

第六十八回国会 衆議院 交通安全対策特別委員会議録 第十号

昭和四十七年五月十一日(木曜日)

午前十時三十分開議

出席委員

委員長 今澄 勇君

理事 大竹 太郎君

理事 佐藤 守良君

理事 丹羽 久章君

理事 宮井 泰良君

理事 荒木 萬壽夫君

理事 左藤 恵君

理事 野中 英二君

理事 角屋 堅次郎君

理事 長谷部 七郎君

理事 沖本 泰幸君

出席政府委員

運輸大臣 丹羽 喬四郎君

水産庁長官 太田 康二君

運輸政務次官 佐藤 孝行君

運輸省海運局長 鈴木 珊吉君

運輸省船舶局長 田坂 鋭一君

海上保安庁長官 手塚 良成君

海上保安庁次長 須賀 貞之助君

高等海難審判庁長官 早川 典夫君

委員外の出席者

水産庁漁政部長 田中 慶二君

運輸省港務局長 竹内 良夫君

建設省道路局長 伊庭 武男君

本道路公団・本州四国連絡橋公団監理官

委員の異動
五月十一日

辞任

唐沢俊二郎君

横路 孝弘君

補欠選任

奥田 敬和君

角屋堅次郎君

同日

辞任

奥田 敬和君

角屋堅次郎君

補欠選任

唐沢俊二郎君

横路 孝弘君

本日の会議に付した案件

海上交通安全法案(内閣提出第一〇一号)

○今澄委員長 これより会議を開きます。

海上交通安全法案を議題とし、質疑に入ります。質疑の通告がありますので、順次これを許します。佐藤守良君。

○佐藤(守)委員 実は私、昨日のつぎきならぬ用事で休んだので、昨日の委員会の各委員方の質問の要旨をよく理解していないのですが、あるいは重複するかもしれませんが、御答弁願いたいと思う次第でございます。

六、七、八、九日と瀬戸内海区域の視察をしたわけでございますが、実は回りました意外に感じましたことは、漁業関係者から非常なる反対がこの法案について強いのではないかと、このように思っていましたところ、原則的には賛成である、すなわち、少なくとも最小限のルールは必要である、ですが、沿岸漁業に対しては、この水産行政が非常に不十分で、貧困であるというところから、いろいろの要望があったわけでございます。こういう点につきましては、すでに長谷部委員からこの委員会で見察報告があったかと思いますが、そういうことからしまして、私は、理想的に言いますならば、瀬戸内海とかあるいは東京湾等には大型船を入れないようにするのがいいので

はないか、このように考えておるわけでございます。そういう問題を中心に、新全総とのからみ合いにつきまして質問いたしましたので、そのあと、基金の問題等につきまして質問したいと思うわけでございます。私に与えられた時間は、実は急に関連で一人わが同僚委員がふえたものでございまして、一時間という時間でございまして、約四十分前後と思っておりますので、答弁はできるだけ簡明にお願いしたいと思います。

すでに皆さん方も御存じと思いますが、昭和四十四年の五月三十日に新全総合開発計画というものができたわけでございます。これは昭和六十年までの今後の日本のことにつきましていろいろ資料が整えてあるわけですが、特にその中の二七ページ、「第4計画の主要課題」の中に「エネルギーの基地および流通体系の整備」という項があるわけですが、特にその点につきましては、「石油については、その安定供給を確保するため、外洋に面した遠隔地に、超大型タンカーの入港可能な大規模原油輸入基地を整備し、また、大量の石油の安全かつ効率的な輸送を図るため、石油パイプライン網の建設を推進する」ということが実は書いてあるわけでございます。

また、運輸政策審議会が「総合交通体系に関する答申」が四十六年の七月三十一日に出ておりますが、その中で、一番重量な項目といたしまして、一七ページに「パイプライン等」という項目があるわけでございます。これは「総合交通施設整備計画」の項目の中でございまして、その中に「東京湾、大阪湾等船舶輻輳が著しい港湾については、シーバースおよびCTSの整備と同時併行的に原油パイプラインの整備を行ない、外航タンカーの入湾規制を行なうべきである」というようなことが実は運輸で答申されておるといようなことでございます。

大体ことしは——四十六年になりますか、四十七年になりますか、ちょっとはつきり記憶いたしておりませんが、約二億トンの原油が輸入される。この調子でいきますと、昭和六十年には約八億トンの原油が輸入されるのではないかと、このようになってきますと、陸上輸送も非常に困難になってくるし、海上輸送も非常にむずかしいという場合には、パイプライン構想が浮かんでくるわけでございますが、実は経済企画庁も、あるいは運輸省も、この点非常に認めておるわけでございます。実は今度の海上交通安全法を出した場合に、いろいろな問題等ありますが、基本的には、超大型船は入れてもらいたくないという要望が強いわけですが、その意味におきまして運輸省でこの点につきましてどういう構想をお持ちか、一体どのように具体的ににお考えになっているかということにつきまして、ひとつお聞きしたいわけです。

○竹内説明員 いま先生のおっしゃいましたとおり、新全総あるいは運輸審議会の答申のとおりでございます。狭水道であるとかあるいは船舶のふくそうする地域の外にやはりある程度のシーバース、CTSといいますが、集約的に油をためまして、そこからパイプで精製基地に運びたい、そういうような方向で進めべきだと思っております。現在運輸省といたしましてはそういう地点の調査を進めております。

○佐藤(守)委員 新全総の計画の具体的資料として、国民総生産額が百三十から百五十兆円というところでございまして、これが昨年ドルショック等ありましたけれども、非常に経済の成長の伸びを考えまして、この手直しをいまお考えになっておるといふ状況でございまして、運輸省でも建設省でも経済企画庁でも、おそらく国民総生産額は二百兆円前後じゃないかということがいわれて

おります。

それからまた、この「総合交通体系に関する答申」の資料を見ておりました。最後のところに「輸送需要の予測(貨物)」という項がございますが、ここで特に国際輸送、これは十八億トンぐらゐ、その場合におそらく国内輸送というのは、%にしまして大体八から九%くらいだと思いますが、これ以下になることはないわけですね。いま調査されたと言いましたが、具体的にどういう調査をされておるのですか。と申しますのは、早くしないと間に合わぬわけですね。その点につきまして、私は一番問題は特に東京湾だと思ひます。たとえば瀬戸内海を回ったうちで、水島航路など見ておりました。一年に五百隻大型船が入る、一日に大体一・四隻と計算しますが、浦賀水道の場合は、一日に大体十五隻から二十隻くらい入る計算になります。たとえばタンカー一つとてみましても、昭和六十年になつた場合に、二十万トンタンカーがマラッカ海峡を一時一ぱい通る、そのうちの半分は東京湾に入る、そうすると一時間半に一ぱい少くとも超大型船が入る、ということになつてきます。その場合、これは実際漁業はできません。当然、東京湾の場合は、早くシーバス基地構想を実現してやらないとどうにもならないんじゃないか、このように思ひうわけでございます。その意味におきまして、どういうような地区からどういうような調査をされて、いつごろからこれを実施に移される予定かといふことを聞きたいわけですね。

○竹内説明員 先ほどの調査している箇所は、東京湾と瀬戸内海でございますけれども、先生おっしゃる様に、現在東京湾の年間の、港灣で取り扱っている貨物量が、私正確な数字は持っておりませんけれども、約四億トン程度でございます。四億トン程度といふのは、戦前の最高の日本全体の貨物量に匹敵するわけでございますが、その四億トンのうち四分の一以上が油でございます。その油は、大型船で原油が入ってくる。同時に、製品が小型船でミズスマシのようにあつち

行つたりこつち行つたりしているというふうな形でございますので、まず大きな船で持つてくる油を湾の外で受けまして、それをパイプラインで運ぶ。行く行くは製品もパイプラインで運ぶことができまうと、油の部分で非常に東京湾の中から負荷が減りますので、将来日本の経済が非常に大きく発展いたしますと貨物がますます多くなる、それが、油が少なくなると、また受け入れることもできるといふような形がございまして、油をパイプラインで受けることによりまして、東京湾や大阪湾やあるいは瀬戸内海等の非常によいポテンシャルのところになおほかの貨物、雑貨等生活必需品等が受け入れられるということもございまして、危険を防止するといふだけじゃなくて、そのよりな面からもぜひこれをやっていきたい。現在までに実は東京湾の航路の調査等をやつておりました。航路の調査等もこのパイプラインの調査と一緒にやつていきたいといふふうに考えておりますが、現在、このパイプラインの調査は、東京湾におきまして昭和四十六年度事業費で八千五百万円、瀬戸内海におきまして二千万円、それから昭和四十七年度、今年度の予定といたしましては、東京湾で六千三百万円、瀬戸内海で一千四百万円程度予定いたしました。調査を完了していきたいといふように考えております。

○佐藤(守)委員 先ほど申しましたように、貨物量は、特に輸出輸入でございますが、その場合に三・七倍になる。約四倍になるわけでありまして、そうすると、船の計算でいきますと、船が大型化すると思ひますが、最低三倍以上の船が浦賀水道に入港すると、現在一日十五はいなら、単純計算ですが、四十五はいになるのじゃないか。四十五はいは二十四時間入つてきたら、何もできません。分に割つた場合に、三十分の一ぱいだ、二十五分に一ぱいだ、そういうことになるかと思ひます。

そういう点を特に私は考えますと、やはり最小限のルールは必要である。また、この海上交通安全法というものは、ある意味では漁民の生命の安全

を保持することにおいて必要であることはわかるのですが、日本全体としてのそういう基地構想を早くやつてもらいたい。そうすれば問題は早く解決するのではないか、このように私は考えているわけでございます。いろいろ御努力されている姿はわかりますけれども、その点特にひとつなその御配慮をお願いしたい。

実は前からの私の持論の一つでございますが、去年の予算で、道路整備の第六次五カ年計画が十兆三千五百億円、そのうち財源が一兆円足りないといふことで、自動車新税を特別会計で取りましてこれを配分することになったのは、御存じのとおりでございますが、そういう意味におきまして、海に関するそういうものを考えられないうるか。と申しまして、たとえば皆さん方が幾らやろうと思つても、これはお金がなくてはいけません。そういう場合に、そういうものを含めまして、たとえば海に関する運航税とかトン税とか——トン税は取つておられますけれども——といふようなことで何か特別会計的なものをお考えになつてその財源を補足するといふ形を考へるのが筋じゃないか、このように思つておるわけですね。そういう点につきましてあなたの見解はどうでしょうか。

○竹内説明員 現在二兆一千億円の五カ年計画を計画しておりますけれども、おっしゃるとおり、財源が非常に大きな問題でございます。現在のところでは、大体税金によるもの、それと、たとえば民間の受益者負担という形をとつておりまして、先ほど先生のおっしゃいました大きな船等が港に入るような場合、その企業等から相当大量の——大船といふ場合は、負担を取るといふ仕組みはできておりますけれども、それにいたしまして、全体から見ますと微々たるものでございまして、先生のおっしゃるような財源を何とかして考えていくという点は、今後二兆一千億円をさらに大きくしてはいけないようなことを考えますと、必要なことでございます。私ども内々その点では勉強をしておる最中でございます。

○佐藤(守)委員 二兆一千五百億円というのは、第二次五カ年計画でつくられたわけですが、これがまたおそろく来年、再来年見直しされるかと思ひますけれども、全体のバランスをとつて考えた場合、財源は非常に足りないと思ひます。そういう意味におきまして、至急これを大臣とよく御相談されまして、少なくとも運航税が何らかのういふもので御配慮願ひたい。ただいまスバルト大統領が来ておられまして、マラッカ海峡の問題が出ておりますが、国際的な問題もあるかと思ひます。そういう点を含めまして、あるいは外国船の運航で取るということもあると思ひますが、何かそういうものを講じないと、その計画の十分な実施はむずかしいんじゃないかといふことを感ずるわけでありまして、また特に、先ほど申しましたように、私は瀬戸内海の出身でございますが、瀬戸内海と浦賀水道、東京湾では非常に差がある。と申しますのは、一番緊急を要するのは私は東京湾ではないかと思ひます。そういう意味におきまして、第一番目に東京湾の基地構想を早急に具体化して実施に移してもらいたいといふことを特別にお願いしておきたいと思ひます。

それから、きのうですか、丹羽委員から御質問があつたようでございますが、その中に水産庁長官とのやりとりがあつたわけですね。その場合に、結局被害は多少あるでしょう、これは何とか補償の形をとりたいと思ひけれども、法制局といふところ話合つて、これが受忍の範囲内といふような表現がありました。そういうことでどうも補償をするのはむずかしいといふようなことで、航路上の漁業を禁止すれば補償の対象となると思ひますが、この辺についてはむしろ漁民の人が賛成ではないといふようなことから、基金の問題が出ておるわけですね。実は基金の内容につきましても、大体拠出額が船主側から二十億から三十億、荷主側から十二億ぐらゐの見通しであるといふことでありまして、三十二億から四十二億といふ非常に幅があるわけでございますが、この基金額は、ただばつとつかみ金で考えておるのか、それとも、

あるいは何回かの過去の被害実績等に基づきまして将来を予測しての数字的な根拠があつての金額ですか、その点についてお尋ねしたいわけですが。

〔委員長退席、渡辺(武)委員長代理着席〕

○田中説明員 いまお話し、船主団体のほうから漁業者団体のほうにある程度の額を支出する、それは、今後この法律が施行される場合の協力を求めるというふうな形でそういう金額をお渡しする場合があることは、私どもも承知をいたしておるわけでございます。その額につきましても、現在のところ、昨日の運輸政務次官のお話では、大体三十五億ないし三十七億程度、さらにそれをもう少し上積みするように考えていきたいというふうな趣旨のお話がありましたけれども、その額の算出基礎という点になりますと、これは非常にむずかしいわけでございます。また、そういう金額の意味が、そういう協力に見合う、あるいはまた、言ってみますと迷惑料的な意味もございましょうし、そういうことで、実際の漁業の被害額から算出するというようなことも非常にむずかしいわけでありまして。

〔渡辺(武)委員長代理退席、委員長着席〕

また、いまこういう内海におきます漁獲量というものは統計上出ておりますけれども、個々に新しくきめられます航路の中でどれだけの漁獲があつたかということも、果のほうからはそういう推定量等をお出しただいておられますけれども、これとても非常に問題がございまして。そういうことでございまして、一応私どももいたしましては、内海におきますそういう数字なり統計というふうなものから、その航路に占めます面積比等から出しまして、そこほどの程度、それぞれの漁業種類ごとに、被害といひますか、迷惑をこうむるか、ごく大ざっぱでございまして、そういうふうにして一体どれくらい漁獲量が減るだらうかというふうなことを考えてみたことがございまして、これも、これがいいのかどうかという点になりますと、私ども確信が持てません。したがって、そういう点はそういう団体間でお話し合いが

あつてきまるべき数字だというふうに思いますが、私どもが、そういうふうなことで——ごく大ざっぱで、とてもこれがいいんだというふうな数字ではございせんが、大体そんなところで見当をつけてみますと、そういうふうな金額を、資本換算をいたしました場合に、一応まあその辺ぐらゐの額かなというふうな感じもいたしておりますが、こういう根拠でこうなるとはなかなか申し上げられない問題でございまして。

○佐藤(守)委員 実は私、きのうの委員会の丹羽委員との質疑応答の簡単な要点、メモだけちょっと見せていただいたのですが、被害者が五万七千二百六十一人、こういう数字が出ておるのですね。そしてまた、たとえば三十五億にした場合に、この運営がどうされるかという問題、また、この金がたとえはそういう被害だけに充たされるのか、あるいはそれ以外にも充たされるのかというふうな問題もあるかと思いますが、大体この運営のしかたにも問題があるかと思ひます。でも、常識的にいへば、この三十五億——三十二億から四十二億の幅がありますが、その金は私は何とかして基金として、そしてこれが金利とかあるいは何か生んだ財源等で運営していくという形になるんじゃないかと思ひます。そういう場合には、中をとって三十五億にしたとすると、金利年八分にしたら二億六千万で、当然事務費等もかかるかと思ひますが、そうすると、二億何千万かの金でこれが運営されるということになると、五万七千二百六十一人がその被害者であるという数字になりますと、何らかの根拠がないという数字は出てこないんじゃないか、こう私は思ひます。と申しますのは、実は現地を回つておきまして、たとえば被害者不明の当て逃げとか、あるいは網を切られたとか、いろいろ聞きまして、いままですのまゝになっておる場合が非常に多いわけですね。そういう意味におきまして、今度はそういうことによりまして、もちろん、この基金については特別の意見は出なかつたし——反対意見も出ましたけれども、でも、やはり何らかのこの補

