐるということからして、海上の航法について罰則を課せられるといふことにつきましては、しよつちゅうきわめてむずかしい環境のもとに操船してゐる船長といひまして、非常に頭に来て、そういうことが原因でもつて不慮の海難を起すといふようなことも往々に考へられるといふようなことからいひましても、罰則は適切でない。そのために、私は、環境の整備とか、情報のセンターをつくれとか、あるいは教育の問題等を取り上げて言つてゐるものであつて、罰則を強化するといふようなことよりも、まだほかに勉強すべき問題がたくさんあるのじゃないか。たとえば、先ほど申しましたように、小型船舶の船員の教育などというものは非常にたいへんな問題で、きわめて不徹底な問題であるといふことからいひまして、そういう問題をもまだこの罰則を課する以前に取り上げること、あるいは航路の問題にいたしまして、いま海上保安庁等で研究しておられるところの航路といふものについては、航路ではないのだ、はっきりしてゐないといふことからして、もっと明確な航路をつくつて、そして対策を考へるということが大切じゃないかといふように思われるので、罰則はその二の次にしたいだきたいといふことでございます。

○村上参考人 私が申し上げたことは、現在、船員の責任ばかり、海難事故が起ると、追及をし

ておりますので、またこういう法案ができて船員の責任ばかり追及するといふふうなことになるのでは、せつかくの安全法が、その趣旨を生かした運用にならぬのではないかと。したがつて、法律をつくる以上、罰則を全部とつてしまへといふことは言ひませんけれども、その運用の上で、行政指導を主にした運用をしてもらいたい。責任を論ずる場合には、船員の責任ばかりになるような追及のしかたをせずに、ひとつ公平にほんとうの海難事故の原因といふものを掘り下げて論議してもらいたい。たとえば航路標識等の問題につきましては、これはそういう施設の整備を怠つた者の責任を追及するといふことが当然必要でありまして、そういうことを放置しておいて、船員の運航技術にばかり責任を転嫁する、そういう従来のやり方、これをさらに今後も続けていくといふふうなことになるならば、決して海上の安全は保てない、そういうことを申し上げたわけでございます。

○渡辺(武)委員 それでは、池尻参考人にお尋ねをいたしますが、御承知のように、私も先日浦賀水道を見てまいりました。千葉県あるいは神奈川県、津田の漁業組合の方々ともお会いしたわけですが、確かに反対意見非常に強いわけでありまして、非常に極端な意見でございます。もう本法が施行されると漁業がでなくなつてしまふ、生活権が奪われてしまふのだ、いわば昭和の佐倉宗五郎のような気持ちでわれわれはこれを反対せざるを得ないのだといふ、こういう御意見でございます。本来私もこの法案を現実内容に審議したしていただきますと、それほど漁業に強い制限といふものが出てきてゐないのです。巨大船のみの避航義務があるといふことだけであつて、それほど、従来に比較して漁業がもう全然でなくなつてしまふ、あるいは生活権が奪われてしまふといふほどシビアなものではない、そういうふうな理解をいたしてゐるわけでありまして、そういう、池尻さんが見られる、本法が施行せられた場合に実際にこの漁業者が受けるであらうと思われ

る損害は、どの程度だと思ひでしょうか。

○池尻参考人 損害の類そのものは、これはいろいろ考へ方があると思ひますけれども、私はやはり先ほど陳述の場合に述べましたのですけれども、確かに、避航義務だといふようなことから、いわゆる法律そのものの内容から漁業者がどれだけのしわ寄せを受けるかといふ問題になります。私は一般的に論ぜられないと思ひます。と申しますのは、一体、避航義務が課されておるからそれだけの損害となるのだらうかどうだらうかといふ問題があると思ひます。小さな漁船といふものは、巨大船でなくとも、大きな船が来ますと、波を食つたり、あるいは自衛的に避けなければならないといふようないろいろな問題が起ると思ひます。いまの時点は、確かに、一定の航路というものに漁業もやりなさい、海上交通も一つのルールで通りますといふ段階ですけれども、おそらく、四、五年になりますと、そういう右側交通だの避航義務だのといふいわゆる警察法規だけでは、ただ頭の上に書いた一つの整理のしかたであつて、漁業者は自然に職場を失つてくるであらう、こういう不安のほうを漁業者が非常に重視しておると私は判断しております。

○渡辺(武)委員 つまり、本法とは直接そんなに關係なく、一般的な状況として海上交通が非常にふくそうしてくると、そういう現象から受ける漁業者の影響といふものはあるだらう、しかし、本法そのものが規定をしてゐる巨大船に対する避航義務そのものだけではそんなに問題ではないのだらう、こういう御意見だらうと思ひます。

そこで、船主協会の吉田さんにお伺ひしたいのですが、これは海員組合からも意見陳述をされておりましたように、本来あつた狭水道に巨大船を入航させることそのものが反対なんだといふ御意見なんです。船主協会としては、巨大船のあつた狭水道に対する入航といひますか、航行を制限するといふ方向について、どのような考へ方でしょうか。

○吉田参考人 簡単にお答えしますと、日本経

済がそういう運航形態を、現在、適当不適当にかかわらず、要請しているという現実でございまして、これをどういうふうに改善するかということは今後問題で、いろいろほかの参考人からも申し述べましたように、できれば大きな船が入らないほうがよいのでございますが、その辺の調和点をどういうふうにするかという問題だと思えます。われわれとしては、従来とも、飛行場のように、一定の航路を大型船なり商品に、漁業を排除して排他的にこれを使わしていただきたいという希望は持っておるのでございますが、これも現実上はできないのでございまして、まあやむを得ない現実だと考えておるわけでございます。

○渡辺(武)委員 つまり、将来そういう施設が狭水道を通らなくて外洋にできれば、そのほうが好ましい、こういうお考え方だろうと思えます。

それでは、最後に森参考人にお尋ねをいたしますが、先ほど来問題になっておりました旅客船との問題ですね。いわゆる人命尊重の立場から旅客船を最優先にすべきではないかという御意見がございました。これはあなたの御意見じゃないのですか……私は、海難予防上から、現在のふくそうする海上交通の安全を守る立場から、立場は同じことなんです、安全を守る立場から、どちらを優先させたほうがより人命尊重に通ずるであろうか、これは海難防止協会として従来いろいろな事故を御経験なさっておられると思えますから、そういう面から考えて、私は、まあ同じ船が同じ性能を持ち、同じスピードで走ってふくそうしておるということであれば、これはやはり多くの人間を乗せておる旅客船を最優先にする、ということは、これはそのとおりだと思いますが、しかし、それぞれ船そのものの性能が違いますし、旅客船を最優先にすることによって、あるいは巨大船を避航させることによって、現実にはむしろ不安な状態が増してしまうというようにないかどうかが、海難防止協会として一体どうお考えになるか。

それからさらに、巨大船が現在上限がないとい

うことで非常に問題になっております。一体どこまでどんどん大きくなっていくであろうか。この巨大船の上限についても、海難防止の立場から一体どの程度が適当であろうとお考えになるか、この二点についてひとつお聞かせ願いたいと思えます。

○森参考人 初めの問題でございしますが、旅客船と巨大船との関係につきましては、これは先ほどもちよと申し上げましたが、われわれの協会でもときどき議論したことがございます。しかし、旅客船といふ巨大船といふ、ことに旅客船はいろいろな形のものがございまして、大ききもありまして、スピードもございまして、そういうようなものを一律につかまえるということは非常にむずかしい問題のように考えております。

一方、巨大船といふのは、これはとめようと思っても簡単にとまりませんし、非常に行動が不自由でございまして、さしあたり巨大船のほうだけは何とかして措置しなければならぬ問題でございまして、そういう意味におきまして、巨大船のほうに対策が先にいっているようなかつこうじやないかと思えます。これはある意味においてはやむを得ないかというように感じを持っております。

それからもう一つは、巨大船の上限でございしますが、これは実は私のほうの海難防止上からどうこうということが実際は言えない問題かと思えます。あまり大きな船になりますと、行動が敏活な欠くし、海難上必ずしもありがたないいろいろな問題が出てくることも事実でございましてけれども、しかし、船舶の大型化に拍車をかけておられますのは、むしろ経済上の必要からまいってございまして、それと技術革新との両方からきておるものでございまして、私どものほうとして必ずしもどうということがちよとと言えないような状況にあるかと思えます。

なお、たとえば巨大なタンカーを数少なく持つて運んでくるほうがいいか、それとも、それほど大きくないタンカーで数多く持つてくるほうがい

いかという点を考えましても、必ずしも明確なる答えにならないのでございます。その辺のところ実は非常に苦労しておりますけれども、明確なあれができませんで、申しわけございません。

○渡辺(武)委員 最後につだけ言いますが、これは日本経済の成長との関係で、海難防止の立場からなかなか言いにくいんだ、こうおっしゃるけれども、私は、それは逆ではないだろうか。むしろ、海難防止の立場からそういう狭水道に入る巨大船の上限というものを割り出して、そのかわり、経済成長は当然させなければいけないのでしようから、それには、そのような外洋に人工港をつくるなり、パイプラインで引っぱり、方法はあるわけですから、やはりあなたのところでは、海難を防止するという立場でそういう狭水道を通る巨大船の上限というものは出さると思えます。経済成長との関連があって私どもどうにもならぬということではなくて、それでは海難防止そのものを忘れたことになってしまいますから、あくまでも基本に立ち返ってそういうことになって、しかば入航させないとするばどういう設備が必要なんだ、こういうことを勇氣を持ってやっていただかないとうまくいかないのではないかと、こう思いますので、つけ加えさせていただきます。

