

第六十八回国会 農林水産委員会 議 録 第 十 二 号

昭和四十七年四月二十日(木曜日)

午前十時四十五分開議

出席委員

委員長 藤田 義光君

理事 飯谷 忠男君

理事 三ツ林 弥太郎君

理事 千葉 七郎君

理事 合沢 栄君

江藤 隆美君

小山 長規君

田中 正巳君

中垣 國男君

藤本 孝雄君

森下 元晴君

渡辺 肇君

中澤 茂一君

美濃 政市君

瀬野 栄次郎君

津川 武一君

出席國務大臣

農 林 大 臣

水産庁長官

委員外の出席者

農林水産委員会

調査室長

尾崎 毅君

四月十九日

土地改良事業の促進に関する陳情書(青森市長

島一の二の二青森県農業会議会長川村喜一)(第

一九五号)

農村地域工業導入に関する陳情書(青森市長島

一の二の二青森県農業会議会長川村喜一)(第

一九六号)

林業振興に関する陳情書外十二件(北海道瀬棚

第一類第八号

農林水産委員会議録第十二号

昭和四十七年四月二十日

郡類町議會議長林一郎外十二名(第一九七号)

オホーツク海域におけるさんま漁業の操業実現

に関する陳情書(宮城県議會議長遠藤要)(第一

九八号)

オホーツク海域におけるさんま漁業入会阻止に

関する陳情書外二件(紋別市議會議長佐藤銀治

郎外二名)(第二〇一号)

米の全量買入れ等に関する陳情書(日光市議會

議長今泉正一)(第二五二号)

は本委員会に参考送付された。

本日の會議に付した案件

漁港法の一部を改正する法律案(内閣提出第二

九号)

中小漁業振興特別措置法の一部を改正する法律

案(内閣提出第三〇号)

漁業協同組合整備促進法を廃止する等の法律案

(内閣提出第三二号)

地方自治法第五十六條第六項の規定に基づ

き、輸出品検査所の支所の設置に關し承認を求

めるの件(内閣提出、承認第三号)

○藤田委員長 これより會議を開きます。

内閣提出、地方自治法第五十六條第六項の規

定に基づき、輸出品検査所の支所の設置に關し承

認を求めるの件を議題とし、趣旨の説明を聴取い

たします。赤城農林大臣。

地方自治法第五十六條第六項の規定に基づ

き、輸出品検査所の支所の設置に關し承認を

求めるの件

地方自治法第五十六條第六項の規定に基

づき、輸出品検査所の支所の設置に關し承

認を求めるの件

農林省設置法第二十五條第四項及び第五項の規

定により、輸出品検査所の支所を設置する必要が

あるので、別紙のとおりその設置について、地方

自治法第五十六條第六項の規定に基づき、国会

の承認を求める。

別紙

理由

東北地方における農林水産物の輸出検査等の業

務の円滑な遂行を図るため、東京輸出品検査所仙

台支所を設置する必要がある。これが、この案件

を提出する理由である。

理由

東北地方における農林水産物の輸出検査等の業

務の円滑な遂行を図るため、東京輸出品検査所仙

台支所を設置する必要がある。これが、この案件

を提出する理由である。

理由

東北地方における農林水産物の輸出検査等の業

務の円滑な遂行を図るため、東京輸出品検査所仙

台支所を設置する必要がある。これが、この案件

を提出する理由である。

○赤城國務大臣 ただいま議題となりました地方

自治法第五十六條第六項の規定に基づき、輸出

品検査所の支所の設置に關し承認を求めるの件の

提案理由につきまして御説明を申し上げます。

この案件は、東京輸出品検査所仙台支所を仙台

市に設置することについて国会の御承認を求めよ

うとするものであります。

東北地方各県は、リンゴ、種ガキ等の輸出農林

水産物の主要生産地であり、近年同地域における

輸出品検査所の支所の設置に關し承認を求めるの

件が頻りに出ております。かような点から同地域にお

いて恒常的に輸出検査を実施する機関の設置に対

する要請が高まっているのであります。

また、近年における消費者保護対策の推進の見

地から、輸出品検査所において、日本農林規格の

検査格づけ機関及び製造工場に対する指導監督並

びに市販品の検査を行なっておりますが、東北地

方におきましてもこれらの業務の適切な実施をは

かる必要性が強まっております。

以上の理由によりまして、輸出品検査所の支所

を仙台市に設置することにつき、国会の御承認を

求める次第であります。

何とぞ慎重御審議の上、御承認くださいますよ

うお願い申し上げます。

○藤田委員長 以上で趣旨の説明は終わりました。

引き続き本件について審査に入るのであります

が、別に質疑の申し出もありませんので、これに

て質疑は終了いたしたいと存じますが、御異議あ

りませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○藤田委員長 御異議なしと認めます。よって、

質疑は終了いたしました。

○藤田委員長 次に、討論に入るのであります

が、別に討論の申し出もありませんので、直ちに

採決いたします。

本件は、承認すべきものと決するに賛成の諸君

の起立を求めます。

〔賛成者起立〕

○藤田委員長 起立総員。よって、本件は、承認

すべきものと決しました。

なお、本件の委員会報告書の作成につきまして

は、委員長に御一任願いたいと存じますが、御異

議ありませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○藤田委員長 御異議なしと認め、さよう決しま

した。

〔報告書は附録に掲載〕

第一類第八号

農林水産委員会議録第十二号

昭和四十七年四月二十日

第一類第八号

農林水産委員会議録第十二号

昭和四十七年四月二十日

第一類第八号

農林水産委員会議録第十二号

昭和四十七年四月二十日

第一類第八号

農林水産委員会議録第十二号

昭和四十七年四月二十日

第一類第八号

農林水産委員会議録第十二号

昭和四十七年四月二十日

日本への復帰を要望して、平和条約交渉を進めるのは進めるとして、安全操業問題は安全操業問題として——これは全体が一度に返るか返らないかという問題もあります、安全操業は四島にまたがっているのですから。そういうことをして、これも進めておって、また、このほうが妥結するということになれば、北方領土の返還ということをもた非常に推進するような形にもなるし、そういう

う意味におきましては、これは平和条約交渉というようなことで、北方領土の問題で話を進めるののには進めてなおけっこうでございますが、同時に、安全操業問題も話を進めていくべきだ、こういう私は立場でございますので、その辺をモスクワ駐在の日本の大使にもこの問題を打ち切るなどということ、あるいは後退することなく既定の方針でどんどん進めるように、こういう進め方をしておるわけでございます。

○美濃委員　具体的にはいかがですか。具体的な進展について何かこの際あればお聞かせ願いたい

と思うのです。

○赤城國務大臣　向こうの、ソ連のほうの窓口はイシコフ漁業大臣です。外務大臣じゃございません。こちらは新聞モスクワ駐在大使に交渉の窓口として進ませておるわけでございます。でございますので、一時とだえておったようでございますが、この間中二回か三回折衝を続けております。日本の新提案をしましたから、いつかお話し申し上げましたように、一番初めに赤城提案、赤城私案というものが、その次に愛知提案があつて、愛知外務大臣のときに齒舞、色丹、国後、択捉、

それを含めた周辺、こういうことでございましたが、そのあと私のほうから、領土問題に関連するものですから、領土と領海の関係もありますので、領土問題にあまりこだわると向こうも引っこで、領土問題から、これはほんとうに人間関係じゃうものですから、これはほんとうに人間問題あるいは日ソ友好関係、親善関係というような立場から、それから漁業の問題からと、こういう問題を通して取り上げて、漁獲量が非常に多い場所、それからまた日本の漁船、漁民が抑留された

り捕獲されたりする率の多いところ、そういう方針をきめて、その場所に日本の船が安全操業できるようにせよ、そういうことになり、結果は四島周辺、しかも国後、択捉の周辺、ところがそういう条件が多いわけでは、漁民が抑留されたり魚が多いので、結果は愛知提案と同じようなことになるのですが、一つの姿勢、そしてまた交渉をまとめるというように意味で、また私のほうから愛知提案のあとでそういう提案をしていきますから、それをまず向こうに納得させることが、そういう提案をひとつ了解させるということ、前提でございまして、その了解はだんだん進んだようです。向こうも、なるほどというように、話に乗ってきた、こういうようなことで進めておりますから、逐次その線で話をまとめるように進めたい、こういうような考えでござい

います、七トン未満で……。ちょっともう一度言っていただけなんです。さういふ。○美濃委員 サケ・マスの指定海域というのがあるわけですね。許可漁業の中で指定海域というのがあるわけですね。独航船と三十八度線以南、もう一つ指定海域というのがあるわけですね。これは根室の沖から釧路の沖、太平洋のところで一定の地域を指定して、そこで三トンから四トンでないですか、漁獲量は。それを七トン未満で拘束しておるわけですね。しかし、最長伸びると、やはりかなり太平洋上へ出ますから、それを七トン未満で拘束しておるといふのは非常に実情に合わないわけですね、安全とかそういう面から。これは早急に改善する必要があると思うのです。それをどうするかというのを聞いています。

見等も徴しまして今後検討していきたい、かように存じております。○美濃委員 確かにそれは知事許可部分であつても、監督は水産庁でしょう。監督はしなければならぬわけですね。ただいまの長官が言われたようないろいろ過去の経過があることは私も承知しております。だからといって、そういう経過、そういう問題があるからといって、よくお調べを願いたいと思うが、知事許可部分ですから、ここで確答を得ようとは思わぬが、あの辺は太平洋の暖流と寒流が落ち合つて非常に波が荒いわけですね。こういう点、七トン未満であつて出漁をするということは、非常に安全の上からも問題があるわけですね。ですから、大切な漁船員の安全にかかわるものを、そういう過去の経緯や、ただいま長官が言ったような問題点があるからといってそのままにしておくということ、これは大きな問題があると思うのです。安全操業という上からも。ですから、たとえば船を大きくしても隻数を少なくすればいいんですから、そういう点は十分考慮する必要があるが、いまの状態は全くだめだと思つて、ですから、そういう点をひとつまず、知事許可であつても、やはり水産庁、農林省としては、これは指導しなければならぬ立場にあると思つて、ですから、十分その実態を早急に調査して、できるだけ早い機会に指導体制の方針というものを明らかにしてもらいたいと思つて、

けれども、一応この三法について質問をいたしまして、さらにこれに関連して、私は、海上交通安全法案がきょうから上程されて審議されるということでございますので、これに関連して、農林省当局のいろいろお考えをお伺いしておきたい。さらには、先般三月の十八日、予算委員会が質疑をいたしました有明海天然資源の今後の漁業操業問題について、また農林大臣管轄区域の拡張問題について若干触れたい、こう思います。最後には、日立造船がいよいよ四月十六日着工いたします、現にほとんど三分の一で上がつておりますけれども、正式には一月認可に基づいて三月十六日起工式をいたしまして、世界第一の造船を誇るといふことではなほなく、工事が進められつつあります。これに伴う漁業補償等の問題について今後の万全の対策、指導をお願いしたい、こう思いますので、これらの問題について質疑をしてまいりたい、かように思うわけでござい

○美濃委員 最後にお尋ねしておきたいのですが、サケ・マスの指定海域の漁業、七トン未満で拘束してある。これは出漁の状態その他から見ると、漁獲の安全その他から見れば、いまの時代に合わない七トン未満で拘束してある。しかも七トン未満で拘束するから、何か船の中にトン数に入らない部分を多少でもふくらまして船をつくりま

○美濃委員 最後にお尋ねしておきたいのですが、サケ・マスの指定海域の漁業、七トン未満で拘束してある。これは出漁の状態その他から見ると、漁獲の安全その他から見れば、いまの時代に合わない七トン未満で拘束してある。しかも七トン未満で拘束するから、何か船の中にトン数に入らない部分を多少でもふくらまして船をつくりま