償が出るんじゃないかという気持ちには多分に持つておるわけですね。被害があつたらすみやかにその被害を弁償してもらいたいという気持ちを持つておるわけですね。その点を考えますと——私は、まあこの基金はいい制度じゃないと思ひます。何か漁業者の皆さん方が被害をこうむる、それを、国では出す金がないというふうなことにございまして、暫定的にこういう形でやむを得ないというこゝとでされたという、誠意はわかるわけですが——そうすると、そういう被害者の人数が出ておきますと、何か根拠があるんじゃないか。それからもう一つは、この基金が運営されることによりまして出たもの、生んだものにつぎまして、これがどういうふうな、いわゆるそういう被害者だけに与えられるものか、あるいはそれ以外のものにもこの資金は充たされるかということ、この点についてもう一回ひとつお願いしたいと思ひます。

○田中説明員 ただいまの、そういう金がどの程度の金額になるか、あるいはそれをどういうふうな形で受け取るか、あるいははどういうふうな使用かということについては、それはまだ今後の問題でございまして、また、漁業者としてどのようにそれに対応するか、まだ確定をいたしておりませんので、私どものほうでは軽々に申し上げられないのでございまして、私どもの考へておりますのは、そういう金額の授受がもし実現をした場合には、やはりそれを関係漁業者が直ちに、こゝとは悪いのですが、分け取りをするというふうな形ではなしに、お話しのような基金というふうな形に積んでおきまして、そういう基金も、金額からいたしますと、そういう被害があつた場合、すべての補償の立てかえなり、そういうものに充てるといふ金額にしては非常に少のうございまして、したがって、私どもも考へられますこと、一つには、そういう何か事故があつて休業をした場合に対して、とりあえず見舞い金をお出しするとか、あるいはまた、そういう被害者がわかつておる場合は、これは民事上で追及をすべきものでございまして、従来漁業者の方には

そういうひまも金もないということで泣き寝入りになっておるのでございまして、そういうものの費用の立てかえをするとか、あるいはそういう取り立ての代行をそういう基金の運用益でもってしていくということ、あるいはそういう民事上の追及をいたします場合のコンサルタントといひますか、弁護士さんでございまして、海事審判のそういう方をコンサルタントに招いて、従来泣き寝入りになっておつたものを民事として取り立てをやつていく、そういうふうなことに役に立ててはどうかというの、私どもの一応考へておるところでございまして、これはあくまでも漁業者の皆さんが自主的におきめになることでございまして、いまのところ、必ずこうなるとは申し上げられないわけですが、私どもとしてあえて指導をしるということであれば、そういうふうな方向で考へてみたいと思つております。

○佐藤(守)委員 私がなぜそういう金額をしつて聞いたかといひますと、たとえば数日前、ジュリアナ号の賠償請求額が新聞に出ておりました、四億六、七千万円でした。それで足りません。そしてあの問題については、おそらく、相手は外国船でございまして、時間も相当かかる。こういう場合にはどうするか。したがってまた、おそらくいろいろの点につぎまして資金が足りない場合はどうするかという問題も出てくるわけですね。そういう点につぎまして、先ほど部長さんははうまく逃げられた感じがするんですが、当然おそれ部長さんたちに御相談あつて、行政指導をされると思ひますが、そういう点につぎまして、特に私は御配慮願ひたいと思ひます。それから特に漁業者の場合、事故等がありまして、たとえば海事審判所ですか、そういうところへ行く場合も、非常に時間がかかる。何回も行く、一日何千円収入が減るわけですね。そういうふうなことで、非常にいやがっている。だから、海難防止協会にそういう点が出た場合には、そういう手間をかけずにすみやかにそういう被害金が払われるというふうな形も特に考へていただきたい。このように考

えているわけでございますゆえ、いいとは思いますが、やむを得ない暫定措置としまして——いろいろな委員から質問があったと思いますが、損害補償制度とか、そういう形をぜひつくってほしいというふうな考えがありますが、暫定措置としてこれはやむを得ない、こう思いながら、そういう意味におきましては特に御配慮をお願いしておきます。

実は、あと海上保安庁長官にちょっとお尋ねしたいわけですが、今度回つてみまして、保安庁長官も一日おられて、あとは次長さんが一緒に回られたわけですが、私、一番問題は、来島海峡における夜間航行禁止の問題、あれは航路標識を十分早く整備しないとこの実行はむずかしいんじゃないか。それからもう一つは、船の上限ですね。これはあとで触れますが、本四架橋の高さというものは六十五メートルと私は理解しておるわけでございます。そこでおのずから瀬戸内海には上限ができたという気がするわけですが、そういう意味におきまして、上限がどうなるのかということにつきまして、長官のお話を聞きたいと思ひます。

○手塚政府委員 夜間航行の問題でございますが、巨大船についての公聴会におきます皆さんの御希望といえますか、御期待といえますか、この夜間航行をできるだけ禁止してもらいたいという点につきまして、従来われわれどもで一応検討いたしておりましたのは、やはり方針としてはそういうような方向が望ましい、つまり、ああいう巨大船の衝突あるいはそれに伴う災害という問題を考えますときには、夜間という時期の航行は適当ではなからうというふうな思ひわけです。ただ、やはり入出港した後の荷役等の関係からして、どうしてもそういうことにならざるを得ないというふうなものもあるようであります。今度の法案によりまして、そういった巨大船についての時間調整ということをやるとなるとなっておりますので、そういった船側のサイドの要請、それに漁ろうを主としたところの調整の問題、その辺

を、やはりできるだけ夜間を避けるという方向によつて調整の方針をとっていきたい、かように考えております。

それから、環境整備の問題についてでございますが、これは一般的な灯台を含めての航路標識全般、それから今度の法案自体に伴いますところの航路を明示する上のようなブイ、あるいは右側航行、一方通行、右寄り通行というようにすることを表示しますようなブイ、これの整備という問題、それからそういうものがどういふふうな設置をされるかということ、外国船を含めまして、一般にわかるような海図等の整備の問題、いろいろあるかと思うわけですが、これらにつきましては、やはりこれだけのルールを確立する上からいへば、こういうものについては従来以上に力を入れるべきであるというふうな思ひわけです。さしたる航路の明示をしますためのブイの設置、これは現在十一航路につきまして百三十七基のブイを必要といたします。現在置かれておるものも一部ございまして、それを移設するといふようなこと、それから、この実施が御承知のとおり一年後ということになっておりますから、その間にやらなければいけませんので、一部簡易なもの等をやりました、実施の四十八年の初めまでにはそういったものとはあらず整備を完了するといふ予定にいたしておきまして、その後において、この簡易なものとか暫定的にやりましたものの完成をいたしたい。合計金額で約三億余の金が必要かと思ひます。これは航路標識整備費という大ワタの中で、順位をつけまして、必要年度までにやる。最終完了、いま目標にしておりますのは、四十八年度で完了したすといふことになっております。さしあたり、施行直後においてはこれは間違いないかやれるように考えております。

それから、もう一つの御質問の、本四架橋の橋げたといふこと、橋脚の高さとの関係、これは大型船の上限でございますが、上限の問題は、再三皆さん御議論になるとおりでございます。やはり大型船の入域制限という問題は、私もほ

ひこれはやるべきであるというふうな考えております。これを具体的にどういふ点でできるかというところは非常にむずかしい。もとより、大型船がどうしてこういうふうに入ってくるようになったかというところは、御承知のとおりやはり大きな産業立地政策という背景があるわけでございます。そういう立地条件もそれの内湾、航路等によつていろいろ違うわけでございますし、また、入る船の性質等もいろいろ違います。そこで、一律のきめ方というののもちろんあるかもしれませんが、そういう具体的な状況を反映しての個別のきめ方というのがあります。それから、現在航行しておる現実の姿も、消費あたり、東京湾あたりでは、いま一番大きいのが二十五万トンぐらいのも入つておるといふ現状もあるわけでございますので、これらのものも総合いたしまして、どの辺の上限にするか、これはひとつ各方面の御意見も十分尊重して、これから具体的にきめていきたいと思います。かように考えております。

○佐藤(守)委員 いま航路標識等聞きましたが、上限の問題につきましては早く結論を出していただきたいといふことを考えておるわけでございます。

それで、私、実は現地を回つておきまして、海上保安庁の性格でもあるかと思ひますが、たとえば漁ろう船が密漁して海上保安庁にしかれるというふうなことから、体質的なものもあるかと思ひますが、どうもきめのこまかいサービスというものがないか欠けておるのではないかとこの点があるのではないかと思ひます。そういうような意味で、漁民の立場も十分尊重していただきまして、この法案施行後は十分きめのこまかいサービスをしていただきたい。漁ろう者の気持ちを十分くんでいただくような行政をしていただくということに特に私は配慮を要望しておきます。

それから、最後でございますが、本四架橋公団、実は私は選挙区が尾道でございますが、尾道—今治に瀬戸内海大橋というのが大体来年の夏ごろから着工に入るといふ予定になっておるわけ

でして、明石—鳴門、児島—坂出、尾道—今治、三本の橋がいよいよかかるわけでございますが、それにつきまして、その工事に支障があるかないかというところでございまして、この点につきましては、実は監理官と海上保安庁とで十分連絡をとられると思ひますが、航路またはその周辺海域については、法の第二条及び三十条第一項第一号の規定により政令で定めることになっておるが、これら航路が指定される東京湾、伊勢湾、瀬戸内海では、東京湾横断道路、伊勢湾架橋、本四連絡橋といった、国土開発上欠かすことのできないプロジェクトがあるわけですが、これらの計画との調整が問題となつてくるかと思ひますが、政令で橋脚地点が航路及びその周辺海域に指定されると、架橋がむずかしくなるのではないかとこの点についてひとつ海上保安庁の見解をお聞きしたいわけでありまして。

○手塚政府委員 航路と架橋の問題でございますが、いま具体的に航路の幅は、どういふふうなきめるところか、これは省令に譲られておりますので、確定はいたしておきませんが、大体とり得るところ、これは地理的条件によりまして、とり得るところは、一方通行の場合には千四百メートルたいというふうな思ひわけです。そこで、これがとれない航路ももちろんございまして、それよりもかなり狭いところもあるかもしれません。そこで、いま架橋のスパンのお話を現段階において聞いておきまして、最大千五百メートルというスパンが可能かといふこと、考えられておるうちに仄聞をいたしておきます。そういうことになりまして、一応数学的にはその中にはまり得るというふうな思ひわけですが、これはさらに技術的に詰めるべき問題だと思ひます。そういう具体的な数字は別にいたしまして、やはり現在の船の航行という問題とは調整を要すべきものが出る、潮流等もあるいは一部変わってくるという問題もございまして、また、そういう千四百

の中には入りまされども、今後のふくそう度合
い等を考慮いたしますと、その橋のところで非常
にたまりがでるというようなことも常議的
には考えられるというようなこともありますが、
て、いろいろ問題はあろうかと思うのですが、や
り橋そのものをかけるといふ国家的事業でもござ
いますし、一方の安全という問題の調整をやは
り十分考えなければならぬというふうにしてお
ります。いまおあげになりました三十条等々の関
係におきましては、これはやはり一応許可とい
うたてまえにはなると思いますが、そういった長
期にわたる大企業でありますので、事前に十分打
合わせまして、単なる許可でどうこうということ
ではなしに、そういう相互の実態に即応した調整
をしていきたい。現段階におきまして、そうい
う意味の委員会というものがございまして、いろ
んな角度からの検討が続けて行なわれておいま
すので、そういうものにおいて十分に審議をいた
したい、かように考えております。

○佐藤(守)委員 特に先ほど長官から出ました橋
脚が問題になってくると私は思うのです。そうい
う意味におきまして、監理官と海上保安庁とい
う折衝されておられると思いますが、その折衝さ
れておる過程におきまして、いま長官が、配慮さ
れたいようなことばで、明確に、心配ないとい
うことばは言っていないわけですが、どうですか、心
配なくうまうまいきますか、ちょっとその点を伺
っておきたい。

○伊庭説明員 お答えいたします。

いまたびたびお話もございましたように、本四
架橋という事業は、実はまだ日本でも類のないよ
うな大規模な工事でございます。橋をつくりま
すについては、どこに橋の立脚の地点を置くか、そ
れによりまして橋脚の長さというものも相当違
ってくるわけでありまして、いま長官のお話にござ
いますように、千五百メートルぐらいのスパンとい
うことで現在検討いたしておりますが、これが
また地点によつてはもっと長くなることもあるか
もしれない。ただ、そうなりますと、それが技術

的に可能かどうかということが非常に問題にな
てまいります。可能でありまして、非常に多額
の資金を要するということになりますと、これは
技術的に可能であっても、資金的には不可能だ
ということになる。それで、現在、海上保安庁
といういろいろ打ち合わせをいたしておりますが、わ
れわれが建設省ないし公団として考えております
現在の技術的なスパンの長さというところで、航路
あるいは周辺海域等をおきめいただくときに十分
お話し合いをして、その部分の御了解はいただ
けるものというぐあいの話し合いはいたしてござ
います。ただ、その橋脚をつくりましますときに、それが
航路内には当然入りませんが、航路外の周辺地域
になりまして、工事をやります場合には、当
然、ある期間その工事をやりますので、航行安全
上のいろいろな問題が出てくるかと思ひます。そ
れにつきましましては、海上保安庁その他関係協会等
等の十分御指導をいただきまして、十分の航行安
全の配慮はもちろんです所存でございますし、
それについてまた今後とも御指導を仰いでまい
たいというぐあいに考えております。

以上でございます。

○佐藤(守)委員 いまの監理官の話で、大体心配
ないような感じがするわけですが、海上保安庁長
官におきましては、特に実はこれが中国、四国の
ほんとうの夢のかけ橋というわけでございますし
て、たいへん日本の産業にも寄与する面大であ
ると思ひますので、そういう意味におきまして、い
ろんな問題点が多々あるかと思ひますけれども、
最大限、法の解釈というものは運用が非常に幅広
いわけでございますし、たとえれば明石なんかにつ
きましても、これはたしか千四百メートルでござ
いましたか、そういうようなことで、航路幅その他
についても問題があるかと思ひますが、その点に
つきましましては格段の御配慮を願ひまして、ひと
つ三本の大橋が順調にできましますように御配慮を願
ひたい次第でございます。

か困難になってくるというようなことから、パイ
プライン構想というものは非常に重要視して、自
民党部会においてもその一員として推進している
ところでございますが、実はパイプラインを敷設す
る場合に、航路を横切るときは多くなつてくる
と思うのです。たとえれば私が知つてゐる事例では、
横浜から川崎へ航路を横切つて敷設するというこ
とにつきましましては、やはりこれもこの問題にひ
つかつてくるということでございますが、そうい
う意味におきましていろいろな点があると思ひま
すけれども、これもできるだけひとつ格段に配慮
していただかないと、日本のパイプライン構想と
いうのはなかなか生きてこない、このように考
へておるわけでございますが、それについて長官の
お考えはどうでございますか。

航行をとり得る、つまり、一方通行なり片側通行
しておるのを、極端に言いますと逆をやり得ると
いうようなことを臨時的にする権限を海上保安庁
長官に与えられるようなことが法文にございま
すが、そういう法文の活用といひますか、現実に
適用されるというのは、まさにそういうパイプ
ラインの工事中、あるいは、先ほどお話の出まし
た本四架橋公団の工事の場合というようにな
つておりました、海運の運航全体をやはりそ
ういう工事の完遂に円滑化を期せられるように運
用をしていきたい、かように考えております。

○佐藤(守)委員 長官の御答弁の趣旨で、ぜひ日
本のパイプライン構想がふたふたという形に
おいてできましますことを私は特にお願ひしてお
きます。

実は私、委員長にちよつと御了解を得たいわけ
ですが、私の関連で浜田君が十一時に来るとい
うのがまだ来ないわけでございますが、彼も実は特
に浦賀水道、東京湾を控えておりました、若干の
質問を試みたいという気持ちを持っております
でございます。そういうようなことでありまして、
私の質問はこれで終わりました、浜田君が来まし
たら、次の質問者が済みましたあと、十五分間の
質問を許していただければたいへん幸いと思ひま
すが……。

○今澄委員長 はい、わかりました。

○佐藤(守)委員 それじゃこれで私は質問を終
わります。

○今澄委員長 角屋堅次郎君。

○角屋委員 数年来非常に問題になつておいま
した海上交通安全法案が本特別委員会に付託をさ
れて、審議もいよいよ大詰めになっておるわけ
でございます。

私は、この特別委員会に付託されてから、委員
各位の非常に熱心な御努力によつて、あるいは東
京湾であるとか、あるいは瀬戸内海であるとか、
そういう今回の法案の適用海域あるいは適用航路
の該当地区に直接参らばれて現地のなまの声を
承つて、それを審議の中で生かして熱心な議論を

展開されておる経過については、十分承知しておるつもりであります。ただ、この法案は、昭和四十二年以来非常に問題になってきた経緯等もありまして、その後の委員会の審議でも行政当局から明らかにされておりますように、直接法案の担当であります運輸省あるいは海上保安庁、さらに漁業関係で直接関係のある水産庁あるいは関係団体というところで、寄り寄り法案の是正について熱心な議論が展開され、ある部分については当初案よりもある程度修正変更されて本法の提案になったという経緯についても、大綱については承知しておるつもりでございます。しかし、本委員会の中で、与野党でもいぶん党派を越えて議論が展開される中の問題点の幾つかというのにはまだ問題が残されておる点が多いのでありまして、これは私、国会対策の關係の仕事をやっておるために十分なおせん立てのできなかった点もありま