○森参考人 実はいまのお話をちよと聞き違えておりました——外洋を通る船につきましては、さらに大きなものが出てくるということを阻止できないかと思ひますけれども、狭水道なり港湾なりに入ってくるものにつきましては、これはやはり御趣旨のような考え方をしなければならぬと考えております。

○渡辺(武)委員 終わります。

○今澄委員長 これにて参考人各位に対する質疑は終了いたしました。

各参考人には御多用のところ御出席をいただき、まことにありがとうございました。ただいまの貴重な御意見が本案審査に資するところのきわめて多かったことを、委員会を代表いたしまして厚くお礼を申し上げます。

午後一時再開することとし、暫時休憩いたします。

午後一時五分休憩

午後一時十一分開議

○今澄委員長 休憩前に引き続き会議を開きます。

この際、参考人各位に一言ごあいさつを申し上げます。

各参考人には御多用のところ御出席いただき、厚くお礼を申し上げます。本委員会は、ただいま海上交通安全法案を審査いたしておりますが、本日は、各界で御活躍の皆さん方にそれぞれの立場から忌憚のない御意見を述べいただき、本案審査の参考といたしたいと存じます。

御意見の開陳は、宮原参考人、奥田参考人、山地参考人、山田参考人、豊田参考人の順で、お一人十分程度お願いいたします。その後委員の質疑にお答えをいただきたいと存じます。

それでは、宮原参考人から御意見を伺うことにいたします。

○宮原参考人 私は、伊良湖水道の実情を中心としながら、関係地域における漁民全体の総意としたしまして、今回の海上交通安全法案並びにこの法案をめぐります各種の背景に対して、反対の意思を表明するものでございます。

頻発する海難事故によって、海上における交通安全の確保は、いまや国家的な緊急事である、しかるにかかわらず、片や漁民の独善的な反対によってこの法案の成立が妨げられているといったような一方的な考え方が最近強くなっているように感じますけれども、漁民といたしましては、海難を自分の目の前で見ながら、あるいはみずから海難の体験者として危険にその身をさらしておるという状況でございまして、この海における交通安全ということの願いはまことに切実なものがあるわけでございまして、私どもは、昭和

四十二年この法案が顔を出してから、ますます苦しみを深めておるといふ実情でございます。しかしながら、国の産業立地政策のひずみが、狭水道における海上交通のよくそうにつながっている、さらにまた、企業側が海の交通安全という面よりもむしろ経済性を重視するあまり、船の巨大化傾向に拍車をかける、こういった相乗作用が海上交通の安全そのものを脅かしているという原因には基本的に手を打たないで、単なる現象を追うという形でこの法案が施行されていくということになりますならば、私も漁民としてはまことに耐えられないというのが実情でございます。陸上におきます歩行者優先の姿勢というものが最近強調されておりますけれども、海におきましては、私も漁業者の操業というのは、単に歩行者としてだけではなしに、自分たちが生活をしていくための最小限の生活の行動でもあるという状況は、委員先生のお手元にお配りされました伊良湖水道における実情をごらんいただきましたけれども、明白にお読み取りいただけると存じます。

まず、伊勢湾口の入口を扼します神島に目を向けていただきたいと思います。この島は人口千二百、非常に少ないとはいいますが、全員が漁民であると申し上げても過言ではございません。今回法案によって設定が予定されております伊良湖水道航路は、御案内のように、共同漁業権三十八号、三十九号の上に明瞭に線が引かれるという状況でございます。共同漁業権というのは、申し上げるまでもなしに、漁民固有の権利である。漁業権を守るために古来幾多の流血の歴史を漁民は繰り返してきております。こういうような土地と同じ権利が与えられておる漁業権が、その所有者の承諾もなしに、いかに公権力であるとはいえ、何らの補償も対策もなしに一方的に制限あるいは停止されるということは、あまりにも漁民の立場を無視したということを得ないと思ひます。このことにつきましては、法案作成の過程におきまして、漁業権免許の海域をこの法律の適用除外にしようという意味での水産庁並びに保安

庁両当局のおおむねの基本了解事項があり、したがって漁業権にかからないのだから、国の補償といたしたような行政的措置は要らないのであるという基本姿勢の中でこの法案が組み立てられておるといふことになりましたならば、私もといたしましては、法律の基本問題に何か欠格条項があるのではないかとこのことを疑わざるを得ないわけでございます。

さらにまた、来年の四十八年は、漁業権の免許の一斉更新時期になります。このような形で漁業権の上に航路が設定されるようになりますと、再免許はどうていおぼつかないであろう。これは単に漁ろう中の漁船が巨大船を避けなければならないだけではない、この航路の設定によって、法案にも明示されておりますように、各種の船舶は航行の義務を負うというように、この航路内における操業というものが全くできなくなるという事実からいたしまして、国の責任による前向きな漁民対策というものが絶対に要求される次第でございます。

なお、お手元の資料に付記してございますように、左上には、この海域において操業してありますいろいろな漁業の種類を明示してございます。色分けしておりますところは、許可漁業のおもなる漁場というわけでございます。さらにまた、これは三重県だけの資料でございます。愛知における漁業状態というものの上に書き加えるならば、条件下における伊良湖水道は最もすぐれた漁場であるといえるわけでございます。

さらに御注目いただきたいのは、愛知県側における篠島あるいは三重県側の神島、さらに左の寄志島、青島、こういう島の漁民は、全く漁業の道を持てないという状況でございます。従来私もが公害によって悲しい経験をいたしております、海が狭められるという状況でございますが、漁業者の操業と生活が保障されない限り、漁場を制限しようとする一切の事象に対しては、私どもは身をもって反発をしなければならぬという

立場も、当然おわかりいただけたらと思ひます。神島の漁民が、最近、こういう状況を踏まえて、毎日のように、デモをしたいということをして、本日の席で伊良湖水道の漁民を代表してその立場を申し述べて御善処をいただくからということ、実はデモを差しとめておるといふような状況でございます。

いろいろ申し上げましたが、最後に、私どものお願いの要点を二、三整理して簡単に申し上げます。先ほど申しましたように、既存の漁業権に対して国はどんな責任をとってくれるのか、さらに、その他の漁業権のある漁場に今後この法律が適用されないという保障が明確に示されるのかどうかということが一つ。

第二番目は、巨大船のトン数上限といったようなものを明確に規制をしていただきたい。最近、伊勢湾に船が入りやすくなるために、伊良湖水道の海底の岩礁を爆破するというような計画が別途持たれております。これなども、湾内における危険防止という面からは逆行する政策であり、しかも伊良湖水道全体の漁場を危うくすることから、この法案とあらはらるる形で、巨大船の質、量の制限ということを明確に打ち出さなければならぬ。

三番目は、特に伊良湖水道におきましては、この法律第一条の第二項でございますが、範囲は政令で定めるといふように、非常に不明確になつております。これなども、そういうものを含めて、政令、省令の策定の段階におきましては、漁業者の意思が明瞭に反映されるようにお願いいたします。

それから特にお願いしたいのは、国の行政責任による漁民対策というものをこの際もう一度明確に願ひたい。

以上の上諸案件につきましては、漁業者みずからの犠牲で海上の交通安全を願おうとする者の最低の条件でございます。そういう私どものささやかな願いが無視された形で法律が先に進んでい

かれるということになりますと、最近の陸上における順法闘争で交通が非常に麻痺しておりますけれども、私も漁民といたしましては、適法の漁業操業をこの海域において行なおうとするならば、たちどころに海上交通が麻痺するという現実をあえて出現するのではないかと心配も持たれておるわけでございますので、何ぶんよろしく御検討いただきたいと思います。一応私の公述を終わります。

○今委員長 次に、奥田参考人をお願いいたします。

○奥田参考人 ただいま御紹介にあずかりました日本パイロット協会常務理事の奥田でございます。昭和四十二年以来海上交通法がいよいよ国会審議の段階になりましたことは、日本パイロット協会といたしまして喜びにたえません。関係各位の御努力に敬意を表する次第であります。われわれは船舶を運航する実務者の立場として、二、三意見を申し上げる次第であります。第一点といたしまして、前参考人の意見とちよつと相反するような意見になりますが、本法案が、漁ろうに従事している船舶に対して多くの航法上の特権が与えられているという、この点であります。この法律の目的は、船舶交通ふくその海域において、交通の流れを分離し、危険防止のための規制を行ない、航行の安全を確保するのが目的であります。したがって、できるだけ多くの船舶が一定のルールに従うことが望ましいのであります。また、海運というものは国際性の強いものであります。御承知のように、関連事項はIMCOのような世界各國共通の場で討議され、各種の取りきめが行なわれてきておるのであります。したがって、このような海上法規であれば、海上交通の基本法である国際海上衝突予防規則の精神から著しくかけ離れたものであつてはなりません。もしそうでなければ、海上交通は大きな混乱を起し、かえつて海難発生の原因となりかねません。たとえ本法案の海域が沿岸国の権能の一

そう強く及ぶものとされている内水であつたとしても、海上衝突予防法からあまりに逸脱したものであつてはなりません。しかもわが国の場合、外国貿易の過半数は依然として外国船に依存している度数が多いのであります。日本六大陸の外国船の数は日本船を凌駕している状況であります。これら多数の外国船に対し、国際海上衝突予防規則で規定されている航路中の操業漁船に対する規制の趣旨を否定するようなわが国の海上法規を理解させることは、はなはだ困難ではないかと考えられます。