○美濃委員 最後にお尋ねしておきたいのですが、サケ・マスの指定海域の漁業、七トン未満で拘束してある。これは出漁の状態その他から見ると、漁獲の安全その他から見れば、いまの時代に合わない七トン未満で拘束してある。しかも七トン未満で拘束するから、何か船の中にトン数に入らない部分を多少でもふくらまして船をつくりま

○美濃委員 最後にお尋ねしておきたいのですが、サケ・マスの指定海域の漁業、七トン未満で拘束してある。これは出漁の状態その他から見ると、漁獲の安全その他から見れば、いまの時代に合わない七トン未満で拘束してある。しかも七トン未満で拘束するから、何か船の中にトン数に入らない部分を多少でもふくらまして船をつくりま

けでございす。その際、百分の七十五というような主張も私どもいたした経過はあるわけでございすけれども、最終的には百分の七十できまつたわけでございす。

なお、それ以外に今回の補助率の引き上げの対象の施設が、外郭施設、水域施設だけである、係留施設は除かれたというようなこともあるわけでございす。私どももいたしまして、決して係留施設が重要でないとかいうことを考えているわけではございせん。しかし、御承知のとおり、事業規模全体を見ますと、何と申しまして外郭施設が最も大きなウエートを占めるわけでございまして、そういった面からいいますと、さらに国の財政投資の効果をより有効に発揮するというようなこともございまして、ある程度国庫負担率の引き上げの対象になる施設につきましては、重点ををばりまして措置をしたというのが実情でございまして、その結果、外郭施設と水域施設というものの国庫負担率の引き上げをしたという経過でございす。

○瀬野委員 ただいまの経緯についてはわかりましたが、係留施設は今後どういうふうなお考えでございすか。

○太田(康)政府委員 私どももいたしましては、国の国庫負担率のあり方という問題につきましては、他の公共事業とのバランス等も念頭に置きながら、さらに漁港それ自体の持つ重要性ということを認識しながら、絶えず検討しなければならぬというふうに考えております。

○瀬野委員 次に、第三種漁港の負担率の引き上げですけれども、第三種漁港に限って、過去において負担率の改正が行なわれておりませんが、他種漁港とのバランスの点においても問題が生じてくるようなのでございまして、この際、直ちにということではないかもしれないけれども、近い将来において、この点については当然検討する必要がある、かように思うわけでございすけれども、第三種漁港の負担率の引き上げの問題についての水産庁の御見解をお伺いしておきたいと思

います。

○太田(康)政府委員 第三種漁港につきましては、先ほど申し上げましたように、特定第三種漁港と並びまして、毎度漁港大会等ではその負担率の引き上げという要望があるわけでございす。そこで、私どももいたしまして、従来から検討は続けていっているわけでございす。まあ当面は極力事業の促進につとめるということに重点を置くことにいたしまして、今回補助率、国の負担率の引き上げということはいたさなかつたわけでございすけれども、私どももいたしましては、先ほど申し上げましたように、引き続き他の類似の公共事業でございすところの港湾等との関連も考慮して検討を続けたい、かように存じております。

○瀬野委員 次に、中小漁業振興特別措置法の一部を改正する法律案でございすけれども、この中小漁業振興特別措置法が今回一部改正されるけれども、実際問題として近海カツオ・マグロ漁業対策にあらぬではないか、こういうふうには私ども思うわけでございす。かりに今度の法案が通過して該当者があるにしても、実際には零細漁民はこの該当の恩恵に浴することがなかなか困難じゃないか、こういうふうには、私、まず思うんですけれども、この点について、まず水産庁はこの法案適用にあたって、末端漁業者に対してはどういうふうに対処されていくのか、その対処方針をひとつまず最初にお伺いしたいと思ひます。

○太田(康)政府委員 御承知のとおり、中小漁業振興特別措置法によりましては、農林大臣が法律に定められておるところに従ひまして振興計画を立てることになっております。第一次の振興計画の場合には、この振興計画に基づいて事業を実施される方々に対しての金融上並びに税制上の特別措置ということを講じてまいつたのでございす。御指摘のとおり、近海カツオ・マグロ漁業の場合には、第一次の結果を振り返ってみますと、必ずしも所期のとおり進んでいないといううらみがあることは御承知のとおりでございまして、これは近海カツオ・マグロ漁業というのが、実際

にはかなり隻数が多いわけでございすけれども、操業している実態も少ない。しかもその中で五十トン以上の船になりますと、さらに数が限定されるというふうなことで、どうも必ずしも所期の成績をあげなかつたということでございす。今回の場合には、この法案の審議にあたりましては、いろいろ先生方からも御注意があつたわけでありますけれども、農林大臣がさらに第三次の振興計画を立てることになるわけでございまして、さらに今回の改正法律によりまして、構造改善事業計画というものを業界が自主的ににつくりながら、その場合の基本的な方針につきましては振興計画で定めるところになっております。したがって、振興計画の内容があまりにも理想に走り過ぎますと、業界が立てますところの構造改善事業計画というものを非常に拘束することになる。したがって、その間は十分円滑にいくように調整をとれという御指摘がございました。私どももいたしましては、たいへんごもっともな御指摘でございすので、その点につきましては十分配慮してまいりたいというふうに考えております。

しかも構造改善事業計画を立てます場合に、カツオ・マグロ漁業につきましては、一方におきまして遠洋カツオ・マグロ漁業というものがございまして、他方に近海カツオ・マグロ漁業があるわけでございすので、近海カツオ・マグロ漁業につきましては、これらに従事いたしておりますところの漁業者を組織する全国団体としての全国漁業協同組合連合会がございすから、この全漁連に構造改善事業計画を立てていただいたらどうかというふうに考えておまして、できる限り近海カツオ・マグロ漁業の実態が反映するということを中心にして指導をしてみたい、かように存じております。

○瀬野委員 この中小漁業振興特別措置法の一部改正で、中小漁業が実際に恩恵を受ける隻数はどのくらいと水産庁は見ておられますか。

○太田(康)政府委員 御承知のとおり、近海カツオ・マグロ漁業は、甲海域と乙海域に分かれて操

業いたしておるのでございまして、甲海域は約五百隻、これは主として周年操業という形になっておりますので、非常に私どもが考えておりますところの振興計画というものに乗りやすいというふうなと考えております。乙海域の漁船は大体約百隻でございまして、兼業形態が非常に多いので、どちらかと申しますと、この計画に乗りにくい。したがって、こういったものを一緒にひくためて従来やってまいりましたので、必ずしも達成率がよくなかつたというふうなことがあるわけでございす。

全体で申し上げますと、カツオ・マグロ漁業全体の金融上の措置といたしましては、大体前回の場合に、計画に對しましてたしか一三六%の達成ということになつたわけでございすけれども、近海カツオ・マグロ漁業の場合には、いま申し上げたような操業実態もあるわけでございす。したがって、一応近海カツオ・マグロ漁業というものは、全体として千五百隻近くの操業があるわけでございすけれども、実際にこの計画にうまく乗つてまいるものというふうになりますと、当面五百隻というふうな甲海域で従事しておる近海カツオ・マグロ漁業というものが主として対象にならうというふうな考えておるのでございす。

○瀬野委員 これは許可隻数が、たしか私が記憶しておるところによると千七百隻で、移動をするのが八百隻くらい。事実組織に入つておるのが六百隻ということで、現在乗組員がかなり不足している関係から十分な漁業ができない。経営規模拡大というふうなことがいろいろいわれておるわけでございすけれども、こういった点になかなか問題があるように聞いておるし、大蔵省関係からもかなりこれに對してはいろいろ問題が投げかけられたというところで、今後の構造改善がむずかしいんじゃないかというふうな意見もあつていすので、けれども、第一、乗組員があまり乗らなかつたが、同時に、乗組員が不足しているというので、いろいろな問題があるように思うのです。

けれども、この点は水産庁はどのように分析しておられますか。

○太田(蔵)政府委員 最初にちょっと、私、お断わりしなければならぬのでございますが、先ほど近海カツオ・マグロ漁業、乙海域の隻数はおおむね千隻と申し上げたつもりでございますけれども、あるいは百隻というふうに答えたという注意もありましたので、これは千隻でございます。甲海域が四百七十二隻、乙海域が千四百八隻でございます。

そこで、御承知のとおり、カツオ・マグロ漁業につきましては、特にマグロ漁業でございますが、最近、資源的な理由もあるわけでございまして、最近、資源率が非常に落ちております。そのために遠洋カツオ・マグロ漁業で申し上げますと、操業期間が十一月にも及ぶというようなことで、たいへん操業期間が長くなっております。近海カツオ・マグロ漁業の場合には四十日くらいの操業が多いわけでございまして、そういう意味で、魚価高にささえられてある程度経営の維持が行なわれておるのでございますが、従来よりも操業が長期化するというようなことがあるわけでございます。

私も、全体で、何と申しますか、賃金等の観点からいいますと、たとえばサケ・マス漁業あるいはカツオ・マグロ漁業というものは、どちらかといえますと、やや有利な部面に属しているというふうに考えています。ひとりカツオ・マグロ漁業のみならず、漁船員の確保という問題は、まき網漁業あるいは以西底びき網漁業等におきましても、同様の問題があるわけでございます。

そこで、われわれはやはり生産性の向上をはかるとともに、特に漁船の環境改善というようなことに力を入れまして、船舶の乗り組み員の確保とすることがなければ、漁業生産活動もないわけでございますので、ひとり近海カツオ・マグロ漁業のみならず、すべての漁業を通じて問題になっておる点でございます。今回の一斉更新にあたりまして、船員設備基準等につきましても、十分環

境改善という点に力を入れまして、これを強制適用していくことによって、これが直接的な手段ではございませんが、乗り組み員の確保ということに意を用いてまいりたい、かように存じております。

○瀬野委員 水産庁長官、そこで、構造改善事業は水協法に基づく団体でないところは扱えない、そう思ったのですが、その点、ちょっと確認したいが、どうですか。

○太田(蔵)政府委員 改正法で書いてございまして、原則としては水協法に基づく漁業協同組合が考えられるわけでございまして、さらに政令で定めるその他の法人ということとで民法第三十四条の法人も対象にいたしたい。と申しますのは、やや先走った答弁になるわけでございまして、けれども、今回の法律が通過いたしますれば、指定業種の中から特定業種として指定したものはカツオ・マグロ漁業と以西底びき網漁業、これが昭和四十二年に指定をいたしました業種でございますが、これを考えております。その中で以西底びき網漁業につきましては、これらの漁業に従事をしてる漁業者全員が組織をいたしておりますところの遠洋底びき網漁業協会という民法第三十四条の法人があるわけでございまして、構造改善事業は業界の自主的な総意によってつくられるというたてまえにいたしておりますので、以西底びき網等につきましては、いま申し上げた団体が最もふさわしいのではないかとこのように考えております。一応原則は、先ほど申し上げましたように、遠洋カツオ・マグロのような場合には日かつ連、近海カツオ・マグロ漁業の場合は全漁連というところで協同組合の連合会が主体になるうかと思っておりますが、いま申し上げたような実態があるわけでございまして、法律上で先ほど申し上げたような手当てをいたした次第でございます。

○瀬野委員 近海漁船漁業者協議会というのがありますが、これは水協法に基づかないところの任意団体であるわけですが、水産関係の中、小企業というのは零細の中の零細、こういった企

業でございます。そこで、今回の改正法によって構造改善がなされますと、先ほども若干触れたわけですが、たいてい、はたして法律を消化して実行できるかどうかということがほんとうに心配であるし、実際これは無理じゃないかと私は思うのですが、この点についても一度、具体的にどういうふうなことを消化させる、また税制上の優遇措置を果たされる、こういうふうな決意を持って今回の改正に臨んでおられるのか、この点をひとつやってみてほしい。さもなくば、今回の法改正をやっても、ガスおろみたに上だけかつかとして下は全然冷めたくて効果を果たさない、こういうことになりかねない。これは大蔵省の圧力に負けておるのではないかとこのようにも思うわけです。そういう圧力ということばはどうかと思うが、要するに、こちらの折衝が十分でないのではないかとこの批判も受けるわけですが、その点、水産庁長官、せっかくこの法が改正になって末端の人が安心して大いに恩恵に浴する、そしてわが国水産業の発展に大いに寄与する、こういうふうにしていただきたいと思うのですが、その点について対処方針をお聞きしたい、かように思うので