すけれども、本来ならば、本委員会の審議の経過を十分勘案して、所要の問題点については本委員会の修正でつばなものをくり上げるという姿勢が、私自身としては望ましかったと思うのでありますけれども、何せ国会の会期末の状況を迎えておるといふようなこともあり、また、本特別委員会そのものの議論としては相当深められてきたということで、きょうは本特別委員会において採決が行なわれるという時点に来ておるわけでありま

す。そこで、委員長に若干質問の関連でお伺いしておきたいのでありますが、きょうは最終段階でありますけれども、該当の運輸大臣あるいは私の質問に関連のあります農林大臣、これは、他の該当委員会の関係で、質問の時間中に出席が可能なのかどうかでしようか。

○今澄委員長 角屋委員にお答えします。農林大臣については、ほかの委員会へ農林大臣は出ておるので、角屋委員の了解を得ておるからというところで、出席がありません。それから運輸大臣については、総理とともに決算委員会に出ておりますが、これは十二時三十分より当委員会に

出席するという連絡がありました。

○角屋委員 そうすると、運輸大臣への質問は若干残させてもらってよろしゅうございますか。

○今澄委員長 あとで運輸大臣に一括して問題を残してください。

○角屋委員 農林大臣は参議院の農林水産委員会の土地改良法の関係があり、できれば若干の時間でもということと私希望しておいたのですが、きょうは六人からの質問があるからという経緯もあって、その点はあらかじめ私も事情については承知しておるわけでございます。したがって、運輸大臣御出席の際に質問することにして、若干の点についての質問は保留するというようにいたしておきたいと思ひます。

そこで、最初に、これは運輸省関係、水産庁関係両方から簡潔に、四十二年当時の原案と、今日提案しておる原案の改まった点をそれぞれの立場から御答弁願ひたい。

○手塚政府委員 前の原案におきまして、第一は、この法の目的には、現在御審議願ひておりますのは航行の安全ということとをたてまゝにいたしておりますが、これに航路の円滑化をはかるという要素が入っていったと思ひます。その円滑化を削除いたしました。それから法の適用海域の範囲でございますが、この適用海域の範囲を今回のものは縮小いたしております。たとえば漁港区域あるいは一般船舶が通常航行しない海域等を適用海域から除外するという問題。それから漁船、漁ろ

う中の船が巨大船を避けるという場合に、停留船舶は、これは従来のものは一般の場合にも、巨大船のみならず、ほかの船をも避けるということになっておりましたが、今度は巨大船だけを避ける。こういうような停留船舶というものの避航回数を少なくする。あるいは速度制限という問題、あるいは航路航行義務というような規定、これは新たに挿入するというようなこと。それから漁具の設置等の行為の場合に、軽易な行為としての工作物、工事、作業等の中から、そういうものについては規則の対象から除外するというような、この

法文でいいます三十条、三十一条における本文ただし書きを新たにつけた。非常にこまかいことがございませうけれども、大きな骨子はそういう点がもとの原案とは変わっておる点でございます。

○太田(憲)政府委員 ただいま海上保安庁長官から御答弁があったわけでありますけれども、私どもも主とした関係で申しますと、第一関係の適用海域の問題、それから第二章の第二節及び第三節でいわゆる漁ろや船等の特例があるわけでありますが、従来の案でございますと、漁ろや船ということと、ここでいう漁ろや船というのは、網とか、なわ、トロールによる漁ろやに従事しておる漁船、いわゆる航行不自由船が対象になっておるわけでありまして、これについては航行巨大船舶に対する避航義務のみが加かつて、それ以外の漁船につきましましてはすべて避航義務がかかるということになっておったわけでありますけれども、この点につきましては、これまた、ただいま海上保安庁長官から御説明のございましたように、停留している場合には、航路に沿って航行している船舶に対する避航義務を課さないということで、停泊している船舶、漁船につきましましては、漁ろや船は別でございますが、それ以外の漁船につきましましては、巨大船舶に対する避航義務だけが——と言うとちよつとあれでございますけれども、課せられたということとで、むしろこの点につきましましては改善が見られた。

それから第三十条及び第三十一条の工事、作業等の規制の問題でございます。これまた「通常の管理行為、軽易な行為その他の行為で運輸省令で定めるもの」については適用を除外する、この際運輸省令で定める漁具の設置その他の漁業を行なうために必要とされる行為というものは、特に支障のない限り、許可あるいは届け出の対象から除かれるというような点、こういった点がおもな点だらうというふうな考えております。

○角屋委員 これまでの本特別委員会の各委員諸君の議論の中でもいろいろ出ておったわけでありま

りまして、海上交通の安全をはかるという大前提は、もちろんわれわれもこれを了承しなければならぬ立場でありますけれども、要するに、第二条でいわれておる巨大船、長さ二百メートル以上の船舶ということになっておりますが、本特別委員会で上限の規制という問題が議論として出ておりましたけれども、いわゆる巨大船優先主義というものが本法の中でずっと貫かれておる。もちろん、巨大船というのは、航行の場合には小回りがきかない、そういうことから、巨大船に対する避航義務というのは一般船舶あるいは漁ろや船等も負わなければならないということとは、常識として考えられますけれども、東京湾あるいは伊勢湾、瀬戸内海の現状でも非常に船舶が錯綜してありますが、今後これがさらに錯綜していくということ

が最も大きな問題の一つになる。巨大船についてもっと将来展望に立ち、段階的な巨大船の入港についての規制というものが本法の考え方の中で明らかにされるのが本筋じゃないか、こういうふう

に基本的に考えておるわけであります。それは、今後そういう事態の進展に即応して法改正等をやるというのか、あるいは当面そういう考え方を立法として打ち出して、その処理については段階的にするということまでなせ踏み切り得なかつたのかという点について、海上保安庁長官から御答弁願ひたい。と申しますのは、これは全然性格は違ひますけれども、たとえば公害対策基本法の場合、あるいはそれに関連する関連立法の場合は、工場立地でどんな環境が汚染されていく、それに対して環境基準というのを設ける。これは一挙にそこ到達しないまでも、段階的に公害発生源に対して規制をきびしくしていく、全体として環境基準を整えるという考え方をしておるわけですね。これは陸上交通でも海上交通でも、交通の安全をはからなければならぬという大前提に立って考えます場合に、巨大船についてもこれを上限なり何なりで規制して、かくかくの航路なりあるいは海域に入つてはいかぬというきびしい規制、いずれはそういう問題をやはり考えていかなけれ

ばならぬ。立法論としてもそういう考え方をやはり大前提にしなければならぬ。そういう問題は立法の過程でどういふふうに議論されたか、あるいは今後の問題としてどう考えておるかという点をひとつ答弁を願いたいと思います。

○手塚政府委員 巨大船、超巨大船と申しますか、これの入域制限の問題につきましてはたいへんいろいろ議論が多かったわけでありまして、まず、この問題は、やはり船そのものをとめるとめないというだけでは事が済まない、つまり、こういう船が入らなければならぬという背景があるわけでありまして、これはもう御承知のとおりで、臨海工業地帯におけるあいつた製油所が多数で、そのまた製油能力の増強、増設が行なわれるという現状、その他多数の工場のおおいた立地された姿が、今回問題になっております内湾にあるわけでありまして、そういうものとの関連をやはり考慮してこの入域制限問題を処理していくということが一番大事であろうと思います。

そういう観点でまいります際に、やはりいまの段階的なお考えで将来の問題としてこれが制限をすべきだと思ふのですが、それをやる方、あるいはどういふ限度、あるいはどういふ場所からやるかというように、これはやはり総合的な施策が必要であると思ふます。これは一海上保安庁だけでできる問題ではございません。関係各省、関係の向きが非常に多数あるわけでございますので、いまの段階的に方針を示しながらやるというのは、一つのやり方の中でとらるべき方策かと思ふます。また、制限にいたしましても、航路によつて、つまり、その背景になります工場地帯の実情等々を考慮しまして、航路別の制限というような問題もあるかと思ふますし、また、超巨大船といひましても、から船のときはどうなんだというふうなこまかい議論も出てまいるということもございます。あれやこれや総合的に検討する必要があります、いまのような段階説も、その中に織り込まれる一つの材料とは十分

考えますが、そういう問題をひっくりくるめてひとつ関係各省との間でできるだけ早急にそういった方針の実現方に進めたいというのがいまの考え方でございます。直ちにこれを法案の中に規定として盛り込むというのにはいささか時期尚早ではないかというので、ただいままで進めてまいりましたわけでありまして。

○角屋委員 そういふ巨大船優先主義の前提というものが、本法の現時点の提案の姿勢としてあるということが当然でございますから、したがって、法案の中のたとえば規制等の関係から見まして、第二十二條の巨大船等航行に関する通報の問題、あるいはまた、巨大船等に対する指示の問題、第三條第二項の、航路における一般航行に連関をしておる巨大船に対する航路の問題、あるいは「航路」との航法」の中の第十二條第一項あるいは第十四條第一項、第三項、第十七條第一項、第二項、第十九條第二項、第三項、第四項といふふうな関連のところで、いずれも巨大船ばかり通るといふ考え方に立っているわけですね。私は当初申し上げましたように、やはり立法そのものは大前提として、先ほど言ったような考え方が一つきつとあつて、そして適用海域あるいは適用航路別に実態に即してどうするかというふうにする、これが、海上安全をはかる基本的な立場から、より正しいのではないかと、基本的なところを、これは今後の問題としては、やはりそういう姿勢の転換ということが当然考えられなければならぬ。これはこういう海域、航路で漁業をしておる者からいへば、巨大船の運航はほとんどふえていく、あるいはそれが自在になされる、そうして漁業その他において該当者は影響を受けてくる、場合によつては当たらぬものが出てくる。

（委員長退席、佐藤守委員長代理着席）

あるいはまた、水質汚濁の問題の被害が起きてくるということになると、なぜそういう巨大船等についてもっときびしい規制をしないのか。そうでなくても、東京湾にいたしましても、過般新堀に

おきましてもそうですが、ああいう事故がときどき起きる。それが現実には満載の中になされておつたらどういふことになるのかという不安もあつて、これは単に巨大船だけではない、危険物搭載船の関連の問題もあつてお伺いしたいのでありますが、この危険物搭載船については、これは立法的には、あとのほうの二十二條一項の二號のところでは危険物搭載船といふのが出てくる。これは現実論としては、危険物搭載船であり巨大船であるといふものも当然出てくるのじゃないか。結局、巨大船に該当することが二十二條までの間にすつといふ読み上げましたように出てまいり。初めて二十二條で危険物搭載船といふものが出てくる。本来ならば、海上交通安全という立場から見れば、第二條の定義のところでは、危険物搭載船も、ちゃんと、こういう定義でござるということを書いて、そしてあと、海上交通安全のための必要などところで、単に巨大船だけではないに、危険物搭載船の問題についても、質的な交通安全の適正をはかるという立場から、もつと該当事項についての必要な規制措置がより強化されていふんじやないかという感じが非常に持っているわけでありまして、それと、ちよつとお伺いしたいのは、巨大船といふのは、長さ二百メートル以上ということ。危険物搭載船の場合は、ここにも書いてありますように、「原油、液化石油ガスその他運輸省令で定める危険物を積載している船舶で総トン数が運輸省令で定める総トン数以上のものをいう。」こういうことで、トン数であつておるわけですが、これも、実際は危険物搭載船であり、しかも巨大船に該当するといふものが出てくるわけでは、どうですか。

○手塚政府委員 ここで危険物という内容が法定されておられます、法律で定められてはおりませんが、これは、現在あります法制の中で危険物船舶運送及び貯蔵規則というものがございまして、その中に約十二カテゴリー、千二百種類ぐらゐがきめられております。そういったものを運送しておる船といひましては、いわゆるタンカー、原油を輸送しておりますのがやはり一種の危険物でございます。これが船の中では非常に数多いといひましても、これは船の中ではない、いま御指摘の巨大船と同じものというところになるわけでございます。したがつて、いま御指摘のような危険物を積んだ巨大船といふのがあつて、いふことになりまして、これは数多いし、大きき大きいといふことは事実でございます。

○角屋委員 そうすると、法の運送としては、長さ二百メートル以上という船舶、これに該当する場合、後は出てくる二十二條の危険物搭載船——危険物搭載船については、危険物搭載船の該当のものがあつておる。結局、危険物搭載船であり巨大船に該当するものについては、先ほど読み上げた第三條第二項以下第十二條、十四條、十七條、十九條の関係については、当然これは巨大船とみなして、いわゆる巨大船に対する航路といふ形で運営される、こういうふうな理解していいのですか。

○手塚政府委員 いまの御趣旨のとおりでございます。まず巨大船といふことで適用事項は全部かかつてまいります。あそこでは危険物船としてあげておきますところの適用事項としては、そういう標識を掲げるといふことが一つ、それから航路の航行予定期間の通報義務といふものを課す、そのほか間接的な関連条件としては、海難事故等における必要の必要な応急措置をとれといふようなこと、これはほかの条文にもございまして、そういうふうな条件があると思ひます。要するに、標識、それから航路航行予定期間の通報義務、こういうものがあると思ひます。したがつて、これは全部かかつてまいります。さらに巨大船は、巨大船にかぶるものとして、当然、いまおあげになつた前からの事項は全部かかつてくる、こういうことでございます。

○角屋委員 そうなると、これは技術的な問題になりますけれども、第二十七條「巨大船及び危険物積載船は、航行し、停留し、又はびよう泊をしているときは、運輸省令で定めるところにより燈火又は標識を表示しなければならぬ。」こう

いう標識表示の義務があります。この場合、両方にかかる場合の該船舶は、灯火または標識の表示は実際上の問題としてはどういふやり方をやるのですか。

○手塚政府委員 危険物積載船のそういった灯火、標識について、これは今後確定する省令で定めることとなりますが、一応考えておきますのは、巨大船というものの灯火は、全周を照らす紅色灯火を三灯垂直線上に連掲、標識については、黒色円筒式の形象一個をつける、それから危険物積載船につきまして、灯火としては、全周を照らす紅色点滅灯一個をつける、それから標識としては、紅旗一旗をつける、先ほどの原油を輸送する巨大船はこの両方を併用してつける、こういうこととなります。

○角屋委員 結局、先ほど来の質疑で明らかのように、危険物積載船であり、同時にそれは巨大船でもあるという場合のケースが当然考えられるわけですから、危険物積載船については、いま海上保安庁長官の御答弁にもありましたように、第二十二條の關係、あるいは「巨大船等に対する指示」の二十三條の關係、あるいはまた、「巨大船及び危険物積載船の燈火等」の二十七條の關係、さらに、先ほどもちょっと答弁にありました「海難が発生した場合の措置」としての三十三條の關係、これが危険物積載船該当の直接のところだと思ひますが、そう理解してよろしうございますか。

○手塚政府委員 お説のとおりでございます。

○角屋委員 結局、この法文の全体として、危険物積載船も含め、あるいは巨大船の優先主義をどのようにチェックするかという問題も含めて、具体的にどこをどういふように直すかということについては、これは本日の時点までにきちっとした成案を得るに至っておりませんが、海上の交通安全という立場から見ると、先ほど来の巨大船の關係あるいは危険物積載船の關係程度の規制で、はたして現状においてもなおかつ十分であるのかどうかという点は、率直に言つて、私は疑問を持っています。

ているわけでありまして、いずれにしても、そういう前提の問題は、これは議論だけで終わつてもいいから、次の質問に入ります。

第一条の適用海域、及び第二条の航路の關係の問題で少しく伺ひたいと思ひますが、いま伊勢湾の關係該当の海域になつておりますけれども、伊良湖水道の場合、きのうも若干關係者にはあらかじめ申し上げておきましたが、航路拡張問題というのが運輸省第五港湾建設局でいま検討されております、これが愛知、三重の關係漁協で非常に大きな問題になつてきておるわけでありまして、伊良湖水道というのは、魚の魚道としても、あるいは漁業資源その他の立場から見ても、非常に重要なところでありまして、その伊良湖水道に關連するコズカミ礁あるいはシモフサ礁、丸山出シ、朝日礁、四つの岩礁のところ、いわゆる伊良湖水道の拡張のためにこれに對して手を加えたという検討が進められておるやに聞いておるわけですが、この問題も含め、運輸省として、いまの該当の十一航路の中でもそういった航路拡張問題あるいはこの漁業との關連という問題がどういふ段階のプランになつておるか。過般、野党の渡辺委員のほうから、浦賀水道の質問が、第三海堡の問題について展開されておりましたけれども、その問題も含めまして、航路拡張問題についての今後のプランについてお伺ひしたいと思ひます。