また本法では、第二十四条、緊急船舶である消防船と操業漁船とを同列に考え、数多くの免除をいたしてあります。世界いずれの国に、操業漁船と緊急船舶を同一に法律で規制している国があるか、この点も一つの大きな問題だと考えます。水産業者の操業上の補償と別途に考慮すべきもので、巨大船舶の避航義務とギブ・アンド・テークの妥協的産物であるとするれば、悔いを千載に残すものであると考える次第であります。

次に、環境整備の件であります。環境整備が不十分なまま海上法規のみを先行するとすれば、それは本来のねらいをはたした海上交通取り締まり法にまた戻らざるを得ないでしょう。多額の費用を必要とする環境整備はとなく不十分なまま放置され、船舶運航実務者にのみ過重な負担がいままではかけられておつたのです。何とぞこのようなことの起こらないよう、本法施行時には環境整備が完了するように御配慮をお願いしたいと思ふ次第であります。

本法の各航路は一般船舶の指定航路となり、法案第四條、航路航行義務があるわけでございませう。すなわち一方交通となります。しかしながら、漁ろう船は一方交通の逆の航行も自由である、これではちよつと法の精神に反するというように私は考えます。航路幅七百ないし八百メートルを今後一般船舶が密集航行するようなことになり、現在以上に交通量はふくそうして、海難の事故が増加するのではないかとこれも考えられます。

れるのでございます。したがって、本法を実施する以上は、交通緩和の目的で航路の幅、水深その他完全な航路標識等を整備することを切に願ひする次第であります。

次に、航行関連事業の罰則についてであります。船舶職員は、海難を起こした場合、海難審判の行政上の処分並びに刑事、民事上の処分等、二重、三重の処分をされます。しかしながら、海象、気象の自然現象を強く受ける海上における交通規制であるから、航法については体刑、罰金等の罰則がないことが望ましいのです。一方、厳格な罰則を今度の法案に定められた以上、かえって海上運航能力の低下とならぬよう慎重な検討をされ、よりよい良策をお考えくださることを、この席をかりてお願いいたします。

次に、瀬戸内海の現状から申し上げますと、現在特定水域航行令がありますが、依然として漁ろう船が航路を閉塞し、通航船舶の妨害となり、これがため大きな危険を感じ、したがって海難の連因となつております。われわれは海上交通安全法に大きな期待を寄せておりました。しかしながら、法案内容は全く逆で、航路内においてすら漁ろうを許しておるのであります。反面、一般船舶が航路においていかりを入れるびよう泊などは航路妨害となつて、法第十条、びよう泊禁止の条項で、妨害した場合は法第四十条によつて罰せられることになっております。ここに漁ろう船と一般船舶との罰則の不均衡ということが起きておるのでございます。一方的な罰則、これは法律のもとにおいては許されるべきものじゃないと私は考えます。こんな交通法案の方式は陸上交通などでは考えられないものであつて、陸上交通で、たとえば、ハイウエー上において子供が自転車遊びをしていて、これを許可するようなこの法案は、納得がいかない次第でございませう。今日まで四十年間実施されてきた特定水域航行令第四條、漁ろう船の避航の義務、この精神を何らかの形において本法に繰り入れるよう、切に願ひする次第

であります。

次に、昨日この法案を読んだときに奇異な感じを受けたのは、内海海域の備置瀬戸航路において、五マイルの近距離のところにおいて宇高航路と水島通航船のこの両分岐航路の航行船に対して、水島航路の船舶は、本航路、要するにメインルートに対して避航の義務を持たしてあります。しかるに、宇高航路はその避航義務を与えてないのです。同じ近距離のところにおいて、国際航路上においてこのようなまざらわしい航法を規定する、どういふわけかというふうになつたのか。前の法案においては、両航路とも枝航路として避航の義務を持たしてあつた。なぜ今度の法案においてこういうふうな差別待遇をするのか、条文の解釈に苦しい次第であります。

以上、訥弁ながら、海上実務者として感じたところとお願ひとを述べまして、私の話を終わりといたします。

○今委員長 次に、山地参考人をお願いいたします。○山地参考人 私が会長をいたしております日本タンカー協会は、日本船主協会加盟二百六十社のうち、外航タンカー所有会社二十九社が参加し、その所属タンカーは二百三隻、約二百五十万重量トン、そのうち、長さ二百メートル以上のいわゆる巨大船舶は百九十一隻、約二千二百二十万重量トンでありまして、所属タンカーのほとんどがこの巨大船舶に該当し、本法による影響が非常に大きいものであります。したがって、私の見解は、このような立場に立つて申し上げるものであることを、あらかじめ御了承いただきたいと思います。

今回の海上交通安全法案につきましては、われわれといたしましてすでに御当局に対し若干の修正を要望いたしておりますが、原則的には賛成するものであります。

皆さま御記憶に新たなことと思ひますが、先般新潟港において座礁したジュリアナ号は、この法案にいう巨大船舶には該当しないタンカーであります。

すが、それでも約六千トンの原油を流出し、多大の損害が生じたのであります。幸い、場所が外洋に面していた上、強い季節風により油は消滅し、現在ほとんどその後遺症は残っていないと聞いております。このような事故がこの法案に指定された海域で起こつたならば、あの程度の被害で済むかどうか、疑問でございませう。

この法案の指定している海域では、大小の船舶がふくそうし、かつ水路も曲折しておりますので、平穏な気象状態のもとでも衝突または座礁の危険が常に存在しております。たとえば浦賀水道のごときは、一日約八百五十隻の船が往復いたしております。最近盛んにいわれます飛行機のニアミス同様の危険が毎日のように起こつております。

御承知のように、陸上における自動車のほんらは、道路の新設、拡張だけではさばくことができません。さらにスピード制限や一方通行等の交通規制によつても、事故をなくしてしまふという見通しは全く立てておりません。その上、毎日数十人の人命が失われるという現状でございませう。この事故の大きな原因の一つとして、スピードの出し過ぎがあげられております。それに引きかえまして、船は一時二十キロ程度、早いという船でもせいぜい三十キロメートルでございませう。自動車から見ますとこの程度の運転でございませうが、それでどうして衝突や座礁を起こすかという疑問を持たれることと思ひます。それは、船の運動性能が自動車に比べて格段に鈍重であるからでございませう。法案の指定するような狭水道では、船は速力を落とすのが常識でありますから、かりに十ノットに速力を落としますと、これは一時間十八キロメートルに相当いたします。この船が衝突の危険を感じてエンジンを進一ばいにかけたといひますと、完全に船が停止するまでに、五万重量トンタンカーでも約八分、その間の距離が千四百メートル、二十万重量トンのタンカーでは約十分、二千四百メートルも走るようになります。しかも、この間、かじは全然きかなくなつて、船は

どの方向に向くかわかりません。これに引きかえ、自動車の場合は、へたな運転手さんでも、一時間十八キロメートルのスピードだと、九ないし十メートル以内で停止できるというわけであります。巨大船の場合はその二百倍もかかるということになります。一見、海は広いように見えますけれども、どこでも十分な深さがあるわけではなく、特に巨大船となりますと、その喫水は十二メートル以上、深いものになりますと二十五メートルもありますので、水深の十分な水域を選びながら、限定された場所を通らなければならない場合がございいます。

法案の指定している航路はちょうどそのような場所、潮流が速く、船は左右に押し流されるために、進路を正しく進んだりまたは同一地点に停止し続けることは不可能なこととございいます。しかもなお、このような場所、衝突や座礁を避けるためには、かりに左右いずれかにかじをとったとしても、実際にかじの効果があつて曲がり始めるまでの間は、船型によって異なりますが、かなりの時間がかかります。その間に船はかなりの距離を直進したしております。つまり、自動車のようにハンドルをとればすぐ曲がるというものとはございしません。このように、特に巨大船になればなるほど、その運動性能は鈍化するものでありますから、漁船が航路内で操業しているような場合は、それを避けることがむずかしいので衝突の危険が多く、たとえうまく避け得たとしても、そのために航路をはずれて浅瀬に座礁するという危険があるわけで、最近の航路内の船舶ふくそう状態から、このような危険が日ごとに高まっているのでございいます。

要するに、巨大船は、船舶がふくそうする航路では、もはや何らかの規制なくては、他の船をうまく避けて通ることがむずかしくなつており、その限界にきているということとあります。以上のような巨大船の事情から、この法案に指定されている航路以外にも、同じような環境にある狭水道については同様の規制が必要であること

を痛感する次第でございいます。たとえば釣鳥水道、友ヶ島水道、速吸瀬戸、クダコ水道がこれらに相当するものと考えております。

経済の拡大に伴う交通の混乱は、何も陸上ばかりではなく、このようにいまや海上にも延びてまゐつております。特に、資源らしい資源を持たないわが国は、その原材料を海外に求めざるを得ず、その加工輸出が国民の生計維持の基本となつております。しかも島国でありますから、その輸送手段は全面的に船舶に依存しなければなりません。石油の場合も、申すまでもなく、その一滴たりと手に入ることはできません。その石油がなければ、通常の生活水準すら維持することができないのであります。したがって、われわれは経済社会のこのような構造を正確に認識して、互譲の精神ですべてを解決していくべきだと考えております。狭い国土のもとで、現在の港湾機能にかわるべきものが早急にほかに求められることは考えられません。したがって、この機能を十分に生かして経済的前進をはかるのが、われわれにとって最も賢明な方策ではないかと思ひます。このために、これら港湾へ通ずる航路の安全を確保することが目下の急務であると考え、この法案の成立に賛成するものであります。