す。

○太田(蔵)政府委員 経営規模の拡大ということが中小漁業振興特別措置法の振興計画で定められる大きな目標の一つになっておるわけでございまして、これを達成するためには、合併の促進あるいは権利の譲渡というようなことにによりまして行なわれるわけでございまして、その際の税法上の特別措置というのが考えられておるのでござい

ます。

ただ、私どもが第一次の振興計画を立てましたときに、個別経営の経営収支を見えてまいりました、できますれば四隻以上の規模にすることが好ましいということで、経営規模の目標として四隻にするというようなことを目標にいたしましたわけでございまして、実際これがやや実情に即さなかったというような意味で、先生御指摘のとおり、税法

上の恩恵に浴したケースが非常に少なかったということは、率直にわれわれ反省しなければならぬわけでございまして、そういう意味で、前の振興計画はあまりにも硬直的に過ぎるというような御批判もあつたわけでございまして、

そこで、私どもといたしましては、一挙に四隻に経営を拡大するというようなことを望みまして、もなかなか無理があるというような反省もいたしておりました、今後におきましてはやはり経営の規模の拡大というようなことは追及しなければならぬわけでございまして、現在一隻ないし三隻の経営を続けているようなものが経営規模の拡大をするという場合、たとえば一隻ふやすという場合でも、今後は経営規模の拡大ということにつながるわけでございまして、そういうことも今後は対象に入れて、振興計画を定めるべきではないかというふうに目のところ考えております。したがって、そういうことにはなりません。したがって、実行もしやすくなるのではないかとこのように考えております。

私も従来経営面についての指導という点について、確かに多少力が至らなかったというふうには思いますので、この点につきましては、将来の方向として経営の安定ということが一番でございますので、特に今後は力を入れてまいりたいというふうに考えます。そういったことが実現を見ますれば、租税特別措置法の税法上の恩恵というものが浴するケースも当然ふえてくるわけでござい

ますので、せっかく制度をつくりながらその恩恵が受けられないというようなことではまことに遺憾でございますので、十分反省して、振興計画を定める場合にこういった点も十分配慮してやってまいりたい、かように存じております。

○瀬野委員 農林大臣、これからあなたにひとつ、いまの答弁に対して大臣からも決意をぜひ述べていただきたいのですが、大臣、いまお聞きいただいておりますか知りませんが、構造改善をするにあたりても税制上の優遇措置ということ、が、漁業がいわゆる零細企業であるがゆえにはた

して消化できるかどうか、恩恵に浴することができかどうかということをお聞きしたわけですね。これらについて現在まで水産庁の指導が至らないということ、私、いま指摘しまして、水産庁長官からもまことに力至らなくて申しわけない、今後経営の安定にも、今回の法案が通れば力を入れていくという決意がありました、これは言うばかりではだめで、実際こういふところは、机上の計画ではやるけれども、末端は全然恩恵に浴さないというのが実情で、ますます水産業の零細企業は乗り組みの不足とそれから減少に伴って衰退をしていく。海国日本といわれて四囲海に囲まれた日本がそういうことでは嘆かわしいと思う。

こういふことに対して、またあとで出てきますけれども、海上交通安全法案に関係するのですけれども、ますます漁場が圧迫を受けるということになってまいります。ベテランである農林大臣は、こういふことについてあたたかい手を差し伸べていただいて、国民の食料生産に日夜命をかけて風雨にさらされながらやっているわけですが、こういった漁民に対する指導を徹底して、せつかく中小漁業の振興特別法が制定されて一部改正になり、その恩恵に浴するように格段の努力と指導を、水産庁長官を叱咤激励して、されるようにしていただきたいと思うわけですが、それに対する大臣の御見解を承っておきたい、かように思います。

○赤城国務大臣 実情はお話のとおりだと思います。そしてまた、農林省の中小漁業の経営規模拡大ということが、どうも話を聞きますのに、理想的といえますか、計画が少し大き過ぎて、実際そのとおりに進まなかった、こういうふうにも私も見ております。でありますので、そういう点を反省して、今度実行可能なように考えて、中小漁業の振興をはかるというふうな法案をついたのでございますから、法案をつくりました以上は、これら中小漁業がやっているといたるに——いまお話を叱咤激励ということばがございましたが、私も叱咤激励して一緒に振興するよう

につとめたい、こう思います。

○瀬野委員 本法に關して水産庁長官からもう一、二点ちょっとお伺いしておきますが、私はまあ各県に三十ばいくらいあれば何とか全漁連は立っていくんじゃないかというふうなふうに思っていますけれども、一県平均どのくらい隻数がござい

ますか。
○太田(康)政府委員 先ほど申し上げましたように、カツオ・マグロ漁業のうちの近海カツオ・マグロ漁業につきましては、甲海域で操業しておる主として専業船、周年操業をいたしておるもの、約四百七十二隻、それから乙海域で操業しておる兼業船が約千隻ということでございます。しかし、御承知のとおり、その主要な生産県に非常に多く片寄っておるという意味で、四十県で割りますれば平均三十五、六隻ということになるわけでございますけれども、主要なカツオ・マグロ漁業の生産県ということになりますと、静岡とか神奈川とか高知とかいうようなところにかなり片寄っておるといふことはあるわけでございます。先生のおっしゃるように、平均的に各県三十隻ぐらゐずつでどうだということには必ずしもならぬわけでございます。

○瀬野委員 私はひょっと思ひ出したもので、一、二点追加で大臣が答弁したあと突然聞いたわけですが、三十ばいくらいあると大体主要生産県——大きいところはもちろんたくさんあるわけですが、成り立つんじゃないかというところとよく聞くのでありますけれども、生産県で三十隻以下のところはどのくらいあります。たとえばどういふところがそれに該当するか、いま資料があったら、ちょっとお知らせいただきたいのです。

○太田(康)政府委員 資料としてはちょっと古いのでございますが、四十五年一月一日現在で千五百九十九隻に相なっておりますが、関係県といたしましては、数が十四県でございます。その中で多い県を申し上げますと、岩手県の百九十一隻、千葉県の百五十九隻、宮城県の百五十

五隻、北海道の百五十二隻、静岡の百十五隻、鹿児島の百三十四隻、高知の百二十四隻というように、なところが百隻をこえる県でございます。

比較的小さい県といたしましては、大分県が三十四隻、その他の県として、これはちょっと県の数がわからないのですが、百六十二隻ありますから、先生のおっしゃるように、三十隻以下の県もかなりあるかと思ひますが、どちらかと申し上げますと、カツオ・マグロ漁業の場合には、先ほど申し上げましたように、たとえば静岡とか高知とか岩手とか宮城とかいう主要県に片寄っておるといふようなことが言えるのではないかとこのように考えております。

○瀬野委員 水産庁長官、はしくもこうして発表していただきましたが、こういふことは当然質問があるだろうということで準備しておくべきだと思ひし、たまたま発表した資料がちょっと古い——ちょっととじゃなくて、もう二年前の資料で四十五年一月一日の資料ということですが、今回の法律改正にあたって、こういふことが基礎データとして問題になって、今回の法律を改正するということになるかと思ひます。もちろん審議の過程でこういふことがよく煮詰められて、各課長また係長その他検討が進められてきておるのが当然である、こういうふうな思ひわけです。農林大臣も今後は叱咤激励してしっかりと答えてください、たまたま回答した答えが古い答えだということでは、全く、さっき言ったガスおろみだけに上だけ熱くて下が全然あたたまらない、一つも影響がない、恩恵に浴さないというふうなこともないかというところも言えるわけ、これは県としては、主要県は三十ばい以上ないと今度の法律が改正になっても成り立たないというところも言われているわけですが、私も専門家でないけれども、各地を回れば、こういふことをよく聞くわけですが、何かこういう機会に、水産庁の御見解も、また末端指導の御見解もぜひよく聞いておきたい。そうしてまた、皆さん方にあ

たたかい政治の手が伸びるように努力したい、こう言つて約束もしているものですから、こういふた答弁では、これは議事録を配つて見せても、私も申しわけないと思うのです。もっと新しいデータがないものか。三十隻、二十九隻以下くらいは、県は何県くらい、どこどこ、そういうことがはっきりわからないようでは実にさびしい限りでございますが、どうですか。あとでまた資料を出していただけるものか。何かつけ加えて答弁でもあれば、さらにひとつ御答弁をいただきたいと思うのです。実際に三十隻以下、厳密にいうと二十九隻以下くらいのところでは、これはたいへん経営がむずかしいということも言われておるわけですが、その点、どうでしょう。

○太田(康)政府委員 御承知のとおり、指定漁業の許可は五年間ということに相なっておりますので、先ほど申し上げたような各県別の隻数につきましては、ほとんど移動がなかならないと思ひます。発生地的に見ましても、いまカツオ・マグロ漁業というのはそれぞれの発生地的な理由もあるわけでございますので、一部特定の県にかなり高い率で集中しているということはやむを得なからうと思ひます。

それから水揚げの問題になって、先生、おそれる関係でおっしゃっているのだからと思ひますが、やはり生産者といましては、できるだけ有利な市場に持つてくるということになるわけでございますので、カツオ・マグロの場合には、近海カツオ・マグロではもちろん地元の水揚げするという場合もあるわけでございますけれども、総じて申し上げれば、焼津とか清水とか三崎とか東京、こういふところに集中的に水揚げされておる。そこに水揚げすることが漁業者にとっての手取りも最も高いということも言えるわけでございます。先生のおっしゃる、何と申しますか、地元との関係における適正規模論というのですか、そういった問題、御趣旨はよくわかりますが、実態はいま申し上げたようなことになっておるといふことでございます。

○瀬野委員 それでは、実際の主要生産県を含めこういったカツオ・マグロ漁船等の実態については、これは何年かおきに調査されるのか、またいずれ掌握されるであろうけれども、どういふふうになっているのか、それだけでもひとつお聞きしておきたい。近々こういった隻数についても何か法によって調査するようになってくるのか、さもなくば三年おきにやるのか、いずれ近いうちに調査をしてこういったものを明らかにする予定であるのか。大体移動はほとんどないであろう、こう言われているけれども、そういったことがわからぬようでは、われわれも今後の審議の進めようもございせんので、今後どういふふうに掌握をされるか、その方法だけでもひとつこの機会にお聞かせいただきたいと思ひます。

○太田(康)政府委員 許可の隻数等につきまして、先ほど申し上げましたように、指定漁業の場合には原則として五年でございすから、まず一斉更新のときに、許可すべき隻数というものをきめて公示をいたしまして、その申請に基づいて五年間許可をいたしておるということで、もちろんその許可をいたしても、漁協等の関係によりましては就業しないというようなこともございすますが、できるだけ実態をつかむように、私も業務統計で毎年各県から報告を求めておりまして、これによって実態の把握に当たつておる。それから、漁獲高のほうにつきましては、御承知のとおり、統計調査部のほうで、それぞれの組織を通じて漁獲高の統計は年々実施いたしておるということでございます。

○瀬野委員 それではもう一点、振興計画に基づいて構造改善等がなされ、実際問題として今回の法改正によって、こういった団体がまず構造改善の計画を出せるかどうかという問題もちょっと心配なんですけれども、いずれにしても、税金とか割り増し償却はしたが、それができるか、また、うまくいくかどうかということがたいへん懸念されます。また、国にしても、県にしても、漁協にしても、これが運営面で実際どれだけできるかどう