○竹内説明員 伊勢湾の入り口であります伊良湖水道につきましては、おっしゃるとおり、非常に事故も多うございます。だんだんと船の量も多くなつておりますので、これの改良につきまして現在調査をしております。第五港湾建設局を中心いたしました、昭和三十六年度から継続してやつてまいりましたけれども、四十六年度におきまして八百五十万円、四十七年度におきまして六百五十万円の調査費用を投入いたしまして、現在調査を継続しております。伊良湖水道だけじゃなくて、他の航路につきましては、東京湾航路、瀬戸内海に關しまして備讃瀬戸、来島海峡、そのほか関門海峡に

つきまして調査をやっております。備讃瀬戸とか関門航路につきましては、現在改良の工事を施行中でございます。

○角屋委員 これは新法に伴うところの漁業被害についての、いわゆる國が責任をもつて損失補償すべきでないかという議論については、過般来しばしばやられてきておるわけですが、同時に、交通量の増大に伴つていわゆる航路の拡張問題というのが現に出ておるし、これからのそういったものが出てまいることになつてくるわけですから、ただ、漁業者からいいますと、単に航路が岩礁等を爆破して広くなればいいんだという問題だけでなしに、そこは魚の住みかになつておるし、あるいは魚道との關係があるし、それが大きく変更されるということになつたら、それこそ、航行の場合の避航によるところの漁業制約の問題もあるけれども、根本的に漁業資源の問題として大きな修正が出てまいることだと思ひます。ありますが、一体こういう問題を、第四次港湾整備計画等を進めていく場合に、水産サイドの問題として、両省の間あるいは両局長の間でどういふ協議のもとにそういう問題が具体化されていくのかという点は、水産庁の立場からどうでしょう。

○太田(康)政府委員 運輸省の答弁にもございましたように、四十六年度から港湾の計画の一環として調査をしておるといふことは、私どもにも連絡ございましたので、存じ上げておるわけでございます。ただ、先生も御指摘のとおり、この場所、三重県では小浜漁協以下十九漁協、愛知県では豊原漁協以下十一漁協が瀬付き魚の一本釣りの好漁場であるといふことで、実はそれに非常に依存をしておるといふようなことで、調査そのものにも反対をしておるといふ実情になつておるわけでございます。

そこで、私どももいたしまして、実際にこれが今後どう進みますか、その取り扱い自体についてな運轉當局とも十分連絡をとつて対処してまいらなければならぬと思ひわけでございます。

れども、漁業とこの事業との調整問題につきましては、私どももいたしまして、運轉當局に對しましては、關係の漁民の意向も十分しんしゃくして、そう言つてもなかなかむずかしいことであるかも知れませんが、漁業に對して重大な影響を及ぼさないという立場に立ちまして、県當局はもちろんでございますが、關係漁民の団体の方々並びに運轉當局とも相談の上、慎重に對処してまいりたい、かように存じております。

○角屋委員 伊良湖水道の拡張問題は、海上交通安全という立場のサイドの運輸省から見れば、やりたいという意向があるだろうと思ひわけですが、漁業サイドから見るとやはり非常に大きな問題であつて、われわれとしてもそういう問題については漁業者の態度を深く理解もいたしておりますし、今後の問題についてはそういう立場でわれわれとしては對処せざるを得ない。ややもすると、きのうの質問の中でも、現地調査に行つても、水産庁が何をやつてくれた、かをやつてくれたというありがたひ話はずっとも聞いてないといふことが出ておりましたけれども、こういう問題の場合に、運輸省サイドだけでもちろんやり得ない問題であるし、双方で十分協議をしなければならぬ問題だと思ひますが、特に漁業たん白資源の確保という大所高所の立場から、簡単に輕視されては斷じていけないといふふうに思ひわけでありまして、今後の推移を見守りたいと思ひわけでありまして。

ただ、こういった問題に關連をして、二十六條の關係、これは第一項、第二項、第三項にわたつて「危険防止のための交通制限等」と、こういうことで書いてありますが、先ほども御質問にありましたような、たとえば東京湾の架橋問題、伊勢湾の問題、あるいは本州と四国とを結ぶ架橋問題、こういうことも、二十六條の中では含まれた運管が海上交通安全対策上なされていくのだと思ひますけれども、この二十六條の關係において、直接に漁業との關係の場合には漁業補償問題といふのは現実に出てくるわけでしょう。これは

どうですか。

○手塚政府委員 この条文の適用が行なわれます場合は、いろいろなケースがあると考えます。たとえば、しゅんせつの場合、あるいは沈船の解体、引き揚げという工事、作業が行なわれる場合、あるいは船が沈んだというような場合、あるいはやぐらの架設等、工作物がつくられるというような場合、あるいは天災地変等で橋梁が崩壊して海面上に放出されて、一般船舶の交通が危険である、こういうような場合、いろいろあると思います。そこで、この条文そのものは、こういった突発的な事故に対応して、従来の船舶航行が一時的に非常に危険になるとした場合の臨機の措置を前提にしております。したがって、こういう場合は、陸上の場合でもそうかと思えますけれども、これが当然に補償と結びつくということではなからうと考えます。しかし、この内容のいかんによっては、漁業に非常に制約的な、長期にわたる著しい被害ということになりました場合には、だれが補償するかというとは別にいたしまして、そういった問題がやはり検討されなければならぬというふうに考えます。

○角屋委員 たとえば、現にこの間浦賀水道の第三海堡の問題を取り上げたときでも、撤去計画については、いま漁業者との話し合いで補償の問題等もこれあり、その話が済めば実施にかかっていききたいのだ、こういうやりとりがありましたね。それからさらに、質疑には出ておりませんでしたが、備置戸では、すでに航路の拡幅問題について運輸省と関係の漁業者との間で話し合いをつけて工事を進めておるといふ経緯があるわけでしょう。したがって、そういったような場合も、二十六条の関係の中には、航行を制限する問題として当然含まれている。だから、二十六条そのものは、いわゆる受忍限度というか、何か突発的なことが起こって漁業に制約があったとき、それが短期間であればそういうこととして処理する、というケースもあり得るかもしれぬけれども、相当長期にわたって漁業に制約がくる、また、今

後の漁業資源その他の問題から見ても大きな影響を受けてくるというような工事の場合においては、二十六条そのものの中にも、いわゆる漁業補償という問題は当然出てくるわけでしょう。

○手塚政府委員 私、いまおあげになりました例の限り、たとえば第三海堡を取り除く、あるいは航路のしゅんせつをする、そういった例示の場合等は、やはりそういう工事に伴っての実態的な補償との関連問題だと理解をいたします。したがって、その工事に伴うところのいまの二十六条の発動がある場合は、この二十六条としての補償ではなしに、その実態に関連した意味の補償である。実際にそういった工事が行なわれます場合には、その工事の主体者であるところのものがそういう補償を考えていくのが、従来実情でございまして。私もそれはそれに伴う一時的な交通整理というのをこれでやるということになると考えます。

○手塚政府委員 この条文の適用が行なわれます場合は、いろいろなケースがあると考えます。たとえば、しゅんせつの場合、あるいは沈船の解体、引き揚げという工事、作業が行なわれる場合、あるいは船が沈んだというような場合、あるいはやぐらの架設等、工作物がつくられるというような場合、あるいは天災地変等で橋梁が崩壊して海面上に放出されて、一般船舶の交通が危険である、こういうような場合、いろいろあると思います。そこで、この条文そのものは、こういった突発的な事故に対応して、従来の船舶航行が一時的に非常に危険になるとした場合の臨機の措置を前提にしております。したがって、こういう場合は、陸上の場合でもそうかと思えますけれども、これが当然に補償と結びつくということではなからうと考えます。しかし、この内容のいかんによっては、漁業に非常に制約的な、長期にわたる著しい被害ということになりました場合には、だれが補償するかというとは別にいたしまして、そういった問題がやはり検討されなければならぬというふうに考えます。

○角屋委員 海上交通安全法の実施に伴う、たとえば巨大船に対する避航その他の関係で、漁業の制約、生活問題ということで国が責任をもって補償措置をとるべきでないか、こういうふうな問いにたしますと、運輸大臣も佐藤政務次官も、いかにもものわかったような顔で、漁業法三十九条を引き合いに出して、いわゆる国が補償するということには直接なじまないのではないかと切り返してきておられるわけですが、これはしかし私ばかりでなしに、本法の運営の問題としての漁業上の制約、それに伴うところの損失等については、ここに与党の皆さんも来ておられますが、会議録を見ても、与野党あけて、これはいいところかげんではないか、きちんとすべきであるという意見が大勢なんですね。で、いま言ったこの二十六条に関連する私の質問の点については、たとえば航路の拡幅問題に伴うところの漁業補償というものは、現実には数カ所出てきておる。そういうものについてはやはり補償ということがはつきりやられておる。ところが、受忍限度という名において、避航義務に伴うところのいろいろな問

題については、国は補償するのになじまないというところで逃げるという点が、私ももととしてはどうも了承できないのです。私は、こういう問題に関連をして、政府でも、今後の本法運営上の事態の進展いかんによっては、やはり答弁の中でも明らかにしておるように、国が当然考えなければならぬ事態であれば考えるというための検討をやっていきたいということを言っているわけですから、たとえば、私が数年来関係しております公害関係の立法の中では、いわゆる公害発生源の明らかなもの、あるいは明らかでないもの、いろいろ公害では出てくるわけですが、その場合に、公害に係る健康被害の救済に関する特別措置法というような問題の中でも、公害防止事業団に關係の向きからいって、公害防止事業団に原因不明のものについていって、公害防止措置をす

の大きな問題を取り扱う場合に、私ももととしては議論しにくい点もあるし、公害の立法例もあるけれども、もともと本法の狙い上にはのべて、すっきりした気持ちで処理することにならないのかどうかと言っているのだ。大詰めまで来ちゃって、ことなきよりは私は出席して言うのはあれなんだけれども、非常に残念なんです。これは漁民の立場から見たって、何となく割り切れない。なぜ海上保安庁の長官も水産庁の長官も、頭はいはいずなのに、こういうわかったようなわからぬような便法、方式でやろうとしたのか。同じ金を出すのなら、それを立法上に乗せて、きちっとやる。もちろん通航料その他の議論もありましたけれども、そういうのも一つの考え方だと私は思いますけれども、かりにこういう抛出をやるにしても、やるならば、立法の路線に乗せてやるという、そういう立場をなぜとらなかつたのか。こういう新法制定は非常にまずいですよ。これはどうなんですか。

○手塚政府委員 いまのお話の議題は、やはり本法案に伴う補償という問題になると考えます。この補償が必要かどうかというところでの議論をまたいたしますと、要するに、漁ろう船が巨大船を避航するというところに関連して何がしかの要求があるではないかという問題であると考えます。そのほか多数条文がございますけれども、これはもう法文をごらんになるとおり、一般漁ろう船についてはほとんど全部適用除外で、現状の漁ろうができるようにいたしてあるわけです。この巨大船との関係につきましては、これは考え方の基本といたしまして、やはり船舶の航行を安全にするという問題と、漁ろうを現状に即してできるだけ支障がないようにやるという問題との調和をどうするかという問題になると思うのです。そういう考え方であった場合、やはり大型船、巨大船というのは、これは物理的に見まして非常に運転が自由である。これはもう間違いない事実でございまして、国際的な条約等の審議がなされる際に、やはりこういう巨大船、また、別名を深喫水船と

題については、国は補償するのになじまないというところで逃げるという点が、私ももととしてはどうも了承できないのです。私は、こういう問題に関連をして、政府でも、今後の本法運営上の事態の進展いかんによっては、やはり答弁の中でも明らかにしておるように、国が当然考えなければならぬ事態であれば考えるというための検討をやっていきたいということを言っているわけですから、たとえば、私が数年来関係しております公害関係の立法の中では、いわゆる公害発生源の明らかなもの、あるいは明らかでないもの、いろいろ公害では出てくるわけですが、その場合に、公害に係る健康被害の救済に関する特別措置法というような問題の中でも、公害防止事業団に關係の向きからいって、公害防止事業団に原因不明のものについていって、公害防止措置をす

○手塚政府委員 いまのお話の議題は、やはり本法案に伴う補償という問題になると考えます。この補償が必要かどうかというところでの議論をまたいたしますと、要するに、漁ろう船が巨大船を避航するというところに関連して何がしかの要求があるではないかという問題であると考えます。そのほか多数条文がございますけれども、これはもう法文をごらんになるとおり、一般漁ろう船についてはほとんど全部適用除外で、現状の漁ろうができるようにいたしてあるわけです。この巨大船との関係につきましては、これは考え方の基本といたしまして、やはり船舶の航行を安全にするという問題と、漁ろうを現状に即してできるだけ支障がないようにやるという問題との調和をどうするかという問題になると思うのです。そういう考え方であった場合、やはり大型船、巨大船というのは、これは物理的に見まして非常に運転が自由である。これはもう間違いない事実でございまして、国際的な条約等の審議がなされる際に、やはりこういう巨大船、また、別名を深喫水船と

の大きな問題を取り扱う場合に、私ももととしては議論しにくい点もあるし、公害の立法例もあるけれども、もともと本法の狙い上にはのべて、すっきりした気持ちで処理することにならないのかどうかと言っているのだ。大詰めまで来ちゃって、ことなきよりは私は出席して言うのはあれなんだけれども、非常に残念なんです。これは漁民の立場から見たって、何となく割り切れない。なぜ海上保安庁の長官も水産庁の長官も、頭はいはいずなのに、こういうわかったようなわからぬような便法、方式でやろうとしたのか。同じ金を出すのなら、それを立法上に乗せて、きちっとやる。もちろん通航料その他の議論もありましたけれども、そういうのも一つの考え方だと私は思いますけれども、かりにこういう抛出をやるにしても、やるならば、立法の路線に乗せてやるという、そういう立場をなぜとらなかつたのか。こういう新法制定は非常にまずいですよ。これはどうなんですか。

いつておりますけれども、こういうものについて、こういった進路保持、速力保持ということをやらせる立場に置くというのは国際的な考え方でもございします。これがやはり地形また潮流等の非常にきびしい狭水道という際には、またそれとして同様であると思うわけです。一方また、漁ろうもこういうところで行なわれておるわけですが、両方がそういう同じような場所を使うという立場になりました場合に、やはり双方の安全という見地から見ても、どちらがどうするかということになりますと、そういうふうな大さな、運動性能の悪いというのに対して、運動性能のいいほう、これは相対的な問題かと思いますが、そういうものが一応避航をする。大きなすうたいのものの進路をそのまゝ保持させて、そうでないものがその進路をよけるというふうな、別な進路をとる、こういうことにならざるを得ないのではなからうかというふうに思うわけでありまして、そして現状を見てもまた、大

まへ上非常に望ましいということ、こういった動きに協力をしておるといのが実情でございます。

ケースが出てまいりましょうか。

「運輸大臣は、この法律の施行に関する重要事項については、海上安全船舶教育審議会の意見をきき、その意見を尊重しなければならない。」というふうになっておりました、この点については、運輸省から資料をもらいますと、運輸省設置法の第三十八条第二項に根拠規定を置いておるわけですが、まあ審議会の統廃合があつて、新設をするということが困難であるという事情が内閣の方針としてもございしますから、それは別にしても、この委員のメンバーを見ますと、とにかく、たとえば漁業にすれば全漁連の会長、大日本水産会の会長、こういうものが三十名の中の二人として入つておる。あとは大体船舶その他の関係の業界の責任者がメンバーの中心をなしておる。それに若干名の大学教授が入つておるという状況なんです。そういうところで海上交通安全のためのいわゆる重要事項について審議がされるという場合には、はたして両方の調整という立場で十分こなせるのかどうかという問題が——今後の政省令というの、政令が大体七つ八つ、省令に至つては、数えてみると約三十くらいです。そういうものも今後の規定いかんということが関係業界でも非常に関心事になっておるわけですが、そういう面でも十分そういうものが反映されるのかどうか。だから、部会を設けてこの問題についてのプロパールの議論をやるのだということだそうでありまして、その場合の部会の構成とか今後の運営はどういうふうにかつておるのかということについて、御答弁をお願いしておきたい。

一〇

きえ上非常に望ましいということ、こういった動きに協力をしておるといのが実情でございます。

○角屋委員 時間の制約があるそうですが、私は、今度の国会の舞台でそこまで私どもがあるいは皆さんのほうに要求をして形を整えられるという時点でなければ、私どもが国会のいままでの委員会の議論を聞いておつても、いまの三十五億と替間称せられる問題については、できるだけ、やはり次の国会の時点までに、筋の通つた形で、この方法をとるか別の方法をとるかという議論は別として、かりにこの方法というのを含めて考える場合に、漁業者自身も心の晴れないような形で、何かこれからの問題について正規に相手方に対してものが言えるのかどうかということについて、ブレーキをかけるような形ではなしに、正當にそういうものが出てくる、そういう形をやはり真剣に検討してもらいたいというふうに思っています。これは要求しておきます。