なお、この法案の具体的規定に關してかなり問題点がございいますので、政省令の段階におきまして十分私どもの意見を述べさせていただきますと思つております。

以上でございいます。

○今委員長 次に、山田参考人にお願ひいたします。

○山田参考人 これから私が所属いたします明石海峡の問題について、私の考え方を率直にお述べしたいと思つておるわけですが、その前に、本日この委員会に私どもの意見を聞いていただく機会をお与えいただきましたことにつきまして、衷心から厚く御礼を申し上げます。

具漁法によりまして生産をあげており、その生産高は年間百三十億から四十億。ことに、今回の法案で問題になっております明石海峡は、御承知のように、淡路島と本土の境界が四キロメートル足らずの狭水道でございまして、しかも友ヶ島水道、また鳴門海峡等の関連潮流をもちまして、その潮流の速さも非常に速うございまして、ひどいときには七ノットから八ノット程度の潮流が流れておる海区でございまして、それと同時に、先生方も御承知のように、明石海峡は瀬戸内海有数の漁場でございまして、御承知のような明石ダイ、明石タコと、非常に有名な漁場でございまして。この明石海峡には、組合の数十四組合、組合員にいたしまして約三千名の人々が、日夜を分かたず、きんちやく網、また、込瀬網、その他船びき網、小型底びき網、ごち網、八田網、一本釣り、タコつば、その他あらゆる漁具漁法によりまして生産をいたしており、年間所得三十数億円を数えております。

この海域に今回問題になっております海上交通安全法が制定されましたときに一体どうなりますのかと申し上げますと、本法第三條第二項では、巨大船舶に対して避航せよというように、単に避航義務でうたわれております。しかしながら、先ほど申し上げましたように潮流が七ノットから八ノット、現在の船舶に至りましては、おそいものでも十ノットから早いものでは二十ノット、そうした速力でこの海域を通る場合、今回航路として指定されておる区域は、ちょうど明石海峡の中心、幅千五百メートル、長さ約八千メートルでございまして。そういったしますと、その海域に巨大船が入ってきた場合、潮流に乗りましますと、西の端から東の端まで二十分足らずで航行できるのじやなかるうか。潮流にさらかれていますと三十分もあれば横断できると考えます。この場合、先ほど申し上げました、われわれが管轄でおる漁業のうち、特にイワシきんちやく等におきましては、向こうから巨大船が来たな、早く網をあげろというところで網をあげにかかっても、中にイワシが一匹も入つてなくても三十分以上の時間がかかりま

す。しかもこの漁具が魚が入つておる場合には、先生方も御承知のように、一時間から二時間かかる場合も往々にあるわけでございいます。一番早く網を船に取り入れることのできるのは小型底びきでございまして、これらにおきましても、水深の関係等もございまして、ロープを二まる以上、ひろに直しますと二百四十ひろくらい、メートルにして四百メートルくらいを延ばしてありますので、これを船に取り上げるためには優に二十分くらいは時間がかかるわけでございいます。そういう関係から考えますと、西の端に巨大船が見えななというときに、一番東の端で網を上げにかからなければ、とてもじゃないが、巨大船が来るまでは網を上げることができない、したがって、危険が生じたときに、網を上げる、避航せよ、こう言われましても、もう船が七百メートル、五百メートルに接近したしておるときに、はたして網を上げて避航できるかどうか、現実の問題としては非常に問題があるわけでございまして、法案には、単に避航というようになっておりますが、われわれ漁業者側から見ますと、これは禁止にひつきの制限である、かように考えておるものでございいます。

しかしながら、先ほど申しました四キロメートル程度の狭水道に、現在一日平均二千隻からの大小の船舶が通つておるといふことになりましますと、何らかの規制をせなければ非常にあぶない、危険な状態があるんじゃないやなかるうか。したがって、今回の海上交通安全法の必要性は私どもも十分認識と理解をいたしておるつもりでございいます。したがって、われわれは終始申し上げておりますことは、海上交通安全法に頭から絶対反対ということとは申していません。しかしながら、古来からこの海域を生活の場として働いておるわれわれ漁民が、先ほど申し上げましたように、あらゆる公害のしわ寄せを受けております。したがって、好漁場であるとはいひながらも、明石海峡で三千人の人たちが働いてわずか三十五億、一人平均に

しますと年間わずかに百十から二十万程度でござい  
ます。それからあらゆる諸経費を天引きいたし  
ますと、漁業者の生活がいかに今日日本経済の底  
辺にあるかということがわかっておるわけござ  
います。そうしたわれわれ漁民の生活がぎりぎり  
の段階に至っております。もうちょっとの余裕も  
ない。余裕があるのであれば、おい、ちよつとそ  
こをのいてくれ、ああ、けつこうでございませう  
ということでも済む問題でございませうが、漁民の生活  
はぎりぎりの極限に至っております。そうした中  
において、狭水道において巨大船が来たならのき  
なさい、実際上は禁止にひとしいものでございま  
す。なおかつ、漁業は、あくまでも潮流に乗って  
操業するのを常としておりますが、水路に分離帯  
を設けて、右側を通れ、このときに、左と右との  
潮流が同じであるがために、一方においては航路  
に沿わなければいかぬ、一方においては潮流はそ  
ういうぐあいには流れていない、いろいろそういう  
ような点を勘案いたしますと、相当な被害のある  
ことは事実でございませう。それが生活に余裕のな  
い漁民にその問題がしられるといたしますと、  
はたしてわれわれが喜んでこの問題を受けること  
ができるかどうか、先生方の御一考をわずらわし  
たい。したがって、私もが常に声を大にして申  
し上げておりますことは、本法の制定が必要であ  
るということをはかるけれども、それに對しては  
漁業と船舶航行の調和をはかっていただきたい。

具体的に申しますと、明石海峡四千メートルの  
区域は、御承知のように、潮流等の関係がありま  
して、石を投げると屈くような地点までが三百ト  
ンから五百トンくらいの船舶が航行できる海域で  
ございませう。そういったしますと、沖に千五百メ  
ートルの航路を設けて、巨大船、大型船をこれに通  
す、沿岸の、石を投げれば屈くようなところが三百  
トン、五百トンの船舶が右往左往する、こうしま  
す、われわれが安心して働ける漁場がどこにある  
のか、われわれとしても今後生きていくためには  
最低の漁場を確保せなければいけないと思つたわけ  
でございまして、沖にそうした航路を設けて大型

船を通すのであれば、どこかの海域にわれわれが  
安心して操業のできるような漁場を与えてもら  
いたい。先ほど三重県の宮原会長がちよつと触れ  
ておりましたが、漁業権を現在設定してある区域を  
将来どのように扱うていくのか。私が現在やって  
おります調査委員会等においても、全国漁業権の  
一斉更新が明年に迫っておりますわけございませ  
うが、はたして現在の漁業権の設定してある区域が  
漁業者の生活の場として確保できるのかどうか、  
現行法ではそうしたものが何らうたわれていない  
ということございませう。

いろいろ申し上げましたが、私は決して本法の  
制定を反対するものではございませうが、この法  
案を制定するまでに、願わくはわれわれ漁業者の  
救済対策、それも、単に一時的な補償等によつて  
解決をするというような問題でなしに、恒久的な  
問題として御配慮をいただきたい。従来から私ど  
もがお願い申し上げておりますように、現在、内  
湾の漁業は、船舶交通のふくそう、また、それか  
ら起きるところの船舶の廃油等によつて常に大き  
な被害と打撃を与えられておりますので、本法案  
と同時に、油害等によつて苦しむ漁業者の救済対  
策、または、こうした法案によつて陰に陽に影響  
を受ける内湾漁業者の振興対策等もあわせて御審  
議をいただきますれば、非常に幸甚と存する次第  
でございませう。

非常にかつてなことを申し上げましたが、私の  
公述はこれで終わらせていただきます。

○今迄委員長 次、豊田参考人にお願いいたし  
ます。

○豊田参考人 東京商船大学の豊田でございま  
す。

本法案に対して何か意見を述べろ、こういうこ  
とでございまして、私の立場といたしましては、  
海難防止と通航技術面というところからお  
話を申し上げることになるかと思ひます。御了承  
願ひたいと思ひます。

海上交通がふくそうしまして、それによつてい  
わゆる衝突等の海上交通事故的な海難がふえつつ

ある、こういうことは皆さん十分に御承知のとこ  
ろと思ひます。私どもの研究の間では、交通事  
故的な海難は交通量の自乗に比例する、そういう  
増加をたどる、こういうふうに見えております。そ  
ういう意味で、本法案が上程されようとしておる  
ことは、とにかく一歩前進、そういう安全対策上  
非常に喜ばしいことと思ひます。

この海上安全問題は、わが国だけじゃございま  
せん、すでに御承知かと思ひますが、一九六一  
年ころから、欧州、特にドーバー海峡のあのふく  
そう海域を中心として問題になってきておりま  
す。そして最初は、イギリスの航海学会並びに欧  
州の連合航海学会が中心になりましたワーキング  
グループをつくつて、自主的に何らかの規制の方  
法はないものかという研究を始めたのが、この問  
題のきっかけかと思ひます。そのうちに、一九六  
七年に有名なトリノ・キャンニオン事件が起きま  
して、原油八万トンの流出という、非常な災害に  
なつたわけでありませう。これが大きな刺激になつ  
て、政府閣内海事情、いわゆるIMCOがこれを  
取り上げて、その後次第に国際的にこういう問題  
を実施に移そうとする機運が動いておるわけござ  
いませう。一応その方法は、航行路を定めて、  
通航を分離し、そして一方通航にする、こういう  
ことで衝突の危険を防止しよう、こういうことが  
ねらいでございませう。