うかということが問題になると思ふのです。ほかの仕事もたくさんあるわけですから、この法律改正に基づいて、これに没頭するということにはまいたないわけですね。国、県、漁協がこれらの振興計画、構造改善、こういったことについて、どれだけ没頭できる見通しを持っておられるか。実際に、税金、割り増し償却の実効があるか、こういったところはどいうふうな分析されて、今回の法案を提出されておられるのか。その点、明確にひとつお答えいただきたい。

○太田(康)政府委員 私どももいたしましては、第一次の振興計画を実施いたしました経緯も十分踏まえまして——先ほど来大臣の御答弁にもございまして——構造改善事業計画の基本になりすのは振興計画でございます。税制上の特典ということになりまして、やはり経営規模の拡大の問題が中心になるわけでございすから、従来のように、あまり理想に走り過ぎて、現実と遊離したような振興計画を立てますと、これを受けての構造改善事業計画になりますので、実効があらうないということもあるわけでございす。

そこで、先ほど申し上げましたように、私もといたしましては、現実の姿を十分踏まえた上で、一歩でも経営の近代化に近づけるというような趣旨で、振興計画を定めることにいたしてあります。振興計画が構造改善計画の基本的な方針になるわけでございすから、振興計画を定める場合にも、先生御指摘のように、関係団体とも十分話し合いの上で、調整をとった上での振興計画にならうかと思ひます。それに即して、業界自体で構造改善計画を立てるわけでございすから、今度の場合には、業界の自主性に基づいての構造改善計画ということになるわけでございすので、御指摘のような税法上の優遇措置というような点につきまして、従来はあまり芳しくなかったわけでございすけれども、今回は、私も、まだ具体的にどれだけどうなるかというところまでは詰めておりませんが、この法案が通りましたら、おきましては、すみやかにそういった点につ

きまして精査をいたしまして、法律の制定の趣旨が十分生かされるように関係団体等ともはかり、これらの指導にも当たつてまいりたい、かように存じております。

○瀬野委員 いま水産庁長官の言われたことは、一応はわかりませんが、税制上の優遇措置が、従来はその達成についても芳しくなかったと正直におっしゃっていますが、芳しくないどころか、はなはだしくできなかったというように私は言いたいわけです。あまり四角ばった答弁でなくて、興國、漁協が実際に仕事は十分できますか。よほど強力な指導をしないとたいへん無理じゃないかと思ふのですけれども、その点については十分に自信があるわけですか。くだいようですが、もう一べん決意をお伺いしたいと思います。

○太田(康)政府委員 私どもの四十六年度までの数字で申し上げますと、一部推定を含みますが、漁船の割り増し償却を実施した中小漁業者数は四十六年度末で延べ四百二十九、経営体といたしまして毎年一割前後ということで、制度の恩恵を受けておるわけでございす。したがしまして、こういふ経過も十分踏まえまして、今後指導を強化して特典を受けられるようにいたしたい、こういふふうに考えております。

○瀬野委員 本法の一部改正、これはもう通過をすることはまず間違いないわけですが、この施行にあたっては、いまいろいろ議論しました問題について、ぜひひとつ、指導の不十分な点は強力に指導をしていただいて、この法が生かされるように、そして末端漁業が成り立つように、漁民を救済していきましように、特に強力に大臣をはじめ各関係者にお願いをいたしておきます。

次は漁業協同組合整備促進法を廃止する等の法律案について若干お尋ねします。

まず最初に、本法廃止後の不振協同組合の対策でございます。これについては、今後における漁業の生産環境というのは著しく悪くなる、これはもう皆さん方をはじめ大方の人に見通しでございまして、これに伴つて生産量がますます減少して

いつて、経済の動向等の事情からも漁業協同組合の経営が不振になっていくとも考えられるわけでございす。こういったことを踏まえまして、現在の不振組合への対策または今後の不振組合に対する対策——そういったことを踏まえまして、組合がますますふえてくるという傾向にあるわけでございす。これは農協の場合でも同じことが言えるわけですが、こういったことに対して、本法廃止に伴ひまして今後どのように見通しを立て、対策を立てておられるか。その点は十分踏まえて、今回の廃止だと思ふのですが、同僚議員からも質問があったかと思ふのですけれども、最初にこの点をお伺いしておきます。

○太田(康)政府委員 整備促進法を実施して整備基金をつくりまして、合併の推進並びに不振組合に対する利子の免除というようなことを実施してまいりまして、協同組合の経営が非常に向上いたしましたことは御承知のとおりでございす。そうは申しまして、なお不振組合があるということにつきましては、漁業協同組合の育成策ということで、経営基盤を拡充強化することが最も急務であると考えられるので、昭和四十二年から漁業協同組合合併助成法に基づきまして漁協の合併を推進してまいつたのでございす。ただ、漁協の場合には、御承知のとおり、漁協が漁業権の管理団体というふうな性格もございまして、合併の対象になる漁協との間の調整が困難でございすので、これも必ずしも計画どおりには進まないというようなうらみがあつたのでございす。先年の国会におきましてこの合併助成法をさらに五十二年三月三十一日まで五カ年間延長された経緯もあつたわけでございすので、私もといたしましては、当面、経営基盤の強化のための漁協の合併促進というように力を入れてまいりたいと思つております。

なお、この推進のために、国といたしましては漁協に対しまして、駐在をして指導するあるいは巡回をして指導するというような経費を都道府県

に助成いたしまして合併の推進に当たらせるといふこと、さらに合併推進活動のためのものもその経費につきましてもその助成をするといふことをいたしておるのでございます。

また、先般、二月でございしますが、全国の漁業協同組合連合会をはじめといたしまして、系統団体の総意に基づいて、系統運動の一環といたしまして全国漁業信用事業相互援助制度というものができ上がりました、これに基づきまして取りつけ等の騒ぎの起るような漁協に対しましては、この基金から返済に充てるための資金を貸しつけるというような制度もこしらえたのでございます。

これによりまして、何もいたしませんと、そういったことが起こりますと、ともするとこれが連鎖反応的に他の漁協の預貯金にも及ぶというようなこともございしますので、せっかく系統といたしましては預貯金の増額大運動を展開していることとございしますので、こういった制度の発足を見ただけでございまして、こういったことによりまして、不振組合というものを事前に防止していくというふうな系統運動としての体制もとられておるのでございまして、私もといたしましては、県を通ずる助成措置によりましてさらに系統とともども系統運動として強く合併促進ということに突き進んでまいりたいと存じております。

○瀬野委員 この漁業協同組合整備促進法を廃止する等の法律案につきまして若干質問があるところでありまして、農林大臣が正午から所用のためにどうしても時間がとれないということとございまして、退席される前に若干差し繰りまして大臣にぜひお聞きしておきたいことがございしますので、はしよって二、三点お聞きしておきます。

まず、簡潔に申し上げますが、冒頭今日の質問で問題を提起したわけでありまして、海上交通安全法案がいよいよきょうから審議がなされるというところで当該委員会に提案されることになっておりますが、今後審議をしていくという段階でいろいろ問題が明らかにされるわけでありまして

ども、本日をおいてこれを質問するチャンスがちょっとございませぬもので、今回の水産三法に関連してこのことをお尋ねしたいと思つて実は用意したわけでありまして、はしよって姿勢だけひとつ大臣にお伺いしたいと思つております。

まず第一点は、今回海上交通安全法案が提案されたわけでありまして、当該農林大臣として、この法案に対して漁民を守るといふ立場からこの法に對する基本的な大臣のお考えをひとつ承りたい、かように思ひます。

○赤城國務大臣 海はもろろん漁民の水産の場であり、生活の場でございます。そういう場所でございますが、最近、船が大型化したり、また石油の船なんか大型化して、海上の衝突もひんびんと出てきてくるようなこととございするから、交通安全のために協力するといふことは農林省としても当然だと思つております。ただし、漁民の立場に立つて漁民を保護し、漁民の生活を守っていくという立場でございするから、漁業に支障を来たさないような線で協力していくといふことが農林省の立場、水産庁の立場と私は思つております。漁民等におきましてこれに對してだいたい強い反対などもあり、デモなどがあつて、私もそれを聞いております。そういう切実な問題もございしますので、漁民の立場に立つて漁民の生活を保護する、そういう意味においての協力、こういうことで協力していきたいといふことで、大体大きな線で話がまとまつて法案提案というふうなことにまで運んできたのでございしますが、なお、この法案の審議の過程においてあるいは実施の過程において農林省の立場、漁民の立場といふものをよく納得させ説明をさせて、支障のないように進めていきたい、こう思つております。

○瀬野委員 農林大臣からただいま基本的な考えをお聞きしましたが、全く當を得た答弁だと、私、思うのですが、今回この法案が上程されてきょうから審議が始まるということ、新聞紙上にもいろいろとやかやく論議が出たりしておりますが、日本船主協会、日本石油連盟、日本鉄鋼連

盟等が、狭い航路で巨大船舶を優先して通すといふことから、今回の法案に對して補償をするといふことで、漁民対策費として約三十億圓を出すといふようなことがいろいろ取りざたされております。こういったことについて大臣の耳にも入つておると思ひますが、これに對して大臣はどういう御見解をお持ちであるか、簡潔にお答えいただきたいと思ひます。

○赤城國務大臣 いまの補償を出すといふことは、出してもらつたほうがいいと思ひます。陸上でいへば土地収用の関係に似たような形も出てくるのでございするから、それに対する補償を出すといふことは当然であり、私は喜んで受け入れるべきだと思ひます。

○瀬野委員 その補償を出すことはいつていふこととございするけれども、額についてはどうでしょうか。

○太田（康）政府委員 この法案を審議する過程におきまして、漁業補償するかどうかといふ問題が実は大きな問題になつたわけでございまして、御承知のとおり、一番大きな規制は、漁船が巨大船に對して避航義務を負ふといふ点でございします。避航義務を負ふといふことは、やはり海上交通の安全を確保するために、お互いにその間の調整をはかるための避航といふことで、巨大船の場合には運転等が非常に不自由な船でございしますので、どちらかといひますと、漁船のほうで避航義務を負ふといふ形になつたわけでございするけれども、これは海上の交通の安全を確保するといふことから受忍すべき範囲に属するといふことで、法律上は直ちに補償の対象にはならないといふのが法制局の見解であつたわけでございします。そうはいないながらも、先ほど大臣もおっしゃいましたように、これを実行することによりまして漁業に對する影響がないとは言えないわけでございます。

そこで、私も聞いておりますのは、漁業者がこの航路における円滑な交通をはかる上において、操業を早期に切り上げなければいかぬといふ

場合も、避航の義務が伴うわけでございしますからあり得る。そこで魚獲量がそのために低下するといふことも一応考えられるわけでございまして、こういったことを配慮していまの金額がきめられたといふこととございします。

○瀬野委員 大臣が用事があるので、一、二点大臣にお伺ひして、あとは水産庁長官に残つていただいでゆつくりお聞きいたしますので、大臣にお答えいただきたいと思ひます。

この機会に大臣のお考えをお聞きしておくわけですが、いづれにしても従来漁民が既得権を持つて漁業に従事してきた地域に、時代の趨勢といふことも十分わかりますが、そのけそのけお馬が通るといふかっこうで、そのけそのけ大型船が通るといふかっこうでやられたんでは、漁民もたまつたものじゃない。それはそれなりにもちろん今後の船舶海上交通安全に對しては協力もしなければならぬが、漁民に對しても、長い間国民の食料生産に携わり、今後また続けていこうといふことで国民に寄与してきたことは十分国民も承知しているわけでございしますので、こういったことに対して十分対処してもらいたいと思つたのです。