○太田(康)政府委員 三十条と三十一條との関係で私どもから申し上げますと、御承知のとおり、三十条は、「航路又はその周辺の政令で定める海域」が対象になっておりました、三十一條のほうはいわゆる適用海域が対象になっておるわけでございます。適用海域のほうは、実はここで除かれる行為としたしまして、私どももいたしましては、いま先生がお尋ねになりましたような魚礁の設置、その他漁業生産の基盤の整備、また開発のために必要な行為を定めるということ、ここで一応魚礁の設置は省く。ところが、三十条のほう「航路及びその周辺の海域」と書いてございすから、一般的ないわゆる漁具の設置、その他漁業を行なうために必要とされる行為というものははずされるわけでございますけれども、魚礁の設置などは対象になるということになっております。そこで、現在実施いたしております、私どもが公共事業として取り上げております大型魚礁の設置等につきましては、先生御承知のとおり、地方公共団体が実施をしているというところがあるわけでございますから、法律の扱いとしては、いま先生がおっしゃつたようなことになるといふふうに理解しております。

○角屋委員 最後に、時間の関係もありますので結びにしたいと思つておりますが、私は本法案を見ておりまして、関係の必要な条項について、農林大臣との協議とかあるいは水産庁長官との協議というものは一言半句も出てこない。協議という形で条文上に出てくるのは、いま指摘した三十条、三十一條の関係で協議というの、条文上出てくる、ところが、この特別委員会でも議論されている、いわゆる海上交通安全の問題と漁業との調和、調整をはかるといふことであるとするならば、そういう大前提でこの法律ができておるとするならば、そういうことではないのかどうかという問題が、率直に言つて、ある。

一〇

きえ上非常に望ましいということ、こういった動きに協力をしておるといのが実情でございます。

○手塚政府委員 そのとおりでございます。

○角屋委員 だとすると、結局大型魚礁の場合には、これは水産庁長官でけつこうかと思つておるけれども、三十条の第八項、あるいは三十一條の場合で言いますれば、三十一條第五項、第六項、こういう中で通常処理される性格になるのですか。そうでなくて、三十条の第一項の点でやるという

「運輸大臣は、この法律の施行に関する重要事項については、海上安全船舶教育審議会の意見をきき、その意見を尊重しなければならない。」というふうになっておりました、この点については、運輸省から資料をもらいますと、運輸省設置法の第三十八条第二項に根拠規定を置いておるわけですが、まあ審議会の統廃合があつて、新設をするということが困難であるという事情が内閣の方針としてもございしますから、それは別にしても、この委員のメンバーを見ますと、とにかく、たとえば漁業にすれば全漁連の会長、大日本水産会の会長、こういうものが三十名の中の二人として入つておる。あとは大体船舶その他の関係の業界の責任者がメンバーの中心をなしておる。それに若干名の大学教授が入つておるという状況なんです。そういうところで海上交通安全のためのいわゆる重要事項について審議がされるという場合には、はたして両方の調整という立場で十分こなせるのかどうかという問題が——今後の政省令というの、政令が大体七つ八つ、省令に至つては、数えてみると約三十くらいです。そういうものも今後の規定いかんということが関係業界でも非常に関心事になっておるわけですが、そういう面でも十分そういうものが反映されるのかどうか。だから、部会を設けてこの問題についてのプロパールの議論をやるのだということだそうでありまして、その場合の部会の構成とか今後の運営はどういうふうにかつておるのかということについて、御答弁をお願いしておきたい。

一〇

きえ上非常に望ましいということ、こういった動きに協力をしておるといのが実情でございます。

○手塚政府委員 そのとおりでございます。

○角屋委員 だとすると、結局大型魚礁の場合には、これは水産庁長官でけつこうかと思つておるけれども、三十条の第八項、あるいは三十一條の場合で言いますれば、三十一條第五項、第六項、こういう中で通常処理される性格になるのですか。そうでなくて、三十条の第一項の点でやるという

「運輸大臣は、この法律の施行に関する重要事項については、海上安全船舶教育審議会の意見をきき、その意見を尊重しなければならない。」というふうになっておりました、この点については、運輸省から資料をもらいますと、運輸省設置法の第三十八条第二項に根拠規定を置いておるわけですが、まあ審議会の統廃合があつて、新設をするということが困難であるという事情が内閣の方針としてもございしますから、それは別にしても、この委員のメンバーを見ますと、とにかく、たとえば漁業にすれば全漁連の会長、大日本水産会の会長、こういうものが三十名の中の二人として入つておる。あとは大体船舶その他の関係の業界の責任者がメンバーの中心をなしておる。それに若干名の大学教授が入つておるという状況なんです。そういうところで海上交通安全のためのいわゆる重要事項について審議がされるという場合には、はたして両方の調整という立場で十分こなせるのかどうかという問題が——今後の政省令というの、政令が大体七つ八つ、省令に至つては、数えてみると約三十くらいです。そういうものも今後の規定いかんということが関係業界でも非常に関心事になっておるわけですが、そういう面でも十分そういうものが反映されるのかどうか。だから、部会を設けてこの問題についてのプロパールの議論をやるのだということだそうでありまして、その場合の部会の構成とか今後の運営はどういうふうにかつておるのかということについて、御答弁をお願いしておきたい。

一〇

きえ上非常に望ましいということ、こういった動きに協力をしておるといのが実情でございます。

○手塚政府委員 そのとおりでございます。

○角屋委員 だとすると、結局大型魚礁の場合には、これは水産庁長官でけつこうかと思つておるけれども、三十条の第八項、あるいは三十一條の場合で言いますれば、三十一條第五項、第六項、こういう中で通常処理される性格になるのですか。そうでなくて、三十条の第一項の点でやるという

「運輸大臣は、この法律の施行に関する重要事項については、海上安全船舶教育審議会の意見をきき、その意見を尊重しなければならない。」というふうになっておりました、この点については、運輸省から資料をもらいますと、運輸省設置法の第三十八条第二項に根拠規定を置いておるわけですが、まあ審議会の統廃合があつて、新設をするということが困難であるという事情が内閣の方針としてもございしますから、それは別にしても、この委員のメンバーを見ますと、とにかく、たとえば漁業にすれば全漁連の会長、大日本水産会の会長、こういうものが三十名の中の二人として入つておる。あとは大体船舶その他の関係の業界の責任者がメンバーの中心をなしておる。それに若干名の大学教授が入つておるという状況なんです。そういうところで海上交通安全のためのいわゆる重要事項について審議がされるという場合には、はたして両方の調整という立場で十分こなせるのかどうかという問題が——今後の政省令というの、政令が大体七つ八つ、省令に至つては、数えてみると約三十くらいです。そういうものも今後の規定いかんということが関係業界でも非常に関心事になっておるわけですが、そういう面でも十分そういうものが反映されるのかどうか。だから、部会を設けてこの問題についてのプロパールの議論をやるのだということだそうでありまして、その場合の部会の構成とか今後の運営はどういうふうにかつておるのかということについて、御答弁をお願いしておきたい。

一〇

きえ上非常に望ましいということ、こういった動きに協力をしておるといのが実情でございます。

○手塚政府委員 そのとおりでございます。

○角屋委員 だとすると、結局大型魚礁の場合には、これは水産庁長官でけつこうかと思つておるけれども、三十条の第八項、あるいは三十一條の場合で言いますれば、三十一條第五項、第六項、こういう中で通常処理される性格になるのですか。そうでなくて、三十条の第一項の点でやるという

「運輸大臣は、この法律の施行に関する重要事項については、海上安全船舶教育審議会の意見をきき、その意見を尊重しなければならない。」というふうになっておりました、この点については、運輸省から資料をもらいますと、運輸省設置法の第三十八条第二項に根拠規定を置いておるわけですが、まあ審議会の統廃合があつて、新設をするということが困難であるという事情が内閣の方針としてもございしますから、それは別にしても、この委員のメンバーを見ますと、とにかく、たとえば漁業にすれば全漁連の会長、大日本水産会の会長、こういうものが三十名の中の二人として入つておる。あとは大体船舶その他の関係の業界の責任者がメンバーの中心をなしておる。それに若干名の大学教授が入つておるという状況なんです。そういうところで海上交通安全のためのいわゆる重要事項について審議がされるという場合には、はたして両方の調整という立場で十分こなせるのかどうかという問題が——今後の政省令というの、政令が大体七つ八つ、省令に至つては、数えてみると約三十くらいです。そういうものも今後の規定いかんということが関係業界でも非常に関心事になっておるわけですが、そういう面でも十分そういうものが反映されるのかどうか。だから、部会を設けてこの問題についてのプロパールの議論をやるのだということだそうでありまして、その場合の部会の構成とか今後の運営はどういうふうにかつておるのかということについて、御答弁をお願いしておきたい。

一〇

きえ上非常に望ましいということ、こういった動きに協力をしておるといのが実情でございます。

○手塚政府委員 そのとおりでございます。

○角屋委員 だとすると、結局大型魚礁の場合には、これは水産庁長官でけつこうかと思つておるけれども、三十条の第八項、あるいは三十一條の場合で言いますれば、三十一條第五項、第六項、こういう中で通常処理される性格になるのですか。そうでなくて、三十条の第一項の点でやるという

「運輸大臣は、この法律の施行に関する重要事項については、海上安全船舶教育審議会の意見をきき、その意見を尊重しなければならない。」というふうになっておりました、この点については、運輸省から資料をもらいますと、運輸省設置法の第三十八条第二項に根拠規定を置いておるわけですが、まあ審議会の統廃合があつて、新設をするということが困難であるという事情が内閣の方針としてもございしますから、それは別にしても、この委員のメンバーを見ますと、とにかく、たとえば漁業にすれば全漁連の会長、大日本水産会の会長、こういうものが三十名の中の二人として入つておる。あとは大体船舶その他の関係の業界の責任者がメンバーの中心をなしておる。それに若干名の大学教授が入つておるという状況なんです。そういうところで海上交通安全のためのいわゆる重要事項について審議がされるという場合には、はたして両方の調整という立場で十分こなせるのかどうかという問題が——今後の政省令というの、政令が大体七つ八つ、省令に至つては、数えてみると約三十くらいです。そういうものも今後の規定いかんということが関係業界でも非常に関心事になっておるわけですが、そういう面でも十分そういうものが反映されるのかどうか。だから、部会を設けてこの問題についてのプロパールの議論をやるのだということだそうでありまして、その場合の部会の構成とか今後の運営はどういうふうにかつておるのかということについて、御答弁をお願いしておきたい。

一〇

委員というのは、水産関係は二人でございまして、それ以外に農林次官というのがこの委員になつておられます。今回のこの法案がかりにできずという場合には、この内容は、相当重要な問題、特に水産との関連などが、実施施行上の問題といたしまして非常に多い内容を含んでおる。したがって、当然この審議会へいろいろ御諮問をして御意見を伺うことになるかと思ひますが、これは、御指摘のとおり、こういう航行安全という問題を扱うには、この部会をながめまして、ときに、メンバーの構成なり部会の構成なりにやや適切でないうらみがあるかと思ひます。したがって、そういう面について一応内部的に検討いたしまして、十分な審議体制をとりたい、かように考えております。

○角屋委員 時間が非常にきびしく運営されておりますので、私この程度で終わりたいと思ひます。

○今澄委員長 宮井泰良君。

○宮井委員 この海上交通安全法が当委員会に付託されて今日まで、東京湾あるいは伊勢湾、瀬戸内海等をめぐりに視察いたしまして、また現地の方々のいろいろな意見をお聞きいたしてまいりましたわけでありまして、まあ我が党の基本的な考え方でも織りまぜまして、きょうは最終的な御質問といたしたいと思ひますが、基本的には、大筋において、やはり今日のふくそうした狭水道におきましては、一たび事故が起きたときに相当な被害が出る。それはもう幾多のタンカーの事故に見られますとおり、大きな被害が出ておるわけでありまして、これからは心配が予想されるというところで、どうしてもこれは何らかの形で規制というものをやっておかねばならないというところは、基本的に考えておるわけでありまして、

しかし、当初私もが聞きましておつたことは、全漁連その他漁民の方々の大筋の了解をされておるというのを聞いておつたわけでありまして、ところが、やはり現地のいろいろな声を聞きますと、どうしても巨大船の優先ということで非

常に漁民の方々の生活権が脅かされるという、私も予想外の反対というものが起きてまいつたわけでありまして、いろいろ私もその点につきましては、海上交通法というものは世界的にございまして、日本はなぜこうしておつてきたかといひますと、やはり日本独特の漁業権というところが非常にウエイトが大きいものですから、これを無視してはやはりこの法律というものは通ることとはできない、大いに論議をしいかねばならないということ、私も相当法案の修正ということも考えてまいつたわけでありまして、交通安全法自体には、漁業権というものは、法制局の見解もいたしまして、なかなかそれはなじまないものである。さすれば、別個に、海上安全、漁業の安全操業というふうな意味において、別個な法律というものを考えてはどうかということで、私もいろいろと努力してまいりましたが、法制局といたしまして、時間的にも相当これは検討の余地があるということにございまして、

〔委員長退席、渡辺(武)委員長代理着席〕

陸上における自賠責のような、そういう立法化というものを何らかの形でつくり上げていかねばならないというのを私も強く要望いたしておるわけにございまして、政務次官にお答えをいたしたいと思ひますが、将来この油の需要量等が増加いたしまして、やはり漁業操業とこういふ巨大船の航行というものが両立したいというふうなことが将来も予想されるわけでありまして、その際の漁業操業も含めて、あるいはそういう漁業の安全操業という形における立法化ということをお政府としてどのように将来されようとお考えになつておるか、この点をお伺いしたいわけでありまして、

○佐藤(孝)政府委員 油濁による被害、特に加害者不明のもの、それから当て逃げの加害者不明のもの、こういうものに対して政府はどういう考え方で将来対処すべきか、そのような御質問と判断いたします。今回皆さんの御理解のある御協力によって海上

交通安全法が幸いにして制定されることを予想した場合、これによって問題の根本の解決には私にはならぬと思ひます。いま御指摘のような問題を解決してこそ初めて根本的な解決になるのじゃないか、かような考え方から、運輸省としては、すでに、加害者不明、特に油濁、当て逃げ、これらの問題についてどのような法制化が必要であるか、現在検討中でございます。ただ運輸省だけではきめられる問題でもございせん。他の関係官庁ともきわめて密接な問題もございせんので、できることならば、ごく近い将来の国会において御審議いただくように準備を進める所存でございます。

○宮井委員 政府としまして、来たるべき国会において立法化というものを検討し、またそれを實現されると、こういう前向きな御答弁でございしますので、了とするわけでございまして。どうか今後ひとつその面の一そうの努力を要望いたすものでございまして、

そこで、港灣関係の方にお伺いいたしますが、やはりこの法律を制定するにあたりまして、何と申しまして、大きな議論になりましたことは、そういう狭水道に巨大船が入域すること、これがどういふことか、こういう議論が多くあつたわけでありまして、私どもも最初からこれを主張いたしまして、政府においても、CTS、パイプライン構想、そういう大がかりな港灣整備というものをそういう狭水道に設置いたしましたし、その法案をかりに通すといひましたし、それを確約されて、必ず将来においてすみやかにそういういた整備をいたしますというふうな確約をこのように進めていきまして、具体的などのように進めていきましようか、ということも含めてお約束を願えればと思ひわけでありまして、

○渡辺(武)委員長代理退席、委員長着席
○竹内説明員 港灣関係といひましては、港灣の整備と同時に航路の整備等もやっておりますけれども、いまおっしゃいました御趣旨に基づきまして、巨大船のうち、特に油を運んでくるオイル

タンカー等につきましては、狭水道の外で受けまして、そこからパイプライン等で運んでいくという考え方、あるいは外で受けたものを小型船でまた運んでいくというふうな考え方、それに基づきまして進めることが妥当だと思ひまして、現在東京湾であるとかあるいは瀬戸内海を中心にして調査を進めている次第でございまして、

○宮井委員 その点、どうか具体的な基本計画に基づいてひとつしっかりした港灣整備を急いで、そうして将来狭水道に巨大船が入域せずに済むというふうな理想的な形に持っていくてもらいたいということを要望いたしておきます。

そこで、これは水産庁のほうでも、どなたでもけっこうですが、今日海域が汚染され、あるいはまた漁場が減少していくということがございまして、高度成長のもとに、せんだつても視察に行きましたときは、真うたを歌いながら操業ができたのが、最近では煙の中にダンブカーが来るようなもので、相当私も苦しいとおつたというふうな切実な声もあつたようでありまして、そういうことから見ましても、内湾における漁業の保護並びに振興、そういうものを中心にした基本的な政策、こういうものが早急に急がれるのじゃないか。どうも今日の政府のやり方を見ても、沿岸漁民に対する政策というものが非常に弱体ではないかというところを感じておるわけでありまして、そういう基本的な政策のもとに今後進めていかれるということが最も望まれるのではないかと思ひわけでありまして、その点の基本的な政策をどのように将来やっていくというふうなことをお答えをしてもらいたいと思ひます。