なお、先ほどちよつと申し上げましたが、最  
近の交通事故的な海難の中には、単に衝突ではな  
しに、衝突を避けようとして乗り上げるといふ海  
難もかなり目立ち始めています。この問題をやはり  
考えておかなければならぬと思ひます。そういう  
ような意味合いにおいて、いま国際的にIMCO  
を中心として進められつつある一方通航方式は、  
安全のためにかなり役立つものと思ひます。その  
方式その他のこまかいことは省略いたしますが、  
その後IMCOで承認されて、現在IMCOの勧  
告によつて実施されておる世界の航路を分離する  
指定は、約六十五カ所に及んでおります。

問題がいま盛んに検討されておるわけですが、船  
長協会においては、太平洋の沿岸にも、こういう  
欧州のような、IMCOのような航路指定方式、  
こういうものを設定するようにしていかなければ  
ならぬだろうというような研究もすでに三、四年  
前から始められて、ある程度の成果を得て、自主  
規制に入つておる。こういうふうにして、船舶の  
通航の安全は特に日本の沿岸では焦眉の急であ  
る、こういうふうにいわれておるわけございま  
す。そういう国際的な背景をもとにしておるとい  
うことを十分御認識の上御審議願ひたいとい  
ひたいと思ひます。

次に、本法案の内容的な面と関連しての私の意  
見を三つ四つ申し上げたいと思ひます。

まず、この法案ができるまで、海上保安庁その  
他、民間においても、日本の沿岸の交通実態を  
なり綿密に調べておる。そういう交通実態調査の  
裏づけをもつてこの法案ができ上がったとい  
うことを申し上げたいと思ひます。その結果が  
いろいろの資料によつてすでに発表されておるわ  
けなんでしょうが、こういう調査は世界的にもあまり例  
がないと思ひます。このような綿密な調査に基づ  
いての法案の裏づけがあるというふうなことは、  
世界にもまずそういう意味において、そういうふう  
に思ひます。そういう意味において、その必要性  
も十分わかり、その裏づけもかなり十分と考えて  
いいんじゃないかと思ひます。

この法案の中には、当面、十一の航路が指定さ  
れておるようございませうが、すでにそういう実  
態調査の上から指摘されておるところでございま  
す。そのほかもつと指定航路をふやせという問題  
もあるようございませうが、当面の指定航路とし  
ては一応の目的を達成するものかと思ひます。

次は、本法案の中に盛り込まれている航法その他の  
いろいろな規定の内容に関連して一言申し上げた  
いと思ひます。

私も日本の最近の海難実態をいろいろ調査し  
ておりますが、その段階で、最近の研究グルー  
プのところであつたことをちよつと申し上げて御

参考に供したいと思ひます。

最近の五年間の日本海域の衝突事故発生率を調べてみまして、その発生要因との相関を調べてみました。そうしたところが、次のようなことがわかりました。

常識的に当然のことではございますが、第一番目に要因として相関の高いものは、交通量でございます。これは当然のこと、先ほども申し上げました。そういう場所にはやはり航行規制が必要である。

二番目の相関の高い要因は、船の大きさの平均値が問題になります。要するに、船の大きさが大きくなるというようなことは特別な配慮が必要であるというようなことが言えるんじゃないかと思ひます。

それから次は、船の大きさの分散が問題になります。というのは、大きな船と小さな船とが混在するということは、交通の危険がかなりあるという結果が一応言えるんじゃないか、そういう結果が出ております。

それから、船の速度の分散も、要因としてはかなり相関が高い。これもさまざまな速力の違う船が混在するということは危険であるから、場所によっては速力制限が必要である、こういうことが言えるんじゃないかと思ひます。

それから、航路の横切りも相関が高い。したがって、横切り制限の規則は設けざるを得ない。次は操業漁船、これが、こういう交通衝突事故発生率に關与する要因としては、相当程度の高相関を持つておるようです。したがって、漁船にも避航してもらうことが必要なことを物語るものではないかと思ひます。

そのほか、航路の幅あるいは船の速度の平均値であるとか、視界であるとか潮流とか、私どもも約十四の要因に分けてみて、その分析結果の相関をとってみたわけですが、おもなることを申し上げますとそういうことでございます。

先ほど申し上げたことは、すでに本法案の航法関係の規定にかなり十分に盛り込まれておるのではな

からうか、こういうふうな考へております。

次は、先ほどもいろいろ問題になりましたが、避航に關連して、巨大船と漁船がどちらが不自由か、巨大船の下限はどのくらいに置いたらいかがという問題があるように聞いておりますが、これは先ほどタンカー協会の方の御意見にもありましたので、あまり深く申しませんが、巨大船の不自由さというものを漁船、漁船関係の船にも十分知っていただきたい、こういうことだけ一応申し上げざるを得ないと思ひます。私、どちらがどうということはほんとうにわかつていないと言ひたいのですが、一応私の立場からしますと、操縦特性の上から言ひますと、巨大船の不自由という問題は十分考へていただかなければならない。とにかく、かじをとつても、それが他船を避けるにも、小さな船でしたら十秒か二十秒あればいいわけなんです、巨大船になりますと三分、四分、あるいは五分近くもかかるわけなんです。そういうようなことも考へていただいて、これは先ほどもいろいろ御発言がありまして、漁船について少しゆる過ぎるのじゃないかという御発言がありました。私が先ほども指摘しましたように、漁船の關与する交通事故的な海難もかなり多いわけなんです。そういう意味において、私自身も、本法案の中での漁船の避航義務の問題についてはちよつと後退しているんじゃないかという感じはいたしますが、一応こういう成案が出た以上、いざにしてみても、先ほどどなたか申されましたように、互譲の精神も大切だと思ひます。したがって、漁船のほうからも積極的に避航してもらう、こういうような心がまえが必要じゃなからうかと思ひます。

それからもう一つは、こういう法律ができ上がりますと、権利とか義務とかいふ觀念がどうしてか起きてきますが、本法案においてはそういう觀念で解釈してはいけないと思ひます。特に、避航關係においては、針路保持船と避航船というふうに一応区分けしておりますが、従来ややもすると、保持船は權利を持つていて、避航船は義務があ

るんだという考へ方があったかと思ひますが、そういう權利義務の考へを一步超越して、相互理解を高めて安全を期するといふ、先ほど言いました互譲の精神で実施されなければいけないんじゃないかと思ひます。

最後に多少申し上げたいと思ひますが、いろいろこの法案の細部については、海域の交通実態やあるいは航路環境、条件とか、いろいろな特殊性によりまして、いろいろ法の内容に不満もあるやに聞いております。しかし、現段階では、一応先ほど私が申し上げましたような裏づけのもとにこの法案ができ上がったわけでございますから、やはり完全な不完全な問題があると思ひますが、一応このでき上がった法に従つて、その規制に従ひまして、整然と安全な海上交通の場をつくる努力をすべき段階に来ておる、こういうふうな申し上げたいと思ひます。そういう意味において、こういう規則をしいられるという觀念がやはり妨げになるわけでありまして、そういうことじゃなしに、私はいつも自分なりに思ひますが、交通問題は、陸上でも海上でも、結局は最後のところは同じだと思ひます。幾らりっぱなルールをつくつても、やはりそれがもうすべての人に身についておらなければいけない。いわゆる道徳的な面まで高め、昇華するということで、交通の安全問題はこれはもう海上も陸上も同じだと思ひます。そういう観点から、一応この成案のある本法案を実施しまして、さらに安全に向かつて一歩でも二歩でも前進する、こういうことが必要かと思ひます。そのためには、先ほどいろいろ御注文がありました航路の整備とか、いろいろ問題がありましたが、これは私は省略したいと思ひます。

最後に、罰則のことも先ほどちよつとどなたか申されましたが、私もちよつと罰則について、特に航法關係の罰則については、陸上のいわゆる道路走行とはかなり違うと思ひますので、この点、どちらかといふと、一応、法は法として、實際規制に当たる現場保安官の判断がかなりものをいうといふことを考へますと、その辺のところ、保安官とそれから通航船の相互の信頼のもとに、そういう何か取り締まられるとか取り締まるとかという觀念じゃなしに実施されることを望みたい、こんなふうな思ひを申し上げます。

以上、大体私の考へを申し上げて参考にと供したいと思ひます。

○今渡委員長 以上で参考人各位からの御意見の開陳は終わりました。

○今渡委員長 これより質疑に入ります。通告がありますので、順次これを許します。丹羽久章君。

○丹羽(久)委員 交通安全対策の参考人として、三重県漁業協同組合の宮原さんをはじめとして、各参考人の方々にはたいへん御苦勞までございました。

少し時間おくれましてまいりましたので、三重県漁業協同組合の宮原さんのお話を承ることができなかったのは残念であります。あとの諸先生方のお話はよく承りました。よくわかつたわけであり。特に、兵庫県の瀬戸内海の漁業調整委員會の会長さんの山田さんに一点だけお尋ねしたいと思ひます。

参考人のお話でいきますと、明石海峡におけるところの生産する魚量は、三十数億の水揚げをいたしておる。水揚げになるのか利得になるのかわかりませんが、これだけの金額をおしやいました。きんちゃく網とか、一本釣りだとかということでは……しかし、ここに今度の規制がせられてくるとするならば、三千人の人々が直接影響を受けてくる、そして三十数億という仕事からあがる利潤というものが水揚げというものが影響する、こういう話であります。