三月二十二日ごろでしたけれども、海上保安庁の第六管区本部長が、岡山水島水道で八百隻の反対デモをやつた際に、魚屋さんの運動會だ、こういったことを公然と言つていろいろを私聞き、また新聞紙上でも見ましたが、こういうことが政府当局の中で軽々しく言われることはけしからぬ、全く言語道斷である、かように思ひまして、このことをいつかはと思つて、きょう運輸省関係それから海上保安庁もこへ呼んで糾弾する予定でございしましたけれども、きょうから同法案が当該委員会に付託されるということ、ひとつ何とかかんべんしてくれ、こう言うものですか、審議の都合できょうは特別に本委員会に來ぬことを了解しました。いづれまたこのことは機会をとらえて当該委員会でもやる予定ですが、こういった考えで法案を通し、対処されると漁民はたまつたものじゃ

そこで、今後無制限に大型タンカーを内海や港湾に入れるということが問題である。現在各団体で、東京湾では二十万トン、瀬戸内海では十五万トン、これ以上の船はもう無理である、また先般の新潟沖のジュリアナ号等の問題もございしますの
で、これ以上は入れるべきじゃないという意見が強い。大型タンカーの規制の問題と、また現在で
きている大型タンカーを東京湾あるいは瀬戸内海
といった内海に入れる場合のトン数については、
せいぜいどのくらいまでだというふうに大臣はお
考えであるか。もちろん海上保安庁、運輸省等
も向こうは向こうなりにいろいろと見解があると
思いますけれども、農林省としてはどういう見解
をお持ちであるか。まあ、大臣もいろいろ御用が
あるようですから、あとの問題は各関係者にお伺
いするということで、その点だけひとつ大臣の御
見解を承っておきたいと思います。

○赤城國務大臣 いまお話しのように、海上交通安全法案についての御意見、ごもっともだと思ひますが、農林省としても、外海の適地に中継基地を設けて、巨大な船舶の内外航行を制限するという方針を話し合つて進めたいと思つてゐます。内海でもたとへば、御承知のとおり、タンカーなどにつきましても、東京湾にあまり入られては困るということ、鹿島なんかにつくつて、向こうのほうへ主として入るよにやつたのも一つの手でございしますが、この海上交通安全法案ができ上がる機会に、いまお話し申し上げましたように、外海の適地に中継基地を設けて、巨大な船舶はその基地で陸揚げといひますか、石油なんかもそこへおろして、あとは小さい船で陸のほうへ運ぶというこ、それで内海の航行をそういう意味におきまして制限して、漁民の立場等も擁護していくという方針をこれからも進めて、農林省としては当局とよく話し合いをしていこう、こう思ひます。

○瀬野委員 では大臣、いろいろな用事があるようですからけっこうです。あと水産庁長官に自後の

水産庁長官 引き続きいまの問題で若干お尋ねします。法案がきょう提案されるわけで、まだこれから審議されるわけですけれども、この問題は運輸省のみならず、われわれ農林漁業者に大きな影響を及ぼすわけで、先ほど大臣にお伺いしましたように、海上交通安全法案が通過しますと、かなり漁民に対しても圧力がくることはもう十分承知できることでございます。もちろん今後の海上安全についてはわれわれも協力しなければならぬし、すでに空はニアミスが起きて空の交通ということがきびしくいわれておるし、陸上はもう申すに及ばず、いわゆる陸海空の三つの規制が当然考えられるわけでありますけれども、かといって漁民に対する十分な補償、手当てがないでは、これはわれわれとしても国会で審議していく上からしたいへん申しわけないことになるわけであります。大臣からも言うべきは言い、またこの法案の国会審議にあたっては農林省の基本姿勢も十分示していただいて、漁民を守るために対処していただきたい、かように思うわけであります。

そうしたこと、きょうは運輸省あるいは運輸省の中に所属しております海上保安庁を呼ぶように一週間前から通告をしてあったのですけれども、けさ急にかんべんしてくれということで、向こうは向こうの事情がいろいろあるようでございまして、私のほうは了解しましたが、この機会にはつきりした水産庁としての御見解を承っておかないとなりませんので、お尋ねするわけです。

いま大臣にもお伺いしましたけれども、水産庁長官はどうですか。大型タンカーが最近どんどんできておりますけれども、いま大臣は、中継基地を設けて、そこから陸揚げを進めるとか、いろいろなことを考えるべきだと言っております。そういったことはわれわれも言うのですけれども、言うはやすく、実際は大型が相当内海に入ってくるということです。漁民を守って、直接指導に当たっていく水産庁長官として、今後東京湾、瀬戸

内海に大型が入る場合は、せいぜい東京湾には二十万トン、瀬戸内海には十五万トン——現に航行しておりませんが、これ以上は規制すべきだ。これ以下でもたいへんなんだけど、一応そういったところで線を引くような基本姿勢を持つべきではないか、こういうふうにも私は思っておるのです。この二十万トン、十五万トンがはたして妥当かどうかということも問題ですけれども、それについては水産庁長官はどういう考えですか。むやみに入れていい、トン数は三十万トン、五十万トンでもけっこうだ、こういうふうに思われるのか、それとも、もっとずっとトン数を落としたものにしていくのか、すべて二十万トンないし十五万トン以上は外海にそういった中継基地をつくってやるというふうに、強力で運輸省関係にも申し当たるつもりなのか、そういうった点はどういうふうにお考えか、ひとつ具体的に長官のお考えを承りたいと思います。

○太田(廉)政府委員　内湾、内海の漁業を守るためには、そういった大型船、巨大船の入域を制限するということが好ましいことは言うまでもないわけですが、現在の臨海工業地帯の機能維持というような面もまた考えなければならぬ問題でございます。したがって、この法案の審議の過程におきまして漁民の方が最も心配している点は、やはり内海、内湾への大型船の入域制限ということを法律上はつきりしてもらえないかということに要望であつたわけでございます。私どもこの点を考慮していただふ運輸省とも折衝いたしたのでございますが、現段階におきます実態から見ますと、いま直ちにそういった措置はなかなかとれないということでございますが、将来の課題として、先ほど大臣のおっしゃったような条件を全部整えつつ、そういった規制も加えなければならぬということについては、基本的方向として一致を見ておるわけでございますので、すみやかにそういった所要の措置を講じつつ規制を強化するという方向で進むべきであるというふうに考えております。

○瀬野委員 さっきも申しましたが、今回この法案が提案されて、将来いずれこういった規制がなされるということが考えられるときがくると思うのです。また、この法案が通過するかどうかというところもいろいろ今後の審議によってきまってくるわけですが、内海にしても内湾にしても、交通規制ということは重大な問題になることは当然であります。新潟のジュリアナ号のタンカー座礁事件のようなこともひんぱんに起きてきております。その上に大型船が入ってきて、そのけそこのけということになりますと、これは相当近海漁業が圧迫を受けることは当然でございます。補償金の問題で、先ほど長官から、また大臣からもいろいろと答弁がございましたが、水産庁としては、こういった海上交通安全法案が提案されてから相当日にちがたっておりますので、補償について、いろいろ干差万別でありますけれども、どういうふうに検討し、またこれが法案が審議される過程において、将来対処するためにはどういうような補償の基本姿勢を持っておられるかかということと、運輸省には十億円を準備してどうのこうのといったり、いろいろいわれております。その点、もう少し水産庁長官から、こういった問題に対して、漁民を守るためにどうあるべきで、あるというようなことを踏まえて、いろいろ煮詰めておられるか、検討しておられるか、それとも全然用意をせずに、法案が通ったあとで考えようというふうなことで、こまかい煮詰め方をやっておられないのか、その点、この機会に、発表できる範囲でけっこうでございますので、御見解をひとつ述べていただきたい、かように思います。

○太田(康)政府委員　先ほど申し上げましたように、法律的には補償の義務は負わないというのが、政府の公式見解になっておるわけでございますけれども、確かに避航の義務を負ったり、あるいは航路が特定されまして、航路に集中的に船舶が集まるといふようなことに伴いまして、いままでの漁業活動が若干の制限を受けるという実態が

あることは、これまた当然のことでございます。
そこで、先ほど先生がおあげになったような団体で、そういったことに伴います協力費というように形で、漁民の方々に協力費をお出しするということがなかったと聞いておるのでございまして、おそらく漁業の側といたしましては、全漁連が代表して折衝に当たるのだからというふうに考えております。

その際、実際にどれだけの支障が出るかというようなことにつきましては、私どもにどんな考えがあるかというように意見を求められたことはございまして、私どもといたしましては、従来行なわれておりましたその海域におきましますところの漁業の生産の実績というようにものもわかっておりますから、そういったものを参考にしながら、実際にどのくらい避航義務が発生するかというところにつきましては、東京湾の場合では、現在避航を要する巨大船というようにもの入港は大体一日に十七隻くらいである、瀬戸内海の場合は七隻くらいであるというように聞いております。また、漁業の種類によりましてこれの影響をこうむる度合いもそれぞれ違っておりますし、航路の面積もわかっておりますが、その航路で具体的にどれだけの漁獲が行なわれたかということは実際にはわからないというのが偽らざる事実であります。それこれ勘案いたしまして、先ほど申し上げたような考え方で一応被害を推定し、通常、公共事業あるいは防衛庁の演習等が行なわれる場合に補償する一つのルールがあるわけでございまして、から、そういったものにとつて金額ははじかるべきではないかというように意見を、私どもとしては関係団体に申し上げておることとでございます。

○瀬野委員 海上保安庁は取り締まるほうであり、また漁民のほうは取り締まられるほうであります。従来からも、現在においても、感情の問題が起きていることは当然であります。現在、法律があつてもなくても、こういったことはすでに行なわれているわけでありまして、実は今回の法

案をつくりのことが、連日スピーカー等で、大型船が通るからそのけそのけと放送されて、操業中の漁民もあわてて操業を中止して退避するなどということがしばしば行なわれて、常にこれは感情が込み上げてきているわけですね。それを今回法案によつて制度づけようということとでございますけれども、海上保安庁もまた民主的にやってもいいというところが偽らざる漁民の念願でもあるわけですね。海上保安庁自体がもっときびしくこのことはやってもいい、こういうことを保安庁に対してきびしく言いたいわけですね。それ、そういったことがなかなか徹底しないために、漁民側はいつも一方的に押しやられてしまうというようにございまして、いつも感情が高じていくような段階でございまして、水産庁は現在もそういうようなことをやられているわけですが、法案が通過した場合に、ほんとうに民主的にもっとやっていた方がいいと思つておられるけれども、そういったことで運輸省側、また海上保安庁側ともよく相談をしたり、こういったことを申し入れ、また検討しておられるのか。法案を提出するにあたって、そういった点については農林省側はどのように対処しておられるか。いつか幾日かこういったことを申し入れたという事例があればお聞かせいただきたい、こう思つておられます。

○太田(廣)政府委員 現在、国会に提出してある法案をつくる過程におきまして、私どもは海上保安庁とも十分打ち合わせをいたしたわけでございまして、基本的な姿勢といたしましては、漁業の生産活動が行なわれておる海域において大幅な規制ということになりますとたいへん問題であるということと、その規制を最小限度にとどめるといふことを基本の姿勢として折衝に当たつたわけでございまして、その結果、適用海域等についてこれを非常に狭める、それから避航義務を負う場合もごく限られたケースにする、あるいは工作物の設置につきまして許可制あるいは届け出制等の義務が課されておりますが、水産の活動のためにはこういった許可なり届け出は要らないというふう

に、随所に私どもの主張を入れた形での法案作成になっておるのでございまして、おおむねわれわれの主張は貫徹されたというふうに思つておるのでございます。

○瀬野委員 農林大臣をはじめ水産庁長官から、

特に、残りしました問題としては、大型船の入域制限の問題があるわけでございましてけれども、これは先ほど申し上げたような経過があるわけでございまして、なお今後の検討課題にはなっておりますが、これも今後検討いたしまして、船舶の海上における安全交通の確保ということをはかつてまいりたいと思つております。