○太田(康)政府委員 御承知のとおり、政府はさきに沿岸漁業等振興法を制定いたしまして、沿岸漁業の振興のために講ずべき施策を明定いたしまして実施いたしておりますのでございまして、さらに、先年の国会におきまして水産資源開発促進法という法律を制定いたしました。この法律のねらいは、遠洋、沖合いについては除きますが、沿岸につきましては、増養殖を振興していく、このた

めに、国が増殖の開発の基本方針というものを立てまして、これに基づきまして各県ごとに地先水面に開発区域というのをつくりまして、そこで他産業との調整をはかると同時に、増殖を計画的に進めていくという事業を実施することにいたしましたのでございます。なお、この裏づけといたしましては、この第一次の構造改善事業が四十五年で一応終わりましたので、四十六年度から新しい事業としての沿岸漁業構造改善事業ということも実施をいたしておりますし、昨日も申し上げましたわけでございますけれども、栽培漁業というものの全国化を実施しようということ、瀬戸内海を除いてはまだ調査の段階でございますが、栽培漁業というものを今後推し進めていく。なお、沿岸におきましての生産基盤でございますといふ漁港につきましては整備というものは、現在第四次の漁港整備計画に基づいて実施いたしておりますわけでございますけれども、最近におきましての漁業生産量の増大、あるいは漁船の大型化、さらには増殖の伸展というように新しい事態も踏まえまして、私もいたしましては、今後検討した上で、できれば四十八年度にまた第五次漁港整備計画というものを立ててまいら、これによりまして漁港の整備をはかる。いろいろな事業を実は沿岸漁業についても実施いたしておりますわけでございまして、まあ漁民の方から見ますと不十分であるというおしかりを受ける点もあるかと思いますが、私もとしましては、いま申し上げましたような法律、制度、あるいは予算措置を講じて実施をしていくということでございます。

○宮井委員 この海上交通安全法案というものができました後においても、そういった点は、なお現状よりもいろいろな問題が出てくると思ひますが、その点も勘案してひとつ総合的に進めてもらいたいということを要望いたしておきます。

そこで、もうたびたび委員会でも出たと思ひますが、政務次官にもう一度、くだいようで受けけれども、この三十数億円の業界から云々という問題

は、当委員会におきまして私も最初質問をいたしまして、その間において当委員会でも——明らかにこのお金の使い道ということが一番重要なことでありまして、漁業の方々にとってそれがよりよき安全操業に結びつけば、それにこしたことはないわけでありまして。しかし、その実態というものは、私もあまりわかりませんし、また、その金利というふうな面を運用されるというふうなことも伺つてはおりますけれども、はたして国がしっかりとこれを見て、公平にお金で運用されるかどうかというふうなことがあるわけでありまして。海難防止協会にこれを付託するということが自體がいいか悪いかというふうなこともありますし、それが何らかの形で、立法ということではないのですけれども、何か商どもとして国ががっちりとした管理のもとにそれを運用されるということが理想的であると思ひますので、こういった意味で、私が当委員会でも最初に、委員会終了までにこの点をはっきりしてもらいたいと思ひましたのでございます。

○佐藤(孝)政府委員 先ほど来の御審議をお聞きしてもおわかりのように、巨大船舶の通ることによって避航義務が課せられる漁船に対して補償すべきである、こういう議論がございましたが、今回の場合、漁船の避航は、海上交通安全法は、一般船舶との間においてお互いに譲り合う、そういう範囲のもので、これが、国が補償する、あるいは漁業法第三十九条に該当しないのは、先ほど来委員会の質疑応答でもおわかりいただけると思ひます。しかしながら、この漁船の船の影響につき、社会的慣例により関係者間において何かの措置がなされ、その結果漁船と巨大船舶との避航関係の円滑化がはかれ、かつまた海上の安全が確保できるならば、まことに望ましいことである、かような観点から、政府といたしまして、当事者間の自主性を尊重しながら何ぶんの協力をいたしたところでございまして。

なお、金額については、船舶関係約二十億ないし二十三億、荷主関係、石油、鉄鋼含めて約十二億以上の金額がほぼ確定的と聞いております。さらにまた協力できる関係等がございすれば、側面から、もっと協力をいただくよう努力する所存でございます。

なお、この資金の運用については、結論的には、対象漁業者との協議に待つべきものと判断いたしますが、私ももと水産庁との今日までの折衝の結果から申し上げますと、これは俗に言う、単にその金額を避航義務を課せられる漁民にすぐ配分するという方法じゃなく、もっと恒久対策という観点からこの問題を考えるべきだ、かような考え方から立つた場合、その運用益によって、たとえば漁業者の海上交通安全による休業見舞い金、こういうものを第一に考えてみたいと思ひます。

第二には、漁業者の海上交通安全における相手側に対する損害賠償の取り立て、その経費立てかえ、これが第二点に考えられることです。第三は、海上交通安全法に於けるコンサルタントに対する謝礼金、こういうものも当然考えられていんじゃないか。その他、余剰金が出れば、当然避航義務を課せられた漁業者に有意義な方法で使用するべきものと判断いたしております。

いづれにしても、これは最初に申し上げたように、対象漁業者との協議によって決することでございます。御指摘のように、それが他の面に流用されたり、また公明正大でないような使途は、厳に慎まなければなりませんし、私もとしまして、何のためにこの金が支出され、かつまた、どういう方法で利用されているかということは、今後とも十分監督しながら、遺憾なきを期していく所存でございます。

○宮井委員 私もそれを今後見守っていきますし、お金の使途につきましては、政府もしっかりとこれに取り組んで、そしてよりよき運用というものに要望いたしておきます。

そこで次に、特に各地の視察をいたしましていろいろな方の御意見を伺って、いまだに私が不審に思つておる点の一つあるわけでありまして、それは巨大船舶の航行ということですね。これは法令

の中には、巨大船舶というものは、事前に海上保安庁長官に通告をいたしまして、そして何時何分にその航路を通過するという規定があるわけでありまして。そして海上保安庁長官はそれを受けて、航路の中でたまたまそういった工事をやっておりますとか、また特殊な漁業操業をやっている場合、漁船等がすぐに避航できないというふうな場合におきましては、海上保安庁長官はこれをしばらく待機させるという命令が出せるということでございます。

これは海上保安庁長官にお尋ねしているのです、そこで漁民の方々にこの点をただしまして、そういった歯どめというものができておるんだから——たとえば一日に巨大船舶が六隻あるいは七隻というふうな、現時点においては比較的少ないのが現状である。伊勢湾等においても、聞くところによりますと、巨大船舶は一日に五隻ないし六隻というふうな通航しかないというところで、それならば、海上保安庁長官が命令を出して、いまはまずいからちょっと巨大船舶の入港を待つように指示をすれば、その間に安全操業はできるのじゃないかということをお尋ねいたしましたところ、何ぶんにもこれから油の需要量がどんどんふえてまいら、今後巨大船舶がどんどん建造されていく傾向にある現状である、また、場合によっては、同じ時間何隻もの巨大船舶がそこに集中した場合には、退避せよと言っても、それは現状においては間に合わない、退避できるような現状ではないのだ、結局は巨大船舶に押し切られてしまうのだというふうな考えを漁民の方は持っておるようでありました。どうもその辺のところは、私何回も聞いても、海上保安庁の言われることと漁民の方々が言われることとよく理解ができないわけなんです、その点をひとつ海上保安庁長官の確固たる御見解をお伺いしたいのであります。

○手塚政府委員 巨大船舶と漁船との調整、調和という問題でございます。一応、法文の第三条第二項に、漁船は巨大船舶を避航ということが書いてあるわけですね。この法文のたてまえだけで

は、なかなか現実問題がスムーズにいかないだろう、そこで、この予定時刻の報告という問題、それに関連しての調整指示権というようなものを発動して、できるだけ両者の共存共栄をはかるということをやる御説明しておるわけですが、この調整の具体的な手段方法という問題につきまして、これはいま現にやっておる問題ではないわけでございます。十二時間前に予定を受ける、変更があればまた受ける、三時間前にまた通告を受ける、それらのものを漁協を通じて連絡をする、あるいは前進哨戒中の警戒船を通じて具体的に知らない船に伝えるように努力をする、そういうようなことをいま考え、実行に移すべく準備をしておりますが、なかなかそれでも十分という問題はあるかと思ひます。思ひますが、これは十分に今後よくPRをいたしまして、そしてまた、こういうのがきつた以上、皆さん方のできるだけの御協力も仰ぐ。やはり両方の状態、船の一般航行の安全という問題、これはまたひいては漁船の安全というところでもございまして、この両者の調和ということが私は非常に大事だと思ひます。手段方法、具体的な問題については、今後いろいろな角度から、皆さんの御意見も聞いて、十分に慎重に、また、よく徹底するように研究をしていきたい、かように考えております。

○宮井委員 将来そこを巨大船が通航する場合に一切の漁業ができなくなるといふ問題はなお残っておりますので、その点はひとつさらにそういうことのないように、漁業補償——先ほど政務次官は、将来立法化する、この法案以外の、別に陸上における自賠責のような、漁業の安全操業を守るための法律の立法化を急ぐといふことですから、その点とも兼ね合わせてひとつ進めていただきたいと思ひます。

なお、時間がないようでありまして、最後に、通告いたしておりました海事審判の方に一問と、それから大臣がせっかくお見えでありますから、基本的な考えをお伺いしてそれに御答弁をいただく、それで私の質問を終えたいと思ひます。

海事審判の方に対する御質問は、当て逃げというところであります。これは件数がわかれれば件数と、審判の未了になっておるものがどのくらいあるか。これは非常に費用がかかりまして、なお時間がかかるというところで、この当て逃げについては零細漁民は対抗できないといふことがあるわけでありまして。また犯人がなかなかあがらない。航路標識などはよくこわされるというところであります。こいつといった問題等も含めてお答えをいただきたいと思ひます。海事審判の方にはそれだけあります。

あと、運輸省の方には、危険物、毒物、劇物の運搬の実態と対策、これはごく小型の船舶においても、海水に毒物、劇物というものが流出いたしますと大きな被害になるわけでありまして、せんだつても愛媛県の知事さんなどの強い要望が出ておつたようでありまして、こいつといったことに対してどのように今後対処されていくか、これは運輸省の方でなだでもお答えいただきたい。

そして最後に、大臣には、先ほどからも申し上げたのですが、政務次官からももちろんお答えいただきましたが、海上交通安全法というものは漁業補償という問題は立法化がなかなかむずかしい、将来別個の、たゞいま申し上げましたような、陸上における自賠責のような形における理想的な法律というものを立法化していくことが検討されておるようでありますので、それに対して大臣はどのように取り組んでいかれるかといふかたい決意をここで伺いたいことと、先ほどもお伺いしましたが、政府の港湾整備、狭水道に巨大船が入港しないでもいふように、CTS、パイプライン装置、そのようなことを早急に、そして政府において港湾のより拡充をはかっていくという問題が二点。それから三点は、何と言ひましても、政府の基本的な内湾漁業保護並びに振興育成、これはもちろん水産庁その他関係省庁がございしますが、運輸省としても、この法律の立法化といふものを契機として、政府としてこれを強く打ち出していくといった構想といふか、大臣の

取り組んでいくその基本的な姿勢、この三点を大臣から御答弁いただいて、私の質問を終えたいと思ひます。

○早川政府委員 宮井先生にお答え申し上げます。先生のお尋ねは、当て逃げの事件でどれくらい審判がやられておるかといったようなこと、それと、迅速にいつておるのかどうかというように、ことごととお聞きいたしました。当て逃げは、年平均いたしますと大体二十件くらいでございます。そしてそのうち、審判にかかります事件は一、二件でございます。これは大型船と漁船がともにございまして、その場合に、そのショックだとか首したらいつてもやります。

それから審判の促進は、当て逃げ事件が特におそくなるということではございせん、むしろ早うなっております。審判のいままでの経験からいいますと、証拠さえあがりましたら早くやられております。それは先生のおっしゃるとおり、事件を早く片づけるということ、そのとおりだと私は思ひます。それで、目下全力を尽くして迅速化はやっておりますが、それとは別途に、海難審判制度調査委員会という、専門の方をお願いいたしまして、そしていま審判制度そのものを調査しまして、その結果を待つて、より早くなるようにと、こいつうふう努力いたしておるところでございます。

以上でございます。

○田坂政府委員 船舶によります危険物の輸送並びに貯蔵につきましては、船舶安全法並びにこれを受けました危険物船舶運送及び貯蔵規則によりまして、すべての危険物並びにすべての船舶に規制がなされております。そこで、法の体系といたしましては整備は整つておると私も考えておりますが、たとえば個品、つまり個々の品の輸送につきましては、千二百品目につきましてそれぞれ輸送の基準が定められておりますが、最近の非常な重化学工業の発達によりまして、さらに規制の基準を明示しなかならないといふふうな実態

も出ております。これらにつきまして、すでにその基準の内容につきましては検討を終えておりますので、これらを早急に省令なり何なりに明らかにしてやうていく。現在これは地方の海運局長が個別に審査をして許可をしておるといふ状態でございます。

次にまた、先ほど先生の御指摘になりましたように、愛媛県の北条市沖におきまして昨年アセトン・シアン・ヒドリンを搭載いたしました船舶が座礁、沈没いたしました。多量の毒物を流しました。この船舶はこの法の規制に従つておらない船舶でございました。直ちに私もそのときにこの法の順守徹底につきまして各業界に通達をいたしましたところでございますが、この法律の順守徹底につきましてさらに努力をいたしていきたい。

それから、昨日御指摘がございましたが、危険物のこれらの法の規制におきましては、これらの危険物を運搬する船舶が事故を起こさない、または、起こしたときに危険、被害を拡大しない、そういうことを主体として法制定がなされておりますが、これは小型船が多々ございまして、事故が起きましたときの通報設備、そういうものにつきましても今後考えていきたいといふふうに思っております。

○丹羽国務大臣 ただいまの御質問でございますが、第一の漁業補償につきましては、遺憾ながら、今回におきましては、予算上また法律上これをきめることはできなかった次第でございますが、先般も政務次官が御答弁申し上げましたとおり、それらの漁業の被害が起きました場合に何らかの措置を講じなくてはならないことは、これは当然でございます。ことに加害者の原因不明の場合におきましても、やはり同様の補償をしなければならぬといふことは当然のことでございます。そこで、これは早急に運輸省といたしまして水産庁その他も十分連絡をとりまして、先生方の御協力を得まして、それらに漁業補償、漁民の皆さまに御迷惑をかけないような立法措置に持てまいりたい、こいつうふう思つておる次第でございます。

第二類第七号 交通安全対策特別委員会議録第十号 昭和四十七年五月十一日

ざいます。

それから第二の巨大船に対する措置でございます。これは御承知のとおり、巨大船がいかか悪いかという問題もございます。あまり隻数にしてうんと運航させるよりは、巨大船のあれをするという問題もございます。いまの日本の内海湾におきまして、パースの關係上、巨大船もあまり寄港できないんじゃないかという問題もございます。その問題は、御承知のとおり、中のタンクサイズの問題がございまして、せっかく日本が船舶につきましましてリードしてございまして、先般のICA Oの會議におきまして、ここにおきまして、たゞいま御答弁申し上げました田坂局長が、いわゆる自分の試案を出しまして、それが世界をリードした、こういうことでございまして、その安全性や何か十分はかってまいりますとともに、実は海洋におけるシーベースまたはパイプライン、こういうものを早急に整備してまいりまして、内海におきましてはそういったものなるべく少なくしてまいりまして、そして漁業の皆さま、また国民の皆さまに安全を確保することが一番であろう、こういう方面の整備に早急に施策を実行するように持ってまいりたい、こういうふうに思っておる次第でございます。

第三の、漁民の皆さまの保護は、これは当然のこととございまして、私どものほうとしましては、水産庁その他とも十分連絡をとりまして、この上とも漁民の保護に遺憾なからしめるように注意してまいりたい、こういうふうに思っておる次第でございます。

○今澄委員長 土橋一吉君。

○土橋委員 私、以下申し上げるところのわれわれの主張によつて、運輸大臣がこの法案を撤回されるかどうか、簡単にイエスカノーかで答えていただければけっこうだと思ひます。

私は、この法案についていろいろ審議される過程で——特に漁民の諸君、また沿岸漁民の諸君が多額の損害を受けるわけです。特に、この法律が成立をしますと、いわゆる避航の義務を負うわけ