この法案の私の考へ方としては、直すべきところは直しながらも、委員長をはじめ、一歩前進したものでありますし、長年の間の懸案でありますから、先ほどから言われておる互譲の精神的

なものであって、あくまでできる法律によって縛り上げてしまおうというのではなく、法律は法律としてでかすのであるけれども、つとめて皆さんの意見を尊重しながらまとまりをつけたらという考え方が、みんなの考えのようであります。

そこで、先ほどの話に戻りますが、もしこの法律が通るとするならば、また、通すとすれば、われわれの仕事の場をほかに考えてもらいたい、こういうことをおっしゃったようでありますが、ほかに仕事場というのは、何かお考えの場所があるんでしょうか、その点どうですか、参考人。

○山田参考人 率直にお答えします。

先般いただきました資料の六ページを見ていただきますとわかりますように、明石海峡は、先ほど申し上げた四キロ程度の幅員でございまして、そこに海上交通法によって、長さ八千メートル程度、上は、兵庫神戸市垂水区地先の平磯灯台から淡路の赤岬の鼻を見通す、一方、下は、淡路の松帆灯台から明石のセメント磯に通す、こういう区域にあるわけでございまして、従来からわれわれが漁業権の設定等を行なう場合に、現在、先ほど申し上げました三十数億田という中に、ノリ漁業の生産が十二、三億から十五億、約半に近いものがノリ漁業でございまして、こうした漁業において、先生方も御承知のように、大阪湾から瀬戸内海にかけては臨海工業地帯の造成等による沿岸の埋め立て、工場または都市排水、ことに産業廃棄物等の影響によりまして漁場は非常に荒廃をいたしております、しかも一般水産資源も逐次減少の傾向にあるわけでございまして、そういう中において、われわれは、単に漁民が生活するのみによる生産でなしに、国民のたん白食糧確保の見地からも、日夜部下を叱咤いたしまして、いちずに生産増強をはかっておるわけでございします。そうした中で、先ほど申しましたように、一般漁船漁業は横すべりの状態にございまして、現在逐次伸びておるのは、浅海における養殖事業でございします。そうした区画漁業権の設定等にあら

りまして、実際問題を言いますと、現在明石海峡では二百メートルから三百メートルしか許していただいております。これを船舶の航行と調和できるように、すなわち、船舶も一定航路を通し、また反面、漁業が安んじて生産の増強をはかれるような手段、具体的に申しますと、ノリの区画漁業権等を船舶の航行に支障のない範囲で沖に出すことによつて一部増産等も可能になるのではなからうか。一例を申し上げまして、平磯灯台の約二百メートル——平磯灯台は陸岸から約八百メートル付近にあります。それから二百メートルほど北に寄りましてところに磯がございまして、年間航行船舶が数隻、多いときには十数隻もこの暗礁に乗り上げております。しかし、そこを通過してはいかないということが全然指定されない。しかもそういうような危険な海域でも、これは船舶が通るんだからノリ漁業はあまり沖に出してはいけない、こういうようなことが上述の問題として出ております。

平磯灯台から以北は、われわれから申し上げますと、非常に危険な海域であります、これを通過するために、そこで年間十何隻という暗礁に乗り上げるというような事故も発生いたしておるわけでございします。たまたま、そういう船舶が通れば危険であり、漁業として生かせばかなり効果的に利用できるような海域が、明石海峡一円といえどもまだあるわけでございします。そういうところをできれば認めていただいて漁業の振興をはかるというようなことができないものであらうかというのを常に考えておるわけでございまして、沖合いにおいて巨船舶の通航また船舶のふくそうによる危険の度合いというものはよく承知いたしておるわけでございします、というて、平磯灯台付近まで来ますと、もう沖は相当広い海域でございします、そうしたものを考えたいだくことによつてある程度の調整が可能ではなからうか、かように考えて申し上げた次第でございします。

○丹羽(久)委員 ありがとうございます。もう一点だけちょっと許しを得て東京商船大学

の豊田先生にお尋ねしたいと思ひます。

学者的に非常に御勉強していらつしやいまして、私も先生のお話を聞きまして、やはり日本が海上規制に立ちおくれておるという感を深くしたわけでございまして、当然こうした海上規制はやらなければならぬということに私どもの決意もだんだんきまつてきたらうと思ひます。そういう一つの暗示を与えていただいたように思ひますが、そのうちで、最後のことばの、五年間の事故の要因を調べてみた、すると、船の大きさ、あるいは暗礁の乗り上げ、船の分散、船の速度制限、船の横切り等々が事故の要因になっておる、だから交通規制というものをやるのが非常にけつこうなことだということでありますが、そこでお尋ねしたいと思ひますことは、今度の交通安全対策の規制のうちには、一方通行航路というものは規制せられてきておるのですけれども、まだそういうこまかい問題には触れていないんです。これからそれはきまつてくるであらうと思ひますが、先生が御研究になりました結果で一番問題として私どもが関心を持っているのは、船の上限、大ききですね。これは日本のいま指定せられた東京湾、伊勢湾、瀬戸内海にはどの程度の船といふものがまず適当であらうか、それ以上といふのは不可能であらうかという御研究があつたらひとつ教えていただきたいと思ひますが、その点どうでしょう。

○豊田参考人 まず最初の御質問の、要因の関係なんでございしますが、これは要因というよりも、要因を十何倍ぐらいにしまして、相関の高い、要するに、これが要因だと、はつきり要因としての事故発生率の相関が高いということを申し上げたわけで、先生おっしゃったことと私のあれとちよつと意味合いが違つて解釈されておるかと思ひますが、こういう要因が衝突事故発生率の相関が高い、こういう意味で申し上げました。

それから、あとのほうの問題がどうもなかなかたいへんな問題でございしますが、これはすでにう皆さんのほうがよく関心を持ってお考えになつ

ておられるんじゃないかと思ひますが、東京湾ですと、浦賀水道は、幅の問題もございしますが、多少整備すれば水深は十分でございしますから、あそこを一応かなりの大きさの船は通れる。問題は、その中の水深は、現在二十万トンぐらいの船は入つておるようですが、それでも大体湾のまん中ぐらゐまで、それより奥には入つておりません。そして二十万トンぐらゐの船が通れるところは、少なくとも水深が二十二、三メートルはほしいところですが、湾内でそれ以上のところになりますと、中ノ瀬の北西側の根岸、横浜寄りにわずかにそういう水路がある。いろいろなことを考えますと、二十万トンぐらゐの船に必要な水深が二十二、三メートルはどうしても必要だとしますと、その航行その他の所要の広さはかなり狭くなつてきています。こういう意味で、大体私個人の考えとしては、二十万トンをはこべるぐらゐの船は大港湾の中に入れないほうが安全であらうというふうに考えております。

そんなことで答えになりますかどうかわかりませんが、どうも……。

○丹羽(久)委員 どうもありがとうございます。

○今澄委員長 大竹太郎君。

○大竹委員 まず奥田参考人にお聞きしたいのでありますが、豊田先生は、大体三海域十一航路、まあそんなものだろうという御意見だったようでありまして、一体パイロットの立場で三海域十一航路というものをどうお考えになるか。もつとふやしたほうがいいというお考えか、または、これほどしないでもいいじゃないかという、まあいろいろあると思ひますが、それについての率直な御意見を簡単に伺ひたい。

○奥田参考人 航路の増加設定ですね。これは今後友ヶ島水道においても交通量は浦賀水道と同じようになるといふ私の考えであります。客船船長の意向としては、現在の友ヶ島水道の海上交通の混雑よりは浦賀水道以上だ、したがって、新設航路を設定してもらいたい、こういう意向が出てお

ります。それから西のほうから私は二十万トンの船を、あるいは二十万トンを超したような船を岩国、呉に持っていく場合に、何ら巨大船舶に対する優遇といえますが優先的なことがないのです。これに対して、来島水道、それから呉に行くと官島の南にありす水道、このあたりに航路を設定して航行の安全を期すべきで、こういうふうに考えております。そのほか、福山、水島、水島航路はできておりますが、坂出航路は、いまある企業が相当大きな計画をやっております。あります、東から巨大船舶を持っていった場合には、航路を横切って航行違反、要するに一方航路の逆をやらなければならぬという状況であります。したがって、これに対しては航路の設定が必要だと考えております。航路についてはそれくらいであります。

○大竹委員 次に、山田参考人にお尋ねをいたしたいと思ひます。

先ほど、こういう法律は必要だと思ひけれども、漁業権との調整を大いに考えていただきたいということ、同僚の丹羽委員からも質問がございましたように、先ほどの御意見では、他の海域に漁業権を設定するということを申し述べられたわけでありまして、そのほか、交通安全と漁業権の調整とでも申しますが、それについて、新漁業権の設定ということのほかにまだ何か御意見がございましたら、お聞かせおきをいただきたいと思ひます。

○山田参考人 明石海峡は非常に船舶の交通がふくそうしておる地点でございますから、ちょうど海峡の航路を設ける東の端、ここに須磨ノ瀬という非常にまた好漁場があるわけです。西には鹿ノ瀬漁場という漁場があるわけです。われわれが考えても、今度の法案は船舶航行の安全と災害の防止にあるのだ、こう言うけれども、はたして実際にそのような効果が起こり得るのであるのか、この航路を一步越えたと——現行海上衝突予防法第二十六條等において、ある程度の漁業の船の保護と優先がうたわれておるわけですが、狭いところ