それから、取り締まり等の問題につきましては、御承知のとおり、海上の一般的な取り締まりは海上保安庁並びにその末端の組織が実施いたしておるわけでございまして、私どもとの関係は非常に密接でございまして、漁業取り締まり等の面におきまして、私どもの取り締まりのほかに、海上保安庁の取り締まりの協力を得ていることは御承知のとおりでございまして、この法案の実施の過程におきまして、いたずらに海上保安庁のやり方が漁民を刺激するということがあつては、先生御指摘のような心配も出てくるわけでございまして、日ごろからよく事務連絡はいたしておりますが、なお今後一そう、この法案がもし成立いたしました実施される場合には、その間の円滑化がはかれるように十分連絡をとつて調整をはかつてまいりたい、かように存じております。

この海上交通安全法案に対していろいろ見解を述べられて、十分関係省庁とも協議をされて、農林省の言ひ分は言ひ、そしてまた主張も、さらに十分盛り込むように検討してきておるといふ力強い答弁でありますので、一応その点は了といたします。

冒頭申しましたように、きょうは海上保安庁、運輸省当局も来ていただいて、私、そういった点を明らかにして、水産庁側の申し入れに対する裏づけ等もお聞きし、さらに今後きつと整備しておきたい、実はかように思つておったのですが、一週間前から通告したにもかかわらず、きょう突然、審議がきょうから始まるのでかんべんしていただきたいということとでございますので、こういった問題はあらためて機会を見まして、当該委員会あるいはまた本委員会、保安庁関係等呼びまして検討することにしたと思ひます。

そこでもう一点、これについて水産庁長官に御見解を承つておきたいと思つたのですが、海上交通安全法はいわば警察法である。そこで、海上の高速道路、海のバイパスというようにことがいわれておるわけでございまして、当然、こういったことは陸、海、空の共通問題として交通整理をしなければいかぬということは十分わかりますけれども、ますます海においては、先般の新潟沖のジュリアナ号のタンカー座礁事故から、最近も銚子沖あるいは東京湾、瀬戸内海、至るところで、航行中のタンカーが油をたれ流しするということと、航路とがしばしば起きております。こういったことは、当然漁民を守るためにはきびしく取り締まらなければならないし、いろいろ規制もしてもらいたいのであります。内湾あるいは内海、こういったところに対して、水産庁、農林省として、国がいわゆるその通行料というものを取つて、これを今後漁民に還元支払うというようにも考えられるわけですね。といった、いま直ちにこれができるのかできぬのか、またいろいろ問題もあることを十分承知しております。陸の上では、公団がつくった道路は通行料金を取つたり、またスカイラ

この海上交通安全法案に対していろいろ見解を述べられて、十分関係省庁とも協議をされて、農林省の言ひ分は言ひ、そしてまた主張も、さらに十分盛り込むように検討してきておるといふ力強い答弁でありますので、一応その点は了といたします。

冒頭申しましたように、きょうは海上保安庁、運輸省当局も来ていただいて、私、そういった点を明らかにして、水産庁側の申し入れに対する裏づけ等もお聞きし、さらに今後きつと整備しておきたい、実はかように思つておったのですが、一週間前から通告したにもかかわらず、きょう突然、審議がきょうから始まるのでかんべんしていただきたいということとでございますので、こういった問題はあらためて機会を見まして、当該委員会あるいはまた本委員会、保安庁関係等呼びまして検討することにしたと思ひます。

そこでもう一点、これについて水産庁長官に御見解を承つておきたいと思つたのですが、海上交通安全法はいわば警察法である。そこで、海上の高速道路、海のバイパスというようにことがいわれておるわけでございまして、当然、こういったことは陸、海、空の共通問題として交通整理をしなければいかぬということは十分わかりますけれども、ますます海においては、先般の新潟沖のジュリアナ号のタンカー座礁事故から、最近も銚子沖あるいは東京湾、瀬戸内海、至るところで、航行中のタンカーが油をたれ流しするということと、航路とがしばしば起きております。こういったことは、当然漁民を守るためにはきびしく取り締まらなければならないし、いろいろ規制もしてもらいたいのであります。内湾あるいは内海、こういったところに対して、水産庁、農林省として、国がいわゆるその通行料というものを取つて、これを今後漁民に還元支払うというようにも考えられるわけですね。といった、いま直ちにこれができるのかできぬのか、またいろいろ問題もあることを十分承知しております。陸の上では、公団がつくった道路は通行料金を取つたり、またスカイラ

イン等の通行料を取ったり、いろいろしている例もございませう。空と海はなかなかむずかしい点もありませうけれども、海においては、これは陸上に次いで規制しようと思えば規制できるわけでございますので、将来の問題として、今後大型は外海にシ―バースをつくって規制したりいろいろするとしても、内海には二十万トン、十萬トン以下が入ってくることも当然考えられるということから、こういったことを将来考えるべきじゃないか、また検討したらどうであろうか、こういうふうにも思われるわけですね。そして、そういった通行料というものを、今度は漁民に漁運等を通じていろいろ還元していくというようなことも一応は考えられるわけですね、こういったことを水産庁はどういうふうにお考えであるか。将来こういったことも傾聴に値すると言われるか、何かそういったことを検討しておられるものか、全然こういったことは問題にならぬとおっしゃるのか。この問題に関して、最後に水産庁長官の御見解を承っておきたい、かように思います。

○太田(康)政府委員 実は、海上交通安全法案の提出までの審議の過程におきまして、いろいろ党内調整等もあつたわけでございます。こういうことを申し上げることが適切であるかどうか、若干疑問なきを得ないのでございますが、私も最も密接な関連のある党の水産部会におきまして、ずいぶんこの問題が議論されたわけでございます。その際、いま先生御指摘のように、通行税を取るようなことを考え、それをたとえば補償の財源に充てるというような考えはとれないかという御質問が出たことも事実でございます。その行政そのものは、所管からいいますと海上保安庁の問題あるいは運輸省の海運局の問題になるわけでございますから、運輸省当局から答弁があつたわけでございますけれども、私、それを聞いておりますと、そういった例が世界にないというところで、確かに一つの考えではあるけれども、まあ、いま直ちにけつこうでございますという話にはなりませんというのを承つておつたのを承

知いたしておるのでございます。しかし、御指摘のような油による漁業被害、特に加害者不明の被害という御質問も出てまいります。そういった場合の損害補償という御質問も実際なかなかむずかしい、そのために漁民が泣き寝入りになるというようなことがあるわけでございます。その点、そういった点について至急検討しろというふうなことも、実は部会等の御意見として出ておるのでございまして、これは私どもの宿題になつております。

私どものみならず、これに関係する省庁はかなりの数多くあるわけでございますので、こういった点につきましては、私どもとしてやはり何らかの措置をとりたい。特に先年、千葉県の沖合いで起きたノリ漁業の被害等につきましては、八億をこえるような多額の被害が出ておる。しかし、原因者がわからずに、漁民の方は泣き寝入りになつておる。県が立ち上がつて加害者の探求に当たつておるという御質問もございませうけれども、実際にこれを説明することがなかなかむずかしいという御質問もあるわけでございます。そこで、いま言ったようなことが強く要望されておるのでございまして、私どもの宿題になつております。十分関係各省ともども検討をいたしたい、かように存じております。

○瀬野委員 いまの水産庁長官の答弁で、水産部会のいろいろ審議の状況をお知らせいただきましたが、私たちも末端を回りましていろいろ御意見を聞きますと、やはりこういったことをぜひして、今後零細漁民を守つてもらいたい、また、日本近海の零細漁業に対してひとつあたたい対策を講じていただきたい。そうでなくとも、最近はどうぞん造船所もでき、また新産業都市によって埋め立てである漁場が狭くなつていきつたありますので、水産庁もいまのお話で、こういった対策についていろいろ検討して煮詰めておられることも十分わかりましたが、ひとつ漁民に対してあたたかく手を差し伸べて、対策を講じていただきたいということが大方の声でございますので、ぜひひとつ機会あることに関係省庁とも協調されまして、農林省も意を強くして、当たり負けしないように、そういったことを必ず実現の方向に向かつて推進をはかつてもらいたい、かように心から強く私は要望を申し上げる次第でございます。

最初予定しました質問で、まだ二つ大きな問題が残つておるわけですが、時間、時間という声がかかつてきますので、それではその二つの問題の要点だけお聞きしておきます。

まず最初に、先般三月十八日の予算委員会、私、質疑しました有明海の福岡県、佐賀県で、筑後川をはさんで漁業補償の問題が十数年来紛糾し、ノリの小間または採貝漁業者に対してたいへんな影響がありまして、問題になつております。水産庁長官は予算委員会の席上で、来年九月に漁民に対するいろいろな割り当ての再検討をする、それまでは何とか考えていく、またそういった機会にいろいろ検討するということの意味の御答弁がございましたが、これはたいへん深刻な問題でございます。まして、天領地区という農林大臣のいわゆる管轄区域が、まだ新しい漁場が残つております。これをぜひとも拡張していただいて、こういった問題を解決には、この天領地区の農林大臣管轄区域を含めて、あらためて佐賀県、福岡県の漁業紛争に對して新しい漁場の割り当て、採貝業者も成り立つような方向で本腰を入れてやらしてもらいたいというのが私の質問の要旨でございます。先般予算委員会でもいろいろ答弁がございましたが、時間がなくてすうすうと終わりましたので、その点について水産庁長官、ひとつしっかり決意を新たにしたい。具体的な回答をお願いしたい、かように思います。

○太田(康)政府委員 その節にも御答弁申し上げたわけですが、御承知のとおり、四十八年に漁業権の切りかえを迎えるわけでございます。この有明海の管轄漁場につきましては利用配分の問題、たいへんむずかしい問題でございます。前回の場合は、私どももいたしましては公聴会等の意見も十分反映させて処理をいたしたいというふうに理解をいたしておりますが、結果としまして

は、採貝漁場とノリ養殖漁場の利用配分というところで若干トラブルがあることも承知をいたしております。そこで、切りかえ時にあたりましては、地元漁業者あるいは連合海区漁業調整委員会あるいは県の意向、こういったものも十分尊重いたしまして、少なくとも当該漁場におきましてこの漁業生産があるというふうな方向で利用調整をはかるということの基本の態度として処理をしてまいりたい、かように存じております。

○瀬野委員 くだいようですが、水産庁長官、これは必ず解決するというところで理解していいですか。あなた、水産庁長官はいずれかわるから、言うだけ言つてあとはあとにまかせるというのじゃなくて、とにかく水産庁長官に期待すること大でありますから、八千名の漁民がきょう私が質問することを注目しておりますから、必ず四十八年の切りかえまでには解決する、このように理解していいですか。

○太田(康)政府委員 前回の場合も、私どももいたしましては、採貝漁業よりもノリ漁業のほうが生産性も高いし、将来の方向としてこちらを進めるべきであるということで、利用配分の場合に確かにノリのほうにウェイトを置いての配分ということをしたのでございます。私も地元の意思を十分尊重したと思つております。しかし、今回の四十八年度の切りかえ時におきましては、先ほど来申し上げておりますように、十分地元の意向をくみまして、しかも本来の調整の目的でございますところの漁場利用の高度化というような問題を念頭に置いて対処してまいりたい、かように存じております。