です。従来持っておる漁業権あるいは魚介に対する権利が全く侵害されるわけです。したがって、たとえば高速道路をつくるにあたりまして、借地借家その他の問題がありますが、権利を保障しなければならぬというのが、憲法第二十九条の基本的な原則であると思つておるのです。それすらも保障しない。したがって、漁民の諸君は、この問題については、あなたもお聞きのとおり、各府県においてはほとんど全面的に反対だという声があるわけです。したがって、別途法律を同時に上程して救済するならわかりますけれども、何かの便法によつてこれを解決するということは、佐藤政府がいまいいよ孤城落日の観がありますので、非常に危険だといわなければなりません。したがって、漁民の漁業権と権利を守るといふ観点からも、まことに賛成しがたいものであることは当然なんです。

第二番目の理由としては、御承知のように、佐藤政府が唱えておりますように、高度経済成長政策が今日非常に進んでおります。しかし、この春闘に見られますように労働者が大幅の賃上げを要求したり、漁民が要求するにもろもろの要求をした、農民が御承知のように非常に困つておる、この事實は、高度経済成長政策が必ずしも勤労者階級に利益と幸福をもたらさないものであるということ、ある面においては証明しておると思ひます。今度の春闘は、御承知のように——あなたも管轄でよく御承知でしょう。私鉄、国鉄が大闘争をやりました。従来にならぬ十万人という人が行いました。そのために何十万という人が困つたわけです。それにもかかわらず、国鉄は最後まで御承知のようにゼロ回答を主張しておつた。こういういきさつもありまして、何ら労働者の地位が向上しない、労働条件も改善しない、賃金の底上げをしないという状況下にあつて、そして大資本は肥え太つていくわけです。たとえば東京湾を出入りをするそういう船は、秒をもって数えるほど通るわけです。あるいは、ついせんだつて見学をいたしました水島の狭水道でも、年間に

七万そうという船が通過するわけです。こういうことは、まことに喜んでいいのか悲しんでいいのかわからないという状況です。そうなつてまいりますと、大型タンカーあるいは原子力空母、あるいは薬物、危険物などを搭載している船舶は、こういうところを他の漁船などに避航を命じて通過するということは、ある農民の代表は、昔の大名の土下座と同じじゃないかというところを言つておりましたが、私は全くそのとおりだと思ひます。こういう法案を通すことは、大型タンカー、原子力空母あるいは毒物、薬物などの危険なものを搭載しておる船舶を優先的に航路という名前で通航させる、したがって、海洋の汚濁の問題、海難の問題、また、特に人命尊重の上から、この法律をつくりまして、むしろ逆効果であると思ひます。これが、やはり私たちがこの法案についてどうしても賛成できない点で、むしろ国際的な海上衝突予防法の規定に従ひまして、あの原則を入れることがやはり沿岸漁民を真に守るものであるし、自由民主党がよつて立つた今日の政権の基礎は、これら漁民の諸君の大きな力でもあつた、その漁民を裏切つて、大資本に奉仕をするようなこういう政策を掲げておることは、自由民主党の中でも問題があると私は思つております。これが第二点のおもな内容です。

第三番目は、六月の下旬に開かれるストックホルムの人間環境會議、いわゆる地球を守る、環境を改善する、こういう基本的なものが国全体の、つまり公害をなくするといふ原則は、世界的な問題になつてきておるわけです。これは先進国においては特にそうだと思います。したがって、環境保全をし、さらに環境をよくするといふことが必要であるにかかわらず、自由民主党は盛んに臨海工業地帯の造成なり大資本に有利な政策を進めておる。そのために海面が汚濁したり、赤潮が出たり、あるいは石油が流れ出るとか、あるいは石油の船を洗つた水がすでに沖縄県で、あなたも新聞でごらんのうちに、たいへん問題になつておるわけです。そうなつてまいりますと、この法律をつ

くることによつて、狭水道をそういうものが通過することは、いま海水の汚濁や、またそういう危険な問題をして引き入れるといふふうには考えざるを得ないのです。したがって、公海の中に大きなタンクでもつくつて、そしてこれはパイプラインにするとか、あるいはまた、液体ガスであればパイプで送るとか、あるいは原油もそうであれば飛行機で輸送するとか、あるいはまた、だるま船のようなものをつくつて、もう絶対衝突しても安全だといふものをつくつて——かつて朝鮮を豊臣秀吉が攻めていったときに、カメの甲船というものをつくつて戦つたといわれている。ああいうものをつくつて、全く安全な——これにほかの船が突きたつても海難は起こりませんけれども、そういうものをつくつてやる必要があるではないか。そういうこともやらないで、特に石油資本はいま政府のいわゆる優先政策によつてばく大な保護を受けております。ところが、昨年のドル・ショックで、御承知のように、九州のコンビナートでは三百人のところを五十人に減らすといふので騒ぎを起しておる。一方ではどんだんコンビナートをつくる。こういう矛盾した政策を掲げておる佐藤政府では、この問題につきまして善処をすると申しましたが、私は信用できないのです。

以上の三点が中心となつて私は反対なんです。絶対撤回してもらいたいというのが私の要求です。

第四番目の問題は、約四十億にわたるところの資金を独占資本の諸君が中心になつて出すという話を承つたわけです。ところが、独占資本というのは、労働問題や自分の金を出す問題についてなかなか渋いのです。自分がもうかることならばどんな危険をおかしてもどんだんやりましますけれども、これはそういう採算のとれないものだといふことになつてくれば、彼らは非常にきたないものです。これらの諸君が四十億円出して、はたして一体どれだけの漁民の災害防止や権利の保障がで

きるか、その点非常に私は疑問と言わざるを得ない。したがって、今日のメカニズムから言うならば、当然これは政府の責任においてそういう諸君から金を徴収して、あるいは金を集めて、政府がきわめて適切な方法で漁民の権利を守るというならばいいのですけれども、怪しげな諸君が集まって、よってもってお互いに食いつづいて、また一部の幹部諸君だけがうまくいって、沿岸漁民や、一本釣りやあるいは零細漁民は、ほんとうにそういう利益の均てんを受けることはできないと思うのです。こういうことはあなたにはよく知っているらっしゃると思うのです。私よりもあなたは先輩だと思ふのです。そういう中で、この法律を通過せば漁民がどう反対するか、あるいは海水が汚濁され、どういふ海難が起こるか。たった六千トンの昨年の十一月三十日のあの新潟沖における海難におきまして、あれだけの騒ぎをしておる。もし二十万トンのタンカーの事故が、東京湾あるいは伊勢湾あるいは備讃水道において起こりますならば、これは目も当てることができない。沿岸漁民の生活を全く破壊をしてしまふ、魚介類を破壊をしてしまふ、こういう危険なことを包蔵しておる内容を持つておるこの法案を、私はどうしても撤回してもらいたい。

以上四点について意見を述べておるわけです。私は、この期に及んで、大臣はほんとうにいま申し上げたような点について真剣に考えてくださるならば、すみやかに撤回をして、そして漁民を救済するような法律が同時にできること、あるいは大型タンカーなどは入港させない、あるいは浦賀水道などに原子力空母、原子力潜水艦などは入港させない、それは外へ退避させる、アメリカの費用でそんなことはちゃんとやらない、ここまでこななければならぬと私は信じておるわけです。したがって、あなたは撤回する意思があるのかどうか。以上の四点を申しまして、運輸大臣の善処方を私は希望しながら、撤回するかどうか、簡単にお答え願いたいと思います。

○丹羽国務大臣 たいまいいろいろ述べられました

て、撤回を御要求いただきました。実は与党内にも非常にその点でもっていろいろ議論のあるところがございますが、しかしながら、海上交通の安全と漁業者との調和をいかにすべきかということが問題でございまして、五年間非常にいろいろあらゆる角度から御議論をいただいた次第でございますが、現時点におきまして、今日港則法の適用のしない狭水道につきまして、やはりある程度の規制をすることがどうしても必要であるという結論に達しまして、御了解を得まして、御審議を願つておる次第でございます。そういう意味におきまして、私どもぜひともこの際はこの法案に御賛成を願いたい、こういう趣旨でございます。よろしくお願いいたします。

○土橋委員 最後に再確認したい。そのことに間違いはございませんか。そうして漁民の救済や沿岸住民の救済、あるいは巨大船舶の狭水道通過についてはこれをとめる考えはございませんか。

○丹羽国務大臣 それらの点も、いまの点を踏まえまして前向きには検討いたしますが、現実におきましては、御承知のとおり、いまの燃料革命によりまして油が一番大事な燃料になっておる。港湾設備その他においてやむを得ざるものである。その間におきまして、それらの事情を踏まえまして安全対策は十分に施策をしてまい、こういうつもりであります。

○今道委員長 角屋堅次郎君。

○角屋委員 大臣がせっかくおいでになったのですが、討論、採決前でありまして、簡潔に申し上げたいと思います。

私は、昭和四十二年以来、海上交通安全法案の問題が、運輸省、特に海上保安庁、あるいは漁業との調整の問題で水産庁、こういう間ではいろいろ協議がされ、関係団体にも話が持ちかけられ、ただ末端までいっていないうらみがありますけれども、苦心の策として今度の法案が出されてきたという経緯については、私も理解できるのでございます。しかし、やはりせっかく海上交通安全法案を出すからには、われわれがなるほどという

バックボーンがきちっと確立しておらなければならぬ、こう思うのです。本特別委員会でも与野党を通じて議論をされてまいりました、要するに三適用海域、十一航路をめぐってのいわゆる漁業者の漁業操業権あるいは生活にかかわる問題について、実害が出たものについては政府が責任を持つてやるというバックボーンがきちっと確立しておれば、やはりわれわれの胸にすんと落ちる一つの問題がある。しかし、この点については私は触れませんが、政府自身が答弁していいのかわかりませんけれども、法案に何らない、話として出ておる三十五億問題というものを、政府もしやあしやあとして答弁するし、われわれのほうも質問する。これは誤りなきを期するための善意に基づいての応答でありまして、本来ならば、正規に法律案の中身として提示があり、それに対して議論すべき性格のものである。そういう実害に対しては国の責任において補償をする。漁業法三十九条に基づく変更というものはありますけれども、やはり私も漁村の出身ですが、漁業者の胸に落ちないです。だから、いま直ちにこの時点でそれを百八十度転換をするということを通輸大臣に答弁の切りかえを求めることは至難と思ひますけれども、私どもはこの法案が苦心の作であるということを認めながらも、なお基本的にバックボーンというものがすつきり通っていない。

その一つは、実害が出た場合にはやはり国が責任を持つて総合的な補償をやるのだという点が明確になっていない。また事実、今後の検討問題に課せられておる。これは一体今後の検討を通じてすみやかにその答えが出てくるのかどうかということに対する考え方を聞きたいと同時に、先ほど私、質問の中でも行政当局にお尋ねをしたのですが、若間伝えられる三十五億の問題が、こういう非公式の形でなしに——私はたまたま公害に関係しておりましたから、公害に係る健康被害の救済立法の問題に関連をして、事業者の提出というのをやっておるのです、そして原因の直接明らか

なものについては国が求償権を行使するというところもありましょうし、原因不明のものについては、そういう国あるいは地方自治団体あるいは業界というものの提出をもってして救済に充てるというやり方をやるわけですね。だから、当て逃げとか、あるいは漁場汚濁とか、いろいろの問題も含めて、総合的に考えなければならぬ今後の問題だと思ひますけれども、それらについてももう少しきちっとした政府の姿勢というものを明確にしたい、こう思うのですが、第一にその点いかがですか。

○丹羽国務大臣 たいまいの御指摘の趣旨の点は、確かに疑問が残ると思ひます。しかしながら、漁業権の有無ということが非常に問題になります。直ちにこれが国家補償を当然すべきかというところが、法律上また予算上非常にやばい問題になります。今日のそういうような状態で、しかもこの過密状態をこのままほっておくわけにまいりませんので、いろいろ便宜措置を講じた次第でございます。

たいまい御指摘がございましたように、将来におきましては、先ほども政務次官、また私からも御答弁申し上げましたように、それらの問題も含めまして、漁業者の救済の詳細につきまして、あるいは買取問題、保険制度がいかに、その他あるいは国家としてある程度の助成をやらせる方法がいかに、原因不明のそういったような被害までも含めまして早急に検討いたしましたして、水産庁のほうとも十分連絡をとりましてすみやかに立案をしたい、こういうふうな前向きでやりたいと思ひておりますので、そういうふうな御了承願いたい、こう申し上げておきます。

○角屋委員 もう一つの点は、先ほどの特別委員会の議論の中でも出たことですが、また後ほど予定されております附帯決議の中でもこれが素案として出されたことと承知しておりますけれども、やはり海上交通安全法案の中で、法案全体を見てもそうでありまして、該当条項を見てもそうでありまして、いわゆる巨大船舶優先主義、これがやはりその

ままた法案全体を包んでおる。そういった、弱いものが遠慮しなければならぬ、あるいは避けなければならぬ——東京湾にいたしても、伊勢湾にいたしても、瀬戸内海にいたしても、いまの錯綜状況、今後の状況から見て、やはり巨大船についての規制、湾内に入れないというような規制を立法的にも今日の時点で明らかにし、段階的にそれをどうやるかということを示すべきだと私は思うのです。それと、危険物搭載船の問題についても、あの程度のことではないのかどうかという問題、一たん事故が起こったときはたいへんなことになる、したがって、政府から提案されたあの程度の規制でいいのかどうかという問題についても、率直に私は問題点を持っておるわけですね。それと、やはり海上交通安全という立場と、従来から操業しておる漁業者との調整問題、これは一番苦心を要したところで、そして今度の法案の提案になったのだという経緯を、今度の答弁の中でも明らかにされておるわけですね。けれども、なおかつ、やはり、たとえば農林大臣との協議とか、あるいは海上保安庁長官とかあるいは水産庁長官との協議とか、いろいろな問題については法文上明らかにされていないし、あるいはいろいろ重要な問題を議論をするという審議会のメンバーの構成においては、部会を新設してやるという点については十分関係者の意見が入れられるのかどうかという点にも疑問なしとしないわけですね。そういう点も含めて、どういうふうな今後考えられるか、その点を伺っておきたいと思えます。

○丹羽国務大臣 ただいまの非常な御憂慮をいただきました御指摘の点、私も非常に心配をしておる次第であります。先般のジュリアナ号のあの新潟の事件、あのわずかに二万トン足らずの船におきましてあれだけのことが出た次第であります。それらのことを見ましても、あれが御承知のとおり風浪の激しい日本海でございましたので、波の浄化作用によりまして事なきを得たからあの程度で安心を見たわけではあります。これが内海とか、ただいまの狭水道などで起こりましたら、えらいことになるということをおもひに心に配しておる一人でありまして。それゆえに、外海におけるところのシーバースの早期の建設、またパイプラインの建設ということによりまして、できるだけ巨大船をそういつた狭水道に入れないということ、これは一番早くしなければいかぬという問題でございますが、現在のところ、油の八十数%がこの三狭水道に集まっておる、こういう現実の問題でございます。その点で、先ほど私も申し上げましたが、巨大船にいたしても、この巨大船の安全性と申しますか、これは私は先般も本会議で御説明をした次第でございますが、飛行機のジャンボが安全であるか、小型機が安全であるか、こういう問題で、安全性のチェックの問題もございまして。せっかく日本は世界一の船舶技術を持つておるところでございまして、研究させておる次第でございまして、それらも勘案をいたしまして、少なくともいま以上に国民の皆さんに不安を与えないような措置を何らかとらなければいかぬのではないかと、先般のジュリアナ号事件以来、いませつかく検討させておる次第でありまして、さらに先生方の御指導をいただきました早急なそれらの点の具体化もはかってまいりまして、国民の皆さんの御不安を一刻も早く解消いたしたい、こういうふうに思っておる次第であります。

○今澄委員長 浜田幸一君。
○浜田委員 私は、過般、大臣がおられないときに、政務次官並びに海上保安庁長官、水産庁長官と議論をさせていただきまして、いまだ基本的な政府の姿勢に納得がいきませんので、あらためて大臣に御質問を申し上げたいと存じます。ただし、時間の制限がございまして、的確にお答えいただきたいことをお願い申し上げます。いままでの大臣の御答弁を聞いてまいりますと、この法律をつくる形の中で、すべての安全は確保できないけれども、法律をつくったあとで、漁民の生活権を守ったり、あるいは交通の安全を守ったりするために必要な条件は、これから政府が責任を持って解決をしていくという答弁がされているわけでありまして。しかしながら、その答弁の中で理解できないことが幾つかあります。その点を私は質問したいと思ひます。まず、運輸省の計画として、私は例を東京湾にとらしていただきますが、東京湾の総合開発利用計画というものの樹立を持たない運輸省が、あるいは政府が、どのようにして交通の安全を保ちながら漁民の生活権を守ろうとされるのですか、私はこの点がまず第一に理解ができないところであります。私はあらゆる資料を調査してみました。しかし、現在の自由民主党の姿勢の中に、あるいは運輸省の計画の中に、今後の東京湾の総合開発利用についてはこのように解決をして安全を保ち、同時に日本国の経済生産性を保っていくのだという基本的なビジョンが確立されていないのであります。そういうような中で、いかに大臣が御答弁をされても、問題の解決にはならないと思ひます。が、一具体的にどのような形で解決をされようとするのか。たとえば東京湾の海の浄化の問題、交通安全を正しく守る、その法律をつくることによつて、船舶が大いばりで東京湾に入ってくる、油が流される。現在、明原丸の事件も御存じでありまして、わが沿岸漁民はそれの中で八億円の被害を受けておる。しかし、明原丸が犯人であるのかないのか、それはあくまで民事訴訟にかからなければ解決がつかない状態でありまして。それで、はたして裏側で泣いていなければならぬのは漁民である。私は、そういう東京湾を正しく利用するための計画、同時に、東京湾を正しく守るための政府のビジョン、あるいは沿岸漁民の生活を守るための施策、そういうものが一貫して政府の試案として出てこなければ、これは正しい解決策にはならないと思ひます。その点について大臣はどうお考えになるのか、お答えをいただきたいと思ひます。