から一步出ると、須磨ノ瀬漁場という大きなりっぱな漁場がある、西に出ますと、鹿ノ瀬漁場がある、そうした中で、この航路の中はいないけれども、一步外へ出た船舶がその先どのような道を通るのか。東に出ると神戸港、大阪港、また先ほど来問題になっております友ヶ島水路に向けて航行する。ちょうど須磨ノ瀬あたりが分岐点になって東と南に分かれて進んでおるわけでございますが、そういうところにおける規制等が全然行なわれていない。これらを本法第三十一條等の航路及びその周辺海域を除く海域における工作物の設置等というように拡大解釈において漁業の船を押し圧迫しようとするのであれば、非常に大きな問題が起こるのじゃないか。また、実際上そういうことをある程度規制しなければ、航路はいくらして、航路から一步出た船舶が非常に迷うのではなからうか。そうしますと、それから出た先の海をどうするかというように、われわれから言いますと、漁業の立場から有利か不利かわかりませんが、もっと広大な大阪湾なり播磨灘海域の総合開発計画を考えたかどうか、それによつてお互いが安心して働けるような道が講ぜられるのじゃないか、しかしながら、そういうことには全然触れていないというように、先ほど言いました、沖にも、また沿岸にも、われわれがやろうとすれば、漁業の振興のためには非常にりっぱな漁場があるわけですが、もう三百メートル手前まで船舶がどんどん来る、また、海難防止研究会あたりでも、須磨の沖あたりの広い海域においても、まあ沖へ出すのは、五百メートルが最大じゃないのかという意見等も出ておりました、その五百から先に出ることが非常に困難な状態にあるわけですが、はたして船舶を五百メートルのところまで入れなければいかぬのか、通さなければいかぬのか。いまの航路から東へ出ますと、御承知のように大阪まで十二里の広い海域に出ておるのを、われわれ現在やっているノリ漁業等は、五百より沖へ出したらいかなぬというように、これを常に言われておりました、生産も

非常に思うにまかせない状態でございます。もし、新しい漁業権でなしに、現在共同漁業権を設定してある区域ぐらゐはわれわれに十分利用したいだけ、もっと漁業生産力も倍加していくのではなからうかというように考えております。

○大竹委員 最後、山田先生にお聞きしたいのであります。御承知のように、この法案では、巨大船舶は二百メートル以上ということになっておりますが、先ほどの御意見を伺いました。私としましては、私の聞き誤りかどうか知りませんが、全体としてこの法案に賛成だと思つた結論からそういうことになったのじゃないかと思つたのであります。また、二百メートルでは——率直に言うとも、もっと下まで巨大船舶というかに指定したほうがかえつていいのではないかというふうなお気持ちも持つていらつしやるようにお聞きしたのであります。その点もう少しお聞かせをいただきたいと思ひます。

一八

○山田参考人 巨大船舶の大ききの境界の御質問のようには思ひますが、巨大船舶の境界という問題を考える場合に、通常私どもの仲間では、いわゆる操縦特性といひますか、操縦性指数といひますか、それが大体すぐ考えられます。それから、衝突を避けようとして機関を後進にかけてどのくらいでとまるか、その距離であるとか、そういうことが問題になるわけなんです。機関を全後進にかけてとまる距離なんというものは、大体船の長さの十二、三倍とか、皆さん御承知だと思ひますが、操縦性指数という問題につきましては、ちょっと御説明したほうがいいのかどうか知りませんが、一応かじをとって、大きな船になるほど、かじをとつてもなかなかかじが動かない、かじをとつてかじらばらうの時間直進のまま行つて、ようやくかじがきき出して旋回運動に入る、こういうかじのきかない間の時間を大体操縦性指数とかいふて、先ほどもちょっと申し上げましたが、小さな船ですと十秒か二十秒になります、二十万トンぐらいの船になりますと大体四分半ぐらいになると思ひますが、そういうところでいさ避けようとして

も思うままにならない、こういうあれですが、その操縦性指数が船の大ききによつてどういふふうに変化しているかということなんです。これもいろいろなところで調べられておると思うのですが、大体二百メートル前後のところで急に大きな変化をしているというところなんです。それで法案では二百メートルになっておるわけなんです、けれども、二百メートルでいいか百八十メートルでいいかという問題がある。そこは簡単に決めかねます。ただ、こういうことがございまして。歌州の港の規制に、百八十メートルを限度として規制のあれを考えているところがございまして。そういう程度で、私もあまりいろいろなところのあれはたくさんは知っておりませんが、そんなところから、まあ二百メートルという、切りもいという程度にしようというのじゃないかという、そういう程度にしようと思ひます。

一八

○大竹委員 ありがとうございます。

○宮井委員 本日はたいへん御苦勞までございします。皆さん方全員の方に御質問したいのですが、時間も制約されておりますから、私からは三人の方にお伺いしたいと思ひます。一、べんにお聞きします。順序を追つて御答弁をいただきたいと思ひます。

一八

停滯して、御承知のように大体西に六時間流れ、東に六時間流れています、この間、西から東に変わるこの間隙の一時周余りが潮が非常におとなしい、こうしたときを利用して一本釣りとか、また、ひきなわその他の漁業が操業するというように、その漁業の操業の実態が、時間によってやられていない。その漁業者が、おれは底びきやつておるのだから、あすは何時から何時までを大型船を通してくれ、あるいは一本釣りは一本釣りで、この時間に船を通せ、こういうようにめいめいが、言つた場合に、はたしていつ巨大船を通していいのか、ほとんどわからぬような状態になるのじやなかろうか。これは実際にできないことじゃないのかというようにわれわれとしては判断をいたしております。現在はまだもう注意するだけ注意をさすように指導いたしました、現在事故は、漁船を除く船舶同士衝突はありましても、漁船と船舶、漁船と巨大船が衝突したというような事例は、明石海峡においてはまだ一件も出ておりません。これは、お互いに譲歩し、注意をし合つた結果であると思ひますが、われわれのほうも相当注意をしてお操業をいたしておるわけでございます。

○豊田参考人 私に對する質問は、港灣に事故があつた場合のいろいろな被害を考えて、どう思ふ

かというようなことだと思ふのですが、東京湾に限らず、日本の大港湾、特にいろいろなタンカー災害のようなことの発生のおそれがある大港湾については、どこでも同じだと思ひますが、私は平生東京湾のすぐ近くにおりますので、東京湾を主体に考えておるわけなんです、東京湾にタンカー災害が起こった場合にはどうなるかといううなことは、私なんかも多少参加してやっております海難防止協会の報告なんかいろいろ書いてございまして、ここではその災害の様相は申しませんですが、御質問の最後の問題点である私の考えを申させていただきますと、最近、タンカー災害だけでなしに、埋め立てとか、あるいは橋をかけるとか、いろいろな東京湾の環境に関連する問題がたくさん出てきておりますが、私個人の意見を言えと申されますれば、やはりこの段階で環境保全は大事なことであります。そうしてやはり東京湾というものは、少なくともわれわれの時代に東京湾を台なしにしたというような形で子孫に残すことは、これは非常に考えておかなければならぬ大きな問題だと思ひます。そういう意味で、環境保全をコントロールすることはぜひ必要だと思ひます。そのような意味合いにも今度の法案の交通規制なんかやはりある程度合致する問題じゃないかと思ひます。いずれにしても、東京湾というものをわれわれの子孫にやはりうまく残しておいてくれた、こういうふうな感じ方を与えたいものだ、私個人としてそう考えております。そういうお答えでよろしくございませうか。

○宮井委員 どうもありがとうございます。

○今澄委員長 渡辺武三君。

○渡辺(武)委員 まず私は漁業関係者の宮原さんと山田さんにお尋ねをしたいと思ひます。

先ほどの御意見の中で、特に、本法が施行されますと、きわめて大きな漁ろうに対する影響が出るのだ、こういうことを声を大にして強調されました。しかし、私どもの調査でいきますと、現在特定水域航行令というのがあるのを御存じですね。海上衝突予防法は、たしか第二十六条によつ

て、これは漁ろう船を優先したいしております。これは主張なさっておられたと思ひますが、ところが、特定水域航行令によりまして、本法第二十六条の規定にかかわらず、漁船は通航しなければいけません、こういうことになっているのです。これは巨大船のみではありません。二百メートル以下の船舶についても漁船はそれを通航しなければいけません、こういうことになっているのです。ところが、いま私どもが審議をいたしております今の法案ですと、海上交通安全法は、この漁ろう船に対する通航義務を課しておりますのは、いわゆる二百メートル以上の巨大船のみに限られておる。従来通航義務が課されておりました一般船舶の通航しなければいけないという義務は取り除かれておるわけですよ。むしろ緩和をされておる。そうして、しかも巨大船が一体どの程度通るであろうかということになりますと、これは先ほどもお話が出ましたけれども、明石海峡では大体一日当たり六・六隻だ、三重県の例の伊良湖水道では一日平均二・八隻、この程度の巨大船しか通っていない。したがって、非常に少なくなるわけですね。従来特定水域航行令が施行されている範囲に入っていないところは若干それはなるかも知れませんが、全体的に見まして、瀬戸内海の今度設けられます航路の中はほとんど入っているわけですから、そういう従来からの規制と、本法が施行をされ、そうして完全に実施をされた場合には、むしろ漁船に対する通航義務等の緩和によつて漁ろうそのものがやりやすくなるのではないかと、こういうふうにならわけるわけです。ところが、御主張の中では、本法の施行によつてきわめて重大な影響を及ぼして、生活糧まで奪われてしまふというような強い御主張なんです。ほんとうにそうだろうかというふうに実は疑問を持たざるを得ないわけです。こういう法案の内容を、従来規制されてきた状態、そういうことを十分御承知の上、さらに法案との対比の上において、どの程度がどの程度緩和されるかということも十分御承知の上でそういう御主張をなさっておるのか、