○瀬野委員 水産庁長官も声を大にして言われたので、期待しておりますから、しっかりとつ実践に向かつて解決をしていただくようお願いいたします。

それでは最後に、冒頭提案しました問題を一通お聞きして終わりにします。

熊本県の玉名郡長洲地先に、世界第一という日立造船株式会社が有明工場が、去る四月十六日起工

式をいたしました。これはすでに造船所のドック及び基本的な埋め立ても終わって、工事の約三分の一ほど済んでおりますけれども、一月中旬認可がおりて、今回十六日正式着工の式があったわけですから、いわゆる世界でも初めて、またマンモスタンカーをつくるということで、重工業地帯として世界にこれが大きくクロウズアップいたしてあります。現在、西ドイツ一國で生産する船舶以上の力を持っているのがこの日立造船でございます。永田社長もこの造船に男の命をかけているということでございます。また造船の内容を見ましても、ツールドック・システムといまして、船を二カ所で半分ずつつくりまして、それをドッキングして一隻にして出すというふうなことで、すでに四十九年秋には二十六万トンの船が進水する、話によると六十万トンタンカー、百万トンタンカーまでもできるような大きなドックでもあると一部でいわれておりますが、あまり大きなことをいうとびくつきするから、五、六十万トンタンカーまではできるということに一応なっております。公害の比較にならない造船ということで、新産都市の一環として、長年、三十九年以来いへん論議を呼んだ土地だけに、難産の結果ようやく日立造船が出たということで地元も歓迎をいたしておるところでございます。

ところが、これに關係して、埋め立て地が相当ありまして、県も腹赤というところに四十万坪の埋め立てをしている、先行投資をして第二工場の準備をしているということで、たくさん漁民がいれば漁業をやめて転業する、また別なところに漁場を求めなければならぬということで、いま質問しました有明海の天領地区にも、ぜひひとつこういった漁民の将来の漁場を求めることについても検討をお願いいたします。

さらには、造船所の建設に伴いまして、有明海の漁場が相当失われました。日立造船だけでも五十万坪という大きな敷地ができたわけでございます。そういったことで、漁業補償は、ほとんど妥結をしておりますけれども、若干一部問題は残っておりますが、これに対して水産庁はどのように対処してこられたか。

いままでの経緯と今後の問題、それから一部問題が残っております漁業補償等についてのお考え、そして公害のない今後の操業をやつてもらいたいと思うのですが、そういったことについて、何しろ世界一のドックでありますから、水産業界にも及ぼす影響は大いいたいで、公害は少ないというところから地元としてこの造船所を歓迎しておりますけれども、さりとて漁民もまた守つてやらなければならぬということもござりますので、国として世紀のこの日立造船の建設にあたりまして、基本的なお考え、今後の指導、対処方針、こういったことを、ひとつ大臣にも承りたかつたのですが、時間がなかったもので、水産庁長官からひとつ御答弁をいただいで、私の質問を終わりたい、かように思います。

○太田(康)政府委員 お尋ねの日立造船の建設、建造の問題に伴う漁業との調整問題であります。埋め立てに伴いますところの漁業補償問題のうち、先ほど御指摘のありました腹赤漁協単独の漁業権消滅という問題につきましては、話し合ひが円満につきまして、所要の手続も終了しているというふうな承知いたしております。ただ、他組合との共有漁業権の問題につきましては、目下話し合ひを進めている段階にありまして、今後必要に応じて、県等も指導いたしまして、円満な解決がはかられるように対処してまいりたい。

なお、漁業権の消滅問題のほかに、周辺の漁業者からは、埋め立て工事に伴いまして、汚水のたれにノリとか貝類の減産、それからノリ漁場の場合に、埋め立てに伴います潮流の変化によりましてノリの被害が出るという問題があるわけでございますので、こういったことを理由とした補償の要望が出されているというふうなわけを、熊本県の有明地域開発局と関係組合との間で現在実態の調査をいたしておる段階でございます。特に潮流

流の変化に伴いますところのノリ被害という点につきましては、工事終了後でなければ最終的な結論が出にくいというふうなこともあるようでございます。また最終的な結論は出ていないようでございます。これら調査の結果を見まして、私どもといたしましては、やはり他産業と漁業との調整問題というのは最近非常に頻発している問題でございますので、適切な措置を講ぜられるよう、県に対しまして十分指導をしてまいりたい、かように存じております。

○瀬野委員 約束の時間が参りましたので、以上で終わりますが、現在のところ、日立造船の問題等は着々と進行しております。先ほどの佐賀、福岡県の漁業紛争問題等からみまして、農林大臣管轄区域の拡張、こういった問題等もあわせて、どうか水産庁長官、これはぜひ現地を視察をするなり調査をされて、有明海のたいへん大きな変換期でもござりますので、十分対処され、造船所もついに成果をあげるように、さらにまた漁民も生活が安定できるように、そして有明海の紛争がないように円満な解決をしていただくよう格段の指導を、また援助をお願いしたい、このことを特に申し上げまして、残余の問題は次回また機会を見て御質問することにして、最後は要点だけになりましたが、以上で質問を終わります。たいへん御協力ありがとうございました。

○三ツ林委員長代理 千葉七郎君。○千葉(七)委員 水産三法につきましては、それぞれ各党の委員から、日本の水産業についての振興につきまして、大所高所からの、しかも微に入り細をうがった質疑応答が重ねられましたので、私はごく卑近な問題につきまして二、三当局の御見解、お考えを伺っておきたいと存じます。

その第一は、中型サケ・マスはえなわ漁法の転換によりまして生ずる陸揚げ港の問題についてであります。第一にお伺いをしたいのは、昨日も質疑応答で明らかにされたのでありますが、このえなわ漁船は全国で三百三十隻程度あるんだそうであ

りますが、それが四隻で流し網漁船に転換するといえますと八十三隻程度に隻数が整理される、こういうこともお伺いしたわけでありましたが、実はこのえなわ漁法の流し網漁法に転換の隻数は、全国の各県で隻数がどういふ分布になつておるか、一応お伺いをいたしたいと存じます。おもな県三、四県くらいでよろしゅうござります。

○太田(康)政府委員 たいへん恐縮でございますが、ちょっと手元に資料がございません。昨年まではえなわの操業隻数は三百六十九隻でございます。主要な県は北海道、岩手、千葉というふうな理解いたしております。

○千葉(七)委員 私、昨年岩手のはえなわの漁家から陳情を受けたのであります。岩手の隻数がたしか百隻くらいありましたが、百何十隻ありましたが、それをせひ流し網漁法に転換ができるように、政府のほうに対して折衝をし働きかけてもらいたい、そういう陳情を受けたのであります。その問題を取り上げて、そうして政府の方針をただすという挙に出ることは当然なわけなんです。そこで、私、その陳情を取り上げまして、昨

年国会で政府の方針をお尋ねしようと思つたのであります。ところが、その話をしましたら、翌日でしたか、県の漁政課の課長がわざわざやってまいりまして、そして陳情を国会で取り上げることを取りやめしてくれという話なんです。それで、一体どこからどういふことと云つたら、水産庁のほうでも、いま取り上げられてはちょっと困ることがあるらしいのだといったような話だったのであります。そこで、その理由を尋ねましたところ、ソ連とのサケ・マス漁獲量に關係を生ずるおそれがあるのだ、はえなわの漁船を四隻で一隻に流し網漁船に変えるということになると、サケ・マスの漁船が四分の一に減つてしまう。ということになれば、その漁船を減らすのだからして、したがって北海におけるサケ・マスの漁獲量を減らしてもいいのではないか、そういうように

を減らしてもいいのではないか、そういうように

ソ連側がとるおそれがあるのだ、だからして、それは国会で取り上げることはやめてもらいたい、こういうことで昨年は取り上げなかったのではありません。しかるに、今回は岩手県の漁業家の要望がいれられまして、この転換が実現することになったわけでありまして、ソ連とのサケ・マス漁業交渉はいまだに妥結をしていない現状なことは御承知のとおり。

そこで、この漁法の転換によって隻数が減ること、ソ連との漁獲量の協定には影響しませんか。昨年は影響するおそれがあるというふうな話だったのですが、どういふことでしょうか。その点のいきさつをひとつお知らせを願っておきたい。

○太田(康)政府委員 先ほどの数字であります、まずそれから先に申し上げます、岩手百二十八、宮城六十四、青森六十三、千葉五十、石川二十五、こういう数字でございます、先ほど北海道と申し上げましたが、北海道は流し網でございます、はえなわは少ないでございます。

たいへん失礼いたしました。それから水揚げ港の問題で、はえなわの流し網への転換ということで三百六十九隻の一割減で三百三十二になり、それが四隻に一隻で八三ということになるわけでございますけれども、この点につきましては、実はかねて業界からは要望があったわけでございますけれども、日ソ交渉上の問題でもございまして、あくまでどういふ漁法でどういふふうな漁船でどれだけ操業するかというふうな問題は、これは私もといたしましては、一応国内問題であるという理解に立つて折衝はいたしておりますが、やはり交渉上にはそういう問題も出てくるわけでございます、ソ連側はここ三三年来毎度、日本海側は五割とかそれ以外は二割減船しろというような主張も続けてきたわけでございます。そんなことも配慮しながら、あくまで国内問題ではあるということではございまして、折衝上のごときでございますので、あまり

これを、交渉が進められている過程におきまして、まだ現地のほうでそういう話が出てない過程において取り上げるということは問題があるというふうなことであったわけでございます。しかし、これは私もといたしましては、あくまで国内措置の問題であるというふうな理解をいたしておりますので、私どもの方針に従ってやりたいというふうな考えております。

○千葉(七)委員 私のお伺いしたのは、この漁法の転換によって隻数が四分の一に減る。その減ったことによつてサケ・マスの漁業協定の漁獲量が減らされるおそれがあるかないかというのを聞いたんですが、それはどうなんですか。

○太田(康)政府委員 漁法からいいますと、やはりはえなわよりは流し網のほうが効率が高うございますから、そのこと自体が直ちに漁獲量の減につながるということとはなからうというふうな考えております。

○千葉(七)委員 漁法の転換によって隻数が減つても、漁獲量にはそう大きな変化がない、そういうふうな理解してよろしいかと思うんですが、そこで、お伺いをいたしたいのは、流し網に転換をしても漁獲量が減らないということであれば、陸揚げ港の水揚げ量というのは転換前と転換後でも、そんなに大きな変化はない、かように考えられるわけでありまして、その点はどうでございますか。

○太田(康)政府委員 一般的に言えば、さようなことにならうかと思ひます。私もといたしましては転換をする場合の考え方といたしまして、四隻に一隻というふうな基準を考えました際にも、漁獲量なんかは念頭に置きつつ考えたいわけでございますので、一般的に言えば、そういうことだと思ひます。

○千葉(七)委員 いま現在、先ほど説明のありました岩手、千葉、宮城それからどこでしたか、その上位五県のサケ・マスの水揚げの指定港はそれぞれどの県で幾つづつございますか、ひとつ教えていただきたい。

○太田(康)政府委員 従来のはえなわの指定漁港は青森県では八戸、岩手県では宮古、大槌、山田、大船渡、釜石、宮城県が気仙沼、それから北海道の釧路という八港でございます。

○千葉(七)委員 そこで、従来は北海道一、岩手県五、宮城県一、青森県一と、こうなっておりますわけですが、岩手県はもともと隻数も多かったから当然これは五港ということなんであります。ところが、聞くところによりますと、岩手の場合には、この五港を一港に縮小するということが伝えられておるわけでありまして。

そこで、岩手の場合、一港に指定港を減らすということになりますと、隻数が減つても漁獲量に変わりはないとすれば、いままで五港に水揚げされておつたサケ・マスが、一港に集中して水揚げをされるということになります。そうなりますと、加工の面からいいますと、また輸送面からいいますと、さらには、いままで指定をされておつて取り消しになった、指定漏れになった港々の地域経済に及ぼす影響も非常に大きいということ、従来どおり五港を転換後においても引き続き指定をしていただきたい。ぜひその実現に努力をしてもらいたいという強い要望、陳情が私のところに来ておるわけなんです、伝えられるように、この五港を一港にするという方針がすでにきまつておるかどうか、その点はいかがでございますか。

○太田(康)政府委員 先生御指摘のとおり、従来岩手には確かに五港ございまして、当初は岩手県自体あるいはそれぞれの市なり町から、従来どおりひとつ陸揚げ港に指定してもらいたいという要望があったことは事実でございます。