○丹羽国務大臣 常々漁民保護の立場から御審問をいただき、いろいろ御示唆をいただきました。この機会にあらためて敬意と感謝を表する次第でございますが、東京湾の環境整備をしまして海洋汚染から東京湾を守る、そして交通安全の点からいたしましていろいろの施策を講ずることは当然のことでございます。そのためには、私が申し上げるまでもなく、地元で御審問いただきます浜田先生十分御承知のとおり、工場の再配置その他いろいろの問題がございまして。それらのものをすっきり整備をまいりますことが、率直に申し上げまして、まず前提になると私は思う次第でございます。

御承知のとおり、今日の東京湾におきましてこの船舶のふくそうの状況は非常なものであります。現実におきましてこれをこのままほうっておきましたならば、やはりいろいろな不測の事態が起こらぬとも限らない次第でございまして、しかも一方におきまして、先生御心配になりましたような漁民の安全、漁民の保護という立場もございまして、現時点におきましてこれが最小限度の調和であるというふうに考えて、せつかく御審議を願つておる次第でございまして、何ふんともよろしくお願いいたします。

○浜田委員 私はこの問題で議論をいたしたいのであります。きょうは実は時間の制限がありましてからできませんが、運輸大臣の在職中に、小手先の法律をつくることだけによつて日本の海上交通安全というものが守られるとは思ひませんから、この点については運輸大臣の責任において正しい形をつくり上げるための努力をしていただきたいと思ひます。

特にその裏づけをいたしまして、先ほど私が申し上げましたように、いままでの議論の中でたとえばこういう問題が出ております。加害者不明の当て逃げとか油の被害の問題が出た場合には、そういう問題については何らかの措置をとる、こういうことを言われております。それはこれから起こる問題でしょう。しかし、現実には東京湾の中にいて、この間、明原丸が犯人であらうというこ

とで、海上保安庁にも努力をしていただいて、ようやくこれが犯人だろうということで、追い詰めていったら、これは裁判になって二年も三年もかかる。現実の問題として、法律のない今日の中においても八億円の被害を受けているわけですね。そうしたら、いま答弁されている状態の中で、現実起こっている被害については、運輸大臣としてはどういう解決をされようとしているのか。私も、この問題について犯人がきまって裁判になるまで漁民は待ちきれないから、再生産資金でも配慮してもらいたいということを言っているのですが、この問題については一言も回答がない。これらの問題は、先ほどの答弁の中でどう処理されようとしているのか、お答えをいただきたいと思っています。

○丹羽国務大臣　ただいま御指摘のとおりと思う次第でございますが、それらの問題もございまして、先ほどから私御答弁申し上げましたとおり、それらの問題、加害者不明の問題も含めまして、漁民の皆さまの被害をいかにして救済するかというのを早急に検討させて立案に持っていくとして、先生方の御協力をいただきましてそれらの漁民保護に遺憾なきを期したい、こう思っております次第でございます。

○浜田委員　きのうの新聞によりますと、佐藤政務次官が質問に答えて、今回の海上交通安全法の問題については漁業補償の及ぶ範囲ではないという記事が出ております。過般の答弁においてもそうされておりましたが、きょうの先生方の質問に対する答弁を聞いておきますと、やはり、それらの問題については努力します、早急に解決しますの一点ばりなんです。ところが、この海上交通安全法説明資料の中で、これは私の先達でありまして佐藤守良理事から先ほども質問されたと思いますが、これを見て、同じ取り扱いをすること自体がおかしいのだというのを運輸省も納得しなければならぬと思う。たとえば、その一ページをお開きいただきますと、巨大船のところ、浦賀水道航路については十五隻、中ノ瀬航路は四隻

ということ、あと合わせましてもこの数とほとんどなんですね。全部で三十ばかりのうち十四対十六なんです。東京湾の中に十四はいの大型船が入っている。(「十五だ」と呼ぶ者あり)数字によると、これは十四はいです。これはマラッカ海峡を通過する巨大船の半分が東京湾の中に入っているということ。この数を大臣計算してみてください。たとえば、一日二十四時間として漁民の操業時間を十二時間とした場合に、一時間に一ぱいの大型船が東京湾の浦賀水道あるいは中ノ瀬に入っている場合に、漁ろう船が避航しなければならぬ義務を負わなければならない。これは水産庁が漁民に対して許可漁業権を与えているその許可漁業権を、実際には大型船の通過によって取り上げるといふことになるではありませんか。いかにそうでないと言っても、実際には漁業はできない状態になることは明らかでしょう。その場合には、何六十年間も許可を与えていた漁業権に対して、何ら措置をとることができないという理論は、私は正当な理論ではないと思う。少なくとも政府がすべての国民に対してあたったかような姿勢を保ちながら、日本の国の経済、生産性を高めていくと努力されるならば、これらに対するあたったかような配慮は当然政府の基本的な理念として行なわなければならない問題ではないでしょうか。私はこの点を運輸大臣にお伺いします。もしかりにこの法案が通されて、ほんとうにこれから十五隻も二十隻もの船が浦賀水域から中ノ瀬を通る、そのために漁民が避航を連続することによって漁業が営めなくなった場合に、運輸大臣として、あるいは政府として、それでも漁民の生活を守る義務とかがどうなのか、私はその点をお伺いしておきたいと思ひます。

○丹羽国務大臣　ただいまの点、非常に御憂いいただきまして恐縮でございますが、将来の問題におきまして、漁民の生活がそのためにそこなわれるというようなことが起こってまいりましたならば、先ほどからもお話がございましたが、国家とい

たしましても何らかの補償措置を講ずるようには努力をするつもりでございます。先ほども申しましたが、起こる前から、いろいろの加害その他につきましましては、いろいろな補償制度もたいてから検討して早期実現を期したい、こう思っております次第でございます。また、巨大船につきましまして、相当早い時間に海上保安庁に通告する義務を負わしておりますので、それらの点につきましても、漁民の皆さまにできるだけ支障のないように、運輸時間その他の制限もしてまいりたい、こういうふうな思っております次第でございます。

○浜田委員　運輸大臣、私はこの点はきりと事実の証明をしておかなければいけません。東京湾が二分の一であるわけですから、約百十五億円あります東京湾の中の三分の一、すなわち、約四十五億円というものが、浦賀水域をはじめ中ノ瀬の中で水揚げされているわけですね。この問題は、漁民が食えなくなるということだけではなく、実際に現在問題になっている鮮魚の物価高の問題、流通問題、そういう物価の問題にも影響が出てくるのです。少なくともこの四十五億円の問題を現実的に水揚げ高として減退した場合に、それを業界からまあ主として減退した場合に、それでPRをする、解決をするということでは解決のできる問題ではないでしょうか。私は、少なくともこれらの行為に対しては、現実的に起こり得る問題に対しては、政府の責任をもって漁民の生活安定をする上において、日本の経済、生産性も高めないければならぬから、海上交通安全法の規定をするということであるならば、理解はできます。しかし、実際問題としてそういう問題が目前にあるのに、そういう問題には手をつけないでこの法律だけは通していく、これは大臣、やはりわれわれは日本列島の中で生活をする日本国民の一人として、漁民の生活を正しく守るために必要な条件として、運輸大臣、そういう事態になった場合に

は、法律は通さなければならぬけれども、政府が責任を持って解決するという御答弁をいただきたいと思ひます。

○丹羽国務大臣　いまの御趣旨の点を体しまして、そういう事態の場合には、関係方面と十分連絡をいたしまして、漁民の御納得のいくような措置をできるだけとりたい、こう思ひます。

○浜田委員　しつこいようでたいへん恐縮でございますが、その点については必ずお守りをいただきます。特に私は佐藤政務次官にもう一点だけお伺いします。同じ問題でございます。

きのうまであなたは、漁業補償行為というものは、この海上交通安全法を通過させる上においてはこれは絶対に問題にならないとか、あるいは関連がないとか、そういう姿勢をとり続けておりました。いまあなたの上司である運輸大臣は、それらの問題が起こった場合においては、政府が関係各省と相談の上、政府の責任においてこれを解決するということを言われましたが、あなたの見解はいかがですか。きのうまでの見解ときょうの見解、お変わりましたか。どうか、お答えをいただきたい。

○佐藤(孝)政府委員　私がいままでこの委員会を通じて審議された過程で申し上げたのは、漁業法第三十九条の規定には残念ながら該当しないというのを申し上げてきたのです。

それから、いま浦賀水道を十四そうないし十そうの大型タンカーが通る、その避航義務のために漁民が満足な操業ができないじゃないか、これをどうしてくれるんだ、こういうお話だと思ひます。御承知のとおり、今回の場合は、十二時間前、三時間前に連絡をする、通報する義務がございまして、したがって、なるだけ統制をとって秩序ある航行をさせて、被害を最小限度に食い止め、なおかつ、その上でも操業ができない、もつと大型タンカーが航行するために漁業そのものが根底から否定されるような事態が起きた場合、当然法律を改正して、実情に合うように措置をする

考え方でございます。

○浜田委員 時間があと三分間ありますから、もう一点だけ。

政務次官、それでは、この交通安全法がかりに制定されても、漁民は、あなた方が運輸大臣と政務次官をやっている限りは、絶対に泣くことはないのです。このことに答弁をしてくださいます。

○佐藤(孝)政府委員 泣くとか笑うとかということじゃなくて、もっと私どもは政治家としてまじめに考えて、そして漁民に与える損害というものが起きた場合は、先ほど来申し上げたような、当然法律改正をして、実情に合うように問題の本質を解決したい、かように考えております。

○浜田委員 大臣、いまの政務次官の答弁は、私に対する正しい答弁とは私はいえないと思うのです。それはやはりどこかしらに逃げがある。私は、政治家として問題の討論を行なう上において、答えを逃げてはいけなと思う。法律を通すのは政治家であるかもしれないけれども、法律を守るのは国民であるということなんです。国民が安心して日本の国家がつくり上げた法律を守りやすい、同時に守らなければならぬ義務を負う、そういう法律の制定をするにあたって、一つの法律をつくることによって安全性は確保できるけれども、その裏側で生活困難をしいられるような状態があった場合は、それは正しい法律であるとはいえないと思う。このことについて大臣に私はお願いをしておきたいと思ひます。大臣の答弁の中では、はっきりと、この法律をつくり上げることによって漁業被害が起ったり油被害が起ったり、漁民の生活権の問題が侵されたりするときは、政府がこれを責任を持って解決をされるという御答弁をされましたけれども、そのことに間違いがないかどうか、最後の質問として伺ひをさせていただきますと存じます。

○丹羽国務大臣 重ねての御質問でございます。まことに恐縮でございますが、誠意をもって漁民の皆さまにそういった場合に困窮を来たさないように、あらゆる方面と連絡をいたしまして全力を

あげましてこの救済に当たる所存でございます。あがましてこの救済に当たる所存でございます。

○今澄委員長 質問を終わります。(拍手)
○今澄委員長 本案に対する質疑はこれにて終了いたしました。

○今澄委員長 これより討論に付するのであります。別に討論の申し出もありませんので、直ちに採決に入ります。

海上交通安全法案を採決いたします。
本案を可決するに賛成の諸君の起立を求めます。

〔賛成者起立〕
○今澄委員長 起立多数。よって、本案は原案のとおり可決すべきものと決しました。

○今澄委員長 この際、丹羽久章君、後藤俊男君、宮井泰良君、渡辺武三君から、四党共同提出にかかる本案に対し附帯決議を付すべしとの動議が提出されております。

この際、提出者よりその趣旨の説明を求めます。丹羽久章君。

○丹羽久章委員 ただいま議題となりました附帯決議案について、自由民主党、日本社会党、公明党、民社党を代表いたしまして、その趣旨を御説明申し上げます。

本法は、東京湾、伊勢湾及び瀬戸内海における海上交通の安全をはかるうとするものであります。したが、これらの海域におきましては、原油類を積載した巨大タンカー、多数の乗客を収容する旅客船等各種の船舶が航行しておりますとともに、海を生活の場とし、日々漁業生産にいらしんでいる人々も数多くを数えるのであります。

また、沿岸には多数の人口が集中し、わが国の経済をささえる工場群をはじめとする諸施設も立地しております。したが、これらの海域における海上交通の安全の確保が目下の急務であることは当然で

ありますが、そのためには、本法の制定のみでなく、これに加えて、漁業活動との基本的な調整、原油類の輸送方式の改善等、船舶交通の背景にある問題についても、あたたい配慮と長期的視野に立った対策を早急に確立することによって一その前進が見られるものであります。

この点、本法でも、法文上できる限りの配慮がなされているわけですが、なおこれらの海域における海上交通の安全に関連して本法のワクをこえる問題があり、これにつきましては、政府において総合的な施策を推進する必要があると考える次第であります。

次に、案文を朗読いたします。
海上交通安全法案に対する附帯決議(案)

政府は、本法の施行にあたり、東京湾、瀬戸内海、伊勢湾等に於ける船舶航行の現状が、すでにふくそうその極に達していることにかんがみ、海上交通安全対策を総合的に推進して、所期の目的を達成するよう遺憾なきを期するとともに、とくに左に掲げる措置を強力に推進すべきである。

一 外海の適地に中継基地を設けパイプライン網の整備を急ぐ等、船舶航行にふくそうの緩和をはかり共に将来長期的に巨大船舶の内海航行について、上限規制等歯止めの措置を講ずること。

二 将来法指定航路におけるふくそうの増大化によりいかにしても船舶の航行安全と漁業操業とが実態的に両立しがたい場合においては、国の責任において漁業者に対する補償の制度を確立すること。

三 加害者不明の漁船に対するあて逃げ、あるいは油害等による漁業の損害については、これを救済するための有効なる制度の確立をはかること。

四 政省令の改廃あるいは施行にあたっては、関係者の意見を尊重するよう特に配慮すること。

五 船舶交通のふくそうする海域における旅客

船舶の航行安全については、人命尊重の観点から、一層安全対策の充実強化に努めること。

六 交通ふくそう、海域の汚染等による漁場の減少並びに漁業操業の制約に伴い関係漁民のこころむる影響にかんがみ、内湾漁業の保護並びに振興に関する基本的水産政策を早急に確立すること。

右決議する。
以上であります。
何とぞ委員各位の御賛成をお願いいたします。

〔賛成者起立〕
○今澄委員長 本動議について採決いたします。本動議に賛成の諸君の起立を求めます。

○今澄委員長 起立多数。よって、丹羽久章君外三名提出の動議のごとく附帯決議を付することに決しました。

この際、政府から発言を求められておりますので、これを許します。丹羽運輸大臣。

○丹羽国務大臣 ただいまは、海上交通安全法案について、慎重御審議の結果、御採決をいただき、まことにありがとうございます。

また、決議されました附帯決議の内容につきましましては、その趣旨を十分に尊重し、誠意をもって実施に当たる所存でございます。まことにありがとうございます。

○今澄委員長 おはかりいたします。

ただいま議決されました本案に関する委員会報告書の作成に關しましては、委員長に御一任願いたいと思ひますが、御異議ありませんか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕
○今澄委員長 御異議なしと認め、さよう決定いたしました。

〔報告書は附録に掲載〕

○今澄委員長 次回は、公報をもっ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。
午後一時三十一分散会

交通安全対策特別委員会議録第四号中正誤

ベジ 段行 誤 正

一四三 妨害
七一九 道路
七一九 橋断
九二二 横断
九二二 いわゆる

同 第五号中正誤

ベジ 段行 誤 正

三四元 免険物 危険物

同 第六号中正誤

ベジ 段行 誤 正

三四三 たてたまえ
六二二 GTS CTS
八二八 ととえは たとえは
九一末 積むで 積む船で
一五四 いのい いない
一六二 一隻 一隻

同 第七号中正誤

ベジ 段行 誤 正

一一八 運大臣 運輸大臣
一四四 木牧 本牧
四三三 後答弁 御答弁
七一〇 令度 今度
七三六 通信の 通信の
七三末 懈怠 懈怠
八二二 船船 船舶
一六四 加害に 加害者に

昭和四十七年五月十八日印刷

昭和四十七年五月十九日発行

衆議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局