そういう従来の規制状況その他がおわかりにならないままにそういうことに主張がなっておりますのか、その辺ちょっとお聞かせを願ひたいと思ひます。

○宮原参考人 伊良湖水道につきましては従来から特水令でございまして、新しい規制が始まるという点でございまして、しかし、十一の海域の中で全国の漁民の反応はそれぞれ違つておること、事実でございまして。したがって、私どもとしては、基本的には反対の姿勢をとりながらも、漁民の考えている要望がどこまで認めていただけるかというところでこの問題に対応したいという基本姿勢を持っておるようなわけでございまして、ただ、伊良湖水道の例で申しますと、基本的に権利として与えられておる漁業権の上に重なつていくという問題の整理が法律ではされておらない。この辺にはやはり大きな問題が一つ残つておるといふことと、それから巨大船だけに通航の義務を負つておるのだから、一日の現在通航量三隻未満であるとするならば、漁ろう作業にそう大きな影響はないではないかという問題は、数字の上から見るとそのとおりでございするけれども、二百メートルの巨大船というものと百五十メートルの船との視認は全く漁業者には不可能であるという状態でございます。ずっと前のほうから船が出てきますと、これが二百メートルの船だから通航しなければいけないのだ、こいつはしなくてもいいのだというところは不可能だと存じますし、しかも集中的に航路にたくさん船が通るということ、で、現実には漁民自身が避けておるといふような状況でございまして。そこで、先ほども山田参考人から申しましたように、避けなくてもいいのを見ずから避けるのと、避けねばならないのだということ意識するのでは、操業上に大きな気持の上の違ひもあるという点を山田参考人からも申し上げたわけでございまして。航路上において巨大船を避けるというものを数字だけで見れば、一日に三時間か四時間の間であるということになります、が、その他の船は避けなくてもいいのだといつて

も、基本的には避けるを得ないから、漁業はできなくなる、このように御理解いただきたいと思つております。特に、伊良湖水道については特水令がございまして、大きな違ひが出てくるという状況でございまして。

○山田参考人 お尋ねの点でございまして、伊良湖水道と同様に、明石海峡も現在特定水域航行令はしかれておりません。この問題は、過ぐる三十八年から九年とに運輸省、海上保安庁等で明石海峡に特定水域をというふうなことがございまして、これについては、当時、兵庫県、また神戸市、われわれ漁業者も非常に反対いたしました、その後立ち消えのまま今日までございまして、現在では何らの規制も受けておりません。したがって、先ほど先生が仰せられたように、海上衝突予防法第二十六条だけの規定でわれわれは操業しておるということでございます。

○渡辺(武)委員 それからもう一つ、先ほど来から言つておられますように、巨大船がいつ来るかわからぬ、巨大船を見てからあわてて網を上げておったのでは、とても時間がなくてだめなんだ、こういうことを盛んに御主張になっておったわけですが、今度の法案の中では、いわゆる二十二条では、巨大船が航行する場合には、十二時間前に通報しなければいけませんという義務が船長に対して課せられておる。さらに、保安庁長官は、二十三条で、巨大船そのものに対する指示権を与えられておるわけですよ。したがって、あとの連絡をどううまくやっていくか。実際に漁ろうに従事しておられる皆さん方との間の連絡の確立といひますか、通報の確立といひますか、これはわれわれの仕事として海上保安庁に十分監視をしていきますが、いずれにいたしましても、事前にそういう通告があつて、しかも、いま隻数から見れば、伊良湖水道二・八隻、明石海峡六・六隻ということであれば、これは事前にいまの段階では十分な通報がされていくのではないだろうか。だから、通報のあつたものについては、これは本法が成立すればやはり通航義務があるわけですから、当然通航す

るということがわかる。その他たくさん参ります船に対しては、本法が成立することによって避航義務がなくなるわけですから、そういう面はそうしよつちゅう注意をしておらなくてはいいかねの、こういう御心配はないのではありませんか。これは現実には法が施行され、そういう通報義務、通報連絡の体制がどういうふうな確立されているかということもわかりませんから、御心配されるのはごもつともではなからうかと思うわけですから、今後もしもこの法案が成立をしたならば、そういう通報連絡体制というものを十分に確立をしていくように、私も自身も監視をしていきたいと思ひますし、また、皆さま方のほうから、もしも法そのものに対して、運用そのものに対して御意見があるならば、十分おっしゃっていただければ、そういう運用の面で直していきける問題ではなからうか。つまり、いつ来るかわからぬそういう危険性ですね、これはやはり取り除いていくことが可能である、こういうふうに見えるわけですが、その辺はいかがでしょうか。

○富原参考人 お答えいたします。  
先生のおっしゃられる点につきましては、漁業者としても十分踏まえながら現在問題を詰めてきておることも事実でございますし、その点について保安庁の担当の皆さま方とも長い間にわたって意見の交換をしておることも事実でございます。したがって、漁業者といたしましては、恐るる範圍のものは恐るるでも海上の交通安全に寄与していこうという気持ちを持っておりますけれども、ただ、あげましたいろいろな条件がございますが、そういったものをどこまで当局として見ていただくのかというのを現在問題にしておるというように御理解いただきたいことと、それから先ほど私が公述のときにも一言申し上げたわけですが、現在の巨大船舶に限らず、大きな船舶の構造は、操舵室がずっと船尾にありまして、操舵室から前方を見た場合には、前方の相当の範圍が死角になつてしまつておる、そういう状況の中で、すれ違ふことが可能であるとしても、そのたびに起る

る波によつて、一トン、二トンの漁船は百メートルくらい離れておつても、それは操業ももちろんできないければ、ときによつて転覆の危険もある。こういう状況が海域においては絶えず起こつておるといふことが、この法律の中では全然ホローされないといふことでございます。したがって、私もとしては、基本的にそういう問題について、漁業者の操業が不可能になるのではないかという問題を強く主張しておるといふ点をお含みいただきたいと思ひます。

○渡辺(武)委員 いまの問題は別に議論はいたしません、確かに無通告で来た場合に、横波を受けて漁船が被害を受けるということは想像できませんが、時間が通報された場合にはそういうこともなくなつてくるのではないかとということが考えられるわけですよ。

それはそのくらいにしておきまして、最後に、東京商船大学の先生にちよつとお伺ひいたしますが、御承知のように、わが国はきわめて資源が乏しいものですから、多くの資源が運び込まれてくる。その船舶は外国船が非常に多いということでございます。したがって、国際法、国際的に通用する航海のいろいろな規制法が諸外国にあると思ふのですが、そういう一般通念の中における日本の特殊な立場といふものは、特に漁船と船との關係はあまり諸外国では例がないというように聞いておるわけです。したがって、そういう外国船が入つてきた場合、日本の湾内、港、こういう規制航路に進入してきますと、非常に問題が出てくるのではないだろうか、こういうふうに見えるわけであります。その辺の周知徹底方は、これから私も保安庁との間でやり合つていかなうかはいけません、したがって、いま諸外国では、今度のわが国の、私もいま審議をいたしております法案の内容と比べて、どのような相違点があるのか、いま申し上げましたような、特に漁船と対するいろいろな制限その他が大きな違いなのか、その辺を少しお教えを願ひたいと思ひます。

○豊田参考人 私も、そういうこまかな点になる

と、ほんとうによくわかりませんが、漁船に関する問題は、やはり日本が一番大きな問題のように思ひます。先ほども申し上げましたように、ドーバー海峡あたりで最初にそういう交通規制の火の手が上がつたわけなんです、あの付近ではまだそう漁船の問題は問題になつておりません。しかし、その後IMCOの通航分離航路が各所に設定されてきて、いま、先ほども申し上げたように六十五カ所にも及んでおりますが、ノース・シーあたりに行きますと、漁業との関連が多少出てきておるようでございます。ですけれども、日本のようなかなり重大なあれにはなつていないと思ひます。

それで、そういうあれで日本にこの法案ができてそういう規制をされた段階で外国船をどうするかという問題ですが、これはいろいろと英文による周知徹底の方法もあるでしょうし、もう一つは、やはりそろそろ主要指定航路あたりのところでは強制パイロットというふうな方向にいけば、そういう点も一応対策的には考えられる、安全が期せられるんじゃないかと思ひますが、強制パイロット自体も、いろいろそういう制度をどうするか、なかなかむずかしい問題だと思ひますが、私もとしては、やはりそういう外国船はできるだけ日本人のパイロットを乗せて重要水域は通航してもらふ、こういうことがいいんじゃないかというふうに考えております。

そんなようなことがちよつと頭の中に浮かびました。

○渡辺(武)委員 ありがとうございます。

○今澄委員長 これにて参考人に対する質疑は終了いたしました。

参考人各位には、御多用のところ御出席をいただき、まことにありがとうございます。ただいまの貴重な御意見が本案審査に資するところきわめて多かったことを、委員会を代表いたしまして、厚くお礼を申し上げます。

今回は公報をもつてお知らせすることとし、本日は、これにて散会いたします。





昭和四十七年五月十一日印刷

昭和四十七年五月十二日発行

衆議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局