しかし、その後のいろいろな転換に伴います希望者等の各港への水揚げの実態も漸次明らかになつてまいりまして、最近におきましては、大槌、山田、大船渡の關係は全部釜石に集約するんだというふうに変つてきております。私もといたしましては、そういったことも十分踏まえまして、本州では八戸、宮古、釜石、この三港に大体集約

されておるというふうな考えておるのでございまして、私もとしてはこれで妥協であるというふうな考えますので、現在におきましては、本州につきましてはこの三港にしたいということにいたしております。もう一度申し上げますと、青森県の八戸と岩手県の宮古、釜石ということでございます。

○千葉(七)委員 御承知のとおり、岩手県は海岸線が非常に長いのでありまして、したがって、釜石港はちょうど岩手県の中ほどに位置しておるのであります。それから宮古は岩手県の北部に位置しているわけですが、ということになりますと、宮古と釜石だけが指定をされるということになると、岩手の南部地域には指定港がないというふうな状態になるわけでありまして。

私、先日、大船渡へ参つたのでありますが、その際、大船渡の市長それから漁業関係者等からも強く要望されてまいつたのでありますが、少なくとも岩手県は従来のおり五港そのまゝ指定をしてもらいたいという陳情なんでありまして、少なくとも、五港の指定は無理だとしても、少なくとも北部、中部、南部、この三地域くらいには指定港を存置するようにしなければ、従来のいきさつからいまして、非常に不便ではないかというようにも考えられるわけでありまして、すでに宮古、釜石二港が決定になつて、さらに追加をして大船渡港を指定するというふうなわけにはまいらぬものかどうか、その見通しはどういふものでございましょう。

そして、この指定港を決定するのは、水産庁だけの意向で決定ができるものですか。それとも何か審議会とかそういうものに諮問でもして決定をするという経過になるのであります。どうか。その点もひとつお聞かせをお願いしたいと思ひます。

○太田(康)政府委員 いま少し経過を申し上げますと、当初大槌で三隻、山田で五隻、大船渡で三隻、釜石で一隻、こういう水揚げの希望が、船と結びついてあつたわけでございますけれども、岩手県のほうにおきまして、最終的には宮古の

ほかには全部釜石に集中して揚げるんだということ、いまの全部を合わせますと、釜石全体で十隻という数字を私のほうはいただいておりますのでございます。

そこで、私もなせこれをこういうふうなきびしくするかということになるわけでございませうけれども、やはり漁獲管理の適正ということで、御承知のとおり、漁獲数量等につきましては、日ソの漁業委員会でも数字等もきめておるわけでございませう。先般私も中央漁業調整審議会を開きましたときも、一部の委員の方から、たとえば気仙沼等が対象にならないかというような御要望があったわけでございませうけれども、実情を御説明申し上げまして御了承を得たのでございませう。

なお、この関係につきましてはソ連に通報することになっております。

○千葉(七)委員 もしこの変更ができるのでありますならば——山田、大槌、大船渡三港を釜石一港に集中するということであれば、私は港の設備施設の関係からいいますと、いろいろな隘路、支障が出てくるのではないかと、いろいろな感じがするわけであります。御承知のとおり、大船渡港は天下に名だたる優秀な港でもあります。そのので、もしできるならば、二港以上はふやせないんだということであれば、南部、北部に一港ずつというように地域的な関係からいいますと、宮古、大船渡にそれぞれ集約するということが適当ではないか。ことに大船渡港には三隻、釜石港には一隻しかないのではありませんか、したがって、釜石港を大船渡のほうへ集約をし、それから山田、大槌は宮古のほうに集約するというような方向こそ正しい方向ではないかというような感じがするのであります。宮古と釜石は変えることは絶対にできない、そういうことになっているのでございませうか。

○太田(康)政府委員 私どもの承知している限り、県自体も漁業者の方々も、いま申し上げた二港で最終的にはけっこうであるということでもございませうし、私どもとしてもそれが適切であると

いうことで、その二港にきめたということでございます。

○千葉(七)委員 関係者がこの御答弁の方向でよろしいというのでは、これは何ともしようがないのですけれども、私、大船渡に参りましたのはごく最近なんです。一週間ばかり前なんです。その際には、大船渡の市長並びに漁業関係者から、ぜひ大船渡も指定されるように政府の方針をただしてもらいたい、そういう強い要望があったものですから、——陳情書が参ったのが三月の下旬ですから、それから見れば多少日が延びているのですけれども、大船渡へ参りましたときには、約一週間ばかり前のことなんです。変更ができないということならば、これはまあやむを得ないわけですが、とすれば一港ふやしてもよろしいという運動を展開するようにということに地元大船渡のほうへ話してやるよりはかないわけでありませう。何とかひとつ大船渡のほうに、いろいろ強い要望があるわけでありませうから、考慮していただけるものなら考慮していただきたいと思うわけであります。

その問題はそれで打ち切りまして、次に、外国の船団による、近海で操業中の漁船の受ける被害の問題であります。

これも陳情が参っておりますわけですが、御承知のとおり、最近三陸沖合いにはソ連の大型の漁船船団が出漁して操業を続けておるわけでありませうが、その船団の操業によって付近の日本の漁船がしばしば被害を受けておるわけでありませう。最近におきましては、このソ連の船団の操業の状況はどうなっておるか、ちょっとお知らせを願いたいと思ひます。

○太田(康)政府委員 私どもの取り締まり船等の報告並びに県の試験船による報告によりますと、八戸沖及び久慈沖におきますソ連船団でございませうが、これはあくまで推定であります。母船が約十三隻ほどいるようである。それからスタンтроールが七隻、サイドトロールが三隻、まき網が三十五隻、イカ一隻、計約六十隻くらいのもので

操業をいたしておるということが、四十六年十一月に確認をされております。もちろん全部が全部これで確認をされておるかどうかはわかりませんが、一応そういった規模の操業が行なわれておるというふうな考えております。

○千葉(七)委員 日本は領海三海里説をとっているわけですが、沿岸から領海のぎりぎりの線まで来て操業するらしいのです。きのう大臣の話によりますと、八海里あるいは十二海里説を今度は主張するということもお話もありました。現在三海里説をとっておるわけでありませうから、したがって、その三海里以内の水域に入つてこなければ、操業それ自体に対しては文句の言ひようがないわけでありませうけれども、ぎりぎり三海里の線まで入つてくるために、その付近で操業をしておるまき網とかそれからはえなわとか、そういうような中小漁船による操業中の漁具が非常な損害を受けるというような事態がたびたび発生をしておるわけでありまして、そういう関係からいいたしまして、この操業水域の調整、それから被害を受けた場合の補償の問題等を解決してもらいたい、その努力をしてもらいたいという漁家からの申し出がしばしばわれわれのところへ参るのであります。

それで、申し上げたような被害を受けた際には、当然のほうから水産庁のほうに報告が来るものと思ひますが、その場合には、水産庁としては、被害の損害補償等についてはソ連側に折衝していただいているか、交渉していただいているかどうか、その点はどうなっておるのであります。

実はこれも十日ほど前でしたか、県の関係者が私のところへ陳情書を持てまいりました。そして、その際の説明によりますと、被害を受けた事件については、もちろん水産庁にも報告をし、政府のほうからもソ連側に対して水域の調整あるいは損害の補償等について折衝をいただいております。陳情しておるのだけれども、その関係者、これは県議会の議員たちが中心になっておるのであり

ますが、その人たちがソ連大使館に損害の補償方の要請に参ったところが、大使館のほうでは、漁業担当官の言うには、そういう報告は受けていないという答弁だったというふうに聞いておるのであります。とすれば、県のほうから水産庁に報告があつて、そして損害補償等についてもソ連側に折衝してもらいたいという陳情もしているはずだと聞いたのですけれども、もし大使館側の言うように、そういう報告等は受けていないとすれば、日本の政府はソ連大使館に対しては、この問題について何ら要請あるいは要求等はしていないということになるのでございませう、その点のいきさつはどうなっておるのでございませう。

○太田(康)政府委員 この問題は、ここ数年來をういったことが毎年起こる問題でございませうので、御承知のとおり、私もいたしましては、被害が起つたという報告は、いま先生がおっしゃつたようなルートを通じて着実に入手いたしておりますから、外務省を通じて、そのつどソ連大使館に所要の申し入れを行なう。それから、必要に応じて損害賠償を要求する権利の留保を行なつておる。と申しますのは、はっきりソ連船による被害ということが確認されて、被害額が確定したものにございましては、そういうことをいたしておるわけでございませう。

ソ連の担当の者がそういうことを受けていないというのは、私の想像でございませうが、おそらくソ連側の操業船のほうからそういう話を聞いていないという趣旨であらうかと思ひます。と申しますのは、昨年でございませうが、十一月ごろ被害が出ましたときに、実は外務省に招致をいたしまして、この時期にはわが国の三陸沖ではこういう漁業が、こういう漁具を使って操業しているのだというような話もちゃんといたしておるわけでございまして、向こうが私どもの申し入れを全く知らないというようなことは絶対にないわけではあります。

○千葉(七)委員 了解いたしました。あるいはそういうことかもしれません。したがって、私の聞

き違いかもしれませんが、いずれにしましても、昨年からことしにかけてそういう事件が起きたことに対しては、岩手県の場合には全然損害の賠償を受けていない、そういうことであります。それぞれ政府のほうでも、そのルートを通じての損害賠償の要求については権利を留保しておるということをお申しておるようでありますから、したがって、あるいはいつかは補償されるかもしれませんが、けれども、それはいつ補償されるかというようなことはわからないわけでありまして、しかし、この損害の事態ははっきりして、そしてソ連側との折衝が成立をしないというような場合においては、これは国のほうで代替して補償するということも当然考えなければいかぬではないか、またそれを強く要望もしておるわけでありまう。その点については国のお考えはどうでしょうか。代替の損害の補償については、やるお考えがありますか、ありませんか。ぜひ代替補償を実施してもらいたいと思うのですが、いかがでしょうか。

○太田(康)政府委員 この点につきましては、昨日、津川先生の御質問に対して大臣がお答え申し上げたとおりでございます。率直に申し上げまして、なかなか困難であるということであろうかと思ひます。大臣はたしか検討してみたいというようなことをおっしゃったかと思ひますが、それ以上私が申し上げることはできないのでございませう。

○千葉(七)委員 参議院のほうから出席を要求されているようでありますから、もう一点だけ。

ぜひ検討の上に、何らかの形でひとつ、損害をこうむって、ソ連側がかまわないということであれば、当然これは国のほうで折衝して、損害を補償させるようにするのが政府の責任だと思ひます。それができなかった場合には、これは政府が何とかめんどろを見てやるということではなければならぬと思ひますから、ぜひ前向きに検討していただきたいと思います。

それからもう一点。これは私の要望であります

が、昨日、大臣の話にもありましたが、領海三海里、これは日本の中小漁家にとつては、三海里までソ連の大型船団がやってきて漁場を荒らすということになったらたいへんです。三海里といえ、他の国の領海も三海里しか認めないんだから、そこまで日本船団も行けるわけですから、有利なように思われる点もありますけれども、中小の沿岸漁業にとつては、三海里まで大型船が、外国漁船が来てやるということになったら、資源は荒らされてしまいますし、したがって、沿岸の小さな漁家にとつてはたいへんなことになりますから、ぜひこれは八海里あるいは十二海里領海の宣言を日本の国が行なうように強く要望いたして、私の質問を終わることにいたします。

○三ツ林委員長代理 これにて以上各三案に対する質疑は終了いたしました。

次回は、来たる二十五日、火曜日、午前十時理事会、午前十時三十分委員会を開会することとし、本日は、これにて散会いたします。

午後一時二十八分散会

昭和四十七年五月九日印刷

昭和四十七年五月十日發行

衆議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局

A